

RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



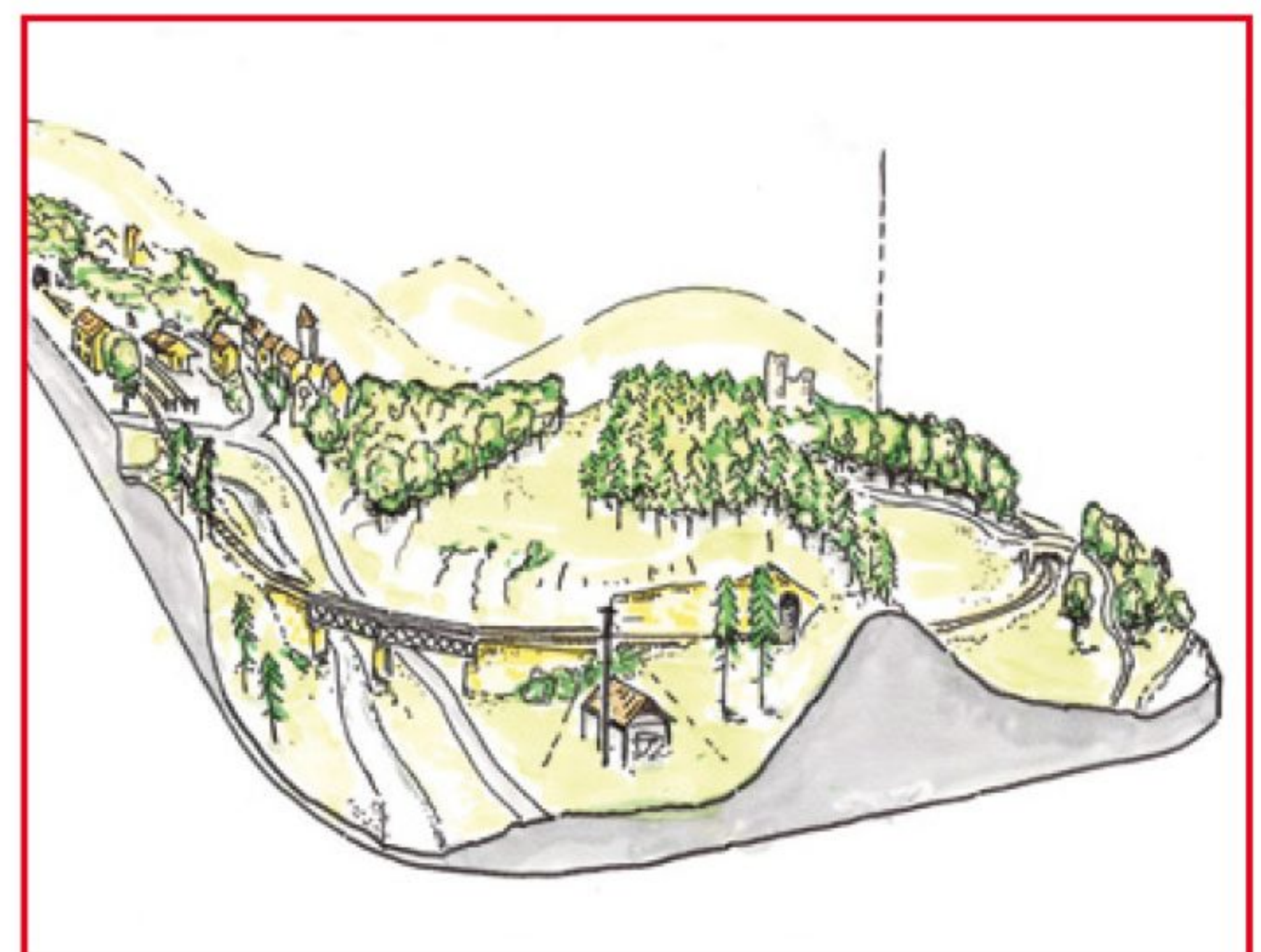
500^e Vectron Siemens, ÖBB & Roco



Railtest: BR 78 schaal 1
Märklin benadert de perfectie



Reportage: Stoom tijdens Brexit
Great Central Railway



Doen: Modelbaan ontwerpen
van schets tot mock-up



Gecombineerd goederenvervoer

Gecombineerd vervoer is een speciale vorm van intermodaal (goederen)vervoer, waarbij het grootste deel van de reis wordt afgelegd over het spoor en/of via water en het wegvervoer dus als voor- en natransport wordt gebruikt.

Het voordeel van deze gecombineerde technologie is de hoge laadcapaciteit per transport. Door de verticale belading van de wagens is hij bij uitstek geschikt voor het vervoer van hefbare opleggers en voor containers en wissellaadbakken.

Electrische locomotief 189 997-0, MRCE TX Logistik



Art. Nr.: 73106	=
Art. Nr.: 73107	=
Art. Nr.: 79107	~

Kuilwagen T3, AAE



Art. Nr.: 76220
Art. Nr.: 825050

Electrische locomotief BR 193, DB AG



Art. Nr.: 739311	=
Art. Nr.: 739391	=

Kuilwagen T3, AAE



Art. Nr.: 76225
Art. Nr.: 825054

In Railhobby maart 2016 werden traditiegetrouw op 27 pagina's de highlights van het Neurenbergnieuws gepresenteerd. Vanaf 2017 vindt u het nieuws in een 100 pagina's tellende special die kort na de jaarlijkse speelgoedbeurs beschikbaar is. Dit jaar - in digitale vorm - zelfs al drie dagen nadat de Spielwarenmesse haar deuren sloot. Vanaf het begin heeft een redactieteam voor de nieuwsgaring de internationale speelgoedbeurs bezocht. De eerste publicatie in Railhobby 1979/03 telde tien pagina's waarbij het nieuws op schaal-grootte was gerangschikt (het blad bevatte toen 36 pagina's). In de Stuurstand schrijft Hans van Willigenburg dat niet alle fabrikanten over persinformatie beschikten, maar dat de vitrines vaak wel voor Railhobby open gingen. Door steeds realistischer wordende schaalmodellen plaatste hij een kanttekening bij de term 'speelgoedbeurs'. Dit zou de modelspoorbranche onderwaarden. Ook dit jaar blijken inkopers (m/v) van baby-rammelaars, poppen, teddyberen tot legpuzzels en dergelijke graag een rondje door de hal met modelspoor te maken; de mooi uitgevoerde modelbanen blijken nog steeds over voldoende aantrekkingskracht te beschikken. In omgekeerde richting is dat gezien de vaak lege gangpaden minder het geval. Vanaf 1980 werd de eendaagse vliegreis naar Neurenberg in een meerdaagse, prijsgunstigere reis per trein omgezet. In het maartnummer resulteerde dat in dertien pagina's Neuheiten. In '81 en '83 stond er geen Neurenberg aankondiging op de cover maar ging het aantal nieuwspagina's naar zestien en werden de merken alfabetisch gepresenteerd. In 1983 werd het nieuws gesplitst: tien pagina's in maart en dertien in april. De lezer was hier kennelijk niet content mee want vanaf 1984 werd het nieuws in de maartuitgave geplaatst, op vijftien tot twintig pagina's. In 1991 werden de namen van het redactieteam vermeld, vanaf 1996 werd dat standaard. Hal D werd in 1998 conform internationale beursnormen in hal 4 vernummerd. Met Wiking in hal 12, ongeveer 500 m verderop. In 2001 verhuisde het modelspoor naar hal 7A en de nieuwe hal 7. Voor mij was dit mijn debuut op de Spielwarenmesse;

de geplande introductie door Paul Kleyer bij de fabrikanten liep door zware griep van de medeoprichter van Railhobby anders. Door deelname aan vele toeristische publieks- en vakbeurzen in binnen- en buitenland kon ik op de Messe goed uit de voeten. Vanaf 2002 ging het aantal Neurenbergpagina's omhoog naar 25 tot 29, ten gunste van groter afgedrukte foto's. De reis per getrokken trein langs de Rijn is in 2003



De grote modelbaan naar ÖBB-voorbeeld op de stand van Roco trok veel bekijks. (foto Myron van Ruijven)

omgewisseld voor de ICE via de NBS Keulen - Frankfurt, de schrijfblokken door laptops en de diafilms door digitale camera's. In de stuurstand van 1988/03 stelde hoofdredacteur Paul Kleyer dat er op scenerygebied zo weinig vernieuwing valt te constateren. De aangekondigde dennenbomen waren ook dat jaar net flessenragers en de grasmatten bleven gifgroen. Wat dat betreft is er sindsdien in de branche wel het nodige veranderd. De ontwikkelingen blijven doorgaan. Daarom is de redactie met u nu al benieuwd naar het Neurenbergnieuws van 2020.

Dolf Heibloem



COVER

500E VECTRON

Siemens heeft de 500e Vectron uitgeleverd, aan de ÖBB. Roco presenteerde de moderne eloc in H0 in Siemens-outfit op de Spielwarenmesse in Neurenberg.

Foto: Myron van Ruijven

ADVERTERERS

2 Modelleisenbahn München GmbH
4 Freebit/N-Spoorstore **4** WB Evenementen
4 Keesmarklin **4** Domburg Train Support
4 Somberg Modelbouw **15** Hobma Modelbouw
15 Van Zuthem Autominiaturen **15** REOS
 Beeldproducties **15** TreintjeOost **15** Peperkamp
 Modelbouw **15** Beelen Modelbouw **83** Train
 Service Danckaert / ESU **83** Treinselect
83 Hotel Grischuna **84** Artitec

Internationale Modelspoorbeurs

NOORDSPOOR



DRACHTEN 30 MAART 2019

- Grote Modelspoorbeurs met vele honderden meters verkoopstands gevuld
- Demo's van modelspoorbanen op schalen van N-spoor t/m Spoor 1 (ook stoom !!)
- Deelname van tientallen verenigingen, modelbouwgroepen en modelbouwers
- Alles in één beurszaal van 5500m2.

Fries Congrescentrum

(Oprijlaan 3,9205 BZ) nabij A7, afrit 29

Open 10-16 uur Entree 3 euro

Gratis parkeren tot 2000 auto's

www.wbevenementen.eu

Facebook: Noordspoor

DigitaalService

Freebit.nl

Modeltreinen



iTrain

digikeijs

Z21 Modellbahnsteuerung

ESU

Uhlenbrock digital

Kuehn

D&H

märklin

eTelextronik

LP

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

Digitaal Service Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem

0572-712003, info@freebit.nl

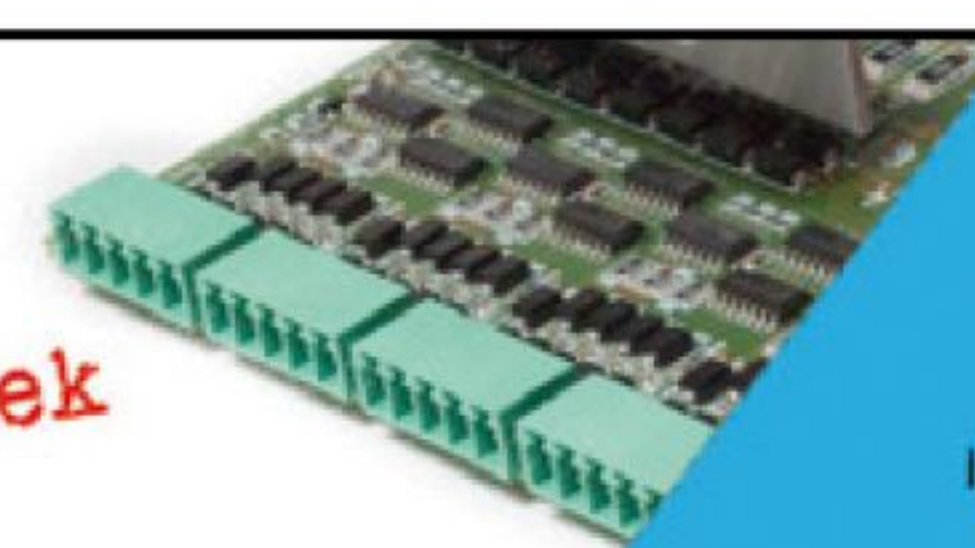
www.digitaalservicefreebit.nl

DigitaalService
Freebit.nl



www.keesmarklin.nl
"Uw Märklin Specialist"

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!!!



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

54



Interview: Smalspoorliefhebber Wim Pater bouwt gestaag aan 's werelds grootste particuliere collectie meterspoor.

16 Doen: stootjuk zelf bouwen

Modelbouwer Arie den Heijer creëert met eenvoudige middelen overtuigende stootjukken in HO.

20 Historie: Spoor & tram in het Verenigd Koninkrijk, deel 1

Op railgebied heeft Groot-Brittannië veel te bieden. De aftrap in de brexit-maand met de Great Central Railway.

26 A4 Dioramawedstrijd, deel 2

Op Eurospoor 2018 waren 25 originele en schitterend uitgevoerde diorama's te bewonderen. Na een eerste selectie in Railhobby 408 tonen we u meer kunstige creaties.

34 Historie: BR 78

De elegante serie T18 behoort tot de beste Pruisische ontwerpen.

38 Railtest: BR 78 Märklin schaal 1

Lengte 462 mm, gewicht 6,2 kg, ongeken- de detaillering. Een stoomloc in schaal 1 is op de testbank toch wat anders dan een HO-model.

50 Doen: NS-locs negen noppen breed

Lego-bouwer Joep Klazen belicht in een tweetal afleveringen de bouw van treinen met de bekende Deense blokken in 1:33.

62 Ontwerpen van een baanplan

Van visie tot uitgewerkt plan. Aan het bouwen van een modelbaan door Wim Wijnhoud gaan schetsen en mock-ups vooraf.

78 Interview: Lints bij de BE

De particuliere spoorwegmaatschappij reactiveert het reizigersvervoer op moderne leest.

80 Uitgelicht: mP met Post-Gs

Terugkeer van een oude bekende bij Märklin: de Motorpost met tweeassige Gs in het bruin.

... en de rubrieken

8 Rail Actueel
19 Column door Paul Bender
49 De Vijf van ...Trein Select
60 Railnieuws
69 Railpers
70 Al uitgeleverde Neurenberg nouveautés en Modelnieuws
82 Preview Railhobby 411 (= 2019/04)

44



Laag water en drooggevalen boten op de naar Frans idee gebouwde modulebaan Saints Amis sur Mer van Tim Somers en Jeroen Nieuwlaat.

6



Uitgelicht: de Rivarossi Van Gend & Loos-geelbanders, het stukgoedvervoer in tijdperk IV.

VAN GEND & LOOS GEELBANDERS

Rivarossi Gs in H0

De modelspoorfabrikant heeft een aardige set uitgebracht voor de modelspoororders die Nederlands voorbeeld rijden: Van Gend & Loos-wagens, de zogenaamde geelbanders. Chris van Diesen neemt de tijdperk IV-Gs'en onder de loep.



Beide Gs-wagens zo uit de doos. Alles zit er af fabriek op en aan.

De beide wagens zijn apart in de stevige plastic doos verpakt en af fabriek voorzien van alle details en los aangezette onderdelen, afgezien van een luchtslang op elke wagen en de imitatie koppeling. Deze is alleen te plaatsen als het model staat afgesteld of in de vitrine een plekje heeft gevonden. De bruine kleur is goed getroffen en de opschriften zijn netjes en scherp aangebracht. De witte teksten en vignetten zijn dekkend. De smalle gele banden lopen om de hoek van de wagen heen. De wagens meten (lengte over de buffers) 242 mm en zijn voorzien van kortkoppe-

lingen en NEM 362-schachten zodat u elke gewenste koppeling kunt plaatsen. De wagens hebben elk een ander wagennummer, in de set zijn dat 20 84 NS 122 0592-3 en 20 84 NS 122 0531-1. Tijdperk IV.

De deuren in de wagens kunnen niet open. Maar dat zal hobbyisten niet weerhouden om deze met wat zaag- en vijlwerk te openen, zodat ze bij een Van Gend & Loos-loods kunnen worden geplaatst. Als u, lezer, dat van plan bent: we lezen het

1



1. De wagen met nummer 20 84 NS 122 0592-3 voor de lens 2. De kopkanten zijn voorzien van gele banden, treden en lantaarnhouders.

2





De wagen is afgerangeerd. De luchtslang kan met een likje verf voor meer realisme worden aangezet.

3



4



5



6



graag terug. Dus stuur uw werkzaamheden (foto's hoge resolutie) graag naar het e-mailadres van de redactie. De wagen is er een uitstekende kandidaat voor. Beide wagens zijn gedetailleerd uitgevoerd, zoals de fijne treeplanken onder de deuren, de rangeertrede en handgreep op de hoeken, de beugels onder de buffers en het filigrane leidingwerk onder de wagen. Het is allemaal dik in orde. Zelfs de stelbalk, in de wat verdeckte delen, is van opschriften voorzien. Rivarossi heeft veel aandacht aan het model gegeven. De kopkanten zijn voorzien van een handgreep en twee lantaarnhouders. De buffers zitten stevig vast maar zijn niet verend. Het graveerwerk is fijn en goed uitgevoerd. Het dak is geheel glad en in de bruine kleur meegespoten. De ronding van het dak sluit goed aan op de zijwanden. Alle luiken zijn gesloten en kunnen niet worden geopend. Deze set van twee Gs-wagens (artikelnummer 6431, 63,90) is te vinden in de beter gesorteerde modelspoorwinkel.

3. De onderzijde met apart ingestoken rem- en luchtleidingen en rangeer- en traptreden. **4.** De Van Gend & Loos geelbander en profiel. **5.** Met Roco-kortkoppelingen is buffer-aan-buffer rijden mogelijk. **6.** De wagens met ingestoken remslang en imitatie schroefkoppeling. Mooi toch?

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



Sneeuw betekent voor een moeder en dochter in Soest wat anders dan voor reizigers van de NS. (foto Myron van Ruijven)

WINTERDIENST

Een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD), zo heette het noodplan dat netbeheerder ProRail op 22 en 29 januari uit de kast trok toen meteorologen een dag eerder sneeuwval in het vooruitzicht stelden. Toen reden de reizigerstreinen van de NS volgens het beproefde concept van de winterdienstregeling. Dat impliceert dat bepaalde verbindingen worden opgeknapt en de kwartierdienst zo veel mogelijk wordt teruggebracht tot een halfuurdienst. Op die manier wordt voorkomen dat er veel vertragingen ontstaan en er weer lastige vragen door de landelijke politiek worden gesteld. Want ProRail is daar meer beducht voor dan voor kritiek van reizigers. Die worden wel geconfronteerd met het feit dat een op de vijf treinen uitvalt. Niet iedereen was gecharmeerd van de oproep van de NS over het tijdelijk terugschroeven van het aantal treinen. Het leverde allerlei bijtende hashtags op. Anderzijds, als er nog maar een enkele 6400 is met een sneeuwruimer dan kan het grootste

ov-bedrijf van ons land ook niet anders dan het effectueren van het LUD-plan, al liet een medewerker van de NS weten dat het besluit om minder treinen te laten rijden niet lichtvaardig wordt genomen. 'We doen het natuurlijk nooit goed. Als je niks doet valt de ene helft van het land over je heen, als je wel ingrijpt bui-

telt de andere helft over ons heen.' Voor Beter OV, een reizigersclub, was kritisch en noemt het snel invoeren van de aangepaste dienstregeling 'een ontstellend gebrek aan ambitie.' Een groot deel van de treindienst wordt gehalveerd omdat er vijftig procent kans is op drie centimeter sneeuw.'-GF



DDZ-7530 en 7521 rijden op 22 januari als trein 8840 het besneeuwde station van Bodegraven binnen. (foto Matthijs Schreurs)

NS BESTELT 88 EXTRA SPRINTERS

Eind december 2018 heeft NS 88 extra treinstellen van het type SNG (Sprinter Nieuwe Generatie) besteld. Ze worden net als de eerste serie door de Spaanse fabrikant Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles (CAF) in Beasain gebouwd. Met ingang van 2023 worden de stellen in gebruik genomen. De kosten worden geraamd op 400 miljoen euro. De NS krijgt er door deze uitbreiding 15.000 zitplaatsen erbij. De eerste order die bij CAF werd geplaatst bestond uit 118 treinstellen.-GF



CAF-Sprinters 2304 en 2705 bij Lisse, 31 januari. (foto Matthijs Schreurs)

TALGO VOOR AMSTERDAM-BERLIJN

De trein tussen Berlijn en Amsterdam wordt met ingang van 2023 geëxploiteerd met materieel van Talgo. De Spaanse fabrikant heeft in februari een Europese aanbesteding gewonnen voor de levering van 23 treinstellen. De order heeft een waarde van 550 miljoen euro en maakt deel uit van een raamverdrag van honderd treinstellen. Het materieel is ook bestemd voor de verbindingen Keulen - Westerland (eiland Sylt) en Hamburg - Oberstdorf (Beieren). Kort nadat het nieuws online bekend was geworden, werden de namen van deze verbindingen offline gehaald. Nicole Knapp, woordvoester van DB Fernverkehr

verklaart tegenover Railhobby dat het nieuwe materieel wel op deze lijnen gaat rijden, dus ook tussen de beide hoofdsteden. Op de vraag hoe het materieel er uit komt te zien, per slot van rekening rijden de huidige treinen vanaf Ulm met een dieselloco van de serie 218 en is ook Westerland niet geëlektrificeerd, doet Knapp geen mededelingen. 'Half maart wordt daar tijdens een persconferentie meer over bekend gemaakt. Ik zeg dus niet of er een hybride uitvoering komt.' Wel is bekend dat de treinen een maximumsnelheid van 230 km/h hebben. De keuze voor de Spaanse fabrikant is verrassend. Normaliter zijn het Bombardier of Siemens die sneltreinmaterieel aan de Deutsche Bahn leveren. Talgo is een

bekende naam op het gebied van snelle treinen. Zo rijdt de nationale Spaanse spoorwegmaatschappij al jaren met hogesnelheidsmaterieel van Talgo. Vrij recentelijk kwam daar een order voor nog eens vijftien van deze stellen bij. Talgo is overigens geen onbekende voor de DB. Toen deze vervoerder de EuroNightLine nog exploiteerde werden vanaf 1994 de verbindingen München - Hamburg en München - Berlijn kantelbakrijtuigen van Talgo ingezet. In december 2009 was het echter gedaan met de inzet van deze opvallende zit/slaaprijtuigen waarmee in 2005 een proefrit van Berlijn naar Sint Petersburg is gehouden.-SF



De treindienst Berlijn - Amsterdam, hier de 1756 bij De Poppe, wordt in 2023 gereden met Talgo-materieel.



DB 218 435 verlaat Langenwang op weg naar het eindpunt Oberstdorf, 4 juli 2017. (foto's Sevrien Ferrée)

V60 IN DE WESTHAVEN

Sinds begin dit jaar wordt diesel 363 723 door Lineas in de Amsterdamse Westhaven ingezet. De loc wordt gehuurd van BT Trains en werd op 28 december van Roosendaal naar de Westhaven overgebracht. Maanden eerder was er een poging gedaan de loc over te brengen, maar deze werd tijdens de controle voor vertrek te slecht bevonden om te worden vervoerd. De machine heeft vervolgens enig onderhoud gehad, wat onder meer is te zien aan de nieuwe luchtslangen. De loc plaatst met regelmaat keteltreinen bij NWB. Op 15 januari haalde de diesel een beladen aluminiumtrein op bij de Waterland Terminal. De loc is na jaren van stilstand met vijf andere V60's in Venlo nieuw leven ingeblazen. De diesels waren door Railion in 2007 aangeschaft voor rangeerdiensten, ze namen een aantal taken van de 6400'en over. Door het toenemende locoverschot en het afnemende vervoer zijn ze maar wei-



De 363 723 rijdt onder de A5 richting het centrale emplacement van de Westhaven, 15 januari 2019. (foto Lesley Langeveld)

nig ingezet. In 2017 werden de locs verkocht aan BT Trains die de machines nu

te huur aanbiedt.-MvR



DBC 6416 passeert op 21 januari met lege ketelwagens afkomstig van Delamine Adorp. (foto Matthijs Schreurs)

NOORDELIJK GOEDERENVERVOER

Noord-Nederland kent nog steeds een handvol locaties met goederenvervoer die met enige regelmaat worden bediend. In Groningen resteren Roodeschool, Delfzijl en Veendam, in Friesland geen enkele en in Drenthe worden alleen Emmen en Coevorden van spoorgoe-

derenvervoer voorzien. Nu Lineas het dolimevervoer tussen Veendam en België van DB Cargo heeft overgenomen, blijven er voor de standplaats Onnen een tweetal bedieningen over: Delfzijl en Roodeschool. Vier keer in de week ontvangt chemiepark Farmsum ketelwagens voor een klein aantal bedrijven, waarvan

Delamine er een is. Delamine ontstond in 1978 als samenwerking van Akzo, de Japanse Tosoh Groep en de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM). Deze fabriek maakt ethylaminen. Grondstoffen hiervoor zijn ethyleendichloride, ammoniak en natronloog. De productiecapaciteit bedraagt zo'n 12.000 ton per jaar.-MS

CAPTRAIN 103 WEER IN DIENST

De Nederlandse tak van Captrain heeft vier locomotieven type V100 in gebruik, genummerd als serie 203 101-104. De derde loc uit de serie raakte op 2 mei 2018 in Breda ernstig defect. Met een vastgelopen tandwiel stond de diesel ruim een week te wachten op transport naar de werkplaats van VolkerRail in Dordrecht waar V100'en van Captrain worden onderhouden en hersteld. Het transport naar Dordrecht gebeurde met beperkte snelheid en daardoor 's nachts op een asbreuklorrie. Nadat 103 bijna op de plaats van bestemming was gekomen ging het mis. Vlak voor aankomst schoof ze van de asbreuklorrie en ontspoorde; de duwende 203 101 kwam klem te zitten onder de buffers van de 103 en ontspoorde eveneens. Na hersporing werden beide locs bij VolkerRail binnengenomen. De 203 101 verscheen binnen enkele weken weer op de baan, maar aan de 203 103 bleek de schade ernstiger. De draaistellen werden verwijderd en maanden stond de locomotief opgebokt op het buitenterrein van de werkplaats. Op 11 januari was het zover: de machine zou vanuit de werkplaats een proefrit naar Roosendaal

rijden. Ook deze keer kwam de locomotief niet ver, want op praktisch dezelfde plek waar ze in 2018 ontspoorde vond nu een aanrijding plaats. De bestuurder van een Porsche zag de locomotief op een overweg over het hoofd en raakte de trein in de flank. Gelukkig bleef de schade beperkt tot een zwaar beschadigde auto en raakte niemand gewond. Met enkele uren vertraging kon de 203

103 haar weg naar Roosendaal vervolgen en na de geslaagde proefrit door Captrain in gebruik worden genomen. Een van de eerste opdrachten was het overbrengen van een beladen staaltrein naar Moerdijk, die op 15 januari voor een deel bestond uit nieuwe huifwagens type Shimmns. Captrain huurt deze langdurig van ERR, reden dat ze zijn voorzien van logo's van de gebruiker.-SB



De opnieuw in dienst getreden 203 103 op het emplacement van Lage Zwaluwe, 15 januari 2019. (foto Sander Broerse)

(NOG) MEER VECTRONS

De Traxx van Bombardier was de best verkopende locomotief van de zero's. De Vectron van Siemens lijkt de best-seller van de 'tens' te worden. De ontwikkelingen rond dit loctype gaan snel, reden voor een update. Sinds december 2018 komen de Vectron's van BLS Cargo structureel naar Nederland met de intermodale (Hupac-)shuttles van Novara naar Rotterdam en die van Samskip van Melzo naar Rotterdam en Amsterdam, alsmede met keteltreinen tussen Basel en Rotterdam. Behalve van locs in het eigen kleurenschema (genummerd als 'Re 475') maakt BLS Cargo gebruik van enkele locs van Hupac, genummerd in de serie 193 490 en hoger. In deze pool rijden ook donkerblauwe Vectrons met opschriften van Hupac en SBB Cargo International. Eveneens donkerblauw zijn de nieuwe 193 791 en 792 die begin januari bij RTB Cargo in dienst kwamen en vooral vanuit Rotterdam worden ingezet. Vermeldenswaard is dat ook DB Cargo in januari een raamovereenkomst met Siemens sloot voor de levering van nog eens honderd



RTB-loc 193 791 rijdt op 20 januari 2019 een containertrein van Rotterdam-Peris naar Weil am Rhein bij Basel. (foto Sander Broerse)

Vectrons. Deze order komt bovenop het vorige contract voor honderd locs, waarvan de eerste zestig daadwerkelijk zijn besteld en geleverd. Had de eerdere reeks voor DBC nog de configuratie voor diensten tussen Nederland, België en Italië, de tweede lichting lijkt bestemd om dienst te doen op de oost-west-corridor (Oost-Europa naar Nederland).

In februari werd de eerste Vectron van de nieuwe reeks overgedragen aan DB Cargo en een jaar later moet het (voorlopig) laatste exemplaar in dienst komen. Wat wordt dan de volgende variant die in Nederland verschijnt? Een kanshebber is de Vectron van Captrain, waarvan een aantal momenteel geschikt wordt gemaakt voor inzet in Nederland.-SB



Lineas-locs 7784 en 7869 passeren op 28 december 2018 als trein 47534 met de lege kalktrein het Limburgse Sleik. (foto Matthijs Schreurs)

MILLINGER KALKTREIN

De Belgische vervoerder Lineas rijdt elke woensdag, donderdag, vrijdag en zaterdag een lege kalktrein tussen het Duitse Millingen en het Belgische

Yves-Gomezée via Venlo en Eijsden. De beladen kalktrein is dagelijks ingepland van maandag tot en met vrijdag. De lege trein rijdt overdag en de beladen trein 's nachts door Nederland. Enkele richt-

tijden voor de lege trein: Venlo 11:15 uur - Roermond 11:45 - Sittard 12:07/48 uur - Maastricht 13:16 uur. Op zaterdag vertrekt de trein een half uur eerder uit Sittard.-MS

HOEKSE LIJN VERDER VERTRAAGD

De soap rond de metro op de Hoekse Lijn duurt voort. De opening is voor de zoveelste keer vertraagd. Vorig jaar ging het college van Rotterdam nog uit van opening eind januari 2019. In november werd dat uitgesteld naar eind februari, maar dan moest alles verder voorspoedig verlopen. Het gemeentebestuur van de Maasstad liet in december weten dat

februari niet haalbaar was: de Hoekse Lijn gaat niet eerder open dan eind maart, was toen de gedachte. Een maand later meldt het college dat het weer later wordt: de metro zal niet eerder dan in mei gaan rijden. Het euvel is nog steeds de software. De oplevering door Bombardier was vertraagd, daarna bleken er fouten in de software te zitten. Een overweg bij Maassluis sloot niet en de metro begint zomaar te remmen omdat het

versturen van snelheidscodes niet goed gaat. Dit alles verstoort het testprogramma aanzienlijk. Voorlopig blijft de overlast voor de reizigers, aangewezen op vervangend busvervoer (extra kosten € 1,5 mio per maand), groot. Hoe dan ook, als gevolg van de vertragingen worden er in elk geval geen concessies aan de veiligheid gedaan.-TO

INBOUW TOILETTEN SLT

De vroegere hofleverancier van de NS, Talbot in Aken, bouwt sinds 2017 een toilet in de SLT-treinstellen van NS Reizigers in. De voorziening komt op de plek waar normaliter fietsen konden worden gestald. Om deze treinstellen naar de Duitse werkplaats, die na opheffing door Bombardier door een management buy-out bleef bestaan, te vervoeren, worden ze vanaf Heerlen door RTB Cargo via Landgraaf en Herzogenrath naar Aken gesleept. Zo waren op 5 januari de stellingen 2406 en 2607 aan de beurt voor de inbouw van het toilet. RTB Cargo zette diesellocomotief V 156 van het type G1206 in om de treinstellen van Heerlen naar Aken te slepen. Op 26 januari kwamen er twee verbouwde stellingen retour, de 2614 en 2427.-MS



Op 26 januari rijdt de V156 van RTB Cargo met de verbouwde treinstellen 2427 en 2614 door Heerlen. (foto Matthijs Schreurs)



Het ministerie van Infrastructuur wil dat de Flirts van Keolis ook tussen Wierden en Zwolle op dubbelspoor gaan rijden. Almelo, 20 januari 2019. (foto Sevrien Ferrée)

WIERDEN - ZWOLLE

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ijvert voor het verdubbelen van de spoorverbinding tussen Wierden en Zwolle. Ook moeten de perrons in Raalte en Heino worden verlengd. Na de bouw van de spoortunnel in Nijverdal en de elektrificatie van Wierden - Zwolle is dit de derde investeringsronde die wordt gedaan om de verbinding Enschede -

Zwolle naar een hoger niveau te tillen. Het Rijk is bereid de helft van de nieuwe investering voor zijn rekening te nemen. In het bestuurlijk overleg MIRT hebben Rijk en regio Twente afspraken gemaakt om de spoorlijn te verbeteren. Hoe en wanneer de knelpunten precies worden aangepakt, is nog onduidelijk. Wel zijn de grootste problemen inmiddels in kaart gebracht. De lijn Enschede - Zwolle

wordt sinds december 2017 door Keolis elektrisch geëxploiteerd. Flirts vervangen toen het DM90-materieel van NSR wat voor een snellere reistijd zorgde. Maar op het enkelsporige deel Wierden - Zwolle kan niet het maximumrendement uit de elektrische tractie worden gehaald. Treinen moeten op bepaalde kruisingsstations zoals Heino soms enige tijd op elkaar wachten.-SF

VIJFTIG JAAR TRAM SCHIEBROEK

In januari was het een halve eeuw geleden dat Schiebroek een tramverbinding kreeg (lijn 5) met het centrum van Rotterdam als vervanger van de overvolle buslijn 45. Het tramviaduct over het toen nog niet bestaande Schieplein was een revolutionaire oplossing om Schiebroek een goede en snelle ov-verbinding te geven. Miljoenen mensen - een ruwe schatting spreekt over 20 à 30 miljoen - zijn in die vijftig jaar door de RET naar hun bestemming gebracht. Op zaterdag 26 januari 2019 herleefde het verleden van tram en bus. Nog éénmaal kwamen de tram en bus 'van toen' bijeen, Düwag-stel 608 uit 1968 en Leyland/Verheul-bus 309 die een jaar eerder werd afgeleverd. De tram reed die dag een keer per uur over het tramviaduct naar Blijdorp en terug en de bus pendelde tussen Station Noord en Schiebroek. Tussendoor reden zowel de tram als bus rondjes door Schiebroek over de Kastanjesingel en de Meidoornsingel. Het vervoer was gratis en de vraag om mee te rijden was enorm. De stichting RoMeO (Rotterdams Openbaar vervoer Museum en Exploita-



RET-bus 309 en tramstel 385 hebben een rendez-vous op het Kastanjeplein. (foto Eric Sallevelt)

tie van Oldtimers) die het historisch vervoer verzorgde had hier al rekening mee gehouden en zo kwam dubbel gelede-

tram 385 (bouwjaar 1965) de gelederen snel versterken.-ES

'VRIJLAND' WORDT RIJVAARDIG

Stoomtramloc 'Vrijland' (607) van de vroegere Tramweg Maatschappij Zutphen-Emmerik (ZE), wordt gerestaureerd en rijvaardig gemaakt. Minister Van Engelshoven van OC&W stelde in 2018 een miljoen euro beschikbaar voor de restauratie van mobiel erfgoed. Via het Mondriaanfonds werd hiervan € 80.000 beschikbaar gesteld voor de 'Vrijland'. Mede door de deskundigheid van de vrijwilligers van het museum Stoomtrein Katwijk-Leiden en de goed uitgeruste werkplaats wordt het herstel grotendeel in eigen beheer uitgevoerd. Alleen het bouwen van een nieuwe ketel en het vernieuwen van de wielbanden worden uitbesteed. Belangrijk onderdeel van de restauratie is de spoorversmalling van de 'Vrijland'. Die is noodzakelijk om de loc te kunnen gebruiken op de lijn van het museum. De ZE had een spoorwijdte van 750 millimeter en het museum gebruikt 700 millimeter. Als zich geen onvoorziene problemen voordoen worden de werkzaamheden in 2021 afgerond. De 16,5 ton zware tramloc werd in 1904 door locomotievenfabriek Henschel in het Duitse Kassel gebouwd. Nadat de ZE was opgegaan in de Gelderse Tramwegen (GTW) bleef de 'Vrijland' in gebruik tot haar buitendienststelling in 1956.

Hierna ging ze naar het Spoorwegmuseum in Utrecht. Sinds 2003 maakt de loc deel uit van de verzameling van het museum Stoomtrein Katwijk-Leiden in Valkenburg, dat ook beschikt over het

laatste reizigerstramstel van de GTW, replica's van het tramstation Gorssel en van de locloids van de ZE in Doetinchem.-HvL



ZE-loc Vrijland wordt weer rijvaardig gemaakt. (foto Museum Stoomtrein Katwijk-Leiden)

GEEN FUSIE ALSTOM EN SIEMENS

De door Frankrijk en Duitsland graag geziene fusie tussen Alstom en Siemens gaat niet door. Dat heeft Eurocommissaris voor Mededinging, Margrethe Vestager, in februari bekend gemaakt. De Europese Commissie verbiedt de voorgenomen overeenkomst omdat er op de Europese markt te weinig concurrentie over zou blijven. Beide conglomeraten hebben samen de helft van de Europese spoormarkt in handen. De fusie was mede ingegeven om in de toe-

komst het hoofd te kunnen bieden aan de opkomende Chinese spoorweginindustrie. Verstager zag vooral bezwaren op de markten voor veiligheidssystemen en hogesnelheidstreinen. 'We hebben de fusie verboden omdat de bedrijven niet van zins waren om adequate maatregelen te nemen om aan onze verlangens tegemoet te komen. Gebrek aan concurrentie leidt tot hogere prijzen waar de miljoenen Europeanen die elke dag met de trein of metro reizen uiteindelijk de dupe van zullen worden.'-GF



Alstom, hier met de locatie in Salzgitter-Watenstedt in beeld, blijft een zelfstandig bedrijf. (foto Servien Ferrée)



HSB 99 7247 rijdt ter hoogte van Eckerloch de Brocken op, 20 januari 2019. (foto Dirk Endisch)

WINTERWEER EUROPA

Elders in Europa trof het winterweer het spoorbedrijf veel harder dan in Nederland. Zo werd het de HSB in de eerste helft van januari nagenoeg onmogelijk gemaakt om de Brocken te bereiken, met ruim 1100 meter de hoogste berg in de Harz. Tot twee keer toe strandde in die periode een reizigerstrein in metershoge sneeuw. De eerste trein zelfs tot twee keer toe. HSB-loc 99 234 raakte op 8 januari beklemd in hoge sneeuwduinen en kon pas twee dagen later uit

haar benarde positie worden bevrijd. Nog diezelfde dag werd ze naar de werkplaats in Wernigerode Westerntor overgebracht waar de 99'er werd ontdooid. De schade viel mee en beperkte zich tot een bevroren voedingspomp die door een ander exemplaar werd vervangen. De Brocken staat bekend om de hoge sneeuwduinen die als gevolg van de continue harde wind spontaan kunnen ontstaan en zich in korte tijd kunnen verplaatsen. De sneeuwrees waarover de HSB beschikt maakte in die tijd overuren,

al kon er desondanks een aantal dagen niet naar de Brocken worden gereden. Ook in Beieren, in de Allgäu, raakte het treinverkeer door flinke sneeuwval ontregeld en werden diensten op bepaalde lijnen gestaakt. Onder meer Immenstadt en Oberstdorf waren een tijdlang onbereikbaar. Hetzelfde gold voor Oostenrijk waar onder meer de Mariazellerbahn een aantal weken was gestremd tussen Laubenbachmühle en Mariazell.-GF

www.train-safe.nl **Train** **Safe**® info@train-safe.nl

Leverbaar tot 300 cm lengte, stofdicht, UV-werend

REOS beeldproducties op YouTube

Nieuwe films in 4K HDR ULTRA HD

www.re-os.nl

YouTube

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

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN **MODELBOUW**

Gespecialiseerd in bouwdozen, HO-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

TreintjeOost

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde
bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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



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
4 MEI – 29 JUNI – 24 AUGUSTUS
12 OKTOBER – 9 NOVEMBER
7 DECEMBER

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.

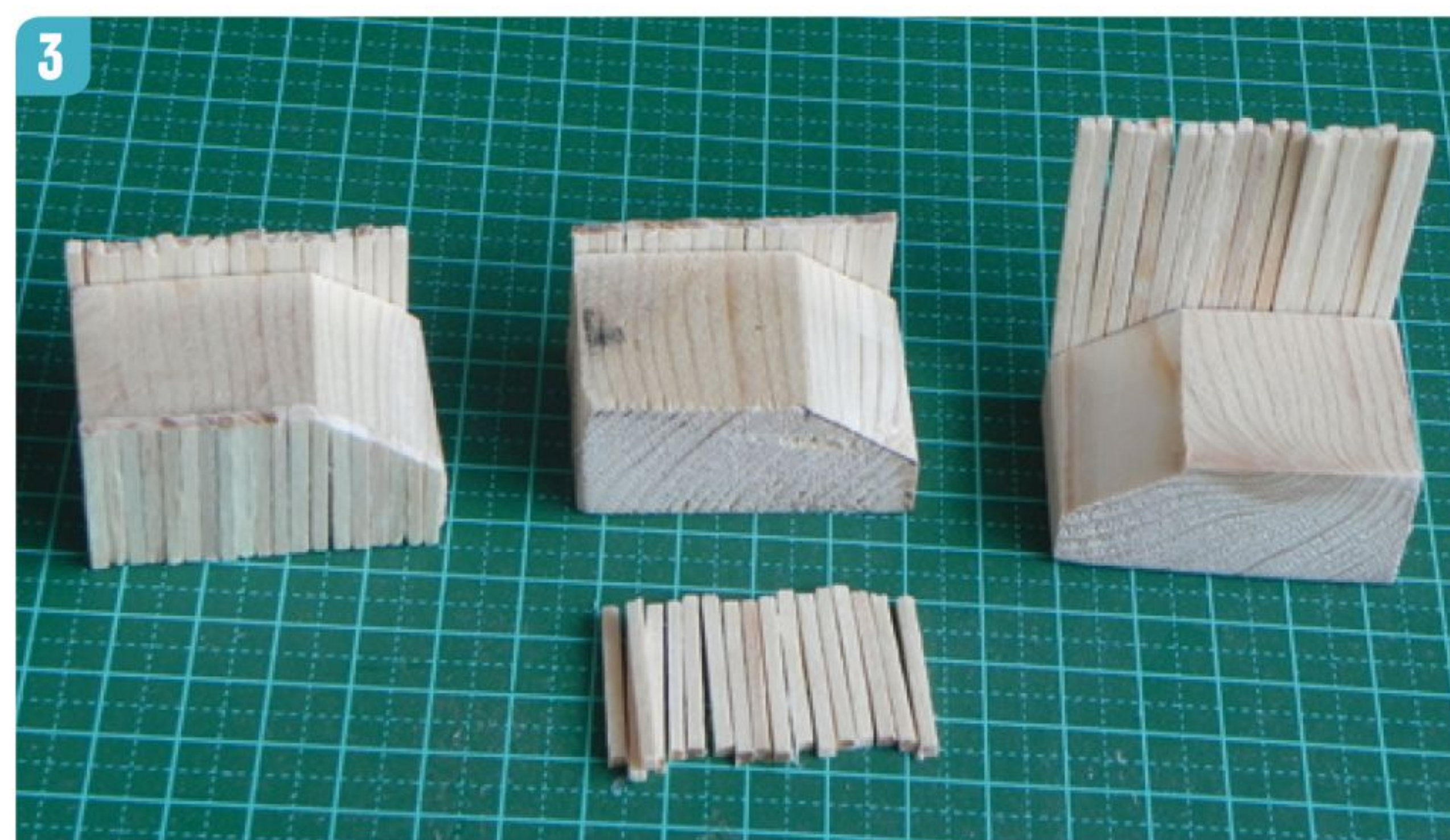
**TOT ZIENS OP ONZE BEURZEN,
WAAR U MEESTAL VINDT WAT U ZOEKT.**

Eind van de lijn

Stootjukkan zijn in diverse schalen in allerlei uitvoeringen te koop. Dat geldt ook voor het oude stootjuk dat is opgebouwd uit rechtopstaande bielzen en opgevuld met zand. De kant-en-klare stootjukkan zijn mooi afgewerkt, maar bij aanschaf van meer dan een exemplaar zien ze er allemaal hetzelfde uit. Arie den Heijer maakt dit type stootjuk zelf, tegen minimale kosten en elk stootjuk is dan uniek.



Een open goederenwagen is tegen het stootjuk afgesteld.



Bij een winkel van de keten 'Boekenvoordeel' zag ik enige tijd geleden een display met allerlei houten objecten, verpakt in plastic, waarmee een creatieve zelfbouwer van alles kon maken. Onder andere bevatte de display verpakkingen met een soort luciferhoutjes zonder kop. Deze houtjes van circa 5 cm lengte leken mij perfect voor het maken van de staanders van oude stootjukken. In een hobbywinkel zijn deze houtjes ongetwijfeld ook te koop, maar zo nodig kunnen ook gewone lucifers worden gebruikt.

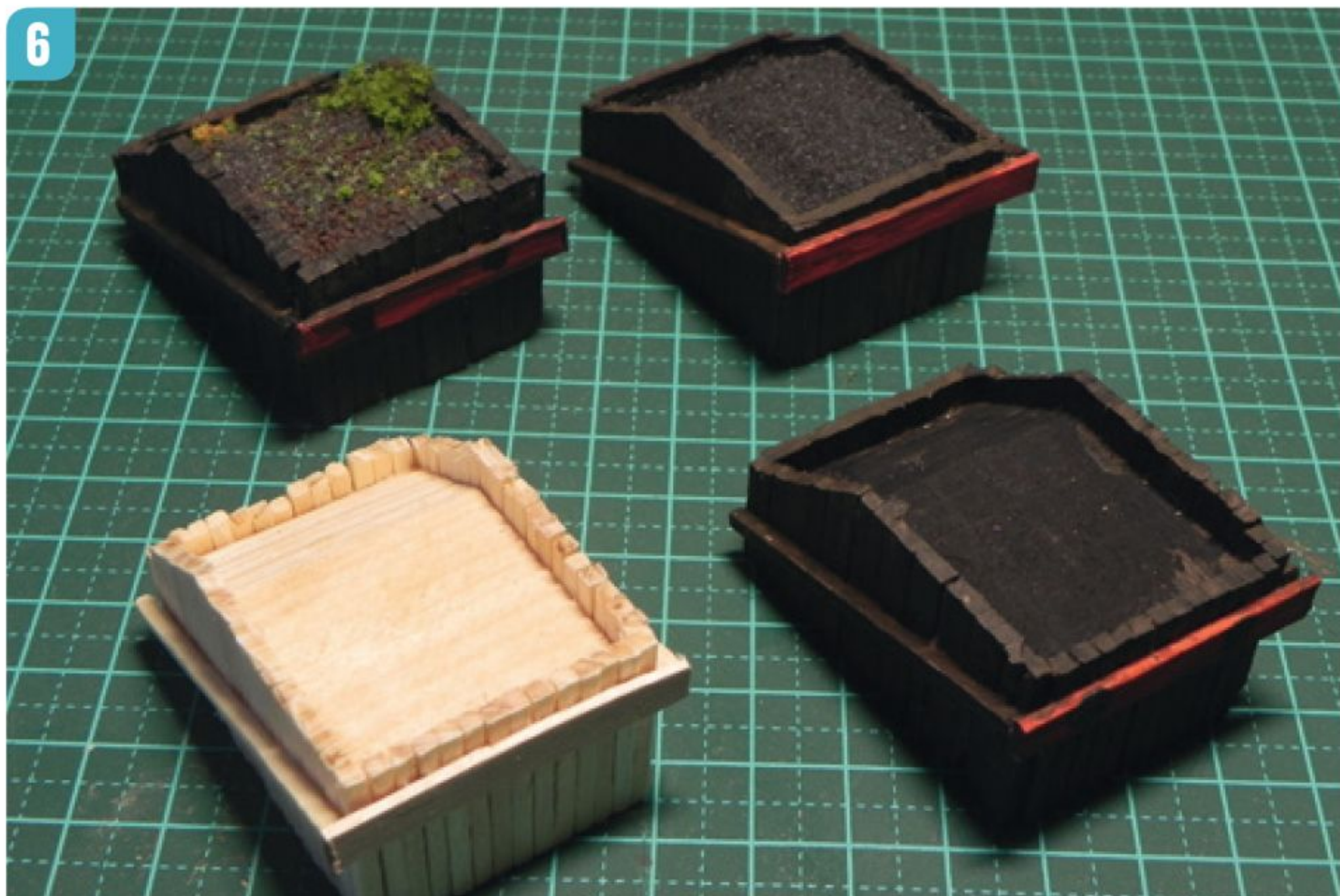
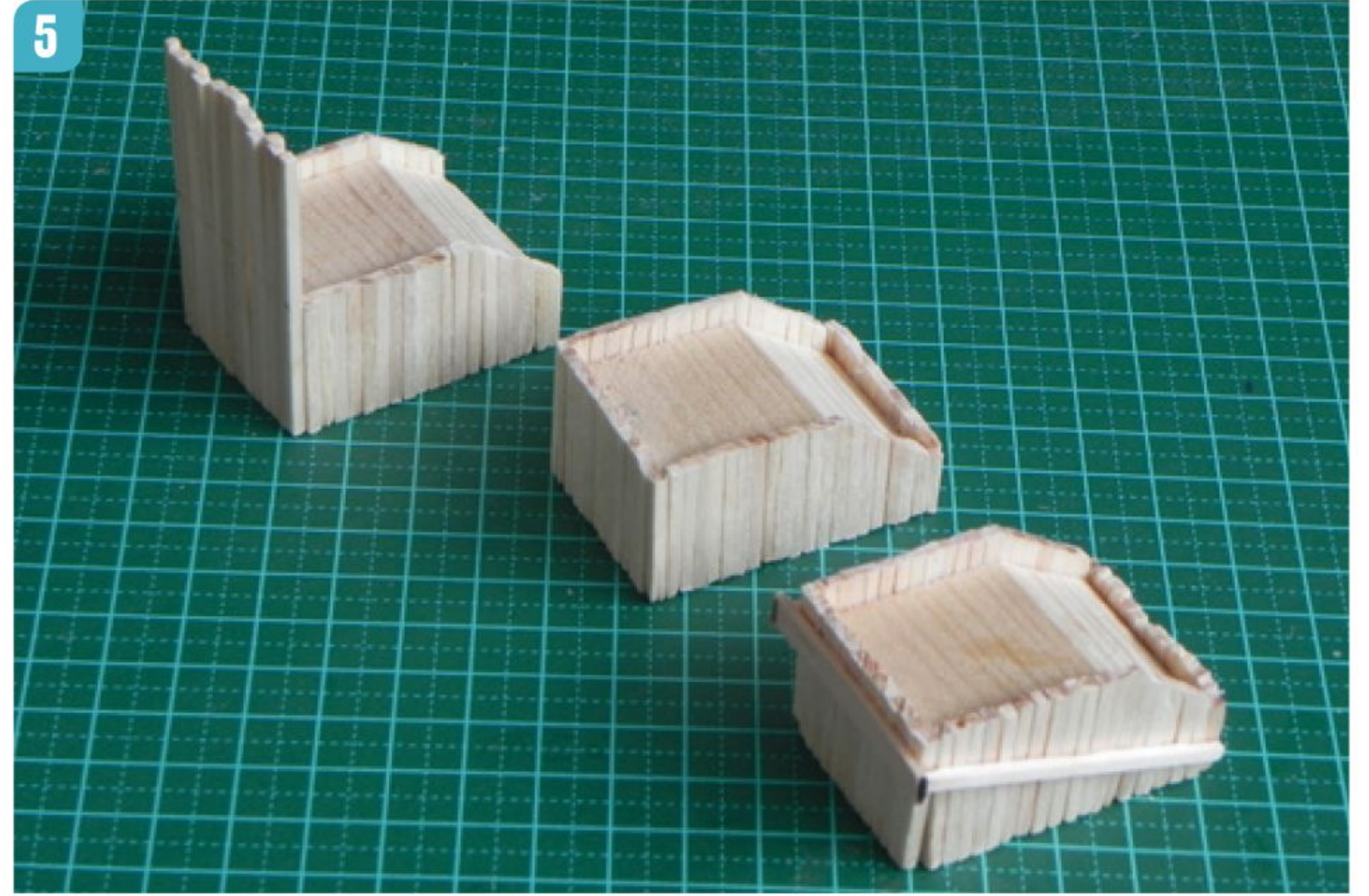
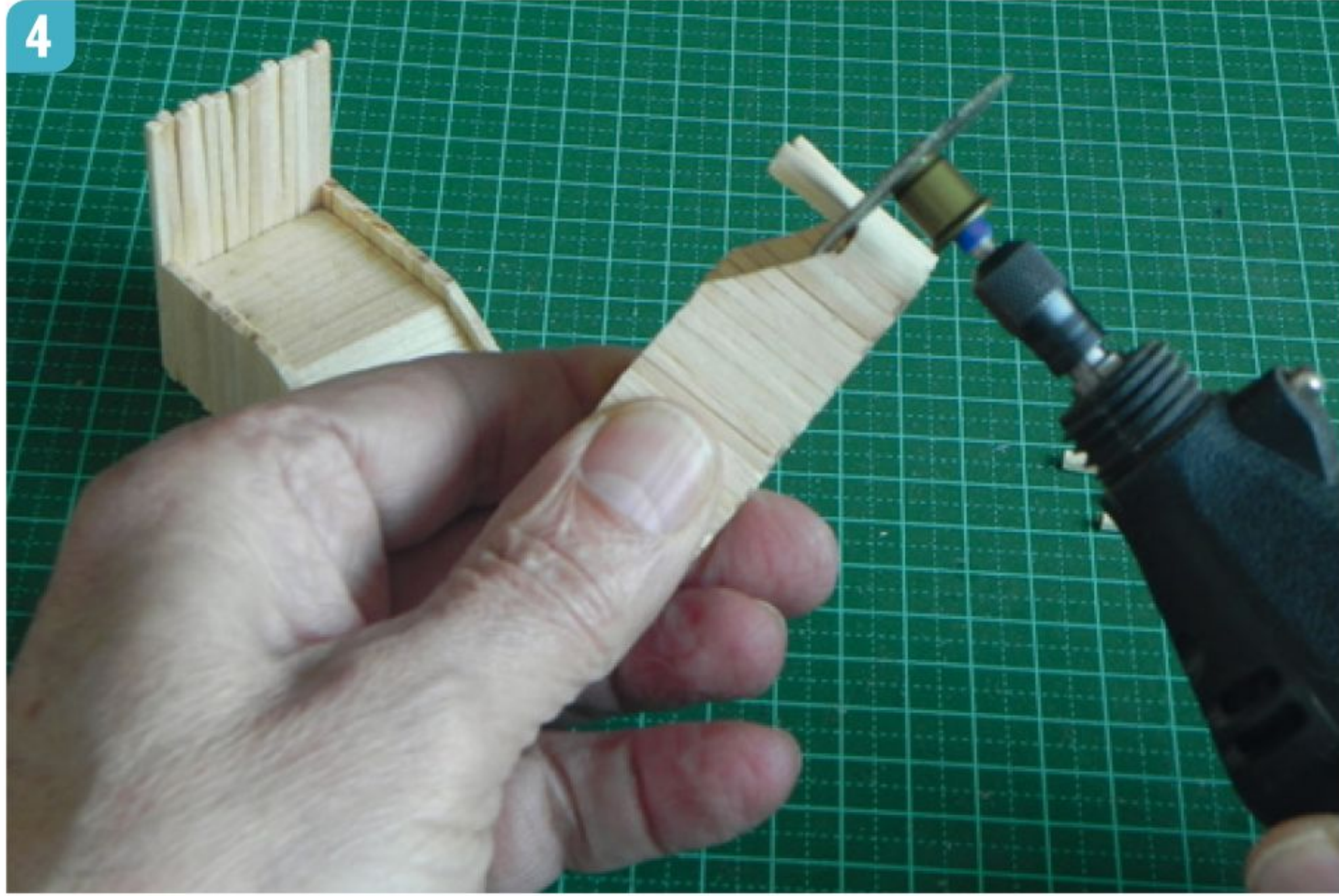
BASIS

Uit een vurenlat van 4,8 x 2 cm heb ik stukken van 3 cm lengte gezaagd. De afmetingen van de gezaagde blokken zijn dan: lengte 4,8 cm, breedte 3 cm en hoogte 2 cm. Dit is de basis om de balken tegenaan te lijmen. Als de lat iets breder is dan 4,8 cm wordt het stootjuk langer dan hier beschreven, dat kan uiteraard, het is maar net wat u mooi vindt. Van de blokken zagen of vijlen we aan een kant een schuin stuk af, zodat er een aflopende achterkant ontstaat. Op 3 cm vanaf de kopkant (waar straks de stootbalk zal komen) en op de staande zijde op 1 cm vanaf de onderkant heb ik met potlood een markering gezet. Nadat we een lijn tussen de beide markeringen hebben getrokken zagen we deze langs de markering af en wordt de basisvorm van het

1. De benodigheden: blokken hout, (lucifer-)houtjes, roerstaafjes en fijne ballast. **2.** Links het basisblok en daarnaast de afgeschuinde versie. **3.** Rechts is de eerste zijkant beplakt, in het midden op hoogte afgezaagd en links zijn beide zijden beplakt en is een schuine kant afgezaagd.

stootjuk zichtbaar. Een zijde van het blokken smeren we met houtlijm in en plakken daar de houten balken tegen aan. Dat kan met drie à vier tegelijk, dan krijgen we weinig houtlijm aan de vingers. De balken moeten goed worden aangedrukt waarbij de onderzijde gelijk is aan de onderzijde van het basisblok. Het blok gaat even terzijde om de lijm te laten drogen. Door een paar van die basisblokjes (6 à 8 stuks) te zagen kan in serie worden gewerkt. Als ook de laatste met balken is beplakt kan met de eerste weer verder worden gewerkt.

Op de helft van de lengte van de gelijmde balken trekken we een lijn om ze dan met bijvoorbeeld een Dremel met slijpschijf door te zagen of slijpen. Zo ontstaan precies genoeg balken van de juiste lengte om de andere zijde te beplakken. Langs de schuine kant kan later het overbodige hout met de Dremel worden weggezaagd. Dit kan op zicht: gewoon evenwijdig aan de



schuine kant zagen, zodat evenveel overblijft als bij de overige balken aan de andere zijde. Als alles droog is, kan het proces worden herhaald met de voor- en achterzijde van het blok, zodat dit uiteindelijk rondom in de 'staanders' staat. Een lichte afwijking in de balken is juist mooi, als alles exact recht zou zijn ziet het er uiteindelijk te netjes uit.

STOOTBALK

Het wordt tijd de stootbalk waar de buffers van de wagens tegenaan stoten te maken. Hiervoor gebruik ik de dunne roerstaafjes die in snackbars of kiosken bij de koffie worden gebruikt. Uit een staaf kunnen drie stootbalken worden gemaakt. Als het stootjuk op dezelfde basis komt te staan als de dwarsliggers onder de rails, betekent dit dat bij code 100-rail het midden van de stootbalk op 1,7 cm vanaf de bodem komt. Afhankelijk van het type rail dat wordt gebruikt kan dit afwijken, dus meet vooraf eerst de gewenste hoogte. Ik neem een stukje roerstaaf dat aan beide zijden iets te lang is om dat later af te zagen als de schuine schoorlatten tegen het juk zijn gelijmd. Na het plaatsen van de stootbalk verlijmen we aan weerszijden van het stootjuk een balk van 5 cm, een schoorlat, zodanig dat het ene uiteinde tegen de achterzijde van de stootbalk ligt en het andere einde tegen het lage deel van het stootjuk. Na drogen kan het overtolige deel van de stootbalk aan beide zijden worden afgezaagd.

AFWERKING

Het schilderen doe ik met acrylverf, de kleuren zwart, bruin en rood. Ook de bak waarin het fijne ballast wordt gestrooid breng ik op kleur zodat later geen blank hout kan doorschijnen. Eerst mengen we wat zwarte met bruine verf. Ik maak hiervan geen egaal mengsel, maar zorg ervoor dat zwart en bruin nog zichtbaar zijn, zodat er kleurverschil ontstaat. Als de rode verf voor

4. De balken worden met de Dremel afgezaagd. **5.** Van links naar rechts: voorzijde beplakt met zichtbare zaaglijn, rondom beplakt, stootbalk en schoorlatten geplaatst. **6.** Met de klok mee: stootjuk blank, geschilderd, ballast gestort, afgewerkt met afdruk buffers en wat groen. **7.** Met het zelfbouwen van een stootjuk zijn eenvoudige materialen en weinig kosten gemoeid.

de stootbalk iets te licht is mengen we het met een druppel zwart. Na drogen volgt de finishing touch: ik verdeel wat houtlijm over de bodem van de bak en strooi hierin het fijne ballast. Hierbij doe ik gewoon ruim ballast er in en vang later het teveel in een bakje op. De buffers van wagens laten een afdruk achter op de stootbalk. Deze is eenvoudig te realiseren. De truc is het stootjuk achter een stukje rails te zetten en op de buffers van een wagon (zonder koppeling) wat zwarte acrylverf te doen. Door er mee tegen het stootjuk te rijden staan de afdrukken er netjes op.

In principe is het stootjuk nu klaar. Om te laten zien dat het juk er al enige tijd staat, kan met wat groen strooisel, graspollen en eventueel een grasmaster begroeiing worden aangebracht. Veel of weinig is een kwestie van smaak. Zo wordt elk stootjuk een uniek exemplaar.

Gebruikte materialen:

lat 4,8 x 2 cm, houtjes van 5 cm lengte uit hobbywinkel of lucifers, houten roerstaafjes voor koffie/thee, acrylverf, fijne ballast, zwart (Woodland Scenics, fine turf), strooisel, graspollen (Busch).

Hoe heurt het eigenlijk?



Loc 3737 als proefrit voor NS 150 onderweg naar Tilburg, Beekbergen 21 mei 1996.

Hoewel ik, zoals aangegeven in eerdere columns, best waardering heb voor wat er in het Nederlandse Spoorweg Museum (NSM) gebeurt, vindt een deel van mij het ook 'een overgewaardeerde tentoonstellingshal met een brakke ongelijke vloer vol hinderlijke gleuven, waar een hoop oud ijzer gruwelijk in de weg staat'. Ik begrijp dat een museum in deze tijd aan veel voorwaarden moet voldoen en dat het museum voor de verbouwing goed op weg was om in de publieke vergetelheid te verstoffen. Maar de mate waarin in het huidige museum de historische waarheid veronachtzaamd wordt brengt mij incidenteel tot bovenstaande, misschien voor lichte nuancering vatbare, conclusie. In mijn ogen is de primaire taak van een organisatie als het NSM het weergeven van 'hoe het vroeger was'. De discussie wat je met historische objecten doet, zoals de NS 6317 die nagenoeg onzichtbaar in het donker staat, om nog maar te zwijgen over het rijvaardig exploiteren van de 3737 zijn een mijnenveld waar ik, publiek, graag uit blijf. Maar er zijn veel zaken die met een kleine moeite een grotere historische juistheid weergeven dan wat er nu gebeurt. Ik vermoed dat ik een van de weinigen ben die zich ergert aan houten Mansell-wielen in combinatie met kogellageraspotten. En vermoedelijk ben ik ook een van de weinigen die in volle verbazing heeft gekeken naar de stooklip op de Philotrain 2100, totdat ik de moeite had genomen de herbouwde tender van de 2104 te bekijken. Het is geen onlogische gedachte van de modelmaker van Philotrain dat objecten in het NSM een historisch juist beeld geven van hoe het ooit was.

Een van de zaken waar ik me blijmoedig Don Quichotte-achtig

druk om kan maken is de aanwezigheid van de volledig messing lampen op de 3737. En dan ook vaak nog in combinatie met het overdag brandend zijn van alle drie de lampen. Het van oorsprong Duitse A-sein is in Nederland pas ruim na het opheffen van stoom in 1958 ingevoerd. Hoewel de olielampen van Nederlandse stoomlocs zeker ook van messing en koper gemaakt werden (makkelijker te bewerken in ingewikkelde vormen dan plaatijzer) waren de lampen in de dagelijkse praktijk grotendeels zwart geverfd met slechts enkele delen van blank messing of koper. Volledig blanke lampen werden niet gebruikt. Dus waarom de 3737 dergelijke lampen heeft?

In het Seinreglement van 1954 is het volgende opgenomen: 'Dag: de tijd tussen vijftien minuten vóór zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang. Nacht het overige deel van het etmaal'. Verder staat er bij sein 401: 'Twee naar voren gerichte witte lichten op gelijke hoogte voorop de locomotief of bij geduwde treinen op het voorste voertuig'. Met als aanvullende bepaling: 'Stoomtreinen en geduwde voertuigen voeren overdag geen sein'. Dus afgezien van de messing Pipowagen-uitvoering horen de lampen overdag niet te branden. En zeker niet alle drie. Dus ja: de NSM 3737 rijdend met drie brandende frontlampen is historisch geheel correct voor de periode van 1974 tot heden. Maar indien een model NS-stoomloc wordt ingezet in de periode voor 1958 dient overdag de verlichting gewoon uit te zijn. En die derde lamp boven bij de schoorsteen: dat was gewoon een reservelamp die daar veilig stond opgeborgen zonder verdere functie. Maar slechts een Kniesoor die daar op let.

Authentiek inkijkje op Britse spoor. Big, bigger, biggest

Aan klein bier doen ze niet bij de Great Central Railway. Alles wat hier wordt georganiseerd staat in het teken van big, bigger, biggest. Onder de rook van Leicester wordt kortom vol op het orgel gespeeld. Hoe meer locomotieven onder stoom staan, hoe liever het de mensen van de GCR is. Hun toekomst ziet er wat dat betreft rooskleurig uit. Daar doet de Brexit niks aan af.



Dit jaar staat Europa in het teken van Brexit. Zelden heeft een aangekondigde echtscheiding zo veel stof doen opwaaien als het vertrek van Groot-Brittannië uit de Europa Unie. Reden om het Verenigd Koninkrijk op spoor- en tramgebied in een serie artikelen de maat te nemen.



9F-loc 'Leicester City' nadert met een typische jaren '50-goederentrein Swithland Sidings, 7 oktober 2018.



Loc 73156 vertrekt uit Loughborough Central met goederentrein 7C13 naar Rothley Brook, 6 oktober 2018.

Rooskleurig in de zin van nog meer extra treinen. Want de Great Central Railway is bezig met een bijzondere opmars. In de meest letterlijke zin van het woord. Over een jaar of vijf, zo zijn de voorzichtige schattingen, wordt de dubbelsporige normaalspoorlijn die nu tussen Loughborough en Leicester ligt, meer dan verdubbeld. Dan rijden de historische treinen niet meer over een traject van acht mijl (13,2 km) maar over een lijn van achttien mijl, omgerekend 28,8 kilometer. Dan krijgt deze voormalige mainline die Sheffield met Londen (Marleybone station) verbond weer een deel van haar vroegere status terug. Want een hoofdlijn van dertien kilometer, dat is eigenlijk geen hoofdverbinding. Voor de volledigheid, de Great Central Railway is het enige museumbedrijf in Groot-Brittannië dat over zo'n mainline beschikt. De rest van de musea exploiteert een brancheline, een enkelsporige, vaak secundaire spoorlijn. Het verschil tussen beide is evident: bij een dubbelsporige hoofdlijn mogen de treinen 45 mijl per uur rijden (72 km/h). Op de enkelsporige (lokaal)lijnen geldt voor railmusea een maximum van 25 mph. Verder mogen tussen Loughborough en Leicester met modern materieel proefritten worden gehouden met 60 mijl per uur, omgerekend 96 km/h. Ritten overigens waar de Great Central Railway veel geld mee verdient.

Terug naar de voorgenomen verlenging van de lijn. Lukt de aantakking aan het hoofdspoor in Nottingham, die nieuwe eindhalte, dan kunnen bezoekende locs volle treinen meenemen en kan in principe elke rijvaardige loc als gast worden verwelkomd. Nu is het zo dat bezoekende locomotieven met diepladers naar het emplacement van Quorn worden gebracht en daar op het spoor worden gezet. Dit betekent elke keer een groot en kost-

baar transport. 'We kunnen nu daardoor niet elke locomotief krijgen die we willen', vertelt Michael Stokes, de goedmoedige pr-manager en organisator van evenementen bij de GCR. We treffen deze vaste kracht, een van de 70 (!) betaalde medewerkers, bij zijn geliefde, werkende stoomwals op het terrein van Quorn. Getooid met leren hoed en met een brede lach op zijn gezicht behoort Stokes sinds zeven jaar tot de vaste inventaris van deze museumorganisatie.

Waarom kan nu niet elke stoomloc bij de GCR rijden?

'Dat is gemakkelijk te verklaren. Het punt is dat een aantal eigenaars van locomotieven niet wil dat hun machines over de weg worden vervoerd. Daar zijn ze heel strikt in. En met eigenaars bedoel ik geen andere musea want we werken goed met elkaar samen. Nee, het gros van de locomotieven in Groot-Brittannië is in particuliere handen. Met de eigenaars van de Thompson B1 locomotief 1264 en die van de City of Wells die afgelopen jaar in oktober te gast waren bij ons Autumn Steam Gala hebben we een contract voor vijf dagen afgesloten. En degenen die hier voor jaren hun loc hebben ondergebracht krijgen voor deelname aan zo'n evenement een steam fee. En we zijn direct betrokken bij het onderhoud. Overigens veranderen de laatste jaren steeds meer locomotieven van eigenaar. Degenen die ze in de jaren zestig en zeventig hebben gekocht naderen een respectabele leeftijd. Hun erfgenamen hebben meestal niet zo veel op met zo'n machine. Dus zie je nu dat locs worden overgenomen door een groepje mensen die voor dat doel een society hebben opgericht. Om zo een locomotief te kunnen blijven exploiteren. Want dat is een kostbare aangelegenheid.'

1



2



3



4



STOOMWALS

Michael Stokes kijkt goedkeurend naar zijn wals, een vehikel uit 1903. Hij groeide er bij wijze van spreken mee op. Want de vorige eigenaar van het in de jaren '50 buiten dienst gestelde voertuig was de buurman van het gezin waar hij opgroeide. Toen die overleed kocht Stokes de zwaargewicht aan en knapte 'm persoonlijk op. De pr-manager, die voor zijn komst naar de Great Central Railway een kolenbedrijf bezat, vertelt dat de Thistle-down, zoals de soepel swingende machine heet, zijn grootste passie is. 'My wife hates it', voegt hij er met een veel betekende glimlach aan toe. Hij komt na even in zijn slappe koffie te hebben geroerd, nog even terug op de ambitieuze doortrekking van de lijn van Leicester naar Nottingham.

'Het welslagen ervan valt en staat met de invulling van ruim een halve kilometer die tussen de bestaande museumlijn en het noordelijke, nieuwe deel liggen. We hebben met particulier geld al een nieuwe brug laten bouwen die over de Midland Main Line in Loughborough gaat. Nu zijn we bezig om fondsen binnen te halen voor het opknappen van een brug uit de late jaren negentig van de negentiende eeuw die over het Grand Union Canal ligt, net ten noorden van onze locloods in Loughborough. Die kosten liggen rond de half miljoen pond. De brug hoeft niet te worden gelift, dat scheelt. Maar er kan tijdens de renovatie aan brug en de landhoofden het nodige naar beneden komen dus we kunnen pas aan de slag als het vaarseizoen ten einde is.'

Wat gebeurt er dan met de locloods, wordt die verplaatst?

'Ja, dat is een ontwikkeling die zeker is. De locloods die het eindpunt van de museumlijn markeert, verhuist op den duur naar Nottingham. Het noordelijke deel van de lijn bestaat overigens

1. Ex LNER-loc 1251 rijdt met een Royal Mail posttrein ter hoogte van Kinchley Bridge, Swithland. **2.** BR-73156 loopt met een reizigerstrein station Quorn & Woudhouse binnen, 7 oktober 2018. **3.** Michael Stokes: 'De smartphone werkt als een magneet op jongeren. Dat doet een stoomloc niet.' **4.** British Rail-loc rangeert in Quorn, 5 oktober 2018.

nog steeds omdat de firma British Gypsum in East Leake een aansluiting heeft en nog steeds gipstreinen laat rijden. Dat gebeurt over een lengte van 5,5 mijl, een kleine negen kilometer. Is de doortrekking een keer een feit dan gaat de GCR - de naam verwijst naar de spoorwegonderneming met dezelfde naam die de lijn ooit samen met de Great Central Railway (Nottingham) exploiteerde - op in een nieuwe maatschappij. Dit bedrijf dat qua publiciteit in de schaduw staat van de grote broer aan de zuidelijke kant van de lijn, heeft behalve een aantal (industriële) drieassige stoomlocs een van de mooiste collecties oude diesellocs van de Midlands. De laatste fase van genoemde activiteiten is gepland tussen 2024 en 2028. Nog zo'n tien jaar te gaan dus. Dan wordt onze lijn met tien mijl verlengd.'

De Great Central Railway, opgericht in 1976 nadat British Rail de hoofdlijn tussen Sheffield en Londen de weinig profijtelijke status gaf van een sterfhuis en steeds meer reizigers- en goederendiensten schrapte en de verbinding uiteindelijk grotendeels ophief, begroet jaarlijks ruim honderdduizend reizigers. Dat aantal moet verdubbelen als de beide museumlijnen aan elkaar zijn geknoopt en beide verenigingen zijn samengesmolten.

5

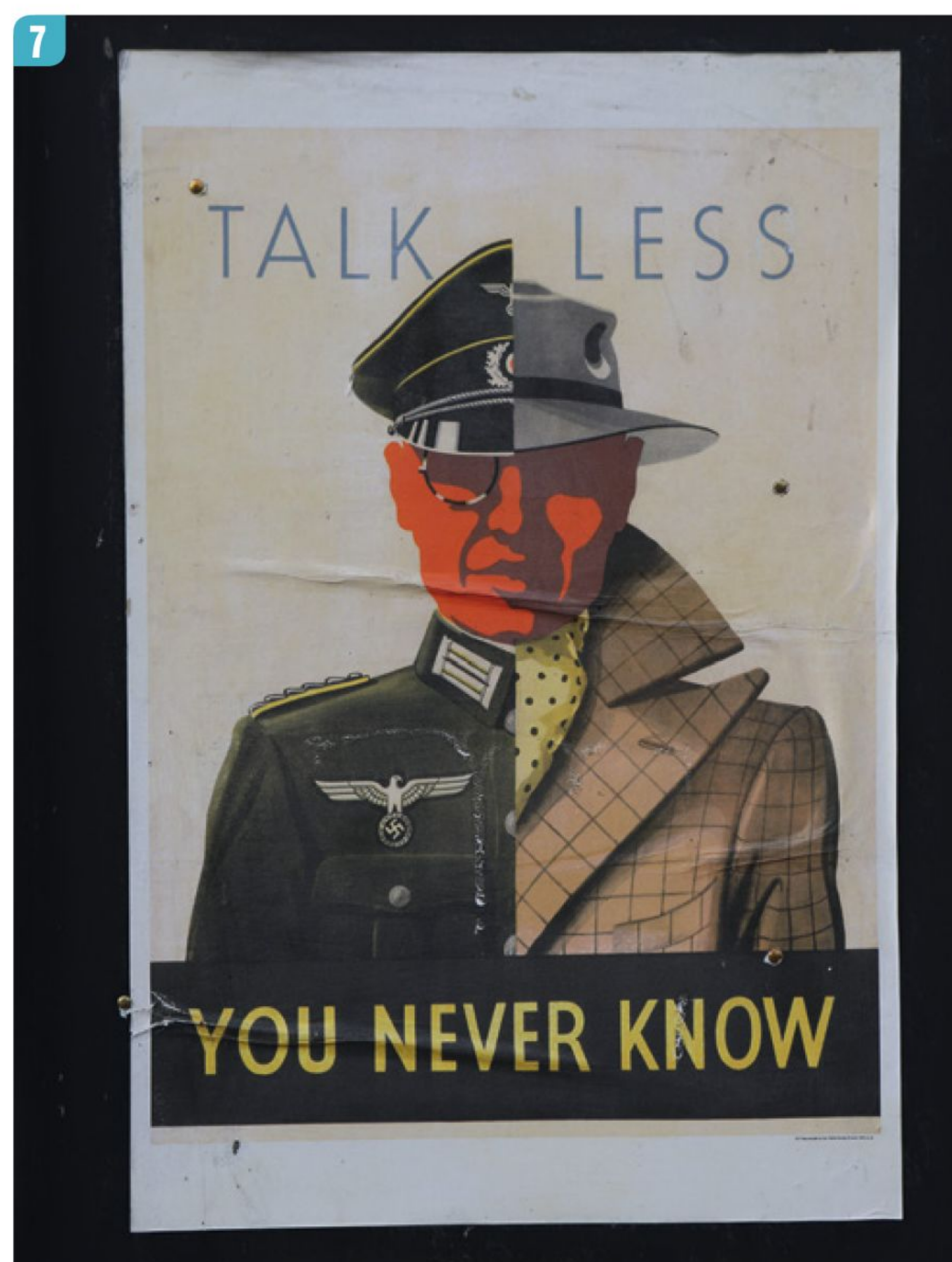


6



5. 2-8-0-loc 49624 is met een sleep Windcutters onderweg bij Kinchley Bridge in Swithland, 7 oktober 2018. Inzet: de tweeassige Windcutters werden nog tot halverwege de vorige eeuw gebouwd. **6.** Scène in Quorn die van een foto uit de oorlog is nagebootst: inzameling van aluminium pannen voor het bouwen van jachtvliegtuigen. **7.** Dergelijke posters hingen in de oorlog op Britse stations.

7



Is zo'n verdubbeling haalbaar, de concurrentie is immers groot?

Michael Stokes antwoordt resoluut. 'Dat moet zeker mogelijk zijn. Er zijn inderdaad veel Britse railmusea, maar de markt laat zo'n nieuwe ontwikkeling wel toe. Maar anderzijds, we have to provide new things. Zonder nieuwe producten komen we er niet. Daar moeten we over nadenken. Je zou het misschien niet zeggen maar onze ontbijtritten in het weekeinde zijn heel succesvol. We serveren 's ochtends in de trein het traditionele Britse breakfast. Dus met ei, bacon, tomaat, noem maar op. Het wordt in de trein bereid. Die treinen zijn steevast volgeboekt. Er zijn inwoners uit Loughborough

die elke zondag voor die trein boeken.'

Een andere vorm van inkomsten vormen zoals gememoreerd proefritten van modern materieel. De lijn Loughborough - Leicester leent zich daar blijkbaar goed voor. Tijdens ons bezoek in oktober vorig jaar stond in Quorn een modern, elektrisch treinstel van de Northern. Dat kreeg een extra dieselmotor om op die manier over niet-geëlektrificeerde lijnen te kunnen rijden. 'We hebben als enige railmuseum een licentie om treinen 75 mijl per uur te laten rijden, 120 km/h', verklaart Stokes de grote interesse van de lijn bij de diverse spoorwegmaatschappijen.

8



9



10



11



En hoe zit het met de aanwas van de jeugd? Zijn de Britse youngsters van nu net zo traditie minded als hun vaders?

Michael Stokes haalt zijn schouders op. Zijn mimiek verradt ongemak. 'De smartphone hè. Die werkt als een magneet op jongeren, dat doet een locomotief niet. We moeten iets nieuws

8. De locs 1251 en 'City of Wells' rijden langs Swithland Sidings, 4 oktober 2018. **9.** BR-loc 49624 rolt met een reizigerstrein Swithland Sidings binnen, 7 oktober 2018. **10.** Een beeld uit de jaren veertig, perfect nagebootst in station Quorn and Woodhouse. **11.** BR-loc 70013 is met een posttrein Swithland Sidings binnengelopen, 7 oktober 2018.

bedenken om hen aan ons te binden. Heb je een goede tip voor ons? De vergrijzing speelt ons ook parten.'

Aan traditie schort het in elk geval niet bij de Great Central Railway. Het museum telt vier stations, Loughborough Central Station, Quorn & Woodhouse station, Rothley station en Leicester North station die elk hun eigen specifieke belevingswereld hebben. Zo heerst in Quorn de onmiskenbare sfeer uit de Second World War. Affiches uit die tijd, een zeer authentiek ingerichte schuilkelder die in 1940 ook daadwerkelijk als zodanig door de Home Guard werd gebruikt, een kinderwagen vol ingezamelde aluminium pannen om Spitfires van te maken - nagemaakt naar



12. De stations van de Great Central zien er als mini-openluchtmusea uit. **13.** Drukte in GCR-depot Loughborough. Dit is een van de weinige Britse museumdepots die vrij toegankelijk zijn.

een foto uit 1940 - en bijpassende emailen reclameborden. Met een langs het perron voortglijdende stoomtrein kan deze sfeer niet beter worden nagebootst. Andere thema's zijn de jaren tien en de jaren vijftig van de vorige eeuw. Deze laatstgenoemde sfeer is bij Loughborough Central Station terug te vinden. Niet alleen staan de oude letters GCR nog op de gevels van het station, de tijdgeest van de naoorlogse jaren wordt versterkt door het decor: de treinen rijden direct na vertrek onder een paar oude stenen bruggen door.

STEDELIJKE SFEER

Deze stedelijke stationsomgeving is vrij uniek voor particuliere Britse spoorwegmusea die in de regel een rurale uitstraling hebben. Tot 1 januari dit jaar was het mogelijk om als geregistreerde vriend van het museum een zogeheten lineside pas te krijgen. De betrokkene moest zich 's ochtends op het station melden, een register invullen en kon zich vervolgens met een oranje hesje om de schouders pal naast de lijn ophouden. Natuurlijk moesten er bepaalde veiligheidsregels in acht worden genomen. Die werden op een per post opgestuurde dvd uitgebreid uit de doeken gedaan. Het was een bijzondere mogelijkheid om zo direct langs de spoorlijn te kunnen staan. De Great Central was het enige museum dat lange tijd ook buitenlanders toestond om een lineside pass te kunnen verkrijgen. De verzekering heeft eind vorig jaar echter een abrupt einde gemaakt aan het officieel mogen lopen langs de lijn. Blijkbaar waren de risico's te groot. Nu beperkt het aantal locaties waar fotografen zich mogen ophouden tot een handvol plekken. Zoals bij Kinchley Bridge in Swithland, een van de mooiste fotopunten langs de lijn waar de treinen, goed in het zicht in een flauwe, dalende boog komen aanrijden.

STOOMGALA'S

De GCR zet haar treinen in van januari tot en met december. In voorjaar, zomer, najaar en winter staan er steamgala's op het programma. Dan wordt er met gastlocs gereden en geven bijzondere treincombinaties acte de presence. Vaak zijn dat historisch verantwoorde ensembles. En niet alleen gevormd met reizigersmaterieel maar ook met goederenwagens. Zo bezit de Great Central Railway een aardige collectie zogeheten windcutters, korte, tweeassige open bakwagens. Een aantal van deze grijze wagens staat in Quorn buiten dienst. Het is de bedoe-



ling dat een paar bij de rijvaardige collega's worden gevoegd. Samen met een breakvan aan de voor- en achterkant van de trein krijgt het publiek een inkijkje in het goederenvervoer van weleer. Groot-Brittannië was vroeger bekend om z'n korte goederenwagens. Die werden overigens nog tot in de jaren zestig van de vorige eeuw gebouwd.

COLLECTIE STOOMLOCS

De collectie bedrijfsvaardige stoomlocs van de GCR bestaat uit een tiental exemplaren die, zoals gemeld, voor een groot deel door particuliere eigenaars voor langere tijd ter beschikking zijn gesteld. Een van deze machines is loc 73156, een exponent van de British Rail serie Standard 5. Samen met de rood-crème rijtuigen vormt deze loc een trein die typerend was voor de begin jaren zestig van de vorige eeuw. Loc 73156 heeft maar heel kort bij de BR dienst gedaan. Nadat ze in december 1956 in gebruik werd genomen viel het doek al in november 1967. In de loop van 1968 werd ze naar de later beroemd geworden sloperij in Barry (Wales) overgebracht. Daar werd de loc door liefhebbers ontdekt en met veel toewijding weer tot leven gewekt, al duurde dat lang. Pas in 2016 kringelde er weer rook uit de schoorsteen. De financiële kant van de restauratie lag de betrokkenen als een molensteen op de maag, niet in de laatste plaats omdat er een nieuwe tender moest worden gebouwd. Maar het lukte toch om voor een bijzondere wederopstanding van de 73156 te zorgen.

LEICESTER CITY

Andere topstukken zijn de Pacific 70013 'Britannia' (1951), 2C Standard Class 5MT 73156 (1956), 1D Class 8F 48624 (1943) en Class 9F 92214, een 1E-loc die in 1959 in Swindon werd gebouwd. Deze goederentreinmachine draagt sinds 2016 de naam Leicester City. Als subtiele ode aan de gelijknamige voetbalclub die in dat jaar voor het eerst in het 132-jarige bestaan de titel in de grootste voetbalcompetitie ter wereld veroverde. Britten zijn immers gek op tradities. Binnen en buiten het spoor. Meer info over de Great Central Railway: <http://www.gcrailway.co.uk>.

Ongekend hoge kwaliteit

In Railhobby 408 hebben wij een deel van de inzendingen aan de A4 Dioramawedstrijd 2018 aan u voorgesteld. De deelnemers waren ook deze keer gemêleerd, van beginnende modelbouwers tot ervaren repeaters. Wat eveneens weer opviel was de hoge mate van originaliteit bij een groot aantal diorama's. Oordeelt u op deze pagina's zelf.

Zoals Jeffrey Onrust in deel 1 samenvatte zijn de spelregels simpel, de bodemmaat moet 210 x 297 mm zijn - formaat A4 - en het diorama mag niet hoger zijn dan een A4'tje. Ook in 2019 zal de A4 Dioramawedstrijd worden gehouden, tijdens de Smal-

spoormodelbouwdagen op 28 en 29 september bij Stoomtrein Katwijk Leiden in Valkenburg (ZH). Voor meer info en de mogelijkheid tot inschrijven zie de website Modelspoorwijzer.net of Facebookpagina www.facebook.com/A4dioramawedstrijd.



Op 'Kerst 2018' van Willem Jansen is het een drukte van belang, zowel met mensen als dieren.

'KROMMELWATTAN V' VAN HENK VAN RHENEN, OOK DIT JAAR DE 1E PRIJS

Henk doet vanaf 2014 met de A4 Dioramawedstrijd mee. Hij vertelt: 'Daar ik geen ervaring in de modelbouw had, rommelde ik maar wat aan. Vandaar de naam van het diorama. 'Voor de vijfde editie bouwde ik een hooisluur, een boerderij en een bakspieker, gebaseerd op tekeningen uit het boek 'Landelijke bouwkunst in Oost-Nederland' van Jan Jans.' Henk, die al zijn diorama's in schaal 1:160 bouwt, vervolgt: 'Voor de gebouwen gebruik ik isolatiemateriaal (styrodur) met daarnaast fineer en voor het dak fluweel. Daarna volgt de lastige opgave: Hoe wordt de compositie? Het net zolang met de huizen op de A4-plaat schuiven tot het optimale plaatje uit de bus komt.' Vervolgens komt het landschap aan bod. 'Een stukje weiland, zandwegen en een moestuin. Voor het weiland heb ik een theezeef en een elektrische vliegenmepper gebruikt. De omheining van prikkeldraad bestaat uit visnylon 6/100 mm dat ik met een viltstift zwart heb gemaakt. Het diorama kwam tot leven na het plaatsen van enkele Preisertjes, met fijne turf bestrooide zeeschuimbomen en planten en, van Artitec, een tractor met hooiaanhangen, dorsmachine en een GMC-vrachtwagen.'





VINCENT VAN PERNIS MET 'NOBODY IS HOME'. 3E PRIJS CATEGORIE JEUGD

'Hoe ik op het idee ben gekomen?' Bij het doorspitten van de Miniart-catalogus kwam Vincent hem tegen. 'Omdat het de eerste keer was dat ik mee deed leek het me goed me tot een gebouw te beperken. Na het in elkaar zetten van de bouwset heb ik het geverfd. Ook de meubels en andere attributen zijn van Miniart. De houten planken en steunbalken heb ik uit balsahout gemaakt. Het bouwproces verliep zonder al teveel problemen, wel met wat hulp van m'n stiefvader. Het resultaat van het verven en de vervuiling met olieverf is goed gelukt. Ik ben heel blij met het resultaat en de 3e plaats had ik niet verwacht.' Dat minder soms meer kan zijn, is bij 'Nobody is home' duidelijk.

'BRANDEND ZAND' VAN HENK VAN BEEST

'Het diorama speelt zich af in Egypte', licht Henk toe. 'Het was lastig een kameel op schaal te vinden, maar gelukkig bood een kerstmarkt uitkomst. De kameel vervoert suikerriet, een product dat in Egypte veel wordt verbouwd. Het water wordt met een hefboom uit de rivier geput. De stenen bestaan uit in stukjes gesneden polyurethaanschuim. Alles heb ik met acrylverf ingekleurd, dit droogt snel en de kwasten kun je met water schoonmaken. Voor mij is het de kunst de ruimte zoveel mogelijk te benutten, dus ook in de hoogte te werken. Meestal in schaal 1:22,5, spoor IIm.'



Enkele figuren genieten van de rotsformatie met bergbeek op 'Bergland' van R. van Emmerik, categorie -18.



In de compleet ingerichte 'Garage Historique' van Armand Jonckheere wordt aan de Citroën HY van restaurant Le Marché gesleuteld.



'ANTI-TANKGRACHT' VAN KEVIN KETELS, 4E PRIJS JEUGD

Kevin deed voor de derde keer mee. 'Ik kwam op het idee toen m'n opa mij wees op een verwaarloosde anti-tankgracht bij Antwerpen. Via internet en Wikipedia heb ik me gedocumenteerd en gezien hoe deze wordt aangelegd. Het kan ook een droge gracht zijn: als er een tank inrijdt moet die vastlopen. Het moeilijkste was het uitzagen van het hout en om alles op schaal te houden. Het militaire voertuig was behoorlijk duur. De huisjes, sommige tweedehands, had ik nog. De toren heb ik gekocht. Ik heb behoorlijk lang aan het diorama gewerkt, het gaf nogal wat meetwerk om wat ik wilde uitbeelden op een realistische manier op een A4 onder te brengen.



'NOCH EINMAL PANIEREN BITTE' VAN PETER VAN DEIJL IN DE CATEGORIE 18+

'Nadat ik de zes lagen polystyreen isolatieplaat met montagekit had verlijmd volgde een toplaag van vliegingaas, afgewerkt met Rotband (stuccgips) dat is gemengd met acrylverf.' 'Zonder houtlijm', vervolgt Peter. 'Een nadeel van Rotband is het snelle uitharden en dus de korte verwerkingstijd. Verder heb ik polystyrolplaat, papier en roerhoutjes gebruikt. Het idee komt uit een anekdote over een jongeman die met een Duits meisje op het strand aan het vrijen is en een kleine fout denkt te maken. De vraag van het meisje even later, 'noch einmal ...', geeft aan dat zij het geen fout vond. De QR-code op het bord van de Schnitzel Scheune verwijst naar een pagina van het verhaal. Het hoogste niveau toont de Schnitzelscheune met wat aankleding, het onderste niveau twee varkens in een wat kale omgeving, die hetzelfde doen als het paartje op het middelste niveau, een naaktstrand. Het paartje ligt minder opvallend achter een windscherm. Alle drie de niveaus hebben een relatie met elkaar. Dit is mijn derde diorama: minder gedetailleerd maar met meer plezier.' In elk geval 18+.



'RIOOLPROBLEMEN' VAN FRANK WIEGERS

Frank vertelt dit jaar voor het eerst mee te doen. 'In onze woonwijk werden de riolering en bestrating vervangen. Overdag goed kijken, vragen stellen en foto's nemen en 's avonds bouwen. Ik heb dezelfde schaal, 1:87, aangehouden als m'n treinbaan waardoor ik voldoende materiaal had. Zoals de boom, figuren, hekwerk, lantaarnpaal, container en bestelbus. De graafmachine en trilplaat op aanhanger (Busch) zijn nieuw. De straatstenen (3,6 x 1,8 x 0,9 mm) zijn van Juweela. Het bestraten, om dit goed te laten stroken en in verband te krijgen, was een hele uitdaging. Trottoirbanden en rioleringsbuizen heb ik van Evergreen-strips gemaakt. Ook details zoals de hoogtedraad voor de trottoirbanden, het beschermende hout rond de boom en de maten van de nieuwe weghoogten heb ik nagebootst'.



PASCAL KOK, 'EEN WOERDENAAR OP CUBA', 4E PRIJS

Pascal heeft aan alle A4 Dioramawedstrijden meegedaan. 'Elk jaar is het een feestje om op dit compacte formaat iets moois neer te zetten. Mijn voorgaande diorama's waren 'Purktonnstreet', London Underground, 'The truth is out there', een geheim, ondergronds laboratorium in een Amerikaanse woestijn, 'Arnhems oorlogsdiorama', een door oorlogsgeweld verwoeste straat met GETA-tram en 'Tsjernobyl, 30 jaar later'. Dit inspireerde me om in 2017 écht naar Tsjernobyl te gaan.' Pascal over Cuba: 'Wie het land een beetje kent weet dat daar nog steeds tweedehands streekbussen van Den Oudsten uit Woerden rijden. Ik koos voor een schuine opstelling zodat de zichtlijnen niet parallel aan de zijden van het diorama lopen en het veel dynamischer oogt. De architectuur van de garage doet denken aan Amerikaanse ontwerpen uit de jaren '30. Het gebouw heb ik opgetrokken uit styreen plaatmateriaal. De subtropische vegetatie is deels met een elektrische begrasser ontstaan. De palmbomen bestaan uit een messing buisje dat met landschapspapier van Noch is omwikkeld, dat imiteert de schors. De palmladeren zijn stuk voor stuk uit karton gesneden. De TET-bus is van Mastica, de richtingfilm staat nog steeds op Enschede. Uiteraard mogen Amerikaanse voertuigen en de nodige Cubaanse propaganda niet ontbreken.'



'AM KARL MARX ALLEE' VAN MICHEL HEIJBLUM

'Mijn diorama is gebaseerd op het gebouw 'Der Blaue Bock' in Maagdenburg in de DDR-periode', licht Michel toe. 'De constructie is van hout, voor de structuur en de kozijnen heb ik styreen en karton gebruikt. De gevelpanelen zijn ingelegd met Juweela-stenen. Op het dak stond de reclameslogan 'Neues Deutschland die Zeitung von Format'; omdat ik maar een deel heb nagebouwd staat er alleen 'von Format', wat gezien de hoogte van het gebouw wel toepasselijk is. Het logo op de kopgevel is van Centrum Warenhaus. Dat stond 100 meter verder en was via een galerij met Der Blaue Bock verbonden. Het straatbeeld is typisch DDR, er passeert een Tatra T4D-tram en er pruttelen wat Trabants en Wartburgs. Dit was de tweede keer dat ik mee deed en het zal zeker niet de laatste zijn, want op een A4'tje kun je in korte tijd je idee uitwerken en het daarna in een mooie setting tentoonstellen.'



'ZWANENBURGERMOLEN' VAN MICHEL VAN TONGEREN

'De molen is gebouwd naar de Zwanenburgermolen in Warmond. Als jongen kwam ik er al over de vloer.' Michel vervolgt: 'De molen van Tilly heeft een mooie romp en goede Hollandse kop, maar vraagt wel om aanpassingen. De wieken heb ik van profielen en messing draad gesoldeerd, ook het wiel om de molen op de wind te draaien is soldeerwerk. Het stucwerk aan de zuidwest kant, de windzijde van een molen, bestaat uit een laagje verf dat is geschuurd. Dit heb ik net zo lang herhaald tot de voegen dicht waren en er een vlakke muur was ontstaan. De uit- en inlaat voor het water, de deuren en kozijnen zijn zelfbouw. De zeilen bestaan uit één velletje tissue dat gedrenkt in verdunde houtlijm op de wieken is gelegd en met een druppel waterverf bruin is gekleurd. Vervolgens heb ik de draden bevestigd en de molenaar omhoog gestuurd. Het touw aan de vang gaat over in een ketting, dat moest en zou door het laatste schakeltje... twee avonden werk... echt een hobby, onbetaalbaar.'



'EB EN VLOED' VAN RONALD VISSER, 1E PRIJS BEWEGEND ELEMENT

'In 2017 deed ik mee met 'Keer heen en weer', twee jaar daarvoor met 'Digital World'. Voor 2018 wilde ik iets met eb en vloed, maar had nog geen idee hoe dat uit te beelden. Een haven met een mechanisme om de boten te laten deinen? Zo'n vier weken voor de deadline zag mijn broer op de Efteling op en neer gaande tulpen. Het idee werd concreter. Een proef met een wisselend van links en rechts gevulde waterbak waarin tulpen als dobbers bewegen werd het toch niet.' Ronald geeft het niet snel op. 'Een nieuwe poging met een bewegend bassin gaf een beter resultaat. Een rechthoekig metalen frame met aan beide kopkanten assen met elk twee tandwielen, vertraging en een motor laten door op de tandwielen gemonteerde beugels de bovenste plaat op-en-neer bewegen.' Bijzonder ingenieus, maar niet in een regel uit te leggen. De YouTube-video van Ronald schept echter duidelijkheid. 'Het bassin bestaat uit twee delen, de met water gevulde onderbak en de bak met de geschilderde kademuur, boten en waterplanten. Door het langzaam licht kantelen van de constructie vallen de aangemeerde boten droog of gaan weer drijven. Een tweede motor laat via een riem enkele figuren een rondje om het bassin maken. Na een dag Eurospoor staakte de riem van de loopmotor maar inmiddels draait deze weer en geniet ik nu zelf van Eb en vloed.' Voor het YouTube-filmpje zie de e-paper.

EXTRA ONLINE

Extra video vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl

Gratis voor online en online+print abonnees!

PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT



GA SNEL NAAR [RAILHOBBY.NL/ABONNEMENTEN](https://www.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 incassovooraarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

ELEGANTE SERIE T18 BEHOORT TOT DE BESTE PRUISISCHE ONTWERPEN

Ruim 60 jaar onontbeerlijk



Ze reden ook naar Nederland. Bijvoorbeeld met de Berlijn-Hoek van Holland Express vanaf Hannover en Bentheim naar Oldenzaal. En het dicht bij de grens gelegen depot van Gronau gebruikte de 78'ers tussen Münster en Enschede. Deze Pruisische tenderlocs zochten dus de grens op. Niet zo verwonderlijk dat hun ontstaansgeschiedenis daar ook mee te maken heeft. Portret van een zeer succesvolle locomotief.

Jarenlang waren ze niet weg te denken uit het forensenverkeer rond een aantal grote Duitse steden. Wat te denken van de representanten van de serie 78 die met trek/duwtreinen rond Hamburg reden? Of in het Roergebied waar ze dag in dag uit het vervoer van tienduizenden werknemers voor hun rekening namen? En wat te denken van deze 2'C2'-machines die het verzorgingsgebied van Münster voor hun rekening namen? Ruim zestig jaar waren ze niet weg te denken uit de reizigersdienst in Duitsland. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er nog steeds een machine is, de 78 468, die kan worden ingezet.

Grenzen dus. Daar is de serie 78 voor altijd mee verbonden. Hun ontstaansgeschiedenis hebben de Pruisische tenderlocomotieven te danken aan de veerboten die dienst deden tussen Sassnitz, gelegen op het Oostzee-eiland Rügen en de haven van Trelleborg in Zweden. De schepen die vanaf 6 juli 1909 in de vaart werden genomen vervoerden ook D-treinen. In eerste instantie gebruikten de Pruisische spoorwegen voor het rijden van deze treinen op Rügen tenderlocs van de serie T12, de latere 74-ers van de Reichsbahn. Maar deze 1'C-machines kwamen op den duur trekkracht tekort. Dus werd er naar een nieuwe constructie gekeken. Een tenderloc was een must omdat de nieuwkomers in Sassnitz ook met de boottreinen moesten rangeren. Daar waren stoomlocs met een sleeptender wat minder voor geschikt.

Op die manier werd bij fabrikant Vulcan in Stettin de basis gelegd voor de Pruisische T18. Een 2'C2'-loc die op een aantal onderdelen gelijk was met de Pruisische P8 maar verder een heel ander ontwerp had en ook veel moderner was. Het eerste prototype werd getooid met het nummer 8401 'Stettin'. Ze werd op 17 juni 1912 als eerste van haar serie aan de Pruisische Staatsbahn overgedragen. Tot augustus werd de loc stevig aan

de tand gevoeld op het gebruikelijke proeftraject Grunewald - Mansfeld. In die periode werden ook de overige negen T18'en afgeleverd. Ze werden alle met ingang van oktober 1912 in Bw Sassnitz gehuisvest en reden behalve de D-treinen op Rügen ook personentreinen tussen Stettin en Berlijn.

BAGDAD-SPOORLIJN

Het ontwerp bleek een schot in de roos. Dat blijkt wel uit het feit dat in totaal 542 machines van dit type werden gebouwd. Daarvan gingen er 458 naar de Pruisische spoorwegen. De laatste werd in september 1927 aan Bw Rheine overgedragen. Verder kwamen twintig exemplaren in dienst van de Württembergse Staatsspoorwegen, werden 27 T18'en gebouwd voor de Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen en kregen de spoorwegen in het Saargebied er ook nog eens 27. Ook de Eutin-Lübecker Eisenbahn (LBE) kocht twee machines die overigens op een aantal punten afweken van de Reichsbahn locs. Een groter uitstapje maakten de acht tenderlocs die in 1926 door Henschel aan de Oriënt werden geleverd (Bagdad-spoorlijn). De Turkse spoorwegen nummerden deze locs later om tot serie 37.01-08. Met hun grote koeienvangers vormden ze een aparte verschijning in het voorstadsverkeer van Istanbul.

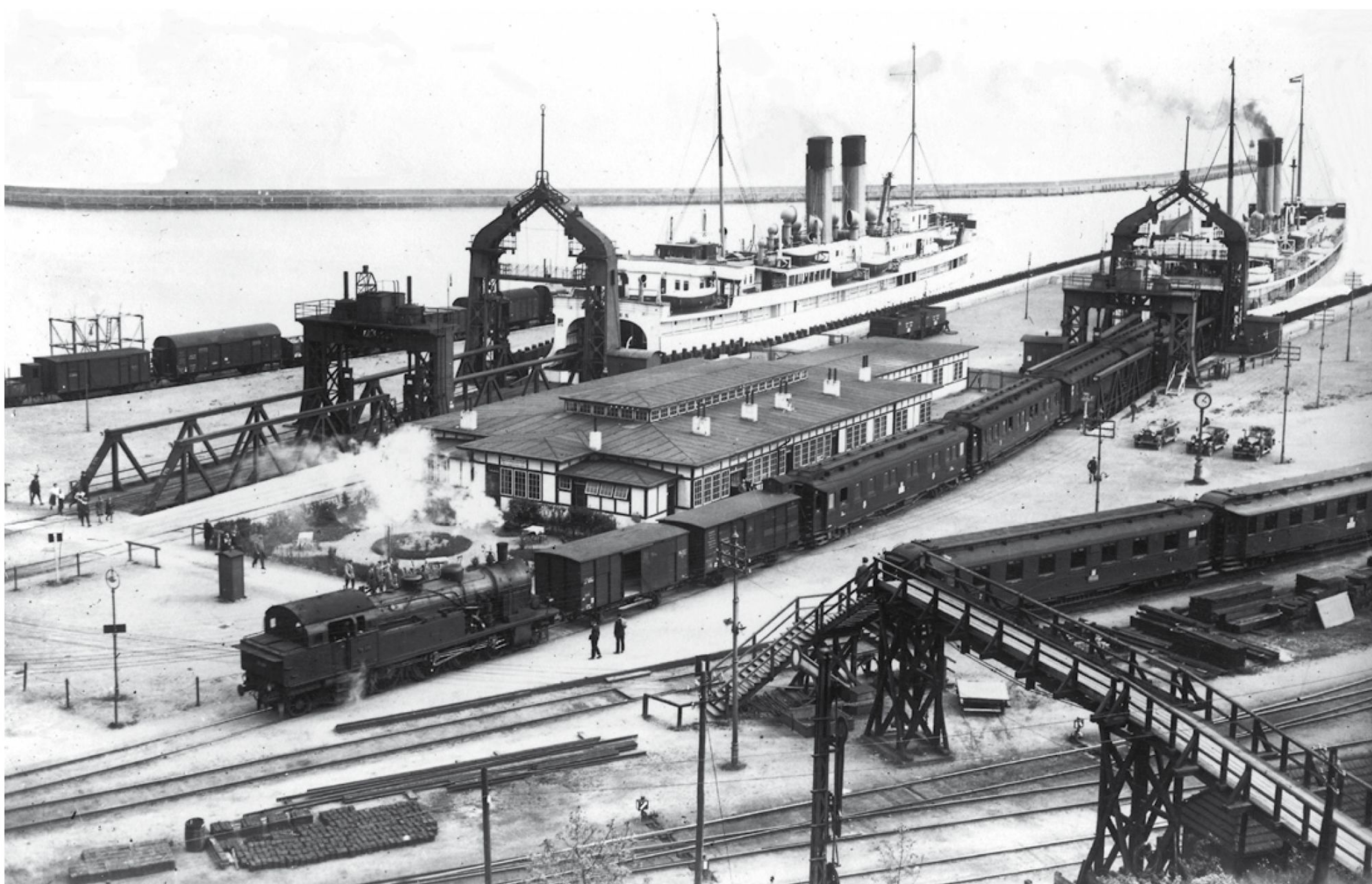
Het spreekt vanzelf dat een loctype dat zo lang is gebouwd, in de loop der tijd onderhevig is geweest aan allerlei constructiewijzigingen. Werden de eerste tien prototypen afgeleverd met twee stoomdommen op de ketel en een glad dak op het machinistenhuis, later verschenen er machines met een dakopbouw voor ventilatieroosters, met een vierkante zandhouder op de ketel, elektrische verlichting, windleiplaten (DR Ost), noem maar op. Ook kregen ze later, na de oorlog, een installatie om



Museumloc 78 468 vertrekt op 19 december 1999 uit Billerbeck. (foto Guus Ferrée)



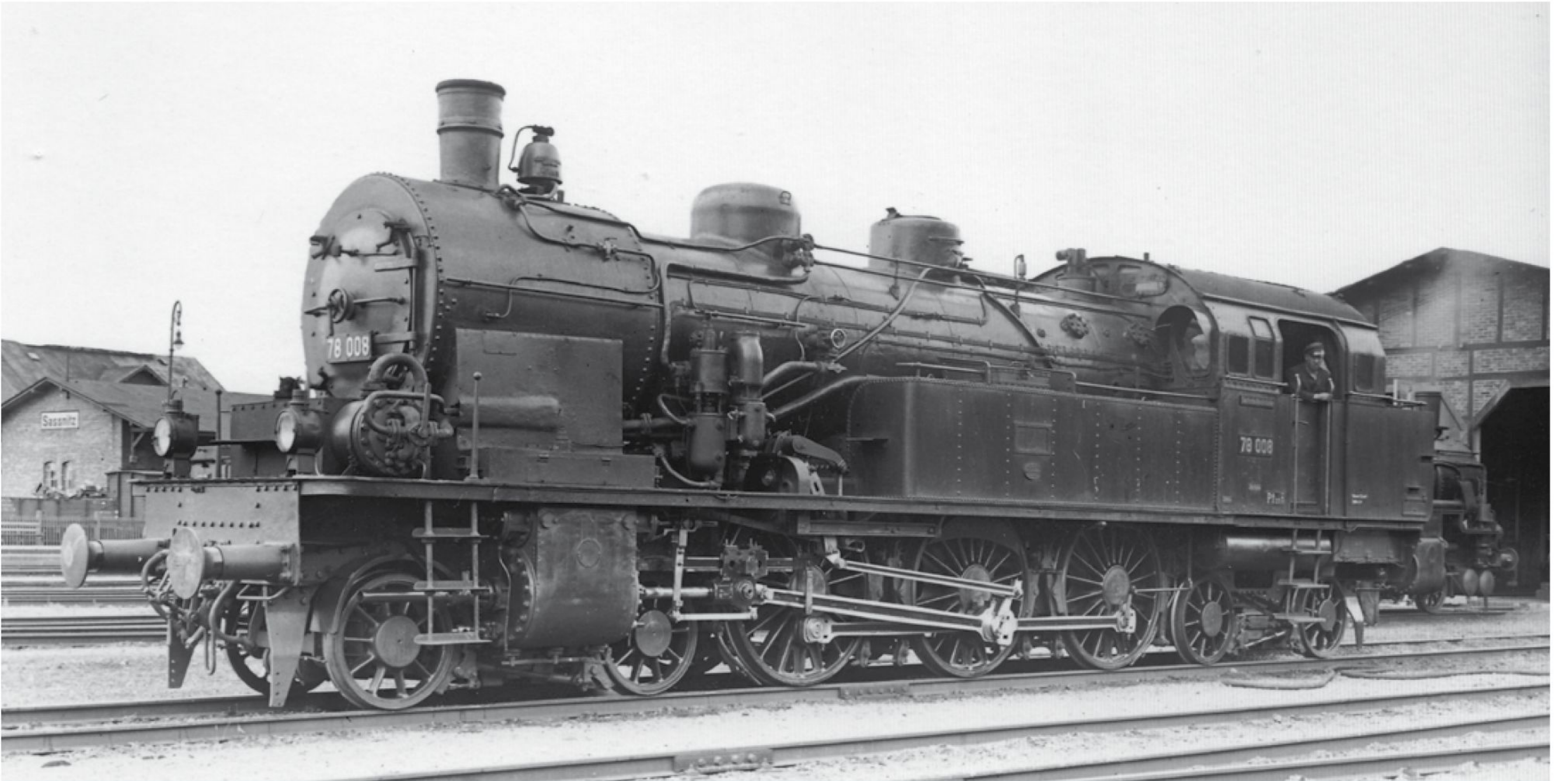
De laatste T18 van de DB, 78 246, rijdt op 20 april 1974 over de brug bij Freudenstadt. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



DRG 78 006 rangeert met D 49 bij de veerboot in Sassnitz, 1927. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

met trek/duwtreinen te rijden. Daar werden onder meer Donderbus-rijtuigen voor gebruikt. En na hun eerste aanwezigheid op het eiland Rügen werd de serie over een groot deel van Duitsland verspreid. Met de eerder gememoreerde dienst voor het luxe treinpaar L 111/L 112 Berlijn - Hoek van Holland - Londen als ab-

solute hoogtepunt. De in Bremen gehuisveste T18'en kwamen in Hannover voor de trein. Om een idee te geven van de prestaties van deze tenderloc: het vertrek uit Hannover Hbf was gepland om 16.10 uur, Osnabrück werd tussen 17.45 en 17.54 uur aangedaan, ook om water te nemen, waarna hetzelfde ritueel geschiedde in



Op 21 juni 1932 staat loc 78 008 voor de locloods van Bw Sassnitz. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)



Loc 78 473 rijdt met P 2655 ter hoogte van Aprath. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

Rheine (18.33-18.38 uur) waarop Bentheim (19.05-19.11 uur) en Oldenzaal (aankomst 19.31 uur) volgden. Dat betekende een gemiddelde reissnelheid van ruim 60 km/h. Voor die tijd een zeer behoorlijk gemiddelde. De trein kreeg vanzelfsprekend wel voorrang in geval van vertragingen op het spoor.

Het hoofdstuk 78 werd in 1974 bij de DB afgesloten. Dat was twee jaar eerder al bij de DR geschied. Als gevolg van oorlogen kwamen deze machines ook in België, Frankrijk en Polen terecht. In het spoorwegmuseum in Warschau staat de Oko 1 3 van de PKP (ex 189). Een mooie geste van de Poolse spoorwegen.



Staatsieportret van loc 78 010 (in dienst gesteld als '8418 Mainz') in 1:32.

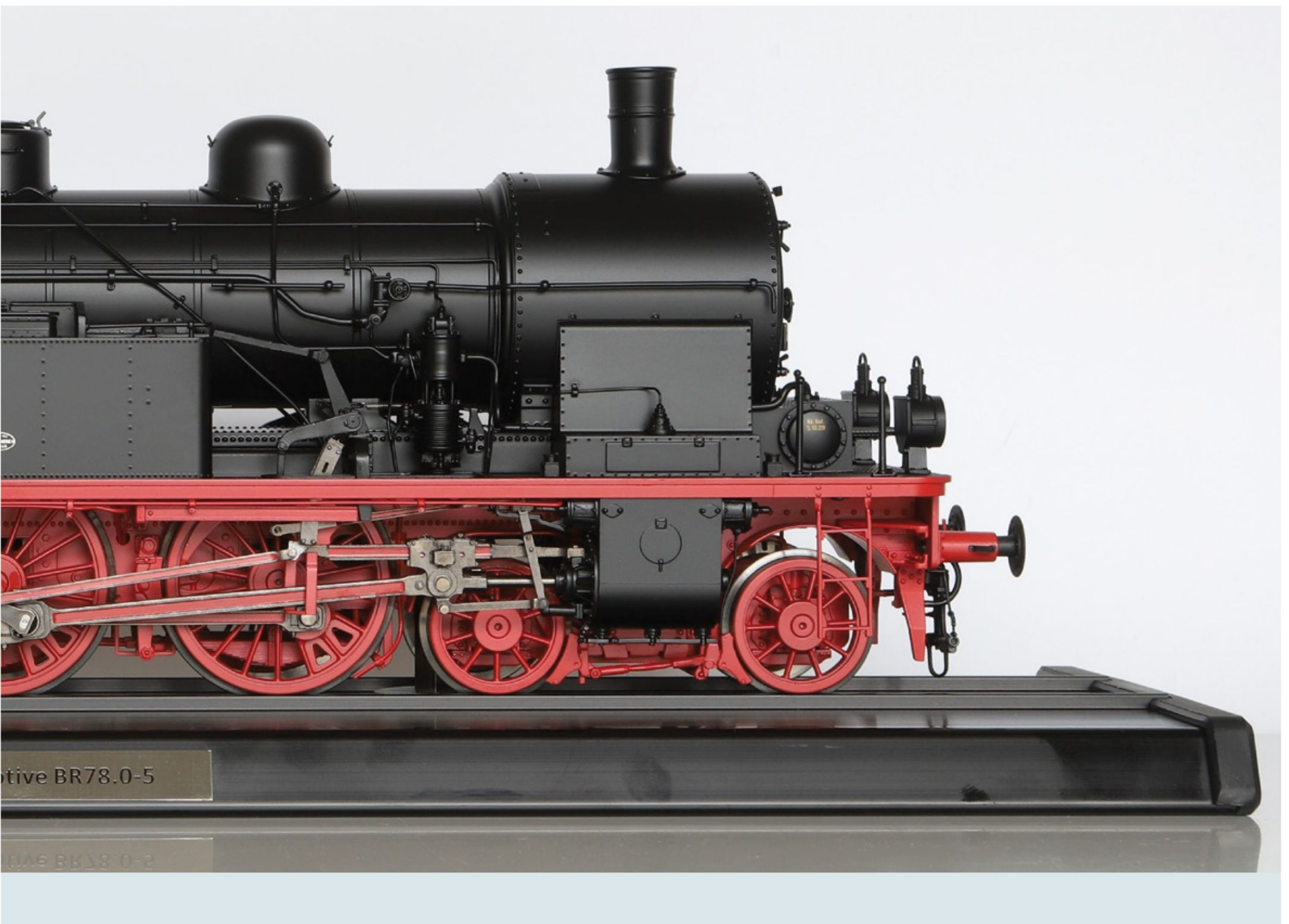
MÄRKLIN 1-MODEL 78 101 BENADERT DE PERFECTIE

Ode aan de werkelijkheid

'Spoor Een' is dé schaalgrootte van de superlatieven. Wat in 1:32 wordt gemaakt is vaak het summum van modelspoor. De betrokken modellen laten in de regel een maximum aan details zien, deels ook beweegbare. Dat geldt in elk geval voor de Duitse stoomlocomotief van de serie 78, die we van Märklin onder de loep mochten nemen.

Het is een trend die al een tijdlang gaande is, de opmars van grote modellen. '0' en '1', respectievelijk 1:45 en 1:32 zijn trending topic, zijn in. Het voordeel is dat je aan twee modellen al genoeg hebt om een attractieve modelspoorweg mee te maken. Daarom leggen we een keer de nieuwe 78'er van Märklin in modelgrootte 1 langs de

maatlat en zien dat we een echte topper in huis hebben. Nee, een vergrootglas is geen broodnodig hulpmiddel bij het determineren van deze indrukwekkende gigant. Wat ook opvalt, is de grote natuurgetrouwheid. Märklin staat er om bekend dat de traditierijke fabriek haar H0-modellen een eigen signatuur geeft. Van tien meter



afstand is bij wijze van spreken te zien dat het om een locomotief of treinstel uit Göppingen gaat. Een zekere robuustheid en de eigen interpretatie van de modelwerkelijkheid geven deze modellen iets eigens. Bij de 78 101, de Reichsbahn-variant die we dankzij bemiddeling van Huub van den Burg, medewerker van importeur De Kleine Meppel kregen opgestuurd - postbode wilt u in het vervolg een pakket met deze inhoud niet meer onbeheerd onder de carport zetten - is niets van dit alles te bespeuren. Hier staat een bijna perfecte kopie van het grote voorbeeld. Een exacte nabootsing van een elegante tenderlocomotief die in 1917 door Vulcan in Stettin is geleverd.

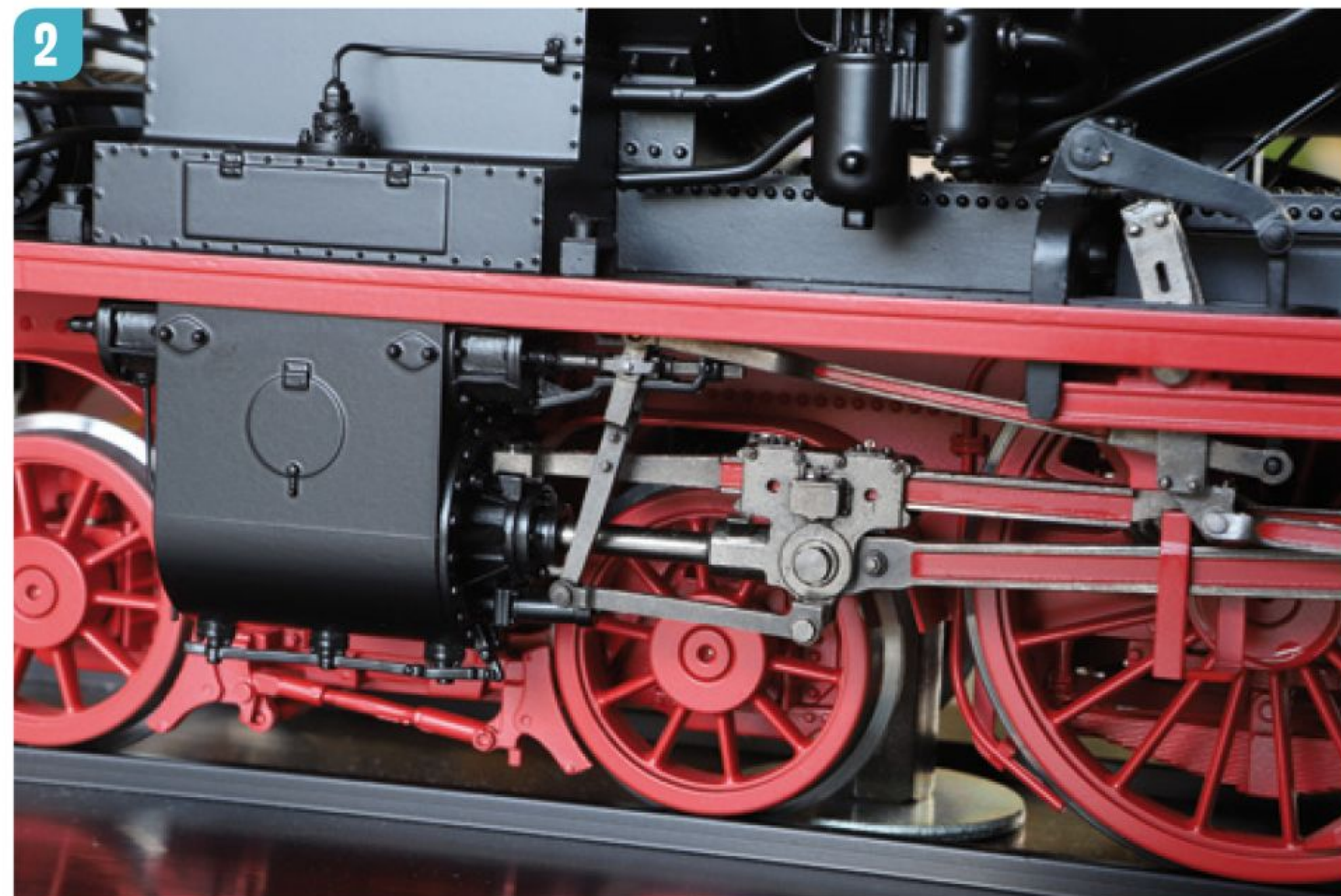
JUISTE PROFIEL

Hoe we zo snel kunnen concluderen dat de constructeurs van Märklin hun huiswerk zo goed hebben gedaan? Om de doodeenvoudige reden dat we de beschikking hebben over een historische opname van de 78 101. Dus zien we in een oogopslag dat het profiel klopt: een machinistenhuis zonder dakluiken, een stoomdom, een rond zandreservoir op de ketel, petroleumlantaarns, depotnaamplaatje van Wiesbaden (behorende tot de Rbd Mainz), een 'werkende' filigranen smeerpers, een handgreep hier en een leiding daar die je niet bij de doorsnee 78'ers in H0 ziet, de juist geproportioneerde schoorsteen, kortom, er is niet zo maar een model uitgebracht. Om dat te accentueren nemen we de loc meteen maar de maat. De 78'ers uit de deelserie (order Vulcan A I 908, 8418 Saarbrücken - 8418 Essen, later 78 094-108) waartoe dit model behoort hadden een lengte over de buffers van 14.800 mm. Voor 1:32 betekent

dat een exacte lengte van 462,5 mm. Langs de meetlat leverde dat voor onze loc een score op van 462 mm. De juiste lengte dus. Ook de drijfwielen en de loopwielen die bij het grote voorbeeld een doorsnede van 1650 respectievelijk 1000 mm hebben, zijn zonder afwijkingen weergegeven. Voor de goede orde, de miniatuur 78 101 (artikelnummer 55072, 2399,95) heeft uiteraard verende buffers.

LOSSE KOPSCHOTKRAAN

De graad van perfectie is van tal van onderdelen af te lezen. De bufferbalk bijvoorbeeld laat zien wat schaalgrootte 1:32 vermag. Remslangen die elk voorzien zijn van een gedetailleerde kopschotkraan (de hendel is zelfs apart aangebracht), de fijn uitgevoerde verwarmingslang, de echt werkende schroefkoppeling, als H0-adept is dit een lust voor het blote oog. De huls van de beide achterste buffers heeft zelfs nog een kleine, zwarte handgreep op de zijkant. Overtuigend is ook de weergave van het aandrijfmechaniek, zoals de schaarbeweging (in het echt bediend door het ganghendel, in model heeft het machinistenhuis een imitatie hendel) die voor de helft door het mooi geribbelde plaatstaal omhoog steekt. Bekijk ook de kruiskop voor de cilinder en de cilinder zelf waar nog een dunne stoompijp aan de voorkant is aangebracht. Een niveau van detaillering die je zelfs niet bij handgemaakte 1:87-modellen ziet. Op de foto van Hermann May die in de herfst van 1929 in depot Wiesbaden is gemaakt en waar de echte 78 101 op schittert - gelet op de opschriften ook de opname die voor Märklin de basis vormde voor de modelweergave - zien we data die identiek zijn



1. De opschriften zijn loepzuiver, zoals het gehele Märklin-model strak is vorm gegeven. **2.** Het drijfwerk is een mooi staaltje fijnmetaal-techniek. **3.** De aandrijving van de smeerpers ontbreekt niet bij de 78 101. **4.** De bufferbalk van het 1:32 model heeft alle details van de 'echte' 78 101.

aan die van het voorliggende model. Zo moet de voorverwarmer op 5 oktober 1929 een onderhoudsinspectie krijgen. Bij het model vinden we die datum op exact dezelfde plek terug. In de juiste gele cijfers 'geschilderd'.

MORSLEIDING

Frappant is dat een ander opschrift, de vermelding op de zijkant van de waterbak, dat de loc op 5 april 1929 een revisie heeft ondergaan, op de foto niet aan de kant van de machinist prijkt en wel op het model. Mogelijk dat die door een combinatie van dagelijkse praktijk en vuil uit zicht zijn verdwenen. Bij de waterbakken hebben we na het bepalen van lengte, breedte en hoogte de nieren van de 78'er opnieuw geproefd. Er zitten zes verticale rijen met elk tien klinknagels op de zijkant. Model en voorbeeld matchen hier voor de volle honderd procent. Net naast de waterbak, aan de onderkant, is de morsleiding van de injecteur te zien. De constructeurs van Märklin hebben hun ogen goed de kost gegeven, de oude kalktekeningen zijn met groot engagement in een 1:32 weergave omgezet.

ZANDPIJPEN

Ook de diverse leidingen zijn een aparte vermelding waard. Ze lopen alle van en naar de juiste plekken. Geen enkele relevante leiding ontbreekt. Het mooie is dat ze boven het drijfwerk echt in het frame verdwijnen. De zandpijpen lopen door tot vlak bij het loopvlak van het voorste en achterste drijf wiel. Een om zand bij het vooruit rijden te strooien, de ander als met de kolenbak naar achter

werd gereden. Ze lopen door tot de zandkist achter op de ketel. Ook die is authentiek weergegeven, compleet met een handgreep aan beide kanten. Let ook op de verdere afwerking. Authentiek zijn ook de zes drijfwielen en de eveneens metalen loopwielen in beide bogies. Om met de laatstgenoemde te beginnen: die tellen zowel in het echt als in model tien spaken. Ook de drijfwielen voldoen

aan de hoogste norm. In beide gevallen, 1:1 en 1:32, is sprake van achttien (slanke) spaken. Ook de aan de zijkanten wat afgevlakte contragewichten overtuigen. Chapeau dat ook de lichte knik aan beide kanten van die gewichten is weergegeven. Dit is niet alleen een professionele zet maar laat zien dat de degenen die achter de AutoCad hebben gezeten hun werk ook echte liefhebbers zijn. Categorie hardcore.

FABRIEKSBORDEN

Je ziet dat laatste ook terug in kleine details zoals het in reliëf gemaakte kleine fabrieksbord waar in ragfijne opdruk staat vermeld dat Vulcan deze loc in het voorlaatste jaar van de Eerste Wereldoorlog met het fabrieksnummer 3272 heeft afgeleverd. Overigens is ook het messing nummerbord in reliëf weergegeven, al zijn de cijfers er opgedrukt. Echte, 'voelbare' cijfers waren natuurlijk nog mooier geweest. Maar er moet altijd iets te wensen over blijven. De kolenbak overtuigt ook. Zonder verhoging. De houten schotten om de kolenvoorraad groter te kunnen maken werden in de regel pas na de oorlog aangebracht. Nu is de kolenvoorraad afgedekt door twee grote, scharnierende metalen deksels. De handgrepen die hier omheen zijn geïnstalleerd zijn conform het grote voorbeeld. Aan deze kant ontbreekt de nagebootste schroefkoppeling. Märklin's eigen op afstand bedienbare Telex-koppeling kan echter tegen deze echte koppeling worden geruild. Die is, zoals te verwachten, apart bijgevoegd.

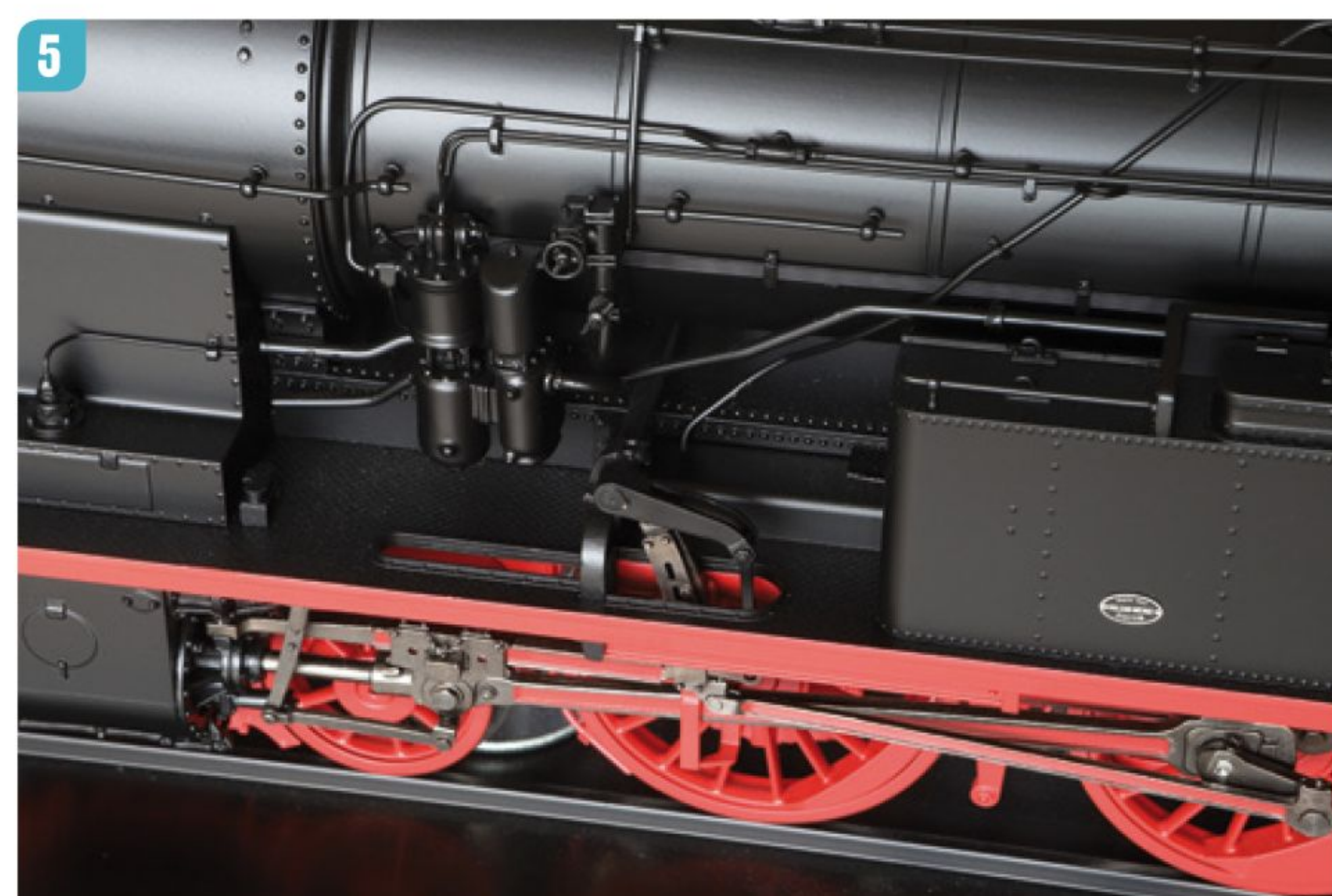
REGENGOOTJE

Komen we bij het machinistenhuis. Waar we op het ronde dak - er ontbreekt een opbouw met ventilatiegaten - zes hijshaken zien en een subtiel weergegeven goot om te voorkomen dat regenwater in de nek van machinist en stoker stroomt als ze hun hoofd buiten boord steken. Wel zo aangenaam. Het model is trouwens inclusief deze modelheren. Of de outfit van de stoker - in Nederland kende de NS alleen leerling-machinisten en machinisten - overeenkomt met de kledingvoorschriften van de vooroorlogse Reichsbahn waag ik overigens te betwijfelen. Maar een kniesoor die daar op let. Het voordeel van zo'n grote machine is dat het een en ander aan bewegende delen is gemonteerd. De deuren van het machinistenhuis bijvoorbeeld. Die kunnen open en dicht waardoor je een goede blik op het interieur krijgt. We zien het ganghendel, de reguleur en allerlei handwielen. Interessant is ook om te zien hoe de

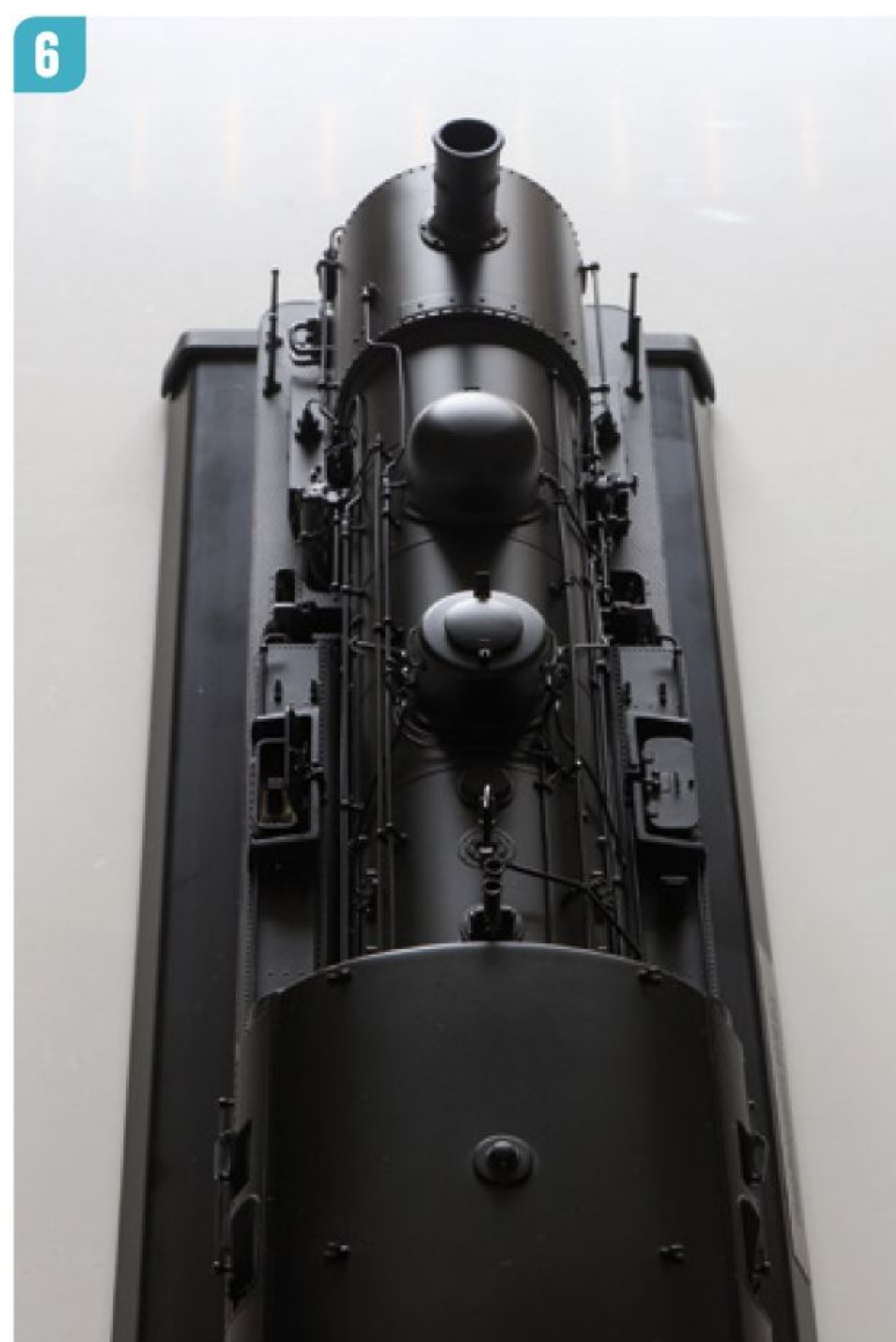
achterkant van het machinistenhuis is afgewerkt. De opening van de kolenbak loopt schuin naar beneden. Van hieruit konden de kolen zo in de geopende vuurkist worden geschept.

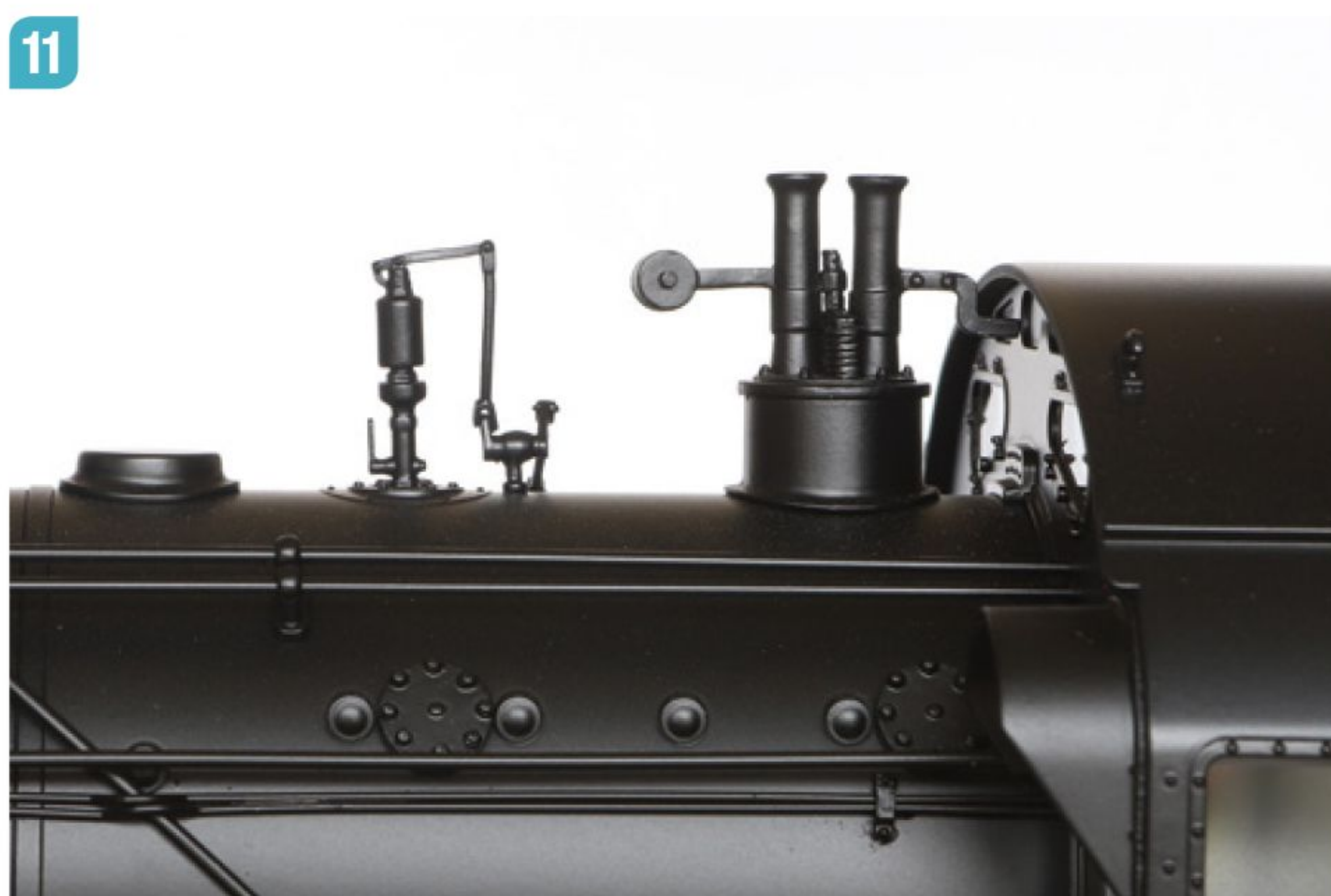
GEOPENDE VUURKIST

Bij een H0-model mis je zo'n interieur niet, bij een model van dit formaat is het not done om de werkplek van de machinist niet uit te beelden. Dat zou te veel opvallen. Daarvoor is de inkijk te groot. Het gezicht van het bedienend personeel zit als het hoofd naar buiten wordt gestoken veilig verstopt achter een naar opzij stekend stuk glas. De details rijgen zich aaneen en worden duidelijk zichtbaar door de verlichting. De vuurgloed in de geopende vuurkist zorgt voor een extra sfeerbeeld. De loc komt zo tot leven. En met de sound 'kolenscheppen' krijgt deze actie nog meer reliëf. Een en ander is zo geprogrammeerd dat het flakkerende licht pas uitgaat als het geluid niet meer klinkt. Is er dan niets te muggenziften? Als een kritische noot per se moet: jammer dat er geen bruine gordij-



5. De schaarbeweging is exact volgens het grote voorbeeld nagebootst. **6.** Loc 78 101 in vogelvlucht; de ketel is rijk aan details. **7.** Anno 1929 bezat de 78 101 nog gaslantaarns. In de jaren dertig werden ze vervangen door 85 Volt lampen. **8.** De rookkastdeur kan worden geopend. Aan beide kanten zijn de verse stoompijpen zichtbaar.





9. De tenderbak is afgewerkt zoals standaard was bij DRG-locs, met deksels over de kolen. **10.** Over details gesproken. Op de zijkant van de voorverwarmer staat geschilderd wanneer de eerstkomende revisie is. **11.** Fluit en veiligheid, de detaillering van de 78 101 is van een hoog niveau. **12.** De middelste koppelas is perfect nagebootst, voor het fabrieksbord geldt hetzelfde. **13.** Kant van de stoker. Bij dit model zit alles erop en eraan.

nen in het machinistenhuis zijn opgehangen. Dat had nog wat extra cachet aan de uitstraling gegeven.

DRAAIENDE KNEVELS

Andere bewegende onderdelen zijn het deksel van de zandkist, een deksel van een van de waterbakken (kant van de stoker) terwijl ook de rookkastdeur kan worden geopend. De kleine knevels rond die rookkastdeur draaien echt. Het inkijkje is leuk maar niet meer dan dat. Je ziet de (volgelopen) rondjes die de vlampijpen moeten voorstellen. Onder het geopende deksel van de waterbak verbergt zich de aan- en uitknop van de rookgenerator. Het voordeel van een stoomloc is het geluid. Dat is - persoonlijke mening natuurlijk - veel indrukwekkender dan dat van een diesel of een elektrische loc. Het geluid van het model loopt synchroon met de beweging en de omwentelingen van het aandrijfmechaniek. Datzelfde geldt voor de uitstoot van de stoom die ook bij de cilinders naar buiten komt. Het blijft fascinerend om hier naar te kijken en te luisteren. Bij

een grote locomotief komen deze aspecten geloofwaardiger over dan bij een 1:87-model.

RIJPRESTATIES

Last but not least de rijcapaciteiten. Bij een modelspoorweg in schaalgrootte 1:32 kun je er gevoeglijk van uitgaan dat die strak is aangelegd. Elke oneffenheid valt namelijk meteen op. Dat betekent in de praktijk dus in de regel een zorgeloze rit voor de 78 101, mits de radius van de krapste boog tenminste 1020 mm bedraagt. Desondanks zijn de middelste en voorste as verticaal beweegbaar opgehangen, zodat een soepele rit sowieso is gegarandeerd. Alle drie drijfassen worden aangedreven. Het hoge gewicht van 6,2 kg drukt het model stevig op de spoorstaven. De digitaal bestuurbare loc heeft een 27-polige mfx-decoder met 32 verschillende functies. The sky is wat dat betreft the limit. Daar golden voor de echte 78 101 bij de Reichsbahn en later bij de Bundesbahn hele andere perspectieven.



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!

Railhobby 401 - Over Modelbouwtechnieken

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



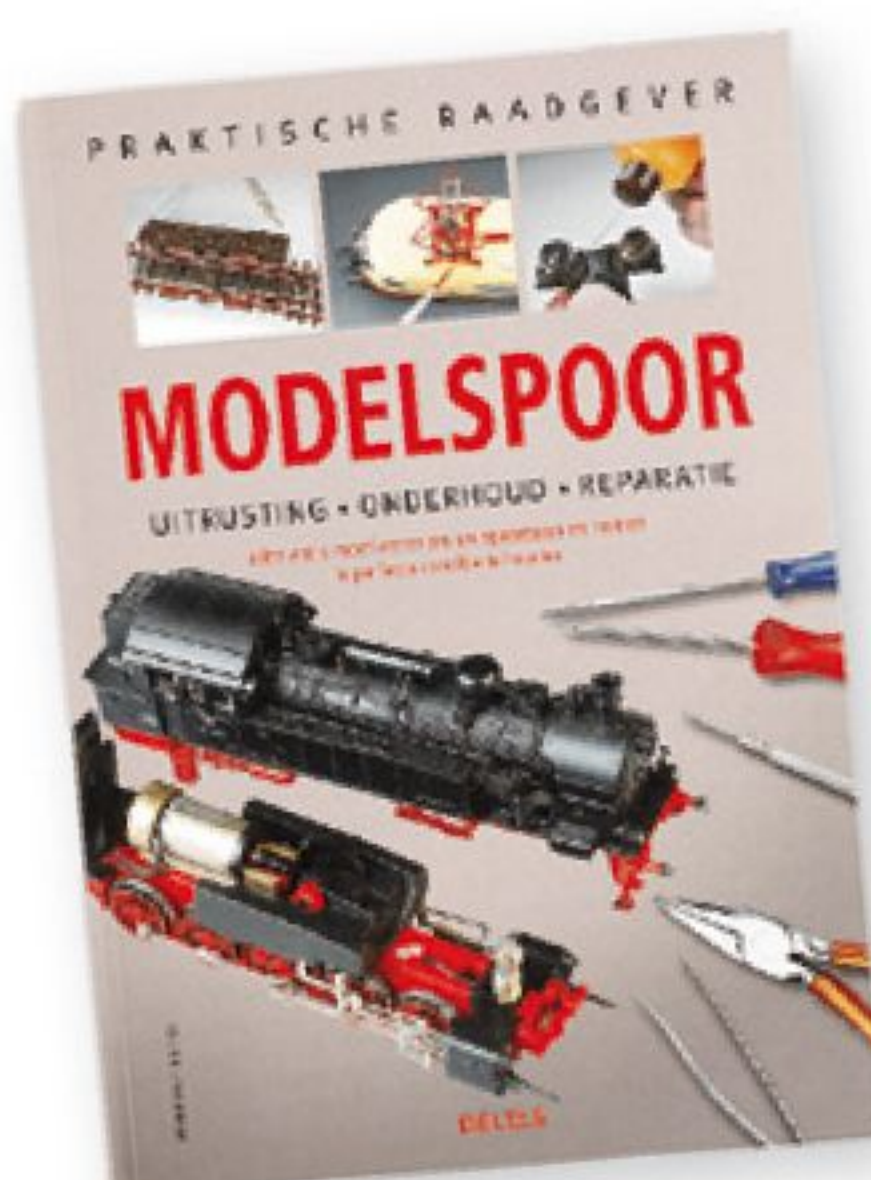
Amsterdam-Utrecht | Van Rhijnspoor tot Randstadspoor

Door de jaren heen is de lijn veelvuldig verbouwd en verlegd, met als belangrijkste uitbreidingen de grote spoorwegwerken van Amsterdam en Utrecht in de jaren '30, de symbiose met de Amsterdamse metro en de viersporigheid rond het jaar 2000. Heden ten dage is deze spoorlijn een van de drukst bereden trajecten van Nederland. Michiel ten Broek en Victor Lansink nemen u aan de hand van vele historische en sfeervolle illustraties mee op een reis door de tijd langs deze door de talrijke veranderingen zeer boeiende spoorlijn. Prijs: € 29,95, hobbyou.nl/amsterdamutrecht



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



Walliser Schwarznasenschaf in H0

Een prachtige set bestaande uit 10 schapen. De kopjes, oren, knieën en pootjes zijn zwart en de vacht is wit/grijs. De schofthoogte van de schapen is 0,4 cm. Een prachtige kudde om uw modelbaan mee aan te kleden. Prijs: € 9,90, hobbyou.nl/schapen



hobbyou.nl/modelspoor

SAINTS AMIS SUR MER

Droogvallende boten bij eb

Najaar 2013 ontstond bij Tim Somers en Jeroen Nieuwlaat het idee een kleine modelbaan te bouwen waarmee ze modelspooorexpo's zouden kunnen bezoeken. Onder het genot, of misschien wel invloed, van enkele stevige bellen Trappist en een paar stukken pittige worst, was binnen enkele uren het onderwerp geschetst. Bij ons bezoek aan Saint Amis sur Mer was het laagwater en waren de boten drooggevalen, een modderige keuze van de bouwers.



Beiden waren van jongs af aan met modelspoor vertrouwd. Jeroen mocht, zoals hij omschrijft: 'zittend op een houten kist naar de elektrische trein van zijn oudere broer kijken. Het was vooral kijken naar de rondrijdende treinen, het zelf mogen rijden kwam pas toen ik een opwindtrein van Fleischmann kreeg. Een paar jaar later volgde een elektrische trein en gaandeweg werd ik van modelspoorder modelbouwer. Met de filosofie minder is meer en een voorliefde voor Frans smalspoor. Naast fictieve situaties heb ik historische onderwerpen ter hand genomen, zoals 'Station Kijkuit' in Zeeuws-Vlaanderen aan de lijn Mechelen - Terneuzen, nagebouwd in finescale anno 1895-1905. Dat station is van 1871 tot 1951 in gebruik geweest.' In 2010 nam Jeroen als lid van MSC 'Het Spoor' in Sint-Niklaas deel aan een modelspooorexpo; hieruit is de samenwerking met de Antwerpenaar Tim Somers ontstaan. 'Saint Amis sur Mer was ons eerste, maar zeker niet ons laatste gezamenlijk project', haakt Tim in. 'Mijn



opa was modelspoorder, dus ik werd al vroeg door modeltreinen gefascineerd. Van 1999 tot 2006 was ik lid van Modeltreinclub Mortsels. In 2006 maakte ik de overstap naar MSC 'Het Spoor' waar ik via de clubbanen 'Kappelleke in den Bos' en 'Eperon d'Or' kennismaakte met de boeiende wereld van de expo's en bevriend raakte met de net over de grens in Zeeuws-Vlaanderen wonende Jeroen'.

FRANS VOORBEELD

De heren waren het snel eens dat het een kleine modelbaan naar Frans voorbeeld zou moeten worden. 'Het moest fictief zijn, zodat we op expo's niet op de vingers konden worden getikt omdat iets niet overeenkomstig de werkelijkheid zou zijn. De meeste bezoekers realiseren zich immers niet dat het nabouwen in model van een bestaande situatie meestal het zoeken naar compromissen betekent'. Met pretogen vertelt Jeroen dat op



Twee vissersboten hebben hun lading gelost. Het wachten is op hoog water om uit te varen.



1. Het is eb, de boten in de haven van Saints Amis sur Mer zijn drooggefallen. **2.** Voor laden en lossen van zware goederen is een stationaire kraan beschikbaar. **3.** Sportvissers beproeven hun geluk vanaf de kop van de viskade. **4.** Het binnenlopen door de nauwe haventoe-gang vergt de nodige stuurmanskunst.



Franse expo's toeschouwers een paar keer beweerden al eens in Saints Amis te zijn geweest. 'Ons verhaal dat het een geheel fictief ontwerp is wordt dan niet zonder slag of stoot aangenomen. We lachen er dan maar om, een betere bevestiging van dat het met ons creatuur wel goed zit kunnen we niet krijgen. De baan komt kennelijk overtuigend over.' Een fictieve spoorwegmaatschappij dus, en dito locatie ergens aan de noordwestkust van Frankrijk, medio de jaren '50-'60. Tim: 'De spoorwegmaatschap-

pij is nogal op de centen en haalt het rollend materieel overal vandaan waar het goedkoop wordt aangeboden. Daardoor bestaat het materieelpark uit een allegaartje aan locomotieven, rijtuigen en wagens.' Die zijn overigens allemaal zelfbouw.

OPEN LANGSKANTEN

De op Eurospoor 2018 geshowde smalspoorbaan valt op doordat deze aan drie kanten kan worden bekeken. Beursorganisa-

5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



5. Een tweetal goederenwagens wordt in de vismijn beladen. **6.** Door de schuifdeuren van de visafslag zijn de manden en toonbanken met vis te zien. **7.** De vuurtorenwachter heeft een binnenlopend schip in het vizier. Met laag water? **8.** Jeroen en Tim gaan voor het detail, zie de bestuurders aan de lijnen waarmee de boten aan de ketting zijn vastgelegd. **9.** De beide nonnen zijn in een druk gesprek verwickeld, voor de omlopende motorwagen hebben ze geen oog. **10.** Landelijke rust in het station, het duurt nog even voor de gedateerde dieselmotorwagen zal vertrekken. **11.** De leegte voor het stationsgebouw en de goederenloods verraden de middagrust. **12.** Voor het weggrijpen controleert Pierre of de belading van zijn Citroën Type 23 in orde is. **13.** Op het losspoor staan een drietal goederenwagens afgesteld. **14.** Café du Commerce ligt op slechts een paar passen van het station. Veel reizigers wachten daar het vertrek van hun trein af. **15.** Het standbeeld blijft voor toeristen een gewild object, hoewel de marktkramer er liever zijn waren voor plaatst.

ties zijn daar meestal niet blij mee, het verstoort het ritme van de rechthoekige stands en ook bezoekers verwachten niet dat ze een baan van diverse kanten kunnen aanschouwen. De kop van de baan biedt een mooi zicht op de toegang van de haven met vuurtoren en vanaf de beide langzijden op de haven met visafslag en het kleine station. De vele details kunnen zo van alle kanten goed worden bekeken zonder dat het publiek elkaar voor de voeten loopt. Alleen de smalle achterwand heeft een achtergrond met landschap en wolkenlucht. De fiddle yard blijft zo uit het zicht. De gekozen presentatie maakt het voor fotografen en filmers wat lastiger omdat een afsluitende achtergrond

ontbreekt. Storende achtergronden kunnen met een fotobewerkingsprogramma desgewenst op de pc van een wolkenlucht of dergelijke worden voorzien, zoals bij de hier afgedrukte foto's. Ook bij een kleine expo-baan moeten bepaalde criteria vooraf worden bepaald. 'De afmetingen waren een punt van zorg', aldus Jeroen. 'Alles moest passen in de Volvo V40-stationwagen die we toen hadden. De baan zelf met het onderstel, de fries met de baanverlichting en de koffers met materiaal. Met daarbij twee enigszins gezette personen. Da's altijd gelukt, hoewel ik soms de indruk had zowat op het stuur te zitten in plaats van er achter en dat Tim een innige relatie met het dashboardkastje

16



17



18



19



16. Voor de spoorwegdirectie had een stootjuk op het kopspoor geen prioriteit. **17.** De bemanning wisselt na het lossen van de vangst op de boot van gedachten. **18.** Bij eb ligt het schip behoorlijk laag, dat zal bij hoogwater anders zijn. **19.** Tim Somers achter de creatie Saint Amis sur Mer

heeft opgebouwd.' De baan bestaat uit twee modules van elk 120 x circa 60 cm en een fiddle yard van ongeveer 50 cm.

'Om een al te strak lijnenspel te voorkomen hebben we bij het ontwerp bewust gekozen voor een organische vorm van de grondplaat.' De onderbouw bestaat uit 9 mm populierenmultiplex met aan de kopse koppelzijden 18 mm multiplex.' Tim vervolgt: 'De haven en zee zijn direct op de bodemplaat aangebracht, het land is met platen polystyreen op hoogte gebracht. Nadat we de kademuren en zeewering hadden geplaatst en de stenen op kleur hadden gebracht, hebben we de havenkom en de zeemonding aangepakt.'

WATER

'We krijgen veel lof over de drooggevalle haven en het stukje zee.' Lachend vervolgt Jeroen: 'Vaak zien we dat nieuwsgierige vingers even testen of het echt niet nat is.' Het water is gemaakt van Still Water en Water Effects van Vallejo. Water Effects voor de slufte in de verder drooggevalle haven en Still Water voor de zee. 'Still Water is een pasteus goedje dat iets weg heeft van dikke houtlijm. Het is met een kwast aan te brengen waarbij een golfeffect kan worden gecreëerd. Aan de koppen van de golven droogt het spul niet helemaal transparant op, waardoor het effect van brekende golven ontstaat. Puik spul. Het door laagwater drooggevalle deel van de haven hebben we een vieze modderkleur gegeven.'

'De 12 mm H0m-rail van Peco zijn op de ondergrond verlijmd en van Chinchilla-dust-ballast voorzien. Dat is een steenachtig goedje waar chinchilla's zich in wassen.' Tim vervolgt: 'Door de

fijne en onregelmatige structuur is het een mooi product voor een met de Franse slag aangelegde smalspoorlijn.'

Het stationsgebouw en de boten zijn bouwkits van Artitec die verder zijn gedetailleerd en vervolgens geschilderd. De vissersschepen zijn van volledige tuigage voorzien. Het café, de goederenloods, vismijn en het vuurtorenhuis zijn zelfbouw uit plasticplaat. De daken van het vuurtorenhuis en het café bestaan uit leien die een-voor-een uit papier zijn geknipt en ook een-voor-een op een onderdak zijn aangebracht. Ook de havenkraan is zelfbouw. De visafslag La Espoir is voorzien van interieur: achter beide schuifdeuren zijn tafels vol vis, weegschalen en manden met vis te zien. Zeer realistisch, alleen de vislucht ontbreekt.

Jeroen rondt af: 'Ondertussen hebben we met Saints Amis sur Mer half Europa rond gereisd. Begin 2018 waren we van plan de baan te ontmantelen en te ontdoen van de nog bruikbare zaken als boten en gebouwen, om vol goede moed aan een nieuw project te beginnen. Echter, plots kregen we weer diverse uitnodigingen uit binnen- en buitenland waardoor we besloten om Saints Amis sur Mer grondig te gaan renoveren. Voor dit jaar en 2020 staan er een flink aantal expo's in de agenda en draait de Franse havenbaan in het expo-circuit nog volop mee. Rendez-vous à Saints Amis sur Mer!'

Herbert Mols

Limburg is een nieuwe modeltreinwinkel rijker: Trein Select. Strategisch gelegen in de driehoek Sittard, Geleen en Heerlen in het dorp Puth. Alle grote merken zijn voorhanden en worden overzichtelijk gepresenteerd. Modelspoorder, oprichter en eigenaar Herbert Mols vertelt over zijn passie.

Waarom een nieuwe modeltreinzaak in Limburg?

Het werd tijd voor een nieuwe modelspoorwinkel in Limburg zodat modelspoorliefhebbers in het zuiden van het land ook weer een fysieke winkel ter beschikking hebben. Uiteraard is ons concept van perfecte service en de beste producten geknipt voor de beginnende en gevorderde modelbouwer. Trein Select is onderscheidend in onze persoonlijke aanpak, want wat wij belangrijk vinden, is dat onze klanten kunnen genieten van hun hobby. Trein Select is een perfecte modelspoorwinkel voor al uw modeltreinspoorbenodigdheden. Ik ben er trots op!

Hoe ben je met modelbouw in aanraking gekomen?

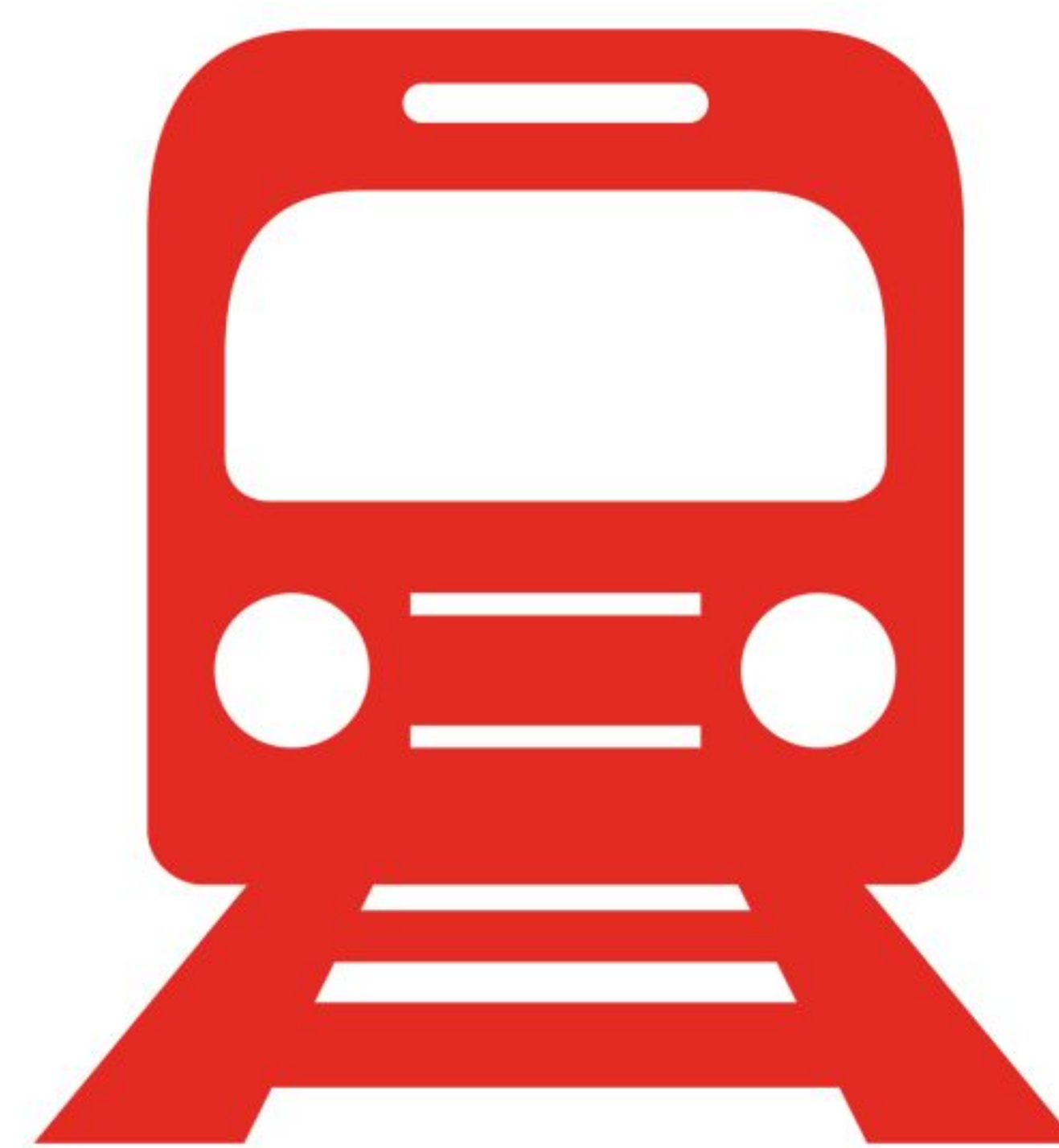
Een grote Lima-baan op de zolder van mijn opa - fantastische herinneringen roept dat op! De liefde voor modelbouw is daar ontstaan en is nog steeds aanwezig. Een hobby die eenvoudig is in te passen in het dagelijks leven. Even een moment voor mezelf, het geeft een heerlijke rust.

Hoe heb je de start ervaren?

We zijn op 14 december open gegaan en sinds die eerste dag is het een feestje. Het enthousiasme van onze dorpsgenoten en modelspoorliefhebbers is fantastisch. Klanten zijn enthousi-



Herbert Mols in zijn goed gesorteerde winkel.



Trein Select

ast over de charmante winkel, de goed bereikbare locatie, de gratis parkeergelegenheid voor de deur, het assortiment en de Limburgse gastvrijheid.

Wat is de ambitie van Trein Select?

Er worden ook in het zuiden ontzettend mooie modelbanen gebouwd. Het is onze ambitie daar deelgenoot van te zijn en er aan te mogen bijdragen, wensen in vervulling te laten gaan. We zijn trots op ieder boompje, lampje en het rollend materieel waar we onze klanten een plezier mee doen. Meedenken en meebeleven...

Wat zijn de plannen voor 2019?

Momenteel zijn we met veel plezier in de winkel bezig om alle modelspoorders en -bouwers van dienst te zijn. Het contact met de klanten helpt ons om ons assortiment nog verder aan te vullen naar de specifieke wensen. In de komende maanden volgt een goed gevulde webshop zodat nog meer mensen kunnen genieten van het assortiment en de service van Trein Select.

Voor openingstijden kijk op www.treinselect.nl.



Trein Select in het Limburgse Puth.

NS-locs negen noppen breed

Als geboren en getogen Tilburgenaar was Joep Klazen van jongs af aan op het station te vinden. Het hooggelegen station bood een goed zicht op de sporen van de werkplaats en het afgestelde materieel. Naast treinenboeken en het fotograferen van treinen was Lego een van zijn hobby's. Dat leidde tot het bouwen van NS-locomotieven in Lego, op Eurospoor 2018 heeft u er diverse kunnen zien. We laten Joep aan het woord.



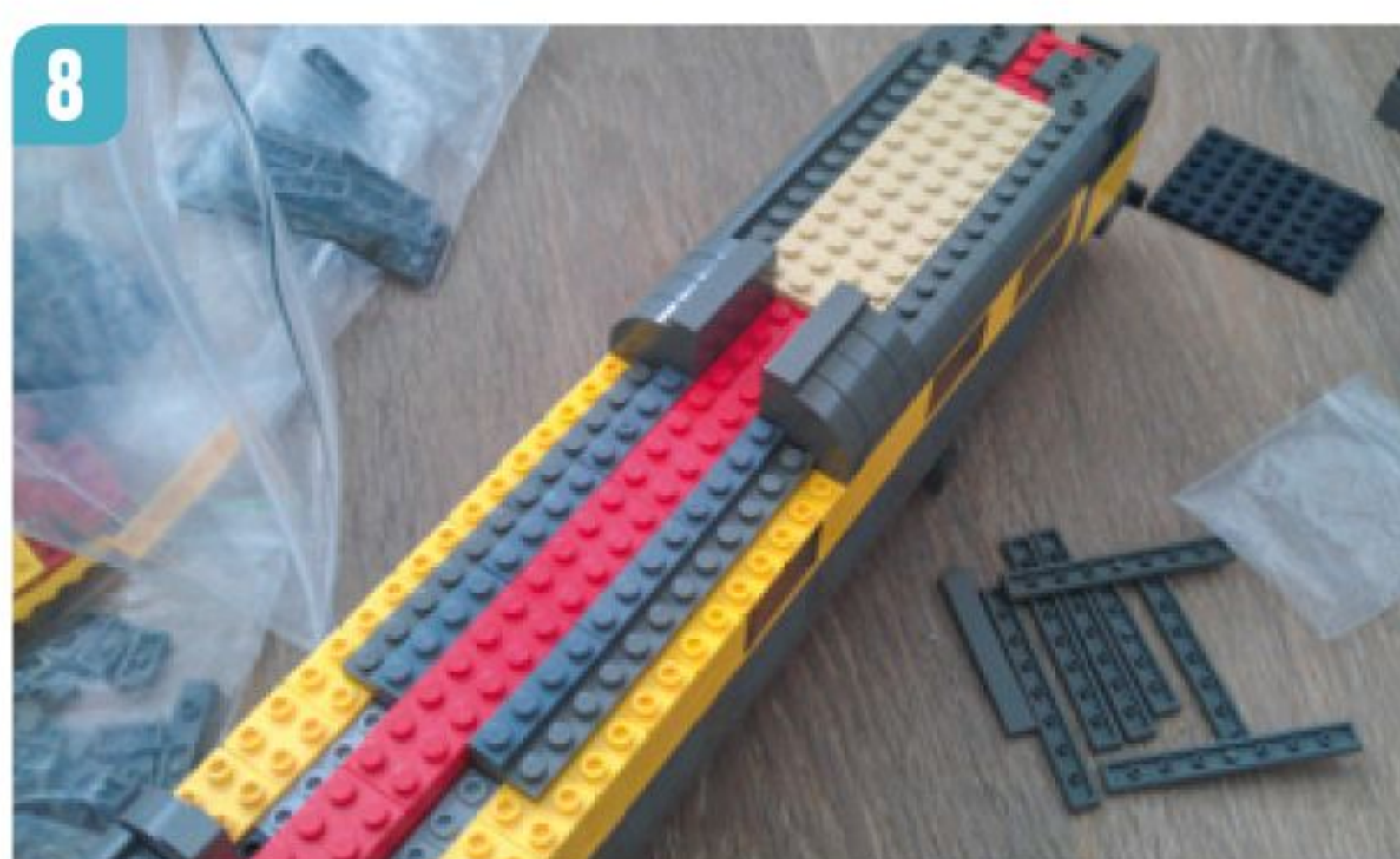
NS 1501 is voorzien van stroomafnemers, ook van Lego.

Mijn liefde voor het spoor zal via mijn vader zijn begonnen, hij werkte sinds 1980 bij de werkplaats Tilburg en bij elke open dag was ik present. Als treinfanaat heb ik veel materieelboeken op de plank staan, maar ook boeken van Hans Kaas zoals 'Meester', 'Van Snelloper tot Sprinter' en 'Houten wagens, IJzeren mannen' kunnen mij boeien. In 2006 begon ik met het fotograferen van treinen, met name de serie 1800 was favoriet door het brute

geluid van de compressor, de donker gekleurde lampringen en de treeplanken die ze bij de LT3-revisie kregen. Spottersdagen werden gevuld met het zoeken naar een 1800, vaak in Den Haag CS om het omlopen van locs te fotograferen of Amsterdam CS toen deze serie nog met DDM-1 reed. Favoriet was de 1851 met het stadswapen van mijn geboorteplaats Tilburg. Toen de serie 1800 bij NS uit dienst ging werd het spotten minder.

LEGO

Van klein af aan speelde ik met Lego. Het bouwspelgoed is uitgegroeid tot een grote hobby en hoewel ik er minder actief mee ben bouw ik nog met enige regelmaat. NS-treinen en Lego bleken perfect te combineren en in het Nederlandse Lego-wereldje zijn mijn NS-treinen goed bekend. De schaal van mijn treinen is grofweg 1:33. Als ik er bij het bouwen niet uit kwam maakte



ik op het station detailfoto's van de loc of het treinstel. Ook materieelboeken zoals van Martin van Oostrom, Carel van Gestel, Paul Henken of Henk Bouman brachten uitkomst, zeker als er maten worden genoemd. Het moeilijke is om met standaard Lego-stenen de juiste kleuren, hoeken en vormen te krijgen en in de juiste schaal. Een extra handicap is dat bij het bouwen van bijvoorbeeld de NS 1200 in meerdere kleurvarianten, een bepaalde steen in de ene kleur wel bestaat, maar in de andere niet.

De bouw van een loc begint door met stenen uit de losse hand een neus of complete kop te bouwen en dan het deel daar achter in te vullen zoals te zien is bij de proefneus van de 1501. In de uiteindelijke versie is deze loc in verband met de schaal, een platte steen lager uitgevallen dan op de foto's. Vaak moet een model tijdens de bouw gedeeltelijk worden afgebroken om het geheel kloppend te krijgen. De treinen zijn niet verlijmd, de kunst is om met vernuftige technieken alles bij elkaar te houden. Het aantal bouwstenen dat Lego in verschillende vormen, maten en kleuren heeft uitgebracht en nog steeds op de markt brengt, is ontelbaar. Lego heeft een digitale catalogus (shop.lego.com) waarin naast de vele standaard bouwdozen vele pagina's met losse stenen (bricks) en andere bouw delen in talloze vormen, maten en kleuren zijn opge-



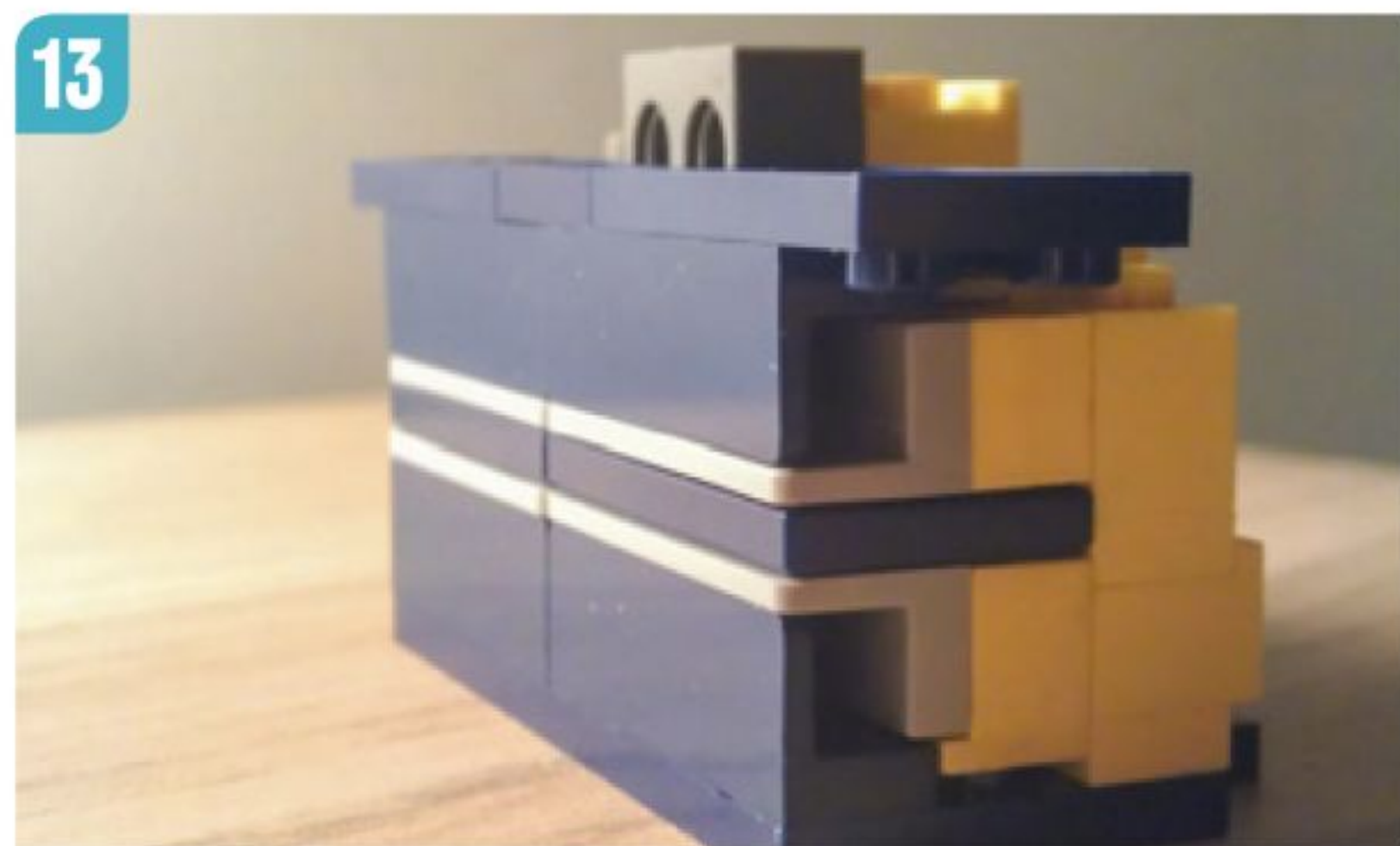
1. De NS 1500 in aanbouw. **2.** Proefneus van de 1500. **3.** De bodemplaat van de 1500. **4.** Applicaties in loc 1500. **5.** De binnenzijde van de 'halve plaatjes' constructie. **6.** De zijwand van de 1500 is gereed. **7.** Het dak van de 1500 in opbouw en het uitmeten van de stenen. **8.** Overzicht van de opbouw dakpartij van loc 1501. **9.** Na enig naverk is de NS 1501 klaar. **10.** NS 1501 met zeven noppen breed front.

nomen. Het vinden van een specifieke steen of bouwcomponent vereist enige vaardigheid en kennis van het product. Door het combineren van bouwstenen uit verschillende modellenseries ontstaan er ongekende mogelijkheden. En soms teleurstellingen als een item niet in de beoogde kleur beschikbaar is. De site bevat ook artikelen, bouwdozen en losse

elementen, die uit de collectie zijn, maar wellicht op Marktplaats of ruilbeurzen nog verkrijgbaar zijn.

NS 1501

Ook bij de 1500 bleken sommige onderdelen niet of amper in een bepaalde kleur beschikbaar te zijn. Na het bouwen van een complete (proef)neus in



11. Het front van de 1501 met de typerende smalle cabine. **12.** Het profiel van de 1501 is beduidend kleiner dan dat van dieselloco 2215. **13.** Het nabootsen van de sierstrepen op de blauwe 1100. **14.** Turkooise NS 1100. **15.** Let op de constructie van de sierstrepen in de zijwanden. **16.** In de 1100 zijn verschillende bouwtechnieken toegepast. **17.** 1100-en met en zonder botsneus.

allerlei kleuren bleken bij het bestellen in de juiste kleuren niet alle stenen leverbaar te zijn. Dan kon ik opnieuw beginnen. Bij de 1501 vergde het uren om binnen de schaal 1:33 alles passend te krijgen. Het kleinere Engelse profiel van de echte 1500 vormde een extra uitdaging om deze loc in 1:33 te bouwen. De cabines zijn zeven noppen breed, het middendeel acht noppen. Op de foto's is te zien dat de bodem door middel van koplampstenen en beugels op z'n kop is gemonteerd en de aanpalende,

op z'n kant gemonteerde zijkant daar aan vast zit. Ook de zijwanden van de 1500 waren niet vanzelfsprekend. Daar de loc vanwege de schaal maar een bepaald aantal stenen hoog mag worden, plaatste ik boven de zijwandroosters een donkergrijze laag met een halve dikte van een normale platte steen. De andere helft van de halve platte steen zit boven de zijramen van de zijwand. Ook de indeling van het roosterwerk vergde tijd want bij de serie 1500 verschillen de afstanden tussen de zijwandroosters. Na



18. Diverse manieren van het plaatsen van de stenen. **19.** Bouwbegin van twee locs serie 1300. **20.** Het front van de 1300 in bouw. **21.** De kast van de 1306 in aanbouw. **22.** Parade van de vier uitvoeringen van eloc 1300. **23.** Vooruitblik naar de blauwe NS 1200.



deze ingewikkelde constructie was het afbouwen van de 1500 vrij eenvoudig. De constructie van het dak had al in mijn hoofd en de draaistellen zaten er al snel onder.

Naast de 1501 heb ik in Lego van de NS-serie 1100, 1200 en 1300 locs in meerdere varianten gebouwd. De 1100 met en zonder botsneus, de 1200 in donkerblauw, turkoois en donkerbruin en de 1300 in het blauw en geel. Ook de stoomlocomotieven van NS zijn goed vertegenwoordigd, eveneens gebouwd met negen noppen breed in schaal 1:33.

NS 1100

De turkooizen 1125, 1201 en 1302 waren een uitdaging qua bouwen omdat dit een zeldzame (en dus erg dure) Lego-kleur betreft, namelijk zandgroen. Frappant is dat deze Lego-kleur vrijwel gelijk is aan die van de huidige 1:1 NS 1125. De zilverkleurige sierstrips bij de turkooizen en blauwe 1100-en bleken erg lastig. Na een proefstukje heb ik daarna de hele constructie van de locs hier omheen gebouwd. Helaas lopen de strips niet door tot over de neuzen, dat is met Lego vrijwel onmogelijk. Dit zal ik met dunne stroken grijze tape nog voltooien. Ook de ronde ramen waren niet vanzelfsprekend en na het schilderen van de halfronde bogen moesten de ronde ramen nog worden geplaatst.

SERIE 1300

Ook de serie 1300 is met vier varianten present. Met de kanttekening dat de turkooizen en blauwe 1300 nog van de sierstrips zullen worden voorzien. Feitelijk kent deze serie weinig innovatieve aspecten. Of het moeten de verdiepte cabinedeuren zijn die ook de 1201, 1202 en 1218 hebben; daar zit een ingewikkeld systeem achter. Ook de iets naar achter geplaatste cabineramen, om de helling van de cabine weer te geven, waren lastig te bouwen. In deel 2 komen de markante 1200, de moderne Traxx-loc en stoomlocs serie 3900, 6100 en 6300 aan bod. De 1200 in

vier uitvoeringen - turkoois, bruin, blauw en geel/grijs - waarbij de aan de bovenkant iets schuin aflopende zijwanden wat hoofdbrekers gaven. Dat geldt ook voor de bolling van het front en de vele dakleidingen van de Traxx. In Railhobby 410 treft u de machine in het Fyra-rood en de NS-huisstijl geel/blauw.

EXTRA ONLINE

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





De loods waar Wim Pater in Veendam een deel van zijn topstukken bewaart oogt als een privémuseum.

WIM PATER BOUWT GESTAAG AAN 'S WERELDS GROOTSTE PARTICULIERE COLLECTIE METERSPOOR

Grootmeester in spoorhistorie

Er zijn mensen wier leven zich ontrolt als een spannend jongensboek. Dat van Wim Pater bijvoorbeeld. Tien jaar geleden kocht de 53-jarige inwoner van Winschoten zijn eerste meterspoorlocomotief. Nu omvat zijn nog immer uitdijende collectie ruim 90 smalspoorlocs, -rijtuigen en vooral -goederenwagens. Zijn ultieme droom: een overdekt nagebouwd historisch station, locomotiefloods en werkplaats. 'Zodat de koffers op het perron kunnen blijven staan.'

Op de minuut nauwkeurig parkeert Wim Pater op een waterkoude dinsdagochtend eind november zijn bovenmodale Duitse auto voor een vrij anoniem ogende loods in Veendam. Niets wijst aan de buitenkant op zijn grote, grote passie: het verza-

melen en laten restaureren van meterspoormaterieel. Om dat vervolgens na de facelift in te zetten bij diverse museumbedrijven. Het overgrote gedeelte van zijn collectie bestaat uit Duits materieel, al heeft hij ook twee goederenwagens van de Stoom-



Loc Franzburg met de Lenz goederenwagens van Wim Pater in actie in Schierwaldenrath, 30 juli 2017.

tramweg-Maatschappij Oostelijk Groningen in bezit. Die reden weliswaar over Kaapspoor maar behoren wel tot het erfgoed van 'zijn' Groningen.

Binnen floepen de lampen aan. Wim Pater verontschuldigt zich dat hij zijn bezoek geen koffie kan aanbieden. 'Ik heb hier geen apparaat staan, bovendien drink ik geen koffie.' Maar wat we op deze surprisedag te zien krijgen maakt het gemis aan een bakje troost meer dan goed. In de grote, verwarmde hal staan stoomlocs, variërend van klein tot groot (voor meterspoorverhoudingen), fraai gerestaureerde goederenwagens, een in perfecte staat teruggebracht vierassig rijtuig waar nog een paar onderdelen aan moeten worden aangebracht en grote hoeveel-

heden lading: melkbussen, kratten met lege bierflessen, koffers. Dit is de mancave van iemand die denkt en doet in het groot. Die constatering wordt nog eens geaccentueerd door de grote, goed gevulde magazijnstellingen aan de muur. Die stralen 's mans discipline en geordendheid uit. En meer nog zijn drive om zijn werkvoorraad aan binnengebrachte, afgetakelde goederen- en rijtuigbakken in een glanzende conditie te brengen.

Hoe doet u dat, in tien jaar zo'n collectie bij elkaar brengen? En wanneer is de kiem voor dit alles gelegd?

Wim Pater heeft geen aansporing nodig om zijn bijzondere verhaal te doen. 'Mijn aandacht voor smalspoor werd getrokken



1. De uit Argentinië teruggekeerde tweeasser van Krauss uit 1908, Wim Paters eerste loc. **2.** De magazijnen in de loods in Veendam vormen het hart van Wim Paters projectmatige aanpak.

3



4



toen ik tien jaar oud was en een bezoek bracht aan een oom in de Achterhoek. Bij hem las ik het boek over 70 jaar GTW van Nieweg. Hij had zelf bij dat vervoerbedrijf gewerkt. Daar stonden foto's in van lange goederentrans. Dat wilde ik nabouwen in model. Ik vond dergelijke trams geweldig.'

Nabouwen in model is wel wat anders dan een grote collectie echt materieel opbouwen.

'In 2009 vertelde ik mijn vrouw dat ik een eigen stoomlocje wilde kopen, die zou laten opknappen en vervolgens ermee naar allerlei evenementen wilde gaan rijden. Ik kocht toen een tweeassige machine in Engeland. Het was een in 1908 door Krauss in München gebouwde tweeasser die op een korte lijn in Argentinië kisten vol bevroren vlees naar de haven van Cuatros bracht. Daarvoor werden drie van deze locs ingezet. Twee maanden na deze aankoop schafte ik een andere tweeassige loc aan, afkomstig van het Hüttenwerk Hörde uit Dortmund. Die is als eerste rijvaardig gemaakt. Maar omdat er geen papieren bij zijn kun je er niks mee. De loc met een trekkracht van 20 pk heeft geen toelating, je kunt er hooguit een proefrit mee rijden.'

5



Wat vindt uw vrouw nu van uw collectie?

Wim Pater onderdrukt een milde glimlach. 'Een half jaar geleden heb ik haar voor het eerst deze loods laten zien. Ze was er nog nooit geweest. Eerder had ze al eens gezegd dat ik oude plaatjes nabouw. En dat ik honderd jaar geleden geboren had moeten zijn. En mijn twee zoons? Ik heb ze een keer meegenomen naar de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik toen daar iets bijzonders te doen was. Dat sprak ze wel aan.'

En u, u vond het wat minder in Hoorn?

'Het is erg mooi wat daar gebeurt. Maar het is niet zoals ik het zelf zou willen. Je ziet een 750 mm rijtuig van Zutphen-Emmerik op normaalspoor rijden. De draaistellen steken flink naar buiten. Ik snap dat het zo gaat, maar het is niet wat ik onder een historische collectie versta.'

U doet geen enkele concessie?

'Af en toe wel, als het zo uitkomt. Maar met mate. Een 1067 mm wagen naar meterspoor omsporen vind ik geen punt. En nieuwe scharnieren van zijwanden van goederenwagens laat ik



bewerken zodat ze wat ouder lijken.'

Hoe kijkt u naar de bestaande smalspoormusea?

'Musea doen vaak lang over bepaalde projecten. Ik pak het meer projectmatig aan. Voordat bijvoorbeeld een paar bakwagens naar het Sauerland gaan om te worden opgeknapt, zorg ik dat alles wat er bij hoort aan onderdelen in kratten mee gaat. Daarom zie je hier die volle stellingen staan. Middenbuffers, remblokken, wielstellen, kettingen, bladveren, wat er niet was heb ik bij laten maken. Ja, ik heb dan baat bij mijn zakelijke aanpak. Zo'n middenbuffer bestaat uit diverse onderdelen. Die laat ik bij verschillende fabrieken maken en stel ze dan samen. De binding met musea is voor mij best belangrijk. Vaak hebben ze onderdelen die ik mis. Ik vraag die dan te leen, laat er voor mij een aantal maken terwijl het museum dat het uitleende als dank ook een paar exemplaren krijgt. En musea mogen zoals gezegd materieel van mij lenen. In feite ben ik bezig met het opzetten van een materieelpool. Musea profiteren dus van mijn werk.'

Die hebben hun focus meestal niet op goederenmaterieel gericht.

'Dat is zo, logisch. Met reizigersvervoer kunnen ze geld verdienen. Goederenwagens zijn leuk voor erbij, maar vormen in de regel geen prioriteit. Terwijl vroeger tachtig procent van het railverkeer uit goederenvervoer bestond. Daar werd het geld mee verdiend. Ik heb bij meerdere Duitse musea rondgekeken en gezien hoe het soms anders kan. Bijvoorbeeld door waardevol materieel niet buiten te laten staan. En vrijwilligers zijn soms jaren bezig met de restauratie van een project. Die zou je wat beter moeten begeleiden. Ik wil het liefst tempo en kies zoals gezegd voor een seriematige aanpak. Meerdere goederenwagens achter elkaar opknappen. Al duurt het bij mij natuurlijk ook enige tijd voor iets klaar is. Maar begrijp me niet verkeerd, musea zijn erg belangrijk. Ik ga als ik iets wil overnemen voor

3. De Heeresfeldebahnloc bevindt zich inmiddels in Wetzlar om daar rijvaardig te worden gemaakt. **4.** Een mobiele stoommachine en een dorsmachine vormen de lading van een platte wagen. **5.** Enkele locs in de hal in Veendam. Linksachter loc 2 van de Nassauische Kleinbahn, geheel links loc 5i van de Franzburger Kleinbahn. **6.** Wim Pater: 'Ik handel snel. Tak, tak, tak, dan moet het rond zijn.' **7.** Een deel van de werkvoorraad in de tweedeloods in Veendam. **8.** In een vorig leven een PKP-smalspoorwagen. Daarvoor in gebruik bij de K.B.E? **9.** In de tweede hal in Veendam staat het op te knappen materieel qua afkomst bij elkaar.

een win-win-situatie. Kan het geld dat ik voor iets betaal in bijvoorbeeld de uitbreiding van een hal worden gestoken.'

Rijdt u zelf ook?

'Nee, dat kan ik niet. Ik wil het eerlijk gezegd ook niet. Ik zit het liefst op een bankje langs de lijn en kijk naar mijn voorbijrijdende trein. Dan ben ik in mijn element. Zoals in de zomer van 2017. Toen voor het eerst mijn gesloten Lenz-wagens bij de Selfkantbahn gingen rijden. En op de Sauerländer Kleinbahn. Een mooi grijs lint trok aan me voorbij. Zo moet het vroeger ook zijn geweest. Smalspoormusea kunnen mijn materieel te leen krijgen. Ik hoef daar niets voor te hebben. Ik regel zelf het transport heen en terug. Er zijn wel een aantal bepalingen waaraan deze musea moeten voldoen. Zo moeten de goederenwagens 's avonds binnen staan. Ja, dat kan ten koste van hun eigen materieel gaan. Daar wordt intern wel eens over gemopperd. Zijn Paters wagens belangrijker dan de onze? Het zij zo. Dit zijn mijn regels.' We hebben geluk. In de tweede hal die we bezoeken zien we nog net de grootste locomotief uit de verzameling van Wim Pater. Een vierassige Heeresfeldebahn locomotief, in 1918 ge-



Sinds 2014 is Wim Pater eigenaar van loc 99 7204. (foto Hans Koning)

bouwd voor het zogeheten Eisenbahn Ersatzpark. Om gaten te vullen in het materieelpark achter de fronten. 'De loc kwam te laat uit de fabriek. De Eerste Wereldoorlog was net afgelopen. Ze heeft dus niet meer als zodanig dienst gedaan. Uiteindelijk is de loc in Finland beland', aldus de Winschotenaar die samen met zijn Duitse maatje Roland Molz eigenaar van de loc is. Een paar weken na ons bezoek, op 21 december, is de loc naar de firma Lonkwitz in Wetzlar gebracht, een van de bedrijven die door Wim Pater wordt ingeschakeld om zijn restauratiedroom te verwezenlijken.

U heeft diverse mensen die voor u werken?

'Dat klopt. In totaal zijn verdeeld over een paar landen tien mensen voor mij in touw. In Wetzlar werkt Roland Molz voor me. Hij doet veel dingen voor mij buiten zijn drukke baan om. Daar is ook de nieuwe ketel voor loc 'Hermann' van Bruchhausen-Vilsen gebouwd. En de ketels voor mijn locs 'Rur', 'Carl' en het Franzburger locje. Verder levert MaLoWa de assen. In Engeland is dat de firma van Allan Keef. Die zit in Ross-on-Wye, in een oude werkplaats met nog van die gietijzeren ramen. Het is een bekende firma op het gebied van opknappen van oud spoorwegmaterieel.'

In de hal staat loc 16 van de Nassauische Kleinbahn. Dat was een gedenkteken. Hoe komt u dan toch aan deze machine?

'Gekocht van de burgemeester van de stad Nastätten. Daar was de gemeente bezig met een kostbaar project, het aankopen én restaureren van een historisch vakwerkhuis. In een gesprek werd me daar op gewezen. Ik heb toen een aardig bedrag geboden en op die manier de loc verworven. Met de belofte dat ze rijvaardig wordt gemaakt. De burgemeester is hier al geweest. Hij is overtuigd van mijn goede bedoelingen. In totaal heb ik op die

manier met drie burgemeesters zaken gedaan.'

We rijden achter Wim Pater aan naar een volgende hal. Ondanks een volle agenda brengen we deze onvergetelijke ochtend een bezoek aan drie opslagruimtes. Eén van deze hallen hoort bij een veel groter complex waar agrarische producten worden opgeslagen. We rijden naar binnen en belanden in een bijna surrealistische wereld. Hier staan tientallen bakken van goederenwagens en rijtuigen, allemaal keurig gerangschikt. Soort bij soort. Oude koelwagens van de OEG langs de buitenmuur, haaks daarop karakteristieke Weyer-personeelrijtuigen. En in het midden rij aan rij een grote hoeveelheid goederenwagens zonder onderstel die recentelijk uit Polen zijn opgehaald. Het is een soort spoorse piratenschat. Ongelooflijk dat dit anno nu mogelijk is. En alles heeft een verhaal.

Hoe spoort u ze daar op?

'Dat doe ik nooit zelf. Ik heb overal mijn mensen zitten. Zo heb ik van begin af aan gewerkt. In 2010 heb ik voor het eerst wagens in Pommeren opgehaald. Daar zijn diverse mensen voor me aan het rondkijken. Het voordeel is dat er iemand bij zit die bij het kadaster werkt. Als we een bak zien dan bieden we de eigenaar geld voor het bouwen van een nieuw tuinhuisje. Het afgelopen jaar werden er maandelijks goederenwagens zonder onderstel naar Veendam gebracht. Ik wist niet eens wat ik kreeg. De laatste tijd is het stil geworden. Al weet ik dat er Gryfice, het vroegere Greifenberg, nog tien wagens op een emplacement staan. Die zou ik graag nog een willen kopen', verkondigt de voormalige Groningse en Veendamse ondernemer van het jaar.

Zijn Duitse smalspoorliefhebbers en musea niet erg jaloers op u?

'Nee, ik voel het anders. De mensen in dit wereldje kennen me

10



11



12



10. De vermoedelijk enige bewaard gebleven smalspoorwagen van de Kleinbahn Piesberg-Rheine. **11.** Zo tiptop wordt het materieel (Lenz-wagen) dat Wim Pater laat restaureren. **12.** In de loods in Blijham staan de O-wagens van de OEG netjes op elkaar gestapeld.

onderhand. Ik heb geen bestuur. Ik pak door, tak tak tak. En krijg veel voor elkaar. Een tijd terug heeft een kenner, Dennis Mellerowicz, langs het tracé van de vroegere Kleinbahn Piesberg-Rheine gelopen, een bedrijf dat in 1935 van meterspoor tot normaalspoor werd verbouwd. Hij ontdekte een goederenwagen uit de smalspoortijd. Waarschijnlijk de enige wagen die uit die periode bewaard is gebleven. Uiteindelijk heb ik 'm gekregen. Dan krijg je ook geen getouwtrek tussen de diverse musea.'

Het moet toch een aardig kapitaal kosten, al die gerestoreerde locs en wagens. En wat er allemaal nog op stapel staat.

'Ik heb mijn zelf opgerichte bedrijf in plantaardige hondenkauw-

artikelen verkocht aan een Amerikaanse firma al blijf ik er nog wel als adviseur bij betrokken. En ik voer de uitbreiding uit. Die had ik al op poten gezet voor ik de fabriek van de hand deed. Wat mijn opleiding is? Ik heb chemische laboratoriumtechniek gestudeerd.'

Wat vindt u de mooiste loc?

'Vierkante tramlocs spreken me het meest aan. Niet voor niets dat ik een paar jaar geleden heb geprobeerd om de 'Plettenberg' in Duitsland te kopen. Dat is niet gelukt. Nu wordt de tweeassige tramloc 'Rur' uit 1899 opgeknapt. Die heb ik sinds september 2013 in bezit. De Dürener Dampfstraßenbahn was de eerste eigenaar. Bij Allan Keef is de eerste aanzet gegeven voor de restauratie van deze loc. En ik probeer nog altijd de door Backer & Rueb aan Suriname geleverde loc 'Para' terug te halen. Een gewone loc met de cabine achter. Die is er nog door ingenieur Lely naar toe gebracht. Ben al jaren doende met die loc. In 2009 heb ik voor de terugkeer van de in slechte staat verkerende machine een Surinamer benaderd. Hij is niet in zijn opzet geslaagd. Nu heb ik een grote firma ingeschakeld die bij houtkap is betrokken. Als die de loc in Rotterdam aflevert, krijgt het bedrijf een bonus. Ik heb zelf geen tijd om naar Suriname te gaan.'

Opnieuw moeten we achter Wim Pater aan rijden. Hal drie wacht aan het eind van de ochtend. Niet in Veendam maar in het aanpalende Blijham. Een stief kwartiertje rijden. Op het erf van derden, waar je het nooit zou verwachten, staan lage bakwagens op elkaar. Allemaal even mooi gerestaureerd. Maar dat is volgens Wim Pater niet waar. 'Als je goed kijkt zie je bij een tweetal wagens een andere glans. Wat blijkt? Degene die de eerste reeks wagens heeft gespoten had op een gegeven moment geen tijd om de laatst geleverde twee wagens te bewerken. Dat heeft een collega gedaan. Die heeft een andere hand van werken. En daardoor zijn die wagens niet zo mooi glanzend.'

En nu?

'Ze gaan terug. Ik betaal ervoor en wil dat ze er allemaal hetzelfde uitzien.'

Wat gaat het uiteindelijk worden met uw bijzondere collectie?

'Dat is niet zo moeilijk. Er moet een keer een stichting worden opgericht. Dat is onafwendbaar. Dan is er meer zekerheid richting de toekomst. Verder wil ik in de toekomst, het liefst in mijn woonplaats, Winschoten, een hal bouwen met een lengte van 125 meter en breedte van 40 à 50 meter. Daar kan ik complete treinen neerzetten en er van genieten. Ja, een privémuseum. Maar het is wel een tussenoplossing. Mijn ultieme doel is om op een goede plek bij een smalspoormuseum een historisch station, locloods en werkplaats te bouwen. En dat te overdekken. Een overdekt museum dat los van de museumlijn kan worden bezocht. Met een kap erover kunnen de koffers op het perron blijven staan.'

Plettenberg rijdt met elf open OEG-wagens

De door Wim Pater geliefde tramloc 'Plettenberg' van de gelijknamige Kleinbahn die in bezit is van het museum in Bruchhausen-Vilsen, vormt in het eerste weekeinde van augustus een ensemble met elf open bakwagens van het type O van de OEG. Het is voor het eerst dat dit materieel - alles wat van dit type tot dusverre is gerestaureerd - wordt ingezet.



SFEERIMPRESSIE BEZOEK AAN SPIELWAREN- MESSE NEURENBERG

De redactie heeft tijdens het bezoek aan de Spielwaremesse in Neurenberg meer foto's gemaakt dan we in de papieren versie van Railhobby 409 Neurenbergspecial konden plaatsen. De extra foto's zijn gratis voor (print+)online abonnees te bekijken in de online uitgave. Het bezoek aan de beurs is ook vastgelegd op twee video's.

Kijk voor de extra foto's op railhobby.nl/409extrafotos.

De video's vindt u op railhobby.nl/videosneurenberg.

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.**



1E EDITIE NOORDSPOOR IN DRACHTEN

Met het nieuwe evenement Noordspoor in Drachten krijgen ook de noordelijke treineliefhebbers dichterbij 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/eventement/noordspoor.**

MODELSPOORBEURS IN DE JAN MASSINK- HAL TE NIJMEGEN

Op 23 maart vindt een Internationale Modelspoorbeurs plaats in de Jan Massinkhal te Nijmegen. Op deze Modelspoorbeurs kunt u niet alleen genieten van enkele mooie modelspoorbanen, maar kunt u naast de vele modeltreinen alles kopen wat u voor de aankleding van uw modelspoorbaan nodig heeft. U kunt hier gratis parkeren. **Kijk voor meer informatie op railhobby.nl/eventement/nijmegen.**

VEILING BIJ BOUWMAN & BOUWMAN

Op zaterdag 30 maart bent u welkom tijdens de zaalveiling bij Veilinghuis Bouwman in Brummen. Tijdens de veiling komen diverse producten van Scania en Dinky Toys aanbod. Ook zijn er diverse modelspoorproducten beschikbaar zoals een Märklin 37641 H0 NS 6400 Cargo Diesel Locomotive Near Mint.

Kijk voor meer producten en informatie op railhobby.nl/eventement/veilinghuisbouwman

AL HET NIEUWS UIT NEURENBERG

Wilt u naast de items uit deze uitgave nog meer nieuws uit Neurenberg lezen en heeft u Railhobby 409 Neurenbergspecial gemist? Geen zorgen. **Bestel deze uitgave als papieren uitgave of als online download via hobbyou.nl/neurenberg19.**



MODELTRAINENSPEKTAKEL IN HET GELDERSE ZETTEN

Op 13 en 14 april viert GrootSpoorGroep Nederland haar 25-jarig bestaan met een megagroot modeltreinenfestival. Er zijn meerdere grote modelbanen te bewonderen, zowel in spoor G als spoor 1. Ook kunt u genieten van rijdende, door stoom aangedreven locomotieven. Er zijn meerdere grote handelaren, importeurs en klein-fabrikanten aanwezig. Het festival vindt plaats in partycentrum 'De Wanmolen' in Zetten. **Kijk op railhobby.nl/eventement/modeltreinspektakel voor meer informatie.**

LANDELIJKE MODELSPOOR DAGEN

Op 30 en 31 maart organiseert de Nederlandse Modelspoor Federatie weer de Landelijke Modelspoor Dagen. Door het organiseren van dit event wil de NMF u in staat stellen om vrijblijvend met de activiteiten van een modelspoorclub kennis te maken. Tientallen verenigingen stellen ieder jaar hun club- of een andere ruimte gratis(!) open voor belangstellenden.

Kijk op nmf.nl voor de deelnemende modelspoorclubs.

RAILHOBBY PROJECTEN

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

Echte
collectors
items!



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



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



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



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



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



Neurenbergspecial 2019; een overzicht van producten die in 2019 worden verwacht en interviews met Roco/Fleischmann en Piko. Uitgebreide verslagen over de NS Sik van Roco en de NS 1300 van Artitec, beide aangevuld met een stukje geschiedenis.

Ga naar www.hobbyou.nl/railhobby

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

Naam: _____ Voorletters: _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ Geb. datum: _____
E-mail: _____

Ik wil graag:

- ☐ Railhobby Projecten – Over Stad en Landschap voor € 9,99
☐ Railhobby Projecten – Over Industrie en Landschap voor € 9,99
☐ Railhobby Projecten – Over Baan en Bouw voor € 9,99
☐ Railhobby Projecten – Over Rollend Materieel voor € 9,99
☐ Railhobby 409 - Neurenbergspecial voor € 9,99
☐ Railhobby 401 - Over Modelbouwtechnieken € 9,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

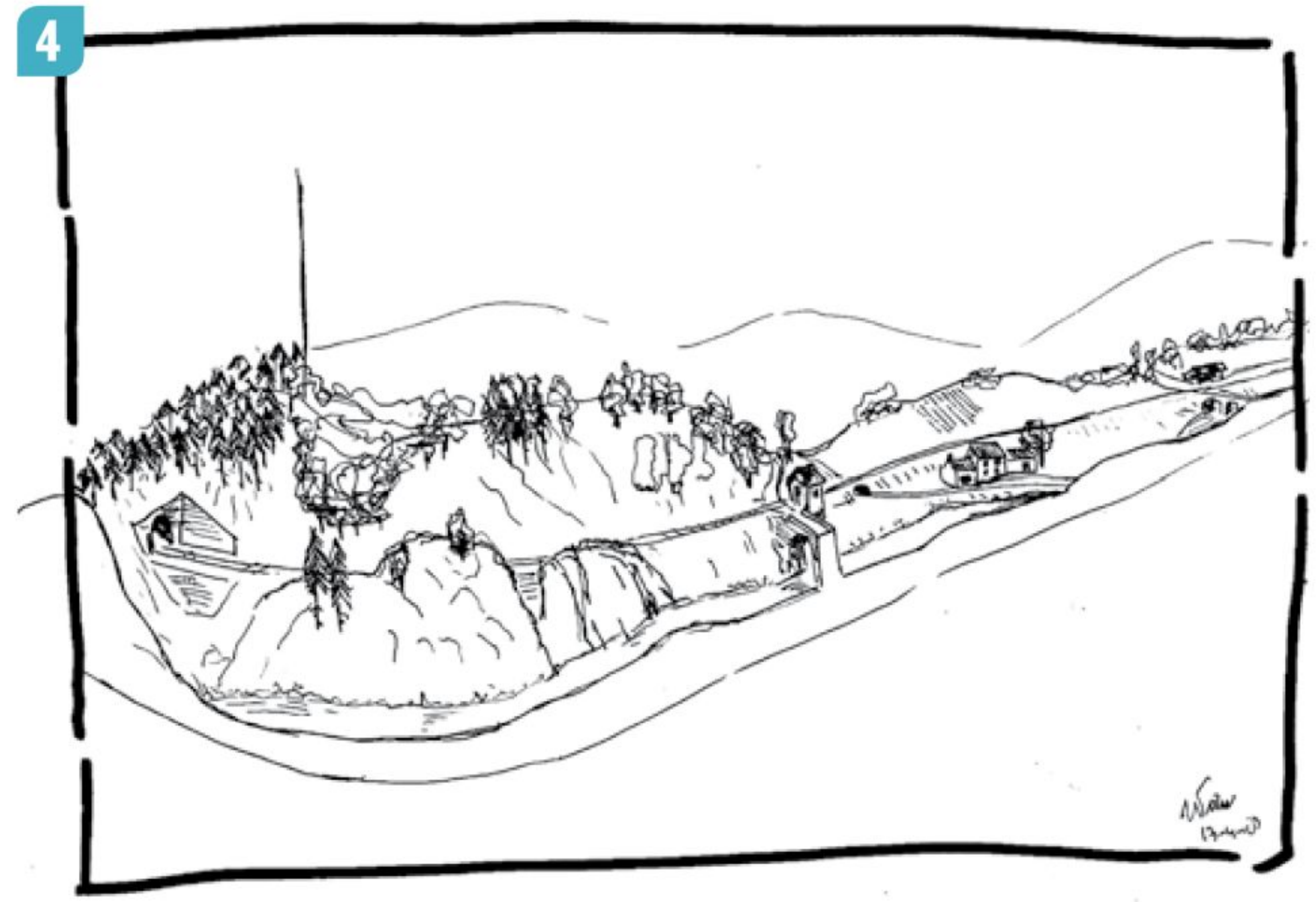
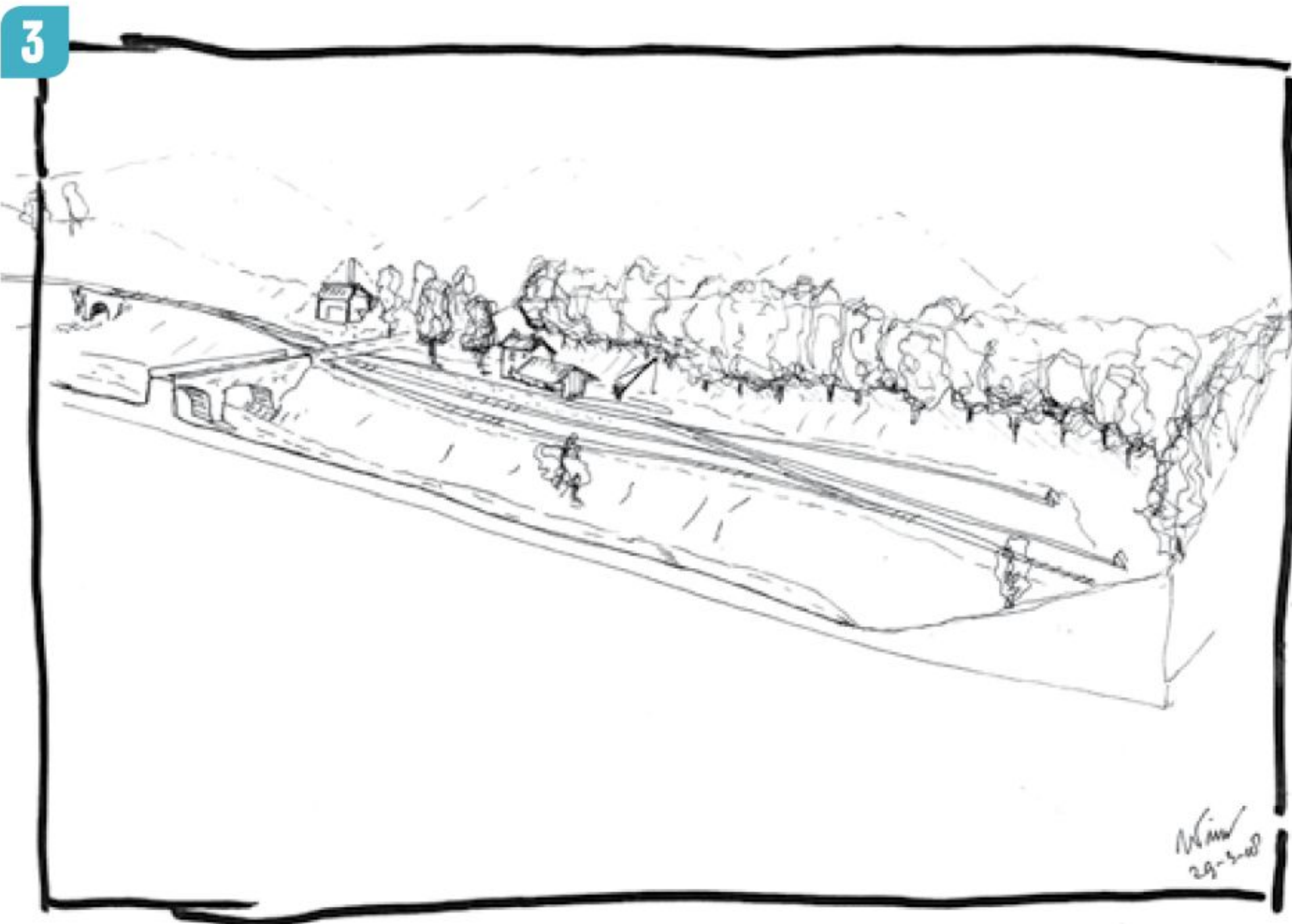
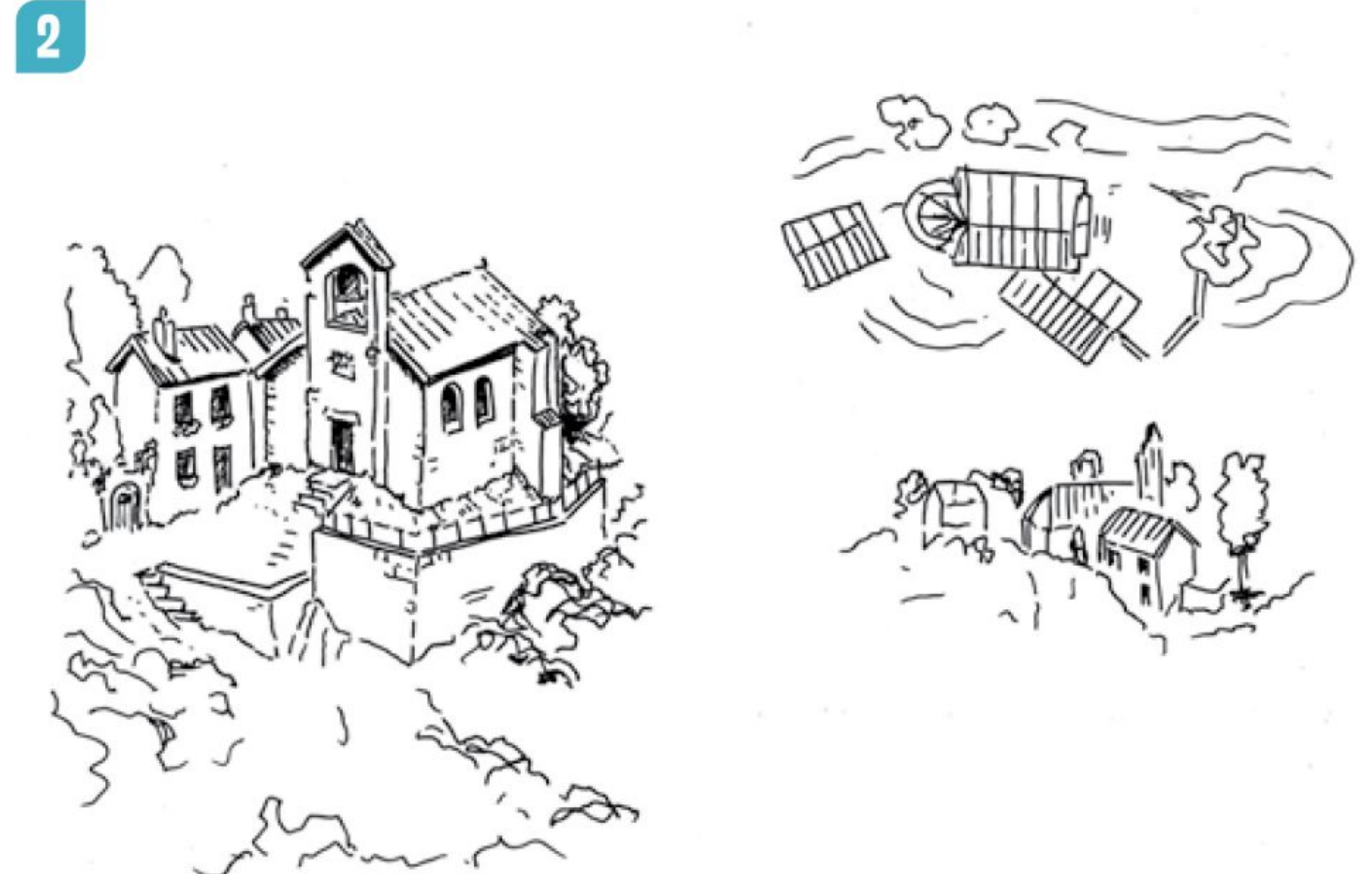
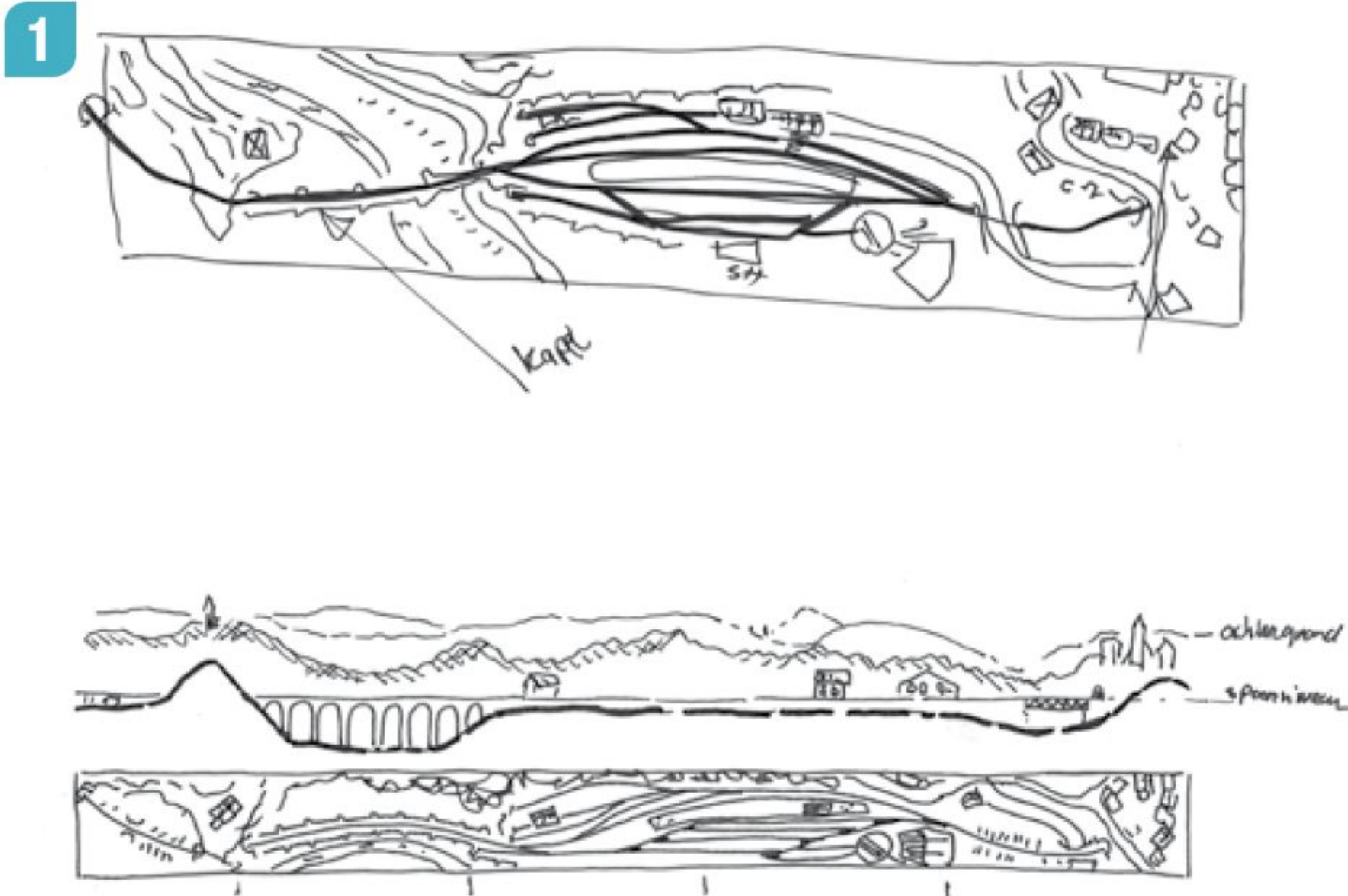
*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 2,49). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én een of twee nieuw(e) artikel(en).

Stapsgewijs bedenken van de modelbaan

Modelspoorders herkennen het zeker: je loopt al tijden lang met plannen om een modelbaan te bouwen. Bij het uitwerken komt er steeds meer bij en tijdens de bouw blijkt het niet over een te komen met wat was bedacht. Wim Wijnhoud heeft na vele banen, talloze schetsen en nog meer uitgewerkte ontwerpen een eigen aanpak ontwikkeld. Het integraal ontwerpen van een modelbaan, van schets tot mock-up.



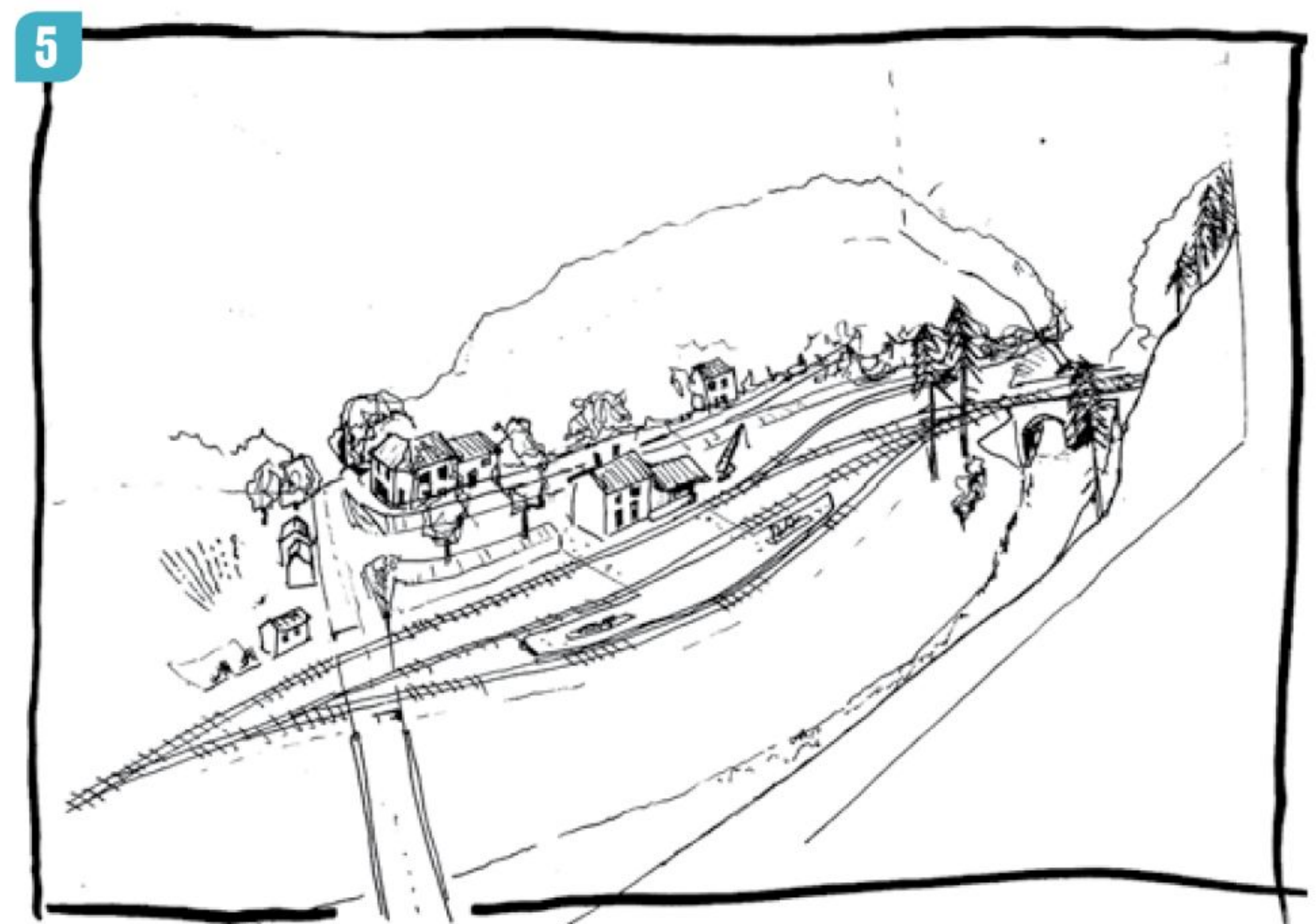
De stad enkele maanden later. Meer huizen zijn in aanbouw en het plein en de straten zijn aangelegd



Enig ruimtelijk inzicht bij het ontwerp van een modelbaan is handig, maar u hoeft geen (landschaps)architect te zijn om tot leuke plannen te komen. Het is een leerzaam en creatief proces waarbij het af en toe buiten de lijnen tekenen tot verrassingen kan leiden. In dit deel leest u hoe ik bij het maken van een baanontwerp te werk ga. Zonder de uitleg hoe ik naar vormgeving kijk. Dat doe ik in een volgend deel waarin aan de hand van een stappenplan een compleet Oostenrijks baanplan aan de orde komt, met de overwegingen bij de uitwerking, de knelpunten en de oplossingen. Een tip vooraf is niet te blijven hangen in een bepaalde fase, maar verschillende varianten te maken en de voor- en nadelen dan tegen elkaar af te wegen. Ik werk niet elk hoekje tot in detail uit om vervolgens het ruwe plan geheel aan te moeten passen. Een plan opnieuw maken is te doen, bij een half afgebouwde baan is dat frustrerend.

VISIE EN THEMA

Voor we ambitieuze baanplannen bedenken moeten enkele criteria worden bepaald: hoe groot kan de baan worden en met welke afmetingen? Zijn er schuine dakvlakken, wat is de draairichting van de deur, staan er dakspanten, schoorstenen of dergelijke in de weg? Ook de bereikbaarheid van verdeckte sporen en verre hoeken is belangrijk. We hebben allemaal dromen en idealen. Ook heeft iedereen een eigen kijk op wat het thema van de baan moet worden. Een grote baan met veel treinen, een kleine met pittoreske details of een willekeurig ander thema. Het landschap hoeft daarbij niet centraal te staan. Een Amsterdams of Haags tramtafereel, een kleine mijnbaan, bedenk het maar. Voor mij staan spoorwegen, maar ook weg- en waterwegen voor dynamiek. Transport van ijzererts en steenkool, diesellocs op hellende lijnen in dubbeltractie, in combinatie met bergach-

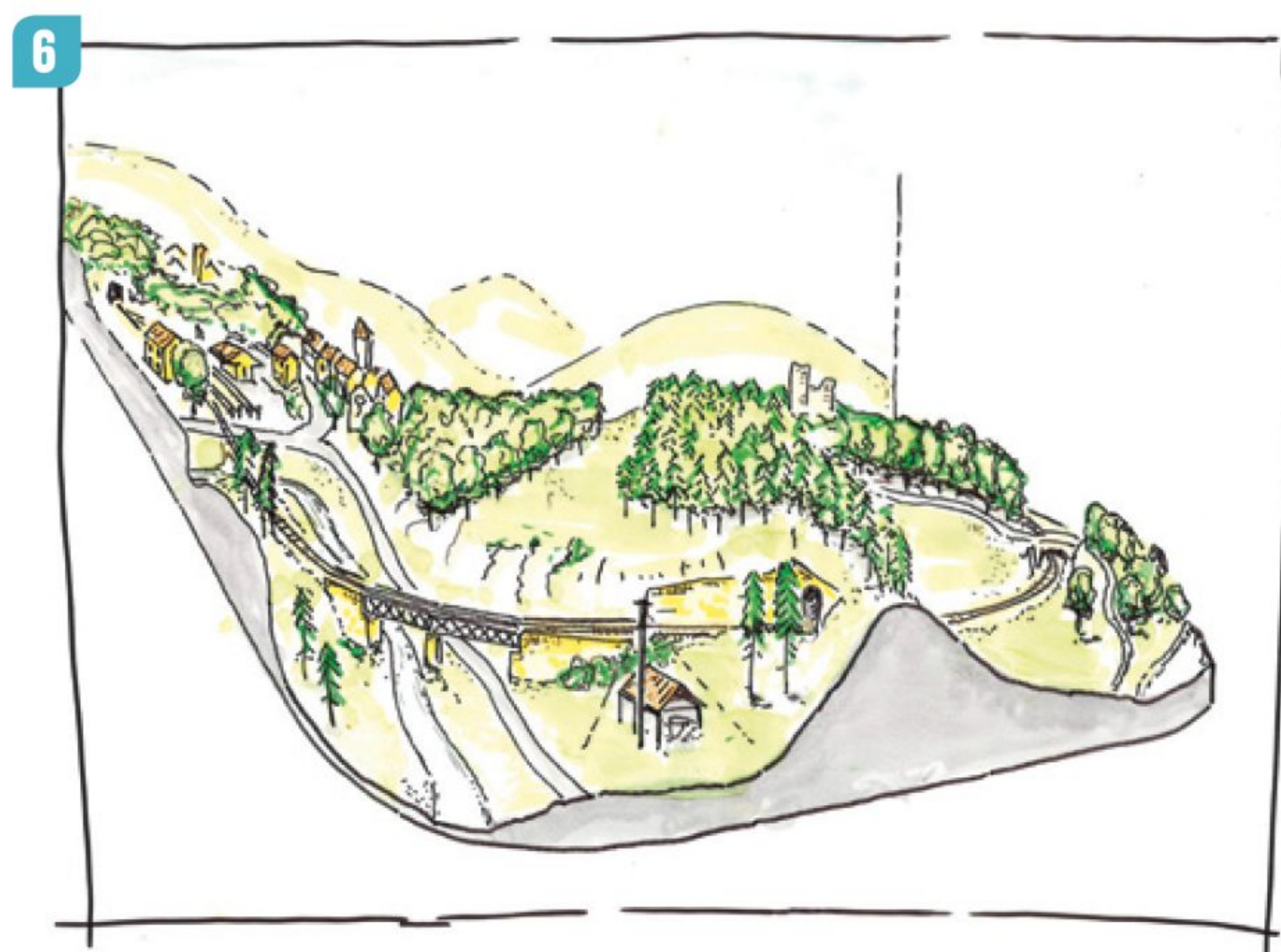


1. Als eerste studie is een ruwe schets van het station Saint Tourbiere gemaakt. Indicatief is een achtergrond getekend. **2.** De eerste impressies van de kapel St. Jamin. **3.** Studie in perspectief van het tweede station, nog niet met dikke lijnen getekend. **4.** Studieschets van het tweede station vanuit de andere hoek gezien. **5.** Het definitieve ontwerp van het tweede station, ook nu nog niet met dikke lijnen getekend.

tige landschappen. Dat is mijn droombeeld voor een mooie modelbaan. Het thema voor mijn modelbaan Kautenbach is zo ontstaan, vakantieland Luxemburg in de jaren '80. Een dubbelsporige diesellijn door de groene Goesling met veel en gevarieerd goederen- en reizigersvervoer. Kautenbach met een klein



Een ingekleurde artist impression van het Franse dorp.



station met tunnels aan weerszijden, een goederenemplacement en aftakkende zijlijn naar Wiltz. Ook Wolzardange en Saint Tourbiere zijn volgens die visie ontstaan en van daaruit heb ik ze verder uitgewerkt. Deze stap vind ik belangrijk voor de rest van het ontwerp, nog voordat er allerlei spoorlopen worden getekend. Het houdt me op koers bij het uitwerken van het ontwerp, de uiteindelijke bouw van de baan en het voorkomt onlogische en chaotische plannen.

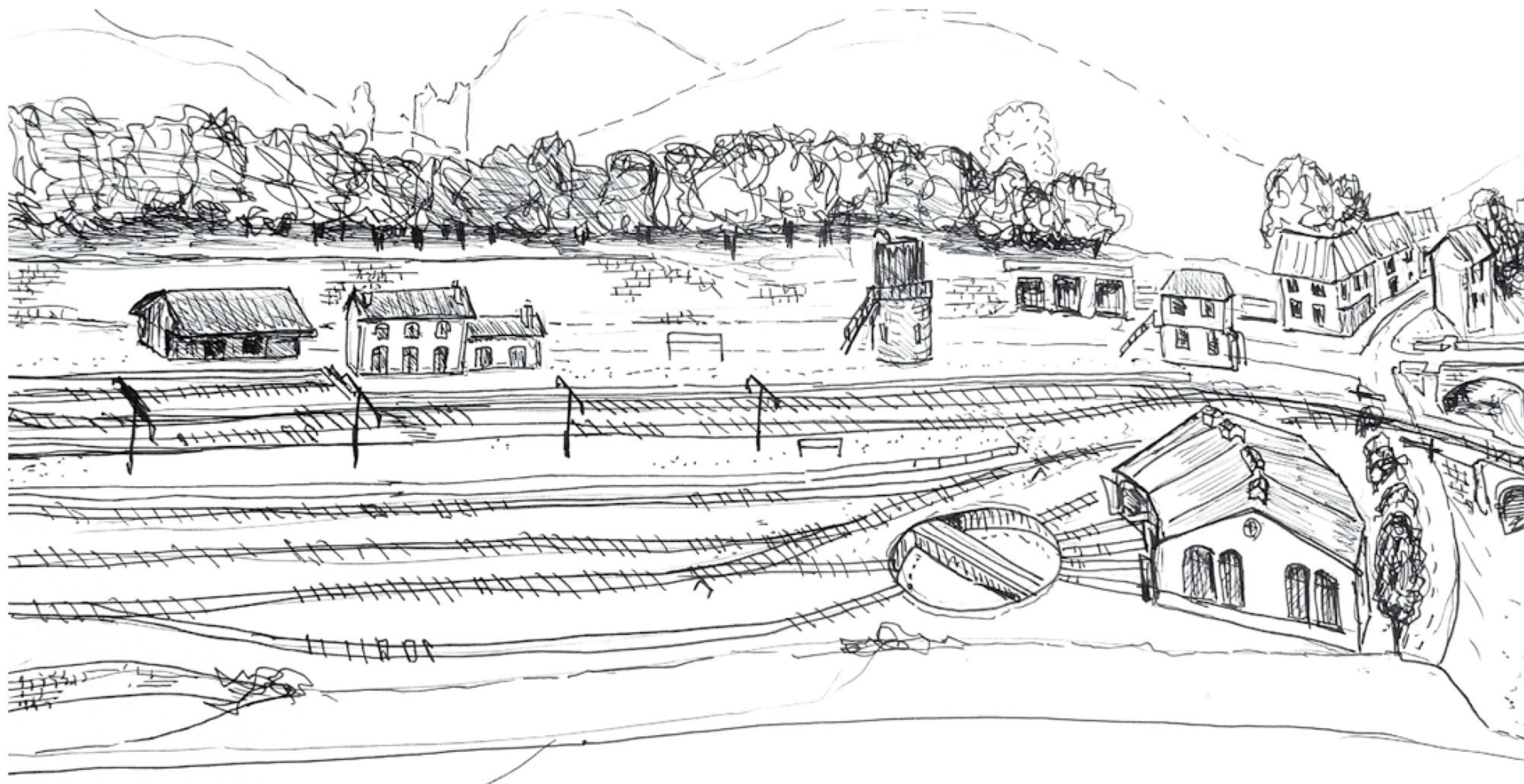
FOTOARCHIEF

Voor mijn nieuwe Franse baan heb ik de visie en uitgangspunten geformuleerd. De zeven segmenten van de baan moet op m'n zolderkamer van 2,6 bij 3,5 meter passen. De baan zelf ligt in een helling zodat er geen helix (spoorspiraal) nodig is. Om

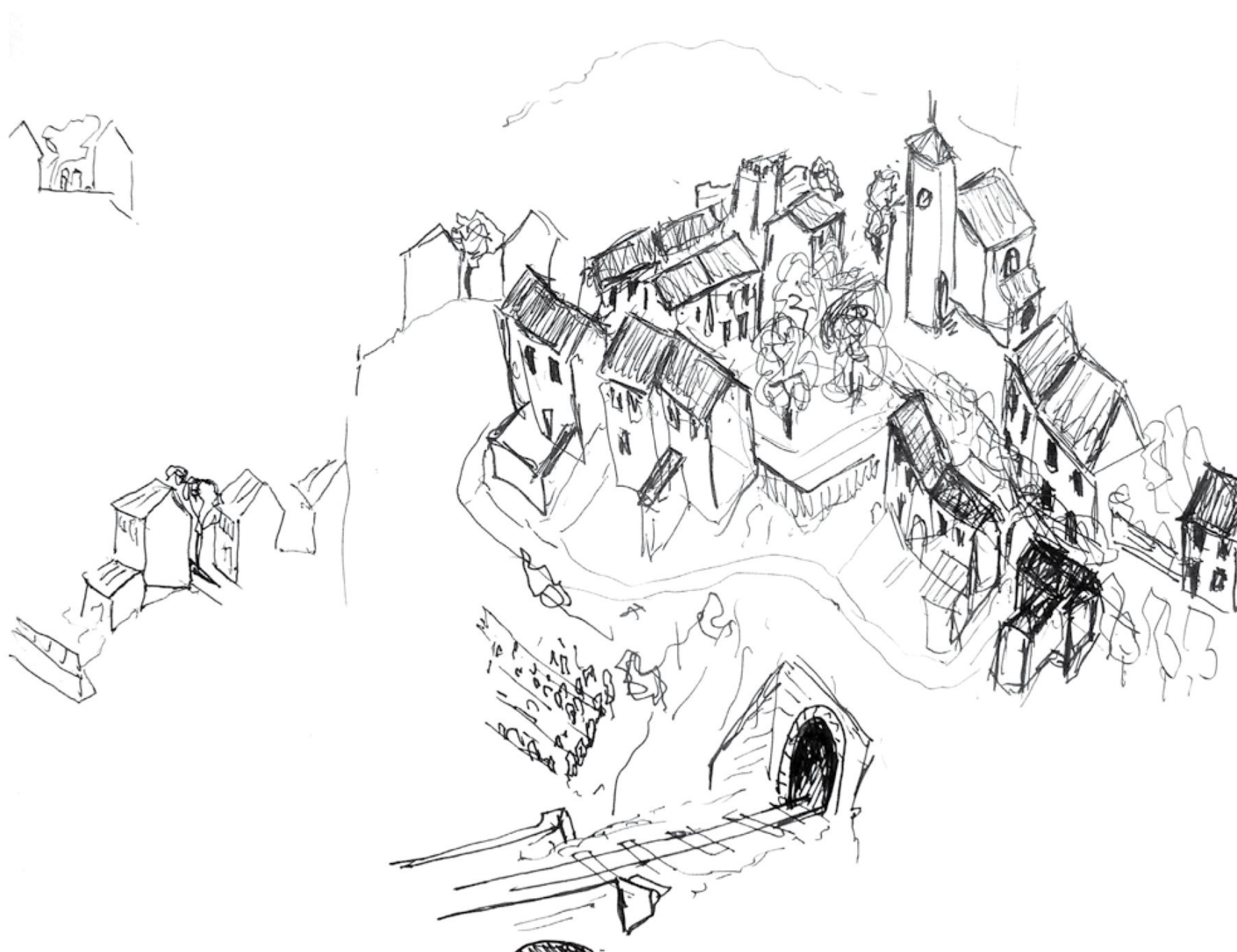


6. Artist impression in kleur van de nieuwe modelbaan vanuit de hoek gezien. **7.** De gekleurde overzichtstekening van de toekomstige Franse modelbaan geeft een goede indruk hoe het worden gaat.

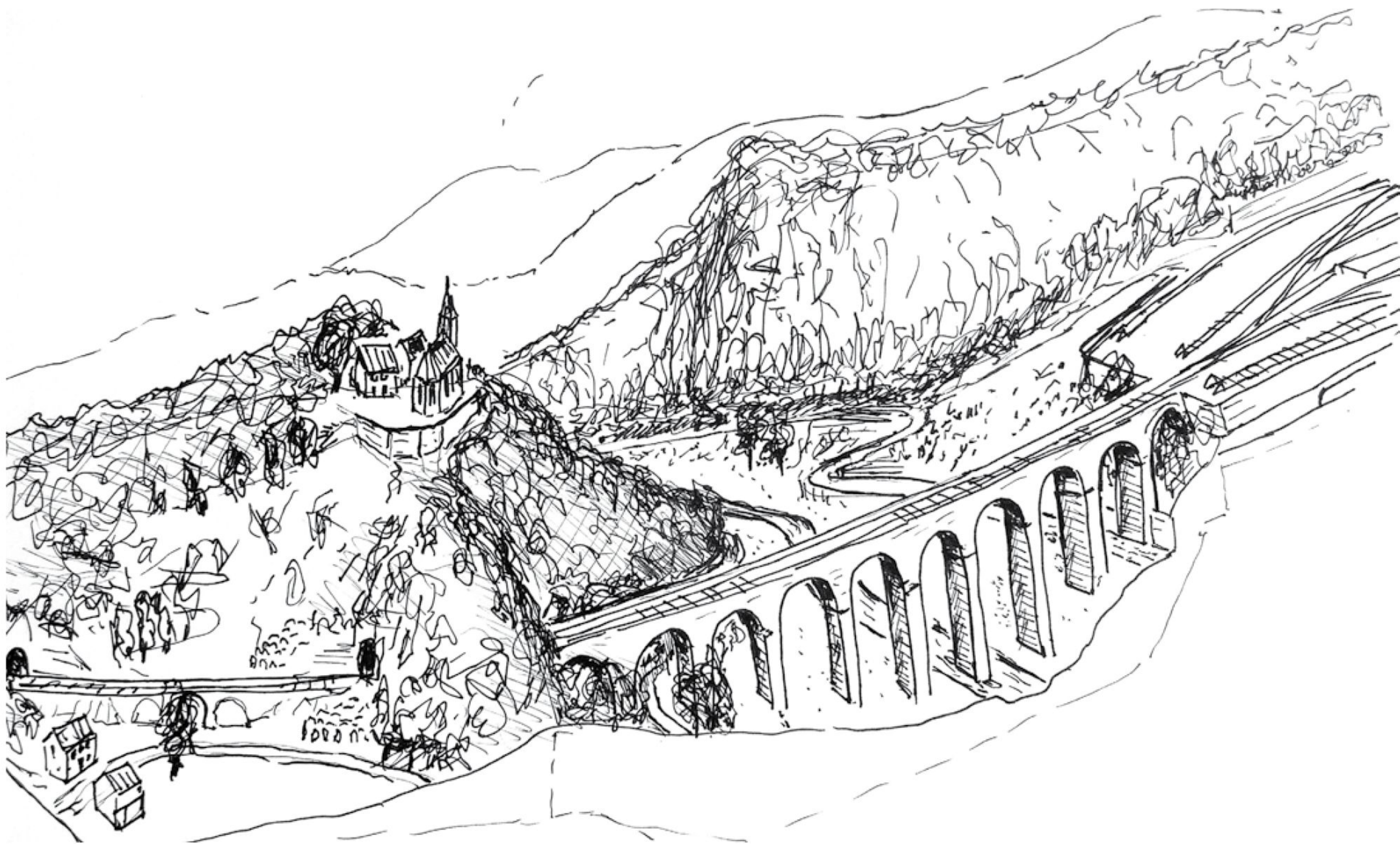
er mee naar tentoonstellingen te kunnen gaan zal de baan uit zeven modules bestaan. Het thema wordt zuidelijk Frankrijk in de jaren '60-'70. Korte lokaaltreinen, gemengde treinen en dieseltreinstellen. Veel glooiend, typisch Frans landschap, enigszins bergachtig. Een klein, landelijk stadje. Veel rijlengte, enkele bruggen en viaducten en hier en daar een huis of boerderij. Er komen twee kneuterige stations, een goederenaansluiting zorgt



Een al wat meer uitgewerkte tekening van het rechterdeel van het station. Het stationsgebouw is inmiddels verhuisd van tussen naar achter de sporen. Rechts een stroompje met bruggen en een weg langs de beek. Goed is te zien dat hier de huizenrij zo is gesitueerd dat je niet door de straat tegen de achtergrond aankijkt. Dit plan is uiteindelijk bij een plan gebleven.



Een van de eerste 3D-schetsen van het dorp in vogelperspectief. Doel is inzicht te krijgen in doorkijkjes door de straten naar het plein en hoe de tunnel goed onder het dorp door kan lopen.



Een schets, ook weer in vogelperspectief, van de meest linker module, die nagenoeg zo is uitgevoerd. Het grote viaduct is in een later stadium verplaatst naar de rechterkant van de baan. In de plaats hiervoor zijn twee modules gekomen met 'slechts' een rivier, berg en spoorlijn.

voor de nodige transportbewegingen. En wellicht een silo en een lavendelstokerij. Verder een oude boerderij met de nodige bedrijvigheid, weide met koeien en oude, vervallen schuren. Deze keer geen grote schaduwstations.

Gelijk met het uitdenken van het thema verzamel ik zoveel mogelijk foto's en tijdschriften rond het te bouwen thema; een goede bron voor meer ideeën.

Het verzamelen gaat door tot de baan is voltooid. Foto's van landschappen, type rotsen, dorpen, pleinen, stations, maar ook van materieel en details. Bij het opbouwen van een fotoarchief met voorbeeldsituaties verdiep ik me automatisch verder in de logische opbouw van het gewenste tafereel. De eerste, globale ideeën trechteren het uiteindelijke plan. Na het selecteren van zo'n twintig foto's ontstaat een goed beeld van de thema's voor de toekomstige baan.

VAN VISIE NAAR THEMA

Het gekozen thema en de afmetingen van de beschikbare ruimte maken snel duidelijk welke schaalgrootte het zal worden. Ik heb voor H0-normaalspoor gekozen; smalspoor zou ook hebben gekund. De combinatie van de mate van detaillering en de mogelijkheid een mooi landschap met verschillende tafereelen te kunnen maken gaven de doorslag. In H0 zijn bomen, huizen en dergelijke nog goed zelf te maken en is detaillering mogelijk. Daarvoor zijn zelfs complete kop-en-schotels, vissen, steeksleutels en dergelijke te koop. Ik heb een kleinere schaal overwogen, maar vindt N te klein en in TT is het aanbod aan materieel te gering. Daarnaast is in H0 veel tweedehands materieel beschikbaar.

Nu er een beeld is ontstaan van de beschikbare afmetingen en

het thema ga ik de ideeën in de eerste plannen omzetten. Handig is een verlanglijstje te maken van wat er op de baan zou moeten komen: enkel- of dubbelspoor, lange of korte treinen, een groot of klein station (of beide), een paradebaanvak, industrie-aansluiting, bergkasteel, stad, enzovoort. Bij een goed ontwerp geldt als vuistregel: less is more. Uit het lijstje selecteer ik de beste ideeën, waarbij ik me afvraag of dit zal harmoniëren en in de beschikbare ruimte zal passen. Veel modelspoorders stranden bij de bouw van een te ambitieus baanplan met een teveel aan rails.

EERSTE SCHETSEN

Door eerdere ontwerpen en gebouwde banen heb ik de railgeometrie goed in beeld: de lengte van wissels, hartafstanden tussen sporen, hellingpercentages, radii en dergelijke. Zo ook de maten van huizen, de breedte van wegen, enzovoort. Bij de eerste schetsen is dat van belang om te voorkomen dat de plannen niet passen. Immers een wisselstraat is al gauw een meter lang, een boog in zicht minimaal een meter. Een helling van 4% (4 cm stijging per strekkende meter) is al veel op rechte stukken, laat staan in bogen. Van belang is de lengte van de treinen en de minimaal benodigde perronlengte. Na de beschikbare ruimte op een A4 te hebben uitgezet, ga ik daar een indicatief plan op tekenen. Te beginnen met het schetsen van de sporen, de stations, het schaduwstation en heel globaal de loop van een rivier, doorgaande weg, stad, enzovoorts. Belangrijke tip: denk vanuit het landschap, niet vanuit het spoor. Het spoor volgt het landschap, niet andersom. Ik maak altijd vele, geheel verschillende varianten; zo krijg je meer gevoel van de ruimte en de(on) mogelijkheden. Ook voorkomt het dat er te snel een opzet komt



8. De stad in aanbouw. Een kerk steekt boven de daken uit, die op het oog redelijk ordelijk allemaal de nok in dezelfde richting hebben, maar elke huizenrij steekt net boven de voorliggende huizenrij uit. Een doorkijk over de weg naar het plein breekt en geeft diepte.

9. De stad is in de module en tegen de achtergrond geplaatst. Een hele uitdaging: hoe maak je een viaduct op de modulescheiding. Let ook op de opbouw van het immense viaduct en de steunmuur. De bergen zijn gemaakt van Sculptamold.

die achteraf spijt zou geven. Bewaar de afgekeurde plannen en maak een lijstje met sterke en minder sterke punten.

De schetsen maak ik met een balpen, een tekenprogramma - een computertekening is maatvast - zou ook kunnen. Een valkuil is dat je al snel zit te puzzelen op een idee in plaats van de verschillende varianten globaal de revue te laten passeren. Zelf gebruik ik flexibele rails en pas ik wissels aan om ze vloeiend in een rechte of gebogen wisselstraat in te passen. Met een computerprogramma zal dit wellicht minder makkelijk gaan.

Wees bij de eerste schetsen niet bang ingrijpende wijzigingen aan te brengen. Vaak bedenk ik na enkele dagen aanvullingen, waardoor het eerste ontwerp beter bij de uitgangspunten past. Zo stel ik mezelf vragen: waarom wil ik het station hier, is die tunnel daar wel logisch? Belangrijk in dit stadium is om groot en algemeen te denken en niet ver in detail te gaan. De plek van een slakkenkuil in het depot bepalen heeft geen zin als nog niet vaststaat hoe groot het depot zal worden (als dat er al zou komen). Wel belangrijk is om in dit stadium de highlights te plannen. Een kapel op de berg, een groot viaduct, zo ontstaan de eerste zichtlijnen. Ik creëer plekken die vol in het zicht komen en tot in detail uitgewerkt kunnen worden, zoals de inkijk in het dorpsplein bij Saint Tourbiere. Straks zullen de kleinste details bijdragen aan de totaalindruk van de baan. Ik zorg altijd voor afwisseling en onbalans, dat varieert en maakt het plan spannend. Wanneer de eerste ideeën op papier staan ga ik na wat me het meeste aanspreekt en of er niet teveel op te weinig ruimte wordt gestopt. Doorstrepen en minimaliseren is dan het devies. In deze fase gaan we globaal na of alle technische aspecten uitkomen: hellingen, boogstralen, lengte wisselstraten en dergelijke. Ik simuleer dan met een potlood de treinloop over de sporen en kijk of de wissels logisch liggen, de treinen goed binnenkomen en of rangeren goed mogelijk is zonder steeds op de hoofdsporen te komen. Ook check ik of de treinen qua lengte in het schaduwstation passen. Wat me soms helpt is om de eerste ideeën met bekenden op een forum te delen.



GLOBALE SCHETS WORDT MAATVAST PLAN

Als de keus is gemaakt welk plan het wordt, landt dit in een maatvaster uitgewerkt plan. Het tekenen van het baanplan - ik werk in schaal 1:10 - kan handmatig of met de computer. Langs de sporen houd ik voldoende ruimte om het landschap in te kunnen tekenen. In deze fase laat ik het landschap en de uitwerking voor wat het is en focus op de technische haalbaarheid van het sporenplan. Het vermijden van te krappe bogen, te steile hellingen en te korte perrons maar ook de hoogte onder een schuin dak, ruimte om de deur te openen en de bereikbaarheid van de onderste sporen. Daarbij ben ik heel kritisch, wellicht moet er in de ambities worden geschrapt. Ik ga niet smokkelen. Het optimaliseren van wisselstraten kan veel ruimte geven, maar het moet wel een logisch geheel blijven. In dit stadium plan ik ook de perrons en de plek van gebouwen, loodsen, bruggen en tunnels. Belangrijk voor het ontwerp is de plaatsing van het stationsgebouw. Komt dit aan de voor- of achterkant van de sporen, komt er een stationsplein? Vaak ga ik in dit stadium terug naar de eerste ideeën om deze te optimaliseren en zo tot een goed maatvast plan te komen.

EERSTE TOTAALPLAN

Na het op schaal intekenen van de sporen en directe omgeving volgt een eerste aanzet aan het landschap: bergen, dalen, rivieren en grote bruggen. Zoals eerder aangegeven is het landschap bepalend voor het verloop van een spoorlijn, niet andersom. Ik maak een beeld hoe de baan eruit ziet als ik er voor sta. Een berg vooraan de baan belemmert het zicht. Is dat wel of niet gewenst? Komt het stationsgebouw voor of achter de sporen en is de ruimte er? Regelmatig zal ik teruggaan naar een eerdere fase van de planvorming. Soms lukt het niet, dan laat ik het even rusten, onderzoek alternatieven of vraag om advies. Ik probeer te denken in laagjes, 3D, in inkijkjes en zichtlijnen. Een tip hierbij is om lange rechte lijnen zoveel mogelijk te voorkomen, objecten te groeperen in plaats van gelijkmatig te verdelen en de baan in verschillende thema's logisch op te delen. Foto's uit het opgebouwde archief, die ik als voorbeeld in gedachten heb, kunnen bij de beeldvorming helpen. Soms kan een proefopstelling van beschikbare huizen en bruggen handig zijn om te kijken of en hoe het allemaal zou passen. Daarvan maak ik foto's, handig voor later. Dit is een groeiend proces waarbij naast logisch denken ook veel smaak en inzicht te pas komt. Oefening baart kunst. Eventueel lege plekken houd ik open als ik er nog niet helemaal uit ben. Soms doe ik ook hier een stap terug, maar ik ga wel door met het totale plan. Uiteindelijk is er nu een logisch geheel in het eerste plan ontstaan met een goed sporenverloop

10



11



en een landschap dat integraal in het ontwerp is opgenomen.

MASSASTUDIE OF MOCK-UP

Ik maak gebruik van massastudie met behulp van een mock-up om de verhoudingen en omvang van de baan goed te bepalen en om te zien of het landschap logisch in elkaar steekt. Dit model dient niet voor het uiteindelijke ontwerp van de gebouwen. Wel kan ik de afmetingen (ofwel massa) van nog te ontwerpen gebouwen redelijk bepalen. Hierdoor is te zien of de 2D-tekeningen bij complexe berglandschappen bij de latere echte baan overtuigend overkomen. Ook komen ontwerpfouten naar voren, zoals de plek van een helix en benodigde hoogte daarvoor, de bereikbaarheid van het schaduwstation, plaats en hoogte van de bergen, waar een viaduct zou moeten komen en dergelijke. Hoe meer hoogtes er in de baan komen, hoe belangrijker een massastudie/mock-up gaat worden. Ook bij een polderlandschap kan de plek van een weggetje met een enkele boom belangrijk zijn voor de gehele compositie. Ik maak eerst een mock-up van de gehele baan in 1:10, dezelfde schaal als de uitgewerkte tekening. Later zal ik van de stad en omgeving een mock-up in schaal 1:5 maken. Dit geeft meer zicht op de opzet van de stad. Ik maak in een latere fase, voor de daadwerkelijke bouw van de stad en de omgeving, zelfs een 1-op-1-proefopstelling om de pleintjes, straten, hoogte van de huizen en dergelijke te bepalen.

Afhankelijk van de grootte teken ik voor de mock-up op plaatmateriaal of architectenkarton de contouren van het baanplan. Op de basisplaat bouw ik in een aantal lagen het ontwerp op

10. Als voorbeeld voor de Zuid-Franse pleintjes met een terras onder de platanen dat van Saint Tourbiere. **11.** De bouw is vergevorderd. Het dorpsplein, met vol terras, de boulangerie, patisserie en andere winkels zijn bijna af. De winkelborden zijn gemaakt van vakantiefoto's en maken, niet te opvallend aangebracht, de kleinste details de baan levendig en groot. De croissant en het mes op tafel zijn 1,5 mm, terwijl de totale baan 10,5 meter lang is.

waarbij met diepten (dalen) naast en onder de sporen rekening wordt gehouden. Hier bouw ik nog geen kunstwerken en bouwwerken in. De laag waarop de sporen liggen is de belangrijkste; de bovenkant van het architectenkarton moet stroken met die laag. Met viltstift teken ik hierop het sporenplan. Bergen en taluds bouw ik in laagjes op om deze vervolgens met Sculpta-mold (zie Railhobby 399) vloeiend af te werken. Dan zal blijken of de riviertjes, bergen, (spoor)wegen logisch lopen, of heuvels en dijken goed zijn gepland. Vooral check ik of verdeckte sporen niet op de plek van een rivier of dal zitten. Van karton of schuim maak ik bruggen, viaducten en huizen. Dit worden zeer eenvoudige modellen, waarop desgewenst met pen of potlood op schaal ramen en deuren zijn ingetekend. Met wat groene vlokken als struiken en bomen ontstaat helemaal een goed beeld van de baan in planning. Kleuren kunnen het geheel afmaken. De mock-up kan dienen om te checken hoe deze in de beschikbare ruimte aansluit en er geen spant of deur in de weg zit.

Zelf vind ik het leuk en verhelderend om, naast de mock-up, artist impressions te maken. Eerder tekende ik deze op basis van de 2D-schetsen op gevoel. Tegenwoordig fotografeer ik de mock-up van zo dichtbij mogelijk en vanuit alle hoeken van waaruit de baan straks is te zien. Ofwel, de toekomstige zichtlijnen. Deze foto's bewerk ik eventueel zodat ze als onderlegger van de artist impression kunnen dienen. Uitprinten, vel calque papier eroverheen en aan de slag. De contouren van de sporen en het landschap trek ik over, neem de gebouwen erin op en schets bomen en andere items. Het is leuk om te doen en u zult versteld staan in hoeverre die schetsen met de baan overeenkomen. Ook hier geldt dat foutjes aan het licht komen. Wel geeft een artist impression een beter en ander sfeerbeeld dan de mock-up: ze vullen elkaar aan. Het ontwerp is nu in principe klaar. Dat sommige onderdelen nog niet volledig zijn uitgewerkt is geen probleem, zolang deze later maar kunnen worden uitgewerkt.

EINDONTWERP

Na alle ontwerpen, mock-ups, eventuele artist impressions en 3D-computersimulaties werk ik het gehele plan inclusief alle op- en aanmerkingen exact uit. Eventuele complexe wisselstraten leg ik, als de wissels aanwezig zijn, nogmaals uit om te zien of het past. Ik maak mijn plannen met de pen in schaal 1:10 of nog beter, 1:5. Misschien zou het beter zijn om de rails met een goed tekenpakket uit te werken, waarin de wisselgoniometrie, de hoogtes van het sporenplan, de radii van de bogen, de breedtes van de wegen en perrons worden opgenomen. In het plan worden de hoogtes in het landschap getekend, eventueel met hoogtelijnen en dergelijke. Dan resten de vragen: hoe ga ik het frame van de baan maken, waar komen liggers en kolommen, wordt het een open of dicht frame? Komen palen niet midden in het schaduwstation te staan? Is er ruimte voor de wisselmotoren? In het volgende deel komen overwegingen bij de uitwerking en knelpunten tijdens de bouw aan bod.



OLDENZAAL SPOORWEG-STAD 1865-2018.

Meer dan 150 jaar railvervoer in Noord-Oost Twente

Door Martin Meijerink, uitg. Heinink Media, formaat 30,3 x 21,3 cm, 200 blz., 264 foto's, hardcover. ISBN 978-94-9164028-5, € 29,95.

Een lokale uitgever heeft het gewaagd om in eigen beheer een boek over spoorstad Oldenzaal uit te geven. Oldenzaal ligt aan de in 1865 geopende lijn van de Spoorweg Maatschappij Almelo-Salbergen, werd daarna eindhalte van de Lokaalspoorweg Mij Enschede-Oldenzaal en het maakte deel uit van de Nederlandsche Westfaalse Stoomtram Maatschappij. Ook reed er smalspoor-materieel naar een kalkzandsteenfabriek en er waren diverse interessante aansluitingen. Ingrediënten genoeg voor een boeiende uitgave. Helaas heeft de auteur zich aan zijn ambities vertild. Wellicht leuk om jezelf op vele 'sociale' foto's terug te vinden, al zijn zeven matige fotopagina's van het carnaval te veel van het goede. Sommige foto's kunnen echt niet (blz. 174/175), andere zijn scheef afgedrukt, niet bewerkt of bevatten onnodig afgesneden materieel. Er staan weinig nieuwe spoorse feiten in: het is een opgewarmde hap geworden. Veel foto's hebben volledige of onjuiste onderschriften, namen van fotografen ontbreken (hoe zit het met de auteursrechten?). De opbouw is een raadsel. Waarom wordt het interessante hoofdstuk over de kalkzandsteenfabriek er in het begin tussen gepropt en afgesloten met een foto van een D-trein over de volle twee pagina's? En waarom wordt de nagebouwde abri van de stoomtram in Rossum als 'oorspronkelijk' betiteld? Wel verrassend is de fraaie foto van een 2400 over de rotonde. De beide echt unieke opnamen van de terugkeer over spoor van oorlogsmisdadigers na de oorlog vragen om meer duiding. De twee luttele onderschriften zijn te summier. De uitgever heeft gepoogd om enige orde aan te brengen. Dan zou je je als auteur



extra gesterkt moeten voelen om er iets goeds van te maken. Bij het 175-jarig bestaan van Oldenzaal als spoorstad dan maar? Kan meteen het echec van de start van de Eurobahn worden vermeld. Al had dat ook nu al moeten worden beschreven.-GF

DE SPOORBRUG OVER DE LEK BIJ CULEMBORG

Foto's 2003-2018

Door Kees Wielemaker, uitg. BieKWie, formaat 23 x 16 cm, 96 blz., 95 kleurenfoto's, hardcover. ISBN 978-90-8284-970-7, € 16,95.

Proza zonder woorden. Natuur die spreekt. Gevoel voor het op het juiste moment bedienen van een camera. Wie het boek doorbladert en leest over de in 1982 gebouwde spoorbrug over de Lek, die kan alleen maar onder de indruk zijn van het fotografisch oog van de auteur. Kees Wielemaker die zijn fotografische ontdekkingstocht in 2003 begon omdat hij toen, zo meldt hij in de inleidende tekst, naar Culemborg verhuisde en dus dicht bij de bewuste brug neerstreek, componeerde zijn boek naar aanleiding van het feit dat het 150 jaar was geleden dat hier een vaste oeververbinding kwam. De oorspronkelijke stalen brug mag dan al heel wat jaren geleden uit de horizon zijn gesneden, ook de vervanger fungeert als aangename blikvanger. Zeker als je de camera niet op de automatische piloot zet en letterlijk enige afstand van het spoor neemt en alle uren van de dag afdrukt. Bij mooie, dreigende en miezerige luchten, in de vrieskou, in de mist, tegen het vallen van de avond, met langzame en snelle tijden. Dan ontstaan fraaie, verstilde landschappen met een trein en een brug als niet meer dan luchtig gefixeerde details. Waarbij weer eens opvalt hoe mooi Nederlandse landschappen in de winter kunnen zijn. En waarbij ook wordt bevestigd dat sfeervolle opnamen toch een veel grotere meerwaarde hebben dan standaard foto's van treinen. Die staan er ook in, daarom is het contrast zo groot.



Natuurlijk kijken we bij al dit moois stiekem naar wat er op het spoor rijdt en zien zelfs een paar bijzondere treinen. Maar het meest bijzondere is dat de trein zo'n ondergeschikte rol speelt en in feite min of meer een onnodig object is. Daar moet je als fotograaf maar durf en oog voor hebben. Leuk detail: bij het boek zijn vijf ansichtkaarten gestopt, die ook van de hand van de fotograaf/schrijver zijn.-GF

KUNST OP HET SPOOR

Deel 1: Treinen op linnen

Door Jim Gijbels, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4 (liggend), 64 blz., 80 afbeeldingen, hardcover, ISBN 978-94-92040-32-9, € 19,95.

De spoorweghobby kent meerdere vormen. Zo heb je liefhebbers van het grote voorbeeld, die vaak foto's maken en modelbouwers die dit grote voorbeeld in miniatuur willen vertalen. Wat minder vaak voorkomt is het schilderen van treinen en trams. Maar dat is precies de specialiteit van Jim Gijbels. Het tekenen van treinen doet hij al van jongs af aan. In 1979 kreeg hij op de Vrije Tekenacademie in Amsterdam de kneepjes van perspectief tekenen en schilderen onder de knie. Bij het schilderen van treinen kwam deze techniek hem goed van pas. Aanvankelijk deed hij dat in aquarel, maar olieverf ligt hem toch beter. Inmiddels heeft hij flink wat schilderijen gemaakt. Vaak zijn de platen gebaseerd op zelf gemaakte foto's, maar soms ook van opnamen van derden. Tachtig van zijn schilderijen zijn gebundeld in dit bijzondere boek. Om ze hierin op te kunnen nemen zijn alle reproducties uiteraard verkleind. De meeste gekozen voorbeelden zijn grofweg uit tijdperk III, waar onder andere de klassieke elocs (1000, 1100, 1200, 1300 en 1500) nog volop in dienst zijn. De in kleur afgedrukte platen zijn van prima kwaliteit en voorzien van een kort bijschrift. Dit bijzondere boek laat zien dat het schilderen van treinen een extra dimensie aan de spoorweghobby kan geven.-TO

Eerste modellen Neurenbergnieuws liggen al in de winkel

Het op de Spielwarenmesse in Neurenberg aangekondigde modelnieuws is opgenomen in de 100 pagina's tellende Railhobby 409, de Neurenbergspecial 2019. Zie ook pagina 60.



M113 pantservoertuigen van Artitec.



Jeep Gladiator campers bij Brekina.



VW T2 camper en Rijkspolitie Alfa Romeo Spider, Brekina

ARTITEC

H0. De vier uitvoeringen van de Nederlandse M113-pantservoertuigen zijn per direct leverbaar: M113 C&V 25 mm (Commando & Verkenning), gevechtsklaar, Koninklijke Marechaussee en de NL M113 C&V .50. Alle modellen zijn zeer fijn uitgevoerd en zoals we gewend zijn bij Artitec uitstekend op kleur en mooi verouderd (€ 34,20 per stuk).-CvD

BREKINA

H0. Direct na de Spielwarenmesse zijn een aantal noviteiten uitgeleverd. De Jeep Gladiator Camper komt in vier



Set Bulli's bij Brekina.



Fiat 238 Weinsberg camper van Brekina.

kleurstellingen en twee varianten (A en B modellen). Het camperdeel is afneembaar, dan ontstaat een pick-up truck (€ 26,90 per stuk). De feloranje Volkswagen

T2 camper met de reserveband op de voorzijde is een opvallende verschijning (33138, € 13,90), een nummervariant is de Rijkspolitie Alfa Romeo Spider. Naast



Agrarisch complex met doorrijstal bij Faller.



Zweedse woonhuizen bij Faller.

nummer 11 kan nu ook de 34 worden ingezet (29604, € 18,90). Na het grote aantal Bulli's dat Brekina in de loop der jaren heeft uitgeleverd is een set met twee speciale VW's uitgebracht, de ene met brede bakopbouw, de andere met een modelbaan in de laadruimte. Een usb-stick met alle 2000 door Brekina geproduceerde Bulli's wordt meegeleverd (90470, € 44,90). De gedetailleerd uitgevoerde Ford Capri en de grote Ford Granada stationwagen zijn elk in vier kleuren leverbaar (€ 15,90 per Ford). De Fiat 238 Weinsberg Camper is fijn uitgevoerd, maar het interieur gaat schuil achter de gesloten gordijnen (34408, wijnrood / 34407, crème, € 16,95 per stuk).-CvD

FALLER

H0. Het moderne agrarische complex bestaat uit vier delen: een 26 cm lange stal met doorrijmogelijkheid, half open loods voor opslag van materiaal en het stallen van landbouwvoertuigen, twee silo's en een rond basin. Lasercut bouwkit (130574, € 99,95). De staldeuren kunnen desgewenst met deurbediening 180624 worden geopend en gesloten. De beide kleurrijke Zweedse woonhuizen zijn in houtbouw opgetrokken. Met bodemma-ten 15,5 x 11,5 en 14 x 9,5 cm vragen ze niet veel van de schaarse modelbouwgrond (130604, € 29,95).-DH

LENZ

0. De T 3 is een geliefde locomotief in de modelspoorwereld. In nagenoeg alle schaalgroottes werd of wordt deze bevallige tenderloc, waarvan het eerste exemplaar in 1882 in gebruik werd genomen, aangeboden. Zo'n 1300 werden er uiteindelijk van gebouwd. De Reichsbahn nam er zo'n 500 van over, de lichte machines kwamen als serie 89.70-75 in haar materieelpark. Lenz biedt nu diverse varianten in 1:43 aan. Als eerste



Het 0-model van de T 3 van Lenz in de DB-uitvoering.

werd DB-loc 89 7417 (40289-01, € 995) uitgeleverd, daarna volgde de 89 7382 van de Deutsche Reichsbahn (40291-01) en aansluitend de 89 6016 in de outfit van de DR Ost (40290-01). De modellen kenmerken zich door een veelheid aan details. Zoals gebruikelijk bij de huidige generatie Lenz-modellen heeft de T 3 een decoder met USP en sound. Ook heeft de loc een rookgenerator. Net als bij de eerder geleverde loc van de serie 50 is dit model voorzien van een nieuw type motor. Het aantal omwentelingen daarvan wordt met behulp van een zogeheten 'Winkelmagnetsensor' bepaald. Door het relatief hoge gewicht (789 gram) van de grotendeels metalen T 3 en de toegepaste moderne aandrijftechniek beschikken ze over goede rijeigenschappen. Verder overtuigen ze optisch door de vele vrijliggende leidingen en handrails, verende buffers, metalen drijfwerk en het compleet nagebootste machinistenhuis waarbij de machinist niet is vergeten.-MM



Lenz: de kenmerkende uitstraling van de T 3 is goed getroffen.

Nieuw | in de winkel



Dieselloc NMBS 7608 van Piko.

PIKO

H0. In opdracht van de Belgische importeur heeft Piko een variant van de NS 2200 uitgebracht: de NMBS 7608 (ex NS 2275). De roodbruine loc heeft L-seinen, werkende rode zwaailichten, alukleurige lampringen en een bruine Webasto-rookgasafvoerpijp. Het model is beperkt leverbaar, ook bij enkele goed gesorteerde Nederlandse modelspoorwinkels (97767, analoog tweerail, € 149,95 / 97768, drierail digitaal, € 189,95).-CvD

MÄRKLIN

H0. Voor leden van Märklin's Insiderclub lonkte rond de jaarwisseling het model van de DB-loc 65 012. De tenderloc serie werd vanaf 1951 als opvolger voor de oude series 78 en 93 gebouwd. Uiteindelijk werden ze door de T 18 overleefd. De nieuwe tweecilinders hadden een maximumsnelheid van 85 km/h in beide rijrichtingen, hadden een relatief hoog rendement en waren geliefd bij het personeel. Voor modelspoorliefhebbers is het interessant te melden dat de locs ook voor trek/duwtreinen werden inge-



Het machinistenhuis van de 65 012 heeft alle kenmerken van de eerste deelserie.

zet. Het 387 gram wegende model heeft een vrijliggende ketel en is merendeels van metaal gemaakt (39650, € 419,95); het wijkt op een aantal punten af van de 65 018 die nu bij de VSM rijdt. De in Bw Essen Hbf gestationeerde 65 012

heeft aan de tenderkant een rood sluitsein omdat ze in de regel met de schoorsteen voor aan een trek/duwtrein waren gekoppeld. Een subtiel, authentiek detail. Bij de snelheidstest blijkt dat de loc te hard rijdt, de meter geeft 121 km/h



Märklins 65 012 is een overtuigend H0-model geworden.



Märklin: DB 24 061 met tender van de serie 50.

aan. Om door krappe bogen te rijden zijn de drijfwielen zijdelings beweegbaar; de middelste as is ook verticaal beweegbaar. De beide laatste wielen zijn voorzien van antislipringen. Het voorste, geveerde loopstel en de boogie achter lopen soepel door de bogen en vertonen geen neiging tot ontsporen. De digitale techniek zorgt voor dertig verschillende functies. Een paar onderdelen zijn los bijgevoegd, waaronder de leidingen die worden gebruikt voor het rijden van keertreinen. Standaardloc 24 061 werd ooit als experiment met een grote 2'2' T 26-tender aan de Reichsbahn geleverd.

Het testcentrum in Göttingen voorzag de loc in 1948 met de van een 50'er afkomstige tender die beduidend meer water (26 kuub) en kolen (acht ton) kon bevatten dan de oorspronkelijke drie-assige tender. Het totale gewicht nam daardoor wel flink toe, tot 106 ton. De achterwand in de cabine maakte bovendien achteruitrijden met snelheden tot 80 km/h mogelijk. Het model (36249, €

Front van de 65 012 van Märklin. Op de bufferbalk prijkt maart 1964 als revisiedatum.





Koelwagen van de Oranjeboom brouwerij uit tijdperk III bij Märklin.



De VT 133 522 van de Deutsche Reichsbahn van Tillig.



Front van de VT 133 522 bij Tillig.

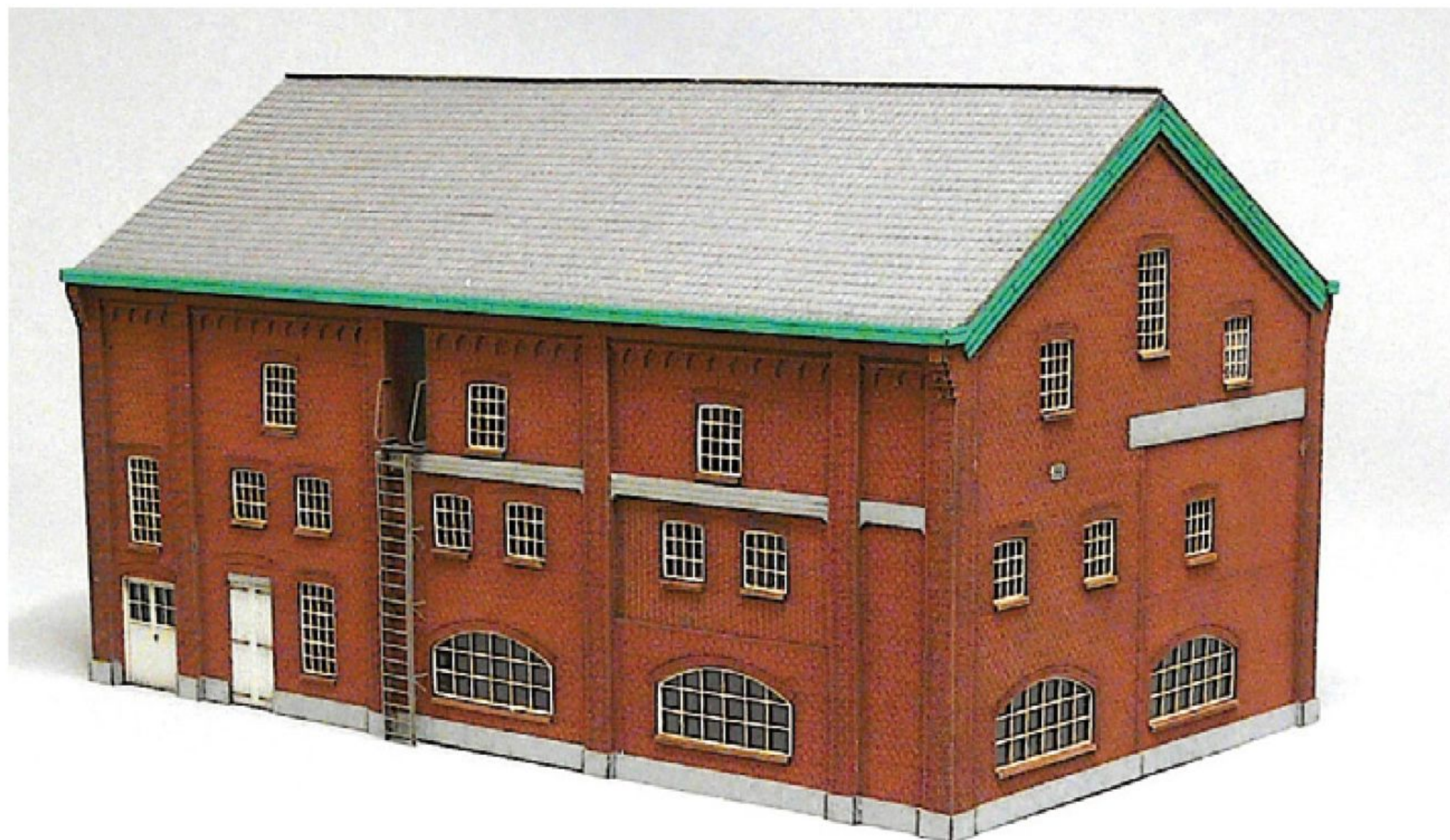
229,95) is voorzien van Wagner-windleiplaten en een mfx-decoder 4. De tender werd volgens de opschriften in 1949 gereviseerd. Alle drie de drijfwielen worden aangedreven, de bovenbouw is van metaalspuitsgietwerk. Nieuw voor Nederland is de koelwagen van brouwerij Oranjeboom. Het tweeassige, 106

mm lange model draagt NS-nummer 560407P (48780, € 32,95, tp. III). De opschriften en kleuren zijn conform het grote voorbeeld.-MM/GF

TILLIG

H0m. Een bijzonder railvoertuig is railbus T1 (VT 187 001-3) van de Harzer Schmal-

spurbahnen (HSB). Deze in 1933 door de Dessauer Waggonfabrik aan de particuliere Gernrode Harzgeroder Eisenbahn (GHE) geleverde tweeasser wordt heden ten dage in de Harz met enige regelmaat ingezet voor extra ritten. Tillig levert dit waardevolle museumstuk nu in H0m en H0e. Van eerstgenoemde versie kregen



Het Zuiverhuis van Markenburg.

we direct na uitlevering een exemplaar toegestuurd. Het gaat om een variant in de Reichsbahn (Ost) uitvoering, dus met het nummer VT 133 522, dat thuishoort in de tijdperken III en IV. Het model (02940, € 246,90) is een getrouwe kopie van het grote voorbeeld. Compleet met zandpijpen bij een van de twee wielstellen en gordijnen voor de ramen. Tillig zal de T1 later ook in TT (1:120) uitbrengen. In Railhobby 411 komen we met een uitgebreide test en een beschrijving van het grote voorbeeld op de railbus terug.-SF

MARKENBURG

Het thema gasfabriek, naar het voorbeeld van de fabriek in Eindhoven, wordt verder uitgebreid. Gebouwcluster 8 is al langer beschikbaar en het zogeheten Zuiverhuis, onderdeel van gebouw-



NS Gs, Rivarossi.

cluster 5, kan nu ook in model worden nagebouwd. In het Zuiverhuis werd het ruwe gas, gewonnen uit steenkool, gezuiverd van (zeer) ongezonde stoffen als teer, ammoniak en koolmonoxide. Het complex is niet gesloopt maar kreeg de status van monument (H0, € 86,85 / N € 74,95). De gebouwen vormen samen de gasfabriek, maar kunnen ook separaat worden geplaatst.-TO

RIVAROSSİ

H0. Op pagina 6 worden in een Uitge-licht Gs-wagens van Van Gend & Loos onder de loep genomen, de geelbanders. De wagens zijn fijn uitgevoerd en



Van Gend & Loos-wagens van Rivarossi.



Set geweerde ketelwagens bij Roco.



LS Models STVA-autotransporters, speciale productie.

veel onderdelen zijn af fabriek gemonteerd (6431, set 2 stuks, € 63,90, tp. IV). Kort daarna werd de set met twee gewone NS Gs-wagens uitgebracht. Bij deze wagens staan enkele luiken open en wordt een fijn geëst rooster zichtbaar (6430, € 63,90).-CvD

Roco

H0. De zes GATX-ketelwagens bevattende set zijn elk af fabriek individueel geweerde, ze vertonen druipsporen en vloeistofresten. Zo zouden we dat wel vaker willen zien. Elke wagen heeft een ander wagennummer en ze verschillen in veroudering (75972, € 244,90). Een pittige som, maar dan krijg je wel wat.-CvD

SPECIALE PRODUCTIE

H0. De door LS Models geproduceerde SNCF-autotransporters van STVA werden in de jaren '80 in vakantietreinen ingezet. De wagens zijn gedetailleerd



Roco FAALS-ertswagen, speciale productie.

uitgevoerd, diverse onderdelen dienen zelf te worden geplaatst (94010, set van twee wagens, € 119,95). De door Roco gefabriceerde zesassige FAALS-ertswagens zijn voorzien van een realistische lading. Losse onderdelen worden meegeleverd (76070, set van twee wagens, € 59,95). Beide typen wagen zijn verkrijg-

baar bij Modeltreinexpress.-YZ

EXTRA ONLINE

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



DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

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

hobbyou.nl/modelspoor

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/verzamelband



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 u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in 3 lagen, heeft een A4-formaat en is groen.

Prijs: € 7,99,
hobbyou.nl/snijmatA4



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 voorbeeldfoto, elk paardje heeft net weer andere stippen.

Prijs: € 7,50,
hobbyou.nl/appaloosa



Tot het rode licht gedoofd is

Dit boek laat in schitterende foto's een groot aantal spoorwegovergangen de revu passeren, van eind 19e eeuw tot heden. Van drukke overwegen in de grote stad, boeiende ontmoetingsplaatsen van trein- en wegverkeer en daarmee unieke tijdsbeelden, tot afgelegen overweggetjes op het platteland, waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan. Maar hoe lang zal dat nog duren? Tot het rode licht gedoofd is is een visuele geschiedenis van een verdwijnend fenomeen: de spoorwegovergang.

Prijs: € 29,95, hobbyou.nl/rodelicht



Meer producten?
Kijk snel op pagina 88.

BENTHEIMER EISENBAHN ONTVANGT NA LANG WACHTEN EERSTE LINTS

‘Treinen met een ziel’

Maandenlang duurde het wachten op de eerste motorwagens. De Bentheimer Eisenbahn kan zich nu eindelijk richten op de reactivering van het reizigersvervoer dat 45 jaar geleden werd beëindigd. Op 19 januari werd daarom de komst van de eerste twee Lints groots gevierd.

Joachim Berends is een emotionele man. En de ‘chef’ van de Bentheimer Eisenbahn heeft een ongekennde drive om dingen voor elkaar te krijgen. Toen hij op zaterdagmiddag tijdens de doopplechtigheid van de VT 111 in de druk bezochte werkplaats in Nordhorn het woord voerde, kreeg hij een brok in de keel. ‘Deze treinen hebben een ziel. Zoals onze graafschap dat ook heeft’. Het was een korte maar veelzeggende zin in een lange voordracht die kernachtig weergaf waarom de eerstverantwoordelijke bij de BE even zijn eigen woordenstroom onderbrak. Jarenlang was Berends voor en achter de schermen bezig geweest om het reizigersverkeer terug te krijgen. Hij had het tij mee toen Olaf Lies minister van verkeer in de regering van de deelstaat Niedersachsen werd. SPD-er Lies, nu portefeuillehouder van milieu, verklaarde dat het nu zaak is om de motorwagens in de

nabije toekomst door te laten rijden naar Emmen en Coevorden. ‘We hebben een Europa nodig dat verbindt’, constateerde de bestuurder met de Europese verkiezingen in zicht. ‘En gelet op het engagement van Joachim Berends gaat die doortrekking ook lukken. We hebben volgende week opnieuw overleg hierover met de provincie Drenthe.’

MILIEUPROJECTEN

Lies had nog een uitsmijter in petto, ongetwijfeld ook uit electorale overwegingen. ‘Diesel moet niet ‘verteufelt’ worden’, dient niet te worden verketterd. ‘Want met dieselmaterieel kun je op het spoor heel goed milieuprojecten uitvoeren.’ Feit is dat Nordhorn, een van de twee Kreis-steden met 50.000 inwoners in Duitsland waar geen reizigerstrein stopt, veel verwacht van



De Lints VT 111+114 rijden als trein B 394 nabij Veldhausen, 22 januari 2019.

het nieuwe verkeersmiddel. De stad herbergt diverse onderwijsinstituten en slibt in de spits voortdurend dicht. De trein moet redding brengen. Die 'trein' diende zich op vrijdag 18 januari in tweevoud aan. Met enige vertraging - symbolisch voor dit project - vertrokken de VT 111 en VT 114, gereden door de nieuwe BE-medewerker Gert Meenken die twintig jaar rijervaring met dit materieel heeft, vanuit Beddingen bij Salzgitter naar Bad Bentheim. Toen het graag geziene duo hier rond de klok van vijven arriveerde bleek dat trein DLR 90906 uiteindelijk veel van de vertraging had goedgemaakt. Vervolgens stapte een aantal medewerkers van de BE in en reed het gezelschap naar Nordhorn.

KRUIDENBITTER

Nadat beide treinstellen ongeschonden de nacht waren doorgekomen - een tweekoppige bewaking moest voorkomen dat graffitispuiters hun slag zouden slaan - werd in relatieve stilte een proefrit naar Neuenhaus gehouden. Dat ging met 20 km/h, omdat de dwarsliggers op dit gedeelte nog niet zijn gestopt en de railstaven nog niet aan elkaar zijn gelast. In Neuenhaus wachtte de burgemeester de trein op waarin uiteraard Joachim Berends had plaats genomen. Zo trots als een pauw bracht hij met een lokale kruidenbitter een heildronk uit. De proefrit duurde ook zo lang omdat onderweg bij nieuwe haltes werd gekeken of die buiten het profiel van de VT 114 pasten en of bepaalde elektronica naar behoren functioneerde. Van Neuenhaus werd vervolgens een slag gemaakt naar Bad Bentheim en vervolgens met wat hogere snelheid terug naar Nordhorn waar even later de eerste gasten binnendruppelden.

KONINGIN EMMA

Hoogtepunt van de inwijding van het nieuwe materieel, dat met witte rookwolken en paarse laserstralen werd begroet, was de onthulling van de naam. De VT 111 gaat nu als 'Fürstin Pauline Emma zu Bentheim und Steinfurt' door het leven. Als teken van verbondenheid van de Bentheimer met het graafschap waar de spoorlijn doorheen snijdt. 'Deze naam geeft ook de band met Nederland weer. Deze Pauline Emma was de zus van de Nederlandse koningin Emma. Die had in het slot in Bentheim zelfs een eigen kamer', aldus Berends. Ook de overige vier andere Lints krijgen namen die aan deze adellijke familie zijn gelinkt. Wellicht was het aansprekender geweest om voor eigentijdse namen te kiezen. De gekozen naam accentueert vooral de vroegere verhoudingen binnen deze regio. De VT 112, 113 en 115 worden begin april verwacht. Een paar maanden later, medio juni, wordt dan eindelijk met de reizigersdienst tussen Bad Bentheim en Coevorden begonnen. In de tussenliggende tijd worden de dertien nieuwe machinisten/buschauffeurs die de bedrijfscursus met goed gevolg hebben afgelegd, opgeleid tot ervaren Lintbestuurders. In totaal zijn er door de komst van de motorwagens dertig medewerkers bijgekomen, want ook zijn er nieuwe onderhoudsmonteurs, verkeerskundigen en verkeersleiders aangenomen. De motorwagens worden volgens het contract met de vervoersregio in de eigen nog uit te breiden werkplaats onderhouden.

OMHEINDE LOCATIE

Tot die tijd staan ze achter slot en grendel. De VT 111 en VT 114 werden op dinsdag 22 januari van Nordhorn naar Coevorden overgebracht, waar ze op een omheinde locatie op de komende zomer wachten. De locatie is eigendom van de gemeente Coevorden; de firma Nijhof-Wassink heeft hier een bedrijf waar de in Zwolle gebouwde Scania's worden gestald in afwachting van



1. Proefrit van de VT 114 op de dag na aankomst ter hoogte van Hestrup, 19 januari 2019. **2.** Doop van motorwagen VT 111 in de werkplaats in Nordhorn op 20 januari 2019. **3.** Passage van de VT 114+VT 111 bij Veldhausen tijdens de rit naar Coevorden, 22 januari 2019. van Laarwald, 22 januari 2019.

transport naar het buitenland. Tijdens de rit die uw redacteur maakte bleek dat reeën nog moeten wennen aan de blauwwitte motorwagens. Ze kennen dit materieel niet en staken bij een bepaalde passage zonder te knipperen met z'n zessen pal voor de Lints over. Een snelle remming voorkwam erger. Hopelijk verloopt de verdere inburgering zonder bloedvergieten.

MÄRKLIN MOTORPOST IS PAS DE TWEEDE BRUINE VARIANT

Comeback van een oude bekende

Het handmonster stond op de grote stand van Märklin tijdens de internationale speelgoedbeurs van Neurenberg 2018. De comeback van de bekende Motorpost van toen bleek te worden begeleid door een extra tweeassige postwagen, beide modellen samen voor het eerst in de bruine kleur. Reden voor een nadere, hernieuwde kennismaking.



Voor het eerst samen als een artikel: de bruine mP 3029 en de bruine postwagen.

Welgeteld veertien keer presenteerde Märklin sinds 1989 een H0-variant van de mP 3000, de Motorpost van NS PTT. Daarvan was het overgrote deel een moderne geelrode versie. Slechts twee keer werd een bruine motorwagen gemaakt, de 3001 verscheen in 1996 met een Delta-motor, nu presenteert 'Göppingen' de 3029 als eenmalig model dat voor het eerst is voorzien van de beproefde mfx-decoder, met uiteraard geluid. Daarbij heeft Märklin nog een kleine primeur in petto: de mP in 1:87 zit in een doos met een tweeassige gesloten postwagen type Gs. Die is eveneens bruin gespoten.

De jongste Motorpostvariant moet het dus hebben van het inwendige, al biedt het exterieur ook voldoende. De matte, bruine kleur op de kunststof kap overtuigt, net als de gele vlakken op de fronten. De opschriften zijn eveneens conform het grote voorbeeld. Met het juiste lettertype is ook het nummer van de mP aangebracht: 3029. Rechts naast de cabinedeur is met 'sjablonen' de datum van de jongste revisie weergegeven: 1977. Elf jaar eerder, in 1966 kreeg de Motorpost een bruin jasje. Dat was in het jaar dat de 3029 door Werkspoor werd afgeleverd. In totaal werden in 1965 en 1966 35 mP's gebouwd, als opvolgers van de verbouwde Blokkendozen die voor het postvervoer werden ingezet. Märklin bracht in de loop der jaren onder meer de nummers 3001, 3004, 3006, 3020 en 3034 uit. Enkele sets werden met twee mP's uitgebracht.

MÄRKLIN PROFIEL

Het mag dan wel om een van oorsprong gedateerde gietvorm gaan, het 'nieuwe' model oogt alleszins eigentijds. Dat komt mede door de keurig ingezette ramen in de zijwanden en de cabine. Die laatste zijn, zoals in werkelijkheid, voorzien van drie ruitenwissers. De cabine is vrij sober in lichtgrijs uitgevoerd. Dat impliceert dat u met een penseel en wat verf aan de slag moet om de stoel van de machinist een andere uitstraling te geven. Vergeet dan ook niet om een miniatuurmachinist aan het werk te zetten. De cabinedeuren hebben metalen handgrepen, het dak wordt verfraaid met een geëtste opbouw. Daarentegen zijn de eenbeenspantografen aan de grove kant. Hier had Märklin wellicht voor een subtieler exemplaar kunnen kiezen. Al past deze stroomafnemer wel binnen het geldende Märklin 'profiel': authenticiteit mag, wordt beoogd, maar moet niet, om het even kort door de bocht te definiëren.

NIET LANG GENOEG

De echte Motorposten van NS PTT hadden een lengte van 26,4 meter. Dat betekent een H0-lengte over de buffers van 310,30 mm. De werkelijke lengte van de 3029 bedraagt 270,00 mm. Dat impliceert dat de miniatuur Motorpost met -40 mm beduidend aan de korte kant is. Een langere versie was uit oogpunt van productiekosten natuurlijk niet te verwachten. Het van metaal-

sputgietaalwerk gemaakte onderstel van de mP 3029 (artikelnummer 26613, € 359,95) is rijk aan details. Alle relevante onderdelen zijn zichtbaar. Maar dat is op zich geen nieuws, die zitten er eerlijk gezegd al jaren op. Dat geldt ook voor de draaistellen. Die kunnen anno nu de toets der kritiek ruimschoots doorstaan.

GROTE BUFFERS

De van de karakteristieke grote buffers voorziene Motorpost wordt aangedreven door een zogeheten drumcollectormotor die direct op een van de twee draaistellen is gemonteerd. De motor draait dan ook mee als de mP door een boog rijdt. De beide assen van dat draaistel worden via twee keer twee tandwielen aangedreven. De vier wielen van dat draaistel hebben een antislipping. De aandrijving mag dan wat ouderwets ogen, het vermogen is groot genoeg om een lange sleep Gs-postwagens te trekken. Al is vermogen natuurlijk niet zo'n issue voor een Motorpost. De frontseinen branden al naar gelang de rijrichting. Interieurverlichting is eveneens aanwezig.

Het geluid - de luidspreker zit boven het loopdraaistel - geeft onder meer een werkende signaalhoorn weer, piepende rem-



1. De neus van de Motorpost overtuigt ook qua kleur. **2.** Het silhouet van de mP 3029: alle relevante onderdelen zijn aanwezig. **3.** De opschriften zijn ragfijn en conform het grote voorbeeld. **4.** De kap is gemakkelijk te verwijderen; het model heeft ruimte genoeg voor alle elektronica.



men, een ventilator en een compressor. Saillant detail: we horen verder ook een elektrische perronkar voorbij rijden, het stemmen van post en het sluiten en openen van de in totaal zes laaddeuren die de Motorpost rijk is. De stevige, bruine kap kan gemakkelijk worden verwijderd door het losdraaien van drie diepliggende schroeven; die zitten net buiten de beide draaistellen. Deze handeling is nodig om de stroomtoevoer te veranderen, van de contactpunten van de modelrails naar de pantografen. De schakelaar zit onder de eerste printplaat.

De gesloten tweeassige Gs is ook een oude bekende, maar is in



een bruine kleur gespoten. Het model heeft het NS-nummer 120 2 815-0. Samen met de mP vormt het een mooie combinatie die thuis hoort in tijdperk IV, want beide modellen weerspiegelen de inzet in 1977. Het zou mooi zijn als die Gs ook los verkrijgbaar zal zijn, dan kan een nog completere posttrein uit de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen worden samengesteld.

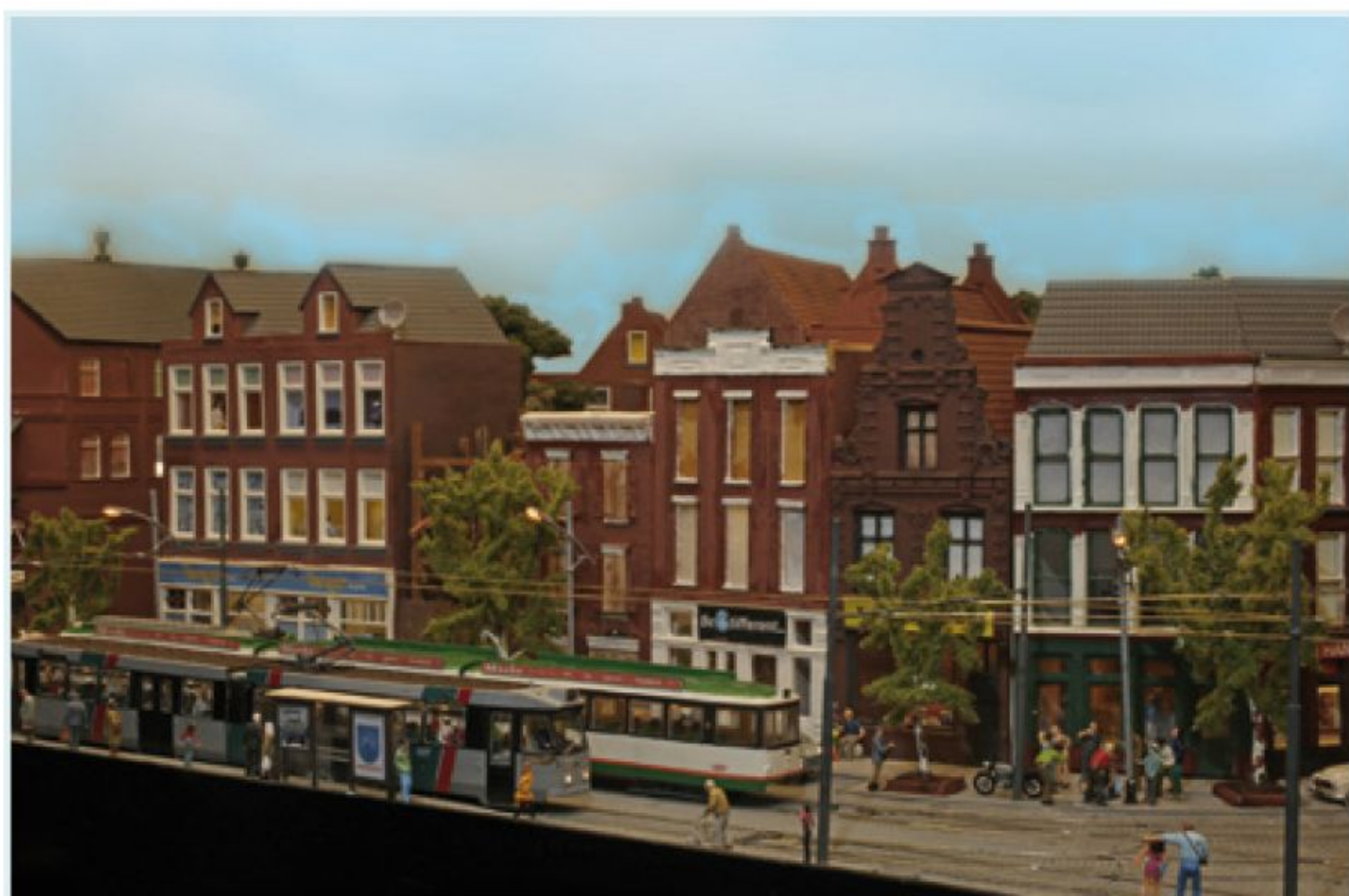
De volgende Railhobby, nummer 411, verschijnt circa 9 april.

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



Brexit of geen brexit

Het National Tramway Museum in het Engelse Crich herbergt een topcollectie aan trams, van dubbeldekkers tot de B.E.T. red.



Baan in beeld: Stameldam

De Rotterdamse Nieuwe Binnenweg van modelbouwers Robert van der Burg en Hans Vos kent ook in H0 een druk tramverkeer. Van RET-vierasser, Schindler en Duewag tot Citadis-lagevloertram.



Doen: wachterswoning in N

Houtlijm, satéprikkers, een hobbymes en een loop zijn door N-spoorder Ton Oosterom bij de wachterswoning van Markenburg gebruikt.



Techniek: werkende Culemeyer

De Culemeyer-rolwagen met DAF-trekker van modelbouwer Rob Mooij wordt mechanisch met een NS Gs beladen.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werken aan dit nummer mee** Dick van Beek, Paul Bender, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Arie den Heijer, Joep Klazen, Hans Koning, Lesley Langeveld, Hans van Lith, Martin Menke, Eric Salleveld, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Wim Wijnhoud **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 veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

Hotel Restaurant Grischuna

7 dagen half-pension
met gasten
kaarten voor gratis
reizen tot Davos-Laret!
Vanaf CHF 665.00
(Euro tegen actuele wisselkoers)



Speciale aanbieding Wintersprookje 2019: „WINTERMÄRCHEN“

- 7 dagen in gemoedelijke twee-
persoons- of Eenpersoonskamer
met Douche/WC, föhn, Radio/Sat-
TV, gratis Wifi.

- Schlemmer-Halfpension (4 gan-
gen met saladebuffet) naar keuze
éénmaal fonduen.

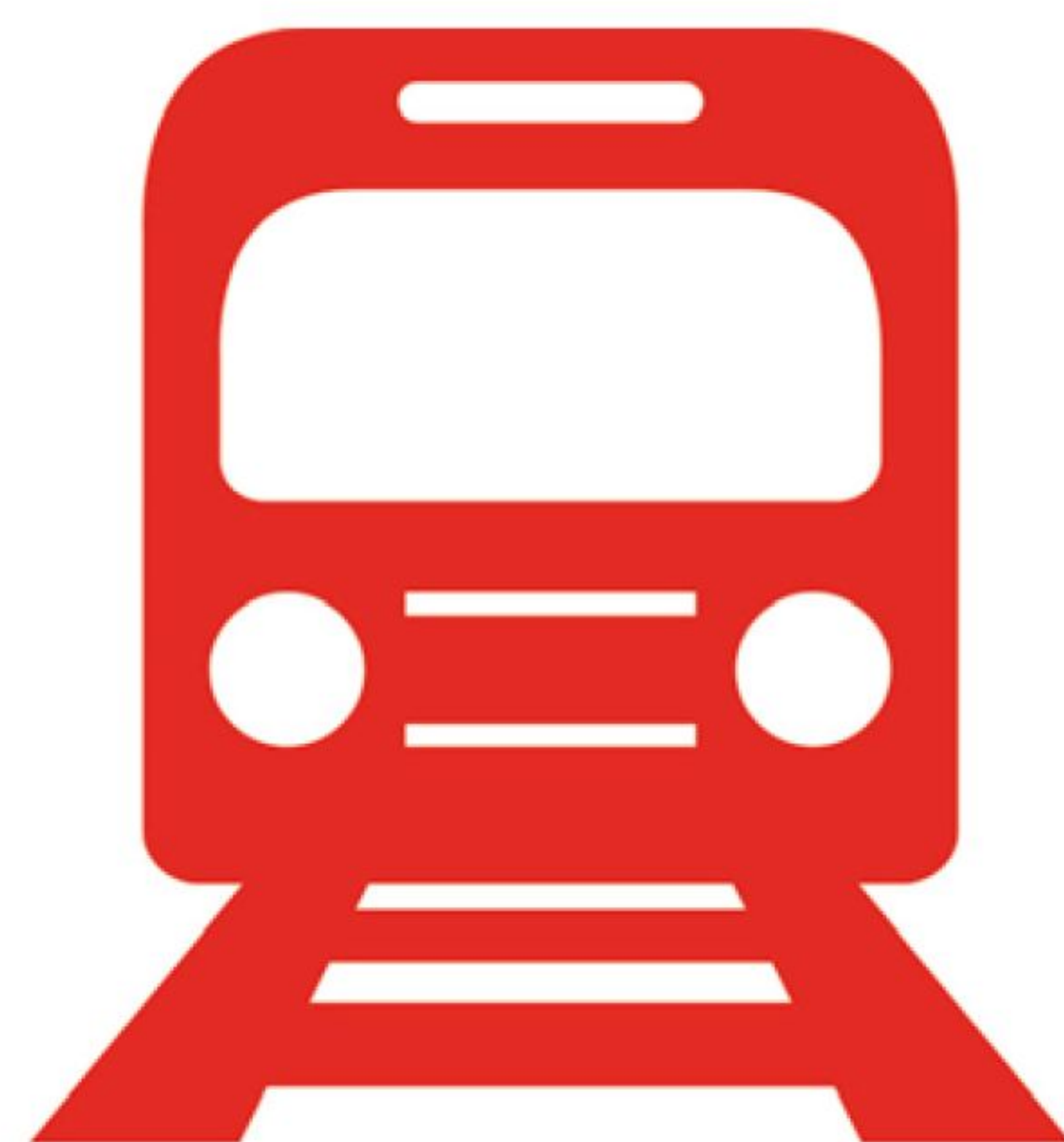
- Inclusief Graubündenpas

Rhätische Bahn, Postauto en
Matterhorn/Gotthardbahn, 2 dagen
gratis reizen, dagkaart voor een rit
met de slee naar Preda/Darlux/
Bergün of naar keuze naar het
Wellnessbad „Alvaneu“ en het
spoormuseum.

Vanaf CHF 819.00 per persoon
(Euro tegen actuele wisselkoers)

Familie R. u. A. Uffer – CH 7477 Filisur/GR
Tel.: 0041-(0)81-4041180 – Fax 4042480
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
<http://www.grischuna-filisur.ch>

De ideale plek voor Trein- en Wintersport-vrienden.
Rustig en zonnig, direct aan het RhB-stationsgebied ge-
legen (Unesco Wereld erfgoed route /Halte Bernina en
Glacier-Express, in de buurt bij het Landwasserviadukt).



Trein Select

Kerkweg 147a

6155 KM Puth

046 - 428 2580

info@treinselect.nl

www.treinselect.nl



nieuw 2019



Import:

T S D

train service danckaert

www.loksound.nl

e-mail: contact@tsdbvba.be



Breng ons een
bezoek in het
SPOORWEG-
MUSEUM
te Utrecht
Op 15-16-17
maart:
On traXS!



TILLIG 25 BAHN

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

Binnenkort leverbaar

NS 1300 Serie

20.370.01	NS 1305, Roco turquoise, DC Analooq, III
22.370.01	NS 1305, Roco turquoise, DC LokSound
23.370.01	NS 1305, Roco turquoise, AC LokSound
24.370.01	NS 1305, Roco turquoise, DC LokPilot
20.371.01	NS 1304, blauw L-sein, DC Analooq, III
22.371.01	NS 1304, blauw L-sein, DC LokSound
23.371.01	NS 1304, blauw L-sein, AC LokSound
24.371.01	NS 1304, blauw L-sein, DC LokPilot
20.372.01	NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC Analooq, IV
22.372.01	NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC LokSound
23.372.01	NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, AC LokSound
24.372.01	NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC LokPilot
20.373.01	NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC Analooq, IV
22.373.01	NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC LokSound
23.373.01	NS 1310, blauw NS-logo A-sein, AC LokSound
24.373.01	NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC LokPilot
20.374.01	NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC Analooq, IV
22.374.01	NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC LokSound
23.374.01	NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, AC LokSound
24.374.01	NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC LokPilot

NB: Wisselstroom uitvoeringen met LokPilot kunnen wij helaas niet leveren.



Artitec | Papaverweg 29b | 1032 KE Amsterdam | info@artitec.nl

EXCLUSIEF: MUSEUMTREINSTEL HONDEKOP 766



VOORDEEL VOOR DONATEURS!

DOOR DE HULP VAN DE DONATEURS EN VRIJWILLIGERS VAN STICHTING HONDEKOP IS HET MOGELIJK GEWEEST, DE 766 VOOR SLOOP TE BEHOEDEN EN EEN TWEEDE LEVEN ALS MUSEUMTREINSTEL TE GEVEN. OM DE 766 OOK IN DE TOEKOMST RIJDEND TE KUNNEN HOUDEN IS HEEL ERG VEEL GELD NODIG, EN BLIJFT DE STEUN VAN DE DONATEURS ONMISBAAR.

Bent u al donateur van Stichting Hondekop?
Dan geniet u een speciale korting van € 27,50 op de aanschaf van het model van de exclusieve 766.

Bent u nog geen donateur van onze stichting?
Voor slechts € 27,50 wordt u donateur en helpt u ons om de 766 rijvaardig te houden. Tevens geniet u ook als nieuwe donateur van € 27,50 korting op de aanschaf van de exclusieve 766.

Bezoek onze website www.mat54.nl en wordt donateur!

Meer informatie en/of bestellingen via www.bentinkmodelspoor.nl. Uiteraard bent u ook van harte welkom in de winkel te Apeldoorn.



EEN PRACHTIGE SAMENWERKING TUSSEN ARTITEC, BENTINK MODELSPOOR & STICHTING HONDEKOP HEEFT GERESULTEERD IN; HET MUSEUMTREINSTEL 'HONDEKOP 766'.

Dit treinstel zal geleverd worden in een speciale 766 verpakking inclusief certificaat en kan exclusief en alleen besteld worden via www.bentinkmodelspoor.nl of in de winkel te Apeldoorn.

De 766 kan ook als digitale sound uitvoering besteld worden voor zowel het gelijk- als wisselstroomsysteem. Verwachte levertijd: 3e kwartaal 2019

WINKELPRIJS
VANAF
€ 469.00

LOSEWEG 39 | 7315BB
APELDOORN | 055 521 22 70

WWW.BENTINKMODELSPOOR.NL

**SPECIALE
DONATEURSPRIJS
VANAF
€ 441.50**