RAILHOBBY.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Crich Tramway Museum

BP 8 718836 140426 00411



Railtest: Tillig overtuigt
met DR-motorwagen T1



Baan in Beeld: RET in HO
Stameldamse Nieuwe Binnenweg



Digitaliseren en weatheren:
Pimp de Roco DB 103

Jaargang 42, Railhobby april 2019 - nr 411 - € 7,50 / € 8,50 (BE)

JAHRE | YEARS

märklín



© Lolke H Bijlsma

Locomotief 1652 kwam in 1982 bij de Nederlandse Spoorwegen in dienst. Tot de overgang naar NS Reizigers met vernummering naar 1852 in 1999 werd deze loc zowel voor personen- als goederentreinen ingezet. De foto toont de 1652 op zaterdag 30 mei 1992 voor de Hoek – Warszawa Express in Hoek van Holland. Nu als Märklin model, full-sound, in een kleine oplage exclusief voor Nederland.

37177 *Elektrische locomotief NS 1652* | *Eenmalige serie 2019 in beperkte oplage*

märklín HO

Voorbeeld: Multifunctionele locomotief serie 1600 van de Nederlandse Spoorwegen (NS) in gele basiskleur. Bedrijfsnummer loc 1652 met het wapen „Utrecht“.



Highlights

- Chassis en opbouw van de loc hoofdzakelijk van metaal
- Uitgebreide licht- en geluidsfuncties
- Met digitale speelwerelddecoder mfx
- Automatische aanmelding bij het Mobile Station door de ingebouwde mfx-decoder

Nu in de winkel!

Model: Met Digital-decoder mfx en meertonige tyfoon. Geregelde hoogvermogenaandrijving. 2 assen aangedreven. Antislipbanden. Driepuntsfrontsein wisselt met de rijrichting en 2 rode sluitseinen traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsarme LED's.

Imitatie van automatische koppeling wordt meegeleverd en kan aan een loczijde de plaats van de kortkoppeling innemen. Lengte over buffers 21,0 cm.

€ 329,99*

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

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

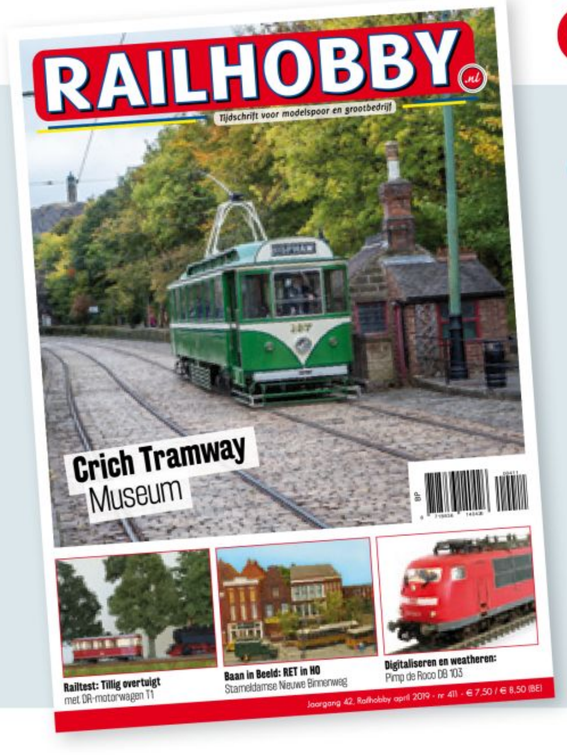
Medio februari verscheen de tweede Neurenbergspecial. Een delegatie van redacteuren van Railhobby heeft weer veel nieuwtjes kunnen optekenen. Ook naar Nederlands voorbeeld waren dit jaar enkele mooie nouveautés te vermelden, zoals de 1300 bij Artitec, de 1100 van Piko en tot onze verrassing naast de Sik ook de 2400 bij Roco. Dan komt uiteraard de vraag naar voren: wanneer zullen de nieuwe modellen in de winkel liggen? We raakten in gesprek met Marcel Elbertsen van Model Engineering, dat onder andere Rivarossi en Arnold van Hornby importeert. Hij legde ons het probleem uit waar fabrikanten tegenwoordig mee kampen. Vroeger werd een nieuw model uitgebracht en kon er een ruime voorraad worden aangelegd. Wanneer het model goed wordt verkocht is dat geen probleem. Dat was ook veelal het geval in de voorbije decennia. Wilde je het hebben, dan kon je het gewoon bestellen. Maar het 'profiel' van de klant is de laatste tijd veranderd. Vooral de jeugd heeft steeds minder interesse in modelspoor. De opkomst van internet en vooral de smartphone heeft de aandacht verplaatst. Sommige fabrikanten proberen het tij te keren, zoals Märklin met het My World-assortiment. Dit alles heeft er toe geleid dat gerenommeerde fabrikanten het moeilijk hebben. Een faillissement van Märklin is maar net afgewend en Fleischmann heeft zijn H0-productie gestaakt en maakt alleen nog spoor N-modellen. Daarin is het overigens wel marktleider. Het H0-programma is ondergebracht bij Roco, waar overigens geen N-spoor producten meer vandaan komen. De veranderde markt heeft er toe geleid dat er geen grote voorraden meer worden aangelegd. Fabrikanten maken een schatting hoeveel stuks er verkocht zullen worden. Om rendabel te zijn is fabricage van een minimum aantal stuks noodzakelijk. Veelal ligt dat bij 500 stuks. Ook winkeliers maken een inschatting in het aantal te verkopen exemplaren. Maar dan kan het voorkomen dat een klant, die twijfelt en nog even wacht met de aankoop, achter het net vist. Alhoewel de belangstelling voor N-spoor beduidend lager is dan voor H0, was volgens Marcel de eerste batch van 500 stuks van de NS Traxx al snel uitverkocht. Op de beurs van 2018 werd het model opnieuw aangekondigd, maar dan met een ander nummer. Ook deze batch bleek goed te lopen en er moest op een gegeven moment nee worden verkocht. Op de laatste beurs werd vermeld dat de loc opnieuw uitkomt, met weer een ander nummer. En wie weet loopt ook dit model 'als een trein'. Toch werken de fabrikanten tegenwoordig liever volgens de strategie van kleinere batches dan te blijven zitten met onverkoopbare voorraden. In de markt van lasercut-modellen gaat het weer anders. Daar zijn de voorraden nog kleiner, maar kan vaak op bestelling worden geproduceerd. Ook is het vaak mogelijk om speciale producties te laten maken. Kortom, de modelspoormarkt is volop in beweging en alhoewel mede door de vergrijzing de belangstelling voor de hobby wat terugloopt, gaan we er van uit dat er nog voldoende aanhang overblijft en we dit blad nog jaren met interessante artikelen kunnen vullen.



Met het kweken van belangstelling voor modelspoor kun je niet vroeg genoeg beginnen. (foto Ton Oosterom)

Ton Oosterom

COVER



Crich National Tramway Museum

Brexit of geen brexit, de collectie enkel- en dubbeldeks trams blijft uniek.

Foto: Dick van Beek

ADVERTEERDERS

2 Gebr. Märklin & Cie **4** Gijs van Appeldoorn Spoorweg Fotografie **4** Modelbouw Centrum Hilversum **37** Freebit/N-Spoorstore **37** Keesmarklin **37** Domburg Train Support **37** Somberg Modelbouw **71** Hobma Modelbouw **71** REOS Beeldproducties **71** Van Zuthem Autominiaturen **71** Peperkamp Modelbouw **71** Beelen Modelbouw **71** TreintjeOost 83 Train Service Danckaert / ESU **83** Artitec **84** Modelleisenbahn München GmbH

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

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

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

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

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

Uw advertentie hier?

Neem contact op met de salesafdeling via
adverteren@scalapublishing.nl
of telefonisch via 033-4892919

RAILHOBBY.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

MCH
MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

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





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



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

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

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

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

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

UITGAVE VAN RAILHOBBY GEMIST?

















Bestel via www.hobbyou.nl/railhobby



Techniek: Culemeyer wagon-carrier
De door Rob Mooij gebouwde Culemeyer kan worden beladen. Het weer afladen gaf meer hoofdbrekens.

18 Doen: wachterswoning schaal N
N-spoorder Ton Oosterom gaat aan de slag met de baanwachterswoning van Markenburg in lasercut.

22 Historie: spoor & tram in het Verenigd Koninkrijk, deel 2
De enkel- en dubbeldeks trams van het Crich Tram Museum rijden door een zorgvuldig vormgegeven historische setting.

28 Doen: NS-locs negen noppen breed, deel 2
Lego-bouwer Joep Klazen rondt de bouw van treinen in 1:33 af met stoomlocs, diesel 2200 en moderne Traxx'en.

34 Historie: HSB-motorwagen T1
De in 1933 door Waggonfabrik Dessau geleverde meterspoorwagen VT 133 522 ontliep de overbrenging naar de Sovjet-Unie.

38 Railtest: HSB T1 Tillig
Harzer Schmalspurbahnen-kenner Guus Ferrée onderwerpt de tien centimeter korte tweeasser aan een optische en (rij)technische verkenning.

42 Baan in beeld: Stameldam en RET
De Nieuwe Binnenweg met tramremise Delfshaven van Robert van der Burg en Hans Vos biedt een bijzonder levendig straatbeeld en dito tramverkeer.

48 Techniek: Roco BR103
Dave van Berkel digitaliseert en supert de verkeersrode zesassige eloc.

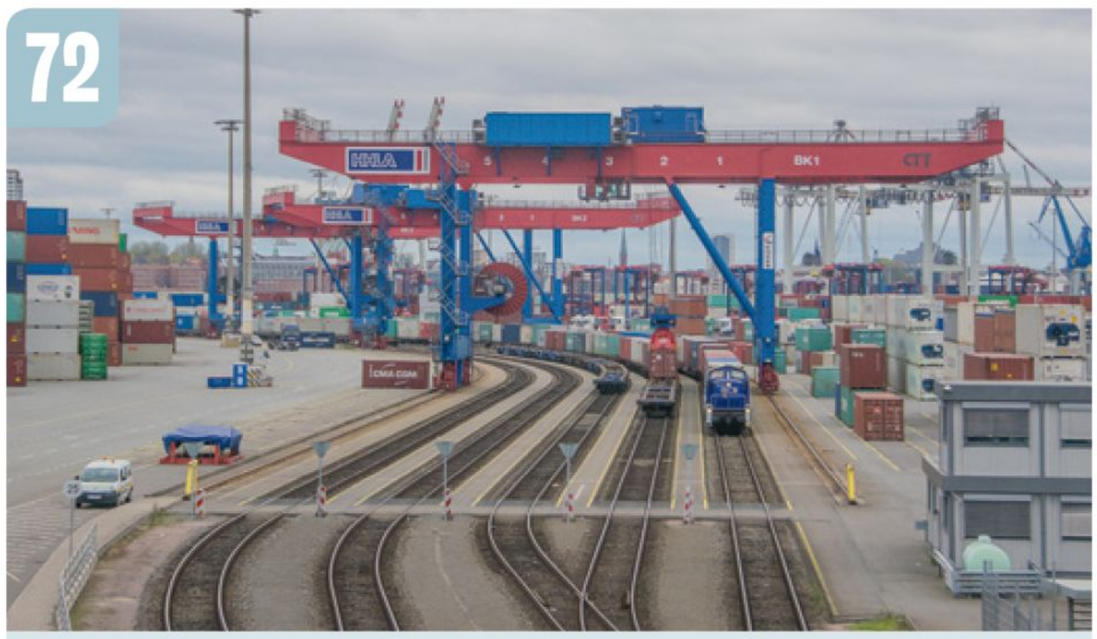
54 Doen: viaductbouwkit Wills
Thonis van der Weel bouwt het schaal 00-viaduct van het Engelse Wills in een diorama naar Nederlands voorbeeld.

78 Uitgelicht: graansilo van Märklin
Voor de vanaf tijdperk II in te zetten Raiffeisengraansilo is in 1:87 heel wat ruimte nodig. En tijd om het imposante gebouw op te trekken.

... en de rubrieken
10 Rail Actueel
17 Column door gastschrijver Paul Boshuyzen
53 Railnieuws
63 De Vijf van ... Keesmarklin
64 Modelnieuws
77 Railpers
82 Preview Railhobby 412 (= 2019/05)



Doen: woonhuizen met interieur, deel 1
De bekende vraag: maken we een interieur in het huis of laten we het zo? Edward van den Berg voorziet ze van woon- en slaapkamers en keukens.



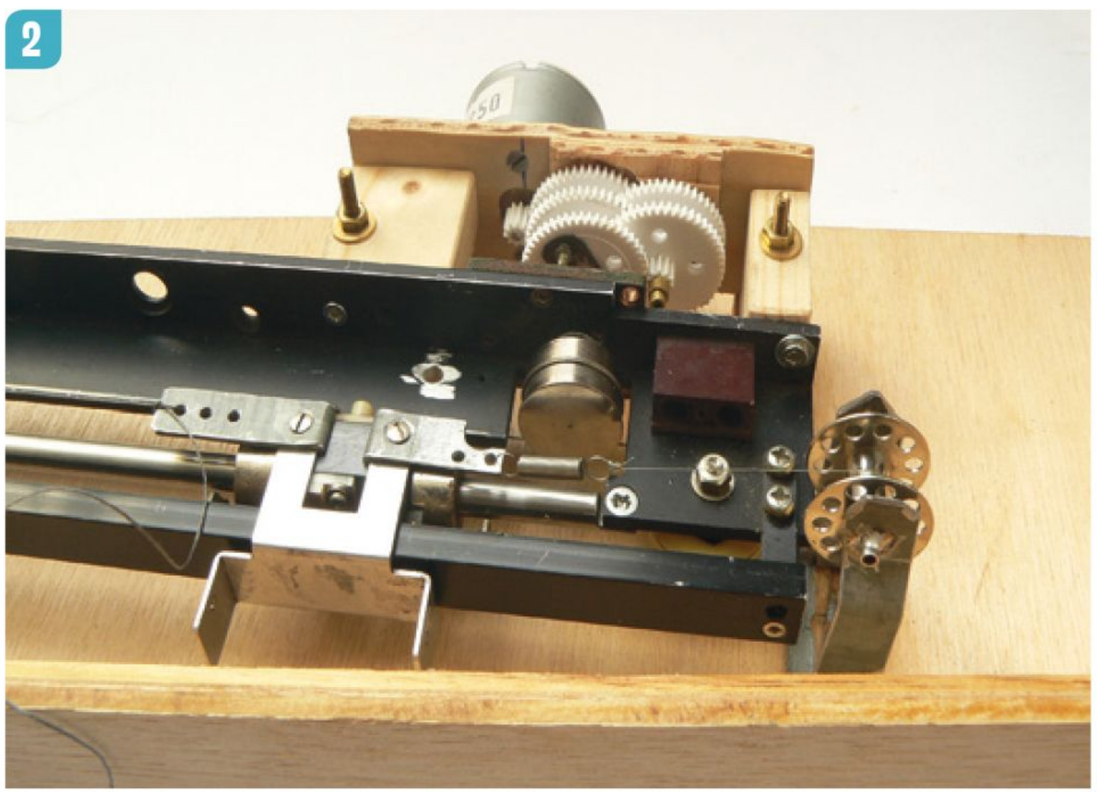
Reportage: haven Hamburg
Sander Broerse verkent het goederentreinverkeer in en rond de haven van Hamburg en maakt een vergelijking met Rotterdam.

ALS HET ZONDER EEN STRAAT TOCH ECHT NIET GAAT

Werkende wagon-carrier in H0

Tijdens het surfen op internet kwam Rob Mooij een filmpje tegen waar iemand liet zien hoe hij in model een spoorwagen op een Culemeyer-rolwagen trok. Verder surfen bracht een grootbedrijffilmpje over dit transportsysteem aan het licht. Voor Rob aanleiding tot verder onderzoek en het bouwen van een eigen systeem.







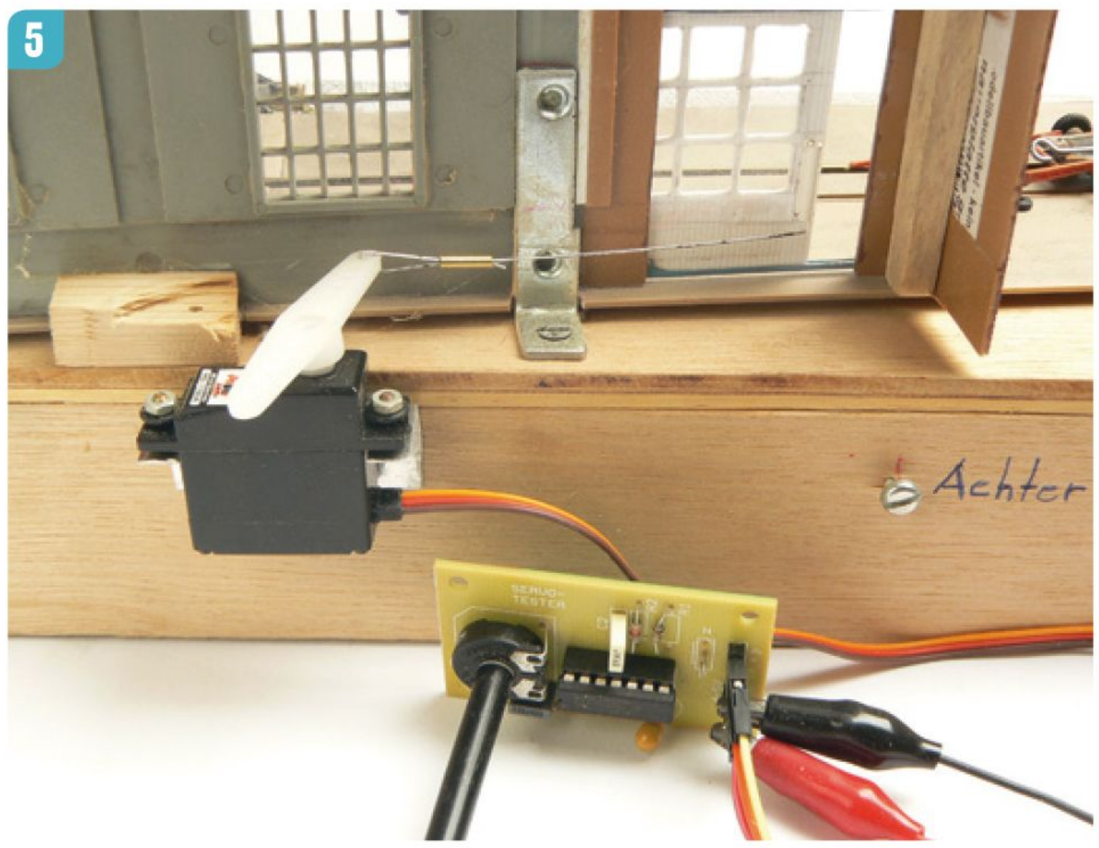


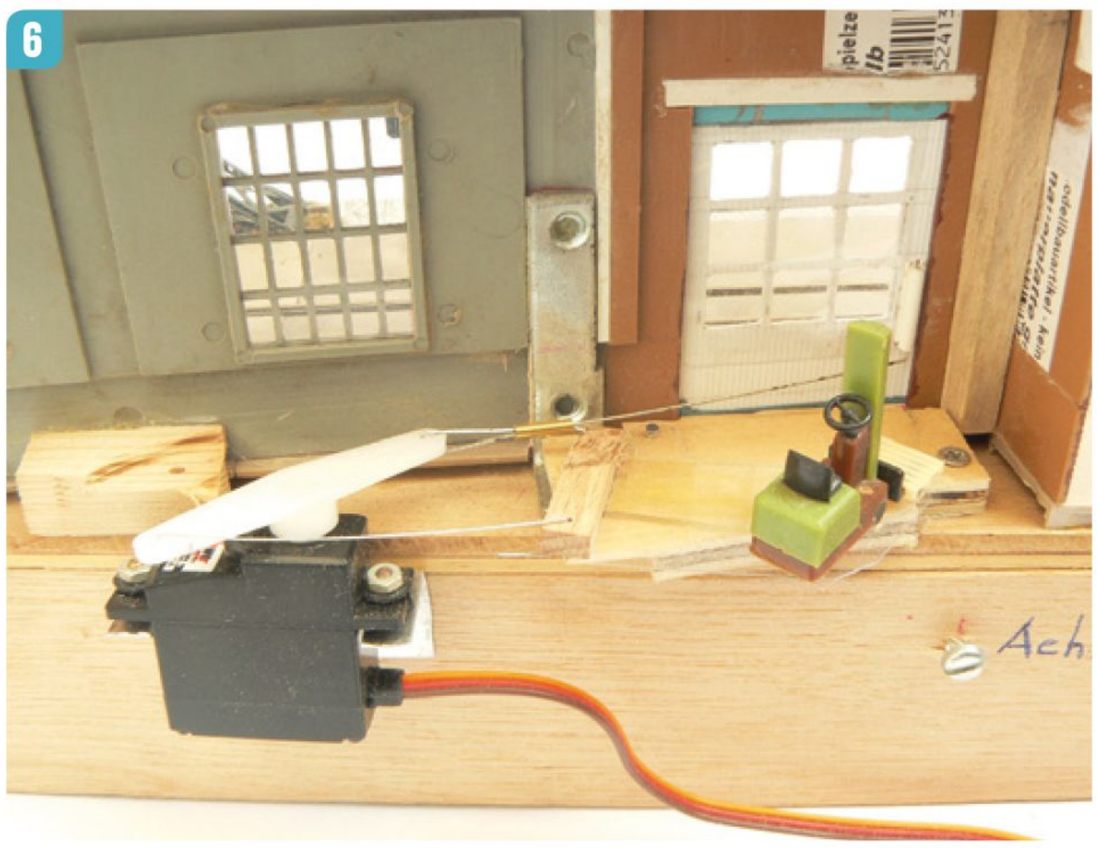
Het opladen op het oude Wiking-model op de video verliep wat schokkerig, maar dat bleek geheel voorbeeldgetrouw. Het afrijden van de wagen werd helaas niet getoond. Dat prikkelde: hoe zou het zijn als de gehele cyclus in beeld kon worden gebracht? Het denken was begonnen. Ook in Nederland zijn meerdere rolwagens (ook wel wagon-carriers genoemd) actief geweest. Bekend is die tussen Philips-vestigingen in Eindhoven en het

1. Rare jongens die modelbouwers: wat dit zal moeten worden… **2.** Het gewijzigde deel van de printer: rechts de lierkabel, links de visdraad. De naaimachinespoel fungeert als keerrol. **3.** Een soort ‘trekkertrek’, maar dan anders. **4.** Proef geslaagd!



De eerste beladingsproeven met een heuse spoorwagen.





5. De eerste animatie: de schuivende loodsdeur. Voor de aansturing is een servo-tester gebruikt. **6.** De tweede animatie in wording: links de servo, de lange trek/duwstang gaat naar de deur, de korte naar het draaiplateau met de heftruck.

nabijgelegen Veldhoven reed. Maar ook veel Haagse PCC-tramwagens zijn met dit soort wagens vervoerd. Culemeyer was wel de bedenker van dit soort wagens, hij was zeker niet de enige bouwer ervan. Draize (Zwitserland), Cometto (Italië) en Seag (Duitsland) zijn op dit gebied bekende namen. Geïnspireerd door de video ben ik nagegaan of dit ook met een Nederlands tintje mogelijk was.

Lierkabel

Van het bekende vervoer voor Philips zijn vele foto's en zelfs maatschetsen bekend. Naar tekeningen uit een oude Modelbouwer had ik al eens de speciaal voor dit vervoer gebouwde 226 pk sterke DAF VE 2400 DP-30 in model vertaald. Voor de rolwagen heb ik het qua aantal wielen niet, maar qua fabrikant wel juiste, Kibri-exemplaar gebruikt. Het opladen van een wagen hoeft niet moeilijk zijn: de lierkabel kan geheel voorbeeldgetrouw zijn: functioneel en zichtbaar. Voor het lossen lag de zaak anders. Bij het grootvoorbeeld deed de zwaartekracht het meeste werk en werd de lierkabel niet als aandrijving maar als rem bij het afrollen gebruikt. Het wagendek zoals bij het voorbeeld iets schuin zetten was bij de Kibri-wagen slecht mogelijk en zou in het modelbedrijf onbetrouwbaar zijn. Na wat proberen en testen bleven er twee opties over. Met een duwstang de wagen van de rolwagen afduwen of met een nagenoeg onzichtbare draad de wagen van de rolwagen aftrekken waarbij de lierkabel als remkabel fungeert.

Van een in de reparatie van industriële printers werkzame kennis had ik ooit enkele door een RVS-kabel aangedreven mechanieken gekregen. Deze leverden een mooie, soepele rechtlijnige beweging. Aangedreven door de originele motor was de rijsnelheid vele malen te groot. Een motor uit een oud cassettedeck, aangevuld met enkele tandwielen module nr. 0.5 van Conrad, leverden een meer realistische eindsnelheid. Het tafereel zou op, en de aandrijving onder een strook hechthout, de bouwplank, een plek krijgen. Onder deze plank heb ik aan een lange en aan twee korte zijden een rand bevestigd. De andere lange zijde is met het oog op het zichtbaar houden van de techniek open gehouden.



Het afladen in beeld: de afrit is geplaatst, het gevaarbord afgenomen.



Met twee wielen in het spoor.

Messingbuis

Na wat heen en weer schuiven om de benodigde lengtemaat voor de animatie te bepalen heb ik een stuk rail gelegd. Piko leverde bij hun glasfabriek enkele stroken terreinverharding waarmee ook straatspoor kan worden uitgebeeld. Die heb ik gebruikt om van het stuk spoor straatspoor te maken. Nadat de plek voor de DAF 2400 was bepaald kon ook het mechaniek voor de lierkabel worden ingebouwd. Een stukje 2 mm messingbuis heb ik met een buighulp voorzichtig in J-vorm gebogen. Het lange deel gaat door een gat in het straatspoor naar de onderwereld, het korte stuk steekt op de gewenste plaats in het chassis van de DAF-truck. In het onzichtbare deel van de



De klus is bijna geklaard.

aandrijving heb ik bijna aan het andere einde van de bouwplank de truc met de J herhaald, met dit verschil dat het korte deel van de J nu half in het straatspoor werd ingelaten.
Met alleen de beide doorvoeren nog op hun plaats werd de bouwplank omgekeerd en kon het bewegingsmechaniek na wat aanpassingen worden geplaatst. Om de lierkabels soepel te kunnen laten bewegen zijn er aan beide zijden keerrollen gemonteerd die de betreffende kabel netjes door de buisjes naar de bovenwereld leiden. Een laatste klus was het plaatsen van de lokale bedieningsschakelaar en twee eindschakelaars.
Voor de zichtbare lierkabel is gebruik gemaakt van draad zoals dat Kibri bij zijn kraanmodellen levert. Dit stuk kabel is vast met het mechaniek verbonden. Voor de 'onzichtbare' kabel heb ik nylon visdraad gebruikt (ooit in het guldentijdperk voor 25 cent per spoel bij HEMA gekocht). Om deze draad altijd iets strak te laten staan is deze via een kleine trekveer aan het mechaniek verbonden. Bij testen bleek een blok hout waarin twee haakjes waren gedraaid dit zich gewillig heen en weer te laten slepen.
Er is niets zo veranderlijk als een mens maar ook voor onderhoud en eventuele reparaties is het wenselijk dat de aandrijving en de modellen te allen tijde los moeten kunnen worden genomen. Voor de modellen betekent dit dat ze met een schroefbevestiging op hun plaats worden gehouden. De oprit is, na het - voorbeeldgetrouw - afnemen van de wielen, met een beetje lijm in de gewenste positie vastgezet. Voor de goederenwagen heb ik een Nederlandse Gbs van Roco gekozen. Nadat ik de modelkoppelingen had verwijderd, heb ik in de bufferbalken kleine, uit 0,5 mm messingdraad gebogen, haken gestoken en de wagen iets vervuild. Gelijk het houten testblok deed ook de Gbs op het mechaniek keurig wat er van hem werd verwacht. Wel werd duidelijk dat bij eventueel transport van het diorama de Gbs beter kan worden afgenomen. Tijdens vervoer wordt een stukje ijzerdraad met de lengte van de Gbs met aan beide uiteinden een oogje als stand-in gebruikt. De veer in de terugtrek(vis)lijn betaalt zich nu dubbel en dwars terug.

Nog iets meer beweging

Om een meer voorbeeldgetrouw beeld te krijgen is het tafereel verder aangekleed. Op internet had ik eens een (gratis) te downloaden halfreliëf goederenloods gevonden (scalescenes.com). Na printen heb ik de onderdelen iets te groot uitgeknipt, op karton van verschillende dikte geplakt en na droging van de lijm op maat gesneden en tot achtergrondmodel gebouwd. Eigenlijk was er nog een bouwwerk nodig. De doos met oude gebouwen en geveldelen bracht uitkomst, een oude Vollmer-fabrieksgevel voldeed deels aan de wensen. De gevel was iets te kort, maar door er een stuk met een deur aan vast te maken ontstond de gewenste lengte. Al bouwende ontstond het idee voor wat extra beweging op het diorama. Een deur die open en dicht zou moeten gaan. Dit was met een servo eenvoudig te realiseren. Maar waarom zou die deur open moeten? Als er nu ook nog een klein voertuig zoals een heftruck naar buiten zou komen werd het geheel geloofwaardig. Wat spelen, schuiven en proberen leerde dat beide bewegingen door een en dezelfde servo konden worden gerealiseerd.

Eén servo, twee bewegingen

De schuifdeur heb ik uit een plaat styreen gesneden. De U-vormige rail waarin de deur schuift zijn uit een blik gezet. Op dat moment had ik geen messing U-profiel in de juiste maat voorhanden. De trek/duwstang tussen deur en servo-arm is gemaakt van een gitaarsnaar. Aan de achterzijde van de gevel verscheen een zwenkplateau waarop een heftruck van Faller een plek heeft gevonden. Het zwenkplateau is ook met een gitaarsnaar met de servo verbonden, maar nu aan het andere deel van de servo-arm. Als de deur halfopen is komt de ongeduldige heftruckchauffeur al naar buiten gereden. Omdat een servo zich niet als een gewone motor laat aansturen heb ik een eenvoudige servo-tester gebruikt. Als laatste heb ik diverse losse details aangebracht zoals lege en beladen pallets, etc.



Artist impression van de nieuwe Talgo-trein op onder meer de verbinding Berlijn - Amsterdam. (foto's Deutsche Bahn)

Talgo Amsterdam - Berlijn

Op 5 februari 2019 steeg het aandeel Talgo met 6% en bereikte bijna een recordhoogte. Wat was er gebeurd? Deze Spaanse fabrikant had verrassend de Europese aanbesteding van de Deutsche Bahn (DB) gewonnen voor de levering van zo'n honderd (getrokken) EC-treinen. In eerste instantie wordt de bouw van 23 treinen verzilverd, een order van 550 miljoen euro. De laatste worden eind 2024 afgeleverd. Door aan te haken bij een bewezen materieeltype van Talgo speelt de DB in op korte levertijden. Volgens het Duitse 'Handelsblatt' waren de Spanjaarden de enige aanbieders - de voorwaarden in de aanbesteding waren 'sehr speziell' geweest.

Op 13 maart presenteerden DB en Talgo in Berlijn het nieuwe materieelconcept onder de werktitel 'ECx'. De gelede trein bestaat uit een meerstroomsysteemloc en zeventien rijtuigen. Het gewicht van de trein inclusief loc bedraagt 425 ton. De voor Talgo kenmerkende korte rijtuigen hebben enkele wielstellen, echter met draaistellen aan het eind. Ze hebben geen passieve kanteltechniek. Het voorste rijtuig kent een stuurstand voor inzet als trek/duwtrein. Beide fronten hebben UIC-koppelingen (schroefkoppeling met buffers). Elke ECx-trein heeft een lengte van 235 meter en telt 570 zitplaatsen (85 in de 1e klas, 485 in de 2e klas). De vloerhoogte bedraagt 760 mm, wat probleemloos instappen op 76 cm-perrons mogelijk maakt. De treinen worden voorzien van een bistro met statafels en zitbanken. Tot het interieur behoren verder acht fiets- en drie rolstoelplekken. Voor grote bagage is voldoende ruimte.

Talgo levert ook de vierassige meerstroomsysteemlocs voor drie stroomsystemen (25 kV/50 Hz, 1,5 kV/16,7 Hz en 3 kV DC). Ze hebben een maximumsnelheid van 230 km/h. Of Talgo bij de bouw van maximaal honderd locs een partner zoekt, wilde de vertegenwoordiger van het bedrijf in Berlijn niet beantwoorden. Ook diesellocs kunnen de tractie voor deze Talgo-treinen vormen.

Na een intensief proefbedrijf gaat de DB de nieuwe treinen met ingang van december 2023 inzetten op de IC-verbinding Berlijn - Amsterdam. De reistijd wordt dan met dertig minuten teruggebracht tot 5:50 uur omdat de huidige locwissel in Bad Bentheim vervalt, ervan uitgaande dat de Berlijn-trein hier dan nog over de grens rijdt. Er wordt immers ook over een andere route in Nederland gedacht. Vanaf zomer 2024 gaan de treinen op toeristische verbindingen van Keulen naar Oberstdorf en van Berlin, Keulen en Karlsruhe/Frankfurt naar Westerland (Sylt) rijden. Tijdens de presentatie van de ECx werd gezegd dat de trein naar Amsterdam later een nog kortere rijtijd zal krijgen - daarbij staan tussenstops in bijvoorbeeld Stendal ter discussie. Qua comfort zitten de EC's tussen de ICE en IC in.-JA



Of Talgo bij de bouw van honderd locs een andere partij inschakelt is nog niet bekend.

ICNG

Het nieuwste materieel in wording bij de NS, ICNG, heeft de eerste stappen buiten de fabriek van Alstom in de Poolse stad Chorzów gezet. Het eerste stel werd op 15 februari overgebracht naar de Alstomfabriek in Salzgitter-Watenstedt. Hier werden statische proeven met stel 6001 uitgevoerd. Anders gezegd, de elektrische installatie werd hier in een afgezonderde ruimte beproefd. Het valt direct op dat het treinstel op de koppen en deuren na nog zwart is. Het is tijdens het testen niet nodig om het treinstel volledig af te hebben, daarom wordt de verdere bestickering pas later aangebracht. Ook het interieur ontbreekt nog. Vanuit Salzgitter wordt het eerste stel overgebracht naar de testlocatie in Velim, Tsjechië, waar het rijdend wordt getest. Ook gaat een exemplaar naar de klimaatkamer in Wenen.-MvR



ICNG-stel 6001 staat gereed voor vertrek uit Chorzów, 15 februari 2019. (foto Nederlandse Spoorwegen)

Lints naar Zweden

De particuliere Zweedse spoorwegmaatschappij Inlandsbanan gaat dit jaar vijf Lint 41/H-motorwagens in gebruik nemen die komen uit de 'erfenis' van Syntus. Het materieel dat staat opgesteld in Amersfoort is aangekocht voor dochteronderneming Inlandståg AB. Dat bedrijf gaat er mee rijden tussen Mora en Östersund en op de slechts enkele kilometerslange verbinding Mora - Orsa. De treinstellen, die tussen 2000 en 2002 door Alstom in Salzgitter-Watenstedt werden gebouwd, worden voordat ze in dienst worden gesteld voorbereid op de strenge Zweedse winters. Dat betekent dat er onder meer sneeuwruimers worden aangebracht. Bij de transactie met NS Financial Services Company (NSFSC), dat volgens een persbericht van de Inlandsbanan AB lucratief was, zijn de motorwagens 21, 22, 23, 27 en 35 betrokken. Volgens een bewerkte foto op de site van Inlandsbanan worden ze rood met een soort hashtag-symbool op de zijkant van de neus.-GF



De aan Zweden verkochte Syntus motorwagen 27 op weg naar Oldenzaal. Hengelo 8 juli 2011. (foto Guus Ferrée)

NS Vastgoed

De NS investeert de komende vijf jaar 65 miljoen euro in de verbouwing van tweehonderd van de in totaal 396 treinstations en haltes die het bedrijf rijk is. De bewuste stations worden een stuk aangenamer gemaakt. Dat voornemen is ingegeven doordat een derde van de passagiers via een kleiner station naar zijn of haar bestemming reist. Na de verbouwing van grote stations als Rotterdam Centraal, Breda, Arnhem Centraal en Utrecht Centraal, is het nu de beurt aan de kleinere plaatsen. Een van de aanpassingen in de verbouwde stations wordt de zogenoemde Stationshuiskamer die de Kiosk vervangt. Reizigers kunnen hier zitten met voorzieningen als wifi en de mogelijkheid om in een huiselijke sfeer wat te eten of te drinken. De NS wil over twee jaar al 35 van deze huiskamers volgens het nieuwe concept hebben. Die worden landelijk uitgerold. Rotterdam, Den Haag en Arnhem hebben al een dergelijke voorziening die mede is ontwikkeld door Publik & Vos Architecten uit Amsterdam. Elke huiskamer wordt ingericht volgens een thema dat past bij de bewuste stad. Op andere stations waar nog geen voorzieningen zijn bekijkt het spoorbedrijf de mogelijkheden om een Kiosk te openen of om samen met lokale ondernemers een wachtruimte in te richten waar reizigers iets kunnen gebruiken. Verder wil de NS samen met ProRail op 92 kleine stations de toiletten vernieuwen.-HK



Nu grote projecten zoals de bouw van de nieuwe stations als Rotterdam zijn afgerond gaat NS zich richten op kleine stations. (foto Hans Koning)

Naarden-Bussum wordt halte

De Gooilijn (Amsterdam - Hilversum) behoort tot de top 10 van de drukste spoorlijnen van ons land. Aan die lijn ligt station Naarden-Bussum, dat nu nog vijf sporen kent, waarvan drie perronsporen. Het station gaat flink op de schop, waarna er slechts twee (perron)sporen overblijven. Het station met het majestueuze stationsgebouw wordt daarmee in feite een halte. Waar nu nog de sporen 3 en 4 en de buiten gebruik zijnde sporen 5 en 6 liggen, komt een toegang tot het zeer brede perron van alleen nog maar spoor 2. Wanneer er vertragingen zijn wordt de bijsturing een lastige klus, immers de inhaalmogelijkheden in beide richtingen komen te vervallen. Op een druk tracé als de Gooilijn zal een gestrande of vertraagde trein voelbaar worden in een groter deel van het spoorwegnet. Voordeel is wel dat de vanuit Amersfoort bediende spoorwegovergang aan de noordzijde een ahob kan worden. Tevens kunnen de treinen sneller rijden, omdat de boog aan die zijde wordt verruimd. Door deze ingrijpende ombouw rijden in augustus tussen Weesp en Naarden-Bussum geen treinen.-TO



Vertraagde of langzamere treinen, zoals hier een transport van de koninklijke rijtuigen, zijn straks niet meer in te halen in Naarden-Bussum. (foto Myron van Ruijven)



De Railpromo 101001 en 101002 zijn met de Dinner Train onderweg, op de achtergrond Uitgeest, 23 juni 2018. (foto Myron van Ruijven)

Dinner Train door Nederland

De Dinner Train is binnenkort in maar liefst 37 steden te zien. Eerder vertrok de trein dagelijks vanuit Amsterdam met de mogelijkheid om een aantal verschillende routes te rijden. In dit nieuwe concept vertrekt Railpromo vanuit alle uithoeken van het land. Het nieuwe seizoen werd afgetrapt op 27 maart, waarbij de trein een aantal dagen vanaf Rotterdam vertrok. De trein zal in veel steden verschijnen, zoals Emmen, Enschede, Leeuwarden en Vlissingen. Plaatsen waar een dergelijke trein extra zeldzaam is. De geïnteresseerde kan terecht op de website van dinnertrain.eu, waar alle data en steden voor de komende twaalf maanden zijn te vinden.-MvR

IC Den Haag - Eindhoven

Al een paar jaar wordt de IC-verbinding tussen Den Haag Centraal en Eindhoven uitgevoerd met ICRmh-rijtuigen die van tractie worden voorzien door 186'ers in een sandwichformatie. Recentelijk hebben de NS de 186'ers zoals bekend verkocht aan Akiem en deze locs weer terug geleased. Hierdoor verschijnt op steeds meer locomotieven een Akiem-logo. De dienst wordt tussen de stations Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal en tussen de stations Breda en Eindhoven uitgevoerd via het conventionele spoor. Tussen Rotterdam Centraal en Breda rijdt de trein voor een groot deel over de HSL. Het meermaals wisselen van de verschillende spanningen op de bovenleiding zorgt ervoor dat de trein vrij storingsgevoelig is; de treindienst is hierdoor niet altijd even betrouwbaar.-MS



NSR 186 037 + 186 112 rijden als ICR 16503 ter hoogte van Delft Tanthof, 7 februari 2019. (foto Matthijs Schreurs)

Railpromo

Sinds de zomer van 2018 is een ex-NS 1700 van Railpromo af en toe te zien voor een goederentrein. Nadat twee weken lang de Coevorden-shuttle werd gereden bleef het een tijdje stil. Sinds eind vorig jaar is de 101001, ex-NS 1781, (of 101002, ex-NS 1772) nu meermaals per maand voor een ketelwagentrein te vinden. Die treinen rijden onder licentie van R2U en worden over het elektrische gedeelte tot Bad Bentheim veelal door een ex-NS 1700 van tractie voorzien. Voor de volledigheid, de 101003, ex-NS 1775, is eind februari van bestickering voorzien.-MS



RFS 101001 rijdt op 19 februari 2019 met een ketelwagentrein 41789 door Rotterdam Centraal, eindbestemming Helmstedt. (foto Matthijs Schreurs)

Almelo - Mariënberg

Reizigersvereniging Alma is boos nu het vermoedelijk tot zeker 2026 moet wachten voor de enkelsporige lijn Almelo - Mariënberg wordt geëlektrificeerd. Die onvrede is geuit in een vergadering van Provinciale Staten. De vereniging heeft het vertrouwen in de provinciale politiek opgezegd, omdat in haar ogen een vorig jaar ingediende motie niet naar wens wordt ingevuld. 'We gingen er vanuit dat er voor 1 januari een investeringsvoorstel zou komen en dat de elektrificatie in 2019 daadwerkelijk zou worden uitgevoerd', verklaarde voorzitter Chris de Goede. 'Nu horen we dat dit nog jaren gaat duren. En het levert ons beslist geen betrouwbare dienstverlening op.' Alma, dat staat voor Almelo-Mariënberg, zet zich al sinds de jaren negentig in voor behoud van het 27,3 kilometer lange traject dat dreigde te worden opgeheven. De lijn werd gered, maar nog altijd maken inwoners zich zorgen over het spoor dat de overstap tussen Zwolle - Emmen en Zwolle - Enschede mogelijk maakt. 'Ondertussen is station Geerdijk gesloten, waardoor die woonkern verstoken is van elke vorm van openbaar vervoer', verwoordde De Goede zijn onvrede. 'En de bewoners in Bergentheim zijn nog steeds kwaad over de eerdere sluiting van hun station. Uiteindelijk kwam er slechts een onvolwaardige doordeweekse busverbinding voor terug.' Problemen heeft Alma ook met de twee Lint-treinstellen die het met enige regelmaat laten afweten.-GF



Arriva stel 34 rijdt op 6 september 2016 ter hoogte van Geerdijk. (foto Guus Ferrée)

DB Regio Franken

Bij Alstom in Salzgitter-Watenstedt wordt druk gewerkt aan de aflevering van de laatste van acht Lint-motorwagens die zijn bestemd voor de DB Regio Franken. De Deutsche Bahn plaatste in 2016 een order van acht dieseltreinstellen ten behoeve van het zogeheten Dieselnetz Nürnberg. Ze zijn bestemd voor de verbindingen naar Gräfenberg, Markt Erlbach, Neuhaus (Pegnitz) en voor de verbinding Simmelsdorf - Hüttenbach. Hierdoor verdwijnen met ingang van juni een deel van de oudere types VT 642 en VT 648. In januari werden volgens de planning de eerste Lints afgeleverd zodat het nieuwe materieel met ingang van de nieuwe zomerdienstregeling kan worden ingezet.-HP



Bij Alstom in Salzgitter-Watenstedt worden de laatste van acht Lints voor DB Regio Franken afgebouwd. (foto Hans Prinsen)

Emslandlijn

Wegens werkzaamheden aan de bovenbouw was de Emslandlijn van 19 februari tot 26 maart gestremd tussen Lingen en Meppen. Van en naar beide stations reden vanuit het zuiden en noorden alleen de Flirts van de Westfalenbahn. Voor de werktreinen werd onder meer de gele 218 304 van de firma Bahnbau Gruppe ingezet. Dat bedrijf, een dochteronderneming van de Deutsche Bahn, heeft meerdere van deze ex-DB machines zoals de 218 287 en 218 391.-GF



Dieselloc 218 304 van Bahnbau Gruppe rijdt met een beladen grindtrein bij Mehringen, ten noorden van Salzbergen, 26 februari 2019. (foto Guus Ferrée)

Bentheimer Eisenbahn

De reizigersdienst tussen Neuenhaus en Bad Bentheim wordt pas midden juli van kracht. De zoveelste vertraging komt op conto van DB Netz dat er niet op tijd in is geslaagd om de motorwagens van de BE van het beveiligde baanvak Neuenhaus - Bentheim Nord naar het met Siemens-apparatuur beveiligde station van Bad Bentheim te kunnen laten rijden. Een positief punt was de ingebruikname van de nieuwe halte Nordhorn Blanke op maandag 4 maart. Eindelijk kan Nordhorn, met 53.000 inwoners de grootste Duitse Kreisstad zonder reizigersverkeer, zich binnenkort opmaken om deze lacune te dichten. Volgend jaar moet ook het station van deze stad zijn opgeleverd. Volgens BE-chef Joachim Berends is het van wezenlijk belang voor zijn bedrijf dat de deelstaat Niedersachsen voor de komende twintig jaar reizigersverkeer heeft 'ingekocht'. 'We zijn jaarlijks acht ton kwijt aan onderhoud van onze lijn. Dat geld verdienen we niet terug met het goederenverkeer. Nu komen de kosten voor de helft voor rekening van 'Hannover'. We leggen straks 330.000 reizigerskilometers per jaar af.' Half maart werd de elektronische beveiliging in gebruik genomen voor het baanvak Bad Bentheim - Neuenhaus. Daardoor kon eind maart worden begonnen met de proef- en scholingsritten. De BE neemt overigens niet eind 2020 afscheid van het olievervoer tussen Emlichheim en Osterwald, maar al in september van dat jaar. De pijpleiding die het vervoer overbodig maakt, is eerder klaar dan gedacht.-GF



Motorwagen VT 111 poseert op 3 maart bij de nieuwe halte Nordhorn Blanke. (foto Guus Ferrée

Afscheid Köthen

De Modellbahnfreunde Köthen en die van Aken hebben tijdens het weekeinde van 2 en 3 maart samen met het bedrijf Press pendelritten uitgevoerd tussen Bernburg en Dessau en tussen Niemberg en Calbe (Saale). Dit alles ter gelegenheid van de naderende sanering in april van de uit de jaren '10 daterende klassieke beveiliging. Köthen was ooit een belangrijke spoorwegstad met een eigen depot. Voor extra reizigerstreinen werden de 112 565-7 en 242 001-8 ingezet, terwijl dieselloc 106 756-0 een goederentrein reed. De 112 364-5, 155 111-8 en 132 088-6 benadrukten eveneens de Reichsbahntijd.-ES



DR-atmosfeer puur: de door Olaf Martin gereden 242 001 passeert een seinhuis in Köthen dat wordt gesloten. (foto Eric Sallevelt)

Captrain

Captrain is in februari de licentie voor het goederenvervoer in België kwijtgeraakt. Dat maakte de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen DVIS bekend. Deze verregaande maatregel werd genomen in verband met het niet nakomen van veiligheidsregels. Bij Captrain België, een dochteronderneming van het Franse bedrijf SNCF Logistics, werken 38 medewerkers.-GF



HSB-loc 99 7237 rijdt ter hoogte van Bad Suderode. (foto Guus Ferrée)

Record HSB

Dankzij de historisch warme zomer van 2018 heeft de Harzer Schmalspur Bahnen (HSB) een uitstekend jaar achter de rug. Het bedrijf vervoerde ruim 1,1 miljoen reizigers, tien procent meer dan het jaar ervoor. De Brockenbahn was dé toeristische magneet. De HSB bracht zo'n 650.000 bezoekers naar de hoogste berg in de Harz. Verder maakten 331.000 mensen gebruik van het net rond Nordhausen. Dat waren vooral scholieren en forensen die pendelden vanaf Ilfeld. Op de Selketalbahn werden 71.000 reizigers vervoerd. Opvallend is het grote aantal van 193 extra treinen; die trokken 60.000 passagiers. De omzet steeg naar 14 miljoen euro, een record. De HSB kampt nog steeds met te weinig personeel. Dit voorjaar wordt begonnen met de bouw van een nieuwe werkplaats in Wernigerode. Dat bouwplan heeft ruim een half jaar vertraging opgelopen.-GF

Class 37

Het einde nadert langzaam voor de laatste zestig actieve diesellocomotieven van de Britse Class 37. Dit karakteristieke materieel, waarvan 309 exemplaren tussen 1960 en 1965 werden gebouwd, is inmiddels verdwenen van de Cumbrian Coast line aan de Engelse westkust. Hier werden deze zesassige machines voor het laatst op 28 december ingezet. Deze ex BR-locs werden voor het rijden van trek/duwtreinen op de verbinding Carlisle - Barrow-in-Furness sinds mei 2015 door Northern gehuurd van Direct Rail Services. Het oude materieel werd vervangen door dieseltreinstellen van de serie 156 die elders overbodig waren geworden bij ScotRail. Op de Cumbrian Coast line werd de class 37 ook gebruikt voor het rijden van nucleair afval, afkomstig van de opwerkfabriek Sellafield. Class 37 geeft nu nog korte tijd acte de presence op de Wherry Lines in het oosten van het land. Volgens het sandwich-principe rijden hier namens Greater Anglia twee van deze diesellocs tussen Norwich en Lowestoft. In mei worden deze treinen vervangen door Flirts. Zo'n dertig locs zijn bij diverse musea bewaard gebleven.-SF



Northern 37 423 rijdt op 12 mei 2016 bij St. Bees. (foto Sevrien Ferrée)

Tekst: Henk Boshuyzen, Foto: Carel van Gestel

Jules, Jim en Catherine



Blokkendoos-motorrijtuig ‘Jules’, geduwd door dieselloc 2219 vanwege het ontbreken van bovenleiding, als ATB-meetrijtuig ter hoogte van Almen op 5 april 1991. (Foto Carel van Gestel)

In 1962 verscheen de Franse film Jules et Jim van François Truffaut. Enkele jaren voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zijn Jules, een Oostenrijker, en Jim, een Fransman, twee hechte vrienden. Zij ontmoeten Catherine, een jonge vrouw, op wie ze allebei verliefd worden. Uiteindelijk trouwt Jules met Catherine en worden de vrienden door de oorlog gescheiden. Na de oorlog gaat Jim in Duitsland op zoek naar Jules en Catherine. Catherine houdt niet meer van Jules en wordt de minnares van Jim. Ze gaat scheiden van Jules maar verneemt later ook dat Jim nog een andere minnares heeft. Leuk verhaal zegt u? Ja he? Wat dit met oude NS-treinen te maken heeft? Dat ga ik u hieronder uitleggen.

Het roemruchte Materieel 1924 heeft in zijn nadagen nog vele activiteiten gehad. Zo werden rijtuigen omgebouwd tot werkwagens maar ook tot motorpostrijtuigen (mP), motorconvooiwagens (mK) en motordienstwagens(mDw). Veel Mat 24 mP’s gingen in 1966 terzijde vanwege de instroom van nieuwe motorpostrijtuigen van de serie mP 3001-3035. Maar gesloopt werden ze nog niet Er kwam nog een derde leven voor ze. Bekend is het verhaal van de mP 9226 (ex mBD 9152) die van 1967 tot 1975 als wasloc bij de werkplaats dienst heeft gedaan. Minder bekend is dat de mP 9204 (ex mBD 9006) twee jaar na de buitendienststelling in 1966 werd omgebouwd voor proefnemingen met thyristors. Het kwam onder nummer 978 1 812 als ‘motorrijtuig proefnemingen’ weer in dienst. De stuurstroomspanning werd 100 Volt zodat het niet meer gecombineerd met andere motorrijtuigen kon rijden. Het lange computernummer was lastig in het dagelijks gebruik zodat het onofficieel de naam ‘Jules’ kreeg, gebaseerd op de bovengenoemde film. Naderhand is apparatuur ingebouwd waarmee de basis werd gelegd als Meetrijtuig. Uiteindelijk is het Meetrijtuig in 1993 buiten dienst gegaan door de komst van de ex mP als nieuw meetrijtuig. De Jules werd overgedragen aan het Spoorwegmuseum en is uiteindelijk na omzwervingen in Amersfoort terechtgekomen waar het in de staat van mP 9204 nog is te bewonderen. Ook mP 9201 is na de buitendienststelling in 1968 omgebouwd en als ‘Motorrijtuig Proefnemingen’ onder nummer 978 2 812 in dienst gesteld. De ombouw was het wijzigen van alle 24 Voltinstallaties in 100 Volt zodat het gecombineerd kon rijden met de ‘Jules’. Omdat ze veel met elkaar optrokken lag het voor de hand dat onder verwijzing naar bovengenoemde film de naam ‘Jim’ aan dit motorrijtuig werd gegeven. In 1979 is de Jim buiten dienst gegaan en opgeborgen in Onnen. Diverse onderdelen werden hergebruikt voor de opbouw van het museummotorrijtuig mBD 9107. Maar Jules en Jim trokken veelvuldig op, waar was Catherine dan? De mP 9225 (ex mBD 9158) ging in 1966 buiten dienst en kwam in 1968 ook als Motorrijtuig Proefnemingen in dienst met nummer 978 2 813. De motordraaistellen en tractie-installatie werden verwijderd en er werden proefdraaistellen met luchtveren geplaatst. Omdat met de Jules en Jim werd proefgereden lag het natuurlijk voor de hand dat het ex-motorrijtuig de naam ‘Catherine’ kreeg. De stuurstroom installatie was ook 100 Volt en buiten de tractie bleef de hoogspanningsinstallatie intact. In 1980 werd de Catherine gesloopt.

WACHTERSWONING VAN MARKENBURG

Eerste ervaring met een lasercut model in N



De firma Markenburg uit Boxtel is vaak op beurzen te vinden. Het bedrijf is gespecialiseerd in lasercut modellen naar overwegend Nederlands voorbeeld. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel modellen zijn gebaseerd op gebouwen in en rondom Noord-Brabant. Als N-spoorder neemt Ton Oosterom een lasercut bouwkit van een wachterswoning in 1:160 ter hand.

Bij de modellen van Markenburg voert spoor N de boventoon, naast H0 zijn ook gebouwen in schaal Z leverbaar. Als materiaal wordt gerecycled papier en karton gebruikt. Bij het bezoek aan de stand van Markenburg op Eurospoor 2018 kregen we het advies om, voordat we een groot en ingewikkeld model zouden gaan bouwen, eerst met een kleine bouwkit ervaring op te doen, zeker als u geen of nauwelijks ervaring met lasercut heeft. Omdat dit bij mij het geval was en ik iets in schaal 1:160 wilde bouwen, viel mijn keus op de kleine baanwachterswoning. En klein is het zeker: 57 x 60 met een hoogte van 48 mm. Bij het grote voorbeeld kwam dit type baanwachterswoningen veel voor in Noord-Brabant. Diverse gebouwen zijn bewaard gebleven en tot woning getransformeerd. Als je tot dusverre kunststof gebouwen van bijvoorbeeld Faller, Kibri of Vollmer in elkaar hebt gezet is het even wennen. Het bouwpakket wordt niet in een doos geleverd, maar kwam in een envelop met de post. De envelop bevatte vijf kartonnen vellen met onderdelen en één vel met transparante delen voor de ramen. Bij het pakket zit een nogal beknopte bouwbeschrijving. Aan de hand van foto's wordt de bouw in acht stappen uitgelegd. Na bestudering hiervan en het gereed leggen van het benodigde gereedschap ging ik van start.

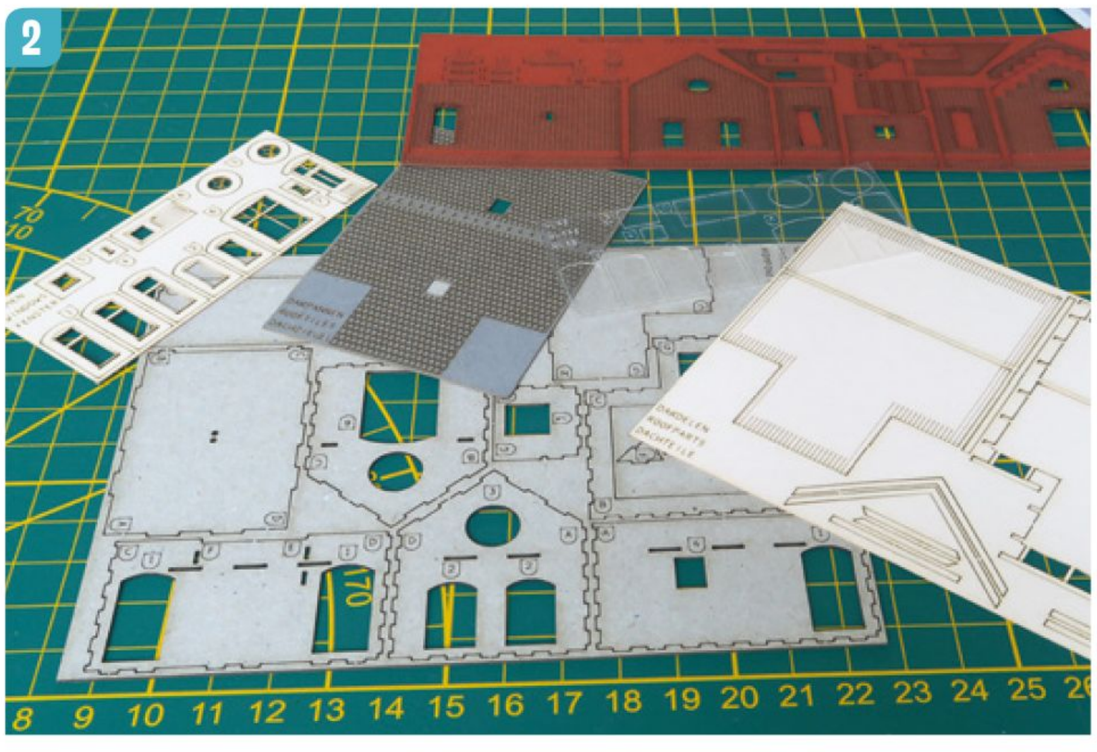
SKELET

Bij kunststof modellen is het eenvoudig om reliëf te realiseren. De spuitgegoten kunststof delen zijn hiervan voorzien. Bij lasercut is dat niet het geval of slechts beperkt mogelijk, zoals bij voegwerk. Daarom hebben lasercut modellen vaak een constructie in meerdere lagen. Dat is ook bij Markenburg het geval. Als eerste laag wordt een zogenaamd skelet in elkaar gezet. Je zou kunnen zeggen dat het de binnenmuren, de verdiepingsvloer(en) en het dak zijn.
De benodigde onderdelen zitten nog op kleine punten in het vel vast. Met een scherp hobbymes worden deze punten doorgesneden. De randen van de

1



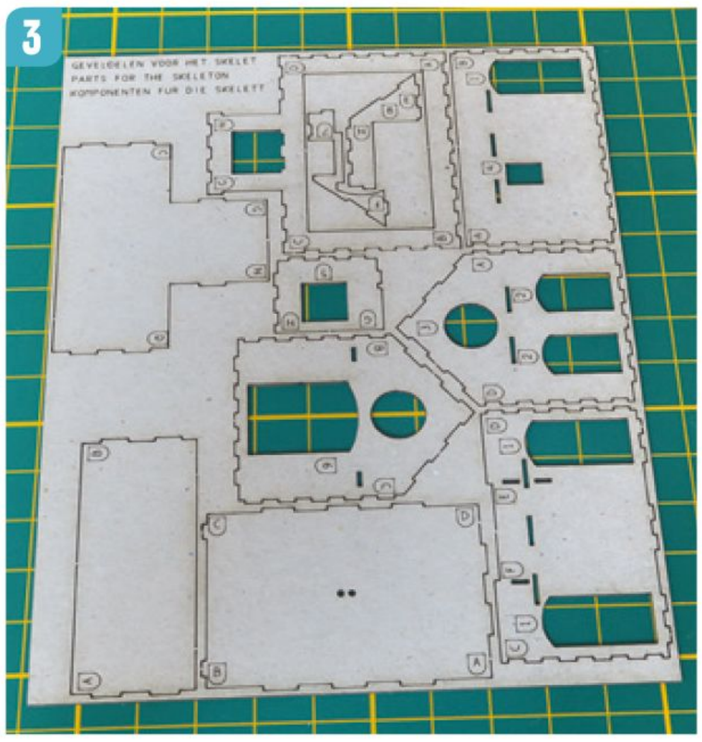
2

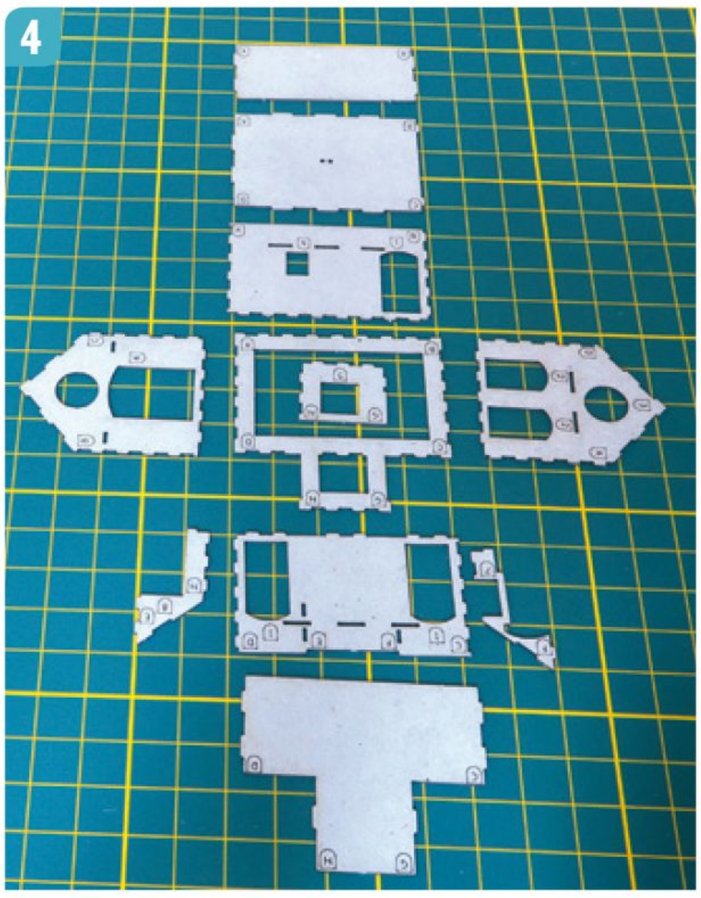




Baanwachterswoningen stonden doorgaans pal aan het spoor.

1. Het complete bouwpakket wordt in een plastic zakje geleverd. **2.** Uit de zes vellen met uit te snijden bouwdelen gaat de wachterswoning ontstaan. **3.** In het eerste vel zitten de onderdelen voor het skelet. De codering geeft aan waar elk deel moet komen. **4.** De onderdelen voor het skelet zijn uit het vel gesneden. **5.** De eerste twee binnenmuren en de verdiepingsvloer zijn geplaatst.

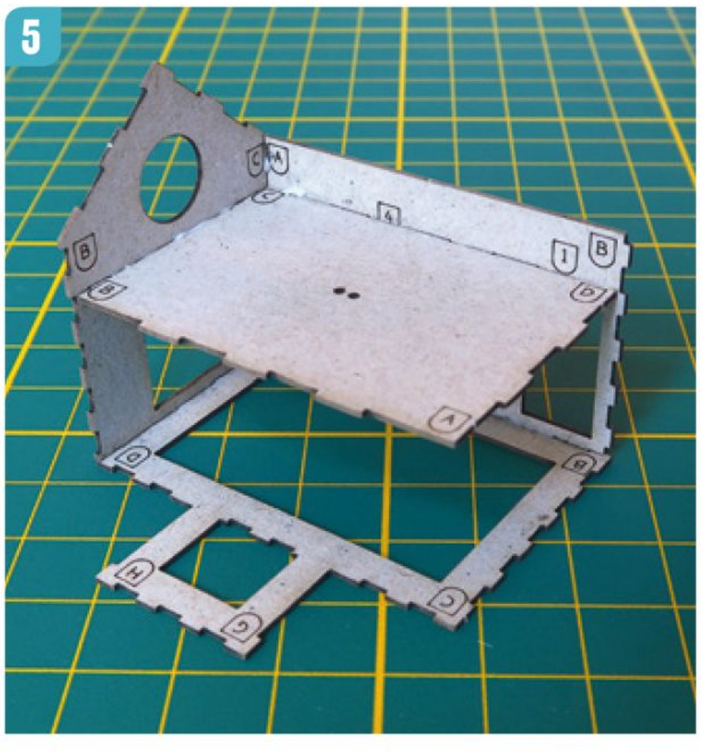




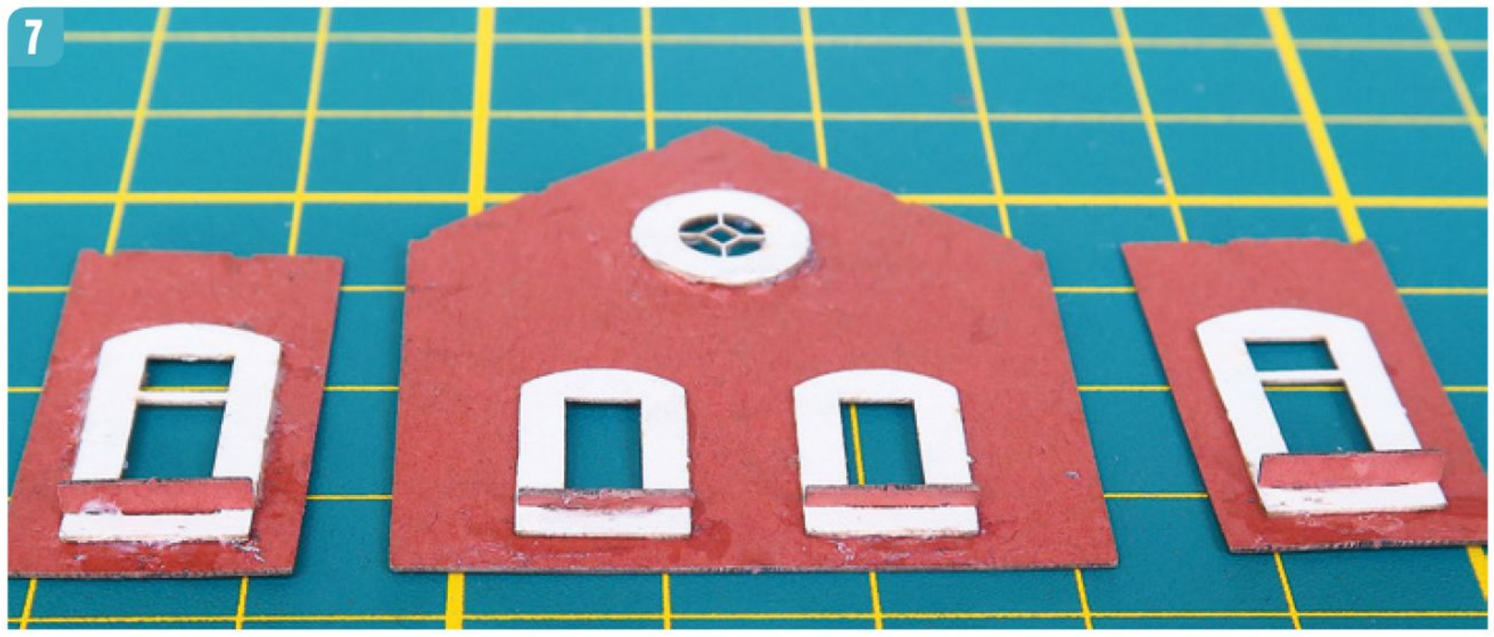
muurdelen zijn voorzien van tanden die precies in elkaar passen. De ingebrande cijfers geven aan waar welk deel komt. In de beschrijving staat niet dat je deze cijfers aan de binnenzijde moet houden. Dat bleek uit een van de foto's. De onderdelen worden met houtlijm aan elkaar gelijmd. Hiervoor wordt geadviseerd een druppel lijm op een kartonnetje te doen en de lijm (vooral niet teveel) met een cocktailprikker op te brengen. Voor het lijmen heb ik eerst gecontroleerd of de delen goed passen. Pas als het gehele skelet in elkaar zit komt de volgende stap aan de beurt. Het viel me op dat de houtlijm snel droogt. Het karton zuigt de lijm als het ware op.

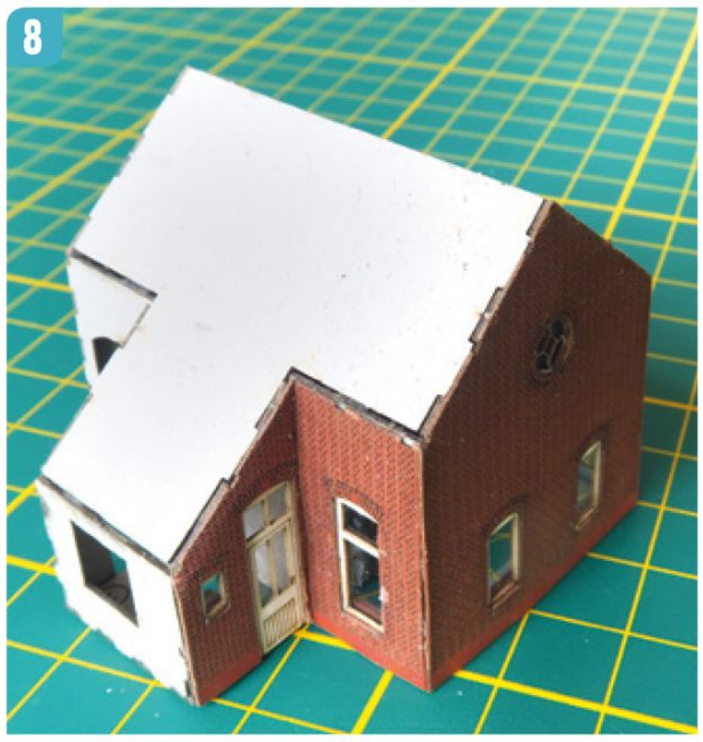
BUITENMUREN

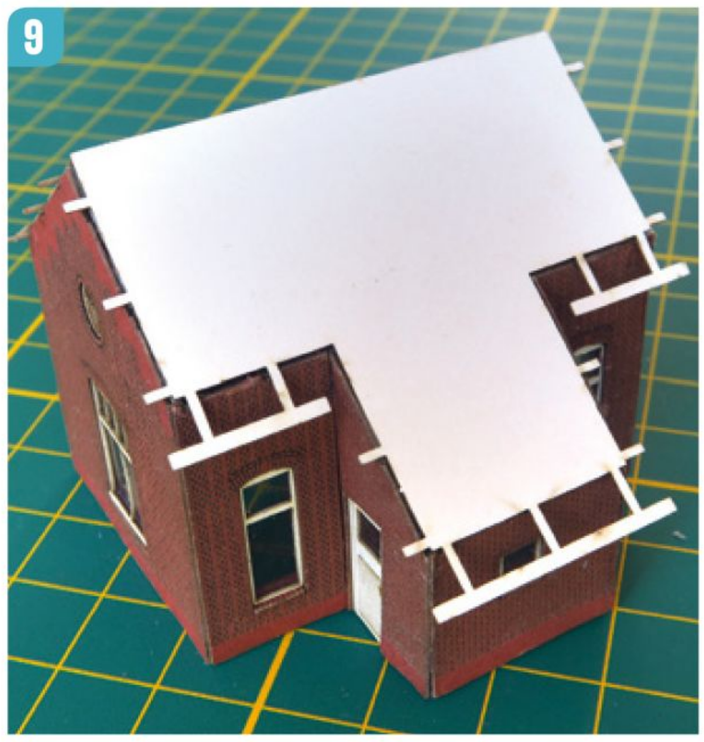
In de volgende fase komen de buitenmuren aan bod. Die worden stuk voor stuk uit het vel verwijderd, zoals bij de skeletdelen. Hierbij is er wel een kans dat een muur wordt beschadigd. Soms is de plek waar het onderdeel vastzit wat ongelukkig gekozen. Na het los nemen van het muurdeel moeten de raamkozijnen worden aangebracht. Dat is een heel precies werkje waarbij maar een heel klein beetje lijm nodig is. In de kozijnen komt een vensterbank. Naar keuze kan deze direct in het kozijn worden gelijmd of, zoals de beschrijving aangeeft, dit na het plaatsen van de ramen te doen. Voor beide valt iets te zeggen. Bij de voorgeschreven methode

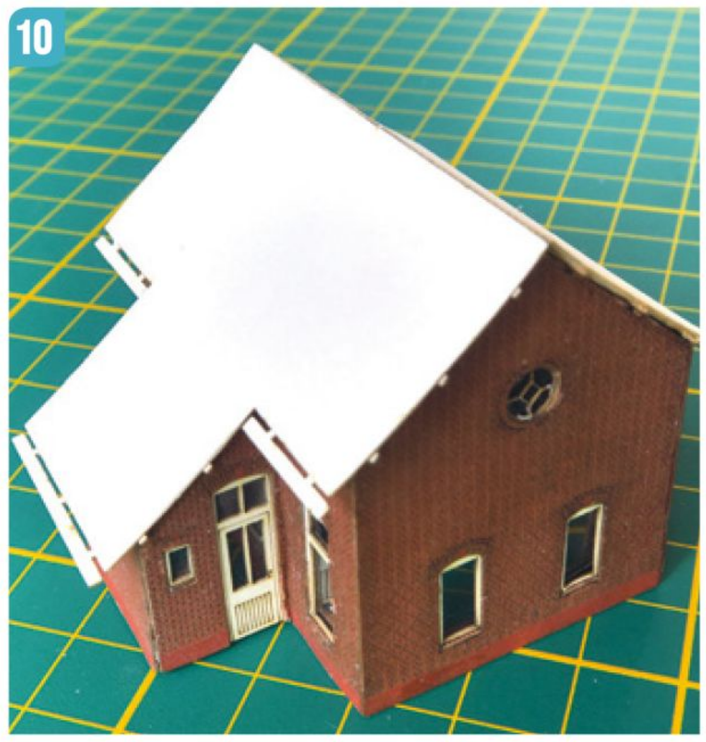



6


7


8

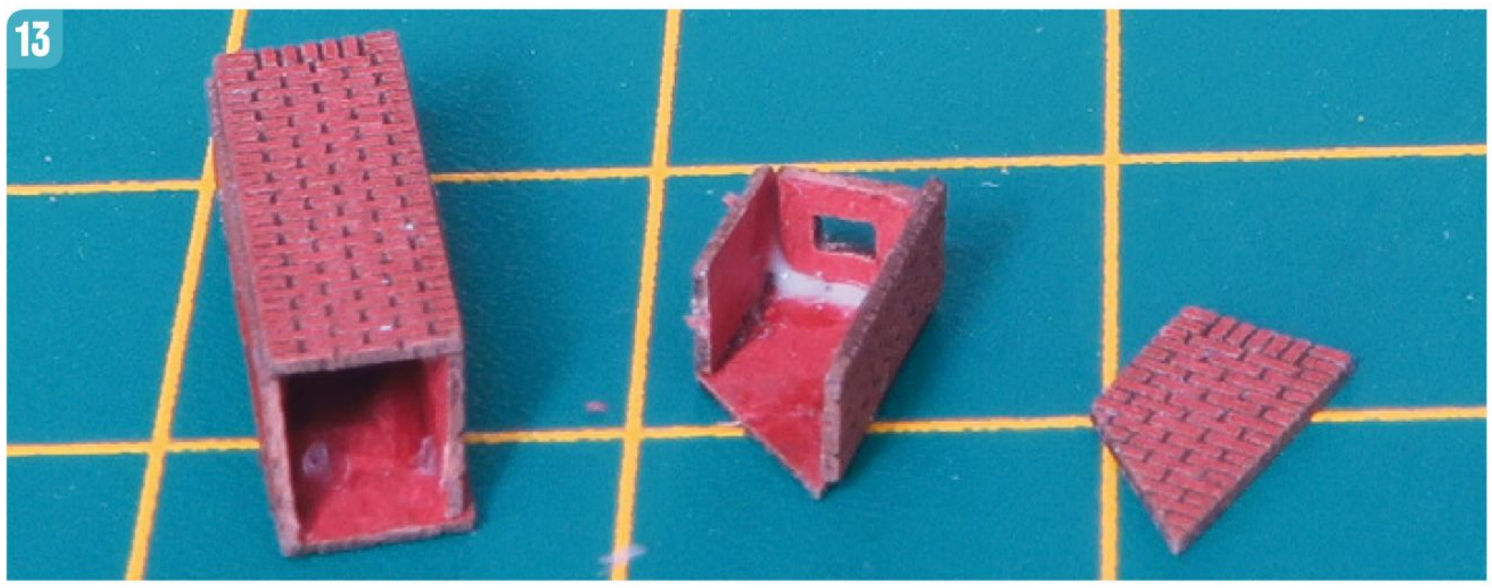

9


10


11


12

6. Het skelet is gereed, waardoor de contouren van het gebouw zichtbaar worden. **7.** Voordat de buitenmuren kunnen worden aangebracht moeten de ramen/kozijnen worden geplaatst. **8.** Drie buitenmuren zijn met houtlijm op het skelet geplakt. **9.** Alle buitenmuren en de dakdelen met de balken zitten op hun plek. **10.** Op de balkenlaag is de derde laag, het dakbeschot, aangebracht. **11.** De laatste laag op het dak zijn de dakpannen. Hierin zitten de uitsparingen voor de schoorstenen. **12.** Het huis is afgewerkt met daklijsten, dakgoten, plinten en gevelstenen. **13.** De onderdelen voor de schoorstenen zijn tamelijk klein en komen uit hetzelfde vel als de buitenmuren.


13

kan het raam vlak op de snijmat worden gelegd en de buitenmuur er worden opgeplakt. Bij de eerste methode helpt het kozijn bij het centreren. Beide werkwijzes heb ik uitgeprobeerd. Ik heb een lichte voorkeur voor de eerste methode. Zitten alle kozijnen, ramen en deuren er in, dan worden ze van glas voorzien. Ook hiervoor wordt houtlijm gebruikt.

Uiteindelijk kunnen de buitenmuren op het skelet worden gelijmd. Om de lijm goed te verdelen wordt de prikker weer gebruikt, maar nu de zijkant. Vooral aan de randen moet lijm zitten. De muren passen goed, maar ik vond het lastig om de hoeken goed gesloten te krijgen. Bij kunststof huizen kunnen de hoeken worden gecamoufleerd door het plaatsen van regenpijpen. Deze zijn niet bijgevoegd, maar kunnen desgewenst met 0,5 mm draad worden gerealiseerd.

Dak

Dat om reliëf te bereiken meerdere lagen nodig zijn blijkt bij het dak Uiteindelijk zijn dat vier lagen. Op het skelet komt de tweede laag: de dakbalken. Lijmen



Het gezin van de baanwachter is gewend aan de langs hun woning rijdende treinen.





gaat op dezelfde manier als bij de buitenmuren. Op de balkenlaag komt het dakbeschot en tenslotte de dakpannen als vierde laag. Als volgende stap (nummer vijf) wordt aanbevolen de schoorstenen te maken. Dit doe ik vanwege de kwetsbaarheid echter als laatste. Ik vervolg de beschrijving met stap acht: het aanbrengen van stenen plinten en gevelstenen. Hierna komen de dakgoten aan de beurt; het blijkt lastig deze waterpas te krijgen. Pas als dit is gebeurd begin ik met de schoorstenen. Deze worden opgebouwd uit vijf zeer kleine onderdelen. Oppassen dat er niets wegspringt, zoals bij mij een keer gebeurde. Zitten ze eenmaal in elkaar, dan volgt de finishing touch: het plaatsen van de twee schoorstenen. De kleuren van het model zijn prima. Weatheren is eigenlijk niet of maar een beetje nodig. Het hele bouwen heeft bij elkaar bijna acht uur gekost, maar dan ben je wel een leuk huis en ervaring rijker.

PRIJSVRAAG

Kans maken op een wachterswoning? Ga naar Railhobby.nl/markenburg, beantwoord de prijsvraag en maak kans!

14. De wachterswoning in schaal 1:160. Klein maar fijn. **15.** De gebruikte gereedschappen: stuk karton voor de druppels houtlijm, satéprikker, vijl, hobbymes, pincet, houtlijm en loep.

DEEL 2, NATIONAL TRAMWAY MUSEUM IN CRICH

Unieke collectie enkel- en dubbeldeks trams

Een van de topmusea op het gebied van openbaar vervoer in Groot-Brittannië is het nationale trammuseum in Crich. Het National Tramway Museum ligt in het district Derbyshire in Engeland en is het grootste en oudste particuliere trammuseum van het Verenigd Koninkrijk. Rond het museum is het Crich Tramway Village gebouwd. Dat geeft de indruk van een Victoriaans plaatsje met een hotel annex pub, een snoep- en een souvenirwinkel en een tearoom.



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.

Het hoofdbestanddeel van dit bijzondere plaatsje vormen echter de tramremises, het museum, de werkplaats en de diverse bijgebouwen. De trams rijden door de straat, waarboven zich de Sherwood Foresters Memorial Tower verheft, in het Crich Tramway Village onder een brug door, waardoor een authentiek beeld ontstaat dat goed past bij de trams die voor het vervoer van de bezoekers worden ingezet. Bij de ingang van het museum maakt de lijn een bocht en rijden de trams een heuvel op, van waar het publiek een mooi uitzicht op de 'countryside' heeft. De totale lengte van de lijn is ongeveer één mijl, zo'n 1,6 kilometer. Daarna gaan de trams weer terug naar het beginpunt van de lijn.



Andere landen

De meeste trams in Crich hebben voor 1960 gereden en werden ingezet in diverse steden van Groot-Brittannië. Maar er zijn ook trams uit andere landen aanwezig. Zoals de Haagse (Presidents' Conference Committee) 1147 uit 1958 en de Prague Tramways No. 180 uit 1905. Ook trams uit Johannesburg (Zuid-Afrika) en Porto (Portugal) maken deel uit van de imposante collectie. George Stephenson, de grote spoorwegpionier, had een nauwe binding met Crich. De huidige tramlijn volgt een deel van de mijnspoorweg die hij in de 19e eeuw tussen de mijngroeve en Ambergate bouwde. De eerste mijl van de lijn uit de mijngroeve vormt de huidige museumlijn. De oorspronkelijke spoorlijn liep via het dorp Crich naar Ambergate. Waar nu het Victoriaanse dorpje ligt, lagen vroeger de locomotievenloodsen, de werkplaats en de weegbrug. Van de oorspronkelijke gebouwen is alleen de souvenirshop bewaard gebleven, deze is in de oude staat gerestaureerd. In dit gebouw staat een smidsvuur, maar of dit het origineel is wordt betwijfeld, zo vertelt ons de beheerster van de winkel ons.

Blackpool

Na 1960 werden de meest trambedrijven in het Verenigd Ko-



Blackpool Corporation No. 40 gebouwd in 1926 en Prague No. 180 (oorspronkelijk 266) bij het beginpunt in Crich, mei 1996.

2



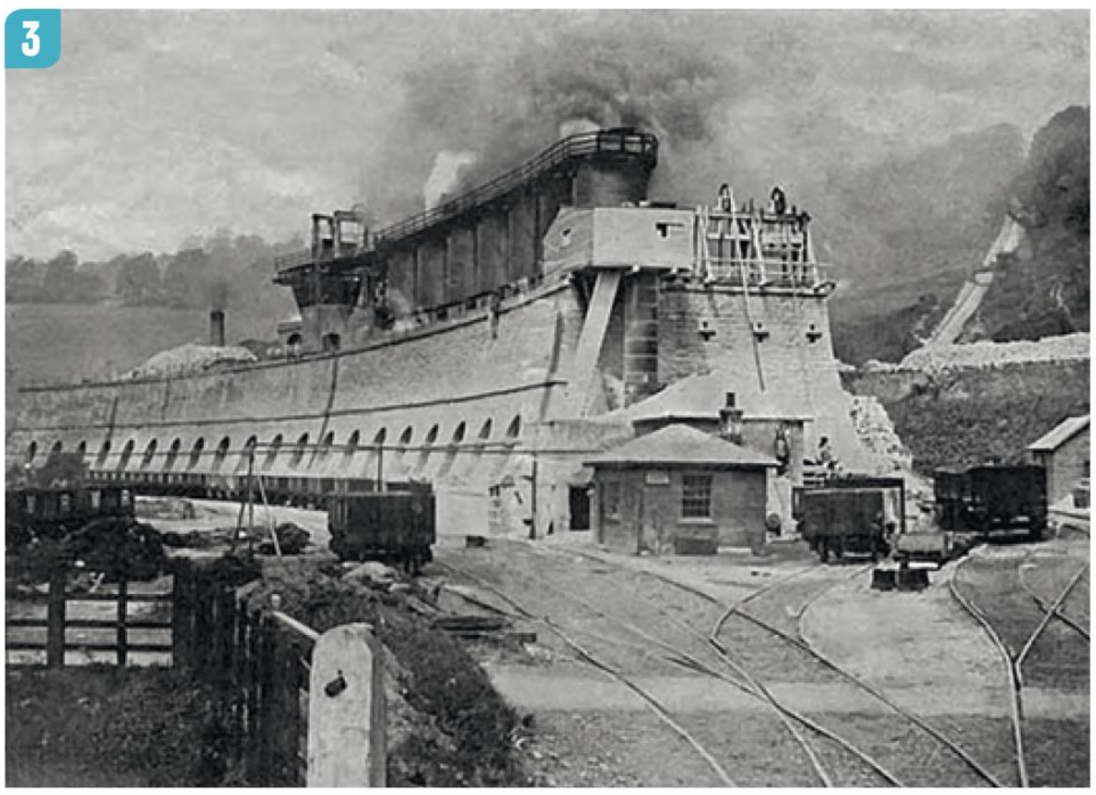
1. Twee pronkstukken in één beeld gevangen. Dubbeldekker Leeds City Transport No. 399 en Blackpool No. 167 wachten op een volgende trip. 3 oktober 2018. **2.** Zustertram van de Leeds No. 399 , Leeds No. 398 bij Roundhay Park in Leeds, datum onbekend. (foto National Tramway Museum Crich)

ninkrijk opgeheven, op de lijn rond Blackpool na. Al na de Tweede Wereldoorlog werden de diverse trambedrijven (Corporations) sterk ingekrompen. Een groep trambelangstellenden kocht in 1948, tijdens een afscheidsrit in Southampton 'open top' dubbeldekker 45, waarmee ze de rondrit hadden gemaakt. Dit voor slechts 10 pond. Tegenwoordig is deze tram een van de topstukken uit het museum. Vanuit deze groep ontstond in 1955 de Tramway Museum Society. Een vereniging met een groeiend aantal leden, dat zich actief inzet voor het trammuseum. Direct na WO II waren er in Groot-Brittannië nog geen museumlijnen te vinden. Zo reden er nog volop stoomlocomotieven, waardoor er over museumlijnen nog niet werd nagedacht. Bijna vanzelfsprekend gold dit ook voor een trammuseum. In het gehele land zocht de jonge vereniging naar een geschikte locatie voor de vestiging van een trammuseum. In 1959 werd de aandacht getrokken naar een niet meer in gebruik zijnde zandsteengroeve te Crich waar leden van de Talyllyn Railway Preservation Society rails weghaalden van de oude 'Stephenson's mineral railway' voor het opzetten van hun museumspoorlijn in Wales. Na een inspectietocht door de groeve ging de Tramway Museum Society over tot het huren en later het kopen van een deel van het terrein en de gebouwen van de groeve.

VANDALISME

Zo ontstond het National Tramway Museum. De leden van de society spanden zich in om de nodige trams te verzamelen en te

Leeds City Transport No. 180 rijdt gracieus door de hoofdstraat van het Crich Tramway Village waarvan de bomen in fraaie herfstkleuren zijn getooid. Het B.E.T.-red van de tram past perfect in dit plaatje. 3 oktober 2018.







3. The Clay Cross Company exploiteerde twintig kalkovens in Ambergate naast het Cromford-kanaal. Ze werden tussen 1837 en 1841 door George Stephenson gebouwd en voorzien van steen uit de Crich. (foto National Tramway Museum Crich) **4.** Leeds No. 180 is op 28 september 1957 in Leeds onderweg. **5.** In het museumdorp wordt veel aandacht aan de aankleding besteed. Zoals dit fraaie reclamebord, waar tram 180 op 3 oktober 2018 langzaam achterlangs glijdt.



Blackpool No. 167 nadert het beginpunt in Crich, 3 oktober 2018.





6. De Blackpool 167 heeft het eindpunt bereikt en wacht op de rit terug naar het dorp. Intussen vertelt de conducteur zijn verhaal. Voor het eerst? 3 oktober 2018. **7.** Nogmaals tram No. 399 en tram No. 167, terwijl op de achtergrond een rustpauze voor Leeds City Transport 180 is gepland. De Leeds City Transport 399 is net vertrokken. 3 oktober 2018.

restaureren. Er werd een representatieve collectie opgebouwd en met behulp van allerlei materialen die aan de geschiedenis van de tram in Groot-Brittannië konden bijdragen, werd de basis van de Crich Tramway Village gelegd. Dat de trams nu veilig achter slot en grendel staan, is zeker geen overbodige luxe. De vrijwilligers hadden in het verleden vaak te maken met vandalisme en 'graffitikunstenaars'. Nu konden ze daadwerkelijk met de gerestaureerde trams gaan rijden. Allerlei zaken, zoals straatmeubilair, lantarenpalen, brievenbussen en zelfs gebouwen kregen een plaats om zoveel mogelijk het authentieke beeld rond de trams te bewerkstelligen. Door onze vele bezoeken aan diverse museumlijnen in Groot-Brittannië weten we dat de Engelsen daar uitzonderlijk goed in zijn. Bijzonder in het oog springt het hotel met de bijbehorende pub, the Red Lion. Hoe vaak



Southampton Corporation No. 45 is in 1903 door Hurst Nelson Co. Ltd. gebouwd, Crich mei 1996.

zou deze naam in de UK al niet gebruikt zijn? Ten tijde van een eerder bezoek was dit hotel nog volop in aanbouw. Inmiddels is het wagenpark uitgegroeid tot meer dan zestig trams. In de werkplaats van het museum wordt naarstig gewerkt aan de verdere uitbreiding van deze collectie.

Restauratie objecten

Tijdens onze trip in oktober 2018 raken we in gesprek met Greg Marsden, de conducteur van dienst. 'Op een niet nader te noemen terrein niet ver van het museum staat nog een groot aantal niet gerestaureerde trams. Deze zorgen nog voor restauratiewerkzaamheden in de volgende 200 jaar', vertelt hij met een glimlach. De conversatie richt zich vervolgens op de tram, waarin we ons ritje maken. 'Blackpool No. 167 is in 1928 gebouwd als opvolger van de inmiddels antiek geworden Fleetwood 'Box Cars' en was onderdeel van een vloot van tien 'Pullman'-standard cars', vertelt Greg. Tegen een bedrag van tweeduizend pond werd door de Blackpool Corporation de opdracht gegeven aan de English Electric Company in Preston. De bouw van de truck, of wel het onderstel, werd aan McGuire Preston uitbesteed. In 1953 werd de Blackpool No. 167 uit de passagiersdienst gehaald en toegevoegd aan de onderhoudsafdeling.

Jaren vijftig

In 1962 werd de tram definitief buiten dienst gesteld en gedoneerd aan het National Tramway Museum. Van 1983 tot en met 1985 werd de No. 167 in Bolton gerestaureerd en teruggebracht in de uitvoering uit de jaren vijftig. Vervolgens kon de tram deelnemen aan de viering van het honderdjarig bestaan van de tram in Blackpool in 1985. Hierna ging de Blackpool No. 167 terug naar Crich om daar vervolgens de volgende dertig jaar in actieve dienst te worden ingezet. Het spreekt voor zich dat we in dit artikel niet alle trams van het museum kunnen bespreken. Met meer dan zestig voertuigen zou dit te ver gaan. We beperken ons tot de trams die we die dag daadwerkelijk in actie hebben gezien. De eerste tram die we zagen was direct een imposante: Leeds City Transport No. 399. Hoewel trams bij de aanschaf aanmerkelijk meer hebben gekost dan de bussen, is de levensduur van een tram belangrijk langer. Nadat ze uit de actieve dienst werden teruggetrokken konden sommige bij andere afdelingen van het betreffende trambedrijf worden ingezet. Zo is ook Leeds 399 daarvan een voorbeeld. Leeds City Transport bouwde de dubbeldekker in 1925 bij hun Kirkstall Road Works.

Open balkon

De groep trams waar de 399 deel van uitmaakte verving de trams uit de vloot met een traditioneel open balkon die sinds 1908 in dienst waren en in de tijd maar weinig veranderingen ondergingen. Bij de indiensttreding van de 399 in april 1926 was dit voertuig in de kleuren chocoladebruin, lichtgeel en wit geschilderd, de kleur die de tram ook nu heeft. Al snel werd het

kleurenschema omgezet naar ‘princess’-blauw en wit. In 1928 verscheen de 399 in deze uitvoering. De tram is, zoals gezegd, gebouwd door de Leeds City Transport en heeft een Peckham 22 onderstel (truck) en telt zeventig zitplaatsen. De 399 werd op 8 juni 1951 buiten dienst gesteld en sindsdien ingezet als rangeertram bij de Kirkstall Works. In 1959 verwierf de Leeds Transport Historical Society de tram, die vervolgens op 14 augustus 1959 naar Crich werd gebracht. Na een intensieve restauratie wordt de Leeds City Transport 399 dagelijks ingepland voor ritten in het museum.

Kleurenschema

Een andere prachtige dubbeldekker is de Leeds City Transport No. 180. Een van de meest in het oog springende facetten van de geschiedenis van de trams is het kleurenschema. Gedurende de elektrificatie zijn de trambedrijven niet meer in handen van kleine, lokale ondernemingen, maar overgenomen door trambedrijven die gehele steden bedienen. De door hen gekozen kleurenschema’s representeerden hun gevoel van trots ten opzichte van de bevolking. Zo ook bij Leeds City Transport. In 1952, net na de buitendienststelling van de 399, werd de 180 rood geschilderd. Niet zo maar rood, maar B.E.T.-red (British Electric Traction-red). Typisch Engels om een kleur een dergelijke benaming te geven. Indrukwekkend is het wel. De Leeds City Transport 180 is in 1931 gebouwd bij de Brush Electrical Engineering Company in Loughborough en voorzien van een Peckham 35 onderstel. In eerste instantie is de wagen in 1957 buiten bedrijf gesteld. Op 7 november 1959 nam de 180 deel aan de optocht van de laatste tram om vervolgens voor het nageslacht bewaard te blijven. In 1969 werd de tram in Crich ingezet voor het vervoer van passagiers. De 180 is geregeld onder handen genomen. De eerste restauratie had plaats in 1969. De belangrijkste in 1989 en tenslotte was er een ‘further overhaul’ in 2009. De Leeds City Transport No. 180 is in operationele conditie en wordt met grote regelmaat ingezet.

Southampton 45

Tenslotte de Southampton 45. Deze tram reed niet tijdens ons laatste bezoek aan het National Tramway Museum, maar wel tijdens mijn eerste bezoek. Zoals gezegd de trots van het museum. Southampton 45 is in 1903 voor de Southampton Corporation gebouwd bij Hurst Nelson Co. Ltd. Op een Brill 21E truck. De kleurstelling was rood en ivoor. Oorspronkelijk voorzien van drie ramen en een open bovenkant. In 1927 werden een extra raam en een dak op de bovenkant geplaatst; in 1929 werd dit weer verwijderd. Buitendienststelling volgde in oktober 1948. In 1958 werd de tram in het Montagu Motor Museum buiten tentoongesteld. Op 29 oktober 1960 kwam deze tram naar Crich en wordt sinds 1964 ingezet voor het vervoer van de museumbezoekers. Ook deze tram is in operationele conditie, maar wacht op onderhoud.

Het Crich Tramway Village met haar National Tramway Museum is een bezoek meer dan waard. Niet alleen vanuit een tramhistorisch oogpunt gezien, maar ook om je op een vroege en zompige najaarsdag in oktober mee te laten voeren door een melancholiek gevoel. Een stapje terug in de tijd met oog voor de sentimenten van weleer.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!





8. Staatsieportret van Southampton 45 in het Crich Tramway Village. Na de rit terug naar het dorp, draait de trambestuurder de trolley voor de terugreis. Mei 1996.
9. Sheffield Corporation No. 74 gebouwd in 1900 door de Electric Railway and Carriage Company in Preston is onderweg in Crich Tramway Village, mei 1996.

LEGO-TREINEN IN 1:33, DEEL 2

NS-locs negen noppen breed

In Railhobby 410 stelde Tilburgenaar en treinhobbyist Joep Klazen de door hem gebouwde NS-locomotieven voor. Minutieus gebouwd uit honderden Lego-stenen. Blokjes in allerlei vormen, maten en kleuren. In deel 2 rondt hij de Lego-locs af met NS-stoomlocomotieven, dieselloc 2215 en de elocs 1200 en 186.

Zoals in het eerste deel aangegeven bouw ik mijn treinen ongeveer in schaal 1:33. Het is een kwestie van net zo lang zoeken, passen en meten om de juiste stenen te vinden om de loc of het treinstel zo voorbeeldgetrouw mogelijk na te bouwen. Compromissen zijn daarbij niet te vermijden. Bij sommige modellen lukt het om minpunten later met andere componenten te verbeteren. Lego brengt continue nieuwe modellen uit waarbij soms een deel van de componenten nieuw zijn ontwikkeld. Die kunnen van pas komen om een manco aan een loc alsnog te verhelpen. Dat geeft veel voldoening. De materiaalkosten komen op zo'n € 150 tot € 200 per loc, afhankelijk van de kleurstelling en het type machine.

NS 1200

De NS serie 1200 is met vier varianten - een turkooise, bruine, blauwe en geel/grijze - ruim vertegenwoordigd. Lang heb ik getwijfeld of ik de locs met of zonder schuine zijwanden zou bouwen. Met Lego is dat in deze kleuren namelijk bijna niet netjes te doen. In geel/grijs misschien nog wel, maar donkerblauw, turkoois en zeker de bruine zijn door het niet bestaan van cruciale onderdelen voor de schuinte zeer lastig of in het geheel niet te realiseren. Het ontbreken van de afgeschuinde delen van de zijwanden zou aan het model zeker afbreuk doen. Ook de overgang van de zijwand naar de frontruiten en de zijroosters vormden een struikelblok. Nu ik vier 1200-en heb gebouwd zonder schuine zijwanden vind ik het gemis hiervan best meevallen. Ik ben met de geel/grijze 1211 begonnen. Eerst een proefneus en daarna weer het deel


1


2


3



Traxx 186 in twee uitvoeringen.

daarachter. Met name de constructie van de iets naar binnen vallende neusdeuren vergde veel aandacht. Qua opbouw zijn alle 1200-en nagenoeg gelijk. Ook hier was het stramien langzaamaan opbouwen, afbreken en weer opbouwen zodat het toch beter klopt en past. Met de vondst de voorramen uit schuine steentjes samen te stellen ben ik heel content, dat oogt goed.

STOOMLOCOMOTIEVEN

Van de stoomlocomotieven wilde ik alleen de NS 3737 bouwen, maar door m'n groeiende interesse in stoomlocs leken de grote 3900 en 6300 een welkome

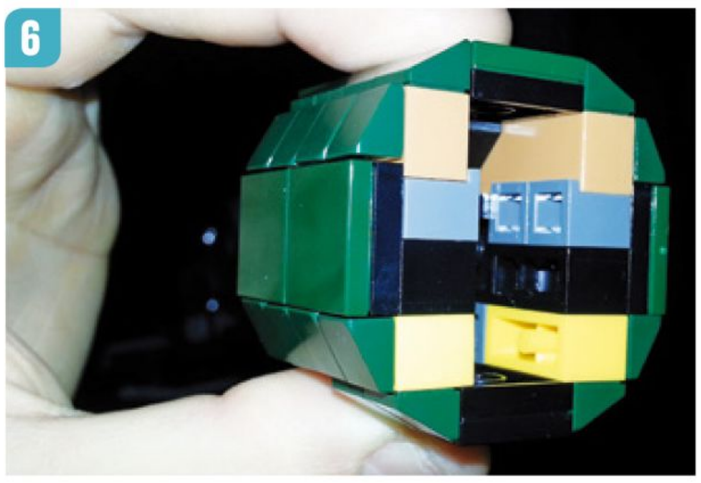




1. De eerste aanzet voor een NS 1200. **2.** Front van de 1200 in aanbouw. **3.** De frontruiten bestaan uit schuine stenen. **4.** Het plaatsen van de ronde ramen in de 1100 en 1200 was een hele toer. **5.** De blauwe NS 1200 is opgeleverd.



De 1200'en naderen de afbouwfase.











6. De ketel van de NS 6317 in bouw. **7.** Het chassis van tenderloc 6317. **8.** NS 3737. **9.** De tenderzijde van loc 3737. **10.** De NS 6317 kan de baan op.

aanvulling. Met daarnaast een NS 6100, de tendervariant van de serie 3700. Bij de stoomlocs begon ik niet met de neus of kop van de loc maar met de ketel. Hiervan had ik al los een proefstukje liggen en de rest heb ik daar omheen gebouwd wat in de bekende schaal allerminst meeviel. Voor de tender van de 3914 koos ik de variant met de later aangebrachte oplopende schotten aan de buitenkant van de waterbakken. Het drijfwerk van de stoomlocs heb ik in 3D geprint.

Traxx

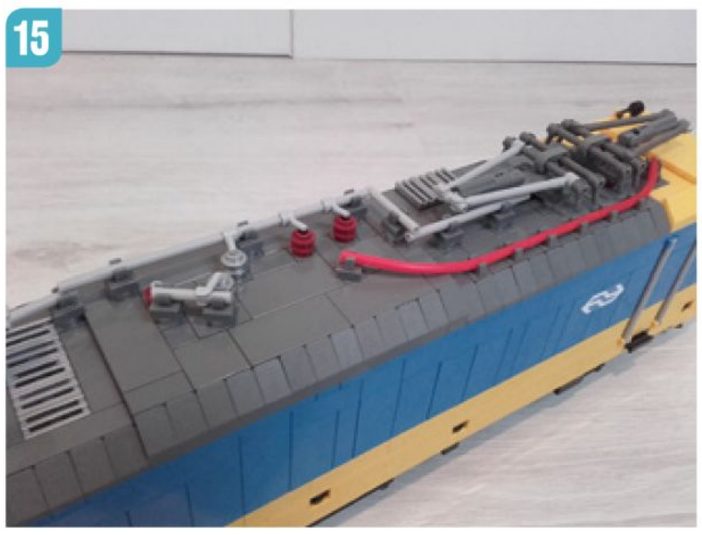
Van de Traxx, serie 186, blijkt vooral de neus lastig te realiseren. Ik heb geprobeerd om de bolling van het front na te bootsen door het deel onder de frontruit onder een minder schuine hoek te















11. NS 6109. **12.** Het imposante front van loc 2215. **13.** De Fyra serie 186. **14.** De daktuin met stroomafnemers. **15.** De daktuin met stroomafnemers. **16.** De cabine met schuin front van de NS Traxx. **17.** NS Traxx 186.

plaatsen. Met het resultaat ben ik best tevreden. Het enige minpuntjes is de spleet tussen het raam en het A-sein; ik prakkiseer nog hoe dit kan worden opgelost. Een ander lastig deel was de indeling van het dak. Het moest niet te grof worden dus heb ik met dun buiswerk en handen van een Lego-poppetje het geheel aardig kloppend gekregen. Ik heb dit type ook gelijk in het rood gebouwd. De Fyra-variant is een kopie van de geel/blauwe 186. Zo blijkt ook een strak vormgegeven moderne loc nog wat hoofdbrekens te kunnen kosten.

Op Eurospoor 2018 trokken de uit Lego-stenen gebouwde locomotieven en treinstellen veel belangstelling. De kans dat u deze treinen weer op een modelspoorexpo tegen zult komen lijkt derhalve groot. Dan kunt u tevens zien of en hoe omschreven minpuntjes zijn aangepakt.

EXTRA ONLINE

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

PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT




Railtest: Tillig overtuigt
met DR-motorwagen T1

Baan in Beeld: RET in H0
Stameldamse Nieuwe Binnenweg

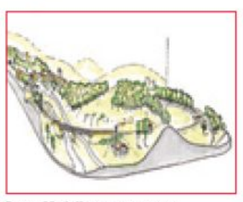
Digitaliseren en weatheren:
Pimp de Roco DB 103

Jaargang 42, Railhobby april 2019 - nr 411 - € 7,50 / € 8,50 (BE)




Railtest: BR 78 schaal 1
Märklin benadert de perfectie


Reportage: Stoom tijdens Brexit
Great Central Railway


Doen: Modelbaan ontwerpen
van schets tot mock-up

Jaargang 42, Railhobby maart 2019 - nr 410 - € 7,50 / € 8,50 (BE)




NS 1100 komt in model
uitgebracht door Piko


Bietenwagen Eo213
van Märklin


De 766 Hondekop-4
door samenwerking

Jaargang 42, Railhobby maart 2019 - nr 409 Neurenbergspecial 2019 - € 9,99

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

OF BEL NAAR 033-4892910

12x RAILHOBBY

Al vanaf
€ 33,90

41% KORTING!

Een abonnement op Railhobby heeft vele voordelen*:

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

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

Railhobby kost in de winkel € 7,50 (specials kosten € 9,99).

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

JA, ik word abonnee van Railhobby!*

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

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

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

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 82,- en wij ontvangen allebei € 5,- korting bij besteding op hobbyou.nl. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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



Tijdens een overbrengingsrit rijdt de VT 133 522 door de Kirchstraße in Wernigerode, 23 januari 2017.

GHE-MOTORWAGEN T1 ONTSPRONG DOOR WONDER TRANSPORT NAAR RUSLAND

Klein maar dapper

Het befaamde meterspoor in de Harz staat bij het gros van de bezoekers in het teken van de stoomtractie. Het materieelbestand is echter divers; ook motorwagen T1 maakt hiervan deel uit. Een kleine tweeasser wiens wortels in de crisisjaren voor de oorlog liggen. Anno 2019 is het vooral een motorwagen die goed in de markt ligt voor besloten ritten.

Het is met name op de Selketalbahn een bekende verschijning, de in de crème/rood geschilderde motorwagen VT 133 522 (T1) van de Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Dat de populaire tweeasser regelmatig acte de présence geeft aan de voet van de Harz is een klein wonder. Toen de Russische machthebbers na de capitulatie van Duitsland het in het oosten van het land voor het zeggen kregen werd her en der spoorwegmaterieel in beslag genomen en bij wijze van herstelbetaling naar de Sovjet-Unie gezonden. Dat lot trof ook het metersporige materieelbestand van de Gernrode Harzgeroder Eisenbahn. Een deel van dit spoorwegnet werd zelfs opgebroken.

Geconserveerd

Eén motorwagen ontsprong echter de dans. De in november



HSB-motorwagen VT 133 522 rijdt tijdens een extra rit door Straßberg, 1 juli 2006.

in 1933 door Waggonfabrik Dessau voor de somma van 23.000 Reichsmark geleverde motorwagen T1 werd in 1943 uit de exploitatie genomen. De GHE kreeg steeds minder diesel toebedeeld als gevolg van de oorlogshandelingen, reden waarom de motorwagen op een gegeven moment werd geconserveerd en wachtend op betere tijden werd opgeborgen in een locloods in Eisfelder Talmühle, destijds een station van de nabijgelegen Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn (NWE). Op die manier raakte de T1 letterlijk uit zicht en kwam om de een of andere manier ook niet meer voor op de materieellijst toen de Russen in 1946 een overzicht maakten wat ze naar het oosten wilden meenemen. Zodoende kon de kleine motorwagen later dat jaar gewoon worden ingezet op de verbinding Eisfelder Talmühle - Stiege - Hasselfelde. Drie jaar later keerde ze terug naar het Selketal. Daar was de gedemonteerde lijn Gernrode - Straßberg weer in ere hersteld - alleen het gedeelte Straßberg - Stiege werd niet herlegd, dat gebeurde pas jaren later. Na de nationalisatie van de diverse (particuliere) spoorwegmaatschappijen en het laten opgaan van het gevorderde materieel in het bestand van de Deutsche Reichsbahn (Ost) kreeg de T1 op 1 januari 1950 het nummer VT 133 522.

Geringe capaciteit

Maar vooralsnog bleef een hoofdrol op de vroegere Selketalbahn en Harzquerbahn uit. De reden was tweeledig. Aan de ene kant voldeed de motorwagen niet meer aan de eisen van de jaren vijftig, de capaciteit was te gering. Aan de andere kant heerste er in het oostelijk deel van Duitsland aan alles een schaarste en was ook diesel moeilijk te krijgen. Pas in de zomer van 1953 werd de VT weer in de reguliere reizigersdienst ingezet al ging het om relatief weinig ritten. Twee jaar later was het zelfs gedaan met de status van motorwagen. Ze werd in Gernrode alleen nog maar als reservevoertuig gebruikt en kwam uitsluitend in actie als de stoomtractie het liet afweten. Dat kwam echter sporadisch voor. Tussen 1956 en 1959 werden slechts 64 werkdagen geregistreerd. De aanwezigheid van de VT 133 522 was kortom niet meer echt noodzakelijk.



Motorwagen T1 wordt geflankeerd door de 187 011 (links) in station Gernrode, 1 juli 2006.

Werkwagen

Maar er gloorde hoop op een langer leven. Voormalige T1 van de GHE werd verbouwd tot werkwagen. Omdat ze vrij weinig als zodanig werd ingezet en goed werd onderhouden, verkeerde de VT in een goede conditie. In de jaren die volgden werd de bovenbouw van het meterspoornet in het Selketal steeds slechter en werd er als gevolg van saneringswerkzaamheden weer vaker een beroep op het inmiddels gedateerde voertuig gedaan. Dat



De voormalige T1 van de GHE verlaat op 18 augustus 2012 Gernrode.



Op 18 augustus 2012 nadert de VT 133 522 het eindstation Gernrode.

had op 1 juni 1970 een computernummer gekregen: 187 001-3. De motorwagen, de laatst bewaard gebleven representant van de GHE, hoefde niet te vrezen voor de toekomst. Sinds begin 1983 ging het door het leven als 'historisch voertuig', met andere woorden, de VT had een beschermde status gekregen en behoorde sindsdien tot het spoorwegmaterieel in de DDR dat voor het nageslacht bewaard diende te worden. In depot Haldensleben werd de tweeasser in oude luister hersteld; een klus die lastiger was dan op voorhand was gedacht. Met name het herstel van het interieur kostte de werknemers in Haldensleben die dit werk omwille van de eer deden, veel hoofdbrekens. Omdat er geen historische, houten banken meer voorradig waren werden banken uit een dubbeldeksrijtuig gehaald. Dat impliceerde wel dat de zitplaatscapaciteit werd teruggebracht van 32 tot 22 (en zes klapstoelen).

Harzer Schmalspurbahnen

Na GHE en Deutsche Reichsbahn diende zich op 1 februari 1993 een nieuwe eigenaar voor de 187 001 aan, de Harzer Schmalspurbahnen (HSB), het particuliere bedrijf dat verantwoordelijk is voor de exploitatie van de Brockenbahn, de Harzquerbahn en de Selketalbahn. Ook bij de HSB kweet de tweeasser zich verdienstelijk van de extra ritten, al stond de wagen daarna langere tijd buiten dienst. Tussen 2007 en 2011 vertoefde de voormalige T1 bij de stoomwerkplaats in Meiningen voor een grondige revisie waarbij ook het interieur onder handen werd genomen. Sinds de terugkeer geldt deze slechts 8,7 meter lange railbus weer als een van de populairste voertuigen voor het maken van extra ritten. Vooral bij kleine groepen is deze motorwagen een uitkomst.

Verzamelband



Met boekbinderspelden en jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

**exlcusief verzendkosten*

DigitaalService Freebit.nl



Modeltreinen

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

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

Digitaal Service Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem

0572-712003, info@freebit.nl

www.digitaalservicefreebit.nl



www.keesmarklin.nl

"Uw Märklin Specialist"

keesmarklin

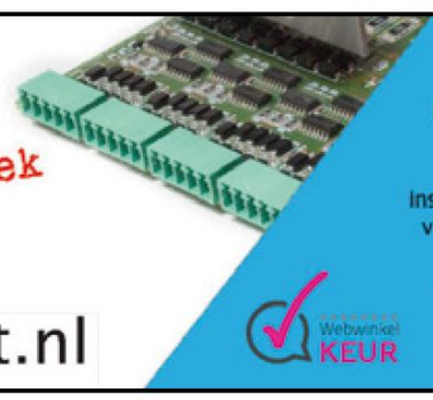


DOMBURG

train support

Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek

www.domburgtrainsupport.nl



Problemen?

U kunt bij ons terecht !

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

Wij kunnen u alles leveren van ontwerp tot automatisering

BIJ U THUIS!!!

Webwinkel KEUR



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



DR-motorwagen VT 132 522 ontmoet tijdens zijn rit door het Selketal smalspoorstoomloc 99 222.

DR-MOTORWAGEN VT 133 522 VAN TILLIG OVERTUIGT IN H0M

Hoge cijfers langs de maatlat

In de regel zijn het locomotieven of ander groter materieel dat in deze rubriek aan een uitgebreide test wordt onderworpen. Maar uitzonderingen bevestigen de regel. De kleine, historisch waardevolle railbus VT 133 522 van de Harzer Schmalspurbahnen (HSB), valt de eer te beurt om langs de maatlat te worden gelegd. Uit eerbetoon aan Tillig en aan Waggonfabrik Dessau die tekende voor het grote voorbeeld.

Om de kosten van de exploitatie van het meterspoornet in het Selketal te drukken kocht de Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) in november 1933 een kleine tweeassige motorwagen bij Waggonfabrik Dessau. Daardoor daalden de bedrijfskosten van 2,50 Reichsmark per kilometer die een stoomtrein maakte naar 0,35 Reichsmark. Een aanzienlijke besparing. Meer over de historie van dit unieke voertuig dat anno 2019 nog steeds rijvaardig is leest u op pagina 34.

Model

We hebben ‘m de afgelopen jaren in het echt bij de HSB een aantal keren zien rijden. En bovendien het genoegen gehad om er in de jaren negentig een fotorit mee te hebben gemaakt. De VT 133 522, alias de voormalige motorwagen T1 van de Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, staat derhalve goed op ons netvlies. Bij het openen van de verpakking van het H0m-voertuig gaat er een hoorbare blijk van herkenning over tafel. Hier wordt een in

het oog springend model (artikelnummer 02940, € 246,90) gepresenteerd dat op het eerste gezicht heel goed op het grote voorbeeld lijkt. De karakteristieke kop, het losstaande zonnescherm aan de bovenkant, de opvallend grote treden aan de zijkant, de compacte bouw, de kleur, het 1:87-model schijnt een grote gelijkenis met het 1:1-voertuig te hebben.
Nader bekeken is dat ook zo. Zeker waar het gaat om lengte en breedte, enzovoorts. De afmetingen van het grote voorbeeld zijn: lengte 8.700 mm, breedte 2.500 mm, hoogte 3.450 mm en radstand 4.000 mm. Dat betekent bij een exacte verkleining naar 1:87 de volgende getallen: 100,00, 28,73, 39,66 respectievelijk 45,98 mm. Te beginnen bij de lengte, de VT 133 522 meet exact 100,00 mm over de buffers. Het model heeft derhalve precies de juiste lengte. Ook de breedte (29,00 mm) en de hoogte (39,50 mm) komen overeen met de werkelijke afmetingen. Hetzelfde geldt voor de radstand die in H0 46,30 mm bedraagt. Ten aanzien van de wielen geldt dat de doorsnede bij het grote voorbeeld 700 mm bedraagt. Dat betekent een doorsnede van 8,04 mm in 1:87. Bij het model bedraagt die 8,00 mm. De wielen voldoen dus ook aan de hoge verwachtingen die inmiddels aan dit model kleven.

Kleine details

Een aantal details is van fabriekswege aangebracht. De ruitenwisser, de handgrepen, een paar details op het licht gebogen dak. En niet te vergeten de apart vormgegeven stootbuffer en de subtiel ogende zandpijpen die bij het voorste wielstel zijn aangebracht. Die details illustreren het feit dat de constructeurs van Tillig hun werk in de Oost-Duitse stad Sebnitz op een hoog niveau hebben uitgevoerd. Bekijken we het interieur dan zien we dat er kunststof gordijnen achter de ingezette ruiten hangen. Verder valt er van een interieur weinig te zien. Aan beide voorkanten zien we een glimp van een bedieningspaneel en een stuk van een stoelleuning. Ook elders in het inwendige is slechts een rudiment van de banken te zien. De onderliggende ruimte is ingenomen door de motor die het model aandrijft. Missen we veel van het inwendige? Als je er op gaat letten wel, maar de ramen zijn betrekkelijk klein waardoor je er sowieso niet veel van ziet. En anders kunnen een paar gehalveerde reizigers plaatsnemen. In elk geval is het raadzaam om een bestuurder op zijn werkplek te fixeren.





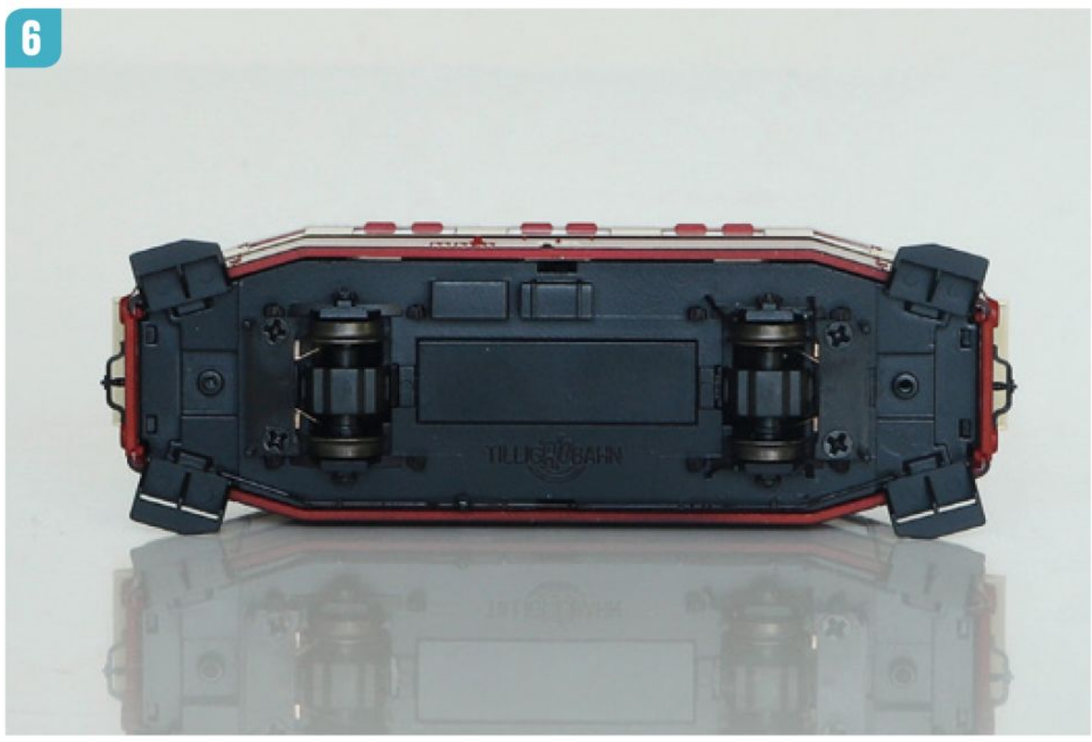




1. Het front van de DR-motorwagen is voorzien van de karakteristieke zonneklep. **2.** Het nieuwe model van Tillig in H0m komt goed overeen met het grote voorbeeld. 132 522 zijn authentiek en loepzuiver opgedrukt. **3.** Achter de ingezette ruiten zijn kunststof gordijnen aangebracht. **4.** De opschriften van de VT 132 522 zijn authentiek en loepzuiver opgedrukt.



5



6



7

5. Een wielstel is voorzien van twee dunne zandpijpen. De wielen hebben de juiste doorsnede. **6.** De onderkant van het kleine DR-stel is sober weergegeven. **7.** Opvallend zijn de grote, authentieke treden bij de deuren. **8.** Het licht gebogen dak is voorzien van enkele apart aangebrachte details. **9.** Ook de voorkant van de VT 132 522 heeft de juiste karaktereigenschappen van het grote voorbeeld

Rijgedrag

We zijn benieuwd naar het rijgedrag. Schudt het model, dat een relatief grote radstand heeft, of snort de VT 133 522 als een naaimachientje over de miniatuur spoorstaven? De motorwagen presenteert zich al rijdend als een tevreden model en rijdt vrij strak over de rails. Daarbij produceert het een licht snorrend geluid, passend bij dit voertuig. Ook de wissels veroorzaken geen probleem. De motorwagen rijdt zogezegd als een trein(tje).

Juiste kleuren

De kleuren van de motorwagen zijn overeenkomstig het grote voorbeeld. Dat geldt eveneens voor de loepzuivere opschriften die op de zijkant en de stelbalk zijn aangebracht. Die zijn in twee kleuren 'geschilderd', in het wit en het geel, volgens de toenmalige voorschriften van de Deutsche Reichsbahn (DR). Op de stelbalk zien we dat de wagen 65 pk heeft, voor een maximumsnelheid van 40 km/h is toegelaten en op 13 juni 1956 in Wernigerode een revisie heeft gekregen. De VT 133 522 was toentertijd administratief gehuisvest in depot Wernigerode en deed in principe alleen nog maar dienst als reservevoertuig op de Selketalbahn. De tweeasser was van 13 juni 1956 tot 23 augustus 1959 in het Lokbahnhof Gernrode gestationeerd en vertoefde vervolgens van 24 augustus 1959 tot 31 december 1959 in het Reichsbahn Ausbesserungswerk (Raw) Wittenberge waar een verbouwing tot werkwagen volgde. Deze korte historische terugblik geeft de modelspoorwegliefhebber voldoende aanknopingspunten voor een zinvolle inzet op de eigen baan. Voor de volledigheid: Tillig biedt in H0m ook bijbehorende stoomlocs, reizigers- en goederenmaterieel en rails en wissels.

Geen goederenwagens

De VT 133 522 kan overigens alleen solo op de modelbaan worden ingezet. Waar andere kleine motorwagens door hun eigenaar nog wel eens werden ingezet om goederenwagens te vervoeren is dat in de Harz met dit voertuig nooit gebeurd. Maar de tweeasser heeft in feite geen getrokken materieel nodig om te kunnen gloriëren. Alleen, in z'n uppie, is dit geslaagde product van Tillig heel wat mans. In elk geval meer dan voldoende om alleen een attractieve (bij)rol te vertolken. Op meterspoor en op 750 mm spoor. Want de VT 133 522 wordt niet alleen conform het grote voorbeeld als meterspoormodel maar ook in H0e geleverd.

MEG-variant

Als artikel 02941 is een blauw/crème variant beschikbaar die de Waggonfabrik Dessau voor de oorlog leverde aan de Wei-



8



9

mar-Großrudestedter Eisenbahn. Dat treinstel werd in 1946 in het kader van herstelbetalingen naar de Sovjet-Unie overgebracht. Daarna werd niets meer van de motorwagen vernomen. Ook dit H0m-model dat een extra detail heeft op het dak, is net als de VT 133 522 een getrouwe kopie van het grootbedrijf, heeft interieurverlichting, driepuntsfrontseinen en rijdt over modelrails met een spoorwijdte van 12 mm. De prijs is gelijk aan de crème/gele variant. Geen geringe prijs voor een kleine motorwagen. Anderzijds zullen de geproduceerde exemplaren van deze tweeassers natuurlijk vrij gering zijn. H0m en H0e behoren tot de niche markt van de modelspoorwereld. De koper heeft met zo'n model dus een redelijk exclusief product tot zijn of haar beschikking. Overigens is de kans groot dat van de Harzer variant ook een model met de opschriften van de GHE wordt uitgebracht (nummer T1) zoals die in de jaren negentig bij de Harzer Schmalspurbahnen als museumwagen rondreed. Dan kan ook tijdperk V in schaalgrootte 1:87 worden uitgebeeld.

HSB-STATIONS IN MODEL

Ten faveure van het meterspoormaterieel uit de Harz dat in H0 wordt nagebootst verschijnen inmiddels ook de nodige sceneryproducten. Zo heeft Busch station Ilfeld in de collectie opgenomen. Dit in de vakwerkstijl opgetrokken lasercut gebouw (artikelnummer 1640, € 99,95) wordt anno 2019 nog steeds gebruikt. Het witgepleisterde station Ilfeld kan worden gecompleteerd met een aparte wachtruimte (nr. 1641) en een goederenloods (nr. 1642). Een ander bouwpakket, dat door kleinseriefabrikant te-miniatur op de H0m-markt wordt uitgebracht, is het houten station van Schierke, aan de voet van de Brocken. Dit karakteristieke, langgerekte station (artikel 1810, € 119,90) bestaat net als Ilfeld uit lasergesneden kartonnen onderdelen. Te gebruiken in de tijdperken V en VI. Te-miniatuur biedt de Harz-adepten ook het aparte toiletgebouw aan. Let eens op de subtiele gravures van de houten deuren naar de mannen- en vrouwentoiletten. Faller biedt Schierke ook aan als lasercut bouwpakket. De sceneryfabrikant uit het Zwarte Woud voert 'Schierke' in 176 onderdelen die acht verschillende kleuren hebben (artikel 110136, € 97,95). Het wachten is nu op de nabootsing van de monumentale stations van Nordhausen Nord, Elend en Eisfelder Talmühle. En Alexisbad niet te vergeten, een station dat echt bij de VT 132 522 past vanwege de ligging aan de Selketalbahn.

10





11

10. Te-miniatuur biedt net als Faller station Schierke aan als lasercut bouwpakket. **11.** Ook het toiletgebouw van Schierke wordt door te-miniatuur op de H0m-markt gebracht.



ZGT 717 in nieuwe huisstijl en groen-witte Werkspoor 1606 aan de halte.

STAMELDAMSE NIEUWE BINNENWEG

RET in H0

Stameldam, de vertaling door Robert van der Burg en Hans Vos van de Rotterdamse Nieuwe Binnenweg naar een H0-modulebaan. Compleet met de markante tramremise Delfshaven, een bijzonder levendig straatbeeld en dito tramverkeer.

Na het debuut op Volgende Halte Openluchtmuseum in Arnhem in 2016 werd de compacte modulebaan Stameldam op Eurospoor 2018 gepresenteerd. Kern van de stedelijke trammodelbaan is de Nieuwe Binnenweg en de (toenmalige) tramremise Delfshaven, bekend om de krappe uitrit op de afgevlakte punt van het hoekhuis. De bouwers van Stameldam weten, als geboren Rotterdammers, van aanpakken. Naast de modulebaan Nieuwe Binnenweg werken ze in een vriendenclubje aan de bouw van een grote, rondlopende baan met trein, tram, trolley, metro en Faller car system. Naar Rotterdams voorbeeld uiteraard, met alle tram- en bustypen die de RET kent en heeft gekend. Hans Vos: 'De Rotterdamse Nieuwe Binnenweg is een straat met verleden en toekomst. Vroeger een wijk met ambtenaren, notarissen en bovenmeesters. In de jaren '70 voerden junks, heroïnehoeren, krakers, afbraak en dichtgetimmerde huizen de boventoon, maar vanaf de jaren '90 werd de negatieve spiraal door sloop en wederopbouw omgebogen en is het er plezierig wonen, werken en winkelen. De Nieuwe Binnenweg, een straat om te haten of van te houden.' Hans kan het weten, want hij was er 35 jaar wijkagent. Over de uitgebeelde taferelen



Vierassers met en zonder bijwagen als dienstwagens op de lijnen 4 en 16 en motorwagen 520 als uitrukker lijn 17, ondergronds de metro.





hebben we hem om reden van privacy van de betrokkenen niet aan de tand gevoeld.

Remise Delfshaven

De Nieuwe Binnenweg is een winkelpromenade van 1800 meter met veel werkgelegenheid, bewoners met meer dan honderd nationaliteiten en een lang tramverleden. Hans somt op: 'De zwarte en witte lijn 4, de lijnen 17, 6, 8 en 14 en natuurlijk de huidige nieuwe lijn 4 bedienen de Nieuwe Binnenweg of hebben dat gedaan'. De remise Delfshaven werd in 1881 voor de

1. Vierasser 556 als lijn 2 naar Charlois, het pand van coffeeshop Bob Marley en de woningen boven Be different zijn dichtgetimmerd. **2.** De werkwagen zal na de vierasser vanuit remise Delfshaven de Nieuwe Binnenweg opdraaien.

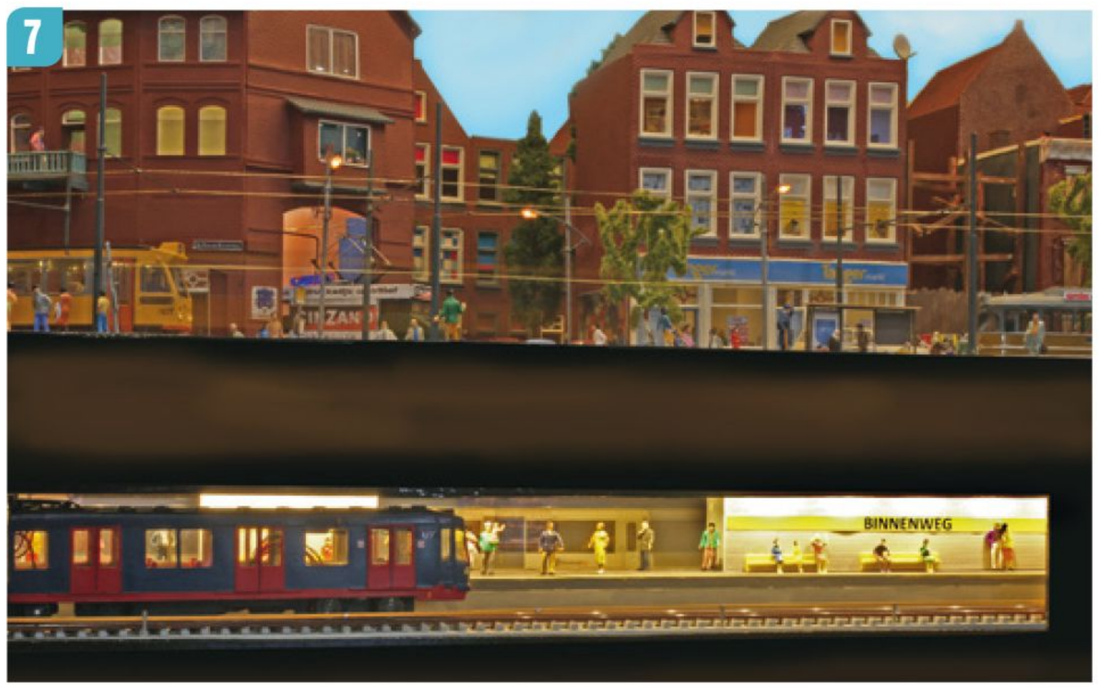
Stoomtram Rotterdam-Schiedam gebouwd. Met de elektrificatie gebruikte de N.V. Rotterdamsche Electrische Tramweg Maatschappij - vanaf 1927 omgedoopt in gemeentelijk vervoer-













3. Winkeldief, zakkenroller? De politie is in elk geval snel ter plaatse met de voor Rotterdam karakteristieke C10 politieauto. **4.** De gerenoveerde panden boven supermarkt Tanger Markt zijn alle bewoond. Veel huizen hebben een satellietschotel. **5.** Motorwagen 531, Krupp bus nr. 1 anno 1928 en bovenleidingmontagewagen. **6.** Schörling-railreinigingswagen en bovenleidingmontagewagen bij remise Delfshaven. **7.** Metrostel 5211 op station Binnenweg met bovengronds trams op de lijnen 2 en 4. **8.** Gelede wagen 717 in de nieuwe huisstijl op lijn 2. **9.** Ten opzichte van het oudere materieel is de vijfdelige Citadis-lagevloertram aanzienlijk langer. **10.** Is er iemand onwel geworden of is het een opstootje? Het blijkt een vechtpartij te zijn; op de Nieuwe Binnenweg is alles mogelijk. **11.** Wagen 606 als lijn 4 en vierassige Schindler nr. 1 als lijn 3, in de krappe bogen bij Hans Anders. **12.** Vierasser 531 draait als lijn 4 de Nieuwe Binnenweg op, Mercedes-bus 425 (anno 1991) op lijn 33 vertrekt richting CS. De RET-verkeersleider in z'n bedrijfs-DAF laat de tram voorgaan.

bedrijf RET - de tramremise tot in 1968 de nieuwbouwremise Hilledijk werd opgeleverd. De Rotterdamse museumtrams van de Tramweg Stichting vonden er nog enkele jaren onderdak, tot de remise in 2010 tot markthal werd gedegradeerd. Daarmee verdween ook het enige driewegwissel in Rotterdam onder het asfalt.

Stameldamse Nieuwe Binnenweg

Ook in Stameldam is de Nieuwe Binnenweg een straat waar het verleden en het heden met elkaar zijn verweven. Met ambtenaren, boeven, hoeren, bovenmeesters en leuke burgers. Net als de Rotterdamse Nieuwe Binnenweg zijn er op (bijna) 1800 mm kroegen, winkels en snackbars. Een straat met een lang tramverleden waar de remise nog steeds in bedrijf is en zelfs een ondergronds metrostation met rijdende metro's heeft, de gele lijn van het Stameldamse vervoersbedrijf. Het Stameldamse vervoerbedrijf heeft de beschikking over alle typen trams en bussen die bij

ZGT-enkelgelede 719 in het geel met grijs op lijn 4.

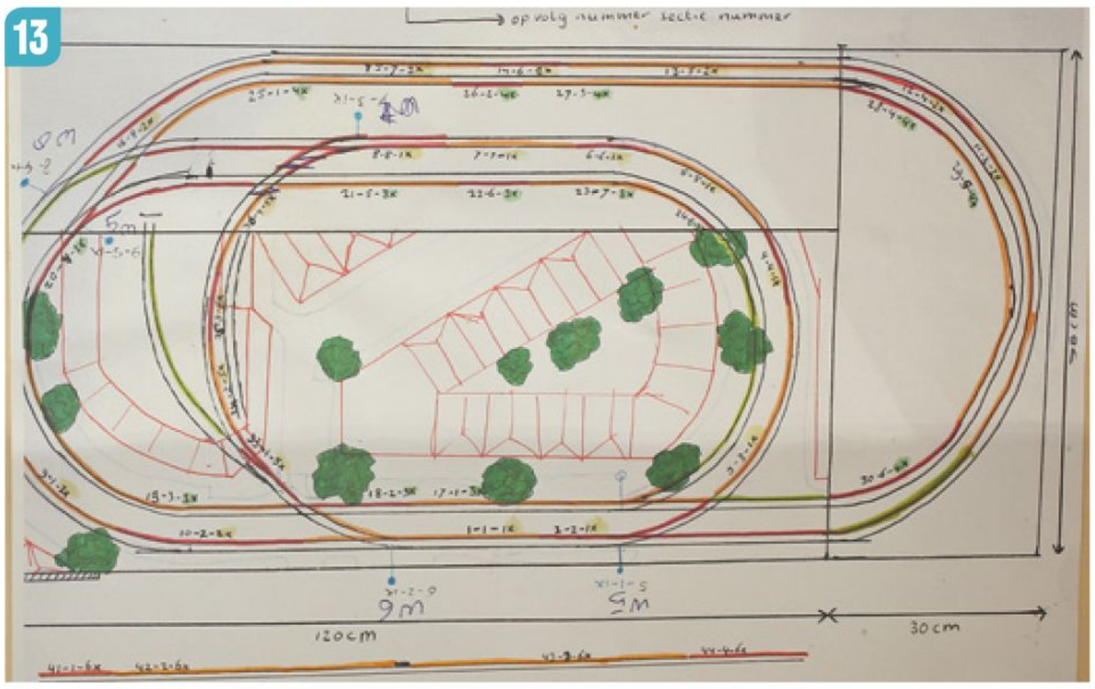


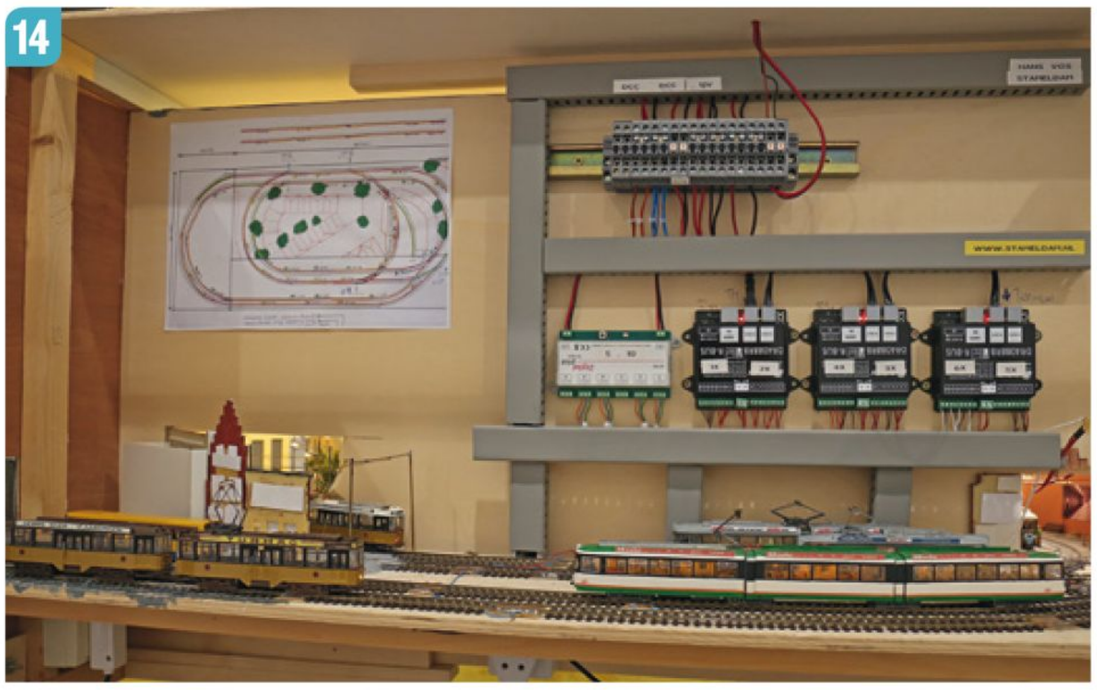






de RET hebben gereden of er thans dienst doen, veel meer dan er op de Nieuwe Binnenweg-baan kunnen worden ingezet. De trams en bussen in model hebben de kleurstelling waarin ze bij de RET rijden of hebben gereden. Ook veel werkmaterieel is in









13. Baanplan Stameldam met bovenaan het schaduwstation, de gekleurde trajecten geven de bloksecties weer. **14.** Het schaduwstation met een deel van de techniek, de dubbelgelede tram is een aangepaste Duewag van Roco. **15.** Modelbouwer en directeur van het Stameldamse vervoersbedrijf Hans Vos. Op de fries de eigenbouw Allan 116 met bijwagen 1051 in schaal 1:43. **16.** De Wegenwacht zal de Passat zeker aan de praat krijgen.

model nagebouwd, in zelfbouw. De trams zijn voorzien van een decoder, schakelbare voor- en achterlichten met SMD-leds en interieurverlichting. Een deel van de trams heeft een bestuurder en zittende en staande reizigers. Bij veel modellen vormt een Atlas-tram de basis; voor de ombouw naar RET-tram zijn ombouwsets van Skiptram en een in 3D-print gemaakt onderframe gebruikt.

Hans Vos vertelt dat de 150 x 70 cm metende stadsbaan door techneut Robert van der Burg is ontworpen. ‘Hij wist op een klein oppervlak voldoende mogelijkheden voor een afwisselend trambedrijf te creëren. Ook de digitalisering van de trambaan met automatisch blokstelsel en het aanpassen van het materieel naar uitvoering van de RET is, aangepast aan het tijdperk en de kleurstelling, van zijn hand’. Hans vult aan: ‘Robert lijkt voor modelbouw twee rechterhanden te hebben, zo zijn bijna alle RET-vierassers en een deel van de panden in Stameldam door hem gebouwd. Zelf heb ik een aantal panden, een vierasser en een werkwagen voor m’n rekening genomen.’

Vierassers

Een bijzondere verschijning is de Schörling-tweerichtingrail-reinigingsmotorwagen 2201 anno 1930 met de grote Cinzano-reclames. De werkwagen is eigenbouw uit polystyreen met schakelkasten met handrem van een Atlas-vierasser. De 19 mm-onderstellen van Halling worden via een cardan en een centraal geplaatste motor aangedreven. Aan de achterkant is een stroomvoerende koppeling gemonteerd. Hans en Robert bouwden in totaal zeven vierassers. ‘De motorwagens anno 1924 heb ik van een aandrijving van Halling voorzien. Het onderstel is in 3D geprint, met de ombouwsets van Skiptram is het fijn werken.’ Robert heeft ook de twee bijpassende aanhangrijtuigen in model gebouwd. ‘De kleine Schindler mag op Stameldam niet ontbreken. Als wagen 15, ingetuigd als museumlijn 10. Ook Krupp bus nr. 1 uit 1928 en Kromhout 55 uit 1937 zijn eigenbouw.’

Wissels

De bovenleiding is aan zich verjongende palen bevestigde dwarsdraden gesoldeerd maar is niet functioneel. Voor de zekerheid zijn, hoewel de stroomafnemers de rijdraad net niet raken, boven de toegangssporen vanuit de schaduwremise pantograafvangers gemonteerd. Naast een laptop worden voor de baanbeveiliging een centrale en interface van Roco, wisseldecoders van Lenz en terugmelders van Digikeijs gebruikt. De baan telt zeven wissels en vier kruisingen, alle zelfbouw. In het schaduwstation liggen vier in flexrail uitgevoerde doorlopende sporen waar trams op blokafstand van elkaar stoppen. In het zichtbare deel zijn alle rails als straatspoor uitgevoerd waarbij de straatstenen zorgvuldig zijn nagebootst. De huizen en gebouwen zijn aangepast aan het beschikbare bouwkavel waardoor een aantal niet haaks zijn. Scratchbuilding met gebruik van baksteen- en dakpanplaat, geveldelen en kozijnen zijn van diverse sceneryleveranciers. Een deel van de huizen heeft een verlicht interieur zodat de bezoeker op een en twee hoog naar binnen kan gluren. Meer over Stameldam leest en ziet u op www.stameldam.nl.

RAILHOBBY PROJECTEN

Een nieuwe uitgave van Railhobby Projecten

NIEUW!

Railhobby - over Buitenlandse modelbanen

In juni 2019 verschijnt de zesde uitgave van Railhobby Projecten. In deze nieuwe uitgave staan de beste artikelen over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met onder andere het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en seinbeelden en een Italiaanse boswachterswoning. In Baan in Beeld leest u alles over een bekende spoorverbinding in het noordwesten van Amerika en we tonen u een Afrikaanse modelbaan in H0. Uiteraard ontbreken ook landen als Oostenrijk, Duitsland, Denemarken en België niet. Nieuw in deze special is een artikel over Villa im Tessin van Faller. Al met al weer een editie die u niet wilt missen!



Bestel deze special voor 27 mei '19 en u betaalt geen verzendkosten.

Bent u abonnee van Railhobby? Upgrade uw abonnement naar een abonnement inclusief specials en u ontvangt deze uitgave automatisch.

Ga naar Railhobby.nl/buitenland

Cover onder voorbehoud.

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
- ◯ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen € 9,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 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).



Eloc 103 233-3 bij het binnenlopen op 2 augustus 2018 in Bad Bentheim.

DIGITALISEREN EN WEATHEREN

Pimpen Roco DB 103

Het ontwerp van de Duitse eloc BR 103 wordt door veel (model)spoorliefhebbers als zeer geslaagd gevonden. Zo ook modelspoorder Dave van Berkel, die de Roco 103 233-3 in het verkeersrood van tijdperk V op de baan zette. Bij nadere betrachting viel hem op dat het model door de tijd enigszins is gedateerd. Dat betekende voor Dave de uitdaging de loc te verbeteren, of-te-wel: Pimp my 103.

De DB 103 233-3 werd op 5 augustus 2000 in het verkeersrood gepresenteerd, de witte slabben op de fronten waren door een witte balk vervangen. Een initiatief van Roco - zie de sticker op de rechterkant van de beide cabines - kort voor het buitendienst gaan van de markante serie. Het idee voor het omschilderen van de loc ontstond door een één aprilgrap in Eisenbahn Kurier. Het is de enige 103 die korte tijd in deze fraaie outfit heeft gereden. Op 14 juni 2014 werd de loc in het verkeersrood als 03 233-3 ondergebracht in het DB Museum Koblenz-Lützel. Overigens worden locomotieven tussen de DB-musea nog wel eens uitgewisseld of kunnen ze buiten zicht in een loods worden afgesteld.

Model

Naast het uiterlijk pimpen wilde ik ook de techniek van de analoge loc naar

1



Tekst & Modelfoto's: Dave van Berkel, Foto's grootvoorbeeld: Guus Ferrée >>



De gedigitaliseerde en geweatherde BR 103 233-3.

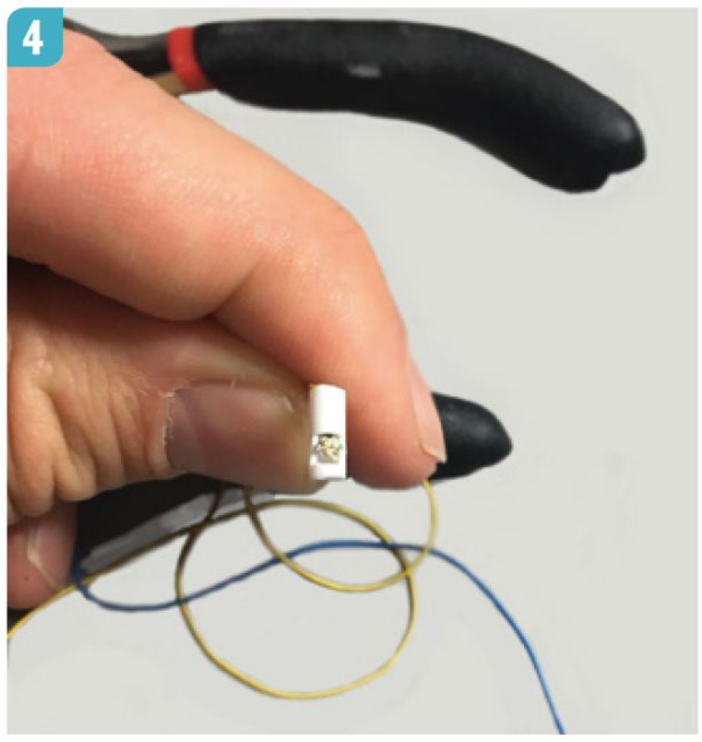
2



3



4



5



1. De losse onderdelen houden we zorgvuldig apart. **2.** De loc voor behandeling. **3.** Alle op de kap bevestigde losse onderdelen zijn verwijderd. **4.** De led is in een opengesneden buis met KristalKlear vastgezet. **5.** De led van de cabineverlichting is geplaatst.

hedendaagse modelspoorwensen aanpassen. Dat betekende het ombouwen naar digitaal en met geluid, de front- en sluitseinen wijzigen in leds en apart schakelbaar maken en het installeren van cabine- en machinekamerverlichting en alles apart schakelbaar maken. Daarnaast een vonkende stroomafnemer en aan een kant van de loc een digitaal bedienbare koppeling. Ten slotte moet de loc een lichte weathering krijgen.

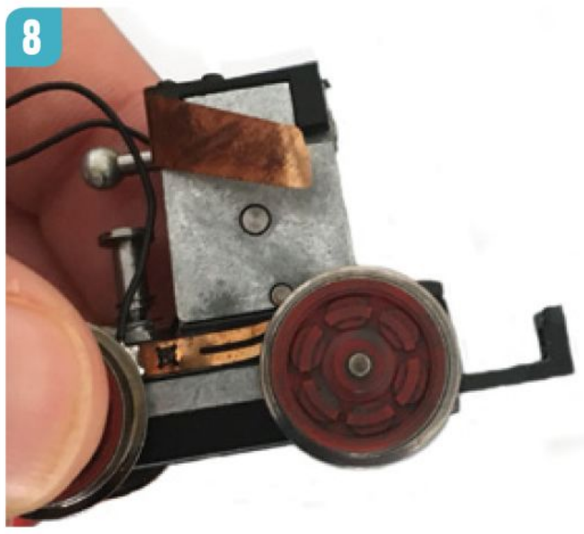
Demontage

Als eerste heb ik het model geheel uit elkaar gehaald, alle losse onderdelen van de kap gehaald en alles in een bakje veilig gesteld. Dat voorkomt dat er tijdens de verbouwing iets zal beschadigen. Met een Dremel heb ik wat metaal van het frame weggefreesd. Aanvankelijk had ik de luidspreker boven het draaistel willen plaatsen en de decoder met condensator onder de bak tussen de draaistellen omdat daar een uitsparing voor een decoder is. Uiteindelijk heb ik het andersom gedaan omdat het dan beter bleek te passen.

Ook de verlichting vormde een uitdaging. Want hoe voorkom je dat het rode

















6. De knoppen en meters op de stuurtafel zijn in kleur aangezet. **7.** De supering is bij beide cabines identiek uitgevoerd. **8.** Het motordraaistel is met MIG star-ship filth vervuild. **9.** Testen van het A-frontsein. **10.** Testen van de sluitseinen. **11.** De rangeerhandgrepen zijn aangebracht. **12.** Testen van de sleepcontact-vonk met ingeschakelde cabineverlichting en sluitseinen. **13.** De ruitenwissers zijn geplaatst, de rangeergrepen geschilderd en de ruiten naast de wisserbaan vervuild.

licht van de sluitseinen niet doorschijnt naar de bovenste pit? Online trof ik geen oplossing waar ik me in kon vinden. Na een 'eureka-moment' heb ik de lichtgeleider waar deze aftakt naar het topsein doorgezaagd. De witte led straalt nu licht uit naar het onderste en bovenste deel, de rode led alleen naar het onderste deel. Hoe simpel kan een oplossing soms zijn. Aan de SMD leds 0603 (0,8 x 1,6 mm) heb ik de twee draden gesoldeerd. Uit een 3,3 mm Ø buis van Evergreen heb ik een hoekje gesneden en daarin de led met wat KristalKlear vastgezet. Hierdoor kan er geen elektrisch contact met het metalen frame zijn.

Cabine

Omdat de cabines verlichting krijgen kan een pimpbeurt niet achterwege blijven. De cabines zijn eenvoudig uit de kap te klikken. Aan de bovenrand van de achterwand heb ik twee gaten voor de draden van de SMD-led geboord. Na plaatsing van de led zijn de draden naar onderen weggeleid. Omdat ik de front- en sluit-



De 103 233-3 staat klaar voor de volgende inzet.



Eloc 103 233-3 is de enige van de serie die in het verkeersrood is gestoken, Bad Bentheim 2 augustus 2018.

verlichting via draden heb aangesloten, konden de oude contactlippen worden gebruikt voor de stroomvoorziening van de cabineverlichting. Op de stuurtafel heb ik de kleine punten die op het kunststof zitten met zwart aangetipt en voilà, de knoppen zijn zichtbaar. De meters zijn met wit aangezet, met hier en daar een metaalkleurige punt. Met het plaatsen van de machinist is de cabine klaar.

De vonkende pantograaf is eenvoudig zelf te maken. Eén kant van de blauwe SMD-led 0603 heb ik direct aan de onderkant van het sleepstuk gesoldeerd. De massadraad loopt langs de benen van de panto naar beneden. Onder de pantograaf heb ik een klein gat in de kap geboord om de draad door te voeren, Na herplaatsen van de stroomafnemer is daar niets van te zien. Omdat ik geen stroom van de bovenleiding gebruik, heb ik die aansluiting op de printplaat geïsoleerd en gebruikt voor de stroomtoevoer naar de led. Het plaatsen van de led voor de machinekamerverlichting is eenvoudig en ook de montage van de digitale koppeling verloopt soepel. Vanwege de vele functie-uitgangen heb ik voor Zimo-decoder MX-645 met achtpolige stekker gekozen.

Rangeergrepen

Terwijl ik met de ombouw en digitalisering van de loc bezig was hoorde ik dat er bij het voorbeeld rangeergrepen op de neus zitten. Dat was me nog niet opgevallen, maar nu ik het weet zou ik me er zeker aan gaan ergeren. Na enig wikken en wegen - de fronten mogen zeker niet beschadigen - heb ik in beide fronten vier kleine gaten geboord, twee voor de diagonale greep en twee voor de kleinere boven het rechter frontsein. Uit dun metaaldraad heb ik de korte en wat langere grepen gebogen, in de boorgaten gestoken, aan de binnenkant omgebogen en verkeersrood geschilderd. Spannend om te doen, maar het resultaat is super geworden.

Als laatste heb ik het model geweatherd. Niet veel, want op veel foto's van het grote voorbeeld was de 103 redelijk schoon. Voor de veroudering gebruik ik de Oilbrushers van MIG, voor mij zijn deze briljant. Wat 'starship filth' voor algemene viezigheid op het dak doet al wonderen. 'Dark mud' en 'dusty earth' voor de onderkant en 'dust' voor de ruiten. De baan waar de ruitenwissers het raam raken heb ik meteen weer schoongeveegd. Met het aanzetten van de kranen van de luchtslangen met rood is de klus voltooid. Het heeft wat tijd en hoofdbrekens gekost, maar ik ben superblij met het resultaat en heb genoten van het project. Op naar 't volgende!



Het tijdloos mooie stroomlijnfront van de BR 103, Bad Bentheim, 2 augustus 2018.

Gebruikte materialen:
SMD-leds 0603 wit (5x), rood (2x), blauw (1x)
Zimo-decoder MX-645
Evergreen buis 3,3 mm
KristalKlear
MIG Oilbrushers starship filth, dark mud, dusty earth, dust.

DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

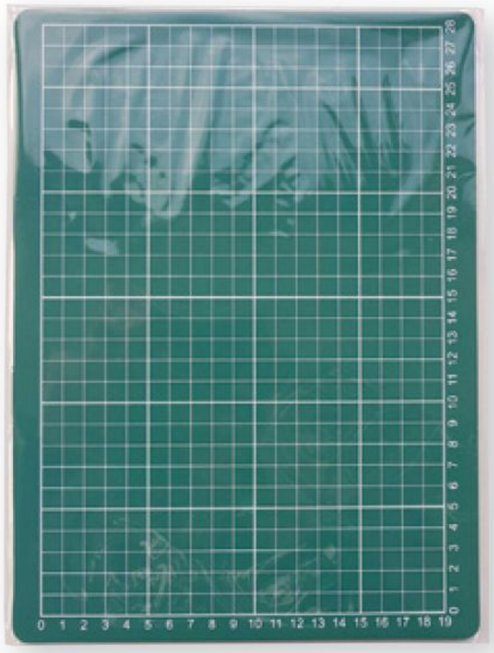
Hobbyou is dé webshop waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en -benodigdheden. Bestel eerder verschenen uitgaven, online artikelen of leuke producten voor uw modelspoorbaan!

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



Special over buitenlandse modelbanen

In juni 2019 verschijnt de zesde uitgave van Railhobby Projecten. In deze nieuwe uitgave staan de beste artikelen over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met onder andere het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en seinbeelden en een Italiaanse boswachterswoning. In Baan in Beeld leest u alles over een bekende spoorverbinding in het noordwesten van Amerika en we tonen u een Afrikaanse modelbaan in H0. Uiteraard ontbreken ook landen als Oostenrijk, Duitsland, Denemarken en België niet. Nieuw in deze special is een artikel over Villa im Tessin van Faller. **Kijk voor meer informatie op pagina 47.**



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.**





Online nieuwsbrief van Railhobby

Schrijf u nu in op de nieuwsbrief van Railhobby. U weet dan als eerste wanneer de nieuwe uitgave online staat en u blijft op de hoogte van leuke aanbiedingen, beursacties en het laatste nieuws op het gebied van modelspoor en grootbedrijf. **Ga naar railhobby.nl/nieuwsbrief en ontvang voortaan de nieuwsbrief.**



Nieuwe boeken in de webshop

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

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

Naast (modelspoor)boeken, kunt u ook eerder verschenen uitgaven en online artikelen bestellen. Maar denk ook aan verzamelbanden, snijmatten en modelspoorproducten zoals paarden en koeien. Bestellingen vanaf € 25 worden gratis verstuurd. **Neem snel een kijkje op hobbyou.nl/modelspoor.**

Volg Railhobby op social media!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen? 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 op Instagram via @railhobby.**

Winactie schaal N!

Op pagina 18 gaat Ton Oosterom aan de slag met een lasercut bouwkit van een wachterswoning in 1:160. Wilt u kans maken op zo'n wachterswoning van Markenburg? **Ga naar Railhobby.nl/markenburg, beantwoord de prijsvraag en maak kans!**



ER OP OF ER ONDER

Viaduct uit Wills-kit

Tijdens een bezoek aan Engeland, enkele jaren geleden, kocht Thonis van der Weel een bouwkit van een viaduct in baksteen van de Engelse fabrikant Wills. Weliswaar is de schaal van het viaduct het Engelse 00, maar bij dit soort bouwwerken valt dat eigenlijk niet op en de afmetingen van de fraai vormgegeven bakstenen blijven binnen aanvaardbare grenzen. Op internet vond hij wat foto's van dergelijke viaducten in de omgeving van Arnhem, reden om het viaduct eens in elkaar te zetten.



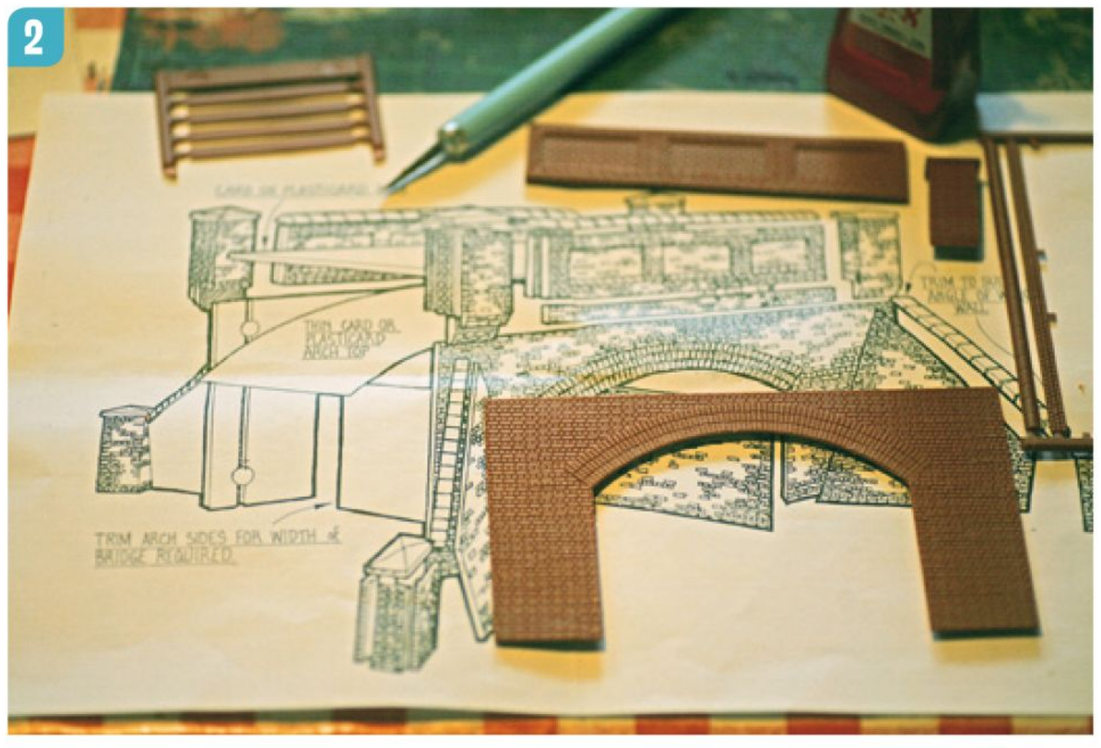
De bouw is vrij simpel, een fraaie exploded view-tekening geeft aan waar alle onderdelen moeten komen en alles past goed. Zoals bij Engelse bouwdozen vaker het geval is, kan de bouwer naar eigen inzicht variaties aanbrengen; hiervoor is voldoende materiaal aanwezig. De handleiding suggereert het gewelf onder het viaduct van karton uit een ontbijtgranenverpakking te maken. Ik koos voor baksteenplaat van Slaters, dat zich makkelijk in een ronde vorm laat buigen. Let er wel op dat de bakstenen in de goede richting wijzen, namelijk in de lengte van de tunnel.



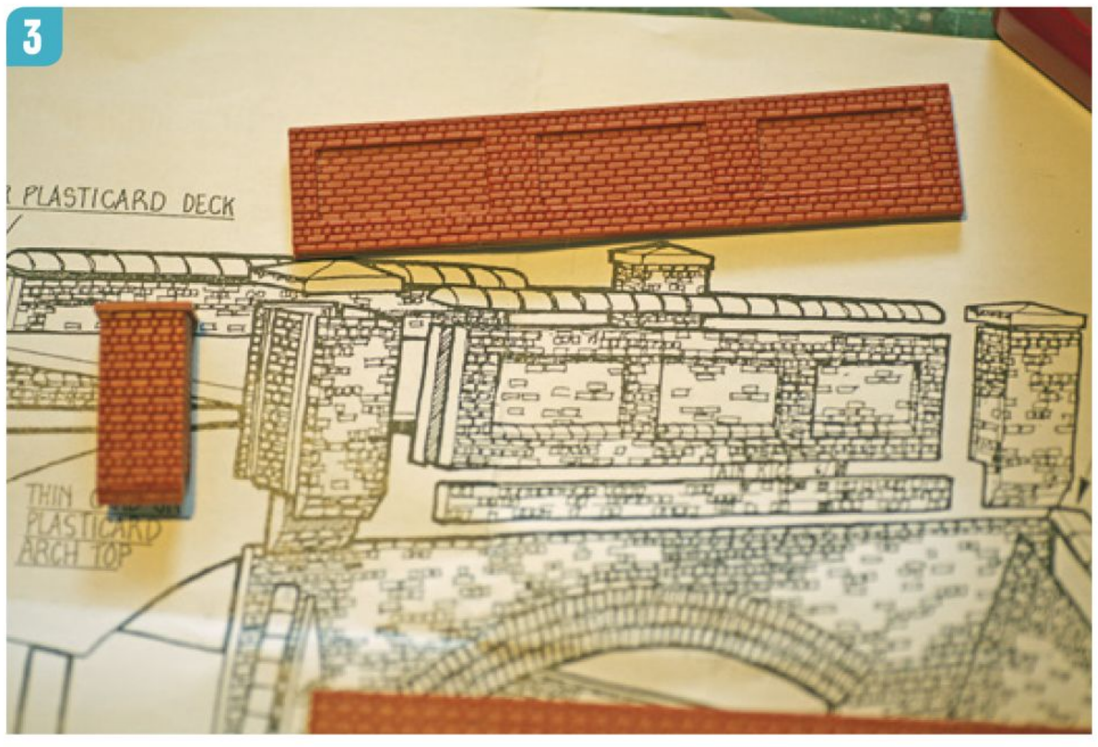
1. De diverse onderdelen in de kit. **2.** De bouw wordt gemakkelijk gemaakt door een fraaie tekening. **3.** De onderdelen zijn op de tekening makkelijk te herkennen

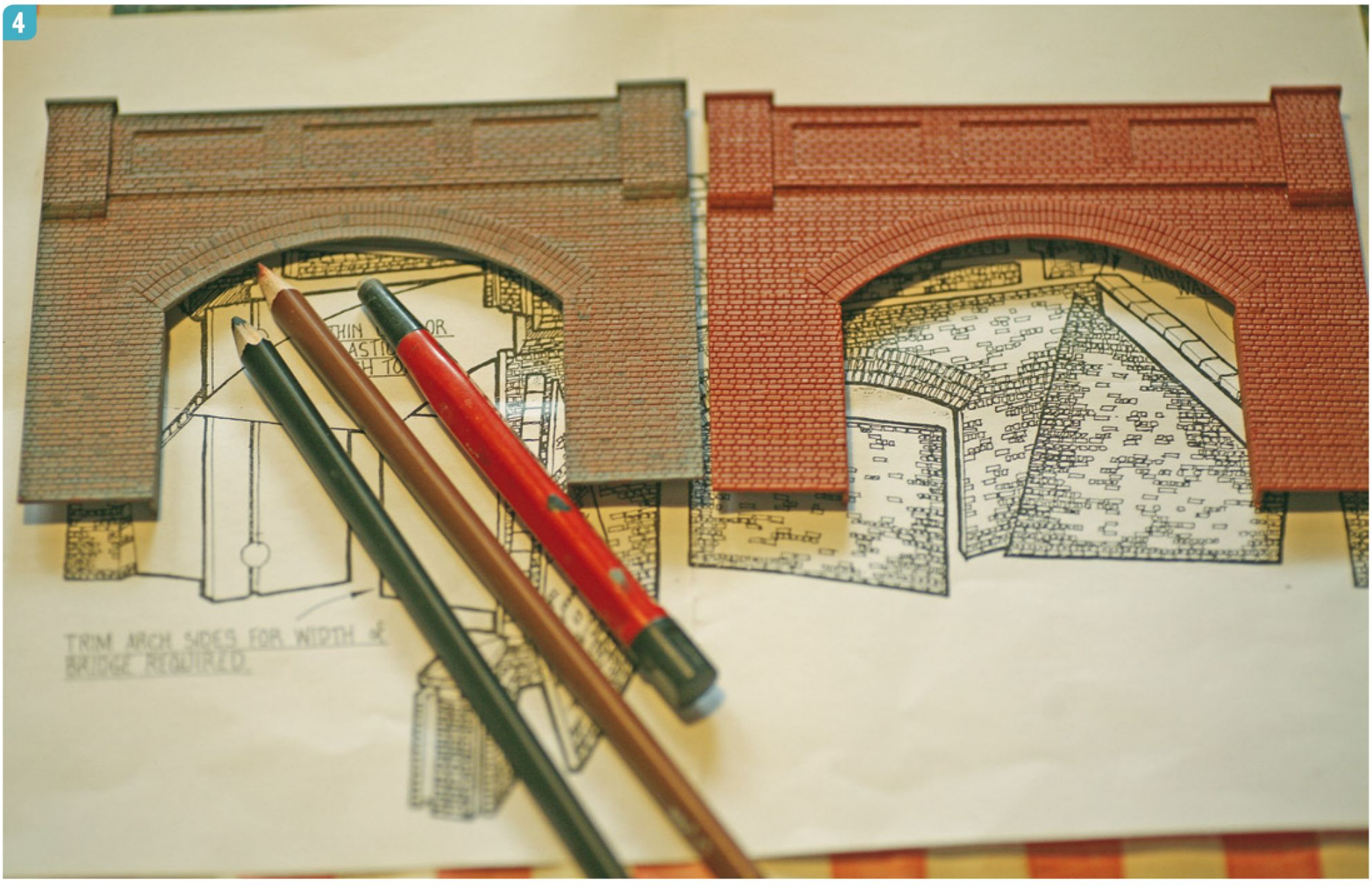
De doorrijhoogte zal ook in latere tijdperken voldoende blijken.

2

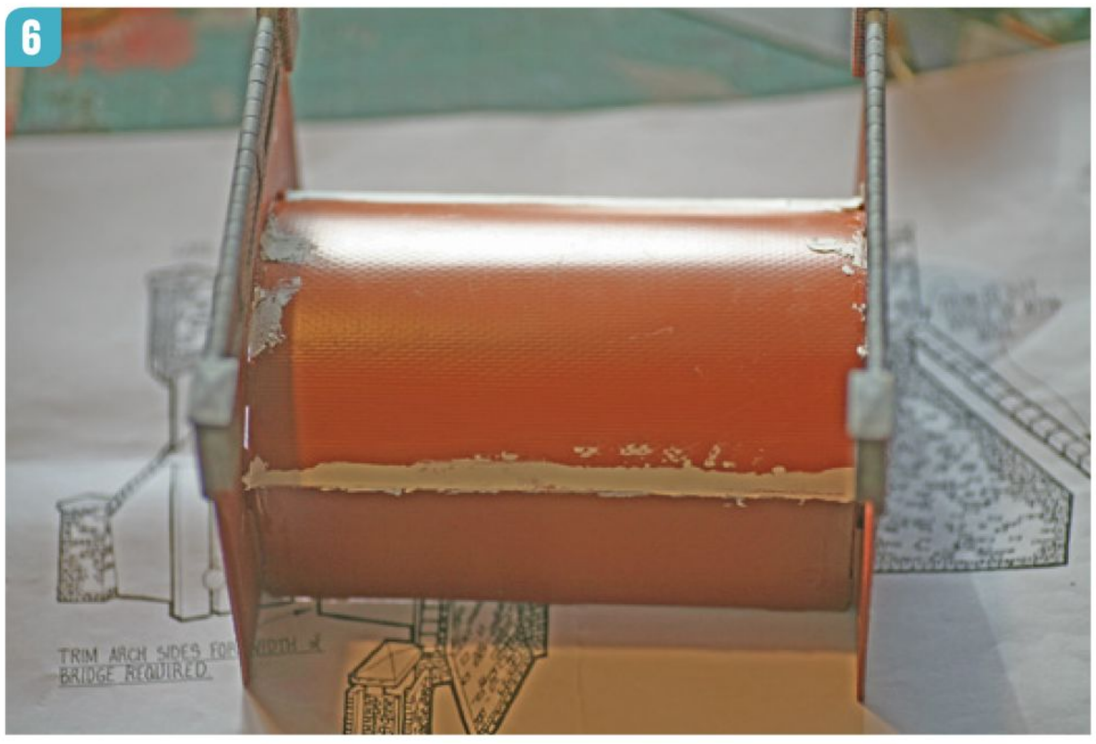


3











Nadat de lijm gedroogd was, bewerkte ik het baksteenoppervlak met verdunde acrylverf om de voegen naar voren te halen en een zekere mate van verwering te verkrijgen. Tenslotte werden, om het metselwerk te verlevendigen, individuele stenen met aquarelpotloden ingekleurd. Ik gebruik hiervoor zwarte, bruine en rode potloden. Met groen werd hier en daar nog wat mosbegroeiing gesuggereerd.

Baanlichaam

Uit hardschuim werd een baanlichaam geknutseld, waarin het viaduct werd ingepast. Houtlijm is een geschikte lijm voor hardschuim. Tot de lijm gedroogd is houd ik de delen bij elkaar met ingestoken tandenstokers. Mochten ze onverhoopt vastgelijmd worden, dan breekt of snijdt u ze gewoon af. Uit overgebleven delen werd

4. Met acrylverf en aquarelpotloden krijgen de muren hun uiteindelijke kleur. **5.** Uit Slaters-styreenplaat wordt het gewelf gevormd. **6.** De kleine kieren worden met plamuur gevuld. **7.** Het viaduct is gereed voor inbouw in de spoordijk.

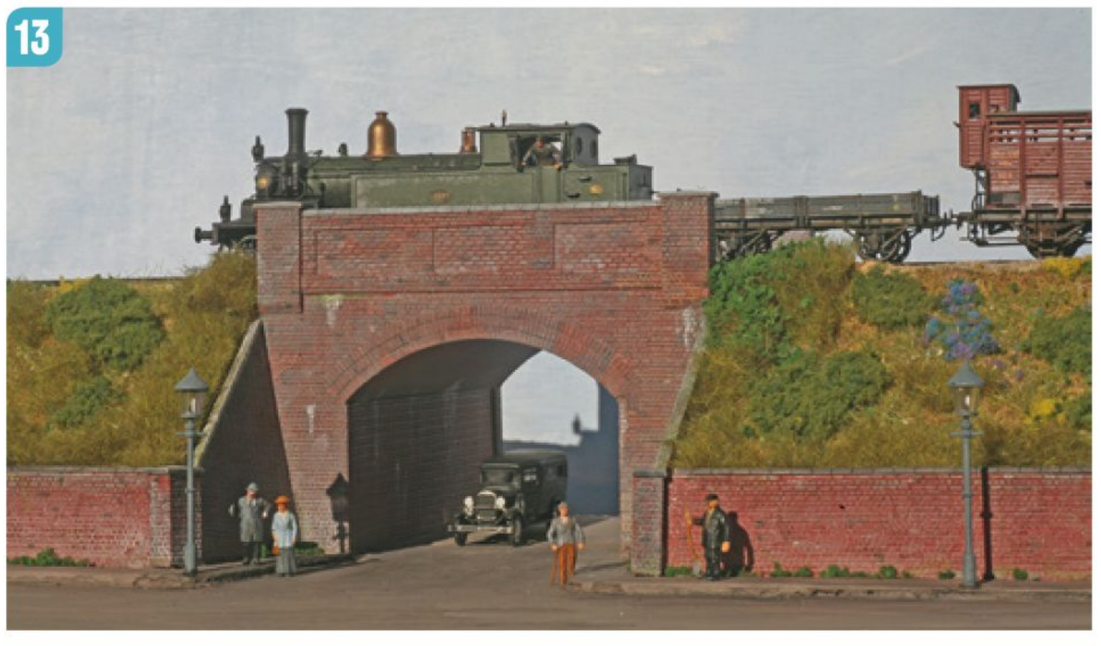












8. Terwijl de lijm droogt, houden houten prikkers het hardschuim op z'n plaats. **9.** Met een mengsel van houtlijm, zaagsel en een beetje gips wordt een onderlaag aangebracht. **10.** De weg wordt met verf geasfalteerd. **11.** De spoorbouwers kunnen aan de slag. **12.** De rails en het groen zijn aangebracht. Het baanlichaam is ten behoeve van demonstratiedoeleinden slechts gedeeltelijk afgewerkt. **13.** Loc 5506 passeert met een goederentrein het viaduct.

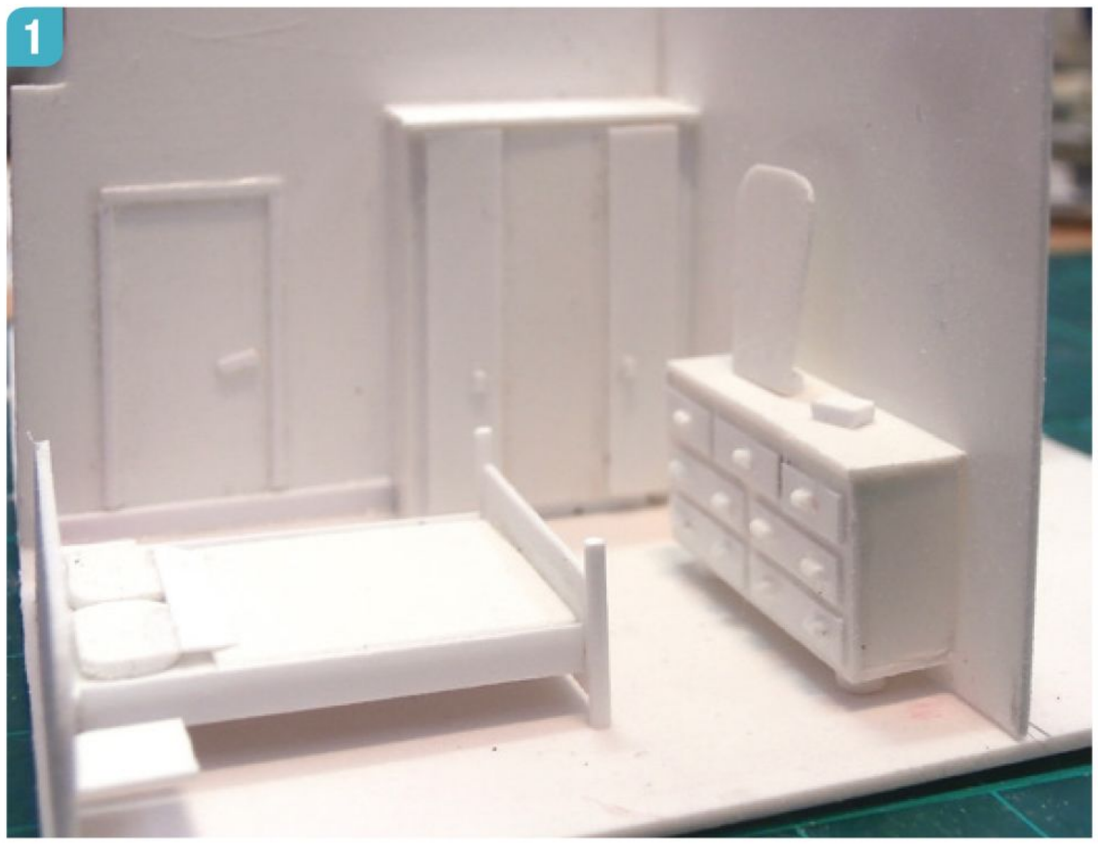
links en rechts een steunmuur gemaakt. De trottoirs ontstonden uit architectenkarton. De helling van het baanlichaam werd met een mengsel van houtlijm, zaagsel en een beetje gips bekleed en vervolgens met de elektrostaat van grasvezels voorzien. Aansluitend volgde wat wildgras van Heki en diverse vlokken. Voor demonstratiedoeleinden werkte ik het baanlichaam maar gedeeltelijk af, zodat de constructie zichtbaar blijft. Op het viaduct komt een stuk rail, dat met gekleurd vogelzand is vastgezet. Een paar gaslampen van Auhagen en enkele figuren maakten het diorama af. De bouwdozen van Wills worden momenteel geleverd door Peco. Hoe de verkrijgbaarheid na de brexit zal zijn weet helaas nog niemand…

Gebruikte materialen:
Wills viaduct bouwdoos (brick arch bridge SS53), plasticlijm, hobbymes, vijl, Slaters 0,5 mm baksteenplaat, acrylverf, aquarelpotloden, hardschuimplaat, houtlijm, zaagsel, gips, grasvezels, wildgras en vlokken, vogelzand.

WEL OF GEEN INTERIEUR? DEEL 1

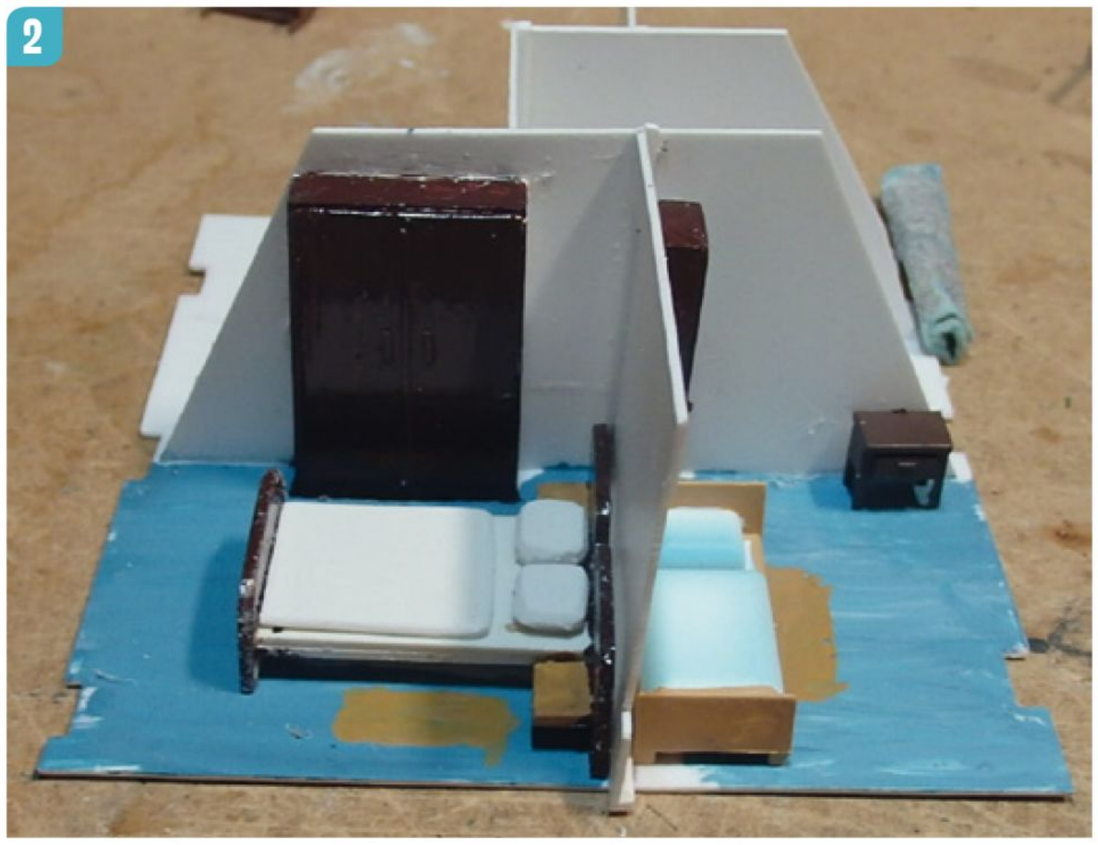
Een andere uitstraling voor het modelhuis

Modelbouwers staan vaak voor de keuze: maken we een interieur in het huis of laten we het zo? Zonder wordt het een kale bedoening, een doorzonwoning zonder etages of scheidingswanden. Goed, we kunnen er gordijnen voor hangen, dan zijn we snel klaar. Edward van den Berg gaat de uitdaging aan en voorziet diverse huizen van een interieur. In een tweetal afleveringen volgen we Edward, van het keukenblok, de binnentrap en de pendule tot een passende verlichting.



1. Een nog ongeschilderde slaapkamer met opgemaakt tweepersoonsbed, linnenkast en ladekast van styreenplaat. **2.** De meubels in de ouderslaapkamer en de kinderkamer met een eenpersoonsbed zijn op kleur gebracht. **3.** Omdat de bovenverdieping nog niet is aangebracht hebben we een goed zicht op het interieur van de parterre.

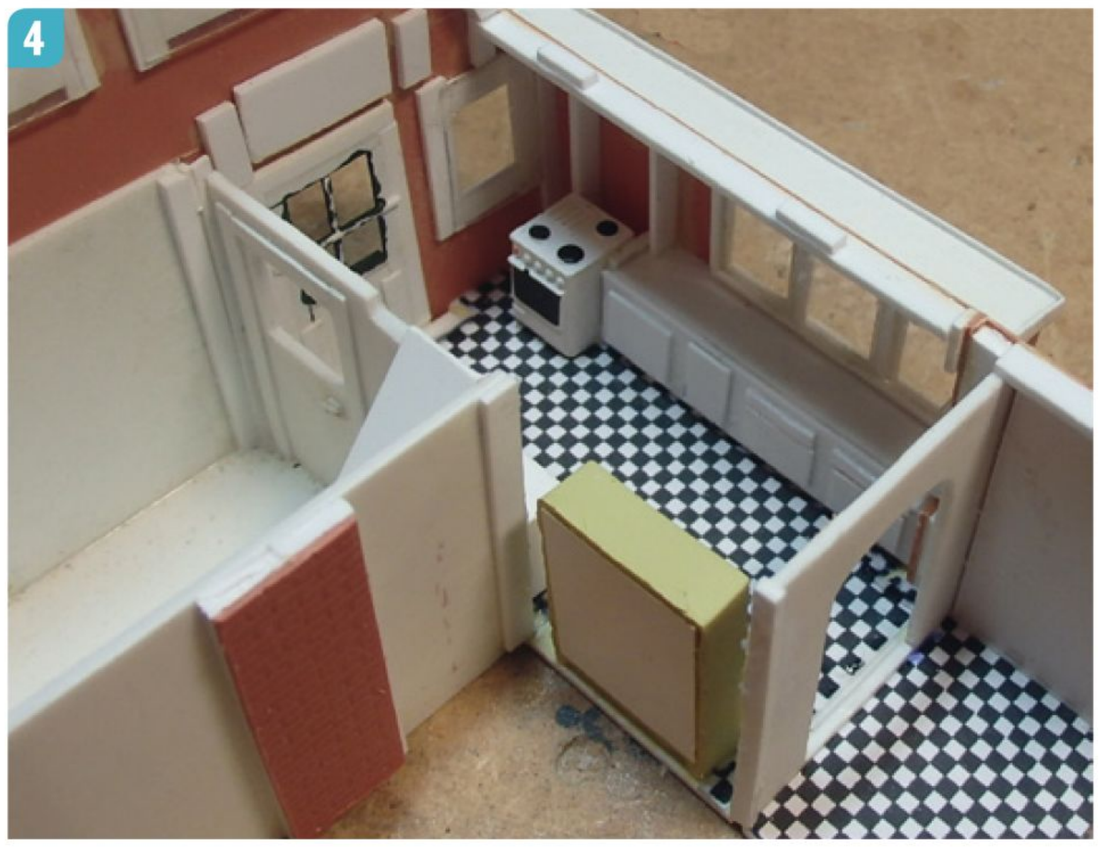
Het interieur kan van resten styreenplaat of -strip worden gemaakt, dus het hoeft niet duur te worden. Aan de hand van foto's van verschillende huizen laat ik zien wat er aan interieur in H0 mogelijk is. Door er een led in te maken is zo een deel van het interieur zien, ook al denken velen dat het niet zo is. Als de led op een juiste plek wordt geplaatst, krijgt het huis een heel andere uitstraling.







Een interieur in een monumentaal pand in Loenen a/d Vecht.

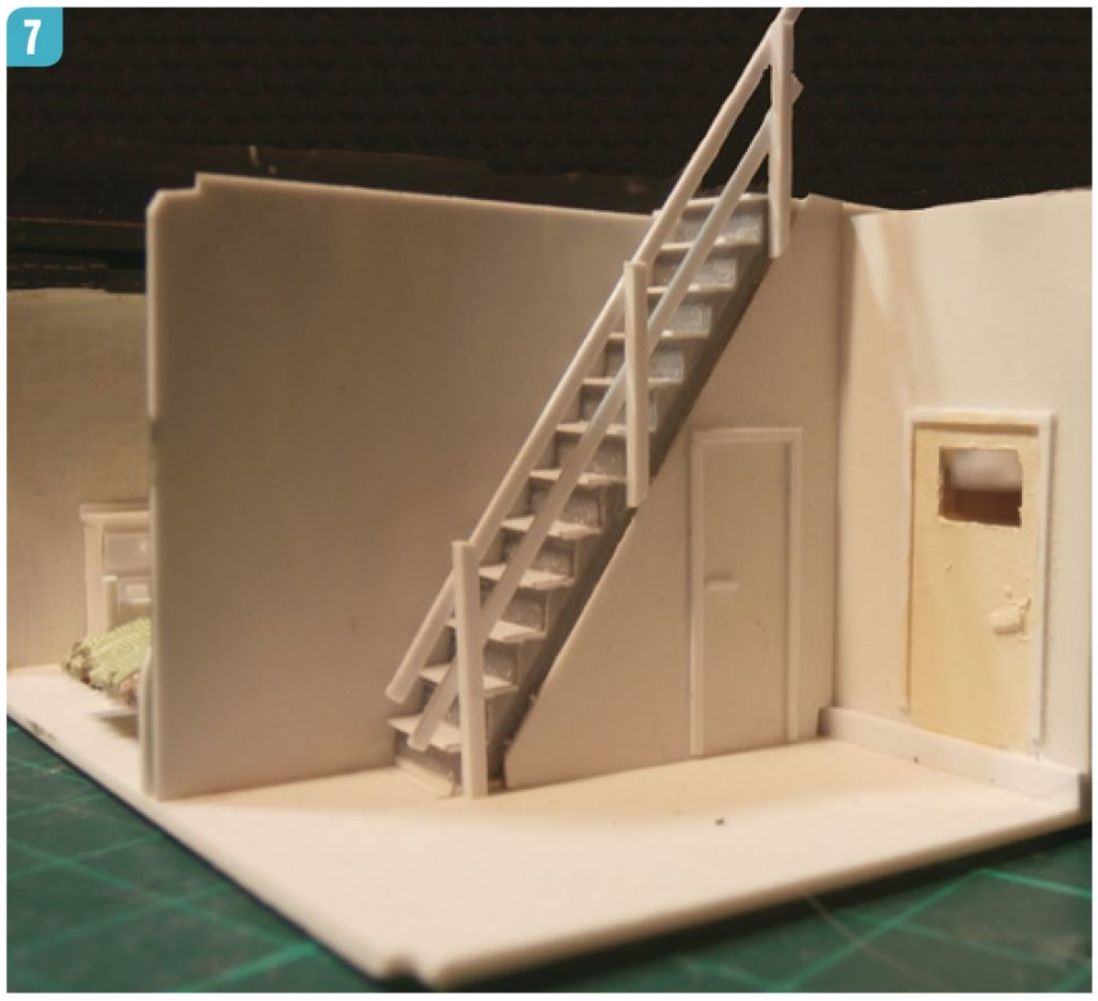






4. De keuken met fornuis en het lange aanrecht. **5.** De bovenverdieping met de slaapkamers is aangebracht. De kamer links moet nog worden ingericht. **6.** Het dakdekkers hebben hun werk afgerond. Je zou niet verwachten dat het model een compleet interieur herbergt.

7



8



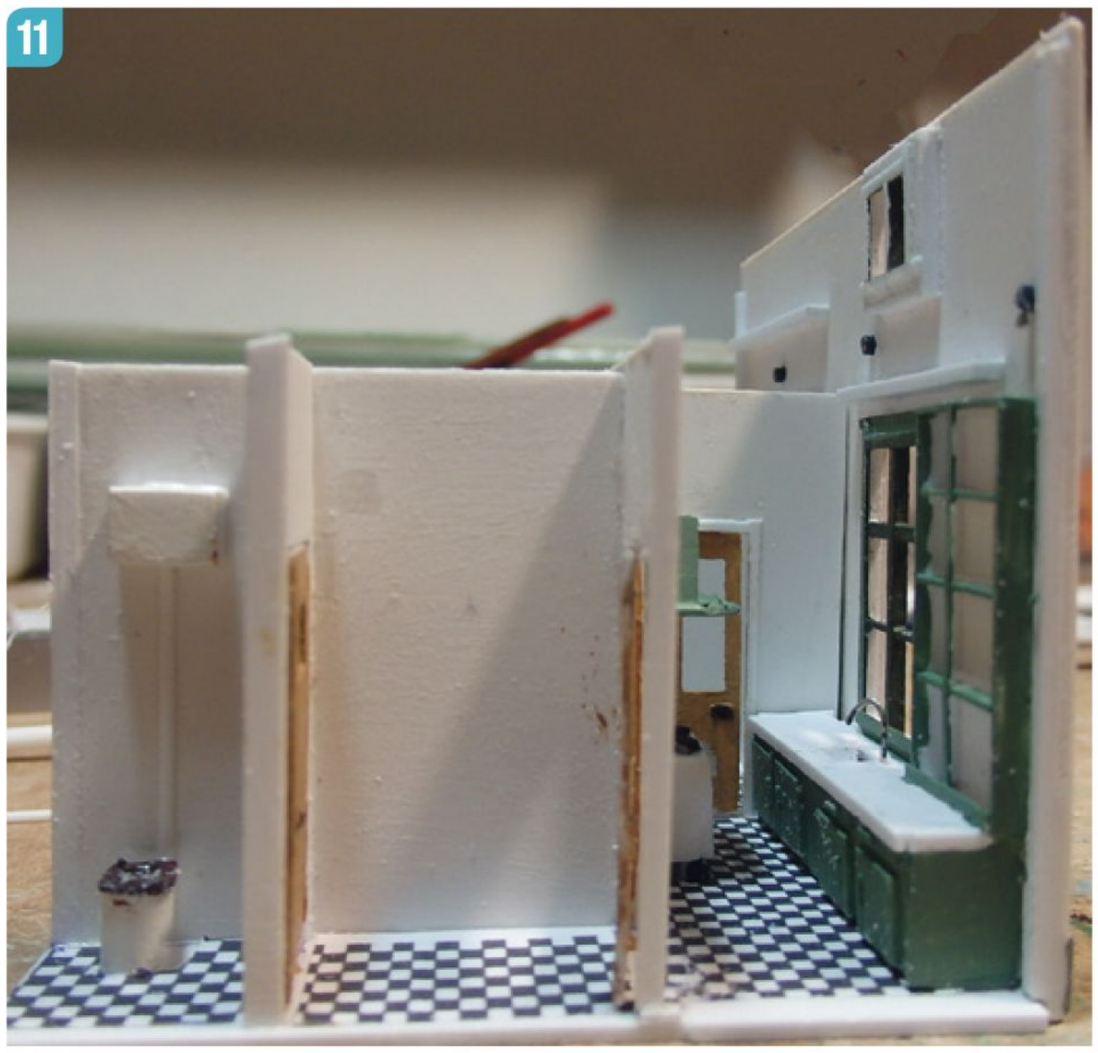
9



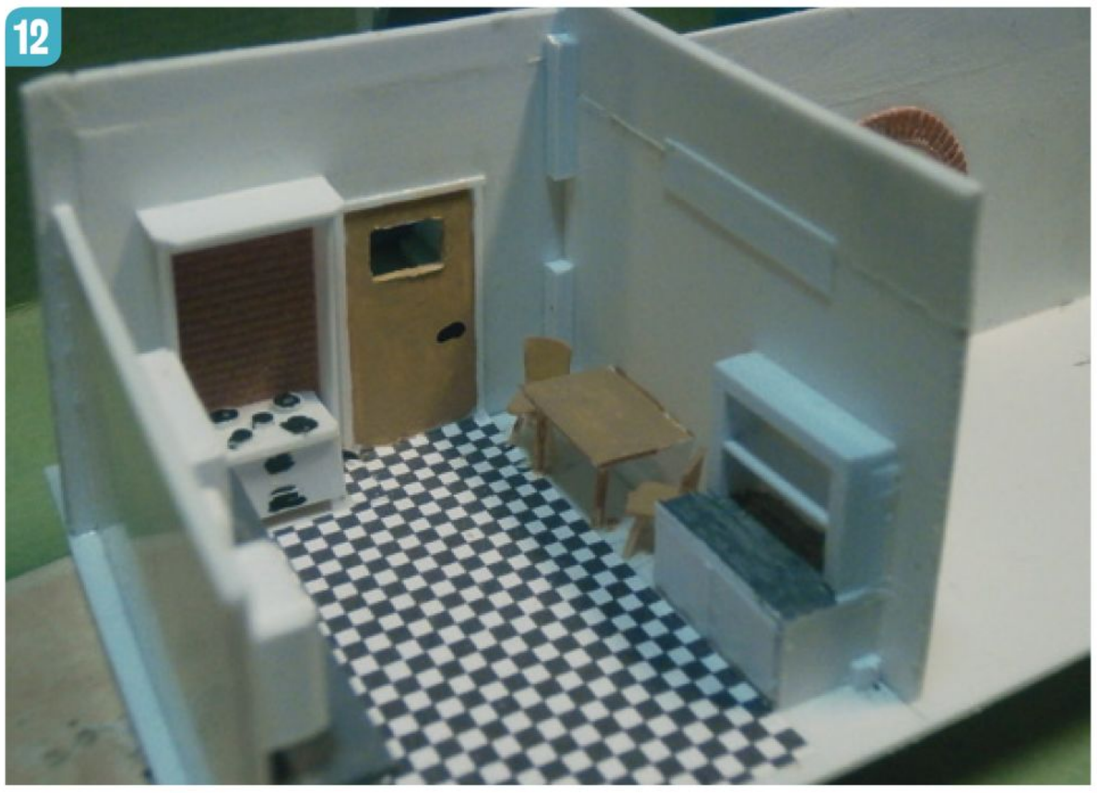
10



11



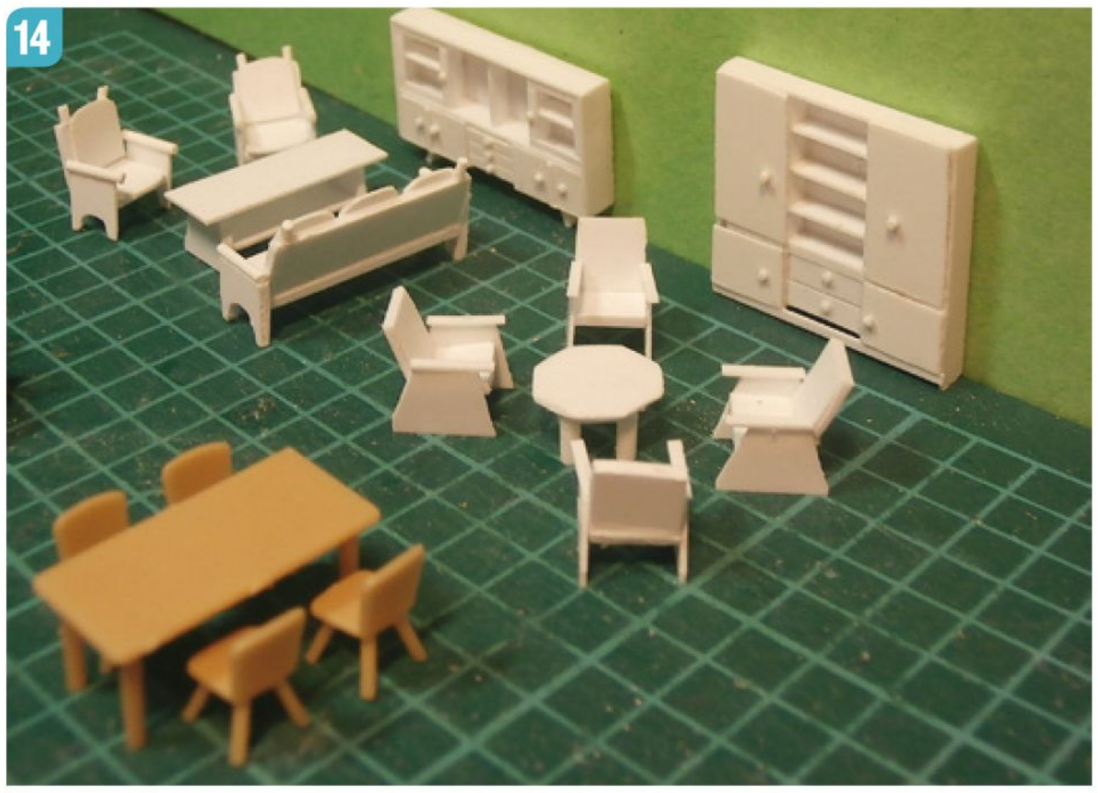
12



Slaapkamer

De slaapkamer komt als eerste aan bod, deze is redelijk makkelijk te maken. Op internet zijn legio geschikte voorbeelden te vinden, afhankelijk van het tijdperk dat we voor het te bouwen interieur aanhouden. In moderne huizen komen we vaak een strakke slaapkamer tegen, in wat oudere woningen vaak een wat ouder interieur. Dus het grote bed, de linnenkast, commode, kaptafel, stoelen en wat er nog meer in een slaapkamer staat. We beginnen met de bouw van een tweepersoonsbed. Vaak zijn het recht-toe-recht-aan-bedden met een hoog hoofdeinde en













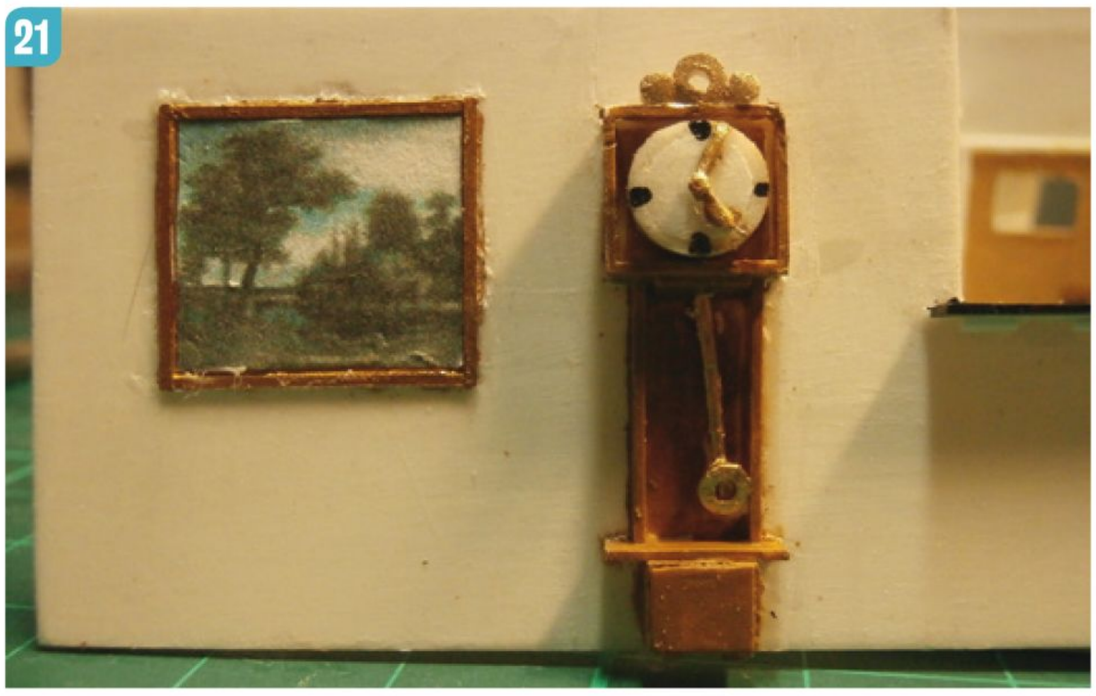
een lager voeteneinde met op de spiraal of lattenbodem het matras. Iets lastiger is een bed met een hoofd- en voeteneind met spijlen. Daarvoor heeft Evergreen ronde profielen in diverse diktes die op een vlakke ondergrond goed kunnen worden gelijmd. Ik laat ze een nacht drogen en in de tussentijd maak ik het gedeelte ertussen op maat, het ledikant dat straks tussen de spijlen komt. De hoofdkussens bestaan uit in vorm gevijlde en geschuurde stukken styreen. Een dikker kussen ontstaat door twee delen styreen op elkaar te lijmen. Een ruim stuk styreen snijd ik in de vorm van een deken, een dunne strook styreen imiteert het teruggeslagen laken.

Hierna is de linnenkast aan de beurt. Voor de steun bouw ik kasten het liefst tegen een wand. Bovendien staat hij zo gelijk op z'n plek. Een kast los bouwen kan natuurlijk ook. In de praktijk blijkt het handig om de gelijke delen van de kast van tevoren te maken. Vroeger hadden linnenkasten vaak drie deuren, tegenwoordig twee. Dat zijn evenzoveel panelen styreen. De handgre-

7. De Faller-trap is omgekeerd geplaatst. Op de ontstane brede aantreden zijn dekplaten gelegd zodat er een huistrap is ontstaan. **8.** De draai- of spiltrap neemt niet veel ruimte in. **9.** Keuken met koelkast, keukenkastjes, gasstel met schouw, keukengeiser en een plank met pannen. **10.** Het nog ongeschilderde ameublement van de woonkamer. **11.** De keuken en het toilet zijn via de tussenhal bereikbaar. **12.** De keuken is voorzien van een tegelvloer. **13.** Het interieur in wording. **14.** Twee verschillende zithoeken met wandmeubels. **15.** De woonkamer met grote schouw, salontafel - nog zonder glazen plaat -, een boekenkast en tv. **16.** Voor het bankstel de salontafel met glasplaat en krantenbak. **17.** Een eetkamer met een staande lamp en boog naar de zitkamer. **18.** Woonkamer met schouw, antieke kast, bankstel en eethoek.







19. De woonkamer en keuken van een huis aan de Straatweg in Breukelen in H0. **20.** De voorgevel van de woningen aan de Straatweg. **21.** Een pendule houdt de familie Preiser bij de tijd, het schilderij is een erfenis.

pen snij of knip ik uit de kleinste Evergreen-strip, bijvoorbeeld 100 of 110. Een kast voor kleine kledingstukken, zoals sokken en ondergoed, mag niet ontbreken. Deze bouw ik net als de linnenkast met een vierkante plaat als ombouw. Lades imiteer ik door middel van strippen. De handgrepen komen als laatste. In kleinere slaapkamers, zoals een kinder- of logeerkamer, komen een eenpersoonsbed, een kleine kast en een bureau met stoel.

Spiltrap

De bovenverdieping is meestal met een trap vanuit de entreehal bereikbaar. In moderne huizen zien we ook wel een spiltrap of open trap in de woonkamer. Het maken van een trap is niet zo moeilijk. Ik gebruik de smalle trappen van de set stationstrappen van Faller. Als deze omgedraaid wordt geplaatst wordt hij steiler en met het lijmen van een dunne plaat op de aantrede ontstaat een realistische binnentrap. De hoogte van de traptreden is net genoeg voor de benen van de modale Preiser-figuur. Een op de juiste hoogte aangebrachte leuning geeft de Preiser steun. Een spiltrap ontstaat uit op maat gesneden platen van Evergreen die, voorzien van een gat, op een rond profiel worden vastgezet.
Elke keuken is weer iets anders. Op internet zijn voorbeelden te vinden die met weinig moeite in model zijn na te maken, zoals het keukenblok met gootsteen, de koelkast, kasten, enzovoort.

Wellicht kan de restantendoos de korte strips leveren die we voor de kasten kunnen gebruiken. Voor de maten houd ik aan dat een meter in H0 ongeveer 13 millimeter is. De bouw van de keukenkasten gaat volgens dezelfde methode als van een linnenkast, let wel dat keukenkasten minder hoog zijn.

Woonkamer

Het inrichten van een woonkamer is een omvangrijke klus. Er staat veel meer in dan een keuken of slaapkamer. Wordt het een oudere woonkamer of misschien een hele moderne? Ook nu vind ik voldoende voorbeelden op internet van tafels en stoelen, fauteuils, bankstellen, salontafels, dressoirs, bergmeubels, tv-meubels en nog veel meer. Van klassiek tot hypermodern en alles wat daar tussenin zit. Ook is een mix van verschillende stijlen mogelijk. Door in het kozijn een vensterbank te lijmen kunnen er wat planten voor het raam worden gezet. Een plukje groen op een rond profiel, gefixeerd met houtlijm. Door wat punten met witte of rode verf aan te tippen ontstaat een bloeiende plant. Vitrage kan aan een boven het raam geplaatste bredere strip worden gehangen. Desgewenst kan er ook een gordijn aan worden gelijmd. Het maken van de stoelen en tafels, bankstellen en fauteuils zijn een priegelwerk, zeker de poten. Banken met dichte zijkanten zijn wat makkelijker na te bootsen. Hier snij ik van de zijkanten aan de onderkant een uitsparing zodat de poten als vanzelf ontstaan. Ervaring leert dat bij priegelwerk rust en aandacht belangrijk zijn. Sommige delen laat ik een nacht rusten voor weer verder te werken.
Als het interieur klaar is wil je er bij donker toch wat van kunnen zien. In Railhobby 412 ga ik in op de interieurverlichting. Uiteraard met gebruik van leds.

Keesmarklin

Verborgen op een klein industrieterrein in Bergen op Zoom vinden we het bedrijf Keesmarklin. Keesmarklin is gespecialiseerd in tweedehands Märklin-producten. Van trein tot rails, van blikken stations tot exclusieve modellen. Keesmarklin levert wereldwijd naar 68 landen en heeft een grote schare fans.



Het altijd actieve team van Keesmarklin, Tineke en Pierre Dietvorst.

Wie is Keesmarklin?
Dat is niet, zoals we denken, een zekere Kees, maar Pierre Dietvorst, een heel bekende naam in Bergen op Zoom. Eigenaar van de voormalige, bekendste en grootste speelgoedwinkel uit Bergen op Zoom. De naam Keesmarklin is ontstaan door de naam Kees die Dietvorst gebruikte als Ebay-accountnaam en het merk waar hij daar het meest verhandelde, samen te voegen. Om 'gedoe' te voorkomen heeft hij wel de twee puntjes op de A van de Duitse fabrikant laten vallen om zo zijn naam met een gerust hart te kunnen voeren.

Wat houdt het bedrijf van Keesmarklin in?
Keesmarklin koopt grote verzamelingen in, kijkt deze goed na, splitst deze geheel uit naar de verschillende productsoorten. Waar nodig worden deze schoongemaakt of gerepareerd en vervolgens weer verkocht. Het bedrijf heeft in veel landen wereldwijd een grote schare trouwe klanten.

Alleen Märklin of ook andere merken?
Grotendeels Märklin, of wisselstroom van andere merken, maar de focus is en blijft toch voornamelijk Märklin. En wel in alle schalen die de Duitse fabriek voert of heeft gevoerd.

Waar is Keesmarklin allemaal actief?
In maar liefst 68 landen. Dietvorst laat een wereldkaart zien vol met speldjes. Elk speldje representeert een stad of dorp waar hij klanten heeft zitten. Via die wereldkaart heb je een mooi overzicht waar mensen met het door Keesmarklin geleverde modelspoor aan de slag gaan. Die klanten wonen in Australië, maar ook uit enkele Afrikaanse en Zuid-Amerikaanse landen komen met enige regelmaat bestellingen voor modelspoor. En natuurlijk uit Duitsland en Nederland. Inmiddels heeft Keesmarklin een goede naam opgebouwd.

Hoe ziet Keesmarklin de toekomst als het gaat om modelspoor?
Zolang de passie er is blijft Pierre Dietvorst samen met zijn vrouw Keesmarklin met veel plezier runnen. Hij hoopt echter dat die passie, die zo ontzettend belangrijk is, ook bij de modelspoorder zelf overeind blijft. Zolang we samen die passie hebben en houden zit het wel goed met de modelspoorwereld. Zijn klanten laten in ieder geval zien dat het op dat vlak wel snor zit.



Twee succesnummers van Keesmarklin, uiteraard Märklin.

Nieuw | in de winkel



NS 2418 in schaal N bij Piko.

Piko

Weer een nieuwe 2400 in N bij Piko: de NS 2418 met laag A-sein en rode zwaailichten. Als de koppelingen niet te zien zouden zijn, zou je denken dat het om een 1:87-model zou gaan. Het geel is mooi helder, het grijs keurig donker. De opdrukken zijn scherp en duidelijk, ook die op de stelbalk. Een overtuigend model. De loc lust een Next18-decoder (40424, analoog, € 189,95 / 40425, digitaal sound, € 289,95).-CvD



De R4C-loc van Märklin heeft een grote trekkracht.

Märklin

H0. Als kleurvariant van Vossloh-dieselloc G 2000 is de uitvoering van R4C uitgebracht. Dit niet meer bestaande bedrijf dat via de SNCF in Captrain Deutschland is opgegaan, zette de machines ook in Nederland in. Rail4Chem ontstond in het jaar 2000 als een joint venture van BASF, Bertschi, Hoyer en VTG. De kap en het onderstel van het 200 mm lange model zijn van metaalspuitgietwerk; in combinatie met de motor met vliegwiel en aandrijving op alle assen zorgt dit voor ruim voldoende trekkracht. Het A-frontsein en de twee rode sluitseinen wisselen met de rijrichting. De cabineverlichting van het digitale model (37216, € 329,95) is afzonderlijk schakelbaar. De railing om de huif is van metaal, dat voorkomt dat het er op den duur 'zwabberig' gaat uitzien. Een aantal details, zoals remslangen, wordt als losse onderdelen meegeleverd. Märklin levert binnenkort de vorig jaar aangekondigde 57-tons ongevallenkraan. Een geweldenaar die geheel is gedigitaliseerd, 360 graden kan draaien

De nodige aandacht is besteed aan de detaillering van het dak van de R4C-G 2000.





De digitale 57-tons Ardelt-kraan van Märklin heeft veel (hijs)functies.

voor de zesassige kraan is 437,5 mm.-GF

Faller

H0. De 34,5 cm lange wasinstallatie is in een realistische kleurstelling gehouden en kan op een spooremplacement of bij een tramremise worden ingezet. De roestsporen vertonende installatie is niet functioneel, dus stof en vingerafdrukken op uw materieel dient u zelf te verwijderen (1203010, € 44,95, tp. V-VI). De 31 cm lange vakwerk spoorbrug is een bekende uit het Pola-programma en wordt als set met twee twaalf cm korte bruggen geleverd. Geschikt voor H0, H0m en H0e (120501, € 29,95).-DH

KM1

Op het Spur 0/1-Treff in Maarn toonde KM1 - de grootspoorspecialist was dit jaar niet op de Spielwarenmesse aanwezig - prototypen van de losse en per twee



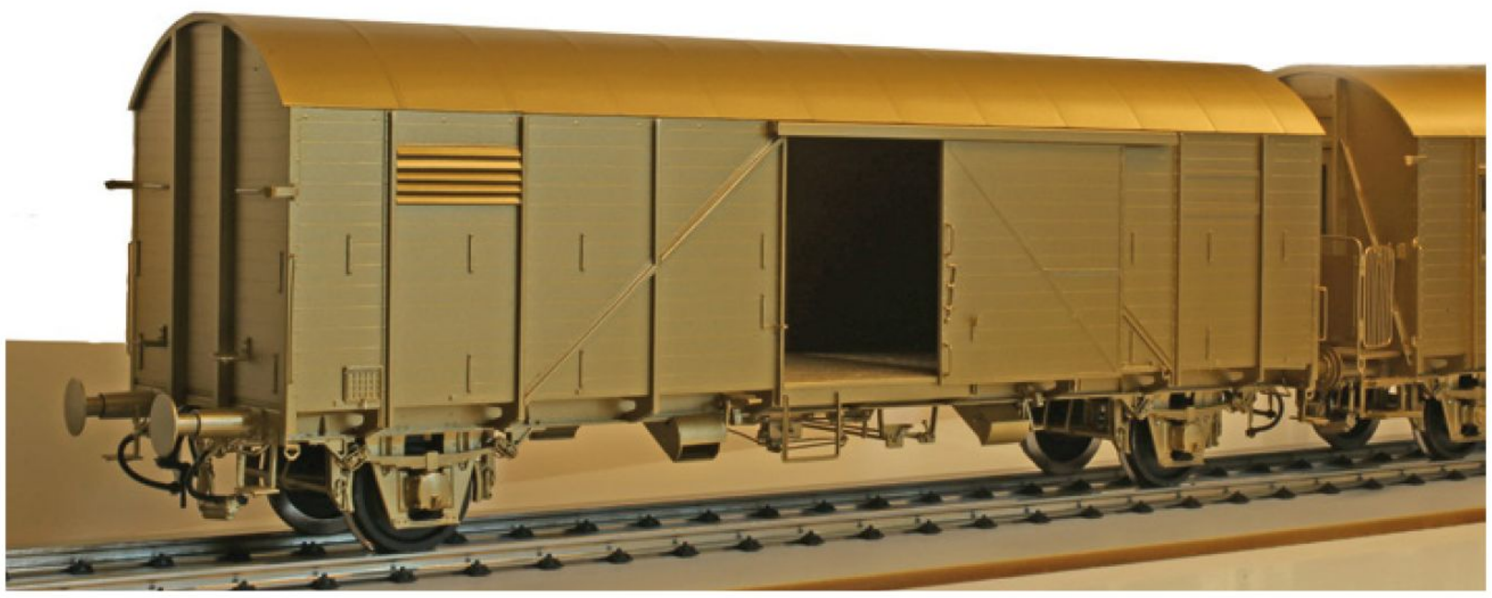
Kleine wasinstallatie van Faller.



Korte en lange smalspoorbruggen bij Faller.

Prototype Hrs-z 332 bij KM1.

en via de mfx-decoder diverse hijsfuncties aanstuurt (49570, € 999,95, tp. III). De kraan werd in 1949 door de firma Ardelt geleverd. Een jaar eerder had de Deutsche Reichsbahn vier van deze stoomkranen, die op eigen kracht konden voortbewegen, besteld. Ze deden dienst tot 1978/'79. Een ervan is bewaard gebleven in het techniekmuseum in Sinsheim. Het eenmalig geproduceerde, zeer gedetailleerd uitgevoerde metalen model met nummer München 6664, wordt in een van de volgende edities van Railhobby uitgebreid getest. Samen met de beide bijbehorende hulpwagens, waaronder een rongenwagen waar de kraanarm op rust, heeft de ongevallenkraan in opzending een lengte van 37 cm. De kleinst berijdbare radius



Kortgekoppelde Glmghs 36 bij KM1.





Gedetailleerd uitgevoerde Avia-ketelwagen bij Brawa.-CvD

kortgekoppelde gesloten goederenwagens Glmghs Leipzig, Glmghs 36/37 (tp. II-III) en Hrs-z 332 (tp. IV). Uitgangspunt bij de in 1943 ontwikkelde Glmhs Leipzig was een groot draagvermogen bij zo min mogelijk gebruik van staal. Na de oorlog werd voor inzet in de Franse zone dit type voor graanvervoer gebouwd. Vanaf 1949 liet de DB 240 wagens voor stukgoedverkeer ombouwen. Het zeer gedetailleerd uitgevoerde messingmodel beschikt over schuivende deuren, kogelgelagerde en afgeveerde assen, verende buffers en schroefkoppelingen en komt zowel als enkele wagen (€ 559) als kortgekoppelde eenheid (€ 1100) in negen (bouw)uitvoeringen.-DH

Busch

Klein maar heel fijn, de Fiat 500 in KLM-uitvoering. Heldere opdrukken, aangezette knipperlichten en heldere koplampen, het zwarte dakdeel is uitneembaar. Bij inzet op het luchthaventerrein kunnen kentekenplaten achterwege blijven. Beperkte oplage (499121, € 14,95).-CvD

Brawa

H0. Het Nederlandse nieuws behelst de vierassige ketelwagen van Avia. Het 187,5 mm lange model, dat is afgeleid van de Neubaukesselwagen, heeft een remmersbordes en tal van apart aangebrachte details (48772, € 45,90, tp. V). Veel aandacht is uitgegaan naar de YP-25 draaistellen, deze zijn een goede kopie van het grote voorbeeld. De vierassige DB-rongenwagen Rmms 663 is voorzien van een aparte lading: een klassieke VW-bus die is ontdaan van een bijzonder spooronderstel. Deze wagens werden als gemotoriseerde draisines ingezet (47117, € 49,90, tp. IV). De rongenwagen heeft diverse apart aangebrachte details en werd vorig jaar aangekondigd bij het 70-jarig bestaan van Brawa; er werden tien eenmalige modellen van goederenwagens in het voor-



KLM Fiat 500 bij Busch.

uitzicht gesteld. De Gms 30 van de DR in de Brits-Amerikaanse bezettingszone is inzetbaar van 1945 tot 1949, het jaar waarin de Deutsche Bundesbahn is opgericht. De opschriften van het nieuwe werkgebied na de oorlog staan duidelijk op het 104,6 mm lange model. De wagen (47974, € 39,90, tp. III) is eigendom van de Eheim Esslinger Elektrospielwaren.-SF

Snajdr model

H0. In modelauto-insiderkringen is het geen onbekende naam, maar verder zal het Tsjechische merk Snajdr model weinigen wat zeggen. De firma richt zich op het wagenpark van het vroegere Oostblok maar brengt ook bijzondere, weinig bekende vooroorlogse voertuigen uit. Zoals de Vomag P30, bouwjaar 1925, die tussen 1919 en 1927 in diverse uitvoerin-



De Gms van de firma Eheim draagt opschriften van de DR in de Brits-Amerikaanse zone.



Frankfurter FU5-TG2-tram met fitnessreclame bij Ferro-Train.



Stuttgarter GT4-tram van de SHB, Ferro-Train.

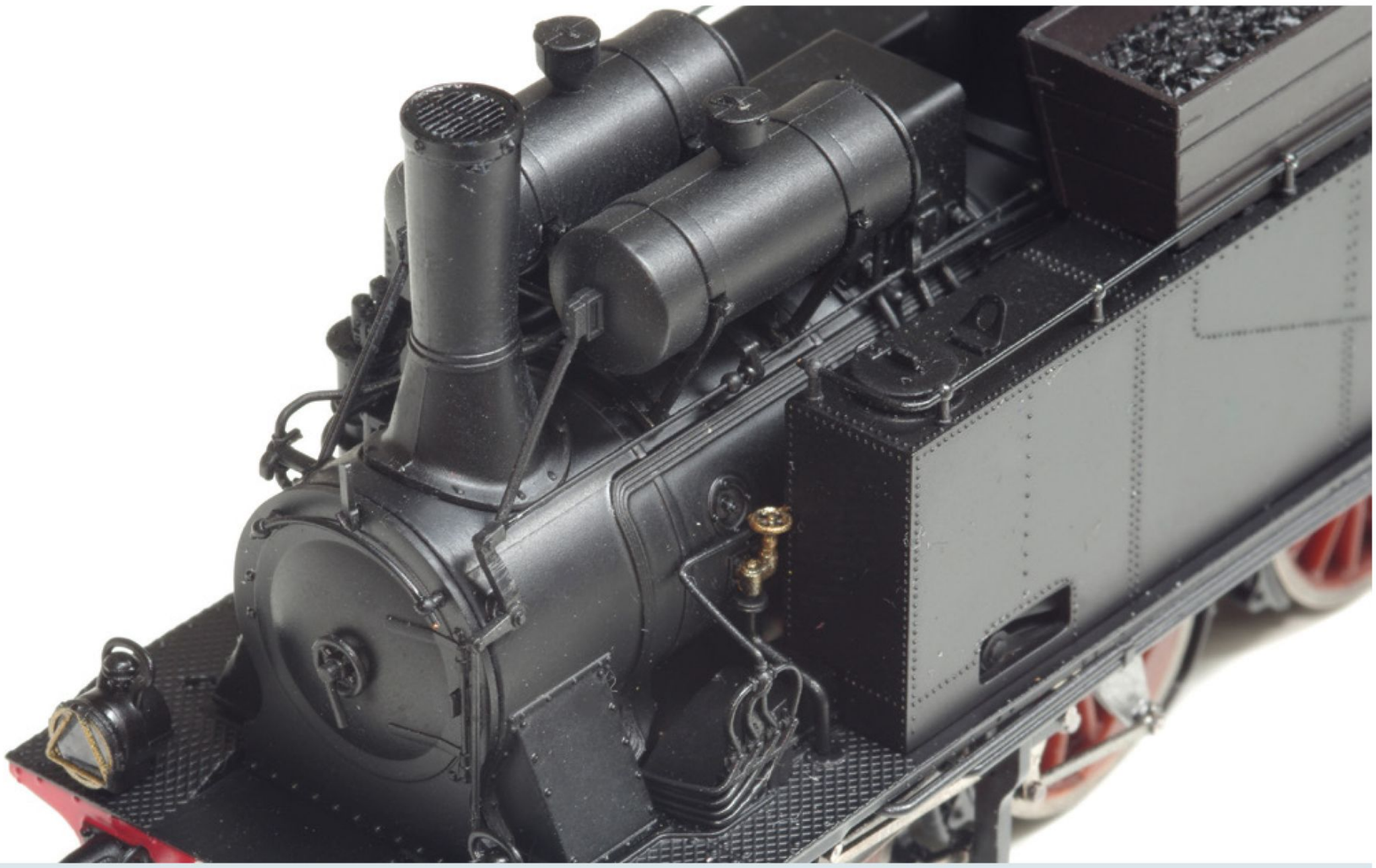


Met de halve cabine ziet de Vomag-truck van Snajdr er apart uit.

gen in Plauen, Saksen, werd gebouwd. Vomag was in die tijd toonaangevend op het gebied van lichte en zware vrachtwagens. Het H0-model heeft de opmerkelijke halve cabine en een huif die duidelijk uit een 3D-printer komt. De wagen is sober uitgevoerd maar heeft wel de karakteristieke kenmerken zoals de benzinetank naast de cabine, de radiateur met de merknaam, de grote treeplanken en koplampen (€ 40). Het model is leverbaar in donkerblauw en -groen en kan onder meer online bij Modell-mobil Dresden worden besteld.-GF

Ferro-Train / Leopold Halling

De zesassige gelede tram van Bombardier is de vijfde generatie tramserie die in Frankfurt/Main dienst doet. Het H0-mo-



De waterbakken van de FS 851.167 van Ferro-Train hebben hijsogen.



Machinistenzijde van FS 851.167 van Ferro-Train.

van 14,5 ton werd de loc ook op secundaire lijnen ingezet. Loc 851.167 werd in 1909 door de firma Constr. Meccaniche Saronno gebouwd en valt op door de twee olietanks die vanaf 1946 bij 27 exemplaren op de ketel zijn aangebracht. Tijdens de actieve dienst werd op oliestook gereden; in rust werd het vuur met kolen onderhouden. De locs werden eind jaren '60 uitgerangeerd. Het model geeft de uitvoering van tijdperk IIIa weer en is voorzien van veel apart aangezette details zoals de karakteristieke olielampen, het schoorsteenrooster, de smeerleidingen en de genoemde olietanks. Het machinistenhuis is okergeel en geheel ingericht. De motor met vliegwiel drijft de tweede as aan, die wielen hebben antislipbanden. De kortkoppelingshouders kunnen van de meegeleverde schroefkoppelingen worden voorzien. Het model heeft goede rijeigen-



De sportieve uitvoering van de Traction Avant Faux, BoS-Models.



Mercedes 770 (W07) van BoS-Models.



BoS-Models: superauto Delahaye 165 V12 uit 1938.

del rijdt reclame voor TG Bornheim fitness (€ 183 / dummy, € 148). In samenwerking met de Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB) worden twee enkelgelede GT4-trams uitgebracht. De eerste door de Maschinenfabrik Esslingen gebouwde vierassers trams werden in 1959 aan de Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) geleverd. Later volgden leveringen aan andere trambedrijven. In afwijking van de eerder uitgeleverde versies zijn de trams met een klokankermotor uitgerust waardoor ze ook bij lage snelheden prima rijeigenschappen hebben. De GT4 471 (gemotoriseerd, € 189) en dummy 591 (€ 135) zijn exclusief bij SHB verkrijgbaar; bij Ferro-Train zijn de nummervarianten 466 en 586 tegen dezelfde prijzen te koop. Leverbaar voor H0 en H0m, transfers voor verschillende tijdperken zijn bijgevoegd.-RB

LE Models

H0. De in 1898 ontwikkelde drieassige FS tenderloc serie Gr 851 is voor 60 km/h toegelaten. Vanwege de geringe asdruk schappen en is voorbereid voor een decoder en sound (€ 189).-RB

BoS-Models

H0. Je zult er mee hebben gereden, de blauwe Delahaye 165 met een twaalfcilinder motor, gebouwd in 1938. Dit bijzondere model is tot in de puntjes nagemaakt; alle relevante onderdelen van dit buitengewone ontwerp zijn aanwezig (223606, € 21,95). De fraai afgewerkte luxe auto heeft niet, zoals andere modelauto's, 'verchroomde' onderdelen



TEE Erasmus-rijtuigen bij Roco.



Westfalia-camper bij Brekina.



Brekina en Blom Vruchtensappen VW-bus.



Ketelwagen Nieuwe Matex van ESU.

maar in zilverkleur geschilderde. Net zo sportief en in elk geval wat beter betaalbaar is de Citroën Traction Avant Faux uit 1935. Goed gelukt is de typische vooroorlogse grill van de twoseater. Het reservewiel op de achterklep was in die tijd gebruikelijk (224814, € 21,95). De Mercedes 770 (W07), een zespersoons toerwagen uit 1930, was bestemd voor de elite. Het gedetailleerd uitgevoerde model is gedeeltelijk met de hand geschilderd. Op de wieldoppen is heel subtiel het logo van Mercedes gedrukt. Het in de authentieke donkerrode kleur uitgebrachte model (22620, € 21,95) is net als de beide andere hier beschreven auto's online onder meer verkrijgbaar bij Modelcarworld.de.-DvB

Roco

Heel overtuigend is deel 1 van de driedelige TEE Erasmus-set, bestaande uit twee Avmz111 en een WRmz135-restauratierijtuig. De restauratie is conform het voorbeeld langer dan de beide andere rijtuigen. De rijtuigen zijn voorbereid voor binnenverlichting, hebben kortkoppelingen en NEM-koppelinghouders. De koersborden op de rijtuigen vermelden als eindbestemming Amsterdam CS (74122, € 194,90, tp. IV). De TEE Erasmus bestond uit zes rijtuigen, de andere drie volgen later.-CvD

Brekina

De stroom VW-bussen, nu met de T2-camper met extra opbergbox en verbrede bumper aan de voorzijde, houdt aan. Het grasgroene model heeft een witte Westfalia dakopbouw, die naam prijkt op de achterkant van het dak. De richtingaanwijzers zijn met oranje aangezet; de ruitenwissers zou de koper zelf zwart kunnen maken (33139, € 13,90). De eerste uitlevering van Neurenberg-nieuws ligt al in de winkels: de crème Volkswagenbus met fleurige opdruk van Blom Vruchtensappen, in diverse edele smaken (32707, € 12,90).-CvD

ESU

De NS-ketelwagen van Nieuwe Matex is al door diverse merken uitgebracht, maar deze wagen is bijzonder fijn uitgevoerd. De witte opdrukken staan haarscherp en dek-



SNCF-dubbeldekker 2e klasse bij Vitrains.



MB Westfalia-camper bij Wiking.



SNCF-dubbeldekker 1e/2e klasse, Vitrains.

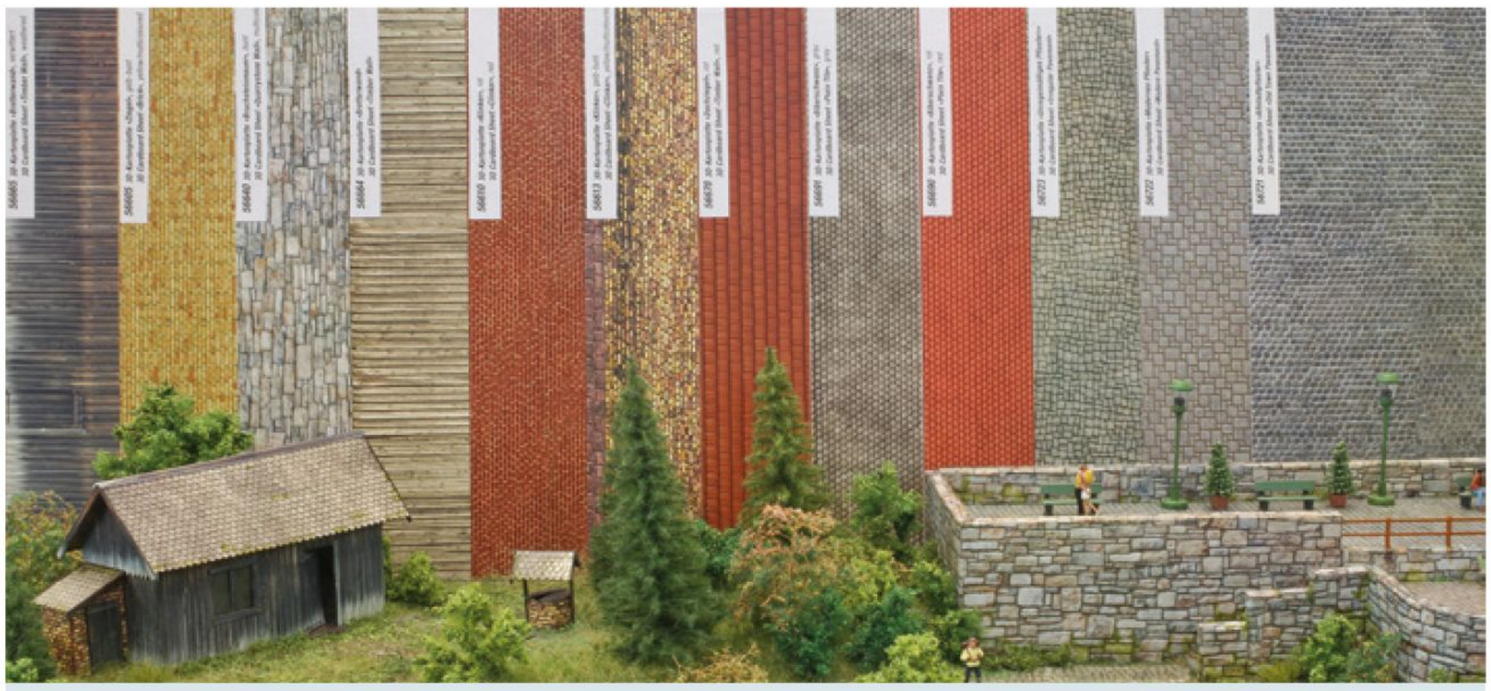
kend op de zwarte ketel en informatieborden. De standplaats van particuliere wagen 510146 is natuurlijk Vlaardingen. Een deel van de onderdelen is van geëtst metaal. Ook het leidingwerk onder de wagen is dik in orde (36232, € 34,95, tp. II).-CvD

Wiking

Ook bij Wiking een Westfalia-camper, op basis van een Mercedes-Benz 207. Op de zijkant van de zandgele body prijkt het Marco Polo-logo. Het verhoogde dak, met op de voor- en achterzijde de naam Westfalia, is crème, het interieur groen. De knipperlichten zijn met oranje verf aangezet, de ruitenwissers kunt u zelf een andere kleur geven (026701, € 12,95).-CvD

Vitrains

De eerste SNCF-dubbeldeksrijtuigen zijn uitgeleverd, de VB2N met geel omkaderd SNCF-logo 2e klasse (3160, € 69,95) en de VB2N 1e/2e klasse (3159, € 69,95). Geweldig, hoor ik u denken, maar wat heb ik daar als NL-rijder aan? Nou, heel veel. Want in oktober 1980 hebben deze rijtuigen als test voor de keuze van het dubbeldeksmaterieel bij NS gereden. Zet er een geelgrijze NS 1100 met of zonder botsneus voor en vul de trein aan met het later dit jaar leverbare stuurstandrijtuig (artikel 1122) en u heeft een pracht van een trein.-CvD



3D-kartonplaten bij Noch.

Noch

Spoor 0 kan met lichtgrijze graniet (09368), donkergrijze basalt (09369) of bruine steenslag (09370, 250 gram, € 2,70) in de ballast worden gelegd. De steenslag kan bij kleinere schaalgroottes als rots worden gebruikt. Zelfbouwers kunnen met de 25 x 12,5 cm metende kartonnen reliëfbouwplaten aan de slag. Diverse bestratingen, houten wanden en pannendaken. De achterzijde is met contouren van tunnelportalen voor H0, TT en N bedrukt (€ 1,80 per stuk). Noch heeft een informatieve YouTube-video over landschapsbouw en het creëren van een water met branding samengesteld: https://www.youtube.com/watch?v=LzJ-75hW8OCQ&feature=youtu.be.-DH



Twee soorten spoor 0-ballast van Noch.

EXTRA ONLINE

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

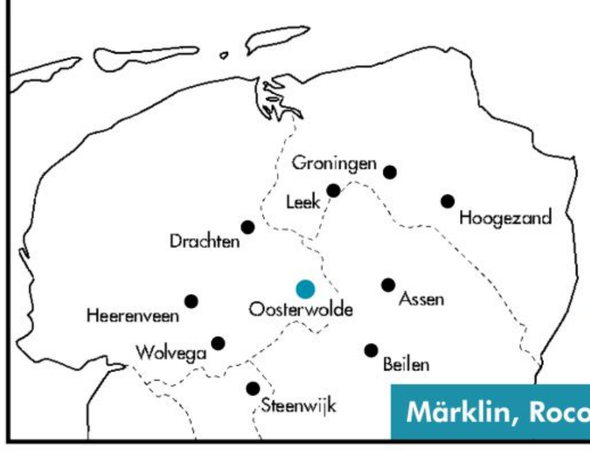


Autominiaturen Van Zuthem
Meppel
als eerste de nieuwste ***Herpa***-modellen
in voorraad.
verder in ons assortiment: **Artitec, Brekina, Busch, Starmada**
kijk voor vele doorlopende **AANBIEDINGEN** *op*
www.vanzuthem.nl
verkoop vindt uitsluitend plaats op beurzen en per postorder
U vindt ons in Houten op de treinenbeurs en de Namac-beurs
en in Eefde op de HO-autobeurs
e-mailadres: auto@vanzuthem.nl
geen winkel - wel postorderservice



BEELEN MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-auto's treinen en scenery. Geen radio control
Al 20 jaar Beelen Modelbouw
E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl
Website: www.beelenmodelbouw.com
Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur
2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-5351 4559

TreintjeOost
Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde
bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed


Bezoek de winkel of bestel online!
www.treintjeoost.nl
Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.



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 EN 10 NOVEMBER
(HOUTEN DIGITAAL)
7 DECEMBER

INTERNATIONALA MODELBOUWDAGEN
1 en 2 juni in Elst

MODELSPOOR EN NVM MODELBOUW
7 december in Houten

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.

CONCURRENTIE VOOR ROTTERDAM

Treinverkeer in de Hamburgse haven

Google eens op wat de grootste haven van Europa is. Het antwoord luidt: Rotterdam. Ook bij het zoeken op de grootste containerhaven van Europa geeft Google 'onze' wereldhaven als zoekresultaat. Maar wie verder leest, zal ook steeds vaker de naam Hamburg lezen. Hoe komt dat toch? Sander Broerse ging op onderzoek.

In Noord-Duitsland, ongeveer 100 kilometer landinwaarts vanaf Cuxhaven, begint een stad zich te ontpoppen tot wereldhaven. Hamburg klimt op de ladder van grootste havens, uitgedrukt in miljoenen tonnen overslag op jaarbasis. Een lijst die Rotterdam al decennia aanvoert, met Antwerpen trouw in haar kielzog - en soms zelfs op gelijke hoogte. Maar vooruit gestuwd door de groeiende economieën in Duitsland en Oost-Europa nadert Hamburg de absolute top. Uitgedrukt in TEU's (wat staat voor



Twee Vectrons van DB Cargo rijden met een lege kolentrein uit Ziltendorf over de Kattwykbrücke. Schuin achter de huidige brug wordt gebouwd aan de nieuwe spoorbrug.





1. Hamburger Rail Service heeft op emplacement Hohe Schaar een locomotief van het type G6 beschikbaar. Op 29 oktober 2018 drukt de loc een lange keteltrein richting de aansluiting van Vopak. **2.** Langs de Altenwerder Damm huurt Locon enkele sporen. Loc 1038 poseert naast Traxx 187 503, voorzien van last mile-motoren. De 1038 begon haar leven ooit als nummer 2001 bij ShortLines in Nederland.

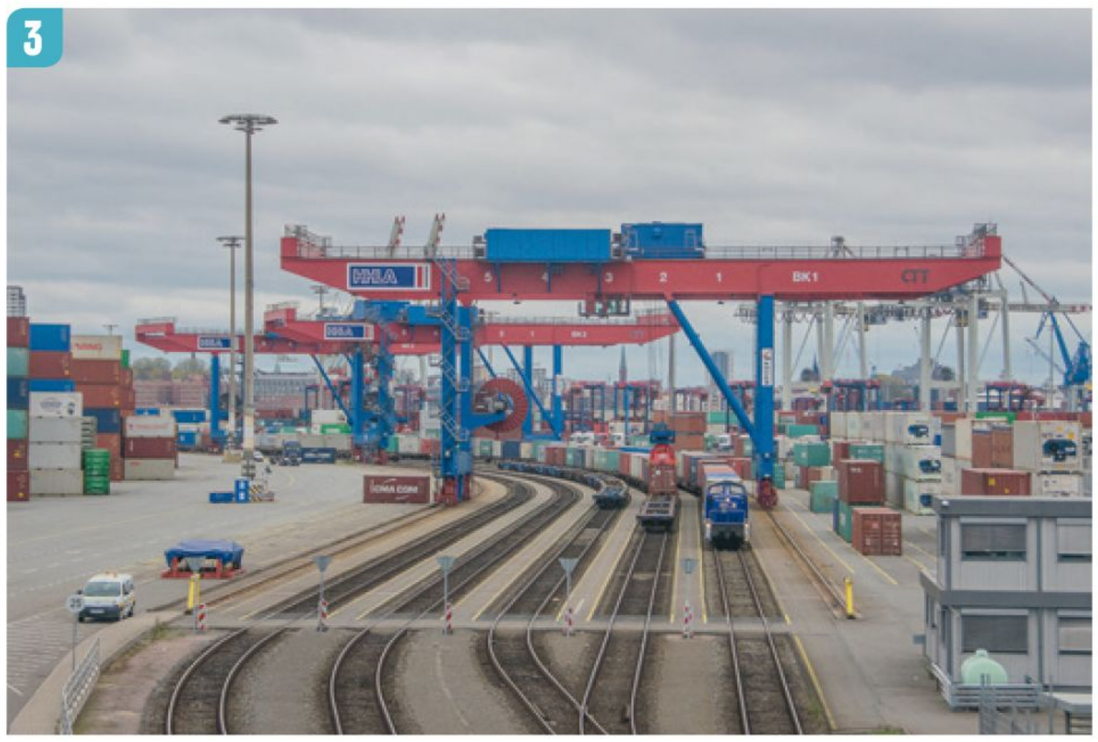
een twintig voets-container) is Hamburg inmiddels de haven van Antwerpen voorbij en hijgt daarmee in de nek van Rotterdam. Zonder Tweede Maasvlakte zou Rotterdam zelfs al zijn gepasseerd door Hamburg en Antwerpen. Met vier gigantische containerterminals is Hamburg, als toegangspoort naar Duitsland en het oosten, een speler van betekenis geworden. Containers bepalen er dan ook tweederde van de overslag. Het resterende deel van de overslag komt voort uit massagoederen zoals kolen, erts, olie, kali en koffiebonen.

MASCHEN RANGEERSTATION

Voor de aan- en afvoer van al die goederen zijn in Hamburg vier 'klassieke' modaliteiten beschikbaar: het wegtransport, de binnenvaart, de zeevaart en het spoor. De aanwezigheid van rangeerstation Maschen nabij Hamburg verraadt al dat het spoorvervoer een zeer aanzienlijk deel van het transport voor haar rekening neemt. Maschen is het grootste rangeerstation van Europa (Kijfhoek en Antwerpen-Noord vallen er volledig bij



Op de overgavesporen bij K+S in Hohe Schaar is DB Cargo de hele dag druk met kalitreinen. Op de foto is de 294 674 er mee bezig.





3. Een loopbrug biedt een fraai uitzicht op de Steinwerder-terminal van HHLA. **4.** Een afvoertrein naar Hohe Schaar wacht tot een storing aan de Retheklappbrücke verholpen is. In de trein enkele wagens met containers, voormalige NS Cargo-wagens type Lgns.

in het niet) en vormt de absolute draaischijf voor het Noord-Duitse wagenladingvervoer. Alle bonte aan- en afvoertreinen uit de haven van Hamburg zien Maschen en worden daar verdeeld over een 'Übergabezug' naar andere rangeerstations als Keulen Gremberg of Mannheim. Een ander deel vertrekt als bloktrein, rechtstreeks naar de ontvangende partij.

Het containervervoer per spoor wordt gedragen door de vier grote containerterminals in de haven. Drie daarvan worden geëxploiteerd door HHLA, waar we later op terugkomen. Ze dragen de naam van de kade of het stadsdeel waar ze gevestigd zijn: Burchardkai (dit was in 1968 de eerste containerterminal in Hamburg), Tollerort en Altenwerder. De vierde terminal, de Container Terminal Hamburg in Waltershof, wordt beheerd door Eurogate uit buurhaven Bremen. Naast deze vier terminals zijn er talrijke veel kleinere terminals, vaak gesitueerd op het terrein van een depot voor lege containers. Waar de grote terminals eigen shuttles (verbindingen) hebben voor de aan- en afvoer van containers, maken de kleinere terminals graag gebruik van het wagenladingnetwerk van DB Cargo. In tegenstelling tot Nederland, waar containerwagens het liefst in shuttles worden ver-



Metrans bestelde bij Alstom twee H3-locomotieven voor inzet in de haven van Hamburg. De 'Praha' is met een containertrein onderweg naar emplacement Waltershof.





5. Captrain heeft vier rangeerlocomotieven gestationeerd in Hohe Schaar. Een daarvan was op 30 oktober 2018 in de weer met een sleep blauwe zelflossers van Nacco. **6.** Achter het emplacment Hohe Schaar verstuurt de firma Dyckerhoff cementtreinen. Een eigen rangeerloc helpt bij het laden van de treinen.

voerd, kent de omgeving Hamburg dus veel bonte treinen met containervervoer. Een ander verschil met Nederland vormt de tractie voor al die containertreinen: bijna alles wat in staat is om een trein te trekken wordt ingezet. Hamburg kent immers niet de (prijsverhogende) beperkingen die de haven van Rotterdam wel heeft, zoals ETCS-treinbeveiliging en een afwijkende bovenleidingspanning. Iedere locomotief die in Duitsland kan en mag rijden, is in Hamburg welkom. Dat drukt de prijs voor de vervoerder en uiteindelijk de klant, waardoor Rotterdam in de loop der jaren al een aantal grote partijen aan Hamburg heeft verloren. Een goed voorbeeld daarvan is Metrans, dat we in Nederland kennen van de zilverkleurige Traxx-locomotieven met containershuttles tussen Rotterdam en Tsjechië. Metrans vormt een dochteronderneming van het Hamburgse HHLA en rijdt honderden treinen per dag uit de haven. Deze huisvervoerder voor de Hamburgse haven werd door HHLA opgezet om flexibeler te kunnen opereren. Iets wat in de voorgaande jaren met DB Cargo niet mogelijk was gebleken. Door de lagere kosten in Hamburg ten opzichte van Rotterdam, rijdt Metrans bijna al haar treinparen op Hamburg. Alleen lading waarbij het echt niet anders kan wordt via het 'dure' Rotterdam afgewikkeld. Het zal dan ook niet verbazen dat Metrans, na DB Cargo, de meest geziene vervoerder is in de regio Hamburg. Naast Traxx-locomotieven heeft Metrans eigen diesellocomotieven waarmee op de terminals van HHLA treinen geplaatst of uitgehaald kunnen worden.

Waltershof

Voor liefhebbers van bonte locomotieven is de omgeving van het emplacement Waltershof (nabij de Eurogate-terminal) de beste plek. Tientallen locs zijn hier 24 uur per dag bezig met het rangeren van containertreinen. Veel containertreinen doen meerdere terminals aan en vooral kleine, particuliere vervoerders verzorgen het rangeerwerk tussen de terminals. Voor de aan- en afvoer van treinen op emplacement Waltershof worden zowel moderne als klassieke locomotieven van alle mogelijke vervoerders gebruikt. Sinds Metrans is gaan rijden, komt DB Cargo er nauwelijks meer aan te pas. Het bekende verkeersrood tref je hier dus relatief weinig; daarentegen wel alle andere kleuren van de regenboog. Om het verkeer tussen de terminals te fotograferen kan het beste positie worden ingenomen op een loopbrug boven de Waltershofer Damm. Wie ook de aan- en afvoertreinen vanaf emplacement Waltershof wil zien, kiest voor een zandpad dat begint bij de Hornsand in Hamburg. Op Google Maps zijn deze locaties goed te vinden. Ten zuidoosten van het grote emplacement Waltershof is de Sandauhafen gegraven. Hier wordt het beeld bepaald door grote bergen steenkool en erts. Overslagbedrijf Hansaport zorgt hier voor het lossen van zeeschepen en het beladen van treinen en binnenvaartschepen. Het erts wordt hier in twaalfassige zelflossers geladen, die we in Nederland kennen van de relatie Rotterdam Maasvlakte - Dillingen. Twee van automatische koppelingen voorziene locomotieven serie 151 brengen enkele keren per dag zo'n trein naar de hoogovens in Bed-



Een containertrein wordt door de 295 092 van Metrans naar emplacement Hamburg Hafen Süd gebracht. Op de achtergrond is de hoge Kohlbrandbrücke zichtbaar.







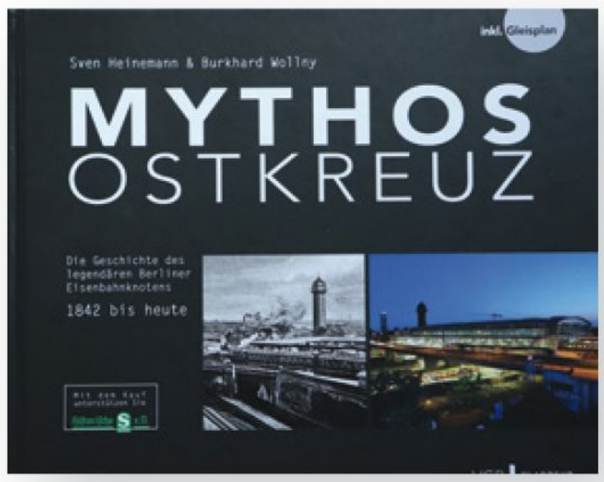
7. De aansluiting van overslagbedrijf Hagel geeft eveneens toegang tot een tankplaat voor diesellocomotieven. Achter de tankplaat plaatst Captrain een trein zelflossers. **8.** HSL Logistik brengt dagelijks ketelwagentreinen naar Hohe Schaar. Loc 187 538 staat met een lege trein klaar voor vertrek. **9.** Vanaf een parkeergarage ontstond op 29 oktober deze foto van de Elbe en de Kohlbrandbrücke.

dingen. Samen met de trein uit Rotterdam zijn dit de enige twee verbindingen in Europa waar dit type zelflosser wordt ingezet. Ook vertrekken kolentreinen vanaf de aansluiting van Hansaport. Ze rijden eveneens naar Beddingen en het tegen de grens met Polen gelegen Ziltendorf. Vanaf de Altenwerder Hauptdeich is het laden van de treinen bij Hansaport (waarvoor rangeerrobots worden gebruikt) te zien. De kolentreinen uit Hamburg-Ziltendorf vertrekken in zuidelijke richting, maar maken buiten de haven een lus van 180 graden. Dat geeft een bruggetje naar de volgende bezienswaardigheid in de haven: de Kattwykbrücke. Van deze 290 meter lange, in 1973 gebouwde brug, maken trein- en wegverkeer gebruik. Wanneer een trein nadert, wordt het wegverkeer op de brug stilgelegd - met lange files tot gevolg. Dat is de reden dat naast de huidige brug een dubbelsporige treinbrug wordt gebouwd. Na oplevering van de nieuwe brug zal de capaciteit op deze 'sluiproute' door de haven voor het treinverkeer flink worden verhoogd. Meer treinen kunnen dan, door gebruik van de nieuwe Kattwykbrücke, het drukke knooppunt Harburg omzeilen. De oplevering is voorzien voor 2020.

Hohe Schaar

De Kattwykbrücke is niet alleen een sluiproute door de haven, maar vormt ook een van de toegangen tot het emplacement Hohe Schaar. Na Waltershof is dit het meest kleurrijke emplacement in de haven. Het wordt als uitvalsbasis gebruikt voor het opstellen van locomotieven van particuliere vervoerders. Als een van de weinige emplacementen in Hamburg is hier nauwelijks containervervoer, maar daarentegen veel massagoed te vinden. Zo lost K+S hier enkele kalitreinen per dag (met een capaciteit van 26.000 ton per dag is dit de grootste kaliterminal van Europa), zorgen de aansluitingen van Oiltanking en Vopak voor meerdere ketelwagentreinen per dag en worden op twee terminals graantreinen gelost of beladen. Naast DB Cargo hebben Captrain en Hamburger Rail Service hier een vaste rangeerdienst. Vanaf de Hohe Schaar-Strasse zijn de activiteiten op het gehele emplacement goed te volgen. Vanaf Hohe Schaar loopt een spoor over de Retheklappbrücke richting Hamburg Steinwerder. Dit is het klassieke deel van de haven met oude pakhuizen, klinkerbestrating en kleinschalige containeroverslag. DB Cargo is hier de hele dag druk met het verzamelen van losse wagens, waaruit bonte treinen voor Maschen worden samengesteld. De meeste particuliere vervoerders laten dit deel van de haven, bij gebrek aan bloktreinen, links liggen. Een uitzondering daarop is Metrans met haar verbindingen vanaf de HHLA-containerterminal Steinwerder. De sporen vanaf deze containerterminal lopen deels parallel aan de imposante Kohlbrandbrücke, die tientallen meters boven de Elbe uitsteekt. Verder naar het oosten ligt het emplacement Hamburg Hafen Süd, met het nabij gelegen Hafenmuseum. Het vele terzijde gestelde S Bahn-materieel op dit emplacement vormt de juiste setting voor een havenmuseum. Vanaf de autoweg Veddeler Damm is dit emplacement goed te overzien en zijn treinen goed te fotograferen. In tegenstelling tot de Nederlandse infrabeheerder is DB Netz niet dol op hekken en dat is goed nieuws voor de spoorfotograaf.

De haven van Hamburg heeft veel te bieden. Veel meer dan in dit artikel kan worden beschreven. Daarom geven we slechts de 'hotspots' in de haven weer. De kleine, klassieke bundels zijn buiten beeld gebleven maar zijn op Google Maps des te leuker om te ontdekken. Voor wie de haven zat is, heeft de stad genoeg te bieden. Denk aan het fraaie Hauptbahnhof met internationale (nacht)treinen naar Praag, Zürich en Wenen en bijzondere sneltreinen als de Flixtrain. Of de vele kroegen en restaurants voor schnitzel met bier of, niet alleen voor de modelspoorder, Miniatur Wunderland. Hamburg is een bezoek zeker waard en als spoorliefhebber heb je, dankzij de indrukwekkende haven, helemaal een reden die kant op te gaan.



Mythos Ostkreuz

Die Geschichte der Legendären Berliner Eisenbahnkotens 1842 bis heute

Door Sven Heinemann en Burkhard Wollny, uitg. VGB, formaat 29,4 x 24,4 cm, 272 blz., ruim 350 foto's, Duitse taal. ISBN 978-3-8375-1885-6, € 39,95.

Of aan het Berlijnse station Ostkreuz mythische aspecten kleven mag de lezer zelf beoordelen. Feit is wel dat dit station dat midden in de Duitse hoofdstad ligt een gedegen geschiedschrijving meer dan waard is. Al hadden de bewoners die anderhalve eeuw geleden aan de rand van Berlijn leefden dat nooit kunnen bevroeden. Op de plaats waar de laatste jaren een heel modern stationscomplex uit de grond is gestampt stond ooit een klein station aan de Berlijnse ringlijn, Stralau, later Stralau-Rummelsburg. Dat groeide in de loop der tijd uit tot een kruisingsstation van formaat. Met een bijzondere watertoren als merkteken. Het onderhavige boek dat van een aangename, eigentijdse opmaak is voorzien, biedt een bijzondere inkijk in de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van dit oer-Berlijnse station. Een 'Bahnhof' dat in de jaren dertig zeventien kilometer aan doorgaande sporen kende. Met fraai beeldmateriaal wordt de historie in beeld gebracht. Waarbij ook de nodige aandacht is besteed aan de wederopbouw na de oorlog. En natuurlijk de laatste facelift die duurde van 2006 tot 2018 en een half miljard euro heeft gekost. Ook aanpalende stations en bijzondere gebouwen in de nabije omtrek passeren de revue. Zoals de centrale van de S-Bahn, de ontwikkeling van de Knorr-Bremse-fabriek, de containeroverslag aan de Frankfurter Allee in de DDR-tijd, de gang van zaken in Bw Berlin Ostbahnhof, station Warschauer Strasse dat tevens fungeerde als eindpunt van de eerste U-Bahn, het is zo maar een greep uit de geschiedschrijving die het boek over Ostkreuz zo compleet maakt. Daar dragen de diverse overzichtskaarten en tekeningen overigens ook aan bij. Chapeau voor deze bijzondere stationsbijbel.-GF



Von Zechen und Zügen

Eine Zeitreise durch die Ära von Kohle und Stahl

Door Johannes Glöckner, uitg. Gera-Mond, formaat 26,8 x 28,9 cm, 192 blz., 220 foto's, Duitse taal. ISBN 978-3624-5420-4, € 39,99.

Het is een historische datum die nog vers in het geheugen ligt. Op 21 december eindigde in Duitsland de periode van steenkolendelving. Tweehonderd jaar is er in en rond het Roergebied gegraven en leverde steenkool Duitsland de status op die het uiteindelijk heeft. Mijnen vormden interessante industriële complexen. Aparte gebouwen als schachten, stortinstallaties en koeltorens. Dat vermengt met een wirwar aan sporen leverde aparte beelden op. Zeker toen de stoomtractie er nog heer en meester was. Die periode is voltooid verleden tijd. Een periode van verval begint nu voor de beide laatste, inmiddels gesloten mijnen in Bottrop en Ibbenbüren. Een slotakkoord dat echter ook mooi kan zijn, getuige de foto's van in ongerede geraakte mijnkarkassen als liftgebouwen en schachten. Ook de opname van een opgeblazen schacht heeft iets bijzonders. De bloeiperiode van de mijnen neemt natuurlijk een belangrijke rol in. Met de nodige aandacht voor de Kumpel, de mijnwerkers die het zware en vuile werk deden. Interessant is het om te zien wat er zoal met de bewaard gebleven gebouwen gebeurde. Er is zelfs een gruwelkabinet in gehuisvest, een Duits spookhuis. En veel buiten dienst gestelde bovengrondse mijnsporen zijn een tweede leven begonnen als fiets- en wandelpad. Een mijn, Zeche Zollverein, heeft zelfs een vermelding op de werelderfgoedlijst van de Unesco afgedwongen, al vind ik het gehele ensemble van de mijn Zollern in Dortmund persoonlijk nog mooier. De bijbehorende, nog altijd mooi vorm gegeven woonwijk is ook nog intact. Bovendien staat hier een juweel van een elektrische centrale. En bij het badhuis hangt de kleding aan omhoog getrokken rekken aan het plafond, zo laten de foto's zien. Net zoals dat tot de laatste dag in zwang was. Dat geeft het leven van een Duitse Kumpel nog meer reliëf.-GF



Ostpreussen und seine Verkehrswege

Teil 1, bis 1945

Door Gerhard Greß en Jörg Petzold, uitg. VGB, formaat 22,3 x 29,7 cm, 372 blz., ruim 800 foto's, Duitse taal, ISBN 978-3-8375-2063-7, € 59,95.

Je hebt boeken die vanaf de eerste tot de laatste pagina boeien. Het eerste deel over het openbaar vervoer in Ostpreußen is daar een treffend voorbeeld van. Tien jaar hebben de beide samenstellers nodig gehad de eerste van twee uitgaven over het verkeer op dit vroegere Duitse grondgebied in kaart te brengen. Het resultaat is verbluffend. Op een verfijnde manier - inhoudelijke tekst, kwaliteit van de foto's, kaartjes, opmaak, druk - krijgt de lezer een goed beeld hoe het leven in deze rurale en veelal mooie gebieden is geweest. Ook de steden komen aan bod. Met bekende namen als Königsberg en Danzig. Iconen van weleer en tijdens de oorlog als zoveel bebouwing in dit deel van Duitsland beroofd van hun schoonheid. Professioneel gescande en bewerkte oude foto's - opvallend hoeveel er toch nog bewaard is gebleven - larderen dit meesterwerk. Het accent ligt op het railvervoer waarbij opvalt dat het beschreven gebied werd doorsneden door tal van particuliere spoorwegbedrijven. Wel eens van de Kleinbahn Pogegen-Schnallenigken gehoord? Of van de Pillkaller Kleinbahn? Deze en andere lokale Kleinbahnen bedienden de haarvaten van de samenleving en gebruikten daarbij soms bijzondere locomotieven. Ook veerboten werden gebruikt. Zo zien we een korte goederentrein van de Kleinbahn Marienberg op een kleine veerboot die de Weichsel als werkgebied heeft. Trams hebben alleen in enkele grote steden gereden. Verder wordt er stil gestaan bij (trolley)bussen, vliegtuigen en schepen. Maar de hoofdmoot van de mobiliteit werd door de Reichsbahn opgeëist. Het bedrijf dat elk jaar in de arctische winters weer moest opboksen tegen de ongenadige elementen had ook hier zijn zaken organiek gezien goed voor elkaar. Menig ingesneeuwde trein siert de pagina's. Dat geeft aan dat er in deze afgelegen gebieden heel wat kwam kijken om op tijd van A naar B te kunnen rijden. Het in mijn ogen beste boek van 2018 belicht al die facetten op een adequate manier en biedt in het begin een stukje geschiedenis. Wel zo nuttig voor een gebied als Oost-Pruisen.-GF

H0-RAIFFEISENOPSLAGLOODS MÄRKLIN ZORGT VOOR DYNAMIEK

Dominant en overtuigend

Fabrieken, mijnen en andere grote industriële complexen vinden langzaam maar zeker steeds vaker hun weg naar de modelbaan. Ook agrarische gebouwen rukken op, met als onbetwiste nieuwe eyecatcher een grote graanopslag annex pakhuis van de Duitse variant van Welkoop. Te koop aangeboden door Märklin, in schaalgrootte 1:87 wel te verstaan.

Dergelijke overslagbedrijven domineerden vaak het emplacement van een stad. Je ziet ze in Duitsland nog wel staan. Opgeknapt en met een andere functie of nog steeds in gebruik als graansilo. Het merendeel is een tweede leven met een andere invulling begonnen. In tijdperk II, III en IV waren ze echter nog onmisbaar. De modelspoorliefhebber dient zich te realiseren dat dit uit lasercut onderdelen opgebouwde model dusdanige afmetingen kent (hoofdgebouw 320 x 162 x 223 mm, aangrenzende loods 386 x 164 x 98 mm) dat het een overheersend element zal zijn. Aan de andere kant kan deze Raiffeisenopslaglocatie mooi als achtergrond van een aantal goederen- c.q. opstelsporen dienen en ontstaat door de combinatie weg en spoor extra dynamiek op de modelbaan.

Modellbau-Lafont

Het eenmalig uitgebrachte, stevig verpakte bouwpakket (artikelnummer 72706, € 79,95), is opgebouwd uit fijn gegraveerd architectenkarton. De eenmansfirma Modellbau-Laffont (Stefan



Aan de spoorzijde heeft het hoofdgebouw een laad- en losperron.

Laffont) uit Aken dat voor het ontwerp en de fabricage tekende - hetzelfde bedrijfje dat de in Railhobby 394 en 395 beschreven kolenstortinstallatie van depot München Hbf leverde - heeft het gebouw in twee losse delen gesplitst. Het eigenlijke opslaggebouw dat in beton is opgetrokken en een aanpalende loods die aan beide kanten is voorzien van schuifdeuren en nu dienst doet als verkoopruimte van diervoeders, zaden, kunstmest, tuingereedschap en aanverwante producten. U leest het goed, de functie wordt in de tegenwoordige tijd beschreven. Het attractieve pand bestaat namelijk anno 2019 nog steeds en is een getrouwe kopie van het 'Raiffeisen Lagerhaus mit Markt' dat in Eckartshausen staat. Een plaats niet ver van Crailsheim, tot het midden van de jaren zeventig een bekende stoomlocatie in het zuiden van Duitsland. Tot de jaren negentig had het een spooraansluiting. Het gebouw hoort nu toe aan de firma BAG Hohenlohe, voorheen de Velag, de Vereinigte Landwirtschaftliche Genossenschaft. Een landbouwcoöperatie zoals ook Nederland die in vroegere jaren kende. Zo is dit model dus ook in het huidige tijdperk VI te gebruiken.

Stevig karton

Het model is opgetrokken uit verschillende diktes karton in acht verschillende kleuren. De draagconstructie is gemaakt van karton met een dikte van 1,5 mm. Dat is voldoende om een kern van voldoende sterkte en stijfheid te creëren. Om te beginnen zijn alleen een snijmat, goed hobbymes, kleine vijl en een flacon houtlijm nodig. We prefereren die van het merk Bison, in een gele flacon van 750 gram. Breng die lijm liefst met een tandenstoker op. Dan kan de lijm niet alleen tot in de hoekjes worden gesmeerd, maar het zorgt er ook voor dat er niet te veel lijm wordt gebruikt. Al brengen we als de zijwanden een keer staan aan de binnenkant altijd wat extra druppels lijm aan. Waarschijnlijk is dit een overbodige actie, maar zo gaan we voor ons gevoel op zeker. Het hoofdgebouw kent behalve een grondplaat drie tussenverdiepingen die eveneens van 1,5 mm karton zijn. Zorg bij het lossnijden van deze dikke, stugge onderdelen dat de bramen secuur worden weggevijld. Het zorgt voor een betere passvorm. En bij de onderdelen die later aan de buitenkant worden gelijmd voorkomt het een slordige uitstraling. Daarom is een vijl, het mag ook een nagelvijl zijn, geen overbodige luxe.

Zelfstandige loods

Ook het bijgebouw, dat overigens als zelfstandige goederenloods kan worden gebruikt, heeft een stevig inwendig fundament. Dat wordt gevormd door zes dwarsconstructies van 1,5 mm waartegen even zo dikke zijmuren worden gelijmd. Het is de garantie dat dit model staat als een huis. Het model zelf heeft weinig 'valkuilen'. Vaak ben je geneigd om met een terloopse blik naar de overigens duidelijke bouwbeschrijving te kijken, dat is hier wel nuttig. Zorg bijvoorbeeld bij het hoofdgebouw dat de grote gevels aan de goede kant zitten. En probeer de dakbedekking zo strak mogelijk tegen elkaar te lijmen. Een kleine kier is onafwendbaar bij dit soort bouwpakketten - honderd procent passend lukt nooit, dat is een illusie. Die kieren worden overigens met een strook nokpannen afgedekt. Om daar een vouw in te krijgen hebben we deze kartonnen delen met het mesblad van het hobbymes omgebogen en daarna aan de binnenkant goed voorzien van houtlijm: het karton werd zodoende wat zachter en kon nog extra worden omgebogen.

Grote schoorstenen

Gebruik bij het vastlijmen van de dakpannen een handschoen







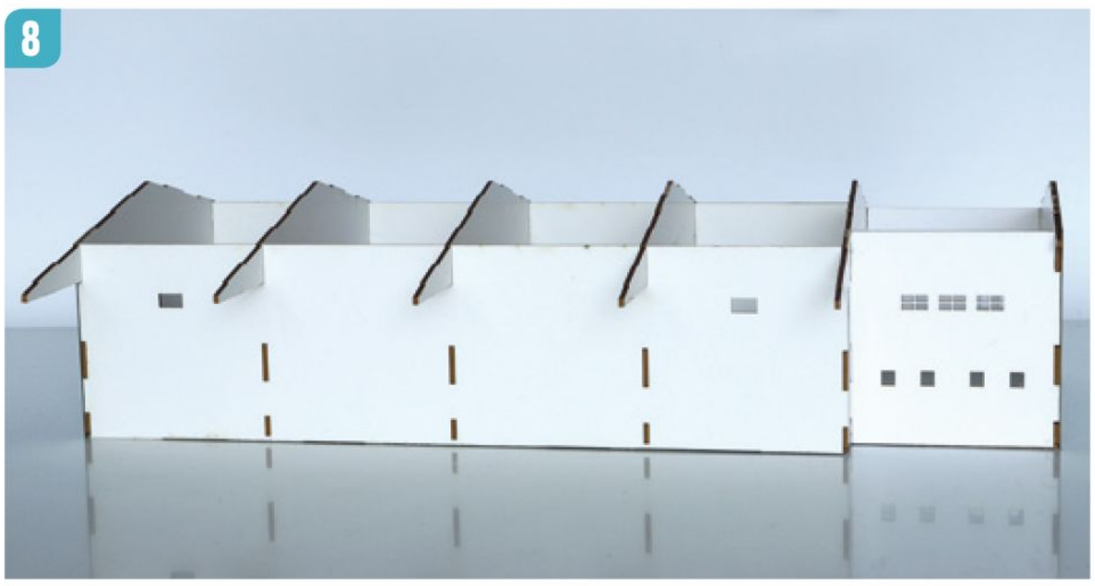


1. Straataanzicht van het Raiffeisen pakhuis annex verkoopwinkel van Märklin. **2.** Het 1,5 mm dikke karton zorgt voor een stevige kern van het H0-model. **3.** De dakconstructie in beeld, ook hier is stevigheid troef. **4.** Het dak van het hoofdgebouw is net als de rest van het pand gemakkelijk te bouwen.









5. Het dakbeschot ligt er op. Nu kunnen de 'echte' daken worden aangebracht. **6.** De dakpannen zijn net als de overige onderdelen fijn gegraveerd. **7.** De beide grote schoorstenen hebben een interessante vorm. **8.** De bouw van de aanpalende, grote loods is een fluitje van een cent

of een theedoek. Bij te vaak aandrukken van of wrijven over de dakplaten kunnen er donkere plekken van het vet van de vingers ontstaan. Geen mooi gezicht. In feite geldt dit ook voor de zijmuren. Aandrukken is een must, dus liever op een beschermende manier. Een apart aandachtspunt zijn de beide grote schoorstenen. Als ze gemaakt zijn vormen ze door hun grootte en vorm een alleszins fraaie aanblik. Maar voor het zover is moeten eerst zes 1,5 mm dikke delen aan elkaar worden gelijmd, met daarna de grijze afdekvlakken. Dit laatste kan pas worden gedaan als de bovenkant eerst naar buiten en het laatste stuk weer naar binnen is gebogen. Dan ontstaat er een subtiele knik in de schoorsteen. Gebruik voor het lichtjes vouwen iets plats, een metalen liniaal of iets dergelijks. Dan wordt de vouw strakker. De beide panden worden afzonderlijk van elkaar gemaakt. Nadien zouden ze aan elkaar kunnen worden gelijmd, maar het is beter ze van elkaar gescheiden te houden. Dan kunnen ze ook los van elkaar worden geplaatst. De lage loods is aan beide kanten voorzien van gesloten schuifdeuren. U zou een of meer openingen kunnen aanbrengen om een wat bedrijfsmatiger beeld te krijgen. Maar dan moet er wel een stuk vloer worden aangebracht waar pallets, kisten, enz., op kunnen staan of een laad/losscène langs het bedieningsspoor worden nagebootst. Het maakt zo'n groot maar ook wat steriel ogend complex wat levendiger. De (verkoop)loods is vrij gemakkelijk om te bouwen. Het zijn grote vlakken die eenvoudig op elkaar zijn te lijmen.

Bruine verf

Het lastigste is het lijmen van een trap die bestaat uit zes losse treden. Vergeet na de oplevering niet om aan de onderkant wat extra lijm aan te brengen. Breng ook wat houtlijm op aan een zijkant om de trap op die manier aan de muur te fixeren. Voordat hiermee wordt begonnen dienen alle bramen te zijn weggevijld. Omdat na het vijlen gegarandeerd witte plekken zijn te zien is het aan te raden om de trap nog even van een lik bruine verf te voorzien voordat deze aan het laadperron wordt vastgelijmd. Zijn er nog meer punten qua afwerking te noemen? De detaillering en de uitstraling van het Raiffeisenpakhuis mogen er zoals gezegd, zijn. Die zijn gewoon goed. De matte kleur van de grote delen hoeft geen nadere bewerking. De kleuren zijn authentiek van zichzelf door het gebruik van karton. Hooguit zou je hier en daar in de hoeken met krijt wat verweringssporen kunnen aanbrengen. Hetzelfde geldt voor het dak, bijvoorbeeld aan de onderkant van schoorstenen. Bij dit soort bouwpakketten die op zich vrij compleet zijn ontbreekt meestal de regenwaterafvoer. Met dunne, ronde stukken kunststof uit de rommeldoos kom je een heel eind. En regengoten kunnen los worden gekocht. Maar het zou chiquer zijn als scenery fabrikanten een adequate regenafvoer standaard bij de lasercut bouwpakketten zouden voegen.

Hangjongeren?

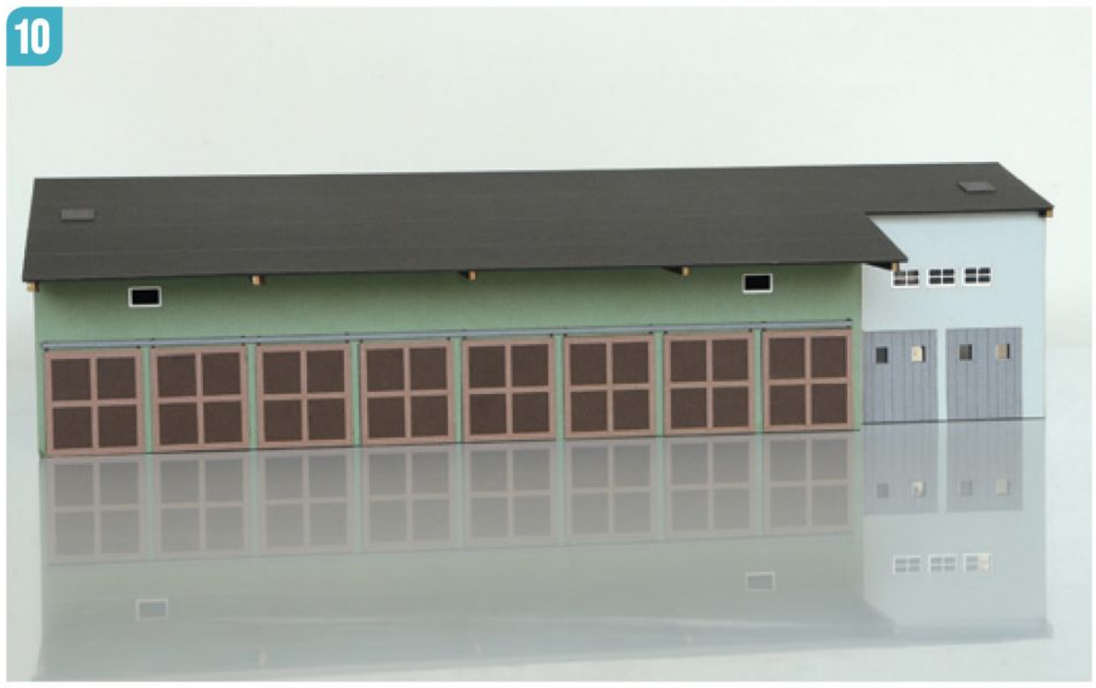
Het bouwpakket, dat in pakweg zeven uur kan worden gemaakt, heeft wel een leuke verrassing: het kan op een lichte helling worden gebouwd. Daartoe wordt een aantal andere, hogere en schuinoplopende muurdelen meegeleverd waardoor het complex op een oplopend vlak keurig recht kan worden geplaatst. In het Duits wordt dat een Hanglage genoemd, het naar verluidt Belgische vertaalbureau dat verantwoordelijk is voor alle Nederlandse teksten van Märklin maakt daar een hanglocatie van. Alsof het leegstaande gebouw is gekraakt door hangjongeren. Bizar. Ook de overige vertalingen in deze bouwbeschrijving zijn slecht, eerlijk gezegd Märklin onwaardig. Zoals: 'zuerst Folie zuschneiden und aufkleben' wordt vertaald in 'eerste film



En klaar is het kolossale hoofdgebouw. Het staat als het spreekwoordelijke huis.

op maat gesneden en stok.' Ook de catalogi worden al jaren onder de maat vertaald. Deze redactie heeft Märklin daar op gewezen, maar blijkbaar heeft een marktleider als deze geen goede teksten nodig. Voor de volledigheid, het monumentale pakhuis is ook te koop in schaal 1:220 (Z) als artikel 89705 en kost € 59,95.





9. De zijmuren van de loods worden met subtiele, groene houtplaten bedekt. **10.** De verkooploods zoals die er in 2019 in het echt ook uitziet.

PREVIEW RAILHOBBY 412

De volgende Railhobby, nummer 412, verschijnt circa 7 mei.

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



Baan in beeld: Bahnmeisterei, spoor 1

Het sporenplan van de modulebaan van Ernst Jorissen is eenvoudig gehouden, maar de vele minutieus weergegeven details bevestigen de stelling ‘less is more’.



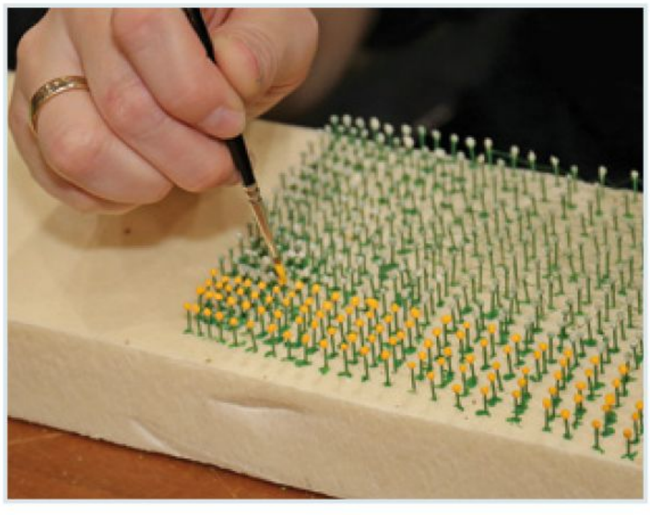
Reportage: kleine motorwagens

De Harz is niet alleen bekend om z’n stoomlocs, ook de kleine meterspoormotorwagens zijn een toeristische attractie.



Techniek: HSM-bagagewagen

Modelbouwer Thonis van der Weel waagt zich aan een messing bouwkit in H0 van MK modelbouwstudio. Niet solderen maar lijmen.



Doen: 12.000 tulpen

Groene vingers hebben Ilona Ederveen, Miranda van Ommeren en Ton de Mooij van de Railclub Utrecht zeker. Maar ook geduld bij de eigenbouw van het veld kleurige tulpen in H0.

RAILHOBBY.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Dick van Beek, Edward van den Berg, Dave van Berkel, Rob Blom, Henk Boshuyzen, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Joep Klazen, Hans Koning, Rob Mooij, Hans Prinsen, Eric Sallevelt, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Thonis van der Weel **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 2019. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.



Import:

T S D
train service danckaert

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



V5.0

nieuw 2019









TILLIG 25 BAHN Jahre

Artitec®

Nu verkrijgbaar | H0

DAF Kantelcabine



487.051.01



487.051.02



487.051.03



487.051.04



487.053.02

487.051.01	DAF Kantelcabine, cabine 1970, blauw
487.051.02	DAF kantelcabine 1970, open bak, huif, rood
487.051.03	DAF kantelcabine 1970 vuilniswagen
487.051.04	NL DAF YA 4440, leger
487.053.02	DAF kantelcabine 1987, open bak, huif, wit

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

















EC „Leonardo da Vinci“

Valn de jaren ’90 werd het wagenpark van de Duitse spoorwegen steeds kleurrijker. De reden daarvoor was dat een deel van de voertuigen al waren overgeverfd in de nieuwe bedrijfskleuren en een deel nog in de oude kleuren rood-beige of oceaanblauw-beige rondreden. Typerend voor deze tijd waren kleurrijke treinstellen, welke van veraf te zien waren. Zo ook de prototype trein van onze EC 11 met de naam “Leonardo da Vinci” in het dienstregeling jaar 1990. Niet alleen zakenreizigers maakten gebruik van deze praktische verbinding. In de vakantie was het treinstel ook bij vakantiereizigers erg populair. ’s Morgens begon de trein in Dortmund en al in de avond wachtte de Italiaanse levensstijl op de reizigers.

3-delige set 1: EC „Leonardo da Vinci”



- **Alle voertuigen op deze pagina voor de replaica van de EC 11 „Leonardo da Vinci“ in dienstregeling jaar 1990**
- **Alle modellen met afzonderlijk bevestigde handgrepen**

Art. Nr.: 76133

3-delige set 2: EC „Leonardo da Vinci”



- **Apmz voor het eerst in deze kleurstelling**

Art. Nr.: 76134

3-delige set 3: EC „Leonardo da Vinci”



- **Bm als laatste wagen met ingebouwd achterlicht**
- **Restauratiewagen met twee dynamo‘s**

Art. Nr.: 76163

www.roco.cc

Voor meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.