RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

RAILHOBBY JUBILEUM 40 JAAR!

Railhobby NS 2240
jubileumloc

BP
8 718836 140372 00403

Bensdorp chocoladefabriek
perfectie in HO

Techniek: solderen
van Walschaerts drijfwerk

Historie: Wpl Wgm
serie 2200 in onderhoud

Jaargang 41, Railhobby september 2018 - nr 403 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

meta media groep

BRABANTHAL - LEUVEN - BELGIË

ZATERDAG 13 OKTOBER 2018
& ZONDAG 14 OKTOBER 2018

» **35 Topmodelspoorwegen** uit binnen- en buitenland

» Meer dan **70 fabrikanten** en **handelaars** » Diverse **primeurs** & **acties**

» Verschillende **demo's** » **Live-steam trein** op de parking

» Finale **minibaantjeswedstrijd**

9de Grote Modelspoor EXPO 2018

» Zaterdag van 10 tot 18 uur, zondag van 10 tot 17 uur » Kinderen kleiner dan 155 cm gratis toegang!
» Kassa: € 15, inclusief drankbon » Voorverkoop: € 14, inclusief drankbon, (lijst verkooppunten beschikbaar op www.modelspoorexpo.be) » Verlaagde inkomprijs op zondag vanaf 14 uur » Ruime betalende parking » Gratis pendelbus van en naar het station van Leuven

» WWW.MODELSPOOREXPO.BE | INFO@MODELSPOOREXPO.BE «

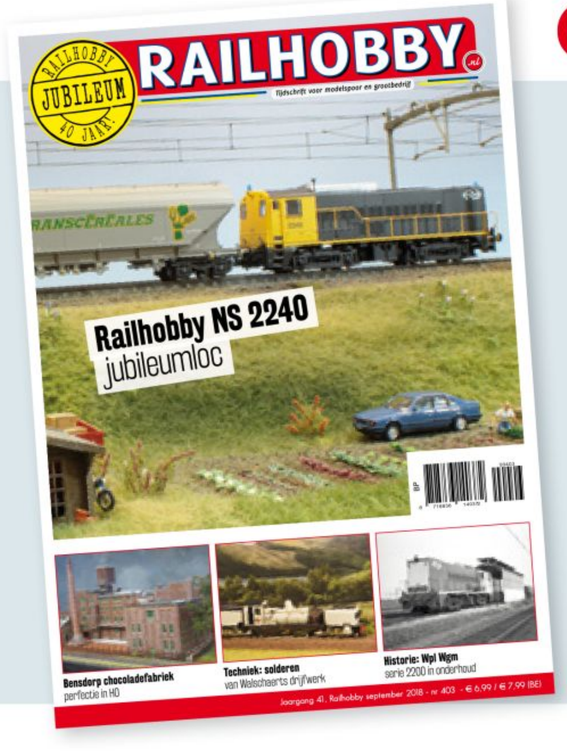
Modelspoor · Train Miniature · Spoorweg JOURNAAL · JOURNAL du Chemin de Fer

Inmiddels historisch: een SGM-treinstel op het te slopen station Hoek van Holland Strand. (foto Myron van Ruijven)

Op het hoogtepunt van de spoorwegen in de jaren '30 waren er veel mogelijkheden om naar het strand te sporen. Dat bleef zo tot 1953, toen het doek viel over de verbinding via de Hofpleinlijn naar Scheveningen. Ondanks de vele protesten van de plaatselijke bevolking overkwam twee jaar later hetzelfde lot de door NS geëxploiteerde tramlijn naar Bergen aan Zee. Bleven over Zandvoort aan Zee en Hoek van Holland Strand. Hoewel er tegenwoordig overgestapt moet worden in Amsterdam of Haarlem, maken duizenden strandgasten gebruik van de verbinding naar Zandvoort. Dat was ook het geval met de trein naar Hoek van Holland. Ook deze lijn mocht zich in de zomermaanden verheugen op veel dagjesmensen. In 2017 kwam daar door het opheffen van de Hoekse lijn abrupt een eind aan. Maar na de ombouw van de lijn tot metro zou het weer mogelijk moeten worden om per rail naar het strand te gaan. Dat pakt even wat anders uit. Door meerdere technische problemen zal de metro pas begin 2019 over de Hoekse lijn gaan rijden. Omdat het budget aardig wordt overschreden kwam al snel de suggestie om het stukje naar het strand te laten vervallen. Dat besluit heeft het niet gehaald. Aanvankelijk zou de opening van metrostation Hoek van Holland Strand in het vierde kwartaal van 2019 plaatsvinden. Mede door diverse bezwaarprocedures wordt dat, zoals het er nu naar uitziet, pas op z'n vroegst voorjaar 2021.

De spoorlijn naar het strand ligt er al zo'n 125 jaar, dus zou het niet zo moeilijk moeten zijn de metro over het omgebouwde spoor te laten rijden, denk je dan. Niet dus. Nee, de lijn moet geheel opnieuw worden geconcipieerd. Er moest eerst een ontwerp worden gemaakt. Weliswaar worden delen van het oude tracé gebruikt, maar die voldoen niet aan de eisen voor een metroverbinding. Ook moet het een en ander worden aangepast aan het gedeelte tussen Hoek van Holland Haven en het oude station Hoek van Holland Strand, zoals kruisingen met wegen. Het gedeelte tussen de Strandweg en de Strandboulevard komt in een half verdiepte (enkelsporige) tunnelbak, zodat het natuurgebied niet zichtbaar wordt aangetast en omwonenden geen overlast zullen ondervinden. Het oude station Hoek van Holland Strand wordt gesloopt en vervangen door een nieuwe dat meer allure moet krijgen. Het definitieve ontwerp is inmiddels vastgesteld. Verwacht wordt dat de bestekfase na de zomer is afgerond en komend najaar kan worden aanbesteed. Als er geen kinken in de kabels komen zou in het eerste kwartaal 2019 gestart kunnen worden met de werkzaamheden. Omdat het allemaal veel langer gaat duren, moeten strandgangers nog even geduld hebben. Dat steeds meer reizigers zich afvragen of het nou zo nodig was om een goede treinverbinding te vervangen door een dure en langzamere metro, die niet eens naar Rotterdam Centraal gaat, is dus wel te begrijpen.

Ton Oosterom



COVER

NS 2240 EN ROUTE

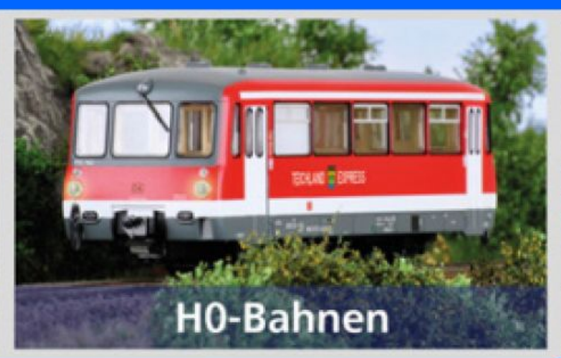
Railhobby's jubileumloc NS 2240 van Piko met blauwe zwaailichten is met een sleep graanwagens onderweg.

Foto: Chris van Diessen

ADVERTEERDERS

2 Meta Media Groep **4** Train Service Danckaert
4 Bouwman en Bouwman **35** Eurospoor
48 Domburg Train Support **48** Peperkamp Modelbouw **48** Beelen Modelbouw **48** Tilburg Entertainment **59** Hobma Modelbouw
59 TreintjeOost **59** Dinnissen Modelbouw
59 Maddog Trains **59** Van Zuthem Autominiaturen **83** Train Service Danckaert
83 Modelbouwcentrum Hilversum **83** Somberg
84 Artitec

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



ref.: 73743

ref.: 73738

Breng ons een bezoek,
te Leuven (België)
op 13-14 oktober:

9de Grote Modelspoor EXPO 2018

<u>Voor de Top nieuwigheden van Tillig voor 2018:</u> 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

T S D
train service danckaert

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

ZATERDAG 6 OKTOBER

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

Bouwman & Bouwman
Veilinghuis – Auctioneers
Vintage Toys & Collectibles

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

Cacaofabriek Bensdorp in Bussum is in model herbouwd.

6 Doen: Motoraak Hekena, deel 1
Scheepsbouwer Chris van Diessen bouwt de uit resin en messing bestaande kit van Artitec.

20 LGB 50 jaar
Een persoonlijke en bedrijfsmatige terugblik over de ups en downs van het schaal G-merk.

26 Historie: Baureihe VT 08.5
Het vierdelige dieseltreinstel kwam in 1957 als TEE ook in Amsterdam CS.

30 Railtest: Trix VT 08.5 TEE
Flexibele schortplaten maken rijden door krappe bogen mogelijk.

44 Baan in beeld: Mouville
Topmodelbouwers Henk Wust en Jan van Mourik creëerden een fictief middeleeuws stadje met RTM-station.

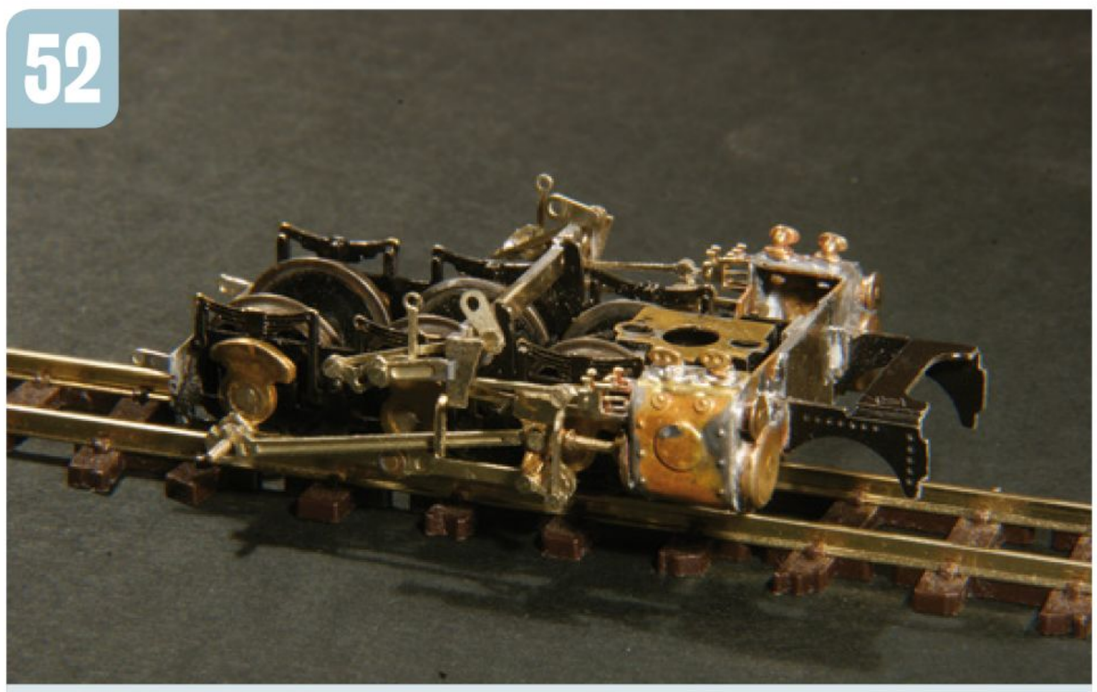
50 Historie: de geboorte van Railhobby
Aad de Meij beschrijft het ontstaan in 1978 van Rail Hobby, toen nog als twee woorden geschreven.

60 Historie: Duitse kolenmijnen, deel 1
Het 'Glück Auf' verstomt als eind 2018 de beide laatste Duitse kolenmijnen sluiten. Een terugblik ondergronds en bovengronds.

74 Techniek: LL-remblokken
Zullen composiet remblokken, de LL-blokken, de G-blokken gaan vervangen?

... en de rubrieken
10 Rail Actueel
19 Column door Paul Bender
57 Railpers
58 Railnieuws
66 Modelnieuws
82 Preview Railhobby 404 (= 2018/10)

Hans Nahon belicht het onderhoud aan NS serie 2200 in Wpl Wgn, de Werkplaats Watergraafsmeer.



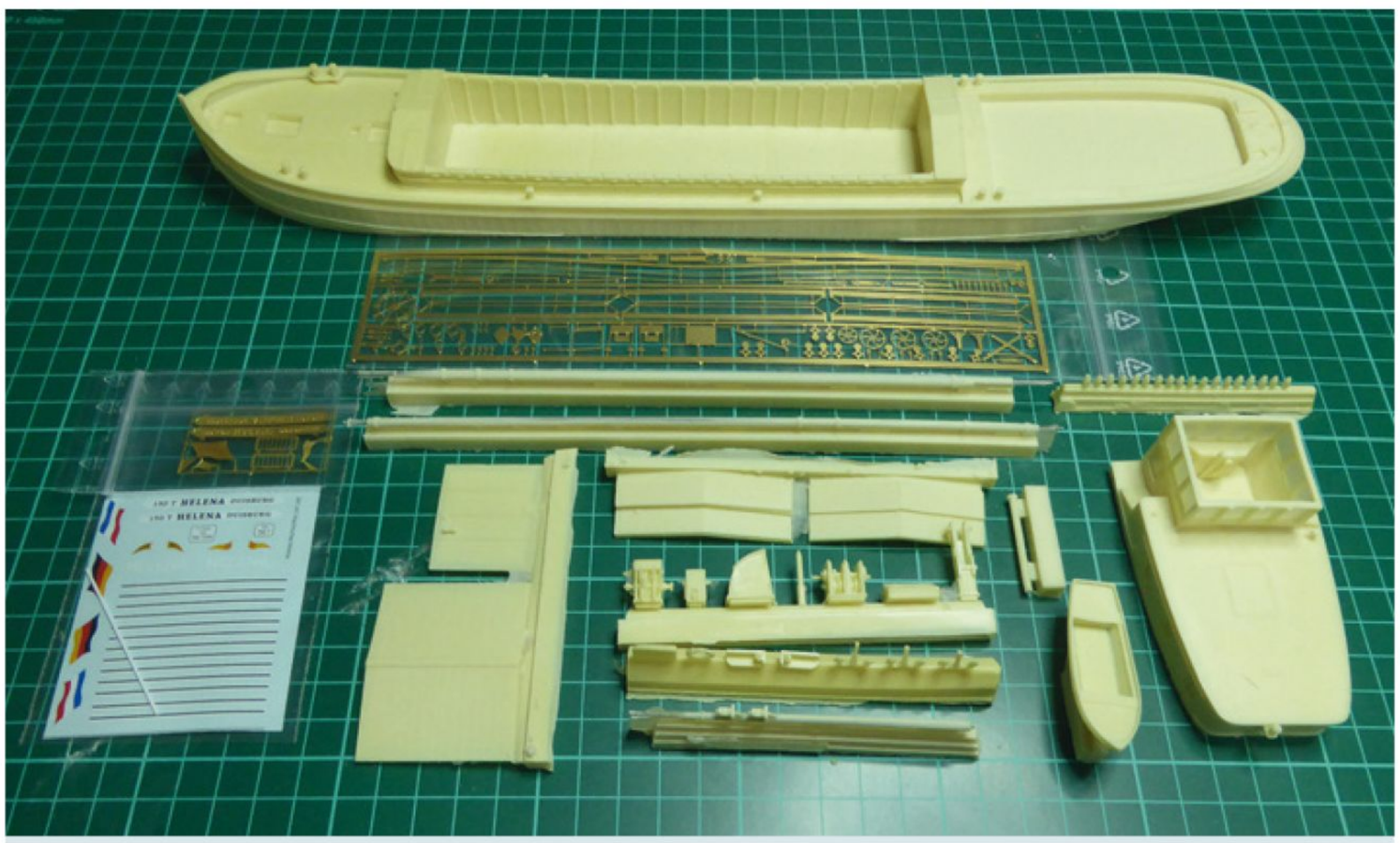
Techniek: solderen van een drijfwerk. Modelbouwer René Vink verkiest bij het bouwen van een drijfwerk solderen boven klinknagelen.

VRACHTSCHIP HELENA 150 TON VAN ARTITEC, DEEL 1

Geklonken romp met ster

Andermaal heeft Artitec een schip in H0 als bouwpakket uitgebracht, het 150 tons klassieke vrachtschip Helena. Het fors uitgevallen pakket - de aak heeft een lengte van 37 cm - bestaat uit bouwdelen van resin en messing en watergedragen decals. We volgen scheepsbouwer Chris van Diesen in een tweetal afleveringen bij de bouw, van de kiellegging tot de tewaterlating.

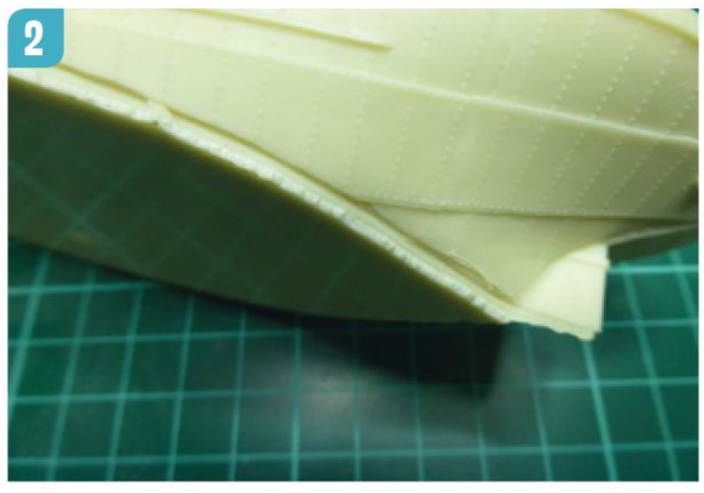
Het schip zelf bestaat uit grote resin delen, iets wat het bouwen zeker gemakkelijker maakt. De kit is daardoor goed te doen voor modelbouwers die enige ervaring hebben met het bouwen van resinmodellen. Het schip is een waterlijnmodel en heeft een massieve romp. Dat geeft het geheel meteen een mooi gewicht. Ook de opbouw met de verblijven en de stuurhut zijn van resin. Naast een uitvoerige handleiding bevat de kit een sloep, dekluiken, ankers, bolders en diverse kleine onderdelen. Erg handig zijn de metalen staven die Artitec tegenwoordig bij het gieten in de masten verwerkt. Zo zullen ze niet kromtrekken of snel doorbuigen. De sortering messing bestaat uit veel kleine onderdelen die het model gaan verfraaien, van stuurwiel, masthouder en trappen tot fijn uitgevoerde railingen en dakluiken. De watergedragen decals bevatten de sierstrepen op de romp, Nederlandse en Duitse vlaggen naar keuze en de naam van het schip.



De complete bouwkit ligt uitgestald op de snijmat.

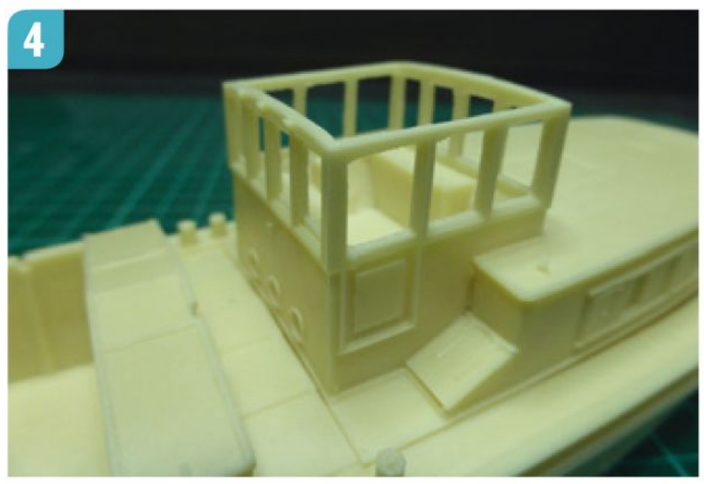
Waterlijnmodel

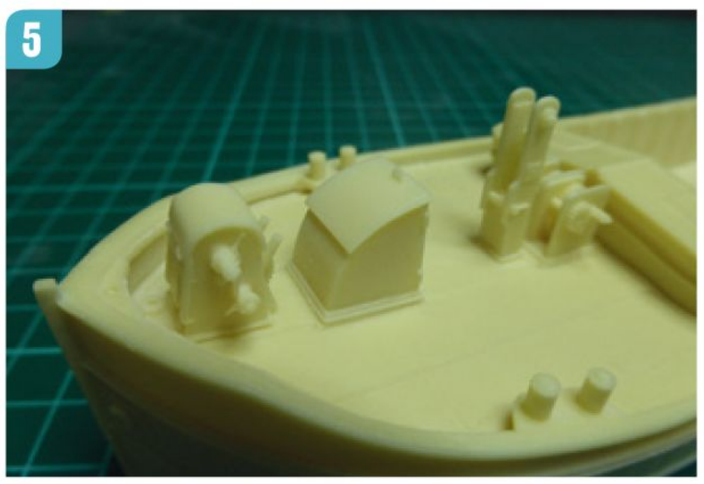
We beginnen het bouwen met het onvermijdelijke schuurwerk. Het schip is een waterlijn model - dus met geheel vlakke bodem - maar er moet nog een dikke 3 mm van de bodem worden verwijderd. Dat kan handmatig met schuurpapier - met wat geduld kom je er wel - of je pakt een elektrische schuurmuis en bent in vier minuten klaar. Ik koos voor het laatste. Let bij mechanisch schuren goed op dat het niet te snel gaat. Ik raad dit aan alleen te doen op grote, massief gegoten resindelen, zoals de scheepsromp. Als de romp is afgeschuurd kijken we

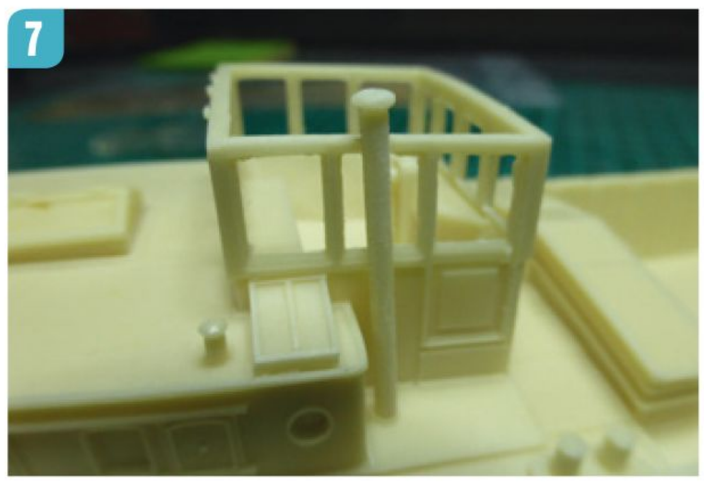


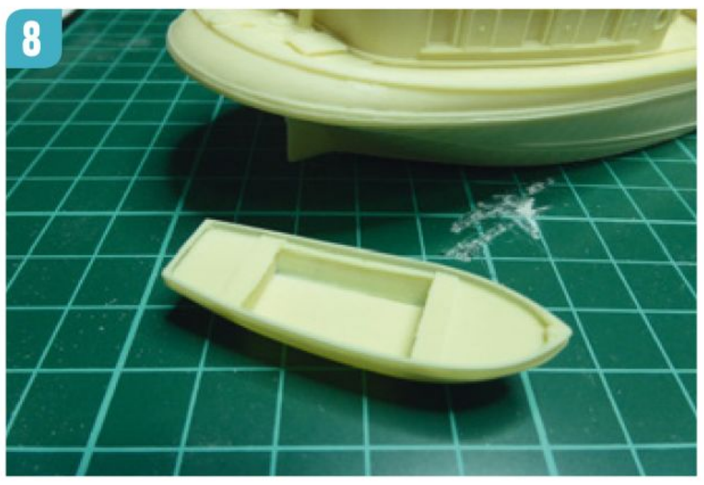
Tekst & Foto's: Chris van Diesen >>

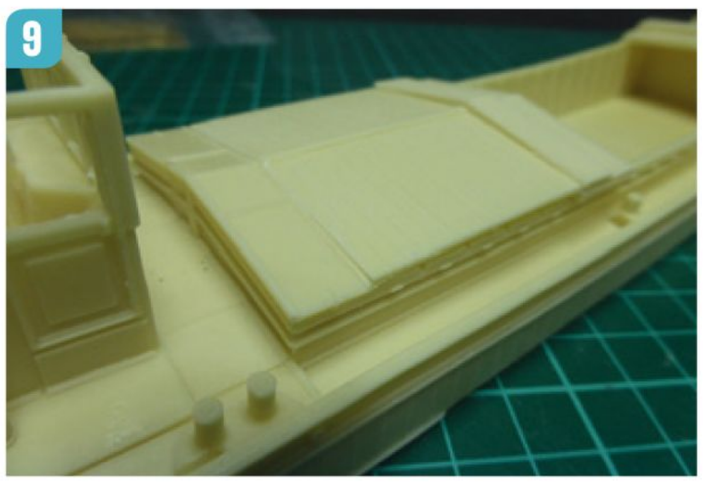
De romp zoals het er nu voorstaat. In deel twee voltooien we het schip met veel messingdetails, de verblijven en stuurhut.

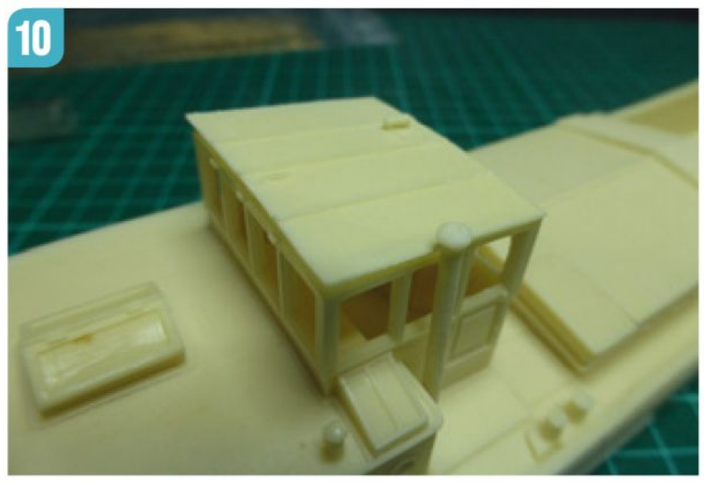








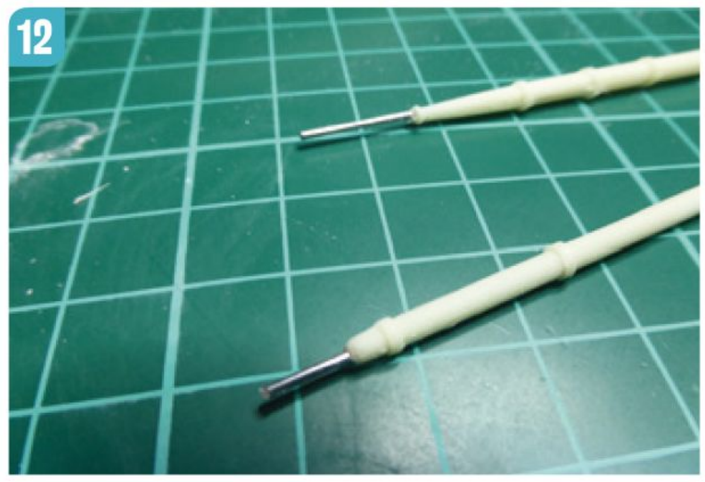


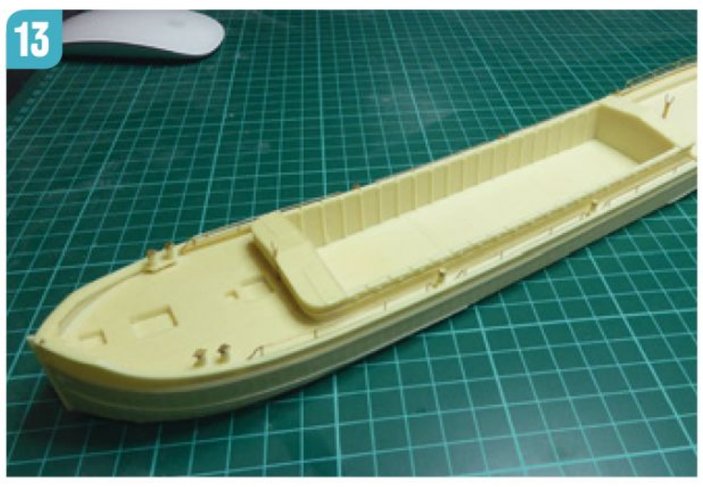


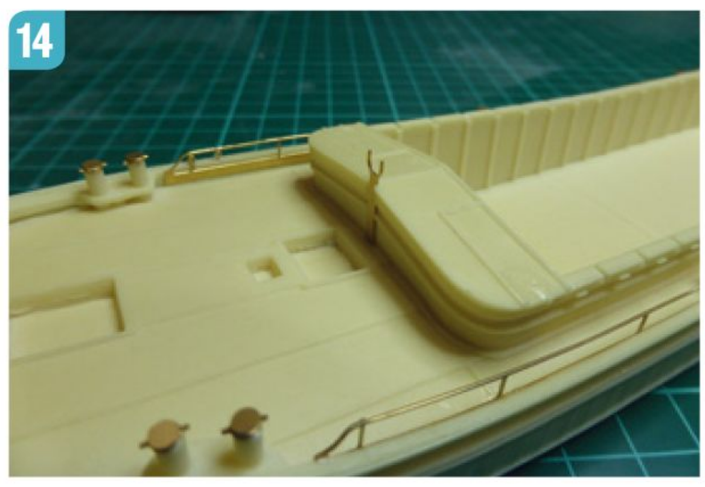
1. De waterlijnromp is een massief gegoten deel en lekker zwaar. **2.** Aan de onderzijde van de romp dient nog een goede 3 mm aan overtollig resin te worden weggeschuurd. **3.** Als de romp geheel op orde is kunnen we diverse onderdelen los gaan plaatsen zoals de verblijven en stuurhut. **4.** De dunne vliezen uit de ramen laten zich met een sleutelvijl verwijderen. **5.** Proefpassing (zonder lijm) op het dek van de ankeliers, masthouder en toegang tot het ruim. **6.** Proefpassing op het achterdek van een ankelier en de aanzet van een kraan. **7.** De schoorsteen van de rookgassen is geschuurd en ter controle los neergezet. **8.** De sloep ligt klaar voor een likje verf. **9.** De luiken voor het ruim zijn vlak geschuurd en hebben een goede passing. **10.** Het dak van de stuurhut ligt tijdelijk op z'n plek.

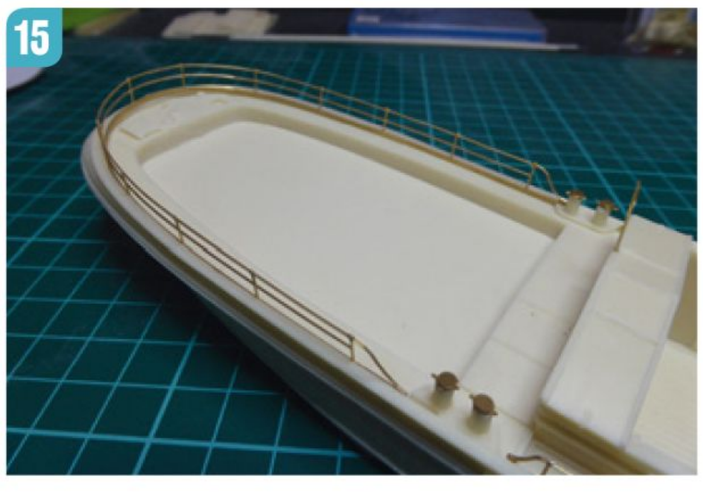
naar de andere bouwdelen, zoals de opbouw met verblijven en stuurhut. Check eerst of ze goed op de romp passen. Als dat in orde is gaan we ze gaaf afwerken: het verwijderen van de vliezen uit de raamopeningen en andere onregelmatigheden. We doen proefpassingen met alle resin onderdelen op het schip. We lijmen niets vast, maar checken of alles goed past. Vijl waar nodig de losse onderdelen bij zodat ze naadloos op de romp aansluiten. Bewaar onderdelen die nog niet kunnen worden geplaatst in een bakje zodat ze niet kwijtraken; zeker de vele kleine delen zijn redelijk kwetsbaar.

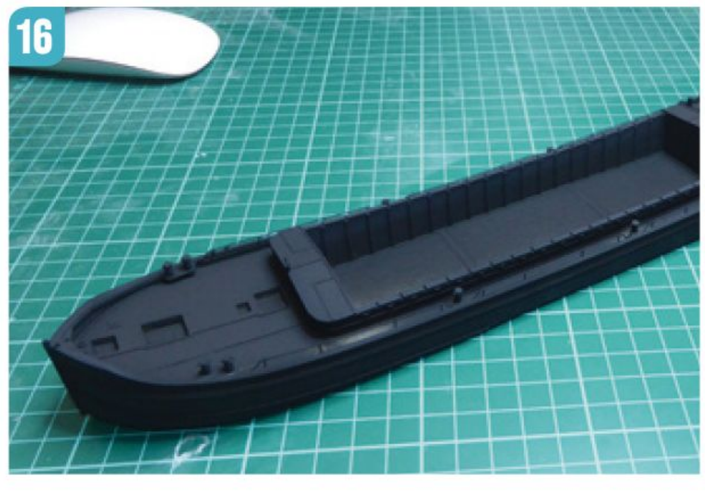
11. Het roer, de navigatielichthouders, reddingsboei, ankers en andere losse onderdelen zijn ontdaan van vliezen. **12.** De masten hebben een metalen kern zodat kromtrekken tot het verleden behoort. Een slimme vondst. **13.** Als alles past en de messing railingen zijn geplaatst, kan de romp op kleur worden gebracht. **14.** Kort na de kiellegging zijn diverse messing details zoals de masthouders en de bolderkoppen geplaatst. **15.** De railing op het achterdek moet in vorm worden gebogen. **16.** Met een spuitbus matzwart is de basiskleur op de gehele romp gespoten. **17.** Als de verf goed is uitgehard testen we of alle onderdelen nog steeds passen of dat met vijlen iets moet worden bijgewerkt. **18.** Het dek wordt met lichtgrijze verf met een penseel geschilderd. Mogelijke uitschieters werken we later met een dun penseel bij **19.** Het ruim, de opbouw, masthouder en ankeliers hebben een kleurtje gekregen. De details komen nu beter naar voren.







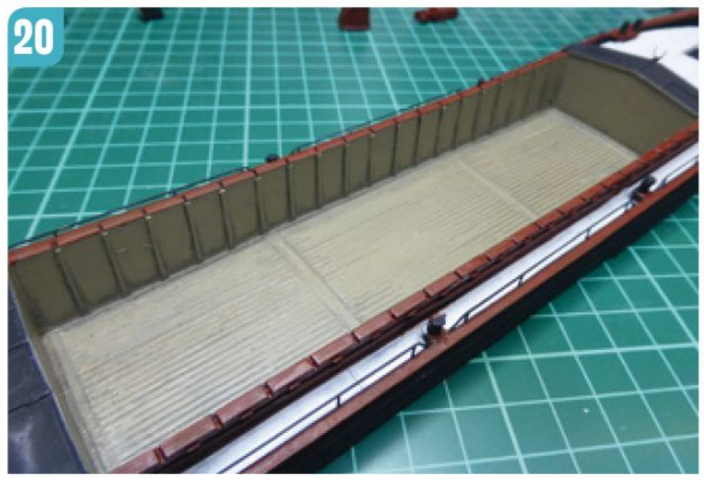


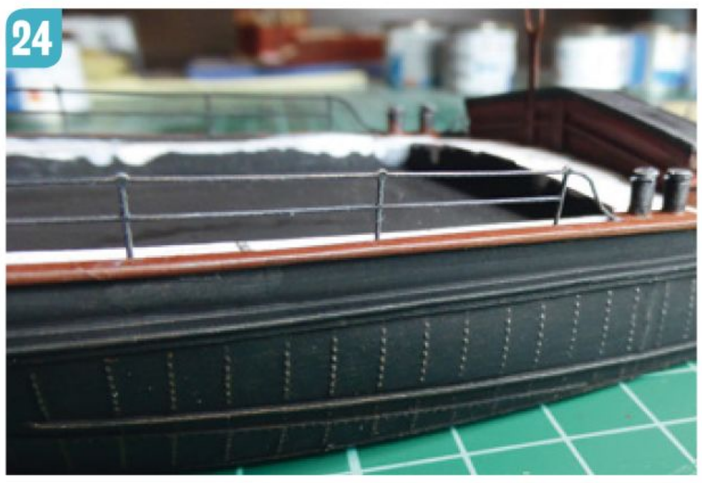


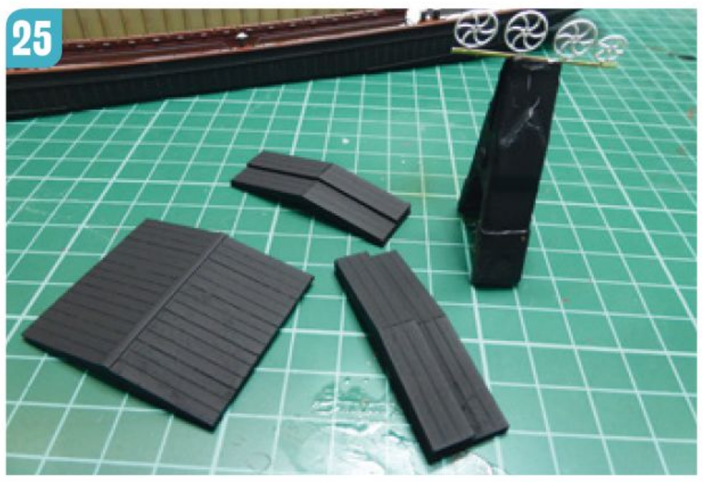
Als we de romp op onregelmatigheden hebben nagelopen kunnen we de messing railingen plaatsen. Die rond het achterdek buigen we voorzichtig in de juiste vorm. Ook plaatsen we de oogjes in de romp voor de lijnen naar de mast, de koppen op de bolders en de houders voor de mast. Alles in messing, dus mooi strak.

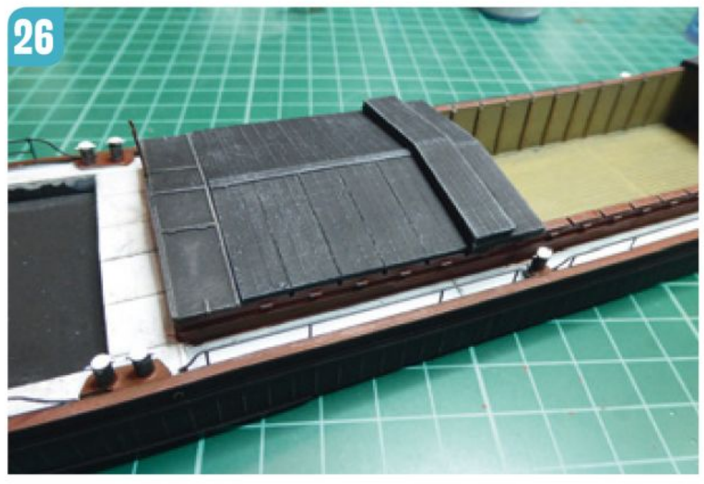
Klinknagels

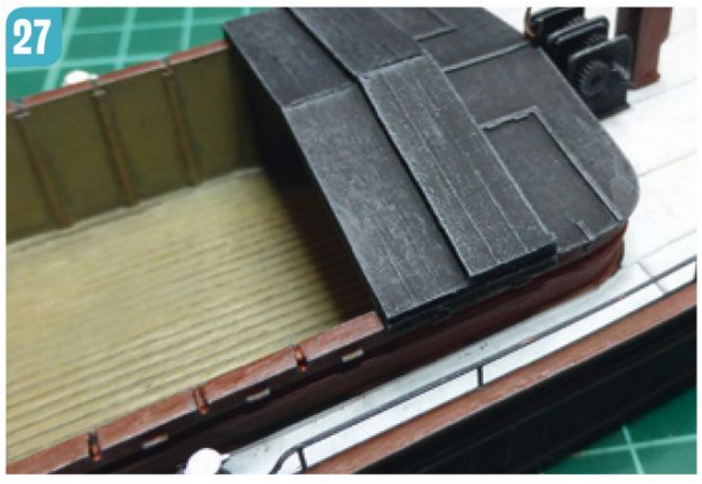
Als dit is uitgehard kunnen we de romp in de basiskleur zetten. In dit geval matzwart. Ik gebruik hiervoor een spuitbus om het goed strak te krijgen, de andere delen verf ik met een penseel. Als de verf droog is controleren we of alle losse resinonderdelen nog steeds goed passen. Door de verf kan er wat vijlwerk nodig zijn. Voor de aan te brengen kleuren is het een kwestie van het volgen van de handleiding. Daar kun je natuurlijk van afwijken en er een eigen draai aan geven, maar voor dit schip houd ik de adviezen van Artitec aan. Als eerste krijgt het dek een kleurtje. Schrik niet als je een scheepsdeel raakt dat een andere kleur gaat krijgen, dat werken we later bij, of je ziet er na een wash en drybrush niets meer van. Als het dek in de juiste kleur is gezet, gaan we de details van kleur voorzien. Het laadruim, de boegdelen, opbouw van het ruim en diverse bouwsels die op het dek gaan komen zoals de toegang tot het ruim, de ankeliers en de masthouder. Als de verf goed is opgedroogd - minimaal 24 uur, maar langer is beter - gaan we met een wash accenten aanbrengen. De laadruimte en het dek krijgen een wasje met verdunde zwarte

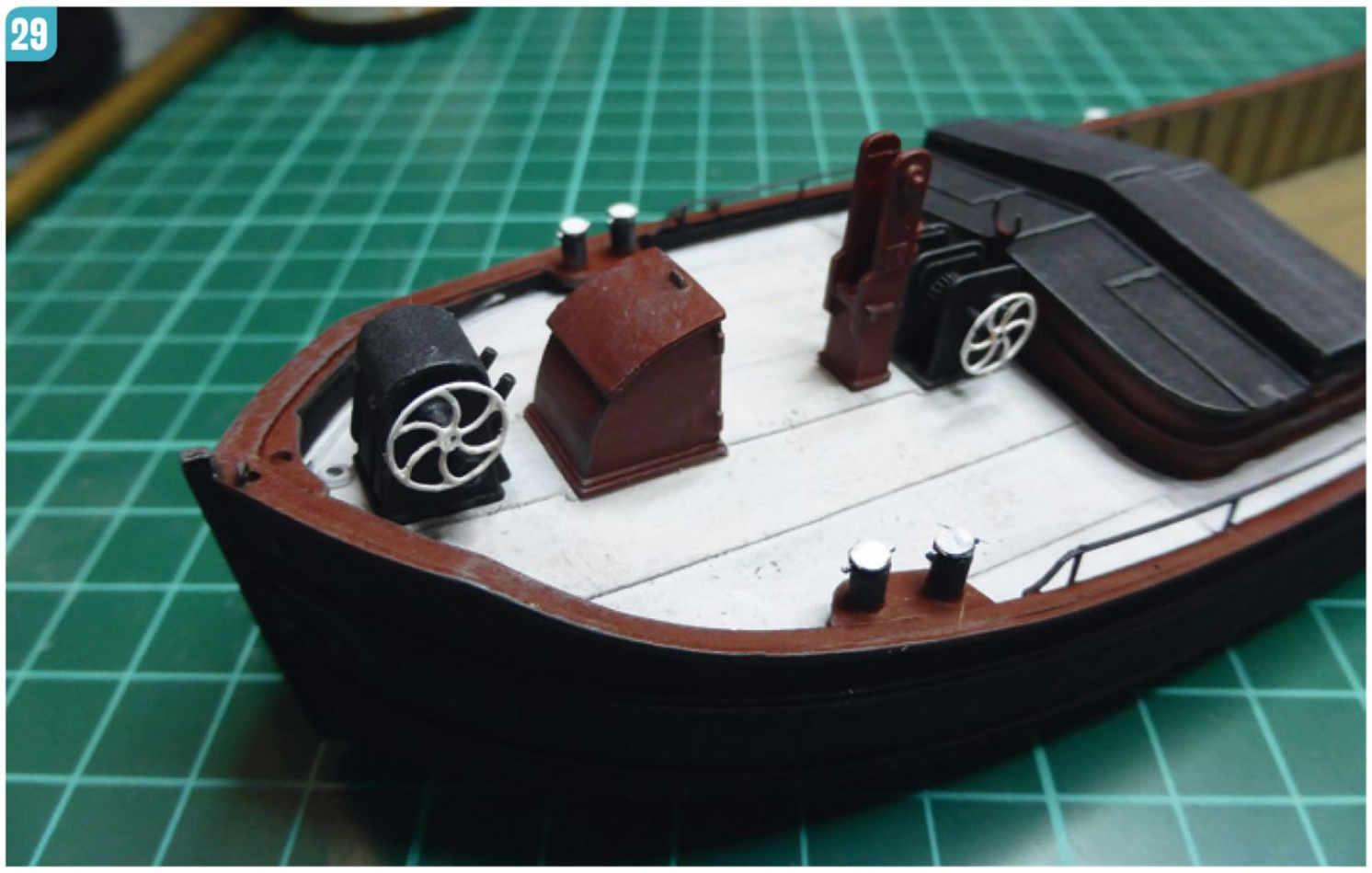












20. De romp heeft een wasje met verdunde zwarte verf gekregen, laat deze minimaal 24 uur uitharden. **21.** Diverse losse onderdelen en de buitenzijde van de romp hebben een drybrush met lichtgrijze verf gekregen. **22.** Met de drybrush komt de romp tot leven; de ster op de boeg was me niet eerder opgevallen. **23.** Het ruim krijgt een drybrush met donkergrijs en donkerbruin. **24.** Met de drybrush komt het schip tot leven. **25.** De luiken voor het ruim staan in de basiskleur, de wielen van de ankeliers zijn al wit. **26.** Na een drybrush van lichtgrijs kunnen de luiken voor het ruim worden verlijmd. **27.** De tandwielen van de ankelier worden door de drybrush goed zichtbaar. **28.** De romp oogt al veel beter dan op de eerdere foto's. **29.** De wielen van de ankeliers zitten op hun plek.

verf; de romp zelf is in dit geval zinloos, die is al zwart. Als de wash met zwarte verf droog is krijgt alles een drybrush. Het dek krijgt een drybrush met donkergrijs, zo ook de onderdelen die op het dek gaan komen zoals de ankeliers. De bodem en zijwanden van het ruim krijgen een drybrush van donkerbruin en heel weinig wit.

Zwarte romp

De romp krijgt aan de buitenzijde een voorzichtige drybrush van lichtgrijs. Gebruik niet te veel verf; het is juist het subtiel aanzetten van de klinknagels in de romp die het schip tot leven brengt. De saaie, zwarte romp blijkt volop details te hebben. Als de romp zover is afgewerkt zijn de luiken van het ruim aan de beurt. Deze krijgen eerst een zwarte jas en daarna een drybrush van lichtgrijze verf, net als de romp. De messing wielen van de ankeliers hebben we al in de witte verf gezet.

Met het plaatsen van de wielen op de ankeliers op het voor- en achterschip en de luiken op het ruim heeft de werf de eerste bouwfase van het binnenvaartschip (artikelnummer 50.138, afmetingen 37 x 6 cm, prijs 65,90) afgerond. In deel 2 volgen de complete opbouw, het plaatsen van de masten en een selectie aan messing onderdelen en kan het schip worden gedoopt.

Ontsporing Dollegoor

Sinds 13 juli bedient de Bentheimer Eisenbahn elke vrijdag het bedrijf Dollegoor in Almelo. Vanuit het Duitse Sachsendorf worden zelflossers met grind aangevoerd, iets dat voorheen door DB Cargo werd uitgevoerd. Aan de Dollegoorweg heeft het bedrijf langs het spoor een losinstallatie gebouwd waar de wagens een voor een heen worden geduwd. BE wilde dit - voor het eerst - getrokken uitvoeren. Toen bleek dat de G2000 niet langs de losinstallatie kwam werd alsnog overgegaan tot duwen. De machinist die op vrijdag 20 juli de trein reed was hier niet eerder geweest en arriveerde met de getrokken sleep van 28 wagens op het (krappe) raccordement. DBC splitste de trein wegens ruimtegebrek altijd in twee delen waarbij de helft in Almelo bleef staan. De 28-wagentrein paste dus niet op dit spoor; het lukte niet om de radiobediening van de loc in te schakelen. Uiteindelijk werd besloten een deel van de wagens op een kopspoor te duwen, om te lopen en het andere deel langs de losinstallatie te plaatsen. Door de treinlengte kwamen de omloopwissels echter niet vrij. Door een inschattingsfout werd de sleep Faccs'en door het stootjuk geduwd, waarbij een wagen in het ballastbed belandde.

Ontspoorde Faccs bij het kopspoor te Almelo Dollegoor, 20 juli 2018. (foto's Myron van Ruijven)

Nadat ProRail had bepaald dat voor het hersporen een kraan moest worden ingezet, zette de firma Mammoet dat weekeind de wagen weer in het spoor. Een andere machinist heeft daarna de overige wagens getrokken naar de losinstallatie gereden. Wat bleek: het bedrijf had de losinstallatie aangepast zodat de loc er nu wel langs kon. De eerdere handelingen met de ontsporing als gevolg waren dus niet nodig geweest. De getrokken bediening leverde unieke beelden op: in geen jaren was een loc zo ver op het spoor gekomen. Normaliter kwamen alleen geduwde wagens langs het Twentekanaal.-MvR

Uniek gezicht: De BE 21 met een sleep Faccs'en en bovenlangs een NSR 1748 met DDAR 7335 in Almelo, 20 juli 2018.

Captrain

Captrain raakt met ingang van oktober al het autovervoer van en naar Bad Bentheim kwijt. Raillogix heeft laat deze transporten voortaan door Rail Force One, de eigen vervoerder, uitvoeren. Dat betekent dat de autotreinen vanaf de herfst door de grijs bestickerde 1800- en van RFO zullen worden gereden. De 1618 en 1619 van Captrain - de 1621 is al een tijd buiten dienst - zullen dan hoofdzakelijk nog naar Limburg worden ingezet.-GF

Duits Lijntje verkocht

De Gemeente Meijerstad heeft het Duits Lijntje gekocht. Een reactivering is hierdoor definitief van de baan. Diverse onderzoeken hebben niet geleid tot een heringebruikname. Het tracé zal worden gebruikt om natuurgebieden op elkaar aan te sluiten en fietspaden aan te leggen. Overigens was de lijn - zoals alle openbare spoorwegen in Nederland - eigendom van Railinfratrust b.v. In de dagelijkse bedrijfsvoering wordt echter de handelsnaam ProRail gebruikt. De spoorlijn, opgericht door de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij, heeft een rijke geschiedenis en liep van Boxtel naar het Duitse Wesel. Het stuk tussen Veghel en Wesel is al tientallen jaren eerder opgebroken. Een reportage over de geschiedenis van de lijn is te lezen in RH 372 & 373. Sinds 2005 is de spoorlijn van Boxtel naar Veghel in onbruik geraakt. In 2001 stopte het vervoer van graan naar Cehave in Veghel en vier jaar later werd het puntstuk bij de aansluiting verwijderd. De laatste jaren takelde de spoorlijn verder af, zo werden de sporen in overwegen geasfalteerd.

Donkere wolken boven het Duits Lijntje, 17 april 2016. (foto Myron van Ruijven)

De lijn voert door een mooie natuur en kent voormalige stationsgebouwen en kleine bruggen. De spoorlijn is grotendeels nog intact, maar daar gaat nu snel verandering in komen. Desondanks wordt de spoorgeschiedenis in Veghel levend gehouden. Het emplacement is hier nog grotendeels aanwezig. Stichting SIEMei is hier actief met Sik 252, een gesloten wagen type Gbs en een bollenwagen en heeft de laatste handbediende overweg van Nederland opgeknapt. Incidenteel wordt er met het materieel gereden waardoor er sinds jaren weer spoorse activiteiten op het Duitse lijntje plaatsvinden.-MvR

De 6454 passeert met trein 63480 De Hulteweg in Coevorden, 29 juni 2018. (foto Myron van Ruijven)

Caprolactam Emmtec

Door werkzaamheden tussen Roermond en Sittard reed de Caprolactam-trein tussen Emmen en Lutterade op 29 juni enkele uren eerder dan gebruikelijk. Daardoor kon DBC de werkzaamheden het hoofd bieden en dit traject gebruiken. Ook voordelig voor de spoorfotograaf, want nu reed de trein bij daglicht. Normaal is het vertrek rond elf uur 's avonds. Het bij DSM Lutterade geladen caprolactam wordt bij Emmtec in Emmen gelost, waarna de ketelwagens leeg terugkeren naar Lutterade. Voor dit vervoer worden ook nieuwe ketelwagens gebruikt. Die zijn net als de oude van het type Zacens. Het vervoer naar Emmtec was door onderhoud bij een fabriek de laatste maanden tijdelijk minder.-MvR

Bentheimer Eisenbahn

De BE heeft in juni een tweede dieselloc van het type G 2000 gekocht, de in 2009 afgeleverde loc met fabrieksnummer 5001760. De leasemachine reed het laatst bij de Ruhrtalbahn. De nieuwkomer krijgt het nummer D 22. De vorige D 22, die in 1972 in bedrijf werd genomen, is op 5 juli door de firma Railtec Eisenbahntechnik met een Oostenrijkse truck naar Fano in Italië vervoerd. De loc is verkocht aan de firma Salcef S.p.A, de grootste Italiaanse spoorwegaannemer. Deze bezit meer dan honderd locomotieven, waaronder een viertal G 1000-en, het type dat de oude D 22 vertegenwoordigt. Het opladen met twee kranen begon op 4 juli. Omdat de loc op de dieplader buiten profiel kwam moest er hier en daar wat worden verwijderd zodat het transport niet op woensdagavond 22.00 uur maar een dag later kon vertrekken. De originele motor van de D 22 werd tevoren verwijderd om te worden ingebouwd in een andere G 1100 BB van Salcef. De D 22 krijgt een nieuwe Caterpillar-motor; het is de eerste loc die daarmee wordt voorzien. Daar de nieuwe motor een veel hoger toerental heeft moet de bestaande Voith-overbrenging worden veranderd. Als dit experiment slaagt zullen ook de overige locs van dit type van een andere motor voorzien. Het geplande begin van de reizigersdienst in december door BE is met minimaal vijf maanden vertraagd, een grote tegenslag. De reden: het kuurhotel aan de rand van Bentheim en gelegen aan de BE-lijn heeft bezwaar aangetekend omdat gevreesd wordt voor aantasting van het bronwater. Die vijf Lint-motorwagens waarvan de eerste twee in juni proef hebben gereden op het fabrieksterrein van fabrikant Alstom in Salzgitter-Watenstedt, krijgen de nummers VT 111-115.-GF

De BE D 22 wordt op 4 juli door twee kranen in Nordhorn opgetild voor het vervoer naar Fano. (foto Guus Ferrée)

RXP-loc 9901 brengt een defecte stam IC Berlijn-rijtuigen naar Amsterdam Zaanstraat. Hengelo, 5 juli 2018. (foto Len van der Maar)

Overbrengingen RXP

Omdat NS niet langer zelf haar overbrengingsritten uitvoert wordt daarvoor soms materieel van RXP ingehuurd. Zo werd de 9901 ingezet om een defecte stam van de IC Berlijn van Bad Bentheim naar de werkplaats Amsterdam Zaanstraat over te brengen. In verband met 'defecte airconditioning' reden op 4 juli ICM-stellen van en naar Bad Bentheim. Dat was althans de lezing van NS en DB. De ware reden was schade aan wielbanden, opgelopen bij een overweg in de buurt van Salzbergen. Iets wat vorig jaar ook gebeurde. Toen lichtte ProRail de aannemer die in Twente het onderhoud aan het spoor verricht ook verkeerd in.-LvdM

Nieuwe Traxx-en Captrain

Captrain Deutschland bestelde in januari 2017 bij Bombardier zes Traxx-locomotieven voor inzet in België, Duitsland, Oostenrijk en Nederland. In mei 2018 maakte de eerste, de 186 151, proefritten rond Kassel. Begin juli werden de laatste locs (186 155 en 156) aan Captrain overgedragen. De locs zijn ingeschreven bij dochteronderneming ITL en doorverhuurd aan Captrain Deutschland Cargo-West. De 'westelijke tak' van Captrain zet ze volop in naar Nederland, vooral voor intermodale treinen op de as Rotterdam - Basel (via de Betuweroute) en kolentreinen tussen Rotterdam en Bottrop. Ze vervangen hier de Traxx-leaselocs van Railpool en EuroSprinters (serie 189) van MRCE. Door hun witte flanken en mintgroene accenten zijn ze niet alleen een frisse verschijning, maar lijken ze ook op de eerder bij Captrain gebruikte 186 142 en 186 148-150. Dat de nieuwe reeks in nummering aansluit op de tot 2013 gebruikte locomotieven is geen toeval; Bombardier vult de gaten op die binnen de bouwserie 186 zijn ontstaan. Het nummer 186 151 is niet nieuw: in 2007 heeft korte tijd een 186 151 op het Europese net gereden. Die kennen we nu als 186 901 van TX Logistik. Door de aanschaf van eigen locs hoeft Captrain minder machines te leasen wat gunstig is nu de economie op volle toeren draait en er een tekort aan locomotieven is bij leasebedrijven als Railpool en MRCE.-SB

Captrain loc 186 154 is met een lege kolentrein uit Bottrop bij Dordrecht onderweg naar de Maasvlakte, 21 juli 2018. (foto Sander Broerse)

Gebruikersvergoeding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat jaarlijks twaalf tot veertien miljoen euro vrijmaken om de gebruikersvergoeding voor spoorgoederenvervoerders te verlagen. De subsidie is onderdeel van een pakket maatregelen dat staatssecretaris Stientje van Veldhoven nog voor het zomerreces naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het moet de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland ten opzichte van omringende landen verbeteren. Het pakket is vastgesteld na overleg met de Spoorgoederentafel waar verladers, spoorvervoerders, terminals, havens, spoorinfrastructuurbedrijven, ProRail en het ministerie overleggen over de toekomst van het transport over het spoor. De maatregelen bevatten financiele en technische oplossingen voor het spoorgoederenvervoer. De subsidie is tot eind 2023; de netto gebruiksvergoeding komt daardoor op een vergelijkbaar niveau met Duitsland. Het spoorgoederenvervoer moet in 2030 naar 54 tot 61 miljoen ton groeien. Het pakket is een reactie op het Duitse Masterplan, waarin de Duitse gebruikerstarieven zullen halveren. Zonder tegenmaatregelen zou dit desastreuze gevolgen hebben voor de concurrentiepositie van de spoorgoederenvervoerders in ons land. Die klagen al jaren over te hoge Nederlandse tarieven.-GF

LTE-loc 193 829 rijdt met een keteltrein bij Zenderen, 20 juli 2018. (foto Guus Ferrée)

VR 203-5 passeert met Plan V 466 station Haarlem Spaarnwoude, 22 juni 2018. (foto Myron van Ruijven)

Mat '64 op transport

Door plaatsgebrek in de Haarlemse werkplaats moest de daar gestalde Plan V 466 worden verplaatst. Het treinstel belandde in de vandalismegevoelige Haarlemse Driehoek, maar door snel handelen van diverse betrokkenen werd in Blerick een nieuw onderkomen gevonden. Daar wordt verder gewerkt aan 'De Karel', zoals het treinstel wordt genoemd. Zo krijgt deze Plan V een rode wrap. Het treinstel is eigendom van Dennis Münninghoff, die het voor het symbolisch bedrag van één euro van NS mocht kopen. Om op het hoofdrailnet te mogen rijden is een attest nodig; voor de 466 wordt daaraan gewerkt. Van dit attest zullen in de toekomst railmusea en stichtingen ook gebruik kunnen maken. De opbrengsten van ritten met De Karel gaan naar het KWF Kankerfonds.-MvR

RailPro V100 093 verkocht en 661 gekocht

De RailPro V100 093 is in juni verkocht aan VEB Tractie. 50% van de aandelen van dit bedrijf berusten bij Railexperts, de andere helft bij de operationeel manager van Railexperts. De V100 stond jaren werkeloos onder het ecoduct in Crailoo nadat de loc bij RailPro overbodig was geworden door de aanschaf van diverse Hippels die voor rangeerwerk meer geschikt zijn. Na revisie zal de V100 bij Railexperts worden ingezet. Tegelijkertijd heeft RailPro het materieelpark aangevuld met een vijfde rijvaardige Hippel: het heeft de nog in EETC-kleurstelling gehulde 661 van de VSM overgenomen. De inmiddels naar Crailoo overgebrachte loc lijkt een welkome toevoeging voor de steeds populairder wordende Hippels voor commerciële inzet. Zo mist RailPro twee locs door de verhuur aan OOC in Oss en Spoorijzer in Roosendaal.-MvR

De RailPro V100 093 te Crailoo. (foto Myron van Ruijven)

Ontwikkelingen 6400

De in mei defect geraakte DBC 6461 werd voor reparatie naar Shunter in de Waalhaven gebracht. Het leek erop dat de laatste geel-grijze 6400 rood zou worden. De loc is echter geel-grijs gebleven en in historisch verantwoorde huisstijl gebracht. Nadat ze van de rode Railion-vlakken was ontdaan, is de cabine in een nieuwe laag gele verf gezet. Het locnummer is, zoals in het NS-tijdperk, groot op de cabine aangebracht met daarboven een klein DB-logo in zwart. Eind juni werd de loc weer in dienst genomen. Nog meer positieve ontwikkelingen: de al jaren terzijde staande 6463 is na een grondige revisie weer in dienst gesteld. Daar DB Cargo in Nederland een tekort aan locomotieven heeft zullen de 6466 en 6471 volgen.-MvR

De 6461 blijft geel-grijs en rangeert in Moerdijk met aanvoertrein 62008, 27 juni 2018. (foto's Myron van Ruijven)

RFO-loc 1829 rijdt met de theatertrein ter hoogte van De Lutte, 23 juli 2018. (foto Sevrien Ferrée)

Theatertrein

Een bijzondere trein bracht op 17 juli een bezoek aan Nederland. Loc 1828 van Rail Force One reed trein 42751 van Bad Bentheim naar Utrecht. De trein, negen blauw geschilderde, drieassige ex-DB Umbau rijtuigen en een rongenwagen wordt door theatergezelschap Das letzte Kleinod gebruikt als decor voor de voorstelling Wilhelm*ina, een stuk dat is gewijd aan de komst van de Duitse keizer Wilhelm die in november 1918 met de keizerlijke trein naar Eijsden vluchtte om hier asiel aan te vragen. Koningin Wilhelmina aarzelt in eerste instantie maar stemt uiteindelijk met zijn komst in. De tour begon op 21 juni in Frankfurt am Oder en leidde via Potsdam, Celle, Osnabrück, Bad Bentheim (de vroegere BE-halte Bentheim Süd), Utrecht en Worpswede naar Geestenseth waar op 29 juli het stuk voor de laatste keer werd gespeeld. In Bad Bentheim werd Wilhelm*ina zelfs in het Nederlands opgedragen. Kleinod speelde in Utrecht drie dagen in het Spoorwegmuseum. Op 23 juli ging de trein met RFO 1829 terug richting Worpswede bij Bremen. In Bad Bentheim nam de D 20 van de BE de trein over. Voor de 1829 was het een van de eerste ritten in de nieuwe, lichtgrijze livrei. Het bedrijf gaat ook de 1828 en 1837 zodanig bestickeren. Met dien verstande dat er in plaats van een zwarte band een bredere rode (1828) of groene band (1837) komt.-GF

Smartron loc 192 001 rijdt in dienst van EGOO met de Ems-Isar Express langs Bernte, 2 juni 2018. (foto Sevrien Ferrée)

Smartron

De Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) heeft bij Siemens drie locs van het type Smartron besteld. De Smartron is een verdere ontwikkeling van de succesvolle Vectron waarvan er 500 zijn verkocht. De in maart van dit jaar geïntroduceerde Smartron is speciaal voor het goederenverkeer in Duitsland ontworpen en blinkt uit door een grote bedrijfszekerheid. De 140 km/h snelle loc heeft een vermogen van 5.600 kW. Siemens zal de Smartron op de InnoTrans 2018 (18-21 september, Berlijn) presenteren. De particuliere vervoerder EGOO gebruikte het prototype van de Smartron, de 192 001, eind mei, begin juni voor het rijden van de Ems-Isar Express tijdens het onderhoud aan de eigen Vectron.-GF

STAALTRANSPORT AMSTERDAM

Omdat de kades van TATA Steel in Velsen-Noord voor scheepvaart tijdelijk niet bereikbaar zijn, is de verscheping van staalrollen verplaatst naar de haven van Amsterdam. De staalrollen gaan per spoor naar Westpoort waarbij de tractie door Rail Force One wordt verzorgd. Op 5 juli reed de eerste staaltrein naar de Holland Container Terminal (HCT) in de Houtrakpolder, tot week 34 zou dit vervoer vrijwel dagelijks moeten plaatsvinden. De dienstdoende locomotief is - onder voorbehoud - de nog altijd in het Locon-oranje gestoken 9702 (nog voorzien van het nummer 9802). Ook de VCK Scandia-terminal krijgt staaltreinen van RFO te verwerken, hier wordt de aan Lineas verhuurde gele Hippel 691 van BT Trains ingezet. Voor andere klussen wordt eveneens een beroep op de Hippel gedaan. Zo werd de 691 op 6 en 18 juli ingezet voor keteltreinen van RTB Cargo, voor het 'last-mile'-vervoer naar de NWB-terminal aan de Basisweg. Zo maakt de Hippel ook in de Amsterdamse haven een comeback.-KvdL

De RFO 9802 met een staaltrein nabij de HCT Terminal in de Houtrakpolder, 14 juli 2018. (foto Koen van der Lee)

Hippel 691 rangeert met een sleep geloste wagens bij NWB, 18 juli 2018. (foto Koen van der Lee)

SNG PER SCHIP

Langzaam stromen de nieuwe SNG-treinstellen Nederland binnen. Het grootste deel van de treinstellen arriveert per schip. Nadat de bakken in de Rotterdamse haven op de wal zijn getakeld worden ze per dieplader naar Amsterdam Zaanstraat gereden. Soms met een tussenstop in de Westhaven. Het aantal SNG-treinstellen in Nederland neemt inmiddels toe: op 27 juli arriveerde de 2714 bij de Zaanstraat, wat het 25e treinstel zou zijn. Ondertussen wordt met de stellen druk getest en proefgedraaid. Denk daarbij niet alleen aan proefrijden, maar ook aan hersporing, wat door ProRail werd getest.-MvR

Een tussenbak van de 2309 op transport in de Houtrakpolder, 22 juni 2018. (foto Myron van Ruijven)

Beschadigde V60

Nadat rangeerloc 365 101-5 van de firma Sascha Dehn over een stopping was gereden werd deze op 7 juni door EE-loc 110 169 met de 364 767, 364 616 en een voormalig slaaprijtuig van Münster naar Bad Bentheim overgebracht. Later op de avond keerde de E 10 met het slaaprijtuig en de eerstgenoemde V60 richting Rheine terug. De beide achtergebleven locs werden naar de werkplaats Nordhorn van de Bentheimer Eisenbahn gebracht. Daar kreeg de groene 365 101 de wielen van de 360 616. De eigen werkplaats van Sascha Dehn in Münster is niet ingericht voor het wisselen van wielen.-MR

EE-loc 110 169 brengt drie V60's van Sascha Dehn van Münster naar Bad Bentheim, 7 juni 2018. (foto Marco Rodenburg)

SD-loc 365 101 (rechts) krijgt de wielen van de er naast staande 360 616. Nordhorn, 7 juli 2018. (foto Guus Ferrée)

Loc 103 220-0 in de nieuwe outfit, op 29 juli vereeuwigd in depot Siegen. (foto Eric Sallevelt)

Touristik 103

Op 11 juni, tijdens het traditionele Zomerfeest van het DB Museum in Koblenz, werd loc 103 220-0 in de vroegere Touristik-kleuren van de DB gepresenteerd. Samen met een aantal rijtuigen in dezelfde bonte kleuren vormde dit ensemble enkele jaren een bijzondere eenheid bij de Bundesbahn. De loc werd in oude luister hersteld door Hans-Joachim (Achim) Bäcker, een autodidact op schildergebied die uit liefde voor deze locs met het in oude staat terugbrengen is begonnen. Bäcker werkt op het terrein van het voormalige Bw Siegen en heeft zich door zijn 'kunststukjes' in Duitsland inmiddels in de kijker gespeeld en van zijn hobby z'n beroep gemaakt. Hij heeft al diverse locs voor private vervoerders geschilderd. De 103 220 werd nageschilderd aan de hand van foto's. Een officieel kleurenschema was niet voorhanden. Tijdens het Lokschuppenfest op 25 en 26 augustus werd de loc in Bw Siegen tentoongesteld.-ES

EXTRA ONLINE

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

DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

Hobbyou is dé webshop waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en -benodigdheden. Bestel eerder verschenen uitgaven, online artikelen of leuke producten voor uw modelspoorbaan!

hobbyou.nl/modelspoor

Texelaars in het landschap

De Texelaar is een schapenras wat het meest voorkomt in Nederland. Op het eiland Texel, waar het ras oorsprong vandaan komt, leven circa 14.000 schapen, ongeveer net zoveel als er mensen op het eiland wonen. In het voorjaar worden daar zo'n 11.000 lammetjes geboren. De vacht van de ooien is zandkleurig/wit geverfd de pootjes en kop wit.
Prijs: € 8,50, hobbyou.nl/texelaars

Braunvieh koeien - schaal H0

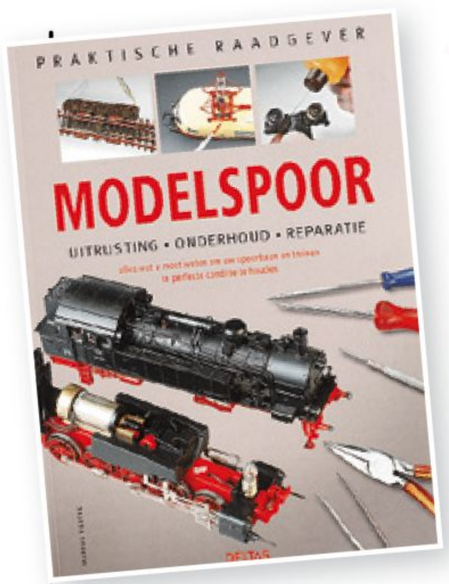
Het ´Brown Swiss´ of ´Braunvieh´ koeienras vindt zijn oorsprong in het Alpengebied. Het ras is wijdverspreid over de wereld en de totale wereld populatie wordt geschat op 7 miljoen dieren. Het ras is vooral te vinden in Zwitserland, Oostenrijk, het noorden van Italië en het zuiden van Duitsland. Onze Braunvieh koeien hebben een grijsbruine kleur, licht bruin rond de buik, donker bruine neuzen en hebben donkere horens. Prijs: € 9,90, hobbyou.nl/koeien

OP = OP!

Geel grijze NS 2240

Special voor het 40 jarig bestaan van Railhobby verkopen wij een geel grijze NS 2240, geproduceerd door Piko! Prijs: € 149,99. Kijk voor meer informatie, video's en foto's op hobbyou.nl/jubileumloc

Zijn uw treinen en rails aan een schoonmaakbeurt toe?



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

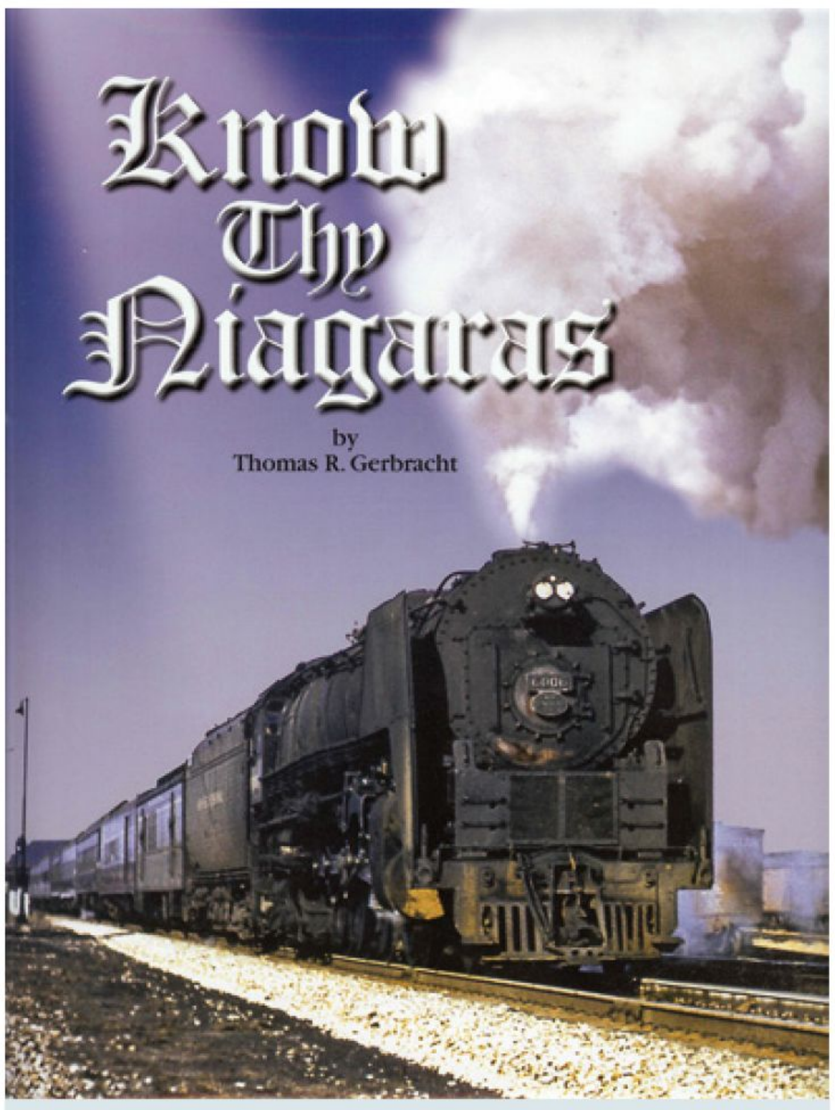
Tekst: Paul Bender

Een afwijkend (foto)standpunt

Railvervoer over de weg, VSM-Whitcombloc arriveert op 29 mei in Loenen. (foto Hans Altena)

SSN 011 1075 bij het bezoek op 16 mei 2010 in Hoorn. (foto Rein Korthof)

Er bestaat in de spoorwegfotografie een gouden regel voor het maken van aantrekkelijke plaatjes: de driekwart-voor opname. Indien je als fotograaf een locomotief of trein van driekwart-voor fotografeert krijg je qua compositie vaak een mooi plaatje, zeker als je de nodige aandacht besteedt waar de zon staat en wat je op de voor- en achtergrond hebt. Kortom, een prachtig plaatje om te laten zien en delen via alle media die we op dit moment kennen. Alleen, deze plaatjes hebben een nadeel: als je van een bepaalde locomotief, trein of treinstel een driekwart-voor foto hebt gezien, is de tweede foto van hetzelfde materieel niet echt een verrassing meer, bij de derde kijk je nauwelijks meer en na de vijfde of zesde foto slaat de verveling toe. Kniesoor kreeg recent een interessant boek binnen: 'Know thy Niagaras' van Thomas Gerbracht. Een dik boek over een van de betere moderne stoomlocomotieven, gebouwd in 1945 voor de New York Central Railroad. Ik heb de tekst met genoegen gelezen, alleen na een paar pagina's met goed afgedrukte foto's kende ik de rechter windleiplaat wel uit mijn hoofd. Toen ik het uit had bekroop me het gevoel dat het boek een stuk dunner had gekund wanneer de auteur 'wat minder van hetzelfde' uit de diverse tot zijn beschikbaar staande foto's had geselecteerd.
Wat is het algemene kenmerk van die driekwart-voor foto: een loc of trein(stel), beetje ijzer (genaamd spoor) op de voorgrond, een belabberd laag standpunt waardoor je boven wielas-hoogte nauwelijks iets ziet qua details en een vaak relatief oninteressante achtergrond. Mooi qua compositie, alleen het vertelt dus zo weinig. Maak eens een ander plaatje, zoek eens naar hoe je wat anders kunt laten zien. Wat gebeurt er om de loc heen, wie werkt er mee, hoe ziet een en ander er van boven af uit. En misschien is de compositie niet zo mooi als dat driekwart-voor plaatje, maar grote kans dat je eens iets anders, nieuws, verrassends laat zien. Misschien niet eens voor de huidige bekijkers van de foto, maar wel voor die in de toekomst. Veel zaken die nu vanzelfsprekend zijn, zijn over 30 - 50 - 70 jaar onbekende factoren waarbij een goede foto veel kan doen om een loc of materieel in een betere context te plaatsen.
Het zal bij die plaatjes misschien niet direct een plaatsing in een tijdschrift of oh- /ah-reacties op fora oproepen, maar de toekomstige auteurs en lezers van die naslagwerken gaan je dankbaar zijn omdat er dan dus ook foto's vindbaar zijn die misschien, qua compositie, niet helemaal 100 % zijn, maar die dus wel iets laten zien van het materieel in haar omgeving en het gebruiken ervan. En als je dan een driekwart-voor foto maakt: kijk eens of het toch niet net een beetje anders kan, waardoor de foto net een ander verhaal vertelt dan al die andere driekwart-voor foto's. En als het u nog nooit opgevallen was dat er een overdaad aan driekwart-voor foto's bestaat, tja misschien slechts een kniesoor die daar op let.



Coverfoto 'Know thy Niagaras'.

50 JAAR LGB

Geen gewone trein maar a way of life

Een halve eeuw LGB. Zo lang is het alweer geleden dat Lehmanns Gross Bahn werd opgericht. Een merk dat een nieuwe dimensie toevoegde aan de wondere modelspoorwereld. Hoewel modelspoor? LGB was en is nog steeds de belichaming van een trein waarbij de beleving voorop staat. Voor de echte aanhangers is het zelfs a way of life.

Het is een kleine dertig jaar geleden dat ik met mijn eerstgeborene op bezoek ging bij Harry Becker, destijds werkzaam bij speelgoedimporteur Otto Simon in Almelo en verantwoordelijk voor 'technische' merken als Fleischmann, Pola en LGB. Deze immer vriendelijke Almeloër had in zijn woning een groot model van de 'Spreewald' staan. Voor niet-kenners: een 1'C-tenderlocomotief met een interessante historie die in het echt bewaard is gebleven en in de collectie van Bruchhausen-Vilsen thuishoort. Nog voordat onze drie turven hoge wereldburger een stap in de woonkamer had gezet wees hij verrukt op het model dat op een kast stond. 'Trein, trein, trein', en dat gezegd met grote, genietende ogen. Het was liefde op het eerste gezicht. Junior was meteen in de ban van LGB. Hier vlamde iets voor de eeuwigheid.

Circusset

Voor zijn volgende verjaardag kocht ik een circusset, bestaande uit een witte Stainz locomotief, het onverwoestbare beeldmerk

1. Lokaalspoor idylle: de locs Franzburg en Spreewald rijden over een mooi aangelegde G-baan. **2.** Meyer loc 99 594 behoort tot de mooiste modellen van LGB. **3.** De Wismar railbus geeft letterlijk kleur aan het 1:22,5-assortiment.

De in november 2017 gepresenteerde VIK-loc 99 653 is de tweede vijfasser van LGB.

van de roemruchte Neurenbergse fabriek, en twee platte wagens die waren beladen met een mobiele kooi en een bijbehorende kleine vrachtwagen. Het uitpakken van al dat moois was een feest op zich, het rijden over het grote ovaal nog meer. Dat je de loc zomaar kon beetpakken, de deurtjes kon openen, de trein ook hard kon laten rijden; jongensdromen komen soms uit. Maar zo'n rondje, daar moet je wat railstukken aan toevoegen. En dus reed er binnen niet al te lange tijd een trein rond de vijver. Binnen de kortste keren was junior een wandelend reclamebord, met zijn veel te ruim zittende LGB-pet, grote LGB-drinkbeker en fijne LGB-pen en aan de muur een bijpassende kalender. LGB-fan ben je elke dag, elke maand, elk moment van je leven.

Gelede locomotieven

Met geld van verjaardagen en later van bijverdiensten in de horeca werd een fraaie collectie bij elkaar gesprokkeld. Met name de gelede locomotieven, Meyers en Mallets, hadden zijn aandacht. Maar omdat de LGB-wereld er een is met een onbegrensde horizon en het logisch lijkt als alles door elkaar rijdt was junior op een gegeven moment ook eigenaar van een krokodil van de Rhätische Bahn en vier bijbehorende salonrijtuigen. De een zet het geld op de bank, de ander laat het rollen. Letterlijk. De focus lag evenwel op (Oost-)Duits meterspoor. Het grote voorbeeld reed daar volop en die waren allemaal gefotografeerd. Hoogtepunt was de aanschaf van de 99 7245, de iconische Brockenloc uit de Harz. Met geluid, dus de buurvrouw stak op een gegeven moment haar hoofd tussen de klimop om te vragen of alles goed met ons was. Dat had ze een paar jaar eerder ook gedaan toen de verzameling goederenwagens was uitgebreid met een exemplaar dat het levensechte gemekker van een schaap produceerde. Ze vroeg zich ietwat bezorgd af of we soms een geit hadden gekocht. We stonden bij wijze van spreken met een been in het tv-programma Showroom. Oppassen geblazen.

4. Ter vergelijking het grote voorbeeld van de Wismar motorwagen. **5.** Deze handzame Schoema dieselloc bedient diverse aansluitingen. **6.** De Rügense 99 4653 is een van de weinige smalspoormodellen met losse tender. **7.** Parade van drie locs die in de Harz dienst hebben gedaan. **8.** Motorwagen T2 is onmiskenbaar afgeleid van de Wismar railbus. **9.** LGB maakte ook een tram, de bovenleidingpalen waren apart verkrijgbaar.

Appie Baantjer

Ondertussen beschreef ik voor diverse treinenbladen de LGB-wereld van erkende gebruikers als oud-politieman en krimischrijver Appie Baantjer. Die ontving alleen al van de uitleenvergoeding van zijn boeken voldoende om zonder financiële pijn

elk nieuw model te kunnen kopen. Zijn vrouw vond het allemaal best. Het echtpaar had geen kinderen en Appie kon mooi elke dag de trein uitlaten. Erik de Zwart die ik voor het eerst bezocht toen hij in het Gooi nog een boerderij bewoonde en een speedboot achter het huis had liggen waar ze bij Miami Vice jaloers op zouden zijn geweest. Radioman met een treinvirus. In diens voortuin draaide toen al de Rhätische Bahn z'n rondjes. Of dat de reden was dat hij met een bekende zangeres had gebroken? Dat zal altijd in nevelen gehuld blijven.

Bezoek aan de fabriek

Met Harry Becker, 'aanstichter' van dit alles, bezocht ik in de hoogtijdagen van LGB de fraaie stand op de speelgoedbeurs van Neurenberg. En op een gegeven moment de fabriek om met een van de Richters, de familie die eigenaar was, te praten om van de vierkante tramloc een tweeasser van de Geldersche Tramwegen te maken. Oude zwartwit foto's gingen mee als getuigen hoe zo'n transitie er uit moest komen te zien. Ja, ik was onder de indruk van de fabriek. Modern, eigentijds, licht. En buiten stond een indrukwekkend wagenpark van de directie die de vleugels ook in de Verenigde Staten had uitgeslagen. De bomen reikten tot in de hemel. Dat het een paar jaar later zo mis kon gaan doordat de Richters op veel te grote voet hadden geleefd, kon nog niemand bevroeden.

Happy met grootspoor

Bezoeken aan tuinen van in de LGB-wereld bekende Duitsers leerden me dat de bezitters van deze modellen een aparte bevolkingsgroep vormen. Ze spraken zelfs een soort LGB-taal. Alles was doordrenkt met waar dit merk voor stond: 'Happy met grootspoor'. Een nog sterker wij-gevoel dan dat bij Märklinisten het geval is. Leuk voor de commercie, maar ik heb daar nooit aan kunnen wennen. Etiketten zijn niet zo aan mij besteed. Maar fascinerend was zo'n inkijkje wel.

LGB ging mee met zijn tijd. De locs en motorwagens kregen digitale besturing. Mooi was dat. Twee stoomlocs met elk z'n eigen staccato zwoegend met een lange sleep goederenwagens. Op de een of andere manier vonden we sound bij deze grote modellen leuker dan bij de collega's van H0. Wellicht dat het geluid in een tuin wat minder manifest aanwezig is dan bij 1:87 in een afgesloten ruimte. Met de grote Jumbo-transformator was het tegelijk rijden van meerdere locs geen probleem. Al werd toen junior wat ouder werd de frequentie van rijden met de G-baan in de tuin wel minder.

Het boegbeeld van LGB is de Oostenrijkse tweeasser Stainz.

Flakkerend licht

Desondanks werd er nog wel eens wat aangeschaft. Onder andere de befaamde tweeassige tram. Piko leverde de nodige scenery. Praktisch en handzaam waren de halve huizen. Een draaischijf ontstond in zelfbouw. Tot het 1:1-spoor en het rijden bij een naburige museumlijn alle tijd buiten zijn studie opslokten. De LGB-modellen kwamen de doos niet meer uit en in de garage nestelden zich spinnen in de daar opgeslagen stations, seinhuizen en boerderijen. LGB werd een flakkerend licht dat op een gegeven moment helemaal doofde. Het kantelpunt was het faillissement van het bedrijf in 2006 en de uiteindelijke overname door Märklin. De ziel is sindsdien verdwenen. De fabriek in Göppingen doet LGB 'er bij', het is een Fremdkörper binnen het bedrijf en dat geeft zijn weerslag op de gebruikers. LGB is sindsdien geen LGB meer hoezeer de nieuwe eigenaar zijn best ook doet. Het is een gedwongen huwelijk. En dat werkt niet, liefde laat zich niet dwingen.

Oplichter

Hoe het met de collectie is afgelopen? Eerlijk gezegd, niet zo goed. Nadat we wat infra en een paar locs en rijtuigen aan een handelaar in Denekamp hadden verkocht werden daar enkele grote partijen afgegeven. Om in consignatie van de hand te worden gedaan. Helaas bleek deze Van G. een oplichter. Hij tilde als penningmeester niet alleen een lokale begrafenisvereniging voor meer dan een half miljoen euro, maar rekende ook de verkochte modellen niet meer met ons af. Na een vlucht en een verblijf in een Portugese cel, het stond allemaal breed uitgemeten in de plaatselijke pers, legde de politie beslag op de niet-verkochte modellen. Omdat junior een keurig overzicht en foto's van zijn verzameling had, kregen we na maanden onderzoek deze eigendommen terug. Ze lagen keurig opgeslagen in de kelder van het politiebureau. Nadat de resterende modellen - van de rails was geen spoor meer te bekennen - via een winkel in Noord-Holland waren gesleten, restte een redelijke kater. De oplichter stierf korte tijd later in een tehuis voor ontheemden, beroofd van al zijn bezittingen en illusies, bij ons waren een paar duizend euro in rook opgegaan. Van eeuwige liefde voor LGB was dus toch geen sprake.

'Vijf keer zo groot als de N-schaal'

Het was de topic van de internationale speelgoedbeurs van Neurenberg in 1968. Drie miljoen mark had de in 1881 als speelgoedfabriek in Brandeburg/Havel opgerichte firma Lehmann het afgelopen jaar geïnvesteerd in de ontwikkeling van een nieuwe vorm van modelspoor: LGB, in een schaalgrootte van 1:22,5. De gok, uitgevoerd met drie miljoen D-Mark, gelijk de jaaromzet die met gewoon speelgoed werd verdiend, pakte goed uit. De pers beoordeelde het nieuwe product, de Oostenrijkse loc Stainz en een paar bijbehorende rijtuigen en rails, met de hoogste cijfers. Lehmanns Gross Bahn was vanaf dag 1 een absolute hit. In allerlei tv-programma's doken de modellen op. Die overstegen al gauw hun eigen grootte. 'LGB is vijf keer zo groot als schaal N maar slechts twee keer zo duur', noteerde een exponent van de vakpers. Dat de kleine tweeassige locomotief het boegbeeld werd berust op toeval. Wolfgang Richter, die de

firma Lehmann in 1956 na het overlijden van zijn vader met zijn broer Eberhard en hun moeder voorzette, zag een foto van deze loc toen hij het standaardboek Schmalspurig durch Österreich doorbladerde. Hij was meteen verkocht. Stainz werd het meest geproduceerde model van LGB.

IJzersterk merk

De drie letters vormden een ijzersterk merk. Ook letterlijk. Dat bewees een heuse olifant die voor het oog van de camera's op de rails ging staan. Een pr-stunt van jewelste. Daarover werd binnen de burelen van de fabriek goed nagedacht. Het feit dat bekende Duitsers deze modeltrein als hun favoriet bestempelen, legt de Richters geen windeieren. Zelfs rockster Peter Krauss bekent een fan te zijn. Net zoals anno nu popidolen als Rod Stewart (140 vierkante meter baan New York anno 1940), Neil Young, Roger Daltrey, Bruce Springsteen en Phill Collins er met overtuiging voor uitkomen dat ze modelspoorliefhebber zijn.
Door de grootte zijn de modellen niet alleen mediageniek, ze roepen ook een eigen sfeer op. Een gegeven dat door de marketeers van LGB zorgvuldig wordt gecultiveerd. Het succes levert zo veel pecunia op dat in 1969 een nieuwe fabriek aan de Saganer Strasse in Neurenberg kon worden geopend. Drie jaar later werd daar als eyecatcher een in 1894 gebouwde tenderloc van de Franzburgere Kleinbahn neergezet. Samen met een paar wagens. Ook een tram uit Neurenberg stond hier voor het moderne, rood geschilderde complex.

Doorbraak in Amerika

LGB kreeg in 1987, zes jaar na de viering van het honderdjarig bestaan van de firma Lehmann, definitief voet aan wal in de Verenigde Staten door in San Diego een dochteronderneming, LGB of America, op te richten. De grote doorbraak kwam twee jaar eerder met de presentatie van een Mogul locomotief. Een 2-6-0-model dat de pionierstijd van het spoor in Amerika belichaamde. Liefst tienduizend modellen werden in een jaar tijd geëxporteerd. De meeste hadden een Duits of Zwitsers voor-

10. Het model van de Stainz is in vele gedaantes geleverd. **11.** Dieselloc Jonny is een handzaam model. **12.** Drukte in depot Lehmann. Links een Stainz, rechts tenderloc Spreewald. **13.** Het grote voorbeeld van de Brockenloc van LGB. **14.** Model of werkelijkheid? Loc Franzburg met een korte trein op de museumlijn van Bruchhausen-Vilsen.

beeld. Veel bekende Duitse smalspoorseries kregen een 1:22,5 imitatie. Zoals de IVK, de 99 6001 uit het Selketal, de vierassers uit Rügen, noem maar op. En uiteraard veel moois van de Rhätische Bahn. Later ging LGB over tot de modelversies van normaalspoorlocs als de V200. Dat voelde een beetje als vloeken in de kerk. Producties die niet bepaald goedkoop waren.
De Richters, sinds eind jaren negentig voerden Wolfgangs zoon Rolf en neef Johannes de directie, meenden na een gouden periode te lang dat de bomen tot in de hemel groeiden. Het 125-jarig bestaan werd in 2006 nog in de bekende overtreffende trap gevierd, onder meer met een goed bezochte open dag, maar lang kon niet van dat succes worden nagenoten. De kas was leeg. Op 18 september dat jaar werd uitstel van betaling aangevraagd. Kort daarvoor werd geopenbaard dat in april de Amerikaanse dochter aan de firma G45 was verkocht. Na 38 jaar was er abrupt een einde aan het LGB-sprookje gekomen.

Hermann Schöntag

Begin 2007 deed Hermann Schöntag, in Duitsland een bekende figuur en eigenaar van de Rügensche Kleinbahn een poging om het noodlijdende bedrijf te kopen. Hij richtte daartoe de firma E.P. Lehmann GmbH & Co KG op. Omdat Schöntag de financiën niet rond kreeg leed zijn goedbedoelde poging schipbreuk. Uiteindelijk lukte het Märklin via de investeringsmaatschappij Goldman Sachs LGB te kopen. Daarbij werd de handel en wandel van enkele andere betrokken banken flink bekritiseerd. Op 26 juli 2007 werd Märklin officieel de nieuwe eigenaar. De productie van de grote modellen geschiedde toen in Hongarije (Györ) en in China. Maar ook met Märklin ging het op een gegeven moment bergafwaarts. De Göppingers raakten in zwaar weer verzeild maar konden op 17 februari 2011 bekend maken dat ze een goede basis voor de toekomst hadden gecreëerd. Maar het bleef onrustig. Dat veranderde toen de Simba-Dickie groep, een private investeringsmaatschappij, in februari 2013 bekend maakte dat het Märklins moederbedrijf had gekocht. Er werd bij gezegd dat LGB Toytrain niet stiefmoederlijk werd behandeld. Sterker nog, er werd weer in de Gartenbahn geïnvesteerd. Om jong en oud opnieuw te enthousiasmeren.

Exclusieve modellen

Dit jaar werd op de Speelgoedbeurs van Neurenberg een indrukwekkend, eenmalig model van een stoomsneeuwschuiver van de Rhätische Bahn gepresenteerd. Het leek een beetje op de tijd dat samen met kleinseriefabrikant Aster dure, exclusieve modellen werden gemaakt. Dit voorjaar werd het 50-jarig bestaan van LGB gevierd in Jöhstadt, kloppend hart van de Preßnitztalbahn, een 750 mm-museumlijn. Het werd een groot succes qua bezoekersaantallen. Zo'n 6500 man kwam met Pinksteren op het feest in Saksen af. Met als hoogtepunt de veiling van vijf modellen van de Saksische IVK 99 1568 die van een bijzondere opdruk waren voorzien. Het hoogste bod bedroeg 3011 euro. Dat liet zien dat LGB, ook al is het aan Märklin vastgeplakt, nog altijd leeft. Hoe lang dat duurt valt te bezien. De tijd zal het leren. Het merk heeft last van andere merken. Bijvoorbeeld Piko dat ook G-modellen maakt en net als in andere schaalgroottes een kamikaze politiek voert om de concurrentie de voet dwars te zitten.

VOOR EEUWIG GELINKT MET VOETBAL

Serie VT 08.5 boegbeeld snelle langeafstandsverkeer

Zelden zal spoorwegmaterieel zo zijn gelinkt aan een bepaalde gebeurtenis of persoon als het Deutsche Bundesbahn treinstel van de serie VT 08. Het Duitse voetbalelftal werd in 1954 tegen alle verwachtingen in Bern wereldkampioen. Met speciale opschriften reed dit dieselstel de voetballers van Zwitserland naar München. Een ongekende zegetocht door een nog steeds gehavend land dat smachtte naar een positieve gebeurtenis.

Het staat oudere Duitsers ongetwijfeld nog steeds op het netvlies gegrift, de jubelrit per spoor van het winnend (West)Duitse voetbalelftal van Spiez, waar de Mannschaft was ingekwartierd, naar de Beierse hoofdstad. De VT 08 502 was voorzien van het opschrift 'Fussball-Weltmeister 1954' en moest diverse keren stoppen omdat het feest langs de geplande route soms wat te uitbundig werd gevierd. Wat er ook over de historie van dit materieel wordt geschreven, dit sportieve feit zal altijd worden gememoreerd.

'Eierköpfe'worden ze door spoorwegliefhebbers genoemd, de van voren rond gevormde, gestroomlijnde treinstellen van de series 612 (VT12.5) en 613 (VT 08.5) van de Deutsche Bundesbahn. De bestuurders vonden die benaming niet aangenaam, te negatief. Dat neemt niet weg dat deze dieseltreinstellen door hun markante vorm de nodige aandacht hebben gegenereerd. Hun wortels liggen al voor de oorlog, bij de toenmalige Deutsche Reichsbahn. Dat bedrijf deed in de jaren dertig veel ervaring op met het uitgebreide net van 'Fliegende Zügen', zoals met de Vliegende Hamburger, constructief hoogstaande treinstellen die met hoge snelheden grote Duitse steden met elkaar verbonden. De Reichsbahn baarde met dit gestroomlijnde materieel veel opzien, ook buiten de eigen grenzen. Wereldwijd kende de DRG/DRB zelfs hoegenaamd geen gelijke op dit gebied toen op 15 mei 1933 het prototype van de Fliegende Hamburger haar maidentrip tussen Berlijn en Hamburg maakte. Het was de aanzet tot de ontwikkeling en bouw van snelle dieselstellen van de series VT 137 Hamburg, Köln, Leipzig, Berlin en München. Met hoge snelheden (max. 160 km/h) en veel comfort werden de (zaken)reizigers vervoerd. Het was voor de conventionele industrie reden voor een tegenzet: Henschel presenteerde de befaamde Henschel Wegmann trein die met gestroomlijnde stoomlocs van Berlijn naar Dresden reed.

Experimentele VT 92

Ofschoon de net opgerichte Deutsche Bundesbahn in eerste instantie nog stoomlocomotieven liet ontwikkelen (series 10, 23, 65, 66, 82) was het duidelijk dat de toekomst bij de diesel- en de elektrische tractie zou liggen. Daarom werd vrij snel besloten om

Amerikaanse treinstellen

Het Amerikaanse leger in Duitsland schafte zes tweedelige VT 08.8 treinstellen aan die op de VT 08.5 waren gebaseerd. Twee stuks (VT 08 801-802) waren als salontrein ingericht voor het vervoer van hoge officieren, vier (VT 08 803-806) deden dienst voor het vervoer van zieken en gewonden. Dit groen geschilderde materieel had geen Scharfenbergkoppeling maar een schroefkoppeling en buffers. Omstreeks 1974 werden ze buiten dienst gesteld. Een stel, de VT 08 801 ('De Generaal') werd eind jaren tachtig gemoderniseerd en kreeg een voorruit die op het front van de serie 103 leek. Het bevindt zich nu in particuliere handen.

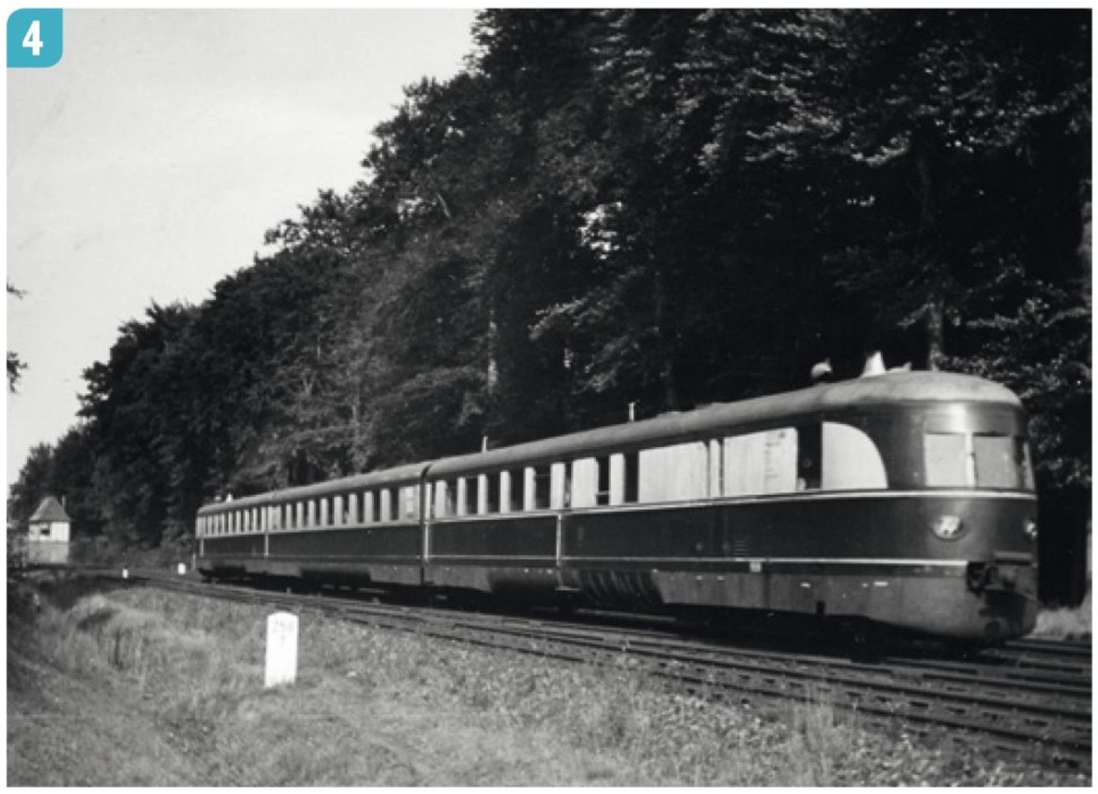
1

Zo zag de VT 08.5 er bij de aflevering uit. Met een gevleugeld wiel op de neus. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

nieuwe dieseltreinstellen te ontwikkelen, de VT 08.05 voor het snelle lange-afstandsverkeer en de daar vanaf geleide VT 12,5 voor het regionale personenverkeer. Met de experimentele VT 92 werden eerst de nodige proeven gedaan alvorens voor een definitief ontwerp te kiezen.

In mei 1952 beet de VT 08 501 (VT betekent Verbrennungstriebwagen) het spits af. Dit treinstel werd voortbewogen door een 1000 pk (735 kW) dieselmotor die voor een maximum snelheid van 140 km/h zorgde. Ook was er een restauratie voorhanden. Het middelste- en het stuurstandrijtuig waren niet gemotoriseerd. Binnen een jaar leverden Düwag en MAN nog eens dertien motoreenheden af, in 1954 gevolgd door nog eens zes eenheden. Bij die laatste was het restauratiegedeelte met keuken en 24 plaatsen vervangen door gewone zitplaatsen om zo de capaciteit te vergroten. WMD tekende voor de bouw van 22 tussenbakken die van 1952 tot 1955 werden geleverd terwijl bij Rathgeber en VWW dertien stuurstandrijtuigen werden gebouwd. De aantallen lijken enige verwarring op te leveren, want hiermee kun je niet louter dertien complete (driedelige) treinstellen samen te stellen. Er zat een flexibeler gedachte achter. In drukke tijden kon zo de samenstelling worden aangepast aan de vraag: werd het stuurstandrijtuig afgekoppeld en werden er een of twee tussenrijtuigen en een motorwagen bijgeplaatst. De eerste dertien motorwagens VT 08 501–513 hadden behalve een restauratie ook een bagage- en postcompartiment. De middenbakken kenden tien compartimenten, het stuurstandrijtuig zes alsmede een vergaderruimte inclusief tafel. Na afschaffing

1. De tweede verschijningsvorm van de VT 08.5, met DB-logo op de voorkant. (foto's 1 & 2: Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **2.** Kijkje in de cabine van de VT 08.5. De bestuurder was een meter van de koppeling verwijderd. **3.** De Duitse spoorwegen hadden voor de oorlog al veel ervaring opgedaan met snelle dieseltreinstellen. (ansichtkaart, collectie Sevrien Ferrée)



4. De Fliegende Hamburger hadden een bijzondere stroomlijn. (foto's 4, 5 & 6: Carl Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée) **5.** Ook bij ontwikkeling van de VT 10 was terug gegrepen op kennis van voor de oorlog. **6.** De serie VT 11.5 loste de serie VT 08.5 af in het TEE-verkeer. Hier het vertrek uit Hamburg Hbf. **7.** Ook als accu motorwagen (ETA 176 003) waren Eierköpfe gebouwd. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **8.** Eierköpfe waren er ook in elektrische uitvoering als serie 430 (ET 30).

van de derde klasse bij de DB konden de reizigers met dit materieel alleen eerste klas reizen.

TEE-DIENST

De stellen werden afgeleverd met een purperrood jasje, donkergrijs geschilderd dak, zwarte onderkant en met een groot gevleugeld wiel op de neus. Met daaronder, eveneens in het geel, de letters DB. De cabineruiten waren in het zwart gevat. Toen de DB in 1955 een nieuw, strak logo kreeg, werd het zwart van de cabineramen in een soort V-vorm naar de koppeling doorgetrokken en hierop het nieuwe logo geschilderd. Deze livrei behielden ze tot het einde.

Het nieuwe materieel voldeed goed en werd van meet af aan gebruikt voor de lange-afstands F-dienst. Sterker nog, toen op 2 juni 1957 een nieuw tijdperk werd betreden en met het TEE-verkeer werd begonnen moest de DB op de VT 08.5 terug grijpen. Wie bijvoorbeeld met de TEE 'Helvetia' vanuit Hamburg Hbf vertrok zag voorop het treinstel het rode bordje TEE prijken. Al werd dit materieel dat in die tijd ook in Amsterdam te zien was, een jaar later door de nieuwe treinstellen van de serie VT 11.5 vervangen; motorwagens die specifiek voor de hoogwaardige TEE-dienst waren ontworpen. Overigens zijn foto's bekend waarbij een VT 08.5 samen met een VT 11.5 naar Zwitserland reist.

De van een Scharfenbergkoppeling voorziende dieseltreinstellen hadden een onderstel dat bestond uit een gelaste, zelfdragende en van spanten voorziene bak.

DRIE DEPOTS

Voor het rijden van de F-treinen waren de VT 08.5's gehuisvest in de depots Hamburg-Altena, Dortmund Bbf en Frankfurt-Griesheim. Niet zelden waren meerdere stellen aan elkaar gekoppeld en reden ze als zodanig over de linker Rhein oever.

Zes jaar nadat dit materieel de status van eerste klasse had gekregen werd de klasse indeling veranderd. Na een aanpassing werden ze gedegradeerd tot tweede klas treinstellen. Dat impliceerde een einde aan hun glorierijke jaren. In 1969 werden de VT 08-en uit de sneltreindienst gehaald. Köln-Nippes was ondertussen ook een depot geworden waar deze stellen administratief waren gestald en werden onderhouden.

Van de uitgeklede versie, de serie VT 12.5 voor het regionale verkeer waren twaalf motorwagens, dertien middenbakken en negen stuurstandrijtuigen gebouwd. Toen in 1962 de verbouwing was begonnen van de VT 08.5 tot tweedeklas treinstellen en aldus de serie VT 12.6 ontstond werd de wagenbak 50 millimeter verhoogd. Op die manier was dezelfde koppelingshoogte bereikt als van de VT 12.5. Veranderingen die in het Ausbesserungswerk Neurenberg werden doorgevoerd. In mei 1963 werd het eerste verbouwde treinstel VT 12 609 (ex VT 08 509) afgeleverd en naar Bw Braunschweig gestuurd. Dat zou het nieuwe steunpunt voor de VT 12.6 worden. De verbouwingen duurden tot 1971.

KOBENHAVN-EXPRESS

De eerste vier VT 12.5 stellen reden tussen Dortmund en Keulen. Daarna werden ze met ingang van de zomerdienstregeling van 1954 ook vanuit Hamburg-Altena ingezet. In mei 1967 werd dit materieel gebruikt voor het rijden van het D-treinpaar 141/142, beter bekend als de Kobenhavn-Expreß. Ook de verbindingen Hamburg-Kiel/Flensburg, Kiel-Husum en Flensburg-Lüneburg behoorden jarenlang tot het vaste domein van de VT 12.5.

7

8

Nadat in 1968 bij de Deutsche Bundesbahn de computernummers waren ingevoerd kregen de nog niet verbouwde VT 08.5-treinstellen het EDV-nummer 608.5 terwijl de in VT 12.6 veranderde stellen als serie 613 te boek stonden. De serie 608.5 verdween op 10 februari 1971 uit het materieelpark van de DB toen het laatste verbouwde treinstel was afgeleverd. Dat materieel werd in hoofdzaak vanuit Braunschweig ingezet, in het westelijk gedeelte van de Harz. Braunschweig-Kreiensen behoorde hier tot de vaste diensten. De stellen kwamen ook tot Wolfsburg, Hameln en Uelzen. Zelfs Bielefeld gold als bestemming van dit materieel.

Spartaanse cabine

Ofschoon de 'Eierköpfe' er modern uitzagen waren de machinisten die er op moesten rijden niet bepaald gezegend. De cabine was klein en spartaans ingericht. De machinist bevond zich slechts een meter van de Scharfenbergkoppeling. Daar kwam bij dat de achter de cabine geïnstalleerde twaalfcilindermotor heel veel lawaai produceerde en over het regelen van de temperatuur zullen we het maar niet hebben. Het was of te warm of te koud, een gulden middenweg was er niet. Om op zijn werkplek te komen moet de bestuurder via het reizigerscompartiment naar voren lopen en zich vervolgens door een nauwe gang langs het motorgedeelte naar voren worstelen. Bij een botsing was er nauwelijks een overlevingskans.

Als gevolg van de oprukkende elektrificatie werd het werkterrein van de gestroomlijnde diesels steeds kleiner. Zoals gememoreerd werd Braunschweig samen met Hamburg-Altona zoals de Duitsers het noemden, 'Auslauf Bw' voor deze serie. Hier werden de laatste representanten van deze serie samengetrokken, zoals Bw Rheine die rol ooit vervulde voor de sneltreinlocs van de serie 01.10. De Hamburgse stellen reden in hun nadagen, begin jaren tachtig, gemiddeld 630 kilometer per dag. Ze behoorden daarmee tot de best presterende dieseltreinstellen van de DB. Eind mei 1982 was het hier echter gedaan met hun diensten.

Twee motorwagens

De resterende exemplaren werden naar Braunschweig overgeheveld dat de eer had het laatste 613 bolwerk te zijn. Vanwege het heuvelachtige karakter van de lijnen rond deze stad waren de treinstellen altijd voorzien van twee motorwagens. Daar kwam bij dat voor het rijden op de bekende noord-zuidlijn snel optrekken een vereiste was om de maximumsnelheid te bereiken. Bijzonder was dat er op een gegeven moment ook tweedelige stellen werden geformeerd. Die reden op minder drukke lijnen zoals bijvoorbeeld Salzgitter-Lebenstedt. Maar ook die ingreep kon het naderende einde niet verbloemen. De 613-ers waren aan het einde van hun Latijn. Op 1 juni 1985 was het definitief gedaan met dit materieel. De slopers kregen het druk. Alleen al in Reichertshofen bij Ingolstadt werden ruim dertig treinstellen gesloopt. Een paar ontsprongen de dans en werden naar Italië verkocht. Daar kregen ze nog een onderhoudsbeurt om te kunnen worden doorverkocht, maar daar kwam niks van terecht.

Een paar stellen kregen later de museumstatus. Zo is er de vierdelige VT 503+VM 0510+VM 08 512+VT 08 520 en VS 08 503 die in handen is van de DB. Jarenlang zette een club uit Braunschweig dit stel in, het reed zelfs naar Nederland, tot het in 2007 buiten dienst werd gesteld. Verder gebruikt de Regionalbahn Alb-Bodensee de door een vereniging uit Stuttgart geredde 612 506 voor toeristentreinen. Deze Stuttgarter Rössle houdt de herinnering aan het Duitse Wirtschaftswunder levend.

TEE-treinstel VT 08.5 deed in 1957 ook Amsterdam aan.

TRIX DB VT 08.5 IN TEE-UITVOERING

TEE 185 Paris-Ruhr

Enige tijd geleden hebben zowel Trix als Märklin het vierdelige treinstel VT 08.5 uitgeleverd. Met enige vertraging, want het gaat hier om een Neuheit van 2017. Het model is zeker ook interessant voor modelspoorders die naar Nederlands voorbeeld rijden, want deze uitvoering van de VT 08.5 kwam in de beginjaren van de TEE ook naar Amsterdam. Op pagina 30 leest u over het grootvoorbeeld.

2. De kop van de VT 08 517 nadert een onbewaakte overweg. **3.** Alle vier bakken van de VT 08.5 zijn voorzien van interieurverlichting, met de frontseinen wordt ook de cabineverlichting geschakeld.
4. Donkere cabine bij uitgeschakelde frontseinen.

Het beoogde treinstel voor de dienst naar Nederland, de VT 11.5, was bij de start van de Trans Europa Express, TEE, nog niet beschikbaar, zodat de VT 08.5 vanaf 1957 op Amsterdam werd ingezet. Het treinstel bestaat uit vier delen, motorwagen VT 08 509 met keuken, restauratie en postafdeling (in model is hier de aandrijving in ondergebracht), genaamd WRPwPost4üm, de tussenrijtuigen VM 08 516 en VM 08 518 met coupés (type A4üm) en motorwagen VT 08 517 met coupés (A4üm). Conform de TEE-norm zijn alle rijtuigen 1e klasse.

Model

In model is het koprijtuig met de keuken en restauratie gemotoriseerd. De motor met vliegwiel drijft via een cardan twee assen

5

6

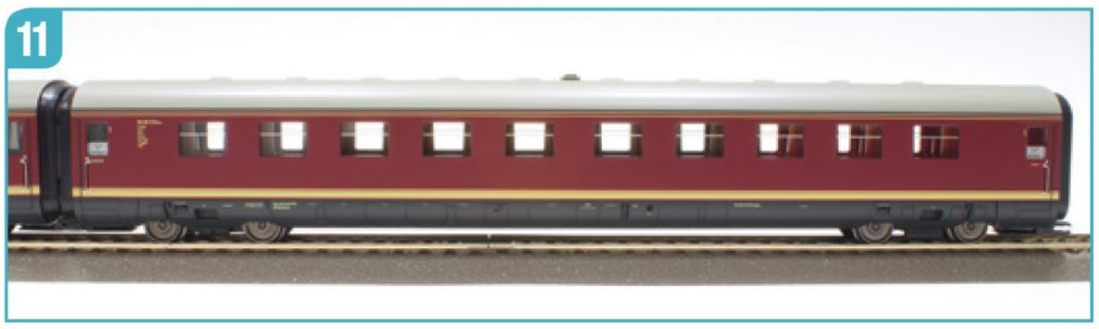
7

8

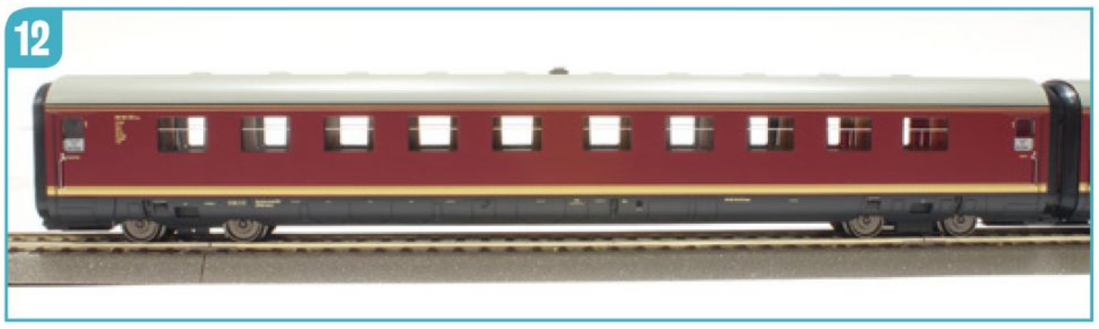
9

10

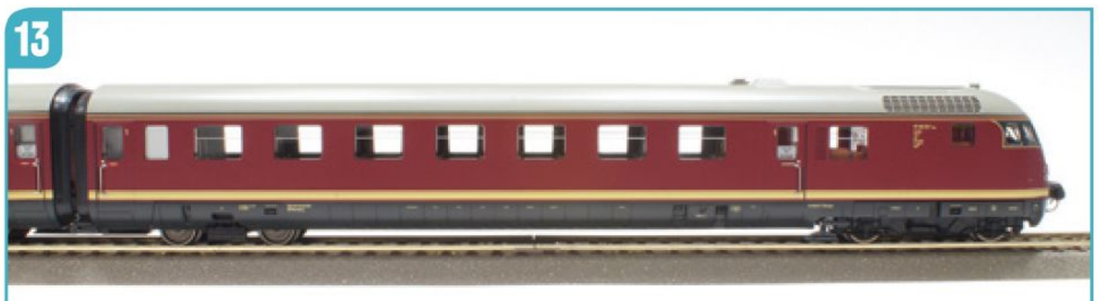
11



12

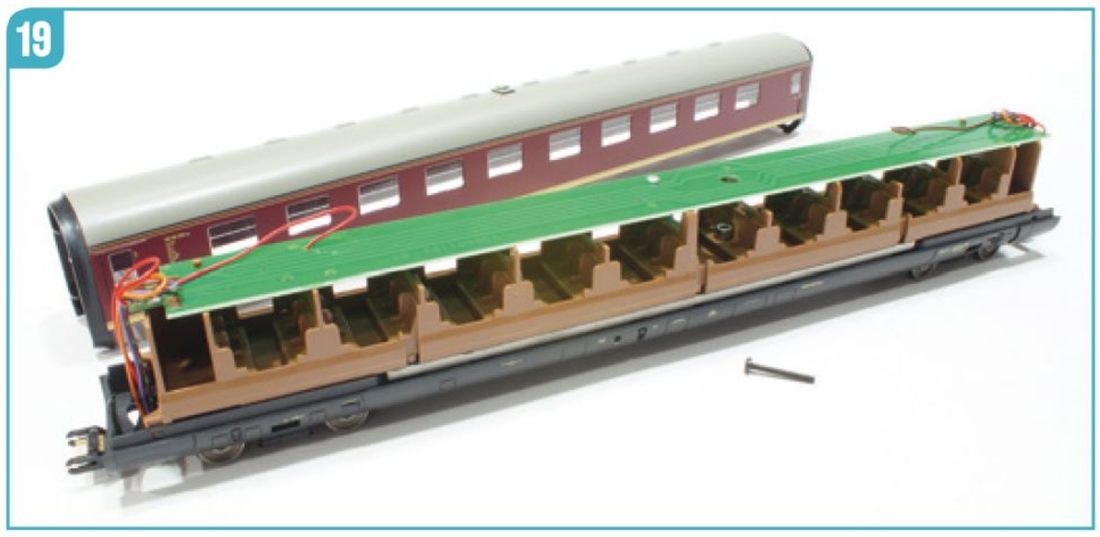


13



aan. Van dat draaistel hebben twee wielen antislipbanden. Daar alle bakken metalen kappen hebben, is het gewicht hoog en zijn de trekkracht en het rijgedrag uitstekend. Het model is voorzien van interieurverlichting en A-front- en sluitseinen. Jammer is dat bij het inschakelen van de frontseinen ook de cabine wordt verlicht, bij de sluitseinen is dit niet het geval. De interieurverlichting en de frontseinen zijn uitgevoerd met warmwitte, onderhoudsvrije leds, de sluitseinen met elk twee rode leds. Tussen beide seinbeelden is geen lichtlekkage. De led van de cabine zit vlak boven het hoofd van de machinist. Helaas schakelt deze gelijk met het A-frontsein. Omdat rijden met inschakelde cabineverlichting niet realistisch is, lijkt het een vreemde beslissing beide functies op F0 te programmeren.
De printplaat is keurig afgewerkt en de soldeerpunten en bekabeling zien er strak uit. Stroomvoerende kortkoppelingen verbinden de rijtuigbakken; de stroomvoorziening van de motorwagen wisselt met de rijrichting. Tussen de rijtuigen is een gedeeltelijke rubber(imitatie) balg te vinden. De ruimte tussen beide balgdelen is aan de ruime kant, maar niet ontsierend. Beide mo-

5. De vierdelige VT 08.5 kan vanuit de doos direct de baan op. **6.** De strak belijnde VT 05 809 met los gemonteerde dakaccessoires. **7.** De kop met scherpe en goed te lezen opdrukken. De beweegbare schortplaten sluiten mooi aan met de trein als deze op recht spoor staat. **8.** De voorruiten bieden een mooie inkijk in de cabine, compleet met machinist. De ruitenwissers zijn meegegoten en aangezet met zwarte verf. Het TEE-schild en de imitatiekoppeling zijn los aangebracht. **9.** De motorwagen met restauratie, keuken en postafdeling. **10.** De afstand tussen de bakken is wat ruim maar zeker niet storend. De ramen zijn helder en geven een goede inkijk in het eenvoudig uitgevoerde interieur. **11.** Een van de tussenrijtuigen, een strakke eenheid met sierlijke schorten. **12.** Het tweede, nagenoeg identieke tussenrijtuig. **13.** Het tweede motorrijtuig, het coupérijtuig in model zonder aandrijving; door de afwezigheid van de keuken heeft het een vrije doorkijk. **14.** De dunne sierlijnen op de kop zijn strak en loepzuiver aangebracht. **15.** De handgrepen aan de deuren, hier van een van de tussenrijtuigen, zijn los aangezet. **16.** De schortplaten bij het draaistellen buigen in een boog uit, op recht spoor liggen ze geheel in lijn en zijn de naden niet te zien. **17.** In een boog wijken de schortplaten via een mechaniek in de draaistellen zeer soepel uit. **18.** De vijfpolige elektrische koppeling en de eenvoudig uitgevoerde, in gekoppelde situatie niet zichtbare, kopwand met in reliëf aangeduide deuren.


19

20

21

22

23

24

torwagens hebben aan de voorzijde een imitatie koppeling, compleet met bekabeling en een goed uitgevoerd TEE-bord. De inkijk in de cabine is door de heldere ramen goed zodat we de machinist (in beide cabines) aan het werk kunnen zien. Ook de inkijk via de ramen in de passagiersruimten is goed. Het interieur is echter eenvoudig uitgevoerd wat voor een treinstel met interieurverlichting jammer is te noemen. De luiken naar de diverse applicaties achter de schortplaten zijn in reliëf weergegeven. De opdrukken, waaronder de talloze op de schortplaten en de belijning van het gehele treinstel zijn haarscherp en zuiver aangebracht. De onderlinge kleuren zijn scherp gestoken; van spuitwaas is nergens sprake. De dunne zwarte en beige lijnen op het rode treinstel en langs het grijze dak zijn goed aangebracht. Ook op de ronde koppen van het treinstel volgen de lijnen de rondingen correct.

Draaistellen

Het roosterwerk in de kop van beide motorwagens is fijn uitgevoerd, dat geldt ook voor de dakventilatoren. De laatste zijn meegegoten in de metalen kap en niet los ingezet en hebben dan ook geen (digitale) functie. Dat had bij dit treinstel een gimmick kunnen zijn. De opschriften op zowel de wagenbakken als de routeborden (Paris - Dortmund) zijn scherp en goed leesbaar. Hier heeft Trix het treinstel alle aandacht gegeven. Voor diensten naar Nederland zijn de route- en infoborden op de deuren niet juist, maar dit is desgewenst zelf eenvoudig aan te passen. De VT 08.5 heeft een fraaie stroomlijnkop en sierlijke schortplaten die de draaistellen bijna verbergen. In model is dit moeilijk uit te voeren omdat door de op veel modelbanen toegepaste kleine boogstralen de draaistellen een veel grotere uitslag moeten hebben dan bij het voorbeeld het geval is. Trix heeft dit opgelost door de schortplaten met de draaistellen mee te laten bewegen, iets wat uitstekend is gelukt. Hoewel ik sceptisch ben dat deze keuze afbreuk aan het model kan doen, zie je er, als de trein op recht spoor staat, amper iets van en behoudt het stel zijn sierlijke vorm. In bogen komen de beweegbare schortplaten tevoorschijn, maar het is een nette oplossing. Liever zo dan forse uitsparingen in de schortplaten.

Het zware model rijdt trefzeker, mooi en rustig over het spoor en door wisselstraten. Het motorgeluid is gering en komt niet uit boven hetgeen de decoder kan laten horen. De speaker geeft het geluid helder door en het volume mag zelfs iets worden teruggedraaid als u het model voor het eerst op de baan zet. De rijtuigen zijn eenvoudig te openen via slechts een schroef en twee klikverbindingen op de kopse kanten. Handig bij onderhoud, het eventueel schilderen van het simpel gehouden interieur en het plaatsen van reizigers.

Conclusie

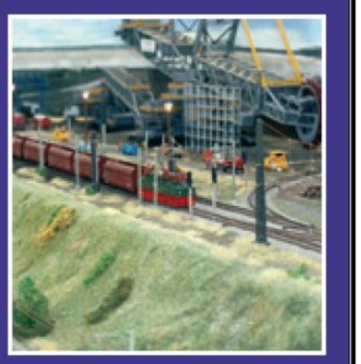
Alle feiten op een rij: artikelnummer 22602, TEE-treinstel VT 08.5 Paris - Ruhr, adviesprijs 649,-, Märklin art. nr. 39082, tijdperk III. Het model is voorzien van een (MFX-)geluidsdecoder, A-frontseinen en tweepunts sluitseinen met onderhoudsvrije leds. Ook het complete interieur is voorzien van verlichting door warmwitte leds. Het chassis en de opbouw zijn uitgevoerd in metaal. De lengte van het complete stel is 114 cm wat uitkomt op een lengteschaalverhouding van 1:93,5. De minimum boogstraal is 36 cm. De soundmodule telt 26 functies en kan MFX-, Motorola- en DCC-protocollen aan.

19. De printplaat voor de verlichting is strak afgewerkt. **20.** De motor is geheel in de keuken en postafdeling weggewerkt. **21.** Een cabine-interieur ontbreekt, maar de machinist heeft een plekje kunnen vinden. **22.** De motorwagen zonder kap, de meeste elektronica is in het chassis weggewerkt. **23.** De lichtgeleiders van de sluit- en lage frontseinen zijn goed afgeschermd. **24.** De luidspreker is boven brede gleuven in de aangedreven motorwagen gemonteerd.

EUROSPOOR 2018

Internationaal Modelspoor Evenement

9, 10 & 11 november
Jaarbeurs Utrecht



Grootste modelspoor evenement in de Jaarbeurs te Utrecht, NL

• Meer dan 50 modelbanen van wereldklasse uit binnen- en buitenland: o.a. uit Frankrijk, Duitsland, Engeland, Zwitserland, België en Nederland • Demonstraties, helpdesk • Bijna 1 kilometer markt voor gebruikte en nieuwe treinen en toebehoren • Interessante aanbiedingen • Modelbanen zelf te leggen en te bedienen door kinderen • Alles over treinen en modeltreinen! • Topbeurs op een toplocatie! • Zondag kinderen gratis entree, voor voorwaarden, zie website •

Beleef modelspoor!

Openingstijden:
Vrijdag 9 november : 10.00- 18.00
Zaterdag 10 november: 09.30-17.30
Zondag 11 november : 09.30-17.00

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

Informatie: info@eurospoor.nl
Website : www.eurospoor.nl
Toegangskaarten ook online :
www.eurospoor.nl/data.html

LEES RAILHOBBY TERUG TOT EN MET 1991!

Het online archief van Railhobby is weer aangevuld. Dit keer met alle uitgaven uit 1991. Dit betekent dat u als online en print+online abonnee maar liefst **250 uitgaven** van Railhobby kunt lezen!
Ga snel naar **www.railhobby.nl/uitgaven** en bekijk alle uitgaven online.

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 32 voor meer informatie over een online of print+online abonnement.

WATERGRAAFSMEER 40 JAAR GELEDEN

Dieseldepot oude stijl

Het 40-jarig bestaan van Railhobby is een mooie gelegenheid om 40 jaar in de geschiedenis terug te kijken. Vanwege het ter ere daarvan uitgebrachte model van dieselloc 2240, in het bijzonder dat loctype en de plaats waar deze locs in onderhoud waren: de (toenmalige) Lijnwerkplaats Watergraafsmeer (Wpl Wgm). Die 40 jaar nemen we dan niet helemaal letterlijk, we houden het op de tweede helft van de jaren '70, toen deze locs nog volop in bedrijf waren.

Gezicht op de Lijnwerkplaats Watergraafsmeer, 19 april 1979, 15:16 uur. Alle sporen zijn bezet, ook die op het voorterrein. Uit de 'Weerstand' komt rook, een teken dat een loc belast wordt beproefd. Links staat afgevoerd materieel '46 dat hier als stopwerk wordt ontmanteld. Op de voorgrond enkele goederenwagens voor de aan- en afvoer van materialen en magazijnartikelen. De 'vierdeurswagen' met bordes wordt gebruikt voor opslag.

De ontstoming van NS kort na de Tweede Wereldoorlog betekende ook een grote verandering in het onderhoud van locomotieven. De stoomlocs vroegen veel en frequent onderhoud, waardoor er bij haast alle stations faciliteiten waren. De nieuwe locs, zowel elektrisch als diesel, vereisten veel minder onderhoud en ook de uitrusting van de werkplaatsen werd anders. Als gevolg daarvan werd in 1955 in Amsterdam-Oost bij het rangeerterrein Watergraafsmeer een nieuwe lijnwerkplaats geopend. Het was een echte 'locwerkplaats', waar in de bijna 30 jaar van het bestaan nooit reizigersmaterieel is onderhouden. Nieuwe inzichten in het onderhoud leidden in de jaren '70 tot minder onderhoudswerk, dus minder 'handen'. Daartegenover stond een vergroting van het aantal 'indirecten' die zich met planningen en controlewerkzaamheden bezighielden. Door de Wpl Wgm samen te voegen met de lijnwerkplaats in Zwolle kon vooral bespaard worden op indirecte kosten. Daardoor werd de Wpl Wgm per zomerdienst 1984 als lijnwerkplaats gesloten. Het gebouw bleef staan en werd voorlopig nog gebruikt als een steunpunt van waaruit onder meer de locomotoren en de kleine rangeerlocs uit de omgeving werden onderhouden. Het hele gebied rond de werkplaats heeft in de jaren daarna een enorme metamorfose ondergaan, maar dat valt buiten deze terugblik.

Zo lang de werkplaats bestond zijn er locs van de serie 2200/2300 in onderhoud geweest. In de jaren '70 waren dat bijna alle nog rijdende locs van die serie. Alleen enkele in het Rotterdamse havengebied ingezette machines werden in de werkplaats te Feijenoord onderhouden. Bovendien was Wpl Wgm de onderhoudswerkplaats van ongeveer de helft van de locs van de serie 2400/2500, de andere waren in Zwolle in onderhoud. Daarnaast onderhield de werkplaats nog een aantal kleine locs van de serie 500/600 en locomotoren. Deze locs hadden vaste standplaatsen en werden onderhouden door de werkplaatsen die het dichtst in de buurt van deze standplaatsen lagen. Veel van dat werk werd door het lijnwerkplaatspersoneel op locatie gedaan. Dat gold vooral voor de rangeerlocs van de series 500 en 600, omdat deze zonder speciale maatregelen slechts 32 km/h konden rijden. Vervoer met die lage snelheid leidde tot teveel verstoring op het drukke NS-net.

Watergraafsmeer

De Wpl Wgm lag naast het rangeeremplacement Watergraafsmeer. De ingang voor de locs lag aan de oostzijde, dus richting Hilversum, met daarvóór een

Drie van de vijf werkplaatssporen op 9 augustus 1978 met van links naar rechts de locs 2253, 2219, 2207 en 2330. Op de voorgrond is nog een onbekende 5/600 zichtbaar, door de middelste deur is nog juist een loc aan de 'Weerstand' zichtbaar.

aantal opstelsporen. Het gebouw was verdeeld in een onderhoudshal, een hoge hal met kraanbaan en, aan de Amsterdamse kant, een laag deel met kantoren, een magazijn, en - natuurlijk - een kantine. Ook de gehele zijvleugel aan de emplacementzijde was verlaagd en herbergde kantoren en serviceruimtes. De grote diesellocs kwamen in die tijd ongeveer elke 7 à 8 weken voor inspectie naar de werkplaats. Daarnaast hadden bepaalde onderdelen van de locs, de zogenaamde 'hoofddelen', een eigen onderhoudstermijn die veel grotere intervallen kende en apart werd bewaakt. Dat waren bijvoorbeeld de dieselmotoren met hun aggregaten, de tractiemotoren en de wielstellen. Wanneer deze hoofddelen hun onderhoudsdatum had-

1. De zandverzorging bij de oude tankinstallatie met de vultafel waar de zakken met gedroogd strooizand werden geleegd. Het zand werd via de diagonale buis in de rechtopstaande ketel geblazen. Via een afsluitbare opening aan de onderzijde van die ketel werden de zandemmers gevuld. Deze werden met de hand in de zandreservoirs van de locs geleegd. Juli 1976. **2.** Het tankspoor in de richting van het rangeeremplacement. Behalve de dieseloliepompen waren er zogenaamde Rotella-pompen voor de aanvulling met smeerolie. Juli 1976. **3.** Loc 2299 wordt afgetankt terwijl de rangeermachinist de noodzakelijke administratie bijwerkt. Rechts van de dieseloliepomp een van de Rotella-pompen. De foto uit juli 1976 geeft niet alleen een beeld van de locverzorging, maar tevens van de mode in die jaren.

De locs 2272 en 533 staan op 18 augustus 1978 op de wasplaats. De toegang naar de werkplaats is afgesloten door wegklapbare blokken op het spoor. Op het andere spoor zijn deze blokken opgeklapt, zodat dit spoor nu berijdbaar is. De blokken zijn gekoppeld met de lichtseinen die aan de zwart-wit geschilderde palen zijn opgehangen.

den bereikt werd de gewone beurt met de voorgeschreven werkzaamheden aan die hoofddelen toegevoegd of werden de hoofddelen uitgebouwd en opgezonden naar de hoofdwerkplaats die voor het onderhoud van die hoofddelen was aangewezen. Daarvoor was een omvangrijk dienstwagenpark beschikbaar met wagens die speciaal voor dit vervoer waren ingericht. Deze wagens werden natuurlijk ook gebruikt als een van die hoofddelen tussendoor defect was geraakt.

Voor dit onderhoud beschikte de werkplaats over vijf sporen die elk een eigen toegangsdeur hadden. De sporen eindigden in de werkplaats in de hoge hal met kraanbaan. In deze hal werden vooral de hoofddelen al dan niet tijdelijk opgeslagen en werden de dienstwagens die deze delen vervoerden geladen en gelost. Dit gedeelte van de werkplaats had een vlakke vloer. Het 'sporendeel' van de werkplaats was deels voorzien van werkputten. Boven de putten hingen op strategische plaatsen grote rookgasafzuigers die boven de uitlaat van de diesellocs konden worden geplaatst. Verliet men de werkplaats aan de Hilversumse zijde, dan stond er zo'n 50 meter verder een apart gebouw dat de 'Weerstand' heette. Hier konden de locs belast worden beproefd. Daartoe werden de elektrische verbindingen met de tractiemotoren losgemaakt en op een grote gekoelde weerstand aangesloten. De generator kon nu worden beproefd alsof er tractie werd geleverd.

De grote dieselmotoren waren watergekoeld en bij werk aan die motoren moest het koelwater worden afgetapt. In dat water zaten ook dure toevoegingen: in de winter antivries maar ook standaard een toevoeging die cavitatie-corrosie in het koelwatercircuit moest voorkomen. Die middelen zijn niet alleen duur, maar ook milieuonvriendelijk en deze mogen dus niet in het open riool worden geloosd. Begin jaren '70 werd dit water tijdelijk in voormalige sodacontainers opgeslagen. Later kwam daar een ondergrondse voorziening voor. Ook na de vorstperiode bleef er antivries in het koelwater, maar dat verdunde in de loop der tijd bij het bijvullen van koelwater. Pas vóór de nieuwe vorstperiode werd weer gecontroleerd op de juiste vorstbescherming van het water en werd er zo nodig antivries bijgevuld.

Tankplaat

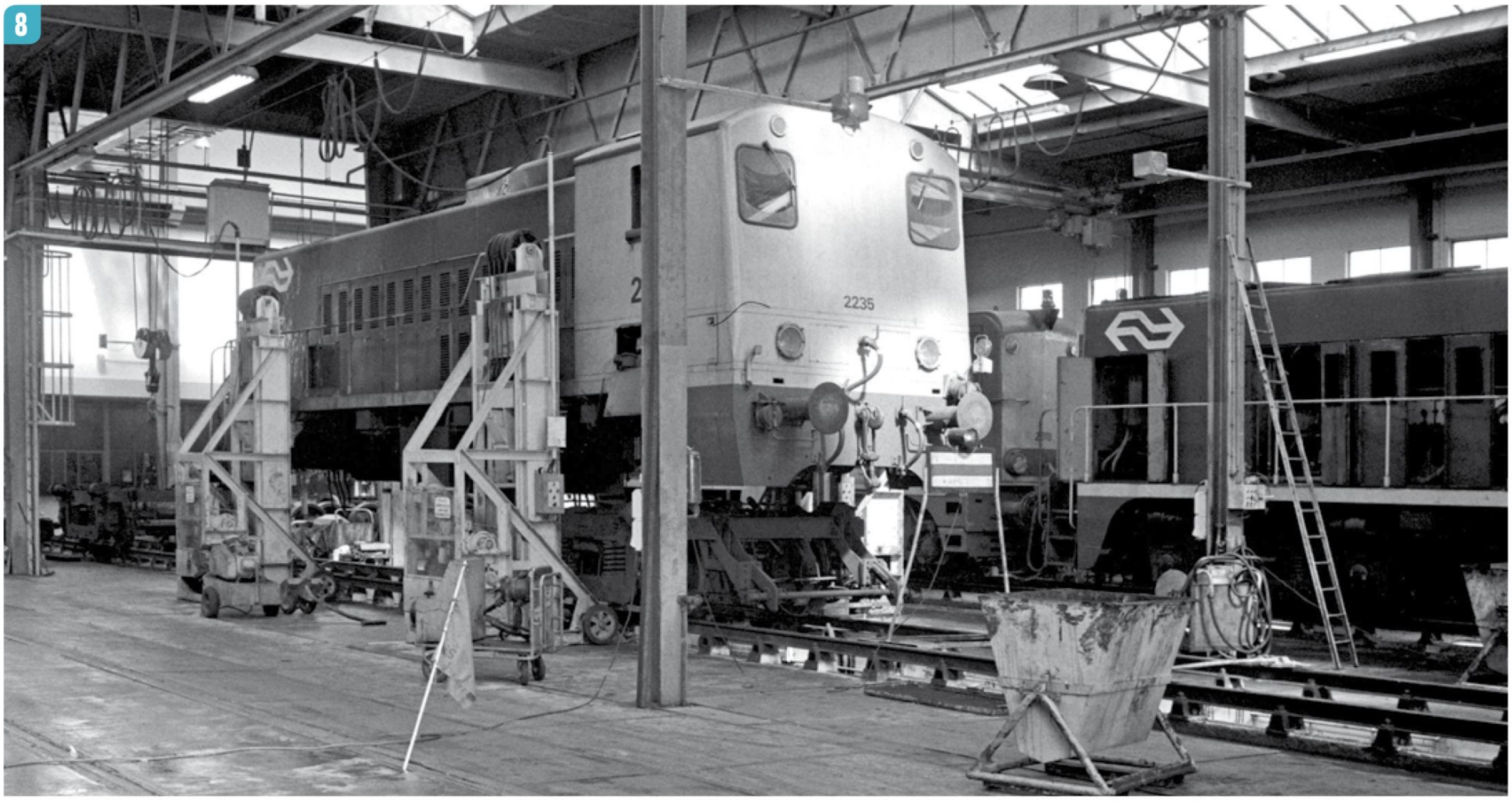
Tussen de werkplaats en het rangeeremplacement lag een tankplaat met meerdere dieselpompen. Hier konden de locs worden voorzien van dieselolie en strooizand. Voor dat laatste was een

Op 31 mei 1976 wordt loc 2437 op een van de beide wassporen afgespoten. Op de achtergrond zijn drie ex-sodacontainers zichtbaar die voor tijdelijke opslag van koelwater dienden. Links daarvan de ingang van het witte lesrijtuig.

4. De hoge hal met kraanbaan diende voor het hijsen van zware onderdelen en voor een droge opslag daarvan. Op de voorgrond rechts een aantal tractiemotoren voor 2200-en, de kraan wordt gebruikt bij het plaatsen of uitnemen van zo'n elektromotor in een draaistel. 31 mei 1976. **5.** De beide blokkendozen die waren ingericht als kantoor en werkplaats voor de wagenherstelling. Er achter staat een vierassige zelflosser. Dit wagentype behoorde tot de vaste klanten voor de zesmaandelijkse smeerbeurt. 31 mei 1976.

zandreservoir aanwezig dat was ontstaan door de ketel van een oude spoorketelwagen rechtop te zetten. Aanvankelijk werd het strooizand los aangevoerd en in een ruimte in het werkplaatsgebouw gedroogd vóór het in het zandreservoir belandde. In de jaren '70 kwam het zand aan in papieren zakken die in een soort trechter naast het reservoir werden geleegd en werd het door middel van lucht het reservoir ingeblazen. Tussen de opstelsporen naar de werkplaats lag bovendien nog een kleine tankplaat zonder verdere voorzieningen. Daarop kon men de locs die de werkplaats bezochten zonder extra rangeerwerkzaamheden aftanken. Uit milieuoverwegingen verdween eind 1978 de gehele tankinstallatie om plaats te maken voor een bij NS gestandaardiseerde betonnen tankplaat die vanaf toen ook in de rest van Nederland overal werd gebouwd.

De oude zanddrogerij werd in de jaren '70, dus na de invoering van het strooizand in zakken, personeelsverblijf van het (externe) reinigingspersoneel. In deze hoek van de werkplaats werden op de buitensporen de locs gereinigd. Dat was niet in de eerste plaats voor het uiterlijk van de loc, maar gold vooral voor de ruimten onder de motorkap: de ventilatorruimte en ook de dieselmotor als daaraan moest worden gewerkt. Deze wasplaats was direct herkenbaar aan het stalen skelet dat over de sporen was geplaatst. Hieraan was extra verlichting aangebracht (het



reinigen gebeurde in de donkere uren), maar het diende ook om bij het werken op de loc een houvast te geven aan de valbeveiliging die men bij een deel van deze werkzaamheden gebruikte.

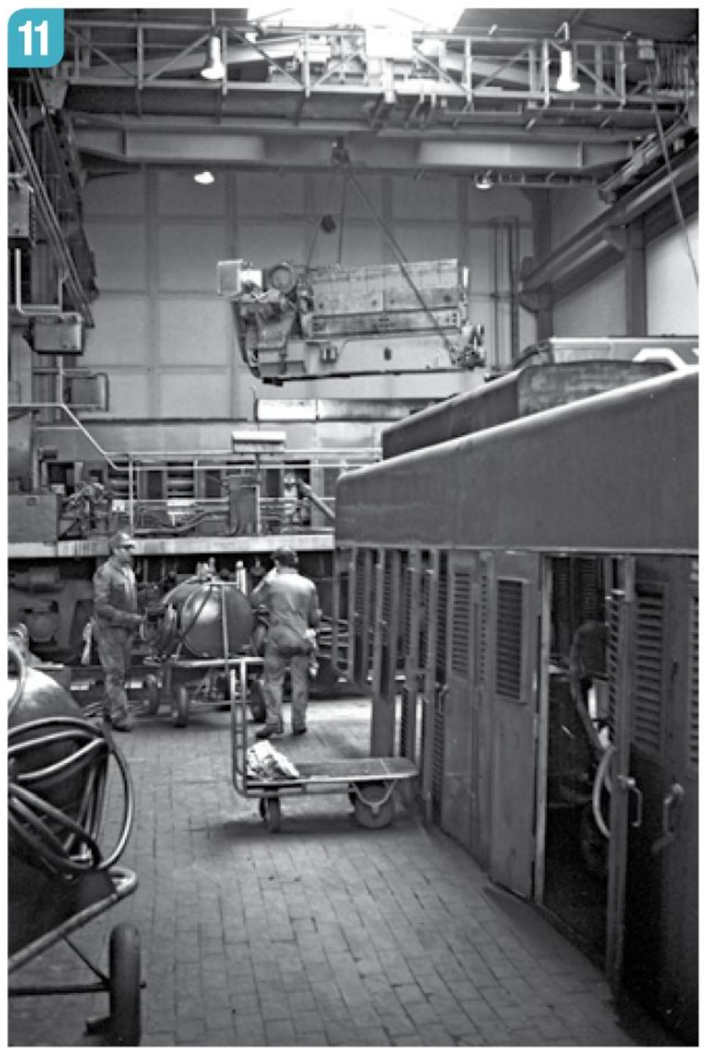
Lijnwerkplaats Watergraafsmeer had ook een kleine wagenwerkplaats (Wpw). Die naam was alleen een organisatorische benaming, want de werkzaamheden ervan vonden hoofdzakelijk in de open lucht plaats. Het kantoor en een kleine werkplaats waren gevestigd in twee voormalige blokkendoosrijtuigen. De onderdelenvoorraad lag veelal in de open lucht en, als dat niet verstandig was, in enkele oude gesloten wagens. De Wpw deed alleen kortcyclisch onderhoud dat meestal met 'smeerbeurten' werd aangeduid. Vaste klant waren bijvoorbeeld de vierassige zelflossers die elke zes maanden moesten worden gesmeerd. Bovendien waren de wagenmeesters behulpzaam bij het herstellen van beschadigingen aan goederenwagens en daar was op het uitgestrekte rangeerterrein zeker geen gebrek aan! Omdat dit werk weinig constant was stond er dikwijls sloopmaterieel in de buurt om te ontmantelen vóórdat het een enkele reis naar Mijdrecht maakte.

Begin jaren '70 was er nóg een oud rijtuig in gebruik: als leslokaal in de gebruikelijke witte kleur. Dat werd later vervangen door een heus leslokaal in een eigen pandje, aan het als tuin ingerichte voorplein van de werkplaats aan de kantorenzijde. Daar was ook de niet-spoorse toegang naar de werkplaats via een stenen trap vanuit de Kruislaantunnel onder het rangeeremplacement. Een ander 'gat' in deze tunnel werd gebruikt voor een kleine elektrische kraan, waardoor goederen ook per vrachtauto naar de werkplaats konden worden gebracht. Door de hoge ligging van het gehele spoorterrein konden (te) zware ladingen alleen per spoor worden aan- en afgevoerd.

Reizigersmaterieel

Eind jaren '70 waren de plannen om

6. Koude start van loc 2348 op Sinterklaasdag 1977. Het koud starten van de NS-diesels ging met veel rook gepaard. In de rook staat loc 2283 die nog steeds niet is gehuisstijld. Bij de laatst geschilderde bruine locs was een sterke tweecomponentenverf gebruikt en die was bij de geplande huisstijl-schilderbeurt nog lang niet aan vervanging toe. Daarom werd bij deze locs voorlopig van het in huisstijl schilderen afgezien. **7.** Loc 2333 voor de loods waar werd proefgedraaid aan de weerstand, 8 mei 1978. De beproeving vond in de loods zelf plaats. De watergekoelde weerstand was opgesteld in een apart gebouwtje achter de loods en is op de foto niet zichtbaar. **8.** Loc 2235 is in de hefbokken van zijn draaistellen getild. Het voorste draaistel is al naar links gerold om in de grote hal verder te worden behandeld. 23 augustus 1978.



9. Gezicht op de onderhoudssporen met rookgasafzuiging, 23 april 1979. De afzuigpijpen zijn niet in gebruik en hangen evenwijdig aan de sporen. Geheel links de nog bruine loc 2302. Daarvóór Sik 285 en loc 2231, rechts loc 2282. Alle locs hebben nog blauwe zwaailichten. **10.** De nieuwe tankplaat van de Watergraafsmeer of beter: de beide tankplaten, want de installatie bestaat uit twee identieke gestandaardiseerde tankplaten die in elkaars verlengde liggen en in die jaren overal in Nederland in allerlei combinaties werden geplaatst. Op de eerste tankplaat loc 630 die kort daarna door de naderende machinist wordt weggereden. Op de tweede tankplaat een ketelwagen van ESSO die de ondergrondse dieselolievoorraad komt aanvullen. 8 mei 1979. **11.** De grote revisies aan dieselmotoren werden uitgevoerd in Tilburg. De motoren werden daartoe in de lijnwerkplaats uitgenomen en naar Tilburg verstuurd. De lijnwerkplaats plaatste een gereviseerde motor die men vanuit Tilburg had ontvangen in de loc. Op 13 juli 1979 hangt een uit te wisselen Superior-motor in de kraan van de hal. **12.** Met al de aanwezige locs van de serie 2200/2300 zouden we bijna vergeten dat er ook 2400'en in de Watergraafsmeer in onderhoud waren. Op 18 augustus 1978 staat loc 2498 op een onderhoudsspoor. Er boven is een van de zware afzuigers zichtbaar, hangend in de ruststand evenwijdig aan de sporen.

de Wpl Wgm als diesel-lijnwerkplaats te gaan sluiten definitief. Om de voortgang van het onderhoud veilig te stellen werd een lange overgangstijd gepland. Daarin verdween een deel van het personeel naar andere NS-vestigingen in de omgeving, onder meer de werkplaats in de Zaanstraat. Voor het verdwenen personeel werden in Zwolle nieuwe medewerkers aangenomen die in de overgangstijd met speciaal (bus-)vervoer van Zwolle naar Amsterdam reisden. Zo merkten in elk geval de aan Wpl Wgm toegewezen locs niets van de veranderingen. In 1984 was de verplaatsing afgerond. Ook het rangeerterrein verdween als goederenstation en werd de opstelplaats voor internationaal reizigersmaterieel dat op Amsterdam reed. Het werkplaatsgebouw werd nu een servicecentrum voor dit reizigersmaterieel en kreeg in verband met de grote lengte van bijvoorbeeld de Intercity-treinstellen een doorgaand spoor door het gebouw. Bovendien bleven er enkele medewerkers gestationeerd voor het eerder genoemde onderhoud aan kleine locs en locomotoren. Intussen is het belang van de Watergraafsmeer voor de reizigersdienst zodanig groot geworden, dat er een geheel nieuwe werkplaats is verschenen aan de overzijde van het voormalige rangeeremplacement. Voor de oude Wpl Wgm geldt echter: gelukkig hebben we de foto's nog; in zwart-wit, net als Railhobby 40 jaar geleden…

EXTRA ONLINE

Meer informatie over de Railhobby jubileum loc NS 2240 vindt u op www.railhobby.nl/jubileumloc.
Gratis voor online en online+print abonnees!

PROFITEER!

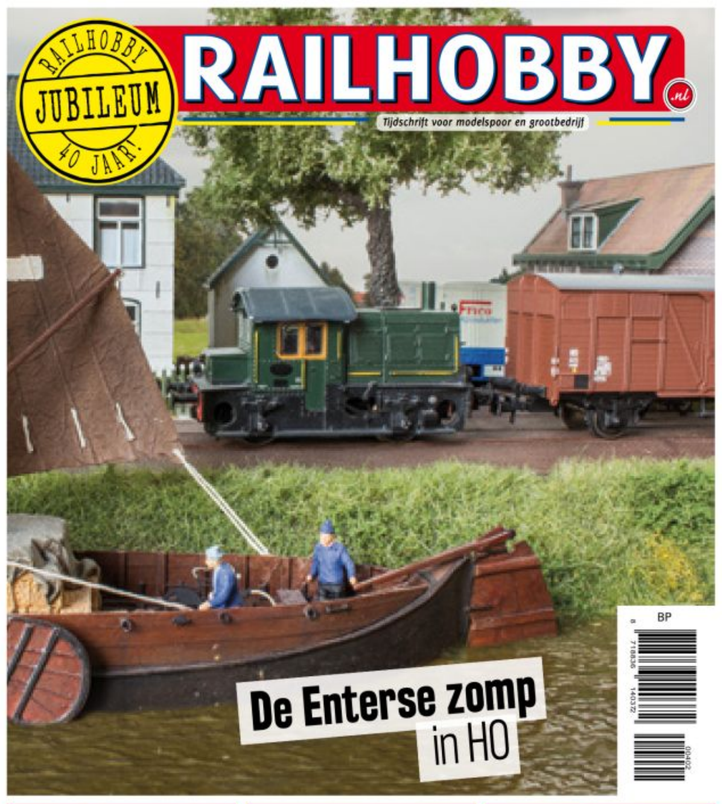
NEEM NU EEN ABONNEMENT

Doen: Sluitseinen
met knipperbol van Artitec

Uitgelicht: onderstation
voor tijdperk V en VI

Baan in Beeld: Pempoul
smalspoor in Bretagne

Jaargang 41, Railhobby mei-juni 2018 - nr 400 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

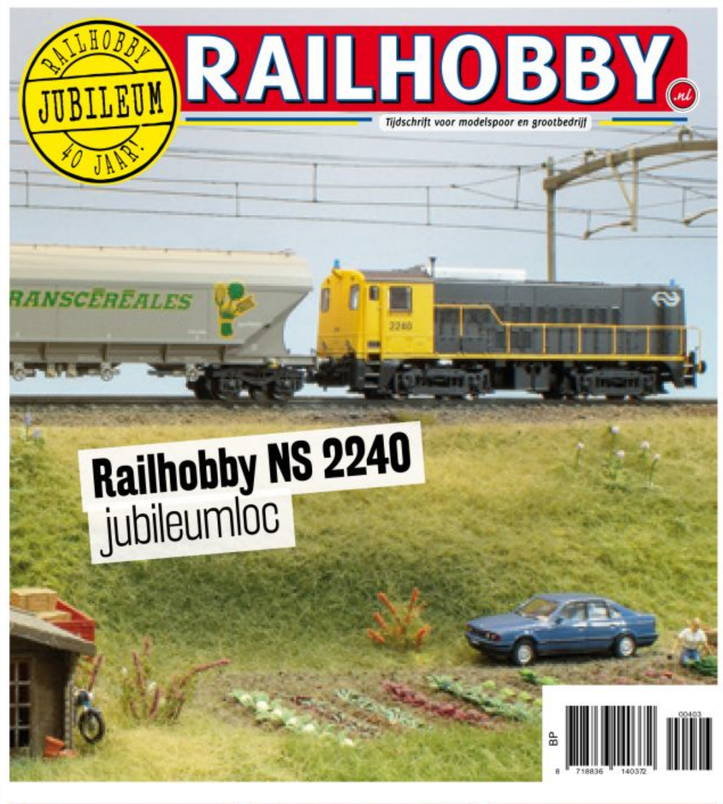


Smalspoormuseum Pollo
750 mm in Prignitz

Brawa's model van E 95 01
overtuigt door afwerking

HO-modulebaan
La Gare de Primery

Jaargang 41, Railhobby juli-augustus 2018 - nr 402 - € 6,99 / € 7,99 (BE)



Bensdorp chocoladefabriek
perfectie in HO

Techniek: solderen
van Walschaerts drijfwerk

Historie: Wpl Wgm
serie 2200 in onderhoud

Jaargang 41, Railhobby september 2018 - nr 403 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

GA SNEL NAAR RAILHOBBY.NL/ABONNEMENTEN EN KIES HET ABONNEMENT DAT BIJ U PAST!

OF BEL NAAR 033-4892910

10x RAILHOBBY

Al vanaf
€ 26,90

30% KORTING!

Een abonnement op Railhobby heeft vele voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2 specials** per jaar
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- Overal **online toegang** tot het online archief vanaf 1990.

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

Railhobby kost in de winkel € 6,99 (specials kosten € 9,99).

*Abonnees met een print+online abonnement incl. specials krijgen bovenstaande voordelen.

JA, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ E-mail: _____
Geb. datum: _____

Print+online jaarabonnement	○ inclusief specials € 80,-	○ exclusief specials € 66,-
Print jaarabonnement	○ inclusief specials € 71,-	○ exclusief specials € 55,50
Online jaarabonnement	○ inclusief specials € 32,90	○ exclusief specials € 26,90

Liever een 2-jarig abonnement? Kijk op de website!

Bij een print+online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:
○ *Lighttrainspecial t.w.v. € 11,94*
○ *A4 Snijmat t.w.v. € 10,95*

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 80,- en wij ontvangen allebei € 5,- korting bij besteding op hobbyou.nl. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):
○ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
○ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
○ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

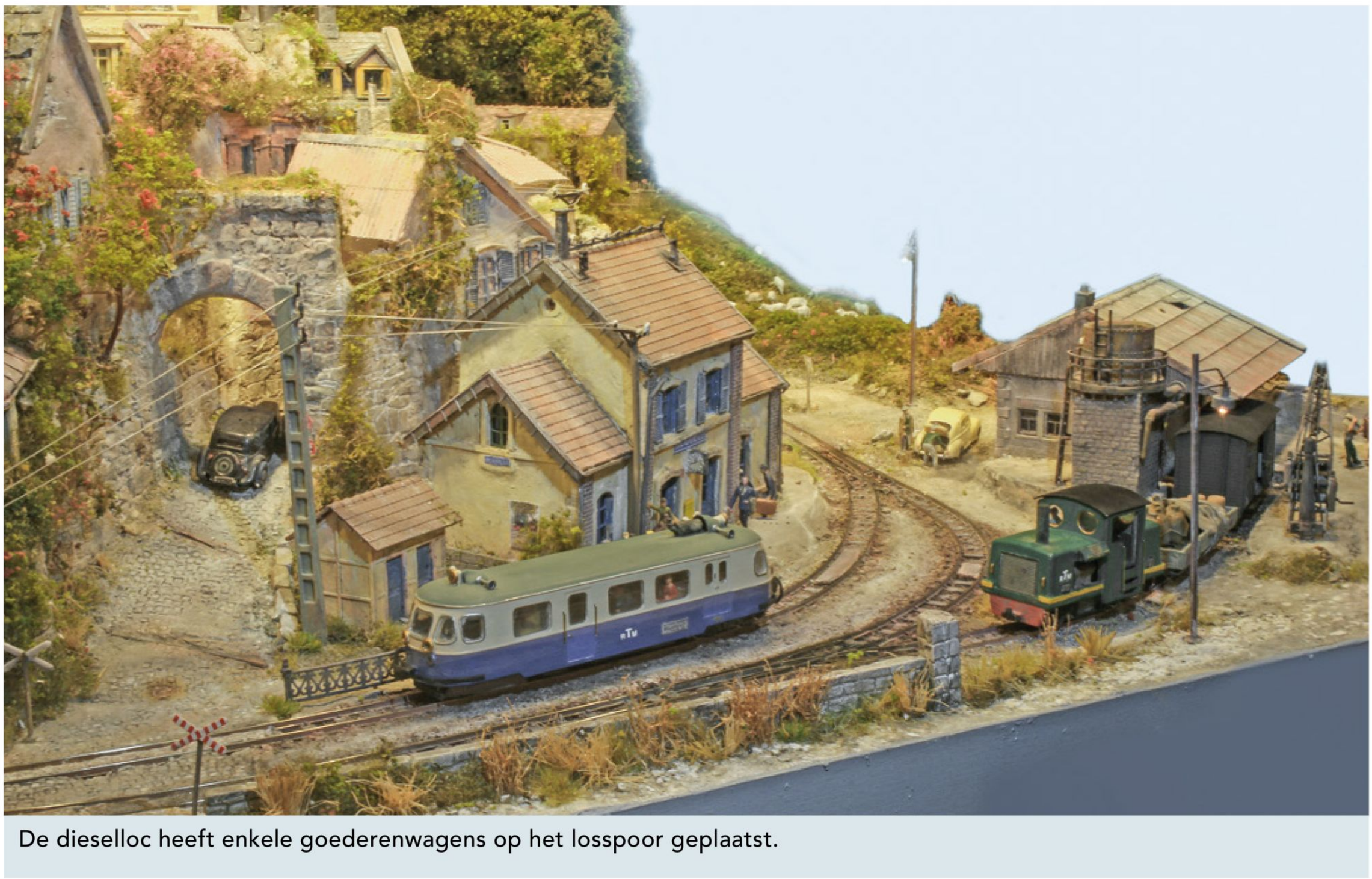
Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort.

*Bovenstaande prijzen zijn geldig in Nederland. Prijswijzigingen voorbehouden. Kijk voor prijzen in het buitenland op railhobby.nl/abonnementen. Korting t.o.v. winkelprijs. Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging.

CIRKELVORMIG FRANS SMALSPOOR

Mouville

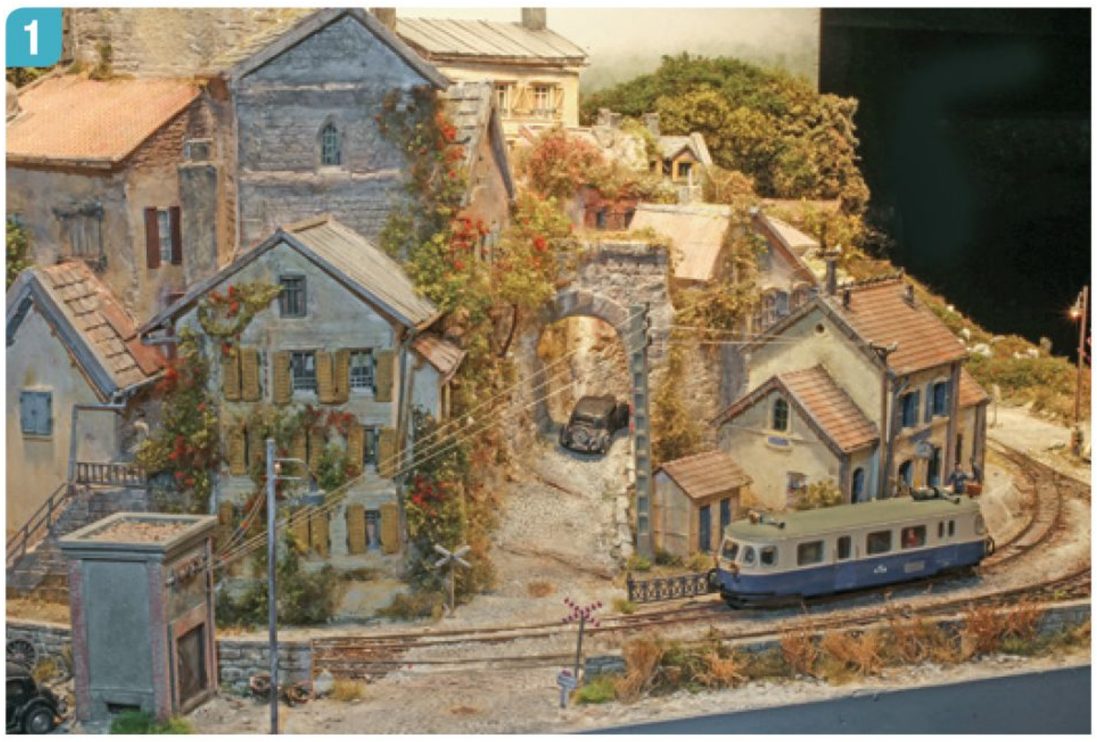
Gedurende de drie dagen dat On traXS! 2018 haar deuren had geopend, trok de hal waar War Department-loc 73755 in 2016 de plek van NS loc 3737 heeft ingenomen veel publiek. De imposante in 1945 door de North British Locomotive Co. gebouwde stoomloc zal hier debet aan zijn, maar zeker ook de naast deze loc opgestelde modelbaan van het excellente modelbouwteam Henk Wust en Jan van Mourik. Met Jan en Henk gaan we nader op hun creatie in.



De dieselloc heeft enkele goederenwagens op het losspoor geplaatst.

'De werknaam van de rondlopende, cirkelvormige baan', zo vertelt Jan, 'was 't Franse Rondje. Het heeft dus niets van doen met de befaamde Ronde van Frankrijk of wel de Tour de France. In 't Franse Rondje wilden we aspecten laten terugkomen die ons bij reizen door verschillende Franse regio's hadden geïnspireerd.' Uit praktische overwegingen bestaat de baan uit twee modules van 80 x 40 cm die aan elkaar gekoppeld een modelbaan van 80 cm in het vierkant vormen. De baan kan vanaf drie kanten worden bekeken, alleen de achterkant is van een achtergrond voorzien. De achter de rondom lopende fries gemonteerde spots zorgen voor een goede verlichting, zonder dat de bebouwing al te veel schaduw veroorzaakt.

Jan vervolgt: 'Het begon met een module van 80 x 40 cm met een in 180° lopende spoorboog om in de garage van Henk de modulebanen 'Castle Rock' en 'The Corn Mill' te kunnen verbinden. Bij de nieuwe module hielden we een Frans motief aan



1. De autorail staat klaar voor vertrek. **2.** Franse automobielen bij het benzinestation en onder de stadspoort. **3.** Het bedieningspaneel met het eenvoudige sporenplan van het station is aan de voorzijde ondergebracht. **4.** Elektriciteitsdraden voeren van het trafohuis naar de stad. **5.** Na het station volgt een scherpe boog, een insnijding tussen de rotsen. **6.** Een goederentrein passeert het landelijke deel van Mouville.

omdat een kleine baan naar Frans voorbeeld nog op ons lijstje stond. Al bouwende besloten we, om de cirkel rond te maken, een tweede module te maken, met daarop een stadje en een station. Dat werd het Frans klinkende Mouville, een naam die, zo laat zich raden, aan een van de bouwers is ontleend. De Transports Régionaux de Mouville, afgekort RTM, zoals op het materieel is te lezen, exploiteert de regionale smalspoorlijn.'

Place Napoleon

Op de achterste module voert de in 180 graden lopende spoorbaan door een landelijke en groene omgeving. Een boerderij met schuur, een door Jan van Remmerden gebouwde gîte - landhuis - en de landweg met brug over de spoorlijn vormen het decor. Tegen de achtergrond is het landschap ruiger en neemt het aantal bomen toe. De ommuurde, op een lage rots gebouwde stad ligt op de voorste module met aan de voorkant het tweesporige station. De goederenloods met laad- en losstraat voor de overslag van trein naar camion of vice versa staat aan het enige kopspoor. De stadsmuren die rond het oude centrum zijn opgetrokken geven de stad een middeleeuws sfeertje. Hier vinden we het stadsplein, Place Napoleon, met het standbeeld voor de gevallenen in de grote oorlog, de Eerste Wereldoorlog. Aan het tweede plein, het Place General de Gaulle, staat het drukbezochte plaatselijke hotel.

Het Franse RTM in optima forma.

De meeste huizen zijn uit harde, 10 mm schuimplaat opgetrokken. De muren zijn met een dunne laag DAS-klei bestreken, met gips of steenpoeder nabehandeld en met verdunde houtlijm vastgezet. De deuren en kozijnen komen uit de voorraaddoos of zijn uit dunne fineer ontstaan. Alles zelfbouw, in het middeleeuwse stadje zijn immers weinig ramen gelijk. De leisteendaken bestaan uit ingeknipte strips dun karton; bij enkele huizen is het dak met behulp van mallen van Linka gemaakt. Bij een aantal gebouwen op de voorgrond hebben de dakdekkers Franse pannendakplaten van Artitec toegepast. Het station is een grondig verzaagd en versneden model van station Neuvy van Jouef en op de Henk Wust-manier aangepakt met een dunne laag DAS-klei en verdunde houtlijm. Henk licht toe: 'De goederenloods is opgetrokken uit bits & pieces uit de scrapbox, aangevuld met houtstructuurplaten van Evergreen. Het dak van het station bestaat uit platen Franse dakpannen, de goederenloods moet het met grote, enigszins roestige golfplaten doen. De watertoren is 100% scratch building en ontstaan na het bestuderen van diverse voorbeelden uit Franse modelbaanmagazines. De zwemmende eend in de open tank is een grapje van Jan.'

Het transformatorhuisje is gemaakt van muurplaat naar foto's van internet en uit Franse tijdschriften. 'Eigenlijk zou het veel hoger moeten zijn, maar omdat het op de voorgrond staat hebben we het bewust laag gehouden zodat het zicht op de achterliggende bebouwing vrij blijft. De elektriciteitsmast is, naar voorbeelden op het Franse platteland, opgetrokken uit diverse

7. De bestuurde van een 2CV wordt door een agent op de bon geslingerd. **8.** De schuur van de boerderij heeft betere tijden gekend.

lagen plasticplaat. Een deel van de elektradraden is al getrokken.

Cobblestones

De asfaltwegen bestaan uit met verdunde houtlijm vastgezet steenpoeder dat na drogen met fijn schuurpapier, korrel 120 - 180, is nabehandeld. 'Voor de landwegen', zo vervolgt Henk 'hebben we fijn gevijzelde stukjes gips met verdunde houtlijm vastgezet. De bestrating in de stad bestaat uit cobblestones: een dun laagje DAS-klei dat met veel geduld met een keisteen-profiel van Evergreen is bewerkt. Het standbeeld op het centrale plein bestaat uit een soldaat met vaandel die we van Jeroen Nieuwlaat en Tim Somers, bekend van de modelbaan Saints-Amis-sur-Mer, hebben gekregen. De bewuste figuur is op een sokkel met wat vlaggen geplaatst en klaar is Henk.'

Voertuigen

Het rollend materieel is merendeels aan de hand van tekeningen uit Voie Libre en soms uit eigen fantasie door Jan gemaakt, met behulp van N-spoorchassis, zoals een Kato 11-103. 'De rommeldoos komt dan goed van pas; zeker bij smalspoorbedrijven werd het materieel met enige regelmaat aangepast zodat niets meer hetzelfde was. Ideaal om creatief te werk te gaan', aldus Jan. De wegvoertuigen zijn van Norev, Brekina en Wiking. 'De Norev-auto's zijn af fabriek van Franse nummerborden voorzien', vervolgt hij, 'maar op de meeste modellen van de Duitse fabrikanten ontbreken ze, dat moet dus nog gebeuren. Misschien dat we een paar auto's onder handen gaan nemen, zoals het openzetten van de deuren, motorkap of achterklep.'

Bomen

De beide modules tellen een groot aantal, naar drie technieken gemaakte bomen. Allereerst de draadbomen. Henk legt uit: 'Neem dun elektriciteitsdraad en wikkel dat tot een klos van redelijke dikte om je hand. Na afknippen van de draad draai je de onderste helft van de wikkeling in elkaar; dit wordt de stam. Van het bovendeel knippen we de draadeinden door, dat worden de takken. Nadat we de stam met afplaktape hebben omwikkeld dopen we deze in latex - dat blijft soepel - of boomschorspasta van bijvoorbeeld Anita Decor. De losse, in elkaar gedraaide draadeinden vormen de dikke en dunnere takken. Een kale boom met veel vertakkingen en veel dunne takken is het resultaat. Kleine en wat grotere stukken zeeschuim vormen de basis van het loof.' 'Een tweede techniek', zo vervolgt Henk, 'is met zeeschuim beplakken van een tak van een struik uit de tuin of het bos. Voor de naaldbomen hebben we caspia (ook uit de tuin) gebruikt, dit geeft dit soort boom aardig weer. Bij alle methoden sprayen we de boom met lijm uit een spuitbus of dopen hem in verdunde houtlijm, en brengen bij loofbomen turfstrooisel - bijvoorbeeld van Woodland - in de gewenste kleuren aan. Vervolgens doseren we op de stam heel fijn zaagsel of theegruis (rooibos, uit de zakjes) om deze na drogen te verven.' Een aantal zaken moet nog worden aangepakt, zoals het aanleggen of doortrekken van de bovengrondse elektriciteitsleidingen,

9. De poort voert naar de Place General de Gaulle. **10.** Voor de spoorbaan is in de stadsmuur een doorgang gemaakt. **11.** De landelijke uitloper van de stad is via een spoorbrug bereikbaar.

Het station ligt net buiten de stadsmuur.

12. De toren is de trots van de Mouvillers. **13.** De goederenloods en het losspoor worden intensief gebruikt.

het plaatsen van verkeersborden en, op wegsplitsingen richtingwijzers. Ook reclameborden zullen het sfeerbeeld nog wat versterken. Dat alles kan betekenen dat de gemiddelde tijdsduur dat publiek de baan observeert nog langer zal worden, en de drukte bij de baan zal toenemen. Maar of dat nou zo erg zal zijn?

Info:
YouTube-video van Mouville: https://www.youtube.com/watch?v=7Sbq5hQh_H4

EXTRA ONLINE

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

DOMBURG
train support

Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek

www.domburgtrainsupport.nl

Problemen?
U kunt bij ons terecht !

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

Wij kunnen u alles leveren van ontwerp tot automatisering

BIJ U THUIS!!!

Webwinkel KEUR

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

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

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

MADDOG-TRAINS
Stay on track with us!
www.maddog-trains.com

Verkoop van modeltreinen:
Maddog-Trains BV is een van de grootste internetwinkels in Europa op het gebied van "pre-owned" (niet noodzakelijk gebruikte) modeltreinen. Denk aan oude winkelvoorraden, vitrinemodellen etc. Gespecialiseerd in Marklin (ook Z), en andere merken verkopen wij het liefst nieuw of als nieuw materiaal, maar dan voor "gebruikte" prijzen.

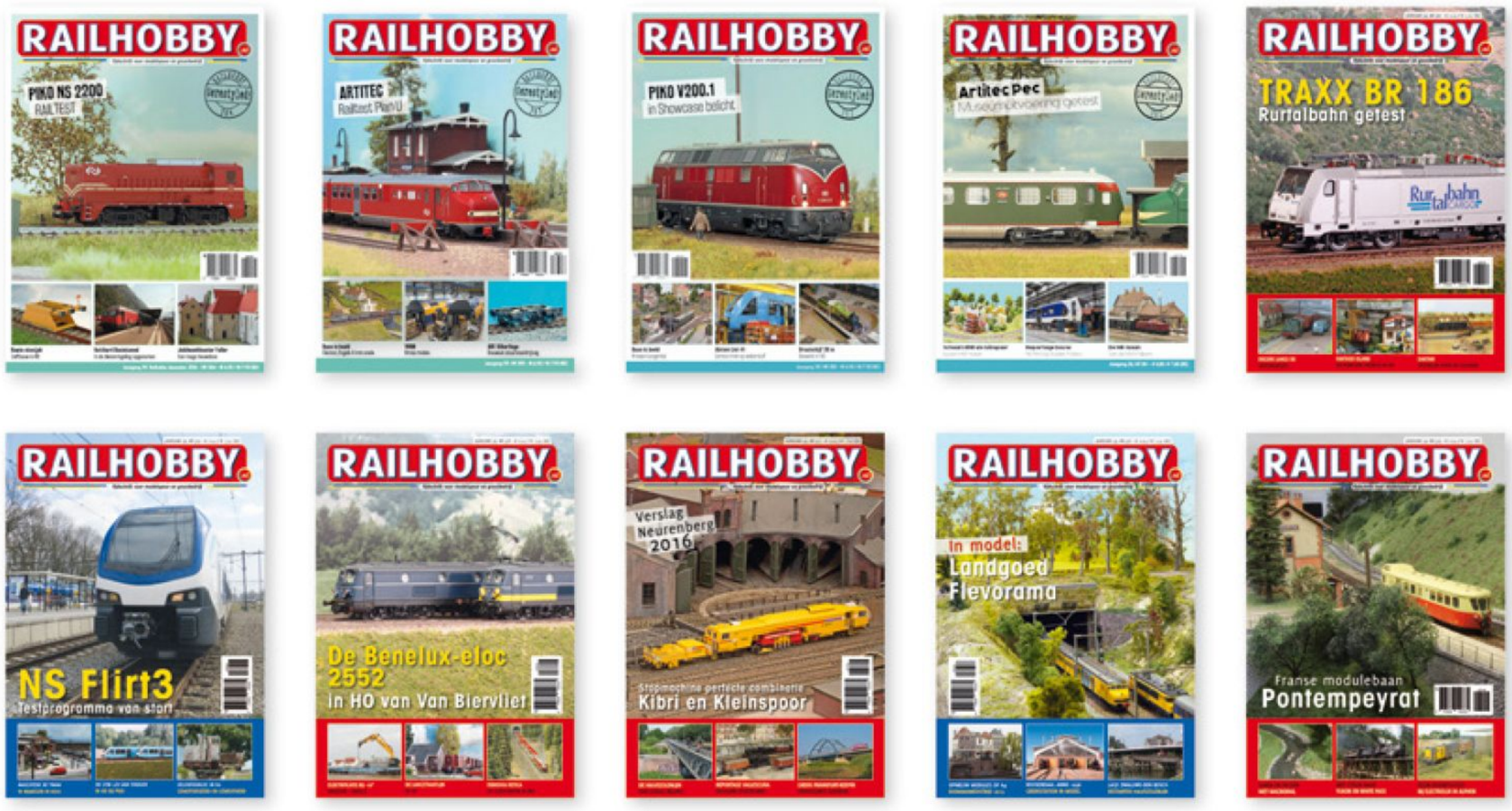
Inkoop van modeltreinen:
Wij zijn altijd op zoek naar treinbanen en treinverzamelingen. Marklin, maar ook andere merken zijn welkom. Extreem grote verzamelingen (meer dan 100 lokomotieven) zijn geen probleem. Iets te verkopen? Stuur ons een mailtje op klaasjan@maddog-trains of bel Klaas-Jan op 06-40466893.

Neem snel een kijkje op www.maddog-trains.com

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

Wij zijn gevestigd in Nieuwkoop, maar hebben geen winkel. Afhalen alleen op afspraak.

UITGAVE VAN RAILHOBBY GEMIST?



Bestel via www.hobbyou.nl

DE GEBOORTE VAN RAILHOBBY

Terugblik 40 jaar

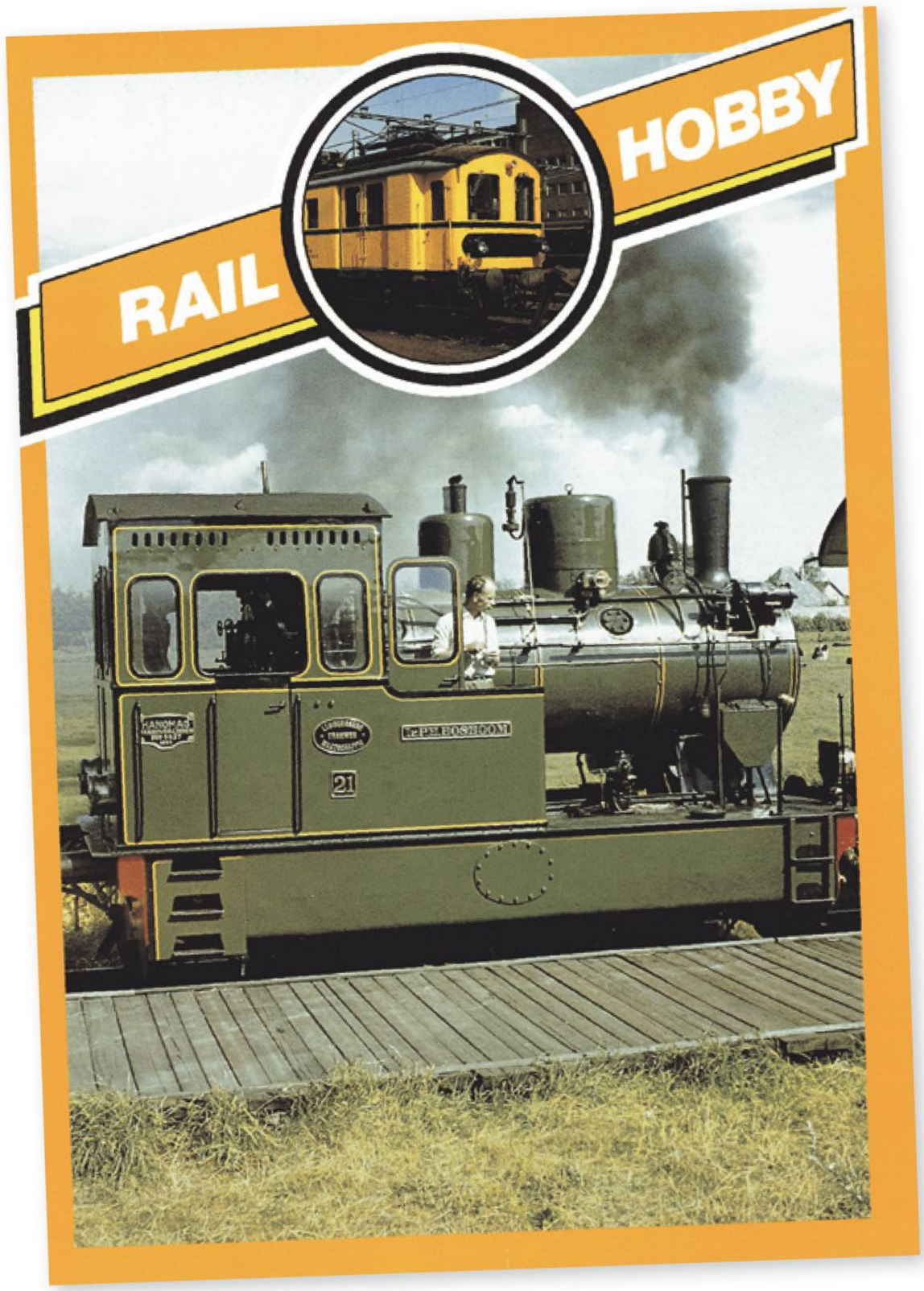
Het moet ergens in het voorjaar van 1978 zijn geweest, toen Aad de Mij - in zijn hoedanigheid van uitgever van de stenciluitgave 'Railnieuws' - werd benaderd door Henk van Willigenburg. Henk vertelde dat hij met een nieuw tijdschrift voor spoor- en tramliefhebbers op de markt zou komen en of Aad misschien nog wat nuttige tips voor hem had. Ton Oosterom kijkt terug op de beginjaren bij en van Railhobby.

Het idee dat er - naast het reeds lang bestaande 'Op de Rails' van de NVBS - een nieuw tijdschrift zou gaan verschijnen sprak mij wel aan en ik nodigde Henk uit op de koffie. Het ambitieuze plan om het tijdschrift genaamd Railhobby te starten werd uitvoerig toegelicht en de vraag deed zich voor hoe de nieuwkomer gepromoot kon worden. Railnieuws was destijds een gestencild maandblad met nieuws over spoor- en tramwegen in binnen- en buitenland in een oplage van 550 stuks en ik bood aan om bij de eerstvolgende editie een brochure van Railhobby mee te sturen. Dit was eenvoudig te realiseren want Railnieuws werd geheel in eigen beheer aan de huiskamertafel geraapt en geniet, dus de A4-brochure van Railhobby kon worden meegeniet. In de brochure zat een antwoordkaart waarmee men zich kon opgeven als abonnee van Railhobby. De samenwerking tussen Railhobby en Railnieuws was een feit en afgesproken werd dat in editie 2 van Railhobby, die in oktober 1978 verscheen, een klein artikel over Railnieuws zou worden gepubliceerd. Er bleken heel wat ingevulde antwoordkaartjes aan Railhobby te zijn ingestuurd zodat van een succesvolle start kon worden gesproken. Het artikel over Railnieuws in Railhobby editie 2 resulteerde overigens in een verdubbeling van het aantal abonnees van Railnieuws.

De mannen van het eerste uur zijn in de Stuurstand van Railhobby 400 genoemd. Gezien hun visionaire blik blijft een - deels postuum - eerbetoon op z'n plaats: Otto Dijkstra, Antoon Hermans, Paul Kleyer, Frank Kouwenhoven, Rob van der Pijl, Ab Rozenboom en Henk van Willgenburg.

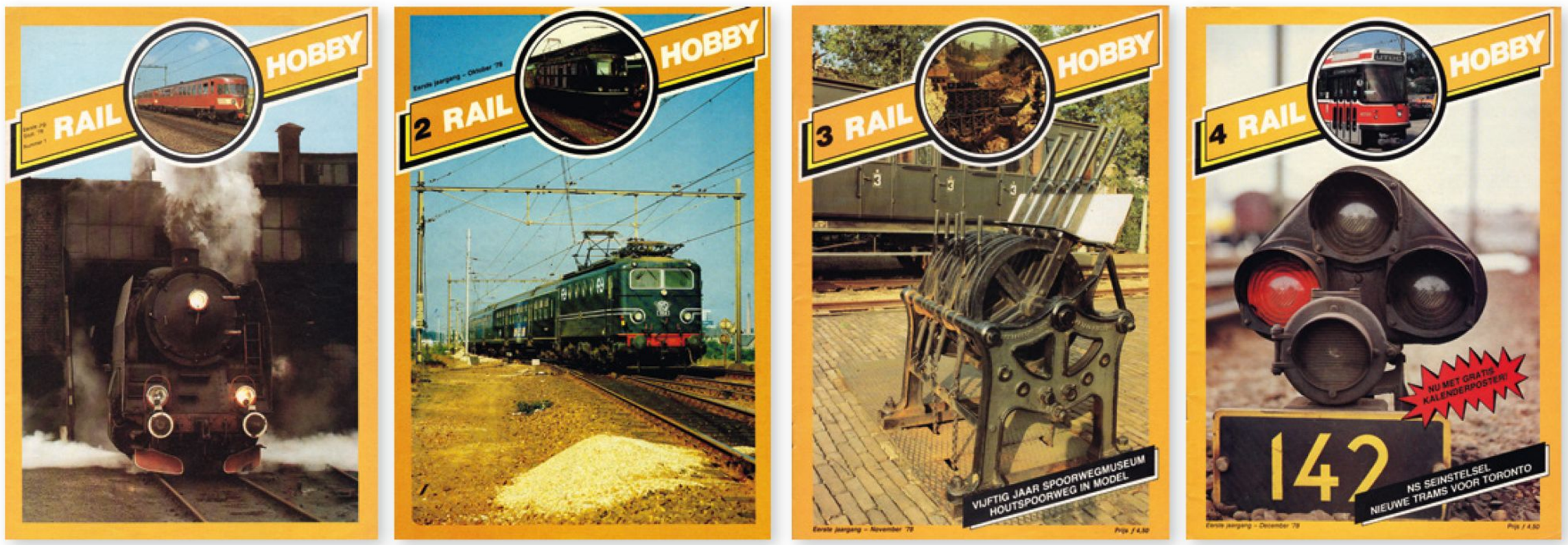
De beginjaren van Railhobby

Niet vanaf het eerste begin, maar ruim vier jaar later kwam Ton Oosterom bij de redactie van Railhobby. Een terugblik van Ton: Regelmatig kocht ik bij de boekhandel losse nummers en in een daarvan stond een oproep om het redactieteam te komen versterken, vooral op het gebied van modelbouw. Schaal N had al enige tijd mijn interesse en ik was net begonnen met de bouw van mijn eerste modelbaan. Spoedig na mijn aanmelding lag er een uitnodiging in de bus om in een restaurant van de Jaarbeurs in Utrecht te komen praten. Ik vertelde daar mijn ideeën, onder andere het bouwen van een baan in fases. Dat ik dat nogal ruim zou nemen blijkt wel uit het feit dat wegens verhuizing ik niet veel verder ben gekomen dan het schaduwstation. Pas de laatste tijd is er weer een modelbaan in opbouw en inmiddels verder gevorderd dan destijds. Vrij kort na het gesprek ontving ik een brief dat ik voor bepaalde tijd was aangenomen. Dat is officieel nooit omgezet in definitief, maar met ruim 35 jaar werkzaam te zijn voor Railhobby lijkt me dat niet meer nodig. Het schrijven van modelartikelen heb ik nauwelijks gedaan. Ik voelde me meer thuis in de hoek van het grootbedrijf. Hierbij kon ik goed gebruik maken van de ervaringen bij NS als mijn toenmalige werkgever. Ik kan me nog goed herinneren dat ik mijn eerste schrijfsels op papier moest tikken. Daar had ik niet veel ervaring en routine in, maar dat ging allengs beter. De bij een artikel horende foto's maakte ik met mijn analoge Minolta spiegelreflex. Foto's konden als afdruk worden aangeleverd. Dia's konden ook, mits niet ingeraamd. Alles ging in een envelop naar de eindredacteur. Bij uitgeverij Tijl-Wegener voerden dames de getypte kopij in een tekstverwerker. En dan maar afwachten hoe het eindresultaat er in het blad uit kwam te zien. Eind jaren '80 ging Railhobby digitaal. Alle vaste medewerkers in de redactie kregen een computer in bruikleen. Er zat een monochrome monitor bij. Een bakbeest van een apparaat dat maar één kleur toonde. Bruin in dit geval, alhoewel er ook groene bestonden. Tevens werden we verrijkt met een matrixprinter. Een herrieschopper, maar hij deed het wel. Voor die tijd heel vooruitstrevend. Toch waren het nog geen geavanceerde apparaten; ze hadden geen harde schijven. De pc's, aangeschaft bij V&D, waren uitgerust met een A- en B-station. De periode met floppydisks was net voorbij, zodat nu gewerkt kon worden met 'moderne' diskettes. Nu had vrijwel nog niemand ervaring met een pc, dus kregen we een bijscholing in de inmiddels gesloopte Waldheim Mavo in Baarn. In het A-station stak je een diskette met een versie van



De cover van de wervingsfolder van Railhobby.

De colofon en Stuurstand in Railhobby 1, 1978/09.



De covers van de 1e jaargang Railhobby.

DOS en het tekstverwerkingsprogramma Wordperfect. In station B ging een lege diskette waar uiteindelijk de kopij op ging. Aanvankelijk was het nog een heel gepuzzel hoe met Wordperfect en het fameuze onderwaterscherm om te gaan. Je moest onthouden wat je met de functietoetsen kon doen. Er waren zelfs per programma sjablonen met aanduidingen om rond de functietoetsen te leggen. De muis bestond nog niet en van een muisarm had nog niemand gehoord. De kopij ging op de diskette, maar je moest er ook een afdruk bij doen. Foto's gingen nog op de oude manier. Tijdens de redactievergaderingen, die tamelijk frequent altijd in Baarn werden gehouden, kreeg je dan een stapel gebruikte diskettes voor de volgende kopij. Maar de techniek schreed voort. De eerste pc met harde schijf was voor mij een openbaring. Je kon zomaar opstarten. Maar het duurde nog even voor we afscheid namen van DOS 3.0 en overstapten naar Windows. Inmiddels had ik wel een kleurenmonitor. Toen internet zijn intrede deed was het vrij snel afgelopen met het versturen van diskettes en verliep alles via de digitale snelweg. Nou ja, snel. Via de telefoonlijn ging het nog niet zo vlot. Het is nu bijna niet meer voor te stellen hoe het destijds ging. Alles is anders. Tegenwoordig gaat alle kopij - en uiteraard ook de foto's - digitaal via de cloud en kun je à la minute contact hebben.

Bij de NGG 16 zitten de drijfstangen en koppelstangen niet direct op het wiel maar, omdat de wielen in een draaistelframe zijn opgenomen, op de buitenliggende krukken.

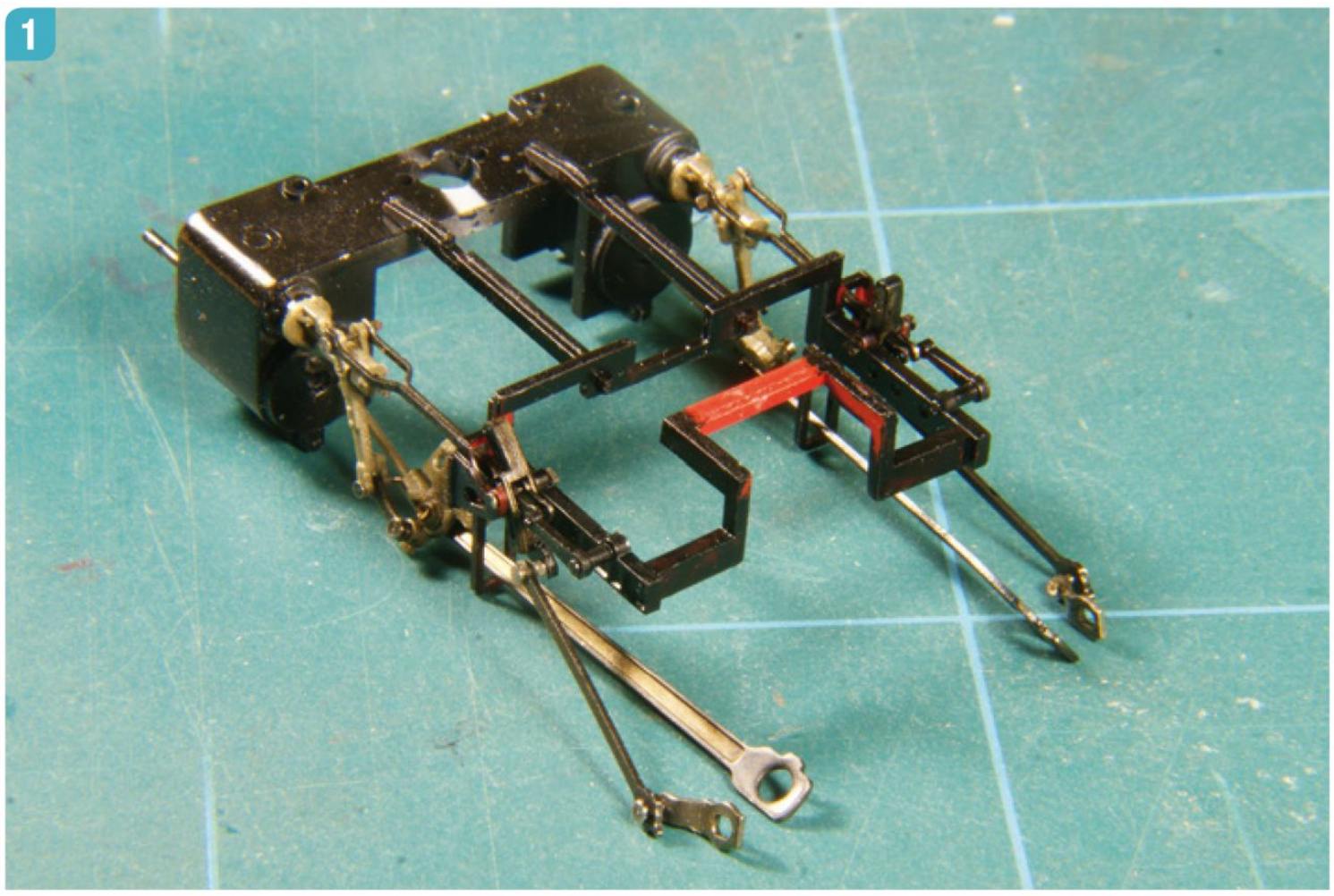
SOLDEREN, MAAR NIET MUURVAST

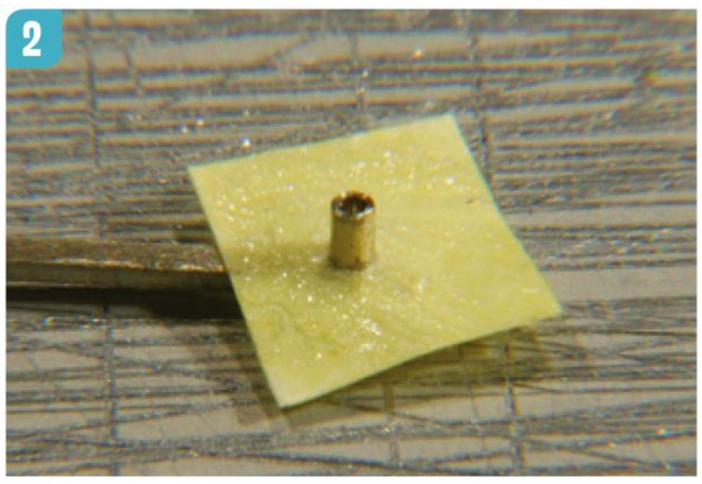
Een Walschaerts drijfwerk voor een stoomlocomotief

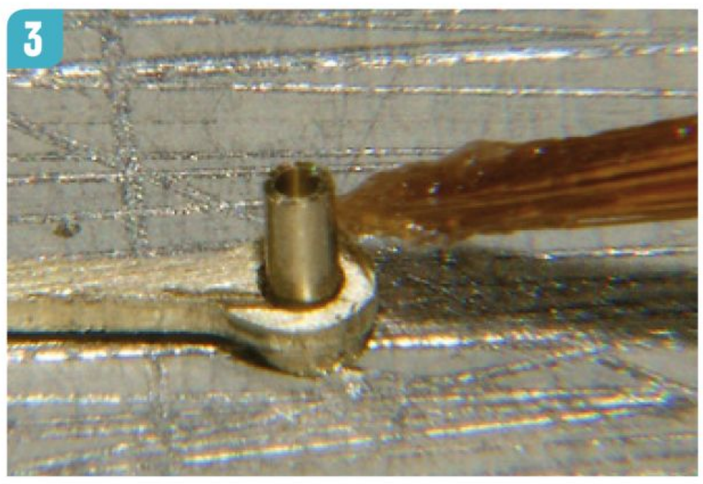
Als René Vink wel eens vertelt dat hij de stoomschuifbeweging van zijn stoomlocomotiefkits in elkaar zet door ze te solderen, kijken mensen hem aan of ze dat wel goed gehoord hebben. Maar dat is serieus bedoeld. Het solderen van een soepel lopend, niet klemmend drijfwerk vraagt nauwgezet werken, maar met wat oefening en geduld is het ook weer niet overdreven moeilijk. Het resultaat is beter dan klinken. We laten René aan het woord.

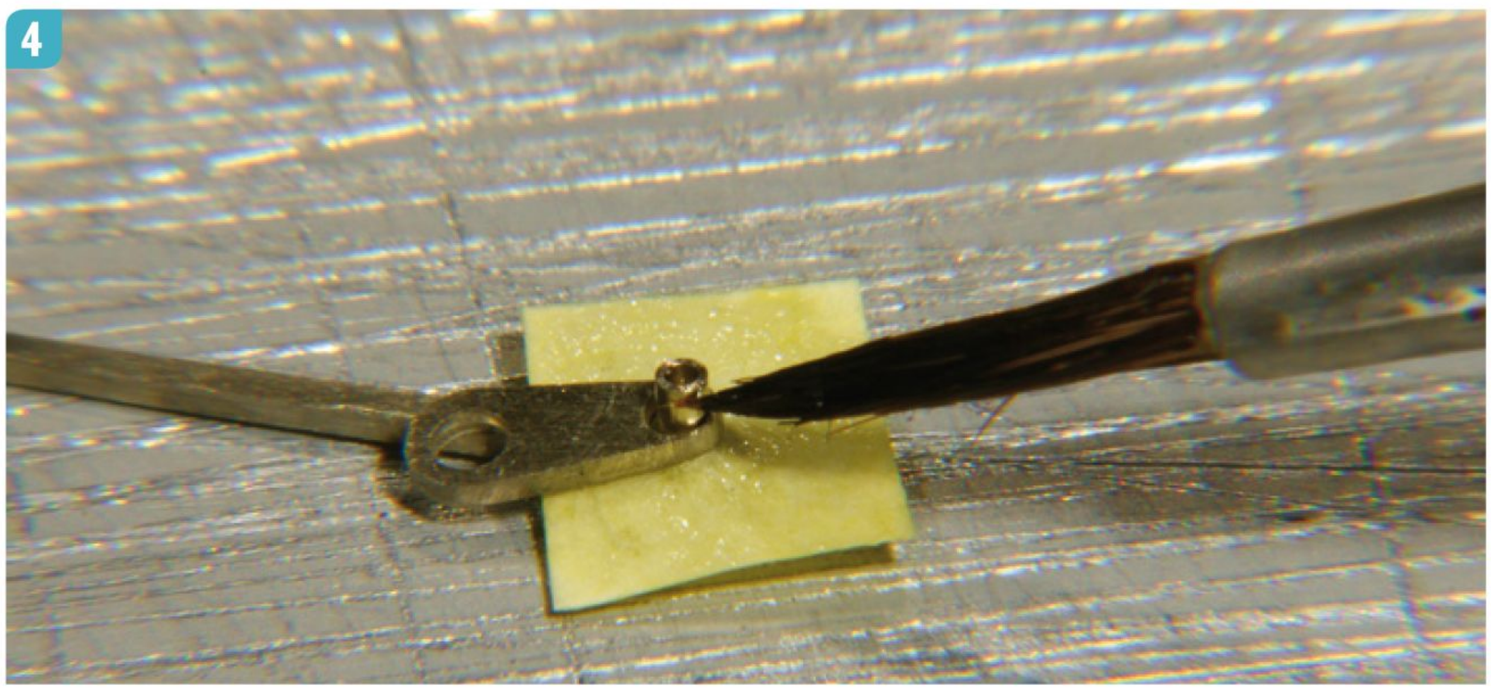
Het in elkaar zetten van het drijfwerk van een stoomlocomotief is een van de moeilijkere maar beslist ook een van de meest kritische onderdelen van de bouw. Een drijfwerk heeft zoveel bewegende delen dat alles tot in perfectie moet zijn gemaakt wil de loc zonder haperingen lopen. De klassieke methode om drijfwerk in elkaar te zetten is klinken. De grote producenten klinken het drijfwerk vrijwel altijd en er staat veel over op modelbouwfora. Alsof het niet anders kan.
Toen ik een kit van een Garratt-locomotief kreeg, kon ik aan de bak want deze machine heeft maar liefst vier drijfwerken. Ik heb enkele pogingen gedaan om het drijfwerk van de Garratt fatsoenlijk

1. Het drijfwerk van de Fleischmann BR 93. Het rondslingeren van de stangen laat de overmatige speling van geklonken drijfwerken zien. Rechts is de uitstekende kraag van de klinknagel zichtbaar. Om te voorkomen dat de klinknagel aan de drijfstang blijft haken is de contrakruk in een S-bocht gebogen. **2.** Het met een penseel aangebrachte dunne laagje vaseline voorkomt dat flux en soldeer binnenloopt. **3.** Een stuk papier waarin een gat is gemaakt wordt over de bus geschoven. Het papier voorkomt dat soldeer op de ongewenste plek komt. **4.** Een klein beetje flux is op het werk aangebracht. Met de op temperatuur gebrachte bout (140°C) solderen we zo snel mogelijk om te voorkomen dat de flux het vet aantast. **5.** De bus is vast gesoldeerd. Hiervoor werd een stukje soldeer op de soldeerplek gelegd en met de bout lang genoeg aangedrukt om het te laten vloeien. **6.** Na het solderen (en afkoelen) controleren we de vrije beweging.





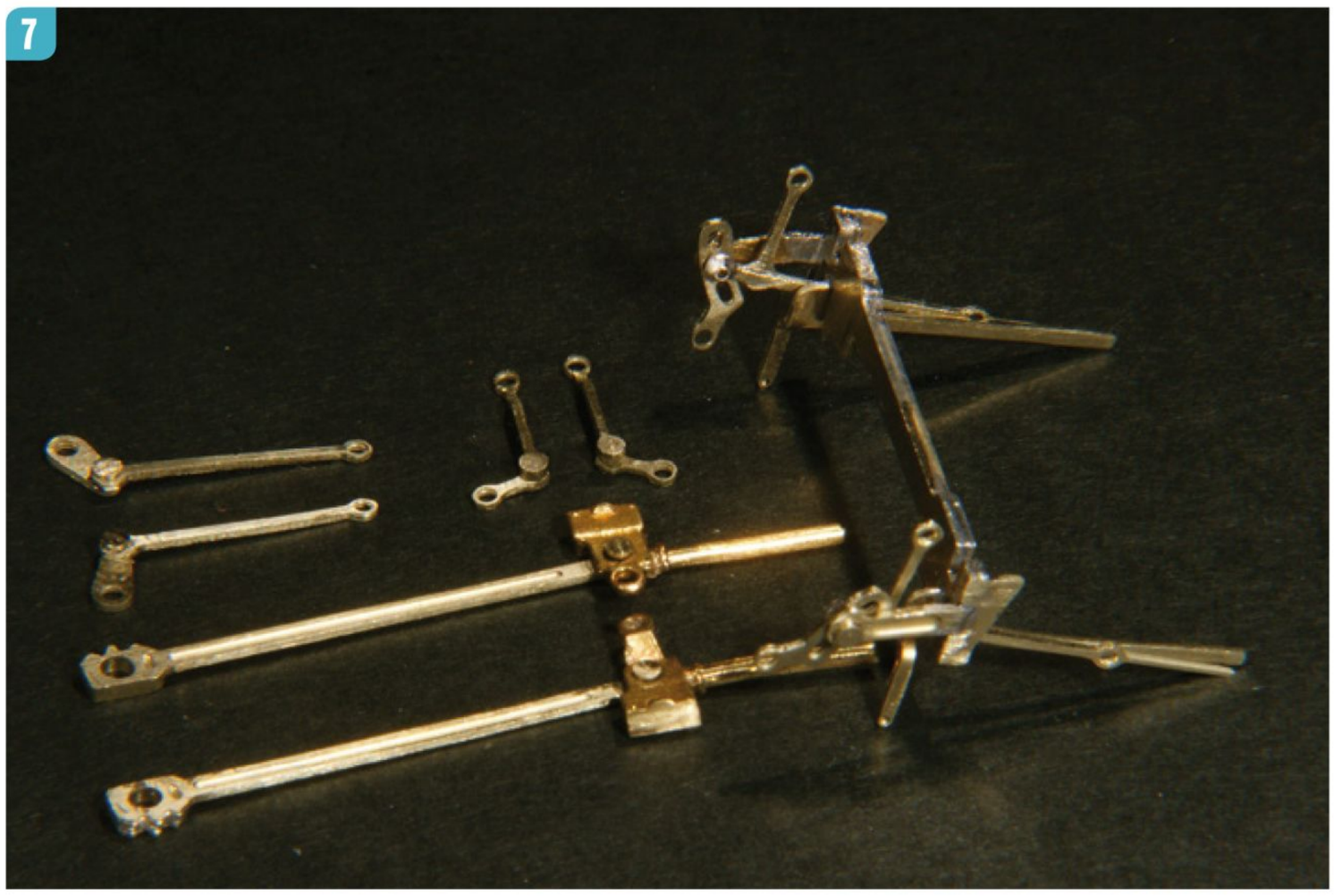


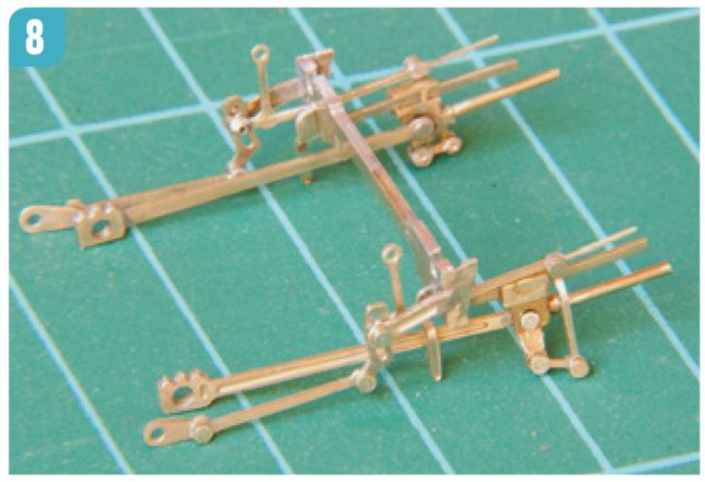


te klinken, maar was niet blij met de onvoorspelbaarheid van het proces. Vaak zit een klinknagel te los en zwabbert hij tussen de stangen. Als je dan doordrukt zit hij weer te vast en rest uitboren en opnieuw beginnen. Ik heb alle soorten nagels gezien: te los, te vast, gespleten, krom, maar slechts zelden goed. In zijn boek 'Locomotive Kit Chassis Construction' van Wild Swan Publications beschrijft Iain Rice hoe hij zijn drijfwerken soldeert. Na mijn teleurstelling met klinken leek me dat een poging waard. Het was oefenen en toegegeven, het is in het begin ook een paar keer mis gegaan, maar het leverde na wat probeersels al snel betere resultaten op dan klinken.

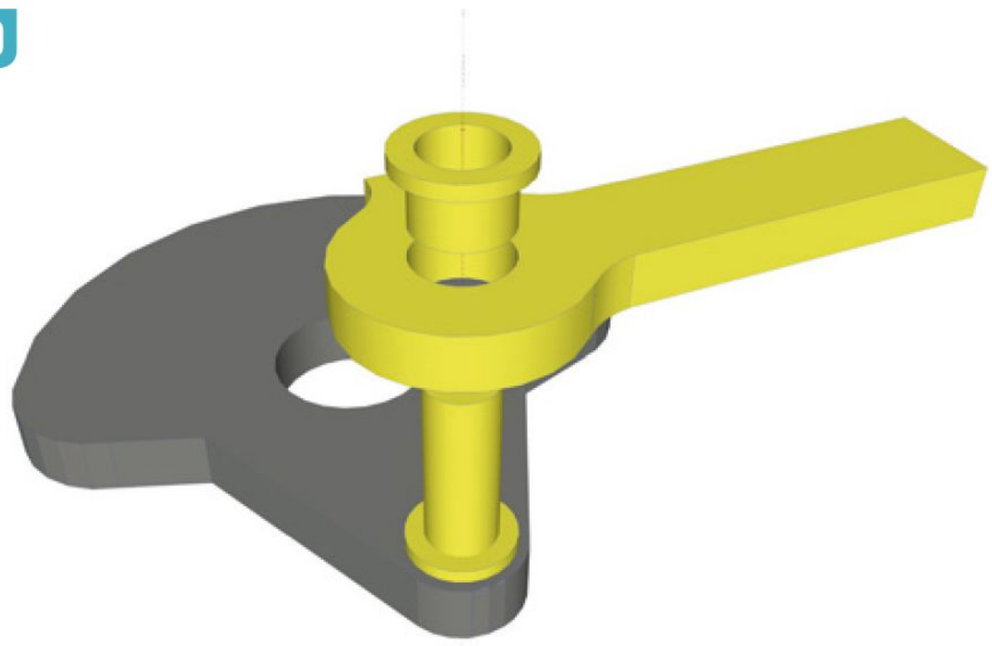
WAAROM SOLDEREN?

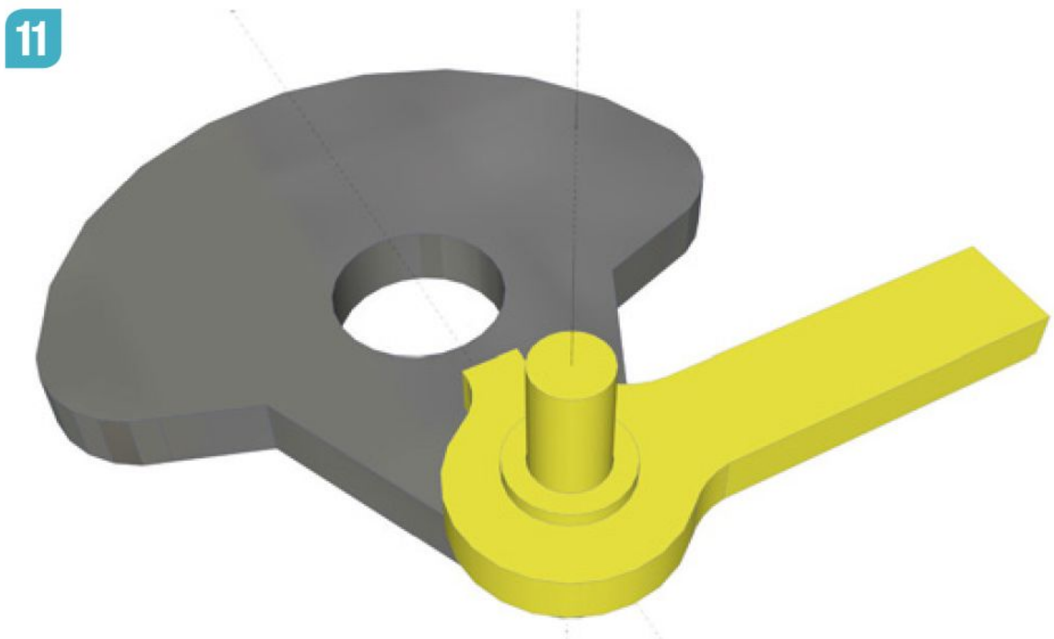
Het drijfwerk solderen heeft duidelijke voordelen. Solderen is betrouwbaarder en beter beheersbaar dan het klassieke proberen-tot-het-lukt klinken. Bovendien zijn kleine soldeerverbindingen makkelijk uit elkaar te halen en weer schoon te maken. Dat is een fijne eigenschap als je niet tevreden bent en het nog een keertje over wil doen. Gesoldeerde drijfwerken hebben een realistischer uiterlijk omdat elke klinknagel aan de achterzijde vastzit aan een drijfwerkstang en aan de andere zijde veel minder speling kan krijgen. Het geheel beweegt daarom veel stabieler dan de gebruikelijke handvol zwabberende stangen. Een gesoldeerde verbinding heeft minder ruimte en minder speling nodig. Een geklonken klinknagel heeft altijd een flens aan de achterzijde van de verbinding. De gesoldeerde klinknagel kan aan de achterzijde glad worden gevijld en heeft dus minder ruimte nodig. De kans dat een nagel aan de achterzijde een andere stang grijpt is bij solderen geëlimineerd waardoor de ruimte tussen de stangen nog verder kan worden teruggebracht.

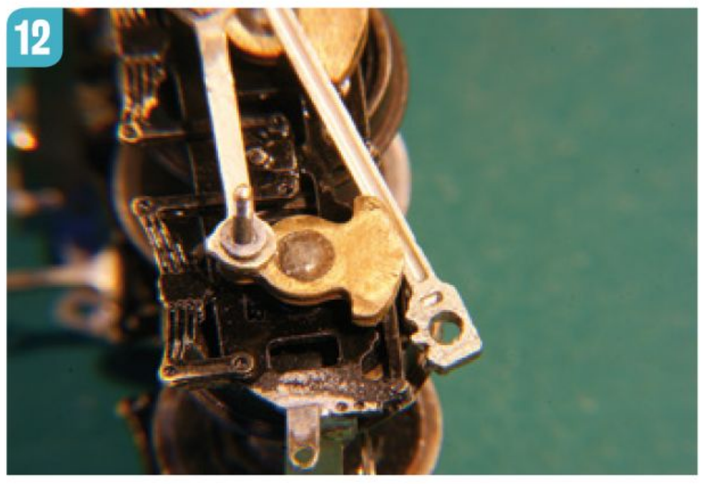

7

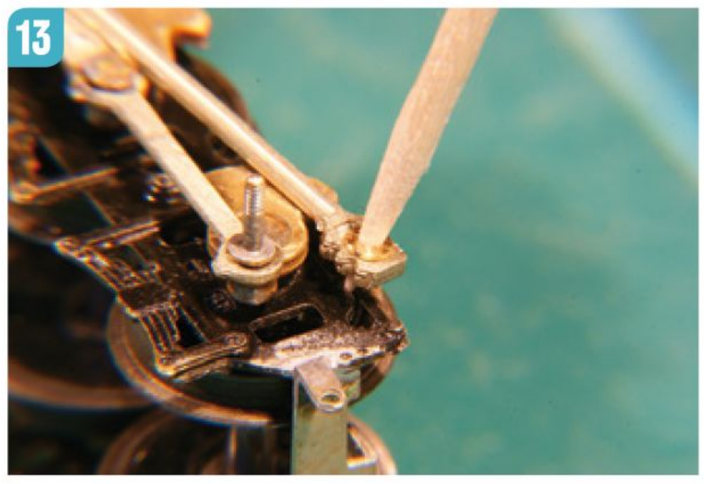

8

9


10


11


12

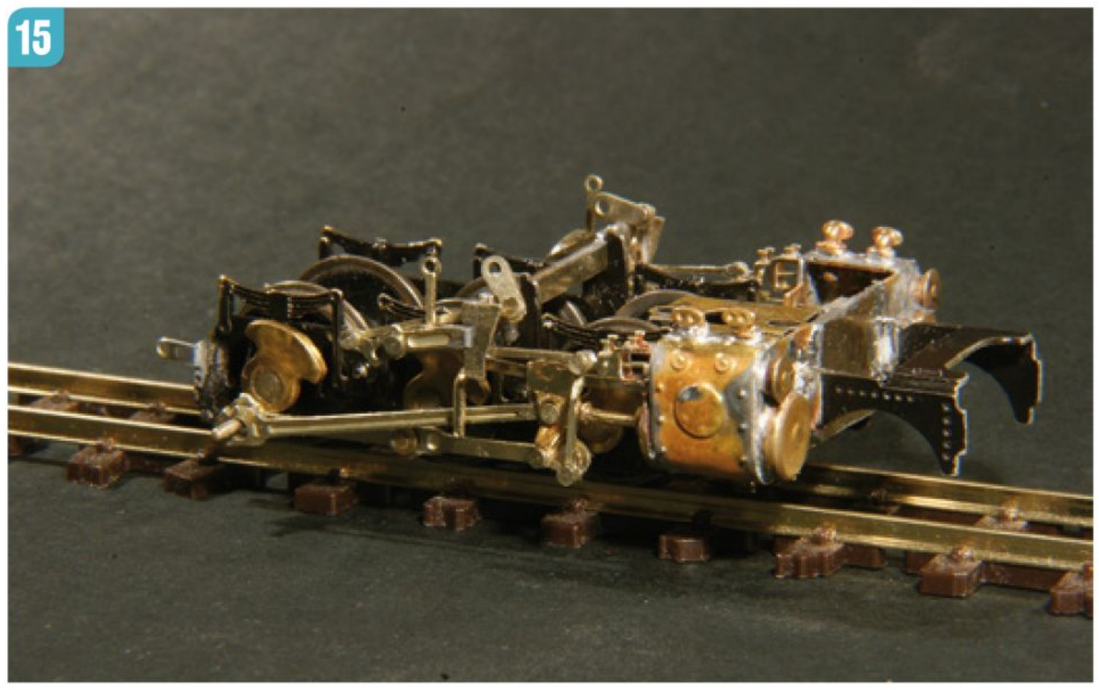

13

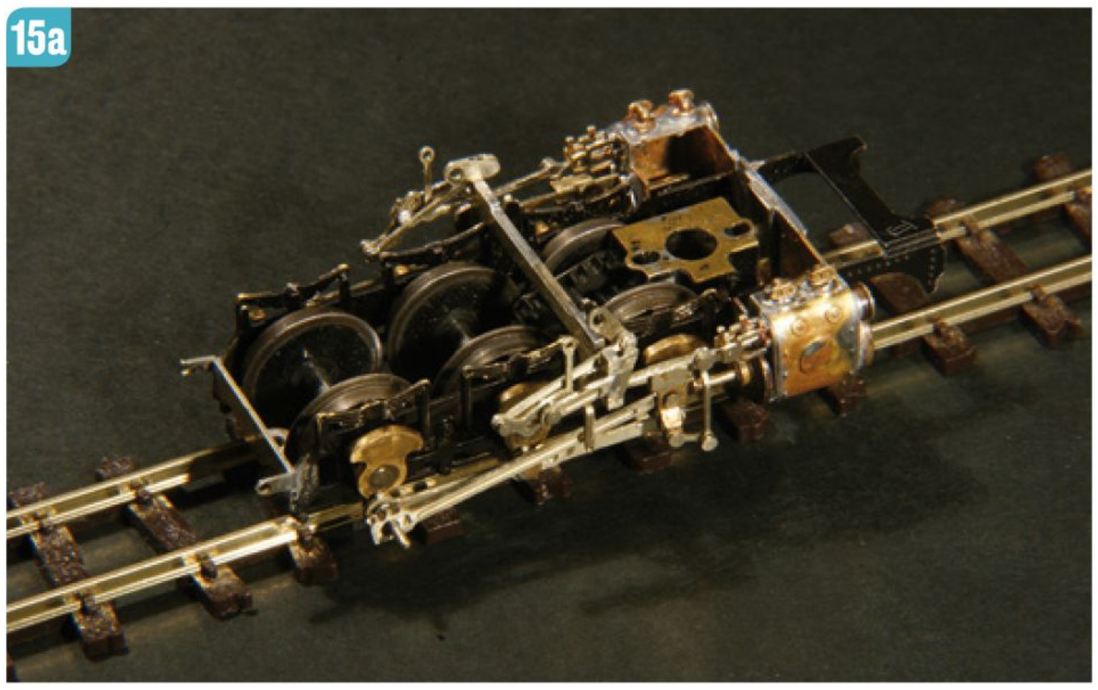
14

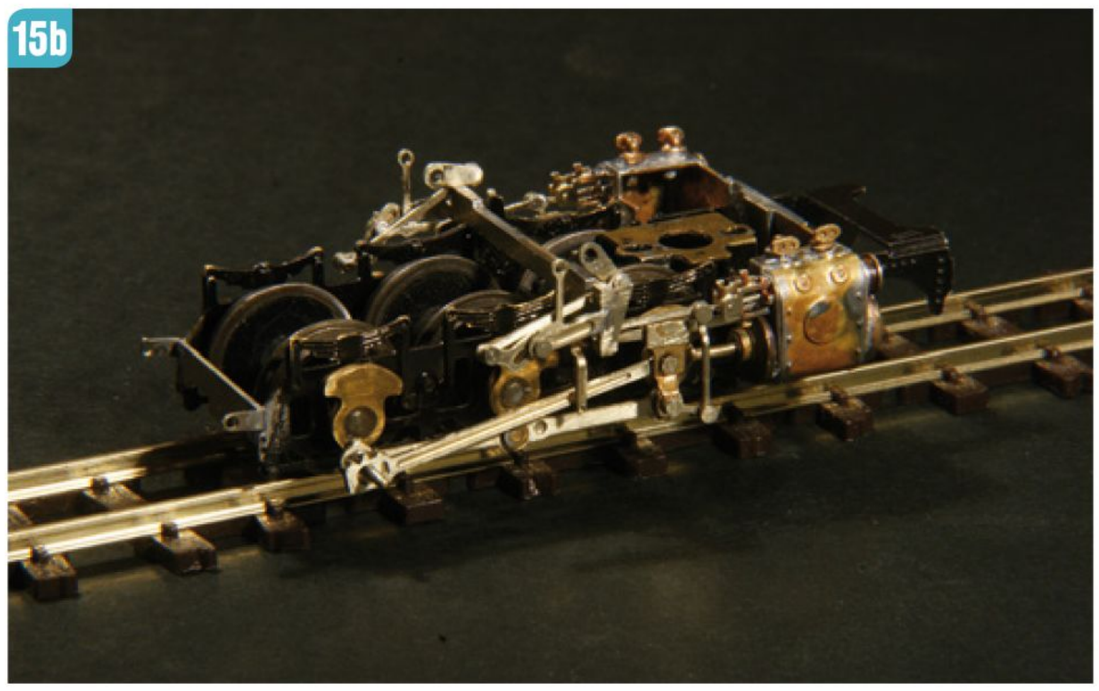
7. Alle 188°C-verbindingen zijn gedaan, de eindassemblage met 140°C-soldeer kan volgen. **8.** Na wat afkoelen van de soldeerbout wordt de rest van de verbindingen met 140°C-soldeer gedaan. **9.** Om te voorkomen dat vaseline bij het solderen in de bus komt heb ik deze op een cocktailprikker gestoken. **10.** De constructie bij de askruk in tekening. Nadat de koppelstang is geplaatst wordt de bus (het bovenste onderdeel) op de kruk geschoven. **11.** De onderdelen zitten op hun plek, de bus kan aan de kruk worden gesoldeerd. Controleer of de koppelstang vrij kan bewegen. **12.** Op het buitenliggende blindwiel komt bij de askruk een dun laagje vaseline zodat het soldeer niet uit de bus kan lopen en aan het blindwiel kan vastplakken. **13.** Na de montage van de koppelstang wordt de drijfstang op zijn plaats gebracht. De bus is eerst in de stang gestoken en wordt daarna over de kruk gelegd en met een beetje soldeer (140°C) vastgezet. **14.** Als de koppel- en drijfstang goed bewegen kan als laatste de excentriek worden geplaatst.

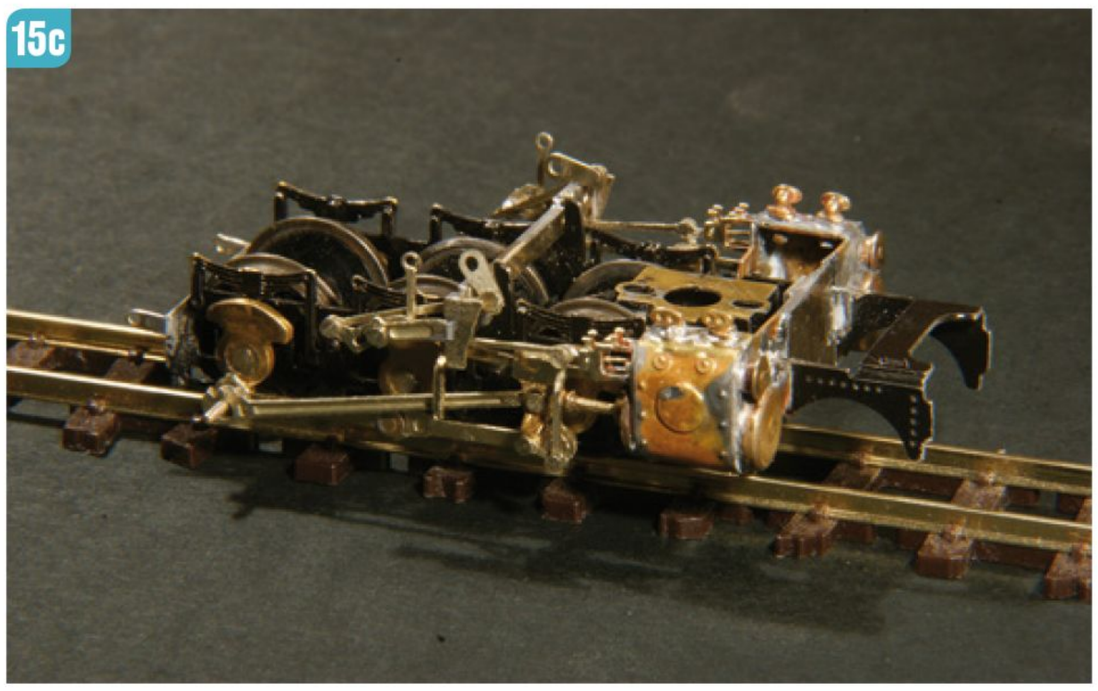
De truc bij solderen is te voorkomen dat het soldeer in andere delen vloeit en zo alles met elkaar verbindt. Iain Rice oppert papier tussen beide stangen te plaatsen om het soldeer tegen te houden. Aanvankelijk werkte dat bij mij niet. Ik soldeerde mijn eerste verbinding gewoon aan elkaar, papier of niet. Nu zijn vet en soldeer geen vrienden, dus heb ik het papier en de stang die vrij moest blijven ingesmeerd met huishoudvaseline. Zijn methode heb ik aangepast en heb er een paar kneepjes aan toegevoegd. Maar eerlijk is eerlijk, de eer gaat naar Iain Rice. Zijn boek kan ik van harte aanbevelen, verplicht leesvoer van aankomende locomotievenbouwers.

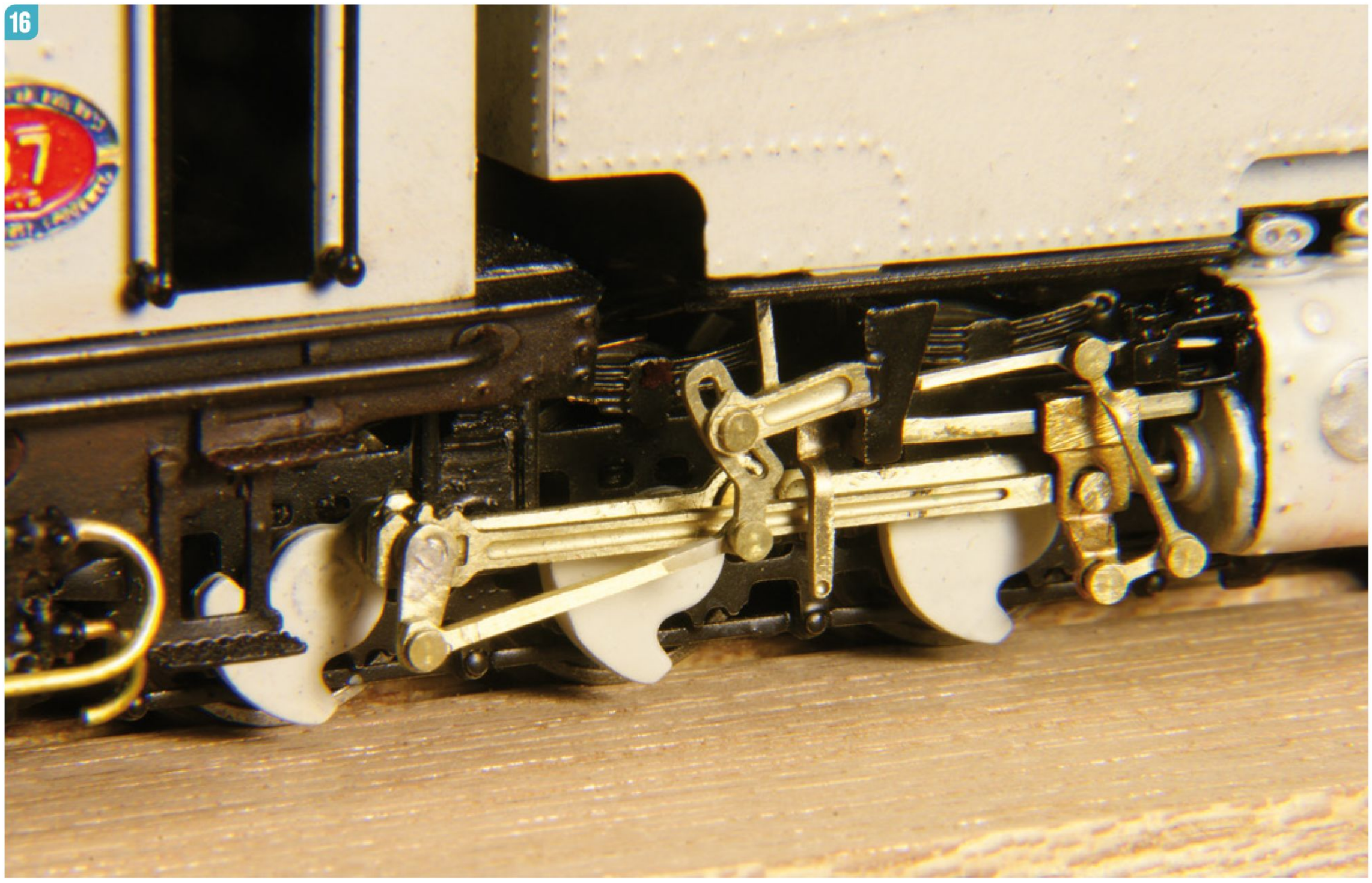
Bij het solderen van een verbinding in het drijfwerk komt het er op aan dat je de klinknagel aan één stang vast soldeert











en het andere deel van de verbinding vrij draaiend houdt.

Soldeerschema

Het solderen van één verbinding is maar de helft van het verhaal. Iedereen die wel eens heeft geprobeerd twee verbindingen vlakbij elkaar te solderen kent het probleem: als je de tweede verbinding soldeert valt de eerste uit elkaar.

15 t/m 15c. De assemblage stapsgewijs. **16.** Het drijfwerk in close-up, gemonteerd op de NGG16 Garratt-loc.

De Garrett met gesoldeerd drijfwerk.

Om gek van te worden. Bij getrapt solderen gebruik ik twee soorten soldeer. De ene soort smelt bij 188°C, de andere bij 140°C. Daar er veel verbindingen moeten worden gemaakt tekende ik een soldeerschema. Na een paar schetsen had ik een schema waarbij naast elke 188°C-verbinding een 140°C-verbinding is. Eerst doen we alle verbindingen die met 188°C kunnen worden gesoldeerd. Na afkoelen van de soldeerbout volgen de verbindingen met 140°C soldeer. Voor dit werk heb je een regelbare soldeerbout nodig maar die hoeft niet duur te zijn. Een gewone analoge soldeerbout van 40 Watt op een stekkerdimmer van € 5 voldoet zat. Goedkoper kun je het niet krijgen. Zet wel streepjes op de dimmer wanneer welke soldeer smelt. Omdat een gewone soldeerbout veel meer warmtecapaciteit heeft dan een elektronicasoldeerbout is deze truc ook te gebruiken voor het solderen van witmetaal.

Solderen van het drijfwerk

Als eerste solderen we de koppelstang aan de drie askrukken. De bus moet op de askruk worden gesoldeerd, dus met de binnenwand van de bus. De buitenwand van de bus moet vrij draaien in het gat van de koppelstang. De gaten in de koppelstang zijn tevoren met ruimers op de bussen precies pas gemaakt met een minimale speling. De bus is ongeveer 0,1 mm langer dan de dikte van de koppelstang, zodat de stang na het solderen gegarandeerd vrij draait, ook met een minimale speling. Omdat de buitenzijde van de bus niet mag worden gesoldeerd en de binnenzijde wel, moet de buitenzijde met een kwastje met vaseline worden ingesmeerd. Daarbij moet beslist worden vermeden dat vaseline in de bus terecht komt. Om die reden, en omdat het makkelijker werken is, steek ik de bus op een cocktailprikker.

Het oppervlak van het buitenliggende blindwiel krijgt ter plaatse van de askruk een dun laagje vaseline, zodat het soldeer niet uit de bus zal lopen en achterlangs de koppelstang aan het blindwiel zal vastzetten. De vaseline brengen we netjes en dun aan, zodat deze zich niet in de bus kan persen. We leggen de koppelstang over de kruk en smeren het naar boven wijzende oppervlak in met vaseline. Hierna gaat de bus op zijn plaats, over de kruk en in het gat. Vervolgens snijden we een klein beetje soldeer af en leggen dat op de bus. Even aantippen met de soldeerbout, de bout weghalen zodra het soldeer vloeit en controleren of de verbinding vrij draait. Dit proces herhalen we bij alle bussen in de koppelstang. Als de koppelstang en de drijfstang goed lopen komt als laatste de excentriek op zijn plaats. Deze wordt direct op de buitenste bus, dus die van de drijfstang gesoldeerd. Het oppervlak van de bus mag hier niet met vaseline worden ingesmeerd, het soldeer moet er juist tussen lopen. We leggen de excentriek over de kruk, doen er een snippertje soldeer (140°C) op en tikken dit met de soldeerbout even aan. Aansluitend testen we het vrije bewegen van het gehele drijfwerk.

De verleiding is groot om eerst alle soldeerverbindingen te maken en jezelf veel werk te besparen door alles in een keer op de loc te zetten. Het drijfwerk in een keer in elkaar zetten en dan pas testen is niet verstandig. We hebben dan namelijk geen flauw idee welke van de 34 bewegende verbindingen de oorzaak is van het niet vlekkeloos bewegen. Ik test na elke stap of het drijfwerk vrij loopt, het is veel werk maar levert uiteindelijk een goed resultaat op.

Schmalspur-Album Sachsen

Deutsche Reichsbahn 1945-1978 Mügeln-Ischatz, Oschatz-Strehla

Door Ingo Neidhardt, Peter Wunderwald en Wolfram Wagner, uitg. SSB Medien, formaat 24 x 29,7 cm, 240 blz., 700 foto's waarvan 300 in kleur, ISBN 978-3-00-058104-5, € 48.

Het smalspoor in de vroegere DDR blijft onderwerp van nieuwe titels. De afgelopen tien jaar zijn in boeken van deze uitgever alle lijnen en bedrijven minutieus beschreven in de bekende groene (tot 1920) en grijze banden (1920-1945). Nu volgt de naoorlogse periode. Een collectief houdt zich met de geschiedschrijving en samenstelling bezig. Door lokale geïnteresseerden is inmiddels zo veel interessant beeldmateriaal aangedragen dat aan een specifiek samenhangend smalspoornet of aan een of meer lijnen een boek kan worden gewijd. Dat betekent een overzicht dat bij wijze spreken van meter tot meter gaat. Elk relevant gedeelte van de lijnen Mügeln - Oschatz en Oschatz - Strehla wordt belicht. Waarbij de kanttekening moet worden gemaakt dat het emplacement van Mügeln ooit het grootste op smalspoor (750 mm) in Europa was. Wie er nu rondloopt, ziet nog steeds hoe groot de contouren van dit bijzondere sporenplan waren. De grote, nog steeds bestaande locloods sluit hier naadloos bij aan. Ook het grote aantal bedrijven met een eigen spooraansluiting die met enige regelmaat werden bediend valt op. Het leuke van de zeer gedetailleerde aanpak is dat het een schat aan voorbeelden aandraagt voor modelspoorliefhebbers. Het verhaal wordt in royale onderschriften verteld, die de vaak verrassend goede foto's ondersteunen.-GF

De Blauwe Tram Leiden - Scheveningen

Door Dick van der Speck, uitg. Nostalgie, formaat A4, 272 blz., 470 foto's (zw/w), 30 illustraties, ISBN 978-90-8271-940-6, prijs € 35.

De in 1961 opgeheven Blauwe Tram spreekt na al die jaren nog steeds tot de verbeelding. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er meerdere boeken over de NZH-trams zijn geschreven. Als nummer 50 in de boekenreeks van de NVBS wordt de Blauwe Tram zeer uitgebreid behandeld. Je zou het zelfs als een standaardwerk kunnen beschouwen. Hoewel de nadruk ligt op de normaalsporige tramlijn Leiden - Voorschoten - Voorburg - Den Haag - Scheveningen vanaf 1923, worden ook de andere lijnen genoemd. De tramlijnen, die in de hoogtijdagen een omvang hadden van 140 km, worden gedetailleerd beschreven van de aanleg tot aan het einde. Meerdere routekaarten en emplacementtekeningen; behalve de twee foto's op de cover zijn alle foto's in zwart-wit. We zien niet alleen foto's van trams onderweg, maar ook van trammaterieel in werkplaatsen. Zestien bijlagen bevatten van al het normaalsporige materieel uitgebreide beschrijvingen per type, helaas zonder tekeningen. Onder het materieel dan ook niet alleen de stadstrams, maar bijvoorbeeld ook de bekende Budapesters voor het interlokaal verkeer. Als afsluiting een opsomming onder de titel 'Hiernamaals' wat er van het roemruchte trambedrijf is overgebleven. Helaas niet zoveel. In het NZH-museum in Haarlem valt het een en ander te bewonderen. Voor liefhebbers van de Blauwe Tram is dit boek een aanrader.-TO

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik 1968-2018

50 jaar verbindend

Door Rein Korthof, uitg. Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, afm. 30,5 x 21,5 cm, 144 blz., 110 foto's in kleur en zw/w, alleen verkrijgbaar bij SHM, prijs € 24,95 (porto € 6,75).

Een boek dat op de achterkant in grote letters een citaat van een filosoof aanhaalt - 'traditie is niet het bewaren van de as, maar het doorgeven van het vuur' - belooft veel. De vraag is of dat ook zo is. Het antwoord luidt bevestigend. Met een beschrijving van 50 jaar railhistorie in en rond Hoorn kun je alle kanten uit. De auteur biedt een nuchtere kijk op wat achter de IJsselmeerdijk allemaal tot stand is gekomen. Waarbij eclatante successen worden belicht, maar ook de donkere wolken die boven de SHM hebben gedreven, niet worden geïgnoreerd. Wie nu de fraaie stoomtreinen door het West-Friese landschap ziet rijden beseft niet hoeveel energie en (vrijwilligers)uren er zijn geïnvesteerd om de SHM tot volle wasdom te laten komen. En hoe belangrijk het museum is bij het behoud en aanschouwelijk maken van het rijdend erfgoed. Een tijdsbeeld dat, zo wordt terecht opgemerkt, steeds verder van de huidige wereld komt te staan. Probeer dan maar eens aantrekkelijk te blijven voor de jongere doelgroep. De initiatieven die op dit gebied werden en worden ontplooid komen uiteraard aan bod, net als een inkijkje in de werkplaats, een ode aan de vrijwilliger, de historie van de lokaallijn naar Medemblik, het Stoomtram Documentatie Centrum, noem maar op. In 29 mini-hoofdstukken passeert het wel en wee van de SHM de revue. De typografie is strak en eigentijds, met een bijpassende schreefloze letter. Het jubileumboek is heel toegankelijk voor een breed publiek, getuige ook de paar pagina's human interest die aan de beleving van een jongen tijdens een bezoek aan de SHM zijn gewijd. Natuurlijk, papier is niet van elastiek, maar een paar pagina's over het gastmaterieel dat in een halve eeuw in Hoorn op bezoek is geweest, had eerlijk gezegd niet misstaan. En: fotograaf Erik Sallevelt wordt met een 't' geschreven. Voor de rest: op naar het eeuwfeest. Met een ongetwijfeld passend vervolg in boekvorm.-GF

Het eerste modelspoorevenement in de Spoorzone Tilburg

In juni 2018 verschijnt de vijfde uitgave van Railhobby Projecten. 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. Al met al wordt Railhobby Projecten – Modelbouwtechnieken weer een editie die u niet wilt missen.
Kijk voor meer informatie op modelspoortilburg.nl.

9de Grote Modelspoor Expo 2018

Op 13 en 14 oktober vindt de Grote Modelspoor Expo plaats in Leuven. Op 6.000 m² kunnen de bezoekers 35 modelbanen uit Europa aanschouwen, waaronder vele voor het eerst in België aan het publiek getoond worden. Meer dan 70 commerciële stands bieden een ruim scala aan modelspoorartikelen aan en dit jaar doen er 15 deelnemers mee met de minibaantjeswedstrijd.
Kijk voor meer informatie op railhobby.nl/evenementen

Unieke Märklin demonstratiebaan in Sneek

In het Modelspoormuseum in Sneek is een bijzondere Märklin demonstratiebaan uit Duitsland te zien. De baan is fraai gebouwd met bergen, tunnels en bruggen. Op de baan rijden uiteraard originele Märklin locomotieven en wagons. Via een knop kunnen bezoekers de locomotieven in beweging zetten. De bestaande Märklin baan van 60 jaar oud wordt ondertussen grondig gerestaureerd en is dit jaar tijdelijk te zien in het museum.
Kijk voor meer informatie zoals de openingstijden op railhobby.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.

Nieuwe modelspoorclub voor schaal 1 en 0

In juni 2018 is de nieuwe module spoorclub Spoor 1-0 Zuid opgericht en de club is op zoek naar leden. De club wil graag meer promotie maken voor beide schalen. Een ander belangrijk doel is het in contact brengen van hobbyisten door deel te nemen aan evenementen. Ook zal de club informatiedagen, workshops, presentaties en rijdagen organiseren.
Kijk voor meer informatie over deze nieuwe modelspoorclub op www.railhobby.nl/spoor-1

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

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.

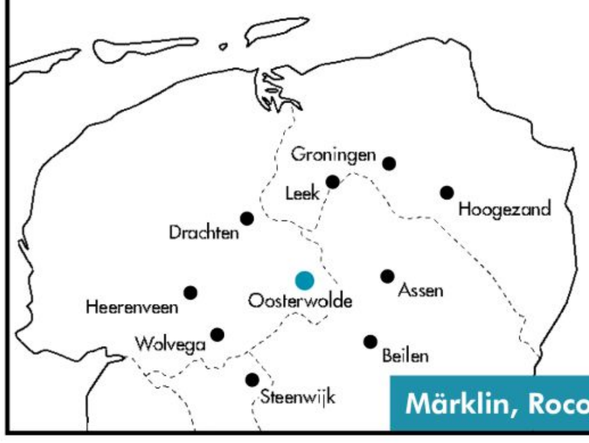
TOT ZIENS OP ONZE BEURZEN,
WAAR U MEESTAL VINDT WAT U ZOEKT.

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.

NIEUW

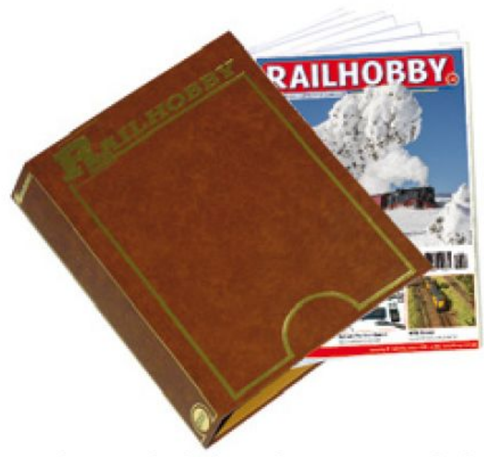
DAF YB-616

Iets militairs op de modelbaan?
Daf YB-616 takelwagen
Resin-bouwmodel € 22,50

DINNISSEN MODELBOUW
TEL. 0485 - 218621
WWW.DINNISSENMODELBOUW.NL

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

Verzamelband



Met boekbinderspelden en
jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

*exlcusief verzendkosten

IN DECEMBER SLUITEN DE BEIDE LAATSTE KOLENMIJNEN IN DUITSLAND, DEEL 1

Het Glück Auf verstomt

Geen mijnen meer in Duitsland. Het is nauwelijks te geloven dat een eens zo belangrijk tijdperk in de moderne geschiedenis van onze oosterburen binnenkort definitief ten einde gaat. In 1960 haalden mijnwerkers in 146 Duitse mijnen ruim 143 miljoen ton kolen diep uit de aarde. Lange treinen reden kris kras met het zwarte goud door het land. Anno 2018 zijn nog twee mijnen in bedrijf: in Ibbenbüren en in Bottrop. Halverwege december worden ook die gesloten. Het rituele 'Glück Auf' gaat verstommen.

1. Opname uit 1964 van loc E-101 (Krupp, 1963) in gebruik bij de mijn in Ibbenbüren. (foto collectie Sevrien Ferrée) **2.** Ibbenbüren heeft met 1545 meter een van de diepste mijnschachten ter wereld. **3.** Overzicht van de rangeersporen op het terrein van de mijn in Ibbenbüren.

Bergwerk Ibbenbüren, hoog gelegen in het Tecklenburger land. Een koude, gure decemberdag. Onder de kolenbunkers rangeert de groene loc E 102, een vierassige Krupp veteraan uit 1963 met grauw uitgeslagen Kübelwagen. Een dagelijks beeld, zoals het tientallen jaren te zien was. Ook onder de grond gaat het leven verder, alsof het delven van kolen een oneindig durende activiteit is. Schijn bedriegt. Eind dit jaar wordt de exploitatie gestaakt. Het is bijna niet voor te stellen.

De robuuste liftkooi vliegt naar beneden, met een snelheid van 35 kilometer per uur. Door gebrek aan licht kun je je geen voorstelling maken hoe snel dat gaat. Met een klein groepje journalisten beweeg ik me in de zogeheten Nordschacht naar de locatie waar de kolen wordt gedolven. 1500 meter, precies 1545 meter diep stopt de simpele, ijzeren lift. Dus dit is de sensatie waar ik zo lang naar heb uitgekeken: Ibbenbüren heeft de diepste schacht van Europa. Het is er warm en, opvallend, het waait behoorlijk. Dat is van boven instromende lucht. Of zoals een ervaren kompel het zegt, 'frisches Wetter'. Meer krijgen de mijnwerkers gedurende hun ploegendienst niet mee van de buitenwereld. Hun leven speelt zich in de wintermaanden sowieso in donker af. 'Als we naar het werk gaan is het buiten donker. Komen we terug dan geldt hetzelfde. Alleen in het weekeinde zien we daglicht.' Met gevoel voor understatement: 'Hier heb je geen romantiek'.

Loc 4 van de EBV Carl Alexander in augustus 1975 in Merkstein.

GLÜCK AUF

Als mijnwerkers in Duitsland ondergronds afdalen zeggen ze consequent 'Glück auf!'. Het is de ultieme begroeting onder kompels bij onze oosterburen. Met deze uitspraak hoopten ze een nieuwe locatie met kolen of ertsader te kunnen ontdekken. Honderden jaren geleden was dat geen sinecure. Deze begroeting had overigens een dubbele betekenis. Met Glück auf, zo'n 400 jaar geleden geïntroduceerd in het Saksische Erzgebirge, werd de aangesprokene(n) eveneens een veilige terugkeer gewenst. Het frappante is dat deze groet door alle werknemers van een mijn wordt gebruikt. Wie nu bijvoorbeeld de RAG belt krijgt van de telefoniste haar naam en 'Glück auf' te horen. Dat laatste zal na dit jaar ongetwijfeld verstommen.

TRANSPORTBANDEN

We liggen plat op transportbanden die voor de afvoer van kolen worden gebruikt. Een destijds ook in Nederland gangbare methode om je ondergronds snel te kunnen vervoeren. Het is wel zaak om het hoofd naar beneden te houden. Hier en daar is het profiel namelijk wat lager. We komen op de plek waar hoogwaardig antraciet wordt gedolven. Dat gebeurt met behulp van een 20 ton zware schraapmachine - Walzenschrämlader in mooi Duits. Alles is hier mechanisch. Een man die diep op zijn hurken zit houdt de machine van dichtbij in de gaten. Geen stofwolken? Nee, nauwelijks. De klauwen van deze installatie bevatten sproeikoppen. En dat is maar goed ook. De ruimte is beperkt, de bewuste mijnwerker heeft op bepaalde plekken amper een meter hoogte. Zijn leven ligt in handen van massieve, hydraulische stempels.
Ondergronds mag alleen met een speciale camera worden gefotografeerd. Een apparaat dat helemaal met plexiglas is omhuld. In verband met explosiegevaar mogen er sowieso geen camera's worden gebruikt die batterijen hebben. Mijngas veroorzaakte in de jaren zestig in deze mijn een explosie die enkele slachtoffers vergde. Zoals dat ook elders gebeurde. Bij de mijn Hansa in Dortmund kostte zo'n explosie in 1979 zeven 'Kumpel' het leven. Het was een grote tragedie. Minister-president Johannes Rau van de deelstaat Nordrhein-Westfalen bezocht toen de zwaar getroffen mijn. Overal in de media werd het ongeluk zwaar aangezet. Veel mensen leefden toen nog van de kolen. Mijnwerker is altijd een hard en rauw vak geweest.

VIJFTIENDE EEUW

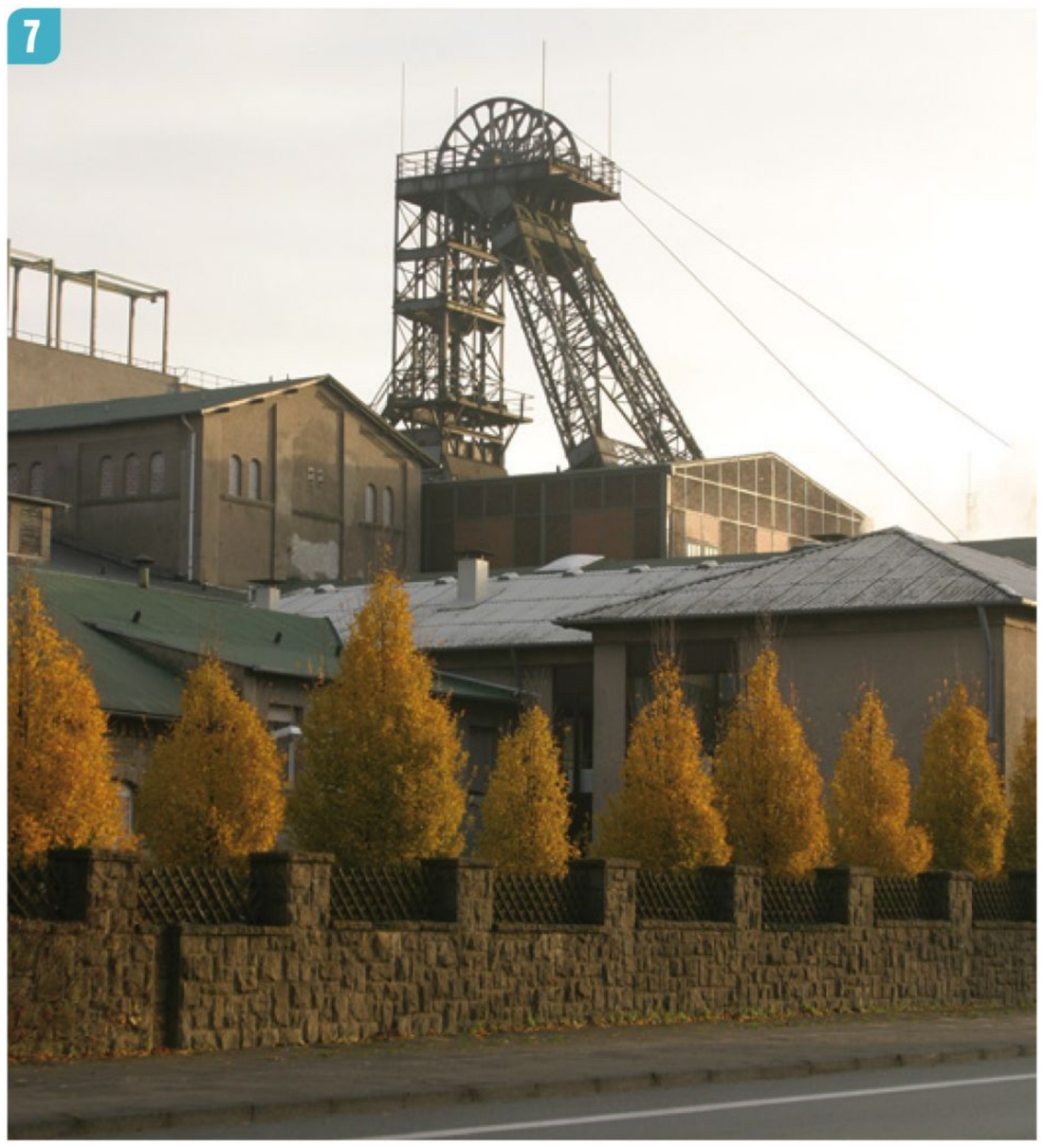
De meeste kolen uit Ibbenbüren, die reeds in de vijftiende eeuw werd ontdekt en sinds 1867 met behulp van schachten wordt

Bij de Grube Ibbenbüren worden bij het rangeren twee traversen gebruikt.

gedolven, gaan naar de naburige elektriciteitscentrale. Concreter: ruim negentig procent van hetgeen hier omhoog wordt gehaald, wordt daar verstookt. Op het terrein van de mijn bevinden zich vijftien (opstel)sporen en, dat is opvallend, twee traversen. Hier staat ook een goed geoutilleerde werkplaats voor de beide elocs en de eigen goederenwagens. De beide locs, vaak is er een in onderhoud, rangeren niet alleen in Ibbenbüren, maar rijden ook over de in april 1928 opgeleverde normaalsporige verbindingslijn van Ibbenbüren naar het station van Esch aan de spoorlijn Rheine - Osnabrück. In 1963 werd dat spoor verlengd tot de haven van het nabij gelegen, in 1915 geopende, Mittellandkanaal.

In het begin werden door de mijn stoomlocs gebruikt, na de elektrificatie in 1963 (15kV, 50 Hz) werden door Krupp in Essen twee elektrische locs geleverd, de E 101 en E 102. De Bo'-Bo'-machines kunnen op delen van het mijnspoor waar geen bovenleiding hangt, rijden op stroom uit grote accu's. Sinds de hoofdlijn Rheine - Osnabrück ook onder de draad hangt is er bij de mijn voor hetzelfde stroomsysteem gekozen als bij de DB, 15 kV, 16,7 Hz. De wat fossiel ogende industriële 'krokodillen' losten een paar zware stoomlocs af. Zo nam de toenmalige Preußische Bergwerks- und Hütten-AG (Preussag) - tegenwoordig is het Bergwerk Ibbenbüren eigendom van de RAG - in 1928 de 12,60 meter lange loc 1 (Hanomag, fabrieksnummer 10569) in dienst, een vijfassige tenderloc. Om soepel door de soms

4. In Ibbenbüren staat de kompels ondergronds ook een monorail ten dienste. **5.** Telefoneren met 'boven'. Ondergronds is alles robuust.



6. Krupp Lok E 101 wordt onderhouden in de eigen werkplaats van de mijn in Ibbenbüren. **7.** Tot december is de Von Oeynhausen Schacht 1 nog in bedrijf. De liftkabel in de schacht wordt nog door een stoommachine aangedreven.

krappe bogen op het mijnemplacement te kunnen rijden waren de eerste en de vijfde koppelas zijdelings beweegbaar.

Type Dresden

De zware machine was gebouwd volgens de normen van de Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung. De fabrikant uit Hannover hoopte op aanvullende orders nadat de 80 ton zware loc in de catalogus was opgenomen. Maar tevergeefs. Het bleef bij dit ene exemplaar. In mei 1963 werd de tenderloc afgevoerd en een jaar later gesloopt. De loc die een asdruk van 16 ton had, bezat overigens bijna alle kenmerken van de als 'Dresden' betitelde, genormeerde industriemachines van Hanomag. Een vijfasser behoorde toentertijd nog niet tot dit standaardprogramma. Soortgelijke machines, maar dan met een ander type zuiger, werden al door het spoorwegbedrijf van de in Peine gevestigde Ilseder Hütte gebruikt.
Een andere krachtpatser in Ibbenbüren was loc 3. In 1935 werd deze door Henschel gebouwde 1'E1'-tenderloc (fabrieksnr.

Standaard industrie stoomlocs

Niet alleen Hanomag had een genormeerd en standaard aanbod van industrielocs, ook andere Duitse fabrikanten hebben gestandaardiseerde stoomlocomotieven voor industrieel gebruik ontworpen. Om niet al te ver terug te gaan in de tijd, Krupp leverde bijvoorbeeld in 1952 een vierassige tenderloc aan de Gelsenkirchener Bergwerk AG. De fabrikant gaf deze loc (nr. 16, fabrieksnummer 3072) de typeaanduiding 'Bergbau' mee. Het bleek een succesvol ontwerp. Eigenlijk was het een handzame, sterke 'back-to basic'-machine. Ze had een stavenframe, een stalen vuurkist, een asdruk van 20 ton en was gebouwd met simpele maar doorontwikkelde onderdelen.

Krappe bogen

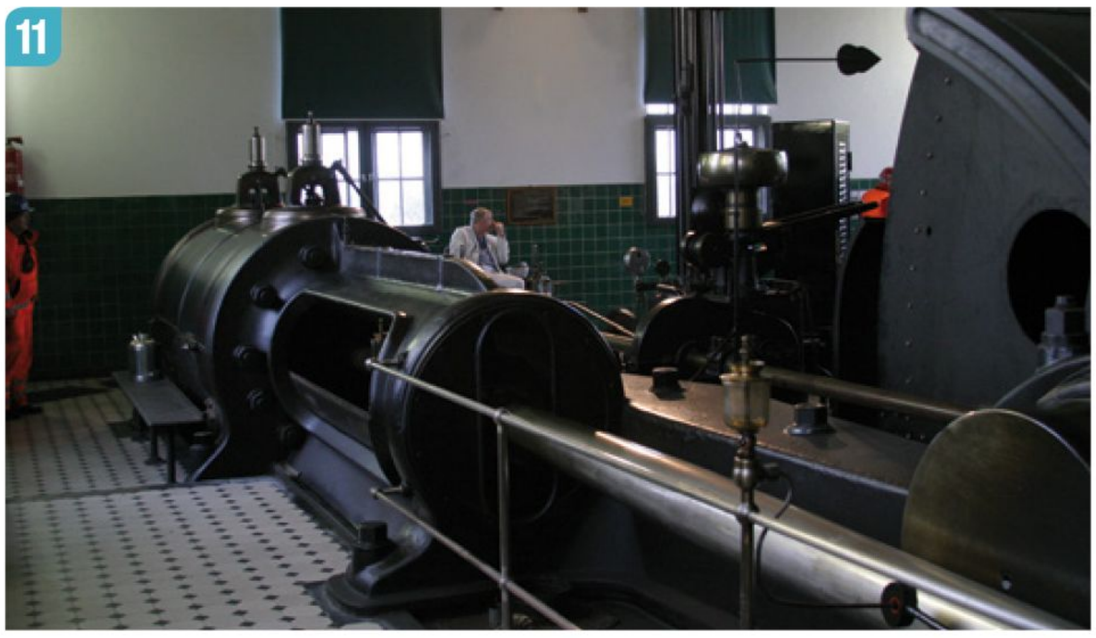
Om door krappe bogen te kunnen rijden, een gangbaar aspect bij industriële lijnen, waren bij deze normaalspoorlocs de tweede en vierde as zijdelings beweegbaar aangebracht. Daardoor waren de rangeerkarren in staat door bogen met een straal van honderd meter rijden. Wie wel eens over het terrein van een mijn heeft gelopen weet hoe krap sommige bogen waren aangelegd. Voor de volledigheid, de 79 ton zware tenderloc had een lengte (l.o.b.) van 10.975 meter, een watervoorraad van 10 m^3 en een maximum snelheid van 50 km/h. Verschillende exemplaren werden aan Duitse fabrieken en industrieën verkocht zoals aan de Gewerkschaft Constantin der Große.

Doorverkocht

Deze machines werden na de komst van diesellocs of na sluiting van fabrieken waar ze reden vaak doorverkocht en stonden tot ver in de jaren tachtig onder stoom. EBV Anna in Stolberg, een vanwege de ligging van het rangeeremplacement bij stoomliefhebbers geliefde mijn onder de rook van Aken, was zo'n locatie waar machines met verschillende achtergronden hun genadebrood verdienden. De 'Bergbau' locs 7 (1953 geleverd aan Grube Auguste Victoria, Marl) en 12 (in 1962 afgeleverd aan Grube Westfalen, Ahlen) van Krupp deden hier vele jaren dienst.

8. Loc 7 van de Grube Anna wordt gebruikt in de zware rangeerdienst, augustus 1975. **9.** EBV Anna loc 12 behoorde ook tot de industriële standaardlocomotieven van Krupp.

De haven van Uffeln is nu eigendom van de firma Bergschnieder. Freigtleiner 513-02 rangeert met zelflossers. (foto Hans Koning)



23331) aan Preussag geleverd: een mastodont van 124 ton. Ze had twee in plaats van drie cilinders, anders was het nagenoeg een kopie geweest van de Reichsbahn bouwserie 85, de sterkste tenderloc van deze staatsspoorwegmaatschappij. En sterke locs had (heeft) de mijn nodig omdat het mijnspoor naar Esch een maximaal stijgingspercentage van 25 ‰ heeft.

10. Bediening van de stoommachine uit 1913. Bijzonder in 2018. **11.** De stoommachine, gebouwd door de Maagdenburger firma Buckau wordt sinds 1928 in Ibbenbüren gebruikt.

Verbindingslijn

De 5,2 kilometer lange verbindingslijn van Ibbenbüren naar de haven blijft na de sluiting van de mijn in december gewoon in bedrijf omdat de RWE-centrale blijvend kolen en andere producten nodig heeft die straks via het spoor worden aangevoerd. Uit strategisch oogpunt heeft RWE het gedeelte van de lijn naar Esche dan ook overgenomen van de RAG. Het overige, korte deel Esch-haven - Uffeln wordt dan door de plaatselijke firma Bergschneider geëxploiteerd. De beide elektrische locomotieven E 101 en E 102 worden eind dit jaar buiten dienst gesteld. Ze zijn weliswaar nog in goede staat van onderhoud, maar het wordt steeds moeilijker om aan onderdelen te komen. Die moeten nieuw worden gemaakt, zo laat het hoofd van het spoorwegbedrijf van de mijn, Martin Westphal, weten. Hij vertelt dat de machinisten van de kolentreinen van de DB sinds vorig jaar niet over de DB-sporen van Esch naar de haven van Uffeln mogen rijden. ‘Na al die jaren zou de licentie van onze machinisten niet meer in orde zijn om over het DB-net te mogen rijden. Omdat we nog maar een jaar te gaan zouden hebben is besloten om de machinisten niet meer bij te scholen. De Klappwagen worden nu door een DB-loc van Esch naar Uffeln gebracht’, verklaart hij met een veelbetekenende, diepe zucht.

Laatste stoommachine

De ongeveer duizend mijnwerkers die nog werkzaam zijn bij het

12. Achter loc 4 van de mijn Carl Alexander gaat de voormalige 56 3007 van de LBE schuil. **13.** Stoker van loc 4. Wie in Merkstein vroeg of mocht worden meegereden naar Baesweiler kreeg van het vriendelijke locpersoneel vaak een positief antwoord.

Unieke mijnstoomlocs

Nagenoeg alle stoomlocomotieven die door Duitse kolenmijnen werden gebruikt waren tenderlocs. Niet onlogisch omdat deze constructie in de rangeerdienst het beste uit de voeten kan. Net zo hard voor- als achteruit is een aanbeveling bij dit werk. Toch is er in elk geval één loc met een losse tender in dienst geweest. Bij Zeche Carl Alexander in Baesweiler, gelegen in het grote kolenbekken van Aken, deed van 1951 tot en met 1975, toen de sluiting van deze mijn een feit werd, loc 4 dienst. Het was een machine met een interessante historie. Achter deze groen, rood, zwarte 1'D-loc ging de vroegere 56 3007 schuil die in 1929 onder fabrieksnummerc3128 door Linke Hofmann in Breslau aan de Lübeck-Büchener Eisenbahn werd geleverd.

Nagebouwde G8.2

Het was een nagebouwde Pruisische G8.2 en had in LBE-dienst zelfs windleiplaten. In 1938, toen de LBE door de Deutsche Reichsbahn werd ingelijfd, kwam de loc in Duitse staatsdienst. Na de oorlog was ze in eerste instantie gehuisvest in Hamburg-Harburg, daarna korte tijd in Bochum-Dahlhausen in het depot dat nu dienst doet als spoorwegmuseum. Hier reed de loc vooral kolentreinen. In december 1945 werd ze in Bw Bonn gehuisvest om daarna naar Euskirchen te worden 'getransfereerd'.

Vroeg afscheid

De jonge Deutsche Bundesbahn (1949) nam al in oktober 1950 afscheid van deze bijzondere loc en verkocht haar aan de Eschweiler Bergwerks-Verein. Na een revisie kreeg ze het nummer 4 en kwam bij de mijn Carl Alexander in Baesweiler terecht. Van hieruit reed de ex LBE-machine kolentreinen naar het nabij gelegen DB emplacement van Merkstein. Vaak gebeurde dat met opdruk van de in 1949 door Henschel gebouwde loc 1, een handzame drieasser. Het dienstdoende personeel was erg vriendelijk. Een vraag om mee te mogen rijden naar de mijn Carl Alexander werd in de regel gehonoreerd. Dan reed je met tender voor naar Baesweiler en probeerde je hier de oude 94-er voor de lens te krijgen, een vijfassige tenderloc die door Krauss in München als T5 907 aan de Pfalzische Staatsbahn werd geleverd.

Unieke machine

De loc (fabrieksnummer 5779) werd in 1925 door de Deutsche Reichsbahn omgenummerd in 94 002 en twee jaar later al doorverkocht aan de mijn in Baesweiler. De unieke machine is na de buitendienststelling terecht gekomen in de collectie van de DGEG in Neustadt Weinstraße. Ook loc 1 (Westfälische Industriemuseum in Dortmund-Bövinghausen) en de voormalige 56 3007 (museum Darmstadt-Kranichstein) zijn voor het nageslacht bewaard gebleven.

Bergwerk Ibbenbüren haalden vorig jaar nog zo'n een miljoen ton kolen naar boven. Interessant is nog te vermelden dat het bedrijf de laatste regulier werkende stoommachine van Duitsland heeft. De machine wordt gebruikt om materiaal via de Von Oeynhausenschacht 1 via een goederenlift naar beneden te brengen of naar boven te halen. Het is een tweedehands stoommachine. Het ding werd in 1913 gebouwd door de firma Buckau uit Maagdenburg voor de Kalischacht Elisabeth van de Gewerkschaft Wilhelmshall zu Anderbeck in Oschersleben. Sinds 1928 doet ze onafgebroken dienst in Ibbenbüren. De machine drijft twee grote kabelwielen aan die een diameter hebben van 6,50 meter. De schacht die wordt bediend heeft een diepte van welgeteld 414,90 meter. Wie de machinekamer bezoekt maakt een naadloze reis in de tijd. Die gaat tachtig jaar terug. Alles draait soepeltjes en bijna geluidloos. Alles lijkt hier uitermate rustig te verlopen…. Een mijn met een oase. Uniek.

Nieuws

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

Railhobby bespeurt een tendens dat modelspoorwinkels bij fabrikanten weg- of railvoertuigen, huizen of andere scenery met speciale bedrukking of uitvoering laten produceren. In deze rubriek is daar al meermalen aandacht aan besteed. Indien uw zaak ook zo'n speciale productie heeft, stuur dan een berichtje naar redactie@railhobby.nl.

NMBS serie 7600 bij Piko.

Piko meetwagen in ProRail-livrei.

Piko

H0. Via de Belgische importeur zijn een tweetal NMBS-locs, ex NS 2200, uitgebracht: de 7604 met grijze huif, rode zwaailichten en L-frontseinen (97765, € 149) en loc 7617 met groene huif en A-frontseinen (97769, € 150). De digitale meetwagen met een ProRail-jas is op alle modelbanen te gebruiken: gelijk- en wisselstroom, analoog en digitaal. Naast rijsnelheid en afstand wordt de hellingshoek weergegeven; dit kan via wifi ook op de pc of telefoon worden afgelezen (55056, € 200, tp. VI). Rangeerloc RRF 102 (ex NMBS) heeft scherpe opdrukken, front- en sluitseinen en cabineverlichting. De sound-versie is dynamisch: bij het opstarten van de motor dimmen even de seinen (96466, tweerail analoog, € 180 / 96467 drierail digitaal, € 210 / 96468 DC sound, € 280 / 96469 AC sound, € 300). De klauwkoppelingen zijn per twee stuks verpakt en kunnen in elke NEM-schacht worden gestoken (56043, € 7,50).
N. De turkooise NS 1201 heeft schakelbare front- en sluitseinen en cabineverlichting. De Next18-decoder interface maakt de loc ook digitaal inzetbaar (40463, € 190 / 46280, sounddecoder Next18, € 110).-CvD

Klauwkoppelingen van Piko.

Railhobby

De eigen Railhobby NS 2240 is uitgeleverd. In het kader van 40 jaar Railhobby is de H0-loc bij Piko geproduceerd, exclusief voor Railhobby. Het model komt in een speciaal bedrukte doos met een

NS 1201 in N bij Piko.

Rangeerdiesel RRF 102 bij Piko.

NS 2240, de Railhobby jubileumloc.

3x Land Rover Discovery, Busch.

Polizei en Feuerwehr Land Rovers van Busch.

MB O 3500 van Müllers Reisen bij Busch.

genummerd certificaat. De loc heeft een grijze huif en gele stelbalk, L-frontseinen, sluitseinen, cabineverlichting (digitaal schakelbaar) en werkende (digitaal) blauwe zwaailichten. Deze versie is niet door Piko zelf geleverd. Onze jubileum-loc is ook bij een aantal Nederlandse winkeliers te verkrijgen, zie ook pagina 18.-CvD

Busch

H0. De Land Rover Discovery is in drie kleurvarianten uitgeleverd. Scherpe opdrukken, goed ingezet glaswerk, zwarte ruitenwissers en overtuigende kleuren (51902, wit / 51900, rood / 51901, groen, € 20 per auto). De hondentrailer met hond zou achter de Discovery kunnen worden gehangen (59955, € 20).-CvD
De Discovery is ook beschikbaar als Duitse brandweer (51910) en politie (51911, € 23,50 per voertuig, tp. V-VI) met brede dakbalk met twee zwaailichten. Mercedes Benz-tourbus O 3500 uit de jaren ‘60 van Müller Reisen is voorzien van interieur, gordijnen en een imperiaal die vraagt om met bagage te worden beladen. Geef dan ook de rode ruitenwissers een passende kleur (41008, € 18).
De bijenkorven in de Citroën H-imkerwagen worden met vrolijk bedrukt papier weergegeven (41922, € 15).-GF

Auhagen

H0. Bij de vrijstaande eengezinswoning met aangebouwde garage worden een pergola en satellietontvanger meegeleverd (11454, € 19,90). Een tweede vrijstaande woning is in vakwerk opge-

Hondentrailer bij Busch.

Citroen H van Busch als imkerwagen.

Vrijstaande woning met garage van Auhagen.

Locloods met watertoren in TT, Auhagen.

De E 44 088 van Märklin.

Vakwerkwoning en tuinset bij Auhagen.

trokken. De bewoners moeten het zonder garage doen, maar ontvangen met de bouwdoos wel een satellietschotel (11453, € 19,90). De tuinen kunnen met de terrasset bestaande uit een grill, twee tafels, acht stoelen, een zonnescherm en enkele plantenbakken worden gemeubileerd (41650, € 15,90).

TT. De tweestandige locloods met watertoren biedt plaats voor locs tot 215 mm lengte. De toren kan desgewenst los worden geplaatst (13342, € 29,90).

N. De (380) seinborden van DR en DB kunnen op de meegeleverde kunststof palen worden bevestigd.-DH

Märklin

De E 44 behoort tot de eerste generatie naoorlogse H0-modellen van Märklin. Een onverwoestbaar model zonder tierelantijnen. De E 44 088 anno 2018 kan beslist niet als zodanig worden betiteld. Veel is geïnvesteerd in digitale techniek zoals de beweegbare pantografen. Lees voor het in dienst stellen van de loc beslist de gebruiksaanwijzing. De panto's moeten eerst handmatig worden bewogen voordat ze digitaal kunnen worden opgeklapt. Let daarbij op het authentieke geluid. De maatvoering is goed en het model overtuigt qua kleur en opschriften (37444, € 379). In een test komen we uitgebreid op de loc terug.-GF

Artitec

H0. Een set van vier stoepreclameborden zijn krijtborden voor de bakker, slager, visboer en patatkraam. Ze zijn niet van aanbiedingen voorzien, een decal met beschriftingen zou een pré zijn. Het

Reclameborden bij Artitec.

ÖBB-slaap- en couchetterijtuigen van ACME.

zelf met een wit potlood beschriften zal in 1:87 niet meevallen (387.340, € 15,60).-CvD

ACME

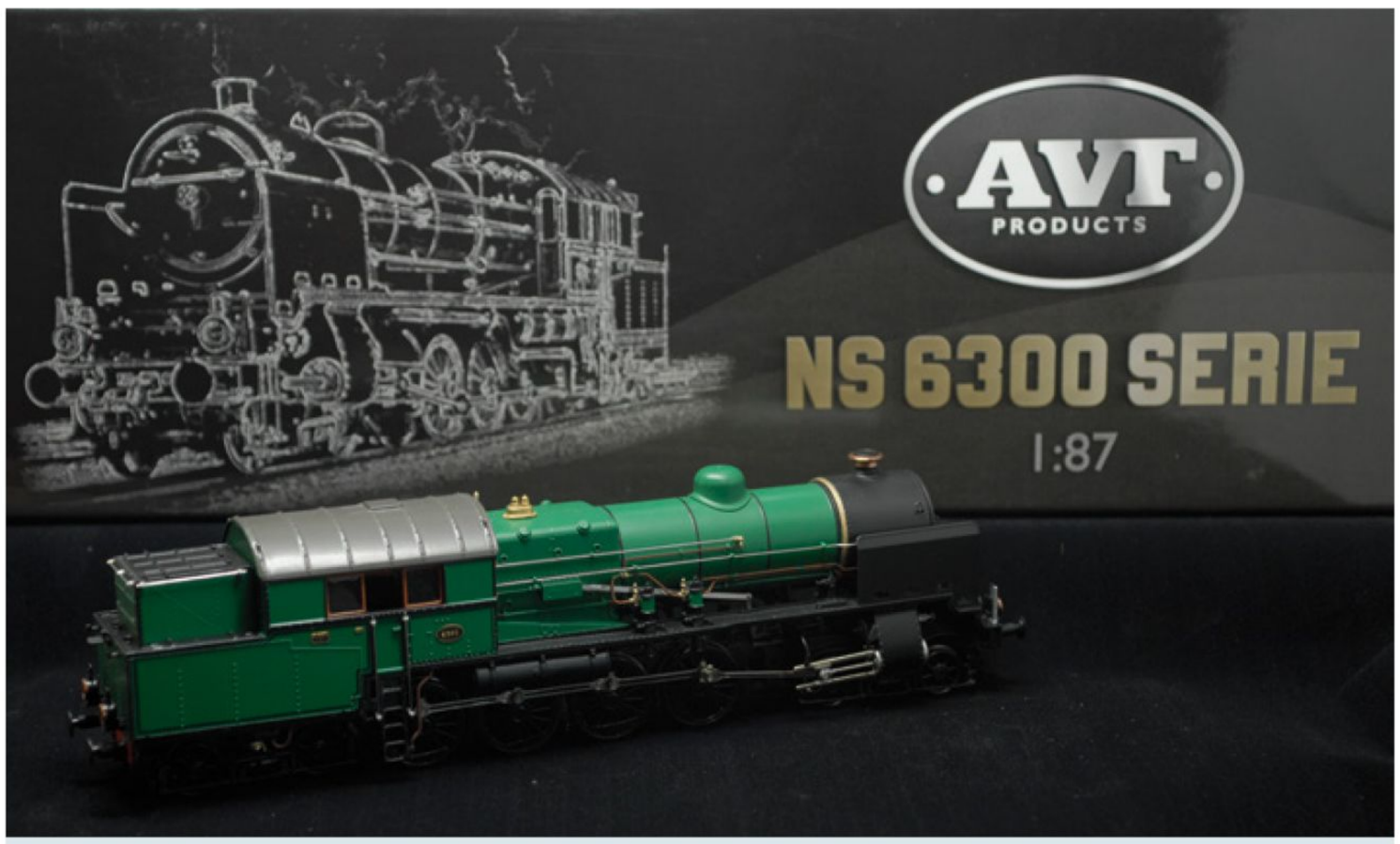
De beide ÖBB-rijtuigen zijn voor 160 km/h toegelaten. Slaapwagen type MU 1967 kan in tijdperk V worden ingezet (50623, € 69,50), couchetterijtuig type Bcmz met rood dak in tijdperk V en VI (52556, € 71,50). Beide zijn gedetailleerd uitgevoerd en hebben een compleet interieur.

N. De slaaprijtuigen type Mu 1973 in de kleuren van NS (16062, € 62,50, tp. V) en dat van Trenitalia (16054, € 64,50, tp. V) zijn goed geproportioneerd, hebben ingezette ramen, interieur en de juiste kleuren en opschriften. Veel aandacht is besteed aan de draaistellen; ze rijden soepel door complexe wisselstraten.-DvB

NS- en Trenitalia-slaaprijtuigen van ACME.

AVT Products

H0. Najaar 2017 heeft AVT Products de voorraad en de productie van stoomlocomotieven NS 6300 van Artitec overgenomen. Deze zijn nu exclusief bij AVT Products verkrijgbaar, via de webshop avtproducts.com en op beurzen. Aan de uitvoering van de loc is, ook in varianten, niets gewijzigd (tweerail € 549, met Lok-Pilot (AC, DC) € 585, met LokSound (AC, DC) € 670).-CvD



NS 6300 bij AVT Products.

Igra models

H0. Bij de lading met containers van de firma Boxxpress op containerdraagwagens type Sggnss 80 is er keuze. Containers van K Line en GE Seaco (96010026), Cosco en Gold (96010027) of Cosco en Hamburg Süd (96010028, € 79,95 per stuk, tp. VI). De in kunststof uitgevoerde wagens zijn kaarsrecht en voorzien van veel details. Slechts enkele onderdelen moeten zelf worden geplaatst.-CvD

Sggnss 80 met containers van Cosco en Hamburg Süd, Igra.

Bouwset kerkinterieur van Faller.

Oudere modellen in de Herpa H-Edition.

Politie en brandweer VW T6 bij Herpa.

UPS Volvo HF GL HZ-combinatie bij Herpa.

Faller

H0.Van de maandelijkse stroom aan nieuwe modellen belichten we de inrichting van een kerkgebouw. De kit bestaat uit kerkbanken, orgel, altaar, doopvont en spreekgestoelte (180346, € 25). Naast kerken van deze fabrikant zou de kapel van Artitec of de grote kerk van Kibri hiermee van een interieur kunnen worden voorzien.-CvD

Herpa

H0. De modellen in de H-Edition van oudere auto's kunnen voor eerdere tijdperken worden ingezet. De goudkleurige Opel Senator (38997, € 14,95), Volkswagen Corrada (28943, € 17,95) en de blauwe BMW 5 serie (28936, € 17,95). Ondanks de leeftijd van de modellen zijn ze fijn van uitvoering. Op initiatief van importeur DeKleine zijn twee Nederlandse modellen uitgebracht: de Volkswagen T6 in de uitvoering van de politie (930949) en de brandweer (930987, € 29,95 per stuk, tp. VI). Beide met overtuigende striping. De Volvo HF GL HZ truck met aanhanger rijdt in de kleuren van UPS (308823, € 39,95).-CvD

Rivarossi

H0. Op de beurs van Neurenberg 2018 aangekaarte metalen schroefkoppelingen zijn weer leverbaar. Het idee werd gelijk genoteerd en tot uitvoering gebracht. De geheel metalen koppeling kan in geopende en gesloten stand worden geplaatst, ze maken uw modellen weer wat mooier (HC8053, 10 stuks, € 23,95).-CvD

Schroefkoppelingen van Rivarossi.

Duitse treinaanwijzer bij Viessmann.

Viessmann

H0. De perrontreinaanwijzer is voorzien van ledverlichting. Extra stickers met andere treinaanduidingen, bestemmingen en vertrektijden worden meegeleverd (1397, € 13,90). Met enige huisvlijt is er een Nederlandse CTA-bak van te maken. Een voorstel hiertoe is bij Viessmann neergelegd.-CvD

Brawa

H0. De voor inzet in WO II gebouwde dieselloc V 36 234 met blinde as-aandrijving heeft veel apart aangebrachte details, verende buffers en een geëtst radiatortraliewerk. Revisiedatum 2 april 1962 (41604, € 199,90, tp. III). De loc is ook leverbaar voor tijdperk IV-VI. Een

railtest volgt in een van de volgende edities. Een vooraankondiging geldt voor de V 60. Ketelwagen type ZZ 'Uerdingen' stond bekend om de lichte constructie. De 142,5 mm lange BP-wagen heeft een remmersbordes en tal van los aangebrachte details (48945, € 37,50, tp. III). Gw 1701 werd direct na de oorlog door de DR in het door de Amerikanen en Britten bezette deel van Duitsland gebruikt. De 97,1 mm lange Gw - revisiedatum 17 juli 1946 - heeft de oorspronkelijke buffers (48029, € 52,50, tp. II). De Gw G kwam na mei 1945 in handen van DR Ost. De lichtgroene wagen is met 107,22 mm

De V 36 van Brawa.

VEB Fortschritt gebruikte de door Brawa nagebootste tweeasser.

Pruisische kolentrechterwagens bij Brawa.

Speciale productie Brekina, V&D Daf 600.

Speciale productie Brekina, VW-bussen van de fa. Hoogenboom.

Brekina, speciale productie VW-bussen.

wat langer en werd later ingezet voor het VEB Kombinat Fortschritt, een in de DDR bekende fabriek van tractoren (49731, € 38,50, tp. IV). De Pruisische kolentrechterwagens type Saarbrücken dateren uit het begin van de 20e eeuw. De 3,41 m korte tweeassers (in H0 66,1 mm) hadden Saarbrücken-Malstatt als thuisbasis, een stad die leefde van de mijnbouw. De KPEV-wagens 57 811 en 57 872 zijn subtiel gegraveerd en hebben apart aangebrachte grendels (48802, set 2 stuks, € 74,90, tp. I).-SF

Brekina

Modeltreinexpress Vlaardingen heeft bij Brekina auto's in speciale uitvoering laten maken die ook bij Kuijpers Hobbyhuis Utrecht en Hunerbein Aken (D) verkrijgbaar zijn. De DAF 600 met imperiaal geldt als uitbreiding op de V&D-vloot uit de jaren' 60 (277021, € 16,99). De VW-busjes van de Rotterdamse firma Hoogenboom hebben in deze uitvoering gereden en zijn in samenwerking gerealiseerd (392209, set 2 stuks, € 29,99). Tenslotte VW-bussen in drie uitvoeringen: Hoogeboom zoals die in de tv-serie 'Toen was geluk heel gewoon' figureerde (932207, € 15,75), VW T1a in de uitvoering van Verkade (931020, € 13,95) en een VW T1b van de gebr. De Groot in Leidschendam (932210 € 13,60).-YZ

MTE

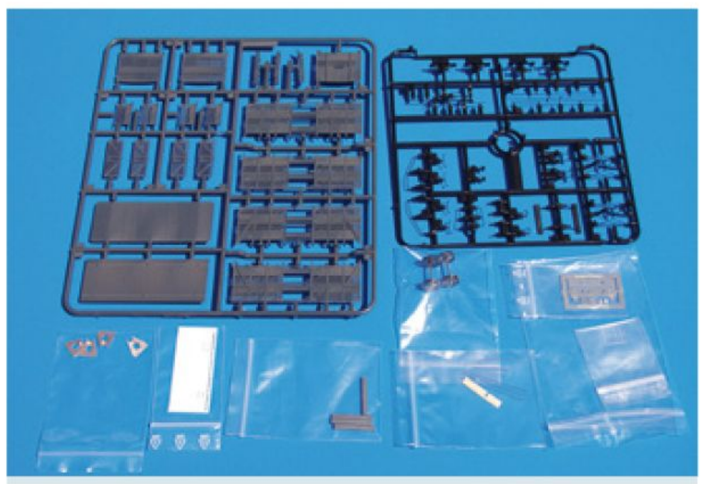
De messing bouwkit van de VHF/UHF-radio/tv-antenne zoals die in de jaren '60 en '70 de Nederlandse daken (ont)sierden is alleen verkrijgbaar bij Modeltreinexpress. Montage met superlijm of soldeer (87-21052, € 2,50).-YZ

RST Eisenbahnmodellbau

H0. Kleinseriefabrikant Ralph Steinha-

Tv-antennes bij MTE.

gen brengt een uiterst gedetailleerd uitgevoerd gesloten veewagen Vh14. Het bouwpakket bevat onderdelen voor zowel de oorspronkelijke uitvoering met of zonder remmershuis en de versie met versterkte bufferbalk. De assen met RP25-wielen zijn puntgelagerd en lopen in fosforbronzen aslagers. Naast de DRG-, DB- en DR-uitvoeringen verschijnt



Bouwkit veewagen type Vh14 bij RST.

DAF YB-616 takelwagen van Dinnissen modelbouw.

Müllers Bruchbuden H0: Pruisische goederenloods.

Müllers Bruchbuden 0:conservenfabriek met bijgebouwen.

New Haven parlor lounge Rapido.

de veewagen ook als NS-model (€ 35). In een latere uitgave komen we op de bouw van de in kunststofspuitgietwerk uitgevoerde wagen terug.-RB

Dinnissen modelbouw

Het atelier presenteert regelmatig nieuwe modellen. De laatste aanwinst is de resin bouwkit van de DAF YB-616 takelwagen. In een latere Railhobby zullen we de kit nader aan u voorstellen (DM-8708, € 22,50).-CvD

Müllers Bruchbuden

De goederenloodsen van het Duitse merk in H0 zijn van resin en geënt op Pruisische (art. nr.1-78, € 39,90) en Beierse voorbeelden. Deze laatste (1-79, € 39,90) past eveneens goed bij een plattelandsstation. Voor spoor 0 brengt Martin Müller een 48 x 14 cm grote, uit drie gebouwen bestaande conservenfabriek (5-41, € 99,90). Bij ruimtegebrek kan de werkplaats met kantoor in schaal 1:45 worden opgesplitst (7-02, € 129). Meer info op de site muellers-bruchbuden.de.-PW

Rapido

H0. Het Amerikaanse merk voert gedetailleerd uitgevoerde roestvrijstalen rijtuigen van de New Haven. De parlor car (salonrijtuig) is in twee uitvoeringen leverbaar: zoals bij aflevering met schortplaten, brede, groene band rond de ramen en groen dak (art. nrs. 17100-12) en met Mc-Ginnis-design met oranjerode band en zwart dak (17113-21, € 125 per stuk). De rijtuigen hebben een compleet interieur, ledverlichting, verende vouwbalgen met filigrane hekjes en dragen namen in plaats van nummers.-BD

Wunder

Het spoor 1-merk zet de reeks Pruisische locomotieven voort met de sneltreinmachines van de serie S 10.1. Deze modellen hebben net als het grote voorbeeld onderlinge verschillen. Bij de latere series werden de vier cilinders in lijn gebracht waardoor de versteviging van het frame niet meer nodig was en voorverwarmers geplaatst. Details die in model zijn terug te vinden. De 660 mm lange messing locs hebben een ESU-decoder, beweegbare rookkastdeur en zanddomdeksel (11010-18, € 6990). Zorgt u wel voor een grote ruimte? De S 10-en vragen bogen met een radius vanaf twee meter.-MM

EXTRA ONLINE

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

De door Wunder gebouwde S 10.1.

RAILHOBBY PROJECTEN

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

Echte collectors items!

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

Over Industrie en Landschap laat zien hoe de modelspoorder 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, goederenwagons, 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 incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

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

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

COMPOSIET VERVANGT HET GIETIJZEREN REMBLOK

Van G- naar LL-blok

Eind mei 2016 strandde een met LPG geladen trein in station Breda. Direct acuut gevaar voor omwonenden was er niet, maar er was wel sprake van een verhoogd risico. Uit onderzoek is komen vast te staan dat de boosdoener een vaste rem was, voorzien van zogenaamde composiet remblokken, in de volksmond ook wel kunststof remblokken genoemd. Oud NS-er Ton Oosterom belicht de verschillende remblokken.

Daar de composiet remblokken ook betrokken waren bij incidenten bij Roosendaal en Kruiningen heeft ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) bij de ERA (European Union Agency for Railways) gevraagd een onderzoek te doen naar de risico's van het toepassen van dit soort remblokken.

Jarenlang werd spoorwegmaterieel afgeremd met gietijzeren remblokken, ook wel G-blokken genoemd. Deze remblokken hebben tot nu goed voldaan, hoewel ze enkele nadelen hebben. Zo is er het ergonomisch aspect: ze zijn zwaar om te monteren. Afhankelijk van het formaat zo'n 8 à 10 kg per stuk. Ook kunnen ze soms vonken verspreiden waardoor menige bermbrand is ontstaan. Het belangrijkste nadeel is dat ze de wielen opruwen, waardoor treinen veel lawaai maken. Nadat Mat '64 op stal is gegaan kent NS geen blokberemd reizigersmaterieel meer. Goederenwagens met G-blokken komen echter nog vrij veel voor. Om wat aan de geluidsproductie te doen zoeken spoorwegmaatschappijen al enkele decennia lang naar alternatieven. Dat bleek niet zo eenvoudig.

Om een en ander te verklaren moeten we in de mechanica duiken. Een bekende formule is W = F x N. Hierin is W de wrijvingskracht (uitgedrukt in Newton), die nodig is om een draaiend wiel af te remmen. N is de zogenaamde normaalkracht of de aandrukkracht van in dit geval het remblok tegen het wiel. Hoe groter die kracht, hoe sterker wordt afgeremd. De letter F staat voor wrijvingscoëfficiënt, uitgedrukt in μ-waarde. Deze waarde is sterk afhankelijk van het materiaal. Bij gietijzer is het bijzondere dat deze varieert met de snelheid. Bij lage snelheden kan deze zelfs oplopen tot 0,4, maar zal bij hogere snelheden sterk dalen. Tot 140 km/h is de waarde nog ongeveer 0,08. Bij hogere snelheden wordt de waarde te laag en zijn G-blokken dan ook niet meer toegestaan. De machinist moet rekening houden met de oplopende waarde en zal bij bijna stilstand de rem gedeeltelijk of geheel moeten lossen.

Deze specifieke eigenschap was een hele uitdaging voor de industrie om een zodanig alternatief te ontwikkelen, dat het remblok één op één kon worden vervangen. Men kwam met het zogenaamde K-remblok (naar het Duitse Komposit), samengesteld uit metaalvezels, rubber en hars. Aanvankelijk zat er zelfs asbest in, maar dat is al jaren verboden. De composiet remblokken hebben een tamelijk hoge μ-waarde, ongeveer 0,20 - 0,30. Te hoog dus om als remplaçant te dienen. Bij nieuw materieel kan bij het ontwerp van het remsysteem hier rekening mee worden gehouden. Zo hebben de NS-locs serie 1600 (later 1800) en 1700 K-blokken. In 2003 is dit rembloktype internationaal toegelaten. Later kwamen zogenaamde L-blokken op de markt met een iets lagere μ-waarde van rond 0,12 - 0,20, maar nog steeds niet ideaal. Zo'n vijftien jaar geleden werden de eerste LL-blokken getest. LL staat voor low noise, low friction. De μ-waarde van dit type remblok komt in de buurt van gietijzer (ca. 0,08 - 0,20).

1

2

Een goederentrein met de DB Cargo loc (ex NS) 1611 onderweg naar de Kijfhoek. Bij enkele goederenwagens zijn de gietijzeren remblokken vervangen door composiet exemplaren. (foto: Myron van Ruijven)

Zonder het remwerk te hoeven wijzigen kan het LL-remblok het G-blok vervangen. De toelating was aanvankelijk nog een heel gedoe. Vooral de SNCF had er moeite mee, omdat de blokken een isolerend laagje op het wielloopvlak zouden veroorzaken. De spoordetectie met hun verouderde beveiliging zou dan niet goed werken. Enkele fabricaten LL-blokken zijn in 2013 internationaal toegelaten. Andere producenten zullen volgen. Toch is de karakteristiek weer niet helemaal gelijk aan gietijzer: over het hele snelheidsgebied is de μ-waarde tamelijk constant (loopt wel iets op bij lage snelheid). De machinist moet met dit effect rekening houden en moet weten welke remblokken zijn trein heeft. Het LL-blok is geschikt voor hogere snelheden en heeft meerdere voordelen: het is met ca. 4 kg per stuk een stuk lichter en ruwt het wiel niet op. Met als gevolg: stiller treinverkeer met zo'n 8 à 10 dB(A). Het blok is in aanschaf een stuk duurder dan het G-blok (een factor 4), maar gaat veel langer mee.

Maar helaas: er zitten ook nadelen aan. Het materiaal isoleert beter en voert daarom de wrijvingswarmte minder goed af waardoor het wiel tijdens het remmen meer opwarmt. Daarom zijn niet alle typen wielen toegestaan. Bij een vaste rem kan dit problematisch zijn. Aan het remvlak zal de composiet verbranden of verkolen. En niet het hele blok, zoals ILT beweert. De temperatuur van het wiel loopt daardoor nog verder op, zodat het loopvlak kan vervormen. Reden voor ILT om aan de bel te trekken. Maar ook bij normaal gebruik blijkt dat in het loopvlak een uitholling ontstaat, iets wat bij G-blokken niet voorkomt. Dat komt omdat door de hoge temperatuur aan het remvlak gietijzeren deeltjes zich aan het wiel blijken te hechten. Hierdoor holt het wiel minder snel uit, maar wordt wel ruwer. Holslijtage is nadelig voor de loopeigenschappen wat regelmatige controle van het wielloopvlak nodig maakt. Ook is de kans op vlakke plaatsen wat groter dan bij G-blokken. Tenslotte meldt de Zweedse spoorbeheerder Trafikverket dat de remwerking 's winters minder wordt.

De goederenvervoerders per spoor hebben nu wel een probleem. Een groot aantal wagens is al uitgerust met LL-blokken. Vooral de DB Cargo heeft ze in de jaren 2013 en 2014 in groten getale ingevoerd en moet in 2020 alles hebben omgebouwd. In Nederland is VTG met een proefproject gestart teneinde de bestaande vloot met LL-blokken uit te rusten. Om de problematiek rond LL-blokken te bestuderen heeft de ERA een werkgroep, de zogenaamde Task Force Wagon Braking Systems in het leven geroepen om alles goed in kaart te brengen en te komen met aanbevelingen om tot een oplossing te komen.

1. Een composiet remblok. Dit 320 mm lange type K-remblok is ook leverbaar in 250 en 400 mm. De nok en gat in de rug (en uiteraard ook in de houder) verhinderen het per vergissing plaatsen van een G-blok. **2.** Ook bij reizigersmaterieel werden proeven genomen met LL-blokken, zoals hier bij Plan V-treinstel 404 in 2005, waarbij twee 250 mm blokken in één houder zitten. Door het ontstaan van vlakke plaatsen strandde de proef. **3.** Jacobsdraaistel met LL-blokken van containerdraagwagen type Sggmrss.

BENSDORP BUSSUM

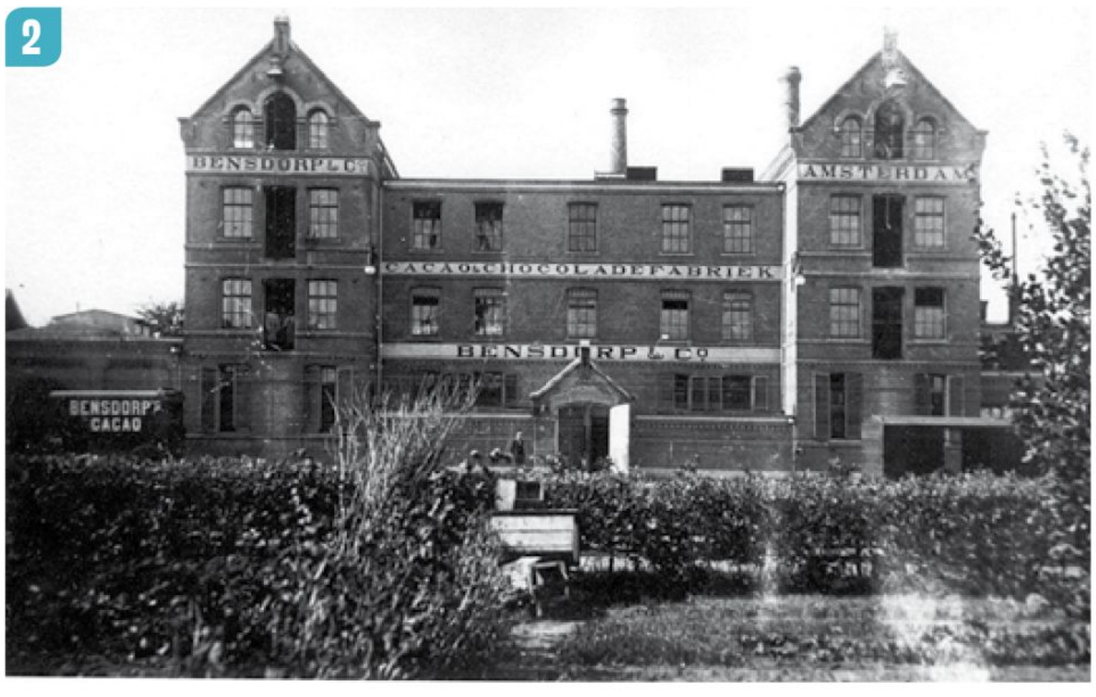
Markante chocoladefabriek in model

Het thema van de modelbaan van de Model Spoor Club Huizen (MSCH) is de Utrechtse Heuvelrug. In 2016 besloot de club dat er plaats was voor een flink industrieel gebouw. Dat werden de langs de spoorlijn Naarden-Bussum - Hilversum staande Bensdorp-fabrieken in Bussum. Op dat moment werd het complex gesloopt om plaats te maken voor een woningproject. Pim Visser en Rob de Zwart doken in de geschiedenis en bouwden het fabriekscomplex in 1:87.

1

In 1840 begon Bensdorp met het handmatig maken van chocoladeproducten in Amsterdam. Na vijf jaar werd de werkplaats te klein en ontstond aan de Binnen-Amstel de eerste fabriek. Toen ook deze te klein werd, verhuisde de productie naar Bussum, even zuidelijker dan de concurrent Van Houten in Weesp. Bussum werd gekozen door de ligging aan de in 1874 aangelegde Oosterspoorweg (Amsterdam - Zutphen) en de aanwezigheid van een haven. De Hollansche IJzeren Spoorweg Maatschappij deed grond in de verkoop en zodoende kon in 1884 de eerste fabriek in het Gooi met een spooraansluiting worden gebouwd. Omdat uiteindelijk de hele massaproductie naar Bussum werd verplaatst volgde uitbreiding. De tweede fabriek, een groot vierkant gebouw aan de Nieuwe Spiegelstraat, verrijst in 1897. Dit gebouw, dat later de bijnaam ‘Bros-gebouw’ zal krijgen, blijft als enige bewaard. In 1905 wordt onder architectuur van G. J.

2



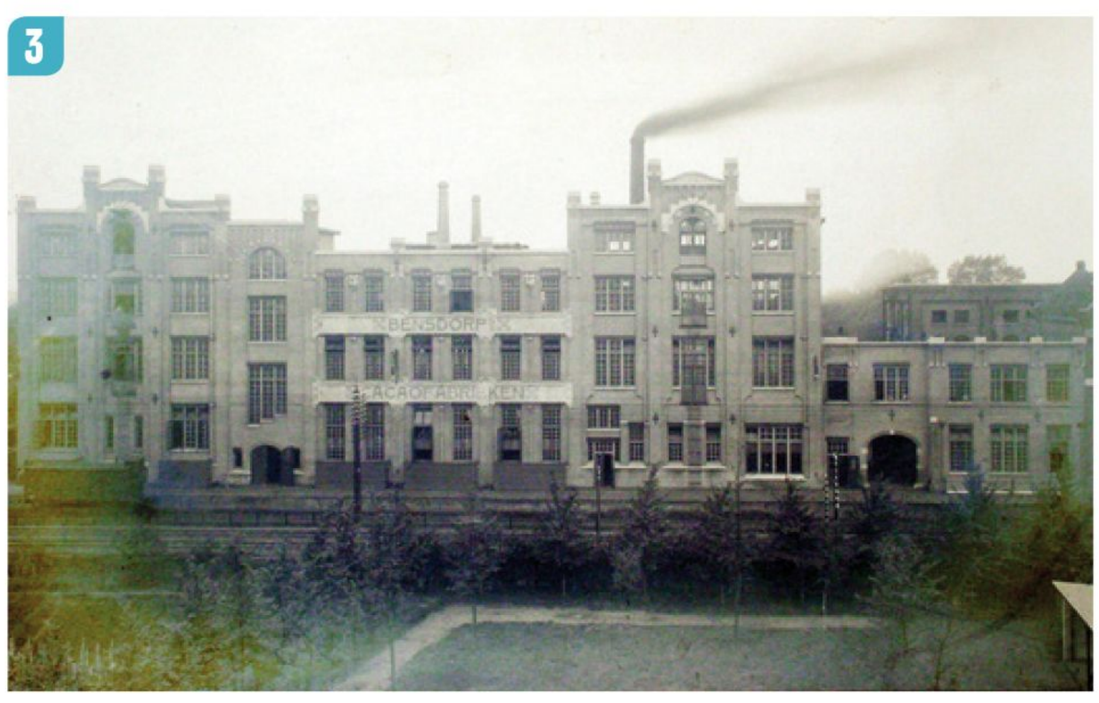
Fabriek nr. 1 met opschriften.

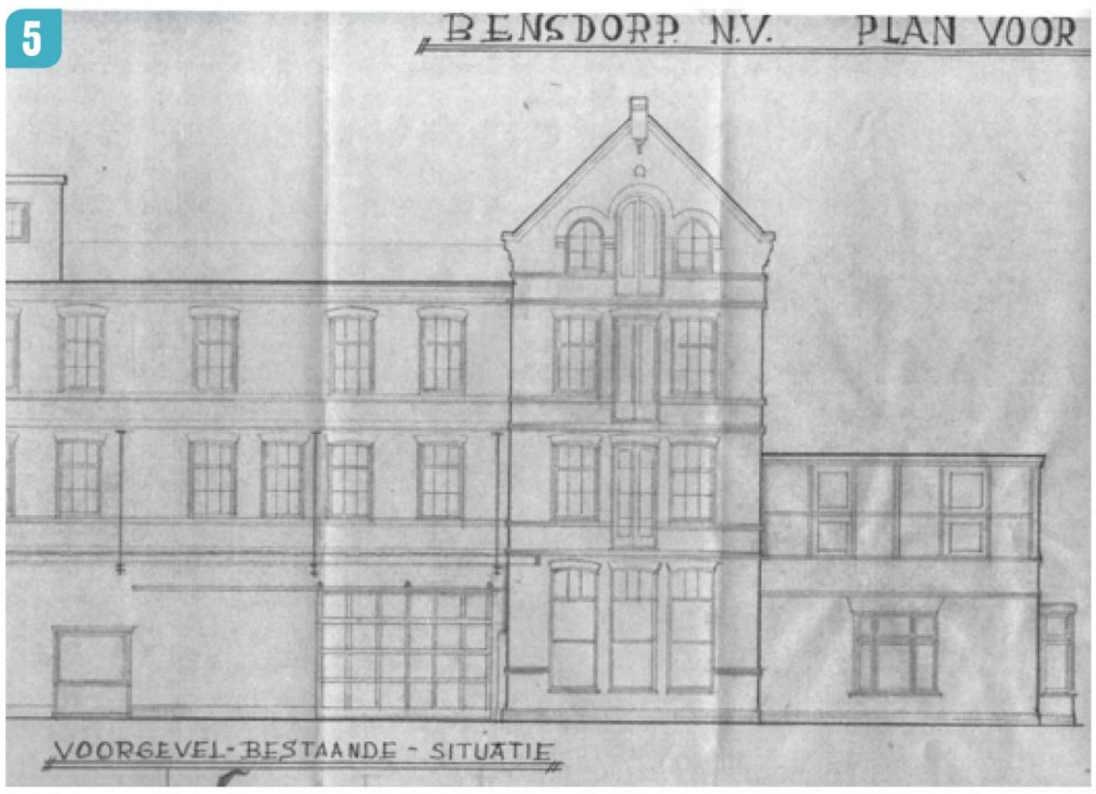
Vos een grote cacaofabriek (fabriek nr. 3) langs de spoorlijn gebouwd. Het ontwerp past in de stijl van de Amsterdamse School: veel versieringen, gebogen ramen, ronde bogen, inspringende delen, gebruik van hardstenen ornamenten en gekleurde banden. In de loop der tijd volgen meer uitbreidingen en verbouwingen. Na diverse overnames komt de fabriek uiteindelijk in handen van het Belgische Barry-Callebaut. In 2002 wordt de vestiging gesloten en koopt bouwbedrijf Noordersluis het in slechte staat verkerende complex. Alle gebouwen, behalve het Bros-gebouw en een deel van het oude ketelhuis, met het restant van de in 2007 omgewaaide schoorsteen, worden gesloopt. Op de locatie wordt momenteel een wooncomplex gebouwd.

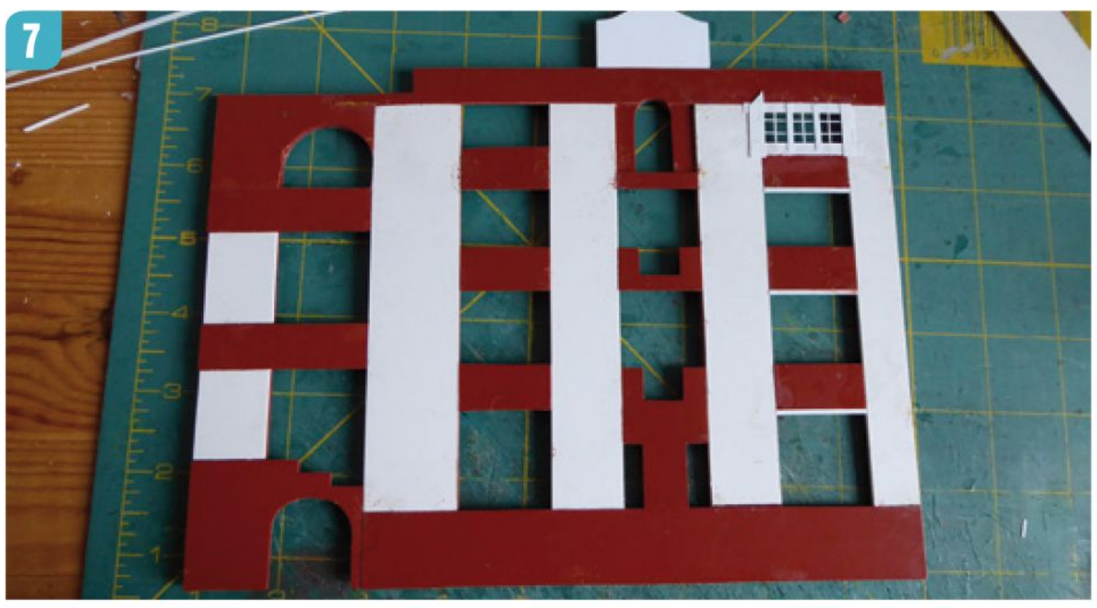
MODEL

Het gebouw op onze modelbaan meet ongeveer 150 x 40 cm met een hoogte van 30 cm. Daarbij is niet consequent de schaal 1: 87 aangehouden; het gebouw zou anders nog groter zijn uitgevallen, ruimte die niet beschikbaar was. Tevens is gekozen het eerste fabrieksgebouw uit 1884 niet in het verlengde van de andere gebouwen te plaatsen, maar het er met een knik op aan te sluiten. Voor de bouw is naast eigen foto's van de inmiddels gesloopte gebouwen gebruik gemaakt van de archieven van de Historische Kring Bussum en de gemeente Wijdemeren. Met bouwvergunningen, gegevens over verbouwingen, sloop, aanpassingen en renovaties - die waren aan de orde van de dag - was de fabriek goed gedocumenteerd.
De tekeningen hebben we gekopieerd, uitgeknipt en op dun karton geplakt. Vervolgens is het complex, om een indruk te krijgen van de afmetingen, als een schoenendoos in elkaar gelijmd. Dat gaf nogal wat commentaar: 'Gaat het zo groot worden?' Uiteindelijk bestaat het complex uit fabriek nr. 1 (met latere uit-

1. Een pak Bensdorp cacao op het model van de fabriek.
2. Fabriek nr. 1 in Bussum, gebouwd in 1884. (foto's 2, 3, & 4 collectie Historische Kring Bussum) **3.** Fabriek nr. 3, gebouwd in 1906, nog met verlaagd middengedeelte.
4. Het fabriekscomplex met de watertoren op fabriek nr. 3 en een sleep platte wagens op het tweede spoor. Op de voorgrond de overweg in de Herenstraat.







bouw en laadstation), aansluitend het poortgebouw en fabriek nr. 3 met achteruitbouw. Nadat de muren van diverse gebouwen op schaal op millimeterpapier zijn nagetekend krijgen we inzicht hoe de constructie van de diverse lagen en reliëfs moet worden uitgebeeld. Uitvergrotingen van sommige oude foto's brengen de gelaagde structuur van de gevels goed in beeld.

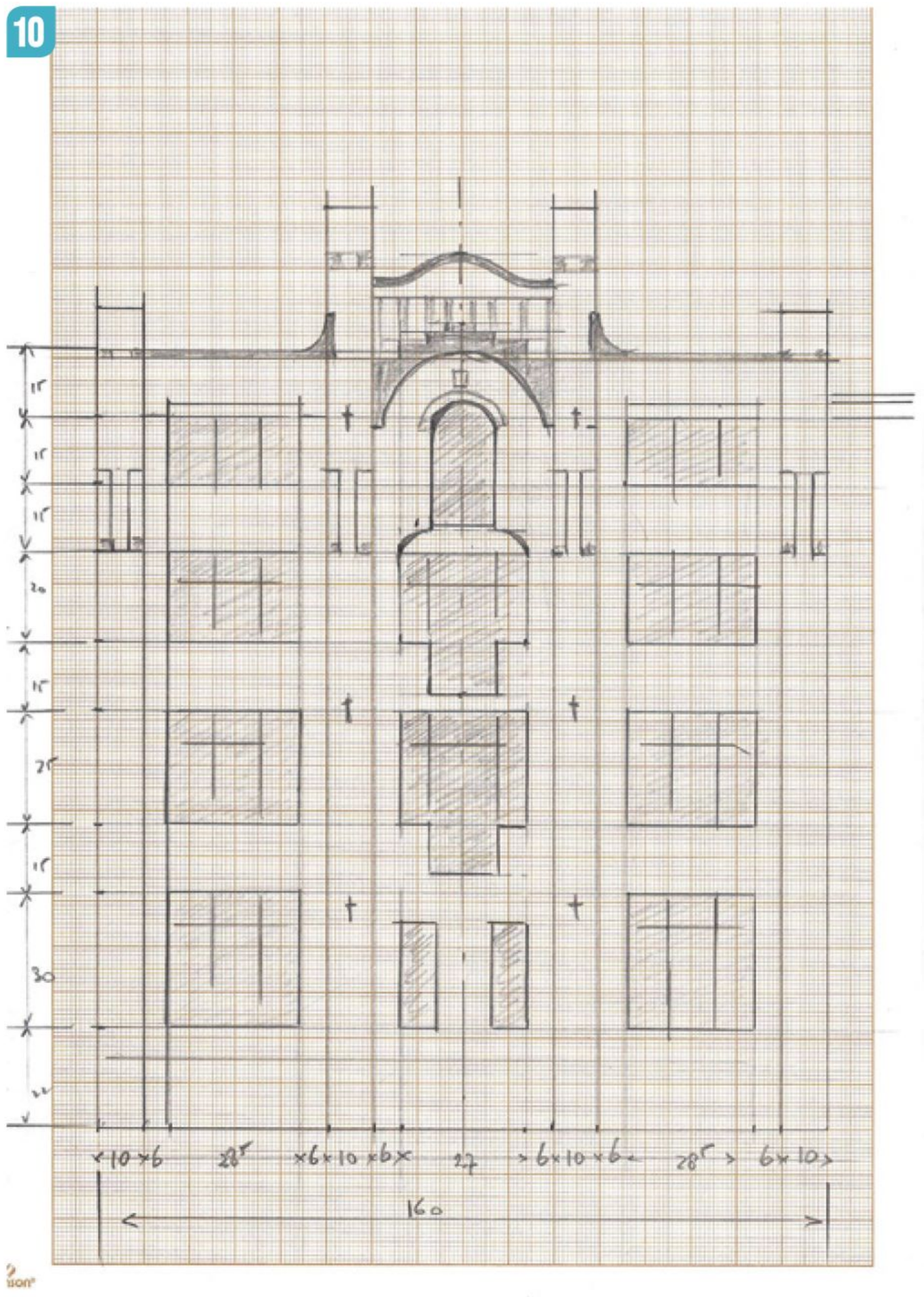
De bouw

Alle gevels zijn gemaakt van 1 mm kunststofplaat van Vollmer, duur en lastig aan te komen. Deze platen zijn het gemakkelijkst te verwerken en hebben een natuurgetrouw steentjespatroon. Vooral het schilderen en voegen gaat goed. Om Vollmerplaten uit te sparen hebben we strips uit 1 mm Evergreen-styreenplaten gesneden. Dit om de gewenste dikte op te vullen. Voor sommige delen zoals de pilasters van de fabriek zijn vier lagen op elkaar geplakt. Het blijft een hele puzzel om een zo realistisch mogelijke weergave te krijgen. De uitsparingen voor ramen en deuren zijn ontstaan door de stroken op de gewenste afstanden van elkaar te lijmen of door te zagen en in model te vijlen. De hoeken van de gebouwen zijn, om geen storende naden te krijgen, onder 45° afgeschuind. Zo ontstonden gaandeweg de vele wanddelen van de voorkant van het complex.

Achter de gelaagde wanden komen de kozijnen van de vensters, deuren en de roeden. In de uitgespaarde gaten voor ramen en deuren zijn sponningen van Evergreenstrips 0,75 x 0,75 mm gelijmd. De strips worden met de achterkant van de Vollmerplaat gelijk gehouden, zodat aan de voorkant een rand van 0,25 mm overblijft. Dat geeft reliëf, maar is ook gemakkelijk met schilderen. Daarachter komen de vensters en de deuren. De basis daarvan wordt gevormd door uit plaat gesneden strips van 0,25 mm die langs de randen van de openingen worden geplakt. Hiervan steekt een randje binnen de kozijnen uit. De breedte van de strips doet er niet zo veel toe; het gaat alleen om het zichtbare deel. Hierop wordt met Evergreenstrips 0,25 x 0,5 mm (de dunste strips die er zijn) een raster van de roeden gelijmd. Daar waar straks de dikkere kozijndelen komen (kalf en stijlen), nemen we strips 0,25 x 2 mm, zodat daar straks het profiel van 0,75 x 0,75 mm op kan worden geplakt. Zo wordt ook stevigheid verkregen. De deuren zijn ook op deze manier samengesteld. Om een zo getrouw mogelijk beeld te krijgen houden we per raam en deur de tekeningen en foto's bij de hand.

In de loop der tijd zijn er nogal wat veranderingen en verbouwingen geweest waarbij niet alles volgens tekening is uitgevoerd. Het is dus schipperen tussen de situatie voor de sloop, de foto's van vroeger en wat praktisch realiseerbaar is. Zo ontstaan uiteindelijk alle voor-, zij-, en achtergeveldelen. Een behoorlijk intensieve klus. Het poortgebouw is op gelijke wijze ontstaan, als verbinding tussen de twee fabrieksgebouwen. Hier en daar zijn strips 0,75 x 0,25 mm op de gevels aangebracht om de

5. Fragment van de voor de bouw gebruikte tekening van fabriek nr. 1. (tekening historisch archief gemeente Wijdemeren) **6.** De linker voorgevel van fabriek nr. 3 in aanbouw. **7.** Achterkant van de met 1 mm dikke stroken opgevulde linker voorgevel. **8.** De achtermuur met vensters en roeden. **9.** De linker zijkant van het gebouw fabriek nr. 3.



10. De fabriek is aan de hand van tekeningen op schaal getekend, hier de rechter toren. **11.** De gevel van de rechter toren van fabriek nr. 3 in aanbouw. **12.** De rechter toren van fabriek nr. 3 is gereed.

steenstrips te imiteren die later in kleur zijn geverfd. Doordat die strips iets hoger zijn dan de omringende plaat is dat ook gemakkelijk met schilderen. Een methode die ook bij andere gebouwen is toegepast.

Proefpassing

Om een indruk van de omvang te krijgen plaatsen we de diverse nog ongeschilderde muurdelen van de voorkant van het gebouw op de module. De eerste fabriek is dan al klaar en voorzien van daken, ook weer Vollmerplaat, en laadperron. De hardstenen delen zijn gemaakt uit Evergreenplaat van verschillende diktes dat in vorm is gezaagd en gevijld en waar nodig voorzien van extra reliëf met Evergreenstrips. De in reliëf uitgevoerde versiering op de timpaans van beide torens is gemaakt van Faller klimopplanten die op de Evergreenplaat zijn gelijmd. Het schilderen in de grijze kleur van het hardsteen geeft het juiste effect. De rollaag boven de deuren in de torens is gemaakt van strips Slaterplaat waarvan de voegen voor de helft zijn ingesneden om de juiste radius te kunnen buigen. Dat geldt ook voor de ronde raampjes van de watertoren. De zij- en achterkanten van de gebouwen zijn op dezelfde manier ontstaan. Soms zijn foto's beschikbaar waardoor vrij natuurgetrouw kan worden nagebouwd, als er geen documentatie is bouwen we voort op de elementen van de voorkant. Dat geldt ook voor de diverse aanbouwsels. De afwijkende lichte kleuren van een aantal aanbouwsels zijn authentiek. Kennelijk is hier net een voorgelegen gedeelte gesloopt.

De specifieke onderdelen en reliëfs op de gebouwen zijn met de hand gemaakt, waarbij verschillende technieken zijn toegepast. De trappen zijn uit metaaldraad, gesoldeerd en in vorm gebogen. De hardstenen vergaarbakken voor de waterafvoer zijn van kunststofbuisjes en klei. Pas als alle geveldelen zijn geschilderd worden ze aan elkaar bevestigd en op een basis van 2 mm Evergreenplaat gelijmd. Omdat het schilderen van de kozijnen,

13. Fabriek 3 kort voor de afbraak, de details en de verschillende kleuren zijn goed te zien. **14.** De versiering op de hardstenen bovenkant is in model nagebouwd. **15.** Het oorspronkelijke boograam en de hardstenen versieringen. **16.** De vertaling in model van het boogvenster.

ramen, deuren en het siermetselwerk een zeer nauwkeurig werk is - ik doe dat onder een loep - is het aan te bevelen eerst alle geveldelen te schilderen. Dan kun je ze plat neerleggen en gemakkelijker van alle kanten benaderen. Dat vraagt wel geduld, maar werkt gemakkelijker en geeft beter resultaat.

Schilderwerk

Gelukkig konden diverse delen van de Bensdorpfabrieken vóór de afbraak worden gefotografeerd. Zo kregen we een idee van de kleur van de gebruikte stenen, van de kozijnen, ramen en sierstrips. Voor de watertoren is een donkerder steen gebruikt dan bij de andere gebouwen. De watertoren en later ook het ketelhuis zijn derhalve ook wat donkerder geschilderd. Helaas bestaat de eerste fabriek niet meer. Daar hebben we het met de zwart-wit foto's moeten doen.

Allereerst zijn alle muren met matte Humbrolverf nummer 113 egaal bruin geschilderd. De voegen en sierstrips zijn wel mee-

17. Proefpassing van de wanden van fabriek nr. 3 op de clubbaan. **18.** De geschilderde fabriek nog zonder daken en ongeschilderde watertoren. **19.** Het voltooide poortgebouw naast fabriek nr. 3. (foto Ton Oosterom) **20.** Het fabriekscomplex is gereed. De achterzijde, compleet met schoorsteen en watertoren, toont veel details. **21.** Nogmaals de achterzijde van het fabriekscomplex op de clubbaan, met beide bouwers Pim Visser (l) en Rob de Zwart met in hun midden erfgenaam Bim Bensdorp.

geschilderd, de kozijnen en deuren niet. Na droging wordt het betreffende geveldeel met water natgemaakt zodat alle voegen vollopen. Met een waterig mengsel van acryl- of plakkaatverf in de kleuren wit en oker wassen we de voegen in. Op de stenen zal een lichte waas achterblijven die het bruin precies de juiste tint geeft. Het blijft steeds uitproberen tot het juiste resultaat is verkregen.
Voor het voegen van fabriek nr. 1 is een andere methode gevolgd: voegpasta van Anita Decor dat dun in de voegen is gesmeerd. Met matte gele, oranje, grijze en groene verf van Humbrol (nummers 24, 82, 147 en 48) worden de verschillende delen in kleur geschilderd. Op afgedrukte kleurenfoto's is telkens uitgeprobeerd welke combinatie van kleuren het beste paste. Pas daarna konden de ramen en deuren worden geschilderd. Hiervoor is gekozen voor een combinatie van de kleuren lichtgroen, turkoois en wit (Humbrol mat nr. 120, 65 en 34). Ook hier is op kleurenfoto's geëxperimenteerd welke kleurencombinatie de werkelijkheid het dichtst benadert. Om een dekkende kleur te krijgen moesten de kozijnen twee keer worden geschilderd.
Vervolgens kan het vensterglas - doorzichtig 0,25 mm Evergreenplaat - achter de geschilderde kozijnen worden gelijmd. De letterschilden op fabriek nr. 3 en op de eerste fabriek zijn gemaakt van geprinte letters op stroken 0,5 mm Evergreen. Bensdorp had kennelijk een eigen letterschilder in dienst die een eigen lettertype heeft ontwikkeld. De door mij gebruikte letters komen hier het dichtstbij.

Afwerking

De daken van fabriek nr. 3 zijn gemaakt van 2 mm styreenplaat en bekleed met waterproof schuurpapier. Dat is voor een verweerde indruk met een waterig verfje wit en oker ingewassen. Op het dak zijn dakluchters en ventilatiekappen van Auhagen aangebracht. De lichtkappen zijn een verhaal op zich. Waar haal je doorzichtig golfplaat vandaan? Op de beurs in Houten worden speciale kunststofplaten verkocht met een profiel dat afwijkt van Evergreen. Van styreenplaat hebben we een basisvorm gemaakt: twee halfronde zij- en twee rechte zijkanten. De golfplaten hebben we in de breedterichting langs een stok rond gebogen en met secondelijm verlijmd - Fallerlijm bleek niet voldoende sterk. De muurankers die overal op het gebouw zijn te vinden, zijn van Holland Scale, die deze gratis aan ons ter beschikking heeft gesteld.

PREVIEW RAILHOBBY 404

De volgende uitgave van Railhobby, RH404, verschijnt circa 2 oktober.

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

Einde van de huisvuiltrein

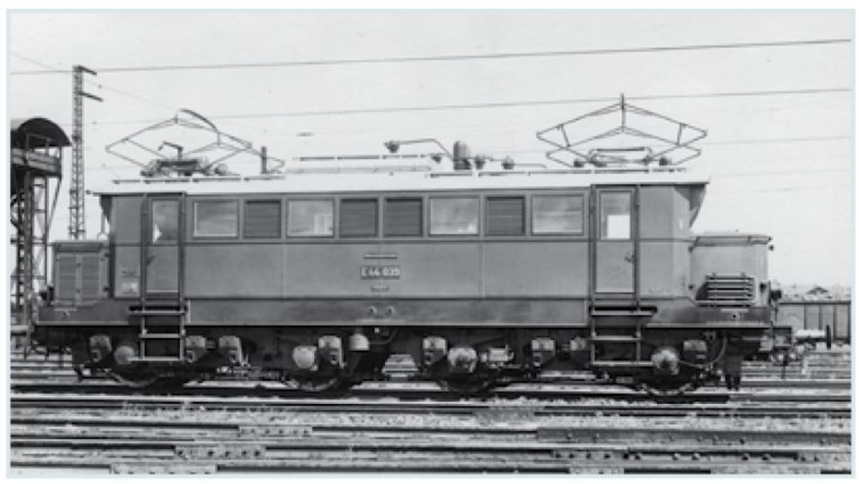
Myron van Ruijven belicht de exploitatie door verschillende vervoerders van de laatste jaren.

North Holderness Light Railway

Een geplande, maar nooit gebouwde Engelse spoorlijn, in schaal 00.

Vrachtschip Artitec

In deel 2 wordt de bouw afgerond en kan de klassieke aak te water worden gelaten.



Baureihe 44

3x de E 44, het grootvoorbeeld en in de railtest de vertaling in H0 door Brawa en Märklin.

RAILHOBBY.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth Eindredactie Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferree, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Hans Altena, Jan Asshauer, Wolfgang Bdinka, Dick van Beek, Paul Bender, Ron Blom, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Hans Koning, Rein Korthof, Koen van der Lee, Hans van der Linde, Len van der Maar, Martin Menke, Aad de Meij, Hans Nahon, Marco Rodenburg, Eric Sallevelt, Hans van de Ven, René Vink, 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 verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

36232

Import:

T S D
train service danckaert

ESU

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

36243

Breng ons een bezoek,
te Leuven (België)
op 13-14 oktober:

9de Grote Modelspoor EXPO 2018

31350

Verkrijgbaar.

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

MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag 9:30 - 17:30 uur
zaterdag 9:30 - 16:30 uur
donderdag koopavond 19:00 - 21:00 uur
zondag & maandag gesloten

MCH is gespecialiseerd in alle gangbare 2-rail gelijkstroom merken. Bij ons vindt U Fleischmann – Roco – Artitec – Mehano - Rivarossi – Jouef – Piko – TRIX – Brawa - Bachmann Liliput – LS Models en in 3-rail natuurlijk Märklin

Ook voor N-spoor: Fleischmann – Piko – Minitrix – Hobbytrain – Kato - Arnold

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend **Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend**

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

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | Schaal 1:87

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

Kant-en-klaar:

387.430 - Reclameborden, 1:87, €15,60

Nu verkrijgbaar
Vrachtschip "Helena" 150 ton

Bouwpakket 50.138, 1:87, € 65,90

M113 C&V 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

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