

RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



Primeur!
Test: NS 2200 Piko



Schoonhoven
Het emplacement anno 1925



(Driehuis) Westerveld
Zelfbouw haltegebouw



Intercity Nieuwe Generatie
Vanaf 2021 in dienst

LIVE SPEELGOEDVEILING

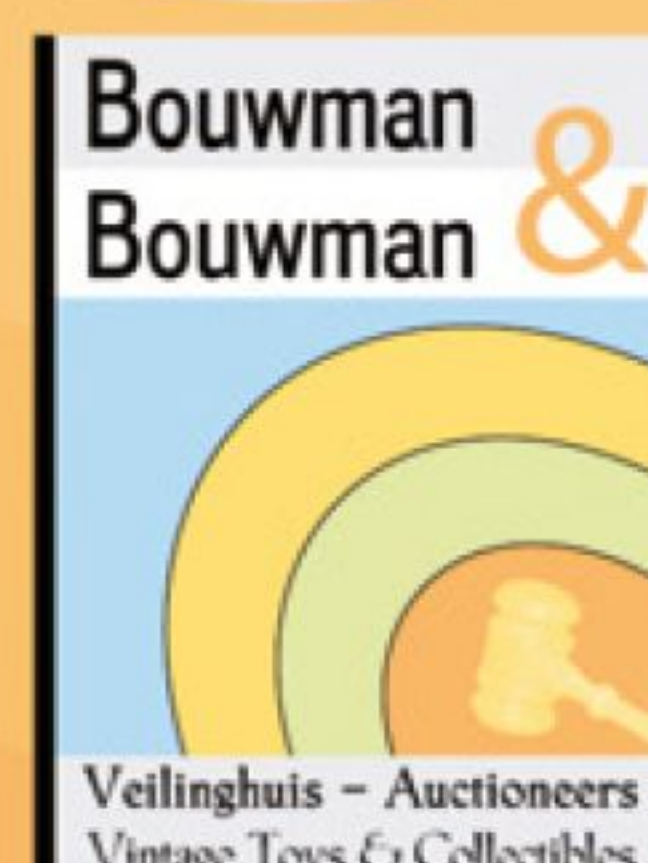
START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN



ZATERDAG 9 DECEMBER

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com



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



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



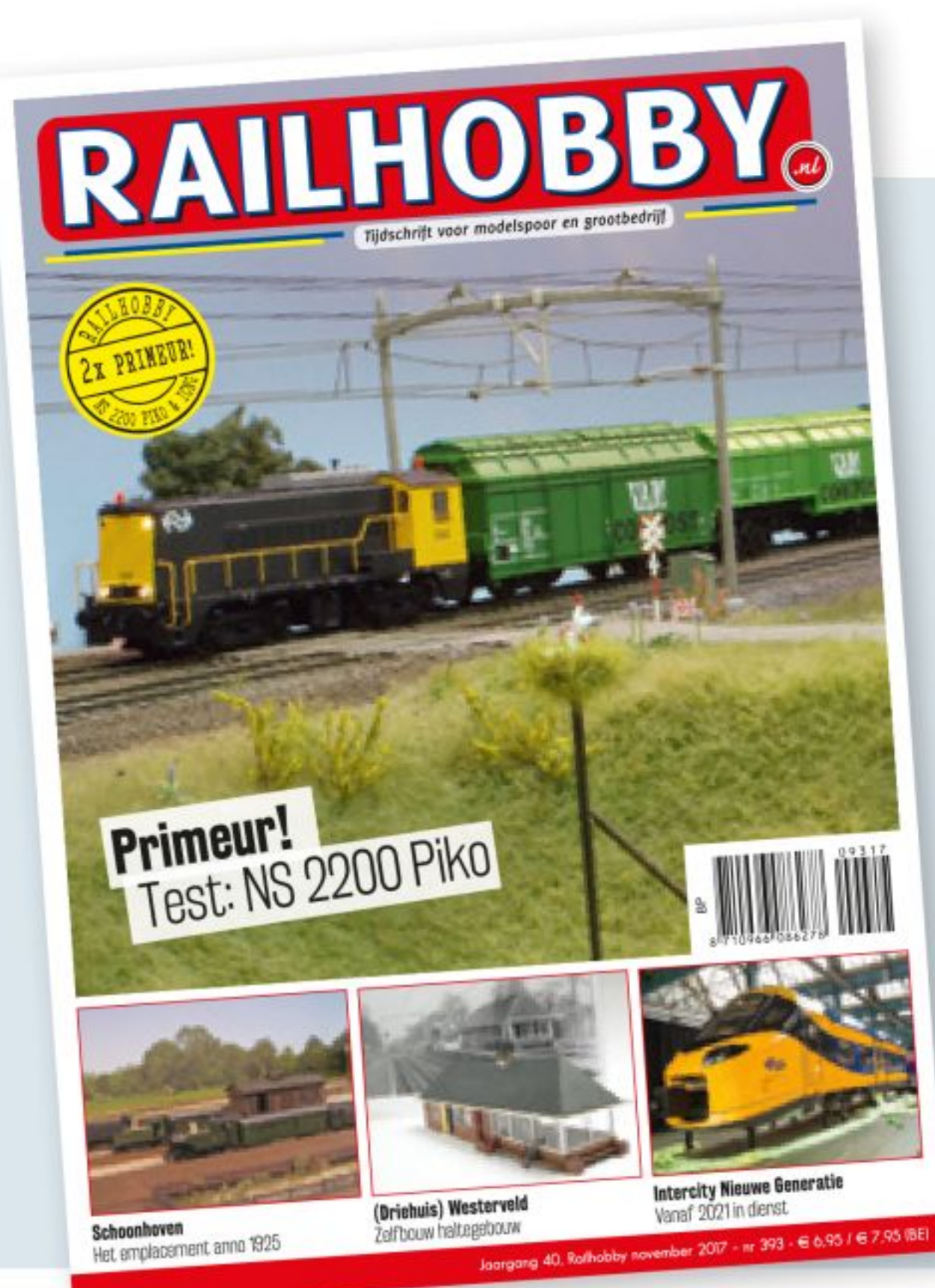
Trots liep Maarten Bakker door de voormalige wagenloods in Amersfoort. De programma manager genoot van alle positieve aandacht voor zijn geesteskind, de IC Nieuwe Generatie. Nu geldt voor elk nieuw type materieel dat het van een nieuwe generatie is, maar het ontwerp mag er zijn. Een stoere kop, waarbij het einde van de neus wel wat op die van de vermaledijde V-250 leek, en een interessant interieur. Kunst tot op het toilet aan toe. Voor 800 miljoen euro mag je ook wat fraais verwachten, niet? Nu alleen wat aan die ver uitstekende bagagerekken doen. Een beetje reiziger stoot daar al snel zijn of haar hoofd aan. In weerwil van alle open doekjes en loftuitingen die Maarten Bakker cum suis op dinsdag 3 oktober ten deel vielen, een paar kanttekeningen bij de keuze voor dit materieel. Op de vraag waarom de NS geen dubbeldekstreinstellen had besteld antwoordde Bakker dat het merendeel van de reizigers én het personeel liever enkeldekstreinen heeft. Natuurlijk heeft dit type voordelen, je kunt immers op zich sneller in- en uitstappen. Maar is dit geen verhullende marketingtaal? De NS klaagt regelmatig over grote capaciteitsproblemen. Perrons kunnen niet meer worden verlengd. Het vlug in- en uitstappen wordt met de overvolle treinen steeds problematischer. Bij de enkeldeks IC Direct wordt al een tijdje extra personeel op de perrons ingezet om de mensen beter over de lengte van de treinen te verdelen. En dan heb je het over een trein bestaande uit maar zes bakken. Een beetje triest beeld is het wel. Met andere woorden, de NS heeft dringend dubbeldekkers nodig. Utrecht hoeft het wiel niet opnieuw uit te vinden. De DB, SNCF, SBB en de NMBS zijn al overgegaan op dubbeldeks IC's. Om de doodeenvoudige reden dat er per strekkende meter perron en trein meer reizigers in passen. Spreiding over steeds langere treinen bij een korte



De NS heeft met de IC Nieuwe Generatie voor een eenvoudig treinstel gekozen. Een dubbeldekker zou meer soelaas hebben geboden. (foto Myron van Ruijven)

stop werkt niet. Beter vijf dubbeldeksbakken dan acht bakken enkeldeks langs het perron. Dus juist in Nederland, met zijn sterk aangescherpte dienstregeling, zou je meer dubbeldekkers moeten inzetten. De reden om niet voor dubbeldekkers te kiezen is waarschijnlijk deze: een gelijkvloerse instap is lastig bij de in ons land gekozen perronhoogte van 80 cm. Boven de draaistellen zit je met ruim een meter vloerhoogte, op het benedendek op circa 55 cm. Alstom, producent van de IC NG, heeft daar overigens wel een adequate oplossing voor: het OMNEO platform. Dat bestaat uit enkeldeks instappartijen die op perronniveau tussen de dubbeldeksbakken zijn aangebracht. Maar dat is een constructie waar je als vervoerbedrijf wel unaniem achter moet staan. Luidt het antwoord ontkennend dan lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de NS gewoon een eenvoudige, simpele trein wil hebben. Want dat is het type Coradia waar de nieuwe IC van is afgeleid. Europese degelijkheid in een zwart (verrassend), blauw en geel jasje.

Guus Ferrée



COVER

DE NS 2200

De geel-grijze NS 2342 in de railtest doorgelicht.
Foto: Chris van Diesen

Inzet: NS ICNG vanaf 2021 in exploitatie.
Foto: Guus Ferrée

ADVERTEERDERS

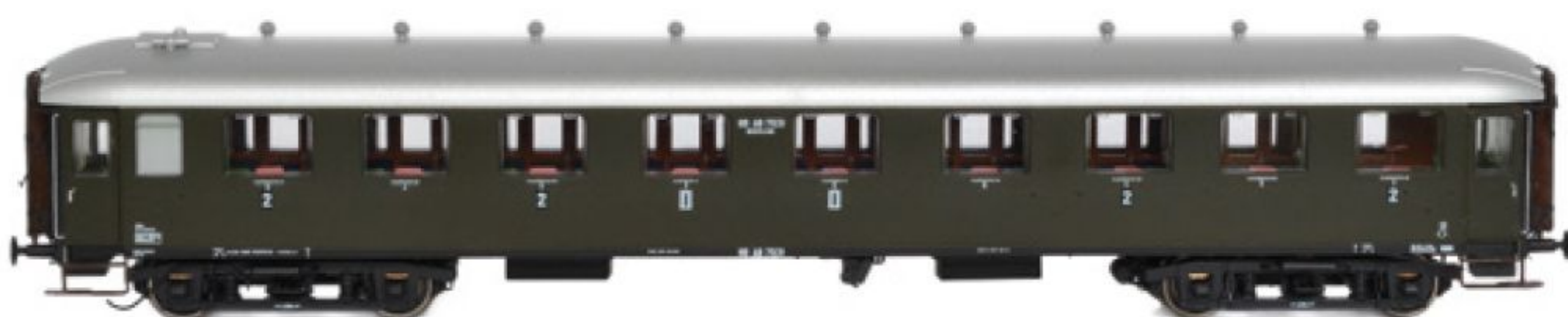
2 Modelspoorbeurs Zutphen/ De Blokkendoos
2 Bouwman en Bouwman **4** Exact-Train **4** Nijvere Publishers **4** Modelbouwcompany **4** RAIL
11 Van Berkel Webshops **11** PiCommIT **11** Somberg Modelbouw **29** Modelspoorbeurs Houten
29 Peperkamp Modelbouw **29** Beelen Modelbouw **29** TreintjeOost **29** Maddog-Trains
29 Van Zuthem Autominiaturen **67** Juweela
83 Train Service Danckaert **83** PIKO **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

ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen:

Scenic's:

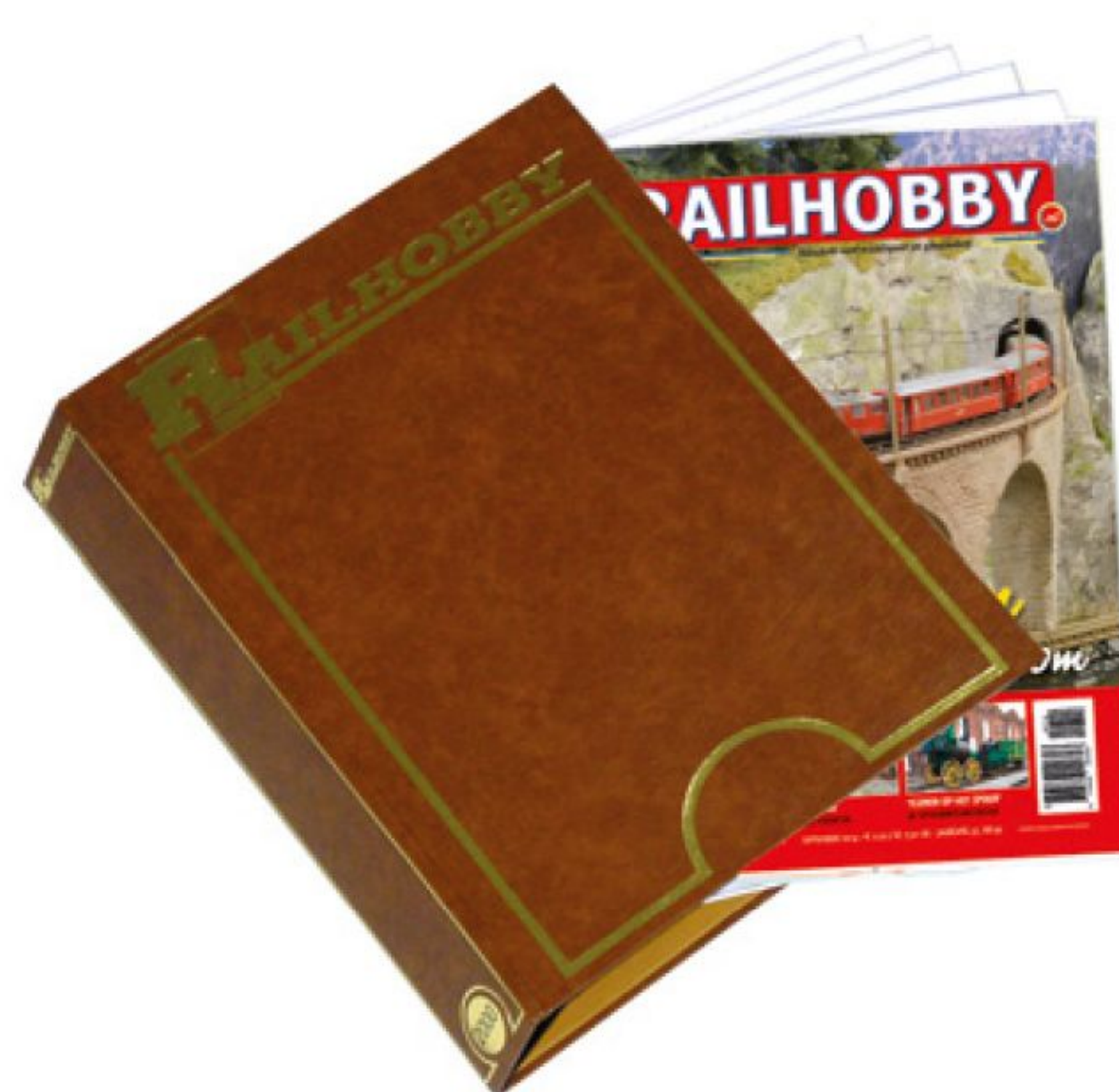
Merken modelbouwpakketten:

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

Verzamelband



Met boekbinderspelden
en jaartalstickers.

€ **14,95***

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

Benelux Rail
1970-1980

**Op spoor 2 van uw
boekhandel gearriveerd**

Aerodynamica Rail

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

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

50



Aerial & Pickels, de kabelspoorbrug van de komkommerfabriek.

6 Bagijnnetoren, deel 2.

Chris van Diesen legt de laatste hand aan de H0-uitgave van het middeleeuwse Delftse bolwerk.

22 Dg in H0

Vier varianten van de goederentreinbegeleidingswagen Dg in H0 van Artitec nader belicht.

24 Baan in Beeld: Schoonhoven

Dick van Beek bouwde het stationsgebouw en emplacement van Schoonhoven anno 1925.

34 Silowagens Tagnpps van SBB Cargo

Presentatie van de grootvolume silowagens van B-Models.

38 Toekomst: SNG en ICNG

Testbedrijf CAF Sprinters en presentatie Alstom Intercities.

46 Railtest

Functionerende rode zwaailichten op de geel-grijze NS 2342.

54 HSL Berlijn - Neurenberg

De Duitse hogesnelheidslijn VDE8 in exploitatie.

58 Doen: DAF YA 616

De DAF YA 616 artillerietrekker van Denissen Modelbouw voor u gebouwd.

62 (Driehuis) Westerveld

Modelbouwer Rob Mooij puzzelt over de haltegebouwen.

66 Uitgelicht: Scharfenbergkoppeling

Artitec koppelt de Hondekoppen van Piko.

... en de rubrieken

12 Rail Actueel

21 Column door Paul Bender

37 Railnieuws

43 Railpers

68 Modelnieuws

82 Preview RH 394 (= 2017/12)

30



Vuurloze locs in Duitsland, deel 2.

77



Hedendaagse historie: Wolsztyn

De Bagijnetoren te Delft in model

In Railhobby 392 lieten we de toren achter zonder dak en ramen; in dit laatste deel wordt het model wind- en waterdicht gemaakt. Niet alleen aan het tegenwoordig op de Delftse spoortunnel staande torengedouw is sinds de bouw rond het jaar 1500 het nodige gewijzigd, ook in model lijkt deze traditie te worden voortgezet. Chris van Diesen onthult de laatste ontwikkelingen rond de Bagijnetoren.

Tussen het schrijven van de eerste aflevering en het vervolg als deel 2 hebben zich markante ontwikkelingen rond het model voorgedaan. Zoals bericht in deel 1, hebben de ontwerper van de kit, A. van Doeveren, en Bentink Modelspoor de intentie het model van de Bagijnetoren in 2018 opnieuw uit te brengen. Na het lezen van de eerste aflevering heeft Van Doeveren mij laten weten dat bij het model op een

aantal punten verbeteringen zullen worden doorgevoerd. Zo zal de achterzijde van de toren uit één gietdeel gaan bestaan. Dat geldt ook voor het dak van de toren en de complete buitentrapp aan de voorzijde van het gebouw. De Bagijnetoren zal daardoor voor de toekomstige bouwer alleen maar gemakkelijker zijn te bouwen. De nieuwe bouwdelen heb ik al gezien, ze zien er piekfijn uit.

GLAS-IN-LOOD RAMEN

Goed, we waren gebleven bij het glaswerk in de toren. De laatste foto in deel 1 liet zien dat ik de ramen niet op maat had geknipt. Daardoor past de voorgevel van de toren niet tegen de voorkant van de toren zelf. De ramen worden als het ware tussen beide muurdelen opgesloten, dus deze ramen dienen op maat te worden gesneden. Een puntje



- 1.** Het messing etswerk aan de binnenzijde van de toren zit op z'n plek. **2.** Het glaswerk zit weer netjes in de gevel, de voorgevel kan met de toren worden verlijmd. **3.** De toren is klaar, het fraaie dak kan worden geplaatst. **4.** De pasvorm van het dak is uitstekend.



Een grandioos model, vol goed uitgevoerde details.

van aandacht bij het bouwen. Na deze aanpassing - de ramen waren gemakkelijk weer uit te nemen - heb ik de eerste messing glas-in-lood roosters in de kozijnen geplaatst. Dat geeft het model direct wat meer smoel. Ondertussen ben ik begonnen met het woonhuis dat naast de toren komt te staan. Ook hier worden de kozijnen in wit aangezet. Na drogen

kan het glaswerk worden geplaatst. Voor het huis hoeven de ramen niet precies op maat te worden gesneden, ze kunnen gewoon aan de binnenzijde achter de openingen van de ramen worden geplakt. Na het plaatsen van het raam- en messingwerk kan de losse voorgevel van de toren aan de rest van de toren worden vastgelijmd.

Nu deze gevel aan het huis vastzit, is goed te zien dat de toren en het huis ten opzichte van elkaar iets verspringen. De dakdekkers kunnen aan de slag. Aan de voorzijde moet het dak op de gevel aansluiten. Hoewel de pasvorm goed is, is het gewenst het dak droog (zonder lijm) uit te lijnen en pas bij akkoord te verlijmen. Secondelijm in gelvorm werkt prettig, deze droogt iets langzamer zodat er tijd is om te corrigeren. Na het dak van de toren volgt dat van het aanpalende woonhuis. De beide daken zitten elkaar niet in de weg. Het maakt niet uit welk dak je als eerste plaatst. Let op dat de schoorsteen aan de voorzijde van het huis zit. Voor het lijmen eerst droog passen; door het verfwerk aan het dak is er wellicht wat vijlwerk nodig. Paste het zonder verfwerk prima, een dun laagje



verf kan net het verschil maken.

De voorzijde van het dak met de nokpannen heb ik als eerste geplaatst. Als deze naar wens zit, schuiven we de achterzijde er in en lijnen deze met de nokpannen van het andere dakdeel. Het geheel ligt recht en er zijn geen kieren bij beide dakdelen te zien. De toren en het woonhuis sluiten erg goed op elkaar aan.

Na het plaatsen van de schoorsteenpijp - ook deze heeft een perfecte pasvorm - kunnen we beginnen aan de afwerking van het gebouw. Zoals het schilderen van de traptreden en de drempels onder de deuren. Ook het dakornament van de toren krijgt een kleurtje. Na het plaatsen van de ramen aan de binnenzijde houden we wat messing etswerk over. Dat kan bij toekomstige bouwklussen wellicht van pas komen. Van Doeverten laat in de bouwbeschrijving goed zien hoe het etswerk moet worden geplaatst. Bij deze kit had ik deze helaas niet, maar met hulp Van Doeverten heb ik het messing etswerk op de juiste plaats kunnen zetten. Toekomstige bouwers kunnen op een handleiding van de toren terugvallen.

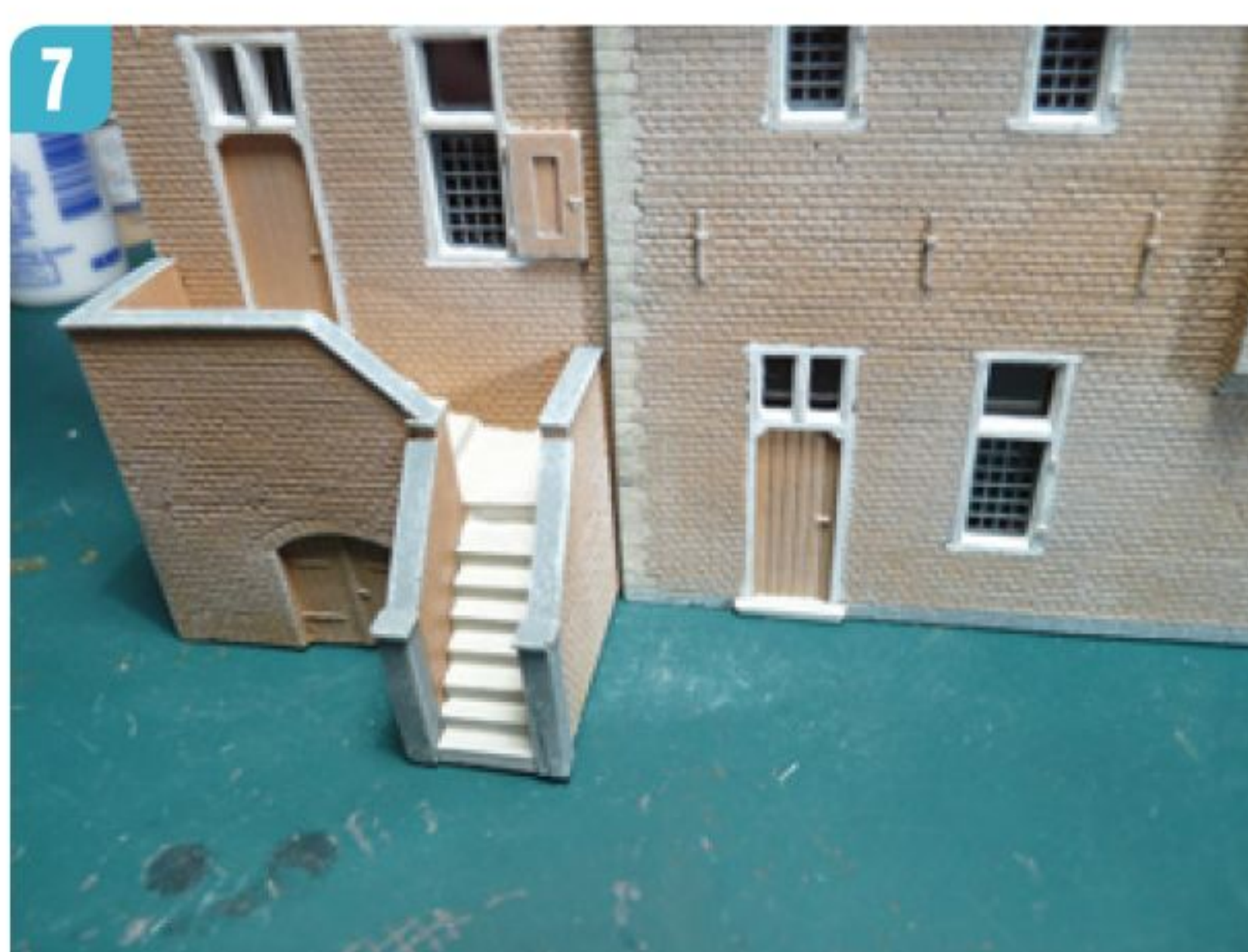
Let bij het plaatsen van het etswerk aan de buitenzijde dat de opvallende stroken aan de buitenzijde van het gebouw zitten. Om deze extra detail te geven kunnen die met zwart worden aangezet. De passing van al het etswerk aan de buitenzijde is perfect. Het past precies in de raamopeningen. Dat maakt dat de kit prettig te bouwen is.

LUIKEN

Nu de daken, ramen en etsdelen zijn geplaatst is het de beurt aan de luiken. Op de toren zijn er enkele meegegoten, maar de kit bevat ook enkele losse luiken. De losse luiken een kleurtje geven is simpel. Plak ze met de te lijmen zijde op een stukje dubbelzijdig tape en schilder deze met Humbrol mat 82. Dit lichtbruin is precies de juiste kleur. Ook de deuren en andere luiken op de toren krijgen deze kleur. Tijdens de droogtijd plaatsen we het kleine ornament op het dak van de toren. In het bouwproces stootte ik dat er gelijk weer af en dat zorgde voor een kwartiertje zoeken op de vloer. Zoiets zal iedereen wel hebben meegemaakt, er valt tijdens het bouwen of plaatsen van treinonderdelen van iets op de grond en je bent zo 15 minuten verder. Een gladde vloer in de hobbyruimte is echt handiger dan tapijt. Als de luiken en deuren droog zijn krijgen ze een lichte drybrush met witte verf. De



De voorgevels na drybrushen.



- 5.** Plaats eerst het dakdeel bij de schoorsteen, het andere schuift dan onder de nok. **6.** De dakhelften sluiten naadloos op elkaar en de toren aan. **7.** Schilderen van de traptreden; in de nieuwe kit zal de trap uit één gietdeel bestaan.
- 8.** Je kunt overal goed bij. Vergeet de drempels onder de deuren niet.



De achterzijde van de kit met de schietgaten. De pasvorm tussen de twee gebouwen is perfect.



9. Het etswerk geeft het bijgebouw een boost. **10.** Het gebouw is bijna klaar. **11.** De ramen van de toren zijn meegegoten, nauwkeurig schilderen met een fijn penseel. Denk ook aan de grote deuren en de onderzijde van de trap.



De Bagijnnetoren in 1:87.

details als hang- en sluitwerk komen dan vanzelf tevoorschijn. Tenslotte zetten we de muurankers aan met wat zwarte verf, of simpeler, gebruik een zwarte water-vaste stift als je niet zo handig bent met het penseel. Hiermee is de Bagijnnetoren

voltooid. De toekomstige bouwers van deze fijne kit wens ik veel bouwplezier. Het is een mooi gebouw met veel historie en kleine maar fijne blikvanger op uw modelspoorbaan of een (A4-?)diorama.

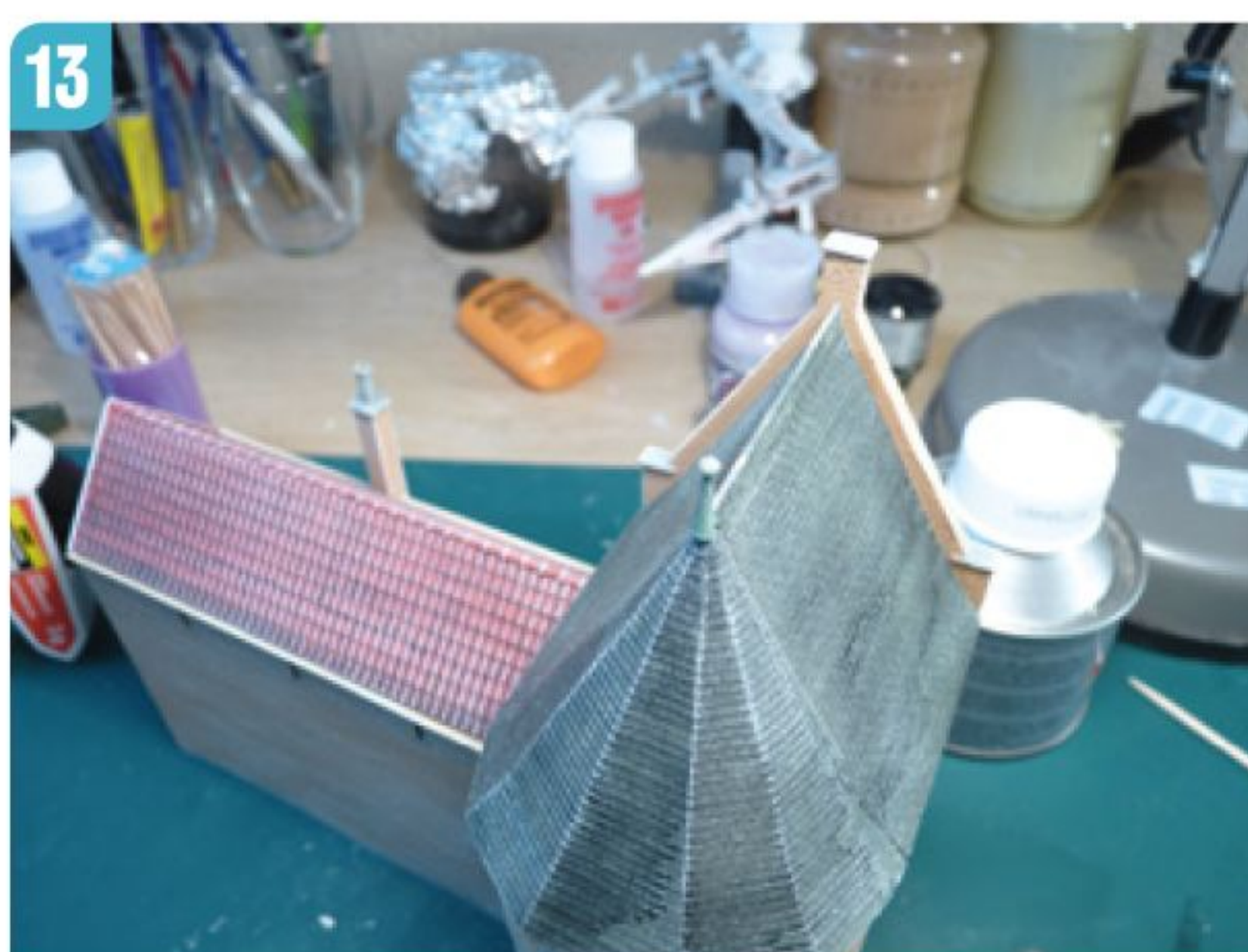
EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



12



13



14

- 12.** Het schilderen van de losse luiken gaat handiger als ze op afplaktape zijn vastzet. **13.** Het ornament siert de toren. **14.** Op een drybrush van de luiken en het aanzetten van de muurankers na is het gebouw klaar.

Het adres voor al uw scenery

- Faller
- Vollmer
- Busch
- Kibri
- Heki
- Uhlenbrock



MODELSPOORGIGANT.NL



Wat maakt ons anders?

- Op voorraad, morgen in huis
- Vanaf € 20,- gratis bezorgd
- Duidelijke levertijden
- 60 dagen bedenktijd
- 2000 afhaalpunten
- Levering via PostNL

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



De modeltreinspecialist voor Twente

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

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

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

6400'EN VOOR RAILTRAXX

De 6475, 6482 en 6484 zijn op 8 september overgebracht naar België. De drie 6400-en zijn verkocht en werden de afgelopen maanden bij Shunter in Rotterdam Waalhaven opgeknapt. Het

transport vertrok vanuit Roosendaal, waarbij RRF 561-03 de locs als trein 41681 naar Antwerpen Noord bracht. Opvallend aan de gereviseerde locomotieven is de nieuwe groene huisstijl van Railtraxx. Ook is het inmiddels verplichte

Belgische beveiligingssysteem TBL1+ ingebouwd. De locomotieven zullen vooral dienst doen in de Antwerpse haven en in de omgeving van Genk. Ook de 6481 is voor Railtraxx bestemd. Aan deze loc werd echter nog gewerkt.-MvR



RRF 561-03 is met RTX 6475, 6482 en 6484 vertrokken van station Roosendaal, 8 september 2017. (foto Jaap de Groot)

BENTHEIMER EISENBAHN

De tijd van voorbereiding is voorbij, de hand gaat nu aan de schop. Zoals de renovatie van station Neuenhaus, de verlenging van de werkplaats in Nordhorn en de sanering van drie kilometer baanvak in het Bentheimer Wald. Om te vieren dat de invoering van de reizigersdienst per 9 december 2018 weer een stap dichterbij is gekomen, werd op 5 september door de Bentheimer Eisenbahn een extra rit met genodigden gehouden. Deze rit, uitgevoerd door de locs D24 en D5 met daar tussen BE-rijtuig 201 - het zusterrijtuig 202 wordt momenteel gereviseerd - voerde langs de genoemde projecten. Aan boord was, behalve de diverse burgemeesters van gemeenten die langs de lijn Neuenhaus-Bad Bentheim liggen, ook verkeersminister Olaf Lies van de deelstaat Niedersachsen die zich voor de komst van de reizigerstreinen heeft ingezet. In het Bentheimer Wald gaat de firma Lindschulte de bovenbouw met zogeheten Rüttelstopssäulen versterken. Dat zijn buizen met 30 cm diameter die 2,5 tot 3,5 m door het ballastbed de lemen grond in worden geboord zodat onder druk tot 1 ton grind per kubieke meter kan worden aangebracht. Zo wordt de bovenbouw tot 10 cm verhoogd en sta-

bieler. Door het leem blijft regenwater lang staan, wat verzakkingen veroorzaakt. Volgens BE-chef Joachim Berends komen die verzakkingen jaarlijks voor. 'Het gebeurt zelfs dat de buffers van locs en goederenwagens daardoor over elkaar heen glijden.' Na afloop werd in het slot van Bad Bentheim de verkeersovereenkomst ondertekend waardoor het reizigersverkeer vanaf 9 december 2018 een feit wordt. Overigens is de eer-

der gemelde komst van twee G2000-diesellocs mede ingegeven door de nieuwe reizigersdienst. De vijf Lints gaan volgens een strakke uurdienst rijden en een keer per twee uur kan een goederentrein van en naar Coevorden rijden. Vertragingen zoals die nu voorkomen zijn bij de BE dan taboe. Daarom zijn de zwaardere en snellere locs nodig.-GF



De locs D24 en D5 van de Bentheimer Eisenbahn staan gereed voor een extra rit naar Bad Bentheim. Neuenhaus, 5 september 2017. (foto Sevrien Ferrée)



Strukton loc 303001 brengt als trein 42780 de voor Connexxion bestemde Flirts 5038 en 5039 naar Amersfoort. Barneveld, 13 september 2017. (foto Maarten de Regt)

FLIRTS CONNEXXION

Na Syntus heeft ook Connexxion dit jaar de bestelde Flirt-treinstellen binnengekregen. Strukton-loc 303001 bracht op 13 september de beide Flirts 5038 en 5039 van Bad Bentheim naar Amersfoort. De door Stadler in de Zwitserse fabriek in Bussnang gebouwde stellingen zijn bedoeld voor de Valleilijn. Trein 42780 vertrok om 10.48 uur stipt op tijd uit Oldenzaal en bracht de Flirts volgen dienstregeling naar het eindpunt. Als de in april 2017 bestelde stellingen dit jaar in dienst zijn genomen, worden de beide Breng GTW's die als extra materieel op de Valleilijn dienst doen teruggegeven. Mogelijk gaat er een naar Arriva dat met materieeltekort kampt. De komst van beide driedelige, in de huisstijl van Connexxion gestoken Flirts was nodig om het toegenomen reizigersaanbod op te kunnen vangen.-GF



In de fabriek van Stadler in Bussnang werd in juni nog druk aan de oplevering van Flirts voor Connexxion gewerkt. (foto Guus Ferrée)

PLAN V 466 WORDT ROOD

Binnenkort is het typische geluid van Plan V weer te horen: Mat '64 466 gaat in 2018 charterritten rijden, waarbij de opbrengsten naar het goede doel gaan. De 466 stond de afgelopen maanden opgesteld in Amersfoort en ontsprong daarmee de dans naar de snijbranders. Het treinstel was één van de Plan V's die deel uitmaakten van de Mat '64-afscheidsrit. Het treinstel ging na de rit mee naar Am-

sterdam Werkplaats, maar al gauw werd het treinstel ter opslag naar Amersfoort overgebracht. Inmiddels is gebleken dat dit voor het behoud van het treinstel was gedaan. De opbrengsten van de toekomstige ritten gaan naar de KWF Kankerbestrijding. Het treinstel wordt hiervoor in de rode kleur van het KWF gewraapt. Er wordt een stickerlaag over het treinstel aangebracht, waarbij de originele lak behouden blijft. Eind au-

gustus is het treinstel overgebracht naar Haarlem Werkplaats. Hier is de 466 opgeknapt en werden graffiti en NS-logo's verwijderd. Het treinstel zal namelijk niet onder attest van de NS gaan rijden. Eind september stond het treinstel klaar voor de overdracht en technische keuring. Naast de museale Plan V's 876 en 904, lijkt een derde treinstel hiermee behouden. Binnenkort meer over dit onderwerp.-MvR



Ex-Locon-materieel op Amersfoort Goederen, 23 september 2017. (foto Bas Meijer)

LOCON-LOCS VERKOCHT

Een groot deel van Locon's materieelpark is verkocht. Het gaat om de 9701, 9802, 9902-9906, 9908 en 9909. Koper is Rail Innovators Holding. Onder de holding vallen de bedrijven RailReLease (Lease spoorwegmaterieel), Raillogix

(Logistiek dienstverlener spoor) en Rail Force One (vervoerder). De locs zijn ondergebracht bij voertuighouder RailReLease en kunnen aan vervoerders, zoals Rail Force One, worden verhuurd. Een aantal machines zijn inmiddels ontdaan van de Locon-bestickering en hebben

een nieuw UIC-nummer, met daarin de afkorting RRL (RailReLease). Hippel 9701 stond begin oktober in Roosendaal, het andere materieel nog in Amersfoort. De 9903 werd al verhuurd aan Rail2U/Rail-promo, het overige materieel is nog niet in dienst gesteld.-MvR

PROEFRITTEN OM C SGB

Het duurde langer dan gepland, maar het voorlopige eindresultaat mag er zijn. Op 26 augustus maakte de replica van een NS omC een eerste rit bij de SGB. De omC is een kopie van een tweeassige motorwagen van de serie omC 901-908 die in 1927 in gebruik werd genomen op de in dat jaar geopende tramlijnen in Zuid-Beveland. Al diverse jaren wordt gewerkt aan de bouw van deze Ome Ceesje zoals de bijnaam van dit materieel was. Om staat voor olie-mo-

torwagen, de C is de gebruikelijke aanduiding voor 3e klasse. Er komen zelfs twee omC's. De nieuwbouw maakt deel uit van het project Toeristische Hoofdas. Bij de reconstructie van de wagens heeft het Zeeuwse museum hulp gekregen van leerlingen van de bedrijfsschool van Heerema uit Vlissingen. Die bouwden een onderstel op basis van de aanwezige Uerdinger railbussen. De bak wordt door SGB-ers aan de hand van oude tekeningen gebouwd. Van de serie omC 901-908 is geen enkel exemplaar bewaard

gebleven. De nieuwkomer heeft het aansluitende nummer omC 909 gekregen. Tijdens de dieseldag in het laatste weekeinde van september werd de motorwagen voor het eerst aan het grote publiek getoond. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het interieur. Het streven is om de omC met Hemelvaart 2018 in gebruik te nemen. In Goes worden vervolgens twee Uerdinger railbussen te koop aangeboden.-GF



De nieuwe omC 909 nadert tijdens de eerste proefrit op de vrije baan het vroegere stationsgebouw van 's Gravenpolder-'s Heerabtskerk, 26 augustus 2017. (foto Reinier Zondervan/SGB)



De SGB gaat twee Uerdinger railbussen in de verkoop doen. (foto Sevrien Ferrée)



DM'90 3447 is onderweg naar Zwolle en passeert de kapot getrokken bovenleiding, 17 september 2017. (foto Myron van Ruijven)

ZWOLLE - KAMPEN GEËLEKTRIFICEERD

De werkzaamheden op de Kamperlijn zijn nagenoeg afgerond. Het gehele spoortraject is vernieuwd en voorzien van bovenleiding. Bij de werkzaamheden is het aansluitwiel naar Zwolle Katwolde opgebroken, net als het emplacement in Kampen. Eén van de opstelsporen in

Kampen is tijdens de werkzaamheden gebruikt voor het beladen van ballasttreinen. Vanaf 28 augustus konden de reizigers weer per spoor tussen Kampen en Zwolle reizen. Tot begin december 2017 wordt het DM'90-materieel ingezet, waarna de Flirts van Syntus de dienst gaan uitmaken. Het nieuwe station Zwolle Stadshagen zal in december worden geo-

pend. Op 11 september werd de nieuwe bovenleiding door een vrachtwagen met kraan kapot getrokken. De niet veel later naderende trein reed vervolgens tegen de loshangende draden zodat een kleine ravage ontstond. De bovenleiding werd niet direct gerepareerd, waardoor de beschadiging enkele weken - zoals gewoonlijk - dieselend werd gepasseerd.-MvR

25 JAAR STAR

In het weekend van 16 en 17 september hield de Stichting Stadskanaal Rail, kortweg STAR, het jaarlijkse festival 'Stadskanaal onder Stoom'. Hierbij werd tevens het 25-jarige jubileum van de stichting gevierd. Er werd groots uitgepakt met behalve de inzet van het eigen rollend materieel, het bezoek van diverse gastlocomotieven. Dat waren de 162, SSN 01 1075, 2454 en 7742. Het

succesvolle evenement zorgde door de duizenden bezoekers voor drukke perons en volle treinen. De STAR zette naast het vele gastmaterieel hun eigen stoomlocomotief 52 8060 en diesellocomotief 2278 in. De grote machines zoals de 01 1075 en 52 8060 werden ingezet tussen Stadskanaal en Veendam, terwijl de kleinere locs waaronder de 7742 en 162 de lijn van Stadskanaal naar Musselkanaal domineerden. Ook de vuurloze

stoomlocomotief 6326 kwam in actie. Aan de fotografen werd gedacht door het verstrekken van de locomotiefomlopen en het op beide dagen laten rijden van een goederentrein. In de werkplaats bij het station van Stadskanaal konden tijdens een modelspoorbeurs diverse modelbanen worden bezichtigd. Voor de werkplaats was een minispoorbaan aangelegd waar een ritje kon worden gemaakt.-BB



STAR 52 8060 en SSN 01 1075 zijn onderweg naar Veendam, 17 september 2017. (foto Bruno Batenburg)

DRAAISTELREVISIE 2454

De draaistellen van locomotief 2454 zijn gereviseerd. Dit gebeurde in hoog tempo in de werkplaats van Spoorijzer in Roosendaal dat een nostalgisch decor vormde. De 2454 stond daar zo'n twee weken opgebokt. De wielen waren onder-tussen per vrachtwagen naar de Strukton-werkplaats in Zutphen gebracht waar ze zijn afgedraaid en geïnspecteerd. Het reviseren van de draaistellen was

van belang om de locomotief weer op de hoofdbaan toegelaten te krijgen. Op 11 september was het werk voltooid en twee dagen later vertrok de 2454 per dieplader naar de STAR in Stadskanaal. Een rit die overigens met twee lekke banden gepaard ging. Na vele jaren van afwezigheid was hierdoor een locomotief van de serie 2400 in het noorden te zien. Decennia lang verzorgden deze locs, met de serie 2200, het goederen-

vervoer in Noord-Nederland waaronder de lijn Veendam - Stadskanaal. Voor de 2454 was het de eerste keer sinds tijden dat er langere afstanden konden worden gereden, het evenement was dan ook een uitstekende beproeving. Behoudens een klein mankement op de laatste rit van zondag heeft de machine zich uitstekend gehouden.-BB



De 2454 bij Railpark Roosendaal, 26 augustus 2017. (foto Myron van Ruijven)



Samen met een drietal rijtuigen passeert de 2454 Wildervank, 17 september 2017. (foto Myron van Ruijven)

EXTRA RIT KAMEEL

Het voormalige inspectietreinstel van de NS, de DE 20 'Kameel', bracht op 20 augustus een bezoek aan Twente. Het was een door particulieren gehouden rit die onder meer naar Hengelo voerde.

Van daar ging het gezelschap via Delden over de enkelsporige, niet geëlektrificeerde lijn naar Zutphen. En verder via Deventer en Amersfoort terug naar Utrecht Maliebaan. Het treinstel begon de rit met een slag naar Arnhem en reed

vandaar via Deventer en Almelo naar de voormalige metaalstad. Helaas voor de fotografen werkte het weer op deze zondag niet erg mee.-LvdM



De 'Kameel' rijdt op 20 augustus 2017 door Zenderen. Het gaat om een door particulieren georganiseerde rit. (foto Len van der Maar)

EERSTE RIT SYNTUS

Het was een memorabel moment, de rit van Syntus treinstel 7401, in de nacht van 16 op 17 augustus tussen Zwolle en Enschede. Het was voor het eerst dat een elektrisch treinstel op eigen kracht reed over een baanvak dat is beveiligd met het ATB NG-systeem. Het treinstel, dat eerder diverse ritten vanuit Amersfoort uitvoerde, maakte die nacht twee slagen tussen de beide steden. Met aan boord medewerkers van Syntus, Pro-Rail en Ricardo dat de toelating regelt, werd onder meer de ATB-NG getest. De proefritten werden uitgevoerd in opdracht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ook de twee volgende dagen reed de 7401 proefritten. Op 10 december neemt Syntus de exploitatie van Enschede - Zwolle en van Zwolle - Kampen van NSR over. Op 27 september werden de nieuwe stellen 7304, 7405 en 7303 naar Nederland gebracht.-SF



Syntus treinstel 7401 maakt op 17 augustus 2017 rond 00.45 uur een korte stop in station Nijverdal. Het is de eerste rit van elektrisch materieel op de lijn Zwolle-Wierden. (foto Sevrien Ferrée)



Treinstel DE1 41 rijdt als extra trein 28201 ter hoogte van Holten richting Almelo, 22 augustus 2017. (foto Sevrien Ferrée)

DE1 41 NAAR ALMELO

Ten behoeve van een bijrol in de theaterproductie 'Het verzet kraakt' reed DE1 41 op 22 augustus van Utrecht Maliebaan naar Almelo, waar het museumstel een maand lang figureerde bij de toegang naar het in de openlucht opgevoerde theaterspektakel. De rit naar Almelo zou via Zwolle en Deventer voeren, maar bij Nijkerk had een shoveler een kabel kapot getrokken met een seinstoring als gevolg. Daarom moest de Blauwe

Engel via Deventer naar Zwolle en weer terug naar de koekstad om naar Twente te kunnen reizen. In Zwolle moest een aantal genodigden worden opgehaald. Door een fotowedstrijd voor de DE1 41, uitgeschreven door de lokale krant, stond het ter hoogte van Holten zwart van de mensen. In Almelo verdween het treinstel dat als eyecatcher voor de theatershow diende maar met de optredens verder niets van doen had, achter met landbouw plastic afgedekte hekken.

Dit om te voorkomen dat het stel, dat 's avonds na de voorstellingen werd bewaakt, ten prooi zou vallen aan vandalen en graffitispuiters. Op 25 augustus reed het treinstel, met aan boord de tien winnaars van de fotowedstrijd, terug naar het Spoorwegmuseum in Utrecht. In de trein was ook Willem van Walderveen, zoon van een van de verzetsstrijders die aan de roofoverval had meegedaan.-SF

MBS

De komst van loc 7742 van de SHM op 18 september naar Haaksbergen luidde het slotakkoord in van de viering van 50 jaar MBS. De loc die ooit in NS-dienst door Twente en de Achterhoek reed maakte op woensdag 20 september een geslaagde proefrit naar Boekelo. Vier dagen later was de tenderloc voor het eerst in de reizigersdienst op haar oude stamlijn te bewonderen. Daarna volgde op 2 oktober een optreden in een extra rit ter gelegenheid dat precies 80 jaar geleden de reizigersdienst op de GOLS-lijn werd opgeheven. Later volgde een fotorit met een historische NS-goederentrein waarna de 7742 tijdens de traditionele Najaarsstoomdag haar opwachting maakte. 'Bello' kwam met alle aanwezige, rijvaardige MBS-stoomlocs op de baan. Het werd een grootse dag. Helaas kwam de 8107 niet in actie. De ketel van deze oudste, rijvaardige NS-stoomloc wordt in tegenstelling tot een eerdere planning pas eind oktober



Rendez vous tussen de Wismar en loc 7742. Zo'n beeld was tussen 1936 en 1939 in Enschede Zuid mogelijk, de plek waar de MBS in 1967 haar activiteiten begon. Haaksbergen, 22 september 2017. (foto Sevrien Ferrée)

in Haaksbergen terug verwacht. Begin volgend jaar wordt ze onder stoom ge-

bracht. Op 28 december 2014 werd het vuur gedoofd.-GF



Parade van oude elocs in Siegen, van links naar rechts 141 248-5, 111 001-1, 103 225-7 en E10 1239, 28 augustus 2017. (foto Eric Sallevelt)

SCHUPPENFEST SIEGEN

Het museumdepot van Siegen vormde in het weekeinde van 26 en 27 augustus het decor van een Schuppenfest, een spektakel waarbij diverse elektrische oudgedienden acte de préséance geven. Boven de draaischijf en naar een aantal sporen van de polygonale loods hangt nog steeds bovenleiding. Tot de machines die hun opwachting hadden gemaakt behoorden de bedrijfsvaardige E10 1239 en de 103 226-7, twee machines die werden afgevaardigd door de Lokomotiv-Club 103 uit Wuppertal. De

103 is overigens uitgeleend door het DN Museum in Neurenberg. Voor deze zesasser waren voor haar optreden in Siegen specifieke frontplaten gemaakt. Maar die konden vooralsnog de goedkeuring van de Lokomotiv-Club niet wegdragen. In Siegen bevindt zich ook de 103 220-0 in de bonte kleuren als Touristik-loc. Deze machine behoudt haar aparte uiterlijk. Echter alleen de loc; een stam bijpassende rijtuigen zit er niet in. Dat zou te veel van het museumbudget vergen. Ook present waren de 141 248-5 en de 151 121-1. Deze laatste machine

pronkte nog met haar rode Railion-jasje. Maar niet lang meer. Er wordt gesproken over de historische kleur: groen of oceaانبauw/beige. De meeste stemmen neigen naar het laatste. Ook krijgt zij haar originele ronde buffers terug. Als extra gast was vanuit Koblenz-Lützel dieselloc 212 372-7 met twee Bm-rijtuigen gekomen. In Koblenz was echter besloten dat loc 111 001-4 het transport voor haar rekening diende te nemen en dat betekende dus een extra eloc voor deze geslaagde, tweedaagse happening.-ES

TRAMFUSIE RUHRBAHN

Voor het eerst sinds jaren zijn twee tram-bedrijven in Duitsland samengegaan. Op 1 september 2017 zijn de Essener Verkehrs-AG (EVAG) en de Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) officieel gefuseerd en gaan sindsdien verder onder de naam Ruhrbahn GmbH. Het hoofdkantoor staat in Essen omdat het ov-bedrijf van die stad het grootste is. De namen van de afzonderlijke bedrijven verdwijnen. Voortaan gaat het in het Roergebied alleen nog maar over de RUHRBAHN, zoals de nieuwe onderneming met hoofdletters wordt geschreven. Het bedrijf telt na de fusie drie U-Bahn-, elf tram- en 84 buslijnen. Er wordt gereden met 184 trams en 237 bussen. Met rond 2500 me-



Trams van de Ruhrbahn worden onder meer gestald in een hal die vroeger deel uitmaakte van het DB-Ausbesserungswerk Mülheim. (foto Jan Asshauer)

dewerkers wordt een verzorgingsgebied van 760.000 mensen bediend. Het is het

op een na grootste openbaar vervoersbedrijf binnen de vervoersregio VRR.-JA



TERUG NAAR TOEN

Het eerste weekeinde van september stond bij de VSM traditiegetrouw in het teken van het Terug naar Toen-evenement. In navolging van vorige jaren werd ook nu de historische rijtuigstam van het Spoorwegmuseum ingezet. Die rijtuigen werden door de motorpost mP 3031 naar Apeldoorn gebracht. Daar werd het konvooi inclusief de bruine motorpost door de net opgeknapte VSM-dieselloc 2459 overgenomen en vervolgens in Loenen tentoongesteld en door tal van bezoekers bewonderd.-LvdM

VSM-loc 2459 op 1 september 2017 onderweg naar Eerbeek. (foto Len van der Maar)

REVIVAL DERDE KLAS?

Natuurlijk, de derde klas van vroeger komt niet terug, maar vanaf 10 december kunnen reizigers in de Thalys kiezen uit drie 'smaken'. Tot nu toe was de keuze Comfort 1 of 2. Maar vanaf de nieuwe dienstregeling kun je een ticket kopen voor Standard, Comfort en Premium. Thalys wil hiermee concurrerende tarieven bieden en een efficiëntere indeling realiseren. Standard is het goedkoopst, mits vooraf geboekt. De reiziger krijgt daarbij Wifi. Wijzigen van het kaartje kan tegen bijbetaling van 15, bij annuleren 50% terugbetaling. Comfort is vooral bedoeld voor zakenreizigers in de ex Comfort 2 klasse. In Comfort is meer luxe en rust dan in Standard. De Premium reizigers krijgen de meeste luxe. Maaltijden en drankjes worden aan de zitplaats geserveerd, er zijn kranten en tickets kunnen worden

gewijzigd of geannuleerd. Uiteraard is er sprake van een behoorlijk prijsverschil: Standaard Amsterdam - Parijs is er vanaf

€ 44 (de Standard mini zelfs vanaf € 29, niet wijzigen, geen restitutie), Premium kan oplopen van € 135 naar € 205,-.TO



De Thalys onderweg naar Antwerpen passeert station Noorderkempem (lijn 4 in België). Reizigers hebben nu de keus uit drie 'klassen'. (foto Ton Oosterom)

UITGAVE VAN RAILHOBBY GEMIST?



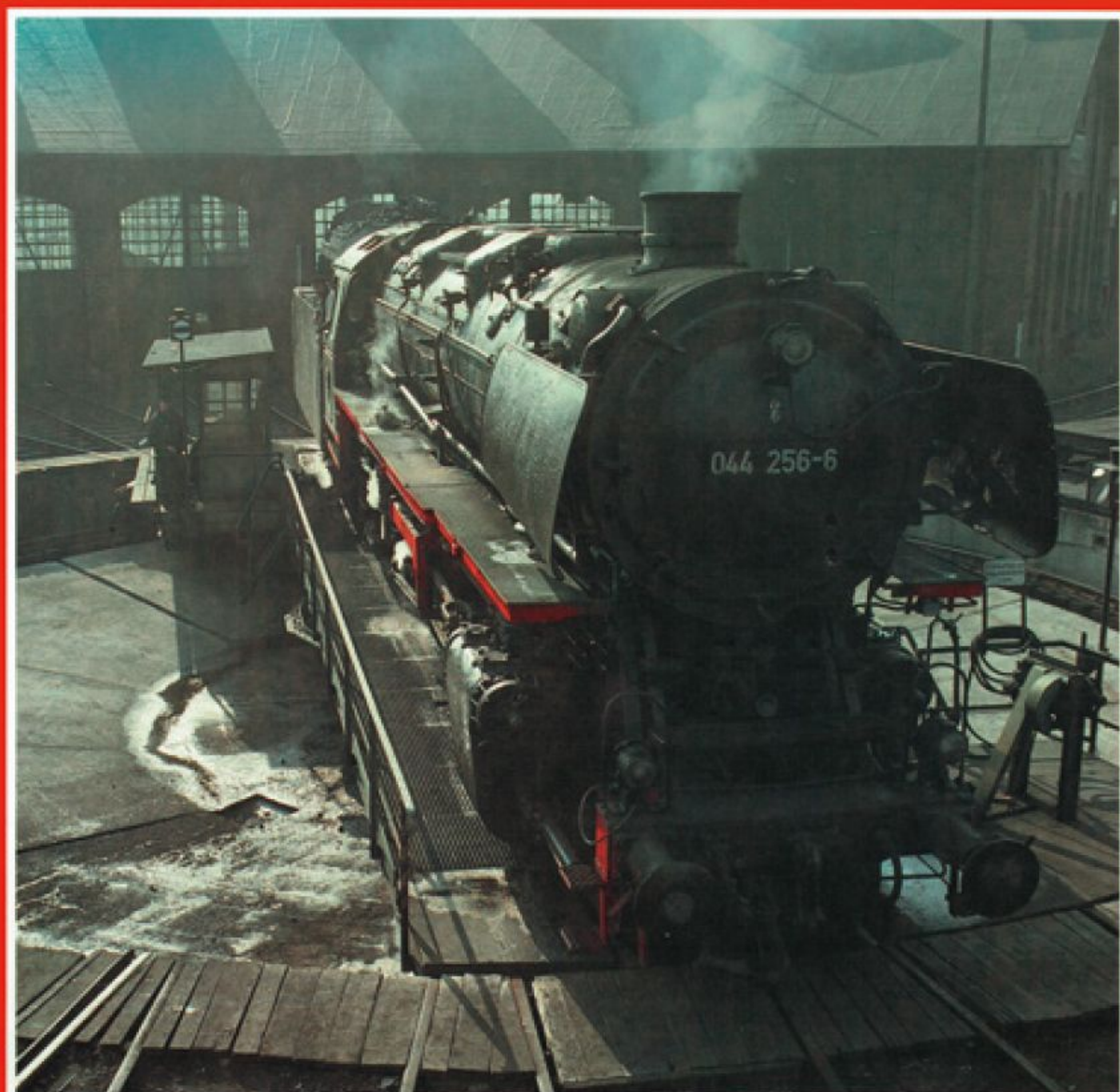
Bestel via www.hobbyou.nl

Bw Ottbergen

De ongemakkelijke waarheid

Bw Ottbergen

Ein typisches Bahnbetriebswerk der Dampflokezeit



Bernard und François Huguenin

Dumjahn

*In diesem Buch finden Sie alles,
was Sie schon immer über den Alltag
in einem Bahnbetriebswerk (Bw) der
Dampflokzeit wissen wollten.*



329 00022

Bijna alle spoorboeken (behoudens een handvol opleidingsboeken) zijn geschreven door en voor hobbyisten. Op zich is daar niets mis mee, maar het lijkt wel te resulteren in een wat (te) rooskleurig beeld van de dagelijkse werkelijkheid. Zeker de tijd dat er nog met stoomlocomotieven werd gereden heeft een hoge geromantiseerde en mystieke waarde gekregen. De vele foto's laten prachtige plaatjes zien van stoomlocomotieven met treinen in het landschap, veelal voorzien van prachtige pluim of stilstaand op stations. De bulk van de foto's is genomen op grotere afstand en bij voorkeur 'driekwart voor'. Dit laatste levert qua compositie inderdaad prachtige plaatjes op, maar geeft soms verrassend weinig detailinformatie. Foto's van achteren waarbij je eens, deels, in het machinistenhuis kunt kijken of op de tender kijkt, halen zelden publicatie. Foto's waarbij de werkplek echt goed te zien is zijn helemaal schaars, anders dan de incidentele fabrieksfoto. Maar die foto's zijn veelal clean en afstandelijk.

Voor de dagelijkse realiteit moeten we teruggrijpen op de gepubliceerde verhalen van stokers en machinisten. Daarin zijn wel voorbeelden te vinden van het harde en zware werk dat een stoomloc met zich mee bracht. Maar daarbij ben je dus erg afhankelijk van het visuele inlevingsvermogen van de lezer. En de foto's die dergelijke boeken bevatten zijn vaak toch weer die afstandelijke of driekwart-voor foto's. Maar het verstoken van een

tot twee volle tenders kolen, het schoonmaken van het vuur en de asla en het leegscheppen van de rookkast was zwaar, warm en vies werk. Ook het regelmatig beklimmen van waterbakken en vullen hiervan was zwaar, gevaarlijk en soms nat werk. Vaak ook nog eens uitgevoerd in sneeuw, regen, wind of juist bij hoge temperatuur. En hiervan is weinig terug te vinden in de diverse boeken.

Tussen al deze (foto)boeken is 'Bw Ottbergen' door François en Bernard Huguenin een aangename verrassing en uitzondering. Hoewel dit boek zeker de nodige hierboven omschreven foto's bevat, bevat het ook veel opnamen gemaakt in het Bw (Betriebswerk, locdepot) en dan ook nog eens van locomotieven van achteren en van boven. En verder veel foto's van locs (veelal BR 44) tijdens de diverse werkzaamheden op het depot om de locs dienstgereed te maken. Opvallende zaken zijn onder andere de relatief kleine kolenbelading, met kleine kraantjes en dus niet met de grootste kolenbunkers, de strategisch beladen tenders, met zoveel mogelijk kolen zo ver en hoog mogelijk naar voren en de relatieve viezigheid van de werkzaamheden.

Punt van aandacht is wel: het gaat hierbij om de eerste druk. De tweede druk bevat gelukkig deze foto's die mogelijk als schokkend kunnen worden ervaren niet meer. Maar goed, slechts een kniesoor die daar op let.

De Dg's van Artitec

De goederentreinbagagewagens type Dg, ook wel conducteurswagens genoemd, zijn onlangs door Artitec uitgeleverd, in maar liefst zes varianten in de tijdperken III en IV. Chris van Diesen neemt een viertal onder de loep.



De in dit artikel genoemde Dg's op een rij.

1



De tussen '54 en '58 op onderstellen van uitgerangeerde goederenwagens gebouwde Dg's werden door de NS in goederentreinen ingezet. Tijdens de reis kon de conducteur de wagenpapieren bijwerken en de trein via schuin geplaatste spiegels in de gaten houden. De Dg had een dienstafdeling met tafel en driepersoons zitbank en een bagageafdeling met kolenkachel, wc en schroefrem. De wagens werden tot begin jaren '70 ingezet. Een aantal werd omgebouwd tot werkwagen of voorverwarmingswagen, elf zijn behouden gebleven.

MODEL

De wagens zijn in de bekende Artitec-doos met stevige plastic binnendoos verpakt. In de handleiding is aangegeven waar bepaalde onderdelen moeten worden geplaatst. Bij alle wagens zijn de onderdelen voor alle tijdperken bijgevoegd waardoor u na het plaatsen wat overhoudt. De daarbij soms overvloedige knipperbol - het sluitsein - zal zeker zijn weg naar een loc of andere goederenwagen vinden. De wagens zijn fraai en strak uitgevoerd met heldere en scherpe opdrukken en hebben een goed gewicht. In de NEM-schacht kunt u elke willekeurige (kort) koppeling steken. De ramen zijn helder en liggen vlak in de

2



1. De groene BS D 2438, fraai glaswerk in de uitbouw. **2.** De vaalbruine variant, duidelijke en scherpe opdrukken. **3.** De beide donkerbruine Dg's, het wc-raam is wit gekleurd. **4.** Als de wagen is gemonteerd komt een compleet interieur met kachel en wc te voorschijn. **5.** De uitbouw bestaat uit transparante kunststof waardoor de ramen vlak in de wanden liggen. **6.** Bij alle Dg's zijn onderdelen voor alle tijdperken bijgevoegd. U houdt dus altijd wat over. **7.** De onderzijde kent veel details. **8.** Ik kon het niet laten een Dg met een omnummerset van Kleinspoor naar mijn favoriete tijdperk te wijzigen.

wand, ook geldt ook voor de kleine ruiten in de uitbouw. De beide bordessen zijn in reliëf uitgevoerd.

De groene variant is te plaatsen in tijdperk IIIb/IIIc en draagt nummer NS D 2438. Het dak is donkergrijs. De af fabriek gemonteerde onderdelen zoals de schoorsteen en luchthappers op het dak en de handgrepen en handrailings bij de bordessen zitten stevig vast. Het model is vast te pakken zonder bang te hoeven zijn dat er iets af zal breken. De sluitseinhouders moe-

3



4



5



6



ten nog in aanwezige gaten in de zijkanten van de wagonkast worden gestoken.

De vaalbruine NS D 2555 past eveneens in tijdperk IIIb/IIIc. Behoudens de opschriften en de remkraan is de wagon identiek aan de groene variant. De remkraan op de stelbalk is ingekleurd: een wit vlak met rode handle.

De donkerbruine wagens zijn in verschillende tijdperken te plaatsen. De NS D 2592 in tijdperk IIIb-IIIc, deze wagon kan van de meegeleverde knipperbol worden voorzien. De wagon met computernummer 30 84NS950 0 060-3 is te plaatsen in tijdperk IV. Beide modellen hebben een fraaie diepbruine kleur.

INTERIEUR

Als we de wagon openmaken blijkt deze een compleet interieur te hebben. Met scheidingswand, kachel, wc en remkraan. De modellen hebben door de metalen plaat op de bodem een goed gewicht. De plaat is vastgezet waardoor er geen gevaar is voor rondslingerend metaal tijdens het rijden of onderhoud aan de wagon. Om de ramen vlak met de wanden te krijgen heeft Artitec een trucje uitgehaald met de beide uitbouwen. Deze zijn geheel van transparante kunststof en daarna in de juiste kleur gespoten. Zo liggen de ramen, ook de smalle ramen van de smalle vlakken van de uitbouw, gelijk met de kast. Door de geringe dikte zijn deze glashelder en kun je zelfs door de smalle ramen naar binnen kijken. De uitbouwen zijn gelukkig niet verlijmd, maar met een stevige pinverbinding aan de body geklikt. Dat biedt opties voor pimpen en aanpassen van het model.

7



8



Zoals gemeld worden bij alle Dg's dezelfde onderdelen meegeleverd. Dat betekent dat u bij de groene variant de knipperbol overhoudt en bij de latere versies en het tijdperk IV-model de sluitseinhouders. De kleine gaten in het model die dan openblijven zijn niet storend. Indien u de Dg gaat weatheren zouden de niet gebruikte gaten en passant kunnen worden dichtgemaakt. De metalen rangeerhandgrepen kunnen met een drupje lijm onder de buffers worden geplaatst. De diverse slangen en de imitatie haakkoppeling kunnen alleen worden geplaatst als de wagon aan het einde van de trein is opgenomen of in een vitrine is opgesteld. De onderzijde van de wagon toont de remleidingen, remwerk aan de wielstellen en de afvoer van de wc. De koppelingen zijn soepel en veren goed terug naar de rechtstand. De wielen draaien mooi vrij. Voor wisselstroomrijders zijn er bij de vakhandel andere wielstellen verkrijgbaar; deze zijn eenvoudig te wisselen. De bufferschalen zijn los ingestoken op de bufferhulzen en bij eventuele breuk gemakkelijk te vervangen. Het eenvoudige demonteren van het model maakt het verleidelijk er meer mee te doen. Zo heb ik met de transferset nummer 40 van Kleinspoor een Dg voorzien van een nieuw computernummer, NS-vignet en het opschrift Depot Amersfoort. In een latere Railhobby zal dit nader worden toegelicht. Voorlopig heeft u keuze uit zes modellen: tijdperk IIIb/IIIc: NS D 2438 groen (art. nr. 20.214.01), NS D 2519 bruin (20.214.02), NS D 2555 vaalbruin (20.214.03), NS D 2592 bruin (20.214.04), NS D 2698 bruin (20.214.05); tijdperk IV: 30 84NS 950 0 060-3 bruin (20.214.06). Prijs alle Dg's 48,50.



Station Schoonhoven zoals het eruit zag in het midden van de jaren twintig.

BESSEL DE JONG BRENGT EMPLACEMENT SCHOONHOVEN ANNO 1925 WEER TOT LEVEN

Op een klein stationnetje

Hij zocht een klein station om in model na te bouwen. Op een site ontdekte Bessel de Jong de afbeelding van een prentbriefkaart van station Schoonhoven, ooit eindpunt van de normaalsporige tramlijn uit Gouda. De presentatie van dit kleine emplacement in Utrecht tijdens de Modeltrein Expo 2017 zorgde voor heel wat ah-gevoelens.

Het stationsgebouw van Schoonhoven kende Bessel de Jong wel. Maar hij wist niet dat het een spoorse achtergrond had. Als inwoner van het nabijgelegen Lopik kwam hij er wel eens langs. En dacht dat het een verbouwd woonhuis was. Want die vorm heeft het rond 1902 gebouwde en voor opening van de lijn in 1914 verbouwde pand immers ook. Het witte stationsgebouw,

tot 2016 in gebruik bij openbaar vervoerbedrijf Connexxion, prijkt nu in volle glorie op de H0-modelspoorweg die Bessel de Jong (Den Haag, 1969) met eigen handen vorm gaf. Nadat hij zijn zoektocht naar een klein station had beëindigd toog Bessel de Jong naar het Utrechts archief. Daar bevond zich alles wat nodig was om het eindpunt van het 'Schoonhovense



spoortje' in de Krimpenerwaard in 1:87 na te maken. 'De tekeningen van alle gebouwen zijn er aanwezig. Ik heb alles onder ogen gekregen, tot en met de funderingen en afwateringen toe. De constructie van het station kent wat dat betreft geen geheimen meer voor me. Ik weet precies waar alle dwarsbalken horen', zegt hij met een milde glimlach.

In 2011 werd een begin gemaakt met project Schoonhoven. In dat jaar werd de ruwbouw van het stationsgebouw in de steigers gezet. Dat gebeurde nadat Bessel de Jong er foto's van had gemaakt en het pand eigenhandig had opgemeten. 'Maar pas na mijn bezoek aan het Utrechts archief in 2014 ben ik van deze module serieus werk gaan maken. Bij elkaar opgeteld ben ik er twee jaar mee bezig geweest, met enkele tussenpauzes.' Met modelbouw had de gedreven bouwer al de nodige ervaring voordat hij met zijn Schoonhovenproject begon. Kleinere emplacementen, kleine diorama's, zelfs de derde prijs van een Beneluxspoor-dioramawedstrijd prijkt op zijn palmares. 'Die prijs motiveerde me om door te gaan. Vandaar de zoektocht naar een leuke stationsomgeving. Naar iets exclusiefs. Al bleek later dat er iemand uit Gorkum is die op een zolder dit thema ook heeft uitgebeeld. Zijn module is wat dieper dan die van mij. En hij toont het emplacement in latere jaren, ik heb voor 1925 gekozen. De afmetingen van mijn modeltramweg: vier meter lang met een diepte die van 60 naar 80 centimeter gaat. Dat is bij de eerste aftakking. Met een knik halverwege, dan breek je de doorgaande lijn. Dat heb ik dus bewust gedaan. Vanaf dit punt liggen alle sporen visueel achter elkaar. Een kopse zijde heb ik bewust open gelaten. Dan kun je er veel beter op het lijnenspel kijken. Aan de andere kant gaat het spoor over naar een fiddle yard. Die moet ik nog afbouwen, vooruitlopend op uitbreiding richting Bergambacht en Gouda.'

Behalve tekeningen diepte Bessel de Jong ook allerlei foto's op

1. De locloods bij het eindpunt van de lijn telde drie sporen. Bessel de Jong bouwde hem na met styreenplaten. **2.** Station van Schoonhoven, een loc van de Dierenserie wacht op de terugrit naar Gouda. Alle locs vertrokken met de schoorsteen voor naar deze stad. **3.** Een retirade is een vast onderdeel van een station, ook in vroegere dagen. Dus ook te zien in Schoonhoven. **4.** De kleine goederenloods van Schoonhoven.

van de tramlijn Gouda - Schoonhoven. Bekende en onbekende opnamen van trams, gereden door locs van de Dierenserie en de serie 8100. 'Het gros is gemaakt in de jaren dertig van de vorige eeuw, tot de noodgedwongen sluiting in 1942. Dat moest op bevel van de Duitsers. Die hadden railstaven nodig voor het aanleggen van nieuwe lijnen in Rusland. Ik heb begrepen dat dit spoor uiteindelijk bij Stalingrad is beland.'

De digitaal bestuurd module 'Schoonhoven' is opgebouwd uit drie bakken. De sporen zijn gemaakt van Tillig elite. Met dien verstande dat de dwarsliggers wat meer uit elkaar liggen. 'Het was een officiële tramlijn. Dat betekende dat er geen mooi ballastbed was aangelegd. Kiezels en puin vormden de ondergrond, de dwarsliggers lagen in het zand. Om dit na te maken heb ik echt zand gebruikt en dat met de airbrush bewerkt. Op die manier krijg je in mijn ogen het beste resultaat. Zand kun je alleen met zand imiteren.'

De gebouwen zijn allemaal eigenbouw, waarbij styreenplaten en -profielen de basis vormden. Behalve het stationsgebouw bouwde Bessel de Jong een goederenloods, een retirade zoals een toilet op een perron werd genoemd, een takkenloods en de relatief grote locomotiefloods. Ook de kolenlaadplaats en het simpele waterreservoir zijn 'made in Lopik'. In de takken-



De firma Van der Wal had een eigen opslag bij het emplacement.

5. De 8123 en 6723 staan naast elkaar opgesteld, de reis naar Gouda kan beginnen. **6.** Loc 8123 (het complete drijfwerk ontbreekt nog) rangeert met een open wagon. **7.** Loc 6723, een exponent van de Dierenserie, wacht in station Schoonhoven op een nieuwe inzet.

loods bevonden zich droge takken die bij het opstoken van de locomotieven werden gebruikt. Een bosje takken ligt ook daadwerkelijk in de loods. Luchtroosters geven aan dat de bewuste ruimte goed werd geventileerd. Aan details geen gebrek. Dat geldt ook voor een bewegende perronchef. Die gaat door een geopende deur naar buiten. Een leuke spitsvondigheid. Ook de roldeuren van de locloods kunnen bewegen. Omhoog en weer omlaag, net zoals destijds in werkelijkheid. Hierin bevond zich vroeger een koude reserve van de Staatsspoorwegen in, de eerste exploitant van deze tramlijn. De loods staat er nog steeds, al is het originele gebouw na beëindiging van de tramdiensten afgebroken. Maar later is het naar de oorspronkelijke vorm herbouwd.'

Het decor van zijn modelspoorweg die, zoals gememoreerd, het midden van de jaren twintig weergeeft, wordt gevormd door een lange bomerij die Bessel de Jong op internet heeft gevonden en die nu in bedrukte vorm als achtergrond fungeert. 'Ik heb voor een soepele overgang gezorgd door de ondergrond wat naar achteren te laten aflopen en een kleine ruimte naar de achtergrond te creëren. Die bomerij was bepalend voor de



omzoming van het emplacement. Daarom ga ik op den duur hier half reliëf en echte modelbomen neerzetten. Die maak ik uiteraard zelf.'

Het rollend materieel beperkt zich tijdens de presentatie in Utrecht tot een van messing gemaakte 6700 en een 8100, twee locseries die de tractie op de lijn bepaalden. 'De loc van de Dierenserie heb ik van Gert Arkema, een goede bouwer die bij mij in het Mitropa-team zit. De 8100 is eigenbouw. Helaas is het drijfwerk nog niet klaar. Eerlijk gezegd wacht ik op een kitje van Mikel Castelyn. Maar die kwam niet op tijd op de markt, reden waarom ik zelf 'even' zo'n machine heb gebouwd. De kenmerkende rijtuigen voor deze lijn had



Het emplacement van Schoonhoven telde maximaal zeven sporen. In 1:87 zijn ze alle terug te vinden.



ik ook zelf gebouwd. Ze waren van kunststof maar helaas zijn ze krom getrokken. Voor deze tramlijn werden Werkspoor-rijtuigen van de Staatsspoorserie BC 1-10 gebruikt. Ik ga ze nu opnieuw maken, met behulp van de Werkspoortekeningen en etsplaten. Die techniek ga ik me nu eigen maken. Ik zal daarbij een beroep doen op mijn Mitropa-groepje. De rijtuigen worden exact op schaal gemaakt. Wat je nu op mijn module ziet zijn geëtste kitjes van ETCH-models, bouwpakketten van tramrijtuigen die in de jaren tachtig werden aangeboden. Ze ogen redelijk maar zijn niet conform de werkelijkheid.' Het goederenmaterieel bestaat onder meer uit grijze NS-bakwagens van Fleischmann.



Voor zijn presentatie in het Spoorwegmuseum werd door RTV Utrecht een item over Bessel de Jong gemaakt. Het leverde hem vele positieve reacties op. 'Veel mensen kenden het stationsgebouw maar wisten niet dat er ooit een emplacement bij heeft gelegen. Het heeft best wat los gemaakt. Ik verzamel nu de verhalen rond de lijn. Je merkt dat RTV een lokale zender is met een landelijk bereik. Van Loek Achterberg wiens vader machinist op deze tramlijn is geweest - hij werd na de opheffing in 1942 overgeplaatst naar Venlo - heb ik eerder een foto gekregen waarop zijn vader in Schoonhoven staat afgebeeld. Hans Kaas heeft daar later een schilderij van gemaakt. Zo is het Schoonhovense spoor-tje weer gaan leven.'



BESTAAN IN DE MARGE

De tramlijn Gouda - Schoonhoven behoorde niet tot het winstgevendende deel van de Staatspoorwegen en later de NS. De verbinding trok vooral door het lange voorspel de aandacht. Zelden kende de aanleg van een tramlijn zo'n lange aanloop als die tussen Gouda en Schoonhoven. Of zoals de correspondent van de Courant Nieuws van den Dag het verwoordde: 'Heden, zaterdag 14 November, is de spoorlijn Gouda - Schoonhoven officieel geopend. De geschiedenis van deze lijn is een ware lijdensweg geweest. Veertig jaren lang was er sprake van aansluiting van Schoonhoven op het spoorwegnet, maar telkens werden de plannen vrijdeld of moest de uitvoering der werkzaamheden worden gestaakt. Ten slotte heeft het Rijk de aanleg der lijn op zich genomen, gesteund door een groote financiële bijdrage van de gemeente Schoonhoven.' 'Maar ook bij de aanleg der lijn vanwege het Rijk bleven de teleurstellingen niet uit. Talloze malen verzakte de weg, waardoor het tijdstip der opening telkens moest worden verschoven. Stellig zou de opening luisterrijk geweest zijn, als de tijdsomstandigheden gunstiger waren geweest. Thans is het zonder publiekelijke belangstelling gegaan, in tegenwoordigheid van officieele personen uit de belanghebbende gemeenten.'

Voor de volledigheid, de eerste plannen voor de aanleg van een tramlijn in de Krimpenerwaard dateerden al van 1869, maar de daadwerkelijke komst van de tram duurde nog 45 jaar. Dat kwam vooral door de zachte veenbodem. Die verzakte keer op keer, reden waarom er veel meer zand voor de aanleg van het baanlichaam nodig was dan op voorhand was geraamd. Ruim 880.000 kuub werd in de bijkans bodemloze grond gestort. De noodlijdende particuliere IJsselstoomtram (IJSM), een van de plannenmakers, was toen (1893) al lang overgenomen door de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (MET) onder wier regie de 16,8 km lijn naar Schoonhoven met een spoorwijdte van 1067 mm werd aangelegd. Omdat het geld op was werden in november 1903 de werkzaamheden stil gelegd. De aanvoer van al dat zand betekende bijna de doodsteek van dit langlopende project. Het station van Schoonhoven was toen overigens al opgeleverd. Pas jaren later, op 15 juli 1910, kwam de redding. De MET kreeg een compensatie van 285.000 gulden van het Rijk en de Staatsspoorwegen namen de lijn over. De officiële datum van de nationalisatie is 1 oktober 1910. Omdat de werkzaamheden jaren hadden stilgelegen en de SS een normaalspoortraject wilde hebben naar Schoonhoven moest er eigenlijk een geheel nieuwe spoorbaan worden aangelegd. Op de lijn deden tweeassige tenderlocs van de series 600

1. Het stationsgebouw van Schoonhoven bestaat nog steeds. Alle relevante vormen zijn anno 2017 intact. (foto Hans Koning) **2.** Het stationsgebouw Schoonhoven was in 1903 al grotendeels opgeleverd. Pas in 1914 werd het als zodanig in gebruik genomen. (foto Hans Koning) **3.** Op de plaats van de oude locloods in Schoonhoven werd later in dezelfde stijl een busremise gebouwd. (foto Hans Koning)

(later NS-serie 6500) en 8100 dienst. De machines waren daartoe voorzien van tramkoppelingen. Locs die hier dienst hebben gedaan zijn onder meer de 602, 605, 606, 608, 609 en 612. Ze reden de reizigerstrams met nieuwe, vierassige rijtuigen van de serie AB1-10 (NS BC221-230). Tot de 8100-en die in depot Schoonhoven waren gehuisvest - het depot werd in 1914 vergroot waardoor het onderdak bood aan vier tenderlocomotieven - behoorden de 8125, 8126, 8128, 8129 en 8130. Laatstgenoemde machine deed dienst tijdens de laatste dag van exploitatie.

Een lang leven was de nieuwe verbinding niet beschoren. Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte Schoonhoven haar tramlijn kwijt. Net zoals dat elders in Nederland het geval was, vorderden de Duitse bezetters de railstaven. Het staal werd naar het oosten versleept om daar te worden gebruikt om beschadigde baanvakken mee te repareren of stellingen mee te verstevigen. Zo reed op zondag 23 oktober 1942 de laatste trein van Gouda naar Schoonhoven. De bielzen bleven uiteraard liggen, al werden die deels door de inwoners van het dorp voor de kachels gebruikt. De spoordijk werd later afgegraven en het zand werd onder andere gebruikt voor de begraafplaats IJsselhof in Gouda. Na de oorlog werd de spoorlijn niet hersteld. Daartoe was de toegevoegde economische waarde te gering.

BEELEN	MODELBOUW
	Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-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



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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232



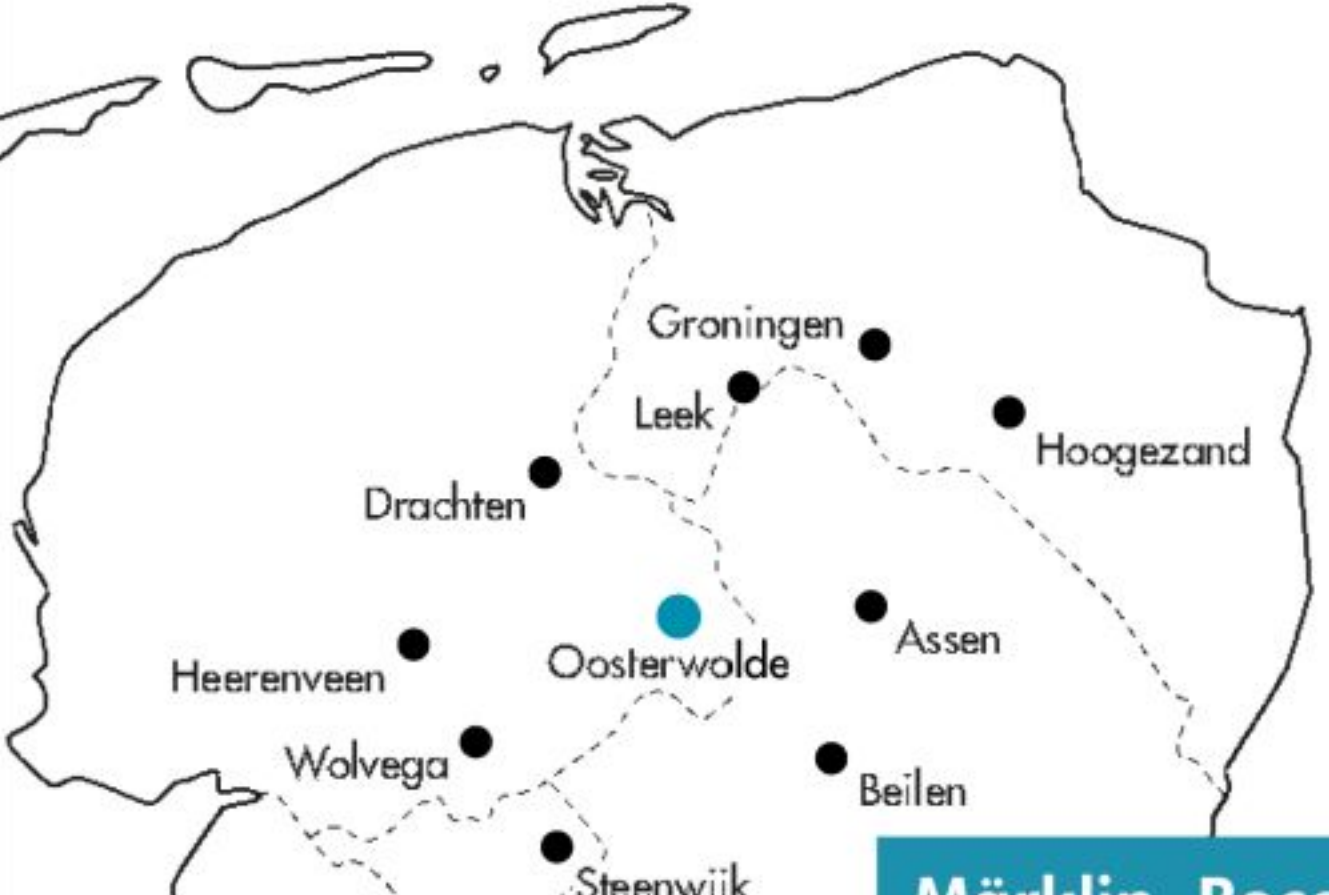
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl



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

Autominiaturen Van Zuthem

Meppel

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

verder in ons assortiment: Artitec, 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

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 Märklin (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

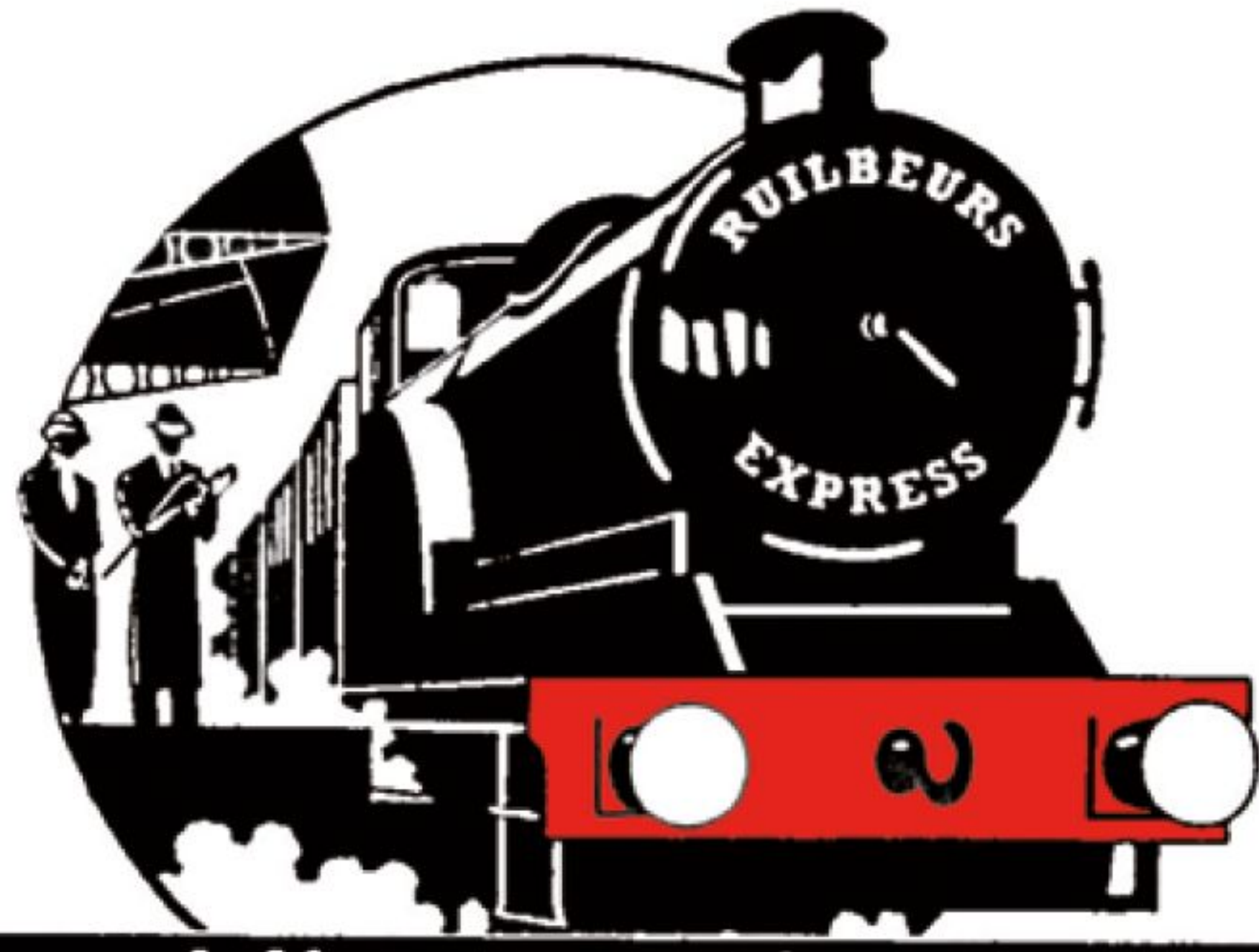
*Voor alle aankopen boven €25,-. Daar beneden verzendbijdrage van slechts €3,80.



MADDOG-TRAINS

Stay on track with us!

www.maddog-trains.com



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

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.

Taaie doorzetter bij Felix Schoeller

De laatste vuurloze stoomlocs in Duitsland zijn bezig aan hun countdown. Het script voor het slotakkoord is bijna geschreven. Alhoewel, bij papierfabriek Felix Schoeller in Osnabrück kon het eindsignaal nog wel even uitblijven.

Donderdag 13 juli 2017. Osnabrück-Lüstringen. Locatie: Papierfabriek Felix Schoeller aan de Burg Gretesch 1. Om half een 's middags hebben we afgesproken met Werner Niekamp, een vrolijke, ongecompliceerde veertiger die even op de dienstfiets komt aanrijden om kennis te maken. 'De loc gaat over een uur of zo rangeren. Vermaak je maar op het terrein. (Wijzend). Daar heb je de kantine waar je een kop koffie uit de automaat kunt halen.' Zo. Daar staan we dan midden in Osnabrück. Bij een licht pruttelende locomotief die ons bekend voorkomt. Het is een drieassige machine van het standaardtype FLC dat in de jaren tachtig door het Reichsbahn Ausbesserungswerk (RAW) 'Helmut Scholz' in Meiningen, in de voormalige DDR, werd gebouwd. En die we nog kennen van bezoeken aan dit revisiebedrijf en waarmee we bij de sodafabriek in Straßfurt ook al eens hadden kennisgemaakt. Deze machine zag in 1987 het licht, onder fabrieksnummer 03 189. Op de zijkant van het machinistenhuis prijkt de naam van loc 1: 'Felix Schoeller jr.' De drieasser zette de eerste schreden overigens elders. Op 29 december 1987 werd ze aan het VEB Bergbau- und Hüttenkombinat 'Albert Funk' in Freiberg (Saksen) geleverd. Via de Freiburger Zellstoff- und Papierfabrik in Weissenborn kwam de loc in 1991 in Osnabrück terecht. Een product van de in het westen vermaledijde DDR, al staat niemand daar nu nog maar een seconde bij stil.

Op het terrein van de papierfabriek, opgericht in 1895, is het bij aankomst rustig. Er rijden wat heftrucks en een enkele truck komt aangereden. Zon en wolken wisselen stuivertje, het is een

bepaald niet onaangename julidag. We kijken rustig rond, lopen naar wat potentiële fotopunten. Om zes uur 's ochtends en een uur 's middags wordt er volgens Werner Niekamp gerangeerd. Deze week kwamen er gesloten wagens binnen op maandag en dinsdag die halverwege de week aan DB Cargo werden overgegeven. Op vrijdag zullen de overige wagens de poort worden uitgereden. 'We hebben wel eens gedacht om DB Cargo het rangeerwerk te laten doen. Maar dat is ontzettend duur. Daar komt bij dat bij de fabricage van papier veel stoom wordt gebruikt. Nu kunnen we daar mooi onze vuurloze loc mee vullen, anders zou de stoom via de schoorsteen verdwijnen', verklaart Werner Niekamp.

Dan komt Goswin Kotte aangelopen. De 46-jarige rangeerder is tevens bestuurder van een heftruck. Dat geldt ook voor machinist Josef Schenk (63) die zich tien minuten later meldt. Als het tweetal is verenigd - ze werken vandaag in de eerste ploeg, van 06.00 uur tot 14.45 uur - begint het rangeren. Lange, gesloten wagens worden verplaatst, een trein die is bedoeld voor overname door DBC wordt samengesteld en buiten de poort gereden. Vervolgens drukt de loc een paar wagens een hal in. Het gebouw slokt de hele trein op. Dit zagen we niet eerder. Een half uur is de loc druk in de weer. Daarna plaats Josef Schenk de loc tegen een imposant, historisch, wit gebouw. Het stamt nog van voor de oorlog en werd, getuige een herinneringssteen, op 16 februari 1945 bij een bombardement zwaar beschadigd. Drie jaar later werd het complex waar op de bovenste verdieping (de





Het Tecklenburgerland staat bekend om de vele vakwerkhuisen. Op het terrein van de papierfabriek staat er ook een. Die vormt een fraai ensemble met de rangerende loc 1. (foto Dick van Beek)

'Holländer Saal') lompen voor de papierproductie werden vermalen, hersteld. Nu zijn er kantoren in gevestigd. Op de begane grond is een spooraansluiting gemaakt die naar een expeditie ruimte voert.

'Daar rijden we al vijf jaar niet meer naar binnen', laat Josef Schenk weten. Maar een paar meter voor de ingang stoppen is geen probleem. 'Rangeren met deze loc is een 'Erfahrungssache'. Als je in de regen veel gewicht aan de haak hebt dan moet je weten wanneer je zand moet strooien. We hebben overigens aan de zijkant van de loc een compacte compressor aangebracht. In de DDR stond 20 atmosfeer druk op de ketel, bij ons is dat tien bar. Meer druk kan de stoomtoevoerlijn niet aan. Onder de zes, zeven bar functioneert de luchtpomp niet meer. Vandaar dat we een compressor op het hoofdreservoir hebben aangesloten om op die manier goed te kunnen blijven remmen.' Loc 1 van papierfabriek Felix Schoeller zou wel eens de laatste

dienstdoende vuurloze locomotief in Duitsland kunnen zijn. In augustus 2016 kreeg de 50 ton zware machine een 'Hauptuntersuchung' (HU), een grondige revisie waardoor ze weer tien jaar mee kan. 'Die revisie hebben we op het eigen 'Hof' uitgevoerd. De loc stond opgebokt in een tent op het buitenterrein. Daar werkte een monteur van de firma Reuschling uit Hattingen aan de loc, ondersteund door een paar van onze 'Handwerker'. We hadden voor die oplossing gekozen omdat dit een goedkopere manier van werken was dan de loc eerst naar Hattingen te brengen', aldus Werner Niekamp. Want ook bij een loc die goedkoop is in onderhoud en exploitatie wordt op de centjes gelet.

ROMONTA AMSDORF

Bij deze onderneming, gevestigd in de boezem van het Mansfelder Land, in Saksen-Anhalt, een troosteloze cocktail van leegstaande fabrieken, uitgeloogde landschappen en hoge werkloosheid, rijdt nog altijd de vuurloze loc F 067 die werd gebouwd door het Raw Meiningen. De groen geschilderde standaard drieasser (1985/03 067) van het type FLC rijdt maandag, woensdag en vrijdag met gesloten wagens Montan wax naar



1. Loc 1 van de papierfabriek Felix-Schoeller in Osnabrück rangeert op 13 juli op het fabrieksterrein. (foto Guus Ferrée) **2.** Vijf jaar geleden reed loc 1 nog met goederenwagens dit vooroorlogse fabrieksgebouw binnen. (foto Guus Ferrée) **3.** Loc 1 rijdt met enkele cellulose beladen wagens een grote hal binnen die aan de rand van het fabriekscomplex staat. (foto Dick van Beek)



Na enkele wagens in een hal te hebben geschoven rijdt loc 1 naar een ander rangeerspoor. Osnabrück, 13 juli 2017. (foto Guus Ferrée)

het nabijgelegen station van Röblingen. Een product dat onder meer als basis dient voor schoensmeer.

Op een zonnige vrijdagochtend 28 juli worden we na een paar mailwisselingen ontvangen door Peter Sperling, een zachtaardige, non-conformistische vijftiger met grijzende paardenstaart. Hij steekt een sigaret op, zuigt bedachtzaam aan de gedroogde tabak en zegt dan met zachte, vlakke stem. 'Helaas rijdt de loc niet. Er is iets met een pomp stuk gegaan.' Waarom de loc dan aan de voeding staat, willen we weten. Na een belletje met een collega krijgen we het antwoord: 'Dat is beter. Op die manier blijft de loc onder druk staan.' Het euvel is wellicht te wijten aan de pittige diensten die de loc de afgelopen jaren moest maken. De Romontafabriek ligt vlak bij een grote bruinkoolafgraving. Grote hoeveelheden puin die vrijkomen bij de realisatie van Stuttgart 21, een megalomaan en door veel burgers betwist plan om Stuttgart een nieuw, millenniumproof station te geven, werden een paar keer per week met gele containers naar Röblingen gebracht vanwaar deze treinen naar het terrein van de waxfabriek werden gebracht. Uiteraard gereden door de F 67.

Hier werd het puin overgeladen in vrachtwagens en naar de nabijgelegen bruinkoolgroeve gebracht waar het werd gedumpt. 'Vorig jaar is dit transport officieel beëindigd en wordt het puin naar andere locaties gebracht. Maar af en toe komen er nog van deze treinen naar ons toe. Niet iedere nieuwe verwerker kan deze grote hoeveelheden puin aan', aldus Peter Sperling.

Voorlopig staat de loc die in 2014 bij de nabij gelegen werkplaats van MaLoWa in Klostermannsfeld de laatste revisie onderging, onder stoom maar werkloos aan de kant. Een blauwe dieselloc, een onmiskenbaar DDR-product, neemt de honneurs tijdelijk waar. Drie machinisten kunnen de vuurloze loc bedienen. Ze moeten het nu met dieselgeronk doen. De vuurloze machine werd nieuw aangekocht door het VEB Braunkohlenwerk 'Gustav Sobotka' in Röblingen, verkaste later naar de Mitteldeutsche Braunkohlen AG en ging daarna naar de huidige eigenaar. Romonta, afgeleid van ROhMONTanwachs uit Amsdorf is een bruinkolen- en chemisch bedrijf dat 's werelds grootste producent is van Montan wax. Dat een vuurloze loc in het logistieke proces normaliter een hoofdrol speelt is meer dan een



4. De voorganger van de huidige, dienstdoende loc in Osnabrück, de door Henschel gebouwde loc 2, is als museum machine bewaard gebleven. (foto Hans Koning) **5.** Loc F 067 staat op non-actief door een defecte pomp. Amsdorf, 28 juli 2017. (foto Dick van Beek)

voetnoot waard. Toch!?

Voor de volledigheid: vlak bij de ingang van de fabriek aan de Chausseestraße in Amsdorf staan op een deels omheind spoor-tje een paar oude locs en wagens die het DDR-verleden van Romonta levend houden. Daartoe behoort ook een drieassige, vuurloze loc F 118 die in 1959 onder fabrieksnummer 146647 door LKM werd afgeleverd aan het VEB Gustav Sobotka in Röblingen, naar Amsdorf werd 'getransfereerd' en sinds 1997 als ietwat zielloos gedenkteken fungeert.

SUIKERFABRIEK PG SEMBORO

In Nederland worden in de industrie al lang geen vuurloze locs meer gebruikt. Wel staan in Indonesië nog twee door Nederlanders aangeschafte drieassers onder stoom. Bij de suikerfabriek PG Semboro, gevestigd in het gelijknamige stadje bij Jember op Oost-Java, rijden twee O&K-machines op het 700 mm net rond. Ze behoren tot de laatste stoomlocs die op dit eiland worden gebruikt. Het met de nummers 2 en 3 getooide tweetal werd achtereenvolgens in 1928 (fabrieksnummer 11739) en 1929 (fabrieksnummer 11927) afgeleverd. De locs rangeren alleen op en bij het fabrieksterrein in Semboro, waar ooit diverse kleine mallets rondreden. Hoe lang dat nog zal duren staat in de sterren geschreven. Lang zal het in elk geval niet meer zijn ofschoon ze er optisch redelijk uitzien. Elders in Indonesië zijn de gewone smalspoor stoomlocs nagenoeg uit beeld verdwenen. Fabrieken zijn gesloten of de oude locs zijn door diesels vervangen. Of vrachtwagens hebben de transporten van suikerriet overgenomen. Alleen in Tempo Doeloe komen ze nu nog voor.



Bij suikerfabriek PG Semboro nabij Jember op Oost-Java komen nog twee vuurloze locs voor, de 2 en 3, beide van O&K. (foto Sevrien Ferrée)

EXTRA ONLINE

Eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl

Gratis voor online en online+print abonnees!

WAT GING ER MIS

In deel 1 over de laatste actieve vuurloze locomotieven in Duitsland (Railhobby 392) zijn abusievelijk ook foto's geplaatst die behoren bij het verhaal over de drieassige machine die dienst doet bij papierfabriek Felix-Schoeller in Osnabrück. Dat verhaal wordt echter in dit deel 2 belicht. De lezer treft er, op een na, andere foto's bij.

6



7



8



6. Fabrieksbord van loc 1 van papierfabriek Felix Schoeller. (foto Dick van Beek) **7.** Fabrieksbord van de F 067. De loc rijdt normaliter drie keer per week naar Röblingen. (foto Guus Ferrée) **8.** In 2014 kreeg de F 067 bij MaLoWa in Klostermannsfeld de laatste revisie. (foto Dick van Beek)

B MODELS TAGNPPS SILOWAGENS

SBB Cargo

De grootvolume silowagens zijn ontwikkeld voor het vervoer van levensmiddelen waaronder graan, cacao en suiker. De wagens zijn ondergebracht bij het Zwitserse SBB Cargo en worden door heel Europa ingezet. Doordat ze regelmatig in Nederland zijn te zien kunnen ze niet alleen op een moderne Nederlandse modelspoorbaan worden ingezet, maar ook op banen naar voorbeeld van andere Europese landen.



De set van drie silowagens zo uit de doos.

In 2002 zijn 120 silowagens in dienst gekomen, het daarop jaar volgde de tweede bouwserie van honderd stuks. De wagens van eerste levering hadden één haak om de wagen met een kabel vast te zetten, die van tweede serie twee stuks. Zowel het laden als het lossen van de in vijf compartimenten opgedeelde wagen gaat via zwaartekracht. Voor de belading zijn op het dak vijf luiken aangebracht. Het lossen gaat via de vijf draibare en doseerbare uitloopmonden die onder de silo's zijn bevestigd. De 23,5 ton zware en 20.000 mm lange (lengte over de buffers) wagens hebben een laadgewicht van 66,5 ton. De middelste drie silo's hebben een laadvolume van elk 17,7 m³, die aan de kopkanten elk 21,7 m³, totaal 96,5 m³. De silo's moeten voor het vervoer evenwichtig worden beladen, alleen de middelste (nr. 3), silo's 2 en 4, silo's 2-4, silo's 1-2 en 4-5 of alle vijf. De minimum radius is 50 meter zodat ze ook op krap bemeten raccordementen kunnen worden geplaatst. Desgewenst is een radius van 35 m mogelijk. De maximum snelheid bij belading bedraagt 100 km/h, indien onbeladen 120 km/h.

MODEL

De set telt drie silowagens met elk een eigen wagennummer: 31

85 066 4 040-4, 31 85 066 4 091-7 en 31 85 066-4 096-6 (artikelnr. 92.101, 175,-, tp. V). Deze wagens zijn uit de eerste serie en hebben één gele haak. Om de trein op lengte te brengen is een tweede set met drie silowagens beschikbaar (art.nr. 92102). De wagens zijn in een stevige doos en met zacht schuim verpakt. De modellen zijn van kunststof met nieuwzilveren details, zijn goed van gewicht, rijden soepel en lopen goed uit. De grote aluminiumkleurige opbouw is strak op het matzwarte onderstel gemonteerd. Hoewel het onderstel van kunststof is, geeft dit het model voldoende stevigheid. De wagens hebben geen last van doorhangen en de (niet verende) buffers staan rechthoekig. De meerkleurige opdrukken waaronder diverse waarschuwingen en markeringen op de zij- en kopkanten zijn scherp en helder. Aan de zijde van het bordes zijn op de zijkant van het frame de aanwijzingen voor het beladen aangegeven. Het looprooster aan de bovenzijde van de silo langs de laadluiken is meegegoten. De handrails aan de loopvlakken zijn los aangezet. De luiken kunnen niet worden geopend. De trap van het bordes naar de silo is van kunststof, maar is stevig genoeg om eventuele modelspoorongelukken te overleven. Als het model ergens achter zou blijven haken klikt het bordes los zonder de trap te breken. Deze

1



2



3



4



5



6

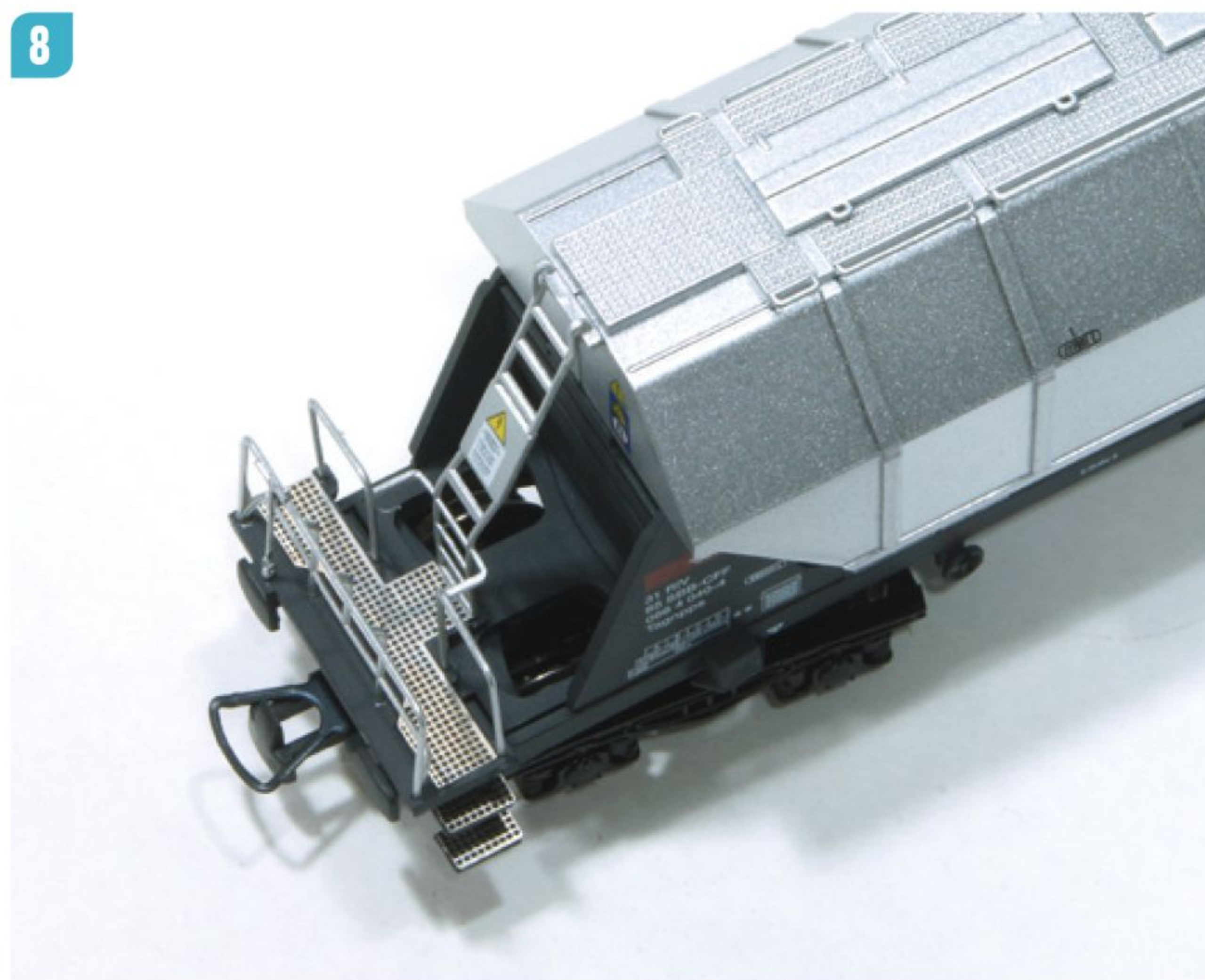


7



1. De wagens zijn sterk, recht en goed van gewicht. **2.** De opschriften op de zilverkleurige silo en de letters Cargo op het blauwe vlak zijn helder en scherp. **3.** Wagen 31085 066-040-4, de vijf afzonderlijke silo's zijn goed herkenbaar. **4.** De zijde zonder bordes. **5.** Het mat zwarte onderstel steekt fraai af tegen de zilverkleurige silo. De onderkant telt veel fijn uitgevoerde details. **6.** Nieuwzilveren treden en opdrukken op de klimbeveiliging van de ladder en de kop van de silo. **7.** De veelkleurige type-, dienst- en beladingsaanduidingen.

8



kan dan eenvoudig weer op zijn plek worden geklikt. Tussen de treden is zijn een aantal waarschuwingen opgedrukt. De bodem van het bordes en de treden aan weerszijden zijn van nieuwzilver. Je kunt door het fijn uitgevoerde rasterwerk heen kijken. Aan de andere zijde van de wagen vinden we geen bordes maar alleen rangeerhandrails en een opstaptrede. De modellen zijn voorzien van een NEM-schacht, zodat u zelf kunt bepalen welk type koppeling u wilt plaatsen.

De draaistellen zijn fijn uitgevoerd en in krappe bogen werken draaistel en koppeling soepel samen. Dat zorgt voor een goede treinenloop. De details aan de onderzijde, diverse draaikranen, leidingen en ketels, zijn fijn uitgevoerd, maar zeker niet breekbaar. De opschriften op de matzwarte vlakken van het chassis zijn helder en goed dekkend aangebracht en met de loep goed te lezen. De kunststof railing van het bordes oogt wat dik en staat niet geheel recht. Met wat beleid is dit echter enigszins recht te buigen.

9



8. De looproosters op de bovenzijde van de silo's zijn meegegoten. De handrails aan de silo zijn los aangezet. Het opengewerkte looprooster van het bordes is van nieuwzilver. **9.** Een van de draaistellen met remblokken in close-up.

Conclusie is dat B Models een fraaie set heeft uitgeleverd met stevige, maar gedetailleerd uitgevoerde silowagens. Er zijn geen zelf te monteren onderdelen bijgevoegd. U kunt de modellen zo uit de doos direct op de modelspoorbaan inzetten, bijvoorbeeld in een bloktrein.

Tagnpps, UIC-code

T	wagen met dakbelading
a	vier assen
g	levensmiddelentransport
n	maximum draagvermogen meer dan 60 ton
pp	doseerbaar lossen via zwaartekracht
s	max. snelheid 100 km/h



De bovenzijde van de silowagen; de laaddeuren kunnen niet worden geopend.



WERELDRECORDPOGING VOOR DE JEUGD

Modelspoorclub Deventer realiseert op 17 december tijdens de Modelspoorbeurs in Zutphen een grote modelspoorbaan voor de jeugd. Tijdens de open dag van Promospoor in Ede (30 september) werden voor het eerst twee verenigingsbanen gecombineerd tot één C-TRAK baan van 6,5 meter. Met een maximum van zeven treinen tegelijkertijd was het een prachtig spektakel. Achterin werden onder deskundige leiding bakjes gemaakt voor het wereldrecord in december. Voor kinderen vanaf 4 jaar worden leuke workshops gehouden. **Kijk voor meer informatie www.facebook.com/ctrak.**



RAILHOBBY PROJECTEN GEMIST?

De afgelopen drie jaar zijn er vier Railhobby Projecten verschenen: Over Stad en Landschap, Over Industrie en Landschap, Over Baan en Bouw en Over Rollend Materieel. Heeft u een van deze speciale uitgaven gemist? **Kijk snel op www.hobbyou.nl/rollendmaterieel!**

HOUTEN DIGITAAL OP ZATERDAG 9 DECEMBER

Al voor het vierde jaar in successie organiseert de HCC!m in 2017 tijdens de Modelspoorbeurs op 9 december een nieuwe editie van Houten Digitaal. Evenals voorgaande jaren zullen er weer veel leden van de HCC, maar ook zowel individuele modelspoorders als modelspoorverenigingen aanwezig zijn om u te tonen wat er allemaal mogelijk is op gebied van digitaal modelsporen. Van technische minidemo tot complete digitaal gestuurde modelbanen zijn aanwezig. **Kijk op www.hccm.nl voor meer informatie.**

SPOORWEGEMPLACEMENT UIT HET MIDDEN VAN DE NEGENTIENDE EEUW

De webshop hobbyou.nl stroomt langzaam vol met online artikelen. Dit zijn complete series die tot een online artikel gebundeld zijn. Onlangs hebben wij de serie over de Ronse-Renaix van maar liefst 71 pagina's geplaatst. In de dertien delen leest u waarom Ronse de perfecte locatie is voor een modelbaan; het betreft een spoorwegemplacement uit het midden van de negentiende eeuw. De hele modelspoorbaan wordt opgebouwd, van bekabeling, sturing, het fijnere elektriciteitswerk, tot aan het reliëf en de gebouwen op de modelbaan.

Voor slechts € 4,99 is dit artikel verkrijgbaar via www.hobbyou.nl.



AAN DE SLAG MET STOOMGEMAAL DE TUUT

Op de grote speelgoedbeurs van Neurenberg 2016 zag Chris van Diesen bij Faller een fraaie stoommachine. Compleet met aandrijving. Daar moet een heus stoomgemaal omheen, dacht Chris. Tilly Models pakte de handschoenen op. In drie afleveringen stelt Railhobby de bouw van het gemaal, compleet met aandrijving aan u voor. **Bestel het online artikel via www.hobbyou.nl.**

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 ook op Instagram te vinden. Met enige regelmaat wordt hier een foto met beschrijving geplaatst. **U vindt ons heel gemakkelijk via [@railhobby](https://www.instagram.com/railhobby). www.instagram.com/railhobby**

VOORTAAN ALLE SPECIALS VAN RAILHOBBY ONTVANGEN?

Vanaf 2018 is het mogelijk om alle specials van Railhobby automatisch te ontvangen. U betaalt dan slechts € 7,- per special in plaats van € 9,99. De eerste special verschijnt in februari 2018 en gaat over Neurenberg. **Ga snel naar www.railhobby.nl/upgraden en profiteer van 30% korting per special!**





Presentatie van de mock-up van de nieuwe generatie InterCity-materieel. De NS krijgt 49 vijf- en 30 achtwagenstellen.

MOCK-UP NIEUWE GENERATIE IC ONTHULD

Stoer en snel

Oktober volgend jaar is het zo ver. Dan is NSR opnieuw een nieuw type materieel rijker. Die maand rolt uit de Alstom fabriek in het Poolse Katowice het eerste treinstel van het type IC Nieuwe Generatie (IC NG) de poort uit. Op weg naar het testcircuit in Tsjechië. In 2021 worden ze in de reizigersdienst ingezet.

Het was een feestelijke bijeenkomst, dinsdag 3 oktober in de voormalige wagenwerkplaats in Amersfoort. Daar stond een mock-up op ware grootte van de toekomstige IC NG, een treinstel waarvan er 79 bij Alstom zijn besteld en die de NS 25.000 extra zitplaatsen opleveren. Ofschoon het materieel is bestemd voor de hogesnelheidslijn, vandaar ook de maximum snelheid van 200 km/h, wordt het ook ingezet op het hoofdrailnet. Programma manager Maarten Bakker verkondigde dat IC NG in

2021 voor het eerst gaat rijden tussen Breda en Amsterdam en een jaar later tussen Den Haag en Eindhoven zal worden ingezet.

Het ontwerp is gebaseerd op dat van Coradia Stream, een nieuw ontwerp dat door een team van Alstom specialisten uit België, Frankrijk, Duitsland, Italië en Polen werd ontwikkeld. Het ontwerp voor de NS werd uitgewerkt in de Virtuality 3D-Studio van Alstom in Parijs, de engineering gebeurt bij de Alstom-vesti-



Het interieur is transparant en komt aan de wensen van de hedendaagse reizigers tegemoet.

ging in Salzgitter-Watenstedt, de ruwbouw en de daadwerkelijke afwerking geschiedt in Katowice, ongetwijfeld een kwestie van geld. De eerste lasnaad, aldus Bakker, werd op 27 september gelegd, voor de bodem van het eerste IC-stel. Bij de keuze voor het interieur is met diverse belangenorganisaties samengewerkt. Het resultaat is een indeling in drie zones, stilte, werken en ontmoeten (waarbij in de tweede categorierustig kan worden gesproken), brede bagagerekken voor grote koffers, stoelen voor zwangere vrouwen (een Europese eis), ledlampen die hun sterkte aanpassen aan de hoeveelheid licht, noem maar op. Om de zones te duiden zijn op de glazen tussenwanden geluidsgolven gevisualiseerd. Hoe groter de golven, hoe meer er mag worden gekeuveld.

Saillant detail: de brede band aan de voorkant van de (stoere) cabine is niet zoals gebruikelijk blauw maar zwart. De reden is dat er rond de ramen zwarte sponningen zitten. Omdat IC NG aan de voorkant grote ramen heeft is er daardoor al veel zwart te bekennen. Dat viel niet goed met blauw te combineren. 'Daarom', laat Maarten Bakker weten, 'hebben we voor een brede, zwarte band gekozen die langzaam in blauw overgaat. Die overgang is nu na de cabinedeur vorm gegeven. In de uiteindelijke versie schuiven we die wat naar voren op. Verder verdwijnt ook de zwarte omlijsting bij de deuren. Die wordt eveneens blauw.' Op de vraag waarom de NS niet voor een dubbeldeksreinstel heeft gekozen, zoals de Duplex van de SNCF, antwoordt Bakker: 'Reizigers en personeel geven bij waarderingsonderzoeken altijd aan dat ze liever in enkeldeks treinen rijden vanwege de ruimte en de tijd om in en uit te stappen. Het dubbeldeksmaterieel is jonger dan het andere materieel. Vandaar deze keuze. De volgende aanbesteding zal ongetwijfeld dubbeldeks van karakter



Het frontale aanzicht van de kop.

zijn.' Voor de volledigheid: op 3 oktober werd op de driedaagse spoorwegbeurs Expoferroviaria in Milaan een mock-up van een Coradia Stream voor Trenitalia onthuld. Dat materieel heet hier 'Pop' en is bedoeld voor verschillende regio's.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



RXP-Loc 9901 is ter hoogte van Gildehaus als trein 13492 onderweg met de nieuwe treinstellen 2701 + 2301, 23 september 2017. (foto Myron van Ruijven)

EERSTE SPRINTERS VAN FABRIKANT CAF IN NEDERLAND

Spaanse armada op komst

Eindelijk hebben ze hun opwachting gemaakt op Nederlandse bodem. In september werden met twee overbrengingsritten de eerste drie Sprinters naar de werkplaats Amsterdam Zaanstraat gebracht. In totaal heeft de NS 118 van deze drie- en vierdelige stellen besteld.

Natuurlijk kwamen ze met vertraging aan. Dat is onderhand usance bij dit soort ritten. Het eerste transport met treinstel 2703 vertrok ruim vier uur later dan gepland uit Bad Bentheim richting westen, het tweede waarbij de 2701 en 2301 betrokken waren, kwam ook een paar uur later aan. Railadventure loc 139 558 arriveerde pas rond 13.45 uur in het Duitse grensstation. RXP loc 9901, nog geschilderd in haar oude oranje Locon-jasje, bracht het konvooi vervolgens naar het Amsterdamse. SNG kon beginnen aan een volgende fase van de implementatie in het NS-bestand. Vanuit Zaanstraat worden onder meer de verplichte 1000 kilometers gereden voordat een nieuw type materieel kan worden goedgekeurd.

De in een fraaie blauwe NS-outfit gestoken treinstellen worden in de Spaanse fabriek Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles

(CAF) in Beasain, Baskenland, gebouwd. Voordat halverwege vorig jaar met de daadwerkelijke bouw werd begonnen was er een heel inspraak traject afgelegd. Dat begon toen de NS op 30 oktober 2014 bekend maakte dat CAF de in mei 2013 aangekondigde aanbesteding van het nieuwe materieel ten koste van Alstom had gewonnen. Ruim een maand later, op 5 december, liet 'Utrecht' weten dat het om 118 treinstellen ging, 56 driedelige (met een lengte van 59,56 meter) en 50 vierdelige die een totale lengte van 75,76 meter hebben. De eerste, complete bak werd overigens al in november 2016 opgeleverd. Een van de voorwaarden van het contract dat volgens de Spanjaarden een waarde heeft van 510 miljoen euro, was de levering van een mock-up van een deel van de voorste bak, op ware grootte. Vertegenwoordigers van reizigersorganisaties



Het konvooi met SNG 2703 staat in de nachtelijke uren op Amersfoort Goederen.

konden in september 2015 in de CAF-fabriek kennis nemen van vorm en interieur. Eerder dat jaar, eind maart 2015, was in Rotterdam Centraal de inmiddels traditionele stoelentest gedaan. Reizigers en eigen personeel konden kiezen uit drie verschillende interieurs. De NS liet de resultaten zwaar meewegen en koos uiteindelijk voor interieur C. De bijbehorende Sophia-stoelen zijn een product van de Spaanse fabrikant Fainsa. Voorts is er voor paarse klapstoelen gekozen. De Sprinter is een treinstel dat volop in de spits wordt ingezet. Rolstoeltoegankelijke toiletten en een lagevloer instap completeren het interieur. De bakovergangen zijn comfortabel breed, een aspect dat te danken is aan de toegepaste Jacobsdraaistellen. Voor de volledigheid, het is niet allemaal Spaans dat bij de SNG's de klok slaat. De elektrische installatie wordt geleverd door Mitsubishi Electric Corporation. Interessant is ook hoe er met duurzaamheid wordt omgegaan. In de Sprinters SNG wordt aan het scheiden van afval gedaan.

CIVITY

De Nieuwe Generatie Sprinters is geen nieuw ontwerp. Het is gebaseerd op het eerder ontwikkelde modulaire concept dat met de naam Civity is getooid. Er is zelfs een speciale variant, bedoeld voor het rijden onder extreem koude weersomstandigheden, de Civity Nordic. Civity-stellen rijden in Italië (FS en Ferrotramviaria FT), Montenegro (Željezni ki prevoz Crne Gore ŽPCG), Letland (Pasažieru Vilciens) en Groot-Brittannië (Northern, Pennine Express). In totaal zijn er 286 Civity's gebouwd of in bestelling. De NS is met 118 exemplaren de grootste afnemer. Northern volgt op de tweede plaats met 98 stuks. Dat bedrijf krijgt 43 elektrische en 55 dieselstellen. Die worden tussen volgend jaar en 2020 geleverd en ingezet in de regio's West Yorkshire en Greater Manchester. De FS (Trenitalia) was overigens de eerste maatschappij die dit materieel inzette (2012-'13). Het ging om acht stellen van het type ETR 563. Ze waren bestemd voor de regio Friuli-Venezia Giulia. De order

werd met nog vier exemplaren uitgebreid. Die waren bestemd voor verbindingen naar Oostenrijk en Slovenië maar werden pas in 2014 in dienst genomen vanwege problemen met de toelating. Tot slot: de Civity-familie kent vier verschillende stroomsystemen: 1500 V gelijkstroom, 3000 V gelijkstroom, 15 kV wisselstroom (16,6 Hz) en 25 kV wisselstroom (50 Hz). Diesel-elektrische voortbeweging is eveneens mogelijk. De Sprinters die aan de NS worden geleverd hebben ATB-EG en ERTMS.

Voordat de eerste stellen naar Nederland kwamen, werden ze uitgebreid getest. Dat gebeurde op twee locaties in het buitenland. Eerst in Tsjechië, ten oosten van Praag waar bij de plaats Cerhenice de zogeheten Ring van Velim ligt. Een veertien kilometer lang proeftraject dat aan een testcentrum is gekoppeld. Op 28 maart 2017 werd het eerste exemplaar van de nieuwe treinserie, de 2701, naar deze locatie overgebracht. Drie dagen later werden de eerste meters op eigen kracht afgelegd. De feitelijke testen begonnen op 5 april en duurden de gehele zomer.

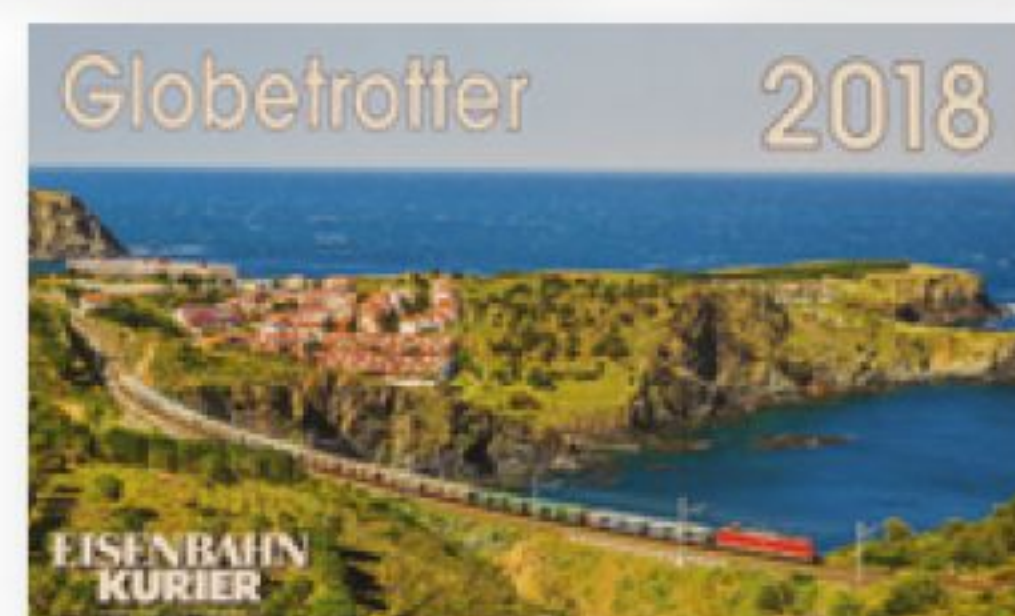
Later werd SNG uit en te na beproefd in Wenen, in de bekende klimaatkamer. Hier worden zoals bekend traditiegetrouw van elk nieuw type materieel de nieren geproefd, dus ook die van de NS-Sprinters. Het treinstel 2703, dat linea recta van Spanje naar Oostenrijk werd overgebracht, ging hier uitgebreid op de pijnbank, bij extremen van min 25° en plus 40° Celsius. Belangrijk bij de minus-temperaturen is om te checken of alle systemen goed blijven werken, of de opstart naar behoren functioneert en de deuren en schuiftreden hun werk doen. Om de winterse omstandigheden zo goed mogelijk na te bootsen wordt er ook met sneeuw gewerkt. Doet-ie het of doet-ie het niet. En dat alles onder de bezielende leiding van NS-testcoördinator Shadia Mzoughi. Bij het beproeven van het nieuwe materieel waren ook werknemers van CAF en enkele toeleveranciers aanwezig. Tot de verbeterpunten behoorde de verwarming bij een van de frontseinen. Overigens baren de overbrengingen van SNG door Frankrijk de NS veel zorgen.



Die doortochten liepen ongekende vertragingen op. Door de komst van de SNG's moet de capaciteit van Ned-Train-onderhoudswerkplaats Leidschendam worden vergroot. Het is de bedoeling dat, als volgend jaar de verbouwing gereed is, er jaarlijks 2000 treinstellen onderhoud kunnen krijgen tegen 1700 nu. De hal wordt verlengd van 82 naar 175 meter, zodat straks twee viertjes SNG achter elkaar binnen kunnen worden genomen. Inclusief de luifel wordt het aangepaste gebouw 250 meter lang. Ook wordt de hal hoger dan nu. Reden hiervoor is dat veel apparatuur van het nieuwe materieel (met lage vloer) zich op het dak bevindt en de werkbordessen de juiste hoogte moeten hebben. Bij de verbouwing moest het oudste, uit 1908 daterende deel er aan geloven. De sporen 1 t/m 3 worden grondig aangepakt. Deze werden minder vaak gebruikt dan de onderhoudssporen 7 t/m 12. Op zich is dat gunstig voor de verbouwing, omdat tijdens de werkzaamheden het onderhoud aan het materieel door moet gaan. Op spoor 4, dat niet wordt aangepast, bevindt zich het aardwind dat niet kan worden gemist. Hier worden wielstellen en draaistellen uitgewisseld. De verbouwing zal voor wat voor overlast gaan zorgen. Om ruimte te maken voor de aannemer is een opstelspoor tijdelijk opge-

broken. De op 18 juli begonnen werkzaamheden worden met voortvarendheid aangepakt. Het gedeelte van de oude loods is inmiddels door GBN Afvalmanagement gesloopt. Daar zijn funderingspalen geboord en vloeren gestort. Omdat er maar weinig ruimte is - 'bouwen op een postzegel', aldus project-leider Eddy Schakelaar - wordt de bouw in fases uitgevoerd. Als een deel van de vloer is gestort vindt aansluitend de bouw van dat deel van de hal plaats, waarna vervolgens het tweede gedeelte aan bod komt. Strukton, dat de verbouwing uitvoert, gaat er van uit dat de werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2018 kunnen worden afgerond.

1. De nieuwe driedelige Sprinter, hier tijdens de overbrenging bij Gildehaus, heeft een lengte van 59,56 meter. (foto Myron van Ruijven) **2.** De eerste afgeleverde bak van een Sprinter SNG staat in de fabriek van CAF in Beasain, 16 november 2016. (foto Wilbert Wijns) **3.** De bouw van de nieuwe werkplaats in Leidschendam is in volle gang. Hier worden de nieuwe vloeren van de sporen 1-3 gelegd, 27 september 2017. (foto Eric Salleveld)



ELEKTRISCHE LOCOMOTIEVEN NS-SERIE 1600

Sterke loc voor elk vervoer

Door Jos Burgemeester, uitg. Uquilair, 240 blz., ISBN 978-90-71513-96-1, prijs € 44,95.

De serie 1600. Een elektrische loc van de NS die zo gewoon was dat je haar nauwelijks mist nu deze machines er bijna niet meer zijn. Hoog tijd dus om de historie van deze ooit moderne vierasser in een boek te vatten. En dat heeft Jos Burgemeester met verve gedaan. 'Een loc die als een Ferrari kan optrekken', tekent schrijver op uit de mond van een enthousiaste machinist. De instroom van dit materieel had een grote invloed op mens en bedrijf. Ook de verschijningsvorm, afgeleid van een Franse moederloc, mocht er zijn. Over de beweegredenen van de aanschaf, de bouw bij Alsthom in Belfort, de komst van de eerste locs, de eerste proefritten, het is allemaal nauwkeurig uitgezocht en op papier gezet. Daarbij kon de gepensioneerde NS-projectleider Hans Dupont als goed geïnformeerde vraagbak dienen. Het boek is logisch van opzet, van alle relevante kanten worden de 1600-en belicht, te beginnen met de Franse proefloc BB-7003 die ons land in 1975/'76 twee keer bezocht. Aardig is het om te lezen dat de proefloc een 'sauce hollandaise' kreeg, de vierasser werd op een aantal punten aangepast. Naast uitgebreide technische beschrijvingen zijn er genoeg andere lezenswaardige aspecten opgenomen. Nooit geweten dat er plannen zijn geweest om de elektrische installatie om te bouwen voor verkoop naar bijvoorbeeld Polen of Italië. Of dat er in Amsterdam een loc rood was geschilderd. Een actie die wel bij deze stad past, maar die op oekaze van de leiding snel moest worden teruggedraaid. Sinds de entree van de 1601 in januari 1981 is er veel gebeurd rond deze universele machines: technische aanpassingen, omnummeringen, het voorzien van namen en

stadswapens, ongelukken, sloop, verkoop aan particulieren, de 36-jarige biografie leest als een spannend jongensboek. Het zij de 1600-en ook gegund.-GF

KALENDERS 2018

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, bestelnr. en prijs: zie tekst.

Net als vorig jaar heeft Eisenbahn Kurier voor 2018 weer 12 spoorgerelateerde kalenders in het programma. We hebben er vijf geselecteerd. Alle kalenders zijn uitgevoerd in kunstdrukpapier met ringband.

De kalender Alpenbahnen (bestelnr. 5798, € 16,80) toont fraaie motieven in het berglandschap en zijn gefotografeerd in Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk en Zuid-Duitsland. Februari heeft een Nederlands tintje: het betreft een (lege) Thalys nabij Roussillon die Nederlandse wintersporters gaat ophalen in Bourg Saint Maurice om ze naar Amsterdam te brengen.

De enige zwart-wit kalender is ook nu weer Dampflokotiven (bestelnr. 5797, € 11,80). Enkele opnames zijn gemaakt in de periode voor WO II. Sfeervol is de cover met daarop twee Pruisische stomers S10 die in 1933 treinen, komende van de spoorpont uit Gedser, naar Berlijn en Hamburg zullen brengen.

Deutschlandreise (bestelnr. 5799, € 11,80) heeft mooie platen van het hedendaagse Duitsland. Enkele foto's gemaakt op museumbanen (februari, juni en november). Die van juli betreft weliswaar geen museum, maar de getoonde BR 140.483 is door de nieuwe eigenaar BayernBahn in de klassieke groene kleur geschilderd.

Globetrotter (bestelnr. 5800, € 16,80) heeft ook voor 2018 weer bijzondere platen. In maart worden we getrakteerd op een fraaie opname van de blauwe Class A4 LNER Pacific nr. 4464, de 'Bittern'. En wat te denken van de twee EMD-GR12-diesels die moeite hebben met een lange goederentrein op 2850 hoogte in

een onherbergzaam landschap in Chili. De kalender Modellbahnen (bestelnr. 5802, 11,80) bevat foto's van diverse modelbanen en diorama's. De maanden februari en april tonen een spoor 0-baan, de rest is 1:87. Het thema van december is niet alledaags: een goederentrein die een spoorbrug passeert in een nabootste Zuid-Afrikaanse savanne.-TO

TYPENATLAS DEUTSCHE LOKOMOTIVEN

Door Michael Dostal, uitg. GeraMond, formaat 16,5 x 23,5 cm, 160 blz., 200 kleurenfoto's, ISBN 978-3-95613-033-5, prijs € 20,-.

Sinds de liberalisering van de spoorwegen in Duitsland is het materieelbeeld bonter geworden dan het palet van de eerste de beste amateurschilder. Locs van de DB gingen over in particuliere handen, kregen een ander jasje, een ander nummer. En verder leverde de industrie nieuwe typen aan de 'privaten'. Een overzicht wat er aan locs momenteel op het Duitse spoor rijdt, elektrisch en diesel, is bondig en gedetailleerd genoeg opgeschreven en gelardeerd met relevante foto's. Sommige typen worden met een enkele pagina afgedaan, andere zoals de zware, zesassige Maxima met drie en de Class 66 (Reihe 266) met vier pagina's. Als ijkdatum geldt 2016. Verwacht geen ellenlange lijsten met saaie opsommingen en getallen. Het is een soort Taschenboek geworden, maar dan wat groter. Een nuttig handboek dat wegwijs maakt in de soms onoverzichtelijke wereld van materieel(wisselingen). Natuurlijk wordt een dergelijke uitgave snel ingehaald door de actualiteit. Dat neemt niet weg dat een papieren, 'analoog' overzicht prettig is om achter de hand te houden. Of bij de hand te hebben als u ergens in Duitsland langs de spoorlijn staat.-GF

35%
korting*

10x

Railhobby

al vanaf
€ 26,90



Als abonnee van Railhobby heeft u vele voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x per jaar een special**; in februari 2018 een **Neurenbergspecial** + in juni 2018 over diverse **modelbaan technieken**!
- **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**

*Abonnees met een print+online abonnement incl. specials 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,-.

In februari 2018 verschijnt de
Railhobby Neurenbergspecial!

Railhobby kost in
de winkel € 6,99*.

Kies uw KORTING!

populair!

35%
korting

10 reguliere uitgaven
+ 2 specials
+ online toegang
+ welkomstgeschenk
voor € 80,-

33%
korting

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

20%
korting

10 reguliere uitgaven
voor € 55,50

61%
korting

een jaar online toegang
tot 10 reguliere uitgaven
voor € 26,90

Kijk voor meer abonnementen op de website.

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 *inclusief* specials € 80,- **Beste deal** ☐ print+online jaarabonnement *zonder* special € 66,-
☐ print jaarabonnement € 55,50 ☐ online jaarabonnement € 26,90

Bij een print+online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

- ☐ Weathering poeders, 5 stuks, t.w.v. € 12,80 ☐ Lighttrainspecial t.w.v. € 11,94 ☐ Andreaskuis dubbel H0 t.w.v. € 12,60
☐ Andreaskuis enkel H0 t.w.v. € 12,10 ☐ A4 Snijmat t.w.v. € 10,95

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 *exclusief* specials € 66,- ☐ een print+online jaarabonnement *inclusief* specials € 80,-

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 incassovooraarden (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. Kijk voor meer abonnementen op de website. Railhobby kost m.i.v. januari 2018 € 6,99.



De NS 2343 is met een VAM-trein onderweg.

GEEL-GRIJZE NS 2342

Piko 1:87

Na de bruine NS 2200 van Piko was het begin oktober de beurt aan de geel-grijze variant. Met nummer 2342 als eerste. Daar werd reikhalzend naar uitgekeken. Niet alleen naar de kleurstelling, maar zeker ook door de werkende zwaailampen op het model bij digitaal gebruik. Chris van Diesen neemt de loc onder loep.

De 2342 werd goed ontvangen, direct nadat de eerste foto's op de website van Piko verschenen ontvingen modelspoorwinkels al bestellingen. De kleuren zijn goed getroffen. Het diep grijs is mooi aangebracht en het heldere warme geel doet het model goed. De relingen zijn van metaal en hebben dezelfde kleur geel als de cabine. De nummers en NS-vignetten zijn scherp gedrukt, de opschriften op de stelbalk zijn zelfs zonder loep te lezen. Gelijk de bruine versie zijn de graveringen en details op de kap in orde. Nieuw zijn de afvoer van de Webasto-kachel en de grote demper op de huif en de kleine teleraillantenne op de cabine. De draaistellen zijn goed en detailrijk uitgevoerd. De

trappen aan de voorzijde en van de cabine zijn aangezet met metaalverf, de bordessen in reliëf uitgevoerd. In de gaten op de beide koppen kunnen luchtslangen en de imitatie koppeling worden gestoken. De lamphouder op de voorzijde is grijs, die aan de cabinezijde - de achterkant van de loc - geel. De beide rode zwaailampen staan niet direct op de lamphouders, maar op een grijze lampvoet. Dat maakt het authentieker. De lantaarnhouders zijn af fabriek geplaatst. De opgedrukte, alu-kleurige ruitenwissers zijn fijner uitgevoerd dan de los te plaatsen varianten bij andere modellen. Heldere ramen van dunne kunststof bieden een goede inkt op het complete en van verlichting



1. De Piko 2342 zo uit de doos. **2.** De rechterkant van de loc met de afvoer van de Webasto-kachel. **3.** Heldere kleuren en metalen hekwerken.

4



5



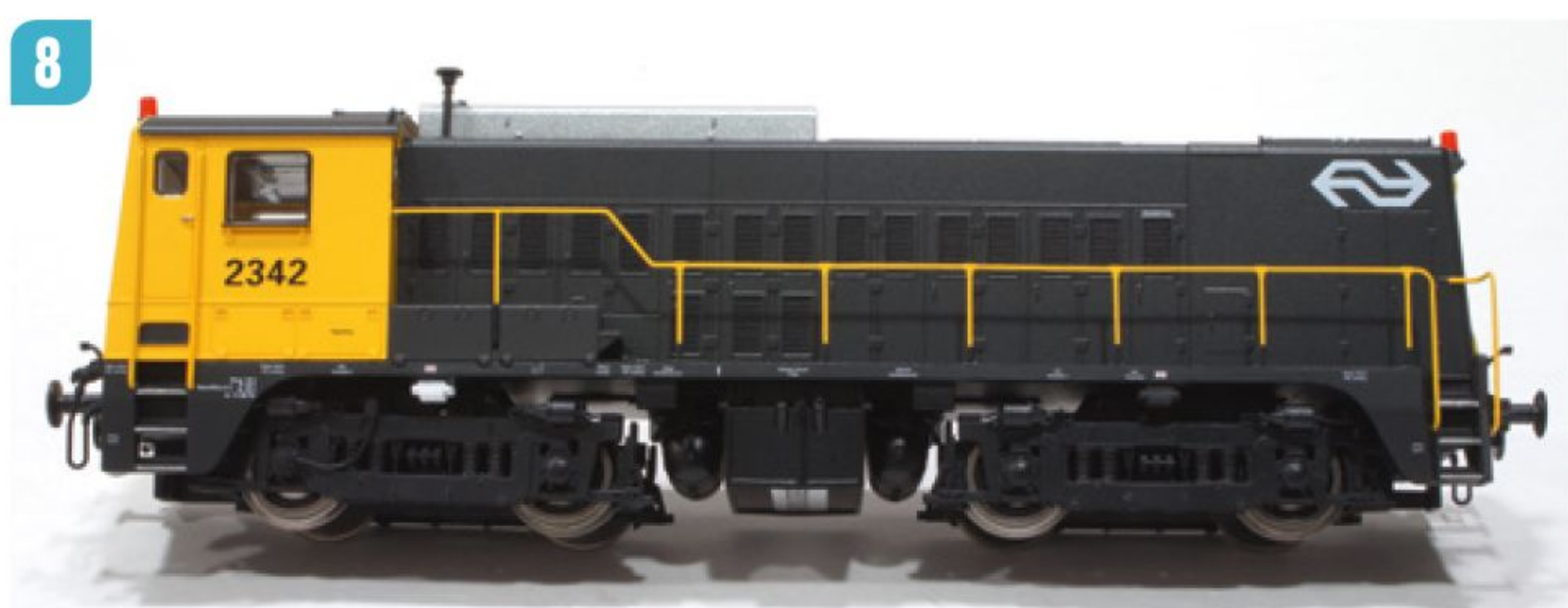
6



7



8



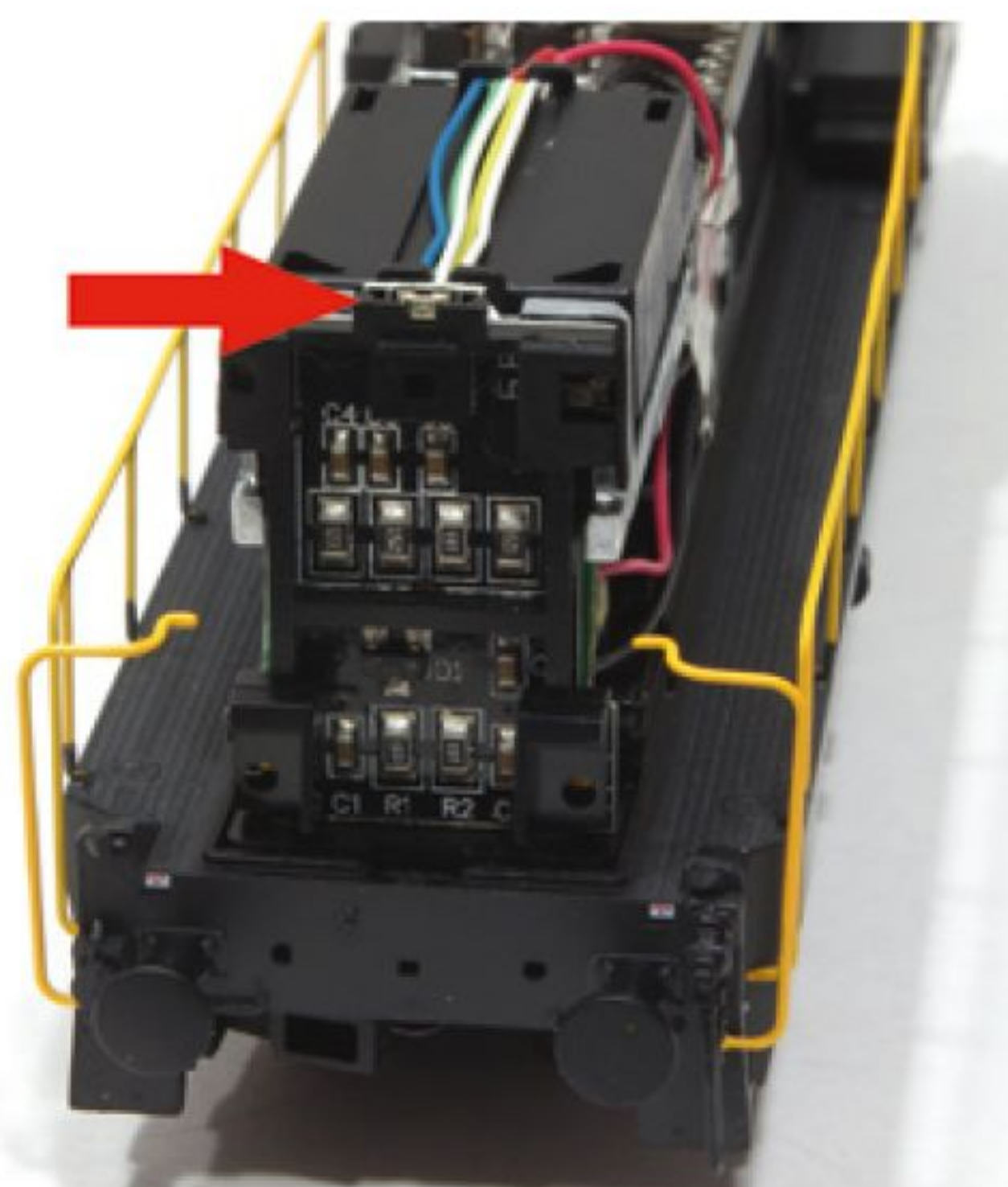
9



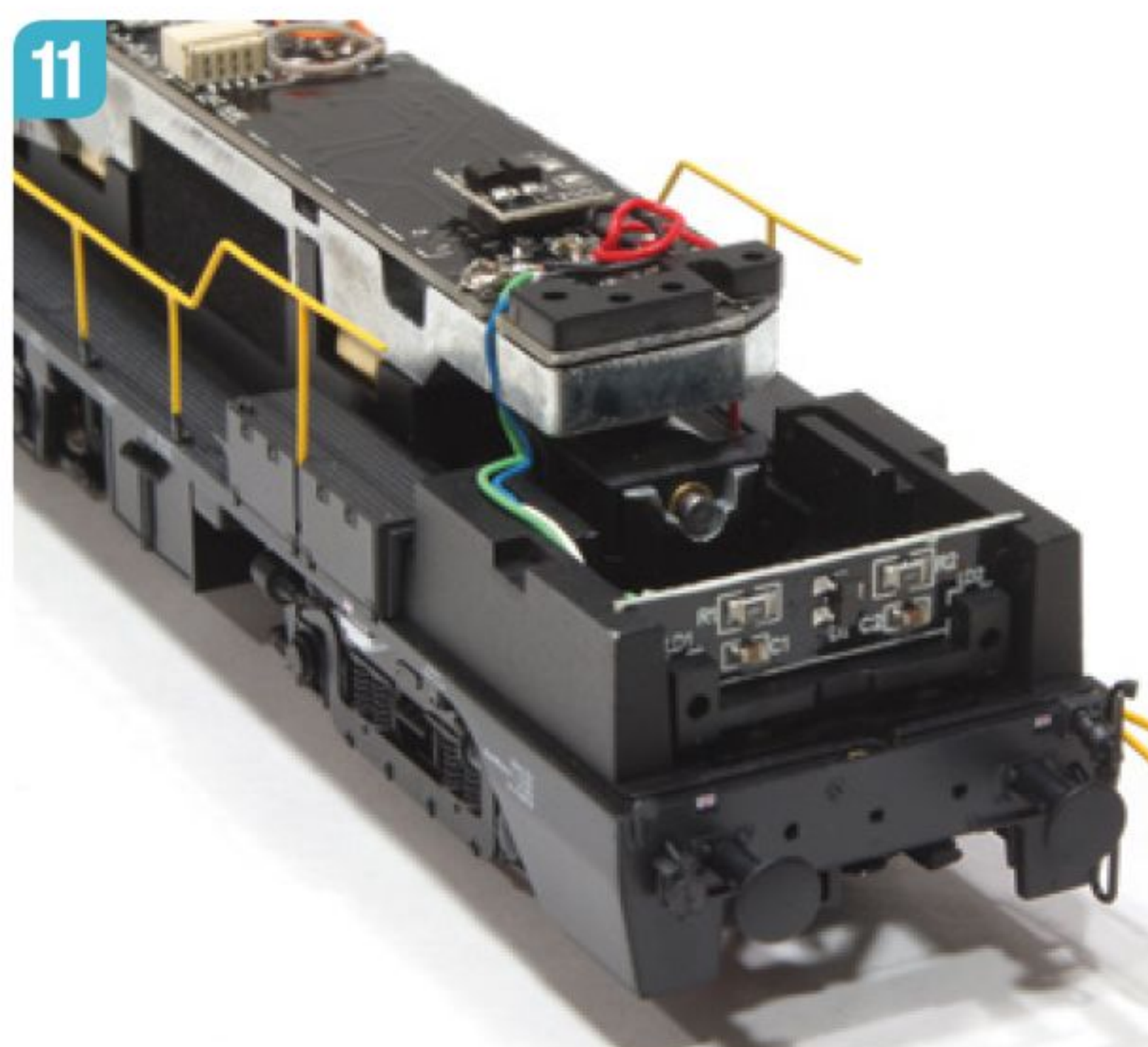
voorzijde interieur van de cabine. Door de handrails bij de cabinedeuren te verwijderen en twee schroeven aan de onderkant te lossen kan de kap worden afgenomen. De elektronica is keurig afgewerkt, er lopen geen draden of stekkers naar zwaailampen wat het onderhoud een stuk aangenamer maakt. De met de Piko-sounddecoder geleverde luidspreker past onder de grote kunststof kap aan de voorkant van de loc. De speaker moet met twee soldeerpuntjes met de printplaat worden verbonden. De Plux 22-decoder kan direct worden ingestoken. De lichtprint aan de voorzijde telt twee sluitseinleds en drie warmwitte voor het L-sein. De zeer kleine led geheel bovenaan (zie rode pijl op foto

4. De voorzijde van de loc, nog zonder remslangen. **5.** De cabinezijde met gele lamphouder en opgedrukte, realistische ruitenwissers. **6.** De handrailings aan de voorzijde van de huif zijn op correcte wijze bevestigd. **7.** Opengewerkte trap onder de cabinedeuren. **8.** De draaistellen zijn goed afgewerkt, de koperen stroomafnemers zijn niet te zien. **9.** De motor heeft een dubbel uitgevoerd vlieg wiel.

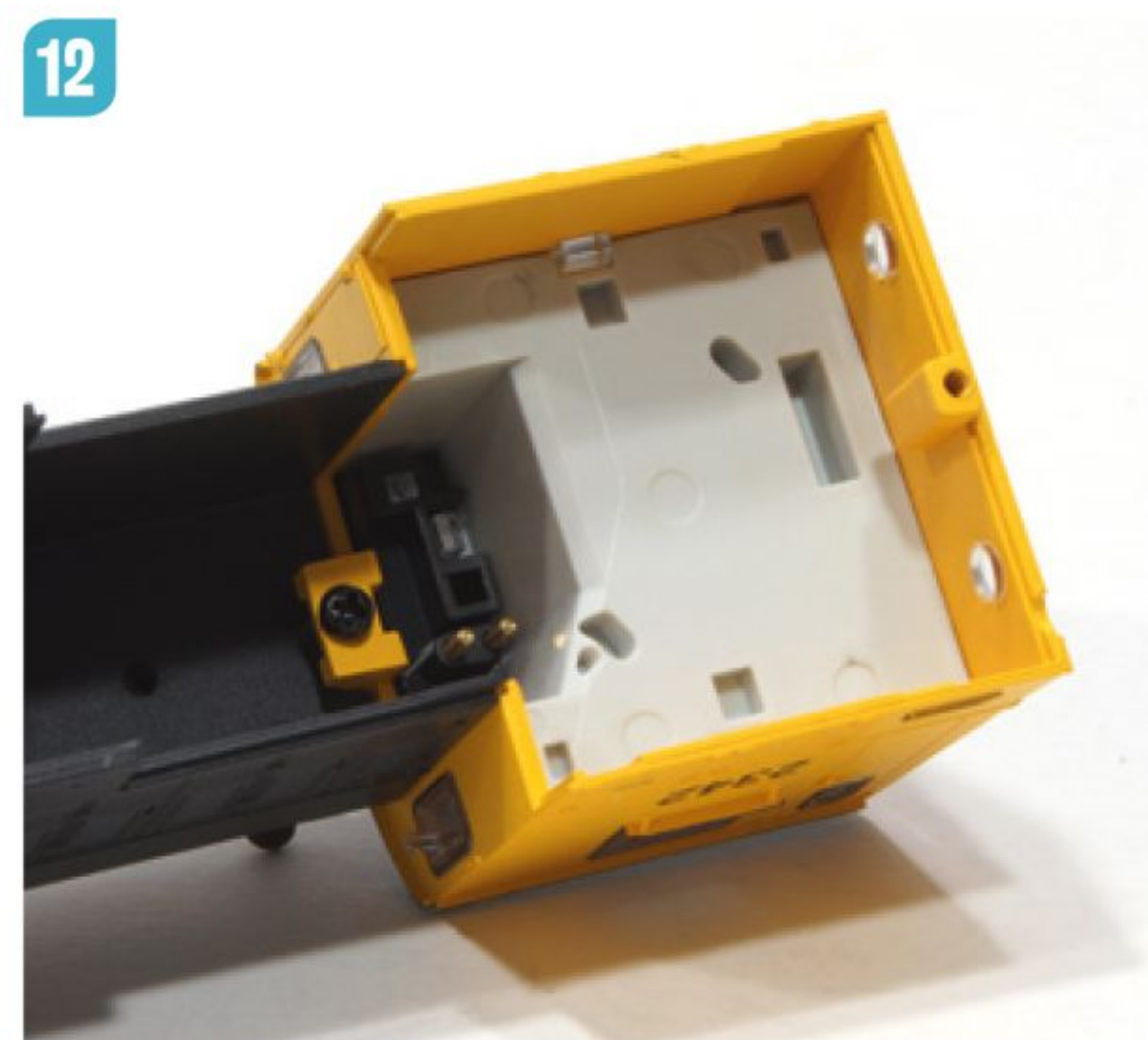
10



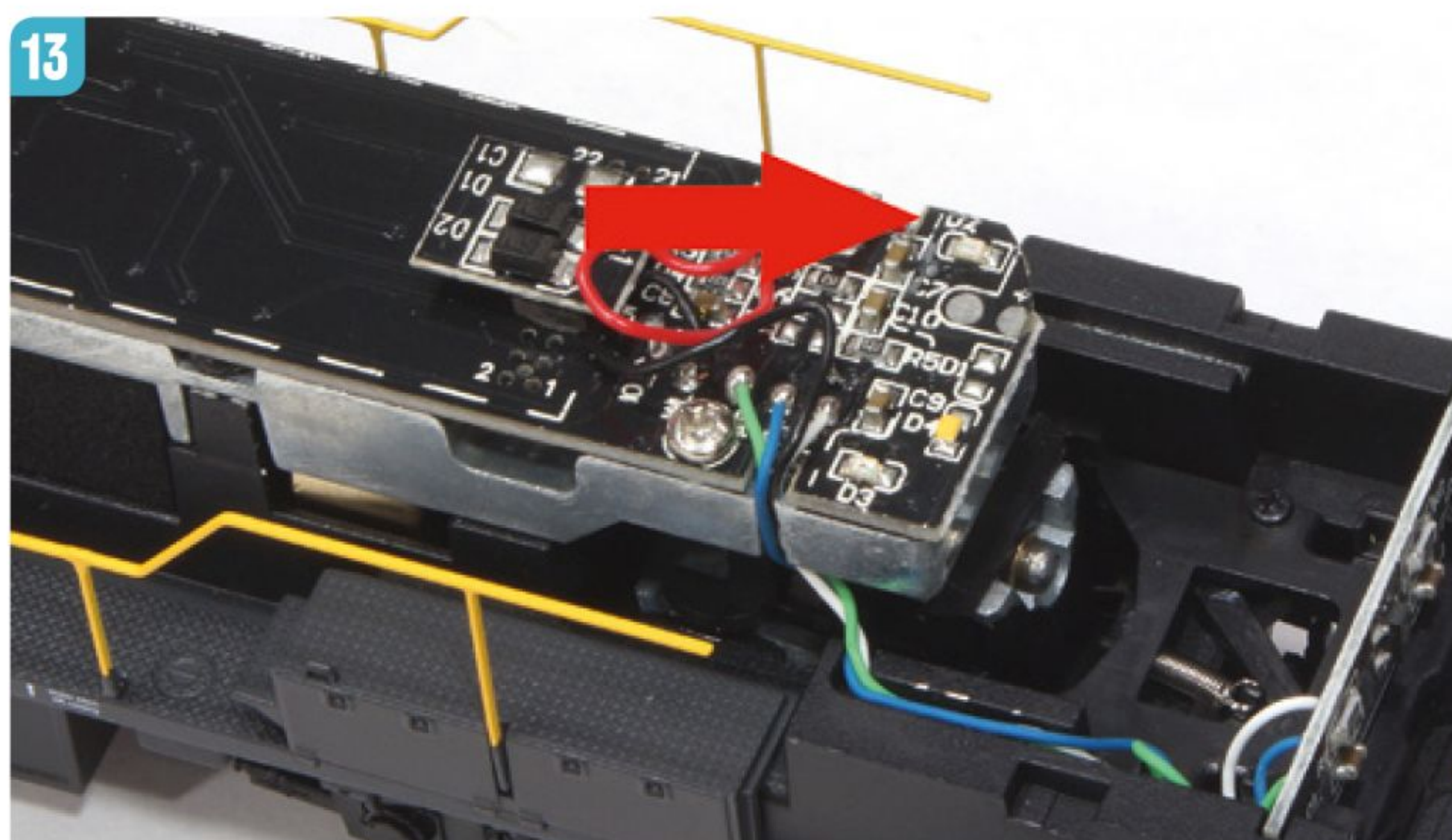
11



12



13



14



15



16



17



10) licht via een lichtgeleider de lamphouder in de kap aan. De lichtprint aan de achterzijde bevat twee leds voor de onderste seinen. De overige verlichting is op de hoofdprint gemonteerd, de lichtsignalen worden via lichtgeleiders in het dak van de ca-

10. Bovenop de lichtprint is de kleine rode led geplaatst. De bruine loc heeft deze niet. **11.** De kleine print aan de voorzijde met de beide onderste seinen. **12.** Via een contact in de kap en lichtgeleiders worden de overige functies aangestuurd. **13.** Bij de rode pijl had een witte led moeten zitten, ook de printbanen op de hoofdprint ontbreken. **14.** Met een Plux 22-decoder kan aan beide kanten het rangeersein worden gevoerd. **15.** Als de ontbrekende led is geplaatst kan aan de cabinekant ook het L-sein worden gevoerd. **16.** De 2343 met brandende frontseinen aan de voorzijde. **17.** De sluitseinen zijn aan beide zijden schakelbaar.

bine doorgegeven aan de topseinen. De stroom van die rode led gaat via twee stevige pinnen. Helaas heeft Piko een klein steekje laten vallen: er is geen witte led geplaatst voor een van beide topseinen (zie rode pijl foto 13). Daardoor heeft de 2342 aan de achterzijde geen L-sein maar een tweepunts sein. Ook ontbreken de printbanen op de hoofdprint voor deze led. Dit euvel is door het plaatsen van een extra led op te lossen. In een komende Railhobby leest u daar meer over. De loc zal dan tevens in lichte mate worden gepimpt. Dit manco mag de pret niet drukken, de 2342 zal zijn weg naar veel modelbanen zeker vinden. Eind november wordt de voorlopig laatste 2200 uitgeleverd: loc 2273, geel-grijs met rode zwaailampen en sound. Loc 2342: art. nr. 52682, gelijkstroom, € 129,-, art. nr. 52683, drierail digitaal, € 159,-.



Aerial & Pickels met foto's van de in 1903 gebouwde kabelbrug.

AERIAL & PICKLES

Kabelspoorbrug in schaal 0

De spoorlijn ligt aan de ene kant van een diepe kloof, de fabriek staat aan de andere kant. De aan- en afvoer van producten gaat per spoor. Hoe los je dat op? De Franse modelbouwer Jack Trèves bouwde geen lange 'loop' aan de spoorlijn of een trestle of andersoortige spoorbrug, maar vond een andere oplossing om de kloof te overwinnen.

In het deel van de USA waar de augurkenfabriek staat was een overproductie aan komkommers. John Drump, een slimme ondernemer, vond in de jaren '30 een goedkope kavel en liet daar de fabriek bouwen. Naast een rivier, handig want bij het productieproces is water nodig. De bouwplek lag op zo'n 30 km van de komkommervelden en tussen beide plekken liep een spoorlijn. Dat had John op de kaart gezien. De aanvoer van komkommers en de afvoer van blikken en potten augurken zouden dus geen probleem zijn. Tot John ontdekte dat er tussen de spooraansluiting en de fabriek een diepe kloof lag. Een lange spoorboog rond het ravijn was te duur en dat gold ook voor een spoorbrug.

Een oplossing kwam nabij toen Jack Trèves een kabelspoorbrug voorstelde. Daarmee zouden de box cars kunnen worden overgezet. Na wat schetsen en rekenwerk ging Jack aan de slag.

DRAAGKABELS

Na een korte bouwtijd kon de in schaal 0, spoor 0n18 (1:48) uitgevoerde kabelbrug in gebruik worden genomen en was de fabriek verzekerd van een constante aanvoer van komkommers en afvoer van de ingeblikte augurken. De brug wordt door een stoomturbine aangedreven, deze levert tevens de energie voor de augurkenfabriek. De constructie is even geniaal als simpel.



Een box car waagt de oversteek naar de fabriek.



1. Jack Treves voor zijn creatie Aerial & Pickles tijdens On traXS! 2016. **2.** De passage gaat in een rustig tempo. Soms gaat het mis, getuige het wrak bij de oever. **3.** Het emplacement is een complexe combinatie van smal- en normaalspoor. **4.** Een wagen met vaten staat klaar om te worden gelost. Een van de toegangen naar de fabriek is via een draaischijf bereikbaar.



De staalkabels van de brug zijn op een stevig houten portaal afgespannen.



Een tank car koerst richting fabriek. Het afvalwater wordt in de rivier geloosd, een milieuvriendelijkere oplossing acht de fabriekseigenaar een nutteloze investering.

Tussen de aan beide kanten van de kloof opgetrokken vierpotige portalen zijn twee parallel lopende stalen draagkabels gespannen. Als de cabine van een kabelbaan rijdt de brug over die kabels, voortbewogen door een rondlopende kabel die de

aandrijving verzorgt. Zolang het niet te hard waait is een rustige overtocht van de uit stalen spanten gebouwde brug verzekerd. De spoorstaven op het brugdek sluiten aan op de rails op de oevers. Zo gaan normaalspoorwagens met komkommers en kolen



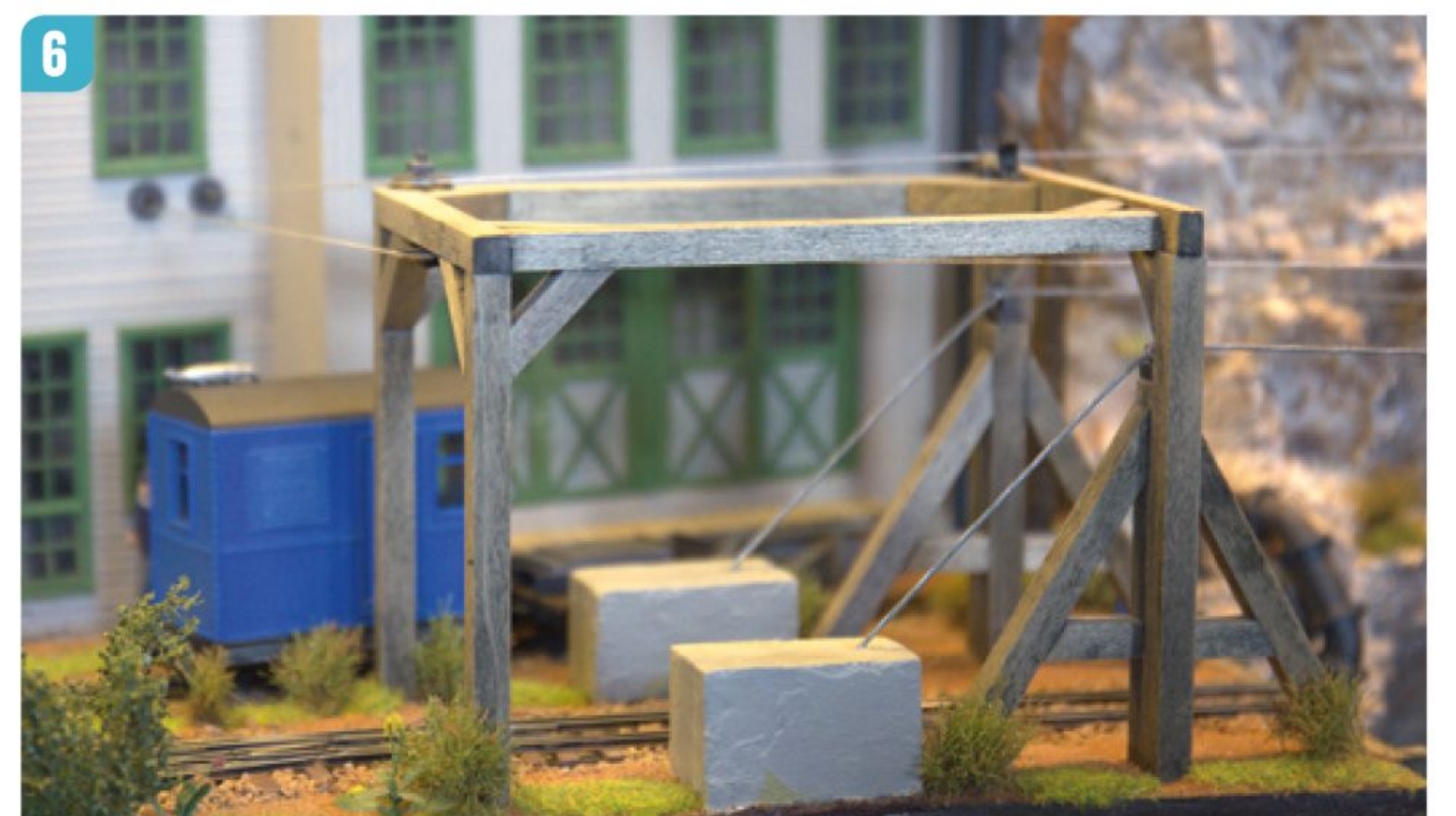
De rangeerloc trekt de tank car van de brug.

naar de fabriek en met het eindproduct naar de klanten. Omdat de ruimte op het fabrieksterrein beperkt is, zijn de sporen daar als smalspoor uitgevoerd. Het spoor naar de kabelbrug telt drie spoorstaven. De normaalsporige goederenwagens worden door een smalspoorloc op het fabrieksterrein geplaatst. De lading wordt daar op smalspoorlorries overgeladen. Dat scheelde eigenaar Drump in de kosten bij de aanleg, en naar zijn zeggen 'many more people have got a job now'. Voor het stellen van de lorries in de fabriek is een kleine dieselloc beschikbaar. Zonder cabine, want de fabriekspoorten zijn niet al te hoog. De haaks naar de fabriek leidende sporen zijn op een kleine draaischijf aangesloten. Die wordt met de hand bediend. Toen personeel een balletje opgooid om de draaischijf te mechaniseren en het gehele productieproces te moderniseren omdat het werk niet meer aan de hedendaagse normen zou voldoen, twitterde Drump dit als zijnde fake naar de prullenbak. Ook van de kolen-gestookte stoomketel wilde hij niet af. 'The coal workers love their job', herhaalde hij.

3D PRINT

Op het bescheiden fabrieksemplacement verzorgt een onge-nummerde, blauw geschilderde smalspoor dieselloc het stellen van de wagens. Bij een defect aan de loc kunnen wagens eventueel met de stoomlier van de brug worden getrokken. De blauwe dieselloc en de kipwagen zijn in 3D geprint. De box car, een gesloten goederenwagen, is van Bachman. De wagen met de gele vaten is een aangepast fabrieksmodel. Ook het fabriekspand en de stookinstallatie zijn eigenbouw. In model worden kabelbrug en locs elektrisch aangedreven. Jack Treves ontleende het idee van de kabelspoorbrug van een soortelijke installatie bij een bosbouwbedrijf, de 'Michigan-California Lumber Co'. In Californië werd in 1903 een kabelspoorbrug in gebruik genomen. In 1928 werd de constructie aangepast en meer stabiel gemaakt. Bij een brand in 1949 is de installatie teloor gegaan. Het model

is een mix van de periode voor en na de modificatie. De naam van John Drump in dit verhaal is overigens fake.



5. Vier loopwielen geleiden de stalen brug over de canyon. De tank car is door de brugmeester aan beide kanten met een houten balk gezekerd. **6.** De draagkabels zijn aan de fabriekszijde in een betonblok verankerd.



ICE-testtreinstel BR 403 passeert op 30 augustus 2017 een van de viaducten van het trajectdeel VDE 8.2 tijdens het testen van de ETCS. (foto Frank Barteld)

MAGISTRAAL VDE 8 IN BEDRIJF

Alleen ETCS

VDE 8. Onder deze code gaat een immens project schuil. VDE staat voor Verkeersprojekt Deutsche Einheit. In totaal zijn er 17 projecten. De 8e betreft de nieuwe HSL-verbinding Berlijn - Neurenberg en verder naar München, dat met ingang van de nieuwe dienstregeling over de gehele lengte in dienst gaat.

Al in 1833 ontstond een idee voor een magistraal tussen Berlijn en München. Het duurde echter tot 1851 voordat er, na het gereedkomen van de spoorlijn van de Sächsisch Bayerischen Eisenbahn Compagnie tussen Leipzig en Hof, tussen beide steden een doorgaande spoorverbinding was. De realisatie ervan was niet het resultaat van een geplande verbinding, maar ontstond gaande weg door de vele regionale spoorlijnen die werden aangelegd en op elkaar aansloten. Een treinreis van Berlijn naar

München was in die tijd nog een hele onderneming. Pas in 1882 werd de reistijd aanzienlijk korter toen het traject tussen Regensburg en Hof gereed kwam. Vanaf 1900 werd het traject Großheringen - Saalberg belangrijker voor het lange afstandsverkeer. In 1930 startte de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) de elektrificatie van de verbinding via Saalfeld. Dit project stagneerde door de Tweede Wereldoorlog. Na de oorlog veranderde de situatie compleet. Als oorlogsbetaling werd de



De BR 403 heeft de brug bij Wiesen over de Main verlaten. In de boog na de brug is de max. toegestane snelheid 280 km/h. (foto Claus Weber)

bovenleiding ten zuiden van Probstzella gedemonteerd. Na het ontstaan van het IJzeren Gordijn was er bijna geen treinverkeer van en naar het Westen mogelijk. De DB verwijderde op de Frankenwaldbahn het tweede spoor, zodat er alleen een slecht (of beter niet) onderhouden spoor naar Berlijn restte.

Kort na de 'Wende', de val van de Muur in 1989, werd het tweede spoor herlegd en werd de lijn geëlektrificeerd. Vanaf 1991 reden ICE-treinen weer via Hamburg naar Würzburg, waardoor de reistijd fors werd verkort. Met de opening van de nieuwe HSL-lijn tussen Hannover en Würzburg verbeterde de situatie aanzienlijk.

Na de eenwording werd besloten het verkeer tussen West Duitsland en de voormalige DDR op diverse punten te verbeteren. In 1991 werd in het Duitse kabinet het plan gepresenteerd voor verbetering van de verkeerssituatie en in januari 1992 werd tot realisatie van de Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) besloten. VDE 1-9 betreffen railverbindingen, 10-16 autowegen en nr. 17 de waterweg Rügen naar Berlijn via Magdenburg. Op spoorgebied is VDE 8 de grootste en het meest prestigieuze uit de Duitse spoorweggeschiedenis. Aanvankelijk werd gedacht dat alle VDE-projecten in het jaar 2000 gereed zouden zijn. Uiteindelijk heeft het toch iets langer geduurd.

NIEUWE HSL

Een nieuwe HSL zou de reistijd verder moeten verkorten. In de periode 1994-1997 werd het tracé vastgesteld. Het project Berlijn-Neurenberg werd in drie delen opgedeeld. Projectdeel 8.1 is het nieuwe (Neubaustrecke) en het deels opgewaardeerde (Ausbaustrecke) baanvak Neurenberg - Erfurt. Deel 8.2 is de



De ICE-testtrein (BR 403) komt uit de Hörnbergtunnel. Rechts de aftakking naar Coburg en de Füllbachtunnel. Een aftakkend wissel is al ingebouwd, maar niet aangesloten. (foto Claus Weber)

Neubaustrecke Erfurt-Leipzig/Halle en deel 8.3 de Ausbaustrecke tussen Berlijn en Leipzig/Halle. De bouw ging niet zonder slag of stoot. Zoals vaak bij dit soort megaprojecten het geval is, werd op diverse plaatsen tegen de nieuwe spoorlijn geprotesteerd. Zo moest voor de aanleg heel wat grond worden ont-eigend, in totaal zo'n 36.000 percelen. Om het landschap zoveel mogelijk te sparen zijn veel viaducten en tunnels gebouwd. Kilometers aan geluidschermen zullen de overlast voor omwonenden beperken. De feitelijke bouw ging in 1996 van start. Vijfentwintig jaar na het geven van het startsein van de VDE komt op 10 december 2017 het gehele traject van Berlijn naar



1. Belastingproeven op de Unstruttalbrug, onderdeel van de Neubaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle met tien met ballast gevulde zelflossers en twee diesellocs BR 203. (foto Frank Kniestedt) **2.** Station Erfurt, één van de knooppunten in het traject, gezien in oost-westelijke richting in juni 2017. (foto Frank Kniestedt) **3.** Een ICE S-testtreinstel BR 410 nadert in juni 2017 de Bleßberg tunnel. Buiten de tunnel zijn overloopwissels aangebracht, geschikt voor 140 km/h. Nieuwe (tunnel)baanvakken hebben vaak last van bouwstof. (foto Frank Kniestedt) **4.** Het VDE 8-traject op route Berlijn - Neurenberg.

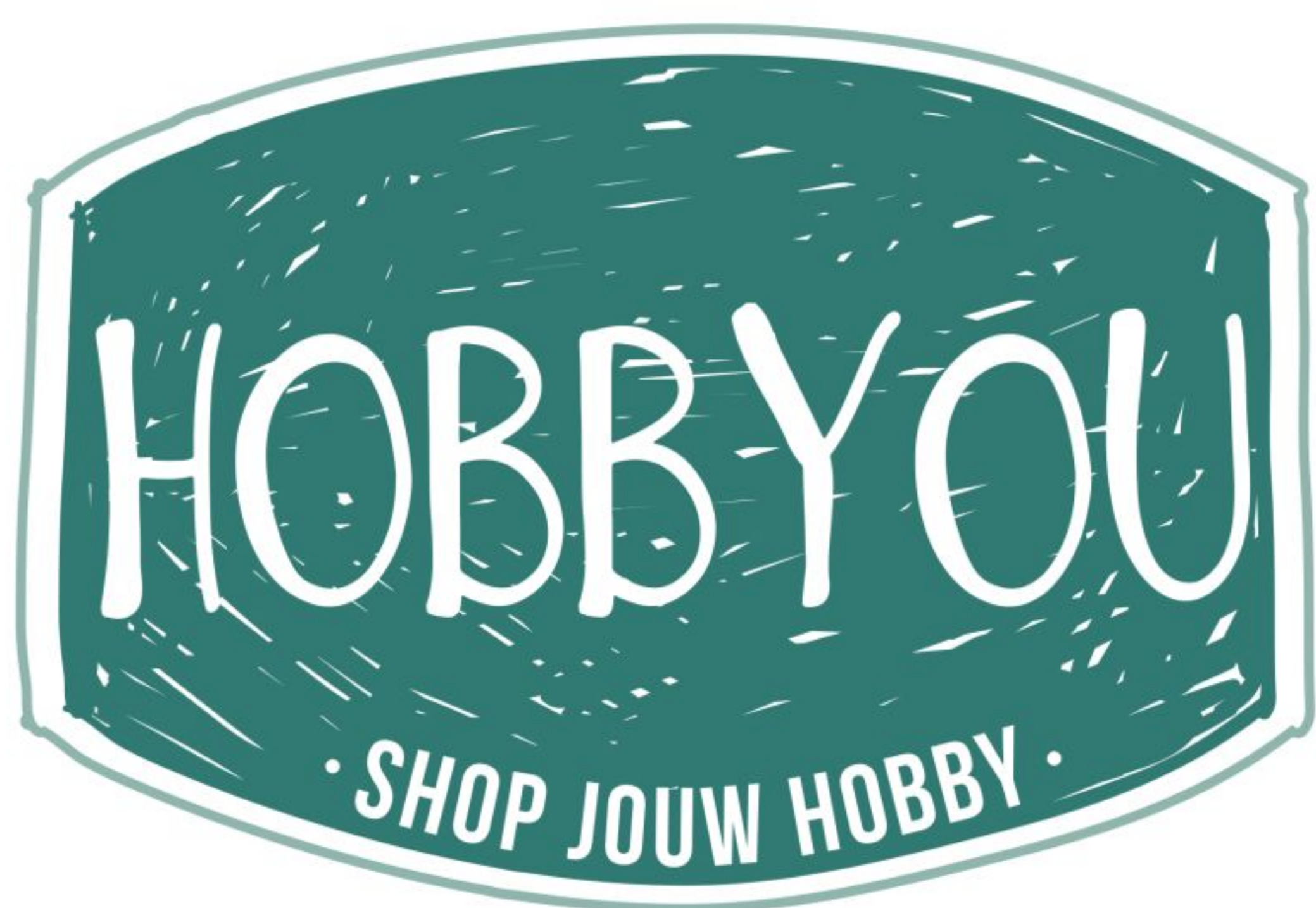
Neurenberg in dienst. Voor de lijn officieel kan worden geopend was het nog hoogspanning om alles klaar te krijgen. Er moest veel getest worden. Nieuw voor de DB is de toepassing van het Europese beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System), level 2. Het 80 km lange trajectdeel VDE 8.2 is ermee uitgerust. Om in aanmerking te komen voor de Europese subsidie was invoering hiervan noodzakelijk. Deze voor de Duitsers nieuwe beveiliging houdt niet alleen testen in, maar ook inbouw van ETCS- (European Train Control System) apparatuur in het materieel en het opleiden van machinisten. Hierbij is de overgang van ETCS naar conventionele beveiliging en omgekeerd kritisch. In Nederland kennen we dit systeem op de Betuweroute en HSL.

Enkele delen van het traject zijn eerder in gebruik genomen, zoals het 1,65 miljard kostende VDE 8.3 in mei 2006. Een gedeelte van 8.2 was zelfs al eerder gereed: het 23 km lange en 2,7 miljard kostende stuk tussen Leipzig en Gröbers kon sinds 2003 worden bereden, de rest werd in december 2015 geopend. Sectie 8.1 is nu opgeleverd. Aan het laatste stuk - Ausbaustrecke - tussen Ebensfeld en Neurenberg wordt nog gewerkt. De totale kosten van dit deelproject worden geraamd op 5,1 miljard. De reistijd is aanzienlijk korter geworden. Wie van Berlijn naar München spoort is minder dan vier uur kwijt. Hiermee is een heuse concurrent voor de vliegverbinding ontstaan.



Cijfers en feiten VDE 8

Aantal tunnels 27 • Totale lengte tunnels 63,810 km • Langste tunnel 8,31 km (Bleßberg tunnel) • Vrijgekomen gesteente uit tunnels 12,6 miljoen m³ • Lengte Neubaustrecke 230 km • Lengte Ausbaustrecke 270 km • Gebruikt beton: 4.000.000 ton • Aantal bruggen: 37 • Max. snelheid 300 km/h • Steilste helling 12,5‰ • Aantal bouwers aan de baan: 4.500 m/v • Aantal tekeningen en documenten 770.000 • Totale investering VDE 8 10 miljard • Afstand Berlijn - München via Halle 623 km • Afstand Berlijn - München via Leipzig 652 km • Aantal ICE-treinen per dag over HSL 35.



DE COMPLETE HOBBYOU-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**

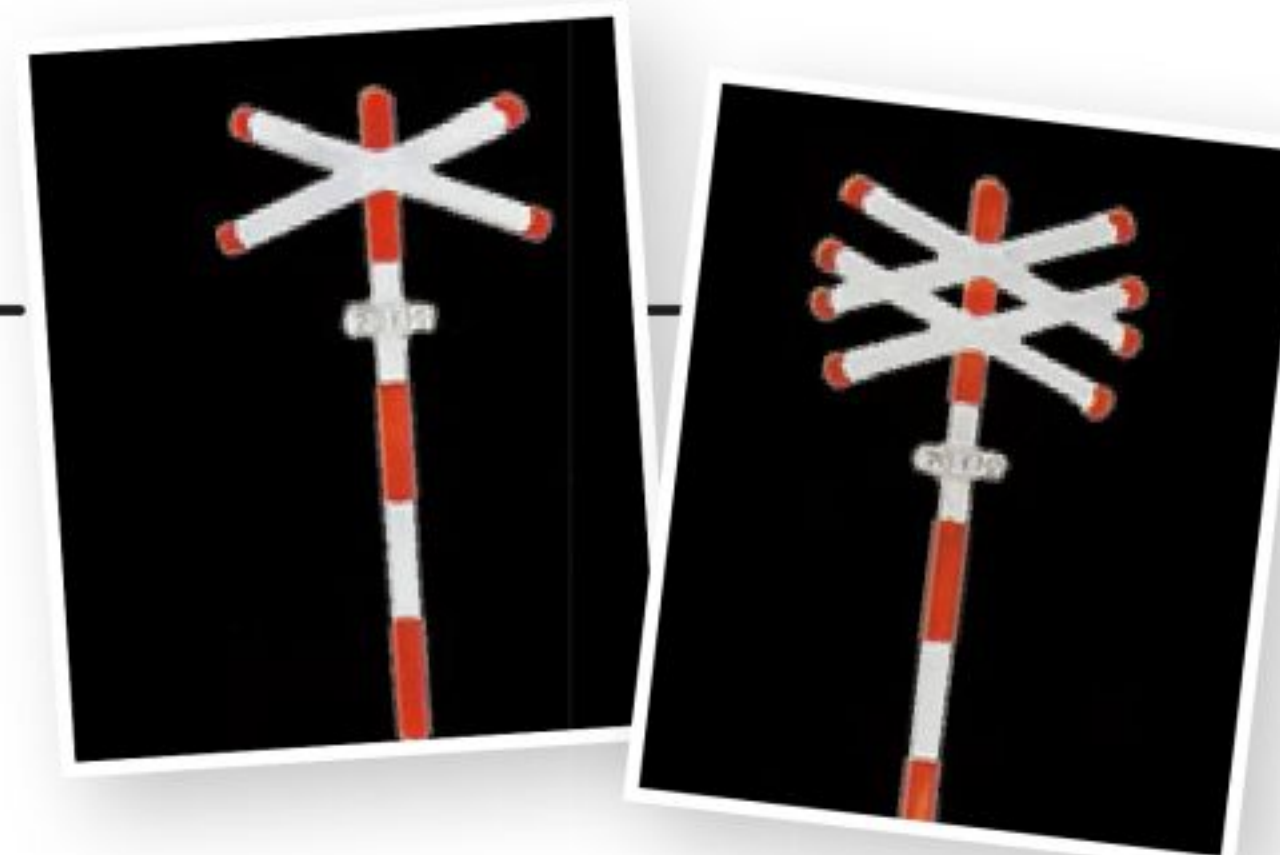
Series gebundeld

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

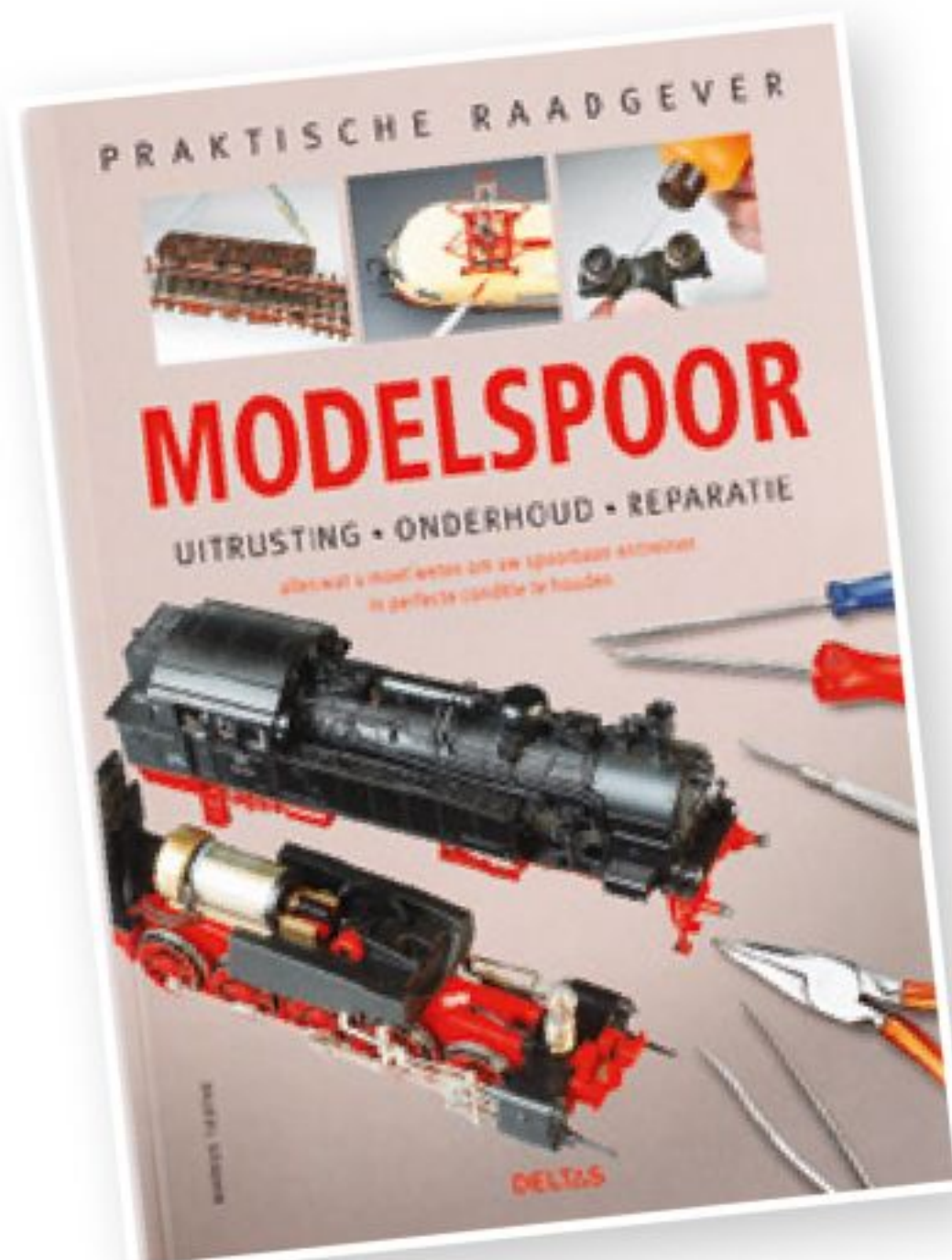
Holstein-Frisian bonte koeien zijn de meest voorkomende melkkoeien van Nederland, maar ook wereldwijd! Ze zijn geliefd om hun hoge melkproductie. De schaal H0 en N koeien hebben, net zoals de echte koeien unieke vlekken, gekleurde neuzen en uiers. Prijs vanaf: € 6,95, hobbyou.nl/koeien



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



HOBBYOU.NL

DE DAF YA 616 ARTILLERIETREKKER IN 1:87

Dinnissen Modelbouw

Schaalmodellen naar militair voorbeeld blijken goed aan te slaan, zeker als ze voorbeeldgetrouw zijn uitgevoerd. De bouwkit van de DAF YA 616 is een welkome aanvulling op het militaire assortiment. De kit is van resin, dus montage met superlijm en zelf aan de slag met verf en penseel. Maar dat is juist leuk om te doen. Chris van Diesen doet verslag hoe de DAF naar voorbeeld kan worden geschilderd en gepatineerd.



De DAF YA 616 artillerietrekker in 1:87.

De kit is met handleiding en waterslide-transfers in een stevige doos verpakt. De onderdelen zijn netjes gegoten en vergen weinig schuur- en vijlwerk. Ze zijn eenvoudig van de gietbomen los te knippen of snijden; bij de laadbak is door het dunne materiaalwel extra voorzichtigheid geboden. Enkele wielen toonden een luchtbel, deze konden met superlijm worden gevuld en na drogen glad geschuurd. Naast een compleet chassis, laadbak, cabine, de huiven, aandrijfassen en robuuste wielen bevat de

bouwset veel details zoals het stuurwiel, de cabinestoelen en buitenspiegels en een zeer fijn uitgevoerd frontrooster. De waterslidetransfers zijn scherp en helder. Na enig schuur en vijlwerk zijn de onderdelen klaar voor verwerking. Het schuren en vijlen van het fijne frontrooster valt mee; heel rustig schuren tot de vliesjes er praktisch vanzelf uit vallen. Bij rustig werken breekt er niets. Het chassis bleek iets krom te staan. Door het even in heet water te houden, recht te buigen en direct in een bak koud water te laten



1. De nog niet bewerkte onderdelen, zo uit de doos. **2.** De vliesjes zijn weggeschuurd of -gevijld.

afkoelen was het euvel verholpen. Het bouwen van de kit ging snel; de onderdelen passen uitstekend. De gegoten buitenspiegels van de kit heb ik niet gebruikt maar uit de rommeldoos spiegels van een DAF van Artitec opgedoken. Die zijn iets fijner. Ook de twee geplaatste kentekenplaathouders van geëtst nieuw-zilver zijn van de Amsterdamse fabrikant.

LEGERGROEN

De kit heb ik in een keer geheel in elkaar gezet en alle onderdelen vastgezet. De



3. De YA 616 kan op kleur worden gebracht. **4.** Het model in zwarte basis kleur. **5.** Het model heeft zijn legergroene basiskleur gekregen. **6.** De velgen van de wielen zijn gevuld met Maskol. **7.** Maskol is droog en kleurt donkerpaars. **8.** De banden worden matzwart geschilderd. **9.** Als de zwarte verf droog is trekken we de Maskol-vliezen met een pincet los. Met strakke, groene velgen als resultaat.

goed droog is kunnen de banden met het penseel mat zwart worden geschilderd. Neem het loopvlak en de beide zijanten goed mee, dat hoeft niet zo netjes, gewoon over de Maskol heen schilderen. Met een pincet plukken we, als de zwarte verf droog is, de Maskol uit de velgen. Het resultaat is een perfect ronde velg, strak in de lak, en een keurige rubberband met een haarscherpe scheiding tussen het groen van de velg en het zwart van de band.

Als de verf 24 uur heeft kunnen drogen - dat geldt ook voor de wielen - geven we de wagen een wasje met in terpentijn verdunde zwarte verf. Begin aan de bovenkant en laat de verf langs het model naar beneden lopen. Veeg met een zacht penseel de bovenzijde van het model zo schoon, dat alleen wat zwarte verf blijft staan in de kuilen van het zeildoek. Als deze wash goed droog is (een ventilator kan de droogtijd desgewenst flink bekorten) kunnen we de eerste dry-brush geven. De eerste ronde zet ik in op licht grijs zodat de details mooi naar boven komen. Als deze droog is, zwak ik

YA 616 komt met twee soortgenoten als lading op een legertrain te staan. Dan is schilderen aan de binnenzijde maar beperkt nodig. Als je de cabine of laadbak van meer (kleur)details wilt voorzien moet dit gebeuren voor de huiven worden vastgezet. Op het model heb ik eerst een basis van mat zwart gespoten. Als de verf droog is komen de details goed naar voren en kan worden beoordeeld of alles klopt. In een tweede spuitronde wordt het model legergroen. Dat groen spuit ik vanaf grotere afstand en ik ben veel zuiniger met de verf. Door de groene verf niet in alle hoekjes van het model te spuiten blijft de zwarte verf in de hoeken en gaten zichtbaar. Dat geeft de wagen extra diepte en smoel. Zo blijven ook de laadruimte en de cabine mooi donker. De wielkasten en de diverse verbindingen in het chassis blijven zwart. Toen het

groen droog was heb ik de velgen van de wielen met Humbrol Maskol gevuld. Dit vloeibare paarse goedje laat als het droog is een rubberlaagje op de velg achter. Als de Maskol te dik is kan deze met water worden verdund. Met een pipet druppelen we een beetje Maskol in de velg. Na een paar uur is het van licht naar donkerpaars gekleurd en is het droog en kan er overheen worden geschilderd. Terwijl dit ligt te drogen ben ik op internet op zoek gegaan naar detailfoto's van de DAF YA 616. Die zijn er genoeg. Handig om te zien waar je mee bezig bent en het model en het 1:1 voorbeeld tijdens de bouw met elkaar te vergelijken. Zo vielen de vier ruitenwissers op. Die worden in de kit niet meegeleverd, dus de rommeldoos erbij gehaald en ruitenwissers gezocht. Die gaan we straks plaatsen. Als de Maskol

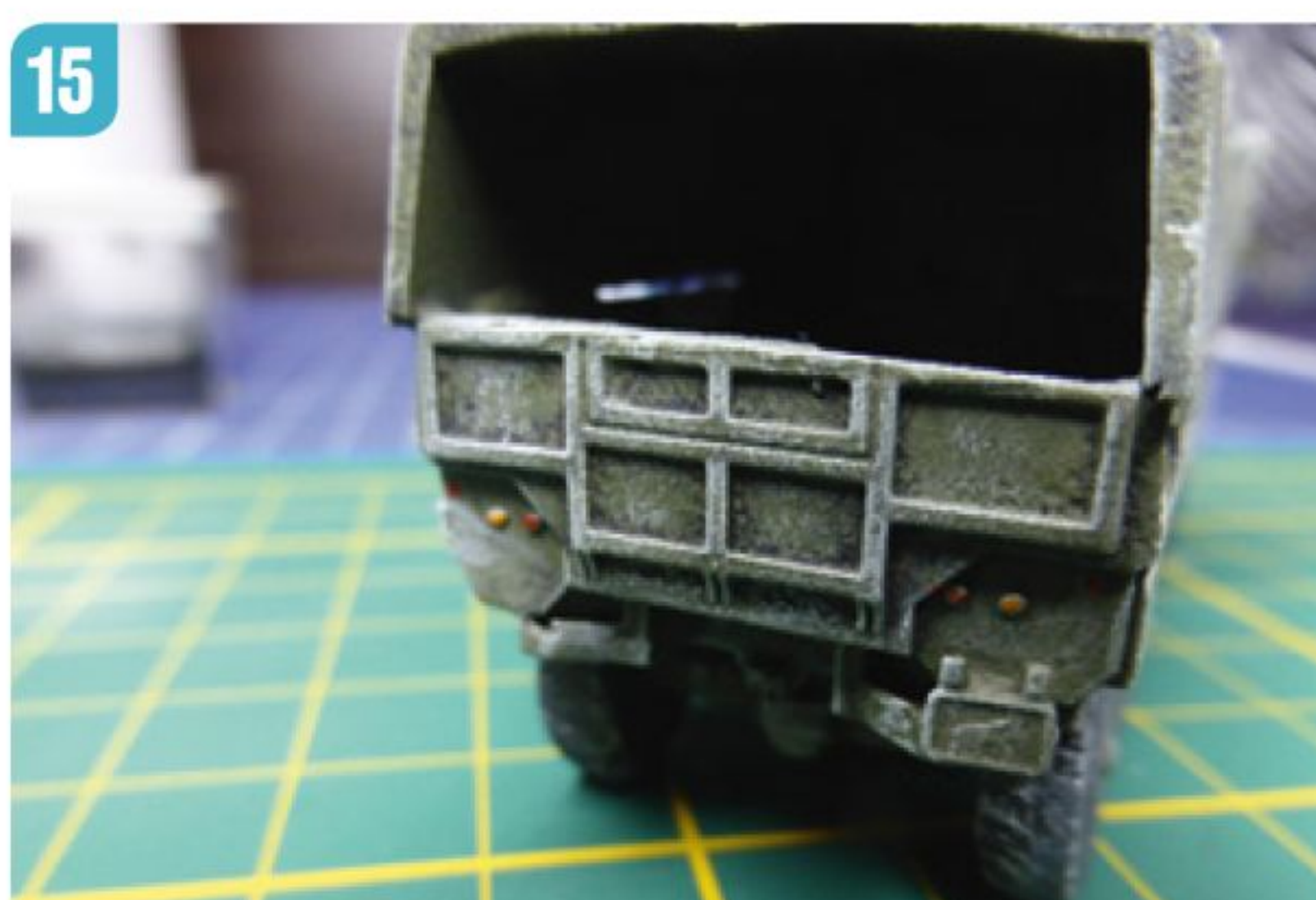


Het zeildoek van cabine en huif komt realistisch over.

later wat delen op de wagen af met een iets lichtere tint legergroen dan waar het model mee is gespoten.

Maar voor we dat gaan doen, eerst nog wat details, zoals de koplampen (zilver-metallic) knipperlichten (oranje) en remlichten en reflectoren (rood). Die

kleine details zijn met een penseel amper te doen. De oplossing is een tandenstoker. Verdun de verf dit keer niet en doop de punt van de tandenstoker in de verf. Maak een paar proefstempels op een stukje papier en als je tevreden bent met de afdruk kun je deze op het model



overbrengen. Aan de zijkanten dienen een aantal reflectoren oranje te worden gemaakt. Aan de achterzijde de knipper- en remlichten en de beide reflectoren. Gebruik eventueel een loep. Laat voor een vaste hand uw armen op de werktafel steunen. Na drogen gaan we de scherpe witte randen op het model verzachten met een tweede drybrush legergroen. Deze is iets lichter dan de gebruikte kleur uit de spuitbus. De harde witte randen worden zo rustiger. De details blijven zichtbaar maar missen de hardheid. Als dit droog is, is het model al bijna klaar.

RUITEN

Door naar het glaswerk. Dat is niet bijgevoegd, maar dat regelen we zelf met Kristal Klear. De ramen in de huif en de voorramen van de cabine laten zich met dit goedje gemakkelijk vullen. Met een tandenstoker roeren we in het potje en maken vervolgens een draaiende beweging in de raampartijen. Na een paar keer roeren ontstaat in de sponning een egaal vlies. Trek de tandenstoker er voorzichtig uit en veeg met de punt van een schone tandenstoker de gemorste Kristal Klear weg. Zet bij grotere oppervlaktes zoals de voorramen het model rechtop en laat het zo drogen tot de ruiten geheel helder zijn geworden. Dat voorkomt uitzakkers. De kleine ramen in de zijkant van de huif zijn het eerst droog en zien er goed uit. Een paar uur later volgen de grote ramen in de voorzijde. Let wel, helder wil niet zeggen droog. De ramen zijn zeker nog een dag of twee kwetsbaar. Kijk in dit stadium uit met scherpe onderdelen zoals een pincet, want anders ontstaan er krassen in de ruiten.

Tijd voor decals. Als deze op maat zijn geknipt en gesneden, kunnen ze na inweken in een bakje met lauwwarm water op het model worden geplaatst. Als de



10. De Maskol-vliezen zijn verwijderd, de groene velgen zijn mooi strak. **11.** De truck krijgt een wasje met verdunde zwarte verf. **12.** De DAF na de drybrush met licht grijs. **13.** Met tandenstokers worden de lampen en richtingaanwijzers aangezet. **14.** Ook de reflectoren zijn met de punt van een tandenstoker op kleur gebracht. **15.** Na de drybrush ontstaan er harde witte randen. **16.** Met een tweede drybrush legergroen zijn de harde witte en scherpe randen verdwenen.



17. Het verfwerk is afgerond.

18. Tijdens het drogen van de Kristal Klear in de voorruit blijft het model rechtop staan. **19.** Als de Kristal Klear droog is zijn de ruiten glashelder. **20.** De voorruit is bijna droog. **21.** De decals zijn met MicroSet gefixeerd. **22.** Als de decals droog zijn krijgen ze een drybrush met groen. **23.** De drybrush groen tempert de harde kleuren en haalt de glans van de decals af. Het kwartet ruitenwissers is geplaatst.

plaatsing naar wens is druppelen we er voorzichtig wat MicroSet op. Door tegen de zijkant van de decal een stukje keukenpapier te houden wordt de overtollige vloeistof weggezogen en zit de decal goed vast. Als alle decals zijn geplaatst geven we ze een kleine drybrush met groen om de glans en harde kleuren

wat af te zwakken. Door de MicroSet kan de decal prima tegen de drybrush. Afsluitend heb de vier ruitenwissers met heel kleine druppels Kristal Klear vastgezet. Toen de voorruit nog niet geheel droog was heb ik ze met een pincet heel voorzichtig tegen het glaswerk gedrukt. Na droging zitten de ruitenwissers muur-

vast en is de kit af. Een prettig te bouwen en goed in elkaar zittende kit. De DAF YA-616 artillerietrekker is klaar om op de legertrein te worden geladen.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

Gebruikte materialen

dinnissenmodelbouw.nl, artikel DM8708, DAF YA 616 artillerietrekker (€ 22,50)
Humbrol spuitbus: black mat 33, light olive 86
Humbrol enamel: light gray mat 28, metallic silver 56, red mat 60, dark green mat 105
Tamiya orange X-6
MicroSet
Micro Kristal Klear
Humbrol Maskol



De DAF YA 616 is opgeleverd.

Eén of twee haltegebouwen?

Een bekend gezegde is 'toeval bestaat niet'. Zo zal het dan ook wel geen toeval zijn geweest dat Rob Mooij met de bouw van het haltegebouw van Velsen Zeeweg bezig was en korte tijd later een ontwerpschets en enkele foto's van het nog geen kilometer verder aan dezelfde lijn gelegen tweede haltegebouw van (Driehuis) Westerveld in handen kreeg. Een foto van ditzelfde gebouw in een bijrol in Op de Rails van januari 2015 gaf de doorslag: ook dit gebouw zou er in H0 komen.



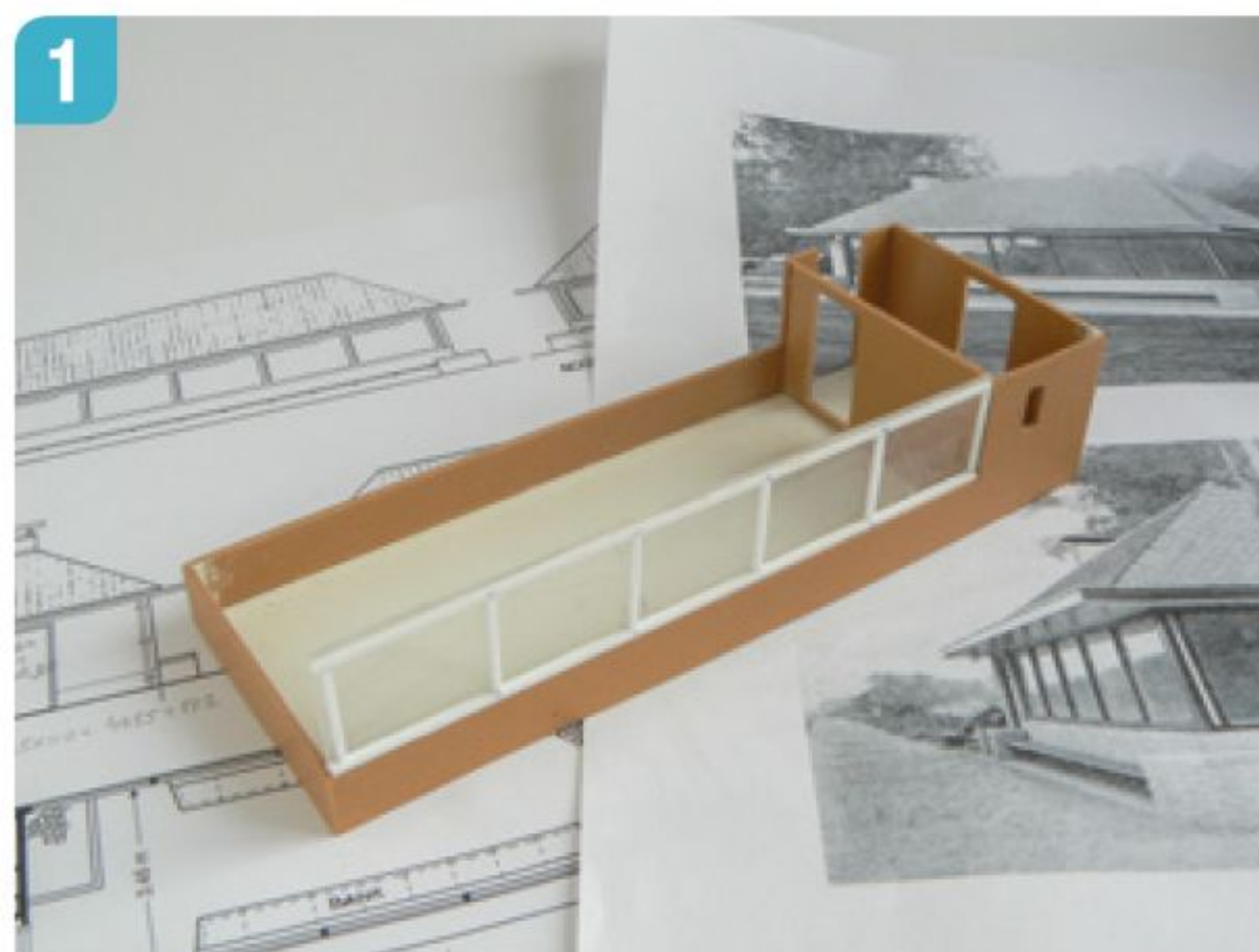
De foto die de doorslag gaf voor de bouw van het tweede gebouw en het resultaat.

Dat de toevoeging 'Driehuis' tussen haakjes staat is geen toeval. Het enige station dat officieel deze naam draagt is nog altijd te vinden aan de lijn die is ontstaan bij de bouw van de Velserspoortunnel in 1958. Toch heeft ook het latere station Westerveld eerst Driehuis geheten. Dat het dorpje Driehuis een halte kreeg was enkel en alleen te danken aan de nabijgelegen begraafplaats Westerveld. Deze begraafplaats heeft enige tijd zelfs een eigen spooraansluiting gehad waarover overledenen per speciale wagen (een zogenaamde Katafalk) naar het ontvangstgebouw van de begraafplaats werden gebracht. Met de opkomst van de auto raakten het station en de spooraansluiting van de begraafplaats in onbruik en bleef er alleen een halte aan de nabij gelegen hoofdspoorlijn over. Toen in 1914 op de begraafplaats het eerste crematorium van Nederland verscheen ontstond op de halte Westerveld behoefte aan een meer representatief gebouw dan de wat schamele bebouwing die door de jaren heen was ontstaan.

In 1931 verscheen er een fraai wachtgebouw geheel in de stijl van die dagen. Het maakte deel uit van een modernisatie en elektrificatie van veel Noord-Hollandse spoorlijnen en het is ontworpen in dezelfde stijl als het seinhuis dat in dezelfde periode in IJmuiden werd gebouwd. Beide zijn ontworpen door de bekende architect ir. H.G.J. Schelling. In het eerste ontwerp was er zelfs nog sprake van een overdekte rijwielerbergplaats maar deze is in de einduitvoering vervallen. Het gebouw bestond uit een toegangsportaal, een flinke wachtruimte en een van buiten af toegankelijk toilet en urinoir. De wachtkamer kon met een kolenkachel worden verwarmd en had een bergplaats voor kolenberg. De halte kende personele bezetting maar de verkoop en controle op vervoersbewijzen gebeurde vanuit een kleine houten kiosk op het andere perron. Opvallend detail aan de nieuwe wachtruimte waren de beide lange, vaste banken aan twee van de vier gevels. Dit gebouw heeft bestaan van 1931 tot ongeveer 1970. De genoemde foto in Op de Rails toont een toen nieuw Materieel 64 tweetje naast het karakteristieke wachthuis. De Leidse Abri die hier later stond kwam met de nieuwe huisstijl en zal rond 1970 geplaatst zijn.

MODEL

Op basis van enkele grootbedrijf foto's en een aanwezige ontwerpschets heb ik



1. De bouw van het eerste gebouw is begonnen. Als ondergrond een kopie van de voorbeeldfoto. **2.** Het dak zit erop en de beschermfolie nog altijd achter de ramen. **3.** Het gebouw is voorzien van binnenmuren. **4.** Het plaatsen van de langs-banken uit styreen. **5.** Het interieur is geschilderd, reizigers brengen het nodige leven in de brouwerij. **6.** De verlichting bestaat uit vier gele leds.

van dit gebouw een bouwtekening gemaakt. Het gebouw is opgetrokken uit plastic plaat. Voor de baksteen delen is gekozen voor N-spoor steentjesplaat van Kibri. Een binnenliggende bodemplaat zorgt voor de nodige stevigheid en bestaat uit een plaatje 1 mm styreen. De kozijnen zijn opgebouwd uit styreenstrip van Evergreen. Gezien de grootte van de kozijnen heb ik eerst per gevel het

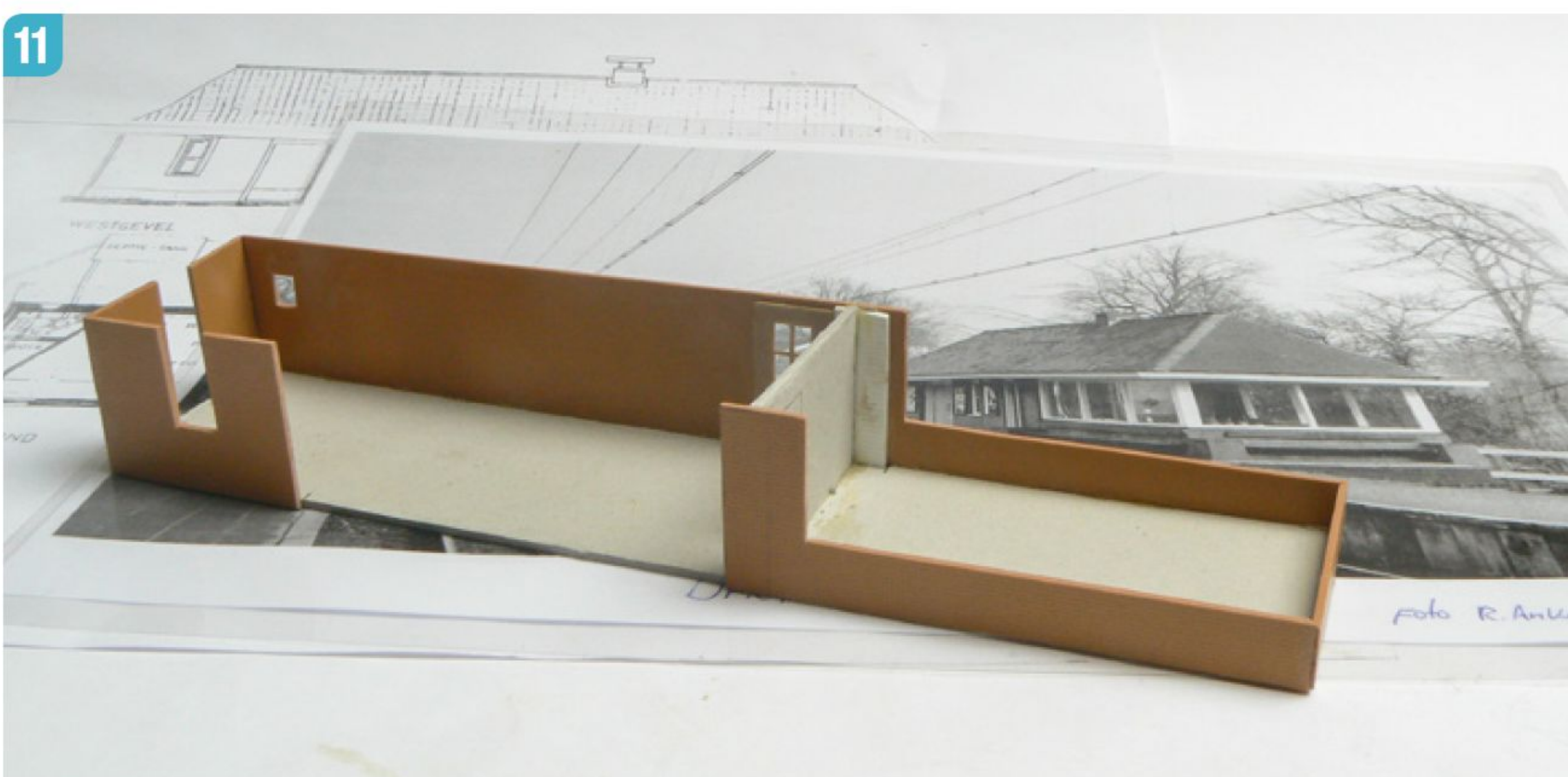
glas als één geheel uit een plaat 1 mm acrylglas gesneden. Hiervan is aan één zijde de beschermfolie verwijderd en zijn de kozijnprofiel delen eenvoudig op het acrylglas gelijmd. De folie aan de binnenzijde is tot na het schilderen van het gebouw blijven zitten. Na de buiten-gevels (nog zonder deuren) waren de binnenmuren aan de beurt. De kleine restanten steentjesplaat zijn gebruikt



7. Een reiziger met hoge nood zoekt het gemak. **8.** Het voltooide gebouw, ook de perrongevels hebben langsbanken. **9.** Foto eerste gebouw uit 'Spoor en Tramwegen' 1931. (foto archief auteur) **10.** De achterzijde voor het voetlicht. **11.** Aanvang bouw van het tweede gebouw.

voor de lage muren rond het gebouw. Het gebouw had nogal brede uitstekende goten en deze zijn gemaakt van styreenplaat waarop styreenprofielen zijn gelijmd.

De dakbedekking bestond uit handgevormde leipannen en is in model uitgevoerd met N-spoorplaat van Kibri, nu met dakpanimitatie. De schoorsteen staat precies op de hoek van drie dakvlakken wat een wonderlijke aansluiting met de leipannen oplevert. Het gebouw kende een voor die tijd wat frivol kleurgebruik: gele baksteen en verwerk in zwart met blauw. Op latere foto's oogt het gebouw ietwat grauw (vervuild) en zijn de kozijnen gewoon wit. Volgens de ontwerpschets zou de vloer in de wachtruimte bestaan uit straatklinkers, volgens 'Het Spoor' bestond de vloer uit geel/bruine Zweedse tegels. In model is gekozen voor de latere kleurstelling. Nog voor het plaatsen van de banken zijn de muurpartijen ingekleurd en licht vervuild. De banken zijn gemaakt van uit Evergreen V-groefplaat gesneden strips die een lattenprofiel mooi uitbeelden. Ook de beide buitendeuren zijn in deze fase van de bouw geplaatst. Na het schilderen van het gebouw is de schoorsteen van een kap voorzien en is er in de wachtruimte een heuse kachel geplaatst.



Om de kachel niet voor de kat zijn viool te laten branden wachten er enkele reizigers op de trein. 's Avonds zitten deze niet in het donker door de binnenverlichting bestaande uit vier 3 mm leds, een weerstand en een beschermdiode. Op de daklijst heeft volgens één van de foto's de stationsnaam gestaan 'Driehuis Westerveld'. De retoucheertechniek bestond al ver voor Photoshop en gezien de vele

namen en schrijfwijzen die de halte door de jaren heen gehad heeft sta ik niet voor de juistheid van een en ander in.

EÉN OF TOCH TWEE HALTEGEBOUWEN?

Bij het zoeken naar gegevens was me iets bijzonders opgevallen. De ontwerpschets toonde duidelijk een ander gebouw dan de tekst uit 'Het Spoor' uit

12



13

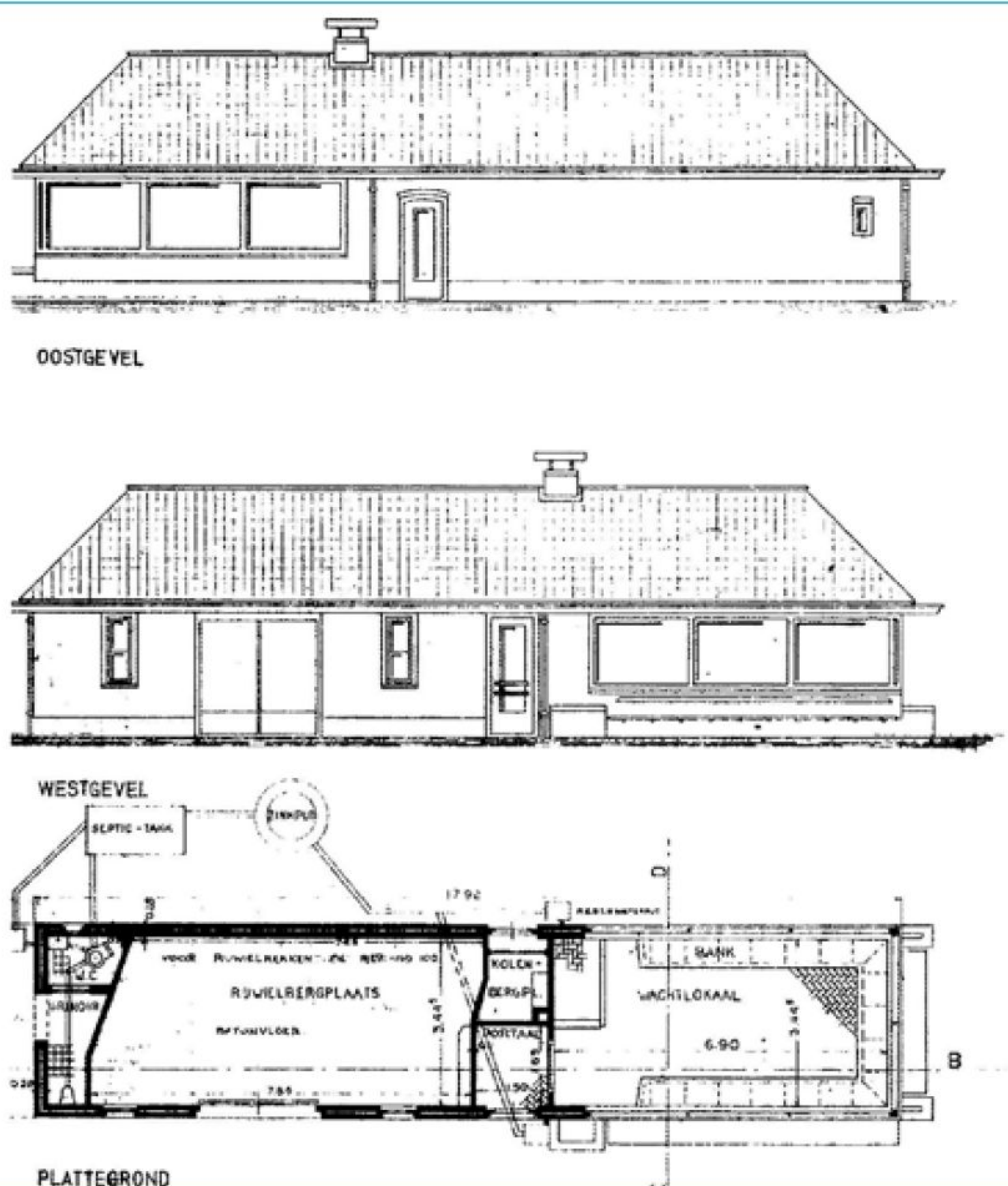


1931 en de bekende foto's uit 'Sporen 3' en Op de Rails 2015-1. Op zoek naar een illustratie voor het artikel werd het raadsel nog groter: op een foto uit februari 1960 van de bekende fotograaf R. Ankersmit toont het haltegebouw van Westerveld gebouwd volgens de mij bekende ontwerptekeningen van ir. H. Schelling! De foto uit Op de Rails loog niet maar dat zelfde gold voor de foto van Ankersmit. Feitelijk kan er maar één conclusie getrokken worden: op beide perrons heeft een wachtgebouw gestaan. Het gebouw zoals ik dat heb gebouwd stond op het perron richting Haarlem, de variant met fietsenstalling op het perron naar IJmuiden en (tot 1957) Beverwijk, Uitgeest en Alkmaar. Wat mij verbaasde is dat er naast het stenen gebouw een klein houten huisje op het perron heeft gestaan. Vermoedelijk waren hier plaats-

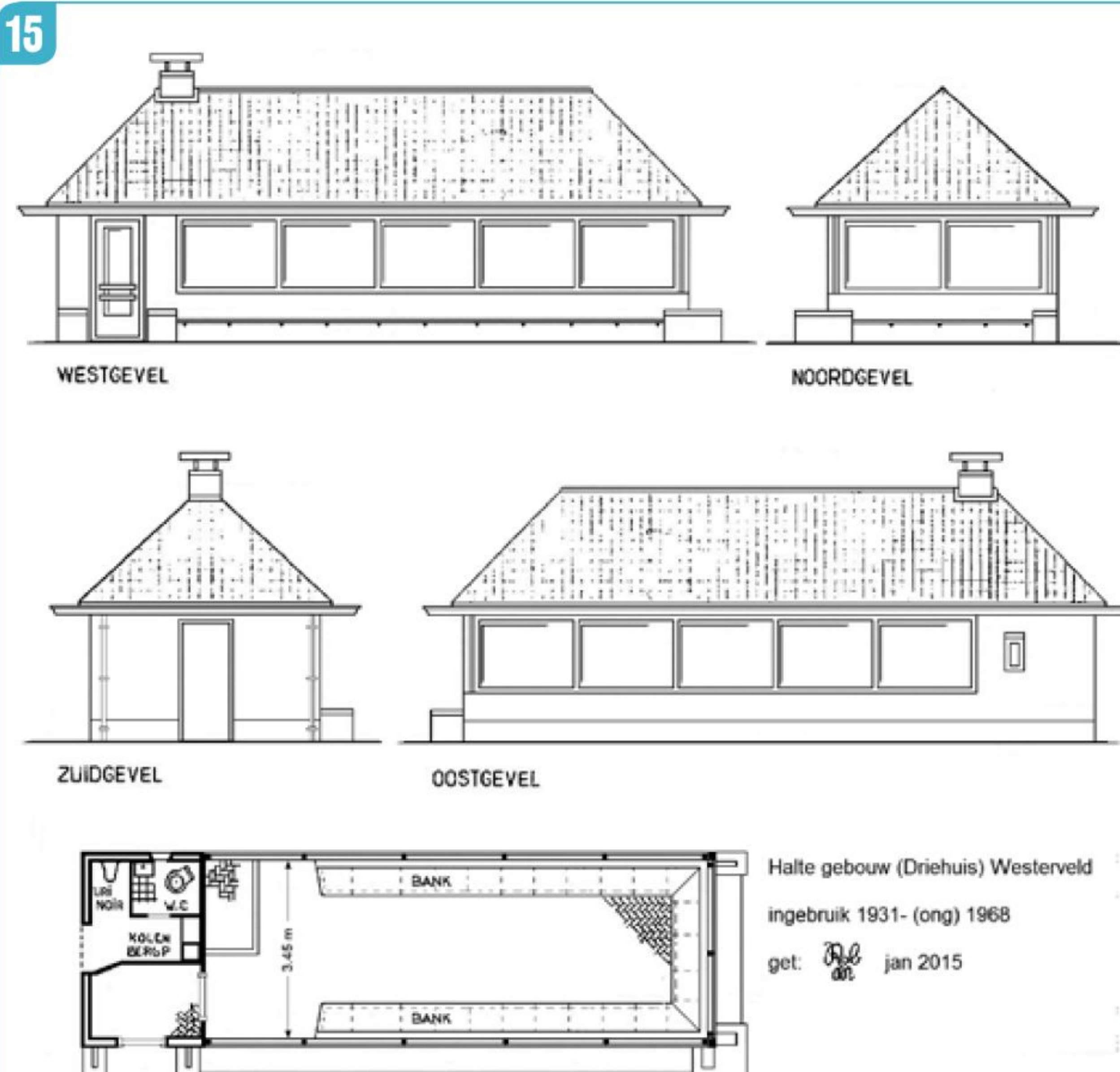
bewijzen te verkrijgen en werd ook de toen nog in gebruik zijnde uitgangscontrole van hieruit gedaan. Grappig detail zijn de planten voor de ramen van de wachtkamer.

De ontwerpschets van het gebouw met fietsenstalling (dus het gebouw op de foto uit 1960) werd alsnog vergroot tot schaal 1:87 en ook dit gebouw is in model gevangen. De bouwwijze en materiaalkeuze wijken slechts in detail af; de foto's spreken voor zich. Op het stalling gedeelte waren enkele reclameposters aangebracht. Een korte speurtocht op internet naar exemplaren uit 1960 leverde al snel een hele collectie op. Een viertal siert nu de gevel van het wachtgebouw. Gelukkig had Driehuis Westerveld maar twee perrons: de kans dat er nog een derde wachthuisje is geweest kan uitgesloten worden geacht.

14



15



16



12. Twee gebouwen, één bouwwijze.
13. ok het tweede gebouw is met enkele reizigers verlevendigd. **14.** Schets van originele ontwerp. (tekening archief auteur) **15.** Bouwtekening op basis ontwerpschets. **16.** Haltegebouw Driehuis Westerveld en woning 8, gezien in noordelijke richting, 20 februari 1960. (foto R. Ankersmit)

Bronnen:

Sporen 3: Een zoektocht langs de IJmuider spoorlijn, Wim Wegman, reeks gebundelde krantenartikelen in boekvorm; Site Stationsweb; Op de Rails 2015-1; Eigen archief

KOPPELEN VAN PIKO HONDEKOPPEN

Scharfenbergkoppeling van Artitec

Dat een Pec van Artitec met een Hondekoptreinstel van Piko kan worden gekoppeld is een bekend gegeven. Artitec levert namelijk bij elke Pec een set werkende Scharfenbergkoppelingen. Al snel na het uitleveren van de Pec postrijtuigen kwam de roep uit modelspoorland voor losse koppelingen om meerdere Hondekoppen onderling of met de Pec's te kunnen koppelen.



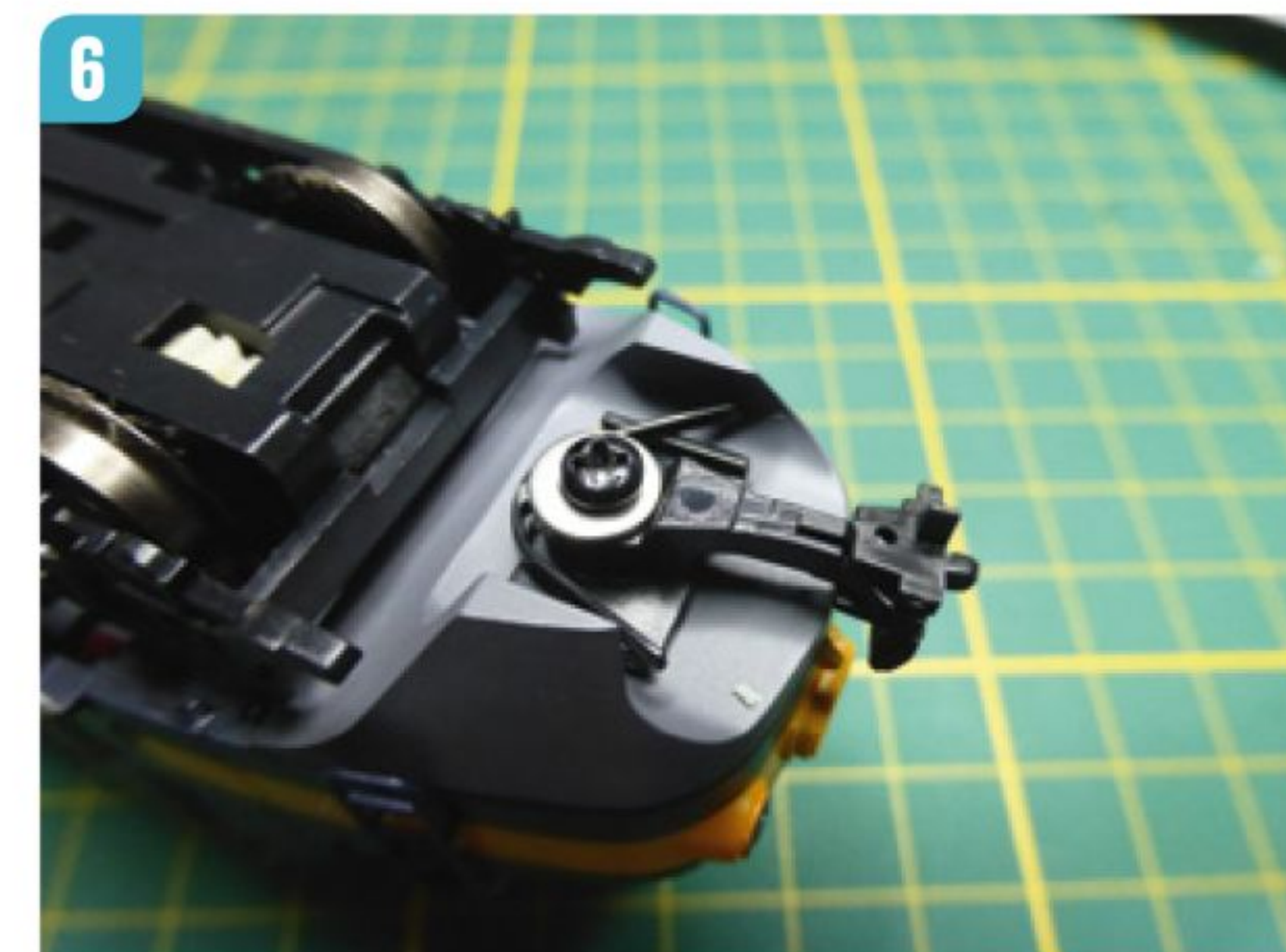
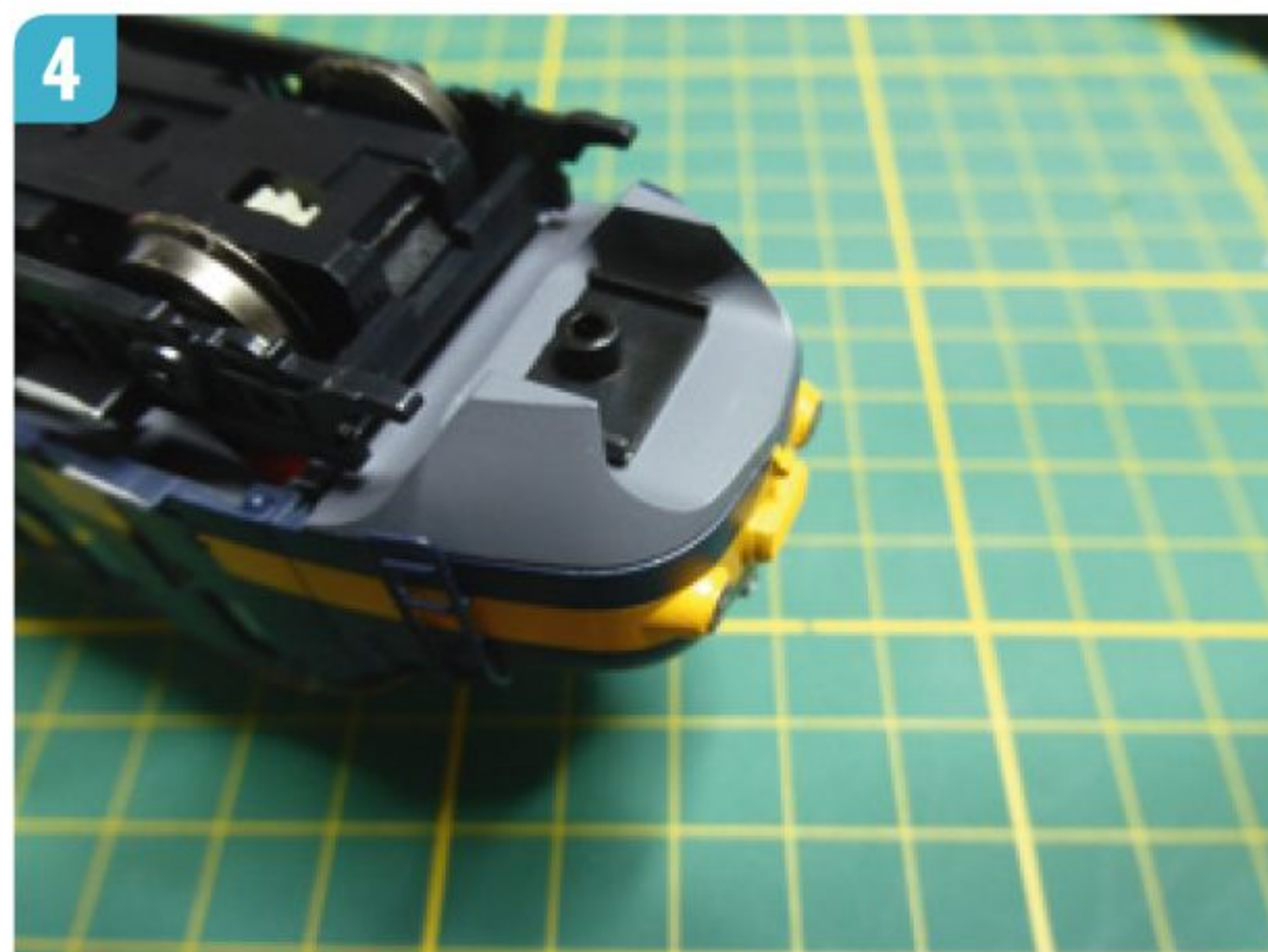
Twee Piko-Beneluxstellen gekoppeld met de Scharfenbergkoppelingen van Artitec.

Met de door Artitec uitgebracht koppelingen kun je natuurlijk ook twee Hondekoppen koppelen. De verpakking bevat twee koppelingen, compleet met bevestigingsplaten en ringen. De bevestigingsplaat is aangepast voor montage op de onderzijde van de schortplaat van de Piko-Hondekop. Deze heeft twee gaten in de schortplaat waar de bevestigingsplaat van Artitec precies

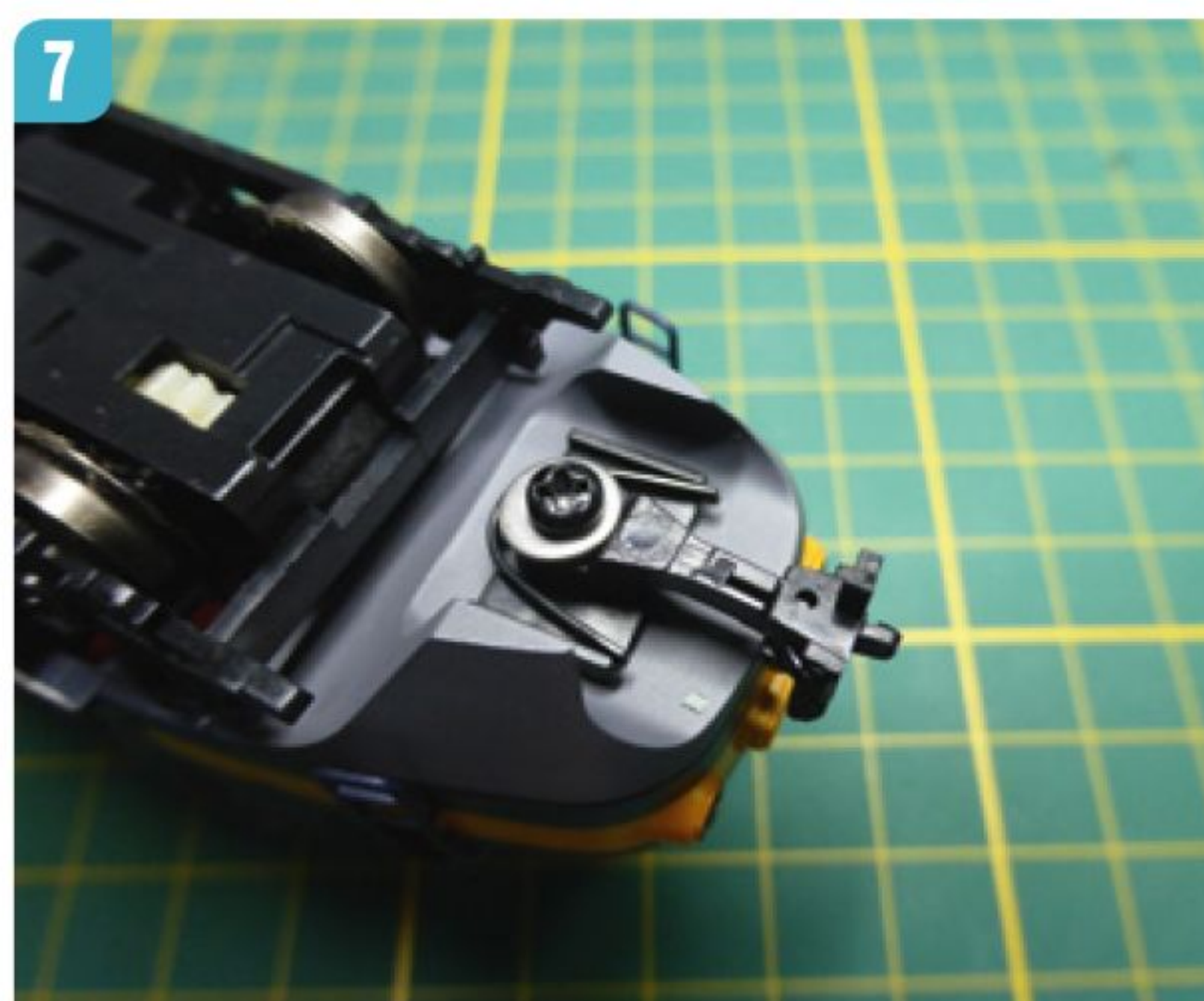
in valt. Als daarna de koppeling over het schroefgat wordt geplaatst en met de meegeleverde ring met de schroef van de niet-functionele Piko-koppeling wordt vastzet, heeft u met tien seconden een koppelbaar treinstel. Om de koppeling in bogen en op wisselstraten soepel te laten functioneren, moet de schroef niet te vast worden gedraaid. De dunne kunststof veren van de koppeling



moeten binnen de opstaande randen van de bevestigingsplaat vallen. Deze houden de koppeling in de rechtstand als deze niet wordt gebruikt. Het koppelen gaat snel en eenvoudig: druk op een



stuk recht spoor de Piko-Hondekopen tegen elkaar. Het ontkoppelen gaat even simpel: de treindelen uit elkaar trekken. De Amsterdamse fabrikant heeft goed op de signalen uit de modelspoorwereld ingespeeld. De kappen van de koppelingen kunnen desgewenst met rode verf op kleur worden gebracht. Veel koppelen rijplezier! Artitec werkende Scharfenbergkoppelingenset, artikelnummer 28.114, € 7,60.



1. De verpakking telt twee koppelingen, twee ringen en twee bevestigingsplaten.
2. Elke koppeling bestaat uit een bevestigingsplaat voor de Piko-Hondekop, een ring voor de Piko-schroef en een werkende Scharfenbergkoppeling.
3. De imitatiekoppeling is los geschroefd.
4. De bevestigingsplaat wordt in de twee aanwezige gaten gestoken.
5. Plaatsen van de koppeling van Artitec.
6. De nieuwe koppeling wordt met de schroef van de oude vastgezet. Draai deze niet te vast aan, de koppeling moet wat speling hebben.
7. Bij een niet gekoppeld treinstel houden de veren de koppeling in de rechtstand.
8. Beide treinstellen zijn van de Artitec Scharfenbergkoppeling voorzien. Koppelen maar!

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
MINIATUUR OPSTELLING
PERFECT, DAT IS...**

...DIE VAN JEZELF!

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

by: *Juweela*
CREATE YOUR WORLD.



1:87

1:87 **BOX ASSORTI**

ASSORTIMENT SCRAPYARD
ASSORTIMENT PARC À FERRAILLE
ASSORTIMENT SLOPERIJ

WWW.JUWEELA.NL

actie powered by:
BEVRO

Nieuws

In deze rubriek leest u alle nieuwtjes op het gebied van modelspoor.



NMBS AM 54 bij B Models.

B MODELS

Het lang verwachte tweedelige treinstel AM 54 van de NMBS is een mooi en gedetailleerd uitgevoerd model geworden. Loepzuivere opdrukken en scherpe belijningen. Het model blijkt erg populair en is bij B Models uitverkocht; bij de modeltreinspecialist zal het nog wel te vinden zijn. Het model is leverbaar in diverse uitvoeringen zoals analoog, digitaal, met interieurverlichting en sound (7001, vanaf € 440,-).-CvD

BRAWA

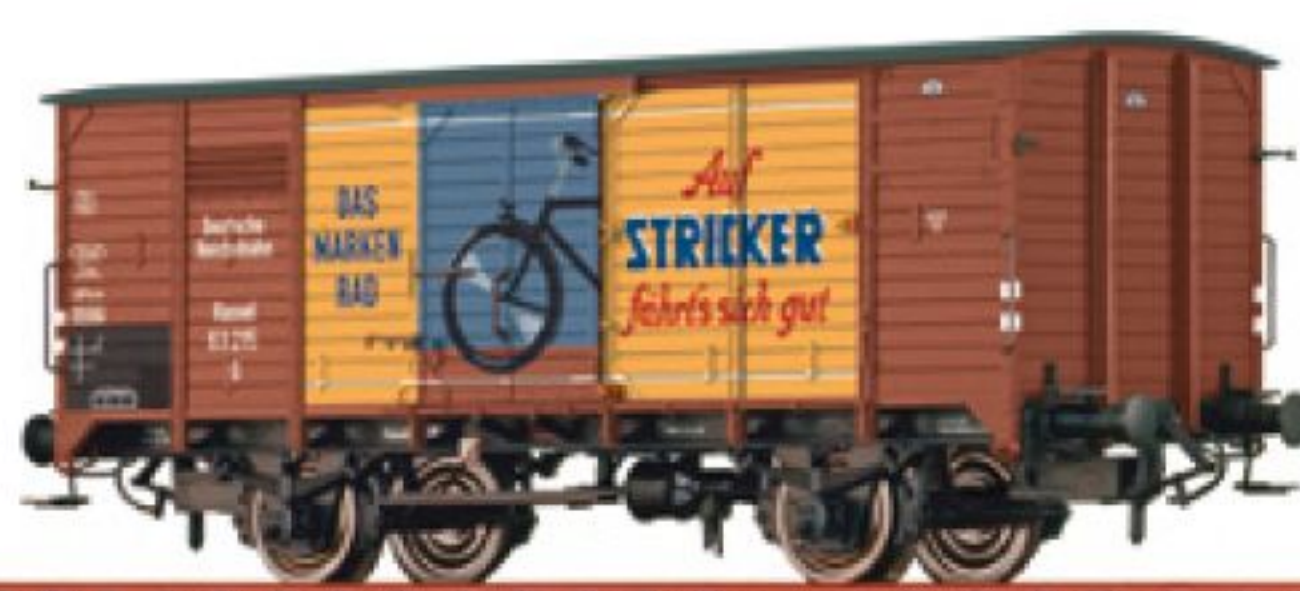
H0. Van de tweeassige ketelwagen van de Zuid Nederlandsche Spiritusfabriek zijn veel onderdelen zijn apart aangebracht (49213, € 32,50, tp. III). Het 101 mm lange model dat het NS-nummer 510522P heeft, is een kopie van een standaard type ketelwagen waarvan de Reichsbahn er tussen eind jaren dertig en 1943 ruim tienduizend liet bouwen. De 16,5 m lange vierassige gesloten GGhrsz met draagvermogen 57 ton van de DR heeft een houten vloer en opbouw van metaal. Het 189,64 mm lange model heeft opschriften van de VEB Filmfabrik Wölfen, fabrikant van de in de DDR bekende Orwo-films. Veel details waaronder de fijn uitgevoerde gravures van de luchtroosters (48389, 52,50, tp. IV). De gesloten tweeasser type Kassel werd door fietsfabrikant Stricker gebruikt. Het 107,2 mm lange



De Brawa ketelwagen van de Zuid Nederlandsche Spiritusfabriek.



Brawa eert met de vierassige wagen filmfabrik Wölfen.



Fietsenfabrikant Stricker bezat ooit deze tweeasser, Brawa.



WMF vervoerde in de jaren '50 en '60 haar bestek en pannen met eigen goederenwagens. Brawa.

model heeft strakke opschriften (49055, 37,50, tp. II). De wagen maakte deel uit van de zogeheten A-wagens uit de tijd van de fusies die tot de Deutsche Reichsbahn leidden. Er werden ruim 120.000 exemplaren van gebouwd. De in 1853 opgerichte Württembergische Metallwarenfabrik (WMF) uit Geislingen bezat een paar gesloten Glr-wagens. De 139,1 mm lange, grijze wagen is voorzien van authentieke opschriften (48717, € 42,50, tp. III). De tweeassige SNCF-koelwagen van de Franse Brasserie Meteor is een achtergebleven G10. Daar de fabriek in Lotharingen stond zijn de opschriften in het Duits. Het 107,2 mm lange model heeft alle relevante opschriften (49701, € 37,50, tp. III).-GF

FALLER

Dè attractie voor jeugdige H0-zwimmers van het moderne, deels overdekte zwembad is zeker de kleurrijke, spiraalvormige glijbaan. Door de grote glazen gevels zijn de startblokken en de donkere tegels die de wedstrijdbanen aanduiden goed zichtbaar. Via een luchtsluis met lamellen zwem je naar het buitenbad. De 40 x 30 cm metende bouwkit is een mix van lasercut en kunststof (130150, € 170,-, tp. VI). Badgasten worden door diverse fabrikanten geleverd.-DH

Roco

H0. De NS-rongenwagen beladen met buizen is een fraaie combinatie. De beladingen van Roco zijn dit jaar kwalitatief met sprongen vooruit gegaan. Goed afgewerkt, vaak verouderd en voorzien van spanbanden en/of stophout. Een zakje met losse onderdelen is bijgepakt (76792, € 36,90, tp. III). Van gelijke kwaliteit is de set met twee platte DB-wagens voor zwaar transport. Beladen met in metaal uitgevoerde railprofielen op lichtgrijze balken (76194, € 81,-). Met Locon-loc 9908 kunt u uw Locon vloot verder uitbreiden. De opdrukken en kleurstellingen zijn helder, scherp en goed te lezen. De airco-units op het dak van de cabines zijn gemonteerd, handgrepen, het trekwerk en de luchtslangen dient u zelf te plaatsen (73686, gelijkstroom, € 154,- / 79686, drierail digitaal, € 194,-). CvD

PANIER

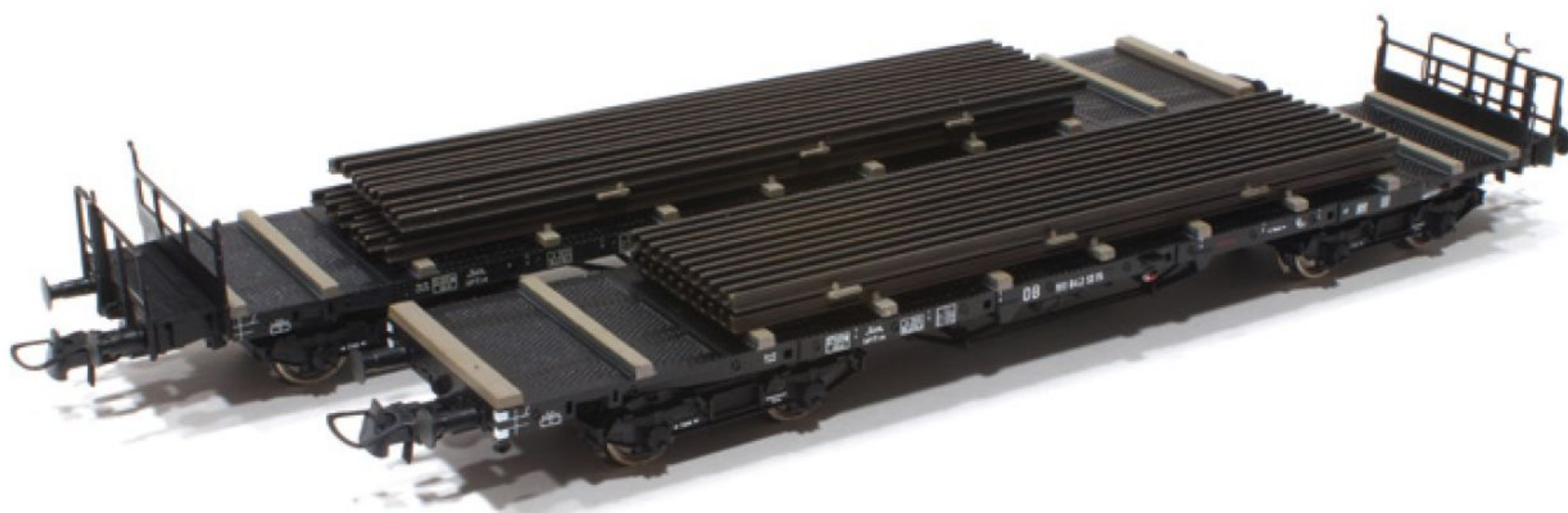
Naast de vierassige motorrijtuigen T1 en T2 van de Uetersener Eisenbahn (UeE) (bouwkit € 315,-/gebouwd € 879,-, meerprijs drierailversie € 30,-/€ 40,-) zijn ook de DR-versie VT 137 DWK type



Zwembad met glijbaan bij Faller.



NS rongenwagen met lading buizen bij Roco.



Platte wagens met spoorstaven, Roco.



Locon eloc 9908 bij Roco.



DT 1-4 stoom aangedreven motorrijtuig van de Bleckeder Kreisbahn, Panier. Nieuws van Panier.



ICK-rijtuigen bij Tillig.



StLB VL 12 dieselloc bij Ferro-Train.



Goederenwagen voor Sigmundsquelle 'Papst Wasser' bij Ferro-Train.

IV en Deense Haderslev Amts Jernbaner (HAJ) lokaalbaan verschenen. De prijzen van de UeE, DR- en HAJ-versies zijn gelijk. Minimum boogstraal H0e 300 mm, H0m 330 mm. De derde generatie van het smalspoorstoommotorrijtuig DWss1 is in uitlevering. Zowel de aandrijf-as als het draaistel worden aangedreven en de detaillering is verbeterd, leverbaar voor H0e en H0m als bouwkit en gebouwd model. Naast de donkergroene Württembergse versie verschijnt de uitvoering van de Jagsttalbahn en de reebruine variant van de Bleckeder Kreisbahn DE 1-4 (DWss motorrijtuigen bouwkit € 350, gebouwd € 890,-).-RB

TILLIG

De in schaal TT gehouden NS ICK-rijtuigen zijn verkrijgbaar als eerste en tweede klasser. De kleuren en opdrukken zijn goed getroffen en de ramen glashelder. De wagons hebben een goed gewicht en zijn keurig afgewerkt. (16204, 1e klasse / 16205, 2e klasse, € 44,95 per stuk).-CvD

FERRO-TRAIN

Met het bundelen van de activiteiten van Ferro-Train, Leopold Halling en Stängl worden de noviteiten gezamenlijk geannonceerd. Aangekondigd is in H0e de vierassige dieselloc VL 12 (€ 308,-, tp. VI) van de Steiermärkische Landesbahnen (StLB). NEM 662-decoderaansluiting, een sounddecoder (€ 84,-) is apart leverbaar. In H0e zijn drie verschillende versies van de vierassige GGm/s gesloten goederenwagen voor het transport van Sigmundsquelle leverbaar. Naast de gewone botteling levert Sigmundsquelle exclusief voor het Vaticaan mineraalwater dat in de volksmond 'Papst Wasser' wordt genoemd. Op de wagens is de Zwitserse Garde afgebeeld (€ 90,-). Voor de Roco- en Stängl smalspoorelocs serie ÖBB 1099 zijn filigrane stroomafnemers voor tijdperk IV en V (€ 33,-) beschikbaar. Van Leopold Halling is uitgeleverd de



Stroomafnemers voor ÖBB serie 1099, Ferro-Train.



Zeildoekwagen 154 bij Ferro-Train/Stängl.



Loc 2 'Hochlantsch' uit tijdperk I, Ferro-Train/Stängl.



Nederlandse Abri bij Mastica.

groen-crème tweeassige KSW-motorwaggen (€99,-) met bijbehorende bijwagen (€ 65,-). De tram heeft van 1944 tot medio jaren '70 in Graz gereden. De H0-motorwagen is op beide assen aangedreven. Het vierassige dieseltreinstel serie 5090 verschijnt in de uitvoering van de ÖBB en de Salzburger Pinzgauer Lokalbahn. Van de Pinzgauer komt de VTs15 'Uttendorf/Weißsee' en de VTs17 'Hollersbach' met het nieuwe logo (€ 184,-). Het 125-jarig jubileum van de Hannoverse ÜSTRA wordt opgeluisterd met een H0-model van de jubileumtram type TW-6260. Aandrijving met twee motoren (€ 258,-, als dummy € 215,-). De H0-elocs E1 en E2 van de 760 mm smalspoorlijn Mixnitz - Sankt Erhard worden opnieuw uitgebracht. Zowel in de huidige lichtblauwe kleurstelling als in een vroegere versie met Lyrabeugel. Aandrijving op beide assen (€ 189,-). Voor het transport van magnesiet mineraal zijn een vijftal open en met zeildoek afgedekte goederenwagens beschikbaar (€ 28,80 tot € 33,60). Twee buffetrijtuigjes worden opnieuw uitgebracht. De groene WR4 ip/s 5700-5 zoals deze in tijdperk V bij de Ybbstalbahn dienst deed. De langere WR4iphz/s 5600 met hoge ramen in het buffetgedeelte is in bruine kleurstelling met 'Ötscherbär'-logo zowel in de ÖBB



VTs17 'Hollersbach' van de Salzburger Pinzgauer Lokalbahn, Ferro-Train/Stängl.



WR4iphz/s buffetwagen 'Ötscherbär', Ferro-Train/Stängl.

Mariazeller Bahn- als de NÖVOG-uitvoering leverbaar. Het origineel wordt nog altijd tijdens 'Nostalgiefahrten' ingezet.-RB

MASTICA/SCALETRADING

Scaletrading heeft Mastica met een set van de bekende betonnen abri's nieuw leven ingeblazen. In de jaren '60 tot '90 waren deze overal in het land te vinden. De H0-bouwset bevat diverse uitvoerin-

gen. Aan u de keuze: de vandaalbestendige geheel betonnen, met een houten paneel of de vriendelijkere met glaswerk. U kunt kiezen tussen een dubbele of enkele uitvoering (20951 € 12,95.-CvD

ESU

Twee modellen in H0 springen eruit, de 232-er van Railion Nederland, en diesellocc serie 294 van de DB. De zesasser werd begin deze eeuw in ons land voor



Ludmilla 232 109-9 (RN Kijfhoek), ESU.



DB-rangeerlocom 294 074 van ESU.



Verkeersborden bij Artitec.



Eenassige militaire aanhangwagen, Artitec.



De Oppeln van Frico is door Märklin van Rivella-reclame voorzien.

goederentreinen ingezet. Het model van de 232 109-9 is een getrouwe kopie van het grootbedrijf. Alle kenmerken van deze Ludmilla, zoals de bijnaam van deze in de Sovjetunie voor de DR gebouwde locs luidde, zijn aanwezig. Dat manifesteert zich in een detailrijk dak met veel apart aangebrachte onderdelen. Het digitale model heeft sound, diverse lichtfuncties en een dynamische rookgenerator (31350, € 439,-, tp. VI). De verkeerrode DB 294 074-0 is gemaakt van verfijnd spuitgietwerk en gedetailleerd met tal van subtiele (messing) details. Het digitale model van de uit de jaren zestig stammende zware locserie V90 heeft een mooie, matte afwerking, loepzuivere opschriften verende buffers, geluidselektronica en een dynamische rookgenerator (31232, € 399,-, tp. VI).-SF

ARTITEC

Het gamma verkeersborden in H0 is uitgebreid met een set van negen verkeersborden die bij een oversteekplaats, fietspad of spoorwegovergang kunnen worden geplaatst (387.215, € 16,-). De militaire aanhangwagen type Polynorm 1 T is een gebouwd model en kan achter de dikke DAF of ander legervoertuig worden gehangen. De aanhangwagen is compleet met nummerbord en fijne messing details, zoals we van deze fabrikant gewend zijn (387.325, € 15.50).-CvD

MÄRKLIN

De zwenkdaken van de set van drie tweewassige blauwe zelfflossers type Tds zijn beweeglijk uitgevoerd. De modellen hebben verschillende UIC-nummers.



De SNCF 241 A 65 bij Märklin.



De koelwagen van Frico zonder Rivella-reclame bij Exact-Train.



Een Franse (links) en een Reichsbahn Oppeln bij Exact-Train.



Set van drie Nederlandse zelflossers type Tds, Märklin.

Een van de wagens maakt reclame voor kunstmest van DSM (46305, € 109,-, tp. III). De 104 mm lange tweeassige koelwagen van Frico is van het Duitse type Ghs 'Oppeln', voert reclame voor Rivella en draagt opschriften uit 1964. Het zuivelbedrijf uit Leeuwarden had meerdere van deze koelwagens in dienst (48831, 33,-). Voor stoomliefhebbers biedt de fabrikant uit Göppingen als 'verrassing-snieuws', een nog betrekkelijk nieuwe traditie, een H0-model van de Franse serie 241A. De 2D1-loc werd begin jaren dertig ontworpen voor het rijden van zware reizigerstreinen bij de particuliere maatschappij Est. Na de samensmelting tot SNCF kwam de loc waarvan er een rijvaardig is gebleven, in staatsdienst. Het als eenmalige productie gebouwde

model heeft Chaumont als depotaanduiding. Railhobby zal in een Railtest en een 1:1 beschrijving later op deze mastodont terugkomen.-SF

EXACT-TRAIN

Van de Oppeln-modellen in H0 worden op gezette tijden nieuwe varianten uitgebracht. Dit keer met constructiewijzigingen. Zo hebben deze van origine Duitse goederenwagens die na het einde van de oorlog over een groot deel van Europa werden verspreid, in Frankrijk andere lagers gekregen. Die SNCF-lagers zijn bij enkele nieuwe Franse modellen terug te vinden. Bijvoorbeeld bij de wagen met baknummer Kf438747 die in de jaren vijftig bij de Franse spoorwegen reed. Het van verende buffers voorziene model

heeft een typisch donkergrijs/bruine kleur en alle relevante Franse opschriften (Ex20261A, alle Oppeln kosten € 39,90). Ook leverbaar zonder remmershuis. De Oppeln van de Reichsbahn, tijdperk II heeft witte bufferhulzen (Ex20197). Een andere variant is een Frico-koelwagen zonder Rivella-opdruk (Ex20247), een wagen van de Duitse firma Brandt die in de jaren vijftig en zestig enige bekendheid genoot als fabrikant van beschuit (Ex20242) en een Oppeln in een licht turkooizen jasje van de firma Fachingen die in tijdperk III handelde in mineraalwater (EX20249).-SF

MODELBAHN UNION

De winkel in Dortmund (D) brengt ook eigen modellen. Nieuw is een vierassige



Zafns knikketelwagen bij Modelbahn Union.



De Amerikaanse brug van Wenz voor spoor 1 en 0.



2CV besteleend in het rood van de posterijen, Brekina.



Land Rover in ANWB-outfit bij Brekina.



De Jeep Wagoneer 'Woody' met de pick-up truck Jeep Gladiator bij Brekina.

H0-knikketelwagen type Zafns van de firma ECC. De wagen wordt zowel fabrieksnieuw als in een geweerde uitvoering geleverd. Het model dat ons ter beschikking stond heeft het UIC-nummer 3387-7898024-7 en werd in de tijdperken V en VI gebruikt (MU-H0-G32010,



Opel Blitz in de uitvoering van Visser's Autodiensten, Brekina/MCH.

€ 49,90). Daarnaast is een soortgelijke wagen van de firma Ermewa leverbaar.-MM

WENZ MODELLBAU

Deze firma voert bouwpakketten die vooral zijn toegesneden op het thema Amerika. De 403,6 mm lange stalen brug is opgebouwd uit metalen en messing profielen en geschikt voor spoor I en 0. Het bouw pakket kan in een mum van tijd in elkaar worden gezet (WM0922, € 179,-).-MM

BREKINA

H0. De Land Rover in de uitvoering van de ANWB is een opvallend model met duidelijk leesbare opdrukken. Het is geen fantasiemodel; de ANWB heeft er mee gereden (13780, € 21,90). Samen op de foto, de Jeep Wagoneer 'Woody' met de pick-up truck Jeep Gladiator in pastelblauw. De stoere Amerikanen zullen het ook op een Nederlandse modelbaan goed doen (19857 Jeep Wagoneer, € 21,90 / 19806 Jeep Gladiator € 19,90). De laatste serie van de Renault-vrachtwagens betreft de Renault JN 90 in een



Het 1:13,7 live-steam model van het Decauville type 1 van Accucraft



Captrain G6-loc, Piko

witte en blauwe uitvoering. De buiten-spiegels zijn als laadgoed onder de huif bijgevoegd (34850, blauw / 34851, wit, € 19,90 per stuk). De DAF F900 rijdt voor supermarkt Spar, een in veel Europese landen, waaronder Nederland, bekende winkelketen (34803, €21,90). We hebben heel wat besteelenden bij Brekina voorbij zien komen. Nu is dat de rode uitvoering van de Nederlandse post-rijen. Goudgele opdruk met het oude PTT-logo (14147, € 10,90).-CvD

Na de door Modelbouw Centrum Hilversum uitgebrachte DAF van de Snelle Visser (model Artitec) is nu ook de Opel Blitz van deze van oorsprong Hilversumse onderneming verkrijgbaar. Visser's Autodiensten had door het gehele land steunpunten, zodat de modellen niet alleen in het Gooi op hun plaats zijn. De spiegels van de Blitz zelf monteren.

De wagens zijn exclusief voor MCH geproduceerd.-TvdW

ACCUCRAFT

Live-steam modellen worden in deze rubriek zelden besproken. De Britse fabrikant heeft een tweeassige smalspoorloc type T1 van Decauville uitgebracht, een machine die in 1899 voor de Dombe Grande Sugar Estates in Angola werd gebouwd. De drietonner overleefde en doet nu onder de oorspronkelijke naam Bathala dienst bij het smalspoormuseum in Sandstone, Zuid-Afrika. Het 1:13,7 schaalmo-

del (7/8 ft) kan naar keuze over rails met een spoorwijdte van 32 of 45 mm rijden. De geheel metalen loc wordt op gas 'gestookt' (B77-532, £ 1695,-).-MM

PIKO

Klein maar fijn en stoer is diesellocc G6 van Captrain in H0. Metalen relingen, front- en sluitseinen. Met de goede rijeigenschappen, opdrukken en geweldige kleuren laat Piko zien dat ze het speelgoedtijdperk achter zich hebben gelaten en meedoen in het hogere modelspoor segment (52658, gelijkstroom, € 169,- / 52659, drierail digitaal, € 199,-). Het IC-restauratierijtuig is direct na uitlevering bij Piko uitverkocht, dus liefhebbers haasten zich naar de winkel. Zeer strak model met rookglas ramen en goed uitgevoerde dakopbouw (59662, € 55,-). CvD

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



IC-restauratierijtuig bij Piko.

RAILHOBBY PROJECTEN

Echte
collectors
items!



Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap is de eerste uitgave van Railhobby Projecten. Deze special draait om de wijze hoe de modelspoor op een creatieve manier stad en landschap in modelspoor kan nabootsen. Het blad bevat samenhangende artikelen die een breed beeld van de modelspoor-techniek geven.



Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap draait helemaal om de wijze hoe de modelspoor op een creatieve manier fabrieken, bruggen en loodsen in model kan nabouwen en in landschappen kan plaatsen. Van eenvoudig tot hoog niveau; veel inspiratie.



In Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw staan de beste artikelen over het bouwen van een modelbaan, een diorama, een polderlandschap of een rotswand. Ook het zelf bouwen van een weegbrug en een keermuur komen aan de orde!



Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel; locomotieven, rijtuigen, goederenwagens en treinstellen. Naast alle railvoertuigen vult een wegvoertuig de pagina's. Met een tweetal nieuwe modelartikelen, de in 2017 door Artitec respectievelijk Märklin uitgebrachte NS Postrijtuigen Stalen P en de Klima-sneeuwschuiver serie 845.

NIEUW!

Ga naar www.hobbyou.nl/railhobby

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

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

Ik wil graag:

- ☐ Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap voor € 9,99
- ☐ Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap voor € 9,99
- ☐ Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor € 9,99
- ☐ Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel voor € 9,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

Stuur deze bon in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of vul het formulier in op www.hobbyou.nl/railhobby

**Voortaan automatisch 2x per
jaar een special ontvangen?
Kijk snel op pagina 44.**

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 1,99). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én een nieuw artikel.



PKP OI49-59 rijdt als trein 77424 het station van Tuchorza binnen, 31 juli 2017. (foto Dick van Beek)

DEPOT WOLSZTYN KOMT WEER TOT LEVEN

Unieke revival

Op maandag 31 maart 2014 vertrok om 13.36 uur voor het laatst een stoomtrein uit Wolsztyn. Het leek het definitieve einde van dit laatste Poolse stoombas-tion. Totdat eigenaar PKP Cargo in mei van dit jaar de stoomtractie nieuw leven in blies. Een anachronisme, ja. Maar ook een klein wonder in de wereld van de almachtige, wurgende zakelijkheid.

Veel geld zal er niet mee worden verdiend. Dat neemt niet weg dat het eind mei 2017 onder stoom brengen van twee machines, de puur Poolse OI49 59 en de Pt47 65 een stunt van jewelste is. Door stoom getrokken reizigerstreinen in de reguliere dienst,

dat zie je op een enkele Chinese werklidentrein na nergens meer op normaalspoor. Wolsztyn schreef, schrijft en blijft ge-schiedenis schrijven. Dat bij de officiële bekrachtiging van het hernieuwde stoomtijdperk in het voorjaar enkele onvermijdelijke



1. PKP Ol49-59 wordt gedraaid in depot Wolsztyn. De 'O' staat voor osobowy, personentreinloc, 31 juli 2017. (foto Dick van Beek) **2.** Parowozownia (depot) Wolsztyn in de huidige glorie gezien vanuit het bedieningshuisje van de oude draaischijf, 2 augustus 2017. (foto Guus Ferrée) **3.** Overzicht van depot Wolsztyn. Links de Tkt48-143, rechts de Ok1-322, Pmt36-2 en Ok1-359, 2 augustus 2017. (foto Dick van Beek) **4.** De stationschef van Tuchorza (het vroegere Tannheim) draait de overwegbomen dicht omdat de Ol49 met de trein uit Zb szyniek in aantocht is, 31 juli 2017. (foto Guus Ferrée)

plaatselijke en regionale bobo's aanwezig waren is niet verwonderlijk. De terugkeer van deze inmiddels ook al weer ruim 65 jaar oude machines - de door Chrzanow gebouwde Pt47-65 doet al sinds 5 augustus 1949 dienst bij de PKP - is een stimulans voor het toerisme in en rond Wolsztyn. Een kleurloos, inspiratieloos stadje met ruim dertien duizend inwoners dat begin vorige eeuw uitgroeide tot een heus spoorwegknooppunt. Waar in 1908 een klein stoomdepot werd geopend en waar anno 2017 dus nog steeds stoomlocs van kolen voorgezien en gedraaid worden en water krijgen. Wolsztyn als vleesgeworden tijdmachine. Terug naar toen, niet bij de VSM maar op het West-Poolse platteland. Het landelijke stadje, toen nog Wollstein geheten, immers Duits, Pruisisch grondgebied, ontwikkelde zich ruim honderd jaar geleden gaandeweg tot een niet onbelangrijk spoorlocatie omdat van alle kanten lijnen werden aangelegd. De oudste dateerde uit 1886 toen de ruim 22 kilometer lange verbinding Neu Bentschen (Zb szyniek) – Wollstein (Wolsztyn) werd geopend. Tien jaar later werd de lijn naar Lissa (Leszno) geopend, twee jaar later volgde het traject naar Grätz, Grodzisk Wielkopolsk en Posen (*Pozna*). Züllichau (*Sulechów*) werd in 1898 met Wollstein verbonden, Konntop (Konotop) en Neusalz an der Oder (Nowa Sól) sloten de rij in 1905 respectievelijk 1908. Al met al kreeg Wollstein, dat als gevolg van het Verdrag van Versailles net als de rest van dit deel van Duitsland in 1919 Pools gebied werd, vijf verschillende spoorverbindingen. Niet slecht voor een stadje waar de eerste

twee gehuisveste locs ooit Pruisische T3-en waren. Wolsztyn, waar eind negentiende eeuw de latere Duitse Nobelprijswinnaar Robert Koch een aantal jaren woonde en werkte, behield in 1992 zijn actieve stoomlocs toen de Poolse spoorwegen PKP elders in het land alleen nog diesel- en elektrische tractie gebruikte. Na het wegvallen van de communistische structuren en de opkomst van Solidarno , de beweging en latere partij van vakbondsleider en latere premier Lech Wał sa, werd Wolsztyn een walhalla voor veel (westerse) stoomliefhebbers die zich voor het imploderen van Oostblok eind 1989, begin 1990 hier niet durfden op te houden. Het depot, parowozownia op z'n Pools, werd een beroemde locatie die thuis hoort in het rijtje Rheine, Saalfeld, Gmünd, Sarreguemines, Porto Trindade en Izmir Basmane, befaamde locaties waar de stoomtractie zich tot het laatst manifesteerde. Van heinde en verre kwamen mensen naar Wolsztyn: om te fotograferen, te filmen, te genieten en te overnachten in het depot. Dat laatste kan overigens nog steeds. Voor 50 Zloty, omgerekend € 12,50, wordt een jeugdherbergachtige kamer aangeboden. Wie zijn of haar tanden poetst in de gemeenschappelijke badkamer kijkt recht op de bekolingsinstallatie en op de opgepoetste Ty1-76 (ex Reichsbahn 58 1297) die hier al een eeuwigheid haar tijd lijkt te verdoen. Wolsztyn leverde toen de tractie voor zowel reizigers- als goederentreinen. Goed, ze maakten geen indrukwekkende, lange ritten, al mocht de dienst naar het 72 kilometer oostwaarts ge-



Poolse stoomsfeer pur sang. Loc 0149-59 rijdt met trein 77420 uit Zb szynek het stationnetje van Stefanowo binnen, 2 augustus 2017. (foto Guus Ferrée)



5. Alsof de locs gemummificeerd zijn, zo komt de sfeer in depot Wolsztyn over, 1 augustus 2017. (foto Guus Ferrée) **6.** Vakmanschap is meesterschap. Loc 0149-59 wordt bij terugkomst in depot Wolsztyn flink gepoetst. (foto Guus Ferrée)



legen Poznań er best zijn. En ook nu is een rit naar Leszno nog best attractief. Het relatief kleine depot - deloods telt acht sporen - dat steeds meer weerklank kreeg in de snel eindigende wereld van de stoomtractie herbergde diverse rijvaardige typen. Van de schier onsljtbare Ty2, de 52-ers die na de capitulatie van Duitsland op Pools gebied waren achterbleven, tot de 0149, Pt57, TkT148, Ty42, Ok2 en Ok1, de Duitse 38-ers waarvoor hetzelfde geldt als de Ty2. Wolsztyn was een prettige mengelmoes



De middagtrein naar Wolsztyn rijdt na aankomst door naar het gelijknamige depot, 2 augustus 2017. (foto Dick van Beek)

van Poolse en Duitse locomotieven, een unieke melting pot van spoorwagematerieel. De locs reden begin jaren negentig nog naar alle richtingen. Inmiddels zijn diverse baanvakken zoals die naar Kargowa gesloten, deels overwoekerd en terug gegeven aan de natuur.

ARMSEINEN

Het interessante van het huidige stoombedrijf is dat het onlosmakelijk is verbonden met de jaren vijftig en zestig. Duitse armseinen worden nog met de hand bediend vanuit kleine en grote posten, vrouwelijke stationschefs brengen in hun kantoortje de dag lezend door en bedienen zes keer de overwegbomen, zes

keer omlaag, zes keer omhoog. Bij binnenkomst van de stoomtrein staan de vrouwen zoals het hoort buiten op het perron, als een onuitgesproken ode aan het oude ros. Na het vertrek gaan ze hun ouderwets ingerichte kantoor in, en pakken ze hun puzzelblaadje weer op, of het Poolse equivalent van de Bouquetreeks.

Hoe lang deze ogenschijnlijke idylle, stoom à la de jaren vijftig en zestig, blijft voortduren is niet bekend. In de eerste weken na het ontwaken van Wolsztyn deden diverse Britse vrijwilligers dienst als machinist, eind juli waren deze gentlemen in rook opgegaan. Veel hangt af van het personeel dat in dienst is van PKP Cargo. In een gesprekje met de depotchef bleek dat er wat losse eindjes zijn. 'De locs worden voor een groot deel gereden door gepensioneerd machinisten. De vraag is natuurlijk hoe lang ze dit werk nog leuk vinden. Verder zijn er een paar jongeren werkzaam. Voor hen geldt hetzelfde. Hoe kijken ze er over een paar maanden tegen dit werk aan? Als ze ander werk gaan doen is het hier vrij snel gebeurd. Afwachten dus.' Aan de andere kant: er wordt in het depot openlijk gesproken om een tweede Ol49 rijvaardig te maken. De 22,975 meter lange Pt47 65 die nu als side-kick van de Ol49 59 (20,675 m) fungeert heeft als zwakke punt dat de loc niet op de draaischijf in Wolsztyn kan worden gedraaid. De 16 meter draaischijf uit 1908 werd later verlengd tot 20 meter en in 2002 (!) nog met een halve meter uitgebreid. Dat werd gedaan om de Pm36-2 te kunnen keren. De aandrijving van de draaischijf werd in 1908 in Görlitz gebouwd, ze doet nog steeds naar behoren dienst. Ook andere onderdelen van het depot uit de begintijd zijn nog intact, zoals de watertoren uit 1907. De locloods die in 1909 tot de huidige acht sporen werd uitgebreid brandde op 1 september 1939

INFORMATIE WOLSZTYN

Actuele informatie over het Poolse depot Wolsztyn is in het Duits te vinden op de website www.parowozy.com.pl. Hier staat niet alleen de dienstregeling Wolsztyn-Lesno, maar ook welke loc dienst doet, de Ol49-65 of de Pt47-65. Overnachten kan, zoals gememoreerd, in het depot waar de stoomliefhebber een sobere maar schone kamer wordt aangeboden. Verder biedt Wolsztyn zelf ook een handvol relatief goede hotels. Op Google of op een van de booking sites zijn ze gemakkelijk te vinden. Kamperen kan in Wolsztyn overigens ook. Geld wisselen aan de grens is niet (meer) nodig. Schuin tegenover het stationsgebouw van Wolsztyn bevindt zich aan de buitenkant een 'bancoautomat', zoals een pin-automaat hier heet. Vaak vind u deze automaten ook bij de grotere supermarkten en bij tankstations.



7. OL49-59 staat met trein 77435 naar Zbąszynek in station Wolsztyn klaar voor vertrek, 31 juli 2017. (foto Dick van Beek) **8.** Trein 77424 naar Wolsztyn, getrokken door loc OL49-59 rijdt ten zuiden van Stefanowo, 1 augustus 2017. Hoe lang dit spektakel nog duurt weet niemand. (foto Guus Ferrée) **9.** Stoere gepensioneerde machinisten houden de boel draaiende in Wolsztyn. (foto Dick van Beek)

af, de dag dat het Duitse leger na een reeks geënceneerde grensincidenten Polen binnenviel (operatie Fall Weiss). Pas in de jaren zestig werd de loods weer opgebouwd. In de oorlog waren in Wolsztyn zo'n dertig locs gehuisvest. Ze reden onder meer met militaire treinen tot de Russische grens. Ook in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw heerste er veel activiteit in het op zich bescheiden depot. Totdat de ontstoming ook de PKP in haar greep kreeg, al bleef Wolsztyn vooralsnog de stoomtractie trouw.

In 2003 nam PKP Cargo de depots van Wolsztyn, Chabówka en Kościerzyna over. Alle drie hadden gemeen dat er in dat jaar nog stoomlocs waren gehuisvest. Inmiddels is Kościerzyna als zodanig opgeheven. Op de keeper beschouwd is Chabówka anno nu zelfs nog iets belangrijker dan Wolsztyn. Hier bevinden zich een vijftal rijvaardige stoomlocs, tegen twee in het veel bekendere, laatstgenoemde depot dat de eigen locs echter in de dagelijkse, reguliere dienst inzet. In Chabówka gebeurt dat alleen op bepaalde dagen in de zomermaanden.

Sinds Wolsztyn nieuw leven is ingeblazen wordt het regelmatig bezocht door kinderen van plaatselijke basisscholen. In de ochtenduren lopen ze, gehuld in mierzoet gekleurde kleren, over de zwaar met olie en kolengruis doordeesemde zwarte grond. Een bijzonder contrast. Als achtergrond dienen zeven bezette sporen van de locloods. Sinds de heropening staan hier de Pt47-65, Ok22-31, Tr5-65 (ex DRG 56 511), Ok1-322 (ex DRG 38 3192), Pm36-2 en Ok1-359 (ex DRG 38 2155). Langs de rand van het hek dat het depot van de sporen naar het oosten scheidt bevindt

zich verder nog tenderloc Tkt48-143, een typisch Poolse machine die tot het einde van het stoomtijdperk bij de PKP dienst deed in het reizigersverkeer. Deze locs worden door een soort stichting, de Wolsztyn Experience, onderhouden. Aan de andere kant van de sporen staat een rijtje locs zonder vooruitzichten. Zielloze machines, in de greep van troosteloosheid, waarop, een enkel exemplaar daargelaten, de roestkleur de overhand heeft. Waar soms de oorspronkelijke Duitse nummers weer aan de oppervlakte komen: Ty2 (ex 52), Ty42, Ty43, Ty51 en een 50-er die na mei 1945 als PKP Ty5 door het leven ging. Dankzij de inspanningen van PKP Cargo en een handjevol vrijwilligers hebben de locs die in de loods staan gelukkig veel meer glans. Hoe lang dit perspectief stand houdt? Hun lot ligt in de handen van een paar idealisten, vooral oudere mensen wier liefde voor stoom wordt gekoppeld aan grote gedrevenheid. Zoek daar maar eens opvolgers voor.

CIJFERS EN LETTERS

De PKP onderscheidde drie groepen locomotieven: O, P en T. De 'O' stond voor osobowy, personentreinlocs. De in Wolsztyn gehuisveste OL49-59 is daar een representant van. De 'P' is een afkorting van pospieszny, een verwijzing naar sneltreinloc. Een voorbeeld is de bekende Pt47-65, een rijvaardige machine die eveneens in Wolsztyn is gestationeerd. Last but not least de 'T' van towarowy, goederentreinloc. De Ty2, ex-Reichsbahn 52, is er een representant van. Verder hebben bepaalde cijfers en getallen ook een functie. De cijfers 1-10 wijzen op een Duits verleden. De Ok1 is de serieaanduiding van de Pruisische serie 38.10-40 die vanaf 1919 in dienst kwam van de Poolse spoorwegen. De hierboven genoemde Ty2 verwijst ook naar het verleden van de grote buur. De getallen 10-19 geven aan dat het om stoomlocomotieven van Oostenrijkse afkomst gaat terwijl 20-99 een Poolse achtergrond weerspiegelen. De OL49 en de Pt47 zijn dus puur Poolse machines.

De volgende uitgave van Railhobby, RH394 2017/12, verschijnt circa 5 december 2017

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



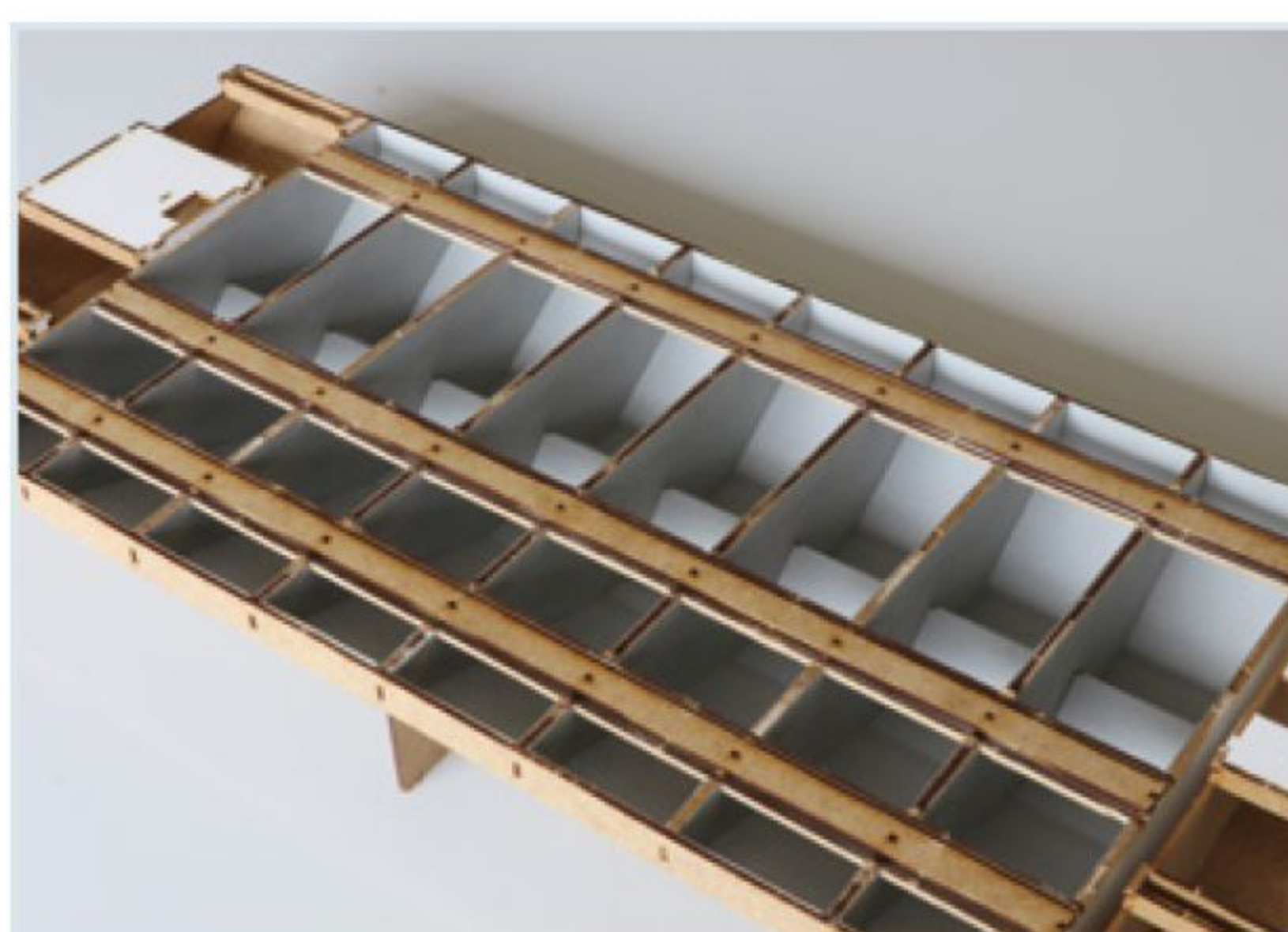
Am Bahnhof

Stoomdepot in schaal 1. Fascinerende rangeerbewegingen met rokende en stomende locs op een beperkt oppervlak.



Winterrode NS DE1

Modelbouwer Martin Welberg geeft de rode DE1 van Artitec op geraffineerde wijze een winterse uitstraling.



Bekolingsinstallatie, deel 1

In een tweetal afleveringen gaat Guus Ferrée de Hunt'sche kolenlaadinstallatie in H0, een half meter lang nouveauté van Märklin, voor u bouwen.



Botlekbrug

De oude Botlekbrug, een verbindende schakel in Europoort, is inmiddels met pensioen. Een boeiende reportage van Sander Broerse.

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-Fetvaciyan **Hoofredactie** Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Chris van Diesen, Guus Ferrée, Myron van Ruijven, Ton Oosterom **Verder werkten aan dit nummer mee** Jan Asshauer, Bruno Batenburg, Dick van Beek, Rob Blom, Paul Bender, Sevrien Ferrée, Jaap de Groot, Len van der Maar, Martin Menke, Bas Meijer, Rob Mooij, Maarten de Regt, Eric Salleveld, Hans van de Ven, Wilbert Wijns, Reinier Zondervan **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 veeleenvoudigd 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.



Import:

T

S

D

train

service

danckaert

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



Verkrijgbaar.



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

Noviteiten 2017
Nu in de winkel verkrijgbaar!



40101 Stoomlocomotief BR 82 DB periode III met Sound 330,00 €*

Nieuwe mal
2017



52682 NS 2342 diesellocc periode IV 129,99 €*
52683 NS 2342 diesellocc periode IV 159,99 €*

PIKO

Scalettrading
Gabriël Metsstraat 10
7312 PS Apeldoorn
info@scalettrading.nl
www.scalettrading.nl

PIKO Spielwaren GmbH
Lutherstr. 30
D-96515 Sonneberg
hotline@piko.de
www.piko.de



Maten: 30,3 x 15,5 x 6,0 mm
- Sound voor NS 2200
- 8 Soundkanalen
- tot 6 speciale functieuitgangen
- geschikt voor PluX22 interface
naar NEM 662

56368 PIKO sounddecoder met
luidspreker voor de NS 2200 109,99 €*

Highlights: Chassis uit metaal | zeer nauwkeurig lakwerk en bedrukking | los aangezette filigraine en stabiele metalen hekken en handrails | vrije doorkijk in machinistenhuis | werkelijkheidsgetrouw nagebootste draaistellen | met buffercondensator voor optimale rijeigenschappen | vijfpolige motor | via PluX22 decoder schakelbare interieurverlichting en sluitverlichting alsmede LED-lichtwisseling wit/rood | digitale interface PluX22 naar NEM 658 | AC versie af fabriek uitgerust met PluX22 decoder | voorbereid voor Sound; uitsparing in chassis voor luidspreker | afsluitbare opening koppeling in bufferbalk * adviesprijs

Dg



Onze langverwachte Dg's zijn nu verkrijgbaar. Zes uitvoeringen in verschillende kleuren en voor diverse perioden staan op u te wachten. Bekijk de foto's op onze website of ga ze in het echt bewonderen bij uw winkelier!

20.214.01	DG D 2438, groen, IIIb-c	€ 48,50
20.214.02	DG D 2519, bruin, IIIb-c	€ 48,50
20.214.03	DG D 2555, vaal bruin, IIIb-c	€ 48,50
20.214.04	DG D 2592, bruin, IIIb-c	€ 48,50
20.214.05	DG D 2698, bruin, IIIb-c	€ 48,50
20.214.06	DG 30 84 950 0 060-3, bruin, IV	€ 48,50



Nieuwe sets kettingen en spanbanden

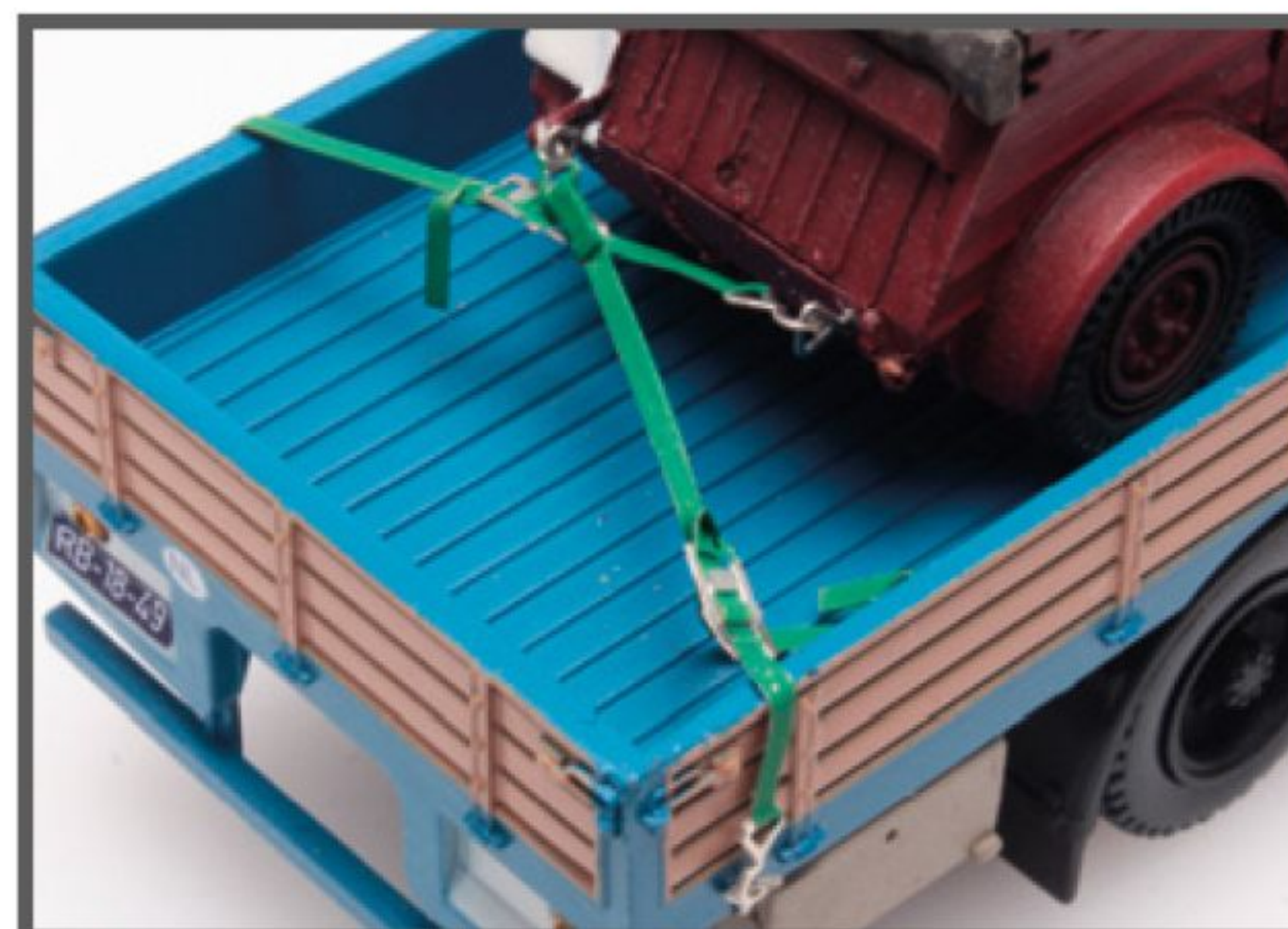
Geschikt voor vele voertuigen | Eenvoudig aan te brengen | Materiaal voor 2 voertuigen per set



387.349 - Set kleine kettingen, haken, wiggen



387.350 - Set elastische kettingen, haken, wiggen



387.351 - Set spanbanden, haken, wiggen

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws.