

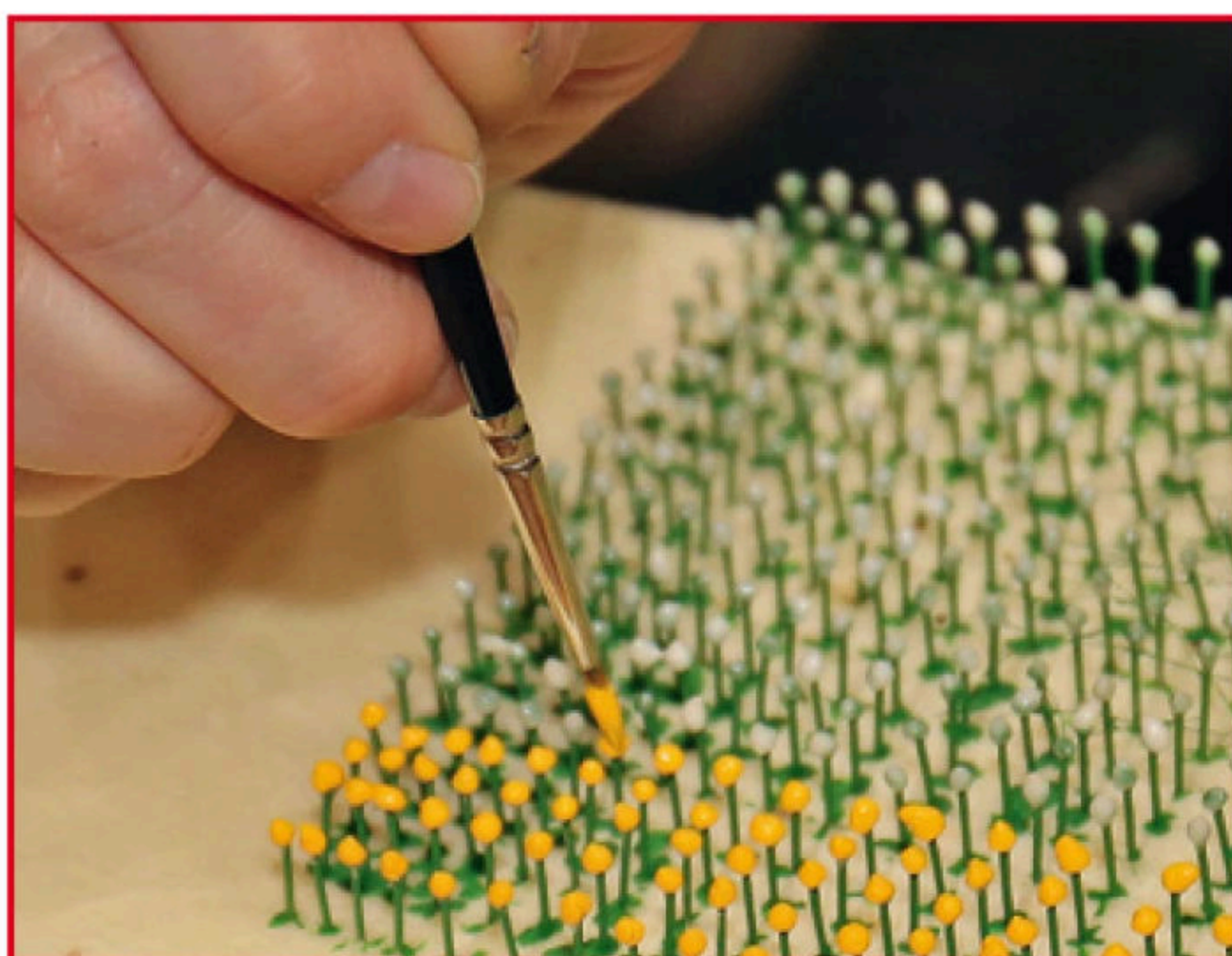
RAILHOBBY

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Bahnmeisterei horen en zien



Brexit: Beamish museum
stoomlocs, dubbel- en enkeldeks trams



Doen: 12.000 tulpen
handmade in 1:87



Uitgelicht: NS 1300 Artitec
imposante vertaling in model

Artitec®

Nu verkrijgbaar | H0



NS 1300

Nieuwe varianten

DAF Kantelcabine



- 487.052.01 - DAF kantelcabine 1982, open bak, huif, blauw
- 487.052.02 - DAF kantelcabine 1982, open bak, huif, rood
- 487.052.03 - DAF kantelcabine 1982, kofferoopbouw, Van Gend en Loos
- 487.053.01 - DAF kantelcabine 1987 open bak, huif, oranje

- 20.370.01 - NS 1305, Roco turquoise, DC Analoo, III
- 22.370.01 - NS 1305, Roco turquoise, DC LokSound
- 23.370.01 - NS 1305, Roco turquoise, AC LokSound
- 24.370.01 - NS 1305, Roco turquoise, DC LokPilot

- 20.371.01 - NS 1304, blauw L-sein, DC Analoo, III
- 22.371.01 - NS 1304, blauw L-sein, DC LokSound
- 23.371.01 - NS 1304, blauw L-sein, AC LokSound
- 24.371.01 - NS 1304, blauw L-sein, DC LokPilot

- 20.372.01 - NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC Analoo, IV
- 22.372.01 - NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC LokSound
- 23.372.01 - NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, AC LokSound
- 24.372.01 - NS 1308, blauw, NS-logo L-sein, DC LokPilot

- 20.373.01 - NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC Analoo, IV
- 22.373.01 - NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC LokSound
- 23.373.01 - NS 1310, blauw NS-logo A-sein, AC LokSound
- 24.373.01 - NS 1310, blauw NS-logo A-sein, DC LokPilot

- 20.374.01 - NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC Analoo, IV
- 22.374.01 - NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC LokSound
- 23.374.01 - NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, AC LokSound
- 24.374.01 - NS 1315, geel-grijs NS-logo A-sein, DC LokPilot

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

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



VEILINGHUIS BOUWMAN

v i n t a g e t o y s & c o l l e c t i b l e s

hét speelgoed Veilinghuis van Nederland met kopers uit binnen- en buitenland

UIT NALATENSCHAP GROTE COLLECTIE H0 MARKLIN TREINEN IN VEILING, VEELAL NRFB/MINT BOXED

Live veiling
Zaterdag 25 mei
> start: 11:00 uur <

**MAANDELIJKS
2 ONLINE VEILINGEN**



wij zijn
voortdurend
op zoek naar
inbreng

Saturnusweg 6a | 6971 GX Brummen | 0575 56 03 93 | info@veilinghuisbouwman.com | www.veilinghuisbouwman.com

In de klimaatdiscussie neemt het vervoer een belangrijke plaats in. Hoewel het vliegverkeer buiten de afspraken van 'Parijs' is gehouden is de uitstoot van CO₂ door vliegtuigen aanzienlijk. Daarom wordt als alternatief voor reizen tot 700 à 800 km de trein steeds nadrukkelijker genoemd. Op de tweejaarlijkse internationale vakbeurs RailTech 2019 in Utrecht zei staatssecretaris Stientje van Veldhoven dat in 2025 nog eens twee miljoen reizigers extra de internationale trein gaan pakken. Railvervoer is volgens haar een van de meest milieuvriendelijke manieren van transport. Om de klimaatdoelen te halen acht zij de trein van vitaal belang en een goede internationale samenwerking essentieel. Nu zijn er behoorlijk veel verschillen. Zo is het op het gebied van beveiligingssystemen in Europa een ware lappendeken. Om hier verandering in te brengen is het European Rail Traffic Management System (ERTMS) in het leven geroepen. Al in 2001 zijn internationale afspraken gemaakt waaraan men zich moet houden. Maar het schiet nog niet erg op. Duitsland heeft ERTMS lang tegengehouden, omdat men zelf een goed werken systeem had. Maar bij de DB is men nu om. Op de beurs was ERTMS een belangrijk thema op stands en in workshops. Ook NS-directeur Rogier van Bortel ziet het belang er van en vindt dat we meer Europa en minder nationale belangen nodig hebben. Hij stelt dat we alle Europese steden met elkaar moeten verbinden. Echter in tegenstelling tot andere sprekers stelt hij vraagtekens bij de uitrol van ERTMS. De ERTMS-coördinator van de Europese Commissie, Matthias Ruete, heeft een andere visie. Hij constateert dat ook bij ERTMS nog te veel verschillen zijn. Om dat te stroomlijnen denkt hij aan de vorming van een nieuw netwerk. Een obstakel is nog wel dat er meerdere spoorlijnen voorzien zijn van ETCS- (European Train Control System, een onderdeel van ERTMS) baanapparatuur, maar nog weinig materieel ETCS-treinapparatuur heeft. Dat komt vooral door de hoge inbouwkosten. Matthias is bang dat, als er geen haast wordt gemaakt, de spoorwegen weggedrukt kunnen worden door nieuwe vervoerstechnieken, zoals zelfrijdende auto's en trucks en drones.

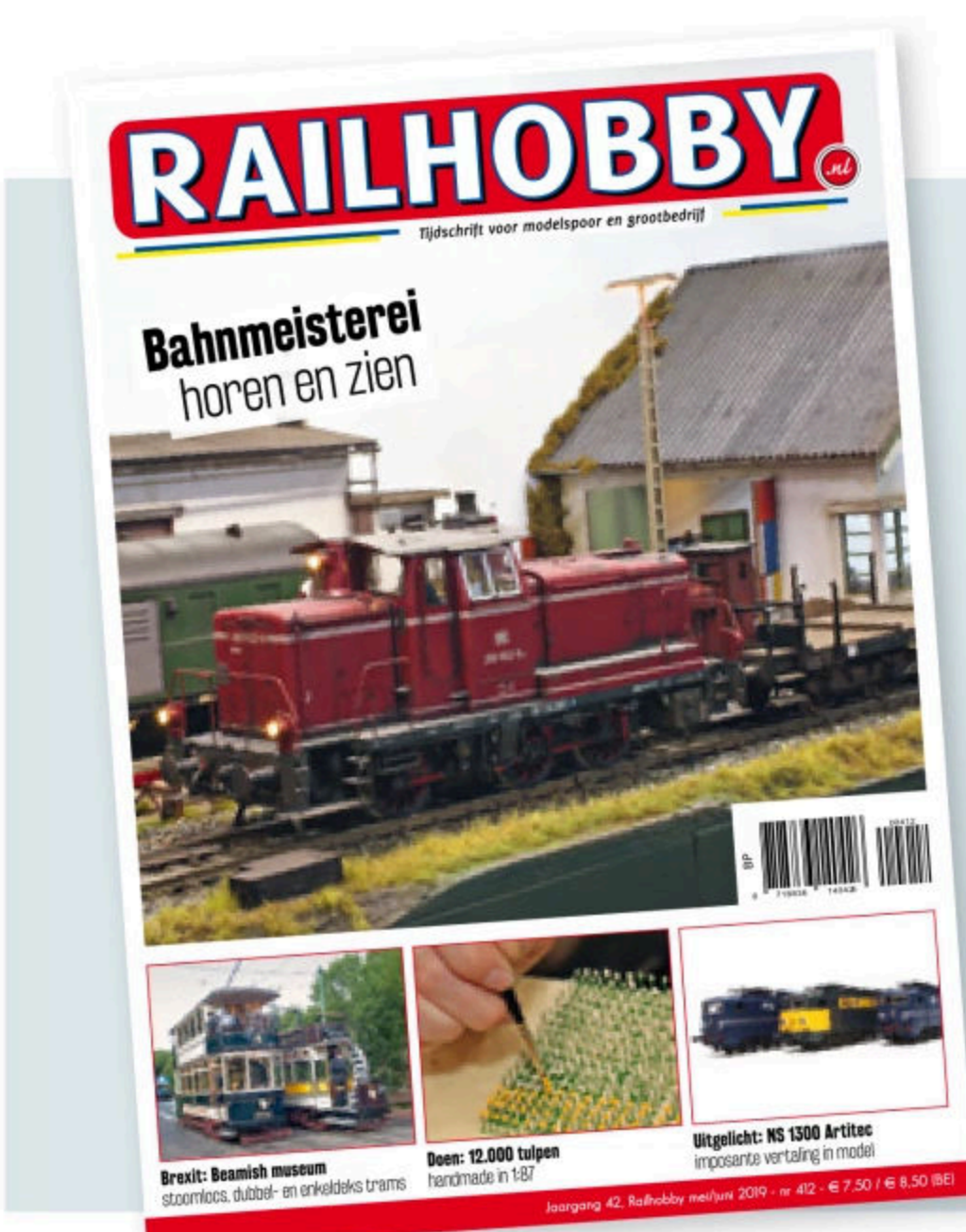
Het bestuur van Holland Rail Industrie (HRI) heeft in een brief aan de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu haar zorgen geuit over de trage voortgang. Men is bang dat door de vertraging er budgetoverschrijdingen gaan optreden. Ook ProRail dringt aan op meer voortvarendheid, ook in Nederland. Het reizigersvervoer neemt de komende jaren in ons land flink toe: de komende tien jaar met 30 à 40%. In de Randstad mogelijk met 50 à 60%. De overheid wil daarom



De internationale vakbeurs RailTech 2019 trok veel bezoek: ruim 8.300 bezoekers uit 65 landen bezochten de 161 stands. (foto Myron van Ruijven)

in 2040 minstens zes treinen per uur tussen de grote steden. ProRail wil echter al in 2030 tien treinen per uur, maar dan moet er wel wat gebeuren. Zo moet de bovenleidingsspanning naar 3 kV en is invoering van ERTMS overal onontbeerlijk. Men denkt zelfs aan level 3, waarbij er geen vaste blokken, maar met de trein mee zich verplaatsende blokken/secties zijn. Dan is de invoering van zelfrijdende treinen met ATO (Automatic Train Control) mogelijk. Met deze maatregelen kunnen over de bestaande infra meer treinen rijden. Dat er in de nabije toekomst op spoorweggebied het een en ander staat te gebeuren werd op RailTech wel duidelijk.

Ton Oosterom



COVER

BAHNMEISTEREI, SPOOR 1

Met ronkende motor wacht de 260 852 op de gedetailleerd uitgevoerde modulebaan van Ernst Jorissen op het oprijsein.

Foto: Dolf Heibloem

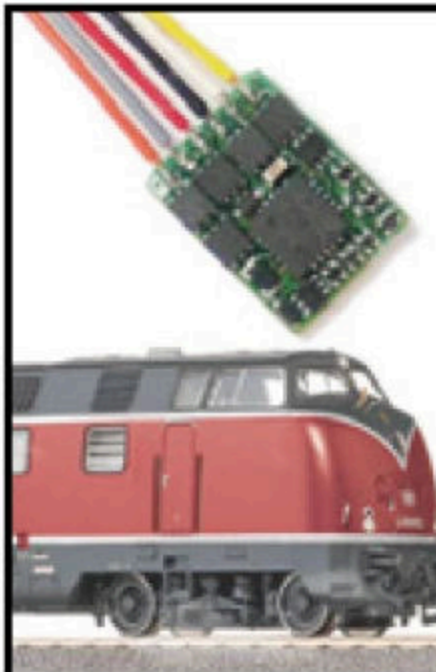
ADVERTEERders

2 Artitec **2** Bouwman en Bouwman **4** Keesmarklin
4 Domburg Train Support **4** Gijs van Appeldoorn
Spoorweg Fotografie **41** Hobma Modelbouw
41 TreintjeOost **41** Van Zuthem Autominiaturen
41 Peperkamp Modelbouw **41** Maddog **41** Beelen
Modelbouw **83** Freebit/N-Spoorstore **83** Som-
berg Modelbouw **83** Modelbouw Centrum Hilver-
sum **84** Train Service Danckaert / ESU en Tillig



www.keesmarklin.nl
“Uw Märklin Specialist”

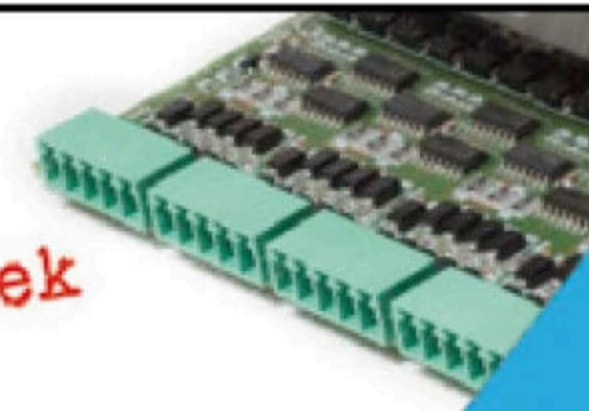






Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek

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!!!

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

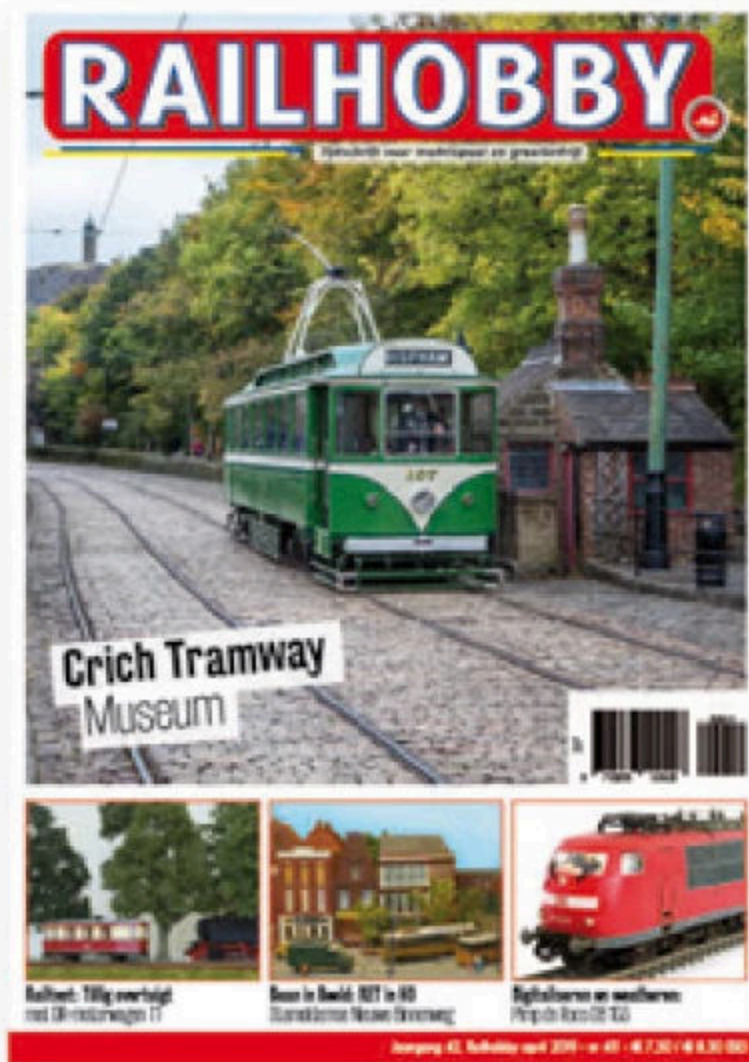
Uw advertentie hier?

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



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

UITGAVE VAN RAILHOBBY GEMIST?



Crich Tramway Museum

Railhobby 188 verspreid met 30 miljoen exemplaren



500+ Vectron Siemens, DBB & Roco

Railhobby 189 verspreid met 30 miljoen exemplaren



NEURENBERGSPECIAL 2018

100 pagina's naslagwerk

Roco 2400 technisch herzien

Railhobby 190 verspreid met 30 miljoen exemplaren



A4 Diorama's in het vizier

Railhobby 191 verspreid met 30 miljoen exemplaren



Eerste NS ICNG reportage + interview

Railhobby 192 verspreid met 30 miljoen exemplaren



UITGELICHT: NS 1223 & 1224 stoere klassiekers

Railhobby 193 verspreid met 30 miljoen exemplaren



Fotogenieke spoorbaansluitingen

Railhobby 194 verspreid met 30 miljoen exemplaren



Vrachtschip Helena van Artitec

Railhobby 195 verspreid met 30 miljoen exemplaren

Bestel via www.hobbyou.nl/railhobby

28



Reportage: Beamish openluchtmuseum

A trip down memory lane en een rondje nostalgie. In de brexit-reeks brengt Dick van Beek ons terug in de tijd

10 Uitgelicht: Snajdr vrachtwagens

Het hier onbekende Tsjechische atelier heeft een aantal opmerkelijke vrachtwagens uitgebracht, anno tijdperk II.

18 Baan in beeld: Bahnmeisterei, schaal 1

Het sporenplan is door Ernst Jorissen eenvoudig gehouden, maar de vele minutieuze details bevestigen de stelling 'less is more'.

24 Uitgelicht: NS 1300 Artitec

Chris van Diesen analyseert twee Berlijns-blauwe en een geelgrijze huisstijloc en geeft een tip voor demontage van de kap.

36 Doen: Tulpen en bomen

12.000 tulpen creëren Ilona Ederveen, Miranda van Ommeren en Ton de Mooij van de Railclub Utrecht. In HO, met de hand gesoldeerd en geschilderd.

42 Uitgelicht: NS Traxx in 1:160

De tweede oplage van de geelblauwe NS Traxx - met ander locnummer - uitgelicht. Tijdperk VI.

44 Doen: Bw Rottweil

Duitslandkenner Guus Ferrée bouwt de door Märklin uitgebrachte lasercut HO-loc-loods van het voormalige stoomdepot.

50 Reportage: HSB-motorwagens

Ook in de vakantiemaanden blijven de tweeeassige motorwagens en Combinotrams op het meterspoornet in de Harz een trekker.

56 Railtest: Vectron Flying Dutchman

De honderdste Vectron van ELL kreeg een speciale outfit: the Flying Dutchman, from port 2 port, Rotterdam - Constanta. Door Märklin en Trix naar HO vertaald.

66 Historie: Mijn opa seinwachter

Hans van de Ven ging achter het verhaal aan van een foto van zijn opa als seinwachter. Een speurtocht met opmerkelijk resultaat.

78 Doen: Interieurs in huizen

In deel 2 plaatst Edward van den Berg de binnenmuren en zorgt voor de interieurverlichting.

... en de rubrieken

12 Rail Actueel
33 Column door Paul Bender
61 Railnieuws
71 Railpers
72 Modelnieuws
82 Preview Railhobby 413 (= special Over buitenlandse banen) & 414 (= 2019/07)

6



Techniek: ex HSM-bagagewagen
Thonis van der Weel gaat aan de slag met een messing bouwkit van MK modelstudio, met lijm.

62



Modelspoorder Chris van Diesen belicht vier van de door Artitec uitgebrachte vrachtwagens, waaronder de militaire YA-4400.

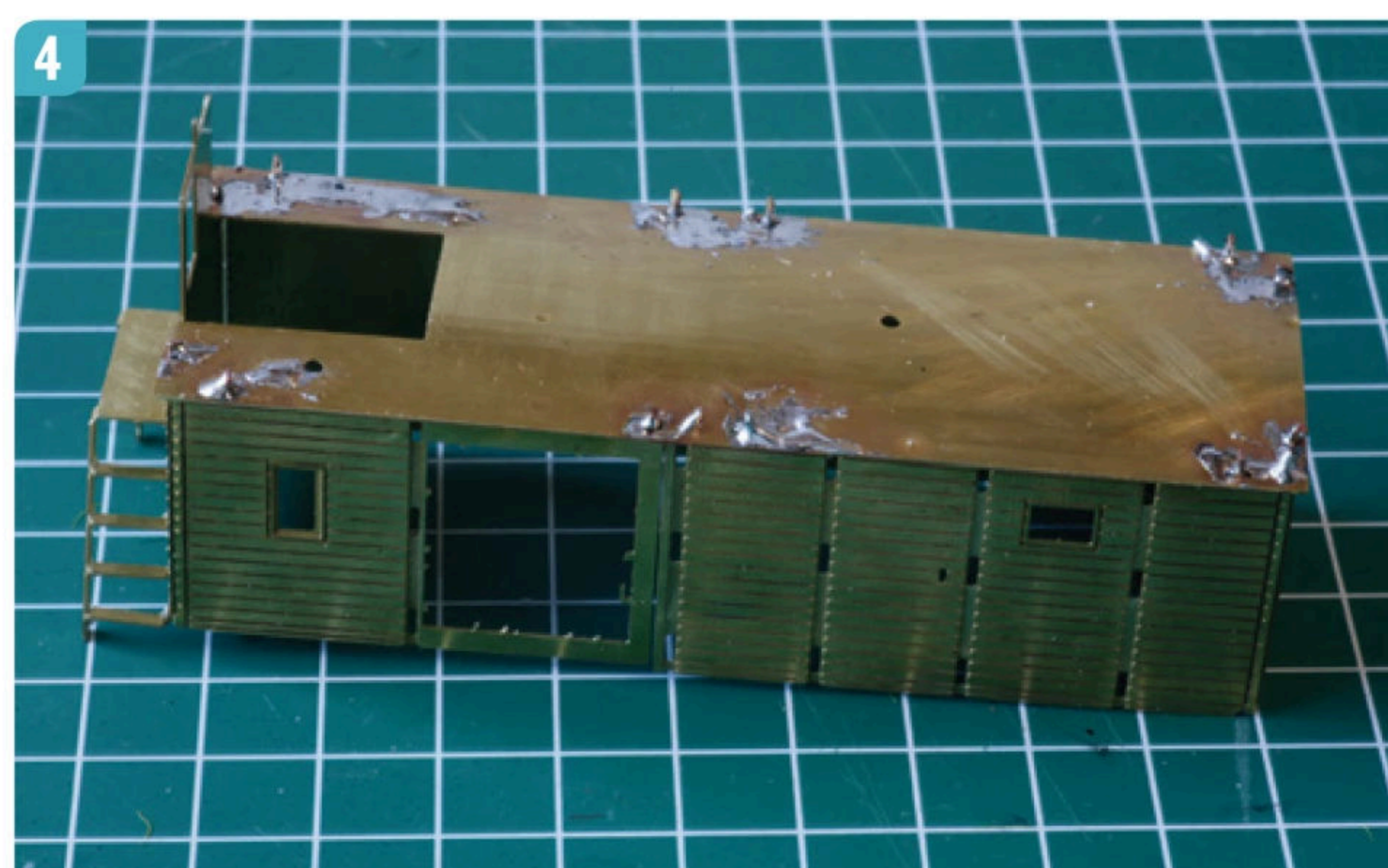
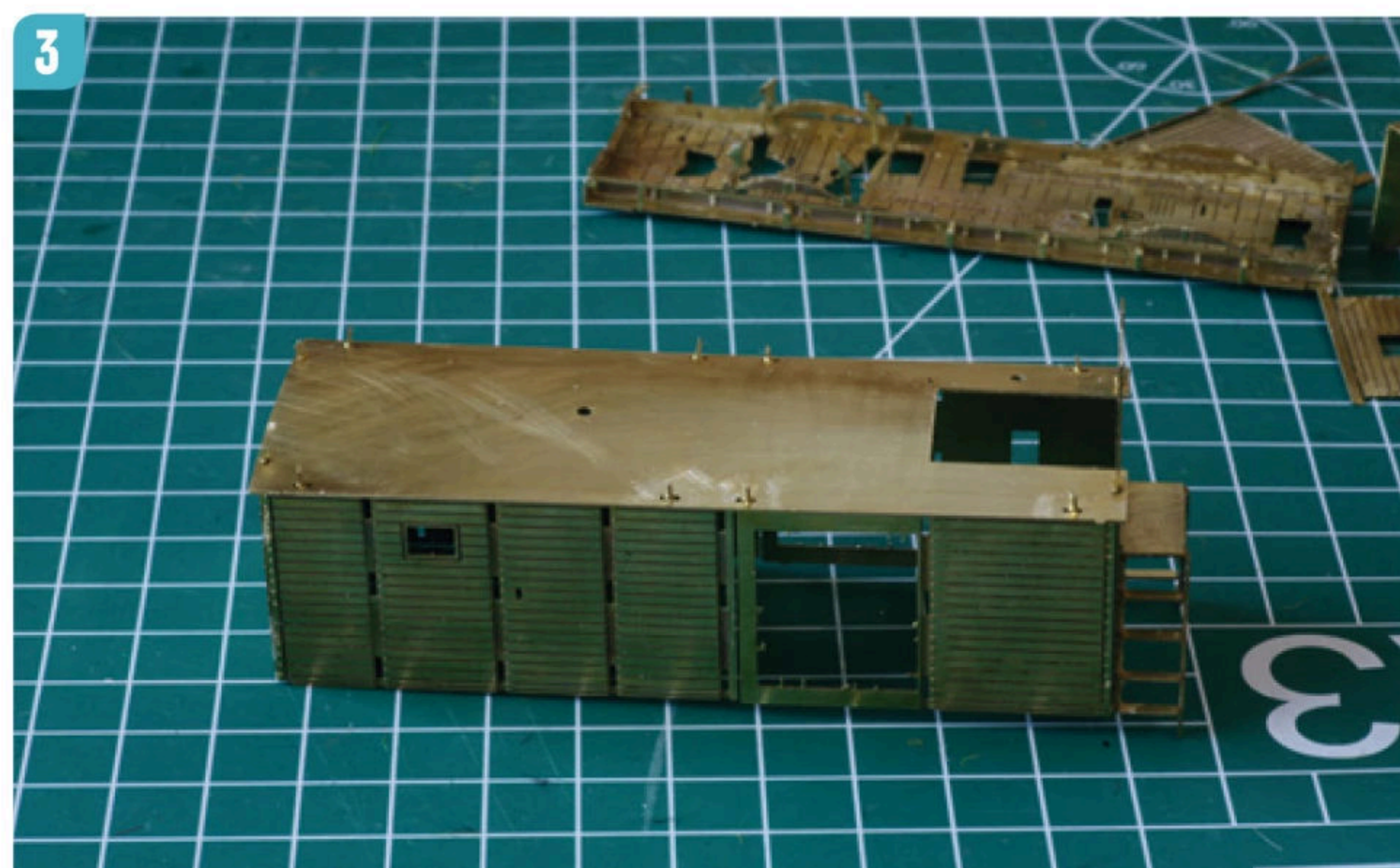
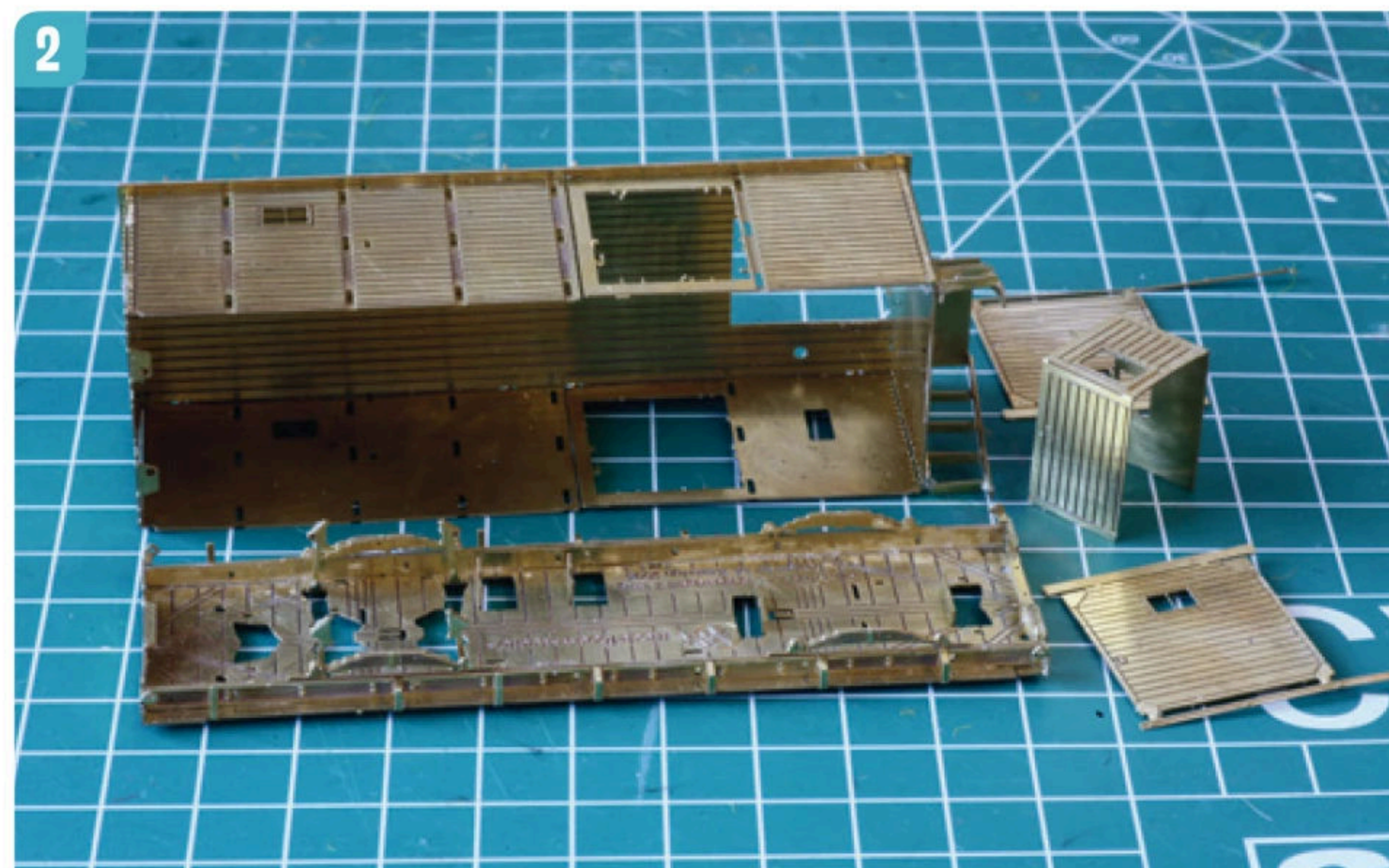
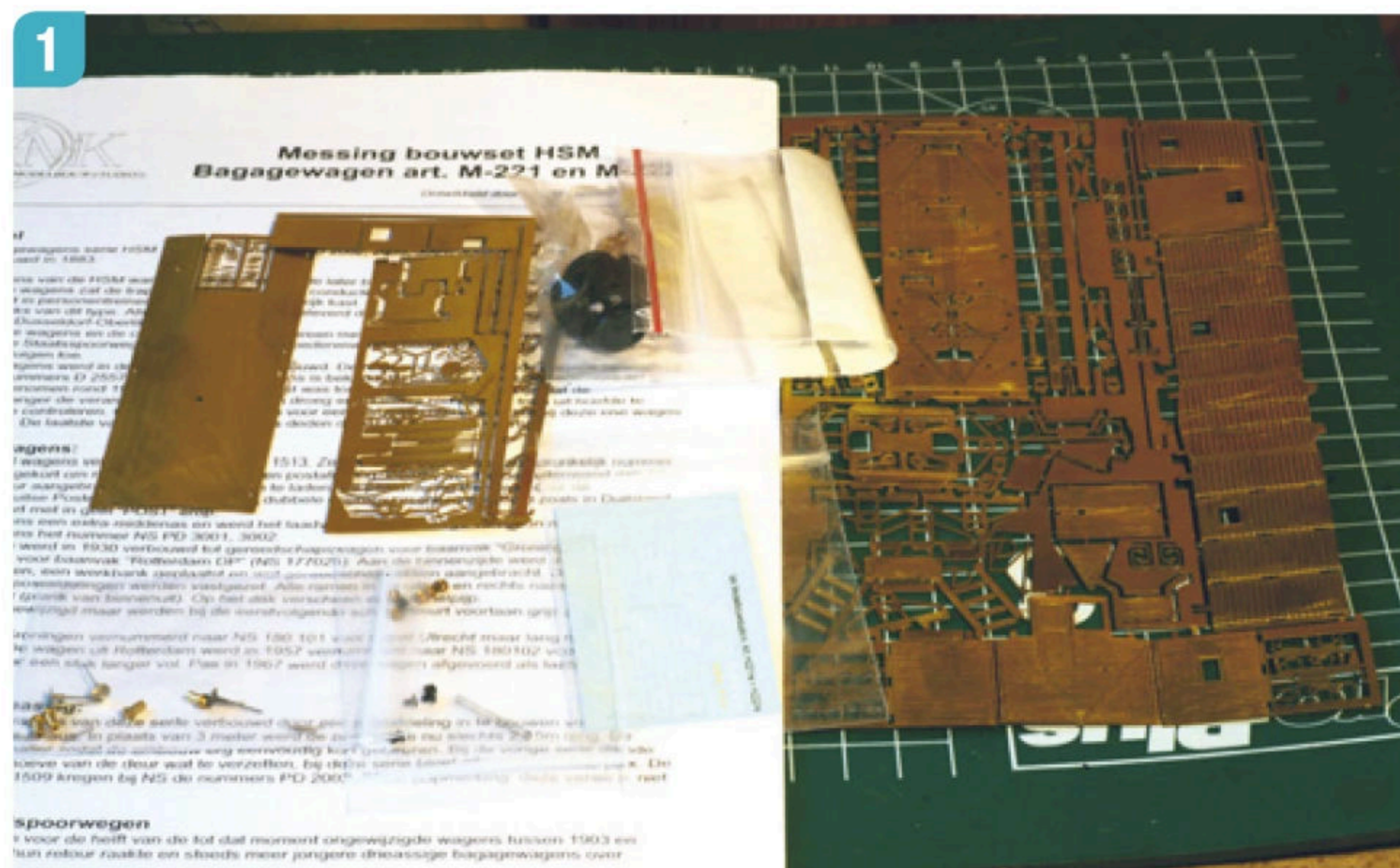
LIJMEN GAAT OOK

Ex HSM-bagagewagen in messing

De liefhebber van Nederlandse modellen uit vroegere tijdperken is doorgaans aange-
wezen op messingbouwdozen. In een eerder nummer van Railhobby liet Thonis van der
Weel zien dat het solderen daarvan geen heksentoer is. Omdat er zeker modelbou-
wers zijn die zich bij deze methode niet thuis voelen, gaat Thonis de bouwkit van de
HSM-bagagewagen van MK modelbouwstudio niet solderen maar lijmen. Leest u mee
voor zijn ervaringen.

Daar een HSM-bagagewagen goed is te combineren met eerder
door mij gebouwd tweeassig materieel leek mij dit een goede
keus. Net als bij een te solderen exemplaar beginnen we met

het schoonmaken, dan wel opruwen van de etsplaten, zodat de
lijm en de verf straks beter houden. Ik gebruik hiervoor een glas-
vezelstift, maar schuurpapier 600 gaat ook. Pas op dat de ets-

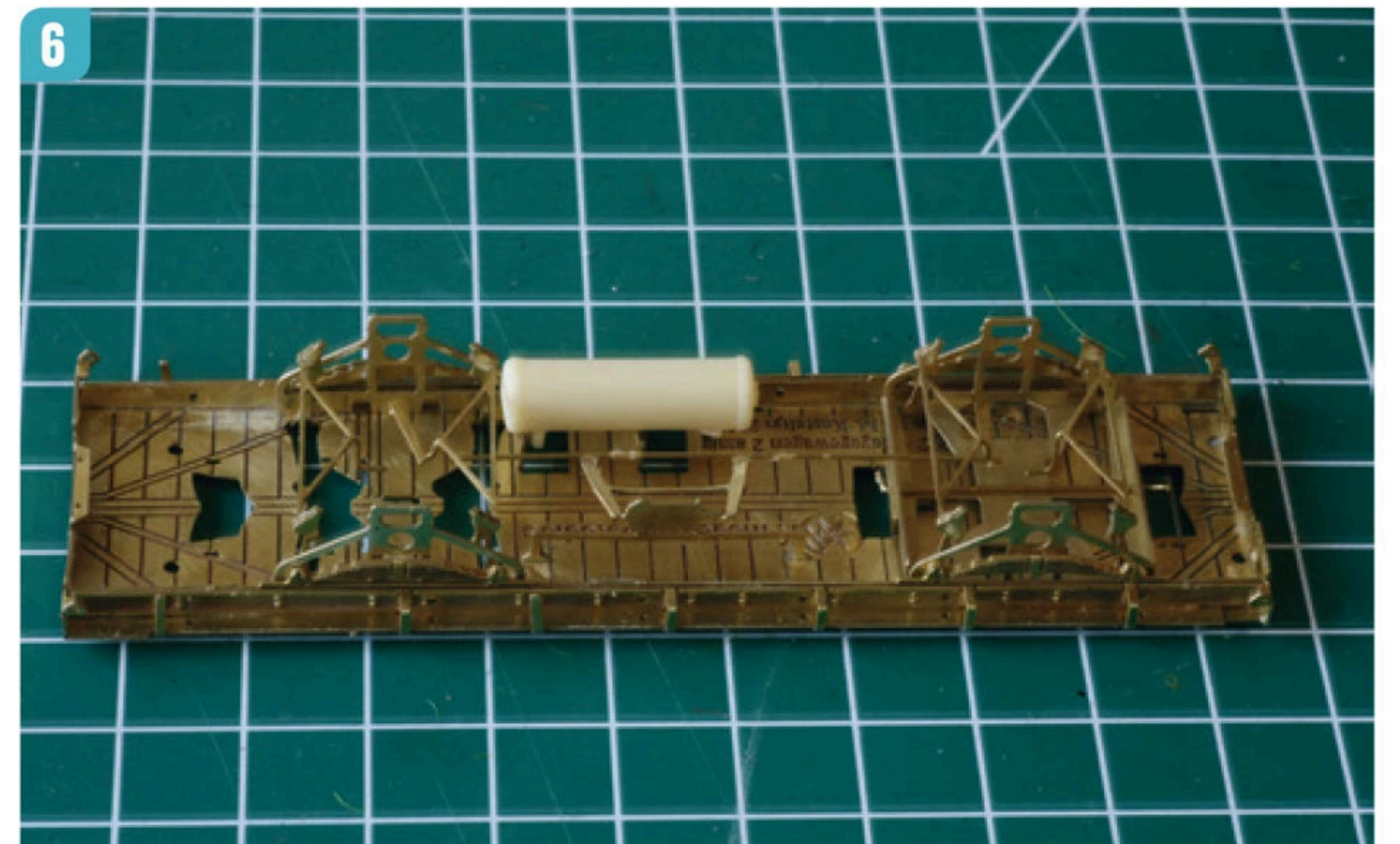
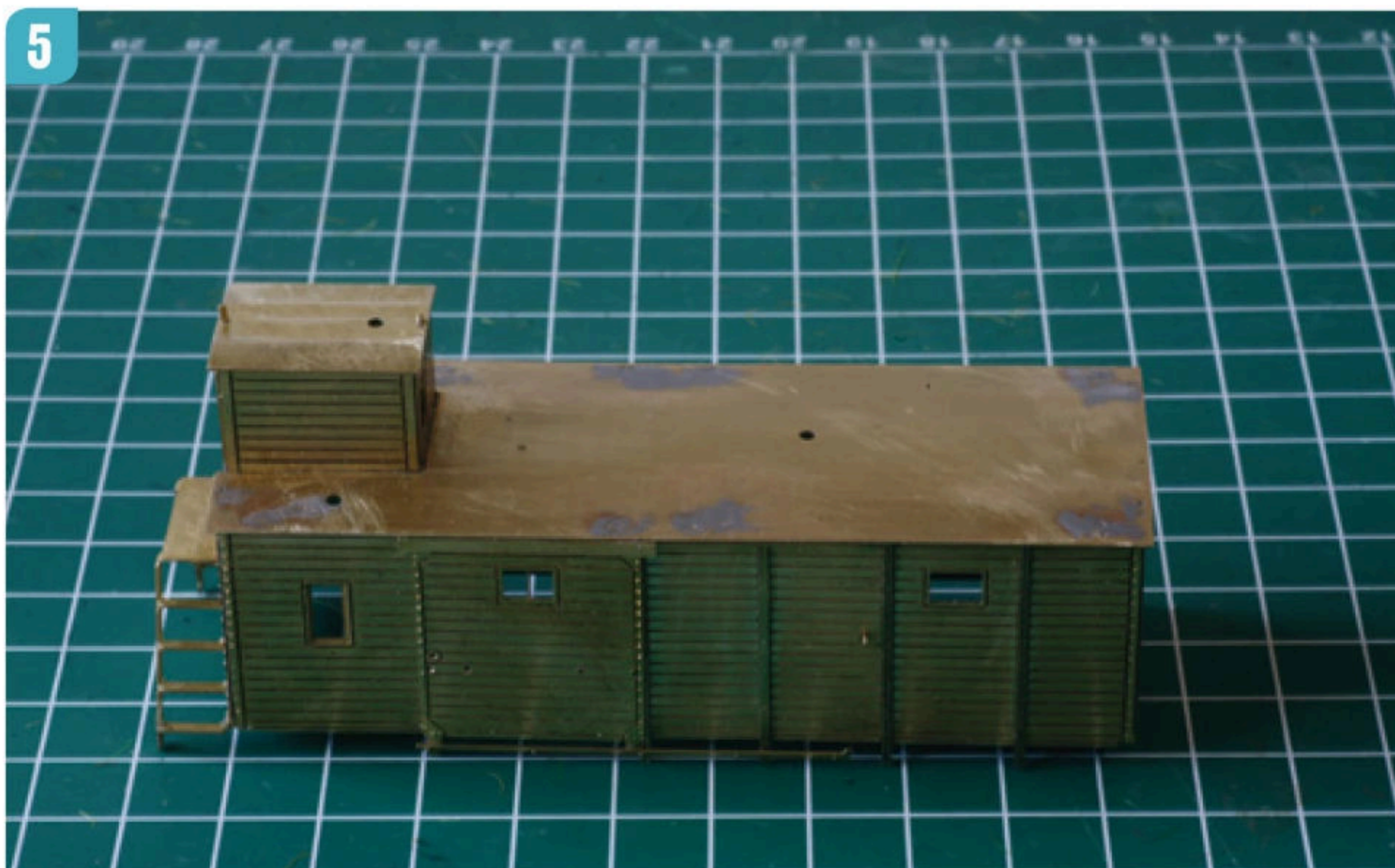




Bagagewagens werden doorgaans direct achter de loc geplaatst.

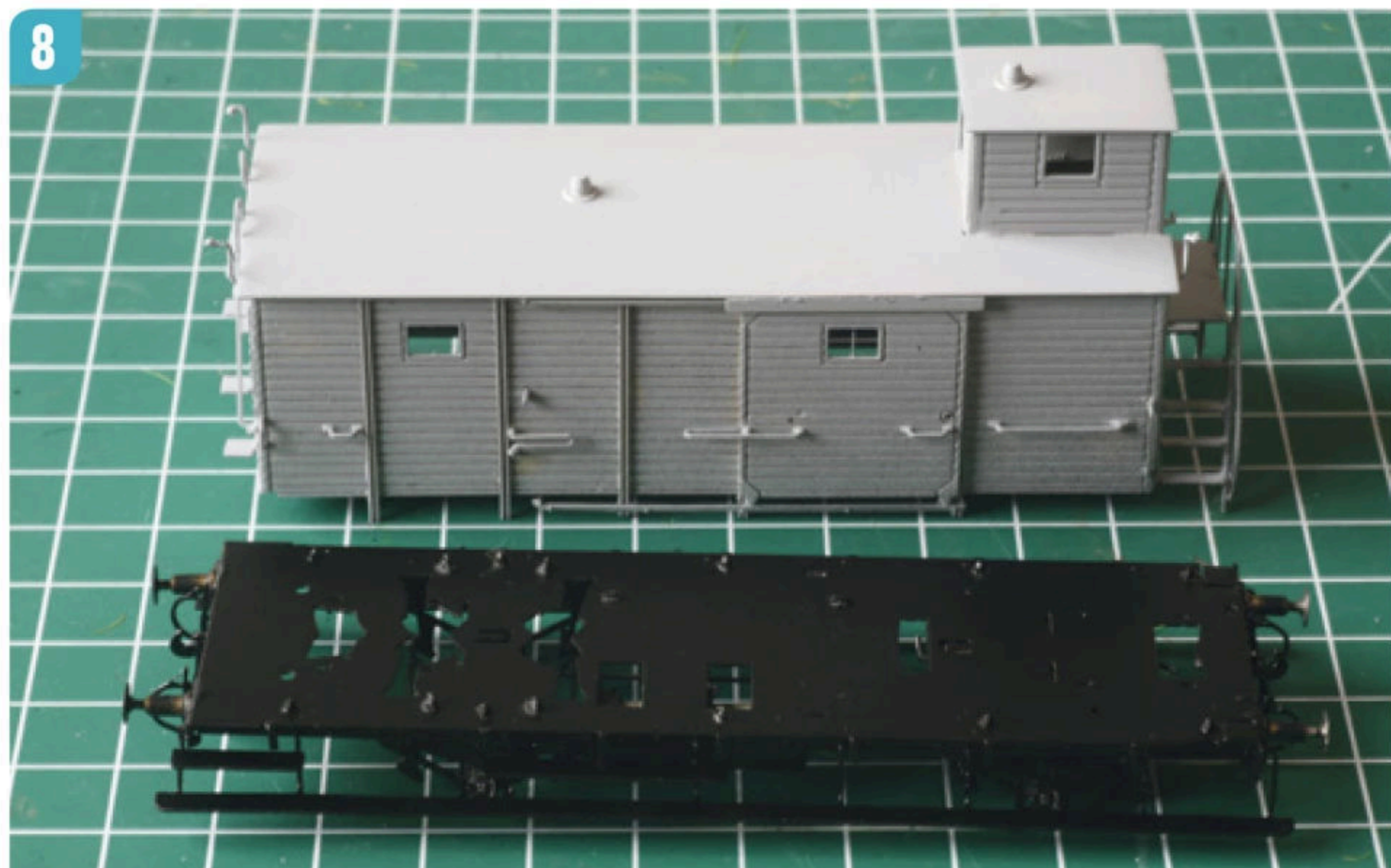
plaat niet beschadigt, want eenmaal ontstane vouwen zijn niet meer te corrigeren. Na bestudering van de meegeleverde hand-leiding is het handig om van de door u gekozen versie van de

bagagewagen zoveel mogelijk gegevens te verzamelen. Foto's in boeken of van het internet zijn vaak een belangrijk hulpmiddel om een model accuraat te bouwen. Helaas zijn van materieel dat

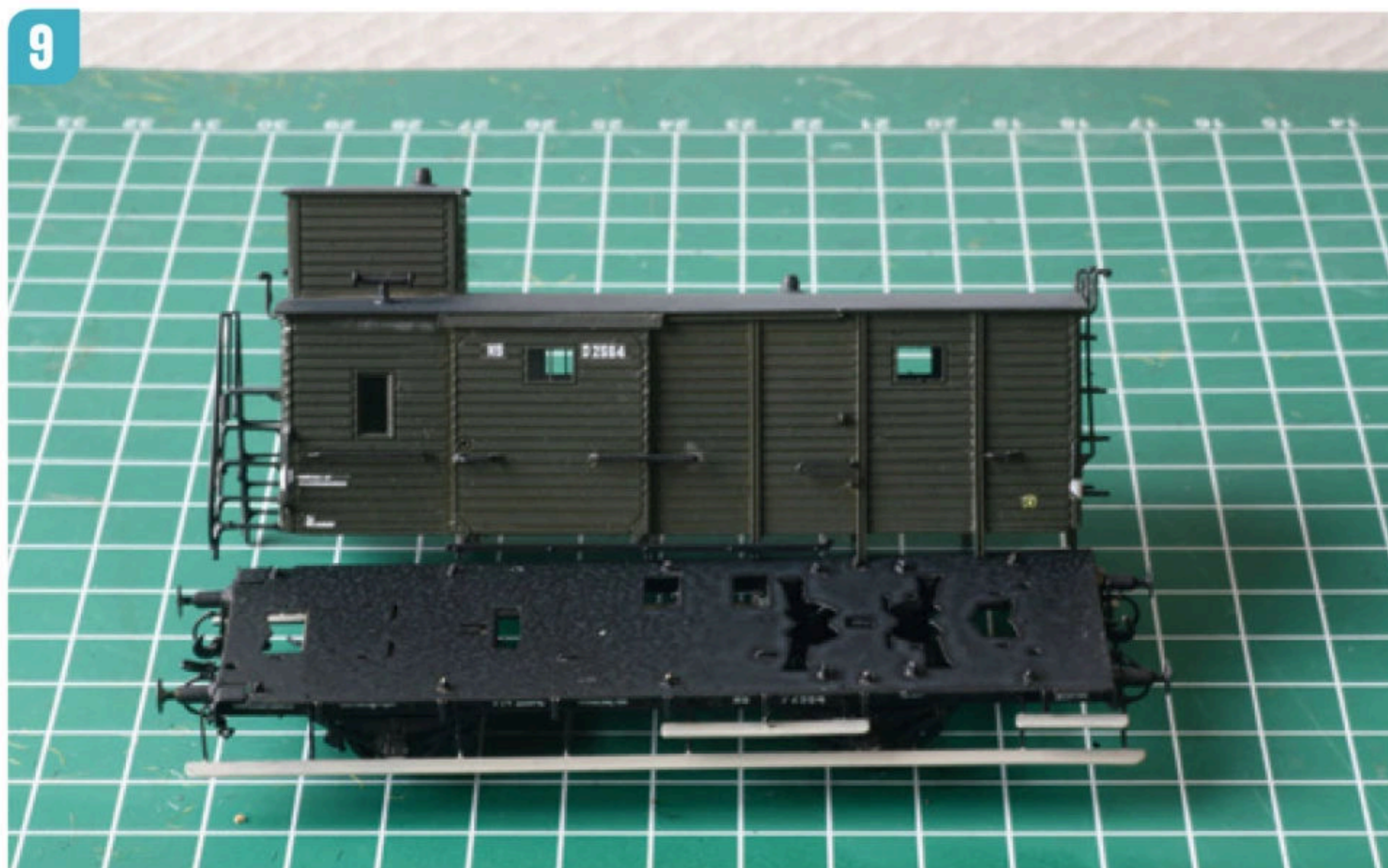


- 1.** De inhoud van het bouwpakket is overzichtelijk. Van veel kleine onderdelen zijn extra's in de etsfret opgenomen.
- 2.** De hoofdonderdelen zijn snel in elkaar gezet.
- 3.** Door de daklippen een kwartslag te draaien worden de zijwanden gefixeerd.
- 4.** Als de lippen met lijm of soldeer zijn vastgezet en de gaten zijn gevuld kunnen de lippen worden vlakgevlid.
- 5.** Het dak is glad afgewerkt.
- 6.** Het onderstel is een wonder van vouwtechniek.
- 7.** Alle details zijn aangebracht en het dak is geplamuurd.

8



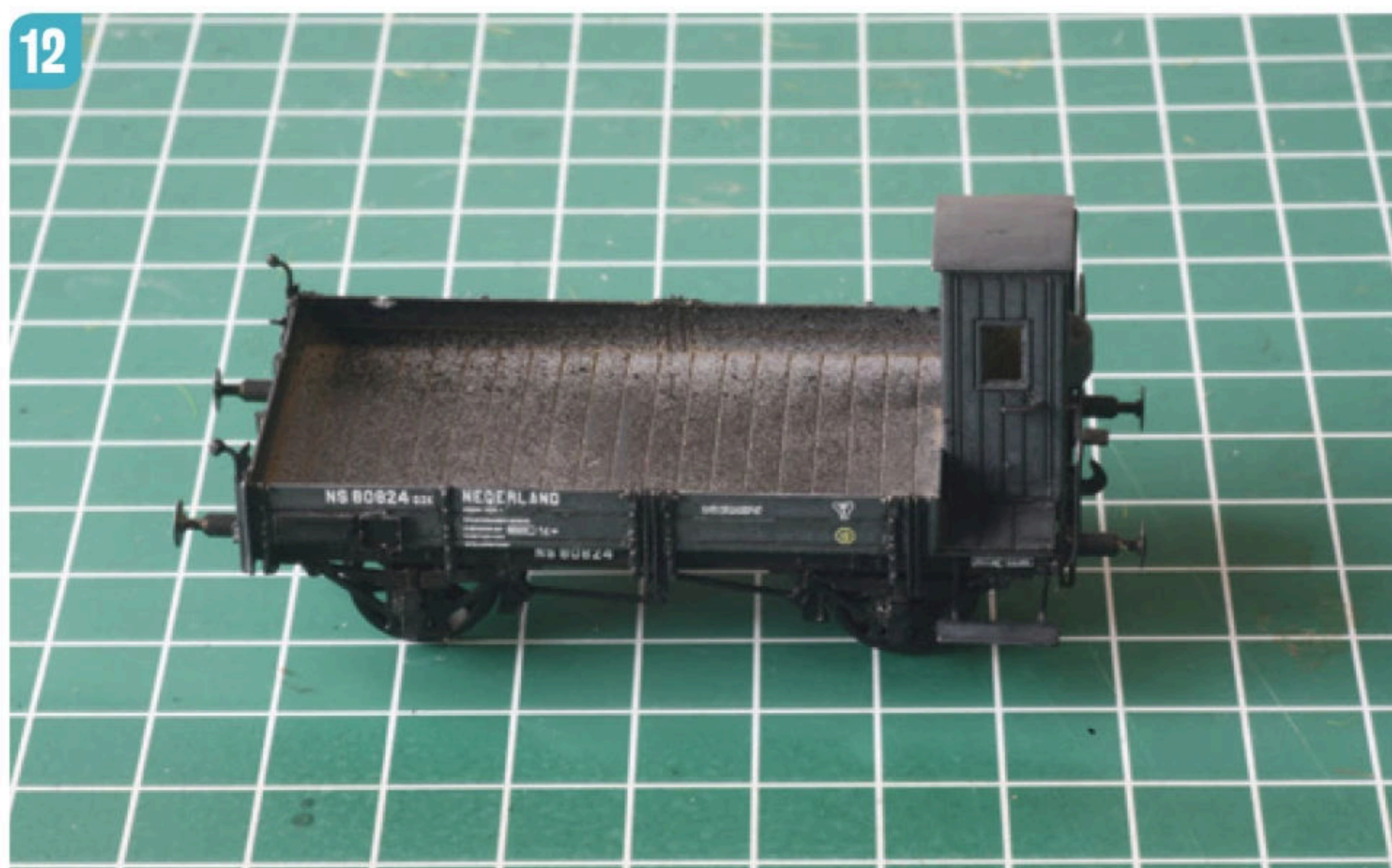
9



10



12



al lang van de rails verdwenen is doorgaans weinig gegevens te vinden, zo ook van deze bagagewagens. In de handleiding staan echter foto's van gebouwde modellen en een foto van een exemplaar dat als werkwagen nog langere tijd heeft bestaan.

ETSPLAAT

Na de etsplaat te hebben gereinigd, drukken we de klinknagels met een stompe naald door. Hiertoe klemde ik de naald in een boorhouder (pin vice) om voldoende kracht te kunnen zetten. Dit is ook het moment om alle gaten te boren waar straks handgrepen en dergelijke gaan komen; helaas waren bij mijn etsplaat de daartoe van binnenuit voorgeëtsde gaten niet aanwezig. Dit heb ik opgelost door voor iedere greep één gaatje te boren en van het andere eind de bevestigingslip af te knippen. Zo passen de onderdelen altijd en het losse eind laat zich met heel weinig lijm, aangebracht met behulp van een dunne metaaldraad, goed fixeren. Ik boorde de gaten pas toen de bak in elkaar zat, maar het boren voor de montage is misschien handiger. Als de wanden aldus zijn voorbereid, kan de wagenbak worden gevouwen en met de lippen aan het dak worden bevestigd. Deze verbindin-

8. De wagenbak staat in de primer en het onderstel is matzwart gespoten. **9.** De definitieve kleur is aangebracht evenals de opschriften. Een vernislaag beschermt tegen beschadigen en maskeert de transfers. **10.** De trappen hebben een filigrein hekwerk. **11.** NS-bagagewagen D 2564. **12.** Ook deze NS-zandwagen werd geheel gelijmd. **13.** Coupérijtuig C 2229 en bagagewagen D 2564 zijn afgesteld.

gen heb ik gesoldeerd omdat het soldeer de gaten mooi opvult, maar dikke secundelijm doet het ook. Als de wagenbak goed strookt, kunt u binnen in de dakrand een rups lijm leggen om het geheel te fixeren. Pas wel op dat eventuele gaten voor grepen en sluitseinijzers niet dichtslibben. Door ook de hoeken van de bak met dikke lijm te vullen ontstaat een stevig geheel. De U-profielen laten zich met een speciale tang op maat knippen. In het Engels heet het een flush cutter; ik zou er geen Nederlandse naam voor weten. In ieder geval knipt het zo, dat nabewerking niet of nauwelijks nodig is. De profielen zetten we van binnenuit



Stationschef Rijpma wacht met ongeduld tot de loc tegen de trein zal staan.

met weinig lijm vast, daarna kunnen de deuren worden aangebracht. Het onderstel is een wonder van vouwtechniek, maar kijk goed wat de bedoeling is, want er is geen tweede kans: bij terugvouwen breken de verbindingslippen onherroepelijk af. Ook hier fixeren we de onderdelen met een beetje lijm. Handig is de aspotten aan te brengen voordat de treeplanken worden gemonteerd. De lange treeplanken brengen we zo veel mogelijk in de juiste positie om daarna de middensteun vast te zetten. Van daaruit werken we dan naar de beide uiteinden. Als de gecompenseerde as is toegepast let er dan op dat de lippen van de treeplanksteunen niet in de weg zitten. Kort in dat geval de betreffende lippen voor montage iets in. De buffers en koppelingen kunnen in elkaar worden gezet, maar het plaatsen stellen we uit tot na het verven. Dit om vastzitten te voorkomen. Aan de zijde van de trap moeten de rangeerogen aan het onderstel worden verwijderd daar anders de korte treeplank niet kan worden gemonteerd. Tenslotte plaatsen we de fijne onderdelen aan de wagenbak. Zoals gezegd is een beetje lijm aan een dunne metaaldraad de beste methode. Waar mogelijk lijmen we van binnenuit. Het hekwerk van de trap is uiterst kwetsbaar en kan het beste als laatste worden aangebracht. De buffers en koppelingen monteerde ik na een eerste verflaag. Pas op bij het vastlijmen van de verende buffers, het zou zonde zijn als ze niet meer ingedrukt kunnen worden. Overigens lost secondelijm op in aceton, goed te weten als uw vingers onverhoopt aan elkaar zouden plakken.

STANDGROEN

Voorafgaande aan het schilderen moet het model worden gereinigd en waar nodig van lijmresten worden ontdaan. Het ontvetten doe ik met wasbenzine, daarna volgt een eerste laag primer zodat eventuele oneffenheden zichtbaar worden. Na deze te hebben verwijderd, volgt weer een dun laagje primer. Het frame

spuiten we met een spuitbus matzwart, daarna kunnen de buffers en koppelingen worden geplaatst. Een beetje verf brengt ze op kleur, zonder ze onbeweeglijk te maken. De wagenbak spuiten we met de airbrush standgroen. Ik gebruikte acrylverf van Oesling Modellbau, verdund met spiritus. Het dak maakte ik met een penseel wat onregelmatig donkergrijs en alle handgrepen en dergelijke zijn met een fijn penseel gezwart, de gastank en treeplanken grijs. De transfers zijn met veel water en een penseel op hun plek gebracht en na droging met weekmaker behandeld. De hoektekens voor het soort remwerk moeten met weekmaker worden aangebracht, anders laten ze zich niet om de hoekstijlen vouwen. De ruiten zetten we met KristalKlear vast, maar pas nadat de transfers en verflaag met matvernis van Valejo zijn beschermd. Om de bak op het onderstel vast te zetten zijn kleine bouten meegeleverd. Helaas kwamen bij mijn model de gaten niet overeen, zodat ik mijn toevlucht nam tot een kleine drup lijm.

Het blijkt dat ook met lijm een keurig model is te bouwen. Over de houdbaarheid van de verbindingen wil ik geen uitspraak doen, maar ik heb jaren geleden modellen gelijmd en die zitten nog steeds in elkaar. Tenslotte zal het weinig uitmaken waarmee een gedetailleerd model in elkaar zit als het een duik van de spoortafel zou nemen.

Gebruikte materialen:

Bouwdoos HSM-bagagewagen MK modelbouwstudio (artikelnummer M-221, € 65), glasvezelpotlood, boortjes in houder, kniptang, hobbymes, rond- en platbektang, vijl, secondelijm 'Zap a gap medium', pincet, spuitbus grijze primer en matzwart acrylverf, Revell Aquacolor acrylverf, penseel, Oesling acrylverf in airbrush, Valejo matvernis.

Accent op tijdperk II

Het is een merk dat bij de die-hard liefhebbers bekend is. Maar bij het grote publiek dat modelauto's verzamelt of koopt om ze een plek op de modelbaan te geven is het Tsjechische Snajdr een onbekende. Reden voor een kennismaking.

Uiteraard heeft Snajdr de focus op het eigen land gericht, op de voor- en naoorlogse republiek. Wie het merk googelt ziet verrassende modellen. Auto's en vrachtwagens die in het westen van Europa nauwelijks te zien waren. Met uitzondering van producten van Vomag, een fabriek in de Duitse stad Plauen, Sachsen. Vomag leverde in 1929 een 5-tons truck die ook erg populair was bij nutsbedrijven. Gemeentereinigingen gebruik-

ten ze bijvoorbeeld bij het ontstoppen van putten van riolen of om fecaliën op te zuigen. Snajdr biedt een 1:87-model van het nutsbedrijf uit Plauen. Het gaat om een handgemaakt model dat diverse apart aangebrachte details heeft zoals geëtste spiegels, lampen en aan de zijkant van de ketel een paar afvoerslangen. Net als bij het grote voorbeeld zit het stuur van dit soort wagens aan de rechterkant. Prijs € 37. De charme is dat je kunt zien dat



De Vomag SLR 638 haalt bij de nieuwe brouwerij fusten op. De ambulance links is van Roskopf.



Vomag SLR 638 en de 5-tons truck voor de afvoer van mest.



De SLR 638 is een typische truck uit tijdperk II.



De Vomag P30 van Snajdr is een opmerkelijk model.

het met de hand is geschilderd. Het ziet er dan net weer wat anders uit dan een 'confectiemodel'. Wat minder gelikt. Nog een onderscheid ten aanzien van grootseriemodellen: bij de verpakking wordt gebruikt gemaakt van dik papier met een verwijzing naar chocolade. Een veelzeggend aspect over de charme én de eenvoud van dit merk. Aan artikelnummers wordt overigens niet gedaan.

STOERE TRUCK

Snajdr voert ook de Vomag SLR 638 uit 1935, een truck met oplegger. Dit stoere model (€ 48) heeft een paar aardige details, zoals een geopend bovenraam aan de voorkant en een geëtst rooster achter de cabine. Deze diesel, in gebruik bij de Holsten Brauerei (opgericht in 1879) uit Hamburg maakt reclame voor Grenzquell Pilsner. Tijdperk II.

3D-PRINT

Een andere vrachtwagen is de Vomag P30, een oudje dat tussen 1919 en 1927 werd gebouwd en ook door Nesseldorf, de latere Tatra-fabriek in Tsjechië, werd geleverd. Het 1:87-model heeft een linnen kap op de open cabine en een bijpassende huif die in 3D-print zijn vervaardigd. De beide stijlen aan de voorkant waarmee de huif is bevestigd geven dit model een aparte uitstraling. De achteras wordt door kettingen links en rechts aangedreven, een detail dat goed zichtbaar is. Ook deze vrachtwagen is handgemaakt. Dat kun je zien aan de afwerking. Het maakt zo'n vrachtwagen net wat spannender dan een 'lopendebandmodel'. Voor de liefhebber: deze modellen zijn online onder meer te koop bij Modell-mobil Dresden.

NS: GEEN VECTRONS

NS gaat naar verluidt geen Vectrons leasen voor de dienst tussen Amsterdam en Bad Bentheim en mogelijk verder Duitsland in. Het bedrijf, dat met deze koerswijziging nog niet officieel naar buiten is gekomen, rijdt door met de huidige 1700'en totdat de DB de nieuwe Talgo-treinen in 2023 op de verbinding Berlijn - Amsterdam in gebruik heeft genomen. Ook de serie 187, de meersysteemuitvoering van de Duitse BR 187, heeft het niet gehaald. De Vectrons zijn afgefallen omdat hun energievoorziening maximaal zes rijtuigen aan kan. De IC Berlijn - Amsterdam bestaat standaard uit negen bakken. Traxx-locs inzetten die straks op de HSL worden vrijgespeeld door de instroom van ICNG-materieel dat nu in Polen wordt gebouwd is evenmin aan de orde. Die mogen niet op het baanvak Oldenzaal - Bad Bentheim rijden.-GF



De 1700'en van de NS blijven langer doorrijden voor de IC naar Berlijn dan was gepland. (foto Eric Sallevelt)



Op 17 maart 2019 passeert stel 904 Bodegraven op weg van Utrecht Centraal naar Den Haag HS. (foto Matthijs Schreurs)

VERVANGENDE ALPEN EXPRESS

Het seizoen van de Alpen Express zit er weer op. Op zondag 17 maart keerde de laatste trein terug uit de Alpen. Wegens werkzaamheden tussen Haarlem en Leiden

kon de trein niet naar zijn eindbestemming Den Haag HS rijden. De onder licentie van RailExperts rijdende Plan V 904 van Stichting Mat'64 bood uitkomst. Een deel van de trein was gereserveerd voor de reizigers

uit Oostenrijk, een ander deel was voor liefhebbers die de eerste publieksrit met dit historische stel mee wilden maken.-MS

EINDE UBC

Het UBC/Interbulk-containervervoer dat een paar jaar geleden weer werd opgepakt tussen Moerdijk en Chemelot in Geleen, is beëindigd. De trein reed in de beginperiode met een V100 van Captrain, later werd een 1600 van dit bedrijf ingezet. Op 31 maart reed de containertrein voor het laatst. Daar het contract voor dit vervoer over het spoor niet werd verlengd zullen de containers - waarschijnlijk - weer over de weg worden getransporteerd. Het einde van het UBC-vervoer betekende ook het einde van de carrière van locomotief 1619 bij Captrain. Deze is retour eigenaar RailRollingStock gegaan.-MS



CT 1619 passeert op 31 maart Susteren met de laatste trein naar Chemelot Geleen. 's Middags was de afvoerrit naar Moerdijk de laatste inzet van de 1619 bij Captrain. (foto Matthijs Schreurs)



De snelheid op de Kamperlijn is weer 100 km/h, hetzelfde toen Buffels 3449+3446 op 9 juli 2016 's-Heerenbroek passeerden. (foto Myron van Ruijven)

KAMPERLIJN WEER 100 KM/H

De Kamperlijn wordt teruggebracht naar een maximumsnelheid van 100 km/h. ProRail heeft opdracht gegeven om de spoorwegbeveiliging voor juli terug te brengen van 140 km/h naar 100 km/h.

Momenteel is de snelheid via een Tijdelijke SnelheidsBeperking (TSB) al verminderd tot 100 km/h, maar na juli is de beveiliging definitief zoals die in de oude situatie voor 2017 was. De spoorlijn kwam in het nieuws doordat de boven-

leidingsportalen bij een snelheid van 140 km/h door de zachte bodem te veel bewogen. Betrokken partijen schatten de kosten om de grond te verstevigen tussen de 35 en 100 miljoen euro, waardoor dit geen optie is. De maximumsnelheid op de lijn was bij het elektrificeren en vernieuwen van het spoor juist omhoog gegaan, zodat er geen tijd verloren zou gaan door de extra stop bij het nieuwe station Stadshagen, dat nog altijd niet is geopend. Het plan is om het station in 2020 te openen nadat het perron is verlengd. Door het verlengen van het perron zouden de treinen laat en hard kunnen remmen, waarbij de trein niet op een specifiek punt tot stilstand hoeft te komen. Dat zou volgens ProRail genoeg tijd moeten schelen om de stop in de dienstregeling mogelijk te maken.-MvR

RXP 1251

RXP-loc 1251 bracht op 30 maart een Duitse gezelschapstrein van Bad Bentheim naar Amsterdam en begin van de avond weer terug naar het grensstation. Aan boord een gezelschap dat in Bremen Hbf was ingestapt. Met de historische E 10 1239 reed de uit elf bakken bestaande trein via de Emslandlijn naar Salzbergen waar kop werd gemaakt. Van daaruit werd Bad Bentheim met een klein half uur vertraging bereikt. Trein 13496 werd vervolgens door de 1251 van RXP overgenomen. Die reed

onder veel belangstelling van fotografen naar de hoofdstad. De zesasser zal dit jaar buiten dienst worden gesteld omdat het einde van de keuringstermijn zich aandient. Mogelijk dat er nog een afscheidsrit met deze laatste rijvaar-

dige representant van deze serie wordt gemaakt. Bij het ter perse gaan van dit nummer werd daar door de eigenaars over gebrainstormd. Wat er na de actieve loopbaan met de loc gaat gebeuren is nog niet bekend.-GF



RXP 1251 rijdt met trein 13496 langs het buurtschap Notter richting Amsterdam, 30 maart 2019. (foto Guus Ferrée)



Strukton 303008 brengt de in de grondverf staande 1824 met een remwagen van Haarlem naar Zutphen Goederen, 12 maart 2019. (foto Koen van der Lee)

HYBRIDE 1824 VOOR STRUKTON

Strukton komt met een opvallende terugkeer van eloc 1824. De spooraanne-mer bouwt er een batterij in. Daardoor kan er straks mét en zonder bovenleiding worden gereden. Een bijzondere wending voor de 1824 die jarenlang in Amersfoort stond als plukloc voor Locon. Behalve het inbouwen van de batterij, zal de 1824 opnieuw van diverse onderdelen moeten worden voorzien en krijgt ze nieuwe wielen. Uiteindelijk verschijnt de loc in de gele huisstijl van Strukton. Het bedrijf laat weten: 'Diverse vervoerders en andere spoorbedrijven investeren in batterijtreinen en waterstofftreinen. Spooraanne-mer blijven hier bij achter. Dat komt omdat ze vaak werken op buiten dienst gesteld spoor waar de spanning van de bovenleiding is gehaald. De spooraanne-mer is dan aangewezen op diesel.' De ombouw wordt in samenwer-

king met Jacko Fijn Techniek gerealiseerd in de Strukton-werkplaats in Zutphen. De nieuwe grondverf werd echter in Haarlem aangebracht, waardoor tijdens het transport van Haarlem naar Zutphen een spookachtige trein was te zien. Strukton wil de loc in de loop van dit jaar in gebruik nemen. Het project doet denken aan de 1823 van Shunter. Het onderhoudsbedrijf in Rotterdam bouwde in 2014 een diesel-

motor in de eloc. Er werd een pantograaf van de loc verwijderd, de luchtkoeling werd verplaatst en er kwam een dubbele uitlaat op. Door alle wijzigingen bleken de tractiemotoren niet meer naar behoren te werken en werd het project gestaakt. De loc doet nu dienst als oefenobject in Wijsster.-MvR

PROBLEMEN HSL OPGELOST

De vele vertragingen en vervallen treinen waarmee reizigers de afgelopen jaren op de HSL werden geconfronteerd, zullen tot het verleden behoren. Althans, die mededeling deden NS en ProRail eind maart. Aanleiding hiervoor waren de structurele softwarefouten bij de Traxx-locs. Aan het onderzoek deden ook fabrikant Bombardier en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mee. Als gevolg van de aansluitende software update steeg het aantal treinen op de HSL dat op tijd reed tot 84 procent, het hoogste percentage van het afgelopen half jaar. Verder kondigde het ministerie aan dat nog eens zestig miljoen euro wordt vrijgemaakt voor het verder verbeteren van de infrastructuur op de HSL.-GF

AMSTERDAM VERLIEST

De Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) hoeft vooralsnog niet te vrezen voor haar voortbestaan. De Raad van State heeft eind maart de bestemmingsplanwijziging ten faveure van vijfhonderd nieuwbouwwoningen en een basisschool op het Havenstraatterrein vernietigd. Volgens het hoogste rechtscollege heeft de gemeente Amsterdam onvoldoende rekening gehouden met de belangen van het Trammuseum en de Museumtramlijn. Het feit dat het nieuwe bestemmingsplan naar de prullenbak is verwezen, leidde in eerste instantie tot ongeloof bij de museummedewerkers. De fase waarbij het voortbestaan van het Trammuseum aan een zijden draad hing, is voorbij. De gemeente moet haar huiswerk opnieuw doen en daarbij recht doen aan de aanwezigheid van het museum. B en W van Amsterdam willen op het Havenstraatterrein een nieuwe wijk bouwen. In de plannen was aanvankelijk geen plek ingeruimd voor de bestaande

tramlijn. Tegen de bouwplannen gingen zowel het Trammuseum als de tramremise Havenstraat in beroep. De ge-

meente bood daarna beide organisaties een nieuweloods aan maar die locatie bleek veel te klein.-SF



De Elektrische Museumtramlijn Amsterdam hoeft zich voorlopig geen zorgen te maken over het voortbestaan. (foto Hans Koning)

STADSKANAAL

Na een jarenlang durende aanloop is de kogel eindelijk door de kerk: de trein Groningen - Veendam gaat vanaf 2025 doorrijden naar Stadskanaal. De provincie Groningen, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), museumspoorlijn STAR en treinvervoerder Arriva sloten daartoe een akkoord. Tussen Veendam en Stadskanaal wordt gebruikgemaakt van het bestaande

spoor dat eigendom is van de STAR. Het museum ontvangt 1,5 miljoen euro voor de spoorlijn en de grond, geld dat de STAR goed kan gebruiken. Voor de sanering van de lijn Veendam - Stadskanaal heeft het ministerie 62,8 miljoen euro gereserveerd. De werkzaamheden beginnen medio 2022. Een rit Groningen - Stadskanaal zal zo'n 41 minuten duren, mocht er een sneltrein komen dan is de reistijd 34 minuten. Tussen

Veendam en Stadskanaal blijft ruimte voor historische treinen van de STAR. De hoop is dat de spoorlijn later zal worden doorgetrokken naar Emmen, waardoor de directe verbindingen Groningen - Almelo - Enschede (Nedersaksenlijn) en Groningen - Coevorden - Bad Bentheim mogelijk worden. Daarmee zou een lang gekoesterde wens van de Bentheimer Eisenbahn in vervulling gaan, zo bleek dit voorjaar tijdens een goed bezochte discussieavond in Ter Apel waar ook gemeentelijke en provinciale bestuurders voor waren uitgenodigd.-GF



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

ONTSPORING

Op 14 maart ontspoorde DB Talent 644 056 rond 20.30 uur in Enschede door een over het spoor gevallen boom. Zo weinig schade er aan het treinstel ontstond, zo veel schade werd er aan de bovenbouw van het spoor aangericht. Er moesten 120 dwarsliggers worden vervangen. Ook een Ludmilla van de DB was aanwezig, maar de zesassige diesellocomotief kon onverrichtert terugkeren. Overigens heeft ProRail de gemeente Enschede in het verleden gewezen op het gevaar dat een aantal dicht op het spoor staande bomen kan geven. Daar is begin april verder overleg over gevoerd.-GF



BE-loc D 21 is met DB 111 059 en een meettrein onderweg bij de Koppelboer. De rit eindigt minuten later in Oldenzaal, 25 maart 2019. (foto Sevrien Ferrée)

MEETTREIN

Een meettrein van DB Netz Instandhaltung bracht op 25 maart een bezoek aan Nederland. Getrokken door dieselloc D 21 van de BE reed de meettrein, die een half uur te vroeg kwam, een enkele slag Bad Bentheim - Oldenzaal. De trein zelf bestond uit de 111 059 die als tractie naar Bad Bentheim had gefungeerd en twee rijtuigen waarvan een met stuurstand. De BE wordt met enige regelmaat gecontracteerd om dergelijke treinen naar en van Oldenzaal te rijden.-SF

BENTHEIMER EISENBAHN-1

De Bentheimer Eisenbahn schaft dit jaar een derde dieselloc G2000 aan. Directeur Joachim Berends verklaart tegenover Railhobby dat dieselloc D23 zal worden afgestoten omdat de inzet beperkt is door het ontbreken van het veiligheidssysteem PZB. Volgens Berends heeft het bedrijf in Moers een G2000 op het oog. De G2000 (met halve cabine) die eind maart, begin april bij de werkplaats van de BE in Nordhorn Süd stond, had niets met deze nieuwe transfer te maken. Het ging bij deze machine om de in 2002 gebouwde loc die door het Nederlandse bedrijf Jacko Fijn Techniek is gereviseerd voor leasebedrijf Alpha Train.-SF



BE-loc D 23 nadert met een olietrein de overslaglocatie Osterwalde, 22 augustus 2018. (foto Sevrien Ferrée)

BENTHEIMER EISENBAHN-2

Volgens de jongste planning begint de Bentheimer Eisenbahn het reizigersvervoer op 7 juli tussen Neuenhaus en Bad Bentheim. De BE heeft een onderhandse gunning gekregen met een looptijd van drie jaar waarvan door vertragingen inmiddels een half jaar is verlopen. De concessie voorziet in een uurdienst, zeven

dagen in de week. De prestatieafpraak geldt voor 330.000 treinkilometers per jaar. Op 5 maart reden de resterende drie Lints-VT 112, 113 en 115 als trein DLr 92052 van Beddingen nabij de fabriek van Alstom naar Bad Bentheim. In Salzbergen moest de trein die werd bevolkt door lokale bobo's, bijna een half uur wachten omdat in Bad Bentheim

spoor 3 niet vrij was, het spoor vanwaar de BE van en naar Neuenhaus rijdt. De drie Lints reden vervolgens naar Coevorden waar ze achter een hoog hek werden gestald, beschut tegen graffitispuiters. Hier staan ook de VT 111 en VT 114 die eerder naar het enige graafschap in Duitsland werden overgebracht.-GF



HSB-loc 99 7243 rijdt met een trein naar de Brocken door het Drängetal. (foto Eric Salleveld)

ARRIVA IN ETALAGE

Het moederbedrijf Deutsche Bahn doet noodgedwongen dochterbedrijf Arriva in de verkoop. De DB heeft door de zware verliezen bij DB Cargo een nijpend gebrek aan liquide middelen. Arriva, dat in totaliteit enkele honderden miljoenen euro's per jaar binnen brengt, zal vermoedelijk een bedrag van zes miljard of meer moeten kosten. In Nederland rijdt Arriva onder meer in de noordelijke provincies. Op de Stadler-treinstellen staat behalve het eigen logo ook dat van de DB. Arriva is als spoorwegbedrijf verder actief in onder meer Groot-Brittannië, Denemarken, Zweden, Polen en Portugal.-GF



HSB-loc 99 7243 rijdt met een trein naar de Brocken door het Drängetal. (foto Eric Salleveld)

VW-importeur Pon. Delta Rail gebruikt voor deze transporten, die in de regel op zondagen zijn gepland, elektrische locs van de serie 143. Een aantal is gehuurd van DB Cargo. Dat bedrijf stopte op 9 oktober 2018 met de exploitatie van deze oorspronkelijk door de Deutsche Reichsbahn ingezette machines. De 143 050 en 143 145 behoren daartoe. Verder zet Delta Rail de 243 559, 591 en 972 in. Deze locs hebben niet alleen het oude DR-nummer teruggekregen maar zien er in hun voorkomen ook als authentieke Reichsbahn machines uit.-GF

DELTA RAIL

Met enige regelmaat vervoert de particuliere Duitse vervoerder Delta Rail autotreinen van Frankfurt/Oder naar Bad

Bentheim; RFO verzorgt de verdere rit naar Amersfoort. De treinen zijn beladen met VW Crafter bestelbussen die in Polen zijn gemaakt en zijn bestemd voor

MINDER STOOM HSB

Voor het eerst in het bestaan van de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) heeft het bedrijf het mes gezet in de stoomtractie op de verbinding naar de Brocken, de enige winstgevende lijn van het bedrijf. Met ingang van de nieuwe zomerdienstregeling op 27 april wordt de trein die om 13.25 uur uit Wernigerode vertrekt en om 15.30 uur de Brocken bereikt, gereden door een dieselloc van de serie 199.8. Daar komt bij dat deze trein alleen in de perioden 25 mei-1 juni, 8-19 juni, 29 juni-18 augustus en van 28 september tot 26 oktober rijdt. De zomerdienst eindigt op deze laatstgenoemde dag. De stoomtrein vanuit Nordhausen (vertrek 10.24 uur) naar de Brocken blijft wel gehandhaafd. Verder rijdt net als vorig jaar in het Selketal de tweede stoomtrein (donderdag-zaterdag) als diesel.



HSB-loc 99 7243 rijdt met een trein naar de Brocken door het Drängetal. (foto Eric Salleveld)

De redenen voor deze niet geheel onverwachte veranderingen zijn van personele en materiele aard. Er zijn nog steeds te

weinig nieuwe medewerkers aangetrokken en niet alle materieel is inzetbaar.-ES



De remise van de tram in Woltersdorf, 28 november 2018. (foto Guus Ferrée)

TRAM WOLTERSDOF

De Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH wordt de komende 22,5 jaar exploitant van tramlijn 87 die het S-Bahn station Berlin Rahnsdorf verbindt met Woltersdorf Schleuse. De exploitatie gaat officieel in op 1 januari 2020. Het bedrijf dat nu de exploitatie verzorgt van de lijn die het bij Berlijn gelegen S-Bahn station Friedrichshagen verbindt met Schöneiche en (Alt) Rüdersdorf (lijn 88) wordt opvolger van de Woltersdorfer Straßenbahn. Het gaat bij het nieuwe contract om 249.000 tramkilometer per jaar. De nieuwe exploitant moet de opstellen en rijdend materieel van de in 1913 opgerichte Woltersdorfer Straßenbahn overnemen. Tot de trams behoren onder meer zeven motorwagens van het type Gotha T57, twee aanhangrijtuigen van het type Gotha B57, een werktram en verder alle roerende goed in de remise in Woltersdorf.-GF

Eenvoudig sporenplan in schaal 1

Het sporenplan van de spoor 1-baan van Ernst Jorissen die op het Spur 0/1 Treff in Maarn in februari 2019 werd gepresenteerd is eenvoudig gehouden, maar het grote aantal minutieus weergegeven details bevestigen de stelling 'less is more'. We nemen u mee naar de modulebaan in tijdperk IV.

Als de korte dienstrein bestaande uit zwarte dieselloco 236 113 en groene bureau-werkplaatswagen Hmb 8564 - modellen van respectievelijk Märklin en Hübner - volgens dienstregeling via het hoofdspoor bij de Bahnmeisterei arriveert, ziet opzichter Kurt van achter zijn bureau dat het depotspoor nog bezet is. Waarschijnlijk lagen de prioriteiten bij loodsmedewerker Albert weer eens elders. In afwachting van het vertrek van de diesel van de serie 260 met de onbeladen vierassige platte wagen schenkt

Kurt zich nog een beker koffie in. Het is vroeg in de ochtend en hij heeft voor vandaag niet veel op z'n agenda staan. Als de 236 de bureauwagen achteruit naar het tweede spoor heeft geduwd, zal hij met depotchef Frank de plaatsing van het armsein bij km 46.3 doornemen. Dat staat voor volgende week op de rol. De Robel-werkwagen staat al ingepland. Maar na de koffie eerst kijken hoe het met de revisie aan het sein staat. Frank kennende zullen ze daarmee zeker op schema zitten.



De laatste wasbeurt van loc 260 is alweer een tijdje geleden.

VIER METER

Het leven op de spoor 1-module speelt zich af op de strekkende meter. Of eigenlijk drie meter want de baan bestaat uit drie modulebakken, een korte black box plus een fiddle yard van 1,20 m. Bouwer Ernst vertelt: 'De baan is voor inzet op modelspoorexpo's ontworpen. De modules heb ik daarom verrijdbaar gemaakt, dat maakt het opbouwen en afbreken een stuk gemakkelijker.' Veel spoor 0- en 1-liefhebbers kennen hem als timmerman en meubelmaker van pasklare modulebakken en de solide transportkisten voor rollend materieel. Ernst vervolgt: 'Als Modellbau Atelier Ernst Jorissen lever ik op bestelling transportkisten van 12 mm berkentriplex. Daarin kunnen locs, wagens en rijtuigen in de grote schalen veilig worden vervoerd. De soms vele kilo's zware locs kunnen desgewenst zo vanuit de opengeklapte kist de baan op rijden.' Onder diverse modulebanen in Maarn blijken inderdaad de blank houten materieelkisten te staan.

Het sporenplan van de Bahnmeisterei is met twee wissels eenvoudig gehouden. Vanuit de fiddle yard voeren twee sporen onder het wegviaduct naar de baan. Vooraan ligt het door-

gaande hoofdspoor. Een wissel direct voor de onderhoudswerkplaats in het tweede spoor biedt de mogelijkheid naar het hoofdspoor over te lopen. Bij rechtstand van het wissel voert het spoor naar de goederenloods om in het depotgebouw van de werkplaats te eindigen. In Maarn eindigt ook het hoofdspoor bij het depot. De beide wissels zijn gemotoriseerd waarbij de tongen langzaam omlopen. De bediening gaat overzichtelijk via

1. De 236 passeert met een zware dieseldreun, in schaal 1 oogt het materieel imposant.
2. Diesellocc 236, een omgebouwd Märklin-model, komt op het hoofdspoor binnen. Op het viaduct een Goliath GD 750 driewielvrachtwagen.
3. DB-loc 236 113-7 arriveert met bureau- en materiaalwagen Hmb 8564 bij de werkplaats.
4. Koffiepauze in het bureaugedeelte van de werkwagen, de wagen is voorzien van een gedetailleerd interieur.
5. De loc zal de wagen over het wissel achteruit naar het tweede spoor drukken.
6. In afwachting van de komende inzet staat het werkmaterieel op het loodsspoor afgesteld.





twee wipschakelaars aan de voorzijde van de baan. De locomotieven worden - voor de fotosessie door gastmachinist les Wind - met een draadloze handregelaar bediend. les legt uit: 'De ontvanger is op de LocoNet-bus van de centrale van KM1 aangesloten. Die is gelijk aan de Intellibox, maar het vermogen is op het grotere verbruik van locomotieven in schaal 1 afgestemd.'

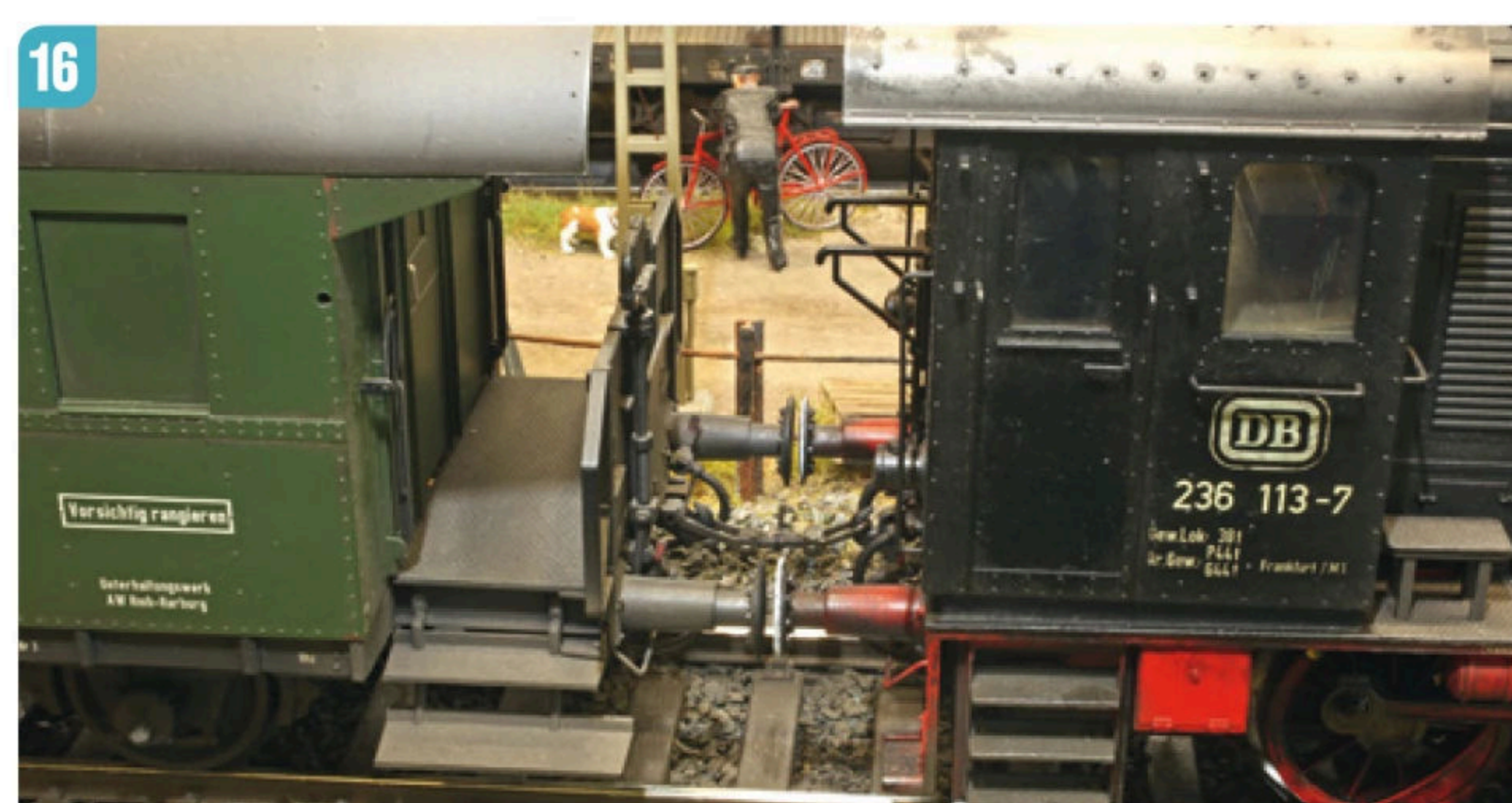
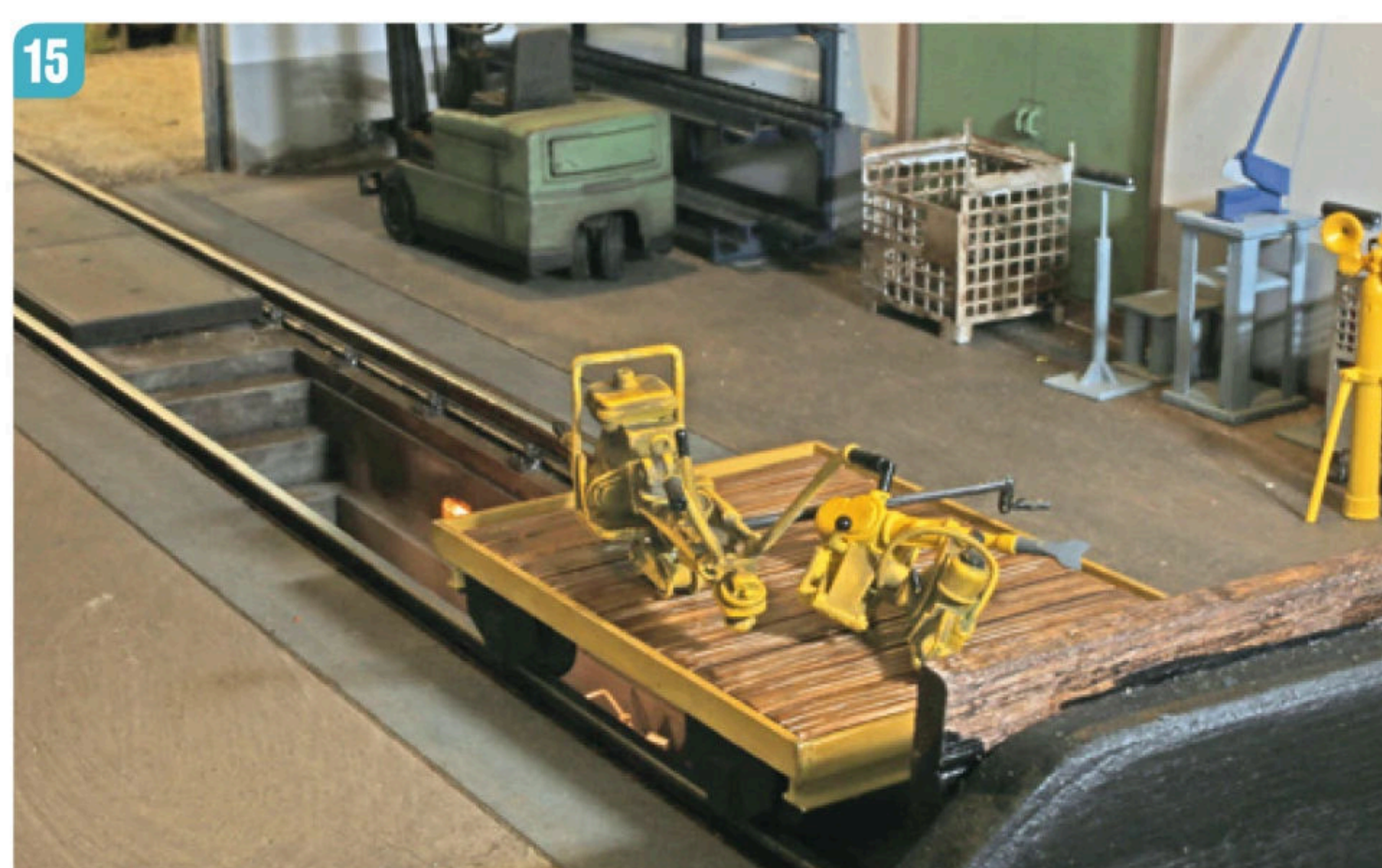
Bij de grote schalen is het gebruikelijk met een handregelaar, smartphone of tablet met de loc mee te lopen.

ROLLEND MATERIEEL

Als diesellocom 260 852-9, een model van Märklin, door les in beweging wordt gezet, wisselt het geluid van het stationair draaien



Uiteindelijk is de platte wagen voor de loods geplaatst.



van de motor via aanzetten van de loc naar het rijden met constante snelheid. Ook de vierassige zwarte dieselloc Baureihe 236 is van een geluidsmodule voorzien, maar het geluid is anders dan dat van de 260. De 236 werd bij de DB ook als dubbellocomotief ingezet; de machinistencabines werden daarbij tegen elkaar geplaatst en de combinatie kon vanuit een cabine worden

7. Voor het spooronderhoud beschikt de Robel-motorwerkwagen over een hydraulische kraan, de gereedschappen liggen op de bijwagen. **8.** De werktrein is onderweg naar de klus. **9.** DB dieselloc 260 852-9 rijdt met een platte wagen op het hoofdspoor. **10.** Loc 260 vervolgt z'n weg met de korte goederentrein over het hoofdspoor. **11.** Door de grote ramen heeft machinist Kurt een goed zicht op de baan. **12.** Langs het hek liggen diverse spoorse zaken opgeslagen, van dwarsliggers tot een armsein. **13.** Voorman Frank van de werkplaats wacht tot de goederenloodsmedewerker Albert een slok heeft genomen en ze de dag verder kunnen doornemen. **14.** In de opdracht aan het schildersbedrijf had de Bahndirectie rechthoeken genoemd, maar of ze daarmee een Mondriaan-variant hadden bedoeld? **15.** Voor klein onderhoud heeft de werkplaats een putspoor. Alle gereedschappen staan keurig langs de wand opgesteld. **16.** In schaal 1 kan de schroefkoppeling nog strakker worden gedraaid zodat het materieel echt buffer aan buffer staat. **17.** Dieselloc 236 heeft de Gs langs het laadbord geplaatst. Albert kan beginnen met laden.

18



19



20



21



gereden. Voor de lichte treinen bij de Bahnmeisterei is een enkele loc, de 236 113-7, voldoende. De tweeassige Robel-werkwagen Klv 53 met kortgekoppelde lageboordenaanhangwagen Kla 03 van Hübner/Märklin is niet gemotoriseerd. De kraan van de Rottenkraftwagen is beweeglijk uitgevoerd zodat de wagen voor baanonderhoud op de werkplek in positie kan worden gezet. Zowel de laadvloer van de kraan- als de aanhangwagen zijn op realistische wijze met diverse werktuigen en onderdelen voor baanonderhoud beladen. De werkwagen is al jaren uit de catalogus verdwenen maar op eBay nog wel te vinden. 'Alle rollend materieel beschikt over functionele schroefkoppelingen,' stelt les, 'het vastzetten en lossen doen we met een pincet. Dat vergt wat meer tijd dan bij een beugelkoppeling maar bij de Bahnmeisterei is dat van minder belang. Een zo realistisch mogelijk spoorbedrijf is het uitgangspunt.' Alle materieel is op overtuigende wijze geweardeerd. Door inzet in weer en wind vertoont het roet, oliesporen, vuil en soms een vleugje roest.

WERKPLAATS

Het wegviaduct camoufleert tevens de doorgang van de beide sporen via de black box naar de fiddle yard. De als rolbrug uitgevoerde yard telt twee sporen zodat met enige rangeerbewegingen een afwisselend spoorbedrijf mogelijk is. Op het viaduct is een Goliath GD 750 driewielvrachtwagen met open laadbak (een model van Pola) onderweg naar een klus. De goederenloods, eigenbouw door Ernst, is in halfreliëf uitgevoerd; op het laadbord staan wat pallets en kratten. In afwachting tot de volgende Gs door de 236 langs het laadperron is geplaatst, geniet loodsmedewerker Albert een korte pauze. Onder een afdak naast de loods - roken en open vuur verboden - zijn een eenassige tankaanhangwagen, enkele vaten en een voorraad kolen opgeslagen. Kennelijk wordt de Bahnmeisterei bij gelegenheid ook door stoomlocs aangedaan. Langs het hek van het loodsspoor ligt materiaal van de afdeling Weg & Werken

18. Gezien het opgeschoten gras heeft maaien bij de Bahnmeisterei geen prioriteit. **19.** Geen open vuur en roken verboden bij de open schuur. **20.** De beide sporen van fiddle yard kunnen op beide sporen van de baan worden aangesloten. **21.** Ernst Jorissen (rechts) en les Wind voor de Bahnmeisterei.

opgeslagen: drums, dwarsliggers, spoorstaven en zelfs een dubbel armsein. Achterin de onderhoudsloods, zelfbouw door Hendrik-Jan Knoop, staat een kortere materiaalwagen. De loods heeft voor onderhoud aan het materieel een putspoor; alle onderdelen en gereedschappen zijn netjes opgeruimd. Voor het beladen van de platte wagens en verplaatsen van materiaal is een heftruck beschikbaar. De achterwand van de loods is voor een goed zicht open gehouden, les demonstreert dat het dak gedeeltelijk afneembaar is. De werkplaats is een mengeling van stijlen, dat geldt met name voor de grote, veelkleurige loodsdeuren. les: 'In de opdracht van de Bahndirectie aan het schildersbedrijf werd over rechthoeken gesproken, maar of ze daar een Mondriaan-variant mee bedoelden blijft onduidelijk. Mogelijk had het schildersbedrijf een werkzoekende kunstschilder ingehuurd.' Opvallend is het zeker. Het loodsspoor wordt door een aangelicht Wartezeichen Ra 11 gezekeerd; oprijden mag alleen na toestemming van de wisselwachter. Bij de Bahnmeisterei geen sneltreinmachines en lange treinen, wel een evenveel voldoening gevend rangeerbedrijf met authentiek geweardeerde locs en korte treinen.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

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**. U leest 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 het 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 413 - Over Buitenlandse modelbanen € 9,99 met gratis verzending* | ☐ Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap voor € 9,99 |
| ☐ Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap voor € 9,99 | ☐ Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel voor € 9,99 |
| ☐ Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor € 9,99 | ☐ Railhobby 401 - Over Modelbouwtechnieken € 9,99 |
| ☐ Railhobby 409 - Neurenbergspecial voor € 9,99 | |

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

*Gratis verzending geldt alleen voor Railhobby 413 en bij bestelling voor 27 mei. 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).

De NS 1300 van Artitec nader bekeken



De NS 1300 van Artitec is uitgeleverd. Althans, het eerste deel, de andere uitvoeringen volgen met enkele weken. In de Neurenbergspecial, Railhobby 409, is een reportage over de NS 1300 opgenomen, in deze Uitgelicht neemt Chris van Diesen de loc in model onder de loep.

We behandelen drie van de vijf uitgeleverde locs, Twee Berlijnsblauwe, waarvan een met omgekeerd L-sein (1308) en een met A-sein (1310) en de geelgrijze 1315 met A-sein. De turkooise en Berlijnsblauwe versie zonder NS-logo's ontbreken in dit overzicht. We kijken hoe we de loc het beste kunnen openen en van een decoder voorzien.

UPDATES SERIEPRODUCTIE

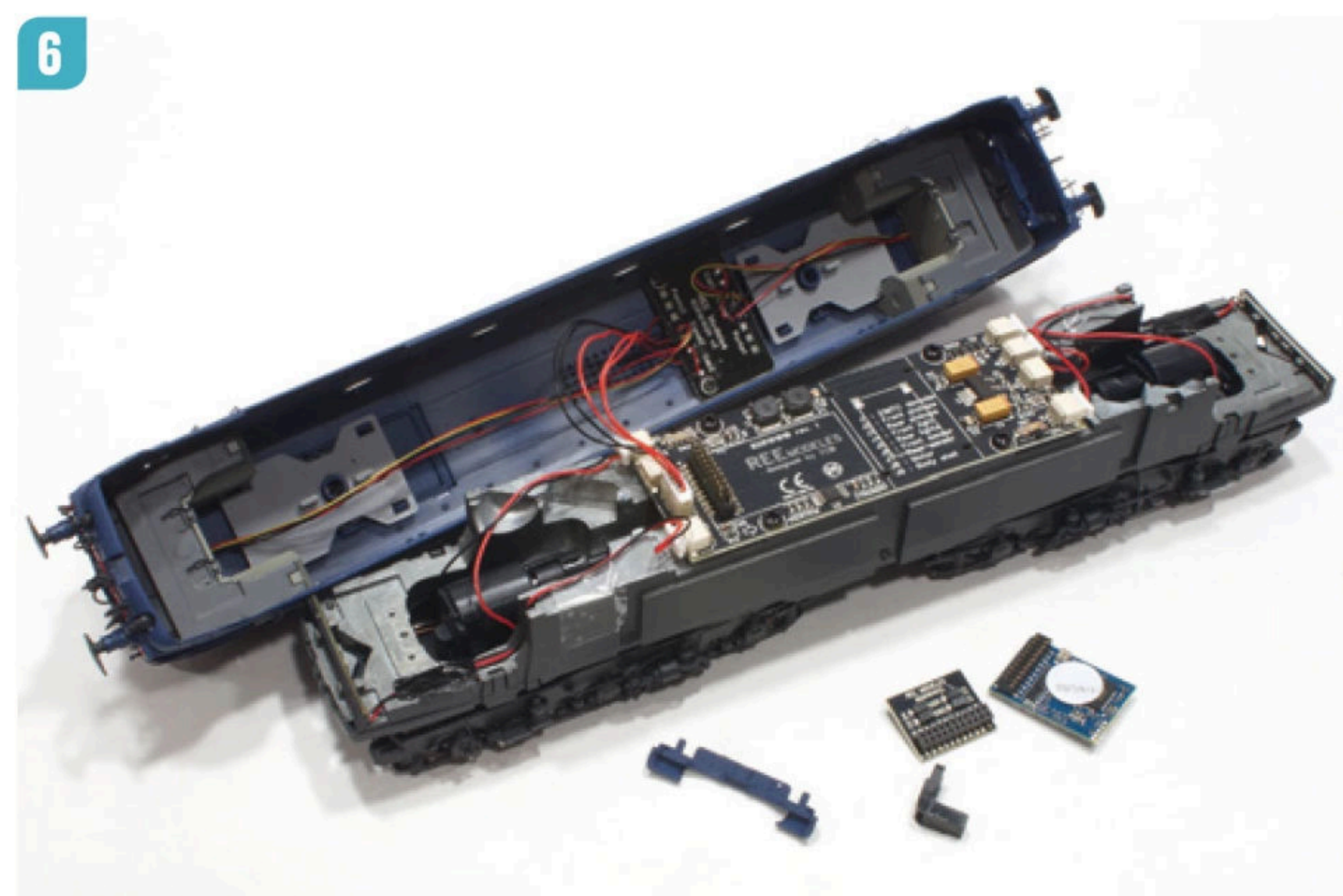
We lopen de locs in het kort na, te beginnen met de Berlijnsblauwe 1308 en 1310. Ten opzichte van de in de Neurenbergspecial getoonde preproductiemodellen valt direct op dat de nummerschilden op de fronten en flanken in veel dunner etswerk zijn uitgevoerd en de stroomafnemers van de juiste

1

2

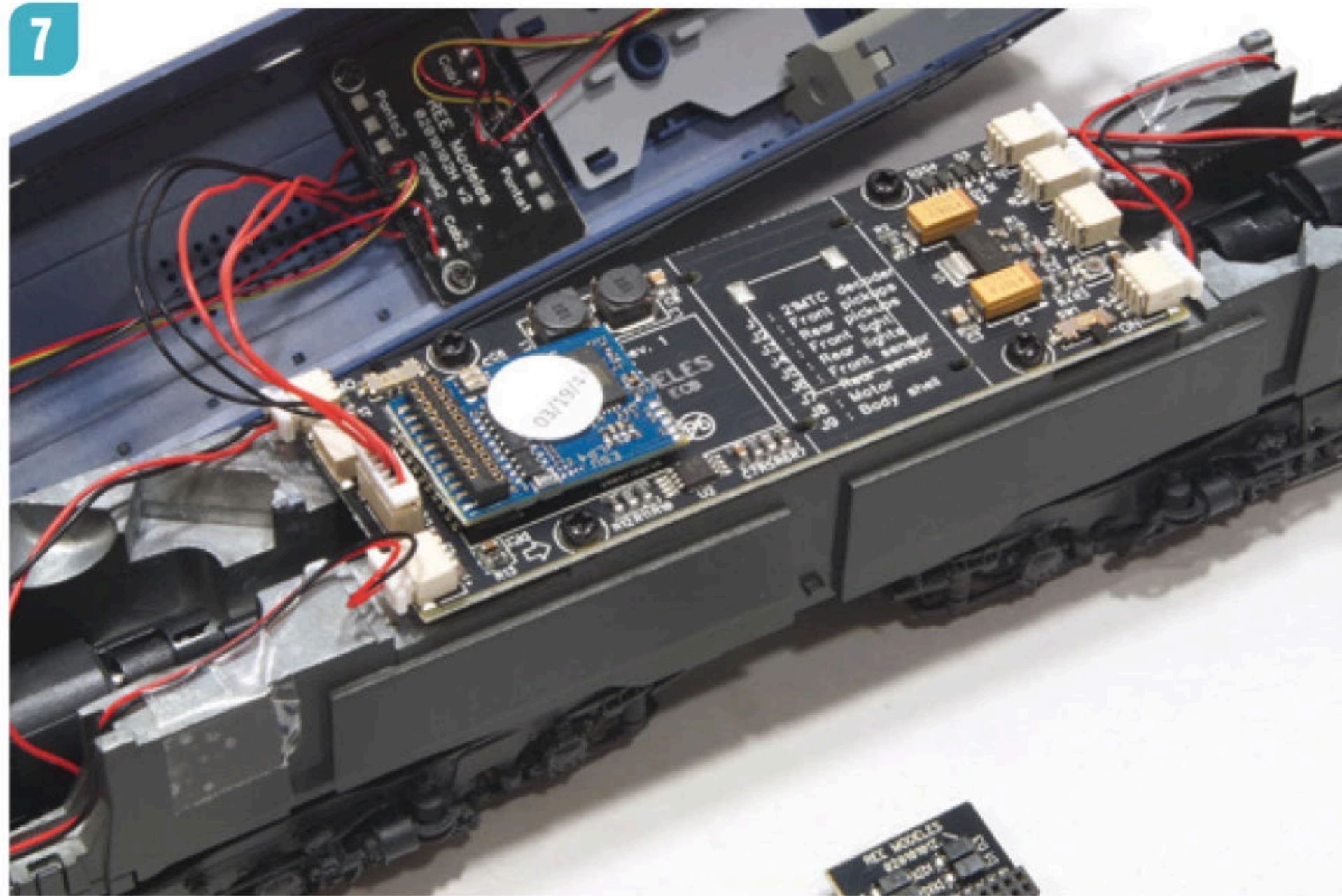



Drie NS 1300 modellen van Artitec zo uit de doos. De uitstraling is uitstekend. We zien drie imposante Nederlandse 1300-modellen.



1. De 1310 en 1315 op de snoet. De lampringen van de 1315 zijn in de serieproductie grijs gemaakt. **2.** De 1310 met A-sein, de draaistellen zijn uitermate gedetailleerd uitgevoerd. **3.** Om de kap te openen verwijderen we de koppelingshouder en de schortplaat aan de achterkant van de loc. **4.** De voorzijde van de loc laten we met rust, dat scheelt veel werk met het pincet. **5.** Om de kap los te maken klikken we deze van het chassis en liften de achterzijde omhoog. **6.** De kap laat zich goed verwijderen maar blijft met enkele draden voor de sluitseinen en cabineverlichting verbonden.

schuitjes zijn voorzien. Bij de geelgrijze 1315 zijn in de serieproductie de lampringen met een grijze ring in plaats van een gele uitgevoerd. Het nummer 1315 op de fronten is, conform het voorbeeld, iets lager geplaatst. Bij alle locs is de onder de cabineramen lopende kunststof handrail nu in metaal uitgevoerd. De strak lopende handrails zijn elk aan de uiteinden aan de kap bevestigd, daartussen liggen ze in kleine nokken. Als er een onverhoopt niet goed zou zitten kan hij gemakkelijk weer in de nokken worden geschoven. De door Artitec in de serieproductie



tie doorgevoerde aanpassingen komt de uitstraling van de locs absoluut ten goede.

DECODERINBOUW

We gaan een decoder inbouwen. Als u de handleiding van de fabrikant precies volgt moeten aan de fronten alle luchtslangen, het trekwerk (voorkant) en de NEM-koppelingshouder (achterkant) worden verwijderd. Als aansluitend van beide kanten de schortplaten zijn afgenomen kan de kap van het chassis worden gelicht. Ik kan me voorstellen dat u daar tegenop ziet. Er is echter een andere manier.

Aan de achterkant van de loc (waar de koppelingshouder zit) trekt u met een platbektang de koppelingsschacht uit zijn houder. Deze zit met een zwaluwvoetje vast. Dan trekt u met twee vingers de schortplaat onder de buffers los. De twee kleine pinnen waarmee deze is vastgezet zullen niet breken, er staat geen kracht op. In plaats van de kap recht omhoog te trekken, trekt u alleen de kant waar de schortplaat is verwijderd omhoog. Door nu de kap in het midden van de loc iet uit te buigen komt deze

7. Er is genoeg werkruimte voor het plaatsen van een decoder, ook zijn alle draden lang genoeg. Dummy stekker eruit, decoder erin. **8.** De NS 1308 kan een seinbeeld met twee pitten geven. **9.** Via een functietoets kan de 1308 een omgekeerd L-sein tonen. **10.** De sluitseinen kunnen worden ingeschakeld, of, als de loc een sleep wagens trekt, uitgeschakeld. **11.** Het mooie cabine-interieur is te zien als de verlichting is ingeschakeld. **12.** De NS 1310 heeft A-seinen. Het topsein lekt niet door naar de cabine.

los van het chassis en nu drukt u de kap iets naar voren zodat deze los van het chassis komt. Alle lucht- en trekwerk aan de voorkant van de loc kan dus op z'n plek blijven. Dit scheelt veel werk met het pincet en het kan zoeken naar weggeschoten leidingen voorkomen. De kap blijft via enkele kabels met het chassis verbonden, de stekers hoeven niet los te worden gemaakt. In analoge locs ontbreekt de aansluiting naar de beweegbare



De beide panto's van de 1315 zijn omhoog gezet, ze laten zich prima met de hand bedienen.

13



panto's, deze heeft alleen de soundversie. Als de kap is losgenomen is de strak uitgevoerde print zichtbaar, er is voldoende werkruimte om een decoder te plaatsen. Ik kies de ESU Lokpilot 4 die voor de Artitec NS 1300 is ingeregeld; direct na het inbouwen werken de diverse functies van de loc: de automatisch met de rijrichting wisselende front- en sluitseinen, het apart aansturen van de seinen en het schakelen van de cabineverlichting. Na plaatsing van de decoder kunnen we de kap weer op het chassis klikken, de schortplaat terugdrukken en de houder voor de NEM-schacht vastklikken. De decoder is op z'n plek gezet zonder het nawerk van het moeizame terugplaatsen van luchtslangen en trekwerk.

PANTOGRAFEN

Bij een proefrit blijkt de loc een fijn en rustig rijgedrag te hebben; het motorgeluid is gering. De seinen stralen alle warmwit licht uit. Dat zou toch echt geel moeten zijn. Dat blijft bij elke fabrikant een punt van aandacht. Wellicht dat Artitec dit kan aanpassen als men ooit een nieuwe serie gaat maken. Bijzonder fijn is de handbediening van de pantografen. Deze zijn ondanks

14



13. De 1315 met brandend A-sein. **14.** De drie locs gezien door spoorbeambte Preiser.

de zeer filigrane uitvoering zonder moeilijke geheimtaal (trek links en duw omhoog, of schuif rechts en trek naar links om ze omhoog te krijgen) gemakkelijk tegen de draad te zetten. Gewoon omhoogtrekken. Zonder veel kracht komt de panto omhoog om goed tegen de rijdraad te drukken. Het weer naar beneden drukken wordt bevestigd met een duidelijke klik en de stroomafnemer rust - mooi plat - op het dak. Hulde. De schuitjes zijn zeer flexibel, hierdoor volgen ze de draad goed.

De interieurverlichting van de 1300 is een uitkomst, de inrichting van de cabine is fraai en compleet weergegeven. Alleen een machinist ontbreekt. Het linker cabineraam staat bij alle locs open. Daar zijn mooie scènes mee uit te beelden met een machinist die uit zijn loc hangt en contact heeft met mensen langs de baan. De NS 1300 van Artitec is een klein kunstwerk en na het lezen en zien van de foto's weet u nu hoe u uw analoge model van een decoder kunt voorzien. Ik wens u veel rij- en kijkplezier.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

BEAMISH, EEN FRAAI OPENLUCHTMUSEUM IN HET VERENIGD KONINKRIJK

A trip down memory lane en een rondje nostalgie

Het gevoel voor cultureel en zeker industrieel erfgoed is in het Verenigd Koninkrijk groter dan bij 'ons' Nederlanders. Dat gevoel is er bovenal voor de preservation (het behoud) van vervoer over het spoor. Ditmaal is ons oog gevallen op het openluchtmuseum Beamish, waar de tram en de trein een belangrijke rol spelen. Met de boot van IJmuiden naar Newcastle ben je er zo.



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 Europese Unie. Reden om het Verenigd Koninkrijk op spoor- en tramgebied in een serie artikelen de maat te nemen. Deel 3.

Wat is nu het verschil tussen 'ons' Nederlanders en de Britten? Is het een superieur chauvinisme (Rule Britannia, Britannia, rule the waves), het onverschrokken eilandgevoel of de flegmatieke onderkoeldheid? Als rechtgeaarde anglofiel weet ik, na dit geweldige land jarenlang met enige regelmaat bezocht te hebben, nog steeds het antwoord op deze vraag niet. Op het moment dat dit artikel wordt geschreven is het nog steeds onzeker hoe de brexit onder de twijfelachtige leiding van onder andere Theresa May, de aartsconservatief Jacob Rees Mogg en John Bercow (Mr. Speaker: Order! Order!) zich verder gaat ontwikkelen. Wat echter wel zeker is dat vrijwel alle Engelsen, niet alleen de

conservatieven, hun gedachtegoed, ideologie en onafhankelijkheid maar ook hun 'spullen' graag bewaren en koesteren. Dit alles onder het motto: 'Slopen en weggooien kan altijd nog'. En juist deze laatste eigenschap geeft de spoorenthousiasteling in ons land, waar op spoorgebied wel van alles is gesloopt en verdwenen, de mogelijkheid om zich in haar of zijn hobby aan de overkant van de plas uit te leven. In het bewaren van die 'spullen' zijn ze in het Beamish Open Air Museum goed in.

DE GESCHIEDENIS

Onder de rook van Newcastle upon Tyne, nabij het stadje Stan-





De Gateshead 10 wordt bestormd door een klas schoolmeisjes, mei 1996.

ley, in het noordoosten van Engeland ligt Beamish, the Living Museum of the North, zoals dit openluchtmuseum tegenwoordig heet. In zekere zin is dit museum vergelijkbaar met het Openluchtmuseum in Arnhem. Ook hier rijden oude trams een rondje over het grondgebied van het museum. Echter ook de stoomlocomotief krijgt in Beamish de ruimte; op een rangeerterrein bij de Colliery (een kolenmijn), op de Pockerley Waggonway, met locomotieven uit de begintijd en bij een nagebouwd station van de London North Eastern Railway met bijbehorend depot, Rowley Station. Het idee voor dit museum ontstond in 1958 bij Frank Atkinson, die zijn visie verwoordde in een rapport voor de Durham County Council met de bedoeling allerlei zaken uit het dagelijks leven te verzamelen. 'You offer it and we will

collect it' (u biedt het aan, wij verzamelen het). Jarenlang werden in 22 legertenten diverse attributen bijeen gebracht. Het

1. Blackpool 31 four-wheel double deck open-top car anno 1901 in de hoofdstraat van 1900's Town in Beamish, mei 1996. **2.** Een bordercollie in de zijspan van de motorfiets Royal Enfield uit 1925 kijkt toe als tram Sheffield 264 in het Beamish Open Air Museum passeert, 14 september 2017. **3.** Sunderland 16 en Sheffield 264 bij de halte van Pit Village, 14 september 2017. **4.** Bij de ingang van het Beamish Open Air Museum kruisen Sheffield 264 en Newcastle 114, 14 september 2017.





5. Sheffield 264 met open balkons op het bovendeck, Newcastle 114 open top en de replica van de London B-Type-bus op de achtergrond, Beamish 15 september 2017. **6.** Replica, gebouwd in 2006, van de 'Puffing Billy', 14 september 2017. **7.** Locomotion No. 1 is een replica uit 1975 van de door George en Robert Stephenson ontworpen en gebouwde locomotief, 14 september 2017. **8.** Stoomloc Lewin No. 18 onder de Colliery van het Beamish Open Air Museum, 14 september 2017.

museum opende in 1972 haar deuren en is 140 hectare groot. Het laat het leven in North East England zien ten tijde van de industriële revolutie met verschillende Victoriaanse en Edwardiaanse gebouwen, werkende voertuigen, acteurs et cetera. In 1973 reed er de eerste tram, de Gateshead 10; twintig jaar later werd het rondje voor de Beamish Railway compleet gemaakt. In 1987 werd het uitgeroepen tot Europees museum van het jaar. Dit artikel beperkt zich vanzelfsprekend tot trams en stoomlocomotieven van het museum.

GATESHEAD 10

Beamish, the Living Museum of the North, kent met twaalf trams

een volwaardig trambedrijf. Het museum wil hiervan constant vier tot zes rijvaardig hebben. Alle trams hier behandelen voert wat ver, maar we doen een forse greep uit het museumbestand. De Gateshead 10 komt uit een groep 'single-deck tramcars' die tussen 1920 en 1928 voor de Gateshead and District Tramways Co. bij de Sunderland Road works zijn gebouwd. De Gateshead 10 stamt uit 1925 en biedt aan 46 reizigers een zitplaats op langsbanken. Op 4 augustus 1951 reed de laatste tram bij de Gateshead and District Tramways Co. en werden negentien trams, waaronder tram 10, verkocht aan de Grimsby & Immingham Electric Railway. Toen deze spoorweg op 1 juli 1961 werd opgeheven besloot de British Transport Commission deze tram voor museumdoeleinden te behouden.

LANGLOPENDE UITLEEN

In 1968 werd de tram in samenwerking met de Northern Tramway Sponsors naar het Beamish Open Air Museum gebracht. Na een complete restauratie in de oorspronkelijke staat bij de Consett Iron Company works, kon de tram in 1973 voor het vervoer van passagiers worden ingezet. Zustertram Gateshead 5 doet dienst bij het National Tramway Museum in Crich.



Lewin No. 18 rangeert op het terrein van de Colliery, 14 september 2017.

Blackpool 31 werd in 1901 als tweeassige dubbeldeks tram met open bovendek door de Midland Railway Carriage and Wagon Co. Ltd gebouwd. De tram werd ingezet op de route naar Marton. In 1918 werd de wagen als proef en voorloper op de bouw van hun 'standaard' trams verbouwd. Tot het plaatsen van een dak in 1928 reed de 31 met open bovendek. In 1934 werd de tram ondergebracht bij het Engineering Department en is het dak weer verwijderd. De tram werd omgenummerd naar Engineering Car 4 en in het midden van het bovendek voorzien van een inspectietoren. In 1960 volgde omnummering naar 754. In 1984 verhuisde de motorwagen voor een langlopende uitleen en restauratie naar Beamish. In de volgende drie jaar werd de tram teruggebracht naar de uitvoering uit 1920. In 1998 maakte de Blackpool 31 een uitstapje naar Blackpool voor de viering van het jubileum van de Blackpool Tramway.

SHEFFIELD 264

Tram 264 is een van de vijftien dubbeldekkers met open balkons op het bovendek die in 1907 aan The Sheffield Corporation Tramways zijn geleverd. De aan 54 reizigers op houten zittingen plaats biedende trams zijn door de United Electric Car Company in Preston gebouwd. Ze staan op een met twee Metrovick 102DR 60 hp-motoren aangedreven Peckham P22-chassis. De tram is in 1985 en in 2015 gerestaureerd en teruggebracht in de originele kleurstelling.

Sunderland Corporation Tramways No. 16 is in 1900 met open-top in de serie 13-18 door Dick, Kerr & Co. Preston gebouwd. Zoals veel trambedrijven voorzag ook Sunderland haar voertuigen van een gesloten top; rond 1916 was vrijwel de gehele vloot omgebouwd. No. 16 en de andere trams uit haar klasse moesten daar echter op wachten tot na de Eerste Wereldoorlog. Veel verbeteringen volgden in de jaren twintig en dertig, zoals nieuwe chassis en trappen, veranderingen aan de zittingen en het vervangen van de trolley door een lyra-beugel. Na de sluiting van de Sunderland Corporation Tramways in 1954 en diverse omzwervingen werd de tram in 1989 door het Beamish museum

gered. Vanaf 2001 is daar hard aan de restauratie gewerkt en in juli 2003 volgde de presentatie van de 16 in de uitvoering van 1920, met 54 zitplaatsen en trolley-stang.

NEWCASTLE 114

Tram 114 is een van de twintig tweeassige 'open-top short-canopied A-class' trams, gebouwd in 1901 door de Hurst Nelson and Co. Ltd. in Motherwell voor de Newcastle Corporation Tramways. Ze werden regelmatig verbouwd; een van de eerste verbeteringen was het aanbrengen van een dak voor de zitplaatsen op het bovendek. Met de 114 werden de meeste trams in 1941 aan de Sheffield Corporation verkocht ter vervanging van het in de oorlog vernietigde materieel. In Sheffield leverde deze serie een belangrijke bijdrage tot ze begin jaren vijftig buiten dienst werd gesteld. Tram 114 deed tot 1951 dienst als Sheffield 317. De 317 werd bij een boerderij nabij Scunthorpe ontdekt en kwam uiteindelijk in 1987 naar Beamish. In negen jaar werd de tram volledig gerestaureerd waarbij zo veel mogelijk van de originele onderdelen gebruik werd gemaakt. In 1996 kwam de 114 weer voor de reizigersdienst beschikbaar; het is momenteel de oudste tram van Beamish.

THE POCKERLEY WAGGONWAY

In een landschap - onderdeel van het museum - zoals dat rond 1820 werd vormgegeven staan een oude boerderij, een kerk, landhuis en een treindepot met de Pockerley Waggonway. Met het depot worden de eerste stoomlocomotieven voor persontreinen uitgebeeld. Over de Pockerley Waggonway rijdt een replica van de 'Puffing Billy', de oudste bewaard gebleven stoomlocomotief. De loc werd in 1813 en 1814 gebouwd door ingenieur William Hedley, machinebouwer Jonathan Forster en smid Timothy Hackworth. Opdrachtgever was Christopher Blakett, eigenaar van de Wylam-kolenmijn bij Newcastle upon Tyne. In 1862 werd de machine buiten gebruik gesteld. De originele 'Puffing Billy' staat in het Science Museum in Londen. De replica voor het Beamish werd in 2006 gebouwd.



9. Head Wrightson 0-4-0VBGT 'Coffee Pot' No.1 in de loods bij de Colliery, 14 september 2017. **10.** 0-4-0 ST saddle tank-loc 'Bon-Accord' gebouwd in 1897 door Andrew Barclay & Sons. Beamish, 15 september 2017. **11.** Saddle Tank Locomotive 'Bon-Accord' wordt opgestookt voor de locloods bij Rowley station. Beamish, 15 september 2017. **12.** Wissel- en seinstellers in de signal box van Rowley station. Beamish, 15 september 2017.

STEAM ELEPHANT

Behalve de 'Puffing Billy' bouwde Alan Keef met het in historisch erfgoed gespecialiseerde Dorothea Restorations in 2002 voor Beamish een replica van de 'Steam Elephant' naar een schilderij van de loc uit 1820. Verondersteld wordt dat het origineel is ontworpen door John Buddle en William Chapman voor de op de noordoever van de rivier Tyne gevestigde Wallsend Waggonway en de Wallsend Colliery. In de fraaie locloods van Pockerley staat ook een replica uit 1975 van de Locomotion No. 1. In 1824 ontwierpen de spoorwegingenieurs George en Robert Stephenson de 'Active', de loc werd later hernoemd in Locomotion No.1. In 1825 was het de eerste stoomlocomotief die een reizigerstrein op een particuliere spoorweg trok, de Stockton and Darlington Railway (S&DR). Na de explosie van de ketel in 1828 werd de loc herbouwd en omgedoopt naar Locomotion. In 1841 volgde buitendienststelling en werd het een statische machine, vanaf 1857 wordt de loc tentoongesteld. Zij staat nu in het Darlington Railway Centre and Museum.

THE COLLIERY

In 1900's Pit Village is een kolenmijn met rangeerterrein gebouwd. Hier rijden stoomlocomotieven zoals de in 1877 door

Stephen Lewin & Co. in Poole gebouwde 0-4-0ST (saddle tank) Lewin No. 18. De rangeerstoomloc werd in en rond Seaham Harbour in Durham County ingezet. In 1969 werd de 18 buiten gebruik gesteld en ging zes jaar later naar Beamish. Nu verricht ze daar rangeerwerk rond de kolenmijn. In de locloods van de 'Colliery' staat een andere bijzondere stoomloc, No. 1 'The Coffee Pot'. In 1871 bouwde Head, Wrightson & Co. de 0-4-0VBGT-loc voor de Dorking Greystone Lime Company. Tot 1952 werd de machine in de Betchword Quarry ingezet. Markant is de verticale ketel, waarnaar de naam koffiepote verwijst. Na diverse omzwervingen kwam de loc in 1970 in Beamish terecht.

ROWLEY STATION

Een van de stations aan de lijn van Blackhill naar Darlington was Rowley. Dit station van - later - de North Eastern Railway werd op 1 juli 1868 geopend en op 1 mei 1939 voor reizigers gesloten. Het past goed in het Beamish. Naast het kleine stationsgebouw bestaat het uit een kort stuk dubbelspoor, een seinhuis, depot en een karakteristieke voetbrug. Tijdens ons bezoek stond in het depot een kleine rangeerloc onder stoom, de 0-4-0ST 'Bon-Accord'. De loc is in 1897 door Andrew Barclay in Kilmarnock, Schotland, voor de Aberdeen Gas Works onder nummer 807 gebouwd. Hier ging de loc in 1964 buiten dienst. De machine is door de Schotse Royal Deeside Railway in Milton of Crathes aan Beamish uitgeleend.

Het depot bevat meer locomotieven die aan het museum toebehooren dan hier vermeld; we beperken ons tot de machines die we hebben gezien. Een bezoek aan Beamish kan ik ten volle aanraden. Houd er bij het maken van plannen rekening mee dat u in één dag niet uitgekeken raakt. Elk jaar vinden diverse evenementen plaats, zie hiervoor www.beamish.org.uk. Beamish, Living museum of the North, een schitterend openluchtmuseum.

Op (je) strepen staan



Motorwagen omC 909 van de SGB, Stoomtrein Goes-Borsele, in het tramstation Hoorn, 12 oktober 2018.

Over wielbanden op railmaterieel is makkelijk een boek vol te schrijven. In ieder geval valt er meer over te vertellen dan de ruimte die deze column ter beschikbaar staat. De geschiedenis van spoorwielen valt terug te voeren op de houten wielen die al eeuwenlang gebruikt worden op handwagens en door paarden getrokken voertuigen. Bij dergelijke voertuigen wordt ter bescherming van het (houten) loopvlak een ijzeren band aangebracht. Door het roodheet stoken van het ijzer wordt de band wat groter waardoor die net om de houten kern past en na afkoelen zit de band dan muurvast om de houten kern geklemd. Bij spoormaterieel wordt dezelfde techniek gebruikt maar dan om een ijzeren kern heen. Een aanpassing van deze techniek bij spoormaterieel is wel dat de wielband vaak extra geborgd wordt tegen het van de wielkern aflopen van de band indien om wat voor reden de klemspanning waarmee de wielband om de wielkern vast zit weg zou vallen. Lang was het de gewoonte bij de dagelijkse inspectie van het rollend materieel om met een hamer een tik tegen alle wielbanden te geven om zo aan het bijbehorende geluid te horen of een wielband nog in orde is. Een losse of gebroken wielband klinkt anders dan een wielband

die 100% in orde is. Daar komt dan ook het beeld vandaan van de wagenmeester met zijn hamer met lange steel. Dit laatste om makkelijk bij het langs de trein lopen bij zaken als wielbanden en - tijdens de grote remproef - remblokken te kunnen. Met het beter worden van de kwaliteit van de wielbanden is op een gegeven moment de individuele controle van wielbanden vervallen. Dat het soms mis kan gaan bewijst het meermaals ontsporen van Fccppss ten gevolge van gebroken wielbanden. Het waren dergelijke ongevallen die hebben gezorgd dat inmiddels de trend is om over te stappen naar zogenaamde volwielen, waarbij het loopvlak een integraal onderdeel is van het wiel. Om een optische inspectie te vergemakkelijken zijn er tegenwoordig vier witte strepen op de overgang tussen wielkern en wielband aangebracht. Hiermee kan het eventueel verschuiven (en dus loszitten) van de wielband makkelijker worden geconstateerd. De verwachting is echter dat in de loop der jaren deze markering weer in onbruik zal raken als alle wielen zijn vervangen door volwielen. En ach, dat een prachtig nieuwbouwproject als de SGB omC 909 ook (historisch onjuist) is voorzien van die witte wielbandstrepen, vermoedelijk alleen een Kniesoor die daar op let.

PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT



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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

12.000 TULPEN IN BLOEI

Tulpenveld in H0

Tussen de vele modelbanen op Eurospoor 2018 trok een van de stands van Railclub Utrecht de aandacht. Een tafel met kleurrijke bloemenvelden en bomen in diverse stadia van bouw. Ilona Ederveen en Miranda van Ommeren creëerden met Ton de Mooij een tulpenveld in schaal 1:87. Duizenden tulpen, alle met de hand gemaakt en beschilderd.

Bloembollen kennen we in Nederland al eeuwenlang, zowel in het wild, zoals de narcis, als geïmporteerde waaronder de tulp. Deze laatste is via de zijderoute van de Himalaya en Constantinopel (het tegenwoordige Istanbul) in West-Europa beland. In het Ottomaanse Rijk fleurden de sultans hun paleizen er graag mee op waardoor de tulpenbollen in waarde stegen en ondernemende figuren hun kansen zagen er in te investeren. Tijdens de Gouden Eeuw haalde Carolus Clusius de tulp naar Nederland om deze bij zijn werkgever, de Leidse universiteit, met andere soorten te kruisen. De kiem voor de Nederlandse bollenindustrie was gelegd en de zanderige streek tussen Leiden en Haarlem werd Bollenstreek. Van de bollen-export (in 2018 € 765 mio, bron: CBS) blijft 35% in de EU, het merendeel (65%) gaat naar de VS, China, Vietnam en Rusland. Het aandeel tulpen staat met 65% aan kop, dan volgen gladiolen, narcissen en hyacinten. Binnen de EU zijn de Duitsers met circa € 65 mio aan tulpen de grootste liefhebbers. Volgens de branchevereniging produceerden de Nederlandse kwekers vorig jaar rond twee miljard tulpen, waarvan tien procent in Nederlandse vazen is beland. Reken maar uit, met tien tulpen in een bos. In vergelijking met



1. Rechts de nog kale, groen geschilderde steeknaalden, daarnaast de tulpen met aangesoldeerde bladen en witgeschilderde koppen. 2. Drie fasen van de tulpen in detail. 3. Een veld met 540 tulpen in wording. 4. Voor het schilderen van een tulpenveld is een vaste hand vereist. 5. Miranda van Ommeren van de Railclub Utrecht creëert een veld gele tulpen.



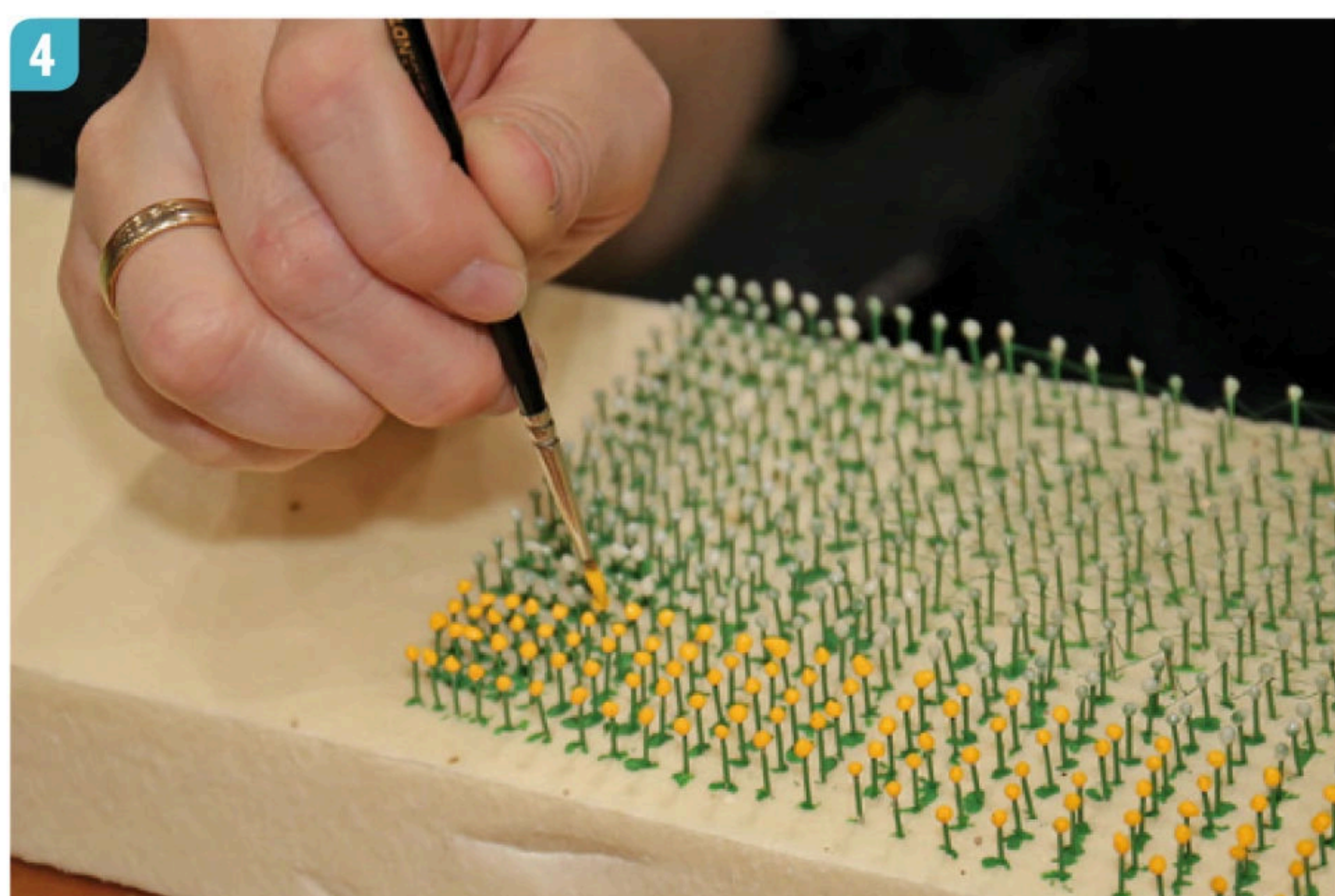
Een veld met bijna vierduizend zelfgebouwde en geschilderde tulpen.

de CBS-cijfers vallen de 12.000 stelen van de Railclub Utrecht weliswaar in het niet, maar de schaal H0-tulpen zijn wel 100% handwerk. Op de laatste dag van Rail 2019 stond de tulpenteller op 12.744 stuks, die van de hyacinten op 739.

STEEKNAALDEN

Temidden van de grote, op schaalgrootte H0 vervaardigde loofbomen trekt het kleurige lapje grond, ondanks de minieme

hoogte van het gewas, op de stand direct de aandacht. In modelspoorland is een grondvlak met diverse felle kleurbanen immers geen dagelijkse kost. De productie van dit oer-Nederlandse product wordt ook tijdens Eurospoor en later Rail 2019, voortgezet. De kans dat de Railclub Utrecht dit product voor de export zal gaan maken lijkt na de uitleg door Ton de Mooij niet groot. 'Ik maak al jaren bomen, in alle soorten en maten. Die zien er realistisch uit. In het modelbouwseizoen 2018 ben



6



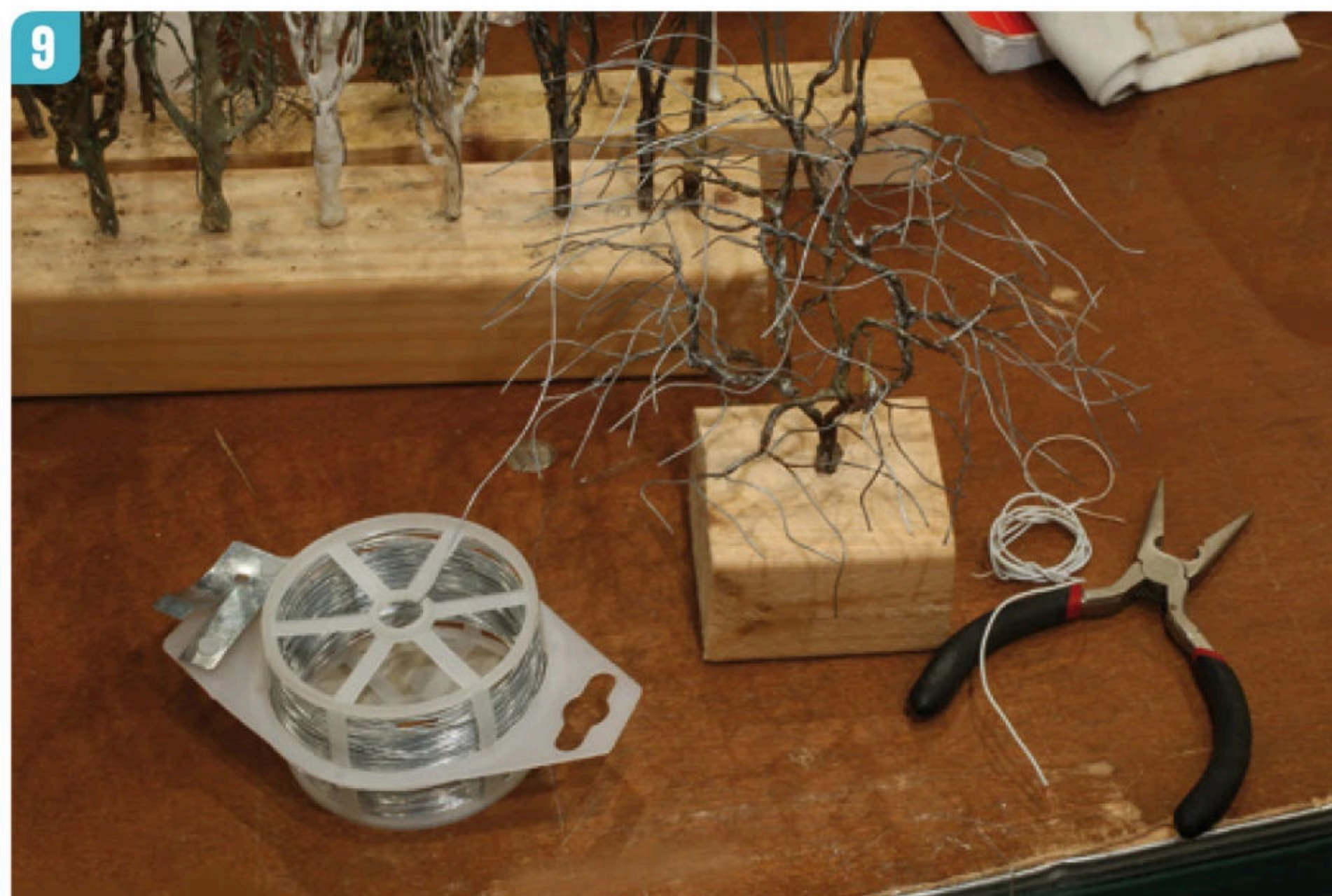
7



8



9



10



11



12



ik met tulpen gestart. Deze maak ik van steeknaalden: op de naald soldeer ik een kleine koperdraad en schilder het onderstuk met waterverf groen. Op de naald komt als bolletje een druppel latexlijm. De naald steek ik, in keurige rijen, in een vlak blok stevig, niet afbrokkelend schuim waarna de koppen van de tulpen kunnen worden geschilderd. Ilona vult aan: 'We gebruiken een fijn penseel met een kwalitatief goede acrylverf, een verf

6. Samen schilderen is wel zo gezellig. **7.** Ilona Ederveen (met bril) en Miranda van Ommeren kunnen trots zijn op hun werk. **8.** De tulpen staan keurig op kleur gesorteerd. **9.** Eik in wording, de aan de stammen gesoldeerde takken eindigen in een enkele draad. **10.** Voor een realistisch uitzien wordt bij de bomenproductie strooisel gemaakt van eendekroos in diverse tinten gebruikt. **11.** Bomen vanaf een bosje boombindersdraad, gesoldeerd en in vorm geknipt, bestreken met klei, geschilderde stam en (zevende van rechts) voorzien van herfstloof. Voor de boom links is het zomer. **12.** Twee dennen, in de fasen staal draad, rechte stam met takken en met naalden. De bomen worden met een vastgesoldeerde spijker geplant zoals bij de op z'n kop staande boom is te zien. **13.** Het bouwproces van de knotwilgen en struiken is in grote lijnen gelijk aan dat van de hoge bomen.



De reizigers in de VIRM genieten op 29 april 2017 van de veelkleurige tulpen bij Hillegom. (foto Cock Koelewijn)

waarbij de pigmenten goed hechten, bijvoorbeeld van Aleene's of Folkart gloss. Bij een deel van de witte en gele tulpen volgt voor een realistische uitstraling met een kleine droge kwast een heel lichte waas met bruine verf.' Miranda haakt in: 'Na drogen herplanten we de tulpen met een pincet in rijen van zeven of negen stuks op hun bestemming. Dat is een dunne plaat piepschuim die aan de bovenzijde met papier-maché (twee lagen toiletpapier bestreken met verdunde behanglijm) is versterkt. De bovenkant is tevoren met twee kleuren kurkstrooisel bestrooid.' Ton produceert waar mogelijk alles zelf. 'Het kurkstrooisel maak ik door een groot stuk kurk met een mes of keukenmixer tot steeds fijnere korrels te vermalen totdat door zeven met een keukenzeef alleen fijne korrels overblijven.'

De tulpenvelden worden in een module van de Railclub Utrecht opgenomen. Een dubbelsporige spoorlijn, een spoorloot en dan het tulpenveld. Met als achtergrond een rij dennenbomen. 'Hoeveel tijd er in een tulpenveld gaan zitten? De bouwtijd is ongeveer drie minuten per tulp, in het veld met 540 tulpen gaat dus zo'n 27 uur zitten. Reken dus maar uit hoeveel dagen er in een veld met 10.000 stuks gaat zitten,' rekent Ton voor. De H0-tulpen zullen dus geen exportproduct worden.

NAALDBOMEN

Een aantal modules van de Railclub Utrecht is met realistisch overkomende naald- en loofbomen gedecoreerd. Ook deze bomen komen uit het atelier van Ton. Hij licht een tipje van de sluier op 'Als basis gebruik ik metalen boombindersdraad van het tuincentrum, daar maak ik een bosje van. In de onderkant sla ik een spijker voor de bevestiging van de boom in het landschap. De diverse draden in de stam soldeer ik goed dicht en bij dikkere stammen volgen een of meer dunne laagjes met water verdunde en op kleur gebrachte DAS-klei. Door de klei te kleuren krijg je geen witte plekken als er wat af zou breken, de klei laat ik een etmaal drogen voor het volgende laagje kan worden opgebracht. Vervolgens splits ik de takkendraden uit en knip de takken in ongelijke lengtes af. Een aantal takken draai ik in elkaar om wat dikkere te krijgen. De stammen schilder ik met acrylverf in een onregelmatig patroon bruinachtig groen met hier en daar een lichte vlek.'

EENDENKROOS

De groenspecialist vervolgt: 'Voor de bladeren gebruik ik eendekroos als strooisel, een 100% natuurproduct. Direct nadat

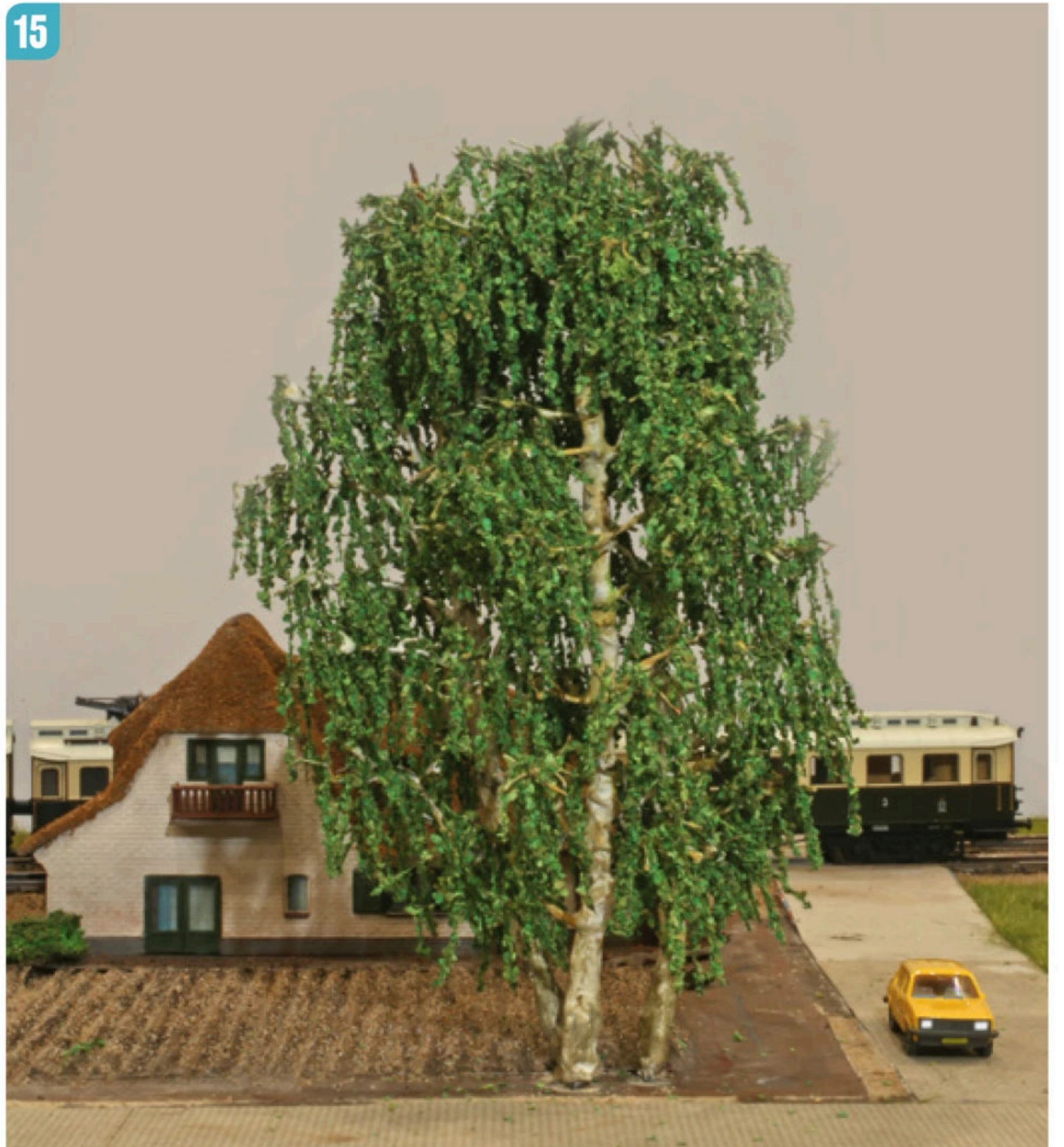
14



16



15



14. Een door Ton de Mooij in schaal N gebouwde treurwilg op een H0-module. **15.** De berk bereikt een hoogte van twee-en-een-half maal de woning. **16.** In een van H0-keerlusmodules heeft Ton houten lichtbruggen gemaakt van reuzenvaren en stukjes papier en een uitkijktoeren tussen en in de bomen gebouwd.



Het plaatje compleet, de VIRM en de tulpenvelden bij Hillegom, 28 april 2017. (foto Cock Koelewijn)

ik het kroos uit de sloot heb gevist, breng ik het met waterverf op kleur en laat het op een krant drogen. Eendenkroos is iets vettig, het drijft als gevolg daarvan op het water en stoot daarvoor de waterverf iets af. Na drogen wordt het kroos lichter van kleur maar het heeft wel een egale kleur. Door het mengen van meerdere producties ontstaat variaties aan bladeren. Door het drogen en de verf is het goed houdbaar. Voor het vastzetten van het kroos kwast ik verdunde latexlijm op de uiteinden van de takken. Met een spuitbus valt niet nauwkeurig te werken. Het kroos strooi ik daar op. Het strooisel maak ik ook van thee, dat kent veel verschillende structuren. Dat geeft een afwisselend beeld. Het eendenkroos gebruik ik voor loofbomen, het

theestrooisel voor naaldbomen.' Ton laat de gebruikte thee uit theezakjes drogen, de draadjes van de theezakjes houdt hij apart, dat worden de neerhangende takken van treurwilgen. 'Aan een grote treurwilg bouw ik al gauw een honderd uur, maar het resultaat is er zeker naar. Daarnaast bouwt hij populieren en eiken. Het is niet moeilijk te zien welke modulebakken van de Railclub Utrecht door Ton zijn gestoffeerd. Neemt u de proef op de som bij een volgende modelspoorexpo waar de Railclub Utrecht met een H0-baan present is en vraag Ton gerust naar het geheim achter de vegetatie. Wellicht is het idee van een bloemencorso dan concreet geworden.

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.

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

Uw advertentie hier?

Neem contact met ons op:
n.kokje@scalapublishing.nl
of 033-4892919

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

PEPERKAMP

MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN

MODELBOUW



Gespecialiseerd in bouwdozen, HO-auto's
treinen en scenery. Geen radio control

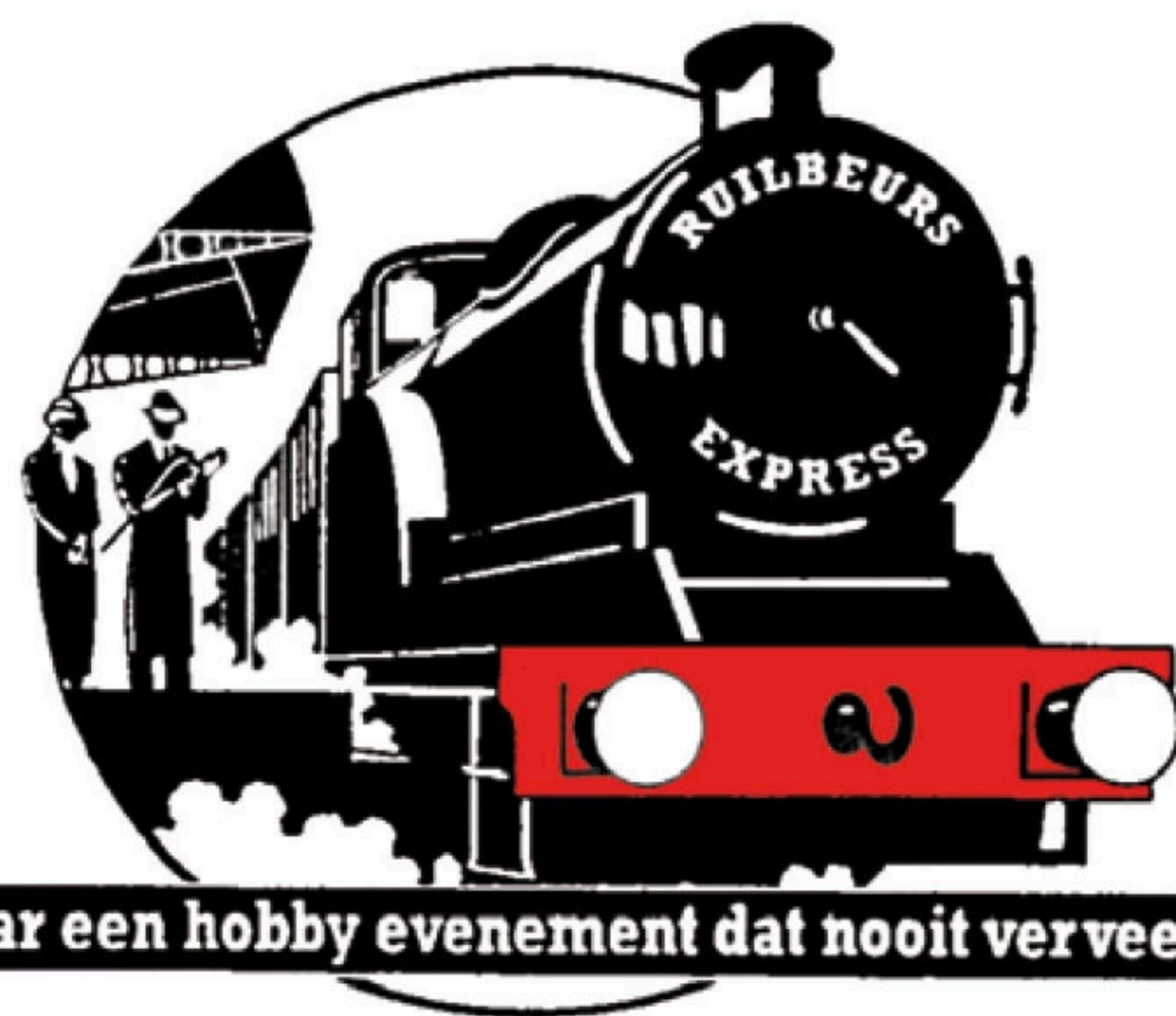
Al 20 jaar Beelen Modelbouw

E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl

Website: www.beelenmodelbouw.com

Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-5351 4559



Naar een hobby evenement dat nooit verveelt.

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

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.**

Maddog-Trains BV, specialist in "pre-owned" modeltreinen

Inkoop en verkoop van modeltreinen.

Wij kopen alle merken/schalen treinverzamelingen in.

Stuur een mail naar klaasjan@maddog-trains.com

of bel Klaas-Jan op 06-40466893.

Neem snel een kijkje op www.maddog-trains.com



2E OPLAGE NS TRAXX SERIE 186

Arnold 1:160

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer ontving de redactie van importeur Model Engineering in Zwaagdijk een kleine doos. Met als inhoud een exemplaar van de nieuwe oplage van NS Traxx loc serie 186. Chris van Diesen houdt het schaal N-model tegen het licht.



1



2



3



1. De witte NS-logo's staan strak op het donkerblauwe deel van de kap. **2.** Het nieuwe bedrijfsnummer is zonder vergrootglas te lezen. **3.** Het nummer aan de voorzijde staat er duidelijk op. De bufferschalen vertonen resten van vet, een leuk detail.

De kleine loc in 1:160 komt in het bekende geel met blauwe kleurschema strak over. De witte NS-logo's zijn helder en dekkend op het donkerblauwe kleurvlak aangebracht. Op de uitvoering van de details is niets aan te merken. De zilverkleurige deurklinken, handrails en treden zijn strak bedrukt, de heldere cabineramen maken inkijk in de cabine mogelijk en alle wielen zijn van remschijven voorzien. De opengewerkte baanruimers

kunnen, als u aan die kant de koppeling niet gebruikt, door een gesloten versie worden vervangen. In de vorige uitgave (artikelnummer 2332) droeg de loc nummer 91 84 1186 002-9NL-NS, in de nieuwe is dat 91 84 1186 005-2NL-NS. Leuk detail is het smeervet op de bufferschijven. Het nummer op de fronten is goed te lezen. De ruitenwissers zijn meegegoten met de ramen maar zijn zwart bedrukt.



De lok zo uit de doos. Het geel is mooi helder, het blauw goed dekkend aangebracht.

4



5



6



4. Alle panto's kunnen naar gelang het traject tegen de draad worden gezet. **5.** De goed uitgevoerde daktuin van de machine. **6.** Ook op het dak zijn de details, zelfs in 1:160, dik in orde.

DAKTUIN

Alle vier de stroomafnemers rusten elk op drie isolatoren en drukken goed tegen de rijdraad. Ze laten zich soepel opzetten en neerhalen en zijn fijn uitgevoerd maar toch stevig. De daktuin is gedetailleerd uitgevoerd met zwarte antislipbanen op de cabine en dakleidingen waarvan de isolatoren in verschillende kleuren zijn uitgevoerd en de rode kabel met zwarte imitatie

klemmen is vastgezet. Het grijze dakdeel is apart ingezet, dat zorgt voor een scherpe kleurscheiding. De motor van de 118 mm lange loc heeft een vlieg wiel. De model-Traxx heeft een zespelige NEM 651-decoderaansluiting en ledfront- en sluitseinen. Deze tweede oplage zal zeker zijn weg vinden naar de modelspoorders die tijdperk VI rijden. Er komen twee uitvoeringen. Als analoog model met decoderinterface (artikelnummer 2434, € 159) en de digitale versie (2434D, € 219,95).

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

LASERCUT DEPOT VAN MÄRKLIN LAAT OUDE STOOMTIJDEN HERLEVEN

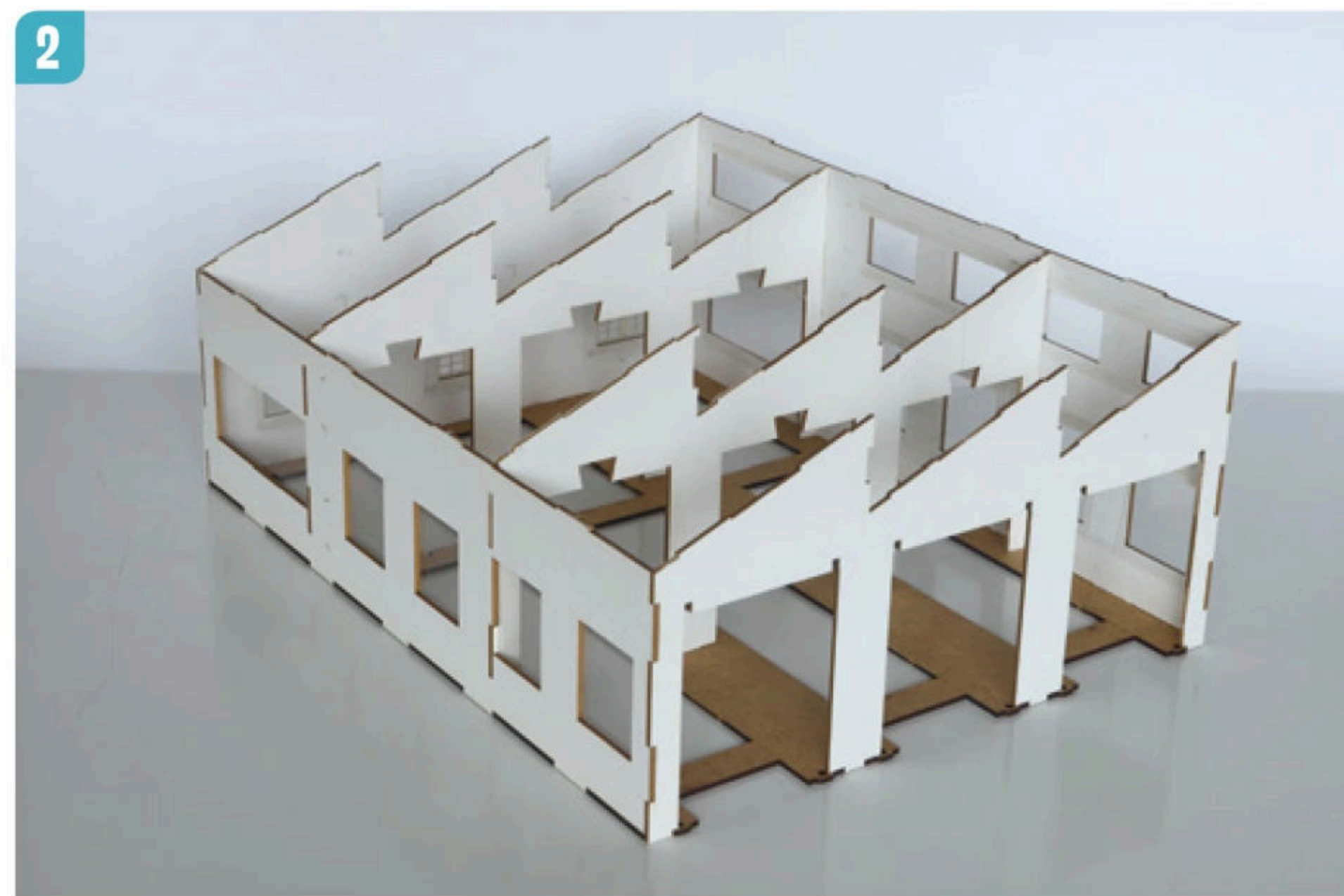
Vakwerk uit Rottweil

Het Duitse stoomdepot Rottweil had begin jaren zeventig een magische klank. Hier waren de laatste rijvaardige 38'ers en tenderlocs van de serie 78 gehuisvest. Een deel van de opstallen, de vakwerk locloods die met een traverse was verbonden, is nu als eenmalig geproduceerd lasercutbouwpakket in schaalgrootte 1:87 verkrijgbaar. Verslag van een aangenaam bouwproces.

Om maar meteen met de deur in huis te vallen, de bouw van de rechthoekige locloods van het vroegere depot Rottweil - de gebouwen bestaan nog steeds en hebben de status van monument - smaakt naar meer. En dat komt goed uit, want het door Märklin uitgebrachte bouwpakket (artikelnummer 72709, € 89,95, afmetingen 308 x 233 x 118 mm) kan zowel in de lengte als de breedte worden uitgebreid. In de breedte kan het standaardproduct van drie naar vijf sporen worden vergroot, in de lengte kan dit gebouw met tweederde worden verlengd. Dan heeft het als geheel meer bouwmassa en daardoor een overtuigender uitstraling, maar neemt het pand ook beduidend meer plaats in. Vijf sporen is overigens het werkelijke aantal. En de

uitbouw aan de achterkant hoort ook bij schaalgrootte 1:1; hier was de werkplaats ondergebracht. Hoe het ook zij, voor een complete weergave van deze locloods zijn dus vier bouwdozen nodig. Het is maar dat u het op voorhand weet.

Voor de volledigheid, de karakteristieke, in vakwerkstijl opgetrokken loods was niet de enige behuizing voor stoomtractie in Rottweil. De kleine stad (25.000 inwoners) in Baden-Württemberg kende ook een polygonale loods met draaischijf. De rechthoekige, in model uitgebrachte loods, werd bediend met een traverse. Het bouwpakket is opgebouwd uit hoogwaardig architectenkarton. De onderdelen hebben vijf kleuren. Voor de bouw is weinig nodig: een snijmat, scherp hobbymes, vijl, pincet,





De nieuwe vakwerk locloods van Märklin als H0-lasercut bouwpakket.

houtlijm, een paar tandenstokers voor het aanbrengen van de lijn en, indien aanwezig, een metalen liniaal. Daarmee kunnen de lange, dunne dakbeschoeiing en andere fragiele onderdelen worden losgesneden. Dat kan natuurlijk ook uit de losse pols, maar als het niet zorgvuldig gebeurt, kunnen deze onderdelen onverwacht omhoog komen waardoor ze beschadigd kunnen raken. Een knik in het karton is zo veroorzaakt.

GEMAKKELIJKE BOUWKLUS

De bouwbeschrijving van de door Steffan Laffont uit Aken ontwikkelde en samengestelde loods is duidelijk. Er is eerlijk gezegd niets dat de bouwer op het verkeerde been zet. In feite is dit een vrij simpel te maken gebouw. Een beetje beginner, herintreder of niet zo handige modelspoorliefhebber kan het gerust aanschaffen. Het is betrekkelijk rechttoe rechtaan bouwen.

Het skelet van de loods bestaat uit twee mm dik karton. Dat staat, aan elkaar gelijmd, als een huis. De royale sheddaken die als grove zaagtanden overkomen en zo hun visitekaartje afgeven, zorgen dat de loods ook in deze rudimentaire staat al de nodige uitstraling heeft. Dat beeld wordt versterkt als de beide dwarsmuren boven het dak worden vastgelijmd. Op die manier ontstaat nog meer verband. Ondertussen zijn we ook bij het

1. De lage kant van de rechthoekige locloods in beeld. Er passen twee locs achter elkaar. **2.** Het stabiele skelet van de locloods bestaat uit 2 mm dik karton. **3.** Met de dwarsverbindingen boven het shed-gedeelte krijgt het model meer verband. **4.** De geleidebaan van de deurconstructie is uit diverse onderdelen opgebouwd.



5



6



8



7



9



mechanische gedeelte aanbeland. Mechanisch, zult u denken? Ja, Steffan Laffont bedacht een heel simpele manier om de deuren te kunnen laten bewegen. Daartoe moet, zie de foto, een lichte constructie worden gemaakt. Let bij het lijmen dat er over de geleide baan niets achterblijft. Het is raadzaam om met beide stukken karton die later bij de ophanging van de deurconstructie worden gebruikt meteen een paar keer heen en weer te schuiven. Dan is zeker dat er nergens een klein restje lijm is achtergebleven.

TE GEKUNSTELD

Om het hoofdstuk deuren compleet te maken: let op dat het deurbeschoot dat als laatste moet worden aangebracht exact op de juiste hoogte wordt vastgelijmd. De kleinste afwijking zorgt er namelijk voor dat de deuren tegen de onderkant van de vakwerkconstructie boven de ingang schuren. Dat is niet bevorderlijk voor de algehele aanblik. De schuifconstructie die met twee dunne staaldraden aan de deuren wordt gefixeerd kan me persoonlijk niet zo bekoren. Het is te ver gezocht. Te gekunsteld, te instabiel ook. En bovendien kwetsbaar. Een loc moet als deze binnen staat de deur met de buffers open duwen.

5. Het maken van de deuren is een tijdrovend werkje. **6.** De linkerdeuren hangen er in. Let op het dunne ijzerdraad aan de bovenkant. **7.** De drie deurbedieningen zijn in de dakconstructie geplaatst. **8.** De entree is op de nummers van de sporen na gereed. **9.** De vakwerkbouwwijze is aan alle kanten zichtbaar. Ook aan de achterkant.

Bij het binnenrijden gebeurt dat ook. Dat gaat een paar keer goed, daarna zullen al gauw krassen van de buffers op de deur ontstaan. Doordat de deuren bij het naar binnen en het naar buiten rijden naar de binnenkant worden gedrukt schuren ze ook nog eens langs de zijkant van de locomotieven. Dat kan ten koste van de opschriften gaan of van de locnummers die als reliëf zijn aangebracht. Objectieve raadgeving: breng de schuifconstructie voor de deuren niet aan en zet de deuren gewoon open. Of gesloten als een van de drie (of vijf) sporen toch niet wordt gebruikt. Voor liefhebbers zou een servo-aandrijving een oplossing kunnen zijn.

OPVULSTUKJES

À propos, deuren. Hier zit nog een puntje van kritiek. De deuren hebben een multi-functie. Ze kunnen voor gewone rails maar ook voor Märklin of Trix C-rails worden gebruikt. Voor de laatste opties dienen aan de onderkant de 'oplegplaten' aan de voor- en achterkant te worden ingesneden. Daarbij is met het 'skelet' van de deur al rekening gehouden. Ergo, er zit onvoldoende 'hout' aan de onderkant. We hebben, om te voorkomen dat het deurbeschoot aan de onderkant naar elkaar toe buigt, van wat restjes opvulstukjes gesneden. De onderkant van de deuren ziet er nu wat steviger uit.



Ook vanuit vogelperspectief heeft de locloods van Bw Rottweil veel potentie.

Nadat de deuren achter de gevel zijn 'geplakt', kan met de uiteindelijke afwerking worden begonnen. Na het aanbrengen van de gepleisterde gevels is het tijd voor het vastlijmen van de vakwerkconstructie. Gebruik hiervoor een tandenstoker en breng om de paar millimeter een lijmstip op de achterkant van het vakwerk. Tip: leg het meteen op de goede plek. Verschuiven van dit dun gelaserde karton is bijna niet mogelijk. Het past allemaal op de tiende millimeter nauwkeurig. Ook de hoeken sluiten naadloos op elkaar aan. Ook in dit opzicht is 'Bausatz Lokschuppen Rottweil' vakwerk.

DRIE SCHOORSTENEN

Wat rest zijn een paar simpele klusjes, zoals het lijmen van de onderste steenlaag, het dak, de dakbeschoeiing, de drie schoorstenen. Mocht de locloods worden verlengd dan komen daar

extra schoorstenen aan de achterkant bij. Blijkbaar stonden de stoomlocs met hun schoorsteen naar de achter- en voorkant opgesteld. Kleine onderdelen die gemakkelijk zijn aan te brengen, respectievelijk zijn te maken. Ze zijn de spreekwoordelijke punt op de i, ze maken de locloods compleet. Dat geldt ook voor het aanbrengen van de cijfers 1, 2 en 3 boven de deuren. De nummers van de sporen kunnen uit de laatste bladzijde van de bouwbeschrijving worden geknipt. Wie ze te groot vindt kan ze weglaten. Ze zijn nogal nadrukkelijk aanwezig. De loods is als actieve DB-behuizing te gebruiken in de tijdperken III en IV. Daarna was het schluss met de stoomtractie in West-Duitsland. Sommige modelspoorders bouwen een model en veranderen het zo dat bijvoorbeeld een deel van het dak kan worden verwijderd om zo een blik in het interieur te kunnen werpen. Dat heeft in dit geval geen zin. De dakconstructie van de rechthoekige

loods was er een vol balken. Een onzichtbare vakwerkconstructie als het ware. Die is niet zonder tekening na te maken. Een opengewerkt depot Rottweil is dus geen optie.

Bw ROTTWEIL IN N

Bw Rottweil is ook in N verkrijgbaar (artikelnummer 66326, € 66,95, afmetingen 168 x 102 x 67 mm). Wie vier 1:160 bouwpakketten aanschaft en het complex maakt zoals het er werkelijk uit heeft gezien komt op een oppervlakte van 276 x 188 mm. Het voordeel van deze schaalgrootte is dat er een bijbehorende traverse of rolbrug (artikel 66540) door Minitrix wordt gemaakt.

VEEL MODELLEN

De bij de locloods van Märklin behorende stoomlocs zijn in alle soorten en maten verkrijgbaar. Een korte, niet complete opsomming, in H0: de 038 (Fleischmann, Lima, Märklin, Oskar, Trix en Weinert), BR 050 (Fleischmann, Piko, Roco, Märklin, Trix), BR 064 (Fleischmann, Gützold, Roco, Trix en Weinert) en Baureihe 078 (Fleischmann, Liliput, Märklin, Micro Metakit). In N zien we de 38 en 64 terug bij Fleischmann (Piccolo) en Minitrix, de 50'er bij Fleischmann, Merker + Fischer en Minitrix en tenslotte de T 18 in de hoedanigheid als 1:160 model van Arnold, Fleischmann en Minitrix.



Laatste Pruisische locs

De stoomlocs die in Rottweil waren gehuisvest, behoorden tot de laatste Pruisische types zoals de P 8 (38 10-40) en T 18 (78). De laatste representanten werden vanuit het veel besproken depot het hele jaar 1973 ingezet. Soms werd een van de drie laatste 038'ers gebruikt als vervanger van een defect geraakte 050'er of als de ketel van zo'n machine moest worden gewassen. En ook werden ze regelmatig ingezet in diensten die voor diesellocs van de serie 212 van Bw Kornwestheim waren gepland. Die diesellocs waren namelijk niet in voldoende mate aanwezig. Vanuit Rottweil reden de laatste 'Pruisen' rond het Neckertal, tussen in die tijd bekende plaatsen als Freudenstadt, Heusach, Eutingen, Horb, Tübingen en Villingen. Op het laatste traject had Rottweil overigens een chronisch gebrek aan stoomtractie. Daarom kwam bijvoorbeeld uit Crailsheim tijdelijk tenderloc 064 419-5 en bleven de oudste locs van de Bundesbahn zo lang mogelijk rijden als hun revisietermijn dat toeliet.

Ketelkeuring

In 1974 was het slotakkoord voor de laatste vier machines onafwendbaar. De 038 711 (ketelkeuring liep ten einde) en 038 382 (defect aan de ketel) gingen als eerste aan de kant. Blevен over de 038 772 en 078 246 die in mei de laatste representanten van deze roemruchte bouwseries waren. Een relatief lange periode van afscheidsritten volgde tot van hogerhand, het DB-hoofdkantoor in Frankfurt, werd besloten dat het feest eind dat jaar voorbij was. Beide Pruisische veteranen werden buiten dienst gesteld. Voor sommige afdelingen van de Bundesbahn was het in die tijd een triomf als een bepaalde stoomlocserie in z'n geheel uit het materieelpark kon worden geschrapt.

078 246 weer rijvaardig?

De voormalige Hamburgse machine 078 468 is als enige ex-Pruisische T 18 rijvaardig. Die hernieuwde indienststelling gebeurde in 1998 in de stoomwerkplaats Meiningen. Sinds 2008 bevindt deze in 1923 door Henschel afgeleverde tenderloc zich bij de Eisenbahn Tradition in Lengerich. Anno 2019 wordt geld ingezameld om ook de 078 246 weer in gebruik te kunnen nemen. Deze in 1922 door Stettin gebouwde 2'C2'-loc zou in 2022 weer moeten gaan rijden, bij haar honderdjarig bestaan. Ruim veertig jaar lang was ze een onderdeel van de collectie van het Deutsches Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Sinds vorig jaar staat ze weer in Rottweil waar de 078 246 zoals eerder gememoreerd tot en met 31 december 1974 als laatste rijvaardige T 18 van de Bundesbahn tot het locbestand van dit depot behoorde. Voor actuele info: <https://preussin-kehrt-zurueck.de/>

10. De laatste rijvaardige T 18 van Bw Rottweil was de 78 246. (foto's Gunter Kuschy, collectie Hans Koning). **11.** De 038 772 gold als de laatste dienstdoende P 8 van de DB, ook deze was in Rottweil gehuisvest. **12.** DB tenderloc 078 246 met links een deel van de locloods van Rottweil, 1971.

RAILHOBBY PROJECTEN

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

Kijk op
pagina 23
voor het
nieuwste deel!



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



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



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



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



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



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

Ga naar www.hobbyou.nl/railhobby

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

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

Ik wil graag:

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

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

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

HSB-MOTORWAGENS 187 016 - 019 ZIJN LEUKE BIJVANGST IN DE HARZ

Onbaatzuchtige werkpaarden

Wie de Harz bezoekt doet dat in het bijzonder om de stoomtractie van de Harzer Schmalspurbahnen. Die locs rijden, ijs en weder dienende, elke dag naar de Brocken. De focus ligt veel minder op de motorwagens die ook dagelijks onderweg zijn en niet uit de reguliere dienst zijn weg te denken. De vier 'moderne' Halbestädter behoren tot het dagelijkse beeld op dit meterspoornet. Ze zijn onderhand ruim twintig jaar oud. Een leuke bijvangst in de zomervakantie.

Na de Wende ging het eerst langzaam en daarna snel bergafwaarts met de reizigersdienst op de Harzquerbahn van de Deutsche Reichsbahn. Het beroepsverkeer ging vrij snel over op de (westerse) auto en scholieren namen de bus. Pas nadat de lijn van Schierke naar de top van de Brocken was vernieuwd en de daar gevestigde Russische afluistereenheid geen spelbederf meer was, steeg het aantal reizigers vrij sterk. Zonder deze verbinding had het meterspoor in de Harz nooit kunnen overleven. Maar op de rest van het ondertussen (1992) tot de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) behorende smalspoornet werden rode cijfers genoteerd. Er werd simpelweg te weinig van de trein gebruikt gemaakt en de stoomtractie bracht veel kos-

ten met zich mee. Daarom werd naar goedkopere alternatieven gezocht. Vanzelfsprekend werd al snel gekeken naar een nieuw type motorwagen. Een fenomeen dat niet onbekend was in de Harz maar dat niet echt potten had kunnen breken.

NIEUWE TRACTIEVORM

Op 4 februari 1998 werden bij Spezialwerke Fahrzeugbau Halberstadt, een werkplaats van de Deutsche Bahn, vier vierassige meterspoordieselmotorwagens besteld. Bij de opstelling van het programma van eisen werd teruggegrepen op de ervaringen die in de eerste tijd met het in 1996 door het voormalige Reichsbahn Ausbesserungswerk Wittenberge van de Deutsche





187 016-1 verlaat Quedlinburg tijdens een rit naar Hasselfelde, 30 juni 2006.

Bahn gebouwde prototype 187 015 waren opgedaan. Dit treinstel ontstond als beoogde nieuwe tractie voor de diverse smalspoorlijnen in de nieuwe deelstaten in het oosten van Duitsland. Daarom was dit een relatief smal ontwerp omdat dit materieel niet alleen dienst moest kunnen doen op 1000 mm, maar ook op lijnen met een spoorwijdte van 750 mm en 900 mm. De breedte van de carrosserie was daardoor beperkt tot 2,44 m. Een doorbraak in de bestellingen bleef echter uit. Het bleef bij deze eenling die als een lichte staalconstructie het leven zag en door de HSB werd aangekocht. De motorwagen die nummer 187 015-3 kreeg is iets zwaarder (35 ton), iets korter (17,28 m) en motorisch wat zwakker dan de vier opvolgers die 30 ton wegen en een lengte hebben van 17,30 m. Het uiterlijk verschilde ook. Het prototype had een opvallende ronde neus en grote, hoge voorruit. Het was kortom een aparte, ietwat eigenzinnige verschijning.

FRAMBOOSROOD

Na de nodige vertragingen werd de framboosrood geschilderde motorwagen op 22 april 1996 overgedragen aan de HSB en enkele weken later, op 31 mei, in station Nordhausen Nord officieel aan de buitenwacht getoond. In 2016 werd het prototype, dat pas na een revisie in de zomer van 2014 het bij de HSB gebrui-

1. HSB 187 016 maakt een tussenstop in Sorge, 24 mei 2009. **2.** Prototype 187 015-3 op 20 februari 2015 vastgelegd in station Gernrode. **3.** HSB-motorwagen 187 016 staat op het Bahnhofsplatz in Nordhausen naast tram 105 (lijn 1), 9 maart 2003. **4.** Motorwagen 187 01807 zal over enkele ogenblikken het station van Eisfelder Talmühle binnenlopen, 28 april 2012.





HSB 187 017-9 staat op 23 oktober 2004 bij de halte Silberhütte.



kelijke kleurschema rood/ivoor had gekregen, buiten dienst gesteld. Het treinstel werd te vaak geplaagd door motorstoringen. Vooralsnog is het vervoerbedrijf niet van plan om de 187 015 een rentree te gunnen. In de laatste fase van zijn loopbaan was deze motorwagen gestationeerd bij de Einsatzstelle (Est) Gernrode dat deel uit maakt van de Selketalbahn.

FINANCIERING

Die vier nieuwe motorwagens 187 016 - 019 hadden 45 zit- en 40 staanplaatsen en worden voortbewogen door een zescilinder Cummins-dieselmotor met een vermogen van 240 kW (328 pk). Ze beschikken over een vrij sober interieur en kregen het type ramen dat je ook bij gemoderniseerde rijtuigen van de DB ziet. De wagens zijn voorzien van een gesloten wc-installatie, zoals ook bij prototype 187 015-3 is toegepast. Het Spezialwerk Hal-



berstadt leverde het kwartet 187 016 - 187 019 uit van 13 maart tot 26 augustus 1999. De deelstaat Sachsen-Anhalt nam van twee motorwagens driekwart van de aanschaffkosten voor zijn rekening en Thüringen betaalde de helft van de beide andere stellen. Beide deelstaten zijn nog steeds de grootste geldgevers aan de HSB. Hun inzet concentreerde zich in eerste instantie op de lijn Nordhausen-Nord - Ilfeld.

GETROKKEN DOOR LOC

De nieuwe motorwagens die, voor zover afgeleverd, op 2 augustus in station Nordhausen Nord officieel werden gepresenteerd, zijn met een meertreinsysteem uitgerust. Daardoor kunnen ze geschakeld rijden. Dat geldt ook voor de 187 015-3. Ook kunnen ze, indien nodig, door een dieselloc worden getrokken. In de praktijk gebeurde het wel eens dat ze door een 'Harzkamel'



Motorwagen 187 013-8 rijdt door Ilfeld in zuidelijke richting naar Nordhausen, op 1 mei 2007.



werden gesleept. Deze omgespoorde V100'en die als serie 199 te boek stonden, komen soms in actie als een motorwagen met motorproblemen te kampen heeft, zoals we zelf op 25 oktober 2010 's middags in station Eland meemaakten. De 187 019-5 weigerde onderweg verder te rijden waarna de 199 874-9 als sleeplocomotief ten tonele kwam en de defecte motorwagen met reizigers en al naar Wernigerode bracht. Hoe praktisch.

ONTHAASTEN

De motorwagens ontwikkelden zich na hun komst als onopvallende, onbaatzuchtige werkpaarden. Je merkte ze in de Harz nauwelijks op. Dat kwam waarschijnlijk door de maximumsnelheid van 50 km/h. Met andere woorden, een rit met deze 187'ers is een reis zonder opwinding. Daarvoor moet je toch bij de stoomtractie zijn. Alleen als een motorwagen niet volgens



5. 187 018-7 heeft op 18 december 2004 een rendez-vous in Wernigerode met loc 99 7236-5. **6.** 187 016-1 verlaat Quedlinburg tijdens een rit naar Hasselfelde, 30 juni 2006. **7.** In Ilfeld treffen de Duo Combino 201 en HSB-motorwagen 187 016-1 elkaar, 6 mei 2004. **8.** HSB 187 019-5 nadert de halte Netzkater, 28 april 2012.

de afgesproken tijd in de dienstregeling verschijnt, wordt dit materieel node gemist. Anderzijds is een tocht met dit materieel een heerlijk voorbeeld van onthaasten. Alles gaat slow. Tot optrekken en afremmen toe. De vier motorwagens - ze behoren anno 2019 alle nog tot het materieelpark van de HSB - werden in eerste instantie hoofdzakelijk vanuit Nordhausen Nord in het forensenverkeer op de verbinding Nordhausen



Nord - Ilfeld ingezet. Ook zagen we ze terug tussen Wernigerode en Eisfelder-Talmühle en op de lijn Nordhausen Nord - Alexisbad. Bovendien werden ze later in het 'nieuwe' station Quedlinburg gesignaleerd, nadat de normaalspoorverbinding tussen Gernrode en die stad tot meterspoor was omgebouwd. Het forensenverkeer naar Ilfeld is belangrijk voor de HSB. In 2018 werden op dit traject 331.000 reizigers vervoerd. Deze diensten worden nu voor het grootste deel uitgevoerd met hybride Combino's van Siemens. Op 12 februari 2004 werd de eerste van drie bestelde Duo Combino-trammotorwagens aan het vervoerbedrijf van Nordhausen geleverd. Ze zijn stiller dan de HSB-dieselmotorwagens en kunnen zowel met een pantograaf over het elektrische tramnet als met een dieselmotor over de HSB-lijn rijden. Dit materieel heeft zijn waarde bewezen. al kampten de trams aanvankelijk met veel storingen. Het inburgeren ging met horten en stoten.

RIJDEN ALS TRAM

Sinds 2002 kunnen de vier motorwagens van het HSB het Bahnhofsplatz in Nordhausen bereiken. Net zoals het prototype 187 015-3 kregen ze rode remlichten, buitenspiegels en wielen met lagere flensen. Sindsdien kunnen ze probleemloos over de groefrails van het Nordhauser trambedrijf rijden. Dit laatste geldt overigens ook voor de 187 011 en 187 013, twee oudere motorwagens. Ze gebruiken hun bel op het korte stuk straat-spoor naast het stationsgebouw van de HSB dat aansluit op het tramnet als een heuse trammotorwagen. Zonder deze vier nog relatief moderne motorwagens wier leven zich volledig in de schaduw van de stoomtractie voltrekt, was de frequentie van de reizigerstreinen bij de HSB een stuk lager dan tegenwoordig. Ze vullen de gaten in de dienstregeling. De grote vraag is hoe lang dat nog duurt. Met name op de verbindingen buiten

9. 187 017-9 rijdt door Straßberg in de richting van Schierke, 1 juli 2006. **10.** Loc 199 874 heeft de defect geraakte 187 019-5 aangekoppeld. Station Elend, 25 oktober 2010. **11.** Een oudje is de 187 012 die op 9 april 2003 bij het HSB-depot van Nordhausen Nord staat. **12.** De mooiste motorwagen van de HSB is de T 3. Hier verlaat de historische vierasser Netzkater, 28 april 2012.

Nordhausen Nord - Ilfeld zijn er relatief weinig reizigers. Vaak kun je binnen een kanon afschieten zonder iemand te raken. Weliswaar zijn de kosten per kilometer veel lager dan bij stoomtreinen, maar zonder dat er geld wordt binnengebracht hebben de motorwagens weinig nut. De destijds met veel tamtam geopende aansluiting van de Selketalbahn aan Quedlinburg brengt qua kaartverkoop ook niet veel op. Weliswaar rijden de nodige bezoekers van deze middeleeuwse stad met de trein naar Alexisbad en terug met de touringcar, maar dan gaat het om stoomtreinen en niet om motorwagens. Afgelopen jaar vervoerde de HSB over de Selketalbahn 71.000 reizigers, geen grootse prestatie. In de vierassers richting Harzgerode en Hasselfelde reis je vaak allen met de machinist en conducteur. Een beter alternatief zijn de bussen die de HSB traditiegetrouw elk najaar wegens 'onderhoudswerkzaamheden' inzet, lees: besparing op de exploitatie. Maar bussen lokken geen toeristen, dat doen rails wel. De motorwagens passen bij dit dilemma. Dus blijven ze naar alle waarschijnlijkheid gewoon doorrijden en zullen wellicht binnen enkele jaren een facelift krijgen. Maar of er ooit een opvolger komt? Dat ligt op het bordje van Sachsen-Anhalt en Thüringen, de belangrijkste subsidieverleners. Aan de vier 'Halbestädter' zal het verder niet liggen. Ze zijn nog net zo onvermoeibaar als in hun eerste jaren in de Harz en vormen onbaatzuchtig en



HSB 187 019-5 verlaat station Nordhausen Nord op 30 april 2007.

onzichtbaar de ruggengraat van het klassieke personenverkeer op het meterspoornet van de HSB.

OUDERE MOTORWAGENS

Ook oude(re) motorwagens zijn bij de HSB aan te treffen en interessant om een keer mee te reizen. In het kort: de 187 012 die momenteel een revisie ondergaat is een unicaat in het Harzer materieelpark. De vierasser zag het levenslicht in 1955 en werd als T 15 aan de Mittelbadische Eisenbahne AG geleverd. Het treinstel reed in eerste instantie op de bekende metersporige verbinding Zell - Todtnau. Na enkele omzwervingen belandde het uiteindelijk bij de Langeooger Inselbahn voordat het in mei 1995 in de Harz terecht kwam. Verder bezit de HSB de motorwagens 187 011 en 187 013 - beide gebouwd door Talbot in Aken - en kwamen na hun aflevering in 1955 in dienst op de metersporige lijn tussen Lüdenscheid en Altena dat door de Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) werd geëxploiteerd. De huidige 187 011 werd nadien aan de Inselbahn Langeoog op het gelijknamige eiland overgedaan. Een jaar later werd ook de 187 013 verscheept, maar dan naar de Inselbahn Juist. Uiteindelijk besloten ze hun loopbaan in de Harz. De HSB schafte dit tweetal in 1995 aan. Beide wagens kregen vier jaar geleden een grondige revisie.

MUSEUMSTELLEN

De HSB bezit twee motorwagens met een museale status. De kleine, tweeassige T 1 die in Railhobby 411 uitgebreid werd beschreven en de T 3. Deze laatste is een exponent van de vroegere Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE), de particuliere voorloper van de HSB. Het is een betrekkelijk grote, vierassige wagen die het verleden van de NWE levend houdt,

een andere representant van dit particuliere bedrijf is er niet meer. De T 3 werd samen met de T 2 in 1938 geleverd en was een coproductie van MAN, Waggonfabrik Wismar en Brown Boverie. Beide treinstellen vormden destijds op smalspoorgebied de top van de Duitse motorwagens.

HOGEDRUKCOMPRESSOR

Verdween de T 2 in de jaren zestig naar de schroothoop, na verwijdering van relevante onderdelen, de T 3 bleef daarentegen tot het einde van de jaren zeventig in dienst waarna het zijspoor zich aandiende toen de hogedrukcompressor de geest had gegeven. De motorwagen werd opgegeven, getuige de diverse reserveonderdelen die werden afgevoerd, waaronder een dieselmotor die nog in oliepapier was gewikkeld. Pas na de Wende kwam de interesse in het 15,60 meter lange, historische voertuig terug. Het waren medewerkers van Bahnwerkstatt Ma-LoWa die de T 3 weer rijvaardig maakten. Het treinstel dat voor het vervoer van bagage en goederen was bestemd en op de monumentenlijst staat, kreeg daarna motorproblemen. Reden om in 1999 een andere in te bouwen. Maar het bleef pappen en nathouden, vaak traden er storingen op. Sinds eind 2012 is het over en uit na het verlopen van diverse revisietermijnen. Een andere motor is inmiddels voorhanden maar er is te weinig mankracht om de nieuwe aandrijving in te bouwen. Geld, ook schaars bij de HSB, speelt daarbij een rol. Hopelijk komt de historische vierasser op den duur weer in dienst. Voor extra ritten voor wat grotere groepen is dit een ideaal vervoermiddel. Daartoe kan de T 3 met een paar oude, groene rijtuigen worden gekoppeld - een zitcompartiment ontbreekt. Geen toekomst zonder levend verleden, toch?



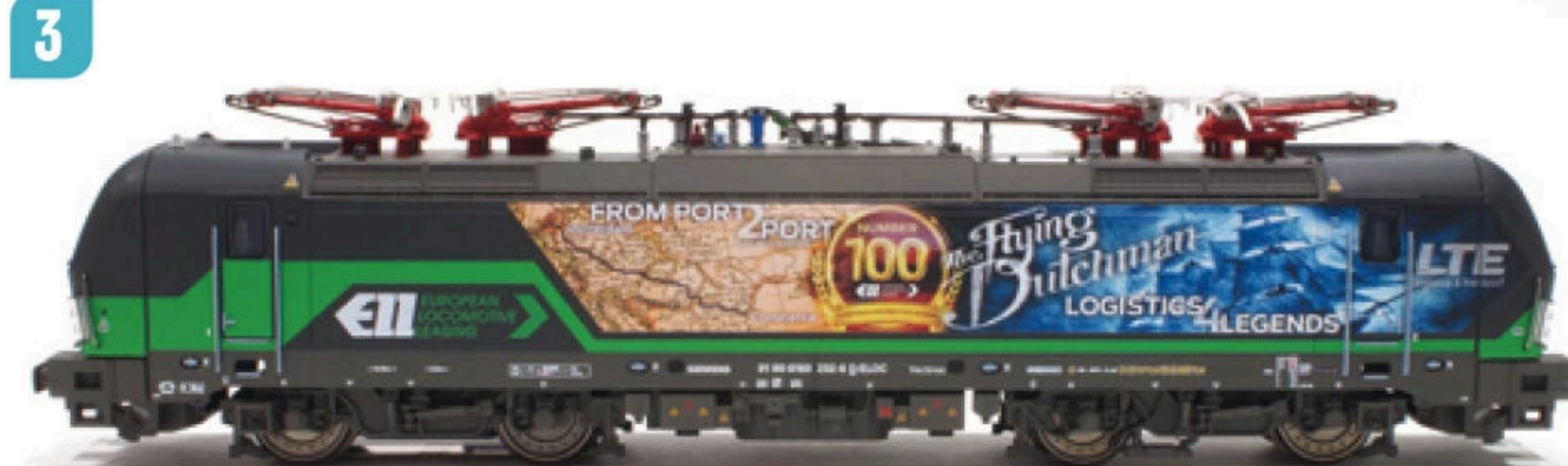
VECTRON 193 232 FLYING DUTCHMAN

Nederlandse loc bij Märklin en Trix

De Vectron van Siemens is bij spoorwegmaatschappijen bijzonder populair, zeker bij de internationaal opererende goederenvervoerders. Met het bekendmaken door Märklin en Trix van het uitbrengen van een Vectron met een Nederlands tintje liepen de voorbestellingen bij modelspoorwinkels direct binnen. De Vectron blijkt ook onder modelspoorders populair. Chris van Diesen neemt de modelversie onder de loep.



De imposante loc uit het oogpunt van een Preiser. De internationale goederentreindiensten op uw modelbaan kunnen in wissel- en gelijkstroom van start.



De Duitse locomotiefbouwer heeft sinds de introductie van de meersystemenloc op hun testcentrum Wegberg-Wildenrath in 2010 en van de dieselvariant op InnoTrans datzelfde jaar, orders en opties voor zo'n 850 stuks genoteerd. De Vectron is een doorontwikkeling van de Eurosprinter, de Portugese serie 4700 en de NMBS reeks 18. De loc is voor diverse bovenleidingssystemen en een mix daarvan leverbaar. Dat maakt hem uitermate geschikt voor grensoverschrijdend verkeer. Toelating is verleend - of in procedure - voor achttien landen. Ook last mile-varianten - elocs voorzien van een dieselhulpmotor om wagens op een spoor zonder bovenleiding te kunnen plaatsen - worden door enkele spoorwegmaatschappijen ingezet. Het voorbeeld van het

1. De loc zo uit de doos. Voor de foto zijn de koppelingen verwijderd. **2.** De linkerzijde van de loc, de speciale Flying Dutchman jas doet het goed. **3.** De loc in profiel. Op de landkaart is de route van de locomotief met een blauwe lijn weergegeven.

4



5



6



model, de Vectron 193 232 van ELL Austria GmbH, is verhuurd aan LTE Nederland. Als honderdste ELL-Vectron (European Locomotive Leasing) is de machine in een speciaal jasje gestoken: the Flying Dutchman, from port 2 port, Rotterdam - Constanta. De locomotief kan van de Noordzee tot aan de Zwarte Zee worden ingezet, in Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije en Roemenië.

MODEL

De drierailuitvoering van de Flying Dutchman van Märklin is afgelopen maand uitgeleverd, de tweerailversie van Trix zal niet lang op zich laten wachten. Het moet gezegd worden, de opdrukken en opschriften zijn zeer zuiver en scherp. Helaas is het



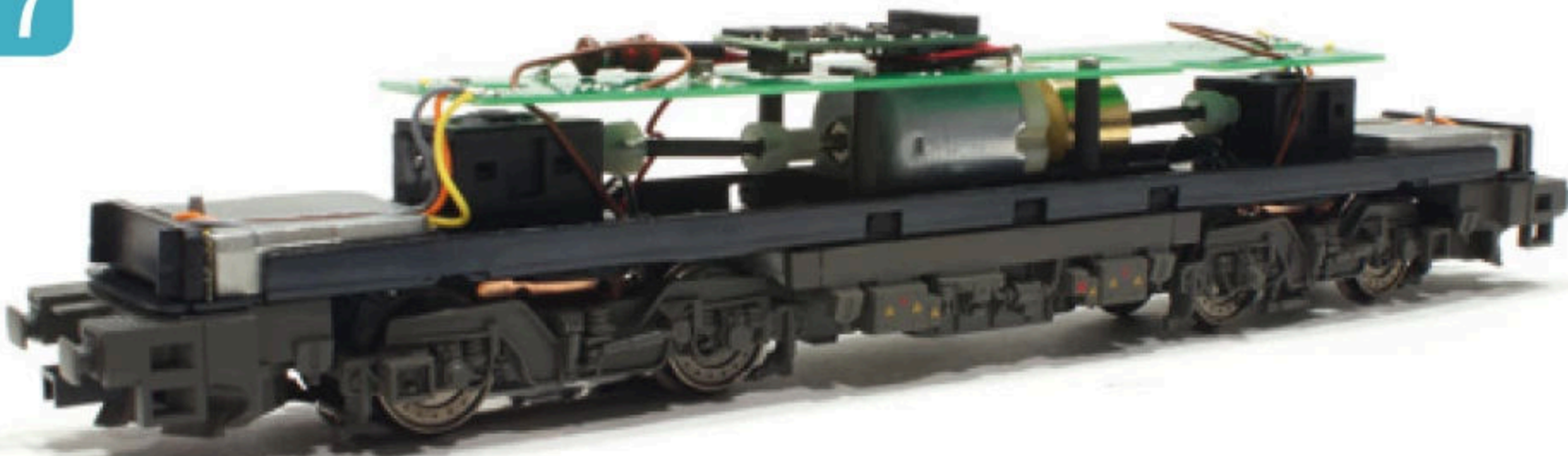
4. Het front met de naam van de fabrikant en het type op de eenvoudig uitgevoerde bufferbalk. 5. Op het dak is alles dik in orde: leidingen, isolatoren, roosters en de stroomafnemers voor de verschillende stroomsystemen. 6. De opdrukken zijn helder, scherp en prima leesbaar. De landkaart links is mooi uitgevoerd. Ook de locspecificaties zijn duidelijk leesbaar. 7. Na het verwijderen van de kap zien we veel ruimte. 8. De printplaat heeft geen geïntegreerde decoder. De geluidsdecoder is in de 21-polige NEM-aansluiting gestoken.

tegenwoordig trend om dit soort reclamelocs niet meer met tamponbedrukking te decoreren maar met printers. Dat heeft als nadeel dat teksten en afbeeldingen niet geheel scherp zijn en de printbanen van de printer duidelijk op de zijkanten van de loc zijn te zien. Dat is bij dit model zeker niet het geval. Alles is mooi scherp, de opschriften en de veelkleurige afbeeldingen. De diepe kleuren geven de loc een bijzonder goede uitstraling; dat de kap van metaal is komt het totaalbeeld zeker ten goede. Naast de geslaagde bedrukking is ook de rest van de loc dik in orde. De draaistellen zijn gedetailleerd uitgevoerd, de wielen zijn voorzien van remschijven. De ramen in de cabines en deuren zijn helder en de handrails bij de deuren zijn, hoewel meegegoten in de metalen kap, aangezet met lak. De meta-



De kap is van metaal, het dak van kunststof. De loc heeft een goed gewicht, maar wellicht vindt de Märklin-rijder hem wat aan de lichte kant.

7



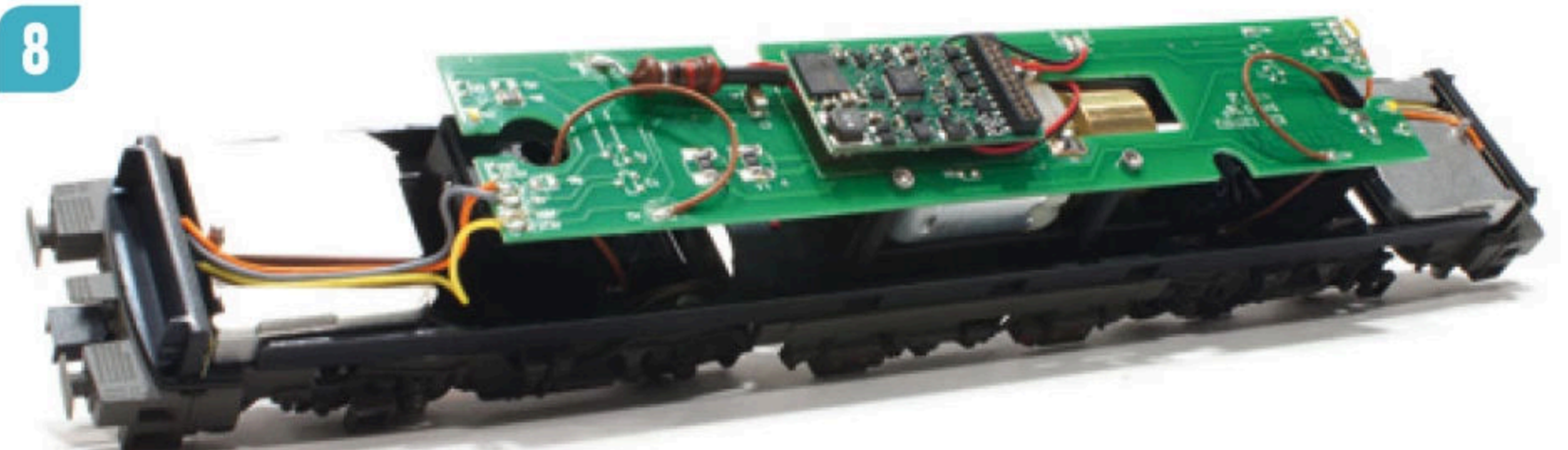
len handgrepen op de neus zijn los aangezet. De ruitenwissers zijn meegegoten met de cabineramen maar zijn met zwarte lak geaccentueerd. De seinen zijn achter de kenmerkende, grote Vectron-lamparmaturen verborgen.

GRILL

Het lucht- en trekwerk tussen de buffers is vereenvoudigd weergegeven; er is geen ruimte voor losse slangen waarmee de loc zou kunnen worden verfraaid. Dit is feitelijk het enige punt waaruit blijkt dat het om een hobbymodel gaat. Boven de baanschui-ver is de NEM 362-koppelinsschacht zichtbaar; deze heeft geen kortkoppelingscoulissen. De typerende Vectron-grille is voorzien van groene accenten. Zowel de grill als de aanduiding ELL en het locnummer zijn scherp aangebracht.

Ook op het dak - dit is in kunststof uitgevoerd - is alles in orde. De leidingen zijn strak uitgevoerd en aan de in verschillende kleuren gehouden isolatoren gelegd. De drie alukleurig dakroosters hebben een fijne gravure en zijn los ingezet. Alle vier de pantografen kunnen tegen de draad worden gezet - welke is afhankelijk van het bovenleidingssysteem en het profiel van vrije

8



ruimte waar de machine rijdt. De stroomafnemers zijn eenvoudig maar stevig uitgevoerd en geven een goede druk. Het opzetten en neerhalen gaat zonder veel kracht te zetten.

TECHNIEK

Door vier schroeven naast de beide draaistellen los te draaien kan de kap worden gelicht. De in het midden geplaatste motor drijft via twee cardanassen de assen van beide draaistellen aan. Alle vier de assen worden aangedreven. De printplaat heeft een 21-polige aansluiting en de Mfx/DCC-decoder is niet in de print mee opgenomen maar een afzonderlijk onderdeel. Zowel bij Märklin als Trix is de 218 mm lange loc voorzien van diverse geluidsfuncties. De warmwitte front- en rode sluitseinen zijn met onderhoudsvrije leds uitgevoerd en digitaal schakelbaar. Artikelnummer Märklin 36183, Trix 22874, € 239,95, tijdperk VI.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



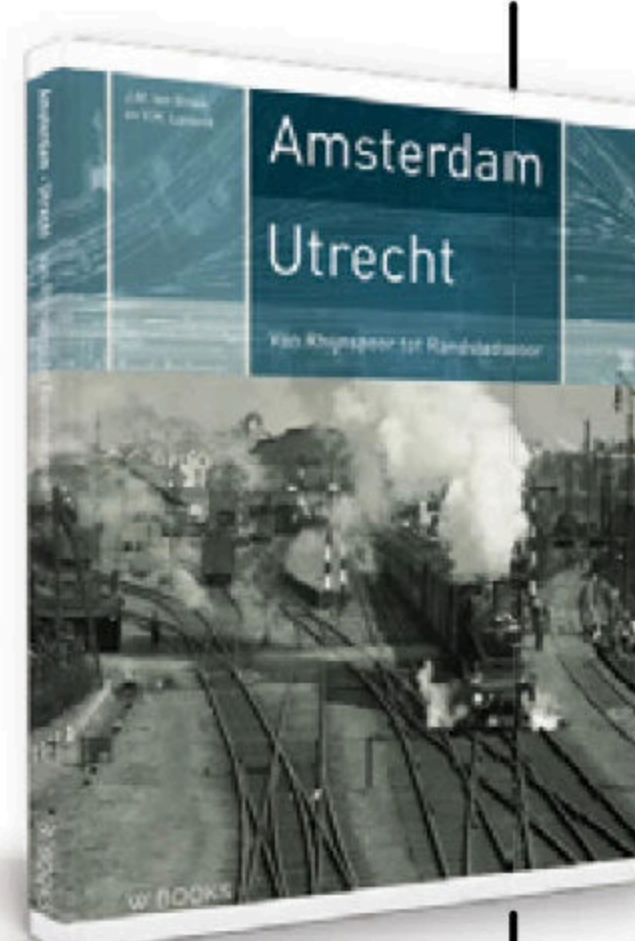
DE COMPLETE HOBBYOU-WEBSHOP!

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

hobbyou.nl/modelspoor

Amsterdam-Utrecht | Van Rijnspoor tot Randstadspoor

Door de jaren heen is de lijn veelvuldig verbouwd en verlegd, met als belangrijkste uitbreidingen de grote spoorwegwerken van Amsterdam en Utrecht in de jaren '30, de symbiose met de Amsterdamse metro en de viersporigheid rond het jaar 2000. Heden ten dage is deze spoorlijn een van de drukst bereden trajecten van Nederland. Michiel ten Broek en Victor Lansink nemen u aan de hand van vele historische en sfeervolle illustraties mee op een reis door de tijd langs deze door de talrijke veranderingen zeer boeiende spoorlijn. Prijs: € 34,95, hobbyou.nl/amsterdamutrecht



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

Walliser Schwarznasenschaf in H0

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



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



NIEUW!

RAILHOBBY PROJECTEN - OVER BUITENLANDSE MODELBANEN

In juni 2019 verschijnt de zesde uitgave van Railhobby Projecten. In deze nieuwe special staan de beste artikelen uit eerdere edities van Railhobby over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met onder andere het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en seinbeelden en een Italiaanse boswachterswoning. U leest alles over een bekende spoorverbinding in het noordwesten van Amerika en we tonen u een Afrikaanse modelbaan in H0. Nieuw in deze special zijn het artikel over 'Villa im Tessin' van Faller, het Doen-artikel Hardorff en de Oostenrijkse H0e Ideeën aus Holz. **Kijk voor meer informatie over de special op pagina 23.**

Heeft u nog geen abonnement inclusief specials? Bestel deze nieuwe Railhobby Projecten voor 27 mei met **gratis verzending** via Hobbyou.nl/buitenland. Wilt u nooit meer iets missen? **Upgrade uw abonnement** naar een abonnement inclusief specials via Railhobby.nl/upgraden en u ontvangt deze uitgave automatisch.



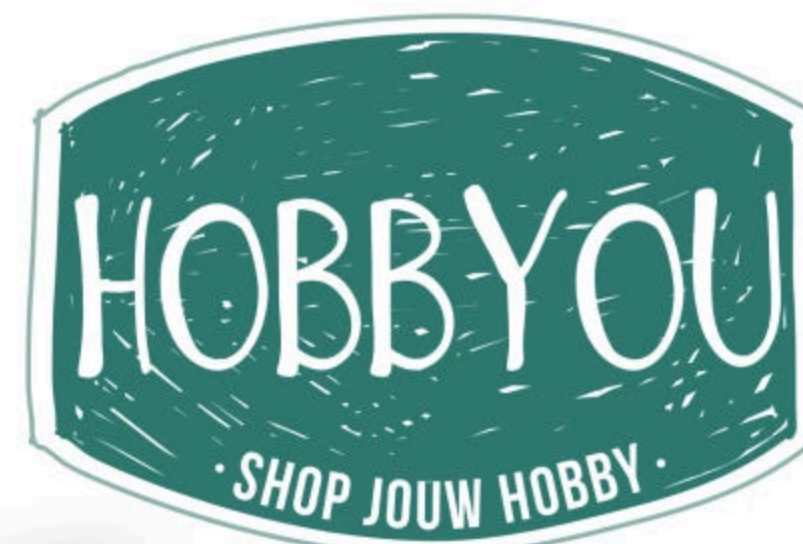
ONLINE NIEUWSBRIEF VAN RAILHOBBY

Schrijf u nu in voor 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.**



GROOTSPOORGROEP FESTIVAL 2019

Op zaterdag 13 en zondag 14 april 2019 organiseerde de GrootSpoorGroep weer een uniek festival voor liefhebbers van grote modeltreinen. Dit jaar werd het extra feestelijk gevierd, want de GrootSpoorGroep viert dit jaar haar 25-jarig jubileum. Dit jubileum slaat op de startdatum als officiële vereniging (7 mei 1994). Te bewonderen waren meerdere grote modelbanen zowel in spoor G als in spoor 1, ook kon men genieten van rijdende locomotieven aangedreven door stoom. Verder waren er meerdere grote handelaren, importeurs en klein-fabrikanten aanwezig. **Meer informatie vindt u op GrootSpoorGroep.nl.**



BOEKEN EN ONLINE SERIES IN DE WEBSHOP

Hobbyou.nl is dé webshop waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en modelspoorbenodigdheden. Zo bestelt u eenvoudig één van onze nieuwste boeken 'Tot het rode licht gedooft is' en de online serie over 'Artitec Plan U'. Maar denk ook aan verzamelbanden, snijmatten en modelspoorproducten zoals paarden en koeien.

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 [Facebook.nl/railhobby](https://www.facebook.com/railhobby) of zoek ons op Instagram via [@railhobby](https://www.instagram.com/railhobby).**

DAF-KANTELCABINETRUCKS VAN ARTITEC

1900, 2100 en YA 4400 in H0

Op de beurs in Neurenberg was aangekondigd dat de eerste modellen dit voorjaar zouden worden uitgeleverd. Artitec heeft woord gehouden: de eerste vijf varianten liggen inmiddels in de winkels. Chris van Diesen belicht de vier civiele en de militaire varianten.



De modellen zo uit de doosjes. De lichtblauwe DAF ontbreekt, maar die ziet u terug na een kleine verbouwing.

Vier trucks hebben een afneembare huif, nummer vijf is een vuilniswagen. Het verschil tussen de wagens met huif zijn de kleur en uitvoering van de cabine. De DAF 2100 met crème witte kantelcabine type C is te plaatsen in de jaren '80 en '90 (artikelnummer 487.053.02). De laadbak heeft in een stalen frame geplaatste houten boorden en een afneembare huif van donker grijsbruin zeildoek. De heldere cabineramen bieden een goed zicht op het interieur. Aan het model vallen de windleiplaten op aan de voorzijde, de dubbele koplampen en grote knipperlichten. De laadbak is gedetailleerd uitgevoerd. De huif zit niet klemvast, maar blijft op z'n plek door het grote hekwerk aan de

voorzijde. Het schot en de tralies bieden de cabine bescherming bij schuivende lading.

MILITAIRE UITVOERING

Het Ministerie van Defensie heeft in 1976 vierduizend trucks YA-4440 bij DAF besteld, de grootste order voor de Nederlandse truckbouwer ooit. Ze zijn afgeleid van de DAF 1600. Na een intensief testprogramma is de order tot 7200 stuks uitgebreid. De 4WD-viertonners zijn in diverse uitvoeringen geleverd, als bureauwagen, werkplaats, met afzetbare container of hydraulische kraan en zijn zeer breed ingezet. De YA-4440 staat in ver-



De langs de stoep geparkeerde rode DAF wacht op vertrek naar de volgende klant.



1. Spiegels (twee verschillende sets), kentekenplaathouders en ruitenwissers zijn bijgevoegd, bij de YA-4440 ook kentekens. 2. De modernste civiele uitvoering, de DAF 2100, nog zonder extra details. 3. De legeruitvoering met afgenomen huif.

A-CABINE

De vuilniswagen is te plaatsen in de jaren '70. Het model heeft een type A-cabine maar heeft een korter chassis dat is aangepast voor de vuilpersinrichting. De wagen heeft zilverkleurige wioldoppen en schrikstrepen aan de voor- en achterzijde (487.051.03). De identieke lichtblauwe en rode vrachtwagens hebben een kantelcabine type A, dat de modellen plaatst in de jaren '70 (487.051.01, blauw / 487.051.02, rood). Met de blauwe variant is uw auteur een avondje aan de slag gegaan; het resultaat zult u in een komende Railhobby terugvinden. Eén foto willen we u niet onthouden.

band met inzet in het terrein en het nemen van niet te diepe watergangen hoger op zijn poten. Het model heeft geëtste open treden bij de deuren in plaats van een gesloten tredebak, stalen boorden langs de laadbak en een geëtst traliewerk op het front. De huif is afneembaar en de kleurstelling en opdrukken zijn overtuigend (487.051.04).



Wachten tot de oogst is geladen en dan naar de veiling.



- 4.** De rode DAF met A-cabine, nog zonder extra details. De blauwe truck is identiek. **5.** De vuilniswagen, een neutrale wagen, dus zonder gemeente-opschriften. **6.** Het hekwerk beschermt de cabine tegen schuivende lading. **7.** De trucks zijn gemakkelijk te demonteren. De cabine heeft een compleet interieur.

SPIEGELS

Met de blauwe variant heb ik dus al wat zitten knutselen. Dat gaat prima, de modellen zijn goed en zonder schade uit elkaar

te halen. De meeste onderdelen, waaronder cabineramen, zitten klemvast en zijn niet verlijmd. Zo kunnen liefhebbers hun model wat makkelijker pimpen. De huif is bij alle modellen afneembaar waardoor direct een ander type vrachtwagen ontstaat. Bij alle modellen zijn spiegels, ruitenwissers en geëtste kentekenplaat-houders gevoegd; bij de YA-4440 ook militaire kentekenplaten. Artitec brengt onder artikelnummer 10.369 kentekenplaten (waterdecals) uit voor civiele modellen, zowel de blauwe als gele varianten. De prijs van alle hierboven beschreven DAF-trucks komt



Net in gebruik genomen en klaar voor zijn eerste vuilnisophaaldienst.

8



9



10



11



8. De blauwe DAF uit elkaar genomen; dat vraagt om een aanpassing. Het is een aanhangwagencombinatie geworden. Meer verbouwingen van de DAF-modellen in latere Railhobby's. **9.** De YA-4440 compleet met spiegels, ruitenwissers en kentekenplaten, een geweldig model. Je zou niet zeggen dat het 1:87 is. **10.** De vuilniswagen met alle etsdelen geplaatst en de kentekenplaten uit set 10.369. **11.** De beide modellen voorzien van details en kentekenplaten. De ruitenwissers en spiegels moeten nog met een likje zwarte verf worden aangezet.

op € 27,90 per stuk. Het plaatsen van de spiegels is gemakkelijk. Voor een optimaal resultaat adviseer ik het etswerk voor montage van een beetje zwarte verf te voorzien. Hetzelfde geldt voor de ruitenwissers. Die laten zich goed plaatsen, maar u moet er wel voor gaan zitten en het op uw gemak doen. De gaten in de cabine zijn uitstekend van pasvorm en met een klein beetje houtlijm of KristalKlear zitten deze onderdelen zo op hun plek. Deze eerste vijf varianten smaken naar meer. Dus kijken we uit naar de eerste vier speciale producties van Hunerbein Aken, MCH Hilversum, Modeltreinexpress Vlaardingen en de fraaie SRV-uitvoering van Beneluxspoor.net. Het lijkt waarschijnlijk dat Artitec ons met andere versies zal verrassen.



Mijn opa met een bel voor de trein op de Krommedijk. (bron Regionaal Archief Dordrecht).

MIJN OPA VOORMAN-RANGEERDER

Het verhaal achter de foto

Zijn opa kende Hans van de Ven niet anders dan met een houten been. Op een foto loopt hij echter gewoon op straat voor een stoomlocomotief uit en waarschuwt met een bel de weggebruikers. Opa was eerst wisselwachter, daarna voorman-rangeerder bij NS. Hans ging op zoek naar het verhaal achter de foto.

Mijn opa Groebbé (van moederskant dus) had, zoals ik hem me herinner, een houten been. Aan de zijkant zat een knopje waarmee je de knie kon buigen. Soms mocht ik, als opa in zijn rookfauteuil ging zitten, daarop drukken. Door de stof van de broekpijp moest je zoeken waar het palletje zat. Dat was span-

nend! Opa was een reuzehandige man: hij maakte de mooiste houten voorwerpen. Nog steeds koester ik de door hem gemaakte multiplex spaarpot met de vorm van een uitklapbaar naaikistje en een hardhouten kruishout (zoek op Wikipedia hoe dit aftekengereedschap er uit ziet). Zijn onverwoestbare, van



1. Screenshot Krommedijk van Google Maps. **2.** Opa Groebbé uit privé-fotoalbum. **3.** Krommedijk tussen Lombokstraat en park Merwestein. (foto's 3 & 4 bron Regionaal Archief Dordrecht) **4.** Krommedijk richting de spoorlijn bij de Transvaalstraat. Op de hoek met de Balisstraat zit kruidenier de Gruyter.

een complete dwarsligger gemaakte werkbank met stoere bank-schroef heb ik ooit weggedaan, ik heb nog steeds spijt als haren op mijn hoofd. Hoe kon ik denken dat een workmate een prima vervanger was? Het zou me trouwens ook niks verbazen als opa zijn eigen houten been heeft geknutseld. Met zijn wandelstok (zijn houten hulpbeen) draaide hij de wijzers van de koekkoeks-klok een heel etmaal rond terwijl ik als kleuter met open mond naar het vogeltje bleef kijken. Deurtje open, deurtje dicht. Maar náást die klok hing een foto en die was zo mogelijk nog mysterieuzer. Daar loopt opa gewoon op straat voor een stoomlo-comotief uit! Met een bel waarschuwde hij de weggebruikers voor de naderende trein. Opa was voorman-rangeerder bij NS, nadat hij eerder wisselwachter was geweest. (Grappig: hij was getrouwd met oma Trijntje van de Koppel.) Hij loopt hier zonder wandelstok, dus gewoon met twee gezonde benen. Een foto van vór voor mijn tijd als naoorlogs nakomertje. Tijd om op zoek te gaan naar het verhaal achter die foto.

HULPTROEPEN KLAAR?

Mijn clubgenoot Carlo is me als eerste behulpzaam, leent me de dikke pil 'Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd' en verbaast me zelfs met een boekje uit de verenigingsbep van onze Modelbouwvereniging Arnhem waarin de bewuste foto is opgenomen: 'Schakel tussen noord en zuid', geschiedenis van de spoorwegen op het Eiland van Dordrecht, auteurs H.C. Arbouw en J.R. Bos (Kwartaal en Tekens Extra 11 - Gemeentearchief Dordrecht 1989). Clublid Lennart geeft me de goede tip om Nico Spilt (www.nicospilt.com) te benaderen. Mijn zwager Jos († 2014) doet een verrassende ontdekking op Google Maps: het straatspoor is weliswaar opgebroken, maar de gevelrij is nog vrijwel ongewijzigd. Mijn vriend Gerard schakelt een goede bekende uit Dordrecht in. Zelf traceer ik de bewuste foto (en meer) in het regionaal archief Dordrecht en via Stoomstichting Nederland kom ik in contact met veelweter Remmo Statius Muller, die me op zijn beurt doorverwijst naar Cor de Rijke, webmaster van feijenoordsemeesters.nl waar Rotterdamse NS-professionals hun herinneringen koesteren. Op de site wiewaswie.nl vind ik aanvullende genealogische informatie. Gaandeweg wordt zo het plaatje gevuld.



Reeweg Oost gezien vanaf het Sumatraplein. Rechts op de hoek van de Krommedijk was een sigarenhandel gevestigd. (bron Regionaal Archief Dordrecht)



5. Buitengebruikstelling van de spoorlijn door de Oranjelaan en over de Krommedijk. (foto's 5 & 6 bron Regionaal Archief Dordrecht) **6.** De 'Lipsexpresse' op weg vanaf de Staart bij de kruising van Oranjelaan, Groenedijk, Vriese-weg, Krommedijk en Reeweg Oost.



DAAR LOOPT IE DAN

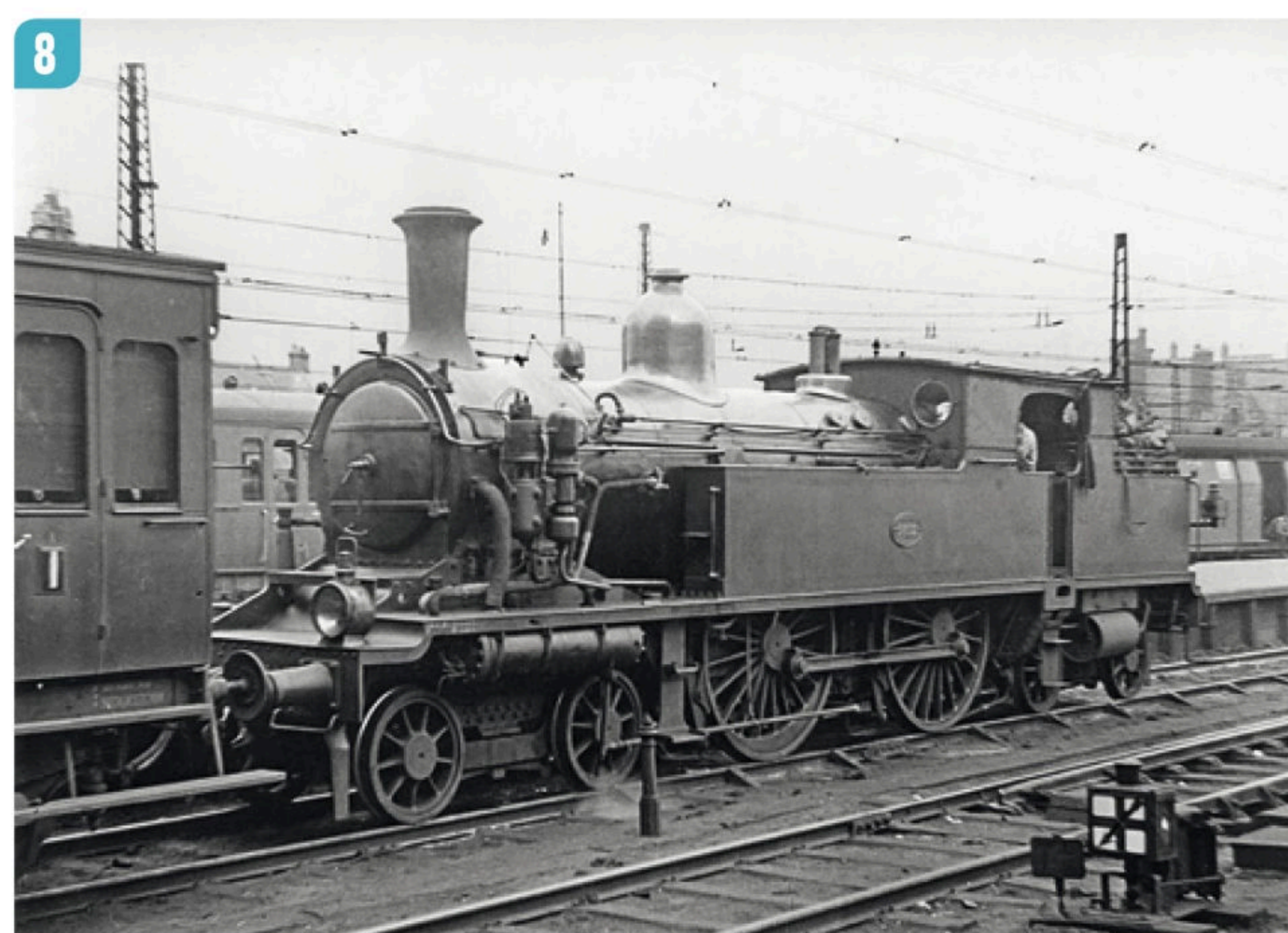
Opa Johan Pieter Groebbé loopt op de Krommedijk en is net het kruispunt met de Louis Bothastraat gepasseerd. Op de achtergrond zijn de bomen van het nog steeds bestaande Park Merwestein te zien. Het spoor, aangelegd rond 1915, betreft een aftakking van de lijn naar Gorinchem. Dit liep over de Krommedijk via de Oranjelaan naar industrieterrein 'De Staart'. Daar waren onder meer scheepsbedrijf de Biesbosch, sloten- en brandkastenfabriek Lips, het gemeentelijk energiebedrijf, steen- en betonfabriek Van Dijk, Montagefabriek Joh. de Witt, IJzerfabriek de Montan en vanaf de 60'er jaren het Amerikaans bedrijf DuPont (de laatste jaren veelvuldig in het nieuws wegens het gul verspreiden van giftige stoffen) gevestigd. Vanwege de slotenfabrikant wordt het ook wel 'Het lijntje van Lips' genoemd. Op de foto staat in het midden aan de rechterkant van de straat het pand van Installatiebedrijf Vos. Aan de linkerkant (met fiets +



Stoomlocomotief NS 5807 (voorheen HSM 807, Werkspoor, 1915, afgevoerd 1951). (bron NVBS-Railverzamelingen)



7. Locomotief uit de serie NS 5800 met een reizigerstrein bestaande uit lokaalspoormaterieel bij de Vlasakkers, Amersfoort. (bron NVBS-Railverzamelingen, foto H.G. Hesselink) **8.** Stoomlocomotief NS 5802 met een reizigerstrein te Amsterdam CS. (bron NVBS-Railverzamelingen, foto J. Stigter)



mand) slagerij Meyers, daarnaast timmerbedrijf Ponsen. Achter de rug van de fotograaf en dus niet te zien staat het pand van exclusieve kledingzaak Zeedijk die na meer dan honderd jaar kortgeleden is opgeheven.

STOOMLOC

De locomotief - ik vond het als kind een héél merkwaardig ding met Chinese ogen; pas véél later zag ik dat de loc achteruit reed - is de 5809. De 5800-serie bestond uit twaalf tenderlocs van de voormalige HSM met asindeling 2'B2't. De laatste zes zijn in 1915 bij Werkspoor gebouwd. Ze hadden een oververhitter, beschikten over 800 pk en haalden een maximumsnelheid van 100 km/h. In de Tweede Wereldoorlog rijden ze, met dank aan hun grote watervoorraad, langere diensten op secundaire lijnen,

zoals de reizigerstreinen Arnhem - Zwolle. Toch zijn ze dan in slechte conditie: minstens tweemaal per jaar moeten ze voor groot onderhoud naar de werkplaats in Tilburg.

De herkomst van de foto is niet eenduidig. In 'Schakel tussen noord en zuid' wordt het archief van de collectie Meijers genoemd. Maar mijn bron bij de Stoomstichting Nederland heeft persoonlijk scans gemaakt van de collectie Hesselink, waaronder dus de bewuste foto van mijn opa. Uitgerekend die foto blijkt in dit archief slecht gedocumenteerd te zijn. Fotograaf en exacte datum zijn onbekend. Toch valt de datering wel te benaderen. Het nummerbord van de fraaie auto is voor 1950 uitgegeven, maar dat zegt niet veel. Een beetje zuinig zijn en flink poetsen, dan kan ie nog jaren hebben gereden. Sommige bronnen meenden op de kolenbak van de loc een geblindeerde oorlogslantaarn te herkennen, maar dat wordt door deskundigen met klem tegengesproken. Het is een standaard locomotief-sluitlantaarn met een rode schijf. Dat opa een bel gebruikte en geen rode vlag leidt helaas ook niet naar een jaartal: ik heb niet kunnen

9



10



11



12



9. In Mariënborg staan locomotief NS 3314 met een goederentrein naar Zwolle en locomotief 5809 (dit is dus de loc 'van mijn opa') met een reizigerstrein Emmen - Zwolle. De locomotieven hebben in verband met verduistering witte randen om de buffers en bufferbalk en geblindeerde lantaarns. (bron NVBS-Railverzamelingen, foto W.D.J. Cramer) **10.** Stoomlocomotief NS 5801 met doorgestreept HSM nummer 801 na de fusie met de SS bij de kolenlaadplaats van het depot Haarlem. (bron NVBS-Railverzamelingen, foto J.P. Felix) **11 & 12.** Weghalen van de spoorrails aan de Krommedijk. (bron Regionaal Archief Dordrecht)

achterhalen wanneer de vlag de bel heeft vervangen. Best kans dat beide signaleringen een tijd naast elkaar hebben bestaan. Onder de ovalen nummerplaat op de waterbak is het zogeheten soortmerkplaatje (PTO2) zichtbaar dat in de tweede helft van de jaren dertig kwam te vervallen, maar na de oorlog op enkele machines nog was te vinden. Zo bleef 'vóór de oorlog' of 'na de oorlog' een poosje onbeslist. Ook al omdat loc 5809 pas in 1951 is afgevoerd; hij heeft daarna nog een jaar in de locloods Feijenoord in Rotterdam gestaan.

DEPOTPLAATJE

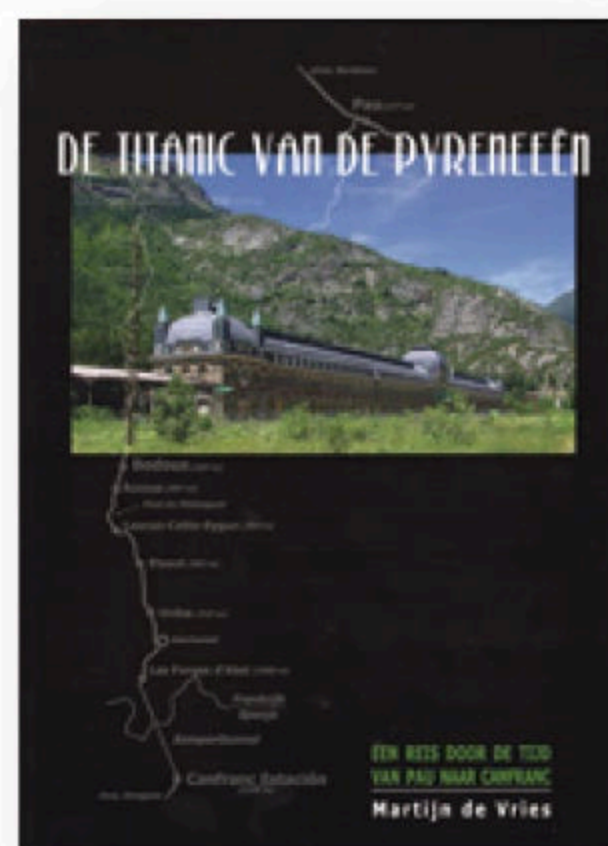
Maar dan wordt toch het pleit beslecht: er is nog geen depotplaatje aangebracht! Deze registratie werd op last van de Duitsers omstreeks 1941 ingevoerd en is na de oorlog gehandhaafd. Het blijkt zelfs nog nauwkeuriger te kunnen: op enkele statio-

neringsoverzichten van de NS is terug te vinden dat locomotief 5809 in de winter van 1934/1935 korte tijd in Dordrecht in depot was en daar allerlei, soms lichte, diensten deed. Deze dienst gebeurde als tussendoortje, mogelijk gecombineerd met een stoptreindienst richting Geldermalsen en Nijmegen.

Het was een flinke zoektocht. Kon dat niet simpeler? Nou, ja, kijk, schat de leeftijd van mijn opa op de foto op vijftig jaar. Is dat een heel foute gok? Oma Trijntje is geboren op 19 maart 1886; opa was een dik jaar ouder, namelijk van 11 november 1884. Even rekenen, dan moet de foto dus rond 1934 zijn gemaakt. Waarom moeilijk doen als het gemakkelijk kan? Misschien omdat het heerlijk is om als een spin in het web in digitale archieven te spitten. Zo is bij railgoed.nl het volgende te lezen: 'In maart 1966 wordt de spoorlijn door de Oranjelaan en over de Krommedijk buiten gebruik gesteld. De Staart is vanaf dan bereikbaar via een aansluitingsboog aan de oostkant van het industriegebied. Nog diezelfde maand worden de spoorrails op de Krommedijk opgebroken.'

ANEKNOTE

Opa Groebbé overleed volgens het Centrum voor familiegeschiedenis CBG op 24 mei 1956; ik was toen bijna tien jaar. Een kleine anekdote tot besluit. Hoewel we onze ouders mochten tutoyeren, was het in mijn jonge jaren beslist geen gewoonte om opa en oma bij de voornaam te noemen. Maar heel soms kreeg ik toch de vraag van mijn moeder: 'Hansje, hoe heet oma?' Daar moest ik altijd even over nadenken, maar dan wist ik het weer: 'Spoortje!'



DE TITANIC VAN DE PYRENEËN

Een reis door de tijd van Pau naar Canfranc

Door Martijn de Vries, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,5 x 30 (A4), 128 blz., ruim 300 foto's (zw/w en overwegend kleur), ISBN 978-94-92040-35-0, € 39,90.

De spoorhobby kent vele facetten, maar die van Martijn de Vries is niet alledaags. Hij beoefent spoorwegarcheologie, een minder bekende tak van de hobby. Het gaat hem er om zoveel mogelijk terug te vinden van (lang geleden) verdwenen spoorlijnen. Vooral Frankrijk is geliefd om te speuren, omdat de Fransen, in tegenstelling tot in Nederland, niet alles direct opruimen. In 1989 bezocht hij een Spaanse spoorlijn die op 29 maart 1970 werd gesloten. Dat gebeurde na een curieus voorval die dag. Een goederentrein, getrokken door twee elocs, reed onberemd achterwaarts de helling af en ontspoorde op een brug bij l'Estanguet. Hierbij werden zowel de locs als de brug vernield. De SNCF besloot de lijn niet te herstellen en na verloop van jaren nam de natuur bezit van het spoor. Bij zijn bezoek aan de spoorlijn trof de auteur het majestueuze stationsgebouw van Canfranc, een gebouw dat kan wedijveren met Amsterdam Centraal. Het was tamelijk vervallen en bood een desolate aanblik. In 1993 werden vijftig rijtuigen van het spoorwegmuseum van Zaragoza in Canfranc gestald. Het heeft de breedspoorrijtuigen geen goed gedaan. Sommige van de buiten staande rijtuigen vallen van ellende uit elkaar. Jarenlang zag het er naar uit dat het grote stationsgebouw, net als de Titanic, uiteindelijk zou verdwijnen. In 2002 werd het tot Spaans cultureel erfgoed verklaard, in 2005 werd het dak vernieuwd en in 2012 werden plannen voor het gehele complex gepresenteerd. In 2018 startte de grondige restauratie en op Europees niveau wordt gekeken om de lijn van Pau naar Zaragoza nieuw leven in te blazen, omdat er maar drie grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn. Het boek



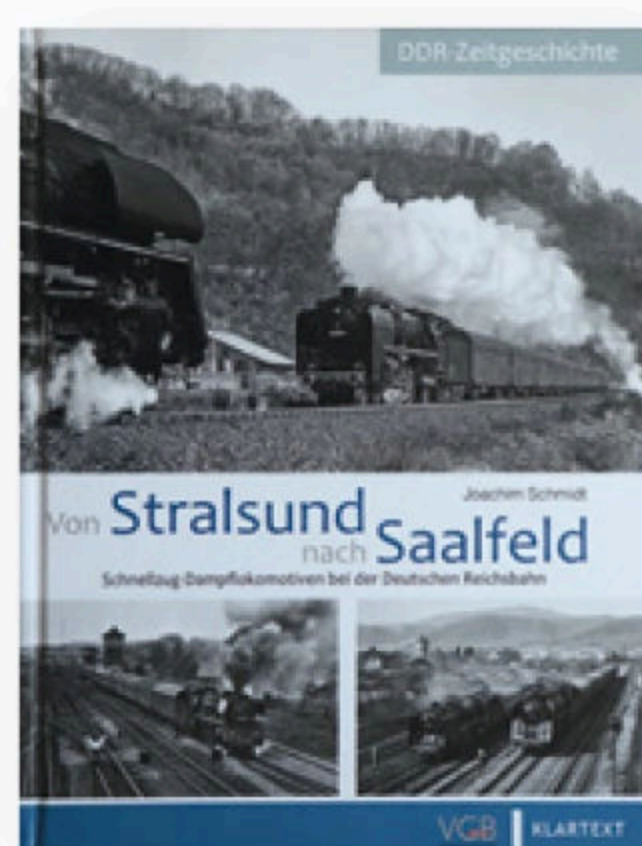
bestaat uit twee delen: een reis door de tijd, waarin het ontstaan, de stillegging en de toekomst van de lijn worden beschreven. Het tweede deel, het spoor naar Canfranc, bevat veel, kwalitatief goede foto's. Een duidelijke kaart van de spoorlijn en een emplacementtekening van Canfranc Estación completeren het werk. Al met al een boeiend boek over een interessante spoorlijn met een onverwacht einde. In dit geval gaat de 'Titanic' niet ten onder.-TO

U-BAHNEN IN DEUTSCHLAND

+ U-Stadtbahnen

Door Robert Schwandl, uitg. Robert Schwandl Verlag, Berlin, formaat 17 x 24 cm, paperback, 160 blz., 350 kleurenfoto's, 20 (net)kaarten, 46 tabellen, Engelse en Duitse tekst, ISBN 978-3-936573-57-2, € 19,50.

U-Bahnen zijn de echte metrosystemen, de (snel)trams - soms met hoge vloer - die in het centrum door een tunnel met ondergrondse stations rijden, worden als U-Stadtbahn aangeduid. Vier steden kennen een U-Bahn en elf een U-Stadtbahn, zodat er ruimte is voor een meer uitvoerige beschrijving per lijn dan we in andere uitgaven van Robert Schwandl gewend zijn. Ook voor de - als gewoonlijk uitstekende - foto's is ten opzichte van eerdere uitgaven meer ruimte gereserveerd, vaak een grote en enkele kleinere per pagina. Door de alfabetische rangschikking is de aftrap met Berlijn, waar de eerste U-Bahn in 1902 werd geopend met 2,30 m breed kleinprofielmaterieel (tegenwoordig 2,40 m). Door de bouw van de Muur en de deling van Berlijn in 1961 konden enkele U-Bahnen niet meer in het oostelijke deel van de stad stoppen; de stations werden spookstations. Na de val van de Muur op 9 november 1989 werd het merendeel van deze stations weer voor reizigers geopend. De gevolgen van de Muur worden per lijn beschreven. De andere steden met een U-Bahn zijn Hamburg, München en



Neurenberg. Hoewel de meeste U-Stadtbahnen in de jaren '60 ontstonden, is het materieel toch redelijk gevarieerd. Ook de latere omschakeling naar lagevloertrams met lage perrons is daar debet aan. Hoewel geen U-Bahn, wordt afgesloten met de in 1901 geopende Schebebahn van Wuppertal. De netkaarten zijn zoals altijd prima verzorgd.-DH

VON STRALSUND NACH SAALFELD

Schnellzug-Dampflokotiven bei der Deutschen Reichsbahn

Door Joachim Schmidt, uitg. VGB, formaat 22,3 x 29,7 cm, 256 blz., 323 zw/w en 49 kleurenfoto's, Duitse taal, ISBN 978-3-8375-1968-6, € 39,95.

Wie de kaart van de Deutsche Reichsbahn bekijkt waar tussen 1974 en 1982 nog sneltreinen met stoomtractie werden gereden, gelooft zijn ogen niet. Zo veel verbindingen waar machines van de series 01, 01.5, 03 en 03.10 het nog voor het zeggen hadden. Dat gevoel had Joachim Schmidt, toen nog enfant terrible van de Duitse stoomscene in 1974 ook toen hij in Wuppertal voor het eerst foto's zag van 'locs met de grote oren' in Berlijn. Hij wist niet wat hij zag en moest daar vervolgens koste wat kost heen. Dat geschiedde en dat eerste bezoek smaakte naar meer, veel meer. Het resulteerde in talloze bezoeken aan de DDR waarbij de focus op het reizigersverkeer werd gelegd. En dan met name op het echte werk, de inzet van de grote wielen. De Reichsbahn had toen nog een echte ouderwetse uitstraling. Overal waren nog oude stations in gebruik, zag je armseinen en telegraafmasten, kortom een spoorwegbedrijf pur sang. Logisch dat dit bedrijf op stoomliefhebbers als een magneet werkte. Schmidt die op een gegeven moment alle mooie plekjes kende en puke foto's maakte, maakte daarmee in 1981 een bekend geworden fotoboek. Daar is nu een remake van gemaakt, met de kanttekeningen dat de foto's nu beter zijn afgedrukt en er nieuwe aan toe zijn gevoegd. Ook zijn er persoonlijke belevenissen opgenomen. Die zijn leuk om te lezen, zeker voor hen die het land nooit hebben bezocht en niet weten wat er bij het rondreizen en fotograferen kwam kijken. Ze vertellen ook het verhaal van de drive van de fotograaf tijdens diens missies achter het IJzeren Gordijn, want zo zag hij zijn bezoeken aan de Reichsbahn. Een boeiend tijdsdocument.-GF

Nieuw | in de winkel



Hupac Sdkmms met De Waard trailer, Roco.

Roco

H0. De Sdkmms van Hupac is beladen met een oplegger van de Nederlandse firma De Waard. De opschriften zijn goed uitgevoerd en te lezen (76754, € 47,90, tp. V-VI). In Railhobby 411 toonden wij u op bladzijde 68 het eerste deel van de TEE Erasmus, set 74122. Inmiddels is het tweede deel uitgeleverd (set 74123, € 194,90). De eveneens driedelige set bestaat uit rijtuigen Apmz 121, barwagen ARDmh 105 en Avmz 207. Samen met de eerste set vormt ze een fraaie zesdelige TEE. Zet er een Roco NS 1100 voor en de dienstregeling kan beginnen.-CvD



De tweede TEE-set van Roco.

MÄRKLIN

H0. De Duitse serie 44, sinds 1950 als 1:87-model terug te vinden in het assortiment van Märklin, kent een nieuwe, digitale variant. De oliegestookte 44 1264, dus met verbouwde olietender. In het model zijn enkele verbeteringen doorgevoerd: een aantal uitsparingen in het frame, een schijfwiel in het loopstel en één raam in het machinistenhuis, zoals bij het grote voorbeeld (39880, € 496, tp. III). In Railhobby 414 komt een uitgebreide test van deze loc. De tegenwoordige



Traxx 186 293 van Lineas rijdt ook in Nederland, Märklin.



De 44 1262 van Märklin heeft een verbeterd frame.

tijd wordt vertegenwoordigd door een Traxx-loc van Lineas, 186 293-7. Deze opvolger van B Logistics zet de machines in Nederland, België, Duitsland en Oostenrijk in. Op de bovenkant van het 217 mm lange, eenmalig geproduceerde, digitale model zien we een viertal dunne, blauwe strepen. Het is een aanwijzing dat deze machine eigendom is van het leasebedrijf Railpool en door Lineas

wordt gehuurd. Aandrijving via een cardanas op vier assen (36644, € 239,95). De voor dit jaar aangekondigde Lint 41 van de Bentheimer Eisenbahn wordt om productietechnische reden - deels beschadigde gietvorm - volgend jaar zomer geleverd. De gietvorm betreft een oud type Lint, de vijf exemplaren van de BE zijn iets langer en hebben een platte voorruit. Van de set met zeven bakwagens type Om, Omm, Om 12 en Om 21 is de radstand bij enkele modellen verschillend. Ze zijn flink gewearde en hebben alle een lading kolen. De modellen - gezamenlijke lengte 798 mm - zijn voorzien van verschillende nummers en opschriften, zoals SAAR, DR, Brits Amerikaanse zone en DB (46028, € 229,95, tp. III).-GF



Märklin levert een gewearde set met zeven beladen Duitse Om-wagens.



Winnebago Brave bij Bos.



GMC Motorhome, Bos.

Bos

De automodellen in H0 van Bos zijn bij modelspoorders nog redelijk onbekend maar nu ze via Brekina verkrijgbaar zijn, kan dat veranderen. De gedetailleerd uitgevoerde modellen zijn van resin en worden in beperkte oplage uitgebracht. Zoals de Winnebago Brave uit 1973, een bijzondere verschijning op elke camping (230015, € 35,95). Ook een bijzondere verschijning is de GMC Motorhome uit 1976. Dit slagschip onder de campers met grote, mooi vlak in de wand liggende ramen heeft een compleet interieur (221191, € 34,95). Onlangs uitgekomen is de Renault Fuego uit 1980 met de typische wiel doppen, brede sierstrip, grote gebogen achterraut en fijn uitgevoerde ruitenwissers (224817, € 21,95).-CvD

B-MODELS

H0. Twee met afvalhout beladen wagens type Eaos van B Cargo voeren het oude logo (47.114A, € 54,90, tp. V). De bakwa-

gens zijn leverbaar in sets van twee stuks met steeds verschillende bedrijfsnummers. Van alle sets is er een A- en een B-variant, zodat er telkens vier verschil-

lende wagennummers kunnen worden aangeschaft. De beide modellen hebben de juiste kleur bruin en alle relevante opschriften.-DvB



Beide Eaos-bakwagens van B-models zijn met afvalhout beladen.

LENZ

Schaal 0-spoorders zullen content zijn met tractievoertuigen die niet al te veel ruimte vergen. Dat is met de tweeassige Kleinwagen Klv 12 zeker het geval. Het voertuig werd begin jaren vijftig voor de Duitse tegenhanger van Weg en Werken ontwikkeld. Maximaal zes man van een 'Bahnmeisterei' konden naar hun werkplek worden vervoerd of een halve ton aan materiaal. Ze werden ook voor inspectieritten ingezet. Het model is opgebouwd uit metaal en kunststof en valt op door de exacte, sobere afwerking, gelijk het grote voorbeeld. Ook de kleur is goed getroffen. Diverse details zoals schijnwerpers, ruitenwissers en handgrepen zijn apart aangebracht. Aandrijving op beide assen; de rijeigenschappen van het digitale model zijn prima. Dat tijdens het rijden geronk van een VW Kever-motor klinkt is geen verrassing, want dit was de krachtbron in de Klv 12 (40112-01, € 349, tp. III).-MM

TILLIG

H0. De productie van de vierassige ELNA van de DR en SNCF wordt na de zomer ter hand genomen. Van dit model dat bij vele Duitse particuliere spoorwegen in gebruik was zullen later private varianten volgen. Volgens Heiner Groh van Tillig worden diverse opties bekeken waaronder loc 22 van de Bentheimer Eisenbahn al moeten dan wel enkele wijzigingen (watertank) worden doorgevoerd. In elk geval wordt het model, waarvan een 3D-exemplaar tijdens de jongste Intermodellbau in Dortmund werd getoond, nog dit jaar geleverd. Dan komen we er met een uitgebreide test en beschrijving van het grootbedrijf op terug.-GF

FALLER

H0. In de wijnkelder of onder het afdak van het L-vormige 27 x 17 cm. metende wijnhuis kunnen de wijnen worden geproefd. De bouwkit is uit gepatenteerd kartonnen lasercut samengesteld (130611, € 64,95, tp. II-VI). Een onder een afdak staande druivenpers (180335, € 12,95) en een set met druivenboeren (150952, € 10,50) zijn apart leverbaar.-DH



DB-draisine voor het onderhoud van het spoor, Lenz.



In Dortmund toonde Tillig een 3D-model van de vierassige ELNA.



Wijnhuis met druivenpers bij Fallers.

ARNOLD

N. Van de beide sets met Nederlands materieel bestaat met containers beladen rongenwagens. Twee 20'-containers van P&O en Nedlloyd en een 40 voeter van Bell. De tweeassige wagens hebben verschillende nummers, zijn goed gedetailleerd en hebben de juiste opschriften. (HN6400, € 59,90, tp. IV-V). De tweede set betreft met betonnen dwarsliggers beladen blauwe rongenwagens van RailPro. De gedetailleerd weergegeven, identieke ladingen zijn uit een stuk gegoten. Ook deze wagens hebben elk een eigen nummer (HN6401, € 59,90, tp. V-VI). De 1:160-modellen hebben kortkoppelingsgeleiding en een NEM 358 koppelingshouder.-GF



Arnold: containerwagens voor de tijdperken IV en V.

NPE

H0. De zesassige Samms 4860 - de zijwanden konden worden neergeklapt - werden door de Reichsbahn voor zware transporten ingezet. De modellen hebben gedetailleerd weergegeven Nisky-draaistellen. Beschikbaar zijn onder meer een groene variant (22111, € 39,90) en een bruine zesasser (22089, € 39,90, tp. IV-V) waarvan de zijwanden zijn neergeklapt. Later dit jaar volgen wagens die met pantservoertuigen van het Oost-Duitse volksleger NVA zijn beladen.-MM



RailPro-rongenwagens van Arnold.



Zesassige Samms 4860 bij NPE.

IGRA

H0. Het Tsjechische bedrijf voert naast containerwagens en scenery ook voertuigen. Zo heeft Igra drie kleine vrachtwagens en een bestelbus van MAN in het assortiment. De MAN 270-bestelbus (66518034, € 19,90) en de gele kipwagen (66518041, € 18,90) zijn te plaatsen in de jaren 1967 tot 1977. De bak kan kippen. De beide andere MAN 270-vrachtwagens hebben een open laadbak of een blauwe huif (66518040, € 18,90). Ruitenwissers en spiegels dienen bij alle wagens zelf te worden geplaatst. Leuke bijkomstigheid: het spiegelglas zit er los bij en moet in de buitenspiegel worden geplakt.-CvD

BREKINA

De Goggomobil Coupé is in drie kleuren leverbaar. De auto's hebben lang op zich laten wachten omdat de ontwerpafdeling niet tevreden was met de buitenspiegel. De kleurige vierwielers zijn gedetailleerd uitgevoerd (27854 ro-bijnrood / 27856 pastelblauw / 27857



MAN-kipper en bestelbus bij Igra.



Gogomobile coupé, Brekina.



Brekina: PTT VW T1 paaltransporter.

honinggeel, € 13,95 per twoseater). De Volkswagen T1b van de PTT trekt een oplegger met drie houten telegraafpalen. Beperkte oplage (32976, € 29,90, tp. III).-CvD



Het Piko A-Gleis is uitgeleverd.

PIKO

Het nieuwe A-railsysteem met ballast is uitgeleverd; diverse railstukken zijn bij uw winkelier op voorraad. Het ballastbed ziet er goed uit. Deze is niet in hard plastic uitgevoerd, maar is enigszins flexibel. De spoorsectie is op de onderbouw geschroefd en de railsecties worden via raillassen en een niet zichtbare klikverbinding verbonden.-CvD

BRAWA

H0. Het reizigersmaterieel is uitgebreid met een tweeassig rijtuig van de Deutsche Reichsbahn. Het model van het type Cid 21 is een nummervariant: 81 401 Nürnberg. Het 160 mm lange rijtuig

heeft een derde klas inrichting (45763, € 72,90, tp. II). Het voorbeeld was begin jaren twintig als vierde klasser in dienst gesteld. Nadat die klasse in 1928 was afgeschaft werd de typeaanduiding Di 21 veranderd in Cid 21, derde klas dus. Welgeteld 2236 exemplaren zijn er gebouwd. De zesassige ketelwagen type ZZd van de Duitse firma Anorgana werd in 1942 voor gebruik in de oorlog ontwikkeld op oekaze van het chemisch concern IG Farben. Het 142,5 mm lange model vervoert volgens de opschriften natronloog, heeft authentieke opschriften en een remmershuis (48534, € 54,90).-GF

ROCKY RAIL

Door de uitvoering in metaal hebben de containerdraagwagens Sgmmns een goed gewicht. Ze zijn beladen met een 40 ft container van uiteenlopende bedrijven en hebben verschillende wagennummers. (40121-40130, € 64,85 per stuk). Zoals met Evergreen-container (40122), CMA-CGM-container (40125), K-Line



Het Cid 21 rijtuig van Brawa is onmiskenbaar tijdperk II.



Product van de Tweede Wereldoorlog: ketelwagen ZZd van Anorgana GmbH bij Brawa.



Rocky Rail artikel 40130 met afgenomen ft 40 container van MSC.



Los verkrijgbare zeecontainers van Rocky Rail.



Sgmmns met 40 ft container van Evergreen en CMA-CGM, Rocky Rail.

(40123) en Cosco (40129). De wagens hebben een NEM-schacht en kortkoppeling; beugelkoppelingen en diverse zelf te plaatsen onderdelen worden meegeleverd. De 40 ft containers zijn inclusief de deuren en sluitingen zeer gedetailleerd uitgevoerd en ook los verkrijgbaar. Een goede basis om een containeroverslag weer te geven. De opdrukken zijn scherp en in heldere kleuren uitgevoerd (40001-40010, € 9,90 per stuk).-CvD

KATO

N. Bijzonder qua constructie en prijs is de driedelige set met een tweeassige Beierse stoomloc type D6 Berg' en twee Oostenrijkse Spantenrijtuigen. De loc heeft een vrije doorkijk onder de ketel, hiertoe heeft de loc geen aandrijving. Deze is in het personenrijtuig direct achter de loc ondergebracht. Een slimme vondst. De vijfpolige Kato-motor geeft de trein uitstekende rijeigenschappen.

De samenstelling is bij diverse Europese museumspoorlijnen te zien. De prijs van dit leuke setje? € 59,90 (105003, tp. IV-VI). -CvD

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



Museumstoomtrein bij Kato.

Interieurverlichting voor modelhuis

In deel 1, in Railhobby 411, beschrijft Edward van den Berg hoe modelhuizen van een gedetailleerd interieur kunnen worden voorzien. Wanneer het op de modelbaan donker wordt om de avond of nacht te simuleren, moeten de huizen en gebouwen worden verlicht. In dit artikel laat de auteur zien hoe hij dat doet.

In de eerste aflevering heb ik een aantal interieurs getoond, van keukens, woon- en slaapkamers, maar ook van een trappenhuis. Alle voorzien van een realistisch overkomend interieur. Dat kan in een bouwkit van een van de sceneryfabrikanten, maar ook in naar eigen idee gebouwd woonhuis. Als we een huis, winkel of restaurant van een interieur willen voorzien, mogen de wanden en plafonds niet ontbreken. Hiervoor gebruik ik 0,50 of 0,75 mm witte styreenplaat dat met een hobbymes langs een stalen lintaal gemakkelijk is te snijden en met plasticlijm is vast te zetten. Om de muren en vloeren later te kunnen verven is het voor een goede hechting van de verf nodig ze voor het inbouwen licht te schuren.

KUNST & KITSCH

In elk huis hangen in elke kamer wel een of meer schilderijen of foto's aan de muur. Die mogen in model zeker niet ontbreken. Op internet zijn ze in alle genres en formaten te vinden, groot, klein, breed, kort. Na downloaden maak ik er in een Word-document een collage van om het geheel daarna te verkleinen. Bij voorkeur doe ik dat naar een zo klein mogelijke maat, liefst met een printer waarbij de verkleining in procenten kan worden

ingesteld. Van 0,25 mm dik styreenplaat snij ik, afhankelijk van het formaat van de geprinte afbeelding, een rand af zodat naar wens een smalle of brede lijst ontstaat. De lijst kan met verf op kleur worden gebracht, goudkleurig voor een klassiek schilderij, wit, zwart of alu-kleurig voor iets moderns. Met een druppel houtlijm fixeren we de uitgeknipte kunst op het styreen en na drogen de kunst (of kitsch) op de muur. Op deze manier kunnen ook reclameborden voor een winkel of dergelijke worden gemaakt.

1. Wie speelt er vanavond piano? **2.** Het is avond geworden, de bus stopt bij de halte en in het woonhuis is het licht aangedaan. **3.** Een in het plafond aangebrachte led. Opdat deze niet ver uitsteekt zijn extra styreenplaten aangebracht. De vloer is tegen doorschijnen grijs geschilderd. **4.** Een led op de bovenverdieping, aangesloten met een weerstand van 1 K Ω . **5.** De ledverlichting is geplaatst; door extra styreenplaten steekt de led niet te ver naar beneden. **6.** Door het trapgat komt licht van de parterre naar boven.



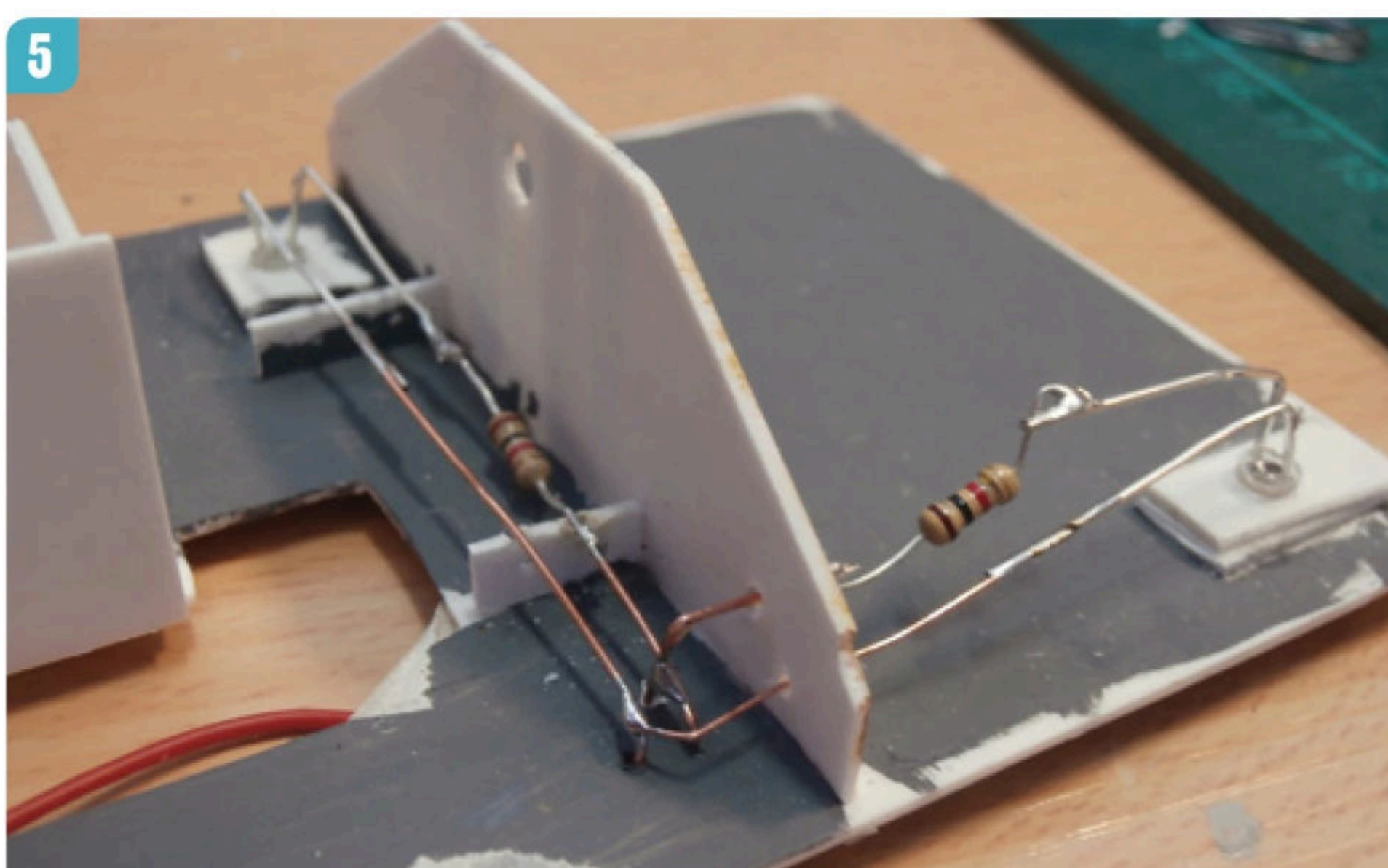
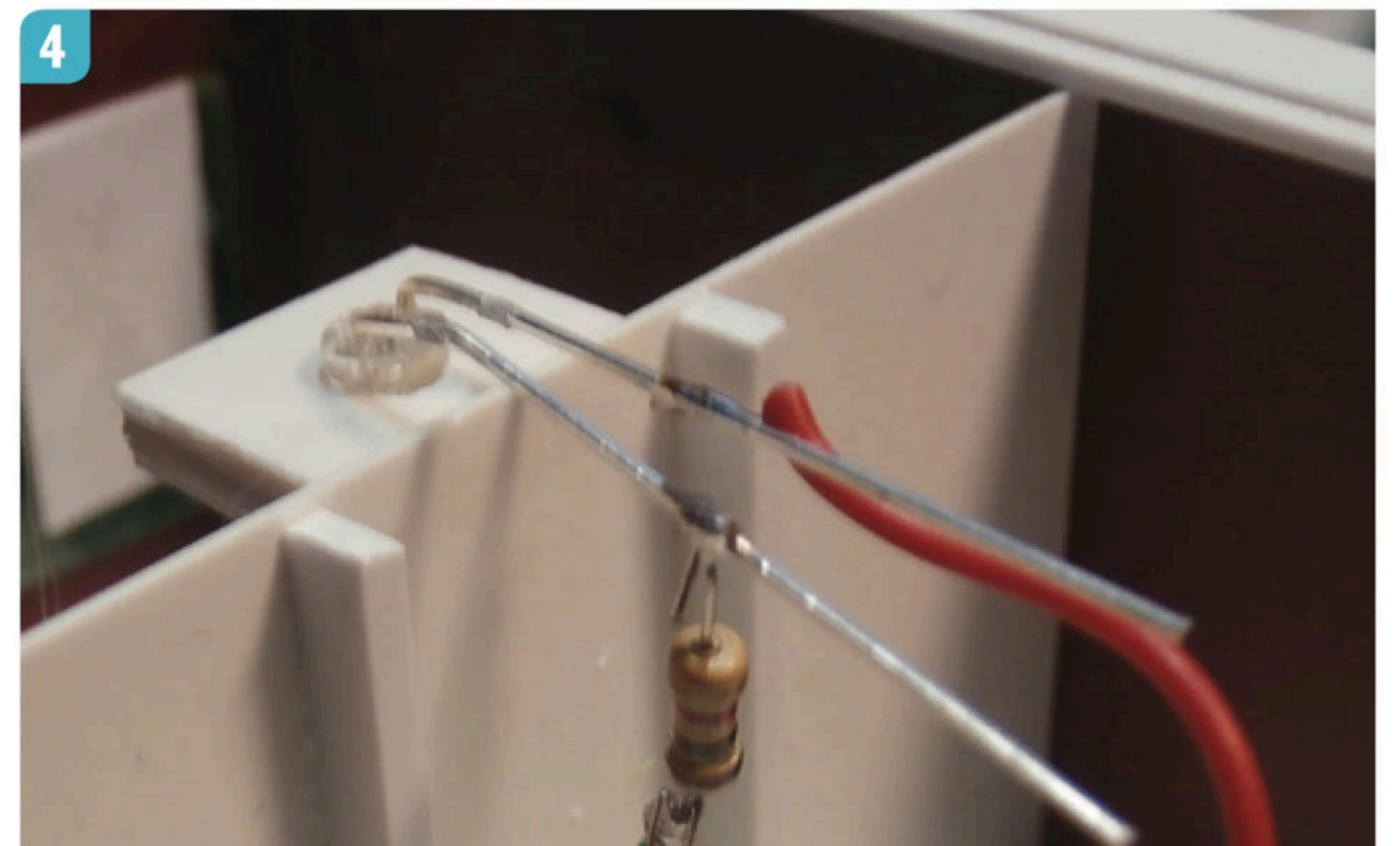
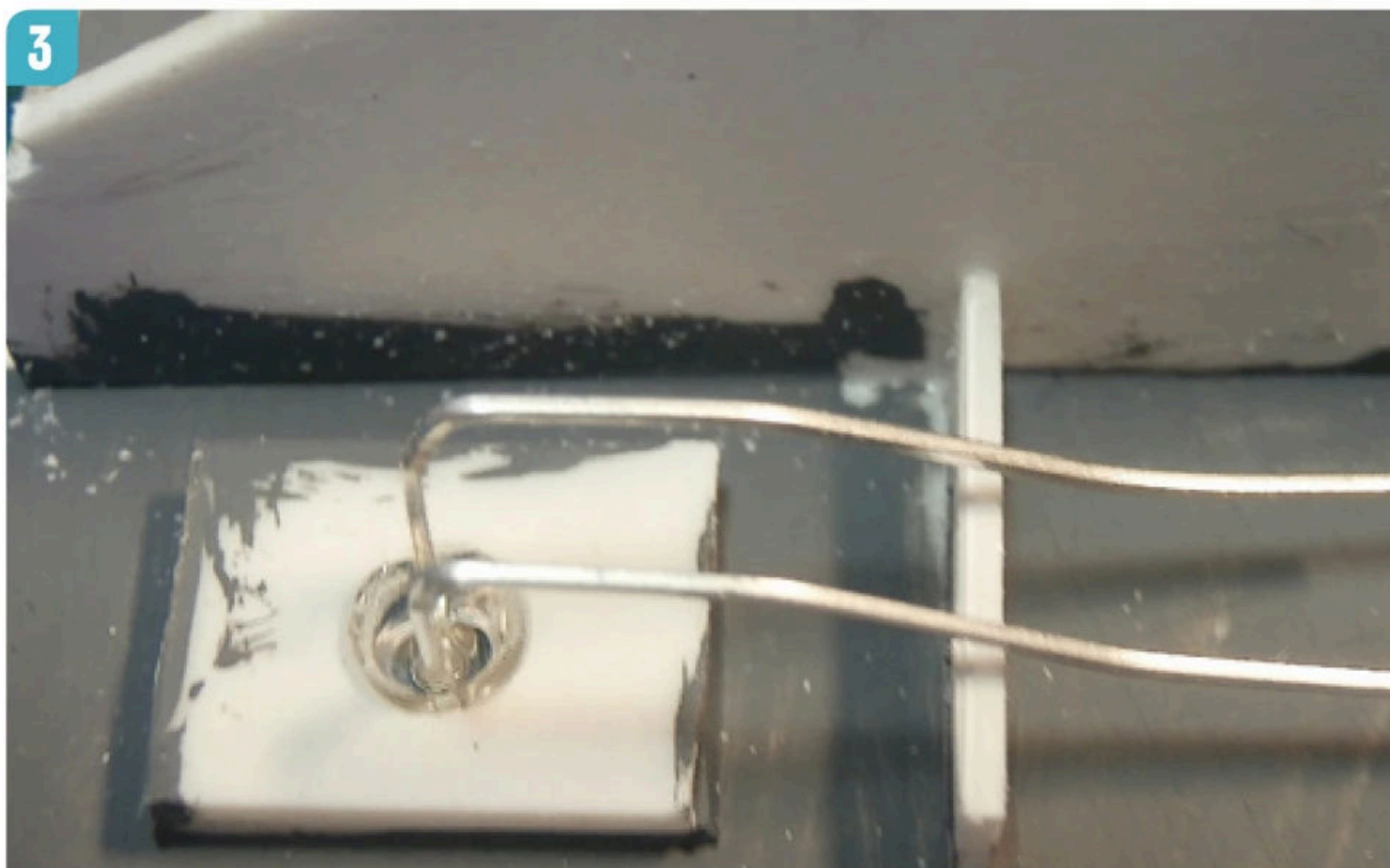


Op de parterre van de statige panden brandt licht. Boven is soms flauw lichtschijnsel waarneembaar.

VERLICHTING

Wie 's avonds buiten loopt ziet dat in huizen en gebouwen her en der licht brandt. De meeste kantoren worden echter donker als men naar huis gaat. Bij bedrijven met een continue rooster brandt altijd licht. In woonhuizen gaan de lampen aan als de avond valt, maar niet in elk vertrek. Op onze modelbaan gaan we dat ook doen, want we willen natuurlijk ook 's avonds de

aangebrachte interieurs bewonderen. Een lamp geeft het huiselijke sfeertje een extra dimensie. Er staat een heel scala aan verlichtingsartikelen tot onze beschikking. Voorheen waren we op kleine gloeilampen aangewezen, tegenwoordig gebruiken we leds voor de verlichting. Met als voordeel een lange levensduur, gering stroomgebruik en het ontbreken van warmteafgifte. De gloeilampen op kunststof voetjes zoals ze jarenlang in de cata-





logi stonden zijn voor ons doel niet geschikt, de lampen staan te hoog en zijn te groot. De lampen op lamphouders die het huis helemaal verlichten zijn alleen bruikbaar als er achter de ramen papieren gordijnen worden geplakt en enkele ramen met een stukje karton achter het gordijn donker worden gemaakt.

PLAFOND

We moeten een keuze maken in welke ruimtes licht moet schijnen en in welke niet. Daarvoor moeten er scheidingswanden worden geplaatst en plafonds om het licht naar beneden te laten schijnen. Een bijkomstigheid is dat via een trapgat de bovenverdieping een klein beetje wordt verlicht zodat het lijkt of een kamer aan de achterkant van het huis is verlicht. Het mooiste effect ontstaat bij leds die in het plafond worden aangebracht, de ruimte wordt dan goed verlicht zonder dat het lichtpunt is te zien. De bovenverdieping wordt zo indirect verlicht door het licht dat uit de bovenkant van de led straalt. Optimaal is de led zo te plaatsen dat deze iets onder het plafond uitkomt. Een of twee lagen styreen die bij het lichtpunt aan de bovenkant van

7. Een huis zonder planten is kaal, hier is de vensterbank er mee gevuld. **8.** Doordat het licht aan is kun je goed naar binnen kijken. De fauteuil staat bij de kachel en de tv. **9.** Een goed sfeerbeeld bij avond: de brandende lantarenpaal en de verlichting in het huis. **10.** In het restaurant heeft men het licht aangedaan. **11.** In hotel Du Commerce is de verlichting ontstoken, het wachten is op de eerste gasten.

het plafond worden geplakt zijn voldoende om hem net onder het plafond te laten schijnen. Na drogen van de plafondplaat boren we een gat dat correspondeert met de dikte van de led, bijvoorbeeld 3 mm. Als we de led van bovenaf in het gat steken dient het bolletje van de led er net onderuit te komen. Het licht wordt zo mooi verspreid. De lagen styreen zijn iets minder dik dan de led lang is. Eventueel kan de bovenkant van de led zwart worden gemaakt om te voorkomen dat een deel van de bovenverdieping ook wordt verlicht.

LEDS

We gaan uit van losse leds of, bij een wat groter gebouw, ledstrips. Ze staan in de catalogi van nagenoeg alle fabrikanten van scenery, elektronica en digitale toepassingen. Bij Action is voor circa € 5 een meter ledstrip te koop die werkt op batterijen; deze is daardoor minder milieuvriendelijk en duurder in gebruik. Maar de batterijvoeding kan natuurlijk altijd door een trafo van vergelijkbaar voltage worden vervangen. Zoals bij alle leds moet er ook bij deze een weerstand van 1 kilo ohm tussen worden gezet. Die is bedoeld om de stroomkring een weerstand te geven, de led heeft immers zelf geen weerstand. Zonder weerstand ontstaat er kortsluiting. Warmwitte leds zijn voor mij een goede oplossing. De veel kleinere SMD-leds met



12. De tafels en de bar van hotel Du Commerce zijn nog leeg. **13.** De avond is gevallen, in enkele grachtenpanden in Utrecht brandt licht. Een voorbeeld voor de vertaling naar model. **14.** Het seinhuis is voorzien van een interieur en verlichting, de bedieningshandels zijn zo goed te zien. **15.** Leds zijn zeer geschikt als verlichting van een perron, de onderkant van de perronkap. **16.** Via een spiegel zien we de leds en de bedrading aan de onderkant van de perronkap. **17.** In de goederenloods brandt licht, er wordt ook 's avonds gewerkt. **18.** Een verlicht woonhuis pal aan de spoorlijn.

aangesoldeerde draden zijn ook geschikt. De kunst is om te bedenken waar de led voor een leuk lichteffect moet worden geplaatst en het interieur 's avonds goed is te zien. Dit zal voor elk huis of gebouw verschillend zijn. Soms zijn meerdere leds nodig om het huis op een goede manier te verlichten. Een led in de buurt van het trapgat of in de hoek van een muur geeft vaak een leuk effect. Zorg er wel voor dat het licht niet direct naar buiten schijnt. Hoewel leds in principe geen onderhoud nodig hebben, is het handig om deze bereikbaar te houden, bijvoorbeeld door

een deel van het huis afneembaar te maken. Het aanbrengen van een interieur geeft veel voldoening, al kost het redelijk wat tijd om het een en ander te bedenken. Vaak borrelen tijdens de bouw van het interieur ideeën op en is er na enige tijd weer een kamer, winkel of restaurant op overtuigende wijze ingericht.

PREVIEW RAILHOBBY 413 & 414

Nummer 413, Railhobby Projecten - Over buitenlandse modelbanen verschijnt circa 11 juni.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 414, verschijnt circa 16 juli.

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



Techniek: afzetbare mortelsilo

Bij modelbouwer Rob Mooij kan de betonsilo op de H0-bouwplaats worden afgeladen.



Historie en railtest: BR 44/043

Stoomloc 43 636 op de parallel aan de Nederlandse grens lopende Emslandlijn. Guus Ferrée belicht de ontwikkeling en exploitatie van de oliegestookte Baureihe 44 bij DR en DB en voelt de modeluitvoering van Märklin aan de tand.

Baan in beeld: Grünberg

De diorama's op Eurospoor Op Rail 2019 presenteerde Toon Versnick zijn gedetailleerd uitgevoerde baan in schaal Z, gelegen ergens in Midden-Duitsland.



413 Railhobby Projecten - Over Buitenlandse modelbanen

In juni verschijnt Railhobby Projecten - Over Buitenlandse modelbanen. Heeft u nog geen specials in uw abonnement? Pas uw abonnement dan aan naar een abonnement inclusief specials. U ontvangt dan automatisch tweemaal per jaar de special. Mail naar abonnementen@uitgeverijscala.nl of bel met 033-4892910. Kijk voor meer informatie over de special op pagina 23.



RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

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

Verzamelband



Met boekbinderspelden en jaartalstickers.

€ 14,95*

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

DigitaalService
Freebit.nl
Modeltreinen



iTrain

digikeijs

Z21 Modellbahnsteuerung

ESU

Uhlenbrock digital

Kuehn

D&H

märklin

Elektronik

LP

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

Digitaal Service Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem

0572-712003, info@freebit.nl

www.digitaalservicefreebit.nl

DigitaalService
Freebit.nl



Grotestraat zuid 136 - NL 7607 CW Almelo - tel (31) (0) 546-812981

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

www.sombergmodelbouw.nl

E-mail: sombergmodelbouw@xs4all.nl



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877

info@modelbouwcentrumhilversum.com

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



N-spoor THS-Realix VAM wagens - oplage per nummer: 50 stuks
VAM Recycling € 49,95
Regam Gas uit Afval € 39,95



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

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

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

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

36232



Import:

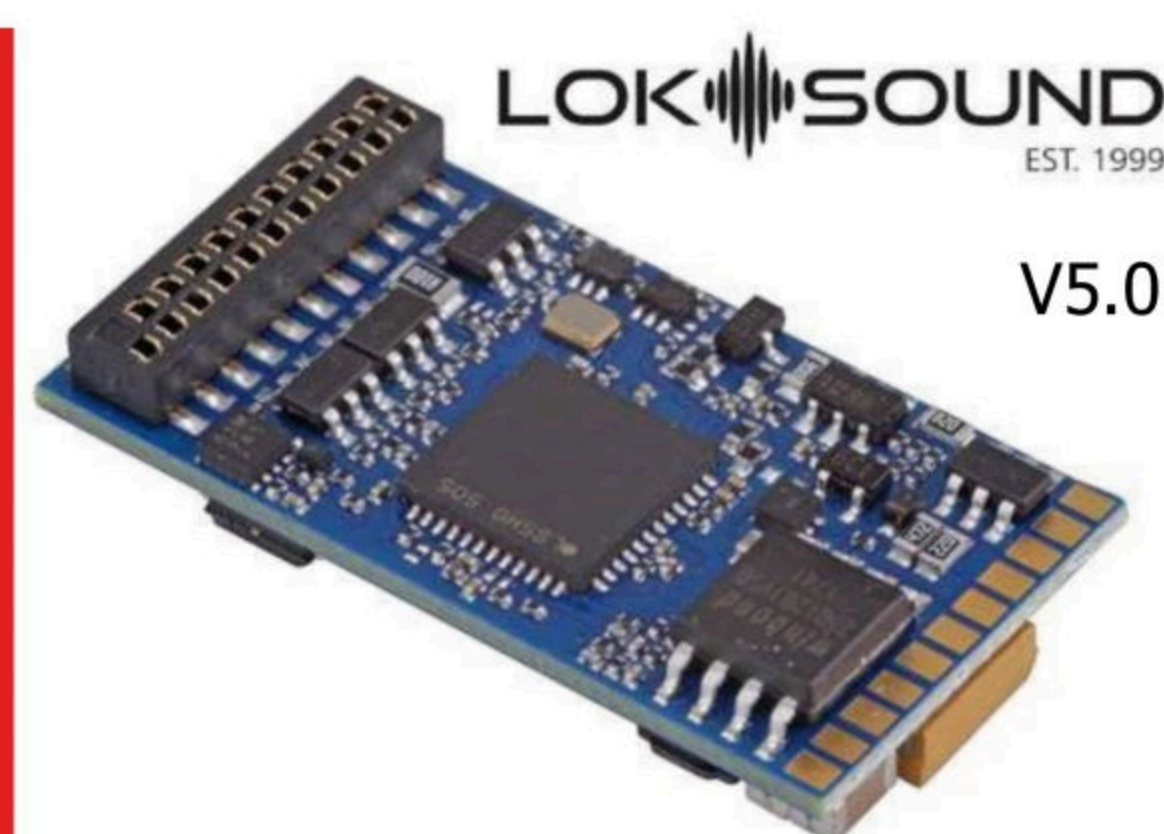
T	S	D
train	service	danckaert

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

36243



nieuw 2019



Voor de Top nieuwigheden van ESU voor 2019: vraag naar de info-flyer, bij uw dealer.
U kan ze ook downloaden via www.loksound.nl

Interesse in Tillig, topmerk voor TT, H0e, H0m en ook H0? Tillig 25 jaar JONG!



TT-Bahnen



H0-Bahnen



Schmalspurbahnen



Straßenbahngleis



H0 - 501879



H0 - 77003



H0 - 76899-NS



TT - 17394-NS



TT - 17395-NS



TT - 17524-NS

Voor de Top nieuwigheden van Tillig voor 2019: vraag naar de info-flyers en catalogus, bij uw dealer-specialist.
U kan de info-flyers ook downloaden via www.modeltrainservice.com en www.tillig.com
Zie onze dealerlijst op www.modeltrainservice.com



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

T	S	D
train	service	danckaert