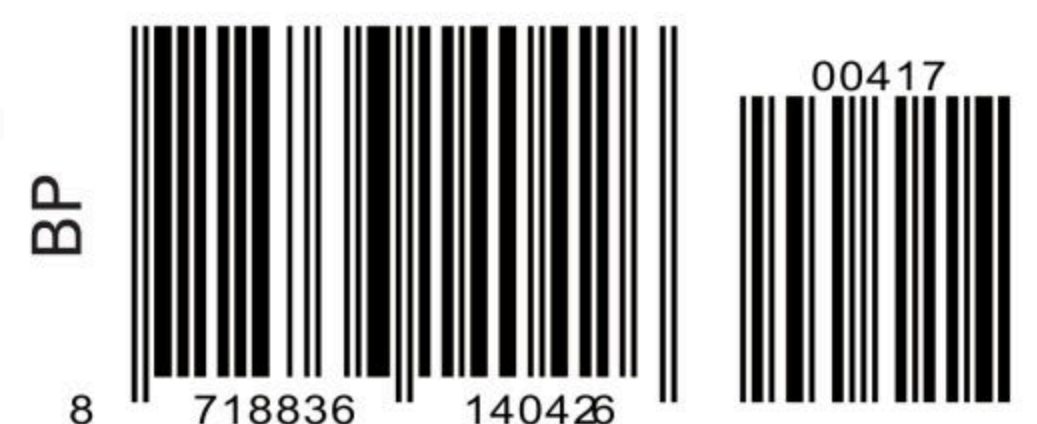


RAILHOBBY

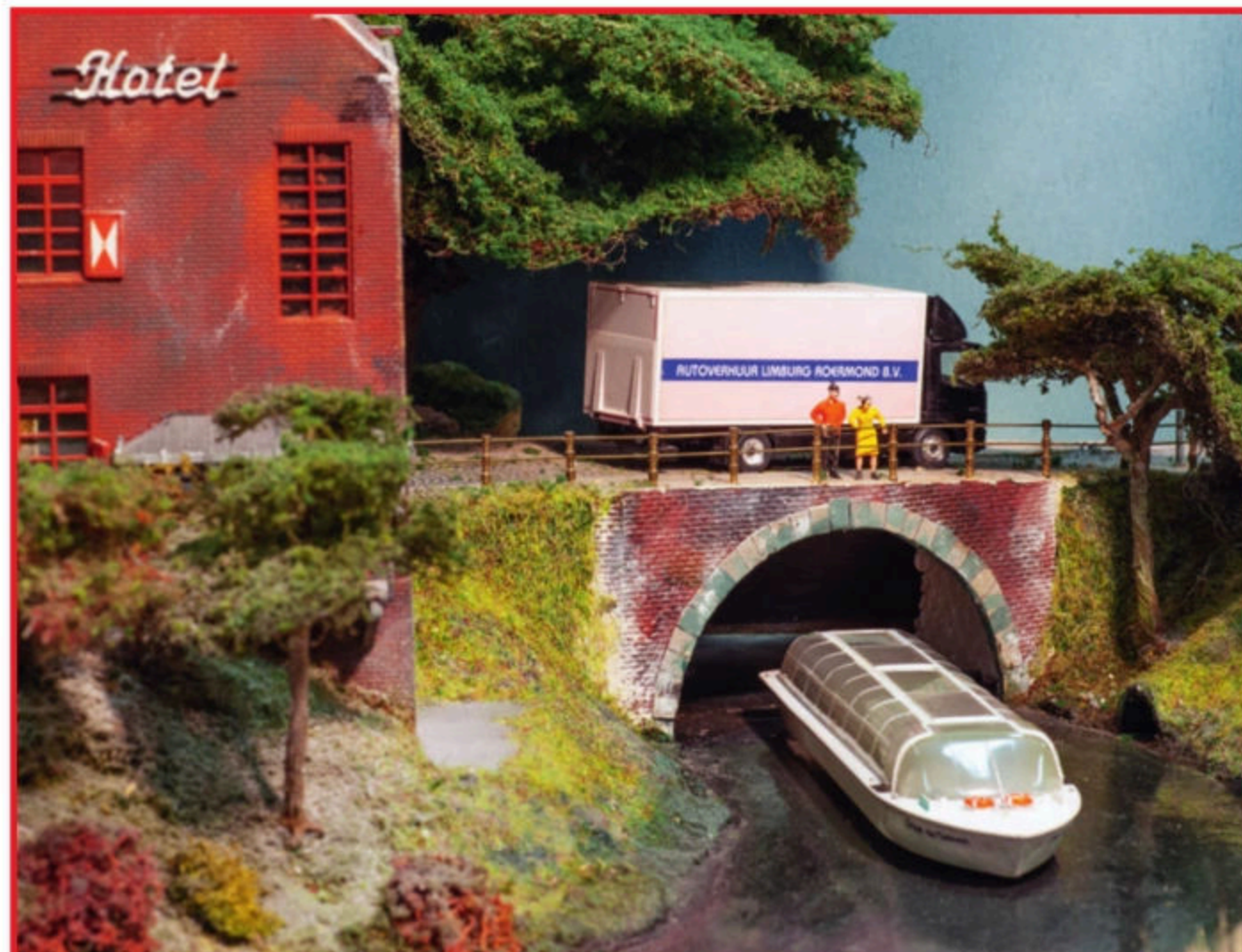


Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Venlo Gevarieerd treinverkeer



Doen: Artitec 1300
eenbeenpantografen



Techniek: beweging in de gracht
van lijnbus naar rondvaartboot



Doen: Café Spoorzicht
kroeg met interieur



It's all about trains



*Alles over treinen,
altijd en overal.*

**PROBEER
24TRAINS.TV
NU 2 WEKEN
GRATIS**



WWW.24TRAINS.TV

Op 24TRAINS.TV vindt u:

video's | reisverslagen | magazines | vlogs | modelspoor
workshops | documentaires | vakanties

Bij spoormaterieel wordt voor de lengte van het voertuig veelal de l.o.b.-maat gehanteerd, de lengte-over-de-buffers. De l.o.b. komt u ook regelmatig tegen bij modellocomotieven, reizigers- en goederenmaterieel. De kans dat voor deze lengtemaat in Europees verband andere criteria moet worden gevonden is redelijk groot. Sinds mei dit jaar worden door goederenvervoerders SBB Cargo, Rail Cargo Austria en Mercitalia Rail en wagenverhuurder VTG een door Voith ontwikkelde automatische koppeling tussen zes Zwitserse goederenterminals in een proefbedrijf getest. 55 containerdraagwagens Sgnss en 30 kangoeroewagens Sdgmms zijn van de half-automatische koppelingen voorzien waarbij de buffers zijn verwijderd. Bij twaalf elocs Re 420, tien diesellocs Am 843 en drie rangeerlocs Tm 232 van SBB is de Voith-koppeling aan de klassieke schroefkoppeling toegevoegd en zijn de buffers blijven zitten zodat ze ook voor 'klassieke' goederentreinen kunnen worden ingezet. Het koppelen van loc en wagen en wagens onderling gaat automatisch, voor het ontkoppelen moet handmatig een handel worden overgehaald. Bij de op drie locaties ingezette Tm 232 kan vanuit de cabine worden ontkoppeld.

De koppeling - CargoFlex Scharfenberg type 10 - is alleen mechanisch; voor een toekomstige toepassing voor reizigersmaterieel zal hij verder moeten worden ontwikkeld. Een tablet of laptop en sensoren aan de wagens maken automatisch uitgevoerde remproeven mogelijk, alleen bij een foutmelding moet de machinist (of een rangeerder) ter plekke poolhoogte nemen. Het werk van rangeerpersoneel wordt met koppelingen type 10 een stuk veiliger en minder zwaar: zij hoeven niet meer onder de buffers

door de (zware) schroefkoppeling aan te haken en vast te draaien (of te lossen). Ook voor het last mile-verkeer waar bij voorkeur de locmachinist ook met het (ont)koppelen is belast zijn de voordelen evident. Het proefbedrijf lijkt goed te verlopen en ook de barre omstandigheden in de klimaatkamer heeft de koppeling goed doorstaan. In rangeerstation Limmattal zijn tien koppelwagens gestationeerd die aan een kant de automatische koppeling hebben. Onduidelijk is nog of DB Cargo, zoals eerder bij de geluidsarme goederenwagens, zal inhaken.



Met automatische koppeling gekoppelde Sgnss, de buffers zijn verwijderd. (foto SBB©)

Voor de modelspoorder naar Europees voorbeeld zal het ontbreken van buffers een kwestie van wennen zijn. Maar de voordelen in model zijn duidelijk: het probleem van het niet buffer-aan-buffer kunnen rijden komt met het ontbreken van buffers te vervallen. Ook het risico van overbufferen in moeilijke wisselstraten of te krappe bogen en het naarstig zoeken naar losgeraakte buffers is dan verleden tijd.

Dolf Heibloem



COVER

GRENSOVERGANG VENLO

Het Limburgse grensstation kent een zeer dynamisch en gevarieerd spoorverkeer.

Foto: Sander Broerse

ADVERTEERders

2 24Trains.tv **4** Somberg Modelbouw **4** Domburg Train Support **4** Keesmarklin **4** Railhobby2019/ Bremen Messe **11** ModeltreinCentrum Amersfoort **11** Modelspoorbeurs Zutphen **11** Bentink Modelspoor **25** Oude-Station **25** Freebit/N-Spoorstore **25** Exact-Train **53** Hobma Modelbouw **53** Van Zuthem Autominiaturen **53** Beelen Modelbouw **53** Maddog-Trains **53** Peperkamp Modelbouw **53** TreintjeOost **77** Roco/Fleischmann **77** Train Service Danckaert **83** Gebr. Märklin & Cie **84** Artitec



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877

info@modelbouwcentrumhilversum.com

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



**JUBILEUM
40 JAAR**

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

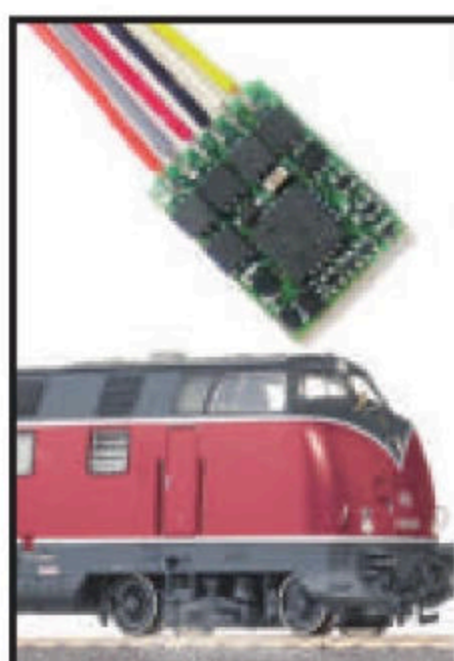
MCH is gespecialiseerd in alle gangbare 2-rail gelijkstroom merken. Bij ons vindt U Fleischmann - Roco - Artitec - Mehano - Rivarossi - Jouef - Piko - TRIX - Brawa - Bachmann Liliput - LS Models en in 3-rail natuurlijk Märklin

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

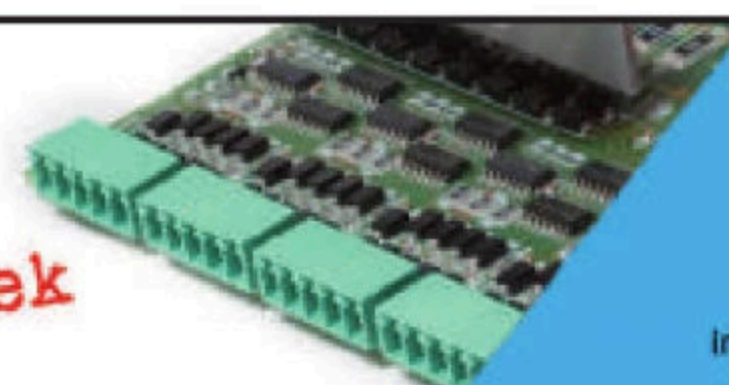
Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend



DOMBURG
train support

Uw partner in Analoge- en digitale modelspoor techniek
www.domburgtrainsupport.nl



Problemen?

U kunt bij ons terecht!

DT5 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!!!



www.keesmarklin.nl

**"Uw Märklin
Specialist"**

RAILHOBBY

vroeger EuroModell Bremen

2019



**BREMEN
MESSE**

30 internationale modelspoorbanen

modelauto tentoonstelling

+ meer dan 50 handelaren

op de grote verkoops- en 2de handsbeurs

hall 6

23./24. november

Zaterdag 10-18, Zondag 10-17 uur

www.bv-messen.de

20



Baan in beeld: Im Osthafen, een stukje rivierhaven met kadesporen in Stuttgart in schaal 1.

26 Techniek: stroombronvoeding

Modelbouwer en elektronicus Rob Blom voorziet HO-rijtuigen met een LM334 van stroombrongestuurde leds. Dat brengt licht op de analoge baan.

32 Reportage: Grensstation Venlo

Venlo kent een boeiende spoorweghistorie en een dynamisch goederenverkeer. Sander Broerse ging op verkenning.

38 Techniek: varende rondvaartboot

Kees van der Velden bericht van een dronken stuurman en behouden vaart bij de MVZL. Een goed vaarwater blijkt essentieel.

44 Voorbeeld & model: SNCF 141R

1340 stoomlocs zijn in de VS en Canada gebouwd en na WO II naar Frankrijk verscheept. Enkele locs zijn op de zeebodem beland, de anderen hebben naar alle tevredenheid gereden. De 141R420 zelfs naar Utrecht.

48 Railtest: SNCF 141R van Jouef

Na twee eerdere HO-modellen van de 141R lonkt de derde versie naar de classificatie topmodel. Van aantal spaken, windleiplaten tot brandblusser en waterslang, alles klopt.

54 Doen: station Gilze-Rijen in schaal N

Alwin de Hoon bouwt het station van Markenburg in 1:160 en voegt er een interieur aan toe.

58 Historie: Love me tender, deel 3

Sevrien Ferrée analyseert poederkoollocs en -tenders, corridortenders, Austerity-tenders en andere rijdende kolen- annex waterbakken.

78 Doen: eenbeenpanto's voor Artitec NS 1300

De schaarstroomafnemers vervangen we door Plan T eenbeenpantografen van Roco.

... en de rubrieken

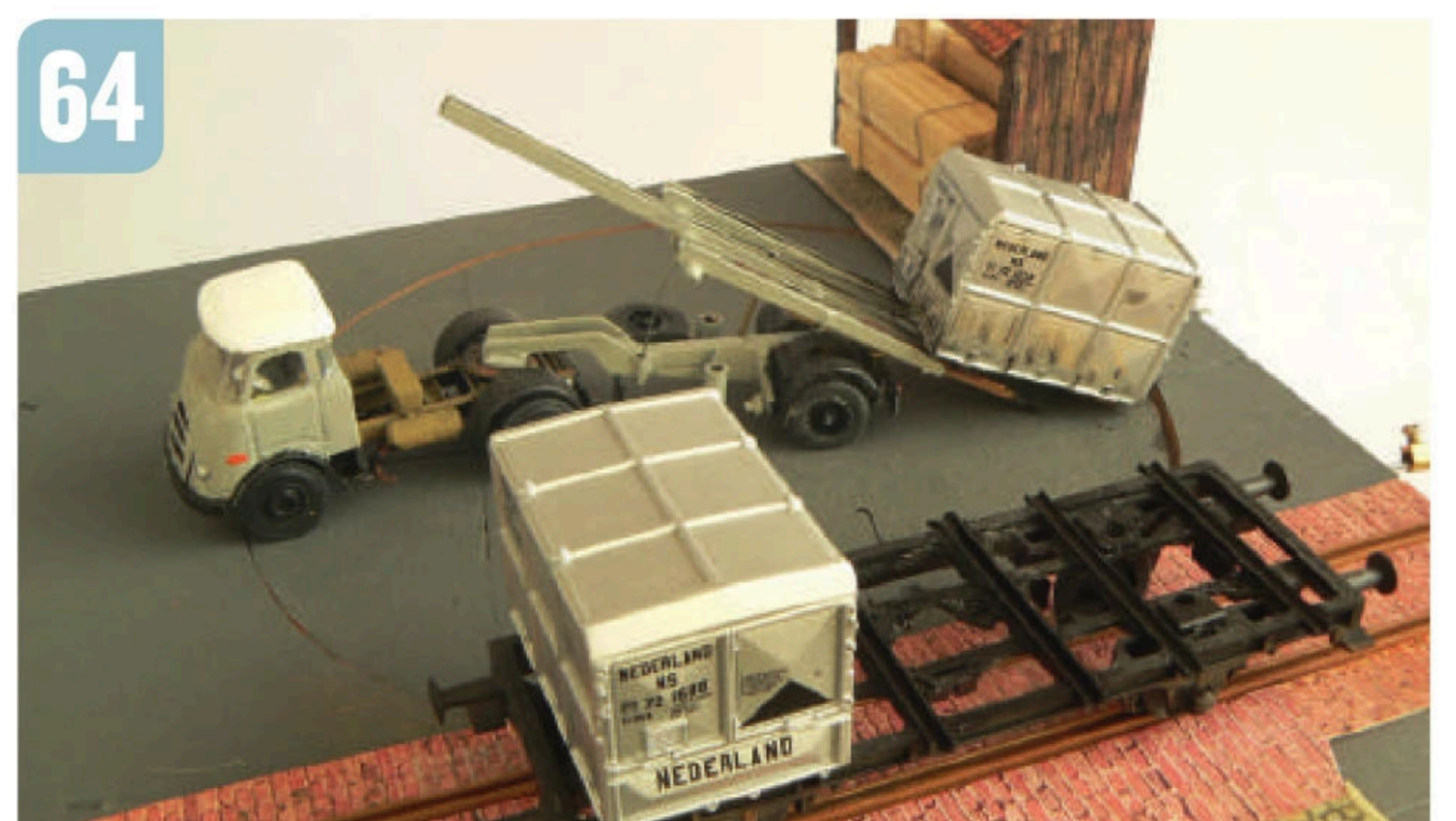
12 Rail Actueel
30 De Vijf van ... Erik de Zwart
31 Column door Paul Bender
37 Railnieuws
57 Spoorpenningen door Eelco Storm
63 Railpers
70 Modelnieuws
82 Preview Railhobby 418 (= 2019/12)

6



Doen: Café Spoorzicht
Modelbouwer Chris van Diesen richt de bouwkit van Tilly Models / Bentink Modelspoor in.

64



Techniek: DAF laadkistenlosser in HO
De eigenbouw DAF lost en laadt laadkisten vanaf een spoorwagen en straatniveau.

Een rondje weggeven kan nu ook in 1:87

Bentink Modelspoor heeft in samenwerking met Tilly Models een model van een Nederlandse kroeg laten maken, compleet met interieur en biljarttafel. Dit naar het idee van René Müller, een vaste klant bij Bentink, die het café al eens bouwde. Jeroen Gerlofs van Tilly Models was zo gecharmeerd van het ontwerp dat hij het in resin heeft uitgebracht. Onder het genot van een drankje heeft Chris van Diesen het model gebouwd, met interieur en biljarttafel.



Voorzijde van het café.

De gehele set bestaat uit drie, los verkrijgbare bouwpakketten. De kroeg zelf, het complete interieur en twee losse biljarttafels met een rek met biljartkeus. We beginnen met het gebouw, dat bestaat uit vier muren, een uit een stuk gegoten dak, een uitbouw, plat dak, dakkapel, ramen en deuren, veel luiken, twee schoorstenen en een flinke grondplaat. Op het glasfolie is voor het bovendeeel van de ruiten een glas-in-loodmotief gedrukt en ook diverse cafénamen om de gevel te sieren zijn bijgevoegd. De interieurset bestaat uit gordijnen compleet met raamkozijn en vensterbank, een bar, kast, wc-ruimtes, open haard en een extra inkom om de kou buiten te laten en de warmte binnen. Verder veel tafels en stoelen en, niet te missen, barkrukken. De laatste set bestaat uit twee biljarttafels en een rek met biljartkeus.

TROTTOIR

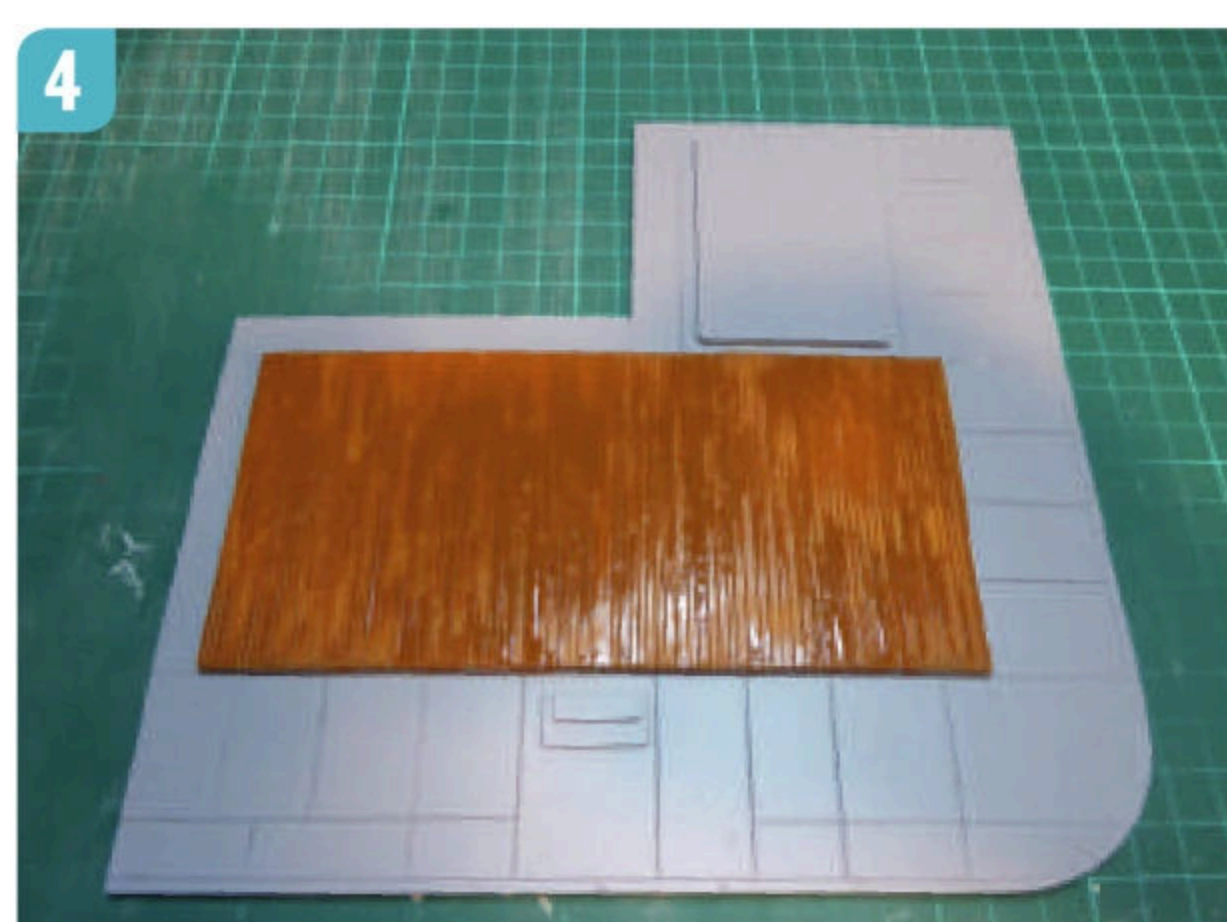
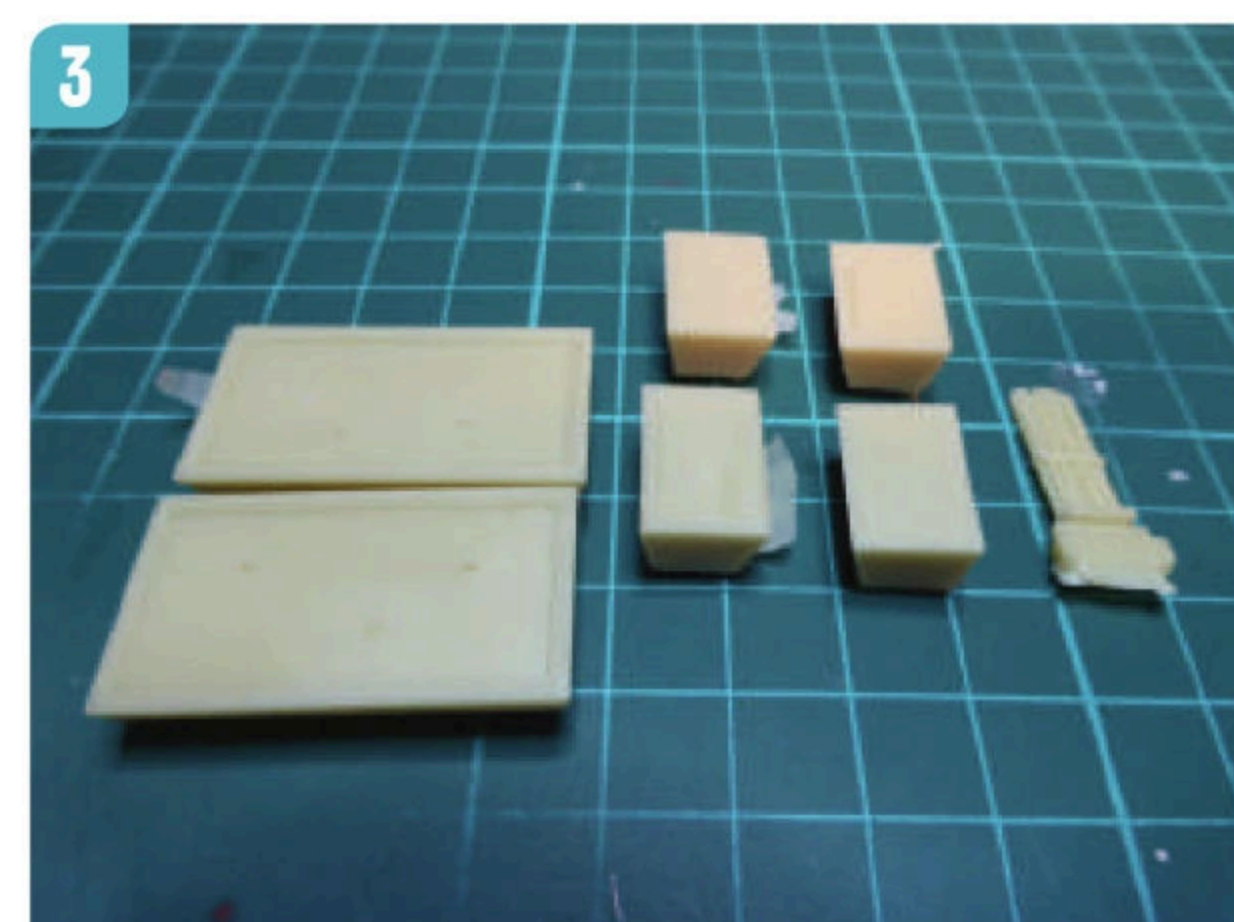
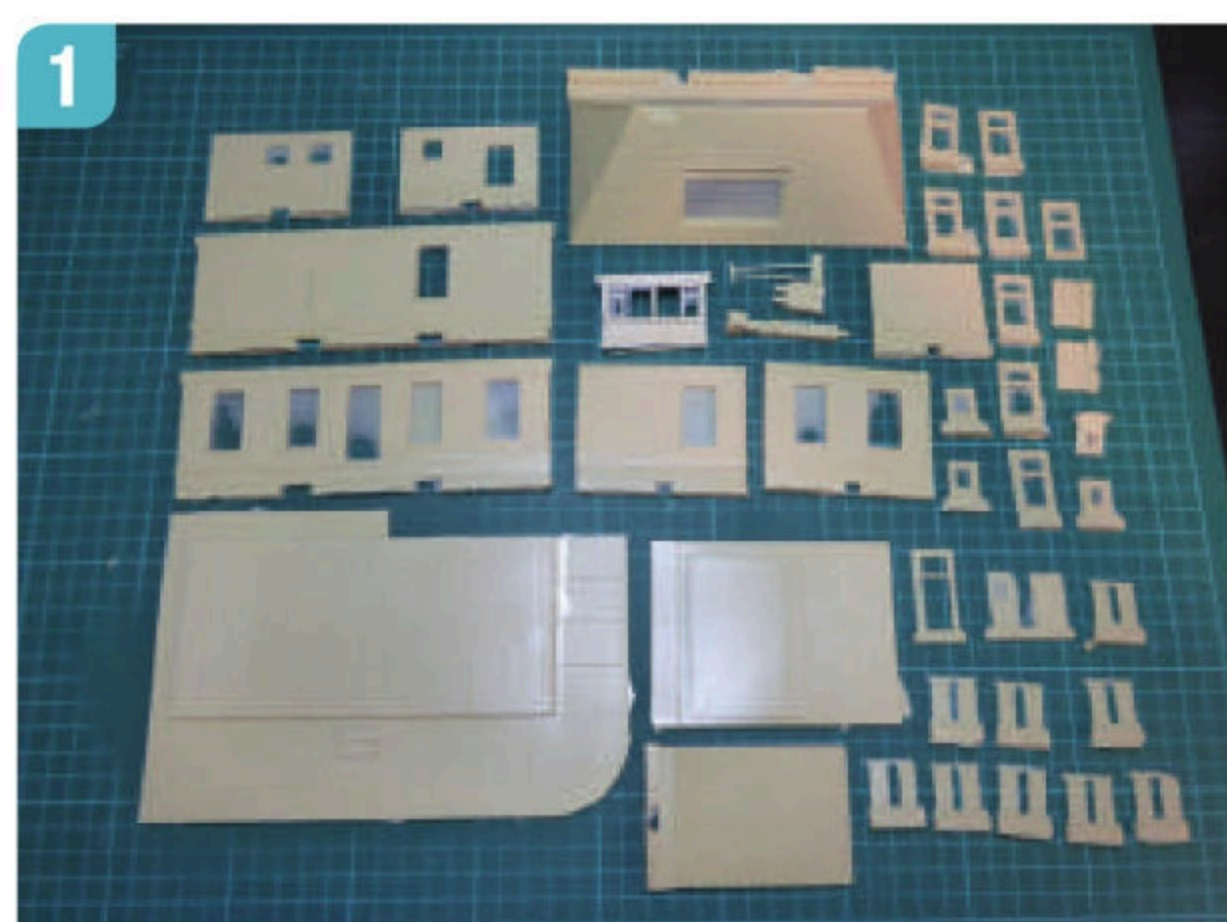
Eerst gaan we alle onderdelen van het gebouw ontdoen van vliezen en overtollig resin waarbij vooral de bodemplaat wat schuurwerk vraagt. Deze moet vlak zijn, anders zal het gebouw niet strak komen te staan en zullen de diverse bouwdeelen niet passen. Het trottoir maak ik met spuitplamuur lichtgrijs; de houten vloer schilder ik lichtbruin. Met opzet neem ik lichte kleuren omdat een wash met verdunde zwarte verf het geheel straks flink donkerder zal maken.



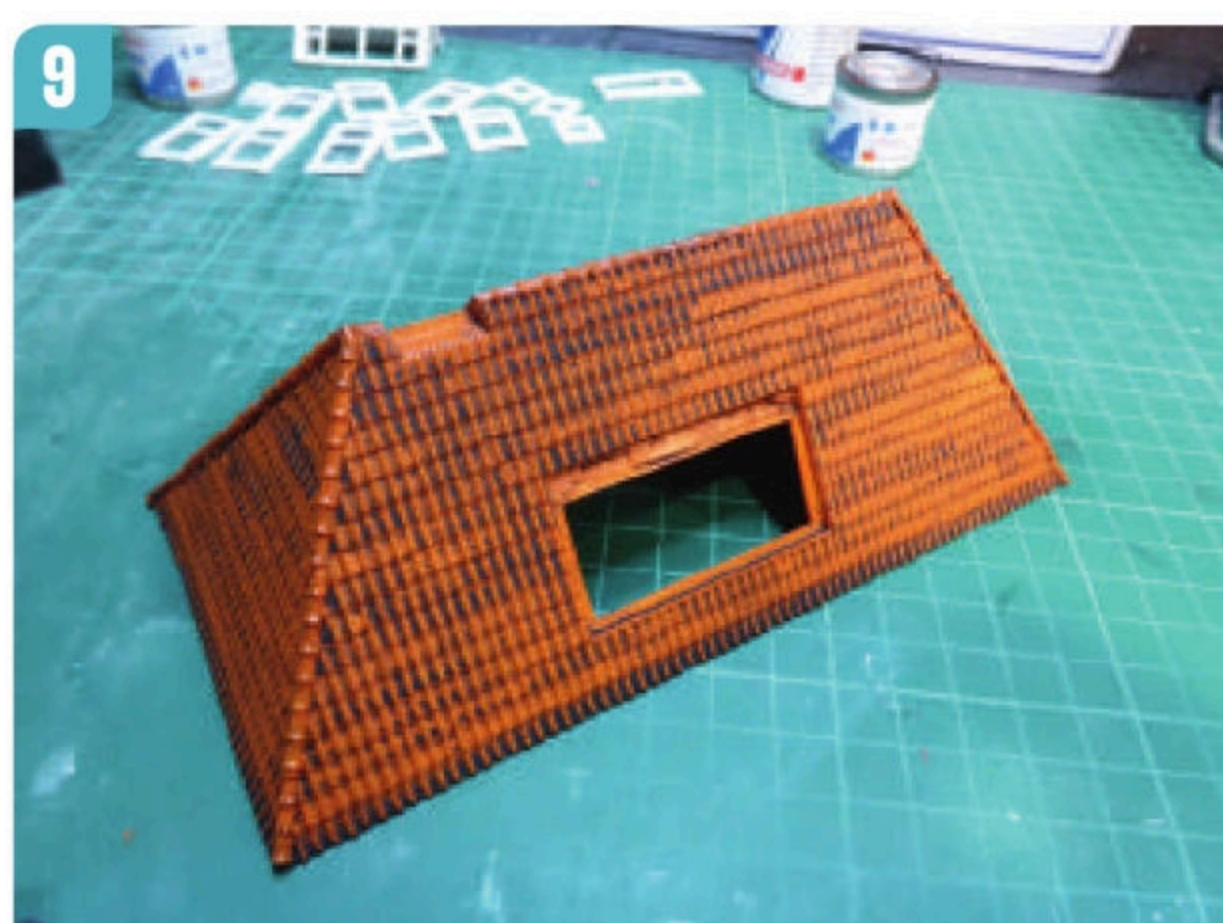
Eerdaags zal de kroeg in vol bedrijf zijn.

Aangezien we een compleet interieur gaan plaatsen, moet ook de binnenkant van het café worden aangepakt. Alle muren maak ik met spuitplamuur wit en de lambrisering met een penseel lichtbruin. Als de verf een dag goed heeft kunnen uitharden, krijgen deze bouwdeelen, behalve de wit gespoten muren, een wasje met verdunde zwarte verf. Doe dit niet te zuinig en poets dit waar een plasje blijft staan niet weg; dat geeft straks een mooi effect. Als de terpentine is verdampt geven we de grondplaat en muren aan de binnenzijde een drybrush met witte verf.

1. De nog onbewerkte onderdelen van de bouwset 87095.
2. De nog onbewerkte onderdelen van set 87096.
3. De twee biljarttafels uit set 87097.
4. Het trottoir is lichtgrijs gespoten en de houten cafévloer met het penseel lichtbruin geschilderd.
5. Het wit is gespoten, het bruin met het penseel opgebracht. Afplakken van de onderkanten is niet nodig omdat die in de bodemplaat wegvallen.
6. De ramen in de deur naar de uitbouw zijn met Kristal Klear van ruiten voorzien.

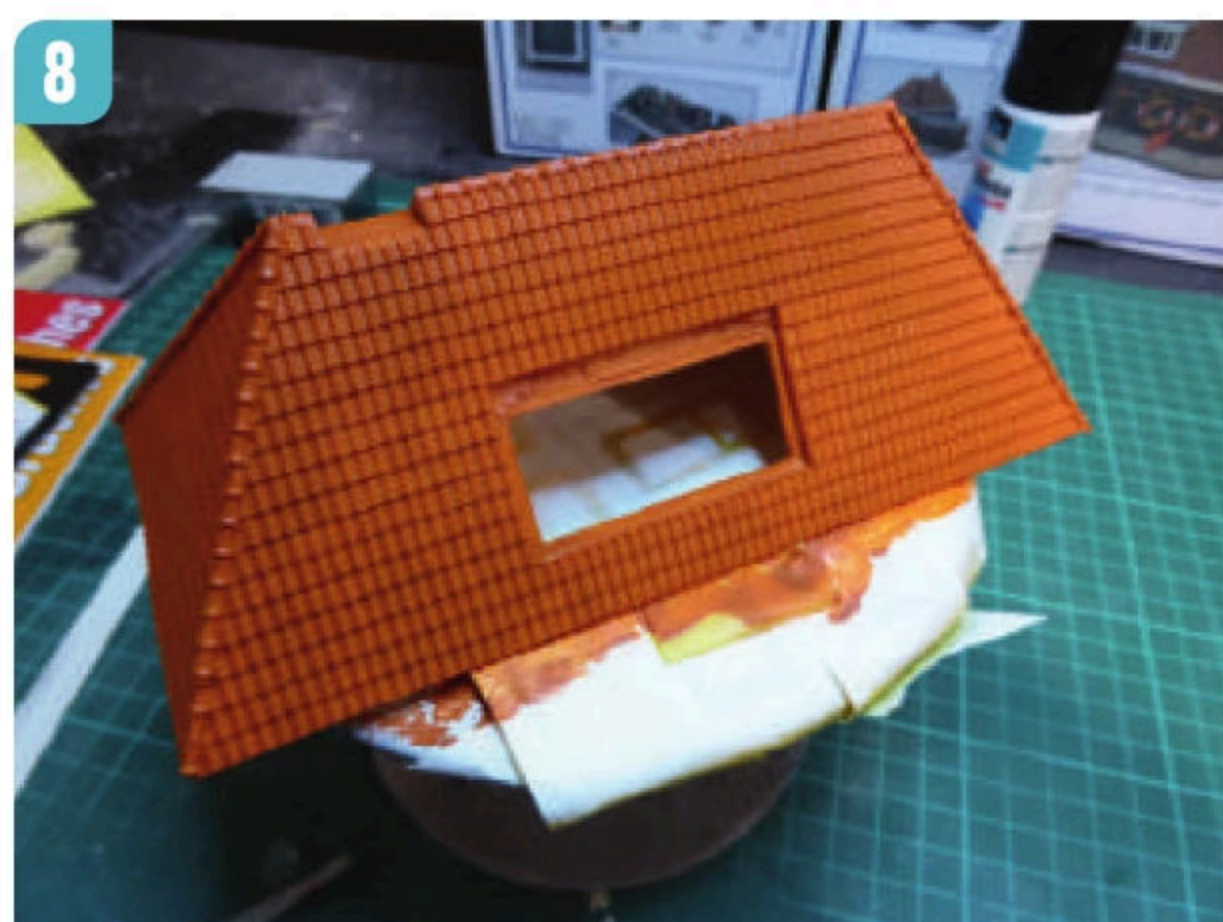


Bij de kleur van de ramen wijk ik af van de handleiding, witte kozijnen vind ik mooier staan dan crème. Maar dat kunt u zelf bepalen. Omdat we straks naar binnen kunnen kijken moeten de kozijnen ook aan de achterzijde worden gespoten. Ondertussen lijm ik de vier muren van het hoofdgebouw en de drie van het bijgebouw aan elkaar, maar zet ze nog niet op de bodemplaat vast en het bijgebouw blijft nog los van het hoofdgebouw. Aan beide gebouwen moet nog het nodige worden geschilderd en dan is het handiger als het object in de hand kan worden genomen. Uit een proefpassing moet blijken of de beide gebouwen goed op de bodemplaat passen.



VOEGWERK

Het dak bestaat uit een stuk, dus dat is snel klaar. De basis is oranje en die krijgt na een etmaal uitharden een wasje met verdunde zwarte verf. De bakstenen muren krijgen hun basis-kleur. Ik volg hier de in de handleiding aangegeven kleuren. Dat lijkt in eerste instantie nergens op, maar dat wordt beter als het metselwerk is gevoegd. Het gebouw verandert dan van sfeerloos bruinrood naar een prachtig pand met fraai metselwerk. De rondom over de muren aangebrachte witte sierlijnen geven extra sfeer. Neem bij het voegen ook de schoorstenen mee. Als de voegen en belijning droog zijn, kunnen de kozijnen op hun plek worden



den gezet en kan de glaszetter langs komen. Nadat de vier op de korte gevels van het café meegegoten regenpijpen groen zijn geschilderd, kunnen het hoofd- en het bijgebouw op de bodemplaat worden gelijmd.

Het dak krijgt nog een drybrush met wit, lichtgrijs en wat groen. De schoorstenen en dakkapel voorzien we van daklood. Daarvoor spuiten we de matte kant van een stuk aluminiumfolie grijs en snijden dit in dunne stroken. We zetten ze met hobbylijm vast en drukken ze met een kwast in de juiste vorm. Ook de regengoten op het hoofdgebouw krijgen repen daklood, zo heeft het dak, als het wordt geplaatst, meteen z'n

7. Proefpassen met de verlijmd muren op de bodemplaat. **8.** Het dak in fris oranje. **9.** Het pannendak na een wasje met zwart. Hoe vuil, dat bepaalt u zelf. **10.** Alle bakstenen staan in de basiskleur. **11.** Na elk schilderwerk probeer ik of alles nog goed past. **12.** De kozijnen en de glas-in-loodramen zijn geplaatst. **13.** Het dak is geheel afgewerkt. Opdat het interieur bereikbaar blijft zet ik het niet met lijm vast. **14.** De stroken alufolie zijn met hobbylijm vastgezet en met een kwast op hun plek gedrukt. **15.** De onderste rij pannen valt over de regengoten die het dak de gewenste uitstraling geven. **16.** De muurijzers zijn met een zwarte stift behandeld. Zo maak je geen kans op uitlopers op het metselwerk.



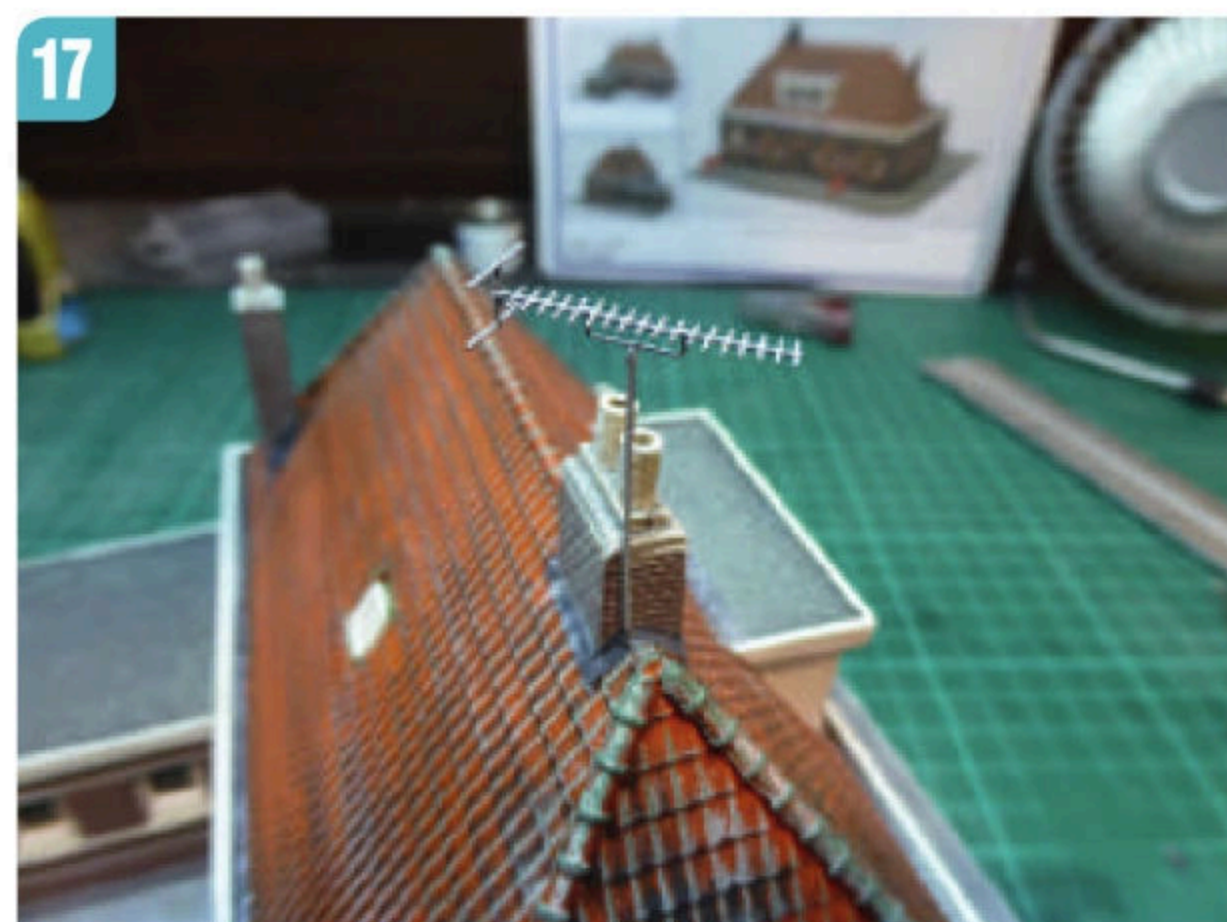


Mag ik een broodje bal en een biertje van de tap?

regenafvoer. Het dak zet ik niet met lijm vast. Zo blijft het interieur bereikbaar en kan er later ledverlichting worden aangebracht.

Als de dakdekkers klaar zijn kunnen we de puntjes op de bekende i gaan zetten. De muurizers zetten we aan met een zwarte stift, we schilderen en monteren

de raamluiken en plaatsen de beide windschermen op het terras. Zo blijven de Preisers uit de wind als ze hun biertje of wijntje genieten.



BILJARTTAFEL

Aan het buitengebeuren voeg ik nog wat details toe: een vuilcontainer, oud-papier- en glascontainers, fusten en kratten met flessen. Bij de voordeur een fietsenrek (Artitec) en op de schoorsteen een tv-antenne. Het gebouw is klaar voor de oplevering,



17. Niet inbegrepen, maar wel een goed detail is een tv-antenne. Café-bezoekers willen wel de voetbalwedstrijd kunnen volgen. **18.** De luiken zijn met een drupje Kristal Klear vastgezet. Zo kunnen ze gemakkelijk worden gecorrigeerd. **19.** De voorzijde is afgewerkt, maar in het café oogt het door de ramen wel heel erg leeg. **20.** Opsmuk uit sets van Preiser zorgt voor leven in de brouwerij.



Voor het bijgebouw enkele containers, fusten en kratten.



maar eerst gaan we met het sfeervolle interieur aan de slag.

Als alle onderdelen van vliezen en overtollig resin zijn ontdaan kunnen we ze in de gewenste kleur spuiten of verven. Het gaat om de persoonlijke smaak, u kunt er uw eigen draai aan geven. Op de bar prijken enkele flessen uit een set van Preiser. Tenslotte is het de beurt aan de tafels en stoelen. Neem de tijd om alles vrij te maken van vliezen, maar als het meubilair op kleur is gebracht heeft u eer van uw werk. Alle onderdelen kunnen op hun plek worden vastgezet, waarbij vooral de barkrukken hoge ogen scoren, in elk geval bij de cafébezoekers.

De complete bouwkit van het café bestaat uit drie delen: de kroeg zelf (artikelnummer 87095, € 56,50), het complete interieur (87096, € 29,50) en de twee biljarttafels met een rek biljartkeus (87097, € 15,50) en is exclusief verkrijgbaar bij Bentink Modelspoor in Apeldoorn.

Vlak voor de oplevering heeft de vrouw van de waard nog wat plantjes en bloemetjes neergezet en heeft de waard de fusten aangesloten en de biljartballen klaargelegd. De eerste gasten schuiven aan. Doe mij maar een warme chocomel met slagroom ... en een scheutje rum.

21. De interieurset is ontdaan van vliezen en deels gemonteerd.

22. Verf en wasjes maken het verschil.

23. Proefopstelling van de grote bouwdelen. **24.** De nog ongeschilderde stoelen, tafels en barkrukken.

25. Het café met interieur, dat ziet er gezellig uit. **26.** 's Winters brandt de open haard.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



Alles op het gebied van modelspoor en modelbouw!



Krommestraat 16 - 3811 CC Amersfoort
033-4617841 / 06-41700707

info@modeltreincentrum.nl - www.modeltreincentrum.nl

Wij kopen ook uw verzameling in. Neem vrijblijvend contact op.

Modelspoor: Fleischmann, Roco, Märklin, Trix, Piko, Artitec, Arnold, ESU, Exact-Train, Brawa, Noch, Busch, Heki, Faller, Viessmann, Vollmer, Kibri, Uhlenbrock, Verl, Humbrol, Revell, Tamiya, Mig, Vallejo.
Bouwdozen: Revell, Tamiya, Airfix, Italeri, Billing-Boats.



Modelspoor Evenement

21 & 22 december '19



HANZEHAL te ZUTPHEN

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

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

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

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

Beursdata 2020: 19 & 20 december 2020



T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com



NEDERLANDS CAFÉ

EXCLUSIEF VERKRIJGBAAR BIJ BENTINK MODELSPOR

Naar het idee van René Müller en in samenwerking met Tilly Models is er voor de Nederlandse modelspoorders een prachtige kit vervaardigd van een typisch Nederlands Café.

Deze resin bouwkit kan gecompliceerd worden met interieur, biljart en biljarters!

Tevens worden er verschillende namen bijgeleverd voor het Café; "Café spoorzicht", "Tilly's Bar & Biljart", "In de Lokloods", "Café het oude Station" en "Café Biljart 't Loo".



**Het Café en het interieur
zijn exclusief en alleen
verkrijgbaar bij Tilly Models
en bij Bentink Modelspoor.**



BENTINK MODELSPOR
Loseweg 39
7315 BB Apeldoorn

T 055 - 521 22 70
info@bentinkmodelspoor.nl
www.bentinkmodelspoor.nl

DD-AR

Nu het DD-AR-materieel niet meer rijdt in de sprinterserie 5600 (Utrecht Centraal - Zwolle) is een flink aantal stammen vrijgespeeld en behoort het tot het reservematerieel van NS. Net als in 2015 toen Plan V als reserve-materieel diende en op veel andere lijnen buiten het normale inzetgebied verscheen, gebeurt dit nu met het DD-AR-materieel. Nadat stam 7375 met locomotief 1737 begin september vaak werd ingezet tussen Enkhuizen en Heerlen/Maastricht, werd stam 7338 met locomotief 1743 voor veel diensten in Noord-Holland gebruikt. Toen de stam op 5 september een slag Amsterdam Centraal - Vlissingen had gemaakt, werd deze op 6, 7 en 8 september in de sprinterdiensten Hoorn - Amsterdam C - Zandvoort aan Zee - Amsterdam C ingezet. Op 9 september was loc 1759 met stam 7339 de hele dag te zien tussen Roosendaal



Op maandagavond 9 september staat loc 1759 met stam 7339 te wachten op het vertrek uit Nijmegen, tijdens de laatste rit naar Zwolle. (foto Matthijs Schreurs)

en Zwolle. Op 11, 12 en 13 september tenslotte had de 1749 met stam 7376

in de sprinterdienst Ede-Wageningen - Arnhem Centraal een invalbeurt.-MS



De NS Wachtdienst maakt de Buffels gereed voor transport. Nijmegen, 30 september. (foto Myron van Ruijven)

DM90 TERUG NAAR NS

De NS is weer eigenaar van 48 DM90-treinstellen die sinds 2017 in Nijmegen stonden opgesteld en waren verkocht aan het Roemeense vervoersbedrijf Trans Feroviar Călători (FeroTrans). Nadat de koop met NS Financial Service was beklonken werd afgesproken dat FeroTrans de stellen van de serie 3400 in maart 2018 zou ophalen. De prijsopgave die de Roemeense spoorwegmaat-

schappij van diverse particuliere vervoerders voor de overbrengingsritten ontving werden echter te hoog bevonden. In september 2019 stond het materieel nog in Nijmegen afgesteld; doordat ProRail het emplacement per 1 oktober wil saneren moesten de Buffels worden weggehaald. Daar dit juridisch kennelijk alleen mocht als NS weer eigenaar zou zijn, diende in de laatste week van september een geding bij de voorzieningenrechter.

NS werd in het gelijk gesteld. Als de treinstellen waren blijven staan had ProRail boetes kunnen opleggen. FeroTrans liet eerder weten dat er problemen in Duitsland en Oostenrijk waren om de konvoien te kunnen laten passeren. Wat er met het materieel gaat gebeuren is onzeker, mogelijk worden de door Talbot gebouwde en door Duewag afgewerkte stellen gesloopt. Voorlopig worden ze in de Houtrakpolder opgeslagen.-SF

GREENSPEED

Greenspeed, dat is de naam van het beoogde fusiebedrijf van Thalys en Eurostar. Beide vervoerders willen een nieuw consortium vormen om zo het hoofd te kunnen bieden aan lowcost vliegmaatschappijen als Ryanair en Easyjet. In verband met de CO₂-discussie staan vluchten op korte afstanden in Europa al enige tijd onder druk. Door de fusie hoeven reizigers straks niet meer over te stappen als ze van Keulen naar Londen willen reizen. Thalys (11 miljoen) en Eurostar (7,5 miljoen) vervoeren dagelijks gezamenlijk 18,5 miljoen reizigers. Het streven is om in 2030 de 30 miljoen te halen. De Franse staatsspoorwegen SNCF hebben in zowel de Thalys (60%) als de Eurostar (55%) een meerderheidsbelang. De rest van de aandelen is in handen van de NMBS en het Patina-consortium. De omzet van Thalys en Eurostar zou nu



Een Thalys-treinstel in station Den Haag HS. (foto Eric Sallevelt)

€ 1,6 miljard bedragen, waarbij 1,1 miljard voor rekening komt van de Thalys. De fusiebesprekingen zullen naar waarschijnlijkheid twee jaar gaan duren. De Europese mededingingsautoriteit moet

nog goedkeuring geven. Duitsland zal ongetwijfeld bezorgd zijn over de positie van de DB die Frankfurt en Keulen met de ICE met Brussel en Amsterdam verbindt.-GF

OPEN DAG WERKPLAATS HAARLEM

Nadat op 20 september 2014 '175 jaar spoor in Nederland' met diverse pendelritten van museumtreinen tussen Amsterdam Centraal en Haarlem werd gevierd én een open dag bij de werkplaats in Haarlem werd gehouden, werd die open dag op 21 september 2019 in het kader van 180 jaar spoor herhaald. Evenals vijf jaar geleden waren ook nu enkele museumtreinen uit het Spoorwegmuseum naar de werkplaats in Haarlem overgebracht. Er was niet alleen aan volwassen bezoekers gedacht, ook voor kinderen viel er in de diverse hallen veel te beleven. Er waren speelgelegenheden en ouderen konden lasergamen tussen oude treinonderdelen. Veel aandacht ging uit naar de al jaren lopende revisies van VIRM naar VIRMm en er werden demonstraties gegeven over het transport van de treinbakken door de werkplaats. Nieuw was een rechtstreekse en veel gebruikte pendeltrein met SNG-treinstel 2713 van station Haarlem naar de werkplaats.-MS



(Boven) VIRMm 8644 en VIRMm 8648 (rechts) zijn opengesteld voor de bezoekers. (foto's Matthijs Schreurs)

(Onder) SNG 2713 is zojuist met een nieuwe groep bezoekers bij de werkplaats Haarlem gearriveerd.



Gastloc 99 331 bereikt met een lokaaltrein op 14 september het havenstation. (foto Michael Schumann)

MOLLI OP BORKUM

Smalspoorlocomotief 99 311 van de Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH (MBB) was vanaf 14 september een week te gast bij de Borkumer Kleinbahn op het Noordzee-eiland Borkum. Ze reed regelmatig reizigerstreinen over de 7,3 km lange verbinding tussen het station en de haven. Zowel de Molli-Bahn tussen Bad Doberan en Kühlungsborn als de Borkumer Kleinbahn

hebben 900 mm spoorwijdte. Het idee voor het gastoptreden kwam van Theodor Robbers, bedrijfsleider van de Borkumer Kleinbahn. De voorbereiding nam drie jaar in beslag. Omdat beide bedrijven een eigen buffersysteem kennen werden twee gesloten goederenwagens van Borkum (de 33 en 55) voorzien van MBB-stootwerk. Het Molli-materieel heeft middenbuffers, terwijl op Borkum de nieuwe treinen zijn voorzien van Schar-

fenbergkoppelingen. Het historische materieel op het eiland is met twee buffers en kettingen is uitgerust. De tweesigige O&K-goederenwagens dienden als koppelwagen met de 99 331. Acht werknemers van 'Molli' begeleidden hun loc op Borkum. Voor het komende jaar is een tegenbezoek aan de Oostzee gepland: dan gaat Wismar-railbus T1 uit 1940 van Borkum naar Bad Doberan om daar een week te worden ingezet.-MS



Met machinist Daniel Friedrich op de bok staat loc 57 3088 op de draaischijf in het vroegere Bw Siegen, 25 augustus 2019. (foto Eric Sallevelt)

57 3088

Het depot van Siegen dat als onderhoudswerkplaats dienst doet van de firma Rail-Design Bäcker, herbergt naast enkele oudere elocs van de Bundesbahn ook stoomloc 57 3088. Deze machine is op papier rolvaardig maar werd ten tijde van de viering van 150 jaar spoorwegen in Duitsland een paar keer over grotere afstanden versleept wat de voormalige Pruisische G10 geen goed heeft gedaan. De vijfassige machine, in 1922 afgeleverd door Rheinmetall, sloot haar arbeidzame leeftijd af in 1968 in depot Hattingen waar ze in 1959 naar toe was verhuisd. De loc die nog aan het Oostfront is geweest, werd daarna als monument in Hattingen opgesteld. In 2002 werd ze daar weggehaald en naar Siegen vervoerd. De 57 3088 is eigendom van het DB Museum in Neurenberg maar blijft de eerstkomende jaren in Siegen. In 2014 werd daarvoor een nieuw leencontract opgesteld.-ES

STRUKTON 1824

In maart 2019 maakte spooraannemer Strukton bekend dat het NS-loc 1824 had overgenomen om er een hybride machine van te maken. Die transitie is gelukt en op 13 september werd de verbouwde 1824 in Zutphen gepresenteerd. Daarbij werd ook de nieuwe naam 'Nicole' bekendgemaakt. Inwendig is ruimte gemaakt voor accu's waarmee de loc op stroomloze baanvakken kan rijden. Een pluspunt voor de spoorwegaannemer bij werkzaamheden onder een afgekoppelde stroomdraad. Overigens waren de accu's ten tijde van de inwijding nog niet geïnstalleerd. De 1824 fungeerde voor de overname door Strukton als plukloc voor Jacko Fijn Techniek. De spooraannemer wil met de hybride 1824 laten zien dat duurzaamheid ook een toenemende factor wordt in de spoorwegaannemerij. Bovendien is met dit project het hergebruik van een oude locomotief aangetoond.-GF



De hybride Strukton loc 1824 na de presentatie op 13 september in Zutphen. (foto Steven Oskam)



Overzicht van de grote hal van de werkplaats Dessau, 31 augustus. (foto's Eric Salleveld)



In Dessau worden nu ook de motorwagens van ICE1 gereviseerd.

90 JAAR DESSAU

Het DB Fahrzeuginstandhaltungswerk Dessau, de herstelwerkplaats voor elektrische locomotieven, vierde op 31 augustus het 90-jarig bestaan. Om dit jubileum niet onopgemerkt voorbij te laten gaan werd een open dag gehouden waar 22.000 belangstellenden op af kwamen. Zij kregen een goede indruk van het bedrijf dat behalve DB-materieel ook locs van particuliere maatschappijen onder handen neemt. Verrassend is dat de particuliere inbreng rond de 40% ligt. Verder onderhoudt het bedrijf - met 1300 werknemers (waarvan 18% vrouwen) de grootste werkgever in de stad - ook ICE-motorwagens van de eerste generatie. Volgens Olaf Storeck, de nieuwe directeur die in april 2019 is aangetreden nadat hij veertig jaar geleden bij de werkplaats zijn spoorcarrière begon, is het de bedoeling dat binnen afzienbare tijd ook de motorwagens van de ICE2 hier hun revisie krijgen. Opvallend was dat ondanks de grote uitstroom locs van de serie 114 hier nog altijd hun groot onderhoud krijgen. Ten aanzien van oude elocs merkte Storeck in een gesprek met Railhobby op dat het steeds lastiger wordt om aan onderdelen te komen. 'Dat zie je bijvoorbeeld bij de 103. Daar moet je veel moeite voor doen. Voor oudere locs van de series als 111, 140, 151 en 155 zijn nog wel genoeg onderdelen te verkrijgen'.-ES

RENDEZ-VOUS DRIE 23'ERS

Het moest er natuurlijk een keer van komen: drie locs van de Duitse serie 23 naast elkaar, sinds deze zomer de 23 023 weer de status van rijvaardige stoomloc heeft. Dat bijzondere moment deed zich voor op 7 september tijdens het jaarlijkse VSM-evenement 'Terug naar Toen'. In Beekbergen kon het huzarenstukje worden uitgehaald toen de 23 023 die ochtend van Rotterdam naar Dieren was gereden. Na een

verzengende hoosbui en het draaien van een van de locs stonden de 23 023, 071 en 076 's middags gezusterlijk naast elkaar. Een bijzonder schouwspel dat alleen in Nederland kan worden gerealiseerd. De VSM is eigenaar van de 20 071 en 076. Volgens planning zou de 65 018 van de SSN in het weekeinde van 5 en 6 oktober van Rotterdam naar Beekbergen worden overgebracht. De moderne tenderloc van de voormalige Bundesbahn is voor minimaal tien jaar

aan de VSM verhuurd. Doordat de 65 018 een aantal veiligheidsonderdelen aan de 23 023 heeft afgestaan mag eerstgenoemde niet meer op het Nederlandse spoorweginet rijden. Alleen de inzet op museumlijnen is nog mogelijk. Tijdens 'Terug naar Toen' was er nog een andere primeur: de VSM presenteerde ex-NS-loc 2530 in een lila outfit. De laatst geleverde loc van deze serie was bruin maar kan nu weer in de afleveringskleuren worden ingezet. -ES



Drie 23'ers in Beekbergen naast elkaar. V.l.n.r.: 23 023, 23 076 en 23 071, 7 september. (foto's Eric Salleveldt)



VSM-loc 2530 in de nieuwe lila livrei ter hoogte van Loenen, komende uit Beekbergen, 8 september.

DIENSTREGELING 2020

Het spoorboekje dat op 15 december ingaat bevat meer treinen op diverse trajecten. Zo gaan tussen Amersfoort en Utrecht zes in plaats van vier intercity's per uur rijden en worden meer treinen ingelegd tussen Eindhoven en Dordrecht. In de zomer rijden voorts meer treinen (vier) per uur tussen Zandvoort en Haarlem. Reizigers die van Zwolle naar Groningen reizen gaan er in december tot vier minuten op vooruit door de inzet van nieuwe sprinters. Hier profiteren op een werkdag gemiddeld 12.000 reizigers van. De sprinter tussen Meppel en Leeuwarden komt straks een tot vier minuten eerder aan. Door een aanpassing in de dienstregeling kan de overstap in Meppel van de sprinter Leeuwarden-Meppel op treinen van en naar Zwolle met ruim een kwartier worden verkort. De snelste verbinding tussen Zwolle en Den Haag is straks met een intercity via de Hanzelijn. Doordat de dienstregeling niet meer per minuut maar per tien seconden is ingedeeld kan de treinenloop nog nauwkeuriger worden ingepast en wordt er wat ruimte op het bijna maximaal benutte spoor gecreëerd. Ook worden enkele 650 meter lange (container)goederentreinen ver-

lengd naar 740 meter zodat beter kan worden geconcurrerd met het wegtransport. Het 7000 km lange spoorweginet wordt door 34 vervoerders gebruikt. De NS verwacht dat de maximale capaciteit van het spoor in 2027 in zicht komt. Dat is jaren eerder dan verwacht. Steeds meer mensen reizen steeds vaker per trein. Daar de rek er bij de spoorcapaciteit uit is kan de dienstregeling over tien jaar nauwelijks meer worden

uitgebreid en kunnen treinen op de drukste trajecten niet worden verlengd. In de eerste helft van 2019 steeg het aantal per trein gereisde kilometers met 4,6%. Dat is meer dan de 2,2% waar NS rekening mee had gehouden. De groei in het aantal treinen naar stations als Rotterdam C, Schiphol Airport en Leiden C is nog groter. Overigens krijgt station Amersfoort vanaf december de toevoeging Centraal achter haar naam. -GF



ICM-4217 snelt op 30 maart langs het buurtschap Notter. (foto Guus Ferrée)

HECTOR RAIL

De particuliere Duitse vervoerder Hector Rail verzorgt sinds half augustus het transport van staal tussen de vestigingen Hanekenfähr bij Lingen en Dinslaken en Schloss Neuhaus/Paderborn van Benteler International, een van de grootste Duitse familie-bedrijven. De treinen rijden van maandag tot en met vrijdag en op zondag. Het vertrek uit Hanekenfähr is omstreeks 11.00 uur. Als tractie worden locs van de serie 162 (ex-DBC 151) en Taurussen gebruikt.-SF

Hector Rail-loc 162 007 (ex 151 134) met de Knüppelzug onderweg bij Bernte, 10 september. (foto Sevrien Ferrée)



RAIL FORCE ONE 193 623

De Nederlandse goederenvervoerder Rail Force One rijdt sinds enige tijd met een Vectron in een bijzondere uitmonstering. De gehuurde 193 623 is voorzien van haaiantanden aan de beide fronten. De nieuwe livrei komt uit de koker van Railcolor Design. Bij dit buiten-

beentje van Rail Force One gaat het om een A-10 Vectron-loc met een toelatingspakket voor onder meer Duitsland, Polen, Oostenrijk en Tsjechië. De opvallende loc wordt ingezet voor goederentreinen vanuit Nederland naar Duitsland en Polen. Origineel is de nieuwe bestickering overigens niet.

In de voormalige DB-onderhoudswerkplaats Opladen was een Köf-rangeerloc van haaiantanden voorzien. En in de Tweede Wereldoorlog vlogen P-40 Warhawk-jachtvliegtuigen van de Amerikaanse luchtmacht in Azië met deze beschildering op de luchtinlaat.-GF



RFO 193 623 is met een containertrein onderweg bij Sevenum, 31 augustus. (foto Steven Oskam)



De diesellocs serie BB 67400 geraken langzamerhand bij de SNCF uit beeld. (foto Koen van der Lee)

SNCF BB 67400

De inzet van diesellocs van de serie BB 67400 bij de Franse spoorwegen slinkt met de maand. In juni 2016 werd het aantal inzetten met Corailrijtuigen tussen Amiens en Boulogne gehalveerd. Met ingang van september zou de dienst met de oude diesellocs hier helemaal

worden gestaakt, maar er lijkt uitstel van executie verleend te zijn tot 6 oktober 2019. Als ook hier de locs zijn verdwenen resteert wat de dagelijkse reizigersdienst betreft alleen nog de inzet met RRR-stammen bij Straatsburg. Hier worden enkele spitstreinen tussen Straatsburg, Saales, Barr en Lauterbourg

met de oude locs gereden. De inzet hier lijkt verzekerd tot de zomer van 2022. Vooralsnog rijdt ook de nachttrein naar Rodez en Albi nog met 67400'en. In de goederendienst is de inzet voor de staaltrein naar Saint Chely d'Apacher en de watertrein naar La Bourboule nog voorzien met 67400-locs.-KvdL

STATION BAD BENTHEIM

Het stationsgebouw van Bad Bentheim is gekozen tot station van het jaar 2019. De jury van de Allianz pro Schiene maakte dat op 18 september in Berlijn bekend. Het ruim 120 jaar oude pand stamt uit de tijd van de Spoorweg-Maatschappij Almelo-Salzbergen (AS) en was identiek aan dat van Oldenzaal. Een paar jaar geleden was het station dat nu eigendom is van de Bentheimer Eisenbahn het mikpunt van spot omdat reizigers tijdens een slecht gecoördineerde verbouwing het perron alleen nog via een raam konden bereiken. 'Bad Doofheim' werd het in de landelijke media genoemd. Nu staat het model voor een geslaagde renovatie. De BE-treinen die sinds 7 juli vanaf dit station naar Neuenhaus rijden, slaan goed aan. In plaats van de verwachte 1700 reizigers op werkdagen zijn dat er inmiddels 2000; op zaterdag maken gemiddeld 1400 mensen gebruik van de verbinding, 400 meer dan op zondagen. Overigens is het nog maar de vraag of de BE de exploitatie vanaf december 2021 in handen heeft. De LNVG



Het gerenoveerde stationsgebouw van Bad Bentheim is gekozen tot beste van 2019 in Duitsland. (foto Guus Ferrée)

Niedersachsen, de opdrachtgever van het openbaar vervoer in deze deelstaat, heeft de Europese aanbesteding bekend gemaakt van de 'RB 56 Bad Bentheim - Nordhorn - Neuenhaus'

voor de periode tot december 2036. Het gaat om jaarlijks 326.000 trein-kilometers. De Bentheimer verwacht geduchte concurrentie van Eurobahn, Arriva en andere vervoerders.-GF



Twee nieuwe Kiss-stellen voor MÁV rijden tijdens een overbrenging op 23 juli langs Lindhorst bij Minden. (foto Guus Ferrée)

HONGARIJE

Stadler heeft de eerste van elf elektrische Kiss-treinstellen van de serie 815 aan de Hongaarse staatsspoorwegen MÁV geleverd. Het contract hiervoor werd in 2017 getekend. Dit materieel wordt gehuisvest in Budapest en wordt vanaf februari 2020 ingezet tussen Vac en Cegled. Ook gaat het rijden op de lijnen naar Szob, Szolnok en Hatvan. Ze zijn voorzien van ETCS-level 2. De nieuwe treinstellen zijn compatibel met de Flirts die Stadler in de periode 2006-2016 aan Hongarije heeft geleverd.-GF

ICE-4

De instroom van ICE-4 treinstellen bij de Deutsche Bahn is weer op gang gekomen. De afleveringen werden eind maart gestaakt nadat bij kwaliteitsproeven ondeugdelijke lasnaden op een aantal bakken waren geconstateerd. Die waren in een fabriek in Polen aangebracht. Op dat moment waren 25 van deze hogesnelheidstreinstellen (250 km/h) door Bombardier en Siemens afgeleverd. De afleverstop werd in de zomer opgeheven. Inmiddels zijn er 34 stellen in dienst. De eerste exemplaren van de serie 412 werden in december 2017 in gebruik genomen. In totaal krijgt de DB 119 van deze treinen waarvan de laatste in 2023 moeten worden afgeleverd. De order heeft een waarde van 6 miljard euro.-GF



Central Bahn loc 110 278 rijdt als trein Tz 9038 met zes ICE-4 bakken langs Marienborn, 21 augustus 2019. (foto Aad de Meij)

HOEKSE LIJN OPEN

Op 28 augustus was het zover: eindelijk konden reizigers een ritje maken van Rotterdam naar Hoek van Holland. Vanwege het geleden ongemak was dat gratis. Van deze gelegenheid werd gretig gebruik gemaakt. Op 1 april 2017 werd de ruim 125 jaar oude spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland opgeheven. Het plan was om vijf maanden later op de lijn de metrodienst te starten. Dat bleek veel te optimistisch. Diverse tegenslagen gooiden roet in het eten. Bij de ombouw kwam men onverwachte leidingen en asbest tegen en tijdens de testfase liet de techniek het afweten. Overwegen sloten niet of te laat, er waren problemen met spoorbruggen en softwareproblemen van de beveiliging zorgden voor vertraging. Hierdoor kon er geen certificaat worden afgegeven. De opening werd zelfs zes keer uitgesteld. Al met al heeft het de gemeente € 90 miljoen extra gekost. Door de malaise moest de Rotterdamse wethouder Langenberg opstappen. In de zomer bleek met de laatste software-

update alles goed te werken en kon de veiligheidsverklaring worden afgegeven. Op maandag 30 augustus was het dan zover: de officiële dienstregeling ging van start. De exploitatie op de verlengde metrolijn B van de RET verliep zonder problemen. De dienstregeling is voorzichtig van start gegaan: als een soort testfase eerst alleen lijn B (Nesselande - Steendijkpolder/Hoek van

Holland Haven) en vier weken later ook lijn A (Binnenhof - Vlaardingen West). De lijn is nog niet helemaal af. Bij Hoek van Holland moeten nog twee nieuwe stations (Haven en Strand) komen. Reizigers naar het strand moeten daarom nog even geduld hebben. Het gaat nog zeker twee jaar duren voor het nieuwe tracé is aangelegd en de stations gereed zijn.-TO



Het voorlopige eindpunt bij het monumentale stationsgebouw van Hoek van Holland. Doortrekking naar het strand duurt nog even. (foto Ton Oosterom)

IM OSTHAFEN 1:32

Rivierhaven Stuttgart in schaal 1

In de wereld van het hogere segment modelspoor is Frank Mäule geen onbekende. Op diverse modelspoorexpo's trokken zijn Amerikaanse en Duitse H0-creaties de aandacht. Frank is meester in het detail, reden om met schaal 1 aan de slag te gaan. Op het drukbezochte Spur 0-1 Treff in februari 2019 in het Gelderse Maarn troffen we Frank terwijl hij minutieus op zijn zeer doordachte tijdperk VI-module Im Osthafen aan het rangeren was. Voor de foto's werd het rangeerbedrijf - de baan maakte in Maarn zijn debuut - soms even stilgelegd.

De vraag of we een korte fotoreportage van zijn uit enkele grote modules opgebouwde schaal 1-baan konden maken werd enthousiast beantwoord. 'Schaal 1 is niet alleen in Duitsland, maar ook in Nederland en België duidelijk aan een opmars

bezig, het is goed als modelspoorders ook met andere schalen kennismaken.' Frank vervolgt: 'In H0 kun je veel creativiteit in de detaillering leggen, bij een grotere schaal blijken de mogelijkheden daarvoor eigenlijk onbegrensd. Het is maar hoe ver je wilt gaan.' Frank wijst op een Köf, een tweeassige Duitse locomotor, die op het kadespoor staat te ronken en van onder tot boven sporen van jarenlang gebruik vertoont. 'Als je de geweerde machine zou vergelijken met de onberispelijke staat zoals hij uit de Märklin-doos kwam, kun je je amper voorstellen dat het dezelfde loc betreft. Met het vervuilen ben ik wel even zoet geweest; voorbeeldfoto's van Köfs waarvan na tientallen dienstjaren de rode kleur soms amper meer te herkennen is, vormen een uitstekende basis om met het model aan de slag te gaan.' De Köf is technisch verbeterd en voorzien van een onder het realistisch roestende dak relaxed staande machinist. Volgens de opschriften is de loc op 18.01.2016 gereviseerd en moet de volgende grote beurt op 17.01.2020 plaatsvinden. Veel meer valt op de loc niet te lezen; de kunst van het weglaten tekent de meester.





Machinist Kurt rijdt z'n Köf richting portaalkraan.

NECKERHAFEN

Im Osthafen is geïnspireerd op Kai B, de Am Mittelkai, op de rechteroever van de hoofdstroom van de rivier Neckar in het Zuid-Duitse Stuttgart. De Neckerhafen - in juli 2019 werd het 60-jarig jubileum gevierd - telt naast Kai A (Am Westkai) en B aan de rivier, twee insteekhavens. Evenwijdig aan de Neckar is, na een bouwtijd van vier jaar, in 1958 een insteekhaven geopend, de Am Mittelkai, Kai C en Am Ostkai. Alle kades hebben een spooraansluiting: twee tot drie raccordementssporen met een veelheid aan overloopwissels in verband met de veelheid aan bedrijven. Een deel van de sporen is via kopmaken bereikbaar zodat er intensief moet worden gerangeerd. De kades zijn met loodsen en fabrieken van kleine en grote bedrijven die een water-, rail- en wegaansluiting nodig hebben maximaal bebouwd. Bedrijven als Daimler-Benz, Holcim, Thyssen Krupp en de containeroverslag genereren het nodige spoorvervoer. Een derde haven is bestemd voor tankschepen en telt twee raccordementssporen.

1. Dieselloco V 100 1253 van MWB staat op kadespoor 301 klaar om te worden ingezet. **2.** De kade telt onder de kap twee sporen, het achterste loopt door tot in de loods van KFM Logistics. **3.** Van voorman Arnold (herkenbaar aan de rode veiligheidshelm) mag de Gs wat sneller voor het laadbordes worden geplaatst. **4.** De redelijk geroeste Shimmns van RailLogix staat onder de kap. **5.** Osthafen Mittelkai A+B. De tekst met aanwijzingen en verboden kan een kwastje verf gebruiken.





Daar er aan de Mittelkai veel wordt geladen en gelost heeft het havenbedrijf op regelmatige afstand reddingsboeien geplaatst. De ijzeren trappen naar de Necker bieden mogelijke drenkelingen wat perspectief.



6. Voor het rangeren beschikt de Mittelkai over een nummerloze Köf II. Motorisch is de locomotor top, het uiterlijk vindt men minder belangrijk. **7.** Het schroot uit de redelijk gebutste Eaos-x van DB Schenker is gelost. **8.** De chauffeur van de Scania-vuilniswagen wordt door twee agenten op de Otto-Hirsch Brücke staande gehouden. Controle op illegaal storten? **9.** MWB-loc V 100 1253 rijdt met twee Eaos'en langzaam op. **10.** Door de veelheid aan bedrijven kent de Mittelkai een levendig rangeerbedrijf. Directeur Von Stahl van recyclingbedrijf ProMetall geniet na het doornemen van de stijgende omzetcijfers een korte pauze. **11.** Machinist Kurt van de Köf II wacht voor wissel 304 op het oprijsein van de rangeerder. De voorraden oud ijzer bij ProMetall lijken aardig in de lift te zitten, een ambtenaar van de milieudienst neemt dit rustig in zich op. **12.** Machinist Kurt rijdt ontspannen zijn Köf langzaam het kadespoor op.

BLACK BOX

De opzet van het sporenplan van Im Osthafen is even simpel als doeltreffend. Vanuit een op rails verschuifbare tweesporige fiddle yard eindigt het voorste spoor tegen een stootjuk bij het wegviaduct dat de overgang naar de black box camoufleert. Het tweede spoor vertakt bij het stootjuk in het recht doorlopende kadespoor, spoor 301, en het parallelle loodsspoor 302. Beide sporen liggen in het beton zodat heftrucks of vrachtwagens uit de voeten kunnen. Ze zijn door een door stalen palen gedragen dakconstructie overdekt zodat kwetsbare goederen ook bij slecht weer kunnen worden geladen en gelost. Door de loodsdeuren kunnen goederenwagens met een heftruck vanuit de in halfreliëf uitgevoerde loods van Cretschmar Cargo en Aylugül Import & Export worden behandeld. Spoor 302 loopt door tot in de loods van KFM Logistics. Frank licht toe: 'De roldeur kan op afstand worden geopend zodat je de opgeslagen rollen staal ziet liggen. Omdat er meer bedrijven aan hetzelfde spoor liggen is het voor de rangeermeester soms lastig om de wagens in de goede volgorde te krijgen. Op dit moment staat de Gs in de weg om de coilwagen bij KFM naar binnen te krijgen.'

Tussen het zichtbare deel van de baan en de fiddle yard is een viersporige black box ter lengte van twee wagens (of loc + wagen) geplaatst waarbij alle sporen via de yard bereikbaar zijn. Het derde spoor, spoor 303, loopt door tot recyclingbedrijf ProMetall, het vierde spoor eindigt in de black box en is voor afgesteld materieel bedoeld. Hoewel de baan slechts een wissel telt, is door de ruimtebesparende fiddle yard een afwisselend spoorbedrijf mogelijk. De rails zijn van KM1, het gepolariseerde wissel van Hegob.

MITTELWESERBAHN

'In 1:32 is het aanbod aan sceneryartikelen beperkt, voor een aantal zaken kun je bij scheeps- en militarymodelbouw terecht,'



licht Frank toe. 'Zo komt de lichtblauwe jerrycan op de treeplank van de Köf, de hier en daar gedumpte kratten uit de collectie van Maim, de reddingboei met paal op de kade uit de scheepsbranche en is de elektriciteitskast van Dio-Factory. Het meeste is uit resin, dus zelf schilderen en - uiteraard - weatheren'. Het waarom van de blauwe jerrycan wordt snel duidelijk: 'Bij een van m'n bezoeken aan de Neckerhaven reed een Köf met een lichtblauwe jerrycan op de treeplank. Waarom die daar stond? Tja...' Diesellok V 100 1253 in de kleuren van Mittelwes erbahn GmbH (MWB) is een door Frank aangepast seriemodel. 'Het model inclusief aandrijving strippen, andere motor en tandwielen plaatsen, chassis en kap gronden en dan naar foto's van het voorbeeld aflakken en van sierstrepen, logo's en wapen voorzien.' Door de aangebrachte vervuiling past de machine geheel in het sfeerbeeld dat het havenbedrijf uitstraalt. De bediening gaat met de radio control van Digitrax.

HALFRELIËF

De loodsen, kademuren, overkapping en betonnen wegbrug zijn een mix van lasercut en eigenbouw. De loodsen zijn in halfreliëf uitgevoerd en voorzien van een gedetailleerd interieur. Van het gebouw van ProMetall is alleen de gevel opgetrokken. Van het recyclingbedrijf is de met stelconplaten bestrate ruimte nagenoeg gevuld met bergen afgedankte metalen, snijbranders en andere werktuigen en gestapelde containers in half reliëf. Alle stukken schroot zijn naar gelang het materiaal op kleur gebracht en gewetherd. Een aardige klus, maar de bergen komen realistisch over. 'Hoe de drie puinbakken op de stapel zijn beland? Waarschijnlijk een creatieve inval van een van de chauffeurs die bij einde dienst geen zin had het viaduct af te rijden en de bakken op het terrein aan de Am Mittelkai te droppen,' meent Frank. Door de met basaltkeien belegde schuine kadewand houden de bedrijven het bij hoogwater



Tussen modelbaan en fiddle yard biedt de black box met vier sporen de mogelijkheid om rollend materieel af te stellen. De beide Eaos'en zijn beladen met schroot.



droog. De trappen naar de eigenlijke kade maken het scheeps- personeel gemakkelijk om aan wal komen. Voor het laden en lossen worden bij het voorbeeld portaalkranen ingezet; die vallen buiten het bestek van de module. Aan de linkerkant van de baan is voor de grote schuifdeuren van KFM Logistics nog net een deel van de draagconstructie van een loopkat om coils per schip of trein te verladen te zien. Spoor 301 loopt buiten beeld nog een klein stukje door.

Voor het vervoer van de baan heeft Frank transportkisten gemaakt die bij manifestaties tevens als draagconstructie voor de modules dienst doen. 'Zo gaat het opbouwen en na afloop weer inpakken lekker snel. De locs en het goederen- materieel gaan in speciaal gemaakte kleinere kisten mee'. Klaar voor inzet op een volgend modelsporevenement, aan top- modelbouwer Frank Mäule zal het niet liggen.

13. Frank Mäule bij zijn creatie Im Osthafen 1:32. **14.** De twee sporen tellende fiddle yard maakt een afwisselend spoorbedrijf mogelijk.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

150 m²
modelbouw
plezier!



Nu ook bij ons!

märklin®

10% korting

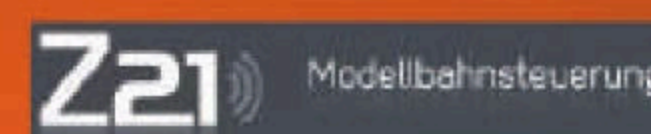
* Vraag naar de voorwaarde

www.oude-station.com
info@oude-station.nl

0184-422022
Kerkbuurt 28
3361 BJ Sliedrecht



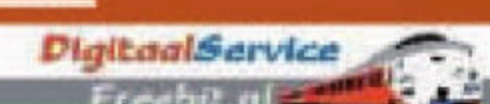
DigitaalService
Freebit.nl
Modeltreinen



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

Digitaal Service Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem
0573-712003, info@freebit.nl
www.digitaalservicefreebit.nl



Nieuw aangekondigd NS Hbis met wagoncode 1930

Een niet te missen wagen in uw NS-goederentrein

In elke Nederlandse goederentrein kwam je de Hbis wagens tegen. Exact-Train maakt nu de wagen met 8 profielen op de deur. Deze wagen is nog niet gemaakt in h0!

Het nieuwe Hbis wagoncode 1930 Programma:

EX20800 NS Hbiss	21RIV Nr.1	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVa
EX20801 NS Hbiss	21RIV Nr.2	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVa
EX20802 NS Hbis	21RIV Nr.1	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVb
EX20803 NS Hbis	21RIV Nr.2	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVb
EX20804 NS Hbis	EUROP Nr.1	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVc
EX20805 NS Hbis	EUROP Nr.2	Kleur Bruin	Onderkant zwart	Tijdperk IVc
EX20806 NS Hbis	EUROP Nr.1	Kleur Bruin	Onderkant Bruin	Tijdperk IVc/V
EX20807 NS Hbis	EUROP Nr.2	Kleur Bruin	Onderkant Bruin	Tijdperk IVc/V
EX20808 NS Hbis	EUROP Nr.1	Kleur Blauw	Onderkant Zwart	Tijdperk V
EX20809 NS Hbis	EUROP Nr.2	Kleur Blauw	Onderkant Zwart	Tijdperk V
EX20810 DB Hbis	EUROP Nr.1	Kleur Blauw	Onderkant Zwart	Tijdperk V
EX20811 DB Hbis	EUROP Nr.2	Kleur Blauw	Onderkant Zwart	Tijdperk V

De Zweedse en Deense Hbis-en worden door Dekas en MCK geleverd en zijn ook via Exact-Train te verkrijgen.



Exact-train
Classic H01:87®

IJsvogellaan 15 NL-4143AT Leerdam

Email: info@exacttrain.nl

Internet: www.exacttrain.eu

OMBOUW OUDER MATERIEEL

Leds voeden vanuit een stroombron

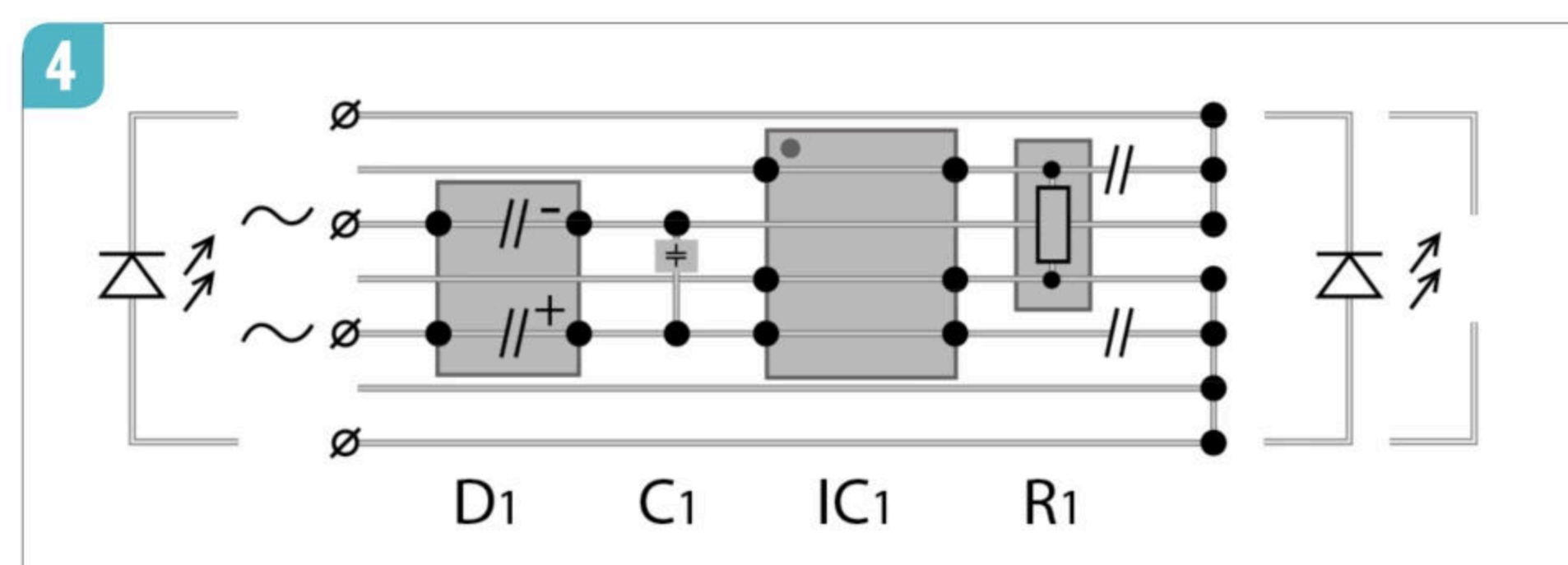
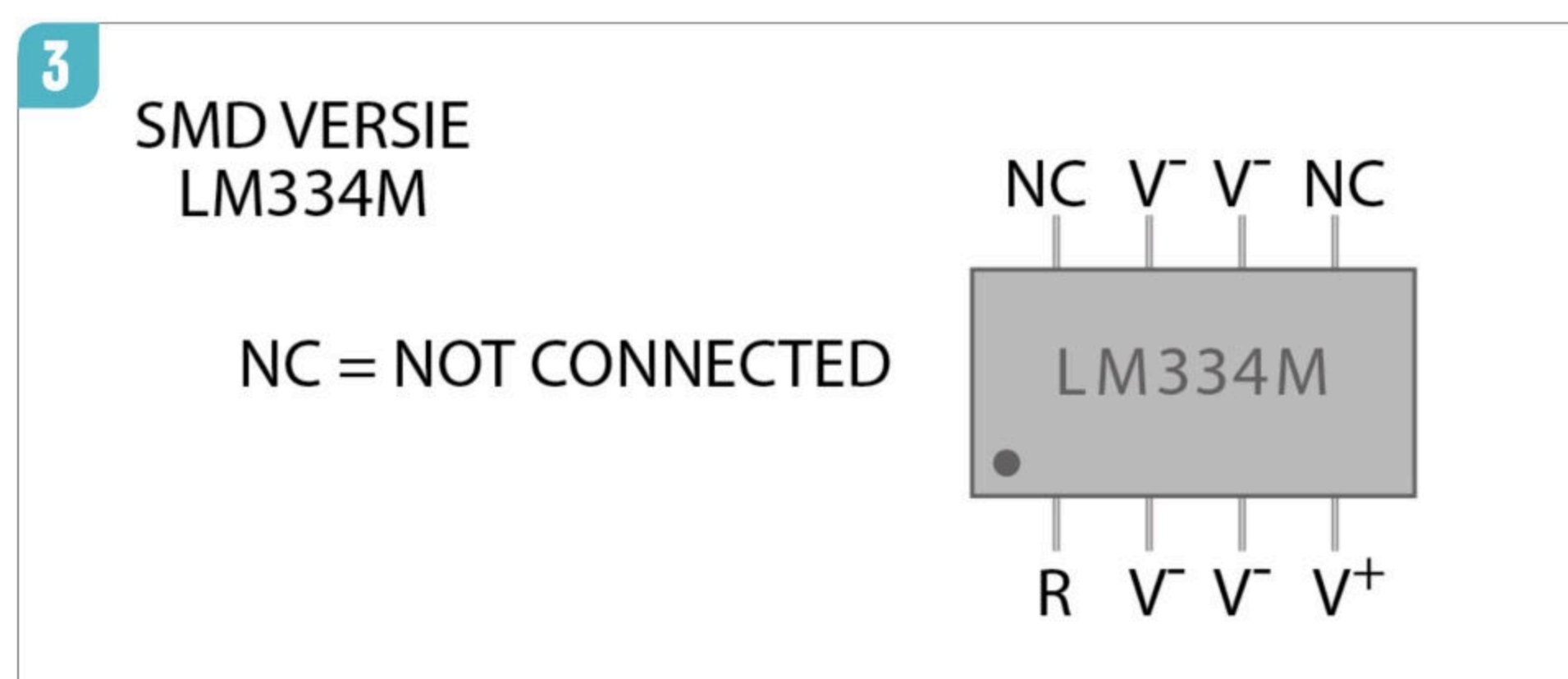
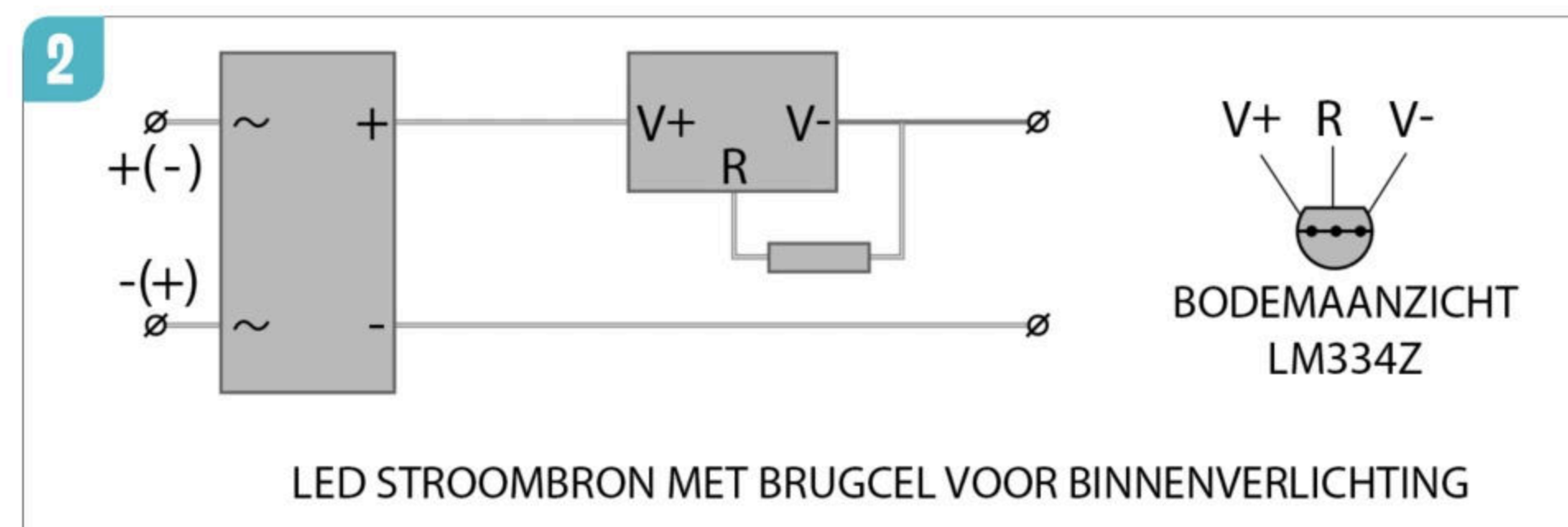
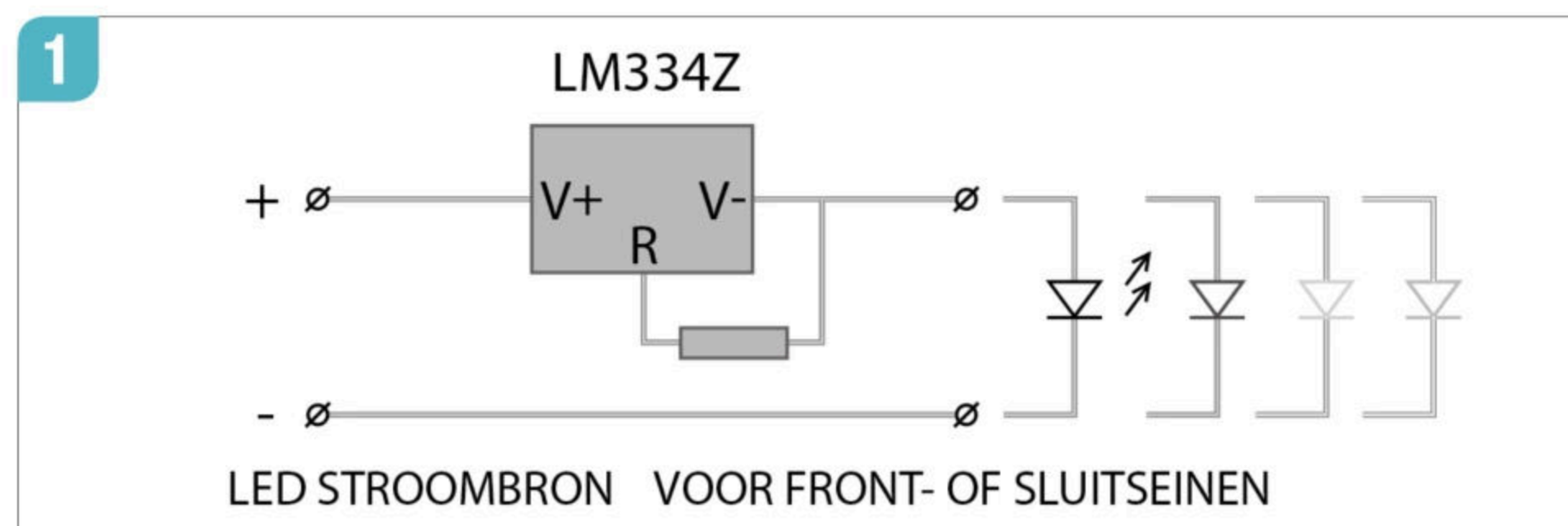
In het digitale tijdperk wordt er af en toe meewarig gekeken naar modelspoorders die nog analoog rijden. Gloeilampen die voor de front- en sluitseinen van locomotieven of stuurstandrijtuigen worden gebruikt of voor de binnenverlichting zorgen. Rob Blom voorziet ouder materieel van hedendaagse ledverlichting. Moeilijk? Gewoon een keer proberen, leest u met hem mee.

Inmiddels zijn er al enkele jaren ledstrips te koop - al dan niet met een functiedecoder - met voor de verschillende tijdperken passende interieurverlichting. De laatste jaren worden locs en treinstellen af fabriek standaard met led-front- en sluitseinen uitgerust. Voor oudere modellen zijn soms ombouwsets beschikbaar, maar voor het merendeel is de modelspoorder op zelfbouw aangewezen. De meest voor de hand liggende oplossing is om een spanningsstabilisator

te nemen en hiermee leds met een weerstand in serie te verbinden. De waarde van de weerstand is afhankelijk van het type led waarbij elke led zijn eigen voorschakelweerstand heeft daar de spanningsval over de leds verschillend is. De ultieme oplossing is om van een stroombron gebruik te maken. Al jaren geleden werden in het tijdschrift *Elektuur* eenvoudige stroombronschakelingen met een FET (Field Effect Transistor) gepubliceerd.



Stroombron-ledverlichting bij 4,4 volt in een Ade 1e klasse rijtuig.



D1 = Diode brugcel MB110S

C1 = 100 μ F

IC1 = LM334M

R1 = 4R7 Ohm (de waarde is 4,7 Ohm)

// = Printonderbreking

1. Schematekening voor front- en sluitseinen. **2.** Schematekening voor de binnenverlichting. **3.** Aansluitschema van de smd-versie van de LM334. **4.** Printopbouw van de stroombron voor de binnenverlichting.

LM334

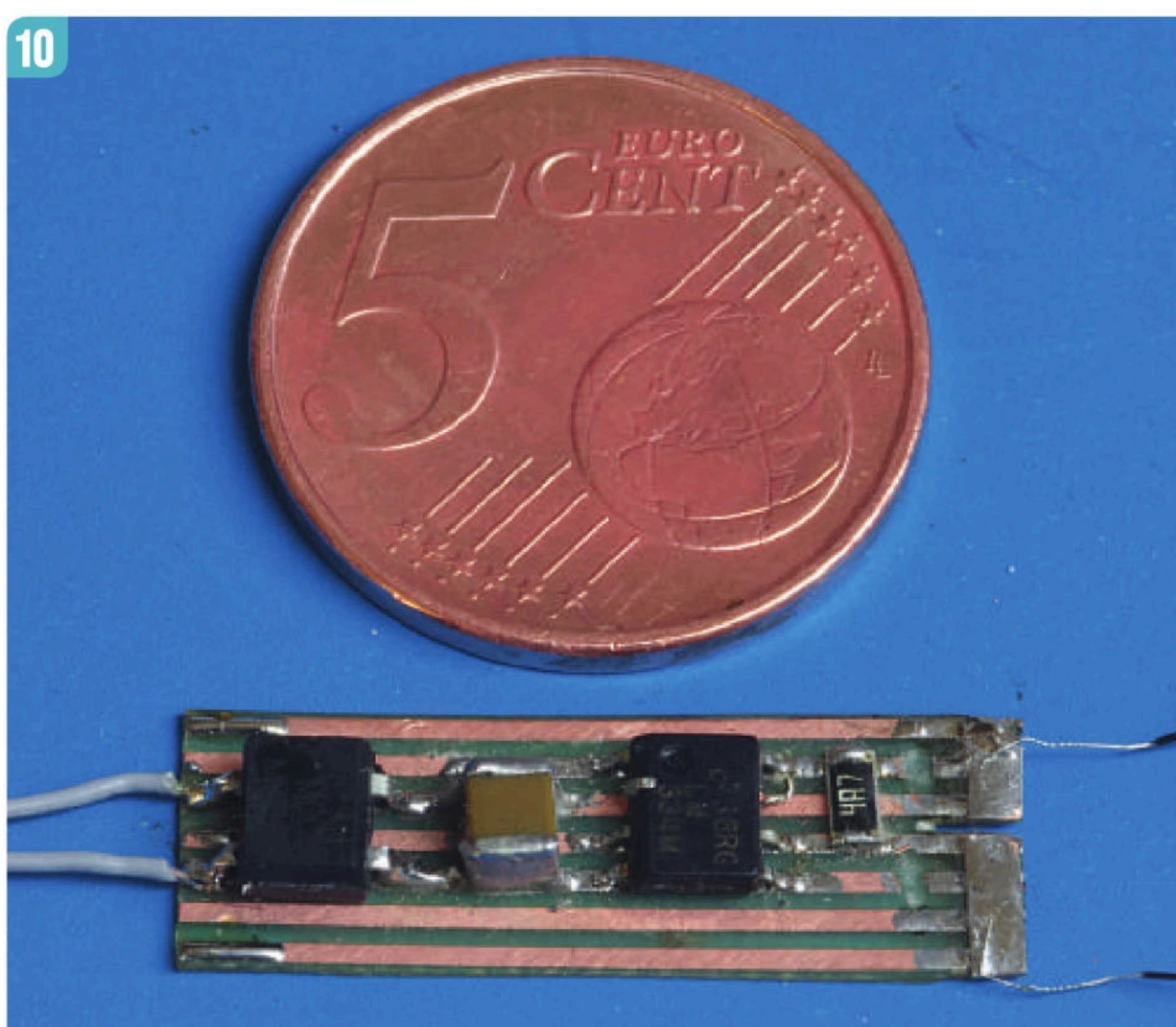
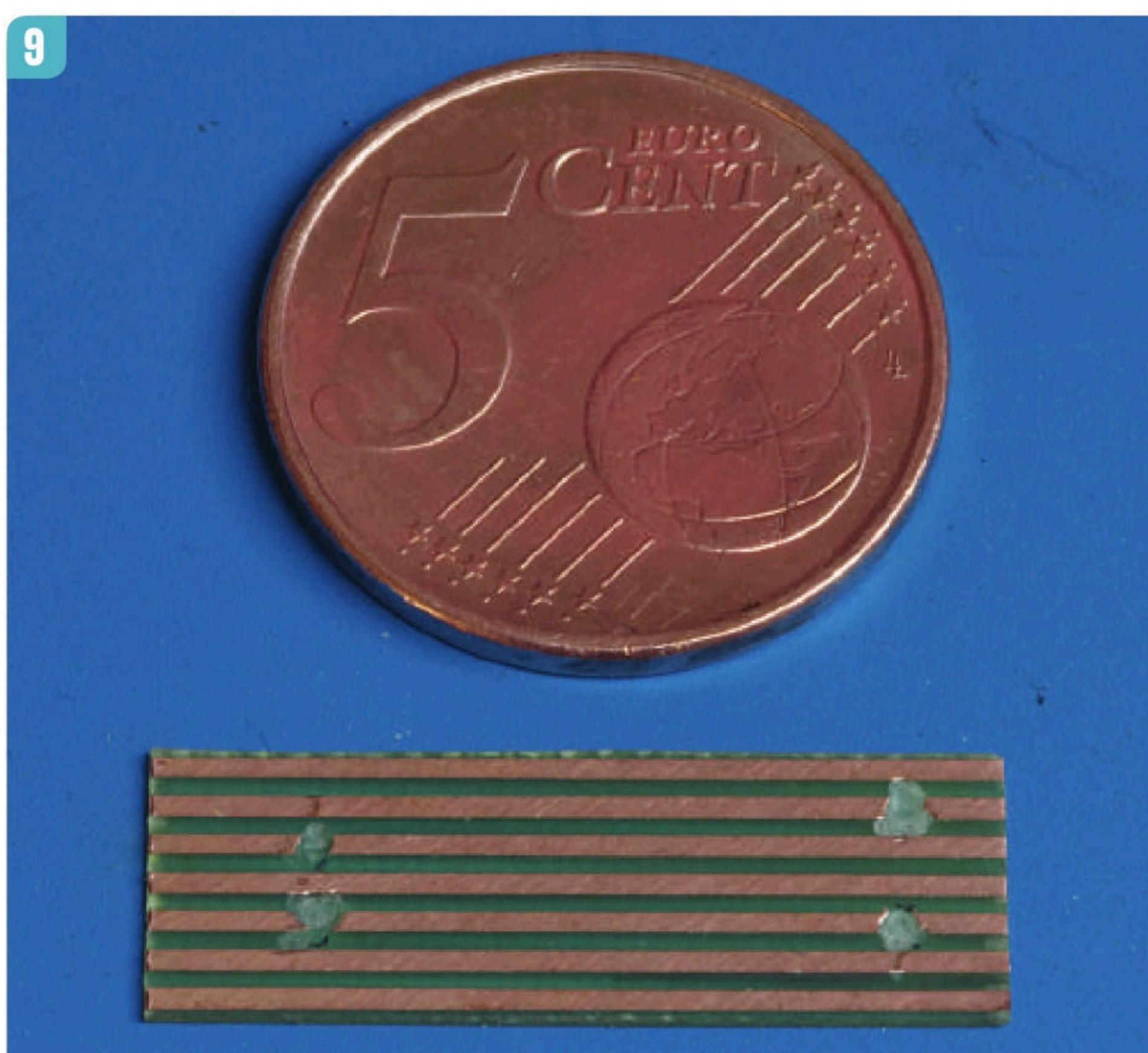
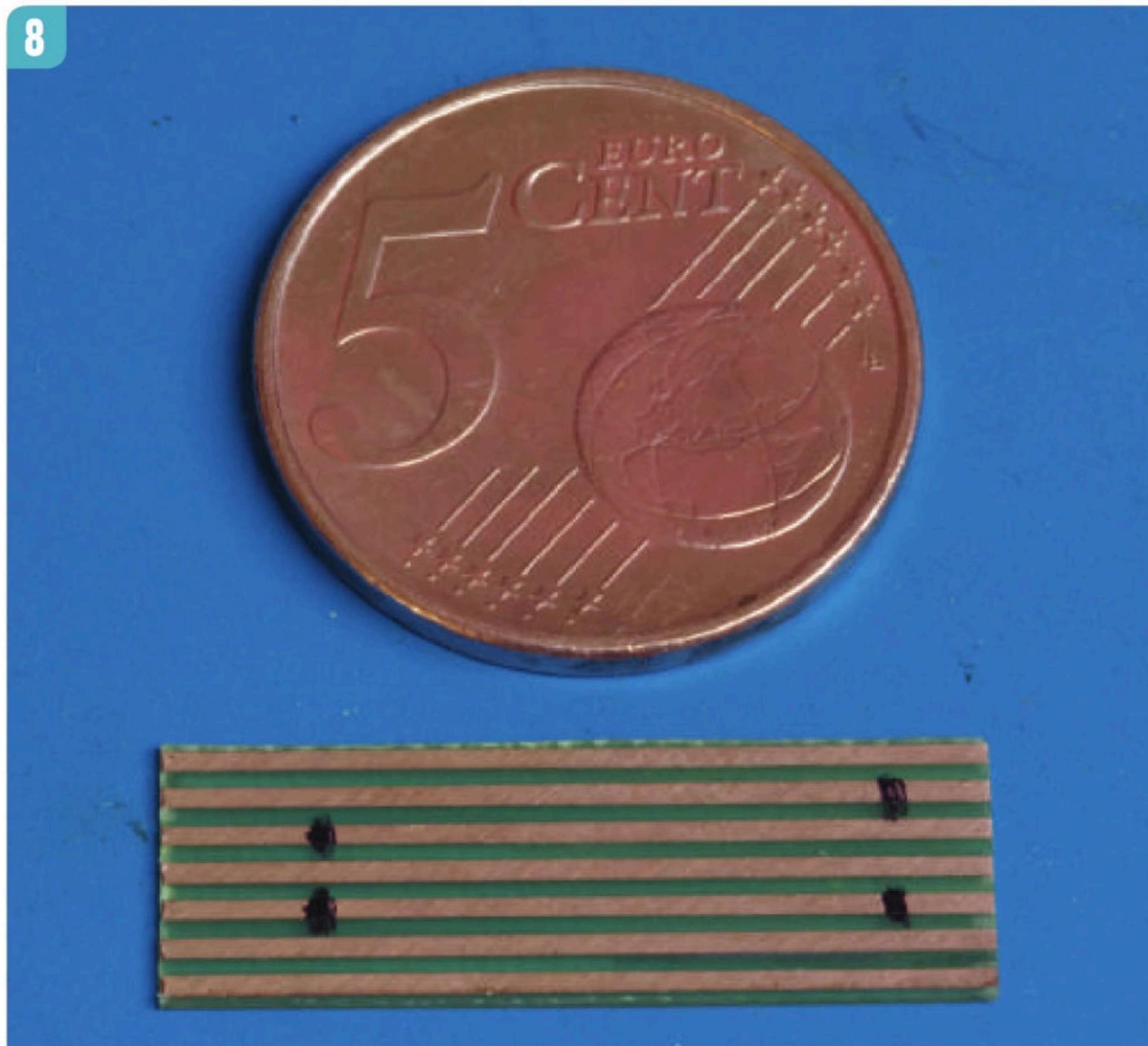
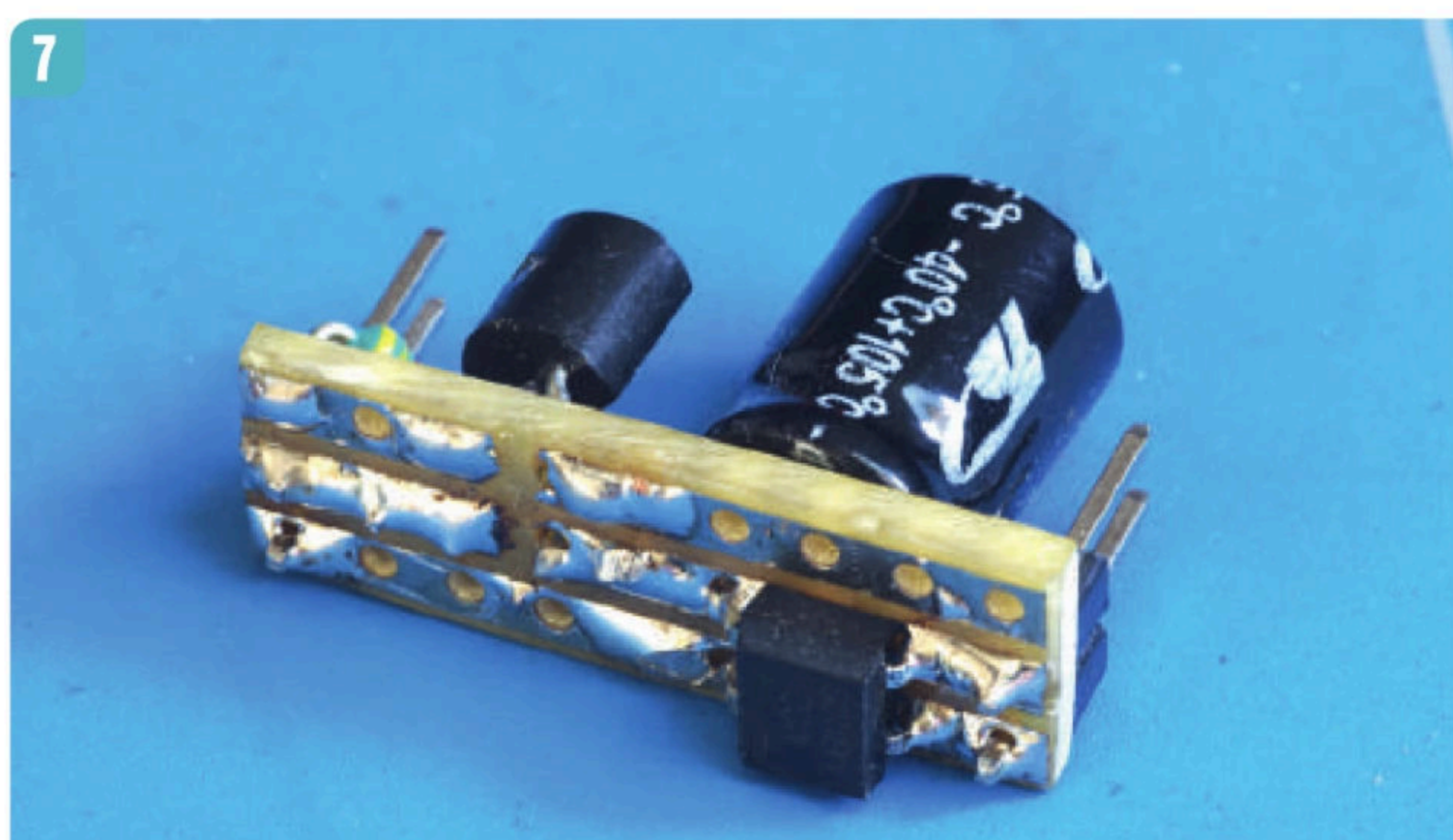
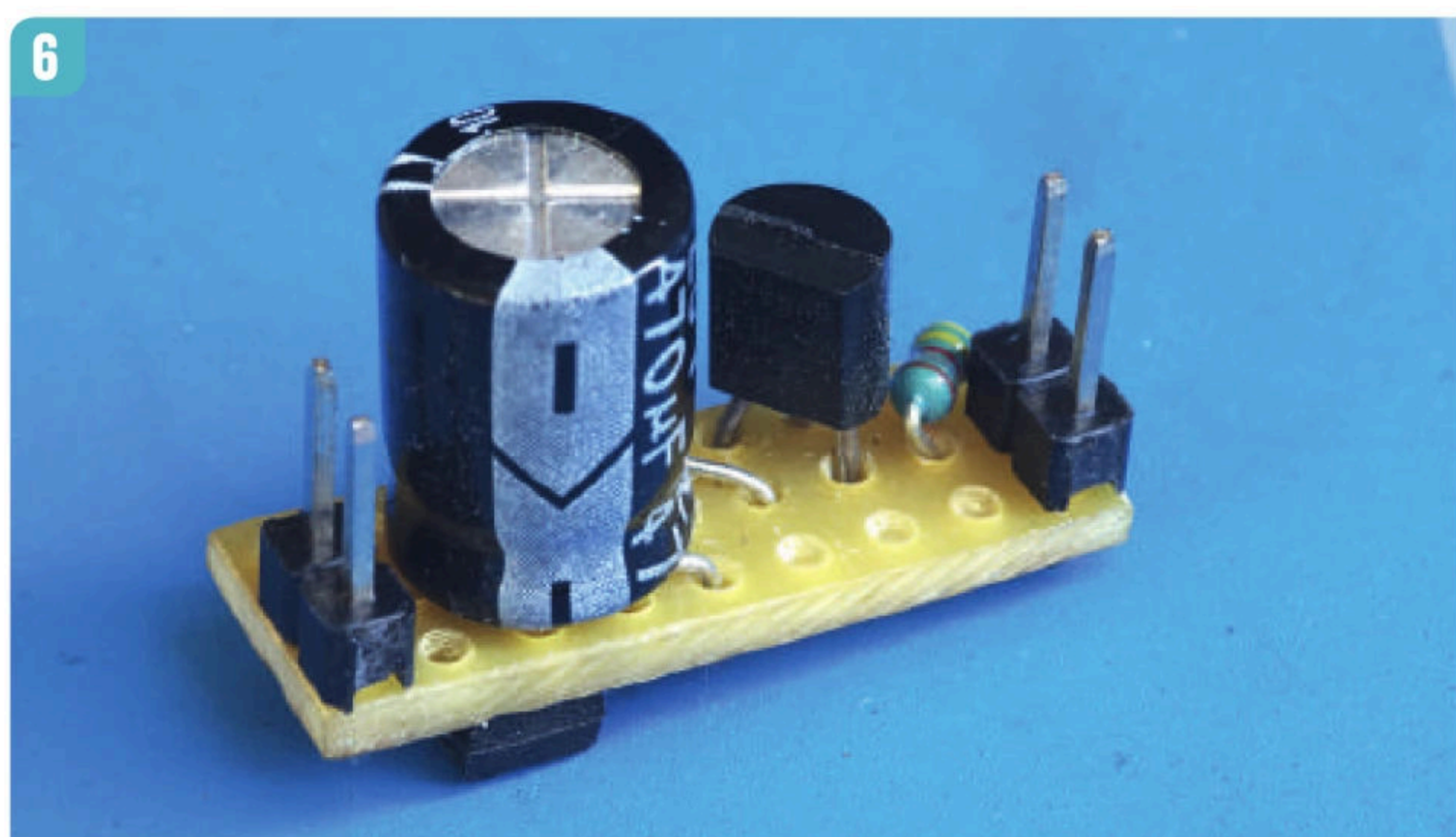
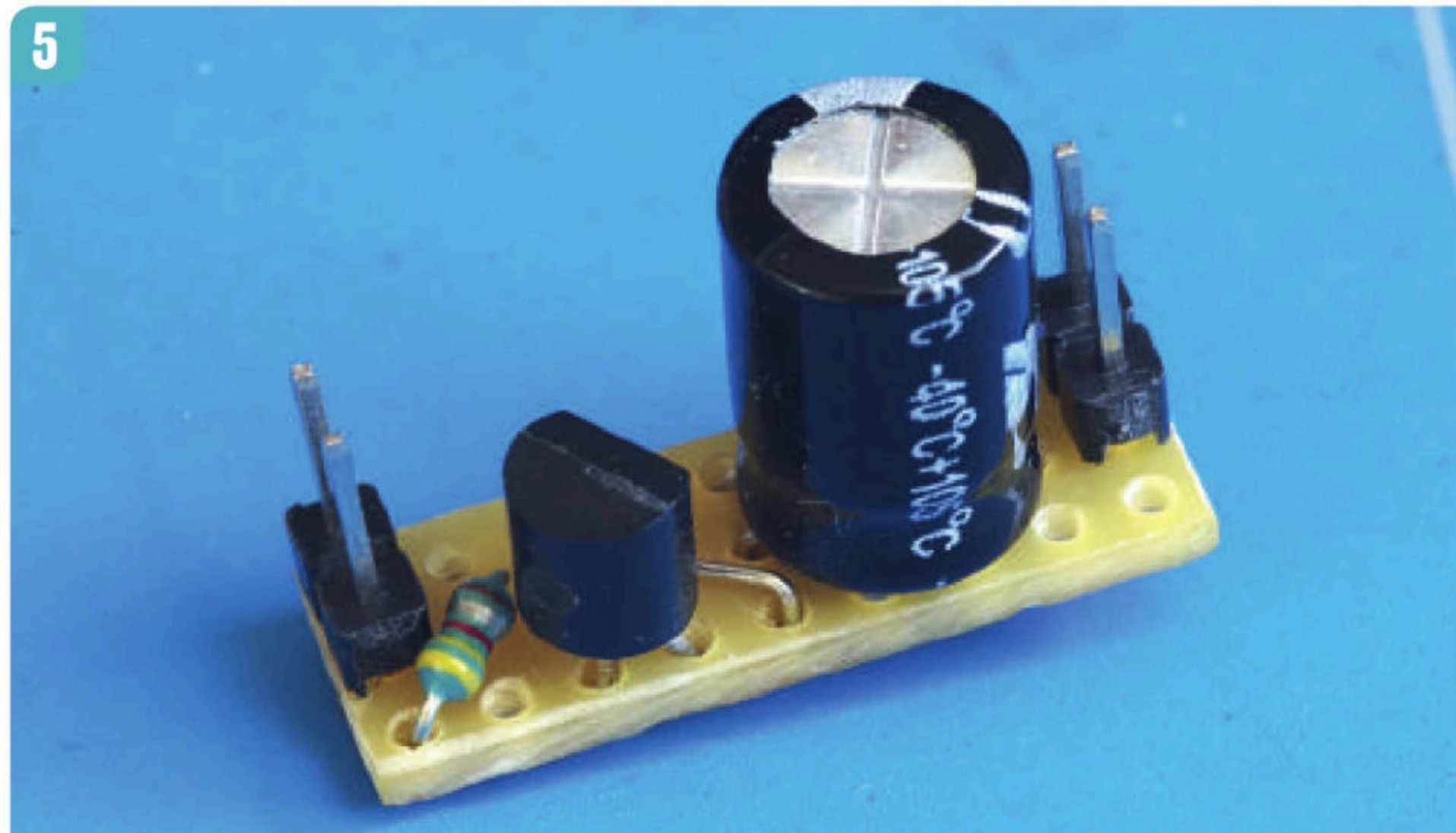
In Railhobby 383 (november 2016) is het eerste deel van de bouw van het Ade DB Silberling stuurstandrijtuig met gemoderniseerde stuurstand beschreven; in een later stadium zouden ook de ledfront- en sluitseinen en de binnenverlichting aan de orde komen. Na de voor en tegens van verschillende mogelijkheden te hebben overwogen, is de keuze op de LM334 gevallen. Deze stroombron koppelt bij ledverlichting eenvoudig aan een bedrijfszekere, constante lichtopbrengst. Naast de LM334 met drie aansluitingen is er voor de bouw van een stroombronvoeding in feite slechts één extra onderdeel nodig, een weerstand. Daar

een onbetrouwbare stroomafname voor kortstondige lichtflikkeringen kan zorgen heb ik een buffercondensator in combinatie met een diode toegevoegd. De diode zorgt ervoor dat de energie van de buffercondensator alleen door de led-stroombron wordt gebruikt. Voor de binnenverlichting van een rijtuig wordt de diode door een bruggelijkrichter (combinatie van vier diodes) vervangen om zo in beide rijrichtingen voor de verlichting te zorgen.

ADE SILBERLING

Terug naar het Ade Silberling-stuurstandrijtuig. Willy Ade was sinds begin jaren '50 pionier in kunststof spuitgiettechniek.





5. De printplaat met de discreet opgebouwde LM334-stroombron. **6.** De opgebouwde LM334-stroombron van de andere zijde gezien. **7.** Soldeerwerk aan de onderzijde van de LM334-stroombron. **8.** Op de nog kale printplaat is aangegeven waar onderbrekingen komen. **9.** De print-plaat na het aanbrengen van de onderbrekingen. **10.** Gemonsterde stroombronvoeding op basis van de smd-versie.

Wiad, Röwa en de Trix Hondekop van ruim vijftig jaar geleden waren van zijn hand. In 1976 bracht hij het Ade-1:87-rijtuigprogramma op de markt. Vast onderdeel bij alle rijtuigen was de binnenverlichting met twee buislampjes die met de vier van prisma's voorziene lichtgeleiders voor een gelijkmatige verlichting zorgen. Doordat elk draaistel stroomgeleidende aslagers in een driepunt lagering heeft, is de stroomafname (en de baanligging) uiterst betrouwbaar.

Naast de standaard driepins-versie (LM334Z) is er ook een smd-versie (LM334M) op de markt. De drie schema's tonen de verschillende aansluitingen. De smd-versie leek bij uitstek geschikt om in de Ade-rijtuigen in te bouwen en de originele lichtgeleider te behouden. Op de 25 x 9 mm metende print met printsporen op 1,27 mm hartafstand kunnen de onderde-

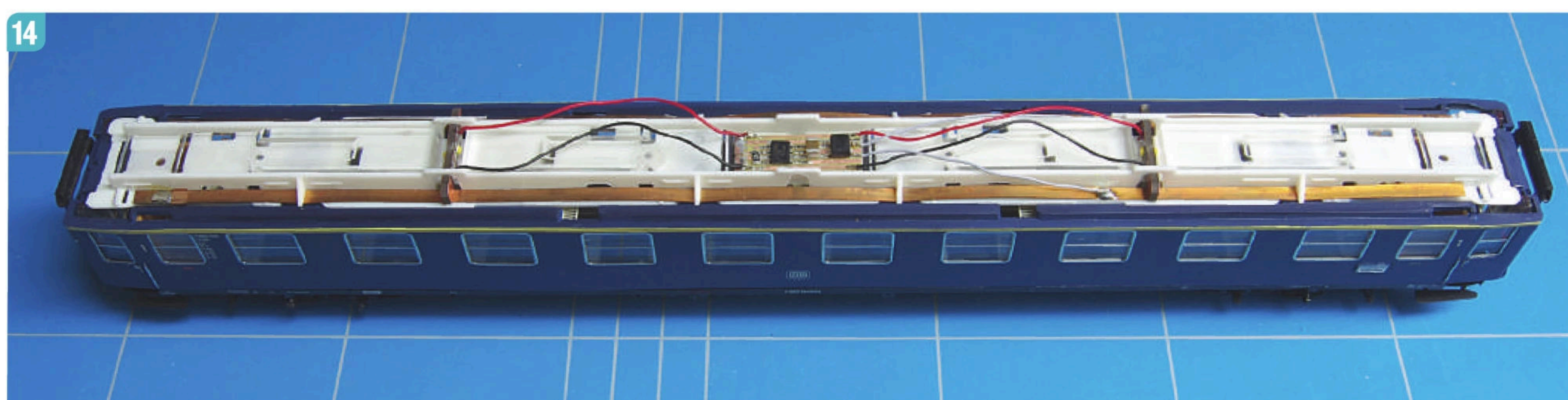
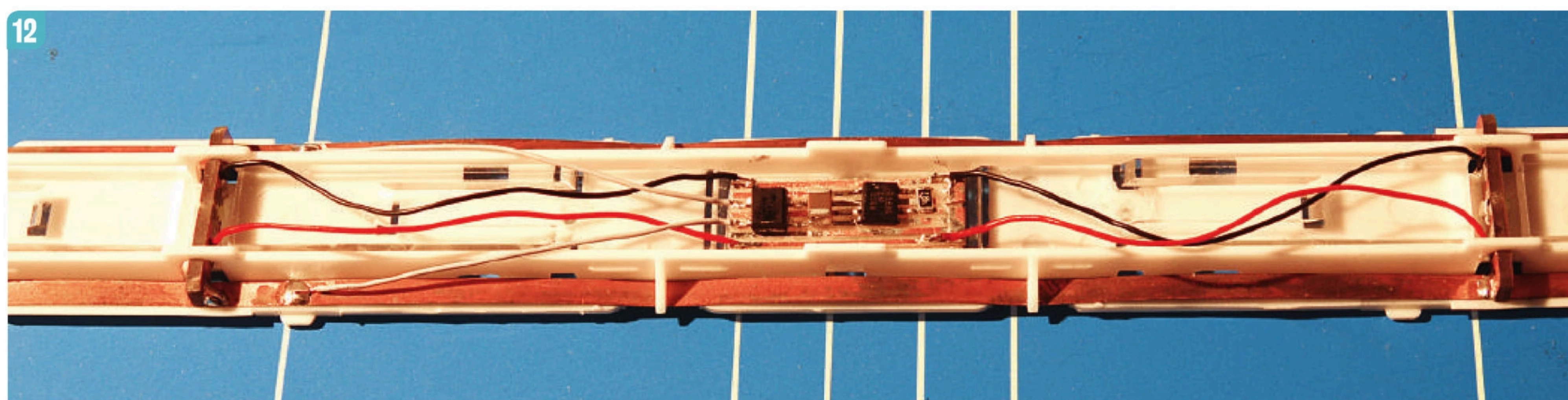
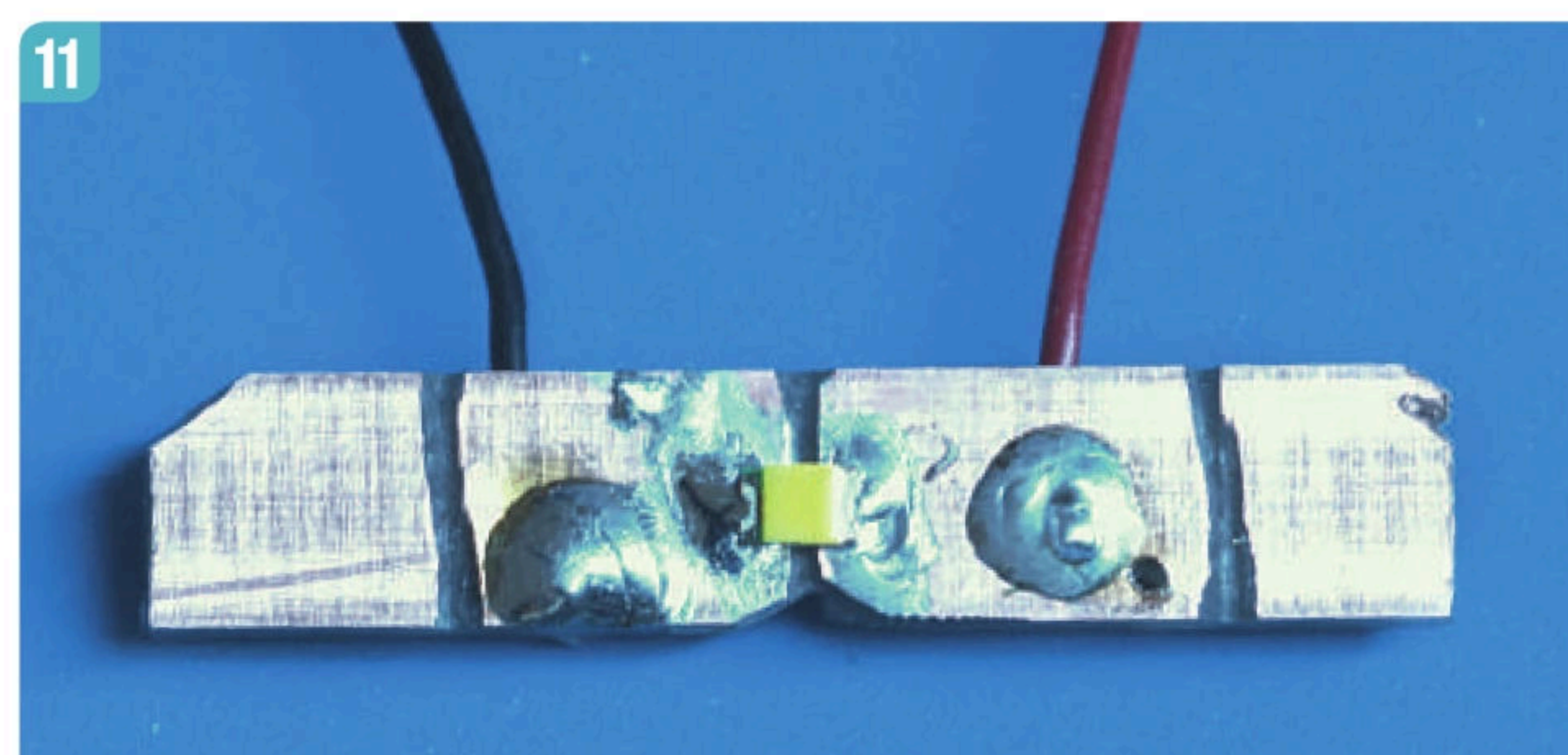
len voor een stroombrongestuurde binnenverlichting worden ondergebracht. De printgrootte laat toe om een 100 µF buffercondensator te plaatsen om zo korte stroomonderbrekingen te

overbruggen. Door de afmetingen past de print precies op de beide binnenliggende lichtgeleiderprisma's en is van buitenaf niet zichtbaar. Voor de bruggelijkrichter nam ik een Schottky-versie omdat deze ten opzichte van een conventioneel type een kleinere spanningsval na gelijkrichting geeft. De print bevat zeven printsporen waarvan de buitenste voor de led-aansluitingen worden gebruikt. In principe zijn zes printsporen toereikend; het extra spoor kan eventueel voor andere doeleinden worden gebruikt. In het schema van afbeelding 4 zijn de onderbrekingen en verbindingen aangegeven. De foto's verduidelijken de opbouw van de print. In het prototype zijn de pinnen 2 en 7 van de stroombron omhoog gebogen; bij de uiteindelijke uitvoering heb ik de aansluitingen verwijderd. Vanzelfsprekend zijn een vaste hand, geduld en een fijne soldeerpunt voor een goede soldeerverbinding onontbeerlijk; voor mijn ogen was tevens een loeplamp nodig.

Ter vervanging van de buislampjes heb ik uit dubbelzijdig 1,6 mm dik epoxy-printmateriaal strips van 4,5 x 22,5 mm gezaagd en vervolgens met een slijpschijfje aan beide zijden drie onderbrekingen aangebracht. Vervolgens kunnen de binnenste contactvlakken aan weerszijden met elkaar worden doorverbonden - gaatje boren, draadje doorheen steken en aan beide zijden vast solderen - waarna de smd-leds met enig geduld op de contactvlakken worden gesoldeerd. Hierbij moet op de juiste polariteit worden gelet. Het geïsoleerde deel aan de buitenkant kan gebruikt worden om de led-print na plaatsing met een

soldeerverbinding op de standaard stroomgeleidende strips te plaatsen. De lichtopbrengst van de stroombron gestuurde led-verlichting is vanaf ongeveer 4 volt constant. Na een succesvolle test kan de stroombronprint met dunne dubbelzijdige tape midden op de lichtgeleider worden bevestigd. Voor de front- en sluitseinen maak ik een aangepaste print, die zal in een volgend artikel aan de orde komen.

11. Dubbelzijdige led-print. **12.** De met dubbelzijdige tape bevestigde stroombronprint in een Ade-lichtgeleider. **13.** Lichtopbrengst stroombron led versus buislamp bij 4,4 volt gelijkspanning. **14.** Stroombron-ledverlichting in een Ade 1e klasse rijtuig.



Erik de Zwart

Erik is een media-ondernemer pur sang en stond aan de wieg van TMF en Radio 538. De meeste mensen kennen hem als DJ en presentator. Voor de tweede keer in zijn leven maakt hij van zijn hobby zijn werk. Deze keer met zijn andere passie: treinen. Erik de Zwart gaat in op vijf vragen over zijn bedrijf 24Trains.tv.

Hoe is uw passie voor treinen ontstaan?

Op mijn vierde maakte ik voor het eerst kennis met treinen. Mijn oom had een Märklin-baan op zolder en toen ik die zag, wist ik het zeker: zo één moet ik ook hebben. Ik startte vanwege ruimtegebrek op een klaptafel, waar mijn oom de rails op schroefde. Zo was mijn eerste treinbaan geboren! Inmiddels heb ik wat meer ruimte en is mijn hobby verder uitgegroeid. Net zoals mijn treinbaan, want inmiddels is een groot deel van mijn tuin in beslag genomen door mijn baan in schaal G. Het is een kopie van de Rhätische Bahn.

Waar komt het idee voor 24Trains.tv vandaan?

Het idee van 24Trains.tv is ontstaan tijdens een van mijn treinreizen. Elke treinliefhebber kent het wel. Je leest boeken en magazines over treinen, bekijkt filmpjes over treinen op YouTube, je hebt een mooie DVD-collectie opgebouwd en je wilt nog naar die ene specifieke treinbeurs. Er is overal zoveel te vinden over treinen, het is alleen erg versnipperd en soms ook moeilijk om dat ene leuke filmpje weer terug te vinden. Maar wat als al die info nu bij elkaar wordt gebracht en online beschikbaar is op één plek. Dat is 24Trains.tv. Alles over treinen, altijd en overal.

Wat kan de treinliefhebber vinden op 24Trains.tv?

Dat is heel breed. Je vindt er video's over verschillende treinen wereldwijd, magazines, reisverslagen, modelspoor, workshops, vakanties, stoomtreinen, boeken, vlogs en documentaires. Onze redactie is altijd op zoek naar interessant materiaal om het platform continu te vernieuwen. Dit doen we samen met een steeds groter wordend netwerk van treinliefhebbers. Daarnaast hebben we natuurlijk ook onze eigen producties. 24Trains.tv is een plek voor en door treinliefhebbers.

Hoe vind ik op 24Trains.tv wat ik leuk vind?

Onze redactie heeft alles wat op 24Trains.tv staat onderverdeelt in categorieën, zodat we iedereen snel op weg helpen naar favoriete interessebieden. Daarnaast is er ook een zoekmachine. 24Trains.tv is te vergelijken met Netflix of Videoland, alleen gaat het bij ons 100% over treinen en hebben we ook magazines en boeken.

Wat verwacht u van 24Trains.tv?

We zijn pas begonnen en rollen het wereldwijd uit. We zijn nu te zien in meer dan 160 landen. We verwachten snel te groeien, zeker omdat mensen het nu twee weken gratis kunnen proberen.



Erik de Zwart, oprichter 24Trains.tv.



Meten is weten



Snelheidsrecordhouders in model.

Vraag aan iemand naar het wereldsnelheidsrecord voor stoomlocomotieven en bijna iedereen zal zeggen: Mallard, 3 juli 1938, afdalend van Stoke Bank, 126 mph (203 km/h). En zo is het inderdaad de boeken in gegaan. Echter, de ontwerper van de loc, sir Nigel Gresley, en anderen hebben tijdenlang 125 mph (201,1 km/h) gezegd. De 126 mph was op de snelheidsrol een hele korte uitschieter die meer richting een meetfout wees dan de vermoedelijke daadwerkelijke snelheid. De A4's waren een prima ontwerp. De eerste A4, Silver Link, heeft de eerste weken als eenling dagelijks de dienst Londen - Schotland gereden. De locs hadden wel wat zwakheden: met name het hoofdlager van de binnenliggende drijfstaang had de neiging warm te lopen. Zo ook tijdens de bovengenoemde recordrit, want na Stoke Bank werd de rit met een gereduceerde snelheid voortgezet en in Peterborough ging de loc van de trein af. Een van de voordelen in Engeland was dat stoomlocs tot in de jaren '50 geen maximumsnelheid hadden.

Op 11 mei 1936 reed de Deutsche Reichsbahn DR 05 002 200, 4 km/h (124,5 mph). Hoewel de trein die achter de 05 hing lichter was dan die van de A4, werd deze snelheid gereden over een langere tijdseenheid en op vlak spoor. Ook bij andere (meet/test-)ritten met de 05 001 & 05 002 werden regelmatig op vlak spoor snelheden gehaald van dicht tegen of over de 200 km/h. Hiermee is het verschil tussen de A4's en de 05'en erg marginaal geworden. Wel moet in de gaten gehouden worden dat de 05 een kleine proefserie was en de A4 een productieserie die jarenlang onder andere de verbinding Londen - Schotland heeft gereden.

Echter, hiermee is het verhaal nog niet compleet. Ook in de USA werd hard gereden. In Amerika was de maximumsnelheid van treinen bij wet geregeld. Dit bood weinig gelegenheid tot officiële snelheidsrecords. Er gaan wel meerdere verhalen, deels door gegevens gesteund, dat snelheden van 125 mph werden gehaald of overschreden. Er zijn doorkomsttijden bekend die alleen maar kunnen zijn gehaald door harder dan 125 mph te rijden. Dit betrof treinen met een Milwaukee class A. Maar ook tijdens ritten met PRR class S1 en T1 is vermoedelijk harder gereden dan 125 mph. Het is ook wel nuttig de bovengenoemde claims in een geopolitiek daglicht te zien. Al deze ritten vonden in de opbouw naar de Tweede Wereldoorlog plaats, waarbij de Deutsche Reichsbahn, al dan niet terecht, werd gezien als een verlengstuk van het nazibewind. Met Mallard hebben 'de goeden' dus gewonnen. Tenslotte: de Engelse stoommachinisten mochten, voor de jaren '50, zo hard rijden als de baan(vaksnelheid) toe liet en ze zelf verantwoord achtten. Tijdens 'the great gathering' van 2013 waarbij alle nog aanwezige A4's in York werden verzameld, was er een lunch voor alle nog in leven zijnde A4-bemanningen. Tijdens deze lunch deed het locpersoneel relatief relaxed over het wereldsnelheidsrecord. Het werd door hun domweg als 'un-English' beschouwd om te pochen over ritten harder dan 125 mph, maar dat wil niet zeggen dat het niet gebeurde. Dus ten aanzien van het wereldsnelheidsrecord voor stoomlocomotieven is er veel gemeten, maar ook veel wat we zeker niet (zeker) weten. Maar misschien slechts een Kniesoor die daar op let.

LIMBURGS GRENSSTATION KENT EEN BOEIENDE SPOORWEGHISTORIE

Duits materieel smaakmaker in Venlo

Venlo is de enige plaats in Nederland waar structureel Duitse locomotieven te vinden zijn. Een goede reden om een artikel te wijden aan de spoorlijn tussen Venlo en Viersen. In de reeks over grensbaanvakken, waarbij we eigenlijk kriskras door Europa reizen, is dit bijna een thuiswedstrijd. Een hele dynamische.

Kun je een traject van nog geen vier kilometer een spoorlijn noemen? Jazeker. In 1860 werd namelijk bij wet vastgelegd dat het traject van Venlo naar Duitsland onder Staatslijn G in de boeken zou komen. De Limburgse stad heeft in die tijd een florerende haven en de Duitsers sluiten daar maar al te graag op aan. Zozeer, dat de Actien-Gesellschaft der Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn zelfs twee spoorlijnen (indirect) aansluit op Venlo: de ene vanuit Kempen (nabij Krefeld), de andere vanuit Viersen. Vanaf Kaldenkirchen lopen beide lijnen gebundeld naar Venlo toe. Van het huidige dubbelspoor is dan overigens nog geen sprake, want op beide lijnen rijden

aparte vervoerders en die lijken zich weinig van elkaar aan te trekken - zo'n 160 jaar geleden was het niet veel anders dan nu. Naast elkaar wordt tussen Venlo en Kaldenkirchen dus een enkelspoorbedrijf gevoerd. Tot 1880. In dat jaar worden de exploiterende spoorwegmaatschappijen genationaliseerd en wordt het traject aangepast naar dubbelspoorbedrijf. Een bijkomend effect van de nationalisatie is dat de spoorlijn van Venlo naar Kempen een deel van haar belang verliest. Toch wordt de reizigersdienst op dit traject pas in 1982 opgeheven. Een andere spoorverbinding vanuit Venlo, namelijk de spoorlijn naar Straelen, werd in 1960 opgebroken.



Een flessenhals vormt het grotendeels enkelsporige tracé tussen Kaldenkirchen en Viersen. Bij omleidingen over Venlo stroopt het verkeer direct op. Deze bonte trein rijdt normaal via Emmerich, maar was op 9 juni 2018 even buiten Kaldenkirchen onderweg.



Ten zuiden van station Venlo takt de Maaslijn af richting Roermond. Deze lege kalktrein van Lineas is eerder op de ochtend vanaf de rechts nog net zichtbare lijn uit Kaldenkirchen binnen gekomen in Venlo en vertrekt na kopmaken richting Maastricht.



BUURLANDTREINEN

De laatste decennia is het aantal reizigerstreinen over de grensovergang bij Venlo fors teruggelopen. Het verdwijnen van de 'buurlandtreinen' (de intercity van Den Haag naar Keulen, met rijtuig type ICR) in 1995 deed het internationale (snel)treinverkeer de das om. Wat resteert is een regionale trein, die eens in het uur van Venlo naar Hamm rijdt. Tot 2009 werd deze dienst door DB Regio met getrokken treinen uitgevoerd. Na een kort 'Ersatzkonzept' - waarin DB Regio met haar materieel nog doorreed - worden de diensten sinds 2010 uitgevoerd door de Eurobahn, een dochterbedrijf van Keolis. Eurobahn zet vier- en vijfdelige treinstellen van het type Flirt in, gebouwd bij Stadler. Ze zijn alleen geschikt voor Duitse bovenleidingsspanning, maar dat vormt voor doorrijden tot Venlo geen barrière. Bij de elektrificatie van de spoorlijn in 1968 is gekozen om de Duitse bovenleidingsspanning tot in Venlo door te laten lopen. Een deel van de sporen in Venlo is voorzien van spanningssluisen, de grens tussen Duitse en Nederlandse bovenleidingsspanning. Hierdoor kunnen locomotieven uit beide landen zelfstandig

1. In Kaldenkirchen is de Krefelder Hafenbahn actief bij de terminal van Cabooter. Terwijl een omgeleide ICE richting Venlo passeert, wordt de door BLS Cargo aangebrachte trein uit Domodossola via de vroegere rangeerheuvel over de terminal verdeeld. **2.** Dankzij de langdurige werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen rijdt de ICE nog net niet structureel via Venlo. Op 9 juni 2018 vertrekt ICE 105 naar Basel uit Venlo, waarbij de stijging in het spoor goed zichtbaar is.

vanuit Venlo naar Duitsland en bestemmingen in Nederland vertrekken. Dit houdt wel in dat de monocourante locs altijd hulp nodig hebben om weer aan de juiste zijde te komen, vaak met een meerspannings- of diesellocc. Een probleem dat overigens steeds kleiner wordt nu bijna alle vervoerders moderne, meerspanningslocomotieven zoals de Vectron inzetten. Tussen de perrons zijn de sporen 1a, 2a, 2b en 3a en bijbe-



De 186 258 van RTB Cargo rolt Venlo binnen en ontmoet daarbij een Flirt van Keolis.



horende kopsporen 62 en 56 (aan Duitse zijde) voorzien van omschakelbare bovenleiding. Op deze sporen kan zowel Duitse als Nederlandse spanning op de bovenleiding worden gezet, afhankelijk van de 'nationaliteit' van de locomotief op het betreffende spoor. Ideaal voor reizigerstreinen, waarbij snel van locomotief moet kunnen worden gewisseld. Helaas maken alleen extra of vakantietreinen van deze mogelijkheid gebruik. Wanneer nodig, zorgt de treindienstleiderspost in Eindhoven voor het omschakelen. Het omschakelen van het beveiligingssysteem kan in Venlo zelf doordat op de sporen in het station zowel ATB(-NG of -Vv) als het Duitse Indusi zijn geïnstalleerd. Duitse locomotieven en treinstellen zijn dus meer dan welkom in Venlo.

VAKANTIETREINEN

Door al die mogelijkheden is Venlo een populaire grensovergang bij vakantiegangers geworden. Niet dat zij daar zelf voor kiezen als ze zich, gezeten in de Alpen Express, naar Oostenrijk

laten vervoeren. De operators van de vakantietreinen en bijbehorende vervoerders hebben in Venlo een goedkope oplossing om de grens over te steken. Anders dan in Emmerich zijn in Venlo (voorlopig) geen dure meerspanningslocomotieven met het beveiligingssysteem ETCS nodig. Een locomotief met ATB aan Nederlandse zijde en een met Indusi aan Duitse zijde is voldoende. Hoewel: Nederland zou Nederland niet zijn als er geen aanvullende regelgeving zou bestaan over de toelating van Duitse locomotieven in Venlo. Om onduidelijke redenen is namelijk niet elke in Duitsland toegelaten locomotief automatisch in Venlo welkom. Dit terwijl Venlo onderdeel is van een grensbaanvak en daarom van de bijbehorende flexibele regelgeving zou kunnen profiteren. Taalbarrières en onderling afwijkende seinstelsels en regelgeving zorgen ervoor dat veel van die flexibiliteit de afgelopen jaren is verdwenen. Voor de buitenstaander lijkt dit beleid vooral voort te komen uit angst aan Nederlandse zijde en de bijbehorende regeldruk. Het maakt de eenvoudigste locomotiefwissel aan de grens



3. Vanuit Venlo rijdt Keolis eens per uur naar Hamm. Enkele minuten na vertrek komt de trein al tot stilstand in het vervallen station van Kaldenkirchen. **4.** Een 5400 ton omgeleide ertstrein van de Maasvlakte naar Dillingen ploetert de bult op tussen Venlo en Kaldenkirchen. Bij de overweg in de Bevrijdingsweg zijn de portalen Duits. **5.** De treinen van KombiRail laten zich alleen bij omleidingen in Venlo zien. Met een omgeleide trein van Duisburg naar Rotterdam vertrekt de 186 289 vanaf het wachtspoor in Bryell. **6.** De 1251 wacht op een terugkerende wintersporttrein terwijl de stoptrein van Arriva naar Nijmegen vertrekt, 2 maart 2018. **7.** Met de vertrekkende stoptrein naar Roermond in beeld wacht deze Duitse locomotief van DB Cargo zijn volgende inzet af. **8.** De 110 428 arriveert met de Alpen Express uit Den Haag in Kaldenkirchen. Hier stapt de Nederlandse machinist af, die zijn Duitse collega vanuit Venlo 'gepiloterd' heeft.

tot een manoeuvre vol onzekerheden, vragen en vooral geen antwoorden. De meeste vervoerders hanteren daarom de vuistregel dat alle locomotieven die voor 2008 in Duitsland waren toegelaten, ook (nog steeds) in Venlo zijn toegelaten. Voor materieel van recenter datum kan een vergunning voor specifiek dit grensbaanvak worden aangevraagd, waarvan de kosten volgens het ministerie van Infrastructuur en Milieu ongeveer € 3000 bedragen. Ondanks al deze aanvullende eisen lukt het bijvoorbeeld RailExperts nog altijd om de Alpen Express via Venlo te laten rijden, maar dan wel met een in Nederland toegelaten loc en al langer in Venlo toegelaten Duitse loc.

'ECHTE DUITSER'

In de goederendienst vervallen de locomotiefwissels aan de grens meer en meer. De instroom van nieuwe locomotieven zorgt daarvoor. Klassieke en monocourante locs zijn in Venlo dan ook steeds minder aan te treffen. DB Cargo komt nog enkele keren per dag met een 'echte Duitser'. Goede kanshebbers vanuit Duitsland zijn de bonte treinen 45736 (met bestemming Sittard) en 45730 (met wagens voor de spooraansluiting van Cabooter in Blerick). Richting Duitsland zijn de tegenhangers de treinen 45737 en 45731. De dienstregelingen van deze treinen zijn te vinden op www.rolandrail.net. DB Cargo zet voor deze treinen alle mogelijke toegelaten locomotieven in: variërend van klassieke machines uit de series 151 en 155 tot de moderne serie 185. DB Cargo rangeert de Duitse locs na aankomst in Venlo zelf naar de opstelsporen op het emplacement, veelal direct naar Duitse zijde zodat ze later op eigen kracht naar hun trein kunnen rangeren. Ook kopmakende treinen (bijvoorbeeld vanaf de Maaslijn naar Kaldenkirchen) brengen rangeerwerk met zich mee, waardoor in Venlo de hele dag door wel iets is te zien.

BEVEILIGDE SPOREN

Al dat rangeerwerk brengt risico's met zich mee. De veiligheid in Venlo is daarom al jaren een punt van discussie, vooral in tijden van (lokale) verkiezingen. Om de veiligheid te vergroten kent Venlo twee naar Nederlandse maatstaven extreem beveiligde sporen: de sporen 7 en 8. Rekening houdend met een 'bleve' (een kokende vloeistof, gasexpansie, explosie) is om deze sporen een kleine dijk gelegd, waardoor eventuele kokende, explosieve vloeistoffen zich niet kunnen verspreiden. Anders dan op de



Maart roert zijn staart en voorziet de regio Venlo op 2 maart 2018 van een vers laagje sneeuw. Het is vroeg in de nacht bij het maken van deze foto; de sneeuwlaag is nog niet aangetast door dieren of wandelaars.

rest van het emplacement kan vanaf deze sporen een beperkt aantal rijwegen worden ingesteld, in vaste combinaties. Dat verkleint de kans op ongevallen. Theoretisch gezien zouden op deze sporen de meest 'gevaarlijke' treinen behandeld kunnen worden, hoewel dit in de praktijk maar weinig gebeurt.

Ondanks alle (extra) veiligheidsmaatregelen kent Venlo een lange lijst met ontsporingen en botsingen. Vooral de kopsporen aan Nederlandse zijde worden met enige regelmaat onvrijwillig verlengd door een doorglijdende locomotief, waarbij we allemaal de beelden kennen van een 6400 bovenop een stootjuk, elektriciteitskast, enzovoorts. Minder risicovolle incidenten die een grensstation met zich meebrengt zijn het niet (of juist wel) afhaken van Duitse locs of wagens. Op deze onwaarschijnlijke wijze kwamen op die manier al eens drie Duitse locs serie 185 op de Kijfhoek terecht (volgens het verhaal waren ze hierna enkele uren 'kwijt' en werden tot ieders verbazing diep in Nederland teruggevonden). Een loc serie 152 van DB Cargo haalde Eindhoven, in Venlo blijkbaar niet opgemerkt door rangerend personeel en de machinist. Na enkele uren in Eindhoven verdween hij weer over de grens. De corporate identity van DB Cargo zorgt weliswaar voor een mooi, rood materieelpark maar zorgt er ook voor dat locomotieven wel erg op elkaar beginnen te lijken. Dankzij de rangeerdienst in Venlo kunnen modelspoorrijders naar Nederlands voorbeeld ook Duitse locomotieven op hun baan toelaten, zelfs zonder aanvullende toelatingseisen.

TOELATINGSEISEN

Die toelatingseisen voor machinist en materieel drijven verladers tot wanhoop. De Cabooter Group speelt daar slim op in. Naast de locatie in Blerick werd in Kaldenkirchen, op slechts en-

kele kilometers van de grens, een stuk grond gekocht en een containerterminal uit de grond gestampt. In de loop der tijd verdwenen daardoor alle internationale verbindingen uit Blerick. In Kaldenkirchen vertrekken inmiddels intermodale treinen naar Roemenië, Turkije en Italië. De dure laatste kilometers tussen Venlo en Blerick faciliteren dit soort verschuivingen. Vanuit Blerick resteren enkele shuttles naar Rotterdam, naast die vanaf de nabij gelegen TCT-terminal. In Blerick worden ook de wagens behandeld die in de hiervoor genoemde trein 45730 worden aangevoerd. Gelukkig blijft Cabooter het Nederlandse spoor trouw en wordt nabij Horst de grootste inland-terminal van Nederland gebouwd. Met een capaciteit van dertig treinen per dag en een grootte van 28 hectare belooft de Railterminal Greenport Venlo in de regio een speler van jewelste te worden.

OMGELEIDE TREINEN

Aan dynamiek is in Venlo geen gebrek. De komende jaren zal die niet minder worden. De voortdurende werkzaamheden aan het derde spoor bij grensovergang Emmerich brengen ook in de rest van dit jaar en 2020 veel omgeleide treinen naar Venlo. De treinen van SBB Cargo, BLS Cargo en Captrain rijden al jaren om. Dat begint structurele vormen aan te nemen. Tegen de tijd dat de werkzaamheden bij Emmerich hun voltooiing naderen, is de terminal van Cabooter goed op stoom gekomen. Dan zijn het geen puffende stoomlocomotieven die de berg bij Venlo bedwingen, maar meerspanningslocomotieven met containertreinen van maximaal 750 meter. Iets minder stijlvol, maar minstens zo indrukwekkend. En voor wie dat niet genoeg is: in de gladde herfstperiode kent Venlo bij vlagen een heuse opdrukdienst om zware treinen naar boven te helpen. Je waant je (bijna) in de bergen.



RAILHOBBY WORDT VERNIEUWD!

Goed nieuws: vanaf nummer 418 gaat Railhobby naar 100 pagina's! Dat betekent meer ruimte voor het belangrijkste nieuws en meer grotere en mooie foto's. Daarnaast krijgt Railhobby een nieuw en fris design. In ons online onderzoek hebben we naar uw mening gevraagd voor de nieuwe stijl van het magazine. Dit onderzoek is door velen van u ingevuld, waarvoor dank! De volgende uitgave verschijnt geheel in dit nieuwe jasje. Nieuwsgierig geworden? **Een voorproefje laten we zien op 9 en 10 november bij onze stand bij de Modelspoor Expo in Houten, hier onthullen wij het nieuwe logo.** Zien we u daar? **Houd Railhobby in de gaten via Railhobby.nl.**

MODELSPOOR MUSEUMNEEMT ACTIVITEITEN KIDSPROJECT OVER

De grootste speel- en leerspoorbaan van Nederland voor kinderen van KidsProject is op 1 oktober verhuisd naar Het Nationaal Modelspoor Museum in Sneek. De houten spoorbaan wordt gebruikt op beurzen, (kinder)ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen, musea, kinderfeestjes en evenementen door heel Nederland. De houten spoorbaan van KidsProject is te huur of te leen via het Modelspoor Museum. **Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/kidsproject.**

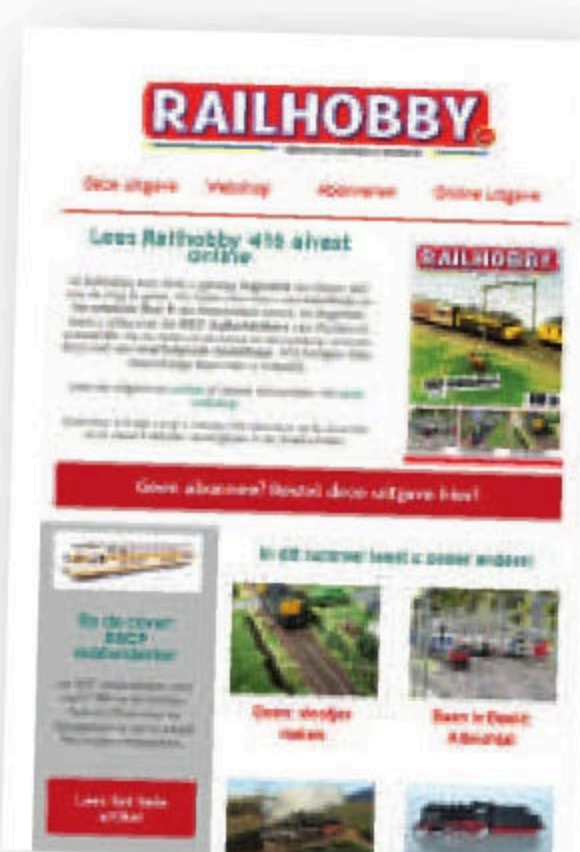


AFTERMOVIE BEURS TILBURG

Railhobby was aanwezig op de Modelspoorbeurs in Tilburg. Tijdens deze gezellige beurs in de voormalige NS hoofdwerkplaats hebben we een film gemaakt. Deze aftermovie is te bekijken op **Railhobby.nl/aftermovie-tilburg**

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 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.**

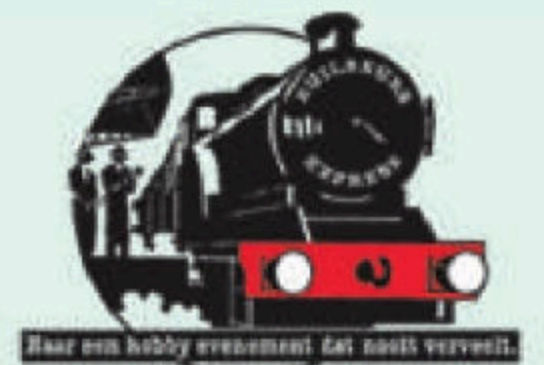


EVENEMENTEN

Graag brengen we u op de hoogte van de leukste modelspoor-evenementen van het najaar. Kijk voor alle evenementen op **Railhobby.nl/evenementen**

MODELSPOOR EXPO HOUTEN

Op 9 en 10 november vindt de Modelspoorbeurs in Houten plaats. Het thema is Houten Digitaal. In de drie hallen vindt u een groot aanbod van nieuwe en gebruikte modelspoor artikelen. **Kijk voor meer informatie op Modelspoorbeurs.nl.**



Modelspoorbeurs



TAG DER MODELLBAHN

Op 30 november organiseert ROKAL Freunde Lobberich de Tag der Modellbahn in Nettetal-Hinsbeck (vlakbij Venlo).

Het thema is TT spoor van vroeger en nu.

Meer informatie vindt u op Rokal-tt.lobberich.de.



DE ZEEUWSE TREIN MODEL RUILBEURS

De Zeeuwse Modelruilbeurs bestaat alweer 30 jaar. Kom op 30 november naar Goes om modellen te ruilen of nieuwe te kopen. Modellen kunnen ook getest worden op de testtafel.

OPEN CLUBDAG TRIX EXPRESS

Trix Express organiseert op 1 december een open clubdag in De Bilt. Er is een vrije expositie en demonstratie. U kunt hier terecht voor deskundige reparatie van uw loc en een unieke voorraad onderdelen.

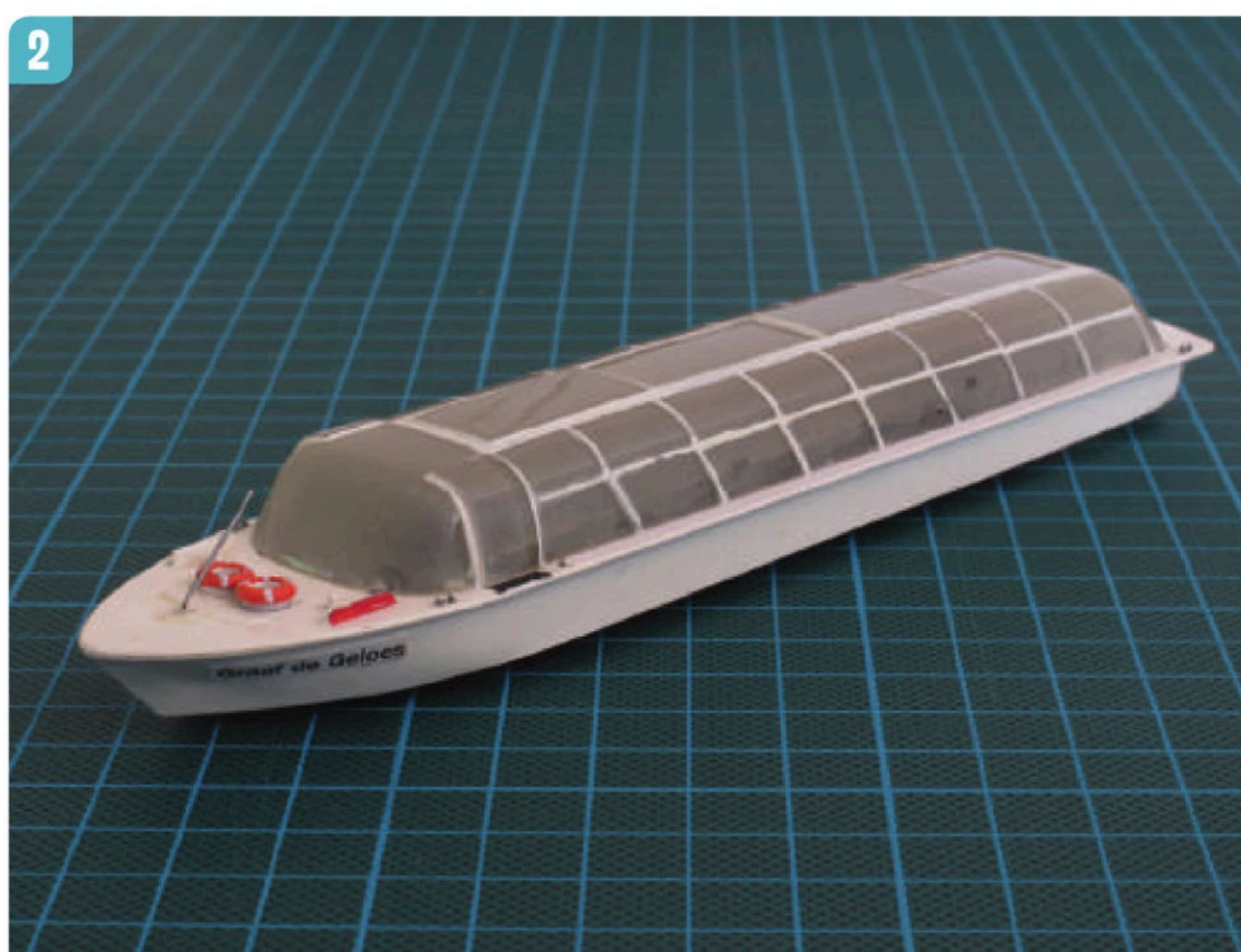
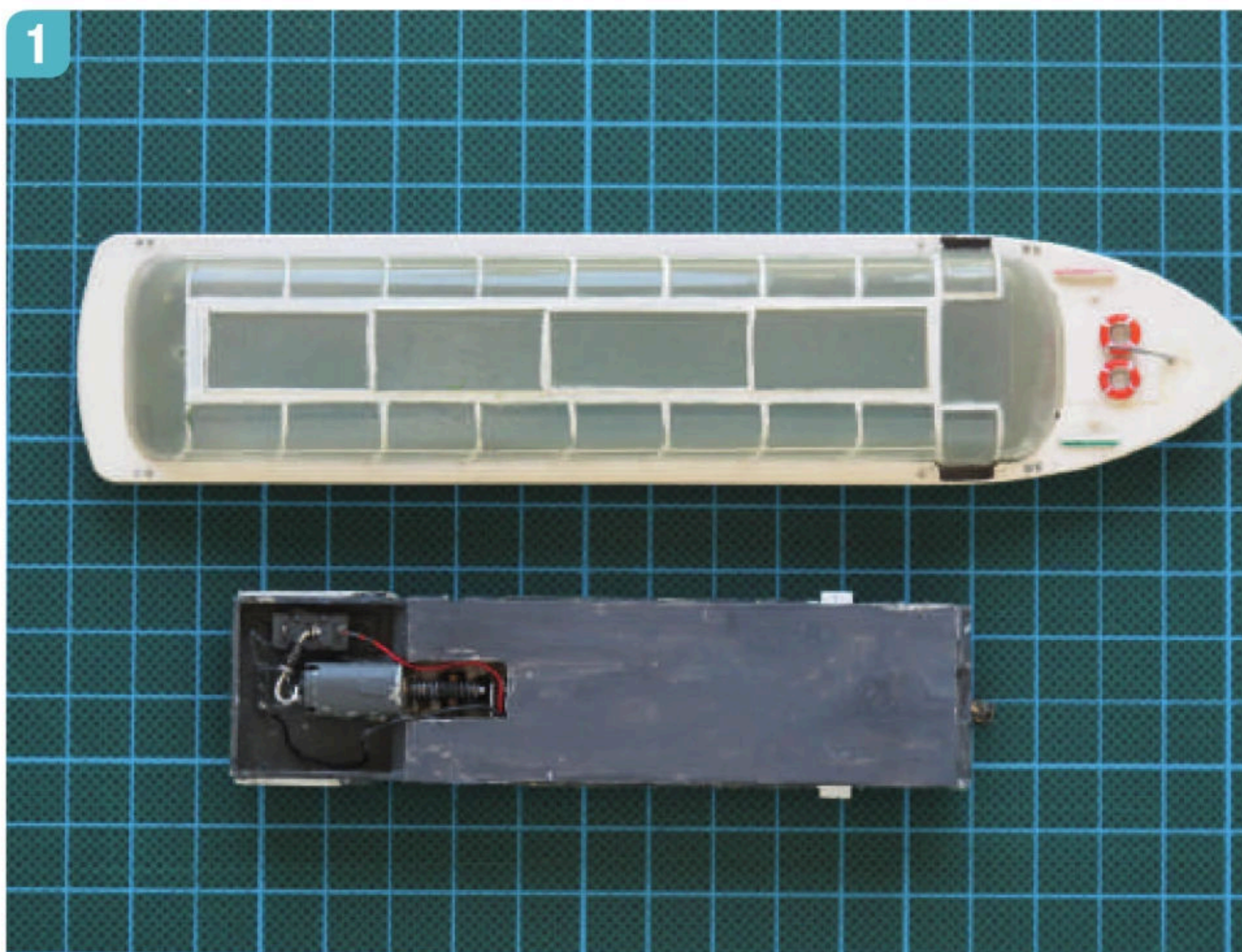
Kijk voor meer informatie op Home.kpn.nl/gesku011.



Mag uw beurs of evenement hier niet ontbreken? Neem dan contact op met ons op via n.kokje@uitgeverijscala.nl.

Gracht met varende rondvaartboot

Een van de achtergrondmodules van de HO-clubbaan van de Modelbouw Vereniging Zuid-Limburg (MVZL), die bij het hoofdstation, is op de Utrechtse grachten geïnspireerd. Clublid Huib Aussems bouwde die stadsmodule en ging aan de slag met rijdende auto's en een varende rondvaartboot. Na enkele pogingen kunnen dagjesmensen sinds het begin van dit millennium een rondvaart maken. Kees van der Velden bericht van een dronken stuurman en behouden vaart.



Zowel in de gracht als in de rijbaan daarlangs was een Faller Car System-traject aangebracht. Op de wal reed een tot veegwagen verbouwde Faller-truck en in de gracht voer een tot rondvaartboot getransformeerde stadsbus uit het Faller Car System (FCS). Van de bus is de bovenbouw afgesneden en het overgebleven chassis werd de aandrijving voor de boot. De rondvaartboot is als souvenir bij de loketten van Amsterdamse rondvaartrederijen te koop. Uit het model is de bodem met de banken verwijderd. De voor Amsterdamse rondvaartboten zo kenmerkende ronde panoramaramen en glazen dak gaven een minder gewenste inblik op het inwendige van de verbouwde FCS-bus. Derhalve werd de doorzichtige kap van het model inwendig gematteerd en het buschassis grijs geschilderd. De boot werd 'Graaf de Geloës' gedoopt, naar de adellijke familie De Geloës die het kasteel Eijsden bewoont in de woonplaats van de modulebouwer.

NAVIGATIEPROBLEMEN

Op de eerste tentoonstelling waar we met onze baan en de aanwinst uitpakten bleek niet alles naar wens te lopen. Het leek erop dat de kapitein van de rondvaartboot onder invloed verkeerde of zijn roes aan het uitslapen was. De rondvaartboot botste vaker tegen de kade dan hij voer of belandde in het riet. Als hij wel rondvoer ging dat met een onverantwoord hoge snelheid. Ook lag hij stil te dobberen omdat de accu leeg was. De navigatieproblemen bleken een gevolg van de opbouw van de module. Die bestond uit styroporplaten met daarop een dunne plaat kunststof, het wateroppervlak. De (rij)draad lag onder de kunststofplaat die met een fraai donkerblauwgroene beschildering heel realistisch oogde. Door transport en temperatuurwisselingen waren er golven op het wateroppervlak ontstaan waardoor op de golftoppen de afstand tussen de geleidedraad en het oppervlak te groot werd om de boot het spoor te laten volgen. Het steeds opnieuw vastlijmen van de kunststofplaat bracht geen



De rondvaartboot is zojuist de brug gepasseerd.



1. Het afgedichte en verstevigde chassis gezien vanaf de bovenzijde. (foto's 1 & 2 Kees van der Velden)
2. De rondvaartboot met gematteerde ramen. 3. Het vegen van de straat bij een bouwplaats is geen overbodige luxe.

oplossing: de lijm hield niet. De snelheid werd gematigd door de twee in serie geschakelde accu's parallel te schakelen en zo de spanning van 2,4 V te halveren naar 1,2 V. Maar het bleef een snelle rondvaartboot. Hoewel de capaciteit van de accu door het parallel schakelen verdubbelde, bleef deze te klein om het een hele beursdag vol te houden. Helaas verdubbelde de laadtijd met de FCS-acculader tot wel 24 uur. In de straten raakte de magneet op de stuurstang de draad kwijt omdat het plaveisel van de styroporondergrond losliet. Ook op de te snelle overgangen van en naar hellingen in de straat, zoals op de bolle brug over

de gracht, raakten de magneten het spoor bijster.

Er waren dus grondige verbeteringen op meerdere fronten nodig. Een bevriende modelspoorvereniging had soortgelijke ervaringen met hun FCS en stelden dat de oplossing het aanpassen van de ondergrond van de rijbaan was. Door de totale lengte van het wegdek zoveel mogelijk uit één stuk dun multiplex te zagen ontstaan bij hellingen geleidelijke overgangen. De aansluitingen naar een volgend stuk multiplex moeten op een vlakke ondergrond liggen zodat er een verbinding zonder knikken ontstaat. Dit betekende dat de module opnieuw en met een stevig en stijf houten frame moest worden gebouwd. Met pijn in het hart werd de module gesloopt; de uit scratchbuilding en kitbashing gebouwde grachtenpanden en gevelpartijen hielden we voor de nieuwe module zoveel mogelijk intact. Helaas ging door de gladdere en strakkere straten iets van het karakter van de oorspronkelijke module verloren.

BOOT

Op de vernieuwde module werd de geleidingsdraad in een gefreesde gleuf gelegd en het hele wateroppervlak geplamuurd en donkerblauwgroen geschilderd. Het werd afgewerkt met meerdere lagen kleurloze, glanzende lak. De wielen hebben daarop weliswaar minder grip dan op de matte FCS-wegenverf, maar als je het goed schoon houdt is de grip voldoende. De rijstrook langs de gracht werd bestraat met dun steentjespapier met een klinkermotief, geplakt op de multiplexplaat met daarin aangebracht de geleidingsdraad. Langs de gracht oogt dat beter dan een strook asfalt.

De boot ging voor een stevige verbouwing de werf op. Om op tentoonstellingen de hele dag te kunnen varen werden de vast ingebouwde knooppellen van de (water)bus vervangen door een standaard AAA NiMH-accu en werd een houder voor een AAA-



Twee bewegende objecten op basis van het Faller Car System op één foto.

accu (of batterij) geplaatst. Deze is aan de onderzijde bereikbaar, zodat een lege accu snel kan worden vervangen. Voor het plaatsen van de accuhouder moest het chassis van de bus worden verlengd. Dat betekent doorzagen en stukken styreenstrip er tussen lijmen. De vaak toegepaste methode om de snelheid te verminderen met een met de motor in serie geschakelde siliciumdiode (zoals de 1N4001) was iets te veel van het goede. Een gewone siliciumdiode verlaagt de spanning met 0,6 volt. Van de accuspanning van een enkele NiMH-cel van 1,2 volt bleef maar 0,6 volt voor de motor over. De boot bleef vaak stilliggen omdat de spanning net te laag was om de motor betrouwbaar aan het draaien te houden. Met een Schottky-diode (zoals de 1N58176), die maar 0,3 volt spanningsval heeft, blijft er nog 0,9 volt aan de motor over. Zowel rederij, schipper als passagiers zijn er tevreden mee.

VEEGWAGEN

De veegwagen werd eveneens onderhanden genomen. Het oorspronkelijke chassis van de vrachtwagen is vervangen door een van messing en epoxy-printplaat. Hierop is een aandrijving met een veel grotere vertraging ingebouwd, deze is bij de firma Sol-Expert op InterModellbau in Düsseldorf gekocht. In plaats van met een noodsnelheid de straten voor de grachtenpanden schoon te raggen wordt er nu stapvoets geveegd. Op de printplaat is tevens een met 1,2 V spanning werkende schakeling ondergebracht voor de twee onafhankelijk knipperende leds, de zwaailichten. Ook is een houder voor een AAA NiMH-accu geplaatst.

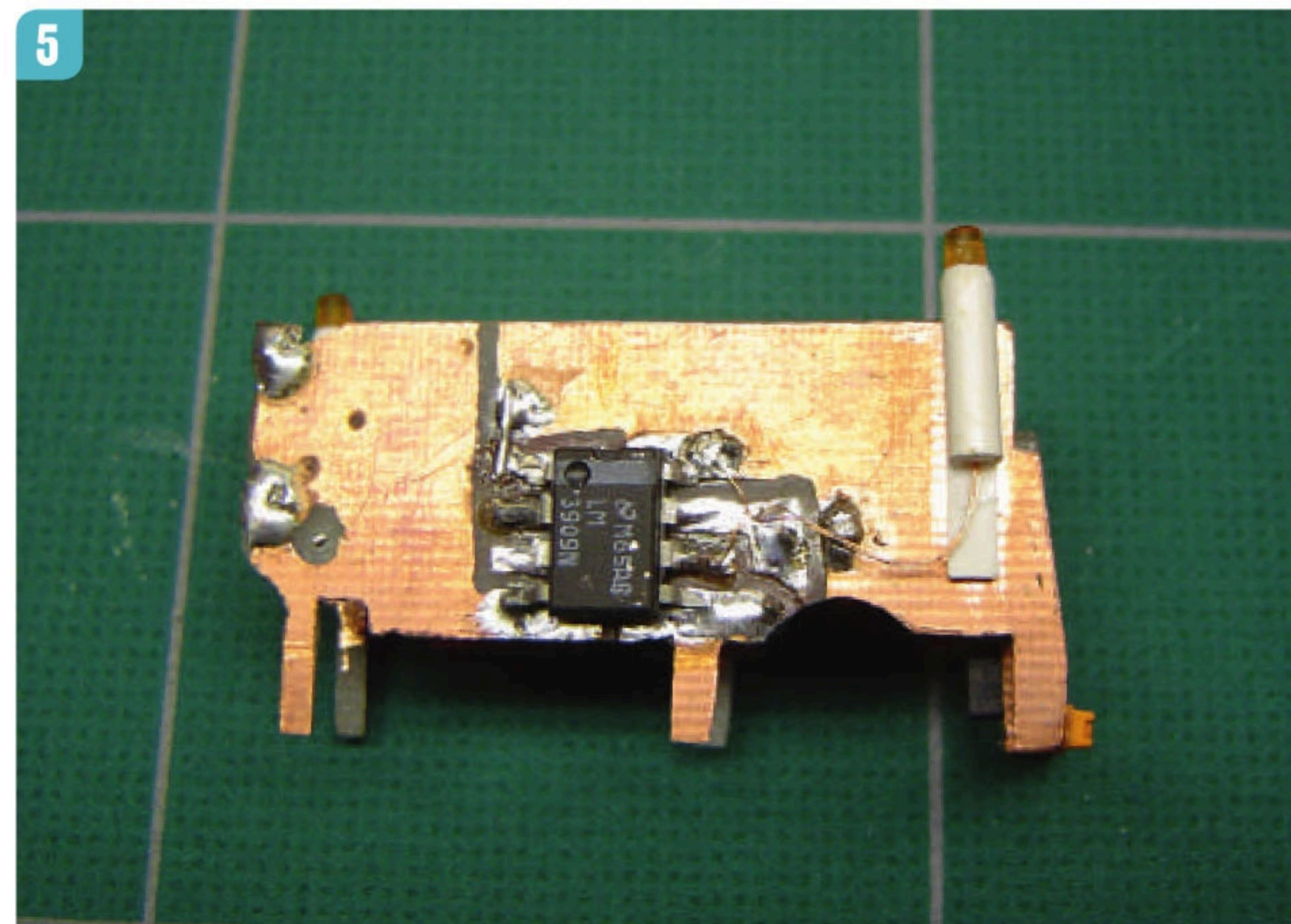
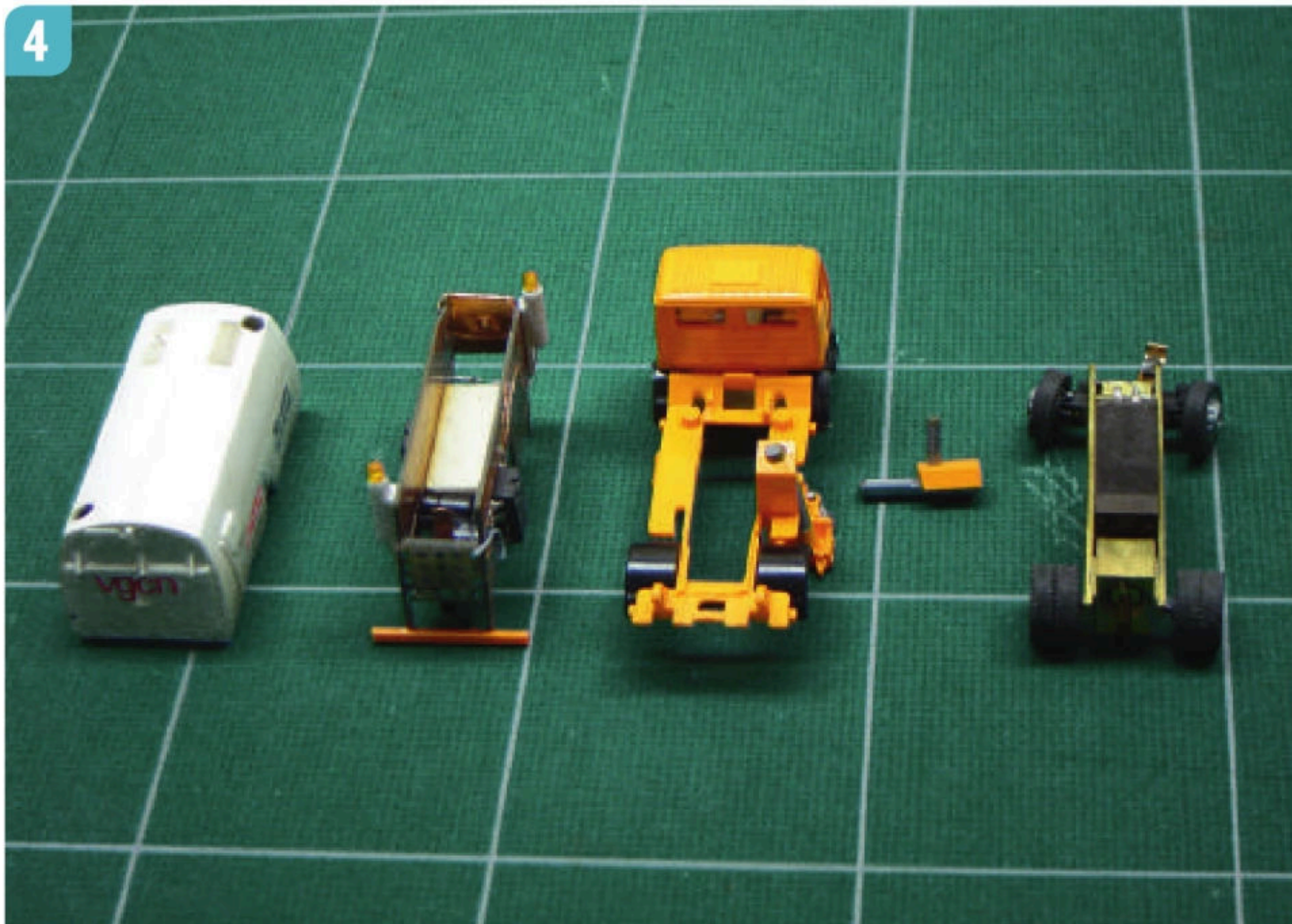
Met de vernieuwde module en de vaar- en voertuigen hebben we op diverse modelspoorbeurzen gestaan. Met vier accu's

van elk 500 mAh en een lader konden we de veegauto en de boot met een keer wisselen de hele dag in beweging houden. Inmiddels passen we accu's van minimaal 900 mAh toe, die houden het zelfs een dag vol. Toen we in 2008 met onze baan op de beurs van Sinsheim stonden, bleek onze overbuur Faller niet echt geïnteresseerd. Inmiddels zijn we allang niet meer de enige modelspoorclub met varende FCS-bootjes en heeft Faller in 2015 toch een boot uitgebracht.

STUURSTANG

Om soepel te functioneren vergt een Faller Car System-baan een degelijke, stijve ondergrond en een goed geplande ligging van de metalen geleidingsdraad met ruime bochten. Het operationeel houden vergt onderhoud. De rij- of vaarbaan moet stofvrij worden gehouden. Ook in model zijn vallende boomblaadjes en strooigras op het wegdek of het water ongewenst. De rubberen banden van de FCS-auto's houden het stof vast en verliezen daarmee alle grip. Nog lastiger zijn haren en draden en de fijne vlokken van foliages die zich om de assen wikkelen of in de tandwielen terecht komen. Het schoonmaken met een vochtige spons of doek van de banden, vegen met een kleine harde kwast en het hanteren van een pincet zijn dan ook terugkerende bezigheden.

Na vijftien jaar ontstaan er door slijtage en veroudering mankementen. Die jaren zijn eigenlijk maar een paar honderd draaiuren, want de boot en de veegauto worden op maar enkele tentoonstellingen per jaar ingezet. De rubberbanden verharderen door veroudering, worden glad of lopen van de velgen. De accu's verliezen capaciteit of gaan lekken als ze niet regelmatig worden geladen en gebruikt en motortjes lopen vast en branden door.



4. Alle onderdelen voor de veegauto op een rij. (foto's 4, 5 & 8 Kees van der Velden) **5.** Nieuwe printplaat voor de veegauto met de twee leds. **6.** Het water is geheel glad en klaar voor een nieuwe vaarpoging. **7.** Schuren van het geplamuurde vaarwater. **8.** De veegwagen in vol ornaat.

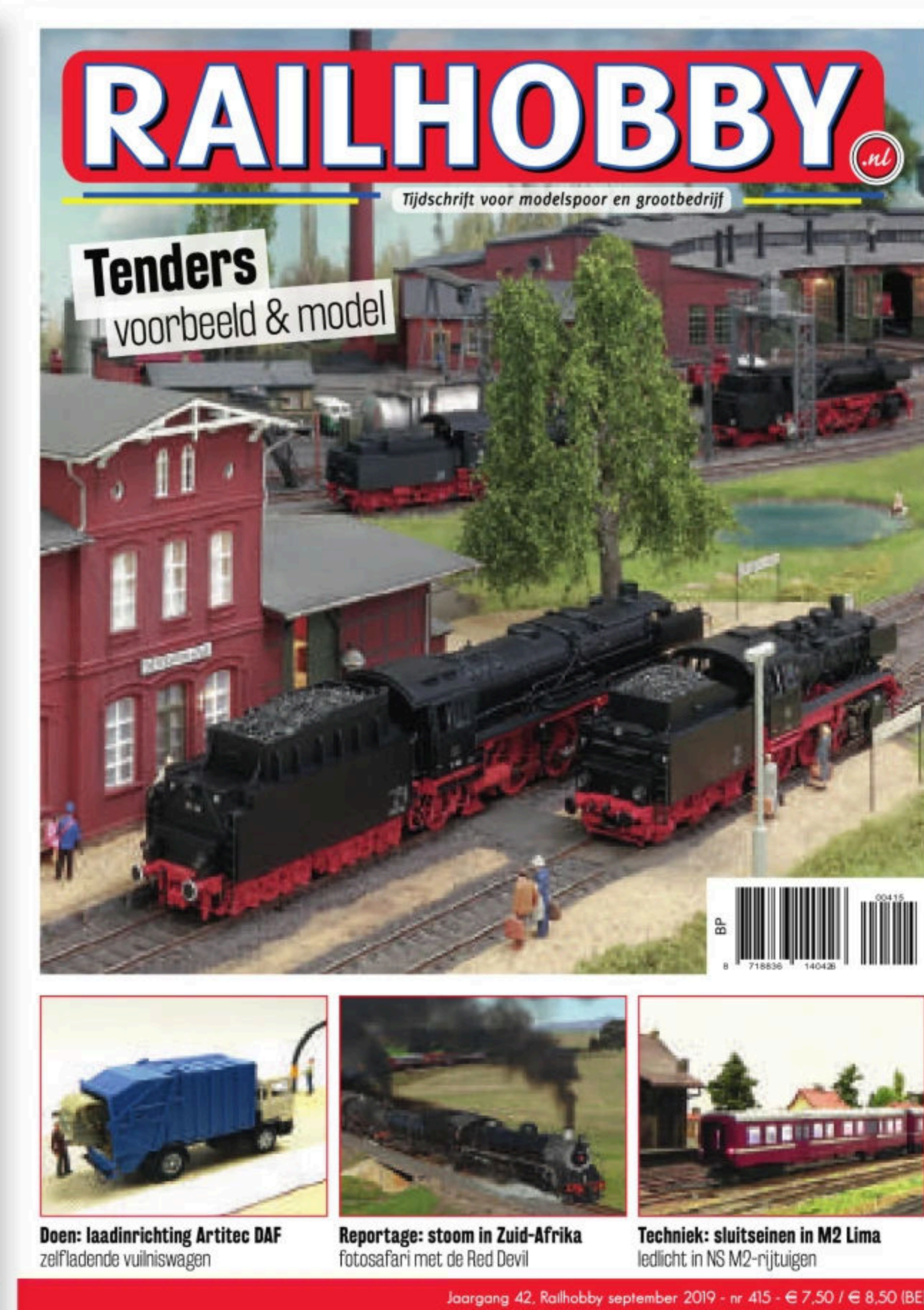


Maar de meeste problemen waren met het kwetsbare stuurmechaniek van de voertuigen. Regelmatig raakten de stuurstangen bij transport verbogen, ondanks de transportkoffer waar de auto's en de boot in op maat gesneden schuim worden bewaard en vervoerd. De stuurstang bleef soms in het schuim haken en daarom is dat rond de slepers ruimer weggesneden. In de praktijk blijkt de stuurstang het gevoelige punt. Als die te laag is afgesteld of verbogen, gaat hij over het wegdek of het water schuren. Dat veroorzaakt niet alleen ongewenste sleepsporen, maar zorgt op den duur voor problemen: hij slijt door, krijgt scherpe kantjes die blijven steken of het voertuig ontspoord. Faller geeft in zijn instructies niet voor niets aan dat de stuurstang vrij boven het wegdek moet blijven - de veel gebruikte benaming stuursleper is misleidend, hij mag helemaal niet slepen. De M1-bevestigingsschroef van de stuurstang moet om hem soepel te laten draaien niet te strak worden vastgezet en mag in het plastic niet dol draaien. Maar als de schroef te los zit zal de stang op het wegdek slepen. Als een auto of boot het spoor bijster raakt is de eerste gedachte dat de stuurstang niet soepel draait of dat de afstand tussen de magneet en de geleidingsdraad te groot is. De reactie is dan om de stuurstang wat naar beneden te buigen en de schroef wat losser te draaien.

Echter, de stuurwielen krijgen zo minder grip omdat de stuurstang met de magneet nog harder over het wegdek zal schuren en het probleem zal verergeren. Het heeft even geduurd voor we dat doorhadden. Ondertussen hadden we het water in de gracht al twee keer opgebroken om de geleidingsdraad beter te leggen: dicht onder het wateroppervlak en met minder scherpe bochten. Er werd zelfs al magneetstrip (Mader-Magnet-Truck) aangeschaft om de stalen geleidingsdraad te vervangen; die ligt nu bij de reservedelen. Vanwege de problemen moesten rondvaartboot en veegauto enkele tentoonstellingen verstek laten gaan. Uiteindelijk werden voor alle mankementen oplossingen gevonden en functioneert alles gewoon met de geleidingsdraad. Het weggedeelte is zelfs uitgebreid met twee stopplaatsen zodat er afwisselend, automatisch drie auto's kunnen rijden.

PROFITEER!

NEEM NU EEN ABONNEMENT



GA SNEL NAAR [RAILHOBBY.NL/ABONNEMENTEN](https://www.railhobby.nl/abonnementen)
EN KIES HET ABONNEMENT DAT BIJ U PAST!
OF BEL NAAR 033-4892910

12x RAILHOBBY

Al vanaf
€ 33,90

**41%
KORTING!**

Een abonnement op Railhobby heeft vele voordelen*:

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

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

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

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

JA, ik word abonnee van Railhobby!*

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

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

Bij een print+online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk: ☐ 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/abonnementsen.
Korting t.o.v. winkelprijs. Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging.

FRANSE STOOMLOCS SERIE 141R GAVEN WEDEROPBOUW GESTALTE

Geliefd en onmisbaar



Ze belichamen de wederopbouwperiode van de Franse spoorwegen na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Tussen 1945 en 1947 werden vanuit de Verenigde Staten en Canada 1340 stoomlocomotieven van de serie 141R ten behoeve van de SNCF verscheept. De nieuwkomers waren een succes. De Mikados bleven tot het einde van het stoomtijdperk in Frankrijk in dienst. Een exemplaar reed in 1989 naar Nederland om het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in ons land extra luister bij te zetten.

Toen de Franse staatsspoorwegen op 1 januari 1938 werden opgericht beschikte de Société Nationale des Chemins de Fer français over 17.259 rijvaardige locomotieven. Nadat aan het einde van de oorlog, die in aanloop tot en als gevolg van de landingen aan de westkust veel schade had veroorzaakt, de balans was opgemaakt, bleek er van het trotse spoorwegbedrijf weinig meer over. Veel depots, emplacementen en spoorwegknooppunten waren vanuit de lucht gebombardeerd

om de logistiek van de Duitse legers te ontregelen. Ook werd een aantal locs vernield door sabotageacties van La Résistance, het Franse verzet. Het gevolg was dat na de bevrijding van Frankrijk slechts zo'n 6.000 locomotieven konden worden gebruikt. Van de 2946 machines die door de Duitse bezetters waren geconfisqueerd en meegevoerd kon maar een tiende deel worden teruggehaald. Kortom, er was dringend behoefte aan nieuwe locomotieven.



Depot Bordeaux, een 141R rijdt de draaischijf af, 3 september 1963.



MULTIFUNCTIONEEL

Er werd, zoals dat gaat, een commissie van wijze mannen ingesteld en al vrij snel werd bepaald dat het om een loc met de asindeling 1'D1' moest gaan. Daarmee kon het gemakkelijkst een machine worden ontwikkeld die zowel voor de reizigers- als de goederendienst kon worden ingezet. Het lag voor de hand om de locs in de Verenigde Staten en of in Canada te laten bouwen. De Franse fabrieken waren vernield, leeggeroofd, ontdaan van machines. Overzee was de locindustrie ingericht op oorlogsproductie en er was voldoende capaciteit. De eerste contacten werden overigens in het voorjaar van 1944 vanuit Algiers met Amerika gelegd. Dus nog voor D-Day op 6 juni een feit was. Algerije was toen een Franse kolonie en veel eerder bevrijd dan het moederland. In mei werden de eerste besprekingen gevoerd met vertegenwoordigers van de Baldwin Locomotive Works, Américan Locomotives Company en Lima Locomotive Works. Op de laatste dag van die maand, na drie studiereizen en nadat er een programma van eisen was opgesteld, werd in Chester bij Baldwin een vergadering belegd waarbij ook representanten van de andere fabrieken aanwezig waren. Daar werd voor het eerst de samenwerking van de diverse fabrieken beklonken.

GREEN BAY & WESTERN

Als basis voor het nieuwe ontwerp werd een bestaande locomotief gekozen. Mikados - de Amerikaanse benaming voor 1'D1'-machines - reden er genoeg in de Verenigde Staten. Alco had tussen 1937 en 1939 nog zes van deze locs voor de Green Bay & Western Railroad gebouwd. Een degelijke, effectieve loc met enkelvoudige expansie. Dat laatste was een voorwaarde in het programma van eisen voor de nieuwe 141R. De nieuwe SNCF-loc had veel overeenkomsten met dit ontwerp.

1. Een onbekende 141R in depot Bordeaux. Let op het Boxpok-drijf wiel, 3 september 1963. **2.** Een goederentrein gereden door de 141R816 rijdt door een voorstandshalte van Bordeaux, 3 september 1963. **3.** In depot Bordeaux rangeert een 141R op 3 september 1963. **4.** Depot Bordeaux. Links de 231G260, rechts 141R324, 3 september 1963.

Om de puntjes op de i te zetten werden ook de ingenieurs van de Division spécialisée des études de Locomotives de la SNCF (DEL) bij dit omvangrijke project betrokken. Besloten werd om groen licht te geven voor de levering van een eerste serie van 700 locomotieven. Daarna was het wachten op de financiering van een tweede reeks. De locs hadden een lengte van 14,639 meter, de tender was 9,492 meter lang. Saillant detail: de drijfwielen hadden de gebruikelijke spaken, alleen de derde aandrijfwas voorzien van boxpok-wielen, gegoten wielen met gaten. Dit gold voor een aantal exponenten van de eerste levering en voor de 141R701 - 1100.

INWIJDING BIJ LIMA

De eerste locomotief, 141R1, werd op 30 juli 1945 bij Lima in de gelijknamige stad in Ohio ingewijd. Voor de deuropening van de werkplaats waar de Mikado doorheen zou rijden, was een grote Franse driekleur gehangen. Honderden genodigden onder wie veel pers waren getuige van de presentatie. Er was zelfs een tribune gebouwd en de loc werd met een fles goed Frans bruiswater ten doop gehouden. De eerste locomotieven werden door vrachtschepen van de Sea Train Line Company naar Frankrijk overgebracht. Liberty's, schepen die tijdens de oorlog tanks en artillerie naar Europa voeren. Nu pendelden ze met een vreedzamere lading tussen New York en Marseille

en andere Franse havens. Ook schepen van de Noorse rederij Belships Company werden hiervoor ingezet. De 640 locs van de vervolgserie werden behalve door de Big Three in de Verenigde Staten ook door de Montreal Locomotive Works in Montreal en de Canadian Locomotive Company in Kingston (Ontario) gebouwd. Montreal leverde honderd stuks, Canadian veertig. Deze machines werden ingescheept in de haven van Montréal-Est.

ZEEBODEM

Een van de Liberty schepen, de Noorse Belpamela verging op 3 april 1947 op de Atlantische Oceaan. Daarmee verdwenen ook de 141R 1220-1235 en de 1241 naar de zeebodem. Verder werd een loc onherstelbaar beschadigd tijdens het op de kade hijsen in Marseille. Deze haven verwerkte 276 141R-locs. De meeste - 793 stuks - kwamen in Cherbourg aan land, terwijl in Saint-Nazaire en Le Havre nog eens 139 respectievelijk 90 machines met de bijnaam Liberations werden ontscheept. De eerste loc werd op 17 november 1945 in Marseille op Franse bodem gezet. Dat gebeurde niet zonder feestvertoon. Tot de hoogwaardigheidsbekleders die acte de présence gaven behoorde naast M. Goursat, directeur-generaal van de SNCF, colonel Stoddard als vertegenwoordiger van de Amerikaanse Military Railway Service van het Transportation Corps in Europa. Die eenheden zorgden in de oorlog voor een logistiek huzarenstuk door vanaf D-Day 1500 locomotieven en 20.000 goederenwagens aan land te brengen en het gehavende spoorweginet op te knappen. Een deel van het materieel werd met grote LST-landingsschepen aan land gebracht, maar dat terzijde.

GESTAGE AANVOER

De aanvoer van 141R-locs liep gestaag door. Op 1 maart 1946 waren er 260 stuks in Frankrijk beland, eind van dat jaar stond

de teller op 950 terwijl op 5 september 1947 de laatste loc op de kadesporen werd gezet. De Liberations werden vooral naar de Régions Est, Nord, Ouest en Sud-Est gestuurd. Grote 141R-bolwerken waren Blainville, Châlons, Metz-Grescaty, Le Bourget, Béthune, Le Mans, Avignon, Badan, Amberiéu en Marseille-Blancarde.

Dat ze multifunctioneel waren blijkt wel uit een kort overzicht van verrichte diensten: ze reden onder meer met zware goederentreinen van Lotharingen naar Straatsburg en tussen Dijon en Mulhouse, waren onvervangbaar op de lijnen van Sotteville naar Mézidon en Le Havre en werden tot het laatst vanuit het grote depot van Vénisseux voor goederentreinen rond Lyon en Grenoble ingezet. Naar laatstgenoemde stad reden ze ook lange wintersporttreinen in voorspan. Op 22 mei 1971 beëindigden ze met een Expresstrein de reguliere stoomtractie rond Bordeaux. Het is zo maar een greep uit de vele treinen die met deze belangrijkste naoorlogse Franse locserie werden gereden. De maximumsnelheid van deze locs bedroeg 100 km/h. Vermeldenswaard is ook het feit dat de machines die in het zwart en het zwart/groen waren geschilderd, met de luxe reizigerstrein Mistral langs de Côte d'Azur reden. Dat gebeurde tot 1965. In dat jaar namen elektrische locs deze trein over en stelde de aanwezigheid van de 141R in het zuiden van Frankrijk.

5. De Franse museumloc 141R420 rijdt op 20 juni 1989 door Essen (B) op weg naar Nederland. (foto Guus Ferrée)

6. Loc 141R420 glijdt onder de seinbrug van Roosendaal door, 20 juni 1989. (foto's 6, 7 & 8 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning) **7.** Een graag geziene gast bij de parades, de Franse 141R420 in Utrecht. **8.** Ex-SNCF loc 141R420 ter hoogte van Geldermalsen, 20 juni 1989.





Een SNCF 141R (links) wordt geflankeerd door een Pacific van de serie 231G. Depot Bordeaux, 3 september 1963.

BRANDBLUSSER

Les braves américaines werden ze genoemd. Bij het personeel waren ze geliefd. Het waren simpele, betrouwbare locomotieven. Amerikaans, maar met een onmiskenbaar Frans sausje. Kijk alleen maar naar de karakteristieke windleiplaten. Verder hadden ze Franse buffers, het gebruikelijke trekwerk, een Kylchap-exhauster, de standplaats van de machinist was links, noem maar op. Kenmerkend voor deze locomotieven was de brandblusser die in het midden aan de achterkant van de tenders was bevestigd, met een kleine beschermkap er omheen.

In totaal 719 locs hadden een kolentender van het type 30 R. Dat waren in hoofdzaak machines van de eerste lichting. 604 waren voorzien van een oliestookinstallatie. De Fransen noemden de zware stookolie die ze gebruiken Mazout. De bemanningen noemden die locs Les Goudronneuses. Het voordeel van de oliestooklocs was dat ze een grotere actieradius hadden. Met een tender vol olie kon maximaal een afstand van zo'n 700 kilometer worden afgelegd. Een volle tender kolen stond garant voor 400 kilometer. Wel hadden kolengestookte machines, bijgenaamd charbonnières, een stokerinstallatie. Het spreekt vanzelf dat de olielocs door het voordeel van de grotere actieradius zeer intensief werden gebruikt.

AFSCHEID

Maar hoe goed en nuttig ze ook waren, ook de SNCF ontkwam niet aan een naderend afscheid van de stoomtractie. Langzaam maar zeker namen diesel- en elektrische machines de taken van de 141R over, net als die van andere stoomlocseries. Desondanks hield de naoorlogse generatie het nog relatief lang uit. In 1974 gingen de laatste buiten dienst. Alleen de 1126, 1187 en 1244 overleefden ook in 1975. Bijna surrealistisch was de aanblik in enkele grote depots waar talloze sporen waren bezet met deze

Liberations. In Nevers bijvoorbeeld stonden de koude 141R's rond twee naast elkaar gelegen draaischijven. De enige toekomst gold een warm afscheid in de hoogoven. Zo ver hoefden de liefhebbers overigens niet te rijden. Depot Sarreguemines, ter hoogte van Saarbrücken, behoorde ook tot de laatste standplaatsen van deze karakteristieke locomotieven.

MUSEUMLOCS

Het spreekt vanzelf dat een aantal exemplaren voor het nageslacht bewaard is gebleven. Twaalf stuks hebben een museale status. Een aantal is rijvaardig. Vier hebben in Frankrijk de status van monument historique: 141R420, gehuisvest in Clermont-Ferrand, 141T840 (Aubrais-Orléans), 141R 1126 (Toulouse) en 141R1199 (Nantes). De eerste wordt met kolen gestookt, de overige drie met olie. Verder zijn er nog de 141R1108, 141R1187 en 141R1298 die als statisch monument zijn te bewonderen. De 141R1187 staat in het spoorwegmuseum van Mulhouse. Zwitserland telt vijf van deze machines waarvan de 141R568 en 141R1244 rijvaardig zijn. De 141R73, 141R1207 en 141R1332 zijn dat niet.

141R420 NAAR NEDERLAND

In de zomer van 1989 maakte een van de Franse museumlocs haar opwachting in Nederland. De kolengestookte 141R420 was compleet met bemanning in Frans ornaat aanwezig bij de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland. De loc was op 20 juni op eigen kracht met een verblijfsrijtuig, een gesloten wagen en een open wagen met een kolenvoorraad naar Utrecht gereden. Een rit die de nodige bermbranden veroorzaakte. In de Domstad nam ze deel aan de parades en was een graag geziene gast in het tijdelijke depot.



SNCF 141R733 als jubileummodel van Jouef. Opvallend is de hoge graad van detaillering.

JOUEF OMLIJST JUBILEUM MET TOPMODEL FRANSE SERIE 141R

Fraai gestolde nostalgie



Een goed gelukt model is niet alleen een kwestie van een optelsom van de juiste maten. Het gaat ook om de proporties, de verhoudingen, de uitstraling. Voldoet een modellocomotief aan het beeld dat je er in het grootbedrijf van hebt? De nieuwe Jouef-loc van de serie 141R is daar een goed voorbeeld van. Dit HO-model geeft het 75-jarig jubileum van Jouef extra glans.



De olietender is opgebouwd uit 49 uitwendige onderdelen, buffers en draaistellen niet meegerekend.

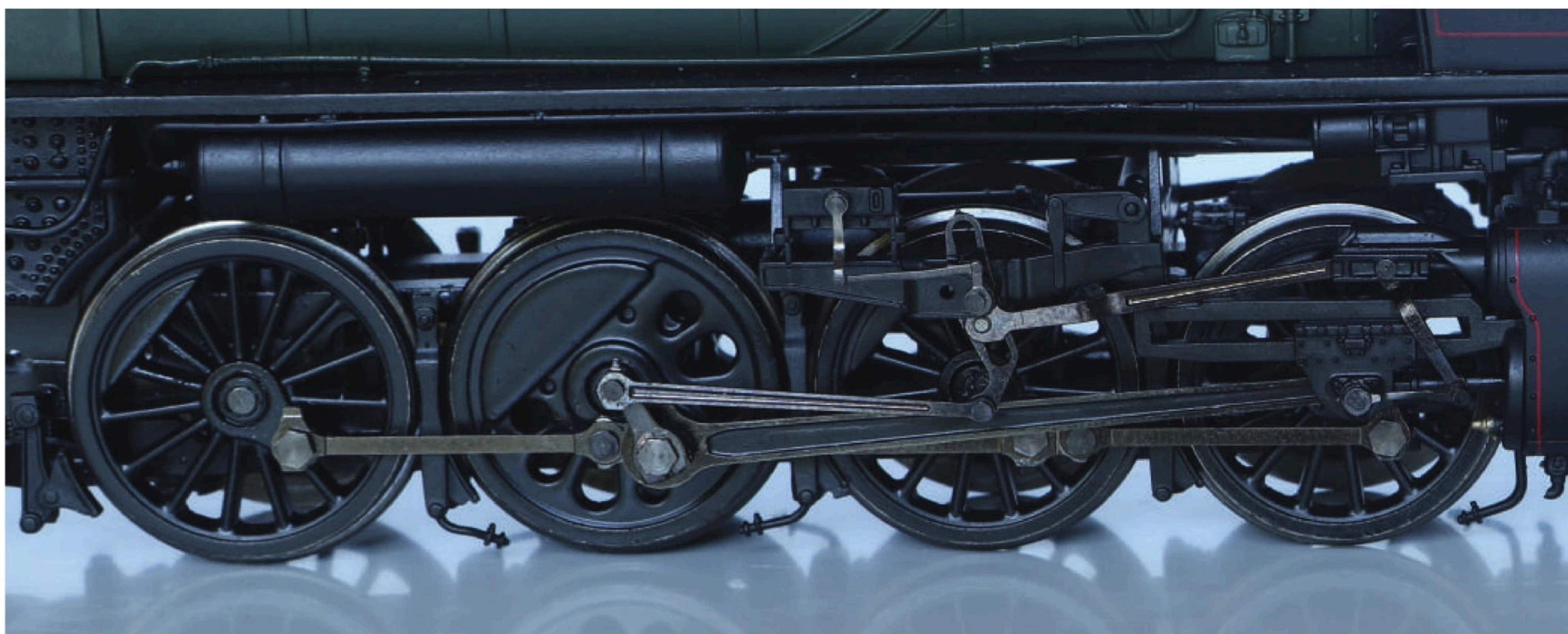
Drie keer is scheepsrecht. Ook in de modelspoorwereld. Het is de derde keer dat Jouef een 1:87 model van de multifunctionele stoomlocomotief van de Franse serie 141R presenteerde. De eerste keer gebeurde dat in 1969, de tweede keer in 2009. Het jongste model is de meest overtuigende. Het zou ook raar zijn als dat niet het geval zou zijn geweest. Het model van deze 1'D1'-loc zit in een mooie geschenkverpakking waarbij de illustratie op de voorkant sterke gelijkenis heeft met een scène uit *La bête humaine*. Een beroemd filmdrama uit 1938 waarin Jean Gabin de hoofdrol speelt als een te manipuleren machinist van de Franse spoorwegen. Een psychologisch meesterwerk dat is doordeesemd met authentieke stoomscènes die bijzonder zijn gefilmd. Het nieuwe model zou zo maar door de bijzondere doos een ode kunnen zijn aan de Franse grootmeester van het witte doek.

SCHERPE OPSCHRIFTEN

Jouef heeft als voorbeeld de 141R733 gekozen, een machine die in 1946 door de Amerikaanse fabriek werd afgeleverd.



Het uiterlijk van de 141R733 overtuigt, de proporties zijn goed weergegeven.



Het model van de 141R733 heeft Boxpok- en spaakwielen.

Dat is niet alleen in de betreffende literatuur terug te vinden maar staat ook op het fabrieksbord dat op de zijkant van de windleiplaten is gedrukt. Het feit dat je de fabrikant en het fabrieksnummer 72731 en het jaartal van levering kunt lezen zegt genoeg over de scherpste van de opdruk. De 141R733 was in 1949 met 23 zusterlocs gehuisvest in Ambérieu. Daarna werd ze getransfereerd naar depot Grenoble dat in 1963 over 25 141R's beschikte. Ook kwam ze terecht in Vénissieux, een belangrijk depot bij Lyon en een van de laatste stoombastions in Frankrijk. Het nieuwe model (artikelnummer HJ2381, € 359) is voorzien van de naam van dit laatstgenoemde depot. Die aanduiding staat boven het locnummer op de zijkant van de cabine.

WINDLEIPLATEN

Behalve de opschriften overtuigen ook de kleuren zwart, groen en rood. Ze komen natuurgetrouw over. De SNCF had ook 141R's in dienst die geheel zwart waren. Jouef brengt die nu ook uit in model. De Amerikaanse en Canadese locs hadden bepaalde, in het oog springende kenmerken, zoals de windleiplaten met een dubbele knik. Ze gaven het front van deze

Liberations een eigenzinnig en herkenbaar uiterlijk. Het model heeft dezelfde opvallende kenmerken. De eigen smoel is kortom ook in 1:87 op een goede manier terug te vinden. De afgedekte luchtpomp boven de voorste bufferbalk hoort ook bij dat karakteristieke beeld van de 141R.

Typisch voor deze locserie is dat een groot deel vier drijfwielen bezat waarbij drie van spaken waren voorzien en de derde as boxpok-wielen had. Of dat met een betere balans te maken had? Feit is dat op deze as de grootste krachten werden uitgeoefend en dat bij wielen met spaken nog wel eens scheurtjes optraden. Het Jouef-model heeft het Boxpok-wiel uiteraard ook, mooi weergegeven met de gaten op de juiste plek en met het gebruikelijke grote contragewicht. Tussen de wielen zijn drie zandstrooiers aangebracht. Deze pijpen zijn niet glad maar hebben twee ringen. Over detaillering gesproken.

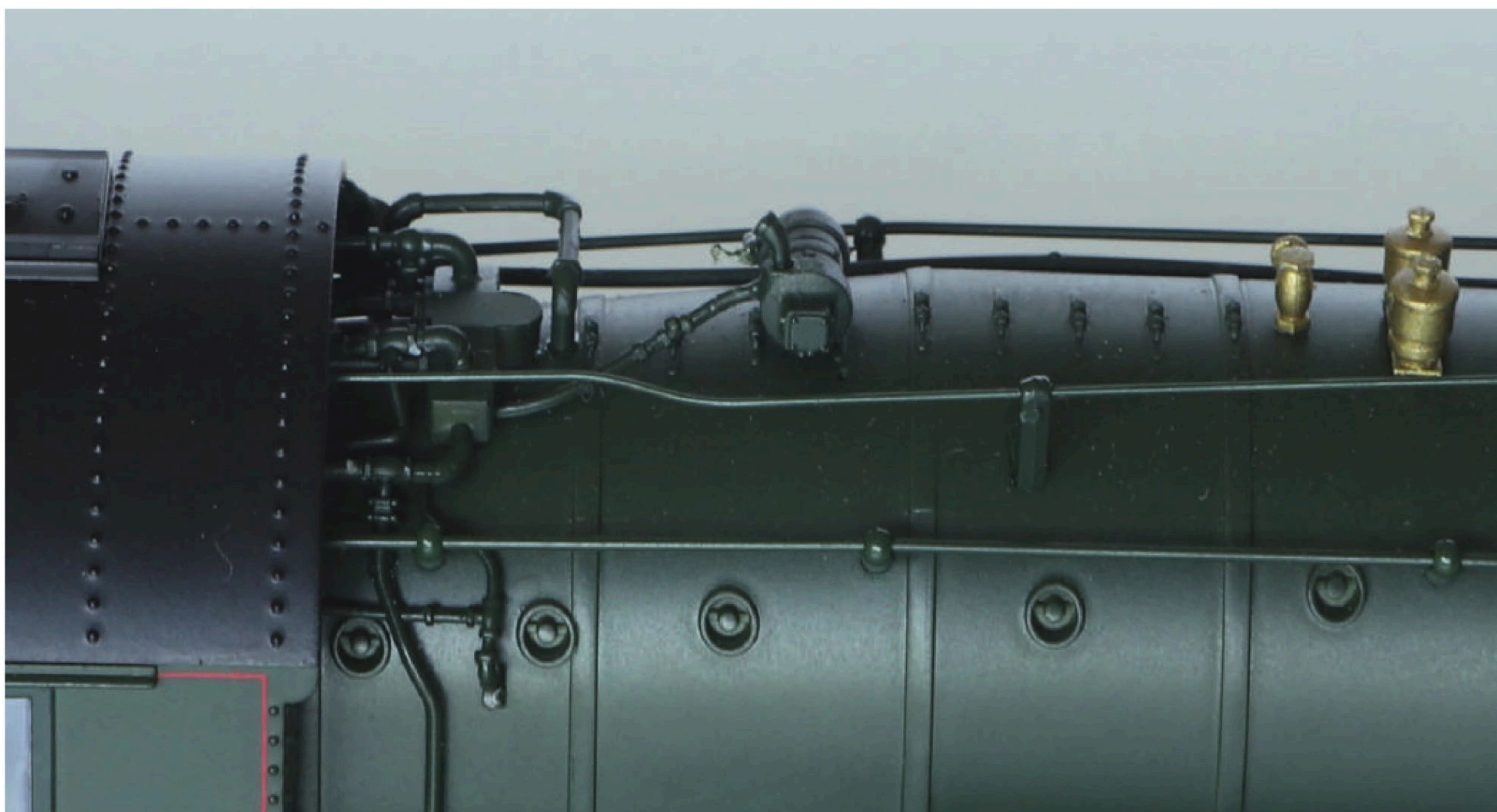
LOCDEUREN

Blijven we nog even bij de drijfwielen en het onderstel. Een drijf wiel heeft in model vijftien spaken, exact hetzelfde aantal als bij het grote voorbeeld. De diameter in 1:1

1



2



Ook de ketel kent de nodige appendages.

bedraagt 1650 mm, in model omgerekend 18,96 mm. Het model heeft een doorsnede van 18,9 mm, perfect dus. De echte 141R had voorts een lengte van 24,13 meter, gemeten over de buffers. Het model meet 276,2 mm. Dat zou 277,3 mm moeten zijn. De afstand tussen loc en tender is debet aan dat minieme verschil. Een klein euvel waar het gros van de modellocomotieven met een losse tender mee te maken heeft. Daar staat tegenover dat de fabrikant de beide waterslangen tussen loc en tender heeft weergegeven. Uiteraard is die in tweeën gedeeld. Maar de geribbelde slang is zo weergegeven dat je bijna niet ziet dat er een kleine uitsparing

in zit. Zo kunnen loc en tender zijdelings ten opzichte van elkaar op wissels en in de bogen bewegen. Die waterslangen zorgen voor een mooi, bijkomstig aspect: loc en tender lijken zo nog meer een geheel. Dat wordt nog eens versterkt door de twee klapdeuren tussen loc en tender. Daardoor wordt de verbondenheid nog groter en het gat tussen beide letterlijk gedicht. Die deuren zijn in de loop der tijd door de diverse fabrikanten op verschillende manieren uitgevoerd. In dit geval is er niet voor bijvoorbeeld een halve deur gekozen maar voor twee klapdeuren die meebewegen als de loc door een boog rijdt.

3



4



1. Overall zie je bij dit model leidingen en uitsparingen.
2. De slangen tussen loc en tender versterken het beeld van een compleet model.
3. De dubbele knik in de windleiplaten geeft de loc extra smoel.
4. De brandblusser op de achterkant van de tender ontbreekt niet.
5. De jubileumloc wordt in een fraaie, gedecoreerde doos geleverd.

5



AUTHENTIEK FRAME

Het frame is gedetailleerd weergegeven, dus met de nodige gaten. Ook zijn er details op het frame aangebracht. Het is opvallend hoeveel leidingen er rond het frame zitten. Ook aan de cilinders is te zien hoe nauwgezet de miniaturisering van de 141R733 is uitgevoerd. Aan de onderkant zitten bijvoorbeeld twee kranen. Aan de voorkant van het onderstel zijn naast de cilinders aan beide kanten uitsparingen gemaakt waardoor leidingen lopen. De onderkant is geheel zwart. De drijfstangen zijn realistisch 'gezwart'. Wie deze machines een keer in levende lijve heeft gezien kan niet anders concluderen dan dat de constructeurs van Jouef prima werk hebben afgeleverd. Chapeau.

BRANDBLUSSE

Opvallend is de detaillering van de tender. Normaliter een vrij sobere constructie. Maar hier zien we behalve de gladde bovenkant van de olietank diverse los aangebrachte pijpen, handwielen en de karakteristieke, op de achterkant geïnstalleerde brandblusser. In het rood en met de beschermkap die er ook in het echt omheen zat. Hoe nauwgezet de tender is weergegeven blijkt uit de lijst van losse onderdelen die op de bijgevoegde, opengewerkte tekening staat. Qua uitwendige delen staat de teller op 49, buffers, koppeling en draaistellen niet meegerekend. Nog nooit werden we met zo'n hoog aantal geconfronteerd. In de tender zit behalve een printplaat tevens de luidspreker, gemonteerd op de bodemplaat waarin een aantal gaten zitten. De modeltender heeft een eigen aanduiding, 30R. Met daarachter het nummer van de loc. In dit geval dus 30R733.

De cabine tegenover de tender is eveneens gedetailleerd uitgevoerd. De diverse meters aan beide kanten van de vuurkist hebben een messing kleurtje gekregen en we zien zelfs een paar apart aangebrachte onderdelen. De beide zijschotten om machinist en stoker enige beschutting te geven als de loc met de tender voor rijdt ontbreken vanzelfsprekend evenmin.

VERENDE BUFFERS

De rechthoekige Franse buffers veren echt. Apart bijgevoegd is een modelkoppeling die aan de voorkant en aan de tender kan worden ingestoken. Het geeft het aanzien van het model net nog wat meer cachet. Dat komt ook door de vele aparte details waarvan de ketel is voorzien. De leidingen zien er strak uit, net als de rest van de ketelappendages. Rijden doet het model ook. Rustig en met meer dan voldoende trekkracht. De motor zit in de vuurkist en drijft de achterste as aan.

75 JAAR JOUEF

De firma Jouef is het geesteskind van Georges Huard. Deze ondernemer begon in 1944, bij het einde van de oorlog in zijn woonplaats Champagnole bij Dijon met het maken van blikken speelgoed. Dat werd geleverd onder de merknaam Le Jouet Français, Frans speelgoed. Later, medio 1950, werd dat veranderd in Jouef. In die tijd werd ook de eerste modeltrein vervaardigd. Die blikken treinen waren niet voor een groot publiek. Er was geen catalogus, geen overzicht van verkrijgbare modellen, niks. Vliegtuigen, auto's en boten behoorden eveneens tot het assortiment. Een aantal was gemotoriseerd. De eerste catalogus toonde een blikken opwindtreinstel waarop 'Alger-Tombouctou' stond afgedrukt. De reizigers die in de raamopeningen waren afgebeeld droegen traditionele Algerijnse kledij.

KASSUCES

Begin jaren vijftig introduceerde Georges Huard kunststof voor zijn modellen. Dat 00-materieel, later H0, zag er steeds realistischer uit. Zo werd in 1955 de elektrische loc BB 9003 op de markt gebracht in lichtblauw met twee pantografen. Een jaar later werd een goederenset geïntroduceerd, met een tweeassige tenderloc, drie goederenwagens en een railovaal. Het werd een groot kassucces. En dat alles voor een zeer aantrekkelijke prijs. Daar stond Jouef sowieso om bekend. Zo stonden er in de catalogus van 1965 goederenwagens die drie franc kostten. Redelijk ogende locomotieven konden vanaf 30 FF worden gekocht. De helft van het bedrag dat een gemiddelde loc van een ander merk kostte. De beeldvorming was echter navenant. Het Franse bedrijf opende in 1971 een fabriek in de Ierse stad Limerick. Die werd na twee jaar alweer gesloten. Twintig jaar later werd Jouef een dochterbedrijf van het Italiaanse Lima. Die onderneming ging echter in 2004 ten onder waarna Hornby Railways de nieuwe eigenaar werd. Sindsdien werkt Jouef gestaag aan een verbeterd modeltreinassortiment, met de stoomlos van de series 241P (2016), 141T (2018) en 141R als laatste highlights.

Via de drijfstanden worden de overige vier drijfwielen in beweging gezet. Om soepel door de bogen te kunnen rijden zijn de assen van alle drijfwielen zijdelings beweegbaar. Naar beide kanten toe 2 mm.

KLINKNAGELS

Is er niks kritisch over dit model te vermelden? Jawel, de klinknagels zijn wat aan de grote kant. Ze zijn mogelijk wat te geprononceerd uitgevoerd om het effect ervan niet te laten ondersneeuwen bij de rest van de detaillering. We schreven het al in het begin: een goed gelukt model is geen optelsom van de maatvoering maar van de algemene indruk. Het gaat om de vertaling van het algemene beeld en uitstraling. En die is meer dan goed.

Het model wordt geleverd in een feestelijke cadeauverpakking met een boekje waarin een aantal kenmerkende modellen staan afgebeeld die de afgelopen 75 jaar de revue zijn gepasseerd en met een soort medaillon met het logo

6



7



van Jouef. Leuk. Maar eerlijk gezegd was een boekje met de lotgevallen van de 141R733 ons liever geweest. Het zou ook wel eens leuk zijn als een fabrikant meldt waarom het een bepaalde loc heeft uitgekozen. Zoals bijvoorbeeld Roco dat deed met de Oostenrijkse 310. Is het nummer toeval? Zijn er toevallig veel foto's van aanwezig? Heeft deze machine iets speciaals achter haar naam staan? Zulke informatie kan soms ook iets toevoegen aan de beleving van een model.

6. De juiste kleuren en opschriften geven het Jouef-model extra cachet. **7.** Aan de rechterkant van het model is de waterslang tussen tender en loc aangebracht.

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



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
9 EN 10 NOVEMBER
(HOUTEN DIGITAAL)
7 DECEMBER

**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.**

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

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

PEPERKAMP MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

TreintjeOost

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



*Bezoek de winkel
of bestel online!*

www.treintjeoost.nl

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

Uw advertentie hier?

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

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Station Gilze-Rijen 1:160

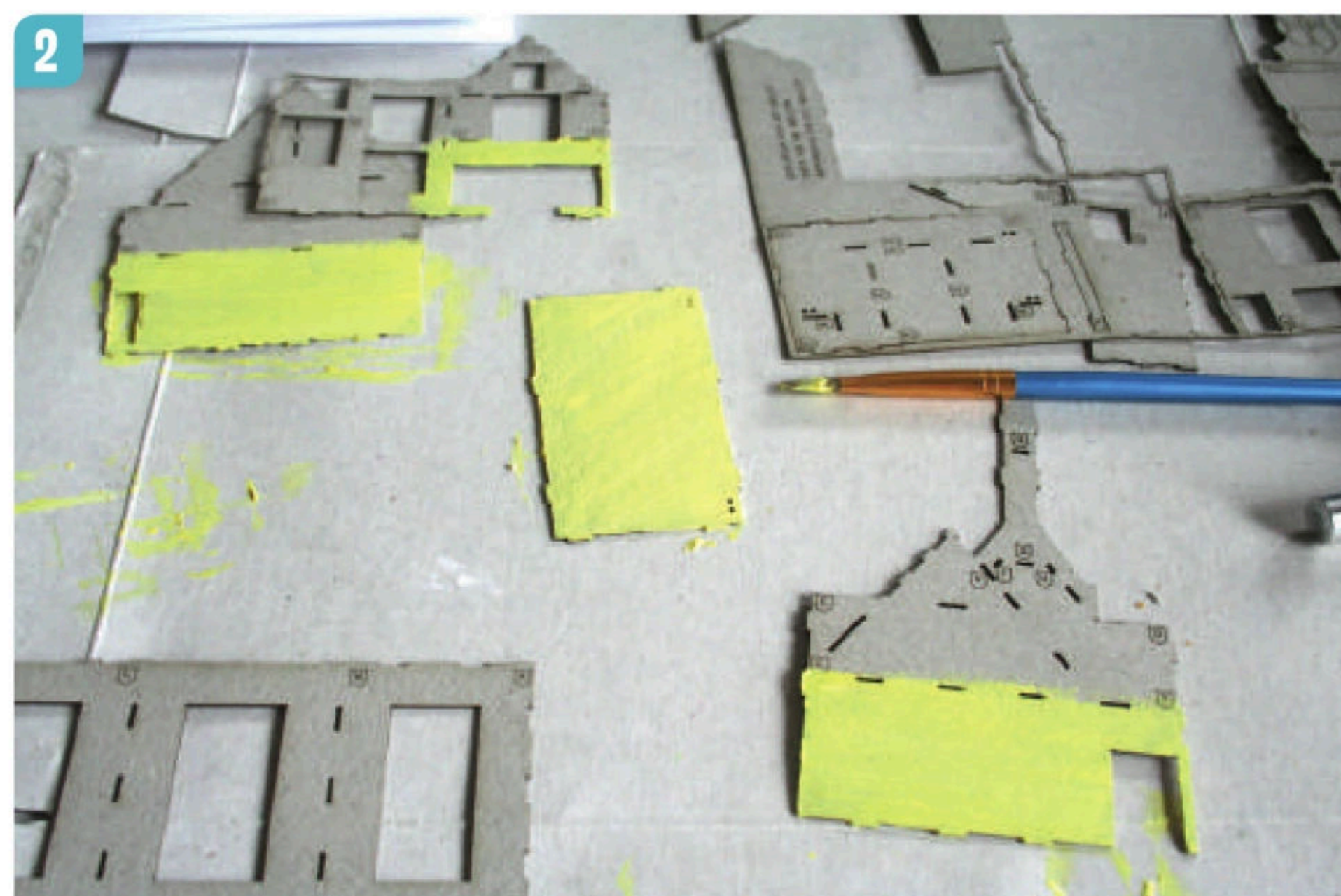
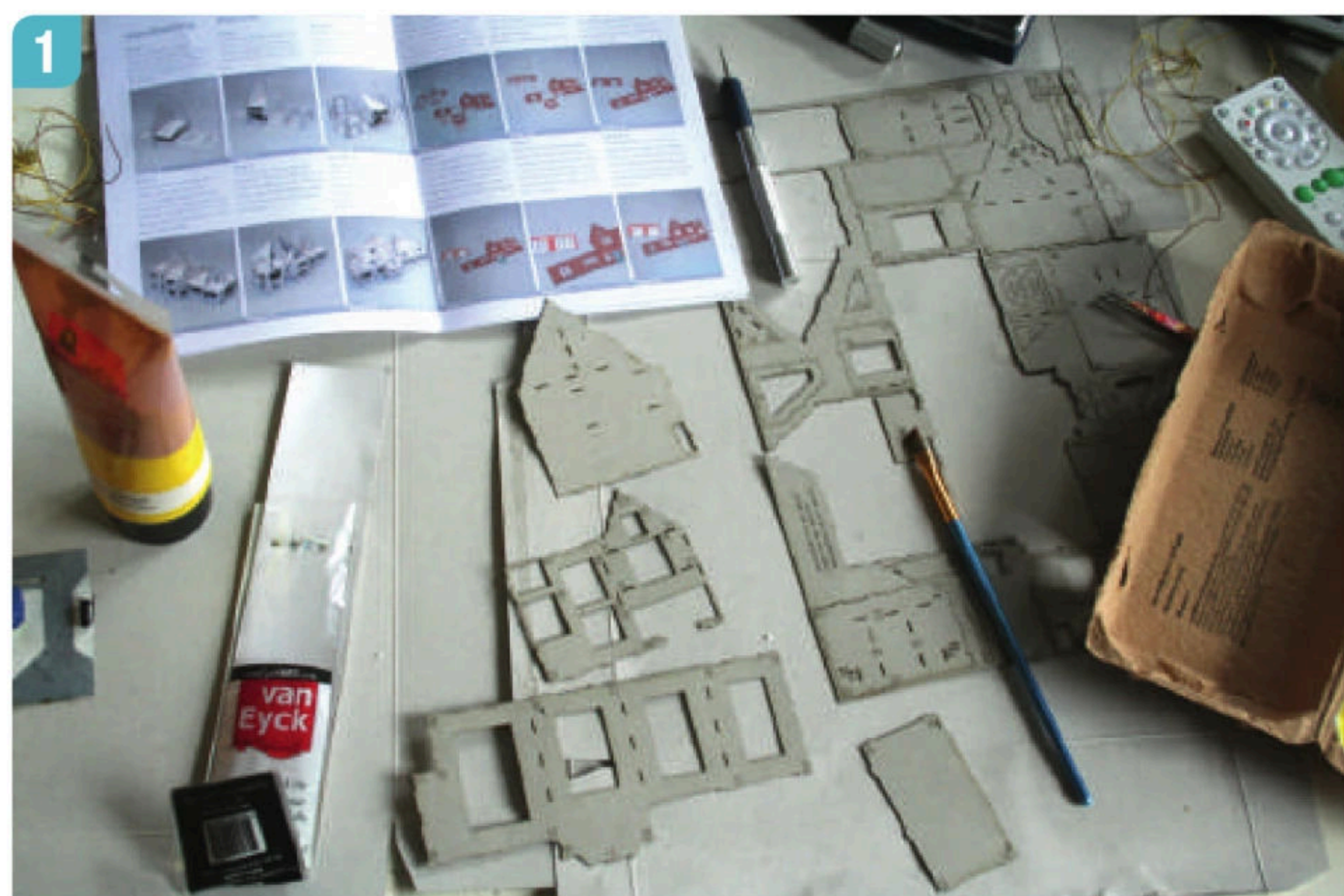
Op een modelbeurs waren twee enthousiastelingen over modelbouw in spoor N in gesprek. Alwin de Hoon, auteur van dit artikel, en Mark van 't Hoff van de firma Markenburg. Alwin speelde met het idee een modelbaan met station Gilze-Rijen als thema te bouwen. In 2013 bracht Markenburg het stationsgebouw op de markt. Alwin beschrijft hoe de bouwkit van het markante stationsgebouw tot stand is gekomen.

Anno 2019 heeft Markenburg onder de themanaam 'Vennweg' het hele stationsgebied qua gebouwen, inclusief perrons en de unieke abri, in het assortiment opgenomen. Voordat het bovengenoemde gesprek in de bouwkit van Gilze-Rijen resulteerde moest er redelijk wat veldwerk worden gedaan. Mark gaf aan voor het ontwerp veel informatie nodig te hebben, liefst een groot aantal foto's en de maatvoering van het voorbeeld. Ik woonde nabij het station en in zomer 2013 heb ik hem zo'n driehonderd (detail)foto's en de opgemeten maten van diverse details toegestuurd. In het Utrechts Archief bleken de bestektekeningen, processen-verbaal en bouwvoorschriften uit 1918 goed te zijn geconserveerd. Dit was een ware schat aan informatie. Waar de bestektekeningen erg mager en op z'n zachtst gezegd voor interpretatie vatbaar zijn, beschreef het proces-verbaal het uit te voeren werk tot in detail.

Met deze gegevens ging Markenburg aan de slag en binnen drie maanden lag er een heus bouwpakket in de brievenbus. Markenburg gebruikt lasercut techniek, waardoor de onderdelen tot 0,1 mm nauwkeurig passen. Daarbij is alles van karton en niet van kunststof, waarmee de grote merken lange tijd werkten. Dat was even wennen. Gewapend met satéprikker en houtlijm ging ik enthousiast aan de slag en binnen enkele weken was het stationsgebouw af. Echter, als beginnend modelbouwer had ik me niet bekommerd om allerhande details, zoals een interieur of kleinigheden aan de gevels, enz.

INTERIEUR

Toen ik in 2015 mijn modelbaan - geschikt om er mee op beurzen te staan - door voortschrijdend inzicht en het beschikbaar komen van aanzienlijk meer ruimte geheel opnieuw ging bouwen, kwam er een tweede bouwpakket. Hierin wilde ik zoveel mogelijk details opnemen. Mijn vaardigheden als modelbouwer waren intussen toegenomen en ik voelde me met dit type bouwpakketten meer vertrouwd. Voor het stationsgebouw had ik enkele eisen geformuleerd: het gebouw moet de 1:1-situatie zo goed mogelijk benaderen en herkenbaar zijn voor de gemiddelde beursbezoeker; er moet een zichtbaar interieur in komen, wat de voorbeeldsituatie zo goed mogelijk benadert; kenmerkende details op de gevel, zoals regenpijpen, reclames en kabels moeten worden aangebracht en het geheel moet een levendige uitstraling krijgen. De setting is jaren '80 (tijdperk IV), de periode dat de wachtruimten nog werden gebruikt. Om aan de eisen te kunnen voldoen was iets meer planning nodig dan 'ik ga gewoon beginnen'. Zo moest tijdens het in elkaar passen van de skeletbouw al worden gekeken naar het op kleur brengen van de binnenruimten, welk interieur waar zou komen en welke scènes ik met Preisertjes wilde uitbeelden. Als de buitenmuren eenmaal zijn geplaatst, zouden aanpassingen immers haast onmogelijk zijn. Met dunne lagen acrylverf bracht ik vervolgens de wanden en plafonds op kleur. Dun opgebracht om te voorkomen dat het karton krom trekt of uit zou zetten





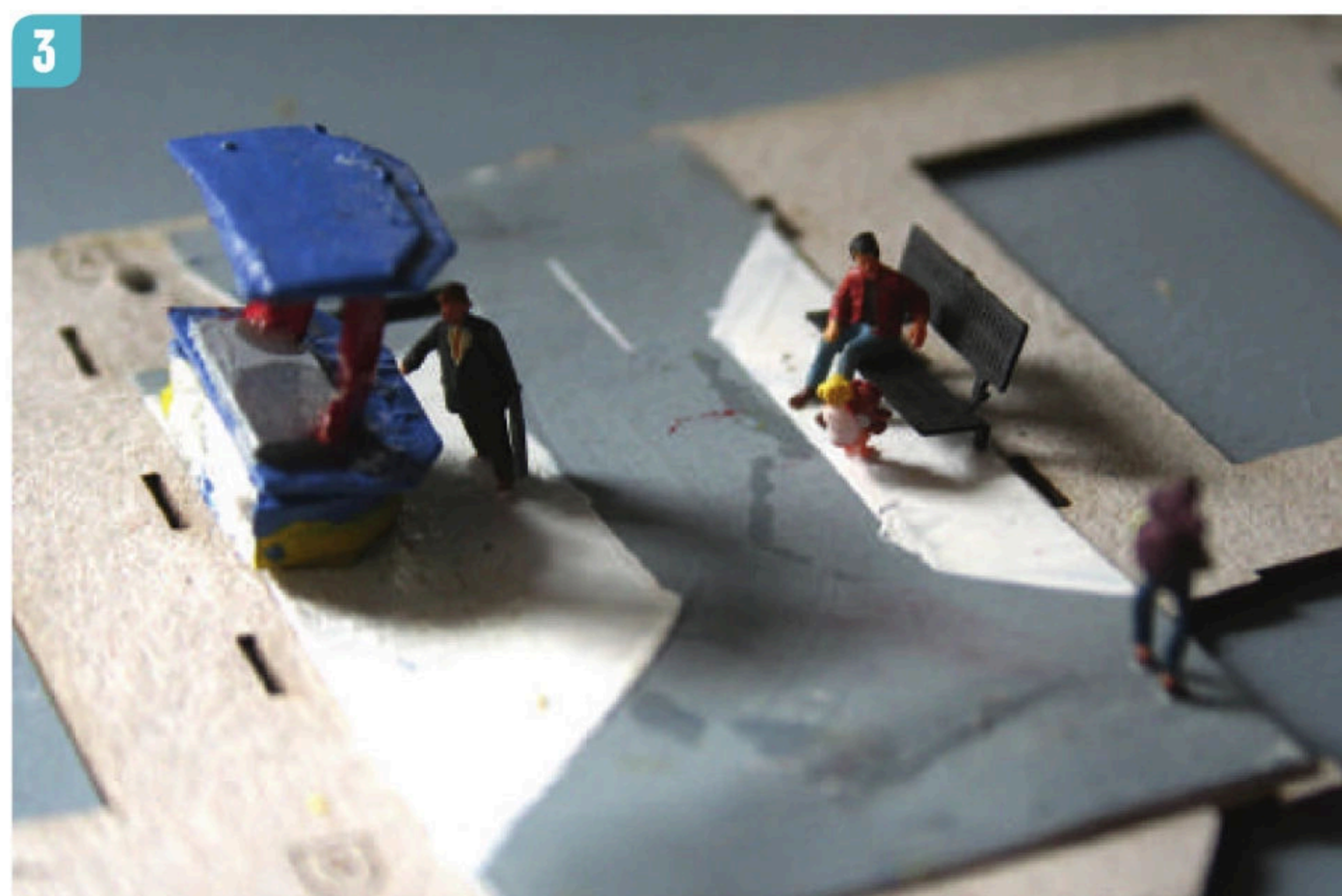
Het stationsgebouw in 1:160.

waardoor later de passing niet goed zou zijn. De interieurs bouwde ik direct in, inclusief de eventueel benodigde techniek zoals verlichting. De bouwkit is op het aanbrengen van led-verlichting voorbereid en de wanden laten geen licht doorschijnen. Om het voor mezelf wat makkelijker te maken, bouwde ik de interieurs op een visitekaartje. Deze schoof ik later zo in de betreffende kamer. Zo had ik met werken alle bewegingsvrijheid, zonder te hoeven manoeuvreren met een pincet in een kamer van 2 x 2 x 2 cm.

Zodra het interieur was ingebouwd maakte ik foto's vanuit verschillende hoeken. Zo werd duidelijk wat bezoekers op een beurs zouden zien. De foto's werden gemaakt met en zonder geplaatste wanden, buitenmuren en aangebrachte details, ook om te zien wat verlichting wel en niet zou uitlichten. Vaak kon ik aspecten nog aanpassen om tot een mooi resultaat te

komen. De kunst van het weglaten is hierbij zeker noodzakelijk. Zo komt in schaal N een tegelvloer al gauw druk over, zodat ik de hal alleen heb voorzien van de kleuren die in werkelijkheid terug te vinden zijn, maar zonder het tegelmotief. Toch lijkt het wel, al zeg ik het zelf.

1. Het skelet bestaat uit stevig, niet licht doorlatend karton. De kleine kamers worden door de buitenmuren afgesloten. **2.** Een goede planning en het op kleur brengen van wanden en plafonds is noodzakelijk. **3.** Het interieur op een visitekaartje. Het loket is van styreen en naar het 1:1-voorbeeld. **4.** Het baanvak kent zowel reizigers- als goederentreinen. (foto Ton Oosterom)





Het markante stationsgebouw uit 1920 staat anno 2019 nog altijd fier naast de sporen in Rijen.



5. De bloembak in 1:1 is verdwenen, evenals de reclameposter van Coca-Cola. Hiervan is nog vaag de contour op de muur tussen de twee wachtruimtes te zien. **6.** Het 1:1-voorbeeld. Helaas inclusief ProRail-hekwerken, die kunnen we in 1:160 gelukkig weglaten. **7.** Het station is opgeleverd, rechts de bewaakte oversteek naar het perron.

EXTERIEUR

De contouren van het gebouw moeten de beursbezoeker direct het idee geven: 'Hé, dat station ken ik.' Dat betekende dat naast de kenmerkende basisvorm er enkele details moesten worden toegevoegd. Dat belooft een flink gepriegel te worden. Al bij al heeft de bouw van dit stationsgebouw me zo'n honderd uur gekost, het veldwerk en de eerste versie niet meegerekend. Door Markenburg is het gebouw van een lichte weathering voorzien, zelf heb ik het daklood uit aluminiumfolie gemoduleerd en de schoorstenen uit de rommeldoos geplaatst. Het bouw pakket (schaal N € 76,50, H0 € 88) is inmiddels uitgegroeid tot een vast Markenburg-item in het thema 'Venneweg'. De duidelijke handleiding en de vele tips zijn goed beschreven, waardoor het pakket voor een wat gevorderde modelbouwer goed is te doen.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

1868



De voor- en achterzijde van de penning eerste spoorlijn in Zeeland in 1868.

Na de eerste Nederlandse spoorwegpenning uit 1839, dateert de volgende penning in mijn verzameling van 29 jaar later. Dat was in 1868 en deze penning herdacht de opening van de eerste spoorlijn in Zeeland. Er is in 1861 een penning geslagen ter gelegenheid van de oprichting van de Maatschappij tot Exploitatie van Staats Spoorwegen, maar die ontbreekt helaas nog in mijn collectie.

De in 1801 in het Zeeuwse Axel geboren Dirk Dronkers was een man die al vroeg voor Zeeland grote plannen ontwikkelde. Al op zijn 23e was hij opzichter bij Rijkswaterstaat. Hij nam daar ontslag om als zelfstandig aannemer van grond- en dijkwerken te beginnen en zorgde er voor dat een aantal polders in Zeeland werden ingedijkt. In 1839 stelde hij koning Willem I voor het Sloe en de Oosterschelde in te dammen.

SPOORLIJN IN ZEELAND

Ook de ontwikkeling van de spoorwegen had zijn grote interesse en hij was de eerste die met een plan kwam voor een spoorlijn in Zeeland. Dit resulteerde in 1846 in een concessie voor een spoorlijn van Vlissingen via Middelburg en Venlo naar Maastricht. Maar pas in 1868 kreeg Zeeland de zo door Dronkers gewenste aansluiting op het spoor. Toen werd namelijk het traject Bergen op Zoom - Goes geopend, nadat eerst in 1863 van staatswege de spoorlijn Roosendaal - Bergen op Zoom was aangelegd. Ook werd voor de aanleg van deze lijn het Sloe - tot de afdamming in 1871 open vaarwater tussen Walcheren en Zuid-Beveland - ingedamd, zoals in 1839 voorgesteld door Dronkers.

De komst van het spoor naar Zeeland werd door de Zeeuwen groots gevierd. Al in 1846, toen de eerste plannen voor een Zeeuwse spoorlijn werden goedgekeurd, was het groot feest in verschillende Zeeuwse steden. Toen de spoorlijn er eindelijk lag,

werd dat feest nog eens dunnetjes over gedaan. Dirk Dronkers werd door koning Willem III benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. En natuurlijk diende dit heuglijke feit ook gevierd te worden met het uitgeven van een penning.

ZEEUWSCHEN SPOORWEG

De penning die voor dit festijn geslagen werd, toont aan de voorzijde het portret en profiel van Dirk Dronkers, voorzien van het opschrift 'Dirk Dronkers, de eerste ontwerper van den Zeeuwschen spoorweg'. Onder het portret van Dronkers is klein de naam van de muntmeester te lezen: J. Elion f(ecit). Op de achterzijde de tekst 'Aangeboden door Zeeuwen bij de opening van den eersten spoorweg in Zeeland, julij 1868' en het opschrift 'De tijdgenoot huldigt zijne verdiensten'. De penning is geslagen in brons.

De lijn naar Vlissingen vanuit Goes werd pas vier jaar later, in etappes, afgerond zodat in 1873 Dirk Dronkers het Zeeuwse gedeelte van zijn geplande spoorlijn in vervulling zag gaan. Hij overleed in 1881 op 80-jarige leeftijd in Middelburg en ligt begraven in Oost-Souburg. Als gevolg van al zijn inspanningen voor Zeeland, ontving hij in 2017 postuum de titel 'Grootste Middelburger aller tijden'.

Met deze penning is het verhaal van Dirk Dronkers niet af. Ook met de volgende penning in deze serie heeft hij namelijk te maken, dus dit artikel kunnen we met een welgemeend 'wordt vervolgd' afsluiten.

EXTRA ONLINE

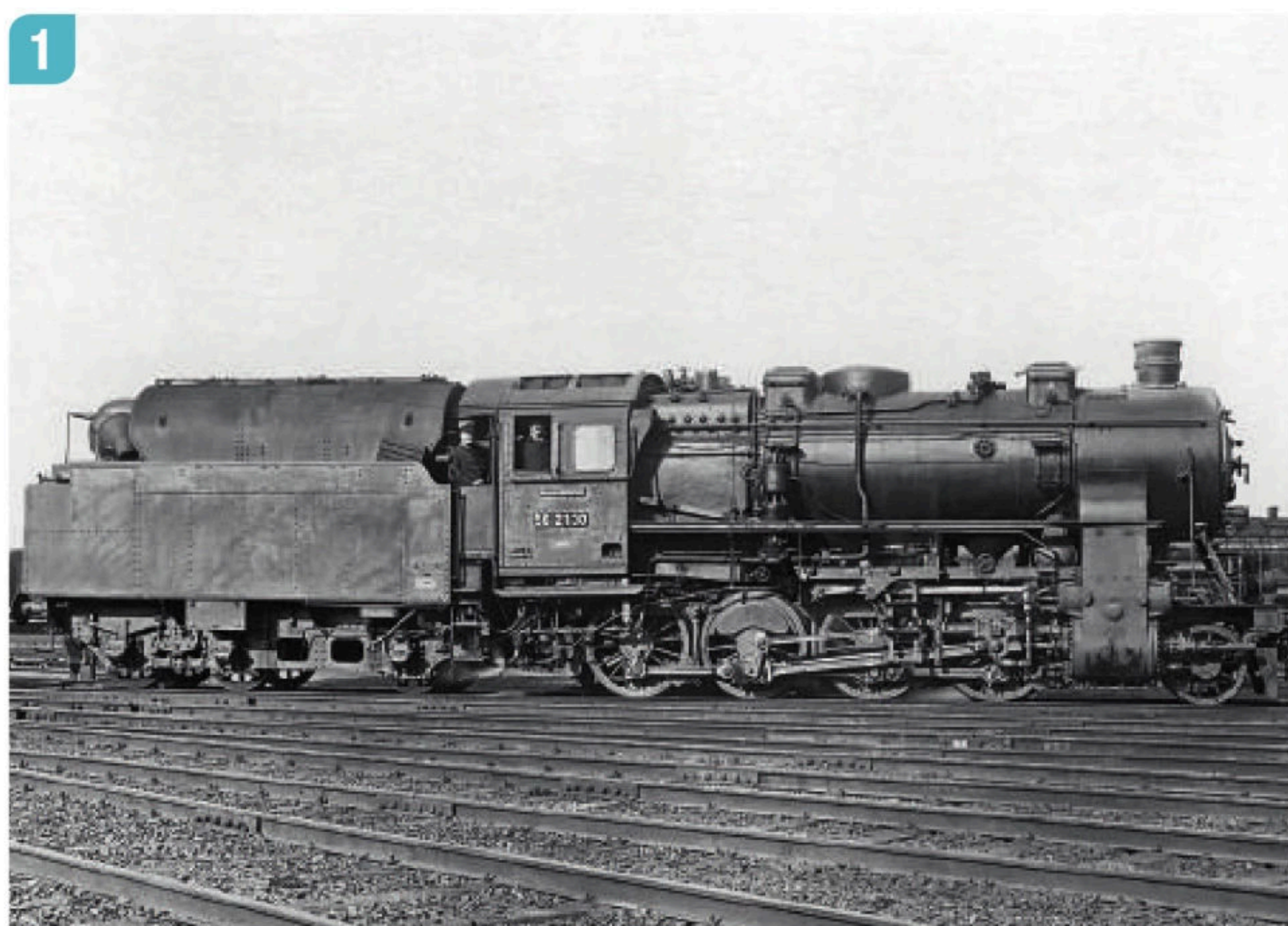
Eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgaven op www.railhobby.nl

Gratis voor online en online+print abonnees!

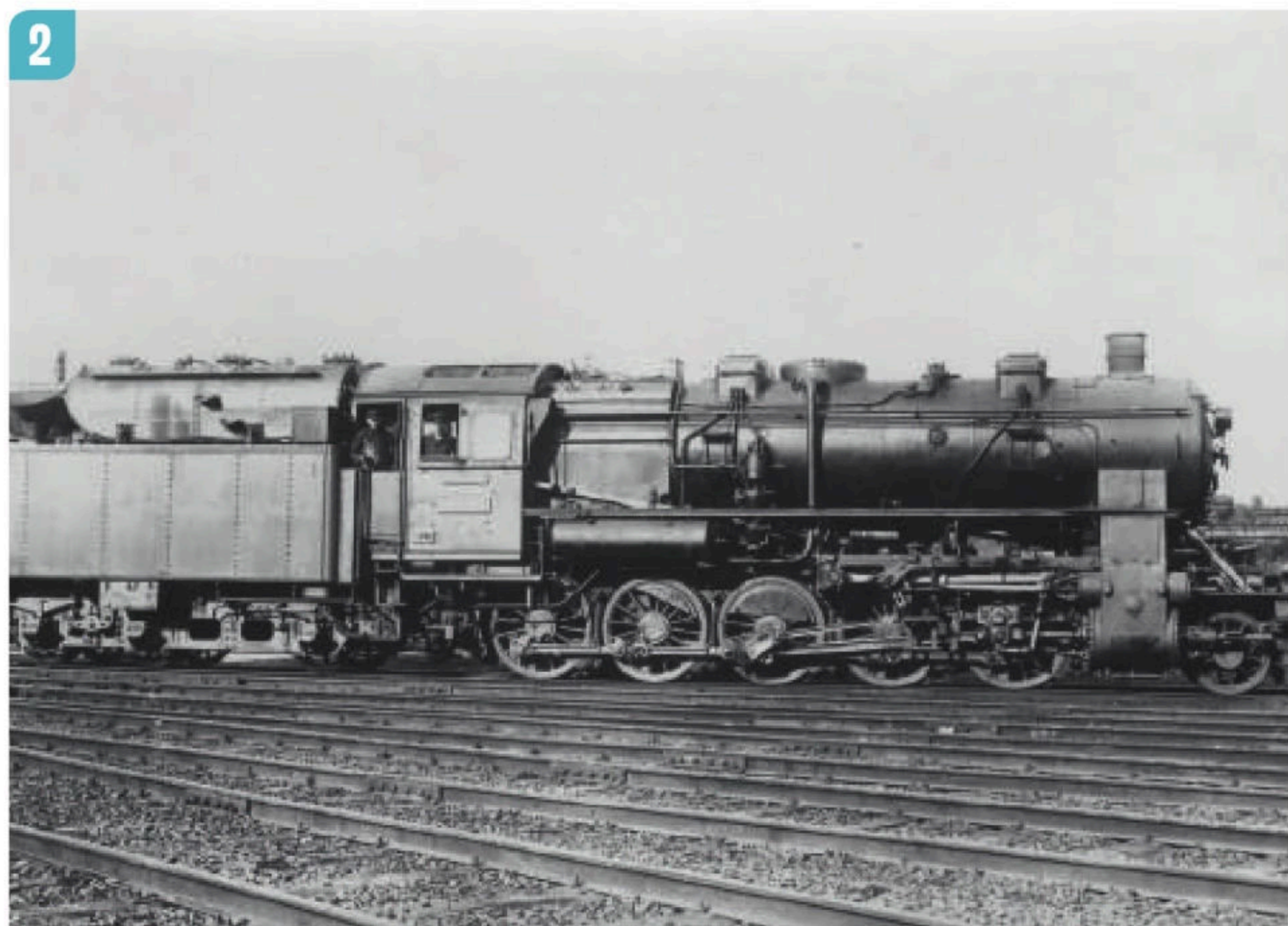
POEDERKOOLLOCS IN NEDERLAND NIET,
IN DUITSLAND WEL REDELIJK SUCCESVOL

Love me tender, deel 3

Foto's van de bouw van locomotieven zijn er legio. Niets indrukwekkender dan om te zien hoe wielen, frame, ketel en appendages tot een fraai geheel worden gesmeed. De oplevering van tenders daarentegen is veel minder vaak vastgelegd. Eric Salleveld deed dat wel, bij de nieuwe tenderbak van de 01 1075 van de Stoom Stichting Nederland. Zie de foto's in deze aflevering.



De bak bleek bij een inspectie dusdanig verrot dat nieuwbouw noodzakelijk was. Terwijl de loc in 1991 in de stoomwerkplaats Meiningen een grote revisie onderging, werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om een nieuwe tender te bouwen. Alleen de onderstellen waren nog bruikbaar. 'Het was', blikt Eric Salleveld terug, 'bijzonder om dit eens te zien. Je kon nu zien hoe zo'n tender is opgebouwd. Om de halve meter zag je de klotsschotten zitten. Die zorgen ervoor dat het water, als de loc remt of snel optrekt, niet te veel gaat golven. Want dat geeft tegenwerkende krachten bij het rijden. Op zich gaat het om een simpele constructie. Dwars geplaatste schotten, een schuin oplopende ruimte voor de kolen- en waterreservoirs. Ik had geluk dat ik op het juiste moment in Meiningen op bezoek was. Als dat wat later geweest dan waren de zijwanden waarschijnlijk al aangebracht.'



POEDERKOOLTENDER

De relatieve eenvoud van de vijfassige tender van het type 01 1075 staat in schril contrast met bijvoorbeeld poederkooltenders. Dat geldt niet alleen voor het karakteristieke uiterlijk maar ook voor het inwendige. Met poederkool gestookte locomotieven hebben voor en na de oorlog enige naam gemaakt en werden onder meer in Brazilië en Duitsland gebruikt. Met NS-loc 3790 werd er vanaf zomer 1923 gedurende tweeëneenhalf jaar met een poederkoolinstallatie geëxperimenteerd. Voor het poeder was in 1922 op het terrein van depot Amsterdam Weesperpoort een maalderij gebouwd waar kolen werden vermalen. De tender was voorzien van een aan ventilatoren verbonden turbine, deze moesten voor een continue aanvoer van verbrandings- en transportlucht zorgen. Poederkool, zo luidde de heersende opvatting, zou de exploitatiekosten van een stoomloc omlaag brengen. Onder meer door een maximale verbranding van het poeder waardoor er weinig tot geen rookgassen vrijkwamen. Verder ontstonden er geen slakken en was er geen rooster nodig. In theorie zou ook minder water worden verbruikt. Twee bij Werkspoor in aanbouw zijnde locs werden aangepast om met poederkool te worden gestookt en werden ook de tenderinstallaties aangeschaft.

1. DRG-loc 56 2130 kreeg in 1930 een poederkooltender. (foto's 1 & 2 Hubert, collectie Sevrien Ferrée) **2.** DRG-loc 58 1353 is een van de zes G 12'en die een poederkoolinstallatie had.



De in 1914 door Nohab gebouwde Zweedse F 1200 wacht op het vertreksein in station Gävle, 9 september 2006. (foto Sevrien Ferrée)

Alleen de 3790 heeft aan het experiment deelgenomen; de 3789 heeft nooit als zodanig dienstgedaan. Een succes werd het niet: de verbranding werkte niet optimaal. Bij proefritten zaten de ramen van de rijtuigen dik onder de uitstoot van de loc en er moesten uiteindelijk veel meer kolen worden verstoekt dan was berekend. In januari 1926 is de 3780 in CW Tilburg tot een normale 3700 teruggebracht.

TWEE STOKERS

In het naoorlogse Oost-Duitsland werd wel geïnvesteerd in poederkoolmachines. Met de insteek te bezuinigen op energie, op kolen. Poederkoollocs konden worden gestookt met bruinkool. Een grondstof - van slechte kwaliteit - die in grote hoeveelheden in de bodem van de DDR zat. Een bijkomend voordeel was dat het zware werk van de stokers op zware goederentreinlocs kon worden verlicht. Op bepaalde trajecten werden op goederenlocs van de serie 44 twee stokers ingezet, zoveel kolen moesten in de vuurkist worden geschept. De Reichsbahn greep bij de bouw van poederkoollocs terug op de ervaringen die de DRG sinds 1930 met poederkoolversies van de series 56.20 (vier exemplaren) en 58.10 (zes stuks) had opgedaan. Een aantal van deze machines hadden speciale tenders die door AEG respectievelijk Stug waren ontwikkeld.

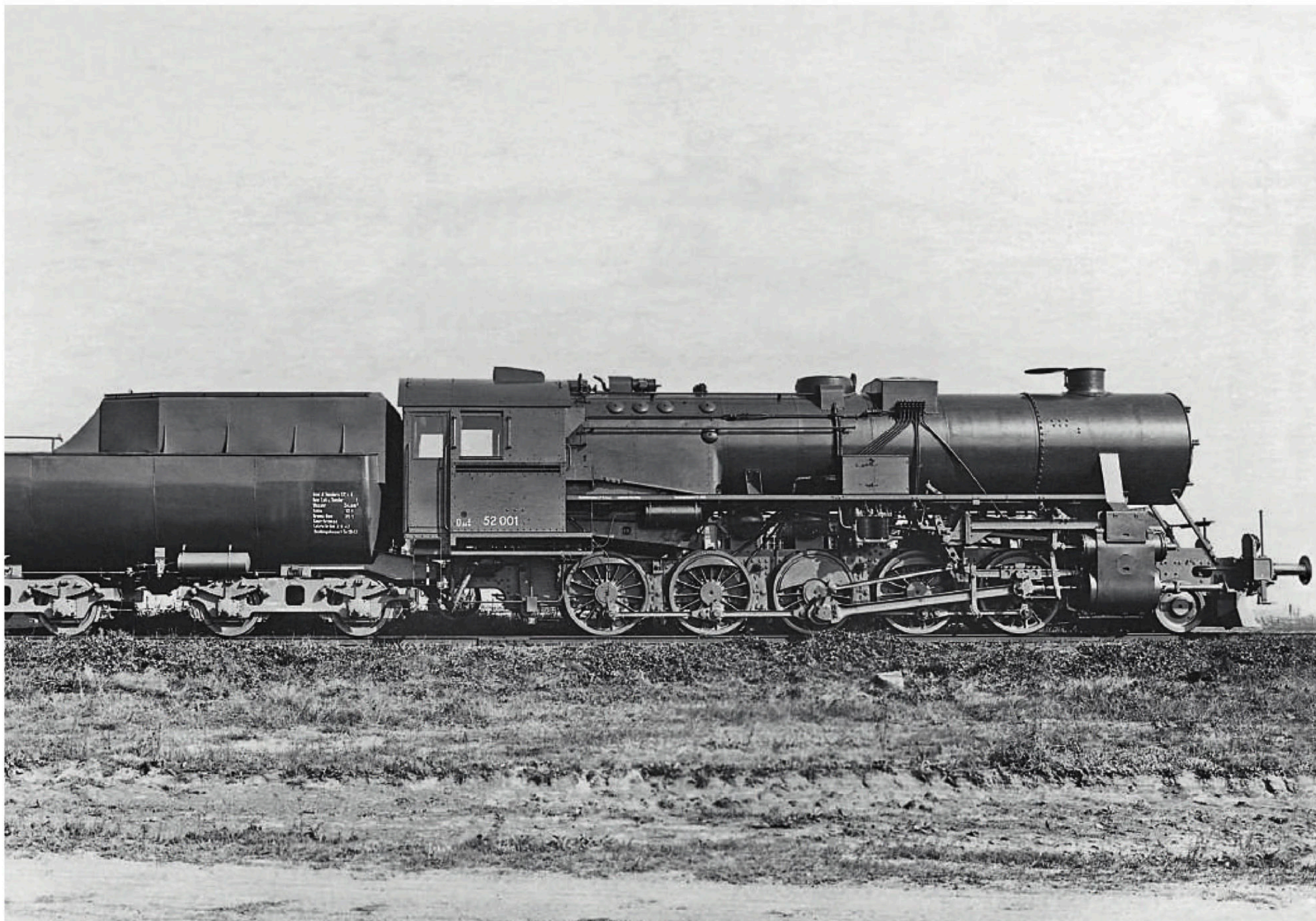
SYSTEEM WENDLER

Tussen 1951 en 1957 liet de DR een aantal locs van de series 44, 52 en 58 verbouwen en paste daarbij het systeem Wendler toe, genoemd naar Hans Wendler, die de installaties van AEG en Stug had geoptimaliseerd. De 44'ers werden in de revisie-

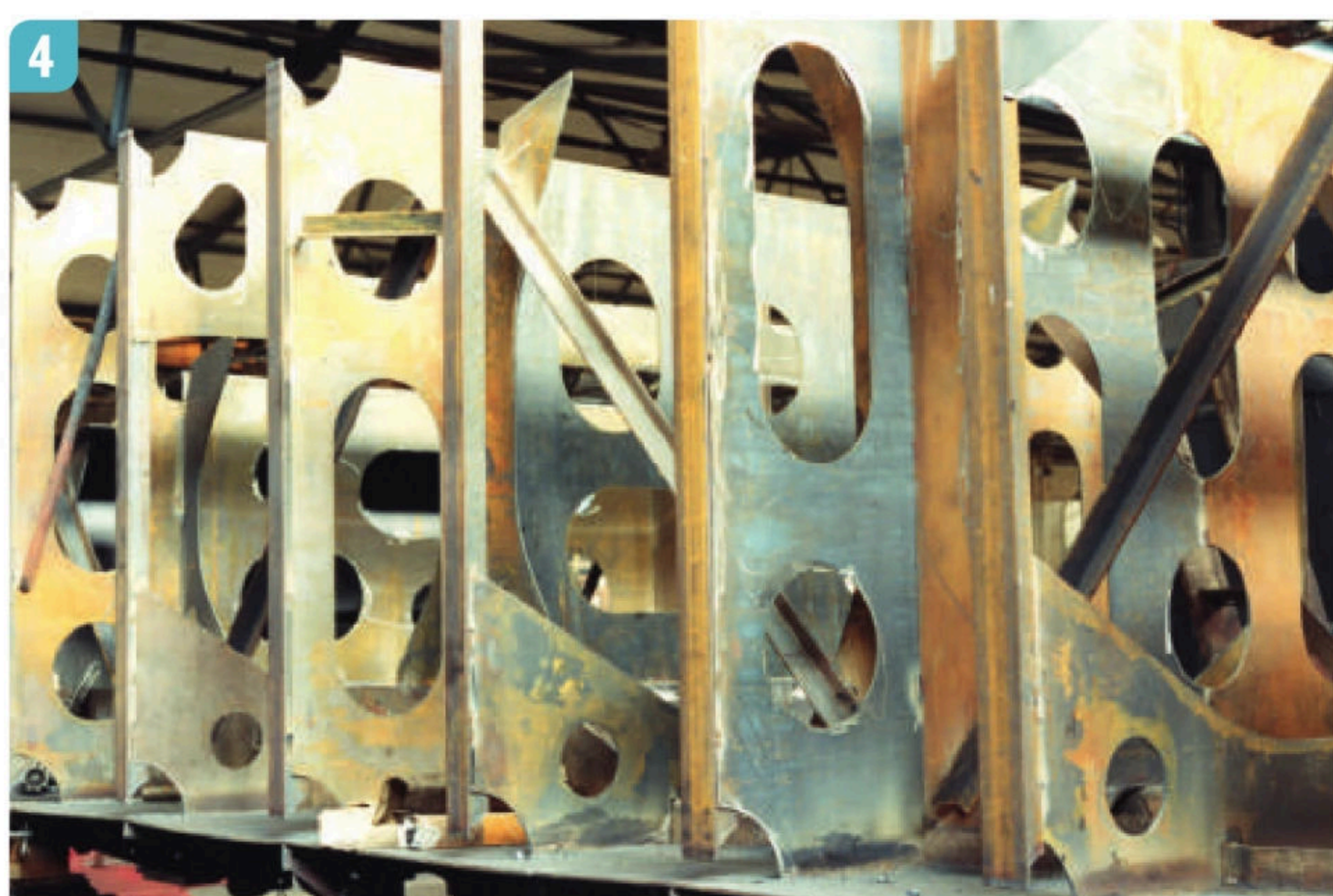
werkplaats Meiningen omgebouwd. In totaal 22 locs werden aangepast en daarna als serie 44.90 in dienst genomen. Ze waren gestationeerd in Halle G en Arnstadt. Hier stonden ook de vulinstallaties van de 'Kohlenstaub'-machines. Als de locs buiten hun reguliere werkterrein kwamen konden ze met poederkoolsilowagens worden bevoorrad. In december 1974 werd in Arnstadt de laatste 44.90 bij de DR buiten dienst gesteld. Een poederkooltender woog met complete voorraden aan water en poederkool 57,5 ton. Een gewone tender 68,8 ton terwijl een olietender van een 44'er die in 1959 het eerste levenslicht op 76,3 ton kwam. Omdat er kostbare kolenmaalinstallaties nodig waren, bleef het aantal poederkoollocs beperkt. Oliegestookte locs vormden een beter initiatief. In RAW Stendal werden in twee series 25 exemplaren van de serie 52 tot poederkoollocs verbouwd. Ze kregen de serie aanduiding 52.90. Bw Senftenberg was een van de depots van waaruit deze locs diensdeden. Een machine, de 52 9900-3, is bewaard gebleven. De poederkoolgestookte G12-machines deden tot 1968 dienst. Met hun hoge 34 m³-tenders zagen ze er wat potsierlijk uit.

CORRIDORTENDER

Een vernuftige constructie is de Britse corridortender. Deze had een looppad aan de rechterkant van de tender waardoor personeel van de loc tijdens een lange rit kon worden afgelost door een koppel dat in een verblijfsruimte in het rijtuig achter de tender verbleef. Zo kon kostbare tijd worden gewonnen en was een tussenstop niet nodig. Deze locs werden onder meer ingezet op de East Coast Main Line tussen de stations London



DR 52 001, met een vierassige Wannentender. (foto Carl Bellingrodt, collectie Sevrien Ferrée)



Kings Cross en Edinburgh Waverley. Halverwege de acht uur durende non-stoprit werd het personeel op de voetplaat afgelost. De corridortender was een idee van de Britse constructeur Sir Nigel Gresley. De LNER-series A3 en W1 waren hiermee gekoppeld en later ook een paar stroomlijnmachines Class A4. Het bedrijf beschikte over 22 corridortenders. De primeur hadden echter de Pruisische spoorwegen die een sneltreinloc van de serie S 9 van een corridortender hadden voorzien. Ook in de Verenigde Staten zagen we deze constructie terug, zij het op kleine schaal. Om ook geen tijd te verliezen met water nemen werden op bepaalde plekken lange waterbassins tussen de rails aangelegd. Met een omgekeerde periscoop die naar beneden werd gedrukt kon zo tijdens het rijden water worden ingenomen. Ook enkele Franse locs hadden zo'n installatie.

KUIPTENDERS

Tot de bekendste type tenders behoort de kuiltender. Of, zoals de oosterburen het zeggen, Wannentender. De constructief eenvoudige tender is voor de oorlogslocs van de series 42 en 52 in groten getale gebouwd. De tenders hadden als voordeel dat ze twee (simpele) draaistellen hadden waardoor ze ook met een flinke snelheid achteruit konden rijden. Daarvan werd na de oorlog gebruik gemaakt door 38'ers van zo'n tender met een trek/duwinstallatie uit te rusten. De kuiltenders hadden een zelfdragende constructie zodat er geen frame nodig was, hetgeen materieel (staal) bespaarde. Het nadeel is, en dat geldt ook voor de in deel 2 van deze serie besproken Vanderbilt-tenders, dat ze niet het gehele profiel van vrije ruimte vullen. Door de halfronde vorm kan niet de maximaal toegestane



ruimte worden benut voor het meenemen van water. De 42'ers en vooral de 52'ers werden na de oorlog in geheel Europa aangetroffen waardoor de kuiltender algemeen bekend raakte.

AUSTERITY-TENDERS

In de Bundesbahn-tijd werden laatstgenoemde locs relatief snel buiten dienst gesteld. Omdat veel tenders nog goed waren en die van een aantal 38'ers en 50'ers niet meer, werden deze machines met Wannentenders gekoppeld. Het beeld van deze machines veranderde daardoor behoorlijk, met name de voormalige Pruisische P8'en kregen een heel ander silhouet. Door de grote kuiltender werden de locs langer. Een soortgelijke ontwikkeling zag je in Nederland bij de sneltreinlocs serie 3700. Die hadden eveneens tenders die tot de draad versleten waren. Omdat de NS redelijk snel een aantal ex-Britse War Department-locs series 4300 en 5000 voor hun inzet bedankte, bleven de nog jonge Austerity-tenders over. 62 stuks werden met locs serie 3700 gekoppeld waarbij enkele wijzigingen aan de tenders moesten worden doorgevoerd. De tenders kregen een eigen nummer: T4800. Minder bekend is dat ook 3900'Austerity-tenders zouden krijgen maar uiteindelijk heeft maar een van deze sneltreinlocs hiermee gereden.

TREK/DUWLOCS

Bij de Bundesbahn kregen 41 locs van de serie 38.10-40 vanaf 1954 niet alleen een kuiltender maar ook een trek/duwinstallatie. Dat betekende een geheel gesloten machinistenhuis, een gewijzigde koppeling tussen tender en loc, een extra zandstrooi-
pijp naar de tweede as van de tender en een communicatiekanaal tussen de stoker op de voetplaat en de machinist in het stuurstandrijtuig. Vaak waren dat Silberling-rijtuigen. Het trek/duwbedrijf eindigde in april 1965. Door de inzet van kuiltenders konden de 38'ers met 80 km/h achteruitrijden; met een normale tender was dat 50 km/h. Deze combinaties waren

3. De nieuwe tender van de 01 1075 van de SSN tijdens de bouw in Meiningen, 16 november 1991. (foto's 3 & 4 Eric Salleveld) **4.** De zogeheten klotsschotten van de SSN 01 1075-tender. **5.** DR 44 9612-1 tijdens een afscheidsrit in 1974 in station Oberhof. (foto Gerd Hofmeister, collectie Sevrien Ferrée) **6.** Ex-LNER A4 Class 60007 is exponent van een serie die een corridortender had. (foto Dick van Beek) **7.** Trek-duwtrein bij Hamburg. De 38 3791 duwt een Silberling-trein naar Lüneburg, juli 1963. (foto's 7 & 8 Bob Krone, collectie Sevrien Ferrée) **8.** Loc 38 3791 met twee (niet zichtbare) rode sluitseinen duwt een uit Silberlingen bestaande trein.

vooral rond Hamburg te zien. Later reden ook andere series als trek/duwtrein. Zo kregen zestien nieuwe 23'ers een 'Wendezug'-installatie en ook tenderlocs serie 65 werden er van voorzien om de snelle forensentreinen in het Ruhrgebied te rijden.

ZWEEDSE KUIPTENDERS

Kuiltenders werden ook buiten Duitsland toegepast. De elegante viercilindersneltreinlocs van de Zweedse serie F hadden tenders die er enigszins op leken. In 1937 werden de tien door Nohab gebouwde 2'C1'-machines - overbodig geworden door de instroom van elektrische locs - aan de Deense DSB verkocht. Daar kregen ze de nummers E 964-974. De Deense fabrikant Frichs bouwde later nog eens 25 exemplaren van de serie E. De SJ stelde in 1947 ook de serie E 10 in dienst die eveneens een soort kuiltender had.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!



DE COMPLETE HOBBYU-WEBSHOP!

Hobbyou.nl 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!

NIEUW



Tip! Koop twee bestelwagens en bouw ze om tot een vrachtwagen met aanhanger.

Exclusieve Railhobby DAF

Deze van Gend & Loos Artitec DAF wordt geleverd in schaal H0. Het model is voorzien van diverse opdrukken zoals de bekende oranje band op de huif en het logo op de voor- en beide zijkanten van de laadbak. De bestelwagen verschijnt in beperkte oplage en is voorzien van een genummerd certificaat. **Bestel op Hobbyou.nl/daf**

1 DAF kost € 34,99, 2 DAF's € 64,99

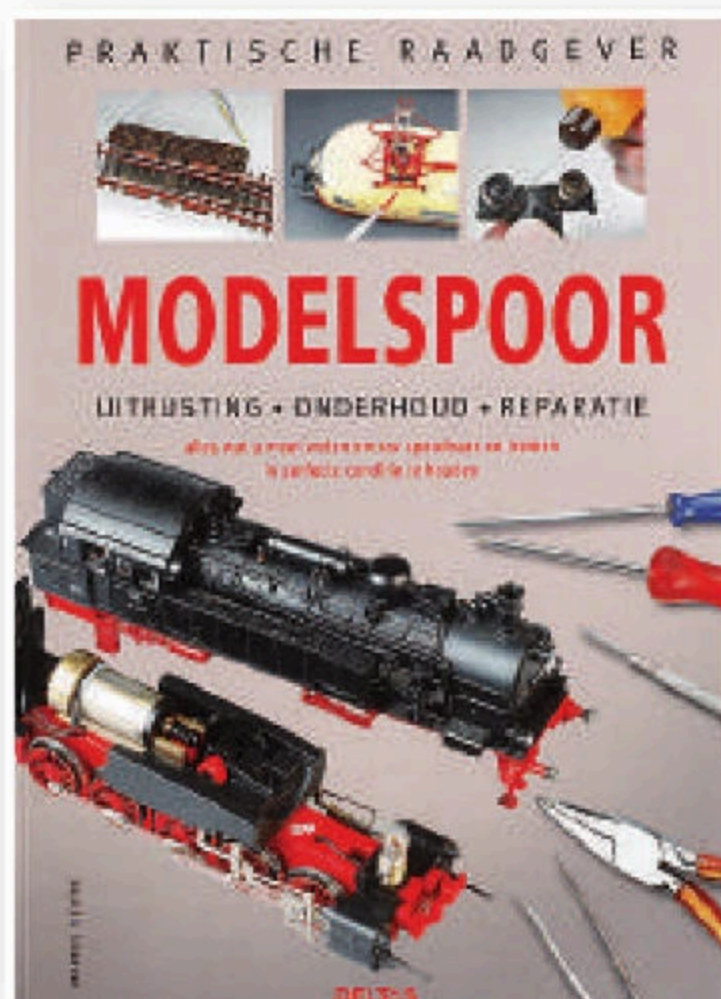
Aanbieding!

Railhobby verzamelbanden

Deze verzamelbanden zijn ideaal om complete jaargangen in te bewaren.

Koop nu 3 verzamelbanden voor € 39,95 (normaal € 51,00).

Hobbyou.nl/3x-railhobby-verzamelband



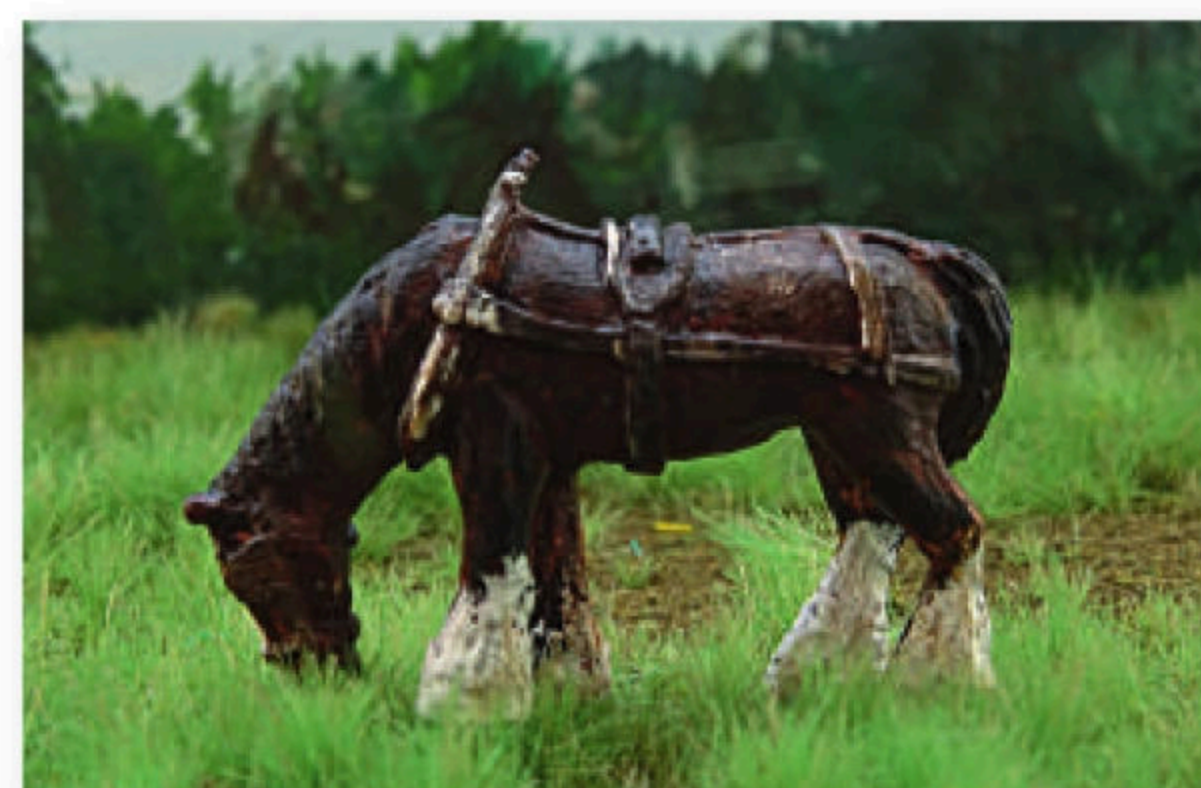
Aanbieding!

Praktische raadgever

Wachten wissels en signalen al lang op een reparatie? Of wilt u de motor van uw Märklin-locomotief ombouwen, maar weet u niet precies hoe dat moet? Geen probleem, want in dit handige boek legt modelspoorkenner Markus Tiedtke u alles haarfijn uit. **Van € 29,65 voor € 24,95, Hobbyou.nl/praktische-raadgever**

H0 Shire horse 'Old George'

Het Shire paard is een paardenras wat oorspronkelijk uit Engeland komt. Deze grote paarden hebben meestal de kleuren bruin of zwart met als ideale aftekening vier witte sokken op de benen en een witte bles. Het is een paardenras met een enorme spierkracht waardoor ze werden gebruikt voor het trekken van ploegen en karren. **Prijs: € 12,95, Hobbyou.nl/h0-shire-horse-old-george**



Kijk voor meer aanbiedingen op Hobbyou.nl/modelspoor

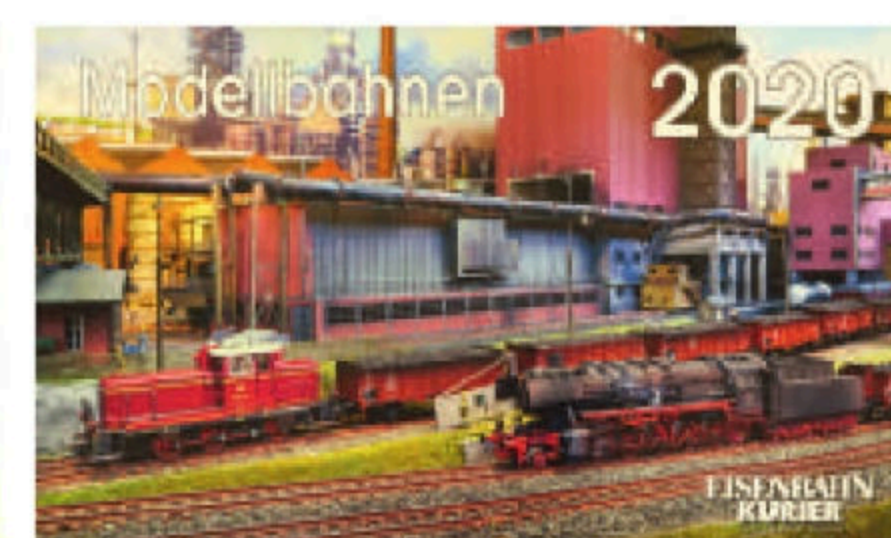
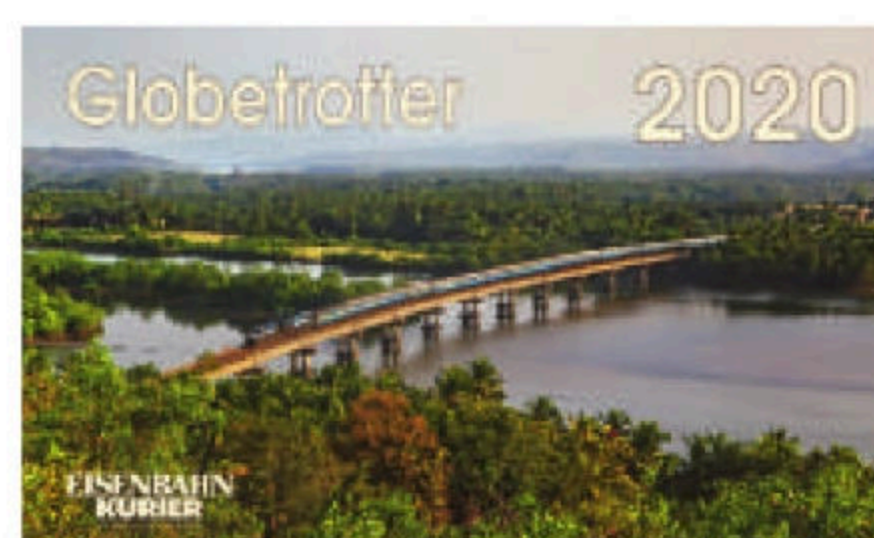
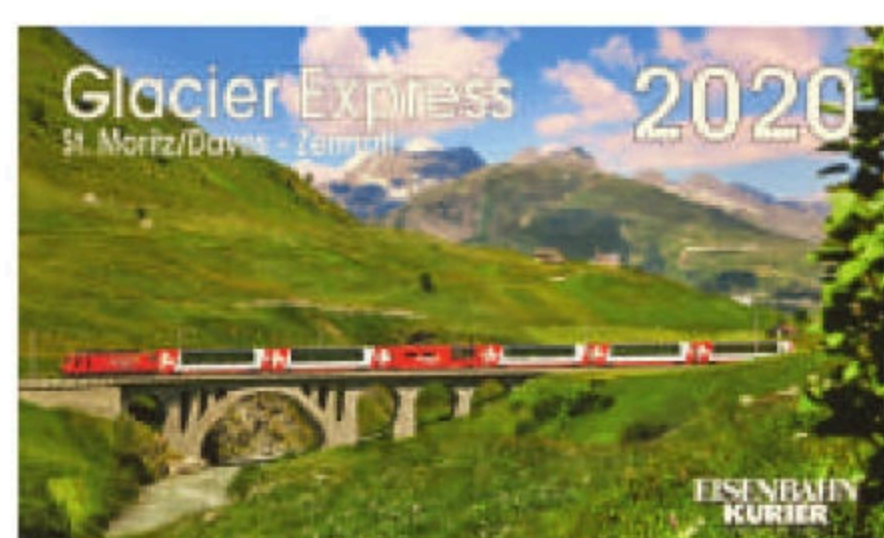


VAN HUIS TOT HUIS PER SPOOR, VEILIG, VLUG, VOORDELIG

Het vervoer van autolaadkisten ontwikkeld door NS en DAF en uitgevoerd door NS en ATO / Van Gend & Loos

Door Erikjan Sachse, Hans Nahon en René Nabbe, uitg. Uquilair, formaat 24 x 30,5 cm, 272 blz., veel afb., gebonden, ISBN 978-90-83003-30-6, € 44,95.

Wie anno 2019 over straat loopt, kijkt nauwelijks nog op van allerlei bakken, silo's en containers die schijnbaar achtereenvolgens worden opgepakt dan wel afgezet. Weinigen weten dat één van de allereerste systemen in de jaren '30 van de vorige eeuw bij DAF in Eindhoven is ontwikkeld. Zeker zo bijzonder is dat juist dat systeem bedacht was om samen te werken met het goederenvervoer per spoor. In het boek Van huis tot huis per spoor hebben de auteurs zich alle moeite getroost om alle drie de facetten van een van de eerste vormen van gecombineerd vervoer uitgebreid voor het voetlicht te brengen. Om een goed inzicht in de materie te krijgen is ook een deel van de voorgeschiedenis beschreven. Zonder te verzanden in een gortdroge opsomming van feiten en cijfers wordt uitgebreid ingegaan op de ontwikkeling van de afzetbak - door DAF laadkist genoemd - en vele afgeleiden hiervan. Ook de geschiedenis van de speciaal voor dit doel ontwikkelde oplegger met het slimme laad- en lossysteem komt uitgebreid aan bod. DAF bouwde in die tijd zelf nog geen vrachtwagens zodat aan de trekkers ook



apart aandacht is besteed. En als laatste de speciaal voor dit doel aanvankelijk verbouwde en later nieuw gebouwde spoorwagens. Het systeem heeft ook buiten de landsgrenzen veel aftrek gevonden. De daaruit voortkomende specifieke ontwikkelingen komen in dit boek uitgebreid aan bod. De glorie-dagen van de laadkist lagen in de jaren '40, '50 en '60 en dat is de reden dat het fotowerk in zwart/wit is uitgevoerd. Naast veel foto's en tabellen bevat het boek ook veel maatschetsen van wagens, wagons en laadkisten in allerlei verschijningsvormen. Een aanrader!-RM

KALENDERS 2020

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, bestelnr. EK en prijs: zie tekst.

Zoals elk jaar brengt Eisenbahn Kurier (EK) fraaie spoorgerelateerde kalenders uit. Zes ervan hebben we geselecteerd. Ook voor 2020 zijn alle kalenders uitgevoerd in kunstdrukpapier met ringband. De prijzen zijn gelijk aan de kalenders 2019.

Damplokomotieven (bestelnr. 58134, ISBN 978-3-8446-5834-7, € 11,80) is weer de enige kalender met zwart-wit foto's. Voor het samenstellen van de kalender kan EK putten uit het omvangrijke archief van Carl Bellingrodt. Drie opnames zijn gemaakt in de jaren '30, de overige na WO II.

In de kalender **Deutschlandreise** (bestelnr. 5835, ISBN 978-3-8446-5835-4, € 11,80) vinden we tussen foto's van het hedendaagse Duitsland ook drie opnames met stoom en enkele met museumlocs.

Aan de kalender **Alpenbahnen** (bestelnr. 5836, ISBN 978-3-8446-5836-1, € 16,80) hebben meerdere fotografen uit diverse Alpenlanden (Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk, Italië en Zuid-Duitsland) meegewerkt. Elke maand heeft u een prachtige plaat aan de muur.

Dit jaar bespreken we voor het eerst de kalender **Glacier Express** (bestelnr. 5837, ISBN 978-3-8446-5837-8, € 12,80). Het gehele tracé van St. Moritz tot Zermatt van de langzaamste sneltrein ter wereld biedt veel mooie fotostandpunten hetgeen een fraaie kalender heeft opgeleverd. Voor de maanden maart en augustus is een trein met de bruine RhB-krokodil Ge 6/6 uitgekozen.

De kalender **Globetrotter** (bestelnr. 5842, ISBN 978-3-8446-5842-2, € 16,80) bevat ook voor 2020 enkele spectaculaire foto's. Ze zijn gemaakt in diverse continenten. Sfeervol is de opname bij avondschemering van een speciale stoomtrein over de Beaver Dam Lake bij Fox Lake (Wilconsin). De 1'D1'-stoomloc is eigendom van een museum in Hartford.

De foto's voor de kalender **Modellbahnen** (bestelnr. 5844, ISBN 978-3-8446-5844-6, € 11,80) zijn genomen door diverse fotografen. Acht opnames zijn echter van Jürgen Wisckow. De meeste foto's zijn van H0-banen. In de maand mei kunt u een foto van de N-spoorbaan van de Nederlandse club MCS Maas en Waal bewonderen. Zowel augustus als oktober tonen een smalspoorbaan in spoor 0.-TO

DAF LOSSER, IN ONTWERP SPECIAAL EN GENIAAL

Functionerend in H0

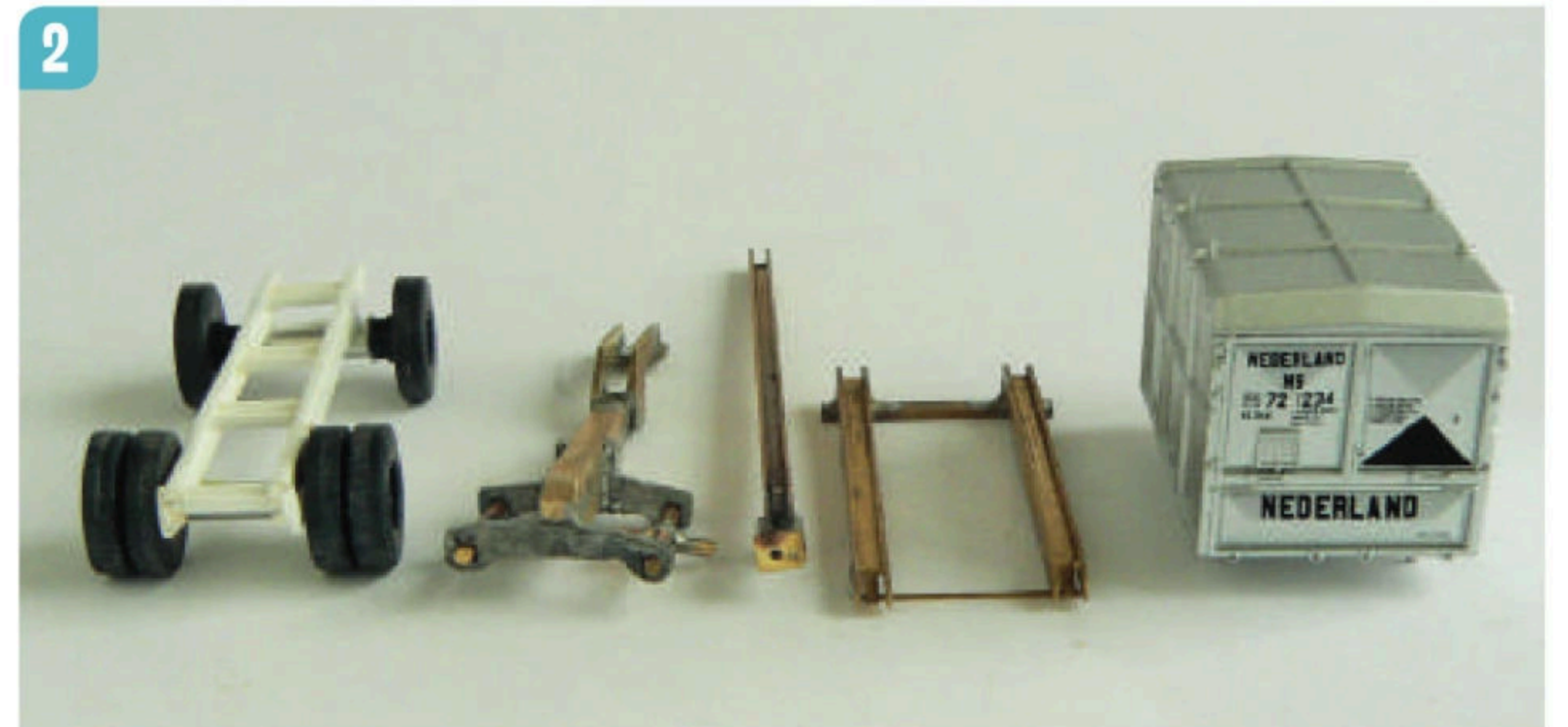
Helemaal nieuw was het idee niet: een laadkist die per trein en boot kon worden vervoerd. De eerste kisten waren vrij zwaar gebouwd, hadden een gering laadvermogen en er was altijd een hijskraan voor de overslag nodig. Met de opkomst van de vrachtwagen ontstond de wens om lading dichterbij de klant op te halen of te bezorgen. DAF ontwikkelde een oplegger die zelfstandig laadkisten kon op- en afladen. Rob Mooij ging aan de slag om dit ook in model te realiseren.

Met het idee om voor de schakel tussen goederenwagon en klant een wegvoertuig te ontwikkelen was het niet verwonderlijk dat de NS bij de gebroeders Van Doorne in Eindhoven langsging. Onder leiding van Huub van Doorne ontwikkelde DAF een oplegger met daarop een systeem dat een nieuw ontworpen lichtgewicht laadkist van spoorwagens kon opnemen, transporteren en weer terugplaatsen: de DAF lossen.

Hiermee konden goederen redelijk beschermd van deur tot deur worden vervoerd. Na twee doorontwikkelde prototypen kwam een systeem beschikbaar dat laadkisten met een laadvermogen tot 5 ton niet alleen van een spoorwagon kon halen maar ook op straat kon afzetten, opnemen en desgewenst kiepen. Let wel dat rond 1936 een laadvermogen van 3 ton voor veel vrachtwagens het maximum was. Ook bijzonder was dat



Het voorbeeld in het DAF-museum.



1. De eerste onderdelen voor de lossers. **2.** De hoofdrolspelers: het DAF-chassis, de DAF lossers en een laadkist. **3.** De schommelassen onder de lossers. **4.** Nog zonder aandrijving, maar dit moet het worden.

veel functies hydraulisch werden aangedreven en de daarvoor benodigde componenten door DAF waren ontwikkeld en gebouwd. Het systeem sloeg aan en is in veel landen in gebruik geweest.

VON HAUS ZU HAUS

Omdat het systeem ook in Duitsland onder de naam von Haus zu Haus uitgebreid werd toegepast, zelfs uitgebreider en langer dan in Nederland, zijn de laadkistenwagens door modelspoorfabrikanten in hun programma opgenomen. Daarbij is de Nederlandse modelspoorfabriek niet vergeten: Artitec kwam enige jaren geleden met een fraaie DAF met lossers en dito laadkisten. De in model verkrijgbare systemen hebben maar een nadeel: ze zijn statisch. In schaal 1:16 had ik al eens een werkende DAF lossers gezien en ik vroeg me af of dit ook in H0 zou kunnen.

Van de DAF lossers zijn veel foto's en tekeningen te vinden. De oudste zijn van de bij autobouwers bekende A.J. van den Boom, een iets nieuwere is bij het NVM-tekeningenarchief te verkrijgen. Bij het bestuderen van de foto's werd snel duidelijk dat er verschillende typen DAF lossers zijn gebouwd. Het boek over de DAF aanhangwagenfabriek maakt hier gewag van, maar helaas zonder in detail te treden. Het in 2019 uitgebrachte boek 'Van huis tot huis per spoor' laat echter geen detail onbesproken. In de tijd dat ik het model bouwde ben ik uitgegaan van de tekening van Van den Boom en heb het Artitec-model op z'n mogelijkheden bekeken. Dat is dusdanig fijn uitgevoerd dat de gewenste aanpassingen zouden leiden tot algehele nieuwbouw zodat ik daar uiteindelijk voor heb gekozen.

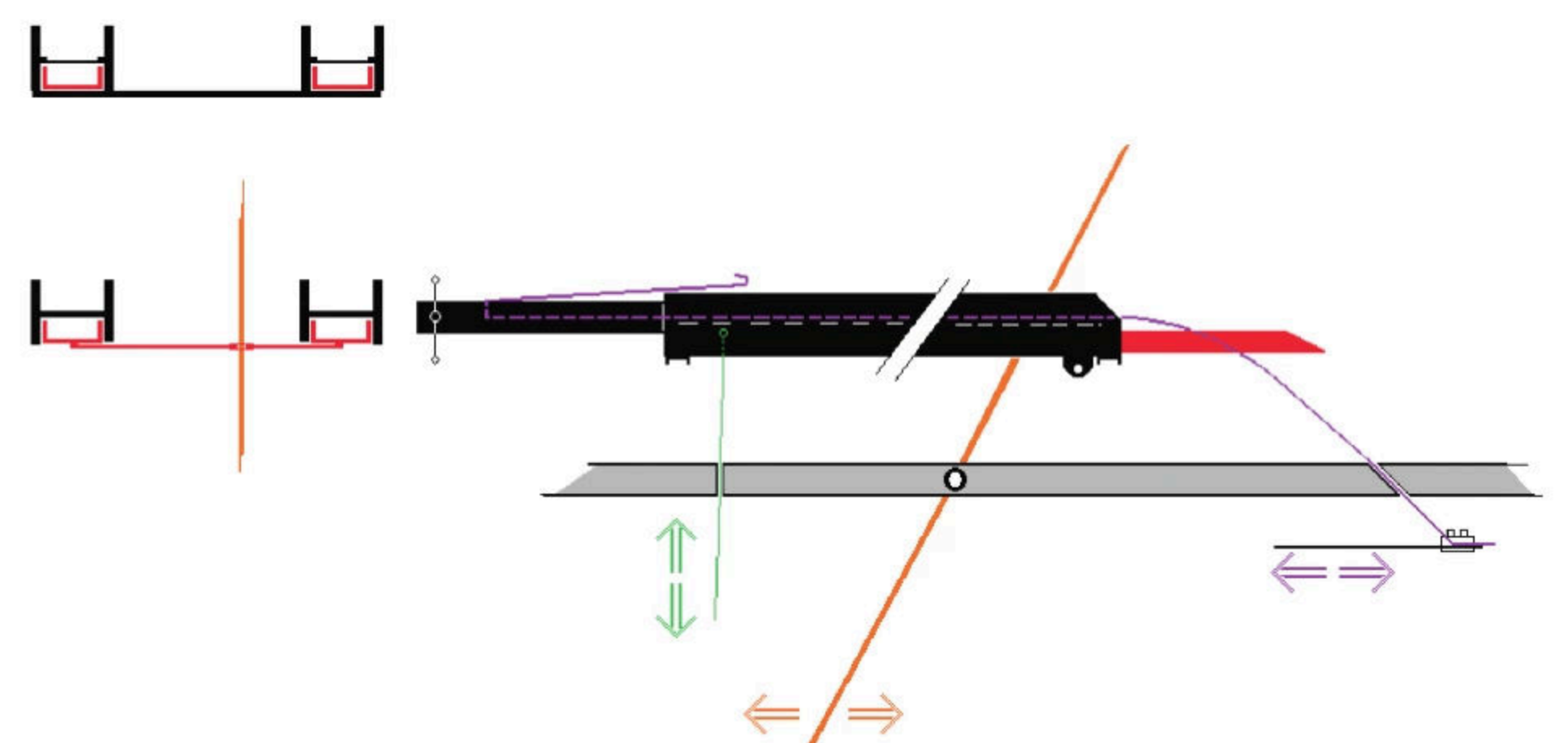
SERVO

Al filosoferend stelde ik het wensenpakket samen: de model-DAF lossers zou moeten kunnen kiepen, de goten moeten uitgeschoven en de laadkist geladen en gelost. Als dit zou werken

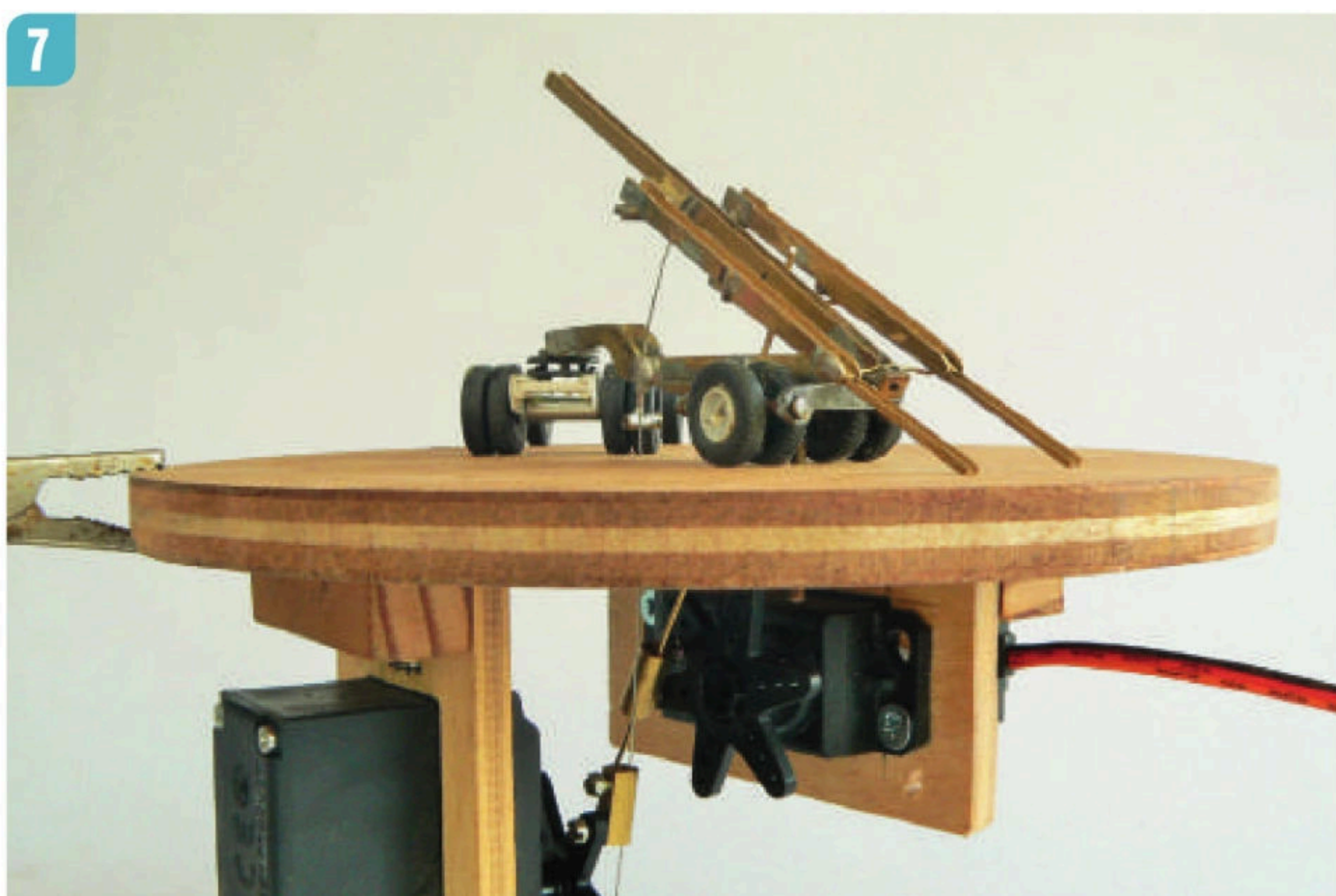
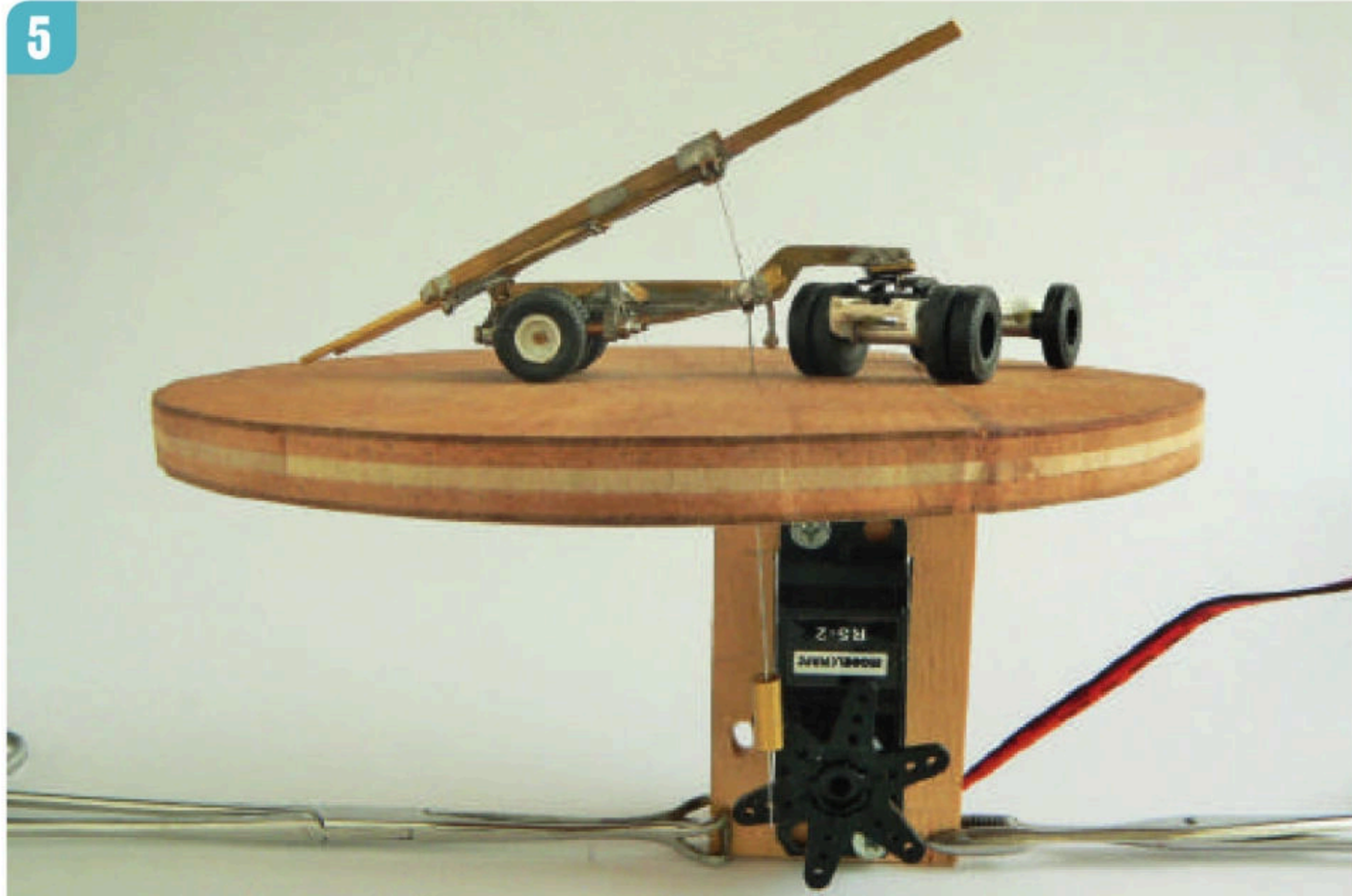
zouden laadkisten zowel op de grond als op een spoorwag moeten worden geplaatst. Dit wensenpakket zou neerkomen op vier bewegingen op een vrij klein oppervlak. Daar ik iets met servo's wilde gaan doen heb ik dat verder uitgewerkt. Servo's zijn in vele uitvoeringen verkrijgbaar, nauwkeurig in hun verplaatsing, zijn compact en relatief sterk en stil. Een minpunt is dat ze zich niet, zoals een motor, met een simpele schakelaar laten bedienen. Om de kosten niet te hoog te laten oplopen en de techniek beheersbaar te houden, wilde ik de servo's direct aansturen. Zoeken op internet leverdetwee mogelijkheden op. De eerste was om per servo te werken met een servotester wat neer zou komen op vier servo's en vier servotesters. De tweede optie was de ESU SwitchPilot Servo waarmee vier servo's zijn in te regelen en óf digitaal (via een centrale) óf direct analoog (via twee drukknoppen per servo) zijn aan te sturen. Een nadeel zou kunnen zijn dat bij de ESU altijd een afstand $A < B$ geheel wordt afgelopen. Toen de keus op de ESU was gevallen stond niets de bouw van de DAF lossers meer in de weg.

LOSSER

Voor een stevige en soepel werkende lossers heb ik deze geheel uit messing profiel in soldeertechniek gebouwd. Daar een geheel op schaal gebouwd model vrij kwetsbaar zou worden zijn compromissen onvermijdelijk. Een soepel werkend geheel stond voorop, op basis van de tekeningen, de Artitec-laadkist en het verkrijgbare messing. Een kiepend hulpframe met



Principeschets van de aandrijvingen.



5. De eerste servo en de eerste (kiep)beweging. **6.** De uitgeschoven DAF lossen en de gedachte tuimelaandrijving er naast. **7.** De tweede beweging - goten in of uit - werkt. **8.** De laatste beweging liet zich iets moeilijker verstoppen. **9.** De aanpassingen aan de details (zie het reservewiel) om de bewegingen mogelijk te maken. **10.** De behandelde (links) en een originele Artitec-laadkist.

schuivende goten bleek vrij eenvoudig te realiseren en soepel werkend te krijgen. Ook het opleggerchassis, compleet met de karakteristieke schommel las gaf weinig problemen. Om bij het voorbeeld de laadkisten weer op de spoorwagen te kunnen plaatsen werd niet met een ketting of staalstrop gewerkt, maar met een trek-duwstang. Deze verplaatst zich in de transportgoot. Deze goot steekt aan de cabinezijde van de oplegger een behoorlijk stuk uit. Ook in model loopt hier de trek-duwstang door, maar de uitvoering is anders. De keus voor de trekker stond nog niet vast zodat ik aanvankelijk met een tweeassig kaal truckchassis heb doorgebouwd.

De basis van de animatie wordt een houten schijf met een diameter van 140 mm. Voor betrouwbare en stabiele bewegingen is het handig als het model zelf goed op deze schijf is gefixeerd. Hiertoe heb ik aan de onderzijde van het chassis een 1,7 mm gat geboord, hier M2-schroefdraad ingetapt en de lossen met een korte M2-draad via een gat in de houten schijf van onderen vastgezet. Omdat het model toch nog iets om dit ene bevestigingspunt ging bewegen heb ik later een tweede borgpunt, nu met een stukje verstaal door de koppelingsspen, gemaakt. Aansluitend heb ik de servo voor het heffen van het hulpframe geplaatst. Met een simpele trek-duwstang (een stukje verstaal) tussen servo en hulpframe is dit onderdeel beweegbaar gemaakt. Bediend met een servotester verliep het

heffen en weerlaten zakken van het hulpchassis vanaf de eerste poging perfect. Dit gaf meer dan goede moed zodat aan de tweede beweging, het schuifbaar maken van de laadgoten, kon worden begonnen.

LAADGOTEN

Hoewel niet voorbeeldgetrouw heb ik de beide goten gekoppeld, zodat ze gelijktijdig even ver in- en uitschuiven. Hier drijft een servo een soort tuimelpen met het scharnierpunt net onder het wegdek aan. Nadat duidelijk was waar en hoe de servo voor de aandrijving het beste kon worden geplaatst heb ik hiervoor een montagesteun gemaakt. Ook dit mechaniek doet precies wat er van werd verwacht met als kanteekening dat het beste resultaat ontstaat door eerst de goten uit te schuiven en dan pas het hulpframe te heffen. Met het hulpframe in rustpositie komt de tuimelpen ruim boven de goten uit. Dit betekende dat als er een laadkist zou worden geladen, hierin een uitsparing voor de tuimelpen moest komen zodat de laadgoten ook bij de aanwezigheid van een laadkist altijd in- en uitgeschoven konden worden. Toch moest de grootste uitdaging nog volgen: het op- en afrijden van de laadkist zelf. De imitatiewielen van de laadkist hebben elk een kleine pin om de kist op een transportmiddel naar keuze te fixeren. Door de uitvoering in kunststof is hij licht van gewicht en een trekoog of dergelijke ontbreekt. Ik begon met het maken van de sleufopening voor het vrij kunnen bewegen van de tuimelpen. De sleufvormige opening heb ik afgetekend op een kopklep en de aansluitende bodemplaat doorgeslepen. Hierbij viel het dak van de laadkist af zodat het eventueel ballasten van de laadkist eenvoudig bleek, maar ook het aanbrengen van een trekoog makkelijker werd. Aan een stukje gitaarsnaar heb ik een oog gebogen en aan het vrije einde haaks omgezet. Voor het trek-

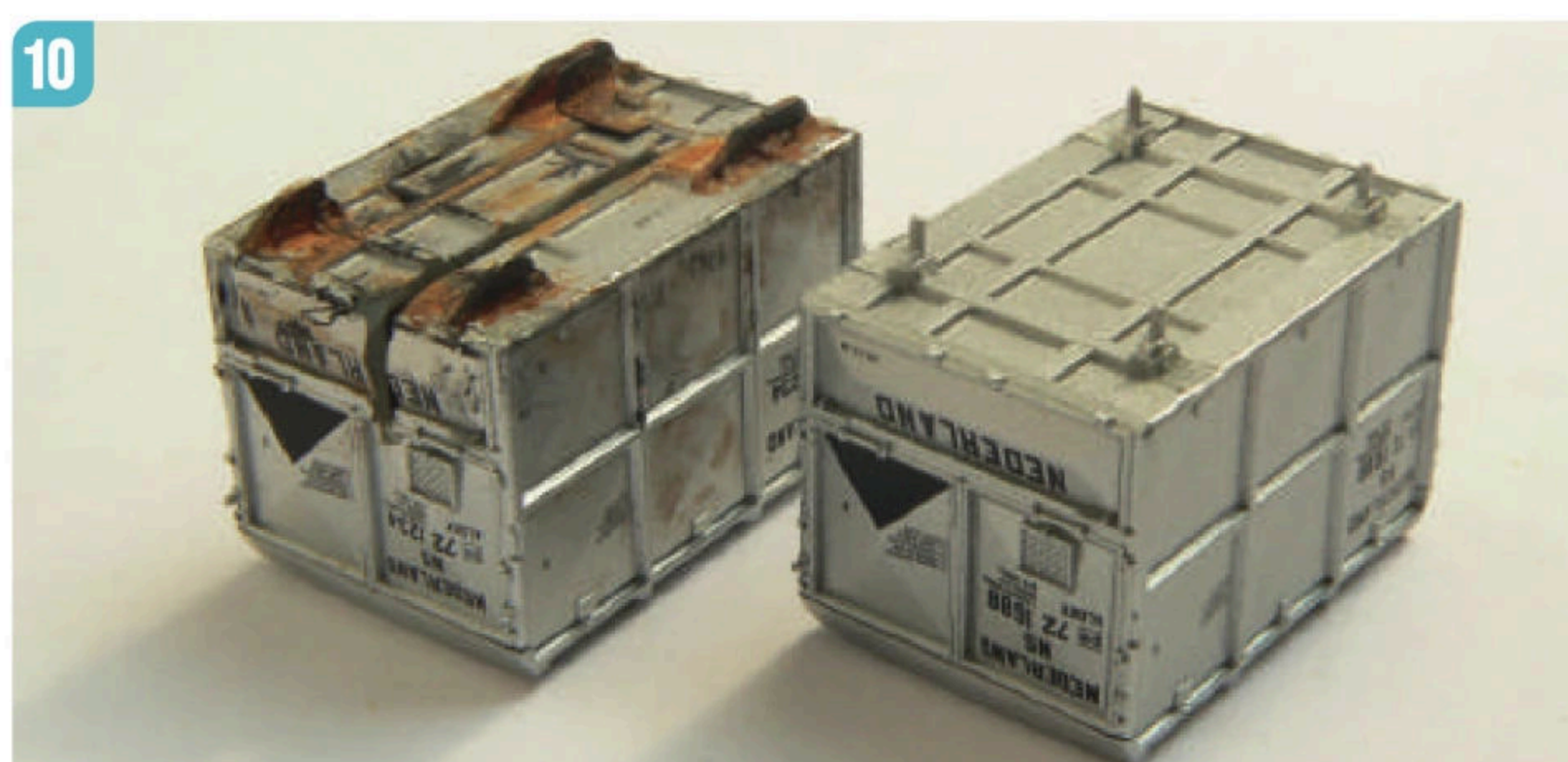
oog zijn twee gaten geboord: in de kopklep als doorvoer van het trekoog en in de bodem waar het haaks omgezette vrije einde het oog voor ongewenst draaien moet behoeden. Voor het soepel door de goot glijden, zeker bij de overgangen, bleken de wielen te klein en heb ik aan de onderzijde van de laadkist van styreen een soort schaatsen gemaakt. De bij het voorbeeld aanwezige zoekers op de eindplaten van de laadgoten bleken ook in model nodig. De trek-duwstang voor de beweging zelf (een stukje verenstaal) wordt door een gat in de draaischijf van achteraf in de transportgoot geleid. De stang loopt onder de laadkist door naar voren, is een flink stuk teruggebogen en grijpt dan aan op het oog aan de laadkist.

DRAAISCHIJF

Nadat de maten van het uiteindelijke diorama waren bepaald heb ik in de bodemplaat de uitsparing voor de draaischijf gemaakt. Omdat deze op de gewenste hoogte blijft staan zijn er drie oplegplaatjes aangebracht. Door deze opstelling kon ook de laatste beweging van de animatie worden gebouwd. Bedacht was immers dat de lossers de laadkist zowel op een spoorwagen als op de grond zou plaatsen waardoor ook de trekker met oplegger verplaatst (lees: gedraaid) moest kunnen worden.

Een standaard servo bleek voor de gewenste beweging een tekortaan slaglengte te hebben. Een oplossing met een tandheugel als trek/duwstang leek het eenvoudigst maar dan zou ik een gemodificeerde servo moeten gebruiken. Een die vrij rond zou kunnen draaien. Nu zou dit niet het grootste probleem zijn. Door de gekozen aansturing zou een servo alleen van de ene naar de andere eindpositie kunnen worden gestuurd en een gemodificeerde servo kent immers geen eindpunten meer. Voor een alternatief bleek onvoldoende ruimte te zijn zodat ik, om toch met de tandheugel te kunnen werken voor deze beweging een Bühler-motor met aangebouwde vertraging heb gebruikt.

Nu alles naar wens functioneerde moest de aansturing meer definitief worden. Aanvankelijk wilde ik de ESU SwitchPilot Servo onder het tafereel dicht bij de servo's plaatsen.



Omdat er heel wat bekabeling zou zijn, besloot ik op praktische gronden de schakelaars en elektronica zoveel mogelijk in een besturingskast onder te brengen. Dat ontstond uit berkentriplex, het bekabelen kon beginnen. Prettig bleek dat de contrastekkers aan de servo's en de pinnen op de ESU SwitchPilot de rastermaat van experimenteer printplaat hebben zodat van een stukje printplaat, Header Male strips en ic-voetjes snel en makkelijk (contra)stekkers konden worden gemaakt.

KIKKER-DAF

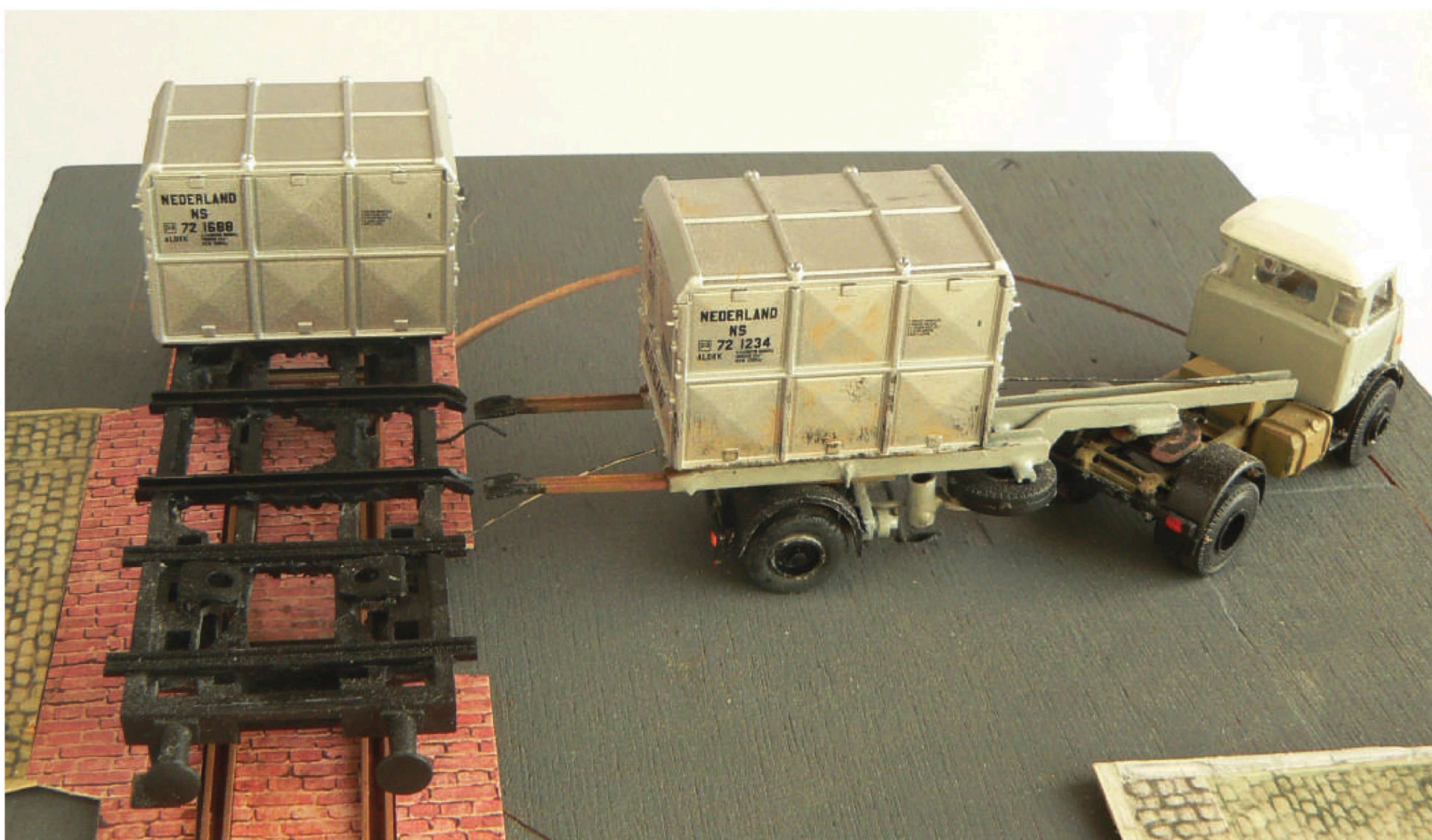
Het afbouwen van de trekker en het detailleren van de lossers wordt actueel. Omdat tot nu toe alles zelfbouw is, besloot ik ook de trekker zelf te bouwen. Hoewel voor de meeste lossers een Ford-trekker stond, koos ik voor de 'kikkerdaf'-uitvoering. De cabine is opgebouwd uit 0,8 mm



Vlak voor de eindmontage; de aanpassingen aan de laadkist zijn goed zichtbaar.



De laadkist wordt van de spoorwagen getrokken.



De kist staat op de wagen, de goten kunnen worden ingeschoven.

berkentriplex en Ramin-glaslat. Ook de brandstoftank en de luchtketel zijn van hout. Naast diverse uitvoeringen van de DAF lossier zijn er volgens tekeningen en foto's ook verschillen in de bijhorende techniek op de trekker. Op de Van der Boom-tekening en op de groene DAF-Daf lossier-combinatie die voorheen in het DAF-museum stond was tussen

cabine en koppelschotel een hydrauliektank geplaatst. De exacte plaats en afmetingen verschilden nogal zodat ik hier iets gegokt heb. De grille bestaat uit drie delen: een in het front verdiept geplaatst fijn RVS-metaalgaas, de radiatorafdekplaat en de grille met twee uit restjes blik gemaakte strepen. Ook van blik zijn de voorspatborden en opstap-



De laadkist wordt naast het spoor op de grond gezet.

treden. De koplampen zijn stukjes messing buis en de bumper een in vorm gezet messing U-profiel. In de cabine een motor-omkapping en twee stoelen. De achterspatborden zijn van Kibri waarvan de bevestiging aan het chassis is gewijzigd. Een Kibri-uitlaat completeert het geheel.

Lbk

Het moment van de definitieve samenbouw is aangebroken. De losser en de DAF-trekker worden op de draaischijf geplaatst en de mechanieken aangekoppeld en de schakelkastje voor het eerst aangesloten.

Bij draagwagens voor laadkisten is veel keuze. NS heeft wagens voor drie en vier en de DB zelfs voor vijf kisten gehad. De NS heeft voor laadkisten lang vastgehouden aan driestandige wagens. Van de driestandige wagens type HH en HHW (later Lbk) zijn er ruim 800 geweest, vaak verbouwd uit andere wagens. De Lbk kende daardoor verschillende hoofdafmetingen; de Lbk bestaat dus niet. Roco levert een (te Duits en onjuist) model van dit type. De Nederlandse versie bleek uitverkocht. Omdat er waarschijnlijk toch het een en ander aan de wagon zou moeten aangepast besloot ik om zelf te gaan bouwen op basis van een Fleischmann-onderstel uit de junior-serie. Al snel werd duidelijk dat de wagon op een stuk rail veel te hoog kwam te staan. Bij de originele DAF losser kon het hulpframe zo nodig aan de achterzijde iets worden geheven, een optie die ik in model niet had voorzien.

De eerste gedachte was de rails, die als straatspoor waren gedacht, zonder dwarsliggers direct op de ondergrond te plakken. Hoewel ik met N-spoor railstaven aardig in de richting kwam, bleek het nog niet voldoende te zijn. De laatste millimeter werd gevonden door de kunststof spoorwielen van een platte kant te voorzien en ter plaatse terug te brengen van 11 naar 10 mm. Bijkomend voordeel was dat de wagon beter op z'n plaats bleef staan. Bij de overgang tussen goot



De bediening is geconcentreerd in een houten kist.

en spoorwagen bleek de laadkist met enige regelmaat vast te lopen. Met een geleidedraad (stukje gitaarsnaar) om de laadkist iets te liften bleek de functie te werken. De wagon werd, met vele proefverladings, stap voor stap afgebouwd. De goten voor de te beladen middenpositie zijn uitgevoerd in messing, de andere twee in styreen.

Uit voorhanden materiaal heb ik een kleine houtopslag gemaakt zodat er ook buiten de losser iets te zien is. Bedacht moet worden dat de hoogtijdagen van de laadkist in de jaren '50 lagen. Het totaal gewicht van 5 ton per laadkist werd al snel te gering en in de vroege jaren zestig werd de laadkist meer en meer verdrongen en werd het vervoer van laadkisten, uitgezonderd enkele speciale contracten, door NS in 1965 gestaakt. De contractvervoeren hebben het tot 1980 uitgehouden. Het systeem was zeker goed en kan gezien worden als voorloper van een hele rits afzetsystemen zoals we die nu kennen.

Nieuw | in de winkel



SNCF-Oppeln van Exact-Train. De kleuren zijn kenmerkend voor de jaren zestig.



De set Oppeln van de NMBS, met en zonder remmershuis. Exact-Train.

EXACT-TRAIN

H0. De Oppeln, tweeassige gesloten goederenwagens met een Duits oorlogsverleden, lenen zich goed voor een buitenlands avontuur omdat dit materieel na mei 1945 in tal van Europese landen was achtergebleven. Zo gebruikten de Belgische en Franse spoorwegen deze wagens. Van de NMBS-modellen is een set met en zonder remmershuis uitgebracht. Van de donkergroene wagens heeft een remmershuis (EX20128, € 76, tp. III). De 105 mm lange SNCF-modellen zien er door typische Franse aspotten iets anders uit. Leverbaar in het kenmerkende oranje/bruin (EX20231A) en grijs/bruin (EX20231B, € 39,50 per stuk, tp. III). Ze zijn net als eerder aangekondigde modellen zeer gedetailleerd en met verende buffers uitgevoerd. Nieuw is ook een tweeassige gesloten goederenwagen type Gbs van de DR. Het grote voorbeeld van dit model (EX20707, € 45, tp. IV) was ook in Nederland te zien.-SF

ARTITEC

H0. Van de gedetailleerd uitgevoerde NS CHD4-goederenwagens zijn twee sets met elk drie wagens met een radstand van vier meter uitgebracht. De wagens hebben andere nummers en een is voorzien van remmershuis (20.217.10, wagennummers 8563, 7806 & 12613 / 20.217.11, wagennummers 12450, 7856 & 12536, € 99,90 per set, tp. II-III). Zonder aankondiging vooraf zijn vier DAF-trucks uitgeleverd, waarvan drie met kantelcabine type 1970 en een als type 1982. De rode PTT post (487.051.05), blauw met gele Frans Maas (487.051.06),



Artitec PTT post-DAF.



Frans Maas-DAF bij Artitec.



Door de NMBS ingezette DAF, Artitec.



V&D-DAF met cabine 1982, Artitec.



NS CMD4-wagens van Artitec.

groene NMBS Afhaling en bestelling station Turnhout (487.051.07) en een geel met bruine Vroom & Dreesmann met cabine uit 1982 (487.052.04, € 27,90 per DAF).-CvD

SPECIALE PRODUCTIE/ARTITEC

De voor eind 2019 aangekondigde gele DAF met cabine 1970 voert op voor- en achterkant en beide zijwanden de naam Algemeen Dagblad. Op de zijwanden tevens een witte belijning en de tekst 'Ook al abonnee?' (487.051.012, € 32,95, alleen te koop bij Modeltreinexpress).-YZ

NPE

H0. Zelden zie je de Borgward B 2000 op oldtimerevenementen. NPE biedt diverse varianten van de Duitse vrachtwagen uit de jaren zestig, zoals de blauwe THW (99063), de tegenhanger van de Nederlandse Bescherming Burgerbevolking (BB). De wagen die door de opbouw en robuustheid destijds zeer geliefd was bij globetrotters, is ook in woestijnkleur leverbaar. Met en zonder opbouw. De B 2000 heeft alle relevante details zoals spiegels, ruitenwissers, achterlichten en versnellingspook in de cabine (€ 49,90 per stuk).-MM

HOBBYTRAIN

N. De vierassige ketelwagen Uacs is ontwikkeld voor het vervoer van poedervormige producten, zoals cement, gips, kalk en dolomiet. Enkele zijn alleen voor levensmiddelen bestemd. De wagens worden pneumatisch geleegd. In 1972 zijn er 375 aangeschaft, de meeste door de SBB, maar ook door de BLS (vier stuks) en enkele cementfabrikanten. Hobbytrain levert als set van twee wagens de levensmiddelenversie (H23485, € 69,90) en voor algemeen gebruik (H23486, € 69,90). De wagen van Jura Cement is los verkrijgbaar (23487, € 36,90).-TO



DAF AD, speciale productie.



De Borgward B 2000 wordt door NPE in verschillende uitvoeringen geleverd.



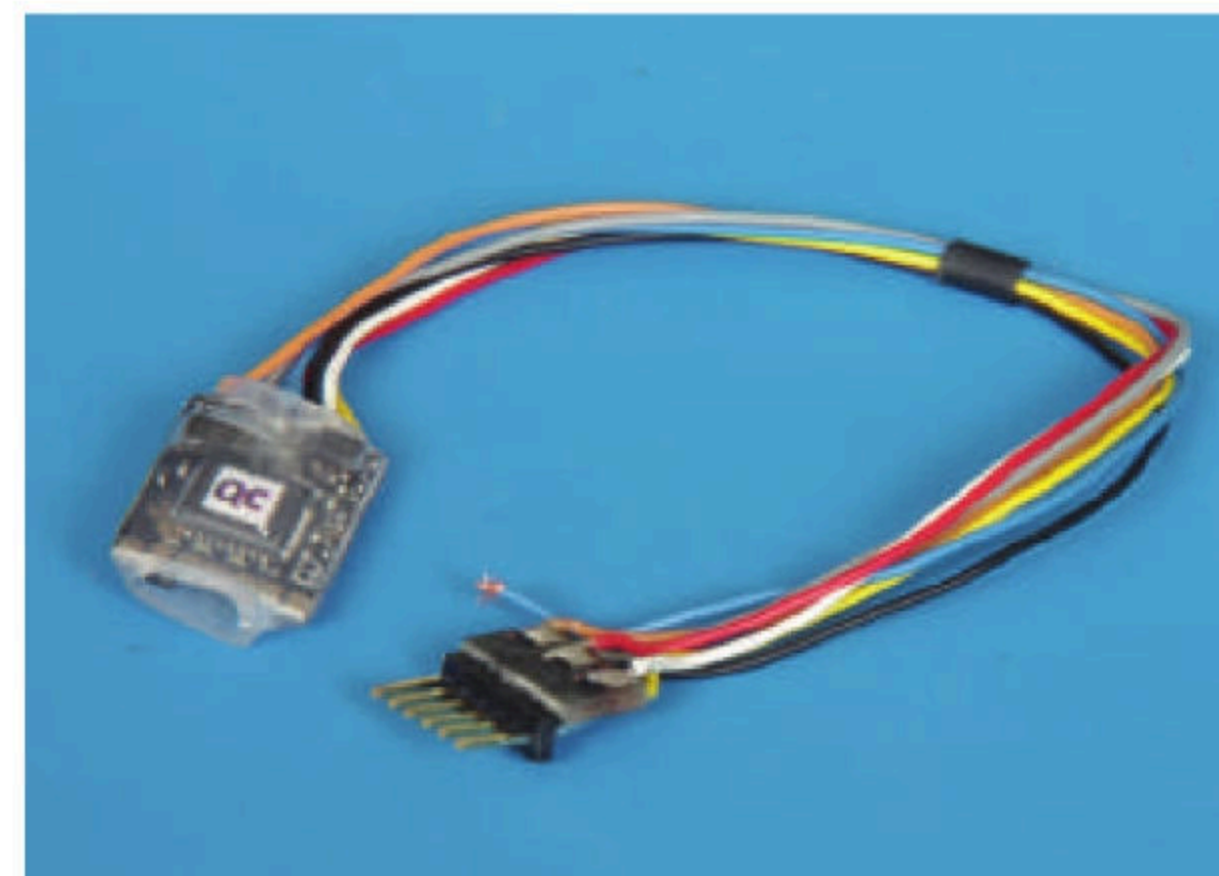
Uacs van Jura Cement voor vervoer van cementpoeder, Hobbytrain



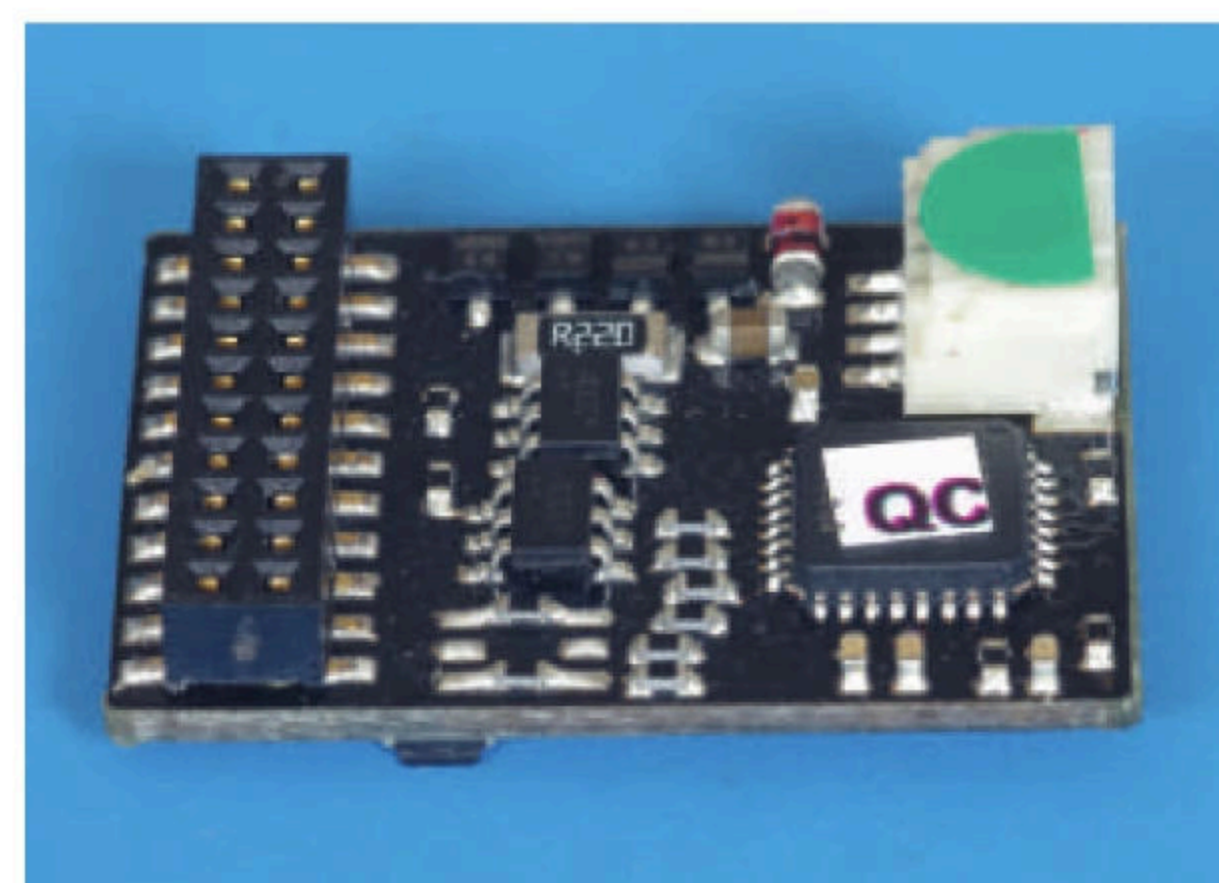
Uacs-wagens voor levensmiddelen in poedervorm, Hobbytrain.



Het uiteindelijke resultaat van het railbus-bouwpakket van Tramfabriek.



W6P-decoder met NEM 651-connector, Tramfabriek.



M21S-decoder met SUSI-aansluiting.

TRAMFABRIEK

H0e. In samenwerking met Bob Telford is een tweeassige railbus leverbaar. Het uit messing en kunststof opgebouwde bouwpakket heeft een klokankeraandrijving en een gedetailleerde bestuurscabine met machinist (€ 175). Nieuw in het programma zijn de decoders in diverse uitvoeringen van de firma Train-O-Matic. De W6P-decoder met NEM 651-connector (€ 22,50) is slechts 14 x 9 x 3,3 mm groot. De M21S-decoder met MTC21-aansluiting (20 x 15,3 x 5 mm, €23,50) is voorzien van een SUSI-connector. Op de decoder zijn soldeerpunten voor het SPP Powerpack (21 x 10 x 13,5 mm, € 20) aanwezig om kortstondige spanningsonderbrekingen te kunnen overbruggen.-RB

MÄRKLIN

H0. Een treinlading vol nieuws uit Göppingen. Als Insider Clubmodel de zware, zesassige diesellocomotief van de Duitse serie V320. Deze gigant was in het echt ooit de sterkste diesellocomotief ter wereld. De door Henschel voor eigen rekening gebouwde locomotief - het bleef bij een eenling - werd voor tien jaar aan de Bundesbahn verhuurd, de periode waaraan de 742 gram zware V320 001 reflecteert. De motor met twee vliegwielen drijft via een cardanas de buitenste assen van beide draaistellen aan. De kap en het dak tonen fijne gravures, de cabines zijn gedetailleerd weergegeven (39320, Trix 22432, € 429,95). In Railhobby 418 komen we in



Märklins nieuwe Insider Club-model is de V320 001 van de DB.



De 103 167 uit Göppingen heeft verkorte cabines.



Gemoderniseerd Eurofima-rijtuig van de ÖBB, Märklin.

een 'Uitgelicht' uitgebreid op dit model terug dat eerder door Rivarossi en Brawa is uitgebracht. Eloc serie 103 heeft elke zichzelf respecterende modelspoorfabrikant in het assortiment. Desondanks zijn er uitvoeringen die geen gemeengoed zijn, zoals de 103 167 met korte cabines

en doorlopende frontbekleding zoals die begin jaren zeventig in Bw München Hbf was gehuisvest. Het chassis en de bovenbouw zijn grotendeels van metaal. De stroomafnemers kunnen digitaal naar boven worden geklapt en zijn verend gemonteerd zodat met bovenleiding



Internationale DR-set uit de jaren '70, Märklin.



Daktuin BR 103, Märklin.

kan worden gereden. Alle gravures zijn conform het grote voorbeeld. Het model heeft een lengte van 224 mm, is 684 gram zwaar en heeft omgerekend een maximumsnelheid van 236 km/h. Bij het voorbeeld was dat 200 km/h (39150, € 399,95). De set van vijf DR-rijtuigen waaronder een vierassige postwagen en een slaaprijtuig WLAB van de Tsjechoslowaakse spoorwegen CSD worden in samenwerking met Tillig uit-

gebracht (42982, € 289,95). Het gaat bij de rijtuigen om het type Y/V 70 dat vanaf 1971 in Bautzen werd gebouwd. Het korte zit/bagagerijtuig dat in het Raw Halberstadt ontstond werd vooral voor binnenlandse ritten gebruikt maar werd door de toegestane maximumsnelheid van 120 km/h ook in internationale treinen ingezet. De modellen zijn voorzien van interieur, hebben een gezamenlijke lengte van 1260 mm en

weerspiegelen de inzet in de jaren zeventig. Als tractie komen onder meer sneltreinlocs van de series 01 en 01.5 in aanmerking. Van het naar de uitvoering in 2012 gemoderniseerde, 28,2 cm lange ÖBB Eurofima-rijtuig 1e klasse type Ampz zijn het interieur, de deuren en aan de onderzijde wijzigingen doorgevoerd. Het model staat op met magneetremmen uitgevoerde Fiat Y0270 S-draaistellen (42731, € 59,95).-MM/GF



Schirmer: DR-rijtuig type BC21 en D21b van de DR.



De tweede set met drie rijtuigen voor de DDR-regeringstrein van Tillig.

SCHIRMER

TT. De standaardcoupérijtuigen van het type BC21 van de DR worden eenmalig met opschriften uit tijdperk III aangeboden. Ze zijn alleen in een set (70000, € 96,50) verkrijgbaar met een exponent van het type D 21b. De voorbeelden van dit materieel werden tot 1927 in grote series aangeschaft. Omdat er verschillende Duitse fabrieken bij de bouw betrokken waren, hebben de rijtuigen onderling de nodige verschillen. Andere

sets bevatten de D21b en BC 21 met gasreservoir-imitatie en met gaslamppijpen op het dak (-01, € 99,40) of als standaardrijtuigen (-02, € 96,50).-PW

TILLIG

H0. Met de nieuwe, tweede set (70039, € 259,90) zijn drie aanvullende rijtuigen voor de regeringstrein van de DDR beschikbaar. Van binnen opvallend groots opgezet is het salonrijtuig A voor

slechts twee gasten, met wasruimte, douche, werkcompartimenten en een ruimte voor de treinbegeleider. Voor andere gasten en personeel is een slaaprijtuig gedacht met acht compartimenten. Ofschoon dit materieel is gebaseerd op rijtuigen van het type Y heeft Tillig desondanks een aantal uiterlijke wijzigingen aangebracht. Het DDR-wapen is opgedrukt, dit kan door een metalen reliëf worden vervangen.-MM

HERPA

H0. De tussen 1961 en 1994 gebouwde Renault 4 was decennialang een populaire verschijning. Het geeloranje model is voorzien van interieur en ruitenwissers. De deurklinken, spiegel en lampen kunt u desgewenst zelf van een kleurtje voorzien. (020190-006, € 9,45).-CvD

LILIPUT

H0. De NS met staalplaten beladen platte zesassige Sahnms 711 is af fabriek verouderd. De 188 mm lange wagen met NEM 362-koppelinghouder is zo direct uit de doos in te zetten op de modelbaan, alle onderdelen zijn af fabriek geplaatst (235791, € 63,95, tp. V). De wagen is ook als DB-versie leverbaar (235795).-CvD

LOEWE

H0. Het voorbeeld van de uit architectonisch oogpunt interessante overwegpost stond langs de Pfälzische Nordbahn, van Neustadt (Weinstraße) naar Bad Dürkheim. Soortgelijke gebouwen stonden ook langs het spoor op de linker Rijnsoever. Het slechts 72 x 72 mm metende kunststof, kant-en-klaar model is op een mooie manier geweartherd en voorzien van diverse apart aangebrachte details (1005, € 23,90). Bestellen kan via loewe-modellbahnzubehoer.de -PW

PIKO

N. Met bedrijfsnummer 2498 is de bruine NS 2400 de jongste telg in deze serie. In 1:160 wel te verstaan. Zeer fijn uitgevoerd. Mooie duidelijke



Renault 4 van Herpa.



Geweartherde NS Sahnms 711, Liliput.



De overwegpost van Loewe wordt kant-en-klaar geleverd.

opdrukken. De zandgele bies op het onderstel is dekkend aangebracht. Voorzien van front- en sluitseinen en hekwerk. De metalen kap geeft de loc een prettig gewicht. De analoge versie is voorbereid voor het plaatsen van een decoder (40426, analoog, € 184,95 / 40427, digitaal sound, €289,95).-CvD



Bruine NS 2498 bij Piko.



Koeienstal van Pola.

POLA

G. De 41 x 30 cm metende koeienstal wordt geleverd met diverse toebehoren zoals een met muren en balken afgescheiden opslag, melkbussen, gereedschappen en ladders (333160, € 99).-DH

SPECIALE PRODUCTIE/B MODELS

H0. Van de zwenkdakwagons Tads waren diverse Belgische versies leverbaar, naar Nederlands voorbeeld zijn twee sets met elk drie NS-blauwe wagens voor kunstmestvervoer aangekondigd voor uitlevering medio januari 2020. Een set bevat een wagon zonder logo's en twee met NS- en DSM-logo (B1000), de andere set een wagon met het opschrift DSM en twee met tevens de logo's van NS en DSM (B1001, € 169,95 per set, tp. V-VI, alleen te koop bij Modeltreinexpress Vlaardingen).-YZ

PT TRAINS

H0. Het in 2018 opgerichte Portugese merk brengt gedetailleerd uitgevoerde containers in diverse uitvoeringen en afmetingen. De deuren zijn voorzien van sluitwerk en kunnen worden geopend. De deurvergrendeling is uitgevoerd in metaal, ook de binnenwanden hebben het container-ribbelpatroon. De deuren bestaan inclusief het dubbele sluitwerk uit twaalf onderdelen (20 ft container € 10,95, 45 ft € 13,95).-CvD



NS Tads zwenkdakwagens, speciale productie.



DSM zwenkdakwagens, speciale productie.



Gedetailleerd uitgevoerde containers van PT Trains.

Noch

De in lasercut opgetrokken vakantie-woning 'Edelweiss' met balkon aan drie zijden staat garant voor een fijne vakantie. Het Alpenhuis meet 15,7 x 13 cm, de muren van de begane grond zijn gestuct, die van de etages van hout. Een vlaggenmast, diverse vlaggen en lijm worden bij de bouwkit meegeleverd (66405, H0, € 79,95 / 63405, N, € 56,95).-DH

RAIL N SCALE

N. Het wagenpark voor tijdperk III is behoorlijk uitgebreid. De meeste modellen zijn ook leverbaar in schaal 1:148 en 1:120. We noemen hier 1:160-versies: Volvo 240 Sedan en Estat een van de meest verkochte Volvo's tussen 1974 en 1993, Lada Niva 1600, gebouwd in de Sovjet-Unie gebaseerd op een Fiat, de Peugeot 205, de hatchback die gebouwd werd tussen 1983 en 1998 en de Saab 900, een klassieker uit 1978-1994 (€ 9,95 per stuk). Brandweerauto's zijn in veel uitvoeringen beschikbaar: Opel Blitz uit de begin jaren '60 (N2107, € 15,95), Ford Transit, (N2218, € 16,95), de lichte Mercedes LP 608 (N2285, € 24,95) en zwaardere LP 813 (N2297, € 19,95) en de Volvo F10/F12 (N2323, € 34,95) uit 1977. Alle modellen moeten zelf worden geschilderd, de foto's tonen hoe de wagens na beschildering er uit kunnen zien. Meer info: railnscale.com.-TO



Vakantiewoning Edelweiss van Noch.



Saviem SG2 met verhoogd dak, speciale productie.



SPECIALE PRODUCTIE/BREKINA

H0. De serie 'Snelle Visser' van Modelbouw Centrum Hilversum wordt uitgebreid met de Saviem SG2 bestelwagen. K. Visser's Autodiensten beschikte naast vrachtwagens over 42 Saviem-bestelwagens, waarvan een deel met verhoogd dak. Beide versies worden uitgevoerd, met normaal dak met wagennr. 24 en met verhoogd dak als nr. 26 (beide uitvoeringen € 19,95, tp. IV, te koop bij MCH Hilversum en aangesloten winkels).-CvD

(Boven) Saviem SG2 van K. Visser nr. 24, speciale productie.

(Onder) Saviem SG2 met verhoogd dak, speciale productie.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

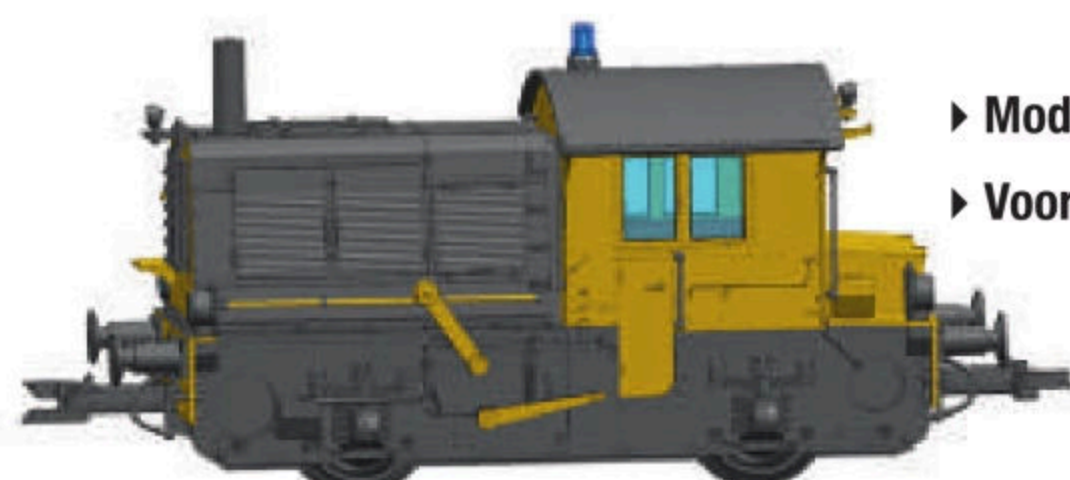


n:

Onze nieuwe Sik

De NS kocht de 2 assige rangeerlocomotieven in de jaren 1934 tot en met 1951 bij Werkspoor, en een serie bij CW in Zwolle. Totaal werden 169 stuks gebouwd in verschillende uitvoeringen. Opgrond van hun typische uitlaatgeluid zijn de „sikken“ of de „sik“ bij de modelbaners en spoorvrienden een begrip geworden. Vele siks zijn nog indienst bij musea of prive banen.

Dieseklocomotief 200/300, NS



- Model met digitale-decoder en digital schakelbare sound- en lichtfuncties
- Voor het eerst met een nieuw ontwikkelde elektrische koppeling

Art. Nr.: 72012 = 

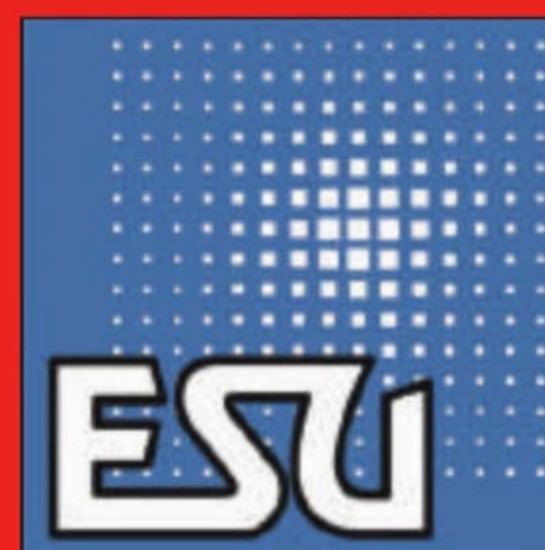
Art. Nr.: 78012 ~ 

www.ROCO.CC

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



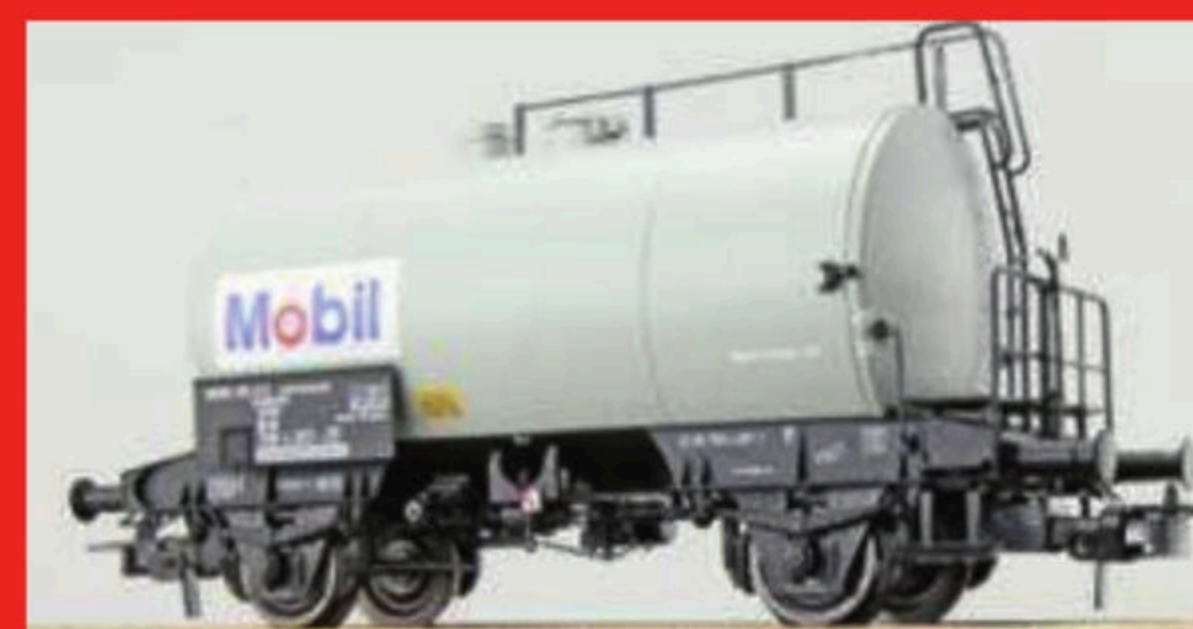
nieuw 2019
NS-wagons



Import:

T	S	D
train	service	danckaert

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



**Herfst
neuheiten
2019**



Van 1315 naar 1313

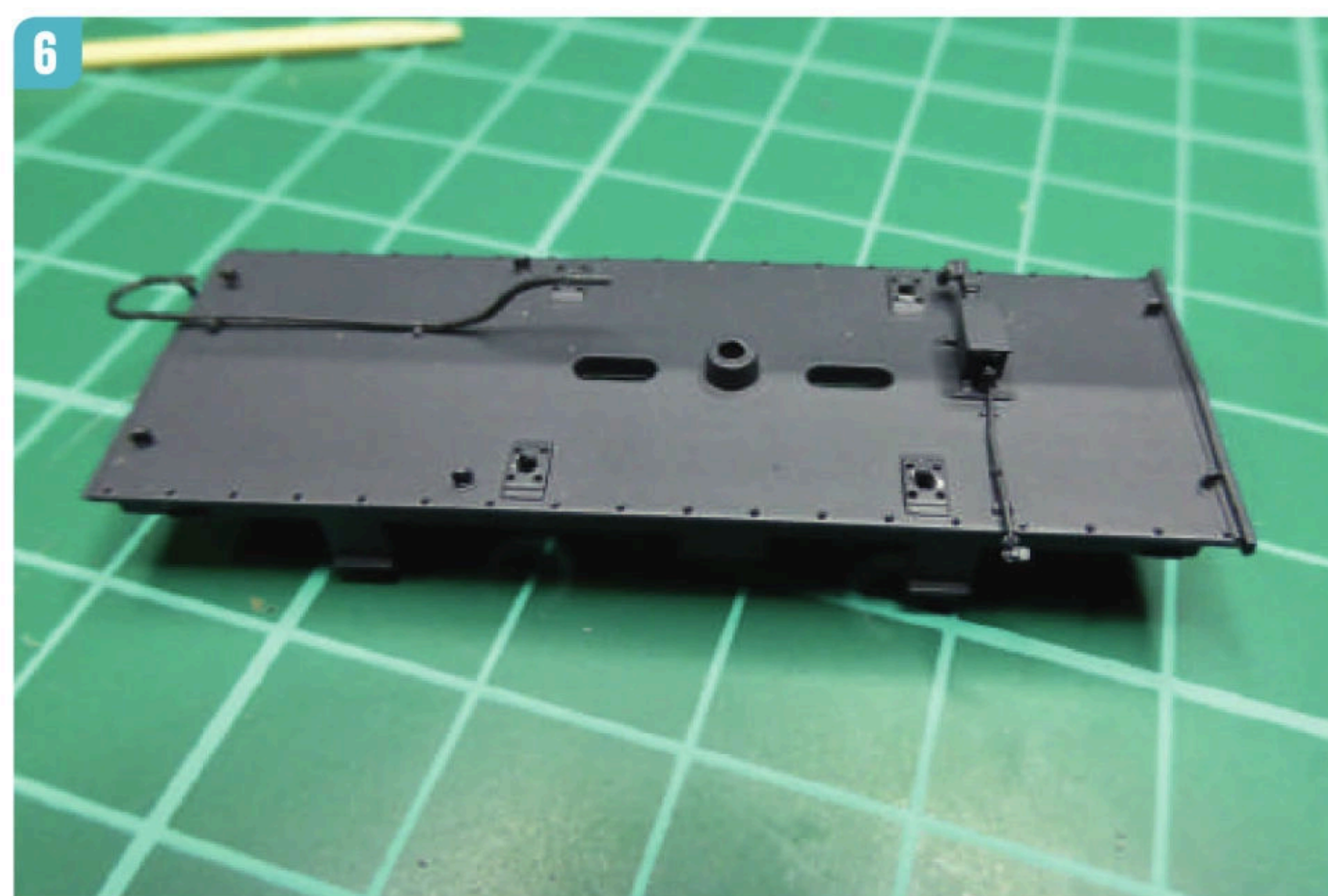
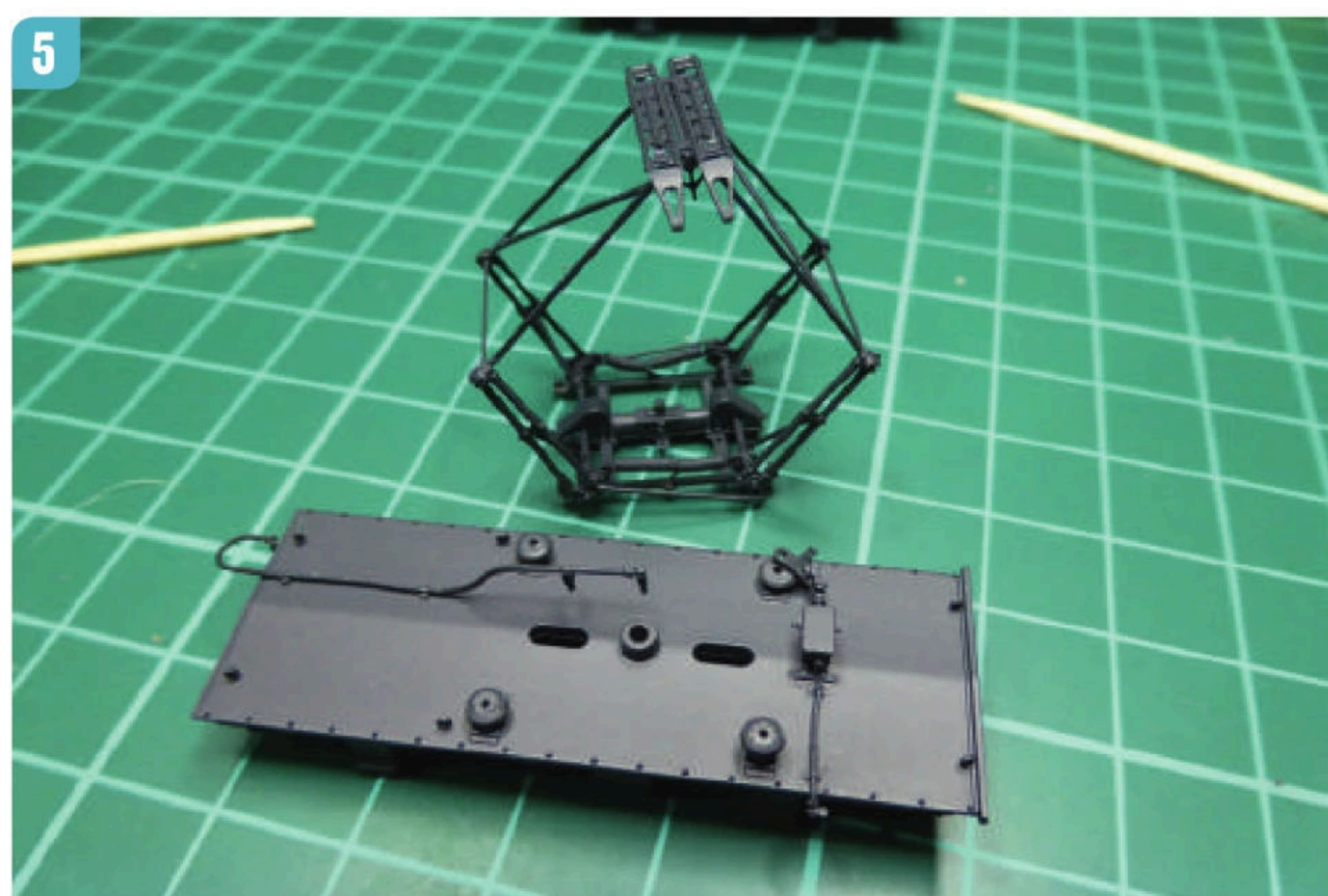
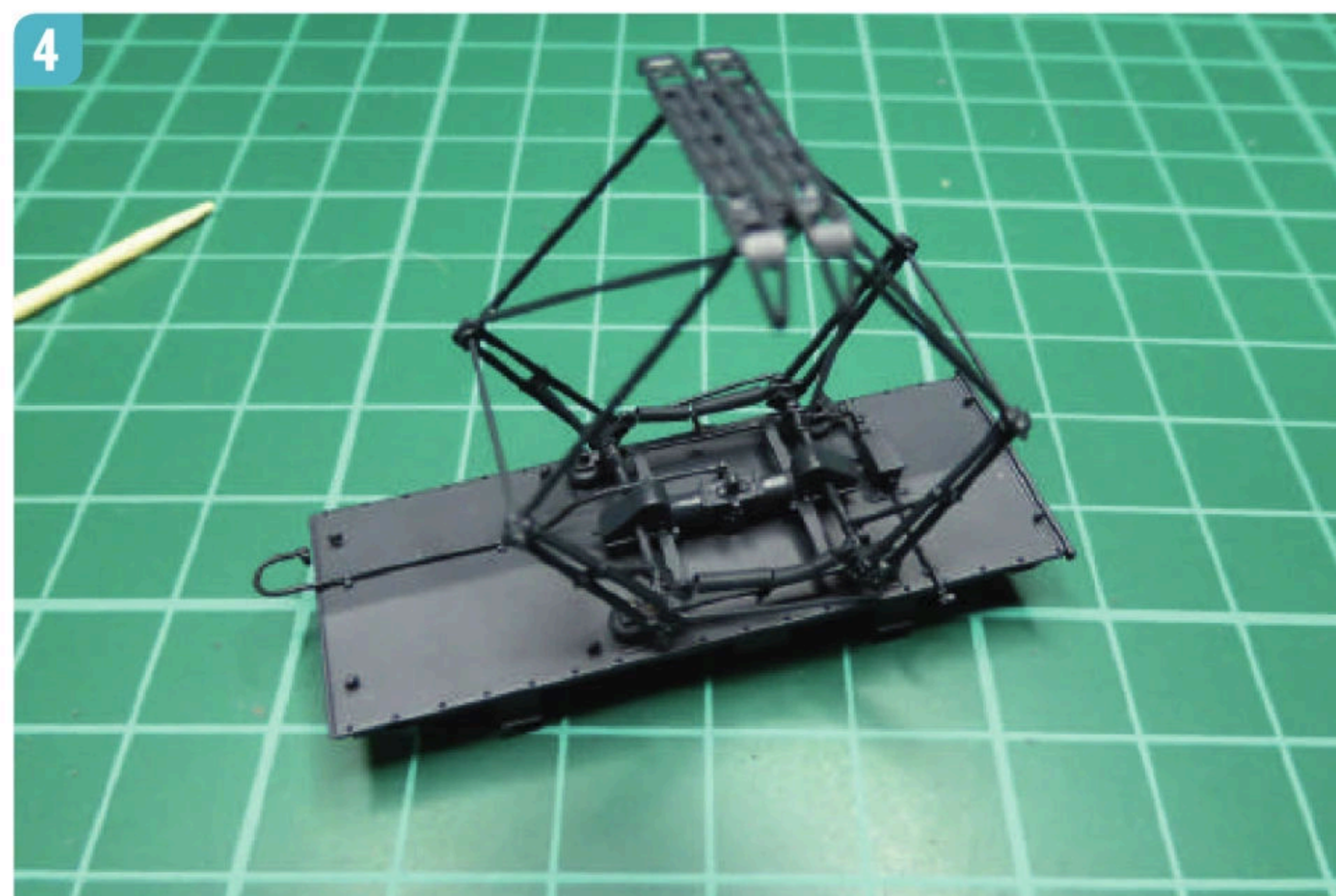
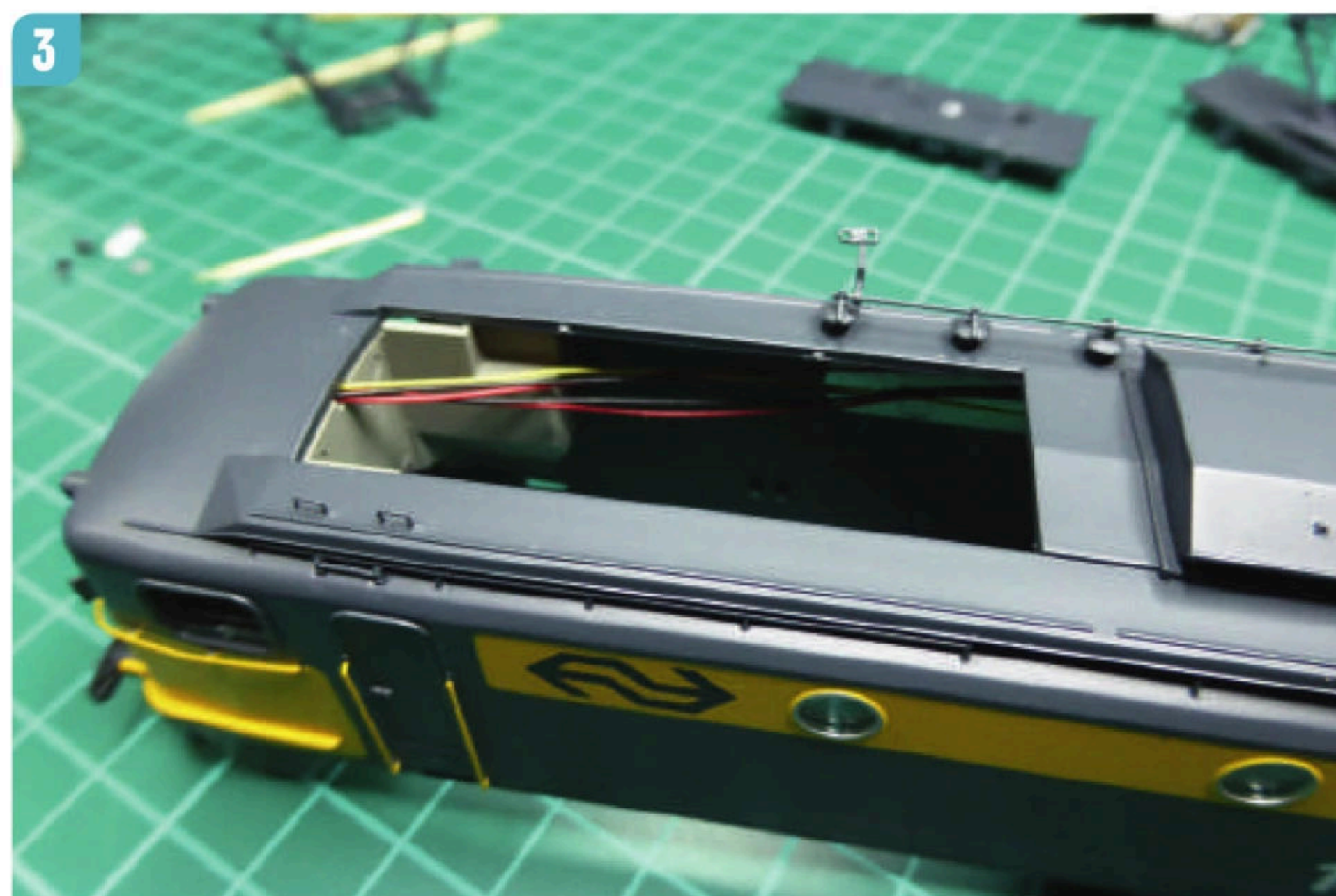
Enkele jaren geleden heeft Chris van Diesen een NS 1300 van Electrotren omgenummerd en voorzien van eenbeenstroomafnemers. Dat gaat hij met een tweetal NS 1300' en opnieuw doen. De Berlijns blauwe 1302 en de geelgrijze 1313. In dit fotoverslag laat hij zien hoe een NS 1315 van Artitec een NS 1313 gaat worden met eenbeenstroomafnemers.

We beginnen met een analoge gelijkstroom NS 1315 van Artitec. Voor de aanpassingen neem ik de eenvoudigste uitvoering, dus geen DC- of AC-loc met geluid met werkende stroomafnemers die op en neer kunnen. Het is te kostbaar en zonde om die te verwijderen. De verbouwing is dus puur cosmetisch; de eenbeenstroomafnemers kunnen alleen handmatig op en neer worden gelaten. Van de Artitec 1300-modellen staan de complete panto-units op een dakdeel dat in z'n geheel kan worden uitgenomen. Het demonteren van de kap doen we volgens de handleiding. Echter, we halen slechts aan een kant de luchtslangen en koppelingen weg om aan die kant de kap omhoog te trekken zodat die van het chassis los komt. Voor meer info zie Railhobby 412 (mei 2019).

Om beter te kunnen werken trekken we de stekkers die naar de kap lopen los. De kap komt zo geheel vrij van het chassis waardoor we de stroomafnemers aan de onderzijde bereiken. Daar lossen we de schroeven waarmee de stroomafnemers aan het dak zijn vastgezet en komt ook de zwarte schotel los. De zwarte schotel is alleen nodig bij echt werkende, digitaal aangestuurde, stroomafnemers. Hier heeft die geen functie zodat we hem niet terugzetten. Als de schroef los is, drukken we vanuit de binnenkant van het dak voorzichtig het complete dakdeel met de schaarpanograaf uit de kap. Hoewel we een schroef hebben losgedraaid blijft de pantograaf nog stevig op het dak vast zitten. Als beide dakdelen met pantograaf zijn verwijderd, kunnen we de kap opzij leggen. Deze hebben



De twee locs met gestreken stroomafnemers.



we later weer nodig. Van de twee dakdelen compleet met schaarpanograaf en leidingen trekken we de stroomafnemers voorzichtig van de vier stoelen af. Deze zit met vier pennen op de stoelen vast. Als het goed is blijven de stoelen in het dak

achter en heeft u de pantograaf in de hand. De dakleiding blijft zitten maar korten we een stukje in zodat hij straks goed onder de nieuwe stroomafnemer wegvalt.

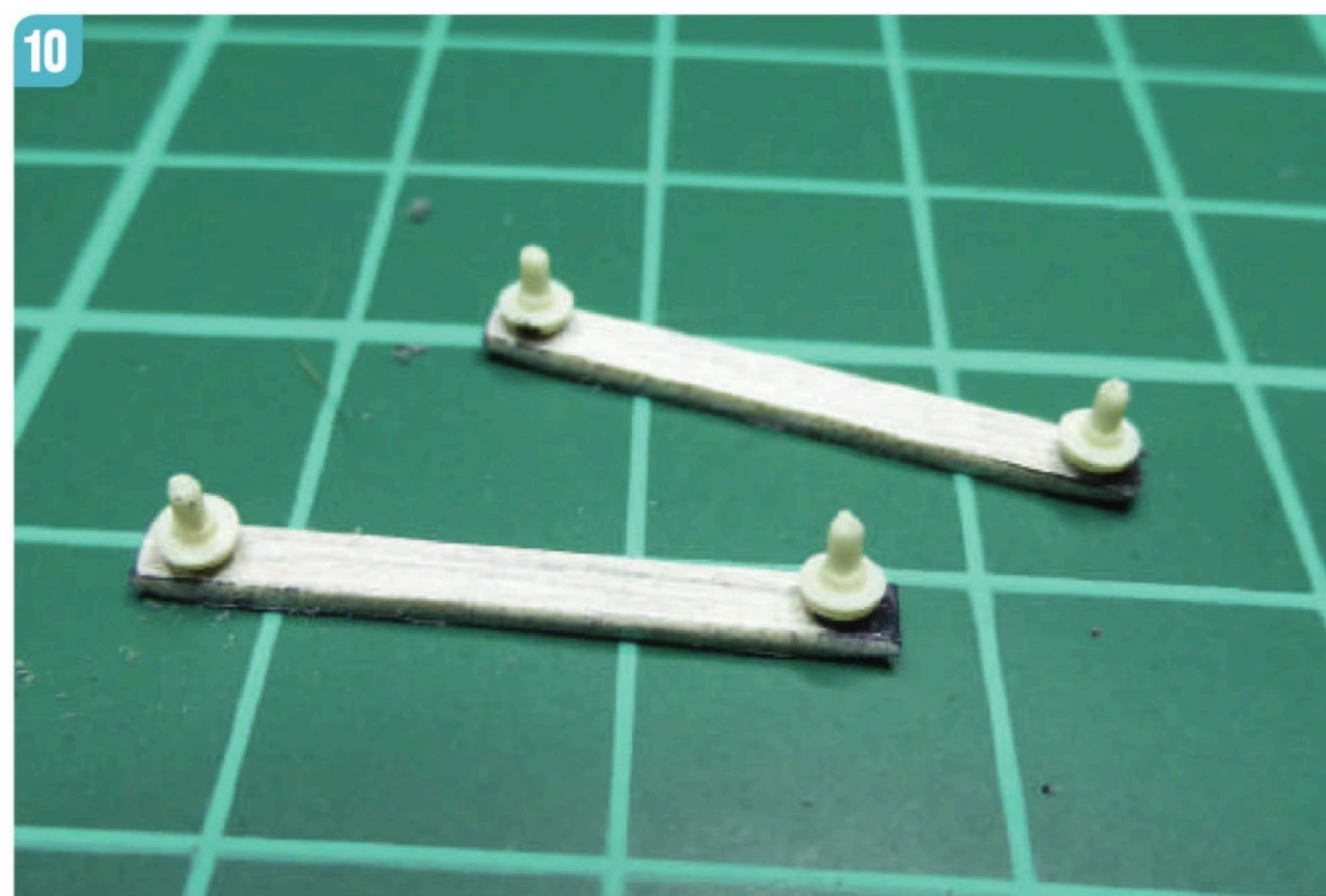
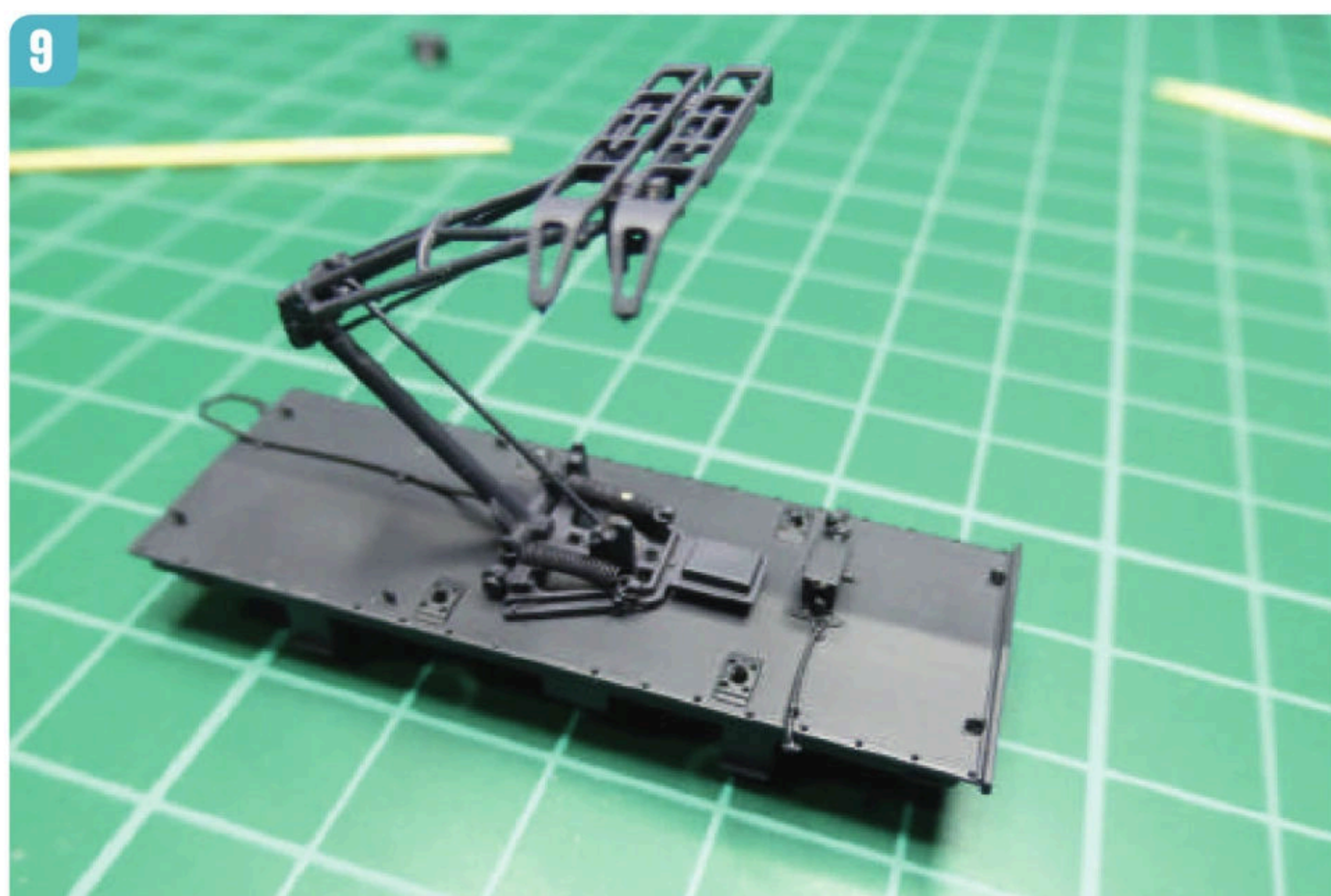
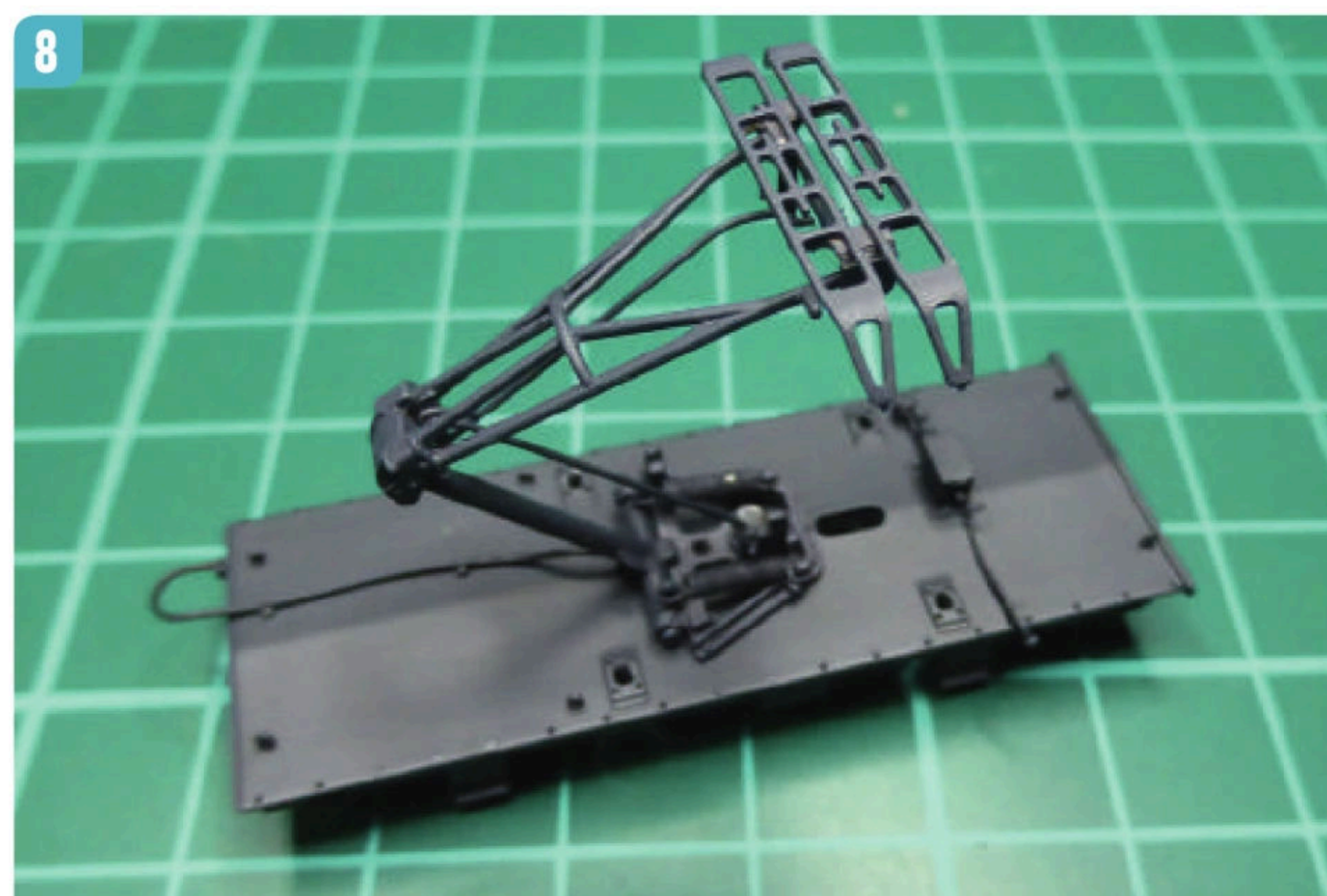
- 1.** Het beoogde slachtoffer voor de ombouw en omnummering, de analoge gelijkstroom Artitec NS 1315.
- 2.** De schaarpanograaf gaan we vervangen voor een eenbeenpanograaf en locnummer 1315 gaan we omzetten naar 1313.
- 3.** De complete stroomafnemerunit is gedemonteerd.
- 4.** De dakplaten gaan we verbouwen. Verwijder de schroef aan de onderzijde.
- 5.** Als de bevestigingsschroef is gelost kan de schaarpanograaf uit de dakstoelen worden getrokken. De stoelen blijven staan.
- 6.** De dakleiding links korten we iets in en de stoelen trekken we uit het dak.

PLAN T-STROOMAFNEMERS

Voor we de nieuwe pantograaf plaatsen knippen we de opstaande schroefrand op het dak weg en schuren het voorzichtig glad zodat de nieuwe panto vlak zal staan. Om te voorkomen dat de lak door het schuren zal beschadigen is het handig een stukje maskeerplakband om het afknippunt te plakken. Aan het witte puntje dat bij het schuren ontstaat hoeven we niets te doen, dat is straks niet meer zichtbaar. De vier bolvormige stoelen op het dak moeten worden verwijderd, daar komen vier nieuwe van Sommerfeldt (artikelnummer 205, set 12 stuks, € 2,80) voor in de plaats. Bij de onderdelen-service van Roco heb ik twee Plan T-stroomafnemers (artikel 085499, € 24 per stuk) besteld. Deze hebben dubbele schuitjes



Eenbeenpantograaf tegen de (denkbeeldige) draad.



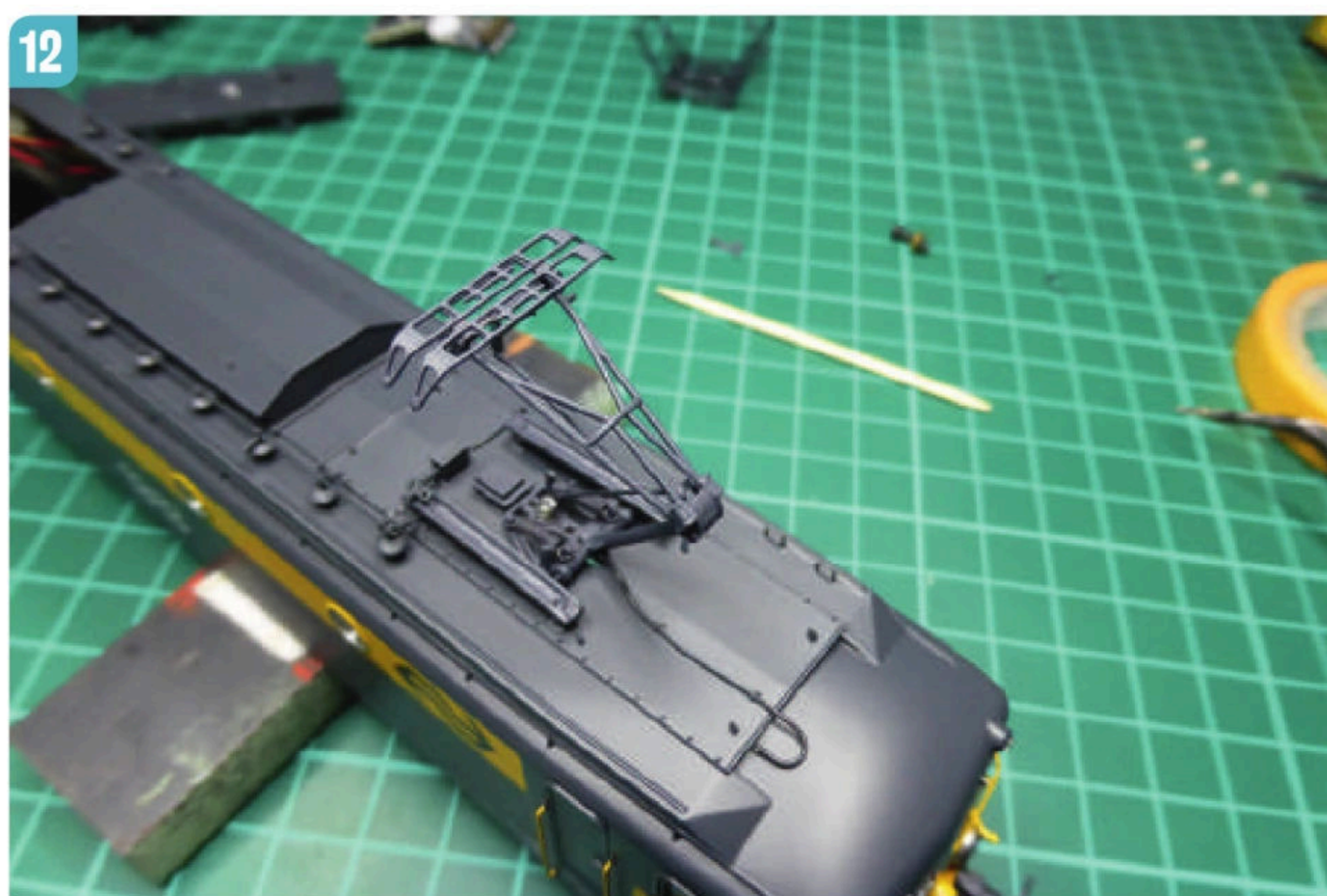
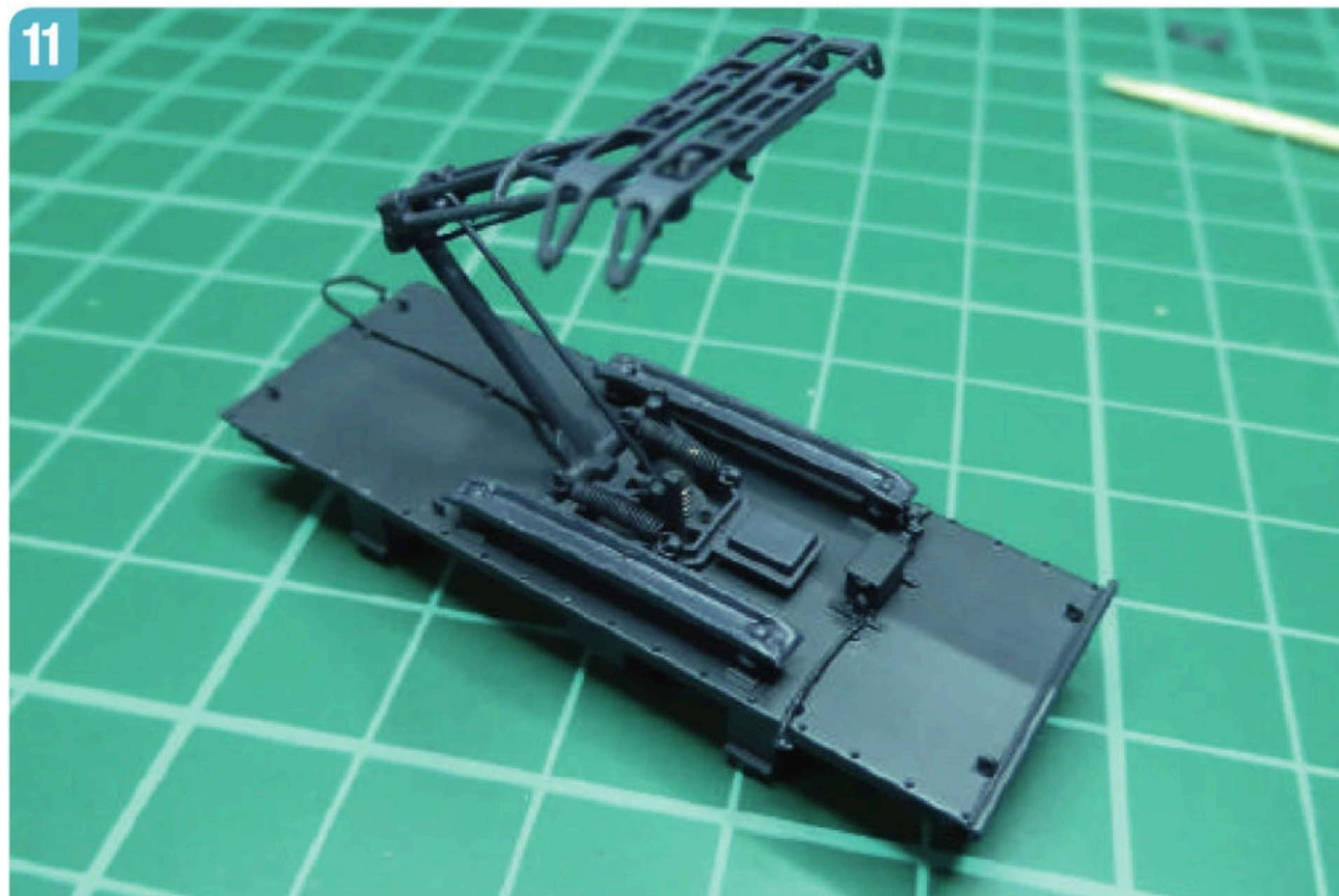
en zijn een uitstekende vervanger voor de schaarpanograaf. Voor montage heb ik de pantograaf geheel gunship gray (Tamiya, TS 48) gespoten, die kleur komt overeen met de Artitec NS 1300-pantografen. Als de verf droog is drukken we de pantograaf enkele keren in en zal hij weer op en neer veren. Nadat we de onderkant van de Roco-pantografen glad hebben

geschuurd kunnen we ze op het dak plaatsen. Ze blijken goed plat te liggen.

Aan de voorzijde van de pantograaf houden we nog een gaatje over. Hierin plaats ik de kleine kast die op het dak van een Roco NS 1600 staat. Het maskeert het gat en valt amper op. Het alternatief is dichtplamuren en grijs schilderen. Voor we de een-



De nieuwe en reeds omgenummerde 1313 met eenbeenstroomafnemers. De nieuwe pantografen liggen goed plat op het dak.



beenpantograaf goed op het dak vastdraaien, drukken we de losliggende leiding onder de voet van de nieuwe pantograaf. Bij het voorbeeld hingen de eenbeenpantografen als het ware tussen twee metalen dragers die op stoelen op het dak rusten. Dit gaan we met twee styreen U-profielen (Evergreen 65262, 1,2 x 2 mm) nabootsen. We snijden ze op maat, vijlen de beide kopkanten schuin af en boren op de kopkanten twee gaten waar de nieuwe stoelen van Sommerfeldt in passen. Na het spuiten van de nieuwe onderdelen met Tamiya gunship grey kunnen de complete panto-units met eenbeenstroomafnemer in de gaten van de oude stoelen worden gemonteerd en in de last worden teruggeklikt. Dit herhalen we voor de andere stroomafnemer.

Het omnummeren van de loc heb ik deze keer niet zelf gedaan maar is uitgevoerd door modelspoorcollega Jeroen Roosenbeek. Hij heeft de NS 1315 omgenummerd naar 1313. Om het omnummeren na te lezen verwijst ik u graag naar Railhobby 384 (december 2016, omnummeren Roco 1600). Met de omnummering en de huisvluit op het dak is het modelspoor een mooie variant rijker geworden. Ondertussen heb ik de Berlijns blauwe NS 1308 met omgekeerd L-sein naar 1302 omgenummerd en op dezelfde wijze van eenbeenstroomafnemers voorzien.

7. De opstaande rand van het schroefgat is met een scherpe kniptang weggeknipt en kan glad worden geschuurd. **8.** Als de Plan T-pantograaf van Roco met Tamiya TS 48 grijs is gespoten en aan de onderzijde glad geschuurd kan hij met de oude schroef worden vastgezet. **9.** Een grijs gespoten dakkast van een Roco 1600 heb ik in het overgebleven gat geplaatst. **10.** De dakdragers van styreen U-profiel. De kopkanten zijn schuin afgevijld en elk voorzien van twee nieuwe stoelen van Sommerfeldt. **11.** De nieuwe dakdragers zijn met Tamiya TS 48 gespoten en in de gaten van de oude stoelen gedrukt. **12.** Het dakdeel met nieuwe pantograaf is in het dak geplaatst (gedrukt). **13.** Als het dakdeel met eenbeenpanto is geplaatst kunnen we de stroomafnemer laten zakken en vastklikken.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

De volgende Railhobby, nummer 418, verschijnt circa 3 december.

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

**Vanaf 418
een nieuwe
opmaak &
100 pagina's!**



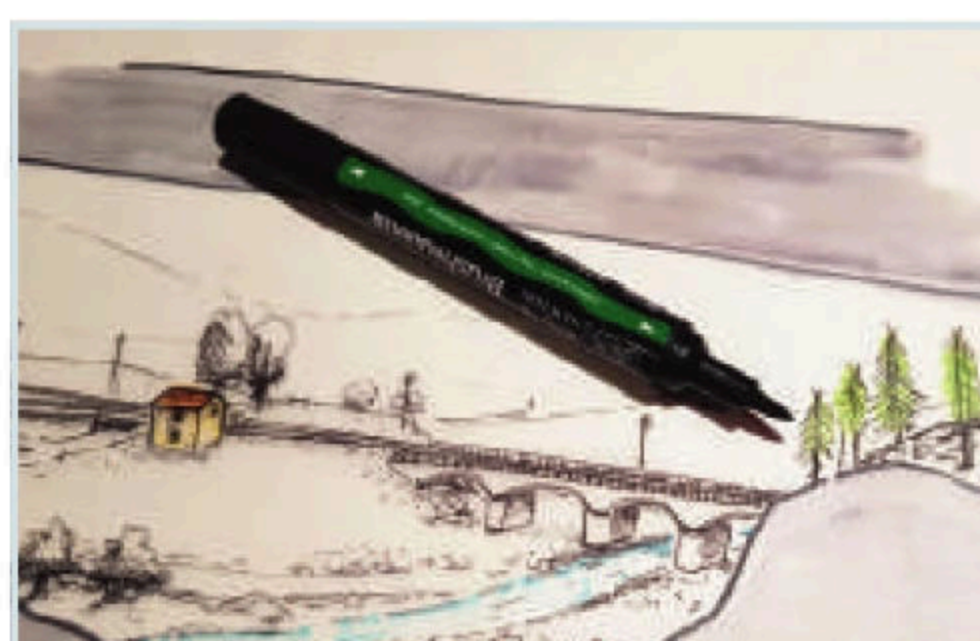
Reportage: 125 jaar tram in Gotha en 90 jaar Thüringerwaldbahn, 30 jaar na de Wende

Het ultieme Wende-beeld, Oost-Duitser leest Bild, Bw Cottbus.



Doen: Watertoren Roermond

Na enig speurwerk ontving Rob Mooij bouwtekeningen van de spoorwegwatertoren van Roermond en bouwde de toren in 1:87.



Baan in beeld: Perštejn CSD

Het landelijke Tsjechoslowaakse station van Maurice Kleverwal met een pruttelende H0-Bardorkas, Duikbril en Hummel.

Doen: Ontwerpen modelbaan deel 3

Modelbouwer Wim Wijnhoud beschrijft het maken van schetsen, 3D-tekeningen en mock-ups. Alles over onderleggers, proliners en kleur stiften.



RAILHOBBY
tijschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Redactiecoördinatoren** Chris van Diesen, Karst Drenth **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Guus Ferrée, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werken aan dit nummer mee** Dick van Beek, Paul Bender, Rob Blom, Sander Broerse, Sevrien Ferrée, Alwin de Hoon, Hans Koning, Bob Krone, Koen van der Lee, Roel Linker, Martin Menke, Aad de Meij, Rob Mooij, Steven Oskam, Frans Rade, Eric Sallevelt, Matthijs Schreurs, Michael Schumann, Eelco Storm, Kees van der Velden, Hans van de Ven, Pieter Wieland **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, tel. 033-4892900, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Merkcoördinator** Laura Jorritsma **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. Prijswijzigingen 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** Chantal Toller **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.

Na de sluiting van de kolenmijnen vonden zowel de kolenwagens als het emplacement in Nuth emplooi in de bietencampagne, de in het najaar terugkerende periode van vier maanden waarbij de suikerbieten van het Limburgse land per trein naar de suikerfabriek in Roosendaal werden getransporteerd. Het aantal beschikbare voormalige bruine kolenwagens was niet toereikend, waardoor ook de toenmalige nieuwe blauwe open goederenwagens voor dit vervoer werden ingezet. Als trekkracht fungeerde de serie 1200. In 1995 sloot de suikerfabriek, waarmee een einde kwam aan het bietentransport per trein.

37130 Elektrische locomotief serie 1200

Highlights

- Met digitale decoder mfx+ , DCC en MM
- Uitgebreide geluidsfuncties

€ 329,99*



46019 Set met drie open goederenwagens type Eo van de NS

Highlights

- Open goederenwagen gebruikt voor het vervoer van suikerbieten in gesloten treinen

€ 109,99*



Binnenkort in de winkel!

47193 Set met twee open goederenwagens type Eanos van de NS

Highlights

- Open goederenwagen gebruikt voor het vervoer van suikerbieten in gesloten treinen

€ 84,99*



Nu in de winkel!

Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

Maandag, woensdag en vrijdag van
14:00 tot 16:00 uur

Telefoon: +31 (0) 522 78 21 88
E-mail: service@marklin.nl

Binnenkort in de winkel!



DAF Kantelcabine



487.051.05 - DAF Kantelcabine, cabine 1970, PTT Post



487.051.07 - DAF Kantelcabine, cabine 1970, NMBS



487.051.06 - DAF Kantelcabine, cabine 1970, Frans Maas



487.052.04 - DAF Kantelcabine, cabine 1982, V&D

CHD

De eerder aangekondigde sets van 3 CHD goederenwagens zijn inmiddels ook leverbaar.

20.217.10

SET 3x CHD, 4 meter radstand, NS 8563, NS 7806, NS 12613

20.217.11

SET 3x CHD, 4 meter radstand, NS 12450, NS 7856, NS 12536



Vrachtschip Helena

Nu als kant-en-klaar model te verkrijgen



387.341 - Vrachtschip Helena. Lengte 355 mm, breedte 62 mm, hoogte (zonder mast) 45mm.

Nieuw Kant-en-klaar



387.439

Railinspectieladder

387.265

Brommers: Mobylette

387.266

Brommers: Puch rood

387.267

Brommers: Puch zwart