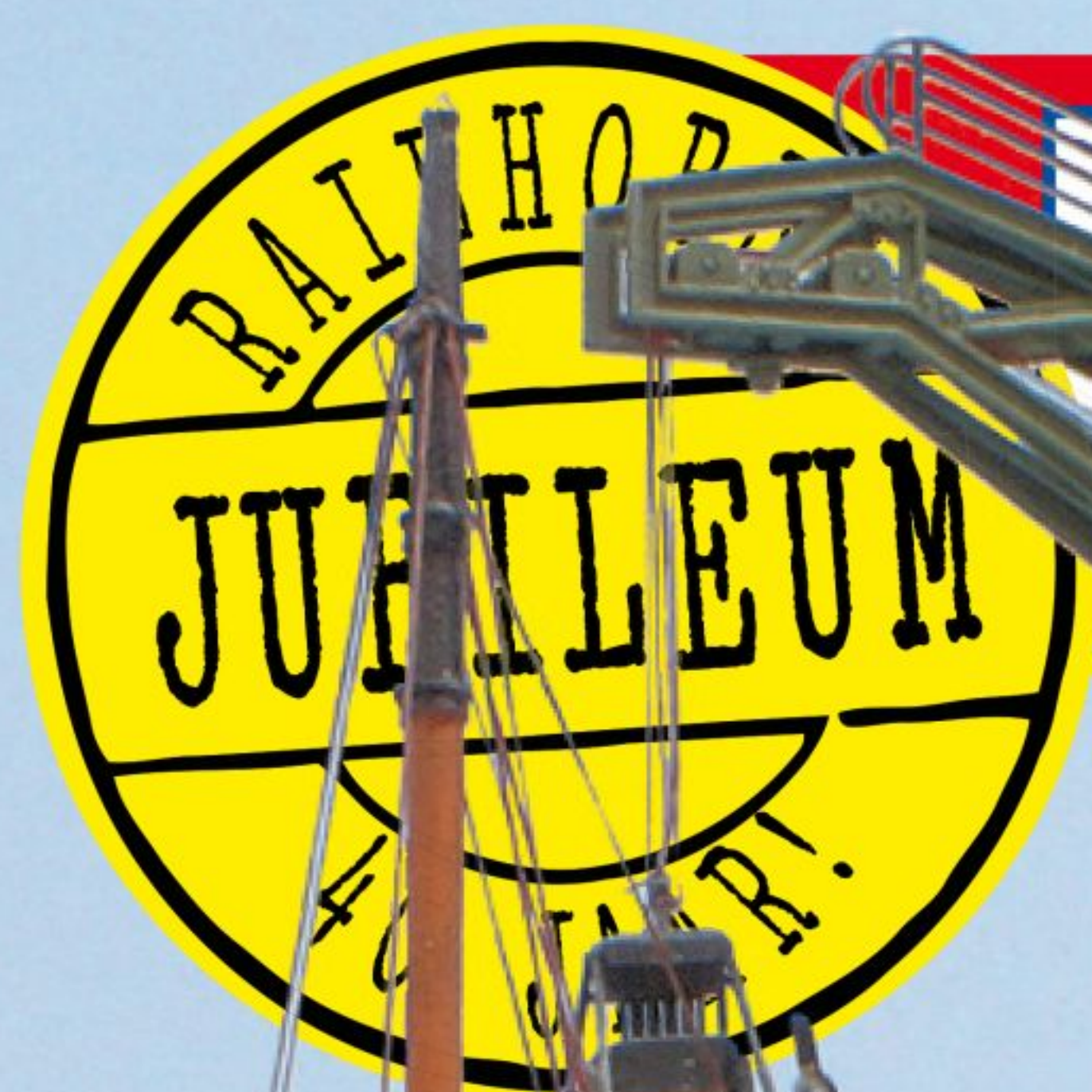




RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Vrachtschip Helena van Artitec



Dubbele railtest E 44 Brawa & Märklin



Railtest: H0-loc E 44
van Brawa & Märklin



Huisvuilvervoer
naar de geschiedenisboeken



Piko SmartControl-Light
doordacht concept



Electrische locomotief 1223

Na de 2e Wereldoorlog lag het Nederlandse spoorwegnet plat. Bovenleiding was veelal verdwenen. Men startte dan ook met stoomtractie. De NS directie besloot echter in te zetten op grootschalige elektrificatie. Daarom werden ruim 100 elektrische locomotieven besteld: de series 1000, 1100, 1200 en 1300. De serie 1200 werd dankzij het Marshall plan met Amerikaanse hulp ontworpen en gebouwd. Heemaf was hoofdaannemer, Baldwin leverde de elektrische installatie en Werkspoor bouwde de locs. NS wilde 75 locs van de serie 1200, maar om politieke redenen werden dat er maar 25. Door de hoge opbouw en de grote neus was hun Amerikaanse afkomst duidelijk herkenbaar. De serie 1200 was ongetwijfeld de meest populaire e-loc van de NS. Geliefd bij het personeel vanwege de veiligheid en de extreem rustige loop, ook bij hoge snelheden. En populair bij de treinliefhebbers vanwege zijn stoere uiterlijk. Het model is een nauwkeurige uitvoering van de 1223, zoals deze van 1963 tot 1968 gereden heeft.

Electrische locomotief 1223 van de NS, periode III:

Art. Nr.: 73832	=	
Art. Nr.: 73833	=	🔊
Art. Nr.: 79833	~	🔊

- ▶ In de Berlijnsblauwe kleur zonder logo
- ▶ Voor het eerst met Klima luchtfilters
- ▶ Met omgekeerde L-verlichting.



Het was zo'n berichtje in een lokale krant dat je in de zomerperiode makkelijk over het hoofd kon zien. 'Keolis wil de Wet personenvervoer laten aanpassen naar aanleiding van de vele roodseinpases door zijn machinisten op het traject Enschede-Zwolle.'

Woorden die waren gedebiteerd door directeur Emiel Broersma van Keolis. Nu ken ik de beste man een beetje, dus het was een welgemeend verhaal. Want in eerste instantie dacht ik, toen ik het bericht las, dat Broersma was bevangen door de warmte. Het was deze zomer immers lange tijd boven het kookpunt in Nederland. Een wet aanscherpen omdat je als bedrijf de ene na de andere bok schiet. Het lijkt me de omgekeerde wereld. En dan druk ik me nog diplomatiek uit. Wat is het geval? De sinds december 2017 bij Keolis aangestelde machinisten hebben de afgelopen tijd verdacht vaak een rood sein genegeerd. Broersma wijt dat aan het feit dat zijn bedrijf met louter nieuwkomers moest beginnen. Hij wil, zoals bij busbedrijven gebeurt, dat medewerkers van de ene naar de andere concessiehouder overgaan. Van NS Reizigers, de vorige exploitant van Enschede - Zwolle en Zwolle - Kampen, ging niet één van de 180 medewerkers over. Broersma kan zich beter op zijn hoofd krabben waarom niemand van werkgever wisselde in plaats van te jeren tegen een journalist. Keolis leidt om te beginnen machinisten op binnen drie maanden, tegen een jaar bij de NS dat daarvoor de lijn Gouda - Alphen gebruikt. Die laatste krijgen door hun opleidingsstatus minder betaald dan hun collega's in vaste dienst maar nog altijd meer dan die van Keolis. Een veel betere opleiding zorgt er voor dat een machinist niet met een treinstel padoes in de Enschedese wasstraat belandt. Toch? Maar ja, een gedegen opleiding kost geld. En dat wil Keolis zo min mogelijk uitgeven. Verder zijn allerlei arbeidsvoorwaarden bij dit bedrijf een stuk minder. Niemand levert graag in. Logisch dus dat geen enkele NS-er de overstap maakte. Bij de onderhandelingen over salaris en rechten zat Keolis recht tegenover de afgevaardigden van de grote buur. Er zat geen millimeter rek in. Bij Keolis zorgt de top alleen goed voor zichzelf. En nu al,



Twee Flirts van Keolis verlaten Hengelo op weg naar Raalte. (foto Sevrien Ferrée)

na nog geen jaar, heeft directeur Cees Anker gezegd dat er niet meer wordt geïnvesteerd. Dat gaat wat worden, de komende veertien jaar. Daar komt bij dat het bedrijf niet goed voor de mensen op de werkvloer zorgt. Afgelopen winter, toen Keolis-medewerkers werden ingezet om de - dramatische - treinloop van Eurobahn (een dochter van Keolis) naar Bad Bentheim en Hengelo te begeleiden, werd gevraagd om in het Duitse grensstation een simpele keet neer te zetten om daar tegen de kou te kunnen schuilen. Het verzoek werd afgewezen, terwijl bekend was dat het stationsgebouw van Bentheim werd gerenoveerd en geen beschutting kon bieden. Keolis leidt behalve machinisten ook treinbegeleiders op. Tijdens de cursus wordt verteld dat ze altijd met z'n tweeën op pad gaan. Maar eenmaal klaar blijkt dat ze vaak in hun een-tje moeten werken. Dat is goedkoper. Niet bepaald een uiting van goed werkgeverschap. Tijd voor zelfreflectie.

Guus Ferrée



COVER

MOTORAAK HELENA

Na het afronden van de bouw van het vrachtschip van Artitec wordt zij aan de kade met kolen beladen.

Foto: Chris van Diesen

ADVERTERERS

2 Modelleisenbahn München GmbH **4** Trainservice Danckaert **4** HobbyTime **11** Modellbahn Koelnmesse **20** Domburg Train Support **20** Beelen Modelbouw **20** Peperkamp Modelbouw **20** Modelspoor museum Sneek **20** REOS / Trainsafe **20** Van Berkel Webshops **20** Somberg Modelbouw **27** Gebr. Märklin & Cie **46** Modelspoorbeurs Houten **46** Van Zuthem Autominiaturen **46** Van Appeldoorn Spoorwegfotografie **46** TreintjeOost **53** Bouwman en Bouwman **53** Piko **57** Tillig **57** BV-Messen **63** Exact-Train **63** Miniworld Rotterdam **83** Eurospoor **84** Artitec

36232



Import:

T

S

D

train

service

danckaert

www.loksound.nl

e-mail: contact@tsdbvba.be

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

9^{de} Grote
Modelspoor
EXPO 2018

36243



31350



Verkrijgbaar.



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



VERKRIJGBAAR IN
DECEMBER 2018!

FALLER



FALLER 120290 CONTAINERKRAAN

Intermodale hub. Omzetstation voor het containerverkeer naar het originele voorbeeld van de DUSS-terminals van DSD-HILGERS in Basel-Weil aan de Rijn, bestaande uit een rail gebonden portaalkraan voor het transversaal verplaatsen van units langs de overslagsporen en een brugvormige kraanarm met machinistenhuis, loopkat en telescopische grijpers, die als serviesachtige ophanging de om te zetten units, zoals bv. containers en wisselbakken opneemt en op de juiste plaats neerzet. Geschikt voor het maken van transportprocessen op spoorweg terminals en rivier havens met toeleveringen, die ook vanaf het wegennet kunnen plaatsvinden. Lengte van het geheel is variabel op te bouwen. Model zonder aandrijving. Aandrijfset incl. motor en aansturing los verkrijgbaar.

Hobbytime

www.hobbytime.nl



40



North Holderness Light Railway, een niet gebouwde zijlijn in Yorkshire alsnog in OO gerealiseerd.

6 Techniek: Piko NS 2200 schaal N

Modelbouwer Martin Domburg voorziet de loc van werkende blauwe zwaailichten en sound.

22 Motoraak Helena, deel 2

Scheepsbouwer Chris van Diesen rondt de bouw van het vrachtschip van Artitec af. Inclusief de uitvoerige tuigage. De eerste lading kolen kan worden gelost.

28 Historie: Baureihe E 44

De loc geldt als een van de beste Duitse elektrische series.

32 Railtest: E 44 van Brawa en Märklin

Dubbeltest met hoge scores bij de DRG 44 007 en DB 44 088.

48 Reportage: Vuilvervoer passé

Vuilvervoer per rail, Myron van Ruijven belicht het einde van een tijdperk.

54 Piko SmartControl-Light

Karst Drenth analyseert de nieuwe multifunctionele digitale telg.

58 Adieu Fleischmann

Na 66 jaar stopt de productie van gedegen HO-treinen. Een terugblik met aandacht voor de Nederlandse importeurs, de Fleischmann Kurier, Franse modellen en de ICE.

... en de rubrieken

12 Rail Actueel
21 Column door Paul Bender
47 Railnieuws
70 Modelnieuws
77 Railpers
82 Preview Railhobby 405 (= 2018/11)

78



Doen: VAM-laadstation Harlingen
Door de bouwkit van AlsaCast krijgen de VAM-wagens van Roco opeens een functie.

64



Historie: Duitse kolenmijnen, deel 2
Het 'Glück Auf' verstormt als eind 2018 de laatste kolenmijnen sluiten. Het verhaal, onder- en bovengronds

OMBOUW PIKO NS 2200 IN N

Geluid en zwaailichten

De door Piko mooi uitgevoerde NS 2207 mist een paar cruciale features die zijn H0-broer wel heeft. Zoals werkende zwaailichten en cabineverlichting. Door de ontwikkelingen in microformaten komt ook geluid binnen het bereik van een 2200 in schaal 1:160. Modelbouwer Martin Domburg voorziet de NS 2207 van Piko van werkende zwaailichten en geluid.



Het eindresultaat lijkt veel op het origineel, maar nu met werkende knipperlichten en geluid.

De serie 2200/2300 is misschien wel de meest bekende diesellocomotief die ooit in Nederland heeft gereden. De bakbeesten waren op vrijwel alle sporen - en in verschillende uitvoeringen - te zien. Ook in modelspoor, althans in H0. Mede door de actieve Nederlandse importeur is de 2200 door Piko ook in schaal N uitgebracht. Zeer gedetailleerd, uitzonderlijk waarheidsgetrouw, met zeer goede (rij) eigenschappen en leverbaar in diverse

uitvoeringen. In het bruin, het bekende geel/grijs en NS Cargo rood. Waarbij de bruine en de geel/grijze uitvoeringen met verschillende seinbeelden verkrijgbaar zijn.

WIELCONTACT

Een veel voorkomend probleem met de N-modellen van Piko is de stroomafname. Het is zeker niet nodig de locomotief voor controle op te sturen, want z'n zwakke

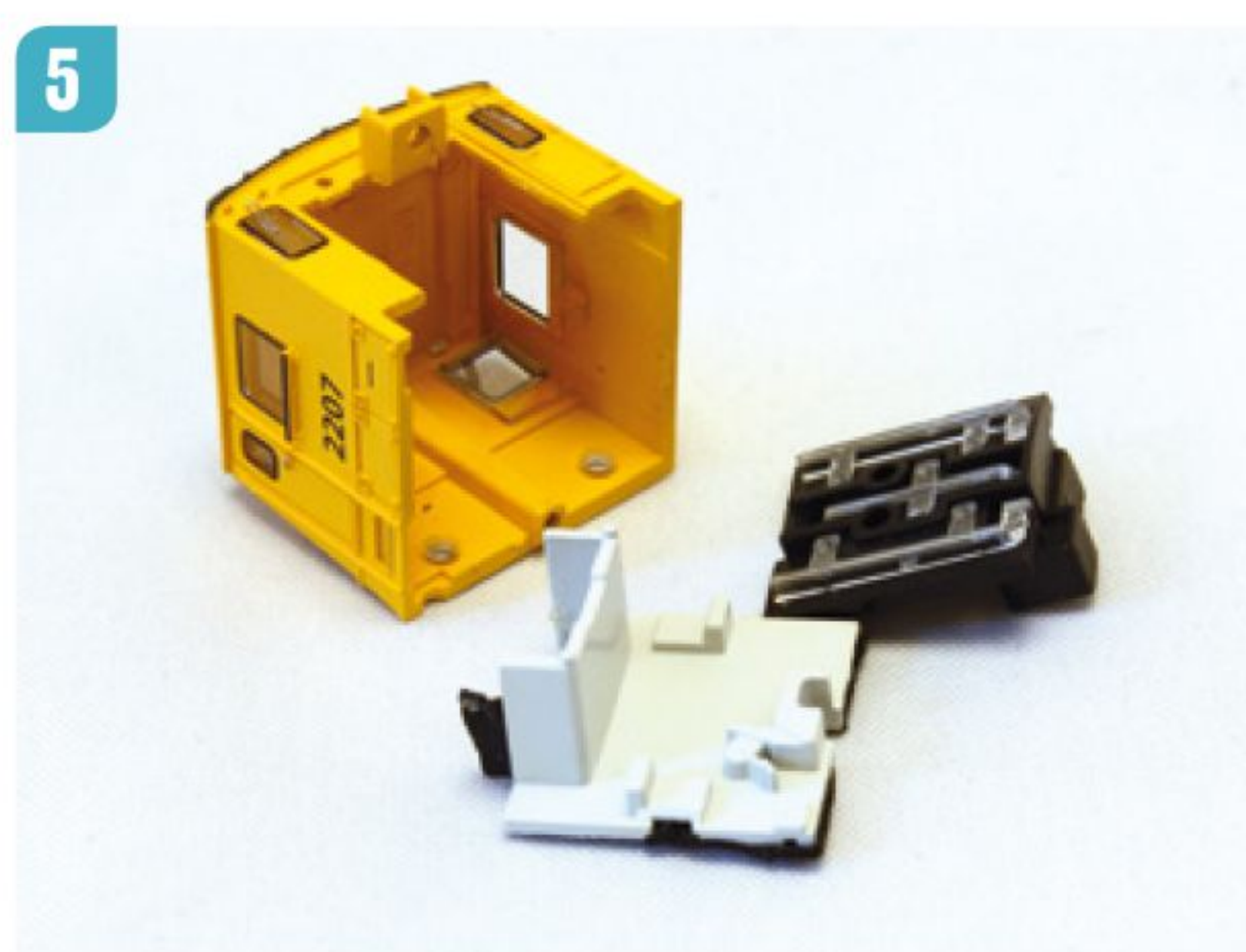
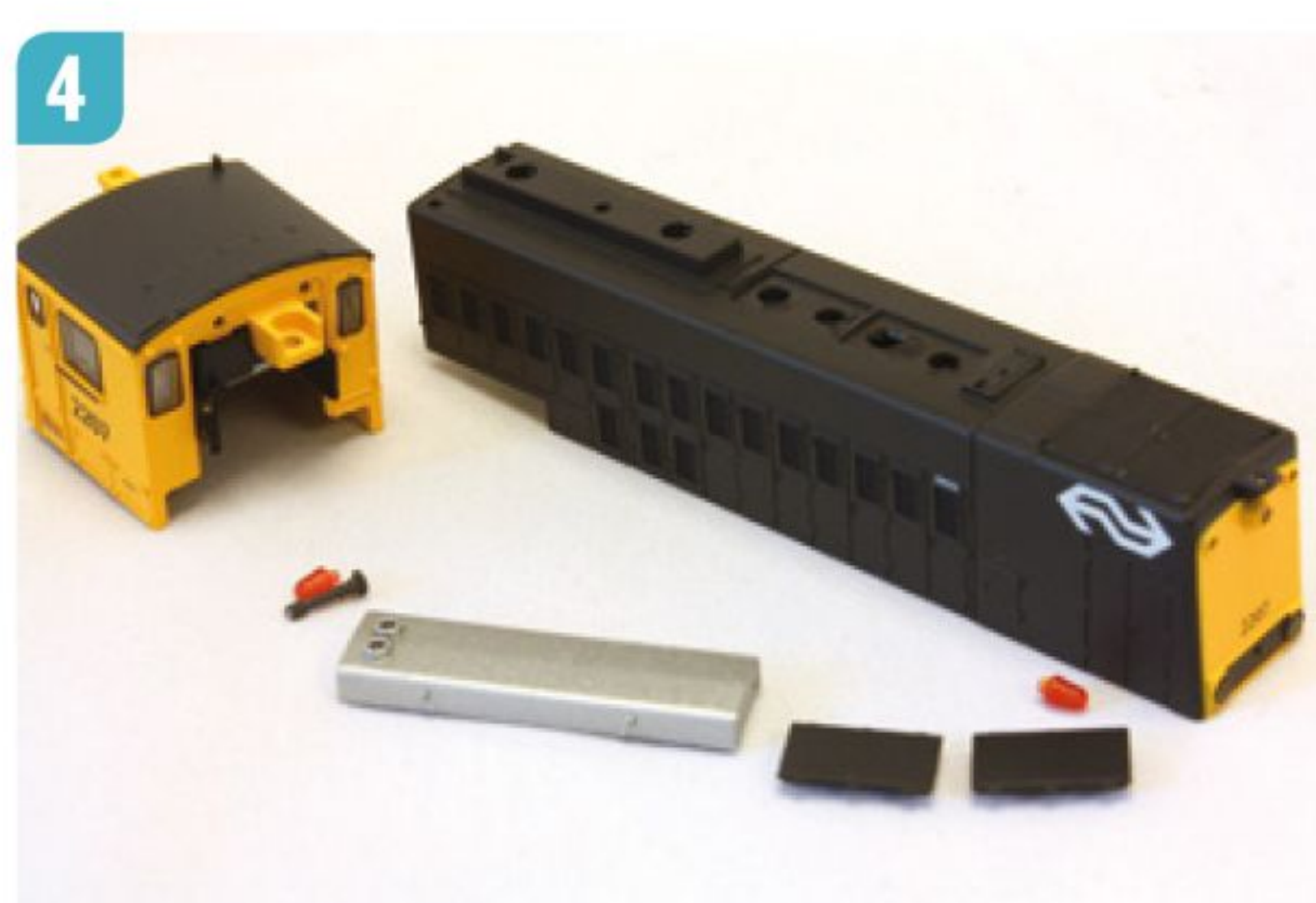
plek is de coating op de wielen. Dit probleem is bij nieuwe producties door Piko inmiddels opgelost, maar vooral de 2200- en 1200-modellen hebben in het begin problemen met het wielcontact. De oplossing is simpel maar bewerkelijk: polijsten. Ik laat de locomotief hiertoe op een wielenreiniger van Minitrix (die met de koperen haartjes) in beide richtingen even draaien om hem vervolgens - in beide richtingen - een half uur op volle



snelheid op de baan te laten rijden. Dit proces herhaalt zich tot het probleem is verdwenen, zo nodig acht tot tien keer. Uiteindelijk is het probleem opgelost.

FREESBANK

Het model laat zich gemakkelijk openen door het loshalen van de luchtslangen voor en achter en het lossen van de twee schroeven onder de koppelingen. Hierna kan de kap worden gelift en laat het model de techniek zien: de vrij grote motor die met korte cardanoverbrenging via wormwielen de assen aandrijft met daarboven de printplaat met de front- en sluitlichten en een Plux12-connector. We laten dit voor wat het is en beginnen met de kap. Hierop komen aan weerszijden zwaailichten en in de cabine een klankkast met luidspreker. Op de printplaat komt naast de decoder een geluidsmodule te liggen waarvoor we in de huif wat ruimte moeten creëren. Aangezien deze van metaal is, moet er worden gefreesd. Dat frezen geeft frictie en dat resulteert in warmte. Dus, voordat de freesbank kan worden aangezet, verwijder ik alle kunststof onderdelen van de kap. Aan de binnenzijde zit een schroef waarmee cabine en huif kunnen worden gescheiden. Nu kunnen de geluiddemper en schoorsteen en de drie

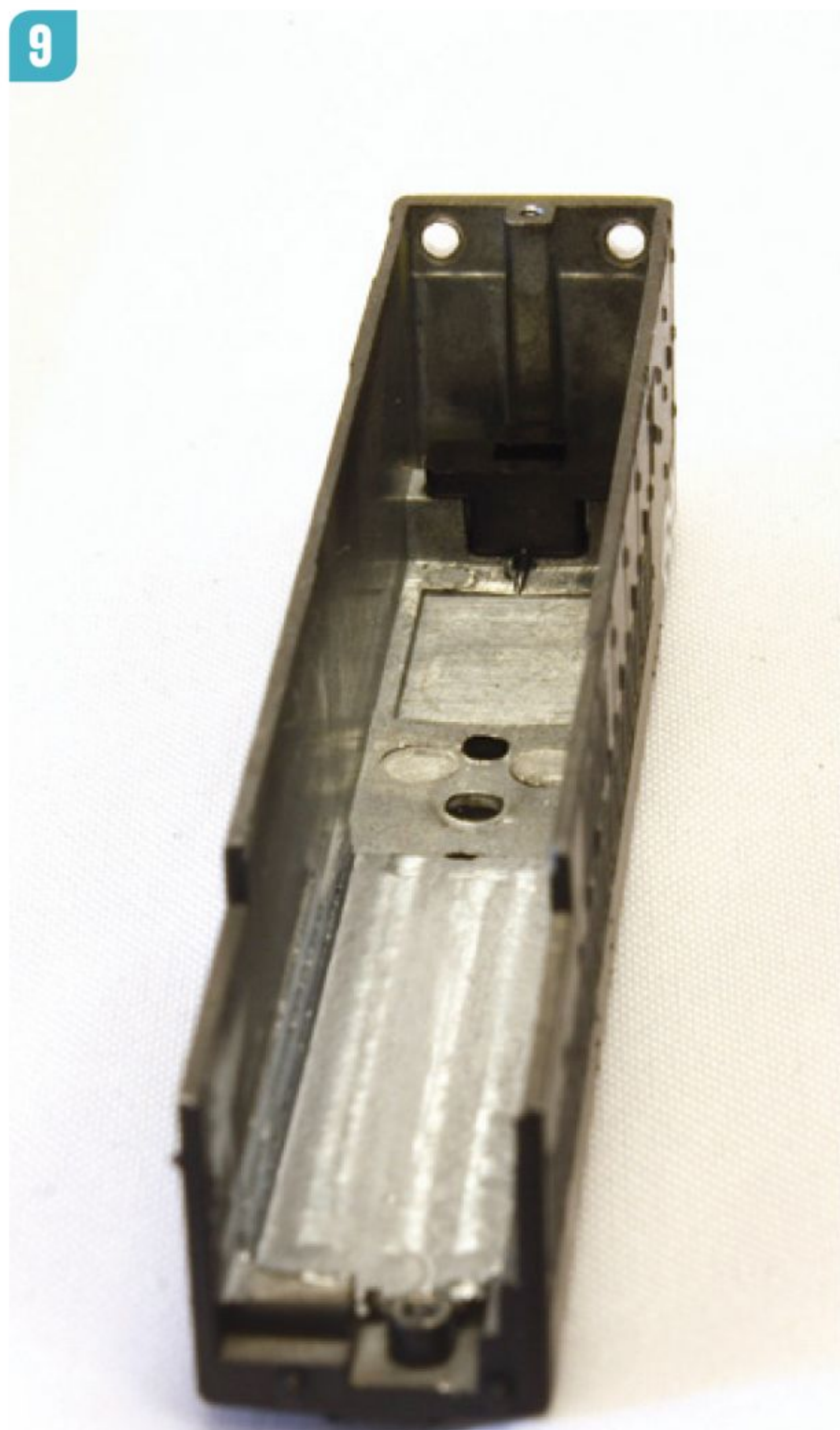
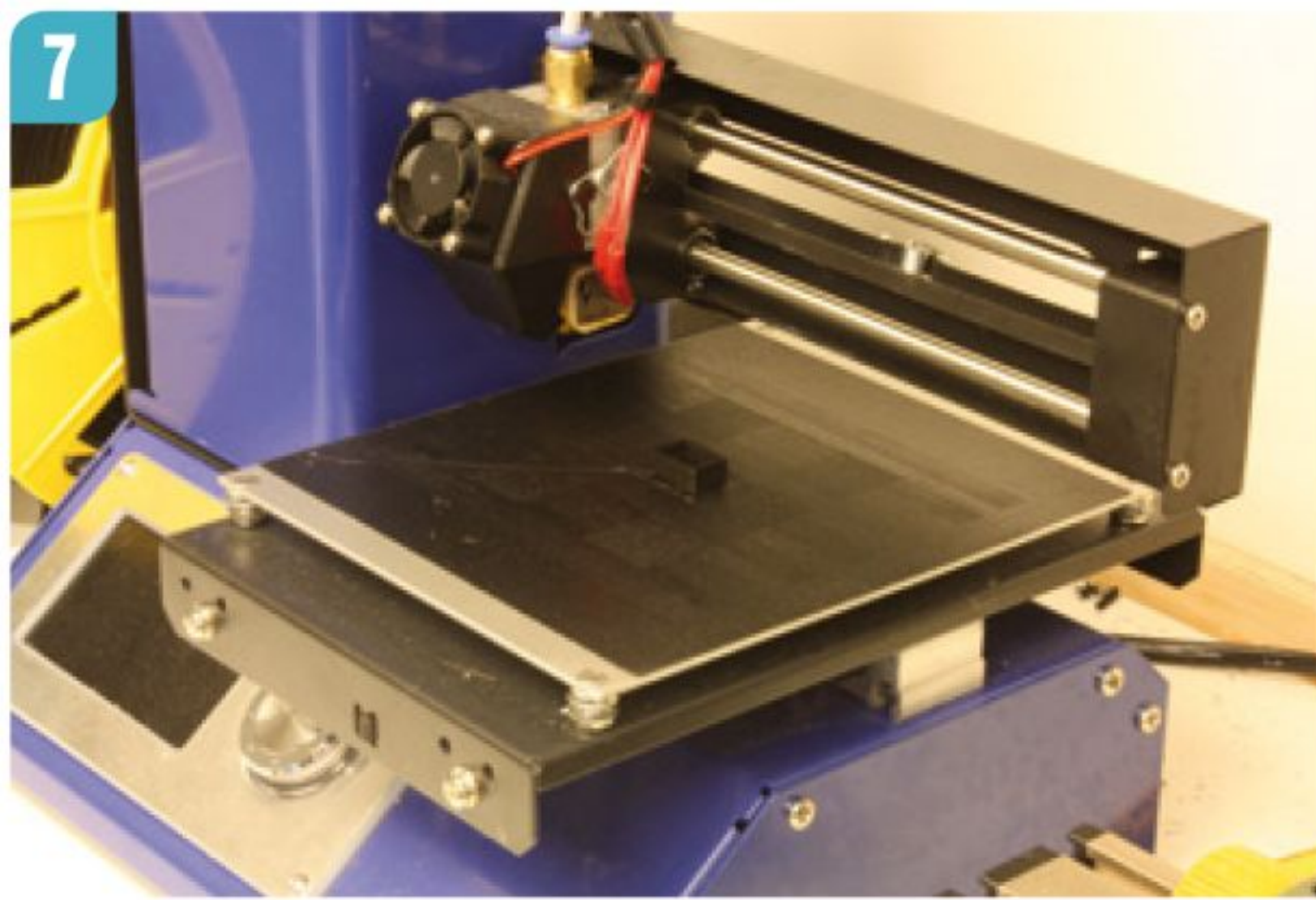


1. Twee breinen die samen gaan werken, de Uhlenbrock MicroModul4 en de Zimo MX623P12. **2.** De Piko NS2207 een mooi model zo uit de verpakking. **3.** Als de kap is verwijderd komt de techniek bloot te liggen. **4.** Om te kunnen frezen zijn alle kunststof onderdelen gedemonteerd. **5.** De cabine wordt compleet gestript.

kleine kappen die voor de geluiddemper zitten worden weggehaald. Ook haal ik het dummy zwaailicht weg zodat na het frezen een gat voor een werkend knipperlicht kan worden geboord. De kale huif - ingebed in een vezeldoek om de lak te beschermen - wordt in de freesbak vastgezet, de gewenste freesmaat ingesteld en aan de binnenzijde verdwijnt de verdikking laagje voor laagje. Ik gebruik een Proxxon-freesbank met X/Y-verstelling voor maximale nauwkeurigheid. In de huif zit een uitsparing voor de decoder, handig om te kunnen zien hoe ver ik kan gaan zonder dat er een extra ventilatiepunt zou ontstaan. Als alles is uitgefreesd blaas ik de huif met een luchtpistool schoon en volgt een controle op scherpe randen en bramen. Vervolgens gaat de huif recht op in een boorkolom voor het boren van een gat net onder de knipperlamphouder. Een wat lastige klus omdat het materiaal ruim 5 mm dik is en, niet onbelangrijk, door het topsein er slechts 0,5 mm speling tot de lichtgeleider is. Met veel boorolie en lage snelheid gaat de 0,2 mm boor door het metaal naar binnen. Voorzichtig en vooral niet te wild, want bij warmte smelt de lichtgeleider. Na borstelen van de kap met eco-wasbenzine blaas ik het geheel met een luchtspuit droog. Nu zouden de kunststof onderdelen weer teruggeplaatst kunnen worden, maar liever doe ik dat als de loc helemaal klaar en getest is.

ZWAAILICHTEN

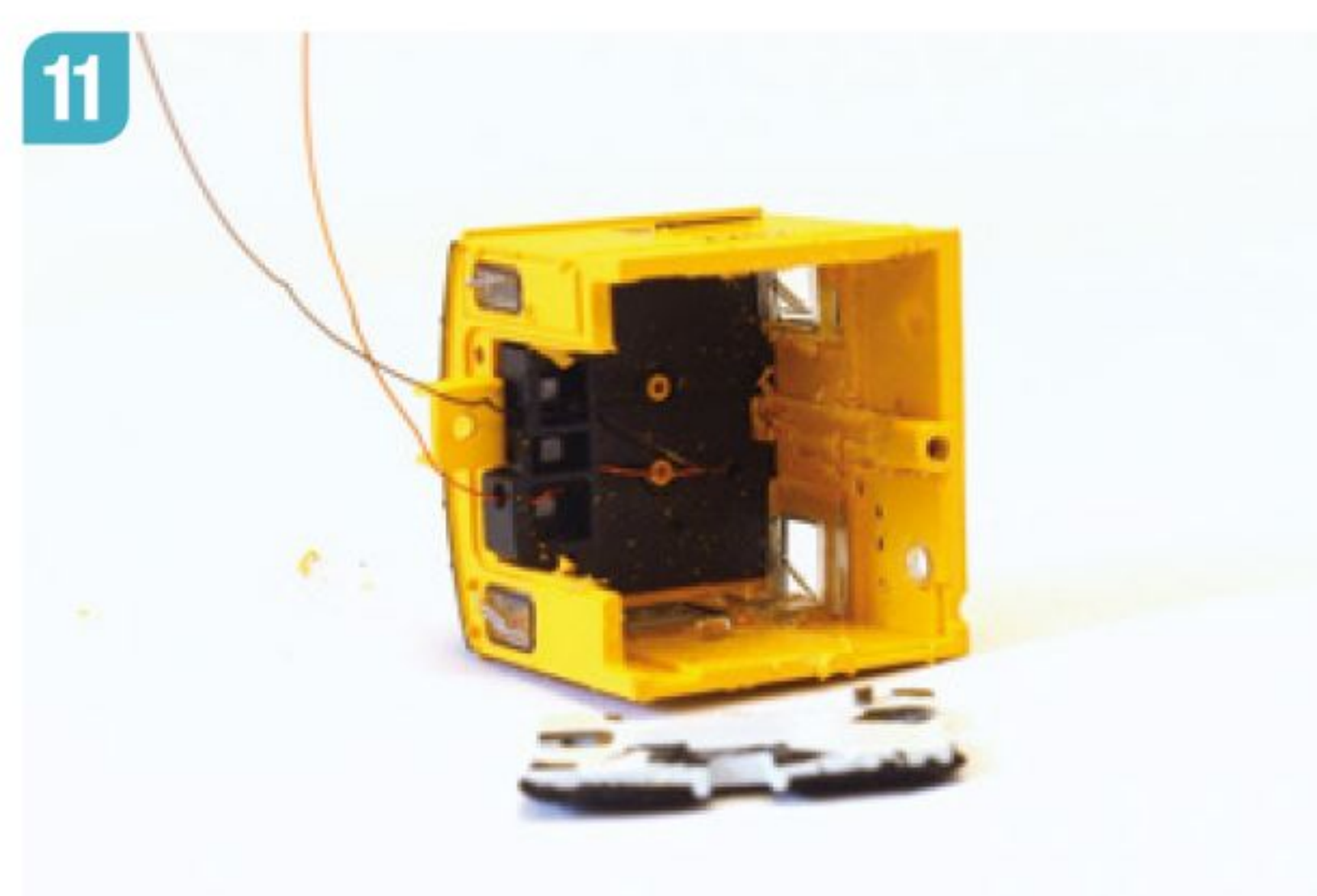
Laat zien dat je er bent. Deze gouden regel in het verkeer geldt ook op het spoor. Nu de huif klaar is rest daar nog één ding en dat zijn de zwaailichten. Gezien de inzet tot 1985 moesten het rode worden. Vanaf 1985 werden de rode zwaailichten vervangen door blauwe, om verwarring met voertuigen van hulpdiensten te voorkomen. De 0402 smd-leds voorzie ik van twee lakdraden. Het zijn uiteraard geen echte zwaailichten, maar knipperlichten. Als de lakdraden zijn aangebracht kunnen ze door de houder en het geboorde gat naar binnen worden geleid. In feite kan de kap nu op de loc, maar ik prefereer dat pas te doen als deze helemaal klaar is. De kapjes die op de leds komen zijn geleverd door Model-CarParts in Tilburg, gespecialiseerd in rijdende voertuigen in N en H0; ze worden gebruikt bij het ombouwen van onder meer ambulances en brandweerwagens in het digitale MCC-systeem. Voordat we de kapjes in de gewenste kleur schilder-



luistert nauw om lichtverlies aan het eind van de geleiders te voorkomen. Het aanbrengen van het zwaailicht gaat exact als op de huif, met een rode 0402 smd-led en een rode ledkap.

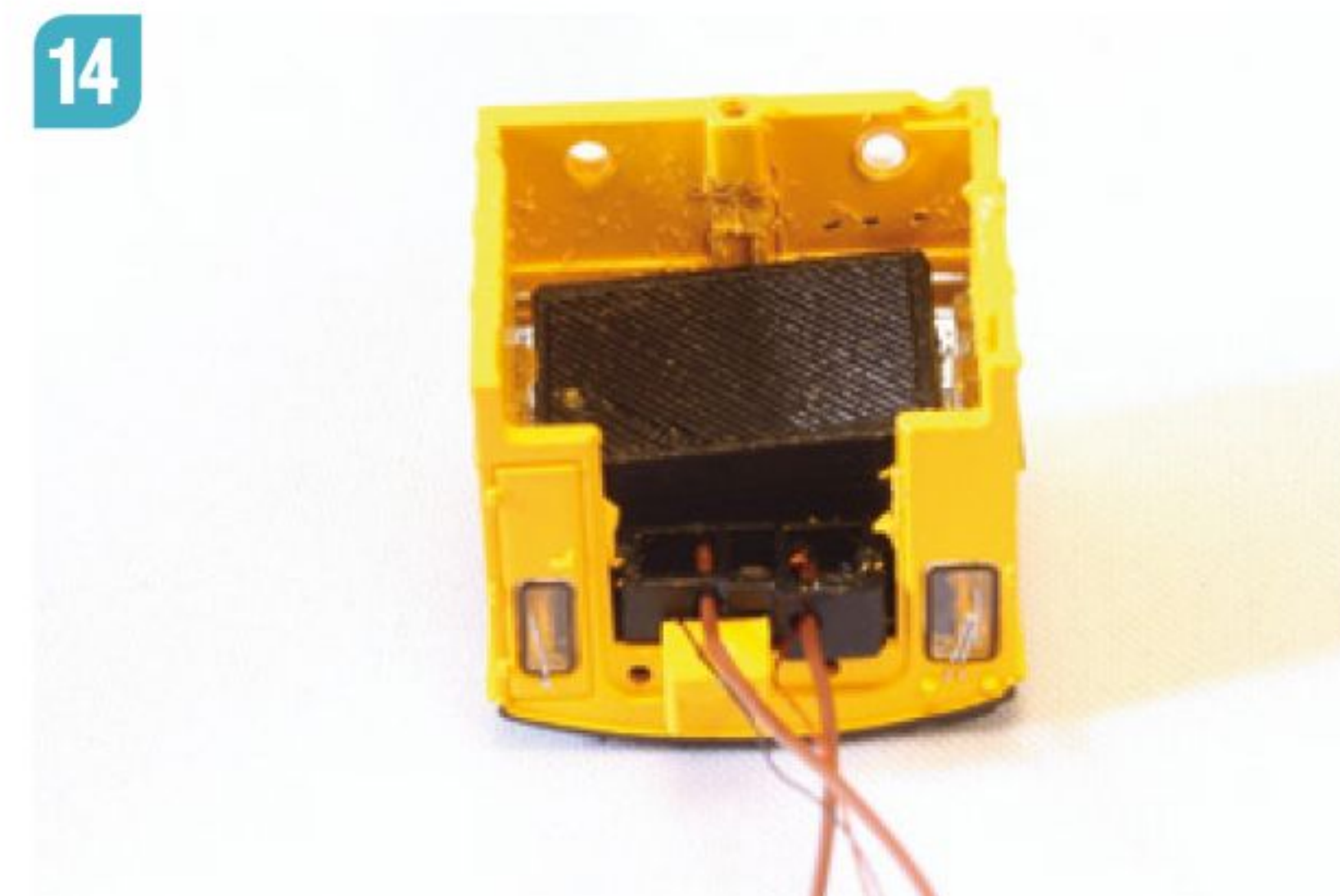
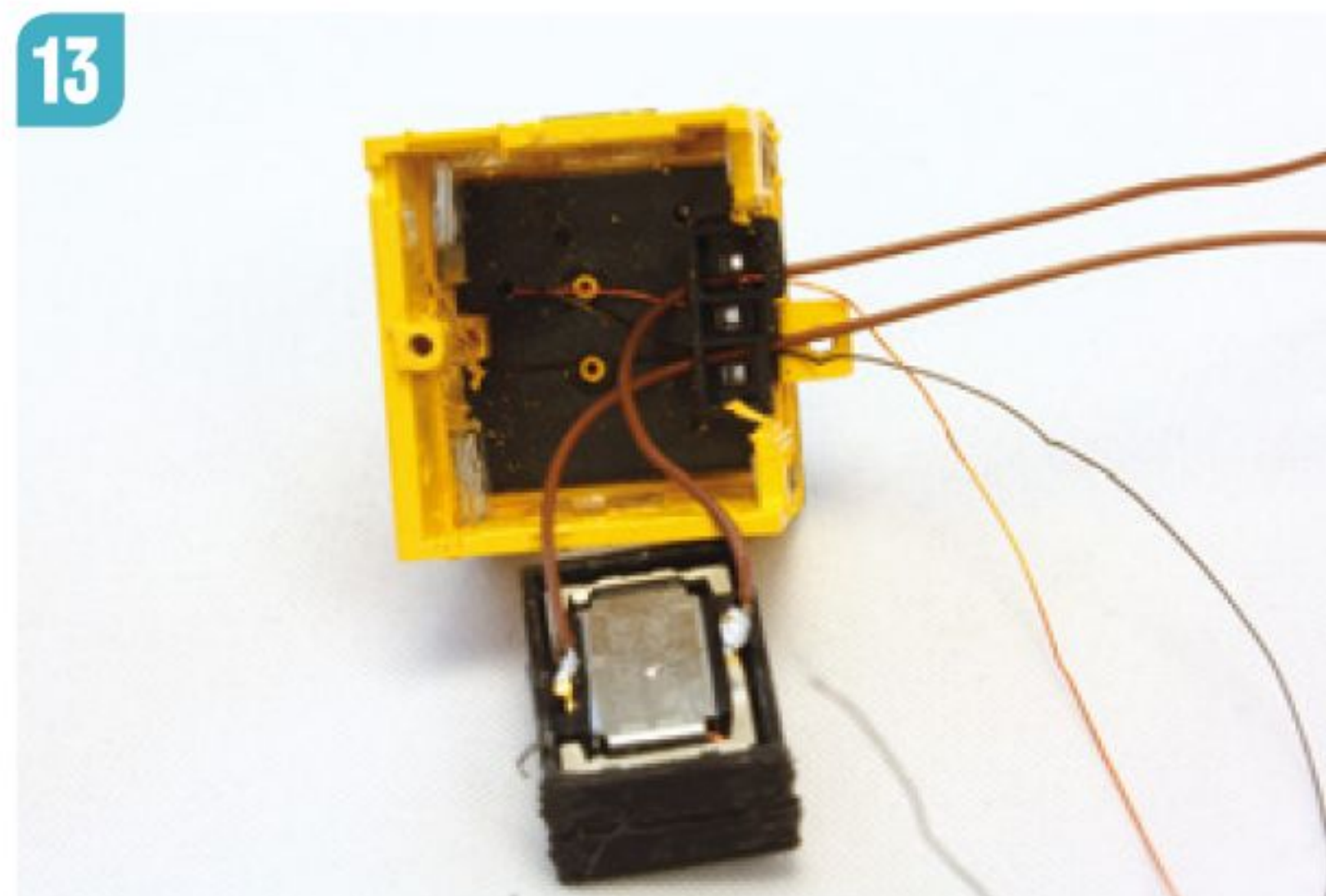
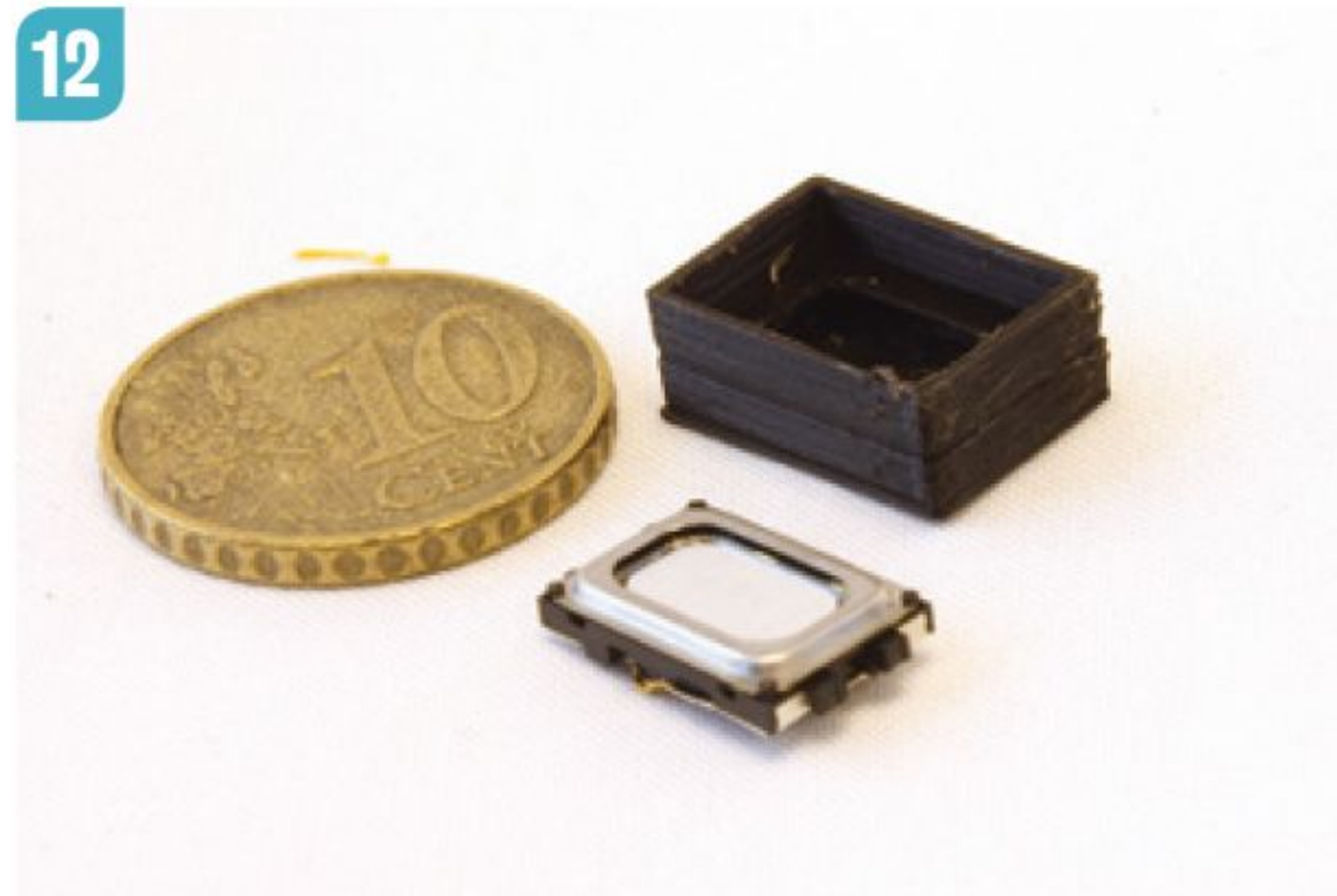
TECHNIEK OP MICROSCHAAL

Nu het werk aan de huif en cabine is voltooid komt de elektronica aan de orde. De printplaat moet flink worden aangepast. Als locdecoder heb ik gekozen voor de Zimo MX623P12; deze geeft een mooi resultaat in de rijeigenschappen. De Doehler & Haass DH12A zou beter presteren, maar is door het ontbreken van lichteffecten niet bruikbaar. Omdat de aux 3- en aux 4-uitgangen logicpegel zijn, gebruik ik de aux 1 en aux 2 voor de knipperlichten. Op de plux-connector zijn die echter voor de twee sluitseinen gebruikt. Dit wordt de eerste aanpassing. Van de decoder knip ik de poten van aux 1 en aux 2 weg en verbind vervolgens de twee corresponderende aansluitingen van de connector op de printplaat door met F0f (wit voor) en F0r (wit achter), zodat de sluitseinen altijd met de corresponderende frontseinen branden. Uiteraard check ik altijd dat wit-voor met rood-achter is gecombineerd en andersom. De doorverbindingen aan de onderzijde van de printplaat gaat met twee draden. Hiervoor moet de printplaat worden gedemonteerd. Hier- toe haal ik de rode en zwarte draden -

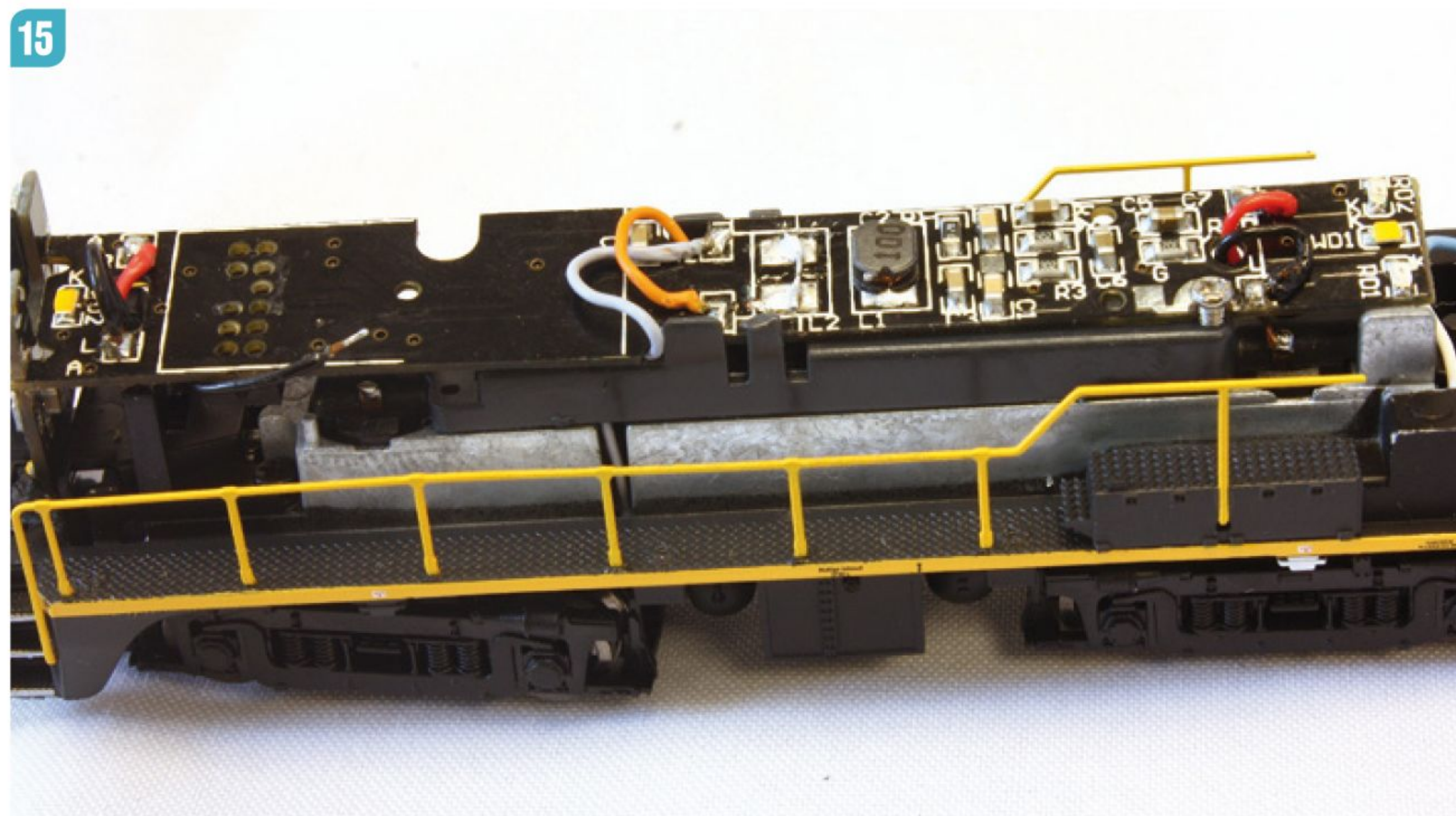


6. Hardnekkige afslankkuur in de freesbank. **7.** De 3D-printer is de klankkast voor de luidspreker aan het bouwen. **8.** Met een boorkolom wordt een gat voor het knipperlicht geboord. **9.** Na het freeswerk is de binnenzijde een stuk ruimer. **10.** De twee 0402-leds op hun plek. Aan de voorzijde is naast de houder een kras ontstaan die nog moet worden bijgewerkt. **11.** Het plafond kan na doorvoer van de draden weer worden gemonteerd; de interieurplaat is ontdaan van interieur.

de stroomdoorvoer vanaf de draaistellen - van de printplaat af. Ook maak ik de grijze en oranje draden van de motor los. De print komt met het losdraaien van een kleine schroef vrij. Er komt nog een extra draad bij, de blauwe V+ die we ook aan de connector solderen. Deze gebruiken we straks als anode voor de leds en de V+ van de soundmodule. Als dit is



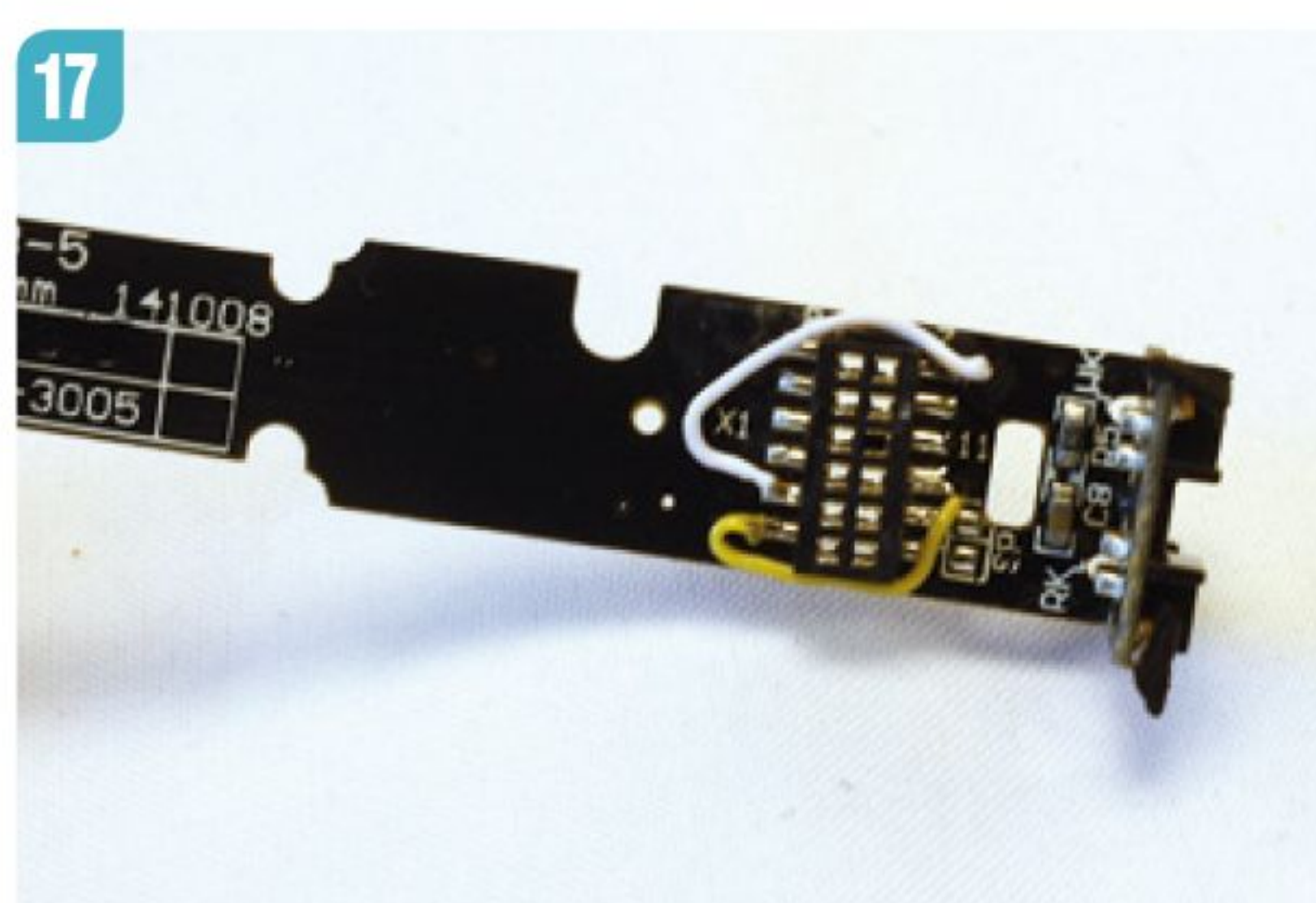
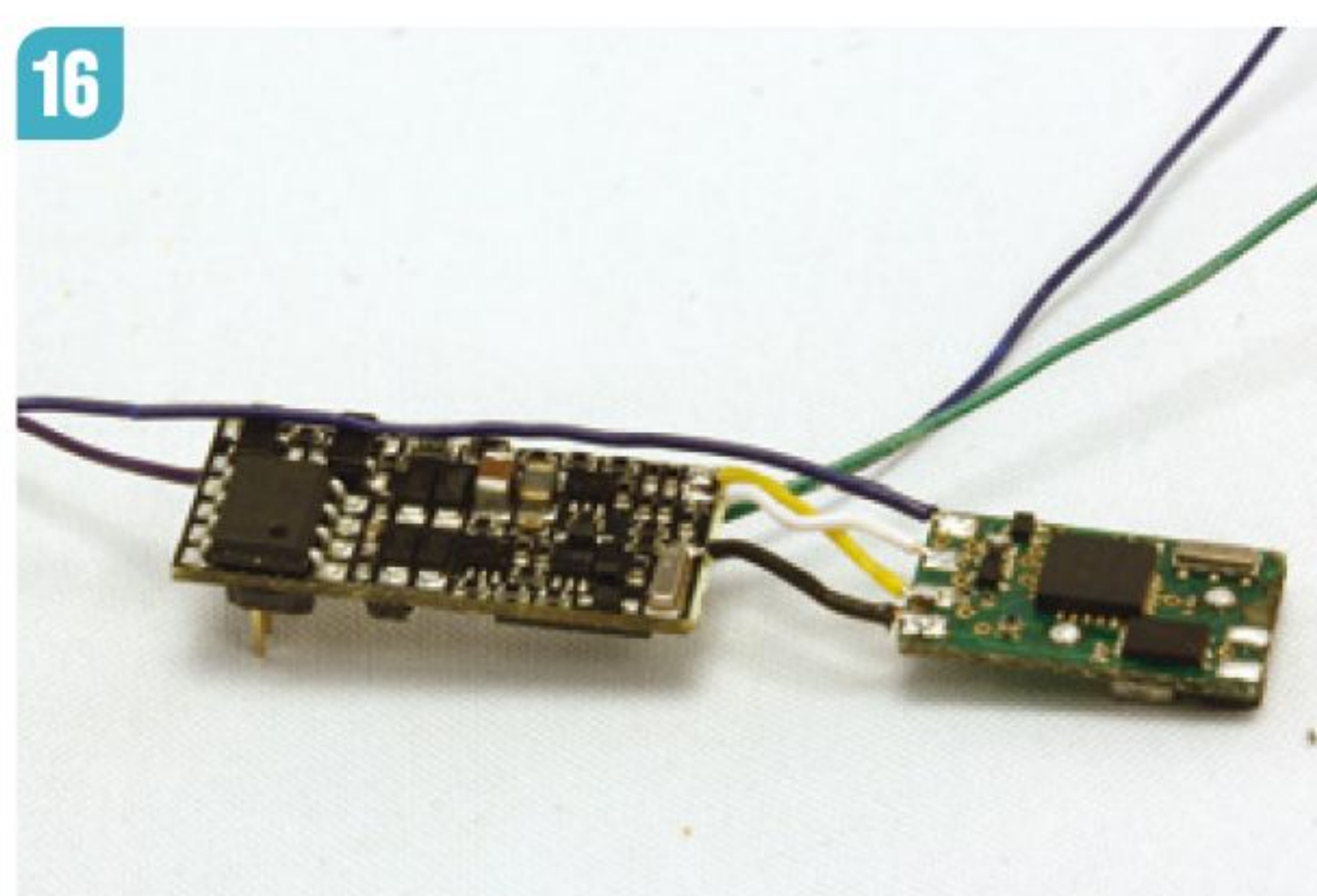
12. De luidspreker LS1308 van Doehler & Haass en rechts de klankkast. **13.** De luidspreker is luchtdicht in de klankkast verlijmd, de draden zijn door de lichtgeleiders gevoerd. **14.** De klankkast zit op z'n plek in de cabine. **15.** Als de decoder en soundmodule zijn geplaatst kan het aansluiten beginnen. **16.** Bovenzijde van de aangepaste Zimo-locdecoder en de Uhlenbrock-soundmodule. **17.** De printplaat van de loc wordt aangepast om functie-uitgangen te besparen.



uitgevoerd kan de printplaat worden teruggebouwd en kunnen de draaistellen en de motor weer worden aangesloten. Maar we zijn er nog niet: op de printplaat zitten twee vierkante zwarte smd-spoelen die om ruimte te creëren moeten worden verwijderd. Aangezien ook de decoder liever geen spoelen en condensatoren heeft geeft dat geen schade aan de loc. Wel moeten de vrijgekomen loodpads worden doorverbonden, omdat met het verwijderen de motorverbindingen zijn onderbroken. Als dit is uitgevoerd kan de decoder erin voor de eerste test.

SOUNDMODULE

Zoals gezegd komt er geluid in het model. Eigenlijk speel ik een beetje vals, want het model krijgt niet het echte geluid van een NS 2200. Dat geluid is alleen beschikbaar voor het Piko H0-model, maar die decoder past niet in de N-versie. Ik ben uitgeweken naar de Duitse BR 212 waarvan het geluid het dichtst bij dat van de 2200 komt. Kenners zullen het direct horen, maar ik vind het niet storend. Een NS 2200 in schaal N met geluid is op zich al uniek. Ik koos voor de Uhlenbrock MicroModul als soundmodule. Deze past in de huif en de soundfile van Uhlenbrock is goed. De soundmodule communiceert over SUSI met de decoder. SUSI is een communicatieprotocol dat vierdraads is uitge-

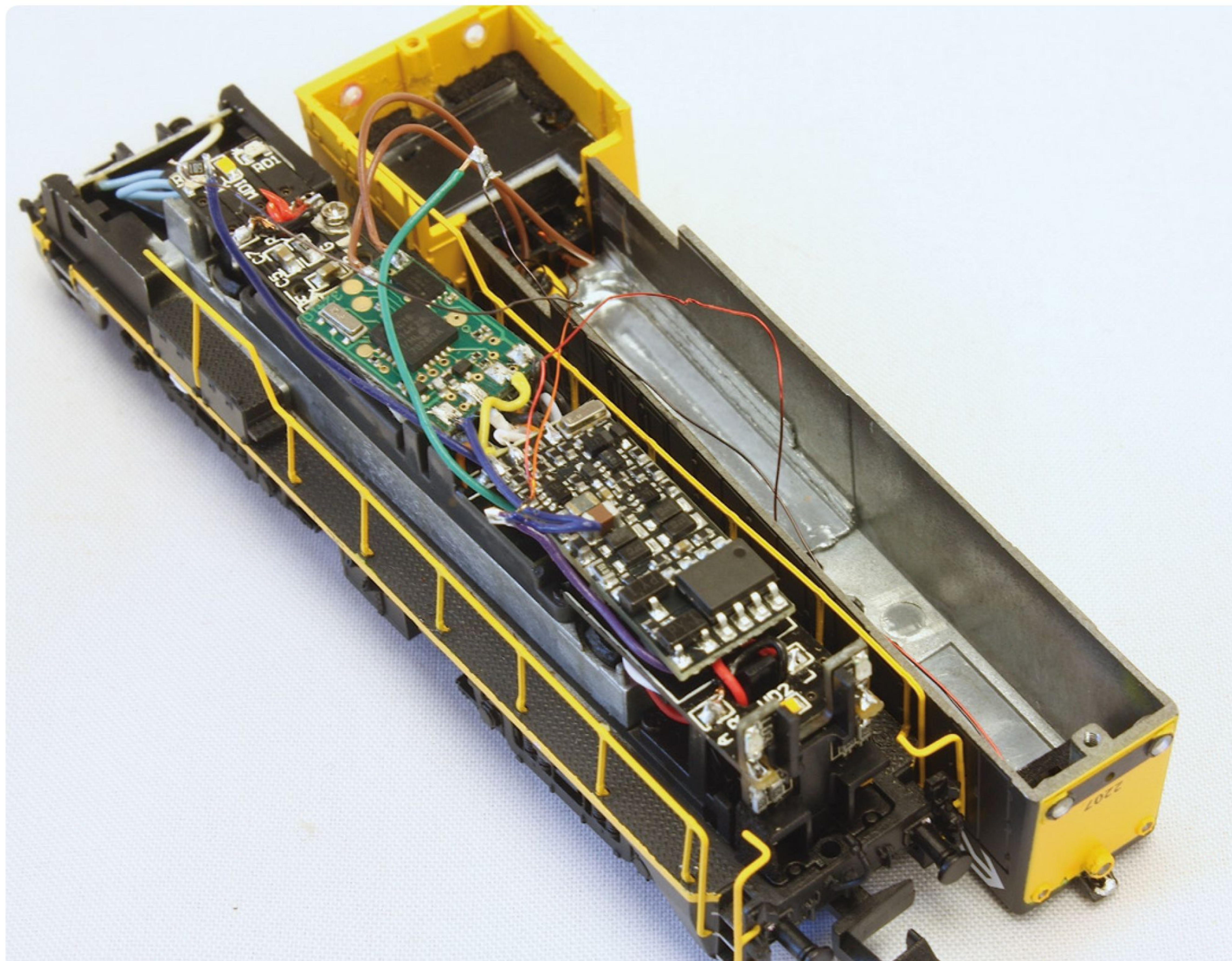


voerd. Standaard is dit voorzien van een positieve spanning (V+) en een Ground (GND) maar ook van een data- en clockbus. Over de data worden de gegevens verzonden, zoals snelheid van de motor of functies. De clockbus zorgt ervoor dat alle data tussen de modules, in dit geval de soundmodule en de decoder, in timing gelijklopen. De vier draden brengen we van de soundmodule naar de decoder die hiervoor op de achterzijde drie loodpads heeft (GND, Data en Clock). De positieve V+ gaat naar de blauwe draad die we op de connector hebben gesoldeerd. Zonder speaker geen ge-

luid, maar dankzij Doehler & Haass is dit mogelijk. De LS1308 is dusdanig klein dat hij in vrijwel elke loc past. De speaker heeft een klankkast nodig. Deze maak ik met de 3D-printer. Zo kan een aan de beschikbare ruimte afgestemde - in dit geval is dat de cabine - luchtdichte resonantiekamer worden gebouwd. Om ruimte voor de luidspreker te verkrijgen wordt de plaat, waar het interieur op is gegoten, vlak gefreesd. Ook de opstaande rand haal ik weg, evenals in de cabine een deel van de vierkante koker waar de schroef doorheen gaat om de cabine vast te zetten. Als de klankkast met de vastgelijmd luidspreker in de cabine is geplaatst, kunnen de luidsprekerdraden door het plafond en door de gaten langs de lichtgeleider worden geleid. De cabine is klaar en de laatste fase kan van start.

DE PUZZEL COMPLEET

Wat bij dit soort ombouwen altijd een ding is zijn de draden. Vooral de uit de kap komende draden die ergens op het frame moeten worden bevestigd. In H0 is een stekkerverbinding netjes onder te brengen. In schaal N is dat nog niet echt het geval, tenzij je een fabriek met machines en engineering tot je beschikking hebt. Daar dit niet haalbaar is, sluit ik de draden vanuit de huif en cabine met wat overlengte aan op de modules. Zo gaan de twee luidsprekerdraden naar



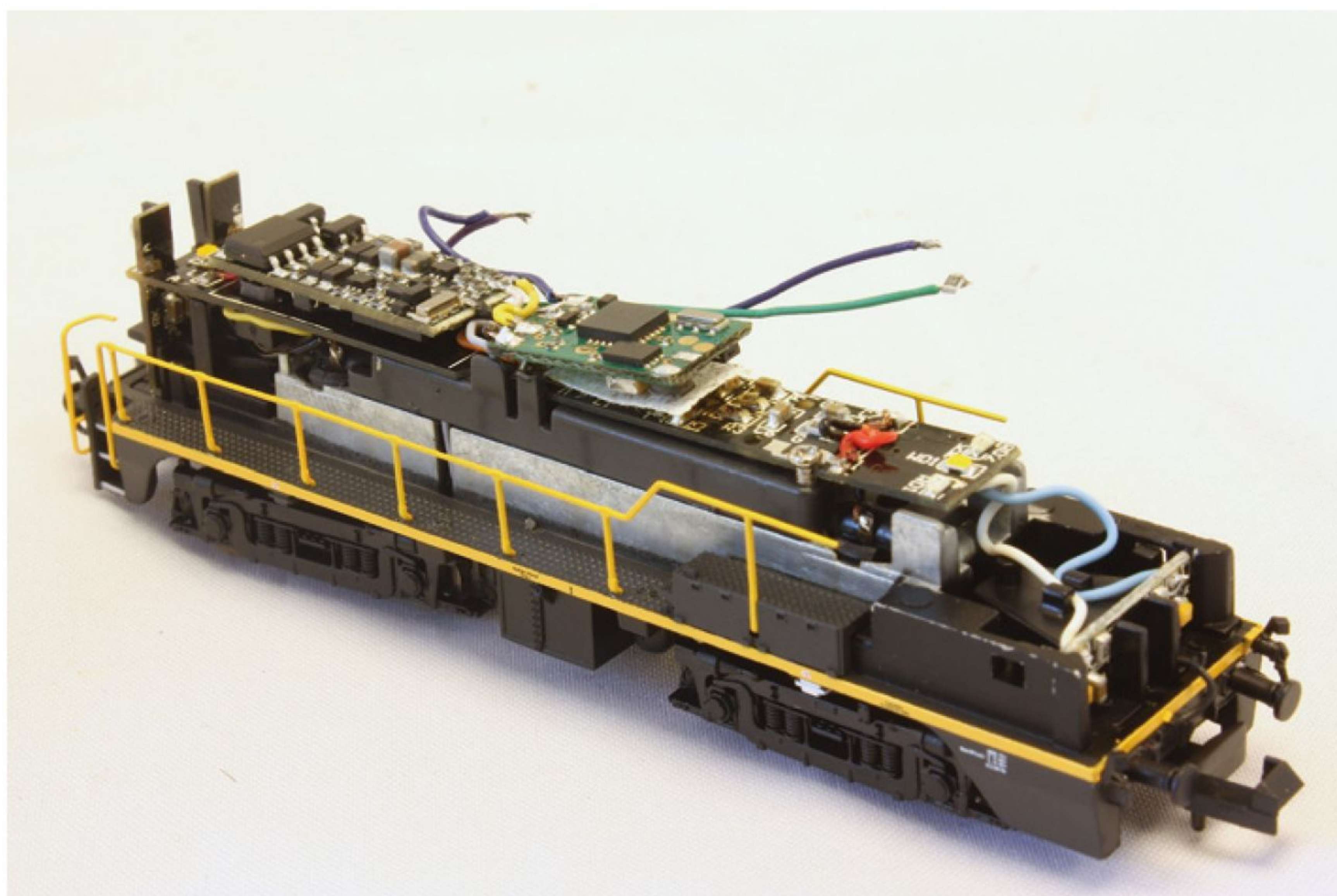
De kap ligt vlak naast de loc om bij het aansluiten de gewenste overlengte van de draden te krijgen.

de soundmodule en de twee knipperlichten naar de decoder. Voor de twee kathodes (min) van de leds soldeer ik op de afgeknipte pinnen van aux 1 en aux 2 een groene en een paarse draad. Met een smd-weerstand van 680 Ohm en een stuk krimpous sluit ik elke led op een eigen ingang aan. Dit is nodig omdat ze anders niet onafhankelijk van elkaar kunnen knipperen. De beide anodes (plus) sluit ik aan op de al aangebrachte blauwe V+ waarop ook de soundmodule wordt gevoed.

Als alles gereed is en getest komt het lastige werk, het wegvouwen van de draden zodat de kap netjes op het frame kan worden geplaatst zonder dat er draden tussen de printplaat en het metalen chassis klem komen te zitten. Gaandeweg heb ik hier handigheid in gekregen, maar bij de eerste ombouwen was het een heel gepuzzel. Als de kap is geplaatst kan de loc worden ingeregeld en kan een unieke NS 2200 in schaal N met geluid en zwaailichten worden ingezet.

Wie zelf aan de slag wil of zijn model wil laten ombouwen kan nadere info en een filmpje van de ombouw vinden op dom-

burgtrainsupport.nl.



De bedrading is er klaar voor: kom maar op met de kap.

Modellbahn



35ste INTERNATIONALE MODELSPOORBEURS



15. - 18. NOV. 2018

EEN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE

www.MODELLBAHN-und-LEGO.de

tegelijktijd:

10. Kölner



Echtdampf-Treffen

Ticket ook geldig voor:

LEGO® Fanwelt

LEGO® Kidsfest

16.-18. NOVEMBER



Het is Europa's grootste model railroad evenement met ideeën- en ervaring. De internationale tentoonstelling van „Modellbahn-Event“ in Keulen! Allemaal zijn ze er, de kwaliteit-smeden van kleine fabrikanten met de hoogste mate van specialisatie, alsmede de marktleider in de industrie. Meer dan 200 exposanten zullen genieten van het mega-evenement. Alle railsmaten worden weergegeven. En natuurlijk de mooiste modelspoorbaan met bijzondere details. Veel plezier!

Openingstijden: do t/m za 9 – 18 uur, zo 9 – 17 uur

facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung  youtu.be/xHxYqfk9HbE

Showtime! Scan de QR-code of YouTube-link voor de nieuwe video van de IMA invoeren:



ORGANISATOREN

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim

T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220 · info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



De tweede kolentrein van het pakket is zojuist door de locomotieven 2102 en 2101 bij overslagbedrijf EECV in Europoort West geplaatst. (foto Sander Broerse)

EXTRA TREINEN DOOR LAAG WATER

Medio augustus bereikte de Rijn bij Kaub de kritieke waterstand van 140 centimeter. Met het gevolg dat vol beladen schepen niet meer over de rivier konden varen. Slechts een derde van het laadvermogen kon worden benut. De binnenvaart draaide door de inzet van extra schepen overuren. Het spoor bood

uitkomst door een groot aantal extra treinen in te leggen, hoewel die door het personeelsgebrek door de zomervakantie pas laat op gang kwamen. Rail Force One reed vanaf begin augustus extra containertreinen tussen de havens van Rotterdam en die van Mannheim en Trier. De opvallendste constructie kwam uit de hoek van DB Cargo voor extra kolentreinen van Rotterdam Eu-

ropoort naar Duitsland. Bij gebrek aan eigen middelen stelde het bedrijf alleen de wagens beschikbaar en werd Rhein-Cargo voor de tractie ingehuurd. Op haar beurt schakelde RheinCargo collega Independent Rail Partner (IRP) in voor de tractie in Nederland. Ook op de Duitse noord-zuidlijn reden in augustus meer goederentreinen dan in de vakantieperiode gebruikelijk is.-SB

HSL TERUG IN NEDERLAND

Op 5 augustus 2018 reed HSL onder eigen toelating weer op het Nederlandse spoorwegnet. De 186 181 reed die dag een ketelwagentrein van Bad Bentheim naar de Rotterdamse Botlek. Na zestien maanden afwezigheid was de come back daarmee een feit. De toelating van HSL Logistiek BV werd in april 2017 na een reeks ernstige veiligheidsincidenten door de Inspectie Leefomgeving en Techniek (ILenT) ingetrokken. Het Duitse moederbedrijf van HSL Logistiek verbrak daarna de banden met de Nederlandse dochter, die daardoor uitstel van betaling moest vragen. Het Nederlandse werk werd ondergebracht bij Independent Rail Partner en Rail Force One. Nog geen maand later, in mei 2017, werd door de Duitse moeder HSL Netherlands opgericht om toelating tot het Nederlandse spoorwegnet te krijgen. Voorzien van een nieuw management is die toelating nu rond en kan HSL Logistiek via de Nederlandse dochter weer vrij in Nederland opereren. Ook het materieelpark is vernieuwd: bij de Franse leasemaatschappij Akiem zijn

drie locomotieven geleased die geschikt zijn voor inzet in onder andere Nederland en België. Het gaat om de blauwe 186 381, de rode 186 382 en de roze 186 383. Ze zijn alle drie voorzien van opvallende, wervende teksten op de flanken en

de bekende oranje, horizontale strepen. Samen met de 186 181 zijn vier elocs voor diensten in Nederland en België beschikbaar. In Nederland maakt HSL gebruik van de diensten van RailExperts voor de aansturing van de treinen.-SB



HSL 186 383 op 14 augustus 2018 bij Rotterdam Zuid. (foto Sander Broerse)

EC OMLEIDINGEN ALLGÄU

Bijna een half jaar zijn dagelijks de vier EuroCity's tussen München en Zürich over de Allgäu-lijn in Beieren geleid.

Dat gebeurde wegens elektrificatie van het traject Geltendorf - Memmingen - Hergatz. Dit tracé maakt deel uit van de verbinding München - Buchloe -

Hergatz - Lindau dat uiteindelijk geheel onder de draad zal worden gebracht. De werkzaamheden begonnen 24 maart en eindigen op 15 oktober. Normaliter rijdt alleen het EC-paar 196/197 over de landschappelijk mooie Allgäu-lijn die via Kempten en Immenstadt naar Lindau voert. Met name het deel rond Ellenberg en de omgeving van Wolfsried is fraai en geaccidenteerd. Het gaat bovendien om een tweesporige, niet geëlektrificeerde hoofdlijn waar intercity's, regionale treinen van de DB en de particuliere vervoerder ALEX, buurtgoederentreinen en andere doorgaande goederentreinen rijden. De standaard door twee 218's getrokken EC's, waarin een panoramarijtuig meeloopt, rijden volgend jaar opnieuw een half jaar lang via Kempten. Dan wordt aan de elektrificatie tussen München, Buchloe en Lindau gewerkt. In een uitgebreid zomerartikel zullen we laten zien waar de beste fotolocaties langs de slingerende Allgäu-lijn zijn te vinden.-SF



De vertraagde EC 191, getrokken door de 218 422-4+ 218 421-6, slingert door het dal bij Wolfsried, 25 juli 2018. (foto Sevrien Ferrée)



NSR DDM-1 7201 + 1779 passeert de Lageveensemolen in Lisse. 17 augustus 2018. (foto Matthijs Schreurs)

OUDE(ST)E DUBBELDEKKERS OP OUDE LIJN

In verband met werkzaamheden van 17 tot en met 19 augustus tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal/Hollands Spoor was de treindienst tussen Haarlem en Leiden aangepast. De In-

tercity Amsterdam Centraal - Vlissingen v.v. was opgesplitst in de series 702200 Amsterdam Centraal - Haarlem v.v. en de 2200 Rotterdam Centraal - Vlissingen v.v. De Sprinter Haarlem - Leiden - Den Haag Centraal (6300) reed niet verder dan Leiden Centraal. De treinseries

6300 en 702200 waren gedurende de werkzaamheden aan elkaar gekoppeld. Beide series werden geheel door DDM-1-stammen bereden. Daardoor waren er de hele dag vier verschillende stammen tussen Amsterdam Centraal en Leiden Centraal onderweg.-MS

HSB

Nog altijd kampt de HSB met personele krapte, een stevige campagne om aan nieuwe medewerkers te komen ten spijt. Verder is het slecht gesteld met de mallet-locomotieven. De locs 99 5901 en 99 5902 blijven tot nader orde buiten dienst. De derde in Bunde, loc 99 5906 is weliswaar op papier bedrijfsvaardig, maar ze wordt vooralsnog niet ingezet. Dat betekent dat de Traditionszug, de museumtrein van de HSB in de regel door de 99 222 wordt gereden. Als deze machine niet beschikbaar is wordt een 'Neubaulok' ingezet. Dit materieel wordt ook in het Selketal gebruikt. Omdat niet alle groene rytuigen van de Traditionszug momenteel ter beschikking staan wordt deze trein versterkt met gewone crème-rode rytuigen. Dat komt de uitstraling van dit historische ensemble niet ten goede. Nog een andere ontwikkeling: tenderloc 99 6001 is weliswaar al langere tijd terug uit het revisiebedrijf



HSB loc 99 7237 is met trein 8963 onderweg bij Bad Suderode. Op de Selketalbahn rijden geen mallets meer. (foto Guus Ferrée)

Meiningen maar staat in verband met nog uit te voeren kleine werkzaamheden nog steeds werkloos in Wernigerode.

Wanneer de door Krupp gebouwde machine weer onder stoom wordt gebracht is nog niet bekend.-GF



ČD 193 289 rijdt met EC 379 ter hoogte van het vroegere DDR-grensstation Schwanheide, 7 augustus 2018. (foto Guus Ferrée)

EC PRAAG-HAMBURG

De sinds afgelopen zomer bestaande EuroCity verbinding tussen Praag en Hamburg is een succes. De eerste aanzet daarvoor werd gegeven toen de Tsjechische spoorwegen ČD op 22 november 2017 de nieuwe Vectron voor die dienst introduceerden. De ČD huurt voor deze treinen bij ELL tien van deze locs. De EC's worden met de DB gezamenlijk geëxploiteerd. Sinds december 2017 reed deze trein tussen Praag, Dresden en Leipzig, vanaf deze zomer is de verbinding doorgetrokken tot Hamburg. De reistijd is na een aantal saneringen van het gebruikte tracé gereduceerd tot zo'n vier uur. Voor de komst van de Vectrons werden zoals bekend locs van de ČD-serie 371 gebruikt. Die worden nu op de R 18 Praag - Luhačovice ingezet.-GF

EINDE LEIPZIG ENGELSDORF

Het grote rangeeremplacement Leipzig Engelsdorf wordt grotendeels opgeheven. Alleen de goederentreinen naar Tsjechië worden hier vooralsnog met diesellocs van de DBC-serie 294 samengesteld. De reden is dat in Halle na viereneenhalf jaar bouwtijd een van de modernste rangeeremplacementen van Europa is ontstaan. De Duitse staat en de DB hebben gezamenlijk 180 miljoen euro in dit project gestoken dat is gerealiseerd op de plek waar 130 jaar lang een ander rangeeremplacement heeft gelegen. Op 36 sporen wordt nu het gehele rangeerbedrijf elektronisch afgewikkeld. Per dag kunnen 2400 wagens worden behandeld. Genoeg om het goederenverkeer over de as Berlijn – München, maar vooral richting Zuidoost-Europa op een adequate manier te verwerken. Het

nabijgelegen depot, Betriebshof, wordt over een paar jaar gesloten als in Halle een nieuw complex is gebouwd. Het huidige Bw werd op 1 december 1905 in gebruik genomen en in 2001 door de DB afgestoten. Sinds twee jaar is het in handen van de Railmaint Groep. De oude locloods die ooit onderdak bood aan

stoomlocs van de series 50, 52, 52.80, 58.30 en 86, is afgezet met hoge hekken omdat het geheel inmiddels een treurige bouwval is geworden. Het aangrenzende opstel terrein wordt momenteel nog gebruikt door DB Cargo, ČD Cargo en dochterbedrijven van de DB als de MEG en RBH.-ES



Over enige tijd voorbij: locs in het oude depot van Leipzig Engelsdorf, 9 mei 2018. (foto Eric Sallevelt)

Het SSN-convooi op weg naar
Beekbergen, 31 augustus 2018.
(foto Len van der Maar)

TERUG NAAR TOEN

Jaarlijks wordt bij de VSM in het eerste weekeinde van september de manifestatie 'Terug naar Toen' gehouden. Alle rijvaardige stoomlocs worden volgens dienstregeling ingezet, met zowel personen- als goederentreinen. Ook zijn de ex-NS diesels van de VSM dan te zien. Volgens de beste tradities was ook nu het een en ander aan gastmaterieel aanwezig. Het Spoorwegmuseum in Utrecht stuurde de mP 3031 met een stam rytuigen bestaande uit een plan D, E en W. De Stoom Stichting Nederland (SSN) in Rotterdam werd vertegenwoordigd door de 01 1075 en de 65 018. Laatstgenoemde locomotief raakt



later dit jaar een aantal appendages kwijt aan de 23 023 die een revisie ondergaat. De VSM toonde het publiek in Beekbergen ook de jongste aanwinst, de vierassige Amerikaanse dieselloc die het NS-nummer

2019 heeft gekregen. Ten behoeve van een eerste presentatie had de loc snel een groen jasje gekregen.-LvdM

MUSEUMSTEL 3426

Woensdag 29 augustus markeerde het einde van een tijdperk bij de Nederlandse

Spoorwegen. Met de officiële overdracht van DM'90-stel 3426 van NS aan het Spoorwegmuseum in Utrecht is de laatste

dieseltrein bij NS uit dienst gegaan. Het treinstel werd voor de overdracht vanuit de loods in Blerick, naar Utrecht gereden. De rit voerde van Blerick naar Venlo, waarna via Den Bosch, Geldermalsen en Utrecht CS Amersfoort werd bereikt. Daar werd de Buffel afgetankt en begon de laatste etappe van de reis. Om ongeveer tien voor half drie kwam de Buffel aan in het Spoorwegmuseum. Het stel werd aan Peter-Paul de Winter, hoofd collecties van het NSM, overgedragen. Afgezien van NS-personeel dat tussen Heerlen en Herzogenrath op Duitse Talent-dieseltreinstellen rijdt heeft de NS geen bemoeienis meer met dieselmaterieel, de diesels van NedTrain, dat officieel weer tot de NS behoort, niet meegerekend.-LvdM



Museumtreinstel 3426 rijdt op 29 augustus langs Soestduinen met eindbestemming het Spoorwegmuseum. (foto Len van der Maar)

LINT IN BEDRIJF

Het is een van de grote mijlpalen in de geschiedenis van treinenfabrikant Alstom uit Salzgitter-Watenstedt. Op zondag 16 september om 13.00 uur, vertrok een door waterstof voortbewogen Lint-motorwagen met een aantal genodigden uit het station van Bremervörde. Het emissievrije treinstel 654 601 rijdt sindsdien volgens de dienstregeling tussen de steden Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde en Buxtehude onder regie van de Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH. Een unicum in Duitsland en Europa, en naar alle waarschijnlijkheid wereldwijd. Opdrachtgever voor dit bijzondere proefproject is de Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.-GF



De door waterstof voortbewogen motorwagen 654 601 rijdt sinds 16 september tussen Cuxhaven en Buxtehude. (foto Guus Ferrée)

OMLEIDINGEN BE

In verband met de bouw van een brug in Nordhorn en de vervanging van acht handwissels door elektrische, konden de treinen van de Bentheimer Eisenbahn vanaf 6 augustus niet via Bad Bentheim over de eigen lijn naar Coevorden rijden. Daarom moesten de BE-treinen tot en met 31 augustus via Nederland rijden om op de plaats van bestemming te komen. De gebruikelijke grind- en graantreinen, alsmede de Pinnow- en Malmö-shuttles reden via Hengelo, Almelo en Mariënberg naar Coevorden-Heege. Ook werd een aantal treinen via Hengelo, Deventer en Zwolle naar de vestingstad gedirigeerd. De BE gebruikte daarvoor de eigen G 2000 locs D 21 en D 22 en huurde een soortgelijke machine van IRP. Op 17 augustus werd loc 101001 van Rail-

promo (ex NS 1781) gehuurd om de Coevorden-shuttle naar Kijfhoek te brengen. De BE 01 (ex NS 1835) die deze trein normaliter voor haar rekening neemt, werd ingezet om de Malmö-shuttle naar Bad Bentheim te brengen. Dat ging via Zwolle, Deventer en Hengelo. Van deze route werd ook gedurende de laatste week van de omleidingen gebruik gemaakt omdat de verbinding Almelo - Mariënberg wegens werkzaamheden was gestremd. De gehuurde 101001 werd overigens nog twee weken voor BE-treinen ingezet. Op 29 augustus ging symbolisch de eerste spa de grond in voor de uitbreiding van de nieuwe werkplaats in Nordhorn. De beide overdekte sporen worden voor de nieuwe Lint-motorwagens van 30 naar 60 meter verlengd. De kosten bedragen 5 miljoen euro en worden door de

deelstaatregering van Niedersachsen in Hannover gedragen. Die heeft ook bepaald dat de Lints gedurende twintig jaar in Nordhorn moeten worden onderhouden, ook als er over tweeënehalf jaar mogelijk een andere exploitant van het reizigersverkeer op de lijn Bad Bentheim - Nordhorn - Neuenhaus (- Emmen) zou komen. Begonnen is met de aanleg van drie opstelsporen die naast de werkplaats zullen komen. De sporen moeten er half oktober liggen als de eerste Lint wordt verwacht. Die rijdt dan met dertig genodigden van de Alstom fabriek in Salzgitter-Watenstedt naar Nordhorn. Eind november worden de laatste van de vijf treinstellen in de Graafschap begroet. Medio april, mei wordt begonnen met de nieuwe reizigersdienst.-GF



Railpromo 101001 rijdt met de Coevorden-shuttle langs het afvalwateringskanaal tussen Coevorden en Gramsbergen, 17 augustus 2018. (foto Sevrien Ferrée)



Loc D 21 van de Bentheimer is met de Pinnow-shuttle als trein 41798 onderweg in Gramsbergen, augustus 2018. (foto Guus Ferrée)

EINDE DR-STOOM

Op 29 oktober is het dertig jaar geleden dat er voor het laatst bij de toenmalige Deutsche Reichsbahn een normaalspoor-stoomloc reed. De in Halberstadt gehuisveste 50 3539-7 reed toen met op de bok Manfred Schulz en Horst Eichhorn met trein P 8457 (Halberstadt - Maagdenburg - Thale - Halberstadt) de geschiedenisboeken in. Met enkele foto's in het station van Thale werd dit bijzondere moment vastgelegd. Bw Halberstadt was in die jaren onder meer bekend voor het inzetten van twee Reko 50-ers door de 'Kohlenbomber', een zware kolentrein die uit vierassige bakwagens was samengesteld. In de jaren tachtig kon de Reichsbahn in tegenstelling tot de Bundesbahn de stoomtractie nog steeds niet missen. Daar was een energiecrisis mede debet aan. In West-Duitsland werd op 26 oktober 1977 in Emden de laatste actieve stoomloc van de DB terzijde gesteld.-GF



Reichsbahn-loc 50 3646 vertrekt uit Wolkenstein. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

ICE VIA BETUWEROUTE

Als gevolg van werkzaamheden van 11 tot en met 26 augustus bij Driebergen-Zeist was er geen doorgaand treinverkeer mogelijk tussen Utrecht en Arnhem. Reizigers werden met bussen vervoerd tussen Utrecht Centraal en Ede-Wageningen. De internationale treinen werden omgeleid via de Betuweroute. De ICE's reden vanaf Utrecht via Geldermalsen naar de aansluiting met de Betuweroute bij Meteren. Bij de aansluiting nabij Elst verlieten de hogesnelheidstreinen de doorgaande goederlijn en bereikten ze enkele minuten later Arnhem Centraal.-MS



DB ICE 4601 op de Betuweroute bij Valburg, 18 augustus 2018. (foto Matthijs Schreurs)

Overbrenging Keolis - Het gebeurt zo nu en dan, de overbrenging van reizigersmaterieel van Keolis dat bij Shunter in de Rotterdamse Waalhaven in onderhoud is. De Lint 41-treinstellen die tussen Zutphen, Hengelo en Oldenzaal pendelen, gaan daar met enige regelmaat heen. Op 5 augustus is de door LTE gehuurde loc 189 208 (ex ERS) met treinstel 39 onderweg ter hoogte van de Westermaat in Hengelo. Nog een paar minuten en de eindbestemming is bereikt. (foto Sevrien Ferrée)



ONDERHOUD KIJFHOEK UITGESTELD

Het spoor is aan slijtage onderhevig en heeft van tijd tot tijd onderhoud. Zo ook Nederlands grootste rangeerterrein Kijfhoek. Het heuvelsysteem is verouderd en moet worden vervangen. Op 15 juni was er een aanrijding tussen een platte wagen van een werktrein en een ketelwagen, beladen met het brandbare styreen. De wagen raakte niet beschadigd, zodat dit geen verdere gevolgen had. Omdat kort na elkaar zich al eerder incidenten hadden voorgedaan, heeft de gemeente Zwijndrecht dit bij staatssecretaris Stientje van Veldhoven aangekaart. ProRail legde op 18 juni het heuvelproces op de Kijfhoek voor nader onderzoek stil. Hieruit kwam naar voren dat er fouten zijn gemaakt. ProRail en Strukton zijn van de procedures en veiligheidsinstructies afgeweken. Volgens de gemeente zou om economische redenen de volgende dag het rangeren zonder haar toestemming zijn hervat. De

gemeente Zwijndrecht vindt dit onacceptabel en trok aan de bel. ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) besloot op 19 juni de onderhoudswerkzaamheden stil te leggen en stelde verscherpt toezicht in. Strukton, ProRail en ILT gaan

de veiligheidsrisico's analyseren. Pas als er structurele verbeteringen zijn doorgevoerd om de veiligheid te garanderen, kan ILT besluiten de onderhoudswerkzaamheden te hervatten.-TO



Pas nadat de veiligheid is verbeterd kunnen de onderhoudswerkzaamheden op Kijfhoek worden hervat. (foto Aad de Meij)

ALEX

Tot het eind van dit jaar heeft het ov-bedrijf Länderbahn, dat met Alex-treinen in onder meer Beieren rijdt, een loc van de serie 218 van Railsystems RP gehuurd. De loc wordt sinds mei op de lijn Immenstadt - Oberstdorf ingezet door de uitval van eigen machines. Alex mist twee Eurorunners van de serie 223, een wegens een defect en de andere door een grote revisie. In eerste instantie werd de crème/oceanblauwe 218 447 met de blauwe rijtuigen gekoppeld, daarna kwam loc 218 469 ten tonele. Deze machine, getooid met het fantasiebeeld van Betty Boom, hield de gemoederen enigszins bezig. Betty Boom is een ouderwetse pin-up, zittend op een bom. De politieke partij Groenen zou daar aanstoot aan hebben genomen. Het feit dat de loc na een tijdje het veld moest ruimen had daar echter niets mee van doen. Reden is dat de 218 469 in onderhoud ging. Railsystems gebruikte nadien de 218 447 weer voor treinen van en naar Oberstdorf. Die loc kwam halverwege juli weer terug in de Allgäu. RP beschikt over vijf 218-en: 402, 447, 469, 480 en 490. Ook is het bedrijf eigenaar van de 225 001. Alex gebruikt sinds enige tijd ook twee niet-standaard blauwe Railrunners. Zo rijdt er een Bodo'-loc rond, de 20-013, die reclame maakt voor het Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund waar het Landkreis Lindau eind vorig jaar lid van is geworden. Verder doet bij Alex de donkerblauwe ER 20-015 dienst.-SF

Alex 20-013 is op 24 juli 2018 in 'Bodo'-livrei onderweg bij Görwangs. (foto Guus Ferrée)



De door Alex gehuurde loc 218 447 rijdt met de vertraagde ALX 84165 bij Untertalhofen, 26 juli 2018. (foto Sevrien Ferrée)



SZIGET EXPRESS

Het jaarlijkse Sziget Festival lokte ook deze zomer weer duizenden Nederlandse muzikliefhebbers die per trein van Amersfoort naar het Keleti pu-station in de Hongaarse hoofdstad Boedapest werden gebracht. Door de grote lengte van de trein, 17 bakken, was het voor het eerst dat dit grote, centraal in de hoofdstad gelegen station werd aangedaan. Tussen Amersfoort en Bad Bentheim werd de Sziget Express getrokken door de 101001 van Railpromo. Het festival, dat van 8 tot 14 augustus plaatsvond, wordt gehouden op het Óbuda-eiland middenin Boedapest. De muziek varieert van Elektro tot Hip Hop en van Reggae tot Funk.-SF



Railpromo loc 101001 brengt een lege Sziget Express van Amersfoort naar Bad Bentheim. Hengelo, 17 augustus 2018. (foto Sevrien Ferrée)



Loc E 101 van de Zeche Ibbenbüren nadert met een lege trein de poort van de mijn, 14 juni 2018. (foto Guus Ferrée)

MIJN IBBENBÜREN

Als op 4 december in Duitsland St. Barbara-dag wordt gevierd, zal dat bij de medewerkers van de mijn Ibbenbüren ongetwijfeld gemengde gevoelens te weeg brengen. Dan wordt niet alleen een ode gebracht aan de beschermheilige van de mijnwerkers, op deze dag komt ook de laatste met kolen gevulde lorrie naar boven. Het is daarna snel voorbij met de inzet van de beide door Krupp en AEG in 1963 geleverde elektrische locs E 101 en E 102. Want op 31 december wordt het complete spoorwegbedrijf van deze mijn voorgoed gesloten, verklaart Martin Westphal, chef van het 'Eisenbahnbetriebs'. 'De locs worden dan terzijde gesteld. Weliswaar heeft de E 102 midden juni nog een tweede verlenging van de revisietermijn gekregen, het onderhoud van de beide BoBo-locs - die ook op accu's kunnen rijden - is te duur. Reserve onderdelen zijn niet meer te krijgen. Alles wat moet worden vervangen dienen we nieuw te (laten) maken. Nadat

de laatste lorrie met kolen naar boven is gebracht worden de beide locomotieven nog korte tijd ingezet om de voorraad kolen naar het station van Esch te transporteren. Wat er in het nieuwe jaar nog ligt wordt met vrachtwagens vervoerd. De kolen die de nabijgelegen elektriciteitscentrale van TWE nodig heeft wordt door een andere vervoerder aangeleverd. Wie dat is weet ik nog niet.' Wat er met de goed onderhouden locs E 101 (fabrieksnummer 4398) en E 102 (nr. 4399) zal gebeuren is evenmin bekend. In elk geval gaat een machine naar een museum. De ongeveer 100 Kübelwagens worden gesloopt, evenals de lorries die ondergronds worden gebruikt. Martin Westphal - hij gaat in 2019 met pensioen - vertelt dat al op 1 juli van dit jaar de target van dit jaar, 736.000 ton kolen, werd gehaald. 'Door de overgebleven 890 medewerkers is goed werk geleverd. Na 1 juli zijn we doorgegaan maar ondertussen werd ondergronds 'schon massiv rückgebaut'. De elocs rij-

den zonder dienstregeling op de in 1927 geopende en in 1963 geëlektrificeerde 5,2 km lange verbindinglijn tussen Ibbenbüren en Ibbenbüren-Esch, aan de doorgaande lijn Rheine - Osnabrück. Tot 2017 reden de Kübelwagens naar de haven van Uffeln. 'Maar de licenties van onze machinisten werden niet meer erkend om tussen Esch en Uffeln over DB-sporen te mogen rijden. Omdat ons spoorbedrijf wordt opgeheven hebben we onze machinisten geen nieuwe cursus aangeboden. Daarom rijdt sinds vorig jaar DB Cargo de kolentreinen van Esch naar Uffeln.' Het spoorwegpersoneel van de mijn begint elke ochtend om 4.00 uur. Tussen 6.00 en 7.00 uur wordt er naar Esch en terug gereden. Soms wordt er ook 's middags gereden. Omdat de lijn een stijging van 25 promille kent rijden de locs altijd aan de kant van Esch. Met een zelfgebouwd stuurstandrijtuig op kop wordt vervolgens naar de mijn teruggedreden.-GF



Op 14 juni staat loc E 101 op het terrein van de Zeche Ibbenbüren afgesteld. (foto Guus Ferrée)



Apart is het zelfgebouwde stuurstandrijtuig dat altijd aan de kant van de mijn staat. (foto Hans Koning)

Bezoek Train-Safe op Eurospoor 2018

Train Safe®

Presentatie in perfectie
www.train-safe.nl
info@train-safe.nl

flexibele presentatie, opslag- en transportsystemen voor modeltreinen

REOS beeldproducties op YouTube
 ALLE DVD's staan op YouTube, kijk gratis alle films!

www.re-os.nl

You Tube

Treinen groot en klein in Sneek!
Kijken en laten rijden

MODELSPoor
 museum sneek

Station Sneek Centraal
 Dr. Boumaweg 17b, Sneek
www.modelspoormuseum.nl

Nieuwsgierig naar het Faller Car System Digitaal? Maar u mist een heldere uitleg?

Uitleg van de expert

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

Ervaar het zelf met onze demobaan
Maak nu een afspraak op fallerstore.nl/afspraak



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

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

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

PEPERKAMP MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

Wie de jeugd heeft...

Met enige regelmaat wordt er in de (model)spoorhobby verzocht dat de hobby vergrijsst. Het zou niet of nauwelijks mogelijk zijn jongeren te interesseren voor dit soort activiteiten. Een organisatie als de Harzer Schmalspur Bahnen doet op dit moment op hun website, in lokale en landelijke media een bijna constante oproep voor de (betaalde) functie van stoker. Het blijkt dus niet of nauwelijks mogelijk jonge mensen geïnteresseerd te krijgen voor iets wat de HSB zelf omschrijft als relatief zwaar werk waarbij vies worden, lange dagen maken, werken in weekenden en vakanties een vast onderdeel van de taak zijn. Toen ik in 1979 begon als vrijwilliger bij de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik waren mijn medehobbyisten soms even oud als ik maar veelal ouder. In de jaren '80 was er zelfs iemand die al voor zijn 21e zijn stoommachinistexamen had gedaan, op de dag van zijn 21e verjaardag, vroeg in de ochtend beëdigd kon worden en die dag zijn eerste dienst als zelfstandig stoommachinist kon doen. Toen ik na een periode van afwezigheid begin deze eeuw weer terug kwam bij de SHM was de personele situatie niet echt veranderd. Veel leeftijdsgenoten, maar een aanzienlijk deel van de mensen was ouder dan ik. Jongeren waren op de vingers van een hand te tellen. De instroom van nieuwe medewerkers komt met name van (vroeg)gepensioneerden. En toch: er is nog steeds hoop. Hoewel er bij de SHM, nog, geen sprake is van een gestructureerd programma als 'Kids week', zoals bij er is bij de Ffestiniog & Welsh Highland Railway, wordt er toch geprobeerd jongeren betrokken te krijgen en te houden. De afgelopen jaren zijn we bij de SHM met enige regelmaat in aanraking gekomen met jongeren van 14-15 jaar die een gedreven belangstelling hebben voor een hobby als stoken op een stoomlocomotief. De omstandigheden waarin de hedendaagse jeugd leeft zijn anders dan een paar decennia geleden. Regels met betrekking tot minimum leeftijd, opleiding en verzekeringen werken niet allemaal mee bij het flexibel inspelen op wensen en behoeften van jongeren, wat het zeker lastig maakt hun aandacht en interesse vast te houden tot de tijd dat ze zestien zijn. Toch lijkt dit bij de SHM te lukken. Twee stokers van 16 en een bijna handvol stokers onder de 25 jaar en zelfs een machinist in opleiding van 23 jaar. Kortom, hoewel het zeker geen gelopen race is om de jeugd te blijven trekken, blijkt het met wat extra inspanning te realiseren om voor jonge aanwas te zorgen. En daarmee een valkuil als die van de HSB te ontlopen. Als het voor iets als stokers op stoomlocomotieven lukt, dan moet het ook voor andere delen van de spoorweghobby te doen zijn. Op beurzen zie je met enige regelmaat railclubs die workshops voor kinderen houden om ze zo in aanraking te brengen met onze hobby. Ook zijn er modelspoorclubs met speciale jongerenafdelingen. Maar ook in tijdschriften, op websites en in fora zou er best wat meer aandacht aan jongeren besteed mogen worden. Het was tenslotte een artikel in het jongerenblad KIJK over museumlijnen in Nederland wat mij en anderen kennis deed maken met de wereld achter museumspoorlijnen. Met de nodige aandacht en flexibiliteit is een aanwas onder jongeren zeker mogelijk en is het hopelijk niet slechts een kniesoor die daar op let.



Uw columnist als stoker, 27 augustus 1983.



Jong talent Daan Mulder als stoker bij de SHM, 17 augustus 2018.



Het m/s Helena wordt met de vaste handkraan gelost.

VRACHTSCHIP HELENA 150 TON VAN ARTITEC, DEEL 2

Motoraak met lading

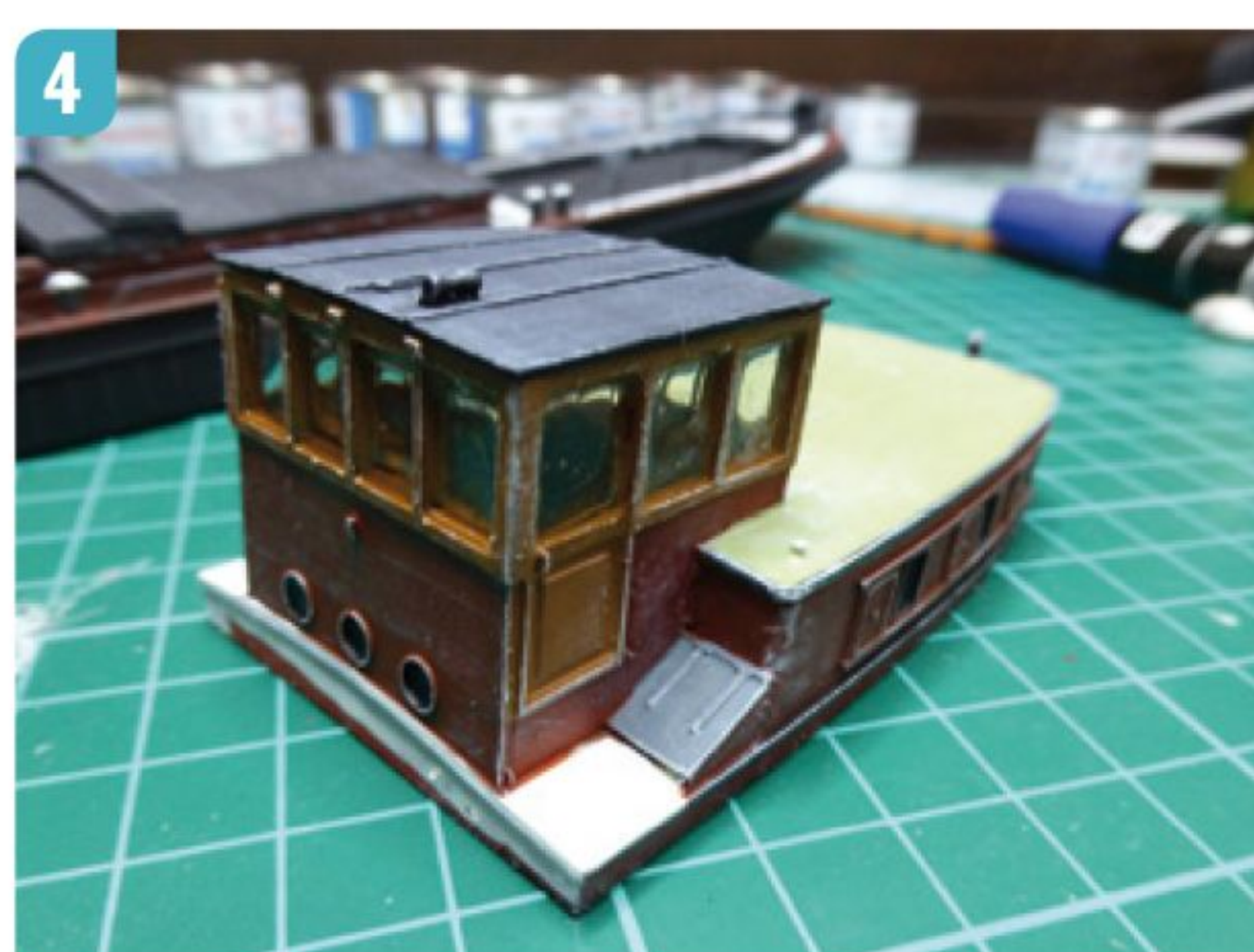
De kiellegging en de opbouw tot aan het dek van het door Artitec in H0 uitgebrachte klassieke binnenvaartschip heeft u in Railhobby 403 kunnen lezen. In deze aflevering rondt Chris van Diesen de bouw van het schip af zodat het, na de tewaterlating, met vrachtgoed kan worden beladen.

Direct na het uitpakken van de bouwdoos vroeg ik me af wat voor lading met dit type schip werd vervoerd. Een belletje naar Artitec gaf de uitslag: voornamelijk stukgoed. Denk aan jute zakken kolen of dergelijke. Los gestort goed had de schipper liever niet. Kolen in zakken? Nou, dat komt mooi uit, want

Artitec heeft zakken met kolen in het assortiment. Van twee verpakkingen (artikelnummer 487.801.20) heb ik de lading met een Roco-zaag op maat gezaagd zodat ze in het ruim passen. Met de lading zat het dus goed, maar eerst verder met de bouw van het schip.

Voor de Helena kan als thuishaven Dor-

drecht of het Duitse Duisburg worden gekozen. De stad staat met de naam van het schip op twee geëtste borden die (tegen elkaar gelijmd) op het achterdek worden geplaatst. Na de borden geheel zwart te hebben geschilderd en ze een dag te hebben gedroogd, schuren we de tekst met fijn schuurpapier met



1. De lading voor de Artitec DAF-trucks (zakken kolen) zagen we op maat voor het ruim. **2.** Na de lading kunnen de dekluisen worden geplaatst. **3.** De naam komt tevoorschijn als het zwart geverfde bord over fijn schuurpapier wordt gehaald. **4.** De opbouw zit in de verf en heeft een drybrush gehad. **5.** Het daklicht, de sloep, ankers en andere onderdelen staan in de zwarte verf. **6.** De steun voor de giek is op het dek geplaatst. **7.** De houders voor de bak- en stuurboordlichten en het bovenlicht zijn geplaatst. Onder de messing tralies is met Kristal Klear het glas nagebootst. **8.** De navigatielichten zijn op kleur gebracht (rood bakboord, groen stuurboord).

rondraaiende bewegingen voorzichtig blank. Niet te hard duwen en af en toe controleren of het messing al vrijkomt en de tekst laat blinken.

MAST

Als de mast en laadboom op kleur zijn gebracht kunnen de stukjes metaal aan de boven- en onderzijde worden afgeknipt. Door ze pas na het schilderen af te knippen hebben we tijdelijke handvatten. De opbouw, het stuurhuis en het woongedeelte, bestaat uit een gietdeel. Met het schilderen van wanden, dak en dek zijn we snel klaar. In de stuurhut komt een groot en fraai messing stuurwiel, hier kunnen we de ramen plaatsen. Een transparant stuk kunststof voor de ramen is

bijgevoegd, maar ik maak de ruiten met Kristal Klear. Dan zit het glas goed pas in de sponning en het geeft het model meer sfeer. Als de ramen goed helder zijn geworden kan het dak worden geplaatst en de opbouw met een drybrush worden verouderd. Als de unit op de romp is gedrukt krijgt het model direct meer aanzien. We gaan verder met het plaatsen van de details, de sloep met kraan, de vlaggenmasten, het daklicht, de ankers en als laatste de mast. Het optuigen van de mast bewaren we voor het laatst, als het kleine spul is gedaan. Als de werktekening geheel is afgevinkt kunnen de transfers op de romp worden gezet. Aan het voor- en achter-schip komen witte sierstrepen en op de

boeg de naam Helena. Voor het plaatsen van de sierstrepen nemen we de tijd. De transfers zijn van goede kwaliteit en als ze de eerste of tweede of ... derde keer niet naar zin zitten, zijn ze er weer af te halen om opnieuw te worden geplaatst. De kit bevat gelukkig wat extra sierstre-

De beladen Helena aan bakboordzijde.





Terwijl de schippersvrouw in de roef koffie zet wordt de lading gelost.

pen. Als de decals op hun plek zitten, zet ik met Decal Set vast. Zo komen ze niet meer los en liggen goed vlak op de romp. De Nederlandse vlag is een decal die op een voorgevormde messing vlag kan worden geplakt. De basis heb ik eerst zwart gespoten zodat er geen

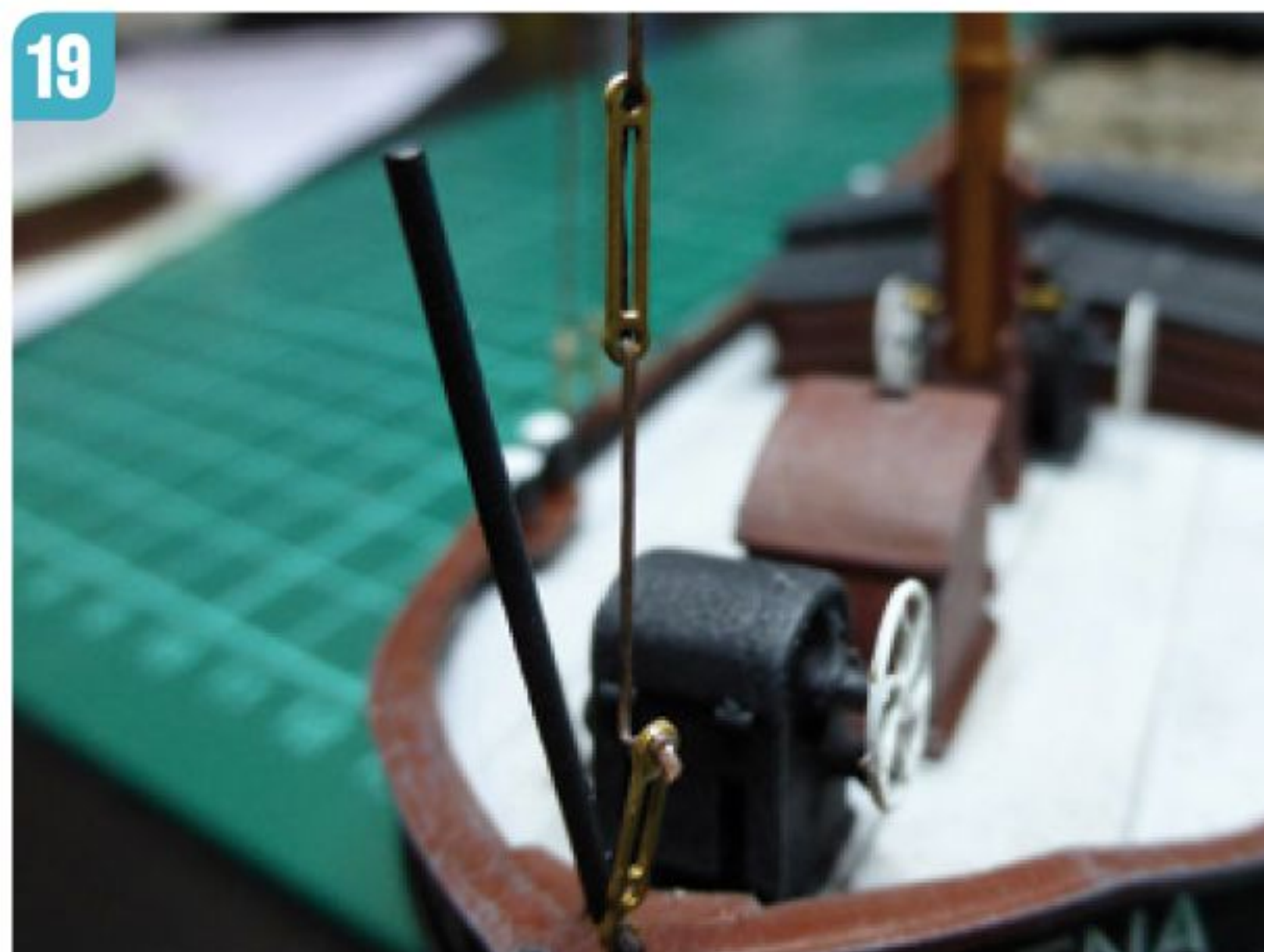
goudkleurige randen zichtbaar zijn, bovendien hebben decal en messing niet exact dezelfde afmeting. Laat de decals een paar uur drogen/uitdruigen anders bestaat de kans dat ze tijdens andere werkzaamheden aan je vingers kleven. Een kwestie van ervaring.

TUIGAGE

De mast is snel geplaatst, de houder past goed en de mast staat gelijk goed recht. Het optuigen van de mast gaat met touwwerk aan bak- en stuurboord en naar de plecht. Door de messing onderdelen vereist dit wat geduld, goede ogen of anders



9. De sloep is afgewerkt met rode belijning. **10.** Op de achterkant van het woongedeelte geeft een decal het bouwjaar en de tonnage aan. **11.** De kraan met sloep is geplaatst, de roeispanten liggen klaar. **12.** De decal met sierlijnen geeft de achterzijde cachet. **13.** De sierlijnen met scheepsnaam en de beide ankers zijn aangebracht. **14.** Het anker aan het achterschip hangt naast het roer. **15.** De mast met het rondhout en de onderdelen voor het optuigen. **16.** Voor de tuigage gebruiken we EZ Line Stretch, een zeer dunne rubberendraad. **17.** De messing haken steken in de messing ogen om de lijnen strak te spannen.



een loep. Met de tuigage wint het geheel direct aanzien. Het messing schilder ik pas zwart als alles op z'n plek zit. De laadboom is met een kleine messing scharnier aan de mast bevestigd. De mast en laadboom worden - zoals bij het voorbeeld - in positie gehouden met diverse lijnen die naar verschillende delen van het schip lopen. Daar geen draad in de bouwkit wordt meegeleverd, gebruik ik, om de lijnen goed strak te krijgen EZ Line Stretch, een zeer dun rubber elastiek dat niet rafelt. Dit is leverbaar in grijs (staaldraad) en bruin (touw). Voor de Helena gebruik ik de bruine variant. Het is gemakkelijk te knopen of rijgen aan de messing onderdelen en te verlijmen met een druppel secundelijm. Het blijft elastisch en houdt de tuigage strak gespannen. Met het plaatsen van de grote lier en het

18. Het vastzetten van een lijn vergt wat geduld. **19.** Pas als alle tuigage naar wens zit schilderen we het messing met een klein penseel zwart. **20.** De laadboom komt los in het scharnier te hangen. **21.** De draden worden voor het afspannen met lijklemmen strak gehouden, dan met secundelijm fixeren en de lijn op maat afknippen. **22.** De lier is geplaatst en kan een kleurtje krijgen. **23.** De laatste stukken touw liggen te drogen. **24.** We zijn er, het geheel is afgespannen. **25.** Als allerlaatste plaatsen we de reddingsboei aan de stuurhut. **26.** De stuurboordzijde van de motoraak.

ophangen van de reddingsboei aan de voorzijde van de stuurhut kan het schip te water worden gelaten. De Helena (artikelnr. 50.138, 65,90) kan het ruime sop kiezen en haar lading in de haven afleveren. Voor de loswal heb ik tijdens de scheepsbouw een diorama met kade en straatspoor gebouwd. De Helena ligt aangemeerd om te worden gelost. Meer

over de bouw van de kade in een volgende uitgave van Railhobby.

EXTRA ONLINE

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

Vooraankondiging 2019

märklin
TRIX

The Flying Dutchman

De 100ste Vectron BR 193 van ELL Austria GmbH wordt verhuurd aan LTE NL. Deze mijlpaal is de reden voor een bijzondere uitvoering: The Flying Dutchman. Als model exclusief bij Märklin en Trix.



(c) LTE.



Bestel nu

37219 | 22874 Elektrische locomotief serie 193

€ 239,95*

Voorbeeld: Elektrische locomotief voor meerdere systemen Vectron, BR 193 van ELL Austria GmbH, verhuurd aan LTE-NL.

De uiterst interessante „Flying Dutchman“- vormgeving is speciaal voor de aflevering van de 100ste locomotief van ELL ontworpen.

De locomotief is zo uitgerust, dat hij van Rotterdam via Duitsland, Tsjechië, Oostenrijk, Slowakije en Hongarije helemaal tot aan de Zwarte Zee in Roemenië kan rijden. Zoals momenteel in gebruik.

Model: Elektrische locomotief in metalen uitvoering, met digitale mfx/DCC decoder en uitgebreide geluidsfuncties. Speciale motor, centraal ingebouwd. 4 via cardan aangedreven assen. Antislipbanden.

Met de rijrichting wisselend driepuntsfrontsein en 2 rode sluitseinen, in conventioneel bedrijf, digitaal schakelbaar. Frontseinen aan loczijde 2 en 1 elk afzonderlijk digitaal uitschakelbaar. Wanneer het frontsein aan beide zijden van de loc is uitgeschakeld, is aan weerszijden de dubbele A-verlichting ingeschakeld. Verlichting met warmwitte en rode ledlampjes. 4 mechanisch werkende dakstroomafnemers. Lengte over de buffers 21,8 cm.

* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.



www.marklin.nl
www.trix.nl



www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

E 44 GELDT ALS EEN VAN DE BESTE DUITSE ELEKTRISCHE SERIES

Bewierookt manusje van alles

De ontwikkeling van de elektrische locomotieven van de serie E 44 ten behoeve van de Deutsche Reichsbahn betekende een ongeken- de trendbreuk. Een in grote aantallen gebouwde elektrische loc met draaistellen. Dat gaf het bedrijf een flinke boost.

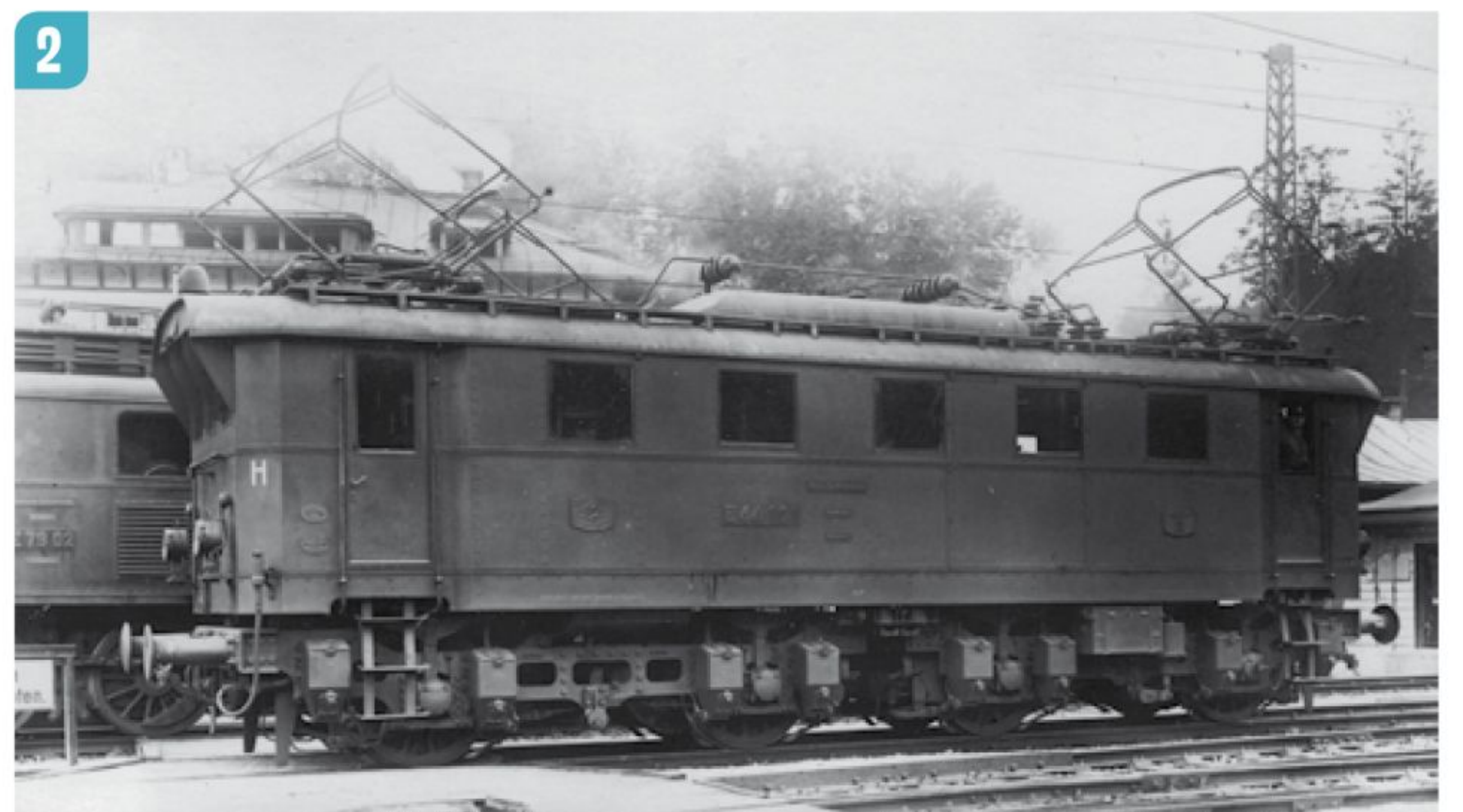


Even terug in de tijd, eind jaren twintig. Duitsland zucht onder de gevolgen van de mondiale crisis. De Deutsche Reichsbahn (DRG) ondervond dagelijks aan den lijve wat de impact was van die zwarte periode. Goederenvolumes waren flink afgenomen. Het bedrijfsleven was geïmplodeerd, de broekriem moest flink worden aangehaald. Zo was het bedrijf niet in staat om meer dan de reeds gebouwde 31 exemplaren van de elektrische serie E 75 aan te schaffen. Om na de crisis niet bij tal van ontwikkelingen achteraan te lopen besloot de locomotiefindustrie eind jaren twintig zelf een innovatieve, elektrische loc te gaan ontwikkelen die bovendien strak aan de prijs diende te zijn. Elektrische locomotieven waren in die tijd beduidend duurder dan stoomlocs. Ter verduidelijking, een sneltreinmachine van de serie 03 kostte 185.000 Reichsmark, een loc van de serie E 75 350.000 RM. Geld dat de DRG niet in kas had. Siemens-Schuckertwerke (SSW), BMAG/Maffei/ Schwartzkopff en BMAG/Bergman Elektrizitätswerke ontwikkelden elk een prototype van een elektrische draaistellocomotief zonder loopas. Ze hadden vier aangedreven assen die elk door een zogeheten één fase 'Tatzlagermotor' werden aangedreven. Met deze voor eigen rekening ontwikkelde locs wilden de fabrikanten de DRG prikkelen om de bouw van een nieuwe generatie elektrische locs niet te negeren. De drie consortia leverden de E 44 001, E 44 101 respectievelijk de E 44 201 (1932) af. De E 44 001, waarvoor SSW sterk had ge- leund op E 15 01 en E 16 101, werd in 1930 met een zogeheten grijze Fotografieranstrich gepresenteerd.

INZET IN SILEZIË

Halverwege 1930 nam de Reichsbahn het eerste prototype in gebruik om deze uitgebreid aan de tand te voelen. De nieuwko- mer was bedoeld om reizigerstreinen op vlakke en hellingrijke trajecten te rijden en zware goederentreinen op het vlakke land en in dubbeltractie op heuvelachtige lijnen. Kortom een multi- functionele machine. De eerste officiële rit met de E 44 001 was op 26 augustus 1930. De elektrische lijn Maagdenburg - Bitter- feld - Leipzig vormde daarbij het decor. De loc werd zowel voor reizigers- als goederentreinen ingezet. Dit tot grote tevreden- heid van het bedienend personeel dat snel enthousiast raakte over de nieuwe machine. Voornamelijk de goede rijeigenschap- pen werden bewierookt. Na ruim een half jaar werd de E 44 001 overgebracht naar Silezië waar ze twee maanden werd getest tussen Görlitz, Hirschberg en Breslau. Hier legde dit prototype 1428 kilometer af in de reizigersdienst en 339 kilometer in het goederenverkeer. Daarna volgde een overbrenging naar Beie- ren.

Vanuit depot München Hbf werd het prototype op diverse lijnen in het Zuid-Duitse ingezet. De goede rijeigenschappen die zich ook hier openbaarden, leidden er toe dat de maximumsnelheid van 80 km/h naar 90 kilometer werd verhoogd zonder dat con- structiewijzigingen aan de draaistellen en de aandrijving nodig waren. Met reizigers- en goederentreinen reed de E 44 001 tus- sen München en Garmisch-Partenkirchen en op de Außenferne- bahn en Mittelwaldbahn. Na het beëindigen van het succesvolle





E 44 121, eveneens vereeuwigd in 1968, werd eind 1983 terzijde gesteld.

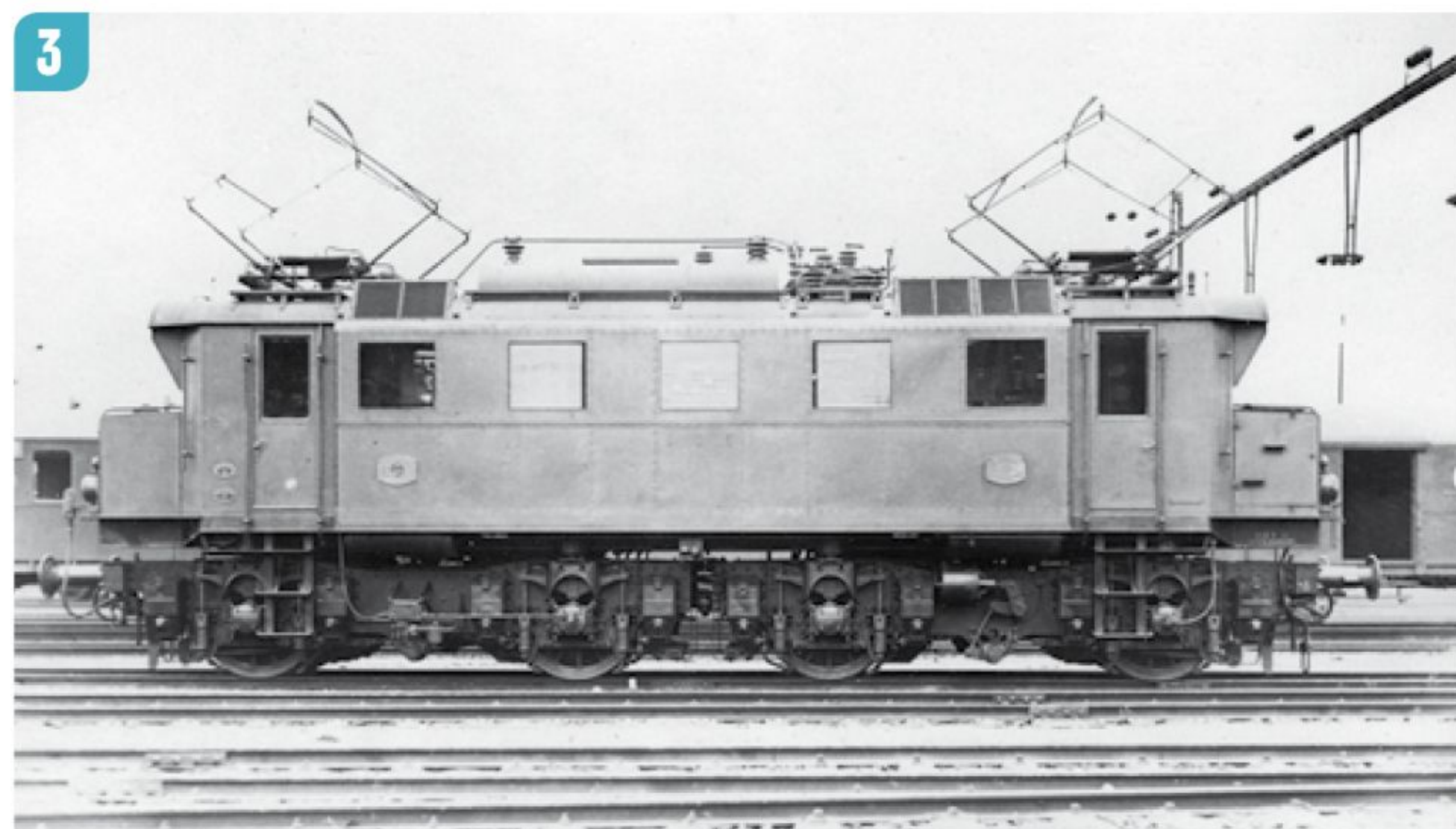
proefbedrijf nam de DRG de loc op 10 mei 1933 over van SSW. Voor de volledigheid, de E 44 001 was in eerste instantie getooid met het nummer E 44 070. Pas in mei 1932, toen de loc definitief eigendom van de Reichsbahn was geworden, kreeg ze het nummer E 44 001.

NAGELEVERDE LOCS

Van de onder nummer E 44 101 gebouwde locomotief werden tot 1934 twee kleine series afgeleverd, E 44 102-109. Ze stonden als E 44.1 te boek, vanaf 1939 als E 44.5. De machines met een weerstandsrem werden ingezet op de verbinding van Freilassing naar Berchtesgaden en Salzburg. De E 44 201 bleef een Einzelgänger, dit prototype kreeg geen verdere navolging. Maar op basis van de succesvolle E 44 001 werd een serie locs ontwikkeld waarvan tot het einde van de Tweede Wereldoorlog 174 stuks werden gebouwd. Bovendien stonden na de capitu-

latie van Duitsland bij Henschel nog een paar niet afgebouwde locs. Het begon met een opdracht van twintig E 44-ers die SSW in samenwerking met Henschel bouwde voor de op 1 juni 1933 geëlektrificeerde, doorgaande lijn München - Augsburg - Ulm - Stuttgart. De beide fabrikanten baseerden zich sterk op het concept van de E 44 001 maar voerden een aantal verbeteringen uit die voortkwamen uit het proefbedrijf. De meeste wijzigingen hadden betrekking op het elektrische deel. Later, tegen het

- 1.** Prototype E 44 001 in 1933 opgenomen in Berchtesgaden. (foto Hermann Maey, collectie Sevrien Ferrée)
- 2.** De tweede proefloc E 44 101 van BMAG.
- 3.** De derde test-machine, E 44 201, kreeg verder geen navolging.
- 4.** E 44 095+18 43 zijn met D 40 onderweg bij Kronach, 3 juni 1939.



einde van de jaren dertig, werden veranderingen noodzakelijk als gevolg van de naderende oorlog. De Duitse regering had een lijst van zogeheten Heimstoffe opgesteld, metalen die zo veel mogelijk andere, voor de oorlogsvoering onontbeerlijke, grondstoffen moesten vervangen. Dat de serie E 44 gedurende de periode 1939-1945 kon worden doorgebouwd kwam omdat deze productie het predicaat KEL 1 (Kriegselektrolokomotive) had gekregen.

FLORIDSDORF

Later werden behalve Henschel ook Krauss-Maffei en de Oostenrijkse fabriek Floridsdorf bij de bouw van de serie E 44 betrokken. In Wenen werden in 1941 en 1942 de E 119-125 afgeleverd. De in serie gebouwde locs, de E 44 013 en 014, werden op 16 respectievelijk 25 maart 1933 als eerste door Bw Stuttgart in dienst gesteld en voldeden aan de (hoge) verwachtingen. Ze reden 2000 tons goederentreinen met 75 km/h over een vlak traject en bereikte met een 1190 tons goederentrein op een stijging van vijf promille een snelheid van 65 km/h. Een reizigerstrein van 900 ton werd op een vlakke baan probleemloos met 90 km/h gereden. De E 44-ers ontwikkelden zich tot geziene gasten op het Duitse elektrische net, inclusief dat in Silezië. Daar kreeg Bw Hirschberg in 1936 de beschikking over acht van deze machines, E 44 043-050. Tegen het einde van oorlog waren hier nog vier E 44-ers in gebruik. Toen het Rode Leger steeds verder oprukte werd geprobeerd om de E 44 047 en 127 met de E 17 123 en E 95 05 richting westen te brengen. Maar de 'vluchtende' locs strandden in Polaun dat niet veel later Tsjechoslowaaks grondgebied werd. In hun beste tijden legden de E 44-ers per maand duizenden kilometers af. Met dien verstande dat de bovenbouw van de spoorlijnen er dan wel goed bij moest liggen. De motoren konden geen harde schokken verwerken. Niet voor niets bracht de DR in het begin van de jaren zestig de maximumsnelheid terug tot 75 km/h waardoor de locs minder sleten.

OORLOGSSCHADE

Eind 1939 waren honderd E 44-ers in dienst. Ze waren verdeeld over de directies Augsburg (11 locs), Breslau (7), Halle (8), Linz (Oostenrijk, 4), München (25), Neurenberg (27) en Stuttgart (18). Het gros reed tussen München en Stuttgart en tussen München, Neurenberg en Saalfeld. Tot mei 1945 waren in totaal 177 locs van de serie E 44 aan de Reichsbahn geleverd. Daarvan waren er 174 in gebruik genomen. De E 44 129 was tijdens een luchtaanval op de fabriek verwoest en werd in mei 1943 meteen als toekomstige loc geschrapt. Die heeft het DRB-nummer nooit gekregen. De drie nog niet overgedragen locs, E 44 176, 177 en 179 werden in december 1945, januari en augustus 1946 alsnog in dienst gesteld. Uiteindelijk overleefden 122 min of meer

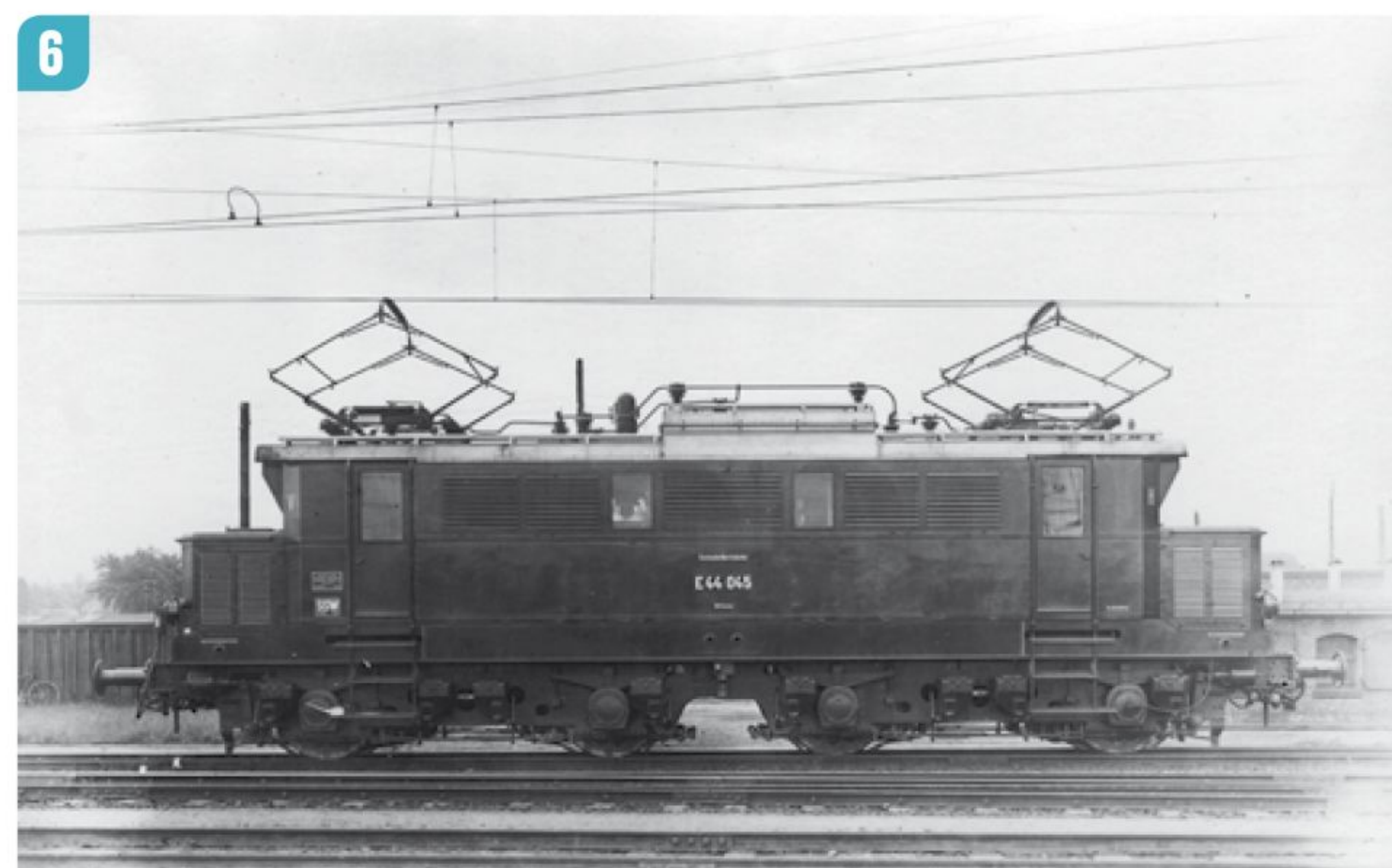
rijvaardige exemplaren van de serie E 44 de Tweede Wereldoorlog. Een aantal was als gevolg van beschietingen dusdanig beschadigd dat ze in 1945/'46 uit de materieellijsten werden geschrapt. Het ging onder meer om de E 44 003, 033, 041, 061, 067, 072, 074, 104, 122 en 173. Al eerder, in 1943, waren de E 44 005, 007 en 026 dit lot beschoren.

In het westen van Duitsland bevonden zich 83 bedrijfsvaardige en 35 beschadigde locs. Daarvan konden er in de loop der jaren alsnog dertig worden opgeknapt. Verder werden tussen 1950 en 1951 de E 44 180-183 afgebouwd waarvan tijdens de oorlog de bouw was begonnen. Tenslotte werden in 1955 ook de E 44 184-187 afgeleverd. De E 44-ers van de Deutsche Bundesbahn waren in 1956 verdeeld over de depots Augsburg, Bamberg, Freiburg, München Ost, Neu Ulm, Offenburg, Stuttgart, Tübingen en Würzburg. Vier jaar later kreeg ook Bw Freiburg een aantal van deze machines nadat de Höllentalbahn en de Dreiseenbahn een ander stroomsysteem hadden gekregen (15 in plaats van 20 kV). Hier kwamen locs te rijden met een weerstandsrem die was ontwikkeld voor het rijden op hellingrijke trajecten. Ze kregen een 'w' achter het nummer.

NAAR DE SOVJETUNIE

Ondertussen waren in het verspreidingsgebied van de DR Ost, de latere DDR, 55 locs achtergebleven. Daar kon, voor zover ze al konden rijden, weinig mee worden gedaan want door de opmars van het Russische leger waren veel geëlektrificeerde spoorlijnen beschadigd. Daar kwam bij dat de nieuwe machthebbers op 26 maart 1946 verordonneerden dat er een einde kwam aan het herstel van het elektrische net. Vervolgens werden 47 exemplaren van de serie E 44 en een drietal zwaar gehavende als onderdelenleveranciers richting Sovjetunie afgevoerd. Dat lot was ook 25 locs serie E94 beschoren. Dit in het kader van herstelbetalingen. Nabij Perm werd een proefbedrijf begonnen, maar niet nadat de locs waren omgespoord tot breedspoor (1524 mm). Een succes werd het niet. Uiteindelijk kon de Deutsche Reichsbahn in 1952 het gros van de afgevoerde elektrische locs terug kopen. In totaal werden 44 locs E 44 teruggestuurd, samen met twee andere exemplaren.

Het kostte de medewerkers van het revisiebedrijf in Dessau veel energie om de machines weer rijvaardig te maken. Daarbij werden ze ook met een gebrek aan goede materialen geconfronteerd. Het duurde dan ook enige tijd voordat de eerste loc rijvaardig was. Die eer viel te beurt aan de E 44 051 die op 26 juli 1955 in Köthen de eerste meters op eigen kracht aflegde. Een dag later begon het proefbedrijf tussen Halle en Köthen. Leipzig en Halle waren de belangrijkste depots voor deze serie. De locs kregen in 1970 de aanduiding 244, tegen 144 twee jaar eerder bij de DB. De Oost-Duitse machines hadden een lichtere





DR-museumloc 244 044-4 rijdt op 20 mei 2007 door Königsborn. (foto Eric Sallevelt)

kleur groen en rode draaistellen. Hun inzet in het oosten duurde tot 30 juni 1994. Een enkele loc had na de eenwording tot Deutsche Bahn het leven gerekt als verwarmings- en rangeerker. Op genoemde dag reed de 114 103 met een goederentrein van Bad Kleinen naar Rostock Seehafen. Na 61 jaar was daarmee de reguliere inzet beëindigd. Saillant detail: na de terugkeer van de elektrische tractie in de DDR werden in november 1961 de eerste drie vrouwelijke machinisten aangesteld. De werkomstandigheden op onder meer de E 44 lieten dat toe.

21 LOCS BEWAARD

Bij de Bundesbahn, waar een aantal locs nog werd voorzien van een trekduw-installatie en twee locs oceaansblauw werden

geschilderd met een crème neus (144 021 en 071), werd het hoofdstuk E 44 in 1984 afgesloten. Dat gebeurde met een afscheidsfeest op 21 en 22 juli in Bw Würzburg. Opvallend veel machines (21) zijn bewaard gebleven. Daaronder ook de E 44 001. Het grote aantal geeft aan hoe belangrijk deze locomotieven zijn geweest.

5. Loc E 44 039 presenteert zich vijf weken na aflevering op 19 juli 1935 in Bw München Hbf. **6.** DRB E 44 045, voor de oorlog opgenomen in Hirschbach. **7.** E 44 059 staat in München Hbf gereed voor vertrek met FD, 5 juli 1950. **8.** DB-loc E 44 1181, opgenomen in 1968.





Presentatie van de Märklin (achter) en Brawa E 44-er in H0.

H0-LOCS E 44 007 (BRAWA) EN E 44 088 (MÄRKLIN) VERGELEKEN

Tussen goed en best

Het gebeurt niet vaak dat een bepaald type locomotief door twee merken gelijktijdig wordt uitgeleverd. Dan doet zich de kans voor om een actuele, vergelijkende test te doen. Bij de Duitse E 44 is dat het geval. Zowel Brawa als Märklin hebben van deze elektrische loc een 1:87-model op de markt gebracht. Interessant om de verschillen op een rijtje te zetten.

Eerst wat globale indrukken. De groene Märklin-machine lijkt in eerste oogopslag een wat uitgeteeld model. Maar schijn bedriegt. De locs van de serie E 44 waren een sobere verschijning, ook bij de Bundesbahn, het voorbeeld van de fabrikant in Göppingen. Wat ook opvalt: veel aandacht is besteed aan de rood geschilderde pantografen. Lees voor de maidentrip op uw modelspoorweg hierover wel de gebruiksaanwijzing. Maar daar later meer over.

Het Brawa-model - somber/sober Reichsbahngrijs met zilver-

kleurige panto's (let op de rode scharnierpunten, kwestie van veiligheid) - oogt iets subtieler. Dat heeft niet alleen met de gravures te maken. De draaistellen hebben twee zandhouders meer. Dat geeft net een gedetailleerdere uitstraling. Al heeft dat louter met de uitvoering te maken. Verder heeft de Brawa-loc zandpijpen en zien we aan de onderkant van de bak een paar filigrane haken. Dat maakt het plaatje af. Het verschil bij de gravures zit in kleine details. De beide neuzen hebben aan weerszijden luchtinlaten. Het Märklin-model telt er zestien, de E 44 van

1



Brawa eentje meer. Natuurlijk komt geen enkele weldenkende modelspoorliefhebber op het idee om in de winkel deze lucht-inlaten te tellen, maar het geeft aan hoe hoog een grootserie-fabrikant anno nu de lat legt. In hoeverre de consument daarin mee gaat bepaalt hij of zij natuurlijk zelf. Afgezien natuurlijk van eventuele prijsverschillen.

LANGERE DAKOVERSTEЕК

Twee andere verschillen trekken de aandacht: de E 44 007 van Brawa heeft een korte dakoversteek bij beide cabines. Die zijn niet licht afgerond zoals bij de E 44 088 van Märklin, maar eindigen in een schraag aflopende lijn. Overigens is de langere dakoversteek van de Märklin-loc conform het grote voorbeeld. Net zoals de eerder gememoreerde, kaler ogende draaistellen. Verder steekt bij het wisselstroommodel de aan het draaistel vastgemaakte bufferbalk wat meer naar voren. Bij de Reichsbahn-machine is geen opening zichtbaar. Constructief een vol punt voorsprong voor Brawa.

De opbouw van het dak leent zich ook goed voor een vergelijkend 'warenonderzoek'. Wie denkt dat Brawa door de naam de concurrentie op dit onderdeel de loef afsteekt heeft het echter mis. Tussen beide merken is hier niet veel verschil. De grootte van de klinknagelimitaties is hetzelfde, de rode elektrische leidingen zijn qua doorsnede nagenoeg identiek. Die van Brawa is ietsje dunner, een tiende millimeter. De kleine isolatoren van de E 44 007 zijn duidelijk wat fijner. Maar ook binnen de optische normen De grote isolatoren daarentegen wijzen geen verschil uit. De stangen tussen de baanruimers aan de beide fronten zijn bij het Brawa-model net wat fijner uitgevoerd. Daarmee zijn alle optische verschillen genoemd.

MÄRKLIN

Märklin brengt een eenmalig model uit van de E 44 088, een vierassig model dat volgens de fijn gedrukte opschriften thuis-hoort in Bw Bamberg, destijds ressorterend onder de Bundesbahndirectie Neurenberg. In augustus 1959 heeft deze loc de laatste revisie gekregen. Het is dus een duidelijke representant van tijdperk III. Het model voldoet in een oogopslag aan het beeld dat je van een moderne, eigentijdse Märklin-locomotief hebt: robuust, op het oog redelijk kloppend met het grote voorbeeld en met de nodige, relevante losse onderdelen die al in de fabriek zijn aangebracht. Dus geen gepruts met breekbare details achteraf. Bij dat min of meer clichébeeld dat je van de producten uit Göppingen hebt, hoort ook het feit dat onderdelen soms aan de grovere kant zijn. Een aspect dat onlosmakelijk met het robuust-zijn is verbonden. Dat geldt ook ten aanzien van de E 44 088. De handgrepen en de traptreden bij beide cabines

2



3



1. De E 44 088 van Märklin met een typische tijdperk III trein. 2. Subtiel verschil bij de gravures. Het Märklin model (links) heeft 16 lucht-lamellen op de zijkant van de neus, de Brawa loc 17, conform het grote voorbeeld.
3. Zoek de verschillen. De groene Märklin E 44 heeft een langere dakoversteek en de bufferbalk steekt meer naar voren.

zijn aan de grote kant. Het is mooi dat ze vrijstaand zijn aangebracht, maar de weergave had wat subtieler mogen zijn. Märklin dacht slim te zijn door de klinknagels achter de handgrepen weg te laten. Geen haan die daar naar kraait, tenzij je een soortgelijk model van een ander merk ernaast zet.

4



4. Märklin (links) en Brawa E 44 van voren. Interessant zijn de verschillen op de neuzen. **5.** Staatsieportret van Märklins E 44 088. De buffers zijn niet exact op schaal.

geval niet. De draaistellen zijn opvallend 'los' aan het onderstel vastgemaakt. Dat impliceert dat ze eventuele oneffenheden in het modelspoor op een adequate manier kunnen opvangen. De beide bufferbalken zijn gelijk het grote voorbeeld aan de draaistellen gefixeerd. Dat doet denken aan modellen van veertig jaar geleden waarbij het niet om een imitatie van het grootbedrijf, maar uit oogpunt van een gemakkelijke constructie werd gedaan. Ook bepaalde 'stalen' DB-rijtuigen van Liliput werden toen zo geconstrueerd. Märklin had overigens van deze gelegenheid gebruik moeten maken om de E 44 te voorzien van verende buffers. Dan was het model qua kortkoppel- en bogentechniek op een nog hoger niveau beland.

HOOG GEWICHT

Alle vier de spaakwielen van beide draaistellen worden aangedreven. Dat gebeurt door een krachtige motor die in het midden van het model is geïnstalleerd. De beide cardanassen zorgen voor de overbrenging. Bij elk draaistel zien we een enkel wiel dat is voorzien van een antislipping. Dat komt wat zuinigjes over. Waarom niet het dubbele aantal? Bezuiniging? De rijeigenschappen zijn desondanks goed. Daar heeft het vrij hoge gewicht van 480 gram ongetwijfeld mee te maken. De vijfpolige Bühler-motor vormt in combinatie met de onderhand vertrouwde en beproefde mfx+-decoder een uitstekende krachtbron. We hebben het model zowel met een lange goederentrein als met een uit zeven vierassers bestaande reizigerstrein beproefd. De loc uitte geen enkele wanklank. De trekkracht is opzienarend groot. Wat dat betreft past de E 44 088 goed in de traditie van de drierailgant. Bij 16 Volt heeft het model een maximumsnelheid van 117

5



DRAAIENDE BUFFERBALKEN

Enige reflectie ten aanzien van de robuustheid past overigens ook bij dit model. De eerder aangestipte sobere uitvoering van de beide draaistellen kan leiden tot een verkeerde duiding van dit model. Die draaistellen zien er bijna minimalistisch uit, met een paar gaten in de zijkant. Want de E44-ers van de Bundesbahn waren inderdaad echt voorzien van zulke 'kale' draaistellen, met aan beide kanten houders voor het strooizand tegen het doorslaan van de wielen. Het idee dat je, om het oneerbiedig te zeggen, een instapmodel in handen hebt klopt in elk

km/h, bij 13 Volt zijn 'echte' snelheid van 90 km/h.

De gravure van de kap die van het gebruikelijke spuitgietwerk is gemaakt, kan eveneens de toets der kritiek anno 2018 goed doorstaan, de puntjes van kritiek in het begin van deze test ten spijt. Het valt op dat de klinknagels van de kap mooi zijn weergegeven en klein van afmeting zijn. De lengte van deze E 44 is 15.290 mm. Dat komt in 1:87 overeen met 175,7 mm. Het model heeft een lengte van 175,7 mm, gerekend over de buffers. Met andere woorden, de lengte van de nieuwkomer is perfect. De drijfwielen hebben een doorsnede van 1250 mm in 1:1. In model

zouden die 14,4 mm moeten zijn. Märklin voorziet het model van wielen met een diameter van 14,0 mm.

WITTE ISOLATOREN

Ooit was de E 44 een model dat tot de jaren vijftig generatie H0-modellen van Märklin behoorde. Een onverwoestbaar model zonder tierlantijntjes. De E 44 088 (artikelnummer 37444, 379) uit 2018 kan echter beslist niet als zodanig worden betiteld. Om de doodeenvoudige reden dat er eveneens veel in de digitale techniek is geïnvesteerd. Dat is onder meer te zien bij het gebruik van de digitaal aangestuurde pantografen. Neem voor het in dienst stellen van uw model de gebruiksaanwijzing door. Veel kopers laten die onder het motto 'dat weten we onderhand allemaal wel' ongelezen in de doos zitten. Maar daar kun je bij deze loc wel eens van een koude kermis thuiskomen. De panto's moeten eerst handmatig worden ontgrendeld. Pas daarna kunnen ze digitaal op en neer worden bewogen. Het is maar dat u het weet. Voor een dergelijke tere constructie is het overigens geen slechte keuze om de menskracht uit te schakelen.

Met de afwerking van het dak scoren de constructeurs van Märklin zoals gezegd een meer dan ruime voldoende. Zelfs de kleine fluiten op de cabines ontbreken niet. De stroomafnemers zien er filigraan uit en zijn net als de apart aangebrachte leidingen voorzien van de juiste kleur rood. De isolatoren hebben een donkerrode kleur. Daar kun je een vraagteken bij zetten. Op gedateerde kleurenfoto's uit die tijd zie je dat de porseleinen isolatoren wit zijn. Behoorlijk vervuild wit, maar van rood is geen spoor te ontdekken. Hier kan een fijne kwast en wat witte verf een historisch juiste touch bewerkstelligen. Anderzijds heeft de DB-museumloc E 44 1170 rode isolatoren. Zeg het maar. Bij het op en neer bewegen van de fijne, door Sommerfeldt ontwikkelde pantografen komt overigens een bijzonder geluid uit het soundaanbod van deze digitale loc. Als de panto's zijn neergelaten hoor je een apart, klapperend geluid zoals dat bij het grote voorbeeld te horen is. De overige geluiden zijn min of meer standaard. Van een reutelende motor tot knarsende remmen. En u krijgt er een korte workshop Duitse taal bij, met al die aankondigingen op een station.

ZELFWERKZAAMHEID

De verlichting: het model heeft met de rijrichting wisselende frontseinen en twee rode sluitseinen. De verlichting met witte en rode leds, geeft een mooi beeld. De imitatielampen zijn subtiel weergegeven en komen het algemene beeld ten goede. Jammer dat in beide cabines achter het middelste raam een witte afdekplaat prijkt. Als dat zwart was gemaakt viel dat niet op. Weer een stukje zelfwerkzaamheid. Voor de volledigheid, de E 44 088 is ook als gelijkstroommodel bij Trix verkrijgbaar, artikel 22710.

BRAWA

De E 44 007, volgens opschriften in messing kleur gehuisvest in Bw München Hbf, is een typische vooroorlogse verschijning. Door de voorbereiding op de naderende oorlog kreeg de Deutsche Reichsbahn (DRB) met een versoberingspakket te maken. Dat betekende niet alleen dat nog te bouwen stoomlocomotieven zo veel mogelijk werden gestript van niet relevante onderdelen (schijfwielen, minder ramen in het machinistenhuis, stalen vuurkist, et cetera), het nieuwe materieel kreeg ook een andere huisstijl, donkergrijs. Waarbij de E 44-ers nog wel messing bordes op de zijkanten kregen. Dat was later vanwege de productie van hulzen ondenkbaar. De grijze kleur (Blaugrau 4h, RAL 7018



6. De 'kale' maar authentieke uitvoering van het draaistel van de E 44 088. **7.** Het nummer is bij het Märklin model opgedrukt, net als de overige bordjes. **8.** De pantografen van de E 44 088 zijn door de firma Sommerfeldt ontwikkeld.



Het Brawa model vormt een passende combinatie met een Reichsbahn goederentrein.



9. Onderkant van de Märklin E 44. **10.** Staatsieportret van Brawa's DRB E 44 007. **11.** De draaistellen van het Brawa-model hebben donkergrijze zandreservoirs, de wielen flenzen van 0,8 mm.

zoals de kleur officieel te boek staat) is correct en mat aangebracht. Een zwarte bies over de volle lengte die doorloopt over de neus geeft het geheel een elegante uitstraling.

EXACT OP LENGTE

Net als het Märklin model is de E 44 007 van Brawa niet bepaald licht. De door ons ter beschikking gestelde analoge vierasser (nr. 43400, 299,90) weegt 370 gram en heeft een lengte van 175,7 mm. Dat impliceert dat deze loc exact op schaal is, wat lengte betreft. De inmiddels veel besproken draaistellen hebben in totaal zestien zandreservoirs, Brawa maakt daar zelf vol trots melding van in het curriculum vitae van het model. Die reservoirs hebben overigens een authentieke donkergrijze kleur, de kleur van de bovenbouw. Een detail dat aangeeft dat dit model in de top van de grootserielocs is beland. De aspotten zijn voorzien van gegraveerde opschriften van de leverancier, heel mooi. Twee hebben bovendien een aangesloten kabel die naar het motorcompartiment loopt. Daar staat tegenover dat de blad-

veren geen tekening kennen. Een beetje vreemd dat Brawa die als een lage, vlakke driehoek heeft weergegeven. Märklin heeft aan dit onderdeel meer aandacht besteed. Ook hier zien we dat er slechts twee antislipringen zijn aangebracht. De tegenoverliggende wielen van de aan de binnenkant gelegen wielstellen zijn de gelukkige. De spaakwielen zijn mooi matzwart gespoten en hebben een diameter van 14,0 mm. In werkelijkheid hadden de E 44-ers aangedreven wielen met een doorsnede van 1250 mm. Omgerekend naar schaalgrootte H0 kom je uit op 144 mm. Ook voor dit E 44-model geldt dat het dak een grote aantrekkingskracht heeft. De subtiele pantografen van het Reichsbahn type SBS 10 zijn heel secuur weergegeven en zilverkleurig gespoten. Het zijn de pantografen die we ook kennen van de eerder dit jaar in deze rubriek beschreven eloc van de serie E 75. Jammer dat ook het sleepstuk zilverkleurig is geworden. Dat heeft Märklin in dit opzicht beter gedaan.

PRIMA RIJGEDRAG

De E 44 088, die een strakke bovenbouw heeft en een onderstel van metaalspuitgietwerk, wordt aangedreven door een motor die is ingeklemd tussen het 'interieur' van het motorcompartiment en de printplaten. De aandrijving bevindt zich in het midden met aan beide kanten een vliegwiel en drijft via twee korte cardanassen de assen van beide draaistellen aan. Tijdens een proefrit reed het model vrij stil en rustig. Omgerekend rijdt de



analoge E 44 007 120 km/h, dat is beduidend sneller dan de 90 km/h die in het grootbedrijf werd geregistreerd. Dat gebeurt bij 12 Volt en 160 milliampère. Staat 90 op de 'teller' en de stroomtoevoer wordt abrupt gestopt dan staat de loc na dertien centimeter stil. De beide vliegwielen doen dus op een adequate manier hun werk. Ook dit model beschikt niet over verende buffers. Met een loc van dergelijk hoog niveau kan dat als een kleine omissie worden beschouwd.

WELKE KEUZE?

Tot slot, het eindoordeel. Het Märklin model van de E 44 088 kost als digitaal model met sound 379. Geen exorbitant groot bedrag, maar beslist ook geen koopje. Je krijgt er in elk geval een goed en overtuigend model voor. Voor de analoge Brawa versie - bij dit merk kun je nog kiezen uit wel of niet digitaal - tik je 299,90 af. En 344,90 voor een digitaal basismodel (nr. 43401) en 449,90 voor een digitale Extra loc met sound (nr. 43402). Het verschil tussen beide laatstgenoemde modellen zit 'm verder in een aantal lichtfuncties. Bijvoorbeeld een verlicht motorcompartiment. Als decoder wordt het type D+H Multiprotokoll gebruikt.

Resumerend, voor het complete digitale model verdient Märklin dan wel Trix de (lichte) voorkeur. Wie de kakofonie aan geluid op zijn of haar modelspoorweg niet nog verder wil uitbreiden en voor een zo natuurgetrouw, zeg maar gerust topproduct gaat, kiest voor de E 44 007 van Brawa dat in de vorm van de E 44 181 (nrs. 43408-43411) ook een zijdematte, groene DB-versie (met rode spaakwielen en rode panto's) op de markt heeft gebracht. Dat model heeft overigens dezelfde 'sobere' draaistellen als het naoorlogse Märklin-model. De keuze is uiteindelijk aan u, beste lezer.

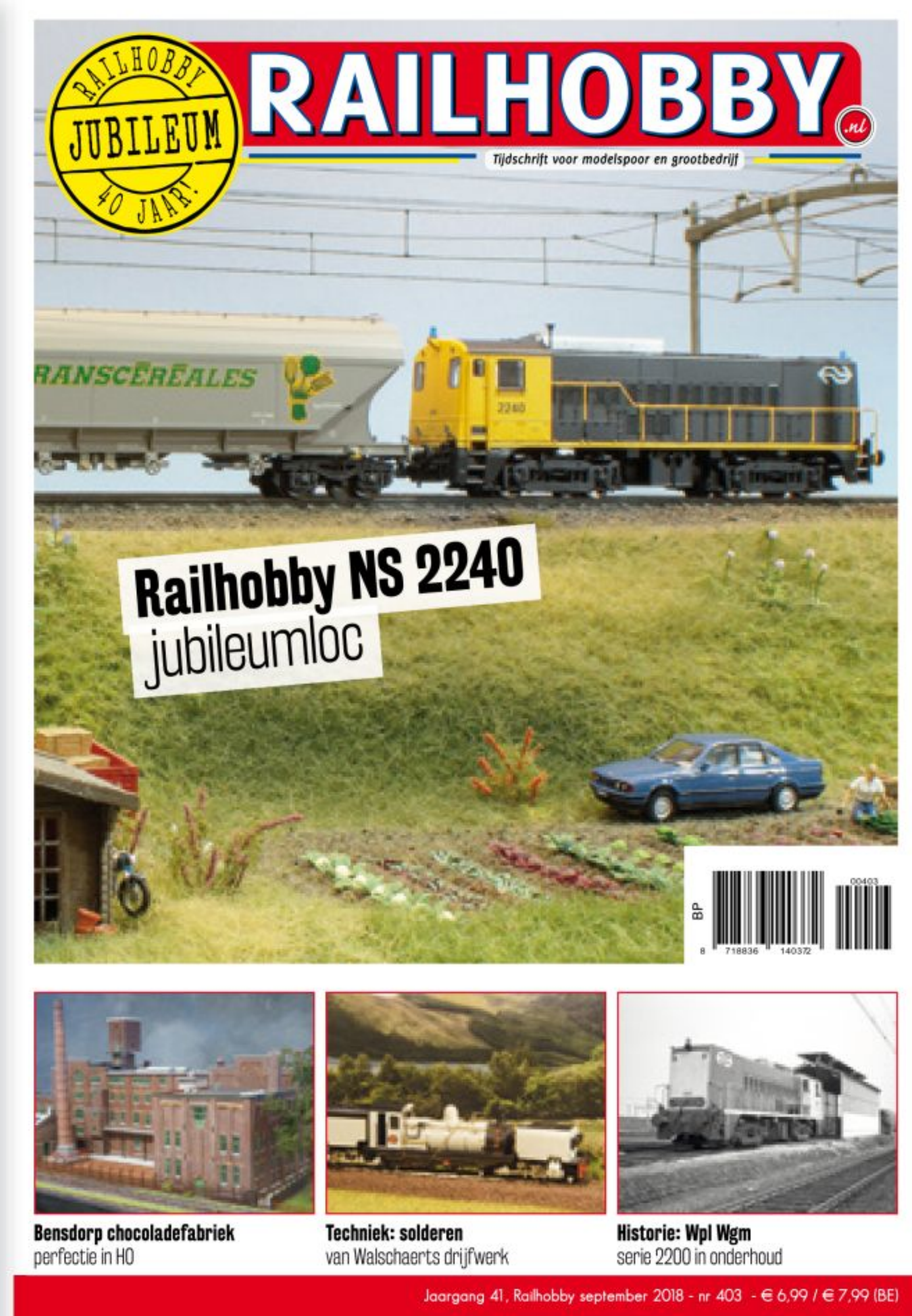


12. Ook bij Brawa is het locnummer op de zijkant gedrukt. Een reliëfbordje zou fraaier zijn geweest. **13.** De Reichsbahn stroomafnemers van het type SBS 10 zijn bij de Brawa E 44 007 goed weergegeven. **14.** Onderkant van het Brawa-model.



PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT



**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
Print jaarabonnement
Online jaarabonnement

☐ inclusief specials € 80,-
☐ inclusief specials € 71,-
☐ inclusief specials € 32,90

☐ exclusief specials € 66,-
☐ exclusief specials € 55,50
☐ exclusief specials € 26,90

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 incassovooraarden (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.



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

NORTH HOLDERNESS LIGHT RAILWAY

Yorkshire in 00

Holderness is het oostelijk deel van Yorkshire, East Riding, het vlakke deel van het Engelse graafschap boven Hull, ingeklemd tussen de heuvels (Wolds) en de Noordzeekust. Een team van de South Lakeland Railway Modellers, Cumbria, heeft de nooit gebouwde North Holderness Light Railway in schaal 1:76 naar de jaren 1950 alsnog in modulevorm gerealiseerd en op Eurospoor 2017 aan het Nederlandse publiek getoond.



Ondanks een reeks aan plannen is de North Holderness Light Railway die North Frodingham via Leven, Brandesburton, Long Riston en Tickton met Beverley zou moeten verbinden nooit gebouwd. In Beverley, hoofdstad van het district, zou de 12,5 mile lange zijlijn op de in 1846 geopende Yorkshire Coast Line aantakken. De plannen leken eind 19e eeuw serieus: op de tegeltableaus in diverse stations in de regio, waaronder dat van York, stond de lijn al aangegeven. In 1898 werden door de North Eastern Railways (NER) tekeningen voor het benodigde rollend materieel gemaakt en op 8 juni 1899 werd de aanleg bij wet bekrachtigd. Daar de kosten voor de verwerving van grond en de aanleg intussen van £ 32.800 naar £ 74.000 waren opgelopen zou de lijn als smalspoor worden aangelegd. Deze zou voornamelijk voor goederenvervoer dienen: landbouwproducten als graan, veevoer en groenten alsmede hout en kolen. De dan noodzakelijke overslag van via het smalspoor aangevoerde goederen op normaalsporige wagons werd door NER kennelijk niet als een bezwaar gezien. Arbeidskrachten waren goedkoper dan bouw materiaal en spoormaterieel. Het reizigersvervoer zou



in het relatief dunbevolkte gebied niet veel verdiensten geven. In 1903 werden ook de opbrengsten van het goederenvervoer te laag geacht om de aanleg te rechtvaardigen en verdwenen de laatste plannen in de prullenbak. Boeren en handelaren waren tot de komst van de vrachtwagen op vervoer per boot en paard en wagen aangewezen.

NORMAALSPOOR

Don Annison en Phil Steen van de South Lakeland Railway Modellers kozen na uitvoerige research om het eindstation van de geplande spoorlijn in normaalspoor na te bouwen. Daar concrete voorbeelden ontbraken hebben ze zich voor de spoorweggebouwen op die van de Easingwold Railway georiënteerd. Ook het door Oakwood Press uitgegeven boek over deze spoorlijn vormde een goede basis voor het ontwerp en de bouw van het emplacement met gebouwen en installaties, de huizen, werkplaatsen, boerderijen, schuren en andere voorzieningen. De 24 ft lange en 2'3" brede baan (7,30 x 0,70 m) is in modules van 1,20 m opgedeeld met aan een eind een fiddle yard



De 9 AM reizigerstrein uit Beverley is binnengelopen, loc 69001 rangeert met een goederentrein.



met drie sporen. Naar Engelse norm is North Holderness niet als rondlopende baan ontworpen: de enkelsporige lijn vertakt in een aantal kopsporen. Voor de weinige reizigerstreinen is een perronspoor beschikbaar, maar belangrijker zijn de goederensporen waarvan er twee aan weerszijden van het havenbekken eindigen. De nieuwbouwloods aan het brede deel van de haven beschikt over een loopkraan die tot over het water reikt. Voor de overslag van boomstammen is bij het zuidelijke spoor een hijsinstallatie geplaatst, ook op andere plekken langs de havenkom staan kranen. Als goederentreinen de haaks op de sporen lopende Townside Road kruisen zet een spoorbeambte het wegverkeer stil. Gezien het aantal wachtende voertuigen kan daar enige tijd mee zijn gemoeid. De kleine goederenloods staat tegenover het stationsgebouw zodat het wegverkeer niet hoeft te worden gekruist. Op het hoge goederenperron staat een handbediende kraan, het andere losspoor heeft een veeverlading. De bij Grange Road staande locloods is via een zaagbeweging over het goederenraccordement bereikbaar. De kolenbunker staat aan de noordzijde van het emplacement



1. Loc 0-6-0T no. 69001 plaatst een tweetal wagens bij het havenspoor bij Canalhead Mill Brown & Son. **2.** De passagiers zijn uitgestapt, de loc heeft de rijtuigen over het wissel teruggezet en is omgelopen. **3.** Reizigers wachten op het perron op de 1 PM naar Beverley. **4.** De halte van de streekbus ligt tussen de uitwaaiende havensporen. Door de vele rangeerbewegingen heeft de seinwachter het druk.

zodat voor het bunkeren de overweg in Grange Road voor elke treinbeweging moet worden gesloten. Die moet overigens ook dicht bij rangeerbewegingen op de korte goederensporen en - uiteraard - bij binnenkomende en vertrekkende treinen. Reden voor veel automobilisten die overweg te mijden en via Townside Road te rijden. De streekbus, een dubbeldekker, heeft z'n halte op het redelijk onoverzichtelijke stationsplein, tussen de zich verwijdende havensporen. Aan Main Street en Station Road zijn in de grote panden winkels en bedrijven gevestigd. The Crown,



Op de kade is altijd veel bedrijvigheid te vinden.





De houthandel beschikt over een grote, door stoom aangedreven, hijsinstallatie.



pub annex hotel, en The Trout Inn bij de sluis, lopen na werktijd meestal aardig vol, zeker op pay day.

Een belangrijk deel van de goederen wordt in de haven overgeslagen. Deze is via een handbediende sluis bereikbaar; in de haven heeft men daardoor geen hinder van de wisselende waterstand in de rivier. Het tijdrovende schutten vormt geen bezwaar. Time is immers nog geen money. Bij het schutten moet de verkeersbrug in de landweg die over de sluis voert worden



gedraaid. Het weinige verkeer kan dan via Main Street en het stationsplein omrijden. Direct voorbij Grange Road is het landschap groen. Een grote, uit meerdere gebouwen bestaande boerderij benadrukt het landelijke karakter.

BOUWKITS

Op de vraag welke bouwmethoden ze hebben gevolgd legt Phil Steen uit dat alle spoorweggebouwen en een deel van de

5. Een motoraak wordt bij Canalhead Mill gelost, een beladen, onder zeil liggend schip wacht om te worden geschut.

6. Het zeilvrachtschip zet met de schipper aan het roer koers naar de sluis. **7.** Bij het schutten moet de brug in de landweg worden gedraaid. Naast de sluis The Trout Inn. **8.** Een rund wordt uit de veewagen naar het cattle platform geleid. **9.** De LNER 0-4-4-T no. 7340 met de een rijtuig tellende 3 PM down staat klaar voor vertrek. **10.** Alle goederensporen zijn in gebruik, de nog onder zeil staande Austin zal over de kop worden afgeladen.



NER 0-6-0T no. 68304 is voor de locloods afgesteld.



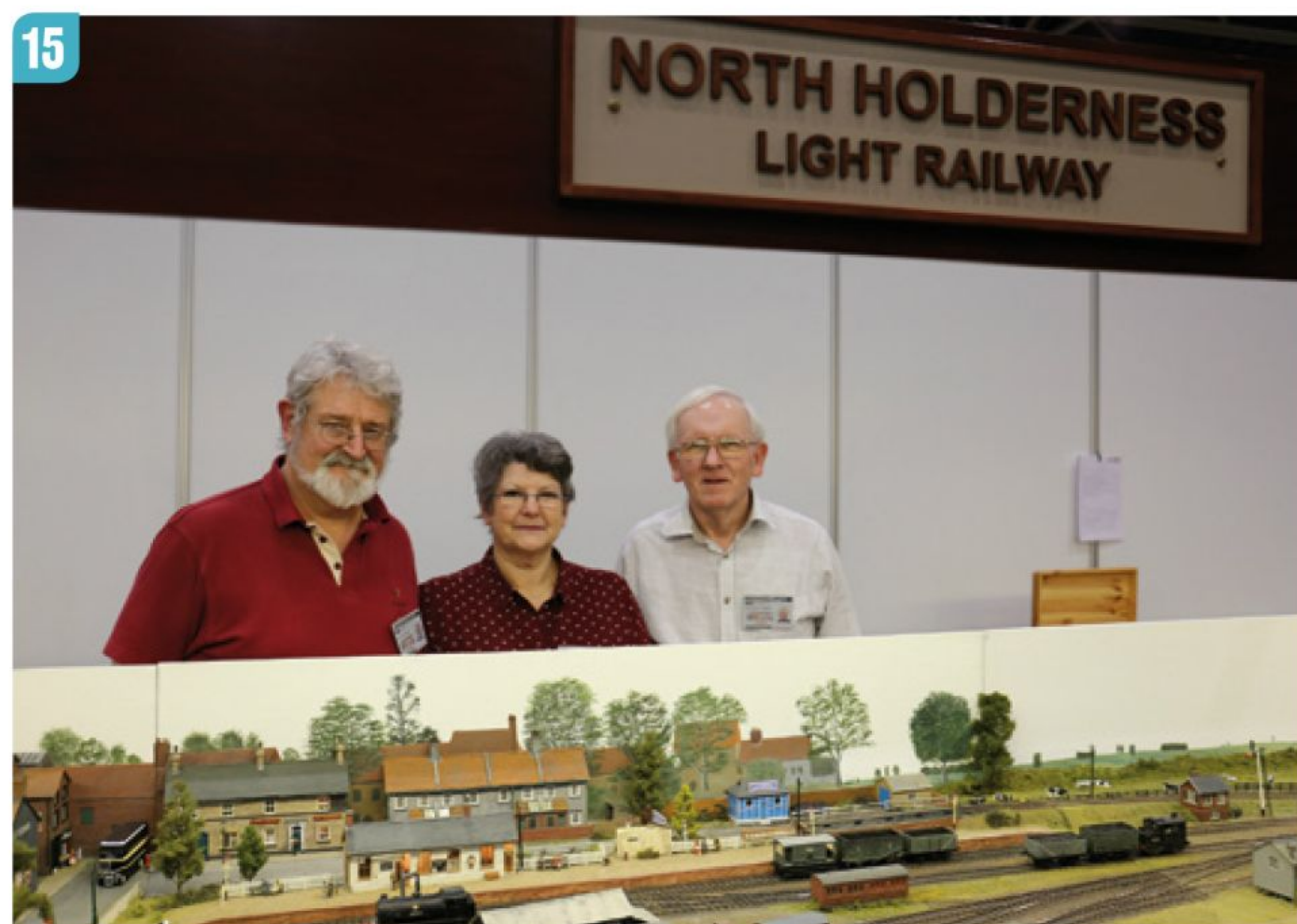
huizen eigen bouw naar bestaande voorbeelden zijn. 'Het door Oakwood uitgegeven boek en eigen foto's van gebouwen in Beverley, Driffild en omliggende dorpen dienden daarbij als leidraad.' 'De pub en het sluisgebouw zijn resin bouwkits van Hornby Skaledale, enkele kleinere zijn van het Engelse Wills. Alle zijn in meer of mindere mate aangepast en gewetherd.' Hij vervolgt: 'Voor het landschap hebben we zelfgemaakte stroken plaster bandage gebruikt die voor het aanbrengen op kleur zijn gebracht en daarna met grasvezels van Woodland en Heki zijn ingezaaid. De bomen zijn een mix van zelfbouw, Heki en Woodland'. Over het bruine water in haven vervolgt hij: 'Het is plexiglas dat met vernis een glanzend oppervlak heeft verkregen. De gipsbodem van de langs het farm house stromende beek is op gelijke wijze ontstaan'. Uitnodigen tot zwemmen doet het niet. Over het gebruikte spoormateriaal licht Don Annison toe: 'De



rails en wissels zijn code 75 phosphor bronze bullhead van SMP Scaleway. De locs zijn aangepaste bouwkits, de rijtuigen kits van Ian Kirk en het goederenmaterieel een mix van zelfbouw en gemodificeerde kits van R-T-R, voorzien van fijne draadkoppelingen.' De locs en de DMU (Diesel Multiple Unit) worden evenals de wissels en seinen handmatig van achter de baan bediend. Margaret Steen wijst op de beschrijvingen: 'Deze zijn aan originelen ontleend, verkleind en nauwgezet op gevels, etalages en borden aangebracht. Het is de finishing touch op je werk en je ziet het publiek genieten'. Op de baan zijn talloze scenes te zien. 'Daar hebben we nog steeds veel plezier van', zo sluit Phil af. De zelfgemaakte achtergrond sluit naadloos bij het landschap of de bebouwing aan. Niet alleen op de tegeltafelen maar ook in schaal 00 blijft de herinnering aan de geplande spoorlijn bewaard.



De tweeassige railcar DMU no. E75964 is met de 3 PM up binnengelopen.



11. Bij de rangeerbeweging van de NER 0-6-OT no. 68061 is de overweg in Grange Road gesloten. **12.** Een kano passeert de dagjesmensen die langs de beek zitten, de beambte van de AA is van zijn motor-met-zijspan gestapt. **13.** Het grote farm house camoufleert de toerit naar de fiddle yard. **14.** De drie sporen van de fiddle yard zijn niet toereikend om alle materieel te bergen. **15.** De bouwers van North Holderness: Phil en Margaret Steen en Don Annison (r)

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

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

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

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

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

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

De prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland.

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

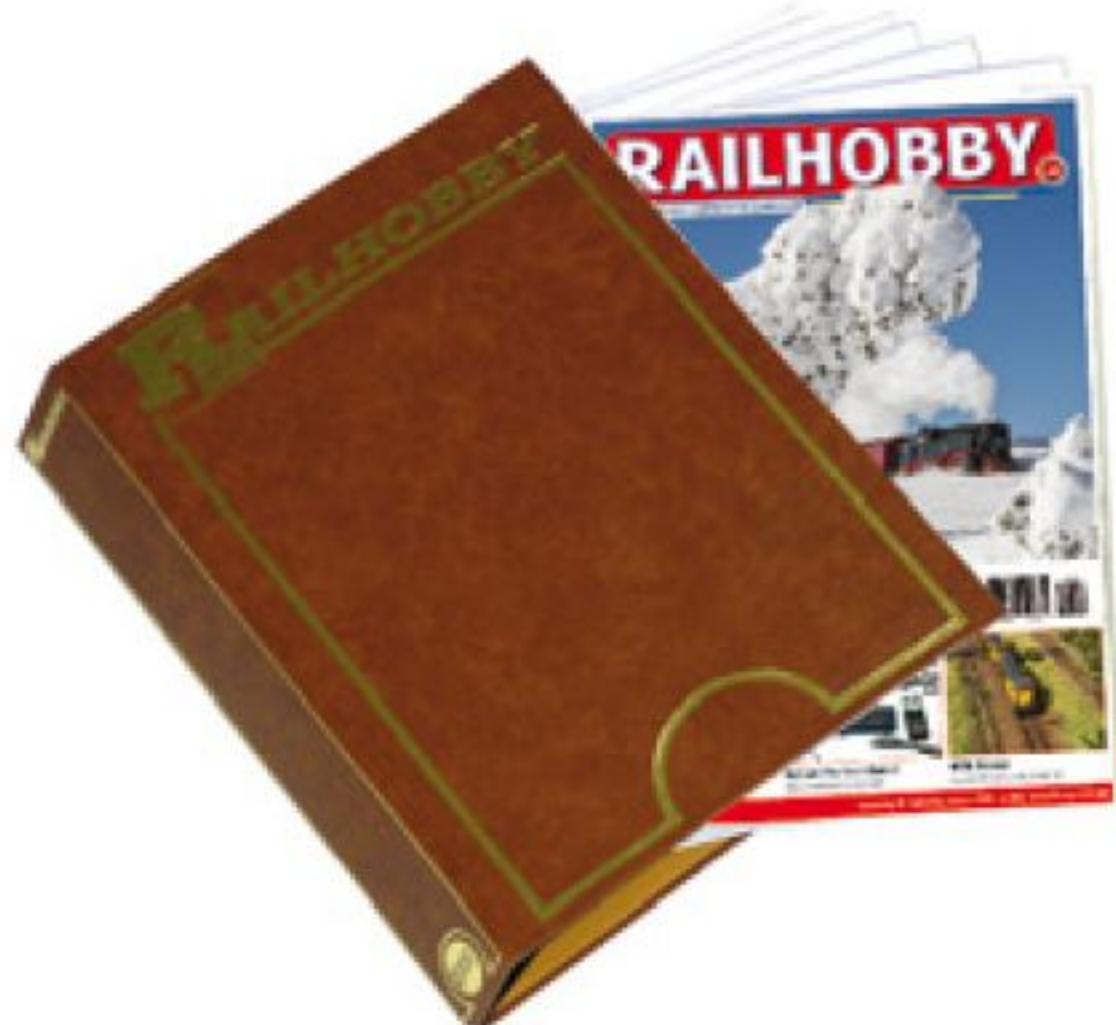


Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

Verzamelband



Met boekbinderspelden en
jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten



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

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.

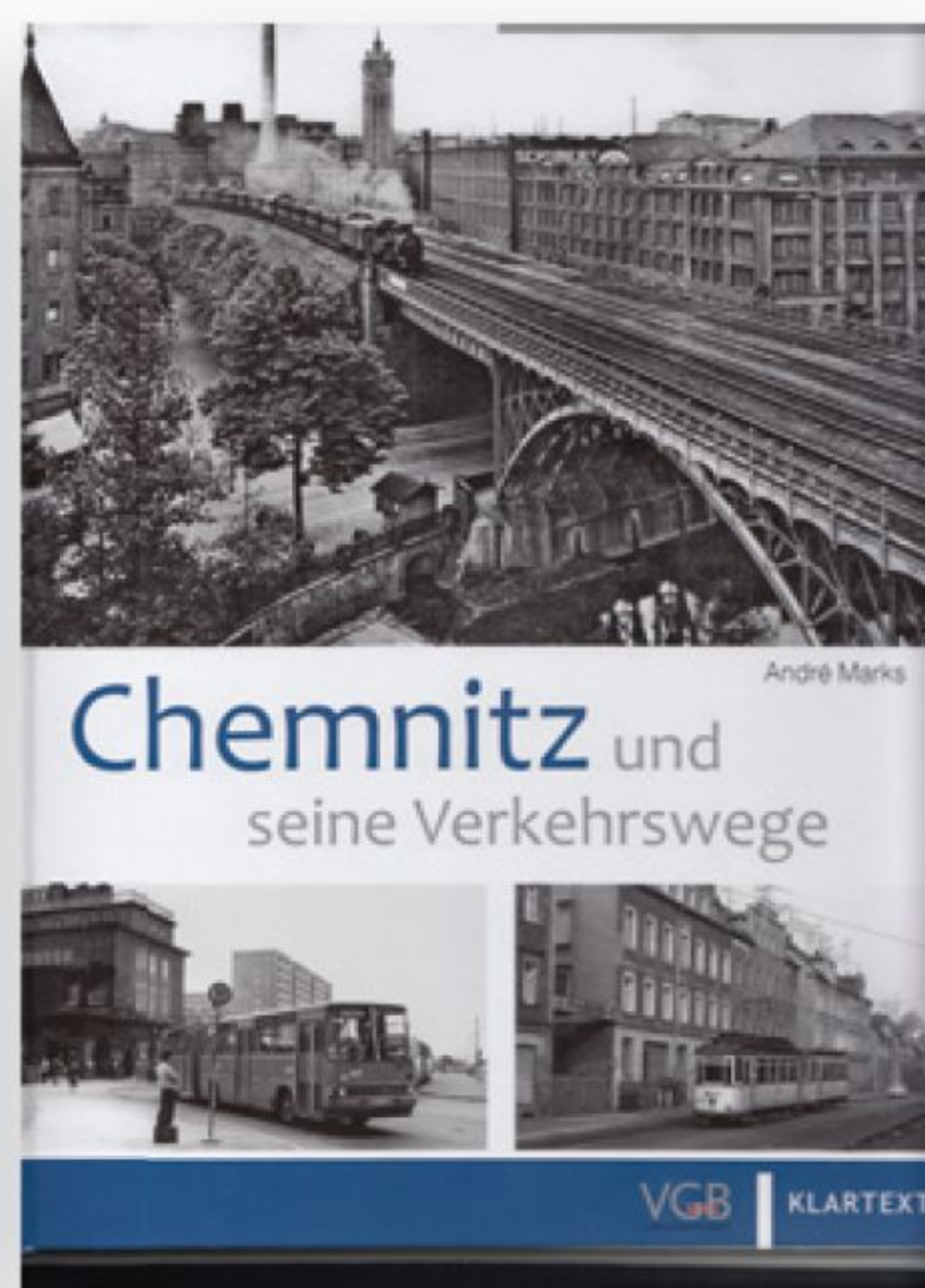
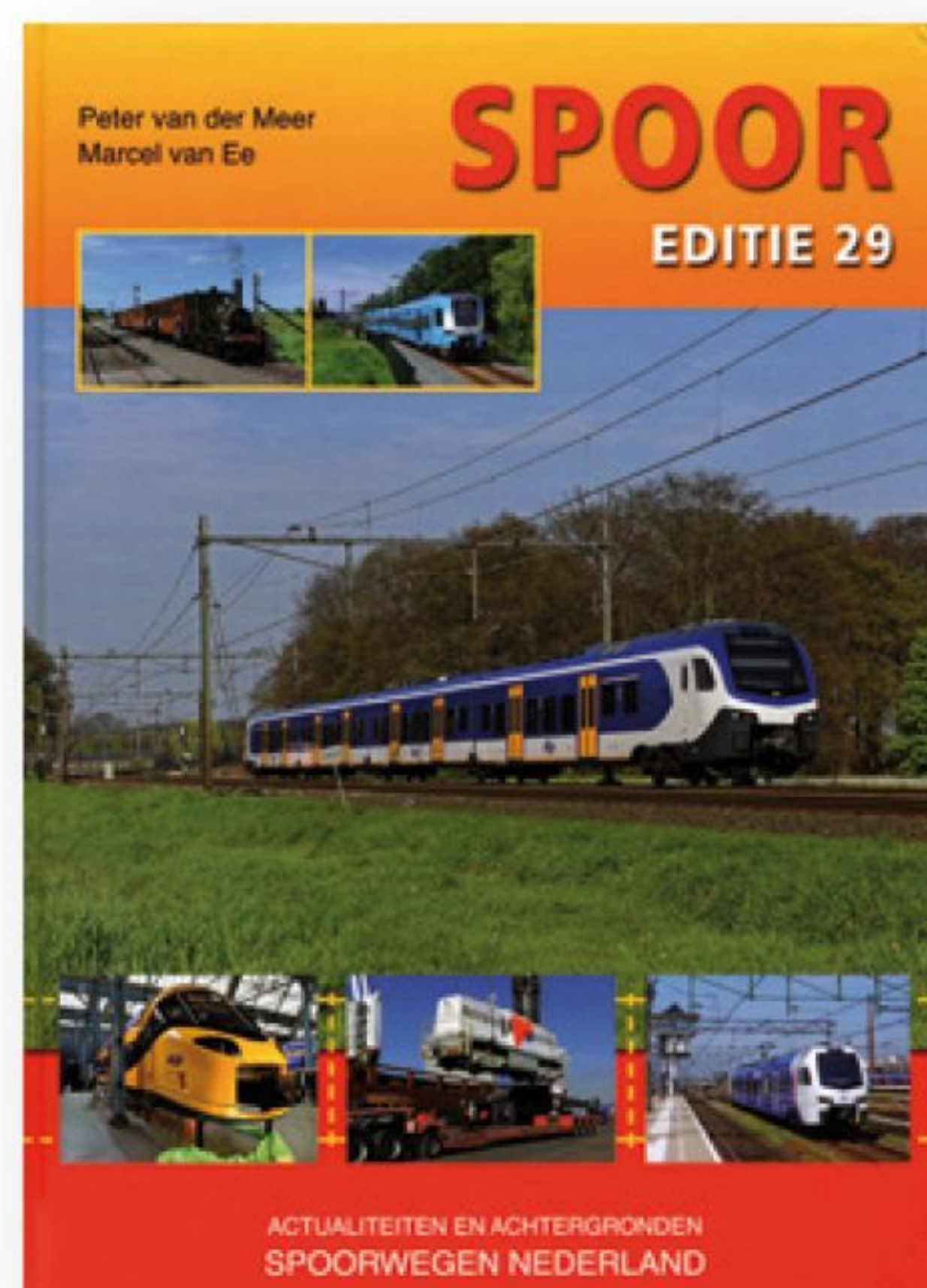
PARKEREN GRATIS ENTREE € 7.-
Jeugdigen tot 12 jaar onder begeleiding GRATIS.

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.**



SPOOR EDITIE 29

Door Peter van der Meer en Marcel van Ee, uitg. De Alk, formaat A4 (21 x 29,7 cm), 144 blz., veel foto's (kleur), ISBN 978-90-5961-202-0, € 29,90

Op spoorweggebied is er in 2017 veel gebeurd, zo valt uit de 29e editie van Spoor op te maken. Traditiegetrouw bevat het boek vijf hoofdstukken. Het eerste behandelt het reizigersvervoer, onderverdeeld in NS Reizigers, Internationaal en overige vervoerders. In het tweede hoofdstuk wordt het wel en wee van het goederenvervoer beschreven en in hoofdstuk 3 afvoer, sloop en verkoop. Was er in de vorige editie veel aandacht voor de afvoer van de laatste Plan V's, thans is dat het definitieve einde van de dieseltractie bij NS. Alleen de in NS-huisstijl geschilderde rangeerloos serie 700 dieselen nog verder. In deze editie deel 2 over de verkoop en inzet van de 6400-en en de inzet van de voormalige DH-stellen in Polen en Roemenië. Het terzijde gestelde en verkochte materieel is in uitgebreide tabellen opgenomen. De crowdfundingactie voor DE loc NS 2000 en het transport van Whitcomb loc 7989 naar Goes en de restauratie van stoomloc NS 6513 bij de SHM komen uitgebreid aan de orde. Bij de infrastructuur is aandacht voor de spoorlijn Zwolle - Kampen, de ondertunneling van N348 bij Dieren en de spoorbruggen bij Utrecht en over het Van Starckenborgh-kanaal. Het fotowerk in deze editie is weer prima verzorgd. Al met al biedt het boek een ruime terugblik over het spoorjaar 2017.-TO

CHEMNITZ UND SEINE VERKEHRSWEGE

Door André Marks, uitg. VGB, formaat 22,5 x 29,6 cm, 208 blz., 350 foto's, ISBN-978-3-8375-1767-5, € 34,95.

Veel grote Duitse steden hebben een eigen, indrukwekkende spoorweghistorie. Chemnitz, na de oorlog tot de hereniging van beide Duitslanden, Karl-Marx-Stadt geheten, is daarop geen uitzondering. Dat de stad kan bogen op een even groot als interessant hoofdstuk openbaar vervoer komt mede door de grote depots, uitgestrekte rangeerterreinen, een revisiebedrijf en interessante ov-ondernemingen, tot een nog steeds bestaande Parkeisenbahn aan toe. Bij de tram ging het gedeeltelijk zelfs om een smalspoorbedrijf dat pas in 1988 werd opgeheven. Het boek is opgesplitst in diverse voor- en naoorlogse hoofdstukken. Dat maakt een rondje langs de velden wel zo overzichtelijk. Ook bussen en vliegtuigen passeren - op beperkte schaal - de revue. Omdat Chemnitz een echte Saksische stad is, zien we bij het spoormaterieel veel locs, rijtuigen en wagens met een Saksische inslag. Die eigenheid geeft dit overzicht wat extra's, net als de veelheid aan mooie en soms subtiele DDR-foto's. Boeiend is de tijdreis van de periode groot Duits rijk naar de periode na de oorlog. Dat had op het gebied van openbaar vervoer een grote impact op de stad. Net zoals de hereniging in 1990 van invloed was. Dat leidde niet alleen tot grote saneringen maar ook tot de komst van de veel geprezen City-Bahn. Aan de omliggende lijnen zoals KM-Stadt - Stollberg en St. Egidien - Stollberg wordt eveneens de nodige aandacht besteed waardoor een evenwichtig naslagwerk is ontstaan.-GF

KALENDERS 2019

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, bestelnrs. en prijzen zie tekst.

Van de vijftien door Eisenbahn Kurier voor 2019 uitgebrachte fraaie spoorgerelateerde kalenders hebben we er vijf geselecteerd. Alle zijn uitgevoerd in

kunstdrukpapier met ringband. Ook voor komend jaar zijn de prijzen ten opzichte van vorig jaar niet gewijzigd.

De dertien foto's (incl. het voorblad) van de kalender Alpenbahnen (bestelnr. 5817, € 16,80) zijn, gelijk vorig jaar, gemaakt door fotografen uit diverse Alpenlanden: Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk, Italië en Zuid-Duitsland en zijn van sublieme kwaliteit. De augustusplaat toont de gereviseerde loc 1 van de Dampfbahn Furka Bergstrecke in actie. Zeer fraai is de foto van november, waar de bruine museumkrokodil, RhB 4/4 weerspiegelt in het Lago Bianco.

Dampflokotieven (5818, € 11,80) is, per traditie, de enige met historische zwart-wit foto's. Acht opnames zijn gemaakt in de periode voor WO II, de andere vijf daarna. Alle foto's komen uit het omvangrijke archief van Carl Bellingrodt. Mooie platen van het hedendaagse Duitsland, maar ook van enkele museumlijnen, zijn te vinden op de kalender Deutschlandreise (5816, € 11,80).

De kalender Globetrotter (5823, € 16,80) bevat ook voor 2019 weer bijzondere opnames (van meerdere fotografen), gemaakt in diverse continenten. Dat een fotograaf soms geluk moet hebben blijkt uit de sfeervolle novemberplaat, waarbij een Schotse museumstoomtrein, rijdend over het Glennfinnanviaduct, juist onder de nevel vandaan komt.

De kalender Modellbahnen (5825, 11,80) heeft weer een grote verscheidenheid aan modelfoto's, gemaakt door Jürgen Wiskow. De maand mei heeft een motief van een 0/0f-smalspoorbaan. De overige twaalf foto's zijn gemaakt van H0-banen of diorama's. De foto's zijn van prima kwaliteit, alleen die van november heeft een geringe scherptediepte.-TO

Einde van een tijdperk

Tientallen jaren lang werd Nederlands huisvuil per trein afgevoerd. Het aandeel van het spoorvervoer naar de VAM in Wijster was in de jaren '80 zelfs beduidend groter dan het vervoer via de weg. Tegenwoordig is daar niets meer van over. Na het faillissement van spoorvervoerder Locon is de vuiltrein zelfs volledig van het Nederlandse spoorwegnet verdwenen. Daar zit een luchtje aan. In dit artikel worden de laatste jaren van de vuiltrein belicht.

Het vervoer van huisvuil per spoor was lange tijd een begrip op het Nederlands spoor. Met name als daarvoor de groene VAM-wagens werden gebruikt. In de loop der jaren kromp dit vervoer tot een minimum. Gebundelde transporten via de rails werden verruild voor vervoer per vrachtwagen. De laatste jaren vervielen vuiltreinen van en naar Acht, Bergen op Zoom De Kragge, Haanrade, Maastricht Beatrixhaven, Moerdijk, Noordwijkerhout, Sloe en Tilburg Industrie. In 2017 resteerde nog maar één transport: van Crailoo via Apeldoorn naar Coevorden. Maar ook dat sneuvelde na het faillissement van Locon. Op 7 juli 2017 vertrok het bedrijf met hun laatste (lege) vuiltrein uit Coevorden naar Apeldoorn. Dit was tegelijkertijd de laatste rit die deze spoorvervoerder uitvoerde. Enkele dagen later stond bij Circulus Berkel in Apeldoorn nog altijd een afvaltrein te wachten op transport, die was voor de bekendmaking van het faillissement beladen. Door het faillissement en het inleveren van de lease-locomotieven kon en mocht Locon dit vervoer niet meer uitvoeren. Uiteindelijk werd de trein door Railexperts naar het emplacement van Apeldoorn gebracht en met loc 9901

naar Coevorden gereden. Zo kon deze trein alsnog worden geleegd. Na het faillissement is dit vervoer niet door een andere maatschappij overgenomen. De van ACTS afkomstige containerdraagwagens die voor het vervoer werden gebruikt, werden zodoende verkocht. De wagens werden verzameld in Amersfoort. Inmiddels zijn 34 wagens verkocht aan het Tsjechische TSS Cargo en overgebracht naar Bad Bentheim en verder. Zo vertrok op 17 juli 2018 een flinke sleep naar Tsjechië.

WIJSTER

De voormalige Vuil Afvoer Maatschappij (VAM) in Wijster is de grondlegger voor het vervoer van afval per spoor. Na de groeiende vraag van afvalverwerking én compost, sloot de VAM in 1929 een contract met de gemeente Den Haag voor het composteren van Haags huisvuil. Dit was het begin van de Wijsterse VAM. Daar werd een grote stortplaats gebouwd, waarna in 1931 de eerste vuiltrein uit Den Haag arriveerde. In 1997 werd er het laatste afval uit kantelbakken van de VAM-wagens gestort. Een jaar eerder werd namelijk een verbrandingsoven in gebruik ge-





Locon 1506 passeert met vier wagens een bollenveld in Noordwijkerhout, 29 april 2016.

nomen, die ervoor zorgde dat het vuil voortaan niet meer werd gecomposteerd, maar verbrand. Het tientallen jaren storten van afval zorgde ervoor dat de composthoop het hoogste punt van Drenthe werd. In 1997 werd het spoorviaduct waar vanaf werd gestort afgebroken. Het vervoer werd nu per container en via een nieuwe terminal ontvangen.

Tegenwoordig is de VAM onderdeel van Attero B.V. De VAM werd eind jaren '90 verkocht aan Edon, dat na naamswijzigingen Essent Milieu en Attero heette. Door het aflopen van het contract met Attero kwam 30 juni 2016 na 85 jaar een einde aan het vuilvervoer naar Wijster.

De laatste jaren reed Locon elke doordeweekse dag met een vuiltrein van Apeldoorn naar Wijster. De beladen containers waren afkomstig van Noordwijkerhout, Crailoo en Apeldoorn. Een dieselloco - vaak een V100 - bediende de bedrijven over-

dag, om de trein later in Apeldoorn samen te voegen. Een 9900 bracht de trein vervolgens in de late avond naar de afvalverwerker in Drenthe. Hier werden de containers van de trein gehaald en geleegd. Door dit nachtwerk zijn foto's van activiteiten in Wijster zeldzaam. Voor de vuilverbranding ligt een kleinschalig

1. Twee Takkls-wagens als monument in Wijster. **2.** Locon 9909 en 9904 passeren 05:15 uur's ochtends de toen nog overeind staande IJsselcentrale bij Harculo, op weg naar Apeldoorn. 18 juni 2016. **3.** Even na middernacht staan de 9702 en 9901 met een beladen vuiltrein op het emplacement van Wijster, 13 juni 2016. **4.** Terwijl het licht wordt staan de 9904 en 9909 in Wijster gereed voor vertrek met een lege vuiltrein.



emplacement met twee sporen en is sinds 1977 voorzien van bovenleiding. Het spoor heeft nog altijd de naam VAM-aansluiting en VAM-terrein Wijster. Ten tijde van de bedieningen was loc 9702 aanwezig. Deze Hippel had de taak om de trein verder het terrein op te duwen. Tenzij de trein was vertraagd, dan kon de machinist besluiten om 'freewheelend' met de eloc naar binnen te rijden. Zo rolde een 9900 met trein de dieselsporen op. Na twee jaar is het spoor nog steeds intact, maar zijn er geen activiteiten meer.

NOORDWIJKERHOUT

Tegelijkertijd met het beëindigen van het vervoer naar Wijster werd ook het spoorvervoer bij de VAB in Noordwijkerhout ge-

werden met een kabel voortgetrokken. Later is het bedrijf uitgebreid met een nieuw pand waar de huisvuiltreinen werden beladen. De oude stortinstallatie raakte sindsdien buiten gebruik. Bij het beladen werd tot de laatste dag een Windhoff rangeerrobot gebruikt: in dit geval een locomotief zonder cabine. In april 2018 is begonnen met het opbreken van de sporen bij de VAB. Tegenwoordig resteert slechts het aansluitwissel met nog een wissel en stootjuk. Dat maakt de kans op terugkeer van dit spoorvervoer bijzonder klein.

SPAARNELANDEN

Beladen vuiltreinen van Spaarnelanden (bekend om de rode containers met daarop Spaarnelanden nv) in Haarlem werden naar



5. Op 30 juni 2016 haalde de 203 160 alle aanwezige wagens op bij de VAB, dit was de laatste keer dat het bedrijf werd bediend. Hier nabij wasinstallaties. (foto Koen van der Lee) **6.** In Noordwijkerhout werd voor het rangeren een op afstand bestuurbare Windhoff-acculoc gebruikt, 3 februari 2016. **7.** RRF 18 rangeert met een Spaarnelanden vuilrein in de Houtrakpolder, 31 juli 2015. (foto Lesley Langeveld)

staakt. Op 30 juni 2016 haalde de 203 160 de laatste wagens op. Het VuilAfvoerBedrijf van de gemeenten Duin- en Bollenstreek sloot een nieuw contract met Suez/Sita, dat het afval voortaan met de vrachtwagen naar de Houtrakpolder bracht. Daar is afvalverwerkingsbedrijf AEB gevestigd, eveneens een voormalig gebruiker van spoor. Typerend voor de Noordwijkerhoutse overslag is dat het vlak langs de hoofdbaan ligt. De vuilrein moest op de hoofdbaan stoppen om vervolgens geduwd het aansluitwissel op te rijden, dat gaf weleens vertraging. Op het terrein lagen diverse sporen. In de tijd van de VAM werden composttreinen op een spoor vlak langs de hoofdbaan beladen. Die

het Afval Energie Bedrijf (AEB) in de Houtrakpolder gebracht. Tussen de stations Haarlem en Haarlem Spaarnwoude had (en heeft) Spaarnelanden een overslag langs het hoofdspoor. Hier werden de wagens gevuld en met een kleine rangeerrobot verschoven. Dit vervoer werd tot 2015 door RRF gereden, waarna werd overgestapt naar vervoer over de weg. Voor de bediening stond standaard een V100 en regelmatig een 4400 in de Haarlemse Driehoek opgesteld. In 2009 lieten Spaarnelanden en AEB uit overweging voor het milieu nog weten voorstander te zijn van meer vervoer per spoor. Spaarnelanden deelt nu desgevraagd mee dat voor wegvervoer is gekozen, omdat het

goedkoper is, maar ook duurzamer en efficiënter. Er wordt gereden met vrachtwagens die aan de Euro 6-norm voldoen. Deze rijden rechtstreeks naar het AEB, terwijl de trein via Uitgeest en Zaandam reed. Verder worden aanhangers gebruikt, waardoor twee containers per rit kunnen worden meegenomen. Spaarlanden laat weten voor afbraak van de sporen bij het laadstation in Haarlem geen concrete plannen te hebben.

COEVORDEN

Grote vraag was wat er met de vuiltreinen ging gebeuren nadat het contract bij Attero in Wijster afliep. Nu blijkt dat al in 2012 een contract was gesloten met de Gewestelijke Afvaldienst (GAD) in Crailoo en afvalverwerker EVI in Coevorden. Zoals eerder vermeld

de Bentheimer Eisenbahn uitgevoerd. Ook bracht BE de trein terug onder de draad, waarna Locon naar Apeldoorn reed met een 9900. Op 7 juli 2017 reed Locon de laatste vuiltrain naar Apeldoorn. In weerwil van dit laatste feit reed op 18 april 2018 nog één keer een lege vuiltrain vanuit Coevorden naar Amersfoort: Rail Force One bracht met de 1831 een aantal in Coevorden achtergebleven wagens naar de verzamelplaats in Amersfoort.

APELDOORN

In 1971 werd tussen Apeldoorn en Dieren een nieuw VAM-overlaadstation geopend. Net als andere overslagen werden de VAM-wagens jarenlang naar Wijster gebracht, tot juli 2016. Sindsdien gingen de vuiltreinen naar EVI in Coevorden. Het



8. Op 7 juli 2017 passeert de Locon 9909 met hun laatste gereden trein ooit uit Coevorden. **9.** Op 30 juni 2016 rijdt de 203 160 over de VAM-aansluiting in Apeldoorn. **10.** De 203 160 passeert op 18 maart 2016 de afgraving bij Assel, op weg naar Amersfoort en verder. **11.** De Locon 7110 rijdt in avondlicht langs het kanaal in Apeldoorn, 31 mei 2016.

was juli 2016 de ingangsdatum, direct na de beëindiging van het contract met Attero. Locon kreeg het contract voor het vervoer naar Coevorden in handen. De gemeente Gooi- en Vechtstreek, maar ook Apeldoorn, had als eis gesteld dat het huisvuil milieuvriendelijk naar de verwerker moest worden gebracht. Door de grotendeels elektrische tractie kon Locon hier aan voldoen. Het contract met EVI had een looptijd van tien jaar. Zonder het faillissement dus grote kans dat de van geur voorziene treinen nog lang naar Coevorden zouden rijden.

De afval energiecentrale EVI ligt pal op de Duits/Nederlandse grens bij Coevorden Heege. Hier werd het rangeerwerk door

VAM-terrein ligt langs de (museum)spoorlijn richting Beekbergen, al is het spoor tot de vuiloverslag eigendom van ProRail. Tussen de bosschages door zijn de opstelsporen van de overslag te zien. De te beladen wagens werden op het terrein verplaatst door middel van een lier. De bediening in Apeldoorn werd door verschillende locs uitgevoerd, ten tijde van materieeltekort bij Locon zelfs door materieel van de VSM. Naar verluidt wordt de vuiltrain door Circulus Berkel gemist.

CRAILOO

Door de toename van inwoners en dus huisafval in Hilversum



Hippel 601 heeft enkele wagens opgehaald bij de GAD te Crailoo, 27 augustus 2015.

werd in 1970 een nieuw overlaadstation bij Crailoo in gebruik genomen. Vele jaren, tot het faillissement van Locon, werden hier vuiltreinen beladen. Met een Niteq 5000 werden de wagens verschoven. Het rangeerwerk werd uitgevoerd door een Hippel van Railpro, die de volle en lege treinen van het terrein van en naar de sporen langs de hoofdbaan bracht.

MOERDIJK

Per 1 april 2016 werd de nachtelijke vuilrein van Sloe naar Moerdijk opgeheven. Daar behoorde voorheen ook Bergen

op Zoom De Kragge bij, dat op de route lag. In Sloe en De Kragge werden de treinen beladen, waarna het afval in Moerdijk werd verwerkt bij de daar gevestigde vuilverbranding van Attero.

Of het huisvuilvervoer per spoor ooit terugkeert? Daar zal veel inspanning voor nodig zijn. De voortekenen zijn niet gunstig. Dus kan er gevoeglijk vanuit worden gegaan dat na 86 jaar aan een interessant hoofdstuk van het goederenvervoer in Nederland een eind is gekomen.



13



14

13. Een sleep van 17 verkochte Slps'en werd 17 juli 2018 door RFO 1828 naar de grens gebracht, hier bij Zenderen. (foto Guus Ferrée) **14.** Locon 203 160 is gearriveerd bij de VAB in Noordwijkerhout, 3 februari 2016.

LIVE SPEELGOEDVEILING

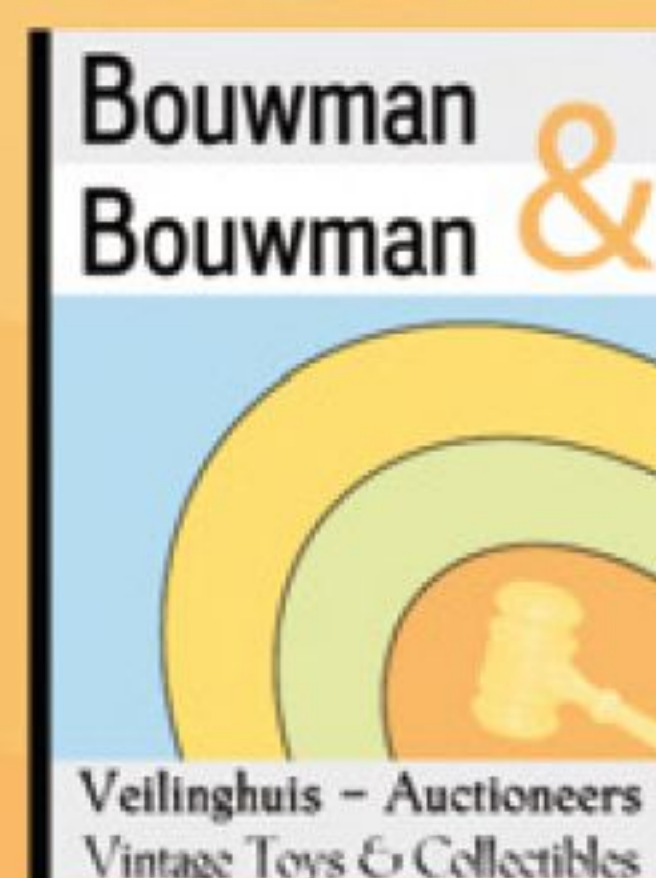
START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN



Zaterdag 6 oktober en 24 november

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com



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



Noviteiten 2018
Nu in de winkel verkrijgbaar!

PIKO

PIKO SmartControl^{light} –
De ideale start in de
digitale modelspoorwereld

Ergonomische
handregelaar

Overzichtelijk display

Maximaal 20 locomotieven
tegelijktijd individueel bestuurbaar

Eenvoudig te bedienen

Ontdek het PIKO SmartControl^{light} Systeem
afzonderlijk of als onderdeel van onze
gunstig geprijsde startsets inclusief een
groot railovaal!



59005 SmartControl^{light} Startset NS intercity E 186 met 2 ICK rijtuigen, periode VI 229,99 €*
* adviesprijs

Scaletrading · Gabriël Metsstraat 10 · 7312 PS Apeldoorn
info@scaletrading.nl · www.scaletrading.nl

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



PRIJSGUNSTIG EN BREED INZETBAAR

Piko SmartControl-Light



De stevige doos bevat alle SmartControl-Light-componenten inclusief de prima handleiding.

Na de in 2016 geïntroduceerde SmartBox komt Piko met een 'Light' systeem dat speciaal voor modelspoorders met een smallere beurs is gedacht. Het toont ook de trend bij Piko om de elektronica-ontwikkeling en productie in eigen huis onder te brengen. Railhobby heeft de door Piko beschikbaar gestelde nieuwe telg aan de tand gevoeld.

In het verleden maakte Piko voor elektronica, zoals decoders en centrales, graag gebruik van derden. Zo was de Piko-Powerbox een afgeleide van de Intellibox en de SmartBox door ESU ontwikkeld. Sinds begin 2018 heeft Piko een eigen elektronica-ontwikkelafdeling en de recent uitgekomen locdecoders en de SmartControl-light zijn daarvan de eerste producten. De SmartControl-Light bestaat uit een complete set met handregelaar en kleine centrale en daarnaast de losse handregelaar. Beide zijn aantrekkelijk geprijsd.

AANSLUITEN EN GEBRUIK

De handregelaar wordt met een spiraalkabel op de kleine centrale-kast aangesloten. Deze verbinding is een LocoNet aansluiting. Hiervan heeft de centrale er twee: één voor de handregelaar (met rode punt gekenmerkt) en één voor het aansluiten van andere LocoNet-randapparatuur, waaronder andere handregelaars.

Als regelaar-centrale combinatie, de 'set', doet de SCL exact wat hij moet doen: tot simultaan twintig digitale DCC-locs aansturen, bij een maximum stroomafname van 2 Ampère. Daar-



naast is het mogelijk tot 2000 wissels te schakelen en tot zestien wisselstraten vast te leggen. Tevens heeft de centrale een programmeerspoor-aansluiting waarmee decoders kunnen worden uitgelezen en geprogrammeerd. Tijdens het programmeren wordt het hoofdspoor uitgeschakeld. Het programmeerspoor is te belasten met maximaal 250 mA. Hierdoor is testrijden na het programmeren op het programmeerspoor niet mogelijk, maar moet de loc weer op het hoofdspoor gezet worden. Een onhandig minpuntje.

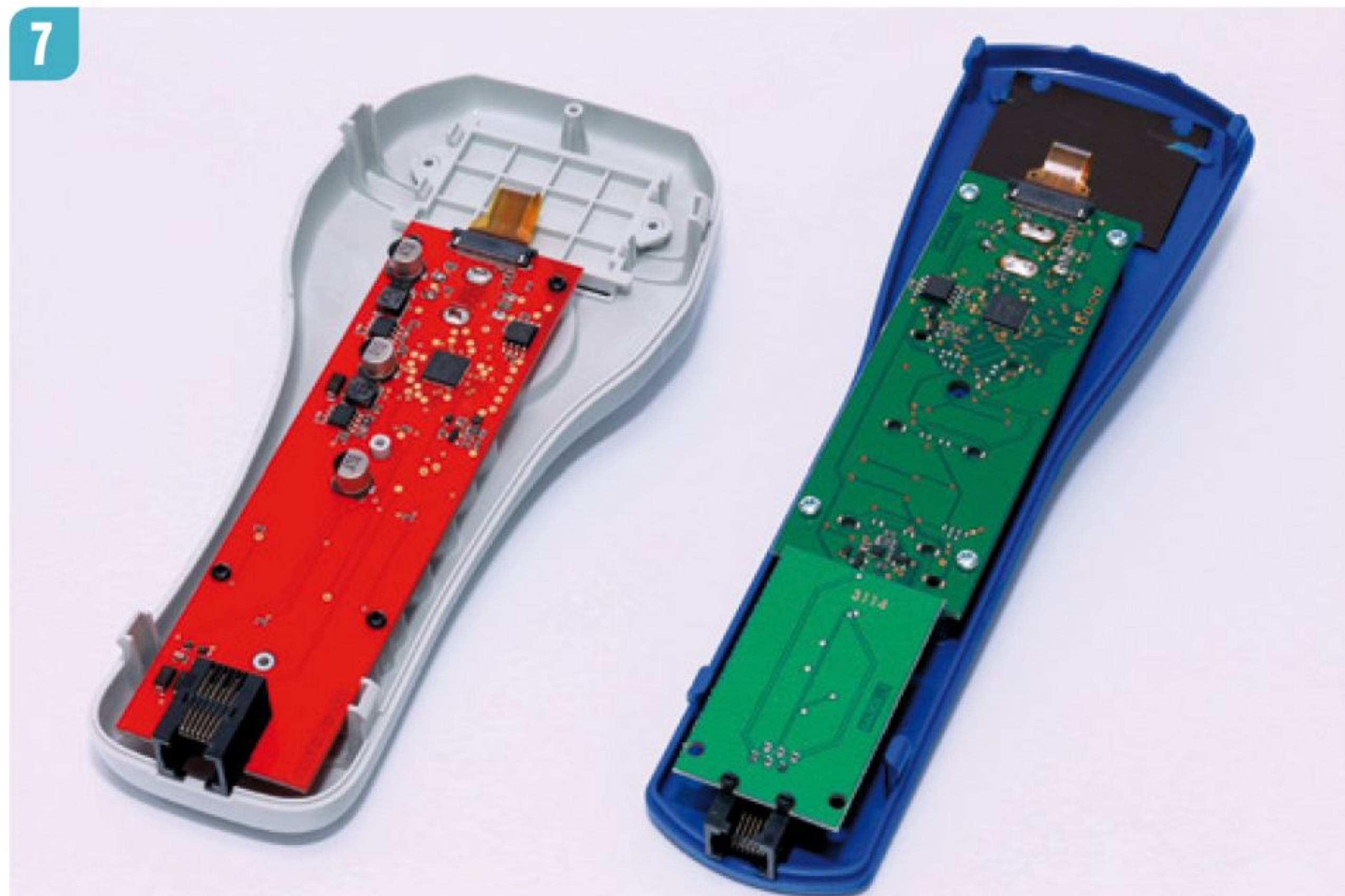
Het bedieningsgemak is goed en de handregelaar ligt prettig in de hand. Het uitgebreide handboek geeft duidelijke uitleg over de verschillende opties. Het is duidelijk te merken dat achter het ontwerp bewezen technologie steekt.

EXTRA 'CONNECTIVITY'

Omdat zowel de centrale als de handregelaar LocoNet 'spreken' is er een overvloed aan componenten op de markt om

1. De handregelaar, prettig en modern vormgegeven.
2. De SmartControl-centrale, 2A stroom en programmeerspoor-aansluiting.
3. Door de twee LocoNet-aansluitingen geeft de centrale toegang tot het gebruik van een breed scala aan LocoNet-apparatuur.
4. Naast de aansluiting naar de rails is dit alles wat er aan kabels komt kijken.
5. Het duidelijke lcd-scherm met achtergrondverlichting en instelbare helderheid. De grote, geribbelde knop levert een ergonomisch goede bediening.
6. Familie?... Ja en nee!

te gebruiken met de set of de handregelaar te gebruiken bij centrales van andere makelij. Zo kunnen bijvoorbeeld de Fremo Fred-regelaars worden aangesloten, maar ook andere LocoNet-handregelaars van diverse fabrikanten. De handregelaar laat zich probleemloos gebruiken op de Intellibox (I, II en Basic),



7. De handregelaar geopend. Duidelijk een eigen ontwikkeling van Piko, rechts de Daisy II. **8.** Een voorbeeld van het aansluiten van een Fremo-Fred. **9.** De SmartControl aan de Digikeijs DR5000. **10.** De SmartControl aan de Intellibox I-IR. **11.** De SmartControl aan het Fleischmann Twin-Center.

het Fleischmann TwinCenter en de Piko Powerbox (alle vanaf Firmware versie 2.0). Ook hadden we de mogelijkheid de SCL te testen met de Digikeijs DR5000; ook deze centrale kan prima overweg met de handregelaar. Wel moet daarvoor tenminste Firmware V1.5.0 zijn geïnstalleerd.

Behalve het uitlezen van het locadres (optie 1 onder het programmeer-menu 4) gaat het lezen en schrijven van cv's met alle voornoemde centrales probleemloos. Het uitlezen van het locadres is kennelijk een privilege van de SmartControl-Centrale.

DE VERDERE TECHNIEK

Natuurlijk hebben we de SCL opengemaakt; doe dit zelf niet in verband met het vervallen van de garantie. De reden van het openen is dat bediening, firmware en de toetsen lay out erg aan de Uhlenbrock Daisy II doen denken. Na het openen van beide regelaars houdt daar dan ook de gelijkenis op. Piko heeft naast een eigen behuizing ook het printontwerp voor z'n rekening genomen. Slechts het toetsenbord, de hoofdprocessor en display zijn identiek aan de Daisy II. De rest is eigen ontwikkeling. Wel draait op de SmartControl de laatste versie (2.4) firmware van de Daisy II-familie (waaronder ook de getoonde Tillig-variant). Na het openen van de behuizing treffen we een verzorgde, kwalitatief uitstekende printplaat aan met daarop onder andere de microcontroller, display-aansluiting en LocoNet-aansluiting.

Verder is de behuizing duidelijk ruimer dan die van de Daisy II en door een andere gewichtsverdeling ligt de SmartControl prettiger in de hand. Ook de print in de centrale is duidelijk een eigen Piko-ontwerp, hoewel deze qua aansluitingen identiek is met de Daisy II-centrale.

TOT SLOT

Met de SmartControl-Light set brengt Piko een voordelige en complete instap DCC-centrale. Het doel om gebruikers met de smallere beurs te bereiken én om de set in startsets op te nemen lijkt met de SCL eenvoudig te realiseren. Het product is compleet, goed te bedienen en ligt prettig in de hand. Daarnaast bouwt het voort op bewezen techniek en is compatibel met een hele reeks van andere LocoNet-apparatuur. Met € 149 voor de complete set en € 99 voor de losse regelaar bieden beide artikelen veel waar voor hun geld.

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



TT-Bahnen



H0-Bahnen



Schmalspurbahnen



Straßenbahngleis



ref.: 73743



ref.: 73738

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

9^{de} Grote Modelspoor EXPO 2018

Voor de Top nieuwigheden van Tillig voor 2018: vraag naar de info-flyers en catalogus, bij uw dealer-specialist.
U kan de info-flyers ook downloaden via www.modeltrainservice.com en www.tillig.com
Zie onze dealerlijst op www.modeltrainservice.com

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

T	S	D
train	service	danckaert

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

Modellbau WEST 2018



20. & 21. Okt.

10-18 uur

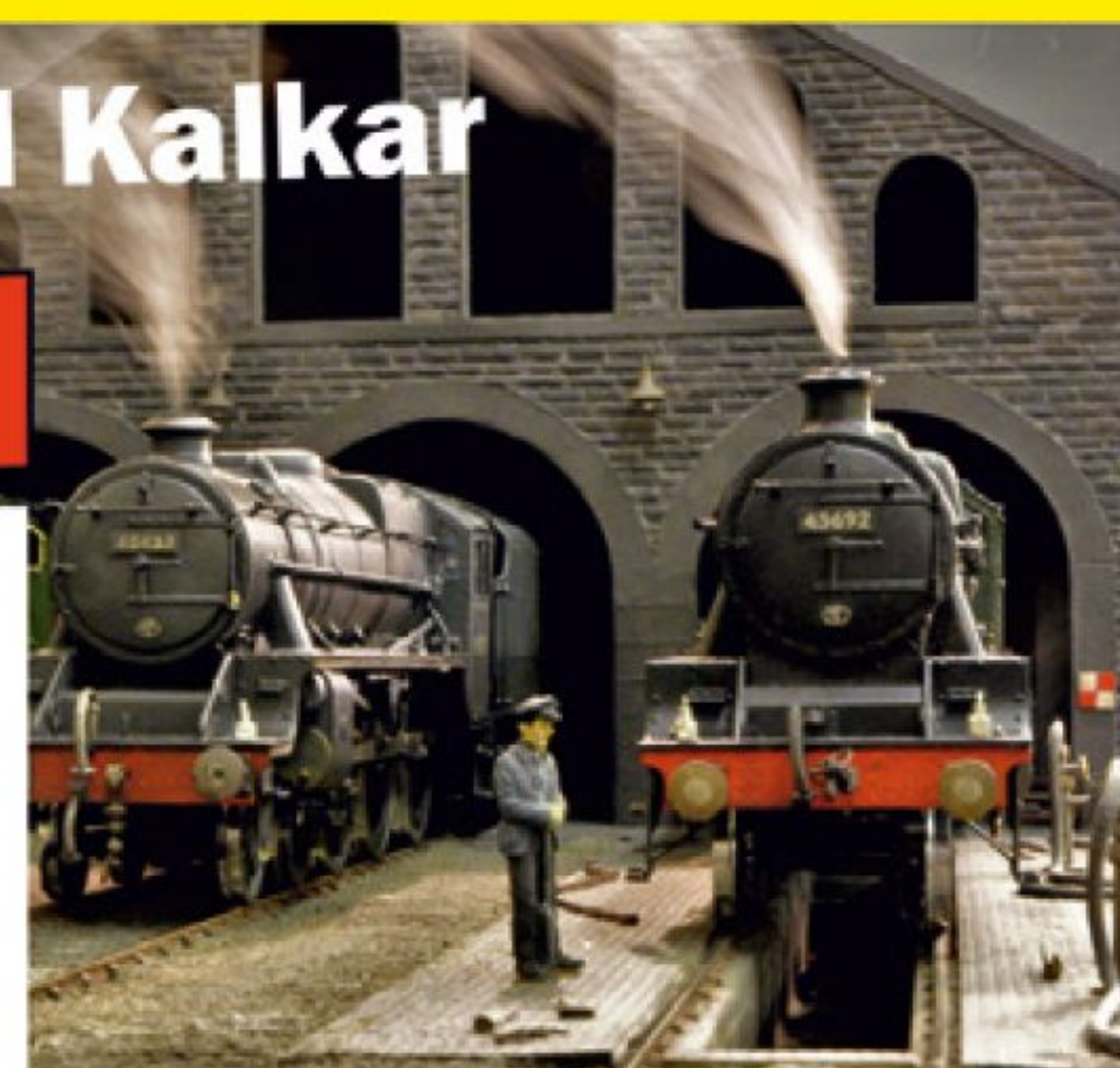
MESSE KALKAR

47546 Kalkar, Griether Str. 110-120

Messehalle im Wunderland Kalkar

Ook voor kinderen is er genoeg te doen op Modellbau West

20 internationale **modelspoorbanen** + meer dan 50 **handelaren**
op de grote internationale verkoops- en 2de handsbeurs ... non-stop
presentaties, mini-trucker shows, indoor demonstratie van model-
vliegtuigen, scheepsmodebouw, rc-cars ... www.bv-messen.de



NA 66 JAAR STOPT DE PRODUCTIE VAN GEDEGEN H0-MODELLEN

Adieu Fleischmann

In een wereld waarin consumenten zich sterk identificeren met een bepaald merk is modelspoor daar zeker een voorbeeld van. Voor sommigen is die beleving zelfs synoniem voor 'a way of life'. Zo waren de marketeers van LGB vroeger goed in het framen van hun modellen. Fleischmann maakte ook ooit deel uit van die 'heile Welt' waarin alles goed, mooi en aardig is. Nu wordt dat merk, althans het H0-deel, opgeheven.

'Zum Optimierung unserer Marktpflege', zo begint een zakelijke brief aan winkeliers en andere zakenpartners die op 12 maart door Modelleisenbahn Holding digitaal is verstuurd. De moedermaatschappij van Roco en sinds 2008 ook van Fleischmann heeft wat al zo lang boven de H0-markt hing, uiteindelijk doorgedrukt. De stekker wordt uit de stiefdochter getrokken. Commercieel zig-zag beleid heeft tot een sterfhuiskonstructie geleid die onomkeerbaar is gebleken. Jammer, want met Fleischmann gaat een traditierijk merk verloren - de N-tak blijft overigens wel behouden - dat de 1:87 liefhebbers veel moois heeft geboden en dat ook in de toekomst had kunnen blijven doen. Dat er nu meer aandacht aan N 'Piccolo' wordt besteed is een schrale troost. Bovendien: eerst zien en dan geloven. Daar komt bij dat Fleischmann in schaalgrootte 1:160 niet de naam is die het in 'half nul' heeft.

TECHNISCH SPEELGOED

Zelf ben ik opgegroeid met Märklin, in de jaren vijftig en zestig onaantastbaar marktleider in de meest verbreide modelgrootte. Maar zodra ik het ouderlijke nest had verlaten en zelf wat geld had verdiend werd het toch gelijkstroom. Om reden dat mijn hart ligt bij zo realistisch mogelijke modellen en scenery en in mindere mate bij de techniek. Dus kwam je in die tijd automatisch uit bij Liliput, Roco en Fleischmann. Röwa, Merker & Fischer en dergelijke had je ook, maar daar hing een bepaald prijskaartje aan en bovendien waren deze niche-modellen moeilijk verkrijgbaar. Dertig jaar geleden kwam ik in contact met Otto Simon, speelgoedimporteur uit Almelo, die zoals dat heette ook technisch speelgoed in het assortiment had. Fleischmann, Pola en LGB werden daar verhandeld, het waren voor deze hobby de gouden jaren zeventig en tachtig. De tijd dat kinderen nog met de neus tegen de ruit van een winkel van Bart Smit stonden om naar een miniatuurtrein te kijken. Zelf deed ik dat als ik een



enkele keer naar Amsterdam (Merkelbach, Hofleverancier zelfs) of Rotterdam (Meijer & Blessing) moest. Wat een assortiment, wat een bijzondere locomotieven. En ook, wat een prijzen. Maar mooi was het wel. Bij Otto Simon was Harry Becker verantwoordelijk voor de technische merken. Hij deed dat met een aanstekelijk enthousiasme en een grote verantwoordelijkheid voor de aan hen toevertrouwde merken. En met liefde voor het modelspoorproduct. Geen verkoopmanager die de ene dag drop verkoopt, de andere dag verpakkingen en het ook wel eens met 'treintjes' wilde proberen. Zijn 'elektrische' achtergrond gaf hem een grote voorsprong op collega's.

MODELSPOORKRANT

Het houden van exposities, workshops voor neringdoenden, het uitbrengen van een eigen Modelspoorkrant, bezoeken aan fabrieken, vieringen van (model)spoorjubilea en vooral een snelle service richting winkelier, uitbrengen van Nederlandse modellen, zelden heb ik iemand in de modelspoorwereld meegemaakt die



Alle geproduceerde modellen werden nauwgezet gecontroleerd. (foto Carlo ter Ellen)



1. De laatste modellen in eigen regie werden bij Fleischmann met de modernste technieken ontwikkeld. (foto Carlo ter Ellen) **2.** Lints van Syntus worden zorgvuldig bedrukt, de tamponeertechniek was van hoog niveau. (foto Carlo ter Ellen) **3.** Het frezen van een gietmodel is een secuur werkje. (foto Guus Ferrée) **4.** Kaufhof bood in 2001 deze 70 091 in een oplage van 96 aan. Een jaar eerder werden 150 soortgelijke 91-ers verkocht.

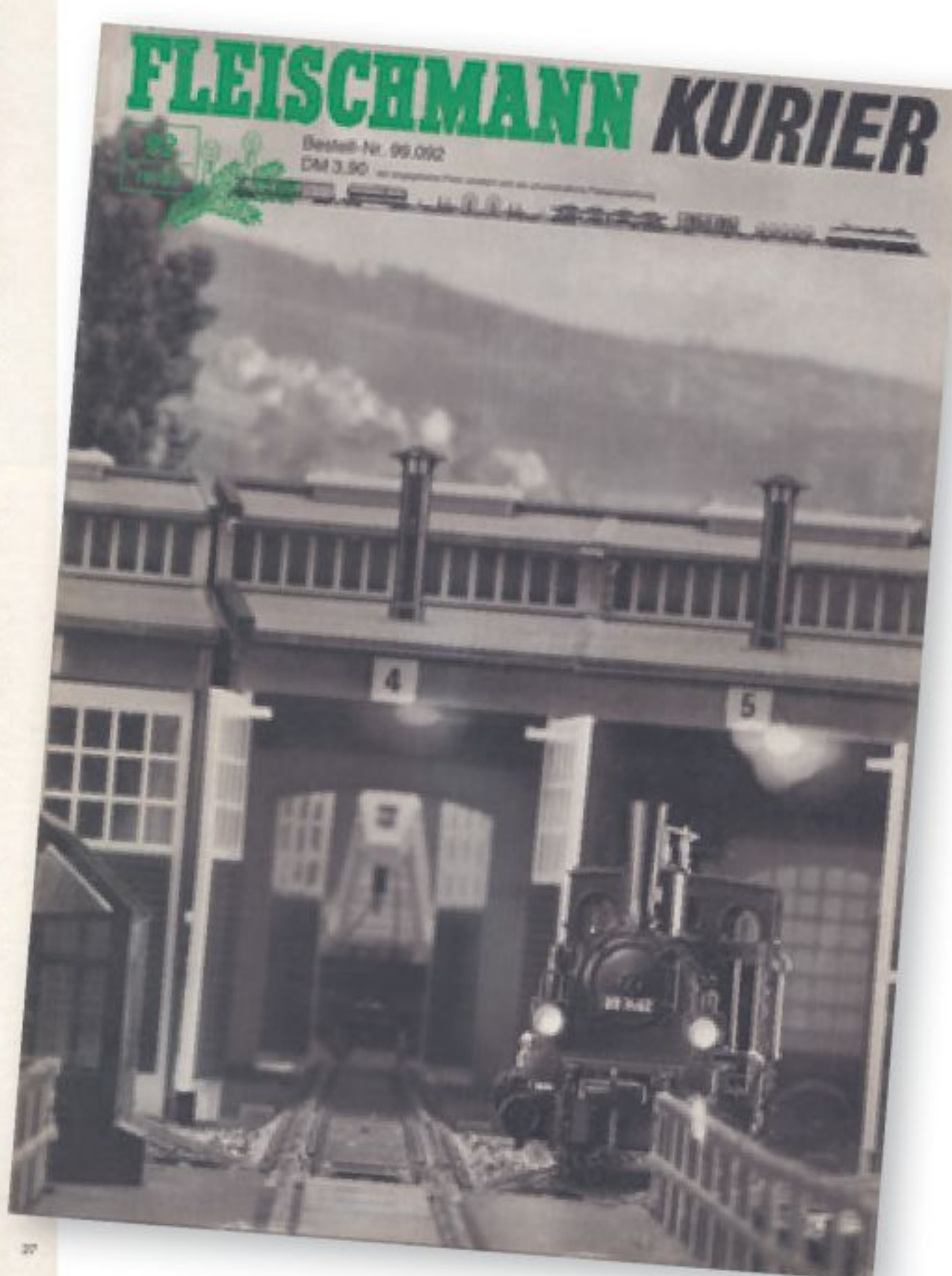
zo gedreven met zijn werk bezig was. Eerst in dienst van Otto Simon en later als directeur/eigenaar van HobbyTime, zijn inzet was ongeëvenaard groot. Als je zo dicht op een bepaald merk zit dan raak je daar vanzelfsprekend ook een beetje mee besmet. Zo richtte ik mijn focus als stoomliefhebber op Fleischmann, op de fraaie eenmalige sets. Met complete goederen- en reizigerstreinen en op de Reichsbahnlocs van Pruisische en Beierse origine. Fleischmann had sterke Neurenbergse wortels, dus werd ook het nodige Zuid-Duitse materieel nagebootst. Heel wat materieel werd belicht en opgemeten in depot Neurenberg om in 1:87 en 1:160 te worden nagemaakt. Bij dat depot had Fleischmann goede contacten met DB-medewerker Wallinger. Dankzij die warme band kon ik het Bw bezoeken en kreeg ik een interessante rondleiding van Wallinger. De eerste representanten van de nieuwe serie 189 stonden er opgesteld, evenals de 234 en Taurus.

BEZOEK KIRCHENWEG

Nieuwsgierig als ik ben kon ik op een gegeven moment een bezoek aan de fabriek brengen. Een uitstapje waarvan ik hoge verwachtingen had. Maar, oh wat werd dat bezoek aan de Kirchenweg in Neurenberg een regelrechte afknapper. Zelden zo'n aftandse en weinig tot niets uitstralende productieruimte gezien. Was dit nou Fleischmann, een van de toonaangevende merken in N en H0? En dan die desolaat uitzijende kantine. Daar liet je je medewerkers tussen de middag toch niet hun brood opeten? Later bezocht ik de modernere fabriek in Heilsbronn, niet te verwarren met Heilbronn. Daar waren de werkomstandigheden heel wat beter. Fleischmann was een conservatief geleid bedrijf. Dus met een ietwat saai spoorwegblad, Fleischmann Kurier. Waar in het decembernummer van 1983 een pagina met Nederlands nieuws was ingeruimd met een foto waarop Railhobby redacteur Otto Dijkstra de hand schudt van Harry Becker, van importeur Otto Simon, omdat een bepaald model door de lezers van RH als beste van 1982 was gekozen. Actualiteit had niet de hoogste prioriteit. De komst van de T 3 werd hierin ook aangekondigd, dat was veel belangrijker.

HORST FLEISCHMANN

Het Neurenbergse bedrijf had Horst Fleischmann als laatste directeur/eigenaar. Toen deze zijn toko in alle stilte in 2008 had verkocht, stuurde hij zijn Nederlandse vertegenwoordiger Harry Becker een handgeschreven brief. Een bijzondere, persoonlijke actie. Of het nodig was dat Fleischmann van de hand werd gedaan? De verkoop zal niet uit luxe zijn gedaan. Door de conservatieve houding van de laatste actieve Fleischmann was de firma bij de concurrentie achterop geraakt. Een voorbeeld: terwijl andere fabrikanten de nieuwe generatie treinstellen zoals de Desiro (Piko) en Talent (Brawa) uitbrachten, bleef het wat dat betreft in Neurenberg oorverdovend stil. De ouwe heer Fleischmann vond dat materieel maar niks, dat waren trams in zijn optiek. Harry Becker zag nog een kans voor de Lint. Het nieuwe product van Alstom uit Salzgitter-Watenstedt dat ook door Syntus in de Achterhoek en later in Twente werd ingezet. Terwijl Mehano van Alstom al toestemming had gekregen om het tweedelige treinstel te maken, toog Becker naar Salzgitter om daar bij woordvoerder Hans-Peter Kienhorn te pleiten voor de komst van een Fleischmann-model. De meegebrachte gesealde haring miste z'n uitwerking niet. Enige tijd later kringelde witte rook uit de schoorsteen, Fleischmann stapte in de actuele tijd in. Een mooi model van de Syntus Lint (later nog gevolgd door een rode Twentse variant) was het gevolg, bovendien fraaier dan het veel goedkopere Mehano-model.





5. Plan V en Sprinter waren succesvolle Nederlandse modellen. Van elk model hing bij Fleischmann een kap.
 6. Fleischmann gaf bij elk groot spoorwegjubileum acte de presence. 7. De Fleischmann Kurier was jarenlang het huisorgaan. Inzet: Ook Railhobby haalde deze uitgave.
 8. Theo Naberhuis van Syntus meet opschriften van de Lint op in Zutphen. 9. Het model van de serie 55 toont het hoge niveau aan van de Fleischmann H0-modellen.
 10. De exclusieve H0-modellen van 2003. 11. Niet alleen met stoomtractie maakte Fleischmann naam, ook de E 19 mag er zijn. 12. Verschillende verpakkingen. Toen Fleischmann nog zelfstandig was, daaronder na verkoop aan de 'Holding'.



FRANSE MODELLEN

Een ander voorbeeld. Wie de catalogi van concurrerende merken openslaat zag modellen uit tal van landen voorbij komen. Bij Fleischmann werd tot het laatst de productie die min of meer exclusief was voor landen buiten Duitsland, nagenoeg nooit vermeld. Er zijn prachtige 78-ers in Franse livrei gemaakt en mooie Poolse machines van Duitse origine. Slechts via via kon je zo'n model bemachtigen. Een policy die gemengde gevoelens onder de echte verzamelaars teweeg bracht. Fleischmann had buiten het betreffende land veel meer van die modellen kunnen verkopen. Het merk stond immers bekend om de puike stoomlocs. Met de gemoderniseerde series 18.5 en 43 als slotakkoord. Dat laatste model, inmiddels verpakt in een nieuwerwetse rode doos, was een topmodel. Een bewijs voor het hoge niveau dat in 2008 mogelijk was. Niks kunststof (drijf)wielen zoals je toen nog bij veel modellen van de concurrentie zag, maar metalen wielen met strak gestoken spaken.

KIEZERSBEDROG

Helaas bood Modelleisenbahn Holding, de nieuwe eigenaar van Fleischmann, veel minder perspectief dan door de buitenwacht na de verrassende overname werd gehoopt. Er waren jaren dat in H0 louter kleurvarianten op de internationale speelgoedbeurs van Neurenberg werden aangekondigd. Niet echt overtuigend voor een branche die het vooral van de verkoop van nieuwe modellen moet hebben. Bovendien vervreemde de nieuwe moedermaatschappij de Fleischmann-adepten van zich door opeens Roco-modellen in Fleischmann-verpakkingen te stoppen. En omgekeerd. Kiezersbedrog in optima forma en in feite ook minachting van de trouwe Fleischmann- en Roco-aanhang.



Een van de laatste stoomlocs die in eigen regie werd gebouwd, de serie 43.

ECONOMISCHE CRISIS

Vertrouwen komt te voet en gaat te paard. De kritiek zoemde snel rond. Logisch dat de achterban afhaakte, nog afgezien van het feit dat in 2008 een ongekende economische crisis uitbrak die de modelspoorhobby als luxe product geen goed heeft gedaan. Maar los daarvan, je husselt geen modellen van twee merken door elkaar en brengt vervolgens in 2010 naar buiten dat Fleischmann het merk wordt dat het spoorwegmaterieel tot 1950 gaat belichamen. En daar vervolgens niet echt naar handelt. Vijf jaar geleden werd de ICE-serie 407 exact op lengte geïntroduceerd. Hoe actueel kunnen modellen zijn. Fleischmann is de afgelopen tien jaar een Fremdkörper geweest binnen de Holding. Dat veel Fleischmann-personeel werd ontslagen en zo het DNA van dit merk verdween heeft de teloorgang alleen maar versterkt.

MODEL VAN KAUFHOF

En nu is Fleischmann H0 ten dode opgeschreven, al zal een aantal 'Neurenbergse' modellen als Roco-model verder leven. In tegenstelling tot eerdere, interne, mededelingen blijft het Pro-fi-railsysteem in H0 bestaan. Lekker verwarrend voor de Fleischmann-adepten. Hun wereld ziet er opeens heel anders uit. Aan de andere kant zullen ze hun aangeschafte locs nu wellicht meer gaan koesteren, vooral de bijzondere modellen, die kunnen wel eens wat meer waard worden. Want ook die zijn er geweest. Zo heeft het warenhuis Kaufhof ooit een klein aantal stoomlocs van de serie 70 met een transparante kap verkocht, inmiddels een waar collectors item. Net als de rijtuigen met speciale opdruk die de deelnemers aan bepaalde workshops kregen. Het is nu de hoogste tijd om die uit hun verpakking te halen. Fleischmann is dood, leve Fleischmann.

FLEISCHMANN IN HET KORT

Het bedrijf zag in 1887 door toedoen van Jean Fleischmann het levenslicht. Die legde zich als graveur toe op de productie van blikken speelgoed dat in die tijd erg populair was. Tot de belangrijke afnemers behoorde de bekende firma Bing. Twee jaar na de oprichting verkaste Fleischmann naar de hoek van de Bieling- en Rieterstraße. In dezelfde wijk, niet ver van de Fleischmann-fabriek, zat vanaf 1927 de firma Doll & Co in een groot pand aan de Kirchenweg 13 waar modeltreinen in schaal 0 werden gemaakt. In het kader van de ont-eigening en vervolging van joodse burgers ging die fabriek in 1938 over naar Fleischmann - de joodse eigenaars zijn naar Amerika gevlucht. In 1952 werd het eerste H0-assortiment geïntroduceerd, ofschoon Fleischmann in die tijd nog niet de schaalgrootte 1:87 aanhield, maar 1:82. Lange tijd hadden lange rijtuigen en treinstellen zoals de NS Plan V en Sprinter een lengte die overeenkwam met 1:100. Fleischmann bracht vanaf 1969 ook N-modellen op de markt. De naam Piccolo

was geboren. Dat merk blijft voortbestaan. Fleischmann wordt dus niet compleet bijgezet in de geschiedenis van het Duitse modelspoor.



Een 0-model uit de jaren na de Tweede Wereldoorlog.

Exact-train

Binnenkort leverbaar de nieuwe modellen NS AB7500

Classic H01:87®

Een niet te missen wagen achter uw NS locomotief

Het nieuwe NS AB7500 programma:

Nieuwe serie korter gekoppeld

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



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



De AB7500 rijtuigen zijn door veel modeltreintijdschriften beoordeeld. Allen waren zeer positief. In Oktober komt ook de verlichting voor de AB7500 beschikbaar. (Cat.nr. MS 11064)

Nieuw leverbaar zijn Oppelns (o.a. frico's) en Nordhausen en vele Gbs varianten van de DB, DR en SBB.

Al onze wagens hebben de volgende voordelen:

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

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

IJsvoegellaan 15

NL-4143AT Leerdam

info@exacttrain.nl

www.exacttrain.eu

Er wacht een hele wereld op jou...



**MINI WORLD
ROTTERDAM**

Weena 745 / Rotterdam / 5 min. lopen vanaf Rotterdam CS

www.miniworldrotterdam.com

COUNTDOWN LOOPT VOOR DE TWEE LAATSTE KOLENMIJNEN IN
DUITSLAND, DEEL 2

Bergwerk Prosper-Haniel sluit de rij

De kolenmijnen in Ibbenbüren en Bottrop sluiten op 21 december dit jaar, als laatste twee in Duitsland. Bergwerk Prosper-Haniel verzorgt het slotakkoord in het Ruhrgebied. Nu is die regio al voor een belangrijk deel veranderd in een groengebied. Voor deze transitie kan worden afgerond moet eerst de mijn in Bottrop dicht. De countdown loopt. Adieu Pott, na 200 jaar is het goed zo.



Ouderwetse industriesfeer bij Thyssen Krupp in Duisburg.



1. Een kolentrein, getrokken door NIAG-loc 6, rijdt langs de cokesfabriek in Bottrop-Welheim, 28 november 2016.
2. Achter de onderlossers de grote menghal voor kolen op het terrein van de mijn Prosper in Bottrop-Welheim.
3. Kolenoverslag bij de haven van Coelln-Neuessen.
4. Achter de D-724 van de RAG gaat de voormalige 80 030 van de Bundesbahn schuil. Hamm, zomer 1972. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

In het Ruhrgebied houdt het Bergwerk Prosper-Haniel in Bottrop de eer hoog van de laatste, actieve kolenmijn. Die status heeft het bedrijf na de sluiting van de Zeche Auguste Victoria in Marl in december 2015. Hoewel Bottrop, de actuele delving van de kolen gebeurt in Bottrop-Kirchhellen. In Bottrop, naast het terrein van de Kokerei Prosper (cokesfabriek), herinneren nog slechts de fraai vormgegeven Malakowtoren van de schacht Prosper II en de nabij gelegen grote kolenmenghal aan deze mijn. Prosper-Haniel is feitelijk een verbindingsmijn die in 1974 is ontstaan uit de Zechen Jacobi, Franz Haniel en Prosper.

De Ruhr Kohle AG (RAG) was eens een groot en sterk merk in Duitsland. Nu heeft het bedrijf nog een relatief klein hoofdkantoor in Herne, pal naast de chemische fabriek Sasol waar nog steeds een drieassige vuurloze locomotief dienst doet. De RAG stond ooit aan de top waar het om de delving van steenkolen ging. Met name in technisch opzicht deed dit conglomeraat van zich spreken. Eind jaren zeventig kende de RAG zelfs de wereldpremière bij de introductie van de nieuwe draaistroomlocs (zie deel 3 in Railhobby 405). Deze vierassige machines met asynchroonmotoren hadden de toekomst. Maar ook bij stoomlocliefhebbers sloeg in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw het hart sneller als de naam van dit bedrijf ter sprake kwam. Wie herinnert zich niet de ex-DB 80-ers en 94-ers die in Hamm reden? Of de andere, typische industriële locs met een sleep Kübelwagens. Er werden zelfs excursies met deze machines gemaakt. Een van de ex-94-ers, D 795 (voormalige 94 863) reed zelfs het reguliere treinpaar P 9001/9002 op de twaalf kilometer lange lijn Bockum-Hövel - Werne. Tot 1975 kon hier voor een kaartje van 50 Pfennig met stoom worden gereden. Daarna werd het reizigersverkeer op deze verbinding nog tien jaar met dieseltractie geëxploiteerd.

MIJNSCHADE

Voor veel medewerkers van de RAG in Bottrop zal de sluiting van de mijn ongetwijfeld een bittere pil zijn, een groot aantal heeft dat al eerder meegemaakt. Ze kregen in het noorden van het Ruhrgebied een zogeheten Anschlussarbeitsplatz en konden in Bottrop nog een paar jaar doorwerken. Zoals de 500 man die in december 2015 brodeloos dreigden te raken na de sluiting van de mijn Auguste Victoria in Marl. Het gros van de kompels (het Duitse woord Kumpel betekent ook maat, vriend) gaat eind dit jaar met vervroegd pensioen. Na de sluiting op 21 december blijven er in Bottrop nog 700 jongere werknemers over waarvan een deel voor drie jaar vast werk in het vooruitzicht heeft: de niet meer gebruikte machines moeten worden gedemonteerd en afgevoerd. Na die tijd blijven er nog zo'n 650 man over. Die zullen, zo meldde de lokale pers, de mijnschades gaan afwikkelen. Een onherroepelijk fenomeen rond een kolenmijn die ondergronds wordt geëxploiteerd. Door het uitgebreide gangstelsel ontstaan verzakkingen die scheuren in muren van huizen veroorzaken. Ook in het zuiden van Limburg komt dit nog steeds voor, een kleine veertig jaar na sluiting van de laatste mijnen. Volgens de schattingen gaat het in en rond Bottrop om zo'n 22.000 schademeldingen per jaar.

130 MIJNEN

Tijdens een extra rit, 'Abschied von der Kohle', van de DGEG in oktober 2017, reed de door loc 38 2267 getrokken trein kris-kras door het Ruhrgebied. Het was bijna niet voor te stellen dat de Bundesbahndirektion Essen nog niet lang geleden de veruit belangrijkste spoorwegdirectie van de DB was. Het vroegere



kantoorpand in het centrum van Essen is daar nog een levend bewijs van. Nu zie je overal buiten dienst gestelde, deels overwoekerde emplacementen en aansluitingen. Waar tot voor kort met zelflossers werd gerangeerd groeien nu berkenbomen, het natuurlijke symbool van teloorgang. In het midden van de jaren vijftig waren de mijnen hier nog booming business. Het zo vaak beschreven Wirtschaftswunder manifesteerde zich op alle fronten. Langzaam verdween de pijn van de laatste oorlog. De Duitsers kregen het beter, menig een kon zich een auto Made in Germany permitteren, het liefst een Mercedes, jarenlang het statussymbool bij uitstek. In 1956 werd 134 miljoen ton kolen uit de grond gehaald, een absoluut record in de nog jonge Bondsrepubliek. Alleen al het Ruhrgebied telde 130 kolenmijnen en 65 cokesfabrieken. Dag en nacht reden de met kolen beladen goe-

5. Loc 3 van de Klöckner Bergbau mijn Königsborn, 19 oktober 1969. (foto 5 & 8 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **6.** De locloods van Bw Gelsenkirchen-Bismarck op 12 oktober 1976. Links de 044 377 en 402. (foto 6 & 7 collectie Guus Ferrée) **7.** DB 044 377 onder de bekolingsinstallatie van Bw Gelsenkirchen-Bismarck. **8.** Een kenmerkend beeld uit de jaren zeventig. DB-loc 042 096 rijdt met een lege kolentrein bij Meppen.

derentreinen over het 5480 km lange spoorwegnet van de BD Essen. Wekelijks werden uit de gehele Bondsrepubliek gemiddeld meer dan 83.000 beladen goederenwagens naar deze BD getransporteerd. Anno nu zijn dat ongelooflijke hoeveelheden. Files op de weg bestonden nog niet en op straat was voldoende plek voor de spelende jeugd.

STOOMLOOS

Maar door de import van goedkope aardolie werden de kolen uit eigen land minder interessant. Het 'Zechensterben', de neergang van de mijnindustrie, werd een nieuw begrip. Vele duizenden kompels verloren hun werk. Er ontstonden crises, er werd gestaakt. Woede kreeg de overhand onder de mijnwerkers. Eind jaren zestig werd nog maar 90 miljoen ton kolen naar boven gehaald. Dat impliceerde, mede omdat ook de zware industrie klappen kreeg, veel minder goederenverkeer over het spoor. Verschillende depots zoals Essen-Kupferdreh en Witten Hbf werden opgeheven. Nieuwe elektrische locs en diesellocs verdrongen stoomlocs van de series 44, 50, 55 en 57 na vele jaren, hoe goed ze in het verleden ook hun diensten hadden verricht. Resultaten uit het verleden boden geen zekerheid meer. Nadat de Bw's Duisburg-Wedau en Gelsenkirchen-Bismarck in 1976 stoomloos waren geworden was het definitief voorbij met deze tractie in het Ruhrgebied. Tot het laatst reden deze machines goederentreinen over relatief korte trajecten. Dat gebeurde vooral in de nachtelijke uren.



Voor het indrukwekkende decor van de cokesfabriek rangeert loc 1 van de EBV Anna in Alsdorf, juni 1982.



KOLEN UIT ZUID-AFRIKA

Dat alles is voorbij. En nu, herfst 2018, zijn er nog maar twee kolenmijnen en drie cokesfabrieken over. De kolen worden nog altijd per spoor vervoerd. Maar nu vooral uit Witbank, Zuid-Afrika. Treinen, bestaande uit vijf locomotieven en 200 wagens brengen in Amerikaanse stijl in dagbouw (60-80 meter onder het aardoppervlak) gedolven, goedkope kolen naar reusachtige kolenterminals in Richards Bay. Binnen twee tot drie dagen zijn grote schepen beladen en varen ze naar Rotterdam. En worden dan in door DB Cargo189-ers getrokken grote zelflossers over de Betuweroute via Emmerich naar Duitsland getransporteerd. Richting Ruhrgebied. Deze kolentreinen rijden niet meer over particuliere sporen, zoals in de jaren '50, '60 en '70. Dat gebeurt alleen nog maar op enkele havenlijnen zoals in Coelln-Neuessen. Of bij een grote onderneming als ThyssenKrupp. Alleen al in de BD Essen lag een gezamenlijk, particulier spoorwegnet van 4400 km.



9. Kolenmijnen als EBV Anna in Alsdorf hadden een specifieke spooratmosfeer, juni 1982. **10.** Loc 6 (Krupp 2188, 1940) rangeert in Alsdorf op het terrein van de mijn Anna, juni 1982.

INDUSTRIELIJNEN

Als we tijdens de afscheidsrit van de DGEG langs de trieste resten van de in december 2008 gesloten mijn Westerholt rijden wordt verteld dat hier ooit een lange industrieliijn naar het noorden lag. En dat je hier overal van dergelijke sporen had liggen. Zelf herinner ik me nog de interessante aansluiting van de mijn Emil Mayrisch naar Merkstein waar de in het vorige artikel besproken voormalige Reichsbahn 56 3007 (en ex-Lok 97 van de LBE) reed. Maar wie interesseerde zich voor dergelijke 'Werksbahnen'? Veel interessanter was het nabijgelegen Bw Stolberg dat met zijn 50-ers de met kolen beladen wagens in



EBV Anna-loc 10 (ELNA 6) heeft een verleden bij de Hersfelder Kreisbahn. Alsdorf, juni 1982.

Alsdorf bij de mijn Anna ophaalde. Op 18 december 1992 sloot de Emil Mayrisch in Siersdorf. Een catastrofe in het Aachener Revier, het was de laatste kolenmijn van de Eschweiler Bergwerk Verein (EBV). Vijf jaar later werden in dit gebied de laatste kolen naar boven gebracht. Dat maakte de Weltschmerz hier compleet. In het aansluitende gebied in Nederland sloot de laatste mijn, Oranje Nassau I in Heerlen, op 31 december 1974. Het nu vermaledijde aardgas vloeide volop uit de aarde. Aan het toekomstige leed van veel Groningers werd door niemand gedacht. De kolen waren heel snel uit de gratie. In België, met zijn vele mijnen in Wallonië, werden alleen al in 1960 zestien mijnen gesloten, en elf in 1961. In september 1992 ging in Zolder, in de laatste Belgische mijn, het licht uit. Ook hier speelt het zwarte goud alleen in de geschiedenisboeken nog een hoofdrol.

MIJNPAARDEN

Tijdens de DGEG-rit werden nog meer interessante aspecten belicht. Dat in het Ruhrgebied tot in de jaren zestig het fenomeen mijnpaard nog bestond. Er waren speciale grote stallen die deze viervoeters verhuurden. In de hoogtijdagen van het zwarte goud liepen hier 10.000 van deze werkpaarden rond. Ook in het buitenland werd van deze dieren gebruik gemaakt. Pas in het jaar

2000 kwam aan deze praktijk een eind. Waar? Bij een kleine mijn in Engeland. Nog een wetenswaardigheid: waarom dragen Duitse mijnwerkers witte kleding? Antwoord: tientallen jaren geleden werd dat overal ingevoerd omdat het goedkoper was. Zwarte kleding moet eerst worden geverfd. En dat kost geld.

In december zullen ongetwijfeld tranen rollen als in Ibbenbüren en Bottrop voor het laatst de beladen wagens naar boven worden gebracht. Velen hebben hier hun geld verdiend. Maar het zwarte goud heeft ook veel offers gevegd. En gedurende hoeveel winters kleurde de sneeuw in het Ruhrgebied zwart? Achter de gordijnen in de moedeloos ogende mijnwoningen kwam veel sociale ellende voor. Menig D-Mark werd in een van de vele kroegen gepend. Adieu Pott, na 200 jaar is het goed zo. In weerwil van deze bespiegelingen: maar eens openbaart zich hier toch weemoed. Koppel ben je namelijk voor het leven. De kameraadschap die zich ondergronds manifesteerde was nu eenmaal uniek.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



VEEL MIJNMUSEA IN DUITSLAND

Wie op internet zoekt naar mijnmusea in Duitsland krijgt een groot aantal hits te zien. Waar in Nederland in Heerlen een relatief klein monument herinnert aan het mijnverleden (Oranje-Nassau) en in Kerkrade een interessant mijnmuseum te vinden is, daar struikel je over de grens over de bewaard gebleven schachten, specifieke gebouwen, rollend materieel, noem maar op. Rij je door het golvende Tecklenburgerland, sta je opeens in het stadje Obersteinbeck oog in oog met een elektrische, ondergrondse smalspoorloc en bijbehorende wagen waarmee de kompels werden vervoerd. Een monument uit de tijd dat het Westfeld van de mijn in Ibbenbüren nog actief was. Ofschoon die sluiting al in 1979 plaats vond was de animo bij een groep vrijwilligers tien jaar geleden groot om de in 1940 gebouwde loc te restaureren. Geschiedenis, ook het industriële verleden, is een belangrijk aspect in het Duitse leven. Gevoel voor traditie is daar vele keren meer ontwikkeld dan in Nederland. Daar heeft ongetwijfeld de tijd mee te maken waarin het Duitse volk strak onder de duim werd gehouden. Alleen in cultuur en geschrift konden de mensen zich uitleven.

Mijnmusea dus. We noemen een kleine selectie, waaronder de twee mooiste complexen. De mijn Zollverein in Essen, een iconisch gebouw dat op de werelderfgoedlijst van de Unesco staat. En de mijn Zollern in Dortmund waarvan de entree met bijbehorende gebouwen een lust voor het oog is. De losvloer en de schachten zijn van andere, gesloten mijnen overgebracht. De slopershamer was hier al ver gevorderd voor de lokale overheid tot inkeer kwam. Bij Zollern is een spoorweggroep die een bedrijfsvaardige stoomloc en een grote verscheidenheid aan onder- en bovengrondse goederenwagens bezit. Hier is ook een bezoek aan de authentieke elektriciteitscentrale aan te bevelen.

- Deutsches Bergbau-Museum Bochum, grootste mijnmuseum ter wereld, info: bergbaumuseum.de.
- Saarländisches Bergbaumuseum in Bexbach in het Saarland, saarl-bergbaunuseum-bexbach.de.
- Industriemuseum Zeche Zollern, Dortmund, bedrijfsvaardige stoomloc. De mijn geldt als een van de mooiste in Duitsland, ook de omliggende, bijbehorende woonwijk is behouden; de losvloer en schachttorens zijn van andere mijnen, lwl.org.
- Museum Industriekultur in Osnabrück, industriegeschiedenis-museum-osnabrueck.de.
- Mijnmuseum Oelsnitz/Erzgebirge in Oelsnitz/Erzgebirge (voormalige Kaiserin-Augusta-/Karl-Liebknecht-schacht); de Sächsische Kohlenstraße hoort ook tot deze museumbeleving, bergbaumuseum-oelsnitz.de.
- Mijn Nachtigall in Witten, ankerpunt van de Route der Industriekultur en informatiecentrum van het GeoPark Ruhrgebiet, demonstraties van een schraapmachine uit 1887, lwl.org/industrie/standorte/zeche-nachtigall.
- Bottrop. Museum Prosper Haniel, mooi uitzicht vanaf de 30 m hoge Malakow-schachtoren van schacht Prosper II.
- Zeche Zollverein in Essen, de absolute highlight in het Ruhrgebied en wellicht de meest aansprekende mijn (buitenkant) wereldwijd, zollverein.de.
- Heimat- und Bergbaumuseum Reinsdorf (Sachsen), heimatverein-reinsdorf.de.
- Mijnmuseum Ibbenbüren, na de sluiting in december verhuist het museum naar de locatie waar de Von Oeynhausenschacht werd bediend, links naast de ingang, ibbenbueren.de.
- Rabensteiner Stollen Besucherbergwerk in Netzkater, Harz/

Thüringen, ligging langs de HSB-lijn Nordhausen - Drei Eisdelder Talmühle. Klein mijnspoor rijdt de mijngang in, niet aanbevolen voor mensen met claustrofobie, rabensteiner-stollen.de.

- Mijnen in model: OKtoRail in de orangerie van het Grugapark in hartje Essen. Het Ruhrgebied anno 1965 op 400 m², veel gebouwen van Joswood, lange kolen- en andere goederentreinen rijden over 800 m Märklin-rails langs 110 m JoWi achtergrond in dag- en nachtbedrijf, oktorail.de.



11. Een bezoek aan de mijn Zollverein in Essen is een must voor iedereen die is geïnteresseerd in de geschiedenis van de mijnbouw in Duitsland. **12.** De mijn Zollern in Dortmund is een juweel van een complex. (foto Hans Koning) **13.** De Malakowturm van de schacht Prosper II in Bottrop is een fraai staaltje industrie architectuur. **14.** De voormalige Dreherei van het AW Mühlheim heeft een LGB-modelspoorweg met een grote schacht in schaal 1:22,5.

Nieuws

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

FLEISCHMANN

Hoewel we van dit merk in H0 afscheid gaan nemen (zie Adieu Fleischmann op pag. 58) brengt het in 2018 nog een aantal modellen in 1:87 uit. Als Nederlands model de koelwagen van brouwerij Oranjeboom. Fraai bedrukt en voorzien van kortkoppeling (534804, € 27,90, tp. III).

N. In 1:160 de tweeassige ketelwagen van de PAM, in het zwart met oranje druppel. De kleuren zijn helder en scherp aangebracht. Ondanks het formaat heeft de wagen een redelijk gewicht wat de rijeigenschappen ten goede zal komen (841401, € 28,90, tp. III).-CvD

VK MODELLE

H0. De gele en blauwe Scania-Vabis trekkers hebben een ongekend aantal details. Van velg tot ruitenwisher, de wagen is op alle punten een waar kunstwerk. Door de zijdematte afwerking ogen ze beter dan de glimmende trucks van de concurrent. De stuurinrichting is werkend zodat de wagen in natuurgetrouwe posities op de baan kan worden gezet. De ruiten zijn helder en bieden een goede inkijk in de cabine (76012, blauw / 76013, geel, € 36,95 per stuk). In Railhobby 305 komen we uitgebreid op deze modellen terug.-CvD

PIKO

H0. De PKP-ketelwagen type Zas (406R) is voorzien van geëtste details, zoals het fijne looprooster op de ketel. Het 142 mm lange en nieuw ontwikkelde model heeft loepscherpe, veelkleurige opschriften en is voorzien van kortkoppelingen (58450, € 49,90, tp. IV). Het rollend materieel van Piko wordt steeds mooier, waarbij - begrijpelijk - de prijs omhoog gaat; deze Zas lijkt de prijs zeker waard te zijn.-CvD



Schaal N PAM-ketelwagen, Fleischmann.



Brouwerij Oranjeboom in H0 bij Fleischmann.



PKP-ketelwagen, een nieuwe ontwikkeling bij Piko.



Scania-Vabis trekkers van VK Modelle.



Rupshijskraan van Artitec.



Smalspoor als laadgoed, Artitec.



Exact-train. Oppeln met de tekst 'Mag Nederland niet verlaten.'



Een tot werkwagen getransformeerde Nordhausen wagon (Exact-train).

ARTITEC

H0. De Bucyrus rupskraan is leverbaar in civiele en militaire uitvoering. De giek bestaat uit fijn etswerk. Hoewel het fragiel overkomt, is het een stevig geheel; de kap is van resin (387.259, € 58,50). De groene Bucyrus graafmachine kan voor zwaar grondverzet worden ingezet (387.260, € 54,50). Beide kranen zijn gedetailleerd uitgevoerd en worden kant-en-klaar geleverd. De lading smalspoorrails, draaischijven en kiplorries zijn op realistische wijze verouderd. Prima als laadgoed of bij een (steen)fabriek of zandwinning (487.801.61, € 17,90).-CvD

EXACT-TRAIN

H0. 'Mag Nederland niet verlaten' staat op de schuifdeuren van de Reichsbahn Oppeln goederenwagen die na WO II op het Nederlandse spoorwegnet was achtergebleven. Het model (EX20280, 39,50) heeft baknummer 14 585 en

werd in mei 1945 door de NS in beslag genomen. Eveneens Nederlands zijn varianten van de Oppeln die voor zuivelfabrikant Frico in Leeuwarden reden. Eerder werden er soortgelijke modellen uitgebracht maar deze, zo licht Exact-train's Piet Keppel toe, hebben andere opschriften. De tweeassige Frico-koelwagen met het baknummer 552419

P (EX20285, € 39,50) heeft een remmershuis, de Frico 55240 P (EX20247, € 39,50) moet het zonder reminrichting stellen. Daarnaast ontvingen we twee goederenwagens van het type Nordhausen, een doorontwikkeling van de in grote aantallen gebouwde Oppeln. De zogeheten Mannschaftswagen, is simpel vertaald, een mobiele keet die werkers aan het spoor een verwarmde rustplek bood. Door de geopende deur is een kachel met pijp zichtbaar. Het sluitwerk staat horizontaal; dat moet worden losgemaakt en verticaal gelijmd (EX20043, € 39,50). Een andere variant heeft als opschrift USSR-Zone; met krijt is Dresden op de zijdeur vermeld (EX20041, € 39,50).-GF

MÄRKLIN

H0. Terug van weggeweest is DB-loc serie 110. Het gaat het om een eenmalige productie van de crème-oceanblauwe variant uit tijdperk IV. Het model van de voor de reizigersdienst ontwor-



Rijtuig VSM B 274 bij Märklin.

pen eloc meet 189 mm, het onderstel en de kap zijn van metaalspuitgietswerk. De 110 116-1 heeft een mfx+-decoder en geluidselektronica die een authentiek geluid ten gehore brengt. De opschriften geven de situatie van 1982 weer (37110, 349,95, tp. IV). Een eveneens eenmalige productie is de 'Donderbus' van de VSM. Märklin kondigde museumrijtuig B 274 op de dit voorjaar bij de VSM gehouden dealerdag aan. Het rijtuig is gestoken in het crème en groen zoals het bij de VSM rijdt, maar de gelijkenis met het echte rijtuig is niet op alle fronten identiek. Zo is het dak van het model geklonken (94510, € 39,95, tp. VI). In goederentreinen gebruikte de NMBS vanaf september 1945 een twe-assige, stalen conducteurswagen van het Reichsbahn type Pwgs 41. Het voorbeeld werd in 1941 aan de DRB in Hannover geleverd en als wagen 124865 ingezet. Aan het einde van de oorlog stond deze wagen op Belgisch grondgebied. Het in de zo typerende groene NMBS-kleur gestoken model heeft het nummer 19943 (46984, € 39,95, tp. III).-GF

MABARTREN

H0. Tot de komst van deze Gbs kwamen railschoonmaakwagens meestal niet zo natuurgetrouw over. De voor het tweerailsysteem geschikte goederenwagen van de Spaanse fabrikant is leverbaar in de uitvoering van diverse maatschappijen. Een motor drijft de zuig- en de poetsfunctie aan; vuil belandt in een afgesloten opvangbak. De wagen is voorzien van een vloeistoftank en 21-polige decoderinterface, maar is ook analoog in te zetten. In Railhobby 405 nemen we de Gbs-cleaner uitgebreid onder

BE-LINT IN MODEL

Märklin kondigt, zo kunnen we onthullen, op de speelgoedbeurs van Neurenberg in 2019 een interessant H0-model aan. Op basis van de bestaande tweedelige Lint 41-motorwagen wordt een exclusieve variant van de Bentheimer Eisenbahn gemaakt. Medewerkers Märklin zijn bij de BE op bezoek geweest en beschikken over de constructietekeningen. Een deel van de exclusieve serie zal via de BE online worden verkocht. Voor de puriteinen: de actuele Lint is iets langer dan de eerste serie en het raam in de cabine is vlak terwijl dat in eerste instantie iets gebogen was.



NMBS-conducteurswagen van Märklin.



Schoonmaak Gbs van Marbarten.

de loop. (81800, Renfe / 81801, DB / 81802, SNCF/ 81803, SBB 81804, FS / € 122,70).-CvD

TILLYMODELS

H0. In de resin bouwkit van de voormalige hoefsmid huist nu een garagebedrijf. De kit is ook in afzonderlijke delen leverbaar. Compleet met woonhuis, werkplaats en pompinstallatie (87091, € 59), alleen woonhuis met winkel (87092, € 39), losse werkplaats (87093, € 15), pomp en mengsmering (87094, € 10).-CvD

TILLIG

TT. De befaamde eloc serie E 94 is uitgeleverd. Eind jaren zestig was dit model in schaal TT bij Zeuke/Berliner TT-Bahnen verkrijgbaar. In Sebnitz is een geheel nieuwe constructie ontwikkeld waarvan diverse varianten zijn geproduceerd. De staalblauwe DRB E 94 004 waarvan de aspoten en zandreservoirs, gelijk het grote voorbeeld, dezelfde kleur hebben (04410, € 195,90), een DR- (04411) en DB-versie (04412) die beide tijdperk III weerspiegelen en een ÖBB-loc (04413). De prijs van alle E 94-en is gelijk. De nieuw ontwikkelde tweassige koelwagen met remmershuis komt in diverse varianten, zoals de Berliner Säuglings-Fürsorge (17365, € 34,50),



Garagebedrijf met woonhuis bij Tilly Models.



Winkelpand, Tilly Models.

brouwerij Mahn & Ohrlich (17366), brouwerij Reitter (17367) en de Actienbrauerei Dieckrich (17369), alle uit tijdperk I. De volgende periode waarbij de DRG als vervoerder optrad kent modellen van brouwerij Schrempp-Prinz (17370) en de Kaiser-Friedrich-Quelle (17371). De koel-



DRB E 94 004 als TT-model van Tillig.

ken. De DB liet in 1964 voor dit vervoer door de firma Credé in Kassel 12,50 m lange en slechts 2,30 m brede tweeassers type Gbtmks 66 bouwen die met veerboten de oversteek naar Albion konden maken. Zo werd het omslachtige overpakken van goederen overbodig. De modellen worden in kleine oplages van 200 tot 400 stuks geproduceerd en vallen op door de diverse apart aangebrachte onderdelen en bijzondere opschriften (G66001-05, € 39,90, tp. IV). Ze worden desgewenst met wisselstroom wielstellen geleverd. Een geweerde wagen is € 3 duurder.-MM

JÄGERNDORFER

N. De set van de driedelige CityShuttle van de ÖBB bevat twee tussenrijtuigen en een stuurstandrijtuig. De frontseinen wisselen van kleur al naar gelang de rijrichting. De kortgekoppelde wagens (kortkoppelmechaniek volgens NEM 355) hebben een nauwgezet nagemaakt interieur (60330, € 204,90).-MM

JORMA

H0. Een apart model is de vierassige motorwagen VT 766 die voor de oorlog op de Windbergbahn in Saksen reed. JorMa Modelldesign maakt in 3D een kleine serie van 25 stuks van de vierasser. De motorwagen werd door een buitenlandse vervoerder bij TAG/DWK besteld maar niet afgenomen. Als gelegenhedskoopje belandde de VT 766 in 1932 bij de Deutsche Reichsbahn (DRG) die de



Tillig TT: koelwagen van Dortmund Union.



Modellbahn Union, een nieuw en een geweerde model voor inzet naar Groot-Brittannië.

wagen van Dortmund Union Bier reed in de jaren zestig onder regie van de DB (17373).-PW/MM

MODELBAHN UNION

H0. Voor het spoorwegverkeer naar Groot-Brittannië moeten goederenwagens binnen het kleinere profiel passen en over het Britse remsysteem beschik-



JorMa maakt 25 modellen van de VT 766.



CityShuttle van de ÖBB van Jägerndorfer.



SBB rongenwagen met 40' container van Roco.



SPB He 2/2 11 bij AB-Modell.

aanwinst in eerste instantie op de Windbergbahn Freital-Birkigt - Possendorf in-zette. Daarna keerde de motorwagen naar het noorden terug, naar Bw Husum waar ze haar carrière begon. Het model heeft diverse apart aangebrachte details, de ruiten zijn met een CNC-machine gesneden. Meer info via jorma-modelldesign.de.-MM

Roco

H0. Hoewel Roco in Neurenberg aankondigde de NS 1207 uit te zullen brengen is, na advies van liefhebbers, om een hoog nummer besloten: NS 1223. Goed dat de fabrikant naar zijn fans luistert (73832, tweerail analoog, € 279,90 / 73833, idem sound, € 364,90 / 79833, drierail sound, € 364,90). De SBB-rongenwagen is beladen met een 40' Migros-container. Diverse onderdelen waaronder de rongen worden los meegeleverd (76991, € 40,90, tp. VI). De tweeassige ketelwagen verschijnt in de uitvoering van de firma Avia. Fijne opdrukken en KK-mechanisme (76972, €29,90, tp. IV-V).-CvD



Avia-ketelwagen bij Roco.



NS 1223 van Roco.

AB-MODELL

Ne. Ter gelegenheid van het 125-jarige jubileum van de Schynige Platte-Bahn wordt eloc He 2/2 11 in het rood met crème uitgebracht. De loc is leverbaar met SB-aandrijving (€ 459), als ongemotoriseerd bouw pakket (€ 40) en gebouwd model (€ 195).

Nm. De Bernina panoramarijtuigen Api 1301 ff en Bp 2502 ff zijn uit nieuwzilver

vervaardigd en hebben puntgelagerde assen en Micro-Trains Z-klauwkoppelingen (€ 299 per stuk). Voor het aanpassen van de RhB 'N'-modellen van Kato zijn twee opschriften- en omnummeringssets beschikbaar. De door het Italiaanse Pirata aangekondigde RhB-rongenwagens zijn in navolging van Kato in schaal 1:150 gehouden en voorzien van N-draaistellen. Omdat het omsporen naar Nm

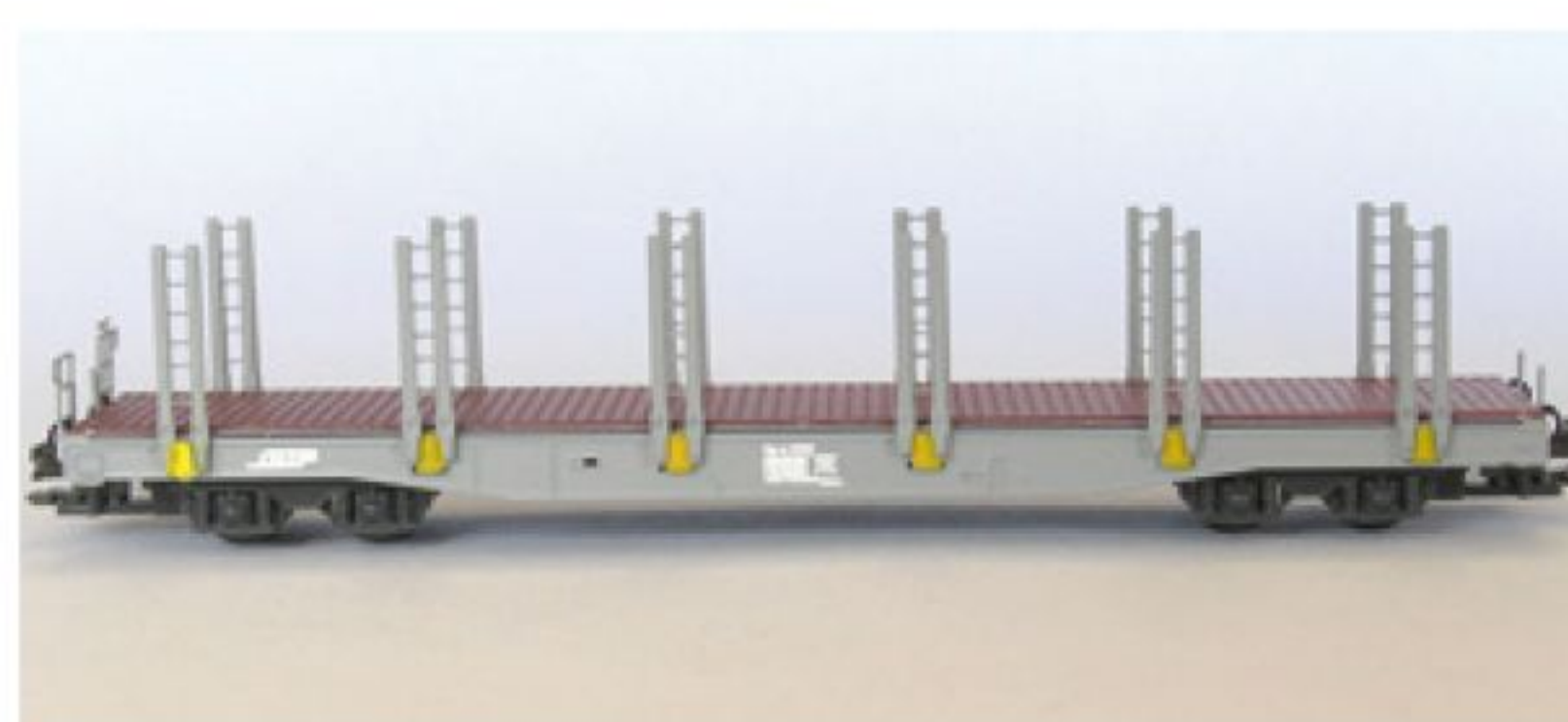


RhB Api en Bi Bernina panoramarijtuigen, AB-Modell.

niet het gewenste resultaat gaf, brengt AB-Modell nieuwe MDS-draaistellen met 5 mm wieldiameter uit. Van RhB Sp-w 8360 met dubbele rongen, de Sp-w 8354 met kopschotten en Sp-w 8280 met enkele rongen (€ 99 per rongenwagen) kunnen de Kato-koppelingen door Micro-Trains Z-koppelingen worden vervangen.-RB

BRAWA

H0. Het nieuws wordt gedomineerd door de elocs van de serie E 44 van de



RhB Sp-w 8360 rongenwagen met dubbele rongen, AB-Modell,

Deutsche Reichsbahn respectievelijk Deutsche Bundesbahn. Het gaat om modellen in de afleveringskleur 'blau

-grau' en naorlogs groen. De 175,7 mm lange locs hebben de nummers E 44 007 en 144 119-5. De modellen verschillen op diverse punten van elkaar. Zo zijn de pantografen van een ander type, hebben de draaistellen van de naorlogse versie twee in plaats van vier zandreservoirs en is de dakopbouw anders (43400, blauwgrijs / 43412, groen, 299,90). Op pag. 32 vindt u een uitgebreide test waarin ook de nieuwe tegenhanger van Märklin wordt besproken en op pag. 28 een historische beschouwing over dit succesvolle ontwerp. De DB V36 komt met een verhoging op het cabinedak. Het bedienend personeel had zo een beter zicht als ze in trek/duwbedrijf een personentrein moesten duwen. Enkele ex-Wehrmacht-locs waren hiertoe van een simpele keertreininstallatie voorzien (41608, € 199,90, tp. III).-NA

BREKINA

Van de in oranje met blauw uitgevoerde LIAZ 706 met aanhanger van expediteur Deutrans zijn de spiegels los bijgeleverd. Scherpe opdrukken op huif en de frontpartij, bol uitgevoerde voorramen (71853, € 29,90). De 11-meter reisbus Ikarus 255 noodt mede door het complete interieur tot een dagtocht. Los aangezette ruitenwissers, spiegels en koplampen, fijne graveringen in de kap (59602, € 29,90, tp. III-IV). De Nederlandse brandweerwagen TLF 16 van Magirus-Deutz is gedetailleerde uitgevoerd. Ladders en andere hulpmiddelen worden meegeleverd (58800, € 34,90). De Jeep Universal van het Zwitserse leger, een coproductie met Arwico, is voorzien



Als 114 119 manifesteert dit Brawa model zich als DB-loc.



Brawa's 236 110-3 met extra zicht op het spoor.



Magirus-Deutz TLF 16 brandweerwagen bij Brekina.



Ikarus 255 toerwagen van Brekina.



Gotthard postkoets, speciale productie.



VW T1 Motorhuis Safe, speciale producties.

deze drie keer per week van Flüelen over de Gotthardpas naar Chiasso, het was de enige mogelijkheid om van noord naar zuid te reizen. Behalve reizigers gingen er kleine goederen en post mee. In deze uitvoering, met twee paarden, worden nog steeds toeristische ritten van Andermatt naar de Gotthardpas gemaakt. 's Winters staat de koets in het Verkehrshaus in Luzern. Eenmalige oplage van 350 stuks (387.369, € 44,95, tp. I-VI).



Ambulance, speciale productie Brekina.

van opgedrukte ruitenwissers en kentekenplaten (58900, € 26,90). Door de dubbele achteras en grote wielen is de Büssing 12000 T een opvallende verschijning. Fijn uitgevoerde sierlijnen, door de goed uitgevoerde gaten zijn de spiegels eenvoudig te plaatsen (59420, € 29,90). De stadsbus komt ook met rode bovenbouw.-CvD

SPECIALE PRODUCTIES

Artitec/Hünerbein. H0. Modell Center Hünerbein brengt met Artitec de Gotthard-postkoets uit. Vanaf 1830 reed

Te koop bij Modell Center Hünerbein, Aken (D), www.huenerbein.de.

Van de DAF 1600 met kantelcabine laten enkele winkels bij Artitec speciale uitvoeringen maken. Van de eerste drie zijn de tekeningen bekend: Brand-biertruck, met de leus 'het bier waar Limburg trots op is' (487.052.06, € 32,95, te koop bij Hünerbein en MTE).

Wagen nr. 54 van de 'De Snelle Visser' reed in de jaren '70 tot het einde van het bedrijf in 1982. Het Artitec model is

veelkleurig bedrukt en past bij de eerder door MCH uitgebrachte wagens van deze expediteur. Levertijd nog onbekend (487.051.08, € 32,95, te koop bij MCH).

Met de DAF 1600 zet Modeltreinexpress de V&D-lijn door. Het grijze model draagt het V&D-logo; de distributieregio Rotterdam is op de zij- en achterkant aangebracht. (487.051.09, € 32,95, te koop bij MTE).

De Nederlandse Mercedes ambulance van Brekina/Starmada heeft een hoge graad van detaillering. Apart aangezette spiegels, fijne bedrukking en verchromde onderdelen (91381, € 24,95, tp. IV, te koop bij MTE). De versie met werkende zwaailichten, koplampen en achterlichten volgt later (91381.1, € 69,95). De VW T1 komt in de uitvoering van bromfiets- en motorspecialist Motorhuis Safe in Rotterdam (931022, € 14,95, te koop bij MTE). -YZ



Visser's Autodiensten, special productie.



DAF in V&D-uitvoering, speciale productie.



Brand-bier DAF, speciale productie.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



EUROSPoor OP 9, 10 EN 11 NOVEMBER 2018

Op Eurospoor vindt u minstens 50 van de mooiste werkende modelspoorbanen van clubs uit binnen- en buitenland, demonstraties op het gebied van modelbouw, de dioramawedstrijd, stands van detaillisten en natuurlijk de bekende modelspoormarkt. Eurospoor is een must voor iedere treinliefhebber, maar ook zonder zelf actief met de modelspoorhobby bezig te zijn is het een lust voor het oog. Bij een aantal clubs mogen kinderen meehelpen de baan te bedienen, bestaat de mogelijkheid zelf een locomotievenloods te bouwen of kunnen ze zelfs meerijden in de kindertrein. **Kijk voor tickets en meer informatie op railhobby.nl/eurospoor2018**

A4 DIORAMAWEDSTRIJD, KOMT U KIJKEN?

Tijdens Eurospoor, 9 t/m 11 november in Jaarbeurs Utrecht, vindt ook dit jaar weer de A4 dioramawedstrijd plaats. De deelnemende diorama's worden ingedeeld in twee categorieën: de jeugdcategorie voor deelnemers t/m 17 jaar en de volwassenencategorie voor deelnemers boven de 17 jaar. In beide categorieën wordt de uitslag voor 50% bepaald door de vakjury en 50% door de publieksjury. Kom ook naar Eurospoor, bezoek de stand van de wedstrijd en breng uw stem uit! **Kijk voor meer informatie op modelspoorwijzer.net**



BOUWMAN & BOUWMAN

Op 6 oktober en 24 november vinden er weer veilingen plaats van Veilinghuis Bouwman & Bouwman. De live veilingen starten om 11.00 uur en bevatten diverse modeltreinen en -auto's in verschillende schalen. **Kijk voor alle producten en meer informatie op veilinghuisbouwman.com**

UNIEKE MÄRKLIN DEMONSTRATIEBAAN IN SNEEK

In het Modelspoor museum 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.



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**

RESIN BOUWKIT IN HO

VAM-station Harlingen

AlsaCast heeft dit jaar een fraaie kit uitgebracht van het VAM-station in Harlingen. Een bescheiden gebouw qua afmetingen en uitstraling, dat op menige Nederlandse HO-modelbaan op z'n plaats zal zijn. Chris van Diesen bouwt het laadstation en zet gelijk de bekende VAM-wagens van Roco aan het werk.



Het gebouw geplaatst over het laadspoor compleet met VAM-trein.

Het gebouw is 10 cm lang en 13 cm breed, met de trappen aan weerszijden is de lengte 29 cm. De hoogte bedraagt 15 cm. Bij plaatsing moet aan de voorzijde van het gebouw - voor de betonnen palen - een 7 cm hoge toegangsweg worden gemaakt zodat vuilniswagens

hun afval kunnen aanleveren. De VAM compostwagens rijden onder het gebouw door om te worden beladen. De doorrijhoogte is voldoende om de bekende VAM-wagens van Roco met gesloten of geopende daklaadkleppen onder het gebouw te kunnen plaatsen.

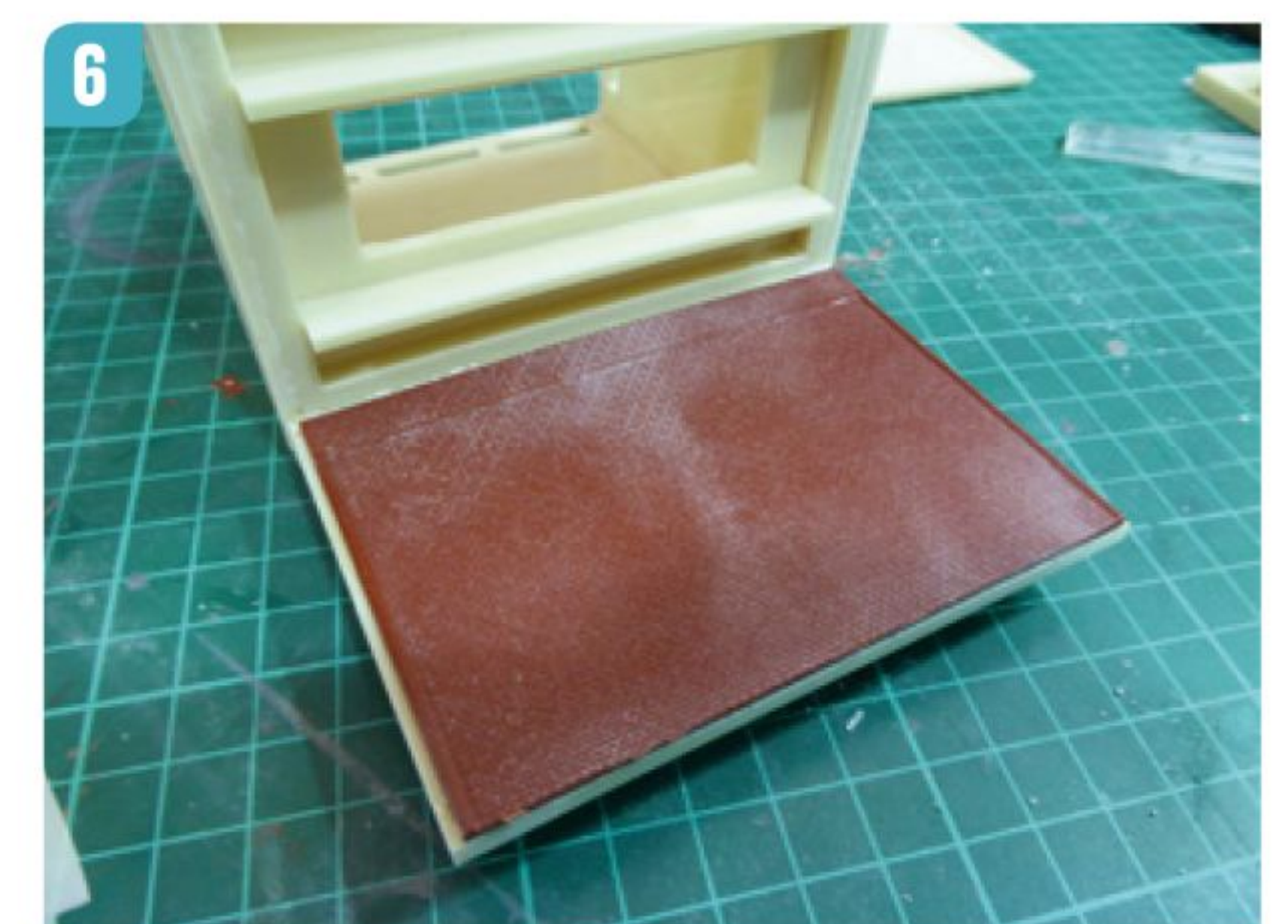
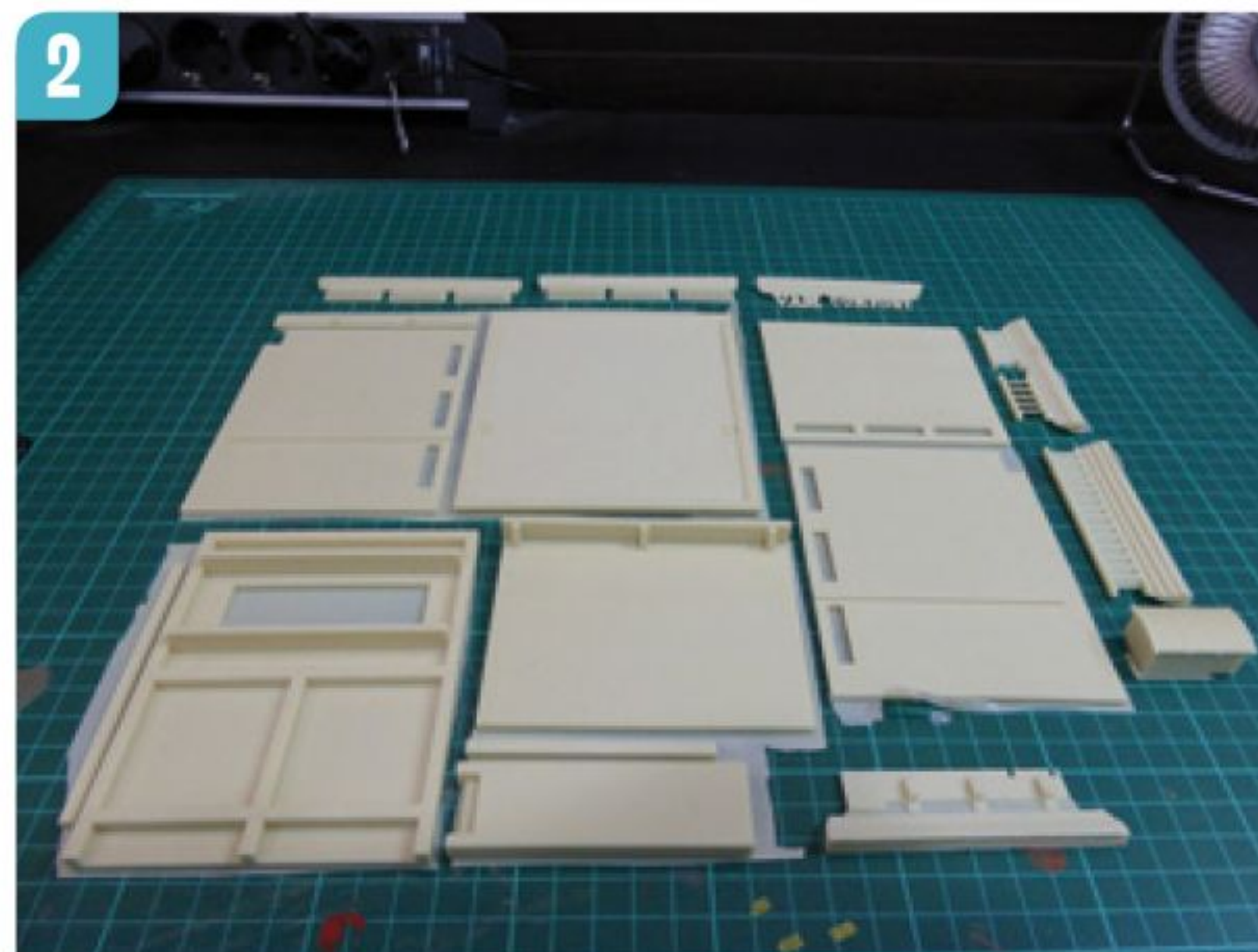
De kit is geheel van resin, de onderdelen zijn strak gegoten en er is weinig bewerking nodig. Alle delen zijn netjes recht. Hier en daar een beetje schuur- en vijlwerk is voldoende, het lijmen gaat met secundelijm. De inhoud van de bouwdoos is overzichtelijk: een aantal

muurdelen, ramen, bordessen, trappen en (veel) railings. Verder een groot aantal betonnen palen waar het gebouw op komt te staan. De lierkast - hiermee werden de wagens door het laadstation getrokken - bestaat uit een gietdeel. De meegeleverde handleiding is summier. Maar geen nood, op de site van AlsaCast staat veel informatie over het model, waaronder bouwfasen en is een duidelijke handleiding en een driedimensionale bouwbeschrijving te downloaden. Bij het bouwen heb ik hier veel gemak van gehad.

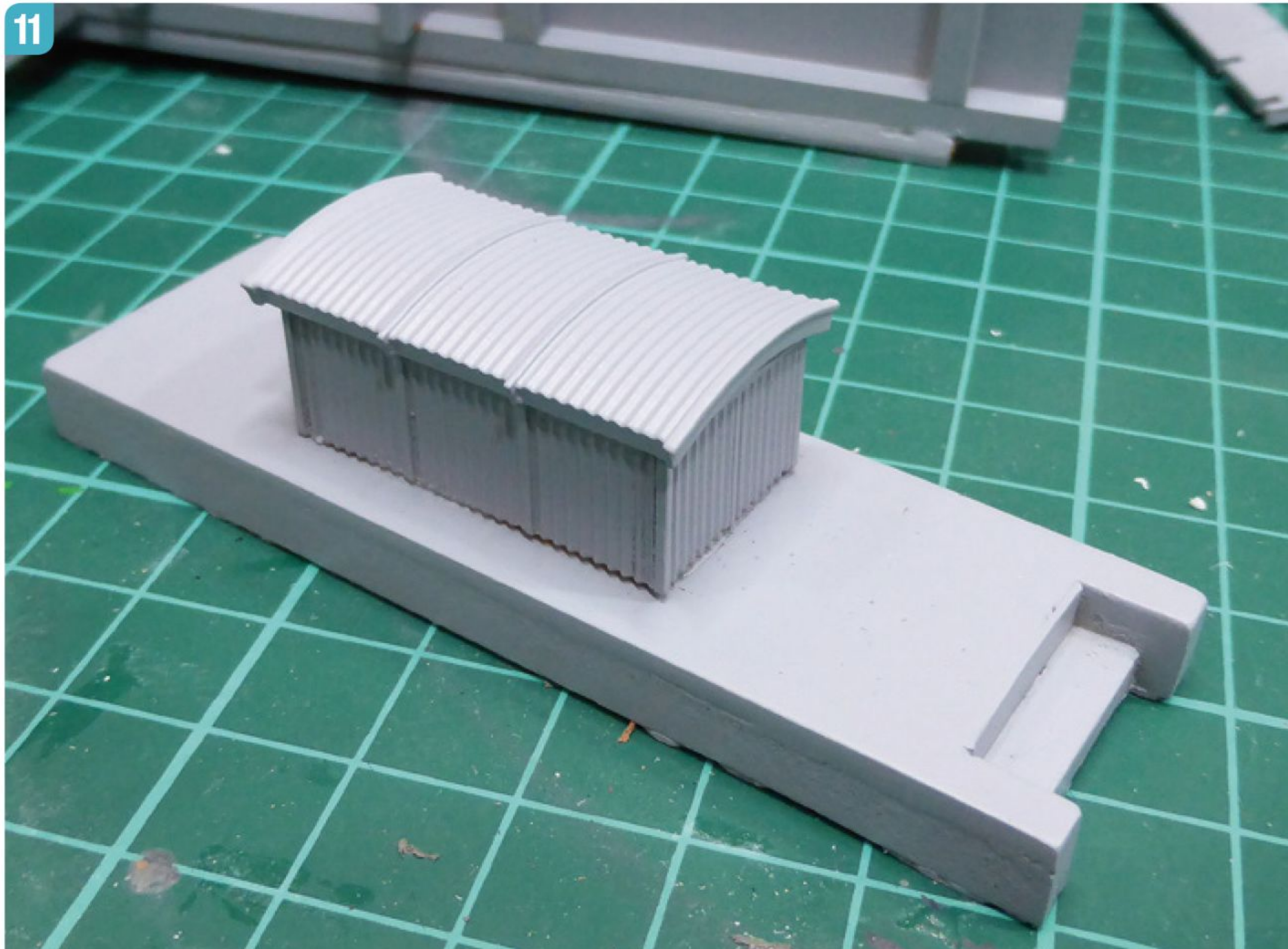
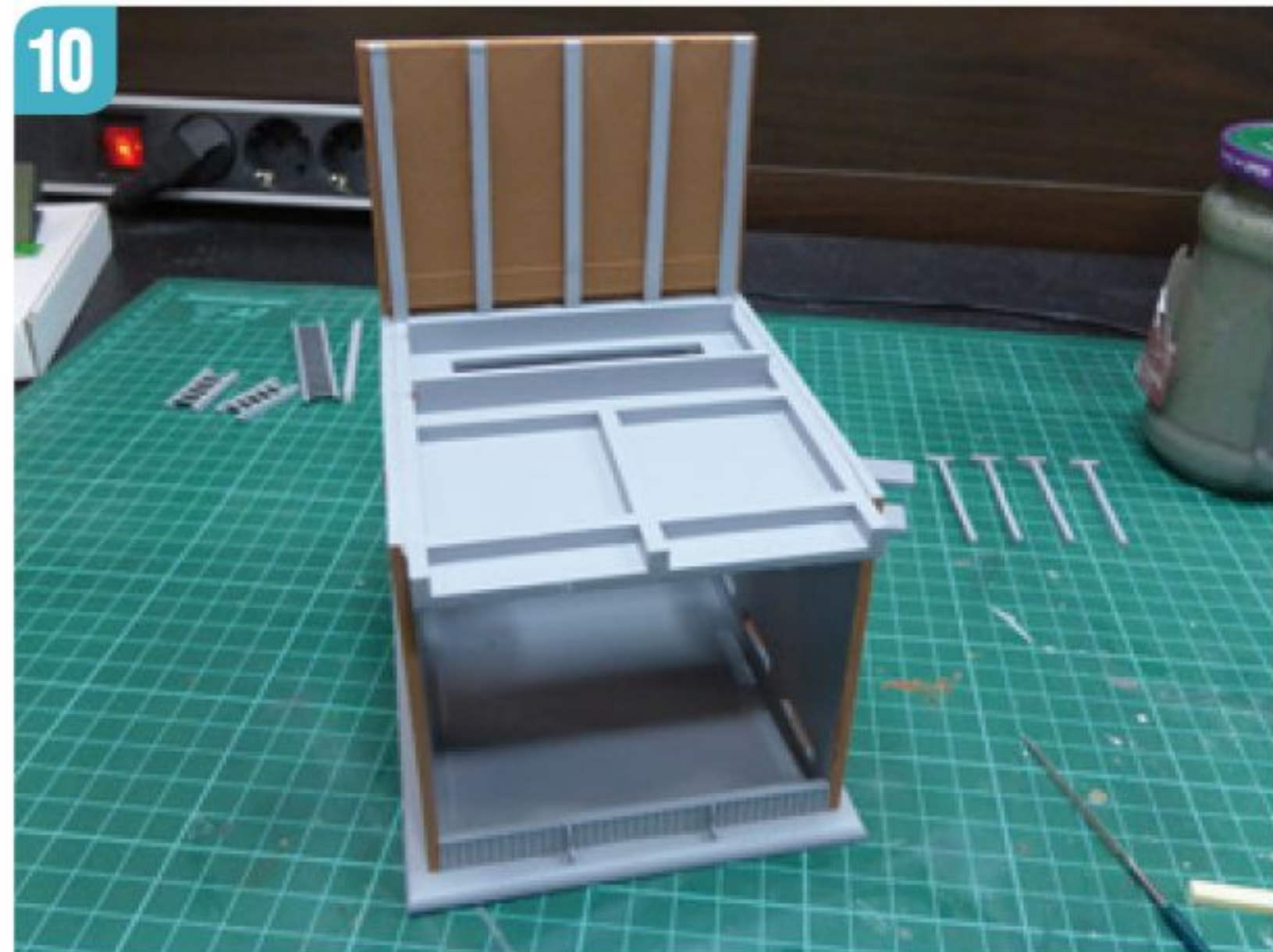
We beginnen met het verlijmen van de muurdelen. Ze passen strak tegen elkaar en al snel ontstaat een stevige doos. Aan de kit heb ik twee kleine aanpassingen gedaan. De eerste betreft de muur die direct naast het spoor staat en aan de binnenzijde geen bak-



De bordessen sluiten goed aan op laadkleppen van de VAM-wagens van Roco.



1. De kit is in een stevige doos verpakt. **2.** Alle muur- en raamdelen van de kit. **3.** Overzicht van de betonpalen en trapdelen. **4.** Al snel zitten de muurdelen in elkaar en is de basis van het gebouw gereed. **5.** Aan de onderzijde komen straks de betonpalen. **6.** De muur direct aan het spoor is voorzien van baksteenplaat van Auhagen. **7.** De betonpalen liggen klaar om van vliezen te worden ontdaan. **8.** Het betongrijs komt uit de spuitbus, het gebouw rust tijdelijk op een losstaande paal. **9.** De muren zijn baksteenkleurig geworden.



steenmotief heeft. Weliswaar komen daar vijf betonnen palen tegen aan te staan, maar ik vond het beter als daar ook baksteen te zien is. Een op maat gesneden en tegen de muur gelijmde baksteenplaat van Auhagen brengt uitkomst.

BETONNEN PALEN

Als het gebouw, afgezien van de vijftien betonnen palen waar het pand op rust, in elkaar zit spuiten we het model waar nodig betongrijs. Afplakken is nog niet nodig. Daarna zetten we het gebouw in de bekende baksteenkleur waarbij de delen die betongrijs blijven worden afgeplakt. Voor een strakke afwerking gebruik ik afplakband van Tamiya in diverse maten. Als het gebouw de basiskleuren heeft

20



schuren we de vijftien betonpalen glad en spuiten ze in betongrijs. De lengte van de palen is goed, aanpassen is niet nodig. Dan is het een kwestie van het uitlijnen van de palen, vijftien keer. De bodemplaat heeft kleine uitsparingen die corresponderen met de koppen van de palen. De negen raamdelen schilderen we wit en plaatsen ze in de daartoe bestemde openingen. Ze laten zich goed in de gevel drukken en blijven door de uitstekende pasvorm bijna zonder lijm zitten. Vervolgens zetten we alle trapdelen, bordessen en trapleuningen na van vliezen te zijn ontdaan in de juiste kleur. Ook de belettering krijgt een kleurtje en hier heb ik de tweede aanpassing gedaan. De opening van de letter A in de naam VAM is dichtgegoten. Die heb ik opengeboord en vervolgens het boorgat tot een kleine driehoek gevijld. Dat staat beter. Als alles in de basiskleur staat krijgt het gebouw inclusief de losvloer een wasje met verdunde zwarte verf en een drybrush met licht- en donkergrijs en een laatste drybrush met wit voor de accenten. Op het reliëf van de muur komt de belettering goed uit. De trappen, bordessen en leuning laten zich eenvoudig plaatsen, maar pas op voor breken. De bouw is hiermee afgerond en het gebouw kan worden opgeleverd. De meegeleverde muurlantaarns heb ik niet gebruikt. Als het gebouw op de baan wordt geplaatst zal ik voor extra sfeer in de avonduren twee (led) muurlantaarns van Viessmann (N-spoor, art. nr. 6489) aan de gevel bevestigen. Het VAM-station van AlsaCast (art. nr. 8710206, 63,90) is een doordacht uitgevoerde kit die ook voor modelbouwers die geen ervaring in het bouwen met resin hebben, een goede kennismaking zal zijn. Als de DAF-kantelbakvuilniswagens van Artitec zullen zijn uitgeleverd kan het VAM-sta-

tion in gebruik worden genomen. Een wielkraan kan het gestorte vuil uit de bunker in de VAM-wagens deponeren. Na al die jaren kunnen de Roco-wagens worden beladen. Maakt u die dan wel een beetje vuil?

21



22



23



21. Een leuke bouwkit die de modelspoorbaan realistischer maakt. **22.** De hooggelegen losruimte waar vuilniswagens hun lading storten. **23.** Het gebouw aan de spoorzijde, de lierkast zal langs het spoor worden geplaatst.

Gebruikte verf:

Humbrol (* weinig, ** iets meer): betongrijs nr. 64, baksteenrood mix van 24*, 34** en 70**, letters mix van groen 36** en 33*, leuning zilver 191.

10. Als het hoofdgebouw in de verf staat plaatsen we de betonpalen. **11.** De lierkast is op het werkperron geplaatst. **12.** De vensterbanken zijn met donkergrijze verf aangezet. **13.** Alle betonnen palen zijn geplaatst, het gebouw is stabiel en wiebelt niet. **14.** De trappen, bordessen en de vele railingen geven wat puzzelwerk. **15.** De belettering in kleur; de dichte A is opengeboord en -gevijld. **16.** Na een wasje en diverse drybrush momenten kunnen de handrailingen op de trap worden geplaatst. **17.** De betonnen vloer is vervuild, gelukkig hoeven we in model geen geuren na te bootsen. **18.** De belettering is strak gegoten en geeft de gevel een goed aanzicht. **19.** De leuning kunnen van de gietboom worden gesneden en op kleur gebracht. **20.** Met het plaatsen van de leuning is de bouw afgerond.

De Railhobby, nummer 405, verschijnt circa 30 oktober.

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



Köhlerei Goghl veldspoor in Oe

Landelijk smalspoordiorama uit de tijd van de DDR, gebouwd door Thomas Röttsch en Heiko Wendler.



Vuurtoeren Marken

Modelbouwer Thonis van der Weel (ver)bouwt de vuurtoren van Kibri naar die van Marken, compleet met loswal.



Hefbokken Faller

De hefbokken in H0 worden door modelbouwer Rob Mooij functionerend gemaakt.



DB V 36

De drieassige rangeerdiesel komt in tweevoud naar u toe. Een beschrijving van het grootvoorbeeld en een railtest van de H0-uitvoering van Brawa.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacıyan **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferree, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Niels Arnold, Dick van Beek, Paul Bender, Rob Blom, Sander Broerse, Martin Domburg, Carlo ter Ellen, Sevrien Ferrée, Hans Koning, Lesley Langeveld, Koen van der Lee, Len van der Maar, Martin Menke, Aad de Meij, Eric Salleveld, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Pieter Wieland **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 veeleelvoudigd 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.



Jaarlijks sinds 1993!



Openingstijden:

Vrijdag 9 november
10.00 - 18.00 uur

Zaterdag 10 november
09.30 - 17.30 uur

Zondag 11 november
09.30 - 17.00 uur

Info:

www.eurospoor.nl

info@eurospoor.nl

Tel. +31(0)299.640354

Fax +31(0)299.646197

Aanmelden commerciële
deelname nog mogelijk.



Kinderen en modelspoor

Voor kinderen is er genoeg te doen op Eurospoor. Bij een aantal clubs mogen ze meehelpen de baan te bedienen en kunnen ze zelfs gratis meerijden in een grote modeltrein.

11 november

kinderen t/m 11 jaar
met onlinekaart

gratis entree!

EUROSPoor 2018

Internationaal
Modelspoor
Evenement

9, 10 & 11 Nov. - Jaarbeurs Utrecht

Drie dagen genieten van modelspoor!

U kijkt uw ogen uit op Eurospoor! Eurospoor betekent drie dagen genieten van alles wat er op modelspoorgebied te beleven valt. Honderden hobbyisten van vele nationaliteiten tonen hun 50 mooiste



modelbanen, maar ook kunt u er op de modelspoormarkt van bijna 1 km lengte en in de stands tegen gunstige prijzen nieuwe en gebruikte modelspoorartikelen aanschaffen. Eurospoor is niet alleen het summum voor "treingeekken", maar biedt ook een geweldig dagje uit voor jong en oud om eens te komen kijken naar al dat moois. Ook zonder zelf actief met de modelspoor-



Modellbahnfreunde Maifeld (D)

hobby bezig te zijn is het een lust voor het oog om prachtige werkende miniatuurspoorbanen te aanschouwen en weg te dromen in meesterlijke landschappen. En...wie Eurospoor bezoekt staat niet snel weer buiten. Het is een dagvullend en ruim (rolstoelvriendelijk) opgezet evenement op 20.000 m² (2 voetbalvelden).

Voor wie geïnteresseerd is in modelspoor of een leuk dagje uit wil, is Eurospoor de beste keus. Hier wordt alles getoond wat deze mooie hobby inhoudt.



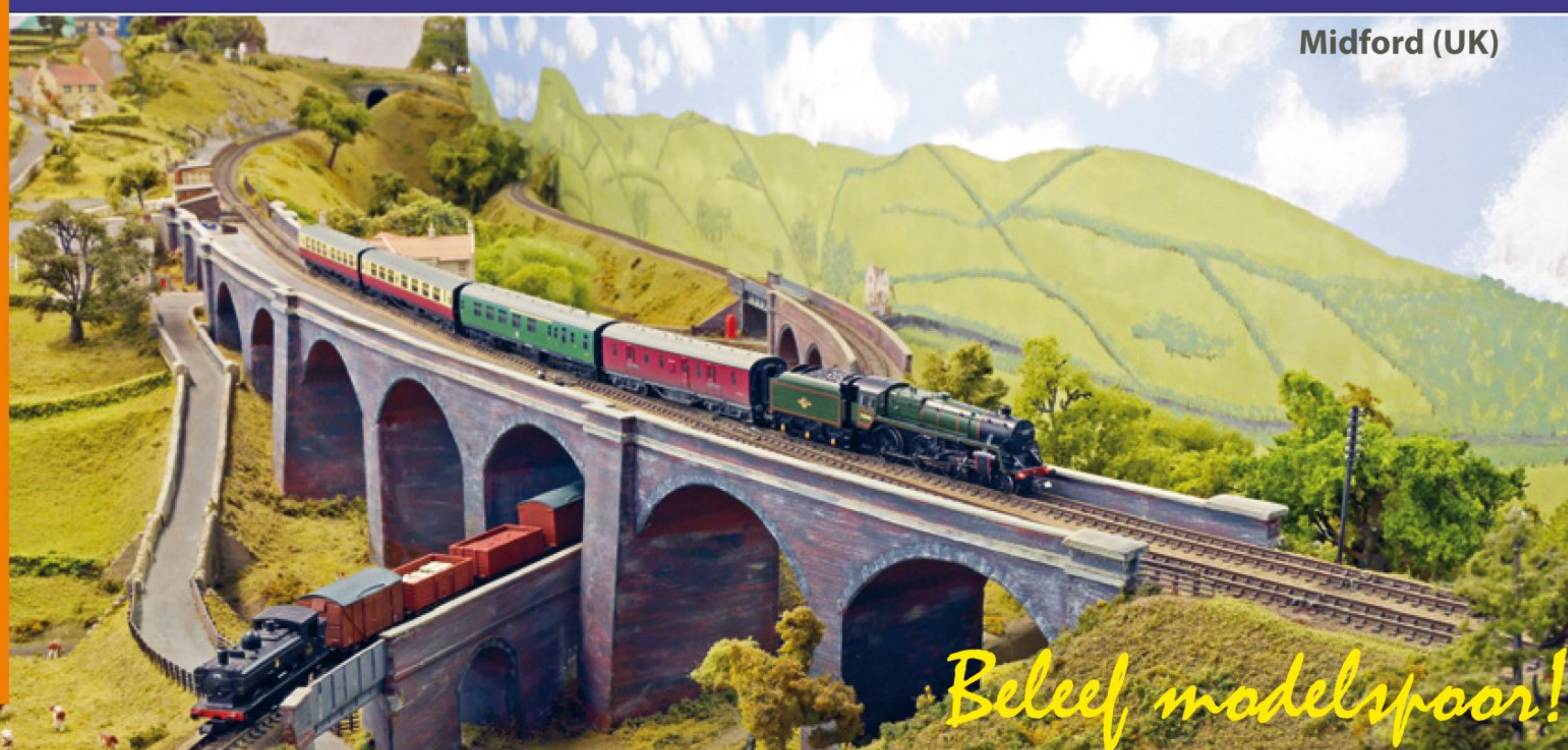
Prospect Point (UK)

Voordelig naar Eurospoor 2018

Natuurlijk bent u op alle drie de beursdagen welkom, maar wie met zijn gezin of familie op zondag 11 november komt is extra voordelig uit, want (alleen) op die dag mogen kinderen t/m 11 jaar onder begeleiding van een volwassene de beurs gratis

bezoeken (bij kaartbestelling via het internet). Maar ook als u op zondag 11 november het kinderkaartje aan de Jaarbeurskassa koopt, bent u voordeliger uit. De toegangsprijzen en openingstijden vindt u op:

www.eurospoor.nl/data.html



Midford (UK)

Beleef modelspoor!

Eurospoor2018, Jaarbeurs Utrecht, Jaarbeursplein 6 (7 min. lopen v.h. station), 3521 AL Utrecht, info@eurospoor.nl
Koop uw kaartje via het internet Details op www.eurospoor.nl Gratis posterkalender 2019 en magazine

Nieuw verkrijgbaar



387.260 Civiel Bucyrus RB-17 graafmachine



487.801.55 Lading: Bulldozer D7
(Wagen niet inbegrepen)



387.286 Platte kar met lading



387.171 Duitse waterkraan



387.257 US/UK Bucyrus RB-17 Crane



387.258 US/UK Bucyrus RB-17 Excavator

Er zijn nog Hondekoppen op voorraad:



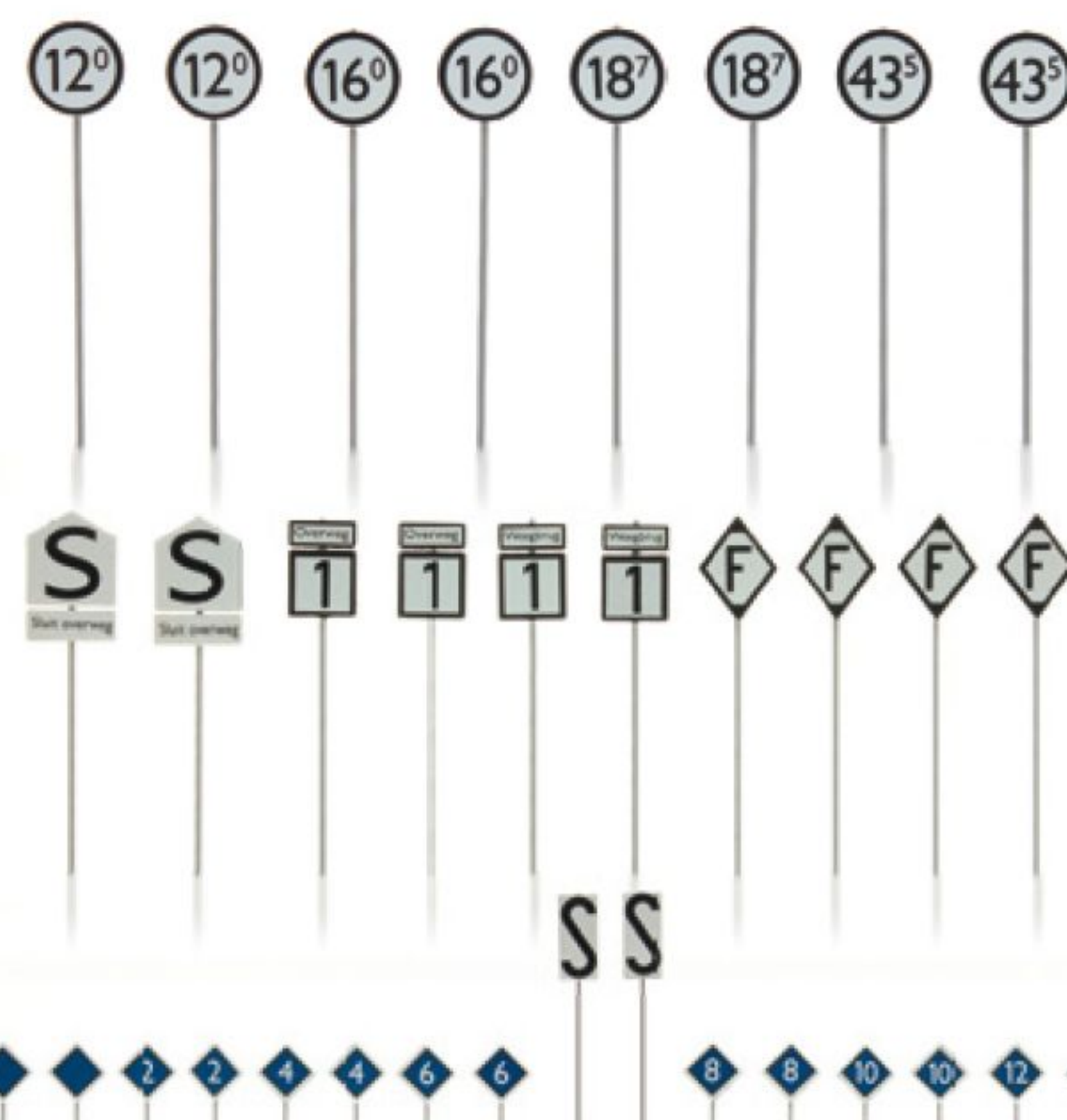
20.400.01	DC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, analoog, IIIc	€ 469,40
21.400.01	AC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, AC LokPilot, IIIc	€ 507,70
22.400.01	DC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, DC LokSound, IIIc	€ 599,30
23.400.01	AC	Hondekop 4 770, groen, L-sein, AC LokSound, IIIc	€ 599,30
24.400.01	DC	Hondekop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

Nieuw in N-schaal



316.064	Bulldozer D7 geel
316.063	Vrachtwagenladingen
316.027	NS-borden: aankondiging overweg (8)
316.028	NS-borden: waarschuwing overweg weegbrug (10)
316.031	NS-borden: perron stopplaatsborden (16)

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws