

RAILHOBBY

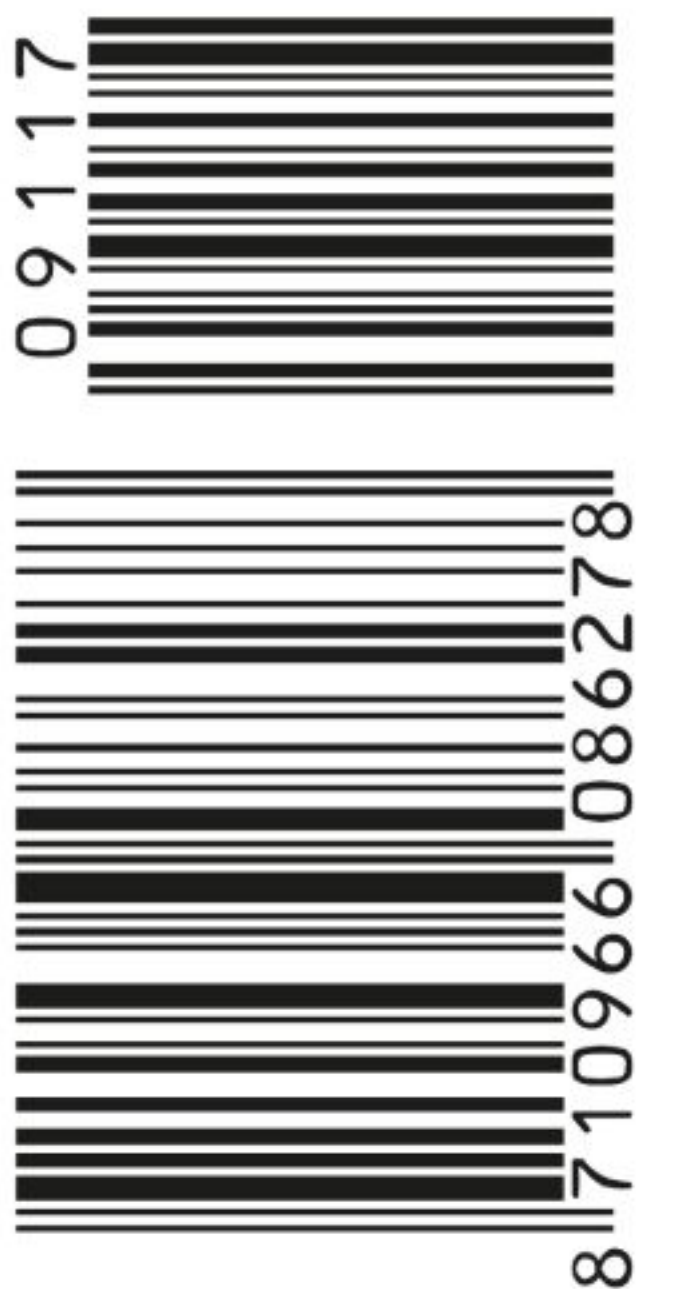


Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

SHM 'NS 6513'
nieuwe klassieker



BP



Herengracht
Grachtenpanden en bruggen



Turkooise NS 1101
Digitaliseren en ledseinen



MSC Deventer
Grensbaanvak met druk treinverkeer

Nieuwe Nederlandse modellen

mfx

märklin
START UP



36629 Elektrische locomotief NS 186 012

€ 229,99*



37129 Elektrische locomotief EETC 1251

€ 329,99*



48931 NS-koelwagen „Fyffes Bananen“

€ 32,99*



48831 NS-goederenwagen „Frico“

€ 32,99*



48949 NS-wagen met open laadkisten

€ 34,99*



42648 NS HST Prio wagenset 4939

€ 299,99* (6 wagens)



46305 Set NS-zelfflossers Tds

€ 109,99* (3 wagens)

Ook nog leverbaar



48772 NS-bierkoelwagen

€ 32,99*



46626 Set NS-bollenwagens

€ 109,99* (3 wagens)



46317 Set NS-zelfflossers

€ 109,99* (3 wagens)



Hekken, zoals hier bij Soestduinen, helpen niet om het aantal zelfdodingen tegen te gaan. Hooguit houdt het spoorlopers tegen. (foto Myron van Ruijven)

Ook zo moeten schuddebuiken toen u op de radio voor het eerst de nieuwe slogan van ProRail hoorde? 'Verbindt, verbetert, verduurzaamt.' Goh, je moet er maar opkomen. En erger, ook nog durven uitzenden. Als er één bedrijf is dat niet verbindt, dan is het ProRail wel. Vraag het maar eens aan de partijen die dagelijks met deze hardwerken-de semiambtenaren van doen hebben. Onderling weten de diverse koninkrijkes binnen het bedrijf elkaar nauwelijks te vinden, laat staan dat naar buiten toe op een adequate manier wordt gecommuniceerd. Een actueel voorbeeld? Vorig jaar werd de spoorverbinding Wierden - Zwolle geëlektrificeerd. Nu moet het traject opeens geschikt worden gemaakt voor 140 km/h. Dient onder meer een boog bij Raalte te worden veranderd, dus ook de nieuw aangebrachte bovenleiding. Het wordt tijd dat in Utrecht eens procesmatig wordt gedacht, en niet louter projectmatig. Verbindt, verbetert en verduurzaamt. Zet daar ook gerust verstiërt bij.

Verbetert? Wat een lef. De railbedding in Nederland is al niet een van de massiefste in Europa. Werd er een tijdje terug binnen ProRail een ballonnetje opgelaten om een proef te doen met een dunnere grindlaag. Zogenaamd uit

oogpunt van verbetering. Een gotspe. Natuurlijk louter uit bezuinigingsoverwegingen. Gelukkig is het de laatste tijd angstvallig stil rond dit omstreden plan, om een eufemisme te gebruiken. Het bontst maakt het de afdeling hekken. Trots werd onlangs kont gedaan van het feit dat veertien miljoen euro kan worden besteed aan het plaatsen van nieuwe hekken. Opdat er nog minder zelfdodingen komen. Natuurlijk, een loffelijk streven. Wat ProRail niet vermeldt is dat dat aantal jaarlijks schommelt rond de 200. Triest, maar waar. Hekken helpen niet. Mensen die een eind van hun leven willen maken kiezen nu vaker voor een perron, zo horen we van machinisten. Dus voor het oog van verschrikte reizigers, onder wie ook kinderen. De hekken lossen niks op, ze verplaatsen het probleem. Schijnveiligheid.

Oh ja, nog iets.. De komende tijd komen er meer ProRailers bij met een handhavingsbevoegdheid. Ze mogen ook een fotograaf die netjes op veilige afstand staat van het spoor, aanspreken. En naar zijn of haar identificatie vragen. In het onderhavige geval maak ik gegarandeerd gebruik van mijn zwijgrecht. Om opspelend maagzuur te voorkomen. Ik gruwel nu eenmaal van paarse krokodillen.

Guus Ferrée



COVER

UNIEKE TRANSFORMATIE

Onder grote belangstelling wordt op zaterdag 1 juli 2017 loc 6513 door de SHM in gebruik genomen. Foto: Eric Salleveld

ADVERTEERDERS

2 Gebr. Märklin & Cie. GmbH **4** Train Service Danckaert **4** Exact-Train **11** Juweela **11** Mad-dog-Trains **11** Nijvere Publishers **11** Somberg Modelbouw **31** Modelspoorbeurs Houten **31** Peperkamp Modelbouw **31** Beelen Modelbouw **31** TreintjeOost **31** Van Zuthem Autominiaturen **31** Modelbouwcompany **65** Modelspoorbeurs Zutphen/ De Blokkendoos **65** Bouwman en Bouwman **83** Modelbouw Centrum Hilversum **83** PiCommIT **84** Eurospoor **84** Artitec

Exact-train

Classic H01:87®

Kijk ook op onze website www.exacttrain.eu of op facebook.com/exacttrain



Een revolutie in detail!



Binnenkort leverbaar dus bestel hem nu!



NS/DR/PKP AB7500

Deze zeer gedetailleerde wagens werden in de jaren '30, '40, '50 en '60 ingezet als binnenlandse en buitenlandse personentreinen achter:

1. NS stoomlocomotieven (o.a. 1700, 2100, 3700, 3900, 4300, 5000, 6000, 6100, 6300, enz.).
2. NS elektrische locomotieven (BB300 (SNCF), 1000, 1100, 1200 en 1300).
3. NS diesellocomotieven (2200 en 2400).
4. Achter buitenlandse stoom-, elektrische- en diesellocomotieven in geheel Europa.

De 18 catalogusnummers komen in olijfgroen, standgroen en Berlijns Blauw leverbaar. Poolse en Oost Duitse uitvoeringen komen ook leverbaar. Voor meer informatie zie onze website.

IJsvogellaan 15

NL-4143AT Leerdam

info@exacttrain.nl



Import:

T	S	D
train	service	danckaert

www.loksound.nl
e-mail: contact@tsdbvba.be



Top nieuwigheden voor 2017. Voor meer info en andere nieuwigheden verwijzen we naar de info-flyer, verkrijgbaar in het Duits of Engels bij uw dealer. Of downloaden via www.loksound.nl

62



Wedergeboorte van de 'NS 6513' bij de SHM.

22 NS 1100 turkooise

Het Roco-model wordt gedigitaliseerd en voorzien van eigentijdse ledfrontseinen.

26 Reportage: Wijnen & treinen

Wijn- en treinliefhebber Gijs van Appeldoorn weet beide goed te combineren.

32 Baan in Beeld: MSC Deventer

Het ontstaan van groot HO-grensbaanvak wordt door Klaas Hamstra belicht.

40 Historie: NS 2200

De komst van de serie 2200 leidde bij NS de ontstoming in.

42 Railtest 1: NS 2200 van Piko

Aanvankelijk waren de reacties wat lauw, hoe komt de loc uit de test? Een dieselloctest.

46 San Salvatore

Een bijzonder kabelspoor in Lugano klimt sinds 1890 in twee etappes naar 882 m.

50 Diorama Herengracht, deel 1

Modelbouwer Thom Raven beschrijft de (ver)bouw van het hoofdstedelijke diorama.

74 Historie: BR 57

Stoomkenner Guus Ferrée blikt terug op de Pruisische G 10 in casu BR 57.10.

78 Railtest 2: BR57 van Brawa

Worden de verwachtingen bij de stoere vijfasser bewaarheid? Een stoomloctest.

... en de rubrieken

12 Rail Actueel
21 Column door Paul Bender
49 Railnieuws
56 De Vijf van ... Maddog-Trains
57 Railpers
66 Modelnieuws
82 Preview RH 392 (= 2017/10)

Het artikel afscheid DM90 wordt in Railhobby 392 gepubliceerd.

6



Stoomgemaal 'De Tuut', in deel 3 volgt de finishing touch van deze grote bouwkit.

58



Manuel van der Wal voorziet de rijtuigen Plan D van Roco van verlichting en sluitseinen.

BOUWVERSLAG IN 3 DELEN, HET SLOT

Stoomgemaal De Tuut

Hadden we stoomgemaal De Tuut in Railhobby nummer 390 achtergelaten in de basiskleuren en zonder dak, in dit afsluitende deel werkt modelbouwer Chris van Diesen het forse model tot in de puntjes af.

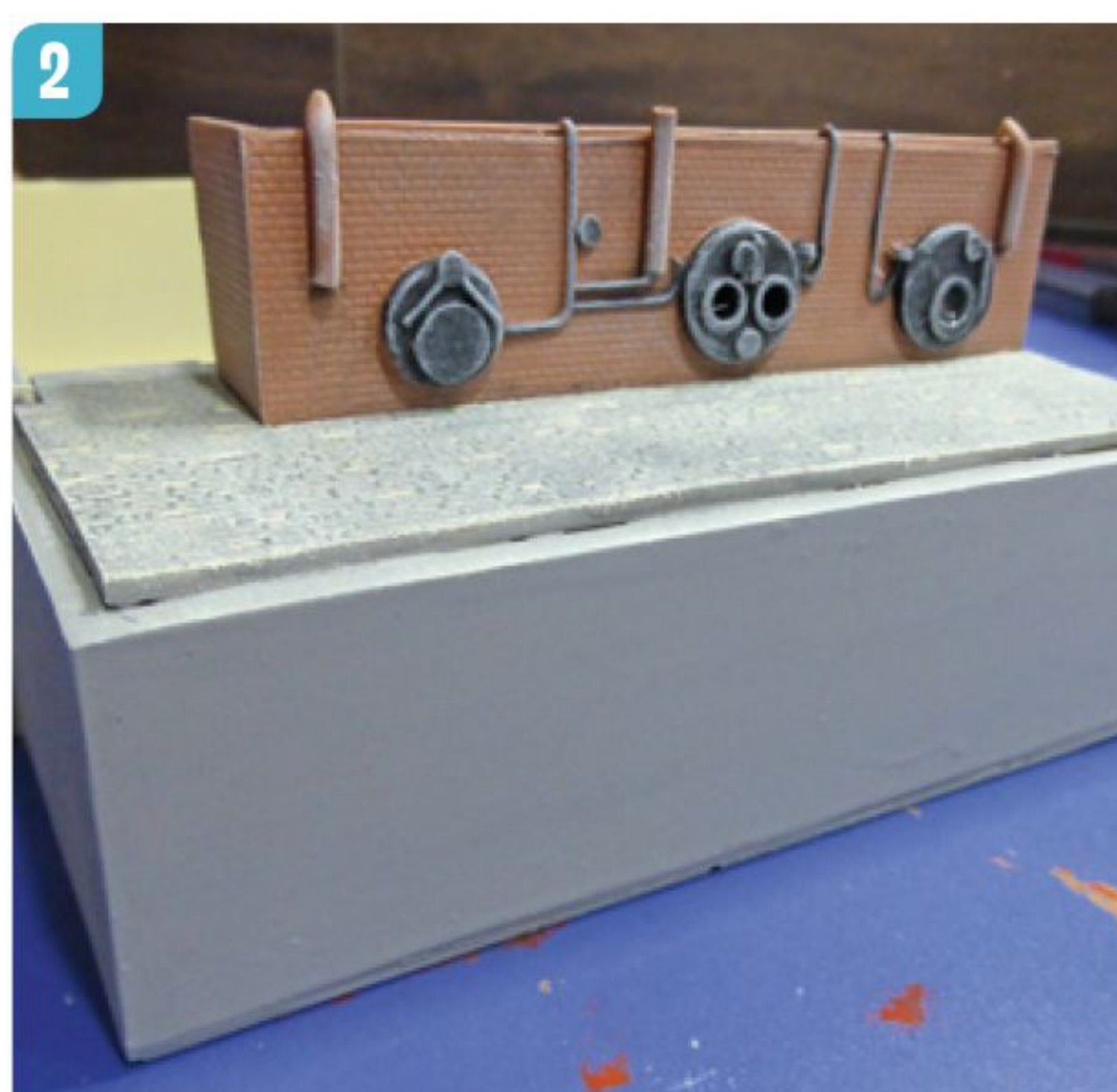


Deze kant van het gemaal staat aan de weg die er voor langs loopt.

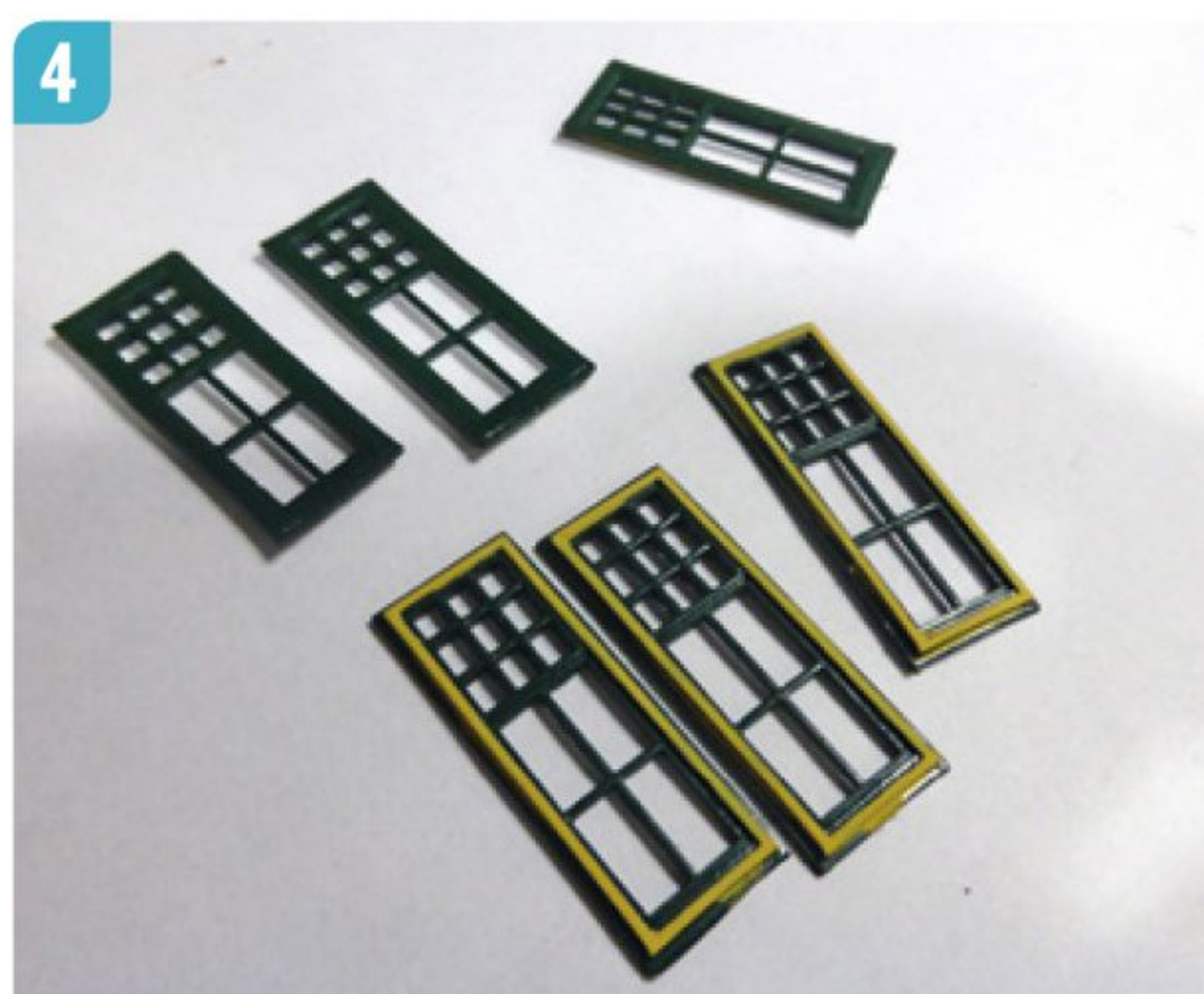
De beide gebouwen en de schoorsteen hebben met het warme weer van de afgelopen periode goed kunnen drogen en de muren zijn klaar voor hun wasje met verdunde zwarte verf. Als ook deze behandeling droog is, kunnen we het geheel een drybrush met witte verf geven. En ook dat mag dan weer rustig drogen. De ketels kunnen, als we deze van een drybrush met wit hebben voorzien op het fundament van het ketelgebouw worden geplaatst. De draden van de leds wer-

ken we in de basis weg, daarvoor is er voldoende ruimte. Zowel het ketelhuis als de machinekamer hoeft niet met de basis te worden verlijmd, u kunt er voor onderhoud altijd gemakkelijk bij. Als de muren staan te drogen, ga ik aan de slag met de ramen en deuren. De deuren zijn simpele, deze zijn alleen groen. De ramen hebben echter twee kleuren. Daar moet je even rustig voor gaan zitten. Als de groene verf goed droog is - ik heb hiervoor een spuitbus gebruikt - zet ik

met een dun penseel de gele randjes op. Even de adem inhouden tijdens het zetten van de streek van het penseel en de belijning staat er netjes op. Enkele ramen moeten ook aan de binnenzijden groen worden gespoten, deze komen in beeld als u in de machinekamer kijkt. Welke dat zijn ligt aan de plaatsing van De Tuut op uw modelbaan. Als u daar al tijdens het bouwen rekening mee houdt hoeven niet alle twaalf ramen te worden behandeld. Zodra de kozijnen droog zijn



1. De beide gebouwen hebben een wasje met verdunde zwarte verf gehad en een drybrush met wit. **2.** De ketels zijn met de bodemplaat van het ketelgebouw verlijmd. **3.** De ramen zijn van een kleurtje voorzien. **4.** De ramen van de machinekamer worden aan beide kanten met groene verf gespoten. **5.** De ramen van het machinehuis zijn geplaatst. **6.** De deuren van het ketelgebouw komen later, voor leuke inkijk op de gloeiende ketels blijft een deur open staan.



en het heldere glas is geplaatst, kunnen we deze in de gevels plaatsen. De ramen van de machinekamer heb ik op maat gesneden, bij inkijken in het interieur staat dat beter. De andere ramen zijn ruim op maat gesneden, dan is er minder kans op eventuele lijmresten. Als u de ramen met Kristal Klear vastzet vallen lijmresten amper op.

Van de twee kleine ronde kozijnen heb ik elk raam ingevuld met Kristal Klear, dat geeft een goed resultaat. De binnenzijde van de muren van de machinekamer zijn van een lichtcrème kleur voorzien. Hier komen zes hanglampen die het interieur sfeervol zullen verlichten en dan moeten de wanden ook mooi zijn. Als alle ramen op hun plek zitten plaatsen we beide gebouwen op hun basis en checken we of ze goed op elkaar aansluiten en de stoommachine door de ramen goed uitkomt. Dat zit wel snor. Het ziet er goed

uit. Als beide gebouwen tegen elkaar staan (los, niet verlijmen) gaan we aan de waterzijde van De Tuut de bordessen plaatsen.

BORDES

Het bordes heb ik eerst met wat stukjes tape vastgezet om te kijken of alles goed uitkomt. Na wat justeren volgde hier en daar wat aan vijlwerk en heb ik ook deze delen in de basiskleur gezet. Het bordes bestaat uit delen van hout, beton, baksteen en stalen trappen. Door de vele details krijgt het model een industriële uitstraling. Een deur in de onderbouw van de machinekamer geeft toegang tot de binnentrap die van de kelder naar de machinekamer met de stoommachine leidt. Als het bordes is geschilderd krijgt het geheel een wasje met verdunde zwarte en een drybrush met wit. Daarna kunnen de delen worden geplaatst. Het

grote plankier langs het ketelhuis verlijmen we met de basis, evenals de beide groene trappen. Door de bovenkant van de trapleuning bij de waterinlaat niet met het ketelhuis verlijmen blijft het gebouw uitneembaar. Het hoge, kleine bordes met trap naar beneden zetten we aan de basis van de machinekamer vast. Deze trap niet op het lage deel van het bordes vastzetten. Zo kunnen beide gebouwen los van elkaar worden geplaatst en voor onderhoud worden weggehaald. Het grote bordes langs de machinekamer verlijmen we aan het gebouw. De eerder genoemde grote hanglampen gaan we zelf maken. Zes stuks. Ik gebruik zes hoedjes van een bouwkit van Busch en boor er van bovenaf een gat in. De draden van de rijstkorrellamp van Faller leiden door het boorgat. Zo heb je snel zes hanglampen. Als de draden in elkaar zijn gedraaid en rechtgetrokken verven



we de groene hoedjes zwart. De lampen zijn klaar voor montage. In de twee styreenstrips die we tegen de bovenrand van de binnenmuren van de machinekamer plaatsen boren we elk drie gaten. De draden van hanglampen steken hier

doorheen zetten we met een druppel superlijm vast. De machinekamer kan door zes lampen worden verlicht. Het wordt tijd het dak op te gaan. De beide dakdelen goed nalopen, van eventuele bramen ontdoen en proefpassen als

beide gebouwen tegen elkaar staan. Zo nodig licht bijvijlen of schuren. Als beide daken goed zitten kunnen ze met secundelijm worden vastgezet en op kleur gebracht. Schilderen in de basiskleur grijs, drogen, wasje met verdunde zwarte verf

7. Het fundament en gebouw van de machinekamer. **8.** De muren van de machinekamer zijn aan de binnenzijde van een kleurtje voorzien. **9.** De heldere ramen geven een fraaie inblik op de stoommachine en de tegelvloer. **10.** Proefplassen (zonder lijm) van de beide gebouwen. **11.** Stukjes tape houden de bordessen bij het proefpassen op hun plek. **12.** Voor onderhoud zijn de gevels ook aan de waterzijde goed bereikbaar. **13.** Het bordes is pasklaar en kan een kleurtje krijgen. **14.** De deur naar de kelder van de machinekamer is geplaatst. **15.** Alle delen van het bordes zijn voorzien van kleur, wasje en drybrush. **16.** De bordessen en trappen zijn geplaatst. **17.** De inlaat met het rooster tegen drijfvuil. **18.** Het bordes is zo verlijmd dat de gebouwen en onderstukken kunnen worden losgenomen.



en vervolgens een drybrush met hier en daar wat mosgroen en daarna met wit. Het reliëf in de pannen komt nu goed naar voren. De daklijsten horen eigenlijk groen te zijn, maar ik vond het crème beter staan, dus vandaar. Als beide daken helemaal afgewerkt zijn is het tijd voor de details. Aan het fundament van het ketelhuis komt een reddingsboei (zie deel 1) en op het bordes een fiets van Artitec. Met het plaatsen van het fijne hekwerk is het bordes opgeleverd. Denk er water, kroos en eenden bij, en er is



Bovenaanzicht van stoomgemaal De Tuut.

een top sfeertje ontstaan.

SCHOORSTEEN

Het dak van de machinekamer wordt met een schoorsteen afgerond. Hier en

daar plaatsen we een afwaterings- of regenpijp aan het gebouw. De schoorsteen bestaat uit drie delen, hoe goed

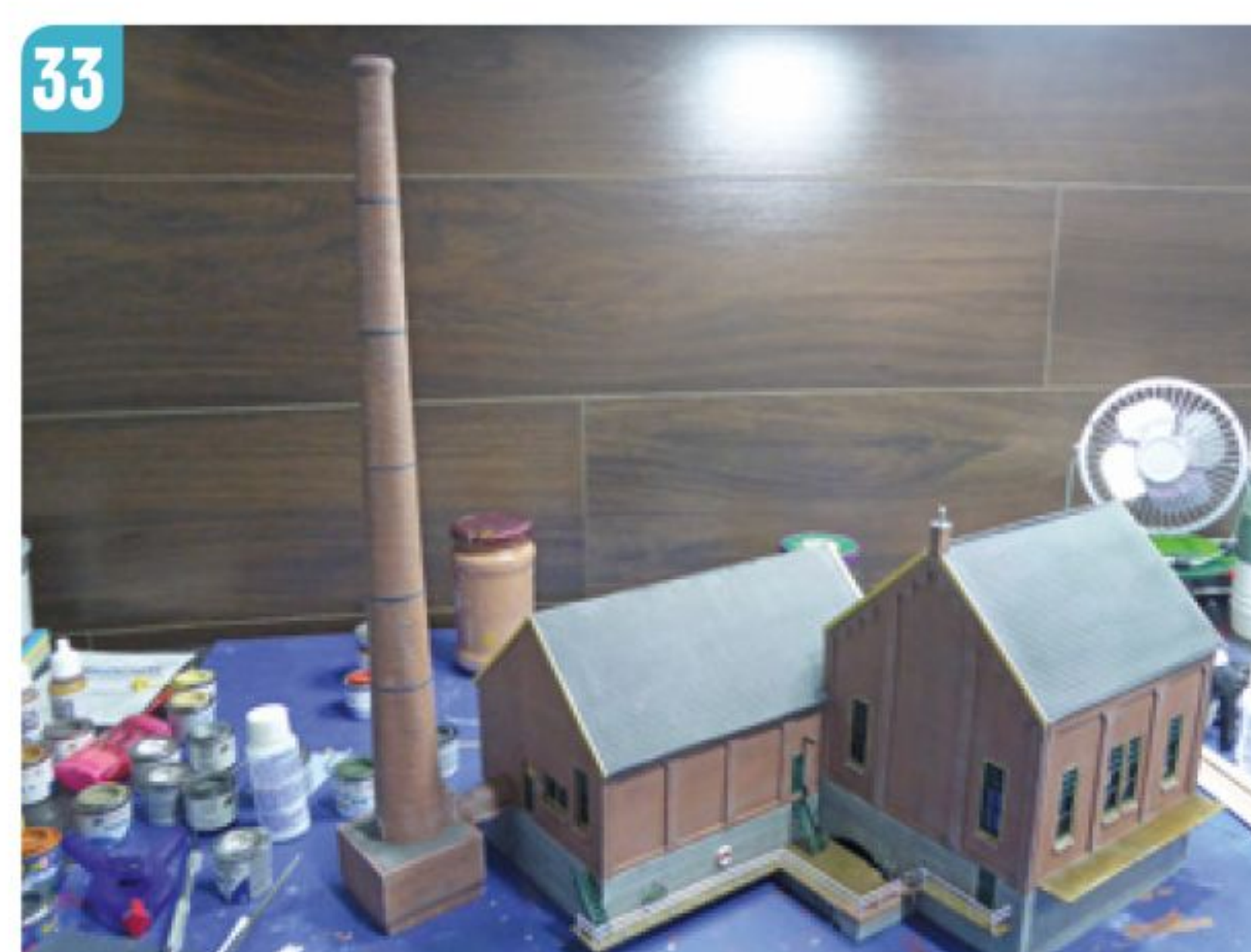
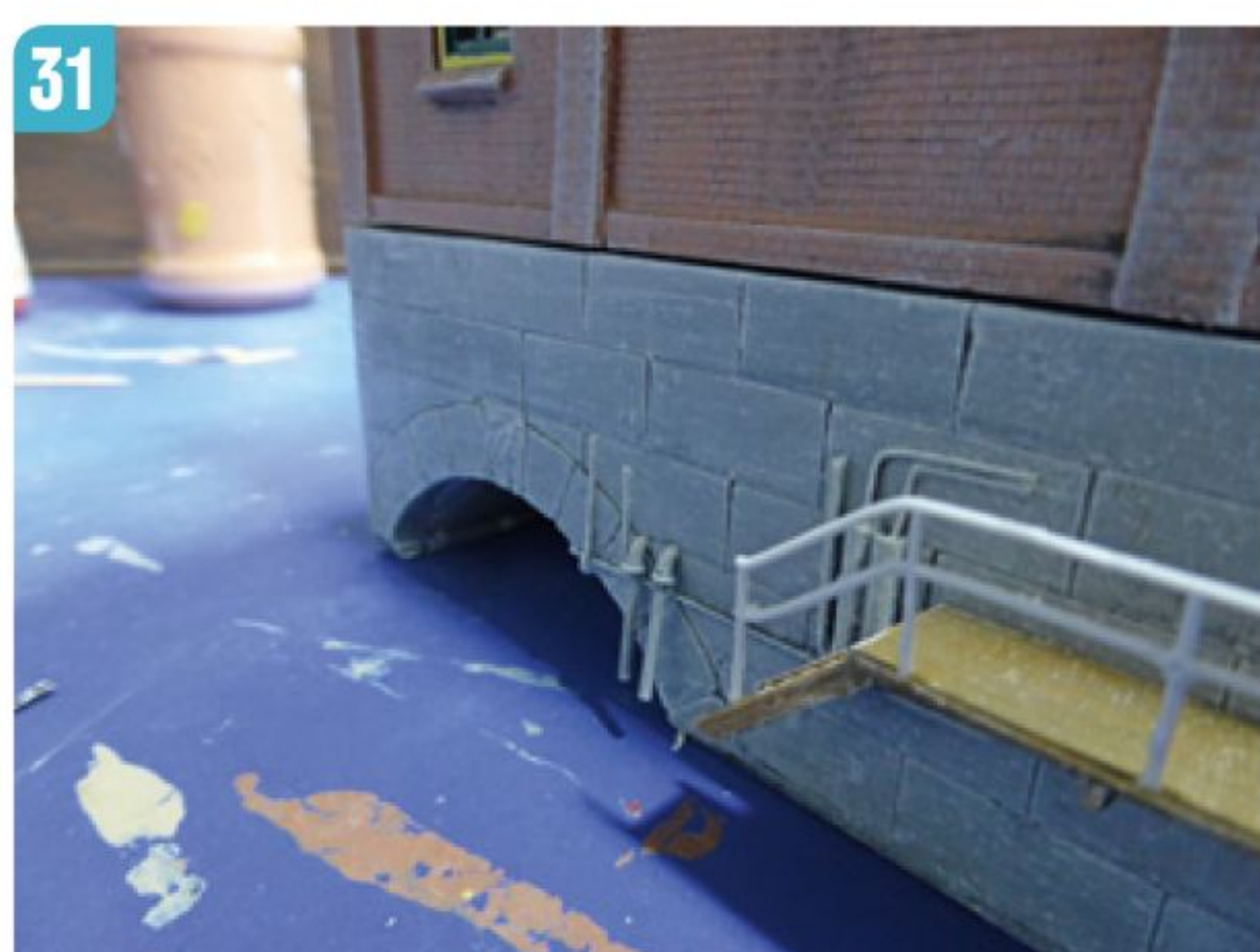
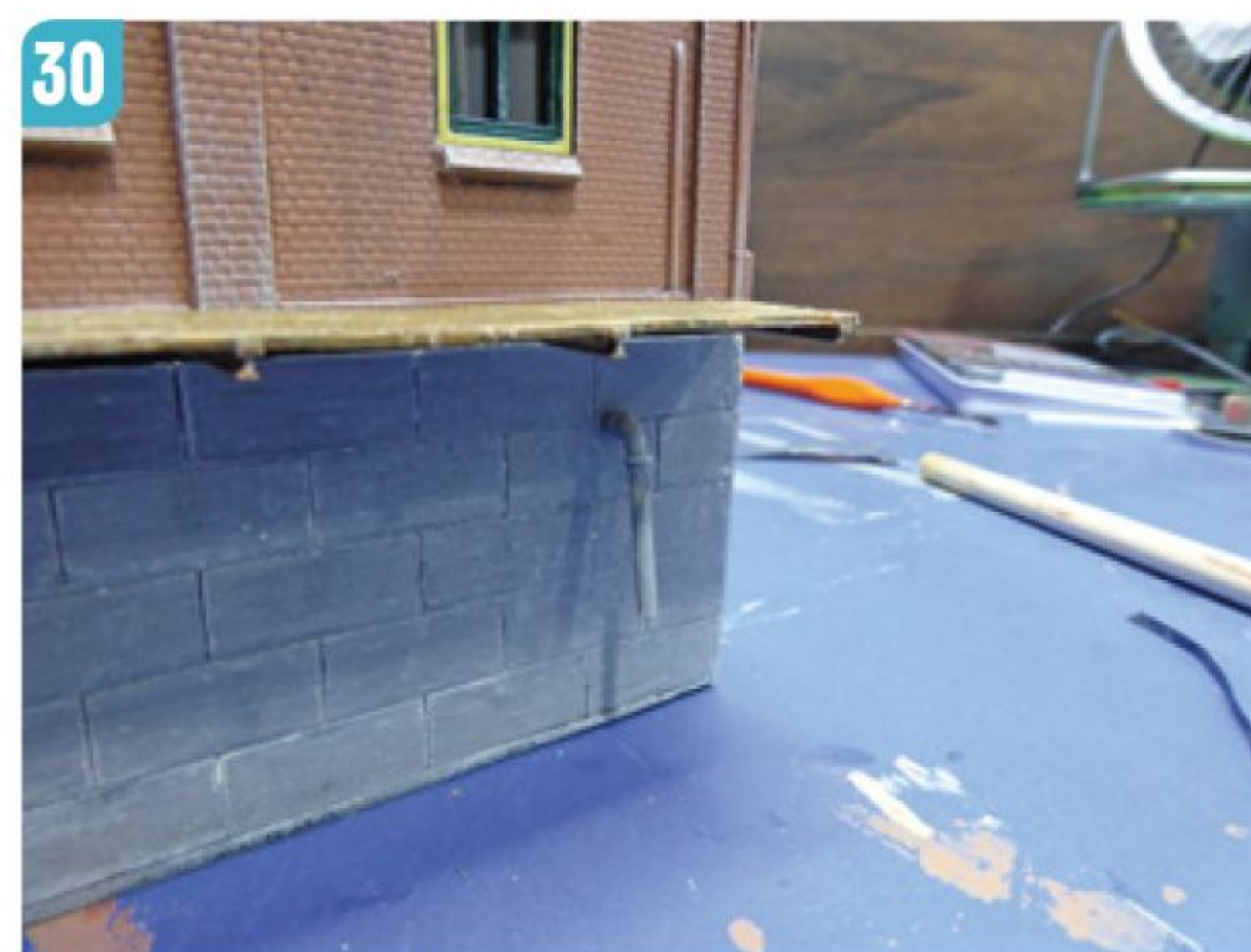
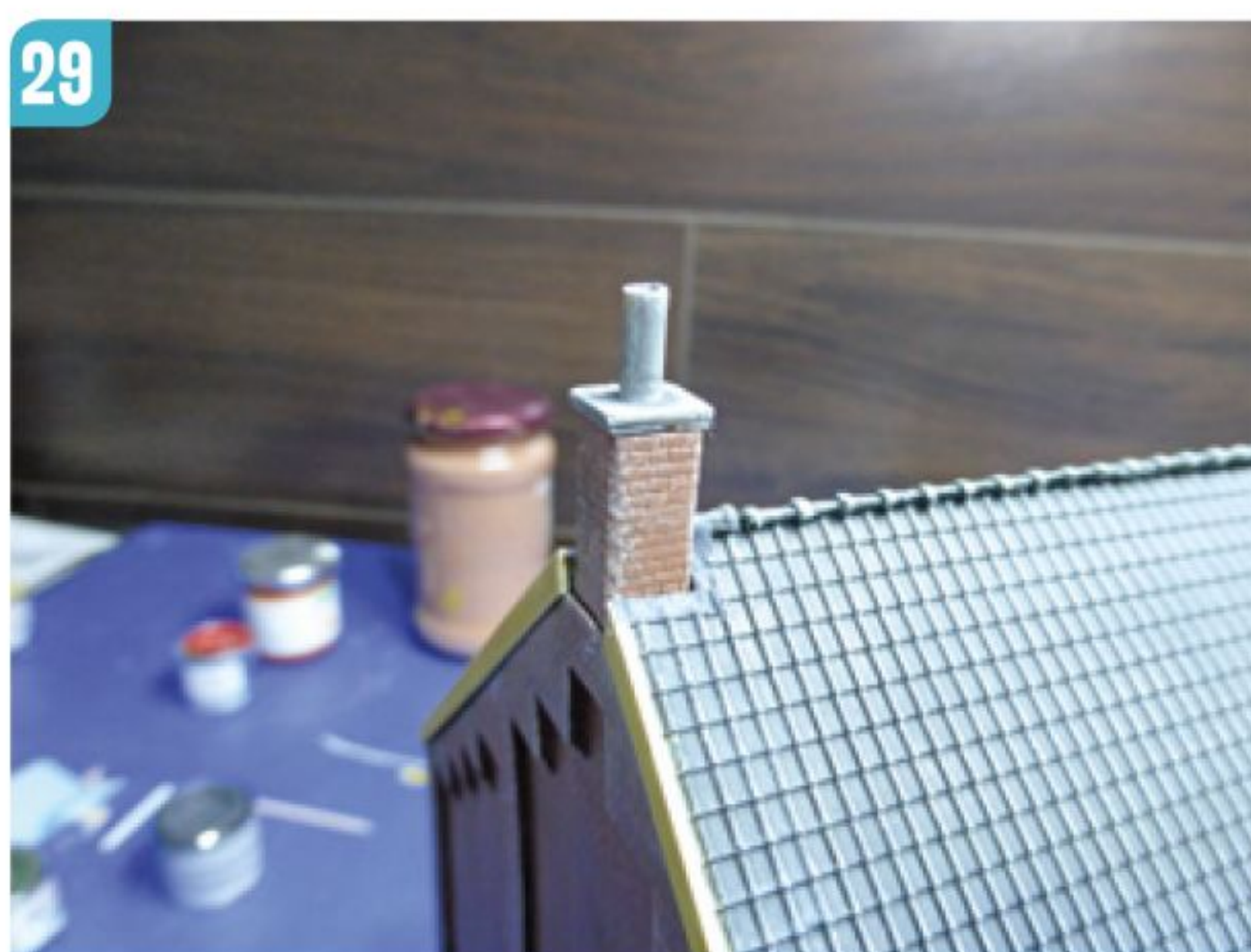


19. De hoedjes van de lampen. **20.** Boorgaten voor de doorvoer van de kabels. **21.** Rijstkorrellamp van Faller. **22.** De eerste hanglamp is klaar, dit proces nog vijf keer herhalen en de kappen zwart schilderen. **23.** De dwars geplaatste balken langs de dakrand van de machinekamer. **24.** De lampen hangen, dit geeft een sfeervolle verlichting.

je ook schuurt en vijlt, de scheidingen blijven zichtbaar. De oplossing hiervan is het aanbrengen van spanbanden rond de schoorsteen. Dat verbergt de kleine kieren en het maakt de schoorsteen tevens fotogenieker. De spanbanden zijn gemaakt van aluminiumfolie, grijs gespoten en in dunne reepjes gesneden. Met Kristal Klear zijn ze op de schoorsteen bevestigd. Dit proces heb ik ook toegepast als daklood bij de schoorsteen op het dak van het ketelhuis. Van dit veelzijdig toe te passen basismateriaal heb ik altijd een stuk in huis. Ook kieren in het dak zijn er goed meer weg te werken. Na enkele weken bouwen is het model klaar voor de oplevering. Het stoomgemaal is een bijzonder ontwerp en prettig te bouwen. Ik hoop dat u er evenveel plezier aan zult beleven als ik, want zeg nou zelf, een Hollands landschap kan toch niet zonder gemaal?



De waterkant (richting de polder) van het gemaal, dit deel staat met de voeten in het water.



25. Na proefpassen kunnen de daken worden verlijmd. **26.** De beide daken zijn nog nat van de verf. **27.** Het dak na een wasje met zwart en een drybrush met wat mosgroen en wit. **28.** Het plaatsen van details zoals een fiets en reddingsboei. **29.** De schoorsteen is met een loodslab afgewerkt. **30.** Een afvoerpijp op de kelderruimte van de machinekamer. **31.** Losse afvoerpijpen en leidingwerk aan de onderbouw van de ketelruimte. **32.** Spanbanden om de schoorsteen geven dit bouwwerk meer finesse. **33.** De bouw van stoomgemaal De Tuut is afgerond.

JUWEELINIS

START YOUR CREATION.

BOX ASSORTI
"De Schrootplaats"
10 soorten MIX
JUWEELA

- Industrieschroot verroest
- Oude vrachtwagenbanden
- Voertuigen schroot verroest
- Bouwschroot brokken grijs/rood
- Schrootauto's
- Balen schroot aluminium
- Oude vaten
- Industrieschroot aluminium
- Kabel katrollen
- Geperste autowrakken

**WANT ER IS MAAR EEN
MINIATUROPSTELLING
PERFECT, DAT IS...**

...DIE VAN JEZELF!

€ 14,99 per stuk verkrijgbaar vanaf juli 2017
BESTELLEN? stuur een mail naar info@bevro.nl



1:87

WWW.JUWEELA.NL

actie powered by:
BEVRO



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

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

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



Leerrijk tijdperk doorgelicht:
Benelux Rail 1970-1980
Marcel Vlegels | 304 pagina's |
368 inspirerende foto's | bibliografie |
€ 34 | ISBN/EAN 978 90 73280 00 7 |
www.nijverepublishers.nl

Op spoor 2 van uw boekhandel gearriveerd



Ontdek de achtergronden van
stroomlijn: **Aerodynamica Rail**
Marcel Vlegels | 240 pagina's |
219 essentiële foto's | bibliografie |
€ 29 | ISBN/EAN 978 90 73280 00 7 |
www.nijverepublishers.nl

Maddog-Trains BV, specialist in "pre-owned" modeltreinen

-Nieuw: wekelijkse korting actie-

Maddog-Trains BV is een van de grootste internetwinkels in Europa op het gebied van "pre-owned" (niet noodzakelijk gebruikte) modeltreinen. Denk aan oude winkelvoorraden, vitrinemodellen etc. Gespecialiseerd in Marklin (ook Z), Roco, Fleischmann en Lima verkopen wij het liefst nieuw of als nieuw materiaal, maar dan voor "gebruikte" prijzen. Naast onze Ebay store hebben wij ook een eigen (recent vernieuwde) webstore, www.maddog-trains.com.

Waarom bij ons kopen?

- altijd bijna 3000 artikelen op voorraad
- verzenden binnen Nederland gratis*
- verzending wereldwijd
- garantie: om wat voor reden niet tevreden, altijd geld terug
- ruim 75% van ons materiaal is nieuw, maar is voor de prijs van "gebruikt"
- inkoop van diverse merken
- reparatie en ombouw
- scherpe prijzen
- deskundig advies
- officieel Esu dealer
- wekelijks 20-100 nieuwe items op de website

Nieuw: iedere 2 weken zetten wij een merk of productgroep in het zonnetje met een speciale kortingsactie.

Dus...neem snel een kijkje op onze (vernieuwde) website.

Indien u liever niet via de website besteld, kunt u een email sturen naar:
info@maddog-trains.com

*Voor alle aankopen boven €25,-. Daar beneden verzendbijdrage van slechts €3,80.





Op 25 mei 2017 werd een afscheidsfeest voor de Spessartlijn gevierd. De 194 158-2 en de 151 026-2 fungeerden als op-druklocs. (foto's Eric Sallevelt)

EINDE VAN DE OUDE SPESSART-LIJN

Op 15 juni kwam er een einde aan een bijzonder hoofdstuk uit de geschiedenis van de spoorwegen in Duitsland. Op die dag reden voor het laatst goederentreinen over de 163 jaar oude Spessartlijn (Würzburg -) Heigenbrücken - Laufach (- Aschaffenburg) in het zuiden van het land. De DB heeft tussen de nieuwe halte Heigenbrücken en Laufach voor € 450 mio een nieuw tracé aangelegd waardoor de lijn een vloeiender en vlakker verloop kent en zware goederentreinen geen opdrukloc meer nodig hebben. Op 28 augustus 2006 werd voor de bouw groen licht gegeven. Een groot deel van het nieuwe baanvak ligt onder de grond: alleen dankzij de aanleg van de Falkenberg-tunnel kon het traject enigszins worden 'gladgetrokken'. Het fenomeen opdrukloc vormde jarenlang de grote aantrekkingskracht van deze lijn: zware treinen kwamen alleen met opdruk naar

boven. Destijds werden daar stoomlocs van de serie Beierse serie E1 (tot 1914), 94 (1945-1957), 95 (1945-1957) en 96 (1914-1947) voor gebruikt. Later kwamen daar voor korte tijd diesellocs van de serie V188 (1949-1951) in actie. De elocs van de serie E50 waren zelfs speciaal voor deze op 26 augustus 1957 geëlektrificeerde lijn gebouwd. Ook de E94 (1958-1987) en 151 (2003-2017) fungeerden als opdruk machines.

Er zouden tegen het einde van de ochtend van de laatste dag nog twee opdruk-goederentreinen naar boven komen. De laatste was trein 51291 (Hagen Vorhalle - Neurenberg). Met deze trein, gereden door loc 185 162-5 mocht ik meerijden met opdrukloc 151 164-1 (met daarachter de 151 012-2). Meester Albert wenkte naar mij dat ik op de loc kon komen, alsof hij mijn gedachten kon lezen. De trein bestond uit slechts tien wagens en had helemaal geen opdruk nodig, en dan nog door twee 151-ers. Tijdens de rit hoorde

ik Meester Albert diverse keren zeggen: 'Ich Schiebe die letzte Güterzug.' Na de laatste opdrukdienst gingen de beide 151-ers - met vier propvolle cabines met machinisten - nog eenmaal naar boven om definitief afscheid te nemen. Eerst naar station Heigenbrücken en daarna linkerspoor door de tunnel naar Betriebsbahnhof Heigenbrücken West. Om 11.11 uur reden ze terug naar Laufach en was het voor beide opdruk machines afgelopen. Andere treinen kwamen luid toeterend en met zwaaiende machinisten voorbij. Loc 189 024-3 kwam als laatste goederentrein uit de tunnel richting Aschaffenburg. De 111 206-9 met RE4608 was de laatste reizigerstrein naar beneden. ICE 621 (403 028) ging de boeken in als de 'laatste reguliere trein op de Spessartrampe'. Om 12.00 uur ging de spanning van de bovenleiding en werden de seinen gedoofd. 163 jaar treindienst over de oude lijn Laufach - Heigenbrücken zat erop. -ES



De laatste opdruklocs zullen aan de laatste goederentrein koppelen die over de Spessartlijn zal rijden, 15 juni 2017.



Bij Hain rijdt DBC 185 392 met een goederentrein ter hoogte van het nieuwe tracé, 15 mei 2017.

TIENDE V100 VOOR RRF

Rotterdam Rail Feeding heeft een tiende V100 in het bestand opgenomen. De 203 160 van Sonata Rail komt na de zomer als RRF 25 in dienst. De locomotief kwam in 1974 bij de Deutsche Reichsbahn (DR) in dienst als 110 637 en zwierf tot haar buitendienststelling in 2000 door Oost-Duitsland. In 2007 kreeg ze een grote revisie bij Alstom in Stendal. In 2009 werd ETCS aangebracht, om daarmee op de InnoTrans 2010 gepresenteerd te worden in het oranje, blauw en wit van NBE Rail. In die gedaante reed de loc tussen 2012 en begin 2017 bij Locon in Nederland. Daarbij werd de loc vooral ingezet voor afvaltreinen, zoals die uit Noordwijkerhout en Apeldoorn. Na het overbodig raken bij Locon werd de 203 160 door VolkerRail overgenomen die hem korte tijd later doorverkocht aan RRF. De loc krijgt bij VolkerRail een revisie en wordt in de kleuren van



Loc 203 163 in Locon-dienst bij Moerdijk op 27 september 2011. (foto Sander Broerse)

RRF geschilderd. Behalve de 203 160 beschikt Sonata ook over de 203 163, in

dezelfde kleurstelling. Deze is (nog) niet verkocht.-SB

CAPTRAIN EN LTE STARTEN GRAANVERVOER

Begin juli zijn Captrain en LTE gestart met het rijden van graantreinen. Gedurende twee maanden rijden beide vervoerders rond 60 treinen naar Rotterdam Europoort. Op de spooraansluiting van Alco Energy worden ze gelost. Met een productiecapaciteit van 480 miljoen liter per jaar is het de grootste bio-ethanol raffinaderij van Europa. Het complex ging tot begin 2016 door het leven onder de naam Abengoa. Een naam vooral wordt gelinkt aan stankoverlast en de opgelegde dwangsommen. Toen Abengoa in mei 2016 het faillissement

aanvroeg waren er al geruime tijd geen treinen gezien. De goede graanoogst in Oost-Europa laat weer treinverkeer zien. Voor de 'last mile' - tussen emplacement Europoort en de aansluiting van Alco Energy - wordt het pruttelende 'Bakkie' 676 ingezet, ex Locon 9702. De loc werd bij zijn vorige werkgever sporadisch ingezet voor het rijden van de afvaltrein in Apeldoorn. Deze zomer heeft onderhoudsbedrijf Jacko Fijn Techniek de loc overgenomen en opgeknapt. Op 2 juli was sinds lange tijd het gepruttel van een Bakkie in Europoort te horen. De 63 jaar oude loc die in 1955 als NS 611 in dienst werd gesteld draagt nog

de Locon-nummers en -kleuren. Captrain en LTE rijden elk ongeveer de helft de graantreinen. Captrain gebruikt de locs 1618, 1619 en 1621 met locwissel in Bad Bentheim. Daar LTE meersysteemlocomotieven serie 186 en 189 inzet is een locwissel niet nodig. Wie het Bakkie in actie wil zien kan dat het beste op een werkdag aan de Merwedeweg proberen. Vanaf de openbare weg zijn de spoorse activiteiten bij Alco Energy goed te volgen en buiten het fabrieksterrein vast te leggen. Tussen emplacement Europoort en de losput worden enkele keren per dag wagens uitgewisseld.-SB



'Bakkie' 676 rangeert met graanwagens op het terrein van Alco Energy Rotterdam langs de Merwedeweg in Europoort, 3 juli 2017 (foto Sander Broerse)

BE VERKOOPT V200

Na tien jaar verkoopt de Bentheimer Eisenbahn toch haar V200. De vierassige loc D20 die in 1965 door Krauss Maffei als V200 147, later 221 147, aan de Deutsche Bundesbahn werd afgeleverd en op 18 juli 2008 in Coevorden ten doop werd gehouden, blijkt te zwak en te storingsgevoelig. Daarom wordt ze dit jaar met de D21 en D22 van de hand gedaan. Twee locs G2000 komen het materieelpark versterken. Hermann Thien, verantwoordelijk voor het rollend materieel, erkent dat de D20 onvoldoende trekkracht heeft. 'Heuvelaf van Coevorden naar Bentheim gaat nog, maar omgekeerd is ze toch te zwak. En ja, ze staat regelmatig in de werkplaats. Ook nu weer.' 'Nu' is 29 juni als de D20 in de eigen werkplaats in Nordhorn staat. De werkplaats wordt aan de voorkant met vijftien meter uitgebreid. Daardoor is het volgend jaar mogelijk om de vijf nieuwe Lint-motorwagens te onderhouden die vanaf december 2018 van Bad Bentheim naar Neuenhaus gaan rijden. 'Door de



BE-loc D20 bevindt zich op 29 juni 2017 in de eigen werkplaats in Nordhorn. (foto Guus Ferrée)

werkplaats te verlengen kan een tweede-lige Lint op het buitenste spoor staan en wordt het tweede spoor bestemd voor locs en goederenwagens.' In Nordhorn

wordt ook onderhoud aan andere particulier materieel verricht. In juni wachtte onder meer dieselloc 9 van de NIAG op een draaistelrevisie.-GF



Op het terrein bij de werkplaats in Nordhorn staat NIAG loc 9 (ex DB 216 111-5) naast ex NS 1833 (plukloc). (foto Guus Ferrée)

STOORSTROOMMETINGEN

Half juni reed NS diverse testritten ten behoeve van stoorstroommetingen bij het FLIRT-3 materieel. Tijdens deze metingen werd onder andere een combinatie van drie vierdelige treinstellen gebruikt. Een combinatie die in de normale dienst niet is te zien. Op 22 juni werd met de treinstellen 2511, 2501 en 2519 als trein 93204 Diemen Zuid – Zutphen een testrit gehouden.-Mdr

NSR 2511, 2501 en 2519 passeren een bunker bij Vechten. (foto Maarten de Regt)



ARRIVA

Steeds meer ex-Veolia materieel dat op de Maaslijn reed, heeft de bestickering van de nieuwe exploitant Arriva gekregen. Het grootste deel van de GTW's rijdt nu in de blauwwitte huisstijl van de DB-dochter. Ook de Lint-motorwagens zijn voorzien van de nieuwe livrei. Opvallend is dat Arriva van de acht gehuurde Lints in de gewone dienst de helft gebruikt. In tegenstelling tot de vorige dienstregeling rijdt dit materieel nu ook buiten de spits tussen Nijmegen en Venray. Vooruitlopend op de voorbereidingen om de Maaslijn van een tweede spoor te voorzien is op bepaalde plekken archeologisch bodemonderzoek door de firma Veldwerk uitgevoerd. Dat gebeurde onder meer bij Klein Oirlo. Overigens vertelde een omwonende uit dit Limburgse buurtschap dat er nog geen grond voor de spoorverdubbeling is aangekocht omdat de provincie daar geen geld voor heeft. Het tweede spoor zou aan de oostkant komen te liggen.-GF



De Arriva-stellen 384 + 276 rijden door Tienray, op weg naar Nijmegen, 29 mei 2017. (foto Guus Ferrée)

SYNTUS

Na de roll-out van de eerste Flirt van Syntus op 1 juni in het Zwitserse Erlen volgde op zaterdag 13 juni de overbrenging van de stellen 7401 en 7402. Op 20 juni zijn vanuit Amersfoort de eerste proefritten op eigen kracht gereden. De overbrengingsrit werd vanuit Konstanz uitgevoerd met de 221 106-8 van de EGP. De loc die eerder nieuwe NS-Flirts en dito materieel voor R-Net naar Nederland heeft gebracht. In Bad Bentheim werden beide Syntus-stellen 's ochtends overgenomen door loc 303001 van Strukton die het transport naar Amersfoort zou brengen. Een snelle overbrenging viel in het water door een aanrijding tussen Hengelo en Almelo. Er moest in Oldenzaal twee uur worden gewacht. Daarna ging het in vlotte vaart naar Amersfoort waar de stellen binnen de omheining van Bokkenduinen werden geplaatst. Pas begin december volgt in de nachtelijke uren het proefbedrijf tussen Enschede en Zwolle, met Zwolle - Kampen de beide verbindingen waar de 16 nieuwe Flirt 3-stellen gaan rijden.-GF



De Syntus stellen 7401 (rechts) en 7402 staan klaar in Bad Bentheim om door Strukton te worden opgehaald, 13 juni 2017. (foto Guus Ferrée)



Strukton loc 303001 is ter hoogte van de insnijding bij de Koppelboer op weg naar Oldenzaal, 13 juni 2017. (foto Hans Koning)



Veolia 315+355 rijden op 9 juni 2016 langs Boshuizen. (foto Sevrien Ferrée)

NS SCHIKT MET VEOLIA

De NS heeft een schikking getroffen met concurrent Transdev BBA over de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg. Het bedrijf begon een rechtszaak tegen de NS om een schadevergoeding. Beide partijen hebben afgesproken

om geen details naar buiten te brengen over de hoogte van de tegemoetkoming. 'Utrecht' had de aanbesteding in Limburg in eerste instantie gewonnen door onder meer gebruik te maken van vertrouwelijke informatie van een oud-manager van Veolia. Het kostte de toenmalige NS-top-

man de kop. Transdev had als moedermaatschappij van Veolia ook een zaak bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM) aanhangig gemaakt. Na een onderzoek legde de ACM NS eind juni een boete van bijna € 41 mio op. Overigens heeft NS daar bezwaar tegen aangetekend.-SF

NMBS VERDWAALT?

Nog tot eind 2017 rijden twee Belgische rijkstijgstanmen in de Beneluxdienst tussen Amsterdam en Brussel. Ze bestaan uit rijkstijgen van de types I6 en I10. Door dat de Belgische spoorwegen het materieel minder frequent reviseren dan we in Nederland zijn gewend, ogen de rijkstijgen niet erg modern. Enkele reizigers spraken op social media van 'de gordijntjestrein' - naar de tijdens het rijden uit de ramen wapperende gordijnen. De NMBS zijn verantwoordelijk voor deze twee 'stanmen', van het stellen van 'treinbegeleiders' tot het uitwisselen van rijkstijgen. In de nacht van 1 juni vond een dergelijke uitwisseling plaats. Vanuit Oostende werden enkele rijkstijgen naar Brussel overgebracht, om daar in de Benelux te worden gerangeerd. Achterop die rijkstijgen lifte ook het I11 stuurstandrijkstijg 19819 mee, bestemd voor een binnenlandse Intercity. Door onoplettendheid en miscommunicatie kwam het stuurstandrijkstijg achter de trekkende loc van Beneluxtrein 9215

naar Amsterdam terecht. Alsof dat niet genoeg was, werd de fout pas kort voor Antwerpen ontdekt. Het verhaal gaat dat de rangeerdienst in Vorst (bij Brussel) zich naar heeft gezocht naar het rijkstijg, tot werd ontdekt dat het in een Bene-

luxtrein reed. Achter de trekkende 2807 kwam het rijkstijg tot Amsterdam. In trein 9236 keerde het naar Brussel terug. Een unieke gebeurtenis, niet eerder kwam een I11-rijkstijg zo diep in Nederland.-SB



NMBS-stuurstandrijkstijg 19819 achterop de trein te Rotterdam, 2 juni 2017. (foto Sander Broerse)



De DE1-41 van Het Spoorwegmuseum, hier bij doorkomst in Soest, gaat als blikvanger fungeren voor een theaterstuk in Almelo. (foto Myron van Ruijven)

BLAUWE ENGEL NAAR ALMELO

De DE1-41 van Het Spoorwegmuseum rijdt op 22 augustus met genodigden via Zwolle en Deventer naar Wierden. Vanaf dit station gaat het museumstel leeg naar het opstelspoor in Almelo. De uitgenodigde reizigers reizen vervolgens met een reguliere trein naar die stad door. De Blauwe Engel, die 25 september naar Utrecht teruggaat, fungeert al die tijd als eyecatcher bij de theatervoor-

stelling 'Het verzet kraakt' die tegenover het station zal worden opgevoerd. De voorstelling, waaraan diverse acteurs van de kaskraker 'Soldaat van Oranje' in spelen, is geënt op een door het verzet in Almelo uitgevoerde bankoverval, de grootste in zijn soort in Nederland. Ofschoon het treinstel dateert uit de jaren vijftig, oogt het voor niet-kenners als materieel dat in de oorlogsjaren werd gebruikt. Het publiek krijgt een verzets-

diner geserveerd - met tien man aan lange tafels eten uit een grote pan - en wordt aansluitend met de voorstelling geconfronteerd. De bankroof die op 15 november 1944 werd uitgevoerd leverde ruim 46 miljoen gulden op. Uiteindelijk kregen de bezetters het geld weer in handen en werd enkele van de betrokken verzetsstrijders geëxecuteerd.-GF

VERTRAGING HOEKSE LIJN

De eerste metro op de Hoekse Lijn gaat niet zoals gepland met ingang 1 september rijden, maar ruim vijf maanden later. De vertraging wordt veroorzaakt door aangetroffen bodemvervuiling, asbest en onbekende in gebruik zijnde kabels die eerst moeten worden verlegd. Maar ook met de levering van onderdelen voor het beveiligingssysteem zijn problemen. Dat betekent dat reizigers langer zijn aangewezen op het vervangende busvervoer van de RET. Wat de financiële en andere consequenties zijn van deze tegenvaller was bij het ter perse gaan van dit nummer niet bekend.-GF/TO

SGMm 2977 is op 26 maart 2017 uit station Vlaardingen vertrokken. (foto Myron van Ruijven)



SHM

De Stoomtram Hoorn-Medemblik heeft zaterdag 1 juni de Merryweather stoomtramloc 2 van de Rijnlandsche Stoomtram-Maatschappij in permanente bruikleen gekregen van Het Spoorwegmuseum. De stoomtram werd officieel overgedragen tijdens de inauguratie van de 'nieuwe' NS-loc 6513 (zie artikel in deze Railhobby). Dat gebeurde met een royale handdruk tussen Peter-Paul de Winter, hoofd collecties van het NSM en René van den Broeke, directeur van de SHM. De RSTM 2 is de oudste in Nederland aanwezige stoomtramlocomotief. Ze is niet rijvaardig.-ES

RSTM loc 2 in glanzende conditie na de officiële overdracht in Hoorn. Rechts de 6513, 1 juni 2017. (foto Eric Salleveld)



LAATSTE VUURLOZE RUHRGEBIED

Zo'n 25 jaar geleden reden er nog 70 vuurloze locs in het Ruhrgebied rond. Nu is dat er zegge en schrijve nog een. Op een totaal van slechts een handjevol in

Duitsland. Bij de firma INEOS in Herne, aan de noordkant van het Ruhrgebied wordt de door Krupp in 1958 afgeleverde loc 5 van maandag tot vrijdag ingezet. De drieasser rangeert alleen met ketel-

wagens en brengt en haalt die op van het nabijgelegen overgavespoor waar ze door DBCargo zijn geplaatst en worden gehaald. In het komende nummer meer over deze laatste der Mohikanen.-GF



INEOS-loc 5 poseert met machinist Dietmer Bartlewski (links) en rangeerder Mario Krzizek in Herne, 20 juni 2017. (foto Guus Ferrée)



Huurloc 215 085 rijdt met de aluminiumtrein ter hoogte van Duisburg-Entenfang naar Koblenz, 22 mei 2017. (foto Guus Ferrée)

BROHTALBAHN

Voor de aluminiumtrein die sinds jaren drie keer per week door de Brohtalbahn tussen Spellen en Koblenz-Lützel wordt gereden, werd dit voorjaar de tractie geleverd door de gehuurde 215 085. Deze

voormalige DB-machine verving enige tijd de eveneens gehuurde V160 002, bijgenaamd Lollo, die wegens een defect in revisie is. De trein wordt bij de firma Voerde Aluminium in Spelle beladen en gaat naar Aleris Aluminium in Koblenz.

Hoe lang de inzet van de 215 085 duurt is niet te zeggen. De Brohtalbahn onderzoekt de aanschaf van een eigen, grote dieselloc.-GF

DUITS MASTERPLAN GOEDEREN-VERVOER

De Duitse minister van verkeer Alexander Dobrindt heeft op 23 juni het masterplan voor het goederenvervoer per spoor gelanceerd, het 'Bundesprogramm Schiene 4.0'. De uitwerking van een rondetafelconferentie die het ministerie in 2016 organiseerde. 'Het moet mogelijk zijn de bescherming van het klimaat, economische efficiency en flexibiliteit van de logistiek beter op elkaar af te stemmen', aldus het Verband der Bahnindustrie in Deutschland' (VDB), de koepelorganisatie van spoorwegindustrie in de Bondsrepubliek. 'Het goederenvervoer per spoor is hiertoe de sleutel.' In het masterplan kunnen vernieuwingen systematisch worden ingevoerd. Het sluit aan op de maatregelen van de Bondsregering voor een geruislozer spoorwegverkeer, zoals een premie voor geluidsarme goederenwagens en het verbod op 'luidruchtige' exemplaren in 2021. Schiene 4.0 omvat een tiental pakketten met maatregelen waaronder infrastructuur die op de hedendaagse vervoerseisen is afgestemd. Zoals nieuwe lijnen, uitbreiding van be-

staande trajecten en verlenging van passeerspooren om langere goederentreinen mogelijk te maken. Voor de korte termijn zijn vijf maatregelen vastgesteld waaronder een project voor de digitalisering en

de automatisering van goederentreinsenstellingen. De VDB stelt voldoende capaciteit te hebben om de uitdaging van Schiene 4.0 aan te kunnen.-HvL.



BEG 225 133 is met twee ketelwagens voor KAO onderweg in Emmerich, 4 mei 2016. (foto Myron van Ruijven)

NIEUW: RAILHOBBY PROJECTEN – OVER ROLLEND MATERIEEL

In oktober 2017 verschijnt weer een **nieuwe** uitgave van Railhobby Projecten. Met als thema **Rollend Materieel**: locomotieven, rijtuigen, goederenwagons en treinstellen, in zowel model en grootbedrijf. Een uitgave met de beste, eerder verschenen, artikelen uit Railhobby verzameld én twee **nieuwe artikelen**. Een echt collectors item!

Nú € 8,99 inclusief gratis verzending!



Bestel **voor 26 september** de nieuwste Railhobby Projecten via hobbyou.nl/rollendmaterieel of stuur onderstaande bon op. U krijgt de uitgave rond 10 oktober met korting én gratis verzending thuisgestuurd.

T/m 25 september '17

**25%
korting**



Heeft u eerdere delen van Railhobby Projecten gemist? Deze zijn nog te bestellen via hobbyou.nl/railhobbyprojecten of stuur de bon op.

- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel voor slechts € 8,99 en profiteer van **25% korting**.
- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor slechts € 9,99
- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap voor slechts € 9,99.
- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap voor slechts € 9,99.

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

E-mail: _____ Telefoon: _____

Geboortedatum: _____

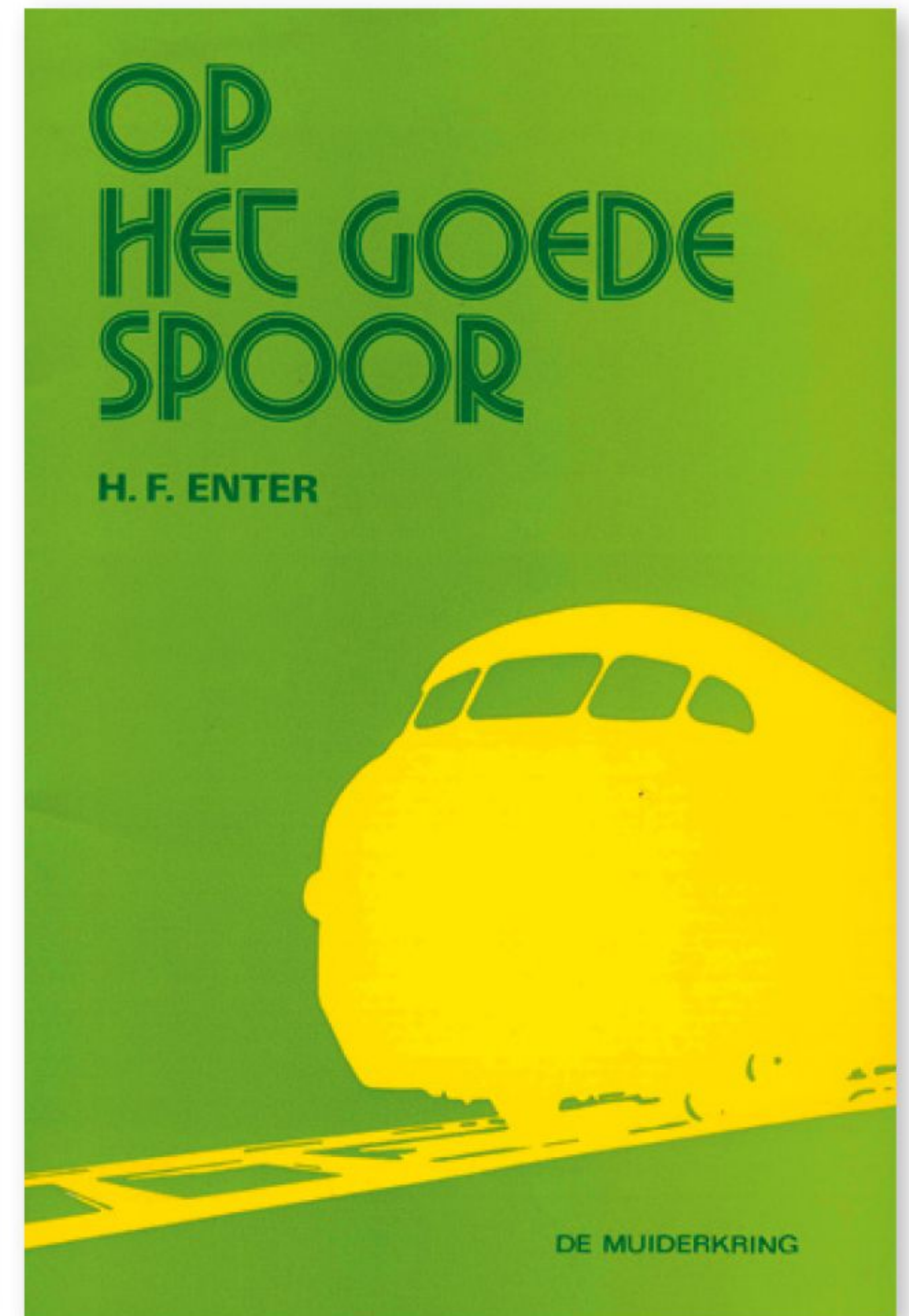
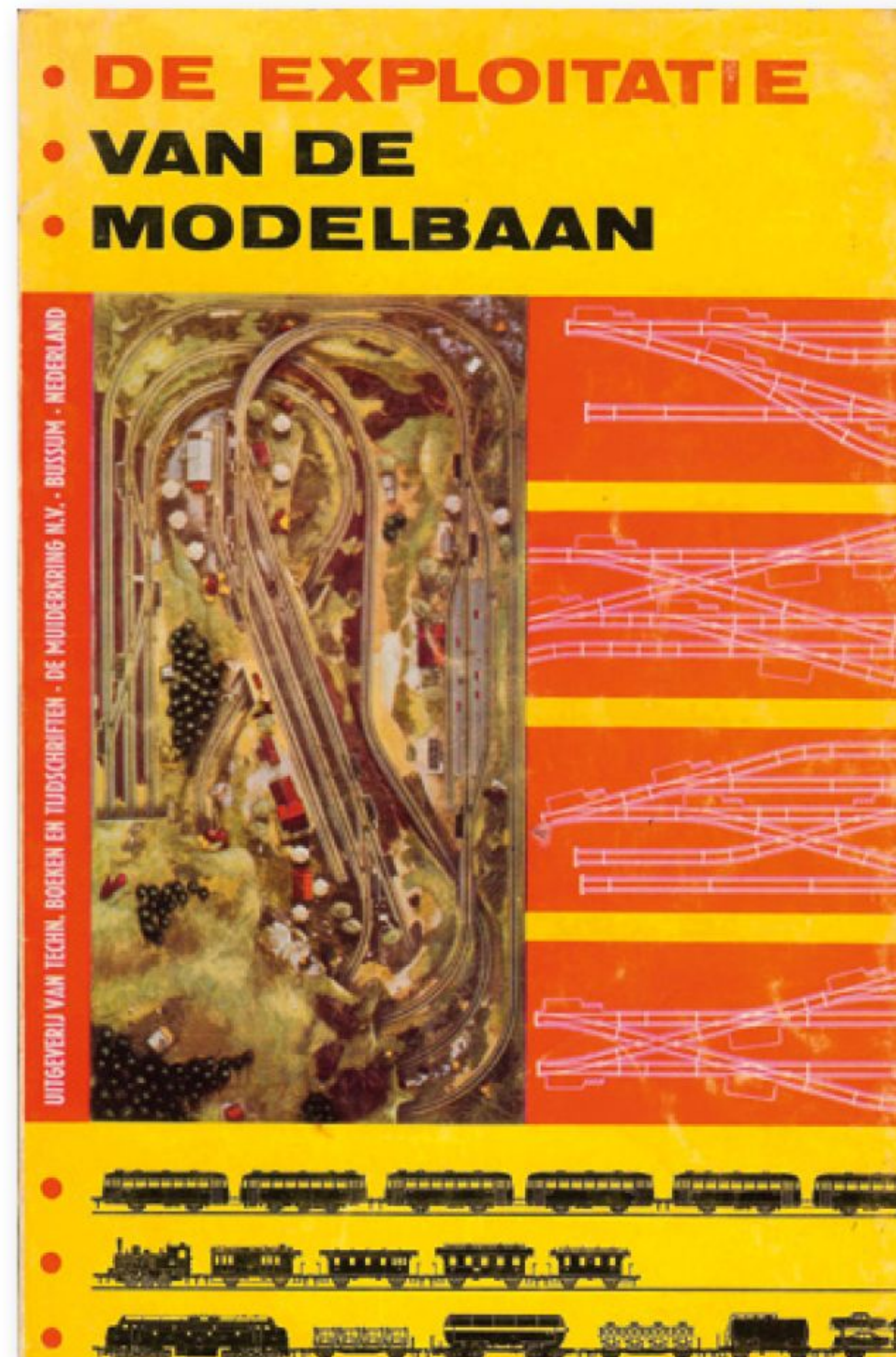
IBAN: _____ BIC: _____

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.hobbyou.nl/railhobby

*U ontvangt 25% korting op Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel indien u voor 26 september 2017 bestelt. U betaalt dan geen verzendkosten (minimaal € 1,95) en ontvangt € 1,- korting. Voor de overige projecten betaalt u € 9,99 exclusief verzendkosten.

Een onbewust dagelijks eerbetoon



Binnen de spoorwegliteratuur zijn 'de lage nummers' onbewust een vaststaand begrip. Met deze groep wordt de eerste lichter NVBS-ers (Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in Spoor- en Tramwegen) met de lage lidmaatschap nummers bedoeld. Denk hierbij aan namen als H. Waldorp, N.J. van Wijck Jurriaanse en S. Overbosch. Voor de modelspoorders die het Nederlandse grootbedrijf nabouwen is er echter eentje die ogenschijnlijk in de vergetelheid is geraakt, H. F. Enter. Hij was werkzaam bij NS en adviseerde bedrijven die eigen spooransluitingen hadden. In latere jaren is dat uitgebreid met het ondersteunen van de in opkomst zijnde Nederlandse museumlijnen. Aan die laatste inspanningen hebben we SGB-loc 'Enter' te danken. Enter was ook betrokken bij de bouw van Madurodam.

Als je een natuurgetrouwe modelbaan wilt bouwen helpt het om te weten en te snappen hoe het spoor in het grootbedrijf in elkaar steekt. Voor modelbouwers is zijn rol als auteur van veel artikelen in Miniatururbanen, Hobby Bulletin en een aantal boeken niet te onderschatten geweest. Enter besprak in de tijdschriften met regelmaat baanplannen. Hierbij legde hij de baanplannen naast de ontwerpregels en praktijken zoals die voor het (Nederlandse) grootbedrijf golden. Er zijn een paar generaties modelbouwers groot geworden met regels als 'in de hoofdbaan geen aftakking bereden wissels' en 'het gebruik van meegebogen wissels dient te allen tijde te worden voorkomen'. Het eerste drieluik, 'De spoorbaan thuis', 'Het sporenplan van de modelbaan' en 'De exploitatie van de modelbaan' is echt klassiek geënte spoorweg(model)bouw, het tweede drieluik 'Moderne

modelspoorwegen reizigers', 'Moderne modelspoorwegen goederenvervoer' en 'Spoortje spelen' laat de invloeden zien van 'Spoorslag '70', het huidige NS-logo, de grote vergeling en de transitie naar een modern spoorwegbedrijf.

Hoewel het een schrijfstijl en toonzetting is die we heden ten dage niet meer zijn gewend, bevatten deze boekjes nog steeds nuttige en relevante informatie om te snappen hoe het Nederlandse grootbedrijf werkt(e) en hoe je dat naar een goede uitbeelding op de modelbaan kunt vertalen. Als u zelf een Nederlands georiënteerde modelbaan wilt bouwen loont het zeker de moeite om op zoek te gaan naar een tweedehands exemplaar van een van deze boekjes. Zeker 'De exploitatie van de modelbaan' geeft in een notendop de basale regels om volgens Nederlandse ontwerpregels zelf een banenplan te maken. Zaken als rationele wisselstraat (wissels zijn duur in aanleg en onderhoud), vermijd een Engelsman als je het ruimte-technisch met twee wissels kunt oplossen (een Engelsman is duur in aanleg, maar nog vele malen duurder in onderhoud), bij een emplacement moet het uithaalspoor bij voorkeur net zo lang zijn als de emplacementssporen, gelden universeel. En dat verhaal van nooit een wissel aftakking gebruiken in het hoofdspoor is gewoon een consequentie van natuurwetten en niet van spoorwegwetten of logica.

Dus hoewel hij een beetje in de vergetelheid is geraakt brengen we ongemerkt dagelijks veelvuldig een ode aan de man die meerdere generaties spoorweghobbyisten heeft beïnvloed en is het misschien slechts een Kniesoor die er op let dat ik dit verhaal deze keer toch maar afsluit met een 'Enter'.

Turkooise ziet het licht

Na de geslaagde turkooise NS 1200 met dito rijtuigen Plan D heeft Roco een NS 1100 in deze attractieve kleurstelling gepresenteerd. De locs en rijtuigen passen mooi bij elkaar. De 1100 heeft gloeilampjes als frontlichten. Modelbouwer Manuel van der Wal gaat de 1100 van een decoder en eigentijdse ledfrontlichten voorzien.

De gedateerde gloeilampen van loc 1101 gaan we vervangen door eigentijdse leds en de loc voorzien van een ESU V4.0-decoder. In dit artikel lopen we het proces stap voor stap met u door. De Plan D-rijtuigen moeten het af fabriek zonder interieurverlichting doen. In een afzonderlijk artikel in deze Railhobby brengt Manuel van der Wal licht in het duister. De eerste stap is de kap van het onderstel af te nemen. Door kap iets naar buiten te buigen komt deze los van het onderstel. Als de beide lichtgeleiders uit het model zijn gehaald kunnen we de lichtset voor de inbouw gaan voorbereiden. De vier prints van de Digikeijs DRC1100-lichtset knippen we los uit de mal. De onderste frontlichthouders zetten we met lijm aan de Digikeijs-prints vast. Hiervoor gebruik

ik UHU Hart. Terwijl de lichthouders in een lijmkleem liggen te drogen gaan we het onderstel en de printplaat voor inbouw voorbereiden. De vier draden die naar de draaistellen gaan solderen we los en door de vier schroeven te lossen kan de printplaat uit het model worden gelicht. Met de soldeerbout verwijderen we de gloeilampen, evenals de twee kleine weerstanden. Zie de rode pijl op foto 8. Op de printplaat zagen we twee printbanen door, zie de twee rode pijlen op foto 9. De groene draad verbindt de achtpolige stekker met de vrij gezaagde lip op de print. Hierop sluiten we later de groene draad aan van de DRC1100-lichtset aan. De decoder bevestigen we met dubbelzijdig tape, de kabels met enkelzijdige. De losse paarse draad van de

decoder solderen we aan het andere vrijgezaagde stukje printbaan. Het onderstel is zover klaar.

Als de lijm droog is kunnen de lijmklemmen van de lichtgeleiders worden losgemaakt. De kabels van de beide lichtsets moeten met elkaar worden verbonden. Bij digitaal gebruik dienen alleen de witte en gele draden kruislings aan de tegenoverliggende print te worden gesoldeerd. Zie ook de meegeleverde handleiding van de lichtset. De af fabriek aan de prints bevestigde draden zijn nogal stug. Derhalve heb ik de kabels die straks aan het onderstel worden gesoldeerd door soepele dunne vervangen. Dit maakt het plaatsen van de kap makkelijker. Ten slotte moeten er soldeerpaden op de lichtset worden





De 1101 met brandende frontseinen.

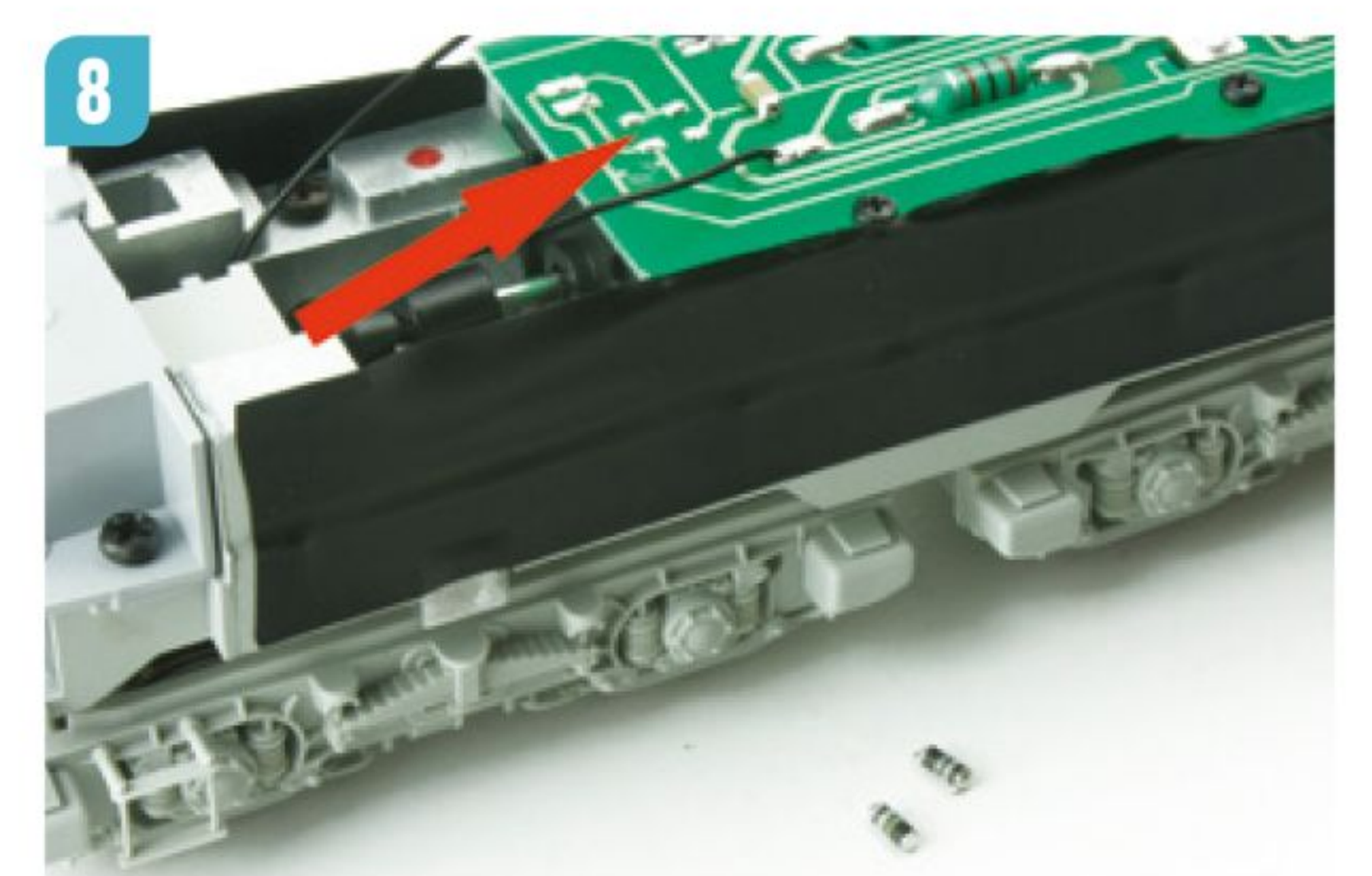
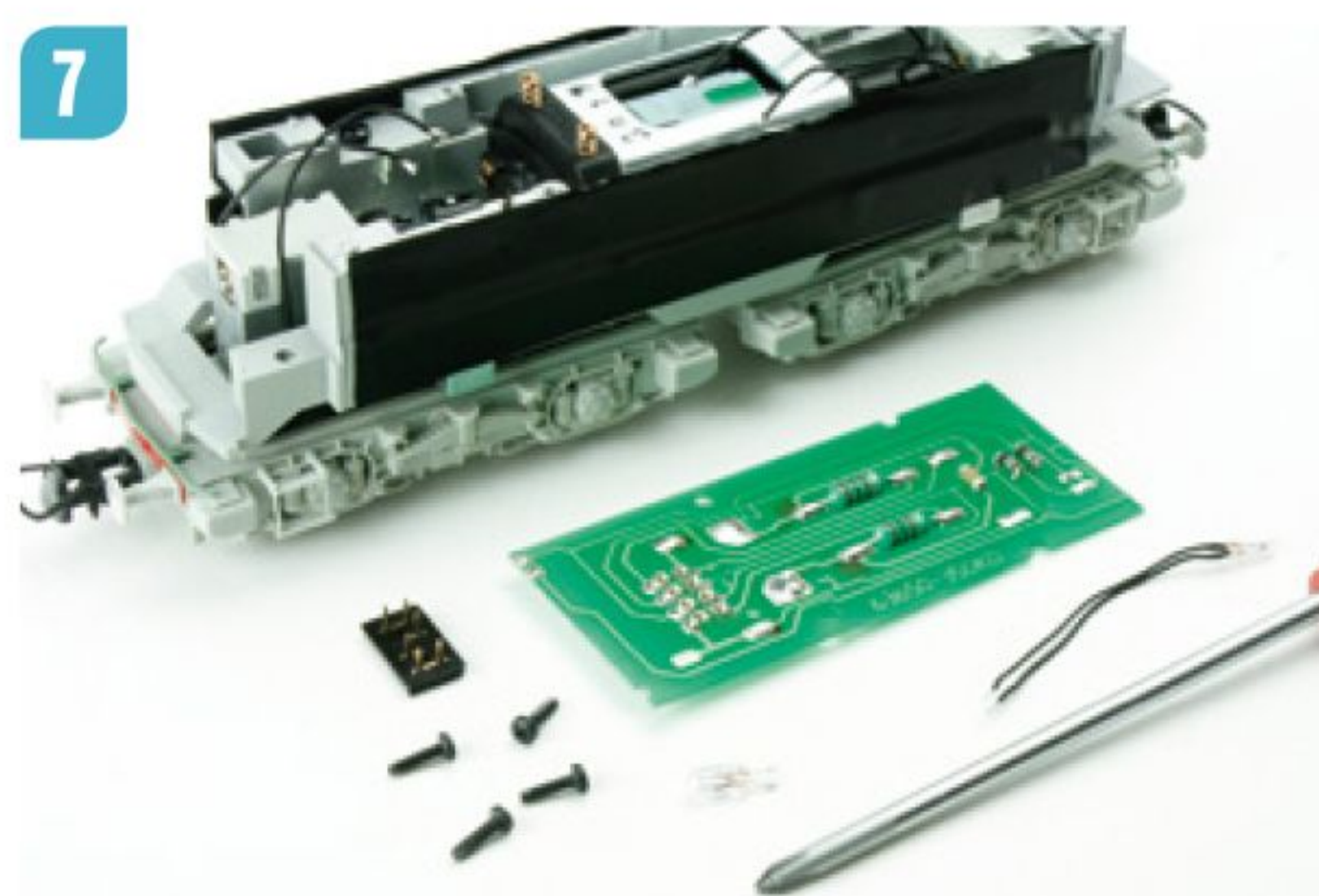
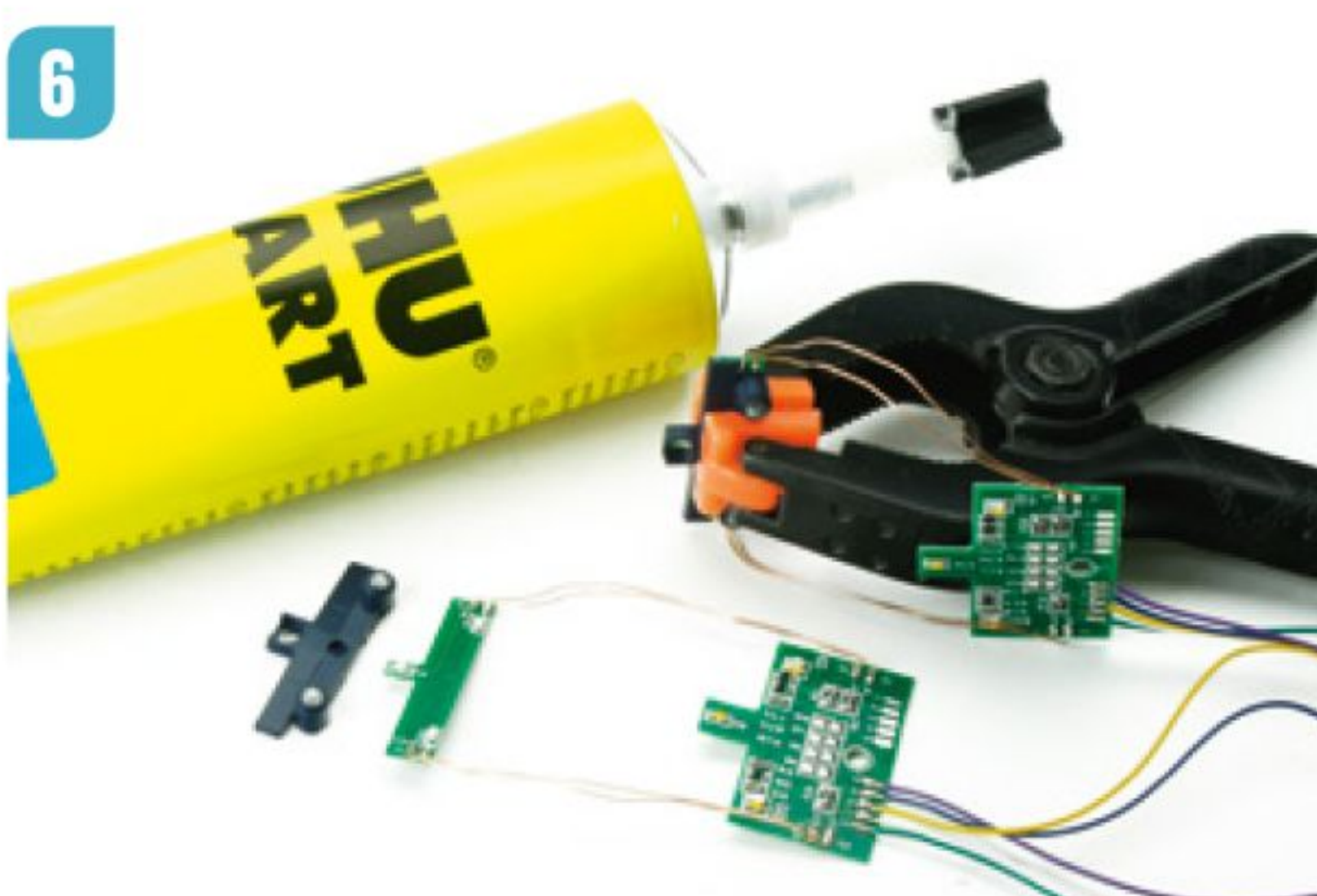
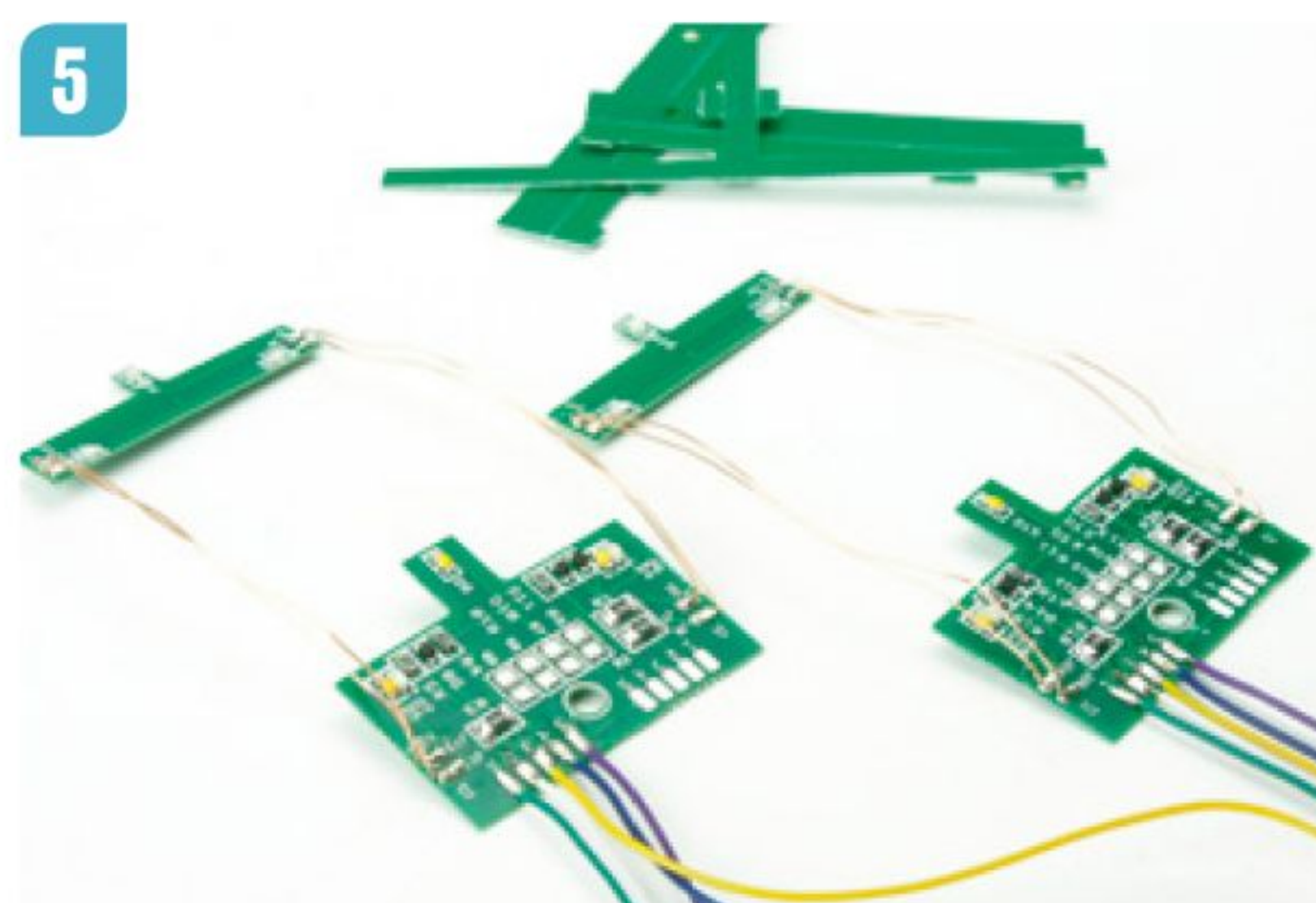
doorverbonden. Bij de turkooise 1100 worden alleen frontlichten onder getoond (geen L-sein), daardoor moeten op de beide prints soldeerpad 3 worden doorverbonden. In de handleiding van de DRC1100 wordt dit duidelijk beschreven. De prints van de lichtset kunnen in de kap worden gemonteerd.

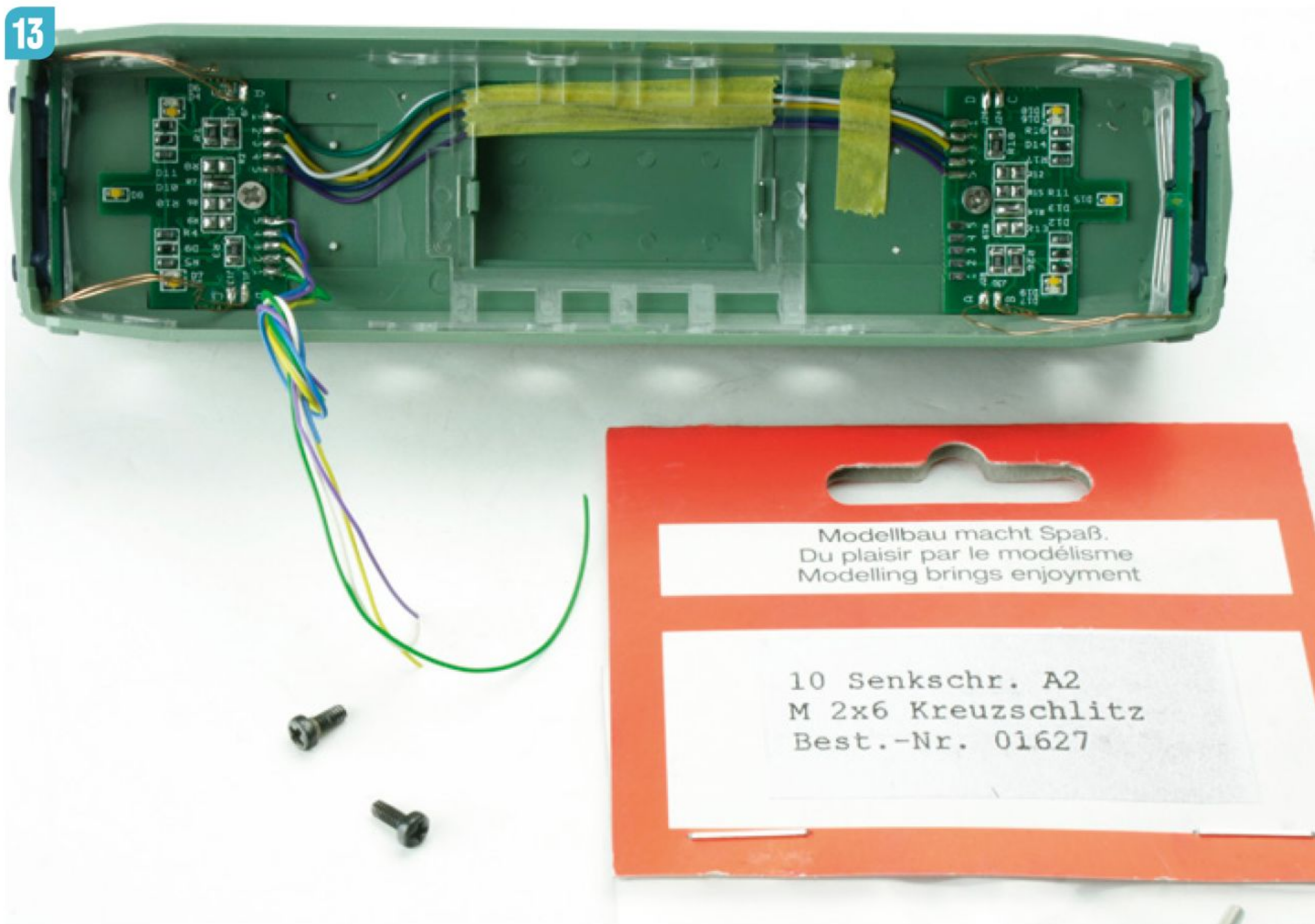
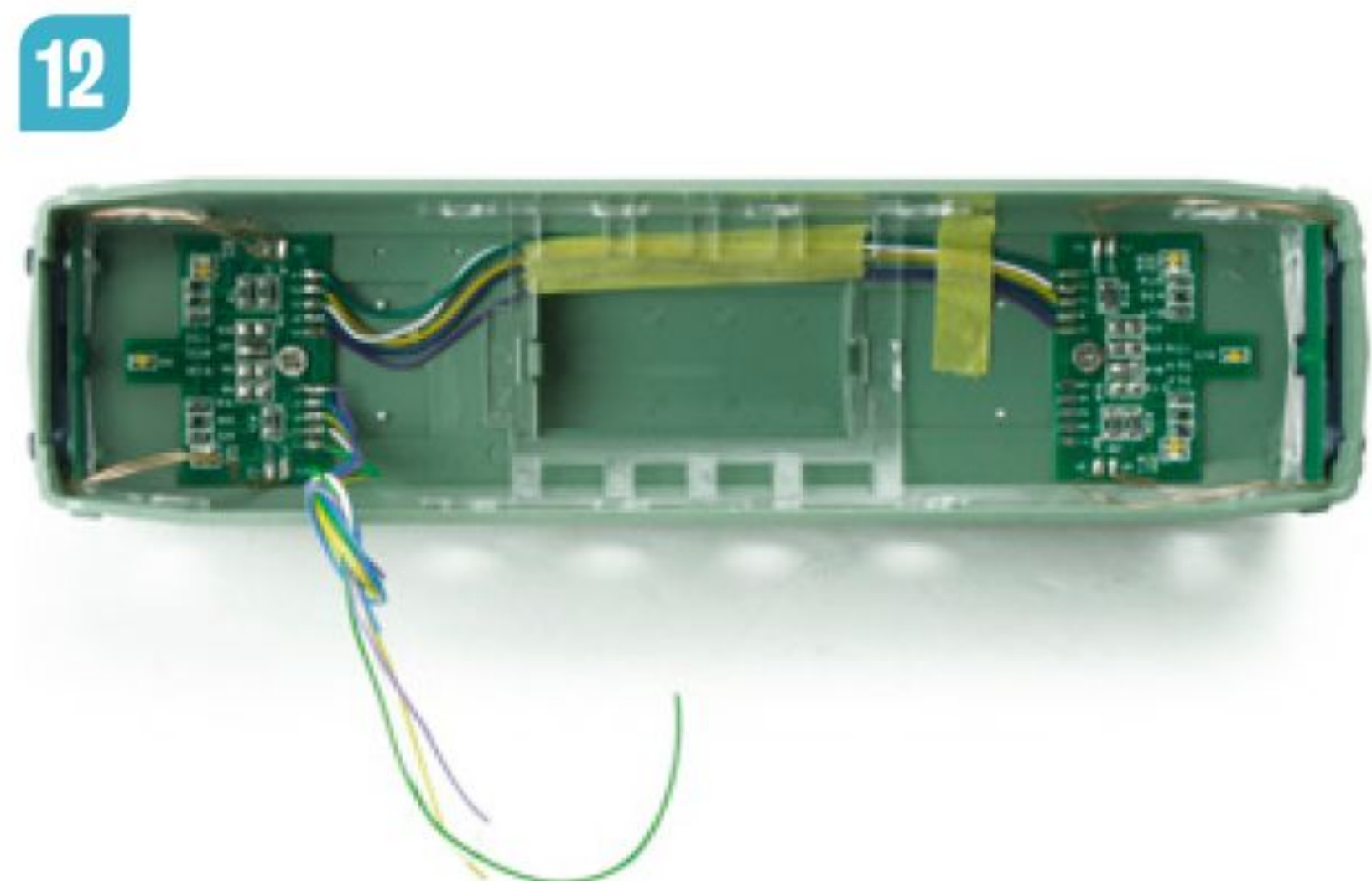
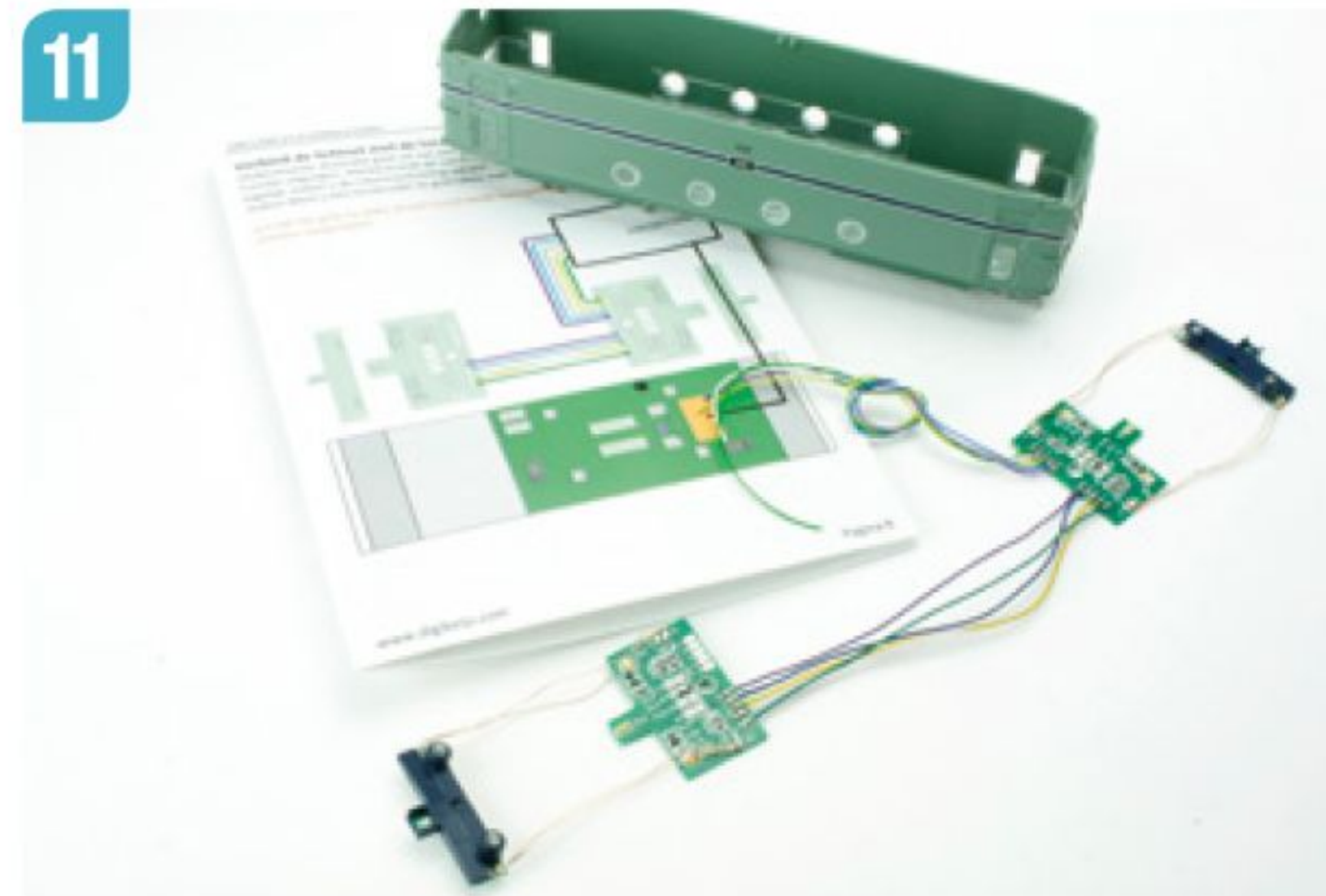
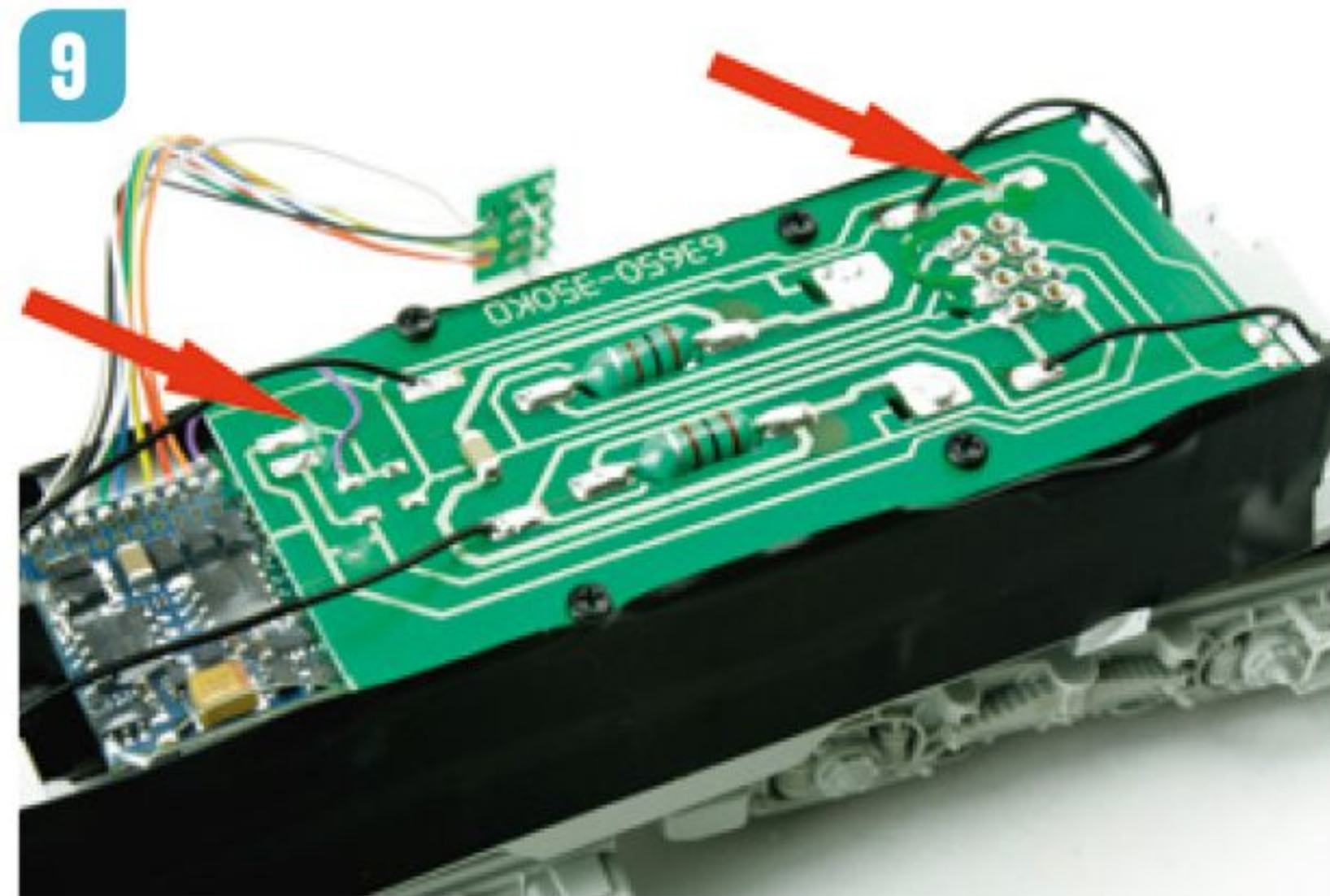
MONTAGE LICHTSETS

Voor de montage verwijderen we de raampartij (ronde ramen) in het midden van de kap. Deze is er gemakkelijk uit te drukken. Aan een kant maken we de schroef van de stroomafnemer los. De bestaande schroef is iets te kort om ook de lichtset te bevestigen. Vervangende verzonken schroeven M6 x 6mm bren-

gen uitkomst. Leg het printje in het dak en schroef deze met de stroomafnemer vast. Als dit aan beide zijden is gedaan drukken we de frontlichtgeleiders op hun plek. De draden tussen de prints

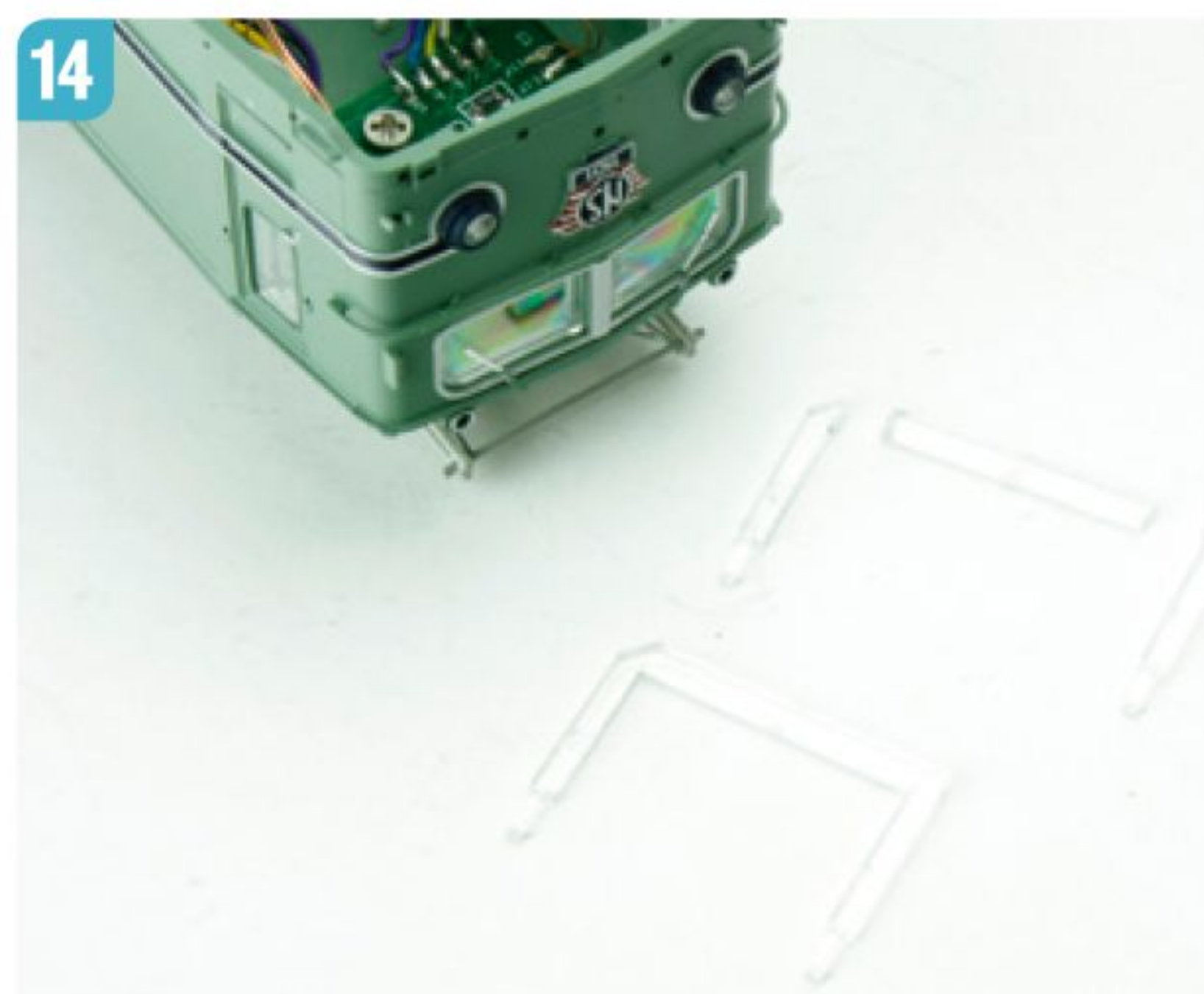
- 1.** De Roco 1101, ESU LokPilot decoder en Digikeijs verlichtingset. **2.** De kap is gemonteerd. **3.** De beide lichtgeleiders van de frontlampen zijn uitgenomen. **4.** De verlichtingset van Digikeijs ligt klaar. **5.** De prints voor de beide fronten zijn losgesneden of geknipt. **6.** De prints worden met een dotje lijm vastgezet. **7.** De printplaat is gemonteerd. **8.** Bij de rode pijl zijn de twee weerstanden losgesoldeerd.



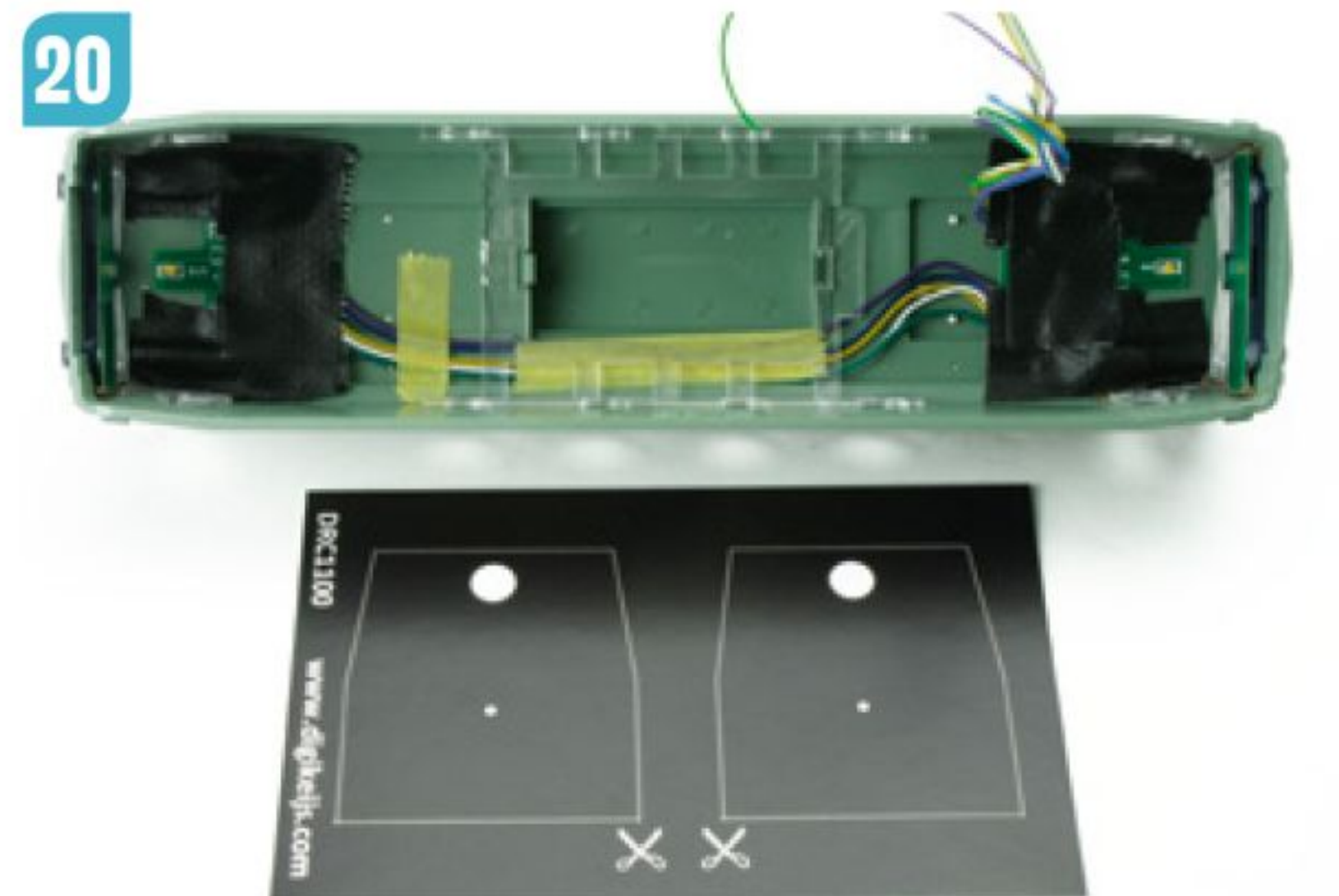


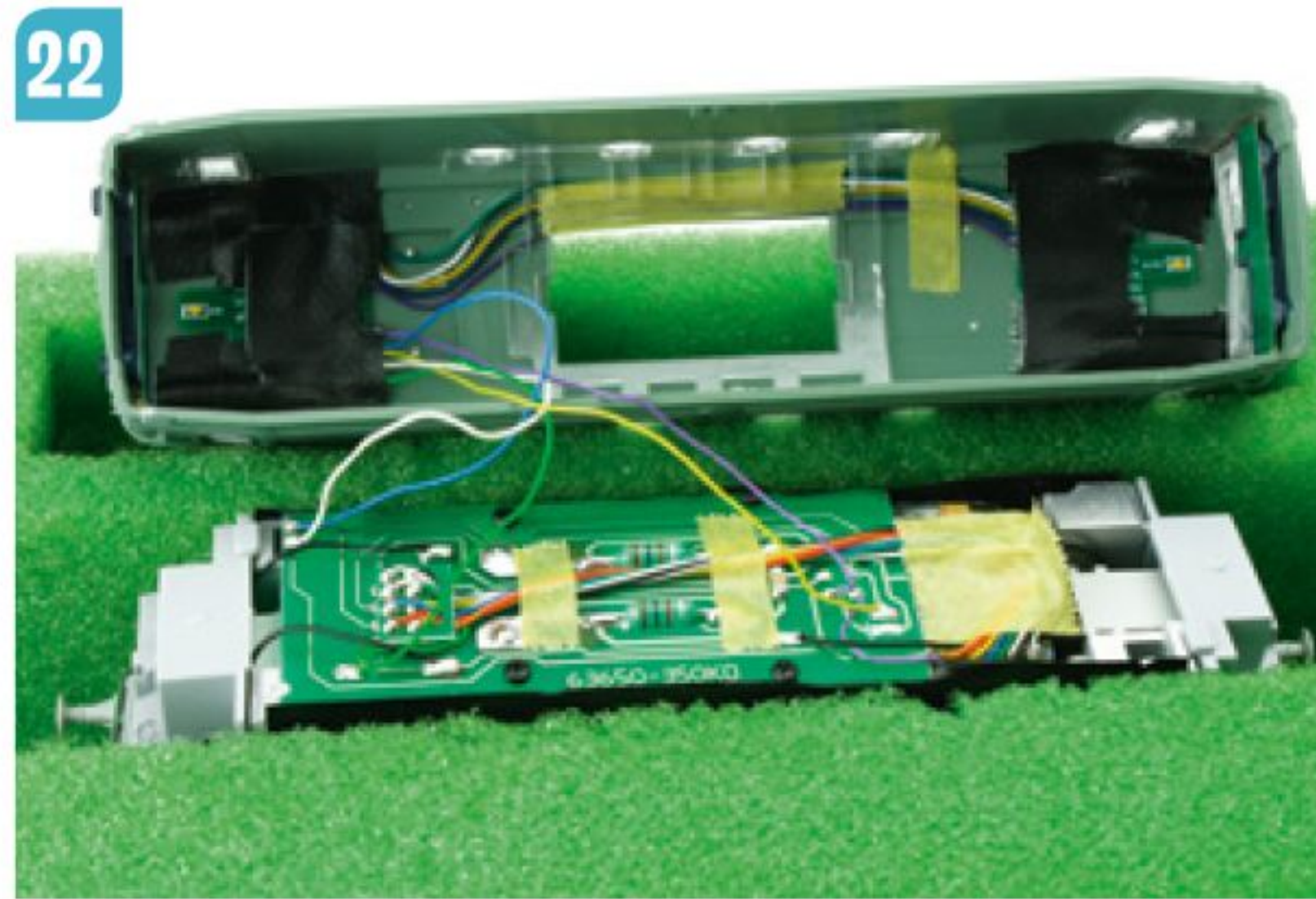
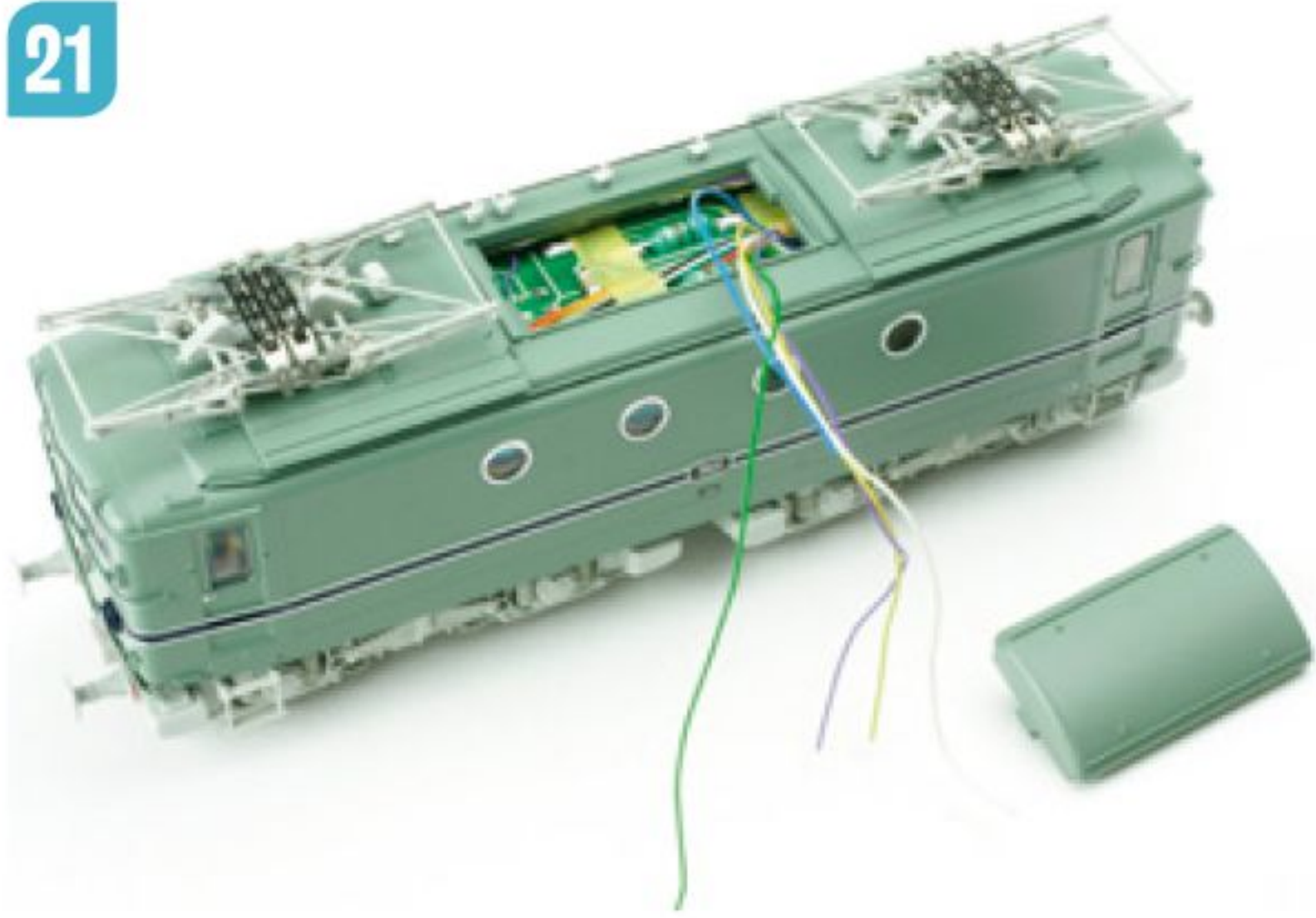
leggen we in een rechte lijn in het dak. Stukje tape erover en ze gaan nergens meer heen. Nu kunnen we de raampartij weer terugplaatsen.

Om lichtlekage te voorkomen knippen we de lichtgeleiders van de toplichten in drie stukken. De losse delen plaatsen we terug in de kap. Digikeijs levert een stukje zwart karton mee dat op maat kan worden geknipt en over de lichtset ge-



9. Op twee plaatsen moet de printbaan worden doorgezaagd. De groene draad van de 8-polige stekker gaat naar de vrijgezaagde lip op de print. **10.** De kabels zijn met tape op de printplaat vastgezet. **11.** De prints van de lichtset zijn klaar voor montage in de lockap. **12.** De kabels zijn tussen kap en raampartij gelegd. **13.** De prints en pantografen zijn met M6-schroeven vastgezet. **14.** De frontlampen zijn teruggeplaatst. **15.** De printplaat met de lichtgeleiders van de topsluitseinen. **16.** De topseinen zijn met zwart tape afgeplakt. **17.** Meer tape voorkomt lichtlekage naar de topseinen. **18.** De bekabeling wordt strak langs de kap gelegd. **19.** De kabels van de frontlichten worden strak langs de kap geleid. **20.** De beide prints zijn met zwart tape afgeplakt.





21. Bij de pasproef van de kap steken de losse draden uit de afgenomen dakopbouw. **22.** De vijf kabels worden op de grote printplaat vastgesoldeerd. **23.** De wat kale loc, de meegeleverde losse onderdelen zijn nog niet geplaatst. **24.** Remslangen en imitatie koppeling zijn gemonteerd. **25.** Enkele onderdelen zijn op kleur gebracht. **26.** De turkooise 1101 met Plan D. **27.** Een derdeklasser Plan D achter de 1101. **28.** Loc en rijtuig hebben hetzelfde digitale adres. **29.** De loc toont het rangeersein. **30.** De rode sluitseinen zijn ingeschakeld.

plaatst. Zwart zelfklevend tape lijkt me voor een goede bedrijfsvoering beter. Zo is alles goed dicht te maken en zal er

geen licht stralen waar we dat niet willen. Let op de lakdraden die van boven naar beneden lopen, leg deze strak in de hoeken van de kap. Als alles is afgeplakt controleren we of de kap op het model past. Handig is om het middelste dakdeel los te klikken en daar de losse draden door te steken. De kap kan nu op het onderstel worden gedrukt. Als de kap goed past nemen we deze weer los en solderen de vijf draden van de lichtset op de grote printplaat. Vervolgens kan de kap er weer op en is de 1100 (bijna) klaar.

Enkele cv-waardes moeten worden aangepast zodat de leds minder fel branden: CV 262 = 1, CV 270 = 1, CV 278 = 1, CV 286 = 1.

Tenslotte plaatsen we alle losse onderdelen op het model. De handgrepen naast de deuren passen exact. Bij de luchtslangen op de neus is dat anders. Hier moeten de gaten met een 1,5 of 2 mm boor iets worden uitgeboord. De treinleidingen zetten met een drupje Kristal Klear vast. Als ze met Vallejo 71305 en 70909 op kleur zijn gebracht is de 1100 klaar voor gebruik.



Boemeland door Frankrijk

Terwijl de geleerden elkaar met onderzoeksrapporten om de oren slaan of, en zo ja, in welke mate en kleur, het drinken van wijn gezond is, houdt de auteur zich aan het advies van koning Salomo: 'Drink uw wijn van goeder harte'. Wijnkenner en spoorfotograaf Gijs van Appeldoorn belicht Franse wijnen en treinen.

Ho, zult u denken, ik lees een spoorwegtijdschrift geen wijnblad, wat hebben wijnen en treinen gemeen? Weinig, maar als je in beide geïnteresseerd bent, dringt de vraag zich op: zijn beide interesses te combineren? Is er een vakantiebestemming met wijnbouwgebieden die per trein zijn te bereizen? Het antwoord op die vraag is ja, Frankrijk! Wat is de bedoeling: wijnbouwers

op loopafstand van een station te bezoeken die de mogelijkheid bieden tot proeven. Het volgende is de weerslag van mijn ervaringen tijdens wijn/treinreizen door Frankrijk. Na een korte introductie reis is met u door de wijnbouwgebieden Bourgogne, Bordeaux, Rhône en Champagne.



Op 28 juni 2006 raast een gerenoveerd SNCF TGV-treinstel van het type Sud-Est van Dijon door het station van Nuits Saint Georges, een belangrijk centrum voor kwaliteitswijnen in de Bourgogne. Maar dat rechtvaardigt kennelijk geen stop van een TGV.

FRANSE WIJNEN

Hoewel wijn geen Franse uitvinding, wordt Frankrijk als het wijnland bij uitstek gezien. De Franse wijnwetgeving is zeer gedetailleerd en heeft model gestaan voor die van andere wijnlanden. Per wijnbouwgebied zijn er voorschriften over de toegestane druivenrassen, de maximale opbrengst per hectare, minimum en maximum alcoholpercentages en nog veel meer zaken. Het doel van deze regels is niet alleen kwaliteit, maar ook het behoud van de eigenheid van de lokale wijnen. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat er overal Cabernet Sauvignon en Chardonnay aangeplant wordt, de twee populairste en modieusste druivenrassen. Dat zou jammer zijn want er zijn vele druivenrassen waar goede wijn van kan worden gemaakt. Er is dus niet zo iets als de Franse wijn of de Bourgogne, Bordeaux, Rhône of Champagne. Zelfs wijnen van één wijnbedrijf verschillen van jaar tot jaar en eenmaal gebotteld kan wijn door de jaren heen veranderen, in wintertermen ontwikkelen of rijpen.

FRANSE TREINEN

Naast het zich nog steeds uitbreidende net van hogesnelheidslijnen, de LGV's (Lignes à Grande Vitesse), kwamen de lokale spoorlijnen er bekaaid vanaf. De laatste jaren zijn de departe-

menten op de bres gesprongen voor de lokale lijnen en treinen. Dat heeft geleid tot een verbetering van het vervoersaanbod, nieuw materieel en variatie in kleurstellingen. Voor een spoorwegbelangstellende is het misschien jammer dat oudere series diesel- en elektrische treinstellen zijn verdwenen, voor de reiziger is het een goede zaak. De hogesnelheidslijnen zijn prima om in korte tijd grote afstanden te overbruggen, maar deze doen de wijnstadjes niet aan, daarvoor ben je aangewezen op de lokale trein, inderdaad de boemeltrein.

BOURGOGNE

Ooit waren de hertogen van Bourgogne heer en meester in de Lage Landen. Nu is het oorspronkelijke hertogdom Bourgogne onderverdeeld in diverse departementen. De Bourgogne omvat volgende wijnbouwgebieden Beaujolais, Chablis, Côte-Chalonnais, Côte-Mâconnais en Côte d'Or. Alleen het laatste gebied is bezocht. Voor rode wijn worden de druivenrassen Gamay en Pinot Noir gebruikt, van de laatste wordt ook rosé gemaakt. Voor witte wijnen wordt hoofdzakelijk Chardonnay gebruikt, die in de Bourgogne zijn oorsprong heeft. Verder zijn de Alligoté en de Pinot Blanc aan te treffen. Onder de naam Crémant de Bourgogne wordt mousserende wijn gemaakt.



1. Een vertrekkende TER Bourgogne bestaande uit de 52235R en een trek-duwstam Corail-rijtuigen passeert de imposante seinbrug aan de zuidkant van station Dijon Ville op 19 juli 2013. **2.** Vastgelegd vanaf station Gevrey-Chambertin passeren twee G1206's, de 1152 en 1376 van de CFR (Compagnie Ferroviaire Régionale) op 20 juli 2013 een voormalige baanwachterswoning op weg naar Gevrey Triage. Op de achtergrond het stationsgebouw dat door de beschildering in het teken van St. Vincent staat, één van de heiligen tot wie wijnbouwers zich kunnen wenden. **3.** In de namiddag van 22 juli 2013 rijdt een driedelig treinstel van het type X72500 SNCF langs Clos Bellefond in Santenay-les-Bains. Clos is een ommuurde wijngaard. **4.** Op 25 juni 2010 zijn oudere SNCF-dieseltreinen voor de rit naar Bergerac ingezet. Twee motorwagens X2200 en een tussenrijtuig in station Saint Émilion.



De Medoc is ontsloten door een spoorlijn, maar hier zijn bijna geen mogelijkheden tot proeven. Op 30 juni 2010 rijdt een SNCF-treinstel bestaande uit RBx 17331 + ABD 7331 door de wijngaarden van Margaux, rechts zijn de kasteelachtige bijgebouwen van een wijnhuis zichtbaar.

Dijon, de hoofdstad van de Bourgogne, is een belangrijk spoorwegknooppunt. Op het station Dijon Ville zijn naast de TGV en de lange afstandstreinen van de SNCF (Grande Lignes) ook de TER-treinen (Train Express Régional) van Franche-Comté, Rhône-Alpes, Champagne-Ardenne en Bourgogne aan te treffen. Even ten zuiden van Dijon ligt het rangeerterrein Gevrey Triage. Voor een bezoek aan de wijnstadjes is de lijn naar Lyon de enige optie. De dienstregeling daarvan leest als de wijnkaart van een toprestaurant: Gevrey-Chambertin, Vougeot-Gilly les Citeaux, Nuits-St. Georges, Beaune, Meursault. Alleen daarvan krijg je al dorst. Bij Chagny takt de niet geëlektrificeerde lijn naar Nevers af, de eerste halte is het wijnstadje Santenay-les-Bains, even opletten: alleen 's ochtends en in de late middag en 's avonds stoppen hier enkele treinen. Meestal liggen de stations nog een flinke wandeling van de wijngaarden. De ontvangst was overal vriendelijk. Een wijnbouwer uit Santenay-les-Bains reageerde enthousiast dat een Franssprekende Nederlander zijn bedrijf kwam bezoeken. Een andere is nog steeds trots dat de wijnen van een verre voorvader bij Napoleon in de smaak vielen. Dus wordt er nog steeds een cuvée Napoleon gemaakt. Meestal zijn vier tot zes wijnen open voor proeven. Een goede rode Bourgogne ruikt heerlijk, is helder rood van kleur en qua smaak frisser dan andere rode wijnen uit de bezochte gebieden. Wat betreft witte wijnen heb ik me beperkt tot de Chardonay, de wereldreiziger onder de druivenrassen. Vol-geel gekleurde wijnen met een kruidige geur en in smaak variërend van elegant naar vol.

BORDEAUX

Ooit maakte de Bordeaux deel uit van Groot-Brittannië, aan het einde van de Honderdjarige Oorlog kwam het in Frans bezit. In Groot-Brittannië is het woord claret synoniem voor een (licht) rode Bordeaux wijn, een weetje waarmee James Bond aan het slot van de film 'Diamonds are forever' Mr Wint en Mr Kidd ont-

maskert als nep-overs. Voor rode wijn worden de druivenrassen Cabernet Sauvignon, Cabernet Franc, Merlot en Petit Verdot gebruikt. De wijn wordt samengesteld uit meerdere van deze druivenrassen. Dat samenstellen geldt ook de witte wijn die wordt gemaakt van Sauvignon Blanc en Semilion. De witte wijnen variëren van droog via half zoet naar vol zoet, zoals Sauternes. De Bordeaux is onderverdeeld in deelgebieden zoals Medoc, op de linkeroever van de Gironde, en Pomerol en Saint-Émilion op de rechteroever.

Het monumentale station Bordeaux St-Jean is bijzonder druk, naast de TGV en SNCF Grandes Lignes zijn hier de treinen van de TER Aquitaine aan te treffen. Er loopt een lijn naar het puntje van de Medoc, Le Verdon, met stationsnamen die je doen watteranden als Margeaux en Pauliac. Verder is de lijn naar Bergerac van belang, vooral voor het station Saint-Émilion. In de Bordeaux wordt minder gelegenheid geboden tot proeven dan in de Bourgogne. Saint-Émilion biedt mogelijkheden, maar het is een flinke wandeling van het station naar het stadje. Er wordt alleen rode wijn, deze is vol rood van kleur en moet voor consumptie een aantal jaren worden bewaard. Tijdens het bezoek kreeg een vriendelijke oudere wijnbouwer het aan de stok met zijn vrouw, omdat hij volgens haar veel te vroeg een fles opende. Zijn verweer, wijzend op mij: 'ik heb een gast en die wil proeven'. Een goede mogelijkheid tot proeven biedt het Bordeaux fête le vin dat jaarlijks op de kade van de Gironde wordt georganiseerd. Er komen wijnbouwers uit de gehele Bordeaux, met het entreebewijs, een Pass Dégustation, kunt u met een breed scala Bordeauxwijnen kennismaken.

RHÔNE

De rivier waar dit wijnbouwgebied zijn naam dankt ontspringt aan de Rhône-gletsjer bij de Furkapas in Zwitserland. Naast bulkwijnen onder de noemer Côtes du Rhône, zijn er ook enclaves



5. Het station van Tain-l'Hermitage – Tournon staat op 29 juni 2006 in de felle middagzon. Op de achtergrond de wijngaarden van de Hermitage zichtbaar. Ooit de huiswijn van de Russische Tsaren. **6.** De spoorlijn op de westelijke oever van de Rhône kent alleen goederenvervoer maar is interessant genoeg om de wijnen een middagje rust te gunnen. Op 2 juli 2010 komt de SNCF 22374 met een containertrein aan de haak uit de tunnel bij Tournon. **7.** Het front van de trams in Reims is geïnspireerd op de flûte. Volgens experts het glas om champagne uit te drinken. De veel gebuikte coupe is volgens veel van diezelfde kenners alleen geschikt om ijs uit te eten. Een Citadis-tram passeert een van de champagnehuizen.

met wijnen van hogere kwaliteit die daaruit zijn losgemaakt of nooit onderdeel van zijn geweest. Mijn aandacht gaat uit naar vijf wijnbouwgebieden net onder Lyon: Côte Rôtie, Cornas, Condrieu, Saint Joseph, Hermitage en Crozes Hermitage. Het druivenras voor de rode wijn is hier de Syrah. Voor witte wijn worden de Viognier, Rousanne en Marsanne gebruikt. Bij Côte Rôtie mag maximaal 20% Viognier toegevoegd worden.

Ten zuiden van Lyon wordt de Rhône naast wijngaarden ook door spoorlijnen vergezeld, op elke oever een. Die op de westelijke oever wordt alleen door goederentreinen gebruikt wat een bezoek aan mijn favorieten Côte Rôtie en Condrieu uitsluit. Tain-l'Hermitage heeft wel een station. Een korte wandeling voert Tournon, het centrum voor Saint Joseph. Veel wijnbedrijven in de Rhône hebben bezittingen in meerdere gebieden zodat ook wijnen van niet door spoorlijnen ontsloten gebieden geproefd kunnen worden. Op de lijn op de oostelijke oever zijn vooral treinen van de TER Rhône-Alpes aan te treffen.

Lopend vanaf het station van Tain-l'Hermitage richting het centrum komt u bij het proeflokaal van M. Chapoutier. Deze heeft bezittingen in de hele Rhône. Een prima gelegenheid om met de wijnen uit het gebied kennis te maken. Verder is er in Tain-l'Hermitage, een goede Cave Coopérative, met wijnen van de Her-

mitage. Rode wijn uit de noordelijke Rhône is jong bijna paars van kleur en vergt enige jaren geduld voordat deze drinkbaar is, eenmaal op dronk staan ze hoog op mijn favorietenlijst. De smaak is stevig en laat zich niet alleen met fruitsmaken omschrijven. Witte wijn uit de Hermitage is vrij onbekend, ook daar is een paar jaren geduld nodig. De wijnen van Condrieu, altijd wit, zijn rijk van smaak zonder zoet te zijn, worden gemaakt van de Viognier druif.

CHAMPAGNE

Veel Nederlanders drinken maar een keer per jaar champagne: tijdens de jaarwisseling. Maar goede champagne is een lekkere aperitiefwijn en kan als ook als maaltijdwijn worden gebruikt. Voor champagne worden drie druivenrassen gebruikt: Chardonnay, Pinot Noir en Pinot Meunier. De verhoudingen tussen de rassen verschillen naargelang de gewenste stijl van het champagnehuis. Champagne is er van zeer droog tot zoet en wordt als wit en rosé aangeboden. Champagne rosé wordt gemaakt door niet mousserende rode wijn toe te voegen aan witte champagne. In tegenstelling tot andere wijnbouwgebieden wordt voor de standaard champagne wijnen van meerdere oogstjaren en wijngaarden gecombineerd tot een cuvée, om tot een door de jaren heen



Op 9 juli 2013 rijdt een in TER Champagne-Ardenne kleuren gestoken treinstel van het type Z27500 SNCF door Aÿ, op weg naar Reims.

constante smaak te komen. In uitzonderlijk goede jaren worden champagnes van een oogstjaar een millésimé gemaakt.

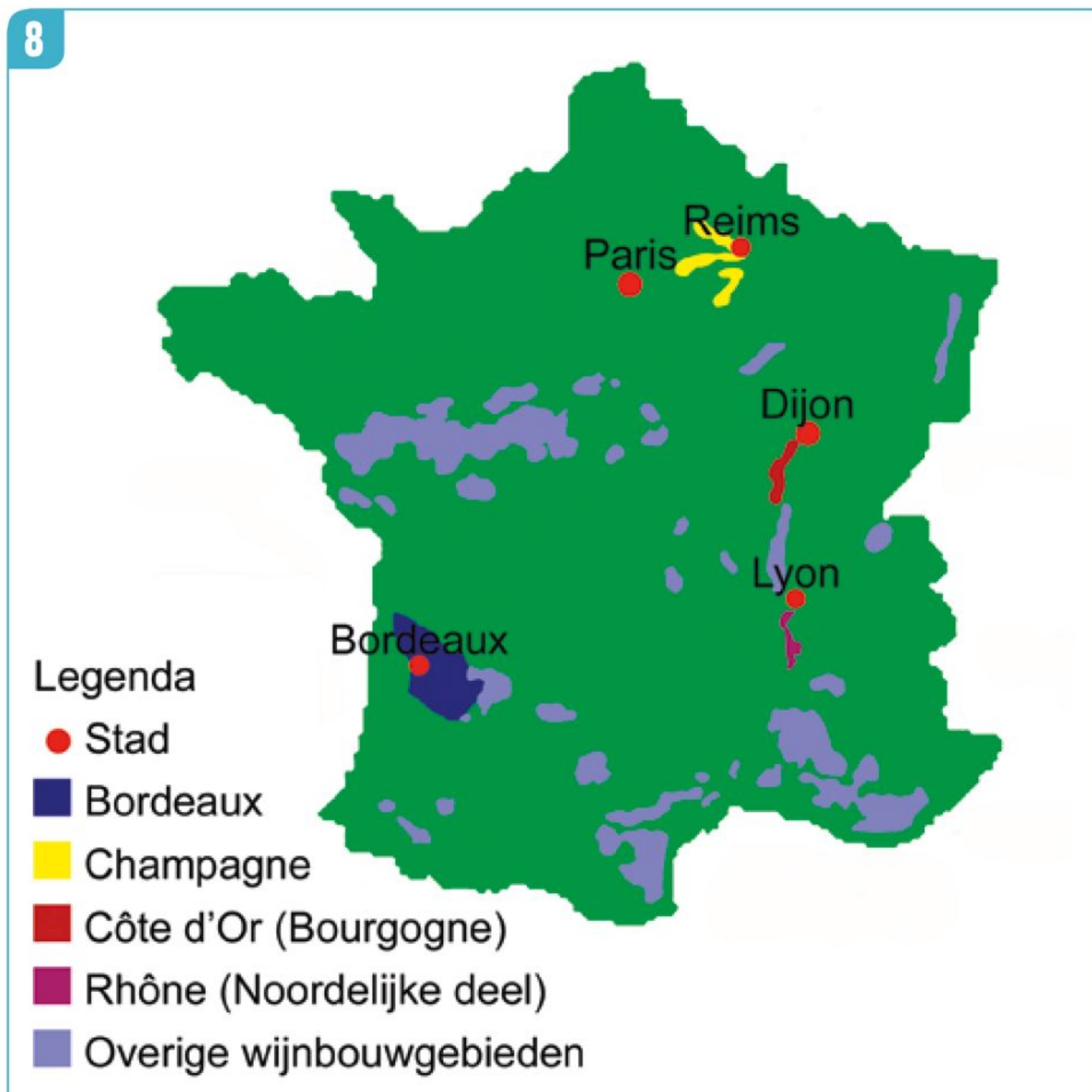
Sinds de opening van de LGV Est heeft Reims een snelle verbinding met Paris. Op het station Reims Centre zijn de treinen van TER Champagne-Ardenne te vinden. Épernay ligt aan de spoorlijn van Paris naar Nancy en kent een afwisselend treinverkeer. Tussen Reims en Épernay loopt een regionale lijn die het mogelijk maakt plaatsen als Aÿ en Rilly-la-Montagne te bezoeken. De stoptreinen rijden volgens een zeer onregelmatig patroon zowel qua tijden als haltes.

Vrijwel alle grote champagnehuizen in Reims en Épernay bieden tegen betaling rondleidingen door de kelders waarbij ook het proces van champagne maken wordt uitgelegd. Met aan het eind van de rondleiding gelegenheid tot proeven. De kleinere champagnehuizen zijn vaak alleen op afspraak te bezoeken en is soms zelfs een introductie van de importeur nodig. Toch

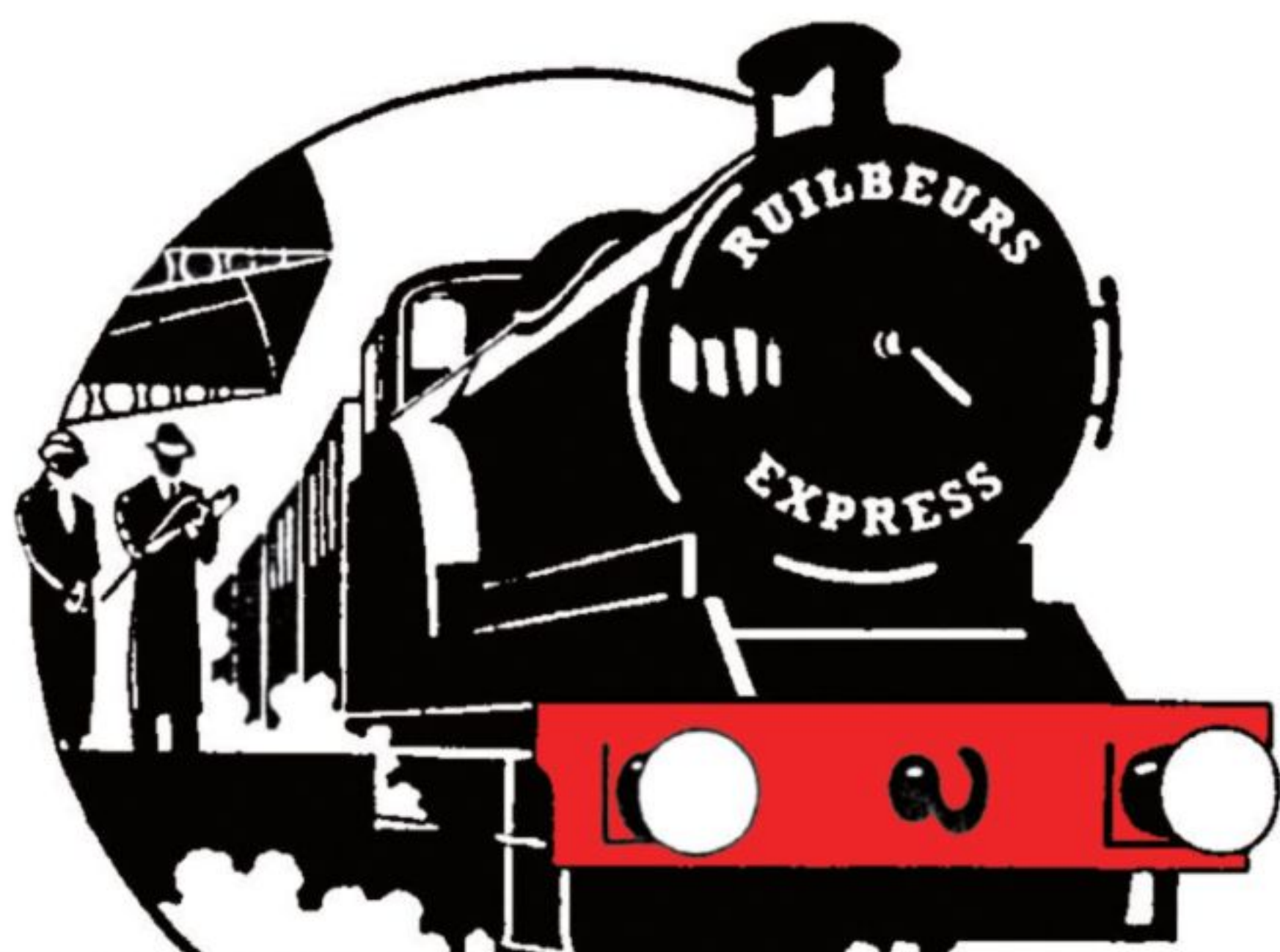
heb ik twee kleinere champagnehuizen ontdekt in Aÿ en in Rilly-la-Montagne die gelegenheid geven tot proeven, beide met eigenzinnige en lekkere champagnes.

TOT SLOT

Na het proeven van veel wijnen, wordt een nadeel van de trein als transportmiddel duidelijk: wanneer je een hele lekkere wijn treft, kun je in verband met de beperkte draagcapaciteit van je armen niet zeggen: 'Doe mij maar twee dozen...'



8. Nog lang niet alle wijnbouwgebieden zijn bezocht. Maar veel niet bezochte gebieden zijn niet goed per trein te bereiken, een eerste voorwaarde voor een bezoek. **9.** Voor de diepe ingraving ten oosten van het TGV-station Champagne-Ardenne voor de bouw van de LGV Est zijn de nodige wijnstokken gerooid. De ingraving legt de kalklaag bloot die, in combinatie met het koelere klimaat, de druiven geschikt maken voor mouserende wijnen. Sinds de opening van de LGV Est is ook de ICE, op 10 juli 2013 DB 4683 'Limburg an der Lahn', in Frankrijk te zien. De spoorlijn Reims - Épernay loopt over de voorste brug.



Naar een hobby evenement dat nooit verveelt.

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 2017

26 augustus – 7 oktober
11 november – 9 december
(Tijdens de beurs van 9 december
tevens Houten Digitaal)

BEURSDATA HOUTEN 2018

20 januari - 10 maart - 5 mei
30 juni - 25 augustus - 13 oktober
10 november - 8 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.-

OPNIEUW IN 2018:
JAN MASSINKHAL NIJMEGEN
ZATERDAG 24 MAART

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.

BEELEN



MODELBOUW

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

Al 20 jaar Beelen Modelbouw

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

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

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, Falter, etc.

Autominiaturen Van Zuthem Meppel

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

verder in ons assortiment: Artitec, Brekina, Busch, Starmada

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



ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen:



Scenic's:



Merken modelbouwpakketten:



Kom langs! U bent van harte welkom

Woensdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

Donderdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

Vrijdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 20.00

Zaterdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

De Hertog 10, 1831 EK Koedijk | 072-5825562

GRENSBAANVAK IN DEVENTER

Project MSCD H0-groep

Enkele jaren geleden werd de redactie benaderd om verslag te doen van een modelbaan in H0. De schetsen en proeffoto's zagen er veel belovend uit. De baan moest nog wel gebouwd worden, of beter gezegd: afgebouwd. Ook met het proefrijden op het uitgekiende spoornet en het inregelen van de beveiliging ging nog veel tijd zitten. Het resultaat mag er dan ook zijn. We laten Klaas Hamstra zelf aan het woord.

Elke modelbaan wordt op de lange duur oud, tenslotte zelfs té oud. Dan wordt het tijd om over nieuwbouw te gaan denken. Dat is bij een privé baan betrekkelijk eenvoudig. Je gaat je oriënteren, bedenkt een plan, kijkt hier en daar rond bij andere banen, en als de kas het toelaat begin je met de bouw. Bij een clubbaan komen er andere aspecten om de hoek kijken. Je moet het met elkaar eens zien te worden over het eindresultaat. En dat niet alleen, de weg daar naar toe moet gezamenlijk worden uitgestippeld. Bij de Modelspoorclub Deventer (MSCD) nam deze fase behoorlijk wat tijd in beslag.

De oude baan was een modulebaan in H0 met standaardmodules die was uitgebreid met enkele vaste stukken. We waren het er direct over eens dat de nieuwe baan ook een H0-tweerailegijkstroom zou moeten worden. De oude baan bestond uit standaardmodules die met enkele vaste stukken was uitgebreid. Nadat door het clubbestuur de maximaal beschikbare ruimte was vastgesteld kon de discussie over het

ontwerp beginnen. In onze clubruimte staan namelijk nog andere banen en we moeten elkaar niet voor de voeten lopen. Het eerste punt van discussie was of weer een modulebaan zouden bouwen of dat het een vaste baan zou worden. Beide vormen hebben hun voor- en nadelen. Een modulebaan is gemakkelijker te verplaatsen; een vaste baan biedt betere mogelijkheden voor het sporenplan en de landschapsvorming. Na veel overleg ontstond het idee de voordelen van beide te verenigen en daarbij de nadelen zoveel mogelijk te beperken. Dat leidde tot de gedachte alleen de draagconstructie in modulevorm uit te voeren. De bovenbouw zou daar in grotere delen kunnen worden opgelegd en gezet. Het geheel moest wel demontabel blijven.

DRAAGCONSTRUCTIE

De standaardmodules (rechthoeken van 60 x 120 cm) bieden te weinig mogelijkheden voor een wat speelsere vormgeving. Voorgesteld werd modules in de vorm van een trapezium (ongelijkzijdige vierhoek) te maken met als maatvoering

60 x 60 x 60 x 120 cm. Omdat een deel van de clubleden twijfels hadden, werden een flink aantal trapezijs van 6 mm MDF op schaal 1:10 gezaagd. Aan de koffietafel werd met die stukjes eindeloos gepuzzeld met als resultaat een brede instemming. Vervolgens werd verder gepuzzeld over de vorm die de baan zou moeten krijgen. Ook hier waren de MDF-miniaturen een goed hulpmiddel. Er werd gestoeid met diverse vormen zoals een E, H, L, Z, U, enz. De keuze viel uiteindelijk op een vorm die lijkt op tweemaal de letter U, de eerste rechtop en de ander op z'n kop. De volgende stap was het bouwen van een aantal echte trapezijs, de modules, uit 18 mm MDF in stroken van 8 cm breed. Om de stevigheid te testen werden de proefstukken met bouten en vleugelmoeren aan elkaar gezet en de poten er provisorisch onder geklemd. Het resultaat was bevredigend en we besloten het op deze manier te gaan doen. Om het aantal benodigde trapezijs te bepalen moest het ontwerp van de onderbouw gereed zijn. Daarbij bleek dat we, om tot een





Druk treinverkeer in grensstation Hullenborg CS van de MSC Deventer.

bevredigend baanplan te komen, naast de trapezijs toch een paar anders gevormde stukken nodig zouden hebben.

BAANONTWERP

We wisten nu hoe we het zouden gaan maken, maar nog niet precies wat we zouden gaan uitbeelden. Naar mate de discussies vorderden rolde er een gefantaseerde werkelijkheid uit de bus. De spoorbaan zou in de zuidelijke grensstreek tussen Nederland en Duitsland komen te lopen. In Duitsland ligt een aantrekkelijk, heuvelachtig recreatiegebied en aan de Nederlandse kant van de grens een klein stadje. We fantaseerden dat in het begin van de 20e eeuw op Duits initiatief een spoorlijn werd aangelegd om de Nederlandse stedelingen te lokken. In het heuvelgebied werd een

klein station gebouwd, dit was een goed uitgangspunt voor wandelingen. In de jaren 1960 werd er een hoofdspoorlijn aangelegd die dicht bij het stadje de grens passeerde. Het grensstation Hullenborg CS werd op Nederlands grondgebied gebouwd. Om ook doorgaande reizigers te kunnen lokken werd er een zijlijn van het hoofdstation naar het bergstation aangelegd. Dit had als bijkomend voordeel dat de bewoners van de stad via het bergstation ook naar het hoofdstation (en verder) konden doorreizen. Dit verhaal vormde uiteindelijk de grondslag voor het sporenplan. Het station aan de hoofdlijn vormt het centrum van de baan. Aan beide zijden is een ondergrondse lus aangelegd. Aan de ene kant onder het iets verhoogde plateau waarop de stad ligt, aan de an-

dere kant onder de Duitse heuvels. De oude lijn naar het berggebied ligt hoog en gaat via een groot bogenviaduct over een beekdal en verder over een bergrug omhoog naar het bergstation. Vandaar gaat de lijn via een spiraal in de berg weer naar beneden om bij het hoofdstation uit te komen.

AANLEG

We hadden de vorm van het hele traject vastgesteld, nu moest het in (demonstabele) delen worden uitgevoerd. We besloten vooral te letten op de hanteerbaarheid van de afzonderlijke delen. Het



1. Loc 3720 staat met een reizigerstrein langs het perron, goederentreinen worden over het middenspoor geleid.
2. In de seinhuizen op beide koppen van het brede middenperron worden de wissels gesteld.
3. Stroomlijntreinstel DB V 12.6 staat in de tuin afgesteld.
4. Afgestelde NS dieselmotorwagen BC 2901.
5. Een goederentrein met twee 2200-en in dubbeltractie wacht met de DE-2 op het uitrijsein.



De dieseltreinstellen DE-1 en DE-2 Blauwe Engel zijn klaar voor vertrek.

moest mogelijk zijn elk deel van de baan uit het geheel te nemen zonder de aangrenzende delen te beschadigen. Dat betekende dat er geen railverbindingen of wissels op een scheiding zouden mogen liggen. De verschillende delen moesten absoluut en onwrikbaar aan elkaar worden gekoppeld. Voor dat laatste bedacht een teamlid een klemverbinding van hardhout die in alle richtingen elke beweging onmogelijk maakte maar toch zonder gereedschap gemakkelijk is los te maken. De spoortracés werden uit 12 mm spaanplaat gezaagd. Het aanleggen van het spoor in delen maakte het werken een stuk gemakkelijker. Aan elk deel kon apart worden gewerkt. Pas als het met wissels, bedrading, enz., klaar was, werd het op zijn plaats gelegd. De rails, Roco Line, profielhoogte 2,1 mm, ligt op een geluidsisolerende laag. De wisselaandrijving is van Conrad.

BEDRADING

De speciale opbouw van de baan maakte een aangepaste bedrading noodzakelijk. Van elke spoordeel is op beide uiteinden een stekker-kroonsteenstrip aangebracht voor alle doorgaande draden. De draadverbindingen tussen de aan elkaar

grenzende spoordelen worden gemaakt met bij die strips passende kabels. Voor de verbinding van de spoordelen naar de centrale wordt dezelfde techniek gebruikt, maar met veel langere en dikkere kabels. Een van de trapeziums naast het bedieningspaneel is voorzien van een bodem en een klapdeksel. In die kist zitten alle aansluitingen van de baan naar de voeding en de besturingselektronica van Gahler + Ringstmeier Modellbahnsteuerung, een MpC, modelbaanbesturing via de computer.

Om de stevigheid te testen werden de delen van de draagconstructie aan elkaar geschroefd en op van een stelschroef voorziene poten gemonteerd. Daarna konden de spoortracés worden aangebracht en mechanisch en elektrisch met elkaar worden verbonden. Om verschuivingen van de spoordelen te voorkomen zijn aan de onderkant korte latten aangebracht, die klem zitten op de ribben van de trapeziums. Dit maakt ook het weer terugplaatsen op dezelfde plek gemakkelijker. Met het leggen van de verbindingen voor stroomvoorziening en besturing kon op het onderste niveau van de baan worden gereden. Voor het nulniveau moesten spoordelen en land-

schap zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Maar voor de gehele baan bleef de eis gelden dat elk spoordeel zonder schade demonteerbaar moet blijven.

LANDSCHAP

Om te beginnen werd de ruimte tussen de spoordelen dichtgemaakt. We gebruikten daarvoor 12 mm spaanplaat, gelijk de 12 mm dikke onderlaag van de spoordelen. Bekeken werd hoe het landschap zodanig kon worden ingedeeld dat er zo min mogelijk naden en kieren zichtbaar zouden zijn. Het ontwerpen van de landschapsdelen kon natuurlijk niet helemaal vooruit worden gepland. De vorm van het ene deel kon pas in detail worden vastgesteld nadat het vorige klaar was en op zijn plek lag. Van enkele bergachtige delen werden eerst modellen van piepschuim gemaakt, maar het voert te ver om dit proces uitgebreid te beschrijven. De heuvels zijn gemaakt van in lagen gelegd piepschuim. De hogere bergen kregen een geraamte van ca. 6 cm brede stroken van 6 of 8 mm multiplex. Dan volgde het spannen en plooien van vliegengaas en het deppen van het gaas met latexverf. In de natte verf werd keukenpapier geplakt waar



meteen verf overheen werd gesmeerd. Na droging werd het proces herhaald: latexverf, keukenpapier plakken en weer verven. Na droging van de tweede laag kreeg de ondergrond met latexverf de gewenste kleur. De nodige nuances werden met plakkaatverf aangebracht. Voor de vlakke gedeelten werd een onderlaag van zachtboard (ondervloerplaten) gebruikt. Dit geeft na het schilderen met latexverf in de gewenste kleur een goede ondergrond voor de beplanting. Op plaatsen waar de bodem als aarde zicht-

baar blijft zoals in een park, tuin, enz., wordt de bodem na het verven bestrooid met fijn gezeefd tuinzand, gestrooid in een laagje licht verdunde houtlijm. Om een zekere ruwheid van een rotsbodem te bereiken, werd de latexverf gemengd met grof of fijn (hout- of spaanplaat) zaagsel, al naar het gewenste effect.

BEREIKBAARHEID SPOREN

Uiteraard moesten we ervoor zorgen dat alle sporen bereikbaar zouden blijven. Daartoe zijn er onder de verhoogde

6. De reizigerstreinen langs de beide middenperrons zijn via een voetbrug met liften bereikbaar. **7.** De doorgaande sneltrein wordt via het middenspoor geleid. **8.** Een railbus VT 95 bereikt via het boogviaduct het bergtraject. **9.** Tussen de hoge bergen valt de railbus met bijwagen in het niet. **10.** Het kopstation Hullenborg telt twee sporen en grenst direct aan de stad. **11.** Overzicht van station, viaduct en stad. Het fabriekscomplex op de achtergrond staat op een andere modelbaan, voor drierailsysteem. **12.** Het kopstation Hullenborg met werkplaats. **13.** Een DB-meetrijuig is bij de werkplaats afgesteld.



14. Bij Café Rene zijn de meeste tafels op het terras bezet. **15.** De fontein met ridderstandbeeld is een geliefde plek voor hangouderen. **16.** Na de sloop moest het pand van kledingwinkel Franka worden gestut. **17.** De planten in de minuscule achtertuin worden goed verzorgd. **18.** De waardin van proeflokaal 't Gulden Vat' vraagt zich af waar de leverancier blijft. **19.** Slager Paalman van de gelijknamige keurslager gaat even een luchtje scheppen. **20.** Het voorbeeld van de boerderij staat in Limburg.



delen aan de zijkanten schuifraampjes of -luikjes aangebracht. Voorts kunnen de achterwanden van de bergen aan de buitenkant van de baan als een loket wor-

den opgeschoven. In de beide buitenste vleugels van de baan zijn openingen uitgespaard waardoor je er van onderaf bij kunt. In het middendeel van de baan is

een van de trapeziëms uitgehold en afgedekt met een stuk landschap dat kan worden weggenomen. De baan is verdeeld in 34 blokken. Elk



blok heeft zijn eigen voeding (systeem MpC). Hierdoor kunnen er vijftien treinen afzonderlijk van elkaar worden bediend. De beveiliging is optimaal: binnenrijden in een bezet blok is niet mogelijk. Elke gelijkstroomtrein kan zonder problemen op de baan worden ingezet. De wissels worden in principe automatisch bediend. Ook de seinen worden automatisch in de juiste stand gezet. Het hele systeem kan bediend worden met het bedieningspaneel of met de computer, via het toetsenbord. Doordat clubleden het rollend materieel zelf meebrengen is er altijd een afwisselend treinverkeer.

LANDSCHAP EN GEBOUWEN

Het landschap van de 5 x 6,40 m metende baan is fantasie. Aan de Duitse kant een bergachtig gebied en aan de Nederlandse een plateaulandschap met een kleine stad. Doordat het middenge-

deelte laag is gehouden heeft het geheel een ruimtelijk effect. De meeste huizen en gebouwen zijn door verschillende teamleden zelfbouw gebouwd. Vaak naar voorbeeld van bestaande panden - uit onder meer Deventer. Het resultaat is dat, zoals in werkelijkheid bij stedelijke bebouwing duidelijk is te zien dat de ontwerpen niet alle door hetzelfde architectenbureau zijn gemaakt. Het stadje telt eeuwenoude bouwsels maar ook moderne ontwerpen, in een mengeling aan stijlen en uitvoeringen.

De in 1984 opgerichte MSCD heeft naast de modelbanen in schaal H0 en N een speciale H0-baan voor jongeren, vanaf 9 jaar ben je welkom. Met enige regelmaat zijn er open dagen, kijk op mscd.nl.

21. De enkelsporige klimspiraal van de berglijn is met schuiven toegankelijk.

22. Klaas Hamstra schuift een van de vele panelen omhoog. Een slimme vondst voor gemakkelijk onderhoud.

23. Marco Nales heeft vanachter het centrale bedieningspaneel een goed zicht op het doorgangsstation.

24. Het schematische weergegeven sporenplan op het centrale bedieningspaneel. **25.** De kast van de verdeelplaten bij MpC heeft de zelfde trapeziumvorige maatvoering als alle (niet zichtbare) modules van de tafelconstructie. **26.** Vele van de honderden figuurtjes op de baan zijn door Dick van der Knaap geschilderd.

EXTRA
ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

33%
korting*

10x

Railhobby
al vanaf
€ 26,90

Als abonnee van Railhobby heeft u
vele voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **Railhobby in huis** voordat het blad in de winkel ligt
- een **welkomstgeschenk** naar keuze
- Railhobby lezen op de **iPad/tablet**
- toegang tot het **online archief** met alle nummers **vanaf 1991**
- **nooit een nummer missen**
- eigen **mini-website**
- handige **online zoekfunctie**

*Print+online abonnees krijgen bovenstaande voordelen. Prijswijzigingen voorbehouden. Indien u een vriend abonnee maakt, ontvangt u beiden bij een jaarabonnement een kortingsbon voor www.hobbyou.nl t.w.v. € 5,-.



Kies uw welkomstgeschenk,
zoals Weathering poeders
of de Lightrainspecial.

Railhobby kost in
de winkel € 6,95.

Kies uw KORTING!

populair!

33%
korting

10 papieren uitgaven
+ online toegang
+ welkomstgeschenk voor € 66,-

20%
korting

10 papieren uitgaven
voor € 55,45

61%
korting

een jaar online toegang
voor € 26,90

Geef uw hobbyvriend op en ontvang allebei een kortingsbon t.w.v. € 5,- voor hobbyou.nl.

Ga naar www.railhobby.nl/abonnementen

Ja, ik word abonnee van Railhobby!

Naam: _____ Voorletters: _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ Geb. datum: _____
E-mail: _____

Ik wil graag een:

☐ print+online jaarabonnement € 66,- **Beste deal**

☐ print jaarabonnement € 55,45

☐ online jaarabonnement € 26,90

Bij een print+online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

☐ Weathering poeders, 5 stuks, t.w.v. € 12,80

☐ Lightrainspecial t.w.v. € 11,94

☐ Andreaskuis dubbel HO t.w.v. € 12,60

☐ Andreaskuis enkel HO t.w.v. € 12,10

☐ Staalspecial t.w.v. € 11,94

Ik geef mijn hobbyvriend(in) op en wij ontvangen allebei € 5,- korting op besteding in de webshop (i.p.v. een welkomstgeschenk).

☐ Mijn hobbyvriend(in) wil graag een print+online jaarabonnement € 66,-

Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik, of mijn hobbyvriend(in), betaal(t) als volgt:

☐ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.

☐ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

☒ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort.

*Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging. Bovenstaande prijzen zijn geldig in Nederland. Kijk voor prijzen in het buitenland op de website. Het welkomstgeschenk wordt verstuurd na ontvangst van betaling.

KOMST NS-SERIE 2200 LEIDDE MEDE DE ONTSTOMING IN

Zware jongens aan het werk

Aan het einde van hun carrière, toen de NS 2200-en louter in de goederendienst te zien waren, was je het bijna vergeten: ooit hadden deze dieselelektrische locomotieven een multifunctionele taak. In nood reden ze zelfs D-treinen.

Hun komst was bittere noodzaak. De NS-top wilde zo snel mogelijk van de vermaledijde stoomlocomotieven af en schafte daartoe allerlei nieuwe elektrische locomotieven aan. Maar ook op de nog niet-geëlektrificeerde lijnen was moderne tractie het nieuwe toverwoord. Vandaar dat er contact werd gezocht met de Amerikaanse fabrikant Baldwin Lima Hamilton. Dat bedrijf werd benaderd omdat het bekend was met de bouw van diesellocs die geschakeld in meervoudige tractie konden rijden. Om een lang verhaal kort te maken: Baldwin moest een ontwerp maken aan de hand van een door de NS opgesteld programma van eisen. Maar de Amerikanen mochten de nieuwe locs niet zelf bouwen, die opdracht ging naar Allan in Rotterdam en het Franse Creusot (voluit Société des Forges et Ateliers du Creusot, Usines Schneider). Allan bouwde in de recentelijk afgebroken fabriek in Rotterdam honderd exemplaren (NS 2201-2300) terwijl in het land van Marianne de 2301-2350 werden geproduceerd. Voor de Nederlandse machines leverde Heemaf de elektrische installatie terwijl Stork voor de dieselmotoren tekende. Beide bedrijven waren ook bij de Franse productie betrokken al bouwde Creusot ook zelf een aantal dieselmotoren. Vanwege de Amerikaanse inbreng was het machinistenhuis aan de achterkant aangebracht en bezaten de locs Amerikaans ogende draaistellen.

Het hoofdstuk serie 2200 begon in 1955, drie jaar voor de daadwerkelijke ontstoming van de NS. In januari werden door het prototype 2201 de eerste proefritten uitgevoerd. Die verliepen alleszins redelijk, al bleek wel dat machinisten die waren gewend om een stoomloc te bedienen moeite hadden met het zware dieselgeluid dat tot de cabine doordrong. Ook de motorventilatoren maakten veel herrie, met name als de locs bij het heuvelen wer-

den gebruikt. Van Arbo-wetgeving had toen nog niemand gehoord. Later werden er de nodige geluidswerende maatregelen genomen die het comfort voor de machinist moesten verbeteren. Daartoe behoorde ook de installatie van een Webasto-kachel, want in de winter was het binnen niet veel warmer dan buiten.

In het eerste jaar leverde Allan 28 2200-en af. Die gingen alle naar depot Eindhoven. In 1958, toen de productie was afgerond, bezaten ook Amsterdam Watergraafsmeer en Maastricht deze machines. Omdat in Nederland rechts wordt gereden was de hoofdstuurstand met het gros van de meters ook aan die kant ingericht. Links zat een hulpstuurstand die vooral werd gebruikt als de loc met de cabine voorop reed. De lange neus die zo kenmerkend was voor dit materieel nam overigens wel het zicht op de lijn weg. En ze kwamen maar langzaam op gang. Dat neemt niet weg dat, hoewel ontworpen voor de goederendienst, deze machines ook voor reizigerstreinen waren te zien. Door hun maximum snelheid van 100 km/h waren ze daar ook toe in staat. Zo reden ze onder meer tussen Nijmegen - Geldermalsen, Enschede - Hardenberg, Groningen - Nieuweschan en Alkmaar - Den Helder. In 1962, toen de treinstellen Plan U waren ingestroomd, was deze inzet voorbij. Maar acht jaar later doken ze opnieuw op in de reizigersdienst. In trek/duwcombinaties, met blauwe Plan E-rijtuigen en in de winter gekoppeld aan een verwarmingswagen waarvan de NS er zeven in gebruik had, waren de 2200-en te zien tussen Enschede - Zwolle, Arnhem - Winterswijk, Emmen - Zwolle, Groningen - Delfzijl, Groningen - Nieuweschan en Groningen - Leeuwarden. Met een loc voor en achter waren het interessante treinen om te zien. Sommige telden vijf rijtuigen. Er zijn ook gevallen bekend van een reguliere trek/duwcombinatie met een





Loc 2297, het voorbeeld van het nieuwe Piko-model, staat 8 november 1965 aan de westkant van Amsterdam CS. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

enkel rijtuig in het midden. In nood reden deze machines zelfs sneltreinen. Schrijver legde op 27 maart 1975 vanuit het seinhuis in Bentheim de 2290 en 2210 vast die de D 231 naar dit grensstation hadden gebracht. En die even later naast DB-stoomloc 042 202-2 van Bw Rheine stonden om vervolgens als losse loctrein naar Nederland terugkeerden. Voor het rijden op Duitse baanvakken had een aantal 2200-en een derde frontsein gekregen. Ook het Duitse veiligheidssysteem werd verplicht gesteld. Naar Bentheim werden deze locs al in het tweede jaar van hun bestaan bij de BS ingezet. In 1956 voerden ze een reizigersdienst tussen Hengelo en Bentheim uit. Ook reden ze keteltreinen van Pernis via Bentheim naar de in Salzbergen gevestigde olieraffinaderij. Goederentreinen werden met maximaal vier locs gereden. Dat laatste gebeurde met ertstreinen die naar Emmerik werden gebracht.

Vanaf 1971, een jaar voordat de eerste machines van deze serie buiten dienst werden gesteld, verdween de vertrouwde bruine kleur. Geel/grijs werd de nieuwe NS-huisstijl en daar moesten de 2200-en ook aan geloven. Het nieuwe kleurenschema misstond de locs niet. Een enkeling kreeg later nog een rood jasje. In 1995 werden 25 stuks aan de NMBS verkocht, om daar als reeks 7600

door het leven te gaan. In 2002 eindigde het Belgische avontuur. Vermeldenswaard is de inzet voor Lovers Rail, de particuliere vervoerder die in augustus 1996 met gepensioneerde Twentse machinisten van Amsterdam CS naar IJmuiden ging rijden. De laatste 2200-en, in dienst van Railion Benelux, eindigden hun loopbaan in 2007 in Zeeland. Welgeteld elf exemplaren zijn als museumloc bewaard gebleven, waaronder de 2275 die haar hele leven bruin is geweest. Ze zijn onder meer in bezit van het Spoorwegmuseum, de VSM, STAR, SHD en SMMR.

1. NS 2327 nadert het emplacement van Gronau. Rechts een aantal buitendienst gestelde 78-ers, mei 1967. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **2.** NS 2307 en een onbekende 2200 rijden met een trek/duwtrein bij Nijverdalen, 26 mei 1987. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **3.** De 2309 + 2328 wachten om met extra trein 67185 uit Hengelo te vertrekken, 16 juli 1992. (foto Guus Ferrée) **4.** SMMR 2225 rijdt met één gesloten wagen door Goes tijdens de dieseldagen bij de SGB, 10 september 2016. (foto Myron van Ruijven)





NS 2297 in H0 van Piko, wat een plaatje.

NS 2297 VAN PIKO IN 1:87

Top model van een legendarische loc

De reacties uit de modelspoorwereld wereld waren nogal lauw toen Piko kort voor de beurs in Neurenberg begin 2017 bekend maakte met een 2200 in H0 te komen. Alweer een model van de 2200, die was er toch al? Toen de eerste beelden opdoken werden de reacties enthousiaster. De Nederlandse importeur van Piko deed er een schepje boven op en ging met het eerste exemplaar on tour langs de winkels en de vakbladen. De bestellingen begonnen binnen te lopen toen ook Facebook en YouTube er bij werden gehaald.



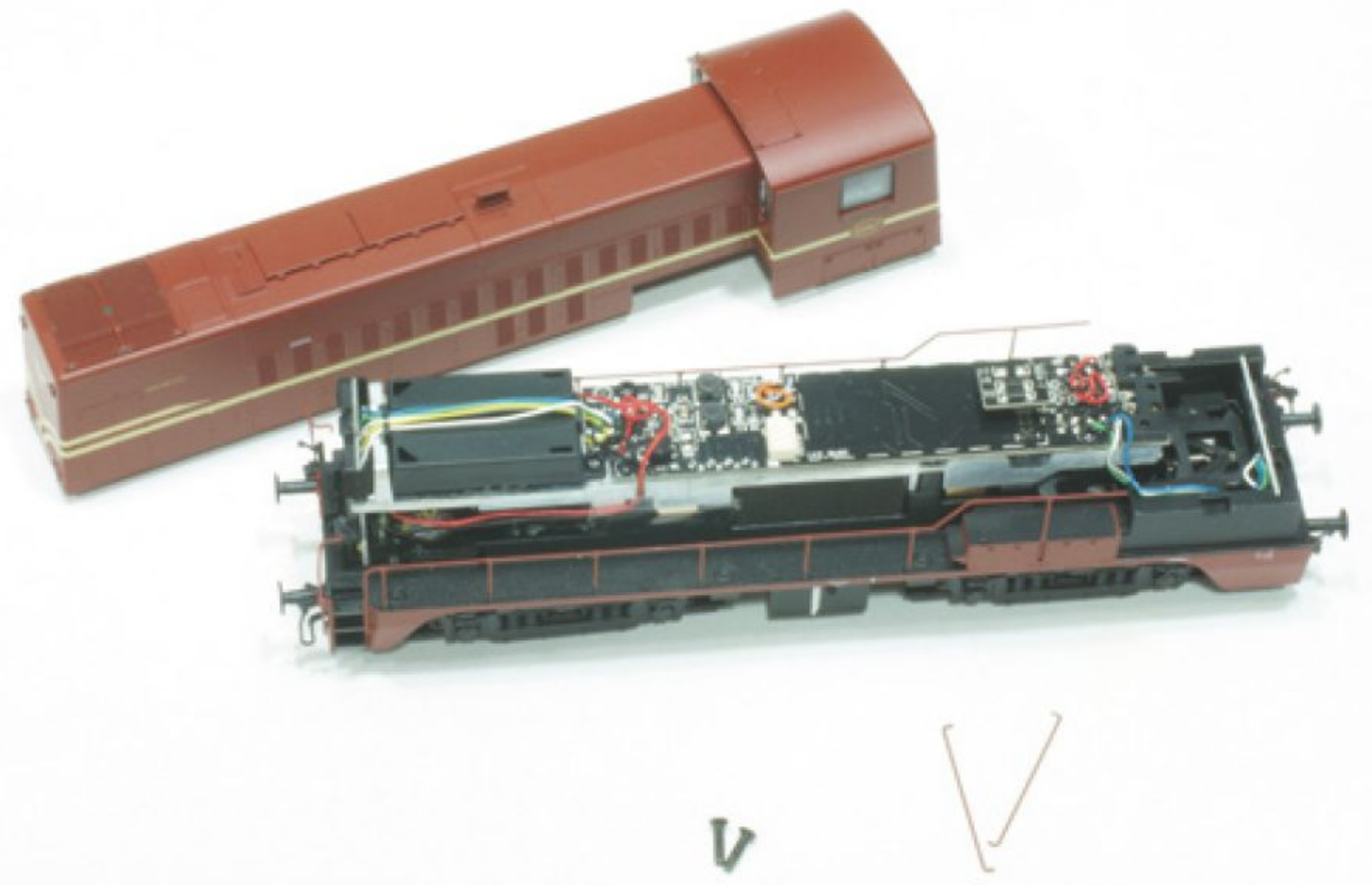
De loc zo uit de doos. Bijna alles zit er al op, u hoeft alleen nog wat luchtslangen en trekwerk te plaatsen. Let ook op de opvulstukjes voor de bufferbalk.

VOORBEELD

Het hoofdstuk serie 2200 begon in 1955, drie jaar voor bij NS de stoomtractie vaarwel zegde. Een korte impressie uit de begin- en eindperiode van deze locserie leest u elders in deze Railhobby.

MODEL

De NS 2297 is een bijzonder fraai model geworden dat met recht de titel Expertmodel draagt. De loc ziet er fraai en strak uit. Daar Piko zich moest afzetten tegen de al lang verkrijgbare 2200 van Roco is het model voorzien van veel goed uitgevoerde details alsmede veel verbeteringen. Als we het model uit de doos nemen valt op dat veel details zijn gemonteerd. Het plaatsen van enkele luchtslangen en eventueel een opvulstukje voor de bufferbalk is het enige dat u zelf moet doen. Zo zijn we gelijk bij verbeterpunt 1. Deze NS 2200 heeft geen gapend gat meer aan de voor- en achterzijde in de bufferbalk. Als u geen koppeling plaatst, kunt u de opening met de meegeleverde passtukken afdekken. Ze klikken met een zwaluwstaart in de

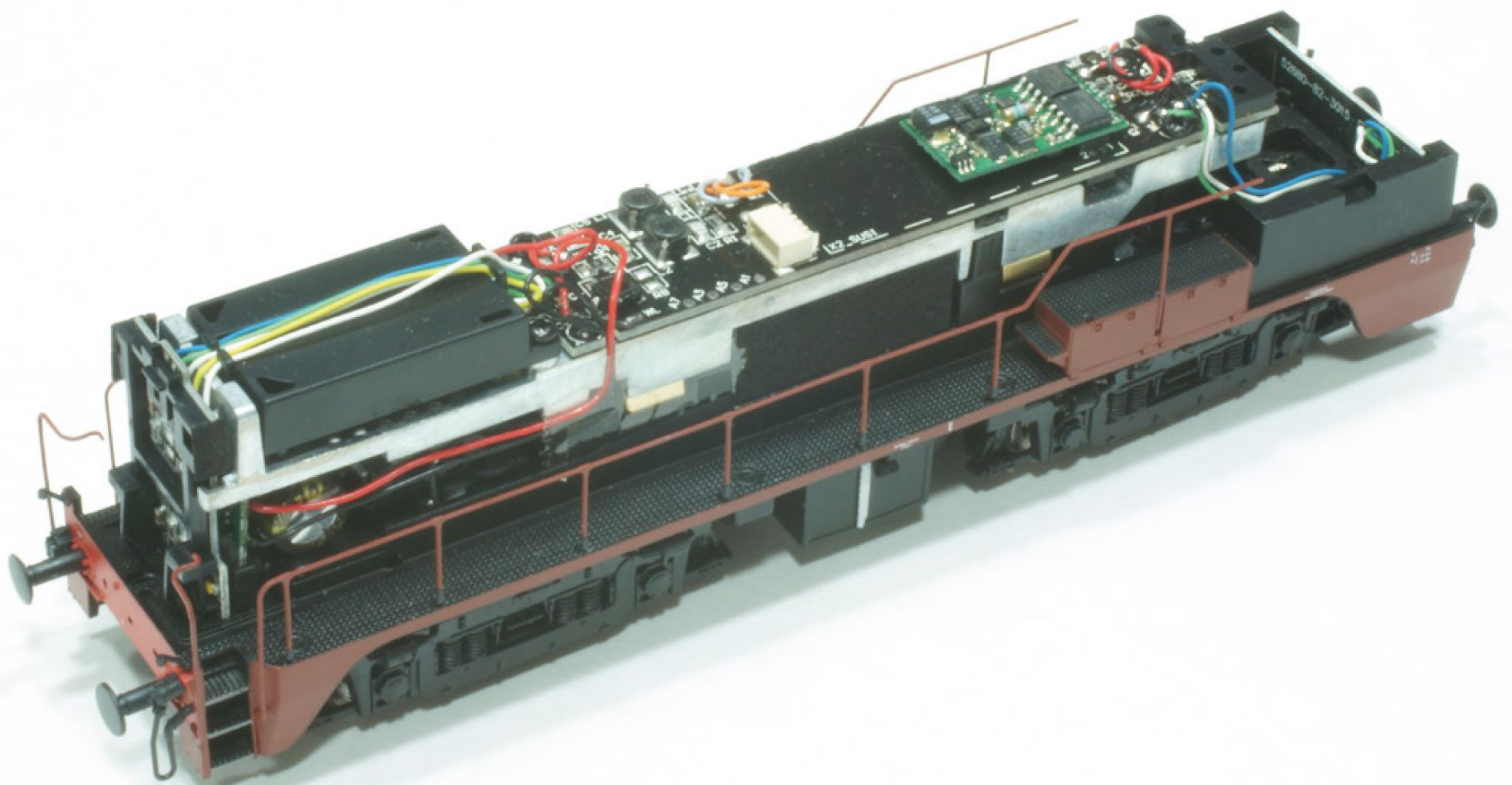


De loc laat zich door het losdraaien van twee schroeven en het uitnemen van de handrails bij de deuren gemakkelijk openen.

NEM-schacht. Verbetering nummer 2: deze NS 2200 heeft een kortkoppelmechanisme. Compleet met NEM-schacht, dus u kunt zelf kiezen welk type koppeling u wilt gebruiken. De kap kan worden afgenomen door het losdraaien twee schroeven aan de onderzijde aan de voor- en achterkant. Daarbij dienen ook de metalen handrails naast de deur aan de voorzijde van de huif te worden verwijderen. En dat is verbetering nummer 3. Geen kromme en scheve railingen meer, maar strak van metaal. Een belangrijke verbetering.

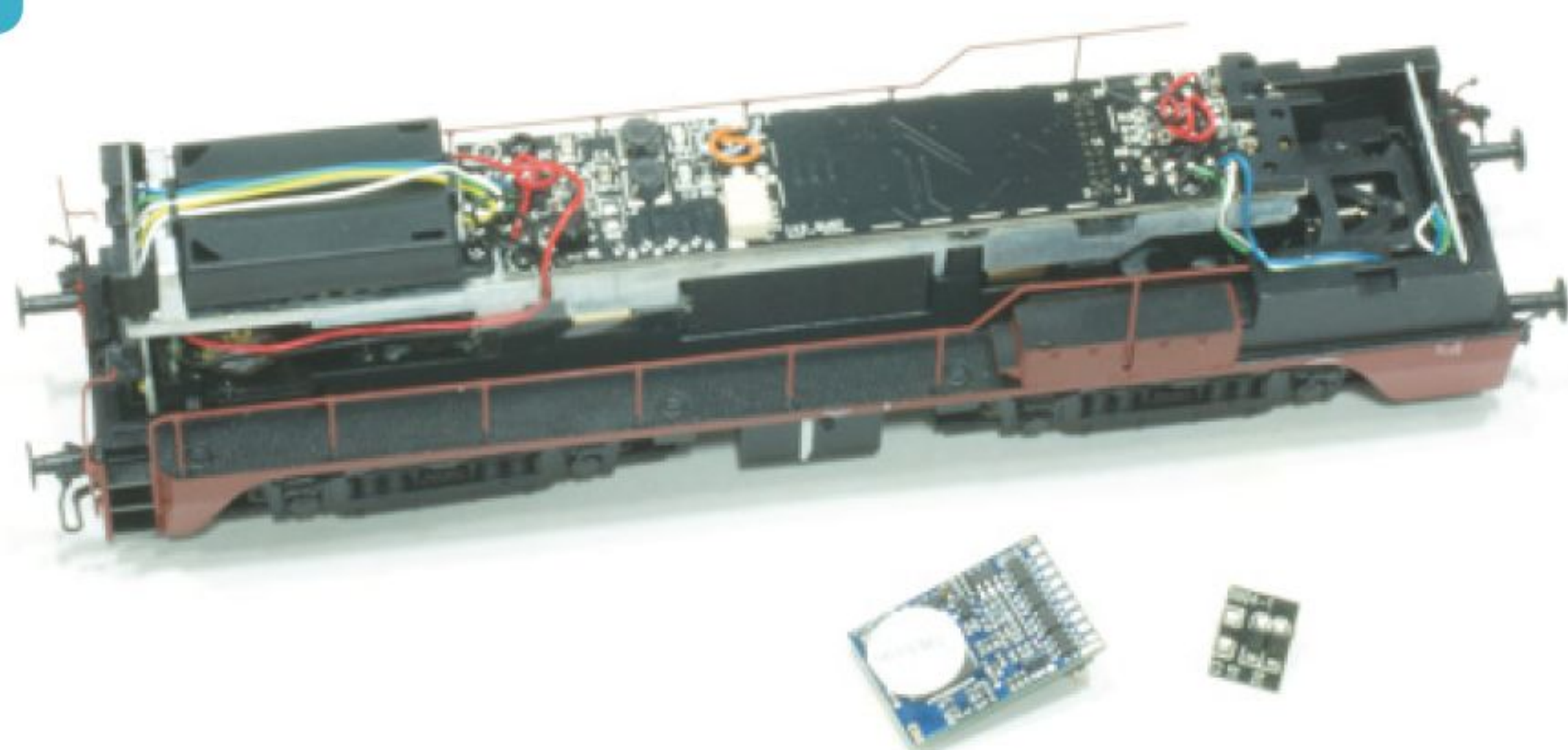
TECHNIEK

Als we de kap afnemen zien we een strak afgewerkte printplaat. Ook de bedrading is volgens het boekje gelegd. Het model is voorzien van een Plux 22-decoderinterface en voorbereid voor sound. Dat vinden we terug in de grote klankkast voorin de loc, en de SUSI-aansluiting voor de Piko-geluidmodule. Het chassis is van metaal, en de motor met dubbel vliegwiel ligt ingepakt in een brok metaal. Dat geeft de machine een prima gewicht. Led-verlichting voor en achter. De front- en sluitseinen zijn evenals de



Ook intern is de loc uitstekend afgewerkt. Een zeer net uitgevoerde print.

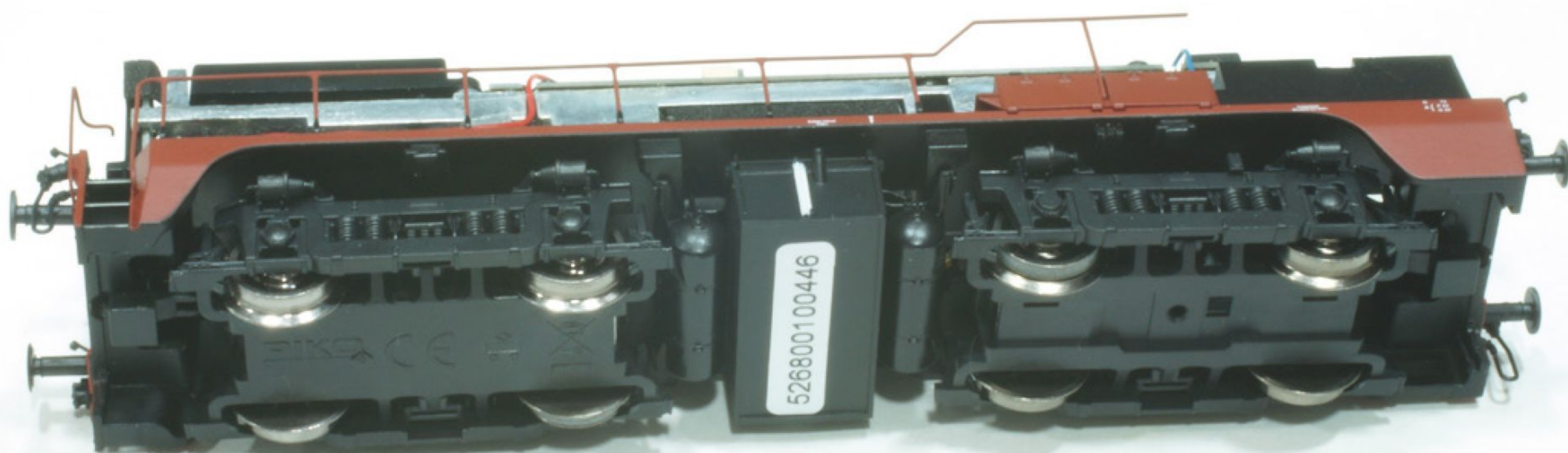
1



2



1. De decoder (Plux 22) laat zich gemakkelijk plaatsen.
2. Achter het front links de buffercondensatorgeren, boven de middenassen de beide vliegwielen.



De draaistellen zijn voorzien van fijne graving en veel details.

cabineverlichting digitaal schakelbaar. Verbetering nummer 4. De decoder is snel geplaatst na het uitnemen van de dummysleutel. De loc is digitaal getest met zowel een ESU LokPilot 54617 (plux 22) als een Uhlenbrock 76150 (plux 16). Na het afstellen van de decoder kan het model zeer langzaam over het spoor kruipen. Ideaal bij het rangeren. Ik denk dat er met deze loc op menige modelspoorbaan met plezier gerangeerd zal gaan worden. Het werkt bijzonder fijn. Mede door de ingebouwde buffercondensator laat de loc zich uitstekend besturen. Vuil op de rails en kleine stroomonderbrekingen hebben zo geen vat op het rijgedrag. Verbeterpunt nummer 6.

De draaistellen tonen een fijne graving en veel fraaie details. Beide draaistellen zijn aangedreven. Per draaistel is een wiel voorzien van een antislipband, dit geeft een goede trekkracht. De bordessen zijn voorzien van een traanplaat structuur, de zijkant van de trappen aangezet met een zilveren lijntje. De sluitseinijzers zijn al aangebracht, alsmede de contactdozen aan voor- en achterzijde. Op het dak vinden we een los aangezette handgreep en aan de voorzijde van de huif een fijn uitgevoerd rooster. De lampringen om de front en sluitseinen zijn voorzien van details. De zandgele bies over het model is loepzuiver en strak aangebracht. Ook aan de voorzijde waar de belijning overgaat in een



De kap heeft fraaie en loepzuivere opdrukken, de zandgele bies is strak opgebracht.



karacteristieke V-vorm is niets aan te merken. Bij het model zijn geen losse nummerplaten in etsvorm gevoegd. De locnummers zijn in goudkleurige lak opgedrukt. Het omnummeren van de loc is met ets nummerplaten van bijvoorbeeld Phildie of van Knijf eenvoudig te doen. Dat geeft de loc weer wat extra smoel. Wat opvalt als we de loc en profiel bekijken is niet alleen het fraaie lijnenspel in alle luiken en roosters in de zijkant, maar ook de doorkijk via de cabineramen. Eindelijk kan er een machinist mee. Ondertussen ben ik de tel kwijt waar het om de verbeterpunten gaat, we stoppen dus maar met tellen.



3. De nummerschilden zijn opgedrukt. **4.** De 2297 en profiel. De glasheldere ramen bieden goede doorkijk in de cabine. **5.** Andere zijde en profiel.

CONCLUSIE

Is het de moeite waard om een Piko NS 2297 aan te schaffen? Zelf zeg ik voor de volle 100% ja. Wat een fraaie loc. De NS 2200 is met dit model weer helemaal bij de tijd en zal u veel rijgenot geven. De rijeigenschappen zijn subliem, de details om van te smullen. Piko is begonnen met het uitleveren van de NS 2297: analoog gelijkstroom art.nr. 52680 (€ 129,99) en AC digitaal art. nr. 52681 (€ 158,99). Een geluidsdecoder is beschikbaar onder artikelnummer 56368. Later dit jaar verschijnen er modellen in geel/grijs met werkende zwaailichten en demper op het dak. Die zullen we eveneens onder de loep gaan nemen. De locnummers van de geel/grijs modellen zijn anders dan in de catalogus van Piko is vermeld. De juiste loc- en artikelnummers van de geel/grijze machines: NS 2342 gelijkstroom 52682; NS 2342 drierail digitaal 52683; NS 2327 DCC sound 52684, NS 2327 AC sound 52685.



Met alle los meegeleverde onderdelen is het een op en top Nederlandse loc.

KABELSPOOR IN HET ZWITSERSE LUGANO

San Salvatore met overstappen

Twee bergen domineren de Zwitserse stad Lugano: de Monte Brè en de Monte San Salvatore. Naar de top van de San Salvatore ligt een kabelspoor dat qua constructie afwijkt van de normale 'Standseilbahn'. De lijn loopt niet in één keer door naar boven – met een uitwijkspoor, waar het dalende en het stijgende rijtuig elkaar passeren – maar is in tweeën gedeeld. Met halverwege een overstapstation.



Rijtuig 2 daalt af vanaf het bergstation via een bosrijk traject.

De helling tussen het dalstation op 282 meter boven de zeespiegel en het bergstation op 883 m verloopt niet gelijkmatig. Het onderste gedeelte is duidelijk minder steil dan het bovenste: 16%-37% tegenover 61%. Hierdoor is het niet mogelijk met één type rijtuig voor de hele lijn te volstaan. De reizigers zouden - met enige overdrijving - op het ene deel van het traject voorover van de bank glijden en op het andere achterover hangen. Er moesten dus twee soorten rijtuigen komen, elk met zitplaatsen die qua stand aangepast waren aan het steile en het minder steile gedeelte van de berghelling. Verder moesten ze wel gelijk van uitvoering en gewicht zijn en evenveel reizigers kunnen vervoeren.

Dat leidde tot de bouw van aangepaste rijtuigen en een onderbroken kabelspoor met halverwege - in Pazzallo, op 491 m boven de zeespiegel - een tussenstation. Zowel het lage traject met rijtuig 1 als het hoge met rijtuig 2 kregen hier een eigen aankomst- en vertrekspoor. Die liggen tegenover elkaar zodat er 'crossplatform' kan worden overgetapt. Om tijdverlies en misschien zelfs ruzies om de mooiste plaatsen te voorkomen staan er hekken dwars op het perron, zodat de toerist snel het corresponderende compartiment in het aansluitende rijtuig kan bereiken. Verder is de Funicolare San Salvatore (spoorwijdte 1000 mm) een gewone 'Standseilbahn'. De twee rijtuigen zijn gekoppeld aan één kabel, als het ene rijtuig stijgt, daalt het an-



1. Overstappen in Pallazzo 'tussen de hekken'. **2.** Rijtuig 1 op weg van Paradiso naar Pallazzo. **3.** De funiculaire voert door bosrijk gebied.

dere. Beide deeltrajecten zijn uiteraard even lang. Vaak staan de motoren en het aandrijf wiel van zo'n spoorweg in het bergstation, maar hier staan zij in het tussenstation in Pazzallo. Het bedrijf ligt 's winters stil. Tussen maart en november geldt een



halfuurfrequentie. Voor de dienstregeling – 's zomers tot 23.00 uur - en de tarieven zie montesansalvatore.ch.

IJZEREN VIADUCT

Het kabelspoor begint in de wijk Paradiso van Lugano, op vijf minuten lopen van het SBB-station Paradiso (wegens renovatie tot tot 9 december 2017 gesloten) en op korte afstand van de afrit Lugano-Sud van de autosnelweg A2/E35. Het stationsgebouwtje met zijn chaletachtig uiterlijk zinkt in het niet tussen de moderne flats. De rode treintjes vertrekken van een overdekt perron. In elk stijgend en dalend rijtuig rijdt een wagenvoerder mee. Zij hebben een aparte cabine. Degene die het eerst klaar is voor vertrek geeft dat door aan zijn collega. Zodra ook bij hem alle reizigers zijn ingestapt, schakelt de laatste de aandrijfmotor in. Na vertrek uit het dalstation Paradiso steekt de kaarsrechte lijn al snel de spoorlijn Lugano-Chiasso over en vervolgt zijn weg over

een ijzeren viaduct. Na het overstapstation Pallazzo wordt het traject bochtig en bosrijk. Op de San Salvatore vindt de bezoeker naast een restaurant en een museum in een 17e eeuwse herberg een uniek panoramisch uitzicht op het Meer van Lugano, de Povlakte en de Alpen. Ze hebben dan een hoogteverschil van 601 meter overbrugd.

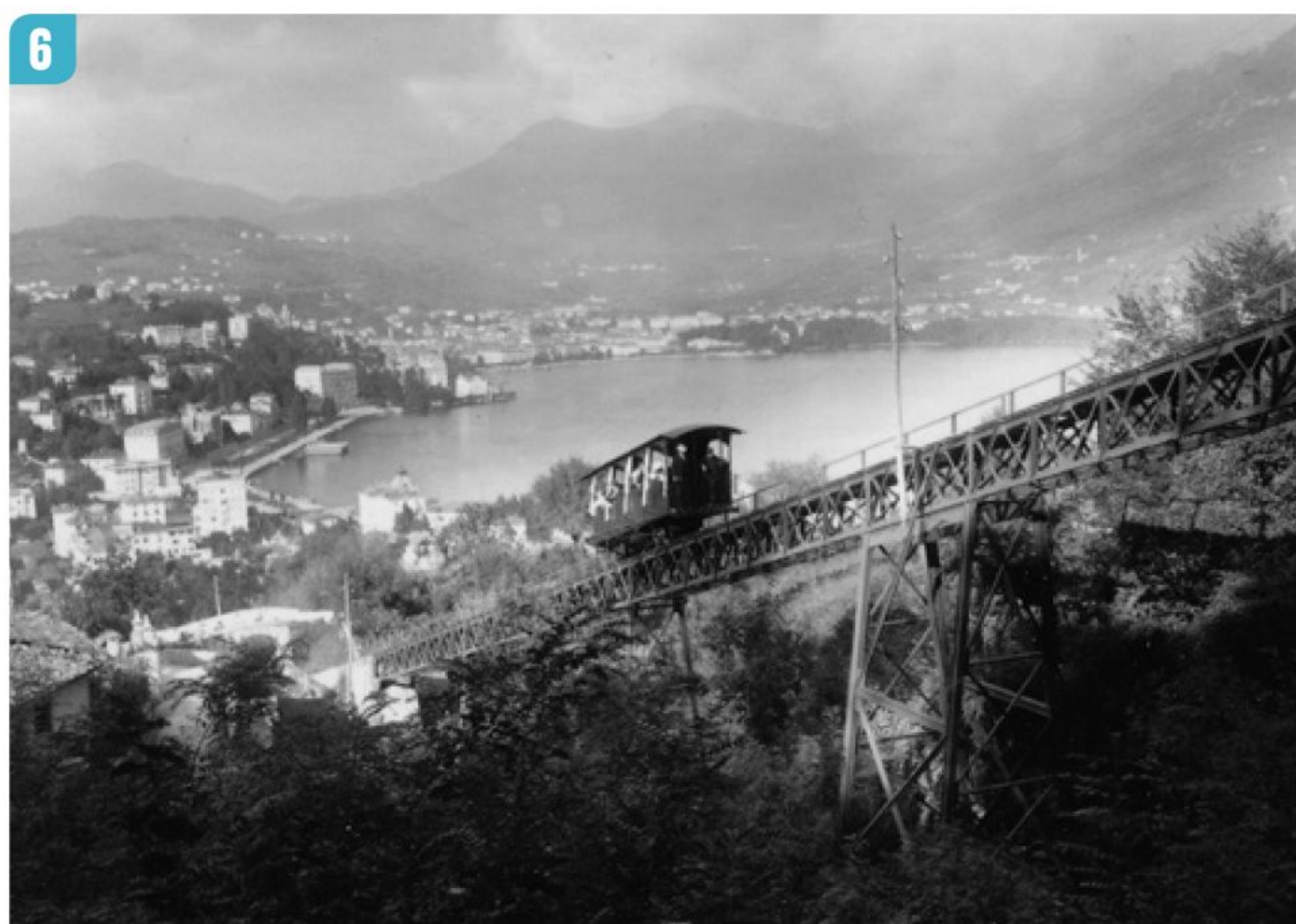
KABELSPOOR

In 1870 ontstonden de eerste plannen voor een kabelspoor naar de top. Maar het duurde nog tot 12 juni 1888 voordat de Società della Ferrovia Lugano-Monte San Salvatore werd opgericht. Op 24 juli 1888 werd met de bouw begonnen. Deze zou ongeveer een jaar in beslag nemen, maar het slechte weer zorgde voor vertraging. De lijn moest bovendien de Caprinovallei oversteken. Daar is de ondergrond zo slecht dat er in plaats van een dam een 103 meter lang ijzeren viaduct werd gebouwd. Op 26 maart 1890 vond de officiële opening plaats.

Ten minste tweemaal, in 1925 en 1938, werd het kabelspoor grondig gerenoveerd. Dit leidde ook tot verhoging van de snelheid. In februari 1957 stelde het bedrijf twee nieuwe rijtuigen in dienst, met railremmen op de draaistellen als extra veiligheid. De jaren daarop werden de baan en de aandrijving geregeld verbeterd. De meest ingrijpende modernisering vond plaats in de winter van 2001 toen het kabelspoor in record tempo moest worden aangepast aan nieuwe eisen van de federale transportautoriteiten. Op de geheel gereviseerde onderstellen van de rijtuigen bouwde Garaventa AG uit Art Goldau nieuwe carrosserieën met panoramadak. Ze bieden plaats aan 68 reizigers en de wagenvoerder. De voortbeweging wordt anno 2017 geleverd door een 200 kW draaistroommotor, die de rijtuigen een snelheid van 3,5 m/s geeft en er voor zorgt dat toeristen in tien tot twaalf minuten boven zijn. Voor noodgevallen is een dieselmotor aanwezig die het treinverkeer met beperkte snelheid overleed houdt. Om de treinen af te remmen is de tractie-installatie voorzien van een dubbele bedrijfsrem en een veiligheidsrem met snelheidsbegrenzing. Beide zijn uitgevoerd als schijfrem en werken op onderdelen van de aandrijving. Jaarlijks maken gemiddeld 150.000 reizigers de tocht naar boven en in het jubileumjaar 2015 begroette de Funicolare San Salvatore zijn 17,5 miljoenste bezoeker.



5. De wagenvoerder in zijn cabine met bedieningsapparatuur. **6.** Het ijzeren viaduct rond 1900. (foto Funicolare San Salvatore) **7.** Het tweedelige kabelspoor naar de San Salvatore.



BEURZEN NAJAAR 2017

Ook in het najaar van 2017 is Railhobby weer aanwezig tijdens diverse beurzen. Komt u gezellig langs om te profiteren van diverse beursaanbiedingen?

- 26 augustus - Modelspoorbeurs Houten in Houten
- 3 t/m 5 november - Eurospoor in Jaarbeurs Utrecht
- 9 december - Modelspoorbeurs Houten in Houten
- 16 en 17 december - Modelspoorbeurs Zutphen in Zutphen

Kijk voor meer informatie op
www.railhobby.nl/evenementen



NEEM DE UITDAGING AAN EN DOE MEE!

Ook dit jaar organiseert Railhobby in samenwerking met Eurospoor en Modelspoorwijzer.net de A4 Dioramawedstrijd. 'Niet te groot, niet te klein, het moet op een A4-tje te bouwen zijn'. De wedstrijd vindt plaats tijdens Eurospoor van 3 t/m 5 november in Utrecht. Kijk voor meer informatie en het inschrijven op www.railhobby.nl.

Neemt u de uitdaging aan?

De inschrijving is open tot 31 augustus.



MODELREINEN ONDER DE HAMER

Zaterdag 2 september 2017 vindt weer een speelgoedveiling in Brummen plaats. Deze veiling wordt circa 7 keer per jaar georganiseerd en heeft een grote diversiteit aan oud speelgoed, waaronder diverse modelauto's en -treinen. De veiling start om 11.00 uur. **Kijk voor meer informatie en de catalogus op**
www.veilinghuisbouwman.com.

JAARREGISTER 2016 STAAT ONLINE!

Jaarregister 2016 staat online!

Het heeft even geduurd, maar hij staat op de website: het jaarregister van 2016. Een handig alfabetisch en schematisch overzicht van alle behandelde onderwerpen. Handig voor in de verzamelband.

www.railhobby.nl/register

VOLG RAILHOBBY OP INSTAGRAM!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen erop? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby vanaf heden ook op Instagram te vinden. Met enige regelmaat zal hier een foto met beschrijving worden geplaatst. U vindt ons heel gemakkelijk via @railhobby. Bekijk alvast de eerste tien berichten!

www.instagram.com/railhobby



25% KORTING OP DE NIEUWSTE RAILHOBBY PROJECTEN

In oktober 2017 verschijnt weer een nieuwe uitgave van Railhobby Projecten. Dit keer met het thema Rollend Materieel: locomotieven, rijtuigen, goederenwagens en treinstellen, in zowel model als grootbedrijf. Een uitgave met de beste, eerder verschenen artikelen uit Railhobby verzameld én twee nieuwe artikelen. Ook deze uitgave mag niet in uw collectie ontbreken.

Bestel voor 26 september met ruim 25% korting.

www.hobbyou.nl/rollendmaterieel



REALISTISCHE ACCESSOIRES

Dit najaar krijgt u via Railhobby informatie over de realistisch uitziende accessoires van Juweela, vooral voor diorama in schaal 1:72 tot 1:24. Het uitgebreide assortiment dient nu ook de H0 en in het komende jaar zal in het bijzonder het spoor TT worden versterkt. Alles wordt in Duitsland gemaakt en er worden ons nog veel mooie producten in het vooruitzicht gesteld. Voor de nabije toekomst is een heel wegennet gepland met geprefabriceerde hoeken, pleinen en kruispunten. Met los geleverde stenen in verschillende schalen kunnen wanden en zelfs hele huizen naar het origineel worden opgetrokken. Groot is het assortiment in lading: aardappelen, suikerbieten, koolzaad of maïs, dakplaten en dakpannen en schroot in verbazingwekkend realistische uitvoering. Een eyecatcher zijn de vele verschillende soorten steenkool. Ze zijn als de bestrating en bakstenen gemaakt van gegoten keramiek. **Kortom, hou de volgende Railhobby in de gaten want in nummer 392 komt een uitgebreid artikel.**



REISVERSLAG UTRECHT OVERVECHT - SHANGHAI' ONLINE VERKRIJGBAAR

De drie delen van de serie 'Enkeltje Utrecht Overvecht - Shanghai' zijn gebundeld. Een reisverslag van vier weken, waarvan tien overnachtingen in de trein. De hele serie uit 2011 is in één online artikel te lezen en verkrijgbaar in de webshop voor slechts € 1,99! Op Hobbyou kunt u nog meer series bestellen.

www.hobbyou.nl/railhobbyserie

'T WAS IN AMSTERDAM 1955-1965, DEEL 1

Diorama Herengracht

Het beeld van de tram in de stad, het blijft fascineren. Bekend zijn de stadsdiorama's Den Haag Conradkade, Amsterdam Herengracht en Rotterdam Spoorsingel. In twee artikelen vertelt Thom Raven over de innovatieve upgrade van het Amsterdamse diorama. Prijswinnaar op On traXS! 2017.

Vanaf mijn jonge jaren hadden veel modelbanen, misschien wel allemaal, dit thema. Door de tijd heen doe je veel ervaring op en leer je met nieuwe technieken en materialen werken. Je probeert steeds om jezelf weer te overtreffen. De eerder gebouwde diorama's met stadstrams verdienden dan ook een update. Voor Den Haag heeft dat geleid tot 'de Helluf van Lijn 11', de Amsterdamse Herengracht was de volgende die aan de orde kwam. Ook dit nieuwe diorama is in teamverband gerealiseerd waarbij alle leden van de 'Hollandse Tram Maatjes' hun eigen kennis en kunde hebben ingebracht. We dachten dat we één, maximaal twee jaar nodig zouden hebben, maar het werden drie jaren van flink doorploeteren. Het basisidee is eenvoudig. Voor het nieuwe diorama is het oorspronkelijk naar achter gelegde re-tourspoor naar voren gehaald en als thema toegevoegd aan het bestaande. Echt ingewikkeld werd het pas toen ook de blauwe tram van Amsterdam naar Zandvoort in het plan werd opgenomen. Er bestaan immers prachtige modellen van NZH-materieel, die ook nog een kunnen rijden.

KEUZE UITBREIDINGSTHEMA

De toegevoegde straat aan de voorzijde wordt gebruikt door



stadstrams van het GVB en de blauwe trams van de NZH. Aanvankelijk meende ik dat een dergelijke situatie zich in de Vijzelstraat heeft voorgedaan. Hiervan overtuigd begonnen we met het maken van gebouwen en bruggen. Tot ik er achter kwam dat dit niet klopt. De NZH reed tot september 1957 via de Rozengracht en de Raadhuisstraat naar het eindpunt in de Spuistraat. Hierdoor ontkwamen we er niet aan een soort mix van straten en grachten uit de grachtengordel te maken. Naast de Herengracht en de Utrechtsestraat zijn stukjes van de Keizersgracht, Vijzelstraat en Spuistraat als voorbeeld genomen. Omdat dit mijn oerstreven om de sfeer uit te beelden niet in de weg stond zijn we hiermee doorgegaan. Zo ontstond 't was in Amsterdam'. Centraal vooraan ligt de brug in de Vijzelstraat over de Keizersgracht, links daarvan is een deel Spuistraat uitgebeeld, het vroegere begin- en eindpunt van de blauwe tram naar Zandvoort, en rechts de Vijzelstraat. Aangevuld met nog wat gebouwen langs de route van de blauwe.

ACHTERGROND EN VERLICHTING

Een diorama is eigenlijk een ouderwetse kijkdoos met bewegende objecten. Je kijkt er vanaf een kant in. Een achtergrond

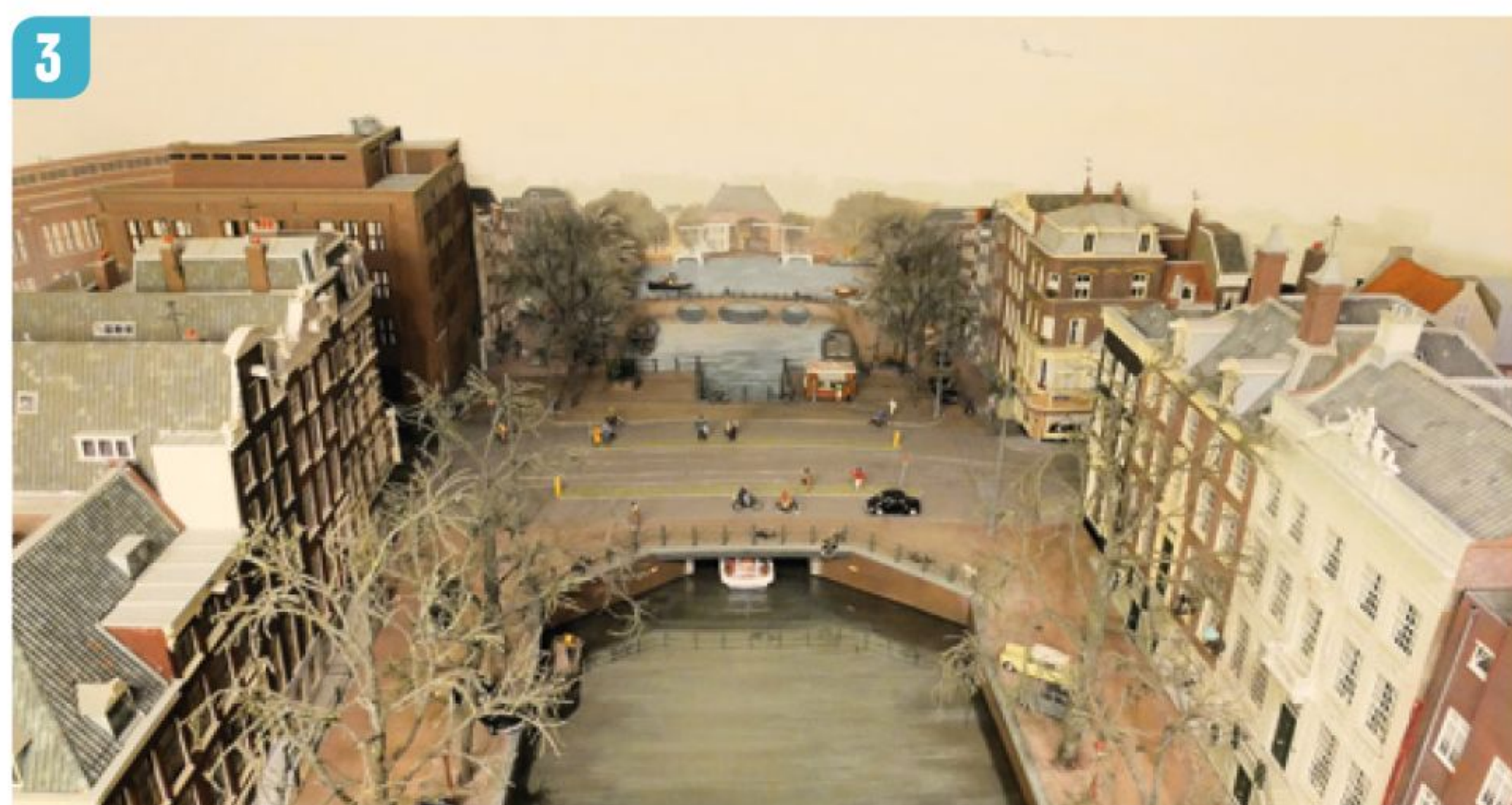




De nieuwe brug Keizersgracht - Vijzelstraat en het hoekpand in Amsterdamse Schoolstijl.

is daarom noodzakelijk; deze versterkt de illusie dat het geheel groter is dan die ene gebouwde vierkante meter. Denk ook aan de decors bij het toneel en de opera, waardoor ik me heb laten inspireren. De achtergrond omsluit het diorama. Hierbinnen is alles afgewerkt en gedetailleerd, daarbuiten niet. De illusie van de achtergrond wordt, vaak verstoord door naden en rechte hoeken. Om maar te zwijgen over een te lage achtergrond, waarboven de koppen van de heren modelspoorders heen en weer bewegen. De achtergrond van Amsterdam loopt daarom in een

halve cirkel en loopt aan bij kanten tot de frontlijst door. Het materiaal is buigtriplex, verkrijgbaar in de bouwmarkt. Eigenlijk zou het een koepel moeten zijn waarin ook de lucht is opgenomen. Maar dat is onhaalbaar, zeker met het oog op vervoer en bereikbaarheid. De lucht bestaat daarom uit een plaat foamkarton van 1 cm dik. Lekker licht en dus gemakkelijk afneembaar. Aan de onderzijde van deze plaat zijn een soort lamellen aangebracht die als wolkenbanden golfvormig zijn afgesneden. Achter deze wolken, dus onzichtbaar vanaf de voorzijde, zijn ledstrips van het



1. De nieuwe Spuistraat met café en eindhalte van de NZH-tram naar Zandvoort. **2.** De achtergrond staat als een halve cirkel om het diorama heen. **3.** De achtergrond bestaat uit twee lagen waartussen bootjes varen. **4.** De voorste laag met de boogbrug is verwijderd zodat de bootjesconstructie is te zien. In de Utrechtsestraat een enkelgelede tram.

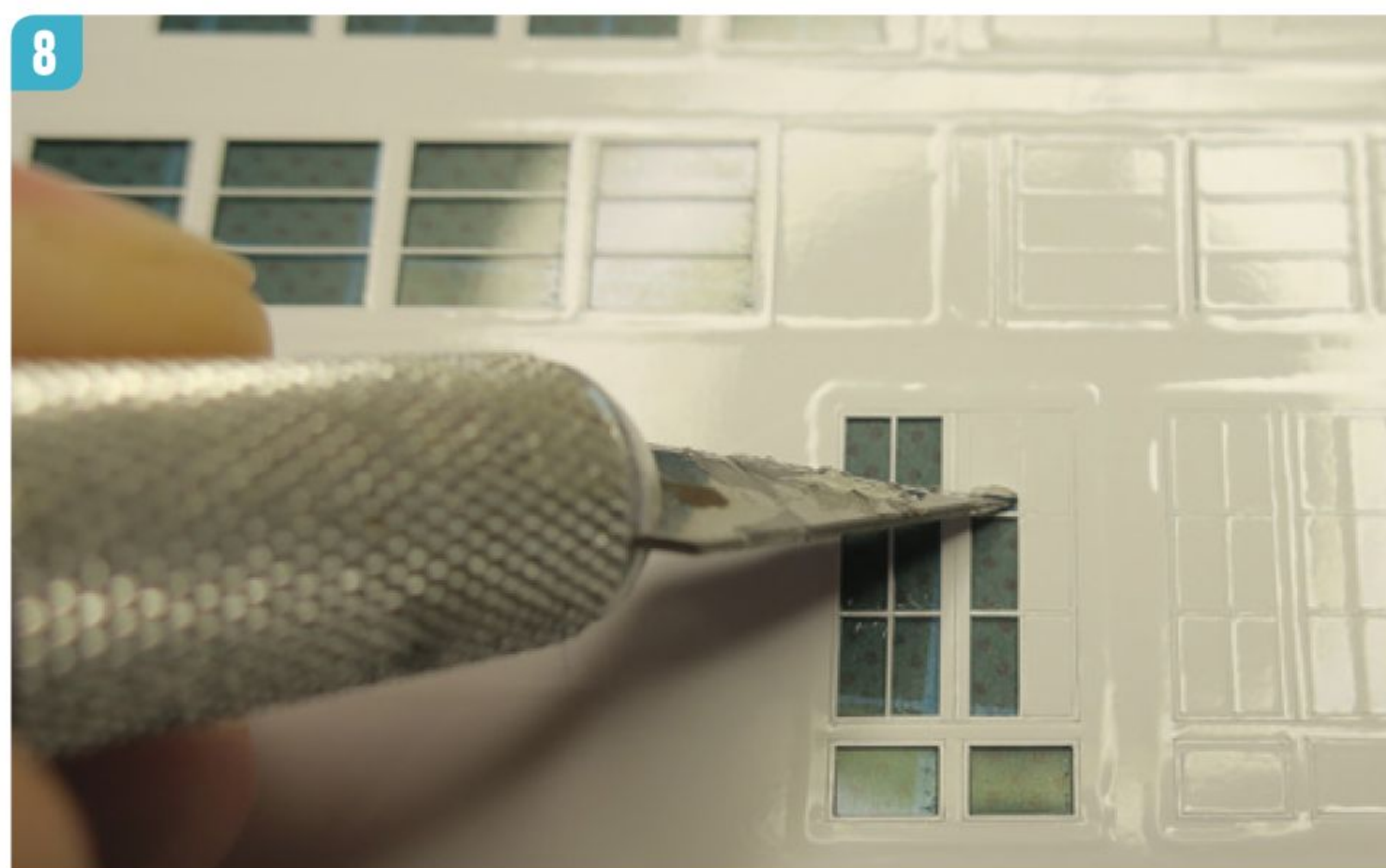




systeem Digikeijs aangebracht. Er ontstaat zo een gelijkmatige verlichting van het diorama en de achtergrond. De naad tussen achtergrond en lucht blijft evenwel lastig te camoufleren, ik heb wat donkerder wolken genomen om het contrast te verminderen. Ledverlichting heeft als nadeel dat er nauwelijks slagschaduw ontstaan. Deze brengen leven in het diorama en vergroten het reliëf van de gevels. Veel diorama's ontberen een goede verlichting van het voorste deel. Om deze reden heb ik zo'n 30 cm voor de frontlijst drie 20 watt halogeenspots aan gebracht die het gewenste effect geven. De achtergrond is eerst gegrond en daarna met latexverf in een grijzige luchtkleur geschilderd. Daarop zijn wolkenbanden geschilderd. Het verdere schilderen van de achtergrond doe je van veraf naar dichtbij, van vaag naar



contrastrijk, van grijsig naar kleur. Ik heb steeds voorbeelden van bestaande gebouwen genomen, van (lucht)foto's van de situatie rond 1960. Eerst met potlood de contouren aftekenen en dan laagje voor laagje opbouwen. Hierbij heb ik op de verdwijnpunten gelet, die op de ooghoogte liggen waarop het diorama later te zien zal zijn. En ook op de schaduwwerking, die gelijk moet zijn als die van het diorama zelf. De ronde vorm van de achtergrond leverde wel extra complicaties op maar van lieverlee krijg je ook dat onder de knie. Op twee plaatsen sluit de achtergrond zichtbaar aan op straatniveau. Hier heb ik gebruik gemaakt van een spiegel waarin de haaks hierop staande bebouwing zich voortzet. De beschrijving van de achtergrond loopt gedeeltelijk over deze spiegel heen en vervaagt geleidelijk.



5. Door de deels overschilderde spiegel loopt de voorgrond bijna naadloos over in de achtergrond. **6.** Zicht op de wolken waartussen de ledlichtstroken zijn aangebracht als ware het vliegtuigstroken. **7.** De gevels worden uit verschillende lagen samengesteld. **8.** De raamverdeling is uit folie gesneden die vóór het snijden door de plotter is aangebracht.



GEBOUWEN

Natuurgetrouwe gebouwen op de modelbaan bestaan uit diverse lagen. Van buiten naar binnen zijn dat het metselwerk, de kozijnen, de ramen en het glas. En eventueel daarachter nog gordijnen. Een techniek die iedereen kan hanteren. Het gaat er om heel precies te werken, vooral bij de kozijnen en de ramen. Als de delen van het zelfbouw pakket klaar zijn, vindt een schilderbeurt plaats met acrylverf van Humbrol of Revell. Daarna worden de lagen tot geveldelen verlijmd, ze worden tot een geheel samengesteld. Het gebruikte materiaal is styreenplaat van 0,5 mm dik en voor de ramen lexan van 0,5 of 0,3 mm. Daken zijn van giethars uit een zelfgemaakte mal. Voor het overige bewijzen de firma Evergreen en de aloude rommeldoos uitstekende diensten. Om een levendig effect te krijgen moet je goed kijken naar het reliëf van het voorbeeld. Naast de indeling van de gevel bepaalt het reliëf het karakter en de tijdgeest van het gebouw. Dit reliëf bepaalt ook het aantal lagen waaruit de gevels zijn opgebouwd.

Een bijzonder gebouw is het hoekpand in de stijl van de Amsterdamse School. Deze architectuurstroming uit de jaren '20 is prominent aanwezig en daarom zo karakteristiek voor het Amsterdamse straatbeeld. Het lagenwerk is hier nogal complex, ook al ziet het er eenvoudig uit. De gebogen ramen op de hoek zijn van lexan dat om een mal in de oven is gevormd. Toch bleek het noodzakelijk de ramen in de zijanten van de gevel op te sluiten. In de jaren '60 was in dit pand een apotheek gevestigd. Het interieur is nagebouwd en verlicht. De lampjes zitten achter de binnenwanden, die hiertoe lichtdoorlatend zijn. Aan de linkerkant van het diorama is een stukje Spuistraat opgenomen. Links naast de Chinees, die in werkelijkheid op het Thorbeckplein zit, zien we een snackbar met er naast het café annex plaatskaartenkantoor van de NZH. Linksvoor op het diorama

9. De gevels van de Vijzelstraat zijn samengesteld en verbonden met de tussenmuren. **10.** Voor de begane grond zijn houten delen gebruikt die na het schilderen met een kroontjespen zijn bewerkt. **11.** Het interieur van de apotheek, de binnenwanden zijn lichtdoorlatend. **12.** De gevelwand van de Vijzelstraat in volle glorie. Het kraakpand verwijst naar de roerige jaren '60. **13.** Wat is Amsterdam zonder bruine kroeg? Café de Maatjes met in 3D geprinte teamleden aan het bier en biljartballen van musketzaad.



staan twee panden aan de Westermarkt tegenover de Westerkerk. Op de hoek zien we een slager, of zoals dat in vroeger jaren heette 'vleeschhouwerij'. Rechts tenslotte een groothandel in bakkerijenbenodigdheden. De potten en pannen die achter de



14. De hond wacht geduldig tot zijn baasje weer naar buiten komt. De naam van de slager staat gegraveerd in de ramen. **15.** De bakkerskar is een gemodificeerde ijskar van Artitec. De bomen zijn van getwist koperdraad. **16.** Tussen de resten van een gesloopt pand lezen we dat de krakers het helemaal zat zijn. Wát vermeldt de historie niet. **17.** Brug 41 in gemeentejargon, net als het hoekpand erachter in de Amsterdamse Schoolstijl ontworpen. **18.** De hekwerken zijn geëtst nieuwzilver, de pijlers en landhoofden van giethars en gegraveerd styreenplaat.

ramen staan zijn gemaakt van kraaltjes en korte stukje styreen buis van Evergreen.

BRUGGEN EN STRATEN

Evenals de gebouwen zijn de straten op de computer getekend en op styreenplaat geplot en in het gewenste patroon gegraveerd. Dit is met acrylverf geschilderd, eerst met de kwast en als laatste bewerking met een kleine lakroller. Nadat de basiskleur is aangebracht heb ik met een penseel stenen en tegels donkerder of lichter gemaakt. Omdat de bestrating in

werkelijkheid niet overal gelijk ligt zijn sommige delen losgesneden, verplaatst of verwijderd. Omdat straatklinkers ongelijk liggen, is in de tekening al een onregelmatigheid opgenomen. Iets wat met de hand per definitie onregelmatig is, moet je nu bewust onregelmatig maken, een nadeel van de gekozen methode. Het asfalt tussen de tramrails is 0,5 mm styreenplaat dat net een fractie onder de kop van de rail ligt. Dit voor het schoonhouden van de rails.

Tot slot iets over de bruggen. Amsterdam kent er vele in diverse typen. De brug op de voorgrond, in de Vijzelstraat over



De Amsterdamse Vijzelstraat met blauwe tweeasser in de jaren '60.

de Keizersgracht, dateert uit de jaren '20 en is ontworpen in de stijl van de Amsterdamse School. De hekwerken zijn een sterk vereenvoudigde weergave van het zeer ingewikkelde voorbeeld. Ze zijn gemaakt van drie lagen geëtsd 0,3 mm nieuwzilver met allerlei toevoegingen. Deze zijn gesoldeerd of met secondelijm gelijmd en voor montage met de airbrush op kleur

gebracht. Omdat de landhoofden en pijlers viermaal voorkomen zijn deze van giethars gemaakt. De moedermodellen zijn van hout met kunststof toevoegingen voor letters en reliëfs. In deel 2 komen de trams van het GVB en de NZH en de karakteristieke maar zeer flexibele rondvaarboot aan de orde. Uiteraard in H0.

Klaas-Jan Visser

Er zijn vijf redenen waarom Maddog-Trains zich tot Märklin-specialist heeft ontwikkeld.



Klaas Jan Visser in het altijd volle magazijn van Maddog-Trains.

Hoe en wanneer is Maddog-Trains ontstaan?

Maddog-Trains is begonnen als treinbaan op een jongenskamer in 1972. Die treinbaan verdween na tien jaar in dozen. Eind 2007 kreeg ik door persoonlijke omstandigheden onverwacht meer tijd voor verzamelen. Hierdoor kon ik de treinverzameling alle aandacht geven. Omdat alleen aankopen toch niet erg bevredigend was, begon ik de dubbele items te verkopen. Dit bleek succesvol: het begin van Maddog-Trains BV in 2010.

Wat kunnen we als jullie specialiteiten noemen?

Wij zijn gespecialiseerd in 'pre-owned' modelspoormateriaal van Märklin in de schalen H0 en Z. Onze voorkeur gaat uit naar items die 'als nieuw' zijn in de originele verpakking. Deze items komen terecht in onze internetwinkel en in onze eBay-store. Mindere kwaliteit verkopen we ook, maar vaak als onderdelen-donor of restauratie-object. Indien nodig kopen we ook partijen 'gemengd' materiaal in van andere merken zoals Fleischmann en Roco. Die andere merken worden doorgaans verkocht via veilingen of tussenhandel.

Weten modelspoorders jullie bij reparaties te vinden?

Maddog-Trains repareert in principe alle Märklin producten. Wij

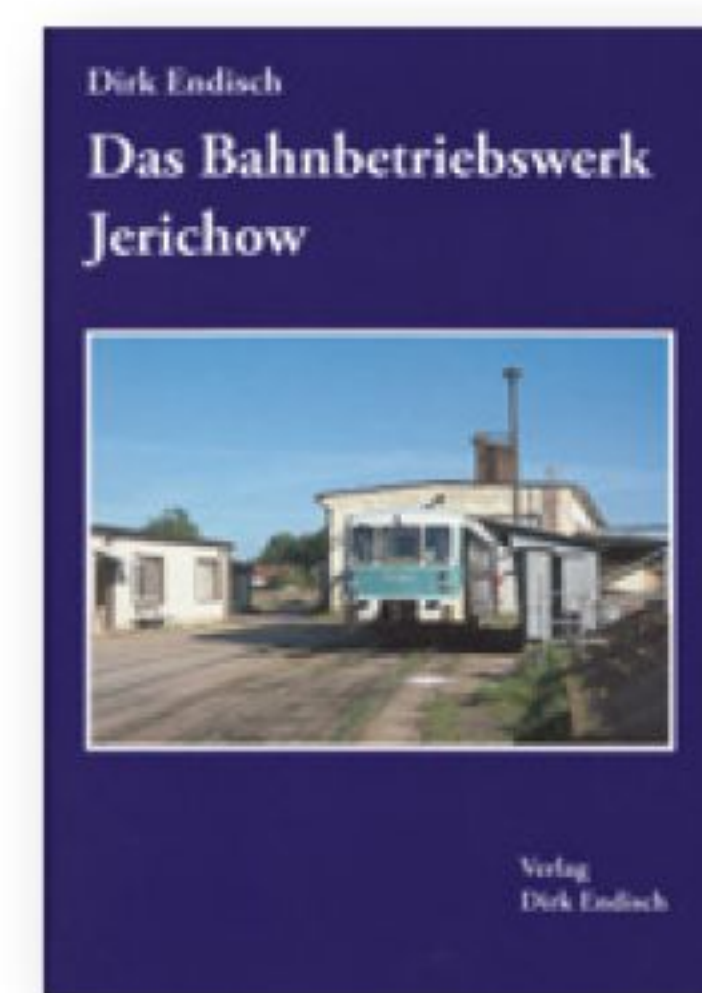
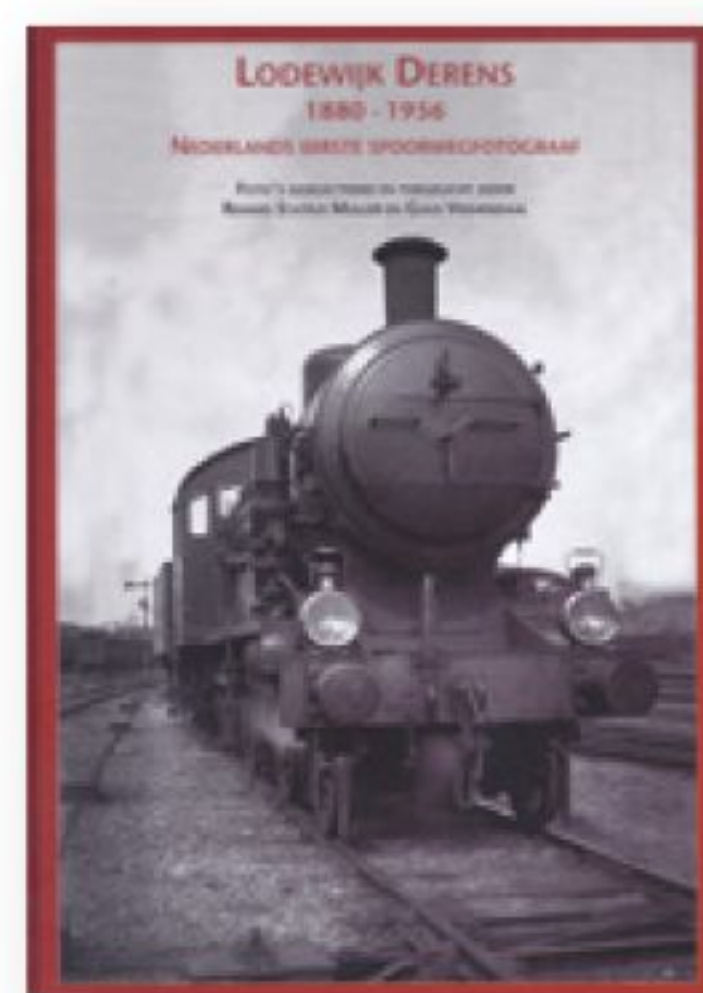
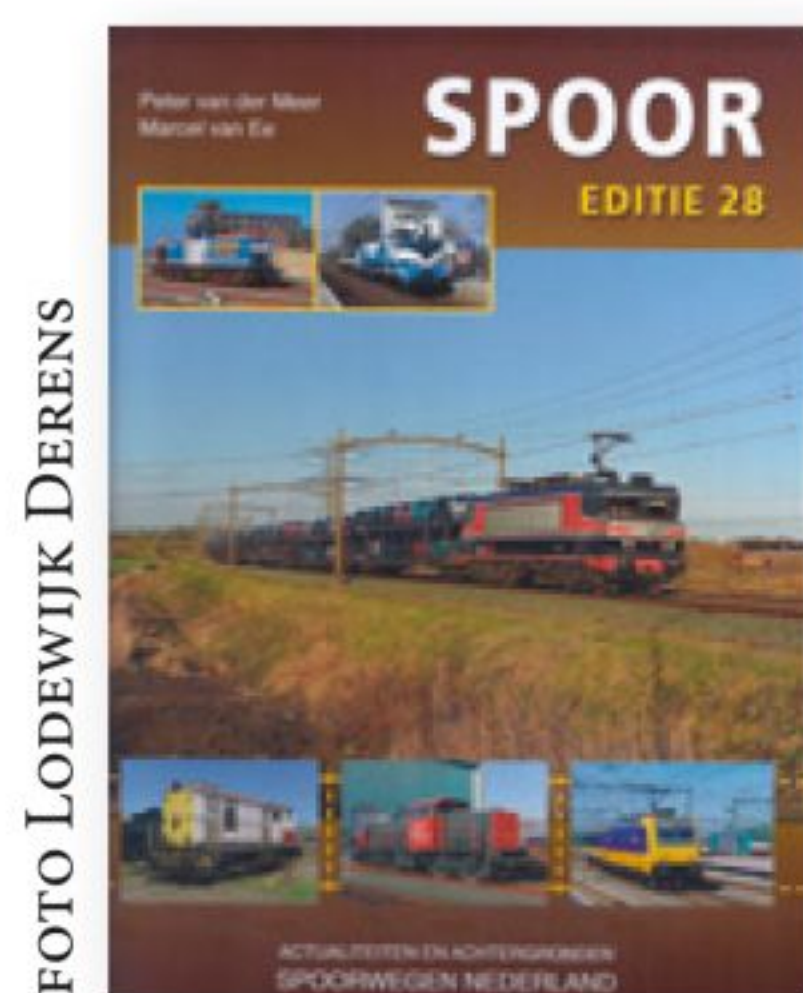
doen ouderwets analoog werk, maar indien nodig ook moderner materiaal. We hebben toegang tot nieuwe Märklin onderdelen, maar hebben zelf ook een leuke voorraad met minder courante en moeilijk te vinden oude onderdelen. Op verzoek kunnen we voor de klant ook zeldzame onderdelen opsporen.

Wordt de website Maddog-Trains.com regelmatig vernieuwd?

Een van onze sterkste punten is de continue aanvoer van nieuwe items. Er komen hier wekelijks partijen met modeltreinen binnen die we door onze automatisering razendsnel online kunnen zetten. Hierdoor worden er aan onze website vrijwel iedere week nieuwe artikelen toegevoegd. De klant kan die meteen vinden onder 'nieuwe items', zodat regelmatige bezoekers direct kunnen zien wat is toegevoegd.

Hoe breed is jullie assortiment?

Wij voeren op dit moment circa 2000 items. Dat is allemaal Märklin H0 en Märklin Z. Daarnaast hebben we een grote voorraad aan scenery, zowel voor Z als H0. Ons doel is om eind 2018 ruim 4000 Märklin items op voorraad te hebben, dus een verdubbeling van wat er nu is. De groei is er dus nog lang niet uit.



DIE BAUREIHE 64 BEI DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

Door Dirk Endisch, uitg. Verlag Dirk Endisch, formaat 17 x 24 cm, 192 blz., 148 zwartwit foto's en 19 tekeningen, ISBN 978-3-936893-79-3, prijs € 28,-.

De locs van de serie 64 waren niet alleen bij de Bundesbahn in dienst, ook de Reichsbahn Ost beschikte over deze 1C1-tenderlocs. Dat deze machines na de oorlog ook op grondgebied van de latere DDR verbleven mag geen verwondering heten. Met 520 exemplaren was de serie 64 de meest gebouwde eenheidslocomotief van de Reichsbahn. Daarvan kwamen 137 stuks in handen van de DR. Ze waren vooral op lokaallijnen te zien. Een aantal locs was voorzien van een zogeheten Pulsometer. Met die installatie kon op eigen kracht water uit een daarvoor bestemde put worden gepompt. Halverwege de jaren zestig begon de Reichsbahn afscheid te nemen van deze locs. Pas op 29 augustus 1975 werd de laatste buiten dienst gesteld. Het eerste hoofdstuk gaat uitgebreid in op de techniek van deze elegante machines, daarna wordt heel gedetailleerd de inzet bij de diverse Reichsbahndirecties belicht. Informatieve tekst die wordt gelardeerd met diverse tabellen. Veel zorg is aan de afwerking van de foto's besteed. Sommige zijn om te watertanden. Zoals de bediening in 1975 met een 64-er van een landbouwcoöperatie in Bismark. In het westen zou daar allang een vrachtwagen voor zijn gebruikt.-GF

SPOOR EDITIE 28

door Peter van der Meer en Marcel van Ee, uitg. De Valk, formaat 21 x 29,7 cm, 144 blz., veel foto's, ISBN 978 90 5961 179 5, prijs € 29,90.

De 28e editie is alweer verschenen. Net als in de vorige kunnen we in deze uitgave in vijf hoofdstukken de gebeurtenissen in 2016 op het gebied van de spoorwegen in ons land lezen. Het eerste hoofdstuk behandelt het reizigersvervoer, hoofdstuk twee het goederenvervoer en hoofdstuk 3 afvoer, sloop en verkoop. Net als in de vorige editie is er veel aandacht voor de afvoer van de laatste Plan V's. De verkoop

en inzet van de 6400-en wordt in een apart artikel besproken, aangevuld een handige tabel met een overzicht van het terzijde gestelde en verkochte materieel. Het vierde hoofdstuk gaat uitgebreid in op wat zich heeft afgespeeld bij de railmusea. Interessant is het artikel over de crowdfundingactie voor NS-loc 2000 met als doel om hiervoor de in Mason City (Iowa) staande USATC Whitcomb type 65DE19 naar Goes te krijgen. Het laatste hoofdstuk handelt over de infrastructuur. Hierbij komen onder meer nieuwe of vernieuwde stations en plannen daartoe aan bod, zoals Assen (nieuwbouw), Breda, Den Haag, Driebergen-Zeist (overweg wordt tunnel), Geldermalsen (extra perrons, nog jonge traverse wordt tunnel), Harderwijk, Tilburg en Utrecht. Ook in deze editie zijn de foto's weer van uitstekende kwaliteit.-TO

LODEWIJK DERENS 1880 - 1956

Nederlands eerste spoorwegfotograaf

Door Herman Remmo Statius Muller en Guus Veenendaal, uitg. De Alk, formaat 21 x 29,7 cm, 248 blz., 243 zwart-wit foto's, ISBN 978 90 5961 176 4, prijs € 34,95.

Eind 19e eeuw was het maken van foto's nog geen alledaagse bezigheid. Het was duur, de apparatuur was zwaar en de sluitertijden waren lang. We mogen daarom dankbaar zijn dat mensen als Lodewijk (of Lou) Derens de spoorwegen toen al (letterlijk) op de gevoelige plaat hebben vastgelegd. De auteurs zijn in archieven gedoken van onder andere de Stichting NVBS-Railverzamelingen (SNR). Het oeuvre van Derens moet bijna 900 opnames geweest zijn. Hij was er niet altijd zuinig op en gaf ze ook wel eens weg of ruilde ze met anderen. Het is aan zijn vriend Quanjier te danken dat zijn fotoarchief bewaard is gebleven. Uiteindelijk zijn er circa 735 geregistreerd. Voor dit boek moest een keuze worden gemaakt. Sommige zijn al eerder gepubliceerd, maar er zitten ook nog onbekende foto's bij. Derens begon met fotograferen in 1894. De vroege foto's waren niet altijd van goede kwaliteit en het heeft de samenstellers veel moeite en tijd gekost om er iets bruikbaars van te maken.

Allengs werd, mede door gebruik van betere apparatuur, de kwaliteit beter. Dat neemt niet weg dat, vooral in het begin van het boek, sommige opnames aan de donkere kant zijn. Per pagina is één foto afgedrukt en voorzien van een uitgebreide toelichting. Al met al geeft het boek een fraai overzicht van het werk van de eerste spoorwegfotograaf van ons land.-TO

DAS BAHNBETRIEBSWERK JERICHOW

Door Dirk Endisch, uitg. Verlag Dirk Endisch, formaat 17 x 24 cm, 176 blz., 170 zwartwit foto's en 10 tekeningen, ISBN 978-3-936893-59-5, prijs € 26,-.

Een van de leukste depots in de DDR was dat van Jerichow. Uw recensent kwam er in de tijd van de bekende Ferkeltaxe, de Oost-Duitse tegenhanger van de Uerdinger railbussen. Maar dit kleine depot dat na de nationalisatie van particuliere spoorwegbedrijven in 1949 tot de Reichsbahndirectie Magdeburg behoorde, huisvestte vroeger veel interessanter materieel. De T11 bijvoorbeeld (74.0-3), 64-ers en de serie 89.60-64. En sinds 1957 waren hier ook vier 24-ers in depot, waaronder de latere museumloc 24 009. Ook de nieuwbouwlocs van de serie 83 waren hier thuis. In de zomer van 1974 eindigde in Jerichow het stoomtijdperk. En in mei 1999, toen de reizigersdienst op de lokaallijnen was gestaakt, werd het inmiddels tot subdepot gedegradeerde Jerichow opgeheven. Het boek begint met de beschrijving van de omgeving en de ontwikkeling van de particuliere Genthiner Kleinbahn die in 1899 met de exploitatie begon. Het middelpunt van de diverse verbindingen werd station Jerichow, vandaar dat daar een depot en werkplaats werd gevestigd. Toen de GeK in 1923 met de Kleinbahn Ziesar-Großwusterwitz samenging nam de betekenis van het depot toe. Ook die historie wordt op een heldere, zeer gedetailleerde manier belicht en verluchtigd met historische opnamen. Het accent van de tekst ligt vooral op het materiele aspect. Opvallend waren de grote stationsgebouwen als Ziesar. Die zou je eerder aan een hoofdlijn verwachten.-GF

DE VERLICHTING KAN AAN

Ombouw NS Plan D van Roco

De stalen NS Plan D-rijtuigen heeft Roco al geruime tijd in het assortiment. Onlangs zijn vier van deze rijtuigen uitgebracht die qua kleur passen bij de turkooise NS 1101. De oplettende modelspoorder en -bouwer weet altijd wel verbeterpunten. Manuel van der Wal toont hoe het rijtuig van interieurverlichting en sluitseinen kan worden voorzien.



De binnenverlichting is gelijkmatig en diffuus.

Om het rijtuig te demonteren klikken we de vouwbalgen aan beide kopkanten los. Let op dat de voetplaat hierbij vrij komt. Het dak kan met een licht wrikken worden afgenomen. De bak zit aan de binnenzijde met nokken aan het onderstel geklikt. Door hier een kleine platte schroevendraaier tussen te zetten zal het onderstel loskomen. Als laatste gaan de draaistellen onder het onderstel vandaan, de koppelingsgeleiders met veer blijft zitten. We beginnen met het aanpassen van de draaistellen. Hier moeten stroomafnemerstrips worden ingebouwd. De set van Digikeijs bevat tien stuks. Voor elk draaistel hebben we er een nodig. De wielstellen moeten op de juiste wijze worden geplaatst. Van elk wielstel is één zijde geïsoleerd. De (zwarte) isolaties moeten per draaistel aan dezelfde kant zitten, maar in het andere draaistel juist tegengesteld.

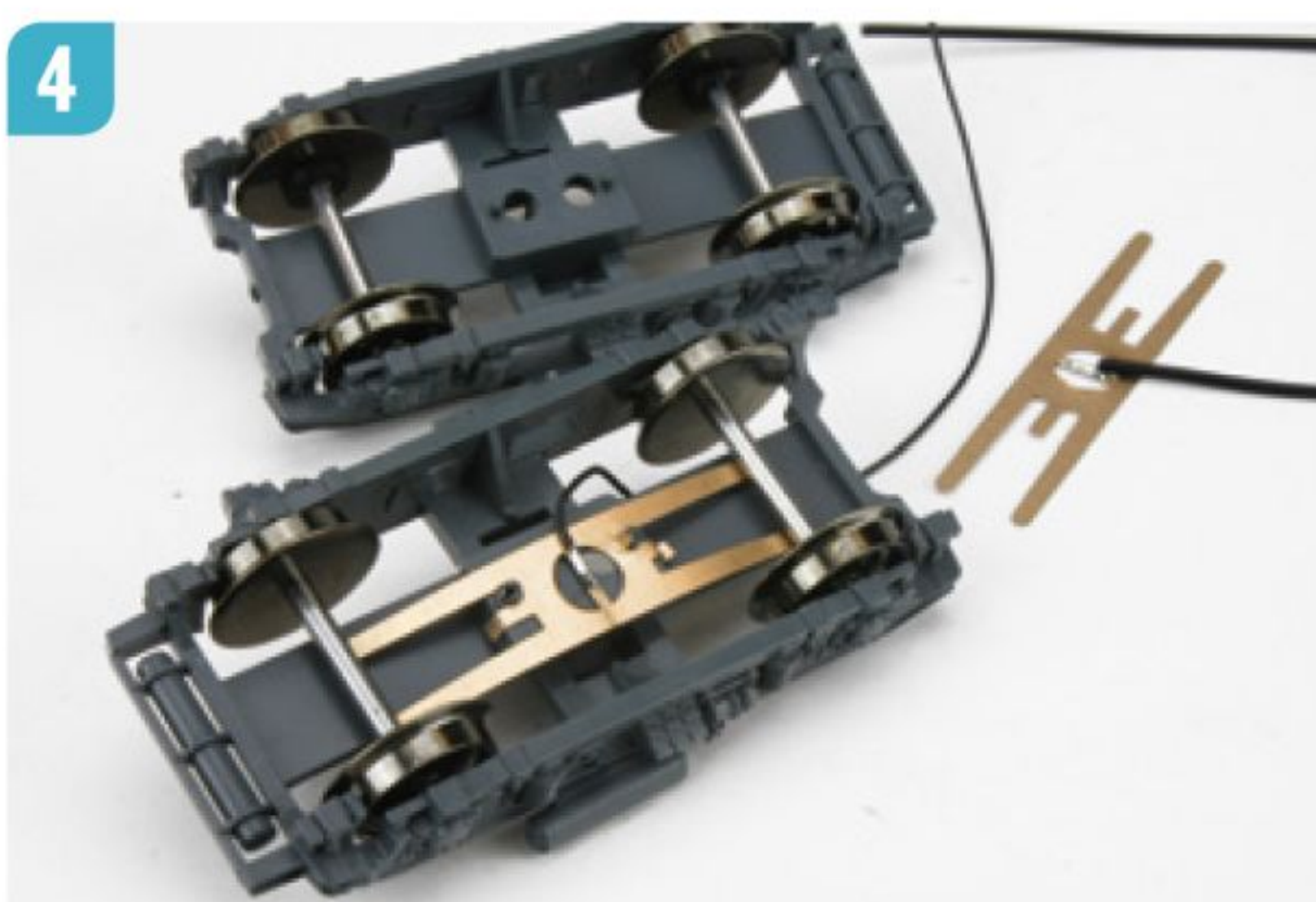
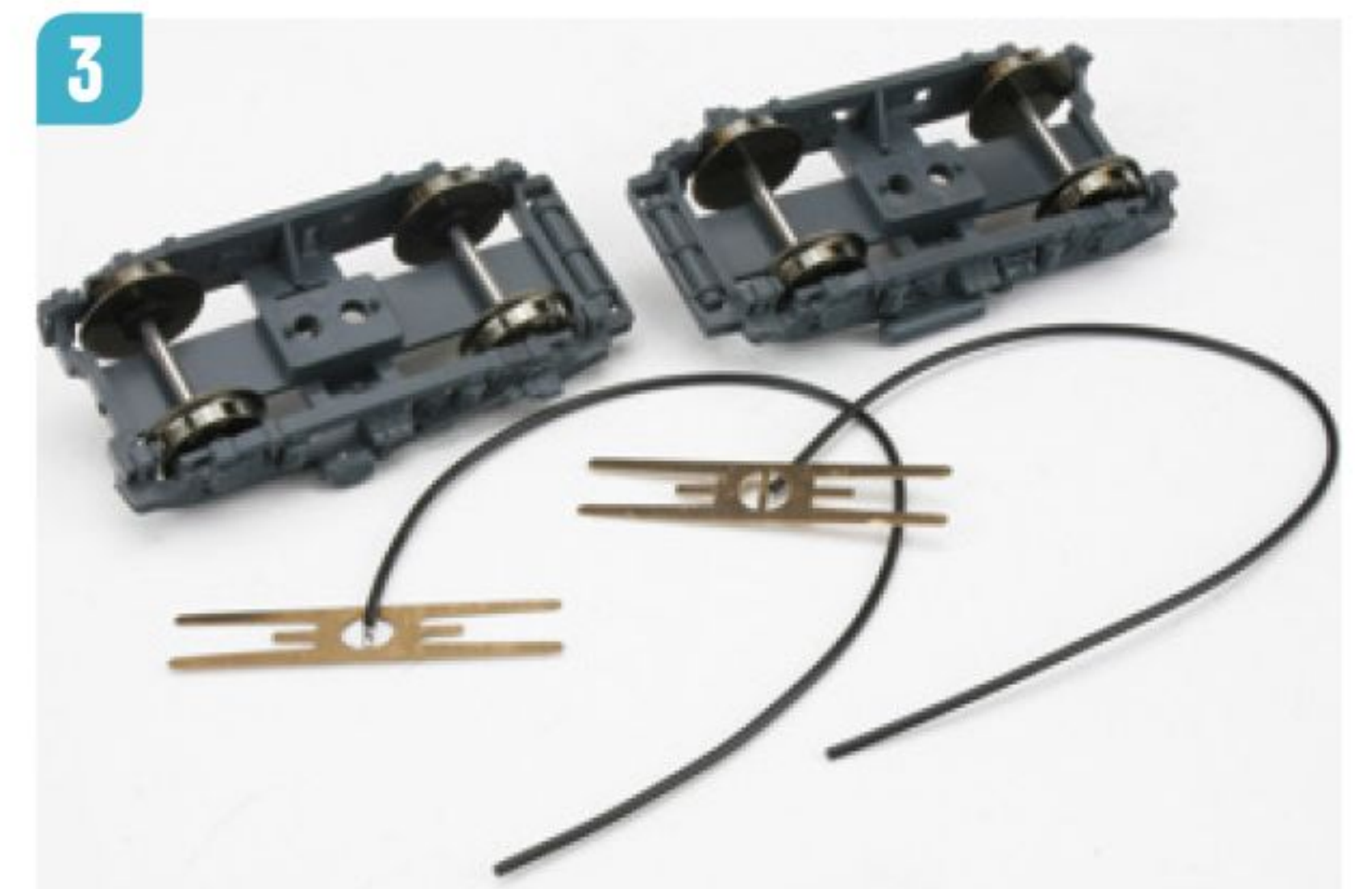
Zo neemt het ene draaistel de plus van de rails af en het andere draaistel de min. De draaistellen van de Plan D's zijn enigszins voorbereid voor inbouw van contactstrips. Aan de onderzijde van het draaistel zitten twee nokken. Hier past de contactstrip van Digikeijs net niet tussen. Door een van de inkepingen van de contactstrip iets in te knippen zal de strip er tussen passen. De beide korte strips worden naar beneden gebogen. Door de plastic nokken even met de soldeerbout aan te drukken wordt de contactstrip gefixeerd.

De kabel die standaard aan de contactstrip is bevestigd is nogal dik en stug. Om te zorgen dat de draaistellen tijdens het rijden zo soepel mogelijk kunnen bewegen heb ik de kabels van beide strips door dunnere vervangen. Hierna kunnen de draaistellen weer terug onder het onderstel. De soepele draden voeren we

door de bestaande gaten in de bodemplaat. Vervolgens kunnen het interieur en de kap worden teruggeplaatst. Let op dat de draden niet beklemd raken.

SLUITSEINEN

Bij de Plan D-rijtuigen zitten de sluitseinen in de ronding van in het dak. In model zijn ze nagebootst met de twee cirkels boven de rijtuignummers. Om de sluitseinen functioneel te maken gaan we deze uitboren. Met een handboor is het nauwkeurig werken. Om te zorgen dat het gat gecentreerd in de bestaande cirkel komt boren eerst een gat van 0,4 mm. Aansluitend ruimen dit met een 2 mm boor op. Met een ronde, puntige sleutelvijl kan de ronding zo nodig goed strak worden gemaakt. Als er netjes wordt geboord zal dit niet nodig zijn. Met een drupje Micro Kristal Klear voorzien we de vier gaten van de sluitseinen



1. Het Plan D-rijtuig met de in te bouwen ledstrip en sluitseinleds. **2.** Het rijtuig is gedemonteerd, we kunnen aan de slag. **3.** De stroomafnemers van Digikeijs met dikke kabels. **4.** Bij de nokken is de contacttrip ingeknipt, de gemonteerde strip is voorzien van een dunne draad. **5.** Met een handboor worden de sluitseinen opengeboord. **6.** Het een tweede handboor wordt het gat opgeruimd naar 2 mm. **7.** De sluitseinen zijn opengeboord. **8.** Een druppel Micro Kristal Klear in het boorgat zorgt voor imitatie glas. **9.** De lichtstrip moet voor Plan D worden ingekort. **10.** De handleiding verduidelijkt het hoe en waar bij inkorten.



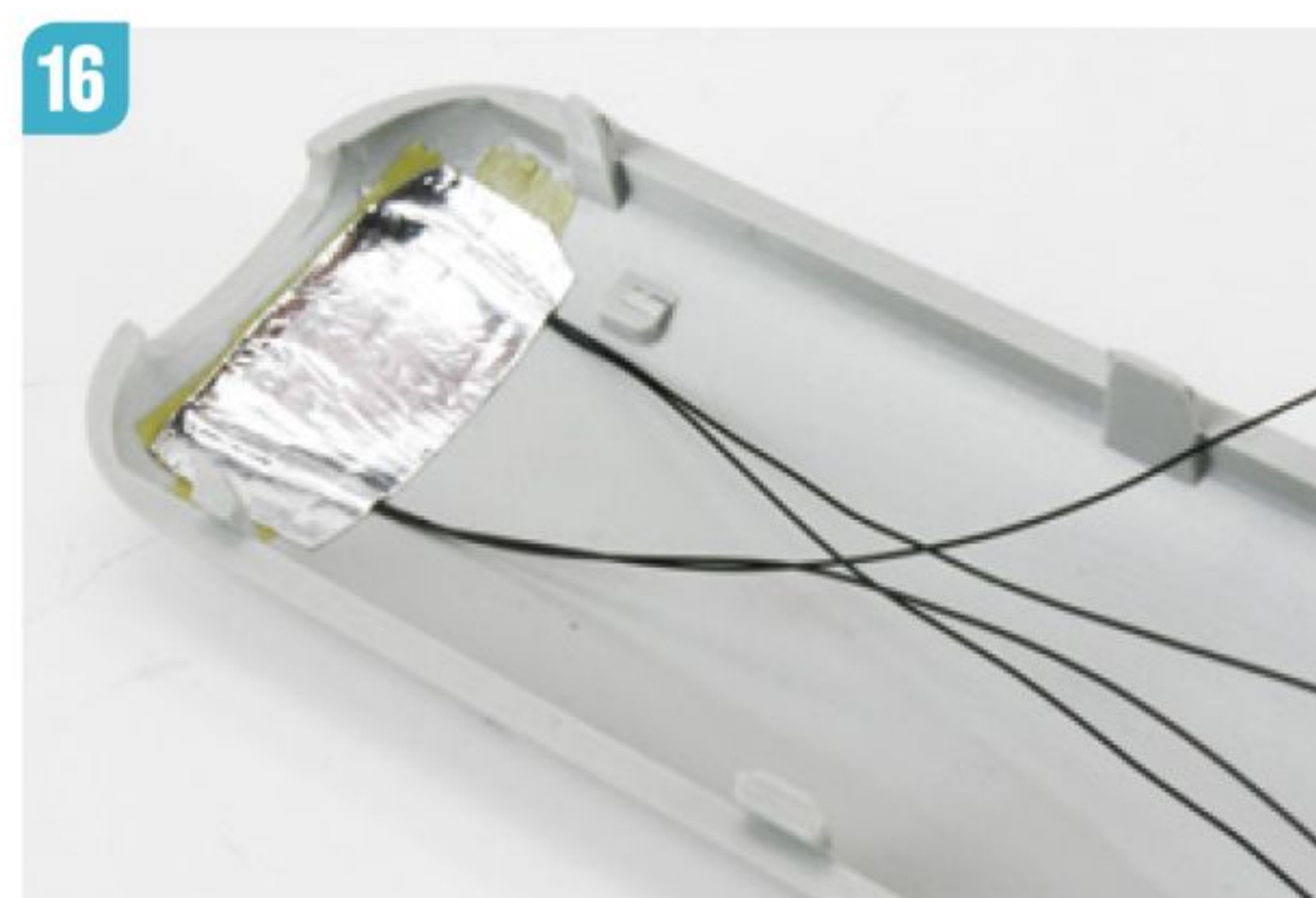
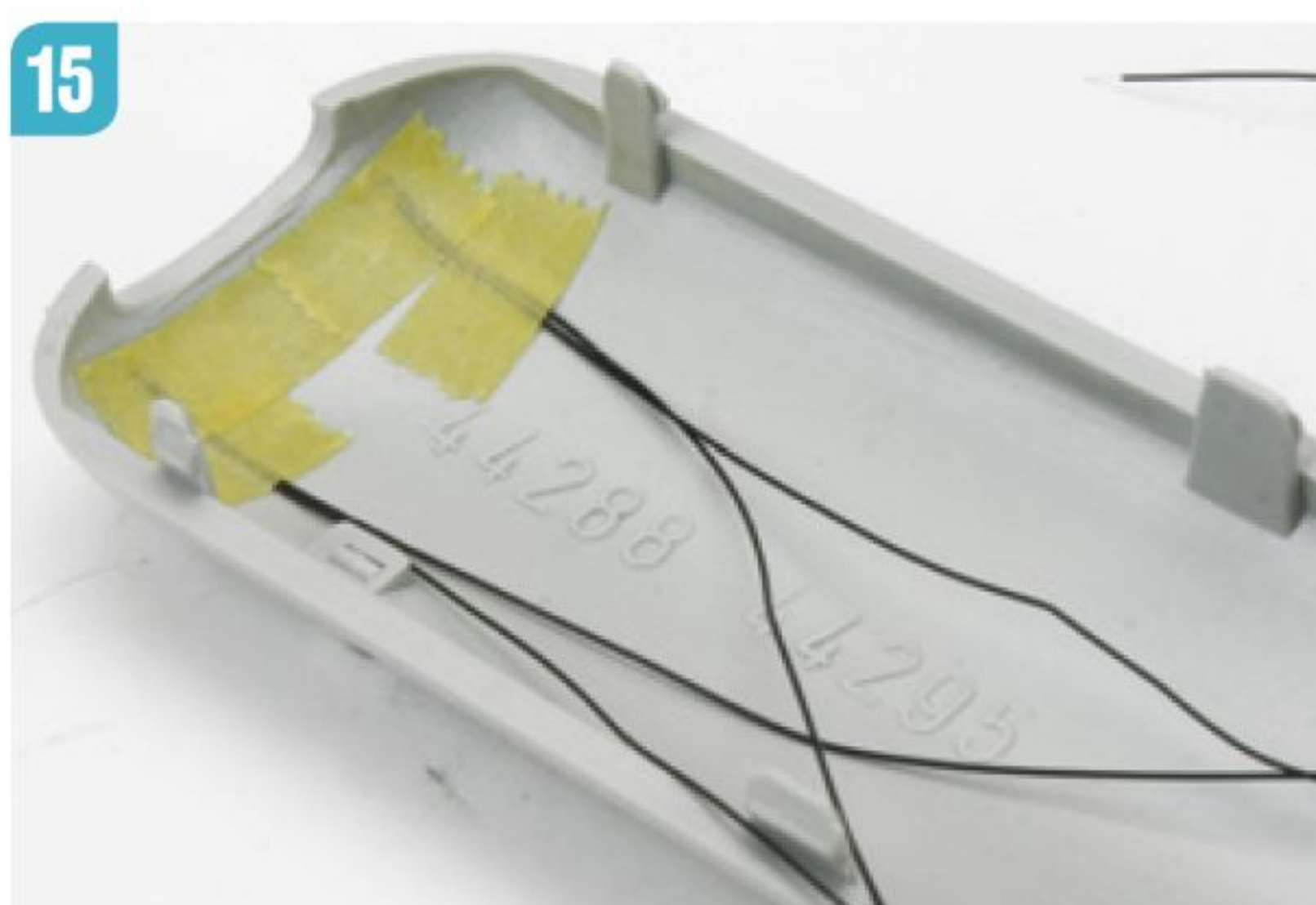
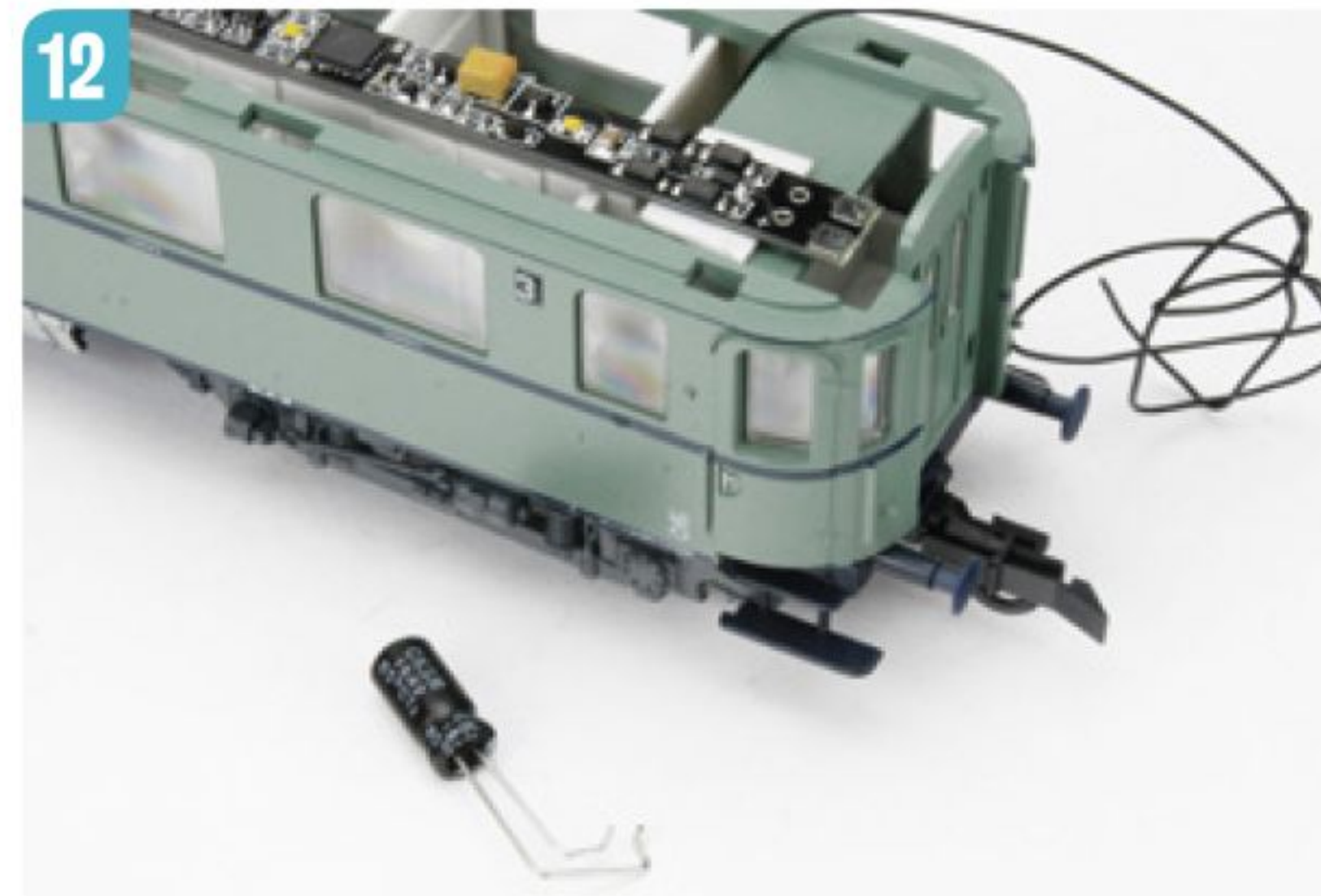
van glas. Als na het drogen blijkt dat het glas wat naar binnen is gezakt volgt aan de buitenkant nog dunne laag Kristal Klear. De droogtijd is zo'n 2 uur.

INTERIEURVERLICHTING

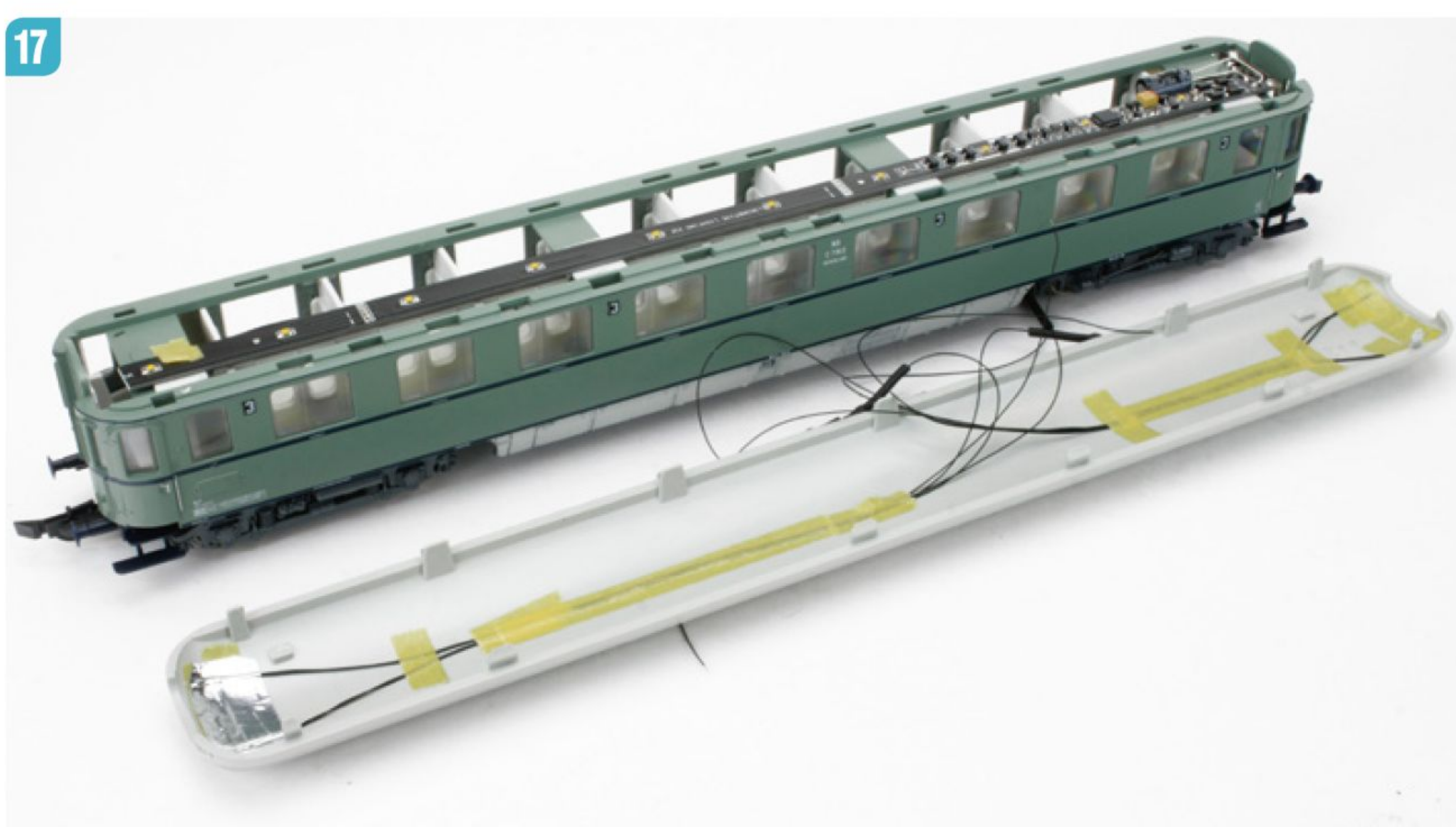
Terwijl het glas van de sluitseinen droogt beginnen we met het plaatsen van de ledstrip van de binnenverlichting. Voor dit rijtuig gebruik ik Digikeijs Locomotive Lighting. Deze standaard ledstrip is digitaal en kan ook de sluitseinen aanstu-

ren. Voor het Plan D blijkt de strip met twee leds te moeten ingekort. Met de kniptang. Dit betekent dat er drie printbanen moeten worden doorverbonden. De meegeleverde handleiding beschrijft dit duidelijk. Hierna kan de lichtstrip in het model worden bevestigd, aan de kant van de zijgang op de tussenwanden. De lichtstrip wordt met vier stukjes dubbelzijdig (Tesa)tape vastgezet. Door de lichtstrip met de leds naar boven te plaatsen zal het licht zich egaal door het

rijtuig verspreiden, zeker als we straks de binnenzijde van het dak met zilverfolie hebben bekleed. Dan schijnt het licht diffuus naar beneden, zowel in de coupés als in het gangpad. Dit principe is in vrijwel elk rijtuig toe te passen en geeft een heel ander effect dan bij naar beneden schijnende leds. De meegeleverde condensator solderen we aan de lichtstrip. Houdt de plus en min bij het aansluiten in de gaten, zie de aanduidingen op de lichtstrip en de conden-



11. De lichtstrip is met de leds naar boven aan de kant van zijgang aangebracht. **12.** De ledstrip blijft vrij van de kopwanden. **13.** De condensator ligt in de bolling van het dak. **14.** De sluitseinleds liggen klaar voor montage. **15.** Als de leds goed zitten worden ze met tape vastgezet, deze zorgt tevens voor isolatie. **16.** Om doorschijnen tegen te gaan zijn de leds met zilverfolie afgedekt. **17.** De draden zijn met tape vastgezet, links is al zilverfolie aangebracht om doorschijnen te voorkomen.



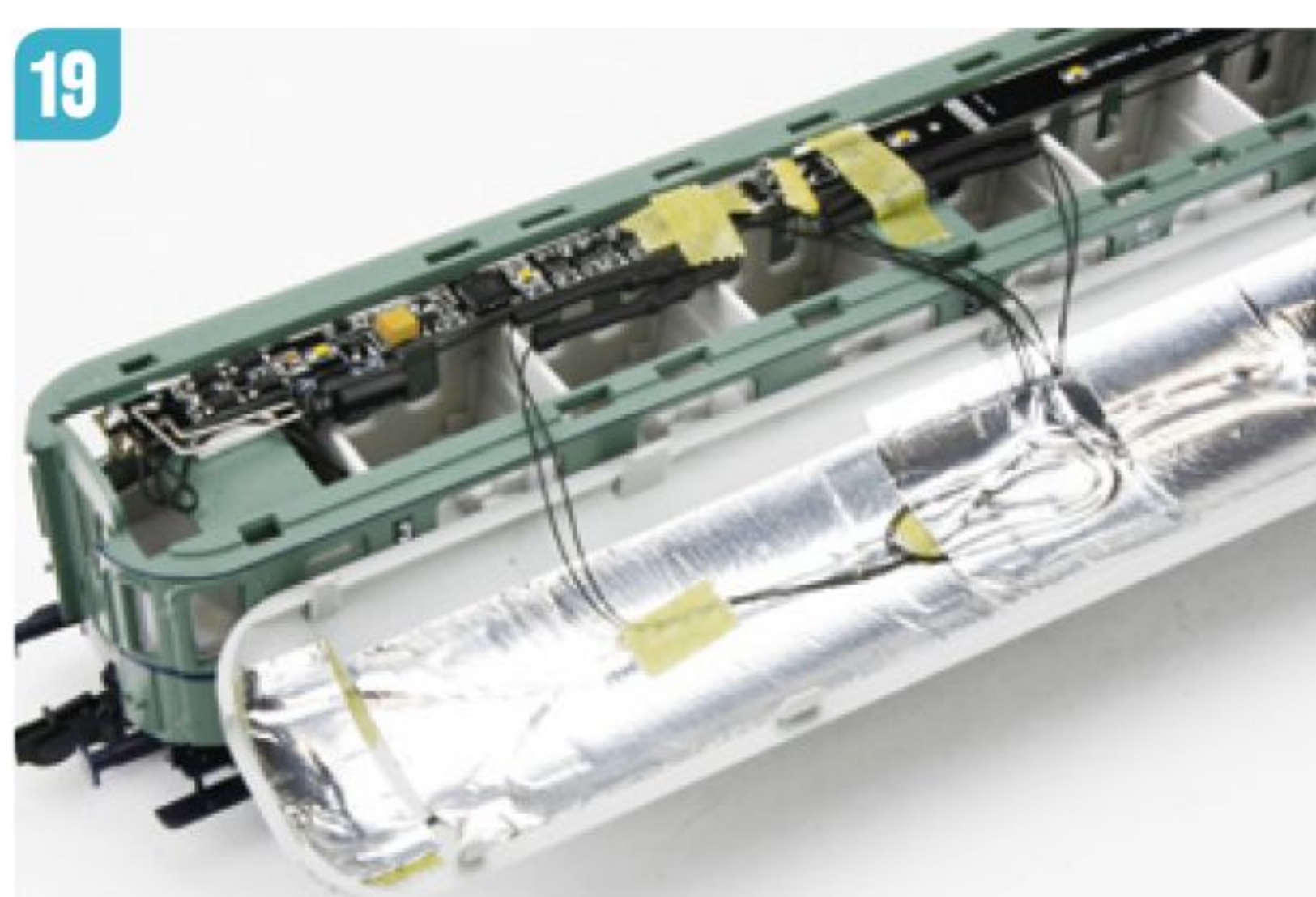
sator. De poten van de condensator zijn iets uitgebogen zodat deze goed naast de lichtstrip kan worden geplaatst. De condensator zorgt ervoor dat als het rijtuig even geen stroom krijgt de verlichting toch blijft branden. Een kleine stroombuffer als het ware. Vervolgens solderen we de plus- en minkabels van de draaistellen op de lichtstrip. Hiervoor zijn twee soldeerbanen beschikbaar. Het maakt niet uit aan welke kant de plus en de min zal zitten. De verlichting kan op een digitale modelbaan worden getest. Als F4 onder adres 3 wordt ingedrukt zal de binnenverlichting gaan branden.

Inmiddels is het glas van de sluitseinen voldoende droog om mee verder te gaan. Voor de sluitseinen gebruiken we de rode leds uit de SMD-ledset van Digikeijs. Deze bevat vijf zeer kleine SMD-leds met aangesoldeerde draad en weerstand. Super gemakkelijk in gebruik, zeker in dit geval. De gaten die we in het dak hebben geboord vertonen aan de binnenzijde een holte. Hier steken we de leds in, met de schijnrichting naar buiten. Met een stukje tape worden ze provisorisch vastgezet. Zo is te bepalen of ze op de juiste plek zitten. Als dat het geval is dan worden ze met tape ge-

heel afgeplakt. Hierover heen komt een stukje zilverfolietape zodat er geen licht naar binnen kan doorschijnen. De gewone tape zit ertussen als isolatie, want zilvertape kan stroom geleiden. Voor het dak wordt teruggeplaatst moeten we bepalen waar de draden van de sluitseinen worden gelegd. Deze worden op de digitale lichtstrip aangesloten. We leiden de draden naar dit punt en zetten ze op enkele plekken met tape vast. Als de kabels goed liggen wordt het grootste deel met zilverfolietape afgedekt. Hierdoor zal de verlichting, als het dak is geplaatst, mooi egaal naar binnen schij-



Bij donker zijn de sluitseinen en binnenverlichting beter te zien.



nen. In de handleiding van de ledstrips is aangegeven op welke soldeerbanen de sluitseinen moeten worden aangesloten. Het is mogelijk de sluitseinen zodanig aan te sluiten dat deze met de rijrichting wisselen. Ik sluit de sluitseinen aan op de AUX1 en AUX2. Zo kunnen de sluitseinen per kant ongeacht de rijrichting worden aan- of uitgeschakeld. Als na een test blijkt dat alles goed is aangesloten kan het dak er weer op worden geklikt. Qua montage is het rijtuig klaar.

CV-WAARDEN

Om het rijtuig in combinatie met loc 1101 goed te kunnen aansturen moeten

enkele CV-waarden worden aangepast. De 1101 heeft de volgende functies: F0 (frontseinen voor en achter), F1 (rangeersein), F2 (cabineverlichting), F3 (optrek-/afremvertraging aan/uit), F4 (rangeerbeweging). Voor het rijtuig is de keuze qua functies: F5 (binnenverlichting aan/uit), F6 (zijde A sluitseinen aan/uit), F7 (zijde B sluitseinen aan/uit). Zie de tabel voor de aan te passen CV-waarden. Na het aanpassen van deze CV's is het rijtuig klaar voor gebruik. Met deze settings is eloc 1101 met rijtuig C 7812 op hetzelfde adres aan te sturen zonder dat functies elkaar overlappen.



18. De onderzijde van het dak is met zilverfolie bekleed. **19.** De weerstanden van de sluitseinen liggen op de tussenwanden en zijn op de lichtstrip gesoldeerd. **20.** Proefpassen van het dak met de aangebrachte elektronica. **21.** De gebruikte tapes en gereedschappen. **22.** Brandende sluitseinen van rijtuig C 7812. **23.** Rijtuig C 7812 met brandende sluitseinen. **24.** De sluitseinen branden, van de elektronica is niets te zien.

Info:

Gebruikte materialen en gereedschappen:

Contact slepers, Digikeijs DR60005
SMD-leds rood, Digikeijs DR60048
Lichtstrip Locomotive Lighting, Digikeijs DR80010

Flacon Micro Kristal Klear

Pincet, schaar, buigtang, afplaktape, enkel- en dubbelzijdig tape, zilverfolietape, handboor, boortjes 0,4 mm en 2 mm, soldeerstation, soldeertin.

Aanpassen CV-waarden:

CV 115 = 2
CV 116 = 2
CV 147 = 1
CV 150 = 1
CV 153 = 1
CV 156 = 1
CV 165 = 1
CV 168 = 1
CV 171 = 240
CV 174 = 240
CV 177 = 4
CV 180 = 4
CV 183 = 8
CV 186 = 8

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+ print abonnees!



Op 18 februari 2017 ziet de 6513 er in Hoorn al redelijk compleet uit. (foto Eric Salleveld)

SHM BOUWT INDUSTRIELOC TYPE VICTOR OM TOT 'NS 6513'

Unieke transformatie

Tien jaar werd er aan gewerkt. In relatieve stilte en onder de bezielende leiding van projectleider Vincent van Baar. Alleen tijdens donateursdagen stak de aankomende nieuweling weleens 'de neus aan het venster'. Sinds zaterdag 1 juli weet het grote publiek hoe de 'NS 6513' eruit ziet. Over een unieke transformatie gesproken.

Natuurlijk was de loc al eens onder stoom geweest. En in vol ornaat op de baan bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik verschenen. Proefritten - in mei en juni van dit jaar - horen immers tot het vaste protocol tijdens de indienststelling van een 'nieuwe' locomotief. Want redelijk nieuw is de 'NS 6513', de jongste rijvaardige stoomloc die behoort tot het materieelpark van de SHM. Hohenzollern bouwde deze kleine tweeasser van het type Victor weliswaar al in 1887, maar nadat deze rangeerker in 2007

in tientallen onderdelen uiteen was genomen, werden veel dingen vernieuwd. Tot en met een nieuwe ketel. Die werd samen met een stalen vuurkist in 1980 door het Tilburgse bedrijf Haggoort gebouwd. In feite is alleen het onderstel intact gebleven, inclusief een aantal appendages. Met behulp van crowdfunding werd het project NS 6513 verder afgerond. Daarbij werden nieuwe technieken zoals 3D printen toegepast om een aantal gedateerde onderdelen na te maken. Zo gebruikte het kleine



Onder grote belangstelling wordt op zaterdag 1 juli 2017 loc 6513 door de SHM in gebruik genomen. (foto Eric Salleveld)

team van uitverkoren vrijwilligers van de SHM dat bij de totstandkoming van de 6513 betrokken was, onder meer nylon mallen om bepaalde bronzen delen te gieten. Het spreekt vanzelf dat de loc ketelisolatie heeft gekregen. Dat zal het nuttig effect van de machine beduidend vergroten.

En zo ontstond na jaren van zorgvuldig restaureren op basis van een industri locomotief die na opleving direct naar de eerste en enige eigenaar, de firma W. Ernst Haas und Sohn in Sinn/Dillkreis, werd overgebracht, een van de NS-serie 6501-6512 afgeleide tenderloc. De tweeasser met de karakteristieke buitenliggende stoomvoerpijp en Allan-stoomverdeling was tot begin jaren zeventig in Sinn in bedrijf. In 1973 verkaste ze naar de Museumeisenbahn Aschaffenburg waar ze vijf jaar onderdeel uitmaakte van de collectie. In 1978 werd de tot de draad toe versleten loc Neuhoffnungshütte II verkocht aan de SHM. De Hohenzollern loc was op dat moment nog rijvaardig. Op 20 november 1977 werd ze tijdens een bezoek van een delegatie van de SHM in Aschaffenburg onder stoom gebracht.

De vertegenwoordigers van het Noord-Hollandse museum zagen meteen de grote gelijkenis tussen de kleine locomotief van het type Victor en de serie SS 601-612/NS 6501-6512. Tussen 1880 en 1889 leverde Hohenzollern drie rangeerlocs uit deze serie (601-603) aan de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen. Blijkbaar voldeden ze zo goed dat er nog eens negen werden bijbesteld. De Centrale Werkplaats Zwolle van de SS bouwde deze locs in de tijdspanne 1898-1902. Ze waren voor het overgrote deel identiek aan hun Duitse voorgangers. Met dien verstande dat ze wat langer waren, 6,26 om 6,12 meter. De locs, die een maximum snelheid van 30 km/h hadden, werden onder meer gebruikt voor rangeerwerk bij de

drie grote revisiewerkplaatsen van de Staatsspoorwegen, waaronder die van Tilburg. Later kregen ze meer aansprekende diensten. In 1914 werden acht locs geschikt gemaakt voor het rijden van goederen- en personentreinen op de tramlijnen Gouda - Schoonhoven en Ede - Wageningen. Daartoe werden ze voorzien van een vacuümrem en een Vicinaux-koppeling. In de jaren twintig werd voorts een aantal 6500-en verhuurd aan de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij (NTM). Ook hier werden ze in de gemengde dienst gebruikt. Bij de SHM bevinden zich al dan niet in gerestaureerde staat rijtuigen en goederenwagens die op de genoemde verbindingen zijn gebruikt zodat authentieke trams kunnen worden samengesteld. De 6513 heeft net als de 7742 dan ook tramkoppelingen gekregen.

Voor de volledigheid, als opvolger voor de serie 600 werd door de Staatsspoorwegen de sterkere serie 650 besteld. Deze eveneens tweeassige tenderlocs kregen later de NS-aanduiding 8100. Ook deze machines reden in een aantal gevallen tramdiensten. Eén exemplaar, de 8107 komt dit najaar met een gereviseerde ketel weer bij de MBS op de baan. Feitelijk is dat de oudste rijvaardige Nederlandse stoomlocomotief. En niet de uit 1887 daterende 6513 die strikt historisch gezien een replica is. De eerste 6500-en (6502 en 6509) werden in 1926 door de NS afgedankt, de laatste, 6501, volgde in 1937. Alle tweeassers van deze kleine serie belandden in de hoogovens.

De SHM 6513 representeert de (administratieve) overgangperiode van de SHM en SS naar het tijdperk van de Nederlandsche Spoorwegen. Daarom is de tweeasser door de vrijwilligers van de SHM aan het eind van het tienjarig restauratieproces in een chique mosgroen SS-jasje gestoken, en niet in een donkerder NS-groen. Pas als de stoomlocs voor een revisie werden bin-

nen genomen, kregen ze een NS-livrei. De door Luud Albers geschonken NS-nummerplaten en het doorgestreepte SS-nummer 613 accentueren de toestand anno de beginjaren twintig van de vorige eeuw. De zwart/witte biezen zijn een erfenis van de SS-periode en geven deze 'jongste' aanwinst van de 'Tram' extra cachet. Om te komen tot de juiste kleuren is veel tijd en energie gestoken in het analyseren van de oude pigmentkleuren. Omdat de 6513 een particuliere geschiedenis kent zat de oorspronkelijke, laatst aangebrachte Staatspoorwegen-kleur helaas niet onder de oude verflagen.

Zoals gememoreerd is de om/verbouw van de Neuehoffnungshütte II tot NS 6513 gerealiseerd met behulp van geld van derden. De loc heeft doordat het een replica is, geen officiële monumentenstatus in het register van de Mobiele Collectie Nederland. Om die reden konden er geen subsidies worden aangevraagd bij de culturele verenigingen waar de SHM normaliter bijdragen van krijgt. Daarom werd een beroep gedaan om particulieren en bedrijven. En niet zonder succes dus.

De op zaterdag 1 juli met veel feestvertoon in gebruik genomen 6513 werd twee jaar na de overname van de inmiddels niet meer bestaande Museumeisenbahn Aschaffenburg inclusief een nieuwe ketel opgeborgen in een loods in Zwaag. Vijftien jaar later werd de loc naar de werkplaats in Hoorn overgebracht om daar geheel en al uit elkaar te worden gehaald. En volgde een minutieuze inspectie van alle onderdelen. Aansluitend werd een restauratierapport en plan van aanpak opgesteld en kon in 2007 worden begonnen met de uitvoering van het ambitieuze project dat uiteindelijk leidde tot de komst van een opvallende, 'nieuwe' stoomlocomotief van de NS.

Met de herindienststelling van de volgens NS-normen uit de jaren dertig opgeknapte 8107 van de 50-jarige MBS gaat 2017 daarom ongetwijfeld de boeken in als een memorabel Nederlands stoomjaar. Een aan elkaar gelinkt en tot leven gewekt duo, dat komt in de Nederlandse museumwereld niet zo vaak voor.



1. Tijdens de donateursdag op 30 maart 2013 krijgen de bezoekers een redelijk beeld van de 6513 in wording. (foto Eric Sallevelt)
2. De gelijkenis tussen deze tweesigjarige loc Neuehoffnungshütte II, hier opgenomen in 1975 en de SS-serie 600 is evident. (collectie Hans Koning)
3. Industrieloc Neuehoffnungshütte II van het Hohenzollern-type Victor tijdens een spaarzame rit in Aschaffenburg. (collectie Hans Koning)
4. De Neuehoffnungshütte II was haar actieve leven in dienst van één eigenaar. (collectie Hans Koning)
5. Fabrieksbord van de Neuehoffnungshütte II. Het nieuwe fabrieksbord van de 6513 heeft een veel kleinere afmeting gekregen. (collectie Hans Koning)





Modelspoor Evenement

16 & 17 december 2017



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 (350 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 € 7,-

Beursdata 2018: 17 & 18 maart / 22 & 23 december

www.modelspoorbeurszutphen.com / Tel. 06 44 32 41 11



LIVE SPEELGOEDVEILING

START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN

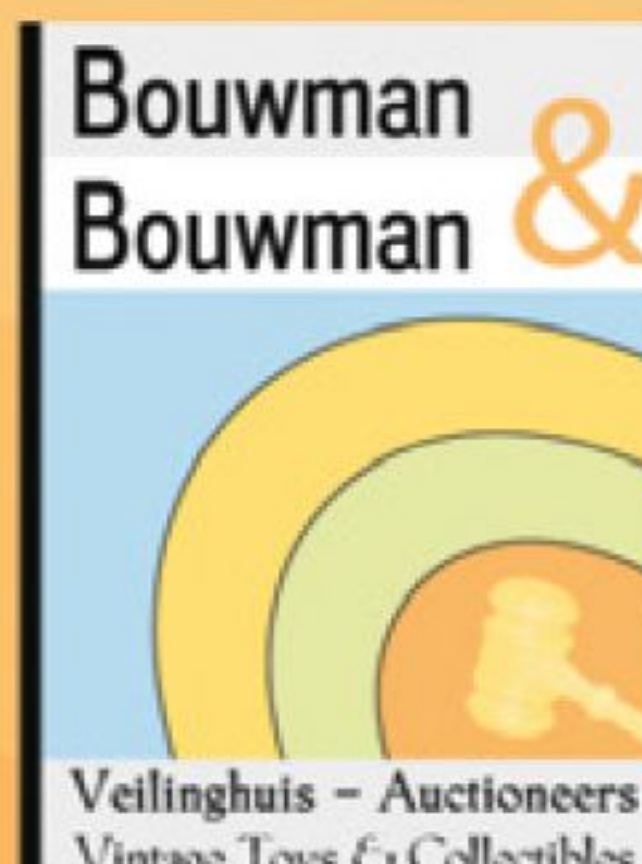


ZATERDAG 2 SEPTEMBER

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

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



Nieuws

In deze rubriek leest u al het nieuws op het gebied van modelspoor.



Het groene D-treinrijtuig in tijdperk II van ExactTrain.

EXACTTRAIN

H0. Van de NS-rijtuigen serie ABd 7521-7555 ontving de redactie de eerste foto's. Werkspoor leverde de stalen D-treinrijtuigen van deze serie aan NS in 1932 voor binnenlandse en internationale treinen. In de oorlog ging rijtuig AB 7531 verloren. Na de Duitse capitulatie stonden de AB 7543 en 7555 in de Ost-zone en werden aldus door de latere DR Ost overgenomen. Daar hielden ze het lang uit, begin jaren zeventig kregen ze computernummers. Ook hebben ze tot de jaren zeventig bij de Poolse PKP gereden. In 1952 kreeg een deel van de rijtuigen bij NS de derdeklas aanduiding, C 7151-7160. Later volgden er meer. In 1953 en 1956 werden twee wagens verbouwd tot salonrijtuigen (Sr8 en Sr9) voor de Koninklijke familie. Voor binnenlands vervoer en wintersport in het Oostenrijkse Lech. Beide rijtuigen behoren tot



Het blauwe, naoorlogse rijtuig van de A 7540 bij ExactTrain.

de collectie van Het Spoorwegmuseum. In 1968 ging het laatste rijtuig bij NS buiten dienst. Een exemplaar staat, deels ingebouwd, in het noorden des lands. In model zijn drie varianten beschikbaar: een groene, vooroorlogse AB 7500 met verschillende nummers, de blauwe, naoorlogse versie en een groenbruin PKP-model. Het model van de groene AB 7531 telt negen compartimenten, gelijk het grote voorbeeld. Kleur en opschriften zijn conform het voorbeeld. Het

onderstel is van metaalspuitgietwerk, dit geeft het model een stabiele loop. De 21.800 mm lange rijtuigen hebben bij omzetting in 1:87 een lengte van 250,7 mm. Het model (Ex10.000, € 89,-) meet 250 mm, en is dus een te verwaarlozen fractie van een millimeter tekort. Uitlevering medio september.-GF

JOSWOOD

Een deel van de in Neurenberg aangekondigde noviteiten in lasercut is uitgeleverd. Het fabrieksgebouw met opslagreservoir maakt deel uit van de cokesfabriek Hansa. De binneninrichting bestaat uit drie verticale opslagtanks. Het dak met reservoir is via een trap aan de achterzijde bereikbaar (17107, € 46,-). Simpel zijn de beide loodsen van golf-



Fabrieksgebouw met opslagreservoir bij Joswood.



Gepleisterd tweedelig woongebouw, Joswood.



Loodsen van golfplaten bij Joswood.

platen (19038; € 15,50). In de stijl van de jaren '50 is de zeven boxen tellende rondlopende garage naar voorbeeld uit Wuppertal (21030, € 24,90). Stedelijke binnenplaatsen kunnen met een uit twee delen bestaand woongebouw in baksteen (21036, € 25,50) of gepleisterd (21034, € 19,50) worden opgeluisterd.-RB

ARTITEC

De postwagens van Artitec zijn in maar liefst negen varianten leverbaar. We noe-

men er drie. De blauwe variant, wagen P7903 met grijs dak, zal de oudere spoorhobbyist zich wellicht nog kunnen herinneren (2029702, € 65,90, tp. IIIb-c). Van eerdere inzet door de Nederlandsche Posterijen is de olijfgroene P7012 met grijs dak (2029503, € 65,90, tp. IIc-IIIa). De turkooise versie, postwagen P7901 met lichtgrijs dak (2029603, € 65,90, tp. IIIa) is afgestemd op de in turkooise uitgevoerde Roco elocs serie 1100 en 1200 en de rijtuigen Plan D. De wagens zijn voorzien van veel details, strakke af-



De olijfgroene P7012 van de Nederlandsche Posterijen bij Artitec.



Het blauwe postrijtuig P7903 uit tijdperk IIIb-c, Artitec.

werking en heldere opschriften. Zelf te plaatsen onderdelen en nieuwzilveren postschilden zijn bijgevoegd.-CvD

ELECTROTREN

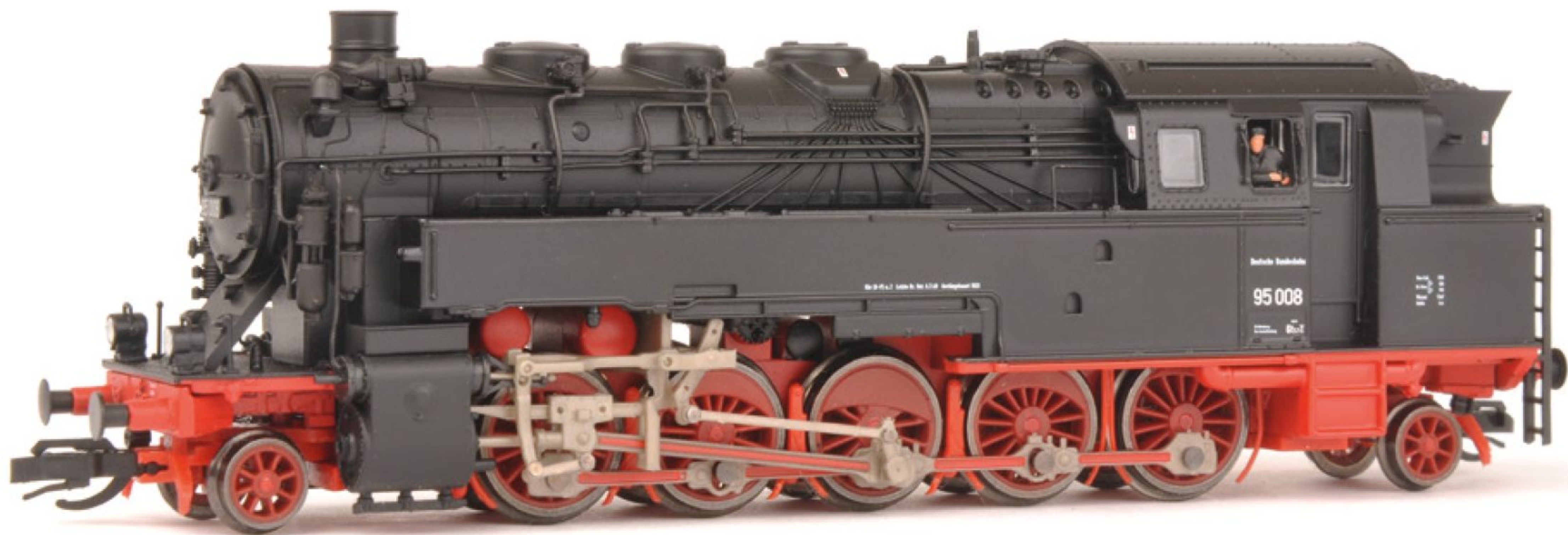
Ruim 25 jaar geleden bouwde Siemens voor de Spaanse spoorwegmaatschappij Renfe vierassige elocs van de serie 252 voor zowel het normaal- als het breedspoor-net. Electrotren levert deze loc in H0. Het geel/grijze model (252.014, € 120,-) is ook verkrijgbaar in een wit, blauw en grijs jasje (252.23) en als wit, grijs en paarse variant (252.24). De kap is van metaalspuitgietwerk, de motor is voorzien van een vlieg wiel.-MM

Noch

Een enkel- of dubbelspel is ook in 1:87 mogelijk. De bouwset bevat een zelfklevende baan, een clubhuis in lasercut, net, tennisspelers en afrastering (65615, € 40,-). Met de set wegmarkeringen kunnen straten in H0, TT en N gemakkelijk van strakke markeringen worden voorzien. Voor gebogen wegvakken is een flexibele liniaal met maataanduiding bijgevoegd. De (on)onderbroken lijnen worden met een witte markeerstift aan-



Renfe loc serie 252 bij Electrotren.



De DB 95 008 in schaal TT van Arnold.



Tennisbaan in H0 bij Noch.

gebracht (60740, € 17,50). Daarnaast is een set met zebrapaden, voorsorteerpijlen en parkeervakken beschikbaar (H0 60745, TT 48600, N 34240 / € 10,-).-DH

ARNOLD

TT. De serie 95 (Pruisische T 20) is leverbaar in drie uitvoeringen. DRG 95 003, tijdperk III (HN9037, € 234,-), DR 95 1027, tijdperk IV-V (HN9035, € 228,-) en DB 95 008, tijdperk III (HN9036, € 225,-). Het DRG-model heeft nog de oude ketel en een kolenstookinstallatie. De 171 gram wegende locs zijn merendeels uit metaalspuitsgietwerk. Wie een decoder plaatst in de Next18-interface voegt daar nog een paar gram aan toe. Veel details zoals de leidingen en diverse armaturen op de ketel zijn los aangebracht. De hoofdafmetingen van het model komen, omgerekend, overeen met die van het grote voorbeeld, op een paar praktische compromissen na. De diameter van het voorste loopwiel is wat kleiner zodat de loc door relatief krappe bogen kan rijden. De beide laatste (aangedreven) drijfwielen hebben antislipringen en de drie middelste assen zijn verend opgehangen. De voorste vier assen worden via de koppelstangen aangedreven.-MM

BRAWA

H0. Het Vlaardingse bedrijf Nieuwe



S-Bahn stel 425 007 van DB NRW bij Brawa.



Dit BBÖ-rijtuig uit tijdperk II bij Brawa.



Ketelwagen van de firma Nieuwe Matex bij Brawa.

Matex bezat diverse ketelwagens voor chemische stoffen. Het matzwart gespoten model met remmershuis met num-

mer 510128P, werd aan Shell verhuurd. De stelbalk vermeldt als laatst een revisie 22.8.59 (49228, € 32,50, tp. III). De



DB-rijtuig Avmz111 bij Piko.

andere tweeassige ketelwagen is de 515615P van de Staatsmijnen. Volgens opschriften is de 101 mm lange wagen beladen met benzol. en administratief in Lutterade gehuisvest (49227, € 32,50, tp. III). Het vierdelige elektrisch treinstel van DB Regio NRW (Nordrhein Westfalen) is gebouwd voor het forensenvervoer. Het 766,3 mm lange treinstel 425 007/507 (44600, € 299,90, tp. VI) maakt indruk door de fijn uitgevoerde elektrische dakcomponenten, het DB-rood en de opschriften. De motor is achter drie ramen en de deuren van de voorste bak weggewerkt. Doordat de grijze harmonicaalgen op de draaistellen zijn vastgezet, rijdt het S-Bahn model soepel door de bogen. De verlichte koersborden vermelden lijn RE1 Dortmund. Een kleurvariant is het tweeassige balkonrijtuig Cu van de BBÖ, de nationale spoorwegen van Oostenrijk. De tienramer heeft een ragfijne gravure en strak weergegeven houten wanden. Aan de onderzijde twee reservoirs, de laatste revisie was in april 1954 (45649, € 69,90, tp. III). De vierassige ketelwagen met remmersbordes was eigendom van de zeep- en glycerinefabriek Luhns in Wuppertal en rijdt reclame voor Lunika-zeep. Revisiedatum september 1956 (47401, € 33,50, tp. II-I).-GF

PIKO

H0. NS loc serie 2200 wordt in deze Railhobby uitgebreid belicht. Daarnaast heeft Piko twee nieuw ontwikkelde DB IC-rijtuigen uitgeleverd. De rijtuigen Avmz111 (59660, € 49,95, tp. IV) en Apmz121 (59661, € 49,95) zijn opgenomen in het Expert-programma. De modellen hebben heldere ramen, loepzuivere opdrukken en scherpe belijning. Binnenkort wordt de bouwserie met enkele rijtuigen, waaronder een restauratiewagen, uitgebreid.-CvD



Leaseloc 189 287 van Hobbytrain voert een opvallende reclame.



De vierassige SBB-zelfflossers worden gebruikt voor het vervoer van cacao, Hobbytrain.

HOBBYTRAIN

N. De vierassige leaseloc 189 287 is met grote opdruk Rotterdam-Bayern Express verschenen. Het rijkelijk gedetailleerde model is voorzien van vier stroomafnemers en een realistisch klinkende sound (H29245, € 229,-, tp. VI). De opvallend lange vierassige SBB-zelfflossers type Tagnpps worden gebruikt voor het transport van cacao. De modellen zijn fijn gegraveerd; veel aandacht is besteed aan de stortbuizen en diverse dwarsleidingen aan de onderzijde (H23468, set 2 stuks, € 89,90, tp. VI). Met dank aan de firma Somberg in Almelo voor het beschikbaar stellen van de modellen.-GF

MÄRKLIN

H0. Interessant voor de liefhebbers van Nederlandse treinen is de set met zes ICRm-rijtuigen in Fyra-kleuren. Van het sextet hebben vier wagens een aparte kleurstelling. De rijtuigen zijn strak afgewerkt en voorzien van de juiste opschriften. De interieurs hebben twee kleuren; in de eerste klasse zijn de stoelen rood, in de tweede klasse blauw (42648, € 299,99, tp. VI). Omdat 200 jaar geleden loodgieter Theodor Friedrich Wilhelm Märklin werd geboren is loc E93 2017 uitgebracht. De indrukwekkende Reichsbahn loc (37871, € 399,99) is fraai verpakt. In de blikken verpakking is een



De Nederlandse ICRm-rijtuigen van Märklin kennen vier verschillende kleurenschema's.

brochure gevoegd met het levensverhaal van de eerste Märklin-telg die slechts 49 jaar oud werd. Hij stierf aan de gevolgen van een ongeluk. De donkergroene E 93 2017 heeft rode grijpstangen en dakleidingen. Technisch is er weinig op het 475 gram zware model aan te merken. Volgens de opschriften is de loc in Bw Kornwestheim gehuisvest. Märklin-liefhebbers hadden het waarschijnlijk leuk gevonden als op de zijkant van het model Bw Göppingen zou hebben geprikt.-GF/MM

TRIX

N. Voor de universele containerdraagwaggen van het type Lgjs heeft Trix zogeheten pa-containers ontwikkeld. De vijf gele, meerkleurig bedrukte containers zijn eigendom van de uit Bergkamen afkomstige firma Witco. De metalen



De E93 1027 wordt in een blinken verpakking geleverd met op het deksel historische Märklin gebouwen.



Trix N, draagwaggen met pa-containers.



Desiro-treinstel bij B-Models.



De bordeauxrode Duikbril in H0 bij B-Models.



Deurloze NMBS Eanos bij Roco.

wagen (15740, € 34,99) kan worden gekoppeld met dieselloco 220 085 (16223, € 269,99) die nu van ledverlichting is voorzien en ook als digitaal model met geluid beschikbaar is.-MM

B-MODELS

Het driedelige elektrische treinstel Desiro van de NMBS is gedetailleerd uitgevoerd. Er is keuze uit een scala aan mogelijkheden, analoog, DCC, AC, met licht of met sound. De glasheldere ramen bieden een goed zicht op het interieur. Tussen de bakken rubber vouwbalgen, digitaal schakelbare koersborden op de fronten. Het geluid in de soundmodellen is helder. Het DCC-model op de foto heeft alle opties, met verlichting en sound (VB-6001.7, € 679,-, tp. VI). Het Belgische treinstel dat wel in Nederlandse grensstations kwam is de Duikbril, ofwel Am86. Ook dit tweedelige elektrische treinstel is fraai afgewerkt en gelijk de Desiro in alle opties verkrijgbaar. Als

eerste is de bordeauxrode versie, treinstelnummer 945, uitgeleverd (VB-4003, € 524,-, tijdperk IV t/m Sprinteruitvoering VI). De suikersilowagen Tagnpps van SBB Cargo wordt als driedelige set geleverd. De wagens rijden ook in Nederland. De modellen hebben kortkoppeling, individuele wagennummers en heldere opdrukken, het relatieve hoge gewicht zorgt voor goede rijeigenschappen (92.101, € 169,-, tp. VI).-CvD

FALLER

Heerlijk ontspannen met een kopje koffie of thee, pintje of glas wijn op een terras aan het water. De familie Preiser kan dit in Café du Lac, op het boven het water gebouwde terras van het café-restaurant. De 18 x 17,5 cm grote horecaonderneming betreft een bouwpacker in lasercut, het restaurant biedt door de glazen gevels veel uit- en inzicht (130505, € 70).-DH

Klein maar fijn en o zo handig, de set met



Café du Lac in H0 bij Faller.



Set brandblussers bij Faller.

bedrukte brandblussers en brandslangkasten. Van de gietboom snijden en plaatsen in bijvoorbeeld de cabine van een NS 1200, fabriekshal of winkelpand (180950, € 3,49).-CvD

Roco

Voor het vervoer containers heeft de NMBS de deuren uit de zijwanden van wagens type Eanos verwijderd. Dat is ook gedaan bij het H0-model dat met een 40-voeter van MSC is beladen (76724, € 24,99). De wagens rijden ook in Nederland.-CvD

WIKING

De crèmekleurige Mercedes-Benz 300SD taxi kan ook op een Nederlandse modelbaan worden ingezet. Het model ziet er goed uit, hoewel de Mercedesster op modellen van andere fabrikanten fijner zijn uitgevoerd (014924, € 13,99, tp. IV). De VW Golf 1 cabrio is op zonnige dagen nog steeds op het wegennet



Boottrailer met motorboot, Wiking.

te vinden. Van de donkerblauwe metallic cabrio is de kap al naar beneden, dus alleen in te zetten bij goed weer (004604, € 12,-). De trailer met kleine motorboot met buitenboordmotor kan achter een auto worden gekoppeld en naar vaarwater worden gereden. Een 's zomers model met leuke details (009502, € 8,50). Een klassieker is de van 1970 tot 1977 gebouwde Volvo F89 met trailer en 40 ft container. De trekker is goed afgewerkt, zonnenscherm boven de voorruit, met zwart aangezette ruitenwissers en zijraamrubbers. De container is afneembaar maar resteren twee grote pinnen op de trailer (052303, € 20,50).-CvD

LILIPUT

Van het driedelige DB-treinstel BR 614 is een kleurvariant beschikbaar. In het oceaangebouwd met crème kwamen deze treinstellen ook de Nederlandse kant van de grens. Het model heeft fraaie opdrukken en strakke lijnen, alle bakken zijn elektrisch doorverbonden (133150, € 359,-, tp. IV).-CvD

AB-MODELL

De kleinserie smalspoorfabrikant AB-Modell viert haar 20-jarig jubileum met een RhB-treincompositie met eigen logo. Als basis dienen de RhB Ge 4/4 III en de Glacier Express-panoramarijtuigen van Kato. De loc heeft nummer 659 (N € 267,- / Nm € 467,-), vrijstaande handgrepen en aandrijving op alle assen. De rijtuigen hebben een meerkleurige inrichting met Preiser-reizigers. Het barrijtuig draagt een fraai Alpenmotief (set Ap, Bp en WRp, N € 285,- / Nm € 345,-) De oplage is beperkt. De (elf) vertrek- en remproefseinen zijn uit nieuwzilver geëtsd, niet functioneel en onverlicht en kunnen op H-profielmasten worden aangebracht. De schildjes worden als etsset geleverd en dienen nog op kleur gebracht te worden; € 2,- tot € 2,50 per set van twee of vier schildjes. Nieuw zijn toebehoren voor spoor 0 en 0m (1:45). Een mastschakelaar om laad- en lossporen spanningloos te maken. De set bevat tevens de stang om de bovenleiding te aarden (€ 12,-). Het bevestigen aan de (niet meegeleverde) mast kan met lijm of de soldeerbout.-RB

EXTRA ONLINE

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



Driedelige BR614 van Liliput.



RhB Ge 4.4 III 659 jubileum loc bij AB-Modell.



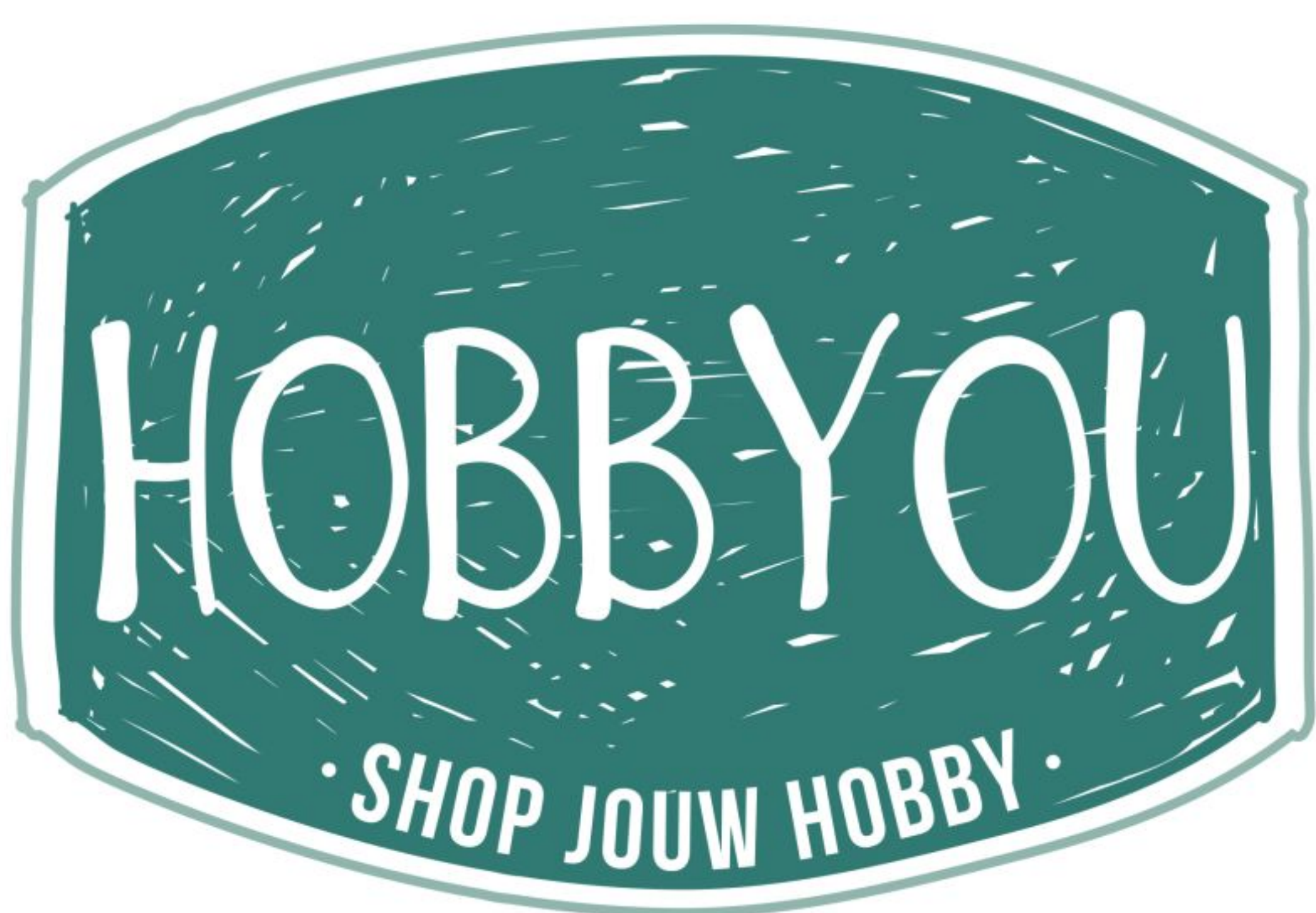
RhB WRp jubileum barrijtuig, AB-Modell.



RhB seinen in schaal 0, AB-Modell.



RhB 0m mastschakelaar, AB-Modell.



DE COMPLETE HOBBY-WEBSHOP!

Hobbyou is dé webshop waar u terecht kunt voor al uw favoriete hobbybladen en -benodigdheden. Bestel tijdschriften, online artikelen of koop een compleet (starters)pakket voor uw hobby!

**Veel boeken, series en producten voor modelspoor zijn te koop in onze webshop.
U kunt ze eenvoudig bestellen via hobbyou.nl/modelspoor**

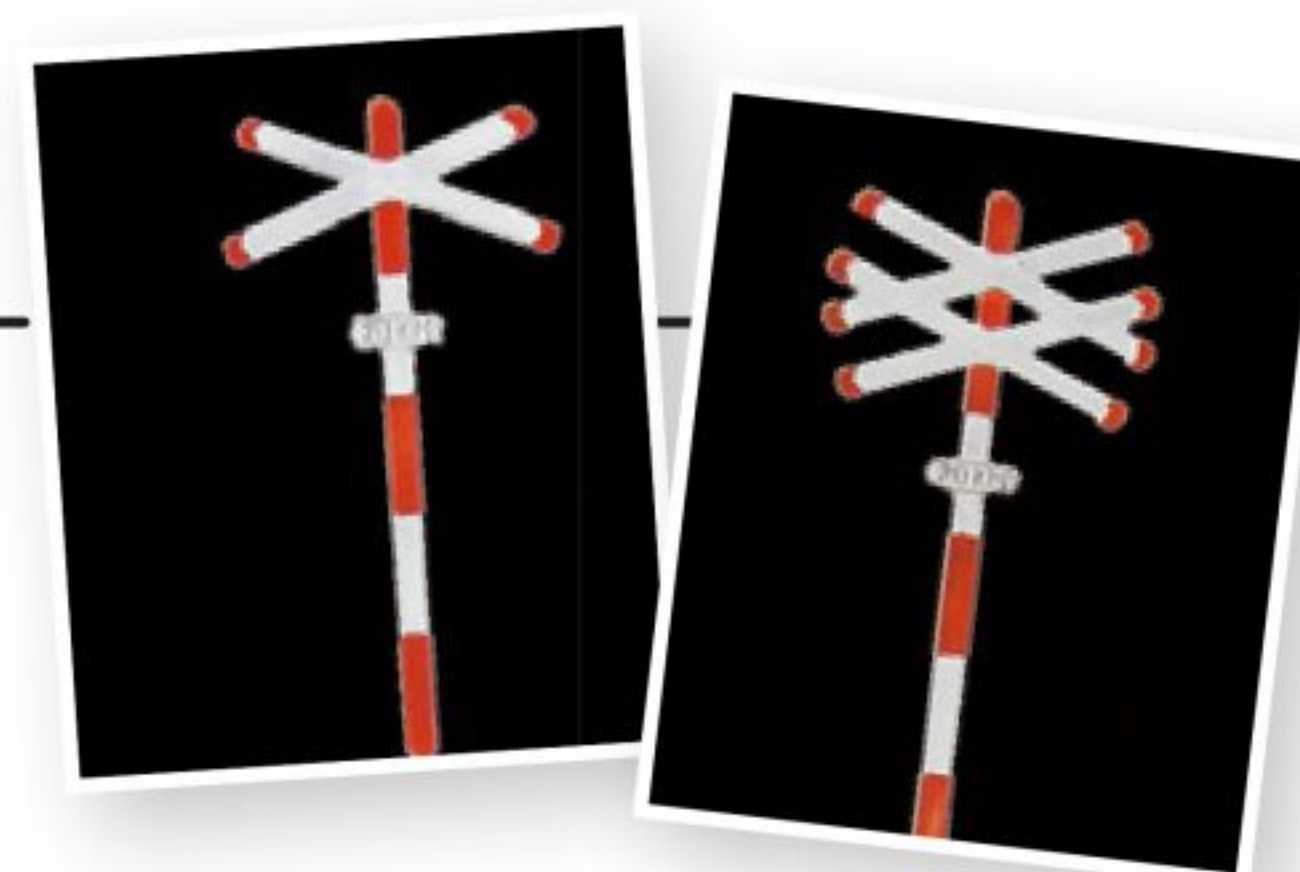
Series gebundeld

Een groot aantal series uit Railhobby zijn samengevoegd tot een compleet online artikel. Denk bijvoorbeeld aan de series Mat '46, Plan U en RTM. Prijs vanaf: € 1,99 hobbyou.nl/railhobbyserie



Andreaskruisen

Voor de echte liefhebbers en bouwers van bijvoorbeeld spoorwegen zijn er enkele en dubbele Andreaskruisen te koop. Deze Andreaskruisen zijn bij elke spoorlijn te gebruiken! De kits bestaan uit 2 stuks Andreaskruisen. Prijs vanaf: € 10,95 hobbyou.nl/andreaskruisen



Railhobby tijdschriften en projecten

Heeft u een reguliere uitgave van Railhobby gemist? Dan kunt u deze nog gemakkelijk bestellen via hobbyou.nl/railhobby. Ook kunt u de verschillende uitgave van Railhobby Projecten nog bestellen!



Holstein-Frisian Zwartbont koeien

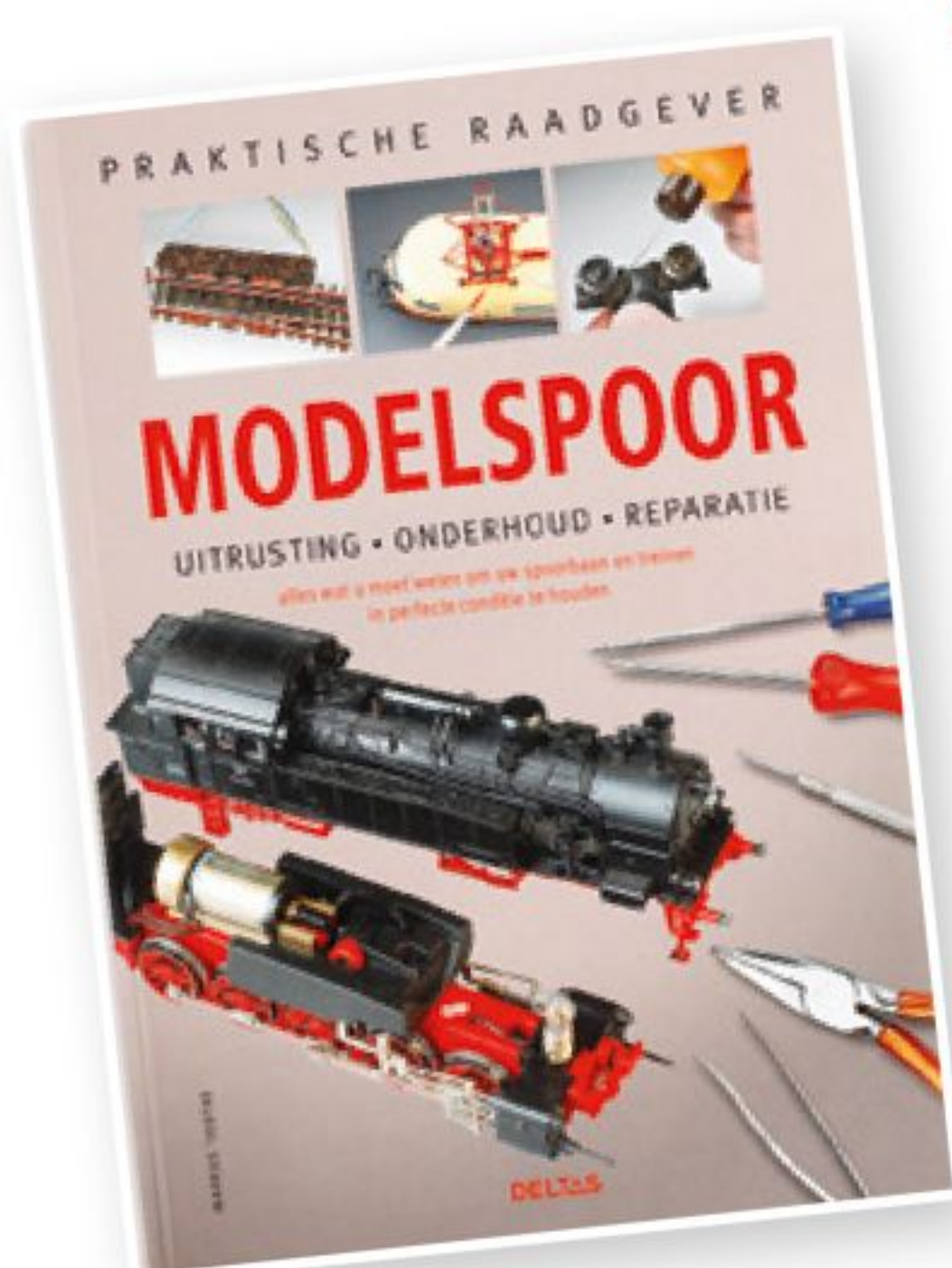
Holstein-Frisian bonte koeien zijn de meest voorkomende melk-koeien van Nederland, maar ook wereldwijd! Ze zijn geliefd om hun hoge melkproductie. De schaal H0 en N koeien hebben, net zoals de echte koeien unieke vlekken, gekleurde neuzen en uiers. Prijs vanaf: € 6,95, hobbyou.nl/koeien



Een artikel hierover vindt u in Railhobby 388.

'Modelspoor praktische raadgever'

Wachten wissels en signalen al lang op een reparatie? Of wilt u de motor van uw Märklin-locomotief ombouwen maar weet u niet precies hoe dat moet? Geen probleem, want in dit handige boek legt modelspoor-kenner Markus Tiedtke u alles haarfijn uit. Prijs: € 24,95 hobbyou.nl/praktische-raadgever



HOBBY-OU.NL



In het museumdepot Chemnitz-Hilbersdorf staat 57 3297 naast tweecilinder 43 001, 29 augustus 2015. (foto Guus Ferrée)

PRUISISCHE G 10 NA DE OORLOG OVERAL IN EUROPA

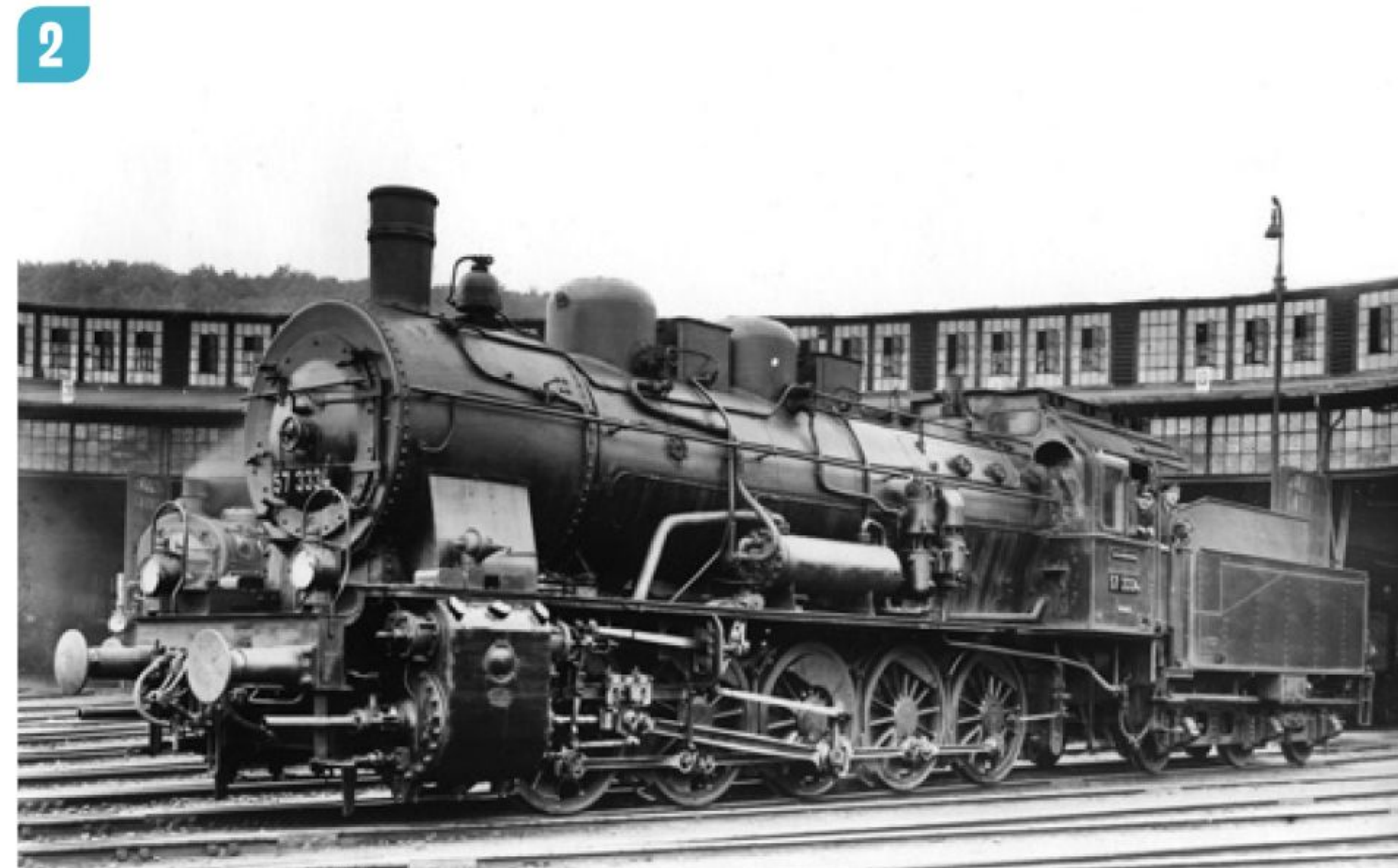
Vijfasser met overlevingsdrang

Haar wieg stond in Pruisen, zoals bij veel stoomlocomotieven in Duitsland. Aan het eind van de 50-jarige loopbaan was de G 10, of 57.10 zoals je wenst, echter in heel Europa te vinden. Honderden exemplaren bleven na het einde van de Tweede Wereldoorlog in het Oostblok achter, met de nadruk op de Sovjetunie. In 1972 ging bij de Reichsbahn het vuur in de laatste rijvaardige 57-er uit.

Mooi waren ze niet, wel nuttig in gebruik. De vijfassers van de Pruisische serie G 10 waren dan ook ontworpen voor de goederen- en zware rangeerdienst. Vooral in die laatste functie waren ze op de emplacementen van grote steden in belangrijke industriegebieden als het Ruhrgebied, het Saarland en in Ober-Silezië te vinden. Daar werden naarmate de industrialisatie verder voortschreed steeds sterkere locomotieven gevraagd. Een proces dat begon bij de G 3 en via de G 4, G 5 en G 7 voorlopig met de eerste serie met oververhitte stoom, de befaamde G 8, was geëindigd. Van drie naar vier gekoppelde assen, het was een logische ontwikkeling. Daar kwam met de introductie van de G

10 in 1910 een extra koppelas bij. Reden voor deze nieuwe constructie was het feit dat de Pruisische staatsspoorwegen (KPEV) een asdruk van 17 ton op hun hoofdlijnnennet toestonden. In eerste instantie sprongen zwaardere en sterkere G 8.1 locs in dat gat, waarvan er vanaf 1913 zo'n vijfduizend werden gebouwd. Maar de uitbouw van het lijnnennet hield geen gelijke tred met de instroom van de vele locs van de serie G 8.1.

Daar moest dus op een adequate manier een mouw worden aangepast. Om een zware goederentrein te kunnen trekken - in die periode was sprake van 900 tot 1000 ton - diende een vijfasser te worden ontwikkeld met een asdruk van 14, 15 ton.



Het wiel hoefde daarvoor niet opnieuw te worden uitgevonden want de KPEV beschikte inmiddels over serie T 16, vijfassige tenderlocs die bij de DRG later bouwserie 94 zouden gaan heten. Op die manier ontstond de G 10 die op de tekentafels van Henschel in Kassel ontstond. Bij het ontwerp werd teruggegrepen op de ketel van de P 8, de bekende Pruisische personentreinloc. Ook het machinistenhuis werd van deze serie overgenomen. Dat gold eveneens voor het drijfwerk. De wielen kregen een diameter van 1400 mm. Om er voor te zorgen dat deze loc probleemloos door de bogen kon rijden werden de eerste en vijfde as dusdanig opgehangen dat naar beide kanten een speling van 28 mm mogelijk was. De maximum snelheid bedroeg 55 km/h. De G 10 was geen snelle locomotief. Dat was in de zware goederendienst op secundaire lijnen ook geen vereiste. De tweecilinder machines vertoonden vanaf 45 km/h onaangenaam rijgedrag. Ze slingerden dusdanig dat dit niet alleen een extra belasting voor de wielen en met name de flenzen betekende, maar ook de bogen en de wissels hadden er flink onder te lijden. Om dit nijpende probleem het hoofd te kunnen bieden werd de achterste koppelas vast in het frame gemonteerd en kregen de derde en vierde wielen lagere flenzen van 8 mm. Op die manier werd het rijgedrag van deze locomotieven positief beïnvloed.

TWEDE ZANDRESERVOIR

Het spreekt dat er in de loop van de jaren regelmatig constructiewijzigingen zijn doorgevoerd. Zo kwam er een tweede zandreservoir bij en werd de loc voorzien van een grotere voorverwarmer. Al die veranderingen leidden er toe dat het gewicht van de loc toenam tot 76,6 ton. Maar ook de G 10 had beperkte capaciteiten. Door de inspanningen van Duitsland aan het westelijke en oostelijke front - in 1914 was de Eerste Wereldoorlog uitgebroken - stond de goederendienst onder grote druk. Om locs met een nog grotere trekkracht te kunnen bouwen waren volgens de toenmalige inzichten driebcilinder machines nodig.

1. Museumloc 57 3297 werd in de DDR af en toe aan het grote publiek getoond. Erfurt-West, 10 juni 1982. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **2.** DRG 57 3334 bezit nog de oorspronkelijke olielampen. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **3.** In de jaren dertig rijdt 57 3484 met een goederentrein bij Saalfeld. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **4.** DRG 57 3336 bezit een dom en een zandkist. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée)

Die kwamen er in 1917, in de vorm van de Pruisische G 12 (latere Reichsbahn serie 58.10). Ook de prototypen van dit type kwamen overigens voor rekening van Henschel. Het feit dat er zwaardere, sterkere machines instroomden wilde niet zeggen dat de G10-en slechts een bijrol hoefden te vervullen. Sterker nog, de productie van deze locs liep nog een aantal jaren door. De laatste tien locs werden in 1927 afgeleverd, een paar jaar na de definitieve bestelling. De doorgaande productie was noodzakelijk want 222 stuks werden na de Eerste Wereldoorlog aan onder meer België (45 stuks als serie 9000, later 90), Frankrijk (PLM, PO, later serie 050 B) en Polen afgestaan.

In totaal werden bij de Duitse fabrieken 2677 exemplaren gebouwd. Daarvan werden er 2307 aan Pruisen geleverd en ruim 350 aan spoorwegmaatschappijen in Roemenië, Turkije, Polen en Litouwen. Het overgrote deel van het Pruisische contingent werd na de samensmelting van een aantal staatsbedrijven tot Deutsche Reichsbahn Gesellschaft door de grootste spoorwegmaatschappij in Europa overgenomen. In 1923, toen een voorlopige omnummeringslijst was gepubliceerd, stonden ze bij de DRG als serie 33 te boek. Maar met dat nummer hebben de G 10-en nooit gereden. Wel zijn er enkele fabrieksfoto's met het serienummer 33 bekend. Later toen het definitieve schema was vastgesteld, werd de G 10 als serie 57.10 in het materi-



5. Loc 57 3464 rijdt met een andere 57.10 in voorspan met een gemengde goederentrein. Anno jaren twintig. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **6.** Loc 5426 is met een lokaaltrein onderweg. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **7.** Loc 57 2191 (Bw Pankow) met een experimentele winterbekleding en gekoppeld met een extra tender. (Foto Maey, collectie Sevrien Ferrée) **8.** In de Sovjetunie zijn de 57 1986 en 57 2926 op een mijn gereden. (collectie Carl Bellingrodt/Sevrien Ferrée)

eelpark opgenomen. Ze kregen de nummers 57 1001–2725 en 57 2892–3524. Het overgrote deel werd dus door de Reichsbahn van de Pruisische spoorwegen overgenomen. Dat aantal nam zelfs toe nadat het Saargebied weer onder Duits gezag was gesteld. De G 10 der Saarbahnen kregen in 1935 de nummers 57 2727–2763. Bij de productie waren behalve Henschel ook Borsig, Hanomag, Rheinmetall, Orenstein & Koppel, Krupp, Schwartzkopff en Hohenzollern betrokken. De eerste drie G 10's werden aan Bw Vacha toebedeeld.

Na de oprichting van de Reichsbahn zwermden de locs over heel Duitsland uit, van Oostzee tot de Alpen, overal werden ze voor goederentreinen en in de rangeerdienst ingezet. Ze reden zelfs reizigerstreinen. Met 55 km/h konden ze voor die tijd met lokaaltreinen redelijk uit de voeten. Met de G 10 werd ook geëxperimenteerd. Zo bezat de op 27 oktober 1920 afgeleverde loc 5475 Magdeburg (de latere 57 2008) een rookgas voorver-

warmer en windleiplaten. En de '5530 Erfurt' reed met speciale cilinders rond. En een aantal locs uit de laatste subseries zoals de 57 3400, 3418, 3422 en 3462 hadden een tegendrukrem van het type Riggenbach. Een remsysteem dat de locs in de jaren dertig van de vorige eeuw weer kwijtraakten. In die tijd werd een aantal standaardverbeteringen doorgevoerd. Dat gebeurde ook bij andere series: elektrische verlichting, drie- in plaats van twee frontseinen, sterkere koppelhaken, noem maar op. De maximum snelheid werd op 60 km/h gesteld.

Een memorabel hoofdstuk in de geschiedenis van de 57.10 werd gedurende de Tweede Wereldoorlog geschreven. De locs werden rond alle slagvelden in Europa gesignaleerd. Vooral de veroverde Russische gebieden vormden een intensief werkterrein voor deze serie. Daar kregen ze ook te maken met extreme koude, een weersomstandigheid waar de Duitse locs niet voor waren toegerust. Daarom vaardigde het Reichsbahnzentralamt op 22 oktober 1941 de oekaze uit dat de diverse pompen van een houten omhulsel moesten worden voorzien. Verder moesten de leidingen met papieren stroken worden omwikkeld. Het waren goedbedoelde pogingen die niet op praktische toepassingen waren geschraagd. Twee maanden later moest dan ook



In Hagen rangeert DB-loc 57 2721 op 29 september 1966. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

worden toegegeven dat de maatregelen geen soelaas boden. De bittere ervaringen van de Reichsbahn in de strenge Russische winter van 1941/42 leidde er toe dat er een ingrijpend programma van eisen werd opgesteld waar in de tijdspanne tot 1 oktober 1942 alle 5000 locs die 'Ostdienst' hadden, dus ook de 57-ers, aan moesten voldoen. Een van de maatregelen was het voor het machinistenhuis plaatsen van de luchtpomp. Het aan de achterkant open machinistenhuis werd met houten schotten winddicht gemaakt zodat het personeel beter tegen de koude was beschermd. Later werden de machinistenhuizen van de G 10 voorzien van een pantserplaat. Op die manier waren machinist en stoker beter beschermd tegen aanvallen van geallieerde jachtvliegers.

LAZARETTREINEN

Menig Wehrmachtsoldaat die aan het Oostfront dienst deed heeft zijn leven te danken aan deze machines. Lagen ze gewond in een lazarettrein die, getrokken door een 57-er, vlak voor de oprukkende Russische troepen nog weg kon komen. Of vluchten ze met een troepentransport nog net uit een omsingeling. Ook voor veel Duitse burgers vormden deze locs een reddende engel. Tijdens de oorlog waren de 57-ers ook in Nederland te zien. Ze kwamen hier nadat in september de spoorwegstaking was uitgeroepen en de Reichsbahn het stokje van de NS overnam. Bekend is dat de 57 1884, 2918, 3002 en 2497 in Hengelo waren gestationeerd. Andere depots waren onder andere Amersfoort, Arnhem, Eindhoven, Utrecht en Zutphen. Na de oorlog nam de NS de machines over en voorzag ze van de num-

mers 4801-4824. De 4801 (ex-57 1134) die na de bevrijding in Den Haag stond, was met een kuiltender gekoppeld. Tussen oktober 1947 en februari 1949 werden alle locs teruggegeven aan de Reichsbahn. Daar werden ze weer rijvaardig gemaakt, met uitzondering van de 57 1356, 1395, 2022, 27033 en 3002. Na de oorlog waren twee locs, 57 2664 en 2922 in het grensdepot Gronau gestationeerd. Of ze naar Enschede hebben gereden is de schrijver niet bekend.

Na de oorlog waren de 57-ers over heel Europa verspreid. Behalve Nederland waren dat Griekenland, Hongarije, Joegoslavië, Noorwegen, Oostenrijk (serie 657), Polen (waar ook na de Eerste Wereldoorlog 85 ontvangen G 10 als serie Tw 1 werden gebruikt), Roemenië (leveringen tussen 1927 en 1943), Sovjetunie (serie T) Tsjechoslowakije (na WO I 22 G 10 ontvangen als serie 82 later 534.101-22, na WO II diverse achtergebleven 57-ers). Verder beschikte Turkije vanaf 1937 over zes G 10-locs. Daar kwamen nog eens 25 andere bij (55 025-049) die Henschel (in 1923) en Schwartzkopff (1926) aan de Bagdad spoorweg (Chemins de fer Ottomans d'Anatolie) leverde.

Bij de Bundesbahn nam de laatste 57-er in 1970 afscheid, bij de DR eindigde dat hoofdstuk twee jaar later. Slechts een paar locs zijn bewaard. Het museum in Chemnitz-Hilbersdorf heeft de 57 3297, het Eisenbahnmuseum Dieringhausen beschikt over de 57 1841 terwijl in Oostenrijk een Roemeense G 10 rijvaardig werd gemaakt. Die als ÖBB 657.2770 gereïncarneerde is eigendom van de ÖGEG. Zo raakt deze nuttige vijfasser in elk geval niet in de vergetelheid.



De nieuwe Pruisische 57-er van Brawa is in alle opzichten een geslaagd H0-model.

PRUISISCHE 57.10 VEROORZAAKT TRENDBREUK BIJ BRAWA

Subliem, subtiel, strak en stoer

Het was het lange wachten meer dan waard. Brawa's nieuwe H0-model van de Duitse serie 57.10 doet het grote voorbeeld alle eer aan. De rijkelijk gedetailleerde vijfasser voldoet met de hoogste cijfers aan alle criteria.

VOORBEELD

De Pruisische G 10 ontworpen loc werd na de Tweede Wereldoorlog in veel landen in Europa waaronder Nederland ingezet. In een bijzonder artikel in deze Railhobby worden ontwikkeling, bouw en exploitatie van deze vijfasser beschreven.

MODEL

Soms heb je meteen een klik met een nieuw model. De eerste, optische indruk is niet zelden bepalend, zonder dat je daarvoor de elektronische schuifmaat hebt gehanteerd en voorbeeldfoto's bestudeerd. De serie 57.10 van Brawa is daar zo'n voorbeeld van. De mooie matzwarte bovenbouw, de strakke, metalen drijfwielen, de volgepakte ketel gelardeerd met subtiële details, het maakt de Reichsbahn 57 2046 en de 57 2070 van de Deutsche Bundesbahn, onze beide testmodellen, tot heerlijke, hapklare brokken. Het bijzondere van de Pruisische standaardlocomotief is dat de fabrikant uit Remshalden kennelijk van het door haar uitgestippelde pad is afgeweken. Jarenlang bracht Brawa modellen van stoomlocs van relatief onbekende bouwseries uit, althans locs die niet bij het grote publiek bekend waren. Kijk naar de locs van de series S 9 (Pruisen), G 5/4 (Pruisen), Fc (Württemberg) en Hh (eveneens Württemberg). Laatstgenoemde machine is ook een vijfasser met losse tender. Maar eentje waarop het etiket niche is geplakt, zijnde een goederentreinloc van de serie 57.4.

Met de 57.10 is een onmiskenbaar Pruisisch werkpaard versche-

nen, een wijd en zijd bekende locomotief. Een duidelijke trendbreuk bij Brawa. Of die koerswijziging door financiële motieven is ingegeven zal in zomerse nevelen gehuld blijven. Maar het zou kunnen dat er nobele motieven aan ten grondslag liggen: gewoon een ode aan een interessante locomotief. Alleen Roco heeft tot dusverre een grootserie model van de G 10 gemaakt. Maar dat inmiddels gedateerde model kan totaal niet tippen aan de nieuweling uit Remshalden. Al was het alleen al doordat het oude model kunststof wielen heeft. En da's eerlijk gezegd not done anno 2017.

De ketel van het nieuwe model is meer dan een voetnoot in dit verhaal. De door de fabriek tot onze beschikking gestelde locomotieven hebben elk twee dommen en twee zandreservoirs. Brawa zou Brawa niet zijn als er ook andere, sober ogende varianten met een dom en een zandkist worden aangeboden. Op die manier kunnen verschillende uitvoeringen naast elkaar op de modelspoorweg worden gebruikt. Het maakt het miniatuur spoorbedrijf alleen maar authentieker. Bij de Reichsbahn-variant (artikelnummer 40804, € 384,90) gaat het om een machine die volgens de loepzuivere opschriften in Bw Uelzen was gehuisvest. Dit model heeft een lengte van 217,4 mm. Waarbij de kantekening moet worden gemaakt dat deze miniatuur-loc is gekoppeld met een drieassige standaardtender van het type 3 T 6,5. Diverse locs van deze serie waren met andere tenders gekoppeld, zoals de langere vierassige 2'2' T 16 en de 2'2' T 21,5. Dat maakt

1



2



3



4



5



6



voor het bepalen van de werkelijke lengte nogal wat uit. In 1:1 is de 57-er met de korte, drieassige tender 18,912 meter lang. Hetgeen voor de vertaling in 1:87 neerkomt op 217,37 mm. De werkelijke modellengte loc + tender is 217,4 mm. Kortom, het model van de 57 2046 heeft de exacte lengte. De drijfwielen hebben een doorsnede van 1400 mm, wat in H0 een diameter inhoudt van 16,09 mm. De gemeten diameter bedraagt 15,2 mm. De wielen zijn dus een tikkie te klein, wellicht komt dat omdat de radstand door Brawa strak is aangehouden.

TECHNIEK

De decoder heeft een plekje gekregen in de tender die overigens standaard zonder kolen wordt geleverd. Op zich is het een interessant idee om een model met een lege kolenbak aan te bieden. Je kunt die nu zelf met echte kolen half vullen onder een bekolingsinstallatie. Voor de volledigheid, een imitatie lading van kunststof is wel bijgevoegd. De motor is ondergebracht in het achterste gedeelte van de ketel. De motor, gekoppeld aan een vliegwielt, is verbonden met een klein wormwiel dat op een directe manier met de achterste twee drijfassen is gekoppeld. De wielen van de voorlaatste as hebben elk een antislipping. De overige drie wielstellen zijn met koppelstangen met elkaar verbonden. De constructie van onderstel en ketel van zinkspuitgietwerk in combinatie met de twee aangedreven assen en twee antislippingen zorgt voor meer dan voldoende trekkracht. Met

1. Het H0-model van DRG-loc 57 2046 is opgebouwd uit 73 verschillende onderdelen. **2.** De optische indruk van deze van origine Pruisische loc is uitstekend. **3.** Alle relevante opschriften zijn op het machinistenhuis aangebracht. Let ook op het 'bordje' op de luchtpomp. **4.** De Heusinger aandrijving is fraai uitgevoerd. Dat komt mede omdat alle onderdelen van metaal zijn gemaakt. **5.** De rechterkant van de 57 2046 bevat andere details als de kant van de stoker. **6.** Het Reichsbahn model van de 57.10 wordt geleverd met een 'volle' ketel, met twee stoomdommen en twee zandreservoirs.

24 tweeassige zelfflossers in de 'Az-Dienst' (werktrein) trekt het testmodel soepel en probleemloos op.

Om een soepele gang door de bogen te garanderen, bij de meeste modelspoorbanen toch het minst geloofwaardige onderdeel, zijn alle wielstellen zijdelings beweegbaar. Verder zijn net als bij het grote voorbeeld de drijfstangen uit verschillende delen samengesteld. Zodat ook hier wat 'rek' zit. De kleinste radius voor de 57 2046 en soortgelijke modellen is 360 mm. Langzaam rijden gaat het model goed af. Het uitlopen van het nieuwe model zou overigens iets soepeler mogen. Saillant detail: het grote voorbeeld stond bij het personeel er eveneens om bekend dat dit een euvel was. Dat manifesteerde zich zelfs bij ritten op aflopende



DB-loc 57 2070, Reichsbahn 57 2046 staat er achter. Zoek de verschillen. Wat meteen opvalt is het daklicht van het Bundesbahn model.

baanvakken. Dan moest de reguleur worden bediend om terugval in snelheid te voorkomen. Maar dat terzijde.

Het aandrijfmechaniek van deze twee cilinder machine die uit 73 verschillende onderdelen is opgebouwd, ziet er fraai en authentiek ogend uit. Alle onderdelen zijn van metaal, inclusief de kruiskop en de daaraan gekoppelde zuigerstang en hebben dezelfde kleur. Onderdelen die bij andere merken nog wel eens van kunststof willen zijn. Een bewegende smeerpers is de spreekwoordelijke kers op de taart. De hoge graad van detailering is verder aan de afwerking van de beide cilinders af te lezen. Kraantjes aan de onderkant en subtiele stoomafvoerpijpjes aan beide kanten van de cilinders: hier staat een subliem, subtiel, strak en stoer model. De elegante, dunne, vrij liggende leidingen accentueren dat zeer positieve beeld. Zelfs in het machinistenhuis is een enkel onderdeel los aangebracht. Met de cabineverlichting aan zie je zelfs de beschermkappen van de peilglazen. À propos machinistenhuis: kijk eens hoe ragfijn de klinknagels op het dak zijn weergegeven. De 57-er benadert welhaast de perfecte gravure.

RAW LINGEN

De opschriften zijn zuiver, van nummerplaat tot fabrieksbord van Hanomag. En van een klein 'bordje' op de luchtpomp tot een mededeling dat de loc op 4 oktober 1932 een totale revisie heeft ondergaan in het Reichsbahn Ausbesserungswerk Lingen, waar de leesbare afkorting 'Raw Ln' voor staat. Daar werden onder meer de locs die behoorden bij de Reichsbahndirectie waar depot Uelzen onder ressorteerde, opgeknapt. Over de gekozen kleur rood voor het onderstel zou je kunnen twisten. Wellicht had het een iets rodere tint moeten zijn. Anderzijds waren er voor de oorlog geen RAL-nummers. Per werkplaats werd de rode verf gepakt die voorhanden was. En na een half jaar in weer en wind zag de aangebrachte verf er al weer anders uit.

Dat Brawa voor de Bundesbahn versie voor de 57 2070 (Bw Hagen Gbf) is gekozen, is niet zo verwonderlijk. Dit was de laatste bedrijfsvaardige loc van deze serie. Op 22 september 1970 werd de officieel als 057 070 te boek staande machine buiten dienst gesteld. Voor die tijd had ze diverse extra ritten gereden die heel wat stoomliefhebbers op de been brachten. Het model

ANDERE MODELLEN SERIE 57.10

Alleen Roco heeft de serie G 10/57.10 eerder in H0 geleverd, in 1983. In dat jaar verschenen niet alleen verschillende Duitse versies maar op instigatie van de toenmalige importeur ook een Reichsbahn-model met een NS-nummer. Wat later werd de 57 2918 met een doorgestreepte nummerplaat als NS-machine op de markt gebracht. Roco kwam verder met 57-ers in onder meer Italiaanse, Noorse, Joegoslavische, Poolse, Tsjechoslowaakse en Luxemburgse uitvoering. In schaalgrootte TT levert de firma Jago sinds 2007 deze serie. In N zien we de 57.10 in de catalogi van Hobbytrain en Minitrix staan. KM 1 bedient de spoor 1-markt terwijl Wunder, een andere Duitse kleinseriefabrikant, momenteel de Pruisische 57-er als 0-model op de markt brengt. Een schitterend model maar de hobbyist wordt wel geacht € 3650 af te tikken.



De G 10 in Pruisische kleuren wordt momenteel door Wunder in spoor 0 aangeboden.

7



heeft een lichtkap. Dit in tegenstelling tot het DRG-model dat een rond dak op het machinistenhuis heeft. Verder zijn er niet zo veel verschillen. Of het moet het andere type luchtpomp zijn dat aan de zijkant van de ketel is bevestigd. Verder heeft het tijdperk III/IV-model driepunts frontverlichting. Het DRG-model heeft zoals te doen gebruikelijk voor die periode twee lampen. De 57 2070 heeft een radioantenne op het dak. Deze loc heeft bij de DB als een van de weinige van de serie ook Indusi gehad. Maar die beveiliging is door Brawa niet aangebracht. Zowel het Reichsbahn- als het Bundesbahnmodel heeft als oorsprong 1920. Beide machines werden in dat jaar door Hanomag afgeleverd. De 57 2046 als '5431 Hannover' - uit een subserie van 20 stuks, de 57 2070 werd als '5471 Stettin' in gebruik genomen.

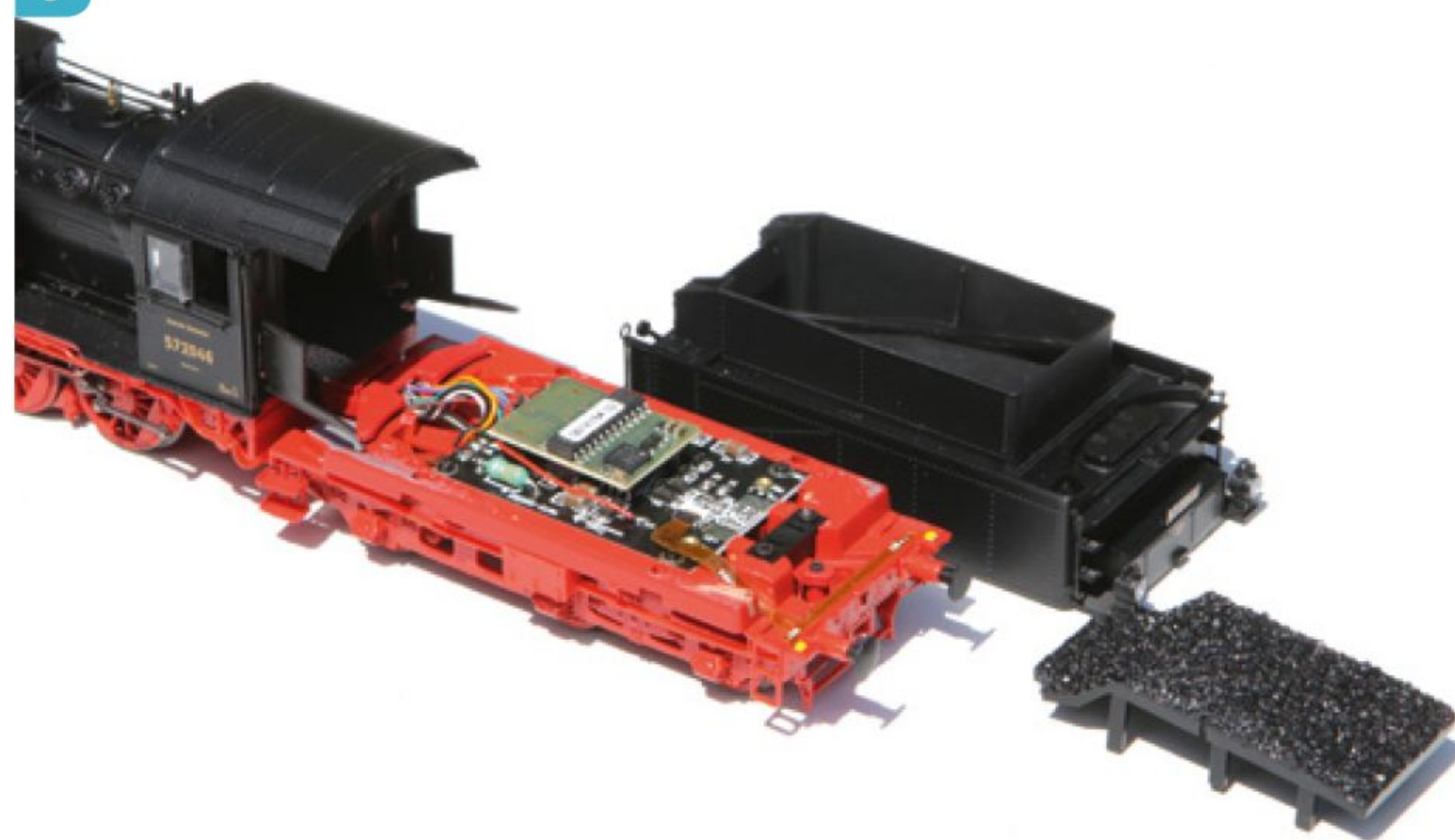
EUROPESE VARIANTEN

Brawa biedt behalve hier besproken uitvoeringen met twee zandreservoirs en twee dommen ook modellen aan met twee

8



9



7. Frontaanzicht van de 57 2046, remslangen en een imitatiekoppeling kunnen zelf worden aangebracht. **8.** DB 57 2070 was de laatste G 10 die in 1970 bij onze oosterburen terzijde werd gesteld. Het model hoort thuis in Bw Hagen Vbf. **9.** De decoder van de 57-er is ondergebracht in de tender. De kolenbak van de tender is leeg een kole-nimitatie is bijgevoegd.

zandreservoirs en een enkele stoomdom. Een DB-versie met één dom en één zandreservoir is recentelijk eveneens in het aanbod opgenomen. En er zijn diverse landenvarianten leverbaar. Naast Pruisen en Duitsland DRG, DB, DR Ost komen tot nu toe Oostenrijk (serie 657), Tsjechoslowakije (serie 534, met rode ster op de rookkastdeur), Noorwegen (serie 61a) en Frankrijk (serie 050 B) aan bod. Als het dan toch een in Europa wijd verbreide loc was, dan moet dat van het model dan ook maar worden gezegd.



Op het dak van de 57 2070 bevindt zich een radioantenne. Die werd bij het rangeren intensief gebruikt.

De volgende uitgave van Railhobby, RH392 2017/10, verschijnt circa 12 september 2017.

De redactie behoudt zich het recht voor deze Preview vanwege actualiteit te wijzigen of te verplaatsen.



Obbekær

Dit fictieve Deense plattelandstation is door de Brit Geraint Hughes in H0 tot in detail uitgewerkt.



Bagijnstoren

Modelbouwer Chris van Diesen bouwt de Delftse Bagijnstoren in H0.



Vuurloze loc

In Herne, in het Ruhrgebied, rijdt bij een chemische fabriek een vuurloze loc. Eind jaren tachtig reden in dit industriegebied nog zo'n zeventig van dergelijke machines. Dit is de laatste.



Herengracht, deel 2

Modelbouwer Thom Raven belicht de rijdende trams en flexibele rondvaartboten.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Hoofdredactie** Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Chris van Diesen, Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werken aan dit nummer mee** Gijs van Appeldoorn, Paul Bender, Rob Blom, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Klaas Hamstra, Hans Koning, Roel Linker, Hans van Lith, Martin Menke, Maarten de Regt, Thom Raven, Eric Salleveld, Manuel van der Wal **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, tel. 033-4892900, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Merkcoördinator** Joukje Groot **Media advies** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@scalapublishing.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, (bereikbaar op werkdagen van 09.00 - 17.00 uur), abonnementen@scalapublishing.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print+online kost € 66,-, in België € 77,-, in overige landen € 98,-. Een print jaarabonnement kost € 55,45, in België € 64,-, in overige landen € 82,-. Een online jaarabonnement kost € 26,90 per jaar. Bij betaling d.m.v. factuur geldt € 2,50 toeslag. Prijs wijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. 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 € 6,95, België € 7,95 **Verschijningsfrequentie** 10 x per jaar **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55, www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Koninklijke BDU **ISSN** 0165-4551

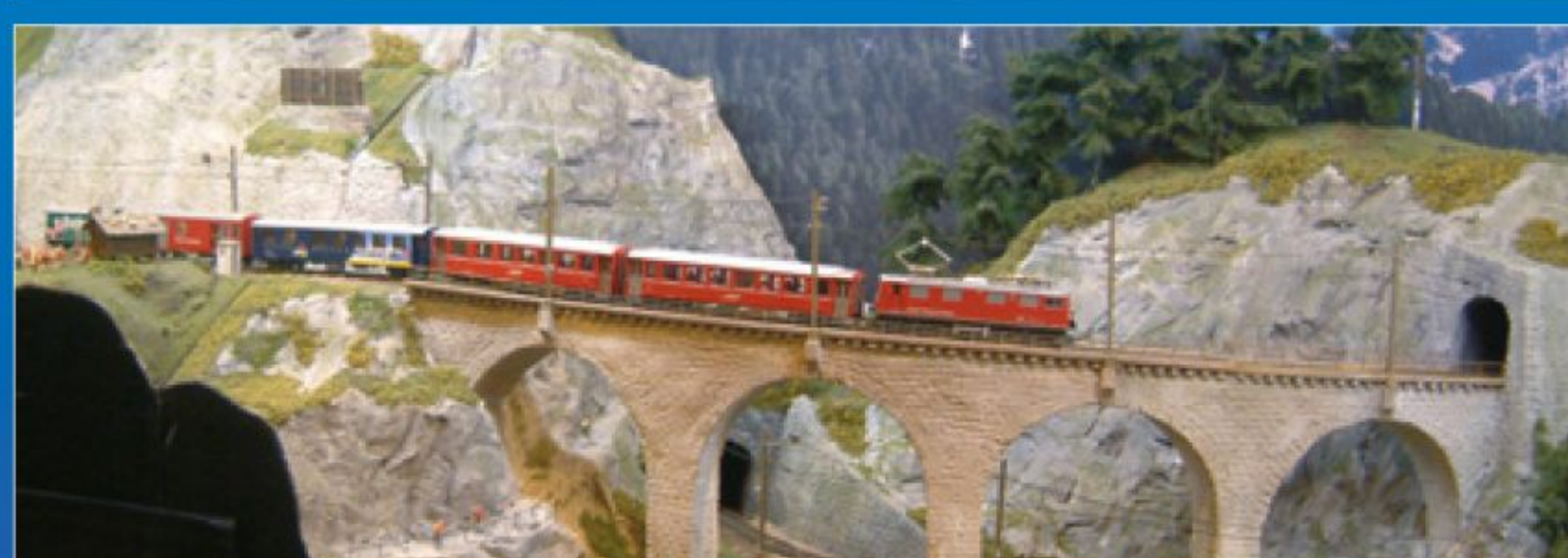
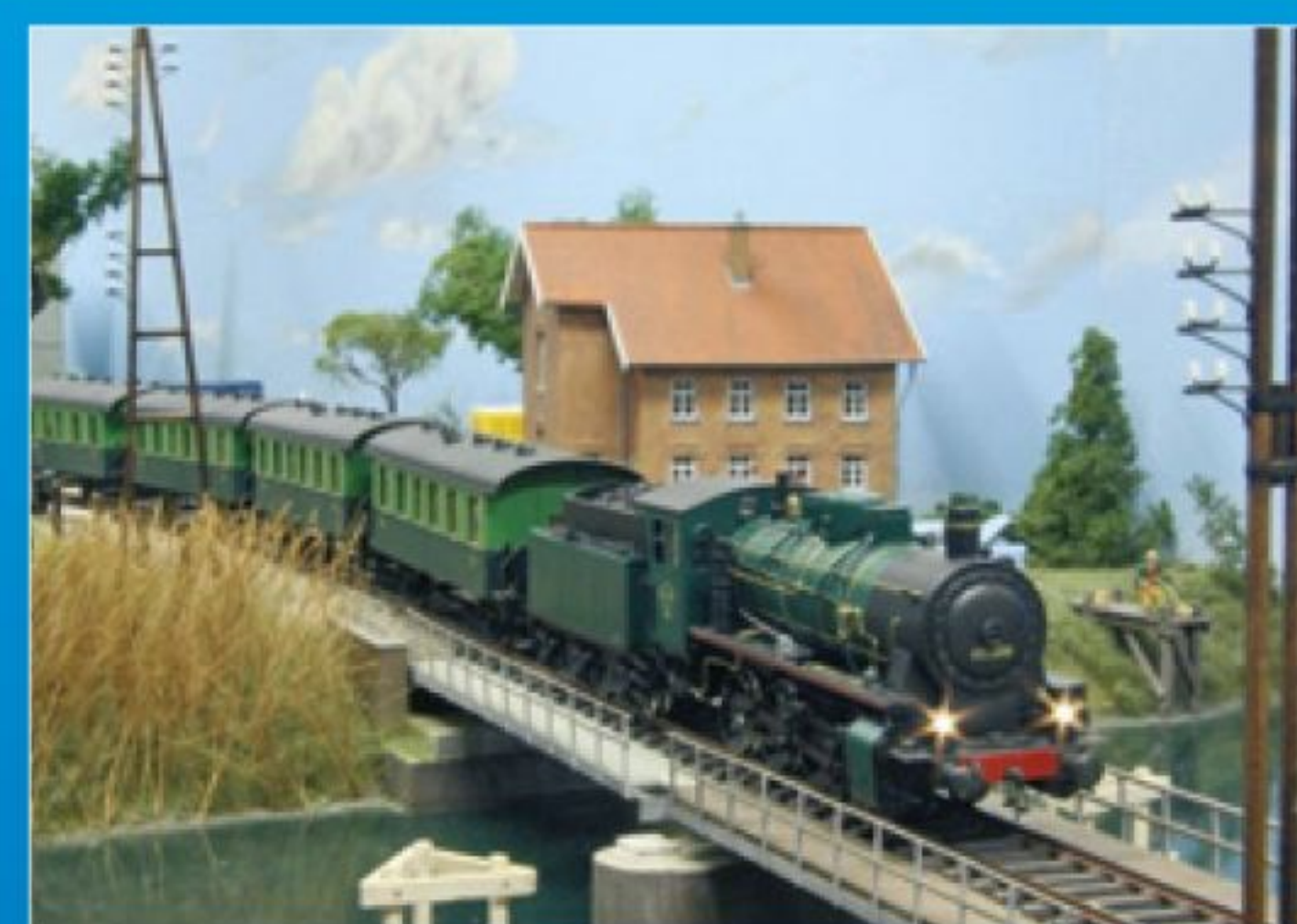
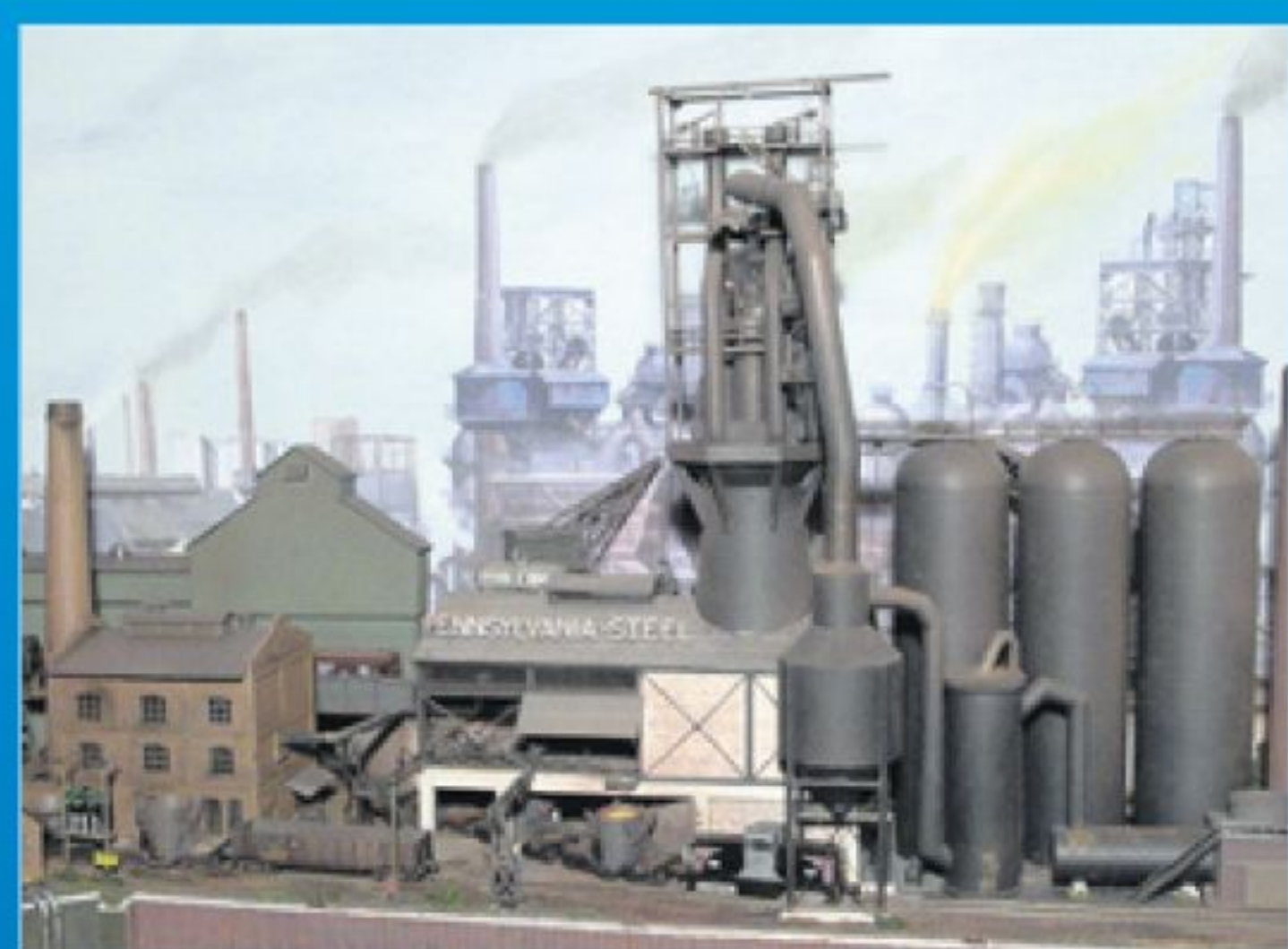
© Copyright 2017. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien 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. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials 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. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.



EUROSPoor 2017

Internationaal Modelspoor Evenement

3, 4 & 5 november
Jaarbeurs Utrecht



Grootste modelspoor evenement in de Jaarbeurs te Utrecht, NL

- Meer dan 60 modelbanen van wereldklasse uit Nederland, België, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Polen • Demonstraties, helpdesk • Bijna 1 kilometer markt voor gebruikte en nieuwe treinen en toebehoren • Winkeliers met interessante aanbiedingen • Modelbanen zelf te leggen en te bedienen door kinderen • Alles over treinen en modeltreinen! • Topbeurs op een toplocatie! • **Zondag kinderen t/m 11 jaar gratis entree, voor de voorwaarden, zie de website** • *Beleef modelspoor!*

Openingstijden:

Vrijdag 3 november : 10.00-18.00
Zaterdag 4 november: 09.30-17.30
Zondag 5 november : 09.30-17.00

Locatie:

Jaarbeurs Utrecht
(7 minuten lopen v. h. station)
Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht, NL

Informatie: info@eurospoor.nl

Website : www.eurospoor.nl

Toegangskaarten ook online :

www.eurospoor.nl/data.html

Gespecialiseerd in modelbaanbesturing • Roco/Fleischmann Service Partner • Workshops

Marconistraat 15, 8013 PK Zwolle
038 - 337 64 79 06 - 51 83 77 96
www.picommit.nl info@picommit.nl

PiCommIT
INNOVATIE IN MODELBAANTECHNIEK



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

HO: Brekina Opel Blitz
"Snelle Visser" € 19,95



HO: Fietsenrek + fiets
"Joy Limonade" € 10,90



N-spoor THS-Realix VAM wagens - oplage per nummer: 50 stuks
VAM Recycling € 49,95
Regam Gas uit Afval € 39,95



Meer informatie: www.mchminiatuurnieuws.nl en www.9mm.news

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

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



Nieuw!

Postrijtuig

Ons Postrijtuig Serie P7011-7021 is nu leverbaar in 5 kleurvarianten, inclusief 2 nog niet eerder getoonde varianten in groen met grijs dak. De modellen zijn voorzien van een volledig interieur!



20.295.01	Postrijtuig P 7012, groen, zilver dak, IIa-b	€ 65,90
20.295.02	Postrijtuig P 7021, groen, zilver dak, IIa-b	€ 65,90
20.295.03	Postrijtuig P 7012, olijfgroen, grijs dak, IIc-IIIa	€ 65,90
20.295.04	Postrijtuig P 7021, olijfgroen, grijs dak, IIc-IIIa	€ 65,90
20.296.01	Postrijtuig P 7017, turquoise, wit dak, IIIa	€ 65,90
20.296.02	Postrijtuig P 7901, turquoise, wit dak, IIIa	€ 65,90
20.296.03	Postrijtuig P 7901, Roco turquoise, lichtgrijs dak, IIIa*	€ 65,90
20.297.01	Postrijtuig P 7902, blauw, grijs dak, IIIb-c	€ 65,90
20.297.02	Postrijtuig P 7903, blauw, grijs dak, IIIb-c	€ 65,90

* Tijdelijk uitverkocht, nieuwe levering binnenkort verwacht..

Nieuw op voorraad:



10.347 NL Koersborden per. III set A



10.349 NL Straatnaamborden



10.348 NL Autonummerborden



10.351 Dranghekken

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws.