RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Stoompluimen in de sneeuw

BP
8 718836 140372 09518



Alternatieve Elfstedentocht
schaatsen in de Provence



Digitaal: Piko SmartControl
een draadloze rijregelaar

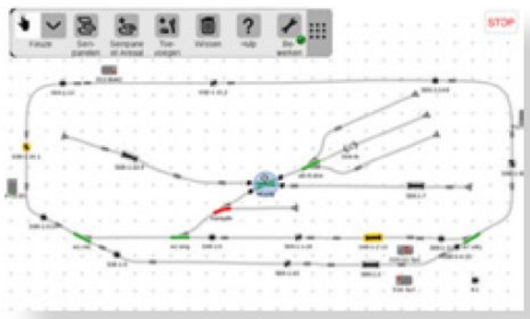


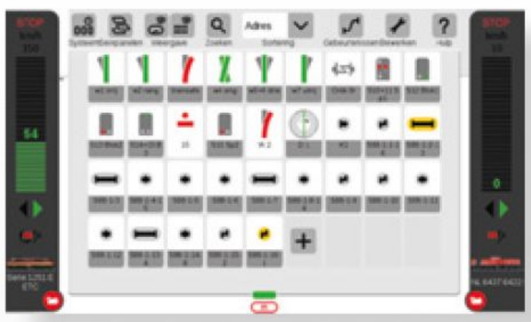
NS'90 diorama
raccordement in de jaren '90

Jaargang 41, Railhobby januari 2018 - nr 395 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

De nieuwe dimensie
Central Station 3











60226 Central Station 3
60216 Central Station 3 Plus

Het Central Station 3 biedt als multiprotocol-besturingsapparaat, met het moderne hoge resolutie kleuren aanraakscherm, twee rijregelaars en geïntegreerd seintableau (lay-out), de mogelijkheid voor eenvoudig en comfortabel besturen van de digitale modelbaan. Bij locomotieven kunnen tot 32 functies worden geschakeld. Tot 320 Motorola- resp. 2048 DCC-magneetartikelen (als seinen en wissels) kunnen bediend worden.

Het Central Station 3 plus (60216) kan als tweede besturingsapparaat naast het Central Station 3 (60226) of het Central Station 3 plus (60216) worden gebruikt. Extra besturing is ook mogelijk met het Mobile Station, de smartphone of de tablet.

Rij als machinist vanuit de virtuele machinistencabine op het Central Station 3 bij Märklin modellen met een mfx+ decoder. Evenals de Märklin-mfx locomotieven melden deze modellen zich automatisch met alle gegevens bij het Central Station 3 aan.

Ook beschikt het Central Station 3 over twee ingebouwde lockaartlezers (voor het opslaan van locgegevens op een lockaart, of voor het snel oproepen van de locomotief door het insteken van de lockaart), een SD-kaartlezer voor de uitbreiding van het geheugen en een geïntegreerde luidspreker voor het afspelen van modelbaangeluiden. Een krachtige Booster is voor de rij- en schakelstroom geïntegreerd.

Onder
www.marklin.nl/producten/productinformatie/modelbaanbesturing/central-station-3
vindt u meer informatie over dit artikel



Reizen is anno nu veel meer beleven geworden. Zeker als je als forens met de nieuwe Flirt van Keolis naar Zwolle mag rijden. (foto Guus Ferrée)

Op een paar honderd meter van ons huis, goed te zien vanuit de woonkamer, wordt op Oudjaarsavond stevig met carbid geschoten. Wat van dat grijze goedje in een melkbus, even op spugen, deksel erop, vuur erbij en knallen maar. Niet iedereen in het dorp is daar even van gecharmeerd, maar ik kan zo'n oude traditie wel waarderen. Veel tradities staan de laatste jaren onder druk, terecht of onterecht. Het is daarom mooi dat er in deze vluchtige wereld een paar gespeend blijven van verandering. Die moet je koesteren. Toch? Zaken evolueren, en dat moet ook. Geen vooruitgang zonder verandering. Mensen die voortdurend roepen dat alles vroeger beter was, die weten diep in hun hart dat dat niet zo is. Natuurlijk hebben de vele jaren in het verleden ons veel goeds gebracht. Zeker op sociaal gebied, met Willem Drees als onbetwiste aanjager. Nu is het als gevolg van de liberale wind veel meer ieder voor zich. Na de val van de Muur in 1989 vertelde een Oost-Duitser me dat hij opeens moest leren om een egoïst te worden. Wat kort door de bocht, maar ik begreep zijn uitspraak maar al te goed. Toch leef ik liever anno nu, met 2018 in aantocht. Vroeger reisde mijn oma zaliger altijd in oude kleren als ze met de trein moest. De locomotief braakte rook uit en ze kreeg soms stukjes sintel in haar haren. Van reizen werd je vies en vuil. Nu stap je in een computer-gestuurd treinstel waar aan lichtmanagement is gedaan. Mooier kun je je als reiziger niet verplaatsen. Vaak worden de NS cum suis in Nederland op de korrel genomen, maar als je als forens in de nieuwe Flirt van Keolis dagelijks naar Zwolle mag reizen, zoals in het nieuwe jaar kan, dan zit je in het gehele treinstel eerste klas. Reizen is beleven geworden.

Tja, 2018. Iedereen zit vol goede voornemens. Hoopt ook op het beste voor een ander. Zeker als het om gezondheid gaat. Vroeger, we hebben het dan over begin zestiende eeuw, werden de nieuwjaarswensen door lantaarnopstekers, stovenzetters (in kerken) en schoorsteenvegers van deur tot deur verspreid. Tegelijkertijd werden er almanakken en dergelijke verkocht. Totdat mensen daar niet meer van waren gediend en er een verbod op kwam om overal maar aan te te kloppen. Later werden nieuwjaarswensen voor familie en vrienden op schrift gesteld en uitgedeeld. Vaak in rijm en voorzien van een mooie tekening. Omdat ik een beetje van de oude stempel ben wil ik u, lezer, zo'n wens uit 1873 niet onthouden:

Bij den aanvang van dit jaar,
Vind ik mij op 't duurt verplicht,
Mijn oprechten hartewensch
U te bieden (in gedicht).

Guus Ferrée

COVER



Sneeuw in de Harz

HSB loc 99 7239 is bezig met de laatste kilometers van de lijn naar de Brocken, 1 februari 2012. Foto: Guus Ferrée

ADVERTEERDERS

2 Gebr. Marklin & Cie. GmbH **4** Modelspoorbeurs Zutphen/ De Blokkendoos **4** Bouwman en Bouwman **11** Somberg Modelbouw **11** Bentink Modelspoor **11** Domburg Train Support **11** BIELZ/ 3dscaleworks **11** Peperkamp Modelbouw **11** Beelen Modelbouw **25** Modelspoorbeurs Houten **25** Maddog-Trains **25** Van Zuthem Autominiaturen **25** Van Berkel Webshops **67** RAIL **67** TreintjeOost **67** Modelbouwcompany **67** Train Service Danckaert **83** Exact-Train **83** PicommIT **84** Artitec

LIVE SPEELGOEDVEILING

START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN



ZATERDAG 3 FEBRUARI

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

Bouwman & Bouwman
Veilinghuis – Auctioneers
Vintage Toys & Collectibles

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

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

Modelspoor Evenement

17 & 18 maart 2018



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 en met 11 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 8,-

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

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



Station Voorthuizen in 3D-print; modelbouwer Chris van Diesen stelt de bouwkit aan u voor.

20 NS jaren '90
Modelbouwer Myron van Ruijven schept een sfeerbeeld van een raccordement in de jaren'90.

26 Witte sneeuw en witte stoom in wonderland Harz
Een winterse reportage met praktische fototips.

32 Alternatieve Elfstedentocht
Als het hier niet kan, waarom dan niet in de Provence? Een Elfstedentocht met een knipoog van Thonis van der Weel.

38 Techniek: Piko SmartControle
Karst Drenth voelt de draadloze rijregelaar van Piko aan de tand.

42 A4 Dioramawedstrijd
Een record van 28 diorama's waren op Eurospoor te bewonderen. Railhobby stelt ze in twee afleveringen aan u voor.

54 Historie: Loc T3
Het ontwerp van de Pruisische tenderloc dateert van 135 jaar terug. Een korte terugblik op deze monumentale dreumes.

58 Railtest: T3 van Tillig
Hoe houdt tenderloc T3 zich in 'table top' schaal 1:120?

62 Hünt'sche bekolingsinstallatie, deel 2
De Märklin blikvanger is een klus voor gevorderden.

74 Loc 1215 wordt weer 1251
In de Haarlemse driehoek transformeert Railpromo 1215 naar ACTS/Railexperts 1251.

... en de rubrieken
12 Rail Actueel
19 Column door Paul Bender
41 Railnieuws
68 Modelnieuws
77 Railpers
82 Preview RH 396 (= 2018/02)



Roco WLAN-maus een draadloze handregelaar.



Rob Mooij bouwt de NS Krupp RTS 65 ongevallenkraan in model.

STATION VOORTHUIZEN IN 3D-PRINT, DEEL 1

Monumentaal pand in H0

Op On traXS! 2017 raakte Chris van Diesen in gesprek met John Heimensem van BIELZ/3dScaleworks. Op de beurs printte hij in samenwerking met Bentink Modelspoor het station van Voorthuizen. Helemaal uit de 3D printer van zijn bedrijf. Een bouwkit was al beschikbaar, ze zochten nog iemand die het station kon gaan bouwen. De deal was snel rond en Chris ging aan de slag. In twee afleveringen leest u zijn ervaringen in het bouwen van deze in 3D-print ontstane bouwkit.

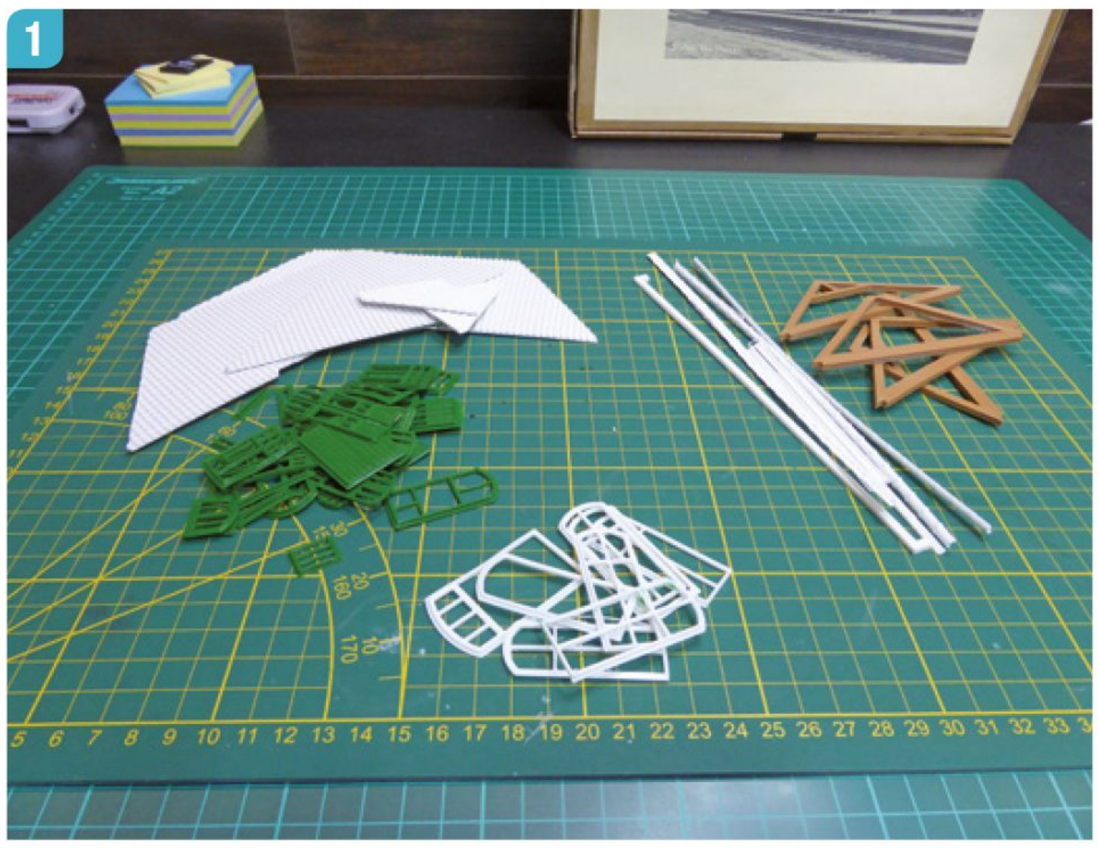


De statige voorzijde van station Voorthuizen. Het gehele gebouw in 3D-print.

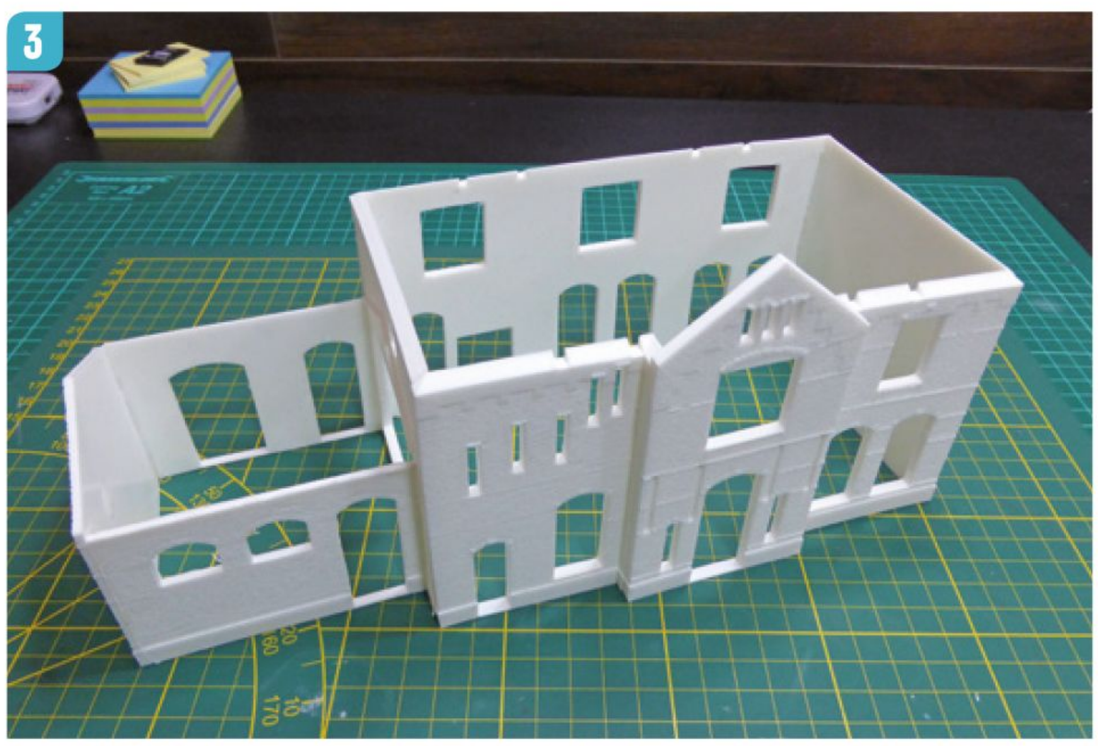
Station Voorthuizen staat aan de spoorlijn Nijkerk - Barneveld - Ede, de 'Kippenlijn'. Het gebouw werd in 1903 geopend als station Barneveld-Voorhuizen, het station werd in 1937 gesloten voor reizigersverkeer en in 1973 voor goederenvervoer. In 1939 werd de naam gewijzigd in Voorthuizen. Nadat het gebouw jarenlang als meubelfabriek heeft gediend doet het thans dienst als kerkelijk centrum. Hiertoe is aan een kant een moderne uitbouw geplaatst, het aanzien van het karakteristieke stationsgebouw bleef daarbij goeddeels bewaard. De stationsgebouwen van Lunteren - sinds 2001 Rijksmonument - en Ede Centrum zijn identiek aan dat van Voorthuizen.

3D-PRINT

Een gebouw (bijna) geheel gemaakt met een 3D -printer leek me een leuke uitdaging. In de bouwkit vinden we diverse onderdelen. Raam- en deurkozijnen, deuren, ramen, vloer- en dakdelen,







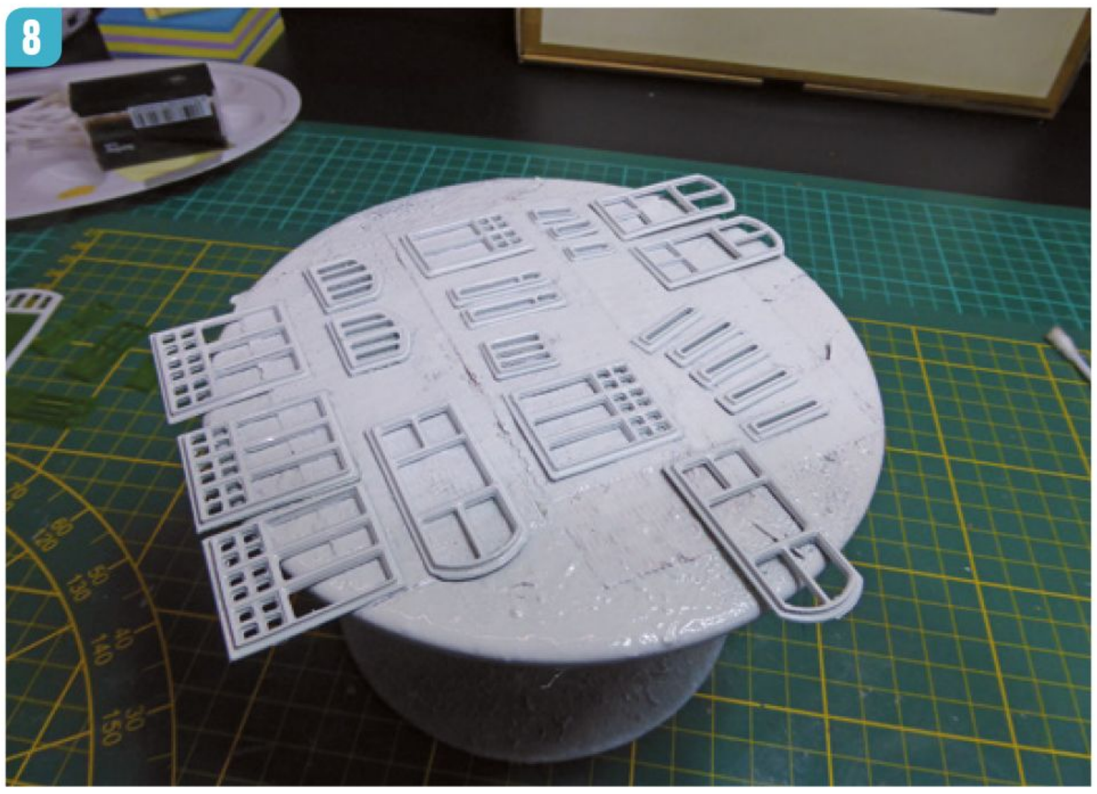






1. De eerste delen van de bouwdoos, daken, dakbeschot, ramen, delen en kozijnen. **2.** Dakkapellen, raamdelen, perrondelen, allemaal goed op maat. **3.** De muren van het hoofdgebouw en de goederenloods zijn met secondelijm verlijmd. **4.** Het hoofdgebouw staat in de baksteenkleur, heeft sierranden in zandgeel en afgewerkte dekstenen langs de onderzijde, ramen en in de voorgevel. **5.** Het gebouw staat in een wasje van zwarte verdunde verf op waterbasis. **6.** Het gebouw heeft een drybrush gekregen met witte verf.









7. Door de drybrush komt de baksteenstructuur goed naar voren en worden de harde kleuren afgezwakt. **8.** De raam- en kozijndelen die wit moesten worden hebben een kleurtje gekregen. Hiervoor is spuitplamuur gebruikt. **9.** De eerste ramen zitten in het gebouw. Met hier en daar wat vijlwerk laten de ramen zich prima plaatsen. **10.** De ramen en deurdelen zijn groen gespoten. **11.** Met het plaatsen van de eerste deuren en ramen komt het gebouw een beetje tot leven. **12.** De ramen en deur van de goederenloods zijn geplaatst. **13.** De achterzijde van de loods heeft een grote, dichte deur met bovenlicht.

schoorstenen, dakbeslag en natuurlijk de muren. Verder heldere glasdelen en nog wat materiaal voor het maken van reclameposters voor op de gevel en een naambord. De muren hebben, als ze uit de bouwdoos komen amper nabewerking nodig. Aan de delen zitten geen gietresten. Hier en daar wat printrestjes met de vijl verwijderen en de bouwdelen kunnen in elkaar worden gezet en met secondelijm vastgezet. Mocht er een muur wat scheef lopen, dan voldoet het om dat deel even in heet water







te leggen en daarna op bijvoorbeeld het keukenblad recht te drukken. Daar de muren iets poreus zijn is een beetje meer secondelijm nodig omdat de lijm direct zal worden opgenomen en daardoor te weinig hechting zal hebben. Nadat alle muren waren verlijmd heb ik voor de stevigheid nog wat secondelijm langs de naden laten vloeien.

Schilderen

Daarna kan het basismodel worden geschilderd. De muren kregen een baksteenkleur en de belijning met sierstenen zandgeel. De vensterbanken en de hardstenen plint van het gebouw zijn in lichtgrijs aangezet. Het materiaal laat zich uitstekend schilderen. Nadat de verf een dag goed heeft kunnen opdrogen, heb ik het hele gebouw in een wasje met verdunde zwarte verf gezet en dat laten drogen. Omdat ik twijfelde of het 3D-printmateriaal goed tegen terpentine zou kunnen, heb ik een wasje gemaakt op basis van met water verdunde Vallejo-verf. Met het bijkomende voordeel dat de verf snel droogt en ik het geheel meteen een drybrush met wit kon geven. De bakstenen komen hierdoor mooi uit en het gebouw begint tot leven te komen. Het 3D-printmateriaal vond de aanvallen met Humbrol- en Vallejoverf prima en gaf geen krimp.







Kozijnen en deuren

De ramen komen bijna schoon uit de printer. Hier en daar moest een klein puntje worden weggesneden, maar schuurwerk was niet nodig. De ramen heb ik met spuitplamuur wit gespoten. Dit droogt mat op, hecht zeer goed en heeft een droogtijd van slechts vijftien minuten. Een kwartier later zat het eerste raam al op z'n plek. Het plaatsen van de ramen gaat goed. Voordat de kozijnen zijn geverfd is de pasvorm uitstekend. Maar de verf zorgde ervoor dat er aan de raamuitsparingen van de gevel soms toch een klein beetje vijlwerk nodig was. Hier en daar een drupje secondelijm was voldoende om ze definitief vast te zetten. De deuren zijn donkergroen gespoten. Enkele waren iets krom getrokken; na ze in een bakje met heet water te hebben gelegd waren ze snel weer recht. De pasvorm tussen kozijn en deur is perfect. Het klikt zo in elkaar en er is amper lijm nodig. Na droging van de ramen en deuren was het kleine dak van de goederenloods aan de beurt. De dakpanplaten vormen de enige delen die niet uit de 3D-printer zijn gekomen, het zijn styreenplaten. Onderling kunnen deze met gewone plasticlijm worden verlijmd, maar voor vastzetten van de dakdelen met het in 3D-geprinte gebouw is secondelijm nodig. De dakdelen zijn goed op maat gesneden; na ze iets recht te hebben geschuurd konden ze worden geplaatst.

In de volgende aflevering gaan de dakdekkers met de monumentale kap van het hoofdgebouw aan de slag en worden de luifels aan de voor- en perronzijde geplaatst. Tevens worden de bouwkundige puntjes op de i gezet.

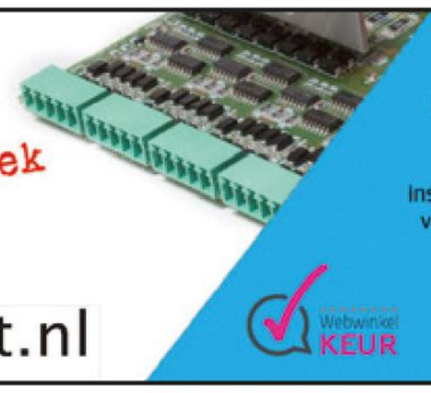
14. De passing van de kozijnen en deuren is goed, ze klikken als het ware vast, zodat er weinig lijm nodig is. **15.** Alle ramen en deuren zitten op hun plek. Nog even laten uitharden en dan kan het glaswerk erin. **16.** Het eerste dak vindt zijn plek op de goederenloods.



DOMBURG
train support

Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek

www.domburgtrainsupport.nl



Problemen?
U kunt bij ons terecht !

DTS kan voor u de elektronica installeren en het in bedrijf stellen van uw digitale modelspoorbaan

Wij kunnen u alles leveren van ontwerp tot automatisering
BIJ U THUIS!!!

Webwinkel KEUR

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE
VOOR IN- EN VERKOOP VAN GEBRUIKT MATERIAAL. LEVERING VAN ALLE MERKEN.
WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL
VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN
MODELBOUW



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

SOMBERG MODELBOUW

De modeltreinspecialist voor Twente

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

Grotestraat zuid 136 - NL 7607 CW Almelo - tel (31) (0) 546-812981
www.sombergmodelbouw.nl
E-mail: sombergmodelbouw@xs4all.nl

EXCLUSIEF! HET KIPPENLIJN PROJECT:
SPOORLIJN NIJKERK - EDE-WAGENINGEN

In samenwerking met de firma BIELZ bieden wij exclusief 'Het Kippenlijn project' aan.

De stations, retirades en aanverwante gebouwen worden vervaardigd door 3D techniek en geleverd als bouwpakket. De pakketten worden voorzien van een bouwbeschrijving en oude bestekinformatie. Schaal H0.

Meer informatie treft u op onze website:
www.bentinkmodelspoor.nl
Verwachte levertijd: zomer 2018



BENTINK MODELSPOOR
BENTINK MODELSPOOR
Loseweg 39
7315 BB Apeldoorn
T 055 - 521 22 70
info@bentinkmodelspoor.nl
www.bentinkmodelspoor.nl

BIELZ/3dscaleworks
Realisme op schaal
www.3dscaleworks.nl





De nieuwe Abellio Lint 1648 408 na een proefrit bij Alstom in Salzgitter, 22 november 2017. (foto Sevrien Ferrée)

Abellio breidt uit

En weer breidt Abellio uit. De NS-dochter die zo succesvol is in Groot-Brittannië slaat haar vleugels ook in Duitsland steeds verder uit. Op 22 november werd bij Alstom in Salzgitter-Watenstedt de roll-out gevoerd van de Lint 41 waarvan Abellio Mitteldeutschland er 54 krijgt. Dat materieel is bestemd voor het Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA-Netz) dat steden als Stendal, Wolfsburg, Goslar, Halberstadt, Wangen, Naumburg, Dessau, Halle en Erfurt met elkaar verbindt. In december 2018 gaan de Lints rijden. Tijdens de feestelijke bijeenkomst bij Alstom werd ook bekend dat de firma Vis in Halberstadt het onderhoud voor zijn rekening neemt. Vis is gevestigd in een vroegere onderhoudswerkplaats voor rijtuigen van de Reichsbahn. Met de order is ruim 120 miljoen euro gemoeid. Het is de grootste transactie met dit type materieel dat ooit door een particuliere opdrachtgever is gedaan. De grote order is de tweede transactie met Abellio waar NS Financial Services bij betrokken is. 'De eerste was Alphen aan den Rijn - Gouda', aldus Rens van Twisk, contract manager bij het in Dublin gevestigde bedrijf. Met een grote groep genodigden werd een kort ritje over het eigen proeftraject met Lint 1648 408 gereden. Opvallend aan het interieur zijn de loungebanken aan de voorkant en het king-size toilet. De zittingen zijn donker van kleur. In het oog lopend is ook de grote beenruimte. Daardoor heeft dit materieel 'slechts' 110 zitplaatsen. 'Het zijn de Lints met de minste zitplekken', aldus Abellio. Memorabel is ook de constructiewijziging aan de kop van het treinstel. Jarenlang werden de Lints afgeleverd met een bolle voorruit. Naar aanleiding van veranderde veiligheidsvoorschriften worden er nu vlakke ruiten aangebracht, een subtiele constructiewijziging. Ook de vijf Lints van de Bentheimer Eisenbahn worden volgend jaar herfst als zodanig afgeleverd. In totaal zijn nu 900 Lints in gebruik of in bestelling.-SF



Productie van een van de 54 Lints van Abellio bij Alstom. (foto Sevrien Ferrée)



De Lint van Abellio heeft een loungebank met een donkergrijze bekleding en Abellio-driehoekjes. (foto Hans Koning)

Eurobahn

De Flirts van Eurobahn zijn niet zoals het de bedoeling was met ingang van 10 december van Bielefeld naar Hengelo gaan rijden. Bad Bentheim is tot 14 januari het voorlopige eindpunt van Regionalbahn 61, onderdeel van het Teutoburger Waldnetz. Pas dan gaan de acht door Stadler in Pankow gebouwde, vijfdelige treinstellen de grens over. Reden voor deze vertraging is dat de toelating van dit materieel op zich heeft laten wachten. De laatste twee stellen werden in de laatste week van november opgeleverd en reden aansluitend door naar Bad Bentheim om het tweestroomsysteem te testen. Een week later werd proefgereden naar Hengelo. Door de komst van het nieuwe materieel rijdt vanaf 14 januari niet twee, maar drie keer per uur een trein tussen Oldenzaal en Hengelo. Diverse machinisten van Keolis Nederland die tot 2013 op de Grensland Express tussen Hengelo en Bad Bentheim reden, rijden nu ook de grensoverschrijdende Flirts. Actie bij calamiteiten, bijsturing, eventuele inzet van bussen bij treinuitval en contact met de verkeersleiding van ProRail vallen eveneens onder verantwoordelijkheid van Keolis Nederland. Overigens werden de groen/blauwe Flirts van de Westfalenbahn door de Eurobahn (eigenaar Keolis) gewoon overgenomen. Eurobahn heeft de concessie van het Teutoburger Wald-Netz dat vijf lijnen omvat, tot december 2032 in handen.-GF



Bouw van de Flirts van Eurobahn bij Stadler in Berlijn Pankow. (foto Christoph Müller)



Breng-motorwagen 5042 is op weg naar Doetinchem. Didam, 7 november 2017. (foto Hans Koning)

Dubbelspoor Didam

Het traject Didam - Zevenaar wordt tweesporig. Dat heeft ProRail besloten om een betere doorstroming op de steeds belangrijker wordende verbinding Arnhem - Doetinchem - Winterswijk te bewerkstelligen. Nu gebeurt het regelmatig dat de treinstellen van Breng en Arriva bij Didam moeten wachten om verder te kunnen. De snelheid gaat door deze aanpassing van de railinfra omhoog. Tussen Doetinchem en Arnhem worden dagelijks 18.000 reizigers geteld. De overweg Babberichseweg bij Didam wordt door een tunnel vervangen.-GF

Verkoop DM90

NS Financial Services Company, eigenaar van de 53 DM90-motorwagens die in 1993 door de NS waren besteld, heeft goede hoop dat een aantal stellen wordt doorverkocht. Volgens contract manager Rens van Twisk wordt met een bedrijf 'in een Europees land' onderhandeld. 'Het punt is dat we er zeker van moeten zijn dat de nieuwe eigenaar er ook daadwerkelijk mee gaat rijden. Anders gaat de verkoop niet door. Als zo'n bedrijf DM90 koopt maar ze vervolgens ergens dumpt dan blijven wij als NSFSC daar volgens de wetgeving verantwoordelijk voor.' Eén stel blijft in elk geval in Nederland. Het Spoorwegmuseum in Utrecht wordt na een schenking de nieuwe eigenaar van treinstel 3426. Tijdens een lezing ten behoeve van de Vrienden van het Spoorwegmuseum werd dit door Peter-Paul de Winter, hoofd collecties en plaatsvervangend directeur, officieel meegedeeld. Het treinstel past prima bij het NSM omdat DM90 het afscheid van de dieselperiode op 9 december 2017 bij de NS symboliseert.-GF



DM90-stel 3444 rijdt ter hoogte van Hengelo richting Zwolle. Op 10 december eindigde de inzet van dit materieel bij de NS. (foto Sevrien Ferrée)

ATB-NG 6454 en 6455

DB Cargo-locomotieven 6454 en 6455 worden door Shunter in de nieuwe DB-kleurstelling gebracht. De locs hebben met de 6461 de afgelopen jaren als laatste in oude NS (Cargo)-kleurstelling rondgereden. DBC komt al langer 6400-en met ATB-NG beveiliging tekort. Momenteel beschikt het bedrijf over zeven locs met ATB-NG, de 6411-6414 en 6416-6418. Dit tekort had tot gevolg dat Locon afgelopen jaar werd ingeschakeld voor omleidingen die via Leeuwarden voerden. Tussen Groningen en Leeuwarden is het baanvak beveiligd met ATB-NG, waardoor andere 6400-en niet konden worden ingezet. Om het tekort op te lossen wordt bij de 6454 en 6455 ATB-NG ingebouwd. Daarbij worden de locomotieven tevens van de nieuwe kleurstelling voorzien. De 6454 verliest haar oude NS Cargo-huisstijl en de 6455 de geel-grijze NS kleuren. De 6455 is midden november rood geworden, de 6454 werd enkele dagen later naar Shunter gebracht. De 6461 met nog het Railion-logo op de cabine blijft zodoende als enige een vreemde eend in de bijt. Dat de locomotieven de afgelopen jaren in de oude kleurstelling bleven, komt omdat deze 6400-en, in tegenstelling tot de overige locs, niet van DB zijn, maar worden geleased van de Amerikaanse Chase Manhattan Bank.-MvR



De 6454, hier nog in NS Cargo huisstijl, rangeert bij PON in Leusden. (foto Myron van Ruijven)

1304 ROLT WEER

In februari 2016 liep de 1304 van HSL Logistik een defect aan de tractiemotor op tijdens een rit van Bad Bentheim naar Kijfhoek. Een paar weken later werd de bruine oldtimer op asbreuklorries bij de werkplaats van VolkerRail in Dordrecht afgeleverd om daar lange tijd te staan. Hoe het in de tussentijd HSL Logistik verging hebben we in de dagbladen kunnen lezen. Nu het bedrijf failliet is verklaard, kan de schade aan de 1304 worden onderzocht en mogelijk hersteld. Daar de loc bij Volker Rail in de weg stond kwam de hersporingsploeg van ProRail op 28 november naar Dordrecht om de 1304 nogmaals op asbreuklorries te plaatsen en de werkplaats in te rollen. In de werkplaats zijn de draaistellen onder de kast uitgerold en is de defecte tractiemotor verwijderd. Op 1 december is de loc naar Kijfhoek overgebracht en in afwachting van de ontwikkelingen bij de 1832 geparkeerd.-SB



RRF 21 staat met de 1304 en Captrain's 203 101 op de stamlijn van Dordrecht, 1 december 2017.



SGMm 2985 passeert Nieuwerkerk aan den IJssel, 8 september 2017.

EERSTE SPRINTERS WORDEN GESLOOPT

De NS heeft besloten om drie SGMm-treinstellen niet meer van de brandschade te herstellen die ze begin 2017 opliepen bij toiletbranden. In die periode was rond Haarlem een heuse toilettenpyromaan actief die het voorzien had op de wc's in de middenbakken van de oude, driedelige Sprinters. Na zeven branden en pogingen tot brandstichting werd de dader opgepakt, maar voor een aantal treinstellen was het te laat. De drie Sprinters die voor sloop zijn aangeboden, hebben behalve schade aan de middenbak ook schade aan de kopbakken, waardoor herstel economisch gezien niet meer loont. Reden is de korte tijd waarin de Sprinters worden ingezet nu de nieuwe generatie Sprinters (de SNG) proefritten maakt. In 2018 krijgen de resterende drietjes in Leidschendam nog een levensduur verlengende beurt, waarna ze tot zeker 2021 mee moeten kunnen. Of ze tot die tijd ook daadwerkelijk regulier ingezet worden valt te betwijfelen. Al langer wordt gesproken om het volledige park SGM (zowel twee- als driedelige stellen) te transformeren tot een riante reservevloot die overal in Nederland inzetbaar moet zijn.-SB

Arriva

DB-dochterbedrijf Arriva koopt bij Stadler voor de dienst op de noordelijke lijnen 18 treinstellen van het type Flirtino. In 2020 moeten ze in gebruik zijn. Het nieuwe materieel wordt voorzien van emissiearme dieselmotoren die op biodiesel rijden. Later worden er accu's ingebouwd. Die kunnen op de geëlektrificeerde trajecten worden opgeladen. Het hybride concept is voor Arriva ontwikkeld; het aanwezige materieel wordt eveneens van een hybride aandrijving voorzien. Met de order van 18 nieuwe stellen en de modernisering van de bestaande GTW's is een bedrag van 170 miljoen euro gemoeid. Om de interactie met de reizigers te vergroten wordt hen gevraagd mee te denken over het design. Arriva heeft de aanbesteding voor de noordelijke lijnen gewonnen; de nieuwe concessie heeft een looptijd van 2020 tot 2035.-GF



De GTW-stellen van Arriva worden de komende jaren gemoderniseerd. (foto Myron van Ruijven)



De nieuwe werkplaats van Stadler Services in Nederland. (foto Hans Koning)

Werkplaats Hengelo

Stadler Services heeft op 17 november in Hengelo een werkplaats geopend die is bedoeld voor het onderhoud van de Flirts die Keolis sinds 10 december inzet op de lijnen Enschede - Zwolle en Zwolle - Kampen van het zogeheten Blauwnet, het samenhangende netwerk waarvoor de provincie Overijssel zorgdraagt. In de loods die op een spoor afstand staat van de werkplaats van NedTrain, is plaats voor een vierdelig treinstel. Achter in de loods bevinden zich een toilet en facilitaire ruimtes. De nieuwe onderhoudsruimte is zo ingericht dat monteurs van bovenaf hun werkzaamheden kunnen uitvoeren.-GF

Ketel op 8107

Het duurde veel langer dan verwacht, maar op maandag 4 december werd de in Hengelo opgeknapte ketel van MBS loc 8107 naar Haaksbergen overgebracht. Na aankomst werd de ketel, die ook nieuwe vlampijpen en een nieuwe asbak heeft gekregen, op het frame van de uit 1901 daterende Breda-locomotief gezet. Het zal zeker tot eind maart, begin april duren voor de tweeassige tenderloc weer onder stoom kan worden gebracht.-GF



De ketel van ex-NS loc 8107 is gereviseerd en op het frame gezet. Haaksbergen, 4 december 2017. (foto Dick van Beek)

Elektrificatie Gronau

De beoogde elektrificatie van de druk bereden lijn Enschede - Gronau is weer een stap dichterbij gekomen. De haalbaarheidsstudie is onlangs afgerond. De kosten worden geraamd op 76 miljoen euro. Door de elektrificatie kunnen de Talent-motorwagens worden vervangen door elektrische dubbeldeksstellen die een veel grotere capaciteit hebben. Om die capaciteit is het de initiatiefnemer, het Zweckverband SPNV Münsterland, ook te doen. Sinds de opening in 2000 is het aantal dagelijkse reizigers op werkdagen van 4000 tot 9000 toegenomen. Elektrificatie past bij het upgraden van de verbinding Münster - Zwolle. De studie leerde ook dat bij een directe trein tussen beide steden jaarlijks nog eens 70.000 reizigers extra een kaartje zullen kopen. Het rapport meldt 2026 als jaar van de introductie van de elektrische tractie op deze Regionalbahn 64. Dat valt samen met het einde van de lopende concessie die in handen is van de DB.-GF



DB 643 043 + 643 043 staan in Enschede gereed om als trein RB 20227 naar Münster te vertrekken, 2 december 2017. (foto Guus Ferrée)

Bouw Theemswegtracé

In de haven van Rotterdam is begonnen met de bouw van een nieuwe deel van de Havenspoorlijn dat de Calandbrug moet ontlasten, het zogenaamde Theemswegtracé. De Calandbrug bereikt in 2020 het einde van haar technische levensduur en zorgt door zijn openingen voor capaciteitsproblemen. Ook ervaren bewoners van Rozenburg geluidsoverlast van treinen die over de brug rijden. In februari 2015 is besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Ter hoogte van de Theemsweg in de Botlek wordt de Havenspoorlijn in zuidelijke richting uitgebogen, richting het sluizencomplex bij Rozenburg. De spoorlijn wordt daardoor om de Brittanniëhaven heen geleid, waardoor een beweegbare brug niet meer nodig is. Omdat zowel het begin- als eindpunt van het toekomstige tracé aansluiten op een spoordijk wordt de gehele spoorlijn op een viaduct gebouwd. Daartoe is langs de Theemsweg de leidingstraat van de fabriek van Lyondell vervangen en flink hoger gelegd. Naar verwachting wordt het Theemswegtracé eind 2020 opgeleverd.-SB

Bochum-Dahlhausen

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, het grootste, particuliere spoorwegmuseum in Duitsland, krijgt een nieuwe, spectaculaire entree. De nieuwbouw kost 4,5 miljoen euro, waarvan drie miljoen van de Duitse staat komt. Het ontwerp van het opvallende, stenen complex is van de hand van de gerenommeerde Berlijnse architect Max Dudler. Het museum, gevestigd op een voormalig rangeerterrein, kan nu tot deze bouw overgaan omdat de grond pas vorig jaar kon worden verworven. Die nieuwbouw bevat behalve een entree en een kassa ook een museumwinkel, expositieruimtes, sanitair en een bijbehorend perron. Jaarlijks trekt het museum meer dan 70.000 bezoekers. De collectie omvat 120 stuks rollend materieel.-JA



Artist impression van de nieuwe entree van het spoorwegmuseum in Bochum-Dahlhausen. (collectie Jan Asshauer)

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



Online artikel - Het draaistel onder spoorwegmateriaal

Draaistellen onder spoorwegmaterieel zijn niet meer weg te denken. Er kan zelfs gesteld worden dat de ontwikkeling van het draaistel ertoe heeft bijgedragen dat heden ten dage de spoorwegen nog hun bestaansrecht hebben. Zonder draaistellen waren veilige, comfortabele en snelle treinen niet mogelijk geweest. In dit artikel wordt er ingezoomd op deze draaistellen. Zo worden de Nederlandse draaistellen door de tijd heen behandeld. Dit online artikel uit 2014-2016 bestaat uit 12 delen en heeft in totaal 96 pagina's.
Prijs: € 4,99 hobbyou.nl/railhobbyserie

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!



Jubileumboek RTM - Van oud naar goud

Dit boek verscheen ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Stichting w/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) te Oud-dorp. In het boek worden zowel het oude bedrijf als het RTM-museum belicht. Niet alleen passeert het vroegere trambedrijf in al zijn aspecten de revue, maar ook worden vaak onderbelichte zaken behandeld, zoals het uitgebreide goederenvervoer, de revisies van de stoomlocs en de speciaal voor de RTM gemaakte onderwerpen. De ups en downs, het wel en wee en het uiteindelijke resultaat van 40 jaar museumtram komen in dit boek ook uitvoerig aan bod.
Prijs: € 44,75 hobbyou.nl/jubileumboek-rtm-oud-naar-goud



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.

Tekst: Paul Bender



Rijden op rookpluim.

Op de schoorsteen stoken

Met enige regelmaat wordt aan stoomlocomotiefbemanningen gevraagd of ze daar-en-daar zwarte rook willen maken omdat de vraagsteller op dat punt graag ‘een mooi plaatje’ wil maken. En die vraag wordt niet zelden met een schouderophalen of boze blik beantwoord. Er zijn zelfs anekdotes bekend waarbij de locomotief zowel voor als na het gevraagde punt een grote zwarte pluim heeft, maar op de plek waar de fotograaf het wil juist met een volledig heldere schoorsteen rijdt. Dit leidt dan onherroepelijk tot boze reacties van de betreffende fotograaf. Wat zo’n fotograaf zich dan echter niet bewust is, is het feit dat hij/zij vakmanschap aan het werk heeft gezien. Hoewel werken op een stoomlocomotief zwaar en bij tijden vies werk kan zijn, doet een goede bemanning veelal zijn best de machine redelijk schoon te houden en bovenal: het werk met minimale inspanning te doen. Hoewel het leegscheppen van een tendervoorraad kolen binnen een dienst niet altijd voorkwam waren er her en der toch ook wel diensten waarbij er op een dag anderhalf tot twee tenders kolen doorheen gingen. Bij dat soort inspanningen is iedere onnodige beweging een te veel. Dus ga je vanzelf streven naar optimale efficiëntie.

Een van de dingen die een goede stoker vroeg of laat (en bij voorkeur vroeg) leert is het principe van ‘stoken op de schoorsteen.’ Hierbij baseert een stoker zich op datgene wat hij waarneemt bij de rook die uit schoorsteen komt. Bij een optimale verbranding komt er uit de schoorsteen van de loc een egaal verdeelde, heel lichtgrijze rook. Hierbij geldt dat bij een volledig heldere schoorsteen er te weinig brandstof in het vuur is en naarmate de rook donkerder wordt er een ondermaat zuurstof (of een overmaat brandstof) in het vuur is. Het grote punt is dat bij een onvolledige verbranding (dus bij grijze of zwarte rook) de efficiëntie van de verbranding drastisch afneemt, al gauw richting 10 - 15%. En dan sta je als stoker voor Jan met de korte achternaam te buffelen. Daarom zie je in oude filmpjes van handgestookte locomotieven zelden of nooit zwarte rook uit de schoorsteen komen. Voor locomotieven met stokermachines of oliestook geldt echter hetzelfde al is daar de fysieke inspanning van de stoker minder een aansporing om het goed te doen. Als de omstandigheden onverwacht veranderen, zoals optrekken en plotseling afsluiten, is het wat lastiger om een optimale verbranding te realiseren, maar het is te doen. Een van de bekende uitzonderingen voor zwarte rook uit de schoorsteen is bij het gebruik van oliestook, waarbij tijdens het rijden - bij voorkeur in ‘open landschap’ - het nodige zand door het kijkgat in de vuurdeur gestrooid wordt. Bij kolenstook zorgt de schurende werking van de asdeeltjes dat de pijpen in de ketel redelijk vrij van roet blijven. Bij oliestook ontbreekt deze schurende werking voor het verwijderen van roet. Dit kan ondervangen worden door af en toe zand te gebruiken wat dan deels langs de pijpenwanden gaat en onderweg de roetdeeltjes mee veegt. Maar bij de eerder genoemde anekdote zijn er dus geen prutsers aan het werk geweest, maar twee man die perfect op elkaar ingespeeld zijn, optimale baanvakkennis hebben en precies weten waar ze mee bezig zijn. Maar afgezien van die boze fotograaf, … slechts een kniesoor die daar op let.

HANDZAAM NS '90 DIORAMA

Raccordement in H0

Verlaten raccordementen met in onbruik geraakte sporen ademen al gauw een desolate sfeer uit. Deze vergane glorie is vaak leuk om in model na te bootsen. Zeker als dit kan worden gekoppeld aan het favoriete thema van de bouwer. Bij Myron van Ruijven is dat de NS in de jaren '90. Hij bouwde een handzaam diorama in H0 waar NS eens per week een overlevende en kleinschalige bediening uitvoert.



De NS 6480 haalt een Gs op die langs de losweg staat.

Het diorama moet de sfeer van vergane glorie uitstralen, maar niet zodanig dat de omgeving geheel in verval lijkt. Het onderwerp van het diorama is een emplacement, gelegen bij een aantal industriële panden aan de rand van een stad. Diverse bedrijven maakten gebruik van het spoor, dit nam in latere jaren sterk af. De sanering van de sporen lijkt inmiddels dichtbij. NS komt er nog maar één keer per week om een enkele gesloten wagen langs het inmiddels wat vervallen losperron te plaatsen. De omgeving raakt door de afwezige bedrijvigheid steeds verder in de vergetelheid. Dit alles geïnspireerd op de werkelijkheid, een dergelijke afname van vervoer heeft tenslotte vaak plaatsgevonden.

Het diorama meet 50 x 40 cm, dat maakt het eenvoudig mee te nemen, maar geeft toch voldoende ruimte om volledig in de scène te duiken. Ook het maken van foto's met voldoende achtergrond is gemakkelijk te doen. Op het diorama liggen drie sporen met aan de achterkant een opstelspoor, dat bij een uithaalspoor van een nabijgelegen fabriek hoort. De bedoeling is om hier in een later stadium één of meer afgestelde locomotieven te plaatsen. Het middenspoor maakt nog een enigszins bereden indruk. In dit spoor ligt een wissel dat aftakt naar het voorste spoor. Via deze verbinding konden wagens aan de kopse kant van het losperron worden geplaatst. Om het voorste spoor een ongebruikte uitstraling te geven is hier lage begroeiing van sisaltouw aangebracht. Hoe zo'n struik wordt gemaakt kunt u lezen in RH 380 of bekijk in Railhobby online de YouTube-video.

Rails

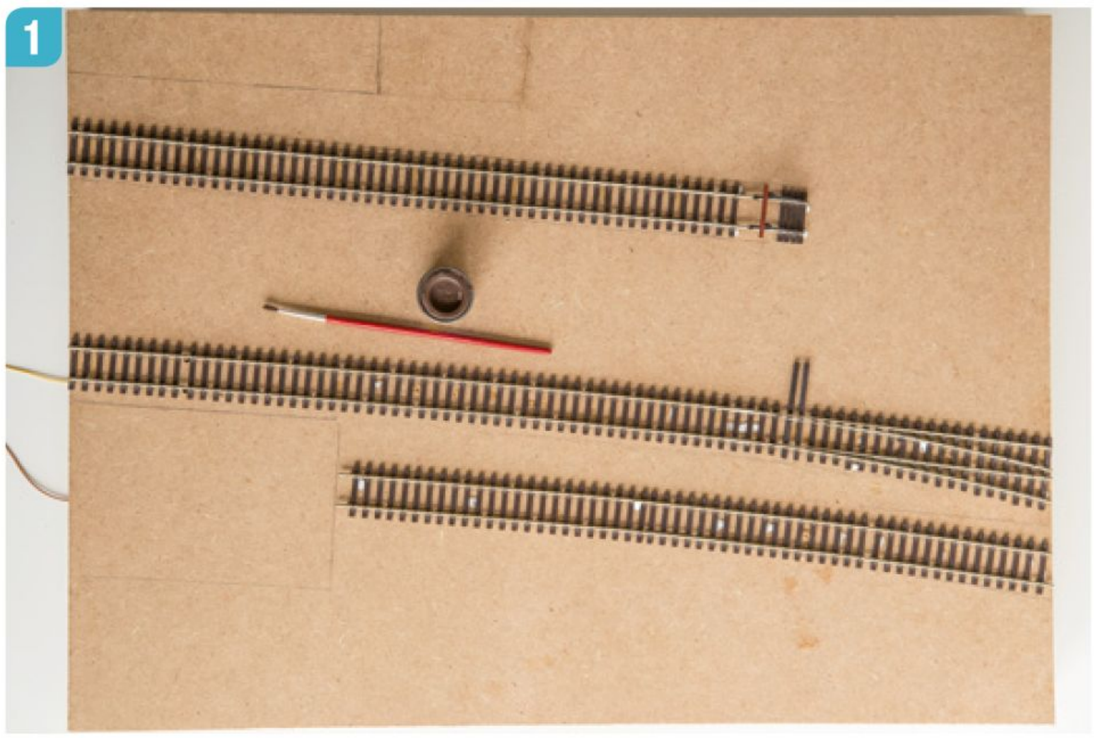
Aangezien de rails een grote rol in dit diorama spelen, heb ik hieraan voor een perfecte weergave veel aandacht besteed. De rails zijn Peco finescale Code 75. Bij dit railtype zijn de railstaven van fijn en realistisch formaat. Railhobby heeft al vaker het ballasten en verweren van rails besproken. Maar er zijn naast



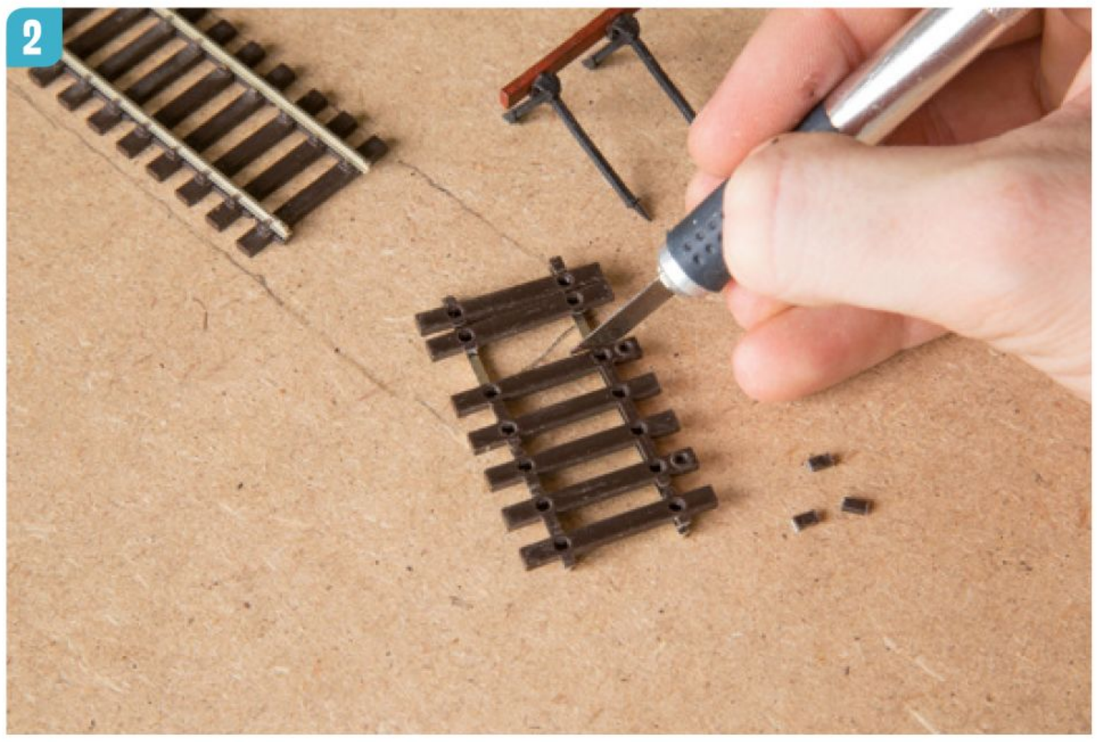
ballast meer disciplines die de rails realistischer kunnen maken. Zo valt een stootjuk te verfraaien door het op een apart stuk rails te plaatsen, dat, zoals bij het grote voorbeeld, met lasplaten aan het toeleidende spoor is bevestigd. In model is dit na te bootsen door aan beide kanten van de spoorstaven een stukje styreen van 1 x 10 mm te plakken en mee te schilderen met de spoorstaven. Hierdoor lijken de rails met een lasplaat aan elkaar bevestigd te zijn. Ook kunnen de dwarsliggers van het losse stuk spoor worden losgesneden en tegen elkaar worden geplaatst. Een andere typerende toevoeging is een overpad, gemaakt van oude dwarsliggers. Model Scene voert mooie en van hout gemaakte dwarsliggers in het assortiment. Op het diorama is een dergelijk overpad met dwarsliggers gerealiseerd.

Het wissel is voorzien van een Nederlandse wisselsteller en een nabootsing van de bijbehorende aandrijving. Om de wisselsteller naar waarheid te kunnen plaatsen, moeten twee dwarsliggers worden vervangen door langere exemplaren. De versteller is bij het voorbeeld op lange dwarsliggers bevestigd. Dit is goed te doen door twee dwarsliggers van Model Scene aan elkaar te pakken, om te draaien en op te plakken. De oude kunststof dwarsliggers wel eerst wegsnijden. Nadeel is dat de wisselkloot niet van richting verstelbaar is, daarom kan het wenselijk zijn

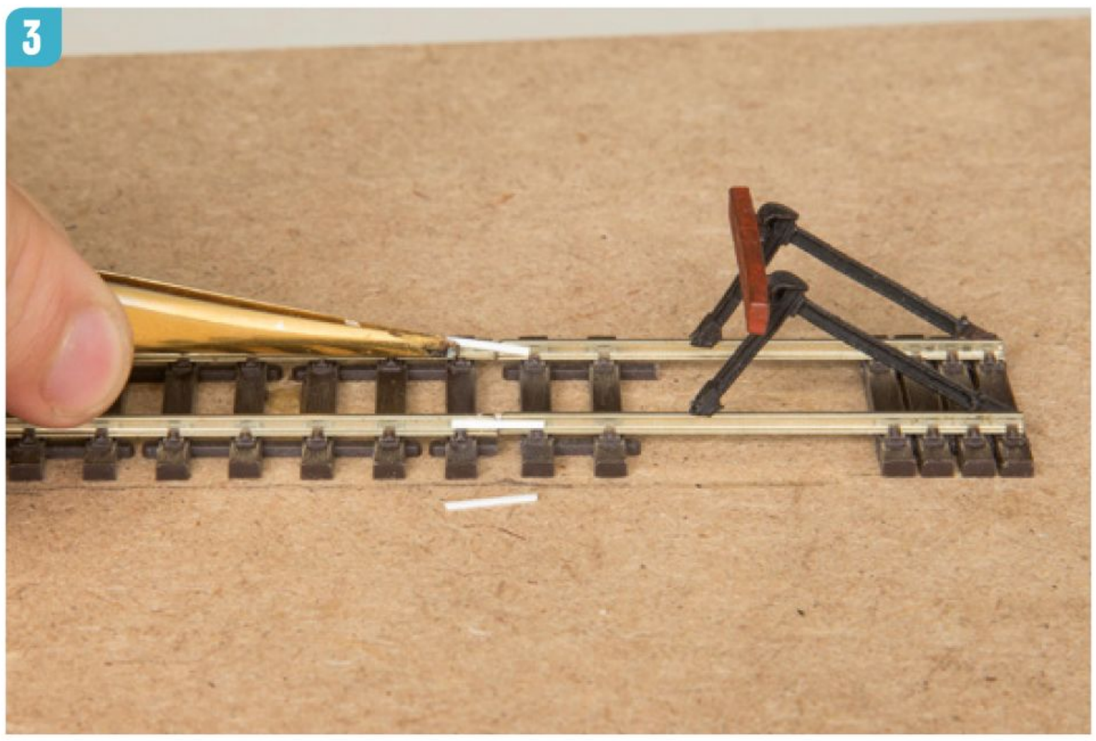
1



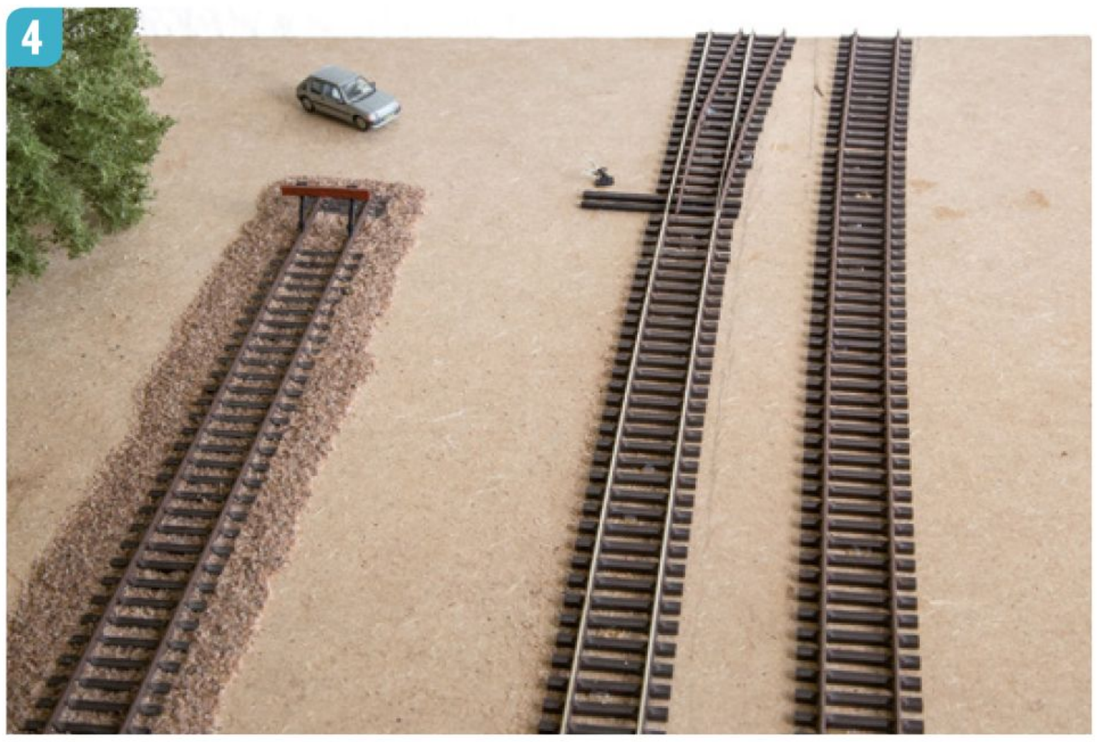
2



3



4



5


for green vehicles
76.512
Verde Oscuro
Dark Green
Lavis Vert Foncé
for dark vehicles
76.518
Negro
Black
Lavis Noir

6



7



8







1. Een overzicht van de aangelegde sporen. **2.** Net als in werkelijkheid worden vier dwarsliggers onder het stootjuk tegen elkaar aan geplaatst. **3.** Met styreen kunnen de lasplaten worden uitgebeeld. **4.** De spoorstaven zijn geschilderd, het linker spoor is gereed. **5.** Een overpad van Model Scene-dwarsliggers krijgt een wetwash van Vallejo 76512 en 76518. **6.** Details van de wisselaandrijving worden van dun ijzerdraad gemaakt. **7.** De wisselsteller staat op verlengde dwarsliggers en is voorzien van een stellerstang. **8.** De messing putdeksels zijn in het wegdek verwerkt. **9.** Een Gs langs het losperron, klaar om te worden gelost. **10.** Diverse begroeiing is aangebracht.







11. Het diorama met laadbordes, GS en goederenloods gezien vanaf de zijkant. **12.** De auto van een wandelaar staat langs de rustige weg geparkeerd. **13.** De 2418 rangeert naar het wissel met de 2433 in opzending.

Van de bouw van dit diorama zijn tutorialvideo's op YouTube te zien:
Spoorinmodel.nl/tutorial1 (ballasten)
Spoorinmodel.nl/tutorial2 (struiken maken)

deze niet vast te lijmen zodat hij (voor de foto) kan worden gedraaid. De stellerstang, de verbinding tussen de wisselsteller en wisseltongen is met 0,25 mm dik ijzerdraad nagebootst. Deze krijgt een roestkleur met Revell mat 84.

Goederenperron

Het diorama heeft een goederenperron, een loods in halfreliëf en diverse details en kleine elementen. Het goederenperron is bestraat met styreenmotief. De bouw is in Railhobby 2014/09 na te lezen. Om het perron een desolate indruk te geven is van 'echte' aarde een berg zand gemaakt en zijn er wat dwarsliggers neergelegd. Kleine hoopjes zand kunnen worden gemaakt door daadwerkelijke zandhopen te strooien en deze in te druppelen met verdunde houtlijm. Door wat turf van Woodlands Scenics (T45) over de hoop te strooien lijkt het alsof er onkruid begint te groeien. Dat suggereert dat de hoop er al wat langer ligt. Op de kleine details wordt gelet: bij wegen is er gezorgd voor afwatering. Bij de 'Tramfabriek' zijn messing putdeksels naar Nederlands voorbeeld verkrijgbaar. Deze moeten nog wel op kleur worden gebracht. Met verf zullen de fijne details dichtlopen, bij gebruik van een permanent markerstift is dat niet het geval. Het toevoegen van dit soort details laat een diorama al gauw spreken, ook is het leuk dit soort herkenbare aspecten in model terug te zien.



Een overzicht van het eindresultaat.



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 aktie-

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

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



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

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 E25,-. Daar beneden verzendbijdrage van slechts E3,80.**



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 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.



De een na laatste trein van 6 januari 2017, getrokken door loc 99 7240, rijdt naar het eindstation Brocken. (foto Sevrien Ferrée)

HARZ BIEDT IN DE KOUDSTE MAANDEN VEEL STOOMPLEZIER

Winter wonderland

Het is bijna niet voor te stellen, maar in de Harz, op drieënhalf uur rijden van de Nederlandse grens, rijden de meeste stoomlocs ter wereld. Na het einde van de stoomtractie bij de Sandaolingmijn in China, geldt het gebied rond de Brocken als the place to be. Vooral in de winter is het hier genieten. Hoe kouder, hoe mooier.

De Brocken, een piek in een klassiek middelgebergte, met een gelijknamig station op een hoogte van 1042 meter, is de ultieme plek voor stoom- en natuurliefhebbers om in de wintermaanden te bezoeken. Niet dat dit natuurgebied aan beide kanten van de vroegere 'innere deutsche Grenze' sneeuwgaranties kent, maar de kans dat er in de maanden januari en februari witte vlokken naar beneden dwarrelen is vrij groot. Nog niet zo heel lang geleden zuchtte de Harz ook in december onder een dik wit pak sneeuw, maar die tijd lijkt onderhand passé te zijn. Althans, als we de bewoners van typische Harz-dorpjes als Stiege en Sorge mogen geloven. Als er een keer sneeuw ligt, dan is het zaak om het weerbericht goed in de gaten te houden. Een redelijk betrouwbare voorspelling is op de (Duitse) website wetter.de te vinden. Bedenk bij de voorspellingen wel dat het om de Brocken gaat. Een top waar het nagenoeg altijd flink waait, waar de temperatuur heel snel kan dalen en waar het 's winters veel kouder is dan elders in de Harz.



Vanaf de Brocken kan een deel van het traject dat loc 99 7239 met trein 8933 naar de top aflegt goed worden gevolgd, 6 januari 2017. (foto Sevrien Ferrée)

Webcams

Bij onze voorbereiding op de jaarlijkse tocht naar de winterse Brocken hoort een blik op de beelden die drie webcams dagelijks laten zien. Ze zijn geplaatst bij het station en het hotel. De beelden zijn te zien op de website van de HSB, de Harzer Schmalspurbahnen, het bedrijf dat de stoomtreinen naar de top laat rijden. Op de website hsb-wernigerode.de (doorklikken naar 'mehr erkunden' en vervolgens naar webcams) is een goed beeld van de actuele sneeuwsituatie te zien. Is die in orde en is zon voorspeld dan kan niets een rit naar de Harz meer in de weg staan. Ga wel met winterbanden op pad, een verplichting op de Duitse wegen. Wie gewone banden heeft en bij een ongeluk betrokken raakt heeft goede kans om alles zelf te moeten betalen. De dienstregeling van de HSB staat eveneens op de genoemde website. Buiten de gebruikelijke vakanties rijden er minder treinen tussen Wernigerode en de Brocken, de drukst bereden verbinding. Vanuit Nordhausen kan een keer per dag eveneens met een stoomtrein naar boven worden gereisd. In dat geval wordt er kop gemaakt in station Drei Annen Hohne, of van trein gewisseld.

Geitenpaadje

Omdat het om een handvol treinen gaat, rijden we altijd vroeg naar de Harz en parkeren de auto bij het laatste parkeerterrein aan de Brockenstrasse, de doorgaande weg in Schierke, op de rand van de bebouwde kom. Hier staat een muntautomaat waar je voor een paar euro de auto een dag lang kunt neerzetten. Van daar gaat het te voet naar de Brocken. Op die manier willen we voor de eerste trein boven zijn. Het gaat maar om een beperkt aantal treinen, dus elke foto is er een. Meestal gaan we om half acht omhoog, te voet. Je kunt na de slagboom - de Harz is een beschermd, nationaal park - rechts een geitenpaadje nemen of gewoon de weg volgen. Die laatste route heeft als voordeel dat er op de geruimde weg grind wordt gestrooid - de bestelbus moet naar het hotel kunnen rijden en ook het café/restaurant moet worden bevoorraad - en dus goed begaanbaar is. Het nadeel: deze route duurt ruim anderhalf uur, zo niet langer. Het smalle bergpad kan door een fitte loper in vijf kwartier worden afgelegd. Maar houd er rekening mee dat je zo vroeg een van de eersten bent en je dus een weg door verse sneeuw moet banen. Dat kost kracht en tijd. Bovendien kan het op sommige plekken glad zijn. Het pad takt vlak voor de overgang met het spoor weer op de hoofdweg aan. Die weg is aan te bevelen voor de terugreis. Wie niet met de laatste trein terug wil doet er goed aan om het geitenpad niet bij invallende duisternis te bewandelen. Glij- en valpartijen zijn dan eerder regel dan uitzondering. Hier spreekt een fotograaf uit ervaring. Met een camera in de rugzak kan dat vervelend uitpakken. Voor degenen die niet naar de Brocken willen lopen: ze kunnen met de eerste trein naar de top maar missen daardoor wel een opname. Treinreizigers kunnen overal tussen Wernigerode en Schierke instappen met dien verstande dat de prijs van het kaartje overal hetzelfde is. Het is de enige verbinding waar de HSB winst op maakt. De parkeercondities in Drei Annen Hohne zijn het beste. Hier is vaak genoeg ruimte en je hoeft maar een klein eindje te lopen om bij het station te komen. Voor de niet-ochtendmensen: als er veel sneeuw ligt wordt dit deel van de Harz bij wijze van spreken overspoeld door toeristen. Het zijn niet alleen mensen van buiten de regio maar ook inwoners van de omliggende plaatsen. Dat geldt vooral in de weekenden. Dan zijn de treinen ook over-











1. HSB loc 99 7236 rijdt de Thumkulentunnel uit, 6 januari 2009. (foto Guus Ferrée) **2.** Met een goed bezette reizigerstrein rijdt loc 99 7240 tussen de Thumkulentunnel en Drei Annen Hohne, 6 januari 2009. (foto Guus Ferrée) **3.** HSB loc 99 7236-5 dendert met de laatste reizigerstrein van de dag de voet van de Brocken op ter hoogte van de Alte Bobbahn, 30 januari 2011. (foto Sevrien Ferrée) **4.** Op 1 februari 2012 rijdt loc 99 7240 tussen de laatste overweg en station Brocken door een fraai besuikerd landschap. (foto Guus Ferrée) **5.** HSB loc 99 7239 is bezig met de laatste kilometers van de lijn naar de Brocken, 1 februari 2012. (foto Guus Ferrée)

vol, met uitzondering van de eerste. In Schierke komt het dan regelmatig voor dat reizigers niet mee kunnen.
De eerder genoemde overgang voor de top is de eerste fotolocatie. De eerste trein (vertrek 9.40 uur uit Wernigerode) rijdt hier goed voor de zon naar boven, hard werkend en veel stoom uitstotend. Je kunt van hieruit ook het spoor volgen. Dat is illegaal maar dan kom je na een paar honderd meter aan de rechterkant wel bij een paar mooie plekjes met maagdelijke sneeuw. Neem de tijd om een eigen paadje te banen. De sneeuw kan hier verraderlijk hoog zijn. Na het nemen van de foto wegwezen en terug lopen naar de hoofdweg voor de laatste kilometer naar de top.

Zonnestand

Boven biedt de lijn overal fotopunten. Houd de zonnestand in de gaten. De lijn gaat in rondjes naar boven. Officieel mag je ook hier niet over het spoor lopen om bij de gewenste fotopunten te komen, maar in al die jaren die we hier 's winters komen is daar door medewerkers van de Bergwacht nog nooit



Zojuist heeft HSB loc 99 7232 met trein 8999 de Thumkulentunnel verlaten en rijdt via het Drängetal richting Drei Annen Hohne, 28 januari 2017. (foto Sevrien Ferrée)



Als de nacht valt, de Duitsers noemen dat de ‘blaue Stunde’, krijgt station Drei Annen Hohne een feeërieke sfeer, 23 januari 2016. (foto Sevrien Ferrée)



Het weer op de Brocken kan in een mum van tijd omslaan. Deze opname - tien minuten eerder was het strakblauw - is niet bewerkt. Op de achtergrond het Brockenhotel. Brocken, 8 februari 2015. (foto Guus Ferrée)

wat van gezegd. Ook hier goed oppassen op de hoogte van de sneeuw. Je zakt weg voor je het weet. Bovendien is de helling vrij steil. Je kunt links van de lijn maar een paar meter door de sneeuw ploeteren. Wie een paar honderd meter doorloopt kan in de binnenboog fotograferen. Wie nog verder loopt komt bij een overweg uit van waar je de omhoog rijdende treinen goed kunt vereeuwigen. Vooral als er veel sneeuw is gevallen, is de Brocken een bezoek meer dan waard. Dan zijn ook de relatief kleine dennenbomen bedekt. Die buigen door onder de grote sneeuwlast en krijgen dan allerlei groteske, soms menselijke vormen. Die vormen voedden honderden jaren geleden de mythes over spoken en heksen. Zelfs Goethe, die net als collega-schrijver Heinrich Heine ooit de Brocken bezocht, refereert daaraan. Als het hard heeft gevroren en de sneeuw hard is geworden, is het mogelijk om voorzichtig een eind van de lijn te lopen/schuifelen. Bij zachte sneeuw zak je tot je knieën of nog dieper weg. Eskimoschoenen zouden dan uitkomst kunnen bieden. We hebben daar wel eens sporen van gezien.

Sneeuwduinen

Door de sterke wind kunnen op de Brocken metershoge sneeuwduinen voorkomen. Vastgelegd zijn de volgende extremen: temperatuur -30° Celsius, sneeuwduinen met een hoogte van 3,80 meter, windsnelheden tot 263 km/h en gemiddeld 300 nevelige dagen per jaar. In het fotoboek ‘Der Belagerte Berg’ van fotograaf Hansjörg Hörseljan staan opnamen van het ingesneeuwde Russische garnizoen dat hier tot en met 1994 was gehuisvest en dat was gericht op vliegbewegingen in het westen. De Russen, die voor het eerst in 1947 een kleine beveiligingseenheid op de top hadden zitten, moesten 18 maanden achtereen op de Brocken dienen. De dienstplichtige soldaten kregen in die tijd slechts één keer twintig dagen verlof om naar huis te gaan. In zware winters zaten ze soms weken achtereen in hun onderkomens opgesloten. Met uitzondering van de officieren, die hadden in Quarmbeck bij Quedlinburg woningen waar ook hun gezinnen waren. À propos Russen. Nadat de top van de Brocken voor het publiek was opengesteld - er was een heuse betonmuur om het militaire complex opgetrokken - werd er door de arme soldaten gebedeld om geld voor hun gezinnen. De commandant was dat vernederende beeld op een gegeven moment zo beu dat hij op twee meter afstand van de muur een tweede hoge afrastering liet bouwen.



Vlakbij het hoogste punt op de lijn Hasselfelde-Stiege rijdt loc 99 7243 met trein 8967 het grondgebied van Stiege op, 22 januari 2017. (foto Guus Ferrée)

Weergaloos spektakel

Winter op de Brocken dus. Een spektakel dat zijn weerga niet kent. De volle treinen - negen vierassers - hebben niet zelden vertraging. Maar je wordt niet verrast door hun komst want door het harde staccato van de knallende cilinders hoor je de locs van verre aankomen. Het enige nadeel van de vertragingen is dat daardoor de mooiste foto van de dag wel eens de mist in kan gaan. Half januari rijdt de laatste trein uit de neerzijgende zon omhoog. Wie een paar honderd meter van het perron in de bocht staat, kan het 'Hammerbild des Tages' maken, zoals onze Oosterburen dat zo fraai weten te formuleren. Maar als de trein vijf minuten te laat binnenkomt, is de zon weg. En de fotomogelijkheid ook. Behalve op de top biedt ook de flank van de Brocken een mooi motief. Ter hoogte van de overgang van de Alte Bobbahn staat de zon goed als de laatste trein van de dag langs komt. Hier moeten machinist, stoker en loc laten zien wat ze kunnen. Een prima opname is hier gegarandeerd. De plek is na doorkomst van de een na laatste trein boven na een snelle afdaling te bereiken. Tip: koop in een (stations)kiosk een wandelplattegrond van de Harz. Daar staat precies op hoe de Alte Bobbahn kan worden bereikt.

Silhouetfoto

Minder spectaculair in de winter maar zeker de moete waard is de Selketalbahn. Meestal ligt hier wat minder sneeuw maar het voordeel is dat je de trein kunt volgen en dus meerdere opnamen kunt maken. Een interessant punt is de vlakte achter Stiege. Na een tussenstop rijdt de trein van hieruit naar Hasselfelde, het eindpunt dat een paar kilometer verderop ligt. In januari staat het zonlicht hier gunstig om mooie tegenlichtopnamen te maken. Als de weercondities perfect zijn staan hier soms 20 tot 30 man te fotograferen. Een aantal pakt vervolgens de auto en rijdt richting Hasselfelde. Anderhalve kilometer buiten het dorp staat langs de doorgaande weg 242 aan de rechterkant een grote boom. Wie honderd meter voor die boom staat kan een mooie silhouetfoto maken van de trein die terug rijdt naar Stiege en Gernrode. De exacte plek vind je gemakkelijk, ook hier staan vaak veel mensen. Het terrein is drassig, volg dus de platgetrapte sneeuwpaadjes. Parkeren lukt nauwelijks. Zet de auto neer bij de camping Domäne. Adres voor de Tomtom: Domäne 1. Net buiten Stiege, acht minuten lopen van de 'boom'. De vlakte bij Stiege is te bereiken via de Tännchenstraße. Het mooie van deze locatie is dat je op diverse plekken kunt staan die alle even interessant zijn.

Overnachten en eten

Een goede plek om te bivakkeren is Pension Schmidt. Dat is gevestigd in een oud, typisch Harz-gebouw aan de Brockenstrasse 13. Het heeft een eigen parkeerplaats en ligt aan de goede kant van Stiege, dus richting de voet van de Brocken. Er is een sauna en ze serveren een prima ontbijt. Om te reserveren: tel. 0049-39455-333. Wie 's avonds in Schierke wil eten kan goed terecht bij restaurant Brockenstübchen, op zo'n 700 meter van pension Schmidt aan de Brockenstrasse 39. Reserveren kan geen kwaad, ze zitten vaak tjokvol, tel. 0049-39455-252.



Na het vertrek uit Stiege moet loc 99 6001 een helling op om het eindpunt Hasselfelde te kunnen bereiken, 6 januari 2017. (foto Dick van Beek)



Schaatsers 51 en 141 gaan op kop.

EEN ALTERNATIEVE ELFSTEDENTOCHT

Schaatsen in het warme zuiden

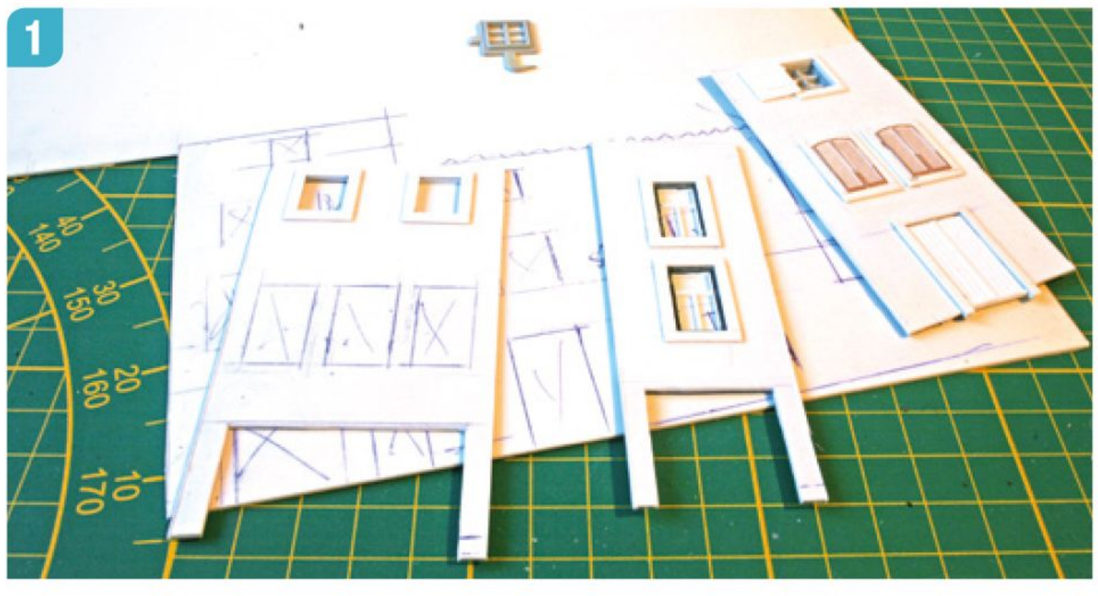
Tekst & Foto's: Thonis van der Weel

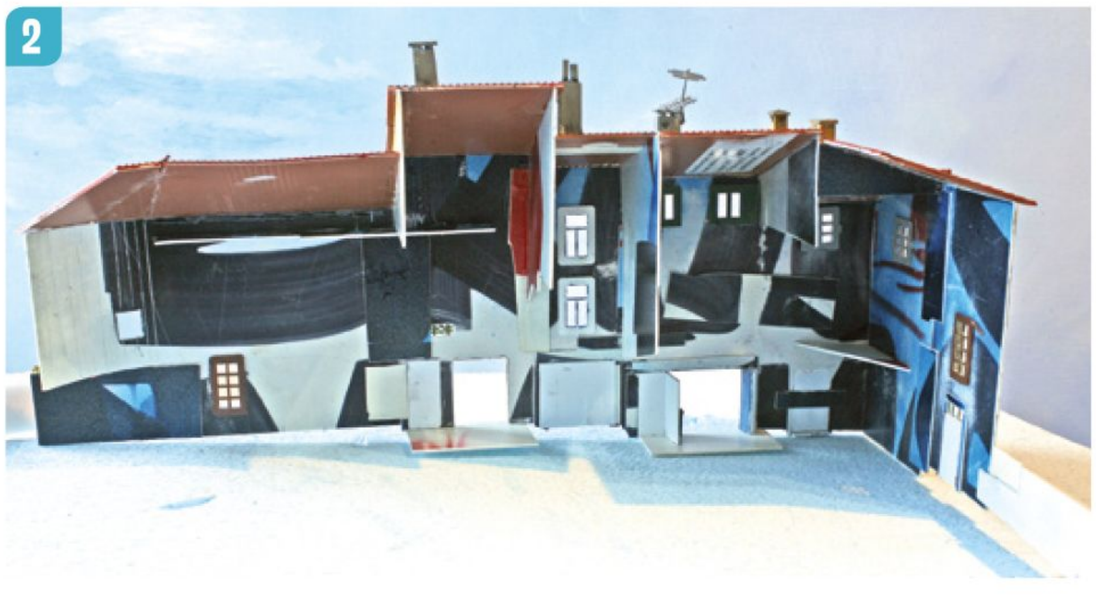


Nu de Tour de France al een keer in Utrecht van start is gegaan, is het geen gek idee om ook eens een typisch Nederlands sportevenement in Frankrijk te laten plaatsvinden. Thonis van der Weel dacht daarbij meteen aan de Elfstedentocht daar deze, bij gebrek aan ijs, toch vaak naar het buitenland moet uitwijken. Toegegeven, het wordt veel klunen, eigenlijk het hele traject, maar het betere weer en het fraaie landschap van zeg - de Provence - maken dat ruimschoots goed. Tijd voor een diorama ter inspiratie.

Het diorama is gebouwd op een plaat hardschuim, waarop met brokken van hetzelfde materiaal een hoogteverschil werd gecreëerd. De wegen bestaan uit stroken triplex, waarop een laagje gips is aangebracht. Ook de rest van het landschap is met gips afgewerkt en vervolgens met sterk verdunde acrylverf gekleurd. Omdat er op dit gebied bij mijn weten niets te koop is, zijn de Provençaalse huizen uit styreenplaat zelf gebouwd. Voorbeelden hiervan zijn er op internet voldoende te vinden. In het zuiden houdt men de luiken voor de vensters doorgaans de hele dag gesloten. Dit bespaart een hoop werk want er hoeven geen ramen te worden uitgesneden. De luiken kunnen eenvoudig op de gevels worden geplakt. Slechts hier en daar is een raam van Auhagen aangebracht. De daken zijn uit dakpanplaat van Auha-

1. De gevels van de huizen worden uit 1mm styreenplaat gebouwd. **2.** In het kader van hergebruik van materialen zijn oude reclameplaten gebruikt.





















3. Met een glasvezelstift is de verf verweerd, alsof de zon er jarenlang op heeft staan branden. **4.** Alle bebouwing ligt klaar om op het diorama te worden geplaatst. **5.** Een eerste plaatsing om een idee te krijgen van het uiteindelijke resultaat. **6.** De trottoirs zijn uit Auhagen steentjesplaat en 1 mm styreen gemaakt. **7.** Van Silhouette kwamen de in de Provence overal bloeiende lavendelstruiken. **8.** In de hellende en gladde dorpsstraat is het lastig je staande te houden. **9.** Een Hollands tafereel in zuidelijke sfeer. **10.** In het landelijke gebied zijn wegafzettingen niet nodig.



Ook de heer Van Buren doet dit jaar weer mee, hoewel zijn vrouw daar tegen was. 'Ik mag ook nooit wat!' schijnt hij te hebben geroepen...

gen gemaakt. Na te zijn geschilderd zijn de gevels met verdunde zwarte verf gewassen, waarna ik met een glasvezelstift net zo lang over de verflaag heb geborsteld, tot een zonverweerd effect was verkregen.

Muurreclame

De voor Franse dorpen zo typische muurreclames heb ik van internet gehaald, afgedrukt en op de blinde gevels geplakt. Met snelplamuur zijn ze in de muur ingebed en daarna bijgeschilderd. De omgeving is aansluitend verweerd met fijn schuurpapier en de glasvezelstift. De gele reclame voor Suze (een aperitief op basis van gentiaan) heb ik met een fijn penseel geschilderd, waarna een deel werd weggeslepen. De trottoirs bestaan uit steentjesplaat met een stoeprand uit 1 mm styreen. Om toch een spoors element te hebben, heb ik naar een voorbeeld van internet een kleine overweg gebouwd. De spoorbomen zijn niet functioneel, maar waarschijnlijk rijden er over deze lijn al lang geen treinen meer. Van de kerktoren heb ik alleen de spits gebouwd; deze is op een stapeltje hardschuimblokken gelijmd. Voor een diorama is dat voldoende. Het landschap is verder afgewerkt met lavendelstruiken van Silhouette, gezeefde steentjes, vlokken en vezels in een wat dorre kleur en wat plukken wildgras van Heki. De voor de streek zo typische cipressen heb ik heel simpel gemaakt door aquariumwatten om een satéprikker te lijmen en het geheel met donkergroen blad te beplakken. De bekende betonnen wegwijzers van Michelin zijn uit 2 mm styreenplaat gesneden en beplakt met op de computer gemaakte teksten. Tenslotte zijn een aantal Preisers beschilderd en met fotolijm op het diorama geplakt. Bij een paar schaatsers lukte dat niet goed, zodat hiervoor een beetje Alleskleber van UHU is gebruikt. Een lastige hond en een valpartij mogen natuurlijk niet ontbreken.

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

Plaat hardschuim, triplex, gips, houtlijm, styreenplaat 1 en 2 mm, Evergreen-plaat en -strip, dakpanplaat, steentjesplaat en vensters van Auhagen, Revell acrylverf, hobbymes, fijn schuurpapier, glasvezelpotlood, styreenlijm en secondelijm, vlokken en vezels en onderdelen uit de rommeldoos. Preiserfiguren om zelf te beschilderen, onder andere de schaatsenrijders uit de set 'Im Winter'.

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 1990**
- **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
◯ Andreaskruis 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 incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

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

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

Piko SmartControl

Tijdens de Neurenbergbeurs van 2015 presenteerde Piko een geheel nieuw concept voor het besturen van de modelbaan. Helemaal in de geest der tijd volgt na de smartphone nu de SmartControl. Een op het Android-platform gebaseerde draadloze rijregelaar met dito centrale. Inmiddels is de SmartControl volop leverbaar en voelt Railhobby hem voor u aan de tand.



De inhoud van de set is in de styropor-inlay verpakt en is compleet met een flink railovaal.

Tot de komst van de SmartControl moest de modelspoorder zijn modelbaan bedienen via een bedieningspaneel met knoppen, touchscreen of draadgebonden handregelaars. Draadloze handregelaars werden door enige fabrikanten weliswaar aangeboden, maar waren beperkt in bedieningsgemak en terugkoppeling naar de gebruiker. Piko heeft 21e-eeuwse techniek naar de modelbaan gebracht met de door ESU ontwikkelde SmartControl/SmartBox. Het concept baseert zich op moderne wifi- en Android-techniek. De 'centrale' is een kleine, op Unix gebaseerde, computer voorzien van onder ander een wifi accesspoint voor de handregelaar en een LAN-aansluiting voor verbinding met het thuisnetwerk. Omdat de SmartBox (de centrale) een wifi-interface heeft, zijn er geen andere componenten nodig om de set zo uit de doos te laten werken. De handcontroller is gebaseerd op het Android-besturingssysteem, dat onder meer te vinden is in mobiele telefoons en tabletcomputers. Op zich is dit concept niet nieuw, er zijn diverse 'apps' op de markt, waarmee via tablet of telefoon de modelbaan kan worden bestuurd. De extra stap die Piko en Esu hier gemaakt hebben is, dat de handregelaar is voorzien van een grote, gemakkelijk te bedienen, draaiknop en een aantal extra knoppen die het mogelijk maken de regelaar 'op het gevoel' te bedienen, zonder voortdurend op het schermpje te hoeven kijken. Ook is de software op de handregelaar 'open', dat wil zetten, er is een software bibliotheek beschikbaar, waarmee derden apps kunnen maken die op deze handregelaar kunnen draaien en daarmee ook andere centrales kunnen aansturen die over netwerkverbindingen beschikken. Deze bibliotheek maakt het mogelijk om onder andere de draaiknop en de extra schakelaars te gebruiken.

De set

Railhobby kreeg de mogelijkheid om Piko's demoset uitgebreid te testen. De SmartControl is namelijk naast los als centrale en handregelaar ook in diverse, complete startsets verkrijgbaar. De demoset bevat naast een MRCE

Vectron-loc een drietal ketelwagens, een ruim railovaal, uitvoerige handleidingen en natuurlijk de SmartBox met netvoeding en de SmartControl met oplaad-adapter. Alle onderdelen zijn uitgevoerd in de bekende Piko-kwaliteit en zijn een leuke basis voor de start met de modelspoorhobby. Alle delen zijn netjes verpakt in een styropor verpakking in een fraaie, draagbare overdoos.

'UNBOXING'

In de tegenwoordige online wereld zien we vaak videootjes van mensen die een nieuw verkregen speeltje tonen en daarbij letterlijk laten zien hoe zij het product uitpakken en in bedrijf nemen. Iets dergelijk hebben we ook voor u gedaan. Allereerst ging natuurlijk de aandacht uit naar centrale, handregelaar en locomotief. Natuurlijk werden ook een paar rails en de aansluitrail uitgepakt, zodat we een testopstelling konden maken. De centrale, de SmartBox, is een handzaam klein doosje met netvoeding van ruim twee ampère. Dit zou genoeg moeten zijn om vier à vijf treinen gelijktijdig te laten rijden. Achter het venster in het midden van de SmartBox bevinden zich een aantal status-leds. Dat is de enige informatie die de centrale naar buiten prijsgeeft. Een blauw knipperende led geeft aan dat de wifi-interface actief is en de handregelaar kan worden verbonden.

Aan de achterzijde van de smartbox vinden we een aantal in de modelspoorwereld bekende aansluitingen. Zo zijn daar: voeding, hoofd- en programmeerspoor, LNET (LocoNet), EcoSlink, LAN RJ45 en een usb-aansluiting. De hoofd- en programmeerspooraansluiting hebben losneembare stekerverbindingen. De usb-poort is niet gedacht om de centrale op een computer aan te sluiten, maar kan gebruikt worden om usb-memorysticks te plaatsen, waarmee de firmware van de centrale is te updaten.

De handregelaar, de SmartControl, houdt qua voorkomen het midden tussen een conventionele handregelaar en een smartphone. Direct valt de grote draaiknop op, met aan de zijkant aangebrachte extra toetsen voor onder andere noodstop en de aan/uit schakelaar. Het onderste deel van de SmartControl wordt geheel in beslag genomen door een duidelijk touchscreen kleurendisplay. De resolutie van de display is hoog, daardoor zijn echter de iconen en de bedieningselementen in de besturingsapp behoorlijk klein uitgevallen. Nadat de laadkabel is aangesloten, moet de SmartControl eerst circa twee uur laden om draadloos te kunnen worden ingezet. Tijdens het laden kan hij echter al worden ingeschakeld en al snel meldt zich het bekende Android-logo. Af fabriek zijn de centrale en handregelaar al aan elkaar 'gepaard', zodat de SmartControl de SmartBox direct via wifi vindt en daarmee verbindt. Rest nog het activeren middels een 'tap' op het SmartControl icoon en de rij-app opent. Als de centrale reeds verbonden was met de rails en daarop een loc met RailComPlus staat, wordt deze onmiddellijk herkend en is direct via de grote draaiknop bestuurbaar. Allemaal heel netjes en 'foolproof' af fabriek uitgeleverd. Als er een tweede of derde RailComPlus-loc op de rails wordt gezet, wordt die ook direct in de rij-app aangegeven en via een 'tap' aan de draaiknop toe te wijzen. De diverse functies van de loc worden grafisch op het touchscreen weergegeven en zijn daarmee ook te bedienen. Zoals reeds gezegd, de iconen zouden iets groter mogen zijn.

















1. 'Unboxing' alle relevante onderdelen om een testopstelling te bouwen. **2.** De SmartBox met netvoeding van 2.2 Amp en het aansluitsnoer voor de rails. **3.** Veel aansluitingen maken de SmartBox flexibel inzetbaar. **4.** De basis voor de testopstelling. **5.** De SmartControl, 'old meets new'. **6.** Een moderne Vectron maakt onderdeel uit van de set. **7.** Duidelijke iconen, voor sommige vingers wat aan de kleine kant. **8.** Ook alle standaard Android toepassingen zijn aan boord.

EXTRA 'CONNECTIVITY'

Naast de besproken, zeer eenvoudige, 'standaard' mogelijkheden, bezitten de SmartBox/SmartControl nog diverse andere, interessante mogelijkheden. We

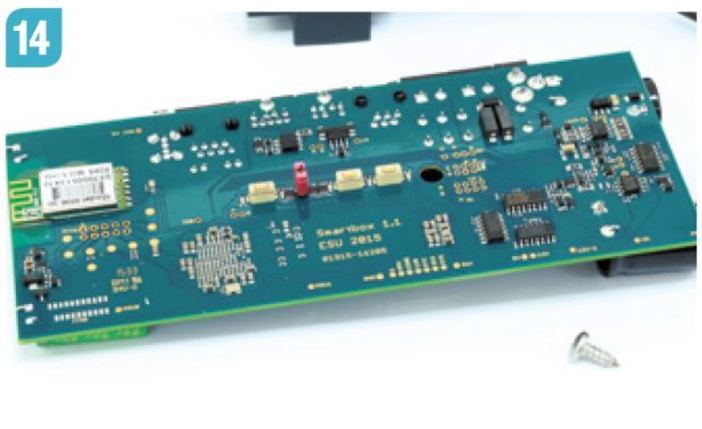


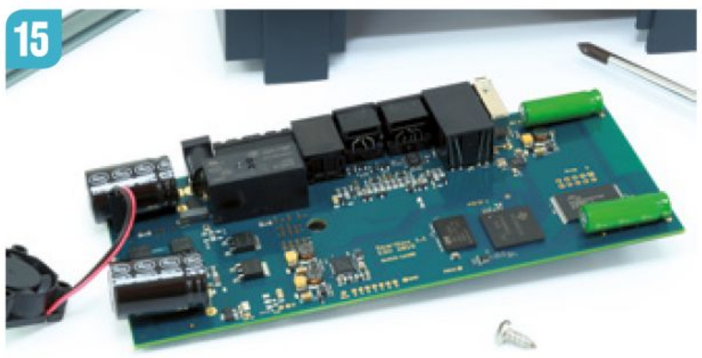














9. De SmartBox wordt onmiddellijk gevonden door de SmartControl. **10.** Het aansluiten van de LAN-kabel aan het thuisnetwerk maakt extra mogelijkheden beschikbaar. **11.** Met de SmartControl aan het thuisnetwerk kan zelfs een webbrowser gestart worden. **12.** Er kan op het internet worden gesurft! **13.** Voor het updaten van de firmware van de SmartBox wordt het venster afgenomen om de schakelaars te bedienen en een usb-stick aangesloten. **14.** De keurig verzorgde printplaat met diverse leds en interfacecomponenten. **15.** De SmartBox is voorzien van een SoC (System on Chip). Links de railversterker, rechts de SoC en het flashgeheugen. **16.** Grote, fraaie overdoos met uitnodigende afbeelding. Het geheel heeft een stevig draaghandvat.

beginnen bij de LAN-aansluiting. Deze standaard RJ45 connector kan via een netwerkkabel met het bedrade thuisnetwerk verbonden worden (router, switch, etc.). Standaard staat de SmartBox ingesteld op DHCP-Client waarmee de LAN-poort automatisch van het thuisnetwerk zijn IP-adres krijgt. Vanaf dit moment is de SmartBox vanuit het gehele thuisnetwerk te bereiken, bijvoorbeeld om via een computerbesturingsprogramma (iTrain, Koploper, etc.) te worden bestuurd. Daar de SmartBox door Esu is ontwikkeld, is het niet verwonderlijk dat het besturingsprotocol gelijk is aan dat op Esu's ECoS. De verbinding met het thuisnetwerk levert ook voor de SmartControl leuke extra mogelijkheden op. Zo kan deze in plaats van direct aan het wifi van de SmartBox, nu ook aan het draadloze thuisnetwerk verbonden worden. Ook in dit geval vindt de SmartControl onmiddellijk en zonder tussenkomst van moeilijke instellingen de SmartBox, maar nu via het thuisnetwerk. De enige beperking is hier dat er 'slechts' één SmartBox in het netwerk mag 'hangen'. Nu de SmartControl via het thuisnetwerk is verbonden, kunnen ook alle andere Android-apps worden gebruikt als ware de SmartControl een 'slimme telefoon'. Browsen op het internet, apps uit de Playstore downloaden, etc., is allemaal mogelijk. Ook kunnen nu eventueel zelf ontwikkelde of door derden geleverde apps voor het besturen van andere centrales worden gebruikt. Zo kan bijvoorbeeld de Roco Z21-app worden geïnstalleerd om een Z21 te besturen, uiteraard zonder gebruik te maken van de grote draaiknop.

De verdere techniek

Natuurlijk hebben we de SmartBox ook opengemaakt (doe dit zelf niet in verband met het vervallen van de garantie). We treffen een verzorgde, kwalitatief uitstekende printplaat aan met daarop een SoC (System on Chip), diverse interfaces voor de verschillende bussen en aansluitingen, een railversterker en natuurlijk een voedingsdeel. Tevens vinden we een tweetal accu's die de instellingen van de SmartBox bewaren als deze niet met stroom wordt verzorgd. Verder zien we de al eerder genoemde leds en microschakelaars voor het resetten naar fabrieksinstellingen en het updaten van de firmware. Voor het aansluiten op de modelbaan hoeft uiteraard de behuizing niet open en kunnen we gebruikmaken van de aansluitingen op de achterzijde van de SmartBox. Naast de reeds vermelde hoofd- en programmeerspooraansluiting zien we de LNET-connector. Deze werkte bij het geteste model (nog) niet. Piko adviseert daarvoor de Piko LocoNet-adapter te gebruiken die aan de volgende aansluiting, ECoSlink, wordt aangesloten. Aan deze bus kunnen alle ESU compatibele apparaten zoals terugmelders, boosters etc. worden aangesloten. Door de LocoNet-adapter te gebruiken, kunnen ook 'merkvreemde', op LocoNet gebaseerde handregelaars, terugmelders en schakelmodules worden gebruikt.

Tot slot

Piko is er uitstekend in geslaagd om moderne 21e eeuwtechniek naar de modelbaan te brengen. Het systeem is gebruikersvriendelijk en eenvoudig in gebruik te nemen. Door de vele aansluitmogelijkheden én het op Android gebaseerd zijn van de handregelaar is het systeem ook nog eens toekomst-vast. Het enige wat nog beter zou kunnen zijn, is de prijs. Maar de set levert zeker heel veel waar voor zijn geld!

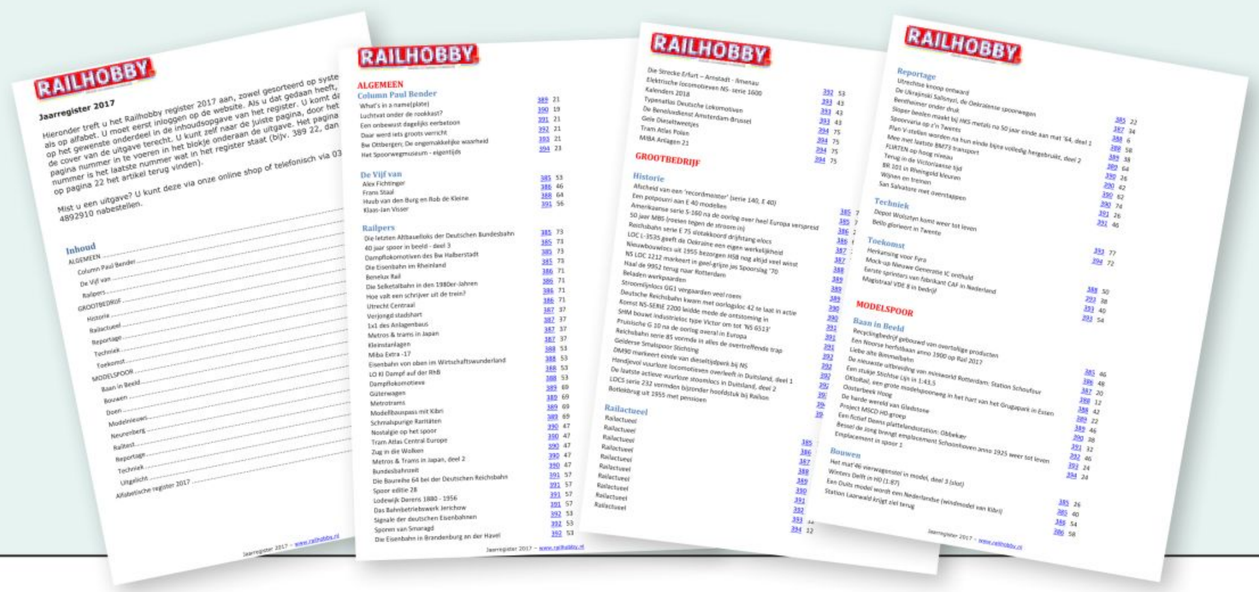


In februari ‘18 de Railhobby Neurenbergspecial ontvangen?

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 staat vol met alle modelnieuws uit Neurenberg..
Ga snel naar www.railhobby.nl/upgraden en profiteer van 30% korting per special!

Jaarregister van 2017 online

Het jaarregister van 2017 staat op de website. In dit jaaroverzicht vindt u alle besproken onderwerpen uit Railhobby. Om het u gemakkelijk te maken hebben wij deze lijst in alfabetische en systematische volgorde gezet. Naast de uitgave worden ook de paginanummers van de artikelen vermeld.
Kijk op www.railhobby.nl/register en download.



Modelspoorbeurs Houten

Op zaterdag 20 januari vindt de Modelspoorbeurs Houten plaats. Zet deze data vast in uw agenda. De beurs is geopend van 10.00 tot 15.00 uur en de entreeprijs bedraagt € 7,-. U kunt gratis voor de deur parkeren.
Kijk voor meer informatie op www.modelspoorbeurs.nl.





Railhobby Projecten gemist?

De afgelopen drie 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!

Modeltreinen onder de hamer op 3 februari

Zaterdag 3 februari vindt weer een speelgoedveiling in Brummen plaats. Deze veiling wordt circa 7 keer per jaar georganiseerd en heeft een grote diversiteit aan oud speelgoed, waaronder diverse modelauto’s en -treinen. De veiling start om 11.00 uur. Kijk voor meer informatie en de catalogus op www.veilinghuisbouwman.com

Volg Railhobby op social media!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen erop? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden. Altijd op de hoogte van het laatste nieuws? Volg ons via www.facebook.nl/railhobby of zoek ons heel gemakkelijk op Instagram via @railhobby.

Verschijningsdata 2018 bekend

De verschijningsdata van Railhobby zijn bekend. Kijk snel op www.railhobby.nl/verzendschema voor de data waarop Railhobby bij abonnees in de brievenbus ligt en in (boek)winkels verkrijgbaar is.

A4 DIORAMAWEDSTRIJD 2017 - DEEL 1

Record aantal inzendingen

Tijdens de 25ste editie van Eurospoor op 3, 4 en 5 november 2017 was het alweer de 4de editie van de A4 Dioramawedstrijd. Onder het motto 'Niet te groot, niet te klein het moet op een A4tje te bouwen zijn' stonden er dit jaar 28 prachtige stukjes model(spoor)bouw waarbij het weer erg goed gelukt was om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

Dit jaar deden er 22 deelnemers mee in de categorie vanaf 18 jaar en zes in de categorie tot 18 jaar, een record. De gebruikte schalen varieerde van 1:700 tot LGB waarbij H0 toch de overhand had. Het blijft elk jaar weer genieten om te zien wat er allemaal wel niet mogelijk is binnen de beperkte ruimte van 210 bij 297 mm ofwel een A4tje en ook qua onderwerpen loopt het van zware industrie tot een rustiek dorp via een typisch Duits winkelstraatje langs een verlaten stukje Rusland verder langs een nostalgisch goederenstation naar een Frans straatje. Dat gezegd hebbende vergeten we nog de heuvels, bergen en het o zo Hollandse platteland en nog kunnen we niet alles benoemen en blijkt het maar weer dat nagenoeg alles mogelijk is en niets te gek lijkt.

Nadat op vrijdag de vakjury zijn keuzes had bepaald - deze telt voor 50% mee in de einduitslag - was alle dagen de beurt aan de bezoekers van Eurospoor. Door hun top drie diorama's via het stemformulier kenbaar te maken bepaalden zij voor de andere 50% de einduitslag. Bij de jeugd waren er zes geheel van elkaar verschillende diorama's waardoor het een zeer spannende strijd bleek om te bepalen wie er met de eerste, tweede en derde plaats vandoor zou gaan. Uiteindelijk verschilde het bij de publieksjury tussen nummer 1 en 2 maar een paar stemmen en doordat de uitslag van de vakjury precies contra was gaf die laatste reglementair uiteindelijk de doorslag. De winnaar bij de jeugd het diorama 'Halte zoutindustrie anno 1935' van Stef Bannink en nummer twee het diorama 'Weiland' van Sophie Onrust. Op de derde plaats bij de jeugd eindigde het diorama 'Kijkdoos' van Sjoerd Visser die het voor elkaar had gekregen om in zijn Buurman & Buurman-kijkdoos een NS-locje zijn rondjes te laten rijden.
In de categorie vanaf 18 jaar liet bij zowel de vakjury als de publieksjury een duidelijke winnaar zien: Henk van Rhenen verdiende met zijn 4e deelname na drie maal tweede plaatsen met zijn diorama 'Krommelwatan IV' nu de eerste plek. De strijd voor de tweede plek was tot de laatste stem spannend waarbij Pascal Kok - winnaar 1e prijs in 2016 - er nu vandoor ging met de tweede plek met zijn diorama 'Tsjernobyl, 30 jaar later'. De derde plaats was dit jaar voor René de Vlieger met zijn ''t Huys Dever' die voor de eerste keer mee deed met de A4 Dioramawedstrijd. Henk van Beest won met zijn 'What you see is what you get' de prijs voor het bewegend element. Op zijn in de LGB-schaal gebouwde diorama was er naast de slim gebruikte spiegels veel beweging te zien zoals de draaiende wielen van de locomotief en de draaiende windmolen. In deze aflevering stellen we een deel van de diorama's aan u voor, de andere worden in Railhobby 396 belicht.



Het landelijke 'Weiland' van Sophie Onrust (12 jaar), 2e prijs jongeren.



'Snel naar de finish' van Robert Boekhoven.

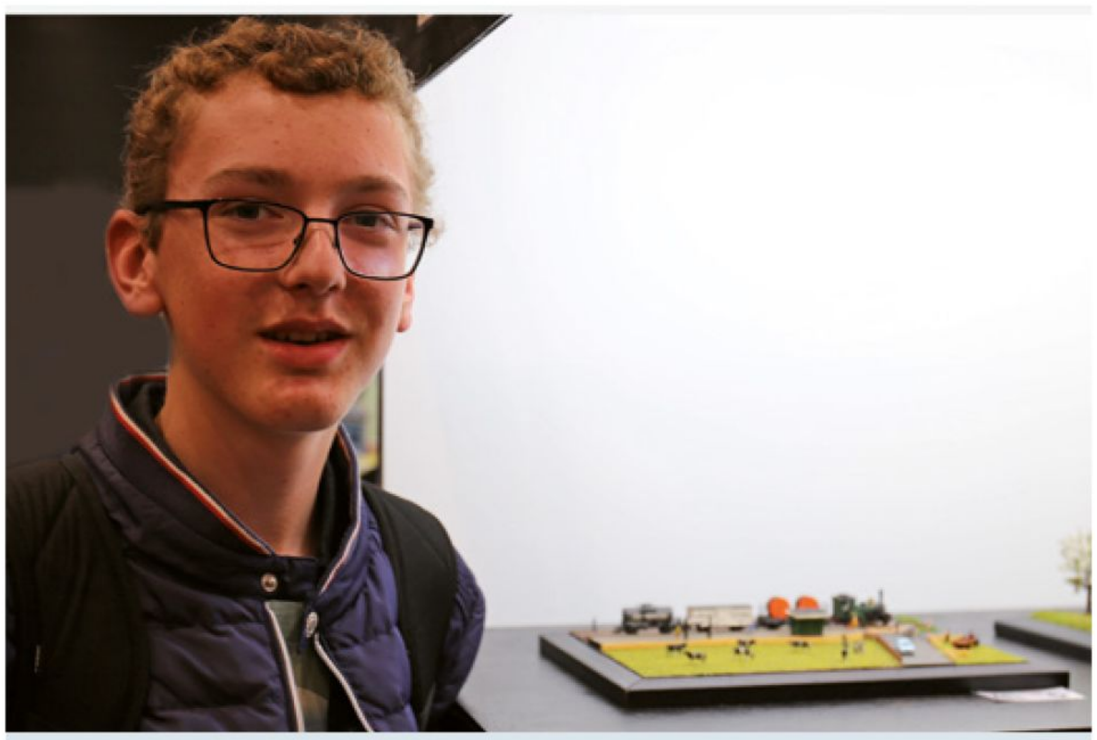


'Halte zoutindustrie anno 1935' prijswinnaar Stef Bannink.



De 'Halte zoutindustrie anno 1935' in H0.

De 15 jarige Stef Bannink woont in Haaksbergen in de buurt van de Museum Buurtspoorweg, daar is ook de zoutindustrie. Stef vertelt: 'De lijn is in de jaren '70 voor goederenvervoer gesloten. Ik heb voor de jaren '30 gekozen omdat er toen nog met stoomtractie werd gereden. Het diorama, de scenery en het landschap heb ik zelf gebouwd. Een half jaar lang heb ik er af en toe aan gewerkt.' Met het schaal N-diorama doet Stef de tweede keer mee. De prijswinnaar stelt dat 'de module aan de verwachtingen voldoet.' Met de behaalde eerste prijs kunnen we dat ten volle beamen.



Prijswinnaar Stef Bannink bij zijn diorama.

Een documentaire op BBC in 2016, toen 30 jaar na de ramp, over de naast de reactor gelegen en in allerijl ontruimde stad Pripyat bracht het idee voor het diorama 'Tsjernobyl, 30 jaar later'. 'Vervallen, vuiligheid, de natuur neemt het over; het leven is abrupt tot stilstand gekomen', zo karakteriseert Pascal het diorama. Hij vervolgt: 'Het flatgebouw is fantasie, maar is naar Russische bouwstijl opgetrokken, de kermis stond er, met reuzenrad, draaimolen, botsautootjes.' De oude Lada, de botsautootjes, een waarschuwingsbord tegen radioactieve straling en de dorre boomblaadjes maken het desolate sfeerbeeld compleet. Pascal vertelt in oktober 2017 in Pripyat te zijn geweest, 'de situatie daar bleek goed met het sfeerbeeld van het diorama over een te komen.'



'Tsjernobyl, 30 jaar later' van Pascal Kok, 2e prijs.



De desolate sfeer van Pripyat is door Pascal Kok uitstekend getroffen.



Pascal Kok bij 'Tsjernobyl, 30 jaar later'.

Evert Kruijt deed het Zuid-Duitse Baden Baden inspiratie op voor 'Boodschappen doen in Bad Eversbergen'. Hij vervolgt: 'De stadstraat gaat onderdeel van een modelbaan anno jaren 1920 worden, het diorama is dan ook aan alle kanten gedetailleerd. De Konditorei is voorzien van een interieur, langs de hellende straat aan achterkant hangen verkiezingsposter uit die tijd. Die heb ik van internet gehaald en verkleind.' Van een vrachtwagen worden bij de bakkerij zakken meel gelost. Evert licht toe: 'De huizen zijn van Faller, gemodificeerd, geschilderd en voorzien van balkonhekken en plantenbakken. De bomen komen boven de daken uit. De krantenkiosk is van N-Scale, de bloemenkiosk van Artitec. De bestrating heb ik op grijs karton getekend met grote stenen bij de fontein.' De bouwtijd besloeg zo'n twee maanden, met - aldus Evert - toenemende stress naarmate de datum van Eurospoor dichterbij kwam.



Stationsplein in Bad Eversbergen in schaal N van Evert Krijt.



Langs de hellende straat van Bad Eversbergen zijn verkiezingsposter geplakt.



Evert Kruijt met zijn diorama Bad Eversbergen.



Muziek, feestgangers en eten en drinken op de zomerse ‘Boerenbruiloft’ van Willem Jansen.



‘What you see is what you get’ van Henk van Beest. Met draaiende ventilator en locomotiefwielen en een spiegelende doorkijk. Zelfbouw is Henk z’n specialiteit.



Bij de ‘Dijkdoorbraak’ van Kevin Ketels (15 jaar) heeft iedereen het hogerop gezocht terwijl een trein met hulpgoederen passeert.



Kano en scooters op het ‘Essepad’ van Peter van der Deijl.



Bij ‘Tramdrukte in Dresden’ van Jacques Ketels zijn alle sporen in gebruik.



Een Citroën 2CV vormt de eye-catcher op de ‘Oltimer show’ van Jos van der Zwaard.



‘Afbreken of niet afbreken?’ van Jan Klein.

Op de oprit van het ‘Huis in de polder’ van Jan Scheepers wordt een achterband gewisseld.

A4 Dioramawedstrijd 2017

Categorie tot 18 jaar

1e prijs ‘Halte zoutindustrie anno 1935’ van Stef Bannink
2e prijs ‘Weiland van Sophie Onrust’
3e prijs ‘Kijkdoos van Sjoerd Visser’

Categorie vanaf 18 jaar

1e prijs ‘Krommelwatan IV’ van Henk van Rhenen
2e prijs ‘Tsjernobyl 30 jaar’ later van Pascal Kok
3e prijs ‘’t Huys Dever’ van René de Vlieger
4e prijs ‘Boodschappen doen in Bad Eversbergen’ van Evert Kruijt
5e prijs ‘Enfin la Liberté’ van Armand Jonckheere
6e prijs ‘Cardington’ van Paul Eijkenaar
7e prijs ‘De boeren bruiloft’ van Willem Jansen
8e prijs ‘Evangelische doopdienst’ van Marc Visser
9e prijs ‘Snel naar de Finish’ van Robert Boekhoven

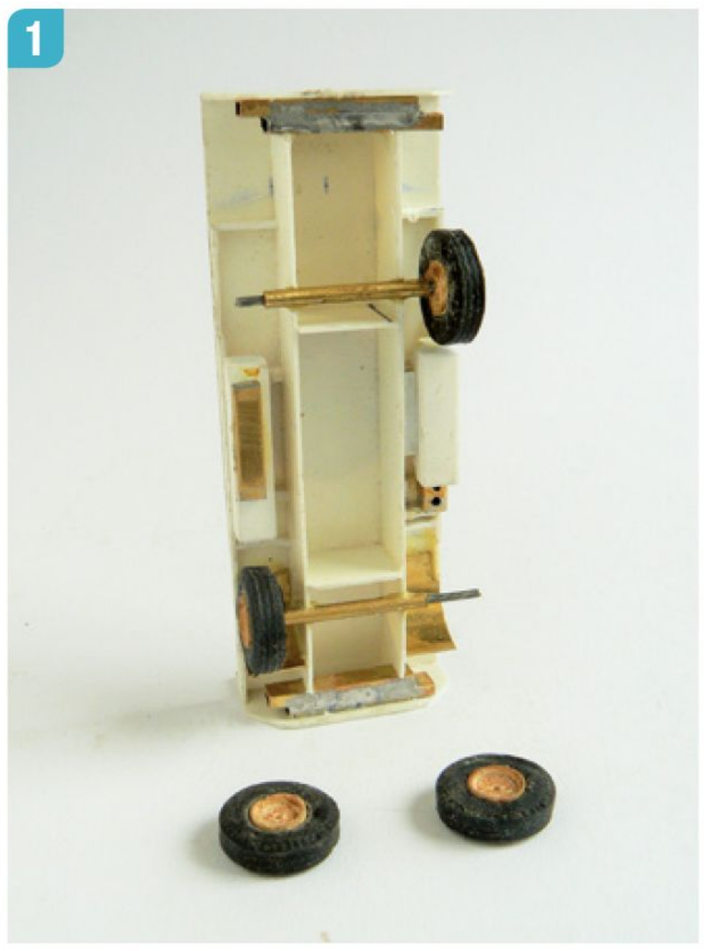
Categorie bewegend element

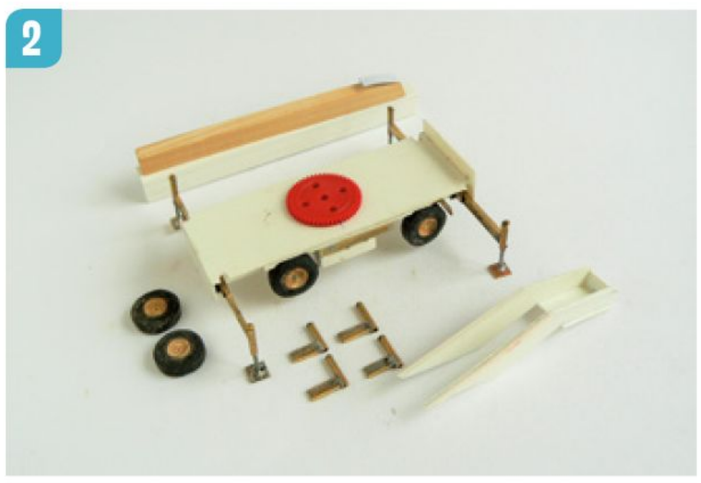
1e prijs ‘What you see is what you get’ van Henk van Beest

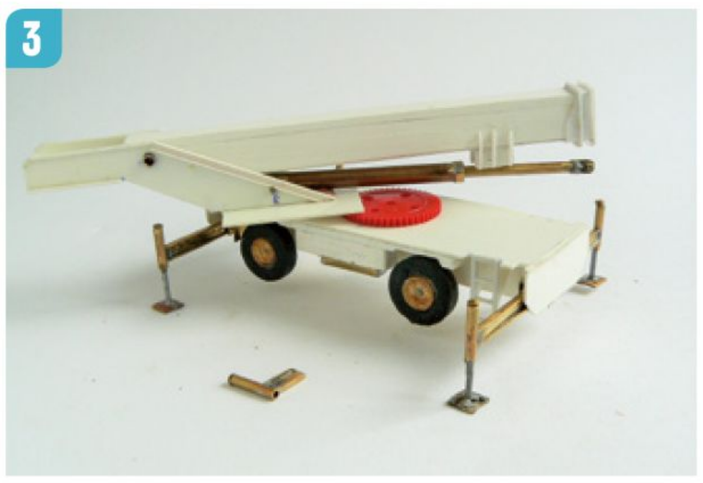
NS KRUPP RTS 65 BERGINGSKRAAN

Zware gewichtheffer

Rond 1986 oriënteerde NS zich op vervangers voor twee Krupp Ardelt-railkranen. Bij bergingen waren de railkranen door hun railgebondenheid niet altijd voldoende flexibel inzetbaar zodat een geheel nieuw concept werd ontwikkeld. Een ruwterreinkraan die, gekoppeld aan afneembare draaistellen, over het spoor naar de ongevalslocatie kon rijden. Op 26 juni 1988 werd de nieuweling gepresenteerd, de Krupp RTS 65 ongevallenkraan. Modelbouwer Rob Mooij bouwt de kraan in H0.









Idee wordt uitvoering

Het basis idee was zo gek nog niet: een flexibel inzetbare spoorwegongevallenkraan die bij een calamiteit, per rail vanuit standplaats Utrecht of aangevoerd op een dieplader over de weg, snel aanwezig kon zijn. Draaistellen aankoppelen, per rail naar de locatie en aan het werk. Voor het prototype werd een lange lijst van eisen en wensen opgesteld. De kraan moest in de transportstand binnen het profiel van vrije ruimte blijven en een zo groot mogelijk hefvermogen hebben. De ontwerpers ontwikkelden een ruwterreinkraan met een hefvermogen van 65 ton. Het eigen gewicht in de transportstand per rail, met aangekoppelde draaistellen, bedroeg 83,7 ton wat een forse asdruk van bijna 21 ton betekende. De kraan bleek iets buiten het omgrenzingsprofiel te komen, dit is later in de werkplaats van Stork-Werkspoor-Diesel aangepast.
Het grote gewicht bleek ook buiten de rails een probleem. De kraan kon slecht

1. Het eerste begin: de onderwagen. **2.** De onderwagen met draaikrans, wielen en - in twee varianten - stelpoten. **3.** Het namaken van de hefcilinder. **4.** De kraan in ruwbouw gereed, de draaisteldonor staat klaar.



In vol ornaat met hoofdhijs en hulphijs bedrijfsgereed.

'uit het spoor' komen en de grote wieldruk van rond 13 ton gaf grote problemen in de vaak slappe grond. Daarnaast zorgden de ballonbanden voor een onrustig rijgedrag in het terrein. Als er al terrein was om over te rijden; bij de eerste echte ontsporing stuitten de bergers op de alom aanwezige spoorsloten. Volgens critici had de kraan voor een gunstiger wieldruk in het terrein op drie assen moeten staan, maar dan zou ook het transportgewicht zijn toegenomen. De kraan was met een breedte van 3060 mm toch al geen kleintje. Opvallend was het lage profiel van de kraan zelf. Dit was nodig om gekoppeld met de draaistellen in de transportstand binnen profiel te blijven. De Krupp RTS 65 is maar kort in gebruik geweest; de optie op een tweede exemplaar is nooit ingelost. Na een kwijnend bestaan bij Strukton is de kraan uiteindelijk zonder draaistellen naar Engeland verkocht.

Maatvoering

Voor een model van dit type kraan ben je geheel op zelfbouw aangewezen. In

hobbybladen waren destijds schetsen met de hoofdmaten opgenomen, maar geen foto's. Op internet vond ik enkele foto's van de kraan tijdens het proefbedrijf. Na de schetsen met de hoofdmaten en de foto's te hebben geprint heb ik het geheel op haalbaarheid beoordeeld. De hoofdmaten op de schetsen mochten dan wel kloppen, de foto's lieten vaak net iets anders zien. Bij twijfel hebben de laatste de doorslag gegeven. Er zijn wel vaker verschillen tussen de ontwerpschetsen en de 'as-build'-tekeningen.

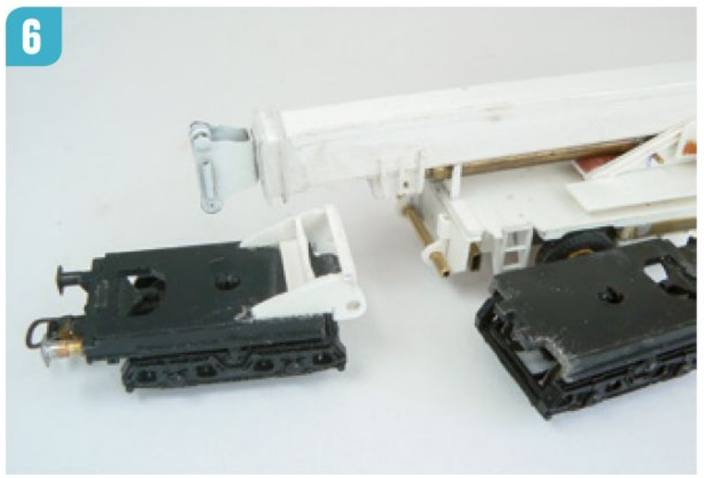
Als eerste heb ik de top(voet)plaat van de onderwagen uit een plaat styreen gesneden, gevolgd door de voor- en achterplaten. Voor de nodige stevigheid en stabiliteit heb ik onder de topplaat tussen de eindplaten twee langsliggers geplaatst. Daarna volgen het uitmeten en plaatsen van de wielen. De banden komen van een schaal 1:50-vrachtwagen, de velgen zijn op de draaibank uit hout gemaakt. De wielen zijn op een in een messing bus gelagerde as van 1 mm gestoken, ze kunnen wel draaien maar niet sturen. Aansluitend heb ik de zijschorten en de brandstof- en olietanks geplaatst. De tanks zijn van styreen en messing buisprofiel. De volgende stap vormden de stempelarmen en -poten. Ik koos voor de 'Kibri-oplossing'; afhankelijk van transport- of hijsstand kan een set stelpoten worden geplaatst. Onder de voetplaat zijn aan beide kopeinden tweemaal twee stuks rechthoekige messing buizen geplaatst waarin de stelpoten worden gestoken. Deze zijn uit messingstrip opgebouwde I-profielen; het cilinderhuis voor de stempelpoot is hieraan bevestigd.

Bovenwagen

De kraan had een hoofd- en een hulphijs. Door het hefvermogen van 65 ton was de mast vrij zwaar uitgevoerd, deze was eenmaal uitschuifbaar. De hulphijs was bevestigd aan een kort, tijdens transport als een hulpmast weggeklapt topstuk. In model is de vaste mastsectie opgebouwd uit enkele verzaagde en weer verlijmde styreenbuisprofielen. De kraag aan het topeinde bestaat uit dun styreenstrip voor de verdikking en twee styreenplaten voor de verstevigingsringen. De masthouder is opgebouwd uit styreenplaat en met verschillende delen styreenprofiel uitwendig gedetailleerd. Bij de plaat die aan de achterzijde onder de hijstrommels is geplaatst, is rekening gehouden met het contragewicht dat aan beide zijkanten de iets uitstekende plaatranden als geleidingsrails gebruikt. Het scharnierpunt voor de mast is secuur uitgemeten en geboord, dat geldt ook voor het gat in het masteinde zelf. Op de voetplaat van de onderwagen is een draaikrans geplaatst, een tandwiel van Conrad. Onder de masthouder is de voetplaat van de bovenwagen geplaatst. Op de voetplaat komt links de kraancabine en rechts de imitatieaandrijving voor het draaien van de bovenwagen.

Omdat de mast maar één keer uitschuifbaar was kon de binnenmast eenvoudig van uitvoering zijn. Een houten latje is iets ruim passend op de binnenmaat van de vaste mast gemaakt. Om de binnenmast toch in iedere positie te kunnen laten staan heb ik een sleepveer voor extra glijweerstand geplaatst. De kop van de binnenmast vormt een uitdaging op zich. Naast de kabelschijven voor de hoofdhijs bevat de mastkop de scharnierconstructie van de wegklapbare hulpmast. Maar eerst heb ik de hefcilinder gemaakt. De messingbuis die het eigenlijke cilinderhuis vormt is aan de topzijde zowel uit- als inwendig van een ring, gezaagd uit een iets grotere en iets kleinere maat buis, voorzien. Aan de bodemzijde is radiaal een scharniergat geboord. De truc met de sleepveer is ook in de hefcilinder herhaald, zonder bleef de mast niet rechtop staan.











5. De kraan is in ruwbouw gereed, de draaistellen zitten nog onder de VTG Ferrywagon. **6.** Het koppelen van de aangepaste draaistellen aan de kraan. **7.** De kraan in ruwbouw in transportstand cabine zijde. **8.** De niet-cabinezijde van de Krupp RTS 65 in ruwbouw in transportstand. **9.** Twee railkranen, twee benaderingen. Eigenbouw versus Kibri.

Mast met een extraatje

Al zoekende naar ladders stuitte ik op een blister met tien messing schijfwielen. Van een strip blik was al een begin gemaakt met het vormen van de mastkop. De messing schijfwielen kwamen goed van pas. Een andere uitdaging vormde de wegklapbare hulpmast. Bij 'normale' mobiele kranen wordt dit mastdeel - de jib - als hulpdeel langs de hoofdmast geklapt en ontkoppeld, zodat de kraan ook zonder dit verlengstuk kan worden gebruikt. Ik kon niet achterhalen hoe dit bij deze kraan was, maar voor het model achtte ik dat alleen wegklapbaar voldoende moest zijn. Van reststukjes blik bouwde ik een hulpmast, met enig giswerk lijkt die in ieder geval op voorbeeldfoto's. Al passend en me-

tend werden ook de problemen met het wegklappen duidelijk. De koppen van het scharnier dienen iets vrij van zowel de mastkop als het wegklapbare deel te komen, zoals bij een scharnier met verlengd blad. Op de plek van de scharnierbussen soldeerde ik als afstandhouders stukjes U-profiel waarop de scharnierbussen zijn geplaatst. Een stukje messingdraad doet dienst als scharnierpen. Aan de 'vrije' zijde zijn de bussen direct aan de mastkop en het wegklapbare deel gesoldeerd; hier fungeert de scharnierpen alleen als borgpen. Nu de mast in ruwbouw gereed is kunnen we de maststeun op de voetplaat van de onderwagen bouwen.

Detaillering

Van een stukje hout zijn de verhoging aan de achterzijde op de voetplaat van de onderwagen en het contragewicht onder kabeltrommels gemaakt. Geheel voorbeeldgetrouw kan dit contragewicht iets naar buiten worden geschoven. Bij transport staat dit in de voorste positie. Opdat het contragewicht ook bij het transport op de modelbaan op zijn plaats blijft, is ook hier voorzien in een kleine sleepveer. Ook de beide hydrauliekkasten links en rechts aan de hoofdmast zijn in hout uitgevoerd. Toen het contragewicht naar wens functioneerde heb ik de beide hijslieren geplaatst. De lieren bestaan uit een messing buis als trommel met opstaande randen van blik, nodig om de hijsdraden op de trommels te houden. Door deze buisjes zijn de assen gestoken waarmee de hijstrommels in de staart van de kraanmast zijn gestoken. Aan de assen zijn als imitatie-hydromotor kleine delen vierkante buis gesoldeerd. In deze stukjes vierkant is een zaagsnede aangebracht zodat de trommels met een kleine schroevendraaier rond zijn te draaien.

Een stukje gietboom dat in een Preiser-olievat is gestoken doet dienst als imitatie-aandrijving voor de functie kraandraaien. De kraancabine aan de linkerzijde van de mast heeft een bijzondere vormgeving. De enige zijramen aan de linkerkant vinden we in de schuifdeur. Zowel het zijpaneel voor als achter de schuifdeur is blind uitgevoerd, evenals de onderzijde van het voorpaneel. Karakteristiek is de geknikte linker zijkant van de cabine, nodig om binnen profiel te blijven. Dit maakt de cabine wel krap. Een oplossing is de deur open te gooien, maar als het regent komt de kraandrijver letterlijk van de regen in de drup. Voor de stevigheid heb ik de cabine in metaal uitgevoerd. Om de kraan zowel tijdens transport als in actie uit te kunnen beelden was het wenselijk om de cabinedeur te kunnen openen. Om tijdens transport binnen profiel te blijven was de treeplank naast de cabine opklapbaar uitgevoerd. De oplossing was een rechthoekige buis die onder de cabine is gesoldeerd. Vervolgens heb ik twee deuren gemaakt, beide met treeplank. Eén met de treeplank in opgeklapte stand met gesloten deur, bij de andere is de treeplank in neergeklapte stand bij geopende deur vastgezet. Een aan beide deuren gesoldeerde strip messing past in het buisprofiel. Op deze wijze is het uitwisselen van de deuren met treeplanken mogelijk. Een kraanstoel uit een Kibri-kit completeert het interieur. De kraandrijver staat op de treeplank bij de geopende deur te overleggen, als de gesloten deur is geplaatst is hij dus niet aanwezig.

Weg- en railvoertuig

Voor het vervoer over het spoor werd de kraan aan beide zijden aan een juk gekoppeld dat op een tweeassige wagenbodem was geplaatst en aan één zijde normaal stoot- en trekwerk had. Van een donorwagen heb ik de wagenbodem op enkele plaatsen doorgezaagd. Aanvankelijk beter iets te lang dan te kort zodat de zaaglijnen iets achter de ophangpunten voor de richtveren van het kortkoppelmechaniek komen te liggen. Aan de onderwagen van de kraan heb ik vier steunen voor de koppelogen gemaakt. Nadat hierin, na zorgvuldig meten, kijken, meten en toen pas boren, de koppelogen zijn aangebracht, kon het juk op het achterste draaistel worden gebouwd. Op het voorste draaistel is een juk aangebracht dat hoger is. Het juk waaraan de kraan werd opgehangen is met een zekere overmaat gebouwd en al passend, metend en vergelijkend pas gemaakt. Ook van de wagenbodem kon,


10


12


13


14

10. Het voltooide model klaar voor de volgende klus. **12.** Van transport naar hijsstand, de cabinedeur staat open. **13.** Hijskraan met weggeklapt topstuk. **14.** Terugbouwen naar transportgereed.













15 t/m 20. DE-loc 2443 met de Utrechtse ongevallentrein bestaande uit oude kraan 9441.516, nieuwe kraan 9781.500, verblijfswagen 9782.506 (Plan E 87.208), materiaalwagen 9751.500 (ex-stalen-D 6073), materiaalwagen 9751.512 (ex-Mat '24 mP 9205, ex-mBD 9021). Ingezet bij het hersporen van eloc 1211 te Arnhem Berg, 3 mei 1989.

nog wat materiaal worden weggenomen. Na een stief kwartiertje zwoegen konden kraan en het eerste draaistel met de koppelpen aan elkaar worden gezet. Alvorens het transportframe te gaan detailleren is het tweede draaistel van een passend juk voorzien. De draaistellen met alleen de jukken ogen wat kaal zodat ik de foto's en tekeningen nog eens goed heb bestudeerd. Op beide draaistellen is een luchtketel geplaatst en van een gitaarsnaar zijn de beschermstangen langs de draaistellen gebogen. De rangeerhandgrepen zijn voor de stevigheid als één onderdeel gebogen. Op het draaistel aan de mastzijde is het tweede juk en een luchtketel voor de remlucht geplaatst, op het achterste draaistel een gereedschapskist. Als laatste zijn de mantelblokken gemaakt. De hulphijs had een mantelblok met een enkele kraanhaak. De hoofdhijs had een ramshoornhaak. Beide mantelblokken zijn gemaakt uit afvalstukjes metaal, de haken zijn gebogen uit messingdraad.

Afwerking

Het kleurenschema is eenvoudig: de kraan is geel, de draaistellen zijn zwart. De striping op de kraan is er met penseel en zwarte verf opgezet. De twee oranje zwaailichten en de opschriftenborden ronden de detaillering af. De laatste zijn uitgevoerd als look-a-like: behalve het wagennummer 80 84 978 1 500-7 en de telegrafische afkorting Uass had ik weinig betrouwbare informatie. Deze kraan had geen speciale afstand- of schutwagen, wel was er een ex-stalen DIV als een verblijfswagen beschikbaar.

EXTRA ONLINE

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

Maatschets: Railkroniek nr. 57, jaargang 1988-7, blz. 10.
Bij het gereed maken van het artikel voor de opmaakstudio kwamen dia's van Carel van Gestel beschikbaar. Op deze foto's heeft Rob bij de bouw van de Krupp RTS 65 niet terug kunnen vallen, de redactie wil ze u echter niet onthouden.

RAILHOBBY PROJECTEN

Echte collectors items!

In februari 2018 verschijn de Railhobby Neurenbergspecial van maar liefst 100 pagina's. Teken vast in en ben verzekerd van een exemplaar!



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



Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap draait helemaal om de wijze hoe de modelspoorder 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, goederenwagons 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.

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
- ◯ Railhobby Neurenbergspecial voor € 9,99 *inclusief verzending*

Voortaan automatisch 2x per jaar een special ontvangen? Kijk snel op pagina 41.

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

☑ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (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

*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. De Railhobby Neurenbergspecial is 100 pagina's dik met al het nieuws van de beurs.

PRUISISCHE TENDERLOCOMOTIEF T3 LEEFT AL 135 JAAR VOORT

Monumentale dreumes

RAILHOBBY
Het voorbeeld
395

Er zijn maar weinig locomotieven die zo'n grote aaibaarheidsfactor hebben als de Pruisische T3. Komt het door de bevallige vorm, de geringe afmetingen, het feit dat ze bij het gros van de Duitse particuliere spoorwegbedrijven heeft gereden? Niemand die daar een adequaat antwoord op heeft. Hoe dan ook de T3, of vanaf de Reichsbahn tijd serie 89.70, geldt als een van de populairste stoomlocs bij onze oosterburen.

Het is bijna niet meer voor te stellen, maar ruim twintig jaar lang vormden deze drieassige tenderlocs de ruggengraat van het personen- en goederenverkeer op de Pruisische zijlijnen. De KPEV, de Pruisische staatsspoorwegen, ontwikkelden deze machines omdat er steeds meer bedrijvigheid rond de lokaalspoorwegen ontstond en dus een groeiend aantal reizigers en goederen werd vervoerd. Het vervoer werd nog steeds met ontoereikende, tweeassige locjes afgewikkeld. Daar diende verandering in te komen. Een sterkere drieasser was dringend gewenst. En dus rolde op 16 september 1882 de eerste T3 uit de fabriek van Henschel in wat toen nog als Cassel werd geschreven. Loc 1705 'Hannover' beet het spits af. Een bijzonder hoofdstuk in de geschiedenis van de spoorwegen in Duitsland was begonnen. Een hoofdstuk dat nog steeds bestaat want anno nu bestaan nog relatief veel van deze machines, een enkeling is zelfs rijvaardig. Ook in Nederland bevindt zich een T3, maar daarover later. Henschel heeft dit type waarschijnlijk in eigen beheer ontwikkeld. Pas later kwam de KPEV in beeld dat in dit ontwerp een ideale drieasser voor het lokaalverkeer zag.

Steeds langer

Opvallend in de geschiedschrijving van deze serie is het feit dat deze tenderlocs steeds langer werden. De eerste uitvoering had een lengte van 8300 mm, gemeten over de buffers. De tweede versie mat 8591 mm terwijl de derde en laatste variant 8780 mm lang was, bijna een halve meter meer dan het prototype uit 1882. Twee jaar eerder bouwde Henschel al drieassige locs. Twee stuks, de 'Erbstrom' en de 'Ruhla', werden met de fabrieksnummers 1107 en 1108 aan de Ruhlaer Eisenbahn geleverd. Ze hadden wel wat weg van de latere T3, maar hun afmetingen weken nogal af. Daarentegen geldt de C-loc die Henschel een jaar later, in 1881, aan de Bergisch-Märkische Eisenbahn leverde, wel als voorloper van de later zo beroemd geworden T3. Deze drieasser kwam qua afmetingen namelijk wel met haar opvolgers overeen.

Na de indienststelling van loc 1705 'Hannover', een machine die uiteindelijk ruim 70 jaar in dienst bleef, het laatst (1954) bij de Ruhr-Lippe-Kleinbahnen, werden in hoog tempo nieuwe exemplaren aan de verschillende directies van de KPEV geleverd. Het officiële typenummer voor de 30 ton zware T3 werd overigens pas in 1903 ingevoerd. Opvallend aan de loc die met de voor die tijd typische Allan-stoomverdeling wordt voortbewogen is het grote, ruime en vooral lichte machinistenhuis. Bij de eerste afleveringen loopt de achterkant van het machinistenhuis onder

1



2





De bekendste T3 is de door machinist Gerhard Moll geredde 89 7159 die na een revisie in 1971 weer in bedrijf kwam. Hier staat de loc op 1 maart 1975 in Hilgenbach. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

schuin af. Vanaf 1897 wordt alleen nog maar met een rechte achterkant gewerkt. Het enige wat niet goed functioneert, is de kolenbak aan weerskanten van de ketel. Die is erg gevoelig voor roestwerking. De opening van de bak zit ter hoogte van de vloer van de cabine. Dat impliceerde dat een stoker regelmatig zo krom als een hoepel stond om de vuurkist vol met kolen te scheppen.

ALLAN-STOOMVERDELING

Alle Pruisische exemplaren waren met de Allan-stoomverdeling uitgerust. De combinatie Allan en T3 was een succesvolle. Wel kende deze in 1855 ontwikkelde stoomverdeling veel slijtage; het inregelen na een revisie is een uiterst delicaat werkje. Daar werd bij werkplaatsen niet met enthousiasme naar uitgekeken. T3's die voor andere maatschappijen waren bestemd, zoals die voor de Breslauer Hafenbahn, Prenzlauer Kreisbahn en diverse andere, kregen echter een moderne Heusinger-stoomverdeling. De zegetocht van dit loctype was voorbij toen in 1904 de maximum snelheid van treinen op lokaallijnen werd verhoogd tot 50 km/h. De KPEV liet vanaf dat moment snellere machines bouwen, zoals die behoren tot de T9-familie (serie 91.0 en 91.3). Dat waren ook drieassers maar met een loopwiel aan de voorkant. Mede daardoor hadden ze een hogere snelheid. Inmiddels waren veel particuliere spoorwegmaatschappijen begonnen met de exploitatie van eigen lokaallijnen. Vaak werd de T3 als tractie gekozen. En later maakten tal van bedrijven dankbaar gebruik

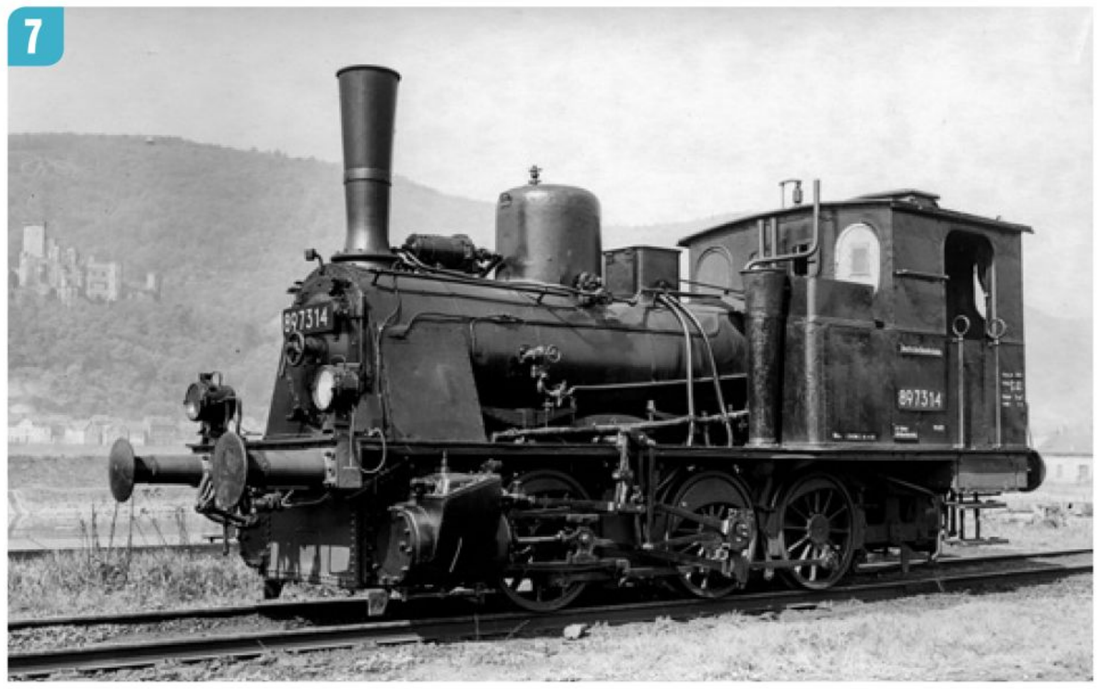
1. Reichsbahnloc 89 7315 bevindt zich midden jaren dertig in het eigen Bw Bingerbrück. **2.** Dezelfde machine, 89 7315, maar dan van een ander standpunt. **3.** De stokerskant van de 89 7315 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een grote kolenbak. **4.** Eind jaren twintig ontstond in Bw Kreiensen deze foto van de 89 7001.













5. Reichsbahn 89 7011 in Bw Leipzig Hbf West. De loc heeft een groot hoofdluchtreservoir op de ketel. **6.** Bundesbahn loc 004 (ex KPEV) in AW Siegen. Die werkplaats kocht de bewaard gebleven T3 in 1923 van de Reichsbahn. **7.** In Oberlahnstein ontstond midden jaren vijftig dit portret van de DB 89 7314. **8.** DB 89 7314, frontaal opgenomen in Oberlahnstein.

van het feit dat de Pruisische spoorwegen en later de Reichsbahn hun overbodige machines voor een vriendenprijs van de hand deden.

Bentheimer Eisenbahn

Alleen de maatschappijen die goed in de slappe was zaten zoals de Bentheimer Eisenbahn, de Westfälische Landes Eisenbahn en de Ilmetalbahn konden in de jaren twintig en dertig hun verouderde T3-en vervangen door sterkere en snellere locs van bijvoorbeeld de uitgebreide ELNA-familie. Bij veel andere 'Bahnen' bleef de T3 zelfs na de Tweede Wereldoorlog nog in gebruik. Vaak tot de aflossing kwam door diesellocs of tot de maatschappijen ophielden te bestaan. Zo werd de T3 een onbetwist icoon van de Duitse lokaalspoorwegen. Na de oorlog werd bij de DR nog een aantal voorzien van een losse, tweeassige tender. Bij de Kahlgrund-Eisenbahn werd in 1945 loc 8 omgebouwd van C tot C1-loc. Ze kreeg zelfs kleine windleiplaten. Veel particuliere spoorwegmaatschappijen hadden een handvol of nog meer machines van dit type in gebruik. Zo werden bij de Achertalbahn (Achern - Ottenhöfen) die opging in de Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEAG), in de loop der jaren zes van deze locs gebruikt. De oudste, door Karlsruhe geleverde drieasser, zag in 1896 het levenslicht. De jongste, van fabrikant Hanomag, werd in 1910 gebouwd. De al gememoreerde Bentheimer Eisenbahn (BE) bezat er eveneens zes. Hohenzollern beet met de T3 'Staatsminister von Miquel' in 1897 het spits af. Dezelfde fabriek leverde tien jaar later Lok 1 'Gronau' waarna in 1908 door Hohenzollern ook de locs 2 'Bentheim', 3 'Neuenhaus', 4 'Nordhorn' en 5 'Schüttorf' werden gebouwd. Een aantal van deze locs werd later doorverkocht; drie stuks vonden bij de BE hun einde en werden in het graafschap gesloopt. Loc 4 schreef het slotakkoord. Ze werd pas in 1961 buiten dienst gesteld en stond vier jaar werkeloos in Neuenhaus voordat ze in stukken werd gesneden en in de hoogovens belandde. Echte grootbezitters waren onder meer de Brandenburgische Städtebahn en de Braunschweigische Landeseisenbahn met respectievelijk 15 en 24 T3-en.

Suikerfabrieken

Behalve bij particuliere spoorwegmaatschappijen maakte de T3 haar opwachting bij fabrieken en industrieën. Een aantal kwam terecht bij mijnbedrijven zoals de Zechen Ewald, Herbede, Prosper en Zollverein. Ook suikerfabrieken maakten dankbaar



De uit 1896 daterende T3 van de MBS, opgenomen tijdens een fotorit bij de halte Zoutindustrie, 17 april 2015. (foto Eric Sallevelt)

gebruik van deze drieassers. In Calbe, Euskrichen, Jülich en Uelzen rangeerden ze met wagens beladen met suikerbieten. Door verkoop en als gevolg van oorlogen kwamen ze ook in het buitenland terecht. De verste reis maakten de tenderlocs die naar China werden verscheept. Negen stuks gingen naar Azië, naar minstens zeven bedrijven. Niet alle gegevens zijn bekend. De staalfabriek in Hanjang kreeg er twee. Ze waren in 1910 door Henschel gebouwd. Onder meer in Frankrijk, Hongarije, Italië, Luxemburg, Oostenrijk, Polen (voorzien van grote kolenbakken aan de achterkant van het machinistenhuis), Roemenië, Tsjechoslowakije en Zweden deden locs van het type T3 dienst. Polen spande daarbij de kroon met 24 exemplaren waarvan er 22 als serie TKh 1-22 en 2 als serie TKh1 1Dz en 2 Dz te boek stonden. Een aantal werd later doorgeschoven naar andere gebruikers, zoals suikerfabrieken. Ook in Italië was de machine redelijk populair. Ze werden grotendeels gebruikt door particuliere maatschappijen zoals de Ferrovia Centrale del Canavese (zes door Henschel gebouwde locs) en Ferrovia Alta Valtellina die drie in 1904, 1914 en 1924 gebouwde Henschel T3-en bezat.

T3 in Nederland

En Nederland? Ons land hoort in het rijtje buitenlandse bestemmingen thuis. Van twee T3-locs is bekend dat ze hier zijn geweest, drie andere (Henschel 1893, fabrieksnummers 3498-3500) werden via de haven van Rotterdam naar een tot dusver onbekende afnemer in China verscheept. Bekend is dat deze fabrikant in 1887 een T3 die onder fabrieksnummer 2365 was gebouwd, aan de firma Wynmalen & Hausmann in Rotterdam heeft verkocht. Dat is anno nu een van de oudste bedrijven van Nederland (opgericht in 1875). Gelet op het karakter van W&H lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat de loc is doorverkocht. Over het hoe en wat is helaas niets bekend. In Nederland bevindt zich echter een andere T3. De 50-jarige MBS bezit sinds juni 1975 de van Eisenbahn Kurier afkomstige drieasser die op 13 juni 1896 door Union onder fabrieksnummer 844 aan de Pruisische spoorwegen werd afgeleverd. Die stelden de loc als 1702 'Hannover' in dienst. In 1906 werd de aanduiding veranderd in 6103 'Hannover'. In 1920 was het voorbij met de staatsdienst; de T3 werd verkocht aan het 'Kaliwerk Hansa', later Bokeloh, een plaats niet ver van Wunstorf. Daar deed ze jarenlang trouw haar werk in de rangeerdienst. Een redelijk anoniem bestaan dat op den duur in het vuur van de hoogovens zou eindigen.

Het eeuwige leven diende zich aan. De tenderloc wisselde in het voorjaar van 1973 van eigenaar en kwam in het bezit van de Eisenbahn Kurier (EK). De nog immer actieve uitgerij van vooral spoorboeken en dvd's bemoeide zich in die jaren actief met 1:1-locs. EK gaf de nieuwe aanwinst nummer 89 7220, een nepnummer, omdat deze T3 nooit in dienst van de Reichsbahn was geweest. Lang profiteerde de EK niet van haar T3; het bedrijf had zijn oog laten vallen op de 24 009 van de DR Ost. Die bedrijfsvaardige machine werd uiteindelijk aangekocht. Om aan pecunia te komen werd de T3 in 1975 verkocht aan de MBS. In Twente is de loc slechts twee keer onder stoom gebracht. Hoe de toestand van de ketel is, is niet bekend. Voor de aankoop heeft de loc nog een drijfwerkrevisie gehad. Het is een goede zaak dat zo'n historisch waardevolle machine zich in Nederland bevindt. En als ze weer op eigen kracht beweegt is het de oudste (121 jaar) rijvaardige stoomloc uit Nederland.



De belichaming van de Duitse lokaaltrein anno 1930, met een T3 in schaalgrootte 1:120.

DEUTSCHE REICHSBAHN 89 7327 VAN TILLIG WONDER OP WIELEN

Kleinood uit Sebnitz

Een nieuw model van de befaamde T3. Het is een vaker voorkomend ritueel bij de modelindustrie van onze oosterburen. Maar zo'n Pruisische tenderloc in schaalgrootte 1:120, beter bekend als TT? Dat is een zeldzaamheid. Reden voor een test.

Een klein wonder op wielen, op zes spaakwielen. Zo mag je het TT-model van de 89 7327 gerust noemen. In 1:87 is het met al die bewegende drijfstangen van de Walschaerts stoomverdeling al een waar kleinood, laat staan in 1: 120. Want alles draait en beweegt aan dit model als de rijregelaar wordt ingeschakeld. Knap hoe alle matzwarte (kunststof) onderdelen van de Walschaerts stoomverdeling zijn uitgevoerd en zijn gemonteerd. Hier moet een erkende horlogemaker aan het werk zijn geweest, dat kan haast niet anders.

Subtiel drijfwerk

Blijven we bij het onderstel dat hoe je het ook wendt of keert de grote trekker is van dit model, dan zien we drie subtiel uitgevoerde drijfwielen, elk met twaalf spaken. Dit aantal komt overeen met dat van het grote voorbeeld. De wielen zijn van kunststof. Vaak vormen die een dissonant in het geheel, komt het de uitstraling bepaald niet ten goede. Kijk naar de oudere, grote modellen van Roco - niet echt om aan te zien. Bij deze T3 doen de kunststof wielen geen afbreuk aan het geheel. Saillant detail: geen van de wielen is voorzien van antislip-ringen. Dat doet niets af aan de trekkracht. Het bevallige TT-model heeft een gewicht van 57 gram. Dat is voldoende om een trein met zeven tot acht rijtuigen/goederenwagens te kunnen trekken. Gaat het wat omhoog dan moet de modelspoorliefhebber ge-



noegen nemen met een trein die uit drie of vier wagens bestaat. Nog genoeg om een vooroorlogse (gemengde) trein uit te beelden. De rijeigenschappen zijn meer dan voldoende. De beide buitenste assen zijn vast in het frame aangebracht, de middelste as is verend opgehangen. De T3 maakt hier op een adequate manier gebruik van het feit dat het onderstel afkomstig is van een bestaande H0m-loc, waarover zo meer. Juist is die categorie, en ook in H0e (750 mm) is het van een groot belang dat de rijeigenschappen boven modaal zijn. Anders is een vlotte, soepele afhandeling van het modeltreinverkeer een moeizame zaak.

HOGE SNELHEID

Het lustig snorrende motortje geeft het model een flinke boost, letterlijk wel te verstaan. Rijdt een 89-er in werkelijkheid maar 40 km/h, in 1:120 komt de maximum snelheid bij dit gedigitaliseerde model uit op omgerekend 54 km/h, oftewel een plus van 35 procent. Op TT-fora in Duitsland worden bij de snelheid van de nieuwe T3 hier en daar wat kritische kanttekeningen geplaatst. Het schijnt dat deze tenderlocjes met wisselende snelheden worden afgeleverd. Op zich is een iets hogere snelheid bij zo'n ragfijn model te billijken, toch? Het op zich soepele rijgedrag is mede te danken aan de aanwezigheid van een klein vliegwiel. In dit opzicht wijkt TT niet af van grotere 'sporen'.

ANALOOG EN DIGITAAL

Het model wordt digitaal bestuurd. Natuurlijk kan hij ook op een analoge baan worden ingezet, maar dit vraagt wel om een nadere toelichting. In dat geval is het beter om te kiezen voor het besturingssysteem van de leverancier van de loc. Dat is het beste voor de decoder ingesteld. In de goed leesbare gebruiksaanwijzing (Duits, Engels, Frans, Tsjechisch en Pools, de lezer weet nu meteen in welke Europese landen TT het populairst is) wordt tevens vermeld hoe en welke zogeheten CV-waarden, de configuratie variabelen, moeten worden gewijzigd om de beste rijeigenschappen op analoge modelspoorwegen te kunnen krijgen. Ten aanzien van de digitale besturing kan nog worden vermeld dat een lage rangeersnelheid en een acceptabele maximum snelheid zijn voorgeprogrammeerd.

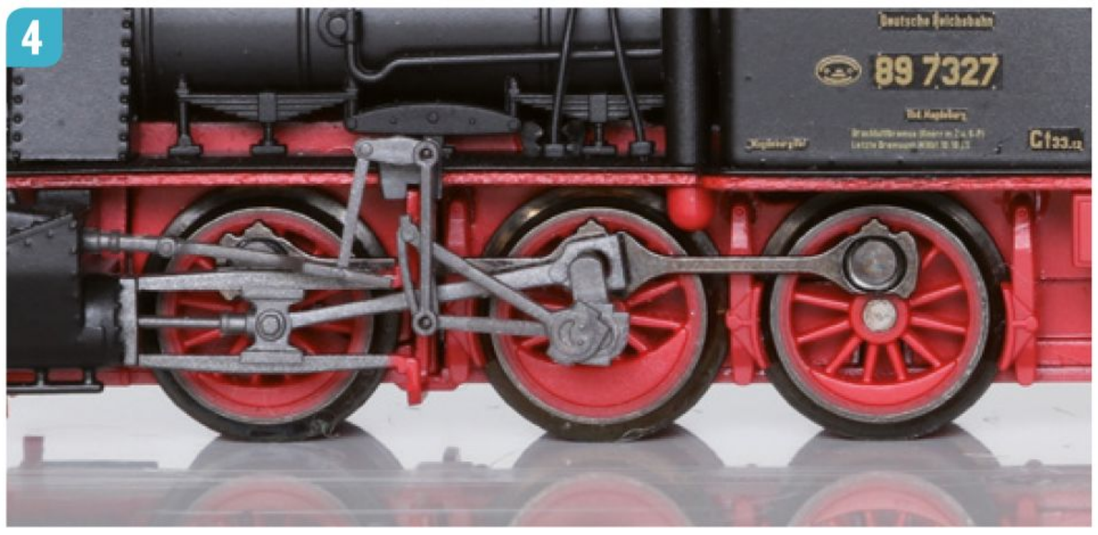
METERSPOOR ONDERSTEL

Het onderstel is zoals gememoreerd een bestaand onderdeel. Tillig heeft een onderstel gebruikt van een H0m-model (meterspoor) uit het Harz-programma. Voor de fabrikant uit kostenoverweging bijna een must om met een geheel nieuwe stoomlocomotief op de markt te komen. De T3 past prima bij dat onderstel. De lengte van het model bedraagt 70 mm, in werkelijkheid is deze populaire locomotief 8591 mm lang, omgerekend 71,6 mm. De 89 7327 is dus een tikje te kort, maar ademt overigens een authentiek beeld uit. De 89 7327, in de hoedanigheid als model ruim 30 jaar 'oud' heeft het klassieke silhouet met de karakteristieke hoge slanke schoorsteen en de oude buffers. Uitgerust met aan beide kanten twee petroleumlantaarns is het een overtuigende kopie van de werkelijkheid. De matzwarte ketel en het machinistenhuis doen de rest. Voor de volledigheid, het model is voorzien van de standaardkoppelingen die TT voor het eerst in het jaar 2006 presenteerde en die een einde maakten aan de beugelkoppelingen.
De verdere afwerking van de 89 7327 behoeft geen nadere toelichting: die is bij het perfecte af. Tal van onderdelen zijn apart aangebracht zoals grijpstangen, de ketelveiligheid, fluit op het dak, het opvallende hoge luchtrooster, de bel achter de schoorsteen - de bel had tussen twee haakjes wel een wat hogere vorm













mogen hebben - zandleidingen en centrale vergrendeling van de rookkastdeur. De filigrane, loepzuivere opschriften wijzen naar het begin van de jaren dertig van de vorige eeuw. De 89 7327, zo valt uit de opschriften op de zijkant te lezen, kreeg op 10 oktober 1929 een revisie aan de reminstallatie. De loc was toen in depot Maagdenburg Hbf gehuisvest.

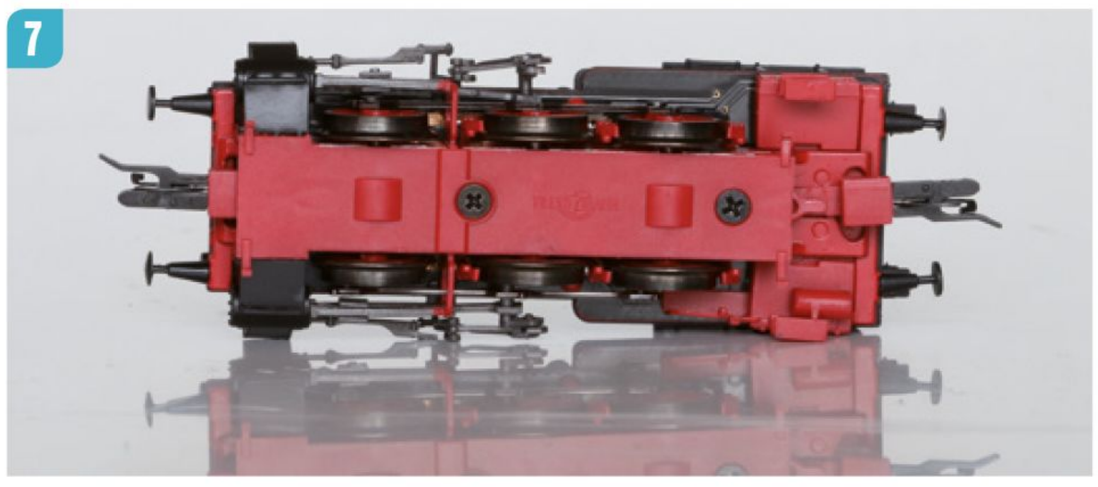
Fabrikant Jung

Op de zijkant is ook een fabrieksbord van Jung afgedrukt. Deze fabrikant leverde deze T3 als loc '6185 Magdeburg' in 1900 onder fabrieksnummer 428 aan de Pruisische spoorwegen. Dat betekent dat de drieasser een groot deel van zijn leven bij deze spoorwegdirectie in het bestand is geweest. Na de oorlog verbleef ze in de Ost zone en werd pas op 6 februari 1965 uit de materieelboeken geschrapt. Een carrière van 65 jaar, niet uniek

1. Een TT T3 naast een gelijksoortig model van Fleischmann in H0. De verschillen in grootte zijn evident. **2.** In weerwil van de geringe afmetingen is deze loc een volwassen model geworden. **3.** De opschriften van de T3 zijn loepzuiver en historisch juist. **4.** Een Walschaerts-stoomverdeling in TT, petje af voor deze 'werkende' constructie. **5.** De stokerskant van de T3. De matzwarte kleur komt het model ten goede. **6.** Frontaanzicht, de luchtslangen moeten nog worden aangebracht. **7.** De onderkant van de T3, alles is strak weggewerkt.



Het silhouet van de 89 7327 komt getrouw over.



voor een T3, maar toch bijzonder genoeg om het even te vermelden. Deze loc van Jung maakte overigens deel uit van een subserie van tien exemplaren waarvan er zes naar Maagdenburg gingen, twee naar Berlijn en de laatste twee naar Frankfurt (6170 en 6172). Alle tien gingen later naar de Reichsbahn over waar ze dienst deden met de nummers 89 7327-7336). Het voorbeeld van het Tillig model draagt het typenummer Ct 33.12. Dat betekent dat ze behoort tot het aangepaste, tweede ontwerp. Dat blijkt onder meer uit de rechte achterkant van het in verhouding hoge machinistenhuis. De representanten van het eerste ontwerp (Musterblatt III-4 e) hadden een knik aan de onderkant en waren iets korter. Mogelijkheden waar Tillig in de toekomst best iets mee kan doen. Want hoe meer varianten er van kunnen worden gemaakt, hoe interessanter een nieuw model voor een fabrikant is.

Nog wat administratieve gegevens: het door de fabrikant uit Sebnitz aan de redactie ter beschikking gestelde model maakt deel uit van set 01721 die € 295,95 kost. Die set bevat behalve de T3 drie goederenwagens en twee rijtuigen waarmee een GmP, een gemengde trein van de Reichsbahn kan worden samengesteld. Het model is ook apart als Pruisische, Reichsbahn en Bundesbahn variant te koop. Die hebben als artikelnummer 04239 respectievelijk 04240 en 04241, te koop à raison van € 178,90. De DB-loc heeft het nummer 89 7324 en werd in 1901 door Hohenzollern als '6173 Altona' aan de KPEV geleverd. Zo zijn deze modellen in de tijdperken I-III te gebruiken. En als museumloc bovendien tussen IV en VI, het heden. Bijzonder voor een kleine drieasser.

Historie TT

De schaalgrootte TT 1:120 is afkomstig uit de Verenigde Staten van Amerika. Daar werd het in 1946 door ingenieur Hal Joyce, afkomstig uit Indiana, ontwikkeld. De modellen rijden over een spoor met een spoorwijdte van 12 mm. Het nieuwe modelspoor werd TT genoemd, naar Table Top (TT). De naam is een verwijzing naar tafelblad, je hebt voor deze schaal niet meer dan een grote tafel nodig om te kunnen rijden. Het door Hal Joyce gecreëerde modelspoor voldoet aan de normen van de Amerikaanse National Model Railroad Association en aan die van de Europese NEM. Van TT zijn ook TTm en TTe modellen verkrijgbaar. TT zit tussen N en H0 in, de meest gangbare groottes. Daarom wordt dit in Duitsland ook Spur der Mitte genoemd. De Engelsen zouden de Engelsen niet zijn als ze geen eigen visie op schaalgrootte 1:120 hadden ontwikkeld. In Albion is het afwijkende TT3 gangbaar, ook bekend als 3 mm scale, oftewel 1:100. Drie mm in model geeft bij het grote voorbeeld een feet weer.

Berliner TT-Bahnen

In Duitsland werd TT populair door producten van Rokal in het westelijk deel en Zeuke & Wegwerth in de DDR. Nadat Rokal, dat ook in Nederland verkrijgbaar was, eind jaren zestig failliet was gegaan stierf TT in de Bondsrepubliek langzaam maar zeker uit. In het oosten daarentegen floreerde het nog altijd en ging de productie op een gegeven moment over in handen van VEB Berliner TT-Bahnen. Na de eenwording van beide Duitslanden kwam de oude eigenaar weer in beeld en in 1993 kwam de fabriek in Berlijn in bezit van Tillig, nadat Zeuke voor de tweede keer op de fles was gegaan. Het aandeel TT bedraagt anno nu ruim 7 procent in Duitsland, voor Nederland zijn geen cijfers bekend, maar dat aandeel is in ons land zeker minder hoog. Andere TT-fabrikanten zijn Deák in Hongarije en TT-Model Rusland in de voormalige Sovjet-Unie. De digitale techniek heeft ook hier zijn intrede gedaan. Het gaat om decoders volgens NEM 65. Ook nieuwe ontwerpen zoals PluX 12 en 16 en NEXT 18 doen bij TT hun intrede. Zodat schaalgrootte 1:120 meegaat in de vaart der volkeren.

BLIKVANGER VAN FORMAAT, DEEL 2

Bouw bekolingsinstallatie Märklin klus voor gevorderden

Een bekolingsinstallatie die geschikt is voor een groot, Duits stoomdepot. Dat is de Hunt'sche Großbekohlungsanlage die Märklin als bouwpakket heeft uitgebracht. Het in elkaar zetten is goed te doen, al is het geen klus voor beginners. De installatie is na oplevering een eye-catcher van formaat.

In Railhobby 394 hebben we de bouw van het fundament beschreven en werd de focus al een beetje op de draagconstructie gericht. Dat laatste is een subtiel werkje. Alleen het lossnijden van de vier grote zijconstructies is al een oefening in geduld. Zorg ervoor dat het karton strak wordt losgesneden. Indien nodig is de inzet van een vijltje gewenst. Als de gehele constructie klaar is moet die op het fundament worden gelijmd. Dan moeten alle lipjes aan de onderkant in de uitsparingen van dat fundament worden aangebracht. Om te zorgen dat dit in één keer goed gaat hebben we de gaatjes wat groter gemaakt. Zorg in dit geval voor ruim voldoende lijm. Die droogt snel op bij zo'n groot oppervlak. Druk daarna de onderste profielen extra goed aan tegen het fundament. Er wordt later bij het lijmen van het dak namelijk af en toe wat kracht uitgeoefend, dus het geheel moet stevig in elkaar zitten.

Stortbunkers

Daarna maken we de vier stortbunkers. Die hebben een bijzondere vorm en bestaan uit vijf losse delen, de stortbuis aan de onderkant niet meegerekend. Ze moeten, als ze klaar zijn, om en om worden aangebracht. Twee met de stortkant naar rechts en twee naar links. Om de realiteit wat te benadrukken zijn twee bunkers opgevuld met piepschuim en daarna voorzien van fijn gehakte kolen. De bunkers moeten strak horizontaal staan. Voordat ze op hun plaats worden gezet moeten er eerst nog een tiental dwarsverbindingen worden gelijmd. Zorg er bij het uitsnijden van die dunne, tere profielen voor dat ze niet worden beschadigd. Het 1:87-model van de bekolingsinstallatie nadert zo zoetjes aan zijn voltooiing, al moet er nog wel wat worden gedaan. Zoals het maken van de hooggelegen machinistencabine en niet te vergeten, de bekerelevator. Omdat deze van kunststof zijn gemaakt hebben we ze matzwart geverfd. De beide verticale transportbanden zijn met wat montagekit in de respectievelijke gaten gefixeerd. De bovenste is zo aangebracht dat de open kant van de bekers naar links wijzen. Wijsheid die we van een oude foto haalden. De eigenlijke kolenvoorraad ligt links van de installatie en bevindt zich ondergronds. Het is de bedoeling om dat te zijner tijd zelf na te gaan maken.

Hoge trappen

Daarna is het de beurt aan de trappen die aan de rechterkant van de installatie omhoog voeren. Het bedienend personeel moest bij aanvang van de dienst telkens drie trappen beklimmen. Het is het minst leuke werkje. Alle treden moeten een voor een worden vastgelijmd waarna de ontbrekende zijkanten kunnen worden aangebracht. Gewoon een lastig klusje. Probeer al die lipjes maar eens een voor een in de daarvoor bestemde uitsparingen te krijgen. (Ver)zuchten mag. Breng de lijm aan op de zijkant van de treden en niet op de zijkant van de trap. Die is van dun karton en wordt slap en daardoor onhandelbaar. Of de producent een voorgevoel heeft gehad? Het bouwpakket bevat hoe dan ook extra trapzijkanten.

Komen we aan bij het dak. Een handeling in meerdere bedrijven. Allereerst dienen twee lange 'houten' balken te worden aangebracht. Die vallen in de uitsparingen van de dwarsstaanders. Omdat die, zoals bekend, uit drie lagen bestaan liggen de uitsparingen natuurlijk nooit exact naast elkaar. Hoe secuur je

1. De complete - niet functionele - bekerelevator. Vanwege de kunststof uitstraling zijn de vier componenten zwart geschilderd. **2.** Vier van de hijsinstallaties van de kolenstort zijn voorzien van zelf uitgesneden contragewichten. De linker is hoog vastgelijmd en dient voor een stort in actie. **3.** De stortbaan is met een zwarte draad gefixeerd. **4.** Beelden van een caleidoscoop? Nee, het zijn de vele treden van de drie trappen die naar de hooggelegen bedieningsruimte voeren.

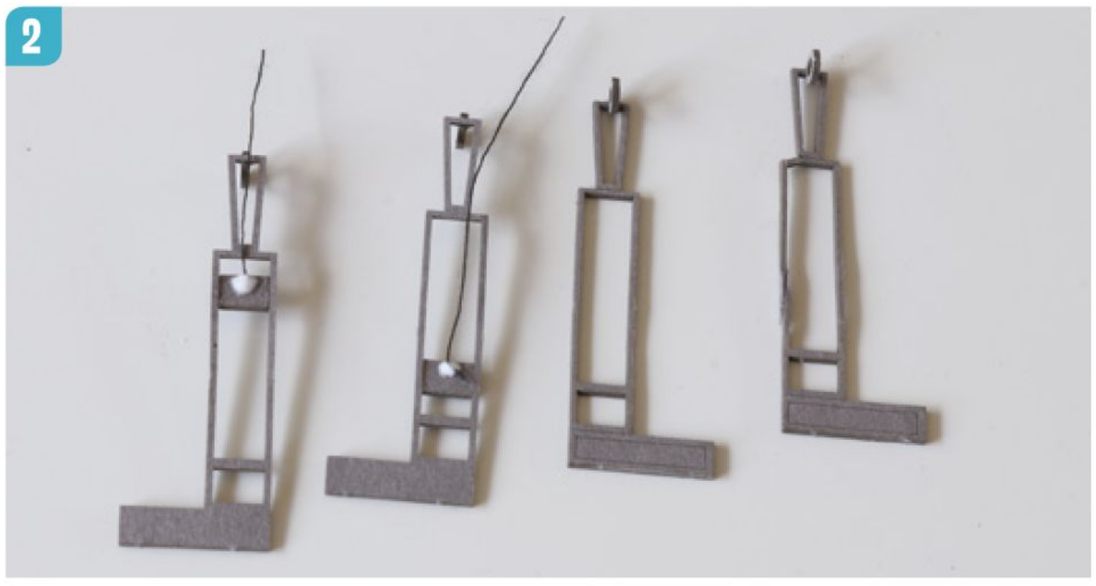


De opgeleverde bekolingsinstallatie in vol bedrijf; er kunnen op twee sporen vier locs gelijktijdig worden bevoorraad. Hier krijgen een 57-er en een 74-er kolen.

1



2



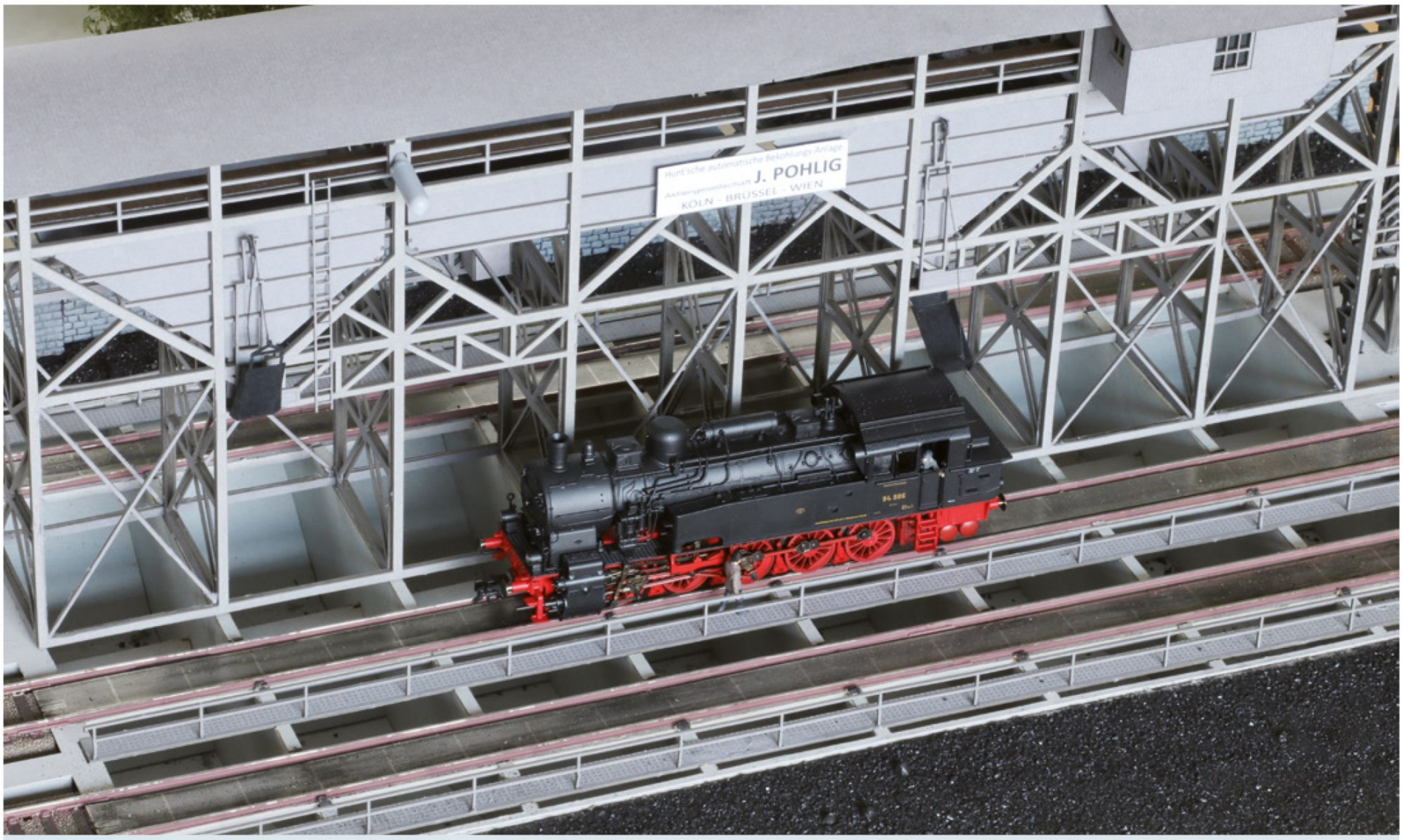
3



4



ook bouwt, er is altijd sprake van een afwijking, hoe miniem ook. Om voor een goede passing te zorgen nemen we de uitsparingen heel voorzichtig met een kleine ijzerzaag onder handen. Gebruik zo min mogelijk kracht, anders gaat het geheid mis. Als de beide balken op hun plaats zitten kan het grote werk beginnen, het ronde dak. Dat bestaat uit twee lagen. Om de rondingen te kunnen krijgen gebruiken we een wijnfles. Daar leggen we het dunne karton op en glijden er met de hand over heen. Het resultaat is een aardige kromming. Bij de bovenste laag is het aan te bevelen om een handschoen aan te doen of er een doek over te leggen. Anders ontstaan er donkere (vet)vlekken tijdens het wrijven. De uiteindelijke laag is ook vrij teer omdat het een bepaalde imitatie heeft. De tip uit de gebruiksaanwijzing is aan te bevelen: maak het dak eerst aan een kant vast, laat de



Droneview van het complex met een bunkerende Baureihe 94.





5. Emaillen reclamebord van leverancier Pohlig.
6. De machinekamer is op grote hoogte in de installatie ingebouwd. **7.** Detail van de aandrijving van de bekerelevator.

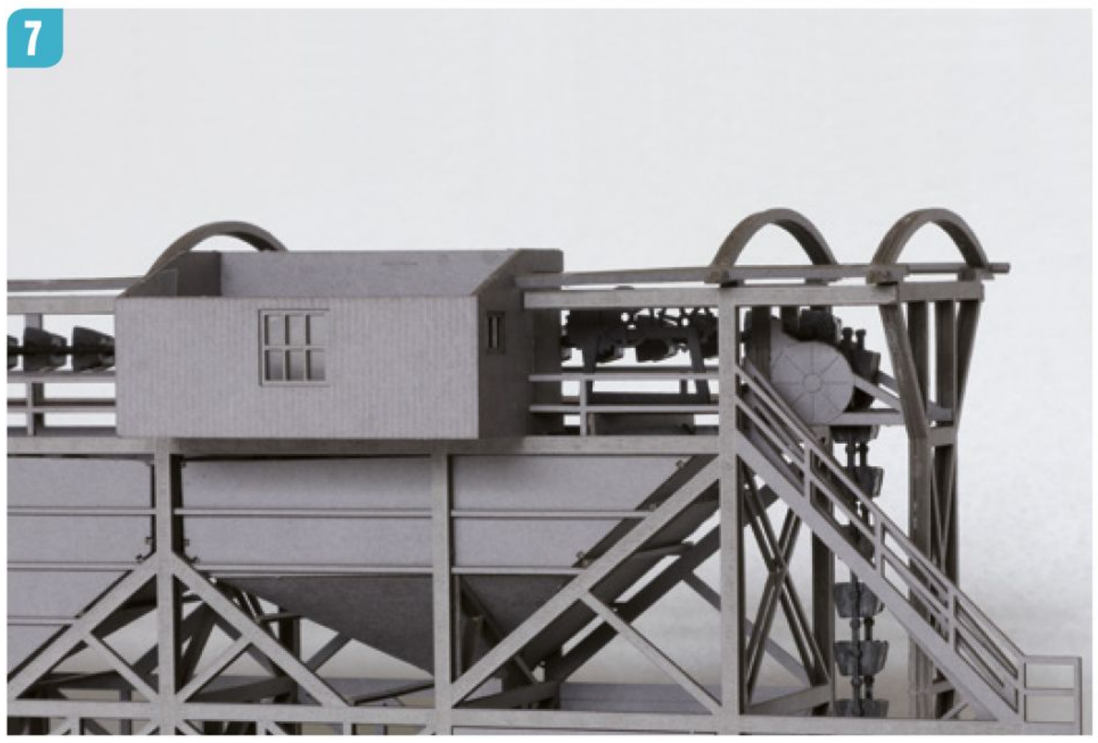
lijm uitharden en trek dan de andere helft naar de plaats van bestemming. Op die manier wordt het dak strak vastgelijmd en voorkom je ook dat het iets scheef komt te liggen en je bij het vastdrukken kleine plooien krijgt.

Contragewicht

De Großbekohlungsanlage heeft nu nagenoeg de definitieve vorm gekregen. Resten alleen wat details. Maar wel details die een kleine nabespreking behoeven. Het gaat specifiek om de kleine installaties - twee aan elke kant - die er voor zorgen dat de kolen uit de bunker in de tender van een loc kunnen worden gestort. Op foto's van het grootbedrijf is te zien dat de zwarte zwenkbare stortbanen met een kabel of een ketting zijn verbonden met een contragewicht. Dat gewicht is niet bijgevoegd maar kan gemakkelijk uit een overgebleven stuk karton worden gesneden. Zie foto 2. Bij drie stortbanen lijmen we het gewicht volgens de foto vast, bij de installatie die in gebruik is bij het laden van een locomotief komt die tegen de bovenkant. In het echt liep de ketting over een klein loopwiel naar het uiteinde van de stortbaan. Die details worden niet in de gebruiksaanwijzing aangeduid maar de wielen zijn wel bijgevoegd. Apart. Ze passen precies aan de bovenkant van deze constructie.



Een nieuwe goederentreinlocomotief van de serie 43 geeft acte de préséance. Reden voor het personeel om de loc te komen bewonderen.



Gebruiksaanwijzing

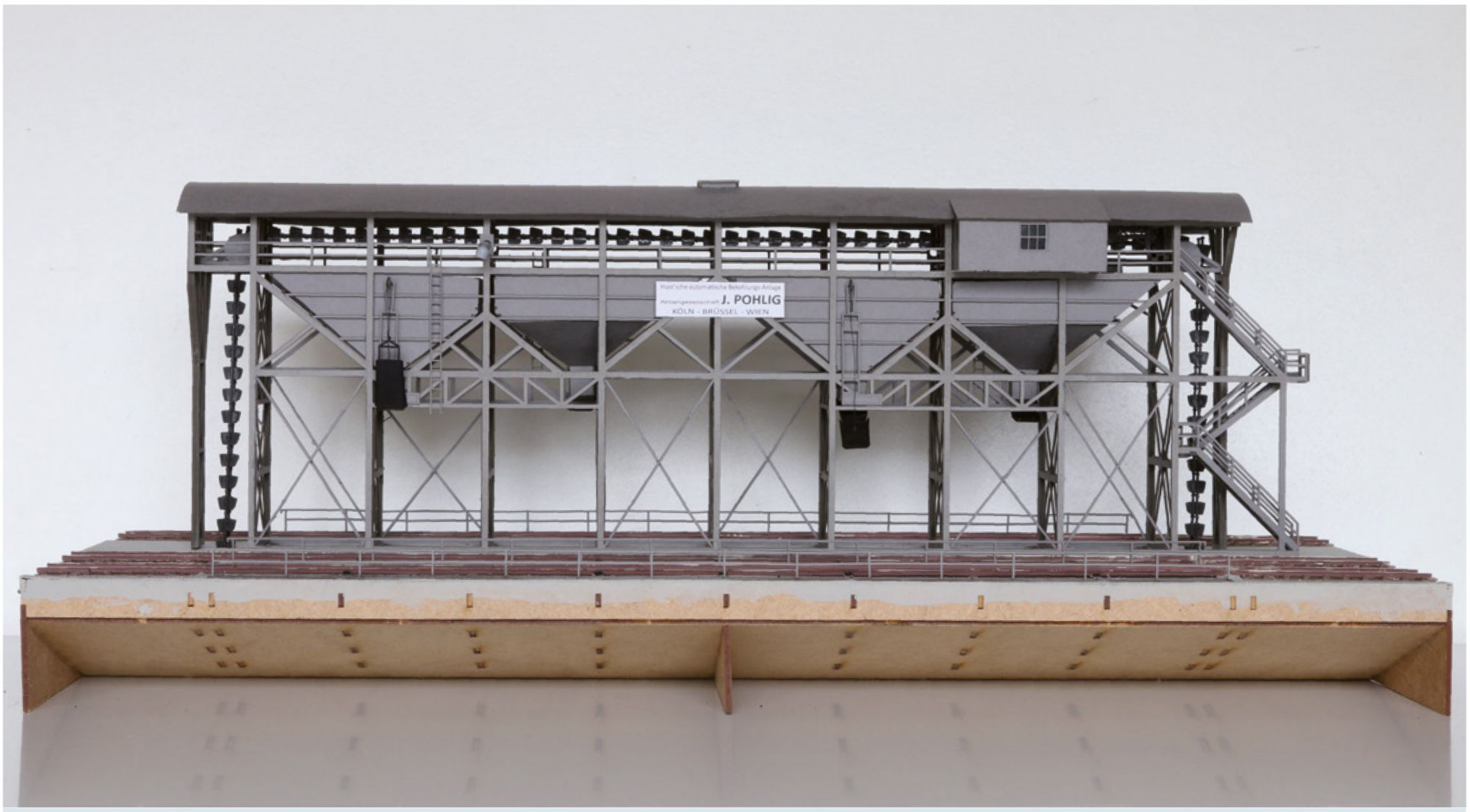
Om de ketting te imiteren lijmen we een stukje draad tussen het contragewicht en de bovenkant van het wiel. Aan de voorkant brengen we zwart draad aan tussen het zelfde wiel en de omhoog geklapte bevestiging van de stortbaan. Dat laatste staat overigens niet in de gebruiksaanwijzing. Foto 6 visualiseert een en ander. De randen van de stortkokers moeten eveneens worden opgeklapt. Dat kan door er een recht (hobby)mes tegen te houden. Tot slot moeten langs de drie aanwezige sporen hekken worden geplaatst. Dan is de bekolingsinstallatie volgens het systeem Hunt pas echt klaar en kan de inbouw bij een depot beginnen. Om het complex een authentieke uitstraling te geven hebben we echte sintels opgescharreld bij de MBS in Haaksbergen. Door die klein te slaan krijg je een prima vulling van de slakkenkuilen. En met fijngehakte en gezeefd kolengruis kun je heel mooi zwarte vlakken rond de kolen creëren.
Slotwoord: dit bouwpakket is niet goedkoop maar het eindre-

Lijm verstopt

Het overkomt iedere modelspoorwegliefhebber wel eens: heb je een tijdje de kunststoflijm niet gebruikt, zit het dunne toevoerbuisje verstopt. Een naald biedt geen soelaas. Er is nog een oplossing: men neme een lucifer en houde die onder de tuit. Er ontstaat vervolgens een klein vlammetje en klaar is Kees. Lijmen maar.



Met een lucifer kan een verstopte tuit weer functioneren.



‘Saarbrücken’ is klaar. De voorkant is rijk aan details.

sultaat is de forse prijs van bijna € 300,- meer dan waard. De eigenaar krijgt een bijzondere constructie die beperkt is qua aantal en die een echte aandachttrekker is. Het is bovendien een complex dat zich heel goed leent voor het maken van een diorama. Daar hoort dan wel de ondergrondse kolenvoorraad bij. Die zelf moet worden gemaakt. Succes!

Ditjes en datjes

Een exemplaar van een grote bekolingsinstallatie volgens het systeem Hunt is bewaard gebleven. In Amerika, de bakermat van deze constructie, staat er een in de stad Philadelphia. Die is in de negentiende eeuw gebouwd. Onder regie van Pohlig zijn alle andere gesloopt. Zoals in deel 1 gememoreerd heeft Micro Metakit ook een H0-model van een Hunt’sche bekolingsinstallatie gemaakt. Deze fabrikant van kleinserie modellen heeft de installatie van depot Wien FJB nagemaakt. Compleet van messing en in een oplage van 159 stuks. Op eBay worden ze soms aangeboden voor een bedrag van rond de drie mille. Verder heeft Stefan Laffont uit Aken in opdracht van Märklin in 2017 niet alleen een H0-bouwpakket geleverd maar ook een kolenlader in N en Z. Beide zijn nog steeds leverbaar. In het Verkeersmuseum in Neurenberg staat achter glas een naar schatting 1:25-model van het exemplaar uit de Beierse hoofdstad. Het is een flinke constructie, compleet met de zo kenmerkende wenteltrap aan de zijkant. De installatie van depot München Hbf werd later aangepast. Zo werd de bovenkant, daar waar de bekerelevator horizontaal liep, grotendeels afgedekt. Mogelijk was dat om de grote stofontwikkeling tegen te gaan.


Amerikanische Verlade-Einrichtungen

nach den Patenten der
C. W. Hunt Company, New-York,
speciell:

Hunt’s Elevatoren,
Hebevorrichtungen zum Entladen (event. auch Beladen) von Schiffen und Eisenbahnwagen,

Hunt’s automatische Bahnen,
zum Transport auf kurze Entfernungen, auf Lagerplätzen, in Fabrikgebäuden und Depots etc.,

Hunt’s Conveyor,
Universalbecherwerke zum Horizontal- und Vertical-Transport,

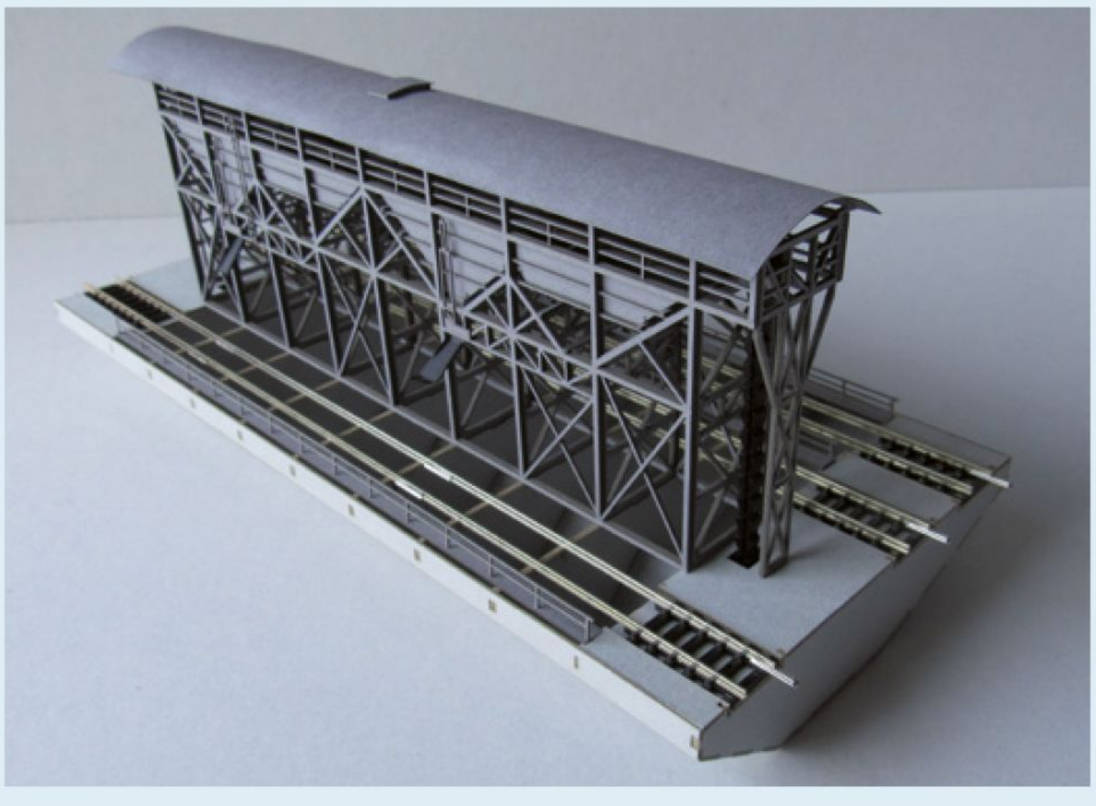
sind die **einfachsten** und **billigsten** Mittel zur Verladung von grossen Massen, **Kohlen, Erze, Getreide etc.,** und werden fabricirt:
in **Europa** durch den **alleinigen Concessionär**

J. Pohlig, A.-G., Köln, *Brüssel, Wien III/4.*
(Fabrik für den Bau Otto’scher Drahtseilbahnen)

Lokomotiv-Bekohlungs-Anlage
auf Bahnhof Saarbrücken.

Ausführliche Prospecte und Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten, Kostenanschläge werden gratis und Projecte zu den Selbstkosten ausgearbeitet. **70 Anlagen in Europa** theils ausgeführt, theils in Bau begriffen. [66

Deze advertentie publiceerde het Duitse bedrijf Pohlig in 1901. De tekening geeft de bekolingsinstallatie in Saarbrücken weer.



De Hunt’sche bekolingsinstallatie voorzien van sporen voor het tweerailsysteem. De inkepingen aan beide kopkanten voor rails met ballastbed ontbreken. (foto Stefan Laffont)

Nieuwsgierig naar het Faller Car System Digitaal?

Maar u mist een heldere uitleg?

Uitleg van de expert
- Geen digitale kennis vereist
- Welke materialen heb ik nodig
- Hoe werken de digitale voertuigen
- Aan de slag met de digitale software
- Maken van eigen scenario's zoals brand

Ervaar het zelf met onze demobaan

Maak nu een afspraak op fallerstore.nl/afspraak

FALLERSTORE.NL

ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen: märklin, Rivarossi, TRIX MINITRIX, BRAWA, Roco

Scenic's: BUSCH, AV vallejo, Evergreen scale models, WOODLAND SCENICS, Heki, NOCH ... wie im Original, ALBION ALLOYS, kibri

Merken modelbouwpakketten: ICM, ACADEMY HOBBY MODEL KITS, HOBBY BOSS, ITALERI, MB MASTER BOX LTD, TAMIYA

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

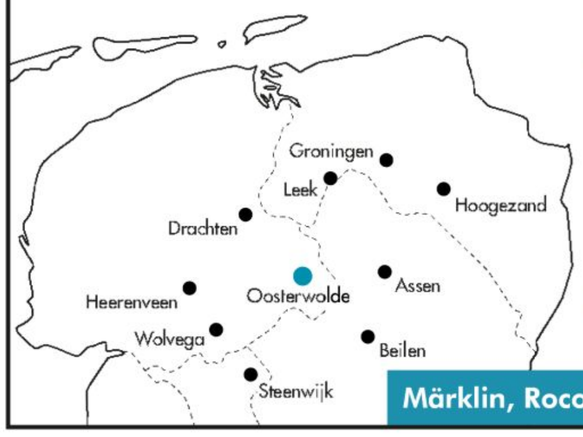
De Hertog 10, 1831 EK Koedijk | 072-5825562

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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



+++ ECoS 2.1 - 6 A, MM/DCC/SX/M4
+++ Mobile Control II, draadloze afstandsbediening
+++ Mobile Control II compatible met ECoS, ECoS 2, ECoS 2.1 en CS1 reloaded.

ESU

Import:

T	S	D
train	service	danckaert

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





31350



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

Nieuws

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



Het Märklin model van de DB-serie 189 van TXL Logistic.

Märklin

Een nieuwe loc en een set met vijf rijtuigen vormen mede de oogst van Märklin in H0. Om met de elektrische locomotief te beginnen, het gaat hierbij om een weergave van een moderne machine van de serie 189 die door leasebedrijf MRCE wordt verhuurd aan TXL Logistic. De zijkanten van de van origine zwarte vierasser dragen in strakke opschriften de tekst 'Rotterdam-Bayern Express'. Het model van de 189 287-6 is verder identiek aan eerder geleverde locs van dit type (39865, € 298,-). De set van vijf rijtuigen heeft een Deutsche Reichsbahn (Ost)-signatuur. Op basis van H0-rijtuigen van Tillig zijn DR-modellen gemaakt die de jaren zeventig weerspiegelen, tijdperk IV dus. De set wordt gevormd door drie groene Y/B7-rijtuigen van het type Bme en ABme met verschillende compartimentindelingen, een gecombineerd rijtuig met bagage-afdeling en een Reko-restauratierijtuig type WRg. In de kortkoppelschachten zitten universele Märklin koppelingen, die kunnen door andere worden vervangen. De modellen kunnen worden verfraaid met grijpstangen bij de deuren (42980, set € 249,99). Deze trein past goed bij een Ludmilla-dieselloc van de serie 132 of een sneltrein Pacific van de serie 01.5.- GF/MM



Het karakteristieke restauratierijtuig van de Mitropa oogt authentiek, Märklin.



De Bme-rijtuigen van de DR zijn door Märklin goed getroffen.

Wiking

De Opel Kadett C Coupe Rallye 2.0E Winterfest is fijn bedrukt. Let op de dubbele sierstreep op de flanken en het in zilver aangezette Opel-logo op de grill. De spiegels zijn los bijgeleverd, de knipperlichten zijn in oranje aangezet. Een juweeltje in 1:87 (022901, € 17,-).-CvD

B-Models

H0. De Belgische fabrikant heeft een nieuwe telg uit de serie NMBS 25.5 uitgeleverd, de 2557 met stelplaats Antwerpen in tijdperk VI-uitvoering. Hoewel dat feitelijk niet juist is, zullen veel modelspoorders deze loc als Benelux-loc gaan inzetten omdat de vorige versie snel was uitverkocht. Deze variant, hoewel ze nog de kleuren van de Benelux-stam draagt, heeft deze trein nooit in deze tijdperkuitvoering getrokken. Zo voert de loc Magelaanstickers op de zijkanten. Toch is deze uitvoering met containertreinen naar de Kijfhoek veel in Nederland geweest (VB-3103, gelijkstroom analoog, € 249,-). Leverbaar in diverse uitvoeringen.-CvD



Opel Kadett C Coupe Rallye bij Wiking.



NMBS 2557 van B-Models.



Containerdraagwagen met Evergreen en MSC containers bij Igra.



Sgns.5183 met CMA CGM en MSC containers, Igra.





Duitse Mercedes Krankenwagen bij Brekina.

IGRA

De Tsjechische firma Igra Model uit Znojmo heeft in H0 een tweetal vierassige containerwagen type Sggns.5183 uitgebracht. De lange wagens, eigendom van de in het Zwitserse Zug gevestigde leasemaatschappij AAE, zijn beladen met twee grote containers van Evergreen en MSC CMA of CGM en MSC. Het model dat de jongste generatie containerdraagwagen van tijdperk VI weerspiegelt, is met alle relevante opschriften loepzuiver bedrukt. De buffers en andere details dient u zelf te plaatsen (96010010, containers Evergreen en MSC / 96010011, containers CMA CGM en MSC, per wagen € 79,50).-GF-t/CvD-f

BREKINA

Met een zeer fraaie Mercedes-Benz ambulance heeft Starmada (uitlevering onder Brekina) een juweel van een automodel in 1:87 aan het assortiment toegevoegd. De loepzuivere opschriften, zeer fijne bedrukking, glasheldere ramen, de chromen details en opdrukken geven het model extra smoel. Deze ambulances hebben in deze uitvoering in de jaren ‘60 en ‘70 ook in Nederland dienst gedaan. Het enige wat Brekina nog hoeft te doen is de tekst Krankenwagen te veranderen in Ambulance. Ook een witte variant met neon rood/oranje streep is welkom, dan zijn we in Nederland een jaren ‘70 ambulance rijker. Het is ingefluisterd te Neurenberg 2017, dus afwachten maar… (13800, € 19,95).-CvD

FLEISCHMANN

In navolging van Brawa heeft ook Fleischmann een tweeassige ketelwagen van de Spiritusfabriek te Bergen op Zoom uitgebracht. De opdrukken zijn loepzuiver en de kleuren uitstekend. De buffers en bufferhulzen zijn fijn uitgevoerd en alle tekst

Ketelwagen van de Zuid-Nederlandsche Spiritusfabriek, Fleischmann.



Prijsgunstige containerwagen bij Fleischmann.



Gekoppelde houtwagen Ermewa in nieuw groen bij Sud Express.



SNCF Railtrans groenblauwe houttransporter bij Sud Express.



Laaps L42-6 SNCF-houtwagen in groenblauw, Sud Express.

op de ketel, borden en stelbalk is uitstekend te lezen. (542909, € 26,40). In het assortiment Start is een leuke en voordelige containerwagen uitgebracht. De wagen is beladen met een lange container van de DB. Zowel wagen als container zijn goed afgewerkt; hoewel geheel van kunststof is het gewicht goed. De bedrukking op de stelbalk is scherp, daar zijn geen concessies op gedaan. Met de lage prijsstelling (524002, € 15,90) is het samenstellen van een containertrein beursvriendelijk geworden.-CvD

Sud Express

Het vijftal Franse houttransportwagens type Laaps L42-6 in schaal 1:87 van Sud Express zijn door importeur REE Models in Nederland uitgebracht. De opdrukken en kleuren zijn mooi getroffen en de vele details fijn uitgevoerd. De wagens hebben geen lading. Elke set bestaat uit twee wagens die via een starre kortkoppeling zijn verbonden. De wagens zijn verkrijgbaar in diverse kleur- en eigenaar-varianten: Ermewa in nieuw groen, SNCF in groen en nieuw groen, SNCF Railtrans in groen en Ermewa in twee tinten groen (per set € 89,90).-CvD

Rocky Rail

Treinen voor gemengd vervoer in H0 kunnen met een vijftal huckepackwagens type Sdggmrss van de firma AAC worden uitgebreid. De twin cars zijn van metaal, de afwerking is zeer goed. De opdrukken - ook de kopkanten van de trailers zijn bedrukt - zijn loepzuiver en correct aangebracht. Aan de lading, bij elke twin carset twee huiftrailers, is veel aandacht besteed. Een aantal onderdelen dient zelf te worden aangebracht (90328, Green Cargo / 90331, Ekol /



Sdggmrss met Green Cargo trailers bij Rocky Rail.



Sdggmrss met trailers van Rhenus Logistics bij Rocky Rail.



Huckepack twin car met trailers van Ekol, Rocky Rail.



AAC twin car met DB Schenker opleggers bij Rocky Rail.

90332, Rhenus Logistics / 90336, Nothegger / 90339, DB Schenker / per set € 87,50).-CvD

AB-Modell

De actieve smalspoor fabrikant AB-Modell heeft een tweetal RhB Ge 4/4 III-locomotieven met reclameopschriften uitgeleverd. Het betreft loc 647 met reclame voor de Graubündner Kantonalbank en de 652 met op beide zijkanten afbeeldingen van de 31-voudige ijshockeykampioen Hockey-Club Davos. De kleurrijk uitgevoerde zijkanten worden door een transparante laklaag beschermd. Van elk model verschijnen drie versies. Op basis van het Kato-model is een 9 mm N-versie (€ 299,-) en een 6,5 mm Nm-versie (€ 499,-) verkrijgbaar. In een later stadium volgt een Nm-kleinseriemodel met messing onderstel en nieuwzilveren kap en vrijstaande handgrepen. Aandrijving door twee klokankermotoren met vliegwielen (€ 714,-). Voorts is de RhB Ge 4/4 III loc 642 met '100 Jahre Albula und Ruinaulta' opschriften in twee uitvoeringen leverbaar. De standaardversie heeft een N-onderstel (€ 199,-); de gesuperde uitvoering is voorzien van Nm-wielstellen en biedt diverse koppelingsmogelijkheden (€ 399,-). De vierassige EW I-rijtuigen zijn in een tweetal rijtuigen sets beschikbaar: één 1e klasse en drie 2e klasse rijtuigen



RhB Ge 4/4 III loc 647 met Graubünder Kantonalbank-opschriften bij AB-Modell.



RhB Ge 4/4 III loc 652 met Hockey-Club Davos opschriften.



RhB Ge 4/4 III loc 642 '100 Jahre Albula und Ruinalta' met verschillende koppelingen, AB-Modell.



RhB EW1-rijtuigenset bij AB-Modell

(€ 99,- N / € 169,- Nm); de aanvullingsset omvat twee eerste- en twee tweedeklassers (€ 114,- N / € 184,- Nm).-RB

Brawa

Na het verschijnen van de bijbehorende wit-rode Traxx-locs serie 146 en de losse IC-rijtuigen is het nu de beurt aan een basisset bestaande uit drie rijtuigen: stuurstandrijtuig met nummer 50-80-86-81 873-1 en twee tussenrijtuigen -26 402-2 en -26 469-1. De modellen zijn exact op schaal (1:87) en hebben de correcte kleur (43976, € 259,90). Samen met twee losse rijtuigen van de eerste (44505, € 79,90) en tweede klasse (44504, € 79,90) kan een complete Twindexx-Vario dubbeldekstrein van de DB worden samengesteld. Ofschoon het om hoge modellen gaat zijn de rijeigenschappen prima. Doordat de bodem van de rijtuigen van metaal is, is heen-en-weer schudden er niet bij; het zwaartepunt ligt laag. De ledverlichting van het koersbord laat zien dat het om de IC 2009 naar Köln Hbf gaat. Het blijft frappant dat Brawa dergelijke modellen van beugelkoppelingen blijft voorzien, die hebben bij de kortkoppeling geen enkele functie.-GF

LGB

In schaalgrootte 1:22,5 (G) komt LGB met een indrukwekkende nieuwe stoomlocomotief met vijf gekoppelde assen. De tweede stoomloc na de 99.72 uit de Harz die LGB met de asindeling E heeft gemaakt. Het model (20480, € 1799,-) is een weergave van de Saksische serie VIK, nu uitgebracht als Reichsbahn machine 99 653 en gestationeerd in Wildruff, destijds een belangrijk knooppunt binnen het Saksische 750 mm-net. Het door twee Bühler-motoren aangedreven 410 mm lange model van de DR-serie 99.64 heeft opschriften van de begin jaren zestig toen het smalspoor hier nog floreerde. Van deze locs werden vijftien exemplaren gebouwd. Ze waren voor het einde van de Eerste Wereldoorlog



Stuurstandrijtuig en tussenbak van de DB IC-set van Brawa.



De DR 99 653 is op de typische LGB manier weergegeven.



Boogviaduct in H0 bij Noch.



Smalspoorportaal bij Noch.



Grijs geschilderd Rode Kruis rijtuig bij Pullman/ESU.



Slaaprijtuig van het type C4ü P WL ontstaan uit een Rode Kruis-rijtuig, Pullmann.

bestemd voor de Heeresfeldbahnen. Maar na oplevering in november 1918 bleven ze bij Henschel onaangeroerd staan. Uiteindelijk nam de Sächsische Staatsbahn de machines over. De Reichsbahn bestelde later 47 extra locs die de nummers 99 671-717 kregen. De DR Ost moderniseerde na 1963 zeven locs waaronder de 99 653. Ze kregen onder meer een nieuwe ketel. Tien jaar later viel het doek voorgoed.-MM

Noch

Het 37 cm lange en 24,5 cm hoge boogviaduct voor H0m en H0e is een kant-en-klaar product van hardschuim; het kan direct op de baan worden geplaatst (58668, € 60,-). Met een afzonderlijk verkrijgbare pijlerset kunnen twee viaducten aan elkaar worden gekoppeld (58669, € 9,-). Ook de tunnelportalen voor enkel- of dubbelspoor zijn voor H0-smalspoor geschikt (58026, enkelspoor, € 10,- / 58027, dubbelspoor, € 11,-). Om tunnels direct na het portaal realistisch te kunnen weergeven zijn 9,5 cm lange halfronde tunnelsegmenten met rotsstructuur voor recht en gebogen spoor beschikbaar. Geschikt voor H0 en H0-smalspoor (58032, recht / 58033, boog / € 23,-).-DH

Pullmann/ESU

Voor het moderniseringsprogramma schafte de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft eind jaren twintig veertien geheel in geklonken staal gebouwde prototypes van sneltreinrijtuigen aan. Ze stonden vanaf 1928 model voor de nieuwe generatie rijtuigen. De ontwikkelingen gingen door en de rijtuigen van de types C4i en BC4i-30 met Görlitz-draaistellen werden in 1930 in gelaste uitvoering geleverd. Drie jaar later kregen ze grotere ramen. Om het sneller in- en uitstappen te bevorderen had de derde klasse dubbele deuren. De 1:87 modellen van Pullman/ESU hebben een correcte lengte en breedte. Diverse onderdelen zoals de traproosters zijn van geëtste onderdelen gemaakt. Ofschoon modellen diverse apart aangebrachte details hebben



De omgebouwde rijtuigen hadden een gesloten achterkant, Pullman.

kunnen ze probleemloos worden vastgepakt. De DB-versies zijn voorzien van rubberen overgangen, de DR-modellen hebben de karakteristieke balgen. De goed gedetailleerde draaistellen staan vlak boven de wagenbak, dat komt het totaalbeeld ten goede. Het interieur kan van verlichting worden voorzien. Na de oorlog werden de houten banken in de derde klasse vervangen door banken met een stoffen zitting. Deze rijtuigen werden ook uitgerust als Rode Kruis-wagens. Ze waren dan grijs geschilderd. Later werd dit materieel omgebouwd tot slaaprijtuig.-MM

Trix

Onze oosterburen investeren flink in de nieuwe elektrische locs van de serie 187.1, ook bekend als Traxx AC3. Dat betekent ook de komst van modellen in verschillende schaalgroottes. Trix brengt in 1:87 loc 187 109 uit. Opvallend aan deze vierasser is de fijne gravure. Veel aandacht is ook besteed aan de daktuin waar diverse apart aangebrachte details zijn te zien. De opschriften en kleur van het 217 mm lange H0-model overtuigen. Aandrijving via een cardanas op alle assen. Deze door de Almelose modelspoorwinkel Somberg ter beschikking gestelde vierasser is digitaal en heeft sound (22278, € 197,90). Deze 187.1 is ook verkrijgbaar als Märklin-model.-GF



Aan de dakopbouw van de 187 109 is bij Trix veel aandacht besteed.



Representant van de Duitse spoorwegen anno nu: de 187 109 van Trix.

1200 VOOR RAILEXPERTS

1215 wordt weer 1251

Bij de locloods in de Haarlemse spoordriehoek werd op 27 oktober 2017 een bijzonder 'pakketje' afgeleverd. Oldtimer eloc 1215, die nog in het opvallende Railpromo-jasje was gestoken, zou hier haar sierlijke lijnenwerk verruilen voor een kleurenschema dat bij velen een 'oh ja'-moment op zal roepen. Aanleiding is de rol die de machine als reserveloc gaat spelen in dienst voor Railexperts.





Historie

Tijdens de buitendienststelling van de NS eloc serie 1200 namen twee belangstellenden, machinist Harry Schneider en advocaat Laurens Pit, het initiatief om enkele van deze locomotieven te behouden. Via een rechtszaak lukte het vijf locs van de slopershamer te redden en na revisie in te zetten bij goederenvervoerder ACTS. De locomotieven 1208, 1214, 1215, 1218 en 1225 worden uiteindelijk vernummerd naar 1251 t/m 1255 en geschilderd in een blauw jasje met gele bies. Tot 2009 reden er 1200-en in dienst voor ACTS, maar deze werden in de loop der jaren stuk voor stuk met defecten aan de kant gezet. De 1251, 1252 en 1254 gingen volgens afspraak terug naar de beide machinisten, die de locs vanaf 2010 verhuurden aan Euro Express Trein Charters (EETC). Nadat EETC in 2015 haar activiteiten staakte, werd de 1254 kortstondig ingezet bij HSL Logistik en Captrain. De 1252 reed een tijdje bij RailPromo het Panorama Rail Restaurant maar werd in 2016 vervangen voor de 1251, die na een schilderbeurt door het leven ging als 1215 - het originele NS-nummer. Vanaf juni 2017 is de inzet van de locomotief beëindigd, ter vervanging maakte het bedrijf twee keer gebruik van Railexperts' 9901.

Railexperts zoekt 'nieuwe' loc

Tot het faillissement van Locon Benelux in juli 2017 huurde Railexperts daar de tractievoertuigen. Omdat de uit de Locon-boedel overgenomen 9901 voor het winterseizoen niet voldoende is, ontstond de vraag naar een extra locomotief. De 1215 stond werkeloos op de Watergraafsmeer en zou na een onderhoudsbeurt het spoor op kunnen. Wel zou de kleurstelling van de vorige gebruiker moeten verdwijnen. De 'nieuwe' kleurstelling voor de locomotief was snel gekozen: het ACTS-jasje wat de loc in 1999 al eens aangemeten kreeg. Hierin speelde mede dat Railexperts-eigenaar Ruben Klarenbeek zijn spoorcarrière bij ACTS begon.

Schilderbeurt

Om de locomotief te schilderen werd de voormalige locloods in Haarlem geopperd, hier huist de vereniging tot Behoud van Spoormaterieel Haarlem (BSH). Het plan werd met open armen ontvangen en zo stond de 1215 van eind oktober tot half december in de Noord-Hollandse hoofdstad. Na binnenkomst werd al snel begonnen met het verwijderen van de 'City of Amsterdam'-bestickering en het afschuren van de nog geen twee jaar oude verflaag. Ook werd het plaatwerk van de loc bijgewerkt. Na voltooiing van het werk aan het casco werd een frisse grondlaag aangebracht. Deze laag is heel licht grijs. De kleur geel is moeilijk te schilderen daar de ondergrond er vaak doorheen schemert. De combinatie van een goede kleur grondverf en het vakkundige schilderwerk maakte dat slechts één laag gele verf genoeg was om de ACTS-band er weer op te zetten. Terwijl



De 1251 staat in haar nieuwe jasje in de Haarlemse Driehoek, 5 december 2017.



1. De loc is op 27 oktober 2017 overgebracht door RXP 9901 en staat in Haarlem te wachten op verdere rangeerbewegingen. **2.** Tijdens de werkzaamheden staat de loc met Sik 232 inde loods. **3.** Op de zijkanten is het logo van Railexperts op dezelfde manier als het ACTS-logo aangebracht.

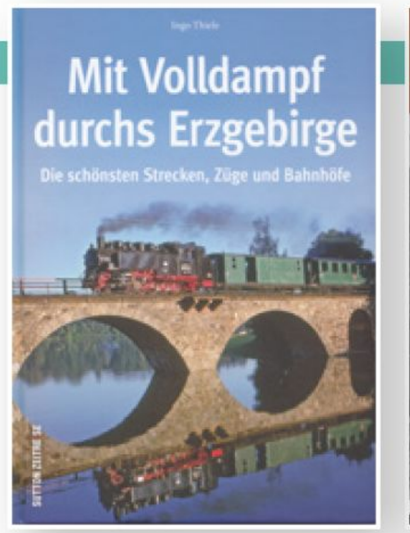
deze verflaag een week uithardde werden de twaalf roosters aan weerszijden van de loc geschuurd en in de grondverf gespoten. Tot slot kwam daar een metallic laagje overheen. Een weekend later werd begonnen met de volgende monsterklus: het afplakken van de gele band zodat het blauw kon worden aangebracht. Het geel was nogal ruim geschilderd, zodat de lijn later kon worden afgeplakt. Na een dagje hard doorplakken kon zondag 19 november de pot blauwe verf worden opengetrokken. In één dag werd de complete loc in de lak gezet. Toen aan het eind van de dag de afplaktape werd weggetrokken heerste tevredenheid met het eerste resultaat. Een week later werden de eerste 'details' op de loc aangebracht. Een aantal herstelde deuren werd teruggehangen en geschilderd en de bufferbalken kregen hun rode jasje. Eén frontsein werd vervangen en de ander werd opgeknapt. De volgende week werden de buffers en koppelingen zwart geschilderd en de grote roosters op de zijkanten teruggezet. Het is en blijft een Werkspoormachine, wat betekent dat niet alle roosters exact hetzelfde zijn. Na wat uit-

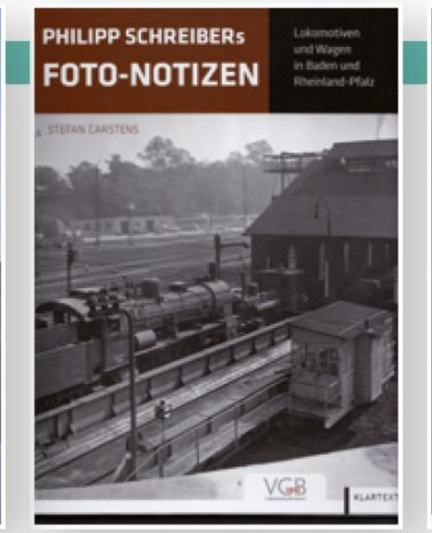
zoekwerk waren de juiste sets geformeerd en al gauw zat alles weer op z'n oude plek.

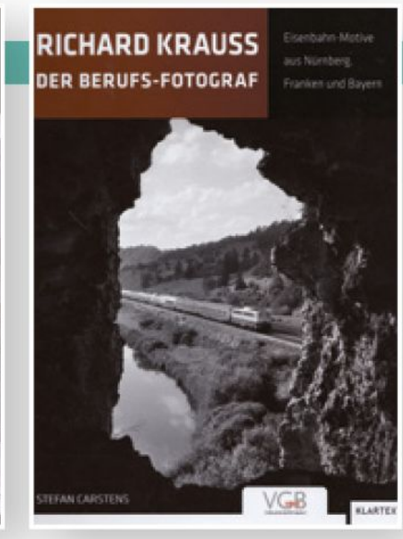
De deadline tot de proefrit die donderdag 7 december zou worden gereden kwam in zicht. Daarom werd de laatste week hard doorgewerkt aan de laatste details. 's Maandags werden de opschriften, het grote Railexperts-logo en de locplaten op de kopdeuren aangebracht. Dinsdag werd de ATB-installatie gekeurd en het laatste onderhoud gepleegd. Donderdagmiddag zou de loc weer onder de draad gezet worden en een proefrit rijden naar Amersfoort en weer terug. Deze rit ging door het uitgelopen onderhoud niet door. Wanneer de nieuwe testrit zal worden gereden was op het moment van schrijven nog niet bekend. De 1251 zal als reserveloc voor de Alpen Express van Railexperts stand-by staan.

Transformatie van Railpromo naar ACTS/Railexperts.











Mit Volldampf durch Erzgebirge

Die schönsten Strecken, Züge und Bahnhöfe

Door Ingo Thiele, uitg.: Sutton Verlag, 122 blz., Duitse taal, ISBN 978-3-95400-841-4, prijs € 20,-.

Het fraaie Ertsgebergte ten zuiden van ruwweg de lijn Dresden, Chemnitz, Zwickau en Reichenbach vormde vooral in de DDR-tijd een waar stoomwalhalla. Normaal- en smalspoor vormden een boeiende cocktail. In tien hoofdstukken, alle opgehangen aan bepaalde lijnen zoals Zwickau - Aue - Schwarzenberg en Wolkenstein - Jöhstadt wordt het Ertsgebergte als spoorregio uitgebreid beschreven en uitstekend belicht. Het accent ligt op de jaren zeventig in de Reichsbahntijd. Chemnitz heette nog Karl-Marx-Stadt. In dit boek krijgt u een compleet beeld van het slotakkoord van het hoofdstuk stoom bij de DR. De meeste opnamen zijn gemaakt door lokale fotografen die goed op de hoogte waren van bedieningen van bepaalde raccordementen en van de komst van extra treinen. Ze kenden bovendien de beste fotolocaties. Uiteraard staat ook Schlettau - Crottendorf in het boek, de inmiddels al weer jaren opgebroken lijn niet ver van de Tsjechische grens. Ook de drie 750 mm-lijnen Cranzahl - Oberwiesenthal, Wolkenstein - Jöhstadt en Freital - Hainsberg - Kurort Kipsdorf worden uiteraard besproken. Lijnen die nu in particuliere handen zijn of gedeeltelijk als museumspoor dienst doen. Ook van dat spoorse leven van alle dag wordt op een aangename manier verslag gedaan.-GF

Philipp Schreibers Foto-Notizen

Lokomotiven und Wagen in Baden und Rheinland-Pfalz

Door Stefan Carstens, uitg.: VGB, 176 blz., Duitse taal, ISBN 978-3-8375-1225-0, prijs € 29,95.

Veel spoorboeken in Duitsland dragen de signatuur van bekende iconen als Bellingrodt, Hubert, enz. Inmiddels worden ook archieven ontsloten van relatief onbekende liefhebbers, zoals Phillip Schreibers. Een man die rond Mainz begon met fotograferen en zijn werkgebied steeds uitbreidde. Naar bijvoorbeeld Wiesbaden en Bingerbrück. Het bijzondere is dat hij zijn camera vaak richtte op wat er achter de eerste koppeling hing. Met andere woorden, je ziet weinig locomotieven maar vooral treinen. Daarbij had hij een voorliefde voor goederenwagens. Maar ook oude rijtuigen worden we gewaar. Schreibers verschaft daarbij beelden die ook voor modelspoorders interessant kunnen zijn. Sfeerfoto's, stillevens, daar genoot hij ook zichtbaar van. Nooit gedacht dat een door de regen glimmende draaischijf zo'n mooi motief kon zijn. Oude stationsgebouwen waarvan de glans al jaren was verdwenen, bekoorden hem eveneens. Door de periode waarin hij actief was ('50- '70) zien we ook de elektrificatie van een aantal (hoofd) lijnen. Dat allemaal genoteerd door het oog van een liefhebber pur sang. Het is alsof je een aangename tijdreis maakt.-GF

Richard Krauss, der Berufs-Fotograf

Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

Door Stefan Carstens, uitg. VGB, 176 blz., Duitse taal, ISBN 978-3-8375-1875-7, prijs € 29,95.

Beroepsfotografen hebben ieder hun eigen kijk op de werkelijkheid. Dat gold ook voor Richard Krauss, iemand die in Neurenberg de kost verdiende als industriële en reclamefotograaf. Maar omdat hij een zwak had voor de spoorwegen ontstond ook op dit gebied een belangrijk archief. Daar kwam bij dat Krauss een lijntje had met Fleischmann. In opdracht van deze modelspoorfabrikant maakte hij tal van voorbeeldfoto's voor nieuwe modellen, zoals de BR 55, 64 en later de 70-er. Niet voor niets zijn van de beide tenderlocs diverse detailfoto's afgedrukt. De professionaliteit en ook de creativiteit spat van de zwart-wit en kleurenopnamen. 's Mans grote gevoel voor compositie zie je keer op keer terug. Zijn brede belangstelling eveneens. Dat de mens geregeld opduikt mag evenmin een verrassing heten. Of: een achter een grote mast vertrekkende stoomloc. Normaal een doodzonde om in dat geval af te drukken. Krauss maakte van dit beeld een knappe, pakkende foto. Het verschil tussen beroeps- en amateurfotograaf. De meest memorabele opname? De 65-er die wordt gedraaid in Erbach. Met een twintigtal boerenkoolstruiken als een mini-moestuin op de voorgrond. Als dat geen mooi motief voor een modelspoorweg is.-GF

Die letzten Altbauelloks der Deutschen Bundesbahn

Band 2: Die Baureihen 152, 160, 163, 169, 175, 191, 193 und 194

Door Frank Lüdecke, diverse fotografen, uitg.: Eisenbahn Kurier, formaat 210 x 297 cm, 248 blz., 408 foto's (zw/w en kleur), Duitse taal, bestelnr. 6027, ISBN 978-3-8446-6027-2, prijs € 49,90.

In 2016 verscheen het eerste deel over de vooroorlogse elocs, waarvan een groot deel in de jaren '60 bij de DB nog in dienst was. Er bleek zoveel documentatie beschikbaar dat besloten werd om er twee banden aan te besteden. Net als in het eerste deel wordt per serie het locomotieftype uitvoerig beschreven. Na een korte technische uiteenzetting is per afzonderlijke loc de inzet, omloop en levensloop vermeld. Het zwaartepunt ligt daarbij van 1968 tot aan de buitendienststelling. Van alle loctypen is er wel een exemplaar bewaard gebleven, soms meerdere. In de tabellen is terug te vinden waar en in welke staat deze zich bevinden. Alleen voor de grootste serie, de BR E94 (194) is dat wat moeilijker. Samen met de niet in het boek vermelde machines die bij de DR (BR 254) en ÖBB (serie 1020) terecht zijn gekomen blijken het er 32 te zijn. Van alle locseries zijn tekeningen opgenomen. De meeste foto's zijn in zwart/wit, veelal twee per pagina, maar soms paginagroot. Ook in dit deel bevinden zich in het midden en aan het eind van het boek kleurenfoto's. Deze zijn op serienummer gerangschikt. De foto's zijn van goede kwaliteit en voorzien van een kort bijschrift. Samen met deel 1 is een imposant naslagwerk ontstaan van de fraaie elocs die jaren lang bij onze oosterburen dienst hebben gedaan.-TO

Roco WLANmaus, een muis zonder staartje!

Roco heeft een lange traditie in het naamgeven van haar handregelaars als 'Maus'. Na verschillende varianten 'LokMAUS', 'MultiMAUS', 'ProMAUS' is er nu de 'WLANmaus'. De jongste telg is draadloos, werkt via wifi en is gedacht voor de Z21 familie van centrales. Laten we eens kijken wat je er allemaal mee kunt.

De recente familie (multi)muizen van Roco hebben alle dezelfde behuizing, een grote, duidelijke display, een grote draaiknop en een numeriek toetsenveld. De rode Roco- en zwarte Fleischmann-variant hebben een aansluiting via kabel aan de XpressNet aansluitingen van de centrale of de versterker, de blauwe verbindt zich via een huiseigen draadloze techniek aan de MultiZentrale-Pro. De nieuwe WLANMaus gebruikt echter een open netwerkprotocol en standaard wifi-verbinding. Dit past prima bij de Z21-famile van centrales (Z21-zwart, z21-wit en z21-start). Dit zijn centrales die ingebouwde netwerkinterfaces hebben en daarmee eenvoudig aan wifi-netwerken gekoppeld kunnen worden. Net als hun bedrade XpressNet voorgangers is het dus mogelijk om deze muis op meer dan alleen een Roco-centrale aan te sluiten.

1. De WLANmaus, muis zonder staartje. **2.** Drie standaard AAA-batterijen voeden de muis. **3.** De door Roco aanbevolen standaard installatie: Z21 + router + WLANmaus. **4.** Alle instellingen voor het netwerk bevinden zich in het WLAN-menu.

De Maus

Om te beginnen: het is een 'echte' Roco-Maus. Uiterlijk is de muis, op de kleur na, bouwgelijk aan de blauwe MultiZentrale-Pro uitvoering. De bediening is verregaand gelijk aan alle MultiMaus voorgangers en heel eenvoudig te leren. De muis wordt geleverd in de bekende Roco-accessoireverpakking, goed beschermd in styropor en met een uitvoerige en duidelijke handleiding. Om de muis van stroom te voorzien is er aan de onderzijde een batterijvak. Hierin passen drie standaard AAA-batterijen of oplaadbare accu's. De levensduur van de batterijen is, afhankelijk van het type batterij, zo rond de 5 - 10 uur. Het verdient aanbeveling de batterijen te verwijderen als de muis langere tijd

1



2





De Z21 is ook zonder router te gebruiken aan het thuis-netwerk, de WLANmaus wordt dan aan het SSID van het thuis-wi-fi-netwerk verbonden.

niet wordt gebruikt. Een set batterijen houdt het ongeveer drie weken uit als de muis stand-by ligt en is uitgeschakeld. Door het gewicht van de batterijen ligt de WLANmaus net iets anders in de hand dan muizen-met-draad. Niet onprettig, hij voelt degelijker aan. Verder heeft de muis er een extra menu onder 'instellingen' bijgekregen: WLAN. Hier zijn alle relevante en noodzakelijke netwerkinstellingen te vinden en te veranderen.

Muis en centrale

Om nuttig te kunnen zijn moet de muis verbonden worden met een centrale die a.) via een IP-netwerk te bereiken is en b.) het Z21-protocol spreekt. Daar de muis op zijn draaiknop het Z21 logo draagt, is het duidelijk dat deze voor de Z21-centrales is bedoeld. Roco levert hiervoor de zwarte Z21 en witte z21. Beide worden geleverd met een losse wifi-router. Ook de z21-start is een mogelijkheid, maar deze zal middels een apart aan te schaffen router en vrijschakelcode geschikt moeten worden gemaakt om via het netwerk te kunnen verbinden. Centrale en router vormen, in standaard instelling, een op zich zelf staand wifi-netwerk. De muis kan hier eenvoudig mee worden verbonden. Met behulp van de SSID- en passwordcodes op de router is de muis in een zucht met de Z21 verbonden. Alle andere instellingen in de muis staan af fabriek al correct ingesteld. De muis geeft met een antennesybool en de van mobiele telefoons bekende

3



4









5. De SSID kiezen, de muis zoekt zelf naar aanwezige wifi-netwerken. **6.** Het IP-adres van de te bedienen Z21 moet worden ingegeven. Zo uit de doos staat het op het standaard Z21-adres van 192.168.0.111. **7.** Niet alleen de Roco Z21, maar sinds update V1.4.4 kan de WLANmaus ook aan de Digikeijs DR5000 centrale. **8.** In de configuratie app van de DR5000 wordt voor het Z21/WLANmaus-protocol gekozen. **9.** De WLANmaus kan dan met het SSID van de DR5000 worden verbonden en het Z21-IP-adres in de muis wordt op het aangegeven IP-adres ingesteld.

signaalsterkte-streepjes aan dat het aan een wifi-netwerk is verbonden. Tijdens het verbinden knipperen de rijrichting- en locsymbolen. Als de muis na het koppelen aan het wifi-netwerk de centrale vindt, stopt het knipperen en kan de gekozen locomotief of het gekozen wissel worden bediend.

Alternatieve verbindingen

Naast de bovenbeschreven Roco-standaard-installatie, zijn er nog een aantal andere mogelijkheden om met de WLANmaus uw modelbaan te besturen. Als eerste optie is het mogelijk om de Z21-centrales zonder de bijgeleverde router aan uw thuisnetwerk te verbinden. Dit gaat eenvoudig door een netwerkkabel in de LAN-aansluiting van de Z21-centrale te steken en het andere einde van die kabel in de router of de switch van uw thuisnetwerk. Wel moet er dan voor gezorgd worden, dat het IP-adres van de Z21 (standaard 192.168.0.111) past in uw thuisnetwerk. Een en ander kan met de Maintenance Tool van Roco worden ingesteld. Is de centrale eenmaal in het thuisnetwerk opgenomen, dan kan de WLANmaus aan het wifi-SSID van uw thuisnetwerk worden verbonden en, na eventueel ingeven van het nieuwe Z21 IP-adres, overal vanuit huis de Z21 bedienen. Deze configuratie is ook handig als u gebruikt maakt van de Z21 iPhone/Android app. U hoeft niet meer van wifi-netwerk te wisselen en blijft bovendien via internet bereikbaar.









10. Locs selecteren en ermee rijden gaat net zo als bij de MultiMAUS met kabel. **11.** Het bedienen van wissels, de WLANmaus kan 2048 wissels aan.

Een volgende mogelijkheid is de Digikeijs DR5000-centrale met de onlangs uitgebrachte V1.4.4. update. Digikeijs heeft hierin het Z21-protocol geïmplementeerd. Omdat de DR5000 af fabriek voorzien is van een wifi-interface, hoeft hiervoor geen extra router te worden aangeschaft. Eenvoudigweg de DR5000 centrale instellen op het Z21/WLANmaus-protocol, de WLANmaus verbinden met het SSID van de centrale, het IP-adres van de DR5000 in de muis ingeven en het spelen kan beginnen. De DR5000 kan ook via haar LAN-aansluiting op een thuisnetwerk worden aangesloten, zodat ook hier de voordelen van het eerder beschreven verbinden van de muis aan het wifi-thuisnetwerk gelden.

Verder zijn er nog een aantal modelbaanbesturingsprogramma's (zoals RocRail) die ook het Z21-protocol hebben geïmplementeerd, zodat via dat besturingsprogramma om het even welke centrale kan worden aangestuurd. Voorwaarde hierbij is dan natuurlijk wel dat de muis in hetzelfde wifi-netwerk verbonden is als de computer met het besturingsprogramma.

Tot slot

De Roco WLANmaus is een handige en ruim toepasbare handregelaar, die meer kan dan op het eerste gezicht wordt gedacht. Door het gebruik van open standaarden als wifi, IP-netwerk en Z21-protocol is deze muis niet beperkt tot het gebruik aan de huiseigen Roco centrales. Daarnaast is de muis los verkrijgbaar en aantrekkelijk geprijsd. Vooral voor mensen die het bedieningsgemak en de eenvoud van de MultiMaus op prijs stellen, maar zich beperkt voelen door de kabelaansluiting, is dit een echte aanrader.



De WLANmaus wordt geleverd in de bekende Roco-verpakking, inclusief een uitvoerige en duidelijke handleiding.

PREVIEW RAILHOBBY 395

De volgende uitgave van Railhobby, RH396 2018/02, verschijnt circa 23 januari 2018

Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Grootste tenderloc wereldwijd

In reportage belicht Sevrien Ferrée de Bulgaarse serie 46.



Ile Vaou

Een fantasie tandstaafbergbaan in schaal 0m.



Station Voorthuizen in 3D-print

Chris van Driesen rondt de bouw van het in 3D-techniek geprinte stationsgebouw af.



Bakkerij in HO

De bakker en zijn vrouw zijn er helemaal klaar voor, maar pas in Railhobby 396 kunnen ze hun intrek nemen in de nieuwe bakkerij van Alsacast.

RAILHOBBY.nl 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 **Hoofdredactie** Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Chris van Diesen, Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Jan Asshauer, Dick van Beek, Paul Bender, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Koen van der Lee, Hans Koning, Stefan Laffont, Martin Menke, Rob Mooij, Christoph Müller, Jeffrey Onrust, Eric Sallevelt, Hans van de Ven, Thonis van der Weel **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. Een jaarabonnement inclusief 2 specials vanaf € 32,90. 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 € 6,99, België € 7,99 **Verschijningsfrequentie** 10 x per jaar **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55, www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Koninklijke BDU **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2018. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. 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.

Exact-train
Classic HO1:87®

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:

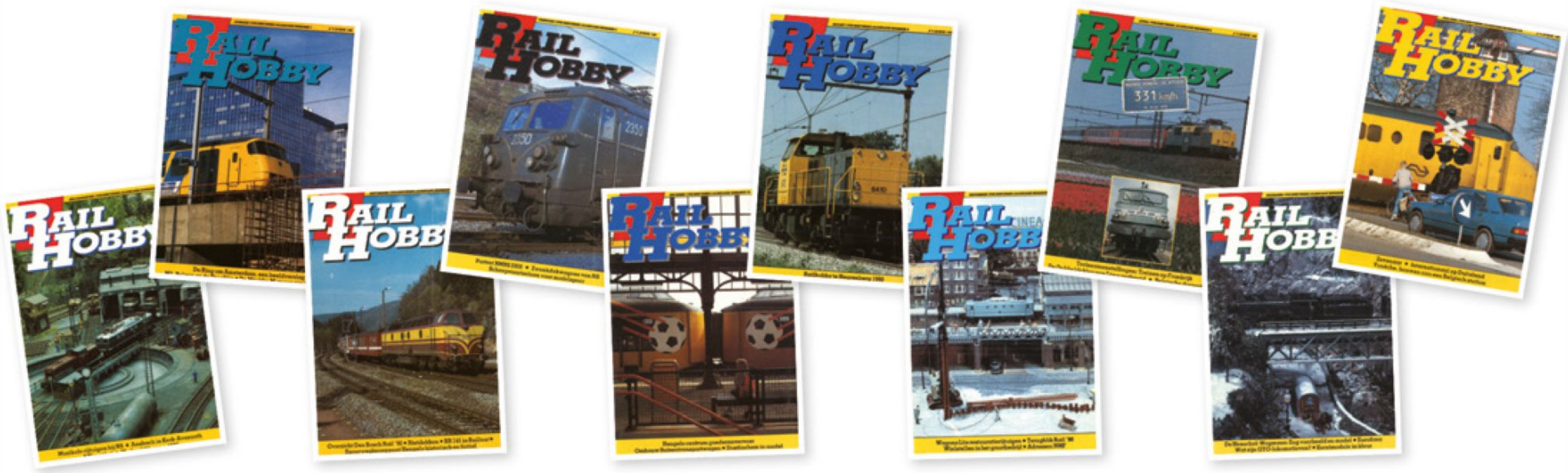
1. NS stoomlocomotieven (o.a. 1700, 2100, 3700, 3900, 4300, 5000, 6000, 6100, 6300, enz.).
2. NS elektrische locomotieven (BB300 (SNCF), 1000, 1100, 1200 en 1300).
3. NS diesellocomotieven (2200 en 2400).
4. Achter buitenlandse stoom-, elektrische- en diesellocomotieven in geheel Europa.

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

LEES RAILHOBBY TERUG T/M 1990

Het online archief van Railhobby is weer aangevuld. Dit keer met alle uitgaven uit 1990. Dit betekent dat u als online en print&online abonnee maar liefst **260 uitgaven** van Railhobby kunt lezen!
Ga snel naar **www.railhobby.nl/uitgaven** en bekijk alle uitgaven online.



Heeft u geen online toegang? **Kijk snel op pagina 36 voor meer informatie over een online of print&online abonnement.**

Artitec®

Te koop bij uw winkelier | Schaal 1:87



Plan U

Onze Plan U vindt zijn plaats op steeds meer modelbanen in Nederland. Zoveel zelfs dat de modellen schaars worden. Sommige varianten zijn zelfs al geheel uitverkocht. Vraag uw winkelier naar de beschikbaarheid en reserveer uw exemplaar zolang het nog kan!

20.350.01	Plan U 115, rood “oerversie”, DC Analoog, IIIc
20.351.01	Plan U 134, rood met logo, DC Analoog, IVa
20.352.01	Plan U 147, geel-grijs, DC Analoog, IVa
20.353.01	Plan U 139, rood met grijze deuren, DC Analoog, IVa
20.354.01	Plan U 113, geel-grijs, DC Analoog, IV
20.355.01	Plan U 128, geel-grijs, DC Analoog, IVb-V
20.356.01	Plan U 114, “museumversie”, DC Analoog, VI

Diverse varianten zijn verkrijgbaar als wissel- en gelijkstroom-uitvoeringen met ESU LokPilot V4.0 M4 of ESU LokSound V4.0 M4 decoders.
De bestelnummers veranderen dan als volgt:

21.XXX.XX	Plan U AC met Lokpilot V4.0 M4
22.XXX.XX	Plan U DC met LokSound V4.0 M4
23.XXX.XX	Plan U AC met Loksound V4.0 M4
24.XXX.XX	Plan U DC met Lokpilot V4.0 M4

OP=OP



De Dg’s zijn nu nog verkrijgbaar, maar de voorraad wordt snel kleiner, dus wees er snel bij!

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

Nieuw verkrijgbaar



487.801.58 - **Transportkist onder dekzeil**
487.801.59 - **Lading smalspoorlokjes**
387.277 - **Kolenschop, bats, rietmanden**
387.281 - **Zeis, hooihark, hooivork**
387.282 - **Gereedschap tuin, boerderij**

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws.

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