



RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



De Enterse zomp in H0



Smalspoormuseum Pollo
750 mm in Prignitz



Brawa's model van E 95 01
overtuigt door afwerking



H0-modulebaan
La Gare de Primery



MODELSPOOR TILBURG

ZATERDAG

29 SEPTEMBER

10.00 - 17.00

WAGENMAKERIJ

SPOORZONE TILBURG

EXPOSEREN OF VERKOPEN?

MELD JE AAN OP WWW.MODELSPOORTILBURG.NL

HET GROOTSTE MODELSPOOR
EVENEMENT VAN ZUID
NEDERLAND

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

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.

Exact-train Classic HO1:87®

Binnenkort leverbaar de nieuwe modellen NS AB7500

Een niet te missen wagen achter uw NS locomotief

Het nieuwe NS AB7500 programma:

Nieuwe serie korter gekoppeld

EX10004 NS C 7151 RIC tijdperk 3
EX10005 NS AB 6243 tijdperk 3
EX10006 NS AB 6233 tijdperk 3
EX10007 NS B 6158 tijdperk 3
EX10008 DR B4üp 204-205 tijdperk 3
EX10009 PKP BChxz 012 234 tijdperk 3
EX10011 NS C 7155 RIC tijdperk 3
EX10012 NS B 6153 tijdperk 3
EX10013 NS A 7540 RIC tijdperk 3
EX10014 NS A 7542 RIC tijdperk 3
EX10015 NS B 7152 RIC tijdperk 3
EX10016 NS B 7153 RIC tijdperk 3
EX10017 NS A 7532 RIC tijdperk 3
EX10018 NS B 7154 RIC tijdperk 3
EX10019 NS AB 7534 RIC zilver dak tijdperk 2
EX10020 NS AB 7522 RIC zilver dak tijdperk 2
EX10021 NS AB 7542 RIC zilver dak tijdperk 3



EX10022 NS AB 7544 RIC grijs dak tijdperk 2
EX10023 NS AB 7540 RIC grijs dak tijdperk 3
EX10024 AB 7536 RIC tijdperk 3
EX10025 AB 7545 RIC tijdperk 3
EX10026 A 7545 RIC tijdperk 3
EX10027 B 7156 RIC tijdperk 3
EX10028 NS A 7536 RIC tijdperk 3
EX10029 NS B 7157 RIC tijdperk 3
EX10030 NS AB 6240 tijdperk 3



De AB7500 rijtuigen zijn door veel modeltreintijdschriften beoordeeld. Allen waren zeer positief.

In juli komt ook de verlichting voor de AB7500 beschikbaar. (Cat.nr. MS 11064)

Leverbaar zijn vele Gbs varianten van de DB, DR en SBB die in geheel Europa werden ingezet.

Al onze wagens hebben de volgende voordelen:

1. metalen onderzijde, zeer goede rijeigenschappen waardoor ze niet ontsporen
2. zeer fijn gedetailleerd.(vele metalen etsdelen, verende buffers, loepzuivere opschriften, geëtste koersborden, enz.)
3. alle onderdelen zijn vanaf fabriek degelijk gemonteerd.

Voor alle wagens zijn AC assen leverbaar. Voor de AB7500 zijn AC slepers beschikbaar.



Een van de proefritten van een Bombardier RABe 502 Twindexx voert op 5 februari 2018 langs de Zürichsee. (foto: Dario Haeusermann, © SBB CFF FFS)

Waar de Nederlandse treinreiziger - de spitsforens - met enige regelmaat het tekort aan zitplaatsen aankaart, zal dat bij de Zwitserse spitsreiziger niet veel anders zijn. Daar ook in het Alpenland het reizigersvervoer al jaren in de lift zit, heeft de SBB na openbare aanbestedingen, in 2010 bij Bombardier en in 2012 bij Stadler dubbeldekstreinstellen voor respectievelijk binnenlands en internationaal verkeer besteld. Bij het opstellen van het omvangrijke pakket van eisen waren diverse instanties en organisaties betrokken, waaronder de gehandicaptenbond. De door Stadler gebouwde RABe 501 'Giruno'-stellen rijden inmiddels. Door diverse oorzaken vlotte het met de aflevering van de 62 door Bombardier gebouwde RABe 502 'Twindexx' stellen niet. Dit mede tot verdriet van de reizigers die daardoor langer op het - naar Zwitserse normen - gedateerde enkeldeksmaterieel waren aangewezen. Op 30 november 2017 gaf het Bundesamt für Verkehr, na kleine technische aanpassingen en een software update, eindelijk groen licht om de Twindexx - doorloop naar de volgende bak op het bovendeck - in exploitatie te nemen. Iedereen blij, zou je denken. Niet echter de gehandicaptenbond 'Inclusion Handicap'. De eis voor een personenlift naar het bovendeck - in de IC-uitvoering komt hier een restauratie, met op het onderdek een achtpersoonscoupé met drie rolstoelplaatsen, (restaurant)tafels en rolstoeltoegankelijke wc - was al eerder om bouwtechnische redenen door de rechter verworpen. In de afzonderlijke restau-

ratie op het onderdek - geen integratie mogelijk met valide reizigers - kon de bond zich niet vinden. Andere eisen betroffen onder meer een tweede rolstoeltoegankelijke wc, bagagerekken en andere verlichting boven de zitplaatsen en in de wc. Eind 2017 zouden de eerste Twindexx IR 200-stellen in dienst komen, maar in januari werden SBB en Bombardier andermaal voor de rechter gedaagd. Ditmaal waren de bezwaren de 2,5 cm hoge drempel bij de uitschuijtrede tussen wagenbak en perronrand en de daarop volgende korte helling van 14,9% (is binnen de EU- en CH-norm) en een aanpassing van een trapleuning. Nadat de eisen door de rechter waren afgewezen was het op 26 februari zover en kon de SBB de eerste Twindexx als interregio inzetten. De verzoeken tot grotere pictogrammen, het ontspiegelen van de infomonitoren en meer contrasterende vloerbedekking bij niveauverschillen worden intussen door de SBB ter hand genomen.

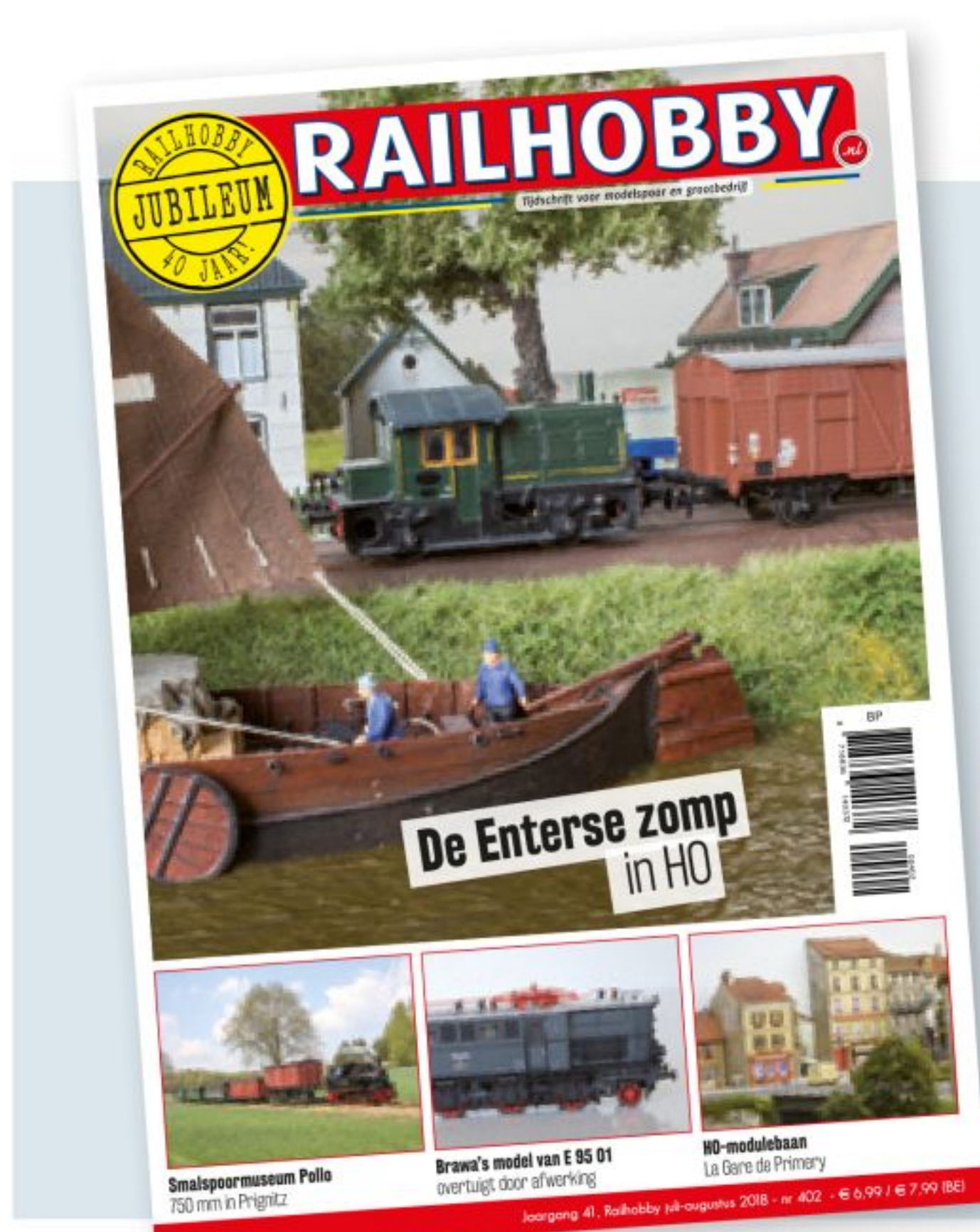
Voorzien zijn 23 stuks IC 200 (treinlengte 200 m, acht bakken), dertig IR 200 en negen IR 100 (vier bakken). De maximumsnelheid bedraagt 220 km/h; met het door Bombardier ontwikkelde WAKO, een semi-kantelinrichting, kunnen spoorbogen iets sneller worden genomen. De procedure voor toelating voor Duitsland en Oostenrijk staat voor eind dit jaar op de rol.

Dolf Heibloem

COVER

EIGENBOUW ENTERSE ZOMP

Modelbouwer Rienk Timmerman heeft na nauwgezet onderzoek de bouw in 1:87 van de platbodem ter hand genomen. Het eenvoudige schip blijkt complex van vorm. Foto: Rienk Timmerman



ADVERTEERDERS

2 Van Zuthem Autominiaturen **2** TreintjeOost
2 Modelspoor Tilburg **2** Exact-Train
4 Domburg Train Support
4 Peperkamp Modelbouw **4** Beelen Modelbouw
4 Somberg Modelbouw **4** Tillig **18** Modelspoorbeurs Houten **18** Modelbouwcompany
18 Van Appeldoorn Spoorwegfotografie
83 Bouwman en Bouwman
83 Train Service Danckaert **84** Artitec



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

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

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!!!

Interesse in Tillig, topmerk voor TT, H0e, H0m en ook H0?



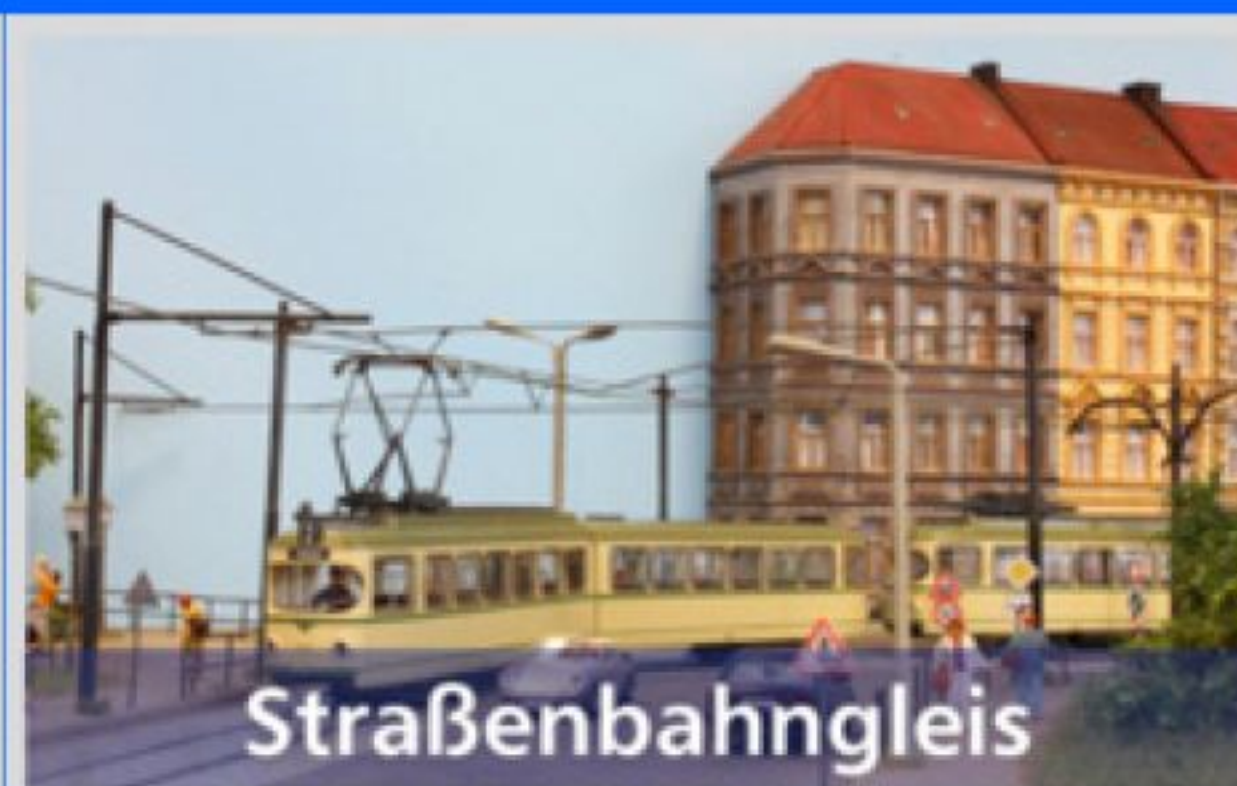
TT-Bahnen



H0-Bahnen



Schmalspurbahnen



Straßenbahngleis



ref.: 73743



ref.: 73738

Voor de Top nieuwigheden van Tillig voor 2018: vraag naar de info-flyers en catalogus, bij uw dealer-specialist.

U kan de info-flyers ook downloaden via www.modeltrainservice.com en www.tillig.com

Zie onze dealerlijst op www.modeltrainservice.com

Import: Train Service Danckaert
www.modeltrainservice.com
e-mail: contact@tsdbvba.be



Train Service Danckaert
vanaf 1/07/2018
Ook officieel importeur voor Nederland!

50



Baan in Beeld: La Gare de Primery, een fictief Frans plattelandstation van Eric Goasdoué.

6 Doen: Molen Huizen

De molen van Huizen is terug, herbouwd door Rob de Zwart, in model.

20 Historie: DRG E 95

De in 1924 gebouwde tweedelige elocs hadden een prima rapportcijfer.

24 Railtest: E 95 van Brawa

Ook in model blijkt de donkergrijze loc hoge ogen te gooien.

30 Doen: Enterse Zomp

Scheepsbouwer Rienk Timmerman bouwt de platbodem Enterse Zomp in H0.

36 Digitaal: Go Digital!, deel 2

Hans van de Ven ikt locomotieven en verdiept zich in terugmelders en andere digitale toepassingen.

46 Uitgelicht: Tramloc 'Silvolde'

De GTW 13 tramloc van Tramfabriek wordt, in het voetspoor van zijn vader, nader belicht.

56 Railmuseum: Pollo

Het Kleinbahnmuseum Lindenberg, alias Pollo, in het Noord-Duitse Prignitz is 25 jaar jong.

64 Techniek: Trax sporenplanner

Fedor van Eldijk maakt het ontwerpen van een modelbaan een stuk gemakkelijker.

... en de rubrieken

10 Rail Actueel
19 Column door Paul Bender
29 Railnieuws
63 De Vijf van ...
69 Railpers
70 Modelnieuws
82 Preview Railhobby 403 (= 2018/09)

De tewaterlating van het in de preview in Railhobby 401 genoemde vrachtschip van Artitec heeft de deadline van deze uitgave niet gehaald. Als nautisch substituut leest u over de bouw van een Enterse zomp.

40



Reportage: Chemin de fer de la Baie de Somme
Impressie van een smalspoormuseumlijn in Noord-west-Frankrijk.

78

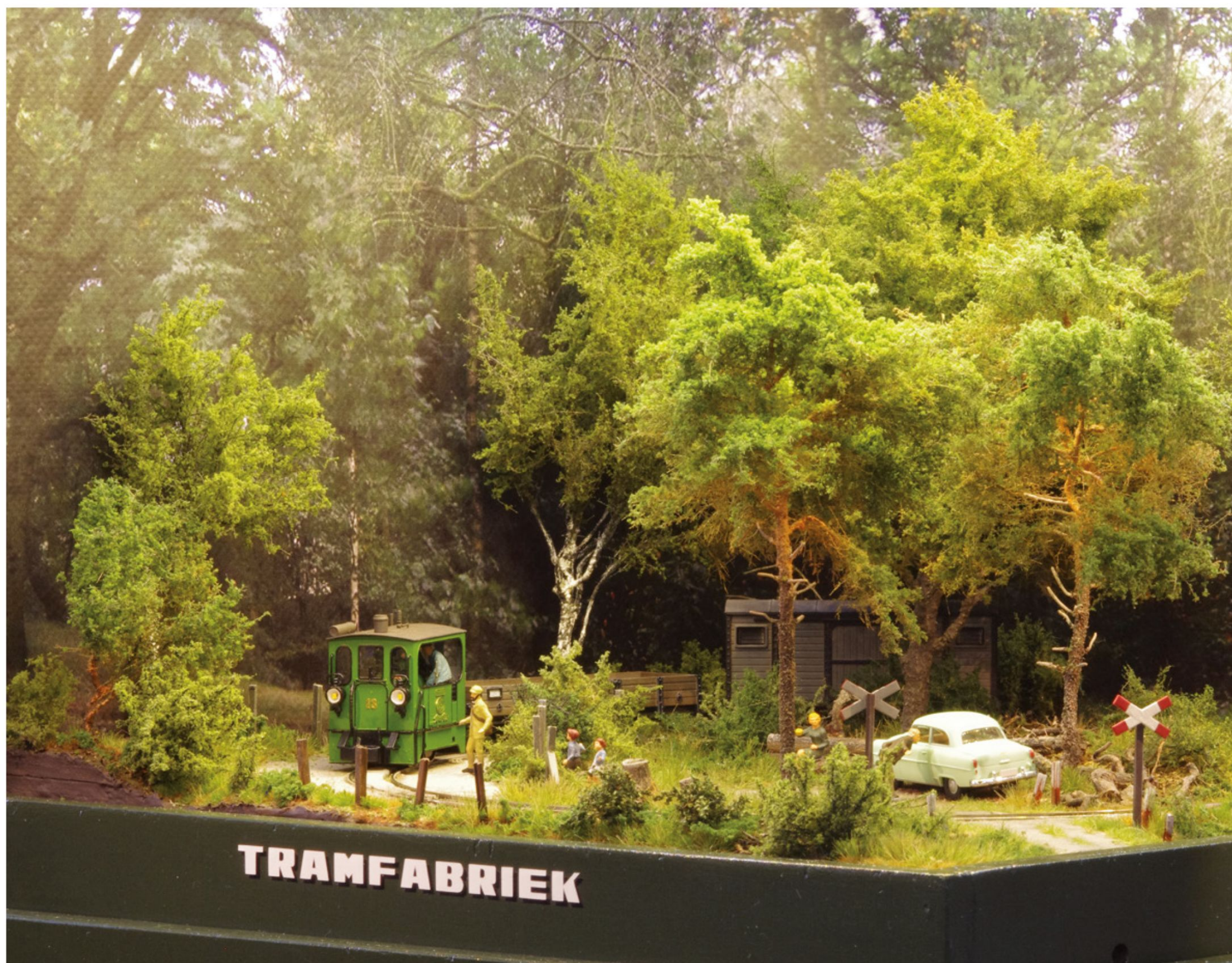


Kraanmachinist en modelbouwer Rob Mooij zet de Krupp 166 neer in H0.

GTW 13 'SILVOLDE'

H0e-tramloc van Tramfabriek

Tijdens Rail 2018 werd het eerste model van de GTW 13 tramloc 'Silvolde' van Tramfabriek aan de Stoomtrein Katwijk Leiden overhandigd. Het prototype van het H0e-model kon tijdens de Smalspoordagen in Valkenburg in september 2017 voor het daar opgestelde GTW-museumtramstel worden bewonderd. Rob Blom heeft het model in kaart gebracht.



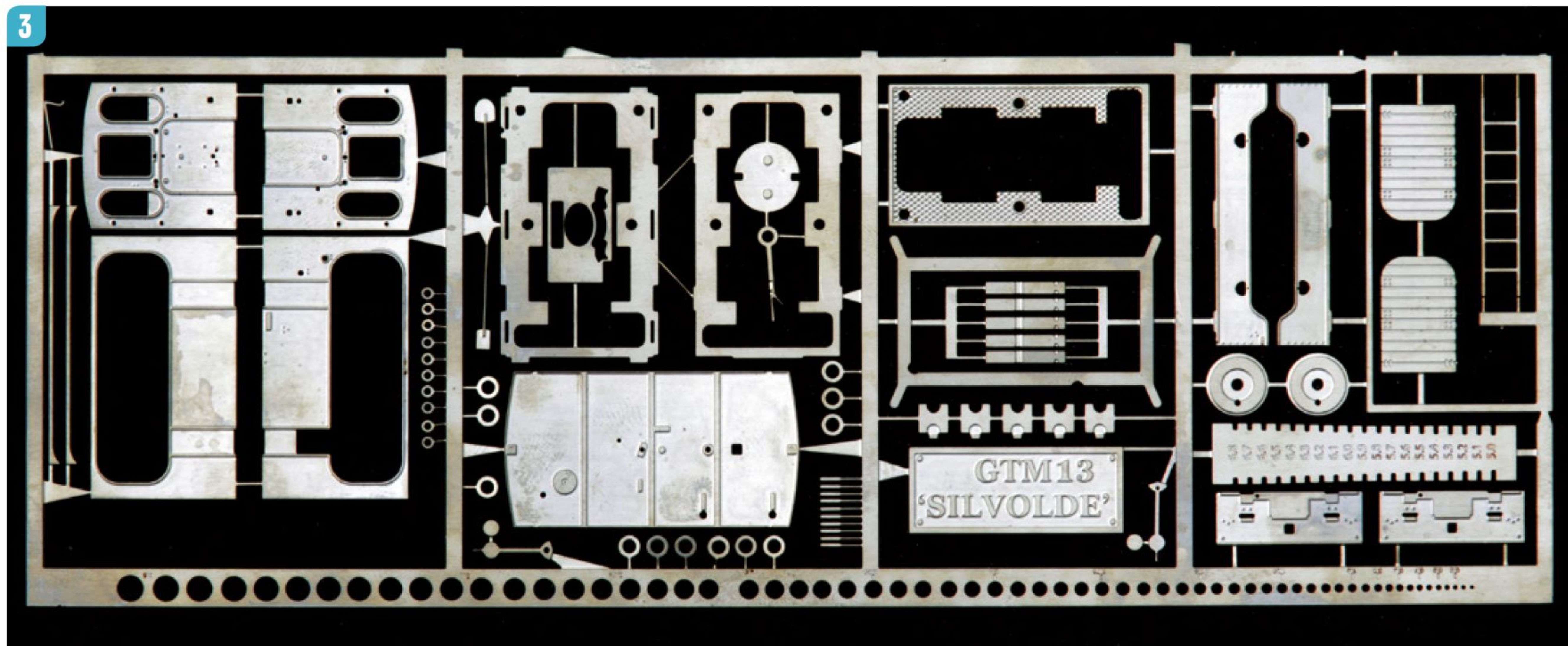
Diorama 'Picknick in Gelderland, 1956' met rondlopende trambaan.

De door Backer & Rueb gebouwde twee-assige 750 mm smalspoortramloc is in 1900 bij de GSM in dienst gesteld. Na de samenvoeging van de diverse spoorbedrijven in Gelderland ging het bedrijf in 1939 onder de naam Geldersche Tramwegen (GTW) verder. In de 50-er jaren werd de tramexploitatie stap voor stap beëindigd en reed het GTW-tramstel, bestaande uit loc 13 'Silvolde', rijtuig AB 48 en bagagewagen G 41, zomer 1956 een historische personendienst tussen Doesburg en Doetinchem. Vanwege het succes werd dit in 1957 nog eens herhaald. Daarna werd het trambedrijf opgedoekt en het tramstel opgeborgen. Tijdens de Floriade-tentoonstelling van 1960 in Rotterdam was het tramstel daar opgesteld, in 1975 werd het naar het spoorwegmuseum in Utrecht overgebracht. Na een herschikking van de museumcollectie genoot het tramstel

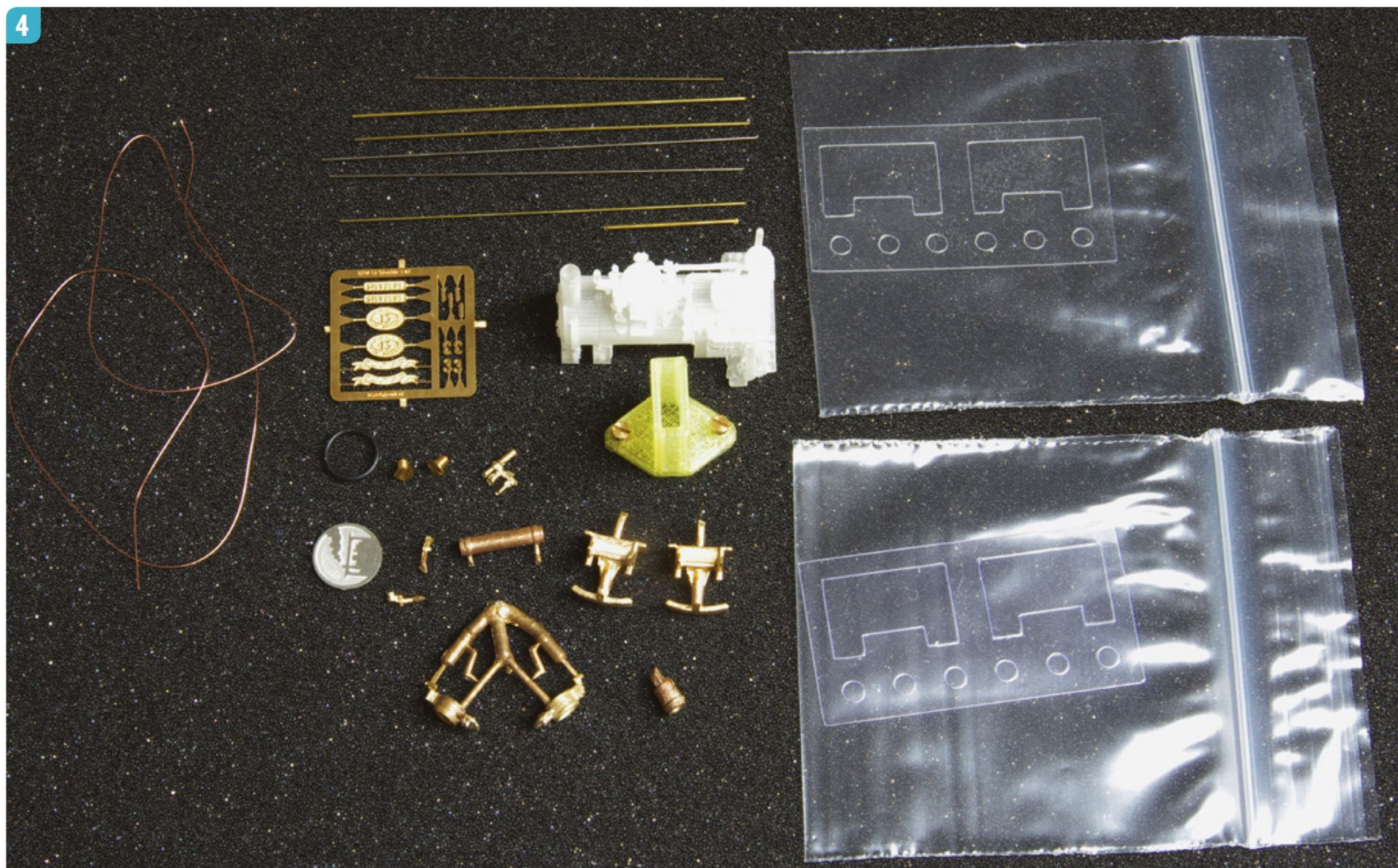


1. Overhandiging van het eerste exemplaar aan Stoomtrein Katwijk Leiden. 2. De titelpagina van het RSV-personeelsblad van januari 1977 toont de sfeerimpressie met de GTW 13 'Silvolde'. (collectie Rob Blom)

3



4

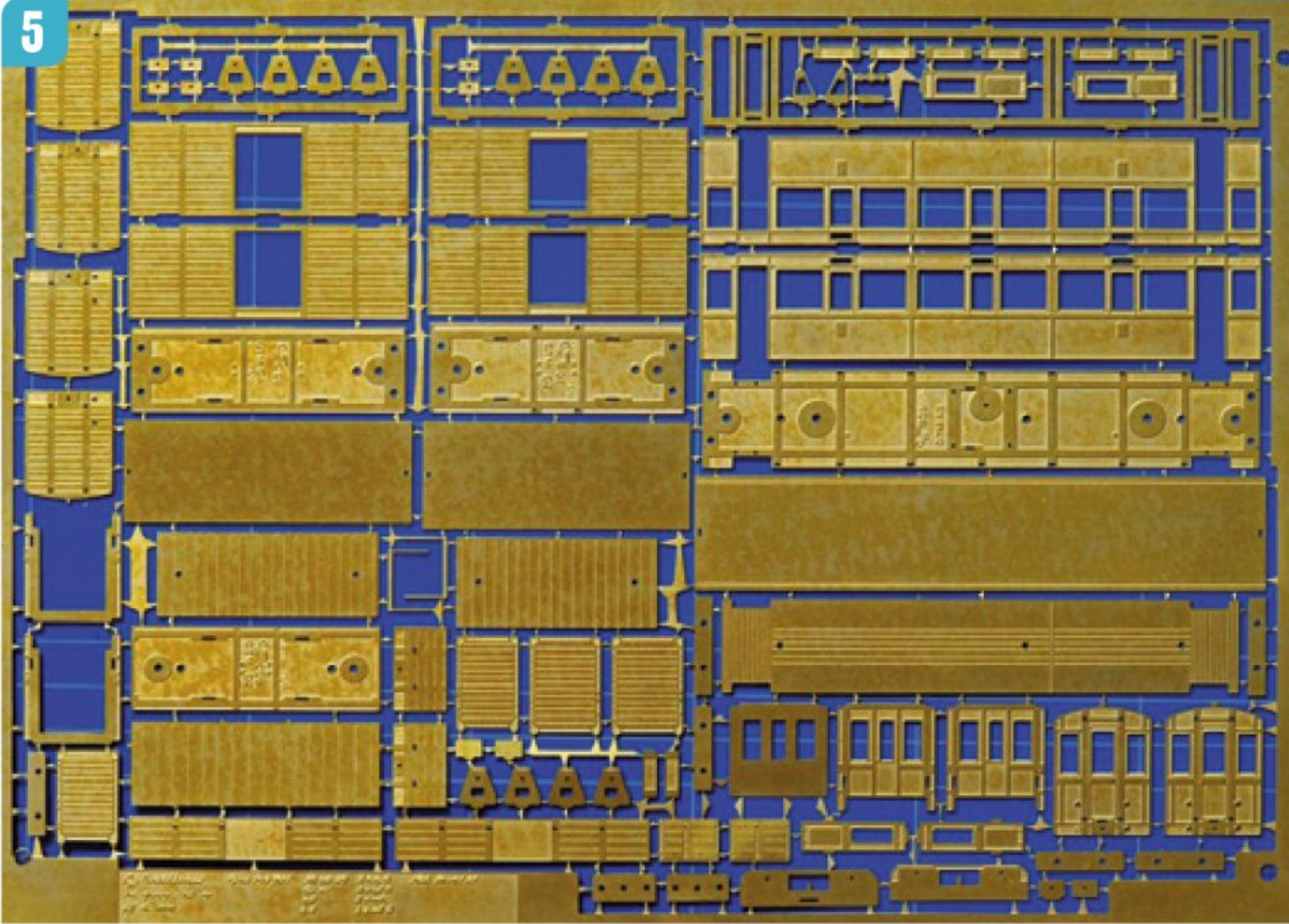


onderdak bij het Openluchtmuseum in Arnhem om daarna bij het Smalspoormuseum, nu Stoomtrein Katwijk Leiden, in Valkenburg ZH in de loods te worden geplaatst. Gezien de planologische ontwikkelingen - er is woningbouw gepland - zal de tijd leren hoe de toekomst van het GTW-tramstel eruit ziet. Slechts enkele mensen op leeftijd hebben de GTW loc 13 'Silvolde' nog onder stoom kunnen beleven. In het RSV-personeelsblad van januari 1977 is een uitgebreid artikel gewijd aan de Machinefabriek Breda. De omslag van het blad - mijn vader A.J. Blom werkte voor RSV - toont een sfeerimpressie compleet met machinist, die in het Spoorwegmuseum is opgenomen. De Machinefabriek Breda, voorheen Backer & Rueb, was onderdeel van het Rijn-Schelde Verolme concern. De 'vierkante' tramlocs stonden in de volksmond bekend als 'Warme Backertjes' en werden voor verschillende spoorwijdtes geproduceerd. Naast de GTW

13 'Silvolde' (750 mm smalspoor) is ook de HTM-loc 'Ooievaar' (1435 mm normaalspoor) nog behouden; daarnaast wordt door het RTM een replica van de RTM 37 gebouwd. Het origineel is naar het ontwerp van Backer & Rueb door Werkspoor gebouwd. Ook MBS-loc 657 'Kikker' is door Backer & Rueb gebouwd.

COMPLETEREN VAN HET GTW MUSEUM-TRAMSTEL

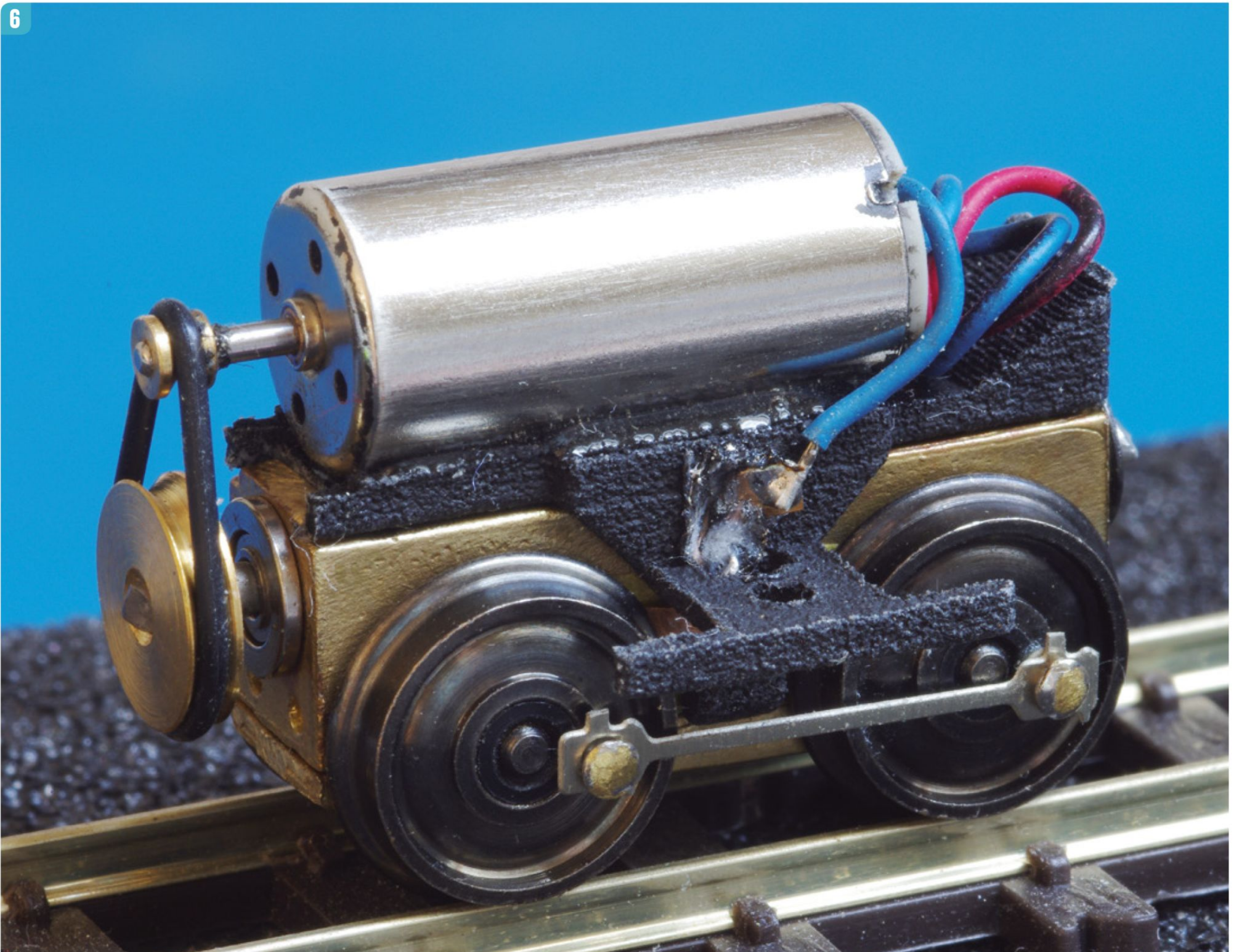
Vorig jaar verraste Sven van der Hart van Tramfabriek de tram-liefhebbers met de aankondiging de Backer & Rueb-loc GTW 13 'Silvolde' uit te gaan brengen. Inmiddels is het H0e-model als bouw pakket, halfbouw pakket en kant-en-klaar model leverbaar. Het diorama waarin de loc op Rail 2018 z'n rondjes draaide liet duidelijk zien dat er ook voor kleinbehuisden mogelijkheden zijn. De door Jos Geurts gebouwde kubus meet slechts 30 x 30 x 30 cm.



3. De complete etsplaat van GTW 13 'Silvolde'. **4.** De losse onderdelen van het bouwpakket. **5.** Het gemotoriseerde onderstel van de tramloc. **6.** De etsplaat van het GTW-museumtramstel.

Bij het realiseren van het GTW-museumtramstel dat in 1956 en 1957 toeristische ritten tussen Doesburg en Doetinchem verzorgde komt automatisch de naam van Kees van der Vis (2016) in beeld. Begin 1985 kwam ik met hem in contact, hij woonde toen in Den Haag en ontwierp (smal)spoor- en trammodellen in

messing etstechniek naar Nederlands voorbeeld. De op 4:1 in Oost-Indische inkt dubbelzijdig getekende films werden fotografisch verkleind om daarna in halfhard messing te worden geëtsd. Als één van de eerste modellen bracht Kees een RTM-tramstel uit bestaande uit een Backer & Rueb loc uit de serie 16-22 / 25-40, twee AB-personeerrijtuigen, een PD post-bagagerijtuig en een stukgoedwagen. Daarna volgden er meer op etstechniek gebaseerde modellen. Voor de overige benodigde onderdelen werd heel veel eigen initiatief verwacht. Een poging om via de detaillist complete bouwpakketten te verkopen liep - naast het ontbreken van een goede en duidelijke bouwbeschrijving - dan ook vaak vast. Daarna volgde de Zwitserse periode waarbij Kees voor Lemaco diverse modellen van onder meer RhB en AB ontwikkelde. Na terugkeer in Nederland ontwierp hij vanuit zijn woning in Grollo diverse Nederlandse en buitenlandse modellen. Eind 2000 verscheen een GTW-etsplaat met de AB48, GZ 41, GA 326 en OZ 262. Wegens een teruglopende gezondheid zijn de films en etsplaten aan meerdere geïnteresseerden verkocht. Skiptram van Paul Sassen heeft een aantal modellen overgenomen waaronder de hier genoemde GTW-etsplaat. Op basis van de nog beschikbare 'bouwtips' en de gedateerde lijst van toeleveranciers biedt dit een uitdaging om samen met de GTW 13 'Silvolde' van Tramfabriek een compleet museumtramstel te realiseren. De afbeelding van de etsplaat geeft inzicht in de bouwdelen. Naast het nodige puzzelwerk zal vooral het verkrijgen van de benodigde onderdelen enige tijd vergen. Waarna het bouwverhaal zal worden vervolgd.



RAILEXPERTS 6703

Loc 6703 werd op 8 maart in opdracht van RailExperts voor het eerst sinds lange tijd op de hoofdbaan ingezet. Voor een nieuwe vervoersstroom van Raillogix tussen Amsterdam en China verzorgde de machine het rangeerwerk in de Houtrakpolder, waarna deze met de 1251 de trein naar de Kijfhoek trok. De in 1961 door La Brugeoise et Nivelles als prototype voor de NMBS gebouwde machine met bedrijfsnummer 212.001 werd in 1971 vernummerd naar 6391. ACTS kocht de loc in 1999 waar zij in april dat jaar in dienst kwam. In september 2002 werd de machine na een aanrijding in het Tsjechische Nymburk hersteld en gereviseerd, in mei 2003 was zij weer terug. In 2010 belandde de loc op een zijspoor, tot de overdracht in oktober 2011 aan Locon Benelux. Na het faillissement in juli 2017 kwam de loc in bezit van Jacko Fijn Techniek die haar weer rijvaardig maakte voor rangeerwerkzaamheden op de Watergraafsmeer. In april werd de machine van Amersfoort overgebracht naar Haarlem om bij de Vereniging tot Behoud van Spoormaterieel Haarlem van de oorspronkelijke ACTS-huisstijl te worden voorzien. Op 26 april ging hij naar Roosendaal om twee dagen later te assisteren bij werkzaamheden van Swietelsky, tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe. De machine pendelde telkens met enkele MFS-wagens vanaf de voorkant van de kettinghor naar de losplaats voor vuile ballast. Op 4 mei werd de loc door de 9901 overgebracht naar Amersfoort. In het weekeinde van 26 en 27 mei werd de machine tijdens de Dieseldagen bij de ZLSM voor diverse reizigers- en goederentreinen ingezet; zondagavond keerde zij naar de thuisbasis Amersfoort terug.-BB



Loc 6703 rijdt tijdens de ZLSM-Dieseldagen 2018 op zaterdag 26 juni met goederentrein 631 (Kerkrade - Schin op Geul) Eijs - Wittem. (foto's Bruno Batenburg)



Tijdens de werkzaamheden tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe duwt de 6703 op 4 mei geloste MFS-wagens van de kettinghor vanuit Oudenbosch terug naar het werkgebied.

TUNNELREDDINGSTREIN SBB

Windhoff uit Rheine heeft op het net van de Bentheimer Eisenbahn een nieuwe tunnelreddingstrein van de SBB getest. De trein bestaat uit vier eenheden: een gereedschapswagen met drukdichte cabine waar plaats is voor de machinist, een communicatiemedewerker en de gene die alle apparatuur bedient, een ketelwagen met onder meer 5200 liter water en 1600 liter schuim en twee gereedschapswagens. De tunneltrein is van allerlei hightech hulpmiddelen voorzien zoals een warmtecamera. Alle opschriften zijn in het Duits, Frans en Italiaans. De BLS bezit een soortgelijk voertuig.-GF



De tunnelreddingstrein van de SBB werd bij de Bentheimer Eisenbahn getest. (foto Guus Ferrée)



De Lunch Express passeert een wei met paarden bij Driehuis met op kop de 101002 (ex 1772) als trein 33215. (foto Koen van der Lee)

LOCS VOOR RAILPROMO

Railpromo opende op 5 april het 'Dinnertrain-seizoen'. Voertuighouder Railpromo Fleet Services schafte drie ex-NS 1700-en aan (1772, 1775 en 1781) om die vervolgens bij Shunter in een passende kleurstelling te laten bestickeren. Opvallend is de witte balk op de neuzen die identiek is aan die op de vroegere NS Cargo 1637. De drie locs stonden

jarenlang als strategische reserve in de loods in Amersfoort en werden zo nu en dan onderworpen aan een hoogspanningsproef. Dat heeft ze goed gedaan. Rijdagen van de restauranttrein zijn van donderdag t/m zondag, waarbij vijf arrangementen zijn te boeken: een Lunch-, Brunch-, Cheese & Beer/wine-(2x) en Dinner-Express. De ritten overdag gaan van Amsterdam via Zaandam

naar Uitgeest, waar kop wordt gemaakt om via Haarlem terug te keren naar de hoofdstad. De dinnertrain gaat van Amsterdam via Haarlem naar Leiden en Den Haag, om via Gouda en Woerden weer terug te keren. Wie de trein wil fotograferen moet de digitale vertrekstaten in de gaten houden, al gaan niet alle ritten door.-KvdL

STATION EEMSHAVEN

Na 125 jaar is niet Roodeschool, maar Eemshaven het noordelijkste station van Nederland. Het eenvoudige station ligt

dicht langs de kust en nabij het vertrekpunt van de veerboot naar Borkum. Sinds 28 maart rijden van maandag tot zaterdag vijf treinen per dag naar de Eemsha-

ven, op zondag vier. De opening van het nieuwe station ging gepaard met het in gebruik nemen van 3 km uitbreiding van het Nederlandse spoorwegnet. Dit naast de aanpassingen van het al bestaande goederenspoor. Een dergelijke uitbreiding is redelijk uniek, de vorige was in 2012 de Hanzelijn. Door het rijden naar Eemshaven heeft ook Roodeschool een nieuw station langs de lijn naar de haven gekregen. Het oude station lag niet langs de spoorlijn naar de Eemshaven, maar in het dorp zelf. Het spoor naar het dorp blijft intact omdat hier de door DB Cargo bediende overslaginstallatie van aardgascondensaat is gevestigd. Het oude perron is inmiddels opgebroken, het nieuwe station staat aan de rand van het dorp. Een machinist was nog niet erg enthousiast over de reizigers aantallen naar de Eemshaven. Toch leek de trein behoorlijk gevuld, nadat de laatste aansluitende veerboot vanuit Borkum in de Eemshaven aanmeerde en reizigers in de trein richting Groningen stapten.-MvR



GTW 238 bij het nieuwe station Eemshaven, 19 mei 2018. (foto Myron van Ruijven)



MEG 604+609 rijden met een goederentrein door Köthen, 12 mei 2018. (foto Eric Salleveld)

OMLEIDINGEN KÖTHEN

In verband met het vernieuwen van wissels in Biederitz reden er van mei tot begin juni op de lijn Maagdenburg-Dessau veel minder goederentreinen. Alleen het spoor richting Brandenburg kon worden bereden, richting Dessau was geen verkeer mogelijk en werden veel treinen via Köthen en Halle omgeleid. Metrans, MEG, Press, ze reden enkele weken via het nog met oude armseinen beveiligde station. Köthen wordt vanaf juni 2019 gesaneerd. Alle in 1914 gebouwde seinhuizen worden dan buiten gebruik gesteld. In 2021 moeten de werkzaamheden zijn afgerond. In april volgend jaar wordt begonnen met soortgelijke werkzaamheden in Bernburg. In Königsborn gebeurt hetzelfde in 2023. Dan heeft in Sachsen-Anhalt alleen Haldensleben nog mechanische seinen.-ES

SSN

De revisie van loc 23 023 van de SSN heeft flinke vertraging opgelopen. Het externe bedrijf dat de nieuwe steunbouten heeft geleverd, heeft de zogeheten verklikkergaatjes die aangeven of er een lekkage is, niet op de juiste manier geboord. Deze omissie kwam pas aan het licht nadat de steunbouten tussen de binnen- en de buitenvuurkist waren aangebracht en vast gelast. Dat werk moest teniet worden gedaan. Al met al lukt het de SSN niet om de loc eind dit jaar in een rijvaardige staat te presenteren. Om een tweede rijvaardige stoomloc te hebben voor de pendelritten bij 'Dordt in stoom', werd de 65 018 nieuw leven in geblazen. Ook bij de SGB gaf de tenderloc acte de présence tijdens 'Sporen naar het verleden'. Die machine was al buiten dienst gesteld en had al een paar appendages aan de 23 023 'geleend'.-GF



SSN loc 65 018 tijdens de manifestatie Sporen naar het verleden bij de SGB. 11 mei 2018. (foto Sevrien Ferrée)

MULTI EVENT BLERICK

In het weekend van 9 en 10 juni vond het Multi Event in Blerick plaats. Een leuk evenement van Modelspoorgroep Venlo (MGV) waarbij trein, bus en modelspoor centraal stond. Locatie was de voormalige Wagenwerkplaats, de materieelshow was iets verderop bij Stadler. Bezoekers mochten een kijkje nemen in de cabines en kregen uitleg door enthousiaste medewerkers. Opvallend aanwezig materieel, was de KLOK 1501. Het is ruim tien jaar geleden dat deze locomotief te zien was voor publiek. Ander aanwezig materieel was: KLOK 1315, BSH 2454, SMMR 2225, NSM 2215, RXP 9901, DBC 6464, Lineas 7772 en 7784, Strukton 303002, Breng GTW 5047, Arriva Flirt 451, Arriva GTW 382, NS Kameel, NSM Mat '36 en Sik 231.-MvR



De BSH 2454, KLOK 1501 & 1315 tijdens het Multi Event in Blerick, 11 juni 2018. (foto Myron van Ruijven)

MBS

Na de geslaagde revisie van loc 8107 gaat de MBS een andere tenderloc opknappen. Tijdens de officiële eerste rit van de 'Kikker' op 26 april werd bekend dat er niet voor de T3 of loc 4 maar voor de veel grotere ELNA is gekozen. Om reden dat deze loc het snelst gereviseerd kan worden en door haar grootte ook het interessantst is voor mogelijke sponsors. Bij het herstel van de ex-Jülicher Kreisbahnloc speelt Stork Ketels in Hengelo een rol. De machine komt op het terrein te staan waar eind dit jaar de theatervoorstelling Stork! ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het bedrijf wordt gevoerd. Zo kan het Twentse bedrijfsleven warm worden gemaakt om aan de revisie een steentje bij te dragen. Bij de inzet van de loc wordt gekeken naar moderne technieken. Zo wordt met de gedachte gespeeld om het dak van de locloods te voorzien van zonnepanelen om de tenderloc elektrisch te kunnen voorverwarmen. De laatste grote revisie onderging de loc in 1993. De MBS krijgt dit jaar twee goederenwagens van 'Maldegem'.-GF



De ELNA van de MBS wordt weer rijvaardig gemaakt. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



De Stichting 162 verhuist met haar loc naar de MBS in Haaksbergen. (foto Dick van Beek)

STICHTING 162 NAAR MBS

De Stichting 162, eigenaresse van de gelijknamige War Department-locomotief, verhuist naar de MBS. De tweeassige diesellocc gaat van de STAR in Stadskanaal naar Haaksbergen. Daarmee eindigt de zwerftocht die begon toen de stichting begin 2017 bij de SHM het veld moest ruimen, daarna enkele maanden bij de MBS bivakkeerde en vervolgens naar Stadskanaal ging. Het opknappen van de Amerikaanse USATC-goederenwagen wordt gewoon in Diemen afgerond. Op den duur is het de bedoeling dat de Stichting 162 opgaat in het Twentse museum dat blij is met de komst van de nieuwe medewerkers.-GF

WHITCOMB VOOR SGB

In navolging van de SGB heeft ook de VSM een Whitcomb diesellocc in haar bezit. De vierassige machine moet op den duur transformeren in een naaorlogse NS 2000. De loc werd vanuit de VS naar Zeebrugge verscheept en per dieplader naar Beekbergen overgebracht. De komst van de Amerikaanse loc is een zaak van lange adem. Zo'n tien jaar geleden ontstonden de eerste contacten tussen de VSM en de eigenaar van de loc die op het terrein van een gesloten fabriek in Buffalo stond. Maar telkens kwam het niet tot een overeenkomst. Drie jaar geleden werd opnieuw contact gelegd waarna in oktober 2016 een koopintentie werd getekend. Voor de VSM was het toen alle hens aan dek om

voldoende geld te genereren. Uiteindelijk lukte het om begin dit jaar voldoende pecunia bijeen te brengen en kon het transport worden geregeld. Op 25 april

kwam de loc in de haven van Newark aan en werd aan boord van de Carmen gehesen, voor de reis naar Europa.-LvdM

De jongste aanwinst van de VSM moet een NS 2000 worden. (foto Len van der Maar)



OBA

De eerste van drie cokestreinen voor TATA Steel arriveerde 14 april in de Amsterdamse Westhaven. Omdat TATA Steel zelf geen losplaats heeft werd de trein gelegeerd bij het Overslag Bedrijf Amsterdam (OBA). Het losproces geschiedde hier volledig 'ouderwets'. Met een mobiele kraan werden de Poolse Eaos'en grotendeels leeggehaald, waarna de arbeiders met schoppen de laatste restjes bij elkaar schraaptten. Zodoende duurde het een paar dagen tot de trein was gelost. Het proefvervoer eindigde op 17 mei, nadat de op de foto zichtbare 6433 het laatste te lossen deel richting de OBA duwde.-KvdL



De DBC 6433 staat met een sleep Eaos'en in de Westhaven, 17 mei 2018. (foto Koen van der Lee)



Loc 1251 heeft naar alle waarschijnlijkheid in april voor het laatst op eigen kracht gereden. (foto Myron van Ruijven)

EXIT LOC 1251

Loc 1251 is waarschijnlijk aan het einde van haar latijn en zal niet meer in rijvaardige staat te zien zijn. De machine die drie maanden bij Railexperts in een nieuw ACTS-achtig jasje rondreed, moet binnenkort op voor een keuring. Afhankelijk van de uitkomst daarvan moet de loc een revisie ondergaan waar een prijskaartje van duizenden euro's aanhangt, geld dat er niet is. Dat betekent dat de 1251 in april de laatste meters op eigen kracht heeft gereden. Sinds die tijd staat ze op een opstelspoor in Amersfoort. Voor de volledigheid: de nieuwe outfit werd door RXP zelf mogelijk gemaakt.-GF

Loc 2454

Na een geslaagd gastoptreden bij de STAR in Veendam waarbij loc 2454 onder meer figureerde bij een fotorit, werd de ex NS-machine overgebracht naar de VSM. Dat geschiedde op 23 mei door een V100 van VolkerRail. De 2454 werd van Veendam naar Apeldoorn gereden. Daar werd het Benelux-stuurstandrijtuig RD7658 toegevoegd en vervolgde het konvooi zijn weg naar Haarlem. Het VSM-rijtuig is aangekocht door de eigenaar van de 2454, die het wil opknappen en verbouwen tot slaaprijtuig voor het locpersoneel van de dieselloc. Dit tevens met het oog op hoofdbaanritten en evenementen bij museumlijnen. Nadat de RD7658 in Haarlem was uitge-

rangereerd bracht VR loc 2454 terug naar Apeldoorn. De machine kampte met

koelingsproblemen en die werden hier verholpen.-LvdM



VR loc rijdt op 23 mei met de RD7658 en loc 2454 ter hoogte van Assel richting Haarlem. (foto Len van der Maar)

SGB

De manifestatie 'Sporen naar het verleden' die van 10 tot en met 12 mei bij de SGB is gehouden, kende drie gastlocomotieven. De War Department 75196 van het Belgische Stoomcentrum Maldegem is een zustermachine van de NS-serie 8800 waarvan een exemplaar bij de SSN is ondergebracht. De beide andere machines waren van eigen bodem, de

Navizence van de MBS en de weer tot leven gewekte 65 018 van de SSN. Deze tenderloc was nog niet eerder te gast in Zeeland. Mede dankzij het goede weer trok de driedaagse veel publiek. De gastheer zette onder meer ex USATC-loc 4389 in. De OmC 909, het toekomstige paradepaardje van de SGB werd wel aan den volke getoond maar blijkt nog niet dienstvaardig. In mei was het interieur

voor een belangrijk deel opgeleverd, motorisch gezien is de replica van de tweeassige NS-motorwagen uit 1927 nog niet optimaal. Het duurt zeker nog een paar maanden voordat de OmC 909 de officiële eerste rit voor genodigden en donateurs kan rijden. Aan dit prestigieuze project wordt sinds 2010 gewerkt.-SF



Motorwagen C 909 staat op 11 mei 2018 voor de loods in Goes. (foto Sevrien Ferrée)



Het interieur van de OmC ziet er fraai uit. (foto Sevrien Ferrée)

AFLEVERING PESA STELLEN

De aflevering van de Poolse Pesa-treinstellen die zijn bestemd voor DB Regio krijgt steeds meer vorm. De komende herfst worden de eerste twee- en driedelige stellingen in gebruik genomen. Van de laatstgenoemde serie, 633, zijn zestien exemplaren besteld, van de tweedelige 632 worden er twintig door de DB in dienst gesteld. In het voorjaar moeten alle dieseltreinstellen zijn afgeleverd. Oorspronkelijk stond voor de deadline december 2016. De vertraging zorgde er voor dat de DB met allerlei vervangend materieel moest rijden. Overigens nam de vervoerder in eerste instan-



HVLE-loc V160.5 brengt DB-treinstel 632 606 naar Minden. Woltorf, 23 mei 2018. (foto's Guus Ferrée)



De serie 632 wordt gekenmerkt door een karakteristieke neus.

tie de bestaande 632- en 633-ers niet af omdat ze op een aantal punten (gewicht, aandrijving) niet aan de specificaties voldeden. Sindsdien wordt er gewerkt aan enkele constructiewijzigingen. Dat de Poolse fabrikant problemen zou krijgen met de aflevering was te voorzien. Want sinds de mislukte aflevering in december 2014 van dit materieel aan de Regentalbahn is bekend dat deze stellingen een paar millimeter buiten het Duitse profiel vallen.-GF

NS LEAST VECTRONS

NS huurt met ingang van eind volgend jaar twaalf nieuwe Vectrons voor de Intercity Berlijn. De vierassers gaan de 1700-en aflossen die zo langzamerhand aan het einde van hun latijn zijn. Het is nog niet bekend welk leasebedrijf de Siemens-locs zal leveren. De machines die sinds eind 2017 voor Nederland zijn toegelaten, kunnen doorrijden naar Berlijn, maar omdat de DB niet meewerkt gebeurt dat vooralsnog niet. Het bedrijf 'is nog niet zover' om de gebruikelijke locwissel in Bad Bentheim over te slaan. Pas in 2021 is doorrijden en daarmee een tijdswinst van twintig minuten moge-

lijk. De NS meldt nog te onderhandelen met DB om toch over anderhalf jaar de Vectrons over het gehele traject in te zetten. Het is de bedoeling dat Nederlands personeel, na een verplichte cursus Duits, de grens over gaat tot Osnabrück of Hannover. Ook het instellen van een gezamenlijke pool behoort tot de opties. Overigens weigert DB Netz een deel van de lijn op te waarderen. De Vectrons zouden dan sneller kunnen rijden en de reistijd (nu 6:20) tussen Amsterdam en Berlijn, inclusief de tijdswinst in Bad Bentheim, met anderhalf uur reduceren. Dan wordt deze treinverbinding een betere concurrent voor het vliegtuig.-GF



Een 1700 voor de IC Berlijn, hier de 1779 in de Eempolder, is over anderhalf jaar verleden tijd. (foto Myron van Ruijven)



NS 186 016 + 186 007 rijden op de HSL ter hoogte van Nieuw Vennep, 1 april 2016. (foto Hans Koning)

NS VERKOOPT EN HUURT TRAXX

De NS heeft met Akiem een zogeheten sale- en leasebackverdrag ondertekend voor de 45 Traxx-locs die het bedrijf in eigendom had. Het gaat om de machines die in drie tranches (19, 18 en 8 stuks) tussen 2014 en 2016 door Bombardier zijn geleverd. De locs die onder meer de Beneluxtreinen op de HSL rijden zijn per juni eigendom van Akiem en worden vervolgens aan de NS verhuurd. Door deze actie heeft de NS een flexibele schil in haar materieelpark aangebracht. Als binnen afzienbare tijd de eerste door Alstom in Polen gebouwde treinstellen worden afgeleverd, kan de NS afscheid gaan nemen van haar 186-ers. Het onderhoud blijft voor rekening van NS. Akiem heeft dankzij deze overeenkomst zo'n 440 locomotieven in portefeuille.-GF

KEOLIS

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft Keolis eind mei onder 'verhoogd toezicht' geplaatst. De reden is dat machinisten van dit bedrijf sinds 10 december 2017 acht keer een rood sein hebben genegeerd. Dat gebeurde zeven keer op het traject Enschede - Zwolle en een keer op de lijn Hengelo - Zutphen. Pijnlijk was het toen een machinist in Hengelo een rood sein negeerde met aan boord van het bewuste treinstel Jean-Pierre Farandou, de algemeen directeur van Keolis SA, het Franse moederbedrijf. De inspectie noemt het rijden door rood 'niet ongebruikelijk' als een nieuwe vervoerder op een traject is begonnen. De veiligheid van reizigers zou niet in het geding zijn geweest. FNV Spoor spreekt dat tegen. 'Onvoorstelbaar. Het betekent een verhoogd risico op ongeluk-

ken. In feite gaat Keolis oefenen op een regulier spoor, waarop ook andere vervoerders zitten, met het risico dat op een

gegeven moment twee treinen met 1200 mensen op elkaar knallen.'-GF



Keolis treinstel 7403 vertrekt op 31 mei 2018 uit Hengelo voor een rit naar Zwolle. (foto Guus Ferrée)

DAMPFSPEKTAKEL 2018

Mit Volldampf Voraus. Onder deze titel hielden het Bundesland Rheinland-Pfalz en het Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord van 28 april - 1 mei een groots stoomevenement rondom Trier. De vorige editie was in 2014. Vanuit Trier werd op de lijnen naar Gerolstein, Koblenz, Luxemburg, Nennig en Saarbrücken een dienstregeling met door stoomlocomotieven getrokken treinen ingelegd. Niet alleen stoomlocomotieven, maar ook de elektrische TEE-loc 103 113 en de diesel V 200 033 gaven acte de présence. De ingezette stoomlocs waren de 01 202, 01 1075, 03 1010, 52 1360, 52 8154, 52 8195, 78 468 en de 5519 van de CFL. Ook de 001 150 (01 150), eloc 110 278 en diesellocs 211 041, 216 224 en 218 396 konden tijdens dit evenement worden gespot, maar vormden geen officieel onderdeel van het programma. De massaal toegestroomde geïnteresseerden konden in diverse treinen meereizen en deze op de stations bewonderen of langs de lijn fotograferen. Op internet stonden naast het programma met algemene informatie de dienstregeling en tips voor fotopunten. Zo konden fotografen en reizigers leuke dagen hebben, waar de weergoden zo nu en dan anders over dachten. Ondanks de gunstige voorspellingen waren de tweede en de derde dag winderig en regenachtig, maar tussen de buien konden toch aardige foto's worden gemaakt. De keuze aan spoorlijnen zorgde voor spreiding van het publiek waardoor het op fotopunten en in de treinen bijna nooit overdreven druk was. Alleen de lijn van Trier naar Gerolstein is niet geëlektrificeerd en op enkele plaatsen dubbelsporig, landschappelijk fraai en bij uitstek geschikt voor stoomlocomotieven. Dat de 52'ers een Oost-Duits uiterlijk hebben mocht de pret niet drukken. De Mischvorwärmers zijn significant voor de Umbau 52'ers bij de DR. De andere lijnen liggen onder de 'draad'. Vooral de lijn naar Saarbrücken leent zich qua infrastructuur het meest voor sneltreinen. Hier waren dan ook de 'pacifics' te vinden. Vooral de 01 202 maakte met het ruimschoots uitbraken van rook en stoom de doorkomsten voor de fotografen zeer aantrekkelijk. In tegenstelling tot het vorige Dampfspektakel was er ditmaal geen ruimte voor een avondprogramma, wat zeker de stoomtractie meer onder de aandacht had kunnen brengen. Desalniettemin heeft het Revierdampf-Team weer voor een fraai evenement voor de liefhebber van historische treinen gezorgd.-DvB



'Pacific 03 1010 dendert 'Volldampf Voraus' met DPE 61945 van Trier Hbf naar Saarbrücken door het station van Wiltingen, 30 april 2018 (foto's Dick van Beek)



Loc 01 202 snelt met DPE 61936 op de dubbelsporige diesellijn bij Birresborn richting Gerolstein, 1 mei 2018.



52 8195 met DPE 61938 van Trier Hbf naar Gerolstein verlaat de Dechentunnel tussen Kyllburg en Sankt Thomas, 1 mei 2018.



Naar een hobby evenement dat nooit verveelt.

MODELSPOORBEURS EXPO HOUTEN

Meidoornkade 24 - 3992 AE Houten
Industrie gebied Doornkade

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

BEURSDATA HOUTEN 2018

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 2019:
JAN MASSINKHAL NIJMEGEN
ZATERDAG 23 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.

Eerste klas spoorweg ansichtkaarten en foto's koopt u bij GIJS VAN APPELDOORN SPOORWEG FOTOGRAFIE

Bestel de laatste uitgave van de gecombineerde ansichtkaarten en foto
catalogus (CAF) voor € 1,50.

Of maak gebruik van de kennismakingsaanbieding: 10 foto's met motie-
ven uit 10 landen en de catalogus (KENSET) voor slechts € 7,95.

Bestellen kan door het juiste bedrag o.v.v. de tussen haakjes geplaatste
bestelcode over te maken naar giro NL67INGB0005361459 t.n.v.
G. van Appeldoorn, Renswoude. **Om toezending mogelijk te maken**
ook postcode en huisnummer vermelden.
De prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland.

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen:

Scenic's:

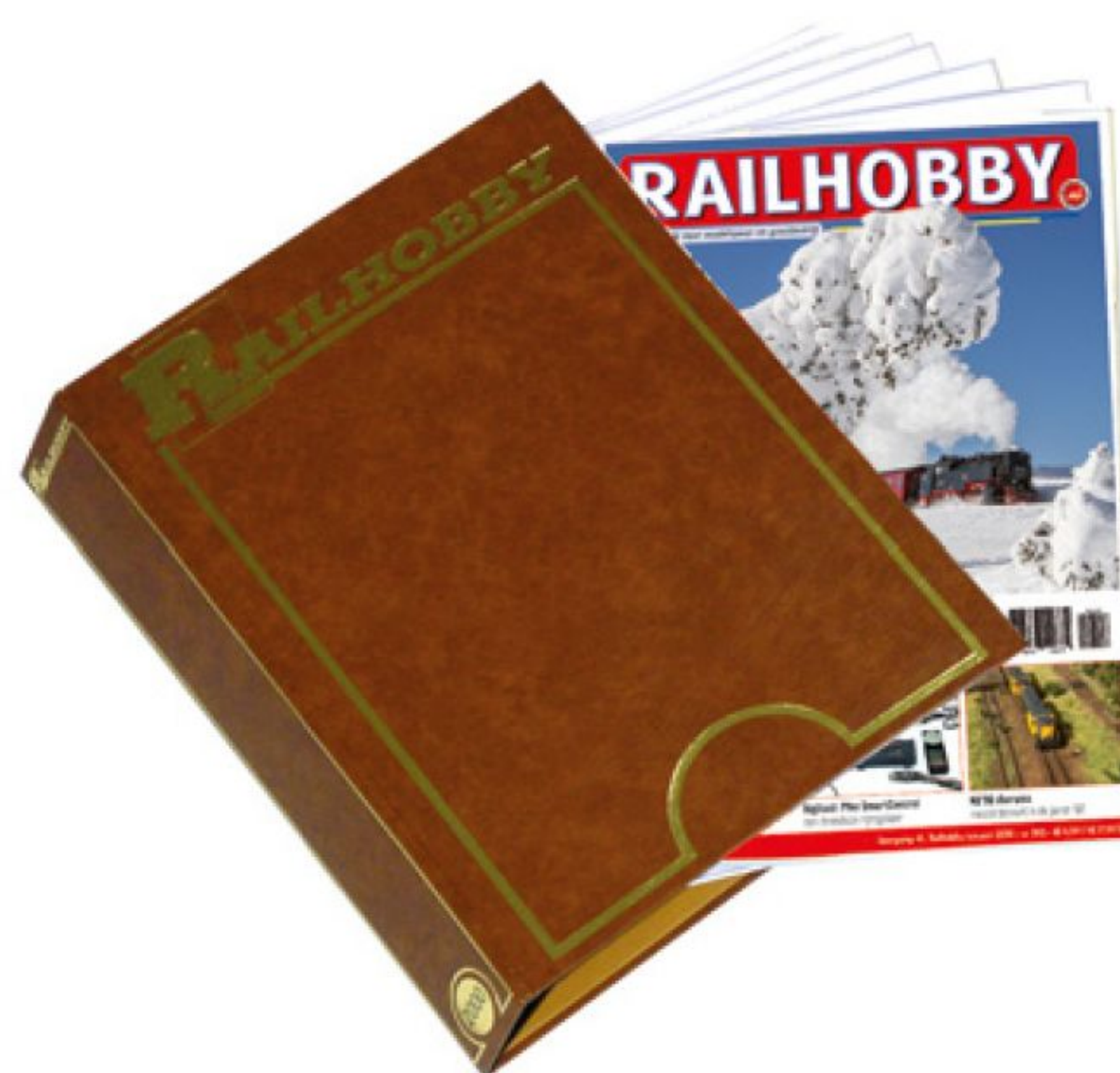
Merken modelbouwpakketten:

Kom langs! U bent van harte welkom

Woensdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00
Donderdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00
Vrijdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 20.00
Zaterdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

De Hertog 10, 1831 EK Koedijk | 072-5825562

Verzamelband



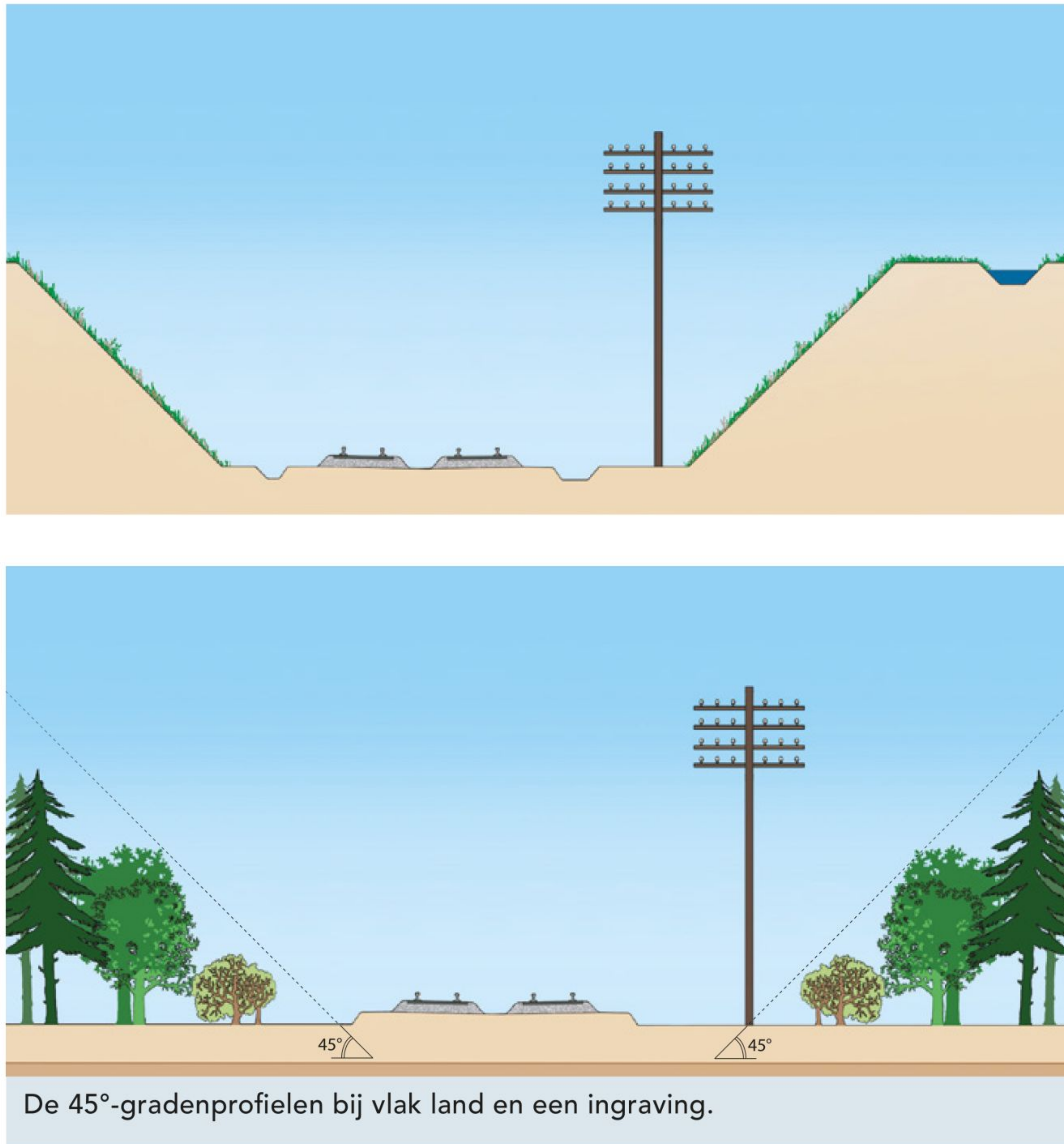
Met boekbinderspelden en
jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

**exclusief verzendkosten*

Blaadjes op de rails



Het is al jaren gewoonte om in de modelbouw zaken in te delen in tijdperken. Dit geldt met name voor rollend materieel en gebouwen, maar zou misschien ook moeten gaan gelden voor zaken als bebouwde omgeving en landschap. Tegenwoordig ligt spoor met enige regelmaat in tunnelbakken, maar ook in vergelijkbare 'bomenbakken'. Hierbij staat de begroeiing tot zeer dicht op het spoor. Hiermee is de begroeiing rond het spoor aanzienlijk anders dan zeg 50 - 60 jaar geleden. Uit de jaren '80 dateert een rapport over de biodiversiteit in Nederland. Die bleek bijna nergens zo groot te zijn als in de spoorbermen. De relatieve rust in de strook grond tussen spoor en sloot in combinatie met de vele zaden die mee liften op spoormaterieel zorgden voor een omgeving waarin planten en dieren floreerden. Voor de goede orde, dit was dus in de tijd dat de NS nog 'agressief' sproeide. Dat wil zeggen met het doel dat er in en direct naast het spoor niets groeide. Dus geen onkruid of jong opschot in en rond het spoor. En met een bestrijdingsmiddel dat beoogde dat zo te houden. Maar kennelijk voldoende zorgvuldig aangebracht om te zorgen dat de spoorbermen zich konden ontwikkelen tot die hoge biodiversiteit.

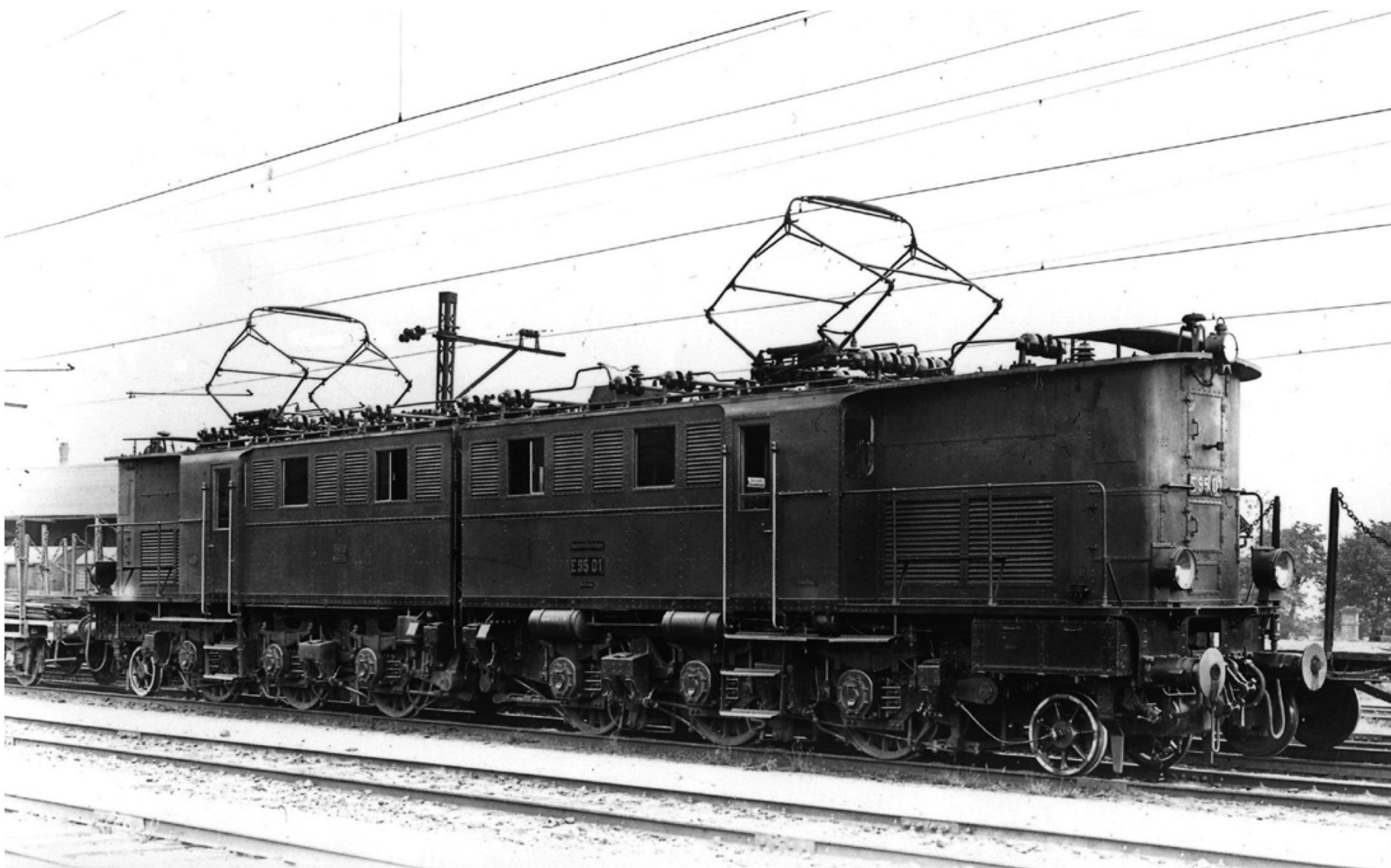
Gaan we nog verder terug in de tijd dan komen we in een periode waarbij de spoorbermen met enige regelmaat (en bij gunstige wind) werden platgebrand door weg- en werkenploegen en dat de begroeiing naast het spoor aan bepaalde voorwaar-

den moest voldoen. Het was een beheermodel waarbij bepaald was welk type begroeiing op welke afstand van het spoor mocht staan. Het ging dan met name om de maximale hoogte die struiken en bomen normaal bereiken. Door dit constant te monitoren en beheren ontstond een V-vormig profiel met hoeken van 45 graden en in de bodem van de V ligt het spoor. Ook bij ingravingen en spoordijken werd de begroeiing nauwkeurig gemonitord en beheerd. Door dit alles zag een aantal decennia geleden de directe spooromgeving er aanzienlijk anders uit dan we tegenwoordig gewend zijn. Dit beheermodel was er niet zo zeer vanuit 'ordnung muss sein' of werkverschaffing, maar om simpele en praktische redenen. Door het handhaven van het 45°-gradenprofiel was het spoor o.a. gevrijwaard van ernstige gevolgen na stormen. Niet alleen de dienstregeling, maar ook de naast het spoor gelegen telegraaflijnen waren gevoelig voor omvallende bomen. Door het 45°-gradenprofiel waren er domweg geen bomen die draadbreuk konden veroorzaken. Verder zorgde het begroeiingsprofiel voor een verminderde gevoeligheid voor bermbranden door vonken uit stoomlocomotieven. Daarmee is dus ook iets als de begroeide omgeving rond het (model)spoor tijdsperiode afhankelijk. En ach, dat met een dergelijk begroeiingsprofiel volgens sommigen er ook aanzienlijk minder blaadjes op de rails konden komen ... slechts een kniesoor die daar op let.

ELEKTRISCHE LOCS SERIE E 95 HEERSTEN JARENLANG OVER SILEZIË

De zwaarste en de duurste

Het is dat er een exemplaar van bewaard is gebleven. Anders zou niemand meer weten hoe de grootste, zwaarste en in haar hoogtijdagen duurste elektrische locomotief van Duitsland er in het echt had uitgezien. Want gelet op haar geschiedenis is het terecht dat een groep vrijwilligers probeert de E 95 02 weer rijvaardig te maken.



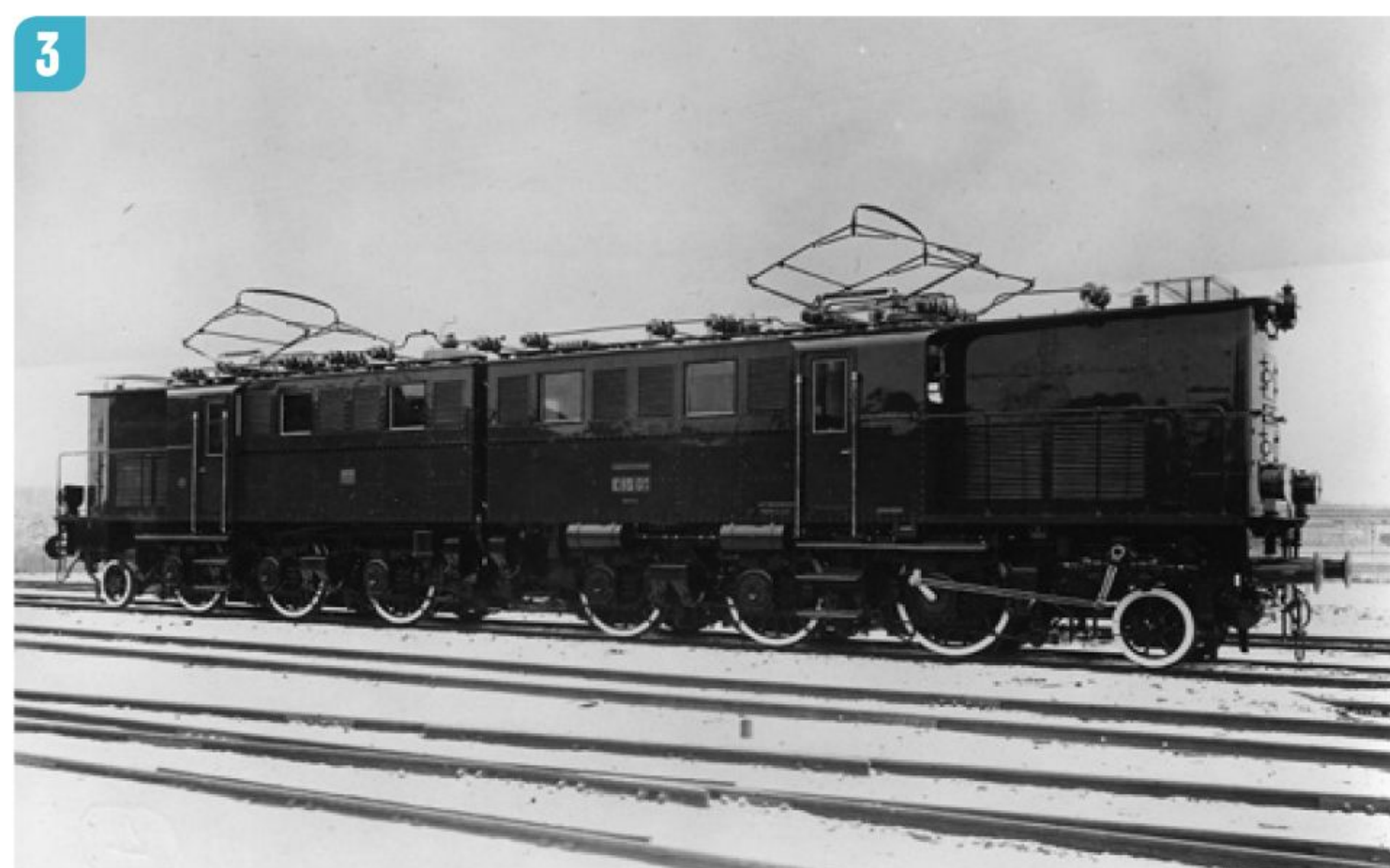
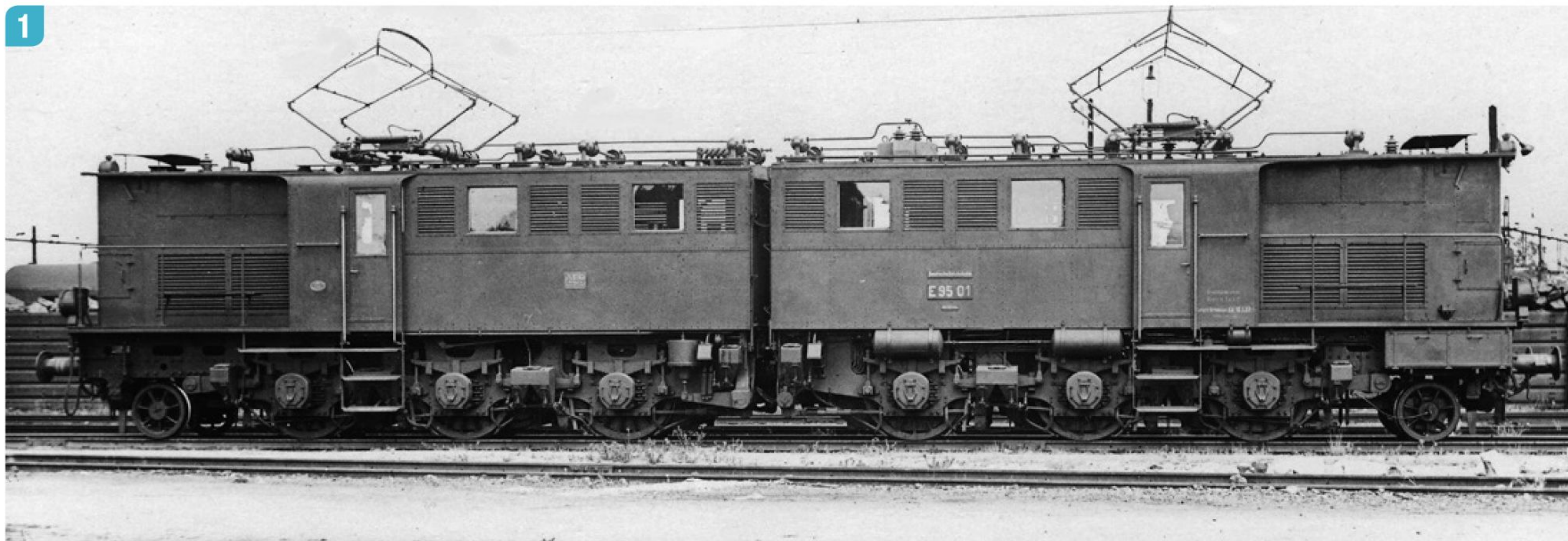
Net in dienst: E 95 01 in actie op de Schlesische Gebirgsbahn.

Dat zou een mooi en passend eerbetoon zijn aan een van de markantste locomotieven die zijn ontworpen voor de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Een ontwerp dat bovendien terugvoert naar de ontstaansgeschiedenis van dit roemruchte spoorwegbedrijf. Want in de jaren 1920 werd de kiem gelegd voor deze opvallende locserie waarvan uiteindelijk maar zes exemplaren werden gebouwd. Het begon allemaal met de plannen voor de elektrificatie van de verbinding Brockau - Breslau - Liegnitz - Arnsdorf - Bunzlau - Görlitz. Die spoorlijn was in die tijd van grote strategische en economische betekenis omdat hier dag en

nacht kolentreinen met het zwarte goud uit de mijnen in Silezië naar Dresden en Berlijn over reden. Uitdijende steden met een steeds groter wordende honger naar energie. Die ontwikkeling vroeg om een constante en liefst zo goedkoop mogelijke aanvoer van kolen.

TWEEDELIGE LOCOMOTIEF

Om alvast voor te sorteren had fabrikant AEG in 1924 van de Reichsbahn de opdracht gekregen om een sterke machine voor deze glooiende lijn te ontwikkelen. Een die een kolentrein van



2200 ton met een snelheid van 45 km/h aan kon. Snelheid was an sich niet zo belangrijk. De nieuwe locs moesten een maximumsnelheid halen van 65 kilometer per uur. Een bijzondere eis was deze: het moest om een tweedelige locomotief gaan. De beide helften dienden op een niet al te ingewikkelde manier te kunnen worden ontkoppeld. Die bijzondere voorwaarde, die het ontwerp er niet bepaald goedkoper op maakte, was ingegeven door het feit dat de locs ook in kleine depots konden worden onderhouden. In eerste instantie werd nog gedacht aan het bestaande aandrijfconcept met drijfstanen, waarbij de drijfwielen via een blinde as werden aangedreven. Een 1'C+C1' ontwerp zou het moeten worden. Maar in die tijd was er sprake van een heuse trendbreuk bij de Deutsche Reichsbahn. De ontwikkeling van elektrische locomotieven waarbij de drijfwielen apart per as werden aangedreven begon eindelijk op gang te komen. Er waren al een paar locs mee uitgerust, maar aanvankelijk was hun vermogen nog niet toereikend geweest. Daarin kwam nu verandering en zo durfden de constructeurs van AEG het in die tijd aan om ten behoeve van het nieuwe ontwerp voor een andere aandrijving dan met een blinde as in combinatie met drijfstanen te kiezen. Gekozen werd voor een zogeheten 'Tatzlager'-systeem dat beduidend meer vermogen genereerde en garant stond voor een redelijke maximumsnelheid van 65 km/h. In maart 1926 stemden de verantwoordelijke technici binnen de Reichsbahn in met het ontwerp voor deze 138,5 ton zware en 20,9 meter lange 1'Co+Co1'-locomotief.

AEG kreeg vervolgens de opdracht voor de levering van drie van deze locs, inclusief het elektrische gedeelte, voor de andere drie machines leverde de Siemens-Schuckertwerke de elektrische installatie. De markante machines kregen de serie-aanduiding E 95 01-06. In december 1927, twintig maanden na het begin van de bouw, werd het eerste exemplaar naar Bw Hirschberg

1. De E 95 was zo ontworpen dat beide helften gemakkelijk konden worden ontkoppeld. **2.** De E 95 presteerde dankzij de nieuwe aandrijving veel beter dan voorganger E 91. **3.** Fabrieksfoto van AEG van de E 95 01. De loc is in Bw Hirschberg gestationeerd. (fabrieksfoto AEG, collectie Guus Ferrée)

overgebracht en kon de procedure beginnen om de zesasser toegelaten te krijgen tot het Duitse spoorwegnet. Een nieuw hoofdstuk in de ontwikkeling van de elektrische tractie was begonnen. Een half jaar later waren alle locs afgeleverd en had de E 95 03 de eerste belastingproef met een kolentrein van 1400 ton achter de rug. Die proefrit werd overigens op het traject Hirschberg-Schlauroth uitgevoerd omdat de beoogde stamlijn via Liegnitz uiteindelijk toch niet van de graag geziene bovenleiding werd voorzien. Om die reden werden de zes E 95-ers in depot Hirschberg gehuisvest.

GOEDE RESULTATEN

De eerste belastingproeven lieten bemoedigende resultaten zien. De nieuwkomers op het spoor deden het goed en reduceerden de rijtijd ten opzichte van de hier regulier ingezette E 91-ers met maximaal een derde. De introductie leverde de E 95 met andere woorden een prima rapportcijfer op. Indrukwekkend waren de prestaties tijdens de proefrit tussen Königszelt en Breslau waarbij een kleine veertig nieuwe, vierassige stalen zelflossers werden vervoerd. De loc ontwikkelde daarbij een gemiddelde snelheid van 60 km/h. Tijdens de meetrit met deze ruim 2500 tons-goederentrein werd vastgesteld dat de loc een vermogen van 2760 kilowatt leverde. Dat betekende dat deze serie veruit de sterkste elektrische locomotief van de DRG was. En te



4. Begin 1928 werd deze foto in Dittersbach genomen. **5.** DRG E 95 01 tijdens een proefrit begin 1928 in Rothenbach. **6.** Nog een opname uit Dittersbach uit de beginperiode van de E 95 01. (foto's 4, 5, 6: fabrieksfoto AEG, collectie Guus Ferrée) **7.** Medio 1937 presenteerde de E 95 01 zich zo op de Schlesische Gebirgsbahn. **8.** De E 93 won de concurrentieslag met de E 95 door onder meer de lichtere bouw.



vens de duurste; de aanschafprijs bedroeg ruim een half miljoen Reichsmark. Maar de eigenaar kreeg zoals gezegd waar voor zijn geld. Na het overwinnen van de gebruikelijke kinderziekten waren de machines in de dagelijkse dienst duidelijk in hun element en blonken uit door hun solide, stabiele inzet. Kolentreinen met een gewicht van 2200 ton werden met een maximumsnelheid van 45 km/h gereden. De locs overstegen zichzelf in de gestelde verwachtingen waardoor de maximumsnelheid zelfs tot 70 km/h kon worden verhoogd. Tussen twee grote revisies konden de locs 200.000 kilometer afleggen. Voor de volledigheid, in hun lange, markante 'neus' was aan beide kanten onder meer de oliegekoelde hoofdtransformator ondergebracht.

OOK IN DE REIZIGERSDIENST

De E 95-ers werden een vaste verschijning voor de zware kolentreinen tussen Waldenburg-Dittersbach en Görlitz, beter bekend als de Schlesische Gebirgsbahn. Ze maakten dus veel kilometers. Rond de 80.000 km per maand was geen uitzondering. De DRG had een goede zet gedaan met de aanschaf van deze kleine serie. Na een paar jaar kregen de locs er een taak bij. Als gevolg van de recessie was er in de grootstedelijke gebieden als Dresden en Berlijn minder behoefte aan kolen en werden de zesassers ook gebruikt in de reizigersdienst. Ofschoon het de

bedoeling was om de serie uit te breiden, is het zover nooit gekomen. Toen de plannen voor de elektrificatie van de lijn Stuttgart - Ulm concreet werden, werd namelijk besloten om voorrang te geven aan de bouw van de E 93. Die eveneens gelede locomotieven deden qua vermogen nauwelijks voor hun voorgangers onder en waren lichter, sneller en wat constructie betreft veel gemakkelijker te bouwen. Ze bezaten evenmin een vrij gecompliceerde, elektrische installatie. De E 95 06 was in 1933 korte tijd in Bw Kornwestheim gehuisvest voor vergelijkende proefritten met de nieuwe E 93.

Alle E 95-ers waren tot kort voor het einde van de Tweede Wereldoorlog in Bw Hirschberg gestationeerd en werden vlak voor de komst van het Rode Leger wat meer in de westelijke richting getransporteerd. De machines overleefden het slotakkoord van de oorlog zonder noemenswaardige schade. Na de capitulatie van Duitsland gingen het zestel als deel van de oorlogsbuit naar de Sovjetunie waar de locs echter nooit werden gebruikt. Of beter gezegd, niet in dienst konden worden gesteld in verband met een andere spoorwijdte en ander dan wel ontbrekend stroomstelsel.



Tijdens de viering van 150 jaar Dresden-Leipzig werd op 8 april 1989 bij Weißig een cavalcade gehouden. E 94 056 trekt E 95 02 langs de tribunes. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

NAAR DE DDR

Toen de DDR in 1952 in staat werd gesteld om in beslag genomen elektrische locomotieven terug te kopen waren de zes E 95-ers daar ook bij. De inmiddels flink beschadigde locs bleven tot 1959 buiten gebruik omdat bij de Reichsbahn het opknappen van de machines van de series E 04, E 44 en E 94 voorrang genoot. Door de dringende behoefte aan elektrische tractie werd alsnog besloten om de E 95-ers te herstellen. Maar alleen de E 95 01-03 werden weer bedrijfsvaardig gemaakt, de resterende drie fungeerden als onderdelenleverancier. In die tijd kampte de DR op alle fronten met een groot gebrek aan reserve onderdelen. Daarom werden later bij de E 95-ers wielstellen van de series E 11/ E 42 ingebouwd. Bij de E 95 02 werd in die periode de weerstandsrem verwijderd die deze machine in 1930 bij wijze van experiment had gekregen.

De drie grote locs werden in eerste instantie gestationeerd in depot Leipzig Wahren, maar gingen reeds in 1960 naar Bw Halle P. Als taak hadden ze het rijden van kolentreinen vanuit het Geiseltal naar Halle, Leipzig en Erfurt. Toen werd ook duidelijk dat deze machines een groot nadeel hadden. Door de lange neus en het daarmee verbonden slechte zicht op de lijn moesten deze locomotieven standaard door twee man worden gereden. Verder traden er als gevolg van de gecompliceerde aandrijving regelmatig storingen op. De bijrijder moest tijdens de rit herhaaldelijk met een hamer en een houten wig in actie komen om haperende hulpschakelaars te 'repareren'. En het bleek dat het onderhoud van deze kleine serie een zeer intensieve klus was. Door de vele storingen aan de motoren stonden de locs soms maandenlang buiten dienst. De E 95-ers vormden steeds meer

een hoofdpijndossier. Daar kwam bij dat de Reichsbahn eind jaren zestig van de vorige eeuw af wilde van de tweede man, er steeds meer nieuwe elektrische locs in gebruik werden genomen en de DR verder geen plannen had om het elektrische net fors te gaan uitbreiden.

MOBIELE TRANSFORMATOR

Om die reden werden de E 95 02 en 03 al na tien jaar halverwege 1969 terzijde gesteld. De E 95 01 kreeg toen administratief nog het nieuwe nummer 255 001 maar kon het leven niet lang meer rekken en werd uiteindelijk op 5 oktober 1970 'z' gesteld en daarna 'ausgemustert'. Met andere woorden, uit het materieelbestand geschrapt. De tweede loc diende na het actieve leven in Halle als opvolger van de E 77 10 die een museale status had gekregen, nog een tijdje als mobiele transformator ten behoeve van de wisselverwarming, de beide andere machines gingen naar de sloper. Ter gelegenheid van de viering van honderd jaar elektrische locomotieven in 1979 in Duitsland werd de E 95 02 uiterlijk opgeknapt en kreeg eveneens de status van museumloc en werd deel van de collectie van het Verkehrsmuseum Dresden. Bij een materieelshow in RAW Dessau, de grote werkplaats voor elektrisch materieel in de DDR, werd ze voor het eerst aan het publiek getoond met die kanttekening dat ze niet rijvaardig was. Op gezette tijden gaf ze bij bijzondere gelegenheden acte de presence, zoals in 1989 tijdens de druk bezochte viering van '150 Jahre erste Deutsche Fernbahn Leipzig-Dresden'. Inmiddels wordt er al jaren aan gewerkt om de loc rijvaardig te krijgen.



De E 95 werd ontwikkeld voor het zware goederenvervoer.

BRAWA'S MODEL VAN E 95 01 OVERTUIGT DOOR AFWERKING

Geen grijze muis

De gelede elektrische locomotieven van de Duitse serie E 95 mogen in het echt indrukwekkend zijn geweest, ook in model komen superlatieven voorbij. Het H0-model van Brawa was nog nooit eerder onderwerp van een test, met het verschijnen van een donkergrijze variant is dat een reden het alsnog te doen.

GROOTBEDRIJF

De ontstaansgeschiedenis, inzet en verdere ontwikkelingen rond de Duitse serie E 95 worden beschreven vanaf pagina 20. Het zijn nog altijd de grootste elektrische locomotieven in Duitsland.

MODEL

Natuurlijk wordt er bij het ontwikkelen van elektrische locomotieven

gekeken naar het uiterlijk. Heden ten dage misschien wat meer dan vroeger. Nu gaat het vooral om een glad voorkomen en dus als het even kan om een goed cijfer in de windtunnel te halen. In de tijd dat deze tractie nog in de kinderschoenen stond was dit aspect niet van belang. Energiekosten speelden nauwelijks een rol, het was vooral zaak om stabiele, betrouwbare locomotieven te bouwen. Dat gold zeker bij de E 95. Het



ontwerp was louter ontwikkeld om als rijdende krachtbank te fungeren. Trekkraft ging boven het esthetische aspect. Later kon dat ook hand in hand gaan, zoals bij de nog altijd tijdloze locs van de serie E 03 (103).

Het voorliggende model weerspiegelt het gedachtengoed van de in 1927 gepresenteerde E 95: het gaat niet om de schoonheid maar om wat er binnenin zit. Een model dat tot wasdom komt als het met een lange sleep goederenwagens is gekoppeld; gesloten wagens of een beladen kolentrein, dat is om het even. Dit model heeft daarom de ruimte nodig. Het functioneert niet op een kleine modelspoorweg of op een enkelsporige lokaallijn. Vaak zie je modellen van elektrische locs zonder bovenleiding rijden. Dat is op zich niet zo fraai maar is bij sommige, kleine modellen nog te verteren. Wie de E 95 met de elegant vormgegeven pantografen omhoog maar zonder rijdraad laat rijden slaat de plank mis. Dat gaat niet samen, daarvoor is dit lange model te manifest aanwezig. Bezint dus eer ge begint met de aanschaf.

CONCESSIE

De kleur van het model van de E 95 01 is niet alledaags: grauw-grijs. Onze oosterburen reppen zelf over 'stahlgrau', volgens RAL 7018, maar zo zou ik het niet willen noemen. De lichtinval is tussen twee haakjes nogal bepalend hoe de kleur over komt. Natuurlijk trap je daarmee een open deur in maar bij de donkergrijze kleur die werd aangebracht toen de oorlog zich steeds

manifesteerde, doet dat zeker opgeld. Ofschoon het zeker geen schoonheid op acht wielen is en soberheid de bovenvoet voert is dit model bepaald geen grijze muis. Dat heeft niet alleen met de imposante lengte te maken - de machine behoort tot de grotere H0-modellen in zijn categorie - maar ook met de afwerking. Er is bij het maken van de gietvormen niet op een klinknagel meer of minder gekeken. Misschien dat ze op het zilvergrijze dak wat te geprononceerd overkomen, anderzijds kijken we naar een 87 keer verkleinde imitatie. En Philip Friskorn, oprichter van Philotrain, doceerde eens dat het maken van een model niet inhoudt dat je alles automatisch door 45, 87, 160 of welke schaalgrootte je ook wilt benaderen, kunt delen. Soms moet je een concessie doen om het silhouet of uitstraling beter te laten overkomen. Dat gold bij hem bijvoorbeeld voor de schoorsteen van een NS-loc.

FILIGRANE PANTO'S

Veel aandacht heeft de bovenkant van het model van de eerste E 95 gekregen. Bruine isolatoren, rode, strakke elektrische leidingen en goed weergegeven pantografen zijn hier de blikvangers. De leidingen lopen van de hoofdschakelaar naar de hoofdtransformator. De exact nagebootste pantografen zijn filigraan uitgevoerd. En daardoor kwetsbaar als je ze steeds opnieuw indrukt. De beide dakhelften zijn niet identiek van opbouw. Dat komt in de details ook tot uiting: ruitenwissers op de ramen van het machinistenhuis, handgrepen, geribbelde plaat voor de koelrib-



Met 240,3 mm lengte is dit Brawa-model exact op schaal.



ben, zijruitje aan de kant waar de machinist staat, noem maar op. Interessant is het gegeven dat er aan het einde van de beide bakhelften een deur met een raam is gegraveerd. Tijdens de rit kon zo van de ene naar de andere cabine en machinekamer worden gelopen. Vraag is alleen of er ooit een balg tussen die helften heeft gezeten. Daarover zijn op Duitse onlinefora in het verleden diverse discussies gevoerd. Een eensluidend antwoord is niet gegeven. Feit is dat daarvoor in model weinig ruimte is. Bovendien zit je met het rijden door wat krappere bogen. Die heeft voor deze loc overigens een minimale radius van 360 mm. De beide bakken zijn door middel van een speciale, zeer soepel bewegende kortkoppeling met elkaar verbonden. Die koppeling kent ook elektrische bedrading. Bij de baken zijn zelfs aan beide kanten kleine treden aangebracht, twee respectievelijk drie aan elke kant. En dat is conform het grote voorbeeld.

REICHSADLER

De donkergrijze kleur is niet de enige verwijzing naar een bepaalde ontwikkeling, de naderende oorlog. Ook het feit dat de Reichsadler boven het locnummer is aangebracht, is daarvan een uiting. De Deutsche Reichsbahn Gesellschaft werd in 1937 opgeheven en veranderd in een andere organisatie, de Deutsche Reichsbahn. En die viel direct onder gezag van het Duitse transportministerie. Op foto's uit die tijd zie je de voor de Reichsbahn verantwoordelijke minister van Verkeer en vroegere Reichsbahn-chef Julius Dorpmüller samen staan met nazi-kopstukken. Zonder zijn inzet was de Holocaust nooit mogelijk ge-



weest. Maar dat terzijde.

Uit de met het blote oog leesbare opschriften blijkt dat de loc op 14 augustus 1939 nog een revisie aan het remsysteem heeft ondergaan. Op andere 'bordjes' zien we de namen van de fabrikanten staan, SSW en AEG. Bij deze laatste is met een loep zelfs het bouwjaar 1927 te zien. Ook het fabrieksnummer is opgedrukt maar nu laten ogen en vergrootglas ondergetekende in de steek. De opschriften worden gecompleteerd met de aanduiding voor de voorste en achterste cabine en met hele fijne rode waarschuwingssymbolen voor elektrische lading. De nummerplaten hebben cijfers met een aluminium kleur. Brawa gebruikte voor de beide bakken overigens dezelfde vorm. In 1:1 zitten er een paar hele kleine verschillen tussen. Voor een H0-model vormt het geen bezwaar om identieke bakken te gebruiken. De grootste verschillen zitten op het dak en die zijn overduidelijk aangebracht.

BW HIRSCHBERG

De locomotieven waren sinds hun indienststelling tot het einde van de Tweede Wereldoorlog gestationeerd in Bw Hirschberg, met uitzondering van de E 95 06. Die machine was in 1933 voor korte tijd in depot Kornwestheim gestationeerd, de plaats die bekend werd door de aanwezigheid van elektrische locs van de serie E 94. Het depotbordje Hirschberg en de daarbij horende aanduiding van Reichsbahndirectie Breslau zijn netjes en goed leesbaar getamponneerd.

Zijn we beland bij de aandrijving en het onderstel. In elke bak is een motor met vliegwiel gemonteerd. Die motoren drijven



De speciale kortkoppeling tussen de beide bakken werkt in de praktijk goed.

3



via een wormwiel en tandwielen alle zes wielen aan. Dat zorgt met het alleszins redelijke gewicht van 515 gram in combinatie met antislipringen op de buitenste drijfwielen voor meer dan voldoende trekkracht. Dertig twee- en vierassige goederenwagens worden in een oogwenk in beweging gebracht en 'denderen' zonder problemen over het testtraject. Ook wissels worden probleemloos gepasseerd. Net als bij het grootbedrijf voldoet dit model naar behoren. Ten aanzien van de wielen dient nog te worden opgemerkt dat de drijfwielen zijdelings beweegbaar zijn. Bij de eerste twee gaat het om ruim een millimeter naar beide kanten, de achterste kent een iets grotere uitslag. Het grijze model kan ook met rijtuigen worden gekoppeld. Toen er wat minder goederentreinen werden gereden, denk aan de crisis van die tijd, werden de zes machines ook in de reizigersdienst gebruikt. Probeer wel modellen te gebruiken waar een rijksadelaar als symbool van de nieuwe Reichsbahn is aangebracht. Al zal niet al dit materieel, het ging om tienduizenden rijtuigen, in korte tijd van een nieuw eigendomslogo zijn voorzien. Dat gebeurde hoogstwaarschijnlijk als een nieuwe schilderbeurt op de rol stond.

GOEDE LENGTE

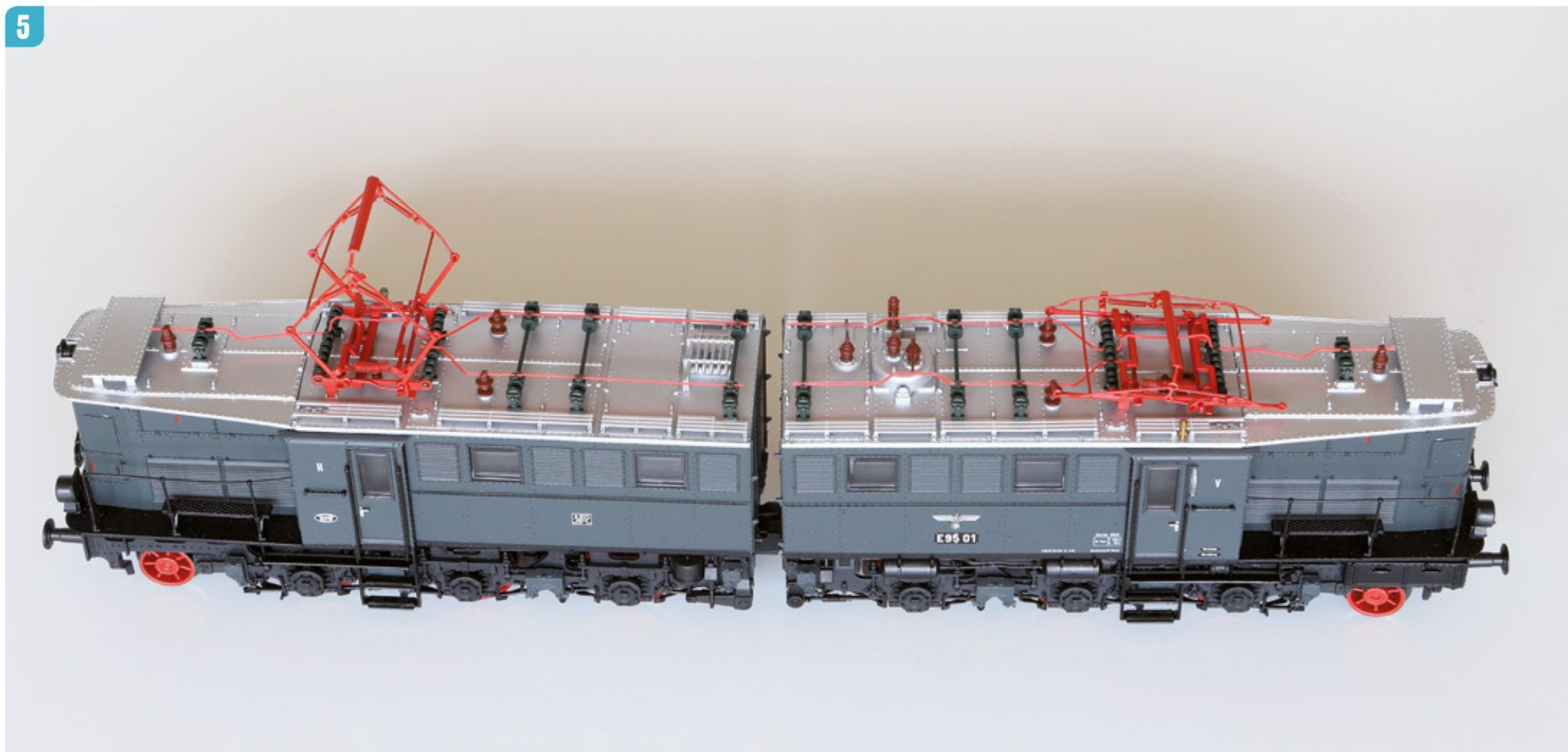
In 1:1 hebben de drijfwielen een diameter van 1400 mm. In model meten we een middellijn van 16,0 tegen 16,1 mm volgens de theoretische werkelijkheid. De beide loopwielen hadden in het echt een diameter van 850 mm, voor de E 95 in model komt dat cijfer uit op 9,77. De gemeten waarde is 9,1 mm. Het aantal

4

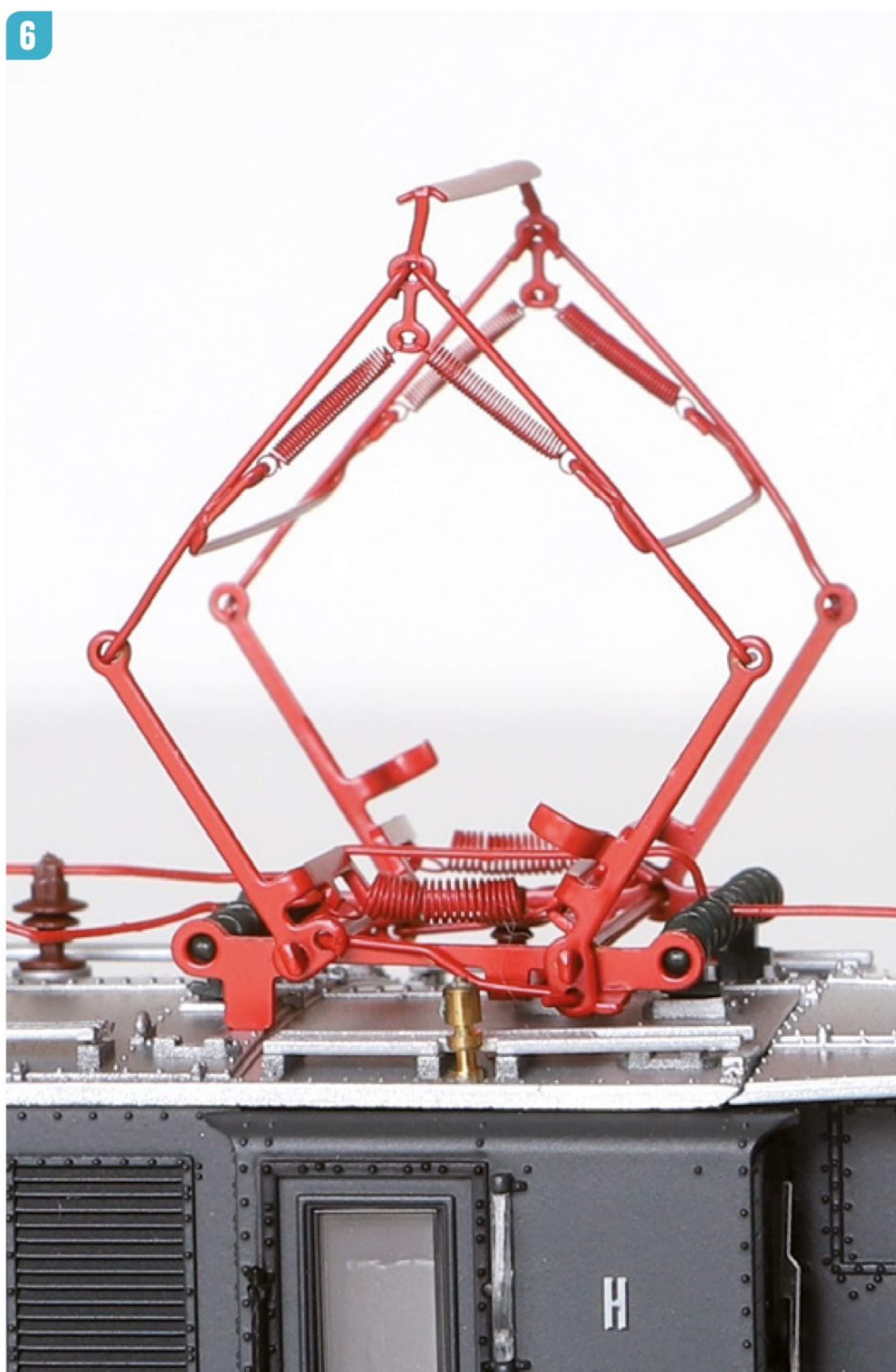


1. Veel aandacht is besteed aan de gravure van het model. **2.** Het onderstel van de E 95 01 is rijk aan details. **3.** Met twee motoren en een gewicht van 515 gram beschikt het model over voldoende trekkracht. **4.** De smalle neus geeft de loc een bijzondere uitstraling.

5



6



van zeven spaken bij het loopwiel is conform de werkelijkheid. Dan de lengte. Gemeten over de buffers was deze loc 20,90 meter lang. Dat betekent voor een H0-model een lengte van 240,2 mm. De werkelijke modellengte is 240,3 mm, een maximale score. De loc had in het grootbedrijf een breedte van 3,16 meter. In model impliceert dat een breedte van 36,3 mm. We komen bij de grootste breedte, bij het machinistenhuis, niet ver-

7



5. De beide daken verschillen wat opbouw betreft van elkaar. **6.** De pantograaf is exact nagebootst. **7.** De afdekplaat aan de onderkant kan met een schroef worden verwijderd.

der dan 34,0 mm.

Het onderstel is rijk aan details. Bij de aandrijfwielen zien we aan beide kanten zandpijpen en een vrij compleet weergegeven reminstallatie, aspotten en fijn gegraveerde veerpakketten. Diverse losse onderdelen kunnen zelf aan de bufferbalk worden bevestigd.

GEEN VERENDE BUFFERS

De E 95 01 is niet van verende buffers voorzien. Dat had als teken van doorontwikkeling van een model als dit wel gemogen. Het gaat immers om de grootste en zwaarste Duitse elektrische locomotief. Die verdient een zo perfect mogelijke imitatie, ook in 1:87. Verder zijn de lampen wat te grof, te dik. Althans de beide frontseinen op de bufferbalk. Dat is een puntje van nazorg bij een volgende variant.

Voor het onderhoud aan bijvoorbeeld de aandrijving moeten beide loc-helften worden ontkoppeld. Daarna kan de kap door het losdraaien van een afdekplaat aan de onderkant worden verwijderd en kunnen de tandwielen en assen worden gesmeerd. De beide kappen kunnen eveneens worden losgemaakt door een schroef aan de zijkant los te draaien. Die zit aan het einde van de bak, naast de deur die toegang geeft tot de andere helft. Er zijn modellen die lastiger te openen zijn.



HET EERSTE MODELSPOOREVENEMENT IN DE SPOORZONE TILBURG

Modelspoor Tilburg is het eerste modelspoorevenement in de Spoorzone Tilburg. Op dit oude NS-terrein komt het oude spoorleven weer helemaal tot leven door de vele evenementen en exposities die hier worden gehouden. De Wagenmakerij is de grootste hal van de Spoorzone. De naam zegt het al, hier werden de locomotieven en wagons gerepareerd, voor ze weer de rails op gingen. Op Modelspoor Tilburg wordt de hobby in de grootste zin van het woord getoond. Denk hierbij aan demo's van verschillende banen, en een grote ruil- en hobbybeurs. Dit evenement vindt plaats op zaterdag 29 september van 10.00 tot 17.00 uur.

Kijk voor meer informatie op modelspoortilburg.nl.



ONLINE NIEUWSBRIEF VAN RAILHOBBY

Schrijf u nu in op de nieuwsbrief van Railhobby. U weet als eerste wanneer de nieuwe uitgave online staat en u blijft op de hoogte van leuke aanbiedingen, beursacties en het laatste nieuws op het gebied van modelspoor en grootbedrijf.

Ga naar railhobby.nl/nieuwsbrief en ontvang voortaan de nieuwsbrief.

LEZERSAANBIEDING: ZOMERSPROOKJE IN ZWITSERLAND

Voor u als Railhobby-lezer hebben wij een speciale aanbieding voor een hotel in Zwitserland. Het is er rustig en het is zonnig gelegen, recht tegenover het station. Hier stoppen de Bernina en Glacier Express, namelijk Hotel Restaurant Grischuna – Reto en Anna Uffer – CH-7477 Filisur/GR in Zwitserland.

- Alle kamers met wc, bad of douche, radio en televisie. Sommige met balkon en grandioos uitzicht op het Albuladal en de beroemde spoorbaan naar St. Moritz in het Engadin. Ook kamers met zicht op het spoorwegemplacement en het station.
- Eerste klas maaltijden voor redelijke prijzen in het luxe panoramische restaurant met schitterend uitzicht op de grootse bergwereld.
- Speciale zomer- en winterarrangementen, ook in combinatie met alle Rhätische Bahn-activiteiten.
- Zeven dagen halfpension met gastenkaarten voor gratis reizen tot Davos-Laret! Vanaf CHF 665,- (€ tegen actuele wisselkoers).

Kijk voor meer informatie over deze aanbieding op grischuna-filisur.ch.



DE A4 DIORAMA-WEDSTRIJD, DOET U OOK MEE?

Tijdens Eurospoor (9 t/m 11 november) vindt voor de 5e keer de A4 Diorama-wedstrijd plaats. De regels zijn onveranderd en u bent weer geheel vrij om te maken wat u wilt. Neemt u de uitdaging aan? Inschrijven kan tot en met 31 augustus 2018. **Ga voor meer informatie en inschrijven naar modelspoorwijzer.net.**



RAILHOBBY 401 – OVER MODELBOUW-TECHNIKEN

In deze special staan de beste artikelen over diverse modelbouwtechnieken. Denk aan de volgende onderwerpen: digitaal rijden, seinen en wissels, de bouw van een viaduct, een workshop weatheren en het bouwen van een seinhuis. Daarnaast besteden we aandacht aan schilderen, messing, ballasten van rails, schakeldecoders en het gebruik van snijplotters. Nieuw in deze special zijn de artikelen over solderen en het schilderen van achtergronden. Heeft u deze special gemist? **Ga naar hobbyou.nl/modelbouwtechniek18 en bestel voor € 9,99 exclusief verzendkosten.**



DE ENTERSE ZOMP IN HO

Een karakteristiek scheepje

In dit artikel beschrijft Rienk Timmerman de bouw van de Enterse zomp. Van huis uit is hij een huizenbouwer, maar ter afwisseling en als uitdaging leek het hem leuk en leerzaam eens wat anders te bouwen. Waar een huis recht toe recht aan is, is een schip qua vorm veel complexer. De ronde vormen maken de bouw een stuk ingewikkelder, maar dat vormde juist de uitdaging. We volgen Rienk van de - denkbeeldige - kiellegging tot de tewaterlating.

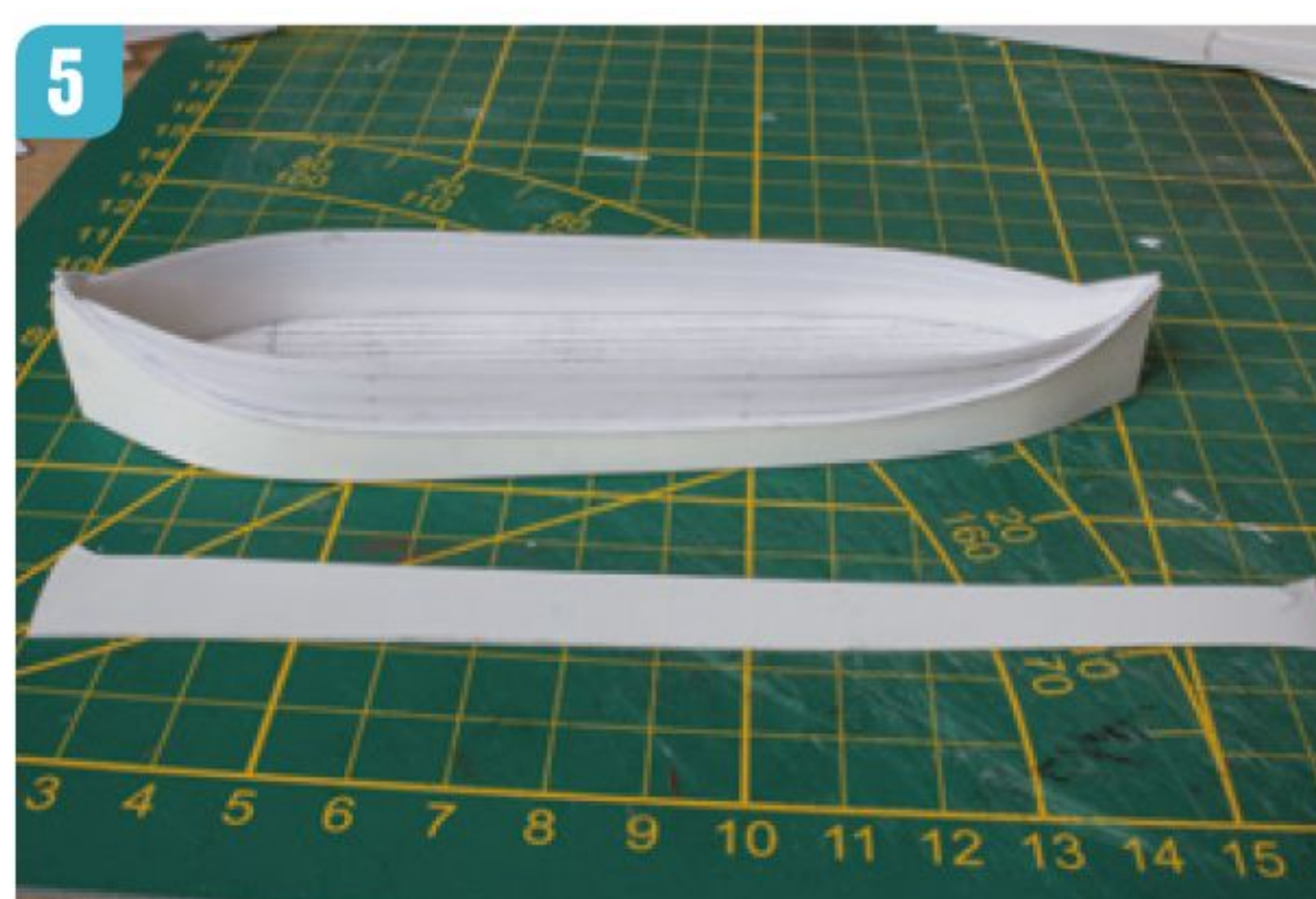
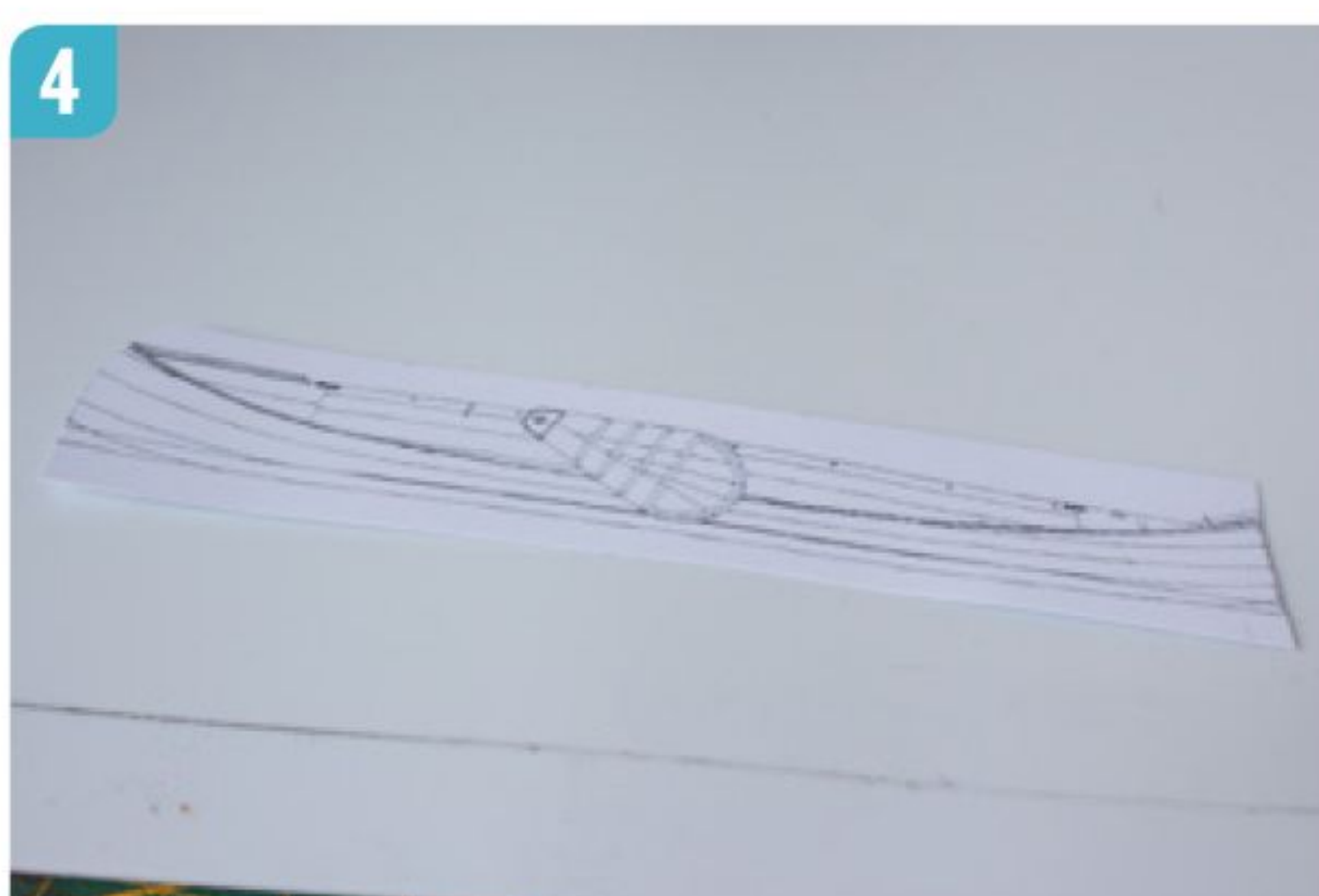
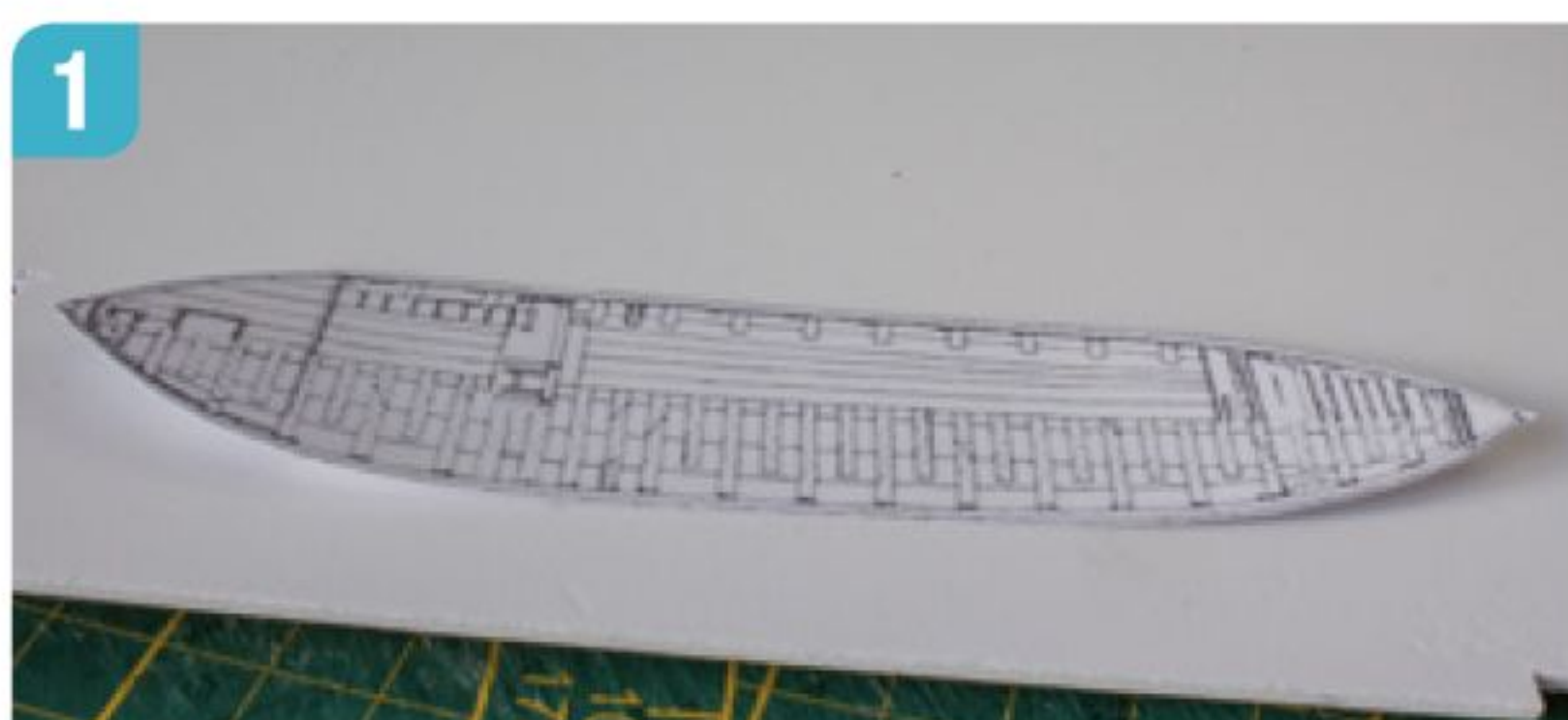
Waarom een Enterse zomp? Omdat ik van plan was weer eens deel te nemen aan de A4-Dioramawedstrijd ontstonden al snel wat ideeën. Op het diorama zou het Overijsselse dorpje Ommen aan rivier de Vecht in de sfeer van de jaren '30 herleven, het dorp waar mijn vader is geboren. Van het diorama is uiteindelijk niks gekomen, maar het plan heeft wel een leuk scheepje opgeleverd. Belangrijk bij een te bouwen object vind ik dat het esthetische waarde heeft. Het moet er gewoon mooi uitzien en veel sfeer hebben. De zoektocht begon op internet, zoekend naar een schip dat in de jaren '30 veel op rivier de Vecht voer. De

Enterse zomp kwam als potentieel object al snel voorbij.

EEN STUKJE GESCHIEDENIS

De naam Enterse zomp is ontleend aan het dorp Enter waar de schepen op werven werden gebouwd. De zomp heeft een platte bodem. Het schip ligt dan ook niet diep in het water, zelfs beladen niet meer dan 40 centimeter. Dit was ook wel nodig als je bedenkt dat er werd gevaren op rivieren die door de bouw van stuwen en dergelijke steeds vaker droogvielen. De zompen vervoerden allerhande producten die nodig waren voor dagelijks gebruik. Hout, eieren, houtskool, bie-

ten, graan, grondstoffen voor- en eindproducten van de textielindustrie, en ga zo maar door. De landwegen waren onbegaanbaar, vandaar dat de zomp zo'n grote rol in het vervoer speelde. De hoogtijdagen waren die rond 1800, maar door de aanleg van wegen en spoorlijnen nam de rol van de scheepvaart in de loop der jaren langzaam af. Vandaag de dag worden zompen gebruikt voor pleziervaarten, ook worden ze nog steeds nieuw gebouwd. De zompen voeren voornamelijk in het oosten van het land. De plaatsen Zwolle, Almelo, Enschede, Deventer, Enter en Goor speelden een belangrijke rol in het vaarnet. De Vecht





Terwijl de Sik met een rongenwagen passeert vaart de zomp door het kanaal.

was dan ook een veel gebruikte vaarroute, vandaar mijn keuze voor de zomp.

DE BOUW

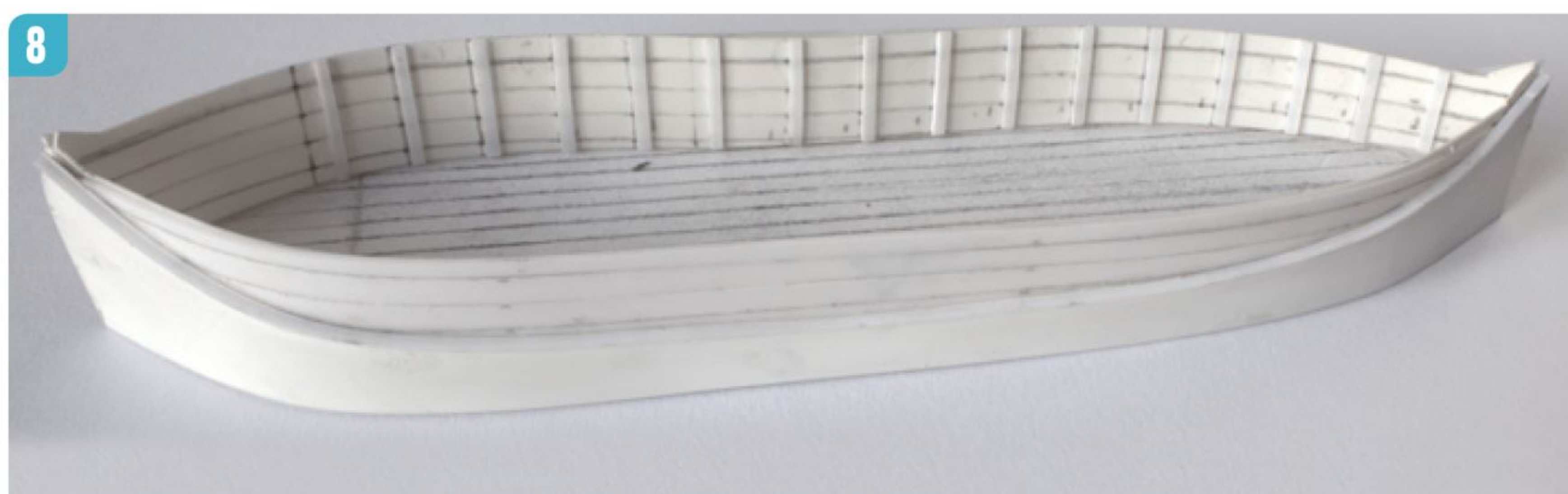
Tijdens mijn zoektocht naar bruikbare informatie stuitte ik op bouwtekeningen van de zomp. Omdat ik de afmetingen van het vaartuig wist - lengte 12 meter en breedte 2,70 meter -, kon ik de tekeningen eenvoudig verscalen en op fotopapier printen. Vervolgens heb ik de vorm van de romp uitgeknipt, met

dubbelzijdig plakband op 2 mm Forex-kunststofplaat geplakt, de rompvorm uitgetekend en deze uit de plaat gesneden. Voor voldoende stevigheid heb ik twee lagen Forex op elkaar geplakt. De bodem bestaat uit houten planken die uiteraard moeten worden uitgebeeld. Dit heb ik nagebootst door met een kleine railzaag de nerf van het hout te kerven. Daarna heb ik de verschillende rijen planken ingekerfd door met een scherp hobbymes heel licht lijnen langs

een liniaal te trekken. Voorzichtigheid was hierbij geboden omdat je al snel te diep in het materiaal snijdt wat de stevigheid niet ten goede zou komen. Toen de basisvorm gereed was, kon ik verder met de zijwanden.

De zijwanden komen om de basisvorm heen en bestaan uit verschillende lagen. Op die manier blijft het styreen buigbaar, komen de wanden mooi bol te staan en volgen ze de vorm van de romp. De zijwanden bestaan uit twee delen. Een laag

1. De bouwtekening is geprint op dik fotopapier en fungeert als mal.
2. De bodem uit 2 mm Forex.
3. De bodem met ingekerfde houtstructuur.
4. De zijwanden zijn op gelijke wijze ontstaan als de bodem.
5. De zijwanden zijn uit verschillende lagen opgebouwd.
6. Een van beide binnenwanden met de verticale planken.
7. De binnenwanden zijn uit verschillende lagen opgebouwd en kunnen worden aangebracht.
8. De binnenwanden zijn geplaatst.





10



11



12



13



14



15



lopend gedeelte waar weer een rand achterlangs loopt. Het laag lopende gedeelte heb ik uit 0,75 mm styreen gesneden. Daarna heb ik met secondelijm de wanden om de romp heen geplakt. Ook de binnenrand bestaat uit planken met aan beide kanten een houtnerf. Eerst heb ik de rand die aan de buitenkant is te zien aan de binnenzijde van de buitenwand geplakt. Daarna heb ik de binnenwand daar tegenaan geplakt. Belangrijk

is om in stappen te werken en het schip laag voor laag op te bouwen. Te dik, of te dikke lagen styreen laten zich immers niet in de goede vorm buigen. Aan de binnenkant loopt het lagere gedeelte schuin naar beneden naar de romp door. Dit is een aparte laag styreen die ik aan de binnenkant heb geplakt. Daarna heb ik schuurpapier ter hand genomen. De romp loopt aan de voor- en achterkant schuin op; met grof schuurpapier en de

vijl is dit mooi rond gemaakt. De basis van het schip is af en de kajuit en verdere details kunnen aan bod komen.

ZWAARDEN

De eerste stap in de verdere bouw was de fabricage van de zwaarden aan beide zijden van het schip. De zwaarden maken de zomp beter bestuurbaar. Ze zijn uit styreen gesneden, met strips 0,1 x 0,2 mm beplakt en op de boorden gelijmd. De kleine kajuit in de voorplecht bestaat uit van groeven voorzien styreen.

De zomp heeft een fokzeil en een grootzeil. Deze zijn gemaakt van papieren zakdoeken. De zeilen bestaan uit twee lagen zakdoek waar tussen wit garen dat touw voorstelt is gelijmd om het reliëf van een echt zeil na te bootsen. De zakdoeken zijn eerst op maat geknipt. Daarna zijn de twee lagen met verdunde houtlijm doordrenkt zodat het reliëf van zeildoek ontstaat. Na drogen is het een stevig zeil. Het drogen doe ik op een plaat glad styreen dat voor de beglazing van huizen wordt gebruikt. De mast is gemaakt van een grote satéprikker die aan de bovenkant puntvormig is geschuurd. Hij wordt door de achter de mast geplaatste zitbank overeind gehouden. De giek is een ingekorte satéprikker, de mastvoet, het roer en de zitbank voor de roerganger heb ik uit styreen gesneden en van houtnerven voorzien. De ogen langs de boorden zijn afgeknipte oogjes van oorbelsluitingen van de plaatselijke hobbywinkel. Creativiteit is altijd geboden om de hobby leuk en betaalbaar te houden.

HET SCHILDERWERK

Het onderste deel van de zomp is geschilderd met Revell matzwart, num-



9. De aanzet voor de zwaarden die aan de zijkanten van het schip komen te hangen. **10.** Alle onderdelen zitten op hun plek, het model is geschilderd. Let op de in verhouding hoge mast. **11.** De zeilen zijn gehesen, de zomp is klaar voor de tewaterlating. **12.** Een opgerolde lijn op het voordek, de fiets komt op de wal altijd van pas. **13.** De voorzijde van het schip in detail. **14.** De houtstructuur en -kleur is ontstaan door de nabewerking met houtbeits. **15.** De boeg van de Enterse zomp. **16.** Goederenvervoer per rail en over water in de jaren '30. **17.** De Enterse zomp ingezet op de Friese module. **18.** Sfeerbeeld, vrachtvervoer zo'n 90 jaar geleden.

mer 8, de bovenste houten laag met gemengde kleuren waarbij Humbrol nummer 110 als basis diende. Om de houten laag een mooie, diepe, houten kleur te geven heb ik zijdeglans houtlak over de verf aangebracht. Daarna is alles goed verveerd. Eerst door een wetwash met zwarte verf om de structuur van de materialen naar voren te laten komen, daarna met verschillende zwarte, bruine en roestbruine poeders om het geheel af te maken.

BEHOUDEN VAART

Het schip is in bedrijf, het vervoert een lading hooibalen van Artitec. De twee scheepslieden besturen het schip. Een fiets is een handig en leuk detail, de hond geniet van de wind op het voordek. De touwen zijn ontstaan uit wit garen. De vlag, gemaakt van een in houtlijm gedrenkte zakdoek, wappert in de wind. Het scheepje zal op mijn Friese module een goed figuur slaan.



Geraadpleegde bronnen:

<http://www.entersezomp.nl/34/varen/geschiedenis>

<http://www.entersezomp.nl/33/varen/de-zompen>



30%
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!**
- **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,-.

Railhobby kost in de winkel € 6,99.

Kies uw KORTING!

populair!

30%
korting

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

39%
korting

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

21%
korting

10 reguliere uitgaven
voor € 55,50

62%
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
☐ 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 incassovooraarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

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

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

Steeds een stapje verder

In Railhobby 398 beschreef Hans van de Ven zijn eerste stappen met een digitale centrale. En ja, dat smaakte naar meer. Want op een testbaantje met één inhaal- en één opstelspoor ben je gauw ingereden. Maar vooral uitgereden. De volgende opgave werd om naast de digitale centrale en de Roco Maus ook een besturingsprogramma in te schakelen. Tijd voor de volgende stappen. Robert Mooij noteerde de nieuwe ervaringen van Hans.

Natuurlijk, het was leuk om te ontdekken hoe je met de DR5000 lange loc-adressen kunt instellen. Daarmee was een beperking van mijn rode handset van de baan, maar ook niet meer dan dat. Het werd hoog tijd voor het bijschakelen van iTrain. Dus software installeren, proeflicentie aanvragen, aan de slag. Dat gaat voorspoedig! Dan dient zich de eerste kwestie aan. Over het optimale aantal terugmelders woedt een stevige discussie op het iTrain-forum. Eén per blok, beter twee of toch het beste drie? Kijk, dat is nou het leuke van zo'n testbaan. Die deel je simpel in zes blokken en je kunt naar hartenlust experimenteren met verschillende aantallen terugmelders per blok. Zo heeft het voorste stationsspoor drie secties, maar het achterste slechts één. De linkerbocht is ongedeeld, de rechterbocht juist in twee stukken. Ik demonteer de rails en zet er isolerende railschoenen tussen zodat uiteindelijk tien secties ontstaan. De wissels horen bij geen enkel blok en worden dus apart gevoed. In Anyrail teken ik in een handomdraai een precies identieke baan en als ik daar dan

exact dezelfde secties in aanbreng vertelt het programma me op de millimeter nauwkeurig de lengte van elk stuk. Ook als er willekeurig ingekorte flexrails in het geding zijn. Handig, want iTrain wil graag de exacte afstanden weten. Overigens, ik knoop eerst alle bedradingen aan elkaar, zodat ik met één testronde zeker weet dat de stroomtoevoer overal in orde is.

Snel weer uit de knoop en nu via de terugmeldmodule aansluiten. iTrain snapt het direct: op het virtuele schakelbord lichten de rode blokjes keurig op zodra een trein passeert. Het invoeren van alle gewenste gegevens is wel even werk hoor. Informatie over de locomotieven, over de blokken, over de rol van de terugmelders (binnenrijden, remmen, stoppen), de juiste rijrichting. In mijn geval zit er nog een addertje onder het gras. Ik volgde een beginnerscursus, maar daar was de demobaan op schaal 1:160. Allerlei maten en afstanden zijn dus al ingevuld, maar sporen niet meer met de nieuwe werkelijkheid. Op momenten dat ik het even niet meer scherp zie heb ik veel baat bij de stap-voor-stap handleiding





Terug in de schoolbanken.

van BenQ die op het iTrain-forum staat. Een compacte wegwijzer van tien pagina's is heel wat handzamer en bemoedigender dan de 165 bladzijden (los van de ruim 50 voor de bijlagen) van de officiële handleiding.

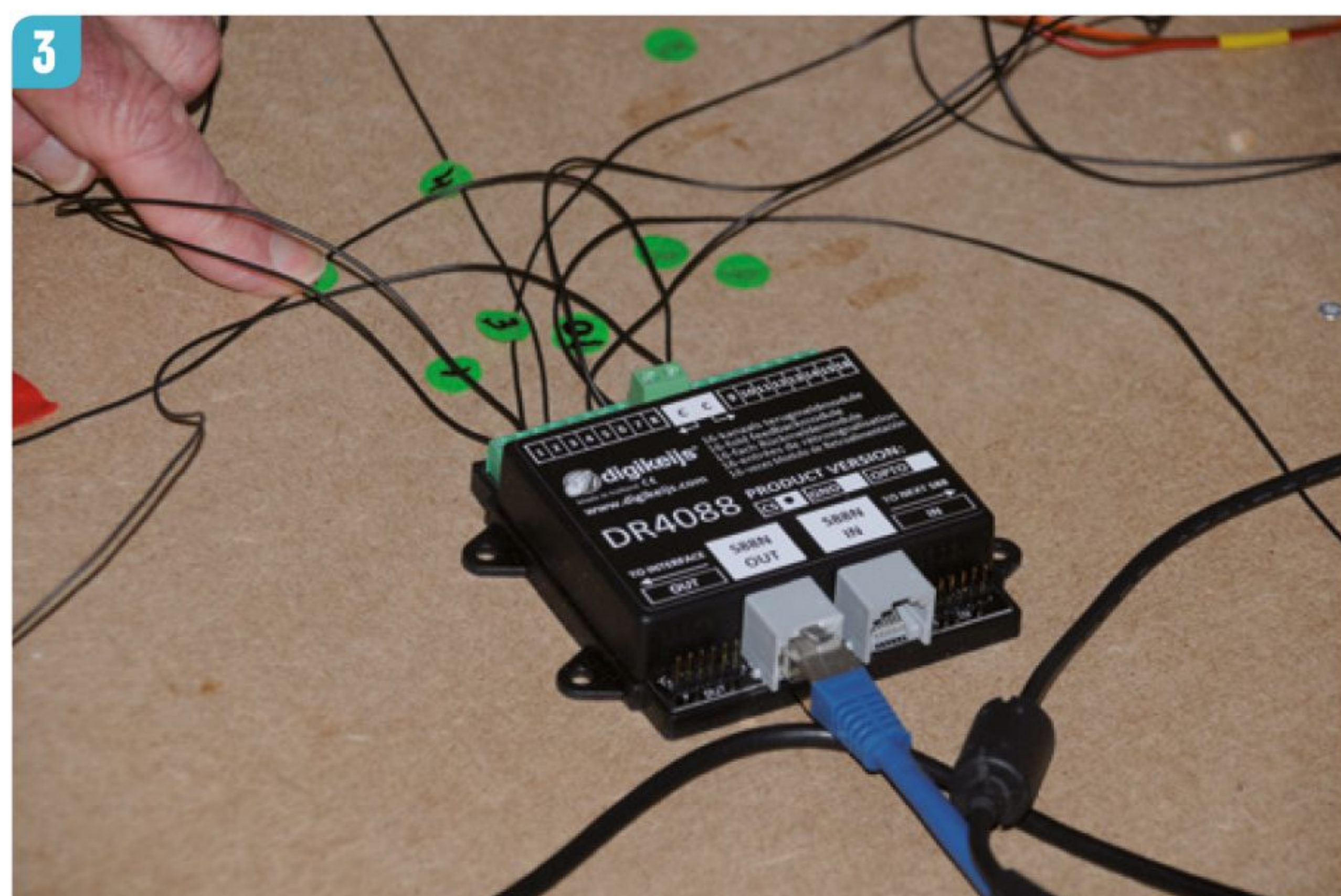
Liet ik nou zonet wéér het woord forum vallen? Ik ben van dat fenomeen niet bijster gecharmeerd en dan druk ik me netjes uit. Ooit noemde iemand het internet 'een omgevallen boekenkast'. In die wanorde kun je met zoekmachines als Google tegenwoordig gelukkig redelijk vinden wat je zoekt. Maar een forum is voor mij niet minder dan chaos met de suggestie van structuur. Ooit zocht ik inspiratie voor een baanplan. 'Je moet eens kijken op het Beneluxspoorforum', raadde iemand me aan. Daar vond ik meer dan zestig pagina's met elk twintig draadjes. Twaalfhonderd gesprekken over baanplannen, zonder enige relevante aanduiding van grootte, type, etc. Ergens in zo'n draadje was dan vast wel een tekening of foto te vinden, maar alles doorzoeken is onbegonnen werk. Bij iTrain is het forum bijna onvermijdelijk. Bouwer

Xander Berkhout beschouwt het als een aanvulling op de handleiding. Ter illustratie: geef als zoekterm 'keerlus' in en je krijgt bijna vierhonderd matches. Meer dan honderd verschillende draadjes. Ik geef het je te doen. Gelukkig kent mijn testovaal geen keerlusen. Die zitten wél in mijn definitieve baanontwerp. Tegen die tijd maar een regenachtig weekend vrijhouden.

LOCS IJKEN

Nu zoek ik eerst snel weer de zonnige kant van deze prachtige hobby op. Locomotieven invoeren, dat is een kolfje naar mijn hand. Het betreffende menu met zes tabbladen is overduide-

1. De testbaan in Anyrail. **2.** De bedrading van alle secties zit even verknoopt (maar niet op deze manier). **3.** Digi-keijs terugmeldmodule. **4.** Stap-voor-stap handleiding van iTrain.



5 <https://www.berros.eu/itrain/forum/viewforum.php?f=64>

phpBB® iTrain forum
The database for iTrain questions (no chatbox). Please read Appendix C of the manual for instructions.

Quick links: FAQ, Notifications, Private messages, Hans van de Ven

Board Index > iTrain (Nederlands) > Veel gestelde vragen

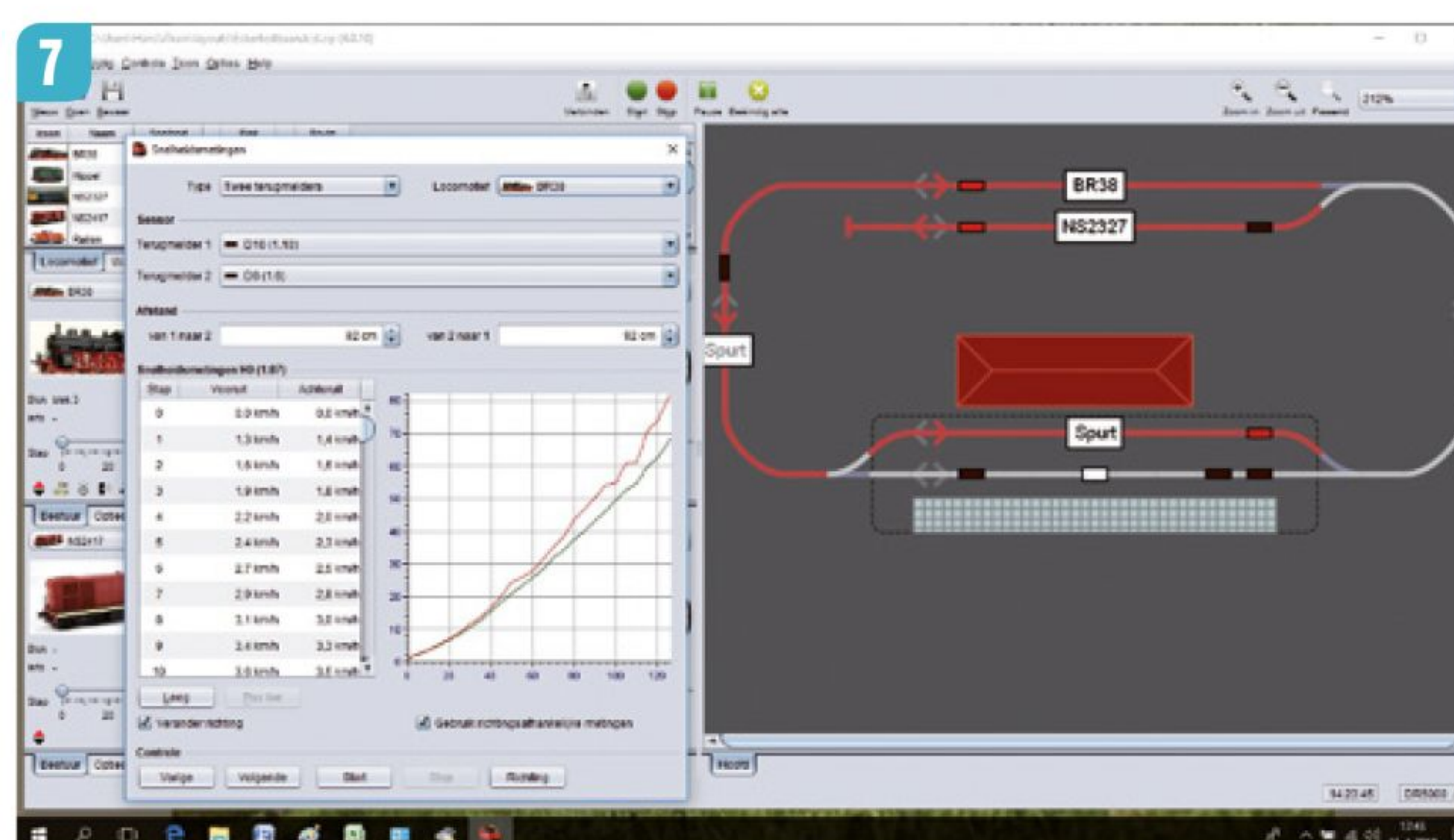
Veel gestelde vragen

Search this forum...

Mark topics read • 40 topics 1 2 >

TOPICS	REPLIES	VIEWS	LAST POST
Voorbereiding voor het gebruik van iTrain en forum by xanderb » 14 Nov 2014, 15:26	0	1663	by xanderb » 21 Dec 2015, 20:21
De naam is iTrain met kleine i en grote T by xanderb » 10 Jun 2013, 10:20	3	791	by xanderb » 07 Mar 2018, 12:38
Duidelijk formuleren by xanderb » 17 Dec 2017, 14:03	1	271	by xanderb » 06 Feb 2018, 15:40
Hoe stel ik de Digikeijs DR5000 in by xanderb » 26 Jan 2018, 12:49	0	172	by xanderb » 26 Jan 2018, 12:49
Wisselgroepering by BenQ » 02 Nov 2015, 22:34	2	1856	by BenQ » 10 Jan 2018, 00:34
Aanpassen volgorde terugmelders by BenQ » 31 Dec 2017, 15:49	0	300	by BenQ » 31 Dec 2017, 15:49
Brug-, tunnel- en waterelementen by BenQ » 24 Jun 2015, 19:14	3	869	by BenQ » 26 Nov 2017, 17:15
Ik wil persoonlijke hulp buiten het forum om. by xanderb » 23 Oct 2017, 14:29	4	478	by mphol » 17 Nov 2017, 17:23
Computer verkopen dan licentie wissen! by xanderb » 16 Nov 2017, 16:47	0	226	by xanderb » 16 Nov 2017, 16:47
Blok met type 'Rangeer', wanneer wel en niet gebruiken! by xanderb » 07 Nov 2017, 12:55	0	300	by xanderb » 07 Nov 2017, 12:55
Decoderfuncties met kleine f schrijven! by xanderb » 23 Oct 2017, 12:54	0	129	by xanderb » 23 Oct 2017, 12:54
Gebruik het forum niet als e-mail, maar meer als een encyclopedie by xanderb » 19 Sep 2017, 19:28	0	121	by xanderb » 19 Sep 2017, 19:28
Virtueel rijden			by xanderb »

lijk. Een goede afbeelding zoeken, de loc een naam geven, type loc (stoom, diesel, elektrisch) en het decoderadres instellen. Ook moet je allerlei informatie bij elkaar zoeken, denk aan het decodertype en de lengte over de buffers. Een rechtgeaarde archivaris als ik haalt hier zijn hart bij op. Maar ook de wenkbrauwen maken



5. Keuzemenu in het iTrain forum. 6. Alle locomotieven moeten worden geijkt. 7. Grafiek en lay-out van de testbaan in iTrain.

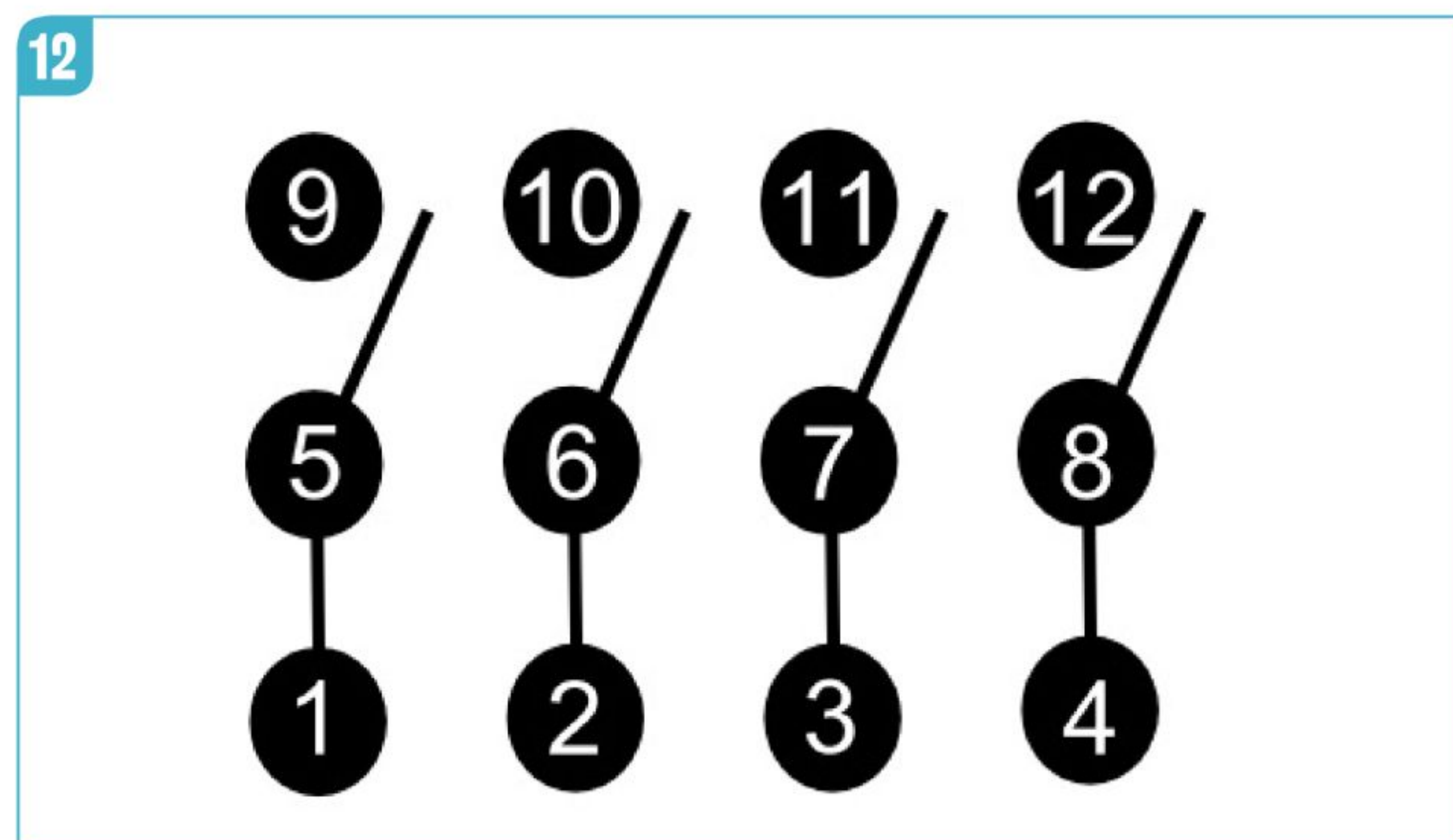
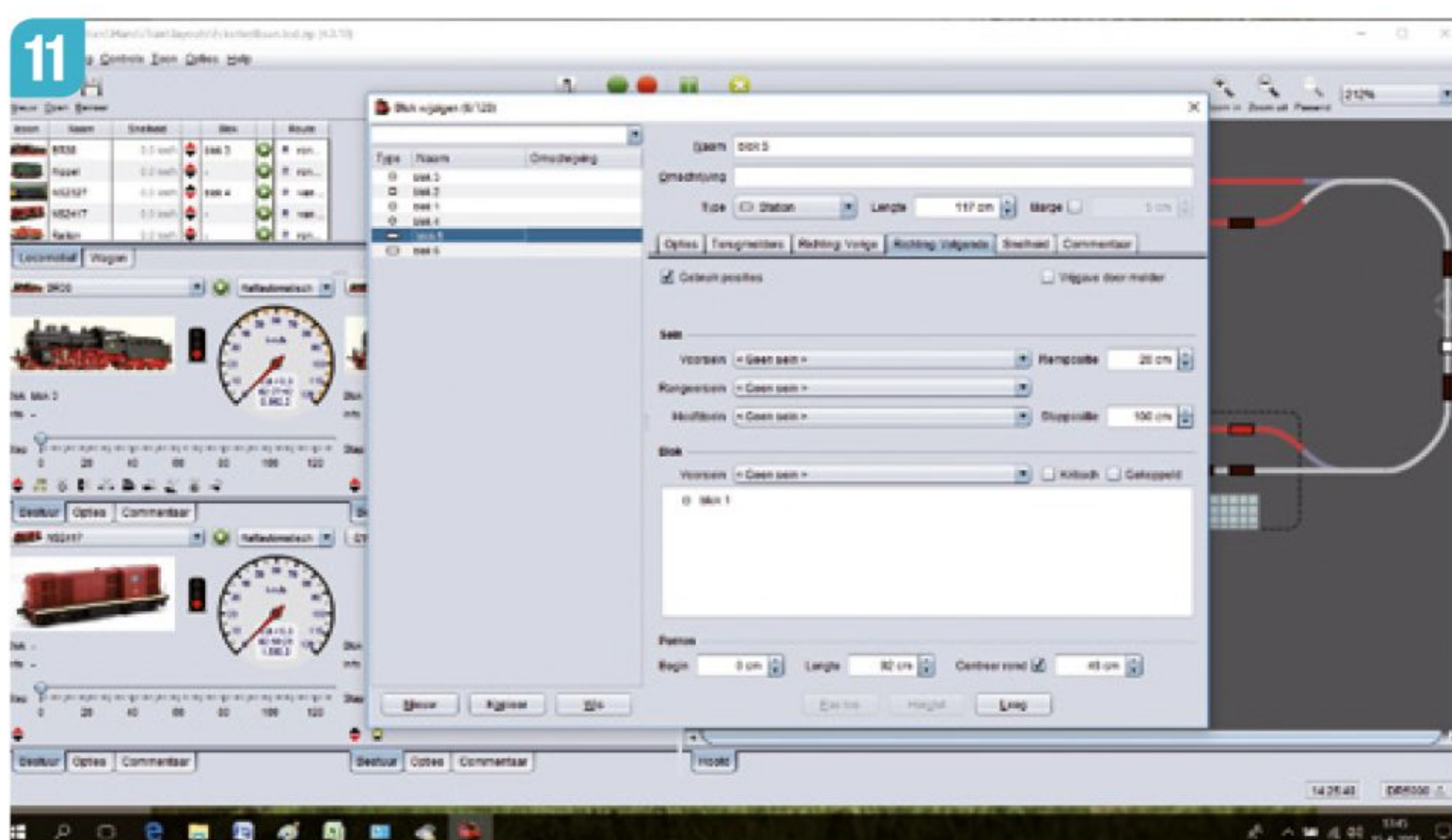
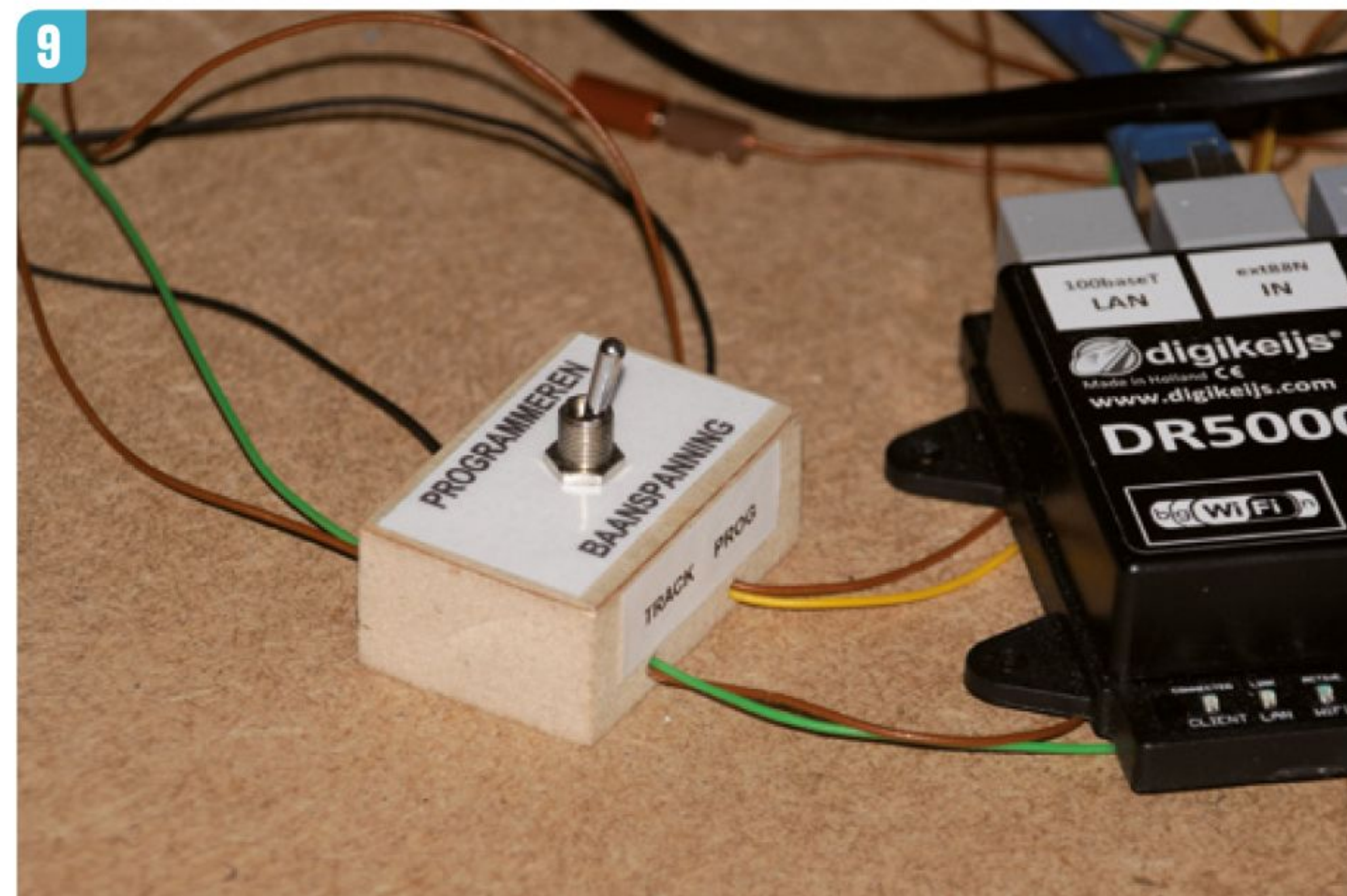
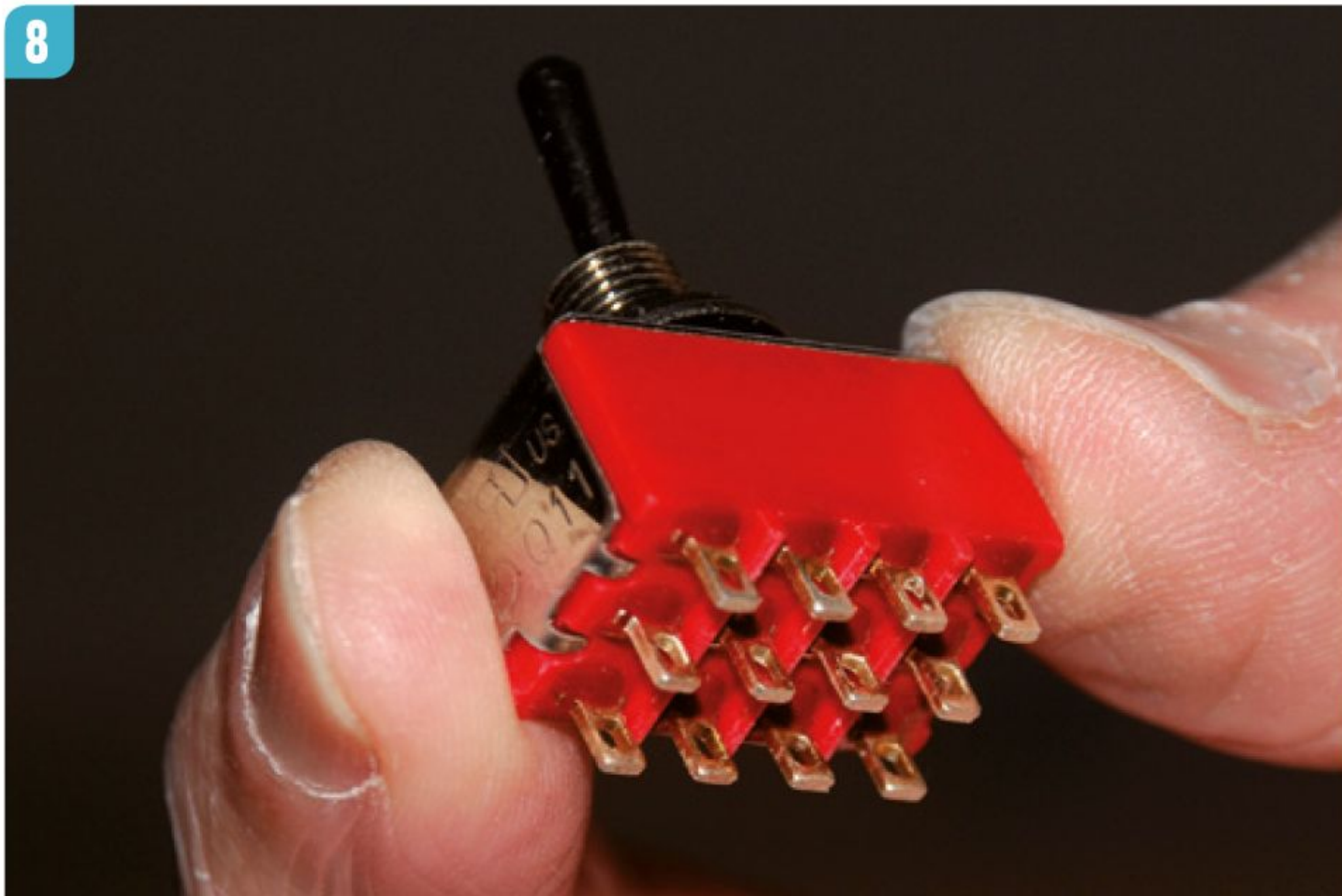
die beweging geregeld. Wat behelst traagheidssimulatie? Wat zijn verstandige instellingen bij de reactievertraging? Gaandeweg en spelenderwijs groeien mijn kennis en inzicht. Ook bij wagons, treinen en treintypes staan weer diverse tabbladen, maar ik leer: niet alles heeft hier hoge prioriteit. Het wordt tijd om mijn locomotieven te gaan ijken. Er is weer een veelheid aan keuzes, maar al snel is duidelijk hoe het spel hier gespeeld moet worden. Eerst de hoogste snelheid meten. Die kan maar zo veel hoger liggen dan bij het grote voorbeeld. Wikipedia is hier een fantastische bron; koud kunstje om die feiten te achterhalen. Dan is het zaak om je loc daarop af te stemmen. Dus cv 5 op

een lagere waarde instellen en weer ijken. Proefondervindelijk komt de juiste waarde in beeld. Daarna kun je alle tussenstappen aflezen en genereert iTrain een keurige, liefst vloeiende, grafiek. Eén ding vind ik hinderlijk bij deze ijk-klus: iedere loc of treinstel moet meerdere malen van de testbaan naar het programmeerspoor worden overgeplaatst. Op de testbaan doe je de snelheidsmetingen, op het programmeerspoor wijzig je de cv-waarden. Wat een gedoe. Natuurlijk, tegenwoordig is er PoM, Programming on the Main. Veelbelovend, maar het kent nog zijn beperkingen. Niet alles kan via PoM en oudere decoders kunnen er al helemaal niet mee overweg. Hoe mooi zou het zijn wanneer een blok van het testovaal met één schakelbeweging kan worden omgetoverd in een programmeertrack? In diezelfde beweging moet dan ook de terugmeldmodule worden losgekoppeld om te vermijden dat de baanspanning via een omweg toch blijft meespelen. En dat lukt nog ook! Er is wel een vierdubbele aan-aan-schakelaar voor nodig, maar ik heb er zeker tienvoudig plezier van. Tip: zorg dat dit programmeerspoor hetzelfde is als de sectie waarop je de snelheden van je locomotieven meet. Reuze handig.

Laat ik eerlijk zijn: mijn leercurve vertoont juist geen fraaie grafiek, maar kent een tamelijk grillig verloop. Soms zit ik behoorlijk vast. Herhaaldelijk duik ik toch de dikke handleiding weer in. Ook helpt het aanzienlijk om terug te keren in de schoolbanken. Mijn persoonlijke fotograaf geeft me eveneens goede tips. Zo stuit ik op een goede dag op het menu 'toon diagnose'. Daar staat een heel rijtje aandachtspunten, variërend van fout via waarschuwing tot informatie. Ik kan hier mezelf een schouderklopje geven want met alle gemelde punten weet ik vlot raad. Het lijstje verdwijnt als sneeuw voor de zon. Het is een testbaan, nietwaar, dus ik kan alles rechtstreeks in praktijk controleren. Maar je kunt ook droogzwemmen: dan ga je het treinverloop simuleren. Op het scherm zie je dan wat je in gedachten laat rondrijden. Een spiritueel avontuur. Op het forum wordt beschreven hoe je met dit zogeheten 'virtueel rijden' een hoop nuttige informatie kunt vergaren.

TERUGMELDERS

Intussen heb ik me verdiept in de juiste instelling van de terug-



8. Een vierdubbele schakelaar... **9.** ...tovert ingebouwd en voorzien van tekst een programmeerspoor tevoorschijn. **10.** De geijkte locs worden even naar de opstel-sporen gedirigeerd. **11.** Het vinkje bij 'gebruik posities' in het tabblad Blok wijzigen. **12.** Aansluitschema vierdubbele schakelaar: 3 naar linker uitgang Progr Track van de centrale • 4 naar rechter uitgang Progr Track van de centrale • 5 naar linker uitgang Track Output van de centrale • 6 naar rechter uitgang Track Output van de centrale • 7 naar linker spoorstaaf van programmeerrails • 8 naar rechter spoorstaaf van programmeerrails • 9 naar de linker spoorstaaf aansluiting van de baan • 10 naar de ingangen van de terugmelddecoder • 11 wordt doorverbonden met 9 • 12 naar de terugmelderpositie van het programmeerspoor.

melders. Waar moet de snelheid omlaag? Waar wil ik de loc precies laten stoppen? Ik heb al meerdere keren gelezen over binnenkomstmelders, remmelders en stopmelders. Maar hoe ik ook zoek, blader, scroll, swipe en klik, nergens vind ik in iTrain het scherm waar ik met die melders kan spelen. Je moet ze virtueel kunnen verschuiven, maar wáár? En dan valt eindelijk mijn

oog op het vinkje bij 'gebruik posities'. Het is een default-instelling en als ik die deactiveer, komen de gezochte melders eindelijk in beeld en kan ik naar hartenlust oefenen om treinen te laten afremmen en halteren waar ik dat wil. Toch staat dat vinkje niet voor niets standaard aan. Het rijden met posities wordt aanbevolen als de meest nauwkeurige manier van programmeren. Ook het laten halteren van (personen)treinen langs een perron in plaats van vlak voor het uitrijsein is hiermee strak in te stellen. Het vastleggen van treinroutes, inclusief wachttijden en het schakelen van functies, wijst zich vanzelf, al is op mijn simpele testovaal het aantal mogelijkheden natuurlijk een tikkeltje beperkt. O ja, tot op heden kon ik best uit de voeten met een blok waarin slechts één terugmelder zit. Toch kies ik bij de aanleg van mijn definitieve baan voor drie secties per blok. Je kunt die draden simpeler met elkaar doorverbinden dan na het ballasten extra isolaties te moeten tussenvoegen.

Ik moet me beheersen om op verjaardagsfeestjes niet achteloos te gaan strooien met kreten als vrijgavemelder, directe regeling, vrijgeefblokken en bit-masker. Sowieso omdat dit termen zijn waarop ik nog wel even moet studeren. Maar op de baan hebben de contouren van een digitaal feestje al een flinke boost gekregen. Zodra ik meer nieuws heb, schakel ik de terugmelder weer in. Dat zal dan zeker over mijn avonturen met servo's gaan.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DE SOMME HEEFT BIJZONDER KARAKTER

Eigenzinnige stoom

Het gebied er om heen is een 'Grand Site de France', een toeristische topattractie in het land van Marianne. Toch is de Chemin de Fer de la Baie de Somme bij het Nederlandse publiek niet erg bekend. En dat in weerwil van het feit dat deze parel aan de kust van Picardië een bezoek meer dan waard is.

Machinist Jeremy Delabie en stoker Alain Angelini zijn niet voor een kleintje vervaard. Als de typisch Bretonse lokaaltrein een lange helling met de eufemistische benaming Mont-Blanc moet oprijden, mag er best wat rook uit de schoorsteen komen. Dus geeft locomotief E.332 op deze zonovergoten septemberdag in 2016 op een bepaald niet milieuvriendelijke wijze haar visitekaartje af als ze een paar kilometer buiten St. Valéry de bekende 15% stijging neemt. De doorleefde, houten rijtuigen, stuk voor stuk historisch waardevol materieel, vormen een fraai ensemble met de elegante, groene 2'C-machine uit 1909. Een tenderloc, de laatste uit een serie van twaalf die door Fives Lille voor het Bretonse meterspoor werd gebouwd. Kreunend rijdt de trein ten behoeve van een klein gezelschap fotografen omhoog. Het is een lust voor het oog. Hier doen we het voor. Voie ferrée zoals het ooit was, vapeur pur sang. Alleen een beetje jammer dat er van het oorspronkelijke materieel van dit smalspoornet zo weinig bewaard is gebleven.

EENDEN-JAGERS

We bevinden ons in het hart van Picardië, een uit zware klei ontstane regio van luizige eenden-jagers, onbuigzame boeren, weerbarstige Front National stemmers, kortom balsturige bewoners die eeuwenlang hun eigen gang gingen. En dat nog tot in lengte van jaren van plan zijn te blijven doen. 'Parijs', daar doet hier niemand wat op uit. Daar zetelt de boze buitenwereld. De zilte lucht heeft rond de uitgestrekte baai van de Somme een bijzonder type mens geschapen. Hier worden eigenzinnigheid en onafhankelijkheid met hoofdletters geschreven. In 1848 werd die bevolking voor het eerst geconfronteerd met het fenomeen spoorwegen. Op 17 april van dat jaar opende Compagnie du Chemin de Fer d'Amiens à Boulogne een normaalspoorverbinding tussen Amiens en Boulogne. Drie jaar later werd dit be-

drijf onderdeel van de Compagnie du Chemin de Fer du Nord. Noyelles-sur-Mer kreeg een station aan die lijn. Met de achterliggende gedachte om van hieruit een zijlijn naar Saint-Valéry sur Somme aan te leggen, in die tijd een actieve havenstad. Zo geschiedde ook want op 5 juni 1858 werd door de Nord de zes kilometer lange normaalspoorlijn van Noyelles-sur-Mer naar St. Valéry in gebruik genomen. Om de baai te kunnen kruisen werd een zogeheten estacade, een houten brug van 1367 meter gebouwd. Aanvankelijk konden alleen door paarden getrokken goederenwagens de Somme oversteken. Pas in 1885 mochten voor het eerst locomotieven van de brug gebruik maken, en dan alleen bij hoge uitzondering.

METERSPOORNET

Om het gebied verder te ontsluiten besloot het departement Somme in 1882 om een net van meterspoorlijnen aan te leggen die aansloten op de hoofdlijn van de Nord. Op die manier konden niet alleen reizigers maar ook goederen beter en sneller worden vervoerd. Die beslissing kon worden genomen omdat twee jaar eerder een wet was aangenomen, de Migneret wet, die inhield dat voor de ontwikkeling van een regio van belang zijnde lokaalspoorlijnen, voies ferrées d'intérêt local, met privaat kapitaal mochten worden aangelegd, mits die spoorlijnen ressorteerden onder een departement. Zo werd hier de Société Générale des Chemins de Fer conomiques (SE) actief. Dat



1. Met enige inspanning neemt CFBS-loc E.332 de Mont-Blanc, de stijging net buiten Saint-Valéry.
2. Loc 2 uit 1891 rijdt op 22 september 2016 nabij Noyelles-sur-Mer.
3. In station Lanchères-Pendé maakt loc 101 een korte tussenstop.



Tussen Noyelles en Saint-Valéry rijdt loc E.332 de ondergaande zon tegemoet, 21 september 2016.

leidde uiteindelijk tot de aanleg van onder meer de volgende meterspoorlijnen:

- Noyelles-sur-Mer - Crotoy, langs de noordkant van de baai van de Somme, lengte 8 km, geopend 1 juli 1887.
- Noyelles-sur-Mer - Cayeux-sur-Mer. Het eindpunt, de naam zegt het al, lag nabij de Atlantische Oceaan, geopend 6 september 1887.

Verder kwam er een meterspoor tussen Abbeville, Forest-l'Abbaye en Dompierre sur Authie (geopend op 19 juni 1892) en tussen Noyelles-sur-Mer en Forest-l'Abbaye. Die west-oostverbinding werd op 24 augustus van dat jaar in gebruik genomen. Het meterspoornet van de SE in Picardië was nu compleet. Met een kleine kanttekening: het korte stuk normaalspoor dat Noyelles-sur-Mer met Saint Valéry verbond, werd tweesporig, op 6 september 1887 kon hier ook meterspoormaterieel over rijden. Dat gaf interessante beelden te zien van smalspoorstoomlocs die normaalspoorgoederenwagens van en naar de kadesporen brachten. Die locs hadden behalve trambuffers aan beide kan-

ten ook spoorbuffers. Het reizigersverkeer werd al die tijd met smalspoortreinen en motorwagens uitgevoerd.

RÉSEAU DES BAINS DE MER

Het gaat te ver om te zeggen dat de SE dat in het noordwesten van Frankrijk uiteindelijk een meterspoornet van 329 km exploiteerde - behalve rond Noyelles waren er ook lijnen rond Amiens en Albert - hier een marginaal bestaan leidde. Maar in een relatief arm agrarisch gebied waren geen grote winsten te verwachten. Voor de volledigheid, het net rond Noyelles werd bekend onder de naam Réseau des bains de mer, omdat de treinen in de zomer ook veel badgasten vervoerden die naar de kust gingen. Voor de exploitatie werden compacte tenderlocomotieven gebruikt. Uiteraard van Franse makelij (SACM, Ateliers Nord de la Chapelle) maar na de Eerste Wereldoorlog ook van de Belgische fabriek Haine-Saint-Pierre. Die in 1921 uitgevoerde order omvatte elf 130T-machines die van de nummers 3851-3861 werden voorzien. Verder kwamen er in 1939 twee in



4



5



6



4. In 1906 bouwde Corpet de loc 1 voor de Chemins de Fer Départementaux. Noyelles-sur-Mer, 21 september 2016. **5.** Loc E.332 wordt op de kade van Saint-Valéry-Port gedraaid. **6.** Loc 2 staat met een goederentrein gereed voor vertrek uit station Saint-Valéry Canal, 22 september 2016. **7.** Op een dam langs de Baie de Somme, tussen Noyelles en Saint-Valéry, rijdt loc 2 met een gemengde trein.

1912 door Buffaud & Robatel gebouwde tweedehandsjes. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden op de beide lijnen naar de kust door de Duitse organisatie Todt diverse locomotieven ingezet die werden gebruikt voor de aanleg van de Atlantikwall,

de Duitse kustverdediging. Dat 'uitheemse' materieel werd na de oorlog naar een sloperij net buiten Saint-Valéry gebracht. Er zou nog steeds iets te vinden zijn.

KLEINE DRAAISCHIJVEN

Ofschoon de exploitatie met tenderlocomotieven werd uitgevoerd, werden er op verschillende plekken kleine meterspoor-draaischijven aangelegd. Een lag voor het Nord- en latere

7





SNCF-station Noyelles-sur-Mer, vlakbij de nog steeds bestaande spoorwegovergang. Die draaischijf werd later, in de museumperiode, naar de andere kant van het station verplaatst en ligt daar nog steeds. Het is een spectaculair gezicht om te zien hoe de kleine locs met handkracht worden gedraaid.

De beide westelijke lijnen naar Crotoy en Cayeux en de haven van Saint Valéry waren voor het goederenvervoer van redelijk belang. In de jaren 1914-1918, de Eerste Wereldoorlog, nam de goederenomslag in de haven flink toe door schepen die de Britten bevoorraden. De troepen kregen op een gegeven moment hulp van Chinese koelies. Ondergebracht in het Chinese Labour Corps deden ze vies, vuil en zwaar werk. Ze ruimden onder meer de slagvelden, groeven loopgraven en herstelden of legden wegen aan. Ook werden ze ingezet bij de aanleg van smalspoor achter de linies. Velen kwamen om bij ongelukken of door ziekte. Zie ook het kader over deze arbeiders die dag in dag uit moesten presteren en aan wie een bijzonder kerkhof is gewijd.

Na de Tweede Wereldoorlog was snel duidelijk dat het een kwestie van tijd zou zijn dat het meterspoor zou worden gesloten en opgedoekt. Goed, er was bietenvervoer naar de suikerfabriek Béghin de Lanchères, aan de lijn naar Cayeux - de fabriek had een drieassige Corpet uit 1907 en een dito O&K loc (1911) voor het rangeren van de bakwagens - en hier werd ook bietenpulp per spoor getransporteerd. Maar verder stelde het niet veel voor. Vermeldenswaard is nog wel dat in speciale cilindrische, stalen houders 'poudre de galets', kiezelaarde, werd vervoerd. Daarvoor werden vanaf 1957 ook diesellocs gebruikt. De SE ontstond hier al vrij snel, reden waarom er geen stoomlocs uit die tijd bewaard zijn gebleven.

EERSTE AUTORAILS

In het midden van de jaren dertig deed hier de 'traction thermique' oftewel de autorails haar intrede. Tussen Noyelles en Le Crotoy ging voor het eerst een motorwagen, gebouwd door



8. Vroeg in de ochtend opstoken maakt dorstig. Alain Angelini neemt op loc E.332 een slok mineraalwater. **9.** Na een proefrit wordt loc 101 gedraaid voor station Noyelles-sur-Mer. **10.** Loc 2 rijdt op 22 september 2016 over de sluizen in Saint-Valéry. **11.** Meter- en normaalspoor door elkaar. Dat geeft op het emplacement van Noyelles-sur-Mer interessante structuren te zien.



Baie de Somme met smal- en normalspoor.

Dion-Bouton, pendelen Later volgde de instroom van meer van dit materieel. De introductie van deze railbussen kon niet voorkomen dat de lijnen rond Noyelles op een gegeven moment werden gesloten. Tussen Noyelles en Forest l'Abbaye werd het reizigersvervoer op 1 februari 1952 gestaakt, het vervoer van suikerbieten eindigde in 1965. In 1965 eindigde ook het goederenvervoer - passagierstreinen reden er al enkele jaren niet meer tussen Abbeville, Forest l'Abbaye en Dompierre-sur-Authie. Noyelles-Le Crotoy werd eind 1969 gesloten, op 6 februari 1989 volgde Noyelles-St. Valéry-Cayeux. Het reizigersverkeer was hier op 31 december 1972 al gestaakt. Tot het laatst werd hier het goederenvervoer met normalspoorwagens door de SNCF afgewikkeld. De Franse nationale spoorwegmaatschappij begon daar in 1973 mee. De laatste reizigerstreinen werden door diesellocoms getrokken. Die waren net als de rijtuigen modern rood/crème geschilderd. Dit waren de laatste getrokken reizigerstreinen op meterspoor in Frankrijk. De SE was in 1960 al opgegaan in de Société Générale de Chemins de Fer et Transports Automobiles (CFTA).

MUSEUMCLUB

Nog voor het einde van het reguliere spoorwegbedrijf werd een vereniging opgericht, de Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS), die op 4 juli 1971 begon met het rijden van museumtreinen tussen Noyelles en Le Crotoy. Initiatiefnemer was Charles-Édouard Gironde die in 1967 had geprobeerd om de laatste stoomloc van de suikerfabriek in Lanchères te behouden. Een actie die mislukte want de loc ging naar de Tramway Touristique de l'Aisne in België. Ondertussen leek het lot van de lijn Noyelles - Le Crotoy ook bezegeld. Met steun van vrijwilligers en de lokale overheid richtte hij op 13 maart 1970 de CFBS op. Een paar maanden later, op 4 juli, reed de Corpet-Louvert loc 020 de eerste reizigerstrein op de met opheffen bedreigde 7,5 kilometer lange meterspoorlijn. In het eerste seizoen werden toch nog 2700 reizigers vervoerd, in 1980 waren dat er 20.000. Drie jaar later kon er ook naar Cayeux worden gereden. Het museum ontwikkelde zich tot een



toeristische trekpleister van formaat. Zes jaar geleden stond de teller al op 152.000, en het einde van de toename is nog steeds niet in zicht. De vereniging had na het opheffen van het metersporige bedrijf behalve het kleine depot in Le Crotoy ook de werkplaats en het station in St-Valéry Canal overgenomen. Dat vormt nu het kloppend hart van de CFBS. Het station is authentiek, het depot was op 4 mei 1944 zwaar beschadigd en is door de SE herbouwd. Hier staan de museumstoomlocs en worden revisies uitgevoerd. Ook wordt er gewerkt aan het weer tot leven wekken van een authentieke motorwagen die op dit net heeft dienst gedaan. De al jaren bedrijfsvaardige autorail X-212 staat hier ook.

De historische treinen rijden van april tot oktober. Dat gebeurt dagelijks met twee tot vier treinpares. Op de verbinding naar Cayeux-sur-Mer wordt in juli en augustus in hoofdzaak met diesellocomotieven gereden. Meer informatie over rijdagen en tijden is te vinden op de website www.cfbs.eu. Om het treinbedrijf in goede banen te leiden kan de CFBS terugvallen op een harde kern van twintig betaalde krachten. In de zomer komen daar tien mensen bij. Zij krijgen ondersteuning van nog eens 300 vrijwill-

ligers. Onder hen bevinden zich ook oud-personeelsleden van de Franse spoorwegen. Bij de restauratie van de 'monuments historique' krijgt het museum hulp van overheidsfondsen. De Chemin de Fer de la Baie de Somme is in Europa niet alleen door het interessante meterspoornet bekend geworden, maar ook om de grote stoomhappenings die om de zoveel jaar worden gehouden. Daarbij geeft niet alleen smalspoormaterieel uit andere landen acte de presence maar komen ook normaalspoor stoomlocs naar Noyelles.

VRIJWILLIGERS LOCOMOTIEF

Met het eigen materieel weet de CFBS overigens ook te scoren. Bijvoorbeeld met de drieassige loc 101 die in 1905 door Pinguely in Lyon werd gebouwd. De aan de Chemins de Fer du Morbihan geleverde blauwe tenderloc, is de eerste machine die geheel door vrijwilligers is gerestaureerd. Dat gebeurde in de periode 2009-2013. Een loc met een bijzonder verleden is de in 1891 door Cail gebouwde drieasser nummer 2. De kleine rookkastdeur en de Allan-stoomverdeling wijzen op een hoge leeftijd. Het is de enige meterspoorlocomotief die twee keer de Atlantische oceaan is overgestoken. De eerste keer bij aflevering; de 1'C-machine was bestemd voor de Compagnie Universelle du Canal Inter-océanique de Panama. Maar het bedrijf dat

het Panamakanaal zou aanleggen ging failliet. Het was in die tijd een groot schandaal waarbij heel wat gefortuneerde Fransen het schip in gingen. De loc ging daarom niet naar Panama maar naar de Ferrocarriles de Puerto-Rico. De borden met het opschrift FCPR op de loc verwijzen nog naar die tijd. Toen het Caraïbische eiland in 1898 onderdeel werd van de Verenigde Staten werd deze machine gedegradeerd tot rangeerkar. In de jaren twintig werd ze voorzien van een oliestookinstallatie. Ze overleefde de snijbranders omdat de loc de eerste reizigerstrein in Porto Rico zou hebben gereden, werd in de originele staat teruggebracht en kwam daarna terecht in het door Henry Ford in Dearborn bij Detroit opgerichte locomotiefmuseum.

OUDSTE RIJVAARDIGE LOC

Echter, in 1977 werd vastgesteld dat het bij deze tenderloc niet om een typisch Amerikaanse machine ging waarna ze als 'uit-hangbord' voor een bank in Traverse-City ging dienst doen. In 1994 werd loc 2 aangekocht door de CFBS en arriveerde in de haven van Le Havre. In de werkplaats van St. Valéry-Canal kwam de bijzondere locomotief in 2003 weer tot leven. Sindsdien heeft deze machine de status van oudste, rijvaardige 1000 mm-loc in Frankrijk. Het is een statuur die wel past bij de Chemin de Fer de la Baie de la Somme.

CIMETIÈRE CHINOIS DE NOLETTE

Een bijzondere locatie die ook raakvlakken heeft met de meterspoorlijn aan de kust is het Cimetière Chinois de Nolette, het Chinese kerkhof in het gelijknamige gehucht dat deel uitmaakt van de gemeente Noyelles-sur-Mer. Gelegen op een kilometer van de dorpskerk vormt deze grootste Chinese begraafplaats in Frankrijk de laatste rustplaats voor 842 koelies die omkwamen in Britse dienst. Deze arbeiders vormden het Chinese Labour Corps en kwamen voor het eerst in 1917 naar Frankrijk. In totaal werd zo'n 12.000 man door dit korps ingezet. Het waren meest boeren uit het noorden van China. In Noyelles-sur-Mer bouwden ze hun kamp op. Ze werkten tien uur per dag, zeven dagen per week. De arbeiders stonden onder het bevel van Engelse officieren en contact met de burgerbevolking was verboden. Ze werden ingezet voor zware taken zoals het ruimen van slagvelden, het begraven van omgekomen soldaten en het aanleggen of herstellen van wegen en loopgraven. Velen van hen sneuvelden of stierven aan de gevolgen van de Spaanse griep die 1918 in Europa miljoenen slachtoffers maakte. Enkele koelies bleven na de oorlog in Frankrijk, maar de meesten keerden einde 1919 terug naar China. Het kerkhof telt 825 witte grafzuilen met ideogrammen (Chinese tekens). Het is een bezoek meer dan waard. Tijdens ons bezoek zagen we verse bloemen liggen. Nog altijd wordt respect betuigd aan deze vergeten groep slachtoffers van de Grande Guerre.



Bij het Chinese kerkhof in Nolette worden nog steeds bloemen gelegd.

DE HUIZER STANDAARDMOLEN

Als 1:87 model terug op Huizer grondgebied

De Model Spoor Club Huizen (MSCH) bouwt aan de Jan van Galenstraat in Huizen aan een grote modelbaan met als thema de Utrechtse Heuvelrug. Zo heeft een aantal karakteristieke gebouwen uit Huizen een plaats op de modelbaan gekregen. Daar hoort ook de Huizer molen bij, die nu in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem is te bewonderen. We volgen modelbouwer en molenkenner Rob de Zwart bij de bouw van het model.

Het is een standaardmolen of korenmolen, het oudst bekende molentype in Nederland en werd gebruikt voor het malen van graan. De molen heeft van 1665 tot 1916 in Huizen gestaan, op de Molenberg, een heuvel gevormd in de laatste ijstijd. Dat was het hoogste punt in het dorp en dus een uitstekende plaats om een molen op te zetten. De molen werd in 1916 verkocht aan het Openluchtmuseum te Arnhem, waar hij weer is opgebouwd. De Molenberg is daarna grotendeels afgegraven om op het vrijgekomen terrein woningen te bouwen. De standaardmolen ontleent zijn naam aan de standaard, een verticale eikenhouten spil waar het gehele molenhuis om kan draaien, naar de heersende windrichting. De fundatie bestaat uit vier sokkels van metselwerk waarop twee balken kruislings over elkaar liggen, die de standaard dragen. Doordat de ruimte onder de molen tussen de sokkels open is, wordt deze een open standaardmolen genoemd. Maar oude foto's laten zien dat de Huizer molen vroeger gesloten is geweest: om de sokkels was een houten muur gebouwd waarop een schuin dak is aangebracht. In de via enkele deuren toegankelijke ruimte werden spullen opgeslagen. In Arnhem is de molen uitgevoerd als open standerdmolen. Zij staat daar op een kunstmatig opgehoogde heuvel. Het molenhuis is rechthoekig van

vorm, de voorkant is steeds naar de wind gekeerd. De kast is geheel van hout. De staartconstructie van de standerdmolen heeft als doel de molen op de wind te kruien. Dat geschiedt met een kruihaspel die met een touw verbonden is aan een van de paaltjes die op regelmatige plaatsen rond de molen staan. Voorts dient de staart, die verbonden is met de trap, als tegenwicht voor het zware wiekenkruis. De staartbalk loopt door het molenhuis en is verbonden met de trap en de hangschoren. De trap wordt naar boven toe steeds breder zodat de einden van de bomen aan de hoekstijlen van het molenhuis kunnen worden bevestigd.

Het graan wordt met het luiwerk met een door het bovenwiel aangedreven luirol opgehaald naar de tweede zolder, waar de maalstenen liggen. Buiten de kast wordt de as overdekt door een kap, waarin de as tevens een steunpunt heeft. In de zijkant van de kast is een aantal ronde gaten aangebracht. Hierdoor kan de molenaar als hij in de molen aan het werk is naar buiten kijken. De wieken van de molen zijn 22 meter lang, de houten wiekenas is 4,50 meter lang.

Een aantal jaren geleden is in Huizen de discussie gevoerd of het mogelijk is de molen als een toeristische attractie naar Huizen terug te halen, of desnoods een replica te maken om ergens in het dorp een plaatsje te geven. Er bestaan zelfs

uitgewerkte tekeningen om de molen weer op een kunstmatige molenberg op de kop van de Huizer Haven op te bouwen. Tot op heden is dat niet gerealiseerd. Op schaal 1:87 is de molen werkend nagebouwd. Daarmee is de molen - weliswaar in miniatuur - toch weer terug op Huizer grondgebied.

HET MODEL

Het model is geheel gebouwd uit Evergreen-platen en -profielen. Op basis van tekeningen uit het boek 'De Huizer molen', uitgegeven door de Historische Kring Huizen, is in schaal 1:87 een bouwtekening gemaakt. De kast van de bovenbouw is gemaakt van v-grooveplaat. De voorkant bestaat uit twee platen die onder een hoek van 45 graden zijn aangebracht en schuin aansluiten op de borstnaald. De foto's van de molen in het Openluchtmuseum helpen daarbij goed. In het huis zijn de ronde kijk-gaten aangebracht. De kap is, evenals de onderbouw gemaakt van Clapboard sidingplaat. Als standaard is een buis gebruikt met 8 mm doorsnede. Deze is vastgelijmd aan de onderbouw, de bovenkap kan los draaien om de standaard en is daardoor ook afneembaar. Door de buis is het mogelijk de bedrading naar beneden af te voeren. Het dak van de molen is eveneens afneembaar. Zo blijft de motor, de bekende Faller-motor, be-



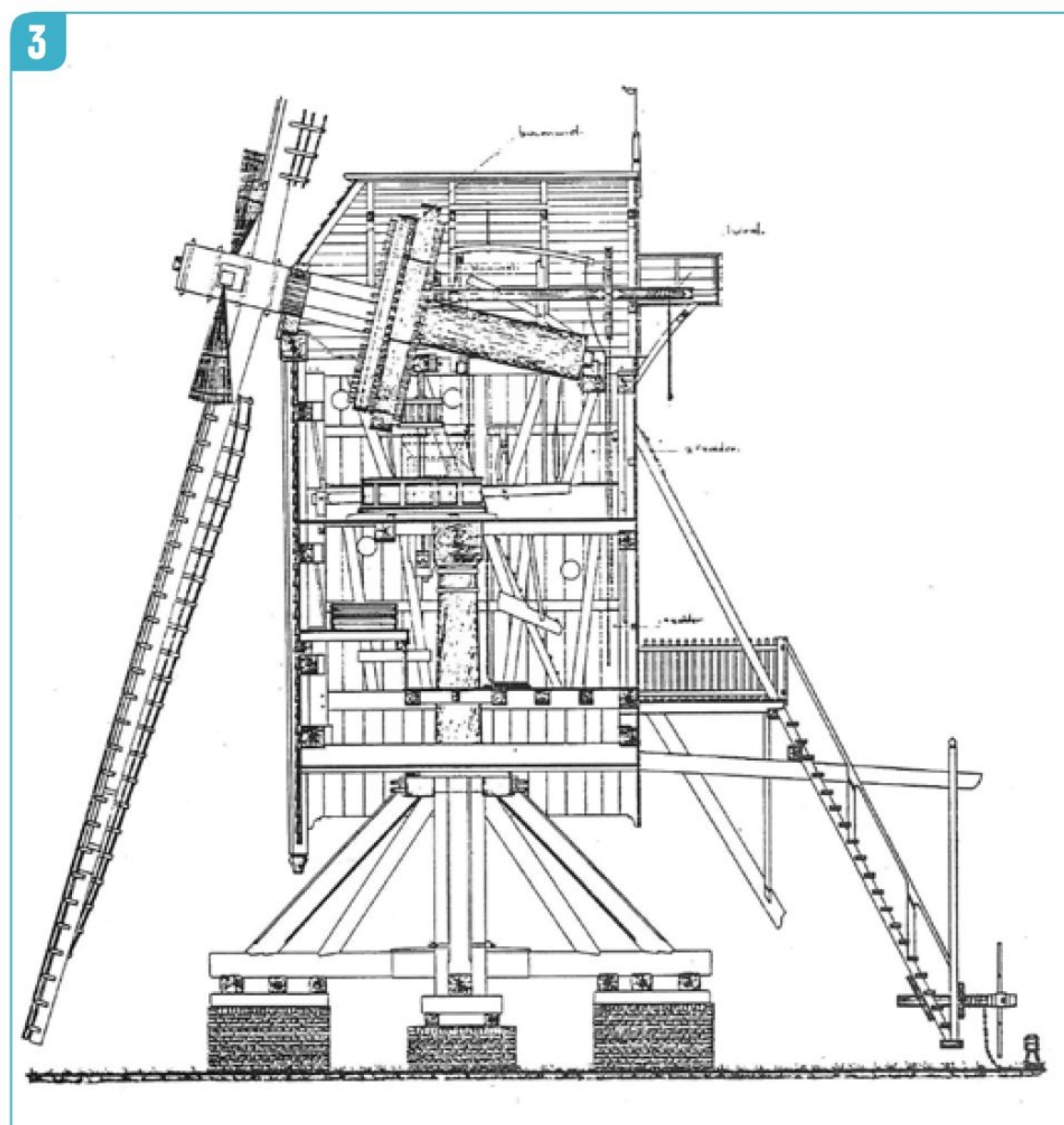
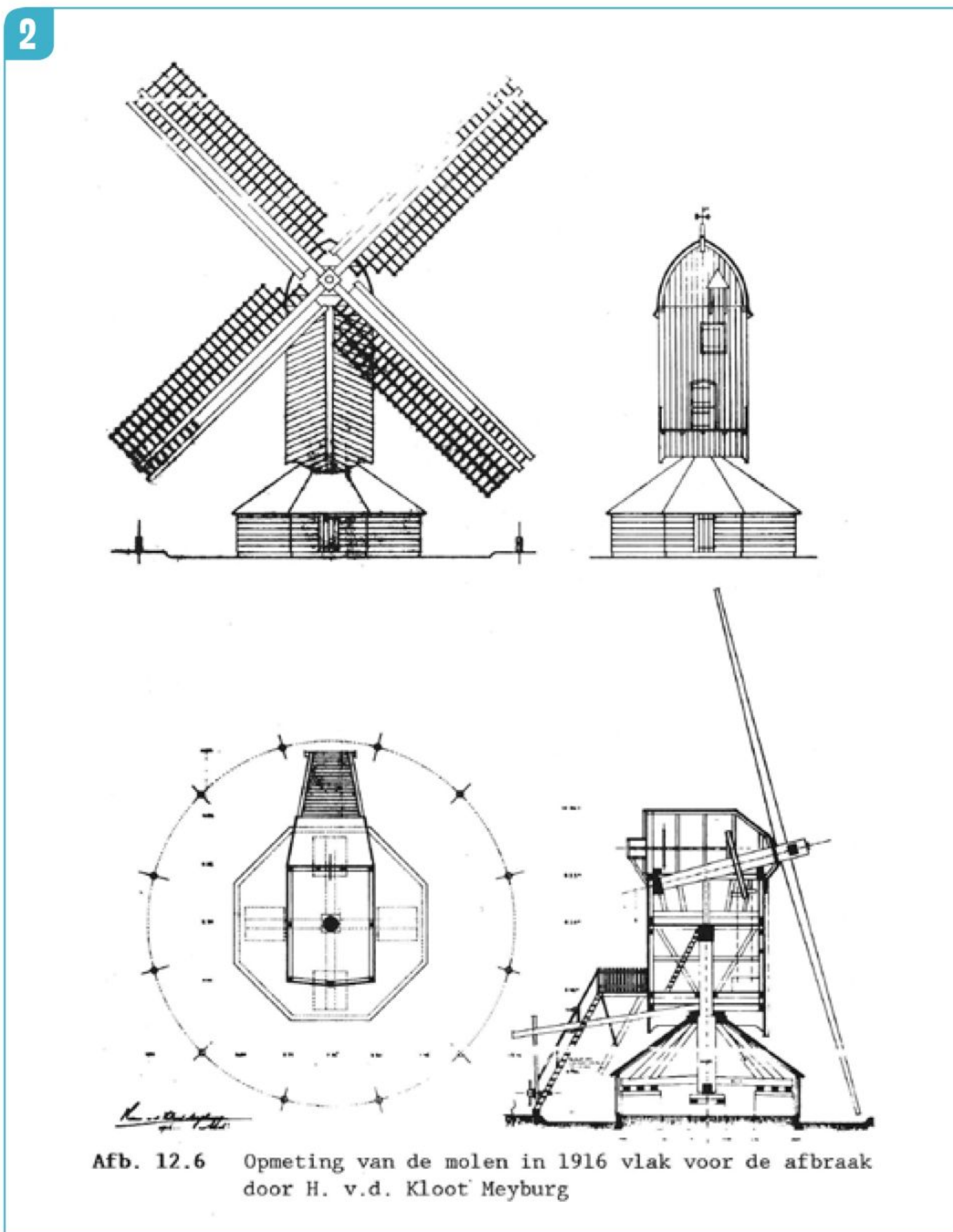
Het model van de Huizer molen in volle glorie.



reikbaar, die natuurgetrouw langzaam draait. En natuurlijk linksom als je met je gezicht naar de molen staat. De wieken zijn van de windmolen de Kat van Faller. De wieken zijn via een as met de motor verbonden. Ook de wieken met as zijn afneembaar. De motor is opgehangen aan een schuingeplaatste beugel uit de Faller-doos. Ook het kapje boven de luirol zit los. Nog steeds is de bedoeling dat een (met lood verzwaarde) zak meel over de luirol op en neer kan worden gehesen. Daar is het echter nog niet van gekomen.

De trap is gemaakt van Evergreenprofielen in verschillende maten. Alle ver-

sieringen zijn met kleine sleutelvijen uit de profielen gevijld. Het dak van de dichte onderbouw is bekleed met riet. Het achtkantige bouwwerk is voorzien van een schuin oplopend dak dat loopt tot aan de standaard. Het geheel is eerst donkerbruin geschilderd. Daarna is met behulp van een grasmaster van Noch een laagje lang gras aangebracht dat is verlijmd met speciale lijm van Noch. Na droging is het gras bruin geschilderd met Model Color verf van Vallejo. Het resultaat is een goed gelijkende rieten kap. De molen heeft op de baan een plaatsje gekregen op de molenberg. Op gelijke afstand rondom de molen zijn paaltjes



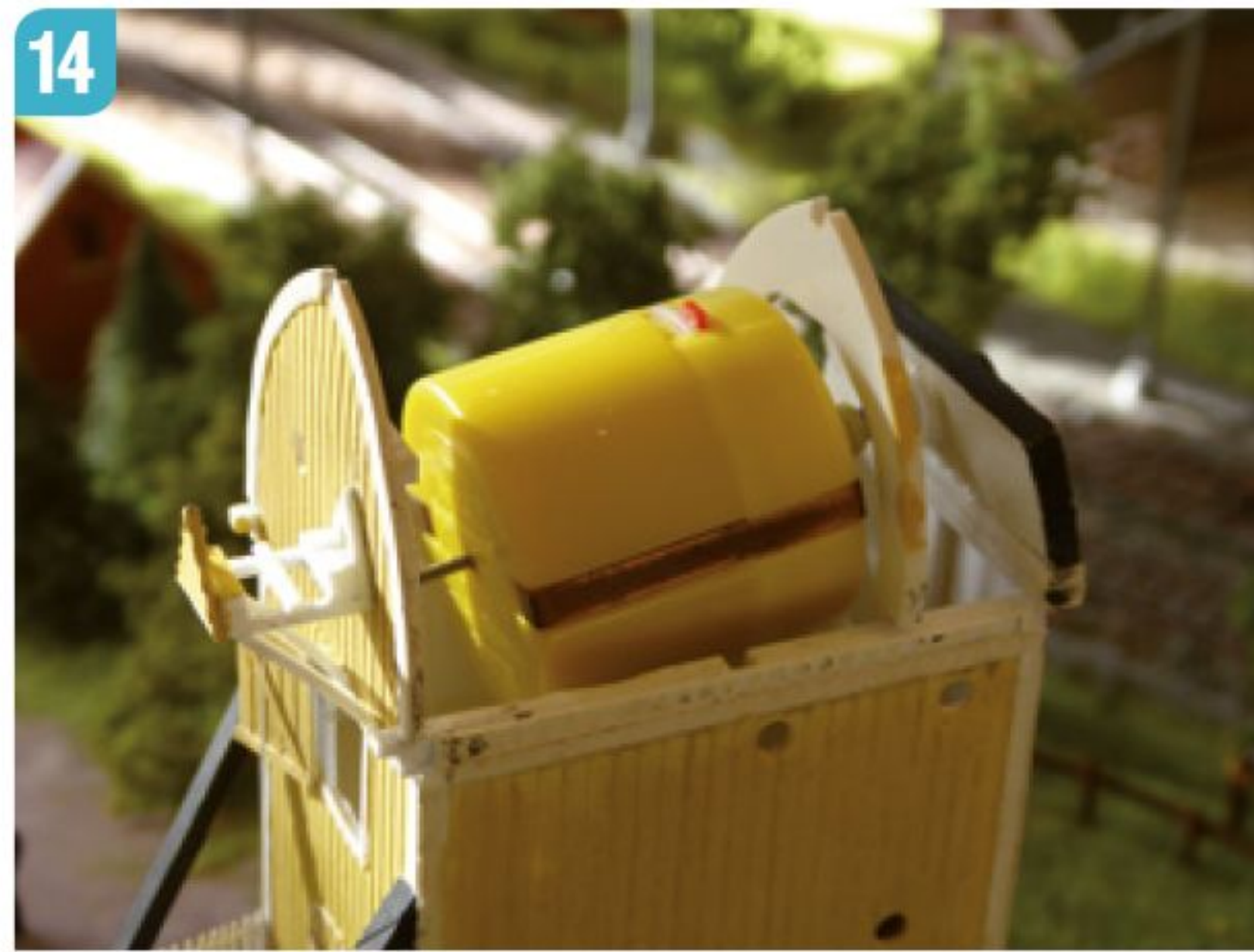
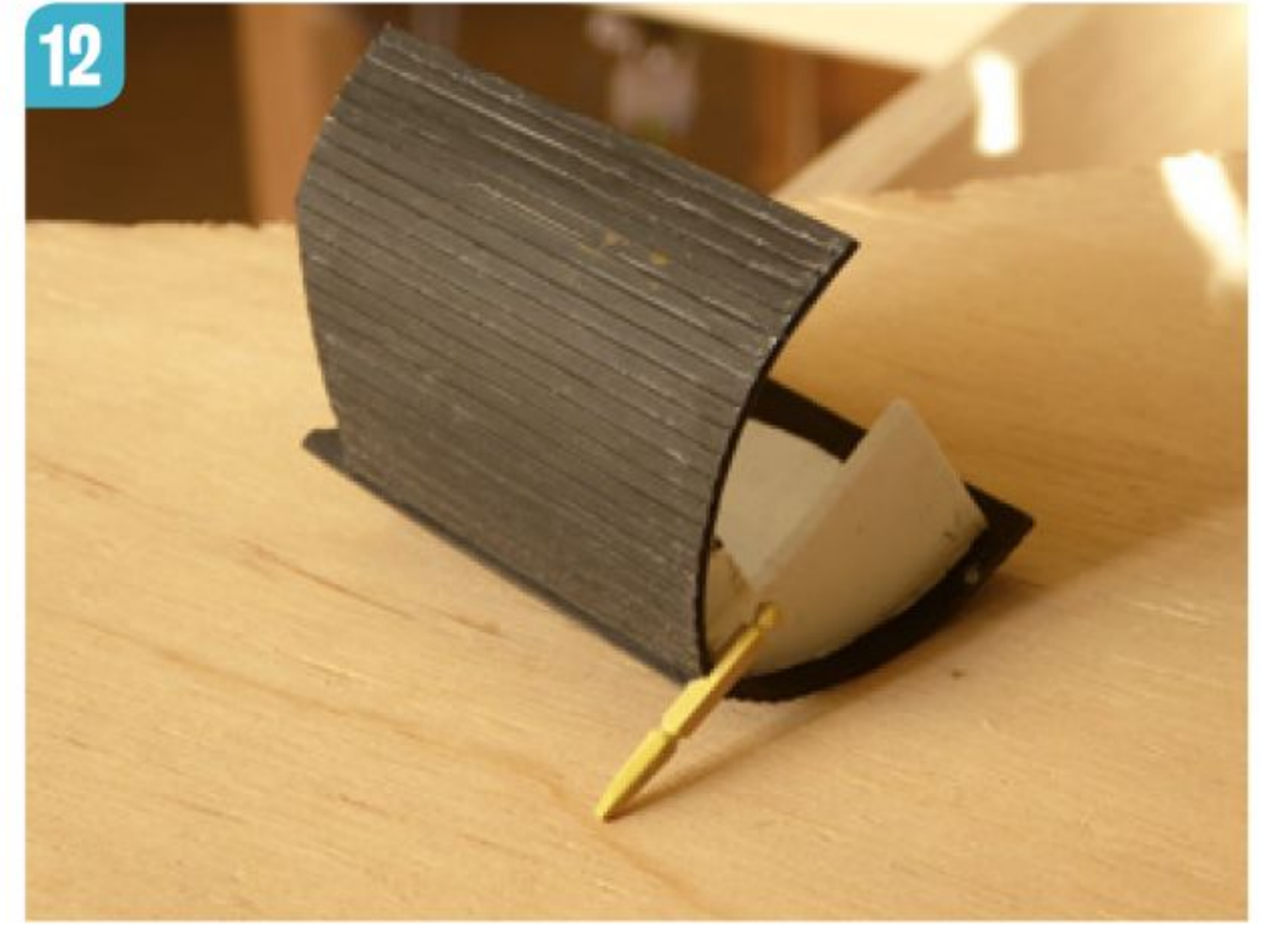
EXTRA ONLINE

De tekening zijn uit te vergroten via de online uitgave op www.railhobby.nl

Gratis voor online en online+print abonnees!



1. Op de modelbaan van de MSCH staat op een heuvel het model van de molen, zoals die tot 1916 in Huizen was te vinden.
2. Tekening uit 1916 van de molen met maten, gemaakt voor de afbraak in 1916. (tek. collectie MSCH)
3. Originele doorsnede tekening van de molen. (tek. Collectie MSCH)
4. Vooraanzicht van de molen, zoals die er nu bij staat in het Nederlandse Openluchtmuseum in Arnhem. (tek. Collectie MSCH)
5. Zijaanzicht van de molen in het Openluchtmuseum.
6. Schilderij van de molen, gemaakt door de vader van Simon Smeets, betrokken bij de restauratie van de molen.



aangebracht, gevijld uit Evergreen-profielen. Nadat de molen op de wind is gedraaid, wordt de staart daaraan vastgemaakt. Aan de zijkant van de module waar de molen staat is een schakelaar aangebracht met een tweetal drukknoppen. Bij open dagen kunnen bezoekers op de knop drukken om de wieken van de molen in beweging te zetten. De andere drukknop is voor het hijsen.

DE KLEUR

In Arnhem is de molen okergeel geverfd, de kap is zwart en de wieken zijn voorzien van groene en gele banen. Had de molen oorspronkelijk ook deze kleur? Een oud beschilderd bordje, gemaakt door de opa en een schilderij, vervaardigd door de vader van Simon Speets uit Huisen laten zien dat de gele kleur wel degelijk authentiek is. Weliswaar wat vuiler dan de molen in het Openluchtmuseum, maar toch. Op beide afbeeldingen is ook de dichte onderbouw goed te zien, evenals de molenberg. Simon Speets was met een oom betrokken bij de restauratie van de molen in Arnhem. Ze hebben zijwaar-

7. Vooraanzicht van het ongeschilderde model, de Faller-wieken zijn aangebracht. **8.** Rechter zijkant van de molen met ronde kijkgaten. **9.** Achterkant met trap en staartbalk. **10.** Achterzijde van de nog ongeschilderde molen. **11.** De onderkant van de molen met doorlopende standaardas. **12.** De afneembare kap. **13.** De binnenzijde van de kap. **14.** Na het afnemen van de kap is het binnenwerk met de Faller-motor zichtbaar. **15.** De kap met de wiekenas. **16.** Het luiwerk met afdekkap. **17.** De afdekking met riet op de dichte molenonderkant en palen rondom de molen.

den van een botter gebruikt om de deels verrotte trapconstructie te repareren. De kast is afgezet met witte randen, die ook op de wieken zijn aangebracht. De trap- en hangschoren zijn zwart geschilderd, het balkonhekje en de staartbalk zijn wit geschilderd. Als verf is Model color Vallejo gebruikt.

LA GARE DE PRIMERY

Fictief Zuid-Frans plattelandstation in H0



Twee reizigerstreinen kruisen op het grote viaduct.

De door het team van de Fransman Eric Goasdoué gebouwde H0-modulebaan La Gare de Primery maakte na diverse modelbaanshows in eigen land op On traXS! 2016 zijn Nederlandse debuut. Het fictieve, aan een niet-geëlektrificeerd dubbelsporig SNCF-traject gelegen plattelandstation, speelt in de jaren 1950-'70. De baan werd uitgeroepen tot winnaar van de On traXS! Award 2016.





Op marktdagen rijden de autorails met koppelstellen.

In Frankrijk wordt gelijk België en Zwitserland links gereden, op het dubbelspoor houden de stoom- en dieseltreinen dus het linkerspoor. De lokaaldienst wordt met autorails uitgevoerd, waaronder een Picasso X4005, bekend om de hooggeplaatste cabine van de machinist. De meeste sneltreinen en (lange) goederentreinen worden door een lijndiesel getrokken, een deel met stoomtractie. Daar Primery geen waterkranen meer heeft om stoomlocs te kunnen laven betreft dit meestal doorgaande treinen. De watertorens aan beide kanten van het station zijn nog intact. De goederenverlading, voornamelijk stukgoed, aan het overkapte goederenperron is van beperkte omvang; de camion heeft het vervoer voor 'the last mile' al overgenomen. Het twee sporen tellende raccordement is alleen bereikbaar vanaf spoor 2, er is geen wisselverbinding met spoor 1, het spoor dat langs het huisperron voert. Voor het lokale goederenvervoer is een drieassige stoomloc beschikbaar, deze voert ook het rangeerwerk uit. De autorails maken kop op spoor 3; een hoge, nogal klantenvriendelijke, filigrein uitgevoerde gietijzeren voetbrug voert van de voorzijde van het station naar het eilandperron. Reizigers op het huisperron kunnen bij regen en felle zon hun toevlucht onder de kap van het stationsgebouw of in de stenen abri zoeken; bij vertrek vanaf het eilandperron is de mogelijkheid tot schuilen door de spoorwegmaatschappij wegbezuinigd.

SCHADUWSTATION

De rondlopende baan meet 9,40 x 1,70 m waarbij de publiekszijde geheel open is en vrij van steunen voor de fries of dergelijke is. Aan beide kanten verdwijnt het spoor in een tunnel, de zichtbare delen van de tunnelbuizen zijn zwart geschilderd. Het achter de baan gelegen schaduwstation telt vijf sporen en een apart programmeerspoor. Drie van de wachtsporen zijn in twee blokken opgedeeld zodat hier twee korte treinen achter elkaar kunnen worden opgesteld. Dat maakt een afwisselende treindienst mogelijk. De van links uit de tunnel komende treinen passeren een bewaakte spoorwegovergang, een duiker en de verkeersweg en nemen na de ruime S-bocht een imposant bogenviaduct over een kloof met rivier. Kort daarop wordt het kleine doorgangstation bereikt. De met gordijnen uitgeruste spoorbomen gaan kort voor doorkomst van een trein in laag tempo naar beneden en enkele seconden na de passage weer omhoog. De diepe canyon wordt door een imposant boogviaduct overspannen. Onder een van de brugpijlers is een watermolen opgetrokken en bootjes trotseren de wild stromende rivier, gadeslagen door recreanten op de oevers. Ter plekke van de kloof is de modulebak verdiept uitgevoerd; terwijl het spoortracé op gelijke hoogte doorloopt is op ingenieuze wijze een imposante hoogte gecreëerd. Landinwaarts dient een



Een doorgaande reizigerstrein met loc serie 231.G nadert Primery.



1. Een korte goederentrein passeert de overweg. **2.** De wijnranken op de helling doen het goed. **3.** De dubbelsporige hoofdbaan voert langs een ruïne. **4.** De forse watertoren van Gare de Primery herinnert aan de stoomtijd. **5.** Het eilandperron is via een hoge voetbrug bereikbaar. **6.** De sneltrein geeft aansluiting op de lokale autorail. **7.** La Gare de Primery met bedieningstableaus en baanverlichting en alle sporen in bedrijf. **8.** Kenmerkend voor het landelijke station is de serene rust.

9



10



11



12



13



14



15





9. Een tweede watertoren is bij de verkeersbrug opgetrokken. **10.** Een deel van de gebouwen is in halfreliëf uitgevoerd. **11.** De vrachtauto's hebben hun sporen in het asfalt achtergelaten, de etalages en enkele etages hebben een interieur. **12.** De huizen in de zijstraat van de garage en de vegetatie zijn deels op de achtergrond geschilderd. **13.** Een deel van de panden heeft betere tijden gekend. **14.** Zonnebaders en watersporters onder de spoor- en wegviaducten. **15.** De autorail met bijwagen nadert het boogviaduct. **16.** Bouwer Eric Goasdoué bestuurt treinen en auto's vanaf de voorzijde van de baan. **17.** De monitor toont de sporen in het schaduwstation.

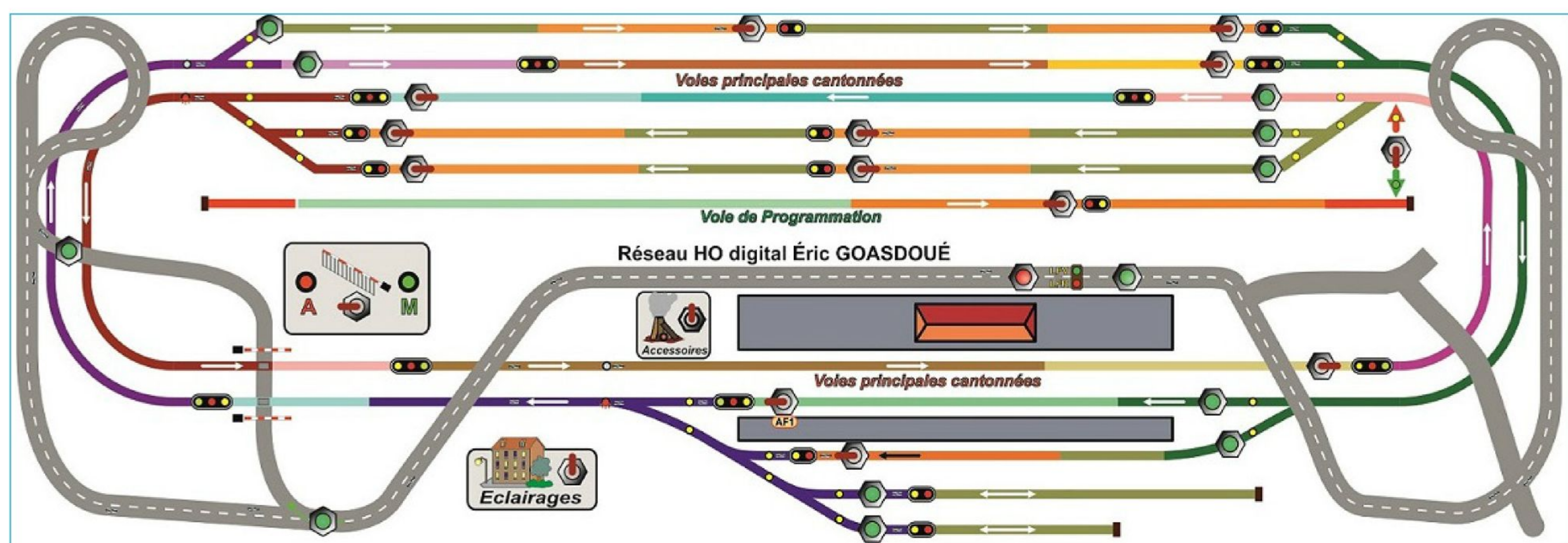
tweede boogbrug het wegverkeer.

GARAGE

De huizen en gebouwen zijn eigenbouw en aangepast aan het stratenpatroon, zowel horizontaal als aan de soms aflopende straten. Een deel van de huizen heeft een interieur, zowel de winkelpanden als de etages. De stedelijke bebouwing telt vier tot zes etages, aan de rand zijn de huizen meer dorps. Alle bebouwing is gewaardeerd en in mediterrane, matte kleuren geschilderd, een deel is van binnenverlichting voorzien. Winkels en bedrijven voeren passende namen, alle huizen hebben een huis-

nummer en sommige kopgevels verweerde reclameschilderingen. Magnifiek is de tot in detail ingerichte Garage de la Gare. Ook uw Renault Dauphine is hier in goede handen. Figuren, auto's - overwegend Citroëns en Renaults en een enkele Simca en Berliet -, straatnaam- en verkeersborden en lantaarnpalen zijn op het tijdsbeeld afgestemd. Het aantal auto's is beperkt, zowel de geparkeerde als de rijdende. Veel verkeer was er toen nog niet. De beide gendarmes die bij de invalsweg ter hoogte van de ruïne een verkeerscontrole houden zullen, teruggekeerd op het bureau, weinig te rapporteren hebben. Over de doorgaande verkeersweg rijden bussen en vrachtwagens volgens het Faller Car System. Aan beide kanten eindigt het parcours in een onder een berg verdedekte keerlus. De achtergrond - een combinatie van foto en schilderwerk - toont merendeels een lichte wolkenlicht en creëert een goede dieptewerking. De baan wordt vanachter een fries aangelicht, de fries wordt met een relatief zware constructie vanaf de achterzijde van de baan getorst waardoor er geen staanders zijn die het zicht belemmeren.

De locs zijn voorzien van een geluidsmodule, de laatste goederenwagen van elke trein van sluitseinen. Het baanvak en het station zijn met seinborden en lichtseinen beveiligd. Doordat het treinverkeer handmatig met Roco Multimausen aan de voorzijde van de baan wordt bediend is een goed contact met het publiek mogelijk. Op een monitor kan daar het treinverkeer in het schaduwstation worden gevolgd.



Sporen- en wegenplan met bovenaan het schaduwstation.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

Info:

YouTube-video La Gare de Primery:
www.youtube.com/watch?v=q33CdrvXSHU



Terwijl de ochtendnevel langzaam oplost rijdt loc 99 4652 Lindenberg binnen, 27 september 2015. (foto Sevrien Ferrée)

PRIGNITZER KLEINBAHNMUSEUM LINDENBERG BESTAAT 25 JAAR

Ode aan Klein Duimpje

Pollo. Dat was de zoete bijnaam voor het grote 750 mm smalspoornet in de Prignitz, in het noordoosten van Duitsland. Na de opheffing begin jaren zeventig van de vorige eeuw ontstond hier een museum dat het spoorse verleden met verve laat herleven.

Sven Lieberenz maakt van zijn hart geen moordkuil. Hij zegt wat hij op zijn lever heeft. Klartext, heet dat in goed Duits. Zo zal hij nooit machinist op een kleine smalspoorstoomloc worden, hoe graag hij dat ook zou willen. Als jonge, energieke voorzitter van het jubilerende Prignitzer Kleinbahnmuseum, zo vertelt hij tijdens de eerste feestweek, in mei dit jaar, dat hij genoeg op zijn bordje heeft liggen. 'Positiver Stress', zo omschrijft de groenspecialist uit Potsdam de adrenaline die vrij komt bij zijn vrijwilligerswerk voor 'Pollo'. Is hij in zijn bekende woonplaats,

een voorportaal van Berlijn, verantwoordelijk voor het 8,4 hectare grote park van het op de werelderfgoedlijst van de Unesco staande paleis Sanssouci, in Mesendorf stuurt de 31-jarige voorman welgeteld 102 leden van het bijzondere smalspoormuseum aan. Het bijzondere van het op 5 juni 1993 door zeventien personen opgerichte museum is dat het een klein deel van het in de jaren 1969-'71 opgeheven net van de voormalige Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen weer levend heeft gemaakt. Daar komt bij dat de club weinig vrijwilligers in de buurt heeft



1. Loc 99 4511 nadert met een authentieke 'Prignitz' trein Klenzenhof, 6 mei 2013. (foto Guus Ferrée) **2.** De Saksische IVK 99 608 rijdt tussen Klenzenhof en Brünkendorf, 6 mei 2013. (foto Guus Ferrée) **3.** Voorzitter Sven Lieberitz met een oude klinker waarmee het station van Mesendorf wordt opgebouwd. (foto Guus Ferrée) **4.** Deze Prignitz-machine 99 4644 staat al jaren werkloos in Mesendorf. (foto Guus Ferrée)

wonen. Het grootste gedeelte, zo'n zeventig tot tachtig procent, woont net als Sven Lieberenz elders in Duitsland. En jongeren telt het Kleinbahnmuseum evenmin. Die trekken naar de grote stad. De Prignitz is een regio die langzaam leegbloedt. Kijk maar naar de huizen in de nabije stad Pritzwalk. Veel woningen staan leeg. Bij een makelaar zagen we verkoopprijzen die zelfs bij 25.000 euro liggen. Een buitenkans voor diegene die van een gestript leven houdt. Want op een mooi Kulturhaus na is hier weinig te beleven.

Hoe komt een Potsdammer terecht in dit sobere buitengebied?
Sven: 'Vanaf 2004 vertoefde ik voor mijn beroepsopleiding een paar weken per jaar in Pritzwalk. Omdat hier voor jongeren geen enkel vertier is ben ik een keer naar het smalspoormuseum gegaan en doordat de vrijwilligers zo aardig waren ben ik terug gekomen. En uiteindelijk ook lid geworden. Zo ben ik er ingeroeld. Ja, ik wilde ooit machinist worden. Maar tijdens een rit op een sneltreinloc, de 01 509, van Pasewalk naar Stralsund was die droom snel voorbij. Het schudde en schudde tijdens de rit, ik vond het maar niks. Bij mijn museum zou ik het wel willen. Maar daar is geen tijd voor.'

Maar je bent nu wel de jongste voorzitter van een Duits spoorwegmuseum?

Hij antwoordt subiet. 'Nee, dat ben ik zeker niet. Die eer is voor Kay Kreisel, de huidige directeur van de Press, het spoorwegbedrijf waar de Preßnitztalbahn in het zuiden van Saksen aan is gelieerd. Ik was 26 toen onze toenmalige voorzitter Stefan Hoepfner vijf jaar geleden overleed. Ik heb zijn werk spontaan overgenomen, Ich bin voll ins kalte Wasser gefallen. Dat ik die

functie zou krijgen was niet zo snel voorzien want ik wilde me rustig inwerken. Kort na het overlijden van Stefan moest het feest ter gelegenheid van het twintigjarig bestaan op poten worden gezet. Het was tragisch dat Stefan, met wie ik gelukkig nog wel enige tijd heb kunnen samenwerken, dat jubileum niet meer heeft kunnen meemaken. Als herinnering hebben we een oude kilometersteen van zijn naam voorzien.'

Uw museumclub heeft een lijn van zo'n negen kilometer tussen Mesendorf en Lindenberg, maar geen eigen stoomlocs. Op die manier ben je altijd afhankelijk van anderen.

'Dat klopt. We kunnen niet zonder onze partners. Met name van de kant van de Preßnitztalbahn komt veel ondersteuning. We krijgen van dat museum locs en ander materieel en hun personeel. En die mensen zorgen er voor dat het materieel ook onze kant op komt. Zonder die grote hulp was het onmogelijk om datgene te realiseren wat hier allemaal gebeurt. Alleen zo kunnen we hier overleven. We zijn de Preßnitztalbahn en andere musea heel dankbaar voor hun hulp.'

Uw vereniging bezit loc 99 4644 die in de periode 1965-'67 in de Prignitz reed, de machine is echter niet bedrijfsvaardig.

'Het kost heel veel geld om die locomotief weer aan het lopen te krijgen. Dat geld hebben we niet. Zo simpel is het. Wat investeringen betreft is de bouw van een loods veel belangrijker dan welk nieuw voertuig ook. Het weer is onze grootste vijand. Bij ons staan immers de meeste historische rijtuigen en goederenwagens in de buitenlucht. Maar ook de bouw van zo'n hal hangt af van onze financiën. Terugkijkend hebben we in de afgelopen 25 jaar best veel bereikt.'



Met DDR-vlaggen op de rookkast presenteert loc 99 1401 zich op 11 mei 2018 in Mesendorf. (foto Eric Sallevelt)



5. Tijdens een fotorit nadert 99 4562 in DR-livrei op 27 september 2015 Lindenberg. (foto Sevrien Ferrée)

6. DR-99 4652 is met een goederentrein onderweg bij Mesendorf, 27 september 2015. (foto Sevrien Ferrée)

Deze herfst beschikt het museum in elk geval over een eigen stationsgebouw in Mesendorf.

'Eindelijk, ja. Sinds de oprichting 25 jaar geleden hebben we nooit vaste, openbare toiletten gehad. En kwam er nooit warm water uit de kraan. Dat kwam in de aangeklede container die sinds het jaar 2002 als kantoor en keuken heeft dienstgedaan uit de waterkoker. Eind september moet het gebouw er staan; het wordt voor 75% door Brussel gesubsidieerd. Het wordt wat langer dan het originele pand dat hier heeft gestaan maar optisch ziet het er net als destijds uit. En naast het stationsgebouw komt nog eens de helft van dat onderkomen te staan dat als openbaar toilet zal dienen. Zo hebben we ook dat eindelijk goed voor elkaar. Overigens wordt niet alleen het station tijdens de traditionele Herbstdampf manifestatie ingewijd, ook een 111 jaar oud

post- en bagagerijtuig wordt dan in gebruik genomen. Het is rijtuig 976-101 dat in 1907 werd gebouwd en dat jaar meereed in de openingstrein van het traject Pritzwalk-Lindenberg.'

Dan is de openingstrein voor een groot deel dus weer compleet.

'Dat klopt inderdaad. Tijdens die rit werden ook twee personenrijtuigen ingezet. Wagen 970-864 is rijvaardig en is in ons bezit. Het zusterrijtuig 862 is in handen van een particulier en wordt in Neuruppin als bijenkorf gebruikt. Als de eigenaar van de bak afscheid wil nemen dan neemt hij contact met ons op en kunnen we die overnemen. Dan zijn we het eerste Duitse spoorwegmuseum dat de originele openingstrein kan nabootsen. En dat is toch bijzonder, nietwaar?'



Op 11 mei van dit jaar werd bagagerijtuig 975-303 in gebruik genomen. (foto Eric Sallevelt)

Staan er hier en daar in tuinen in de Prignitz nog meer bakken met een Prignitz verleden?

'Gewiss, und wie haben Sie alle im Fokus. Rijtuigen vinden we het belangrijkste omdat daarvan maar een beperkt aantal is gebruikt. In deze regio werden meer dan 350 goederenwagens gebruikt en slechts veertien personenrijtuigen. In Hinsdorf bijvoorbeeld staan vier rijtuigbakken die twee aan twee staan en zo als bungalow werden gebruikt. De rijtuigen hebben een daklicht en zijn goed geconserveerd. Zelfs de fabrieksbordjes zitten er nog op. Overigens waren alle personenrijtuigen die hier reden unicaten, ze waren alle verschillend. Mede daarom ook ligt het accent bij ons op reizigersmaterieel. Van de goederenwagens die vroeger reden hebben we alle verschillende typen in ons bezit.'

Zit een doortrekking van de lijn naar Pritzwalk er nog in en is dat technisch mogelijk?

'We hebben groen licht van de gemeente. Maar het station van Pritzwalk zullen we nooit bereiken, we komen hooguit tot Kuhsdorf. Pritzwalk is een brug te ver omdat we dan twee keer het normaalspoor zouden moeten kruisen. En daar krijgen we nooit toestemming voor. Wir schaffen es leider nicht. Daar komt bij dat die negen extra kilometers alleen maar door velden en bossen lopen. Dat voegt niets toe aan het huidige beeld. We kunnen in Mesendorf zo de straat over, dat is geen enkel punt. Maar dan krijg je een lijn van in totaal achttien kilometer. En dat is voor gezinnen te lang. Je zit nu al voor een heen- en terugrit naar Lindenberg anderhalf uur in de trein. Dat is lang genoeg.'

Is het laatste stukje naar het centrum van Lindenberg nog een optie, waar tot de jaren zeventig nog een klein station heeft gestaan?

8000 STENEN UIT EEN OUDE STAL

Het nieuwe stationsgebouw dat momenteel in Mesendorf wordt neergezet, wordt gebouwd met zo'n achtduizend stenen die afkomstig zijn van een gesloopte stal in Mesendorf. Die stal werd steen voor steen afgebroken en de rode klinkers werden terzijde gelegd en gedroogd. De meer dan honderd jaar oude stenen zijn vermoedelijk in de vroegere steenfabriek van Mesendorfer gebakken. Bij het station van Mesendorf gaat het om een klein standaardtype dat destijds ook te zien was in onder meer Bullendorf, Klenzenhof und Kuhsdorf.



Het station van Mesendorf in de jaren zestig van de vorige eeuw. (collectie KBML)

7



'Hier staat een grote garage in de weg. Maar dat probleem is op te lossen. Lindenberg untere Bahnhof wäre schön, het op te bouwen is een nieuwe droom. Maar je moet je wel realiseren dat daarvoor een weg moet worden gekruist en je veroorzaakt midden in het dorp lawaai en vervuiling. Ik weet niet of de omwonenden daar op zitten te wachten.'

Volgend jaar is het 50 jaar geleden - 1 juni 1969 - dat het railvervoer in Lindenberg werd gestaakt. Komt er een herdenkingsfeest? Met een smalspoor Wismar?

'Ha, ha. In elk geval zonder die motorwagen. Er bestaat nog zo'n

Wismar. Die bevindt zich in particulier eigendom. De bewuste man is echter moeilijk te pakken te krijgen. Waarschijnlijk gaan we iets doen met een IV-locomotief en een Ikarus bus. Die waren destijds ook bij het afscheid betrokken. Maar zo ver zijn we nog niet.'

8



7. Loc 99 608 bevindt zich op 6 mei 2013 in Klenzenhof. (foto Hans Koning) **8.** De IVK-locs 99 608+99 574 met dezelfde trein als waarmee op 31 mei 1969 de afscheidsrit naar Lindenberg werd gereden. Halte Klenzenhof, 6 mei 2013. (foto Hans Koning)

BIJZONDERE LOCOMOTIEVEN TE GAST BIJ KLEINBAHN MUSEUM

Tijdens de feestweek die in mei rond Hemelvaart ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Prignitzer Kleinbahnverein Lindenberg werd gehouden reden bij Pollo drie gastlocs. Naast de 99 4652 en 99 4511 was dat loc 99 1401. Alle reden in DR-livrei. De beide laatstgenoemde machines hebben ook daadwerkelijk rond Pritzwalk gereden. Achter de 99 1401, een vierasser met losse tender, ging loc 20 uit Mannsfeld schuil. Het was het tweede gastoptreden van deze bijzondere machine na het zware ongeluk op 12 september 2009 op de Löbnitztalbahn. Toen reed ze met de tender tegen een andere trein aan. Om als een 'echte' DR 99 1401 door het leven te gaan werd de loc niet alleen voorzien van andere nummerplaten en opschriften op de bufferbalk maar werd aan de linkerkant ook een drukvat van 400 liter aangebracht.

De originele 99 1401 werd in 1947 onder fabrieksnummer 15101 bij LKM in Babelsberg gebouwd en reed in de jaren vijftig over het 750-mm net in de Prignitz. De gedaantewisseling van de Mansfelder loc was van korte duur. Op 14 mei was de pret voorbij. In 2004 was deze machine, die na het ongeluk nooit meer zou worden verhuurd, ook te gast bij Pollo, maar ze had toen nog geen extra drukvat en de termijn van de ketelkeuring loopt af. Maar omdat de loc na het veelbesproken ongeluk een nieuw tenderframe heeft gekregen en de ketel in het Poolse Pila werd onderzocht, verwacht de Mansfelder Bergwerksbahn dat de machine 'mit vertretbaren Aufwand' relatief snel weer in dienst kan worden genomen.

Andere gastlocomotieven die in de loop der jaren bij Pollo te zien waren zijn de 99 542 (2002), 99 574 (2008) en de 99 608 in 2013. Overigens stond het jubileum niet alleen in het teken van gastlocs. Zo werd op vrijdag 11 mei het bagagerijtuig 974-303 officieel in dienst gesteld. In de herfst van dit jaar volgt het eerder gememoreerde vierassige post- en bagagerijtuig 976-111 uit 1907 dit voorbeeld. In 2011 werden de werkzaamheden voor het in oude luister brengen van deze vierasser begonnen.

De overige rijdagen dit jaar zijn: 1, 2, 15 en 16 september en 6, 7, 27, 28 en 31 oktober.

RAILHOBBY PROJECTEN

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

Echte
collectors
items!



Over Stad en Landschap draait om de wijze hoe de modelspoor-der op een creatieve manier stad en landschap in modelspoor kan nabootsen. Het blad bevat samenhangende artikelen die een breed beeld van de modelspoortechniek geven.



Over Industrie en Landschap laat zien hoe de modelspoor-der fabrieken, bruggen en loodsen in model kan nabouwen en in landschappen kan plaatsen. Van eenvoudig tot hoog niveau; veel inspiratie.



Over Baan en Bouw bevat de beste artikelen over het bouwen van een modelbaan, een diorama, een polderlandschap, een weegbrug of een rotswand.



Over Rollend Materieel; locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen. Ook komen de Postrijtuigen Stalen P en de Klima-sneeuwschuiver serie 845 aan de orde.



Neurenbergspecial 2018; een overzicht van nieuwe producten die in 2018 worden verwacht, een fotoreportage, interviews over digitaal rijden, een uitgebreid verslag over de Hondekop 4 van Artitec en een verslag van onze jubileum loc, de NS 2240.



Over Modelbouwtechnieken; digitaal rijden, seinen en wissels, de bouw van een viaduct, weatheren en de bouw van een seinhuis. Daarnaast ook schilderen, messing, ballasten van rails, schakeldecoders en het gebruik van snijplotters. Nieuw in deze special zijn de artikelen over solderen en het schilderen van achtergronden.

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 397 - Neurenbergspecial voor € 9,99 ☐ Railhobby 401 - Over Modelbouwtechnieken € 9,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

*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 of twee nieuw(e) artikel(en).

A4

DIORAMA WEDSTRIJD

9, 10 EN 11
NOVEMBER

TIJDENS EUROSPOOR 2018

Meedoen is simpel...

Ga naar modelspoorwijzer.net en schrijf je in
voor de dioramawedstrijd

RAILHOBBY



MODELSPoor
Wijzer.NET

Dennis Lavrijssen

Een gloednieuw modelspoor evenement op een unieke locatie: dat is Modelspoor Tilburg. Op zaterdag 29 september wordt de beurs voor het eerst georganiseerd, in de Spoorzone. Tot 2011 was dat de Hoofdwerkplaats Tilburg van de Nederlandse Spoorwegen. Mede-organisator Dennis Lavrijssen is enthousiast over het nieuwe, grootste modelspoor evenement van het Zuiden.



Dennis Lavrijssen op de Tilburgse Spoorzone.



De voormalige wagenwerkplaats, locatie voor Modelspoor Tilburg.

De Spoorzone is een bijzondere plek. Wat treffen we aan als we naar Tilburg komen?

De Wagenmakerij waar de beurs plaatsvindt, is een imposante hal, de grootste ruimte van de Spoorzone. Vroeger, zoals de naam al zegt, werden daar locomotieven en wagens gerepareerd. Van de enorme oranje en rode gietijzeren kolommen tot de houten sheddaken en de industriële betonnen vloer: het is een prachtig decor voor een modelspoorbeurs.

Wat biedt Modelspoor Tilburg naast de unieke locatie?

We bieden modelbouwers, verenigingen en organisaties met een bijzondere baan de mogelijkheid om te exposeren. Daarnaast organiseren we een uitgebreide verkoop- en ruilbeurs. Techniek, scenery, onderhoud: je kunt bij ons alles vinden dat direct of indirect met modelspoorbouw te maken heeft. We bieden onze bezoekers rondleidingen over het terrein, door oud-medewerkers van de Spoorzone die interessante verhalen hebben over hun werktijd bij de NS. Het horecaterras biedt alle ruimte om met elkaar over onze favoriete hobby te praten.

Over 'onze favoriete hobby' gesproken: zijn jullie zelf liefhebbers?

Ik heb het van huis uit meegekregen. Mijn opa is hobbybouwer en liet me altijd meekijken en later mocht ik zelf mee helpen.

Mijn huis is niet groot genoeg om een baan te bouwen en toen ik met mijn mede-organisatoren op een beurs in Duitsland was dacht ik: dit wil ik naar Brabant halen. Er is hier nog geen beurs van zo'n formaat en al helemaal niet op een plek met zo'n verleden.

Je bent zelf nog in de twintig, hoe ervaren je de wereld van de modeltreinen?

Ik ben zelf best jong, ik zie op beurzen weinig generatiegenoten. Ik zou heel graag zien dat mijn leeftijdsgenoten net zulke enthousiaste modeltreinliefhebbers worden als ik. Ik hoop ook dat ze naar Tilburg komen om te zien wat we allemaal te bieden hebben.

Wat is de ambitie van Modelspoor Tilburg?

We beginnen relatief 'klein', dat wil zeggen: de Wagenmakerij is 4500 m². Maar het zou geweldig zijn als we er in de toekomst meer gebouwen bij zouden kunnen trekken. De naastgelegen Koepelhal is een prachtige ruimte met een haast kathedraalachtige uitstraling en een bijzondere lichtinval. Het zou geweldig zijn om daar banen te exposeren. We zijn een nieuwkomer, maar hebben veel mogelijkheden!

Meer info op www.modelspoortilburg.nl.

Webgestuurd programma

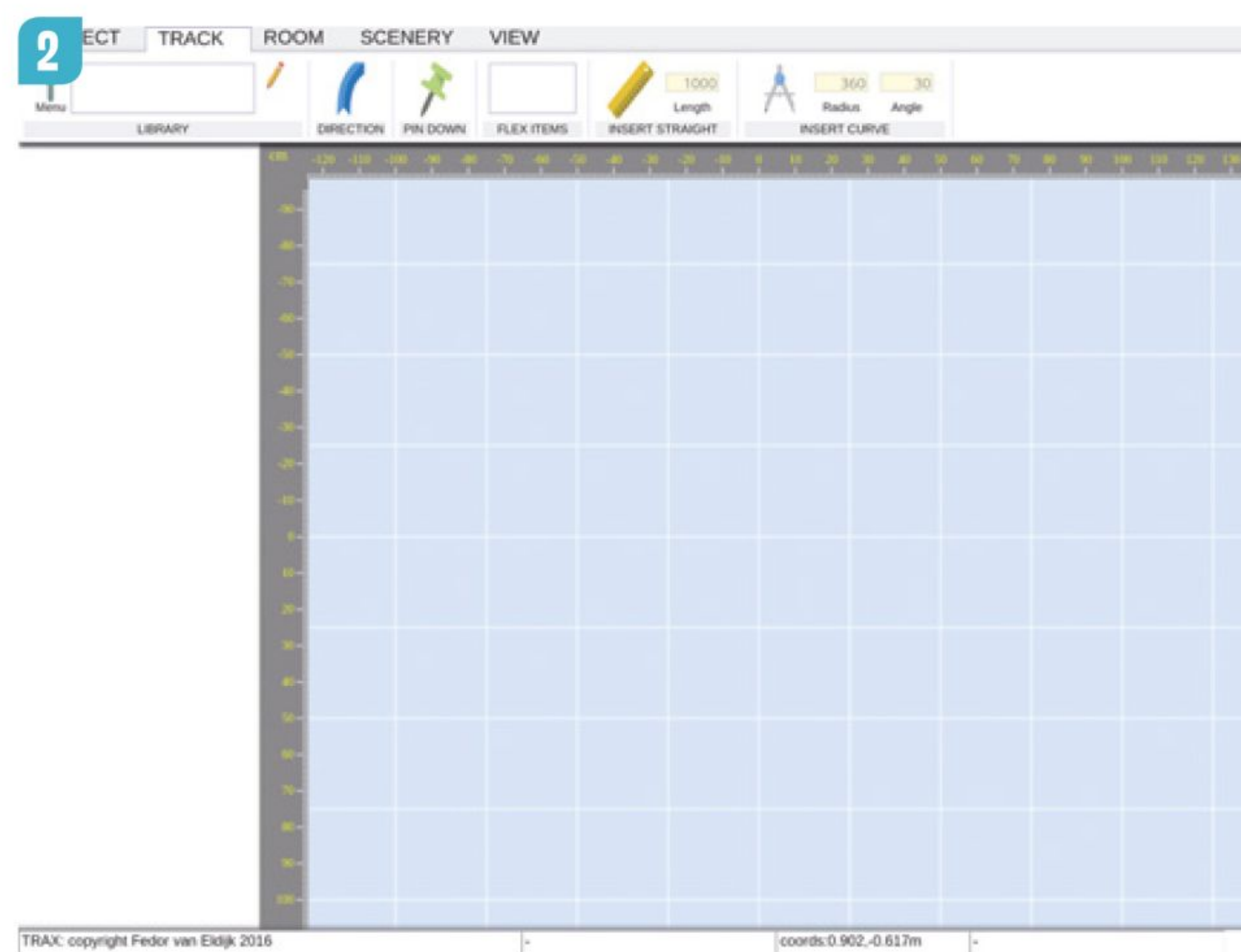
Stel op een modelspoorforum de vraag hoe met een nieuwe modelbaan te beginnen en er barst onmiddellijk een stammenstrijd uit. De ene groep vindt dat je gewoon moet beginnen met het leggen van rails, de andere zweert bij een gedegen planningsfase. De planners verdelen zich al snel in de voorstanders van potlood en papier enerzijds en de aanhangers van computerondersteund ontwerpen anderzijds. Er blijkt een enorme hoeveelheid aan programma's te bestaan. Modelbouwer en programmeur Fedor van Eldijk heeft daar een eigen creatie aan toegevoegd.

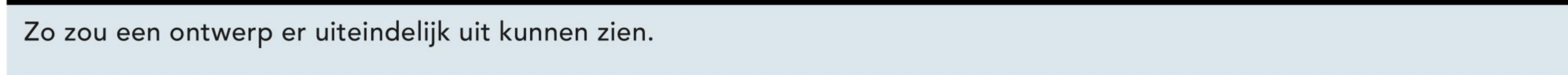
Dat er een scala aan programma's voor het plannen van een modelbaan bestaat mag dan ook niet verbazen: al deze softwarepakketten hebben hun eigen voor- en nadelen en de keuze hangt dan ook grotendeels af van de eigen smaak, voorkeuren en budget. Met het doel de discussie verder te compliceren ben ik een jaar of vijf geleden begonnen met het ontwikkelen van een planningstool onder de naam TRAX. Het programma is volledig gratis en bovendien is het een webgebaseerd planningspakket: downloaden en installeren is niet nodig. Inloggen op de website is voldoende.

SYSTEEMNEUTRAAL

Trax is te gebruiken op elk type computer: een Mac, een pc met Windows of Linux. Het programma is ook te gebruiken op de iPad en tablets. Met de bekende vingerbewegingen kan dan bijvoorbeeld worden ingezoomd of rails worden gedraaid. In

theorie zou zelfs op de telefoon met Trax kunnen worden gewerkt, maar dat is afhankelijk van de grootte van het scherm en de dikte van uw vingers. Het is mogelijk om overal en op elk moment aan het railplan te werken. De plannen worden opgeslagen op de Trax-webserver, in de cloud dus. Als er een baan met anderen wordt gemaakt, bijvoorbeeld door een modelspoorclub, kan er samen aan het plan worden gewerkt. Ieder kan zo zijn bijdrage leveren. Door gebruik van de viewer kan de baan op de website van de club worden getoond. De website is tevens een ontmoetingsplek voor modelspoorhobbyisten. Met ruim zestienduizend gebruikers uit meer dan 100 landen is het een grote verzamelaarsplaats van modelspoor. Het afgelopen jaar heb ik hard gewerkt aan de nieuwe versie 2.0, een versie met veel nieuwe mogelijkheden. In dit artikel geef ik een korte introductie met het werken met het programma en laat ik u een aantal mogelijkheden zien.

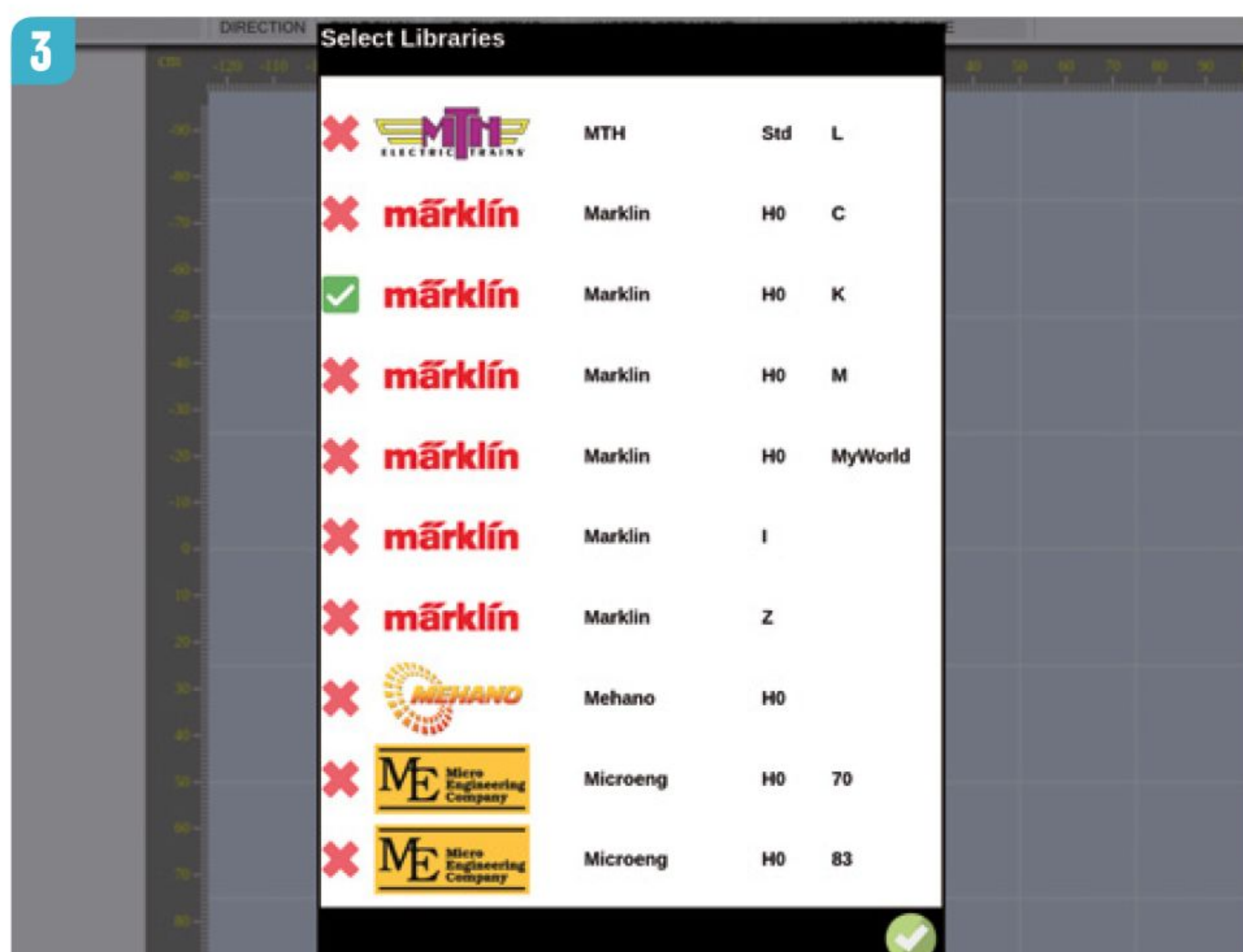


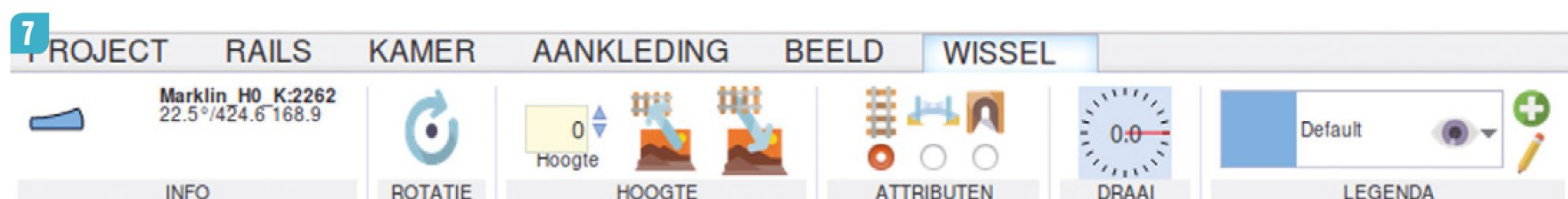
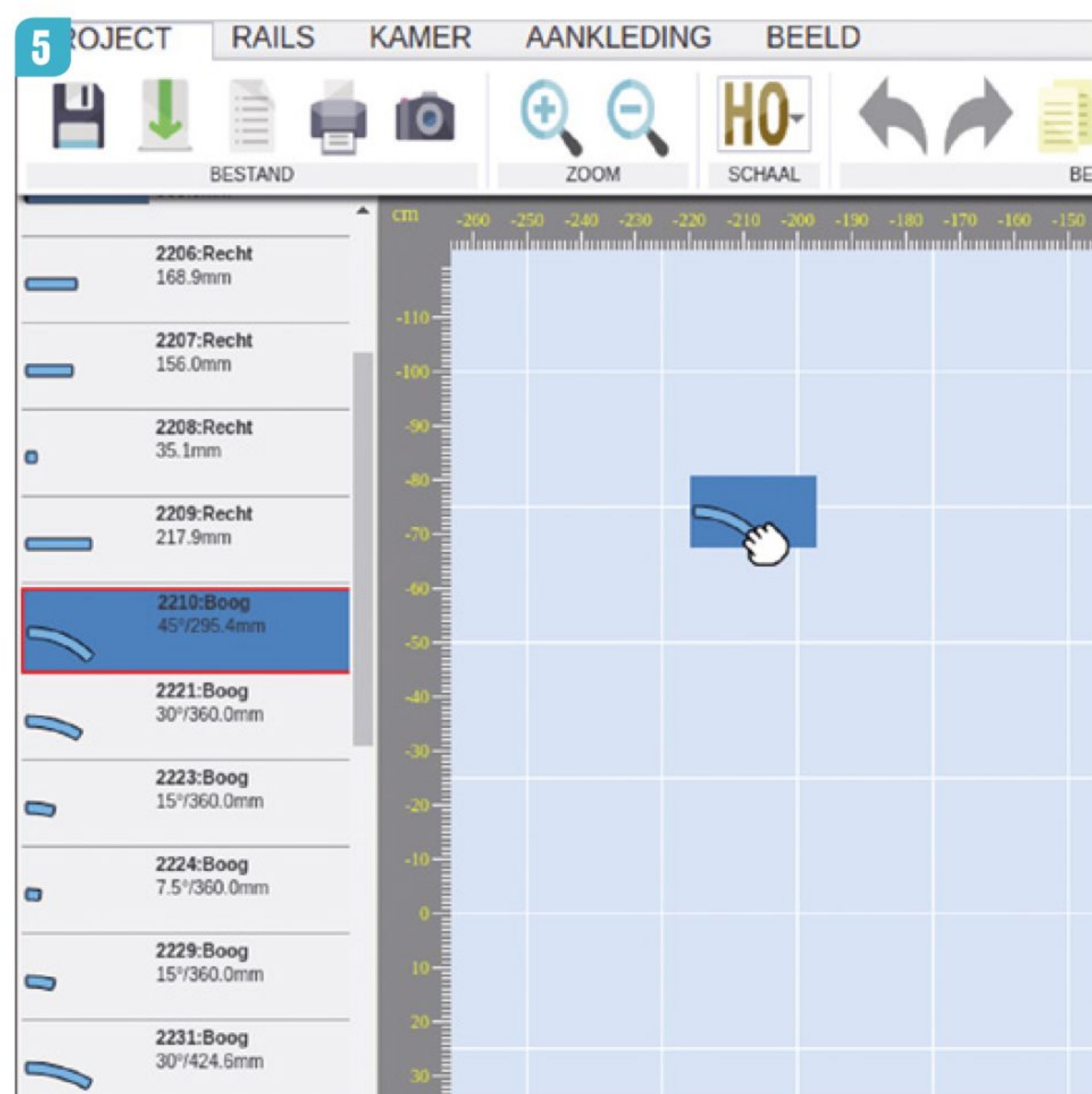
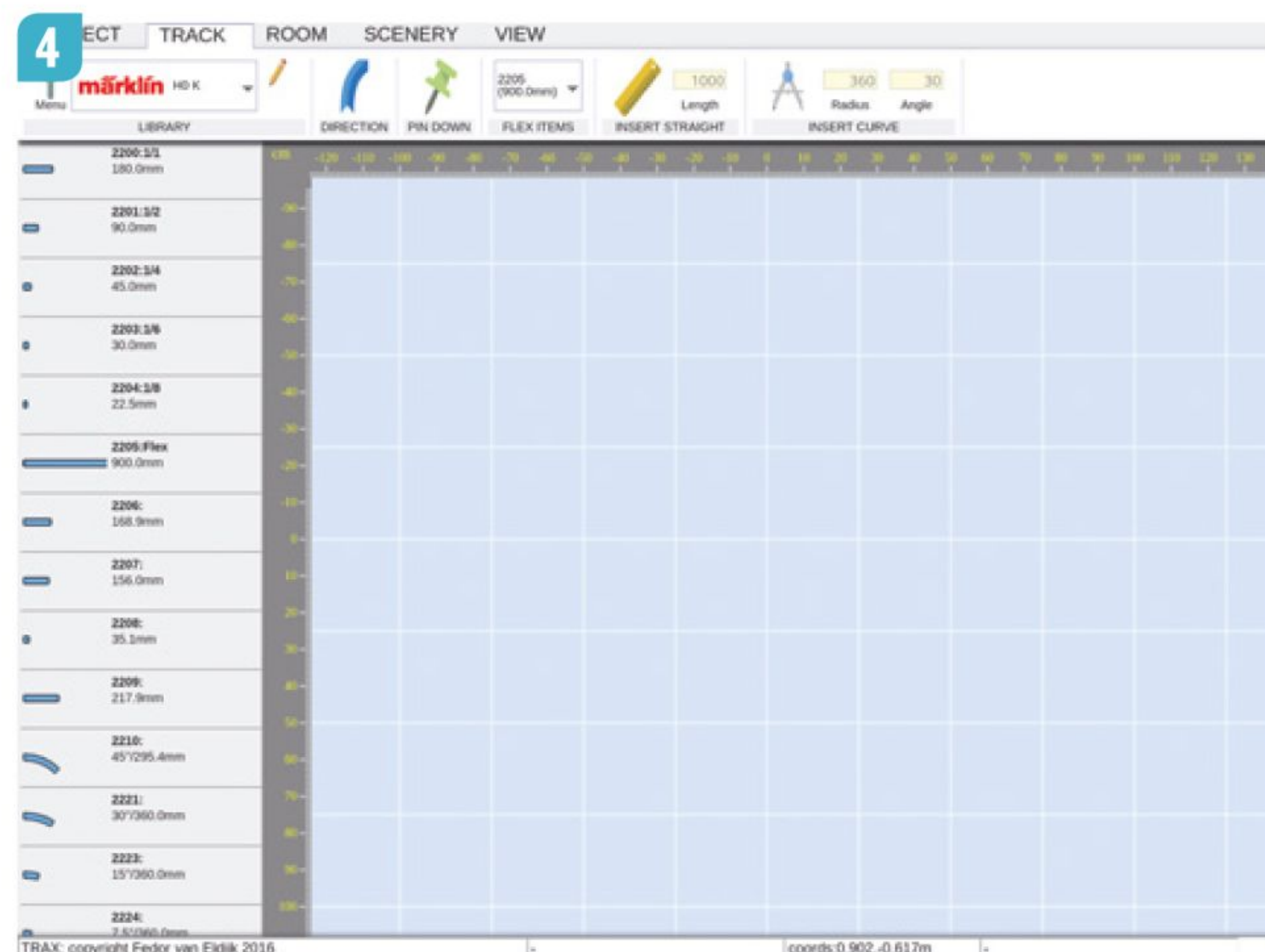


Zoals gezegd is het programma webgebaseerd. Om het te gebruiken is een moderne internetbrowser nodig die HTML5 ondersteunt. De meeste browsers voldoen prima, alleen Windows XP of oudere Apple Macs hebben verouderde versies van Internet Explorer of Safari die niet geschikt zijn. In die gevallen zou Firefox of Chrome kunnen worden geïnstalleerd. Deze browsers

Na registratie en aanmaak van het eerste project, kan de editor worden geopend. We moeten vervolgens een railbibliotheek uitkiezen waarmee we gaan werken. Er kan worden gekozen uit ruim 110 verschillende railprogramma's van alle bekende merken en in alle populaire schalen en spoorwijdtes. Als we bijvoorbeeld bij Märklin H0 kijken, zien we bibliotheken voor M-, K- en C-rails en zelfs MyWorld. Ook smalspoor en drierailspoor zijn beschikbaar.

1. Na inloggen op de site komt u op deze homepage terecht. **2.** Editor start, het werkblad is nog leeg. **3.** In de lijst met bibliotheken is het railprogramma van vele merken te selecteren. Als voorbeeld Märklin M-, K- en C-rail, MyWorld, schaal 1 en Z.

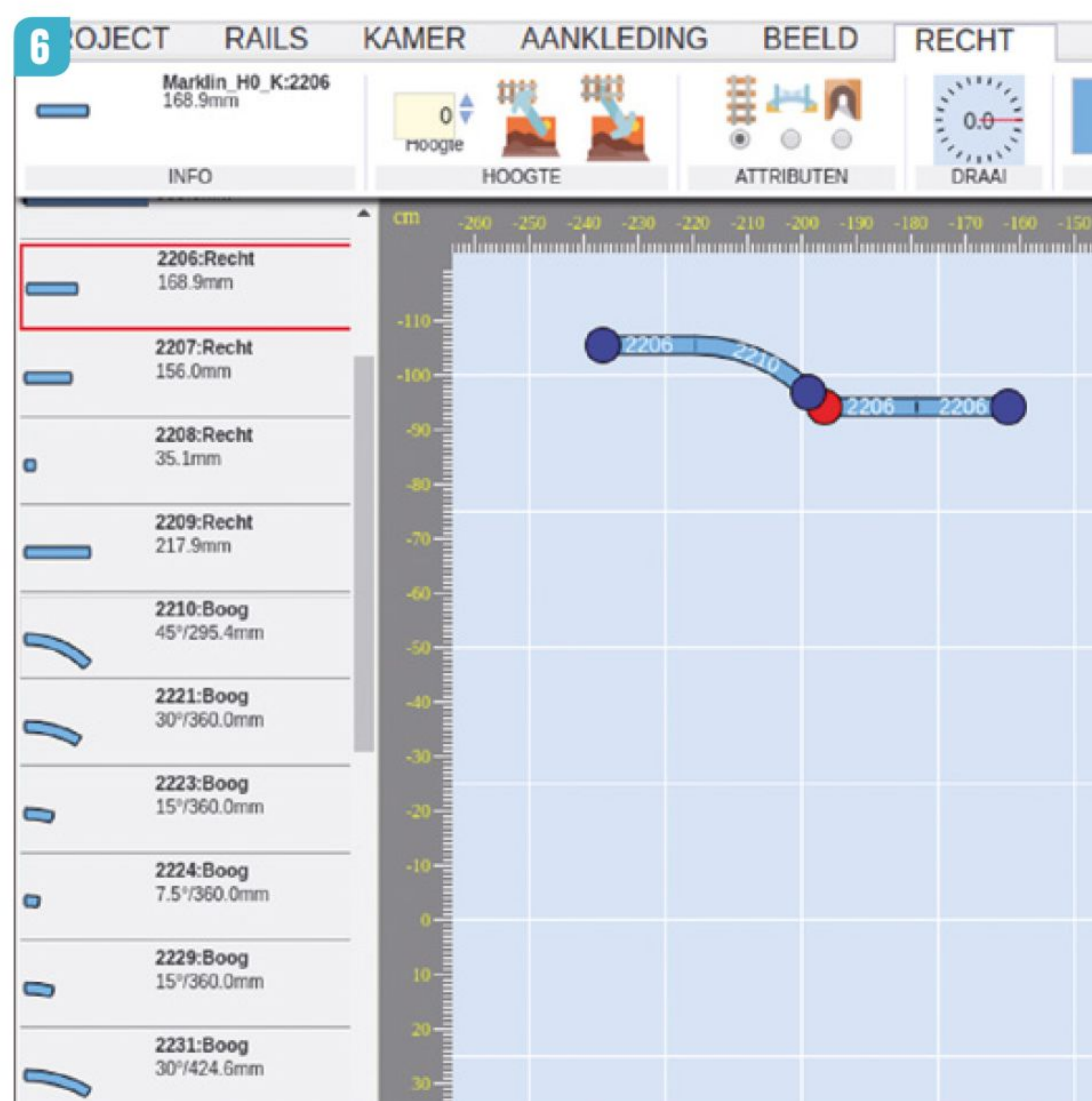




Het menu is gebaseerd op 'het lint', net als bij de nieuwere versies van Microsoft Office. Het idee is dat de basisfuncties zijn gegroepeerd op een aantal vaste tabbladen en, afhankelijk van het object dat is geselecteerd (een stuk rail, een tafel of een huisje), komt er een extra tabblad bij met de functies specifiek voor dat object. Als er bijvoorbeeld een stuk rail is geselecteerd, verschijnt er een tabblad met opties om de (bouw)hoogte in te stellen, het railstuk - en aangesloten stukken - te draaien, een kleur te kiezen, aan te geven of het een brug of tunnel moet zijn en meer. In het uitgebreide programma is het niet moeilijk om de weg te vinden.

TAFELS EN LANDSCHAP

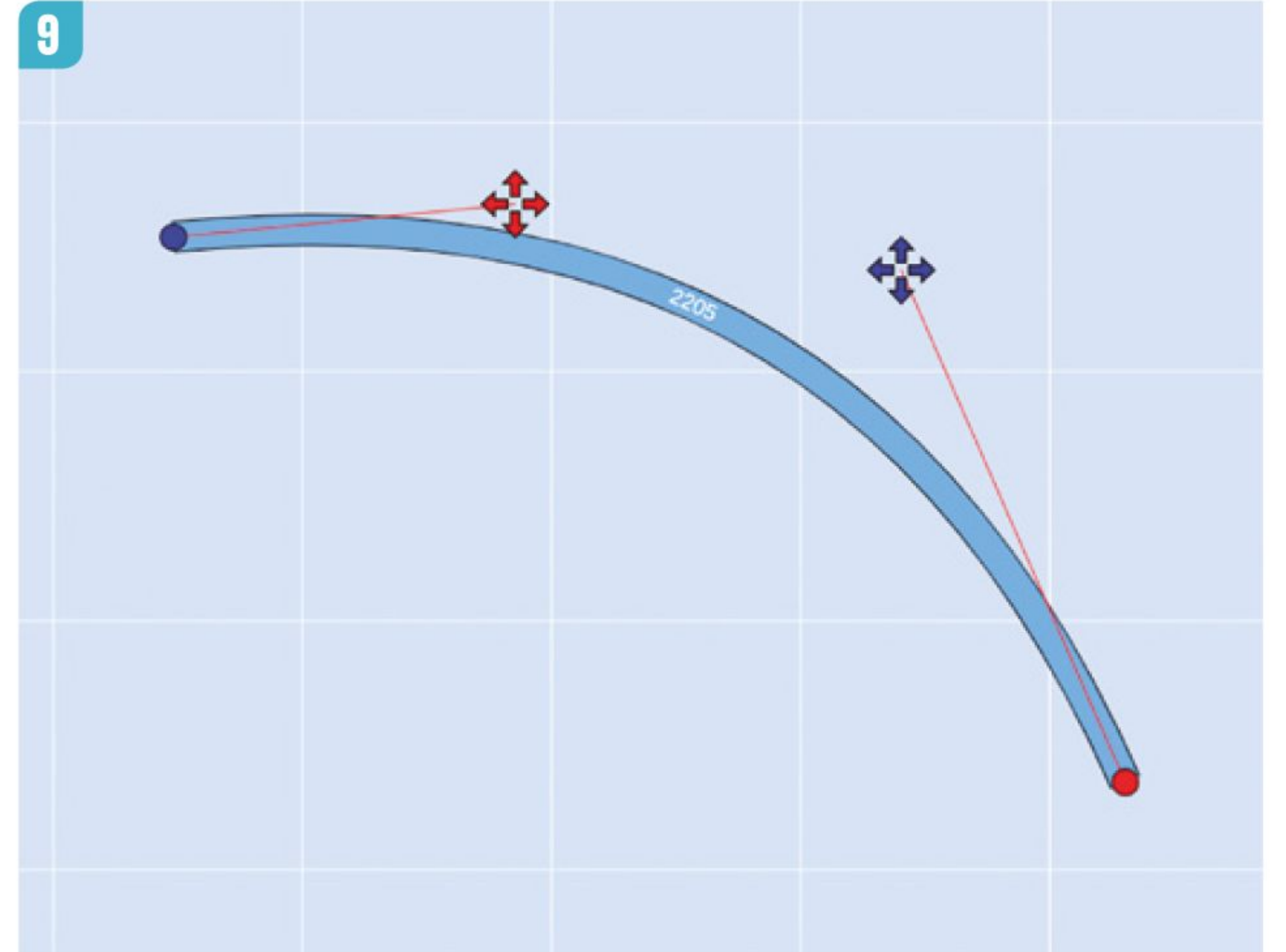
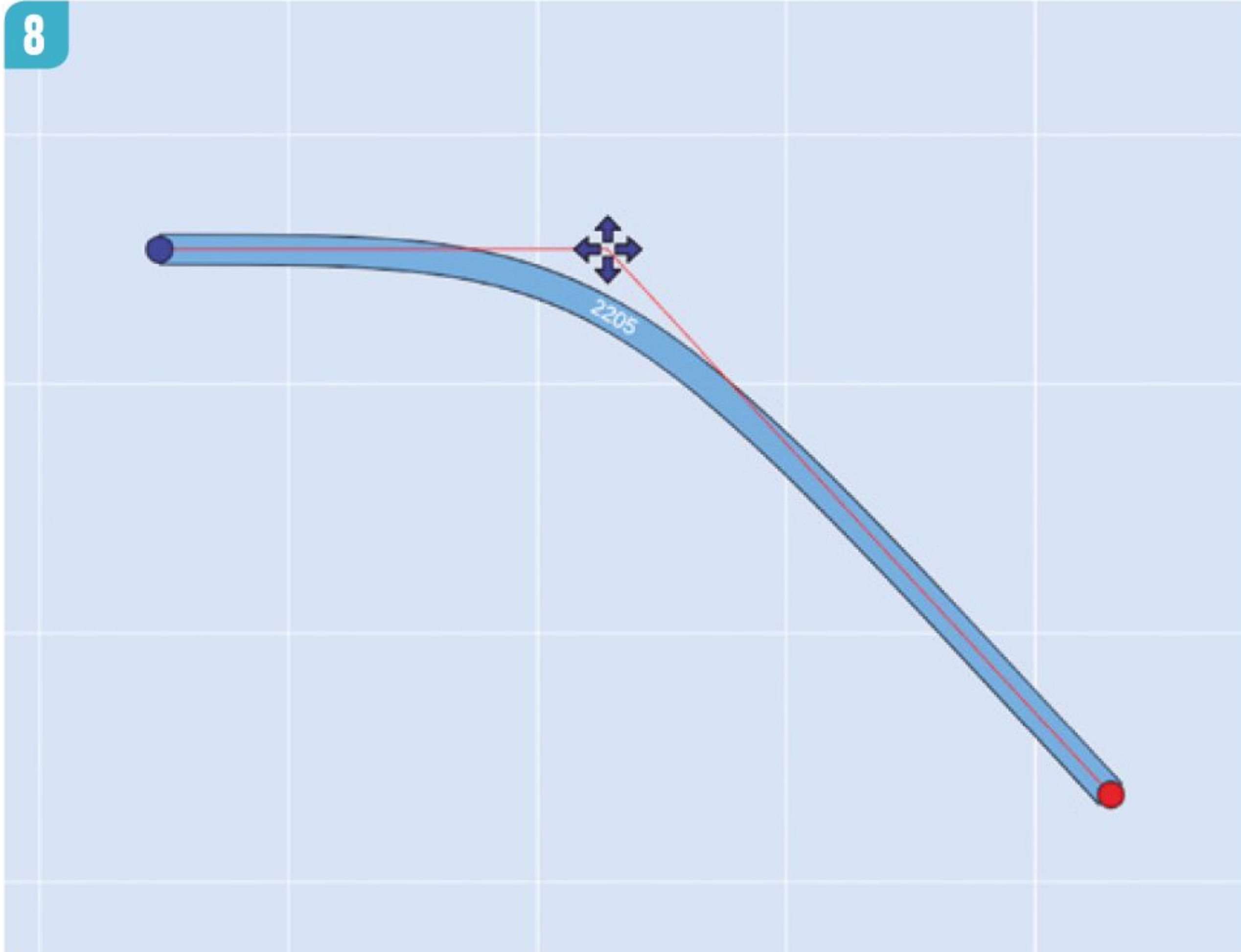
Een van de opties is de tafel te tekenen waarop de baan moet komen. Met het programma kan zelfs de ruimte waar de baan komt worden getekend, compleet met deuren en ramen en



delen die je niet kunt gebruiken omdat daar bijvoorbeeld de trap of de cv-ketel zit. Tafels kunnen elke denkbare vorm krijgen. Desgewenst kunnen naderhand hoeken worden verplaatst, verwijderd of toegevoegd. Als het een gewone rechthoekige tafel betreft, kan worden volstaan met het invullen van alleen de maten. Ook modulebanen zijn mogelijk. Modules (tafels) met een vaste maat met aan een zijde een profiel waarop de volgende module kan worden aangesloten. Op dat profiel zijn ook de aansluitpunten voor de rails aangegeven. Er zijn modules met diverse normen beschikbaar, zoals TTrack, Fremo en NMRA. De rails en objecten die zich op de tafels bevinden, kunnen aan hun tafel worden 'gelijmd' waardoor ze meegaan als de tafel wordt gedraaid of verplaatst. Dit maakt het mogelijk om bijvoorbeeld een modulebaan samen te stellen. Een tafel is ook te gebruiken als laag, als er bijvoorbeeld een baan met meerdere verdiepingen wordt gebouwd. De tafel op het bovenste ni-

4. Na selectie van het type railmateriaal (hier K-rail) staan links de beschikbare raillementen. **5.** Vanuit het railmenu kan een element naar het werkblad worden gesleept. **6.** De vier geselecteerde elementen worden aan elkaar gekoppeld. **7.** Het selectiemenu staat bovenin het scherm.

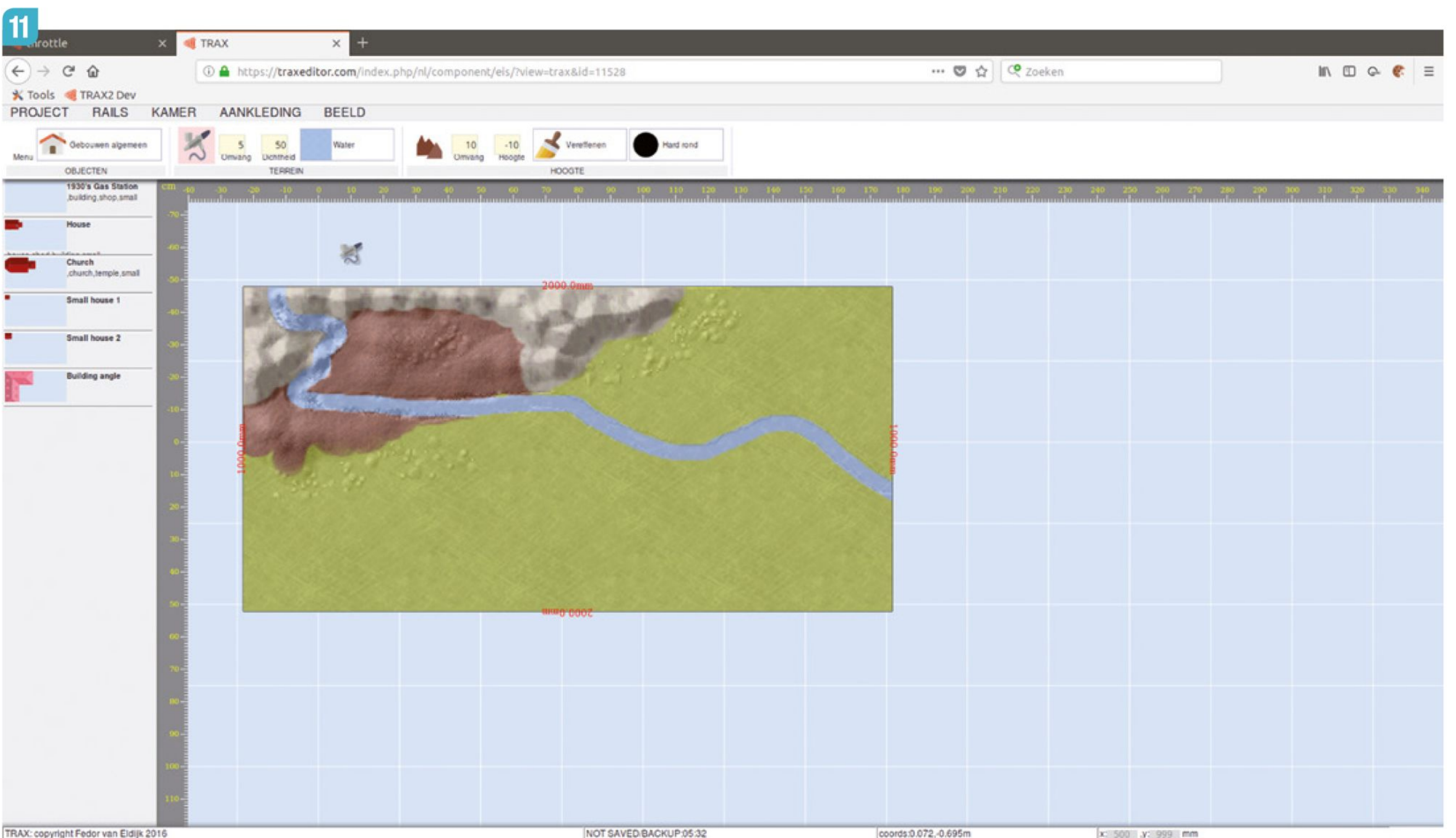
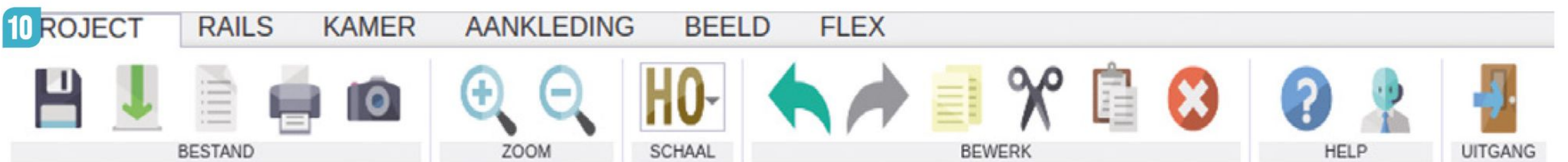
kunnen worden gemaakt. Een nieuw stuk flexrail aanleggen gaat hetzelfde als met de andere railstukken. Maar vervolgens is de rails te buigen door de bolletjes te verplaatsen. De boog die de flexrail maakt tussen de twee uiteinden, kan daarna worden aangepast. Op deze manier ontstaan er mooie, vloeiende bogen. Flexrail wordt niet beperkt tot de oorspronkelijke lengte van het gebruikte artikel, maar kan op een willekeurige plek worden afgeknipt. Het benodigde aantal stuks is per artikelnummer in de lijst met gebruikte items vermeld.

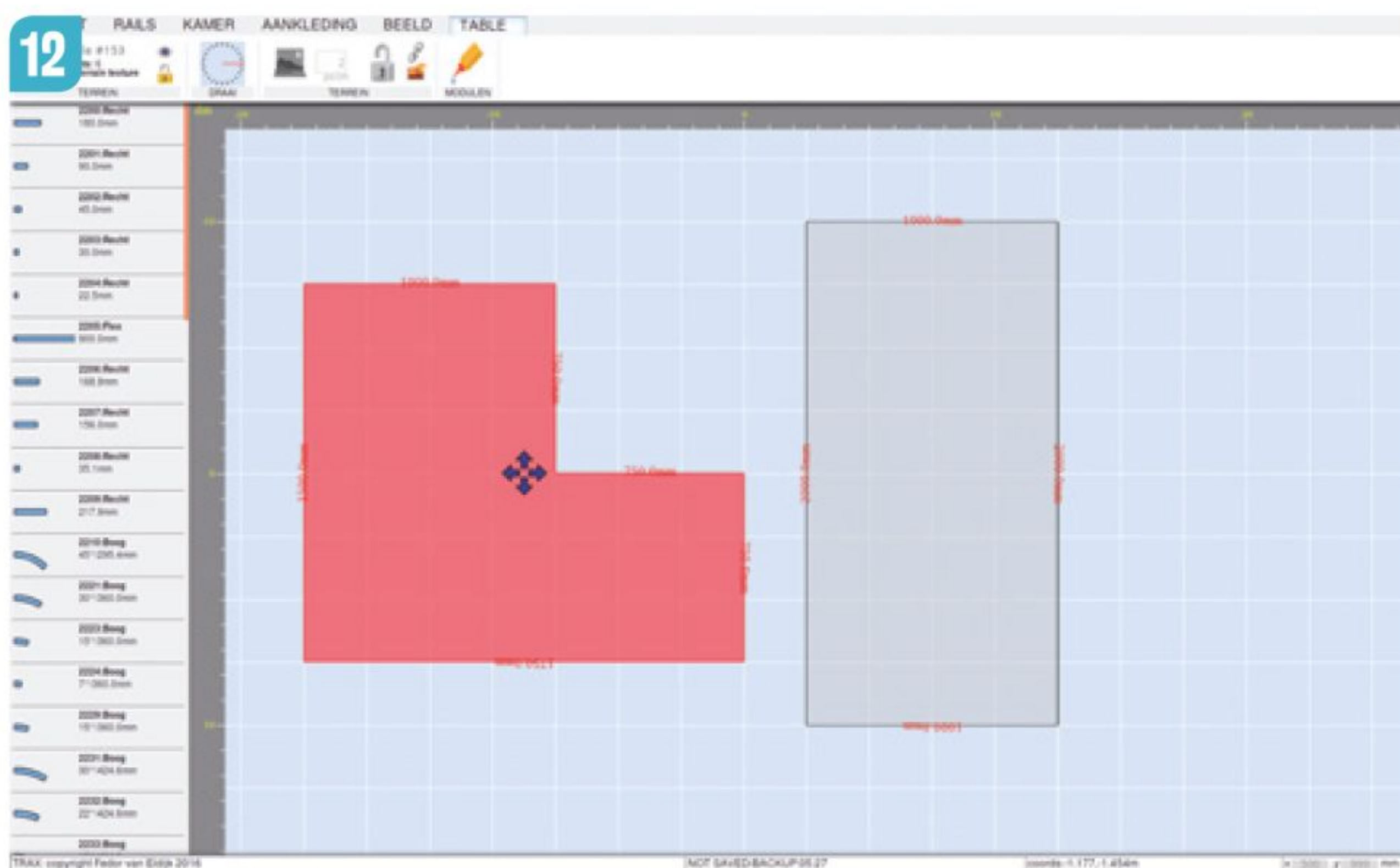


veau kan onzichtbaar worden gemaakt, zodat de tafel eronder in beeld komt om eventueel te worden bewerkt. De tafels vormen de basis voor de unieke landschapsfunctie in Trax. Landschappen zijn zelf te schilderen en te 'boetseren'. Het werkt min of meer hetzelfde als schilderen in een programma als Photoshop of Gimp: als de landschapsfunctie is geactiveerd, krijgt de tafel een geselecteerd landschapstype als ondergrond. Landschapstypes zijn bijvoorbeeld gras, sneeuw, modder of asfalt. Vervolgens is er een airbrush, zowel instelbaar in grootte als harder of zachter te schilderen. Om mee te schilderen wordt vervolgens een ander landschapstype uitgekozen. Door met de muis over de tafel te bewegen mengt het landschapstype zich in meer of

8. Flexrail kan naar believen worden gebogen door dubbel op de rail te klikken. **9.** De boogstraal is op eenvoudige wijze aan te passen. **10.** Een apart op te roepen menu is het zogenaamde projectmenu. **11.** Voor het creëren van het landschap zijn bij landschapsfuncties verschillende elementen beschikbaar.

mindere mate met de ondergrond. Het boetseren van heuvels en bergen werkt hetzelfde. De hoogteverschillen zijn zichtbaar als schaduwen in het landschap.

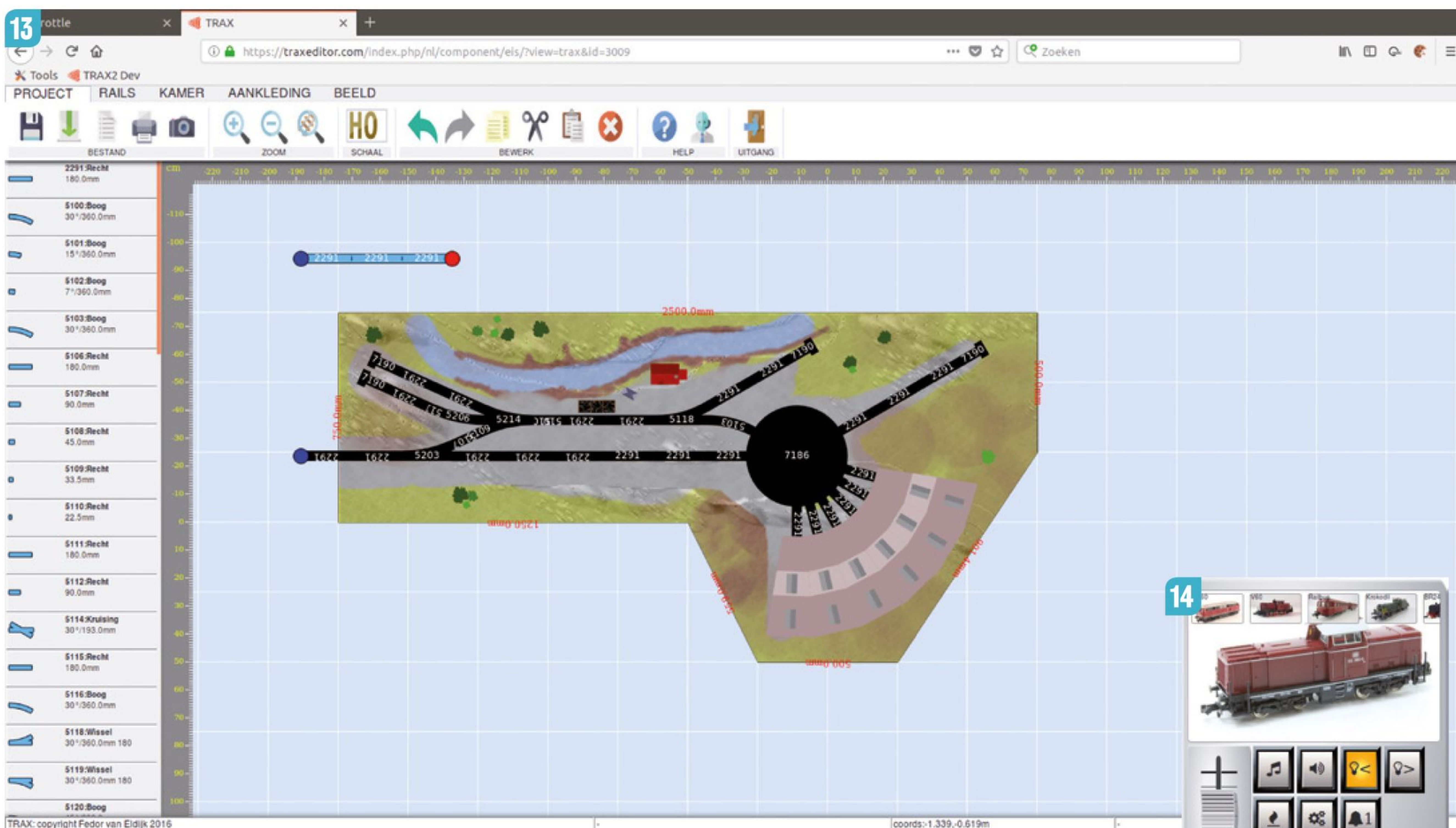




ject te delen op Facebook, Twitter en Google+.

TEN SLOTTE

Het is zinvol om af en toe het werk op te slaan. Daarvoor moeten we terug naar de eerste tab, de projecttab. Om het ontwerp te kunnen printen, maakt Trax er een pdf van die volledig schaalbaar is. Het railplan is dus op elk gewenst formaat uit te printen. Daarnaast kan er een lijst worden geprint met alle railstukken die zijn gebruikt. In het kader van dit artikel voert het te ver om op alle mogelijkheden in te gaan. Op de site is een uitgebreide handleiding in het Nederlands en Engels en er zijn verschillende video's te vinden waarin wordt uitgelegd hoe programma werkt. Daarnaast is het forum altijd voor advies beschikbaar.



12. Tafels kunnen in alle vormen en maten worden getekend. **13.** De Trax-interface in z'n geheel. In het getekende depot zijn de raillelementen met catalogusnummers weergegeven. De raillelementen linksboven kunnen met de rode stip worden gekoppeld. **14.** Een van de projecten die op stapel staan is de Trax Control-mobiele rijregelaar.

SAMENWERKEN

Het programma is uitermate geschikt om met meerdere mensen een baan te ontwerpen. Bijvoorbeeld in clubverband of met vrienden. Op de website kan een eigen groep worden aangemaakt en binnen de groep kunnen informatie, foto's, nieuws en video's worden gedeeld. Door de groep bij de projectinstellingen schrijfrechten te geven, kunnen individuele leden meehelpen aan het ontwerp. Dat kan niet allemaal tegelijk: als een van de ontwerpers het plan in de editor opent, zet Trax het voor de anderen op slot, tot de bewerker de editor weer verlaat. Het is ook mogelijk een groep alleen leesrecht te geven. Met leesrechten kan men de vorderingen van het ontwerp bekijken en op de projectpresentatiepagina commentaar geven. Om alle bezoekers de gelegenheid te geven het project dat af is te bekijken, kunnen de leesrechten op 'iedereen' worden gezet. Bezoekers kunnen het project een score geven en het is mogelijk het pro-

Het programma is nooit af, er zijn steeds weer ideeën voor nieuwe functies en mogelijkheden. Meepraten op het forum en suggesties aandragen kan altijd. Een van de volgende stappen is de ontwikkeling van het eerste webgebaseerde modelbaanbesturingsprogramma. De eerste tests zijn geslaagd en er wordt binnenkort begonnen met het lanceren van software om vanaf pc, tablet of telefoon een handcontroller te maken waarmee locomotieven kunnen worden aangestuurd en waarbij een onbeperkt aantal tegelijk kan worden gebruikt. Later komen daar wisselpanelen bij en uiteindelijk een systeem om de modelbaan volledig te automatiseren, met het Trax-ontwerp als uitgangspunt. Maar wellicht daarover later meer.

Info:

Website: <https://www.traxeditor.com/index.php/nl/>



DIE HÖLLENTALBAHN UND DREISEENBAHN

Door Gerhard Greß, uitg. VGB Verlagsgroupe Bahn, 264 blz., formaat 29 x 23 cm, Duitse taal, ISBN 978-3-8375-1539-8, € 39,95.

Een van de meest tot de verbeelding sprekende spoorlijnen in Duitsland is de Höllentalbahn, de verbinding tussen Freiburg en Neustadt, in de deelstaat Baden. In 1884 werd met de bouw begonnen, een aanleg die gepaard ging met diverse onderbrekingen, bijvoorbeeld veroorzaakt door hevige sneeuwval. De lijn die op 22 mei 1887 in gebruik werd genomen is een technisch meesterwerk, niet in de laatste plaats door de diverse kunstwerken. Een deel van het traject was voorzien van tandradheugels. Bijzonder is dat de treinen werden getrokken en niet omhoog werden geduwd, wat gebruikelijk was om te voorkomen dat bij een breuk van een koppeling de rijtuigen naar beneden zouden denderen. De gehele geschiedenis van de Höllentalbahn wordt benoemd en is gelardeerd met bijzondere (kleur)opnamen, dienstregelingen en kaartjes. Op 14 december 1927 werd er een nieuw hoofdstuk aan deze romantische verbinding toegevoegd, de aansluiting van de nieuwe Ravnabrug. Een imposant bouwwerk dat voor een betere doorstroming van het verkeer moest zorgdragen, al hadden nog steeds veel treinen twee locs van de serie 75.1-3 in voorspan nodig. Daar kwam verandering in met de komst van de driecilindertenderlocs van de serie 85. De tien exemplaren omvattende serie gold als de sterkste en zwaarste Duitse tenderloc en had een vermogen van 1500 pk. Ze veranderden het beeld compleet en gaven de treindienst een enorme schwing. Dat gold min of meer ook voor de komst van de eerste elektrische locomotieven van de serie E 44 in 1936, al bleven de 85-ers nog onontbeerlijk. Hun tijdperk eindigde pas op 30 juni 1960. De auteur heeft een doorwrocht boek over dit memorabele hoofd-

stuk uit de Duitse spoorweggeschiedenis geschreven. Een spoorlijn die overigens meer was dan spoorstaven met dwarsliggers, getuige het span ossen dat in de sneeuw voor het laden van boomstammen werd gebruikt. De chauffeur van een passerende vrachtwagen had geluk toen hij, zware sneeuwkettingen ten spijt, van de besneeuwde weg was gegleden. Vier van de dienstdoende ossen trokken de wagen met gemak op het juiste pad. Ook dat was de Höllentalbahn.-GF

AMSTERDAMSE TRAMLIJNEN 1975-2018

Deel 1: Damraklijnen

Door Adriaen Louman, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,5 x 30 cm (A4), 150 blz., 275 zw en kleur afb., ISBN 978-94-92040-18-3 18 3, € 39,90.

De opening van de Noord-Zuidlijn heeft een grote impact op het OV in de hoofdstad. Diverse tram- en buslijnen worden opgeheven of krijgen een andere route. Reden om terug te blikken op het wel en wee van de 19 tramlijnen die er in de laatste 40 jaar in Amsterdam hebben bestaan. De auteur belicht deze van begin- tot eindpunt in vier delen. In dit eerste deel komen de lijnen 4, 9, 16, 24 en 25 aan bod. Ze hebben gemeen dat ze alle het Damrak aandeden. Alleen de lijnen 4 en 24 blijven nagenoeg ongemoeid, de overige zijn of worden opgeheven. Elke besproken lijn wordt ingeleid met een korte geschiedenis en de route. Daarna wordt aan de hand van foto's, vergezeld van korte bijschriften, de route (met de nodige omleidingen) heen en terug gevolgd. Wat hierbij wel gemist wordt is een kaart, waarop de besproken lijnen zijn weergegeven, Wellicht in een volgend deel. In 'Ten geleide' wordt uit de doeken gedaan hoe het zit met de serienummering, die loopt van 1G t/m 14G (G staat voor geleed) met de bijbehorende grootwagennummers (de term is ontleend aan de grote cijfers op het materieel). Alleen serie 9G ontbreekt. Per pagina



zijn meestal twee foto's afgedrukt, soms drie en enkele zelfs paginagroot. De foto's zijn van prima kwaliteit en geven de sfeer van de afgelopen 43 jaar goed weer. Het boek laat goed zien hoe het straatbeeld in de loop der jaren is veranderd. Zeker de foto's met de tramtypen 1G t/m 7G, die lang beeldbepalend zijn geweest, roepen herinneringen op.-TO

101 DINGE DIE MAN ÜBER DIE DEUTSCHE REICHSBAHN WISSEN MUSS

Door Michael Reimer, uitg. GeraMond, formaat 12 x 18,5 cm, 192 blz., 100 zw en kleur afb., ISBN 978-3-86245-164-7, € 14,99.

De DDR en in het specifieke geval de Deutsche Reichsbahn heeft altijd sterk in de spotlights van spoorwegliefhebbers gestaan. Het was een bedrijf met een hele sterke eigen identiteit. En met een eigen jargon. 'Drüben' werd je met termen geconfronteerd die je nergens anders in Duitstalige landen tegen kwam. Wel eens gehoord van de 'Weiße Lady'? Of van U-Boote, Versuchsloks en Geisterbahnhöfe? Dit handzame boekje, dat aan het eind nog een Reichsbahn-begrippenlijst bevat, geeft een leuk inkijkje in het reilen en zeilen bij de DR-Ost. Met name voor niet-insiders is het een nuttige gids naar een niet meer bestaand parallel universum dat ooit een unieke sfeer teweeg bracht. Een aantal begrippen is nog steeds gangbaar, zoals Harzkamel, de tot meterspoor teruggebrachte V100 die vanuit Wernigerode wordt ingezet. Minder bekend is het fenomeen Kolonne locomotieven waarmee de Russische overwinnaars complete fabrieksinventarissen uit Duitsland naar het eigen vaderland brachten. Informatief zijn ook het hoofdstuk Vrouwen bij de Reichsbahn en het stukje over de Mitropa, de roemruchte restauratieketen van de DR die nooit van klantvriendelijkheid had gehoord, althans de keren dat wij er zuurkool met doorbuigend aluminium bestek aten.-GF

Nieuws

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



NS 2271 in N bij Piko.

PIKO

De range aan bruine NS 2200 locs wordt in 1:87 en 1:160 uitgebreid. In H0 de NS 2218 met hoog A-sein, (digitaal) werkende blauwe zwaailichten, sluitseinen, cabineverlichting, grijs cabinedak en demper op de huif (52686, tweerail analoog, € 132,99 / 52687, drierail digitaal, € 170,99). In N de NS 2271 met L-sein, sluitseinen, imitatie blauwe zwaailampen, grijs cabinedak en demper op de huif (40443, € 170,99).-CvD

EXACT-TRAIN

H0. De tweeassige gesloten wagen type Gbs is met 13.000 stuks de meest gebouwde goederenwagen van na de oorlog. De rijeigenschappen van de door de redactie ontvangen DB-, DR- en SBB-uitvoeringen zijn, mede door het metalen chassis, goed. De modellen zijn geen eenheidsworst, er zijn verschillen bij onder meer de daken, de kopse kanten en het spanwerk aan de onderkant. De wagens zijn leverbaar met en zonder remmersbordes. In dat opzicht verschillen ze niet van de eerder geleverde NS-wagens. Met de zelf geplaatste Fleischmann-kortkoppelingen sloten de SBB- (Ex20525, € 49,95) en DR-Gbs (Ex20410, € 49,95) goed op elkaar aan.



De SBB- (vooraan) en DR-versie van de Gbs van Exact-train.



Italiaans X 1970 rijtuig bij ACME.

De 161 mm lange modellen hebben verende buffers. Exact-train maakt later dit jaar bekend welke nieuwe H0-mo-

dellen er gaan komen. Het worden, dat kunnen we alvast verklappen, een vierassig rijtuig en een goederenwagen,



VT 08.05 TEE bij Trix en Märklin.

beide met een NS-achtergrond. Wordt vervolgd.-GF

ACME

Het FS-rijtuig 1e en 2e klasse type X 1970 werd in internationale treinen ingezet en was in diverse samenstellingen ook in Nederland te zien. Het donkergrijze H0-model met goudkleurige deuren is voorzien van vele details, zit strak in de lak en heeft zuiver bedrukte opschriften (50742, € 68,40, tp. IV).-CvD

TRIX

Het vierdelige dieseltreinstel VT 08.5 is zowel bij Trix (22602, € 650, tp. III) als Märklin (39082) leverbaar en is voorzien van TEE-borden op de koppen, een machinist, interieurverlichting en sound. Door de metalen kappen heeft het 114 cm metende stel een indrukwekkend



VAM-station Harlingen bij AlsaCast.



VW T1 en T2 van Nederlandse bedrijven, Brekina.



Saviem Alfa Romeo-versie bij Brekina.



Zuivel T1 bij MTE.

gewicht en daardoor uitstekende rijeigenschappen. Rond 1957 heeft de trein in de TEE-dienst gereden en is daarbij ook in Amsterdam geweest. In een latere Railhobby zal het treinstel uitgebreid aan de orde komen.-CvD

De gelede containerdraagwagen type Sggrs.80 heeft een metalen chassis, Y-25 draaistellen en diverse af fabriek apart aangebrachte details. Alleen de containers moeten nog op hun plek worden gezet. Zowel de DB-uitvoering (47800, € 94,99, tp. VI) als de grijze AAE-wagen (47803) zijn strak bedrukt en hebben door hun gewicht van 91 gram (alleen de wagen) goede rijeigenschappen.-MM

ALSACAST

Het goed gedetailleerde resinbouw pakket van het VAM-overslagstation Harlingen zal gezien het overzichtelijk formaat gemakkelijk in een Nederlandse H0-modelbaan kunnen worden ingepast. De kit is strak gegoten en het is een kwestie van in elkaar zetten, schilderen en opleveren op de modelspoorbaan. In een volgende Railhobby volgt een bouwverslag (8710206, € 63,90).-CvD

BREKINA

H0. De VW T1 en T2 verschijnt in de uitvoering van drie Nederlandse bedrijven. Als T1 in gesloten uitvoering met

opschrift Continental Banden (32056, € 12,90) en zwart met witte personenbus van 'Albertus Kleuterhof' (31586, € 10,90) en als T2 met open laadbak in het heldere geel van de N.V. Luchthaven Schiphol (33928, € 14,90).-CvD H0. De Saviem SG2 bestelwagen is als Alfa Romeo Ricambi Originali servicewagen in lichtgrijs en rood leverbaar. De bestelbus is zeer fijn en veelkleurig bedrukt (14621, rood / 14622 grijs, € 19,90).-DH

BREKINA/ MODELTREINEXPRESS

H0. Modeltreinexpress heeft bij Brekina



Werkplaats annex remise bij Auhagen.



Sggnss 80 met K-line-container bij Igra models.



Sdggmrs met Paneuropa trailers bij Rocky Rail.



Plan D NS A 7406, Roco.

enkele modellen besteld die in de loop van dit jaar bij deze winkelier leverbaar worden. De Volkswagen T1 van de melkboer uit de jaren '60 en '70 draagt de typische kleuren van die tijd. De dichte zijramen voeren reclame voor Nutricia en

Nutroma, op het imperiaal zouden lege kratten kunnen worden gezet (932211, €14,99).-YZ

AUHAGEN

H0. De in de stijl van het jaarlijks uit-



Rietze's MB O405 van Westnederland.

breidende fabriekscomplex gehouden werkplaats, kan ook als bus- of tramremise dienen (11451, € 58,90). In bevestigingspunten voor de bovenleiding is voorzien, wel dienen de roldeuren dan door scharnierende deuren en bijpassende geveldelen te worden vervangen (80529, € 7,90).

N. Met de beide enkelsporige aanbruggen, de boogbrug, twee pijlers en de in vorm verstelbare landhoofden kan een dal of waterweg van 40 cm worden overspand. De vrije hoogte bedraagt 47 mm (14483, € 25,90).-DH

IGRA MODELS

H0. De gedetailleerd uitgevoerde containerdraagwagen type Sggnss 80 van het Duitse BoxXpress is leverbaar met een container van K-line (96010021) of Cosco (96010022, € 69,95 per stuk, tp. VI).-CvD

ROCKY RAIL

De gelede containerdraagwagen Sdggmrs van de firma AAE is beladen met twee trailers van expediteur Paneuropa (90335, tweerail / 90335AC, drierail, € 86,95).-CvD

RIETZE

H0. De door importeur De Kleine in Meppeel aangekondigde Mercedes MB O405 lijnbus in de uitvoering van Westnederland kan ingezet worden als lijn 129 naar Rotterdam CS. De opdrukken zijn helder en strak, de heldere ramen geven zicht in het bruine interieur (71835, € 31,25).-CvD

Roco

De groene NS Plan D rijtuigen zijn in drie uitvoeringen uitgeleverd. Hoewel de mallen van oudere datum zijn komen de bolkoprijtuigen goed over. Het spuitwerk en de opschriften zijn strak, scherp en helder. De heldere ramen geven een mooie inkijk in het interieur. De A 7406 (1e klas) heeft een donkergrijs dak en metallic grijze schortplaten (74425), de

AB 7402 (1e en 2e klas, 74426) en AB 7408 (74427, € 44 per rijtuig) hebben een zilverkleurig dak en dito schortplaten.-CvD

WIKING

H0. De Volkswagen T2 camper heeft een dakluik, imperiaal, gordijnen voor de ramen in het woongedeelte en het VW-logo op de wioldoppen (031502, € 14,50).-CvD



VW T2 camper bij Wiking.



Land Rover Defender bij Wiking.



Kliniek met helikopterplatform van Faller.



Kathedraal bij Faller.

De donkergroene Land Rover Defender 110 met wit dak is voorzien van reservewiel, ingezette koplampen en achterlichten, aluminium treden, aangetipte richtingaanwijzers en ruitenwissers. Het merk is in zilver op de motorkap, het type dito op de achterkant. Trekhaak en spiegels zijn voor zelfmontage bijgevoegd. (010202, € 18, tp. VI).-DH



De boorsjabloon van Massoth.

draaid en kunnen de benodigde gaten worden doorgeboord. De 2,5 mm en 4 mm boorgaten zijn in concentrische ringen met een diameter van 13, 19½, 30 en 40 mm aangebracht. De vier uitstekende lippen met 2,5 mm bevestigingsgaten kunnen desgewenst worden verwijderd (8314501, € 14,95).-RB

FALLER

H0. De imposante gotische kathedraal is een doorontwikkeling van het in 2016 uitgebrachte klooster. Een zestal fraai vormgegeven luchtbogen en pinakels sieren het schip. De klokken zijn in de opengewerkte, 37 cm hoge toren goed zichtbaar (130598, € 200, tp. I-VI). Een priester en vijf nonnen (150942, € 14) en een twintig personen tellend bruiloftsgeselschap (150939, € 25) zijn afzonderlijk verkrijgbaar. De 41 x 36 cm metende kliniek beschikt over een helikopterplatform en een doorrijpoort voor ambulances (130809, € 200). Medisch personeel (150946, zes figuren, € 11) kan in of bij de hoge, glazen ontvangsthal aan de slag.-DH

MASSOTH

De uit 2 mm, uit nagenoeg slijtvast

edelstaal vervaardigde boorsjabloon is ontwikkeld voor de inbouw van luidsprekers in oudere treinmodellen. Als de sjabloon is gepositioneerd wordt het centergat met een 4 mm boor geboord, met de schroef en vleugelmoer vastge-

B-MODELS

De twee met schroot beladen Eaos-x 075 vierassers van DB Logistics hebben verschillende nummers, 5368 623 en 5368 283. Ze zijn fijn bedrukt en rijden soepel. De lading ligt vrij diep maar zou een centimeter omhoog gehaald kunnen



De met schroot beladen Eaos van B-models.

worden. Wat extra schroot is aan te bevelen, de lading is in beide wagens hetzelfde (47704, € 65,95).-GF

BRAWA

H0. Voor het bulkvervoer van onder meer kolen zette de DR een groot aantal houten bakwagens type Om Königsberg in. Het 104,6 mm lange model is door het grote aantal apart aangebrachte details tot dusver het meest gedetailleerde dat van dit type bij een grootseriefabrikant is verschenen. De wagen met nummer 2176 heeft gelijk het grote voorbeeld een grijs geschilderde laadvloer (48432, € 32,50). De donkergrijs gespoten vierassige ketelwagen van het Duitse Eva is gebaseerd op het voor de oorlogsindustrie ontwikkelde type ZZ (47413, € 34,90, tp. III). Een vooraankondiging geldt voor DB-loc serie V 60, de bekendste naoorlogse rangeerlocomotief.

N. De vierassige zelflosser OOt werd voor WO II ontwikkeld. Eén wagen (67036, € 32,50) is voorzien van het opschrift Erz III en deed na mei 1945 bij de DR dienst in het westelijk deel van Duitsland. De andere (67037) reed ook bij de DR maar werd ingezet in het door de Russen bezette deel van het land.-GF

JOSWOOD

Het kartonnen H0-model van de hoge gashouder die op de speelgoedbeurs van Neurenberg de stand van Joswood domineerde is productierijp geworden. Het gevaarte heeft in het basisbouwpakket een hoogte van 600 mm en een doorsnede van 450 mm (17051, € 374). Het kan met een segment van 150 mm worden verhoogd (17052, € 87). Daarmee heeft u een van de grootste gebouwen die in 1:87 verkrijgbaar zijn. Het bouw pakket vergt veel geduld, vooral het lijmen van de trappen, met de honderden treden, is een monnikenwerk. Voor degenen die minder plaats hebben kan een gehalveerde gashouder een optie zijn. Dat complex (17053, € 217) bevat overigens wel het lange trappor taal en kan met een extra laag worden verhoogd (17054, € 56). Dergelijke constructies werden destijds door MAN ontwikkeld en werden en worden vooral bij industrieën toegepast.-GF

DEMKO

De spoor 0-specialist uit Linthe (demko-modellbahn.de) biedt de vierassige containerdraagwagen van de serie Sgnns 30-60 in messing in het blauw van het particuliere bedrijf ERR en in het rood



De Om-bakwagen van Brawa is gedetailleerd uitgevoerd.



De Brawa-ketelwagen van Eva.

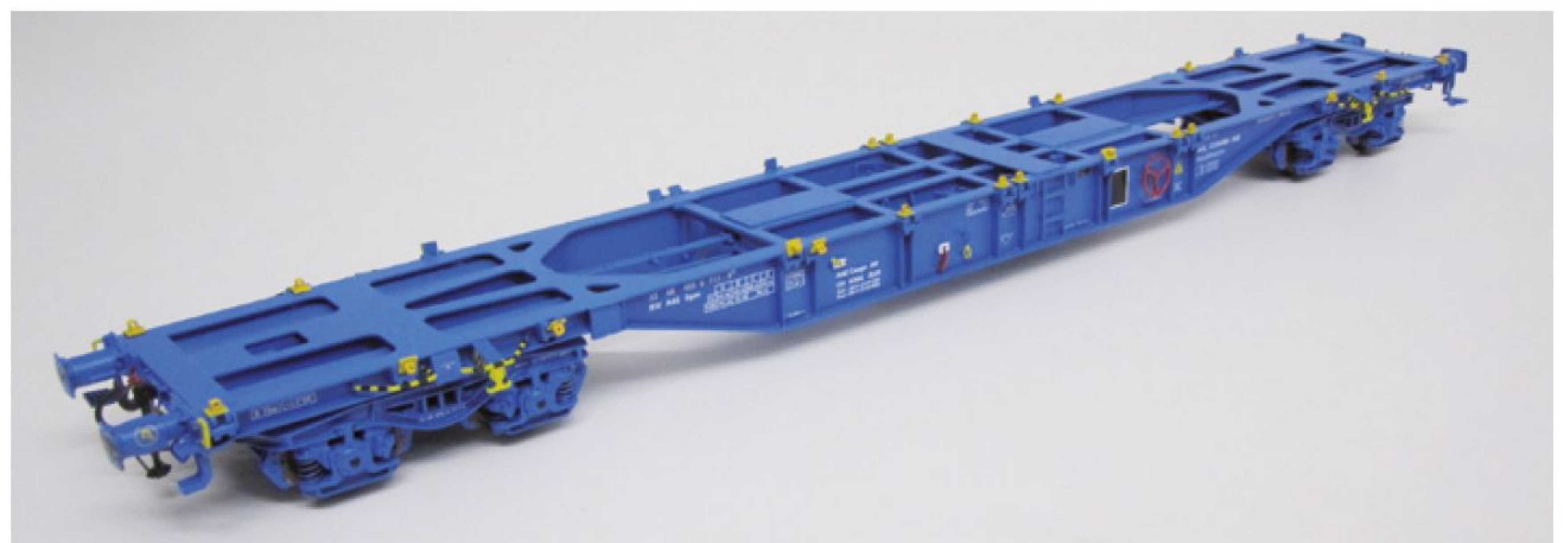


De gashouder van Joswood heeft een maximale hoogte van 75 cm.

van de DB (€ 745). De wagens kunnen met drie 20' of twee 30' containers worden beladen. Tussen 1996 en 1999 werden door de Italiaanse fabrieken Ferret en Costamasnaga 500 exemplaren gebouwd.-PW

KATO/NOCH

N. De serie Rhätische Bahn is via Noch uitgebreid met eloc Ge 4/4 631 'Untervaz' (7074047, € 140). Het rood is overeenkomstig de standaard RhB-kleur en



Demko levert in 0 deze containerdraagwagen.



De RhB-loc 631 in N van Kato/Noch.

past bij de overige meterspoorlocs die op 9 mm N-rails rijden. Het model heeft kortkoppeling. Om het model te digitaliseren worden Noch DCC-decoder en printplaat (70DN63K4A, € 26) van Digitrax aanbevolen.-MM

WALTHERS

H0. De bestelwagens van het Ameri-



UPS-bestelwagens bij Walther's.



De OO-wagens in TT van Karsei.

kaanse UPS lijken wereldwijd op elkaar. Met een NL- of B-kenteken kunnen ze in de lage landen in twee uitvoeringen worden ingezet: met (534000) of zonder (534001, € 17,50 per stuk) wereldbol op de zijkanten.-CvD

KARSEI

TT. De twee door het Amerikaanse expeditieleger in de Eerste Wereldoorlog naar Frankrijk verscheepten typen vierassige TP-bakwagens met lage en hoge boorden waren tot de jaren tachtig bij DB en DR in gebruik. Aan het eind als werkmaterieel. De zogeheten XX0 Erfurt-wagens zijn te koop als tijdperk II (23220, € 38,90), III (23221) en IV (23222). De wagens zijn ook met een gele, blauwe of grijze kraanarm als laadgoed beschikbaar. Ook de hoge bakwagens type OO 'Saarbrücken' zijn voor drie tijdperken leverbaar (23230, € 38,90, tp. II / 23231, tp. III / 23232, tp. III). Daarnaast zijn beide wagentypen in het grijs als

Amerikaanse TP-modellen leverbaar.-PW

MÄRKLIN

De beide Captrain-locs met Raillogix-logo kunnen in H0 worden ingezet.



Loc 1619 van Captrain als H0-model van Märklin.

Nadat Roco de 1618 heeft uitgebracht brengt Märklin de eerder in dienst gestelde 1619. Het digitale, metalen model (37219, € 330, tp. VI) heeft een wat andere outfit. De roosters aan de zijkant zijn donkergrijs en de beide neuzen zijn, in tegenstelling tot de zusterloc, identiek. De kleuren grijs en rood zijn conform het voorbeeld. Het model dat, gelijk de andere bij dit merk besprokene, door treinspecialist Somberg uit Almelo ter beschikking is gesteld, is technisch gelijk aan de eerder verschenen 1600. Er komt geen Trix-gelijkstroomvariant. Een van het trio vierassige coilwagens type Shimmns van Railion voert het opschrift 'Steel going strong'. Alle wagens hebben een ander nummer en zouden achter een 1600 of 232 van RN ingezet kunnen worden (47221, € 109, tp. V). Een Nederlands tintje heeft de vooroorlogse Rheingold die Amsterdam en Hoek van Holland met Zürich verbond. Een luxe trein voor de beter bedeedden die in de eerste jaren tot Zevenaar door een 3700 en daarna door een 3900 werd getrokken, waar een 18 of 01 van de Reichsbahn de trein overnam. De exclusieve set bestaat uit twee eerste en twee tweede klas rijtuigen, een bagagerijtuig en loc 18 527 (26928, € 899 / Trix 21928). De rijtuigen, die ter gelegenheid van het 90-jarig bestaan van de Rheingold in een oplage van 2999 zijn uitgebracht zijn mooi afgewerkt, de koersborden vermelden Amsterdam als vertrekstation. In 2019 brengt Brawa een Rheingold met een loc serie 01, reden om dan een vergelijkende test te maken. De BLS Vectron van de BLS 475 403-2 voert een Helveets landschap. Aan de draaistellen is veel aandacht besteed, al doet de gebruikte kunststof wat plasticachtig aan (36198,



Met dit materieel wordt staal van de Hoogovens vervoerd, Märklin.



De Rheingoldset van Märklin.



De BLS Vectron van Märklin.



EG 2x2/2-loc 20222 heeft een Beierse achtergrond, Märklin.



De Märklin-wagens weerspiegelen tijdperk I.

€ 239, tp. VI). Van een andere orde, zowel qua uitstraling als tijdperk, is de dubbel gelede eloc EG 2x2/2 nr. 20222 van de koninklijke Beierse staatsspoorwegen. Een machine die de periode van de 'Länderbahnen', het pre-Deutsche Reichsbahn-tijdperk, vertegenwoordigt. Het 143 mm lange model heeft twee gelede neuzen en twee zogeheten blinde assen die in werkelijkheid in combinatie met een drijfstaag voor de aandrijving zorgden. De in de middenbak geplaatste motor drijft de wielen in het voorste draaistel aan. Veel zorg is besteed aan de Beierse pantografen (37484, € 329). De loc kan worden gekoppeld met de drie korte, tweeassige Beierse goederenwagens. Een open bakwagen (deze kan met een zeil worden afgedekt), een koelwagen van de Franziskaner brouwerij uit München en een ketelwagen van een spiritusfabriek uit Neurenberg. Die heeft een platte, vierkante tank voor het vervoer van spiritus en naast een remmershuis een extra behuizing voor een mogelijke pomp. De revisiedata zijn 1912 en 1913 (46044, € 99, tp. I). Als Insidermodel komen Märklin (39650, € 419) en Trix (22650) met de DB 65 012 in de uitvoering rond 1965. Het is voor het eerst dat Göppingen een H0-model maakt van deze naoorlogse DB-tenderloc. Waarschijnlijk kunnen we op termijn de 65 018 van SSN verwachten.-GF

BUSCH

H0. De Land Rover Defender 110 waarin het Britse team de Camel Trophy 1989 volbracht slaat ook in model een goed figuur. Diverse kleine onderdelen dienen zelf te worden aangebracht. Busch heeft het stuur volgens voorbeeld aan de rechterkant geplaatst, bij een volgende update zou aan de ruitenwissers kunnen worden gedacht. (50367, € 33).-DH

MIKADOTRAIN

In N brengt Mikadotrain in samenwerking met REE Modèles een aantal gelede containerwagens Sggrs 80 die elk



Land Rover Camel Trophy, Busch.



De N-containerwagens van Mikadotrain.



Minitrix heeft de gietvorm van DB-loc 150 014 gewijzigd.

met twee containers van verschillende bedrijven zijn beladen. De containers zijn vast aangebracht. De oranje containerdraagwagen van Wascosa (NW-098, € 56) vervoert 60'-containers van Maersk en MSC terwijl de rode DB-wagen (NW-096) is beladen met een K Line en MSC-container. De wagens vallen op door de strakke afwerking en dito opschriften.-GF

MINITRIX

DB-loc 150 014 zag het levenslicht met behulp van een veranderde gietvorm. De zesassige machine heeft onder meer andere frontseinen en is voorzien van sound (16156, € 279).-MM

REE MODELES

H0. Behalve spoorwegmaterieel levert de Parijse firma REE wegvoertuigen die afkomstig zijn uit het land van Marianne. Voor het fotograferen stelde modelspeciaalzaak Somberg twee uitvoeringen beschikbaar van het type LC 610 van Willème, een fabrikant die van 1923 tot 1970 in Neuilly-sur-Seine trucks en bijzonder zwaar materieel bouwde. Bij de modellen gaat het om de eerste varianten van een reeks aan verschillende LC 610's die met hun forse neus een typische exponent van de jaren zestig waren. De bak van de oranjekeurige kipper met rubberen banden is beweegbaar. De wagen is subtiel afgewerkt met een Frans nummerbord, geëtste spiegels, groot stuur en schuin geplaatst reserve wiel en de kenmerkende ronde ramen in de achterwand van de cabine (CB-065, € 34,95). De 'rouge Bordeaux'-kleurige wijnketelwagen met tweeassige aanhanger heeft roestvrij stalen ketels en is voorzien van alle relevante details. De binnenkant van de spiegel is zilverkleurig (CB070, € 49,95, tp. III).-HK

NMJ

De Topline serie van NMJ kent diverse uitvoeringen van de Zweedse Nohab. In H0 is daar een model in het rood/geel van de 1602 van de Luxemburgse



REE H0-model van de LC 610 van Willème.



Wijnketelwagen Willème LC 610 van REE.



Nohab 1602 van de CFL als H0-model van NMJ.

CFL bijgekomen. Het 213,8 mm lange model, door modelspeciaalzaak Somberg ter beschikking gesteld, heeft alle kenmerken van het grote voorbeeld. Zo wijken de buffers van dit model af van de meer gangbare, ronde vorm. De karakteristieke neus is goed weergegeven; tal van details zijn los aangebracht. Wie met een optisch perfecte loc wil rijden kan de schortplaten aan de onderkant van de neuzen aanbrengen. Zeker aan te bevelen als de 1602 in de vitrine staat (90301, € 198, tp. III-IV).-HK

ARTITEC

H0. Het militaire programma wordt uitgebreid met de bouwkit van het M113 C&V 25 mm rupsvoertuig. Leverbaar in de militaire (1870142) en KMar-uitvoering (1870143, € 12,75 per stuk). De kits zijn van resin en voorzien van messing onderdelen en transfervellen van alle

eenheden waar het rvtg dienst heeft gedaan.-CvD



Artitec M113 C&V rupsvoertuig.

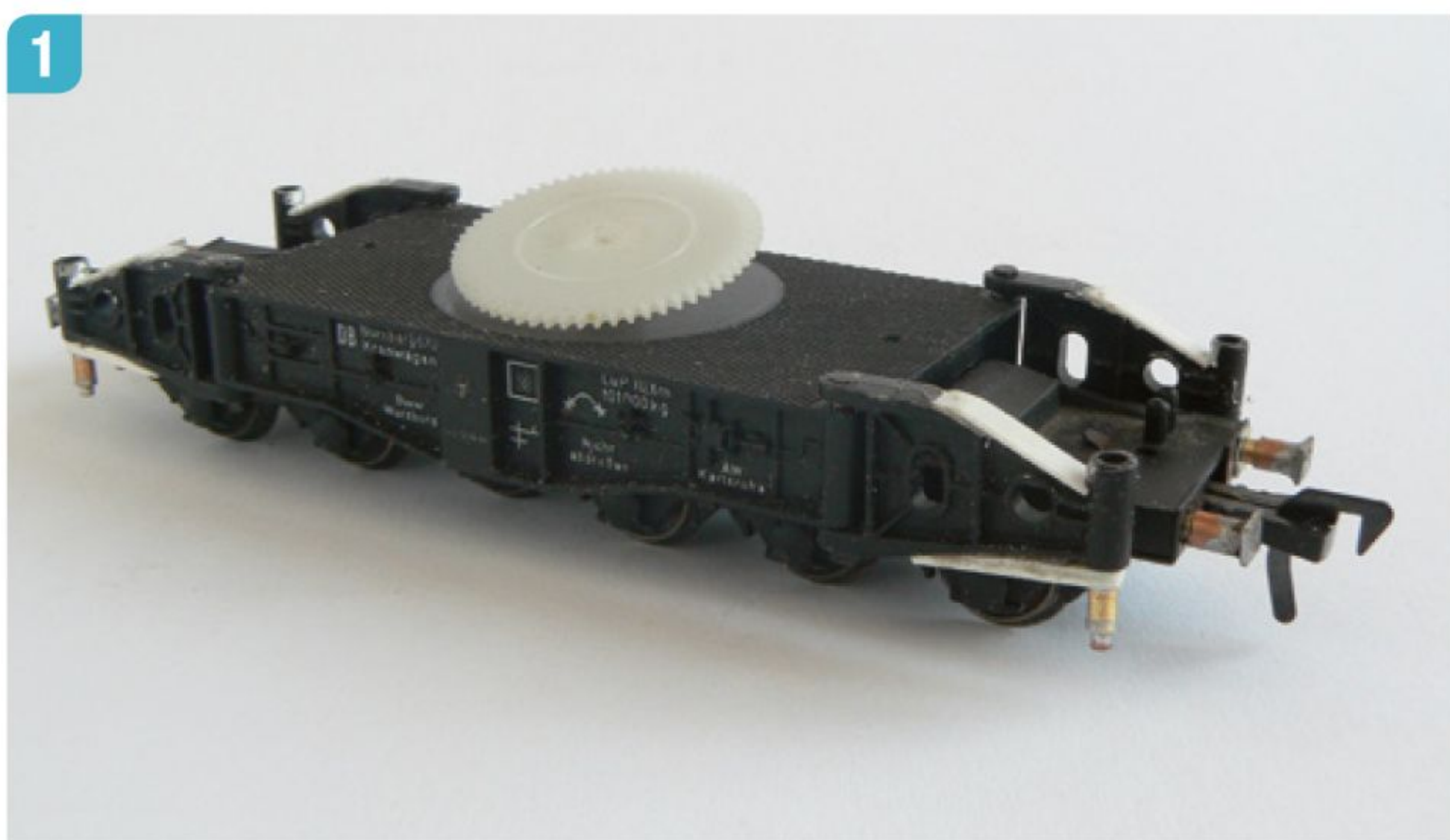
EXTRA ONLINE

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

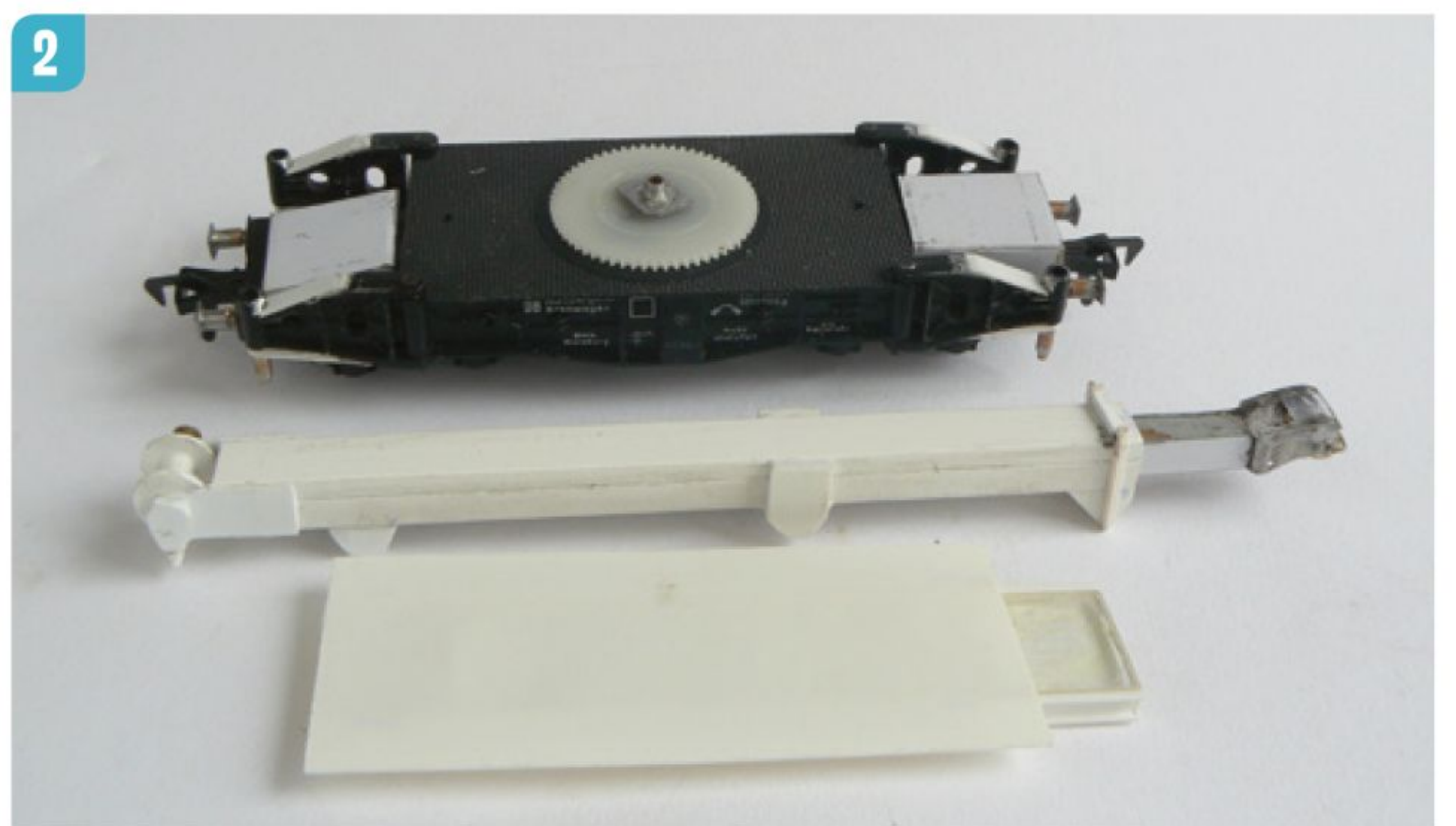
ZESASSIGE KRUPP RAILKRAAN DB TYPE 166

Nieuwe bovenwagen voor een oude bekende

Bij het zoeken naar gegevens van de Krupp RTS 65 rail-wegkraan liep modelbouwer Rob Mooij tegen veel meer Krupp railkranen aan. Eén type viel hem in het bijzonder op, de DB Bauart 166. Hiervan leek de onderwagen veel op die van de bekende Fleischmann 90 tons stoomrailkraan. Voor een incompleet exemplaar van dit model zag Rob nu emplooi. We volgen hem bij de bouw.



De Bauart 166 bestaat uit zeven 75-tons railkranen die in de jaren '75-'78 bij Krupp-Ardelt voor de DB werden gebouwd. Eén kraan is in de jaren '90 bij het plaatsen van een brugdeel van het talud gegleden en kort daarop gesloopt. De overige waren begin 2015 nog aanwezig; een deel staat anno 2018 te koop. Het zijn modern ogende kranen met een bovenliggende uitschuifbare kokermast. Op het werk zijn ze zelfrijdend, opgenomen in een trein is een schutwagen nodig. Deze hoeft de mast echter niet te dragen. De serie 166 is ontworpen als railbouw- en bergingskraan en kan niet zo hoog hijsen als een kraan met een traditionele giek. De bouwwijze met liggende mast maakt het werken onder de bovenleiding in veel gevallen eenvoudiger. Binnen deze serie zijn er enkele verschillen, vooral zichtbaar aan de draaistellen. De vijf exemplaren uit '77-'78 staan op draaistellen die erg lijken op die van het Fleischmann-model. Van het beoogde donormodel was het onderstel nagenoeg compleet zodat ik kritisch naar de (on)mogelijkheden van de onderwagen heb gekeken.



MODEL

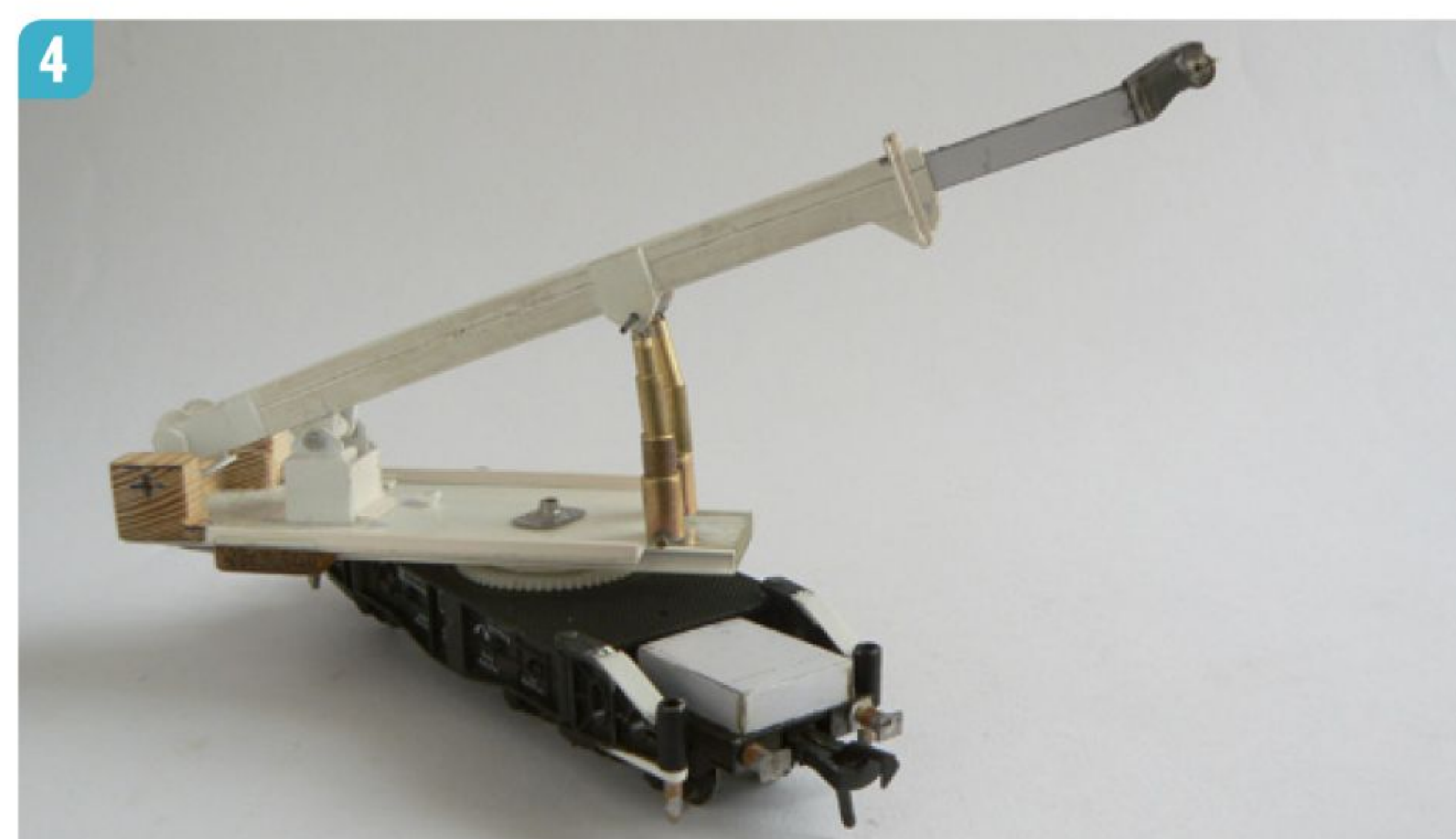
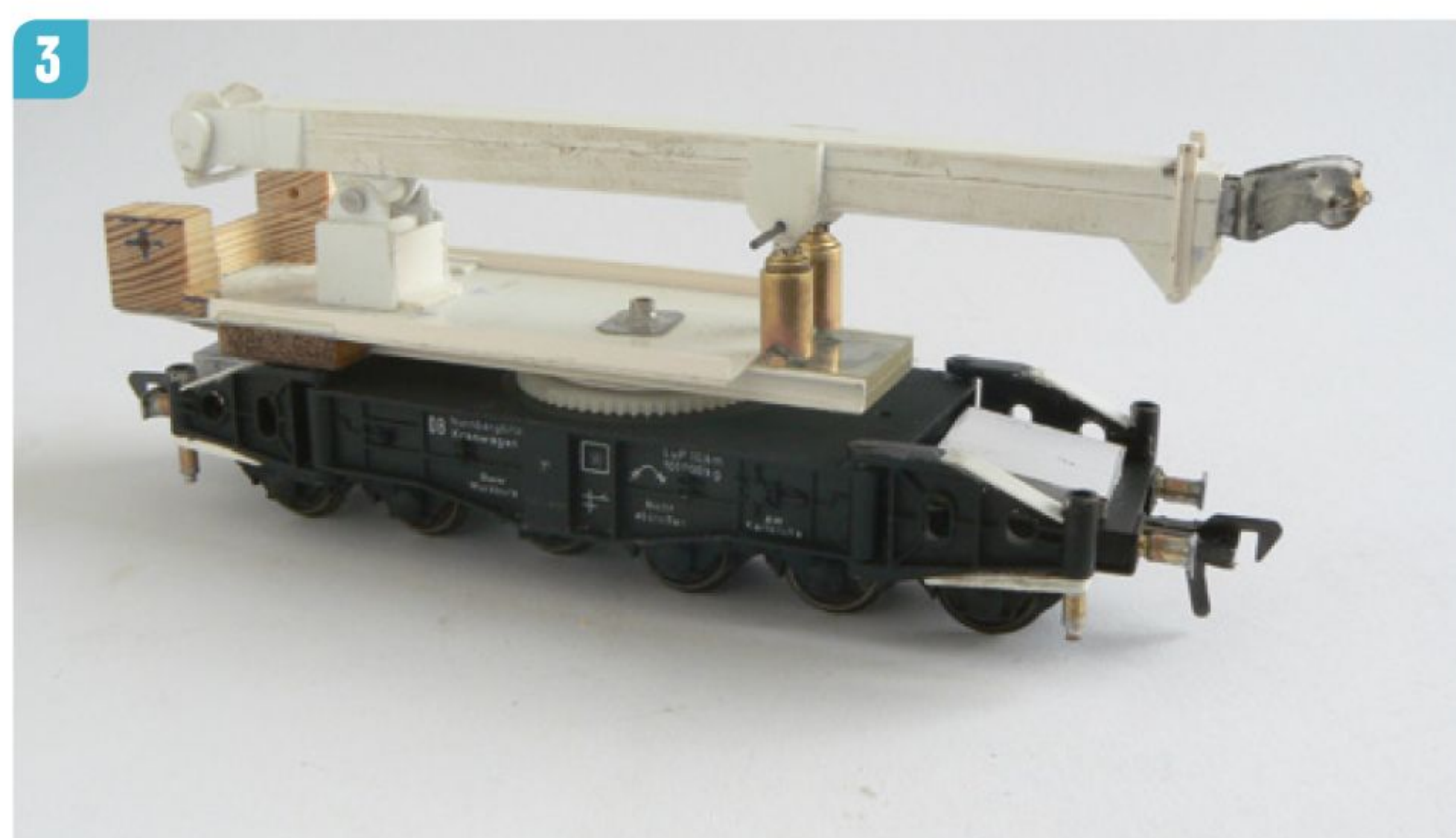
De Fleischmann-kraan is uitgevoerd in de toenmalige 1:82-schaal wat vooral aan de breedte zichtbaar is. Deze gaat aardig richting de 40 mm. De vorm van het hoofdframe is goed, die van de uitzetbare steunpoten zal moeten worden aangepast. De schroefstempels met voet vervangen we door een variant zonder voet. Het idee de onderwagen te versmallen heb ik om praktische gronden laten vervallen. De kraan moest op mijn modelbaan in een trein kunnen worden opgenomen en de nogal brede draaistellen hebben de nodige speelruimte nodig. Het kraanhuis van de 166 staat lager op de draaikrans dan die van de 90-tonner zodat hier wat ruimte werd gewonnen.

ONDERWAGEN

Met het lossen van een schroef werden onder- en bovenwagen van elkaar gescheiden. De eerste klus werd het vervangen van de ronde buffers door exemplaren met vierkante bufferstempels. De oude buffers hadden M2-schroefdraad. De nieuwe



De kraan is in DB-rood gestoken.



buffers zijn opgebouwd rond een M2-draadeind waarover messing bussen in twee opvolgende diameters zijn gestoken. Het bufferstempel is een plaat blik dat op de huls is gesoldeerd. De vier steunpotten in de uitzetarmen zijn volgens hetzelfde principe gemaakt, maar zonder buffer- of bodemplaten. Met een doorslijpschijf op de Dremel zijn de schuine vlakken aan de bovenkant van de uitzetarmen wat steiler gemaakt en de aansluitingen met steunpothouders afgerond. Met styreenstrip is aan de onder- en bovenzijde de detaillering wat opgehaald. Bij de draaistellen konden de nokken vervallen waartussen de krukken voor het verstellen van de bovenwagen tijdens de reis worden gestoken; op die plek heb ik (imitatie)ballast en een gereedschapskist geplaatst. Op voorbeeldfoto's staat de kraan bij transport met de cabine boven de gereedschapskist zodat de onderwagen nu een voor- en achterkant heeft. Om de beide kisten te kunnen plaatsen moest er iets van de meegegoten ballast worden weggeslepen. Een tandwielassortiment van Conrad leverde het op de onderwagen gelijkende draaikranstandwiel.

1. De onderwagen tijdens het aanpassen. **2.** De gewijzigde onderwagen met de voetplaat en de eerste mastdelen. **3.** Mast en contragewicht bij het proefpassen. **4.** De mast kan worden geheven.

DE MAST

De buitenmast is geheel opgebouwd uit - deels bewerkt - styreen buisprofiel. Aan en onder het buislichaam zijn de steunen voor het scharnier, de hefcilinders en de kraag aan het masteinde geplaatst. Aan de achterzijde zijn een liertrommel en een imitatie-aandrijving gemaakt. De binnenmast bestaat uit een op de schuurschijfmachine pasgemaakt stuk hout. De binnenmastkop met de kabelschijven van metaal en met een schroef op de binnenmast gezet.

BOVENWAGEN

Dat de kraan geen echt kraanhuis heeft maakt de bouw niet

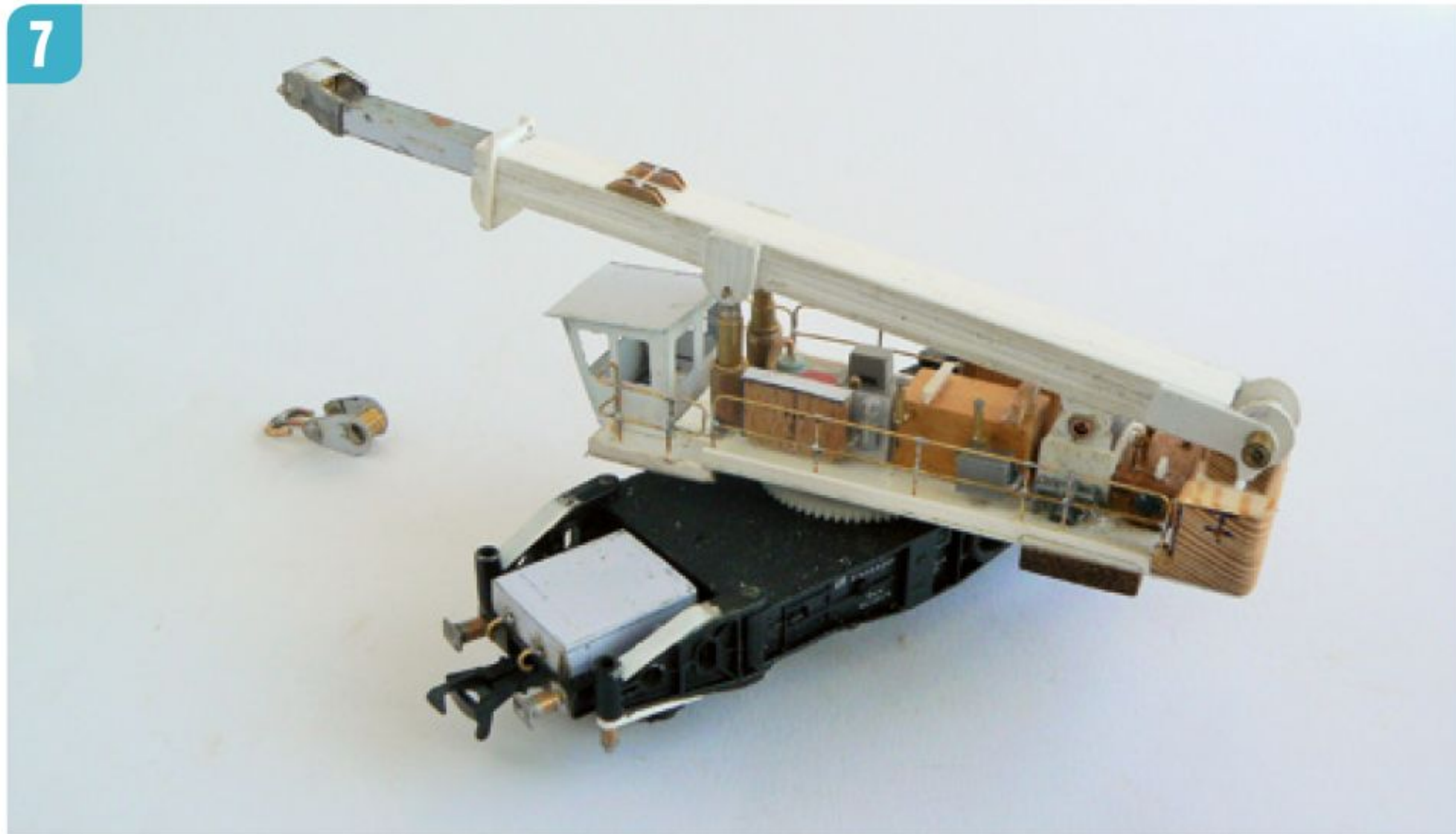
5



6



7



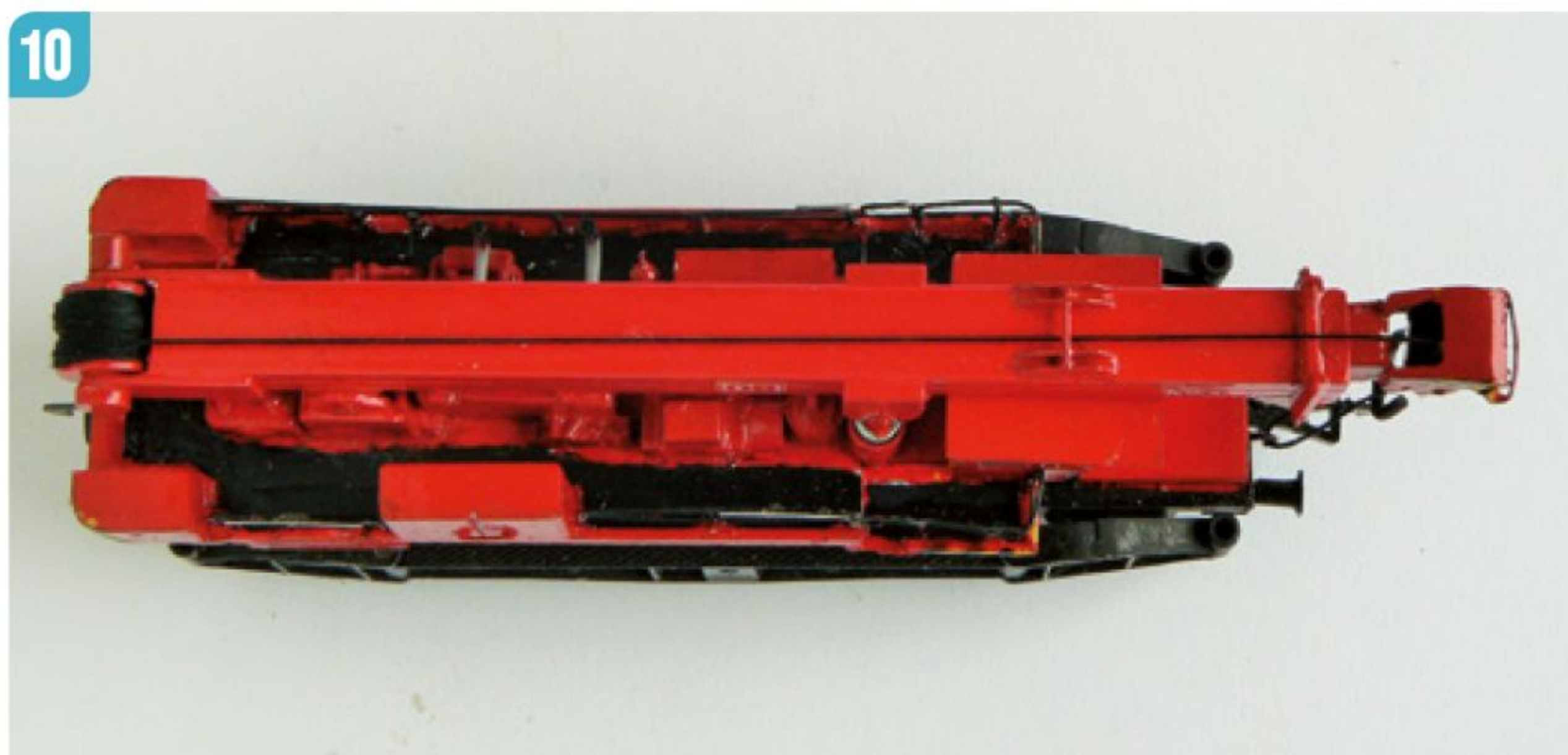
8



9



10



eenvoudiger. Met het bestuderen van de vele foto's kwam het inzicht hoe een en ander kon worden opgebouwd. De bovenwagen heeft geen echte voetplaat en telt twee niveaus. Het machinedeel staat op een stevig frame met over het grootste deel een bovenliggende voetplaat. Ter hoogte van de hefcilinders gaat de bovenliggende voetplaat verlaagd verder. De cabine sluit op dit lage deel aan maar is feitelijk tegen het bovenwagenframe bevestigd. Een andere foto bevestigde mijn vermoeden: de cabine heeft geen stahoogte en is dus geen twee meter hoog. Een plaat 3 mm plexiglas vormt de basis van de bovenwagenbodem. Over de gehele lengte heb ik aan beide zijden styreen U-profielen gelijmd. Hierop komt een plaat styreen, de eigenlijke voetplaat. De opstaande rand is styreen U-profiel, met een hoogte van 2 mm. Aan de achterzijde is de plexiglas basisplaat afgeschuind en van een afdekplaat voorzien. De apparatenkasten aan de zijkanten onder de voetplaat zijn van hout. Om zicht op de afmetingen te krijgen heb ik de mast op de bovenwagen geplaatst. Eerst de uit stukjes styreen opgebouwde vaste mastvoet aan de achterzijde. Na het boren van de gaten voor de messing scharnierpen volgde een proefpassing. Het resultaat viel niet tegen maar voor het complete beeld waren ook de beide hefcilinders nodig. Uit messing buis heb ik twee keer vier in elkaar passende bussen gezaagd. De beide cilinderhuizen worden in lijn en op afstand op een stukje messing staf gesoldeerd waarna de cilinders hier los in worden geschoven. De mast was hefbaar maar tevreden was ik nog niet. Het contragewicht is uit hout gezaagd dat flink moest worden

uitgehoud om de mast vrij te kunnen laten bewegen. Foto's van de omgevallen kraan brachten de informatie. Ook de schakel-, hydrauliek- en motoromkastingskasten maken we uit hout. Uit enkele maten oliedrums, een verzaagde vrachtwagenmotor en wat losse onderdelen ontstond een look-a-like hydrauliekinstallatie.

CABINE EN MANTELBLOK

Aan de voorzijde zit het lage gedeelte van de voetplaat. Om een mooie, strakke en stevige cabine te krijgen, heb ik voor blik gekozen. Pas na het tot een geheel solderen van de diverse cabinedelen heb ik de ramen met een boor en frees opengemaakt. De soldeerbout was ook nodig bij het maken van de 0,5 mm messingdraad hekwerken en het mantelblok met de kraanhaak. De schijfwielen in zowel mastkop als mantelblok komen uit de scheepsbouwhoek.

AFWERKING

Na ontvetten en nacontrole kunnen we met het schilderen beginnen. De nieuwe details op de onderwagen werden met Humbrol nr. 85 satin coal black aangestipt. Voor de bovenwagen was de keuze op DB-rood gevallen, Humbrol 19. Voor de volledigheid: de kranen zijn ooit in veiligheidsgeel op de baan verschenen. Met Humbrol 69 geel zijn de schrikstrepen gezet. Ondanks drie keer goed te hebben gekeken staat een deel van de strepen toch in de verkeerde richting. Dat heb ik maar zo gelaten. De kraan is rijk voorzien van opschriftenborden. Deze



5. De technische installaties aan de rechterkant zijn aangebracht. 6. De technische installatie aan de linker zijde. 7. De kraan voor het schilderen. 8. Klaar voor de klus. 9. Als de schutwagen is geplaatst is de kraan gereed voor transport. 10. Bovenaanzicht van de kraan in transportmodus. 11. De Krupp DB 166-railkraan wacht een zonnige modeltoekomst. 12. De voortschrijdende techniek blijkt uit beide railkranen. 13. Aan de onderwagen is nagenoeg niets aangepast. 14. Zonder schutwagen gaat het nog altijd niet.

in de opvolgende grotere wegzakt. Tijdens transport vinden de twee geheven cilinders een plek op de voetplaat van de kraan achter een hydrauliekkast. Omdat de mast tijdens transport toch iets langer is dan de onderwagen bleek een afstandswagen nodig. In de praktijk worden hier meestal aangepaste tweeassige rongenwagens voor gebruikt. Een rongenwagen was snel gevonden en was met het schilderen van de lage borden voor zijn nieuwe taak gereed. Feitelijk hebben de borden het verkeerde profiel (dit moet een soort wafelplaat zijn) maar voor een look-a-like ben ik er tevreden mee. De nieuwe kraan biedt minder speelwaarde dan de Fleischmann 90-tons stoomkraan, maar uiterlijk en techniek van kranen is aan verandering onderhevig en ook de 75-tonner is een mooie blikvanger in het depot of op de vrije baan.

zijn gevuld met wat er zoal op Kibri-opschriftenvellen is te vinden. Ook de DB-logo's komen hier vandaan. Een van de laatste klussen is het beglazen van de cabine. Na het plaatsen van een eenvoudige stoel kan ook de cabine op zijn plek worden gezet.

GEHEVEN MAST

Tenslotte vond ik een oplossing voor de geheven mast. Uit een drietal in elkaar schuivende aluminium buizen heb ik busjes gezaagd. Voor de ingeschoven positie zijn de verschillende diameters ongeveer even lang, voor de geheven positie heb ik in enkele een binnenbuisje gezet zodat de dunste maat niet meer

INFO

<http://www.eisenbahndienstfahrzeuge.de> De lay-out is even wennen maar de hoeveelheid aan gegevens is gigantisch (alleen in het Duits).

<http://www.bahndienstwagen-online.de/>

Bauart 166, draagvermogen 75 ton.

Vlucht	vrij rijdend	afgestempeld
5,9 m	18 ton	75 ton
15 m	4 ton	20 ton

DB-nummer	Bouwjaar	Krupp ordernummer	Naam/bijz.
80 80 979 0 004-3	1975	206538	Dicky (1) 2007 buiten dienst
80 80 979 0 005-0	1975	206539	
80 80 979 0 010-0	1977	206678	verongelukt april 1993 Dicky (2) Bullus
80 80 979 0 011-8	1978	206679	
80 80 979 0 014-2	1978	206838	
80 80 979 0 015-9	1978	206839	
80 80 979 0 016-7	1978	206840	

Aanvankelijk waren de machines genummerd in de serie 30 80 979 0 XXX.

De volgende uitgave van Railhobby, RH403, verschijnt circa 28 augustus 2018.

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



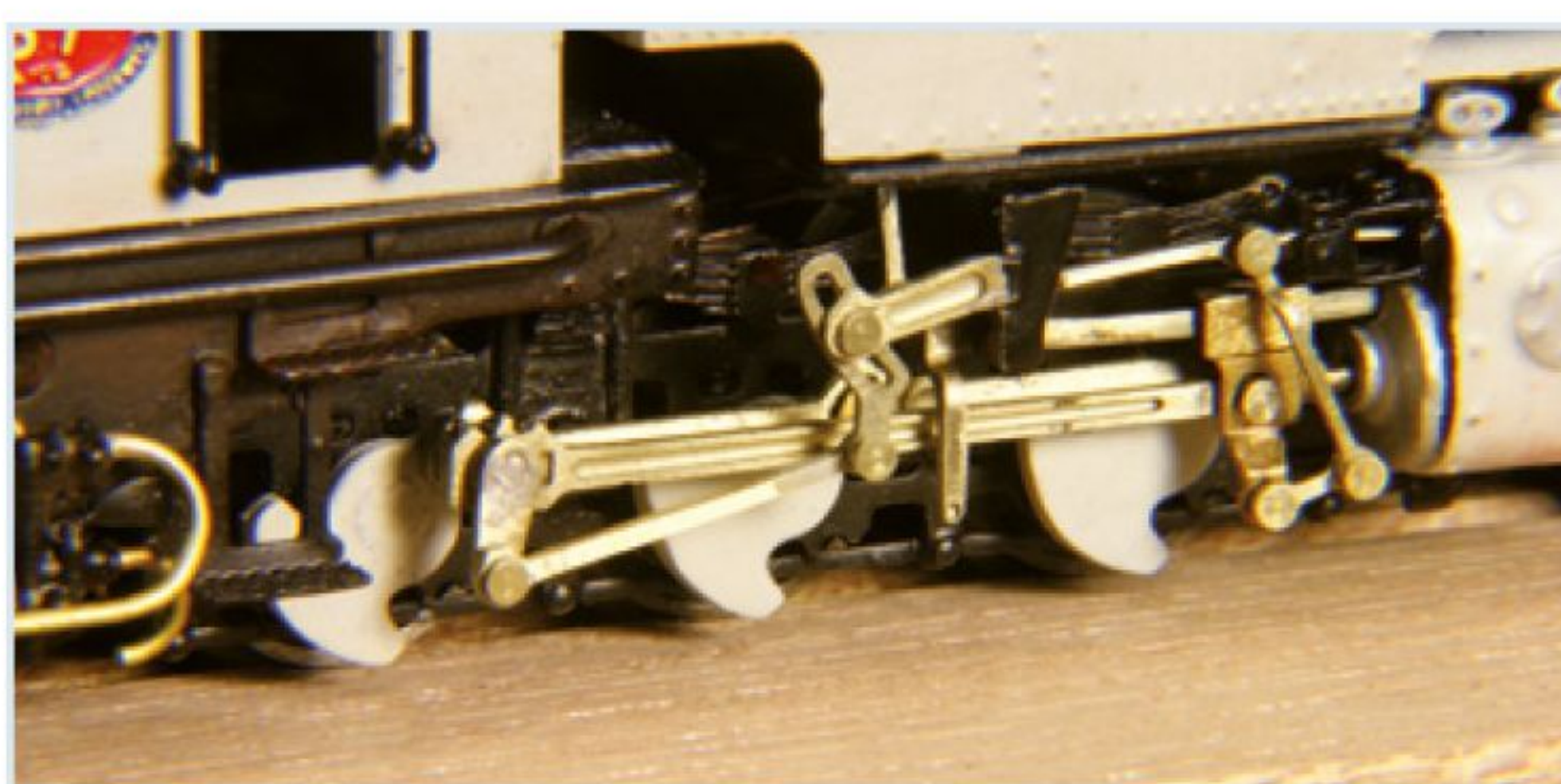
Sluiting van laatste Duitse mijnen

In een tweetal afleveringen gaat Guus Ferrée in op het afsluiten van een tijdperk.



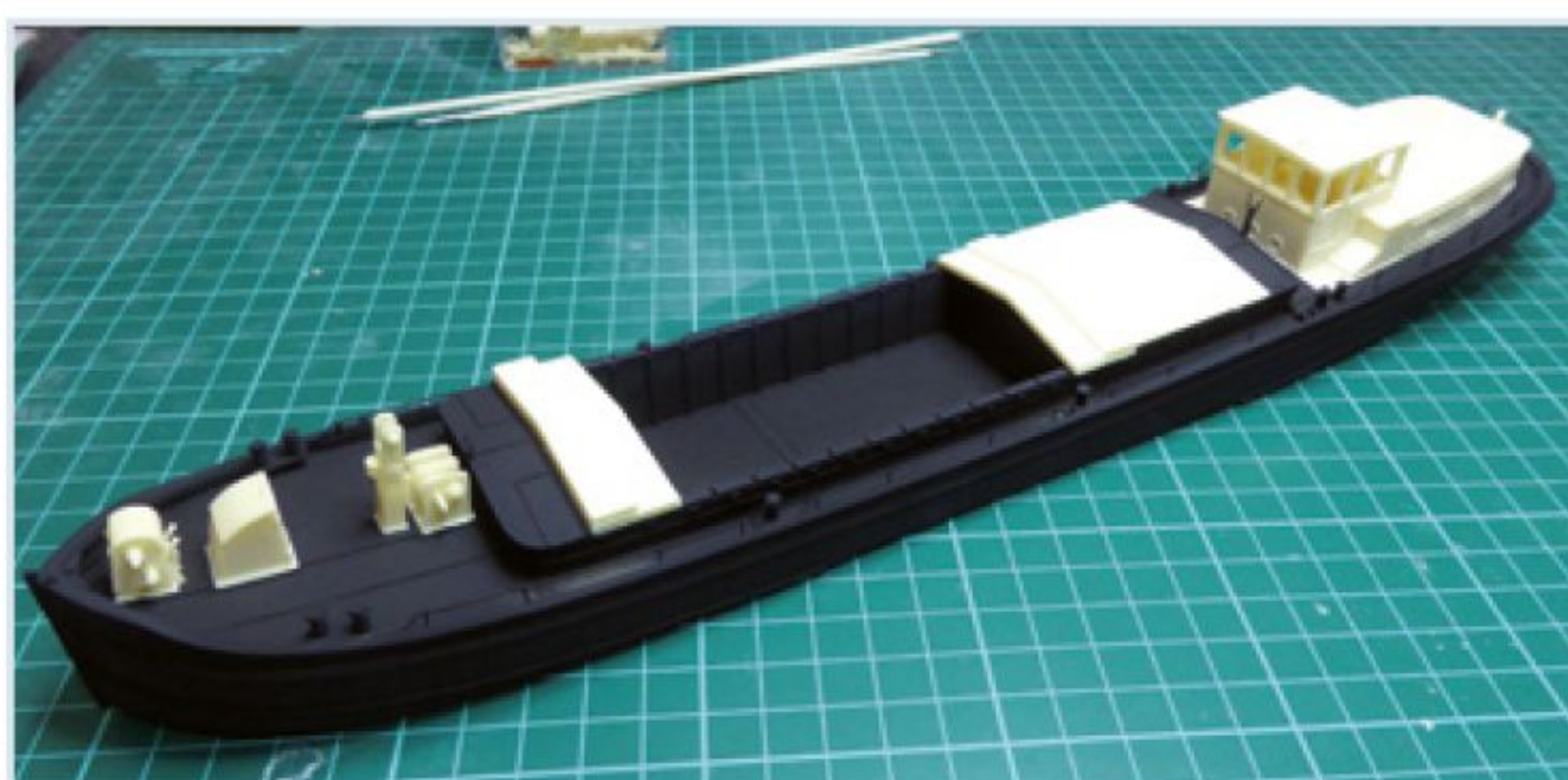
Wpl Wgm - dieseldepot oude stijl

Hans Nahon gaat 40 jaar terug in de tijd, het onderhoud aan de serie 2200 in de Werkplaats Watergraafsmeer.



Drijfwerk Solderen

Modelbouwer René Vink belicht het solderen van een Walschaerts drijfwerk van een stoomloc.



Vrachtschip Artitec

In een tweetal afleveringen belicht Chris van Diesen de bouw van kiellegging tot tewaterlating van de 150 tons Helena.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Chris van Diesen, Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven
Verder werken aan dit nummer mee Bruno Batenburg, Dick van Beek, Paul Bender, Rob Blom, Fedor van Eldijk, Sevrien Ferrée, Hans Koning, Koen van der Lee, Roel Linker, Len van der Maar, Martin Menke, Rob Mooij, Robert Mooij, Eric Salleveld, Rienk Timmerman, Hans van de Ven, Thonis van der Weel, Pieter Wieland, Rob de Zwart
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 € 55,50, 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** Vellendrukkerij bdu bv Barneveld **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2018. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

36232



Import:

T	S	D
train	service	danckaert

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

36243



Hier enige voorbeelden uit een grote reeks van PULLMAN by ESU.

zie onze catalogus aub.

31350



Verkrijgbaar.



Voor de Top nieuwigheden van ESU voor 2018: vraag naar de info-flyer, bij uw dealer.
U kan ze ook downloaden via www.loksound.nl

LIVE SPEELGOEDVEILING

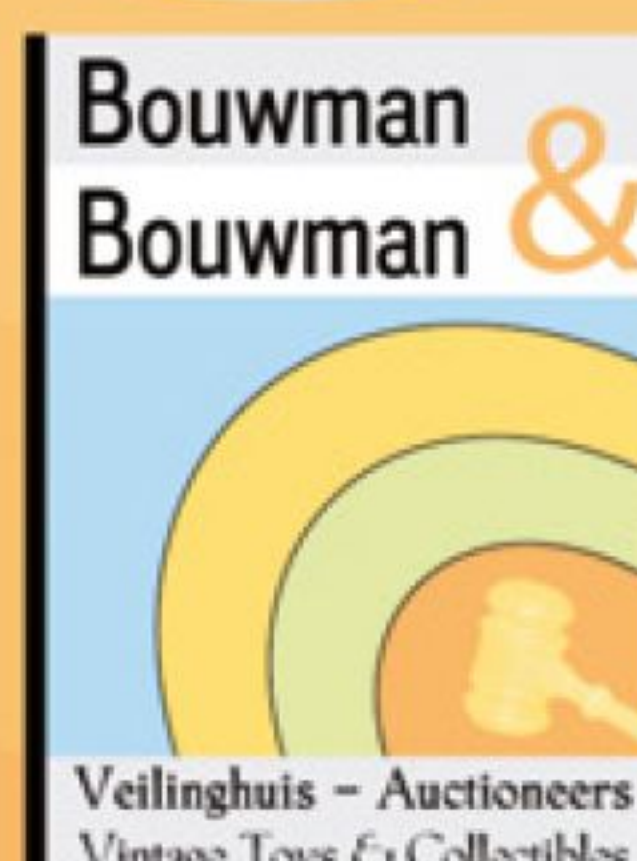
START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN



ZATERDAG 6 OKTOBER

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com



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

Hondekop 4: Nieuwe nummervarianten in aantocht



De twee reeds uitverkochte varianten van de Hondekop krijgen een opvolger. De nieuw genummerde treinstellen zullen later dit jaar beschikbaar zijn:

Nieuw - eind dit jaar verkrijgbaar:

20.402.02	DC	Hondekop 4 761 , groen, NS-logo+reclameb, A-sein, ATB, analoog, IVa	€ 469,40
21.402.02	AC	Hondekop 4 761 , groen, NS-logo+reclameb, A-sein, ATB, AC LokPilot, IVa	€ 507,70
22.402.02	DC	Hondekop 4 761 , groen, NS-logo+reclameb, A-sein, ATB, DC LokSound, IVa	€ 599,30
23.402.02	AC	Hondekop 4 761 , groen, NS-logo+reclameb A-sein, ATB, AC LokSound, IVa	€ 599,30
24.402.02	DC	Hondekop 4 761 , groen, NS-logo+reclameb A-sein, ATB, DC LokPilot, IVa	€ 507,70

20.404.02	DC	Hondekop 4 772 , geel, A-sein, Telerail, ATB, analoog, IV-V	€ 469,40
21.404.02	AC	Hondekop 4 772 , geel, A-sein, Telerail, ATB AC LokPilot, IV-V	€ 507,70
22.404.02	DC	Hondekop 4 772 , geel, A-sein, Telerail, ATB DC LokSound, IV-V	€ 599,30
23.404.02	AC	Hondekop 4 772 , geel, A-sein, Telerail, ATB AC LokSound, IV-V	€ 599,30
24.404.02	DC	Hondekop 4 772 , geel, A-sein, Telerail, ATB DC LokPilot, IV-V	€ 507,70

Nog op voorraad:

20.400.01	DC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, analoog, IIIc	€ 469,40
21.400.01	AC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, AC LokPilot, IIIc	€ 507,70
22.400.01	DC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, DC LokSound, IIIc	€ 599,30
23.400.01	AC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, AC LokSound, IIIc	€ 599,30
24.400.01	DC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, DC LokPilot, IIIc	€ 507,70

20.401.01	DC	Hondekop 4 764, groen, NS-logo, A-sein, ATB, analoog, IVa	€ 469,40
21.401.01	AC	Hondekop 4 764, groen, NS-logo, A-sein, ATB, AC LokPilot, IVa	€ 507,70
22.401.01	DC	Hondekop 4 764, groen, NS-logo, A-sein, ATB, DC LokSound, IVa	€ 599,30
23.401.01	AC	Hondekop 4 764, groen, NS-logo, A-sein, ATB, AC LokSound, IVa	€ 599,30
24.401.01	DC	Hondekop 4 764, groen, NS-logo, A-sein, ATB, DC LokPilot, IVa	€ 507,70

20.403.01	DC	Hondekop 4 771, geel, L-sein, ATB, analoog, IVa	€ 469,40
21.403.01	AC	Hondekop 4 771, geel, L-sein, ATB, AC LokPilot, IVa	€ 507,70
22.403.01	DC	Hondekop 4 771, geel, L-sein, ATB, DC LokSound, IVa	€ 599,30
23.403.01	AC	Hondekop 4 771, geel, L-sein, ATB, AC LokSound, IVa	€ 599,30
24.403.01	DC	Hondekop 4 771, geel, L-sein, ATB, DC LokPilot, IVa	€ 507,70

Bijna uitverkocht

Nu verkrijgbaar Vrachtschip "Helena" 150 ton



Bouwpakket 50.138, 1:87, € 65,90

M113 C&V **NIEUW!** Nederlands leger



Bouwpakketten 1:87 met etswerk en decals!

1870142 - NL M113 C&V 25mm €12,75

1870143 - NL M113 C&V .50/KMAR €12,75

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws