



RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



UITGELICHT: NS 1223 & 1224 stoere klassiekers



Dijkhuis Tilly Models
typisch Nederlandse dijkwoning



Oliemotorwagen omC
gastrol replica SGB Ome Ceesje bij SHM



Doen: Polderschuit
zelfbouw in model

Nu in de winkel

märklin
H0

Nieuwe Nederlandse modellen

26613 NS PTT Posttrein

Highlights:

- Mfx-decoder met uitgebreide licht- en geluidsfuncties
- Ingebouwde binnenverlichting

€ 359,99*

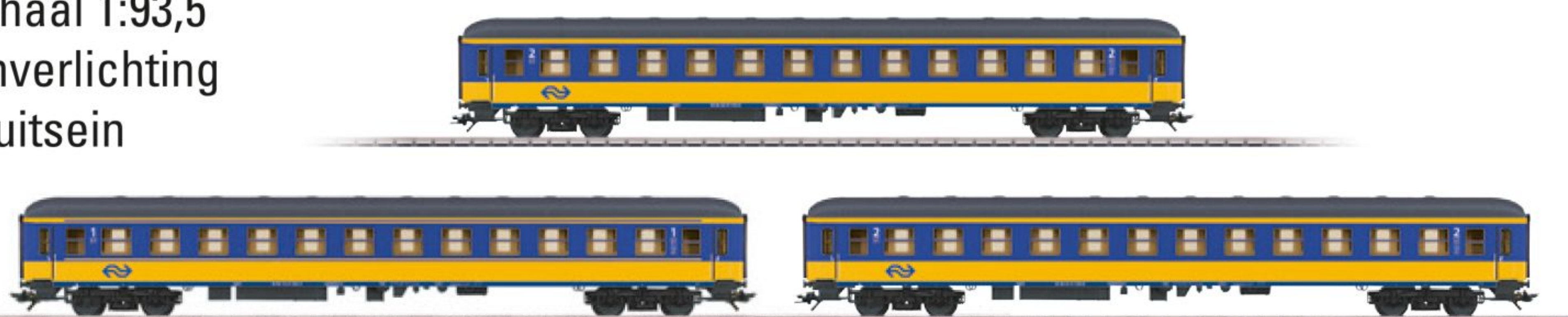


42904 Set drie NS ICK-rijtuigen

Highlights:

- Rijtuigen voor het eerst in schaal 1:93,5
- Alle rijtuigen met LED-binnenverlichting
- Een rijtuig met ingebouwd sluitsein

€ 229,99*



15537 Containerwaggen Den Hartogh

€ 44,99*



TRIX
MINITRIX

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

www.marklin.nl
www.trix.nl



Als de maand december op de kalender verschijnt - bij mij voorzien van ÖBB-eloc 1144 231 met een wintersportchartertrein op de Giselabahn nabij besneeuwd St. Johann in Tirol - begint het te prikkelen. Niet zozeer vanwege de feestdagen die de laatste maand van het jaar kent, maar door een evenement dat zich pas in het nieuwe jaar zal aandienen. De Internationale Spielwarenmesse in Neurenberg, de wereldwijd grootste speelgoedbeurs. De 70e versie zal worden gehouden van 30 januari tot 3 februari 2019. Wat zullen de modelspoor- en sceneryfabrikanten voor ons modelspoorders aan nouveautés in petto hebben? De geruchtenstromen op internetfora in binnen- en buitenland zoemen luider naarmate de openingsdag van de beurs dichterbij komt. Gevoed door bewust of onbewust verspreide berichten. Zal mijn favoriete loc, rijtuig, wagen, treinstel, truck, locloods, of noem-maar-op, deze keer worden aangekondigd? Voor de meeste modelspoorders blijft het lastig nieuws en fake nieuws van elkaar te onderscheiden, we ontberen immers de gaven waarover de Amerikaanse president schijnt te beschikken.

De afgelopen beurs waren er volgens opgave van de organisatie 2900 exposanten en meer dan 70.000 bezoekers uit 130 landen, allen - in principe - werkzaam in de branche. De beursorganisatie werkt continue aan innovatie, de laatste jaren werden nieuwe hallen, restaurants en andere faciliteiten toegevoegd. Of er de komende beurs nieuwe bouwkundige voorzieningen zijn zal na aankomst blijken, duidelijk is dat de sectie modelspoor in hal 7A onderdak zal vinden. Omdat deze hoge en van veel daglicht voorziene hal groter is dan hal 4A waar het modelspoor jarenlang zijn stekkie had, wordt een deel van 7A gevuld met ander spul. Zolang het maar onder de noemer speelgoed valt. Eerder dit jaar ging het gerucht dat het modelspoor naar hal 7 zou verhui-



Eyecatcher op de Märklin-stand op de Spielwarenmesse 2018. (foto Myron van Ruijven)

zen, een wat oudere hal die het met een lager plafond en zonder daglicht moet stellen. De op de beursvloer fotograferende Railhobbyredacteurs zullen met de moderne 7A zeker content zijn. Nu is het afwachten wat ze voor de lens zullen krijgen. Naarmate de eerste beursdag nadert zullen meer en meer fabrikanten hun geheimen prijs geven. Fijn voor de modelspoorder, handig voor de redactie die ook aan de Spielwarenmesse 2019 een Neurenbergspecial zal wijden. Aan die special wordt al tijdens beurs en in de ICE op de terugreis naar Utrecht gewerkt. Redactie, studio, uitgever en drukkerij staan dan in de startblokken om de special zo snel mogelijk bij u in de bus te doen vallen en in de schappen in de winkels en kiosken te doen belanden. Ondertussen wordt de spanning langzaam opgevoerd.

Dolf Heibloem



COVER

NS 1224 IN BRUIN

De zojuist uitgeleverde bruine 1224 naast de Berlijnsblauwe 1223, beide van Roco.

Foto: Chris van Diesen

ADVERTEERDERS

2 Gebr. Märklin & Cie **4** Trainservice Danckaert / ESU **4** Tillig **9** Freebit.nl **9** ModelBouwCompany **9** Emsland Modellbau **29** Domburg Train Support **29** Beelen Modelbouw **29** Peperkamp Modelbouw **29** Modelbouw Centrum Hilversum **29** Somberg Modelbouw **29** Modelspoorgigant.nl **59** Modelspoorbeurs Houten **59** Van Zutthem Autominiaturen **59** TreintjeOost **59** Gijs van Appeldoorn Modelspoorfotografie **59** Nijverepublishers.nl **65** Nederlandse Modelspoordagen **65** REOS / Train-safe.nl **65** Modelspoorbeurs Zutphen **83** Noch **83** Schuca **84** Artitec



36232



36221



Import:

T	S	D
train	service	danckaert

www.loksound.nl

e-mail: contact@tsdbvba.be



36223



36243



Verkrijgbaar.



31350



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

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



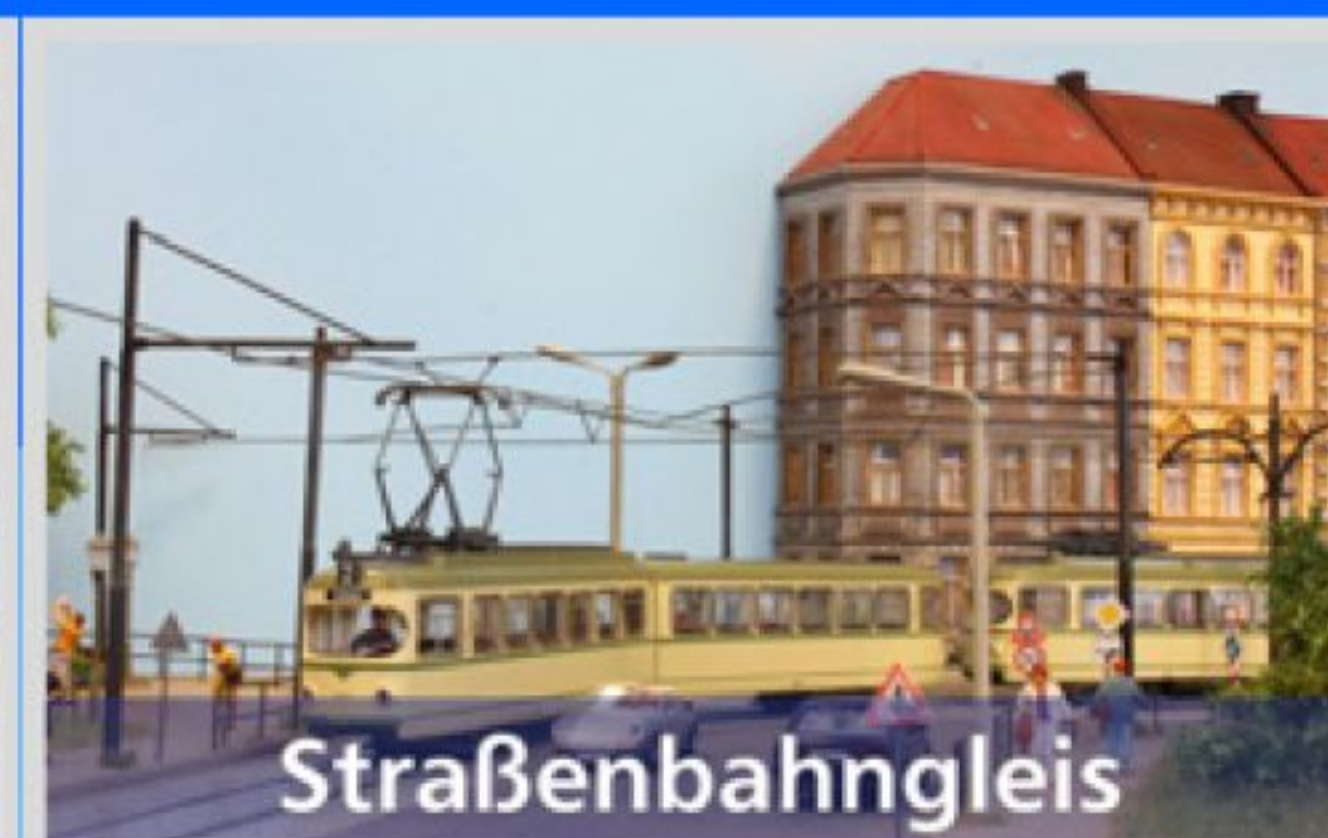
TT-Bahnen



H0-Bahnen



Schmalspurbahnen



Straßenbahngleis

H0 - 70026



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

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

28



De treinreis van Dolime, van Hermalle-sous-Huy naar Veendam. Sander Broerse bezoekt de bron van de kalktreinen.

6 Doen: Polderschuit

Modelbouwer Cor Rood laat van eenvoudige middelen een polderschuit in H0 te water.

17 Uitgelicht: Roco NS 1200

Bruin en Berlijnsblauw, de outfit in tijdperk III met aansluitende locnummers.

20 Historie: Baureihe 45

Guus Ferrée belicht ontstaan, bouw en inzet van de DR serie 45. Het bleef een zorgenkindje.

30 Techniek: Remproeven VIRM 2/3

Zandzakken aan boord. Voorafgaande aan de revisie wordt het remproevenprogramma doorlopen.

44 Baan in beeld

Grote en zeer complete Märklin-baan van de Pakistaanse familie Mahmood.

50 Mijnmodellen

Na de serie rond de sluiting van de laatste Duitse kolenmijnen een overzicht van mijnen in model.

54 Reportage fotoritten SHM

Een drietal ex-NS tramlocomotieven in unieke setting als rijdende fotomodellen.

62 Go Digital, deel 3

Servo's zijn er analoog en digitaal. Robert Mooij weet er meer van.

74 SGB omC 909 te gast bij SHM

De replica van de NS-olietankwagen maakt haar debuut tijdens de tramfeestweek in West-Friesland.

78 Dijkhuis Tilly Models, deel 1

De karakteristieke Nederlandse dijkwoning wordt door modelbouwer Chris van Diesen in de dijk gezet.

... en de rubrieken

10 Rail Actueel

35 Railnieuws

43 Column door Paul Bender

60 De Vijf van ... ModeltreinWinkel

66 Modelnieuws

73 Railpers

82 Preview Railhobby 407 (= 2019/01)

24



Railtest: Märklin BR 45
De zwaarste en grootste Duitse goederenstoomlocomotief aan de tand gevoeld

32



Sluitseinen
Doen: Arie den Heijer maakt de Artitec sluitseinen zonder functiedecoder knipperend.

Beladen of onbeladen

Kloetend, bij gunstige wind zeilend en met de komst van diesel- en benzinemotoren tuffend met de Lister of Albin. We hebben het over de schuit voor het vervoer van en naar het land. We volgen Cor Rood bij de minutieuze bouw van een polderschuit in schaal H0.



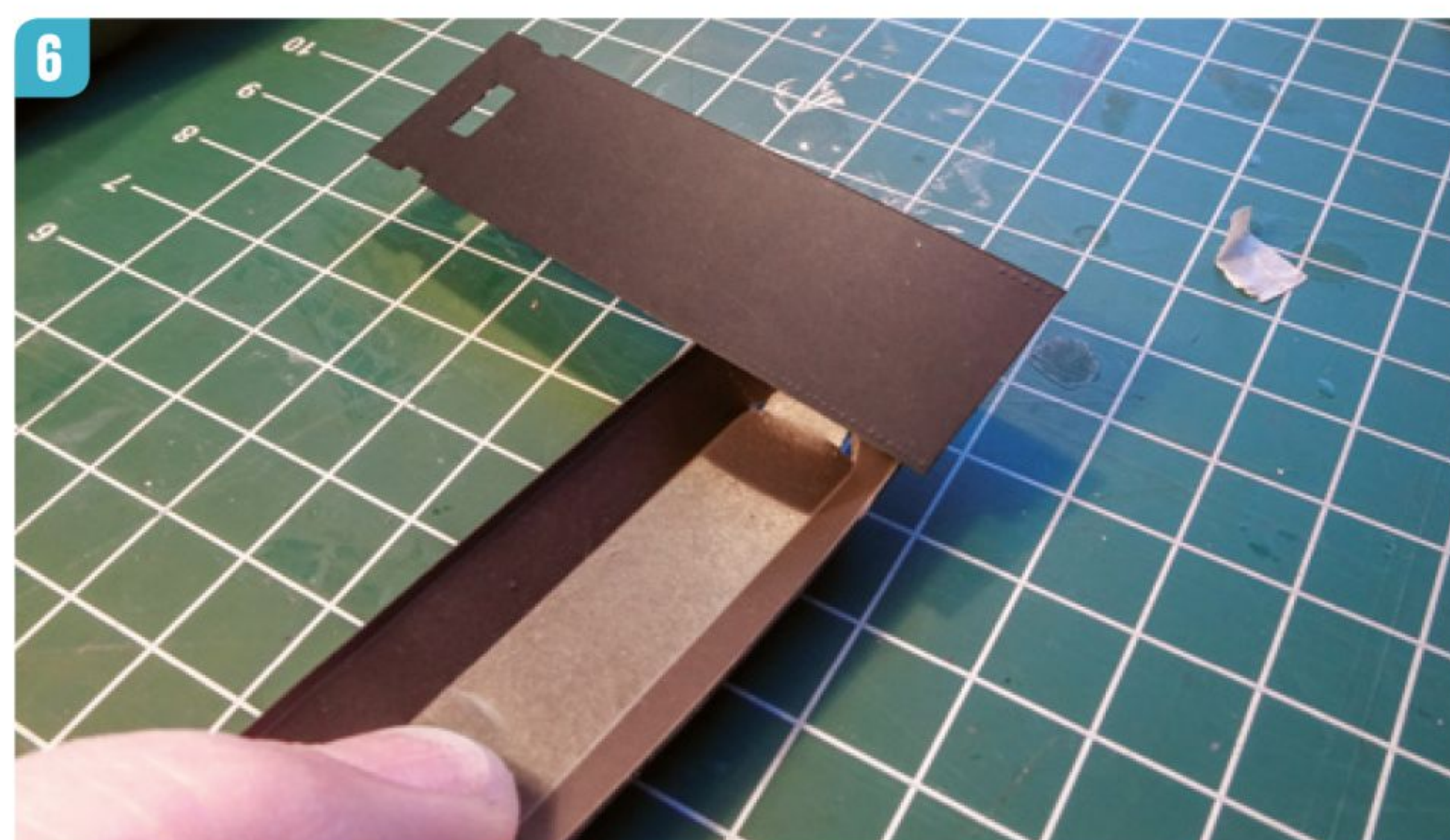
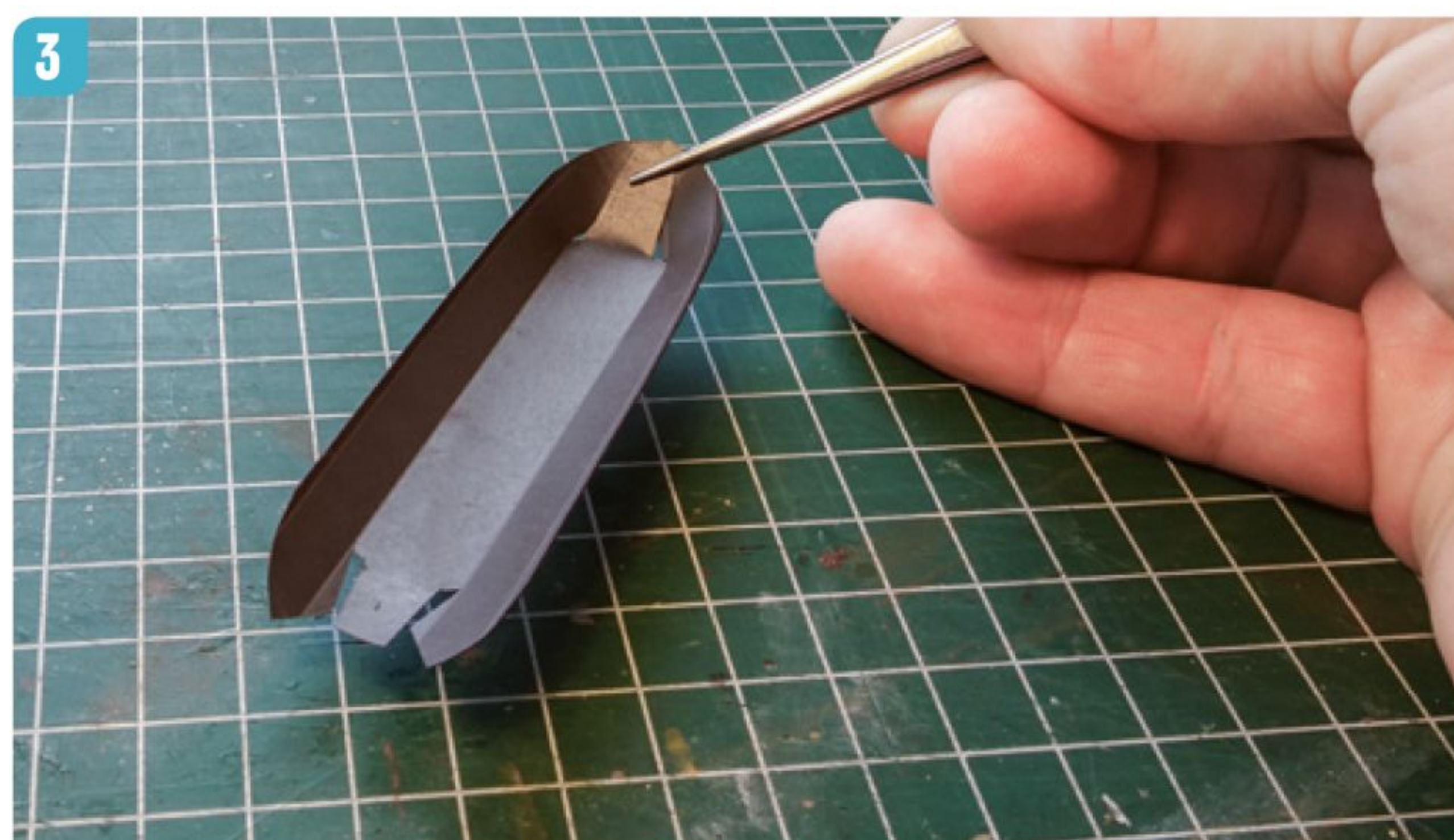
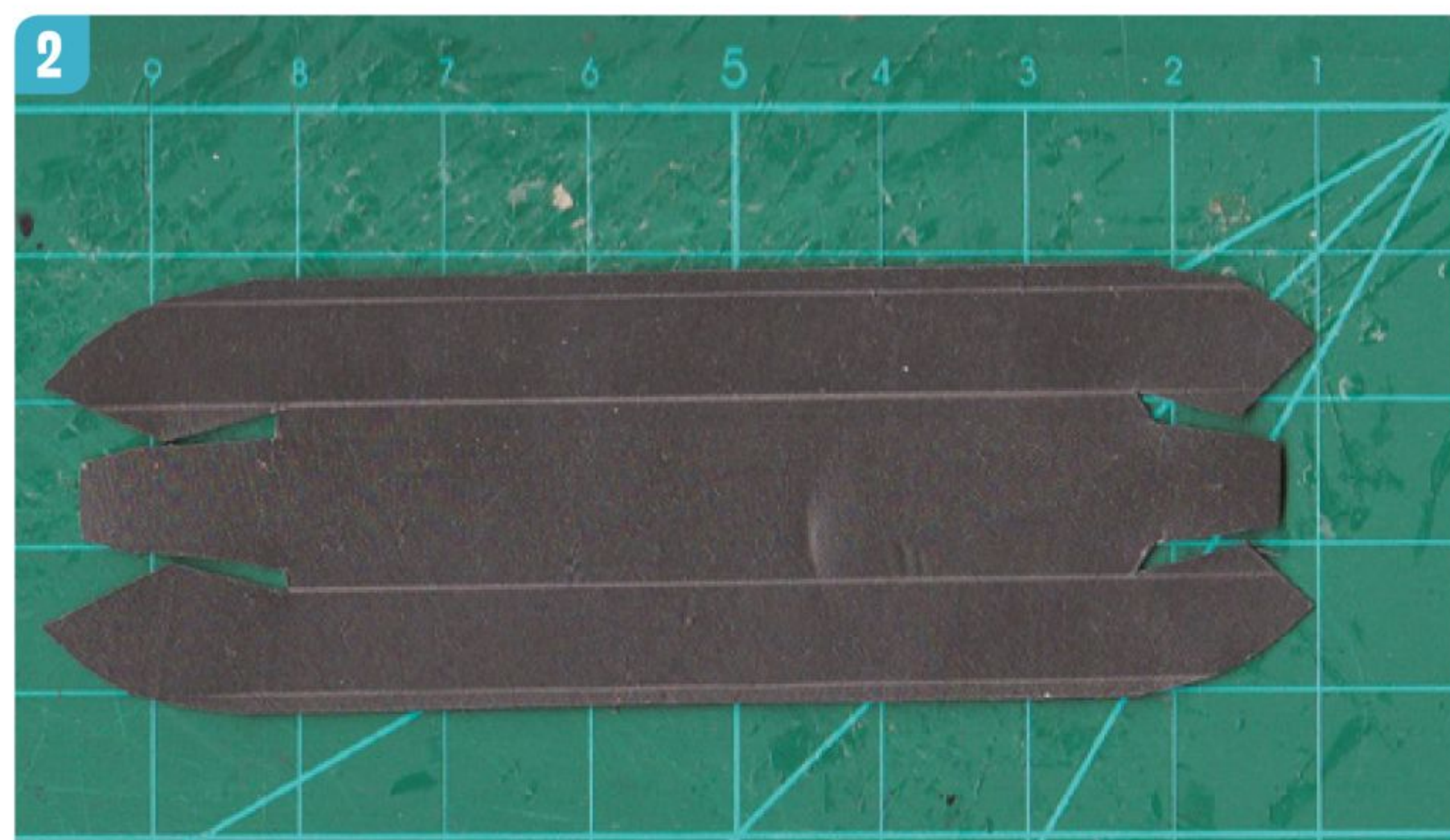
De koeien mogen straks met de trein naar de markt in Purmerend.

De schuit was in het begin van de vorige eeuw een belangrijk vervoermiddel voor waterrijke gebieden. Tot de opkomst van het gemotoriseerde wegverkeer en de verkaveling de schuit overbodig maakten. Schuiten en spoor waren lange tijd onlosmakelijk verbonden. Bovenkarspel-Grootenbroek, Aalsmeer, Broek op Langedijk zijn hiervan goede voorbeelden. Jaap Veld-

huis wilde op zijn baan 't Venhuizer spoortje de karakteristieke platbodems inzetten en dan ben je aangewezen op zelfbouw.

MAATVOERING

Bij een platbodem beginnen we natuurlijk met de bodem. Als materiaal heb ik zwart schutblad ofwel de kaft gebruikt die ge-



bruikt wordt bij het inbinden van boeken. Het beschikbare blad had een gladde en doffe kant, ideaal om de waterzijde en de binnenkant van de schuit na te bootsen. Met de juiste vouwlijnen is hier snel een schuit van te vouwen. De lengte en breedte varieert naar het type en de doorvaartbreedte van de bruggen. De breedte is meestal rond de twee meter, voor de lengte heb ik rond 7 meter gekozen. In H0 werd dit een plaat van 87 x 29 mm met vier vouwlijnen. De bodem is 13 mm breed. Door te spelen met de vouwlijnen kan de waterlijn worden aangepast.

1. Een reeks proefstukjes voor de ideale schuitvorm. **2.** De basis, met de juiste vouwlijnen en rondingen kunnen we een schuit vouwen. **3.** De boeg vormen we met een druppel secundelijm. **4.** Zullen we nog een teerlaag aanbrengen? **5.** Op de verstevigingen komt de dekplaat te rusten. **6.** Vastlijmen van de dekplaat. **7.** Afsnijden van de dekplaat tot een ronde vorm. **8.** De rode rand.



Vervoer per rail en over water op 't Venhuizer spoortje.

De boot komt dan dieper (beladen) of hoger (onbeladen) te liggen. Voor de boeg en achterkant heb ik de juiste rondingen gesneden. Door deze aan te passen ontstaat een spitsere punt of vlakke steven. Vooraf heb ik met stevig papier bepaald wat de mooiste vormen opleverde; de foto's geven hiervan een beeld. De middenflap dient om de zijflappen bij elkaar te houden, een lijmverbinding op alleen de zijflappen is niet stevig genoeg. De middenflap komt binnen te liggen en de zijflappen leggen we tegen elkaar. Na het fixeren met secundelijm ontstaat de vorm van een schuit. Eventueel nog wat snijden en vijlen om de boeg en steven de juiste lijn te geven. De boot is niet waterdicht. Dit kunnen we eventueel oplossen met wat vulmiddel, maar nodig is dit op modelwater niet.

DEKPLATEN

Uit dezelfde zwarte kافت maken we de dekplaten voor de boeg en de steven. Iets breder dan nodig en dan vastlijmen. Daarna

het overstekende randje afsnijden en vijlen. Voor een goede hechting en breder lijmvlak heb ik wat opvulstukjes onder de dekplaat geplaatst. Meestal hadden de schuiten een rode rand; kwam je dieper te liggen dan was de kans groot dat de schuit op de bodem van de sloot eindigde. Deze is eenvoudig te maken door een rode strip styreen tegen de zijkant te lijmen. Het roer bestaat uit zwart plastic met daaraan de stuurboom. Hoe ver u met de detaillering wilt gaan kunt u zelf bepalen. Ligt de schuit aan de voorkant van de baan dan zou ik de vlonders en de ribben in de schuit zeker uitbeelden. Wat verder naar achteren zijn deze details van minder belang. Als laatste volgt de weathering, de boten werden voor het werk gebruikt dus ze mogen er gebruikt en stoffig uitzien. Met de lading kunnen we alle kanten op, van keurig gestapelde sluitkool, een holder of kleine trekker, kratten met fruit, tulpenmanden, opgezakte aardappels, een hooibaal, de koeien of ander kleinvee. Natuurlijk wel naast het spoor, aan de loskade. Dit blad heet niet voor niets Railhobby.

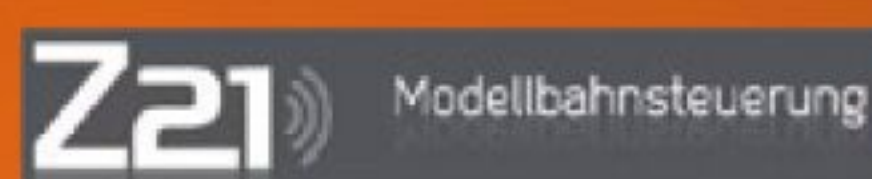


9. Waarom kloeten als je windje mee hebt. **10.** Snel met de melk naar huis, voor het karnemelk wordt.

DigitaalService

Freebit.nl

Modeltreinen



- Uw aanspreekpunt voor Digitaal
- Ombouw van modeltreinen naar digitaal. (alle schalen)
- Advies systemen
- Digitale modeltreinen
- Workshops
- Hulp thuis
- Digitale demodag

Digitaal Service Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem

0572-712003, info@freebit.nl

www.digitaalservicefreebit.nl

DigitaalService
Freebit.nl

De Modelbouw Specialist

• Treinen • Scenery • Modelbouw



WEIHNACHTSALE 2018!
15% op Alles
Korting geldt op alles in de winkel
1 december tot en met 16 December
kortingscode webshop: weihnachtsale2018



Onze Merken:

Märklin
ROCO
TRIX
Brawa
Rivarossi
Albion Alloys
Evergreen
Heki
Busch
ICM
Academy
Airfix
Italeri
Tamiya
Masterbox
Hobbyboss
Trumpeter
Hasegawa
Vallejo
MIG
Humbrol
AK Interactive
Proxon

En nog veel meer...

Modelbouw Company
De Hertog 10
1831EK Koedijk

T: 072- 582 55 62

Onze openings tijden:

Woensdag	10.00 tot 17.00
Donderdag	10.00 tot 17.00
Vrijdag	10.00 tot 18.00
Zaterdag	10.00 tot 17.00

volg ons op



WWW.MODELBOUWCOMPANY.NL

ModelBouwCompany

25. Emsland Modelbouw

2019



**12 & 13
januari**

10-18 uur

**Emslandhallen
Lingen/Ems**

Lindenstr. 24a



Ook voor kinderen is er genoeg te doen op Emsland Modelbouw

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

MATERIEEL NAAR BLERICK

Op zaterdag 20 oktober 2018 vond een bijzondere overbrenging van een aantal locomotieven plaats. Na ruim een jaar in Amersfoort te hebben gebivakkeerd, werd het materieel naar Blerick overgebracht. Daar krijgen de locs een vast onderdak. Als trein 63136 passeert de Rail Force One 1831 met het geheel rond het middaguur te Zaltbommel. In de trein bevinden zich de RailReLease 9905 (de voormalige 1836), de 1252, 1254, 1255 en 1218 van Fairtrains en de RailReLease 9902 (de voormalige 1834). Na aankomst in Blerick zijn de machines in de museumloods geplaatst. Hier zal ook aan het materieel worden gewerkt.-BB



De 1831 met de 9905, 1252, 1254, 1255, 1218 en 9902 te Zaltbommel. (foto Bruno Batenburg)



De stoptrein van Geldermalsen naar Dordrecht vertrekt uit het station Beesd. (foto Sander Broerse)

MERWEDELINGELIJN

Op 8 december 2018 rijdt Arriva voor het laatst tussen Dordrecht en Geldermalsen. Daarna wordt het stokje overgedragen aan Qbuzz, dat zich hiermee voor het eerst op het spoor begeeft. De concessie voor exploitatie van de MerwedeLingelijn (zoals de spoorlijn tussen Dordrecht en Geldermalsen ook wel genoemd wordt) werd in 2016 samengevoegd met die van het stads- en streekvervoer in het DAV-gebied (Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenland) en aansluitend aanbesteed. Qbuzz won de aanbesteding en neemt dus niet alleen het busvervoer in die regio's over, maar wordt daarmee ook spoorvervoer-

der. Op de MerwedeLingelijn zijn voor Arriva tien elektrische GTW-treinstellen in dienst, onderverdeeld in acht drietjes en twee tweedelige treinstellen. Zij verhuizen bij het overgaan van de concessie mee naar Qbuzz en krijgen in de loop van 2019 een opknapbeurt inclusief de R-Net-kleurstelling (zoals de Flirts van de concessie Gouda - Alphen aan den Rijn). De stellen krijgen nieuwe stoelen, usb-oplaadpunten en wifi. Ook de stations langs de lijn worden in R-Net-huisstijl gebracht. In de periode dat Arriva de treindienst op de MerwedeLingelijn uitvoerde werden drie nieuwe stations geopend en nam het aantal reizigerskilometers met 50 procent toe. Studies om

de treindienst met ingang van de nieuwe concessie naar Rotterdam te verlengen kwamen tot een verrassende conclusie. Juist door het huidige eilandbedrijf, dat met weinig materieel en geheel los van het hoofdrailnet wordt geëxploiteerd, is er sprake van een zeer stabiele dienstuitvoering. Koppeling aan de sprinter naar Rotterdam zou van te grote invloed zijn op de dienstregeling op de drukke, grotendeels enkelsporige MerwedeLingelijn. Qbuzz mag het kunstje ingaande 9 december dus als vanouds tussen Dordrecht en Geldermalsen doen, maar dan voor het eerst in de geschiedenis van het bedrijf over de ijzeren wegen.-SB



Nadat de reizigers op 5 oktober in Alkmaar zijn uitgestapt, rijdt RFS-101001 tussen Alkmaar en Heiloo als LM 20181 naar Münster. (foto Matthijs Schreurs)

RAILPROMO

Net als voorgaande jaren reden er ook dit jaar extra Müller treinen van Münster naar Alkmaar. Waar in voorgaande jaren de tractie door RailExperts werd geleverd, gebeurde dat dit jaar door RailPromo. Dit bedrijf beschikt over drie eigen 1700-en

waarvan er twee in dienst zijn en eigen kleuren hebben gekregen. De locs hebben ook een nummerwisseling ondergaan. De ex-NS 1781 is nu de RFS (Railpromo Fleeding Services) 101001 en de ex-NS 1772 is sinds enige tijd de RFS 101002. Dit jaar hadden vier treinen die uit Euro-Express

rijtuigen waren samengesteld Alkmaar als eindbestemming. Daarvan maakten er drie in Geldermalsen een stop. Vanuit Alkmaar werden de Duitse passagiers per bus naar hun eindbestemming Egmond aan Zee vervoerd. Vanuit Geldermalsen werden de reizigers naar Tiel vervoerd.-MS

BASF VAN KETELS NAAR CONTAINERS

Chemieconcern BASF gaat de komende jaren een deel van haar ketelwagens vervangen door containerdraagwagens, waarop speciaal voor het bedrijf ontwikkelde vloeistofcontainers kunnen worden geladen. Op die manier moet het transport tussen de fabrieken van het bedrijf en die van leveranciers en afnemers efficiënter worden. In plaats van een ketelwagen naar de juiste aansluiting te moeten rijden, kan een container eenvoudig overgeslagen worden van spoor naar truck en vervolgens naar de juiste locatie in Ludwigshafen worden gereden. Dit systeem moet de doorlooptijden flink versnellen, want in de huidige situatie duurt het soms dagen voor een ketelwagen op de juiste plek op het immense fabrieksterrein in Ludwigshafen staat. Door het gebruik van containers ontstaat daarnaast een efficiëntere inzet van wagens: de ketel en wagen staan los van elkaar waardoor een defect niet automatisch een stilstaande lading betekent. Voor een bedrijf dat enkele duizenden ketelwagens in gebruik heeft kan dit grote voordelen opleveren. Overigens zal de instroom van containers nog niet het einde van alle ketelwagens bij BASF betekenen: in eerste instantie stromen

de wagens in op de relaties van en naar Ludwigshafen en zelfs daarbinnen zal een aantal vervoeren van conventionele ketelwagens afhankelijk blijven. Desondanks zal het aanzicht van de 'rijdende pijpleidingen' (de chemiependels tussen de diverse fabrieken van BASF) in de komende jaren flink veranderen. De containers kennen diverse verschijningsvor-

men, met onder andere groene, blauwe en rode kopwanden. De vierassige containerdraagwagens type Sgmmnss zijn in het groen en oranje gestoken. In Nederland worden de wagens sinds oktober vanuit de Rotterdamse Botlek ingezet. Na belading bij Rubis gaan ze naar Ludwigshafen.-SB



De DBC 6423 met een BASF-containertrein in de Botlek, 12 oktober 2018. (foto Sander Broerse)

RAIL FORCE ONE

Begin oktober is de Gefco autotrein, lange tijd een van de vaste diensten van Captrain, overgegaan naar Rail Force One. Waar Captrain de wind wat tegen heeft, groeit RFO. De nog jonge vervoerder weet in hoog tempo verschillende treindiensten op te zetten en is dan ook bijna overal in het land te zien. Nadat de 1829, die in juli met een lichtgrijze RFO-livrei op de baan is verschenen, lange tijd werd ingezet voor de staaltreinen tussen Beverwijk en de Amsterdamse Houtrakpolder is de loc nu weer regelmatig aan de Duitse grens te vinden. Vanuit Bad Bentheim worden de BLG-treinen en sinds kort ook de Gefco's naar Amersfoort gebracht, om vervolgens met een van de 600-en van RFO naar Leusden te worden gereden. Als de auto's zijn afgeladen wordt de lege trein weer naar Duitsland gebracht.-LvdM



Op 13 oktober is RFO-loc 1829 met een lege sleep Gefco-wagens nabij Hengelo onderweg naar Bad Bentheim. (foto Len van der Maar)



NMBS

De nationale Belgische spoorwegmaatschappij NMBS zet in het weekeinde tweedelige, elektrische treinstellen van het type MS66 in. Dat gebeurt in hoofdzaak in Wallonië. Op zater- en zondagen verzorgt dit klassieke materieel een integrale treindienst op vier verbindingen: Herstal - Verviers Central, Antwerpen Centraal - Binche (in combinatie met MS75), Aachen Hauptbahnhof - Spa Géronstère en Liège-Guillemins - Flemalle.-MS

MS66 636 komt op 6 oktober de spoortunnel van Trooz uitgereden als stoptrein 5262 van Herstal naar Verviers Central. (foto Matthijs Schreurs)

NIEUWE 232 EBS

De Erfurter Bahn Service (EBS) heeft tijdens het traditionele spoorwegfeest dat de Thüringer Eisenbahnverein elk najaar in het museumdepot van Weimar houdt, haar nieuwe 232 083 in de zwarte huisstijl gepresenteerd. Deze door LTS Woroschilowgrad gebouwde zesasser werd in 1974 als 132 083-7 aan de Deutsche Reichsbahn geleverd. Na het samengaan van DR en DB kreeg de loc op 1 januari 1992 het huidige nummer 232 083. Op 12 januari 2009 werd deze machine, toen in dienst van Railion Deutschland, terzijde gesteld. Vijf jaar later werd ze opgeborgen in de vroegere revisiewerkplaats in Chemnitz. Daarna, op 15 september 2017, kwam de Russische loc in handen van EBS. Na een revisie en een nieuwe look volgde de presentatie in Weimar. Daar stond op dat moment ook de 132 010 van de MEG die aan het museum te leen was gegeven, maar niet lang na het einde van het genoemde spoorwegfeest naar Polen werd vervoerd.-ES



EBS-loc 232 083 op het terrein van het vroegere depot van Weimar, 14 oktober 2018. (foto Eric Salleveld)

MEMORY1948 TRIALS

Het gros van de bekende, Britse spoor-musea houdt in de herfst een Autumn Steam Gala. Een meerdaags evenement in september en oktober dat meestal in het teken van een bepaald thema staat en waarvoor een of meer gastlocomotieven worden uitgenodigd. Zo ook bij de Great Central Railway dat van 4 tot en met 7 oktober herdacht dat het 70 jaar geleden was dat de zogeheten 'Locomotive Exchange Trials' werden gehouden. In 1948 werden door de net opgerichte British Railways, de nieuwe, genationaliseerde spoorwegen die zijn voortgekomen uit de Big Four, LNER, LMS, GWR en SR, trials gehouden waarbij locomotieven van deze maatschappijen over andere dan de gebruikelijke lijnen reden. Doel was te kijken waar deze machines het beste tot hun recht kwamen. De beste kwalificaties konden dan worden gebruikt bij het ontwerpen van nieuwe standaardseries voor de BR. Zo reden locs van de LMS van Euston naar Carlisle, van de LNER van Kings Cross naar Leeds, GWR's locs tussen Paddington en Plymouth en werden op de lijn Waterloo - Exeter SR-machines gebruikt. Soms gebeurde het dat tenders van verschillende series werden uitgewisseld, bijvoorbeeld om over een grotere watercapaciteit te kunnen beschikken. Zo werden enkele Southern-locs gekoppeld met ex LMS-tenders die van zogeheten waterscoops waren voorzien, periscoopachtige buizen die tijdens de rit in het midden van de tender in een waterbak werden neergelaten zodat die zonder te stoppen kon worden gevuld. Tijdens het gala van de Great Central Railway, het enige particuliere spoorwegbedrijf in Groot-Brittannië dat over een (voormalige) dubbelsporige hoofdlijn tussen Loughborough en Leicester beschikt, kwam onder meer loc 6990 'Witherslack Hall' in actie. Die machine reed 24 en 25 juni 1948 met een meettrein over het genoemde traject. Ook een 2'C-loc van de serie B1 van de LNER gaf tijdens de trials acte de presence. Deze 1264 'Oliver Bury' representeerde loc 1251 die in de zomer van 1948 werd beproefd. Tijdens het vierdaagse evenement waar tien machines aan deelnamen, waren ook enkele voorbeelden te zien van BR-standaardseries die uit deze test werden ontwikkeld zoals de 9F 92214 die sinds het kampioenschap van voetbalclub Leicester met deze naam is getooid, de Britannia Pacific 70013 en de Standard Class 5 73156. In een van de volgende edities



Loc 6990 'Witherslack Hall' en de Standard 9F 92214 rijden bij Kinchley Bridge, Swithland, richting Leicester. (foto Dick van Beek)



BR-loc 70013 nadert een mailtrein Swithland-Sindings, (foto Dick van Beek)



De City of Wells (rechts) representeert de West Country Class die vanaf 1949 werd gebouwd. Swithland-Sindings, 7 oktober 2018. (foto Guus Ferrée)

van Railhobby komt een uitgebreid artikel over de Great Central Railway en hoe (buitenlandse) bezoekers voor dit soort

evenementen een lineside pass kunnen krijgen.-DvB

GEEN 'DER RHEIN'

Het zou de berging van de eeuw worden. Op 21 oktober zou de oudste Duitse stoomlocomotief uit de Rijn bij Germersheim worden getakeld. Daar ligt de in 1852 door de Kessler fabri-

ken in Karlsruhe gebouwde machine al 166 jaar onder een laag modder nadat ze van het dek van een binnenvaartschip was gevallen. Experts dachten eindelijk de juiste locatie van deze industriële schat te hebben gevonden. Alle media

waren in staat van paraatheid gebracht. Maar bij de voorbereidingen op de uiteindelijke baggerwerkzaamheden bleek het loos alarm. Geen loc en veel geld weggespoeld. Alleen de kater bleef.-GF

ZHESM

Het Spoorwegmuseum in Utrecht heeft op 5 oktober een overeenkomst getekend voor het in permanente bruikleen geven aan de Stichting Hofpleintrein van NS-motorwagen mBD 9952. Het ex ZHESM-motorrijtuig 61 uit 1914 werd na de val van de Muur in 1989 in Geestgottberg in de DDR ontdekt. Na enkele jaren werd het aangekocht door het Spoorwegmuseum en in 1996 uiterlijk opgeknapt in Klostermansfeld. Bij de werkplaats MaLoWa werd toen ook SS-loc 13 gerestaureerd. De voormalige motorwagen die het publiek moest gaan tonen hoe NS-materieel na de oorlog in andere landen werd gebruikt is nooit naar Nederland overgebracht, mede omdat het museum al over de in oude luister teruggebrachte ZHESM 6 beschikt. Bovendien staat in Utrecht een uit Roemenië teruggehaald en in desolate staat verkerend bagagerijtuig. De Stichting Hofpleintrein gaat de motorwagen



De voormalige ZHESM-motorwagen na de uiterlijke opknopbeurt in Klostermansfeld, 6 oktober 1996. (foto Guus Ferrée)

restaureren in de staat na 1926 en neerzetten op de monumentale hofbogen van de in 2010 buiten gebruik gestelde

voormalige spoorlijn van de ZHESM in Rotterdam.-GF

SHM-1

De SHM kan terugzien op een geslaagde jubileumviering in de laatste volle week

van oktober. Het 50 jaar geworden museum zette in de herfstvakantie twee gasten in, de omC 909 van de SGB en

loc 8107 van de MBS. De motorwagen pendelde op een dag na dagelijks tussen Hoorn en Medemblik en Twisk en Medemblik. De Kikker uit Twente reed afwisselend met de 7742 met reizigerstrams tussen beide plaatsen. Ritten die over het algemeen goed bezocht werden. Een ander hoogtepunt in het kader van het jubileum vormde de fortorit op 16 oktober waarvoor voor het eerst sinds zestig jaar drie bedrijfsvaardige NS-stoomlocs bijeen waren. Meer over dit evenement vindt u op pagina 54. Voor de SHM betekende het jubileumjaar een nieuw record. Werden vorig jaar 158.000 reizigers vervoerd, dit jaar zal de teller waarschijnlijk bij zo'n 172.000 uitkomen. Dat is althans de verwachting van directeur René van den Broeke. De SHM maakte op de donateursdag, 20 oktober, bekend dat 2019 in het teken staat van het thema goederentram. 'Dat betekent concreet dat we een aantal keren per jaar met goederentrans getrokken door loc 6513 tussen Hoorn en Wognum gaan pendelen', aldus Van den Broeke.-GF



MBS loc 8107 rijdt met de laatste tram van de feestweek op 28 oktober langs de Broekdijksloot in Midwoud. (foto Guus Ferrée)



De 2459 rijdt met een aantal wagens door de herfstkleuren in Vetschau, 20 oktober 2018. (foto Koen van der Lee)

ZLSM

In het Zuidlimburgse werd tijdens het weekeinde van 20 en 21 oktober bij de ZLSM op de voormalige Miljoenenlijn het 'End of Season Gala' gehouden. Gastlocomotieven waren de 2205 van Stichting Historisch Dieselmaterieel, de 23 076 van de Veluwe Stoomtrein Maatschappij en van laatstgenoemd museum ook dieselloco 2459. Voor deze loc was het voor het eerst sinds jaren dat er een uit-

stapje naar een andere museumspoorlijn werd gemaakt. Deze gelegenheid werd dan ook aangegrepen om een fotorit te houden. Met een fraai samengestelde goederentrein werd het lijntje naar Vetschau op de mistige zaterdagochtend bereden. Daarmee kwam voor het eerst sinds begin jaren '90 een 2400 op Duits spoor. Tijdens deze fotorit reed ook stoomloc 'Anna' - die op 19 oktober officieel aan de ZLSM is overgedragen

- met een aantal goederenwagens mee. Een Köf was eveneens van de partij. Ook op zondagochtend werd met deze goederentrein gereden. Vanuit Simpelveld ging het naar Wijlre, om daar na het omlopen in een keer door te rijden naar Kerkrade. Aansluitend werd opnieuw teruggedreden naar Simpelveld, waarna de loc in de reizigersdienst terecht kwam.- KvdL

SHM-2

Ter versterking van het rijdend materieel heeft de SHM in september het gerestaureerde tweeassige rijtuig van de Staatsmijnen in gebruik genomen. Dat bedrijf gebruikte deze wagen samen met veertien soortgelijke rijtuigen voor het vervoer van mijnwerkers in het zuiden van Limburg. Het door Werkspoor in 1917 afgeleverde rijtuig dat de oorspronkelijke aanduiding SME 86 heeft gekregen en werd gebruikt door de staatsmijn Emma, is voorzien van een nieuwe houten bak. De opbouw heeft een opmerkelijke roodbruine kleur gekregen. Volgens directeur René van den Broeke van de SHM is die kleur tevoorschijn gekomen na het verwijderen van diverse lagen verf. 'Dat heeft ons gesterkt in het sterke vermoeden dat het rijtuig met deze kleur destijds in dienst is gesteld.' Rijtuig 86 deed zes jaar dienst en ging toen over naar de NS waar het als C 1290 in het materieelpark werd opgenomen. Later werd het omgenummerd in C 290. In 1930 verdween de tweeasser uit de reizigersdienst en ging een nieuw leven tegemoet als bovenleidingmontagewagen. Pas in 1969 werd deze ex-SM wagen buiten dienst gesteld. In datzelfde jaar werd de Tramweg Stichting de nieuwe eigenaar, daarna de SHM dat de Limburgse wagen in eerste instantie een NS-uiterlijk gaf.-GF



Het fraai gerestaureerde SME-rijtuig 86 bevindt zich op 15 oktober 2018 voor de rijtuighal in Hoorn. (foto Sevrien Ferrée)



De NS 20 staat op 29 september naast het stationsgebouw van Baarland. (foto Matthijs Schreurs)

DIESELWEEKEND SGB

Met drie gastoptredens stond de jongste editie van het Dieselweekend dat op 29 en 30 september bij de SGB werd gehouden te boek als zeer geslaagd. Het geïnventariseerde materieel werd gevormd door de NS 20 'Kameel' van het Spoorwegmuseum, diesellocc 2454 van de Vereniging

tot Behoud van Spoormaterieel Haarlem en de 2225, eigendom van de Stichting Museum Materieel Railion. Dit jaar werd een speciaal arrangement aangeboden met ritten met de motorwagen-replica 'omC 909' en de NS 20. Voorafgaande aan het Dieselweekend was een rit voor donateurs met de 'Kameel' van Roosen-

daal naar Goes gepland. Van daar zou met de C 909 de lijn van de SGB worden bereden, maar de motorwagen was nog niet gereed. Daarom werden ook andere ritten door de NS 20 verzorgd, waaronder twee ritten van Hoedekenskerke naar Baarland. Na Baarland houdt het (berijdbare) spoor van de SGB op.-MS

MBS

De traditionele Najaarsstoomdag die elk jaar bij de MBS in de herfstvakantie wordt gehouden, heeft een nieuw bezoekersrecord opgeleverd. Kwamen vorig jaar 3900 bezoekers af op dit evenement, dit jaar gaven 4500 reizigers acte de presence. Die zagen onder meer twee gastlocomotieven op en neer pendelen tussen Haaksbergen en Boekelo. De SHM had loc 16 gestuurd. Deze industriële loc uit 1943 die tot volgend jaar in Twente blijft, werd als vervanger gestuurd van de 8107 die in het Westfries

reed. Door het Stoomcentrum Maldegem werd de tweeassige loc Yvonne afgevaardigd. Deze door St.-Léonard (Luik) onder fabrieksnummer 947 in 1893 gebouwde machine behoort tot de oudste bewaard gebleven Belgische stoomlocomotieven. Na jaren van inactiviteit werd ze op 5 mei 2012, tijdens het jaarlijkse Stoomfestival in Maldegem in gerestaureerde staat aan het grote publiek getoond. De loc begon haar leven bij de SA des Charbonnages Maireux Bas-Bois in Soumagne (Luik) en werd daarna nog een paar keer doorverkocht.

Uiteindelijk werd Maldegem de eigenaar. Tijdens de Najaarsstoomdag reed de 'Yvonne' zowel met een reizigers- als een goederentrein. Ook de gastloc van de SHM deed met verschillende treinen van zich spreken. In voorspan met de 'Magda', de Belgische Cockerill van de MBS, reed ze onder meer een reizigerstrein. Verder kwam ook diesellocc 162 in actie. Voor het eerst werden een week eerder tijdens de Military ritten van en naar Boekelo gereden, onder meer met de Magda en de 660. -GF (foto's Hans Koning)



Loc 5 'Yvonne' uit Maldegem rijdt tijdens de Najaarsstoomdag tussen Boekelo en Boekelo Zoutindustrie.



MBS 'Magda' en SHM loc 16 zijn zojuist uit Boekelo vertrokken voor een rit naar Haaksbergen, 21 oktober 2018.



De geheel rode bufferbalk bij de bruine 1200 valt op, maar beide locs zijn even stoer en elegant.

ROCO' S NIEUWSTE 1200

Elegant bruin voor een stoer werkpaard

Onlangs heeft Roco twee nieuwe NS 1200-modellen uitgeleverd, de Berlijnsblauwe 1223 en de bruine 1224. Een welkome aanvulling voor de op Nederlands voorbeeld georiënteerde modelspoorwereld. Chris van Diesen neemt de stoere klassiekers onder de loep.

De 1223 is afzonderlijk verkrijgbaar en heeft ten opzichte van zijn eerder uitgekomen blauwe broer, de 1206, geen NS-logo en roosters die met de kap zijn meegespoten. Dit geeft de 1223-zijkanten een ander aanzicht. Een variant waar menig modelspoorwereld op zat te wachten. Vlak voor het uitleveren van het model kregen de fans nog een verrassing: het lage locnummer dat in de aankondiging stond was gewijzigd in een hoger nummer. Roco had geluisterd naar de kritiek uit de modelspoorwereld. De NS 1223 is uitgevoerd met L-seinverlichting, twee rode sluitseinen aan de bovenzijde en is qua techniek in verschillende varianten leverbaar. Gelijksstroom analoog, artikelnummer 73832,

€ 279,90, idem met sound 73833, € 364,90. In wisselstroom wordt het model in een versie uitgebracht: digitaal met sound, 79833, € 364,90, tijdperk III.

NS 1224

De nieuwste telg, de bruine NS 1224, is alleen in een set te verkrijgen. Deze bestaat uit de loc en vier verschillende goederenwagens. Als uitbreiding is een tweede set met vier goederenwagens beschikbaar. De eerste locs serie 1200 waren bij aflevering turkooise, de laatste werden in het bruin afgeleverd. Een minder besmettelijke kleur. De 1224 heeft de oude driede-



De bruine 1224 en Berlijnsblauwe 1223 naast elkaar.

lige roosters in de zijwanden, deze zijn in de bruine kleur van de kap meegespoten. De stroomafnemers en dakluiken zijn lichtgrijs. De zijramen in de cabines zijn als driedelige schuiframen met dunne spijlen uitgevoerd. Geen handgrepen op de neus en een duidelijk afwijkende snor op de voorzijde. De snor en de bruine rand rond de lampen zijn strak om de onderste seinlampen aangebracht. De seinverlichting bestaat uit twee pitjes onder en twee rode seinlampen aan de bovenzijde.

Het bijbehorende goederenmaterieel bestaat uit een bruine

gesloten goederenwagen, een bierwagen van Brouwerij Oranjeboom (met een ander nummer dan de onlangs geleverde losse Fleischmannwagen), een zwarte onbeladen open bakwagen en een stalen open bakwagen in bruin met kolenlading. Die laatste wagen komt door zijn fraaie lading goed tot zijn recht. De drie andere wagens in de set zijn wat eenvoudiger uitgevoerd.

De set is leverbaar voor het tweerailsysteem, artikelnummer 61459, en het drierailsysteem, 61460. Beide versies zijn voorzien van sound en kosten 454,90, tijdperk III.

1



2



3



4



1. De sierlijn op de zijkanten zit er strak op, nieuwzilveren nummerplaten worden bijgeleverd. **2.** Let op de zesdelige roosters in de zijkant van de blauwe 1200. Dit is de eerste keer dat ze zo is uitgeleverd. **3.** De bruine variant heeft driedelige roosters, nieuwzilveren nummerborden worden meegeleverd. **4.** Het roodbruin is goed getroffen, de oranje-gele bies loopt dekkend over de bruine lak mee.



De vier wagens die bij de set worden geleverd.

GOEDERENWAGENS

Onder artikelnummer 76134 is een vierdelige aanvullende set verkrijgbaar. Deze bestaat uit een viertal tweeassige NS-goederenwagens. Een bruine gesloten wagon met vlak dak die, in tegenstelling tot de foto's op de website van Roco, niet met spaakwielen is uitgerust, een tweeassige ketelwagen van Ketjen Amsterdam, een platte wagen beladen met twee kabelrollen en een gesloten grijze goederenwagen voor het vervoer van los gestort graan. De set komt op 77,90. Wisselstroomrijders kunnen de wielen bij een Ro-

loven is er van de AC-set nog maar een kleine voorraad en verkoopt de DCC-set ook goed. Roco kan nog wel even doorgaan met de productie van NS 1200-modellen. Zo hebben we nog geen Berlijnsblauwe modellen met A-sein en missen we nog een niet gerenoveerde geelgrijze loc met A-sein. Veel fans zullen zich afvragen of er nog een bruine variant zal komen zonder de kenmerkende snor die de NS 1224 nu heeft. En of die modellen dan los te koop zullen zijn of in een set. Neurenberg staat voor de deur. Over enkele weken weten we meer.



5. Beide strakke neuzen voor de lens. Nu nog wachten op een bruine 1200 zonder snor. **6.** De aanvullings-set met vier wagens. Vooral de ketelwagen en platte wagen beladen met kabelrollen zijn mooi uitgevoerd. **7.** De techniek in de bruine loc. In het zwarte blokje de speaker en de geluiddecoder. Ten opzichte van eerder uitgeleverde 1200 modellen is er niets veranderd.



co-dealer gratis omruilen voor AC-wielen zodat de wagens zonder problemen op drierailmodelbanen kunnen worden ingezet. Zowel de blauwe als de bruine loc zijn fraaie kunstwerkjes te noemen. Er was enige kritiek op het uitleveren van de bruine 1224 in een set, maar als we de website van Roco mogen ge-

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



Loc 45 002, vereeuwigd op 20 juli 1937 in Bw Offenburg, enkele weken na de aflevering.

STERKSTE DUITSE LOCS BAUREIHE 45 KWAMEN NOOIT GOED UIT DE VERF

Altijd een zorgenkindje

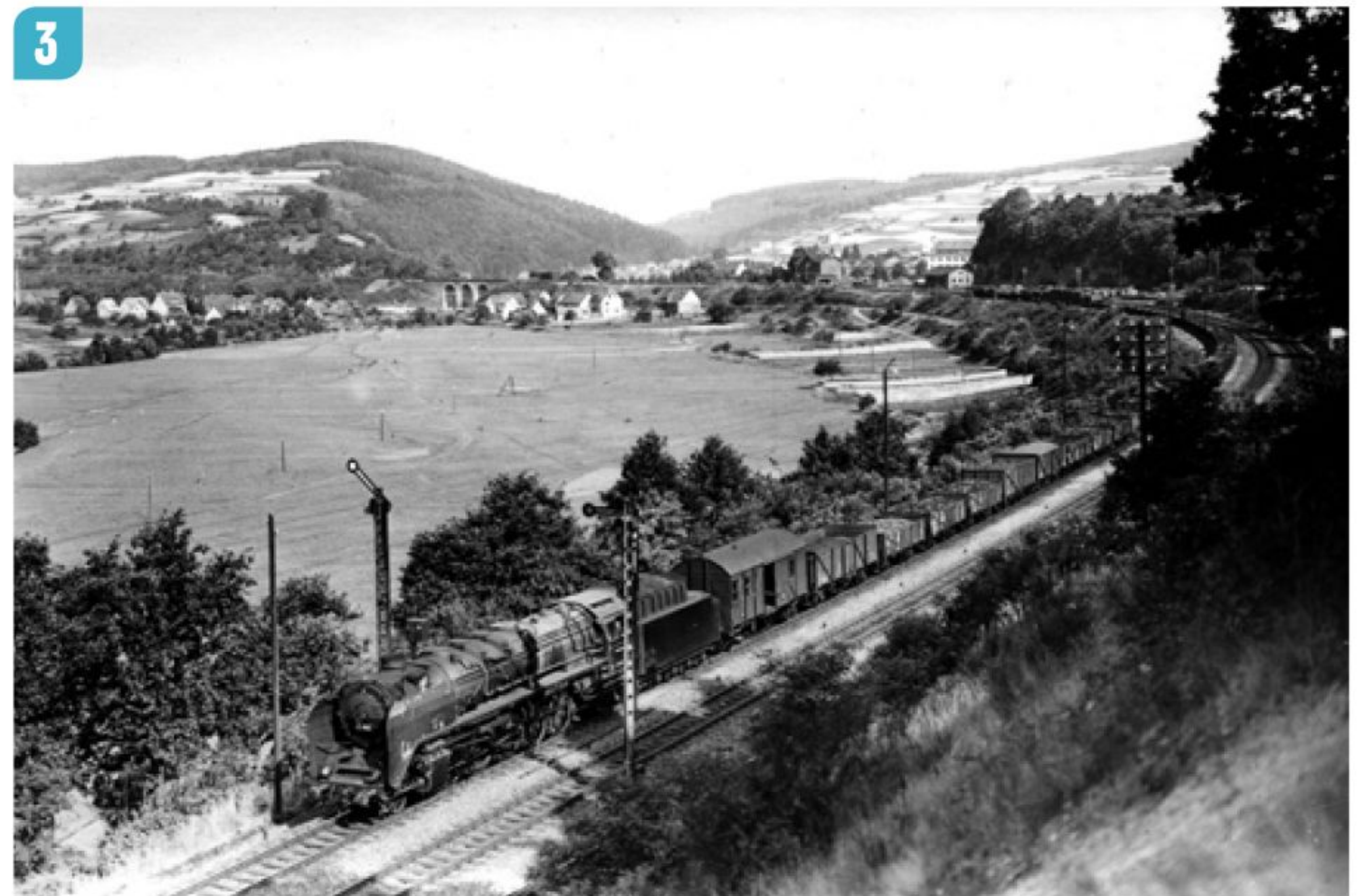
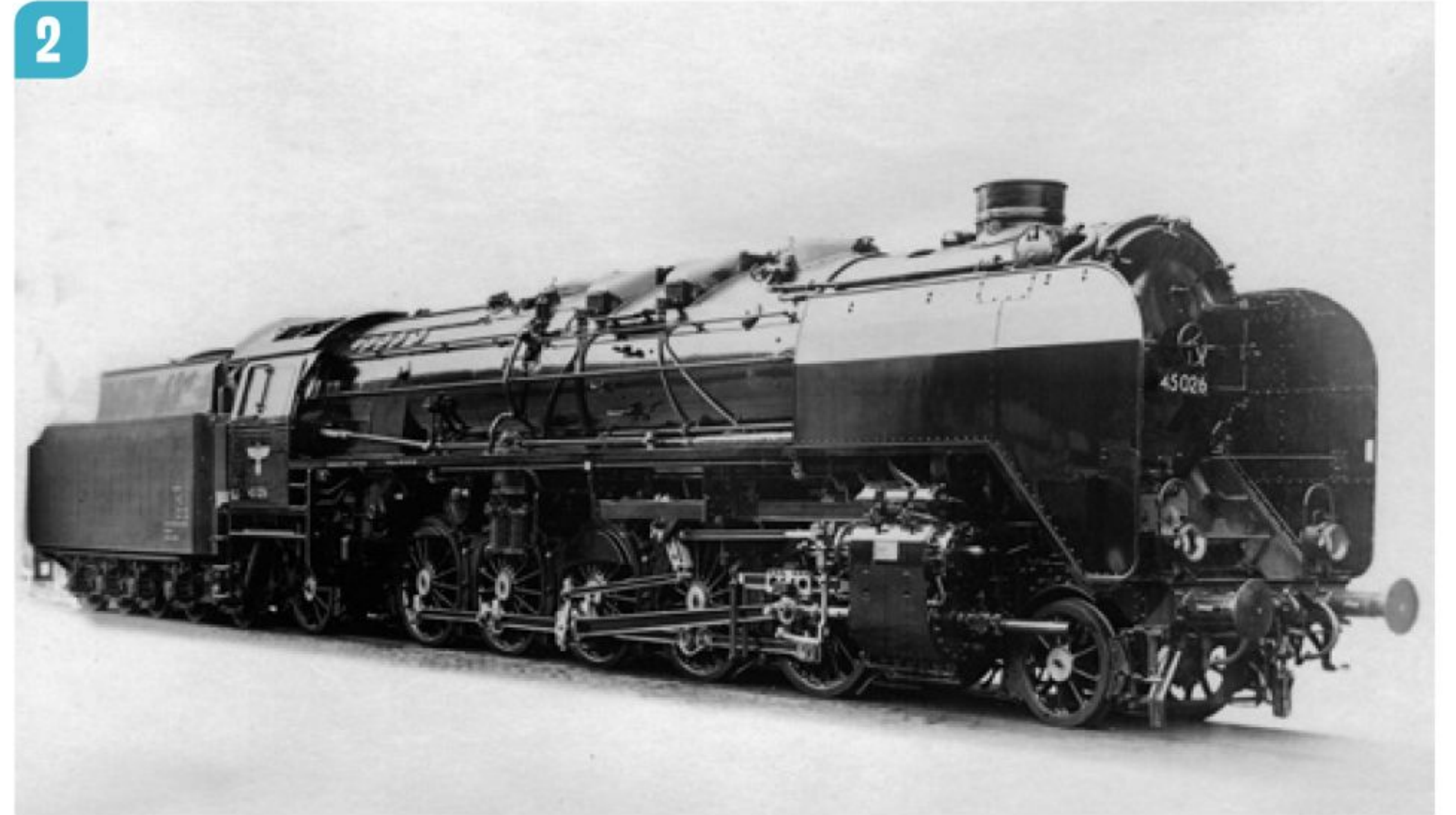
Het was een ontwerp waarvoor in eerste instantie louter superlatieven golden. De grootste, de sterkste, de 28 locomotieven die samen de Reichsbahn serie 45 vormden, vertelden hun eigen verhaal in de Duitse spoorweghistorie met indrukwekkende getallen. Maar sterktes kunnen tegelijkertijd ook zwakheden zijn. Daarom kreeg een aantal machines na de oorlog een nieuwe ketel. De 45-ers bleven echter zorgenkindjes.

Het moet voor Carl Bellingrodt, de onbetwiste grootmeester van de Duitse spoorwegfotografie, een eyeopener van jewelste zijn geweest toen hij op 20 juli 1937 in depot Offenburg voor het eerst oog in oog stond met de zwaarste stoomlocomotief die tot dusverre voor de lens van zijn camera poseerde. Het was de 45 002, een reus met de asindeling 1'E1', compleet door een vijfassige tender. De nieuwkomer was zeven weken eerder, op 25 mei in Bw Kassel door de Reichsbahn in dienst gesteld en zag er nog onberispelijk uit. Mooie, gladde,

schone ketel en fraai, adequaat gepoetst rood onderstel. Bellingrodt moet niet alleen door de afmetingen onder de indruk zijn geweest, de belastinginspecteur die de spoorwegfotografie bijkans tot kunst had verheven moet ook versteld hebben gestaan van de elegantie die de 45 002 ten toon spreidde. Want dat kracht en gratie hand in hand kunnen gaan bewees deze loc uit de fabriek van Henschel. Een lompe machine was het bepaald niet, de lengte van 25,645 meter en het (dienst) gewicht van 128 ton ten spijt.



1. Front van de 45 002. Rechts Bw Offenburg, links het RAW. 20 juli 1937. **2.** DRB 45 026 op het terrein van Henschel in Kassel. Juni 1941. **3.** Op 6 juli 1952 passeert DB 45 012 met een goederentrein Partenstein.



ECONOMISCHE CRISIS

Het prototype van deze serie was een paar maanden eerder in de publiciteit getreden. Begin april 1937 had de 45 001 de fabriekshallen van Henschel aan het Holländische Platz in Kassel verlaten en reed in typisch, regenachtig april-weer de eerste meters op eigen kracht. Nog zonder de grote Wagner windleiplaten en cilinderbekleding werden de eerste meters afgelegd. De geboorte van de grootste Duitse goederentreinloc was een feit. En dan te bedenken dat in Duitsland jarenlang weinig aandacht was besteed aan de ontwikkeling van nieuwe goederenlocs. In de jaren twintig was de bouw zelfs nagenoeg geheel tot stilstand gekomen toen het Duitse rijk aan de overwinnaars van de Eerste Wereldoorlog zo'n vijfduizend locs moest afstaan. Van de bestaande series werden alleen de G 8 en G 10 doorgebouwd. Na de fusie die tot de oprichting van de Deutsche Reichsbahn leidde werden alleen tien voorserie machines van de nieuwe series 43 (tweecilinder) en 44 (driecilinder) gebouwd. Waarna tot 1928 nog eens 25 exemplaren van de eerstgenoemde 1'E-locomotieven werden afgeleverd.

LANGZAME GOEDERENTREINEN

De klad kwam er helemaal in toen in 1929 een mondiale economische crisis uitbrak waar ook Duitsland zwaar door werd getroffen. Het goederenvervoer per spoor liep drastisch terug. Veel goederenlocs belandden op een zijspoor, zelfs de in de jaren twintig afgeleverde Pruisische E- en 1'E-locs. En verder dankte de DRG massaal de oudste machines af. Het weinige geld dat de Reichsbahn ter beschikking had voor nieuwe ontwikkelingen ging op aan de con-

structie van nieuwe snel- en lokaaltreinlocs. Het wegverkeer was sterk in opkomst en daar diende een gepast antwoord op te worden gegeven. De snelle, nieuwe locs zorgden voor een aanpassing van de dienstregeling. Maar daarbij diende zich het probleem aan van de veel langzamere goederentreinen. Begin jaren dertig reden die met een gemiddelde snelheid van 50 km/h.

Daarom werd in eerste instantie begonnen met het moderniseren van een aantal locs zodat ze sneller konden rijden, al was dat voor de langere termijn natuurlijk niet de oplossing. Om die reden werden er meer 44-ers besteld en werden op den duur de series 41 en 45 ontwikkeld. Waarbij de 41 van de 45 was afgeleid. Eerstgenoemde 1'D1'-loc kon treinen rijden met 90 km/h, de veel zwaardere 1'E1'-machine eveneens. Beide ontwerpen waren aan elkaar verwant, net als met die van de sneltreinserie 06. Zo waren de grote ketels van de 06 en de 45 identiek aan elkaar. Voordat deze machines werden gebouwd was er vanuit de Reichsbahn zelf een dringend beroep gedaan om een snelle goederenloc te ontwerpen. Zo stuurde de Reichsbahndirectie Karlsruhe eind 1933 een brandbrief met die strekking naar Berlijn. Dat schrijven was niet van doorslaggevende betekenis maar veroorzaakte wel extra druk op de nieuwbouwplannen. Het duurde nog tot april 1937 voor het eerste prototype zich presenteerde. Er werd heel wat heen en weer gepraat over de eisen voordat het definitieve ontwerp bij Henschel op papier stond, vooral over de ketel was veel te doen geweest. In totaal werden 28 exemplaren gebouwd. Ze hadden een enorm vermogen van 2760 pk, een trekkracht van 29.200 kg en een keteldruk van 20 atmosfeer. Ter vergelijking, een 44-er uit de serieproductie had een vermogen van 2120 pk en een trekkracht van 27.380 kg. De 45-ers waren gekoppeld met een vijfassige tender van het type 2'3 T 38. Die waren afgeleid van het type tender waarvan de sneltreinlocs van de serie 45 waren voorzien. Het was de eerste tender in Duitsland die geheel was gelast. Die bevatte 10 ton kolen en 38 kubieke meter water.



citeit van de ketel liet te wensen over. Daarom werden nieuwe steunbouten van koper geplaatst. Dergelijke reparaties mochten alleen door gespecialiseerde vakkrachten worden uitgevoerd. Bij de serielocs werden nog een paar andere veranderingen doorgevoerd. Omwille van een betere gewichtsverdeling werd de rookkamer kleiner gemaakt.

DEPOT WÜRZBURG

De bouw van de serie 45 duurde tot 1941. Op 1 september dat jaar werd de 45 028 (Henschel/fabrieksnummer 24821) in depot Würzburg in gebruik genomen. Om slechts twaalf jaar later alweer uit het materieelpark van de DB te worden geschrapt, op beide prototypes na die in eerste instantie in Offenburg waren gehuisvest maar die na luttele tijd ook naar dit Beierse depot werden overgebracht. In Offenburg kwamen de locs overigens regelmatig omdat hier het gelijknamige Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) was gehuisvest dat verantwoordelijk werd voor het groot onderhoud van de 45-ers. En die hadden regelmatig schade aan de ketels en de cilinders. Ofschoon de 45 001 en 45 002 in hun eerste periode goede prestaties neerzetten was het daarna gedaan met de vooruitgesnelde roem van deze machines. Door de dreigende oorlog konden ze niet meer optimaal worden ingezet op de voor hen best geëigende trajecten. In feite was de mythe van deze indrukwekkende locomotieven voorbij voordat hun loopbaan goed en wel was begonnen. De oorlog was er ook de oorzaak van dat Henschel nog maar 26 locs bijbouwde in plaats van de ruim 50 die waren gepland. Een hoge snelheid was voor goederentreinlocs nu ook geen eerste vereiste meer. Het RAW Göttingen werd aangezocht om de indienststelling van de 45 003-028 voor zijn rekening te nemen.

SNELTREINEN

Naarmate de oorlog vorderde en geallieerde bommenwerpers ook het dieper in Duitsland gelegen Beieren in het vizier kregen, stegen de kansen voor de 45-ers van Bw Würzburg, hoe

4. DB 45 016 verlaat Würzburg met E 504 naar Regensburg, 6 juni 1951. **5.** Tijdens een proefrit met de niet zichtbare 52 128 maakt loc 45 004 (LVA Göttingen) op 22 augustus 1950 een tussenstop in Rheine. **6.** In Bw Würzburg bevindt zich op 20 juli 1951 de rijvaardige 45 019. **7.** Loc 45 019 rijdt met een lange goederentrein bij Retzbach, 5 juni 1951. **8.** Voorzien van mooie ketelringen: 45 019 staat op 20 juli 1951 in Bw Würzburg.

KETEL ONDER VERGROOTGLAS

Het prototype werd na aflevering uitgebreid aan de tand gevoeld, uitvoeriger dan tot dan toe gebruikelijk. Dat had ongetwijfeld met de grote afmetingen te doen. De proefritten namen ruim 50 dagen in beslag waarbij de 45 001 meer dan 14.000 kilometer aflegde. De verwachtingen waren hoog gespannen over het nuttig effect. Die waren op zich goed. Het was bovendien de sterkste goederenloc ooit in Duitsland gebouwd. Daar staat tegenover dat vergelijkbare Franse locs die met een viercilinder drijfwerk waren uitgerust, nog betere cijfers lieten zien. De ketel bleef onderwerp van gesprek nadat ook het tweede prototype was afgeleverd. Vooral het achterste gedeelte lag na twee jaar intensieve dienst onder een vergrootglas. Steunbouten braken en er ontstonden scheuren in de vuurkist. De zogeheten elasti-



Loc 45 002 rijdt in 1938 met een goederentrein naar Basel langs Schallstadt.

bizar dat ook klinkt. De locs waren in het voordeel door hun grote water- en kolenvoorraden waardoor ze lange afstanden konden overbruggen zonder extra brandstof in te hoeven nemen. In 1944 werden de 45-ers zelfs gebruikt voor het rijden van sneltreinen voor soldaten die op verlof naar de Heimat gingen. En voor gewone D-treinen, voor zover die nog werden ingelegd. Negen machines werden getroffen tijdens luchtaanvallen. Een machine, de 45 024, bleef achter in het door de Sovjetunie bezette Duitsland. De 45 002 zou evenmin terugkeren bij depot Würzburg. Die was in februari 1945 in Kitzingen door een bom getroffen. Na het einde van de oorlog kwam een handvol machines weer in dienst, maar eind 1946 was de gehele serie 'abgestellt'. Dat kwam niet alleen door schade aan de ketels maar ook door de geringe werkplaatscapaciteit. De DRB gaf prioriteit aan het opknappen van andere locomotieven, de 45-ers die administratief nog altijd in Würzburg thuis hoorden maar op diverse plaatsen in Beieren (onder andere in Neurenberg, Ochsenfurt, Rottendorf, Schweinfurt) waren opgesteld, stonden nu te boek als reservemachines. De 45 011 werd in maart 1949 als eerste opgeknapt en toebedeeld aan het Versuchsamt Göttingen waar ze voor proef- en meetritten werd gebruikt. Ruim een jaar later volgde de 45 004 dit voorbeeld.

NIEUWE KETELS

Vervolgens begon in Würzburg de tweede loopbaan van de overige 45-ers. Vier machines kregen bij Krupp in Essen een nieuwe ketel, de 45 019 als eerste, daarna de 023, 010 en 016. Tussen januari en april 1951 stroomden ze weer in waarbij opviel dat ze opvallend veel kolen gebruikten. Overigens maakten ze zich ook

weer een tijdje nuttig in dienst in de sneltreindienst en reden onder meer de E 504 (Frankfurt/M - Regensburg op het traject Würzburg - Neurenberg). Bij Krupp werden in 1952 ook de 45 008, 009, 012, 014 en 022 opgeknapt. Maar het bleef aanmodderen met deze machines, steeds weer traden er schades aan de ketel op. Uiteindelijk sloot de veel besproken serie haar carrière af bij het Lokversuchsanstalt (LVA) Minden, een organisatie binnen de Deutsche Bundesbahn die onder meer verantwoordelijk was voor de toelating van nieuw materieel. Als zodanig deden de 45 010, 016 en 023 dienst als remloc. Hun uiterlijk veranderde daardoor ook want de grote Wagner-windleiplaten maakten plaats voor moderne Witte exemplaren. Deze machines werden toen ook gebruikt door het BZA München.

BEDRIJFSFILMS

Begin jaren zestig mocht Bw Minden de drie genoemde 45-ers ook in de reguliere goederentreindienst gebruiken als er te weinig 44-ers voorhanden waren. Ook figureerden de locs in bedrijfsfilms van de Bundesbahn. De 45 023 was ondertussen gehuisvest in Bw München Hbf. Loc 45 010 werd in juni 1968 nog getransfereerd naar Bw Mühlldorf waar ze onder andere meedeed aan proefritten met de 218 001. Op 15 november 1968 werd ze als laatste 45-er buiten dienst gesteld. Maar ze verdween niet anoniem de hoogovens in. De 45 010 werd toegewezen aan het Verkehrsmuseum in Neurenberg. Bij de grote brand die het depot van het Verkehrsmuseum op 17 oktober 2005 trof werd de 45 010 zwaar beschadigd. Zeven jaar later werd ze in Meiningen opgeknapt en staat nu in een hal in Lichtenfels als levend bewijs dat de Duitse locindustrie echte giganten kon bouwen.



Niks mooier dan een 45-er met een lange sleep goederenwagens.

GROTE TREKKRACHT MÄRKLIN 45 022

Zwaargewicht met allure

Het is een H0-model dat in de categorie valt van de series 05 en 06 van de Duitse spoorwegen, die van de zware jongens. Anders kun je de 45 022 van Märklin, de enige 1'E1'-stoomloc die zowel bij de DRG als DB heeft gereden, niet noemen. Groot, groter, grootst geldt zeer zeker voor deze loc. Kroniek van een gewichtig model.

Het hoeft geen verder betoog door te stellen dat de Duitse serie 45 de zwaarste en grootste stoomlocomotief is die voor de goederendienst is ontworpen. Maar de enorme grootte betekende ook meteen de zwakke kant van dit ontwerp. Meer achtergrond over deze opvallende locs op pagina 20.

MODEL

Je zou het niet zeggen maar het model (artikelnr. 37454) van de 45 022 is er een van een driebcilinder. Wie goed kijkt ziet dat de constructeurs van Märklin dat subtiële aspect niet heb-

ben ontkend dan wel hebben weggemoffeld. Onder de grote schortplaat die van de rookkastdeur naar de voorste bufferbalk loopt zien we duidelijk de derde cilinder zitten. Een deel van het drijfwerk is zelfs aan de achterkant van die schortplaat onder een kleine hoek aangebracht. Dat stemt tot tevredenheid, ook al zie je dit onderdeel natuurlijk niet tijdens het rijden. Het maken van modellen is de edele kunst van het weglaten. Soms gebeurt dat wel eens te rigoureuus. Een derde cilinder is nu een keer een saillant onderdeel van een locomotief. Al beïnvloedt het wel of niet aanwezig zijn ervan niet het rijgedrag van dit model



zoals bij het grote voorbeeld wel zou zijn vastgesteld. Drie cilinders lopen nu eenmaal veel rustiger en stabiel. Het imposante model, want dat is het zonder twijfel, is voorzien van een oud type ketel en heeft bovendien nog steeds de oorspronkelijke grote Wagner-windleiplaten. Die geven de machine een, zoals de oosterburen dat zo treffend weten te formuleren, 'wuchtige' uitstraling. De afwerking van het geheel is des Märklins, er zijn diverse losse onderdelen aangebracht maar je kunt deze 45-er toch met een gerust hart aanpakken zonder bevreesd te zijn dat je daarna met een handvol afgebroken details zit opgescheept. Die onderdelen behelzen onder meer de leidingen die van de beide zandhouders naar de drijfwielen lopen. Die zou je in reliëf met de gehele ketel mee kunnen gieten, maar losstaand vallen ze meer op. Vroeger zag je ook nog wel eens dat de vuurkist van een Märklin model wat uitbolde omdat de motor erin was ondergebracht. Ook dat is gelukkig definitief verleden tijd. Op dit gedeelte van de ketel is bij de 45 022 niets aan te merken. Het zou bij zo'n lange ketel ook te zeer zijn opgevallen.

BW WÜRZBURG

Volgens de opschriften is het voorbeeld van het model in Bw Würzburg gestationeerd. Dat was in de tijd dat de hoofdlijnen in deze regio nog niet waren geëlektrificeerd een belangrijk stoomdepot van de Deutsche Bundesbahn. Volgens de opschriften die aan de zijkant van het omlooprooster aan de onderkant van de ketel zijn aangebracht, is de laatste revisie uitgevoerd op 19 februari 1952. Tijdperk III derhalve. De opschriften zijn overigens scherp en daardoor duidelijk leesbaar. De rode stip rechtsonder op de zijkant van het machinistenhuis is een teken dat de loc een stalen vuurkist heeft. Op de beide cilinders is een fabrieksbordje aangebracht van fabrikant Henschel die deze mastodont in 1941 onder fabrieksnummer 24815 afleverde. Voor wie de 45 022 als

vitrinemodel wil gebruiken of alleen door heel ruime bogen laat rijden worden twee zuigerstangbeschermingen en luchtslangen meegeleverd. Ze geven het model net wat meer cachet.

AANDRIJVING

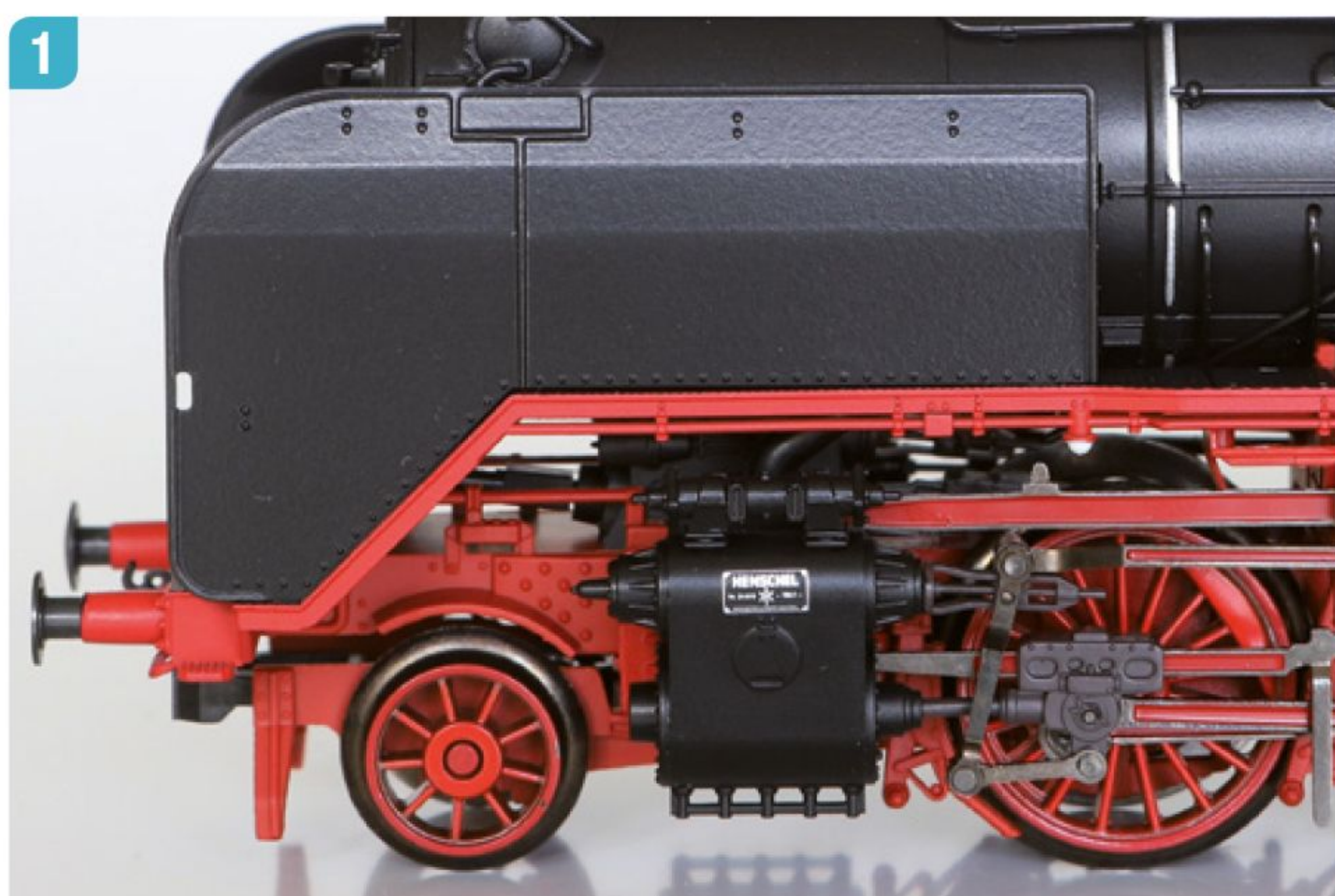
Het model wordt aangedreven door een krachtige motor die onder een hoek van zo'n dertig graden in de vuurkist is geplaatst. Die drijft via tandwielen het achterste drijf wiel aan dat op zijn beurt door middel van tandwielen met de overige drijfwielen is verbonden. Daarvan zijn de tweede en vierde voorzien van antislipringen. Vanzelfsprekend kan een dergelijk lang model alleen functioneren als die wielstellen zijdelings verschuifbaar zijn. Dat is bij deze locomotief dan ook het geval. De eerste, derde en vijfde as kunnen het verst 'uitwijken', drie millimeter naar elke kant. De minimum radius bedraagt 500 mm, een royale boog inderdaad. Anderzijds ziet het er niet uit als een dergelijk model door een krappe boog zal knarsen. Märklin zelf noteert 360 mm. Dan wordt in onze ogen echter het grote voorbeeld wel heel veel geweld aangedaan. Je moet voor dit soort locs eerlijk gezegd ook een passende modelspoorweg hebben. Het is niet done om ermee op een secundaire enkelsporige lijn te rijden. In werkelijkheid waren deze machines 200 ton zwaar. Daar kon je niet overal mee rijden. Dat geldt onzes inziens ook voor het model.

ONDERSTEL

Het onderstel van de 45 022 is alleszins keurig weergegeven. Zelfs de zandpijpen bij de wielen zijn niet vergeten. Dat ging in een moeite door bij het maken van de gietvorm van dit onderdeel. Je kunt alleen een kanttekening maken bij de kleur rood die is gebruikt. Die heeft een ietwat te bruine toon. Zijn we bij de wielen beland. Het valt meteen op dat de diameter



Indrukwekkend om te zien, het dertig centimeter lange model.



van de voorste en de achterste loopas van elkaar verschillen. En zo hoort het ook. De diameter van het voorste loopwiel is in 1:1 precies 1000 mm. De drijfwielen hebben een doorsnede van 1600 mm en het achterste loopwiel heeft een diameter van 1250 mm. De afmetingen van de voorliggende miniatuur 45 022 liggen alle rond de 1:87 waarden. De koper koopt in dit opzicht dus bepaald geen kat in de zak.

Het aantal spaken van de drijfwielen van de ons door modelspeciaalzaak Somberg in Almelo ter beschikking gestelde locomotief bedraagt 17, het juiste aantal. Het loopwiel in de voorste bogie telt negen spaken, een aantal dat overeenkomt met het grote voorbeeld. En dat laatste geldt eveneens voor het achterste loopwiel dat elf spaken heeft. Ook dat aantal komt overeen met het werkelijke loopwiel. Tussen de achterste drijfwielen ontwaren we luchtcilinders van verschillende afmetingen. Märklin houdt zich wat deze details betreft goed aan de 1:1-loc. Of dat ook geldt voor de lengte van dit model? Dat heeft, gemeten over de buffers een lengte van 295 mm. De echte 45 022 meet 25.645 mm. Omgerekend naar 1:87 komt dat neer op 294,7 mm. De fabrikant heeft wat dat betreft een perfecte vertaling naar het model gemaakt. De drijfstangen zijn gemaakt van metaal. Daarom is het jammer om te constateren dat onder meer de beide kruiskoppen, een deel van de kruk en de zuigerstangen van grijze kunststof zijn. Afgezien van het kleurverschil heb je het hier te maken met continu bewegende delen. Kunststof past



1. De kruiskop en de zuigerstang zijn van kunststof, niet echt mooi. **2.** De tender is van het type 2'3T38. Dergelijke tenders kwamen niet veel voor bij de DRG/DB. **3.** De ketel is mooi matzwart en het aantal spaken van de loop- en drijfwielen klopt met de werkelijkheid. **4.** Ook aan het machinistenhuis is te zien dat de serie 45 een standaard ontwerp was.

daar niet bij. Bovendien: een grijze zuigerstang. Het is een dergelijk duur model niet waardig.

METALEN KAP

Door de metalen kap heeft het model een prima trekkracht. Op een vlakke baan kon ons testmodel moeiteloos 30 vierassige goederenwagens trekken. Op een helling met een stijgingspercentage van ruim drie procent waren dat er nog altijd twintig. Van waggelend rijgedrag dat we paar keer op een Duitse modelsite tegenkwamen, was geen sprake. Mocht dat bij het door de lezer aangeschafte model wel zo zijn dan kan dat via een ingreep door Märklin alsnog worden verholpen. Het is maar dat u het weet. Die kap van metaalspuitgietswerk geeft het model een mooie, zijdemat-achtige glans. De oud-model ketel is versierd met zes aluminium gekleurde metalen ringen. Dat is conform het grote voorbeeld. Na de oorlog gebeurde dat vaker bij be-



De 45 022 gezien aan de kant van de machinist. Let op het verschil in diameter van het voorste en achterste loopwiel.

3



paalde locs. Dat waren in hoofdzaak sneltreinmachines. Dat een goederenmachine zo werd opgedoft is opmerkelijk. Blijkbaar had de 45 022 als grote goederentreinlocomotief een streepje voor. Deze 45-ers draafden nog wel eens op om een spoorwegtentoonstelling extra luister bij te zetten. Die mag je dan extra koesteren. En ze werden ook met enige regelmaat gebruikt voor het rijden van testtreinen.

GOEDE LUIDSPREKER

Het model heeft zoals te verwachten is diverse digitale functies. De mfx-decoder zorgt in combinatie met een goede luidspreker voor onder meer het weergeven van gefluit, het piepen van remmen, het karakteristieke geknal van de luchtpomp, geruis van de injecteur, werken van de waterpomp, het onderhoud op de voetplaat tussen machinist en stoker en het vullen met kolen van de tender. Dit alles wordt gelardeerd met het in- en uitschakelen van de frontseinen en het flakkeren van vuur in de geopende vuurkist. Het machinistenhuis is van binnen minimaal nagebootst. We zien slechts twee apart aangebrachte details waaronder een enkel handwiel. Een rookgenerator is niet aanwezig, iets wat je eerlijk gezegd bij een model dat op een cent na vijfhonderd euro kost, wel zou verwachten. Het zal ongetwijfeld met pecunia te maken hebben; ook bij Märklin hebben boekhouders blijkbaar de macht. De loc kan van rookset 7226 (25) worden voorzien.

4



GROTE TENDER

Loc en tender zijn wat onderlinge afstand betreft op een acceptabele manier met elkaar gekoppeld. De tender heeft vijf assen. De beide voorste zitten in een draaistel dat als gevolg van een langsijz gemonteerde leiding een beperkte draaibaarheid heeft.

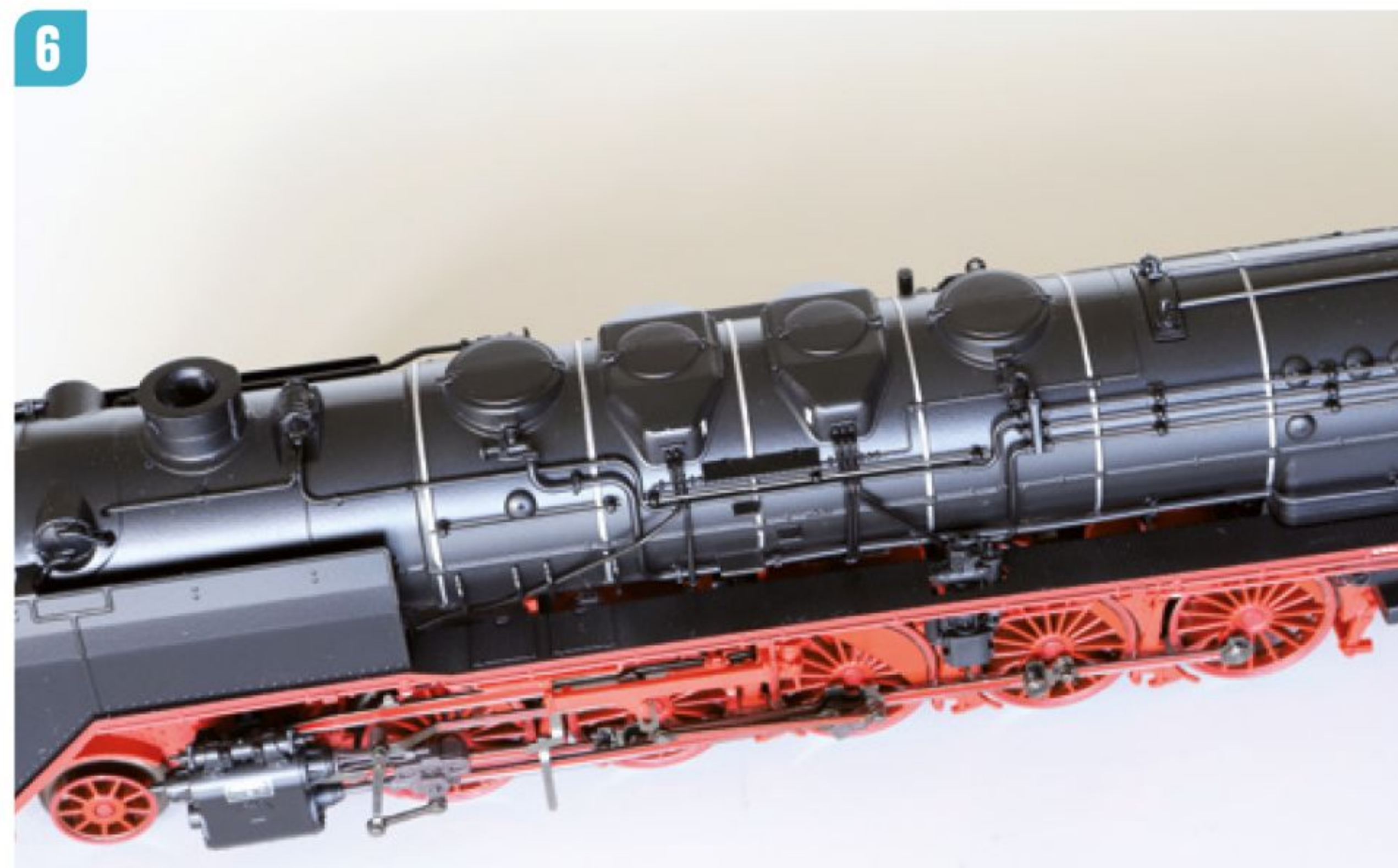


Onderkant van de 45 022. Goed is te zien dat het model vier antislipringen heeft.

5



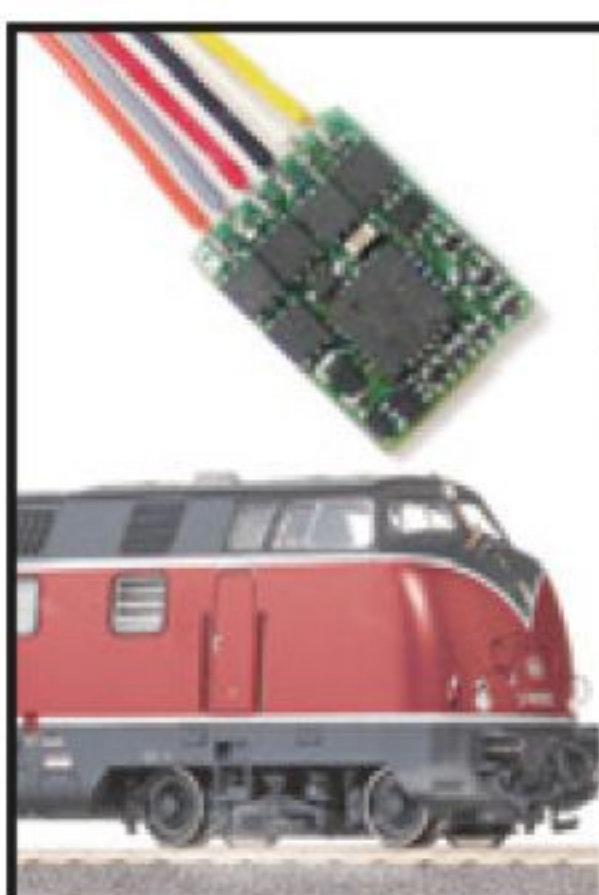
6



5. Op de bufferbalk staat geschilderd dat de loc op 19.2.1952 uit de werkplaats is gekomen. **6.** Een aantal leidingen op de ketel is apart aangebracht.

Om het rijgedrag van deze tender, die met uitzondering van de condens tender van de serie 52 tot de grootste in Duitsland behoort, te optimaliseren zijn de eerste twee vaste wielstellen zijdelings beweegbaar. Dat geldt zowel voor 1:1 als 1:87. Voor de volledigheid, de tender is van het type 2'3 T38. Dat laatste getal wijst op de 38 kuub water die kon worden meegenomen. Opvallend: in de begeleidende boekjes in de grote doos wordt geen enkele informatie over de achtergrond van deze locs gegeven. Opmerkelijk, want ze behoren tot de bijzondere hoofdstukken die zijn geschreven in de Duitse spoorweggeschiedenis. De 45-ers reden met kolen- en gemengde goederentreinen. Enkele foto's bij het grootbedrijfverhaal laten zien hoe dergelijke treinen er uit zagen. Ze zijn probleemloos met modellen van de diverse modeltreinfabrikanten in H0 na te bootsen. Märklin bracht dit jaar daarvoor een speciale set uit (nr. 46208). Die bestond uit zeven tweeassige openbakwagens van het type Om die met kolen waren beladen. De Om's weerspiegelden twee verschillende constructies.

Voor de volledigheid: degenen die de 45 022 hebben aangeschaft kunnen dit model gebruiken tot en met '1955'. Op 29 juni van dat jaar werd deze machine buiten dienst gesteld, slechts veertien jaar na de indienststelling. De oorlog overleefde deze loc in Schweinfurt. Medio 1960 werd ze gesloopt.



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!!!

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



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



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

HO: Brekina Opel Blitz "Snelle Visser" € 19,95





N-spoor THS-Realix VAM wagens - oplage per nummer: 50 stuks
 VAM Recycling € 49.95
 Regam Gas uit Afval € 39,95



Meer informatie: www.mchminiatuurnieuws.nl en www.9mm.news

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

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

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Bouwpakket voor uw baan nodig?

Bestel direct online op **modelspoorgigant.nl**

Zelfde service als in de winkel maar dan beter

- Grote voorraad en eerlijke prijzen
- Niet tevreden? Ruilen binnen 60 dagen
- Vaak al de volgende dag in huis
- Gratis verstuurd boven de € 20,-















MODELSPOORGIGANT.NL

Gewichtsimulatie met grindzakken

De vloot dubbeldekkers VIRM is halverwege de levensduur en ondergaat in de werkplaats Haarlem een grote revisie. De revisie van de eerste generatie (VIRM 1) is nu in volle gang. Enkele omgebouwde exemplaren rijden inmiddels rond. Met de in voorbereiding zijnde modernisering van VIRM 2/3 is een bedrag van 502 miljoen euro gemoeid.

Net als VIRM 1 krijgt het materieel een compleet nieuw interieur: nieuwe stoelen en moderne verlichting. Zowel de 1e als 2e klasreiziger krijgt de beschikking over oplaadpunten. Gevolg is dat de treinen zwaarder worden. En dat heeft weer effect op het remvermogen. Daarom zijn er dit jaar uitgebreide remproeven uitgevoerd. Het in testen van materieel gespecialiseerde bedrijf Ricardo Certification heeft van NS opdracht gekregen om de remtesten uit te voeren. Dergelijke testen kunnen op diverse baanvakken worden uitgevoerd. In dit geval is gekozen voor de Hanzelijn (Lelystad - Zwolle) en Den Haag - Haarlem. Voordeel is dat op beide baanvakken 160 km/h kan worden gereden. Om het effect op het remgedrag te kunnen meten moet het gewicht van een nog niet omgebouwd treinstel worden aangepast. Dat gebeurt op basis van het theoretisch bepaalde treingewicht. De testtrein wordt voorzien van extra ballast of wordt op sommige plaatsen lichter gemaakt. Voordat de metingen van start gaan wordt het treinstel gewogen.

GRINDZAKKEN

Het zwaarder maken van materieel ten behoeve van testen wordt vaker gedaan. Hierbij worden in het treinstel grote met water gevulde vaten geplaatst. In ergonomisch opzicht is dit een goede, maar tijdrovende manier. Voor aanvang moeten alle vaten worden gevuld en na afloop weer geleegd. Dat kost veel water. Voor deze remtesten is gekozen voor grindzakken van 18 kg. Deze zijn gemakkelijk en snel te plaatsen en het gewicht voldoet ruim aan de Arbo-regelgeving. De zakken werden op de reizigersstoelen, op de vloer en in de gangpaden gelegd. In totaal waren 6000 zakken nodig om aan het gewicht van 110 ton te komen.

De eisen voor het uitvoeren van remproeven liggen vast. Zo mogen op de locaties waar wordt geremd geen hellingen of bogen voorkomen omdat deze van invloed zijn op de rem-

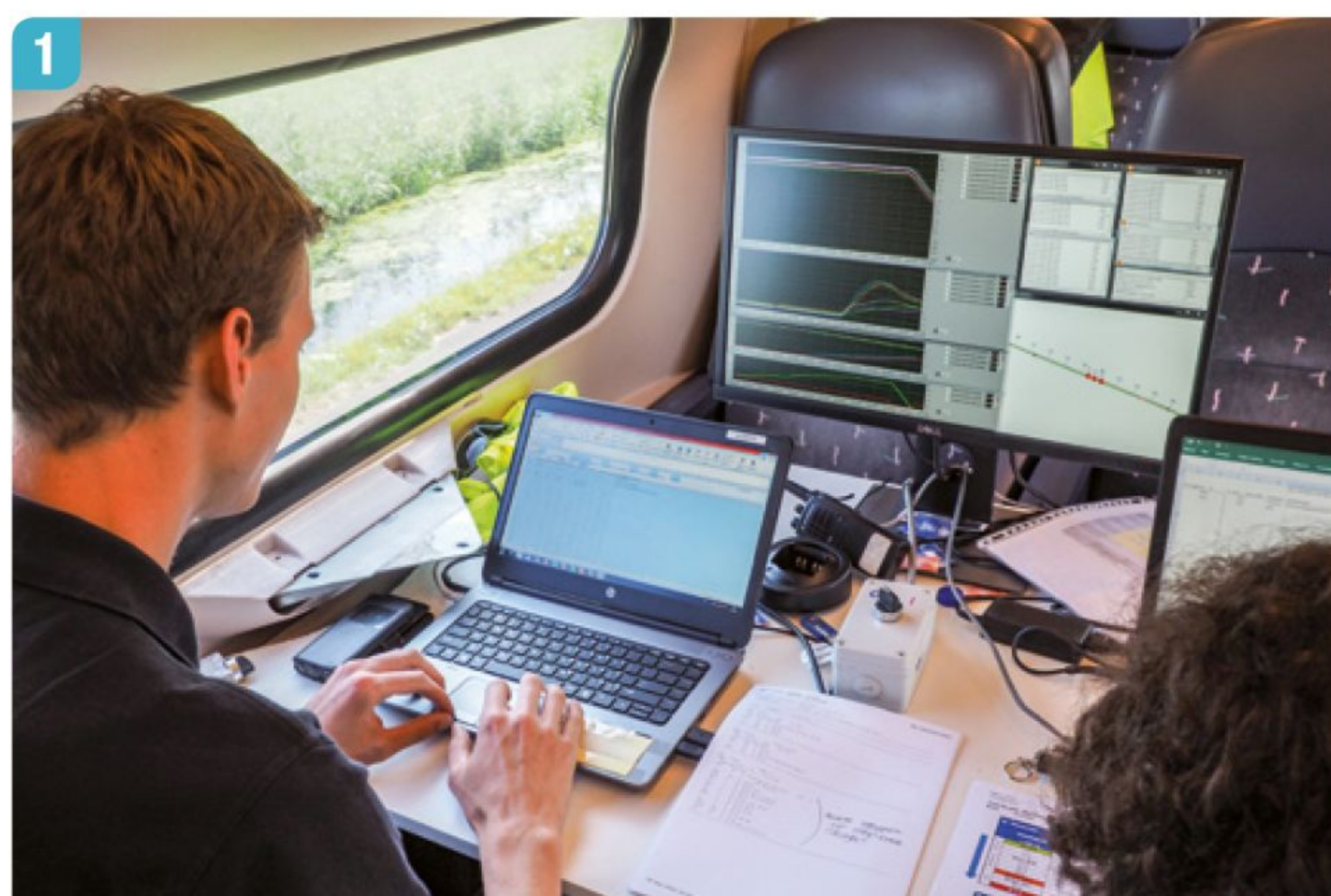
weg. Vooraf wordt dan ook uitgezocht en vastgelegd waar er zal worden geremd. Voor de proeven van start kunnen gaan is de remberekening gemaakt. Uit deze berekening komt een theoretische benadering. Op basis daarvan worden de remcilinderdrukken van het treinstel ingesteld; de remkrachten worden met behulp van een klemkrachtmeter gemeten. Dit moet heel precies gebeuren. Bij een te laag ingestelde cilinderdruk wordt de remweg te lang en bij een te hoog ingestelde remcilinderdruk sta je eerder stil, wat voor de reiziger niet comfortabel is. Bovendien zal dan de antiblokkeer-installatie vaker moeten worden aangesproken. Als dat gebeurt is de meting ongeldig. De temperatuur van remvoering en remschijf speelt eveneens een rol. Naarmate de temperatuur oploopt neemt de remweg toe. Daarom moeten de remschijven tussen de remmingen voldoende afkoelen en wordt de temperatuur van de remschijf gemeten.

Er zijn twee types remvoering getest, de bestaande en een alternatieve variant. Voor beide remvoeringen komt daar een stukje toelating bij kijken. De meetgegevens worden door Ricardo Certification geanalyseerd en de resultaten in een rapport opgenomen. Dit is nodig voor het verkrijgen van die toelating. De revisie van het eerste treinstel moet eind 2020 gereed zijn.

1. De opgestelde meetapparatuur op de bovenverdieping van het testtreinstel, op de beeldschermen worden de meetgegevens grafisch weergegeven.
2. Het interieur op de benedenverdieping van treinstel 8717 is verzaagd met grindzakken.
3. VIRM 2/3 krijgt net zo'n interieur als de gerenoveerde 1e klas in VIRM-1 treinstel 9411. (foto's 3 & 4 Guus Ferrée)
4. Het nieuwe interieur (2e klas) van VIRM-1 treinstel 9411, zoals dat ook komt in VIRM 2/3, maakt het treinstel wel zwaarder.



Treinstel 8736, hier onderweg naar Dordrecht, is een van de VIRM-1 dubbeldekkers, die de revisie heeft ondergaan. (foto Myron van Ruijven)



Toepassing zonder functiedecoder

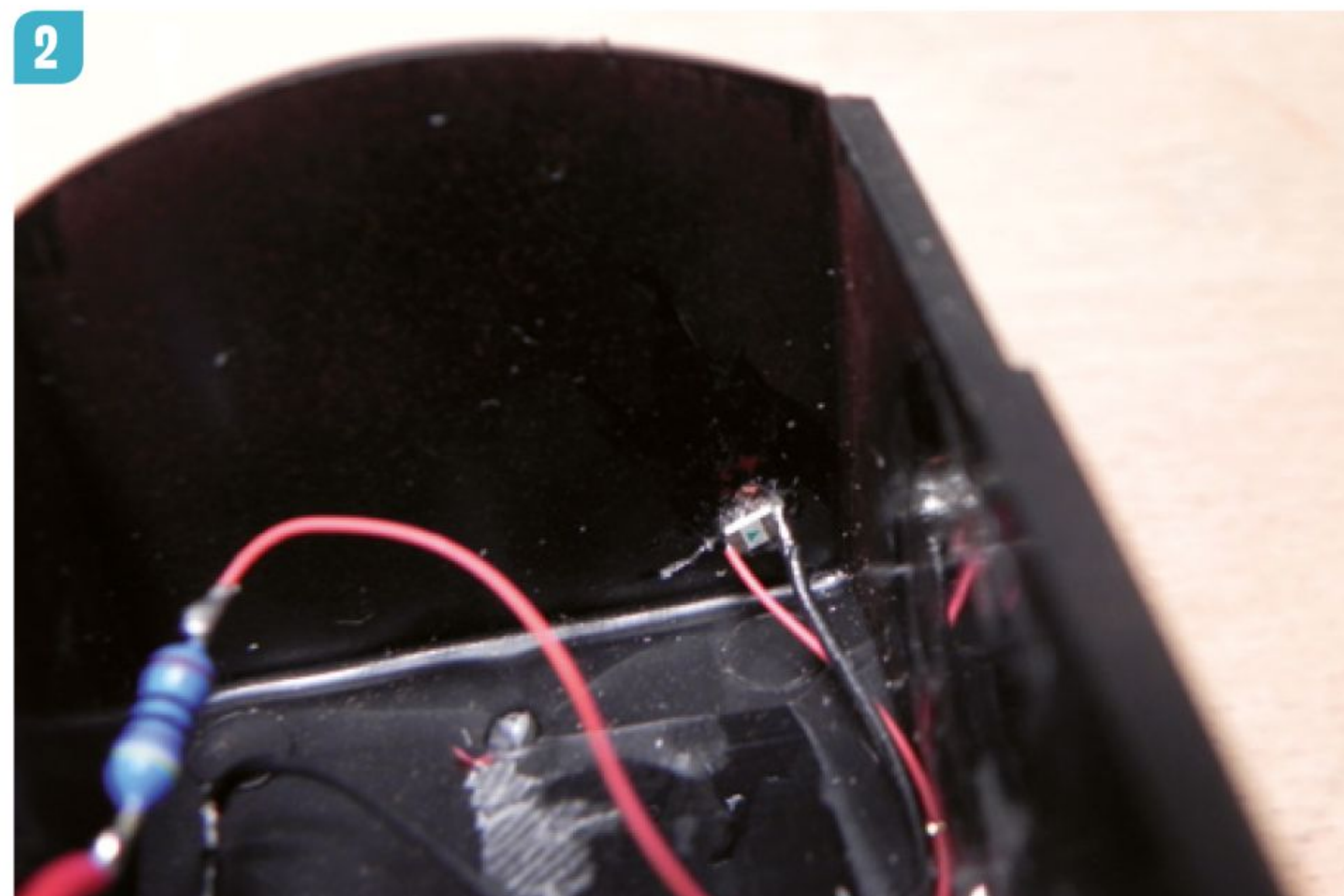
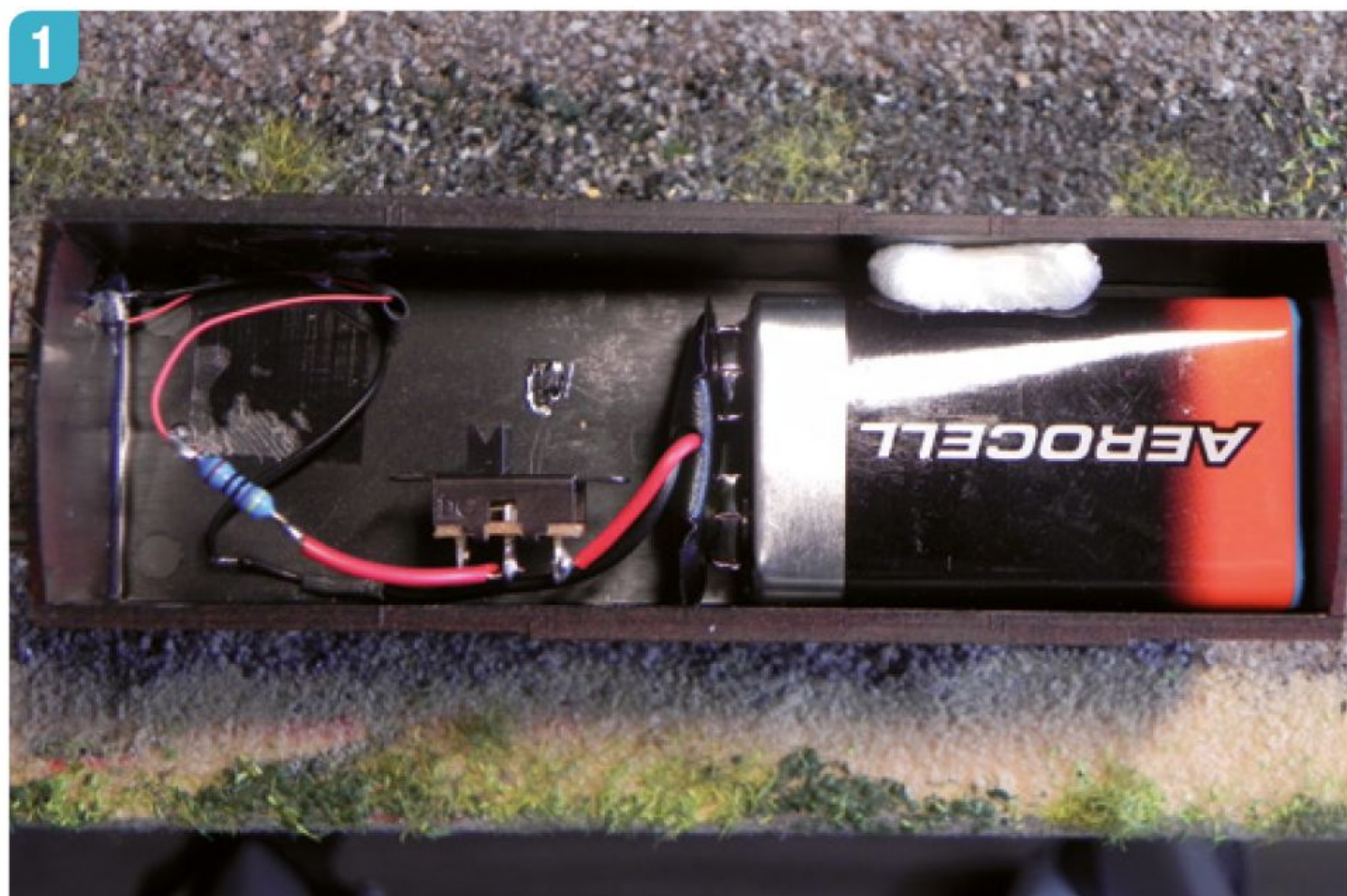
In RH 400 beschreef Chris van Diesen hoe hij van de knipperbollen van Artitec met een led en een functiedecoder werkende sluitseinen heeft gemaakt. Dat inspireerde Arie den Heijer om ook met deze knipperbollen aan de slag te gaan. In plaats van een functiedecoder gebruikte hij knipperende smd-leds, die met enkele elektronica-componenten een goedkope en redelijk eenvoudige oplossing zijn om goederenwagens van een werkend sluitsein te voorzien. Arie licht de door hem gevonden oplossing toe.

Uit mijn verzameling goederenwagens selecteerde ik een VAM-wagen en een gesloten goederenwagen, beide van Roco. Voor de ombouw hebben we nodig een setje knipperbollen van Artitec, knipper-smd-leds, een gelijkrichter, condensator van 100 μ F 16V, weerstanden (383, 470 of 1000 Ohm), Krystalklear, stroomafnemers voor montage op de wielen, een kleine aan/uitschakelaar en een 9 V blokbatterij met een 9 V batterijclip. De smd-leds zijn ook bedraad te koop, een goede oplossing als u solderen aan dergelijke miniobjecten lastig vindt.

VAM-WAGEN

Aan beide draaistellen van de VAM-wagen zijn op eenvoudige wijze slepers te bevestigen. Daar de slepers van Digikeijs voor deze draaistellen iets te lang zijn korten we ze met een zijknijptang wat in. De draaistellen zijn eenvoudig af te nemen, er hoeft slechts een klein beetje kracht te worden uitgeoefend. Om te zorgen dat de slepers niet verschuiven zetten we ze met een beetje houtlijm in het

midden van het draaistel vast. De centrale as van het draaistel biedt geen ruimte om de draad die we aan de sleper solderen door te voeren. Als we vanaf de eerste opening in het zwarte chassis schuin naar boven boren, komt de boor uit in het middelste gat van het metalen gewicht van de wagenbak. Daarna kan de draad langs het achterste wielstel door het gat naar boven worden gevoerd. De draad mag niet te strak staan; het draaistel moet soepel kunnen bewegen. De procedure is bij beide draaistellen gelijk. Om de gelijkrichter in de andere bakhelft te kunnen bereiken boren we in het midden van de groene bakken een gat om de draad te kunnen doorvoeren. De daken gaan minder gemakkelijk los, dat moet met beleid worden aangepakt. Elk dakdeel is aan de lange kanten in het midden met een nok aan de bak vastgeklikt. Door het dak in het midden voorzichtig in te knijpen kan door een in de kier gestoken satéprikker of kleine schroevendraaier de bak iets naar buiten worden gedrukt waardoor de nok los komt. Door dit aan de andere kant van de wagen te herhalen kan het dak worden verwijderd.





Twee goederenwagens met werkend sluitsein.

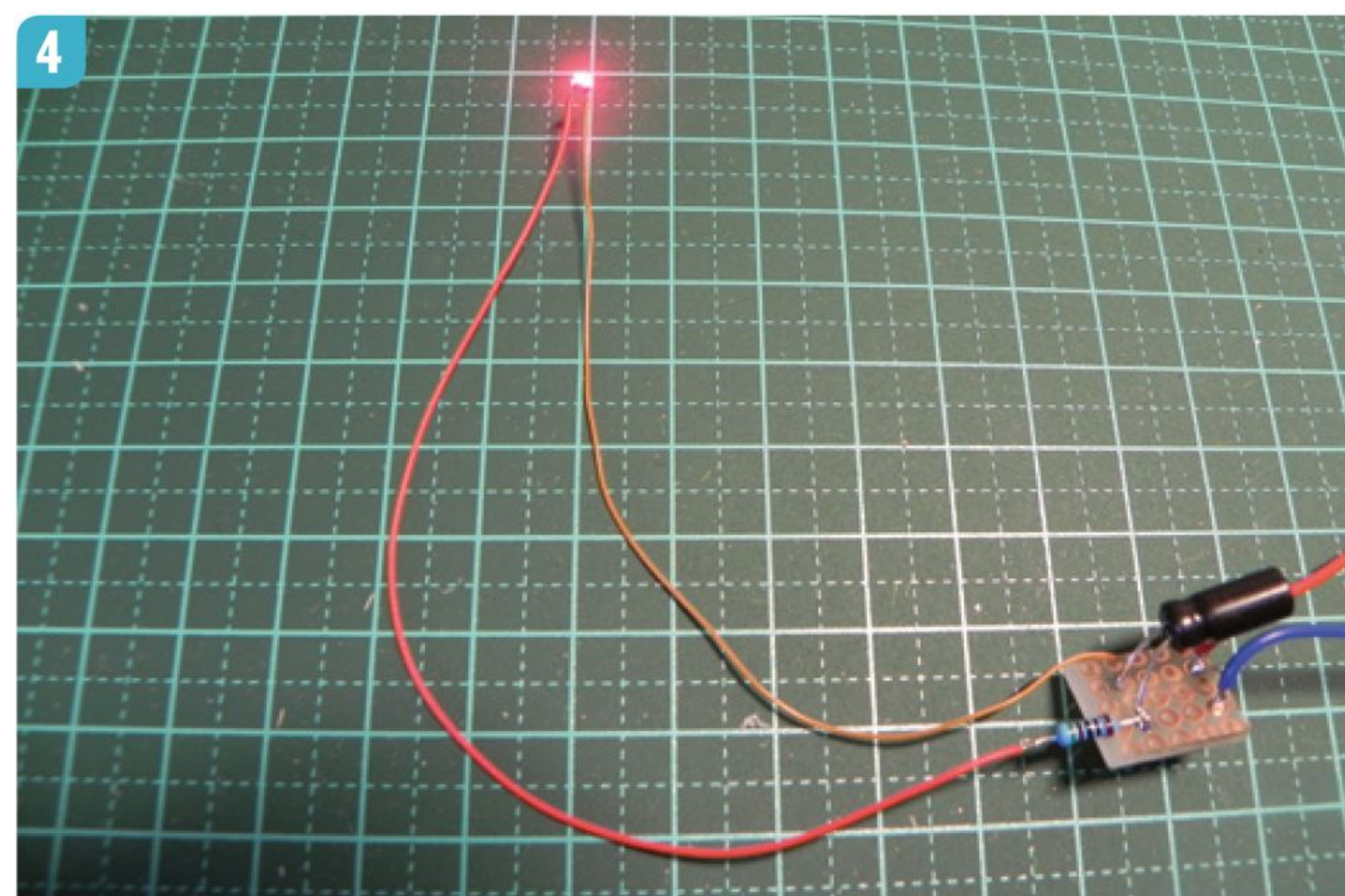
Op een stukje experimenteerprint solderen we een gelijkrichter met aan de kant van het +teken een weerstand. De kant van de gelijkrichter met wisselstroomtekens verbinden we met de slepers in de draaistellen. Door de gelijkrichter zal de led altijd branden, ongeacht of er op een digitale of een analoge baan wordt gereden. Op een analoge baan zal de lichtsterkte van de led afhankelijk zijn van de variabele spanning die op de baan staat; op een digitale baan is de spanning constant.

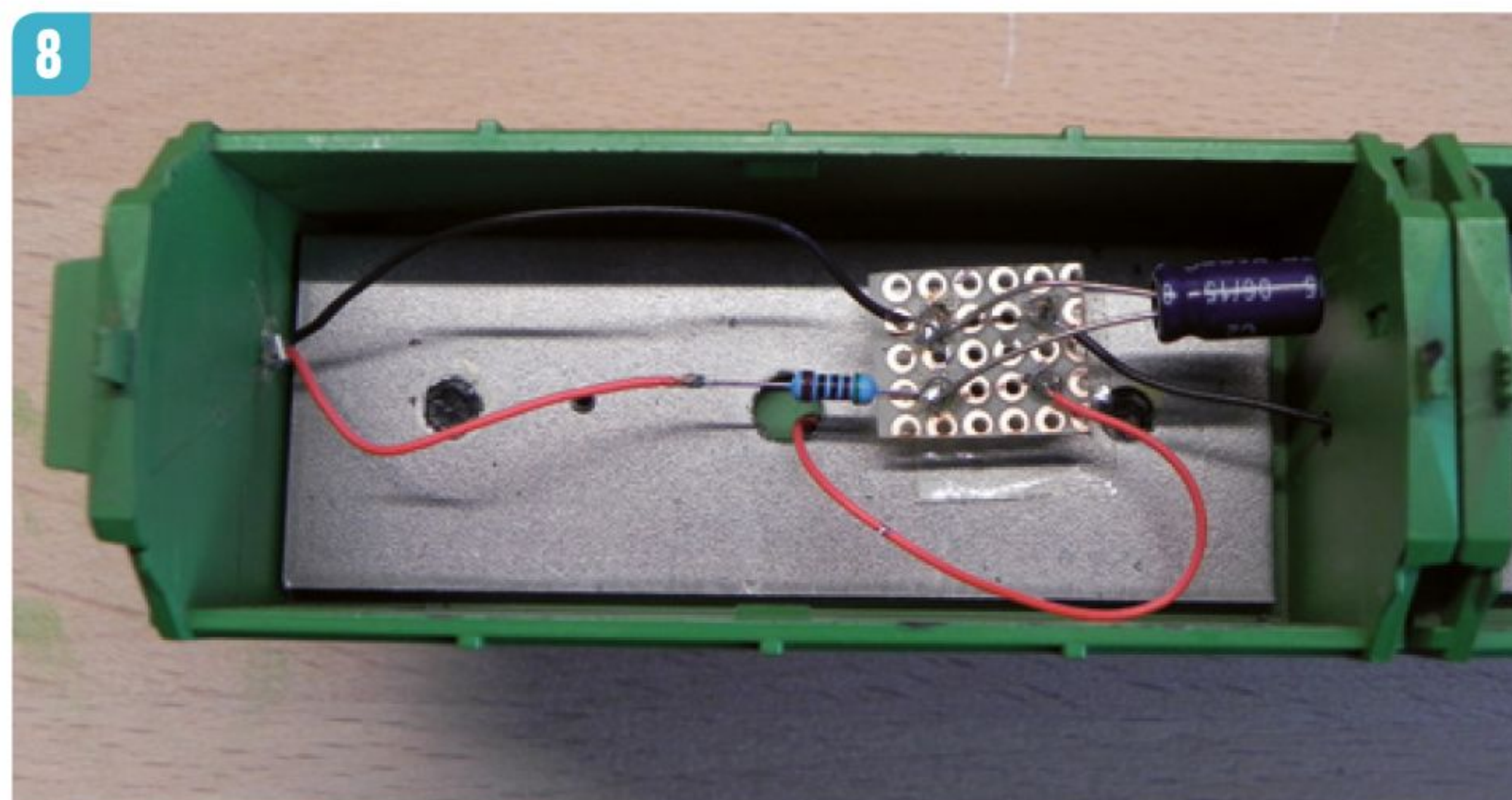
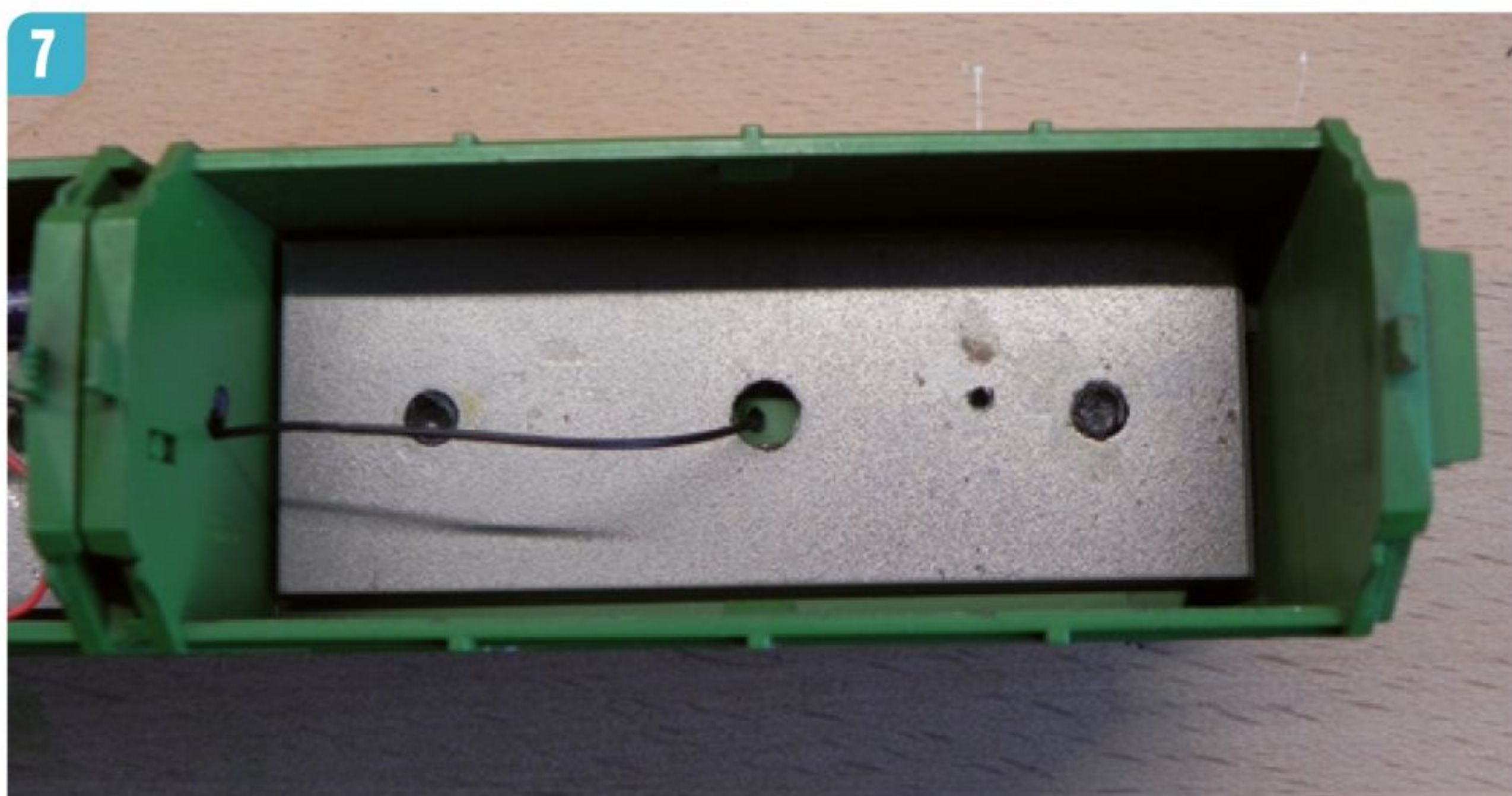
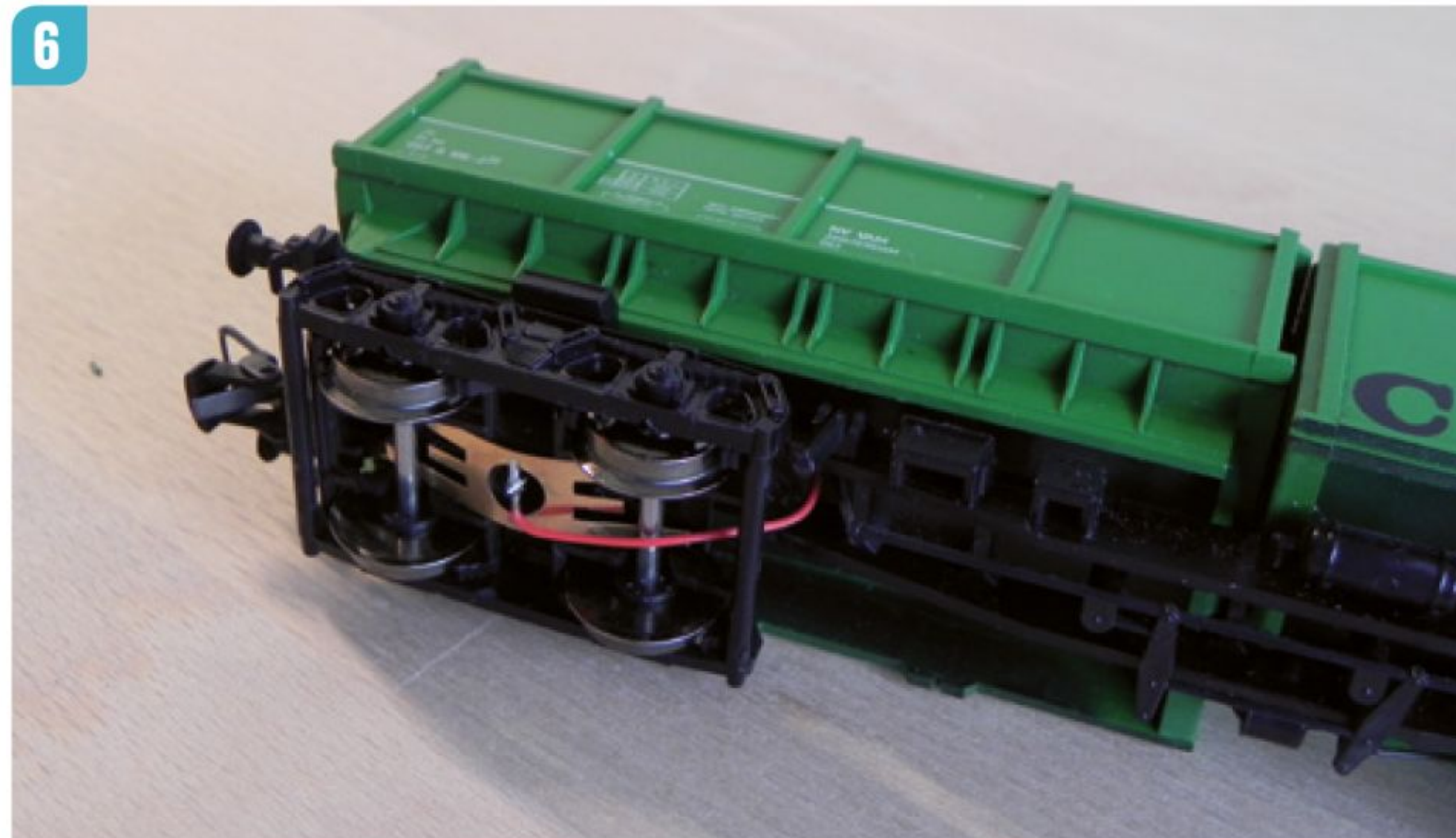
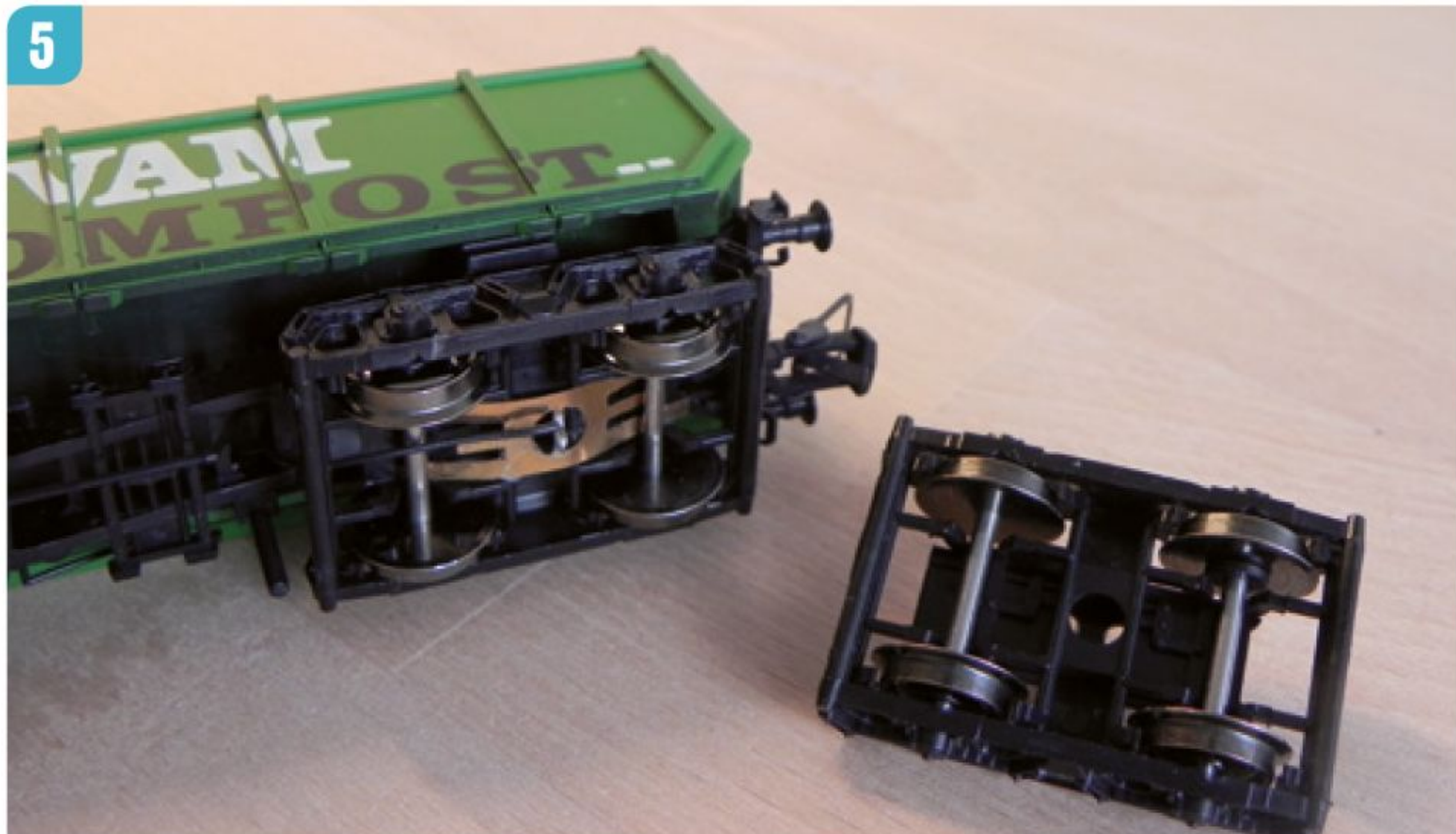
Het stukje experimenteerprint bevestigen we later met dubbelzijdig tape op de kop in de wagenbak. Zo zijn alle te solderen contacten naar boven gericht wat bij het werken in de bak wel zo gemakkelijk is. Dit moet met beleid gebeuren; als de soldeerbout de bak raakt is het kunststof snel vervormd.

Bij testen in een proefopstelling bleek dat de smd-led knippert zoals het hoort bij gebruik van een weerstand van 383, 470 en 1000 Ohm. Het testen is eerst gedaan op een transformator, zowel aan de gelijkstroom- als de wisselstroomzijde. Daarna heb

ik de proefopstelling getest op een digitale spanning, maar daar bleef de knipper-smd-led op de aangevoerde digitale spanning constant branden. Dat was niet de bedoeling. Een condensator van 100 μ F 16V zou de spanning aan de gelijkstroomzijde van de gelijkrichter moeten stabiliseren. Dat bleek inderdaad afdoende, want de led ging knipperen zoals de bedoeling is. De led zetten we met Krystalklear vast achter een eerder geboord 2 mm gat in de achterwand. Hierna is de Artitec-knipperbol met Krystalklear aan de buitenzijde voor het gaatje gelijmd en kan de VAM-wagen als laatste in een (blok-)trein de baan op.

1. De Gs is voorzien van een batterij met clip, schakelaar, weerstand en smd-led. **2.** De smd-led is rechtsonder in de kopwand gelijmd. **3.** De NS-goederenwagen met de Artitec-knipperbol. **4.** Aansluitschema voor de gesloten goederenwagen.





5. De testopstelling, deze is later in de VAM-wagen ingebouwd. **6.** Ook op het andere draaistel is de stroomafnemer geplaatst. De rode draad verdwijnt door het boorgat naar de bak. **7.** De zwarte draad is doorgevoerd naar de andere bakhelft. **8.** De printplaat met gelijkrichter aan de onderzijde, weerstand van 1000K, de condensator en de knipper-smd-led. **9.** De knipper-smd-led is met KrystalKlear achter het boorgat aan de kopwand bevestigd.

GESLOTEN GOEDERENWAGEN

Voor de tweeassige goederenwagen Gs is een andere oplossing gekozen. Een 9 V batterij is hier de voeding, omdat het haast niet te doen is om met slepers aan de assen een betrouwbare stroomvoorziening te realiseren. Van deze wagen is het dak eenvoudig afneembaar: het is klemmend op de bovenbouw geplaatst maar biedt weinig weerstand. Op de 9 V batterij is een batterijclip geplaatst. De wekker waar deze batterijclip in zat, heeft nu geen back-up meer bij stroomuitval. Gelukkig zijn deze batterijclips bij diverse aanbieders op internet ook los te koop. Op één kabel van de batterijclip is een aan/uitschakelaar bevestigd, zodat de led op elk gewenst moment kan worden in- of uitgeschakeld. Bij weerstanden met een waarde tot 1000 Ohm gaat de led netjes knipperen, bij een hogere waarde brandt hij constant. Ik heb getest met weerstanden van 383, 470 en 1000 Ohm. Hoe hoger de waarde, hoe minder fel de led zal branden. Gekozen is voor de weerstand van 470 Ohm, dit geeft een mooie lichtopbrengst.

De goederenwagen heeft een kleine opstaande rand bij beide kopwanden. Boven de linker opstaande rand boren we een 2 mm gat op een zodanige hoogte dat het glas van de Artitec-knipperbol bij plaatsing op die rand exact voor het gat in de kopwand komt. Nadat we de led aan de binnenzijde van de kopwand met KrystalKlear hebben verlijmd zetten we de knipperbol aan de buitenkant vast. Ook deze wagen kan aan het einde van een (gemengde) goederentrein veilig de baan op. Even het dak er af halen, schakelaar omzetten, dak terugplaatsen en rijden maar.

EXTRA ONLINE

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

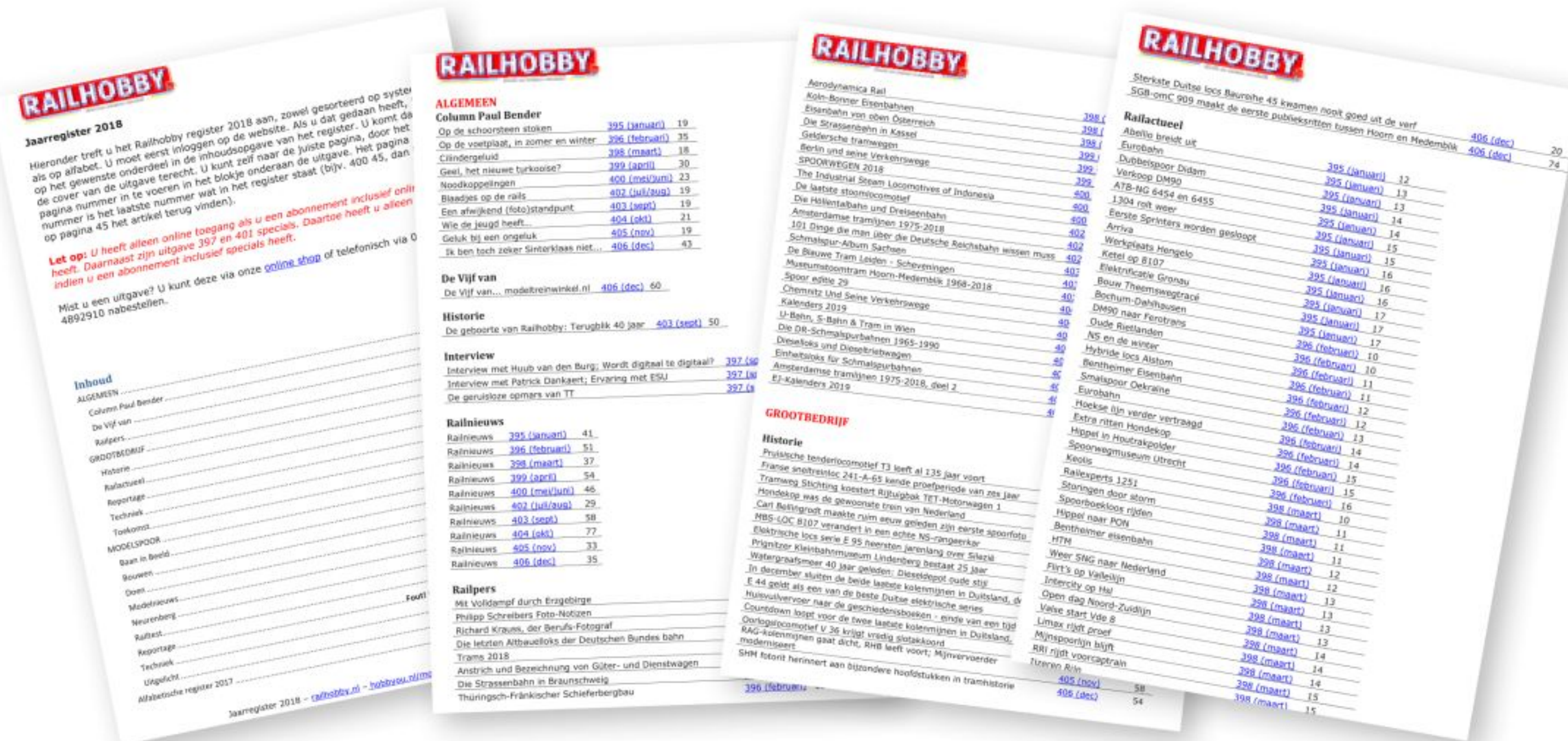
Gratis voor online en online+print abonnees!

Info:

Op YouTube zijn de hier beschreven knipperende sluitseinen werkend te zien: <https://youtu.be/jHI8XoWWRMc>

Gebruikte materialen

Artitec knipperbollen (28.118, set 6 stuks), knipper-smd-leds type 0805 (smd-modelverlichting.nl), gelijkrichter, condensator 100 μ F 16V, weerstanden 383, 470 of 1000 Ohm, KrystalKlear, stroomafnemers, aan/uitschakelaar, 9 V-blokbatteij met een 9 V-batterijclip. Soldeerbout, zijknijptang, stukje experimenteerkaart, handboor of Dremel met 2 mm boor, mini schroevendraaier, decoderdraad.



JAARREGISTER VAN 2018 ONLINE

Het jaarregister van 2018 staat op de website. In dit jaaroverzicht vindt u alle besproken onderwerpen uit Railhobby. Om het u gemakkelijk te maken hebben wij deze lijst in alfabetische en systematische volgorde gezet. Dit keer uitgebreider dan voorheen; ook alle onderwerpen uit Modelnieuws, Railactueel en Railpers staan in de overzichten. Naast de uitgave worden ook de paginanummers van de artikelen vermeld.

Kijk op railhobby.nl/register en download.

12 & 13

JANUARI 2019

BESTEL SNEL ONLINE
TICKETS MET KORTING!
GEBRUIK PROMOTIECODE:
RAILHOBBY2019

Nederlandse Modelspoor Dagen

DE BROODFABRIEK
EXPO & EVENT CENTER
VOLMERLAAN 12, RIJSWIJK | 070 3075900

PRIMEUR:
3 HALLEN
MODELSPOORPLEZIER!

WWW.MODELSPOORDAGEN.NL

NEDERLANDSE MODELSPOORDAGEN OP 12 EN 13 JANUARI '19

De Nederlandse Modelspoordagen is hét event dat nagenoeg alle facetten van de modelspoorwereld beslaat! Twee dagen lang kijken, ontdekken, kopen en leren! Meer dan 100 standhouders met nieuwe en tweedehands goederen en over de 20 tentoonstellingen, waarvan 15 primeurs uit binnen- en buitenland staan voor u klaar! **Kijk op railhobby.nl/nederlandsemodelspoordagen. Bestel online tickets met korting! Gebruik promotiecode RAILHOBBY2019**

VERSCIJNINGSDATA 2019 BEKEND

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

VOLG RAILHOBBY OP SOCIAL MEDIA!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen erop? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden. Altijd op de hoogte van het laatste nieuws?

Volg ons via www.facebook.nl/railhobby of zoek ons heel gemakkelijk op Instagram via @railhobby.



TWEDE EDITIE VAN DE RAILHOBBY NEURENBERGSPECIAL

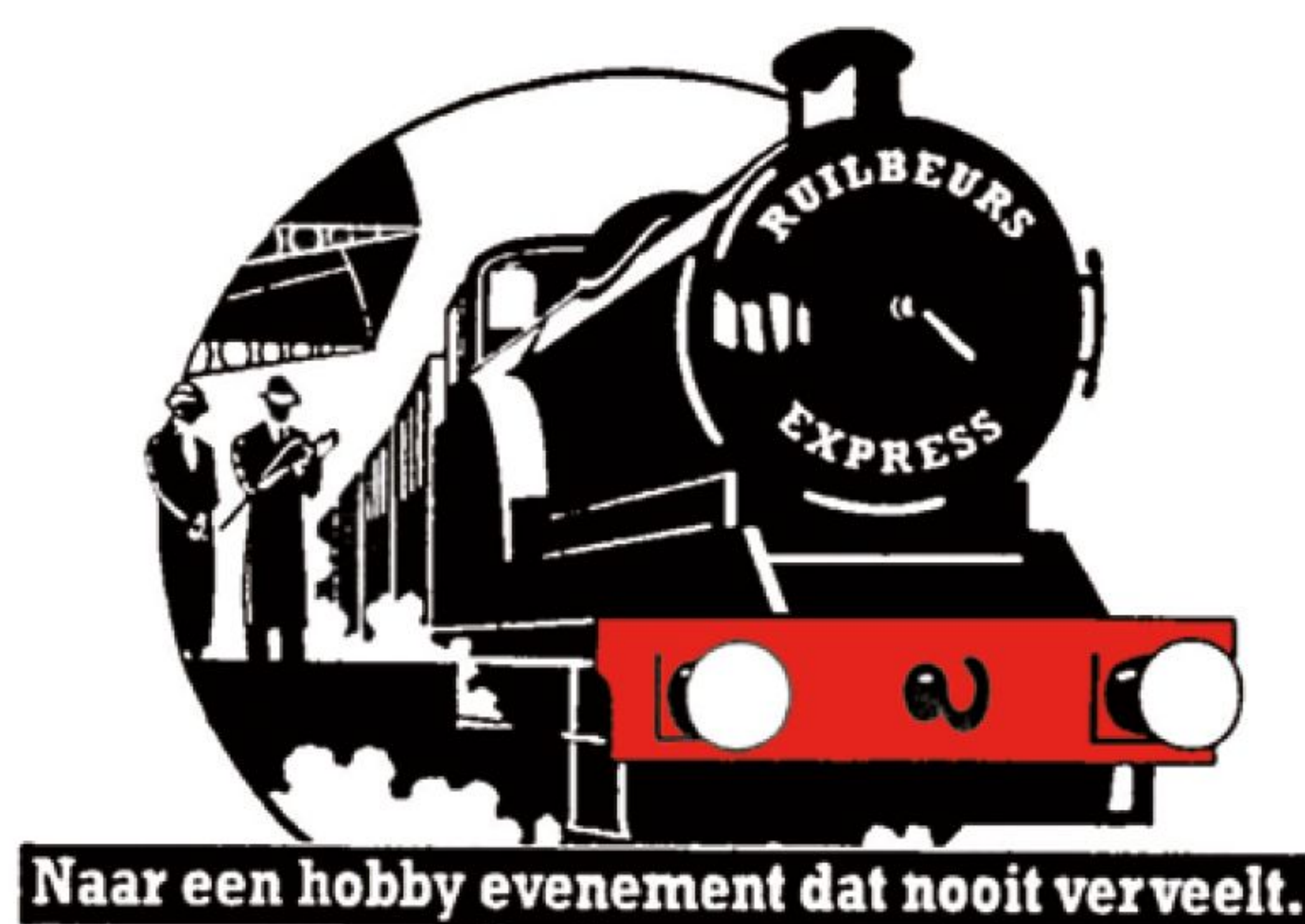
In februari 2019 verschijnt een tweede editie van de Railhobby Neurenspecial. In deze 100 pagina's tellende special leest u al het modelnieuws uit Neurenberg. Heeft u (nog) geen abonnement inclusief specials? **Ga dan naar railhobby.nl/upgraden en profiteer van 30% korting op deze special.** Hou de website, Facebookpagina en Railhobby 407 goed in de gaten voor meer informatie over deze speciale uitgave.

EMSLAND MODELBOUW

Op 12 en 13 januari '19 vindt het 25e Emsland Modelbouw plaats in Lingen (D). Op 10.000 m² kunnen bezoekers 15 internationale modelspoorbanen, meer dan 50 handelaren, non-stop presentaties van mini-truckers, modelvliegtuigen, scheepsmodelbouw, rc-cars en een Lego tentoonstelling aanschouwen. **Meer informatie vindt u op bv-messen.de.**

HOUTEN DIGITAAL OP 8 DECEMBER '18

Voor het vijfde jaar in successie organiseert HCC!m in 2018 tijdens de Modelspoorbeurs op 8 december een nieuwe editie van Houten Digitaal. Evenals voorgaande jaren zullen er weer veel leden van de HCC, maar ook zowel individuele modelspoorders als modelspoorverenigingen aanwezig zijn om u te tonen wat er allemaal mogelijk is op gebied van digitaal modelsporen. Van technische mini-demo tot complete digitaal gestuurde modelbanen zijn aanwezig. **Kijk op hccm.nl voor meer informatie.**



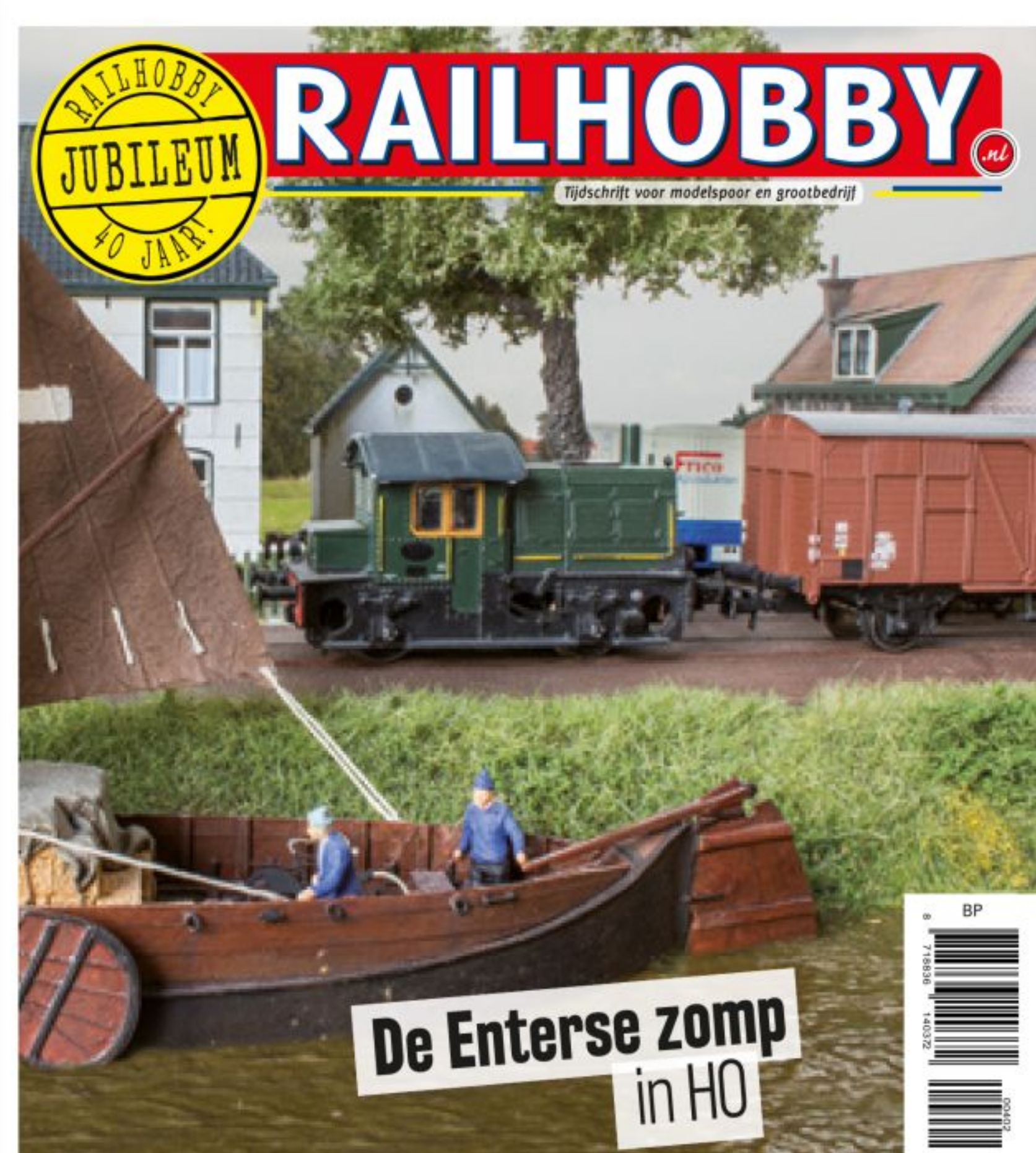
Naar een hobby evenement dat nooit verveelt.

PROFITEER!

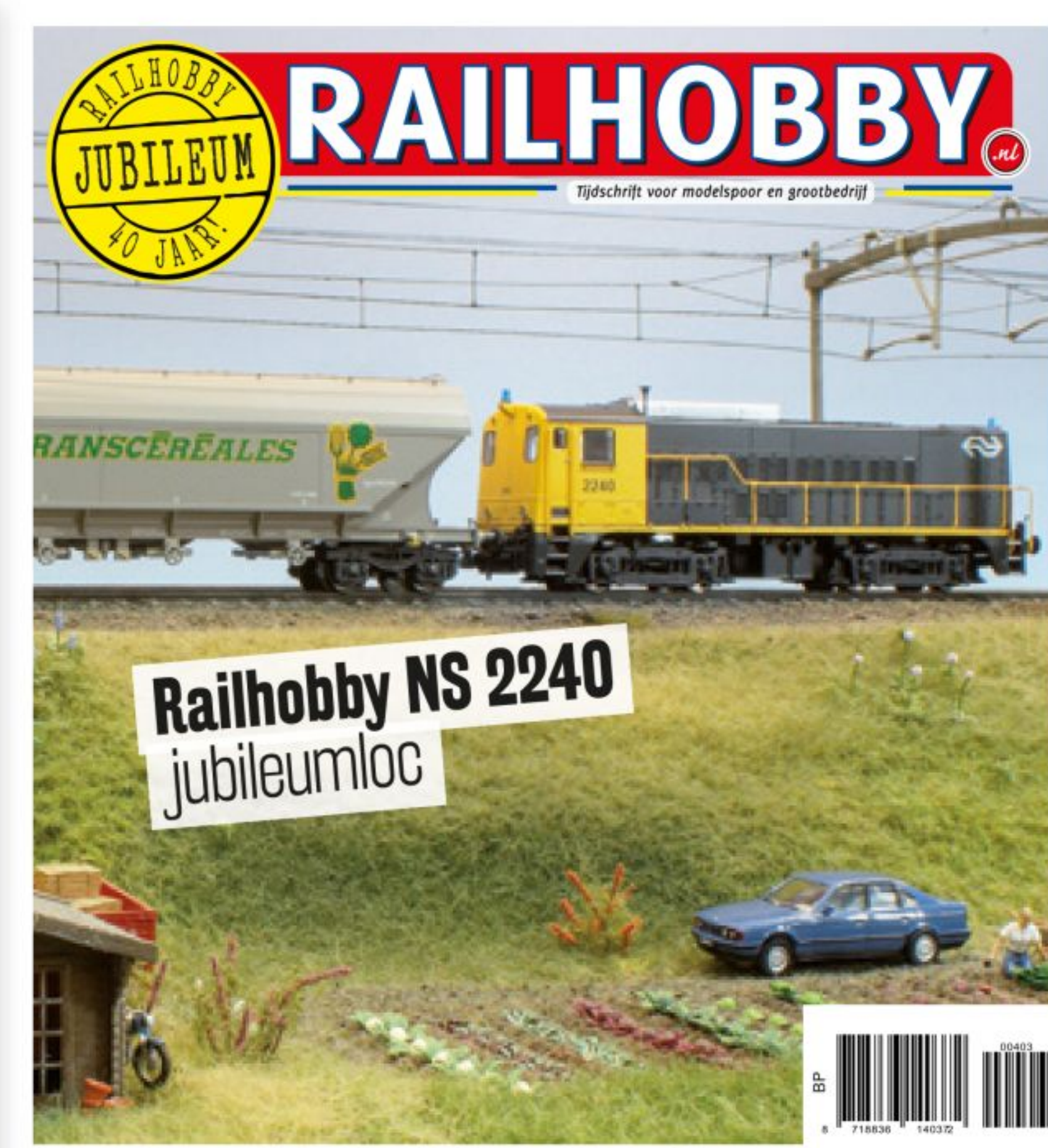
NEEM NU EEN ABONNEMENT



Doen: Sluitseinen met knipperbol van Artec
Uitgelicht: onderstation voor tijdperk V en VI
Baan in Beeld: Pempoul smalspoor in Bretagne
Jaargang 41, Railhobby mei-juni 2018 - nr 400 - € 6,99 / € 7,99 (BE)



Smalspoormuseum Pollo 760 mm in Prignitz
Brawa's model van E 95 01 overtuigt door afwerking
HO-modulebaan La Gare de Primery
Jaargang 41, Railhobby juli-augustus 2018 - nr 402 - € 6,99 / € 7,99 (BE)



Bensdorp chocoldefabriek perfecte in HO
Techniek: solderen van Walschaerts drijfwerk
Historie: Wpl Wgm serie 2200 in onderhoud
Jaargang 41, Railhobby september 2018 - nr 403 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

GA SNEL NAAR [RAILHOBBY.NL/ABONNEMENTEN](https://www.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/abonnementsen.
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!*

VERLOEDERING GEEFT MOOI SPOORTHEMA

De treinreis van dolime

Hermalle-sous-Huy. Een bestemming die waarschijnlijk niet in de meeste reisgidsen over België staat. Toch heeft het dorpje aan de oevers van de Maas veel te bieden. Dit gedeelte van het Maasdal, net onder Luik, heeft bijzondere spoorse verrassingen in petto. Sander Broerse doet verslag.

Beeldt u zich eens in. Gezeten op een bankje kijkt u uit over een zacht kabbelende rivier. Dankzij het kristalheldere water kunt u de vissen zien zwemmen. Op de andere oever loopt een spoorlijn langs de rotsen, omgeven door weelderig groen. Vogels fluiten, en terwijl u nog eens diep ademt komt de zon juist achter een wolk vandaan - u ontwaakt. Onze reis langs de Maas begint dan ook met excuses. U zag (vermoedelijk) zojuist uw ideale vakantiebestemming voor u en zeer zeker niet het Maasdal ten zuiden van Luik. Want in dit dal is nauwelijks plaats voor groen - alleen het water dat door de snelstromende Maas stroomt heeft die kleur gekregen. Met dank aan de zware industrie die op beide Maasoeveren is gevestigd. Walmende schoorstenen, roestige silo's en verlaten gebouwen domineren het beeld. Het lijkt alsof de Belgen tijdens de hoogtijdagen van de Waalse industrie nog snel elke vierkante meter met industrie hebben volgeplempt. Sinds die hoogtijdagen voorbij zijn, maakt het gebied een troosteloze, desolate indruk. Maar: een dergelijke omgeving is het walhalla voor urban explorers - en spoorliefhebbers.

TATA STEEL EN NEDMAG

Het is oktober 1889. In de maand waarin Amsterdam CS feestelijk in gebruik wordt genomen, wordt ook in Hermalle-sous-Huy (in dit artikel ingekort tot Hermalle) een feestje gevierd: Hippolyte Dumont vestigt in het dorp een kleine fabriek waarin kalksteen wordt verwerkt. Het zou later de hoeksteen blijken voor de gigantische Lhoist-groep, actief in 25 landen. De vestiging in Hermalle wordt exclusief gebruikt voor het verwerken van kalksteen en dolomiet, waarvoor alleen lokale toeleveran-

ciers worden gebruikt - zoals ook de groeve van Lhoist in Marche-les-Dames. In Nederland kennen we de fabriek in Hermalle vooral als herkomst van de kalktreinen naar Tata Steel in Beverwijk en de dolimetreinen naar Nedmag in Veendam.

Laatstgenoemde verbinding is de focus voor dit artikel en zorgt regelmatig voor de nodige spraakverwarring. Want is het nu dolomiet, dolime wat deze trein vervoert - of zijn het soms de complete Dolomieten? De trein naar Veendam vervoert dolime. Dolime is de gebrande versie van dolomiet, een vorm van gesteente dat secundair in kalksteen ontstaat. Voor de groeve en fabriek van Lhoist is dolomiet dus min of meer 'bijvangst' bij het winnen van kalksteen. Dolomiet of dolime - het is om het even, hoewel de treinen naar Veendam feitelijk dolime vervoeren. Het is hoe dan ook geen stukje bergketen uit Italië.

MAGNESIUMZOUT

In Nederland is Nedmag de ontvangende partij van het dolime. In 1972 worden op 2000 meter onder het Gronings landschap nabij Veendam proefboringen gedaan. De honger naar 'noordelijk gas' is in die tijd nauwelijks te stillen, van aardbevingen is nog geen sprake en zo wordt op alle mogelijke plaatsen naar gas gezocht. Gas wordt gevonden, maar de onderzoekers stuiten op nog iets anders: een enorme zoutlaag. Uit nader onderzoek blijkt dat het magnesiumzout van een bijzonder zuiver soort is, dat door de dikte van de laag goed te winnen is. Een restant van de Zechsteinzee, die miljoenen jaren geleden over grote delen van het huidige Noordwest-Europa lag. Het verleden heeft een schat prijsgegeven en daarmee is de zoutwinning in Groningen een feit. Het leidt tot de





Net onder Maastricht ligt Argenteau. Daar zien we op 25 oktober 2017 de lege dolimetrein getrokken door loc 6520 naar Bressoux voor het eerst passeren.

oprichting van Nedmag: NEDerlandse MAGnesia, anno 2018 een bedrijf waarvan Lhoist voor 50 procent aandeelhouder is.

PEKELMENGSEL

Het winnen van zout door Nedmag gaat met behulp van de 'oplosmethode'. Water wordt in de grond geïnjecteerd, waardoor een pekelmengsel ontstaat dat door leidingen omhoog wordt gepompt. Net zoals door de Akzo in Twente gebeurt. Door het winnen van zout ontstaat bodemverzakking. In de regio Veendam is het dus niet zozeer een bevende bodem die voor ellende zorgt, maar een zakkende. Op het diepste punt is de bodem de afgelopen decennia bijna 40 centimeter gezakt. Dit is dan ook een van de redenen voor Nedmag om de huidige zoutvelden in 2021 te verlaten en te investeren in een zoektocht naar nieuwe bronnen, zodat de toekomst van de fabriek ook in de toekomst is gewaarborgd. Voor de fabriek is het zout immers van levensbelang: het dolime wordt hier samen met zout verwerkt tot magnesiumhydroxide (voor de scheikundig aangelegde lezers: de

formule is $(\text{Mg}(\text{OH})_2$), dat onder andere wordt gebruikt bij het zuiveren van afvalwater en de productie van papier en plastic.

FRANSE WAGENS

Sinds begin 1981 wordt dolime per spoor aangevoerd, op een kort uitstapje naar Husa en RRF na, de volledige periode door NS en haar rechtsopvolgers. De meeste treinen bestaan uit Franse wagens van het type Taoos, voorzien van een groot Nedmag-logo - hoewel dat door de witte aanslag nog nauwelijks zichtbaar is. Een enkele trein rijdt met gehuurde wagens die bruin en grijs en duidelijk rechthoekiger van vorm zijn. Het zijn zelflossers, met laadkleppen aan de bovenzijde en lospunten aan de onderzijde. Drie tot vier keer per week doorkruist de lege trein Nederland. Volgen we die trein van noord naar zuid, dan zien we minimaal vier locomotieven: een 6400 rijdt de trein van Veendam naar Onnen, waar een 1600 deze overneemt en via Amersfoort en Eindhoven naar Sittard rijdt. Hier staat een 6500 klaar voor het traject van Sittard naar Bressoux. Vanaf Bressoux neemt Railtraxx de trein over voor de laatste kilometers naar Hermalle, vaak met een G 2000. Railtraxx heeft een contract voor alle last mile-diensten van DB Cargo naar Hermalle. Ook de kalktreinen naar Beverwijk worden tussen Bressoux en Hermalle



1. De lege dolimetrein uit Veendam is aan zijn laatste meters bezig en rolt door station Engis. De G 2000 heeft de trein in Bressoux overgenomen van DB Cargo. **2.** Door de korte sporen moet de dolimetrein na aankomst in meerdere delen worden omgehaald naar het achterste deel van het emplacement. Loc 7 is daarmee bezig. **3.** Zicht op het emplacement vanaf het voormalige perron. De loc van Railtraxx staat klaar om los naar Bressoux te vertrekken.



4. De aansluiting van Lhoist. Let ook op de geleidingsrail in de binnenbocht. **5.** Bij station Hermalle moet een weegbrug zijn geweest, hoewel alleen dit gebouwtje daar nog naar verwijst. **6.** Op de daken van de zwenkdakwagens is te zien hoe dik de laag aangekoekte kalk kan worden. De Cockerill staat klaar om met een volgende sleep naar de fabriek te rijden. **7.** Een roestige wisselsteller, afgebladderde silo's en vervuilde wagens. De sfeer van weleer is hier nog steeds te proeven.

door Railtraxx van tractie voorzien. Eenmaal in Hermalle draagt Railtraxx de treinen over aan de rangeerdienst van Lhoist. En in Hermalle begint het fotogenieke deel van de reis.

ZES KOPSPOREN

Langs spoorlijn 125 van Namen naar Luik staat het statige stationsgebouw van Hermalle-sous-Huy. Het station staat net buiten het dorp waar het zijn naam aan te danken heeft: Hermalle ligt namelijk op de andere oever van de Maas. Het stationsgebouw staat in Saint-Georges-sur-Meuse, een gehucht van enkele arbeiderswoningen dat nauwelijks een naam mag hebben. In 1850 vertrok er de eerste reizigerstrein, in 1993 de laatste. Het regionale verkeer van de omliggende stations wordt afgewikkeld met 'Klassiekjes'. Het stationsgebouw dankt haar voortbestaan aan de standplaats van de seingever van het emplacement voor de Lhoist-fabriek, bestaande uit zes kopsporen die alleen vanuit de richting Luik rechtstreeks zijn te bereiken. Lineas (de voormalige goederentak van de NMBS) en Railtraxx plaatsen hun treinen op de kopsporen, Lhoist zorgt zelf voor de laatste meters naar de fabriekstunnel.

VERLOEDERING

Net als elders in het Maasdal heeft ook hier de verloedering toe-

8



8. Doorkijkje naar het emplacement. Het spoor op de voorgrond is niet meer aangesloten, hierover werd vroeger kalk afgevoerd. **9.** Loc 7 trekt het eerste deel van de lege dolimetrein uit Veendam richting het fabrieksterrein. **10.** Onderweg naar het fabrieksterrein rijdt de trein door de gecombineerde tunnel voor weg- en treinverkeer.

geslagen. Verlaten fabrieksgebouwen domineren de contouren van de provinciale weg. Terrasjes, vakantiewoningen of bankjes tref je nauwelijks. De ingang van het fabrieksterrein van Lhoist is moeilijk te vinden. Enkele honderden meters ten noorden van het stationsgebouw wurmt het spoor zich tussen twee gebouwen door, om vervolgens schuin de weg over te steken. Terwijl de trein zich door de boog wringt, begint de overweg te rinkel. Het verkeer op de drukke Rue Mallieu komt tot stilstand en het licht op het tunnelportaal kleurt groen. Het is het teken voor de machinist van Lhoist dat het wegverkeer in de tunnel wordt opgehouden. Het is een unieke situatie: door de tunnel lopen zowel de toegangsweg als het toegangsspoor tot het fabrieksterrein. De stalen wielen zorgen voor een onvoorstelbaar kabaal in de tunnelbuis, dat het rinkel van de overweg ruim te boven gaat. Eenmaal op het fabrieksterrein maakt het spoor een scherpe bocht naar rechts.

De fabriek staat aan de voet van de groeve en op een terrein met de grootte van een paar voetbalvelden is het dan ook dringen. De aanwezige sporen zijn kort. Dat is ook de reden dat rond het station zoveel sporen liggen - hier staat de werkvoorraad voor Lhoist te wachten tot er ruimte is op het eigen terrein. Voor 'onze' dolimetrein betekent dit dat de trein in twee of drie delen wordt behandeld waarbij steeds wordt gependeld tussen station en fabrieksterrein. Het eerste deel wordt direct na aankomst van de trein uit Veendam naar binnen getrokken. De

9



10



lege trein, die rond vier uur 's middags in Hermalle aankomt, moet immers de volgende ochtend rond acht uur weer beladen richting Veendam rijden. Voor het pendelverkeer tussen station en fabrieksterrein beschikt Lhoist over twee tweeassige Cockerill locomotieven, die hoorbaar hard moeten werken en ietwat knullig ogen naast die forse wagens.

ZWOGENDE COCKERILLS

Station Hermalle en haar omgeving hebben één ding gemeen. Ze stralen uit dat het vroeger beter was. De meeste fabrieksgebouwen bevinden zich in een desolate toestand. Niet de mooiste gebouwen om te zien, maar in combinatie met de zwoegende Cockerill locomotieven is het een lust voor het oog - of de lens van de camera. Alleen daarom is een bezoek aan Hermalle al de moeite waard. Het is bovendien een uitgelezen kans om volop inspiratie op te doen voor de modelbaan. En om bevestigd te krijgen dat een ingestort Faller-huisje ook een plaats langs modelspoorlijn 125 verdient.

Achter de productie van magnesiumhydroxide gaat een interessant proces schuil. Het zou te ver voeren om dit hier te beschrijven; geïnteresseerden kunnen op de website www.nedmag.nl de volledige beschrijving vinden.



DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

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

hobbyou.nl/modelspoor

Texelaars in het landschap

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

Prijs: € 8,50, hobbyou.nl/texelaars



Braunvieh koeien - schaal H0

Het 'Brown Swiss' of 'Braunvieh' koeienras vindt zijn oorsprong in het Alpengebied. Het ras is wereldwijd verspreid over de wereld en de totale wereld populatie wordt geschat op 7 miljoen dieren. Het ras is vooral te vinden



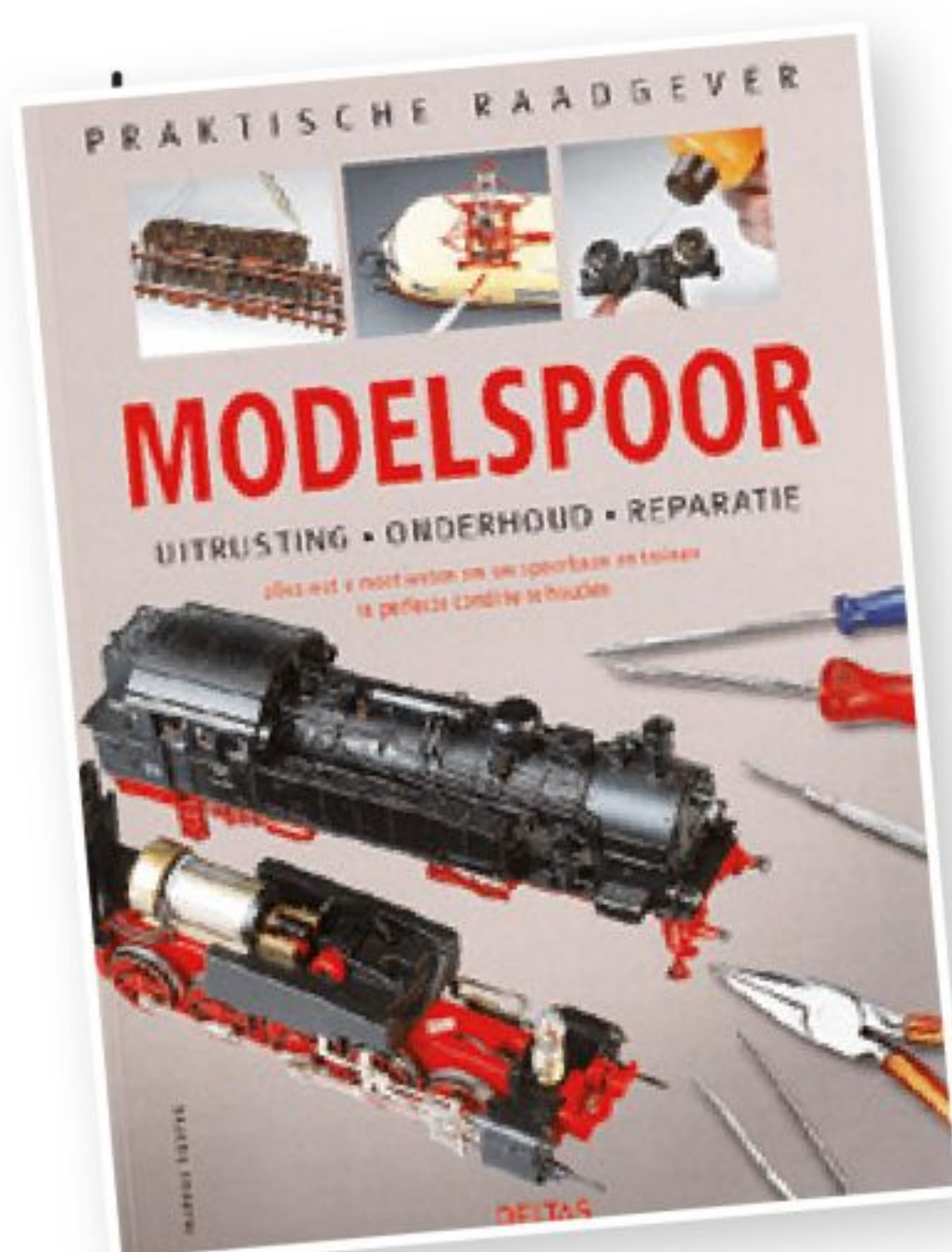
Van Petegem Scenery

in Zwitserland, Oostenrijk, het noorden van Italië en het zuiden van Duitsland. Onze Braunvieh koeien hebben een grijsbruine kleur, licht bruin rond de buik, donker bruine neuzen en hebben donkere horens. Prijs: € 9,90, hobbyou.nl/koeien

OP = OP!

Geel grijze NS 2240

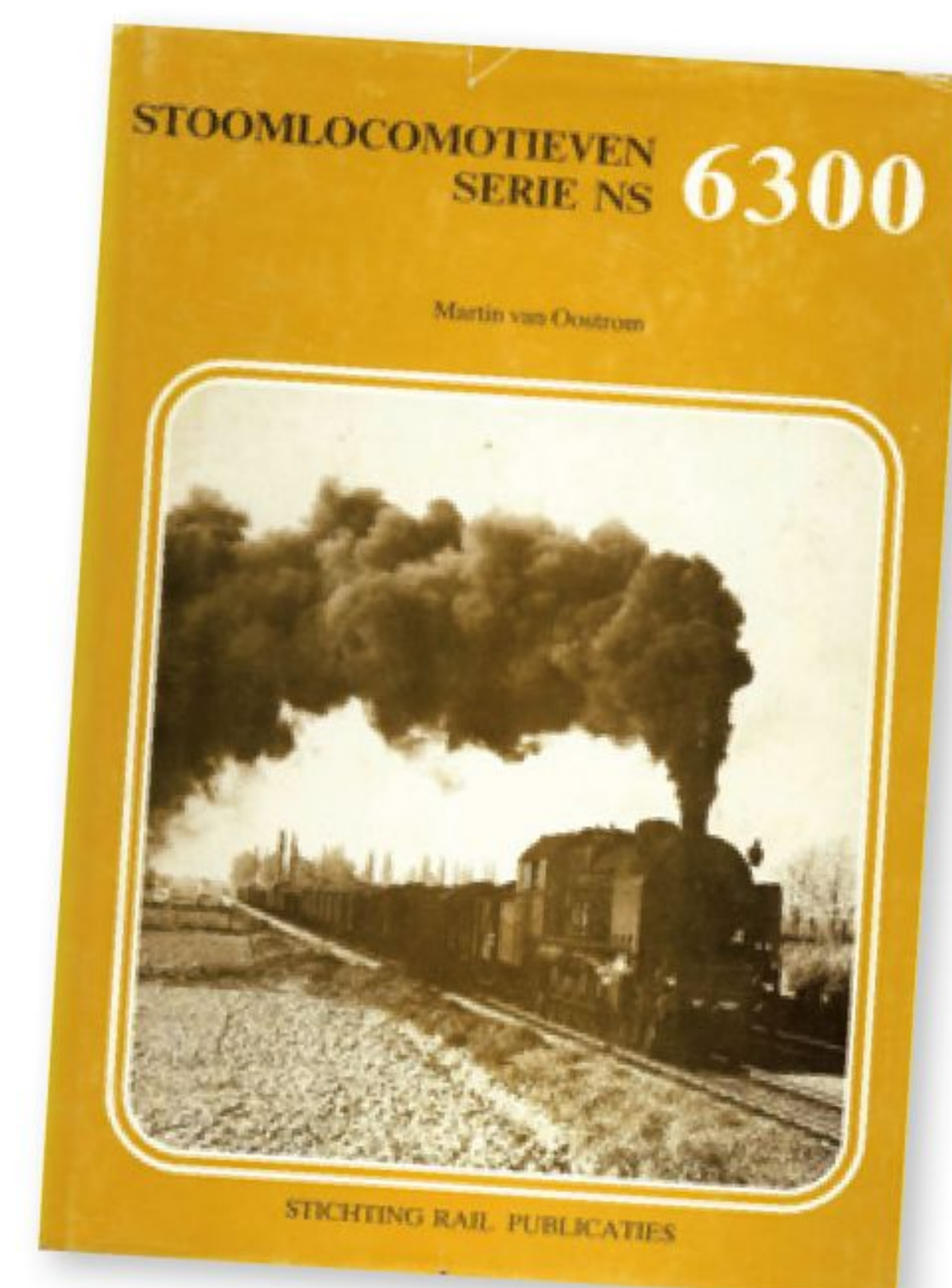
Special voor het 40 jarig bestaan van Railhobby verkopen wij een geel grijze NS 2240, geproduceerd door Piko! Prijs: € 149,99. Kijk voor meer informatie, video's en foto's op hobbyou.nl/jubileumloc



Zijn uw treinen en rails aan een schoonmaakbeurt toe?

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

Ik ben toch zeker Sinterklaas niet ...



De door AVT uitgebrachte loc 6321 en de cover van Stoomlocomotieven van serie NS 6300.

Het is een veel gehoorde wens: meer Nederlandse modellen en meer Nederlandse boeken over spoor en tram. Vaak wordt dan gewezen naar de Duitse en Engelse markt waar dergelijke zaken ruimer voorradig zijn dan in Nederland. Maar in die markten speelt een aantal andere zaken die niet zonder meer vertaalbaar zijn naar de Nederlandse markt. Zeker in Engeland, en in mindere mate ook in Duitsland, is spoorwegmodelbouw een andere hobby dan in Nederland. In Engeland is de spoorhobby domweg een onderdeel van de landscultuur. Ja, het wordt gezien als 'een beetje afwijkend' maar Engelsen zijn op hun manier meer gewend aan dat soort afwijkend gedrag. Verder is de afzetmarkt veel groter, dus is het makkelijker om grote aantallen weg te zetten. En belangrijker: om de ontwikkel- en productiekosten over om te slaan. Ik heb recent naar aanleiding van Nederlandse modellen iemand horen zeggen: 'treinstellen, wagens en moderne locomotieven zijn makkelijk. Dat zijn 'rijdende doosjes''. Daarmee aangevend dat ontwerp en productie in de basis makkelijk is en er relatief weinig (en simpele) toeters en bellen op moeten. Voor stoomlocomotieven geldt het voorgaande niet. Onder andere het aanmaken en aanbrengen van het drijfwerk werkt aanzienlijk complicerend en is gevoelig voor productieproblemen en fouten. Daar waar je dergelijke kosten bij Engelse en Duitse modellen kunt verdelen over relatief grote aantallen, ligt dit voor de Nederlandse markt aanzienlijk anders. Hierbij zijn de ontwikkel- en productiekosten een disproportioneel deel van de totale kosten en dat maakt het nauwelijks aantrekkelijk voor marktpartijen om Nederlandse stoomlocomotieven uit te brengen.

Voor boeken over Nederlands spoor geldt iets vergelijkbaars. Een bekend voorbeeld zijn die van Uquilair. Hiervan is er een aantal dat inmiddels een aanzienlijke waarde op de tweedehands markt heeft en daarmee lijkt te schreeuwen om een herdruk. En hoe moeilijk kan dat zijn, zeker in tijden waarin 'print on demand' steeds makkelijker begint te worden en een behoorlijk kwaliteitsniveau biedt. Tot je gaat kijken naar de aantallen waar het om gaat. Hoewel ik het niet van alle Uquilair-boeken weet, heb ik het ooit uitgezocht voor het 6300-boek. Een van de meest gezochte boeken uit die reeks. Dit zou in een oplage van 1000 stuks zijn gedrukt. Aan de ene kant best veel, maar aan de andere kant: voor een boek (en daarmee voor een uitgever) een nauwelijks aantrekkelijk aantal. En een dergelijke oplage heeft nog een nadeel: herdruk of een volgend boek in een substantieel grotere oplage uitbrengen brengt het risico met zich mee dat je dan (te) veel boeken overhoudt. Kortom een delicate balanceeract qua te produceren aantallen. Nu is een boek relatief makkelijk te produceren. In ieder geval makkelijker dan een stoomloc.

En wat is nu het verband tussen het boek over de 6300 en het model van de 6300: het blijkt om nagenoeg dezelfde oplage te gaan. Misschien moeten we de makers van die producten juist extra dankbaar zijn voor de genomen moeite en risico's. Het produceren van Nederlandse stomers en boeken daarover is dus meer voor Sinterklaas en de kerstman dan voor puur commerciële bedrijven. Of hooguit een aardigheidje van ... Maar misschien slechts een Kniesoor die op dat laatste let.

FAUZI, HUMA, SAMEEN, SOHAIB EN ROHAIB MAHMOOD RUNNEN KLEURRIJKE MÄRKLIN MODELBAAN

Uniek familiebedrijf

Ze vormen een bijzonder familiebedrijf. Fauzi, Huma, hun dochter Sameen en de zonen Sohaib en Rohaib Mahmood runnen met z'n allen een grote modelspoorweg. De zolder van hun woning in een dorp onder de rook van Leiden is omgetoverd tot een indrukwekkend schouwspel waarin fantasie, redelijke rijlengtes en bijzondere treinen de ingrediënten zijn. En niet te vergeten heel veel miniatuurfiguren.

De ontvangst is allerhartelijkst. Met zelfs een gezellige en smakelijke lunch toe. Wie bij de van oorsprong Pakistaanse familie Mahmood op bezoek gaat om over hun imposante Märklin-modelbaan een reportage te maken, beleeft dat als een zoete inval. Daarbij zijn een paar huisregeltjes van kracht. Niemand loopt er op schoenen, die gaan dus spontaan uit. Kwestie van geloof. Dat laatste is, zoals we later zullen zien, ook van invloed op hun gezamenlijke hobby. De miniatuur veestapel op zolder kent geen varkens. Onrein volgens het geloof, dus ook niet gewenst. Het is zoals het is. En in elk geval consequent.

Vader Fauzi geeft voordat we over het eigenlijke doel van deze milde zondagochtend gaan praten, nog even een inkijkje in zijn leven en dat van zijn vrouw. Terwijl de jongste zoon zich verontschuldigt en het huis verlaat om cricket te gaan spelen - Pakistans nationale sport nummer een - zegt de 49-jarige accountant dat hij als kind al in de ban was van treinen maar dat hij in zijn jeugd nooit een modeltrein heeft gehad. 'Dat kenden we niet in Pakistan. Al was het fenomeen trein daar natuurlijk niet onbekend. Ik had een oom die bij de Pakistan Railways werkte en herinner me nog goed hoe ik als kind in een stoomtrein zat. We woonden toen in een kleine stad waar nog stoomlocs reden. Ik legde dan muntjes op de rails, iets wat kinderen overal ter wereld doen. Blijkbaar heeft de trein toen een onuitwisbare invloed gehad. Want toen we later verhuisden naar Saudi-Arabië waar mijn vader als ingenieur werk kreeg aangeboden, zei mijn moeder eens: je bent een apart kind. Mijn Dinky Toys zette ik namelijk achter elkaar zodat ze de rijtuigen van een trein vormden. Uiteindelijk heb ik een startset gekregen.'

CRICKET LIVE

Terwijl een fraai spoor 1 model van Märklin 01 067 in de woonkamer ondubbelzinnig verwijst naar de passie van de naar eigen zeggen goed ingeburgerde familie, stelt Fauzi dat de tv vaak op een Pakistaanse zender staat ingesteld. 'Ik wil graag cricket zien, de nationale competitie wordt live uitgezonden. Het Nederlandse nieuws? Dat zie ik op de NOS-app.' Nadat zijn ouders waren gescheiden en zijn moeder een Nederlandse man leerde kennen, belandde Fauzi in Nederland en kreeg zijn belangstelling voor het modelspoor een flinke boost. Toen hij in 1991 met een vriend de winkel van Meijer & Blessing in het centrum van Rotterdam binnenstapte, wist hij niet wat hij zag. 'Een grote wand vol treinen, dit was mijn droom. Tot ik de prijzen zag', laat

de gastheer er met een veelbetekenende glimlach op volgen. Later bezocht hij Bart Smit en vroeg daar aan de verkoper wat het beste merk was, Märklin of Fleischmann. 'Ik twijfelde, wist niet wat ik moest kiezen. Het werd Märklin omdat het rijtechnisch het beste merk was. Bij mijn moeder legde ik een baan op de grond. Later kreeg ik van vrienden de sleutel van hun huis. Bij hen mocht ik een kamer voor het modelspoor inrichten, op een tafel nog wel. Al wist ik nog niets over een goede aankleding van de baan. Ik zette er N-gebouwen neer en Dinky Toys. Van de juiste schaalgroottes had ik geen verstand. Ik zette neer wat ik mooi vond. Maar ik leerde snel. Toen ik op beurzen kwam zoals



1. Station Schwarzenburg. Waar je ook kijkt zie je mensen en gebouwen. **2.** De self-made rotswand met de wolken van schapenwol. Een interessant idee. **3.** Het Hollandse hoekje in beeld. Voor Huma het ultieme bewijs dat ze voor de volle honderd procent in Nederland is ingeburgerd.

Eurospoor en Rail zag ik hoe het hoorde. Daar zag je een baan die helemaal 1:87 was.'

FLUX DE PAROLES

De koffie wordt langzaam koud, dat krijg je als een gesprekspartner is gezegend met zoveel flux de paroles. Opvallend is het grote respect waarmee de kinderen hun ouders bejegenen. De Pakistaanse normen en waarden zijn duidelijk niet aan erosie



Het hart van het zoldersprookje van de Mahmoods is het centrale stadsplein.



onderhevig. Of de youngsters zich niet verplicht voelen om mee te doen in de hobby van hun ouders? 'Als ik straks economie aan de Erasmus universiteit studeer zal het anders worden. Al zal ik dan nog steeds moeten bijspringen als er digitaal iets misgaat met de besturing', is het eerlijke weerwoord van Sohaib (18). Ook Huma participeert volop in de modelspoorhobby van Fauzi. Het stel dat in 1998 in Pakistan trouwde, is wat dat betreft goed aan elkaar gewaagd. Hij doet de aanschaf van de modellen en het onderhoud daarvan, zij is als kunstenares verantwoordelijk voor het landschap, de huizen, de figuren. Kortom het creatieve brein van de familie tekent voor de kleurrijke stoffering. Dit Pietje Precies zit, zoals ze het zelf omschrijft, dagelijks een paar uur per dag aan de eettafel om nieuwe bouwpakketten in elkaar te zetten. En, wat niet onbelangrijk is, die van haar eigen signatuur te voorzien.



EIGEN DROOMWERELD

Veel decorstukken maakt Huma zelf. Ze heeft daar nu de tijd voor, de kinderen hoeft ze niet meer naar school of de sportclub te brengen. 's Avonds krijg ik les in een atelier. Het is de bedoeling dat ik net als in Pakistan lerares wordt aan een kunstacademie. Voor mij is het belangrijk dat ik aan de gebouwen voor de modelbaan door kan blijven werken; het is een kwestie van goed plannen. Ik heb er ook talent voor. Ja, ik creëer mijn eigen droomwereld. Mooi toch? Wat onze Pakistaanse vrienden van deze hobby vinden? Die zien er niks in. Zoveel geld in zo'n hobby steken, ze begrijpen dat niet. Voor mij vormen die gebouwen mijn nieuwe portfolio.'

Twee jaar geleden werd alles op de tafel waarop de modelspoorweg is aangebracht, vernieuwd. Stond voordien veel door elkaar heen, nu is er ook een Nederlands dorp verschenen. Met



Het klassiek stoomdepot ontbreekt niet, dus met draaischijf en bekolingsinstallatie.

kanalen en kassen. (Lachend) 'Nu ben ik in mijn ogen geslaagd voor het examen integratie.'

SCHAPENWOL

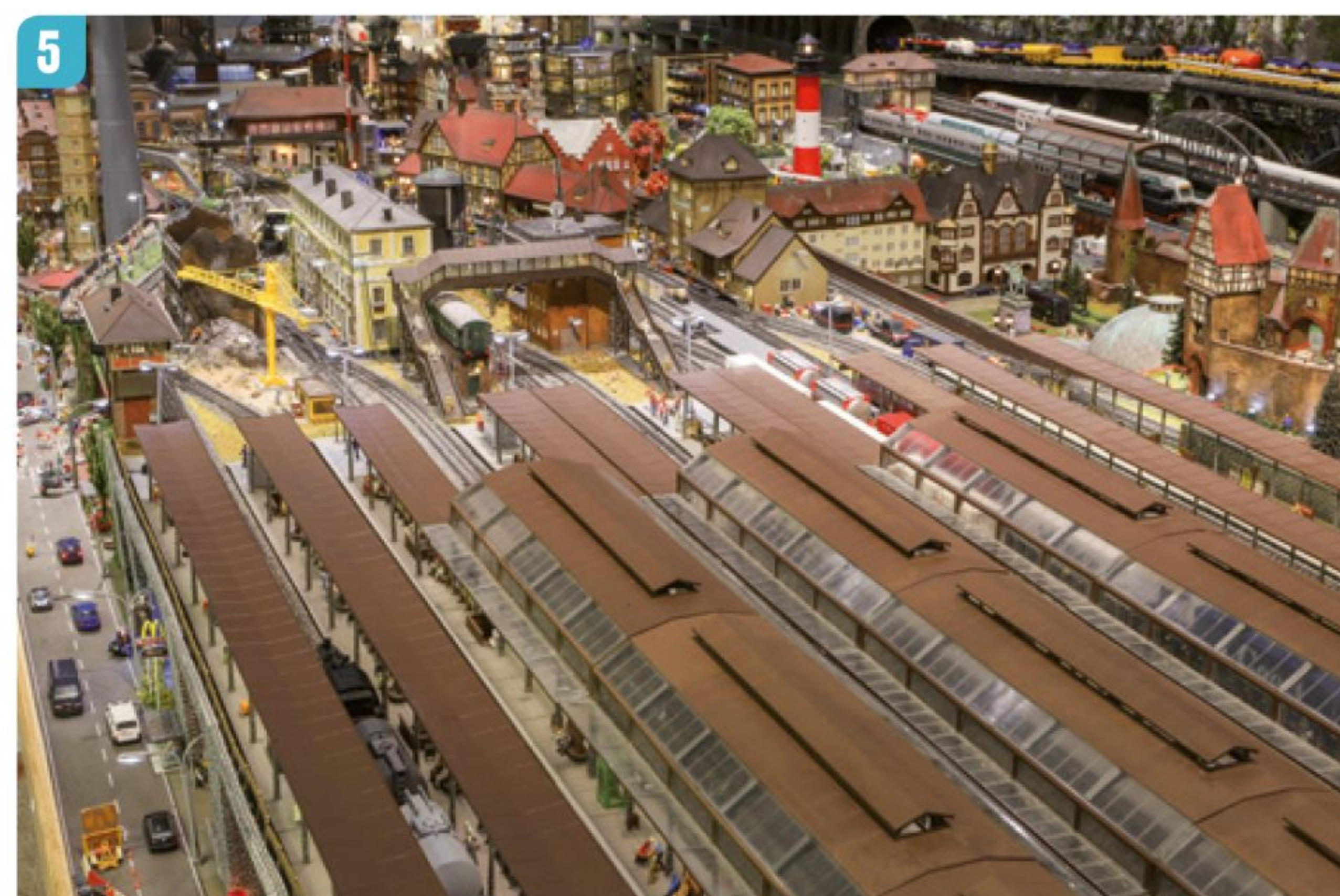
Verderop de 1:87 modelspoorweg zien we hoge bergen, een onmiskenbaar Duits accent. Fauzi maakte daarvoor het frame, Huma werkte het reliëf af met gips en zorgde met de juiste verf en strooisel voor een levensecht rotsmassief. Ook de sceneryfa-

4. De rotspartij is op een ingenieuze manier met het aflopende zolderdak verweven. **5.** Het immense kopstation telt elf sporen. **6.** Elk hoekje op deze modelspoorweg is benut voor bebouwing volgens een bepaald thema **7.** Een dynamische stad verjongt op gezette tijden, de afbraak van het pand past in dat stramien.

brikanten Noch en Busch leverden hieraan hun deel. Boven de rotsen zien we, heel apart, wolken in 3D aan de hemel. Het is een eigen vondst. Wolken gemaakt van plukjes schapenwol, verkregen van een kennis uit Canada. De wolken geven de achtergrond het nodige cachet. Een artistieke touch, noemt Huma het zelf. 'Als we op vakantie zijn kijk ik altijd goed om me heen of er dingen zijn die het waard zijn om na te maken. Op de terugreis bedenk ik hoe dat het beste kan. Zo is het kasteel op de berg ontstaan na een bezoek aan Zwitserland.' Veel hulp krijgt ze bij het maken van scenery van dochter Sameen (13). Ze helpt haar moeder met het bouwen en maakt de baan op zolder schoon.

VERWONDERING

Op zolder, waar Fauzi een kleine maar goed geoutilleerde werkplaats heeft, is nauwelijks plaats om als fotograaf te manoeuvreren. Het grootste gedeelte van de bovenste verdieping, die





De nacht valt over de stad. Het beeld wordt er alleen maar feeëriker door.

in principe niet voor derden toegankelijk is, is immers bestemd voor het modelspoor. De eerste aanblik is er een van verwondering. Elke vierkante centimeter heeft een specifieke bestemming gekregen. Zelden was een modelbaan met zo veel miniatuurfiguren bevolkt. 'Ja, dat klopt. We zijn geïnspireerd door Miniatur Wunderland in Hamburg. Als je daar toch als vrijwilligster zou kunnen werken', mijmert Huma heel even. Het centrale plein vormt het decor van een muzikaal feest. Met bijbehorende dance muziek. Alles staat in het teken van beleving. Zo bezien zijn de treinen slechts een voorbijrijdend, tijdelijk onderwerp tegen een overweldigende achtergrond.

Zelf heeft ze ambities om de hobby ook zo groot aan te pakken. Een wijkcentrum in de buurt zou daarvoor een mooi vertrekpunt zijn. Mits ze daarbij een financieel steuntje in de rug zouden krijgen. Daarom hebben ze zelf contact gezocht met een paar Nederlandse modeltijdschriften waaronder Railhobby. En hun

verhaal verschijnt ook in een Duits magazine. 'Zo'n grote modelspoorweg is leuk voor gezinnen. Kijk maar eens hoe kinderen daarop reageren. Die komen daar nu veel minder vaak mee in aanraking dan vroeger. Ik heb het verhaal gelezen van die broers die Wonderland zijn begonnen. Die hadden een droom. En die kwam uit. Zoiets moet hier ook kunnen.'

BIG BOYS FAVORIET

De bonte baan komt tot leven, de hele treinenloop is geautomatiseerd. Ofschoon je met de netjes afgewerkte scenery alle kanten op kunt, wordt er als het even kan wel volgens een bepaald thema gereden. Met alleen Duits materieel, louter Nederlands. Of Amerikaans, want mijn favoriete Big Boys zitten bij Märklin in het assortiment. 'Dan rijden we ook met de Northlander, het Nederlands/Zwitserse TEE-treinstel dat naar Canada is verkocht.' Nederlandse spoorweghistorie heeft voor Fauzi blijkbaar





Nog een wonder dat bij dit zware auto-ongeluk geen doden zijn gevallen.



De grote M van een fastfoodketen ontbreekt niet, de Mahmoods eten zelf veel gezonder.



Zeer gedetailleerd is deze kleine bouwplaats.

geen geheimen meer. Ook landen als Zwitserland, Duitsland, Zweden, noem maar op, zijn in de collectie Mahmood vertegenwoordigd. Frankrijk sinds enige tijd ook. De imposante 241 A 65, een museumloc die in Meiningen weer tot leven werd gewekt en in 2017 door Märklin in H0 werd nagebootst, vond als verjaardagscadeau snel zijn weg naar dit hechte collectief. Ook tal van bijzondere Insider modellen zijn hier te vinden. Locs die soms in kleine aantallen zijn gemaakt. Sommige hangen met hun decor aan de muur van het trapgat. De trein als niet gesubsidieerde kleinkunst.

STATE OF THE ART

Het digitale besturingssysteem is state of the art. Het nieuwste van het nieuwste zit onder het tafelblad. Alle oude boosters zijn inmiddels vervangen. Fauzi: 'We gaan in dat opzicht mee met de tijd. Af en toe moet je vernieuwen. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de K83-decoders die onze wissels besturen. Ook zijn alle lampjes verdwenen. Daarvoor is ledverlichting in de plaats gekomen. Die geven mooier licht en nemen minder stroom af.' De gastheer die ook voor andere liefhebbers locs en treinstellen digitaliseert, laat weten dat het sporenplan 'spontaan' is ontstaan. De aanleg begon zonder een tekening op papier. Alles geschiedde à l'improviste. 'En dan maar kijken of het past'. De baan telt twee kleine stations en een groot kopstation met elf sporen. Ook een ouderwets depot met polygonale locloods, een draaischijf en een bekolingsinstallatie zijn er te vinden. Met daartegenover een kolenmijn. Gemaakt van bestaande bouwpakketten en voorzien van een eigen sausje. Een echt tijdperk is niet aan te duiden, het zweeft een beetje tussen III en VI. In feite doet het adagium nog steeds opgeld uit de tijd van Fauzi's eer-



Ook op een modelspoorweg is onderhoud nodig. Het vervangen van deze pijp geschiedt met veel inspanning.

ste schreden op dit hobbypad: alles wat mooi is krijgt hier een plaatsje. Een potpourri van illusies. Dat wordt nog eens versterkt door het gegeven dat de zolder kan worden verduisterd zodat de droomwereld van de Mahmoods door tientallen lampen en lichtjes wordt beschenen.

NAAM IN YURDU

Tot slot de vraag of ze de naam van hun modelspoorweg 'Mini-atuur-project door Huma en Fauzi' in het Yurdu willen opschrijven. Een Arabisch schrift, maar dan zonder schrift. Om als kop te kunnen dienen voor dit verhaal. Het blijkt lastig. De moeder van Fauzi die net op bezoek is gekomen, wordt om raad gevraagd. Ze beheerst de taal nog goed en geeft na drie pogingen haar zegen. Nu maar kijken of deze kop ook echt boven het verhaal komt.

MET LASERCUT EN KUNSTSTOF BOUWPAKKETTEN KOMT DE LIEFHEBBER EEN HEEL EIND

De ultieme uitdaging, een mijn in model

Na de artikelen over het naderende einde van de kolenmijnen bij de oosterburen is het tijd om te kijken hoe een dergelijk industrieel complex in model kan worden nagebootst. Alles zelf bouwen is een optie, maar dat is weinigen gegeven. Gelukkig zijn er diverse fabrikanten die bouwpakketten aanbieden, in kunststof en laser cut, waarmee een mijn kan worden nagemaakt. In schaalgrootte 1:87 worden de meeste gebouwen aangeboden, maar ook in N is het nodige te koop.

Wie op internet gaat zoeken naar bouwpakketten van (Duitse) kolenmijnen komt al snel uit bij Joswood, het door Jörg Schmidt opgerichte merk. Vanuit zijn inspirerende werkplaats aan de Steinbeck 54 in Wuppertal voorziet hij zijn bedrijf continu van nieuwe ideeën. Schmidt is een van de leidende figuren op dit gebied in Duitsland. Niet voor niets dat diverse grote show-modelbanen die het thema industrie en in het bijzonder mijnbouw hebben, door hem of met behulp van zijn producten gestalte hebben gekregen. Met als topper OKtoRail in het Grugapark in hartje Essen die het Ruhrgebied in al zijn rauw- en grauweid uitbeeldt. Schmidt werkt in zijn atelier nu voor een museum in Luxemburg aan een grote hoogoven en staalfabriek.

Op de website joswood-gmbh.de vindt de modelspoorliefhebber die zich als miniatuur kolendelver wil gaan profileren alles van zijn of haar gading. Schachten, losvloermachinekamers voor het bedienen van de liften, een wasserij, elektriciteitscentrale, houten koeltorens, turbines om verse lucht de diepe ondergrondse mijngangen in te blazen, overdekte transportbanden, noem maar op. Het complete oeuvre is er als lasercut bouwpakket in schaalgrootte 1:87 te vinden, inclusief een complete cokesfabriek. Op bezoek gaan bij de grootmeester is geen enkel probleem. Hij is dan bereid om een ruwe schets van een plattegrond van een kolenmijn te maken.

Zijn dit soort bouwpakketten aan iedereen besteed? De waarheid is dat iedereen die zorgvuldig kan bouwen een dergelijk product in elkaar kan zetten. Maar er zitten wel gradaties van moeilijkheidsgraad in. Wie nog nooit met lasercut heeft gebouwd - met behulp van een lasermachine gesneden hoogwaardig karton - doet er goed aan om met een rechttoe rechtaan bouwpakket te beginnen. En onthoud deze stelregel: wees

matig met de houtlijm. Gebruik daarvoor een tandenstoker of een satéprikker. Dat geeft automatisch al een beperkte hoeveelheid. En zorg ervoor dat u de diverse delen zo min mogelijk aanpakt. Gebruik liefst katoenen handschoenen. Als je te lang op het karton drukt en de handen zijn niet beschermd dan kunnen er gladde, glanzende plekken ontstaan.

HANDLEIDING

Zorg er voor dat u de handleiding van het bewuste bouwpakket een paar keer goed hebt doorgenomen. Het gros van de modelbouwers begint gewoon met bouwen omdat iedereen toch wel weet hoe het moet. Niet dus. Het bouwen van de grootste schacht uit het assortiment van Joswood, Achenbach schacht I/II, was voor mij geen sinecure. De bouwbeschrijving blinkt soms niet uit in helderheid. Dan is het prettig dat Jörg Schmidt met





Een typische kolenmijn uit het Ruhrgebied, gemaakt van Joswood-bouwpakketten in schaalgrootte 1:87.

zijn gebouwde producten regelmatig op beurzen staat, zoals in het voorjaar in Dortmund. Dan kun je de kunst een beetje afkijken. Wie een complete mijn van Joswood-bouwpakketten wil bouwen is een bedrag tussen de duizend en vijftienhonderd euro kwijt. Maar dan zitten alle toeters en bellen er bij. Dus ook grote en kleine buizen die voor de aan- en afvoer van water, stoom en dergelijke worden gebruikt. Joswood levert ze met kleine en grote afsluiters (als 3D-print), flenzen, et cetera. Ook stalen hekken, portiergebouwen, kantoren, kabelgoten, het hele industriële oeuvre komt aan bod. Met een gashouder als letterlijk hoogtepunt. Alhoewel het aanbod nu is uitgebreid met een H0-schoorsteen van 88 cm.

MEHBU

Ook Mehbu behoort bij de Oosterburen op dit niveau tot de

beste spelers. De fabrikant gooit hoge ogen met nabootsingen van de mijn Prosper uit Bottrop. Met als absolute highlight de indrukwekkende Malakow-toren waarop schacht 2 is gebouwd. De toren die in 1:1 onder monumentenzorg valt en op gezette tijden is te bezichtigen wordt met alle pracht en praal in 1:87 weergegeven. Deze kolos, die eind achttiende eeuw werd gebouwd kost wel een lieve duit: 335. Daar komt de schacht van 188 bij. Ook andere gebouwen van deze mijn worden in H0

1. Een belangrijk aspect in het proces van kolenwinning: de zeverij. **2.** Een mijncomplex telde diverse werkplaatsen. Alles werd in eigen beheer gerepareerd. **3.** Een groot buizenstelsel is een ander kenmerk van een kolenmijn.



als lasercutbouwpakketten aangeboden. Mehbu voert ook een schacht in TT. Verder zien we hier een stoommachine die werd gebruikt voor het ophalen en dalen van de liften voor materialen en mensen.

Mijnwerkers woonden vroeger vaak in wijken die in opdracht van het mijnbedrijf waren gebouwd. Zogeheten Kolonien die je overigens ook bij de Zuid-Limburgse mijnen aantroft. Deze huizen waren zeer herkenbaar. Doelmatige architectuur, geen opsmuk. Opgetrokken uit stenen die in korte tijd heel donker

cht, eveneens van Faller. In feite niet meer dan een aangeklede schacht. Maar daardoor wel handzaam. In feite past het commentaar van Grube Fortuna ook voor dit bouwpakket. Beide zijn vanzelfsprekend van kunststof onderdelen gemaakt en zijn nog steeds verkrijgbaar.

ZECHERBEREDE

Kibri mag in deze opsomming niet worden vergeten met de Zeche 'Herbede'. Een interessant complex, gebaseerd op een

groot gebouw dat jaren geleden al werd gebruikt voor een gewone fabriek. Een schacht en een machineruimte voor de bediening van de lift zijn er aan toegevoegd. Overigens is het een bestaand gebouw. Samen komt het over als een alleszins redelijk ogend ensemble dat met twee met elkaar verbonden kantoortorens en een werkplaats kan worden uitgebreid. Wel is het zaak om zo'n (kunststof) bouwpakket met verf en poeders stevig te weatheren. En vergeet niet om dikke en dunne leidingen aan te leggen. Dan kan al simpel door zwarte rietjes te gebruiken. Die zijn nu nog verkrijgbaar; over enkele



Wie veel ruimte heeft kan een echte cokesfabriek bouwen.

werden door de uitstoot van de omliggende mijn. Die huizen zijn bij Mehbu terug te vinden. Meer info op mehbu-lasertechnik.de.

AK-MODELL

Een ster aan het firmament is ook Achim Trommen. Hij maakt gebouwen voor de realisatie van de vroegere kolenmijn Lohberg in Dinslaken. Een complex dat werd ontworpen door het bureau van professor Fritz Schupp, de geestelijke vader van de mijn Zollverein in Essen. Een complex dat al jaren op de werelderfgoedlijst van de Unesco staat. Dit exclusieve N-model wordt uitgegeven onder de merknaam AK Modell dat eerder als 3K-Modellbau actief was. Het merk biedt ook andere mijngebouwen, zoals die van de Zeche Schwarzberg. Ook dit complex wordt in schaalgrootte 1:160 gemaakt. Meer info 3k-modellbau.com. Bovengenoemde producten zijn ook verkrijgbaar via de website zechenshop.de. Tik bij het eventuele googelen op AK Modell het Duitse woord voor model goed in. Anders krijgt u allerlei gegevens over het Kalasnikov snelvuurgeweer.

KUNSTSTOF MIJNEN

Zijn er ook fabrikanten die kunststof modellen van kolenmijnen uitbrengen? Het antwoord is bevestigend. Faller bijvoorbeeld biedt in 1:87 Grube Fortuna, een kleine compacte mijn. Meer van het type dat bijvoorbeeld rond de Harz stond dan in het Ruhrgebied. Met schacht en machineruimte. Een interessante mijn om naar eigen inzichten uit te breiden. Vergeet niet om alle kunststof onderdelen tijdens of na de bouw te verven, dat haalt de plastic look weg. Van nog kleiner formaat is de Mariensch-

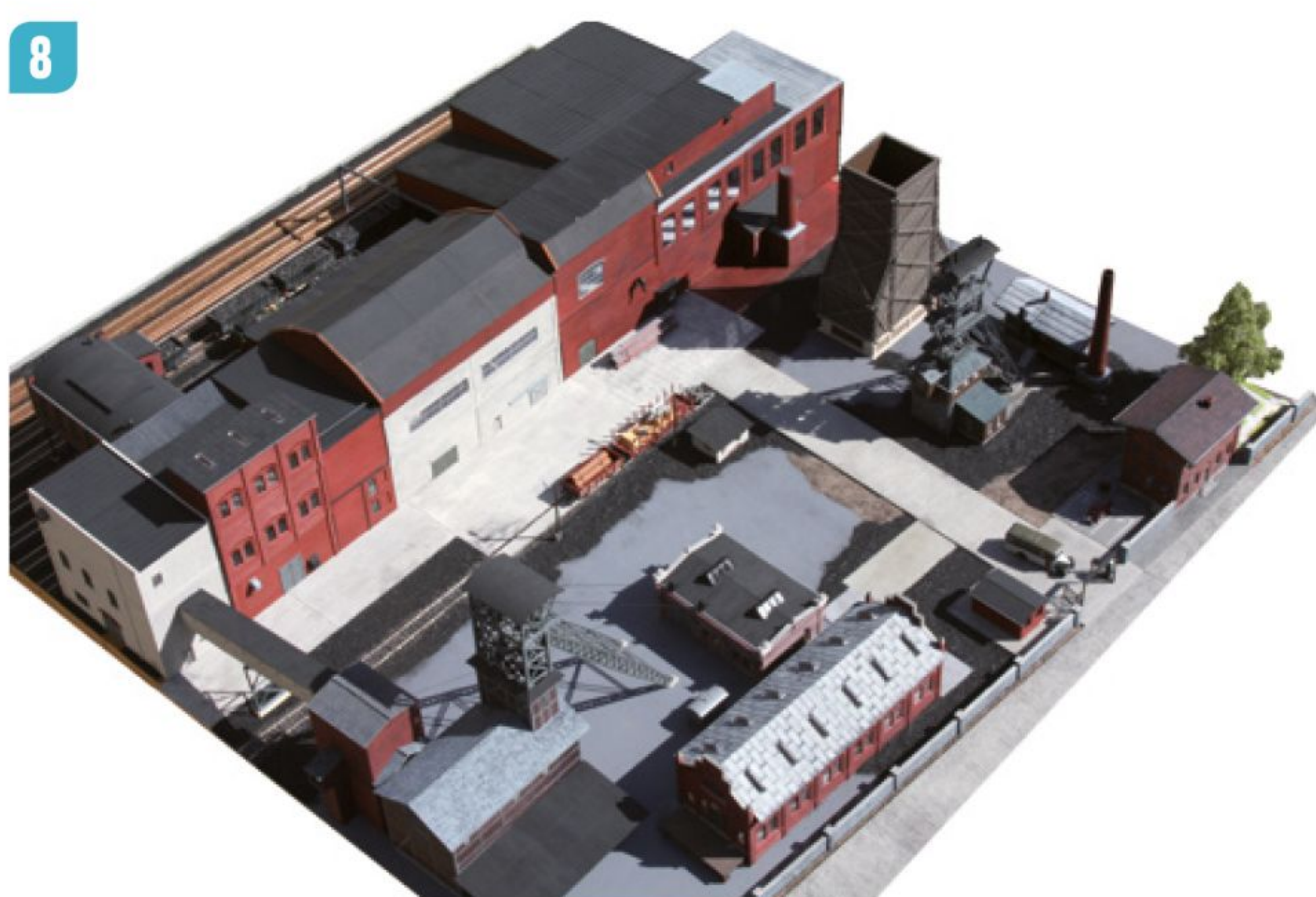
jaren mogen ze in EU niet meer worden verkocht.

Busch zit meer in de hoek van de hoek van de particuliere niche-mijnen zoals je die in het midden en zuidoosten van Duitsland had. Kleine ondernemingen die bepaalde ertsen zoals zilver naar boven haalden. De modellen zijn in 1:87 en worden als lasercut bouwpakketten geleverd. Het boeiende van deze kleine mijnen is dat ze goed te zijn combineren met het veldspoor van Busch (H0f), oftewel 600 mm spoorwijdte.

ARTITEC MIJNWAGENS

Hebben we ook een Nederlandse producent die op het gebied van mijnbouw wat te bieden heeft? Artitec gaat mijnwagens in H0 uitbrengen. Van kunststof, geverfd, vervuild en in een verpakking van vijf stuks. Ze worden als het goed is tegen het einde van het jaar geleverd. De spoorwijdte is 6,5 mm. Daar kun je dus Z-spoor voor gebruiken. Artitec komt ook met een set met twee lage wagens waarmee mijnwerkers en onderhoudspersoneel ondergronds werden vervoerd.

Tenslotte: er is niks mooiers dan je te laten inspireren door een mooie mijn in model. Een voorbeeld is de in H0 gebouwde (en nog af te ronden) Zeche Carolus Magnus, ooit een bestaand industrieel complex in Übach-Palenberg (1911-1962). Deze kolenmijn wordt in alle details op een verbluffende manier in eigen beheer nagebouwd. Mooi, mooier, mooist. Kijk er naar op Facebook. Het bijzondere is dat de makers ook goed kijken naar de afmetingen. Hier staat niet een mijn op een ongebruikt hoekje. Het maakt deze modelmijn des te fascinerender. Alles is 'echt', alles heeft een doel. Diverse onderdelen werken echt. Zo is in



4. Typerend voor een mijn is de wirwar aan rails. **5.** Mooi voorbeeld hoe een mijn in de bebouwde kom is ingepast. **6.** Wie nog plaats heeft op zijn modelbaan bouwt er ook een overslag van kolen in de haven bij. **7.** De geschilderde Marienschacht van Faller. **8.** Op deze mijnmodule in H0 staat de Marienschacht rechts en die van de mijn Fortuna links.

een korte videofilm waar bij het blussen van de cokes niet alleen een flakkerend vuur is te zien - op zich nog niet zo heel bijzonder - maar je ziet ook stoom en rook opstijgen. Zie hoe de bouwer 'water' uit de slangen laat spuiten, olievaten gedeeltelijk in de grond heeft laten wegzakken, een opslagplaats voor mijnhout heeft gecreëerd (ga alvast honderden satéstokjes kopen). Kan het nog realistischer? Kijk, geniet en laat u inspireren via railhobby.nl/kolenmijnen.

RELEVANTE BOEKEN

Wie zich liever laat inspireren door boeken over mijnen: die zijn er te over. De meest recente uitgave is *Von Zechen und Zügen*, in het najaar uitgegeven door GeraMond. Auteur Johannes Glöckner verhaalt over een tijdreis door het tijdperk van kolen en staal waarbij het wel en wee in het Ruhrgebied centraal staat. Ook de huidige invulling van oude mijngebouwen komt aan de orde. ISBN 978-3862-45-4204. Dit boek wordt nog nader in de boekenrubriek besproken. Een al enige tijd op de markt zijnde klassieker op dit gebied is: *'Koks und Cola, das Ruhrgebiet der 50-Jahre*. Liefhebbers van tijdperk III komen met dit dikke boek van de hand van Wilfried Kaute volop aan hun trekken. Het zijn ongeëvenaarde foto's van professionele fotografen waarbij veel aandacht is voor de sociale context en waar de modelliefhebber ook veel voorbeelden uit kan halen. In 2012 uitgegeven door Emons Verlag, ISBN 978-3-95451-000-9. Verder hebben de diverse museale mijnen als Zeche Zollverein in Essen en Zollern (Dortmund) winkels waar interessante lokale producties te verkrijgen zijn.

SHM FOTORIT HERINNERT AAN BIJZONDERE HOOFDSTUKKEN
IN TRAMHISTORIE

Levende geschiedenisles

Tenderlocs van de NS die met stoomtrammaterieel reden. Voor, tijdens en na de Tweede Wereldoorlog gebeurde dat op een paar plekken in Nederland. Bijvoorbeeld in het Friese bij de NTM of in het Gooi. Bij de jubilerende Museumstoomtram Hoorn - Medemblik (SHM) werd die tijd op 16 oktober nauwgezet nagebootst. Initiatiefnemer Sevrien Ferrée blikt terug.

Het was een kans die zich niet zo gauw meer zou voordoen. Daarvan was ik me al snel bewust. Eind vorig jaar wist ik al dat MBS-locomotief 8107 naar Hoorn zou gaan om het 50-jarig jubileum mede op te luisteren. Met de aanwezigheid van de West-Friese machines 6513 en 7742 deed zich de unieke gelegenheid voor om drie NS-locs bijeen te hebben. De eerstgenoemde tweeasser is weliswaar een replica, maar een kniesoor die daar op let. Het gaat om de beleving, want drie actieve Nederlandse stoomlocs bij elkaar, dat moet voor het laatst toch ruim zestig jaar geleden zijn geweest. Dus toen op een gegeven moment bekend werd, dat de 'Kikker' van de MBS naar Hoorn zou afreizen, begon het te kriebelen. Temeer omdat bij de SHM voldoende getrokken materieel aanwezig is om diverse historische trams samen te stellen die met de series 6500, 7700 en 8100 hebben gereden. Oude foto's van onder meer Wim Cramer en Jan Voerman getuigen daarvan: de 6500 als goederen- en als personentramloc tijdelijk in dienst bij NTM, de 8100 met reizigerstrams tussen Ede en Wageningen, dezelfde serie die met wit omrande bufferbalk in de oorlog personentrams bij de Gooische Stoomtram reed en gezamenlijk door 7700-en en 8100 getrokken werklidentrans die na de bevrijding de Prut-

selaan in Rotterdam doorkruisten. Kortom, genoeg ingrediënten voor een foto-excursie. En ter herinnering, het was al weer 25 jaar geleden dat Jens van der Vorm bij de SHM een dergelijke rit had gehouden.

EERSTE IDEEËN

Je moet, dat heb ik al vroegtijdig in mijn oren geknoopt, het ijzer smeden als het heet is. Dus toen het leidende duo van de SHM, René en Frank van den Broeke, vorig jaar oktober in Haaksbergen hun loc 7742 tijdens een fotosessie gadesloegen en lieten weten gecharmeerd te zijn van het initiatief en de prettige samenwerking tussen de medewerkers van beide railmusea, trok ik de stoute werkschoenen aan en opperde of zoiets ook tussen Hoorn en Medemblik mogelijk was. Het antwoord was spontaan bevestigend. En dat liet me dus niet meer los. Al is het houden van een extra rit bij de SHM niet altijd even eenvoudig, gezien de intensieve dienstregeling. Een dergelijk initiatief was dus alleen aan de randen van het rijseizoen mogelijk. Het liefst op een dag dat er niet met de boottram wordt gereden, want met drie locs op de baan is er weinig manoeuvreerruimte voor andere treinen. Maar voor ik over het hoofdstuk uitvoering kon





Het moment suprême van de fotodag: de locs 7742 (li) en 8107 rijden met een werklidentram ten zuiden van Twisk.

denken moest er eerst een plan de campagne komen. Wat wilde ik, wat was er binnen redelijke grenzen mogelijk?

Rond de kerstdagen zette ik mijn eerste ideeën op papier. Een goederentram met de 6513, een gemengde tram met deze loc, de 8100 voor een Gooische reizigerstram en in elk geval de 7742 en 8107 in voorspan voor een lange sleep tramrijtuig, indachtig de foto die Han Overwater ooit na de bevrijding in de Maasstad heeft gemaakt. Zeker veertien, vijftien bakken lang was die werklidentram. Ofschoon niet voor de volle honderd procent authentiek was dit indrukwekkende beeld ook na te bootsen met de bestaande houten SHM-tramrijtuigen. Het imiteren van vijf verschillende historische trams was qua materieel mogelijk, maar omdat die alleen gedurende de fotodag konden worden samengesteld, leverde dat natuurlijk het nodige rangeerwerk op. Dus moest er een nauwgezet rangeerplan worden uitge-

werkt, een klus die de nodige uren kostte. Daar kwam nog iets bij. Het eerste gedeelte van de lijn naar Medemblik, Hoorn - Wognum, is voor fotografen niet zo interessant. De bebouwing laat weinig ruimte voor mooie opnamen. Of er is sprake van horizonvervuiling zodat je achteraf met Photoshop ongewenste landschapselementen moet verwijderen. Omdat gekozen werd de fototrams alleen tussen Medemblik en Midwoud te laten rij-

1. NS-loc 6513 passeert in NTM-dienst Oostwoud met een gemengde tram. **2.** Een GoSM-tram met loc 8107 rijdt door Opperdoes. **3.** De Kikker loopt binnen met een Gooische tram in Twisk. Het personeel staat klaar om in actie te komen. **4.** De figuranten Jasper (met sigaar) en Giel groeiden per minuut in hun rol.





Met een authentieke tram van de dienst Ede - Wageningen is NS-loc 8107 onderweg bij Twisk.

den, diende er ook een rit voor het overbrengen van een ketelwagen (water) en een wagen met kolen te worden ingepland.

RIET EN GRAS GEKORTWIEKT

Nadat al deze zaken op een rijtje waren gezet ben ik me met het uitzoeken van fotolocaties gaan bezig houden waarbij ik me ook focuste op locaties die nooit in beeld komen. Wellicht omdat de grondeigenaar geen zin geeft om foto's te krijgen. En ik wilde de mogelijkheid in kaart brengen om silhouetopnamen te kunnen maken, een rokende stoomloc tegen het sprankelende decor van een gloedvolle, ondergaande zon. Avondrood in dienst van de fotograaf. Dat zou alleen kunnen als de bewuste tram tegen het vallen van de avond was ingepland. En de zon moet natuurlijk een handje meehelpen. In veel dingen hebben we de hand, maar niet in het weer. Die locatie was er, ten zuiden van station Twisk. Daar ligt de lijn hoog genoeg om een trein, liggend op de buik, vrij tegen de hemel te vereeuwigen. Mits riet en gras ter plaatse zijn gekortwiekt. Je ziet er alleen nooit foto's van, al is dat wel verklaarbaar. De reguliere treinen van de SHM zijn tegen het bewuste uur U al voorbij. Het nader uitwerken van de plannen werd uitgevoerd met SHM-vrijwilliger Wouter Adriaanse. Dat proces liep van een leien dakje mede omdat we elkaar al goed kenden. Dankzij deze goede samenwerking kwam er een gedetailleerd en goed uit te voeren draaiboek. Om goed beslagen ten ijs te komen en om de fotodag tot in de puntjes voorbereid te hebben, werd er in de zomermaanden diverse keren naar Hoorn afgereisd om allerlei zaken af te stemmen. Zo werden de bermen gemaaid en riet verwijderd. Op zaterdag 6 oktober stelde de SHM zelfs een werktram ter beschikking om de baan op te gaan om wat ongewenst groen te maaien. Een geweldig gebaar.

OLIEMANNETJE

Eén contact was nog steeds niet gelegd. Met de grondeigenaar van een perceel tegenover het station van Twisk. Daar hadden we een paar keer aangebeld, maar we troffen nooit iemand thuis. Karel, de eigenaar van de Citroën Traction Avant die zou figureren tijdens de fotorit, had als overbuurman op ons verzoek als oliemannetje gefungeerd zodat we de dag vóór de rit langs mochten komen. En na een gesprek waarbij geduldig werd uitgelegd wat de bedoeling was, kregen we groen licht om zijn grond te mogen betreden. Een locatie die normaliter nooit door fotografen kan en mag worden gebruikt. En nu we toch in Twisk kwamen gingen we ook nog even langs bij Rosanne. Deze 21-jarige topamazone zou een dag later met haar tienjarige merrie Dior over het zandpad langs het spoor in Twisk lopen. Ook hier volgde een hartelijk onthaal met de bevestiging dat alles zou geschieden zoals afgesproken. Een dag later speelde ze haar rol met verve.

Dinsdag 16 oktober, op het vastgestelde tijdstip van vertrek, 8.00 uur, zaten bijna alle veertig deelnemers in Hoorn in het groene NTM-rijtuig C205, klaar voor vertrek naar Medemblik. Het fotoprogramma was in drie delen opgesplitst, waarbij de dag werd afgesloten met een avondsessie in Wognum. In het station werd tevens een warme hap geserveerd. Om de treinen op zichtafstand te kunnen rijden was de lijn officieel buiten dienst gesteld. Daardoor hadden de deelnemers bij wijze van spreken vrij spel. Letterlijk wel te verstaan.

MULTI FUNCTIONEEL TALENT

Om wat extra couleur locale te krijgen trad een aantal SHM-medewerkers op als figurant. Jan die als bewoner van station Twisk vanzelfsprekend de rol van stationschef vertolkte, Giel die als reiziger met hoge hoed in de tram zat, Jasper die als multi func-



5. Kort na vertrek uit Twisk rijdt loc 6513 met een lange goederentram langs het erf van boer Joris. **6.** Dezelfde tram rijdt even later tussen Twisk en Midwoud in de richting van Wognum. **7.** In station Twisk maakt de Gooische stoomtram een korte stop.

tioneel talent optrad als onder meer landarbeider, sjouwer en (sport)visser met een heuse bamboehengel in de hand. Ook Remco en Jacques mogen niet worden vergeten, net als de rest van het grote gezelschap medewerkers. Ongeveer vijfentwintig man ondersteunde de fotorit. Een ongekend groot aantal, zeker

gelet op het aantal deelnemers. Voor het rijden van de 8107 was uit Twente zelfs een dubbele bemanning overgekomen. Machinist Stefan en leerling-machinist Niels waren al vroeg in touw (05.00 uur) om de loc op te stoken, reden waarom dit duo rond de klok van half drie werd afgelost door Gijs en Jeffrey. Per slot van rekening zou de rit pas tegen tien in station Hoorn eindigen. En daar moest het vuur nog worden uitgeschept en de asla gelegegd. Kortom zo'n fotorit, hoe bijzonder ook, moet wel leuk blijven voor iedereen. Ook de SHM-bemanningen Bob, Jan, Vincent, Rutger, Matthé, Richard en Paul verdienen een dikke pluim voor hun inzet.

En leuk werd het, mede door het goede weer. Vanaf het vertrek uit Medemblik, alle drie de locs reden met de schoorsteen voor



Met een lange werklidentram aan de haak is NS-loc 8107 onderweg bij Twisk.

8



9



richting Hoorn, scheen de zon. De eerste opnamen bij Twisk werden zelfs nog gemaakt met een mooie, lichte nevel in de verte. Het weer werkte op alle fronten mee, terwijl het een week eerder nog leek dat het de minder goede kant op zou gaan. Alle gewenste tramcombinaties kwamen ruimschoots aan bod, waarbij opviel dat de 6513 met de vrij lange sleep NTM-goederenwagens een heel mooi ensemble vormde. In totaal werden ongeveer twintig rijtuigen en goederenwagens gebruikt. Het interessante van deze sessie was dan ook dat de indrukwekkende SHM-collectie aan historisch materieel nagenoeg geheel op één dag in verschillende samenstellingen kon worden gepresenteerd.

AVONDROOD

Het slotakkoord van de dag was onvergetelijk. De 7742 en 8107 reden na de aflossing van de dag door de nacht in voorspan een naoorlogse, lange werklidentrein niet ver van station Twisk. Bijzonder was het, dat silhouetopnamen konden worden gemaakt.

8. Het werk van boer Jasper zit erop, de kolen zijn geoogst. Tijd om even naar een passerende tram te kijken die door de 7742 en 8107 wordt getrokken. **9.** De locs 8107 en 7742 passeren elkaar in Wognum met een late trein. De activiteiten op het perron zijn er niet minder om.

Voor veel deelnemers hun eerste kennismaking met dit fenomeen dat vooral in het buitenland bekend is. Voorwaarde voor een geslaagde foto is daarbij dat er een pluim uit de schoorsteen komt, anders is het effect van een rijdende trein niet zichtbaar. Drie keer reden beide locs aan de fotografen voorbij. Het leverde perfecte opnamen op. Het leek wel alsof de wegzakende zon extra zijn best deed om iedereen van dienst te zijn. En zo toog een opgetogen gezelschap naar Wognum, voor de afsluitende nachtopnamen waar voor dit doel een dag eerder lampen uit Hoorn naar toe waren gebracht. Ook dit programma leverde het gewenste resultaat op. En was het opmerkelijk om te zien hoe lang figuranten stil kunnen staan. Hulde voor zo veel medewerking.

SAMENWERKING

De day after namen we met een meer dan goed gevoel afscheid van een paar SHM-medewerkers. Daarbij troffen we Marius van Rijn in de werkplaats aan. Zijn ogen glommen van trots toen hij zijn gevoel voor de fotorit beschreef. 'Ik was er niet bij, maar ben vol trots over wat ik er over heb gehoord. Die samenwerking, in dit geval met de MBS, daar kan ik enorm van genieten. We doen dit met elkaar, anders is het onmogelijk om zulke bijzondere dingen te doen. In mijn beginjaren bij de SHM, ik ben hier in het voorjaar van 1973 in dienst getreden, was dit niet mogelijk. Daarom geniet ik er nu dubbel van. Ook al ben ik alweer vijf jaar met pensioen.'

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



MODELSPOORBEURS EXPO HOUTEN

Meidoornkade 24 - 3992 AE Houten
Industrie gebied Doornkade

Algemeen deelnemerssecretariaat:

A. Hobma, Pascalweg 6A - 6662 NX Elst

Tel. 0481-353 288

www.modelspoorbeurs.nl

info@modelspoorbeurs.nl

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

8 DECEMBER 2018
(TEVENS HOUTEN DIGITAAL
SAMEN MET HCC!m)

BEURSDATA HOUTEN 2019
19 JANUARI – 9 MAART – 4 MEI
29 JUNI – 24 AUGUSTUS
12 OKTOBER – 9 NOVEMBER – 7 DECEMBER

RAIL 2019
22 – 23 – 24 FEBRUARI

MASSINKHAL NIJMEGEN
23 MAART

Houten is met de modelspoorbeurs eigenlijk 8X per jaar de grootste modelspoorwinkel van Nederland. Van techniek tot scenery, treinen en toebehoren in elke schaal, electronica, gereedschap en boeken. Noem het en zelfs de meest fervente verzamelaar komt aan zijn trekken. In een tijd waarin gedacht wordt dat in verband met hun leeftijd of verhuizing velen niet meer in staat zijn hun hobby uit te oefenen, mag juist de beurs in Houten zich verheugen in een steeds grotere belangstelling.

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

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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 motieven 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

Op spoor 2 van uw boekhandel gearriveerd



Leerrijk tijdperk doorgelicht:
Benelux Rail 1970-1980

Marcel Vleugels | 304 pagina's |
368 inspirerende foto's | bibliografie |
€ 34 | ISBN/EAN 978 90 73280 00 7 |
www.nijverepublishers.nl



Ontdek de achtergronden van
stroomlijn: **Aerodynamica Rail**

Marcel Vleugels | 240 pagina's |
219 essentiële foto's | bibliografie |
€ 29 | ISBN/EAN 978 90 73280 13 7 |
www.nijverepublishers.nl

ModeltreinWinkel.nl

Jong en ontzettend ambitieus zijn Bas Polman en Maarten Hamer, de eigenaren van ModeltreinWinkel.nl in Zutphen. Al vanaf hun jeugd zijn ze met modeltreinen bezig. De heren, van begin twintig, kennen elkaar vanaf de middelbare school. Maarten had thuis een treinbaan en Bas bij zijn opa, dit resulteerde direct in een klik. Inmiddels draaien ze al een aantal jaren mee in de markt en zijn ze geen onbekende gezichten meer. Waarschijnlijk hebben velen van u de webshop al eens bezocht. Maar wat is het verhaal achter ModeltreinWinkel.nl?



Een van de onlangs ingekochte verzamelingen.

Hoe is de interesse in het verkopen van modeltreinen ontstaan? Ergens rond 2010 besloot Maarten vanwege andere interesses zijn modelbaan af te breken en alles te verkopen. Maar zoals het gezegd luidt: 'Wie het virus heeft, komt er niet meer vanaf' was dit bij Maarten ook het geval. Even later kocht hij van iemand die de zolder opruimde een doos met modeltreinen en toebehoren, hield de leuke items voor zichzelf en verkocht de rest. Waar klasgenoten een baantje in de supermarkt namen, verdiepte Maarten zich in het kopen en verkopen van tweedehands modeltreinen. Niet veel later nam hij deel aan beurzen en vroeg Bas, door zijn treinenkennis, om te helpen. Even later kochten

ze samen verzamelingen in en bedachten ze nieuwe ideeën. Het werd dermate serieus dat er nog maar een optie op zat: naar de Kamer van Koophandel en een onderneming starten.

De overname van ModeltreinWinkel.nl, hoe ging dat?

In eerste instantie verkochten we alleen tweedehands modeltreinen via beurzen en Catawiki, maar in januari 2016 kwam ModeltreinWinkel.nl te koop te staan. Wat als net gestarte ondernemers iets te ambitieus leek, werd al snel werkelijkheid. We namen ModeltreinWinkel.nl inclusief de voorraden over en sindsdien verkopen we ook nieuw materiaal.



Jong en ontzettend ambitieus, dat zijn Bas Polman (links) en Maarten Hamer, de eigenaren van ModeltreinWinkel.nl in Zutphen.

Waaruit bestaat jullie assortiment?

Op ModeltreinWinkel.nl verkopen we onder andere tweedehands modeltreinen uit verzamelingen die we inkopen. Zowel gelijk- als wisselstroom. Maar we verkopen ook tweedehands toebehoren. Zo streven we er naar het gehele assortiment Märklin M- en K-rail en Fleischmann Profi-rails tweedehands op voorraad te hebben. Naast ons tweedehands aanbod hebben we een ruim assortiment aan nieuwe artikelen. Het gehele H0-assortiment van Vollmer is uit voorraad leverbaar en daarnaast een forse voorraad Kibri- en Faller-bouwpakketten. Voor de aankleding voeren we een ruim assortiment van de merken Noch en Busch en voor het laatste échte detail de figuren van Preiser.

Momenteel studeren jullie nog, wat zijn de toekomstplannen?

Klopt, we zitten beide in het laatste jaar van onze studies, maar willen daarna fulltime verder met ModeltreinWinkel.nl. Meer dan genoeg plannen, de een nog ambitieuzer dan de ander. We vragen ons wel eens af waar we over een jaar staan. Vorig jaar namen we voor de zaterdagen een jongen van onze leeftijd aan, al snel kwam er nog een bij. Ondanks deze versterking, schort het nog steeds aan tijd. In het uitzoeken, optisch en technisch controleren van een verzameling en daarnaast het fotograferen voor de webshop of Catawiki, gaat veel tijd zitten.

De planning is om meer merken en artikelen aan het assortiment toe te voegen en de webshop verder te optimaliseren. Ook willen we N-spoor aan het assortiment toevoegen, we zijn nu vooral gericht op H0. Als dat allemaal af is willen we iets nieuws binnen de modeltreinenbranche opzetten, daar kunnen we nu nog weinig over zeggen.

Zijn jullie te bezoeken?

Wat de naam, ModeltreinWinkel.nl, soms doet vermoeden, we hebben geen fysieke winkel. Wellicht komt dat ooit nog. Ons bedrijfsspannd mogen we helaas niet als winkel inrichten. Dat is tevens het lastige, als we nieuwe artikelen van merken als Roco of Märklin aan het assortiment toe zouden willen voegen, is een fysieke winkel vereist. Die merken stellen hoge eisen, waar we nu niet aan kunnen voldoen. Wel staan we altijd op de modelspoorbeurzen in Houten en Zutphen. Te herkennen aan de ModeltreinWinkel.nl banners bij de stand.

De samenwerking tussen Wentink Occasions en ModeltreinWinkel.nl, hoe zit dat?

Beiden kwamen we op jonge leeftijd al bij Jan en Anita in de winkel in Doornenburg. Na het starten van de onderneming hadden we regelmatig goed contact en zij hielpen ons met diverse zaken goed op weg. Toen we hoorden dat Jan ziek was waren we blij dat we konden helpen. Dit heeft ertoe geleid dat we de voorraden via ModeltreinWinkel, beurzen en Catawiki hebben verkocht.

ModeltreinWinkel.nl

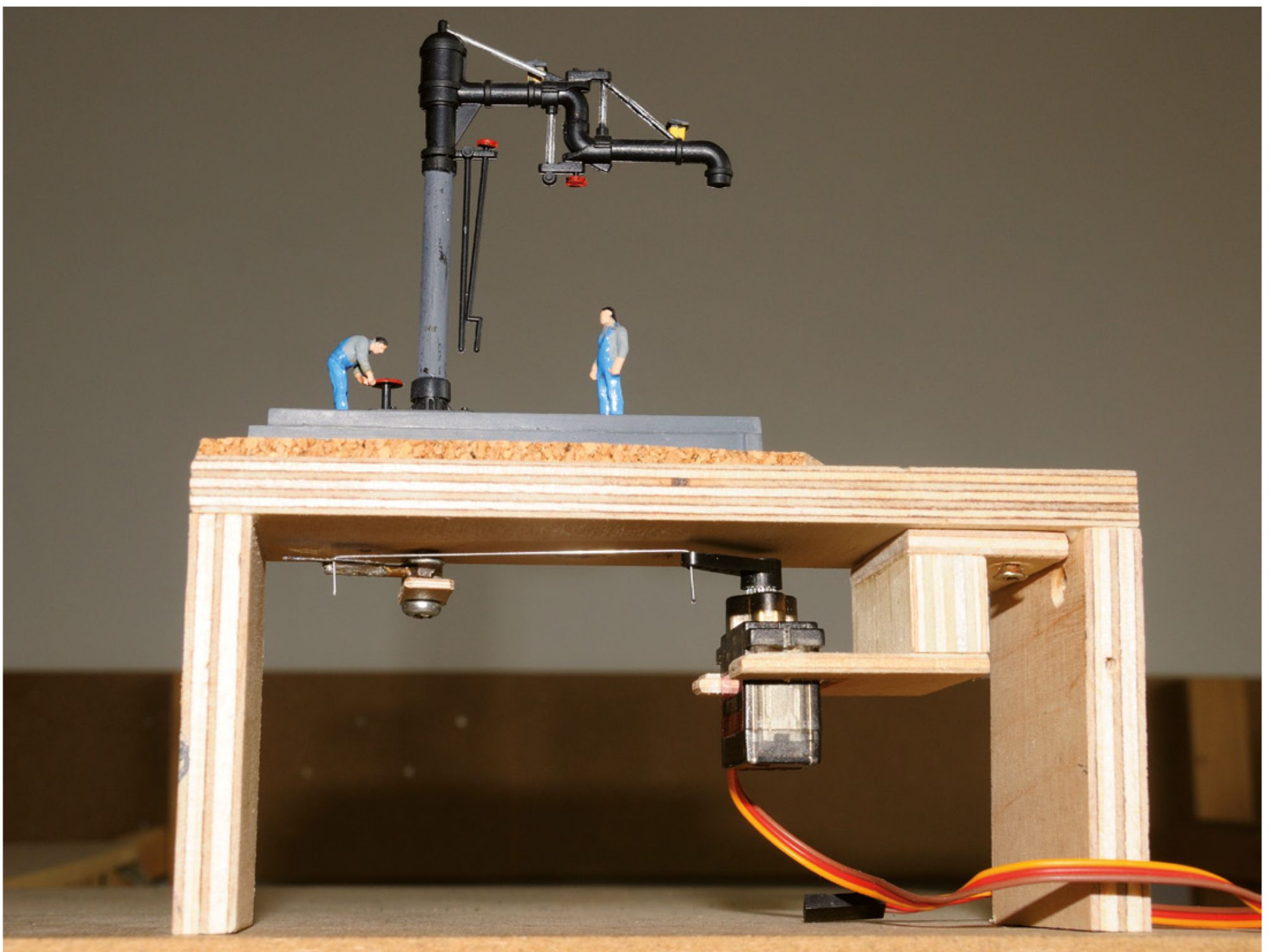
NAMENS ANITA VAN WENTINK OCCASIONS

Tijdens het korte ziekbed van Jan hebben we uitgebreid gesproken over de toekomst van Wentink Occasions. Het bedrijf voortzetten was vanwege mijn beperkte kennis van het product geen optie. Gelukkig kwamen Bas en Maarten van Modeltreinwinkel.nl op ons pad. Zij kwamen als kind al bij ons in de winkel en we kenden hen niet anders dan als gemotiveerde en eerlijke jongens.

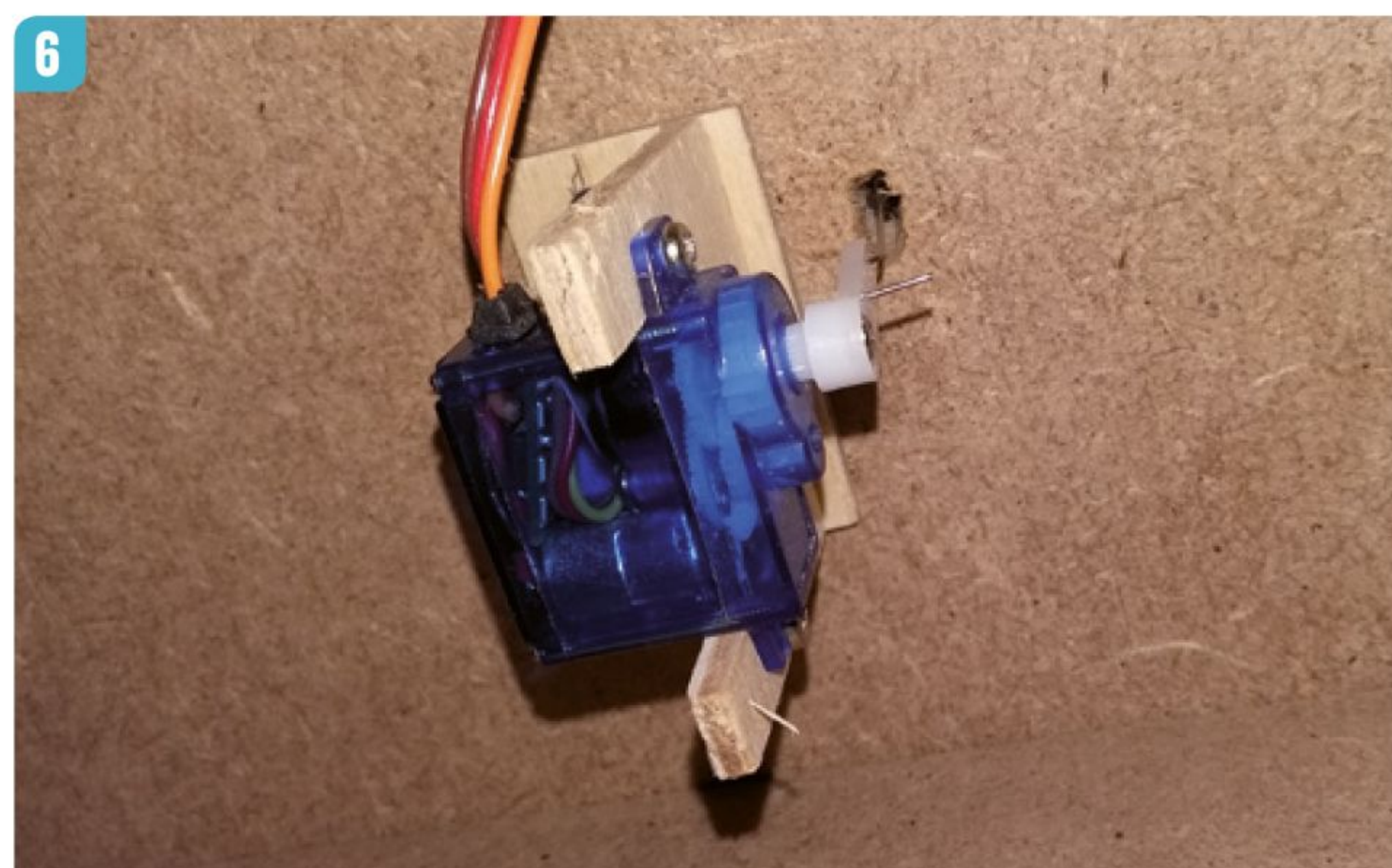
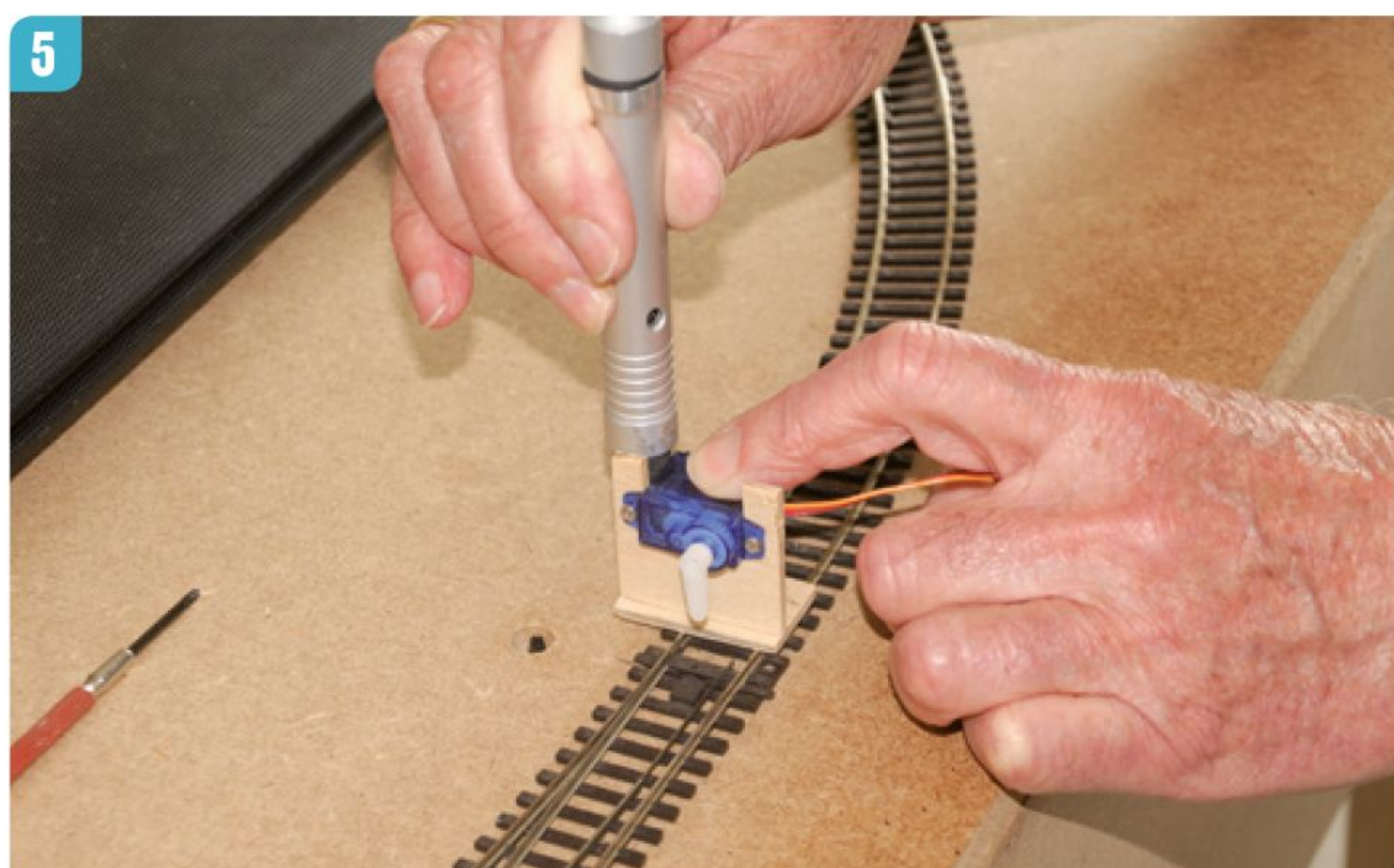
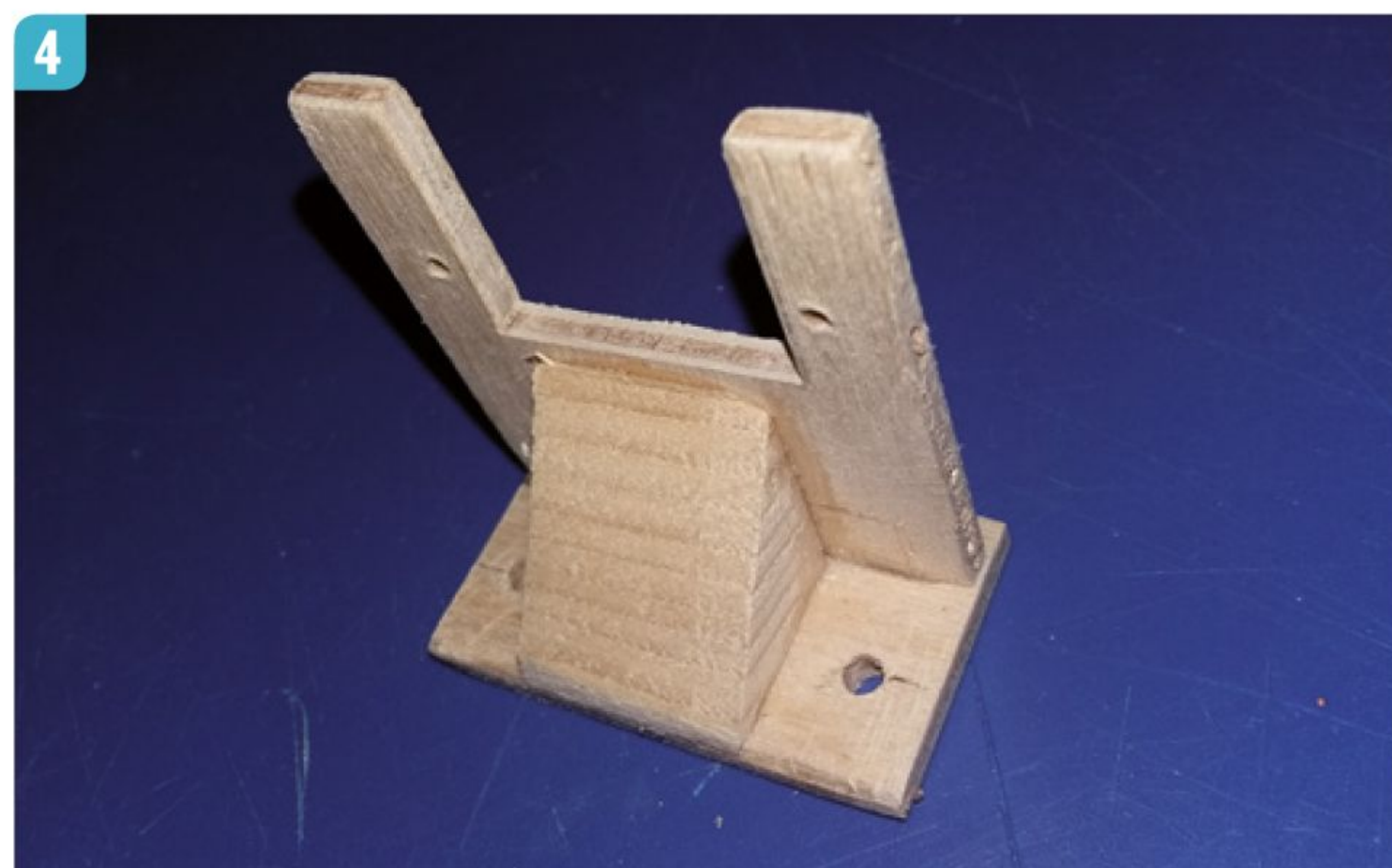
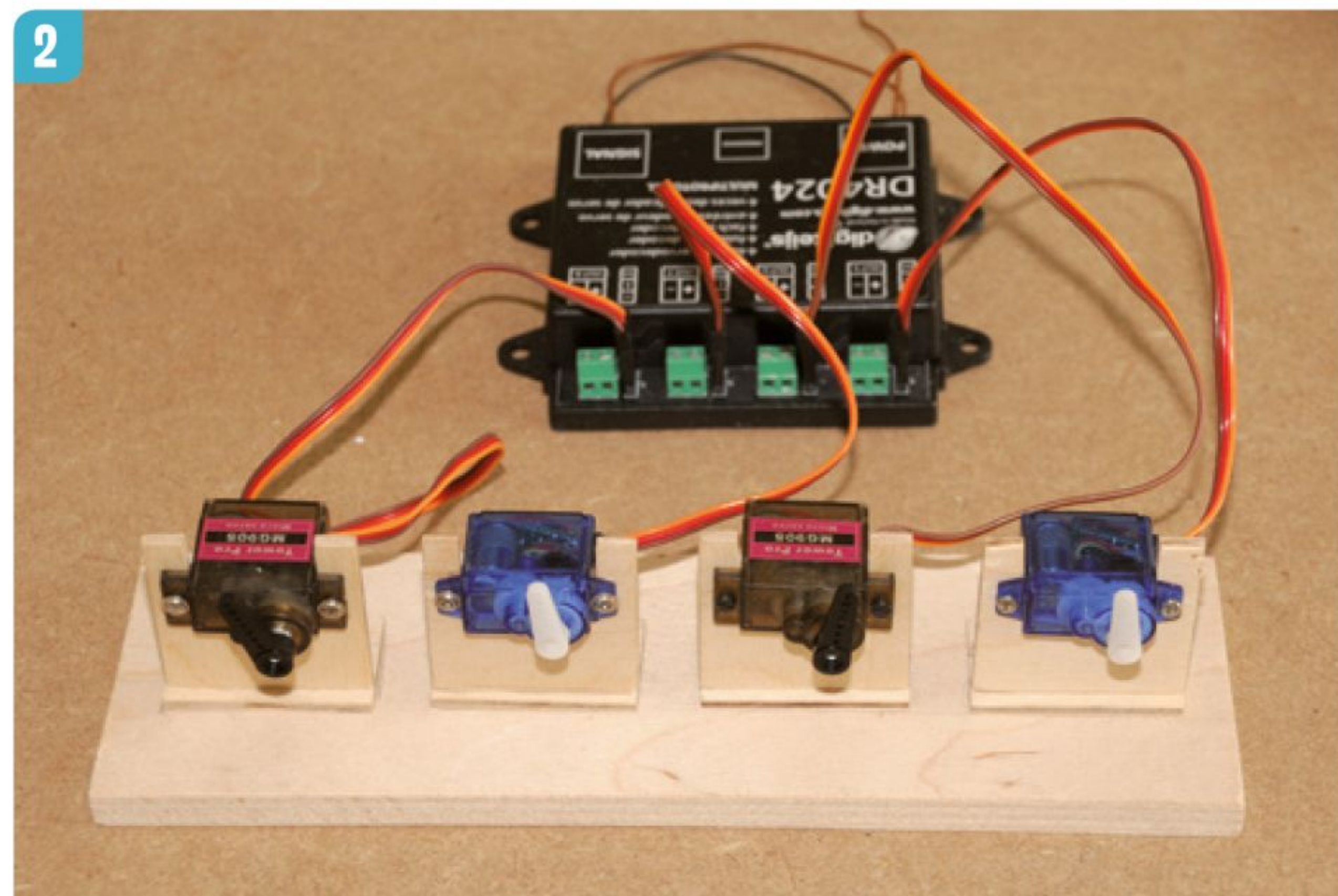
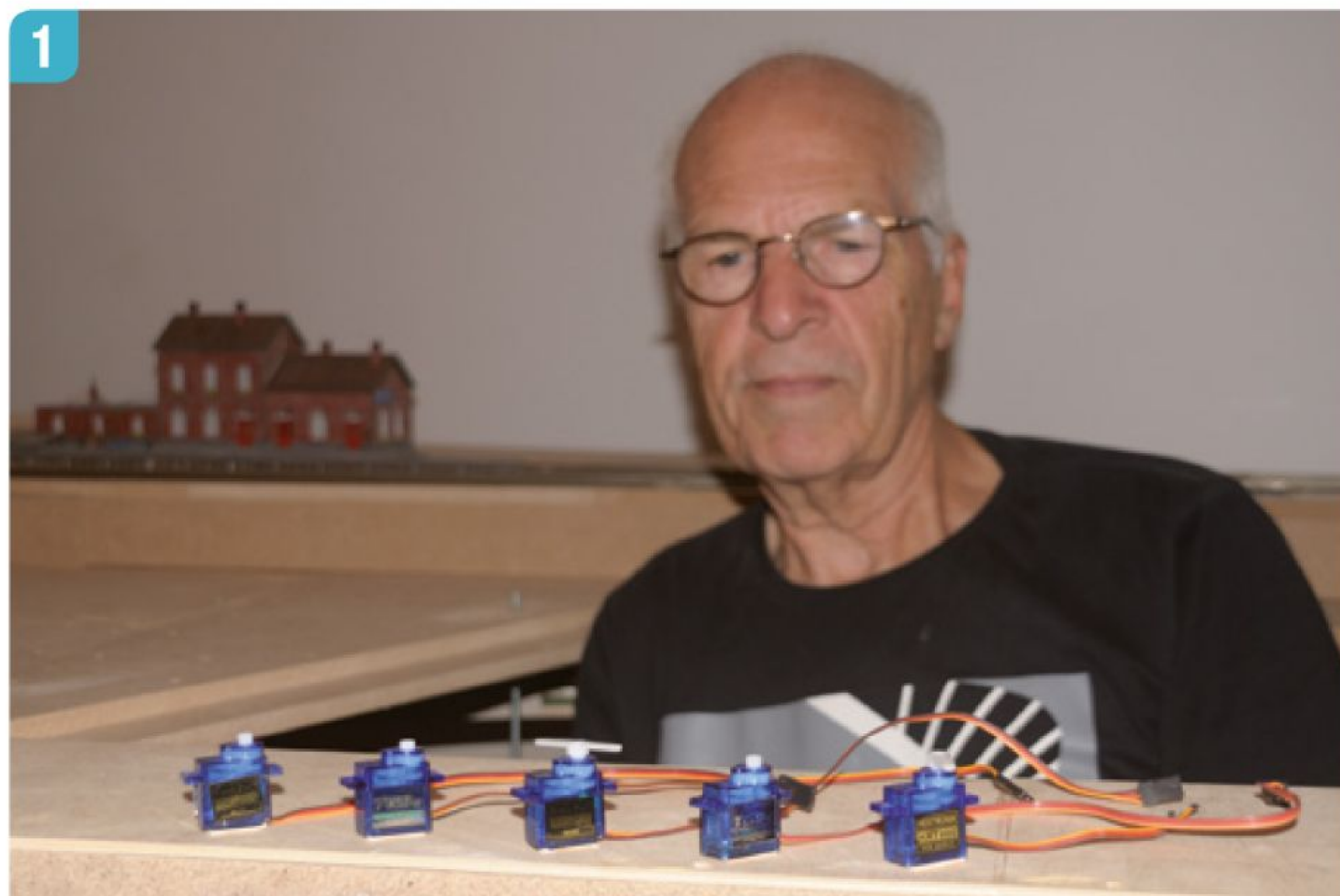
Op 18 april 2018 is Jan overleden. Ik heb ontzettend veel steun gehad van Bas, Maarten en het team. Over de zaak hoefde ik me geen zorgen te maken, ze hebben alles voor mij uitgezocht. Hiervoor ben ik ze erg dankbaar. Na 13 jaar komt er een einde aan Wentink Occasions. Ik wil onze hele klantring bedanken voor het vertrouwen dat zij in ons hebben gehad en de vele steun die ik in deze voor mij moeilijke tijd heb ontvangen.

Digitale en analoge servo's

In Railhobby 398 en 402 beschreef Hans van de Ven zijn stappen in de geautomatiseerde modelwereld. Hij nam de Digikeijs centrale DR5000 en het besturingsprogramma iTrain in gebruik en deelde zijn ervaringen en groeiend enthousiasme. De vraag van een lezer van Railhobby om informatie voor beginners over het gebruik van servo's speelde de redactie door aan Hans. Hij nam de uitdaging aan en zijn duik in de wereld van servo's is door Robert Mooij opgetekend.



Een door een servo aangedreven waterkraan; gereed om op de baan te worden ingebouwd.



Even een geheugenopfrisser: een testovaal met inhaal- en opstelspoor dienen als oefencircuit voor het digitaal rijden. Iedereen heeft al kunnen uitrekenen dat deze proefopstelling drie wissels telt. Op mijn modelbaan gebruik ik A-rails van Piko. Ik heb de afgelopen jaren zeer ... eh ... wisselende ervaringen opgedaan met de Piko-aandrijvingen. De Conrad-exemplaren, die ik daarna in gebruik nam, waren betrouwbaarder, maar ook storend luidruchtig. Daarom heb ik voor m'n nieuwe baan de zinnen op servo's gezet. Servodecoder 4024 van Digikeijs moet de aansturing gaan verzorgen. Dat blijkt met de DR5000-centrale met hetzelfde scherm waarmee ook locs in beweging worden gezet te kunnen (via cv 9999), maar de gewenste precisie bereikte ik beter door het wijzigen van cv-waardes. Eerst maar eens een opstelling op het tafelblad gebouwd, zodat - zonder steeds onder de baan te moeten duiken - te zien is wat het effect van de instellingen is. Linksom, rechtsom, kleine slag, grote slag, langzaam, trager. Waarde iets hoger, wegschrijven en testen. Waarde juist lager? Tot op de millimeter nauwkeurig! Wel kijk ik verbaasd als de vier servo's plotseling niet meer op schake-

1. Hans bekijkt de analoge en digitale servo's van enkele fabrikanten. **2.** Een testopstelling op de tafel. **3.** Servohouders in productie. **4.** Prototype van een servohouder. **5.** De servohouder is boven het wissel geplaatst om de gaten te kunnen boren. **6.** Onder de baan kan de servo in de gaten worden vastgezet.

laar 1 t/m 4, maar op de nummers 4 t/m 7 reageren. Het kost me een half uur om die ene cruciale, maar cryptische zin in de handleiding te vertalen naar de praktijk, maar ook dat lukt. Een montagemal construeren en een stukje verenstaal (doorsnede 0,5 mm) bevestigen is een peulenschil. Tip: positioneer de mal exact op het wissel en boor kleine gaten van bovenaf. Nu hoeft er onder de baan niets anders te worden gedaan dan de servohouder in die gaten vast te schroeven. Altijd perfect in positie, geen gedoe met moeizaam uitmeten. Te zien is dat ik die houders simpel van twee restjes triplex en een overlans doorgezaagd vuren latje maak. Als u weinig zin om ze zelf te maken; in

7



de handel en op internet ben ik ze tegengekomen van gelaserd acrylaatplaat, als metalen hoekprofiel, als bouw pakket van MDF en gewoon bevestigd met dubbelzijdig tape.

PRINCIPE

Maar wacht eens, ik praat gewoon over een servo. Misschien toch goed om die netjes voor te stellen. Op Beneluxspoor.net vind ik: 'Het voorvoegsel servo komt van het Latijnse servus, dat slaaf of dienaar betekent. Een servomotor volgt dus de opdracht die hem wordt gegeven.' Vanwege die opdrachten heeft een servo drie draden. Naast een plus en een min (rood respectievelijk zwart of bruin) is er een derde draad (vaak oranje, wit of geel) voor de communicatie tussen ontvanger en servo. Na het stuursignaal blijft de servo keurig in de laatst bereikte positie staan. Het is dus voldoende een reeks pulsen met de gewenste stand naar de servo te sturen. Een servo is niet alleen een kleine motor, maar heeft ook een ingebouwde vertragingkast. Vandaar dat hij zo secuur werkt. De aansturing kan op twee manieren werken. Er zijn digitale servo's, die zijn voorzien van een microprocessor; de analoge servo's doen het werk met een potmeter. Aan de buitenkant zie je op het eerste gezicht geen verschil. Er zijn handelaren die ontkennen dat er twee verschillende types bestaan. Wanneer een servo digitaal werkt, zou dat altijd op de verpakking of in de gebruiksaanwijzing vermeld moeten staan. Let bijvoorbeeld op de toegevoegde 'd' achter het type-nummer. Digitale servo's kun je veel nauwkeuriger afregelen en hebben een snellere responsetijd. De servo weet precies wat zijn huidige positie is en hoe hij het snelst op een volgende positie kan komen. Analoge servo's zijn minder sterk wanneer ze hun eindpunt naderen en kunnen na verloop van tijd iets verlopen. Sowieso kennen ze een veel grotere afwijking. Kijk er bij een analoge servo niet van op als hij uit de stand wordt gedrukt. Ze kunnen last hebben van het jitter-effect: als de puls niet stabiel is, de voedingsspanning te wensen overlaat of door speling in de tandwielen - daarover lopen de meningen op internet uiteen - kunnen ze stuipen vertonen. Beide types kunnen overigens met dezelfde decoders worden aangestuurd, zoals de DR4024 van Digikeijs. Dan kunnen ze worden meegeprogrammeerd in software als iTrain. Als een trein een bepaald traject moet afleggen worden de bijbehorende wissels automatisch in de juiste stand gezet, en desgewenst weer terug. En passant gaan natuurlijk ook de bomen van de AHOB omlaag, keurig naverend, en weer open.

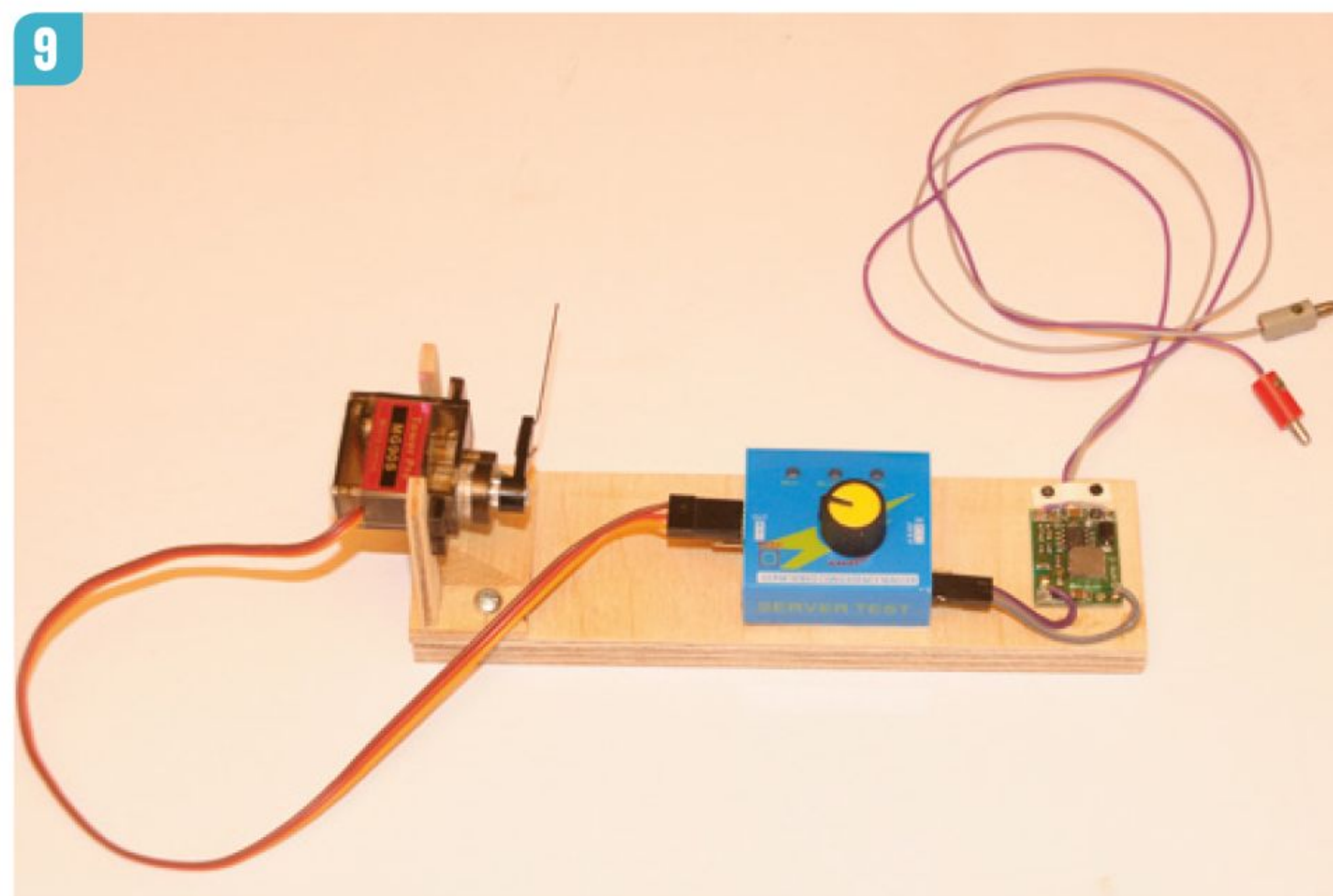
OP DE SOLOTOER

Maar als objecten die van een servo zijn voorzien (denk aan een havenkraan, allerlei bewegingen op een industrieterrein of in de stad, locloodsdeuren, waterkraan, nou ja, verzin het maar) gewoon handmatig met knoppen bedienen, dan zijn er eenvoudiger oplossingen. Op de Switch Pilot Servo van ESU kunnen vier servo's worden aangesloten en de daarvoor gewenste be-

8



9



7. Servo-parade. **8.** Je bent digitaal (rechts) of je bent het niet (links). **9.** Een servotester (midden) in bedrijf, rechts een step down voedingsmodule die de spanning keurig op 5V DC maximeert.

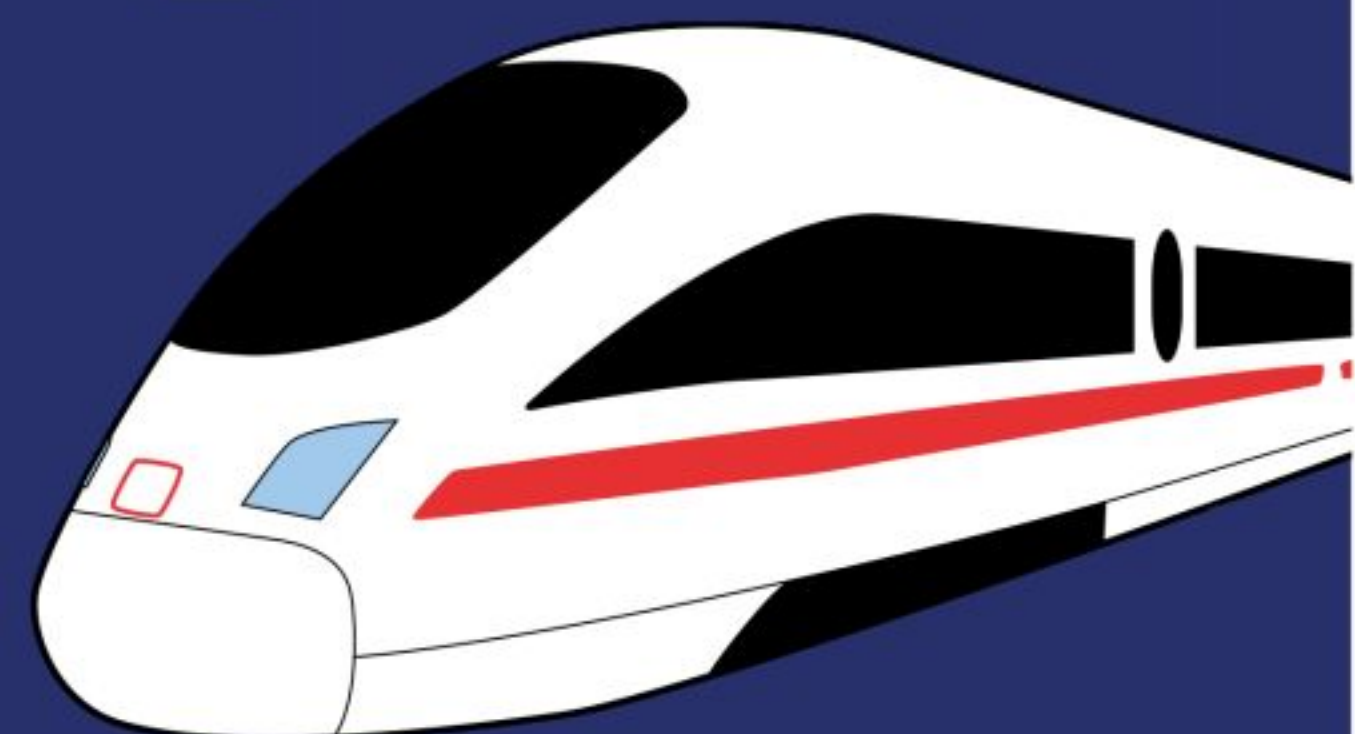
weging geprogrammeerd. Faller heeft met de Servo Control iets vergelijkbaars in het assortiment. Domburg Train Support kent de ASB, de analoge servo besturing; hier kunnen twee servo's mee worden bediend. Zo zullen er vast wel meer zijn. En behalve deze decoders is er nóg een uiterst goedkope variant: de servotester. Het Chinese Ali verkoopt ze voor een habbekrats. We kunnen de beweging van (let op: analoge) servo's controleren en ze in de neutraalstand zetten. Het gebruik van de derde draad is niet nodig. Vraag niet hoe het kan, maar profiteer er van. Onze clubgenoot Theo verving de potmeter op de print door een los exemplaar dat hij aan de rand van de baan plaatste: het publiek kan nu een bokkraan bewegen. Veel plezier voor een paar cent. Voor de handigsten onder ons is het bouw pakket van zo'n servotester van Conrad nog een aanrader. Servo's kunnen heel wat in beweging brengen.

**12 & 13
JANUARI 2019**

**BESTEL SNEL ONLINE
TICKETS MET KORTING!
GEBRUIK PROMOTIECODE:**

RAILHOBBY2019

Nederlandse Modelspoor Dagen



**HET LEUKSTE MODELSPOOR EVENEMENT
VOOR JONG & OUD!**



DE BROODFABRIEK

EXPO & EVENT CENTER

VOLMERLAAN 12, RIJSWIJK | 070 3075900

**PRIMEUR:
3 HALLEN**
MODELSPOORPLEZIER!

WWW.MODELSPOORDAGEN.NL



**Modelspoor
Evenement**

22 & 23 december '18



HANZEHAL te ZUTPHEN

Met o.a. diverse rijdende Modelspoorbanen, workshops
Verkoopbeurs (vele standhouders) activiteiten voor kinderen

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN
(350 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangspreis: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis,
volwassenen € 8,-

Beursdata 2019: 16 & 17 maart, 21 & 22 december



T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com



Train
Safe®

Flexibele vitrine-, opslag- en transportsytemen
voor modeltreinen van spoor Z t/m spoor G



Leverbaar tot 300 cm lengte, stofdicht, UV-werend
www.train-safe.nl info@train-safe.nl
Postbus 1 9860 AA Grootegast T: 06 53 512 833



REOS beeldproducties op YouTube

ALLE DVD's, exclusieve oude en nieuwe opnamen
staan op YouTube, kijk gratis alle films!



www.re-os.nl



Nieuw | in de winkel

MÄRKLIN

H0. De set NS-rijtuigen type ICK bestaat uit een rijtuig eerste klas en twee tweede klassers. Het ex-DB materieel is in een voormalige stoomwerkplaats in het Duitse Weiden gemoderniseerd en in 2002 door NS in dienst gesteld. De rijtuigen hebben led-binnenverlichting, de kleuren en opschriften zijn conform het grote voorbeeld. Een van de wagens heeft sluitseinen (42904, € 229,95, tp. V). In de groene kleur van de NMBS zien we twee voormalige Duitse gesloten goederenwagens type Oppeln. Dit materieel was na de Tweede Wereldoorlog op diverse plekken in Europa achtergebleven, zo ook bij onze zuiderburen. De door de firma Somberg in Almelo beschikbaar gestelde set bevat tweeassers met en zonder remmersbordes. Laatstgenoemde heeft een l.o.b. van 10,4 cm, die met remmersbordes meet 11,3 mm over de buffers (48832, € 64,95, tp. III). Het tweedelige accutreinset serie ETA 150/ESA 150 werd in de jaren zestig en zeventig door de DB onder meer ingezet op de grensoverschrijdende lijnen naar Enschede en Simpelveld. Het treinstel dat al eerder door Märklin is uitgebracht, is voorzien van een mfx-decoder en heeft een totale lengte van 49 cm (30760, € 249, tp. III). De imposante stoomloc 08 1001 met asindeling 2'D1' is gebaseerd op de Franse 241A-machine die na de oorlog op Oost-Duits gebied was achtergebleven. De loc werd naar de geldende Reichsbahn maatstaven verbouwd waarbij onder meer de standplaats van de machinist van links naar rechts verhuisde en een tweede luchtpomp werd aangebracht. Ook werd ze voorzien van gewijzigde windleiplaten. De 08 1001, die in 1952 in bedrijf werd genomen met het rijden van sneltreinen tussen Oost-Berlijn en Stralsund, kreeg een andere tender die met poederkool werd gevuld. Het model heeft al deze modificaties ondergaan. Alle vier assen van het 294,4 mm lange model zijn aangedreven. De loc is gekoppeld met een Duitse tender type 22T34 (39242, € 629,95). Een Nederlands tintje heeft het Rheingold-materieel dat tot 1987 tussen Oostenrijk en ons land heeft gereden. De Rheingold Flügelzug TEE 16/14 werd tussen Salzburg en Emmerik getrokken door een crème/rode DB-loc



De NS ICK-rijtuigen van Märklin.



Märklin: set van twee Oppeln van de NMBS.



Dit accutreinset serie ETA/ESA 150 van Märklin reed ook naar Nederland.



Loc 112 488 wordt als tractie voor de Rheingold vleugeltrein gebruikt, Märklin.



De DR 08 1001 van Märklin heeft alle relevante wijzigingen ondergaan.



De vierdelige TEE 16/14 reed tot 1987 naar Amsterdam, Märklin.

serie 112, machines met een aerodynamisch front. Het model, de 112 488, is door Märklin op de juiste wijze weergegeven, dus zonder doorlopende dakgoot, schortplaten en bufferbekleding. Ook de uit zeven delen bestaande, doorlopende luchtroosters op de zijkanten zijn conform het grote voorbeeld. Naast de loc bevat de set vier rijtuigen, twee van het type Avnz.1113, een Großraum Apmz.122 en een restauratierijtuig type WGMh.854. De rijtuigen staan op draaistellen van het type Minden-Deutz schwer die schijven en magneetremmen hebben (26983, € 699,95). De TEE heeft opschriften anno 1986, een jaar later werd deze verbinding opgeheven. Alle rijtuigen hebben ledverlichting, het laatste rijtuig sluitseinen en ze hebben een verkorte lengte van 1:93,5. Het is voor het eerst dat het restauratierijtuig ook in deze lengte wordt aangeboden.-GF/MM

Roco

H0. Van de driedelige set VTG-knikketelwagens type Zaes is elke wagen in iets andere tint grijs uitgevoerd. Op een van de wagens staat het VTG-logo op zwart



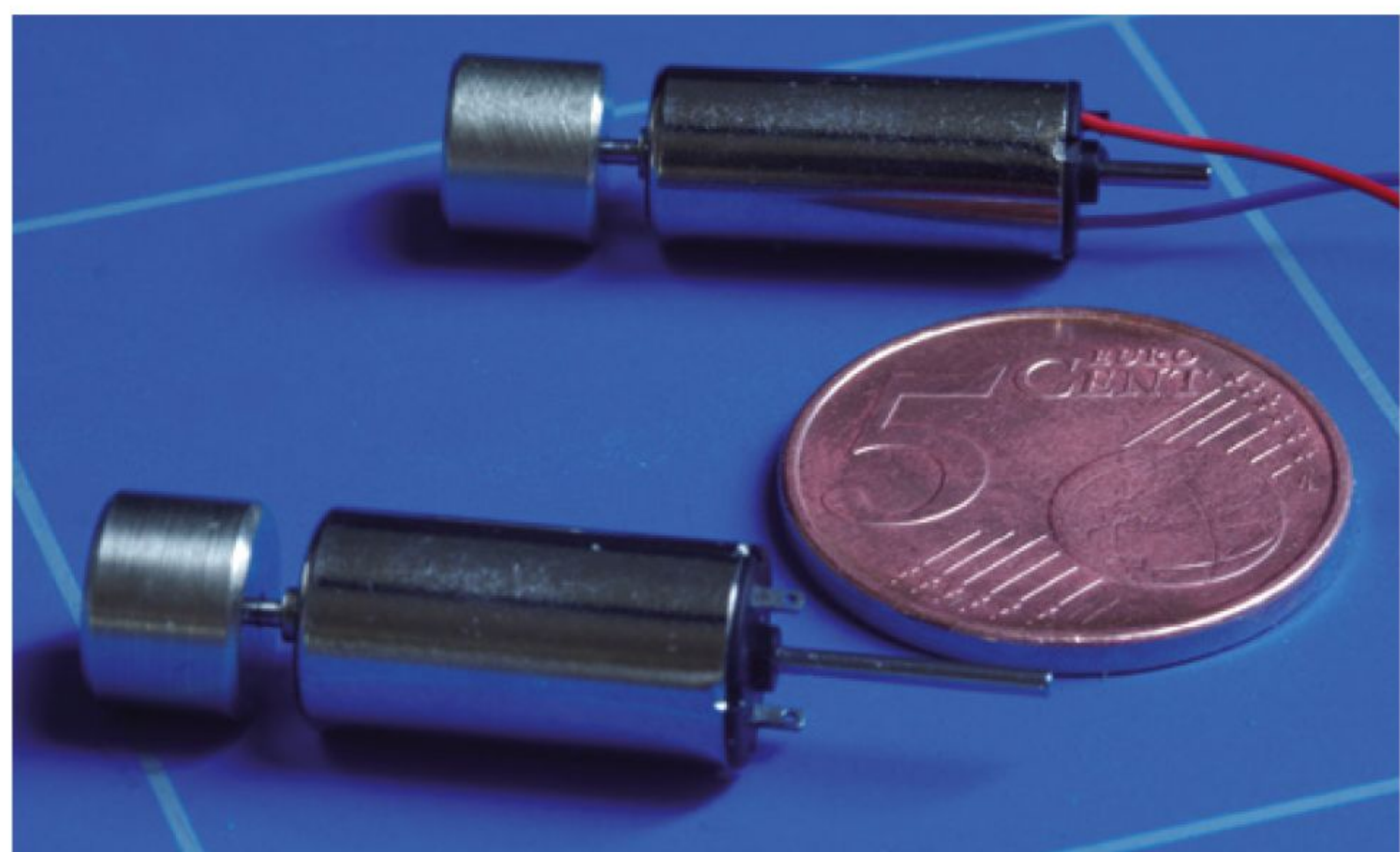
VTG-ketelwagenset van Roco.

fond, bij de andere is het direct op de tank aangebracht. Veel details zoals fijn uitgevoerde bordessen en draaistellen (76126, € 113,90, tp. V-VI).-CvD

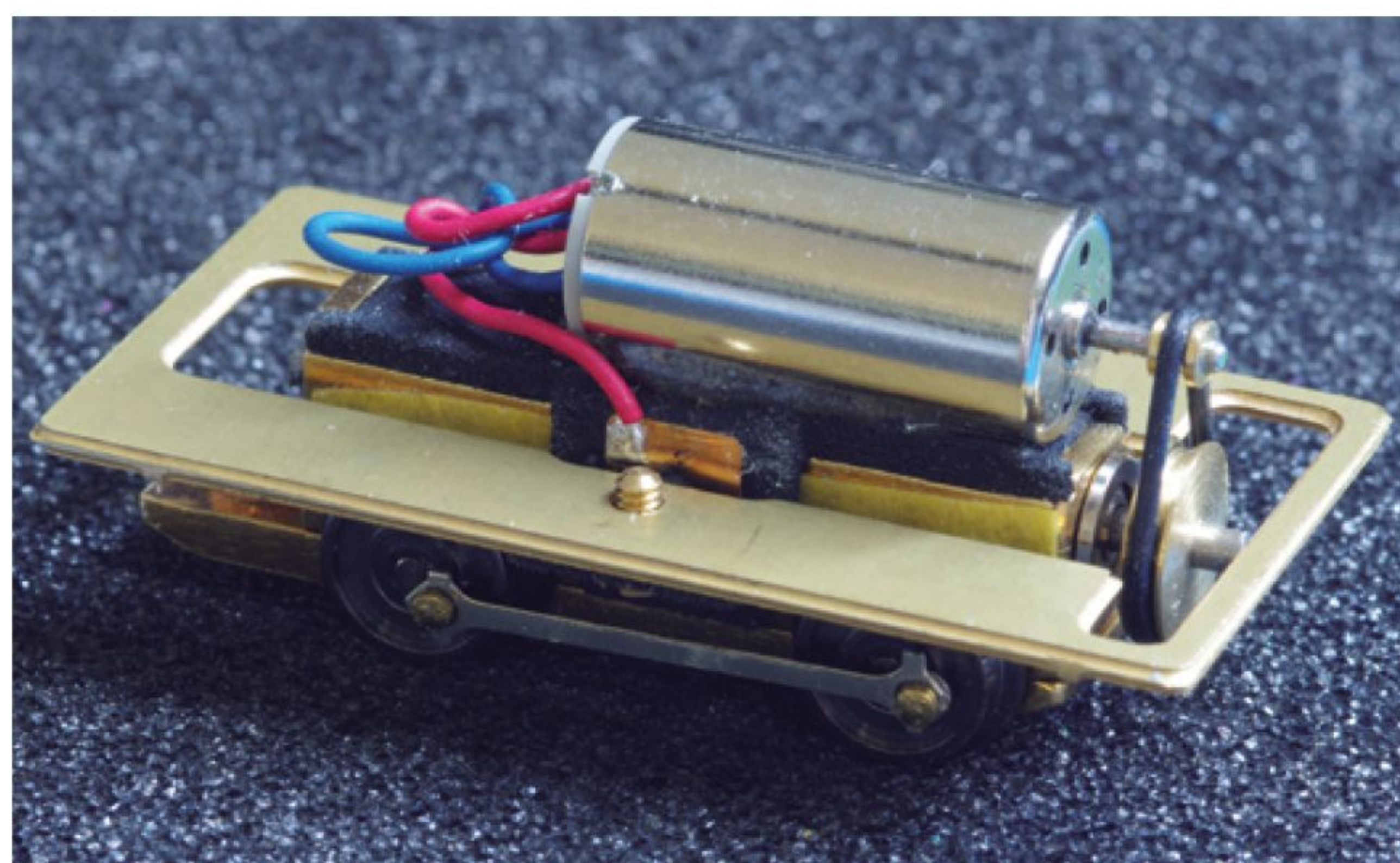
TRAMFABRIEK

Sven van der Hart van de Tramfabriek heeft via een crowdfundingactie de toegepaste 8 mm klokankermotor nu met twee aseinden kunnen uitbrengen (0816D, € 23,50). Hierdoor kunnen ook draaistelocs op beide draaistellen worden aangedreven en kan een vliegwiel

worden gemonteerd. Ook in 7 mm uitvoering (0716D, € 21,50) leverbaar. Stafelkorting bij afname van meerdere stuks van hetzelfde type. Voor beide motoren zijn passende accessoires leverbaar zoals uit nieuwzilver gedraaide vliegwielen (€4,50), siliconenslang (10 cm, € 1,50) en adapters om de asdiameter naar 1,5 mm te vergroten (€ 0,50). Voor de Eggerbahn OEG Henschel-loc 'Feuriger Elias' is op basis van het beproefde aandrijfconcept een ombouwset bestaande uit een ketel met diverse appendages



Klokankermotoren met vliegwiel van Tramfabriek.



Gemotoriseerd onderstel voor Eggerbahn Henschel-loc.



Daf 750 als kleurvariant bij Brekina.



De Alfa Romeo Spider van Brekina.



Rijkspolitie Alfa Romeo, Brekina.



Scania-Vabis combinatie van Brekina.



Büssing TU 7 met aanhanger van Tramwelt.

in 3D-print en een compleet gemotoriseerd onderstel met bodemplaat uitgebracht (€ 129). In Railhobby 407 zal de ombouw worden beschreven.-RB

BREKINA

H0. De komst van de Alfa Romeo Spider is een verrassing, de auto was door de fabrikant niet aangekondigd. De cabrio is geen dubbelontwikkeling met het model van Wiking: ze representeren verschil-

lende tijdperken. Brekina trapt af met drie kleurvarianten en een Nederlandse Rijkspolitie Spider (29603, € 18,90). Hoewel minder bekend dan de Porsche 911 werden ze in de jaren '70 zo ingezet. De cabrio komt in het rood, zilver en beige (29600-29602, € 18,90). De rode Daf 750 met zwart dak is een welkome kleurvariant (27716, € 13,90). Eveneens nieuw is de vrachtwagencombinatie van de Fa. J.J. Woltering uit Vorden met als trekker een helderrode Scania-Vabis (85168, € 29,90).-CvD

TRAMWELT

H0. Ruim tien jaar brengt de firma modellen van bussen die in de periode 1950-1970 in Duitsland hebben gereden. Het grote voorbeeld van de Büssing TU 7 met aanhanger werd in 1963 geleverd en door carrosseriebouwer Emmelman van een passende bovenbouw voorzien. Het kleinseriemodel is van resin en heeft

ingezette ramen, apart aangebrachte grijpstangen, een paar reizigers en een chauffeur. Een N-model van deze bus is gepland.-MM

FALLER

H0. Het voorbeeld van de in model niet-gemotoriseerde containerkraan staat in de DUSS-terminal in Weil am Rhein bij Basel. De kraanbrug heeft een lengte van 65 cm, voldoende om vier tot zes sporen en twee of drie rijbanen te bedienen. Kraanrails van 60 cm worden meegeleverd, het kraanspoor kan worden verlengd. Desgewenst kan de lengte worden ingekort door de vrijhangende kraanbrug aan een zijde weg te laten (120290, € 350, tp. IV-VI). De set met zes man personeel (150943, € 11) is al leverbaar, de motorisering van de containerkraan zal later worden uitgebracht. Vrachtwagens van het Faller Car System kunnen via de roldeuren de in systeembouw opgetrokken moderne bedrijfshal (afmetingen 25 x 15 x hoogte 12 cm) in- en uitrijden. De wand- en dakdelen en de loopkat in het interieur kunnen naar wens worden geplaatst (130890, € 82, tp. VI).-DH

PIKO

H0. Door toedoen van de Zwitserse Piko-importeur is voor de Zwitserse markt in beperkte oplage een SBB-treinstel uitgebracht: de vierassige motorwagen RBe 540 met stuurstandrijtuig BDt, type



Containerkraan bij Faller.



Moderne bedrijfsloods van Faller.



RBe 540 + BDt EWII bij Piko.

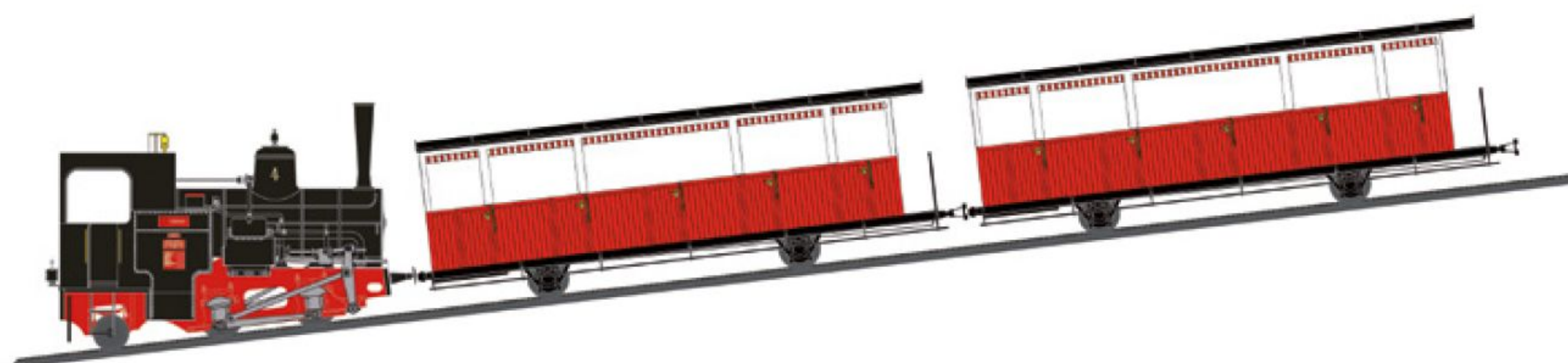
Einheitswagen II. Het digitale tweedelige stel is zeer fraai uitgevoerd, voorzien van binnenverlichting, sound en tal van kunststof en geëtste details. De motorwagen heeft door het redelijk hoge gewicht goede rijeigenschappen (96834, tweerail, € 549 / 96835, drierail, € 579, tp. IV/V). Voor de komende tijd zijn andere uitvoeringen van zowel de RBe 4/4, de BDt als de EWII tussenrijtuigen te verwachten.-CvD

FERRO-TRAIN, HALLING & STÄNGL

Halling, onderdeel van de marketingcombinatie, is in zwaar weer beland; er is surseance van betaling aangevraagd. Of en hoe de activiteiten worden voortgezet is nog ongewis. Ferro-Train en Stängl zijn niet door de surseance van Halling getroffen. De zevendelige gelede Urbos Luxtram is gemotoriseerd met Zimo-decoder (€ 399) en als dummy (€ 285) verkrijgbaar. De exclusieve verkoop in de Benelux rust bij de firma MBS-L in Strassen, Luxemburg. Of de uitlevering van de Luxtram door de surseance wordt getroffen is nog niet bekend. Het origineel rijdt in de stad Luxemburg zowel onder de draad als op trajecten zonder bovenleiding. Bij de innovatieve techniek van de Spaanse fabrikant CAF worden de accu's bij haltes via lussen tussen de rails opgeladen. Stängl levert een vierassige goederenwagen van de Erzbergbahn. Het messing model komt als DRG OOtz (€ 385, tp. 2c) en ÖBB ZZw (€ 385, tp. 3b) met verschillende nummers. Het smalspoor tandrad-



De Urbos Luxtram in model, Halling.



De tandrad stoomloc van de Achenseebahn, Ferro-Train.

programma wordt uitgebreid met een model van de Achenseebahn; meer hierover in de volgende Railhobby.-RB

BRAWA

H0. De tweeassige gesloten goederenwagen type Glr 22 van de DB draagt wagennummer 190 107. Het 139,1 mm lange model is voorzien van reclame van de Duitse firma Telefunken, in die jaren een topmerk op het gebied van radio en tv. Het bedrijf werd in 1903 opgericht en is anno 2018 na een aantal fusies onderdeel van het Turkse concern Vestel (48720, € 43,50, tp. III). De andere tweeasser is de zelflosser type Otmm 70. Materieel dat onder meer voor het vervoer



DRG OOtz ertswagen van Stängl.

van steenslag werd gebruikt. De wagen is in gebruik bij de DB en heeft een lengte van 110,8 mm (495180, € 47,90). Van dit model is ook een NS-variant verschenen -DvB



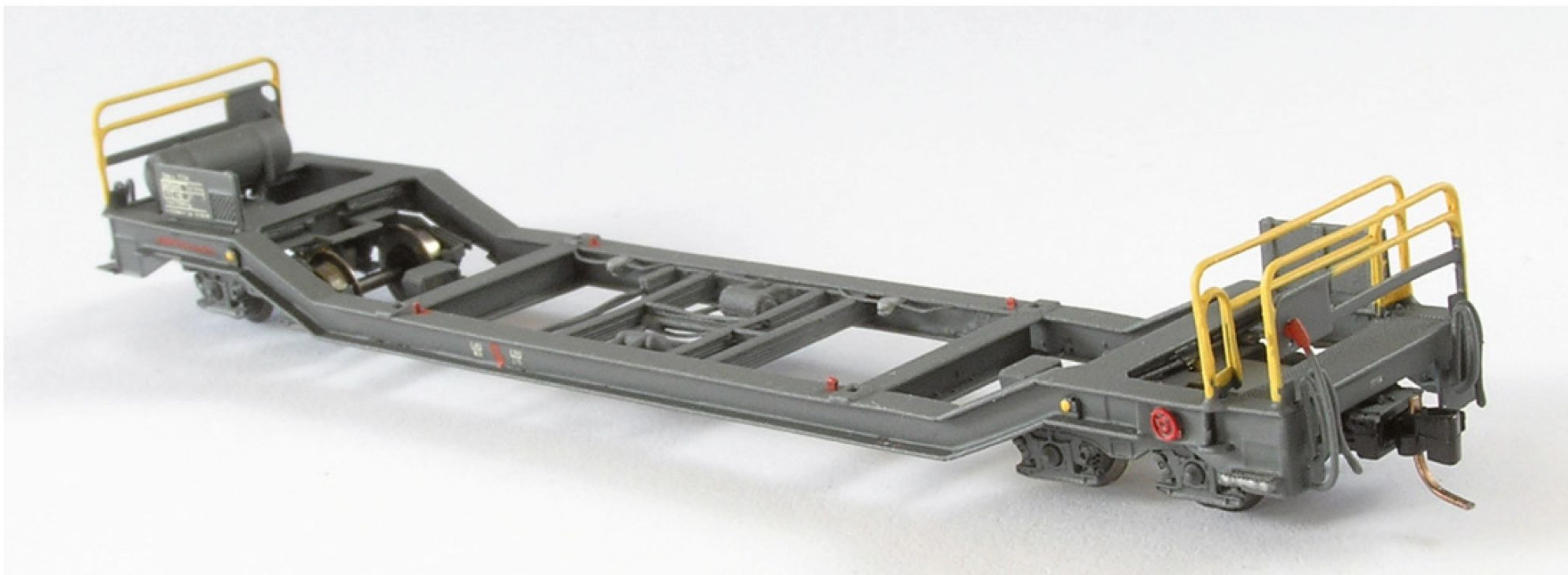
Brawa: gesloten goederenwagen Glr 22 met logo van Telefunken.



Tweeassige Otm 70 van de DB (Brawa).



RhB Sbk-v beladen met Schweizer Post-container, AB Modell.



RhB Sbk-v container draagwagen bij AB Modell.

AB-MODELL

De kleinseriesmalspoorfabrikant uit het Sauerland brengt voor spoor Nm de vierassige containerdraagwagen Sbk-v van de Rhätische Bahn zowel leeg als met diverse 20' containers. De uit meer dan dertig nieuwzilver delen bestaande wagen heeft voldoende gewicht voor een stabiel rijgedrag. De Sbk-v is ook met containerlading leverbaar, naar keuze van de Schweizer Post, SBB Cargo Domizil en Coop koelcontainers met aardbeien of wortelen als motief (zonder € 192 / met container € 199). MOB-eloc Ge 4/4 in Golden Pass-uitvoering komt in drie varianten. Exact op schaal 1:160 is de uit messing en nieuwzilver finescale gebouwde loc met twee Faulhaber-motoren en vliegwielen (€ 749), het op basis van het Kato schaal 1:150 model met aangepaste dakuitvoering voor N (€ 299) en Nm (€ 499). Als bijpassende rijtuigsets in Golden Panoramic-uitvoering zijn er een A + B- en 2x B-combinatie voor N leverbaar (A + B, € 219 / 2x B, € 219, meerprijs Nm € 40).-RB

MINITRIX

N. De Nederlandse containerdraagwagen is beladen met drie 20-voet containers voor vloeistoffen van de firma Den Hartog. Het 123 mm lange model heeft de juiste kleuren en opschriften. De draaistellen zijn authentieke imitaties van het type Y 25 (15537, € 44,95, tp. VI).-GF

SPECIALE PRODUCTIE

De DAF 33 bestel, eerder DAF 750 en DAF 32 genoemd, verscheen in de jaren '60 op de weg. In eigen beheer brengt MCH (Modelbouw Centrum Hilversum) deze auto in steeds gelimiteerde oplages van 50 stuks uit in zowel H0 als N. De mo-



RhB Sbk-v met Coop aardbeien container, AB Modell.



RhB Sbk-v beladen met Coop wortelen bij AB Modell.

dellen in 1:160 zijn in verschillende kleuren verkrijgbaar. Alleen de grijze is al uitverkocht. Het 23 mm lange model is exact op schaal en met de hand beschilderd (€ 9,95 per stuk, alleen te koop bij MCH). De H0-versie verschijnt, ook als DAF Combi met zijramen, binnenkort.-TO/DH

Modelspoorwinkel Hunerbein heeft bij Busch in beperkte oplage een aantal H0-modellen exclusief laten maken. We noemen de Piaggio APE-driewielers in de uitvoering van de Zwitserse SBB (99100, € 14,95) en de Schweizer Post 'Die Post' (99101, € 14,95). Als kerstmodel presenteert Hunerbein een VW T1 van Brekina met vrolijke opdruk en een kerstman die uit het dakluik komt (932226, € 22,95).-CvD.



De DAF 33 bestel in N, speciale productie MCH.



SBB Piaggio, speciale productie Hunerbein.



RhB Sbk-v beladen met Cargo Domizil-container, AB Modell.



MOB Ge 4/4 eloc in Kato-versie, AB Modell.



MOB 2e klasse rijtuig in Golden Panoramic uitvoering, AB Modell.



Minitrix containerwagen met Den Hartogh tankcontainers.



Busch kerst-VW T1 als speciale productie Hunerbein.



Piaggio van de Zwitserse Post, speciale productie.

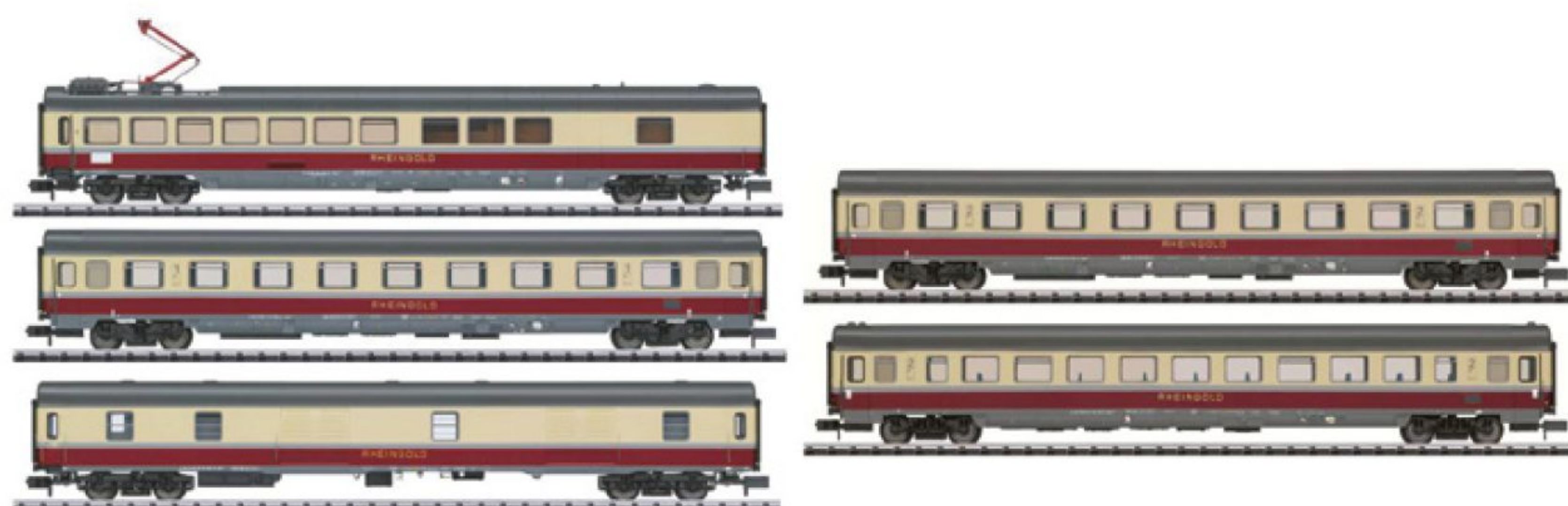
Het winkelierssamenwerkingsverband De Wilde 13 heeft een BR 101 van de DB laten omstickeren in de rood/beige Rheingoldkleuren. De loc gaat in Duitsland een jaar in deze outfit rijden. In model brengen enkele fabrikanten de loc exclusief voor deze keten uit. Voor H0-tweerairysysteem tekent Piko (71080, analoog, € 129,95 / 71081 DCC sound, € 229,95). Märklin voorziet in de uitvoering voor het drierailsysteem (39370.002, digitaal sound, € 299,95). Minitrix brengt de loc digitaal in N (16082.002, € 229,95 / 16081.002, sound, € 279,95) en Tillig in TT (50719, analoog, € 169,95 / 501719, digitaal, € 349,95). De keten laat elk jaar bij Märklin een kerstwagen maken. Voor deze kerst is dat de 'Santa Express', met aan beide zijden een andere bedrukking {4415-656}. Passend bij het tweeassige rijtuig is de Santa Express-touringcar van Busch met veelkleurige bedrukking (41000-116). De prijzen van de H0-Santa Express modellen - beperkte oplage - waren bij het afsluiten deze Railhobby nog niet bekend. Voor meer info en de aangesloten winkeliers waar de modellen te koop zijn zie de site w13plus.de.-YZ

EXTRA ONLINE

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



Minitrix BR 101 bij De Wilde 13.



Minitrix vijfdelige rijtuigset bij De Wilde 13.



Märklin driedelige wagenset bij De Wilde 13.



Märklin BR 101, De Wilde 13

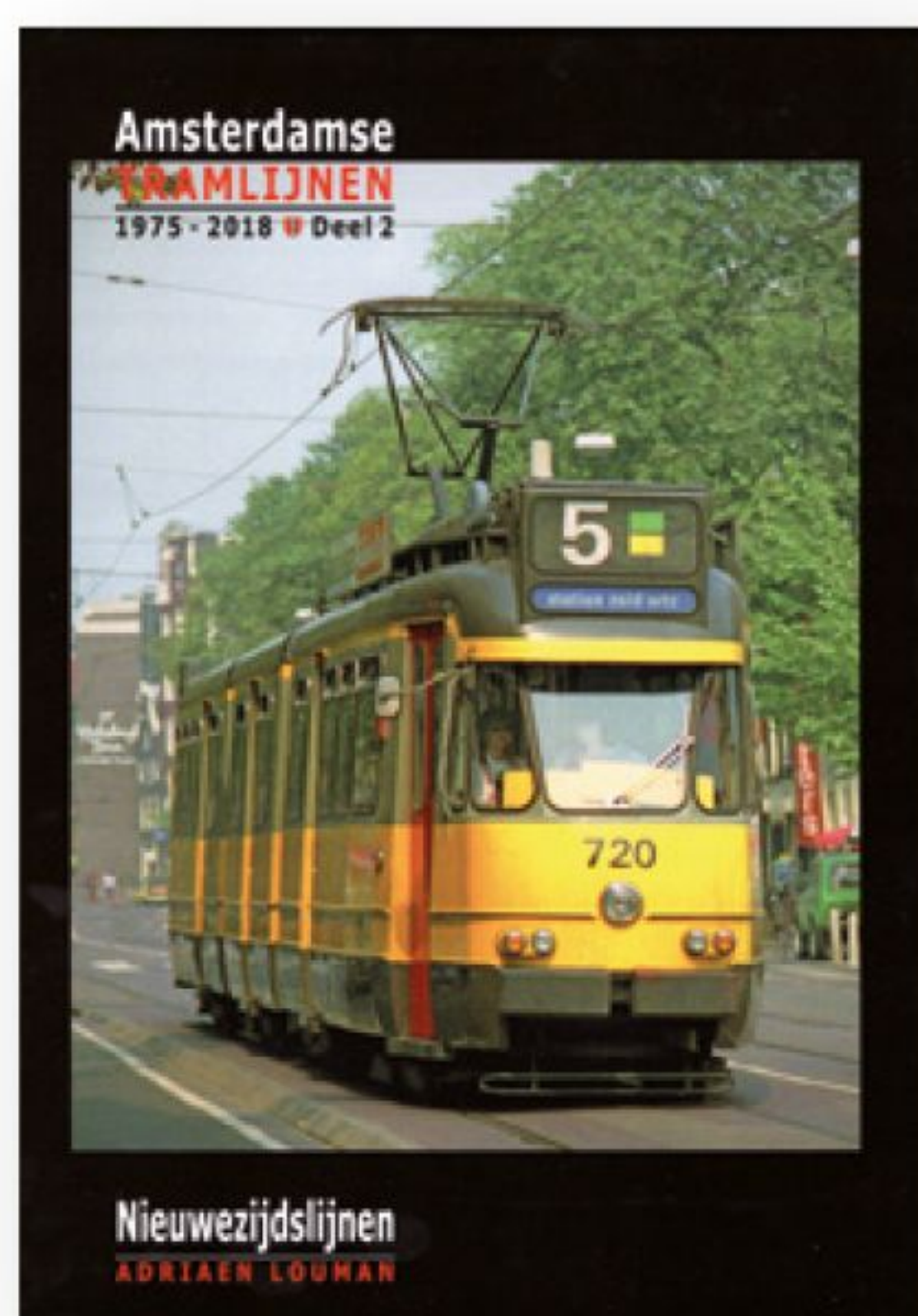


EINHEITSLOKS FÜR SCHMALSPURBAHNEN

Die Baureihen 99.22, 99.32 und 99 73-76

Door Dirk Endisch, uitg. Dirk Endisch, formaat 17 x 24 cm, 272 blz., 172 foto's, 29 tekeningen, 116 tabellen, Duitse taal, ISBN-978-3-936893-14-4, € 32,50.

De hoofdrolspelers in dit boek, de eenheidsloks van de series 99.22, 32 en 73-76 behoren ongetwijfeld tot de meest beschreven en gefotografeerde stoomlocomotieven ter wereld. Ze doen immers nog steeds dienst op respectievelijk de 900 mm smalspoorlijn Bad Doberan - Kühlungsborn, in de Harz (1000 mm) en in Saksen (750 mm) en op het eiland Rügen. Je zou onderhand kunnen stellen dat alles nu wel zo'n beetje over deze Duitse series is verteld. Desondanks weet Dirk Endisch in dit lijvige naslagwerk toch een aantal interessante aspecten te belichten. Bijvoorbeeld hoe de Bulgaarse spoorwegen voor hun befaamde Rhodopelijs door het gelijknamige gebergte in 1941 vijf op de serie 99 73-76 gebaseerde machines in gebruik namen, in 1949 gevolgd door nog eens tien andere exemplaren. 1'E1'-machines die er, gelet op de foto's, door hun hoog geplaatste windleiplaten, veel stoerder uitzagen dan hun voorgangers. En bovendien een stuk sneller, 45 tegen 30 km/h. Minutieus wordt de geschiedenis van de drie series beschreven. Hun ontstaan, technische details, verbeteringen, zelfs de prijs (26.640 Mark) voor een nieuwe ketel in 1964 voor een loc van de serie 99 73-76. Vijf van deze machines werden begin jaren negentig omgebouwd met een oliestookinstallatie. Dat zou onder meer een verlichting van het werk van de stoker betekenen en minder schadelijke uitstoot. Plannen die niet nieuw waren, ze dateerden al uit de jaren tachtig. Maar na het samengaan tussen beide Duitslanden kwam voor de Reichsbahn opeens goedkope diesel beschikbaar. En dat werd als



brandstof voor de olielocs gebruikt. Een doorslaggevend succes werd het niet. Zo werd het lawaai in het machinistenhuis dusdanig dat het bedienend personeel gehoorbescherming moest dragen. Deze en andere achtergrondverhalen geven dit boek meerwaarde. De afgedrukte, deels historische, foto's vormen een tweede pluspunt.-GF

AMSTERDAMSE TRAMLIJNEN 1975-2018

Deel 2: Nieuwezijdslijnen

Door Adriaen Louman, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,5 x 30 cm (A4), 150 blz., 275 foto's (zw/w en kleur), ISBN 978-94-92040-19-0, € 39,90.

Met de komst van de Noord/Zuidlijn is er nogal wat gewijzigd in het bus- en tramlijnnet van Amsterdam. In vier delen beschrijft de auteur de 19 tramlijnen van de hoofdstad. Na het eerste deel, dat de Damraklijnen 4, 9, 16, 25 en 25 behandelde, is nu deel 2 verschenen. Hierin komen de lijnen die over de Nieuwezijds Voorburgwal reden of nog rijden (1, 2, 5, 11, 13 en 17) aan bod. Net als in deel 1 wordt ook nu elke lijn ingeleid met een korte geschiedenis en de routebeschrijving van begin- tot eindpunt. Zo lezen we dat sommige lijnen in de afgelopen 43 jaar nogal eens van route zijn veranderd. Lijn 11 heeft vanaf 1904 zelfs vijf versies gekend, de laatste overigens op ad-hoc basis. Als daglijn komt er een zesde versie van deze lijn. Alleen de lijnen 2, 13 en 17 wijzigen niet met de komst van de N/Z-lijn. Bij de bespreking van lijn 5 (een van de drukste lijnen van het GVB) lezen we ook over de sneltram lijn 51 naar Amstelveen, die in 2019 wordt opgeheven. Eind 2020 komt de 'Amsteltram' naar Uithoorn er voor in de plaats. De foto's, zowel in kleur als zw/w zijn van prima kwaliteit. Maar ook nu missen we routekaartjes. Het zou voor de lezer handig zijn geweest te laten zien hoe de lijnen hebben gelopen.-TO



EJ-KALENDERS 2019

Uitg. VGB - Eisenbahn Journal, Klartext Verlag, formaat 49 x 34 cm, bestelnr. en prijs: zie tekst.

Op spoorweggebied brengt Eisenbahn Journal voor komend jaar 17 kalenders uit, waarvan zes in zwart-wit. Uit dit aanbod hebben we een kleine selectie gemaakt van drie exemplaren.

Bij Eisenbahn und Landschaft (bestelnr. 5518101, € 12,95, diverse fotografen) ligt de nadruk, zoals de titel al zegt, bij het landschap, waar een trein doorheen gaat. De plaat van januari is gemaakt in Oostenrijk, de overige twaalf zijn in Duitsland geschoten. Bij vijf maanden prijkt een opname met stoomtractie, vaak nog in dienst voor het einde van het stoomtijdperk. Meerdere opnames dateren daarom uit de vorige eeuw. Hierdoor is de scherpte soms wat minder.

Bahnen und Berge (102145, € 16,95) bevat fraaie foto's van treinen onderweg in diverse Alpenlanden. Het berglandschap vormt steeds weer een indrukwekkend decor voor het spoor. Een bijzondere foto is die van maart, waar een Valero Eurostar-treinstel met wintersporters over enkelspoor onderweg is van Londen naar Bourg-Saint-Maurice. Alle foto's zijn gemaakt door Klaus Eckert. Op de achterkant van de kalender is over elke foto een kort bijschrift te lezen.

Joseph Brandl is een fenomeen op modelspoorgebied. Hij heeft al veel fraaie modelbanen gebouwd. Modellbahn Träume (551802, € 16,95) bevat fraaie foto's van diverse creaties van zijn hand. Alleen al de voorplaat laat zien hoe mooi je een Märklinbaan kunt maken, waarbij de puntcontacten nauwelijks nog opvallen. Alle foto's zijn gemaakt door zijn vrouw Gabriele Brandl. De meeste banen zijn besproken in specials Traumanlagen van Eisenbahn Journal. Op de achterzijde is vermeld in welke.-TO

SGB-OMC 909 MAAKT DE EERSTE PUBLIEKSRITTEN TUSSEN HOORN EN MEDEMBLIK

‘Ome Ceesje’ maakt indruk

De liefhebbers werden lang op de proef gesteld. De replica NS-motorwagen omC 909 maakte weliswaar op 26 augustus 2017 de eerste proefrit bij de Stoomtram Goes-Borsele (SGB), maar het zou nog ruim een jaar duren voordat deze unieke railbus officieel zijn opwachting voor het grote publiek zou maken. En dat ook nog eens bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik.



Het vertreksein is gegeven. De bestuurder en conducteur van de omC 909 groeten de stationschef en gaan op weg naar Medemblik. Oude tijden herleven op 21 oktober 2018. (foto Guus Ferrée)

Het dieselweekeinde van 29 en 30 september 2018, dat stond bij de SGB rood omcirkeld op de kalender. Dan zou de veel geprezen omC 909, de nagebouwde ‘Ome Ceesje’, eindelijk voor reguliere ritten op de eigen lijn worden ingezet. Maar kinderziektes met de motor gooiden roet in het eten. Geen hoofdrol, geen bijrol zelfs. De fraaie crème-groene railbus bleef aan de kant, de honneurs werden waargenomen door de Kameel, de voormalige NS-directie

motorwagen die vanuit Roosendaal was overgekomen. Nu werd de omC 909 gepresenteerd bij de 50-jarige Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) waar ze met veel elan acte de presence gaf tijdens de feestweek, eind oktober. ‘Natuurlijk heb je liever de presentatie bij je eigen club. Maar afspraak is afspraak. Daarom hebben we de motorwagen naar Hoorn overgebracht’, verklaart wagenvoerder Steef Janssens na het einde van de feestweek bij de SHM.

PROEFRIT NAAR MEDEMBLIK

Op zaterdag 13 oktober maakte de nieuwkomer onder zomerse omstandigheden een geslaagde proefrit naar Medemblik. Het was een soort hernieuwde kennismaking van dit type materieel met dit deel van West-Friesland. Want in het verre verleden, in de jaren dertig, deden de omC-tjes ook dienst op de lokaal-spoorweg Hoorn - Medemblik. De locloods annex werkplaats van de SHM in eerstgenoemde stad werd destijds voor dit materieel gebouwd. Een van de verschillen met destijds: de 'Ome Ceesjes' die hier vertoefden waren geheel groen, de omC 909 is tweekleurig, naar het vooroorlogse voorbeeld van de inzet in Zeeland. Voor het brede publiek maakte dat verschil vanzelfsprekend niets uit. De publieksritten bij de SHM vonden over het algemeen veel weerklank bij de bezoekers. En de oude vertrouwde Bussing-motor, aanwezig op het voor de bouw van de replica gebruikte Uerdinger onderstel? Die hield zich goed. Technische malheur bleef achterwege, op het vervangen van een luchtslang na. Een jaar na de geplande indienststelling voelde de naar originele NS-tekeningen gebouwde omC 909 zich senang op het Nederlandse spoor.

ZEEUWSE TRAMLIJNEN

Even terug in de tijd. De oorsprong van dit tweeassige materieel gaat terug tot het midden van de jaren twintig van de vorige eeuw. Toen werd besloten tot de aanleg van de tramlijnen Goes - Hoedekenskerke - Goes, Goes - Wemeldinge en Goes - Wolphaartsdijkse Veer. De Spoorweg-Maatschappij Zuid Beveland verzocht de NS de als tramlijnen aangelegde verbindingen die een ringlijn vormden, te exploiteren. Van meet af aan was duidelijk dat er uit oogpunt van kosten geen gebruik werd gemaakt van de stoomtractie en dat er met motorrijtuigen zou worden gereden. Het ging om acht tweeassige dieselstellen die de nummers omC 901-908 kregen. Waarbij de afkorting 'omC' stond voor oliemotorrijtuig met een derde klas compartiment. De eerste twee wagens werden in 1926 geleverd door HAWA en Allan, de overige zes werden in het daaropvolgende jaar door Beijnes in Haarlem gebouwd. Een paar bijzonderheden daarbij: op de beide balkons was naast de stuurstand nog een zitting aangebracht. Ze boden plaats aan 35 reizigers. Althans, zo veel reizigers kan de getrouwe kopie C 909 vervoeren. Verder werden de omC 901 en 902 die op een paar punten wat afweken van de Beijnes wagens door medewerkers van de centrale werkplaats in Tilburg gelijk gemaakt aan de Haarlemse exemplaren.

MOTORPROBLEMEN

Ofschoon het om redelijk comfortabel materieel ging konden de op 18 mei 1927 geopende tramlijnen in weerwil van de aanwezige omC's nooit met zwarte cijfers worden geëxploiteerd. Daarvoor was de concurrentie van een veel effectiever busnet veel te groot. Voor de volledigheid, voor het onderhoud en de stalling van de motorrijtuigen was in Goes een loods gebouwd. Die bestaat nog steeds en wordt door de SGB gebruikt. De beide replica's van de omC zijn ook hier ontstaan. Het onderhoud vergde overigens de nodige energie want het nieuwe materieel kampte nog wel eens met motorproblemen. Van de Ome Ceesjes in NS-dienst - hun bijnaam dankten ze aan hun afkorting en een bekend hoorspel in die dagen - is niet een exemplaar bewaard gebleven.

In 2010 werden de eerste plannen voor het bouwen van twee replica's van de omC serie 901-909 geboren om daarmee de geschiedenis van het railvervoer in Zuid-Beveland op een authentieke manier te kunnen beleven. Van de VT98, de Uerdin-

ger railbus, werden voor de bouw het onderstel, wielstellen en motor hergebruikt. De bovenbouw is van metaal met de kanttekening dat het casco geheel is geklonken. Een huzarenstukje van bouwmeester Steef Janssens en zijn medewerkers. De SGB-vrijwilligers die zich met dit project bezig hielden brachten een aantal onderdelen aan die er voor de echtheid bij hoorden. Zo heeft het grote rek dat op het dak zit geen functie meer. Steef Janssens: 'De motorwagens hebben in die hoedanigheid in de begintijd vrij kort rondgereden. Het is een radiator die op het dak zit, in de buizen zat vloeistof. Zo werd vroeger de motor gekoeld. Later kregen het materieel en de later gebouwde exemplaren klassieke radiatoren op het dak, een aan de voor-



1. Motorrijtuig omC 909 rijdt parallel aan de Broekdijksloot in Midwoud, 28 oktober 2018. (foto Guus Ferrée)
2. Motorrijtuig omC 909 rijdt via de ophaalbrug over de Overlekensluis in Medemblik, 28 oktober 2018. (foto's 2 & 3 Eric Sallevelt)
3. Lange pauze Twisk. De C 909 kan door iedereen op z'n gemak worden bewonderd, 28 oktober 2018.



De omC 909 snort moederziel alleen langs de eindeloze koolvelden bij Twisk. Dat beeld vergroot zeker de saamhorigheid onder de reizigers. (foto Guus Ferrée)



Met de stellingmolen De Herder op de achtergrond en een van de beide engelen die bij de entree van het in 1871 geopende RK kerkhof staan op de voorgrond vertrekt de C 909 uit Medemblik, 28 oktober 2018. (foto Guus Ferrée)

en een aan de achterkant.' In de winter van 2016 werd met de nieuwkomer voor het eerst proefgedraaid met de Bussing-motor van de 909. Er moest nog veel werk worden verzet alvorens de eerste proefrit kon worden gemaakt. Dat gebeurde zoals gemeenteraad pas op 26 augustus 2017.

GROTE OLIELAMP

Een maand later, tijdens het traditionele dieselweekeinde, kon het publiek voor het eerst met het 'prototype' kennis maken. Daarna kwam het interieur aan de beurt dat op een nauwgezette

manier werd nagemaakt. Compleet met nageschilderde houtnerven, een trend uit de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. De omC 909 is in dienst gesteld met een grote olielamp aan de voor- en achterkant, net zoals zijn voorganger dat in de NS-tijd had. Op de zijkant zit een interessant fabrieksbordje: Eerste Zeeuwsche Fabriek van rijtuigen en spoorwagens SGB Vrijwilligersbedrijf Goes Holland 001/2018. Het kan het begin zijn van nog veel meer renovaties. Te beginnen met de replica van de tweede omC.

En was Steef Janssens tevreden over de inzet van 'zijn' motor-



4. De omC 909 moet in actie komen, depotmedewerker Remco heeft nog even wat puntjes nagelopen, wagenvoerder Peter Steenbakker start de motorwagen. 5. NS-loc 6513 zou de avondslag naar Medemblik rijden. Helaas is er een defect aan het drijfwerk opgetreden. 6. Wouter, de depotchef, geeft wagenvoerder Peter wat papieren mee voor hij op weg gaat. 7. De koersborden van de omC 909 worden verwisseld. De rit naar Medemblik kan beginnen.

SHM MAAKT RESTAURATIEPLAN VOOR DE WSM 40

Bij de SHM wordt zachtjes gesproken over de herindienststelling van motorwagen 40 van de voormalige Westlandse Stoomtramweg-Maatschappij (WSM). De bovenbouw van deze in 1923 door de Deutsche Werke Kiel (DWK) gebouwde vierasser is jaren geleden door MaK, de opvolger van de DWK, opgeknapt en staat in de opslagloods in Zwaag. Ook de motor is in het verleden gereviseerd. Maar het rijden met dit materieel is volgens René van de Broeke van de SHM geen sinecure. 'De vooroorlogse motortrams waren proefprojecten die grotendeels zijn mislukt. Zo reëel moet je zijn. De bediening ging vaak moeizaam. Om enig inzicht te krijgen in het hoe en wat van de WSM-tram wordt er nu een restauratieplan geschreven. Daarbij wordt ook gekeken of het mogelijk is om een andere aandrijving te kiezen.' Voor de volledigheid, de motorwagen werd nog voor de oorlog, in 1939 verkocht aan de particuliere Duitse spoorwegmaatschappij Moerser Kreisbahn toen de reizigersdienst op de tramlijnen Loosduinen - Kijkduin en Den Haag - Hoek van Holland werd verbust. De wagen keerde in 1969 terug naar Nederland. De pijn in de bediening van de '40' zit 'm in de versnellingsbak. Daar is heel lastig mee te schakelen.

wagen? 'Jazeker. Na een week dienst waarbij een dag niet is gereden lekte de omC alleen wat olie. Dat was alles. Voor de rest heeft hij prima gereden. Het is nog een idee om 'm een keer een gele en een groene kop te geven. Dat moet dan met een speciaal folie gebeuren. Er is een omC geweest die zo in Zuid-Beveland heeft gereden. Leuk om dat ook een keer uit te beelden.' Na afloop van de enerverende week waarbij de omC een slag tussen Hoorn en Medemblik maakte en drie tussen Twisk en het IJsselmeerstadsje, wilde de geboren Bredanaar maar een ding: naar huis. 'Ik ben moe, gewoon erg moe. Het waren voor ons heel inspannende dagen.' Voor hem was het op zondagavond 28 oktober nog niet afgelopen. Pas op 5 november ging de Zeeuwse motorwagen terug naar Goes. Eerst nog moest er op zaterdag 3 november met de medewerkers van de musea worden gereden. Sommigen wilden natuurlijk wel eens met de omC reizen, in plaats van langs de lijn, in stations en werkplaatsen hun diensten ten faveure van de reizigers te verrichten.

Binnendijks H0

In 2014 heeft Tilly Models een klein dijkhuis in schaal 1:87 uitgebracht. Een leuk gebouw dat snel en eenvoudig is te bouwen en in elk dijklandschap thuis hoort. Modelbouwer Chris van Diesen stelt de bouwkit in een tweetal afleveringen voor.



Het dikhuis gezien vanuit de polder.

De kit is van resin en heeft voor we kunnen gaan bouwen enig vijl- en schuurwerk nodig. Voor het verlijmen gebruiken we secundelijm, gewone plasticlijm houdt niet op resin. U dient het

zelf te schilderen, dat kan met acrylverf. Door de beperkte afmetingen, lengte 14 cm en breedte 11,5 cm, zal het huis in een modelbaan gemakkelijk zijn in te passen. Van de constructiehoogte van 11

cm is 4,5 cm in het dijklichaam verscholen. Het dijkhuis (artikelnummer 87066, 44,50) is op twee manieren te bouwen, de keuze betreft de toegang tot het huis. Vanaf de dijkzijde gezien kan de stenen

trap naar de aanbouw en de tuin links of rechts van het woonhuis worden gebouwd. Ik kies voor de trap rechts zodat links de houten overloop van de dijk naar het terras achter de woning kan komen. Op de doos tonen foto's het dijkhuis van alle kanten als gebouwd model, ingepast in een groen dijklichaam.

Daar het complete dak met daklijsten aan de kopse kanten en nokpannen uit een stuk is gegoten hebben we geen last van naden; het sluit goed op de gevels aan. Dat maakt het de modelbouwer wat gemakkelijker. Een ideale kit als u niet eerder met resin hebt gewerkt. Nu zeg ik dat, als fan van resin kits, wel vaker, maar hier gaat het zeker op. Een zelf gebouwde resin kit geeft immers zoveel meer charme aan de modelbaan. De uitbouw is eveneens uit

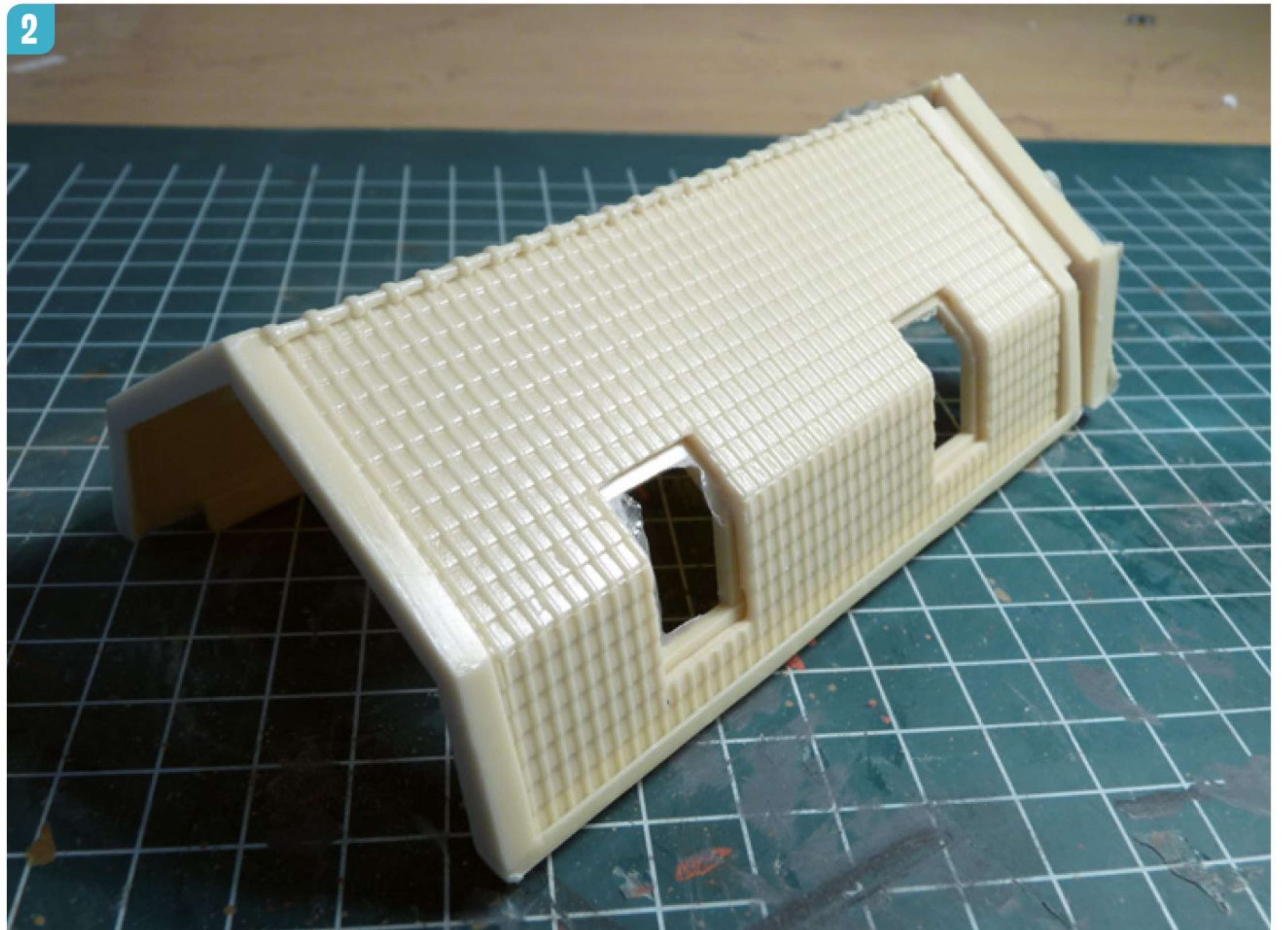
een stukje trottoir voor de voorzijde van het huis, een schoorsteen, een compleet hekwerk met houten palen met schragen voor het terras, een drietal deuren en ramen en luiken.

GRIJZE GRONDVERF

Het dak krijgt twee kleine dakkapellen, deze zijn kant-en-klaar gegoten. Voor we alles gaan verlijmen controleren we of alles goed past. Dat doen we zonder lijm, gewoon het gebouw in elkaar passen. Als alles in orde is kunnen we waar nodig gaan schuren en vijlen. We beginnen met de vier muren te plaatsen, de uitbouw zetten we gelijk tegen de achterzijde van het woonhuis. Als alles droog is zetten we het hele gebouw in een grijze grondverf. Niet dat grondverf

steenkleur droog is, krijgt het huis nog wat andere kleurtjes met de drybrush techniek. Een beetje wit, beetje grijs en aan de onderzijde van het pand wat lichte groen- en bruintinten. Na het schil-

1. De doos met foto's van het gebouwde dijkhuis.
2. Het dak is uit een stuk gegoten, dat maakt het bouwen een stuk gemakkelijker.
3. De aanbouw op polderniveau bestaat uit een deel.
4. De kit bevat twee buitentrappen, de linkse wordt altijd gebruikt, de rechtse is een optie.
5. De vier muurdelen van het hoofdgebouw.
6. Van de vele ramen moeten de dunne vliezen worden verwijderd.



een stuk gegoten. Deze komt op polder-niveau aan de achterzijde van het huis te staan. De kit bevat twee trappen uit baksteen, beide kant-en-klaar. Ik plaats alleen de linkertrap, die met haakse hoek. De rechtse gebruiken we niet, die gaat de rommeldoos in. Altijd handig voor een ander project. Het hoofdgebouw bestaat uit vier muurdelen, daarnaast bevat de kit

strikt nodig is, maar het grijs dient gelijk als voeg van het metselwerk. Als de grondverf droog is geven we de muren met baksteen een drybrush met baksteenrood. De bijna droge kwast komt niet in de dieper gelegen voegen en zo ontstaat een mooie grijze voeg. De uitbouw heeft stucwerk, dus deze houdt nog even zijn grijze kleur. Als de bak-

derwerk aan de muren passen we het dak voor de zekerheid nogmaals voor het wordt geschilderd. Het pannendak wordt gunship grey uit een spuitbus van Tamiya. Als de uitbouw een frisse witte stuc laag uit de spuitbus heeft gekregen zijn alle basiskleuren aangebracht. Dan volgt een werkje waar je even rustig voor moet gaan zitten: alle ramen moe-



ten met kleine sleutelvijen van vliesjes worden ontdaan zodat alle openingen glad zijn. Ook alle luiken moeten glad worden gemaakt. Let er op dat de scharnieren die aan een van de lange zijden van de luiken zitten niet worden weggevijld.

MUURANKERS

Alle luiken krijgen, net als de deuren en raamkozijnen, een donkergroene kleur, de buitenranden van het raamkozijn maken we daarna lichtgroen. Het hart van de luiken maken we later rood. Na een drybrush van alle ramen kunnen we die in de gevels plaatsen. De uitbouw vraagt ook nog wat extra kleur. Zo heb ik de kozijnen een lichte betonkleur gegeven en de dakrand een meer donkere

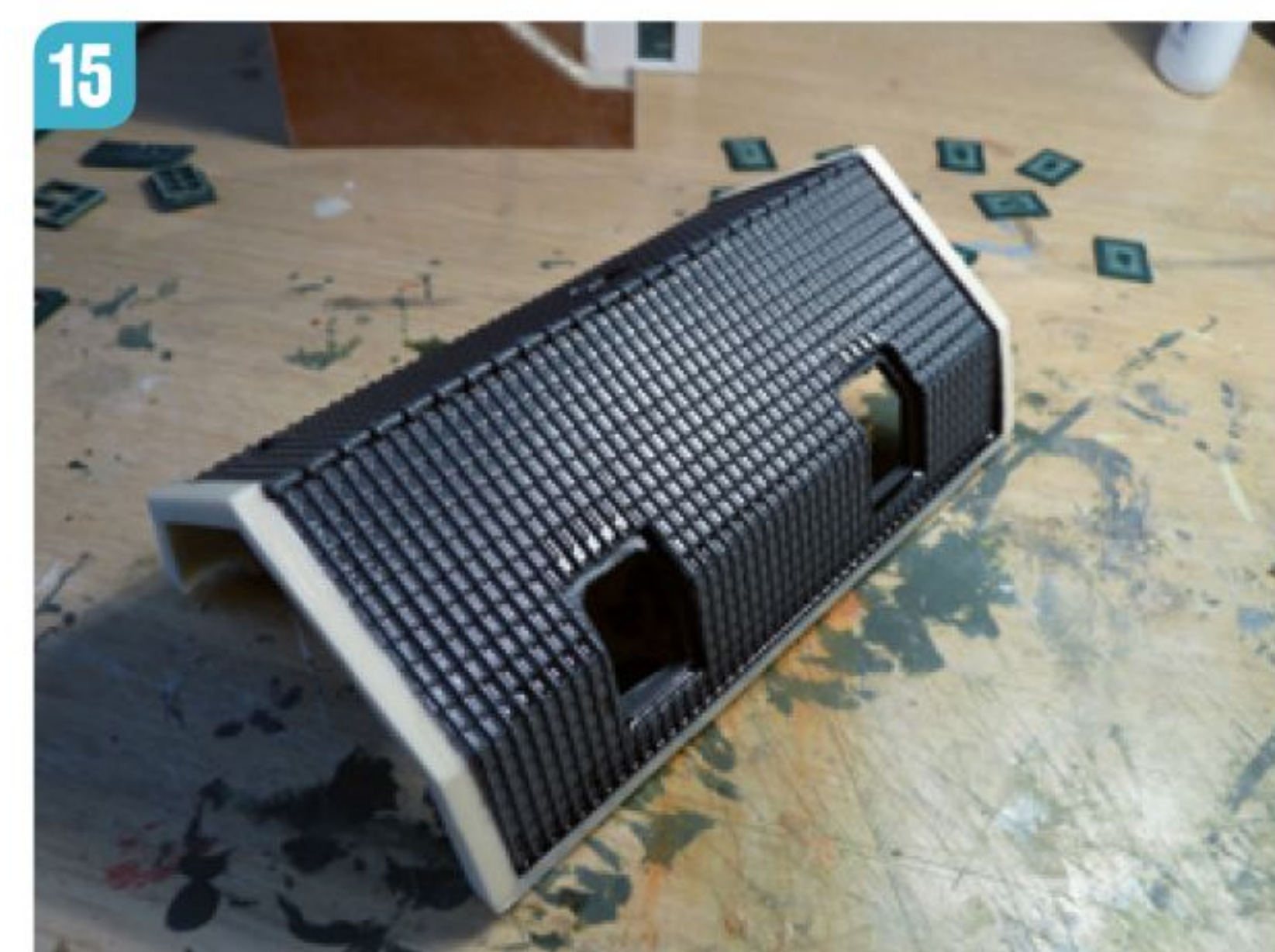
7. Droogpassen voor we gaan lijmen is altijd aan te bevelen. **8.** Het woonhuis heeft een drybrush met baksteenrood gekregen. **9.** Het dak is met gunship grey van Tamiya op kleur gebracht. **10.** Houd bij het schuren van de luiken rekening met de scharnieren. **11.** De ramen, inmiddels met lichtgroene rand, zijn geplaatst, de muurankers zijn met een zwarte watervaste stift aangezet. **12.** De uitbouw is wit gespoten. **13.** Op beide zijgevels zijn de muurankers met een zwarte watervaste stift aangezet. **14.** De voorzijde van het woonhuis. **15.** Het dak heeft een wasje met verdunde zwarte verf gekregen.

toon grijs. De meegegoten muurankers van beide zijgevels zetten we met een watervaste stift zwart aan. De klinkers in de trap krijgen dezelfde lichtgrijze betonlook als in het kozijn van de uitbouw. Aan de voorzijde van het woonhuis hoeft de onderzijde niet te worden geschil-

derd, deze verdwijnt in het dijklichaam. Daar blijft alleen de gemetselde voor-gevel met de voordeur en twee ramen zichtbaar. Het meeste - en dus interessantste - gebeurt aan de achterzijde. Wellicht handig om te bepalen hoe het dijkhuis in het modellandschap zal wor-



De ingang van de woning is op dijkniveau.



den ingepast. Op mijn modelbaan zal het zicht vanaf de zijkant zijn, het huis compleet met diepe tuin, kas, groentetuin en natuurlijk de was die aan de lijn te drogen hangt. De verf op het dak is na een dag of twee genoeg uitgehard om een wasje met

zwart te krijgen. Het dakbeslag schilderen we rondom wit. De bouwers zijn tot het dak gevorderd, na het kerstreces plaatsen we in de Railhobby 407 het dak, de houten hekwerken en zetten we de bekende puntjes op de i.

EXTRA ONLINE

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

De volgende uitgave van Railhobby, nummer 407, verschijnt circa 8 januari.

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



De laatste stoomtractie in China

De dagbouwmine in Sandaoling, Binnen-Mongolië, uitgebreide (foto)reportage van de laatste stoom hotspot ter wereld waar vanaf 2019 diesels worden ingezet.



ProRail Incidentenbestrijding

(Foto)reportage van het oefenen van het hersporen van een tweeassige ketelwagen op de Kleefse Waard.



Portchullin

De diesellijn van het door Mark Tatlow gebouwde Schotse plattelandstation anno 1974 kent door de zessporige fiddly yard een afwisselend treinverkeer.



Hotel Noordzee

Uit twee en een halve kit bouwt Thonis van der Weel het hotel, compleet met kamermeid en winderig terras.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferree, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Bruno Batenburg, Dick van Beek, Paul Bender, Rob Blom, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Arie den Heijer, Hans Koning, Koen van der Lee, Len van der Maar, Martin Menke, Robert Mooij, Cor Rood, Eric Salleveld, Hans Scherpenhuizen, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven
Redactieadres Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, tel. 033-4892900, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Merkcoördinator** Joukje Groot **Media advies** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@scalapublishing.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, (bereikbaar op werkdagen van 09.00 - 17.00 uur), abonnementen@scalapublishing.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print+online kost € 66,-, in België € 77,-, in overige landen € 98,-. Een print jaarabonnement kost € 55,50, in België € 64,-, in overige landen € 82,-. Een online jaarabonnement kost € 26,90 per jaar. Een jaarabonnement inclusief 2 specials vanaf € 32,90. Bij betaling d.m.v. factuur geldt € 2,50 toeslag. Prijs wijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Machtigen kan via abonnementen@scalapublishing.nl of www.scalapublishing.nl/machtigen. Alle prijzen zijn incl. BTW. Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging **Losse nummers** Nederland € 6,99, België € 7,99 **Verschijningsfrequentie** 10 x per jaar **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55, www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Vellendrukkerij bdu bv Barneveld **ISSN** 0165-4551

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



... wie im Original

O Denneboom ...

Of we nu een witte of groene Kerst krijgen, beide gevallen kunnen met de nieuwe, verlichte Kerstbomen van NOCH sfeervol worden omgezet in een diorama. Beide bomen zijn in 5 cm, 8 cm of 12 cm te verkrijgen en met 10, 20 of 30 LED lampen.



22120

Verlichte Kerstboom

Besneeuwd met 20 LEDs
8 cm hoog



22131

Verlichte Kerstboom

Groen met 30 LEDs
12 cm hoog

www.noch.com • YouTube www.noch.de/youtube

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-86239 Wangen / Allgäu

Prachtige diecast modellen in 1:87

Nu bij uw dealer verkrijgbaar!



Schuco.de

www.schuco.de • schuco@schuco.de • +49 9 11 / 9765-02

Schuco

Kant-en-klare modellen



387.392 - Paard en ploeg



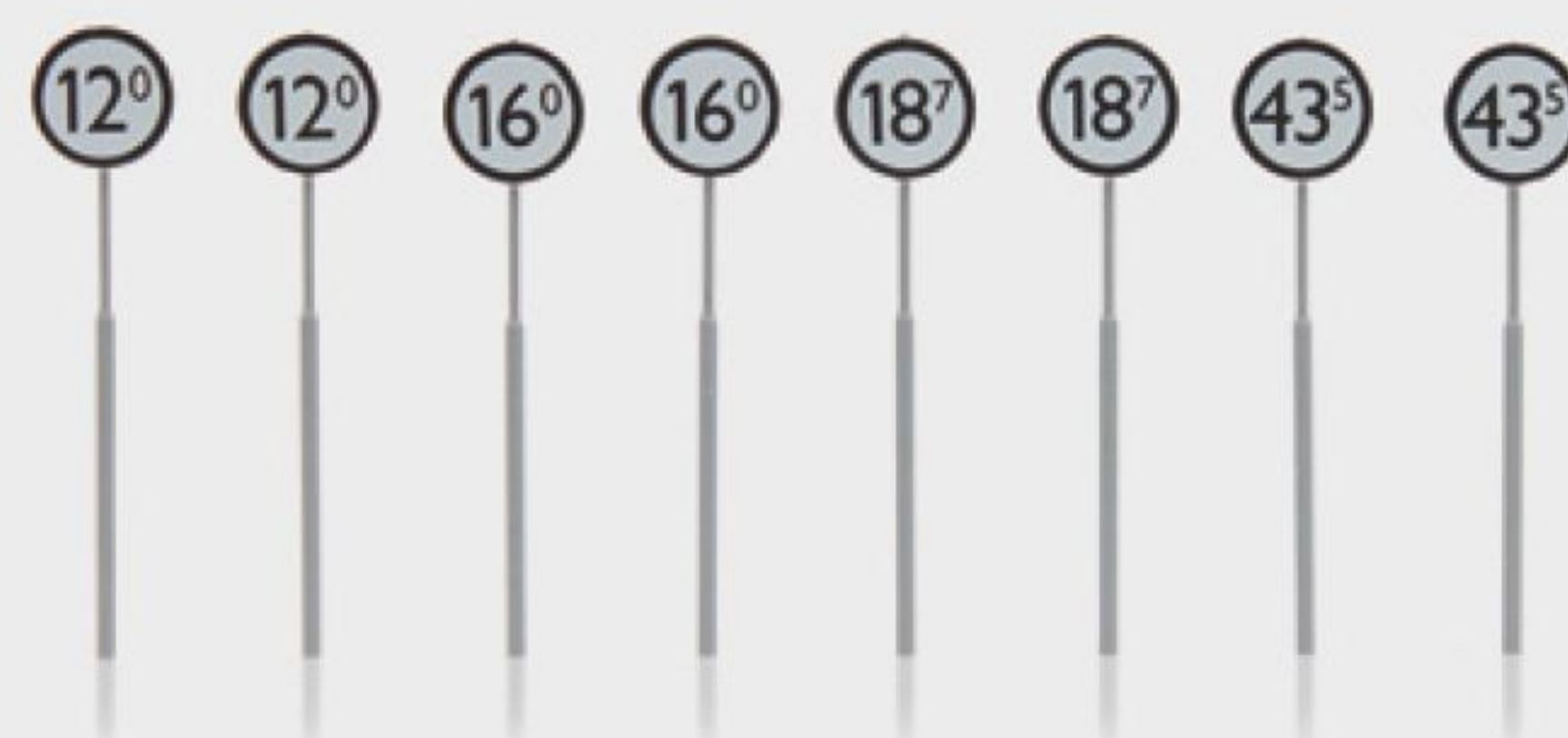
387.24-BL - Ladderwagen blauw



387.63 - Open boerenwagen



387.259 - Bucyrus hijskraan civiel



387.209 - NS borden aankondiging overweg



387.344 - GMC 353 kraanwagen



387.222 - Kooipallets



20.280.01 - Draisine, groen

Nieuw in N-schaal



316.070 - GMC 353 Netam-kieper

316.071 - GMC 353 Kraanwagen

Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws