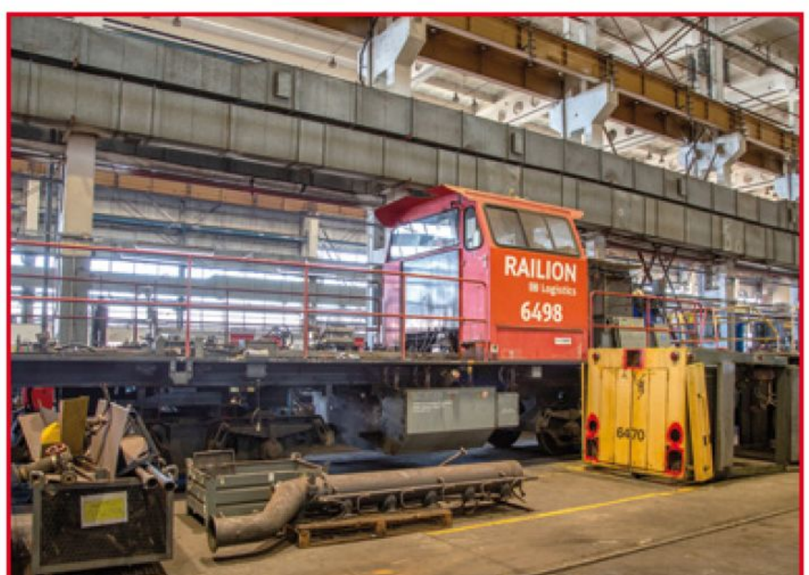
RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

A4 Diorama's in het vizier

BP

8 718836 140426 00408



Reportage: NS 6400
revisie door DB Cargo Polska

Railtest: 2x E 19
Märklin & Fleischmann

Baan in Beeld: Smeerdijk
chemische industrie in H0

Jaargang 42, Railhobby februari 2019 - nr 408 - € 7,50 / € 8,50 (BE)

NOCH

... wie im Original

Uit voorraad leverbaar bij uw vakhandel!

Lekker erop uit ...

De vakantie komt eraan!

Chillen en grillen, surfen en kamperen, reizen en zwemmen. Echte vakantiescènes eenvoudig en snel gemaakt!
Niet alleen in spoorgrote H0 maar ook in TT en N wachten de nieuwe NOCH figuren erop uw diorama nog levendiger te maken. Ontdek de nieuwe figuren 2019 bij uw vakhandel of op ***www.noch.de***

H0 15472 Reisgezelschap

H0 15561 Plaspauze

H0 15593 Bij de BBQ

H0 15851 Zonaanbidders

H0 15853 Surfers

H0 15876 Camping

H0 15879 Padvinders

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

NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen/Allgäu

Prachtige diecast modellen in 1:87

Nu bij uw dealer verkrijgbaar!

Door de toegenomen economie wordt het steeds drukker op de weg. Daarbij neemt ook het vrachtverkeer als maar toe, met files tot gevolg. De capaciteit van het transport over water is niet constant. Zo is die door de lage waterstand teruggelopen. Dan wordt een ander transportmiddel, de trein, steeds belangrijker. Op het spoor is er dan ook een behoorlijke groei van het goederenvervoer te zien. Maar daar loopt men tegen grenzen aan. Want niet alleen het goederenvervoer neemt toe, ook het reizigersvervoer zit behoorlijk in de lift. Het was dan ook niet voor niets dat destijds is besloten de Betuweroute aan te leggen om goederen- en reizigersstromen van elkaar te scheiden. Maar helaas: aan de oostzijde van deze lijn komt men in een fuik terecht. Ondanks toezeggingen is de spoorcapaciteit aan Duitse zijde nog steeds niet verruimd. De aanleg van het derde spoor op het Nederlandse deel van het traject Zevenaar - Duitse grens is wel afgerond. Een knap staaltje werk, waarbij hogesnelheidswissels met een hoek van 1:29 zijn ingebouwd en de bovenleidingsspanning is omgebouwd naar 25 kV. Maar, zoals gezegd, in Duitsland verlopen de werkzaamheden moeizaam. Tussen Emmerich en Oberhausen liggen nog steeds maar twee sporen. Twaalf jaar geleden is afgesproken dat tussen deze steden een derde spoor komt. Bewijs hiervoor is er niet, maar boze tongen beweren dat onze Oosterburen de zaak traineren vanwege hun belang bij zeehaven Hamburg. Twee jaar geleden zijn de werkzaamheden eindelijk gestart, maar het vlot nog niet erg. Zo moeten nog meerdere (onteigenings)procedures worden afgerond. Reden voor de topman van het Havenbedrijf Rotterdam, Allard Castelein, om een brandbrief aan de Duitse minister van Verkeer en Infra, Andreas Scheer, te sturen met een cc aan de Nederlandse minister Cora van Nieuwenhuizen. Hij stelt dat er in Nederland al 4,7 miljard euro is geïnvesteerd, maar dat het aantal treinen nog maar 100 per dag bedraagt in plaats van 160. Hij wil van de Duitsers nu wel eens weten wanneer het derde spoor wordt opgeleverd, omdat er aanzienlijke economische belangen mee gemoeid zijn. Ook zijn Amsterdamse collega wil een brandbrief sturen aan de Nederlandse minister. Hij vindt dat de verbindingen met het achterland te weinig capaciteit hebben. Zo moeten de goederentreinen van en naar de Hoogovens via Amsterdam Centraal. Dat gaat straks nog moeilijker worden als daar enkele middensporen worden opgebroken ten behoeve van perronverbredingen. De hoofdstad kent geen eigen goederenspoorlijn, zoals Rotterdam. IJmuiden krijgt straks de grootste zeesluis ter wereld, maar de goederentrein moet steeds vaker wijken voor de reizigerstrein. Zeker als het Hoogfrequent Spoor van start gaat. Er moet dus iets gaan gebeuren. Een leuke puzzel voor het ministerie. We zijn benieuwd hoe dat gaat aflopen.

Ton Oosterom

Het wordt dringen op het spoor, waardoor het goederenvervoer per trein in de knel komt. (foto Myron van Ruijven)

COVER

Fly like an Eagle

Het diorama met Amerikaans winters motief van Paul Eijkenaar, winnaar 3e prijs.

Foto: Dolf Heibloem

ADVERTEERDERS

2 NOCH **2** Schuco **4** Train Service Danckaert / ESU **4** Freebit/N-Spoorstore **4** Treinselect **18** Modelspoorbeurs Zutphen **18** Somberg Modelbouw **18** Peperkamp Modelbouw **18** Beelen Modelbouw **18** Domburg Train Support **52** Hobma Modelbouw **52** TreintjeOost **52** Nijverepublishers.nl **52** Van Zuthem Autominiaturen **52** Gijs van Appeldoorn Spoorweg Fotografie **77** On traXS! **83** RAIL **84** Gebr. Märklin & Cie

36232

Import:

T S D
train service danckaert

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

36243

Nu verkrijgbaar !

36204

31350

DigitaalService
Freebit.nl
Modeltreinen

iTrain digikeijs Z21 Modellbahnsteuerung
ESU Uhlenbrock digital Kuehn D&H
märklin CTelektronik LDT

- 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

Trein Select

Kerkweg 147a
6155 KM Puth
046 - 428 2580
info@treinselect.nl
www.treinselect.nl

34

In een tweetal afleveringen presenteren we de inzendingen die op Eurospoor 2018 waren te zien. De 'Industriële werkplaats' van Dick Berns haalde de 2e plaats.

28 Reportage: Alstom Konstal
De Poolse fabriek waar de NS ICNG wordt gebouwd startte in 1864 met de productie van wielstellen. Daarna volgden trams, metro's en treinstellen.

42 Historie: Deutsche Reichsbahn E 19
Door WO II hebben de krachtige stroomlijnmachines nooit kunnen excelleren.

46 Railtest
Guus Ferrée kijkt met een kritisch oog naar de E 19.12 van Märklin en de E 19.11 vanFleischmann.

54 Uitgelicht: NMBS 2550 Van Biervliet
Ton van Oosterom en Chris van Diesen belichten de van de Beneluxdienst bekende eloc.

60 Reportage: de laatste stoom in China
Full house in Fuxin, de Chinese mijnstad bood de mooiste fotomotieven. Sevrien Ferrée doet verslag in woord en beeld.

72 Reportage: NS-locs 6400 in Polen
De NS diesels gaan in Polen een tweede leven tegemoet. Myron van Ruijven bezocht de werkplaats van DB Cargo Polska.

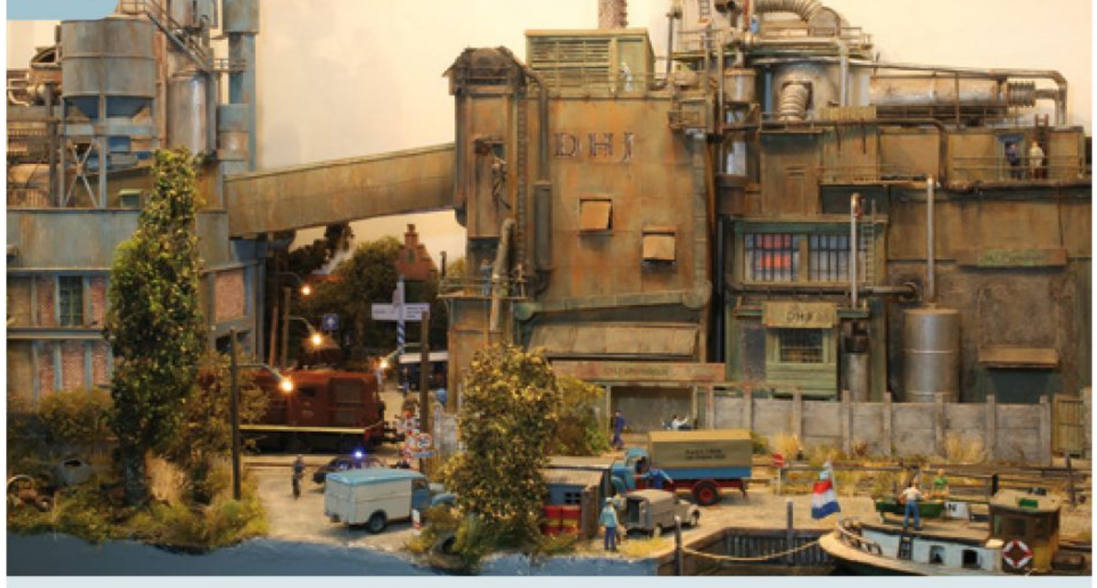
78 Techniek: Autolaadkraan
Modelbouwer Rob Mooij bedacht en bouwde een werkende laadkraan voor een oplegger voor stenentransport.

... en de rubrieken
10 Rail Actueel
19 Column door Paul Bender
26 De Vijf van ... Modelspoorbeurs
53 Railnieuws
59 Railpers
66 Modelnieuws
82 Preview Railhobby 409 (Neurenbergspecial) en 410 (=2019/03)

6

Techniek: Twindexx Vario IC 2
De ontwerpers en programmeurs van Brawa maakten de dubbeldekkers tot een rijdende computer.

20



Haalt de complex gebouwde chemische modulebaan de milieudoelstellingen van Parijs?

BRAWA TWINDEXX VARIO IC 2

Rijdende computer in H0

In 2010 bestelde de DB voor het langeafstandsverkeer 27 vijfdelige dubbeldekstreinsets voor dienst achter een Traxx BR 146.5. Deze 135 bakken maken deel uit van een order van 800 dubbeldeksrijtuigen. De Twindexx Vario is een doorontwikkeling van eerder door Bombardier in Görlitz gebouwde dubbeldekkers. Op de Spielwarenmesse 2017 werd het intercitymaterieel door Brawa in H0 aangekondigd. Met de productie en uitlevering was enige tijd gemoeid, maar het resultaat is overtuigend. Modelspoorredacteur Chris van Diesen neemt het materieel onder de loep.

De driedelige set zo uit de doos.

Als DB Intercity 2 (IC 2) bestaat de Twindexx Vario uit een stuurstandrijtuig 2e klasse, vier tussenrijtuigen waarvan een 1e klasse en een eloc BR 146.5. Een IC 2 telt 398 zitplaatsen in de tweede klas en 70 in de eerste, er is ruimte voor tien fietsen. Loc en rijtuigen zijn in de IC-kleurstelling gehouden: wit met doorlopende rode baan. De voor 160 km/h toegelaten Twindexx Vario IC 2 zal ouder materieel vervangen.

Model

De Twindexx Vario bestaat uit een driedelige, 92 cm lange basisset: het stuurstandrijtuig en twee rijtuigen 2e klasse. Om de trein op IC 2-lengte te krijgen zijn rijtuigen 1e en 2e klasse los verkrijgbaar. In alle rijtuigen zijn de digitaal aanstuurbare mogelijkheden optimaal benut. Zowel de set als de rijtuigen zijn in verschillende uitvoeringen leverbaar: tweerail Analoog Basic+, idem drierailsysteem en voor twee- en drierail Digital Extra. In deze Uitgelicht bespreek ik de driedelige set digital extra in de gelijkstroomuitvoering. Maar goed, laten we eerst kijken wat dit allemaal inhoudt.

Analoog Basic+

Front- en sluitseinen, Pluxx 22-decoderinterface, flikkervrije verlichting door condensator. Na inbouw van een decoder ook: onafhankelijk van elkaar te schakelen front- en sluitseinen, schakelbare verlichting bestemmingsdisplay in zijwanden, schakelbare cabineverlichting.

Digital Basic+

Pluxx 22-decoderinterface met Doehler & Haass-decoder, onafhankelijke van elkaar te schakelen front- en sluitseinen en schijnwerpers, schakelbare verlichting koersbord in zijwanden, schakelbare cabineverlichting, flikkervrije verlichting door condensator.

Digital Extra (AC/DC)

Zoals bij Digital Basic+, maar ook: elek-

Het stuurstandrijtuig gezien door een Preiser-reiziger.

1

2

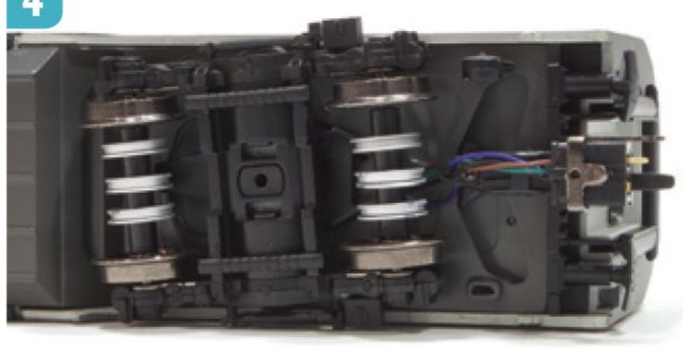
1. De ventilatieluiken in het dak zijn los ingezet. **2.** De achterzijde van de stuurstand met de vierpolige elektrische koppeling. **3.** De draaistellen zijn meerkleurig uitgevoerd.

trisch geleidende koppelingen voor stroom en digitale info naar alle rijtuigen, automatisch herkenning in welke volgorde de rijtuigen in de trein staan, alle functies per rijtuig onafhankelijk van elkaar schakelbaar, sluitseinen doven automatisch wanneer een rijtuig aan de trein is toegevoegd.

3

Genoeg functies dus! Bijzonder is dat de rijtuigen in de Digital Extra-uitvoering weten waar ze in de trein zijn opgenomen en de juiste functies aan elkaar toewijzen, zoals sluitseinen die doven als er een volgend rijtuig aan de trein wordt gekoppeld. In de tabel hebben we de

4



5

6

7

8

9

10

11

12

4. De draaistellen, wielen en bedrading zijn goed afgewerkt. **5.** Mooie doorkijk door de heldere ramen, fraai graveerwerk bij de dakroosters. **6.** De stuurstand en profil. **7.** Het rijtuig 2e klasse en profil. **8.** De andere zijde van het rijtuig 2e klasse. **9.** Het interieur is voor deze prijsklasse wat basic. **10.** Het plakband bedekt gedeeltelijk de bestemmingsdisplay, dit is simpel te verhelpen. **11.** De afwerking in techniek is op orde. **12.** Als de koppelingen niet geheel zijn aangedrukt (speling 1 mm), is balg tegen balg rijden niet mogelijk.

kleurscheiding van de witte wanden met het grijze dak is scherp gestoken en vertoont geen spuitwaas. De IC-kleurstelling is afgestemd op de Traxx 146.5 van Brawa. De 308 mm lange rijtuigen zijn exact in 1:87 gehouden. De kap bestaat uit hoogwaardige kunststof en is met zes nokken op de metalen bodemplaat geklikt. De ventilatieluiken op de daken zijn los ingezet. Zowel het onder- als bovendek van de kaarsrechte bakken heeft een ledstrip met warmwitte leds. Tijdperk VI.

STUURSTANDRIJTUIG

Van het stuurstandrijtuig trekt de stoere kop de aandacht. De rode sierlijn loopt gracieus door tot het front, de grote en heldere ramen bieden een goed zicht in het interieur. Alle rijtuigen uit de Digtal Extra-set hebben een vierpolige elektrische koppeling, de zogenaamde zug-bus. Deze voorziet de rijtuigen niet alleen van stroom, maar ook van digitale informatie. De koppelingen laten zich op recht spoor goed koppelen en meeste functies vermeld, in de Duits- en Engelstalige handleiding die bij de set wordt geleverd vindt u andere functies en (tot zeven tussenrijtuigen) de cv-instellingen. De Twindexx Vario-rijtuigen komen niet overeen met de gemiddelde standaardrijtuigen die u bent gewend. Het is een set met veel mogelijkheden en speelplezier. Door de metalen bodemplaten hebben de rijtuigen een goed gewicht en dito rijgedrag. De opdrukken zijn fijn en scherp, het glaswerk is helder en staat strak in de sponningen en is deels van opdrukken voorzien. De ook ontkoppelen gaat gemakkelijk. De draaistellen zijn compleet en fijn uitgevoerd. Voor zelfmontage zijn luchtslangen en voor het stuurstandrijtuig een imitatiekoppeling bijgevoegd. Bij het drierailsysteem heeft de voorzijde van

De stuurstand met alle lichten aan.

het stuurstandrijtuig een sleper. Toch zijn er een paar verbeterpunten te melden. De pasvorm van de schortplaat van het stuurstandrijtuig is onder de buffers niet optimaal, deze steekt een klein beetje uit en het in drie kleuren gehouden interieur is vrij basic. De ruimte tussen de bakken is wat groot; Preisers moeten echt naar de andere wagen springen. Tenslotte is er wat lichtlekkage tussen de diverse seinbeelden.

Al met al een fraaie set, een technisch hoogstandje die in de digitale modus veel speelplezier op de modelbaan zal brengen. De digitale driedelige set (artikelnummer 44507) komt op 467,90, een los rijtuig komt op 134,90. Dat is wel even s(chr)(l)ikken. U kunt zelf kiezen of u zult schrikken of slikken.

13

14

15

16

13. De schijnwerpers en bestemmingsdisplay zijn ingeschakeld. **14.** De sluitseinen lekken iets naar de andere lamphouders. **15.** Leuke gadget, de sluitseinen doven automatisch als een andere wagen wordt aangekoppeld. **16.** Verlichte bestemmingsdisplay en interieur.

De functies van de versie Digital Extra

F0	hoofdverlichting aan/uit
F1	schijnwerpers
F2	cabineverlichting
F3	bestemmingsdisplay
F4	rangeerstand aan
F5	licht voor uit
F6	licht achter uit
F7	licht in alle rijtuigen aan
F8	licht in stuurstandrijtuig aan
F9	licht alleen aan in 1e wagen na stuurstand
F10	licht alleen aan in 2e wagen na stuurstand
F11	licht gedimd in de stuurstand
F12	licht gedimd in 1e wagen na stuurstand
F13	licht gedimd in 2e wagen na stuurstand
F0+F4	rangeerlicht stuurstand rijtuig

EXTRA ONLINE

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

VST 07-03 BUITEN DIENST

Het doek is gevallen voor de laatste commerciële 2200. De Eurailscout VST 07-3 is per 1 januari buiten dienst genomen. De loc was de laatst overgeblevene van drie 2200'en die het bedrijf in dienst had. Het is de voormalige NS 2282 die samen met de 2270 en 2328 in 1994 door Strukton in gebruik werd genomen. In 2007 werden de locs verkocht aan Eurailscout, een bedrijf waar Strukton inmiddels voor de helft eigenaar van is. In de loop van de tijd zijn de locs een voor een buitendienst genomen. Dat begon in 2010 met de 2270 (VST 07-1), in 2015 volgde de 2328 (VST 07-2). De restanten van de VST 07-1 zijn inmiddels naar de sloper verdwenen. De VST 07-2 staat als plukloc in Zutphen. Zodoende bleef de VST 07-3 als laatste achter. De laatste jaren was de loc vaak te zien met een SIM-meetwagen. Einde 2018 werd de VST 07-3 ook ingezet voor instructieritten naar Moerdijk. De loc week wel duidelijk af van een originele NS 2200. In 2003 werden de drie locs namelijk voorzien van een nieuwe motor met lagere huif om het zicht van de machinist te verbeteren en was meetapparatuur ingebouwd. Toch bleven ze duidelijk als 2200 herkenbaar.-MvR

De VST 07-3 - ook wel 302282 - staat voor de Eurailscoutloods in Amersfoort. (foto Myron van Ruijven)

De vers geschilderde 201 093-2 rangeert met de 502, 501 en 504. (foto Koen van der Lee)

201 093 TERUG

In de stijl van de Reichsbahn is loc 201 093 op 22 december teruggekeerd op het Nederlandse spoornet. De V100 wisselde in juni 2018 van eigenaar: VEB Tractie nam de loc over van RailPro en droeg de exploitatie over aan RailExperts. Omdat diens pas opgeknapte 6703 aan LTE is verhuurd, is de V100 op de Watergraafsmeer nodig om wintersporttreinen samen te stellen. Naar goed gebruik van het bedrijf om met toonbaar materieel te rijden werd de V100 op 2 november achter de 9901 overgebracht naar de BSH in Haarlem. In de rode loods werd de graffitilaag verwijderd en werd een nieuwe verflaag aangebracht. Net op tijd voor het wintersportseizoen rolde de Reichsbahn-rood geschilderde, weer tot 201 093-2 omgedoopte en van gereconstrueerde 'originele' locplaten voorziene machine naar buiten.-KvdL

RXP 1251

De 1251 van RXP is eind december weer in een rijvaardige staat teruggebracht. De zesassige ex NS-machine stond al sinds 2017 aan de kant omdat de beide particuliere eigenaren geen geld hadden om de loc door de keuring te laten komen. RXP was de laatste huurder en had de loc voor eigen rekening laten bestickeren. In samenwerking met de eigenaars van de loc, het onderhoudsbedrijf, ECM Fairtrains en RXP werd in het najaar een plan van aanpak opgesteld dat moest leiden tot een terugkeer van de 1251 in de actieve dienst. Tijdens een van de eerste ritten, op 22 december, bracht de loc drie machines van de serie V60 van de Watergraafsmeer naar Haarlem en nam op de retourrit de 201 093 mee terug. De drie in het verleden door EETC gebruikte V60-locs moesten weg omdat ze de terugkeer van de 201 093 in de weg stonden (zie hierna). Al eerder zou dit trio naar Haarlem worden overgebracht, maar nu kon het gecombineerd worden met het transport van de V100 naar Amsterdam. Met 50 km/h werden de locs achter de oude Werkspoorlocomotief via Amsterdam Centraal, Zaandam en Uitgeest (kopmaken) naar Haarlem gebracht. Voorlopig worden ze alleen gestald, maar gezien de technische staat is een opknapbeurt in de toekomst niet uit te sluiten.-GF/KvdL

De RXP 1251 staat met de EETC 502, 501 en 504 in Haarlem gereed voor vertrek naar de Driehoek, 22 december 2018. (foto Koen van der Lee)

1304 GEREPAREERD

De 1304 is terug op het Nederlandse spoorwegnet. De klassieke eloc is na reparatie opnieuw klaar om te worden ingezet. Fairtrains - de voertuighouder die de loc van de Werkgroep 1501 in bruikleen heeft gekregen - heeft bij Shunter in de Waalhaven twee gereviseerde motoren ingebouwd en de wielen afgedraaid. Voorlopig blijft de loc in de huidige HSL-kleurstelling. De loc mocht na de reparatie twee lichte klussen uitvoeren: op 9 december bracht de loc de 1122 van Kijfhoek naar Blerick. Zo trok de 1304 haar helper voort die onderdelen af moest staan. De 1122 die als plukloc dient, was eerder door Fairtrains ontdaan van zijn tractiemotoren. Dit zijn dezelfde motoren als in de 1300'en. Op 21 december reed de 1304 de tweede rit en mocht het transport van twee NS 700'en verzorgen. Soortgenoot 1315 is nu aan de beurt voor een revisie. Via Facebook had Fairtrains haar volgers gevraagd om een nieuwe kleurstelling voor de loc te bedenken. Blauw met twee witte banden won.-MvR

Op 6 oktober 2015 werd de loc bij Strukton in Zutphen opgeknapt. (foto Myron van Ruijven)

De 2454 op het emplacement van PON in Leusden, 18 december 2018. (foto's Myron van Ruijven)

2454 naar PON Leusden

Door een defect aan Bakkie 9702 werd deze klassieke loc vervangen door de 2454. De 9702 was op maandag 17 december met de BLG-trein in Leusden aangekomen toen de intensief gebruikte loc daar defect raakte. De inderhaast opgetrommelde 2454 mocht het werk afmaken. Zo ontstond een historisch verantwoorde inzet: in het NS-tijdperk waren de 2400'en ook met autotreinen op de PON-lijn te zien. Dit zijn de zwaarste treinen die de 2454 sinds haar revisie heeft getrokken. Nadat de 2454 de gestrande trein had opgehaald, bleef Bakkie in Leusden achter en was er de volgende dagen behoefte aan andere tractie. Die dinsdag, donderdag en vrijdag reed de 2454 opnieuw een DB-trein naar Leusden. Het vervoer van station Amersfoort naar Leusden heeft DB enige tijd geleden uitbesteed aan Rail Force One dat ook de tractie verzorgde. Daardoor moesten zij voor vervanging zorgen. Nadat de beladen trein op 18 december op het emplacement van PON was afgeleverd, bracht de 2454 de defecte Hippel met 15 km/h voor reparatie naar Amersfoort. Op vrijdag keerde de 2454 terug naar Leusden, waar de loc lege gesloten wagens uit de loods haalde en beladen exemplaren terugplaatste. Uiteindelijk duurde het langer dan gepland: een van de laatste auto's die nog op de trein stond, kon er niet af. De moderne sleutel werd door het voertuig niet herkend. Nadat de auto alsnog van de trein was gesleept kon de 2454 in het donker met de lege trein terugkeren naar Amersfoort. Deze machine draagt sinds kort de naam 'Niels' op de cabine. Dit werd onthuld tijdens de 'Niels Bakker Expres'. Niels is een van de twee eigenaren van de 2454 en is ernstig ziek. Met de naamgeving werd hem op een persoonlijke manier een hart onder de riem gestoken.-MvR

Het defecte Bakkie stond op het spoor voor de loods van PON en wordt naar Amersfoort gesleept, 18 december 2018.

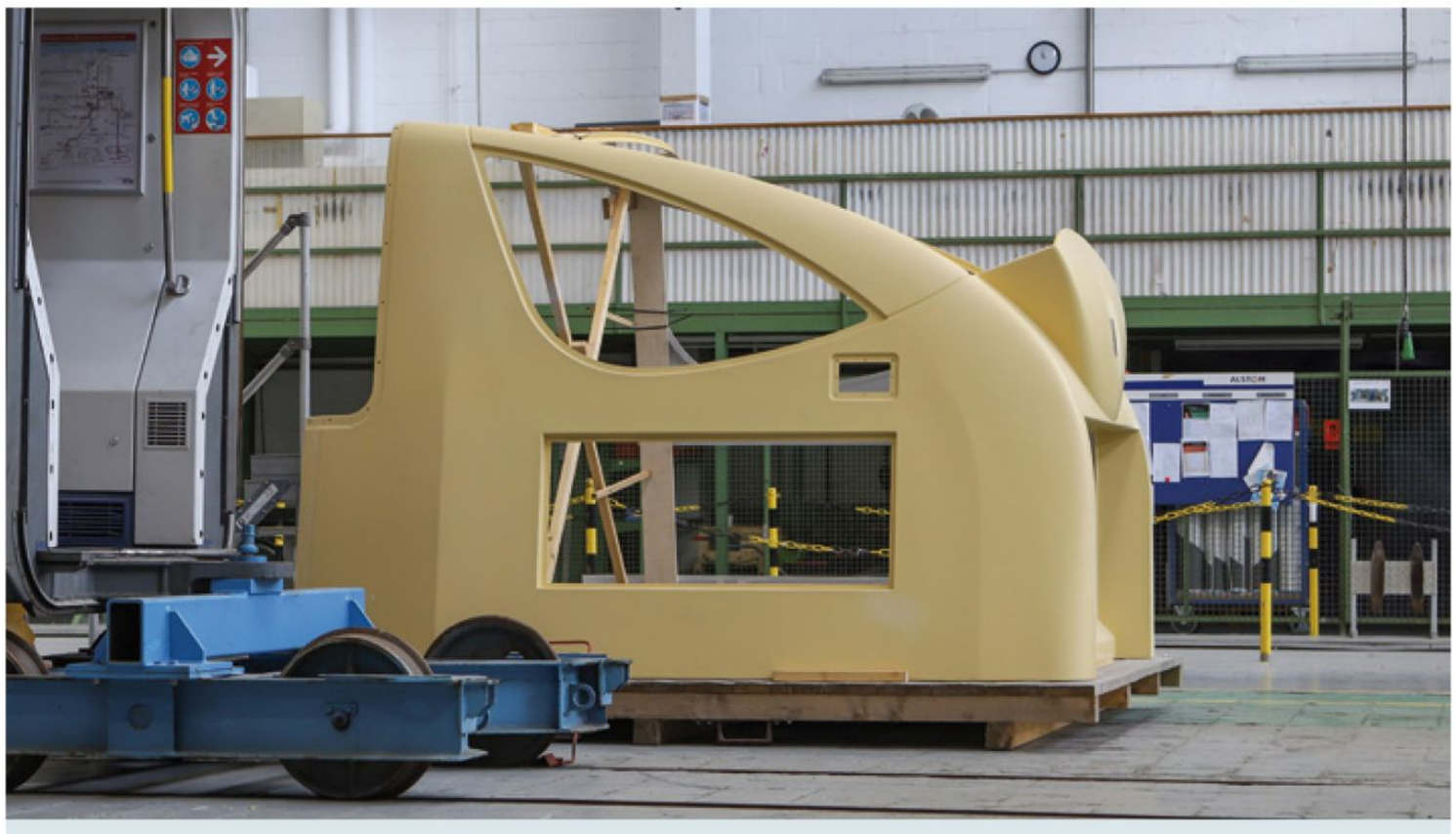
Write for Rights-trein

De Write for Rights-trein van Amnesty International reed op 10 december door Nederland. Als onderdeel van de grote jaarlijkse schrijfactie konden meerijdende reizigers zelf in de pen klimmen. Tijdens de actie die voorheen de naam Schrijfmarathon droeg, worden regeringen aangeschreven om activisten die groot onrecht is aangedaan uit hun benarde situatie te bevrijden. Deze keer stond de actie in het teken van vrouwenrechten. Dat de trein op de Dag van de Rechten van de Mens reed was dan ook geen toeval. Railexperts stelde loc 9901 beschikbaar. De trein bestond uit een bonte verzameling van zeven eersteklasrijtuigen in Rheingold-kleuren en een panoramarijtuig. Het materieel was de dag tevoren door Centralbahn als trein 13498 vanuit Köln-Nippes naar Venlo overgebracht waarna Railexperts de rit naar Amersfoort verzorgde. Hier werden de rijtuigen 's nachts van stickers en koersborden voorzien. Een uitvoerige dienstregeling voorzag een rondrit met als begin- en eindpunt Amsterdam Centraal. Na de openingshandeling door de minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking Sigrid Kaag en NS president-directeur Roger van Boxtel werd via Leiden, Den Haag HS, Utrecht, Arnhem, Deventer en Zwolle naar Amersfoort gereden. Vanaf hier ging de reis na een langere stop verder naar Utrecht, Geldermalsen, Den Bosch, Rotterdam, Den Haag HS en Haarlem. Na een ruim elf uur durende reis liep de trein in Amsterdam binnen. Enkele bekende Nederlanders reisden mee, onder wie gastheer Erik de Zwart, zangeres Juylia Lo'ko en rockband de Baron. Passagiers konden op vertoon van de barcode die online of op het perron kon worden gekregen gratis meereizen. Na afloop van de rit keerde het materieel terug naar Duitsland.-BB

De Write for Rights-trein maakt een tussenstop in Haarlem, 10 december 2018. (foto Bruno Batenburg)

Zelfrijdende RRF 25

Dieselloc 25 van RRF beleefde op 19 december een primeur door als eerste zelfrijdende locomotief acte de presence te geven op het Nederlandse spoorwegnet. Om het alsmaar groeiende vervoer over de rails in goede banen te kunnen leiden is ProRail druk doende om meer ruimte op het spoor te creëren. Een van de innovatieve technieken die daarvoor worden ingezet is de ATO, oftewel Automatic Train Operation. De eerste proefrit op de Betuweroute werd gehouden onder auspiciën van Alstom en Rotterdam Rail Feeding. Door de ATO-techniek kan een locomotief veiliger rijden. Treinen communiceren dan met elkaar en 'zien' de onderlinge - veilige - afstand. Daardoor kan extra capaciteit op het spoor ontstaan. Een bijkomend voordeel is dat de automatisch bestuurde locomotief met name zware goederentreinen energiezuiniger zal maken. 'De beste goederentrein is er eentje die blijft doorrijden', aldus een bij het project betrokken medewerker.-GF



De nieuwe cabine voor Randstadrail-tramstel 4006a, klaar om bij Alstom te worden gemonteerd. (foto Hans Prinsen)

Randstadrail

Het afgelopen najaar heeft motorwagen 4006a van Randstadrail bij fabrikant Alstom in Salzgitter-Watenstedt een nieuwe cabine gekregen. De tram botste, rijdend op lijn 3, op 28 april 2018 frontaal op een personenwagen. Dat gebeurde op de Waldeck Pyrmontkade ter hoogte van de kruising met de Prins Hendrikstraat. Daarbij vielen twee gewonden, van wie een ernstig omdat de auto bekneld raakte tussen de tram en een bovenleidingmast. Het tramstel werd aan de voorkant dusdanig beschadigd dat een deel voor herstel naar Alstom terug moest. Daar staan een aantal reservecabines van dit hier gebouwde materieel om in geval van stevige botsingen te kunnen worden geplaatst.-HP

LUXEMBURG

Reizigers hoeven met ingang van 2020 niet meer te betalen voor het gebruik van het ov in Luxemburg. Tram, trein en bus kunnen om niet worden gebruikt. Deze maatregelen is ingegeven door het verkeersinfarct die het ministaatje regelmatig treft. Veel moet nog worden geregeld voor de maatregel van kracht wordt. Zo is nog niet zeker wat er gebeurt met de eersteklasrijtuigen van de CFL. Luxemburg kent overigens al sinds afgelopen zomer gratis openbaar vervoer voor kinderen en jongeren onder de 20 jaar. Alle andere reizigers betalen 2 voor een kaartje waarmee ze twee uur kunnen reizen. Omdat het land klein is kan met een enkeltje nagenoeg elke bestemming binnen dat tijdsbestek worden bereikt. De vraag is of de politiek gezien aantrekkelijke maatregel effect sorteert. Zo werd in de Estse hoofdstad Tallinn in 2013 een nultarief voor trein en bus voor de eigen bevolking ingevoerd. Toeristen en Esten die elders in het land wonen moeten echter het volle pond betalen. Uit een evaluatie bleek dat er door deze maatregel 14% meer reizigers werden vervoerd, maar het gebruik van de auto daalde echter maar met 5%.-GF

CFL-loc 3009 is op 2 januari 2018 bij het plaatsje Michelau onderweg met IC-trein 108 van het Belgische Liers naar Luxembourg. (foto Bruno Batenburg)

HANS

De Hanseatische Eisenbahn GmbH is met ingang van de nieuwe dienstregeling op 9 december gestart met de exploitatie van de verbindingen RB 33 Tangermünde - Stendal en RB 34 Stendal - Rathenow. Voor de diensten op betrekkelijk korte lijnen zijn drie Lint 27-treinstellen gehuurd die eerder door Hexx werden gebruikt. Hans heeft het vervoer van reizigers voor vier jaar in handen gekregen. Daarmee is het bedrijf na Brandenburg en Mecklenburg/Vorpommern nu ook in de deelstaat Sachsen Anhalt actief. Hexx heeft haar diensten rond de Harz per 9 december afgestaan aan NS-dochteronderneming Abellio dat eveneens Lints inzet. Een ander deel gaat naar Leo Express die in de Tsjechische regio Pardubice een aanbesteding heeft gewonnen. Dit bedrijf runt vanaf december 2019 de regionale verbindingen Ústí nad Orlicí - Štíty en Dolní Lipka - Hanušovice. Naast de Lint 41 wordt ook de Lint 27 ingezet. Deze gaan de motorwagens van de CD-serie 810 aflossen. Op het geëlektrificeerde deel worden Flirts gebruikt waarmee voor rekening van Ústí nad Orlicí naar Praag wordt gereden. De overige lijnen in deze regio blijven in handen van de CD die hier modern materieel als de RegioPanter van Škoda (serie 440), RegioShark van Pesa (serie 844) en de RegioSpider van Stadler (serie 841) inzet.-SF

Een Hexx Lint 41 rijdt als trein naar Goslar bij Wernigerode. Het materieel is deels naar Hans gegaan. (foto Sevrien Ferrée)

De treinen van Alex hebben vaak te kampen met uitval. Alex 223 064 bij Wolfsried, 25 juli 2018. (foto Guus Ferrée)

LÄNDERBAHN ALEX

Het blijft in Duitsland tobben met een aantal particuliere spoorwegmaatschappijen. Nadat eerder afgelopen jaar Eurobahn een zogeheten Abmahnung, zeg maar een donkergele kaart van de opdrachtgever had gekregen wegens de grote uitval van treinen op de verbinding Bielefeld - Hengelo, heeft nu de Länderbahn een dergelijke gevoelige tik op de vingers gekregen. Ook de treinen van Alex - onderdeel van de Länderbahn - die in Beieren onderweg zijn, hebben de afgelopen maanden met een grote uitval en vertragingen te kampen gehad.-GF

De eerste Mireo wordt op 6 december in Wegberg-Wildenrath voorgesteld. (foto's Jan Asshauer)

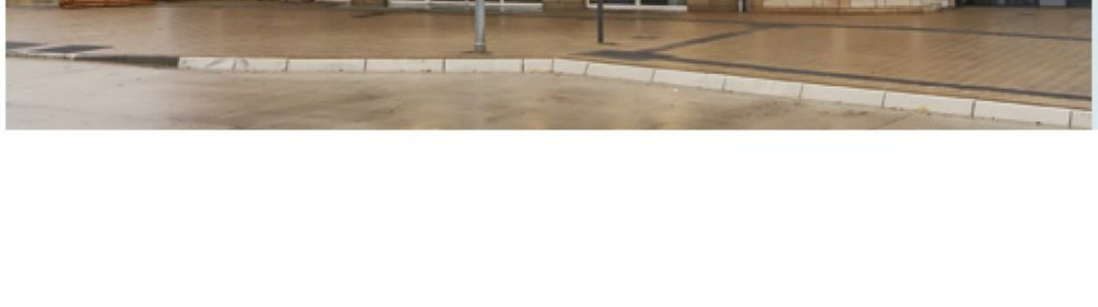
DB Regio neemt de opvolger van de Desiro in juni 2020 in gebruik.

Presentatie Mireo

Mireo heet het nieuwe elektrische enkeldekstreinstel dat Siemens Mobility voor het regionale treinverkeer heeft ontwikkeld. Bij het Siemens Prüf- und Validationcenter (PCW) in Wegberg-Wildenrath, het testcentrum van de fabrikant, werd op 6 december het eerste treinstel van dit type dat als DB-serie 463.0/863.0/463.5 te boek staat, gepresenteerd. In totaal krijgt DB Regio voor de dienst in Baden-Württemberg 24 driedelige Mireo's. Ze zijn bestemd voor het Rheintalnet dat vanaf juni 2020 de Regionalbahn verbindingen Offenburg - Basel/Neuenburg en (alleen op zondag) Freiburg - Endingen/Breisach omvat. Na de eerste bestelling volgde in juli 2017 een tweede order - opnieuw van DB Regio - die 57 driedelige Mireo-stellen behelsde en voor de S-Bahn Rhein-Neckar is bestemd. Dit materieel gaat vanaf december 2020 op de toekomstige lijnen S5, S6, S8 en S9 rijden. De Rheintal-treinstellen krijgen de wit/gele huisstijl van Baden-Württemberg omdat de Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) eigenaar wordt en DB Regio slechts als exploitant zal optreden. De S-Bahn-stellen krijgen een eigen design dat door de drie verkeersinstanties van de samenwerkende staten Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz en Hessen in september 2018 werd gepresenteerd. De Mireo-stellen worden bij Siemens in Krefeld-Uerdingen gebouwd en in Wegberg-Wildenrath in bedrijf genomen. De eerste acht prototypen worden de komende maanden uitgebreid aan de tand gevoeld. De fabrikant benadrukt het relatief lage gewicht van het materieel door gebruik van aluminium, binnenliggende draaistellen en het gelede concept. De driedelige, bijna 70 meter lange Mireo beschikt in totaal over twee niet aangedreven Jakobs- en twee aangedreven standaarddraaistellen. Dat geeft de asindeling Bo' 2'2' Bo'. Siemens past in de Mireo voor het eerst een nieuwe transformator van het type Tractronic Thinity toe. Die is in vergelijking met andere trafo's 25% lichter en kan onder de vloer worden gemonteerd. Door het gebruik van lichtere en duurzame componenten wordt het energieverbruik met een kwart gereduceerd. De stellen hebben een vermogen van ruim 2600 kW en kunnen 160 km/h rijden.-JA

Station Bad Bentheim

De Bentheimer Eisenbahn heeft op 7 december het geheel verbouwde station van Bad Bentheim op feestelijke wijze in gebruik genomen. Dat gebeurde door middel van het doorknippen van een lint bij de ingang door onder meer BE-chef Joachim Berends en de burgemeester van de stad. Het station krijgt medio zomer te maken met een derde vervoerder, de Bentheimer Eisenbahn zelf. Tijdens het inwijdingsfeest werd bekend gemaakt dat de eerste twee Lints op 18 januari naar Nordhorn zouden komen om een dag later tijdens een feestelijke bijeenkomst aan pers en publiek te worden getoond. Dat gebeurde in de werkplaats in Nordhorn. In april worden de overige drie motorwagens naar het graafschap gereden. De Lints hebben nog geen definitieve toelating van het EBA gekregen. De BE liet doorschemeren dat het geen respijt krijgt om het verloren gegane halfjaar - het reizigersverkeer tussen Bad Bentheim en Nordhorn zou op 9 december beginnen - te compenseren. Dat betekent dat het bedrijf slechts een concessieperiode van 2,5 jaar heeft voor de exploitatie van de enkelsporige verbinding.-GF



Het door de BE aangekochte station van Bad Bentheim dat uit de tijd van de spoorwegmaatschappij Almelo-Salzbergen stamt, is in oude luister opgeknapt. (foto Guus Ferrée)

CB-loc 110 278 en de 1142 704 (achter) passeren met vier rijtuigen het voormalige stationsgebouw van Estorf richting Minden, 28 november 2018. (foto's Bruno Batenburg)

De andere loc van de Centralbahn, 1142 704, rijdt met de trein naar Minden in Estorf richting Nienburg.

Eurobahn

Niet alleen op de verbinding Bielefeld - Bad Bentheim - Hengelo is de Eurobahn het afgelopen jaar in opspraak geraakt door de relatief grote uitval van treinen die het moederbedrijf Keolis een vermogen aan boetes moet hebben gekost, ook op het traject (Bielefeld -) Minden - Nienburg werd in negatief opzicht de aandacht getrokken. De zogeheten Porta-Express die normaliter met Flirt-treinstellen wordt geëxploiteerd, kampte eind november met een gebrek aan inzetbaar materieel. Daarom werden van de Centralbahn twee locs serie 110 gehuurd, de 110 278 en 383 die samen met een aantal vierassige rijtuigen volgens een uurdienst op de RB 78 tussen Minden en Nienburg pendelden. De inzet zou aanvankelijk tot 7 december duren, later werd dat bijgesteld tot 4 januari. Behalve de beide 110'en kwam ook de ex ÖBB 1142 704 in actie. Dat gebeurde op 28 november voor het eerst toen de 110 383 defect raakte.-GF

Tram Woltersdorf

Het unieke trambedrijf van Woltersdorf aan de rand van Berlijn komt in andere handen. In december werd door het Landkreis Oder-Spree bekend gemaakt dat de Woltersdorfer Straßenbahn GmbH wordt aanbesteed. Het is de bedoeling dat de nieuwe exploitant op 1 januari 2020 begint. De verbintenis eindigt op 30 juni 2042. Het huidige bedrijf runt slechts de 5,6 km lange, enkel- en normaalsporige tramlijn 87 die in 1913 in het leven werd geroepen. Tussen het S-Bahn station Rahnsdorf en het eindpunt Woltersdorf Schleuse liggen acht haltes. Bij het bedrijf werken zo'n twintig man. Het materieelpark omvat zeven tweeassige motorwagens van het type Gotha T57 en twee bijwagens Gotha B57. Dit zijn tweedehands trams uit Dessau, Dresden en Schwerin. De jongste motorwagen werd in 1961 gebouwd. Na de Wende werden ze gedeeltelijk gemoderniseerd. Het interieur doet desondanks vrij spartaans aan. Of er überhaupt een partij is die een dergelijk bedrijf wil overnemen is natuurlijk de vraag. De trams die in het achtduizend zielen tellende dorp rijden behoren tot de laatste tweeassers die in het westen en midden van Europa in de reguliere exploitatie worden ingezet. Het museummaterieel wordt uitdrukkelijk niet genoemd in de aanbestedingsvoorwaarden. Het eindpunt Schleuse ligt bij een in 1884 geopende sluis.-GF

Motorwagen 27 bij de eindhalte Woltersdorf Schleuse, 28 november 2018. (foto Bruno Batenburg)

Tram Bytom

Ook in Polen rijden nog een paar tweeassige trams rond. Ze doen dienst in Bytom, op een lijn (38) van ruim een kilometer lengte. Deze lijn verbindt het centrum van de stad die in de Duitse tijd Beuthen heette met een begraafplaats aan de ene en een crematorium aan de andere kant van de eindhalte. De trams van het type Konstal 5N gelden als laatste tweeassers die in Polen in de normale dienst rijden. De oldtimers staan op de nominatie om te worden vervangen, nieuw materieel is inmiddels besteld.-GF

Motorwagen 954 rijdt op 29 november 2018 door Bytom richting begraafplaats. (foto Bruno Batenburg)

Ex DB-loc 65 018 op 17 november in actie tijdens de afscheidsrit bij de SSN. (foto Eric Sallevelt)

VSM

De voormalige DB Neubauloc 65 018 rijdt de komende tien jaar bij de VSM. Met eigenaar SSN is bovendien een optie van nog eens tien jaar overeengekomen. De 65'er die op 17 november haar afscheidstournee maakte, moest na haar buitendienststelling een aantal onderdelen zoals de oververhitter en de GSM-R-unit afstaan aan de 23 023. Onderdelen die evident zijn voor het rijden op het Nederlandse spoorwegnet. De VSM heeft toegezegd de loc in rijvaardige staat te houden en ermee op de eigen lijn te gaan pendelen. Hoofdlijnritten zijn echter niet aan de orde. De maximumsnelheid van 85 km/h wordt teruggebracht tot 40 km/h, de gangbare snelheid tussen Apeldoorn en Dieren. Dat de 65 018 in Rotterdam voorlopig uit beeld verdwijnt heeft volgens de SSN te maken met het actuele beleidsplan. Dat gaat uit van twee bedrijfsvaardige machines uit een collectie van vijf. De tweede bedrijfsvaardige loc, 01 1075, gaat over niet al te lange tijd aan de kant. In haar plaats wordt de 41 105, een voormalige oliestoker uit Rheine, in dienst gesteld. Overigens meldt de SSN op haar website dat indien nodig, zoals voor de traditionele stoomtreindagen, de loc tijdelijk kan worden teruggeroepen.-ES

SHM

De SHM neemt als alles volgens plan verloopt komende zomer een nieuw, zelfgebouwd rijtuig in gebruik. Rijtuig 501 zal als restauratie dienst doen. De nieuwkomer die werd gebouwd op de plek van wat het Bello Atelier gaat worden, is gebaseerd op een vroeger ontwerp van de HSM. Omdat dit bedrijf nooit een rijtuigserie 500 heeft gehad wordt voor het genoemde nummer gekozen. Volgens Frank van den Broeke, directeur techniek bij de SHM, wordt het tweeassige stalen rijtuig na te zijn afgedicht buiten de werkplaats geplaatst om daar van een houten interieur te worden voorzien. 'We zijn van plan om in de toekomst een soortgelijk rijtuig te bouwen om op die manier rolstoelreizigers mee te kunnen nemen. Die voorziening hebben we nog niet.' De plek van rijtuig 501 wordt ingenomen door het onderstel van het eerste van drie Bello-rijtuigen. In februari wordt het officiële startschot voor de bouw gegeven. De tweeassige draaistellen, modern van uitvoering naar oude tekeningen, zijn al enige tijd geleden in Hoorn gearriveerd. LTM-loc 26 krijgt in Hoorn een revisie. Daarbij gaan onder meer de assen ter controle naar het Duitse bedrijf Reuschling in Hattingen. De loc krijgt een nieuwe verflaag. Deze tweeasser wordt in de loop van het jaar weer in dienst gesteld.-SF

Bouw van het SHM-rijtuig 501 in de werkplaats in Hoorn. (foto Sevrien Ferrée)

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

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

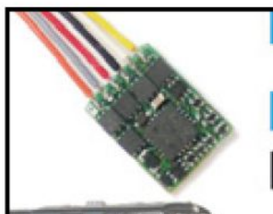
PEPERKAMP MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

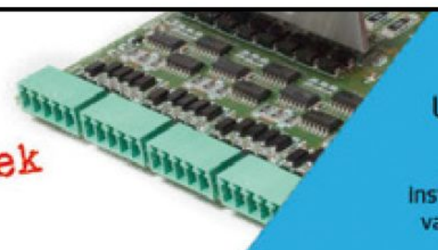
VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

DOMBURG train support



Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek

www.domburgtrainsupport.nl



Problemen?
U kunt bij ons terecht !

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

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

Webwinkel KEUR

Modelspoor Evenement

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

16 & 17 maart '19

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

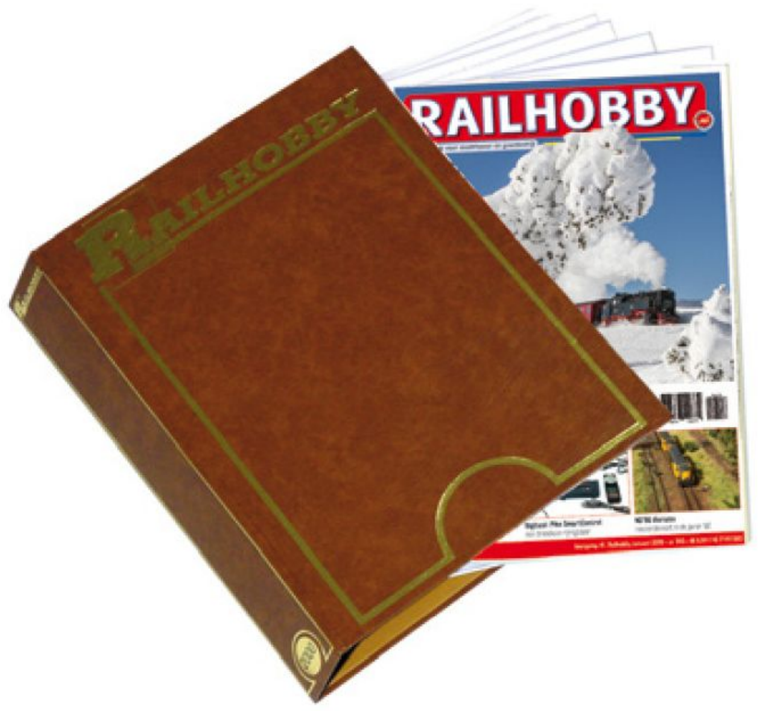
Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 8,-

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

BENTINK MODELSPOOR

T. 06 - 44 32 41 11
info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com

Verzamelband



Met boekbinderspelden en jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

*exlcusief verzendkosten

Tekst: Paul Bender, Foto: Martin Welberg

(G)een kunst

Cardigan Bay Costal Railroad.

Hoewel ik er zeker geen expert in ben kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat de combinatie spoor / rail en kunst weinig voorkomt. De enige uitzondering hierop die ik zo snel kan verzinnen is fotografie. Hierbij is de bulk 'gewoon een plaatje', maar er zijn zeker voorbeelden te vinden waarbij het plaatje erg dicht bij een kunstvorm komt. Een van de bekendere voorbeelden hiervan zijn de foto's van O. Winston Link. Deze fotograaf heeft laat jaren '50 een van de laatste grote spoorwegmaatschappijen in Amerika die stoomlocomotieven gebruikte, de Norfolk & Western, vast gelegd in prachtige zwart/witfoto's. Het boek 'Steam, steel and stars' is een boeiend maar bovenal qua beelden mooi verslag van de nadagen van stoomlocomotieven in dagelijks gebruik. Bijzonder aan de foto's van Link is dat hij deze met name 's nachts nam. In het boek zijn niet alleen de resulterende foto's te zien, maar wordt soms ook getoond hoe de foto's tot stand kwamen. Mijn inschatting is dat de foto's van Link dicht in de buurt komen van kunst of dat zelfs gewoon zijn. In de meer klassieke kunstvormen is de combinatie met spoor zeldzaam. Een van de weinige voorbeelden die ik ken zijn de schilderijen van Joop Polder. In zijn schilderijen zijn vaak een of meerdere trammetjes verwerkt en soms zijn er blikken speelgoedtreinen te zien (zie jooppolder.net).

De modelspoorwegbouw is geen erkende kunstvorm. En ik ga hier zeker geen pleidooi houden om dat te bewerkstelligen. Maar daar waar een schilder of fotograaf een poging doet zijn of haar beeld bij de werkelijkheid in twee dimensies vast te leggen, doen modelbouwers dat in drie dimensies. En net zo goed als er bij schilderwerken een heel palet is tussen onhandig gebroddel en meesterwerken, is dat bij modelbouw ook het geval. Aan de ene kant een kale plaat hout met Märklin M-rails en gifgroen gekleurd zaagsel. Aan de andere kant driedimensionale 'schilderijtjes' die bij de juiste afkadering niet of nauwelijks van echt te onderscheiden zijn. Daar waar een schilder zich 'slechts' met kwast, doek en verf hoeft bezig te houden, heeft een modelbouwer een veel groter palet aan vaardigheden nodig om zijn of haar kunstwerk te maken. Een veelheid aan materialen en de kennis om die goed zijn te be- en verwerken. Maar ook de nodige technische zaken als aandrijving, bedrading en aansturing. Dit alles maakt spoorwegmodelbouw nog geen Kunst met een grote K. Maar zeker een kunst om te maken, maar misschien is het slechts een Kniesoor die daar op let.

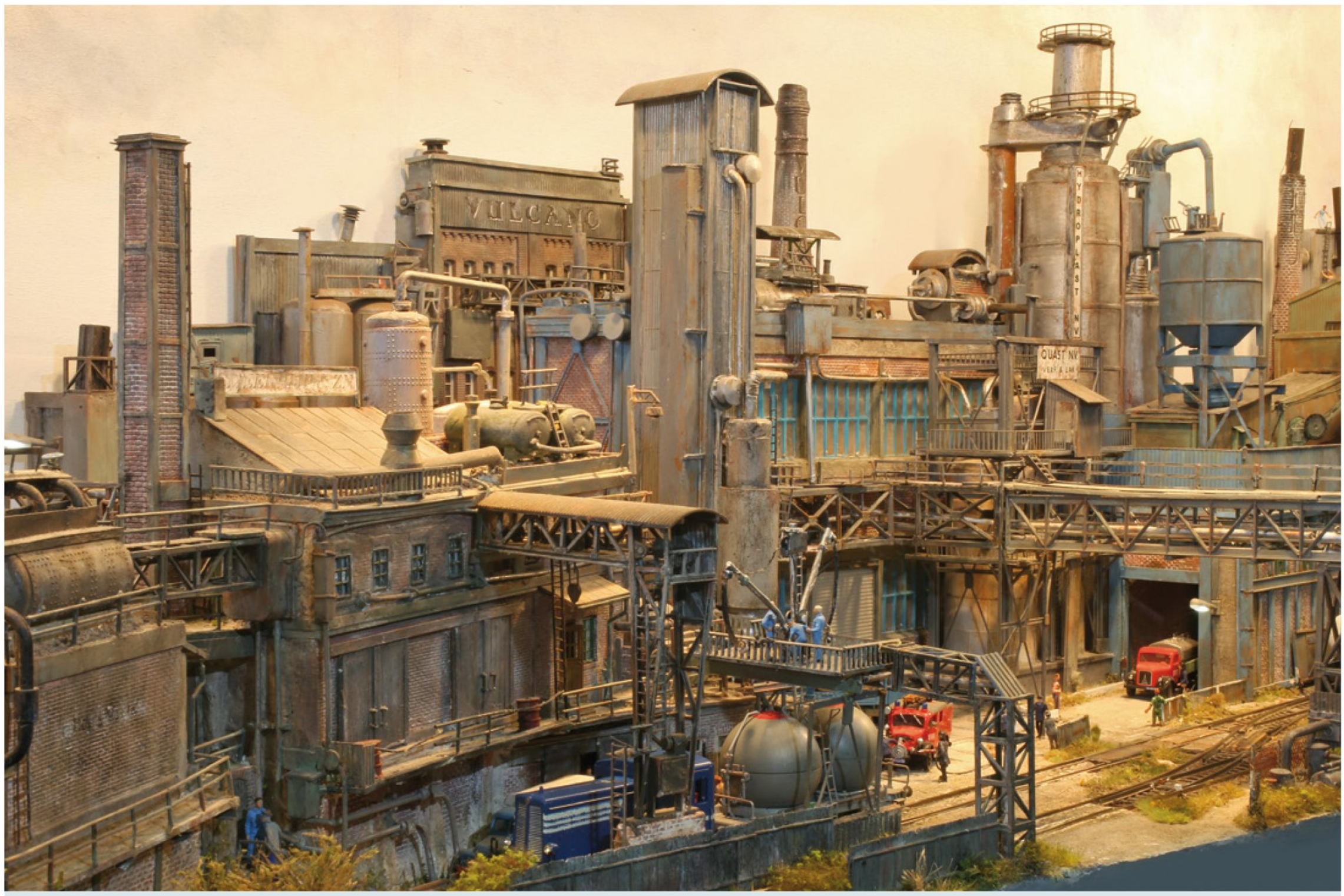
Het meeste fabriekspersoneel woont in het achter de overdekte brug liggende dorp Smeerdijk.

CHEMISCHE INDUSTRIE IN H0 CO_2 NEUTRAAL

Smeerdijk

Smeerdijk bestaat nagenoeg geheel uit industriële complexen, chemische fabrieken met hoge, rokende schoorstenen. Naar het klimaatverdrag van Parijs lijken ze een dikke onvoldoende te halen. Of de door Henk Wust, Jan van Mourik en Derk Huisman in schaal H0 gebouwde modulebaan toch wat beter zal scoren zal uit onderstaand verhaal moeten blijken. Het biedt immers aan de inhoud van veel Preiser-doosjes werkgelegenheid. 'They got a job', zou de Amerikaanse president het milieubesef bagatelliseren. Dus verder niet zeuren.

Terwijl de fotograaf tijdens Rail 2018 zijn camera op het statief zet en op de gelige wolkenlucht de belichtingswaarde bepaalt, benadrukt Jan dat Smeerdijk nagenoeg CO_2-neutraal is: 'Een beetje stroom voor de tl-verlichting, het rijden van de locomotieven en de paar bewegende elementen. Plus twee maal daags een rondje koffie voor de bemanning.' Zou het dan toch meevallen?
Smeerdijk bestaat uit drie op elkaar aansluitende modules die aan twee kanten voor het publiek toegankelijk zijn, de tweesporige fiddle yard aan de rechterkant niet meegerekend. De bouwers hebben industriële complexen uit de jaren 1920, '50 en



Door de jaren heen zijn de diverse fabrieken elke vierkante meter gaan benutten. Zowel horizontaal als verticaal.

'60 uitgebeeld op een relatief klein en smal oppervlak. Het is de werking van het nauwgezet gevolgde perspectief waardoor de kijker zich een grote modelbaan waant. De aandacht voor het perspectief, de zichtlijnen en verdwijnpunten, is Henk Wust niet vreemd. Dat hebben we bij diverse door hem gebouwde creaties mogen ervaren. Met als toppers 'Punta Maria' en 'Mariahöhe'. Op de modelbanen en diorama's van Henk en Jan zijn nooit onbewerkte sceneryproducten van de bekende fabrikanten aan te treffen. Die bouwkits kunnen wel als basis dienen voor om- en verbouw, of - nog liever - scratchbuilding, het uit meerdere kits bouwen van een huis of gebouw, liefst aangevuld met onderdelen uit de rommeldoos. Hoewel, als we Smeerdijk beter bekijken, we beter van een rommelkist of -hutkoffer zouden kunnen spreken. Het is ongelooflijk hoeveel details er zijn te zien aan gevels, dakopbouwen, buizen, appendages, trappen, schuttingen, voertuigen, onkruid en wat dies meer zij.

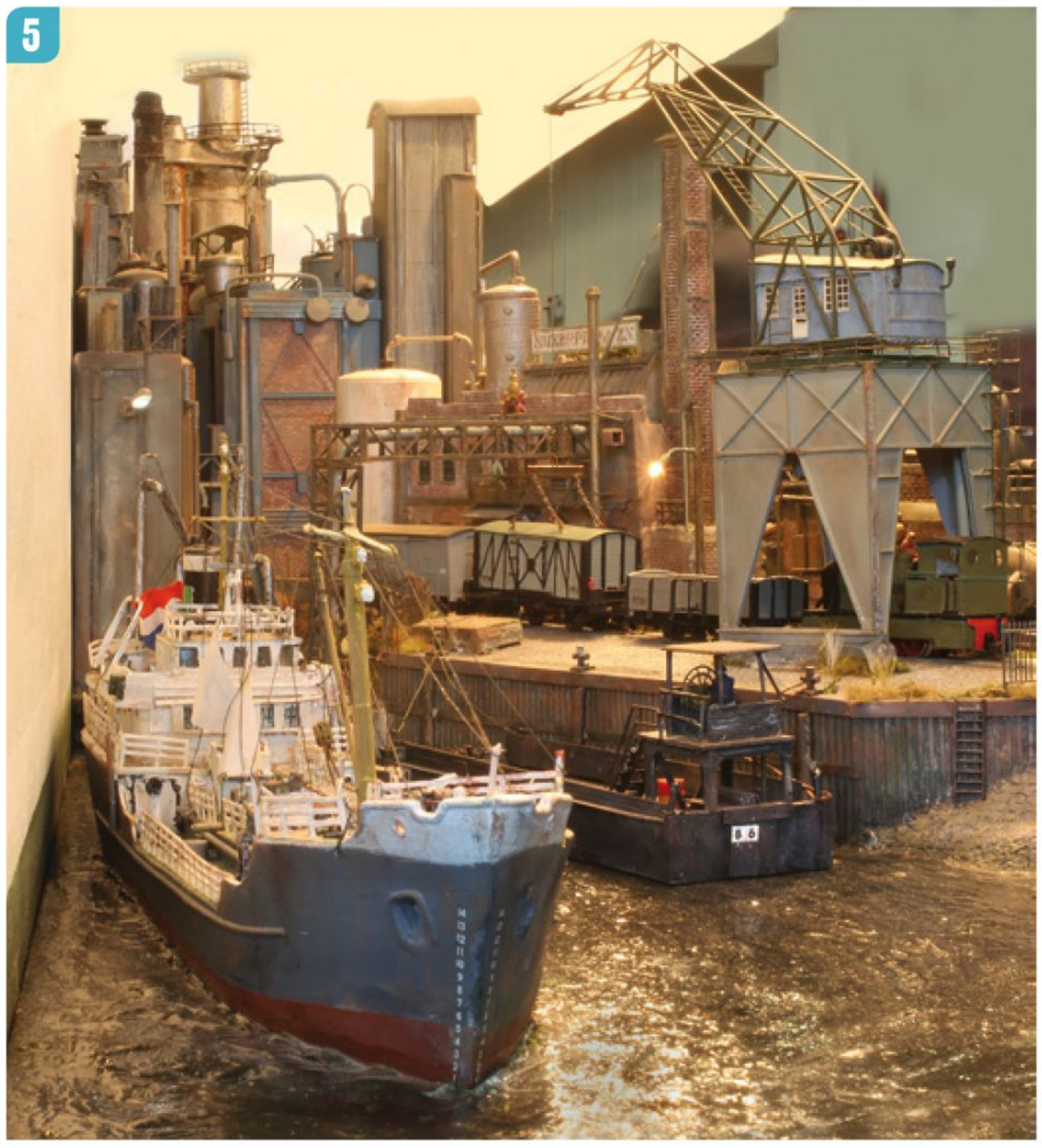
Chemicaliëntanker

De eerste industrie van Smeerdijk vestigde zich in de jaren '20 aan de rivierdijk van een breed vaarwater. In latere jaren is er een kade gebouwd zodat coasters met de portaalkraan, een door Jan gemotoriseerd model van Artitec, kunnen worden gelost en beladen. De kade is voorzien van een spooraansluiting, uitgevoerd in smalspoor. Tijdens de fotosessie werd een op een platte wagen aangevoerde laadkist, een voorloper van de zeecontainer, op een afgemeerde motorponton verladen. Alle smalspoormaterieel is eigenbouw. De chemicaliëntanker Japieo is aan de chemiesteiger geladen en zet koers naar open water. Jaap Stuurman heeft het schip - van het Russische merk ARK - tot een waterlijnmodel gemaakt waarna Henk het van een nieuwe dekopbouw heeft voorzien. Tot de andere in Smeerdijk gevestigde industrieën behoren het in oliën en andere smeermiddelen voor de zware industrie gespecialiseerde Smeerpijp & Zn, de in halfreliëf aanwezige rubberproducent Vulcano, verffabriek Quast, kunststoffabriek Hydroplast en het fosfor verwerkende PHosChem. Afvalproducten en granulaatkorrels van Hydroplast worden aan buurman DJH Chemicals - de voornamen van bouwers zijn hierin terug te vinden - geleverd, zo zullen er meer fabrieken met elkaar zaken doen.

Al met al een in potentie vervuilend deel van de samenleving. Jan vertelt: 'Voor Henk, Derk en mij was dit ook het uitgangspunt van Smeerdijk, om een soort Pernis en Moerdijk gecomprimeerd samen te voegen. Dit vaak tot verdriet van de bewoners van het aanpalende dorp Smeerdijk. Een oord waar je de was nooit buiten kunt hangen.' Jan vervolgt: 'De achtergrond is door Henk met milieuvriendelijke acrylverf geschilderd, een geelgrijze wolkenlucht op panelen achter alle drie de modules. Door de aanwezige industrie is er geen stukje blauw te zien. Spijtig voor de bewoners van het dorp Smeerdijk.

Bedrijfsbrandweer

Doordat veel chemische industrie op een te klein en nogal onoverzichtelijk oppervlak is gevestigd, is de kans dat bij een calamiteit de gevolgen ernstig zijn, redelijk groot. De bedrijfsbrandweer van DJH Chemicals is voor het gehele complex actief en staat altijd met twee bluswagens en een tankwagen voor het opzuigen van vrijgekomen troep paraat. Volgens schema wordt bij toerbeurt bij een van de bedrijven geoefend. Bij die oefeningen wordt het verkeer op de weg die langs de bedrijven voert door de Rijkspolitie omgeleid. Behalve over water en de



1. Veel bedrijvigheid aan de binnenhaven van Smeerdijk. **2.** PHosChem beschikt over een lange, overdekte transportband voor de aanvoer van fosforerts. **3.** In het overleg met bewoners van het nabijgelegen dorp benadrukt de industrievereniging altijd dat er een goedverzorgde groenstrook is. **4.** Manschappen sluiten de slang van de motorpomp aan op de brandkraan. Onduidelijk is of de figuur bij de schutting rechts ook bij de oefening is betrokken. **5.** De krappe haven van Smeerdijk wordt door spoor en scheepvaart intensief gebruikt.

(smalle) weg zijn de bedrijven via een raccordementsspoor (normaalspoor) bereikbaar. Vandaag worden de door een NS 2400 (DKM) aangevoerde, met Kadee-koppelingen uitgeruste ketel- en gesloten wagens (Liliput, Roco) door een groene NS 500 (Roco) bij de betreffende fabriek geplaatst. De grondstof fosforerts voor PHosChem wordt per schip (aangepast model van Artitec) in de binnenhaven aangevoerd en met de in scratchbouw (met een Heljan-kolenkraan als basis) gebouwde havenkraan in de trechter gedeponeerd. Een overdekte transportband (elektro kabelgoten) voert het erts naar de fabriek. Op de smalle kade ligt een in straatspoor uitgevoerde spooraansluiting. Henk: 'Bij het passeren van een trein moet het wegverkeer ruimte maken om de trein een veilige doortocht te bieden. Dat gaat meestal goed; de treinen rijden niet hard en de rangeerder staat er met z'n neus bovenop.'

Scratchbuilding

Kenners kunnen in verffabriek Quast een locloods van Kibri herkennen. Deze is, evenals de hydreerkolommen - samengevoegde bouwkits van Vollmer - van Hydroplast, totaal verbouwd. De andere panden zijn opgetrokken uit styreenplaat en -profielen, karton en gips. Henk licht toe: 'De voorgevels van de dorpshuizen van Smeerdijk zijn door Artitec en Holland Scale geleverd, voor de huizen zelf was geen plaats. De leidingen, het zijn er echt veel, komen uit de rommeldoos of zijn uit styreenprofielen samengesteld. Voor goten en transportbanden hebben we elektra kabelgoten gebruikt. De straatkeien zijn uit Das-klei gemoduleerd - een tijdrovend klusje, de stelconplaten uit karton gesneden en met een mix van gips en verdunde houtlijm behandeld. Het asfalt bestaat uit steenpoeder van Anita Decor. De op-

Met de kraan wordt een laadbak van een platte wagen op een schip verladen.

Voor het laden van bollen- en ketelwagens is een brug met laadinstallatie beschikbaar.

6

staatsmijnen creosootolie
ESSO
DAF
POLITIE
50

7

DAF
PHOS CHEM
tel. 01854-1220

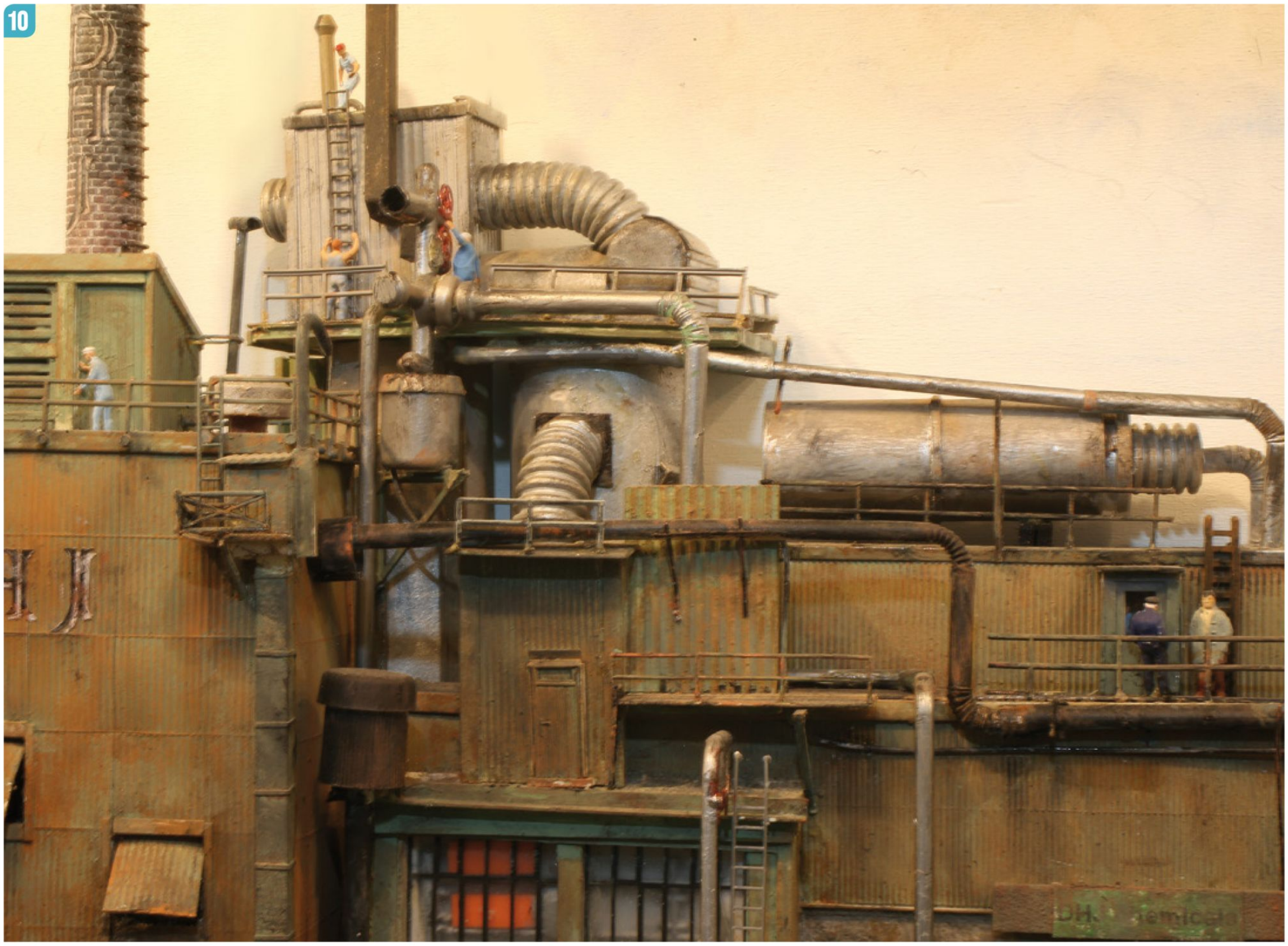
8

iAN

9

DHJ

10


DHJ

11

12

13

14

15

6. Tijdens de calamiteitenoefening leidt de politie het verkeer naar de fabrieken om. Die omleiding geldt kennelijk niet voor de fietser. **7.** De chauffeur van PHosChem maakt bij de voorman bezwaar dat de 2CV wordt gelost op de plek waar hij wil keren. **8.** Onder het lossen van binnenvaartschip Jan wordt de was gedaan, de bijboot geschilderd en spelen de kids in de box. **9.** Bij de oefening bij verffabriek Quast zijn veel manschappen betrokken. **10.** De enigszins gedateerde installaties van DJH Chemicals vereisen voortdurend onderhoud. Hoezo veiligheidshelmen of valbescherming bij de ladders? **11.** Bij Quast N.V. wordt onderhoud aan op het dak geplaatste installaties gepleegd. **12.** Bij de productie van chemicaliën vormen silo's en tanks een sleutelrol. Niet alles lijkt goed in de verf te zitten. **13.** Personeel werkt letterlijk op alle niveaus zoals hier bij PHosChem. Behalve de chef draagt iedereen een helm. **14.** Door ruimtegebrek hebben veel fabrieksgebouwen een bordes waarbij voorraden met een loopkat kunnen worden aangevoerd. **15.** Twee sporen volstaan op de fiddle yard.

schriften, verkeersborden, straatnamen en huisnummers zijn op de computer getekend en vervolgens geprint. Wegvoertuigen passen in het tijdperk, van een aantal hebben we een deur of laadklep losgesneden en in geopende stand vastgelijmd.'

CO_2-NEUTRAAL

Aan het eind van de fotosessie kunnen we vaststellen dat Smeerdijk in H0 CO_2-neutraal is en ook op andere milieuaspecten aan de komende, strengere regelgeving zal voldoen. De ernst van de gele luchten blijkt fake en ook met de vergunningen lijkt alles in orde. Bij een verkeerscontrole bleken alle voertuigen de juiste (bij het tijdperk) passende blauwe kentekenplaten te voeren en de aanwijzingen van de Rijkspolitie worden zonder mankeren opgevolgd. Ook bij het spoorbedrijf blijken de veiligheidsregels te worden nageleefd, de directies zijn met name content met de Kadee-koppelingen die veilig rangeren mogelijk maken. Over het op de groenstrook gestorte afval kon de secretaresse van de club van Smeerdijk-industrieën melden dat dit zeker als agendapunt bij een komend directieoverleg zal worden meegenomen. Als er tijd is komen dan ook de nieuwe veiligheidshelmen voor het personeel aan de orde. Betere parkeerplekken voor de directieauto's zijn in ieder geval geagendeerd, zo stelde zij. Smeerdijk kan de toekomst met vertrouwen tegemoet zien en wellicht ook wat blauwe lucht.

EXTRA ONLINE

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

Modelspoorbeurs

De Internationale Modelspoorbeurs in de Expo Houten in Houten trekt acht keer per jaar bezoekers uit Nederland, België, Duitsland, Engeland en Frankrijk. In de grootste modelspoorwinkel van de Benelux is nagenoeg alles te koop wat er op modelspoorgebied is te vinden. Wie zijn de mensen achter dit enorme succes? Een succes dat er voor zorgt dat bewoners van Houten mopperen omdat er voor hen geen parkeerplaats in het westelijke gedeelte van Houten meer is te vinden, zoals tijdens de beurs van 8 december het geval was.

Annet en Rob Hobma, organiseren zit in hun genen.

Wie zijn de mensen achter dit enorme succes?
Zo'n achtien jaar geleden namen Rob en Annet Hobma, na het overlijden van oprichter van Modelspoorbeurs Hobma sr., de vader van Rob, de organisatie van de beurs op zich. Rob en Annet stonden er gelukkig niet alleen voor. Hans Terpstra, oudgediende en vriend van Hobma sr. stond hen met raad en daad ter zijde en de organisatie stond dan ook als een huis. Succes was verzekerd. Waren in de eerste jaren alleen zaal 2 en 3 gevuld met tafels vol modelspoortreinen en toebehoren, in 2014 werd ook zaal 1 er bijgetrokken. Drie grote zalen vol enthousiaste handelaren, kleinserie ateliers en bezoekers zorgden voor een gezellige en ontspannen sfeer.

Houten Digitaal?
De beurs in december kent sinds vijf jaar een speciaal thema. Dan wordt in een extra zaal, zaal 1A, het evenement Houten Digitaal gehouden. Hier wordt samen met de HCC!m-groep een waar spektakel georganiseerd met als doel de bezoekers te informeren over alle ins en outs van het digitaal laten rijden van modeltreinen op hun modelspoorbaan. Ook tijdens de af-

gelopen editie bleek de organisatie weer op rolletjes te lopen.

Een eigen zaak?
De basis van dit alles ligt bij Rob en Annet. Rob, als kind een ongeleid projectiel - zo omschrijft een oud-leraar van Rob zijn leerling - met energie voor 100, maar zonder zitvlees. Na zijn schooltijd ging Rob aan het werk bij een modelbouwwinkel in Nijmegen. Zo'n twintig jaar geleden nam hij samen met Annet het besluit om een eigen zaak te beginnen. In de garage van hun woonhuis werd een zaak in modelbouwbenodigdheden geopend. Helaas overleed de vader van Rob vrij snel na de opening van de winkel. Rob en Annet namen, gesteund door Hans Terpstra, de organisatie van de Internationale Modelspoorbeurs in de Expo Houten op zich. In die tijd werden door hen ook in de Arnhemse Rijnhal modelspoorbeurzen georganiseerd; sinds enkele jaren vinden deze eenmaal per jaar plaats in de Nijmeegse Jan Massinkhal.

De doorstart van Modelspoorinfo?
Zo'n vijftien jaar geleden, enkele jaren na de dood van pa Hobma, werd de Modelspoorinfo, het blad dat pa Hobma voor de beurzen zelf schreef en uitgaf, weer leven ingeblazen. Hiermee was volgens Rob de organisatie van de beurzen weer compleet. Maar Rob zou Rob niet zijn als hij niet met nieuwe ideeën rondliep die hij tot uitvoering wilde brengen. Daar de garage in Elst inmiddels uit z'n voegen barstte hoefden Rob en Annet niet lang te denken toen de mogelijkheid zich aandiende om in het Gelderse Elst een pand te kopen om de modelbouwactiviteiten in onder te brengen. Dat werd een grote winkel, vol met modelbouwdozen én onderdelen van schepen, auto's en alles wat vliegt. Werkelijk alle onderdelen zijn daar te koop en een klant gaat nagenoeg altijd met datgene wat hij nodig heeft naar huis. In korte tijd was ook de winkelruimte van 400 m² te klein en werd er uitgebreid naar 800 m². Het idee dat er nu een rem op de expansiedrift van Rob zou komen te staan bleekt verre van waar.

Wanneer is het tweejaarlijkse Modelbouwevenement?
Samen met de organisator van RAIL organiseren zij Rail in Expo Houten, hebben ze een vuurwerkhal, verkopen ze auto's en busjes (geen modellen maar echte auto's), runnen een taxibedrijf in VIP-vervoer en organiseren daarnaast de tweejaarlijkse Internationale Modelbouwdagen, een evenement waar liefhebbers alles wat op het gebied van modelbouw mogelijk is in Elst kunnen bewonderen. Op zaterdag 1 en zondag 2 juni 2019 wordt dit spektakel voor de negende keer georganiseerd. De voorbereidingen zijn in volle gang en als de weergoden gunstig zijn gestemd komen tijdens dit evenement zo'n 100.000 bezoekers van heinde en verre om te zien wat modelbouwers met veel liefde in vaak heel veel uren hebben gebouwd. Zo zijn er vliegtuigen, helikopters, auto's, vrachtauto's, tanks, graafmachines, schepen in allerlei schalen, enzovoort te bewonderen. Alles wordt radiografisch aangestuurd. Door de stoomtrein in schaal 1 is ook voor de doorgewinterde modelspoorhobbyist een bezoek meer dan waard. Rob en Annet zijn de stuwende krachten achter al deze activiteiten. Als een goed geoliede machine wordt alles samen opgepakt en georganiseerd. Wij hopen de Internationale Modelspoorbeurs in Houten en de Internationale Modelbouwdagen in Elst nog vaak te kunnen bezoeken.

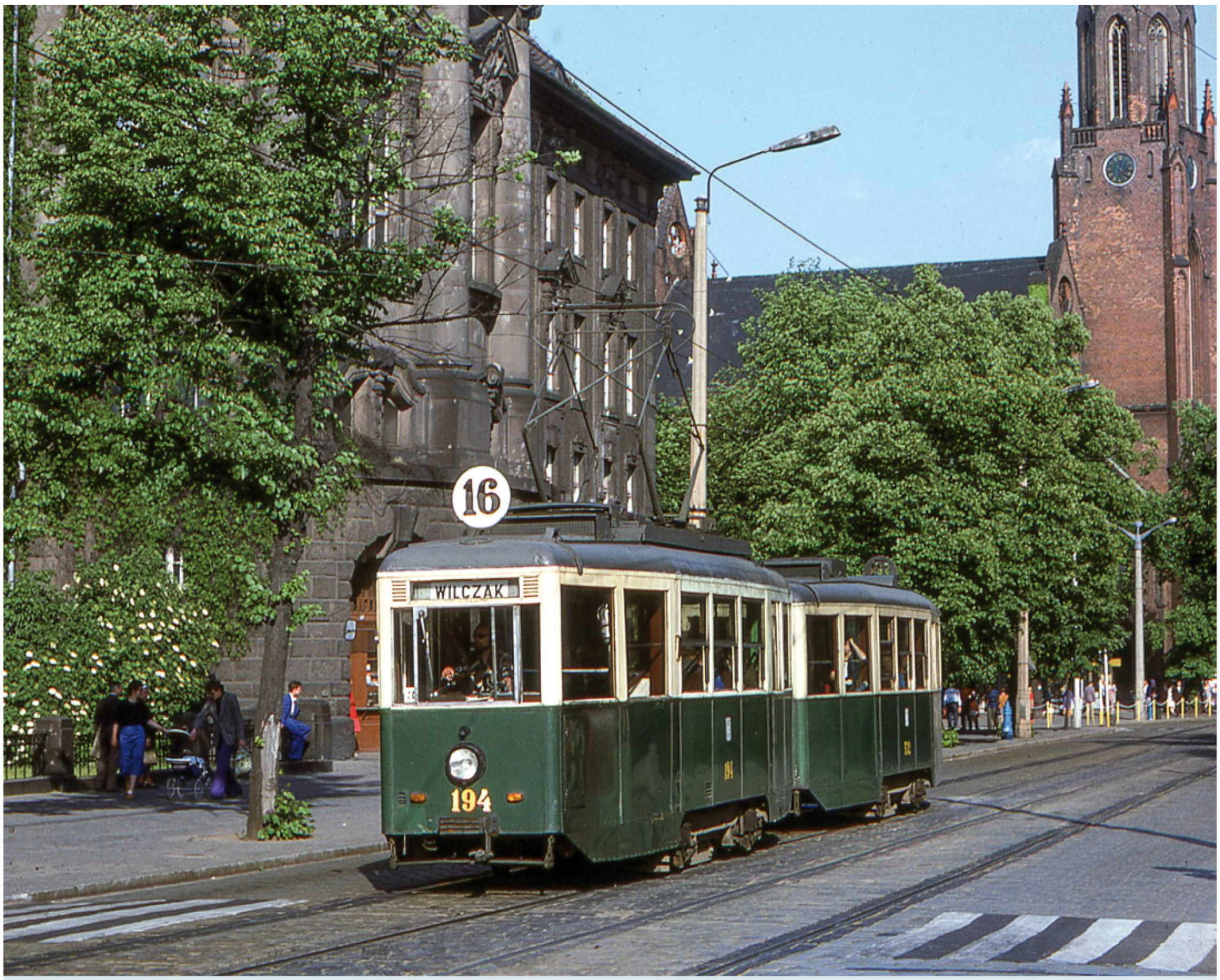
Hans Terpstra met kleinzoon Chang, Hans zit het organiseren in het bloed.

De Modelspoorbeurs in de Expo Houten wordt druk bezocht.

Het aanbod op de Modelspoorbeurs is onovertroffen.

POOLSE FABRIEK WAAR NS ICNG WORDT GEBOUWD HEEFT RIJKE HISTORIE, DEEL 2

Trams maakten Alstom Konstal groot



In Pozna werden eveneens trams van het type 5N ingezet, 29 mei 1975. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

De Poolse fabriek waar het nieuwe intercitymaterieel (ICNG) voor NS wordt gebouwd heeft een bijzondere historie. Het in 1864 gestichte bedrijf leverde veel trammaterieel, tussen 1945 en 1959 ook goederenwagens en bouwde tevens mijnlocomotieven en (spoor)bruggen. Ook werden hier de eerste aluminium metro's van het land gebouwd. Na de overname in 1997 door Alstom is er veel veranderd.

1. Een kop voor de bouw van het eerste ICNG-treinstel voor de NS bij Alstom Konstal in Chorzów, 29 november 2018. (foto Bruno Batenburg) **2.** Werknemers van Alstom Konstal wachten op de openingsceremonie van een nieuwe montagehal. (foto's 2, 3 & 4 Myron van Ruijven) **3.** De veiligheidshesjes hebben een bijzondere opdruk. **4.** Na een toespraak wordt het lint doorgeknipt, vooraan Maarten Bakker.

Oudere werknemers spreken nog altijd liefkozend over hun fabriek Konstal in Chorzów. De locatie waar de Intercity Nieuwe Generatie van de NS wordt gebouwd heet echter al jaren Alstom. Vaak wordt Katowice daarbij in één adem genoemd, omdat deze tegen Chorzów uitgegroeide stad veel groter en bekender is. Zeker ten tijde van ons bezoek, eind november, toen de grootste stad van dit Poolse Roergebied zich opmaakte voor de ontvangst van de deelnemers aan de VN-klimaatconferentie.

Die oudere medewerkers hebben ongetwijfeld een cultuurschok moeten ondergaan sinds de NS in deze fabriek aan de ul. Metalowców 9, een onaanzienlijke straat, 81 intercitytreinstellen bestelde. Geen trams meer, waar het bedrijf mee groot werd en naam maakte, maar complete treinstellen. En met strenge tussentijdse controles door de opdrachtgever. Met het maken van casco's was ervaring opgedaan sinds Alstom de fabriek 22 jaar geleden overnam. De fabriek tekende onder meer voor de ruwbouw voor de Lint-motorwagens. Een normaalsporige verbinding met een derde rail voor meterspoortrams en een nog steeds strak gespannen bovenleiding wijzen op een recent verleden dat blijkbaar niet verloren mag gaan. Die trams rijden door heel Polen, ook in Chorzów wier tramnet deel uitmaakt van de Tramwaje Slaskie, het grootste tramnet van Europa waar we later met een reportage op terug zullen komen. Maar ook in het buitenland zijn deze vervoermiddelen te zien. Zoals in de Turkse stad Istanbul.

METRO AMSTERDAM

Konstal maakte na de overname door Alstom naam met de bouw van metrostellen voor Warschau. Dit materieel dat in het jaar 2000 in dienst werd gesteld, was het eerste in Polen dat van aluminium was gebouwd. Daarna volgden metro's voor de Hongaarse hoofdstad Budapest en voor Amsterdam. Hier rijden 28 Metropolis M5-stellen waarvan de laatste in 2015 in gebruik werd genomen. Recent is de bouw van metro's voor de Saoedische stad Riad. Ook Dubai krijgt haar ondergronds vervoer uit Chorzów. In de achterliggende jaren is Alstom Chorzów langzaam maar zeker getransformeerd van een grote toeleverancier van trams en casco's naar een producent van complete treinen, in dit geval exponenten van het Coradia Stream-platform, en aluminium metrostellen. De dertig achtdelige ICNG's voor de NS vormen op spoorgebied het voorlopige hoogtepunt. Twee van deze stellen kunnen in totaal 882 zittende reizigers vervoeren, een record voor Nederlandse enkeldekstreinen. Dat aantal is ongeveer de helft meer dan een IC Direct momenteel vervoert tussen Amsterdam en Breda.

BESTICKERDE ICNG

De eerste zeven prototypen waar nu aan wordt gewerkt bestaan volgens projectleider Maarten Bakker uit vier vijf- en drie achtwagenstellen. Die worden na oplevering van de ruwbouw in een groene grondverf gespoten. Daar wordt vervolgens zwarte lak op aangebracht. Uiteindelijk worden ze voorzien van een blauw-

gele bestickering met een zwarte balk bij de ramen van de cabine. Dat er voor de door NS Lease aangekochte stellen voor een bestickering is gekozen heeft volgens projectleider Maarten Bakker te maken met het onderhoud. 'Een bestickerde trein is gemakkelijker aan de buitenkant schoon te maken dan een gespoten exemplaar. En een bestickerd treinstel blijft langer mooi.' Die treinstellen worden, zoals in Railhobby 407 uit de doeken is gedaan, gebouwd in een ultramoderne montagehal. Dat gebeurt in een twintigtal zorgvuldig geplande deelstappen. Dat de Poolse fabriek, die met een totaal oppervlak van 215.000 m² (waarvan 64.500 m² aan constructiehallen) tot de grootste locaties van het mondiale Alstom-concern behoort, een eigentijdse organisatie is, viel op te maken uit de woorden van Radosław Banach, de algemeen directeur van de Poolse vestiging. Die memoreerde tijdens zijn toespraak op 29 november, tijdens de opening van de nieuwe montagehal (6500 m²) voor de Coradia Stream treinstellen waartoe de ICNG behoort, dat van de 2000 medewerkers inmiddels vijftien procent vrouw is. 'En dat in weerwil van het feit dat de spoorwegindustrie in Polen van oudsher een mannenbolwerk is. Het feit dat hier mensen met elf verschillende nationaliteiten werken laat zien dat dit een internationaal georiënteerd bedrijf aan het worden is.'

Opgericht in 1864

De geschiedenis van Alstom Konstal gaat terug tot 1864, het jaar waarin in Chorzów een fabriek wordt opgericht die zich richt op het maken van rollend materieel voor het uitdijende spoorwegnet in Opper-Silezië. Gestaag wordt het bedrijf uitgebreid en krijgt nieuwe eigenaars. Zo behoort het sinds 1871 tot de Vereinigte Königs Laurahütte Actien und Gesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb waarvan het hoofdkwartier in de hoofdstad Berlijn zetelt. Tot de producten die er worden gemaakt behoren onder meer wielstellen. In 1894 komt daar een constructieafdeling bij die bruggen levert, een jaar later gevolgd door een bedrijfsonderdeel waar goederenwagens worden gebouwd. Daarvoor zijn werkplaatsen met een gezamenlijke oppervlakte van 10.000 m² beschikbaar. De bouw van wissels wordt in 1908 ter hand genomen. Veertien jaar later wordt dit deel van Opper-Silezië Pools, de fabriek blijft echter in Duitse handen. De nieuwe machtsstructuren in dit gebied doen het bedrijf geen goed, mede door de douaneoorlog met Duitsland waardoor de export in 1925 naar dit land wordt opgeschort. Om een lang verhaal kort te maken, negen jaar later volgt het faillissement en komt het bedrijf onder curatele te staan. Twee jaar later wordt het samengevoegd met een groot mijnbedrijf. Het nieuwe conglomeraat is echter geen lange rust gegund.

Werkkampen

Na de inval van de Duitsers in Polen in 1939 wordt het bedrijf onder bewind gesteld van de Reichswerke AG für Berg und Hüttenbetriebe Hermann Goering. De bezetters gaan flink tekeer. Leidinggevende Polen worden ontslagen, enkele honderden medewerkers worden als dwangarbeiders naar Duitsland gestuurd en enkele tientallen mensen, veelal degenen die aan de vroegere Silezische opstanden hebben deelgenomen, verdwijnen naar werkkampen. De productie verandert bovendien. De spoorwegindustrie wordt ingeruild voor die ten behoeve van de oorlogsmachinerie. Dat betekent onder meer dat er rompen voor onderzeeboten worden gebouwd. En het arbeidspotentiaal wordt aangevuld met krijgsgevangenen en mensen afkomstig uit de concentratiekamen die worden gedwongen het zware en vuile werk te doen. De fabriek overleeft redelijk ongeschonden de oorlog, al zijn de Duitsers in de nadagen van de strijd van plan om de werkplaatsen op te blazen. Nadat ze een groot aantal machines hebben gedemonteerd en afgevoerd richting Heimat, worden de ketelruimtes en energiecentrales opgeblazen.

Snelle wederopbouw

Chorzów wordt op 27 januari 1945 bezet door het Rode Leger. Daarbij is ook om de fabriek gevochten. Het kantoor bij de hoofdingang wordt daarbij verwoest. Strenge vorst richt flinke

5

6

7

5. Een nieuwe montagehal op het terrein van de fabriek in Chorzów. (foto's 5 & 6 Myron van Ruijven) **6.** Een ICNG-tussenbak in aanbouw in de nieuwe hal. **7.** Motorrijtuig 16 (lijn 4) van het type 5N opgenomen op 27 mei 1975 in Bydgoszcz. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

schade aan de watertoevoer naar het centrale verwarmingssysteem aan. Het personeel zit niet bij de pakken neer en gaat energiek bezig met het ruimen van puin en het provisorische herstel van de getroffen ruimtes. Begin februari zijn daar zo'n 90 man druk mee doende. Władysław Wachniewski is de man onder wiens leiding de wederopbouw geschiedt. Al vrij snel brandt het vuur weer in de eerste verwarmingsketel. Halverwege de tweede week van februari is ook de persluchtinstallatie hersteld en kan voorzichtig aan het opstarten van de productie worden

8. Pozna gebruikte jarenlang 102Na-trams van Konstal, 29 mei 1975. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)
9. In Warschau deden onder meer motorwagens van het type 105N dienst, juni 1990. (foto's 9 & 10 Guus Ferrée)
10. Motorwagen 2 op lijn 9 is van het type 102N. Pozna , 6 september 1999.

gedacht. Als eerste wordt de brug in Chorzów Batory herbouwd. Daarna worden andere vernielde bruggen onder handen genomen en komen beschadigde trams uit Warschau aan om te worden hersteld. Er is werk in overvloed. De naam van de fabriek die nu op Pools grondgebied ligt, wordt veranderd in Chorzowska Wytwórnia Mostów i Wagonów (Mostowagon). Eind 1945 biedt het bedrijf werk aan 1853 medewerkers, een paar maanden later is dat aangegroeid tot 2812. Het herstel van de oorlogsschade heeft de hoogste prioriteit. Daarbij past ook de levering van nieuwe trams. Niet alle motorrijtuigen zijn te repareren, bovendien heeft het vervoerbedrijf van de hoofdstad enorm te lijden gehad onder het juk van de Duitsers. Veel trams zijn onherstelbaar vernietigd.

Duitse type KSW

Om de piketpalen voor de nabije toekomst uit te zetten wordt op 17 oktober 1946 in Katowice een bijeenkomst gehouden waarbij wordt bepaald dat er nieuwe tweeassige trams moeten komen die zijn gebaseerd op het Duitse type KSW. Deze zogeheten Kriegsstraßenbahnwagen is een vereenvoudigd standaardontwerp dat werd ontwikkeld door Düsseldorfer Waggonfabrik. Het ging om een simpele constructie waarbij alle franje was weggelaten en die dus minder materiaal kostte om te worden gebouwd. Zodoende ontstaan in Chorzów de standaard N- en ND-trams voor normaalspoor en de types 2N en 2ND voor meterspoor. De bouw van deze trams in Chorzów loopt tot en met 1962. Dan wordt de levering van trams uit de N-familie die weinig comfort biedt, gestaakt.

Konstal ontstaat

De nieuwe communistische machthebbers doen steeds vaker van zich horen en nationaliseren steeds meer bedrijven en fabrieken. Op 15 september 1948 vaardigt de minister van Industrie en Handel een decreet uit waarbij de fabriek in Chorzów een staatsbedrijf wordt en verder gaat onder de naam Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych, afgekort als Konstal. Het bedrijf ontwikkelt nieuwe typen trams waarbij het vizier sterk op de Tatra's van buurman Tsjechoslowakije wordt gericht. De overeenkomsten zijn overduidelijk. Maar niet alle ontwerpen zijn een succes. Werden tussen 1959 en 1969 847 exemplaren van het type 13N gebouwd, van de 102N worden er nog een honderd afgeleverd. Ze hebben aan de voorkant een hoekig voorkomen en gelden daarom bij de vervoerders in Gdansk, Katowice, Lodz, Poznan en Wrocław als modern materieel. Technisch gezien zijn ze dat bepaald niet. Andere types die worden ontwikkeld zijn de 102Na, 105B en 805Na. Van deze typen worden ook meterspoorvarianten gebouwd. Binnen Polen vinden deze trams overal hun weg, elders in het Oostblok is dat niet het geval. Blijkbaar hebben de Tatra's een betere reputatie. Die rijden zelfs nu nog, zij het gemoderniseerd, in het oosten van Duitsland. Dat er tussen de DDR en Polen de nodige animositeit is heeft ongetwijfeld ook een rol gespeeld waarom ten westen van de Oder geen Konstal trams rijden.

Asbest trams

Een bijzondere levering vormen de cabines die in 1987 aan de kabelbaan van de Tsjechoslowaakse stad Karlovy Vary zijn geleverd. In dat jaar worden ook de eerste containerdraagwagens gebouwd. Relatief goed geprijsd materieel dat onder meer aan Spanje wordt verkocht. De toekomst ziet er hoopvol uit. Maar dan worden de stutten onder het Oostblok weggetrokken. Lech Walesa roert zich met zijn Solidarnos, in Leipzig trekken protes-

terende burgers door de straten, Oost-Duitsers vluchten massaal via Hongarije naar Duitsland. In afgeladen treinen komen ze aan in Hof. Glasnost en Perestrojka doen de rest. Het is over met de communistische heerschappij in Oost-Europa, Polen incluis. Hier stort langzaam maar zeker de interne trammarkt in, niet in de laatste plaats doordat westerse bedrijven er hun afgedankte materieel dumpen. Dat heeft deels met bevlogenheid te maken, maar in het geval van het GVB uit Amsterdam speelt daarbij ook een economische factor mee. De trams die aan Poznan worden geleverd zitten vol asbest. Het is attractiever om ze naar Polen te brengen dan ze in eigen land te laten slopen. En ja, ze kunnen nog een tijdje mee.

GEC Alsthom

Konstal werkt ondertussen aan de ontwikkeling van een tram met een gedeeltelijk lage vloer, de 112N en 114N. De liberalisering heeft intussen ook haar weg gevonden in Polen. Konstal wordt in eerste instantie een soort staatsbedrijf light, en komt tenslotte in 1997 in handen van het Franse concern GEC Alsthom. Na een naamverandering heet de Poolse fabriek officieel

11. De Konstal motorwagens 274 en 275 zijn duidelijk geënt op Tatra-trams. Poznan, 6 september 1999. (foto's 11 & 13 Guus Ferrée) **12.** De M5-stellen van de Amsterdamse metro zijn door Alstom Konstal gebouwd. Amsterdam Amstel, 13 december 2018. (foto Myron van Ruijven) **13.** Citadis X-04-tramstel in bedrijf in Istanbul, 21 oktober 2011.

Alstom Konstal. Het bedrijf wordt een belangrijke pion in de strategie van Alstom. Door de betrekkelijk lage lonen wordt het aantrekkelijk om hier hoogwaardig spoorwegmaterieel te gaan bouwen. Eerst alleen casco's, nu complete Coradia Stream waartoe ook de ICNG van de NS behoort. Opnieuw ziet de toekomst er in Chorzów zonnig uit.

EXTRA ONLINE

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

DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

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

hobbyou.nl/modelspoor

AANBIEDING!

Railhobby verzamelband

Heeft u alle edities van Railhobby los in de kast liggen? Dan is deze Railhobby verzamelband zeker wat voor u! De verzamelband is geschikt voor een complete jaargang. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. De nummers worden door middel van handige spelden bij elkaar gehouden. U ontvangt ook een setje stickers met jaartallen.
Prijs: € 14,95, hobbyou.nl/modelspoor

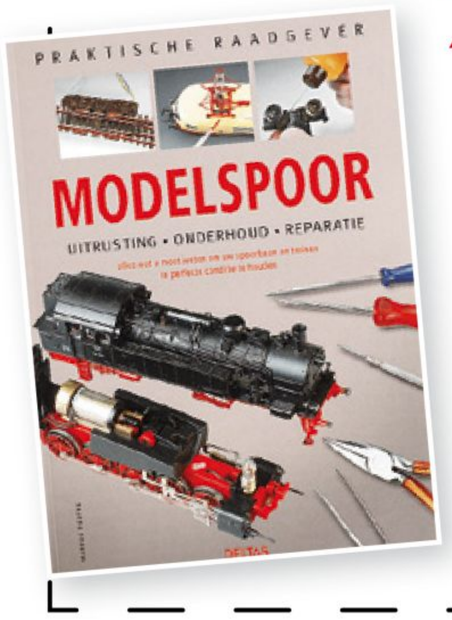
Aan de slag op een schone snijmat

Deze snijmat biedt goede bescherming tegen krassen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor je nauwkeurig te werk kan gaan. De snijmat is uitgevoerd in 3 lagen, heeft een A4-formaat en is groen.
Prijs: € 7,99,
hobbyou.nl/modelspoor

GRATIS VERZENDING VANAF € 20,-!

Appaloosa paarden in H0

Appaloosa paarden zijn snelle en sterke paarden. Vroeger in Amerika geliefd bij de Nez Percé-indianen. In Amerika zijn deze paarden bekend bij westernsport omdat ze snel en wendbaar zijn. Dit is een voorbeeld foto, elk paardje heeft net weer andere stippen.
Prijs: € 7,50,
hobbyou.nl/modelspoor



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

A4 DIORAMAWEDSTRIJD 2018, DEEL 1

Ongekend hoge kwaliteit

Na de vier voorgaande edities diende de jubileumeditie van de A4 Dioramawedstrijd zich aan, de vijfde keer dat het team van Modelspoorwijzer.net de wedstrijd tijdens Eurospoor heeft gehouden. Organisator Jeffrey Onrust kijkt met u terug en ook vooruit.

Het concept is nog altijd hetzelfde, zo ook het motto van de wedstrijd: Niet te groot, niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn. Ook dit jaar was er weer een groot aantal deelnemers, 25 om precies te zijn. Vijf deelnemers deden mee in de categorie tot 18 jaar en de overige twintig in de categorie 18+. De spelregels zijn simpel, de bodemmaat moet 210 x 297 mm zijn - formaat A4 - en het diorama mag vanaf het maaiveld niet hoger zijn dan een A4'tje. De wedstrijd bleek ook deze keer een succes. De A4 Dioramawedstrijd 2018 is door de bezoekers van Eurospoor zeer goed ontvangen en dat komt door de stuk voor stuk prachtige diorama's die ook dit jaar zijn gebouwd. Ook nu was er een verscheidenheid aan toegepaste schalen en thema's. Maar er was ook veel beweging zoals scharrelende kippen, een maantreintje, een dirigerende pastoor, groeiende zonnebloemen en een wisselende waterstand. Waarmee ook deze keer weer is aangetoond dat op de beperkte grootte van een A4'tje veel mogelijk is.

Jury

De winnaars van de A4 Dioramawedstrijd worden bepaald door het publiek en de vakjury. Beide jury's bepalen voor 50% de uitslag en dus wie er in de prijzen zullen vallen. Ook deze keer bleek dat makkelijker gezegd dan gedaan, het niveau van de inzending was hoog en volgens zeggen zelfs hoger dan de vorige editie. Het publiek zag je met het stembiljet meerdere keren langs de diorama's lopen om een weloverwogen keus te kunnen maken voordat het stembiljet in de stembus verdwenen. Al met al waren het drie fantastische dagen waar veel viel te genieten. Alle deelnemers, de juryleden, partners en sponsors, te weten Markenburg, Bartools, Digitale service, Freebit Nspoor, Harlaar Modeltreinen, Marnan, Uitgeverij Lycka till Förlag, Miniworld Rotterdam, Modelbouwled.nl, Modelspoor 24, PB Messingmodelbouw, PeArd, alsmede Eurospoor, Modelspoorwijzer.net en Railhobby, bedank ik voor het mogelijk maken van deze schitterende vijfde editie van de A4 Dioramawedstrijd.
Als u denkt ook een keer aan de A4 Dioramawedstrijd mee te willen doen, dat kan, want ook in 2019 zal deze plaatsvinden en wel tijdens de Smalspoormodelbouwdagen in het weekend van 28 en 29 september 2019 bij Stoomtrein Katwijk Leiden in Valkenburg (ZH). Meer informatie en de mogelijkheid tot inschrijven zie de website Modelspoorwijzer.net of Facebookpagina www.facebook.com/A4dioramawedstrijd.

A4 Dioramawedstrijd 2018

categorie tot 18 jaar
1e prijs 'De meidagen van Rotterdam' van Martijn Lindeman
2e prijs 'Op de camping in de jaren '80' van Stef Bannink
3e prijs 'Nobody is home' van Vincent van Pernis

categorie vanaf 18 jaar
1e prijs 'Krommelwatan V' van Henk van Rhenen
2e prijs 'Industriële werkplaats' van Dick Berns
3e prijs 'Fly like an Eagle' van Paul Eijkenaar
4e prijs 'Een Woerdenaar op Cuba' van Pascal Kok
5e prijs 'Een gammel strandhuis' van Jan Klein
6e prijs 'Am Karl Marx Allee' van Michel Heiblom
7e prijs 'De smederij' van Jan Scheepers
8e prijs 'Betuwe' van Marc Visser

categorie bewegend element
1e prijs 'Eb en vloed' van Ronald Visser

Met de zeer gedetailleerd weergegeven 'Industriële werkplaats' haalde Dick Berns de 2e prijs

'Thuis heb ik geen ruimte voor een modelbaan maar ik vind het erg leuk om iets te bouwen. Als basis dient de spinnerij van Kibri maar die heb ik op een compleet andere manier gebouwd. De open dakconstructie ontstond uit profielen.' Dick vervolgt: 'De vloer van Juweela-stenen gaf het meeste werk en voldoening, deze heb ik, ook tussen het spoor, steen voor steen gelegd.' De gereedschappen en werkplaatsmaterialen zijn zelf gemaakt of komen van sceneryfabrikanten. Alles is minutieus geschilderd en op geraffineerde wijze geweatherd. Een welverdiende tweede plaats!

Martijn Lindeman behaalde de 1e prijs -18 met 'De meidagen van Rotterdam'

Martijn bouwt graag in 1:72 naar het thema WO2. 'Het thema van het diorama ontstond doordat ik in Rotterdam woon. De huizen - vrije interpretatie van Putselaan hoek Rosestraat op het Noordereiland - zijn uit polystyreenplaat opgetrokken, de straat met tramrails is van gips waarin ik de stenen heb gekrast en daarna met verdunde zwarte verf ingekleurd'. Martijn gaat verder: 'Het in scratchbouwen van de huizen was lastig, zeker om de daken in de goede hellinghoek te krijgen. De pantserwagen is een Landsverk m38 waarvan er in mei 1940 twee in Rotterdam waren gestationeerd. De Nederlandse mariniers zijn in het zwart gekleed, de Duitse parachutisten zijn aan hun blauwe helm herkenbaar.' Het is de derde keer dat Martijn met de A4 Dioramawedstrijd meedoet, de eerste prijs is dus zeker verdiend!

'Op de camping in de jaren '80' van Stef Bannink, 2e prijs jongeren

'Met de A4 Dioramawedstsrijd 2017 haalde ik de 1e prijs, ik won toen onder andere een (model)caravan'. Stef vervolgt: 'Dat inspireerde om een stukje camping na te bouwen waar mijn moeder met haar ouders vroeger heen gingen. In het uitzoeken met vakantiefoto's en de verhalen van mijn oma en moeder ging veel tijd zitten maar was erg leuk. Omdat niet alles te koop is was het nabouwen best lastig.' Stef deed voor de derde keer mee en valt vaker in de prijzen: in 2017 scoorde hij met 'Halte Zoutindustrie anno 1935' de 1e prijs.

Het futuristische 'Luna-trek' van Menno Hoekstra. Tijdperk VIII?

'In 2016 had ik al een schets van de Luna-tram gemaakt, vertelt Menno. 'In 2018 heb ik de draad weer opgepakt. De bak van de Luna-tram is van geschuurd en geschilderd styreen en staat op een onderstel van Kato. Een oude lamp en bloempot werden met overhead sheets het station en met de cutter van Silhouette kon ik mooie figuren en letters uit vinyl snijden. Het diorama staat op geschilderd en met zand bestrooit blauwschuim.' Heel futuristisch.

'Spoorzeppelin' in schaal Z van Jacques Ketels. De trein was een proefproject van de Deutsche Reichsbahn in 1929 en haalde 230 km/h. Door het geringe aantal van veertig passagiers was het in commercieel opzicht geen succes.

Perspectief in 'Dichterbij dan je denkt' van Diana Vermeulen. Is de kerk op het diorama net zo hoog als het spoorviaduct?
Diana: 'De boogbrug is in schaal 1:22,5 (IIm), de kerk in 1:87 (H0). De voorste arbeider is, om de illusie te versterken, tweemaal zo groot als de man in het midden.

Met ‘De smederij’ behaalde Jan Scheepers de 7e prijs

Jan licht toe: ‘Het idee ontstond toen ik in Vleuten een aan het woonhuis gebouwde smidse zag waar paarden werden beslagen. In model heb ik deze van kunststofplaat van Auhagen gemaakt. De aanbouw bestaat uit styreenstrips met een roestig geschilderd messing golfplaatdak. In de smidse lichten drie gele en drie rode, deels afgedekte, leds wisselend op.’

‘Gammel strandhuis’ van Jan Klein met boeiend onderwaterleven

Jan doet vanaf het begin mee met de A4 Dioramawedstrijd. ‘Het strandhuis’, zo licht hij toe, ‘is opgetrokken uit 3 mm schuimplaat dat door architectenbureaus wordt gebruikt. Op een plaat MDF heb ik met piepschuim kleine bodemverschillen gemaakt, dit is met gips geëgaliseerd en met fijn zand bestrooid. De zeesterren en schelpen komen van een Chinese webshop, het gesnipperde hout uit het plantsoen, de steigerpalen zijn dunne latten van vuurpijlen. Na het ingieten van het kunsthars van Wilsor - de derde poging gaf het gewenste resultaat, het 100% afdichten blijft lastig - zorgden de meeuw, zeehond en geluidsmodule met meeuwgekrijs voor de finishing touch.’

Landelijke rust op het kleurrijke ‘Betuwe’ van Marc Visser, 8e prijs.

Prehistorisch spoorvervoer in ‘Stone Central’ van Bessel de Jong. Tijdperk 0? Bessel: ‘Het idee ontstond toen ik in Engeland een mini-Stonehenge zag. De houten spoorweg met dinosaurus als trekkracht, Obelix onderweg met een menhir en een Sjamaan met een ketel boven het flikkerende vuur gaven niet alleen bij het bouwen veel lol’.

‘Fly like an Eagle’, het winterse tafereel van Paul Eijkenaar, 3e prijs

Dat bij een diorama met wintermotief meer komt kijken vormde voor Paul een uitdaging. ‘Het begint met de keuze van de te gebruiken sneeuw, deze mag niet geel worden. De kunstsneeuw van Krycell heb ik in meerdere werkgangen gedoseerd opgebracht. De bevroren rivier is een ‘ice sheet’ van dezelfde fabrikant, een kunststof plaat waarin na een nacht in de vriezer barsten en wakken zijn aangebracht. De waterval is met een lijmpistool ontstaan.’ Paul vervolgt: ‘De bergen zijn van polystyreen en klei, de bomen stukjes bruin gespoten kokosmat op een satéprikker. Een onder de brug geplaatste spiegel geeft de rivier meer diepte’.

‘Accident in the Alps’ van S. Beek

Voor Beek was het diorama de eerste stap in de modelbouw, dat betekende de bekende valkuilen. ‘Het maken van rotsen van gips, bomen en asfalt, het gebruik van secondelijm was voor mij de eerste keer, maar het resultaat is goed. Alleen het helder stromende water in de bergbeek bleek te hoog gegrepen; het modderige stroompje komt goed over.’

NOG MEER DIORAMA’S

De andere diorama’s van de A4 Dioramawedstrijd 2018 stellen wij in Railhobby 410 2019/03 aan u voor.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT

Dijkhuis Tilly Models
typisch Nederlandse dijkwoning

Oliemotorwagen omC
gastrol replica SGB Ome Ceesje bij SHM

Doen: Polderschuit
zelf'bouw in model

Jaargang 41, Railhobby december 2018 - nr 406 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

Piko NS 2400
H0 detaillering in schaal N

Doen: Het Paard van Marken
vuurtoren Kibri als basis

Presentatie CAF-Sprinters
Spaanse SNG voor NS

Jaargang 41, Railhobby november 2018 - nr 405 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

Railtest: H0-loc E 44
van Brawa & Märklin

Huisvuilvervoer
naar de geschiedenisboeken

Piko SmartControl-Light
doordacht concept

Jaargang 41, Railhobby oktober 2018 - nr 404 - € 6,99 / € 7,99 (BE)

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

OF BEL NAAR 033-4892910

12x RAILHOBBY

Al vanaf
€ 33,90

41% KORTING!

Een abonnement op Railhobby heeft vele voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- 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 € 7,50 (specials kosten € 9,99).

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

JA, ik word abonnee van Railhobby!*

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

Print+online jaarabonnement	○ inclusief specials € 82,-	○ exclusief specials € 68,-
Print jaarabonnement	○ inclusief specials € 73,-	○ exclusief specials € 58,-
Online jaarabonnement	○ inclusief specials € 33,90	

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 € 82,- en wij ontvangen allebei € 5,- korting bij besteding op hobbyou.nl. Abonneenummer huidige abonnee: _____

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

SERIES E 19 EN 19.1 KONDEN DOOR DE OORLOG NOOIT EXCELLEREN

Paradepaardje zonder glans

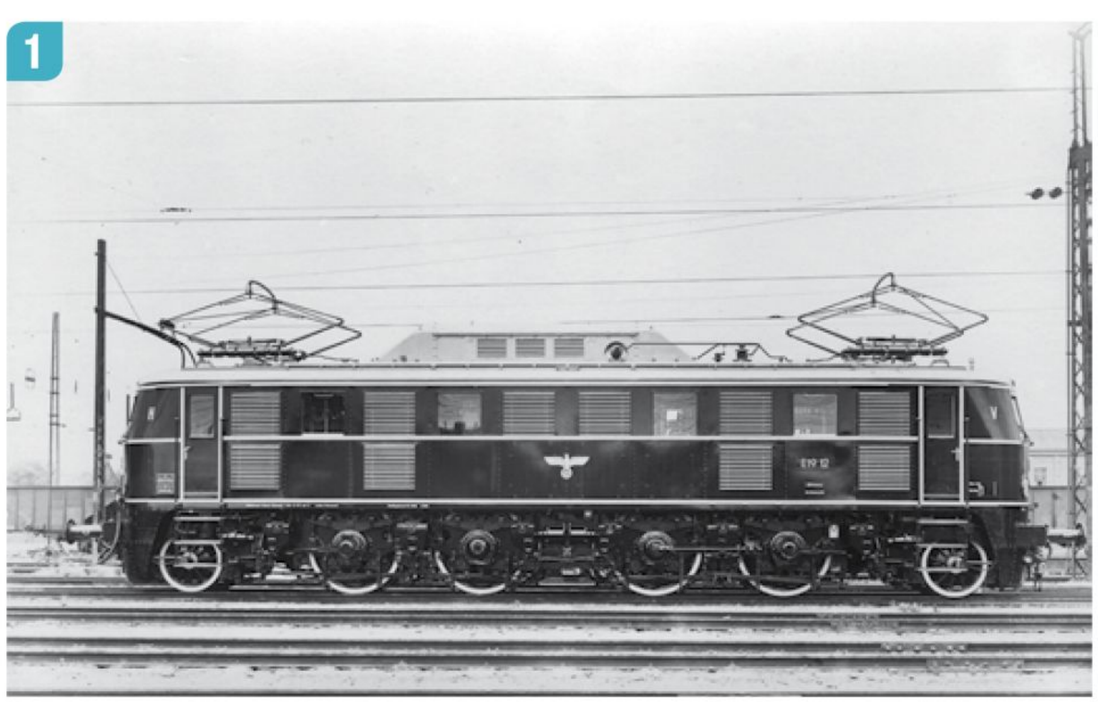
Ze belichaamden het summum van de ontwikkeling van de elektrische tractie bij de Deutsche Reichsbahn. De vier wijnrode machines van de serie E 19 waren voorbestemd als de paradepaardjes die München en Berlijn in een voor toen zeer snelle tijd met elkaar moesten verbinden. Zoals met zoveel ontwikkelingen gooide de oorlog echter roet in het eten. Daardoor konden ze niet excelleren.

Even terug in de tijd. De illustere sneltreinen die in de jaren tien, twintig en dertig de snelste verbinding vormden tussen München en de Duitse hoofdstad werden op een bepaald gedeelte van dit traject voorzien van een opdrukloc. De Frankenwaldbahn, zoals het gedeelte tussen Hochstadt-Marktzeuln, Pressig-Rothenkirchen en Probstzella werd genoemd, kende tussen beide laatstgenoemde plaatsen twee lange, zware stijgingen. Zo kregen de dienstdoende sneltreinlocs van de serie 18 op dit gedeelte ondersteuning van opdrukmachines, zware mallets van de serie 96. Ze reden hier over stijgingen met een percentage van maximaal 29‰. Teneinde een nog hoogwaardiger, snellere verbinding te kunnen bieden, besloot de Reichsbahn om de lijn te elektrificeren waarmee in 1935 werd begonnen. In eerste instantie het 182 kilometer lange traject tussen Neurenberg en Saalfeld. In 1937 zouden deze werkzaamheden moeten worden afgerond, maar de Reichsbahn kreeg minder financiële middelen omdat de regering in Berlijn meer geld wilde vrijmaken voor de aanleg van snelwegen. De officiële opening van het genoemde traject vond op 13 mei 1939 plaats. Daarvoor werd de fabrieksnieuwe E 19 02 gebruikt, een van de in totaal vier locs die speciaal voor de dienst München - Berlijn waren gebouwd. Voor de volledigheid, pas in 1942 bereikte de rijdraad Leipzig.

1. De E 19 012 vormde met zusterloc 011 tot 1965 de sterkste elektrische Duitse locomotiefserie. **2.** E 19 02 rijdt met FD 79 (München-Berlijn) bij Unterloquitz. **3.** DRB-E 19 02 is met de FD 79 onderweg ter hoogte van Stockheim. **4.** De 18 546 is in 1939 met FD 80 vereeuwigd bij Rothenkrichen. Voor de elektrificatie van de Frankenwaldbahn reden hier onder meer deze locs.

Frankenwaldbahn

De geschiedenis van de vier E 19'ers is dus onlosmakelijk met die van de Frankenwaldbahn en de Saalebahn (Saalfeld - Leipzig) verbonden. Het ging daarbij feitelijk om twee subseries, de E 19 001 en 02 en de E 19 11 en 12. Beide waren doorontwikkelde machines van de serie E 18. Ze verschilden op diverse punten van elkaar. Het eerstgenoemde tweetal werd gebouwd door AEG met aflevering op 19 januari respectievelijk 28 februari 1939. Beide


1

2

DRB-loc E 19 012 in vol ornaat, kort na de aflevering in juli 1940.

prototypen waren zo gebouwd dat er proefritten met een snelheid van 225 km/h mee zouden worden gereden. Maar die vonden nooit plaats. Niet zo verwonderlijk, de Tweede Wereldoorlog stond op punt van uitbreken en trekkracht was belangrijker dan snelheid. Tot het pakket van eisen ten aanzien van de E 19 gold dat ze een sneltrein van 700 ton op een vlakke lijn met een snelheid van 180 km/h moesten kunnen rijden en een soortgelijke trein met een gewicht van 360 ton op een stijging van 25‰ met 60 km/h. Daardoor hadden ze op de bovengenoemde hellingen in het Thüringer Wald geen voorspanlocs nodig.

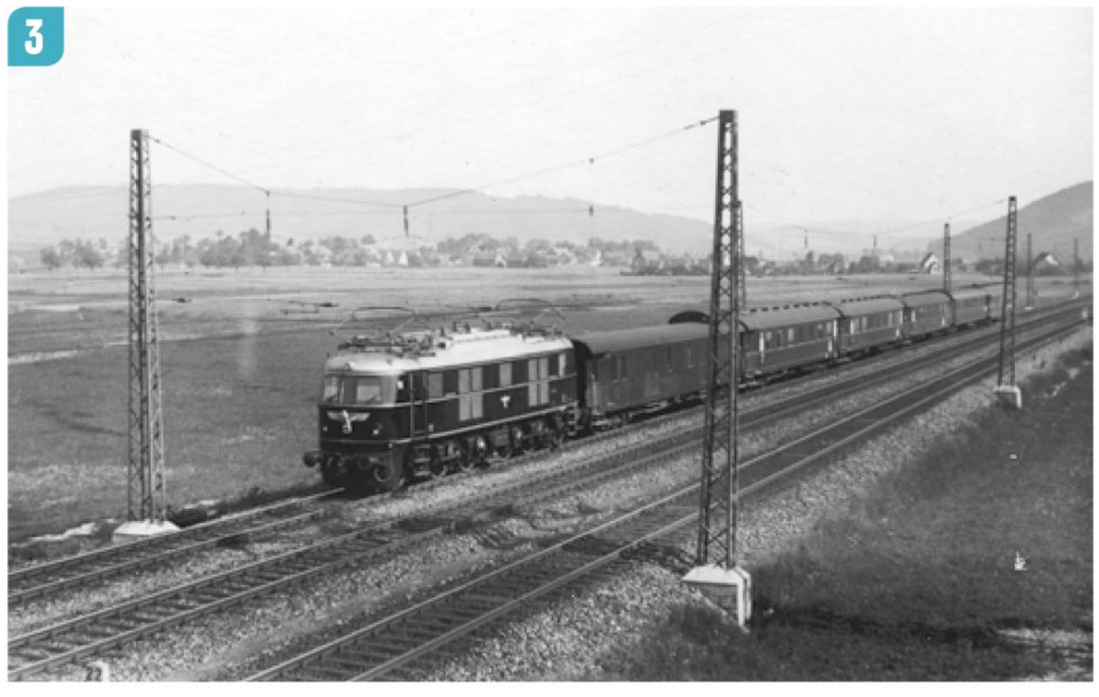
ALUMINIUM FRAME

De E 19 01 en 02 onderscheidden zich van de E 18 door een veel zwaardere elektrische installatie. Om dat te kunnen compenseren hadden de constructeurs van AEG bij het ontwerp gebruik gemaakt van aluminium bij het frame. Dat kon hierdoor een ton lichter worden gemaakt ten opzichte van de E 18. De Reichsbahn wenste in eerste instantie een elektrische locomotief met een directe asaandrijving. Nadat die eis was komen te vervallen paste AEG een sterkere variant van de 'Kleinow-Federtopf'-aandrijving toe: vier wisselstroommotoren. Tijdens hun testperiode voldeden beide nieuwkomers aan de hoge verwachtingen. Ze reden sneltreinen van 800 ton op een vlak traject met 180 km/h en een trein van 370 ton met een snelheid van 60 km/h over een helling met een stijging van 25‰. Alleen aan de remweg moest iets worden gedaan. In weerwil van de aanwezigheid van een elektrische weerstandsrem kwam een E 19 met een snelheid van 180 km/h niet na 900 meter tot stilstand maar tussen de 130 en 160 meter verder.

WEINIG KILOMETERS

De ingebruikname van de E 19 01 en 02 gebeurde onder een slecht gesternte. De naderende oorlog - op 1 september 1939

3



4

liepen de Duitsers het Poolse leger onder de voet - haalde een streep door de glanzende toekomst van deze paradelocs. En de E 19 01 stond vanaf 17 april 1939 langere tijd aan de kant door een gebroken wielband. Verder was er onvoldoende goed geschoold personeel en konden de locs door de vele goederentransporten in de eerste helft van de jaren veertig niet brengen wat ze in huis hadden. Ter illustratie: in die periode legde de E 19 01 in zeven maanden slechts een gemiddelde van ruim 18.000 kilometer per maand af. Pas in de jaren '60 kon dat gemiddelde naar 25.000 tot 28.000 km worden opgeschroefd. Toen de E 19 01uiteindelijk na 37 dienstjaren terzijde werd gesteld stonden er toch 6.989.000 kilometers op de teller. Het hoogste aantal van alle vier locs van deze serie.

Enorm vermogen

De E 19 11 en 12, de twee later afgeleverde machines, stonden overigens officieel te boek als serie E 19.1. Dit duo ontstond bij Henschel terwijl het elektrische gedeelte voor rekening kwam van SSW. Ook dit waren net als hun beide soortgenoten 1'Do1'-locs. De E 19 11 werd op 20 september 1939 afgeleverd, de andere machine arriveerde op 12 juli 1940 bij het Raw München-Freimann. Tijdens de daaropvolgende proefritten ontwikkelden ze bij 162 km/h een vermogen van 5700 kW. Dat impliceerde dat de E 19.1 tot de introductie van de serie E 03 de sterkste Duitse elektrische locomotief was. Deze locs werden aangedreven door vier achtpolige motoren. De E 19 11 kreeg op 15 mei 1940 de officiële toelating tot het Duitse spoorwegnet en werd toegedeeld aan het materieelbestand van depot Neurenberg Hbf. De andere machine verkreeg op 15 oktober 1940 een voorlopige toelating en werd eveneens gehuisvest in dit Bahnbetriebswerk. De zogeheten afnameritten werden herhaaldelijk onderbroken of ingekort. Daarom werd er geen definitieve toelating verstrekt. Dat gold overigens ook voor de E 19 01. Hun maximumsnelheid werd begrensd op 120 km/h. Met de doorlopende frontschortplaten tot vlak boven de spoorstaven zagen de locs er zeer indrukwekkend uit. Dat beeld werd geaccentueerd door de opvallend wijnrode kleur waarin ze waren geschilderd.

Weinig onderdelen

Voor beide locs golden de nodige beperkingen door een gebrek aan elektrische onderdelen. Om die reden stond de E 19 11 van november 1940 tot april 1941 werkloos aan de kant op het terrein van SSW. Een soortgelijk lot trof ook de E 19 12. Deze loc stond met schade aan een van de motoren van november 1941 tot mei 1942 terzijde. Het is opvallend hoe vaak beide locs ook daarna met averij buitendienst stonden. In 1942 stonden er gezamenlijk slechts 123 rijdagen vermeld, in 1943 in totaal 112. Al moet daarbij natuurlijk wel direct de kanttekening worden gezet dat ze door de veranderende omstandigheden (oorlog) niet volgens het op hen afgestemde concept konden excelleren. De E 19-en werden ingezet voor sneltreinen tussen Neurenberg en München, Saalfeld en, na doortrekking van de rijdraad, op 6 mei 1941 naar Weißenfels.

Luchtaanval

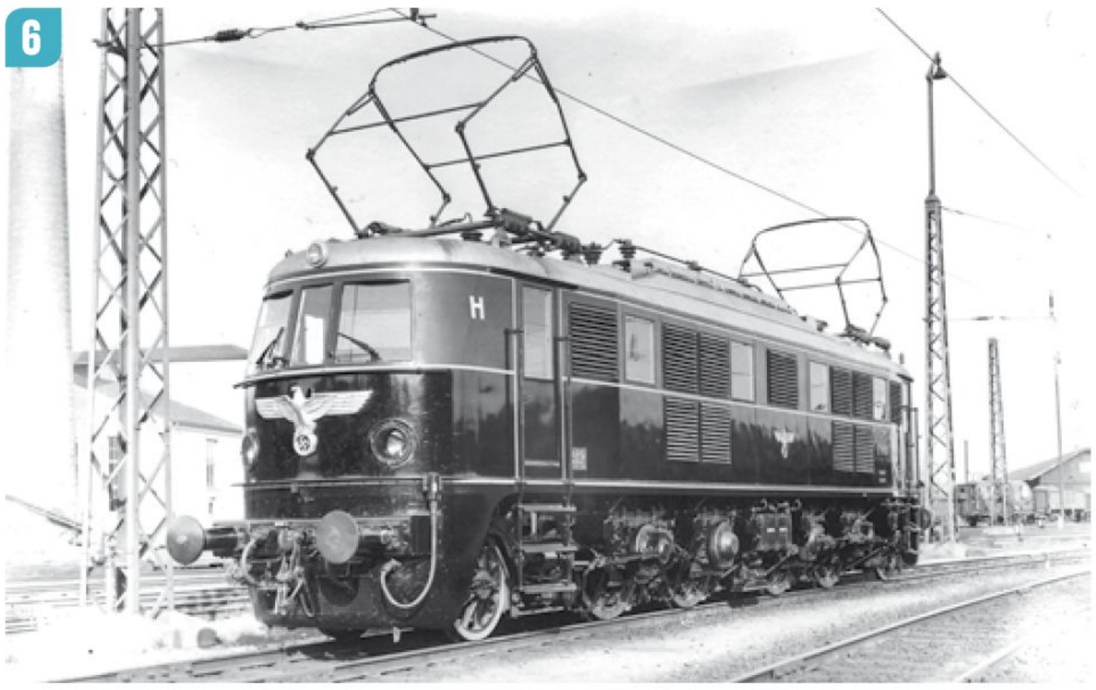
In juli 1943 was het zelfs langere tijd gedaan met de bedrijfsvaardige status van de E 19 11. Ze kon als gevolg van schade door een bombardement niet meer rijden. Na herstel van de schade, een jaar later, werd ze opnieuw door een luchtaanval terzijde gesteld en stond in station Roth. Pas in september 1950 werd ze weer in dienst gesteld. De E 19 12 bleef tijdens het slotakkoord van de oorlog verschoond van verdere malheur en beleefde in rijvaardige staat de capitulatie van het Duitse leger in het station van Eggmühl. Ook de E 19 01 kon rond dat moment suprême rijden en bevond zich in Neurenberg. De E 19 02 tot slot werd ook getroffen door geallieerde vliegtuigen en bevond zich met de nodige schade in Georgensgmünd.

Geen emplooi

Voor de beide rijvaardige machines was in de eerste naoorlogse dagen en weken echter geen emplooi. Door de zogeheten tapijtbombardementen was het spoorwegnet in en rond Neurenberg nagenoeg geheel vernield en van een functionerend, elektrisch net was al helemaal geen sprake. Pas vier maanden na de bezetting van Duitsland werd de E 19 01 voor het eerst weer ingezet. Zusterloc 02 diende eerst een grondige revisie bij Krauss-Maffei in München-Allach te ondergaan alvorens in februari 1947 weer tot het bestand van rijvaardige Reichsbahn locs te kunnen behoren. Het rode jasje behoorde echter al snel tot het verleden. Ze kwam in groene livrei terug op het spoor.

5

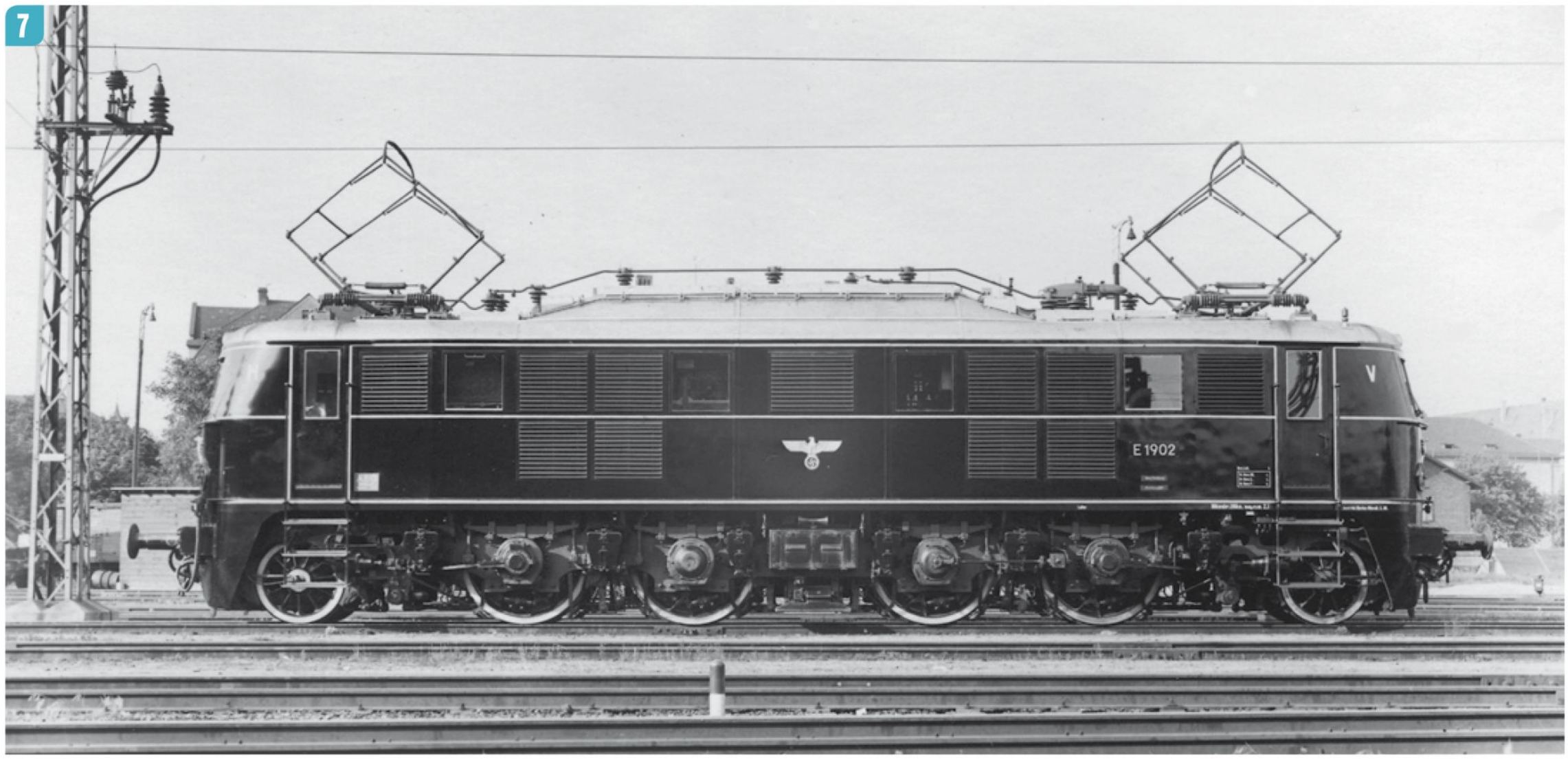
6



Ook de E 19 11 en 12 werden gereviseerd. Eerstgenoemde loc mocht op 11 september 1950 als laatste het fabrieksterrein van Krauss-Maffei verlaten. Niet in het groen maar met een Bordeauxrode kleur. Voor de aflevering was deze loc overigens in een zogeheten lichtgrijze 'Fotografieranstrich' gepresenteerd. Eem bijzondere kleur die was aangebracht om de machine goed te kunnen fotograferen en zo treffend te documenteren: alle details waren goed zichtbaar. De doorlopende schortplaten onder de bufferbalk waren tijdens de revisie verdwenen. Het uiterlijk van de E 19 11 (en 12) was daardoor behoorlijk veranderd. De stroomlijnvorm werd er wat minder geprononceerd door.

Invalbeurten

De E 19 11 stroomde niet meteen de reizigersdienst in. De jonge Bundesbahn gebruikte de loc in eerste instantie om er



5. Het prototype van de E 18. Deze locserie stond uiterlijk model voor de E 19 en E 19.1 **6.** Loc 19 02 heeft een front vol vliegen. Dat duidt op een snelle proefrit. **7.** De E 19 01 en 02 waren wijnrood bij aflevering en hadden doorlopende schortplaten aan de voorkant. **8.** DB 119 001-6 maakt op 7 augustus 1976 een tussenstop in Bamberg. (foto's 8 & 9 collectie Guus Ferrée) **9.** Het tijdloze front van de 119 001. Opname op 23 januari 1975 in Neurenberg Hbf.

allerlei proefritten mee uit te voeren. Pas na enkele maanden keerde ze terug naar de bekende thuisbasis, Bw Neurenberg Hbf. De revisie had het illustere kwartet goed gedaan. Al was de maximumsnelheid van 180 km/h die ze bij hun indienststelling hadden teruggebracht tot 140 km/h. Dat was niet van negatieve invloed op hun prestaties. Die snelheid voldeed voor de sneltreinen in die periode. Bovendien werden E 18'en gebruikt om zo nodig in te vallen in de omlopen van de sterkere E 19. Opvallend is dat de E 19.1 nadat ze opnieuw waren ingestroomd minder kilometers maakten dan de E 19. Beide locs reden bijvoorbeeld in 1962 maandelijks gemiddeld 25.800 respectievelijk 26.800 kilometer. De E 19 kwam in die tijd tot zo'n 28.000 kilometer. Toen de Deutsche Bundesbahn in december 1975 afscheid nam van de E 19 11 (in 1968 vernummerd in 119 011) had ze slechts 4.093.000 kilometer afgelegd. De zustermachine kwam tot 4.148.900 kilometer toen ze op 28 april 1977 werd afgedankt. De beide andere locs werden op 24 november 1977 (119 001) en 26 januari 1978 (119 002) uit de administratie verwijderd.

Twee museumlocs

Gelukkig zijn de E 19 01 en E 19 12 voor het nageslacht bewaard gebleven. AEG kocht eerstgenoemde machine en bracht haar zo veel mogelijk in de oorspronkelijke toestand terug. Ze staat nu in het Technikmuseum in Berlijn. De E 19 12 kreeg ook de schortplaten terug en behield aanvankelijk de blauwe kleur die ze droeg ten tijde van haar buitendienststelling. In die hoedanigheid heeft de loc, die behoort tot de collectie van het Verkehrsmuseum in Neurenberg, nooit gereden. Later kreeg ze de wijnrode kleur terug. Daarmee verkreeg ze opnieuw het aanzien van het paradepaardje van weleer, maar dan niet rijvaardig.

Märklin E 19 12, d De nagebootste museumloc uit Neurenberg.

NEK AAN NEK RACE TUSSEN E 19 11 (FLEISCHMANN) EN MÄRKLINS NIEUWE E 19 12

Duel der giganten

RAILHOBBY GROOTVOORBEELD & MODEL 408

De sterkste en beste elektrische locomotief van de Deutsche Reichsbahn is eind vorig jaar door Märklin als H0-model uitgebracht. In de museumuitvoering biedt de E 19 12 veel details. Jaren geleden, najaar 2004 om precies te zijn, bracht Fleischmann de wijnrode E 19 11 op de markt, de enige zustermachine van dit Henschel/Siemens product. Het leverde dientengevolge mooi vergelijkingsmateriaal op. En een nek-aan-nek-race.

Van de serie E 19.1 werden er slechts twee aan de Deutsche Reichsbahn afgeleverd. Het was het neusje van de zalm op het gebied van de elektrische tractie in 1940. Meer over deze bijzondere machines op pagina 42.

Algemene indruk

Daar gaan we al, de eerste keuzes moet worden gemaakt. In eerste instantie valt dat nog mee. Maar dan zie je het voorste en achterste loopwiel. En je denkt gelijk: oei. Wie doet hier wat fout? De diameter van het nieuwe Märklin-model is met 10,5 mm beduidend kleiner. Die veertien jaar oudere Fleischmann-loc daarentegen meet 12,6 mm. De nog bestaande museumlocomotief E 19 12 heeft loopwielen met een diameter van 1100 mm, in 1:87 betekent dat 12,64 mm. De vier drijfwielen geven het Göppingse model beduidend betere scores. Die zijn 18,1 mm in doorsnede, tegen 18,2 mm bij het Fleischmann-model. De 'echte' doorsnede is 1600 mm hetgeen voor H0 een diameter van 18,39 mm betekent. Het aantal spaken van de loopwielen bedraagt elf. De E 19 11 heeft dat aantal ook, de nagebootste museumloc moet het met tien spaken doen. Beide modellen hebben witte sierbanden om de wielen. Dat geeft deze elektrische locs extra cachet.

Cabine

Is er nog iets dat opvalt? Ja. Nadat de modellen thuis in een paar andere handen waren geweest is het met honderd procent zekerheid te zeggen: de zijkant van de cabine van de E 19 12 is te lang. Tussen de linker handgreep naast de toegangsdeur en de rechterkant van het eerste cabineraam aan de voorkant zit te veel ruimte. Waarom de constructeurs van Märklin dit hebben

Fleischmann E 19 11. De Reichsbahn-loc anno 1940 in model.

gedaan is me een raadsel. Als we loodrecht naar de zijkant van het model kijkt en we vergelijken het met de foto die op die manier van het grote voorbeeld is genomen dan zien we dat de verhoudingen niet kloppen. Hier zakt het Märklin-model door de ondergrens, het ontwerp van de bak klopt niet. Als we pal van boven naar beneden kijken zien we ook dat het begin van de cabine nog een vlakke plaat is, bij de E 19 11 van Fleischmann begint de cabine een paar millimeter na de linkerhandgreep al licht af te buigen.

Lengte

Pakken we gelijk de lengtes mee. Zowel de E 19 11 als de E 19 12 hebben een lengte van 195,0 mm, gemeten over de buffers. Het 1:1 model heeft een l.o.b. van 16,44 meter. Dat betekent in H0 een lengte van 189 mm. Beide modellen zijn 6 mm te lang. Een frappante gelijkenis. À propos buffers. Die zijn bij beide modellen goed weergegeven, waarbij het Fleischmann-model nog een opdruk heeft op de bufferhuls. De museumloc van Märklin heeft dat omcirkelde getal 32 niet. Het voorbeeld in 1:1 heeft dat evenmin.

Schortplaten

Blijven we bij de voorkant. Het interessante is dat door het vergelijken van twee modellen bepaalde aspecten beter kunnen worden geduid. Bijvoorbeeld de constructie van de schortplaten die tot vlak boven de spoorstaven doorlopen. Bij beide modellen is die in tweeën gedeeld om het rijden door krappere bogen mogelijk te maken. De E 19 11 heeft een constructie waarbij de schortplaat meteen weer terug schiet naar zeg maar de nulstand. Alsof het model rechtuit rijdt. Waarbij ook opvalt dat er tussen de beweegbare onderkant en de vaste bovenkant hooguit een millimeter speling zit. Omdat de schortplaat zwart is valt die speling nauwelijks op. De gebogen staalplaat is voorzien van een paar subtiele luchtroosters onder de koppeling en twee grovere aan de zijkanten naast de buffers. Ook zijn de klinknagels mooi en ingetogen weergegeven. Bij het Märklin-model niets van dat alles. Geen klinknagels en geen luchtroosterimitaties die toch echt bij de voorbeeld-loc zijn terug te vinden. Kwestie van kosten uiteraard, maar we leven wel anno 2019. Dat schept bepaalde verwachtingen. Als een model van 2004 deze details heeft, dan zeker een miniatuur E 19 die vandaag de dag wordt geproduceerd. Tussen de schortplaten zit ruim twee millimeter speling. Wie een vlak spoorwegnet heeft aangelegd of dit model louter als vitrineloc wil gebruiken kan de schortplaten met een dunne schijf opvullen. Of dat echt mooi is? Je ziet nu twee dunne scheidingslijnen onder de bufferbalk.

Front

De E 19 heeft aan beide zijden twee grote ronde frontseinen. Die van de E 19 11 zijn ook rond van vorm, die van de E 19 12 hebben een wat ellipsachtig voorkomen. Waarom? De Rijksadelaar pronkt in reliëf op beider fronten. Die van de E 19 12 ziet er vrij vlak uit, de '11' heeft een wat geprononceerder voorkomen. De Swastika op het rondje onder dit reliëf is weggelaten. De echte museumloc beschikt wel over dat omstreden rune-teken. Waarom die dan bij een historische model moeten worden weggelaten? Historie is historie. Historische filmbeelden uit die donkere periode zijn toch ook niet bewerkt? De ruitenwissers van het Märklin-model hebben aan de onderkant een horizontale trekstang. De Fleischmann-loc ontbeert dit zeer fijne detail. De cabine is in beide gevallen sober ingericht. De E 19 11 heeft een machinist in vrijetijdkleding (licht blauw), de '12' heeft een donkerblauwe vakbroeder die nog moest worden vastgelijmd. De Fleischmann-machinist heeft een likje zwarte verf nodig om in tijdperk II te mogen werken.

Carrosserie

Fleischmann: de bovenbouw van de E 19 11 is van kunststof. Dat betekent dat er sprake is van heel fijne gravures. Dat is terug te vinden bij de imitatie van de goed weergegeven klinknagels. We zien het ook bij de lamellen die voor de luchtroosters zitten. Dat zijn er onder en boven elf in getal. Het Fleischmann-model heeft het exacte aantal. Verder is voor de historisch wijnrode kleur RAL 3005 gebruikt en voor de zwarte kleur van het onderstel en de bufferbalk RAL 9005. Een E 19 heb ik nooit in die kleuren gezien. Maar de gebruikte kleur komt aardig overeen met de beschrijvingen in de Duitse spoorwegliteratuur. De treden van de trap naar het machinistenhuis zijn glad weergegeven. In werkelijkheid waren die geribbeld en wit geschilderd, om bij donker de machinist de weg naar boven en beneden te wijzen. Hier moet dus even de verfkwast worden gehanteerd.
Märklin: ook bij deze loc tellen we twee keer elf lamellen boven elkaar. Dat komt per zijkant vier keer voor, zoals bij de echte E 19 12. Dat de carrosserie van metaalspuitgietwerk is meteen terug te zien aan de uitstraling. De loc oogt 'metalig', dus authentiek. Ook het feit dat de klinknagels wat grover zijn dan bij de E 19 11 wijst op het gebruik van metaalspuitgietwerk. De trap is wat grover van constructie maar de treden hebben

wel een ribbeltjesmotief. En subtiel detail: de grijpstangen langs de cabinedeur zijn donkerrood van kleur tot de onderkant van de carrosserie. Waar het onderstel begint zijn de grijpstangen zwart. Mooi gedaan.

Dak

Märklin: de klinknagels priemen door de zilveren lak heen. Ze vallen mooi op maar zijn aan de grote kant. Niet erg. Märklin ontwerpt modellen met een eigen uitstraling. Daar past dit beeld bij. De isolatoren hebben de authentieke, bruine kleur, de rode leidingen hebben de juiste kleur rood. De pantografen, geleverd door Sommerfeldt en dus juist van constructie, zitten een paar millimeter te hoog en zijn niet bepaald subtiel op het dak aangebracht.

Fleischmann: een nagenoeg gelijke dakopbouw, al loopt hier en daar een leiding net wat anders. En de dakgoot mist in te-

1. Staatsieportret van de E 19 12 van Märklin. **2.** De elegantie van Fleischmanns E 19 11 is groot. **3.** Het grote verschil, de diameters van de loopwielen. Links Märklin, rechts Fleischmann. **4.** De fronten van beide modellen vertonen ook de nodige verschillen. Links Fleischmann, rechts Märklin.

5. De daken van de E 19 12 (links) en E 19 11 ogen vrij identiek. **6.** De opschriften van de E 19 11 zijn des Fleischmanns: loepzuiver. **7.** Ook de opschriften van de E 19 12 van Märklin zijn strak weergegeven.

genstelling tot het model van de concullega de klinknagels. De klinknagels die wel zijn aangebracht zijn kleiner en daardoor realistischer. De toegepaste pantografen, Scherenstromabnehmer op z'n Duits, zijn op de juiste hoogte gemonteerd en zijn eveneens afkomstig van Sommerfeldt.

Onderstel

Märklin: de weergave van het onderstel ziet er goed uit. Wat opvalt zijn de vier rood geschilderde zandreservoirs. De museumloc heeft die, dus de E 19 12 in model ook. Al zijn die bij de echte loc geheel rood geschilderd en bij het Märklin-model alleen aan de voorkant. De detailleringsgraad is hoog, zelfs de zandreservoirs zijn van mooie gravures voorzien. Overal zijn doorkijkjes aan de wielen te zien. Die drijfwielen hebben ook de nodige details. Al zijn ze uit een stuk gemaakt.
De Fleischmann-wielen zijn daarentegen op een aantal plekken opengewerkt. Ook hier zien we een opengewerkt onderstel met allerlei apart aangebrachte kunststof details zoals leidingen en remstangen. In dit opzicht doen beide modellen weinig voor elkaar onder.

Gewicht

Märklin: dat de E 19 12 als een zwaargewicht (letterlijk) uit deze test komt mag geen verrassing zijn. Een model dat grotendeels van metaalspuitgietwerk is gemaakt, doet het op de weegschaal altijd goed. In dit geval betekent het 520 gram schoon aan de haak. Vier wielen zijn voorzien van antislipringen.
Fleischmann: de E 19 11 is met een kunststof bovenbouw een lichtgewicht maar heeft een verzwaard onderstel. Desondanks moet deze loc op dit punt haar meerdere erkennen in de Göppingen-variant, 515 gram. Het gewicht is ruim voldoende om in combinatie met de beproefde vijfpolige Bühler-motor genoeg trekkracht te genereren. Twee wielen hebben antislipringen.

Aandrijving

Märklin: de motor die aan de linkerkant is ondergebracht drijft via een tandwiel twee assen aan, de beide linker assen om concreet te zijn. De assen zijn overigens twee aan twee in een draaistel ondergebracht dat behoorlijk verend is opgehangen en ook beperkt draaibaar is. Een verrassende maar ook goed doordachte constructie, al heeft dit verder niets met het grote voorbeeld te maken. De officiële asindeling van de E 19 luidt immers 1'Do1', met andere woorden de vier drijfwielen zijn star aangebracht in het onderstel, er is geen sprake van twee draaistellen. Door de verende ophanging rijdt de E 19 12 als

Het hart van Märklin E 19 12.

een trein. De beide rechterassen zijn een millimeter zijdelings beweegbaar, dat geeft extra 'bijsturing' in krappe bogen. De motor met vliegwiel heeft meer dan voldoende trekkracht. Geruisloos rijdt het model echter allerminst. Dat komt mede omdat de stevige metalen behuizing als een klankkast functioneert.
Fleischmann: het klinkt wat raar om te zeggen maar ook dit model ligt als een blok op de weg. Kleine oneffenheden en complexe wisselstraten worden als niet bestaande hindernissen genomen. Dat komt vooral door de ophanging van de beide middelste assen. Die zijn niet alleen in totaal 3,5 mm zijdelings verschuifbaar, ze zijn ook nog eens extra verend opgehangen. De wielen kunnen zeker 3 mm worden ingedrukt. Dat impliceert een uitermate soepele tred over het modelspoor. Het model wordt aangedreven door een in het midden van het model geplaatste Bühler-motor die via een wormwiel aan beide kanten de buitenste assen aandrijft. Er is in de kap van de loc voldoende ruimte voor het aanbrengen van een decoder.

ONDERHOUD

Märklin: de kap van de E 19 12 kan worden verwijderd door een enkele schroef aan de onderkant los te draaien. Er is dan meteen zicht op de printplaat rechts en de ernaast liggende motor. Op de printplaat bevindt zich een soort schakelaar. Als dit lipje omhoog wordt getrokken krijgt het model stroom via de bovenleiding. En anders via de puntcontacten.
Fleischmann: net achter de beide loopwielen zit een schroef. Verwijder je die dan wordt een soort beugel zichtbaar waar verlichting in zit. Daaronder zien we de motor zitten. Wie de stroomtoevoer via de bovenleiding wil laten lopen hoeft de kap niet te verwijderen. Op het dak zit een isolator die met een kleine schroevendraaier een kwartslag kan worden gedraaid.

EINDOORDEEL

Een model van 2004 vergelijken met een exemplaar dat in 2018 op de markt kwam, is dat niet appels met peren vergelijken? Ja

De binnenkant van Fleischmanns E 19 11.

8. De zijkant van de cabine van de E 19 12 heeft iets te veel ‘plaatstaal’. **9.** De E 19 11 heeft een authentieker ogende cabine zijkant. **10.** De zandreservoirs hebben bij museumloc E 19 12 een rood geschilderde voorkant. **11.** De E 19 11 heeft doorkijkjes via het frame naar de wielen.

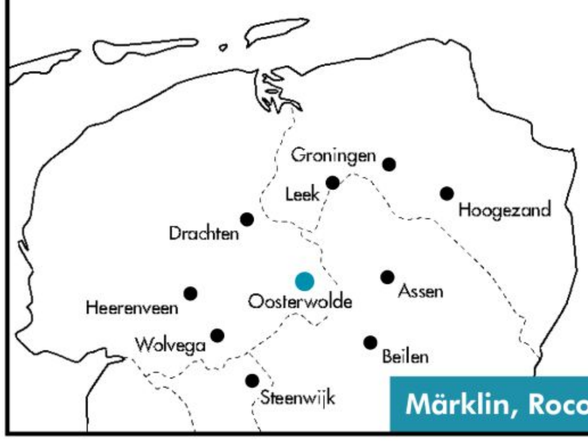
en nee. Het is interessant om te zien wat er in de tussenliggende jaren aan progressie is geboekt. Op het gebied van aandrijving, detaillering, digitale techniek, noem maar op. De E 19 12 is alleen als digitaal model te koop, met letterlijk en figuurlijk alle relevante toeters en bellen. Op internet wordt momenteel openlijk gediscussieerd of dergelijke modellen niet te duur worden. Kan het niet wat minder digitaal - de gemiddelde modelspoorder gebruikt bij lange na niet alle mogelijke functies. Voor de jeugd waar de fabrikanten het ooit van moeten hebben zijn dit soort locs onbereikbaar. Dat neemt niet weg dat er voor een bedrag van 349,95 een mooi product (art. nr. 39193) wordt aangeboden, de loc is bij Märklin uitverkocht maar ligt nog wel bij menige winkelier. Het blijft vreemd dat de loopwielen zo klein zijn weergegeven, dat betekent een dik strafpunt. Positief aspect: de doos bevat een meertalig boekje (ook met Nederlandse tekst) over het wel en wee van de serie E 19 en E 19.1. De Fleischmann-loc kan in weerwil van haar leeftijd de toets der kritiek ogenschijnlijk achteloos doorstaan. Het model is goed in balans, in alle opzichten, variërend van gravure, detaillering en afmetingen tot rijeigenschappen. Het is een paradepaardje dat op internet nog steeds wordt aangeboden. Het vaakst als losse blauwe DB-loc, af en toe ook als onderdeel van de eenmalige set nr. 4911 ‘Schnellzug Berlin-München’. Een set die vier vierassige rijtuigen bevatte die volgens het koersbord werden ingezet tussen Berlin Anhalter Bf en München Hbf. Voor de digitalisten onder ons: er moet wel een decoder in de loc worden geplaatst en de frontseinen eventueel door leds worden vervangen. Fleischmann wint op punten. Nipt. Dat wel. Overigens heeft ook Rivarossi een E 19 in H0 op de markt gebracht. Dat model is echter dermate gedateerd dat een vergelijking niet relevant is.

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

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

PARKEREN GRATIS
Jeugdigen tot 12 jaar
onder begeleiding GRATIS.
VIP-bus NS Houten - Expo Center
Retour € 5

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

De modelspoorbeurs Houten mag zich verheugen op een steeds grotere belangstelling. 8x Per jaar is de modelspoorbeurs eigenlijk de grootste modelspoorwinkel van Nederland. Van techniek tot scenery, treinen en toebehoren in elke schaal, elektronica, gereedschap en boeken; de meest fervente verzamelaar zal op de beurs aan zijn trekken komen.

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

Werkende sluitseinen met Artitec knipperbollen

In Railhobby 406 beschrijft Arie den Heijer het inbouwen van knipperbollen van Artitec sluitseinen in een goederenwagen. In dit artikel zijn twee aansluitschema's weggevallen en zijn bij twee foto's de bijschriften onjuist. **De ontbrekende foto's en tekeningen met juiste bijschriften vindt u op railhobby.nl/sluitseinenartitec.**

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.

Evenementen die u niet mag missen

In de wintermaanden heeft u een ruime keuze wat betreft modelspoorbeurzen. Wij hebben een aantal beurzen voor u op een rij gezet.

- 22 t/m 24 februari '19 - RAIL
- 15 t/m 17 maart '19 – Modeltrein Expo OnTraXS!
- 16 en 17 maart '19 - Modelspoorbeurs Zutphen
- 23 maart '19 - Modelspoorbeurs in de Jan Massinkhal Nijmegen
- 30 maart '19 - Noordspoor

Kijk voor meer informatie over bovenstaande beurzen en meer evenementen op railhobby.nl/evenementen.

Trein Select

Opening nieuwe winkel in Puth: Trein Select

Nederland is vanaf 14 december een modelspoorwinkel rijker! In het Limburgse Puth is de winkel Trein Select geopend. Eigenaar Herbert Mols heeft van zijn hobby zijn werk gemaakt. Met veel passie en enthousiasme mag hij grote merken zoals Märklin, Fleischmann, Piko en Roco leveren. Naast schitterende modeltreinen (met moderne digitale technieken) treft u in de winkel alle toebehoren van rails, wagens, huizen, stations tot en met struiken en bomen. U kunt ook thuis, op uw gemak, online de ruime collectie bekijken en bestellen. **Kijk voor meer details op railhobby.nl/treinselectputh.**

HOBBYOU
SHOP JOUW HOBBY

Nieuwe boeken in de webshop

Hobbyou is dé webshop waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en -benodigdheden. We hebben weer twee nieuwe boeken toegevoegd:

- Amsterdam-Utrecht, van Rhijnspoor tot Randstadspoor
- Tot het rode licht gedoofd is.

Naast (modelspoor)boeken, kunt u ook eerder verschenen uitgaven en online artikelen bestellen. Maar denk ook aan verzamelbanden, snijmatten en modelspoorproducten zoals paarden en koeien. Bestellingen vanaf € 20 worden gratis verstuurd.
Neem snel een kijkje op hobbyou.nl/modelspoor.

1e editie Noordspoor in Drachten op 30 maart '19

Met het nieuwe evenement Noordspoor in Drachten krijgen ook de noordelijke treinliefhebbers dichter bij huis een interessant evenement. Op de beursvloer van 1500 m² is ruimte voor tenminste 100 standhouders. Naast deze verkoopstands zullen (internationale) modelspoorverenigingen zich met diverse banen (in verschillende schalen) presenteren. De locatie is eenvoudig te bereiken en beschikt over een zeer ruime parkeergelegenheid.
Kijk voor meer informatie op railhobby.nl/evenement/noordspoor.

HLE 25.5 GRENSOVERSCHRIJDEND MANUSJE-VAN-ALLES

Van Biervliet NMBS 2555

De zestien door Ateliers Métallurgiques de Nivelles gebouwde elocs type 125 werden in 1960 aan de NMBS geleverd. In 1974 werden acht machines tot tweespanningslocs omgebouwd om in de Beneluxdienst als reeks 25.5 te worden ingezet. Ton Oosterom belicht het grootvoorbeeld, Chris van Diesen de door van Biervliet uitgeleverde 2555.

1

1. De NMBS 2555 in profiel. **2.** De rechterkant van de loc. Horizontale roosters boven de gele balk.

2

Het ontwerp van type 125 was gebaseerd op de eerder gebouwde reeks HLE 23. In 1967 volgde een nabestelling van zes, deze waren door een andere tandwieloverbrenging sneller. Een jaar later werden ze technisch aan de overige locs gelijk gemaakt. In 1971 werden ze ingedeeld in de reeks HLE 25 en kregen de bedrijfsnummers 2501-2522. De locs verlieten de fabriek in een donkergroene jas met witte strepen. In 1970 zijn er tien geel gespoten, de 2501, 2502, 2503, 2506 en 2508-2513. Rond 1990 werden de overige locs (licht)blauw geschilderd, de gele locs werden in 1996 blauw. De machines waren bestemd om goederentreinen te rijden, maar konden ook voor stoptreinen, de zogenaamde P-treinen, worden ingezet. Om het gewicht te verlagen zijn beide stroomafnemers vervangen door een eenbeen Faiveley-stroomafnemer.

Beneluxdienst

Ter versterking van de uit 1957 daterende Hondekoptreinstellen op de Beneluxdienst werden in 1974 acht exemplaren omgebouwd tot tweespanningslocs (3 kV en 1,5 kV gelijkspanning). Naast inbouw van ATB werden ze aangepast om tot stuurstandrijtuig verbouwde WRD Plan D-rijtuigen, 1e klas NMBS-rijtuigen en 2e klas Plan W-rijtuigen in trek-duwbedrijf te kunnen rijden. De locs werden omgenummerd in 2551-2558 en ondergebracht in reeks HLE 25.5. Locs en rijtuigen werden in de kleuren van de treinstellen geschilderd: blauw met gele band. Loc 2557 raakte in 1997 bij een ongeval zwaar beschadigd. De 2504 werd na ombouw de vervanger en omgenummerd in 2557. Na herstel van de oorspronkelijke 2557 kreeg de machine nummer 2504. Nadeel van de locs was dat ze, door hun inzet in goederendiensten, een top hadden van 130 km/h, terwijl - in het kader

Tekst model & Foto: Chris van Diesen, Tekst grootbedrijf: Ton Oosterom

De NMBS 2555 met zijn eerder uitgeleverde broers, de 2552 en 2557.

3

4

5

van Spoorslag ‘70 - 140 km/h gewenst was. De planners van NS moesten hiermee bij het maken van de dienstregeling rekening houden. De reeks 25.5 heeft het tot 1986 in de Beneluxdienst uitgehouden, toen werden de trek-duwtreinen vervangen door het nieuwe loctype HLE 11 die met ICR-rijtuigen de trek-duwstammen tussen Amsterdam CS en Brussel-Zuid ging rijden.
Na hun Beneluxdienst was de reeks 25.5 nog enkele jaren in ons land te zien. De particuliere maatschappij Lovers Rail huurde in 1997 steeds twee locs bij de NMBS voor de dienst tussen Amsterdam en Haarlem in het treinconcept Optio. Dit bleek geen succes en de Optio verdween in 1999 van het spoor. De reeks 25.5 deed na 1986 regelmatig dienst in internationale treinen van Amsterdam naar Parijs, maar de laatste jaren werden ze, mede door hun lage maximumsnelheid, verbannen naar de goederendienst en kwamen daardoor regelmatig naar de Kijkhoek. Maar ook reden ze goederentreinen tussen Kinkempois en Sittard. Ook in België werd het gebruik van de ‘gewone’ reeks 25 allengs minder en kwamen ze alleen nog in de spits en in goederentreinen in actie. In 2009 was het echt afgelopen met zowel de 25 als 25.5 en ging de serie aan de kant om uiteindelijk bij de sloper te belanden. Loc 2551 is bewaard gebleven en staat bij het museum TSP (Toerisme en SpoorPatrimonium) te Saint-Ghislain in Henegouwen.

3. Front met opgedrukt B-logo; in geëtste uitvoering zou dat de loc nog mooier maken. **4.** De draaistellen zijn juweeltjes. **5.** De stroomafnemer is fijn maar stevig uitgevoerd.

Model

De NMBS 2555 van het Vlaamse Van Biervliet is in modelspoorland goed ontvangen. De populaire reeks 25. kent een aantal voorgangers. En dat is ook niet zo gek, gezien het feit dat deze loc niet alleen in België reed, maar vaak ook in Nederland was te vinden. In de Benelux-treindiensten en later goederentreinen. De versie met doorgetrokken gele band plaatst de loc in tijdperk IV en dus in de Benelux-treindiensten. Het model is in meerdere

6. De loc vanuit het oogpunt van een Preiser: imposant. **7.** De standplaats Brussel-Zuid is goed te lezen. **8.** Het in België voorgeschreven seinbeeld. **9.** Het Nederlandse A-sein.

uitvoeringen leverbaar: tweerailsysteem (analoog 229, digitaal 259, sound 339), drierailsysteem (mfx 259, sound 339). De decoder is de ESU lokpilot 4.0 waar de loc goed op reageert. De digitale versie heeft qua seinbeelden veel mogelijkheden; door de cabineverlichting komt het interieur goed tot z'n recht. De loc heeft een vijfpolige motor met vliegwiel, dit resulteert in een mooie uitloop en een stille en soepele loop. Alle assen worden aangedreven, twee wielen zijn voorzien van antislipbanden. Zo vormt het trekken van een complete Beneluxstam van zes rijtuigen (zeven als het postrijtuig meereed) geen probleem.

A-sein

Het model is voorzien van een 21-polige decoderaansluiting, NEM-schachten en kortkoppelingsmechanieken. Ledverlichting in de cabine en in de front- en sluitseinen is de norm. Het seinbeeld is digitaal aan te passen van NMBS (tweepits) naar NS (A-sein), deze wisselen automatisch met het veranderen van de rijrichting. Als er rijtuigen aan de loc zijn gekoppeld kunnen de seinen worden uitgeschakeld. De lengte over de buffers bedraagt 207 mm. Het model is in een stevige doos verpakt; aan een kant blijken alle onderdelen aan de bufferbalk af fabriek te zijn bevestigd. Aan de andere kant kan een koppeling in de NEM-schacht worden gestoken. De onderste drie roosters hebben in tegenstelling tot de eerder uitgeleverde 2552 horizontale lamellen. Het model is direct uit de doos voor de Beneluxdienst op uw modelbaan inzetbaar.

Lampringen

De gele lijn is dekkend op de diepblauwe kap aangebracht, de zilveren biezen op de zijwanden en op de fronten zijn scherp aangezet. De heldere ramen geven een fraaie inkijk in de compleet ingerichte cabine en de boven de frontruiten gemonteerde, fijn uitgevoerde zonneschermen. Het donkergrijze dak heeft fijn uitgevoerde dakleidingen, dito open hijsogen en een gedetailleerd uitgevoerde stroomafnemer. De scheiding tussen het donkergrijs en het blauwe op de zijwanden is scherp. De vier dakluiken zijn los ingezet, dit geeft het dak zeker een extra

De NMBS 2555 van Van Biervliet zo uit de doos.

10

11

12

10. Door de cabineverlichting is het fraaie interieur goed zichtbaar. **11.** De sluitseinen zijn groot en duidelijk aanwezig. **12.** Het dak van deze imposante loc.

dimensie. Omdat de lampringen conform het voorbeeld smaller zijn uitgevoerd lijken de frontseinen groter dan bij de eerder geleverde 2552 en 2557. De loc heeft veel etswerk, zoals de looproosters boven de buffers en de fraai uitgevoerde ruitenwissers. De draaistellen hebben veel diepte, fijn uitgevoerde leidingen en goed weergegeven remwerk, schroef- en bladveren. De ronde ramen bieden een goede inkijk in de in reliëf uitgevoerde machineruimte. Met het uitbrengen van de NMBS 2555 kan een fotogenieke 25. locomotievenparade worden gearrangeerd. Het zal wel niet bij deze loc blijven en we kijken uit naar de volgende nummer- en vormvariant.

EXTRA ONLINE

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

RAILHOBBY.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

NEURENBERGSPECIAL 2019

€ 9,99

In februari verschijnt de tweede Railhobby Neurenbergspecial! De redactie is aanwezig tijdens de Spielwarenmesse en zorgt voor een compleet overzicht van alle nieuwe producten die in 2019 worden verwacht. Deze speciale uitgave is maar liefst 100 pagina's dik en bevat een alfabetisch overzicht van nieuwe producten. Natuurlijk ontbreken de laatste trends en een aantal belangrijke producenten niet. Een onmisbaar naslagwerk!

De Piko V 200 is één van de nieuwe producten die in 2019 wordt verwacht.

Wilt u deze special automatisch ontvangen? Upgrade uw abonnement naar een abonnement inclusief specials via railhobby.nl/upgraden.

Bent u geen abonnee? Bestel deze special als losse uitgave via railhobby.nl/neurenberg19.

Ga naar www.hobbyou.nl/railhobby

De Neurenbergspecial verschijnt rond de derde week van februari '19.

Ja, ik wil graag de Railhobby Neurenbergspecial 2019! bestellen!

Naam: _____ Voorletters: _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik wil (ook) graag een exemplaar van Railhobby Projecten bestellen:

- ◯ Railhobby Projecten – Over Stad en Landschap voor € 9,99
- ◯ Railhobby Projecten – Over Industrie en Landschap voor € 9,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor € 9,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel voor € 9,99
- ◯ Railhobby 401 – Over Modelbouwtechnieken voor € 9,99
- ◯ Railhobby 397 - Neurenbergspecial 2018 voor € 9,99

Abonnee?
Upgrade uw abonnement via www.railhobby.nl/upgraden

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

De prijzen van de Railhobby Projecten zijn excl. verzendkosten (minimaal € 1,99). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten bestaat uit eerder gepubliceerde artikelen én een nieuw artikel. Korting is t.o.v. de winkelprijs + een online abonnement.

AMSTERDAM - UTRECHT

Van Rhijnspoor tot Randstadspoor

Door J.M. ten Broek en V.M. Lansink, meerdere fotografen, uitg.WBooks, formaat 24,5 x 30,5 cm, 168 blz., circa 200 afb. (zw/w en kleur), hardcover, ISBN 978-94-625-8292-7, € 29,95.

De eerste trein in Nederland reed in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem. Maar twee jaar eerder had dat de zogenaamde Rhijnspoorweg van Amsterdam naar Pruisen (Keulen) kunnen zijn. De kortzichtige toenmalige Tweede Kamer stemde door koudwatervrees en gebrek aan investeerders tegen. Koning Willem I was 'not amused' en bepaalde in 1838 per koninklijk besluit de lijn in breedspoor aan te leggen. Initiatiefnemer was luitenant-kolonel Bake, In 1832 zag hij het belang in van een spoorverbinding van Amsterdam via Muiden, Amersfoort en Arnhem naar Keulen. Uiteindelijk werd besloten de lijn via Utrecht te laten lopen. Een gouden greep, omdat daar naderhand meerdere lijnen zouden samenkomen. De officiële opening vond plaats op 8 december 1843. De exploitatie gebeurde door de NRS. Het zou echter tot 1856 duren voor de Duitse grens werd bereikt. In acht hoofdstukken geven de auteurs een gedetailleerde kijk op de interessante ontwikkelingen en uitbreidingen van de spoorlijn tussen de hoofd- en Domstad die zich in de afgelopen 175 jaar hebben voorgedaan. In het boek wordt melding gemaakt van enkele zware ongelukken die de lijn heeft gekend. Tussen hoofdstuk 5 en 6 zit het ongenummerde hoofdstuk met de beschrijving van de tien tussenstations die er tussen 1843 tot heden zijn geweest of er nog zijn. Zo lezen we over de verdwenen stations Amsterdam Weesperpoort, waar de lijn oorspronkelijk begon, Nieuwersluis en Loenen-Vreeland, de komst van Amsterdam Amstel en Bijlmer en uiteraard de veranderingen in de loop der jaren van de bestaande stations Duivendrecht, Abcoude en Breukelen. Ook de diverse verbouwingen van Utrecht Centraal komen aan bod tot aan de nieuwe stationshal. De vele aanpassingen van de spoorlijn komen voorbij, zoals de komst van de metro in Amsterdam en het viersporig maken van het hele tracé in het jaar 2000. In het boek treffen we vele historische foto's aan en wordt het tracé aan de hand van deels historische kaarten gevolgd. Een zeer geslaagd en informatief boek over een van de drukst bereden spoorlijnen van ons land.-TO

TRAMS 2019

Door Bas Schenk en Maurits van den Toorn, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), 272 blz., ruim 275 kleurenfoto's, paperback ISBN 978-90-5961-1216-7, € 18,95.

Net als elk jaar hebben de auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn de ontwikkelingen op tramgebied van het afgelopen jaar samengevat. Het is weer een hele klus geweest om alle info en beeldmateriaal te verzamelen, niet alleen in Europa, maar ook daarbuiten. Uiteraard krijgen Nederland en de omringende landen in Europa meer aandacht dan verder weggelegen gebieden. Maar in het laatste hoofdstuk komt Japan aan bod, waar heel wat trambedrijven actief zijn. Zoals we bij de vorige editie opmerkten is het beeld dat de trams in de loop der jaren steeds futuristischer worden. De designers van trams in Frankrijk maken wel heel bijzondere ontwerpen. Je moet er van houden, zoals de nieuwe zevendelige Citadis, type 402, in Lyon. Toch rijdt er in Europa nog heel wat materieel met een behoudender snit rond, zoals de klassiekers in Lissabon. Het boek begint in Nederland. In de inleiding lezen we over de problematiek rond de aanleg van nieuwe lijnen. De Noord-Zuidlijn is eindelijk gereed, maar de Uithoflijn rijdt nog steeds niet en er is sprake van behoorlijke kostenoverschrijdingen. Merkwaardig genoeg wordt de Hoekse lijn niet genoemd, waar ook sprake is van hogere kosten en een aanzienlijke vertraging. Er worden wel vraagtekens gezet bij de ambitie van de verkeerswethouders van de grote steden en de ov-bedrijven in de Randstad om de Oude Lijn (gedeeltelijk) om te bouwen tot een soort metro. Zoals gebruikelijk is het fotowerk prima verzorgd. Een interessante uitgave, zeker voor tramliefhebbers.-TO

TOT HET RODE LICHT GEDOOFD IS

Overwegen in Nederland toen en nu

Door: Carel van Gestel, uitg.: WBooks, formaat: 21,6 x 28,6 cm, 168 blz., circa 250 foto's (zw/w en kleur), taal: Nederlands, ISBN 978-94-625-8270-5, € 29,95.

Het onderwerp overwegen is nog niet vaak het item voor een boek geweest. Carel van Gestel, geen onbekende voor Railhobby, heeft nu een heel boek hieraan gewijd. Zolang er spoorwegen bestaan zijn er overwegen. Het boek bevat vijf hoofdstukken (de nummering ontbreekt in de inhoudsopgave). De eerste vier bevatten historische opnamen. Uiteraard zijn in deze hoofdstukken alle foto's in zwart/wit. In het eerste hoofdstuk zien we de ontwikkeling van de spoorwegovergang tot 1974. De oudste opname dateert van 1895! Boeiend om te zien hoe in de loop der jaren zowel het spoor als de (over)weg zich ontwikkelt. Vooral het straatbeeld is veranderd. Sommige situaties zouden vanwege de veiligheid nu ondenkbaar zijn. Heel lang werden spoorbomen van bewaakte overwegen lokaal bediend. In het boek zijn daarvan diverse voorbeelden opgenomen. Uiteraard ontbreken de daarbij behorende posten of seinhuizen niet. De auteur gaat in op het ontstaan van AKI's en AHOB's. Dat ProRail onbewaakte, of liever onbeveiligde overwegen wil afsluiten met betonblokken heeft het boek niet gehaald. In hoofdstuk 4 zien we dat het soms goed mis kan gaan. Helaas gebeuren er nog steeds ongevallen op spoorwegovergangen. Niet voor niets dat ProRail er veel wil opdoeken. In het laatste hoofdstuk zijn alleen kleurenfoto's opgenomen, veelal van Carel zelf. De vaak sfeervolle foto's tonen beelden van sommige situaties die alweer zijn verdwenen, zoals de overweg bij Driebergen-Zeist (jammer dat het fraaie seinhuis is gesloopt). Het fotowerk in deze uitgave is prima verzorgd. De bijschriften zijn in rood uitgevoerd. Dat geeft in het zwart/wit gedeelte meer kleur, maar maakt het beeld wat onrustig. Al met al biedt het boek veel lees- en vooral kijkplezier.-TO

REPORTAGE

CHINESE MIJNSTAD BOOD OP ELKE VIERKANTE CENTIMETER DE MOOISTE FOTOMOTIEVEN, DEEL 2

Full house in Fuxin

Niet alleen Sandaoling in het noordwesten van China is een bezoek waard, tot voor kort was ook Fuxin een interessante stad om te bezoeken. Deze plaats, gelegen in het noordoosten, niet zo heel ver van de grens met Noord-Korea, bood volgens een ronkende reclame per vierkante centimeter meer fotomotieven dan in Europa op een vierkante kilometer. We namen een proef op de som.

Tekst & Foto's: Sevrien Ferrée

De werkplaats in Fuxin is drukbevolkt, overal wordt gewerkt. Zo wordt deze SY ontdaan van remblokken. Rechts wordt een stuk plaatstaal uitgesneden.

Tijd voor een sigaretje, de thee is al ingeschonken. In de werkplaats van Fuxin is pauze een heilig begrip.

Het is koud. Bitter koud zelfs. Behalve de temperatuur doet ook de snerpende wind van zich gelden. Het is een doordeweekse dag in november, bij een overweg in hartje Fuxin. Een gemiddeld uitziende Chinese industriestad die vooral leeft van de kolenwinning en een heel klein beetje van het spoor. Voor die combinatie zijn we hier gekomen. Wie de verwende toerist wil uithangen kan maar beter naar de Chinese Muur reizen, of naar het 8000 figuren tellende terracottaleger van Xi'an. Ook het zuidoosten, met de ruige kustlijnen, is niet te versmaden. Fuxin biedt niets van dit alles, het is bepaald geen exotische bestemming, of je moet van rauwe, onversneden harde Chinese stoom houden. Locs die continu onder druk staan, die toujours in de weer zijn met kolentreinen die weliswaar goed worden onderhouden maar geen parel zijn om te aanschouwen. Stoomlocs zijn hier werkdieren, waar geen verplichte rusttijden voor zijn. 24/7 in touw en als het kon nog vaker dan dat.

Personeelswisseling

Bij die overweg in Fuxin ontrolt zich het dagelijkse leven in de stad. Letterlijk en figuurlijk vogels van allerlei pluimage staan voor de neergelaten spoorbomen. Er tussen door glippen, zoals in Nederland wel eens gebeurt, komt hier niet voor. Een bepaalde vorm van discipline kan de Chinezen niet worden ontzegd. En anders kijkt de almachtige communistische partij wel mee. Er staat altijd ergens wel een camera. Natuurlijk voor de eigen veiligheid van de bevolking, voor wie het wil geloven. Niet ver van die overweg is twee keer per dag een bijzonder ritueel te zien. 's Ochtends rond de klok van acht uur, en 's avonds tegen achten, vindt hier de dienstwisseling van het locomotiefpersoneel plaats. Plaats van handeling is het zogeheten 'stabling point', in het hart van de stad. Soms staan er tien machines van het type SY bij elkaar. Een 1'D1'-loc met losse tender waarvan er tussen 1967 en 2000 welgeteld 1820 exemplaren zijn gebouwd. De laatste, de SY 1772, werd in 1999 als laatste van deze serie afgeleverd. Het was een recht-toe-recht-aan ontwerp, gebaseerd op de serie JP6 van Japanse makelij. Deze loc was op haar beurt afgeleid van een Mikado uit de jaren twintig die het Amerikaanse bedrijf Alco aan Korea leverde. Het leeuwendeel van de SY's, dat staat voor 'Shang You', 'Hoger Doel', werd gebouwd door Tangshan. Deze fabriek leverde ook een aantal van deze 21,6 meter lange locs af die waren bestemd voor breedspoor met een spoorwijdte van 1520 mm.

Verenigde Staten

Bijzonder is dat drie SY's direct aan het buitenland werden verkocht. De SY 1647 en 1658 werden in 1989 uitgevoerd naar de Verenigde Staten waar ze bij de Valley Railroad respectievelijk de Knox and Kane Railroad in dienst kwamen, twee railmusea die diensten voor toeristen onderhielden. De aanschafkosten bedroegen zo'n 300.000 dollar. Twee jaar later kocht ook de New York, Susquehanna and Western Railroad een soortgelijke machine, maar die ging tijdens de oversteek verloren. Het schip waarmee de loc werd vervoerd zonk. Later kocht het laatstgenoemde museum de SY 1647 van de Valley Railroad. Tegenwoordig doet ze dienst bij de Belvidere and Delaware River Railway in Philipsburg, New Jersey.

De locs in Fuxin hebben veel zwaardere diensten. Tijdens de personeelswisseling worden de machines ook geïnspecteerd. Omdat we dat van dichtbij mogen meemaken kunnen we zien dat het onderstel en het drijfwerk zwaar is uitgevoerd. Het meest

1. Full house in Fuxin: na de personeelswissel oliet de machinist van de SY 1397 de linker schaarbeweging van zijn loc. Op de achtergrond staan de SY's 1359, 0770, 1378 en 1210. **2.** Op de grote overweg bij het 'stable point' in hartje Fuxin is het altijd druk. Treinbewegingen en wegverkeer volgen elkaar in hoog tempo op. **3.** De spectaculairste stoomactie in Fuxin was te vinden rond de 'spoil dump' waar zand en stenen uit de mijnen werden gelost. SY 1210 daalt met een lege trein weer af. **4.** De nachtelijke bekoling van SY 1460 in het depot van Fuxin is een indrukwekkend schouwspel, 21 november 2012.

karakteristieke aan deze locs zijn behalve de schuin oplopende tender de Boxpok-wielen, een constructie die ook veel in de Verenigde Staten werd toegepast. Dit soort wielen is gemakkelijker te gieten dan wielen met spaken. Boxpok komt van boxspoke, oftewel 'gesloten spaak'. Na de wisseling van de wacht waaieren de SY's uit over de stad en de omgeving. Een paar vertrekken er naar het centrale emplacement om daar zelflossers op te pikken. In de omgeving van de stad liggen twee pittige hellingen waar de locs veel moeten geven om boven te komen.

Mierenhoop

Tijdens de rondgang door dit gebied, een georganiseerde reis van Farrail uit Berlijn in november 2012, wordt ook een bezoek gebracht aan de spoorwerkplaats van de mijn. Op dat moment wordt aan drie locs gewerkt. Ze staan in een grote hal die overkwam als een overdekte menselijke mierenhoop. Overal is personeel aan het werk. Alle voorkomende werkzaamheden aan een stoomloc worden hier uitgevoerd, variërend van het vervangen van remblokken, het schoonschrapen van lagerschalen, het bewerken van een kruisstuk met behulp van een verspaanbank tot en met het rood schilderen van de Chinese ster op een afdekplaat van de cilinder. Opvallend is het feit dat de medewerkers van de werkplaats weinig tot geen bescherming hebben bij de verspanende werkzaamheden. Een veiligheidsbril zou uitkomst bieden. Degene die de aanslag in de vuurkist verwijdert doet dat zonder gehoorbescherming. Een bijna helse baan gelet het harde geluid waarmee die werkzaamheden gepaard gaan. Vroeger, toen de NS nog stoomlocs had, waren veel 'ketelbinkies' doof. Maar dat is dik zestig jaar geleden.

Witte wielbanden

Opvallend is hoe snel een stoomloc van de mijn weer in actieve dienst terugkeert. Tijdens ons bezoek wordt er nog volop gewerkt aan de SY 0988. De vlampijpen staken nog uit de rookkast en de loc kreeg hier en daar een lik verf. Een dag later staan ze

5

6

7

als nieuw met witte wielbanden onder stoom, klaar voor een nieuwe rit. We treffen het opnieuw op deze dag als we zien dat de SY's met bakkentreinen van en naar de mijn Wangying rijden, een locatie ten zuidwesten van Fuxin. Normaliter rijdt een diesel-loc deze treinen, maar deze is defect en daarom springt SY 1378 bij. De spectaculairste ritten in Fuxin zijn te vinden rond de zogeheten 'spoil dump'. Met zand en stenen beladen treinen worden met veel stoomgeweld de dumpsporen opgereden. Vanwege de steile helling kunnen er per keer hooguit vijf wagens omhoog worden gedrukt om te worden gelost.

Interessant is ook het depot van de mijn. Een opvallend hoge bekolingsinstallatie domineert de plek waar de SY's worden voorzien van kolen, water, zand en olie. 's Avonds biedt die toren een mooi decor bij het fotograferen van de locs die een dienstrooster hebben van 24/7. Het bezoek aan Fuxin krijgt een mooi slotakkoord. Naar het aangrenzende Sikeng worden ook kolen per spoor aangevoerd. De SY 1378 doet op 22 november dienst en rijdt onder de resten van wat eens de bovenleiding van het elektrische spoornet rond Fuxin was. Een net dat werd geëxploiteerd met in de DDR (Henningsdorf) gebouwde elektrische locomotieven. Die zijn er nog en staan goed geconserveerd in een loods. Rijden zullen ze naar alle waarschijnlijkheid niet meer. In en rond de stad zien we hoe steeds meer hutongs, de kleine Chinese arbeiderswoningen, ten prooi vallen aan door de communistische partij gedicteerde bouwdoctrine. De oude sociale structuren worden letterlijk afgebroken. De mensen worden verplicht gehuisvest in kil aandoende, grauwe flatgebouwen. Het is niet zo erg als in het Roemenië van Ceau escu waar huizen in dorpen tegen de grond gingen en in agrarische gemeenschappen hoogbouw met appartementen verscheen, maar de hutongs hebben onmiskenbaar hun langste tijd gehad. Ook buiten Fuxin. Verder zie je hier nog veel stoffige, onverharde wegen, levendige markten en veel mensen op straat. Never a dull moment, dat is Fuxin in mijn herinnering.

Binnen-Mongolië

Na een paar uur reizen per bus bereiken we een ander mijngebied, in Yuanbaoshan, in Binnen-Mongolië. De aldaar gelegen mijn zet twee keer per dag een door een loc van de serie JS getrokken reizigerstrein in. Die trein vertrekt 's ochtends rond de klok van zeven uur en om twee uur 's middags uit Yuanbaoshan richting Fengshuigou. Deze trein vervoert werknemers van de plaatselijke fabrieken en industrieën. Bovendien gaan er een paar keer per week goederenwagens mee die op station Fengshuigou worden beladen of in Anqinggou aan China Rail worden overgedragen. De dienstdoende JS-locs zien er goed onderhouden uit en maken indruk met hun grote, geribbelde windleiplaten. Zodra een JS de reizigerstrein naar de plaats van bestemming heeft gebracht gaat ze de rangeerdienst in en worden typisch Chinese vierassige rijtuigen ingewisseld voor bakwagens en zelflossers.

Laatste stoombolwerk

Het laatste echte stoombolwerk in Binnen-Mongolië is echter

5. De lagerschalen van een SY worden nagekeken en indien nodig schoongeschraapt. **6.** Een passend sluitstuk aan het bezoek vormt de vertrekkende lege kolentrein van de centrale in Sikeng. Het vroegere elektrische net is nog overal tastbaar. **7.** De mijn van Yuanbaoshan zette twee keer per dag een reizigerstrein in om werknemers op te halen en weer naar huis te brengen. **8.** Tussen de kolenwasserij in Zhuangmei en de ondergrondse mijnen in Giushangyijng reden dagelijks kolentreinen. SY 1052 is met een lege trein bij Giushangyijng onderweg, 23 november 2012. **9.** SY 1052 moet hard werken om meer dan vijftig lege bakken van Wufeng naar Zhuangmei te slepen. **10.** In de boog bij Wuzhijan rijdt SY 1425 met een kolentrein naar Zhuangmei, 24 november 2012.

niet Yuanbaoshan maar Pingzhuang. Dit mijnbedrijf zet ten tijde van ons bezoek dagelijks nog vier tot vijf stoomlos in. Die zijn van de eerder gememoreerde serie SY en verkeren in een perfecte staat van onderhoud. Het overgrote deel van de treindiensten bestaat uit het rijden van kolentreinen tussen de diverse kolenmijnen, de wasserij in Zhuangmei en het overgavestation Pingzhuan Nan. Daarbij passeren de treinen een aantal bruggen. Het is opvallend hoe vriendelijk de lokale bevolking is. Als je iemand tegenkomt zegt hij of zij bijna altijd ‘mihao’, hallo.

Industrieel decor

Het decor waar de treinen tegen rijden is deels landelijk, deels industrieel van aard. Zo kunnen we mooie opnamen maken met een SY die met een sleep zelflossers in Giushanyijng langs een niet meer in gebruik zijnde stortbunker rijdt. Het depot bevindt zich in Zhuangmei. Het vaste ochtendritueel bestaat uit het met de hand scheppen van slakken uit de tussen de sporen liggende put. Die worden met een handkar afgevoerd. Verder krijgen de locs hier met behulp van een portaalkraan dagelijks een versie portie kolen. Het mijnbedrijf van Pingzhuang heeft ook twee SY’s met grote windleiplaten in dienst. Het zijn de SY 1083 en SY 1084. De eerstgenoemde machine kwam op 23 november uit de werkplaats van Wufeng en staat een dag later, tijdens ons bezoek, in het depot van Zhuangmei. Aan het einde van de dag wordt ze met een defect de werkplaats binnengereden. Ook betrekkelijk jonge stoomlocomotieven kunnen een storing krijgen.

Lange, zware treinen

We zien de SY’s met zware treinen aan het werk. Dat in weerwil van het feit dat ze voor het lichtere werk en voor rangeerwerk bij industrieën zijn ontworpen. De SY 1052 bijvoorbeeld sleept meer dan vijftig, lege vierassige bakwagens van Wufeng naar Zhuangmei. Een respectabele goederentrein. Maar we zien de SY 1085 ook rijden met drie met hout beladen bakwagens. In Pingzhuang volgt overigens de overgave van kolentreinen aan China Rail. De SY’s die in dit gebied actief zijn hebben een bord voor de rookkast met Chinese parolen. De zullen vast over inzet en welvaart gaan. De betrokken locs hebben daar in grote mate aan bijgedragen. Jammer - voor stoomliefhebbers - dat aan die periode een eind is gekomen.

Sandaoling stoomt tot najaar 2020

Laatste nieuws: Bernd Seiler, de eigenaar van Farrail uit Berlijn die met enige regelmaat fotoreizen naar China organiseert, meldde in december 2018 tijdens zijn bezoek aan de grote dagbouwmijn in Sandaoling, dat de stoomtractie tot september 2020 is gegarandeerd. ‘Dat heb ik persoonlijk van de bedrijfsleiding te horen gekregen. In december waren zeven locs in bedrijf, vier in Nanzahn bij een ondergrondse mijn en drie in Sandaoling zelf. Tijdens ons bezoek werd slechts met twee treinsets gereden omdat het personeel ongelukken wilde vermijden. Ze hadden bijna duizend dagen zonder ongelukken gereden. Haalden ze die mijlpaal dan werd er een dikke premie uitbetaald. Daarna werd er weer met drie locs de dagbouwput ingereden.’

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

Nieuw | in de winkel

Märklin brengt met de serie 102 de modernste eloc van de DB.

Het front van de serie 102 is goed weergegeven.

De NMBS-set van Märklin bevat ook een stuurstandrijtuig.

NS GTMK-kolenbak van Märklin.

Märklin

H0. Modelspoorders naar Duits voorbeeld in tijdperk VI worden met de nieuwe eloc serie 102 op hun wenken bediend. Het model van de verkeersrode 102 003 komt overeen met de door Skoda geleverde 109 E. Kenmerkend is het schuine front met wigvormige cabineruit. Märklin heeft de moeilijke vorm die uit de koker van Porsche-Design komt, geloofwaardig in 1:87 weten om te zetten. Ook de rechthoekige frontseinen en de strak vormgegeven ruitenwisser maken een authentieke indruk. Het overwegend donkergrijze dak met groene isolatoren, gegraveerde luchtroosters en andere relevante details mogen worden gezien. De rechthoekige buffers voldoen aan de laatste crashnormen. In tegenstelling tot hun Tsjechische zusters zijn de DB-machines alleen geschikt voor 15kV/16,7 Hz; ze rijden alleen de meestal zes dubbeldeksrijtuigen tellende München-Neurenberg-Express. De trekkracht van het 399 gram wegende en via een cardanas op alle assen aangedreven digitale model met sound is, mede door de twee antisliprингen, voldoende (36202, € 279,95). In de periode tot de Groningse gaswinning op gang kwam beschikte NS voor het kolenvervoer over duizenden tweeassige bakwagens. De beremde en geweatherde NS GTMK's zijn gebaseerd op de Duitse Om21 en hebben een echte kolenlading. Het grijze model heeft een remmershuis, draagt NS-nummer 58674 en heeft als revisiedatum 9 april 1955 (46053, € 32,95). De bruine variant met NS-nummer 58938 onderging in november 1955 een revisie (46054, € 32,95, tp. III). De 54,1 cm metende set met NMBS-dubbel-

Landrover 88 Lightweight, Artitec.

Artitec DAF YA 314 Cargo.

deksrijtuigen bevat een stuurstandrijtuig en een tussenrijtuig 2e klas. Ofschoon de ruiten enigszins zijn getint, is het interieur goed zichtbaar. Het stuurstandrijtuig heeft wit/rood wisselende frontseinen, al naar gelang de rijrichting (43573, € 119,95).-MM/GF

Artitec

H0. De Landrover is in verschillende uitvoeringen als gebouwd model en bouwkit beschikbaar. De NL Landrover 88 Lightweight (1870.130, kit, € 14,50). Op de foto de gevechtsklare versie (6870.214, € 26,90). De DAF YA 314 Cargo is een kant-en-klaar model. De wagen is gedetailleerd uitgevoerd met diverse beschriftingen; de huif en het cabinedak zijn afneembaar (387.167 € 38,40).-CvD

Brawa

N. Brouwerij De Klok, met vestigingen in Enschede en Groenlo voor de productie van Grolsch-pils, bezat vroeger een aantal tweeassige koelwagens. Een ervan, wagen 560 806P, beschikt over een remmershuis (67458, € 34,50, tp. III). Alle opschriften zijn conform het grote voorbeeld. Het model heeft een lengte van 58,1 mm.-GF

Noch

Na figuren in N, TT en H0 introduceert de Duitse sceneryfabrikant vier sets met elk drie figuren in schaal 0 en een set met twee man locpersoneel. Stationsbeambten (17800, € 13,50), machinist en stoker (17810, € 10), rangeerders (17820, € 13,50), staande of lopende reizigers m/v (17850, € 13,50) en zittende waarvan de man met bankje en de beide dames alleen de zithouding hebben (17860, € 14,50). De figuren zijn ten opzichte van

De Brawa koelwagen van De Klok.

Noch: van elke set zijn een of twee figuren bij elkaar geplaatst.

hun kleinere broertjes en zusjes meer gedetailleerd uitgevoerd, in deze schaal kunt u desgewenst details als ogen, knopen en gespen met een fijn penseel of gelstift accentueren.-DH

Dingler

De Pruisische G8.1 en later de Reichsbahn BR 56 waren tientallen jaren onontbeerlijk in de goederendienst. Daarom

DR-loc 56 2162 wordt door Dingler in spoor 1 geleverd.

Eisenbahn Canada: loc 97 66 uit Oostenrijk-Hongarije.

De rookkastdeur verraadt dat de loc uit de negentiende eeuw stamt, Eisenbahn Canada.

Wiking schaftkeet en wals.

VW T1 en T2 bij Wiking.

Eisenbahn Canada

H0. Met het model van de belangrijkste lokaalspoortenderlocomotief in het Oostenrijks/Hongaarse rijk wordt een gat in het H0-assortiment gedicht. Van serie 97 van de K.k.St. B. werden tussen 1878 en 1911 228 exemplaren gebouwd. Dit loctype werd overal in de Habsburgse monarchie gebruikt. De komende jaren verschijnen in gelimiteerde oplages varianten van de CSD, FS en een brouwerij. De eerste oplage betreft loc 97 66 (017/2, € 1650) van de keizerlijke staatsspoorwegen. Tussen de serie-aanduiding en het eigenlijke nummer zit op de nummerplaat geen punt. Dat is geen misser maar historisch juist; die punt kwam later. Het fabrieksbord vermeldt dat de loc bij Floridsdorf in Wenen is gebouwd als fabrieksnummer 881. Voor een messing H0-model dat in de EU is geproduceerd vormt het interieur van het machinistenhuis een technisch hoogstandje. Alle handwielen zijn aanwezig, tot en met de manometer met witte achtergrond. Het dak is afneembaar zodat de details goed kunnen worden bekeken. Voor decpotscènes kan de rookkastdeur worden geopend. Het model weegt 119 gram, voldoende om een lokaaltrein van drie, vier rijtuigen te trekken.-PW

Alfa Romeo Spider, Wiking.

Wiking

De zeegroene straatwals en schaftkeet met rode accenten hebben een interieur. De schaftkeet kan met drie stelpoten waterpas worden gesteld zodat werklui hun koffie met fatsoen kunnen drinken (065005, € 9,95). De vooras van de ABG-wals is zwenkbaar (065607, € 11,50, tp. III-IV). Een weathering zal het werkmate-

is het niet verwonderlijk dat de grootspoorfirma de loc voor tijdperken I, II en III uitbrengt. De modellen variëren van de groen-bruine KPEV-loc 5708 (184/00), in zwart-grijze 'Fotografieranstrich' geschilderde 31 672 tot de voor stoken van poederkool omgebouwde 56 2130 en de 56 2115. De beide Reichsbahn-locs horen thuis in tijdperk II. Bundesbahn-adepten worden niet overgeslagen, ze kunnen een handgemaakte 56 2248, 56 2071 en 56 2020 aan hun collectie spoor 1-modellen toevoegen, reken op zo'n € 9990 per stuk. De DR Ost wordt bediend met onder meer loc 56 2162.-MM

Bänkelwagen van LGB.

Autotransporter met Fiat 127's bij Roco.

riaal ten goede komen. De donkerrode met crème Volkswagen T1 Sambabus is voorzien van interieur, witte ringen op de banden en aangezette richtingaanwijzers (079722, € 16,50, tp. III). De mintgroene VW T2 met dubbele cabine werd veel gebruikt door groenteboeren die langs de deuren reden. Zet er een huif met dekzeil op en kratten met groente en je hebt een leuk item. Compleet interieur, opgedrukte details als richtingaanwijzers en handgrepen (031401, € 16,95). De rode Alfa Romeo Spider heeft een fraaie grille en diverse chromen details. De neergeklapte softtop nodigt tot een ritje (020601, € 16,95, tp. III-IV).-CvD

LGB

2m/G. De bekende Sachsentrein die elk jaar met fraai gerestaureerde rijtuigen wordt uitgebreid en op de diverse smalspoorlijnen in Saksen ingezet, bestaat uit onder meer de zogeheten Bänkelwagen 4333 K. LGB brengt het grijs geschilderde, tweeassige rijtuig in model. De open wagen bezit alle relevante details zoals de vier korte langsbanken en een huif (40271, € 169,95). Dit materieel wordt sinds de beginjaren van de 750 mm-lijnen in Saksen gebruikt. Het is dus in tijdperk I maar ook in het huidige tijdperk VI (als museumtrein) te gebruiken.-PW

Roco, batterijhouder voor de sluitseinen.

Roco

H0. De gelede DB-autotransporter Laes 543 is beladen met acht Fiat 127's. De wagen is gedetailleerd uitgevoerd en heeft fijne hekwerken; losse onderdelen zijn bijgevoegd (76834, € 144,90, tp. IV). De gesloten DB-goederenwagen Glmhs heeft twee werkende sluitseinen. De opdrukken zijn scherp. Het dak is afneembaar om de batterijhouder van twee AAA-batterijen te kunnen voorzien. De wagen heeft geen aan/uitschakelaar; een contactgever onder de bak zorgt voor het knipperen. (76610, € 39,90).-CvD

te-Miniatur

H0. Het team van te-Miniatur heeft het assortiment uitgebreid met het stationsgebouw van Schierke zoals het er rond 1989 uitzag. Dit station, nu behorende tot de inboedel van de Harzer Schmalspurbahnen, werd in 1992 verbouwd. Die veranderingen zijn dus niet terug te vinden in dit bouwpakket. Het station uit lasercut karton (1613, € 107,90) kan worden uitgebreid met een toiletgebouw (1820, € 34,90). Een ensemble dat goed past bij het HSB-materieel van Tillig.-MM

Lenz

Schaal 0. De van origine twee- en drieassige Pruisische coupérijtuigen worden met en zonder remmershuis en in diverse uitvoeringen geleverd. Ook het bijbeho-

Lenz: drieassig coupérijtuig van het type C3.

MODULEBAAN.NL

Voor de overgangen van modulebanen of banen die in delen zijn gebouwd heeft modulebaan.nl in samenwerking met Railclub Utrecht Midi-biels ontwikkeld. Te gebruiken bij de bakovergangen, fiddle-yards en vergelijkbare overgangen. Zie de site voor meer info (vanaf € 1).-CvD

PULLMAN/ESU

De ketelwagen type Deutz van de Rotterdamse firma Pakhuismeesteren. De tweeasser heeft fijn uitgevoerde delen, loepzuivere opschriften, een goed

Een deel van de Lenz coupérijtuigen heeft een remmershuis.

Ketelwagen bij Pullman/ESU.

Dwarsliggers bij Modulebaan.

Walliser Schwarznasen bij Van Petegem Scenery.

rende bagagerijtuig van het type Pw3 Pr 11 is beschikbaar. Alle rijtuigen zijn zowel als DB- (41160 tot -66, € 295) en DR (-70 tot -74) als DRG-model (-67 tot -69) verkrijgbaar. Kunststofbak met metalen chassis, stroomtoevoer voor de verlichting via de aspotten, verende buffers en een compleet interieur. Het koersbord geeft de verbinding Gießen - Fulda aan. Of omgekeerd. Het wisselen van de koersborden gaat met een magneet die aan de binnenkant van het rijtuig is aangebracht. De rijtuigen zijn met kortkoppelingen uitgerust, wie van het fijne werk houdt kan schroefkoppelingen plaatsen.-MM

Shire-paard bij Van Petegem Scenery.

Nederlandse landvarkens bij Van Petegem Scenery.

Scania-Vabis-trucks bij VK Modelle.

gewicht en kortkoppelingen (36243, € 34,95, tp. III).-CvD

Van Petegem Scenery

Van de nieuwe dieren van het Friese atelier hebben we er drie uitgelicht. Het Shire-paard vindt zijn oorsprong in Engeland. De grote paarden zijn meestal bruin met witte sokken en een witte bles. Ze hebben een enorme spierkracht waardoor ze werden ingezet voor ploegen, karren en brouwerijwagens. Handgeschilderd witmetaal (1:87, € 12,95 / 1:76, € 17,95). De Walliser Schwarznasen-schapen grazen sinds de 15e eeuw in de bergen van het Zwitserse kanton Wallis. De vacht is wit, de knieën, hakken en oren zijn zwart. Ze hebben een hoge wolopbrengst (H0, set 10 stuks, € 9,90). De witmetalen roze-bruine Nederlandse landvarkens zijn in schaal 00, geproduceerd (set 2 stuks, € 14,95). De varkens van dit ras zijn groot zodat ze in H0 geen slecht figuur zullen slaan. Modder is een vereiste. Let wel dat varkens kunnen zwemmen, dus een sloot als afbakening van een weide is niet voldoende.-DH

VK Modelle

Van de Scania-Vabis-trekkers LB76 kunnen de voorwielen zwenken. De wagens zijn tot in de puntjes afgewerkt, diverse geëtste details zijn reeds gemonteerd. De blauwe Scania heeft een verlengde cabine (76014, € 39,96), de rode een zonnescherm boven de voorruit (76011, € 36,95).-CvD

Rivarossi

De vierassige geïsoleerde SBB/NS Cargo-ketelwagen rijdt in helderrood van Avia/Osterwalder uit St. Gallen. De witte opdrukken op de 170 mm lange wagen zijn dekkend en scherp aangebracht. NEM-schacht en kortkoppelingmechanisme (HR6422, € 32,90, tp. V).-CvD

EXTRA ONLINE

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

SBB/NS Cargo ketelwagen bij Rivarossi.

TWEEDE LEVEN VOOR NS DIESELS

6400-ombouw in Polen

Tientallen Nederlandse 6400'en gaan een nieuwe carrière tegemoet in Polen. Na jaren van stilstand worden de destijds door NS bestelde locs ingezet door DB Cargo Polska. Maar voor het zover is moeten ze een ombouw en revisie ondergaan. Die wordt uitgevoerd in de grote werkplaats van DB Cargo Polska in het Poolse Rybnik. Op 23 augustus 2018 brachten we een bezoek aan de werkplaats om de ombouw van diverse locs te aanschouwen.

De 6498, 6460 en 6470 tussen Russische TEM2-diesellocomotieven.

Het emplacement van Amersfoort Goederen en Amersfoort Vlasakkers werd jarenlang gekenmerkt door rijen buiten dienst staande 6400'en. Het werk voor de nog jonge locomotieven nam steeds verder af, waardoor DB (toen nog Railion) het met minder tractie af kon. Sinds 2014 krompen de rijen echter weer: steeds meer locomotieven werden aan buitenlandse spoorwegmaatschappijen verkocht. De grootste speler was DB Cargo Polska, die maar liefst 36 van de oorspronkelijk 120 NS 6400'en overnam. Verder werden 6400'en verkocht aan het Noorse Grenland Rail, NJD Maskin AS, NRC Group, het Belgische Railtraxx en het Franse Eurotunnel. In 2018 vertrokken de laatste 6400'en van de Vlasakkers en werden ze overgebracht naar Shunter in de

Waalhaven. Het emplacement Vlasakkers bleef voor het eerst sinds jaren leeg achter. Daarmee zijn sinds 2014 in totaal vijftig 6400'en naar het buitenland vertrokken.

Rybnik

Voordat de 6400'en naar Polen afreisden, werden ze door Shunter in de Waalhaven voor transport gereedgemaakt. Hierbij werd bijvoorbeeld de ATB-treinbeveiliging uitgebouwd. Bij sommige locomotieven verrichtte Shunter echter meer werk: de 6488 en 6492 werden als enige voorzien van een complete revisie en in nieuwe kleurstelling met Poolse opschriften in Polen afgeleverd. De andere locs kregen hun revisie in Rybnik, in de grote werkplaats van DB Cargo Polska. De werkplaats is gelegen in de omgeving van diverse kolenmijnen, die deel uitmaken van het inzetgebied van de 6400'en. Het rijden en rangeren met kolentreinen is dan ook de corebusiness voor deze machines. In de werkplaats worden de diesels aangepast naar en gereviseerd voor inzet door de Poolse spoorwegen. Ingebouwd worden het Poolse treinbeveiligingssysteem SHP en het Koliber-radiosysteem. Ook worden de front- en sluitseinen aangepast naar de Poolse normen. Naast de revisie zal ook het reguliere onderhoud aan de 6400'en door deze werkplaats worden verzorgd.

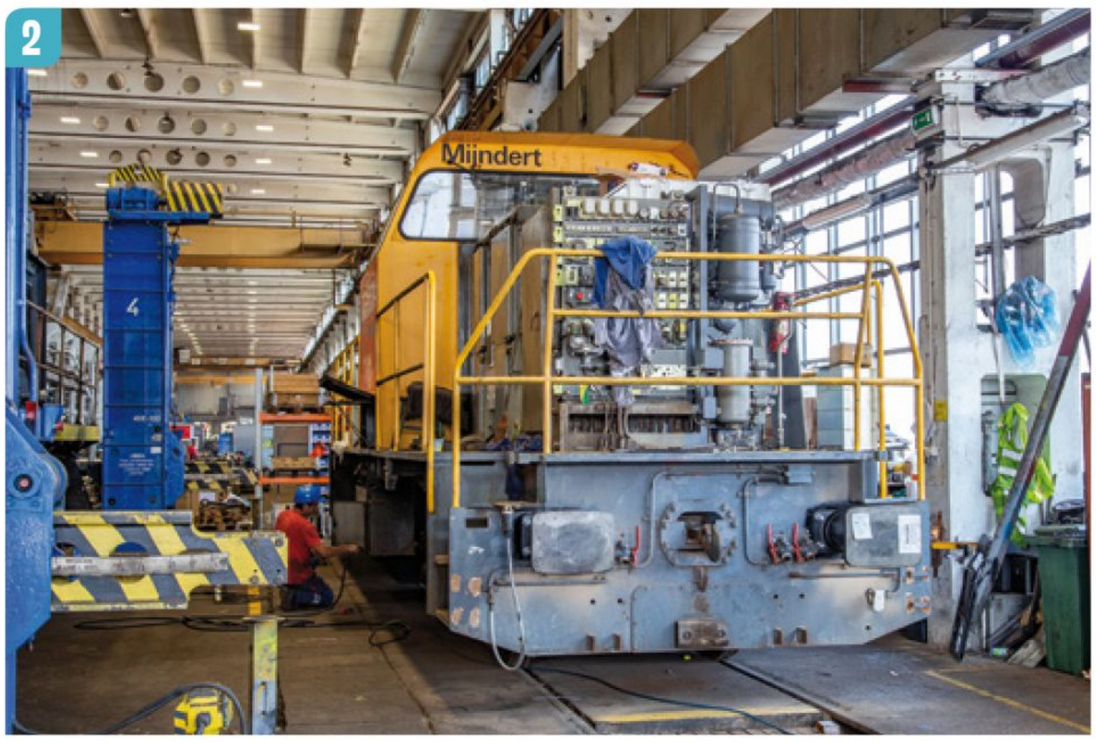
pen installatie die ingedeukte wagens recht trekt en duwt. Tijdens ons bezoek werd een Eaos rechtgetrokken. Als we verder lopen treffen we diverse huifkappen van 6400'en aan. Het lijken net grote dozen. Eén van de kappen die we aantreffen is van de 6401. Zoals het nummer verraadt, was dit de allereerste 6400 die in 1988 aan de Nederlandse Spoorwegen werd geleverd. De loc werd al in 2009 buiten dienst gesteld en heeft de nodige jaren stilgestaan. De huifkappen zijn inmiddels aangepast voor de komst van nieuwe led front- en sluitseinen. Het is dubbel: de loc komt na jaren van stilstand weer in dienst, maar is anderzijds niet meer origineel. Er zijn pogingen gedaan om juist deze locomotief voor museale doeleinden in Nederland te behouden, maar hier bleek DB niet voor te porren. Zoals de loc er in de werkplaats bij stond, zie je niet vaak: zonder huifkappen. Medewerkers waren druk bezig met de locomotief. De aanwezige machines verkeerden in diverse stadia. De één was kaal gestript, een andere werd net geschuurd en zo klaargemaakt voor een nieuwe schilderbeurt. Er stonden op 23 augustus 2018 acht 6400'en in de werkplaats: de 6401, 6460, 6468, 6470, 6483, 6486, 6496, 6498 en buiten nog twee: de 6487 en 6495. De 6468 heeft ook een opvallende achtergrond. Deze diesel stond sinds zomer 2013 in het Duitse Hagen-Vorhalle, na daar door Voith te zijn gebruikt voor onderzoeksdoeleinden. De loc werd

De geschuurde 6483 is bijna klaar om gespoten te worden.

Werkplaats

Het terrein van de werkplaats is voorzien van vele sporen en meerdere rolbruggen. Er wordt niet alleen aan locomotieven gewerkt, ook goederenwagens zijn in diverse stadia aan te treffen. Met trots leidde Agata Waçlawek ons rond en liet het pareltje van het bedrijf zien: een speciaal voor deze DB-locatie ontwor-

in 2018 teruggehaald naar Nederland en samen met de 6470 en 6486 op 4 juli 2018 naar Polen overgebracht. De loc is tijdens het bezoek behoorlijk kaal gestript: zo staat de nog niet gereviseerde motor naast de loc in de hal. Het reviseren van de motoren wordt grondig gedaan, een gereviseerd exemplaar dat tijdens het bezoek was te zien, zag er gloednieuw uit.



1. Een huif van de 6401. **2.** De 6401 zonder huifkappen in één van de hallen. **3.** De gestripte 6498, op de voorgrond kappen van de 6470 die zijn voorbereid op nieuwe front- en sluitseinen. **4.** De 6468 in de hefblokken met daarnaast een bord met mallen waarmee opschriften op goederenwagens worden gespoten. **5.** De compleet gereviseerde motor met gelijkstroom-generator van de 6460. **6.** Naast locomotieven wordt er aan diverse goederenwagens gewerkt.

Oude kleurstelling

Niet alle 6400'en zijn direct in de nieuwe DB-kleurstelling gebracht. Diverse exemplaren zijn vanwege de dringende vraag aan tractiematerieel in de oude NS/Railion-kleurstelling gebleven. Daar zijn alleen nieuwe DB-logo's op gezet zodat je soms een geel-grijze 6400 op het Poolse spoor kunt aantreffen. Afgezien van de kleurstelling week de revisie van deze locs niet af van de rest. De locs die in oude huisstijl rijden hebben overigens wel een nieuwe, Poolse naam gekregen. Alle Nederlandse namen op de locs worden vervangen. Achter de nieuwe namen zit geen diepgaand verhaal: het zijn meestal de namen van monteurs die aan de machines hebben gewerkt. Bij de Nederlandse namen lag dat anders: dat waren voornamelijk mensen die toentertijd wat voor de NS hadden betekend. Er zullen niet meer geel-grijze of NS Cargo-rode 6400'en op de Poolse baan komen dan nu. Alle locs die momenteel nog in revisie zijn krijgen de nieuwe kleurstelling; het dringende tekort aan tractie is inmiddels voorbij. Opvallend: de gereviseerde 6472 die sinds oktober 2017 in Polen staat is ook in de nieuwe kleurstelling gestoken. De witte verf op het hekwerk is echter binnen enkele maanden al aan het afbladderen waardoor het NS-geel weer grotendeels zichtbaar is geworden.

Inzet

Nabij de DB-werkplaats in Rybnik bevinden zich diverse mijnen.

De 6472 rangeert met een kolentrein op het emplacement bij KWK Zofiówka, 24 augustus 2018.

De nog geel-grijze 6490 haalde via een zijspoor enkele Flls'en en Fas'en op bij de KWK Zofiówka-kolenmijn in Jastrzebie-Zdroj, 24 augustus 2018.

De 6472 is net vertrokken van de KWK Pniówek-mijn en passeert een onbewaakte overweg. Het witte hekwerk van de loc wordt langzaamaan weer NS-geel, 30 november 2018.

De gereviseerde 6495 staat op het buitenterrein gereed voor actie. De 6487 staat er achter.

De aangepaste cabine van de 6495 met het Koliber-radiosysteem, enkele nieuwe knoppen en opgeplakte Poolse naamgevingen.

Drie daarvan worden bediend door 6400'en, te weten: KWK Zofiówka, KWK Pniówek en KWK Borynia. Deze mijnen worden uitgebaat door Jastrzebska Spółka Weglowa S.A (JSW). Het vergt veel geduld om de 6400'en daar in actie te fotograferen. Soms is het uren wachten zonder resultaat. Op een ander moment komen vier locs nagenoeg tegelijk de hoek om. Bij de voetgangersbrug over de sporen bij KWK Zofiówka is de meeste kans om wat te zien: daar worden de 6400'en afgesteld en is een verblijfshuis voor het personeel. Ook wordt hier geregeld met lege of beladen kolentreinen gerangeerd. Het is geen luizenbaantje voor de voormalige NS-locs. De kolentreinen zijn van behoorlijke lengte: zo telt een beladen treinen met Eaos'en vaak rond de veertig wagens. Naast Rybnik worden de 6400'en vanuit Elblag, Gdansk, Krakau, Poznan en Małaszewice in diverse gebieden ingezet.

De aan DB Cargo Polska verkochte 6400'en:
6401, 6402, 6404, 6405, 6408, 6410, 6444, 6445, 6453, 6458, 6459, 6460, 6468, 6470, 6472, 6473, 6474, 6480, 6483, 6485, 6486, 6487, 6488, 6489, 6490, 6491, 6492, 6493, 6494, 6495, 6496, 6497, 6498, 6499, 6500 en 6501.

MODELTREIN EXPO ON TRAXS!

15-17 MAART 2019

TIJDENS DE 11DE EDITIE VAN DE MODELTREIN EXPO ON TRAXS! ZIJN DE MOOISTE MODELBANEN VAN EUROPA TE BEWONDEREN TUSSEN DE HISTORISCHE TREINEN VAN HET SPOORWEGMUSEUM. DE KWALITEIT VAN DE BANEN, GECOMBINEERD MET HET PRACHTIGE DECOR VAN HET MUSEUM, MAAKT DE MODELTREIN EXPO ON TRAXS! TOT EEN UNIEK EVENEMENT. MIS HET NIET!

www.ontraxs.nl

spoorweg museum

RAILHOBBY.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

is ook aanwezig!

Bezoek onze stand op Modeltrein Expo On traXS! en vraag naar onze beursaanbiedingen!
(Proef-)abonnementen - Boeken - Producten in H0 en N

Kom met korting naar Modeltrein Expo On traxXS!
Ga naar www.railhobby.nl/entree vul het formulier in, neem de bevestingingsmail mee en krijg 25% korting op de entree.

De FTF met oplegger in bedrijf, twee buizen zijn aangeslagen.

WERKENDE AUTOLAADKRAAN IN H0

Bouwverkeer naar Nederlands voorbeeld

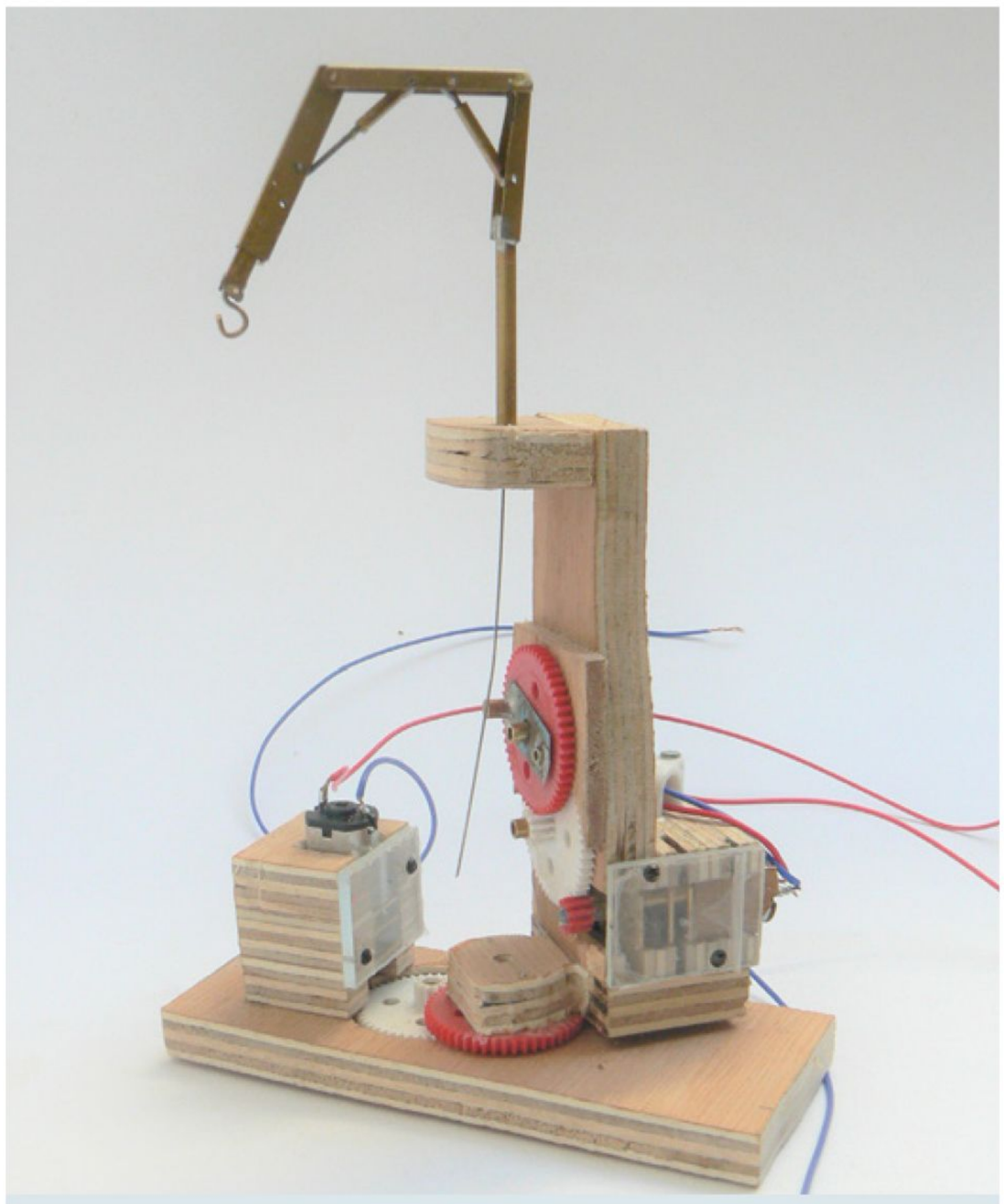
De firma Faller heeft het - vrij vertaald - lang als motto gevoerd: zonder ideeën gaat het niet. Om ideeën op te doen was men in de jaren '90 aangewezen op eigen waarnemingen en foto's uit boeken en tijdschriften. Geïnteresseerd in vrachtauto's leende Rob Mooij veel bij de plaatselijke bibliotheek. Een van de eerste transportboeken die hij kocht was een tweedehands exemplaar van 'De Nederlandse trucks in beeld' van G. Schoppert. Dat leidde tot nabouwen in model.

De kraanarm gaat omhoog en de last komt vrij van de wagen.

Het waren ook de gouden jaren van de Kibri-bouwdozen van vrachtwagens. Naast een leuk model bleef er van alles over; die onderdelen vormden de basis voor wat een apart deel van de hobby zou worden: het (ver)bouwen van vrachtwagens. Een foto uit genoemd boek en flink wat overgeschoten Kibri-onderdelen vormden de basis voor een nieuw model. Na een serie DAF-trucks en een enkele Ginaf in model te hebben gebouwd werd het tijd voor iets anders. Een FTF van de eerste generatie. Maar ja, foto's genoeg maar een maatschets van in elk geval de cabine was niet voorhanden. Een schets van een defensie FTF-trekker gaf de doorslag. Met het verkleinen van de tekening op de kopieermachine tot op de juiste schaal begonnen de problemen. Of de lengtemaat klopte, of de hoogtemaat, maar helemaal kloppen deed het niet. Later bleek de legergroene FTF niet op een standaard chassis te staan. Waar de tekening betrouwbaar leek heb ik de maten een op een overgenomen, bij de twijfelpunten heb op mijn intuïtie vertrouwd.

Drieassige oplegger

De cabine is uit 1mm vliegtuigtriplex opgebouwd volgens de in Railhobby 2005/05 beschreven methode van een DAF 1675-tankwagen. Voor het chassis tekende de doos met Kibri-vrachtwagenrestanten. Enkele onderdelen moesten zelf worden gemaakt zoals de ophanging van het reservewiel en de brandstoftank. De tank is van hout met als vulpijp een afgeknipte kleine spijker en fijn Litze-draad als montagebeugels. De starre voorasophanging heb ik verwijderd en vervangen door een eigenbouwconstructie



De autolaadkraan en aandrijvingen in ruwbouw.

De kraanhulp geeft de aanwijzingen voor de losplek.

waarbij de voorwielen kunnen sturen en via een spoorstang met elkaar zijn verbonden.

Floor Trailers bouwt onder andere opleggers voor stenenvervoer. De foto van zo'n oplegger achter een FTF-trekker in het boek van Gert Schoppert gaf de doorslag: het zou een oplegger voor stenenvervoer worden. Op de foto wordt de combinatie gebruikt voor de aanvoer van nieuwe rioolbuizen en wordt de lading gelost. In gedachten nam ik de materiaalkeuze door en zo rijpte langzaamaan het plan om de stenenkraan (gedeeltelijk) functioneel te maken.

Na de trekker begon ik met de drieassige oplegger. Kenmerkend voor het type op de voorbeeldfoto zijn de zijkanten van de laadvloer, deze bestaan uit U-profielen. Deze vormen de geleiding van de stenenkraan die, anders dan een standaard hydraulisch exemplaar, over nagenoeg de gehele wagenlengte kan worden verplaatst. Voor de wagenrand heb ik een frame van messing U-profiel van 2 x 1 mm in elkaar gesoldeerd. De wagenbodem bestaat uit een 2 mm kunststofplaat waarin ik met een scherp mes een plankenpatroon heb gekrast. De chassisbalken uit Faller I-profielen zijn hieronder gelijmd. De wielophanging, de banden, assen en velgimitaties komen uit de doos met Kibri-onderdelen. Onder de wagenvloer komen een opbergkist, het reservewiel en een compleet eindstuk met units voor de achterlichten en een onderrijbeveiliging.

Rolwagen

De rolwagen is opgebouwd uit messing U-profiel passend in de zijgeleiding van de oplegger en strippen blik voor het kopschot en de bodemplaat. Op de rolwagen, tegen het kopschot

1

1. De kraan is een kwartslag gedraaid. **2.** De buizen liggen op de grond en kunnen worden afgepikt.

en iets uit het midden, heb ik een messing buis gesoldeerd waarin de eigenlijke kraan komt te draaien. De kraan zelf is opgebouwd rond een flinke lengte van de messing buis die door de rolwagen, opleggerbodem en het wegdek steekt naar de onder de weg geplaatste aandrijving. Op deze wijze is de functie kraandraaien eenvoudig te realiseren. Via een door de buis geleide messing draad kan de kraanarm omhoog en omlaag worden bewogen. Aan de bovenzijde van de messingbuis heb ik uit blik de gaffel voor de op- en neergaande kraanarm gesoldeerd. De kraanarm is uit een stuk blik gezet. Het tweede stuk kraanarm bestaat uit rechthoekige messing buis. De delen die soepel en zeker moeten kunnen bewegen zijn voorzien van scharnierconstructies bestaande uit dunne messingbuis met een stuk messingdraad als scharnierpen. De hydraulische cilinders en cilinderstangen zijn op dezelfde wijze opgebouwd en bewegen zo soepel dat de kraanarm door zijn eigen gewicht weer naar beneden zakt. De kraanhaak heb ik uit messingdraad gebogen dat in een aan het einde van de kraanarm geboord gat past. Er kunnen twee kraanfuncties worden geactiveerd. Een motor met aangebouwde vertraging drijft een kleine draaischijf aan voor de functie draaien kraan. Op deze draaischijf is een tweede motor met aangebouwde vertraging geplaatst die via twee extra tandwielen een excentriek aandrijft die via het draadeinde voor de op- en neergaande beweging van de kraanarm zorgt.

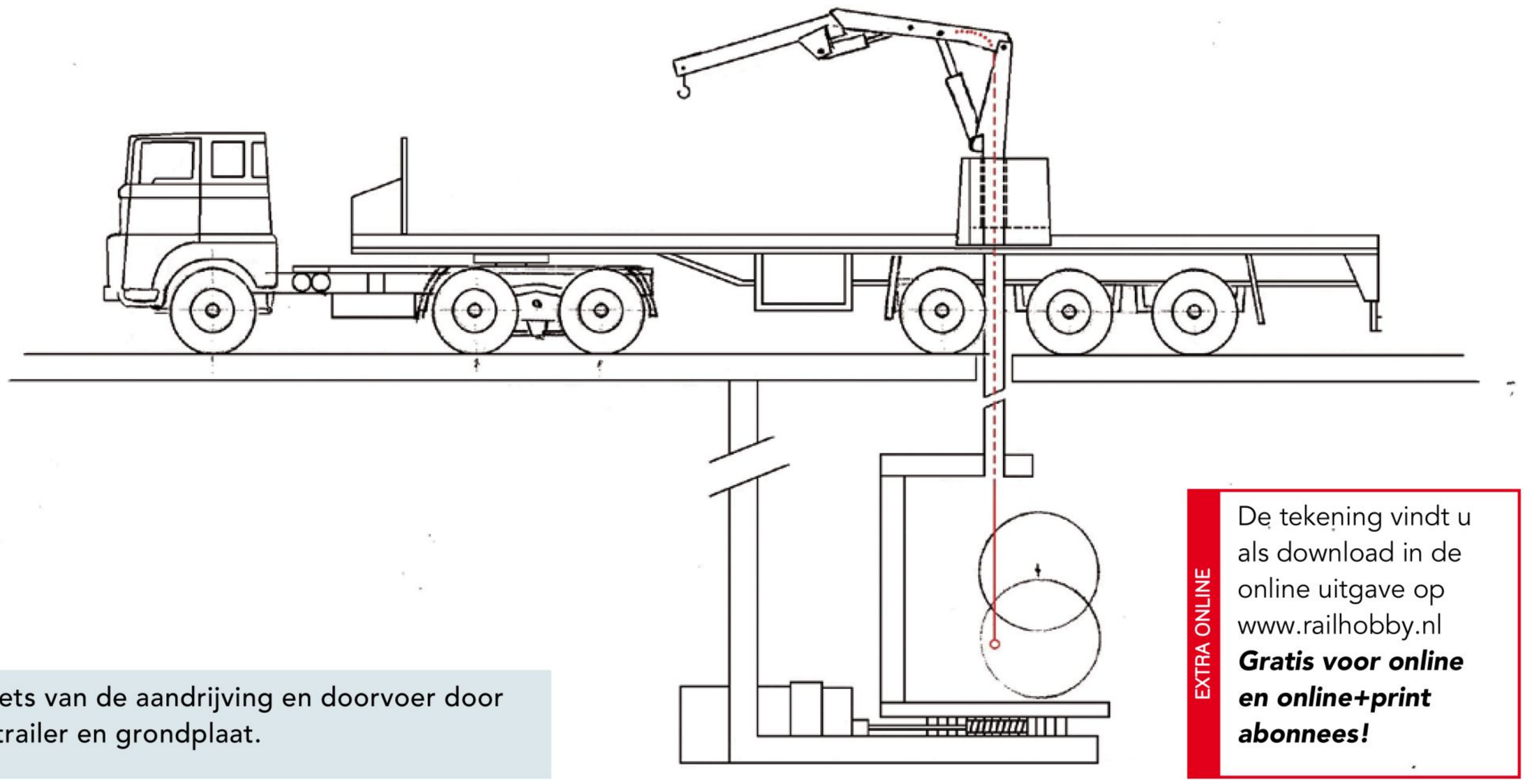
2

Rioolbuizen

Tenslotte komt de lading aan bod. Op de voorbeeldfoto waren dat rioolbuizen, die zijn in model eenvoudig te maken. Na een moeizame poging deze van messing buis te maken koos ik voor styreen. Elke rioolbuis bestaat uit drie delen: de kraag, de buis en de verjonging aan het einde. De 5 mm lange kraag heb ik uit buisprofiel met een diameter van 9 mm uitwendig en 7 mm inwendig gezaagd. Voor het afzagen heb ik de buis aan een einde iets afgeschuind.

De buis zelf is gezaagd uit rondprofiel 7 mm uitwendig en 6 mm inwendig en een lengte van 23 mm. In deze buis is een 10 mm lange buis geschoven van 6 mm uit- en 5 mm inwendig. De totale buislengte is gelijk aan de breedte van de opleggervloer, 28 mm. Van elk buisprofiel had ik een lengte van 35 cm gekocht waaruit ik veertien rioolbuizen kon halen. Alleen de middenmaat buis is geheel gebruikt. Op het diorama zijn de rioolbuizen in drie partijen verdeeld: vijf buizen die zijn gelost, twee stuks die in de kraan komen te hangen en zeven buizen die op de wagen liggen. De buizen worden getild aan een in de kraan hangende evenaar waaraan vier haken zijn gehangen. Bij het voorbeeld hangen de haken aan korte staalstroppen, in model zijn de haken per twee uit messing draad gebogen.

Na het afwerken heeft de FTF-trekker met stenenoplegger een plaatsje op een bestaand diorama gevonden. Het bouwterrein werd voorzien van enkele uit een blik geknipte rijplaten waarna ik het gat voor de doorvoer van de kraankolom kon uitmeten en boren. Na het plaatsen van de ondergrondse aandrijving en een testbedrijf is het voertuig definitief op zijn plaats gezet. De lading buizen is op stophout geplaatst. De kraan bewoog wel maar de chauffeur/kraanmachinist was nergens te bekennen. Tot een gehelmde chauffeur van Preiser met een hand aan een van de twee bedieningshandels op het bedieningszitje plaats nam. Een op de bouwplaats aanwijzingen gevende kraanhulp completeert het geheel. Tijdens demonstraties is het altijd weer feest als naast de dragline ook de autolaadkraan blijkt te kunnen functioneren. Oude en nieuwe techniek gevat in een tafereel. Hoewel het toeschouwers soms wat tegenvalt dat de buizen niet los van de buizenklem komen en dus direct weer worden opgeladen. Zo blijft er altijd wat te wensen.



Schets van de aandrijving en doorvoer door de trailer en grondplaat.

EXTRA ONLINE

De tekening vindt u als download in de online uitgave op www.railhobby.nl ***Gratis voor online en online+print abonnees!***

PREVIEW RAILHOBBY 409 & 410

De Railhobby Neurenbergspecial, nummer 409 verschijnt circa de derde week van februari.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 410, verschijnt circa 12 maart.

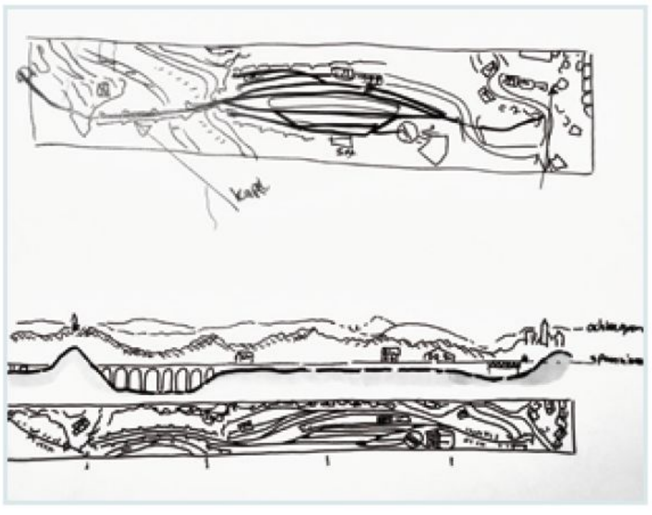
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.

Brexit of geen brexit

Museumstoom in Groot Brittannië, in 2019 zullen Dick van Beek en Guus Ferrée een aantal boeiende spoor- en trambedrijven presenteren. Hier vertrekt Standard Class 5MT 73156 van de GCR op 6 oktober 2018 met een goederentrein uit Loughborough Central.

Neurenberg 2019

De Internationale Spielwarenmesse opent 30 januari haar deuren. Het redactieteam van Railhobby zal van het modelspoor en toebehoren uitgebreid verslag doen in nummer 409, de Neurenbergspecial 2019.



Modelbaan stapsgewijs bedenken

Wim Wijnhoud werkt een modelbaan uit, van ruwe schetsen tot 2D-schaaltekeningen, artist impressions en 3D-bouwdelen. Een kwestie van passen en meten, van gummen en de gedachten weer net iets anders op papier zetten.

A4 Dioramawedstrijd 2018, deel 2

De diorama's op Eurospoor 2018 blonken uit door originaliteit en perfectie. Na de selectie in Railhobby 408 presenteren wij de overige dertien diorama's, waaronder 'Krommelwattan V' van Henk van Rhenen, winnaar 1e prijs.

RAILHOBBY.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, tel. 033-4892900,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl
PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Jan Asshauer, Bruno Batenburg, Dick van Beek, Paul Bender, Sevrien Ferrée, Hans Koning, Koen van der Lee, Martin Menke, Rob Mooij, Hans Prinsen, Eric Sallevelt, Hans van de Ven, Pieter Wieland **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, tel. 033-4892900, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Merkcoördinator** Joukje Groot **Media advies** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@scalapublishing.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, (bereikbaar op werkdagen van 09.00 - 17.00 uur), abonnementen@scalapublishing.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print+online kost € 68,-, in België € 77,-, in overige landen € 95,50. Een print jaarabonnement kost € 58,- in België € 66,-, in overige landen € 85,50. Een online jaarabonnement inclusief 2 specials kost € 33,90 per jaar. 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 € 7,50, België € 8,50 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55, www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Vellendrukkerij bdu bv Barneveld **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2018/2019. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

Rail
SINDS 1985

RAIL EDITIE 2019

INTERNATIONALE MODELSPOOR EXPOSITIE

EXPO - HOUTEN
MEIDOORNKADE 24 (langs A27)

22 / 23 / 24 februari

vr. & za. 10.00 - 17.00 uur / zo. 10.00 - 16.30 uur

WAAR BOUWERS ELKAAR ONTMOETEN

Wist u dat nog geen 10% van de modelbouwers werkt in verenigingsverband? Onze shows doen wel eens anders vermoeden wanneer wij er diverse grote modelspoorbanen van verenigingen zien. In volume winnen ze het van de vele kleine presentaties van individuele bouwers. Trouwe bezoekers herkennen de verenigingsnamen van vorige shows. Maar vergis u niet, meestal zijn grote delen van de baan veranderd, gewijzigd en/of vernieuwd. In de afgelopen jaren zijn veel banen gedigitaliseerd en hebben een complexe treinenloop. Dit is één van de redenen waarom wij verenigingen graag vragen om weer te komen. Een andere is, omdat verenigingsleden u graag informeren over hun bouwtechniek en u graag verder **helpen met uw eigen baan**.

Kwaliteit in modelspoorwegbouw is moeilijk te kwantificeren en meetbaar te maken. Toch komen we en masse naar RAIL voor de vele kwaliteitsbanen, de banen die dat speciale, direct herkenbare effect in zich hebben van “dit is mooi”. In een oogopslag zie je het: dit klopt. Onderwerp, uitvoering, detaillering, kleurstelling, presentatie en ga maar voort. En of je dat nu zelf zou moeten kunnen maken doet er niet toe. Verbaas je, **bewonder en verwonder**. Dat is ook RAIL.

TOPATTRACTIE “Station Hasselt” *van Ivo Schraepen.*

Een van de topattracties van RAIL 2019 is “Station Hasselt” *van Ivo Schraepen.*

Het is een meesterwerk geworden waaraan hij 15 jaar heeft gebouwd. Enkele jaren voorbereidend werk waarin duizenden foto’s zijn gemaakt van de werkelijke situatie gingen eraan vooraf. Ivo werkte individueel zijn ideeën uit tot een presentatie waarvan je verwachten zou dat er een grote vereniging achter zou zitten. Hij bedient zelf zijn baan vanaf de voorzijde, zodat het publiek vragen kan stellen en hem bezig kan zien met de complexe besturing van het inmiddels voltooide Hasselt anno 2002.

RAIL THEATER

RAIL is de vakbeurs voor modelspoorders. RAIL bezoek je om wat moois te zien, wat bijzonders te kopen, meteen een bestelling af te halen of…. wat op te steken. Of je vrienden weer eens te spreken. **De HCCM geeft al jaren informatie over digitalisering van de modelspoorbaan**. Als betrouwbare vraagbaak voor beginners en gevorderden: hier kunt u altijd terecht. Dit jaar treft u hen in een centraal opgestelde lezingen ruimte. Vrije entree en elk uur een nieuw onderwerp. **Doe er uw voordeel mee.**

DAGELIJKS PROGRAMMA - RAIL THEATER

11.00 *Cees Baarda* - **Automatiseren van de modelbaan**
12.00 *Fred Jansen* - **Kennismaking met Rocrail**
13.00 *Chris Burger* - **Inleiding Koploper**
14.00 *Chris Burger* - **Gebruik van Dynamische blokken binnen Koploper**

PARKEREN GRATIS

- pendelbus vanaf station Houten
- kinderen tot 12 jaar **GRATIS**, mits onder begeleiding van een volwassene

OPENINGSTIJDEN

- vrijdag 10.00 - 17.00 uur
- zaterdag 10.00 - 17.00 uur
- zondag 10.00 - 16.30 uur

uitgebreide info op:

WWW.RAIL.NL

VERGEET NIET UW KORTINGSBON TE PRINTEN op www.rail.nl

märklin
HO

© Henk Zwoferink

Op 3 mei 2017 presenteerde spoorwegonderneming Lineas, voorheen B Logistics, zijn eerste locomotief uit de Lineas-vloot in het nieuwe design met het kenmerkende typische Railpool-blauw aan de dakventilator. Met de slogan "Your Freight Force" verbindt Lineas inmiddels bestemmingen in Frankrijk, Duitsland, België en uiteraard Nederland.

N | mfx | DCC | NEM | VI | 15+

36644 Elektrische locomotief serie 186

Voorbeeld: Elektrische locomotief serie 186 uit de TRAXX-groep van Railpool, verhuurd aan Lineas. Tijdperk VI, zoals momenteel in gebruik.

Model: Met voor multiprotocol geschikte digitale decoder en uitgebreide geluidsfuncties. Speciale motor, centraal ingebouwd. 4 via cardan aangedreven assen. Antislipbanden. Met de rijrichting wisselend driepuntsfrontsein en twee rode sluitseinen in conventioneel bedrijf, digitaal schakelbaar. Wanneer het frontsein aan beide zijden van de loc is uitgeschakeld, is aan weerszijden de dubbele A-verlichting ingeschakeld. Verlichting met onderhoudsvrije warmwitte en rode lichtdiodes (ledlampjes). 4 mechanisch werkende dakstroomafnemers. Lengte over de buffers 21,7 cm.

Verwachte levering 2019.

€ 239,99 *

Digitale functies	CU	MS	MS 2	CS1	CS2-3
Frontsein					
Bedrijfsgeluid 1					
Rijgeluid eloc					
Tyfoon					
Directe regeling					
Piepen van remmen uit					
Frontsein cabine 2					
Rangeerfluit					
Frontsein cabine 1					
Koppelgeluid					
Bedrijfsgeluid 2					
Perslucht afblazen					
Ventilator					
Conducteursfluit					
Omgevingsgeluid					

Trix 24802 | 47808 | 47805 | 47806 | 36644

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

www.marklin.nl
www.trix.nl
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix