

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 43, APRIL 2020 - NR 423 - € 8,50 / € 9,50 (BE)

HISTORIE:
Achenseebahn
Politieke strijd

DOEN:
Weatheren
Ford 5000 tractor

RAILHOBBY

VERNIEUWD:

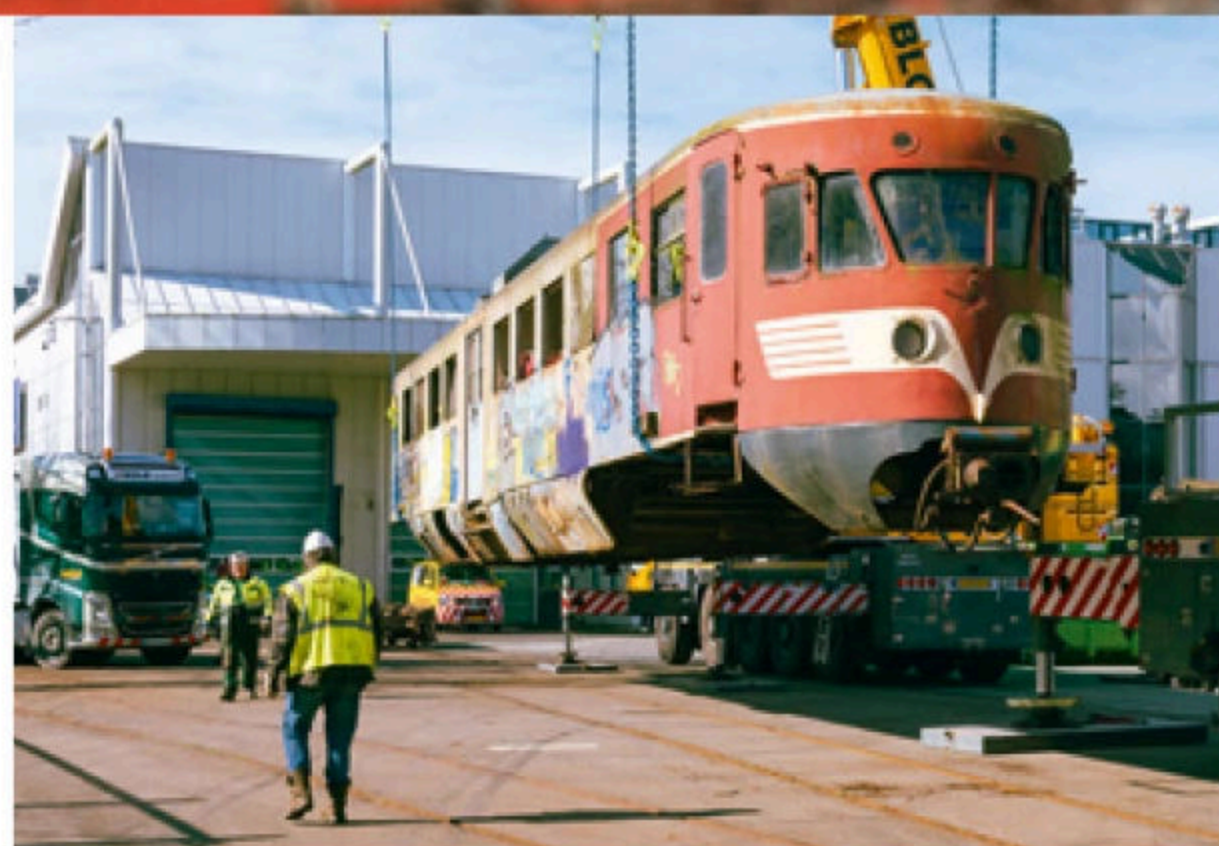
100
PAGINA'S
DIK!



Beate, resin en messing
NS 8100
H0-bouwkit MK



NMBS 5517 IJZEREN RIJN



Reportage: DE-II 180
Door snelle actie gered



Doen: Truck Artitec
Ombouw naar aanhangwagen



Voorbeeld & model: USATC
Locs en goederenmaterieel



BP

8

Voorbeeldgetrouw uitgevoerd

Big - Bigger - Big Boy

De "4014" van de Union Pacific is de grootste bedrijfsvaardige stoomlocomotief van de wereld. Zijn eerste grote reis na de renovatie was een triomftocht door het gehele Midden-Westen van America. Nu als Märklin en Trix model.



Voorbeeld: De actuele BigBoy van de Union Pacific (U.P.) door Märklin en Trix perfect uitgevoerd als model.

Highlights:

- In totaal zijn maar liefst 14 wijzigingen in het bestaande model overeenkomstig het voorbeeld aangebracht, zoals onder andere:
- De aanpassing van de gehele tender voor de oliestookinrichting.
- Het Big Boy opschrift op de rookkamerdeur.
- Twee kasten aan de rechterkant van de tender voor de treinbeveiliging.
- Zilveren draagpotdeksels.
- Twee dynamo's op de ketel.
- Ketelwand in machinistencabine aangepast voor oliestook.
- Wapen van U.P. in machinistencabine.



märklin
HO



Wisselstroom



37997 Stoomlocomotief serie 4000

€ 970,- *



Uw voordeel als Märklin Insider en Trix Clublid!

Bij aankoop van een Big Boy ontvangt u een clubvoordeel van 70 euro!

Vraag bij uw dealer of raadpleeg www.marklin.nl/bigboy.

TRIX
HO



Gelijkstroom



22014 Stoomlocomotief serie 4000

€ 970,- *



Cover

NS 8100 tramloc

Resin en messing bouwkit van MK op een Fleischmann-onderstel.

FOTO:

THONIS VAN DER WEEL

Adverteerders

- 2 Gebr. Märklin & Cie
- 19 Marnan 19 Modelbouw Centrum Hilversum
- 19 Exact-Train
- 25 Oude-Station
- 25 Freebit/N-Spoorstore
- 25 TreintjeOost
- 25 ModeltreinCentrum Amersfoort
- 41 Maddog-Trains
- 41 Van Zuthem Autominiaturen
- 41 REOS Beeldproducties
- 41 Beelen Modelbouw
- 41 Peperkamp Modelbouw
- 41 Hobma Modelbouw
- 66 24Trains.tv 83 Train Service Danckaert
- 99 Modelleisenbahn München GmbH
- 100 Artitec



Presentatie van het opgeknapt materieel van het USA Transportation Corps op 7 maart 2020 in Haaksbergen. (foto Sevrien Ferrée)

75 jaar vrede

Als deze editie bij u op de deurmat ploft is het 75 jaar geleden dat de **Tweede Wereldoorlog** werd beëindigd. Een periode vol verdoemenis die werd gevolgd door de langste tijd van vrede in de moderne geschiedenis. Een even unieke als vanzelfsprekende periode in ons leven. Maar vraag het onze ouders en die reageren anders op dat laatste aspect. Vanzelfsprekend is die vrede allerm minst. Wie alle reuring op deze aardbol in aanschouw neemt kan niet anders dan dit beamen.

Driekwart eeuw vrede. Een memorabel tijdperk dat ontstond na veel offering van mens en materieel. Tot die laatste categorie behoorden ook veel locomotieven en **goederenmaterieel** die door de geallieerden naar de **diverse fronten** waren gebracht. Om de aanvoer van tanks, brandstof, munitie en voedsel in goede banen te leiden verscheepten alleen al de Verenigde Staten ruim 85.000 goederenwagens. Een deel daarvan werd na de oorlog door diverse nationale spoorwegmaatschappijen overgenomen, waaronder de NS.

Van al die wagens zijn er wereldwijd anno 2020 nog zo'n **twintig** bewaard gebleven. Drie fraai gerestaureerde, verschillende exemplaren zijn bij de Museum Buurtspoorweg te bewonderen, een vierde voegt zich later dat jaar bij dit bijzondere triumviraat. Wat daarmee gaat gebeuren? Houd de website van dit museum in de gaten. Aan de hand van een aantal verhalen blikken we terug op de lotgevallen van dit materieel.

Zo ambitieus als op **museumniveau** is gewerkt om het **hoofdstuk railvoertuigen** te reanimeren, zo oorverdovend stil is het op modelgebied. Dit was de gelegenheid voor modelspoorfabrikanten om een eenmalige set met een boxcar, gondola, ketelwagen en platte wagen uit te brengen. Verpakt in een doos met de nationale driekleur. Een gemiste kans. De viering van 75 jaar vrede komt nooit meer terug.

Guus Ferrée

Volg ons online:

railhobby.nl
 railhobby
 railhobby
 modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 423



42



34



20



28

6

HISTORIE IN MODEL: WO II, DEEL 1

Een vergeten slag in de Achterhoek in een diorama in 1:87.

20

DOEN: AANHANGWAGEN

We bouwen een Railhobby Artitec vG&L-truck om naar een aanhangwagen.

28

VOORBEELD & MODEL: SPOORMATERIAAL UIT DE VS EN GB, DEEL 1

Fabrikanten hebben het in WO II ingezette spoorwegmaterieel in model uitgebracht.

34

VOORBEELD & MODEL: USATC, DEEL 1

Het Amerikaanse spoorwegmaterieel dat na D-Day in Europa op de rails werd gezet, bleef nog lang actief. Enkele locs en wagens zijn bewaard gebleven.

42

REPORTAGE: DE II 180

Door de (geannuleerde) Formule 1 op Zandvoort moest treinstel 180 naar Hengelo uitwijken. Beide bakken en de drie draaistellen werden op diepladers gezet.

46

DOEN: KOLKENZUIGER

Met een zelfbouw bonkelaar zet Rob Mooij een Preiser-arbeider met de zuigbuis aan het werk.

52

HISTORIE: ACHENSEEBAHN

De 130 jaar oude tandstaafbaan in Tirol lijkt door bestuurlijke onwil het onderspit te delven.

58

TECHNIEK: NS TENDERLOC 8100

De bouwkit van MK Modelbouwstudio blijkt op een Fleischmann-onderstel goed te passen.



78



68

RAILTEST: NMBS LOC 5517

B-Models heeft de voor inzet op de IJzeren Rijn aangepaste loc in H0 uitgebracht. Inzet van de Belgische lijndiesel ook in Nederland en Duitsland.

74

REPORTAGE: WPL MT

Van de serie 1700 van de NS vindt het onderhoud in Maastricht plaats. Ton Oosterom neemt een kijkje in de werkplaats. Ook de series 1300 en 1500 hadden Wpl Mt als thuisbasis.

78

DOEN:

WEATHEREN TRACTOR

Modelbouwer Robert Müller bouwt en weathert de Ford 5000-tractor van Artitec om tot een jarenlang ingezet landbouwvoertuig. Voorzien van duidelijke stappenfoto's.

92

BAAN IN BEELD:

AMERIKAANS DIORAMA, DEEL 2

Aan de imposante canyon met stalen brug in H0 wordt de laatste hand gelegd.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 11 RailActueel
- 26 Railinterview met Ed van den Berg
- 45 Column door Paul Bender
- 51 De Vijf van ...
Jürgen ter Weel, Roco
- 67 Spoorpenningen VIII, 1900
- 73 Partnercolumn door
Kees Smit
- 77 Railnieuws
- 84 Modelnieuws
- 91 Railpers
- 98 Preview Railhobby 424

EXTRA ONLINE

Online en online + print abonnees krijgen iedere uitgave extra foto's en informatie. Ga naar www.railhobby.nl.



DEEL 1: DIORAMA HOUDT VERGETEN SLAG IN DE ACHTERHOEK LEVEND

The battle of the Swan

De Britten noemen het 'The battle of the Swan'. Een korte maar hevige slag met het terugtrekkende Duitse leger nabij Hoevedijke, een gehucht in de Achterhoek. Begin mei '45 vielen hier aan beide kanten enkele slachtoffers. Een diorama houdt deze voetnoot in de geschiedschrijving van de Tweede Wereldoorlog levend.

Het in de regio bekende restaurant Het Zwaantje (1883) ligt idyllisch gelegen aan de binnenweg van Hoevedijke naar Ulmt, twee stippen op de kaart die anno 2020 nauwelijks enige bekendheid zouden genieten als hier in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog geen stevige clash was geweest. Een van de laatste op Nederlands grondgebied waar nog enkele doden te betreuren vielen. Een bijkans vergeten voorval, twee dagen

voordat het Duitse opperbevel de capitulatie op de Lüneburger Heide tekende.

Het was, aldus een artikel in de Graafschapbode, een milde, aangename 2 mei 1945. Hoevedijke had een paar dagen eerder voor de eerste keer kennis gemaakt met de gruwelen van de oorlog. Een Thunderbolt, een geducht jachtvliegtuig van het 3^e Squadron dat was gehuisvest op een provisorisch ingerichte landingsstrip bij Padbroek ten zuiden van het Limburgse



^ Diorama 'The battle of the Swan' in vogelvlucht.

Cuyk, vervulde de eerste hoofdrol. Normaliter vlogen deze toestellen naar het oosten, om Duitse aanvoerlijnen, troepenverplaatsingen en geschutstellingen aan te vallen. Nu zwermde een paar toestellen naar het noorden uit, passeerden om klokslag 6.21 uur de Maas bij Mook en vlogen diagonaal naar het noorden. Een routinevlucht, maar wel eentje met verstrekkende gevolgen. Ter hoogte van Hoevedijke merkt de jonge flightsergeant Jack Wonders, toen 21, uit Albuquerque, een klein konvooi Duitsers op dat Nederland weer in is gereden. Hij aarzelt niet en laat, na zijn toestel snel te hebben laten zakken, zijn boordkanonnen spreken. Drie Duitsers in een Kettenrad worden dodelijk getroffen en door hun kameraden vervolgens in een snel gedolven veldgraf gelegd. Hun helmen op en voor het kruis, als intieme, verstilde relikwieën van een zinloze strijd. We schrijven 28 april 1945. Een stoomloc van de Deutsche Reichsbahn is getuige van het eenzijdige gevecht. Deze loc van Bw Wesel staat al een kleine week op de grensoverschrijdende spoorlijn die Hoevedijke in de regio enige bekendheid geeft. De loc is ontspoord, de aanwezigheid van een antimijnenwagen aan de kant van de rookkast ten spijt. Het plaatselijke verzet heeft wagen en loc laten derailleren. Maar vanwege gebrek aan menskracht is de onfortuinlijke machine nog niet geborgen en staat hulpeloos is een soort niemandsland.

Antitankkanon

De Duitsers zinnen een paar dagen later op wraak en willen de drie gevallen kameraden wreken. Een

zogenoeten Halbkettenrad met een 7,5 cm PaK 97/38, een geducht antitankkanon, rijdt daarom op 2 mei 1945 in gezelschap van een paar andere voertuigen richting Het Zwaantje omdat de Duitsers weten dat een deel van het 7th Coldstream Regiment van de Guards Armoured Division parallel aan de grens oprukt. Wat ze niet weten is dat een verkenningseenheid die al in Noord-Afrika tegen de troepen van Erwin Rommel heeft gevochten, langs de andere kant van de spoorlijn in stelling ligt om eventuele Duitse troepenbewegingen gade te slaan. Als de Duitse halftrack ten tonele verschijnt brengen ze hun 2 inch mortieren (Mk VIII, 50,8 mm) in stelling en vuren snel een salvo brisantgranaten af. Een aantal slaat in de kinderkopjes van de weg, de rest belandt naast het terras van Het Zwaantje. Daar rennen een paar bezoekers voor hun leven en schieten de kelder van het etablissement in. Het is hun redding.

Fähnrich Meske

Met het antitankkanon weten de Duitsers nog een voltreffer op een Brencarrier te plaatsen. Ook hun MG 34, een effectief machinegeweer, doet zich gelden alvorens ze zelf op een dodelijk spervuur van brenguns en mortieren worden getraakteerd. Diverse voertuigen worden buiten gevecht gesteld, de overlevenden van de twee pelotons onder leiding van Fähnrich H.D. Meske kiezen het hazenpad. Ze hebben hun wraakzuchtige pogingen niet in daden kunnen omzetten. De zeven slachtoffers die uiteindelijk aan beide kanten vielen liggen - heel bijzonder - sinds de jaren vijftig op het kerkhof van Hoevedijke. Hun graven worden sindsdien door vrijwilligers en scholieren onderhouden. Op basischool De Fontein in het dorp kwam tot in de jaren negentig een Britse veteraan vertellen over de oorlog en waarom er nooit meer zo'n strijd mag komen.

Sherman Firefly

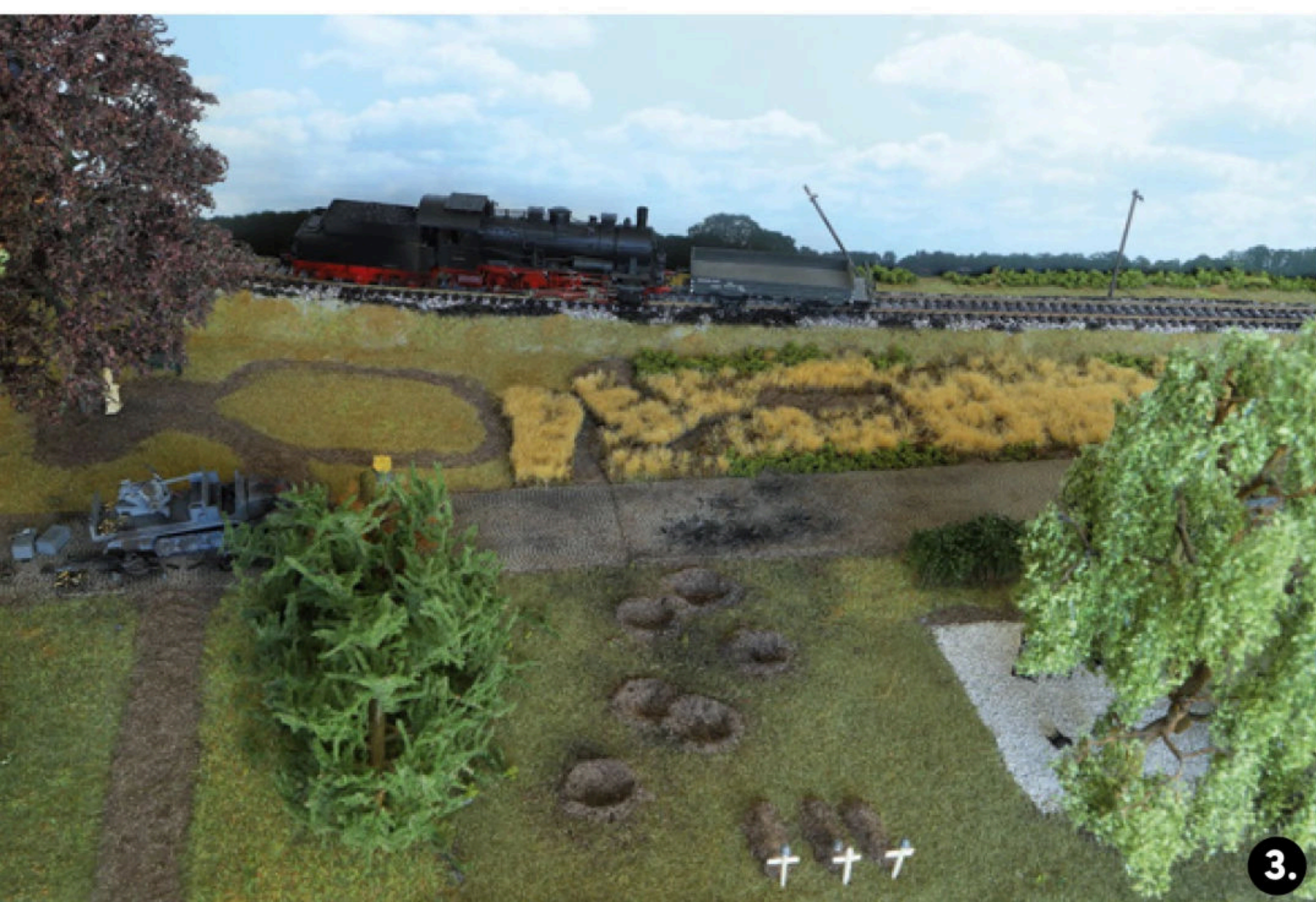
Deze gegevens zijn de ingrediënten van het diorama 'The Battle of the Swan'. Dit thema is gekozen omdat het op een redelijk klein oppervlakte kan worden uit- »



1.



2.



3.

gebeeld en omdat alle betrokken voertuigen in H0, de gekozen schaalgrootte, worden aangeboden. Artitec levert een Sherman Vc Firefly, een Amerikaanse tank met een sterk verbeterd Brits kanon. Het kanon is voor een deel wit geschilderd om het van afstand op het standaard kanon te laten lijken dat dus minder vuurkracht heeft. Duitsers kozen vaak de Firefly om als eerste aan te vallen. Maar dat terzijde. Verder bestaat de Britse eenheid die twee dagen na de strijd oprukt uit een c5A1 Stuart Light-tank, een Universal Carrier en een Humber verkenningswagen. In deel 2 worden de voertuigen met de artikelnummers vermeld. Ook de bemanning die op het terrein van een oude kwekerij beraadslaagt over de te volgen route komt uit het Amsterdamse atelier, evenals het groepje commando's dat achter Het Zwaantje naar het noorden loopt, de vluchtende Duitsers achterna.

Bouw diorama

De Duitse voertuigen zijn een verhaal apart. Als je twee zonen hebt dan is de kans niet ondenkbeeldig dat die in de Tweede Wereldoorlog zijn geïnteresseerd. Zeker als ze een keer met hun ouders de invasie-stranden in Frankrijk en de slagvelden rond Verdun hebben bezocht. Dus kreeg de jongste ooit een paar stevige, Duitse Roco-modellen. Die overleefden niet in de oorspronkelijke staat en lagen al jaren in een doosje te wachten op verdere recycling. Tot de bouw van dit diorama zich aandiende. De ietwat gedeformeerde truck met rupsband is een buitenkansje, want deze



moet worden vernield. Dat betekent dat de motorkap wordt losgesneden en van binnenuit met een tang uit elkaar getrokken en met een door een lucifer verhitte paperclip wordt doorboord.

Elke kogelinslag kost een lucifer, dit even voor de logistiek. Daarna wordt de motorkap met de voltreffers iets schuin met secundelijm op de voorkant van het frame gelijmd. Ook andere plekken worden doorboord. En de bovenkant van de rups wordt voorzichtig losgesneden evenals twee loopwielen. De track wordt achter de wagen gelegd. Deze is door een projectiel geraakt en is nog een stukje doorgereden. De gele halftrack met het antitankkanon wordt bedekt met donkergrijze verf (Revell Aqua Color Staubgrau 36177). Daarna worden de inslagen met roestachtige verf behandeld (Model Color Marron Chocolate 70.872 en Pardo Negro 70.822) en wordt de plek waar het getroffen vehikel komt te staan uitbundig met zwarte poeder bewerkt. Een deels uitgebrand voertuig laat onuitwisbare sporen na, toch!? De Model Color verf moet niet worden gemengd maar kan wel voorzichtig met een en dezelfde kwast worden aangebracht.

Messing hulzen

Om de hevigheid van het voorbije gevecht te accentueren worden van 0,3 mm messingdraad (Albion Alloys) kleine stukjes geknipt, hulzen van verschoten 7,5 pantsergranaten. Ook die moeten met wat zwart poeder worden bedekt. Maar niet te veel, anders gaat het effect van het messing voor de foto verloren. De hulzen »



1. De omgeving van Het Zwaantje na de clash. Alle bezoekers zijn naar binnen gevlucht.
2. Het effectieve Duitse antitankkanon is het zwijgen opgelegd.
3. Kraters en veldkruisen getuigen van een felle strijd met Duitse troepen. De 55'er kan geen kant meer op.
4. Overzicht van de geconsolideerde positie van het 7th Coldstream Regiment.
5. Een gewonde Britse fusilier krijgt adequate nazorg.



zijn eerlijk gezegd iets te dik. Maar het gaat om de beleving. Je zou van hetzelfde merk messingdraad ook stukjes met een diameter van 0,12 mm kunnen knippen. Er is immers ook met zware handvuurwapens geschoten. Het andere getroffen voertuig is een gewone auto, een door Brekina geleverde DKW F7 die voor deze gelegenheid tot de sloop is veroordeeld. Dit voertuig van de gelegenheidscommandant, vaandrig Meske, wordt eerst geheel uit elkaar gehaald. Een deel van het glas wordt met een mesje verwijderd, de linkerdeur voorzichtig los gesneden, de achterwielen laten we met een warm mes 'leeg lopen' en ook hier zijn kogelinslagen aangebracht alvorens de grijze verf en roest hun bedekkende werking doen. Het is eerlijk gezegd wel wennen om modellen te vernielen. Normaal maak je wat, bouw je iets op. En dat gaat eerlijk gezegd in de regel ook wat gemakkelijker dan modellen stuk snijden. //

6. Oprukkende Britse commando's worden verwelkomd door de eigenaars van Het Zwaantje.
7. Beschut werkoverleg over het voortzetten van de opmars.
8. De hevige maar ongelijke strijd heeft veel sporen achtergelaten.

DE-II 180

OP DE VALREEP GERED

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



De 692 actief bij Koole in het Botlek-gebied, 30 oktober 2019. (foto Sander Broerse)

Bakkie omgewisseld

De locomotieven serie 600, ook wel 'Bakkie' genoemd, genieten anno 2020 ongekennde populariteit in het goederenverkeer. Dankzij de grote betrouwbaarheid, radiografische bediening en voldoende trekkracht komen ze goed van pas bij de last mile van goederentreinen (de kilometers op het bovenleidingloze traject tussen emplacement en terminal). Waar Captrain de locs in Vlissingen Sloehaven inzet, wisselen de locomotieven van Rail Force One (RFO) regelmatig van inzetgebied. Op een dieplader doorkruisen ze het land naar de volgende klus. Op 31 januari verscheen de 692 in Oss, waar hij werd gewisseld met de blauwe

607 van RailPro. De 692 behoort tot de vier uit het Verenigd Koninkrijk teruggehaalde Bakkies en heeft de Britse kleurstelling. De 607 ging retour RailPro; de 692 doet overdag dienst tussen station Oss en industrieterrein Elzenburg; nachtelijke activiteiten zijn op dat traject niet toestaan. Vanuit Amersfoort brengt de oranje RFO 9702 op dinsdag- en donderdagochtend een beladen autotrein naar Pon in Leusden. De voor RFO rijdende oranje 683 raakte recent zwaar beschadigd bij een aanrijding in Amsterdam en was daardoor bij het ter perse gaan van dit nummer niet inzetbaar.-SB

»

ICE gestrand

Meer dan eens stranden ICE's op Nederlands grondgebied. Als een van de oorzaken wordt het telkens van spanning wisselen tussen Emmerich en de aansluiting van de Betuweroute bij Zevenaar genoemd. Als een treinstel niet op eigen kracht verder kan moet het worden afgesleept. Dat kan soms met een ander ICE-treinstel maar als dat niet gaat wordt de hulp van een locomotief serie 1700 van NS International (NSI) ingeroepen. NSI beschikt nog over acht 1700'en, de 1739, 1744-1746, 1750, 1752, 1761 en 1765. Ze worden ingezet voor de intercity's tussen Amsterdam en Bad Bentheim (-Berlijn). Voor de IC Berlijn zijn er vier locs nodig, de andere vier bivakkeren in de Amsterdamse werkplaats Zaanstraat of de werkplaats in Maastricht. Op zaterdag 15 februari 2020 raakte



NSI 1739 met de defecte NSI ICE 4652 bij Diemen Zuid, 15 februari. (foto Matthijs Schreurs)

ICE-treinstel 4652 bij Zevenaar defect. De 1739 kwam als losse locomotief uit Amsterdam naar Zevenaar om het treinstel af te voeren. Net na het middaguur vertrok de trein uit Zevenaar

om zo'n anderhalf uur later via Diemen Zuid op de Watergraafsmeer aan te komen. De volgende dag werd het treinstel via een reguliere ICE naar Duitsland gerepatrieerd.-MS



De sprinter naar Haarlem staat klaar voor vertrek. Links en rechts de nieuwe perrons. (foto Sander Broerse)

Houten perrons in Zandvoort

In Zandvoort is ProRail eind 2019 begonnen met het bouwen van twee extra perrons. Volgens planning zal op het circuit in Zandvoort een Formule 1-wedstrijd worden gehouden waarbij bezoekers vooral op de fiets en met de trein moeten komen. Om dat laatste mogelijk te maken wordt het aantal treinen op het baanvak verhoogd tot maximaal twaalf per uur per richting. Voor het snel in- en uitstappen en snellere looproutes, zijn aan de buitenzijde van spoor 1 en 2 houten perrons aangebracht. Dankzij een onwaarschijnlijk snelle

procedure lukte het om deze begin maart gereed te hebben. Andere werkzaamheden zijn het op orde brengen van de stroomvoorziening tussen Haarlem en Zandvoort, zodat er daadwerkelijk zo'n groot aantal treinen kan rijden. Gepland was dat hier tijdens het evenement vooral met sprinter-materieel zou worden gereden, zodat er snel kan worden in- en uitgestapt. Op 19 maart is bekend gemaakt dat de race, die begin mei zou worden verreden, door het zich uitbreidende coronavirus wordt uitgesteld.-SB



Voorzien van de witte neus was de 1612 op 15 maart 2012 bij Zevenbergen naar Kijfhoek onderweg. (foto Sander Broerse)

DB 1600 aan de kant

Eind jaren '70 werden door NS 58 locomotieven serie 1600 bij het Franse Alstom besteld en tussen 1981 en 1984 in dienst gesteld. Na de splitsing in 1999 tussen NS Cargo en NS Reizigers ging een groot deel van de locs naar NS Cargo, vanaf 2000 Railion geheten. De overige kwamen bij NS Reizigers terecht en werden als 1800 omgenummerd. De naam Railion werd in 2009 gewijzigd in DB Schenker Rail Nederland (DBSRN) en per 1 januari 2016 in DB Cargo Nederland. Met de splitsing naar Railion maakten de NS-logo's plaats voor dat van Railion, maar ze bleven lang in het geel rijden. In 2012 beschikte DBSRN over zeven machines: de 1602, 1604, 1611, 1612 en 1614-1616. Op 20 februari 2012 kwam de 1612 na een onderhoudsbeurt als eerste terug in DB-rood en een 'Holland-Latz' op de neuzen. Een wit vlak conform de toen geldende Nederlandse zichtbaarheidseisen. Door de witte ondergrond week het DB-logo af van dat bij de Duitse locs. In september 2012 werd het witte vlak vervangen door twee witte balken, zoals de 1615 in maart 2012 had gekregen. In zomer 2014 werd voor zes van de zeven resterende locomotieven gestart met een LT4-revisie. De 1602 werd op 21 januari 2015 als eerste terzijde gesteld. Op 10 juni 2016 volgde de 1612 en op 1 februari 2019 loc 1614. De 1616 werd op 1 december 2019 met een defecte tractiemotor terzijde gesteld, de 1604 op 9 januari 2020. De 1616 kwam weer in dienst met een tractiemotor van de 1604. Volgens planning zullen de 1611, 1615 en 1616 tot 3 april 2020 in dienst blijven. Stickers op de zijkanten wijzen op het naderende afscheid. In februari 2020 zijn twee locs per dieplader van de Rotterdamse Waalhaven naar de sloper Riwald in Almelo getransporteerd, op 21 februari volgde de 1613 en een week later loc 1612. De eerste, rode 1600 werd in maart dit jaar gesloopt.-MS



Bij de Shunter-werkplaats zal de bak van de 1612 worden gelicht, 21 februari. (foto Steyn Feenstra)



In Almelo wordt de 1612 naast de al aanwezige 1613 geplaatst. (foto Matthijs Schreurs)



Den Dolder met een leeg perron en verkorte intercity richting Utrecht. (foto Sander Broerse)

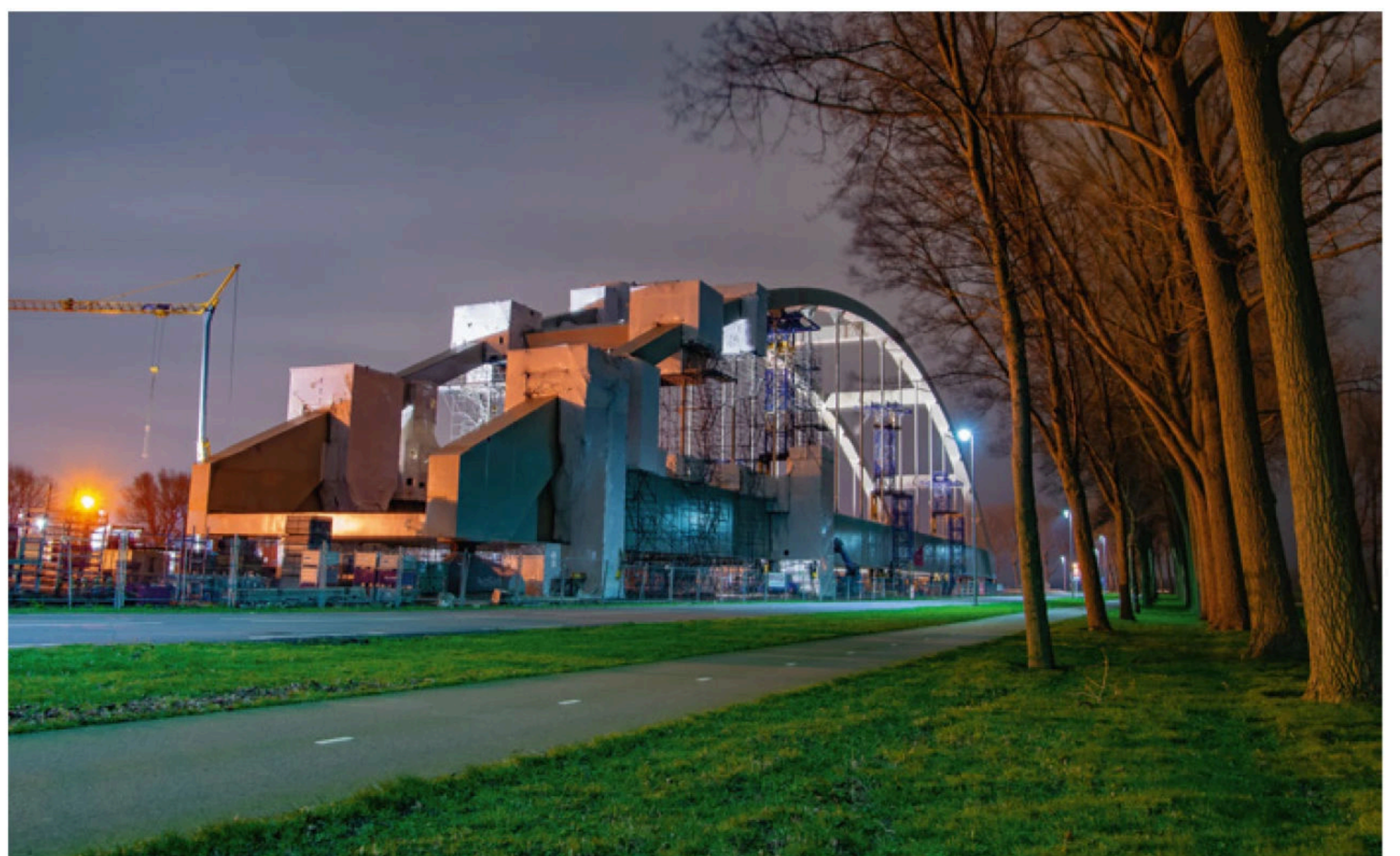
Corona-crisis: treindienst uitgedund

In maart werd het nieuws bepaald door de uitbraak van het coronavirus en de maatregelen om verspreiding te voorkomen. Ook voor het binnenlandse en internationale treinverkeer heeft het virus grote gevolgen. In omliggende landen waren veel strengere maatregelen afgekondigd. Dat resulteerde in lege straten in België en Frankrijk en contactverboden in Duitsland. Eurostar sneed fors in het aantal diensten en de treinen naar Nederland werden opgeheven. De IC Berlijn werd opgeheven. Thalys schroefde het aantal treinen terug tot twee per dag en de

Benelux-dienst werd beperkt tot een pendel tussen Rotterdam, Breda en Antwerpen. Reizigers die in Antwerpen zonder geldige reden - in lijn met de Belgische restricties - uitstapten werden door de politie terug gestuurd. NS viel terug op een basisdienstregeling: een groot aantal intercity's verviel en de resterende reizigers waren op sprinter-diensten aangewezen. Door massaal thuiswerken werden de nog rijdende treinen ingekort. Bij het goederenvervoer zijn de gevolgen volop zichtbaar door kortere, grotendeels lege treinen en opgeheven treinen. -SB

Bruggen Theemswegtracé

In de haven van Rotterdam wordt sinds najaar 2018 gewerkt aan de bovenbouw van het toekomstige Theemswegtracé. Tot afgelopen zomer betrof dit het verleggen van wegen en leidingen en werden de windvangers bij de Brittanniëhaven gesloopt. De laatste weken worden de contouren van het toekomstige spoortracé zichtbaar door de bouw van het viaduct boven de Theemsweg. Bij de Rozenburgsluis en Tomassentunnel krijgen de twee stalen boogbruggen vorm. De brugdelen worden over water aangevoerd en op locatie samengebouwd. De delen voor de brug (lengte inclusief aanbruggen 269 m) boven de Tomassentunnel worden in Krimpen aan den IJssel gebouwd, terwijl de 177 m lange brug bij de Rozenburgsluis uit Antwerpen komt. Dit voorjaar worden ze op hun plaats gemanoeuvreerd. De opening van



Bij de Rozenburgsluis wordt aan een van de twee bruggen gebouwd, 18 februari. (foto Sander Broerse)

het Theemswegtracé staat voor eind 2021 gepland. Het tracé ontlast de Calandbrug. Door het treinverkeer van de Calandbrug af te halen, ontstaat een stabielere dienstregeling op de Havenspoor-

lijn en wordt de technische levensduur van de brug niet verder verkort. In een volgende uitgave van Railhobby komen we uitgebreid op de Calandbrug en het Theemswegtracé terug. -SB

Ontwikkelingen Vlaamse Reuzen

Voor diensten in België beschikt DB Cargo over 21 locomotieven serie 6400, met de bijnaam 'Vlaamse Reus'. Om aan de Belgische eisen te voldoen werden onder meer de regengoten en armsteunen op de cabine verwijderd en het treinbeïnvloedingssysteem Memor aangebracht. Op 1 januari 2022 worden in België de brandende sluitseinen achterop goederentreinen vervangen door de in Europa wijdverbreide 'sluitplaatjes' op de laatste wagon. Wel dienen de frontseinen van enkele locomotiefreeksen feller te worden. Voor de 6400'en betekent dit het aanbrengen van ledfrontseinen. In een later stadium volgt de inbouw van het beveiligingssysteem ETCS, dat per 1 januari 2025 in België verplicht zal zijn. Voor DB Cargo begint België een steeds grotere markt te worden, reden om in de Vlaamse Reuzen te investeren. Later dit jaar wordt Vlaamse Reus



Op 18 april 2019 denderden de Vlaamse Reuzen 6511 en 6512 met trein 48571 van Sluiskil naar Buna Werke door Essen. (foto Sander Broerse)

nummer 22, de al tien jaar terzijde staande 6471, in dienst genomen. De loc wordt door Shunter dienstvaardig gemaakt. Vermoedelijk zal de rol van de 6400 later dit jaar

veranderen als de toelating van de Siemens Vectron is afgegeven. Die zal dan enkele lange ritten onder de draad overnemen van de 6400.-SB



Op 30 januari is NightJet 423 uit Wenen en Innsbruck in Brussel-Zuid gearriveerd. (foto Steven De Haeck)

NightJet naar Brussel

Na ruim elf jaar zonder nachttrein was het op 20 januari zover: er vertrok weer een reguliere nachttrein uit België. Het is de ÖBB gelukt om een twee keer per week rijdende verbinding tussen Brussel, Innsbruck en Wenen op te zetten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande NightJet-verbinding naar Düsseldorf, die wordt omgebogen naar Brussel. Elke maandag- en donderdagochtend levert een locomotief reeks 18 acht zit- en slaaprijtuigen af in Brussel, om ze 's avonds weer

naar Aken te rijden. De dienst bleek na een maand dusdanig succesvol dat de ÖBB de frequentie in de jaardienst 2021 naar drie treinen per week wil verhogen. Voor Nederland lijkt de nachttrein in 2021 werkelijkheid te worden: de ÖBB kondigde aan om in die dienstregeling een dagelijkse dienst tussen Amsterdam en Wenen te starten. De voorbereidingen zijn inmiddels gestart, NS publiceerde een tender voor de huur van enkele meersysteemlocomotieven.-SB

»



WLE-loc 21 loopt in station Spelle om voor vertrek naar Padborg. (foto Coen Ormel)

Tunneldelen metro Kopenhagen per spoor

De metro is veruit de meeste efficiënte manier van reizen in drukke stedelijke gebieden. Nadat in 1863 in London de eerste metrolijn werd geopend volgden vele steden. Er wordt wereldwijd in metrosystemen geïnvesteerd. In de Deense hoofdstad Kopenhagen werd de eerste metrolijn in 2002 geopend, in 2024 zal een nieuwe, ondergrondse noord-zuid verbinding volgen. Voor de bouw van de tunnels worden de tunneldelen als prefab elementen op de bouwplek afgeleverd. De betonnen tunneldelen worden bij Reekers in het Duitse Spelle gefabriceerd en sinds 2017 in batches per spoor naar Denemarken getransporteerd. In Duitsland zorgt in 2020 WLE voor de tractie, in Denemarken na locwissel in Padborg, CFL.-CO



BE D 4 rangeert op 7 juli 2010 in Bentheim Nord. (foto Guus Ferrée)

BE: alleen eigen lijn

De Bentheimer Eisenbahn mag sinds 17 februari alleen op de eigen lijn rijden. Het bedrijf heeft na een tweede audit bij het Bundes Eisenbahn Amt (EBA) in Bonn de aanvraag voor de zogeheten Sicherheitsbescheinigung teruggetrokken. De BE valt nu onder jurisdictie van het Eisenbahnamt van de deelstaat Niedersachsen en mag niet meer op übergeordnete lijnen rijden, de algemeen toegankelijke trajecten. Daardoor zijn de keteltreinen die twee keer per week tussen Holthausen en Barnstorf rijden door RVM overgenomen en uranium-treinen van Urenco in Gronau door DB Cargo. Independent Rail Partner (IRP) is nu verantwoordelijk voor de Coevorden-shuttle uit Rotterdam. IRP voert deze

taak al twee jaar uit, maar nu onder de licentie van Rail2U. De BE mag wel toegelaten locs buiten de eigen lijn inzetten, mits daar ander personeel op rijdt. 'Deze ontwikkelingen zijn minder erg dan ze lijken', licht BE-directeur Joachim Berends toe. 'Zo'n 95% van de inkomsten uit het goederenvervoer genereren we op het eigen spoornet. We richten ons nu op de European Rail Association, die zijn vanaf deze zomer verantwoordelijk voor de regelgeving. Over een jaar hopen we weer overal te kunnen rijden.' De BE heeft rangeerloc D 4 verkocht. De in 1969 door O&K aan de DB geleverde tweeasser is naar de Italiaanse firma Gleisfrei Srl in nabij Verona gegaan. -GF



Abellio VT 12 11 02 nadert als trein ABR 52212 de halte Hamminkeln, op weg naar Wesel, 27 april 2017. (foto Guus Ferrée)

NS maakt te weinig rendement in buitenland

De NS gaat de buitenlandse activiteiten flink terugbrengen. In Europa wordt niet meer meegedaan met grote concessieverleningen. Alleen nog op kleine aanbestedingen in de aan Nederland grenzende deelstaat Nordrhein-Westfalen mag dochterbedrijf Abellio meedingen. NS genereert weliswaar een groot deel van de omzet uit het buitenland, maar het rendement van Abellio is te gering. In 2019 bedroeg de omzet 6,6 miljard euro. Daarvan kwam 3,4 miljard uit Duitsland en Groot-Brittannië. De nettowinst in het buitenland bedroeg vier miljoen euro. In totaal ver-

diende de NS vorig jaar 215 miljoen euro, een record. Dat de buitenlandse winsten onder druk staan heeft diverse oorzaken. Zo betaalt Abellio in Duitsland een hoge prijs door een tekort aan personeel waardoor er treinen uitvallen en een boete volgt. Ook heeft de DB de lonen verhoogd waardoor particuliere vervoerders mee moeten gaan. Ook zijn er bij de oosterburen veel werkzaamheden aan het spoor waardoor vertragingen voorkomen die eveneens veel boetes door de opdrachtgever opleveren.-GF



Op 8 februari is de trein vanuit Winterberg aangekomen in Oberhausen Hbf. (foto Matthijs Schreurs)

Wintersporttrein naar Winterberg

Van 21 december 2019 tot 7 maart 2020 reed er elke zaterdagochtend een Sonderzug van Oberhausen naar Winterberg. Tegen het einde van de middag keerde deze trein weer uit de bekende wintersportplaats naar Oberhausen Hbf terug. De trein bestond veelal uit loc 218 457 van AIXrail en vier Centralbahnrijtuigen. De trein, in dienst als RE57 stopte in Mülheim, Essen, Bochum, Witten, Bigge, Siedlinghausen en Silbach. De meeste reizigers belandden in Winterberg in een groene omgeving, met opgespoten sneeuw en temperaturen ruim boven het vriespunt.-MS





Tijdens het vallen van de avond rangeert loc 295 003 in Ostenwalde, 28 januari. (foto Coen Ormel)

Hümmlinger Land

In het Hümmlinger Land, in het Noord-Duitse Emsland, ligt tussen Lathen en Werlte het tracé van de voormalige Hümmlinger Kreisbahn. De spoorlijn kwam eind vorige eeuw onder de hoede van de Emsländische Eisenbahn (EEB), een goederenvervoerder die naast Lathen - Werlte ook eigenaar is van de spoorlijnen Westerstede - Sedelsberg en Meppen - Essen (Oldb). In tegenstelling tot de laatste twee lijnen heeft Lathen - Werlte geen regulier goederenvervoer. De in erbarmelijke staat verkerende lijn is met steun van overheidsinstanties

tussen 2014 en 2017 door de EEB opgeknapt en voor goederenvervoer opengesteld. Sindsdien moet de spoorlijn het doen met ad hoc vervoer voor opleggerfabrikant Krone in Werlte en de afvoer van boomstammen. In week 5 was er een opleving toen in Sögel en Werlte een bloktrein met boomstammen werd beladen. Vervoerder Press bracht het rondhout van Lathen naar Niedergörne waar Mercer Stendal het verwerkt tot cellulose. Het rangeerwerk voor de trein werd door de EEB verzorgd met V 90-loc 295 003.-CO



Loc 151 046 trok op 18 juni 2018 een beladen autotrein naar Emden door Salzbergen. (foto Sander Broerse)

DB Cargo

DB Cargo verkocht in januari 2017 haar actieve locomotieven uit de series 151 en 155 aan leasemaatschappij Railpool, om ze vervolgens terug te leasen. Met deze transactie verkreeg DB Cargo niet alleen wat financiële ruimte, maar ook een flexibele 'schil' waarmee met het materieelpark snel op veranderende omstandigheden kan worden ingespeeld. Een goede drie jaar later wordt van de oudere exemplaren afscheid genomen. Eind 2019 ging bij DB Cargo de laatste loc uit de serie 155 aan de kant en in de loop van dit jaar wacht de serie 151 hetzelfde lot. Ze worden vervangen door Traxx 3-locomotieven (serie 187, de aflevering door Bombardier loopt nog) en Vectrons (serie 193, ook toegelaten in Nederland en binnenkort België). Railpool mag dan op haar beurt voor de vrijgekomen locs op zoek naar een nieuwe huurder of koper.-SB //



MARNAN.EU

modelbouw Roosendaal

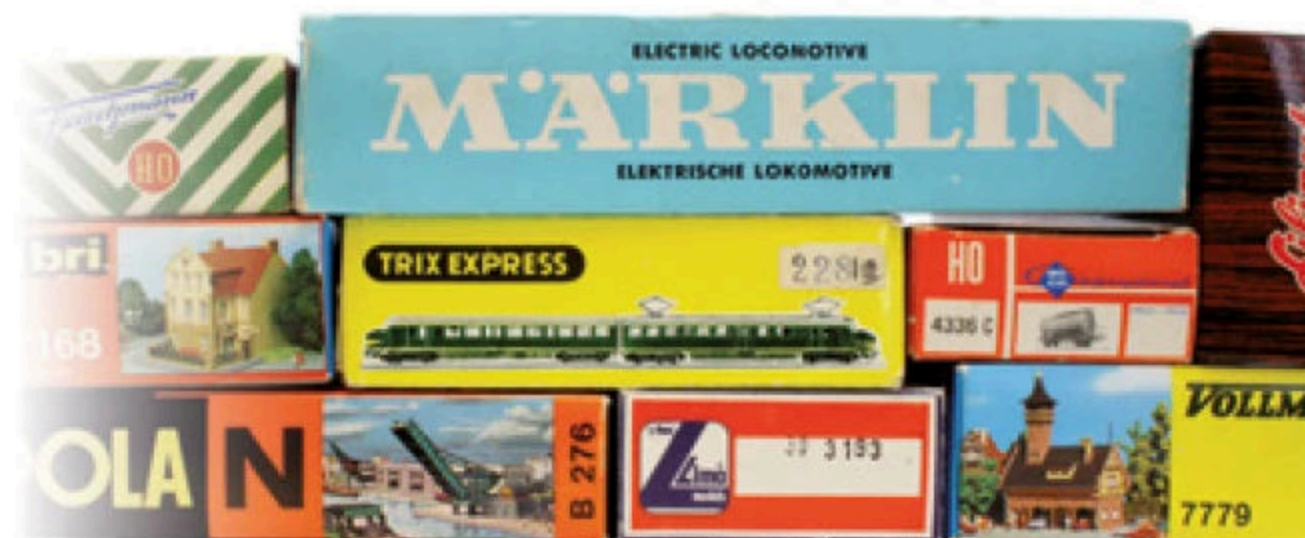
Groots in tweedehands modeltreinen en betaalbare nieuwe modelbouw!

Openingstijden winkel:

Wo 13:00 - 17:00
Do 13:00 - 17:00
Vr 13:00 - 17:00
Za 10:00 - 16:00

Sint Josephstraat 16
4702 CW Roosendaal
0165-764011 | 06-50290787
klantenservice@marnan.eu

- Winkel in Roosendaal en moderne veilige webshop
- Artikelen direct leverbaar uit eigen voorraad of voorzien van een verwachte levertijd
- Enorm assortiment modeltreinen en modelbouw, zowel nieuw als tweedehands
- Ook voor modelbouw en autominiaturen kunt u bij ons terecht
- Altijd aanwezig met een stand op de modelspoorbeurs in Houten waar u uw bestelling kunt ophalen



Wij kopen ook uw verzameling in!



- 30 dagen bedenktijd
- Gratis verzending in NL en BE vanaf € 99,-

WWW.MARNAN.EU

- Snelle levering aan huis of ophalen in de winkel/op een beurs
- Grootste assortiment tweedehandsmateriaal



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

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

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

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend



Leverbaar Januari 2020 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:

Tijdperk 4a	Tijdperk 4b	EUROP Tijdperk 4b
EX20800 NS .Hbiss 21RIV84 216 8 006-5 120km/h	EX20802 NS .Hbis 21RIV84 216 5 043-1	EX20804 NS Hbis 01RIV 84 225 3 183-2
EX20801 NS .Hbiss 21RIV84 216 8 016-4 120km/h	EX20803 NS .Hbis 21RIV84 216 5 083-7	EX20805 NS Hbis 01RIV 84 225 3 153-5
EUROP Tijdperk 4c/V	EUROP Tijdperk V/VI	Tijdperk V/VI
EX20806 NS Hbis 01RIV84 225 3 075-0	EX20809 NS Hbis 01RIV 84 225 3 135-2	EX20810 NS Hbis 23 84 225 5 002-6
EX20807 NS Hbis 01RIV84 225 3 093-3	EX20811 NS Hbis 01RIV 84 225 3 067-7	Strukton
EX20808 NS Hbis 01RIV84 225 3 135-2 HCR		

Bijzondere eigenschappen van de nieuwe „Hbis” zijn:

- Verende buffers
- Metale handgrepen en vele ertsdelen
- Exact nagebeeld aslager
- Dycast onderzijde (Zeer goede rijeigenschappen)
- Onderscheidende deuren per type

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



DAF-TRUCK WORDT AANHANGWAGEN

Artitec DAF Van Gend & Loos met aanhanger

De Railhobby Artitec DAF-truck van Van Gend & Loos is uitgeleverd. Zoals aangekondigd gaan we één H0-truck tot bijpassende aanhangwagen ombouwen. De Artitec-truck is ook in andere vG&L-kleurstelling leverbaar, de ombouw is in alle gevallen gelijk. Leest u mee: van vrachtwagen tot aanhanger.

Nog voor u het exclusieve model van Railhobby kon bestellen heb ik onderzocht wat de mogelijkheden voor een vrachtwagencombinatie zouden zijn. Tot Van Gend & Loos (vG&L) in 1999 opging in het huidige DHL waren de grijze trucks met bijpassende tweeassige aanhangwagens immers een bekende verschijning op de Nederlandse wegen. Dat zou toch ook in model kunnen? Een van de experimenten betrof de blauwe DAF-truck met huif van Artitec waarbij de aanhanger is ontstaan door een oude vrachtwagen van Herpa om te bouwen tot

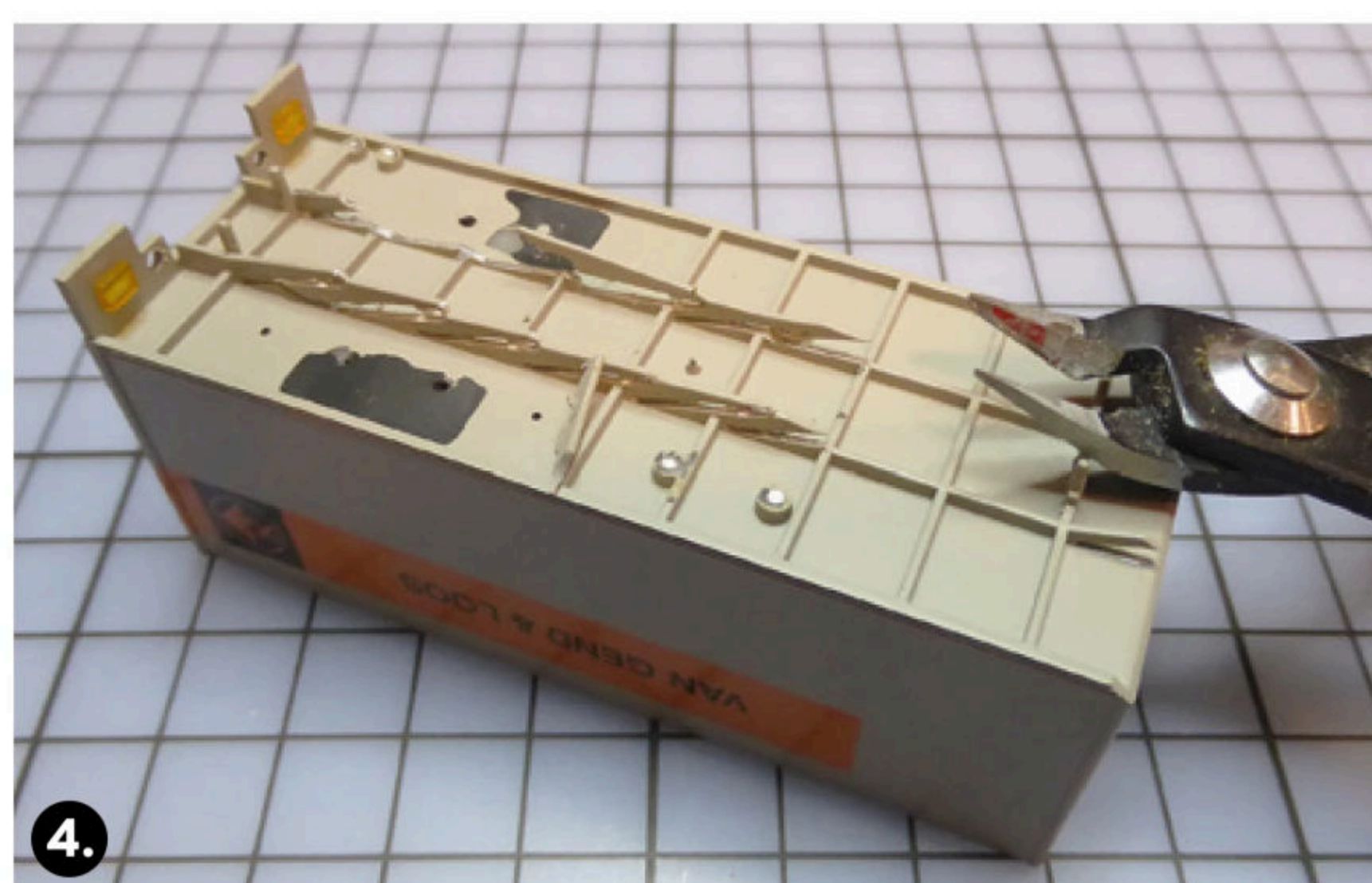
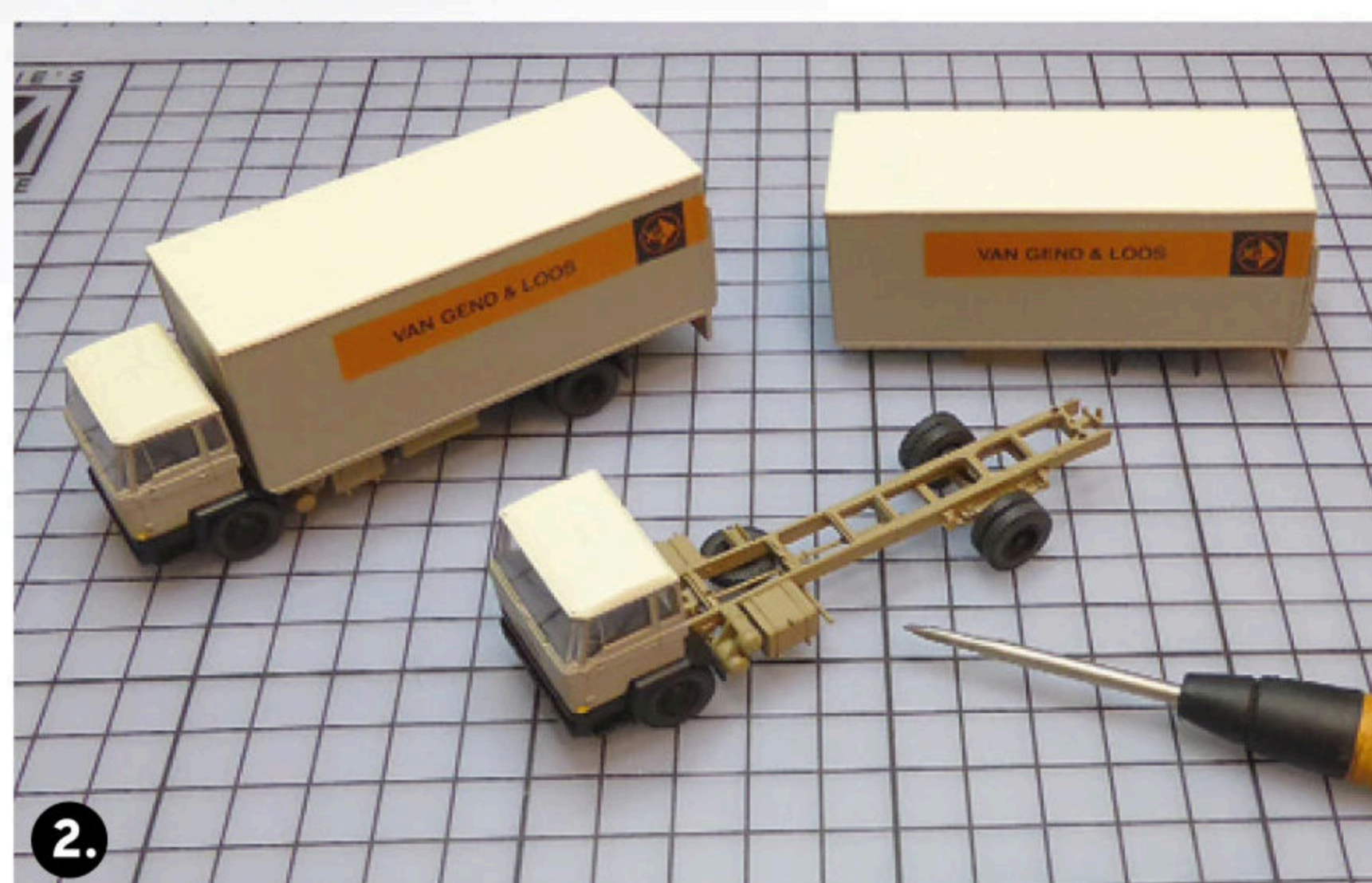
onderstel voor de aanhanger. Dat werd wat kostbaar, maar Herpa blijkt een goedkopere oplossing te bieden: de set met artikelnummer 081078 (€ 7,95) bevat alles om het onderstel van twee goed gedetailleerde aanhangwagens te bouwen.

Werkwijze

Voor de ombouw hebben we twee modellen van de vG&L DAF van Artitec nodig. Van één demonteren we de laadbak door een kleine schroevendraaier voorzichtig tussen chassis en laadbak te plaatsen



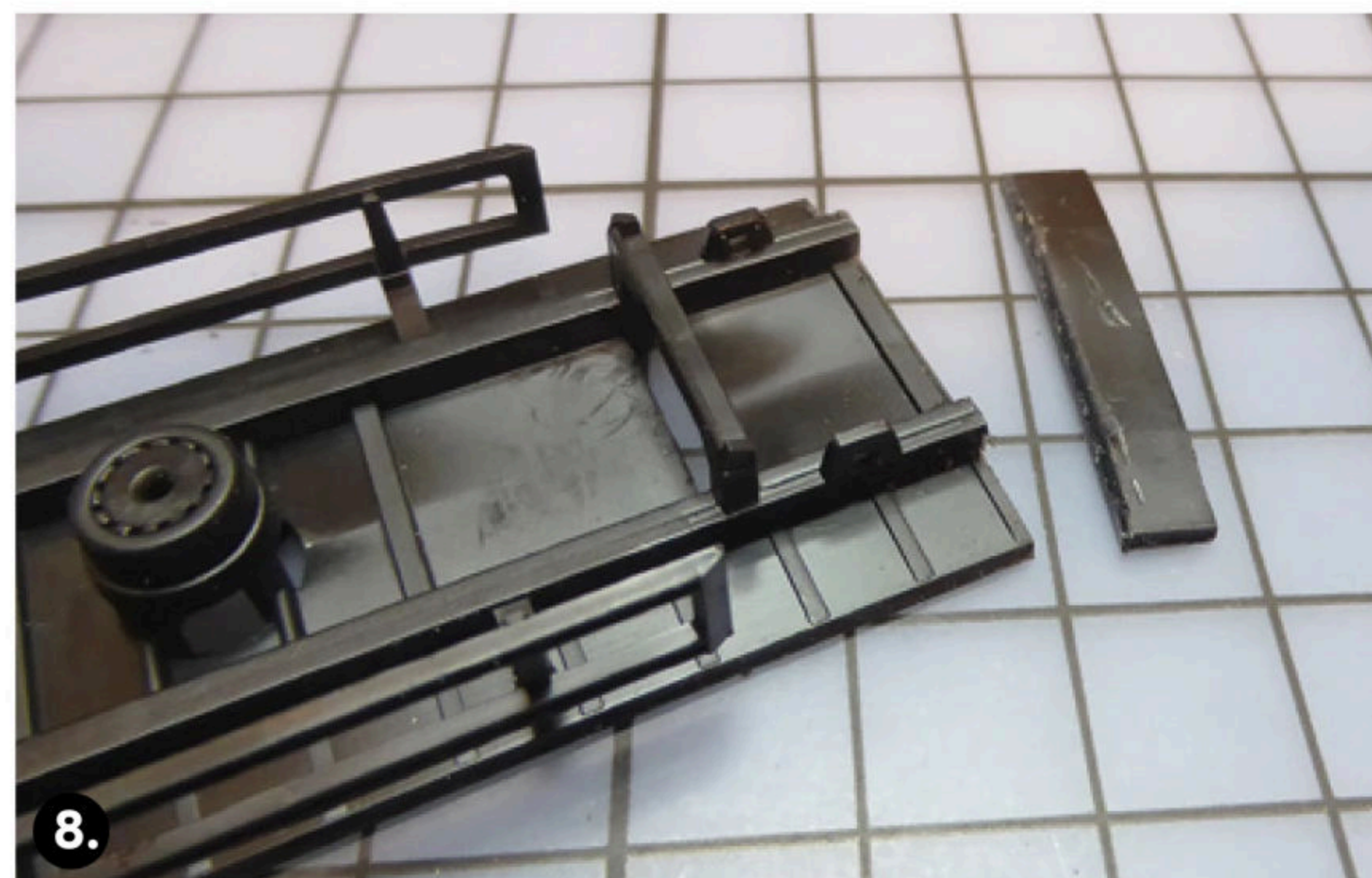
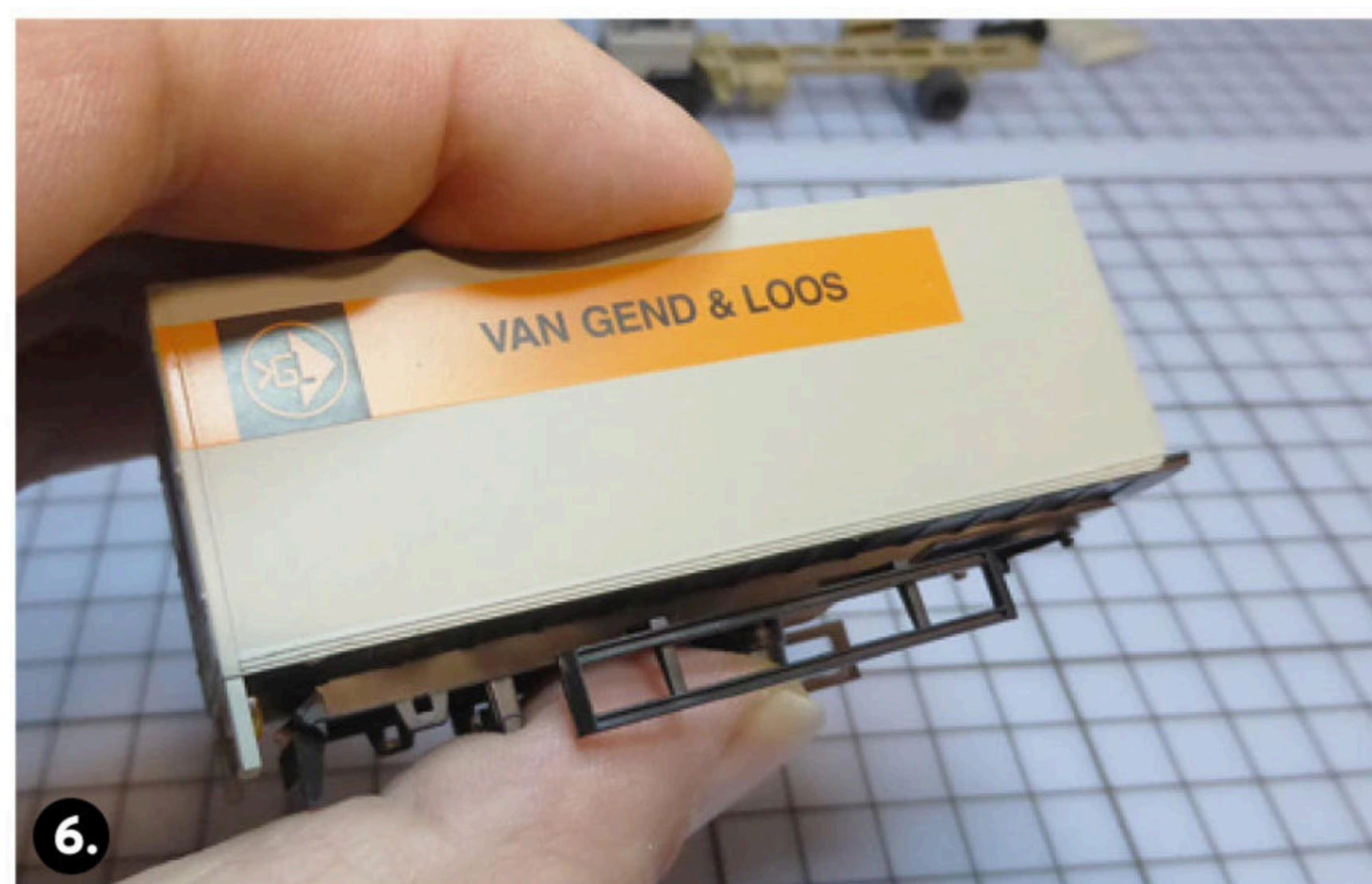
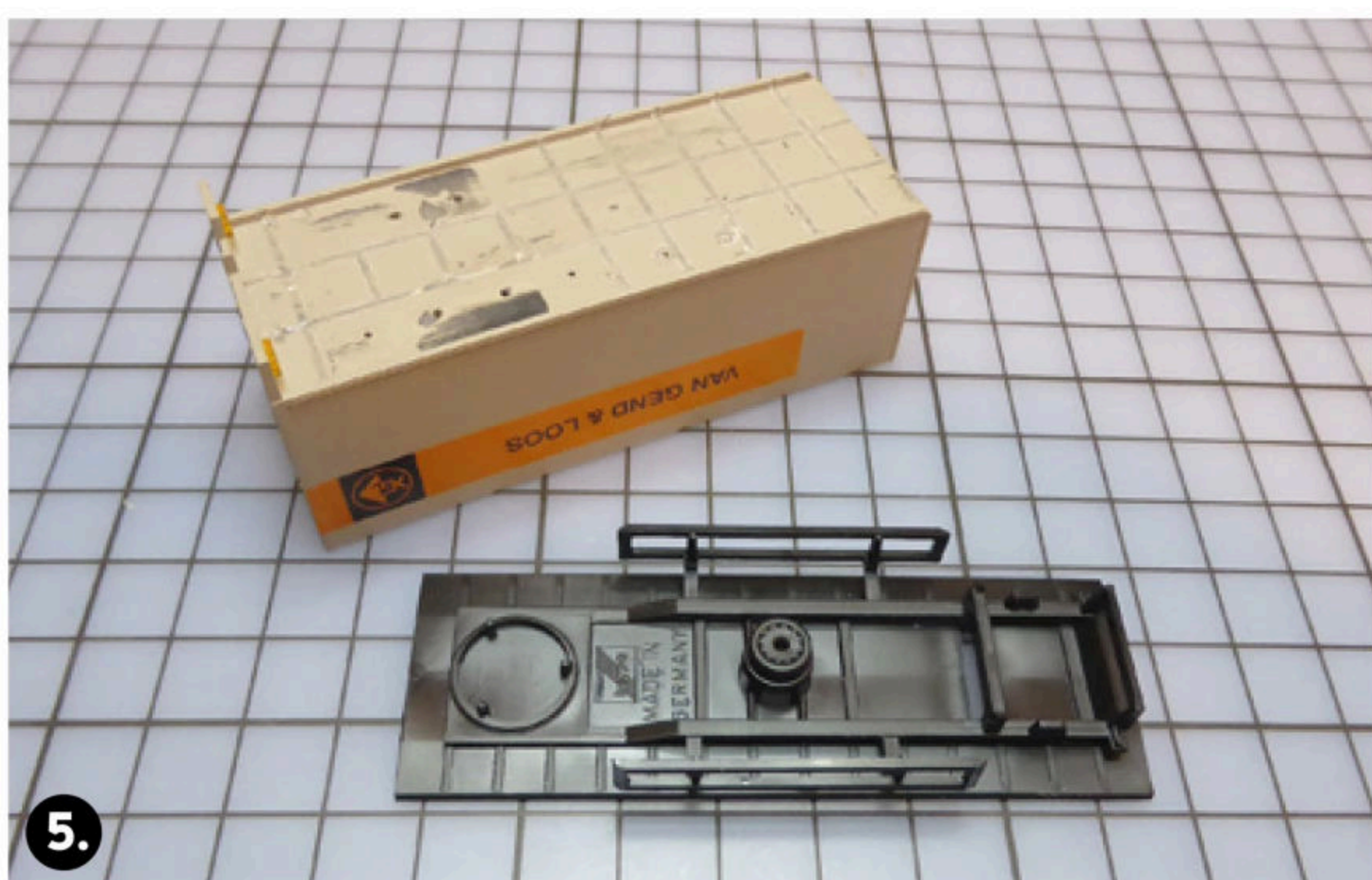
^ De vG&L-combinatie kan de weg op.



TEKST & FOTO'S: CHRIS VAN DIESEN

en het geheel omhoog te drukken. Geen probleem als nokken of onderdelen afbreken, zolang de laadbak maar ongeschonden uit de operatie komt. Door een nagel of tandenstoker tussen de wand en het dak te steken verwijderen we het witte dak. Die is niet verlijmd. Neem ook de laadklep (bevestigd met twee nokken aan de onderzijde), de spatborden en de twee kasten los en leg ze met het dak apart zodat ze tijdens de werkzaamheden niet kunnen beschadigen. Van de laadbak verwijderen we alle onderdelen aan de onderzijde, het is geen probleem als iets zou afbreken. Let op »

1. Een eerder bouwset van een Artitec DAF en de beide Railhobby-modellen klaar voor de verbouwing.
2. Van de donorvrachtwagen verwijderen we de laadbak.
3. Alle onderdelen aan de onderzijde en de laadklep worden verwijderd.
4. Met knippen moet een vlakke bodem ontstaan. De laatste oneffenheden verdwijnen met een vijl.



dat de onder de bodemplaat doorlopende randen van de zijwanden en de vlakke platen (achterlichten) aan de achterkant intact blijven. Met een scherpe platbekniptang - bijvoorbeeld Faller 170688 (€ 11) - knippen we het rasterwerk aan de onderzijde zo vlak mogelijk weg, voor het weghalen van de restanten nemen we een kleine vijl. Als de bodemplaat binnen de zijwanden en achterlichten glad is gevijld checken we of de Herpa-bodemplaat zal passen. Deze moet geheel achter de lage opstaande randen van de laadbak komen te liggen, onzichtbaar vanaf de zijkant. Zo nodig nog wat materiaal wegvijlen. De nieuwe bodemplaat is iets te lang en moet wat worden ingekort. Zet een snijlijn net achter de laatste dwarsbalk op de bodemplaat, de kant van de achterlichten, snij met een hobbymes twee à drie keer over de snijlijn en breek het laatste stuk los. De kunststof is vrij zacht en breekt recht af. Afzagen met de Roco-zaag kan ook. De zijafscherming voor fietsers onder het Herpa-chassis (verplicht voor nieuwe trucks sinds 1995) snij ik weg omdat de DAF-truck die niet had.

DE DRAAIKRANS EN DE SPATBORDEN WORDEN VASTGEKLIKT

- 5.** De Herpa-bodemplaat kan op de vlakke bodem worden geschoven.
- 6.** De zwarte rand van de nieuwe bodemplaat is niet zichtbaar.
- 7.** Op de nieuwe bodem zetten we met een scherp mes een snijlijn en halen het mes er twee à drie keer overheen.
- 8.** Het restant laat zich gemakkelijk afbreken.
- 9.** De nieuwe bodemplaat past perfect onder de laadbak en is met secondelijm vastgezet.
- 10.** De draaikrans met dissels en spatborden liggen klaar voor montage.



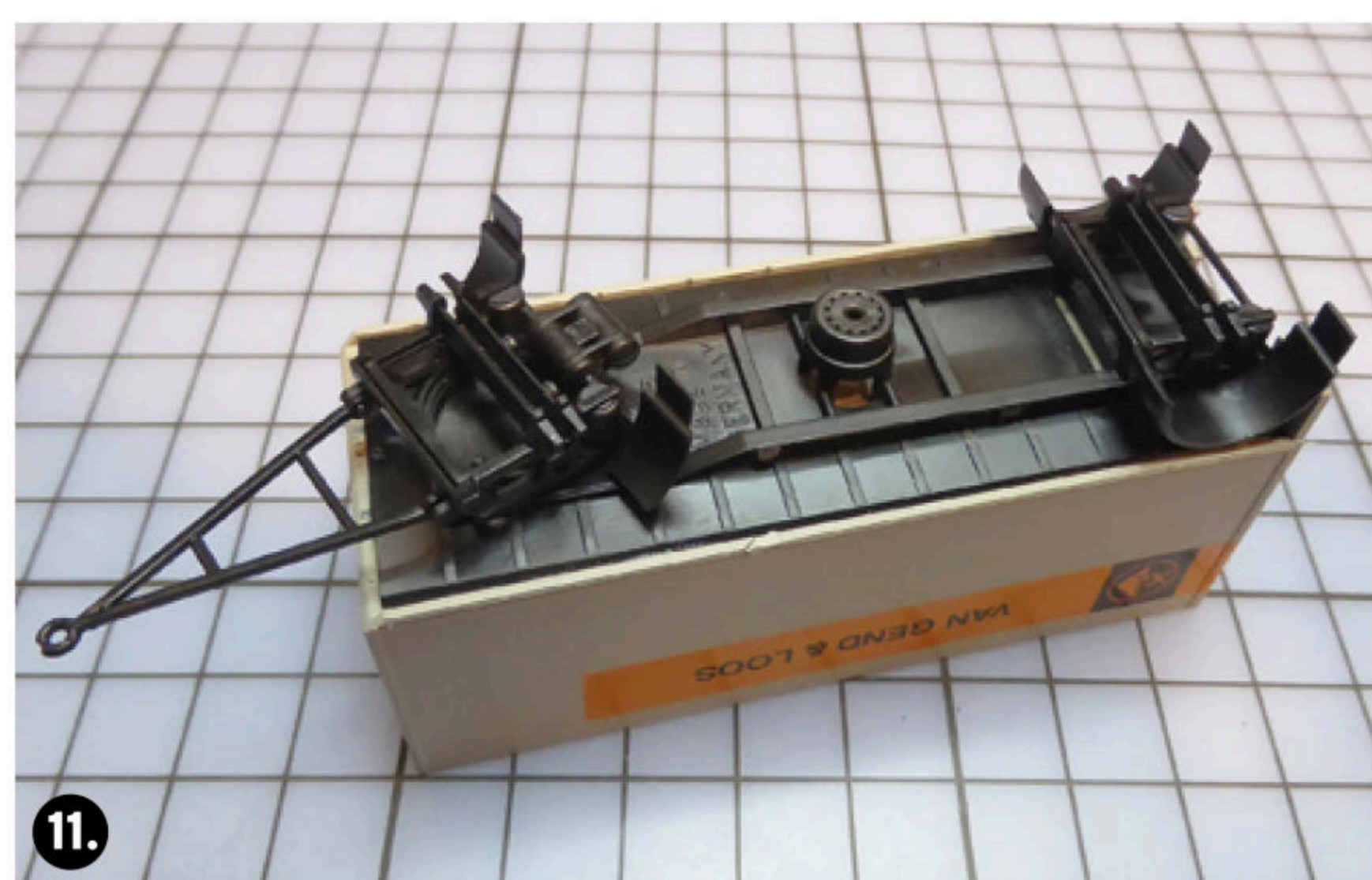
Tot eind jaren '90 een bekend beeld op de Nederlandse wegen.

Draaikrans

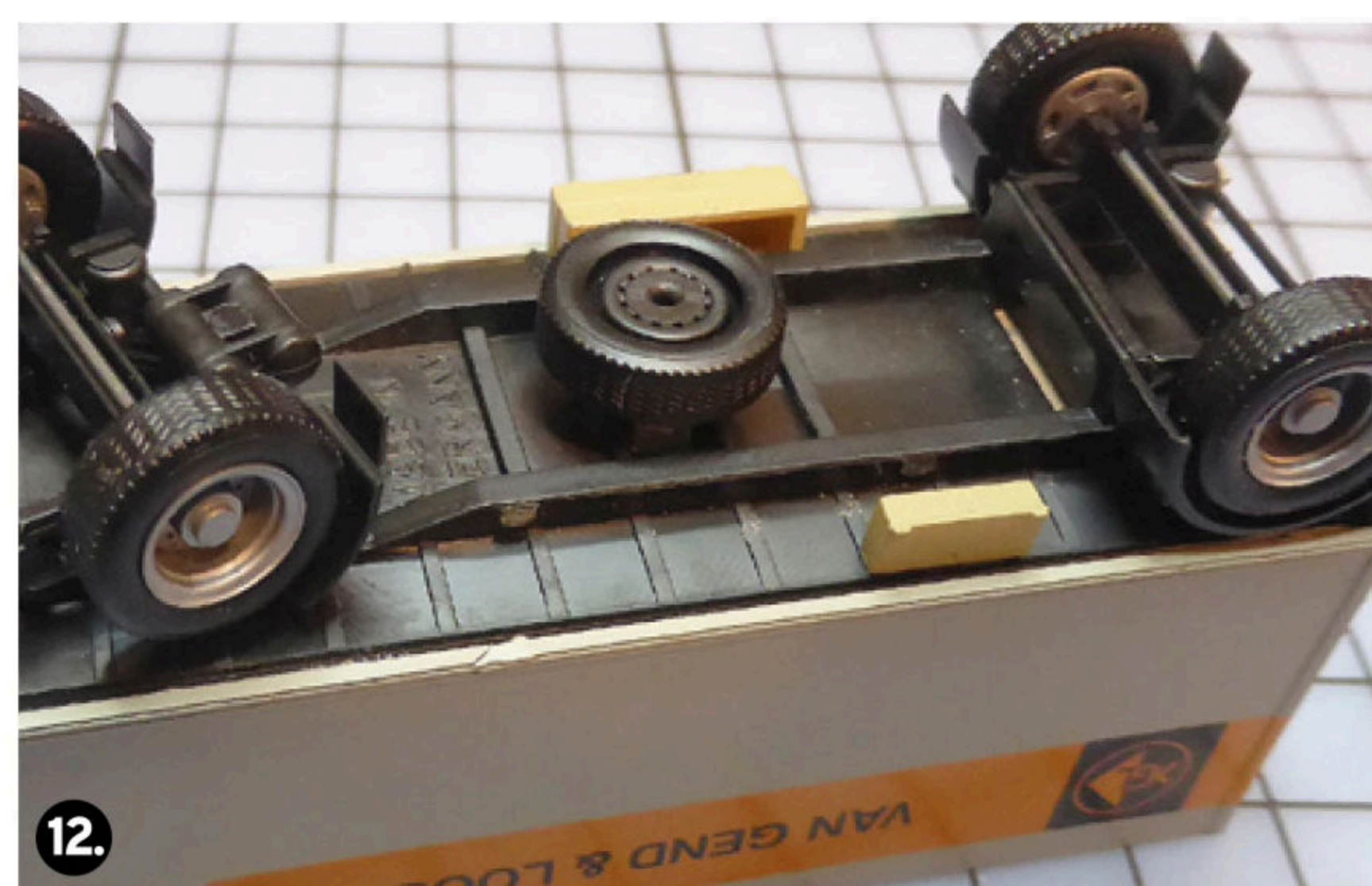
De nieuwe bodemplaat past exact op de bodem van de laadbak en van de knip- en vijschade aan de laadbak is niets meer te zien. Als de passing in orde is zetten we de bodemplaat met een paar druppels secundelijm vast en klikken de dissel met draaikrans en de spatborden van de voor- en achterwielen op hun plek. Als de banden op de velgen zijn gedrukt kunnen de wielstellen worden geplaatst. Hoewel de aanhanger in principe klaar is, gaan we deze, met de vrachtwagen, nog wat aanpassen. Onder de aanhanger plaatsen we het reservewiel en de beide kasten van de donorvrachtwagen. De velgen van de vrachtwagen geef ik een aluminiumkleur, zodat ze bij de aanhanger passen. Naar wens zouden die van de aanhanger, gelijk de truck, zwart kunnen worden. Een idee voor een tweede set? Om de bovenkant van de bak van de truck op een lijn met de iets hogere aanhanger te krijgen, nemen we

de laadbak van de vrachtwagen los en lijmen een zwart gespoten strip styreen onder de laadbak. Daarna kan de laadbak op het chassis worden gelijmd. De laadbakken van truck en aanhanger hebben nu dezelfde hoogte. »

11. De onderdelen zijn op hun plek vastgeklikt.
12. De kasten van de donorvrachtwagen zijn onder het chassis gelijmd.
13. De laadbak van de vrachtwagen wordt met een strip styreen iets verhoogd.
14. Het zwarte gespoten styreen is onder de laadbak gelijmd.



11.



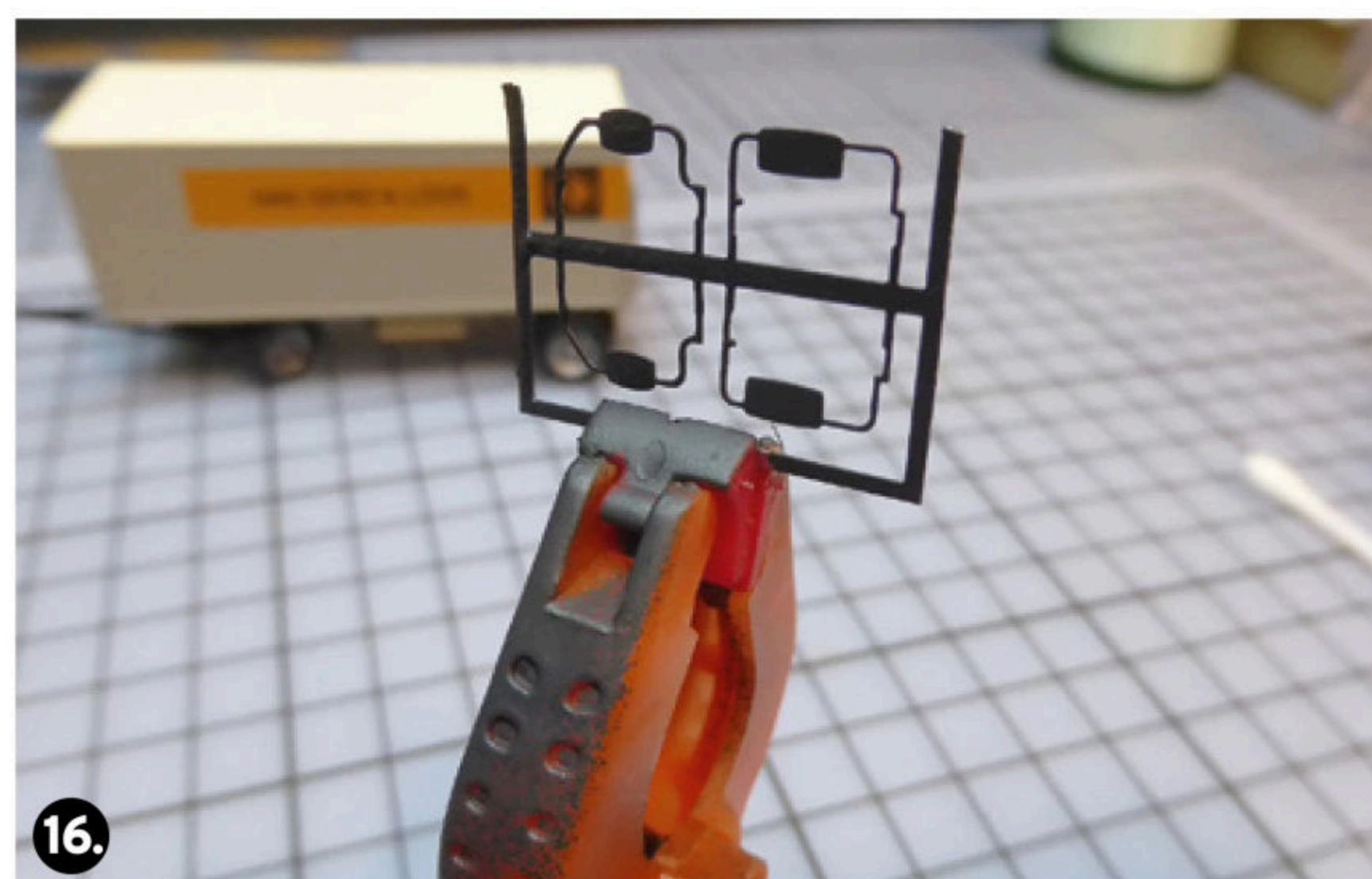
12.



13.



14.



Punten op de i

De vrachtwagen en de aanhanger krijgen kenteken-plaathouders met nummerborden. De nummerbord-houders zetten we met Kristal Klear vast, de blauwe of gele (vanaf 1978) nummerborden van Artitec (10369, blauw & geel, € 2,90) zijn als waterdecal uitgevoerd. De daarbij gevoegde NL-decal plaatsen we op de aanhangwagen. De stangen en de achterkant van de spiegels spuiten we zwart, de spiegelzijde wordt zilverkleurig. Na drogen plaatsen we de spiegels en de ruitenwissers op de vrachtwagen. De ruitenwischerbladen kunt u desgewenst met een gelstift zwart maken. De laadklep kan worden teruggezet of weggelaten. Zonder klep komt het vG&L-logo in beeld. De truck met aanhanger combinatie is klaar voor inzet op uw modelbaan of diorama. Wat rest is een bodemplaat en aanhangwagenset van Herpa. Welke model wilt u nu ombouwen? //

EXTRA ONLINE

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

- 15.** Beide laadbakken hebben een gelijke hoogte.
- 16.** De spiegels zijn zwart gespoten.
- 17.** De ruitenwissers zijn geplaatst.
- 18.** De aanhanger met laadklep.

BESTEL NU

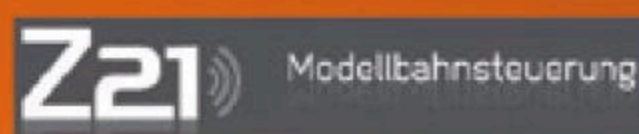
Enthousiast om zelf aan de slag te gaan?
 Bestel de Railhobby DAF op Railhobby.nl/daf.
 Direct leverbaar. Op = op.



De combinatie zal zich op een Nederlandse modelbaan direct thuis voelen.



DigitaalService
Freebit.nl
Modeltreinen



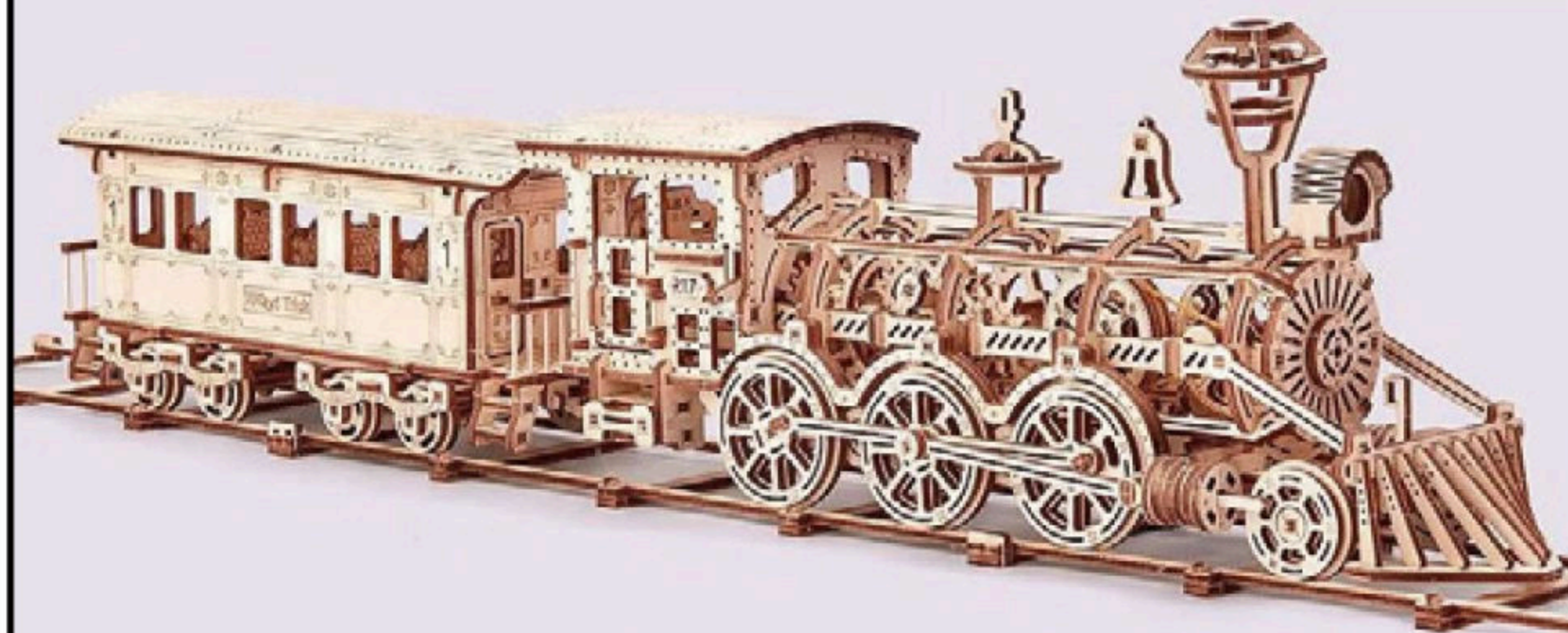
- Uw aanspreekpunt voor Digitaal
- Ombouw van modeltreinen naar digitaal. (alle schalen)
- Advies systemen
- Digitale modeltreinen
- Workshops
- Hulp thuis
- Digitale demodag

Digitaal Service Freebit.nl

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



Houten 3D Puzzels Echt werkend !



Kerkbuurt 28

3361 BJ Sliedrecht

www.oude-station.com

0184-422022

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



*Bezoek de winkel
of bestel online!*

www.treintjeoost.nl

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

**modeltrein
centrum**
amersfoort
wierden

Wouter Grunder

**HET ADRES VOOR ALLES OP
HET GEBIED VAN MODEL TREINEN
EN MODELBOUW**

Krommestraat 16
3811 CC Amersfoort
T: 033 4617841 - 06 41700707
info@modeltreincentrum.nl
www.modeltreincentrum.nl

Ma gesloten
Di t/m Vrij 10.00 - 17.30
Za 10.00 - 17.00
Zo 12.00 - 17.00
(elke laatste zondag van de maand)

Stationsstraat 9
7641 BV Wierden
T: 0546 648 721
info@modeltreincentrum.nl
www.modeltreincentrum.nl

Ma / di gesloten
Wo t/m Vrij 10.00 - 17.30
Za 10.00 - 17.00
Zo gesloten
(geen koopzondag)

**UW ADVERTENTIE
HIER?**

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



Railinterview

De redactie is benieuwd naar de banen die u thuis of bij de modelspoorclub maakt. Daarom laten we elke twee maanden een modelbouwer aan het woord die iets vertelt over zijn/haar baan. Deze keer vertelt modelbouwer Ed van den Berg over zijn baan.

Hoe ontstond het idee voor de baan?

“Na mijn verhuizing kriebelde het om weer een treinbaan op te zetten. De kamer was niet erg groot, maar voldoende voor een kleinere baan. Bovendien was het mogelijk om een rondgaande baan te bouwen. Voor een groot stationsemplacement moest ik een andere oplossing bedenken. Als eerste bouwde ik het taps lopende stuk aan een van de lange delen waar het station en daaronder het schaduwstation kwam. Bij het raam kwam een smaller gedeelte. In het schaduw-

station kon ik naast het doorgaande spoor vijf sporen en een kopspoor voor het parkeren van treinen aanleggen. Langs de andere lange zijde liggen de sporen in een tegen de wand staande boekenkast, zo ontstond een behoorlijk railovaal.”

Hoe benut u de ruimte?

“Doordat het onderste deel van de baan 1,20 m boven de vloer ligt kan ik er gemakkelijk aan werken en

ontstond er opberg ruimte. Het 15 cm hoger gelegen station is via een enkelsporige helling bereikbaar. Door de boekenkast in de kamer lopen twee sporen: de rondgaande baan en de spoorhelling naar het station. Bij de kamerdeur zijn de rails op een plank bevestigd die naar boven scharniert. De stroomvoorziening gaat via een veelpolige D-sub connector. Daarna heb ik het kopstation met goederenloods gebouwd.”

In welke schaal is de baan gebouwd?

“De baan is in H0 gebouwd. Met spoor N zou een grotere baan kunnen worden gemaakt maar daarin was vijftien jaar geleden niet veel Nederlands materieel te koop.”

Welk tijdperk wordt er op de baan uitgebeeld?

“Tijdperk III, rond de jaren ‘60. Een heerlijk tijdperk waarin het materieel nog deels de oorspronkelijke kleur had.”

Welk land is als uitgangspunt genomen?

“Ik had al veel Nederlands materieel verzameld, gebouwd en verbouwd, dus een Nederlands getinte baan was een goede optie. Door de kleine ruimte zijn lange trajecten niet te doen. Die heb ik ingekort en ik laat kortere treinen rijden. De bovenleiding met dubbel uitgevoerde rijdraad heb ik zelf gebouwd.”

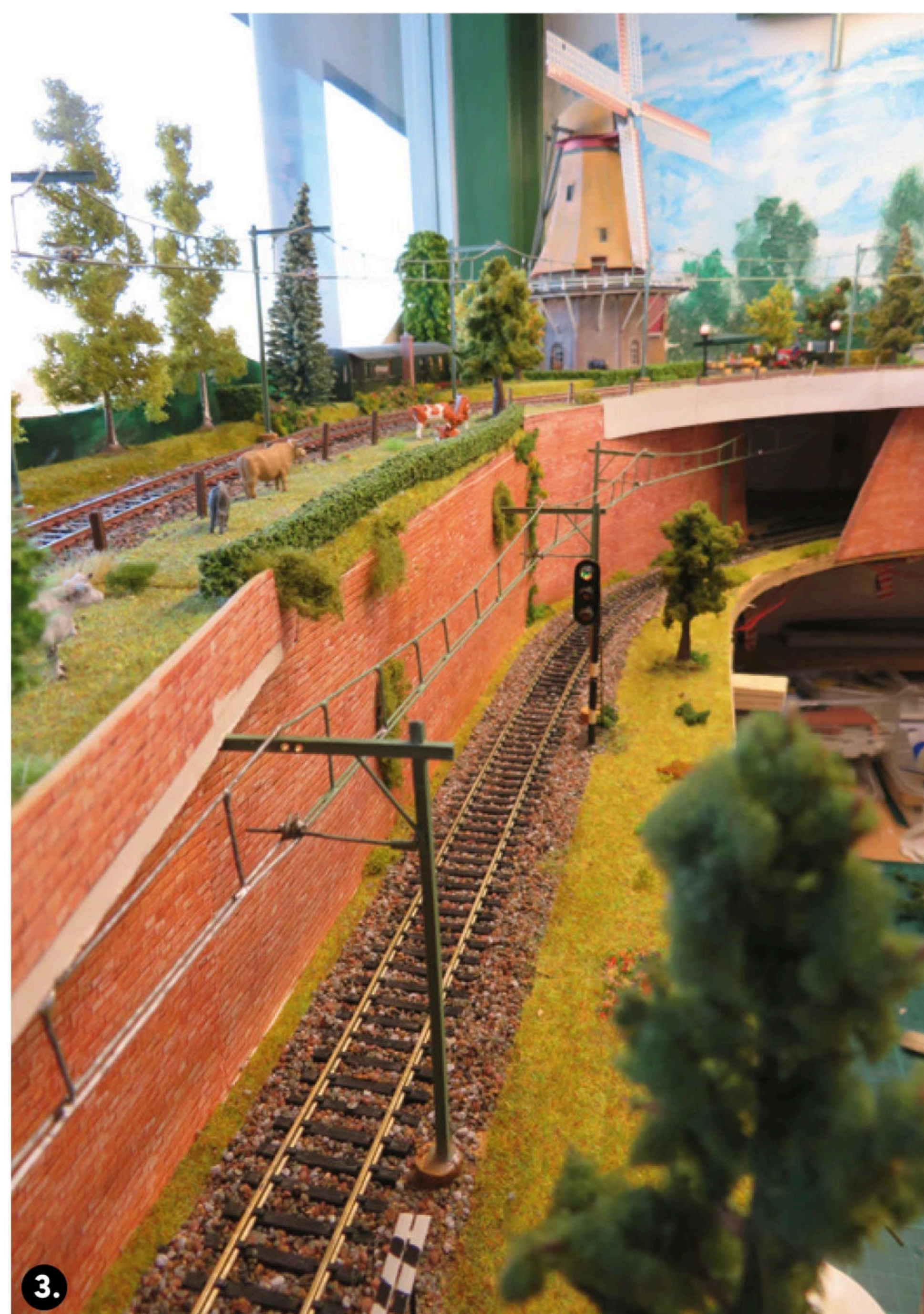
Waar bent u het meest trots op?

“De baan is naar mijn mening een mooi samenhangend geheel geworden. Mijn idee is dat er achter elk deel van de baan een verhaal zit. Als ik ‘s avonds in mijn treinkamer ben en de treinen laat rijden - een deel heeft verlichting - en de lampjes in de huizen en op het station branden, krijg ik een heerlijk gevoel over die kleine wereld die je zelf hebt gemaakt.” //

1. Spitsuur in het station, een Blokkendoos-stel is gereed voor vertrek.
2. De Crossley-lijnbus is de overweg bij Spoorwijk gepasseerd.
3. De rondlopende lage baan met de toerit naar het station. Naast de molen een noodwoning.
4. Het seinhuis Voorburg met een Plan U, de bovenleiding is in aanbouw.

OPROEP

Uw baan ook in deze rubriek? We zijn op zoek naar modelbouwers die willen vertellen over hun baan. Interesse? Stuur een mail naar railhobby@uitgeverijscala.nl.





DEEL 1: USATC-GOEDERENWAGENS NOG LANG NA DE OORLOG ACTIEF

Onmisbare SCHAKELS

Niet alleen de speciaal voor de oorlog ontwikkelde locomotieven speelden een hoofdrol bij de bevoorrading van de geallieerde legers, ook het anonieme goederenmaterieel trad daarbij op de voorgrond. In het bijzonder de Verenigde Staten verscheepten veel materieel naar Groot-Brittannië en Frankrijk.

Ze moeten er simpel van zijn geworden, de duizenden soldaten van de onder het US Transportation Corps ressorterende Military Railway Service die in 1943 en 1944 in Groot-Brittannië en later in Frankrijk de in Amerika samengestelde bouwpakketten van gesloten goederenwagens monteerden. Meer dan 85.000 twee- en vierassige wagens zorgden voor een onmisbare schakel in het

immense logistieke proces om de geallieerde legers bij hun opmars in West-Europa van munitie, voedsel, brandstof, onderdelen, enzovoorts te voorzien. Meestal maakten ze de retourslag met lege goederentreinen. Om enig idee te hebben inzake de enorme prestaties die op spoorgebied na de landingen in Frankrijk werden geleverd: van juni 1944 tot en met mei 1945 werd ruim 18 miljoen ton aan goederen

per spoor vervoerd. Aanvankelijk werden overigens vrachtwagens gebruikt voor de bevoorrading, zo zwaar was het spoorwegnet in het westen van Frankrijk beschadigd. De beroemde Red Ball Express die het uiterste vergde van mens en truck, heeft door het doorzettingsvermogen van mens en materieel bijna iconische proporties gekregen. Maar uiteindelijk waren de goederentreinen, zeker nadat de haven van Cherbourg kon worden gebruikt en de aanvoerlijnen langer werden, onontbeerlijk voor de aanvoer van goederen. Door beschadigde spoorlijnen moesten vaak grote omwegen worden gemaakt om de plaats van bestemming te bereiken. Vooral benzine was een veel gevraagd product. Dat bepaalde in hoge mate de snelheid van de oprukkende, gemechaniseerde eenheden. Ter illustratie, generaal Pattons Derde Legerkorps verbruikte dagelijks zo'n 1,3 miljoen liter brandstof. Logistiek bepaalde in hoge mate het succes van militaire eenheden. Dat was uiteindelijk ook een hele belangrijke factor bij het falen van de operatie Barbarossa, de aanval van Duitsland op de Sovjet-Unie. Het onmetelijke spoor dat kwetsbaar was voor sabotageacties en aanvallen uit de lucht, was van levensbelang voor de Duitse Wehrmacht. Door de langdurige regenval (Rasputitsa) veranderden in de herfst veel wegen in modderige, onbegaanbare aanvoerlijnen. En het spoor was onvoldoende toegerust om die taak in z'n geheel over te nemen.

In eerste instantie werden voor het overbrengen van goederenwagens vijftien speciaal daarvoor ingerichte LST's van de Amerikaanse marine gebruikt. Dat waren grote landingsboten met een hoge boeg waarin openslaande deuren waren geïnstalleerd. Via een geïmproviseerd hulpspoor konden goederenwagens via het strand aan wal worden gebracht. De Landing Ship Tanks, zoals de schepen officieel te boek stonden, onderhielden later een intensieve pendel tussen Southampton en Cherbourg. Eind juli 1944 waren al 184 eigen goederenwagens in gebruik.

‘Gamma-wagen’

Het gestandaardiseerde, Amerikaanse materieel - vrijwilligers van de Stichting 162 die een boxcar in oude luister terugbrachten noemden hun troetelkindje niet voor niks ‘Gamma-wagen’, een bijnaam die verwijst naar de anno 2020 nog steeds verkrijgbare spaan- en



multiplexplaten met de afmetingen 1,22 x 2,44 meter - was nodig om de gaten op te vullen die bij de spoorwegen in Frankrijk en België waren ontstaan. Want daar waren de geallieerden op voorbereid: ze gingen er van uit dat er van de materieelparken in die landen, maar ook bij andere maatschappijen niet veel meer over zou zijn. Zeker niet nadat in aanloop van de landingen in Normandië de luchtaanvallen op onder meer spoorwegknooppunten in intensiteit flink werden opgevoerd.

Kleiner profiel

De Amerikaanse goederenwagens hadden een beduidend kleiner profiel dan standaard gebruikelijk was in Europa. Ze moesten immers passen op het Britse spoorwegnet waar een deel op werd ingezet. Het verschil in omvang was vooral evident als ze »

1. In de jaren zestig gebruikte Shell voormalige USATC-ketelwagens voor het vervoer van olie naar Pernis. (collectie Dick van Beek)
2. Ontscheping van open bakwagens (gondola's) op een strand in Normandië, juli 1944. (foto US Army, collectie Hans Altena)
3. Boxcar 220410 van de Stichting 162 werd in 2019 in oude luister hersteld. (foto Frank Geurts)



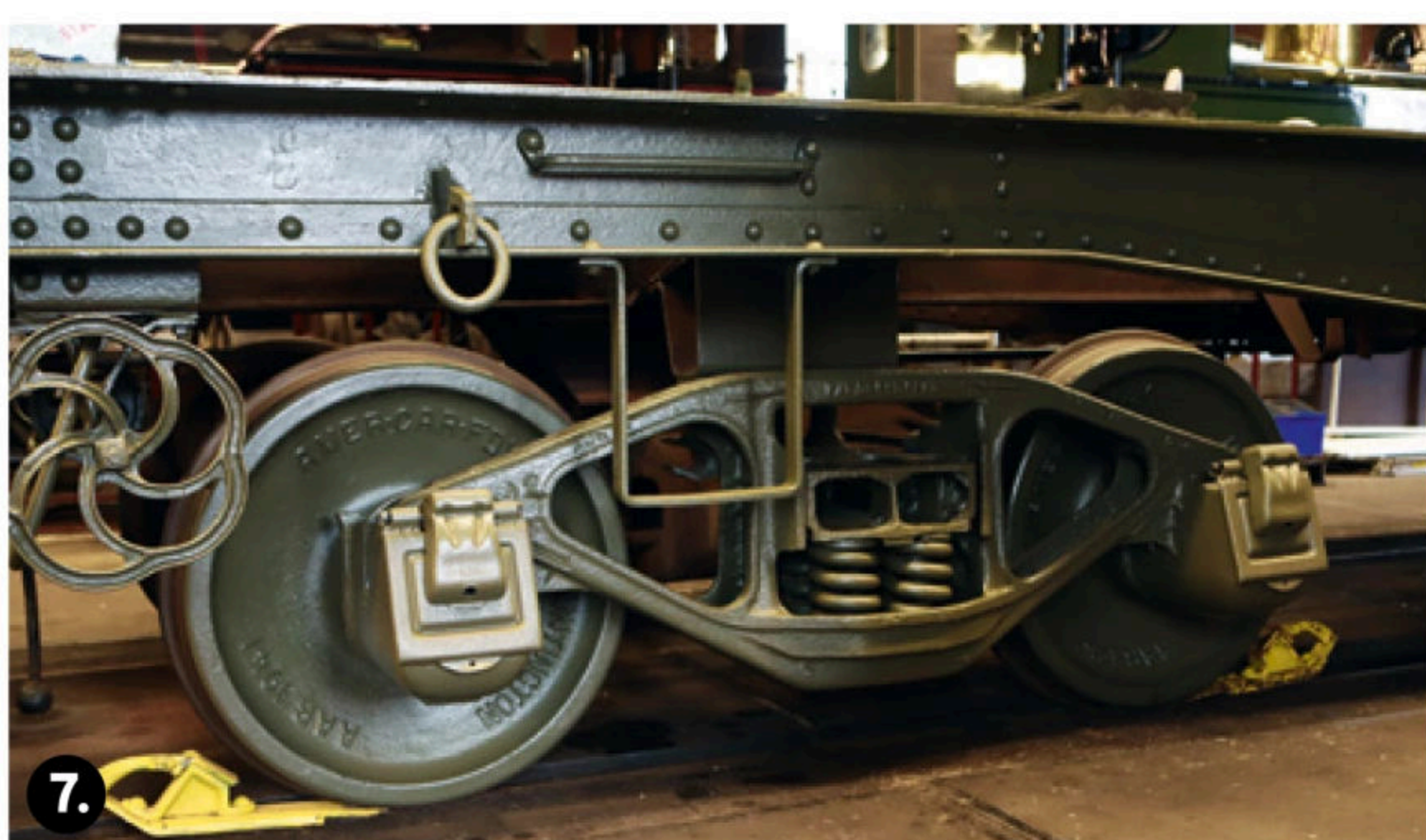
4.



5.



6.



7.

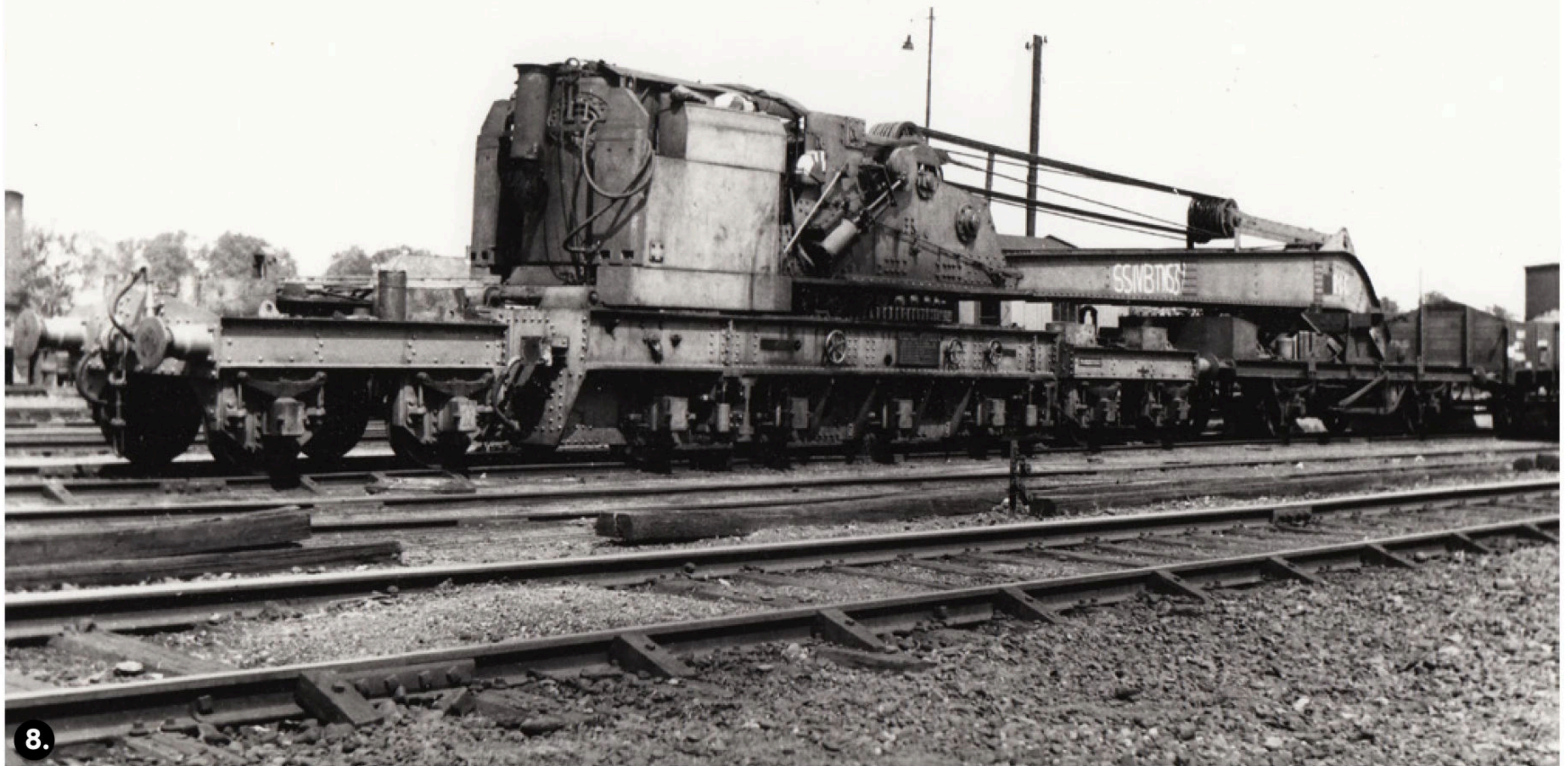
4. De 2233 en 2299 rijden met een 'olieboot' die vijf ex-USATC-ketelwagens telt bij Eerbeek tijdens een fotorit bij de VSM, 25 oktober 1998. (foto Dick van Beek)
5. Boxcars rollen uit de buik van een landingsschip. Vermoedelijk in de haven van Cherbourg. (foto US Army, collectie Hans Altena)
6. Het logo USATC werd in kleur, maar vooral in wit, op de goederenwagens geschilderd. (foto's 6 & 7 Sevrien Ferrée)
7. Diamond-draaistel van de Amerikaanse Warflat met links het handwiel van de handrem.

HET AMERIKAANSE GOEDERENMATERIEEL HAD EEN MAXIMUM-SNELHEID VAN 65 KM/H EN WAS ONTWERPEN VOOR 5 JAAR INZET

met niet-Britse wagens waren gekoppeld. Het waren simpele, robuuste constructies met glijlagers en een Westinghouserem. Standaard waren ook de met de hand gegoten Griffin-wielen met een diameter van 838 mm. De tweeassers hadden nogal ruw geklonken onderstellen met een standaard lengte van 7315 mm. De gesloten wagens hadden multiplex wanden. Een kleiner deel had echter wanden die van planken waren gemaakt. De Amerikaanse wagens waren geheel groen geschilderd, 'olive drab' of 'Hilhorst green'. Maar de tinten verschilden per jaar. In het begin neigde het groen zelfs naar geel. Het materieel bestond uit tweeassige platte wagens met losse rongen, bakwagens (gondolas), gesloten wagens (boxcars) en goederentreinbegeleidingswagens (caboose of guards vans). Ze hadden alle hetzelfde tweeassige onderstel. Volgens ruwe schattingen moeten daar minimaal 60.000 van zijn gebouwd. Van de boxcars werden ook smalspoorversies (1000 mm) geleverd; die werden onder meer naar Noord-Afrika verscheept, als ondersteuning in de strijd tegen Rommels Afrikakorps. Ook normaalspoormaterieel ging hier naar toe. Later werd dat overgebracht naar Sicilië en vandaar naar het vasteland van Italië. Overigens werden niet alle wagens naar de diverse fronten gebracht. Een deel van de boxcars bleef in de Verenigde Staten achter. Bekend is dat een aantal daar werd gebruikt om proeven te doen hoe je dit soort wagens het beste kon laten ontsporen. Zo werd met verschillende ladingen springstof op de aspotten geëxperimenteerd om te kijken wanneer assen zouden breken. Bij de vierassige wagens die voor het USA Transportation Corps waren ontwikkeld ging het om 32 en 52 tons platte wagens (flatcars, ook warflats genoemd, voor het vervoer van tanks en ander zwaar gepantserd materieel), lage bakwagens en ketelwagens. Ook waren er koelwagens voor het vervoer van vlees en zuivelproducten naar de frontsoldaten.

Bewakers in cabooses

De cabooses waren er niet alleen om bewapende begeleiders te huisvesten die de treinen dienden te



beschermen tegen eventuele vijandelijke activiteiten, het bewakingspersoneel diende er ook op toe te zien dat de lading ongeschonden de plaats van bestemming bereikte. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan. Na het lossen van de lading in de haven en het beladen van de treinen door leden van de Port Battalions werden ze nauwlettend in het oog gehouden. Door de heersende schaarste werd nogal wat lading onderweg gestolen. Vaak ten faveure van de zwarte handel. Die tierde niet alleen welig tijdens de opmars van de geallieerden in Italië maar ook in het westen van Europa. Overigens was het meerijden met zo'n caboose geen pretje. Door de stugge vering verging horen en zien tijdens de rit. Deze goederentreinbegeleidingswagens waren qua comfort op geen enkele manier te vergelijken met hun illustere soortgenoten die bij de particuliere spoorwegmaatschappijen in het land van herkomst werden gebruikt.

Gedwongen verkoop

Het Amerikaanse goederenmaterieel was toegelaten voor een maximumsnelheid van 65 km/h. Ze waren ontworpen voor een levensduur van vijf, zes jaar. Maar de praktijk was zoals altijd weerbarstiger. Zo waren ze vanaf 1949 in het westen van Duitsland bij de Deutsche Bundesbahn vele jaren in dienst. Sommige enigszins verbouwde platte wagens die voor het vervoer van staalrollen werden gebruikt haalden zelfs de jaren zestig. De DB werd overigens min of meer gedwongen zo'n 26.000 wagens van de USATC over te nemen. Slechts een klein deel daarvan kreeg de bruine standaardkleur die voor goederenmaterieel bij de spoorwegen in Duitsland gebruikelijk was. Het gros van de boxcars die als type G09 door het leven gingen kreeg bij de DB de status van reservematerieel. Dat gebeurde omdat de Amerikaanse wagens niet uitblonken door hun rijeigenschappen. Ook de betrekkelijk kleine deuren spraken niet in hun voordeel. De vrij dunne wanden - een halve inch triplexplaat - en eveneens dunne daken deden de balans evenmin



naar de positieve kant uitslaan. Dat geldt ook voor de bakwagens type Owp 09 die deels voor kolenvervoer werden gebruikt. Het onderhoud was minimaal en veel wagens zag er dan ook slecht tot zeer slecht uit.

Platte wagens

Tot het bestand dat verplicht van eigenaar wisselde behoorden ook 350 cabooses. De goederentreinbegeleidingswagens die in Duitse dienst als Pwg 09 werden aangeduid, werden binnen tien jaar afgedankt. Het langst deden de platte wagens dienst. Die rekten bij de oosterburen hun leven als type SSkm 49 en werden vooral voor het vervoer van staalrollen van de hoogovens in het Ruhrgebied naar staalverwerkende fabrieken gebruikt. Voor het vervoer van deze rollen werden op de vloeren houten en later stalen frames »

- 8.** Een in 1943 door Cowans Sheldon & Co. gebouwde Britse hijskraan staat op 24 juni 1945 in Hengelo. (foto's 8 & 9 Wim Cramer, collectie Guus Ferrée)
- 9.** Een USATC-boxcar met uit planken bestaande wanden, de foto is na de oorlog in Hengelo gemaakt.



10.

gemonteerd. In de jaren zestig kreeg een aantal platte wagens verbeterde draaistellen. De ketelwagens die naar de DB gingen werden daar als EKW 49 in de materieelboeken opgenomen.

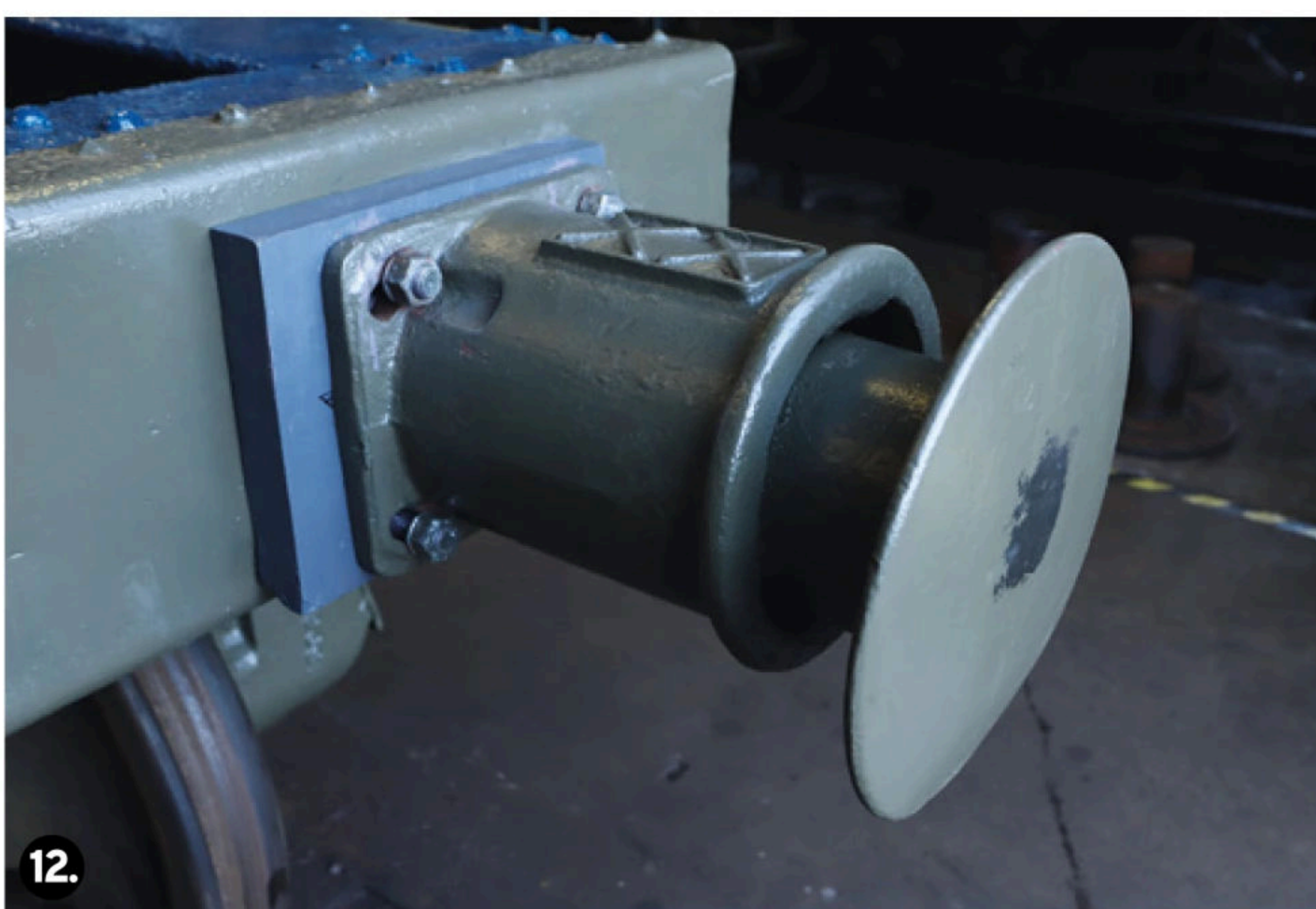
Aankoop NS

De NS hield het begin 1947 bij de aanschaf van tweeduizend Amerikaanse goederenwagens. Daarvan behoorden 900 tot het type CHAW (boxcars) en duizend die als GTAW (gondolas, bakwagens) te boek stonden. De eerste categorie kreeg de NS-nummers 22501-23400, de open wagens 46001-47000. Deze kolenwagens werden in de jaren vijftig alweer uit dienst genomen en gesloopt. Interessant is de opmerking over de CHAW's die op de aankoopbrief van de NS gedateerd 8 januari 1947 staat: 'Bij het vervoer van los gestorte, tegen den wagonwand drukkende goederen is het maximumlaadvermogen van de CHAW slechts 13 ton.' Het daadwerkelijke laadvermogen van deze wagens stond bij de NS op 17,5 ton. Verder omvatte de levering vijftig vierassige open GZAW-wagens (nrs. 82951-83000) en vijftig vierassige platte wagens die bij de NS als 174107-174156 in het materieelpark werden opgenomen en als railwagens (WW) zullen worden ingericht. De GZAZ-wagens hebben een draagvermogen van 40 ton. Alle Amerikanen mogen dienst doen met een maximumsnelheid van 60 km/h en mogen Nederland niet verlaten. Even mogen ze dienst doen in Zeeuws-Vlaanderen. Het snelheidsmerk '60 G' duidt er tevens op dat dit materieel alleen in goederentreinen mag meerijden.

DE GEALLIEERDE LEGEREN BESCHIKTEN OVER 85.000 WAGENS VOOR HUN OPMARS IN WEST-EUROPA

Ketelwagens

Diverse particuliere bedrijven schaften vierassige ketelwagens aan, waaronder de Bataafsche Petroleum-maatschappij (BPM) en opvolger Shell. Die gebruikten ze voor het vervoer van benzine, petroleum en gasolie. De ketelwagens werden kant-en-klaar naar Groot-Brittannië en later naar Franse (Cherbourg) en Belgische havens verscheept. De platte wagens werden in de VS zonder draaistellen op elkaar gestapeld en zo overgevoerd terwijl de boxcars als bouw pakketten werden aangevoerd. Een deel van het klinkwerk moet in Engeland zijn uitgevoerd, al gebeurde dat niet met al te veel finesse. Bij het herstel van hun boxcar 220410 troffen de vrijwilligers van de Stichting 162 wel eens klinknagels aan die flink gedeformeerd waren. Sommige hadden zelfs een zigzagvorm. En dat kwam niet alleen door een mogelijk veel te hoge belasting. Bij de NS werd een aantal wijzigingen doorgevoerd. De meest in het oog lopende was het aanbrengen van



- 10.** Een ex-USATC-bakwagen in Duitse dienst. Veel wagens type Owp 09 zagen er net zo slecht uit. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
- 11.** Amerikaanse militairen voorzien op een Britse locatie een boxcar van opschriften. (foto US Army, collectie Hans Altena)
- 12.** De typische Amerikaanse buffer van de flatcar of 'Warflat' die bij de MBS is opgeknapt. (foto Sevrien Ferrée)

de gangbare donkergrijze kleur. Verder werd bij de tweeassige bakwagens, om de lichte constructie enigszins te verstevigen, de linker laaddeur geblokkeerd.

Duitse locomotief

Voor de volledigheid, tijdens de oorlog deed het Amerikaanse leger alleen het zuiden van Nederland aan, op doortocht naar Duitsland. Hun locs en dus ook goederentreinen bleven dan ook niet lang op Nederlandse bodem en reden via Limburg Duitsland in. Na de bevrijding werden volop Amerikaanse locs in en rond Maastricht aangetroffen, in Frankrijk en België was veel meer van dit materieel te zien. De NS moest zo veel mogelijk de eigen broek ophouden. Frappant is dat, om het kolenvervoer naar Noord-Brabant en de omgeving van Nijmegen in de winter van 1944 op gang te krijgen, in eerste instantie een buitgemaakte Reichsbahn-machine werd ingezet. Met ingang van 23 oktober stond de in Eindhoven herstellende NS 4001 (voormalige DR 55) ter beschikking om via de corridor Eindhoven, Helmond en Nijmegen, de doorgaande verbinding van het 2^e Britse Leger kolen uit België aan te voeren. Daartoe was een overeenkomst gesloten met de Cobechar, de Comptoir Belge des Charbons en de Belgische spoorwegen (NMBS). Door vernielde spoorlijnen en kapotte sluizen konden Limburgse kolen niet worden aangevoerd. Later kwam daar een eigen NS-loc bij. Maar de strategische aspecten van dit vervoer ten spijt kwam er van geallieerde kant nauwelijks steun en werden dus geen Amerikaanse of Britse locs ingezet. Dit illustreert dat in deze periode de inzet van het geallieerde spoorwagematerieel geheel en al was gefocust op de oorlog tegen en in Duitsland. //

LOGO'S EN OPSCHRIFTEN

De Amerikanen voorzagen met sjablonen hun goederenwagens van standaard opschriften. Zo werd op de zijwanden van de tweeassige boxcars rechts de tekst 'U.S. Army Transportation Corps' geschilderd. Hiervoor werden overigens verschillende lettertypen gebruikt. Links en op de kopwanden wordt het nummer en de aanduiding U.S.A. vermeld. Dat gebeurde met typisch Amerikaanse typografie. Wagens die na de oorlog in gebruik bleven van het USATC en in hoofdzaak in het westelijk deel van het bezette Duitsland werden ingezet kregen het opschrift

'United States Army' of 'USA' aan de ene kant en 'Transportation Corps' aan de andere kant van de zijwand. En dan was er nog het logo. Dat was samengesteld uit een stuurrad van een schip met daarin een wapenschild verwerkt. Ook deze werden met schildersjablonen op de zijwanden geschilderd. Er was sprake van meer of minder gedetailleerde versies. Het merendeel van de logo's was wit geschilderd. Maar er reden ook wagens rond waarbij het logo een geel met rode kleur had gekregen. Onder het logo werd vaak ook het laadvermogen vermeld.



DEEL 1: AMERIKAANSE EN BRITSE LOCS IN DIVERSE SCHAAFGROOTTES

Gevarieerd palet aan OORLOGSLOCS

Oorlogsmaterieel spreekt nog altijd tot de verbeelding. Niet alleen het grote voorbeeld heeft een bepaalde aantrekkingskracht, ook in model scoren tanks, pantserwagens en andere voertuigen goed. Model spoorwegmaterieel met een oorlogsachtergrond is minder bekend bij het grote publiek. Toch zijn bijna alle locs en wagens nagemaakt. In deel 1 een globaal overzicht van geallieerde modellen.

Na de Britse en de Amerikaanse locs volgt in deel 2 de beschrijving van de series 42, 52 en 52.90 van de Deutsche Reichsbahn en van de diesellocs series V36 en V88. Tevens komen wederopbouwmachines in Frankrijk, België en Nederland aan de orde. De regeringen van die landen bestelden nog tijdens de oorlog gebruikte en nieuwe locomotieven.

Het fraaiste model van een oorlogsloc die in H0 is gemaakt is zonder twijfel dat van de serie S-160 van Roco. Dit model werd in eerste instantie uitgebracht met opschriften van USA Transportation Corps. Daarna volgden onder meer uitvoeringen van het

USATC in Oostenrijk (U.S. Zone Österreich) terwijl ook de Griekse uitvoering (serie Θγ) en de Tsjechoslowaakse variant (serie 456) hun weg vonden naar de modelspoorliefhebbers. Voor dit jaar staat een model van de Italiaanse Gruppo 736 op het programma, een zwart gespoten S-160 met rode wielen. De witte wielbanden geven dit model bijna een Poolse touch. De oplages van deze versies zijn niet al te groot, reden waarom ze vrij snel zijn uitverkocht.

Veel losse details

De detaillering van deze Roco locomotief (basismodel artikelnummer 72150) is van een hoog niveau. Het



^ Gevarieerd palet aan oorlogslocs. Van links naar rechts NS 8800 (Hornby), NS 4300 (Bachmann), 141R (Jouef, als wederopbouwloc), USATC S-160 (Roco) en de NS 2000 (Philotrain).

model met Fine Scale-wielen dat in december 2016 voor het eerst werd gepresenteerd, heeft veel apart aangebrachte onderdelen. Zo zijn er tal van leidingen los gemonteerd. Typisch Amerikaans is de luchtpomp die naast de rookkastdeur aan de voorkant is gemonteerd. Typisch 'overzee' zijn ook de simpele Diamond-twee-assige draaistellen van de tender. Die zien we ook terug bij de vier- »



1.



2.

1. Roco: basismodel van de USATC S-160.
2. Rivarossi: USATC-tenderloc van het type S-100.
3. Mei 1945: S-160 brengt een trein met raketonderdelen van Nordhausen naar de haven van Antwerpen.



3.



assige goederenwagens die het USATC tijdens de oorlog naar Europa bracht. De loc is zeer nauwkeurig in 1:87 vertaald; alle belangrijke maten komen na omrekening overeen met die van het grote voorbeeld. De lengte over de buffers bedraagt 211 mm. De rijprestaties zijn uitstekend, zelfs bij een minimale snelheid schokt de loc niet. Daar zorgt de vijfpolige motor met vliegwiel in combinatie met een goede stroomopname voor.

Commander Models

Het Amerikaanse Commander Models, producent van militaire modellen, had een 1:35-bouwpakket van de S-160 in haar assortiment. Deze firma heeft meer railvoertuigen uitgebracht. Zo zijn er tweassige Russische gesloten wagens nagemaakt die dienden als onderkomen voor militairen. Behalve deze zogeheten Tepluska's leverde Commander Models ook platte wagens die onder meer voor het vervoer van vrachtwagens en lichte pantserwagens werden gebruikt.

Side tank switcher

De serie S-100, de compacte drieassige tenderloc van het USATC die in het Amerikaanse materieelboek als 0-6-0 side tank switcher te boek stond, is ook in H0 nagemaakt. Rivarossi komt de eer toe daar de eerste imitatie van te hebben geleverd. Als artikel HR2477 werd als eerste een hoogwaardig zwart gespoten model van de loc met het nummer 1948 in de catalogus

-
- 4.** Februari 1945: een S-100 rangeert in Brussel met een S-160.
 - 5.** Maart 1946: een 8800 van de NS rangeert in de Rietlanden met een korte goederentrein.
 - 6.** Dopal: NS 8826 in schaalgrootte 1:76.
 - 7.** Hornby: zadeltankloc 'Norman'.
-



8.



9.

opgenomen. Het goed gedetailleerde model kon van sound worden voorzien. Daarna verschenen er meer uitvoeringen. Anno 2020 is een S-100 verkrijgbaar met nummer 28 op de waterbakken, een rangeerloc van de Italiaanse spoorwegen FS. Als zodanig kan de drieasser ook bij een mijn of een grote fabriek worden ingezet. Te koop onder de nummers HR2641 en HR2642 (DCC met geluid).

REE S-100

Ook andere merken hebben zich over dit type locomotief ontfermd. Model Canada leverde zelfs een S-100 die dienst deed bij een Chinese staalfabriek. REE, het Franse merk dat de basis leverde van de NS 1300 van Artitec, komt dit voorjaar met een interessante serie 1:87-modellen van deze locomotief. Modellen die elk uit meer dan 250 onderdelen bestaan en zijn gemaakt van metaalspuitgietwerk. Er zijn gewone analoge en digitale versies met geluid en rookgenerator. Hiertoe behoren onder meer de grijze WD-machine 1305 (artikelnummer MB-041) die in Brussel was gestationeerd, de Oostenrijkse 989.03 - de ÖBB zette tussen 1946 en 1968 tien van deze locs in -, verkrijgbaar als model MB-043, de Joegoslavische JZ 62-067 en tal van Franse varianten zoals de SNCF 030TU27 die als artikel MB-045 te koop zal zijn. Ook zijn er (authentieke) groene Franse modellen verkrijgbaar. Een oliegestookte loc behoort eveneens tot het nieuwe assortiment. Zodra de locs zijn uitgebracht komen we er in een uitgebreide test op terug. In totaal namen de Fransen 77 van deze nuttige, handzame locs over.

War Department

Het hoofdstuk War Department kent vier klassiekers die in verschillende modelgroottes zijn terug te vinden. De meeste exemplaren zijn gemaakt van de drieassige zadeltankloc waarvan een aantal stuks na de oorlog als serie 8800 in dienst van de Nederlandse Spoorwegen werd gesteld. Het zijn vooral modellen in de typisch Britse '00 gauge', 1:76. De eerste fabrikant die deze sobere tenderloc in model uitbracht was Kitmaster. Dat was in 1961. Wie zo'n loc in zijn of haar bezit heeft moet deze koesteren, er zijn er niet al te veel van gemaakt. Een jaar later werden de mallen namelijk verkocht aan Airfix. Dat merk stopte in 1981 met de verkoop van modelspoomaterieel en deed de gietmallen over aan Dopal Model Railways Ltd. Een in Nederland betrekkelijk onbekend merk. Bij Wentink »

USATC TENDERLOC S-100, DE AMERIKAANSE 0-6-0 SIDE TANK SWITCHER

8. Bachmann: NS 4310 in schaalgrootte 1:76 (00 gauge).

9. Augustus 1947: in Heerlen rangeert een mijnloc op het emplacement van de NS.



in Apeldoorn konden deze 00-modellen begin jaren negentig voor 229 gulden worden gekocht. Een flink bedrag voor zo'n loc die in een mooie, donkergroene kleur was gespoten en NS-nummer 8826 droeg.

Fabriek in de as

De productie van deze drieassers die verschillende eigendomskenmerken kregen - de zadeltank locs zijn populair op de Britse eilanden omdat er vele bij particuliere bedrijven en mijnen dienst hebben gedaan - eindigde in 1994 toen de bedrijfsruimte van Dopal in Winsford, Cheshire in vlammen opging. Na deze tegenslag werden er nieuwe mallen gemaakt. Die gingen in 1996 over in handen van Hornby dat er diverse industrievarianten van maakte. Uiteraard nog steeds in 00-gauge. Bijvoorbeeld de blauwe versie van de LMR, de roodbruine loc in de kleuren van de United Steel Company, als loc 68023 van British Rail maar ook in de mooie blauwe livrei van de National Coal Board, locatie Kent. De NCB kocht tussen 1948 en 1964 77 van deze 'Austerity's'. Het Britse leger liet er in 1952, als aanvulling op het bestaande bestand van negentig

exemplaren, veertien bouwen. Hornby voedde de Britse markt verder met een zwarte J94 zoals dit type locomotief te boek stond bij de LNER.

DJ Models

Behalve Hornby maakte ook DJ Models (DJM) degelijke zadeltank locs. Het ging onder meer om loc 68023 van British Rail. Dit model stond te boek als een van de beste van dit type. Tevens werden diverse industrievarianten uitgebracht, alle in 00-gauge. Bij de schaal-grootte N zien we dit model terug bij Graham Farish en Bachmann. Ook andere Austerity-locomotieven die bij de NS werden ingezet zijn door Britse modelspoormerken uitgebracht. Bachmann leverde een eveneens vrij authentieke NS 4300 in 1:76, de 4310 van depot Fijenoord. De kleuren van deze 1'D-machine komen goed overeen met het groen dat de NS op deze locs liet aanbrengen en de opschriften zijn historisch verantwoord. Op de tender staat dat de loc na een revisie de hoofdwerkplaats van Tilburg in mei 1955 heeft verlaten. Omdat het omgrenzingsprofiel van Britse locomotieven geringer is dan dat van hun soortgenoten





op het vasteland van Europa vallen deze modellen niet echt uit de toon als ze met H0 NS-goederenwagens van Fleischmann, Liliput, Roco, Tillig en andere merken worden gekoppeld. DJH Modelloco bracht een kit uit van deze 1'D War Department-locomotief. Een aantal is nadien door Philotrain gesuperd. Ze worden nog wel eens op veilingssites aangeboden.

Hornby Stanier 8F

Een andere, onder modelspoorliefhebbers op het vaste land van Europa minder bekende oorlogsmachine is de Stanier 8F waarvan er 208 aan het War Department werden geleverd en een groot aantal aan andere maatschappijen. Zie daarvoor het artikel over de geschiedenis van deze locs. Hornby bracht diverse WD-varianten uit. Onder andere loc 300 in een grijs jasje. Van deze eenmalige serie (artikelnummer R2043) werden vijfhonderd stuks in 00 gemaakt. Ook is er een model verschenen met het nummer WD 70573. Een herinnering aan een locomotief die naar het Midden-Oosten werd gezonden en onder regie stond van de British Army Middle East Force.

Withcomb-modellen

Amerikaanse en Britse diesellocs die voor de oorlogsvoering werden gebouwd zijn ook in model terug te vinden. We beginnen dit overzicht met de vierassige locs van het type Withcomb van het USA Transportation Corps. De NS nam na de oorlog achttien exemplaren over. Philotrain komt de eer toe daar het eerste hand- »

DE DOOR NS OVER- GENOMEN BRITSE 1'D WAR DEPARTMENT LOC KAN IN SCHAAL 00 WORDEN INGEZET

10. Oktober 1949: NS 4310 is met een goederentrein onderweg naar IJsselmonde.
11. Pernis, september 1947: de olieboot gaat leeg terug richting Schoonebeek.





12.

MESSINGMODEL SCHAAL 0 NS 620 IN OLIJFGROEN EN NS 610 IN BLAUWGROEN

gemaakte messingmodel in H0 van te hebben gemaakt. In 1983 werden in het Apeldoornse atelier in totaal 231 H0-modellen gemaakt, verdeeld over vier verschillende versies. Ze kosten toen 895 gulden per stuk. Als artikel 60A werden groene locs gemaakt met de nummering die deze machines in het begin hadden: NS 601-619 (40 stuks). Artikel 60B behelst de grootste serie modellen: 160 exemplaren met de latere NS nummers 2001-2018, in het NS-olijfgroen. Ook werden er nog dertig modellen gemaakt (60C) met de nummers 601-619 die tevens de USA-nummering nog hadden. En tot slot is onder nr. 60D een model gemaakt van een NS 600 in het bruin, de kleur die deze machine had toen ze door 'Utrecht' op een grote dump bij Parijs werd gekocht.

NS 2000 in 1:43,5

Philotrain is van plan dit jaar de NS 6000/2000 als 0-project (1:43,5) op te pakken. Dat idee is ingegeven door het feit dat de SGB en VSM zo'n loc sinds enige tijd in hun bezit hebben. Het Zeeuwse museum brengt zijn loc terug tot NS 620 met het USA-nummer 7989 en schildert de jongste aanwinst in het donkergrijs, 'Beekbergen' schildert de NS 2019 in het olijfgroen. Ook deze modellen worden als 0-model gemaakt, mits er op voorhand voldoende belangstelling voor is. De modellen, aangekondigd zijn de 610 in het blauw-



13.

groen, de 604, 615 en 617 en de 2002, 2012 en 2014 in het olijfgroen, worden geheel uit messing vervaardigd, hebben fine scale-wielen, verende buffers, schroefkoppelingen en kunnen worden gedigitaliseerd en voorzien van geluid. Bij voldoende belangstelling komt er ook een versie van de oorspronkelijke US-Army variant met één schijnwerper op de voorzijde.

DUTZrail

Minder bekend maar niet minder interessant is de tweeassige dieselloc met blinde asaandrijving die de Britten hebben ingezet en waarvan de NS een vijftal heeft overgenomen. De NS 161, 162, 164 en 165 reden vooral op de NTM-lijnen. DUTZrail uit 's Heer-Arends-kerke heeft van de WD-machine in messing een kleine oplage als bouw pakket en gebouwde model in H0 uitgebracht. Ook de 162 van de gelijknamige stichting heeft in 1:87 in het Zeeuwse het levenslicht gezien. Een woord van dank aan Dick van Beek en Frank Geurts voor het beschikbaar stellen van hun oorlogsmodellen. //

12. Philotrain: handgemaakt messing model van NS-loc 2006.

13. DUTZrail: messing model NS 162.

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

Maddog-Trains BV is een van de grootste internetwinkels in Europa op het gebied van "pre-owned" (niet noodzakelijk gebruikte) modeltreinen. Denk aan oude winkelvoorraden, vitrine modellen etc. Gespecialiseerd in Marklin (ook Z), Roco, Fleischmann en Lima verkopen wij het liefst nieuw of als nieuw materiaal, maar dan voor "gebruikte" prijzen. Naast onze eBay store hebben wij ook een eigen website: www.maddog-trains.com

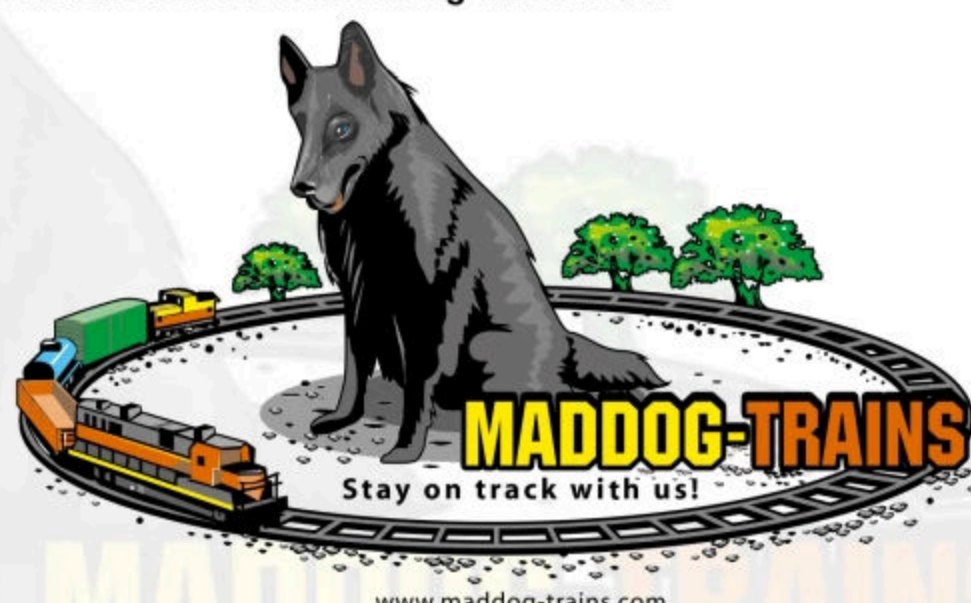
Waarom bij ons kopen?

- altijd bijna 3000 artikelen op voorraad
- verzenden binnen Nederland gratis*
- verzending wereldwijd
- garantie: niet tevreden, altijd geld terug
- ruim 75% van ons materiaal is nieuw, maar is voor de prijs van "gebruikt"
- inkoop van diverse merken
- reparatie en ombouw
- scherpe prijzen
- deskundig advies
- officieel Esu dealer
- wekelijks 20-100 nieuwe items op de website

Nieuw: spaarpuntensysteem voor korting en iedere twee weken een merk of productgroep in het zonnetje met speciale actie.

Neem een kijkje op www.maddog-trains.com
of stuur een e-mail naar info@maddog-trains.com

*Voor alle aankopen boven €25,-. Daar beneden verzendbijdrage van slechts €3,80.



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 2020

27 juni, 29 augustus, 10 oktober,

7 en 8 november **Houten Digitaal**,

12 december

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,
DE GROOTSTE MODELSPOORWINKEL
VAN NEDERLAND!**

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

Leverbaar tot 300 cm lengte, stofdicht, UV-werend

REOS beeldproducties op YouTube **Nieuwe films in 4K HDR ULTRA HD**

www.re-os.nl **You Tube**

Autominiaturen Van Zuthem Meppel

als eerste de nieuwste **Herpa**-modellen
in voorraad.

verder in ons assortiment: Artitec, Brekina, Busch, Starmada

kijk voor vele doorlopende AANBIEDINGEN op
www.vanzuthem.nl

verkoop vindt uitsluitend plaats op beurzen en per postorder
U vindt ons in Houten op de treinenbeurs en de Namac-beurs
en in Eefde op de HO-autobeurs

e-mailadres: auto@vanzuthem.nl

geen winkel - wel postorderservice

BEELEN **MODELBOUW**

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

Al 23 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. 06-53514559

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

A large red and white DE-II 180 locomotive is being lifted by a yellow crane. The locomotive is suspended by several chains and is being moved from a railway yard. In the background, there are industrial buildings and a worker in a high-visibility vest.

DE-II 180 TERUG NAAR HUIS

Formule 1 versus DE-II 180

Waar voor velen 67 jaar de pensioenleeftijd markeert, kan het voor DE-II 180 de leeftijd van een wedergeboorte zijn. Op zaterdag 7 maart werd het treinstel overgebracht van Haarlem naar Hengelo, voor een welverdiende opknapbeurt.

Bij de revisie in 1973 werden de ABk van treinstel 73 en Bk van stel 66 samengevoegd om op 19 oktober 1979 als 180 in dienst te komen. Bij de uitfasering in 1997 van de dieseltweetjes nam Oostnet de treinstellen 164 (als plukstel), 180 en 186 voor de dienst Almelo - Mariënborg van NS over. Een motorbrand in april 2001 in de Bk betekende het einde voor de 180. De HIJSM (Haarlem IJmuidense Spoorweg-Maatschappij) kocht de 180 en 164 om met onderdelen van de 164 de 180 weer rijvaardig te maken voor inzet op de lijn naar IJmuiden. Dat is er nooit van gekomen. Vandalisme in 2009 betekende het einde van de HIJSM, het materieel ging naar andere clubs. De 180 bleef in Haarlem, onder de hoede van Stichting WIJS en in september 2010 werd het treinstel naar het spoor langs het oude Seinwezen in Haarlem overgebracht. Daar werden de door de brand opgebolde vloer en de elektrische installatie hersteld. Koperdiefstal gooide al snel roet in het eten. Eind 2013 gaat het WIJS-materieel terug naar de sporendriehoek. Bij WIJS heeft men de handen vol aan het opknappen van locomotor 232 en bagagerijtuig D6072. Ondertussen gaat het treinstel verder achteruit, koperdiefstal, vandalisme en verblijf door daklozen doen de rest. In 2019 krijgt WIJS bericht dat de opstelsporen per 2 maart 2020 moeten zijn ontruimd; het doek voor de 180 lijkt definitief te vallen. NS heeft de opstelsporen nodig voor het afstellen van het bij de Formule 1-races in Zandvoort in te zetten SLT-materieel. Sik 232 en D6072 zijn overgenomen door Stichting 2454 Crew en een sloper heeft offerte uitgebracht voor de afvoer van de 180. Als Chris Rijff van Rail Pleasure Holding daar lucht van krijgt besluit hij zich over de 180 te ontfemen. Het treinstel kan dienen als wachtruimte voor spoorfietzers op de GOLS-lijn Hengelo - Tweekelo.

Luchtkoelers

In februari beginnen de voorbereidingen voor het transport naar Hengelo. De luchtkoelers op het dak worden verwijderd, de bakken ontdaan van rommel en er wordt gekeken of de wielbanden aan de normen voldoen. Op 7 maart brengt de Haarlemse werkplaatsloc 705 het treinstel met een slakkengang naar het »

1. ABk 180 hangt in de takels om op de dieplader te worden geplaatst.
2. Het draaistel wordt onder de kop weggetrokken.
3. ABk 180 staat vers in de verf op spoor 15 in Haarlem, 30 juni 2012.
4. De 180 tijdens de overbrenging van spoor 15 naar de sporendriehoek op 5 oktober 2013.
5. Onder grote belangstelling van fotografen en buurtbewoners verlaat de 180 het Haarlemse.





6.

werkplaatsterrein. Twee kranen van Jos Blom lichten de bakken van de draaistellen en plaatsen ze op diepladers van Bolk Transport. Aansluitend volgen de draaistellen en koelunits op een derde dieplader. Als het treinstel door de Stichting WIJS is overgedragen aan Rail Pleasure Holding kan de rit naar het oosten beginnen. Onder toezicht oog van de buurt en tientallen fotografen rijden de diepladers om 15:35 uur de poort van de NS-werkplaats uit. Later die avond rijdt het konvooi het terrein van Bolk Transport in Almelo op. De draaistellen worden in Hengelo gelost en met een hogedrukspuit schoongemaakt. Maandagochtend worden de ABk en Bk naar Hengelo overgebracht en op de drie draaistellen gezet. De inmiddels naar 73 hernummerde 180 zal in de blauwe afleveringskleur worden geschilderd. De ramen zullen met plexiglas dicht worden gemaakt; op termijn moet dat door glas worden vervangen. Rail Pleasure verwacht het treinstel bij opening van het railfietsseizoen 2020 (railpleasure.nl/spoorfietsen) in gebruik te nemen. //



7.

- 6. Op 15 februari 2020 worden ter voorbereiding op het transport de koelers op het dak losgemaakt.
- 7. Loc 705 staat klaar voor het transport naar de werkplaats, 7 maart 2020.
- 8. Een bak van de DE-II 180 wordt op Hengelose bodem neergelaten, 9 maart 2020. (foto Hans Koning)



8.

EXTRA ONLINE

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

Wie bewaart, heeft wat (te doen)

**Voorloper van het digitaliseren van bestanden is
Het Utrechts Archief, met informatie over NS en Werkspoor.**

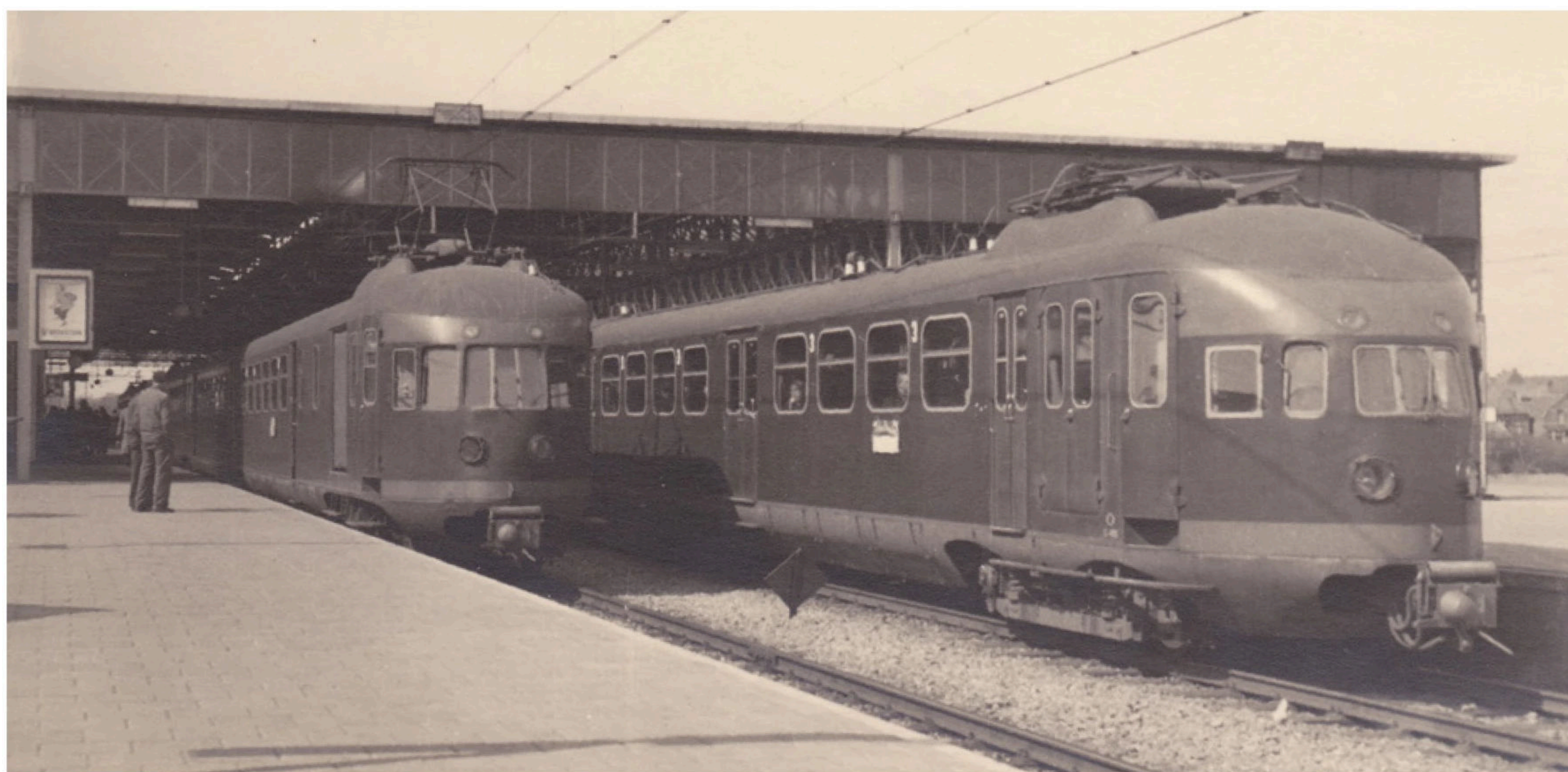
In de hedendaagse overvloed aan informatie is het makkelijk te vergeten hoe dat in een niet al te ver verleden ging. Waar iedereen tegenwoordig redelijk goede foto's met een telefoon kan maken en delen, was dat vroeger minder eenvoudig. Een simpel Facebookbericht over de verplaatsing van een DE II van Haarlem naar Hengelo levert binnen een mum van tijd de nodige foto's van het transport van dit stel op. Drie decennia geleden, we praten dan over de jaren '90, was reizen, fotograferen en het delen van informatie aanzienlijk ingewikkelder en in elk geval tijdrovender. Bij de jaren '70 hebben we het over de introductie van het inmiddels afgevoerde Plan V & T en de nog rijdende Sprinter tweetjes en drietjes, al gingen die meer richting jaren '80. Bij een eeuw terug denken we al gauw aan stoom, maar in de jaren '20 werd het Mat '20, de Blokkendozen, geïntroduceerd. Met hen kwam de uitfasering van stoom al redelijk in

beeld, zeker in combinatie met de komst van de Diesel III. De Tweede Wereldoorlog heeft die plannen echter danig in de war gestuurd. Maar het punt is hiermee wel gemaakt: informatievoorziening gaat de laatste twintig jaar aanzienlijk makkelijker. Je zet je pc aan en gaat zoeken op het wereldwijde web. Informatie van voor die tijd betekent vaak nog daadwerkelijk op reis gaan en het doorspitten van collecties van individuen en instanties. Maar ook daar komt langzaamaan verandering in. Tot de voorlopers van het digitaliseren van bestanden behoort Het Utrechts Archief (hetutrechtsarchief.nl), met informatie over Utrecht en Utrechtse bedrijven zoals de NS en Werkspoor. Ook Nederlandse militaire luchtfoto's van het ministerie van defensie en de collectie van Het Spoorwegmuseum zijn digitaal te bezoeken. Een variant zijn websites waar foto's in lage resolutie kunnen worden bekeken en voor eigen

gebruik in een hoge resolutie tegen betaling kunnen worden besteld. Een goed voorbeeld hiervan is rail-online.co.uk. De voornamelijk Engels georiënteerde verzameling bevat onder 'Rail Archive Stephenson' een interessante selectie vooroorlogse NS-foto's.

FACEBOOK

Tenslotte zijn er de particuliere verzamelaars die hun collectie digitaal toegankelijk maken. De Flickr-collectie 'spoorwegarchief' van Railhobbymedewerker Eelco Storm is er een van. Maar ook op Facebook zijn er collecties te vinden zoals de Facebookgroep 'De foto's van dhr. N.J. van Wijck Jurriaanse'. Mocht u andere interessante sites/links weten van instanties of mensen die hun collectie digitaal beschikbaar stellen, meld het op de Facebookpagina van Kniesoor.railhobby, dan zal ik die delen zodat niet alleen een Kniesoor op deze interessante collecties let. //



TEKST: PAUL BENDER

Foto gemaakt door M.E Kirk op 18 april 1954 in Eindhoven, opgenomen in de collectie van Eelco Storm.



TE HOLLANDS VOOR DE GROTE MERKEN?

Functionele KOLKENZUIGER

Een klein tafereel op een modulebaan tijdens de Noord-Hollandse Modelspoordagen 2019 in Alkmaar vormde bij Rob Mooij de opmaat tot een nieuwe reeks voertuigen met één of meer bewegende functies. Een voertuig van degemeentelijke reiniging trok zijn aandacht. Dat resulteerde in een werkend model.

Om het mijzelf makkelijk te maken zou de eerste exercitie het werkend maken van een twaalf jaar geleden gebouwd model gaan worden. Sinds enkele jaren maakt een kolkenzuiger op een DAF-chassis met eerste generatie kantelcabine type F218 in een straat op de modelbaan een put schoon. De bouw van de kolkenzuiger is beschreven in Railhobby 2007/04. Behalve een functionerend zwaailicht en zwenkbare voor-

wielen kende het model weinig beweging. Dat moest dynamischer kunnen. Om de ideeën op realiseerbaarheid te onderzoeken kwam het betreffende model naar de werkplaats. Het zou mooi zijn als de zuigbuis in een liefst iets onregelmatig tempo en dito uitslag op en neer zou bewegen. De grootste uitdaging zou de Preiser-werkman worden die met de zuigbuis moet gaan werken. Eerst moeten we de zuigbuis zelf maar eens in beweging zien te krijgen.

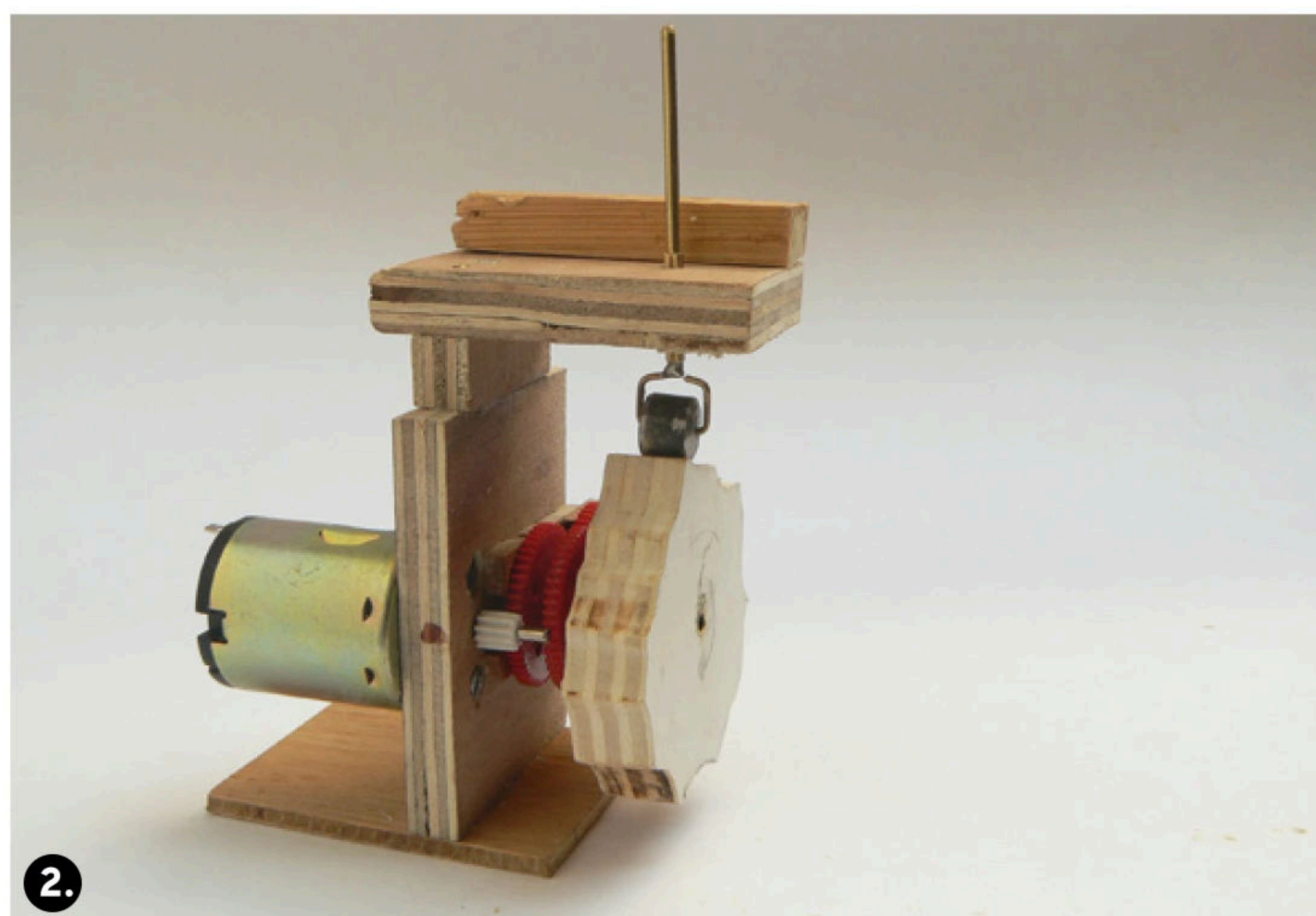
Installatiedraad

Het afzuigsysteem dat ik destijds heb gebouwd bestaat uit drie delen. Het deel dat bovenop de ketel is geplaatst heeft als draaipunt een messing buis waarop als overgang een messing U-profiel en een tweede stuk messing buis als vaste leiding zijn bevestigd. Het tweede deel is het soepele deel van de zuigbuis en in model met een stukje zwart installatiedraad uitgevoerd. Het derde deel, de eigenlijke zuigbuis, is weer een messing buis waaraan en omheen van messingdraad een handgreep is gemaakt. Al snel werd duidelijk dat met name het middenstuk (het installatiedraad) veel te stug is om een soepele beweging mogelijk te maken. De doos met kabels leverde een soepel stukje verbindingssnoer van een oude oplader op. Door hier de koperdraden uit te trekken ontstond een stukje flexibele buis van de juiste dikte en soepelheid. Een stukje wegdek en de benodigde put waren in ruwbouw snel gemaakt: tijd voor het bewegingsmechaniek.

Bonkelaar

Voor de onregelmatige beweging had ik een 'bonkelaar' in gedachten. Deze bewust onregelmatig gevormde, langzaam ronddraaiende schijf zou een pen omhoog gaan duwen. Om de bewegingen vloeiend en soepel te laten verlopen - ook in de neergaande richting - is de pen aan de onderzijde voorzien van een massief metalen loopwiel. De diameter van de pen is zo gekozen dat hij precies in de zuigbuis van de kolkenzuiger past. Tegen de verwachting in wilde het loopwiel niet netjes op de schijf blijven lopen, maar begon al snel om zijn eigen as te draaien. Om dit te voorkomen heb ik een klein stukje vierkante messing buis om een deel van de pen geschoven. Als geleiding dient een tweede stukje overmaats vierkant messingbuis. Het loopwiel blijft nu netjes recht het profiel van de bonkelaar volgen. Nadat de motor, tussentandwielen, bonkelaar en pen-geleiding op, in en aan een houten constructie zijn geplaatst heb ik hierop het wegdek met de eerder gemaakte put geschroefd. Toen alles naar wens functioneerde kon de motorsteun om een latere inbouw te vergemakkelijken wat kleiner worden gemaakt. Aan de DAF-truck hoefde niet veel te gebeuren. Om »

1. De nog ongeschilderde werkman druk aan de arbeid.
2. De voltooide aandrijving met motor, tussentandwielen en bonkelaar.
3. De Preiser-werkman tijdens de ombouw.
4. De kolkenzuiger nog als statisch model.

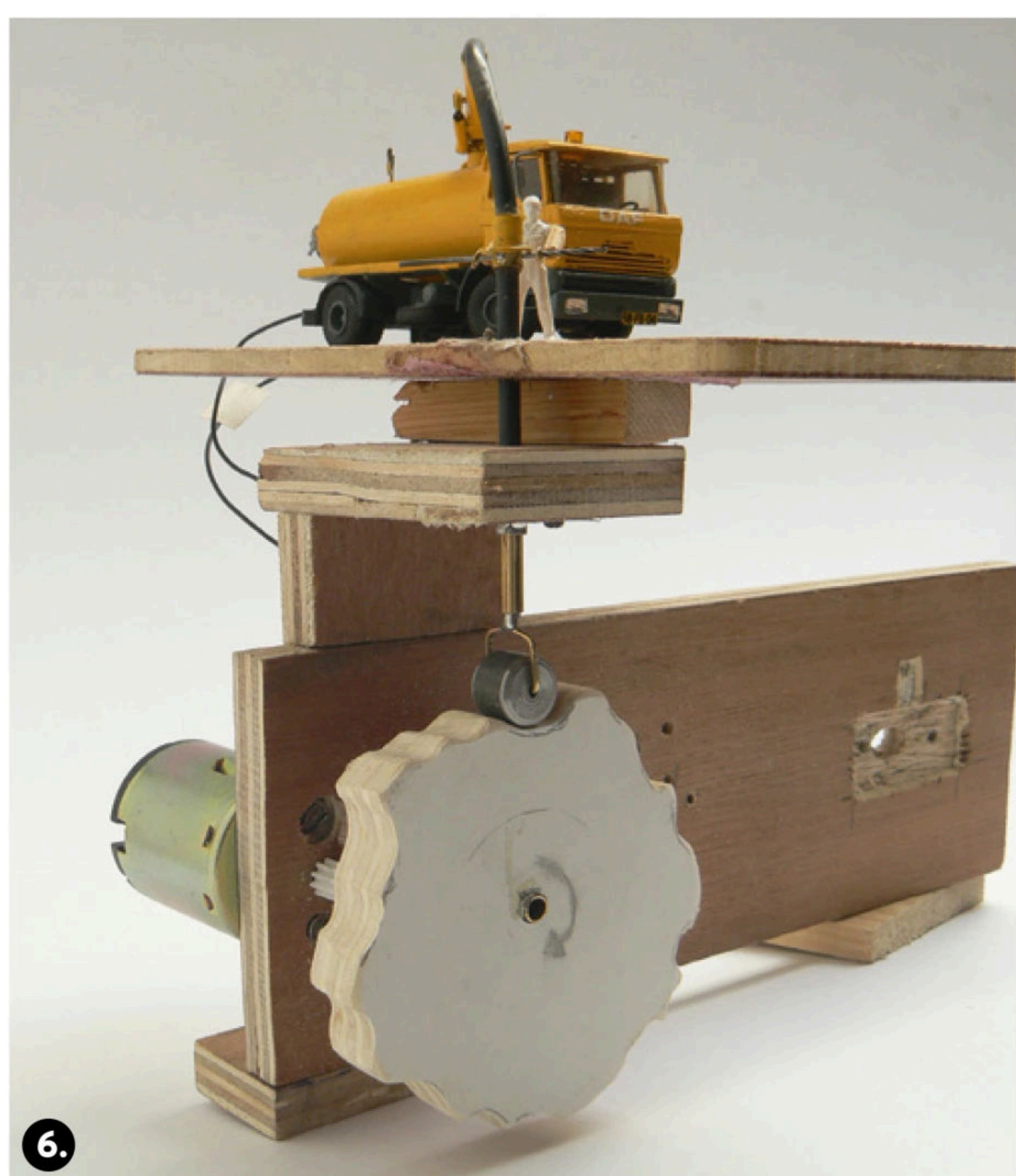


EEN BONKELAAR ZORGT VOOR ONREGELMATIGE EN VLOEIENDE BEWEGINGEN





5.



6.

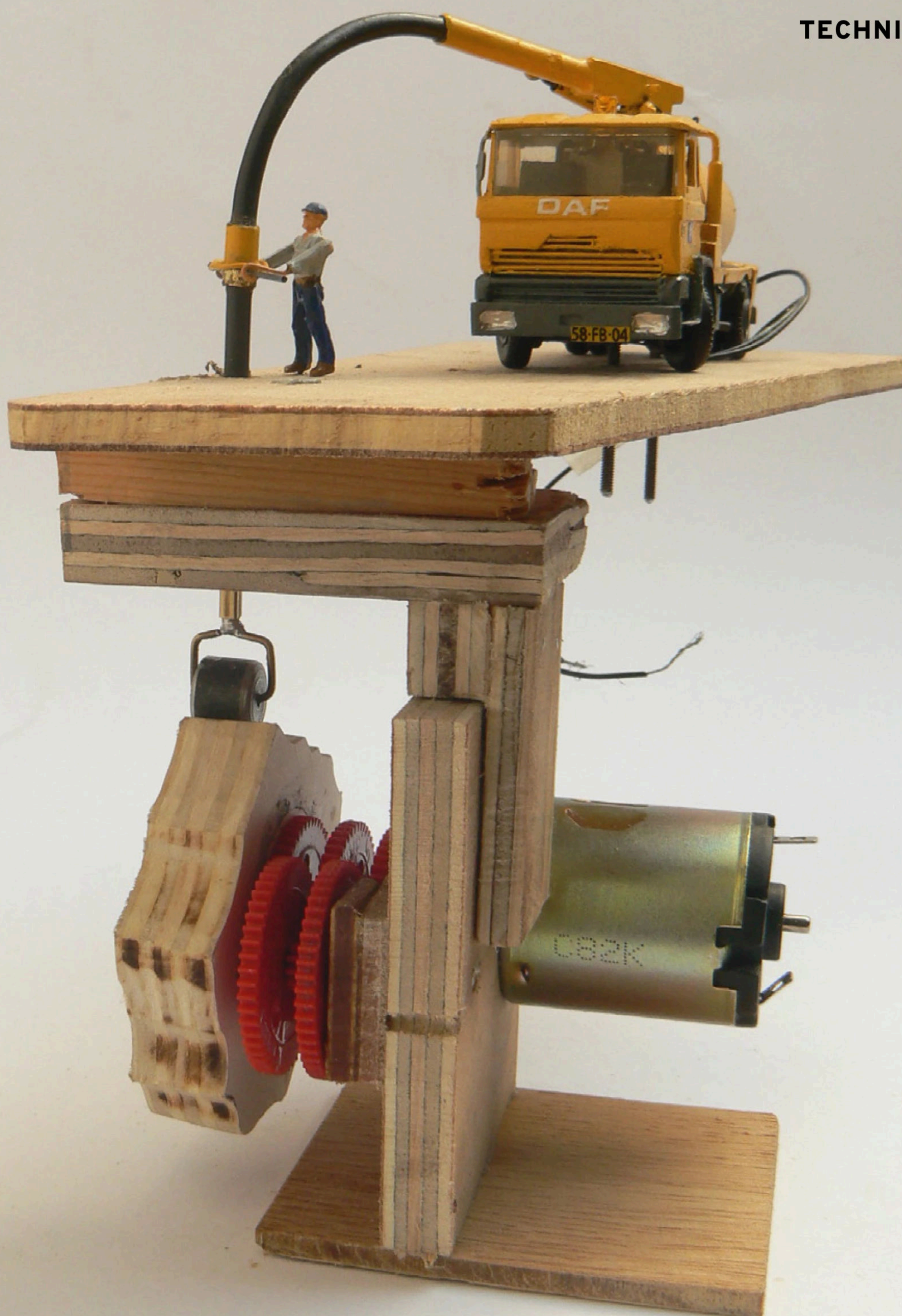
te zorgen dat de wagen op z'n plaats blijft staan heb ik onder het chassis bij de achteras een plaat met een opgesoldeerd M2-moer gelijmd. Met een draadeinde M2 en een moer is de wagen van onderaf aan het wegdek gekoppeld. Daar bij proeven bleek dat de zuigwagen toch niet helemaal op zijn plaats bleef staan volgde achter de vooras een tweede bevestigingspunt. Nadat de zuigbuis met de bewegende pen was gekoppeld werd het mechaniek hoopvol in werking gesteld. Na een minuut of tien proberen, optimaliseren, aanpassen

SNOER ZONDER KOPERDRADEN ALS FLEXIBELE ZUIGBUIS

en nogmaals proberen werkte het mechaniek weliswaar vrij langzaam maar probleemloos. Nog één uitdaging te gaan!

Werkman

Uit een assortiment zelf te schilderen figuren viel de keus op een staande werkman die beide armen omhoog hield. Na het wegsnijden met een stanleymes van de armen boorde ik door de schouderpartij met een handboor een gat van 1 mm. Met een door dit gat gestoken en in U-vorm gebogen stukje messing draad 0,8 mm had de Preiser weer twee armen. De armen zijn ter hoogte van de ellebogen iets geknikt en in plaats van handen zijn de onderarmen aan de einden tot kleine ogen gebogen. Een door de zuigbuis gestoken 0,8 mm messing draad is ook door de beide ogen aan de armen geleid. Vanaf de eerste testen werkte het systeem naar behoren. Wel had de werkman moeite om op z'n plaats te blijven staan, bovendien waren de bovenarmen wel erg dun. Die heb ik met kleine stukjes hout opgedikt, een kleine groef in het hout geeft de messingdraad extra steun. Door dit werk krijg je immers spierballen. Een messing pen door linkerschoen en -been die in het wegdek is gestoken geeft de man



7.

voldoende stabiliteit.

Na het vormen van de bovenarmen is de werkmansfiguur geschilderd. Van cosmetische aard aan de truck was het vervangen van een verloren gegane buitenspiegel. Bij het demonstreren op beurzen en het praten over de manier van aandrijven kreeg ik meermalen de opmerking dat de animatie feitelijk te langzaam bewoog. Na verschillende opties te hebben overwogen bleek een relatief eenvoudige ingreep het gewenste resultaat te geven. Uit de uit vijf dubbele tandwielen bestaande

aandrijfketting is er een verwijderd en een verplaatst. De kolkenzuiger werkt nu niet meer in slow-motion en meneer Preiser heeft het merkbaar beter naar zijn zin. //

5. Het leegzuigen van de kolk in close-up.

6. De animatie tijdens het proefbedrijf.

7. Het voltooide mechaniek gereed voor inbouw in een diorama.

MIS DEZE BIJZONDERE SPECIAL NIET!

Railhobby special Oorlog en Wederopbouw

Eind juni verschijnt de special Oorlog en Wederopbouw. In deze special hebben we de beste artikelen voor u verzameld over het materieel dat gebruikt werd ten tijde van de oorlog en bij de wederopbouw. Nieuw zijn de artikelen over de bouw van Hotel de Wereld van Tilly Models en en het militaire materieel van Artitec.

€10,99

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



**NU MET GRATIS
VERZENDING
T.W.V. € 2,49!***

Ga naar **Railhobby.nl/wederopbouw**
of vul onderstaande bon in!



Ja, ik wil graag de Railhobby special Oorlog en Wederopbouw bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

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

☐ Railhobby Projecten – Over Stad en Landschap voor € 9,99

☐ Railhobby 401 - Over Modelbouwtechnieken voor € 9,99

☐ Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor € 9,99

☐ Railhobby 409 - Neurenbergspecial 2019 voor € 9,99

☐ Railhobby Projecten – Over Industrie en Landschap voor € 9,99

☐ Railhobby 421 - Neurenbergspecial 2020 voor € 10,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

Stuur deze bon in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort
of bestel op Railhobby.nl/wederopbouw.

* Gratis verzending t.w.v. € 2,49 bij bestellen voor 26 mei 2020. De special Oorlog en Wederopbouw verschijnt eind juni.

RH423

ROCO 60 JAAR JONG

Jürgen ter Weel

Naar aanleiding van het jubileum laten we Jürgen ter Weel, verantwoordelijk voor de merken Roco en Fleischmann in Nederland, België en Noord-Duitsland, aan het woord. Aan de hand van enkele vragen maken we met hem kennis en tilt hij een tipje van de sluier op over de toekomst.



Jürgen ter Weel voor de Leonardo da Vinci-loc.

In 1960 richtte Heinz Rössler het bedrijf Roco op. Aanvankelijk waren minitanks de specialiteit. Vanaf 1967 werd er modelspoor geleverd in H0 en N.

Acht jaar later kon het bedrijf een groot deel van de productie van Röwa overnemen, ontwikkelde het een eigen railprogramma en kwam met de universele koppeling. In 1977 bracht Roco de eerste stoomloc, de DB BR 58, uit. In 2005 maakte het een doorstart onder de vleugels van Modelleisenbahn GmbH. Onder dezelfde paraplu ontstond er in 2008 een fusie met Fleischmann. Vier jaar later verraste Roco de modelspoorwereld met het digitale systeem Z21, dat steeds verder wordt uitgebouwd.

Wat maakt Roco bijzonder?

“Het feit dat Roco al 60 jaar lang klanten kan betoveren met prachtige modellen is te danken aan verschillende succesfactoren. Enerzijds streeft Roco ernaar de hoge speelwaarde van modelspoorwagens verder uit te breiden door gebruik te maken van digitale technologieën met een focus op gedetailleerde reproductie. Bovendien richt Roco zich op de hoogste kwaliteit in de bouw en verwerking en het gebruik van de modernste technologieën en productiemethoden. Daarnaast biedt Roco modellen aan voor zowel beginners als experts.”

Hoe bent u bij Roco/Fleischmann terecht gekomen?

“Dat was in september 2006. De Rotterdamse modelspoorwinkel Meijer & Blessing was door een Duitse collega benaderd of ze iemand kenden die interesse had, Duits spreekt en bovendien ook nog een beetje verstand van treinen heeft.”

Heeft u zelf iets met treinen en heeft u een modelbaan?

“Ik heb zelf een kleine baan in H0m, smalspoor dus, met als thema de Rhätische Bahn. Als kind had ik een Fleischmann-baan in H0 en de befaamde Lima-treinen van de Hema.”

De ‘Shark’ van Rail Force One zou naar On traXS! komen, maar helaas ging de beurs niet door. Zijn er nog andere festiviteiten te verwachten rond 60 jaar Roco?

“In principe ja, maar hier speelt natuurlijk mee wat de ontwikkelingen rond het coronavirus zijn. Gepland staat een rol-out van een locomotief. Alleen de datum staat op losse schroeven en we durven hierover geen uitspraken te doen.”

Onlangs bracht Roco de Sik en opnieuw de NS 2400 uit. Bij Fleischmann is de RRF-dieselloc aangekondigd. Zijn er nog meer Nederlandse modellen in H0 en N te verwachten?

“Uiteraard wordt er hard gewerkt aan nieuwe ontwikkelingen en of heruitgaven. We hebben de nieuwe RailLogix-loc aangekondigd en verder staat er volgend jaar een nieuwe ontwikkeling op de rol voor spoor N. Dat zal op de beurs in Neurenberg in 2021 bekend worden gemaakt. Verder hadden we op On traXS! willen laten zien dat we het NS-treinstel niet zijn vergeten en dat er aan wordt gewerkt om deze in 2021 weer op de markt te brengen.” //

WIN!

RAIL FORCE ONE IN H0

Ter ere van 60 jaar Roco mogen we 1 exemplaar van de Rail Force One in schaal H0 weggeven. Kans maken? Ga naar Railhobby.nl/shark en doe mee!

ACHENSEEBAHN WERD DUPE VAN EEN POLITIEKE STRIJD

Elektrificatie was de **REDDINGSBOEI**

Voor de meeste mensen mag het aangekondigde faillissement van de Achenseebahn in Oostenrijk als een donderslag bij heldere hemel zijn gekomen, de insiders weten wel beter. Het niet doorzetten van de geplande elektrificatie wordt als belangrijkste oorzaak genoemd.

Loc 2 moet alle zeilen bijzetten in Eben om boven te komen.



Het was niet de vraag of maar wanneer de Achenseebahn AG het faillissement zou aanvragen. Daarvoor was de financiële situatie van het bedrijf dat van april tot oktober een smalsporige tandradlijn exploiteert van Jenbach naar Seespitz aan de Achensee veel te penibel. Na een laatste geldelijke bijdrage van drie ton, begin maart dit jaar, was de maat vol voor het land Tirol, de deelstaat waar de Achenseebahn is gevestigd. In de lokale media wordt met enige gretigheid Georg Fuchshuber, de voormalige voorzitter van de raad van bestuur aangehaald. Die liet al heel wat jaren achtereen doorschemeren dat de Achenseebahn geen toekomst heeft als het bedrijf niet zou worden opgenomen in het zogeheten 'Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen' (MIP). Want alleen als de Achenseebahn deel uit zou maken van dit meerjaren investeringsprogramma konden de noodzakelijke werkzaamheden aan de infrastructuur worden uitgevoerd. Verder was het dringend nodig om de 6,8 kilometer lange meter-spoorlijn te elektrificeren. De achterliggende strategie was dat de Achenseebahn dan als een openbaar vervoermiddel in het Tiroler Verkehrsverbund kon worden aangemerkt. Alleen op die manier was een opname in het MIP mogelijk. De voordelen van de elektrificatie - in september 2018 waren al enkele overvloedige motorwagens van de Zwitserse Appenzeller Bahn via een tussenstop in Innsbruck naar Jenbach overgebracht - waren divers. De elektrische motorwagens zouden twee keer zo snel als de parallel aan de lijn rijdende bussen naar de Achensee kunnen rijden. Dat betekent dat de trein interessant wordt voor forenzen. Op bepaalde tijden konden de historische stoomtreinen gewoon blijven rijden. Weliswaar onder de rijdraad, maar toch.

Georg Fuchshuber en de zijnen hadden al behoorlijk voorgesorteerd op deze plannen door in Oost-Europa de benodigde bovenleiding te 'organiseren'. Die moest alleen nog maar naar Jenbach worden overgebracht en geïnstalleerd. De kosten waren daarmee relatief laag geweest. Verder was aan alle voorwaarden voldaan. De Zwitserse motorwagens kunnen soepel worden betreden, zelfs door reizigers in een rolstoel.

ZES UUR FILE PER DAG

Maar het Land Tirol en de gemeenten langs Achenseebahn zagen niets in de elektrificatie en deden geen »



1. Loc 2 is zojuist uit Eben vertrokken voor het laatste deel van de rit. (Alle foto's zijn gemaakt op 16 augustus 2013.)
2. De koude loc 3 heeft in de loods in Jenbach een plekje voor de nacht gevonden.
3. Achenseebahn loc 4 in actie op het steile gedeelte boven Jenbach.



DE LOCS REDEN ALTIJD MET DE SCHOORSTEEN VOOR NAAR DE ACHENSEE

enkele poging om het spoorwegbedrijf in dat opzicht een zekere toekomst te bieden. Daarbij weggijkend dat de eigen bevolking hiervan de nodige voordelen kreeg. Per slot van rekening staat in het toeristenseizoen op de doorgaande weg tussen de Achensee, Eben en Jenbach gemiddeld zes uur file per dag. De kans dat het spoor hiervoor een oplossing kan bieden is nu zo goed als verkeken. In strategisch opzicht schieten het land Tirol en de gemeenten zichzelf in de voet. Het gedwongen sluiten van een spoorlijn is ook niet te verkopen in een tijd waarin steeds meer op het bordje van duurzaamheid wordt gelegd. Zeker niet als het om een verbinding gaat waarvoor vergoederde elektrificatieplannen zijn gemaakt. Eerlijk is eerlijk: in 2019 staken Tirol en de gemeenten wel 1,2 miljoen euro in het noodlijdende bedrijf. Het mocht niet baten.

Jenbach verliest in een klap een toeristische trekpleister van formaat. Wat resteert zijn de treinen van de Zillertalbahn die ook uit Jenbach vertrekken en eveneens in trek zijn bij binnen- en buitenlandse bezoekers. Een rit door het Zillertal naar het eindpunt Mayrhofen is best leuk. Maar niet zo boeiend als die met de Achenseebahn waar je met 30 km/h, gezeten in twee gedeeltelijk open rijtuigen, een rit naar grootmoeders schoot maakte. Per rit konden 112 reizigers mee. Die moeten nu op een andere manier naar de Achensee worden vervoerd, hetgeen nog meer files veroorzaakt.

UNIEK BEDRIJF

‘Los geht’s am Samstag, den 25. April 2020’, meldt de website van de Achenseebahn nog ten tijde van het schrijven van dit afscheidsartikel. Maar die kreet heeft geen betekenis meer en biedt evenmin hoop. De stekker is weloverwogen uit het bedrijf getrokken. De Achenseebahn kan nu worden bijgezet in de geschiedschrijving van de spoorwegen in Oostenrijk. En dat is spijtig, want spoorwegtechnisch gaat het om een vrij unieke maatschappij. Want waar rijden nog stoomlocomotieven uit de begintijd volgens de dienstregeling? Tweeassige tandradlocs die in 1889 door de Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf waren afgeleverd. Op 8 juni dat jaar werd met de exploitatie van de meterspoorlijn begonnen. Reizigers op de hoofdlijn Kufstein - Innsbruck zagen vanuit de trein



-
- 4.** Rendez-vous van MS Tirol en loc 2 bij het eindpunt Seespitz.
 - 5.** Loc 4 stoomt de helling op ten noorden van Jenbach.
 - 6.** Loc 4 is zojuist uit het eindpunt Seespitz vertrokken.
-



Nog een paar minuten en loc 2 heeft het eindpunt Seespitz bereikt.

de tandradtreinen vertrekken. Het perron lag aan de noordkant, in het verlengde van het stationsgebouw. Wat verderop werd een locloods gebouwd. De vier machines die sinds het begin van de exploitatie werden ingezet, werden met behulp van een kleine traverse naar hun plek gebracht. Zo functioneerde het bedrijf tot de laatste minuut, als een puur met stoomtractie gerunde maatschappij. Een draaischijf was niet nodig. De locs reden altijd met de schoorsteen voor naar de Achensee. Tot Eben drukten ze de reizigerstreinen omhoog, zoals dat wettelijk verplicht is op een tandradlijn. De loc zit altijd aan de dalkant. In Eben liepen de locs vervolgens om en trokken ze de treinen over een vrij vlakke spoorbaan naar het eindpunt Seespitz.

SYSTEEM RIGGENBACH

De aanleg begon overigens al in 1887. Doel was een aansluiting in Seespitz op de stoomschepen van de Achenseeschiffahrt. Die was niet alleen in trek bij toeristen die redelijk in de slappe was zaten, maar ook bij de gegoede burgerij uit met name Innsbruck. Toerisme was toen nog geen zaak voor Jan en alleman. Toepassing van een tandradstelsel was nodig gezien de grote hoogteverschillen in het eerste deel van

de lijn naar Eben. Gekozen werd voor het systeem Rigggenbach. De stoomketel drijft de vier wielen aan die voor de voortbeweging op het vlakke gedeelte zorgdragen en een in het midden geplaatst groot tandwiel dat op het tandradgedeelte in een heugel grijpt en zo loc en trein in beweging brengt. Zware ongelukken zijn het bedrijf in de achterliggende 130 jaar bespaard gebleven. De enige grote calamiteit was de brand in 2008 in de karakteristieke, halfronde locloods in Jenbach. Daarbij raakte loc 1, de oudste machine, zwaar beschadigd. De tweeasser, getooid met de naam 'Theodor', werd uiteindelijk toch hersteld en vervolgens naar Eben overgebracht waar ze een plek kreeg in het museum Museumwelt.

MUSEUMCLUB?

Wat er met de overige locomotieven gaat gebeuren was bij het ter perse gaan van dit nummer niet bekend. Sloop is ongetwijfeld niet aan de orde. Daarvoor is de cultuurhistorische waarde van de locomotieven veel te groot. Bovendien gaat het om rijvaardige machines. Of er een museumclub wordt opgericht is evenmin bekend. De opheffing van de Achenseebahn heeft mogelijk nog een paar verrassingen in petto. //

tot wel
54% korting



Al vanaf
€ 2,99
p/mnd

12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,25** p/mnd

Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren**
en kies het abonnement dat bij u past of **bel**
naar 033-4892910 (ma t/m vr 9-17 uur).

Een abonnement op Railhobby heeft veel 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 archief vanaf 1990
- Preview online artikelen van aankomend nummer

Railhobby kost in de winkel € 8,50
(specials kosten € 10,99)

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

Nu bij een print + online jaarabonnement



Op = op!

A4 Snijmat t.w.v. € 10,95
of Neurenbergspecial 2019
t.w.v. € 9,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ E-mail: _____
Geboortedatum: _____

**BESTE
DEAL**

- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| Print + online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 7,25 p/mnd (43% korting) | ☐ exclusief specials € 6,25 p/mnd (43% korting) |
| Print jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 6,50 p/mnd (27% korting) | ☐ exclusief specials € 5,50 p/mnd (22% korting) |
| Online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 2,99 p/mnd (54% korting) | |

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk: ☐ A4 Snijmat t.w.v. € 10,95 ☐ Neurenbergspecial 2019 t.w.v. € 9,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,25 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. 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/abonneren. Korting t.o.v. winkelprijs. Het abonnement wordt jaarlijks geïncasseerd, kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging.

Bouwkit MK Model- bouwstudio

NS 8129 IN H0

Ongeveer een jaar geleden bracht MK Modelbouwstudio van Maykel Kastelijn een ombouwset voor de NS 8100 uit.

De locomotieven zijn ingezet voor rangeerdiensten en als tramloc. Modelbouwer Thonis van der Weel gaat met de kit aan de slag.

De NS 8100 is een goede keuze, ze hebben lang dienstgedaan en behalve in de rangeerdienst ook als tramloc gereden. Voor de diverse uitvoeringen die de machines door de jaren heen hebben gekend, zijn onderdelen in de set aanwezig. Een bouwbeschrijving en een aantal foto's worden ter verduidelijking meegeleverd. Een grote hulp bij de bouw bleek het boek 'Stoomlocomotieven (NS 6500 en 8100)' van uitgeverij Uquilair, dat veel afbeeldingen van de serie bevat en waarin hun geschiedenis wordt beschreven. De Museum Buurtspoorweg beschikt over de 8107, wellicht een reden dit museum eens te bezoeken. Ik koos voor de tramuitvoering van de tweeasser, niet in de laatste plaats omdat MK ook de bijbehorende tramrijtuigen uitbrengt.

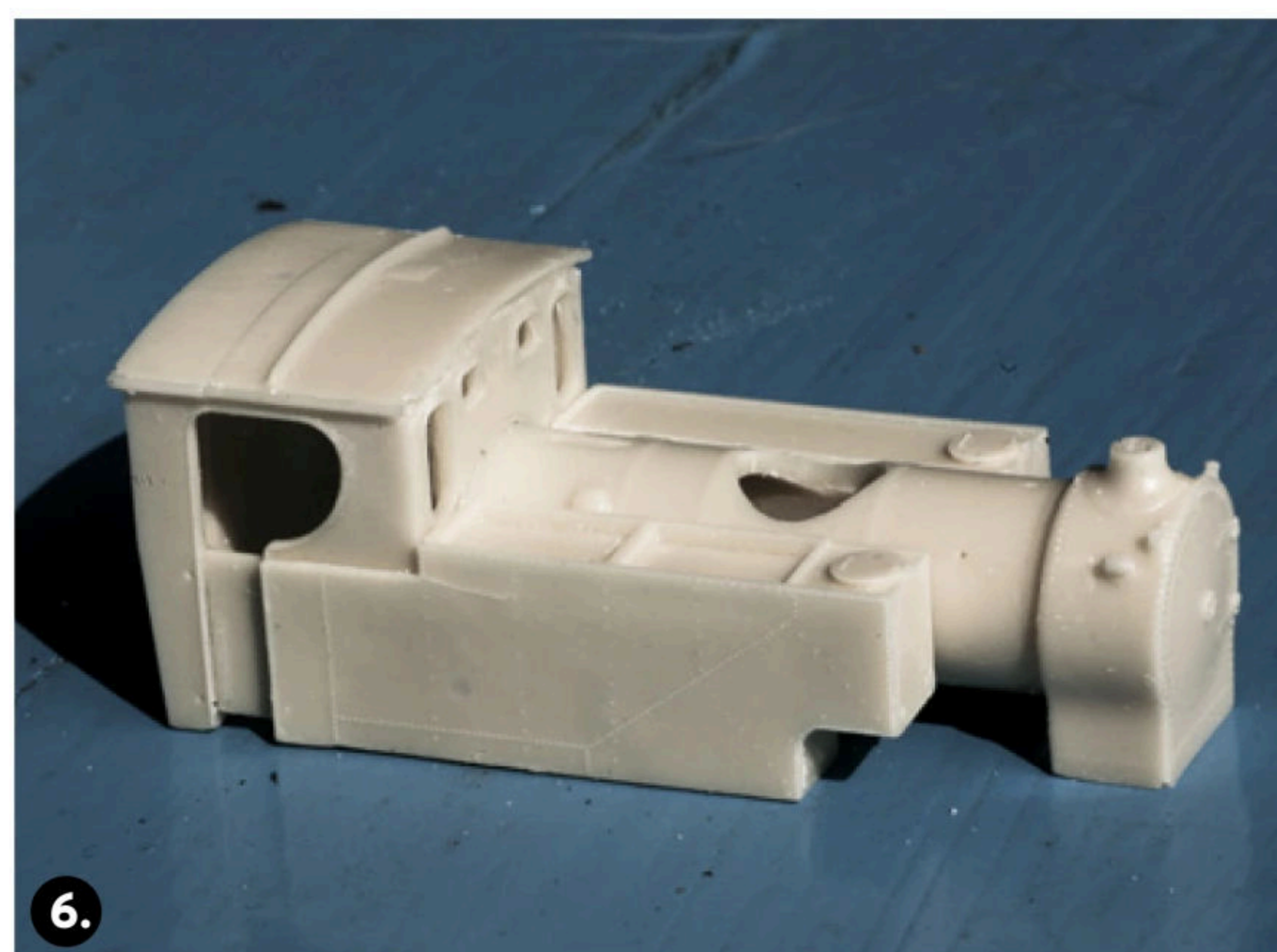
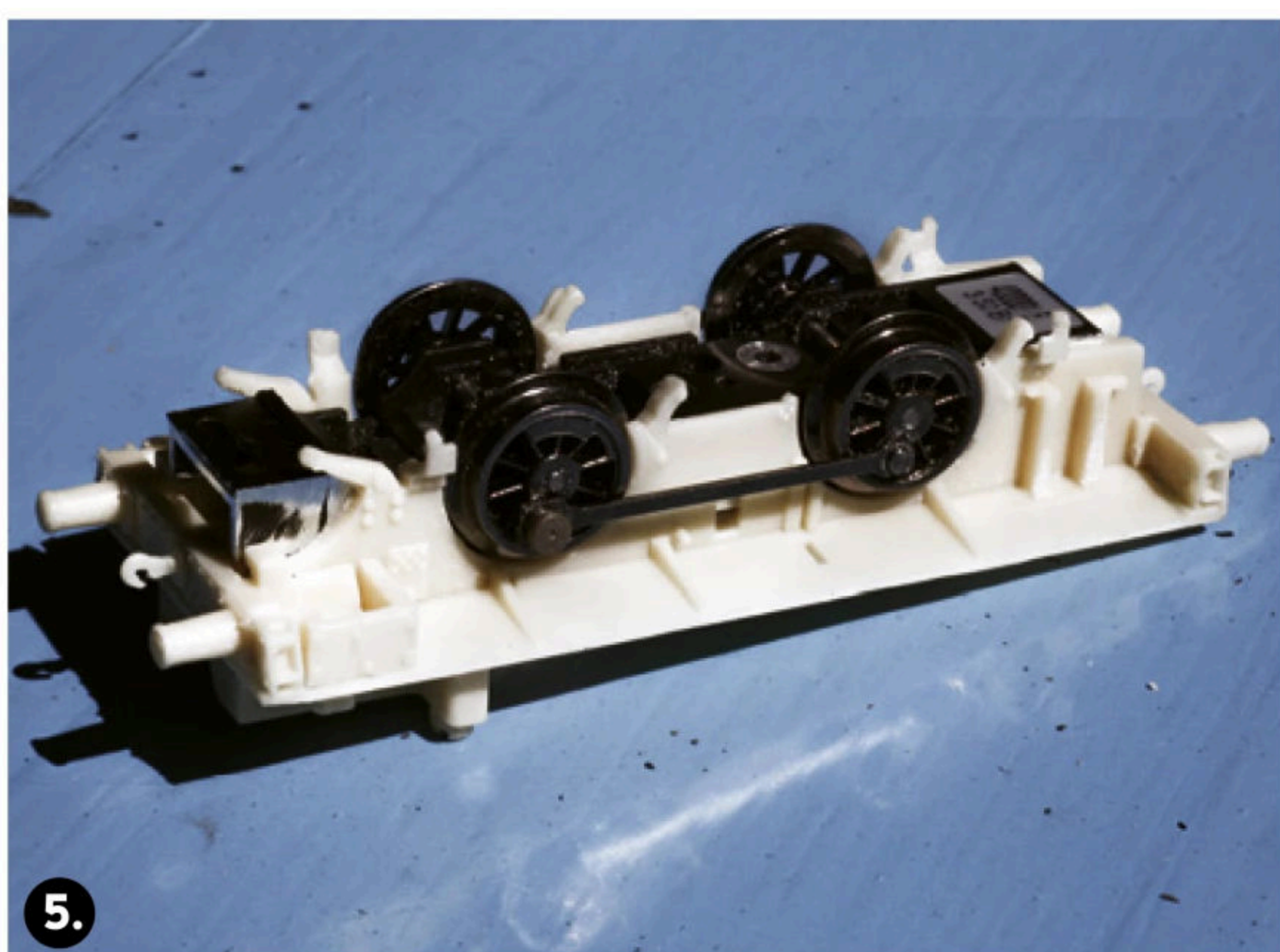
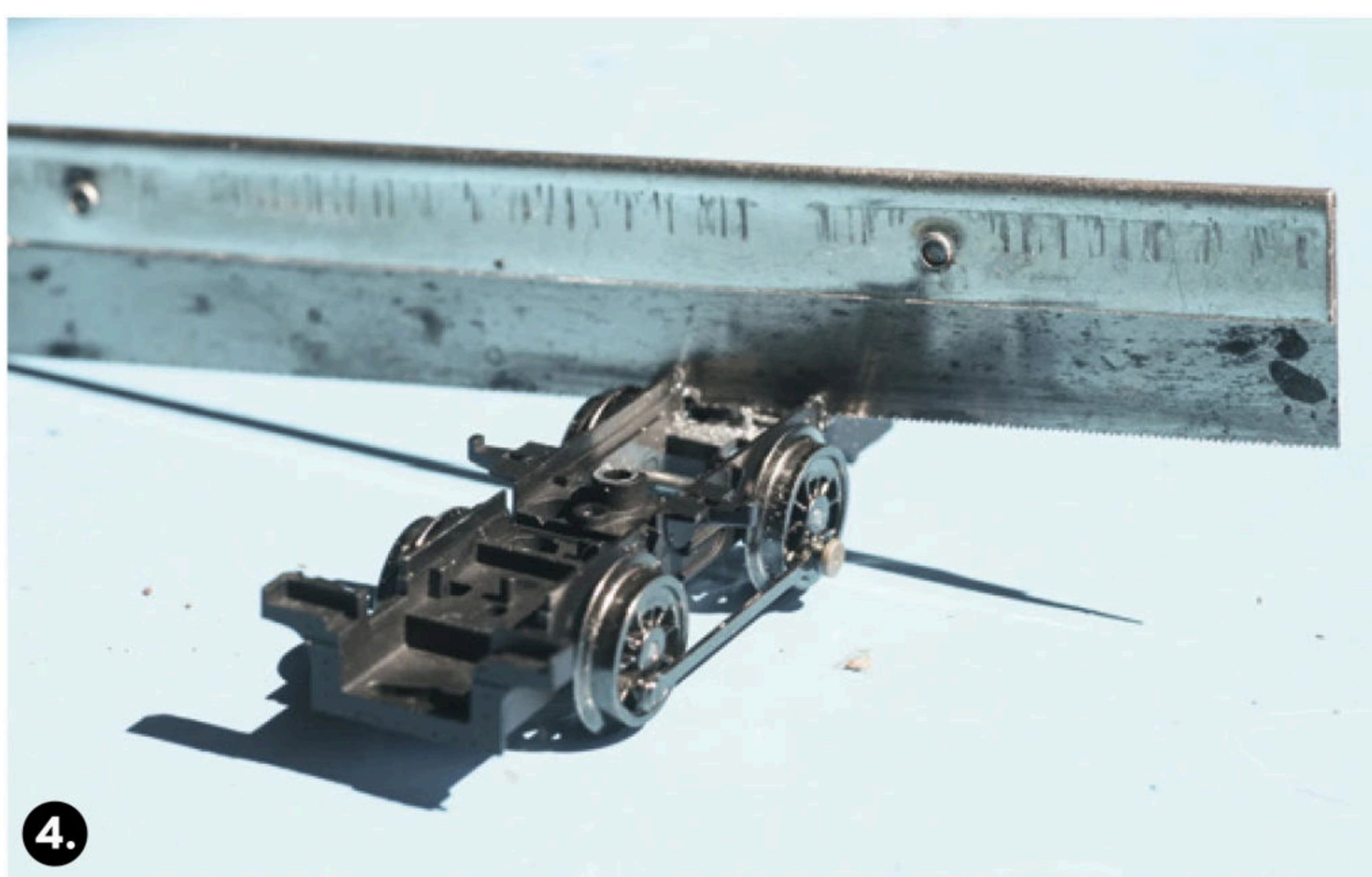
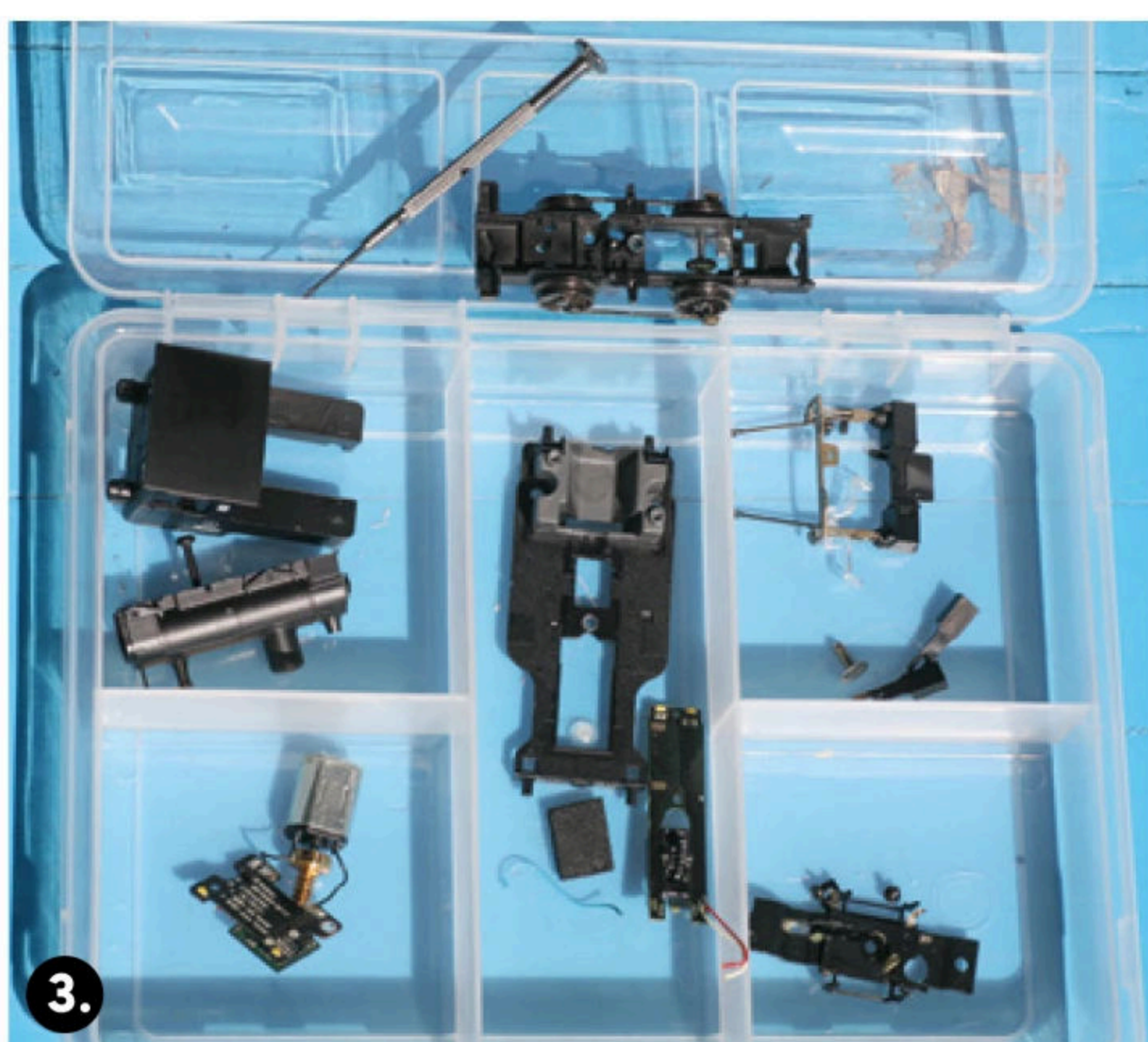
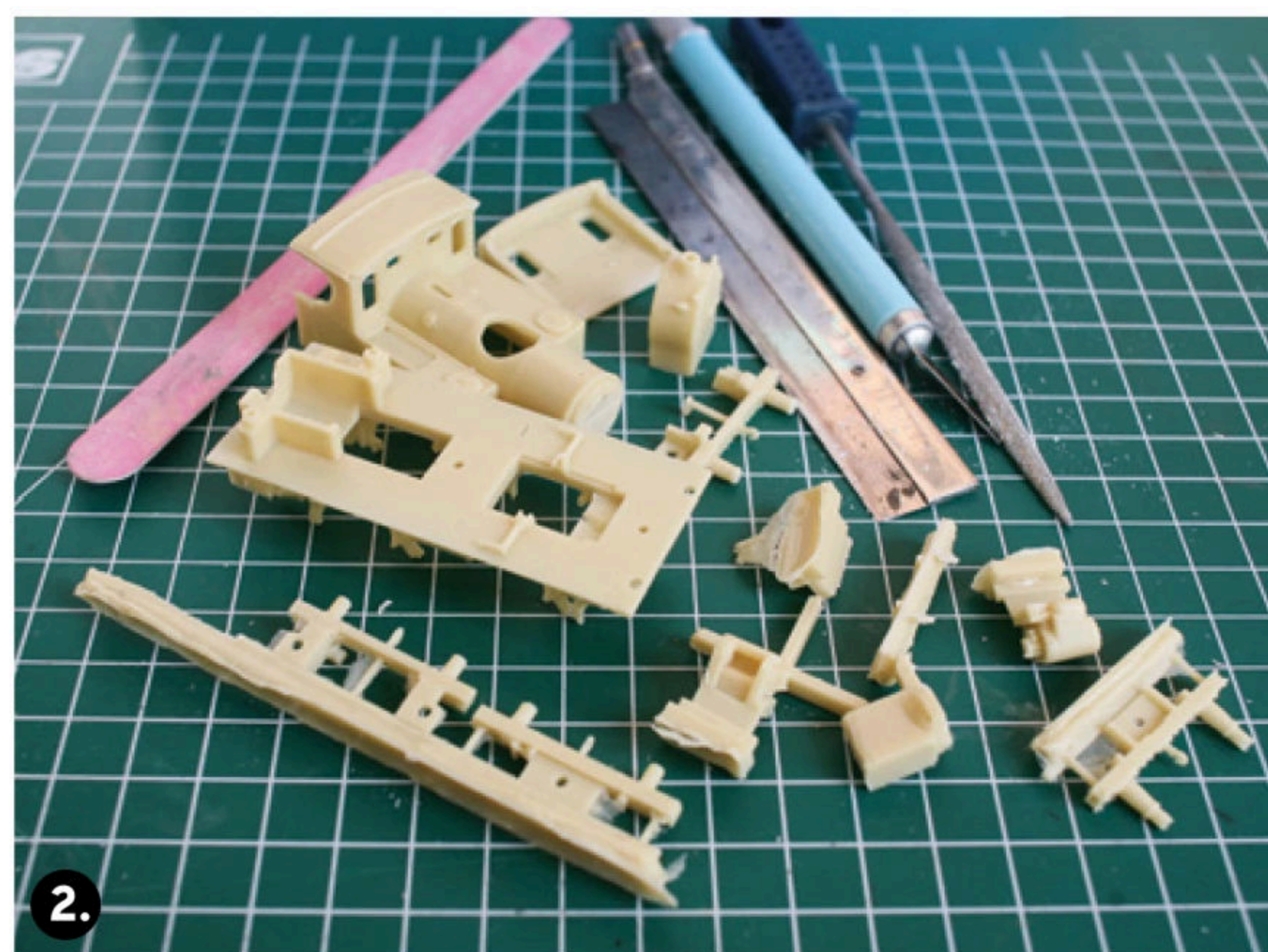
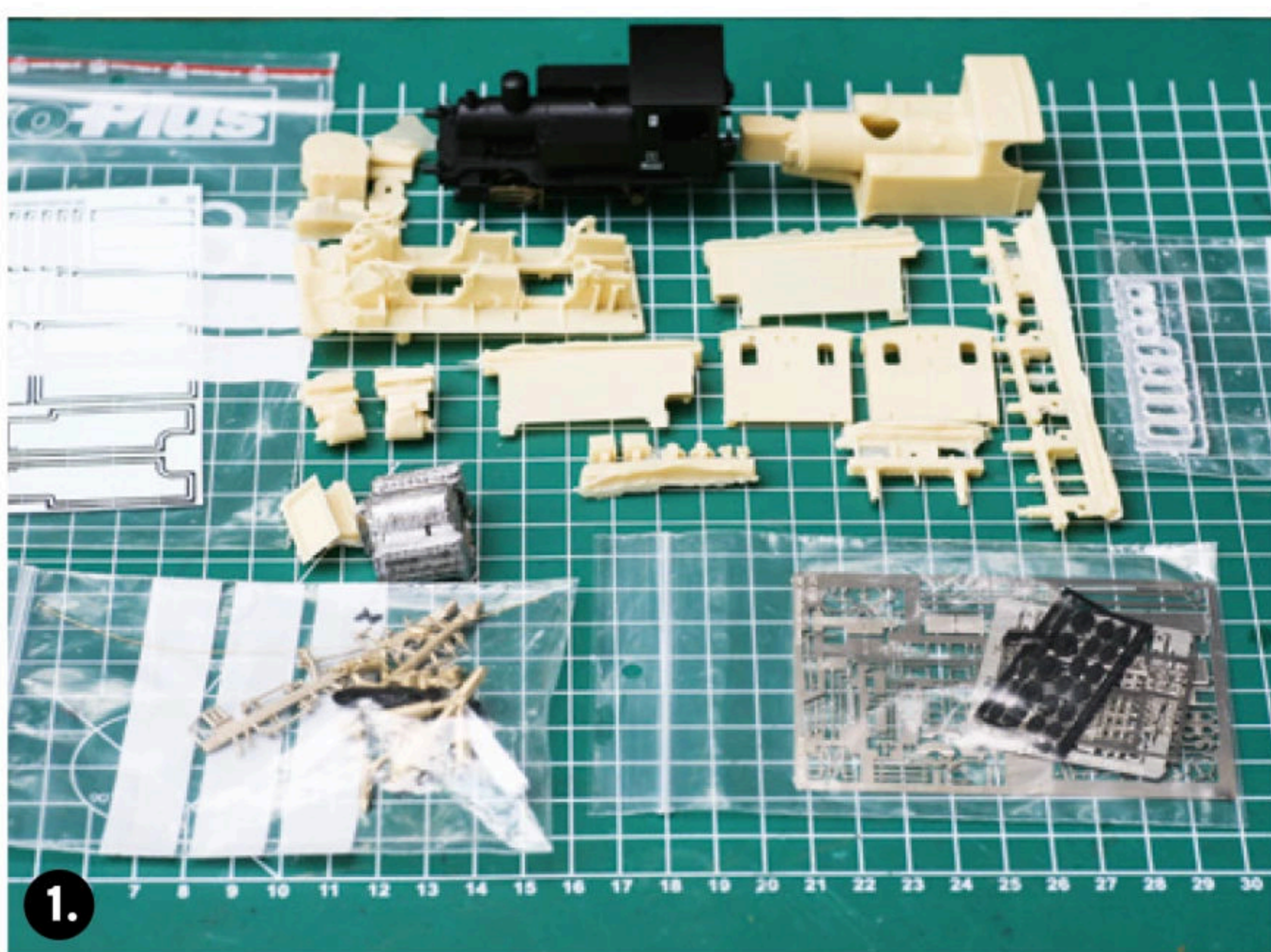
Fleischmann-loc

De kit is gebaseerd op Fleischmann-locomotief 'Beate' en bestaat uit resin en messing bouwdelen. Van de loc kon ik een exemplaar voordelig op de kop tikken; de simpelste uitvoering voldoet. Inmiddels heeft MK voor dit model een frame met aandrijving ontwikkeld dat apart kan worden besteld. We beginnen met het demonteren van de Fleischmann-loc. De losse onderdelen gaan in een doos met vakverdeling zodat later alles is terug te vinden. Vervolgens moet het frame worden aangepast, wat betekent dat er delen moeten »





In de namiddagzon staat de 8129 op het loodspoor.

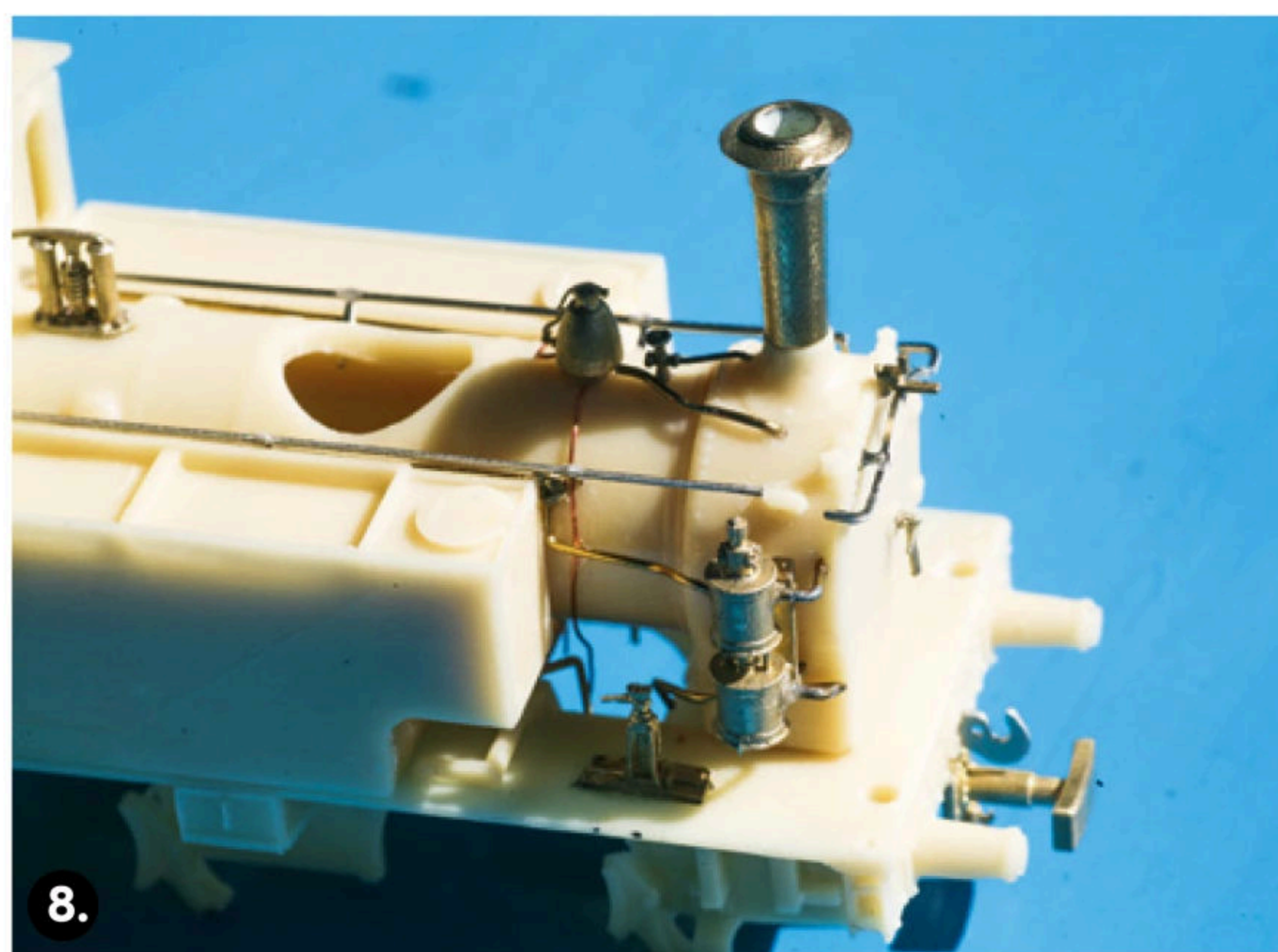


worden verwijderd. MK stelt voor dit te doen door die delen eenvoudig af te breken, maar het lijkt me veiliger hiervoor een zaag en een vijl te gebruiken. Het loconderstel moet in het resin gietstuk van het frame passen, zonder dat daar delen buiten steken. Waarschijnlijk zal ook het resindeel met de vijl moeten worden bewerkt, voordat het metalen frame past. De bufferbalken worden geleverd met aangegoten buffers; deze heb ik door de fraaie verende buffers van MK vervangen. Hiervoor verwijderen we de resindelen en boren we de gaten. Handig is dit te doen voor de bufferbalken aan het frame worden gelijmd. Ook kunnen nu de gaten voor rangeergrepen, remslangen en lantaarns worden geboord. De kap wordt in elkaar gelijmd met gelsecondelijm, zodat er nog wat geschoven kan worden

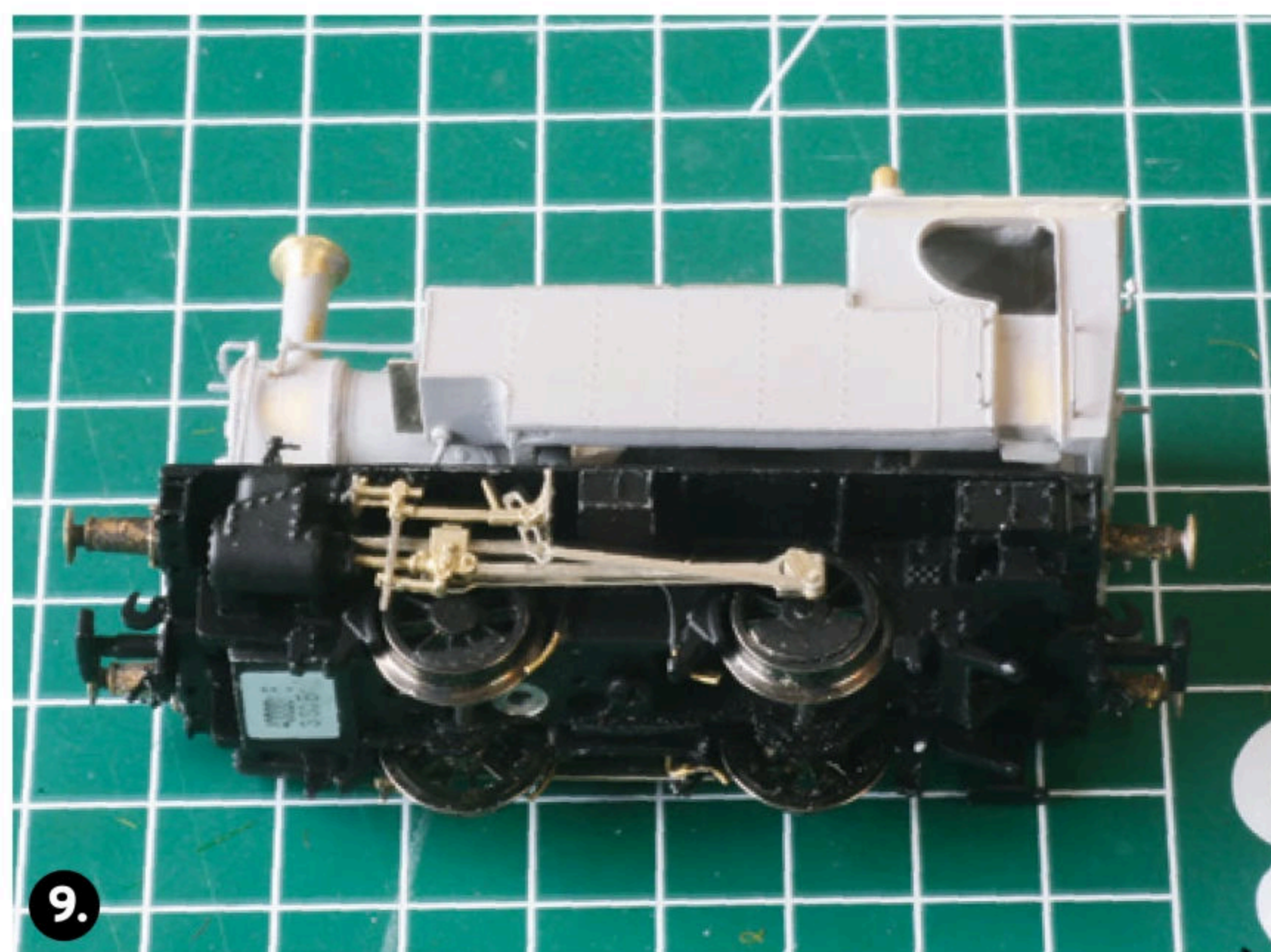
- 1.** De inhoud van het bouwpakket en de donorloc.
- 2.** De resin onderdelen worden met zaag en hobby-mes van hun gietstukken bevrijd en met vijlen nabehandeld.
- 3.** Tijdens de bouw gaan de losse onderdelen in een doos met vakken.
- 4.** Het inkorten van het metalen frame met zaag en vijl.
- 5.** Het metalen frame past in het resindeel; aan de achterzijde moet nog een stuk metaal worden verwijderd.
- 6.** De grote waterbakken zijn over de kleine gelijmd.



7.



8.



9.

voor de zaak definitief vastzit. Bij een proefpassing op het frame bleek dat, om de kap te laten passen, er aan de achterzijde een stukje van het motormontageblok moet worden afgevijld.

Zandstrooipijpen

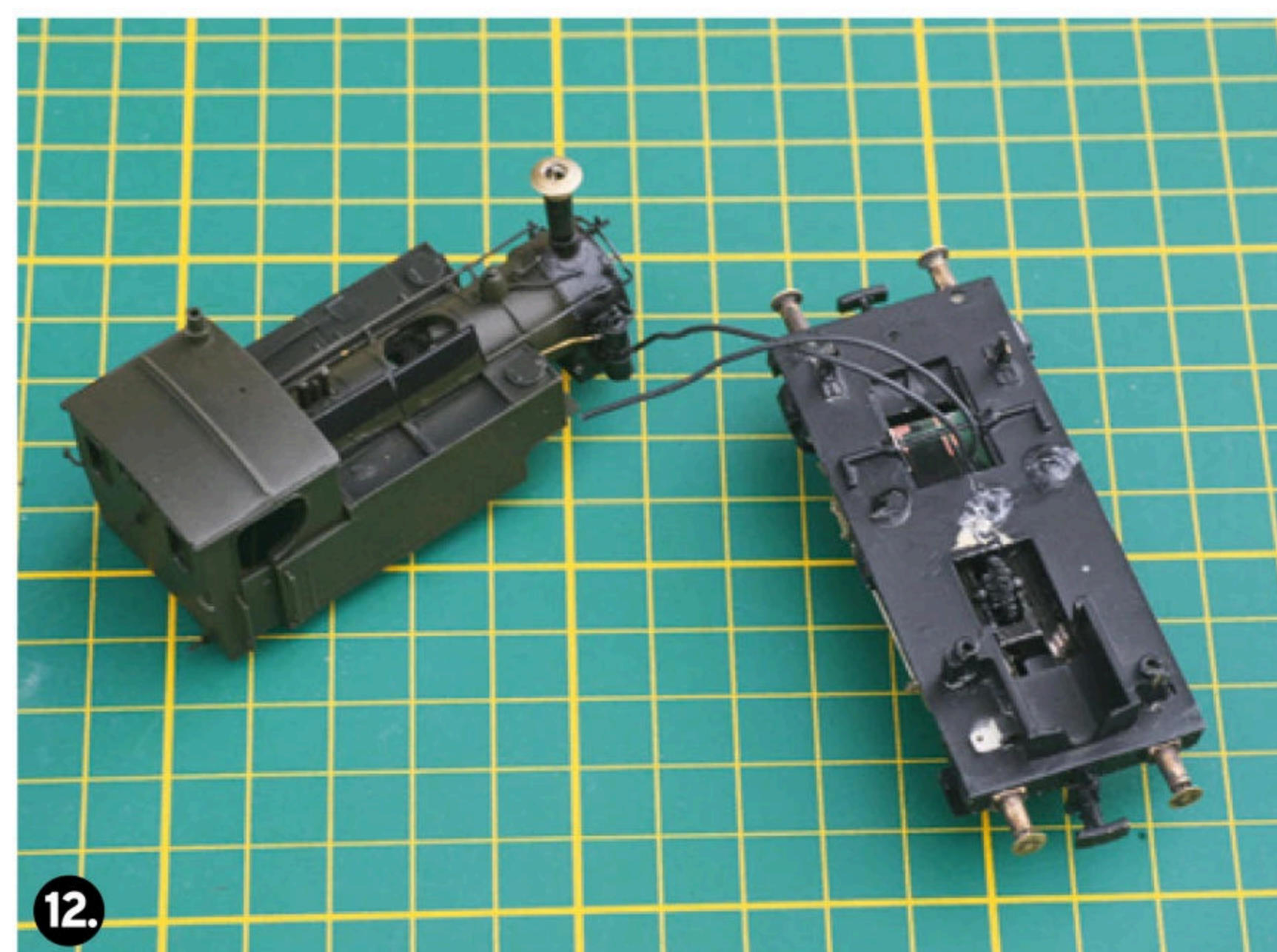
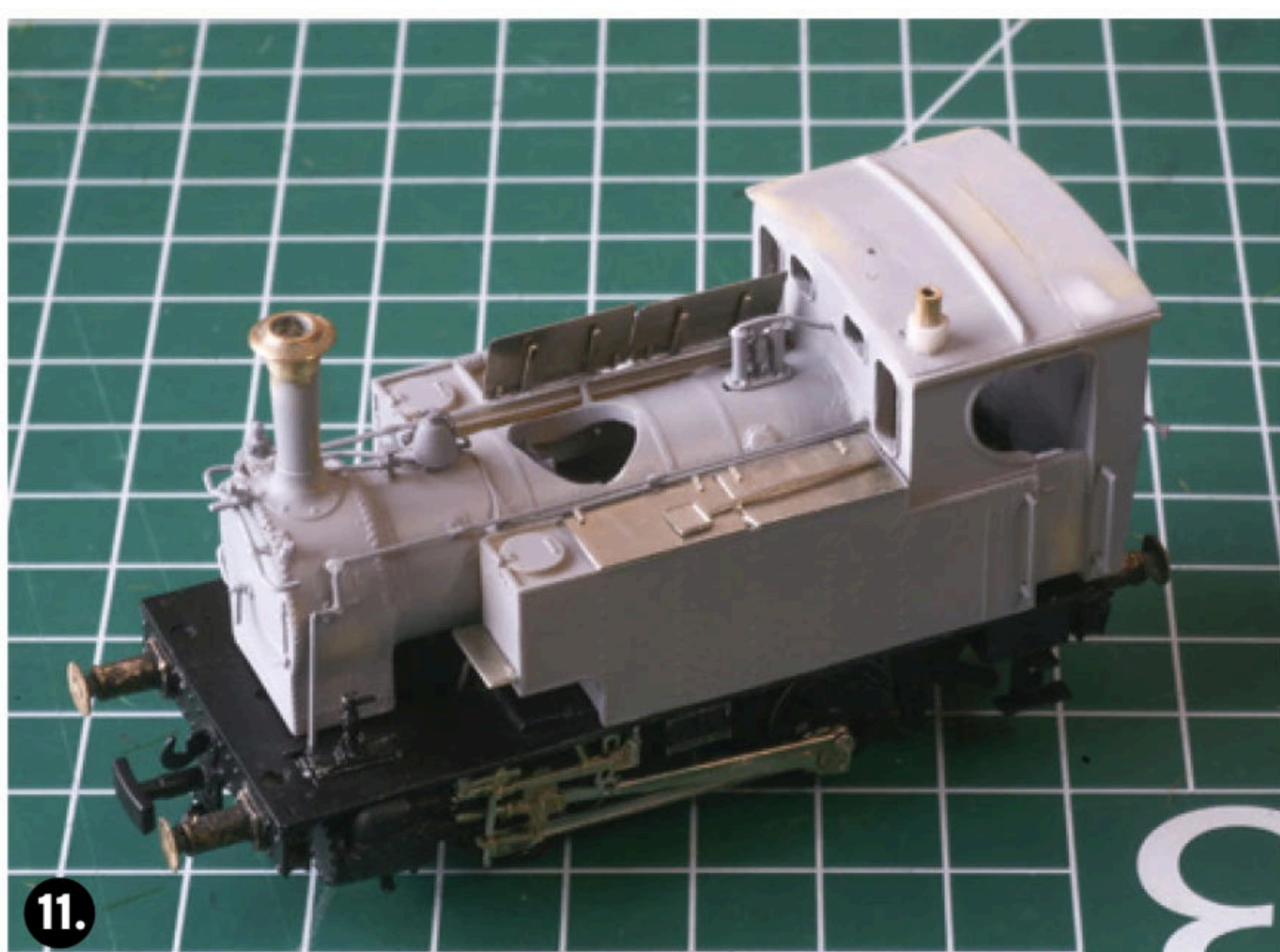
De cilinders werden volgens de handleiding pas ge-
vijld en geboord en vervolgens aan het frame gelijmd.
De zandstrooipijpen uit 0,3 mm messingdraad houd
ik wat langer dan nodig, zodat ze later op de juiste
maat kunnen worden afgeknipt. Welke type zandkist
u monteert hangt af van de gekozen uitvoering. De
meeste voor de tramdienst ingerichte locs hadden
vergrote tenderbakken. Het hiervoor bedoelde resin-
deel wordt eenvoudig over de kleine bak gelijmd. Ook
hier is een wat langzamer werkende lijm aan te bevelen.
Om de loc van extra gewicht te kunnen voorzien boor
ik de ketel iets uit. Als u de loc van elektronica wilt
voorzien kunt u deze ruimte daar voor gebruiken.
Het machinistenhuis met ketel en rookkast lijmen we

op een vlakke plaat aan elkaar, daarna voorzien we
de ketel van handrails en leidingen. Bij de versie met
grote tenderbakken zitten deze zaken wat verstopt,
maar als we deze eerst zouden aanbrengen passen
de tenderbakken misschien niet. Er zitten volgens de
foto's uit het boek overigens veel meer leidingen op en
aan de ketel dan in de handleiding staat aangegeven. Zo
is er een stoomafvoerleiding van de bel naar de voet
van de schoorsteen en er lopen twee dunne leidingen
van de bel aan weerszijden van de ketel naar beneden.
Vermoedelijk zijn dit een condenswaterafvoer en een
smeerleiding, maar zeker weet ik dat niet. Op het dak »

7. Tramloc 8129 kan worden ingezet.

8. Het etswerk en de messing gietstukken zijn geplaatst.

9. Het onderstel is zwart gespoten; het drijfwerk kan worden gemonteerd.



van het machinistenhuis komt de afvoer van de vacuümrem, een onderdeel dat in mijn (vroeg) kit niet aanwezig was en dat ik uit stukjes buis heb samengesteld. Om de biezen later aan te kunnen brengen blijven de handgrepen bij de deur van het machinistenhuis nog even los. Het drijfwerk is een fraai staaltje techniek. MK heeft hiervoor een nieuw concept uitgedacht, waar de verbindingen van de stangen uitsluitend door het omvouwen van lippen tot stand komen. Nadeel is dat er geen tweede kans is: eens gevouwen blijft gevouwen. Mijn drijfwerk klemde vreemd genoeg alleen bij achteruitrijden en het duurde enige tijd voor ik ontdekte dat een braampje aan de achterzijde van een excentriek bij achteruitrijden de zuigerstang tegenhield. Een paar halen met een kleine vijl en de zaak loopt naar behoren.

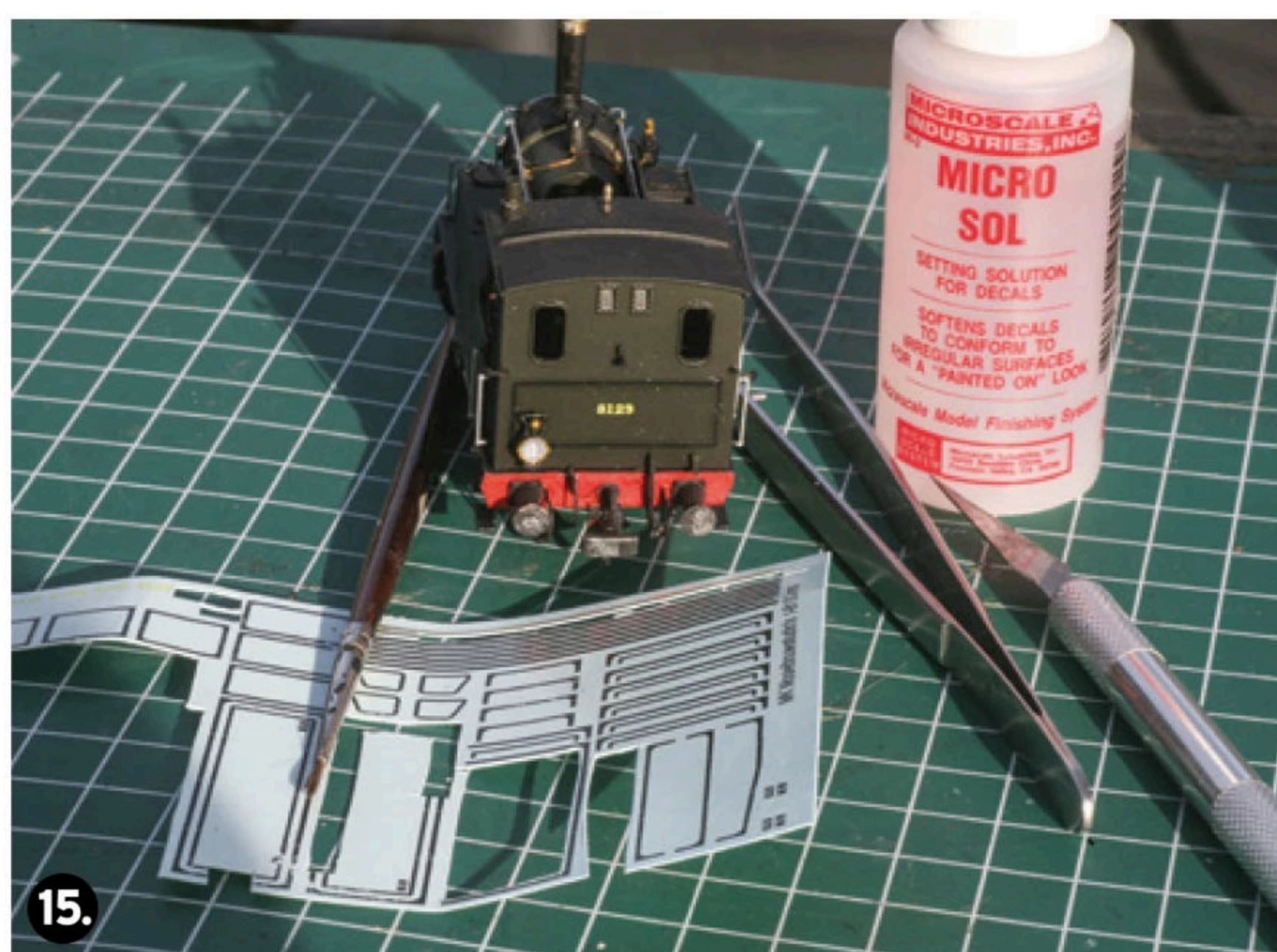
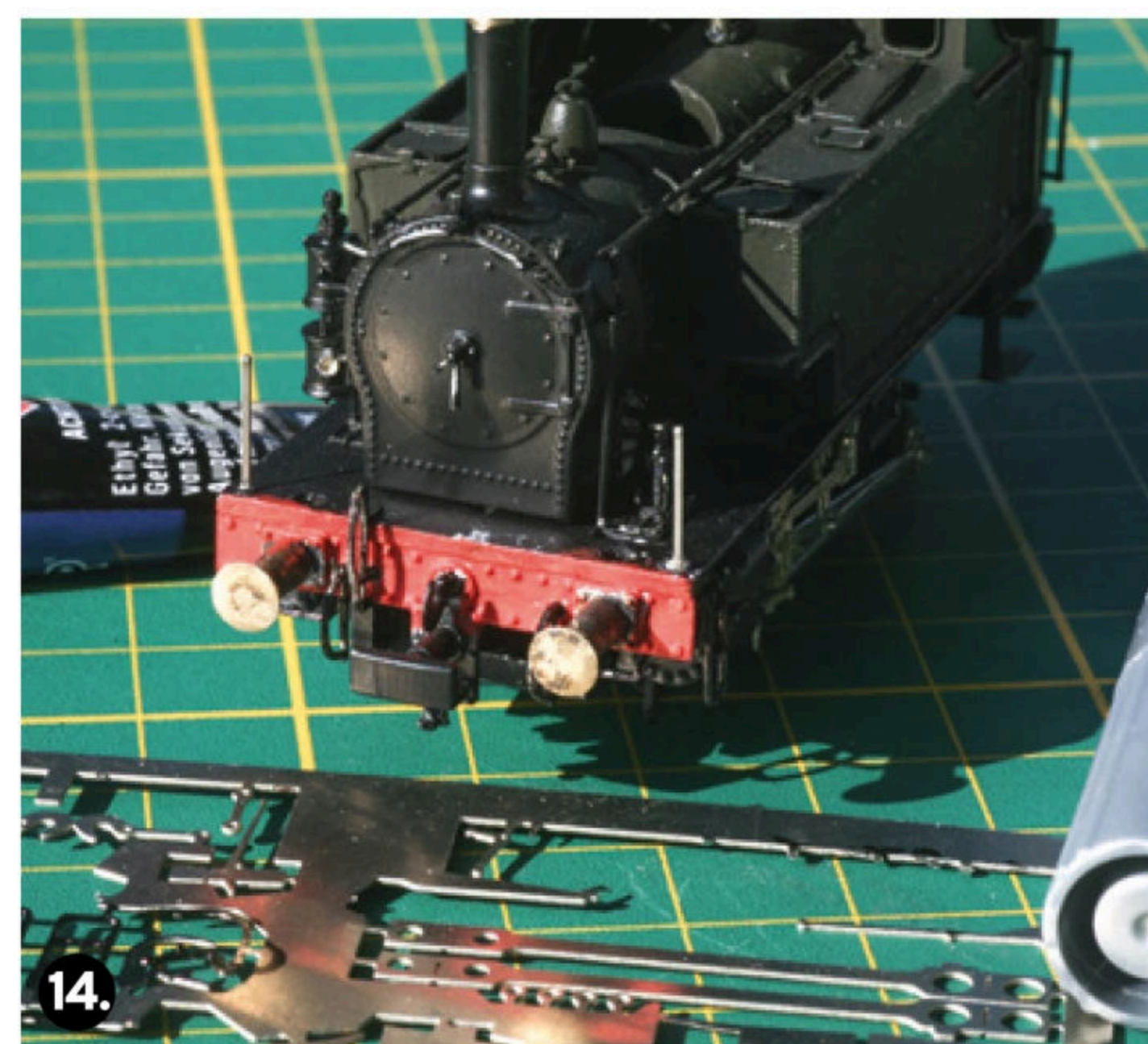
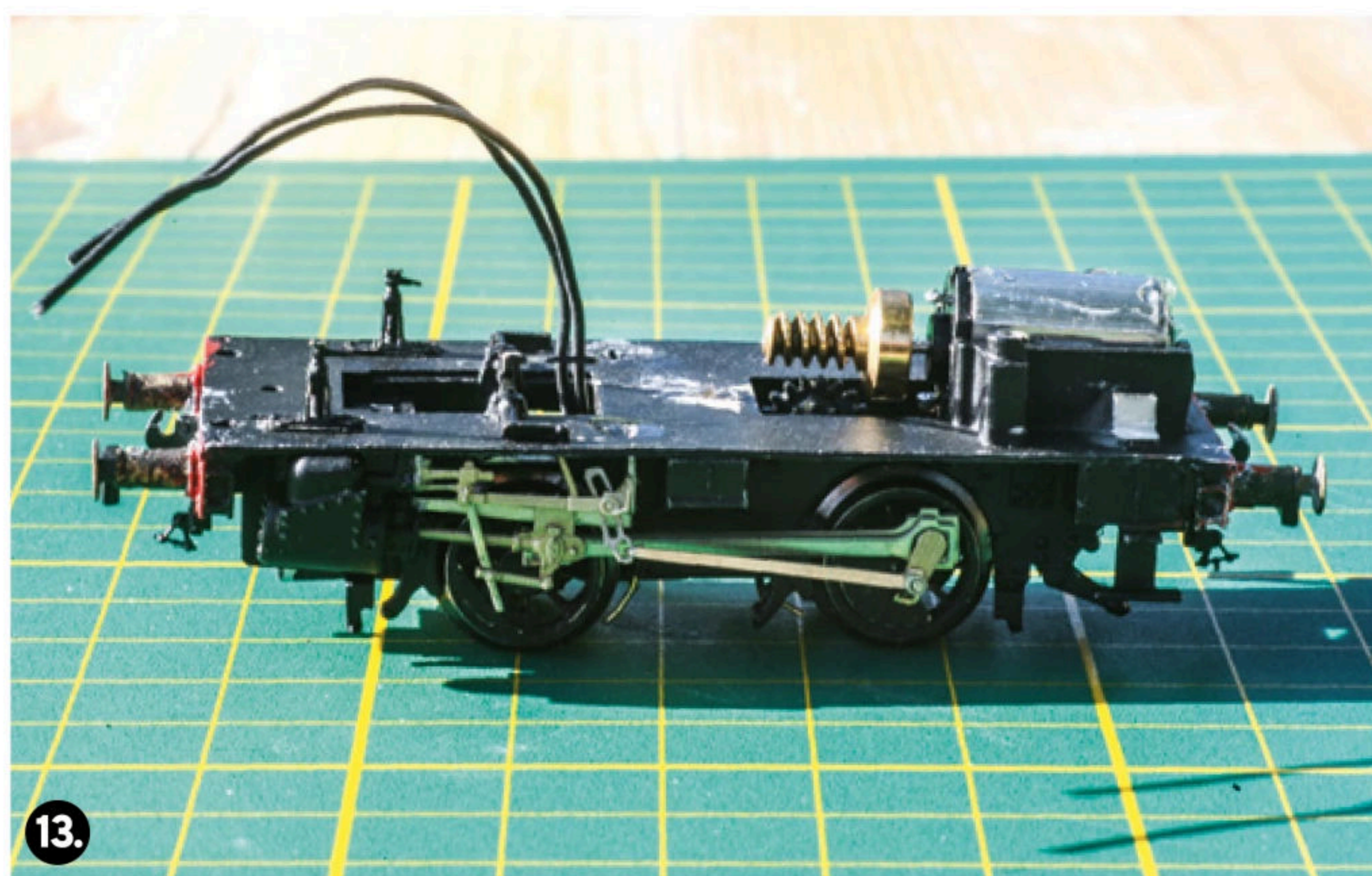
Biezen

De meest simpele manier om de machine aan het rijden te krijgen is twee draden van de stroomafnemers aan de motor te solderen. De stroomafnemers zijn overigens erg dun en friemelig. Aan elektronica waag ik mij

10. De tweeasser wacht tot machinist en stoker hun koffie op hebben.

11. Na het aanbrengen van de primer kunnen oneffenheden worden weggewerkt en de laatste details aangebracht.

12. De kap is zwart gespoten, twee draden zijn aan de contactslepers gesoldeerd.



DE LOC REED EIND JAREN DERTIG OP DE TRAMLIJN EDE - WAGENINGEN

niet, maar andere modelbouwers zullen daar zonder problemen mee uit de voeten kunnen. De motor moet aan de achterzijde omhoog worden gebracht om het tandwiel te raken, maar omdat ik voorlopig geen gelegenheid heb om er mee te rijden, heb ik de motor weggelaten om zo het drijfwerk voor fotodoeleinden in een fraaie pose te kunnen zetten. Na een basis van matzwart te hebben aangebracht en de zwart blijvende delen te hebben afgeplakt, spuiten we de loc bruin-groen (RAL 6008) van Oesling. Handrails, leidingen en remslangen worden met ijzerkleur, messing en zwart geschilderd. Door wat dikkere verf te gebruiken krijgt het platte etswerk meer diepte. De transfers van de biezen zijn erg dun en niet eenvoudig aan te brengen. Ik sneed ze in kleinere stukken en gebruikte veel water om ze op hun plaats te krijgen. Voordat het volgende deel wordt aanbracht, fixeerd ik de reeds aangebrachte stukken met Solvaset om te voorkomen dat ze zouden wegdrijven. Op foto's is te zien dat in de tramtijd alleen een bie op de zijkant van de tenderbakken en achterop het machinistenhuis werd aan-



gebracht. De nummer- en fabrieksplaten fixeren we met heel weinig Kristal Klear. Na een laagje matvernis uit een Vallejo-spuitbus drukken we de ruiten in het machinistenhuis. De sponningen kleurde ik tevoren »

13. Om de motor het tandwiel te laten raken, moet aan de achterzijde een vulstukje worden aangebracht.
14. De bufferbalk wordt van details voorzien.
15. De sierlijnen en opschriften worden aangebracht.
16. De machine krijgt nummerplaten.
17. De lampenglazen worden met Kristal Klear gemaakt. Vanwege krimp moeten een paar lagen worden aangebracht.



18.



19.



20.



21.



22.

met een viltstift zwart zodat de wanddikte van het machinistenhuis niet opvalt. Tenslotte worden de ruiten in de sponningen gedrukt en wordt het loden gewicht in de kap gelijmd. Hiervan moet nog wat worden weggesneden, zodat de aandrijving vrij loopt. Ook de lampenglazen kregen een drupje Kristal Klear, vanwege krimp moeten een paar lagen worden aangebracht. In de kolenbak - aan de rechter kant van de loc - komen echte kolen. Op foto's is te zien, dat uit grotere brokken een muurtje werd gestapeld, waarbinnen fijnere kolen werden gestort. Met behulp van een pincet en Kristal Klear heb ik dit op het model zo goed mogelijk nagebootst. Tenslotte lijmen we de iets gepolijste dom op de ketel en plaatsen we de meegeleverde nummerplaten. De machine is nu in de staat zoals deze eind jaren dertig op de tramlijnen Ede - Wageningen en Gouda - Schoonhoven reed. Het wachten is nu op de bijbehorende rijtuigen. //

EXTRA ONLINE

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

18. De 8129 wordt voor goederen- en reizigersmaterieel ingezet.
19. De machinist heeft de loc voor de loods afgesteld.
20. De goed gepoetste 8129 is gereed voor de volgende inzet.
21. Er gaat niets boven echte kolen!
22. Tenslotte worden de ruiten in de sponningen gedrukt en wordt het loden gewicht in de kap gelijmd.

GEBRUIKTE MATERIALEN

Ombouwkit 8100 MK modelbouwstudio, H0-Fleischmann-loc 'Beate' nummer 400001, metaalzaag, vijlen, hobbymes, fijn schuurpapier, kleine tangen en schroevendraaiers, boren in houder, secondelijm en -gel, primer (Alabastine spuitplamuur), verf matzwart, spuitbus Action, Oesling groen RAL 6008 verdund met spiritus, Revell Aquacolors, Solvaset, Kristal Klear en matvernis van Vallejo.

24TRAINS.TV *It's all about trains*

Kijk 14 dagen gratis!



*Het online platform met alles over (model)treinen.
Ga met ons mee op reis!*

Op 24TRAINS.TV vindt u:

Video's | Magazines | Boeken
Iedere vrijdag nieuwe content



WWW.24TRAINS.TV

1900



Spoorpenning vanwege het 25-jarig jubileum van de Beheerder der eerste hypotheek van de NBDS.

Naast de eerder genoemde Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, is het opmerkelijk dat alleen de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) een jubileumpenning liet slaan. Van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS) noch de Nederlandsche Rhijn Spoorwegmaatschappij (NRS) zijn in hun (korte) bestaan penningen gemaakt. Dat de NBDS een penning liet slaan is verwonderlijk. Het was de minst draagkrachtige maatschappij en zij verkeerde regelmatig op de rand van faillissement. Veel aanleiding tot vreugdevolle jubilea was er dus niet. De maatschappij hing van vennootschappen aan elkaar zodat bij een dreigend faillissement geen beslag op het materieel kon worden gelegd. De NBDS werd opgericht in 1869 en verkreeg een concessie voor de aanleg van een spoorlijn van Boxtel naar Gennep. In 1872 volgde een concessie van Pruisen voor het verlengen van de lijn naar Wesel. Hiermee wilde NBDS een belangrijke schakel zijn in de verbinding Londen - Berlijn - Sint Petersburg. Vanaf 1881 reden mailtreinen vanuit Vlissingen over de NBDS-lijn naar Wesel en verder naar Berlijn en Rusland. Hoewel het een kleine en financieel onzekere maatschappij was, schafte de NBDS als eerste in Nederland 2C-sneltreinlocomotieven aan, de zogenaamde 'Blauwe Brabanders'. Ook kocht de maatschappij als eerste Nederlandse spoorwegmaatschappij enkele 1D-goederenlocs. Overigens was de NBDS naar verluidt erg traag met het betalen van de nieuwgebouwde locomotieven. De afkorting NBDS stond volgens kwade tongen dan ook voor 'Nooit Betalen Die Schoften'.

BEHEERDER EERSTE HYPOTHEEK

In 1900 vierde Jacob Christiaan Reepmaker zijn 25-jarig jubileum als 'beheerder der eerste hypotheek'

en president-commissaris van de NBDS. Om dit jubileum te onderstrepen werd een penning door Begeer in Utrecht geslagen. De voorzijde van de penning toont het klassieke spoorwegsymbol: een gevleugeld wiel op een spoorstaaf, omgeven door de tekst 'De Noordbrabantsch - Duitsche Spoorweg-Maatschappij'. Op de achterzijde staat de tekst 'Aan mr. J. C. Reepmaker ter herinnering aan zijne vruchtbare leiding als Beheerder der eerste hypotheek en President Commissaris 1875 - 1900', met links een lauwertak.

Reepmaker was een 'ambachtsheer', een soort burgemeester van een (ambachts)heerlijkheid. Het gehucht Strevelshoek bij Ridderkerk stond onder zijn gezag. Als meester in de rechten was hij onder meer betrokken bij de juridische vraagstukken van scheepvaartmaatschappijen. Zo was hij betrokken bij de afhandeling van het vergaan in 1873 van stoomschip Tromp in de Rode Zee. Zijn betrokkenheid bij de NBDS zal vooral juridisch zijn geweest, hij maakt niet de indruk van een echte spoorman. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog stortte het internationale reizigersvervoer over de NBDS-lijn volkomen in. De maatschappij overleefde deze klap niet. In 1919 namen de Staatsspoorwegen de exploitatie over en in 1922 werd de NBDS failliet verklaard. Reepmaker heeft dit niet hoeven meemaken. Hij overleed in 1903, op 83-jarige leeftijd. Museum Rotterdam heeft de gouden variant van zijn jubileumpenning in de collectie. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

BELGISCHE LIJNDIESEL IN H0

B-Models NMBS 5517

De Belgische reeks 55 is niet alleen bij Belgische (model)spoorliefhebbers een gewilde loc. De machine heeft op de zogenoemde IJzeren Rijn jarenlang internationale goederentreinen gereden en kwam daarbij ook in Nederland en Duitsland. Chris van Diesen neemt de H0-versie van B-Models onder de loep.



De door La Brugeoise et Nivelles gebouwde reeks 55 omvat 42 zesassige diesellocomotieven die in 1961 en 1962 in dienst kwamen. Vijf machines, waaronder de 5517, werden voor inzet op de IJzeren Rijn (Antwerpen - Hamont (B) - Budel - Roermond - Dalheim (D) - Mönchengladbach) naast de Belgische beveiliging voorzien van het Nederlandse ATB en het Duitse PZB. Hun vroegere takenpakket als locomotief in de goederendienst is helaas voorbij. Veel fotografen zullen de brullende zesassers nog herkennen van hun inzet op de Montzenroute, waar ze alle zeilen moesten bijzetten om de steile helling bij de Duits-Belgische grens te beklimmen. Van de 42 locomotieven zijn er anno 2020 nog slechts twaalf in dienst, zes als afsleeplocomotief op de HSL1 bij NMBS en zes bij TUC Rail, een dochter-

bedrijf van Infrabel. Terwijl de zes NMBS-locomotieven over een modern design beschikken, hebben de locomotieven bij TUC Rail het klassieke geelgroene livrei. Alleen de 5540 is hierop een uitzondering, deze werd vorig jaar opnieuw in de 1970-uitvoering - groen met gele en blauwe banden - geschilderd.

Model

De zesasser kan, na het plaatsen van een zelf gekozen koppeling, zo uit de doos direct de baan op. Het model is af fabriek voorzien van luchtslangen en imitatie-schroefkoppelingen. De aanduidingen ATB en PZB 90 bij de koppen van lijndiesel 5517 geven aan dat de loc is aangepast voor inzet op de IJzeren Rijn. De loc zit strak in de lak, de belijningen zijn scherp en kaarsrecht aangebracht en de kleuren komen overtuigend over. »



Het model zo uit de doos, alle onderdelen zijn af fabriek gemonteerd.



1.



2.

De opschriften in wit, geel, groen en zwart zijn scherp en dekkend op de groene, gele of zwarte ondergrond aangebracht. De fijn uitgevoerde details in kunststof en nieuwzilver trekken direct de aandacht. De ramen zijn helder en hebben een goede passing. De handrails langs de deuren van de beide cabines en de machineruimte zijn van metaal, de fijn uitgevoerde ladders en handrail en handgrepen op de fronten van kunststof. De trappen naar de cabines zijn aan het draaistel bevestigd zodat deze bij krappe bogen niet in de weg zitten. De rangeertreden op de fronten zijn met geel aangezet, de aansluitingen van de luchtslangen met rood. Wat opvalt

is dat er geen kleurafwijking is tussen de handrails en de gespoten kap. Dat wil bij andere merken wel eens het geval zijn, zeker bij de kleur geel. De gebogen en vlak uitgevoerde roosters in het dak zijn van geëst metaal. Dat geeft een goede diepte en zicht op de daaronder geplaatste ventilatoren. De fijne structuur geeft de loc de uitstraling die zij verdient. De ruitenwissers en dakantennes zijn apart aangezet. Het interieur van de cabines is doordacht uitgevoerd. Voorzien van twee vrijstaande stoelen en diverse meters en handles. Met hier en daar een likje verf en een machinist is het interieur zeker nog te superen.

DE LOC IS AF FABRIEK VOORZIEN VAN LUCHT-SLANGEN EN SCHROEF-KOPPELINGEN

Flatcables

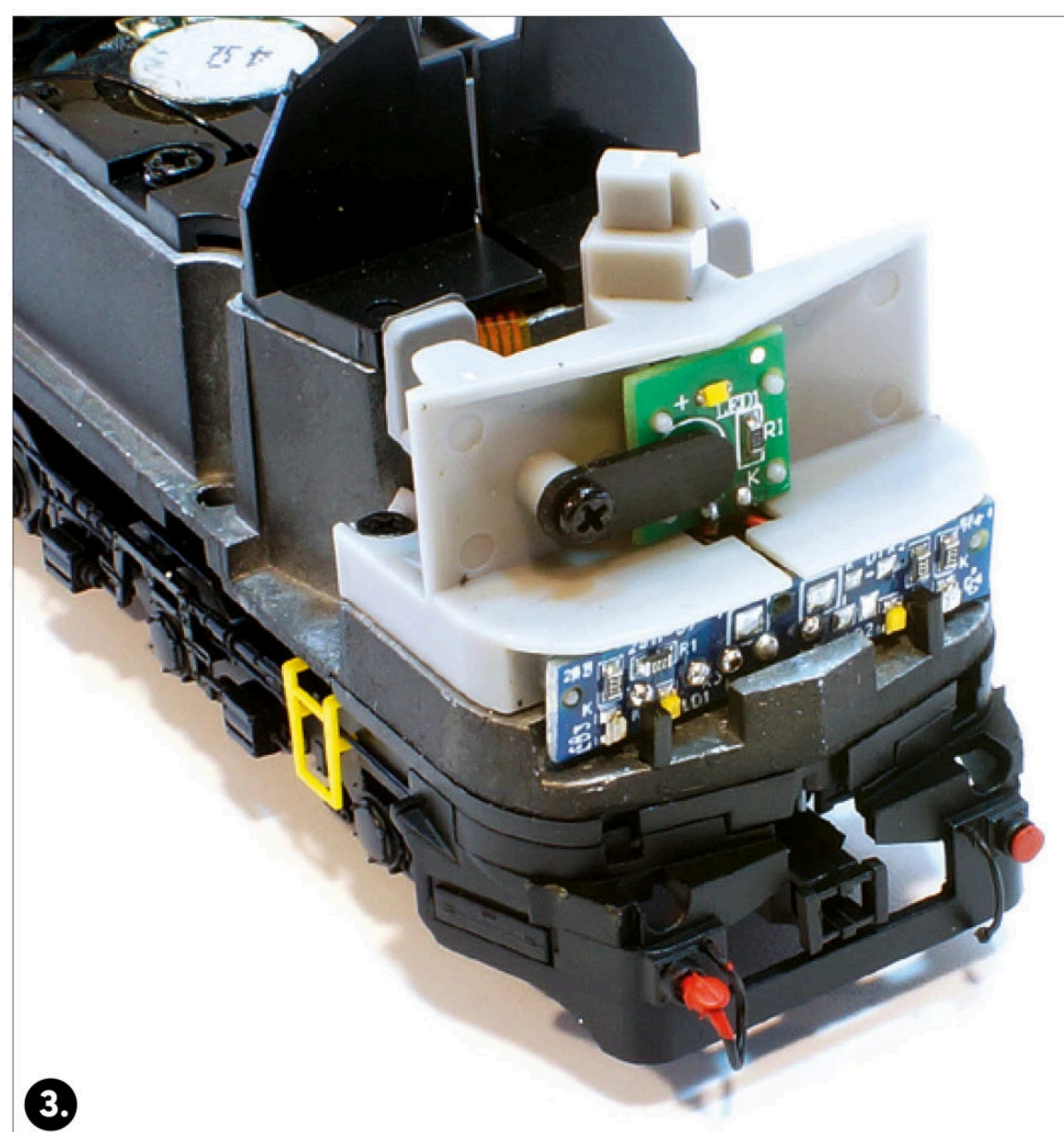
De kap kan door het losdraaien van vier kleine schroeven naast de wielstellen worden afgenomen. In het keurig afgewerkte binnenwerk zien we een strakke printplaat met 21-polige decoderstekker en plek voor twee luidsprekers. Solide flatcables zorgen voor de verbinding met de verlichtingsprints in de fronten. In de kap is elektronica voor de cabineverlichting ondergebracht, de aansluiting met de printplaat op het chassis gaat via vier drukschakelaars. Het soldeerwerk op de print is dik in orde en waar nodig zijn kabels met isolatie-tape vastgezet. De loc heeft een centraal geplaatste motor, het dubbele vliegwiel zorgt voor uitstekende rijeigenschappen, de aandrijving op alle assen voor een goede trekkracht. De verlichting bestaat uit onderhoudsvrije leds en is digitaal schakelbaar. De buffers veren echt en cabinedeuren kunnen worden geopend. De derde pit van het A-sein is voor inzet in Nederland - de IJzeren Rijn - digitaal schakelbaar. De cabineverlichting is digitaal schakelbaar.

Het model is leverbaar in vijf uitvoeringen: artikelnummer 20128, tweerail analoog, € 209 / 20828 DCC digitaal, € 249 / 21128 DCC sound, € 339 / 22128 drierail digitaal, € 249 / 23128 idem sound, € 339. Alle versies zijn inmiddels uitgeleverd. //

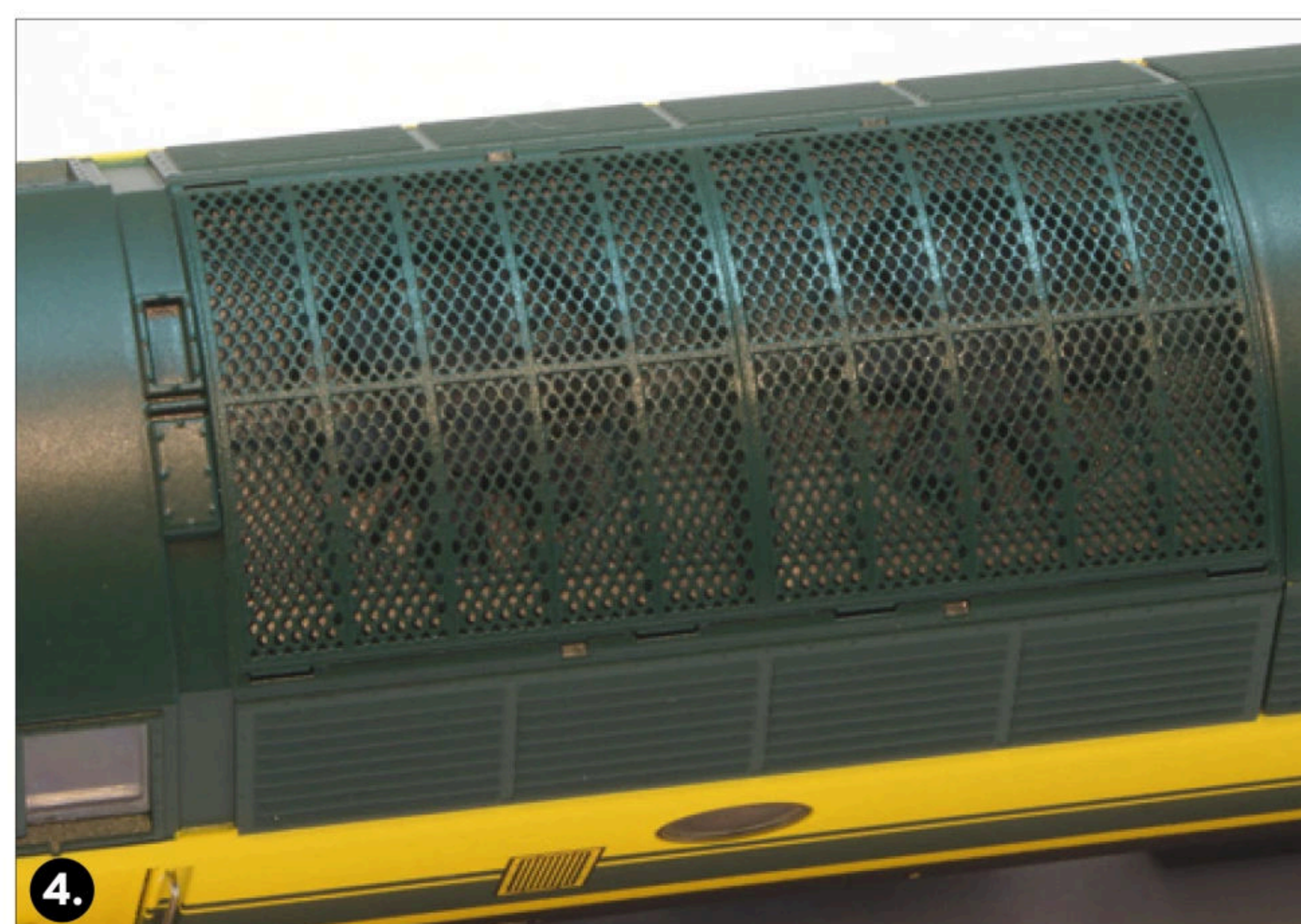
1. Op 9 april 2019 komt de 5508 met de telecomtrein en de 5532 achterop door het station van Opwijk op weg richting Schaerbeek.
2. De lok en profil. De belijning is kaarsrecht.
3. De front- en sluitseinen zijn goed van elkaar gescheiden.
4. Door de roosters zijn de grote ventilatoren zichtbaar.
5. De cabine is gedetailleerd weergegeven.

EXTRA ONLINE

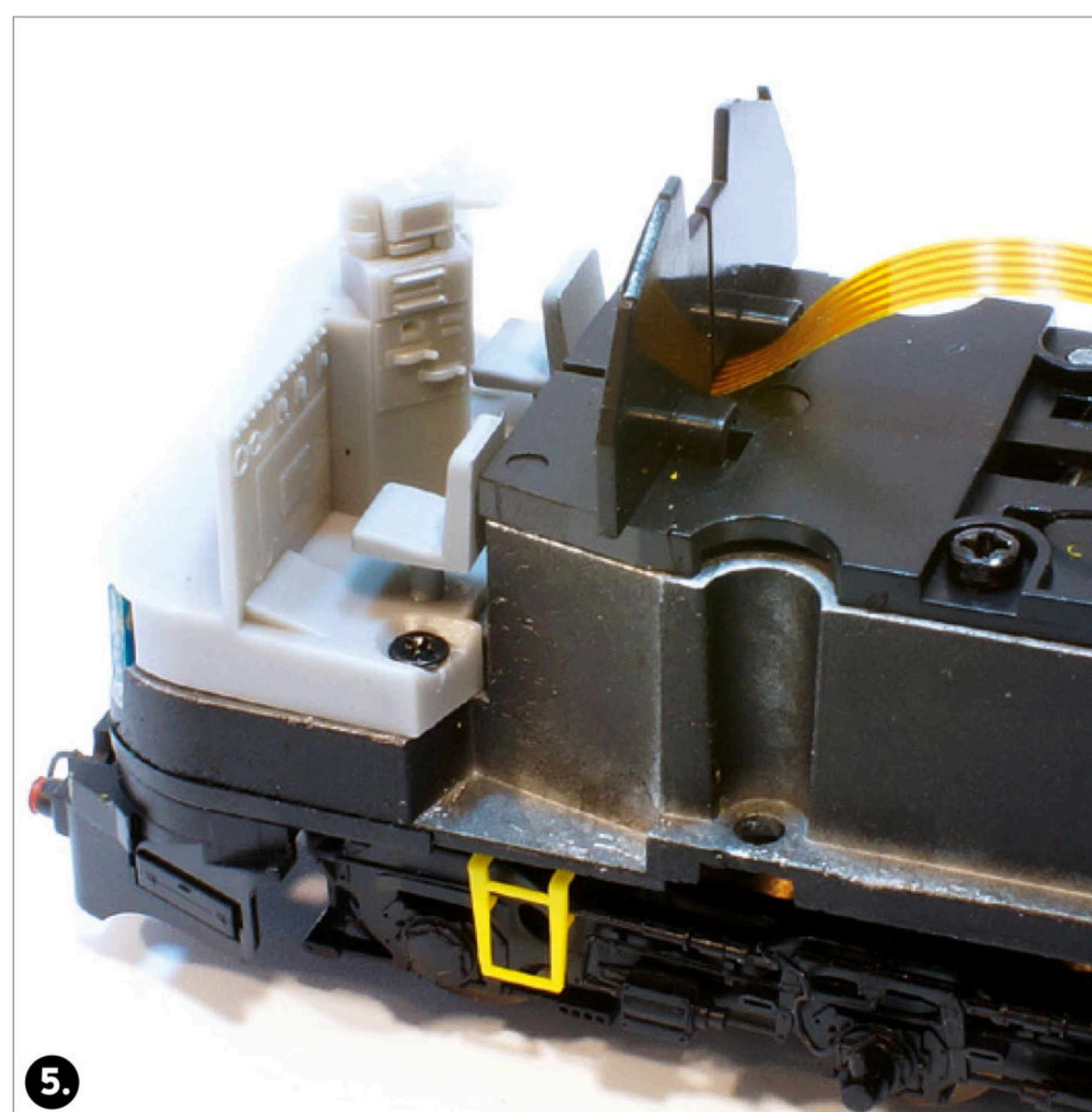
Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!



3.



4.



5.

OP = OP

WEBSHOP

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



Spoor terug naar '85-'86

In Spoor terug naar '85-'86 beschrijft Frank Oude Elferink niet alleen het NS-materieelpark in dat dienstregelingsjaar. Ook serie 1500, de treinstellen ICM, DE1/2, de rijtuigen Plan E en het oude en nieuwe Beneluxmaterieel komen voor het voetlicht. Tevens is er ruim aandacht voor veranderingen op het gebied van infrastructuur. **Prijs: € 39,90.**

Railhobby.nl/spoorterug



Getwijd staaldraad 50 cm

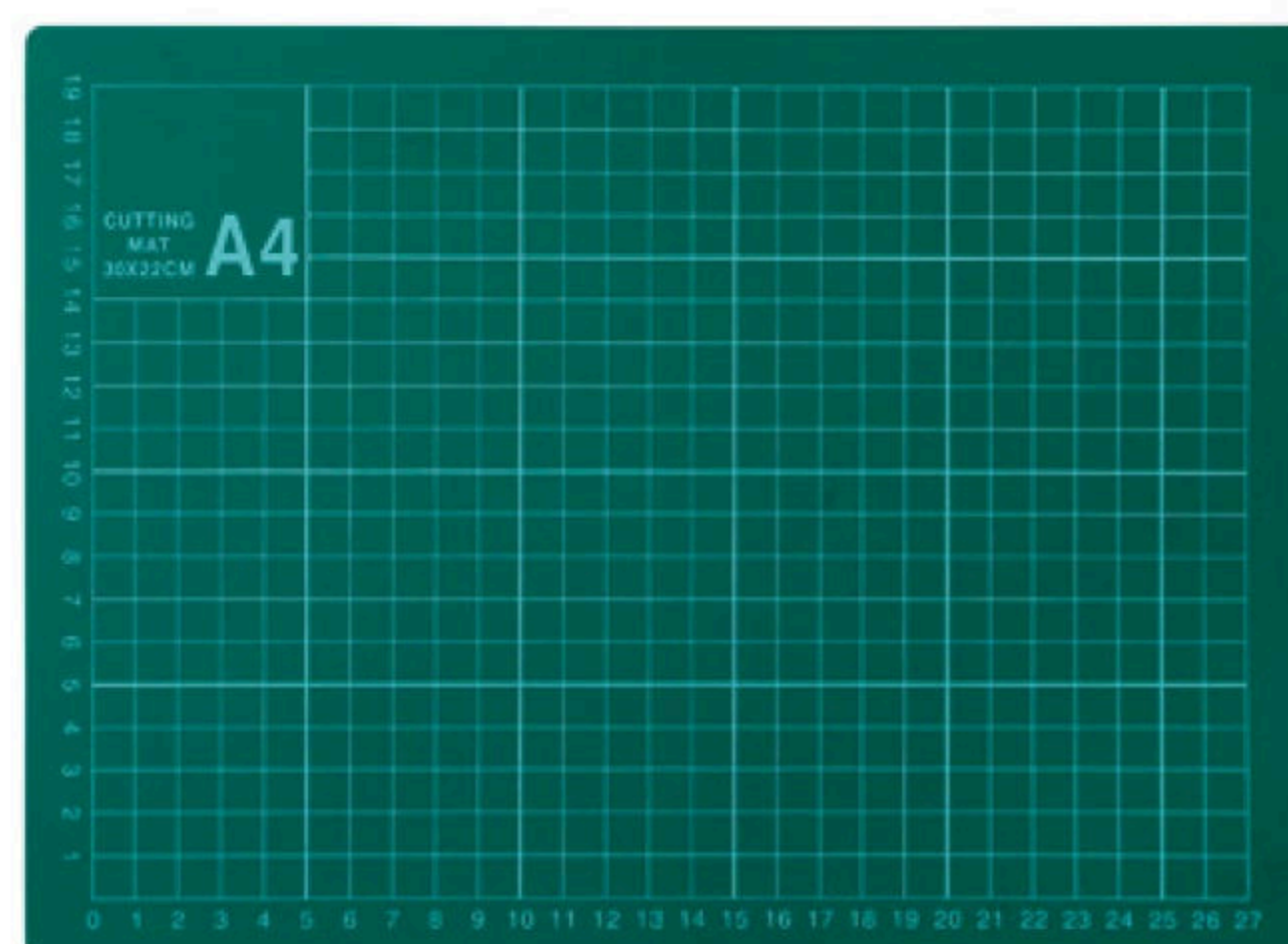
Maak uw scenery compleet met een afrastering! De paaltjes kunnen worden ingekort en geverfd. Let op, er zitten al gaatjes in de paaltjes. De borden met 'Pas op schrikdraad' zijn los verkrijgbaar. **Prijs: € 7,95.**

Railhobby.nl/staaldraad

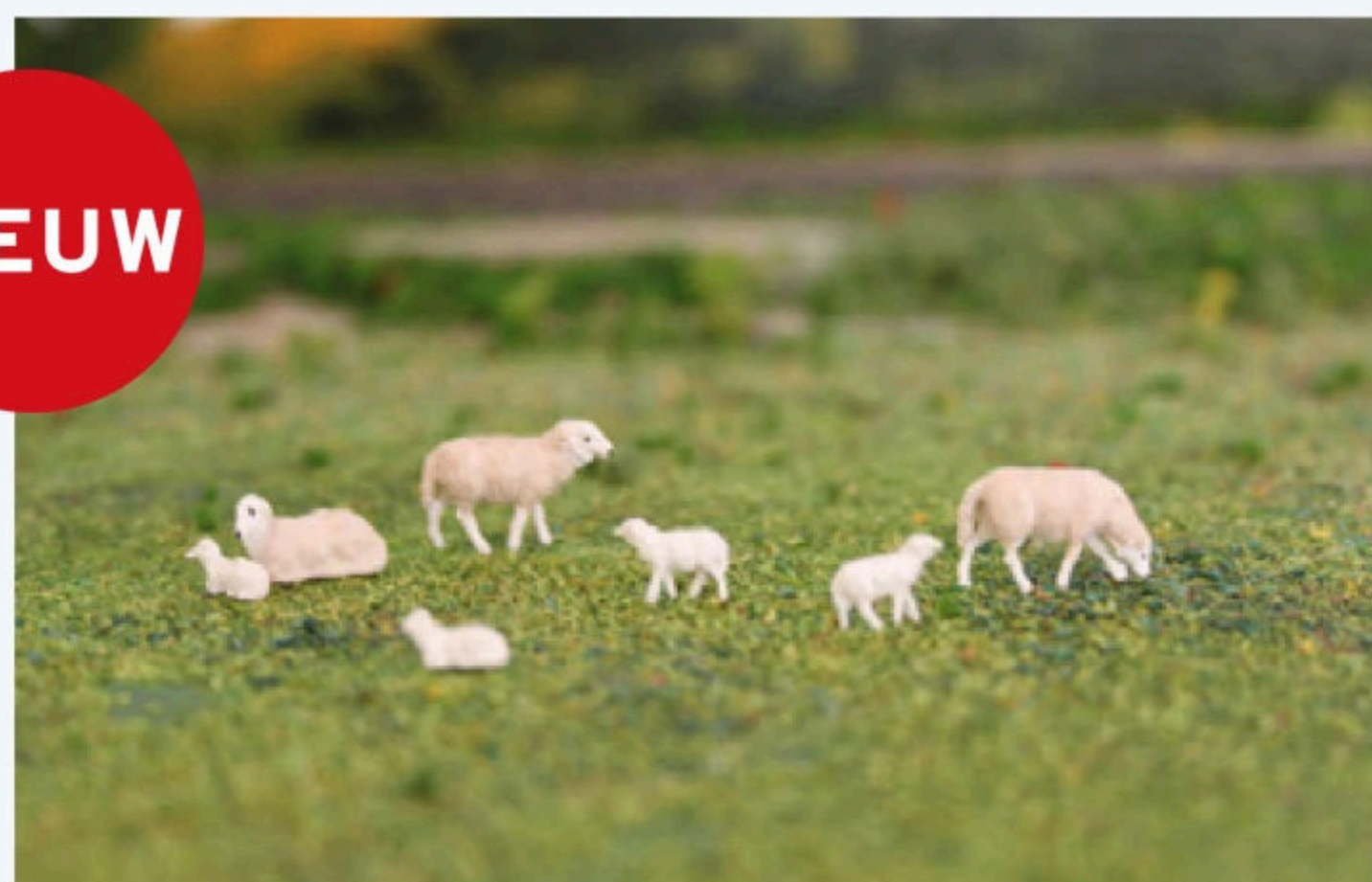
AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

Deze snijmat biedt goede bescherming tegen krassen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in drie lagen, heeft een A4-formaat en is groen. **Prijs: € 7,99.**

Railhobby.nl/snijmat



NIEUW



H0 TEXELAARS MET LAMMEREN (10 STUKS)

De Texelaar is het schapenras wat het meest voorkomt in Nederland. Deze H0 Texelaars houden van vers gras en hebben net gelammerd. De lammetjes zijn stralend wit geverfd. De staarten van de lammetjes zijn niet gecoupeerd. De vacht van de oaien is zandkleurig/wit.

Prijs: € 9,95. Railhobby.nl/texelaars

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Der 'Lokführer'

**Hij is tien jaar machinist geweest op een 01,
wijst naar het messing schaal 1-model en zegt:
'Die moet ik hebben.'**



Voor romantische zielen zoals u en ik heeft een stoomlocomotief vaak veel meer charme dan een moderne gestroomlijnde eloc. Dat komt natuurlijk mede omdat ook in mijn jeugd stoomtractie al iets was voor toeristen en in mijn herinnering altijd met glimmend gepoetste locomotieven werd uitgevoerd. Net te jong om nog de stoomtractie in de Ruhr te kunnen meemaken zag ik dan ook mijn kans schoon om meteen na de val van de Muur in Oost-Duitsland een kijkje te gaan nemen. Ook daar was weinig stoomtractie meer te vinden maar met één verschil: in bijvoorbeeld Dresden en Leipzig

stond alles er nog. Het was er wel volslagen desolaat, alles zwart en totaal vermolmd. Dat de arbeidsomstandigheden tegenwoordig een stuk schoner zijn is geen moeilijke conclusie. Al kijken de mensen die het hebben meegemaakt er wel met trots op terug, zoals de echte Lokführer die ik in 2019 heb ontmoet. En oh ja, de stoker ook.

In 2019 heb ik in Duitsland op twee grote beurzen gestaan: InterModellbau in Dortmund en Faszination Modellbau in Friedrichshafen. Twee keer had ik ook het genoegen om een groot en fraai model van een stoomloc in schaal 1 in de vitrine te kunnen laten zien. In Dortmund een uit messing, met de hand vervaardigde BR 01 en in Friedrichshafen een productiemodel van een BR 64 van de firma Hübner. De BR 01 een enkel, uniek exemplaar, de BR 64 ook niet in bijzonder grote oplage gemaakt en ontroerend mooi van detaillering.

Op de tweede dag in Dortmund komt er een oude, broze meneer de stand oplopen en neemt zonder te vragen een stoel en gaat zitten. Op mijn vraag of ik iets voor hem kan betekenen zegt hij dat hij moe is en dat ik hem even met rust moet laten. Hij lijkt zelfs korte tijd weg te dutten maar voor wij ons echt zorgen gaan maken trekt hij bij. Hij roept mij, wijst naar de 01 en zegt: 'Die moet ik hebben.' Met mijn uitleg over

veilingen heeft hij niet veel mee te maken, zegt hij. Hij heeft geen internet en ik moet hem maar bellen als de veiling afloopt. Zijn ogen zijn dwingend genoeg. Hij is tien jaar machinist geweest op een 01, legt hij uit en gebruikt het woord moeten nog zeker drie keer: 'Jij moet regelen dat ik dat model krijg.' Hij is overtuigend genoeg. Een trotse man die gewend is zijn zin te krijgen... Dan is de man die ik in Friedrichshafen tref een stuk zachtmoediger. Hij staat een paar minuten naar de Hübner te kijken en wenkt mij dan. Hij praat bijna zacht als hij uitlegt dat hij het een bijzonder mooi model vindt. Samen bewonderen wij het prachtige drijfwerk en bijna terloops vertelt hij dat hij op de 64 heeft gewerkt. Dat is mooi, roep ik en dat kan hij beamen. Ook hij is trots op een stoomlocomotief gediend te hebben. Toch betreft zijn gezicht enigszins. Soms was het ook moeilijk. Hij was stoker en dat was niet alleen hard werken. Sommige collega's konden moeilijk doen. Zo was er een machinist die iedere dienst begon door met krijt een lijn te trekken; 'Jij blijft achter deze lijn en doet wat ik zeg'. Het doet hem nog zichtbaar pijn. Zo krijg je wel inzicht en begrip over hoe moeilijk het werken op zo'n locomotief ook geweest moet zijn. Respect ook voor beide rollen binnen de bemanning, maar onwillekeurig gaan mijn gedachten toch ook terug naar de man in Dortmund, een echte Lokführer... //

Onderhoud ELOC 1700

MAASTRICHT ALS THUISBASIS

Decennialang zijn de elektrische locomotieven van NS al bij de werkplaats Maastricht in onderhoud. Deze fungeerde als lijnwerkplaats onder de vlag van Materieel en Werkplaatsen. Later werd dat de Onderhoudswerkplaats van NedTrain, een dochter van NS, en tegenwoordig weer gewoon bij NS Techniek, maar nog steeds als Onderhoudswerkplaats. Ook de laatste 1700'en zijn er thuis.



Dat destijds deze locatie was gekozen is niet verwonderlijk. In de tijd dat er nog veel getrokken treinen reden was station Maastricht uitloop van de dienst. Voor de loc-series 1100 en 1200 was dan geen extra rit nodig om naar de werkplaats te komen. Maar ook voor de series 1300 en 1500 gold de Werkplaats Maastricht (Wpl Mt) als thuisbasis. Een andere reden is dat het

efficiënter is om het onderhoud in één werkplaats te concentreren, zodat op maar één locatie een magazijn voor onderdelen nodig is. Een uitzondering was de kleine eloc-serie 1000 die in Tilburg werd onderhouden. Met de komst van de DD-AR-dubbeldekkers kreeg een deel van de 1700'en onderhoud in Leidschendam. Na het inkrimpen van het bestand van dit materieel-type komt deze loc niet meer in deze werkplaats.

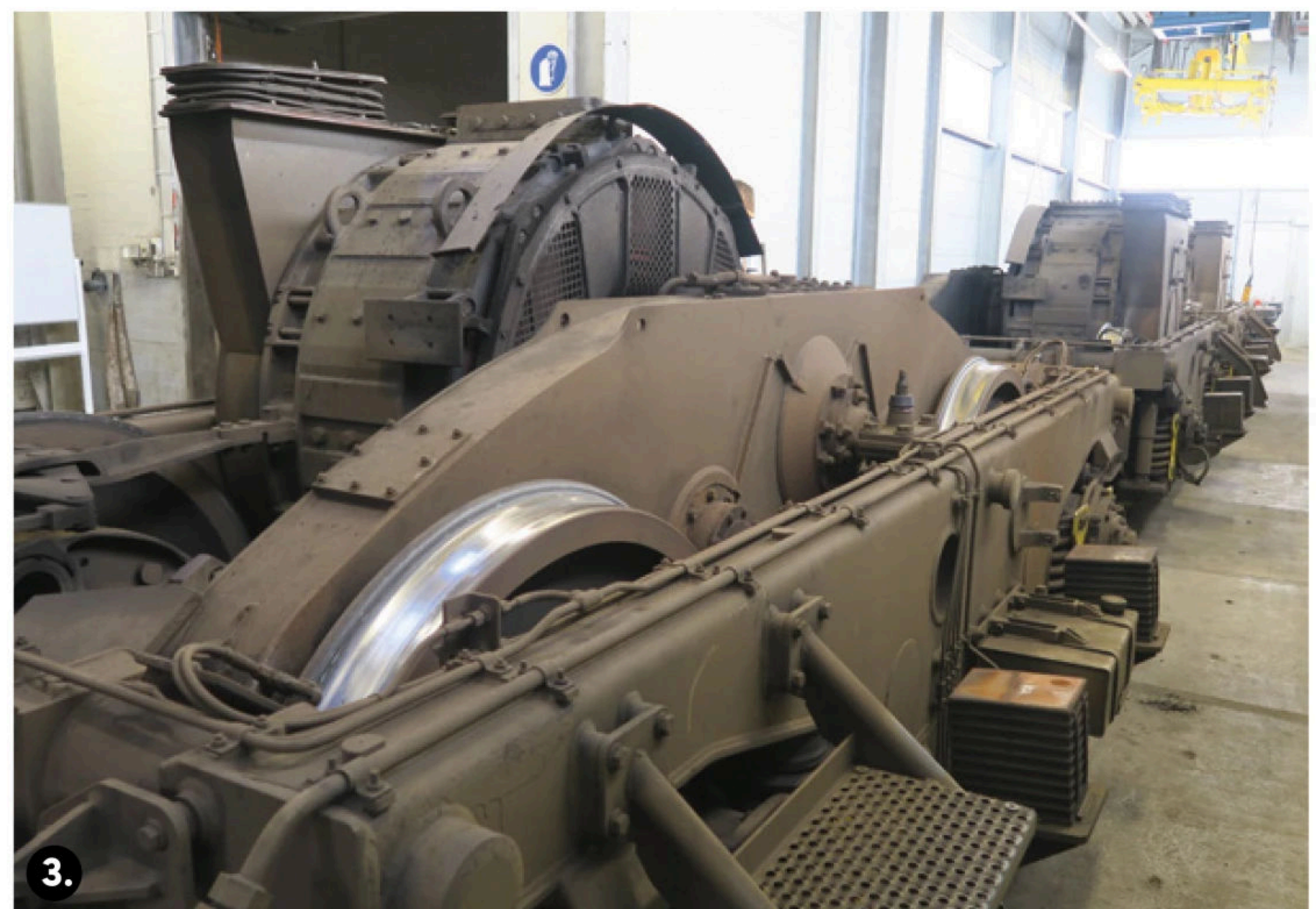
Verbouwing

Voor de onderhoudswerkzaamheden beschikte Wpl Mt, de latere Ob Mt (Onderhoudswerkplaats), over vijf korte sporen, waar drie locs op pasten. Die situatie duurde tot eind 2016 toen de werkplaats werd verbouwd en de locsporen werden verlengd. De aanpassing was nodig voor het onderhoud aan de nieuwe Flirt-treinstellen. Door het krimpen van de vloot elocs ontstond hiervoor ruimte. Eind december 2019 waren nog 32 1700'en actief. De locs bleven bij binnenkomst gekoppeld aan de dubbeldekkers. Met de nieuwe dienstregeling zijn de DD-AR-stammen met een 1700 op non-actief gesteld, zodat er nog maar acht solitaire locs resteren. Deze blijven tot 2024 rijden en het Ob Mt aandoen. Dan zijn alle 1700'en verdwenen. De enige elocs waar NS dan nog over beschikt, de Traxx-locomotieven, blijven in Amsterdam Watergraafsmere. Wel komt deze serie vanaf dit jaar naar het zuiden voor kleine en grote revisies.

Preventief onderhoud

De locomotieven komen voor onderhoud binnen op kilometerbasis - 52.000 km - of elke 105 dagen. Wat »

1. De situatie voor de verbouwing in 2016. Op de korte sporen passen drie locs.
2. Loc 1764, gekoppeld aan een stam DDR-rijtuig, krijgt onderhoud.
3. Ob Mt beschikt over reserve draaistellen voor de serie 1700.
4. Door de constructie van de werkput is de onderzijde voor de onderhoudsmonteurs goed bereikbaar.



OOK VOOR DE SERIES 1300 EN 1500 GOLD WPL MT ALS THUISBASIS





5.

er aan onderhoud moet gebeuren staat vermeld in de beurtomschrijving. Voorheen waren dat boeken, maar tegenwoordig is dat digitaal. Vaak is er sprake van preventief onderhoud, maar bij constatering van te veel slijtage moet dat onderdeel worden vervangen. Bij binnenkomst in de werkplaats wordt een vooropname uitgevoerd en gekeken wat er buiten het standaardonderhoud extra moet worden gedaan. Vaak worden de schuitjes van de stroomafnemer vervangen, vooral in de winter. Ook versleten remblokken worden vervangen. Dat zijn zogenaamde composiet blokken (kunststof). Aanvankelijk van Franse makelij, maar al geruime tijd komen ze uit Duitsland. Indien nodig worden filters en olie van de compressor vervangen en krijgen elektrische componenten zoals de koolborstels van de tractiemotoren en diverse schakelaars aandacht. Het is een hele lijst die de monteurs afwerken.



6.

Eindcontrole

Wanneer een onderdeel moet worden vervangen, wordt dat uitgekocht in het magazijn. De kosten komen ten laste van de vervoerder. Na het uitvoeren van het onderhoud vindt de eindcontrole plaats, waarbij wordt gecheckt of alles naar behoren is gedaan. Als alles akkoord is kan de machine weer de baan op. Alhoewel de 1700 een betrouwbare loc is komen storingen incidenteel voor. Dan is er sprake van een Ebk (extra binnenkomst) en direct nadat het euvel is verholpen kan de loc kan weer in dienst. //

EXTRA ONLINE

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

5. Om draaistellen te kunnen wisselen beschikt Ob Mt over de hoogste hefbokken van ons land. (foto Ob Mt)
6. Voor de verbouwing werden locs in afwachting van onderhoud voor de loods opgesteld.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



RAIL FORCE ONE

De Nederlandse spoorwegmaatschappij Rail Force One heeft een Vectron-locomotief met opvallend uiterlijk in gebruik genomen. Het heeft wat weg van een haai, vandaar de bijnaam 'Shark'. Ter gelegenheid van 60 jaar Roco mag Railhobby 1 exemplaar van het H0-model verloten. Kans maken?

Ga naar [Railhobby.nl/shark](https://railhobby.nl/shark).

WIST U DAT:
DE WEBSHOP VAN RAILHOBBY
IS UITGEBREID MET NIEUWE
BOEKEN EN SCENERY? GA NAAR
[RAILHOBBY.NL/SHOP](https://railhobby.nl/shop)



Railhobby special Oorlog en Wederopbouw

Eind juni verschijnt een nieuwe special met als thema Oorlog en Wederopbouw. In deze special hebben we de beste artikelen verzameld over het gebruikte materieel tijdens en na de oorlog. Nieuw zijn de artikelen over de bouw van Hotel De Wereld en militair materieel van Artitec. **Heeft u geen specials in uw abonnement en wilt u deze special niet missen? Upgrade dan uw abonnement op Railhobby.nl/upgraden. Of bestel de special op Railhobby.nl/wederopbouw.** Lees meer op pagina 50.

Wij zoeken nieuwe modelbouwers

Railhobby is op zoek naar **nieuwe modelbouwers** voor de rubriek Doen. Bent u een goede modelbouwer en vindt u het leuk om hierbij een werkbeschrijving te maken? Dan ontvangen we graag een paar foto's van uw zelfgebouwde projecten, bij voorkeur ook werkfoto's en een korte tekst waarin u iets vertelt over uw vaardigheden. Deze kunt u mailen naar redactie@railhobby.nl. De beste modelbouwers ontvangen van ons **de Faller windmolen 'de Kat' of de Faller vuurtoren** om te bouwen voor Railhobby. De sluitingsdatum voor het inzenden van de foto's en een korte tekst is **31 mei 2020**.

Kijk voor meer informatie op [Railhobby.nl/modelbouwer](https://railhobby.nl/modelbouwer).



Weatheren van een TRACTOR

Veel modelbouwers en -spoorders geven hun huizen en gebouwen - en soms ook het rollend materieel - een nabehandeling, het weatheren. Dan oogt het model een stuk realistischer. Dat ook een landbouwvoertuig als de tractor Ford 5000 door behandeling een meerwaarde krijgt laat Robert Müller ons zien. In foto's en video.

Ford heeft de tractor serie 5000 van 1964 tot 1979 geproduceerd, met name voor de Europese markt. In Noord-Amerika werd hij als Ford Major verkocht, deze week iets af van de Europese versie. Artitec kondigde in 2019 de Ford 5000 in H0 aan. De tractor is zowel als kant-

en-klaar model (387.441, € 30,40) en als bouwkit (10.373, € 12,50) leverbaar. In dit verslag leggen we de focus op het spuiten en weatheren van de bouwkit. Op www.railhobby.nl kunt u de bouw van de Ford 5000 in een video volgen. Daar komt ook de balenpers, als eenassige aanhanger (387.427, € 31,40 / 10.374, kit,



EXTRA:
video van
bouw en
weatheren



€ 14,50), aan de orde. Als gebouwd model is de balenpers in schaal N beschikbaar (316.078, € 19,90) en de Ford 5000 in Z (322.030, € 22,80), de hooimachine alleen in H0 (387.280, € 11,50 / 10.339, kit, € 6,40).

WEATHEREN

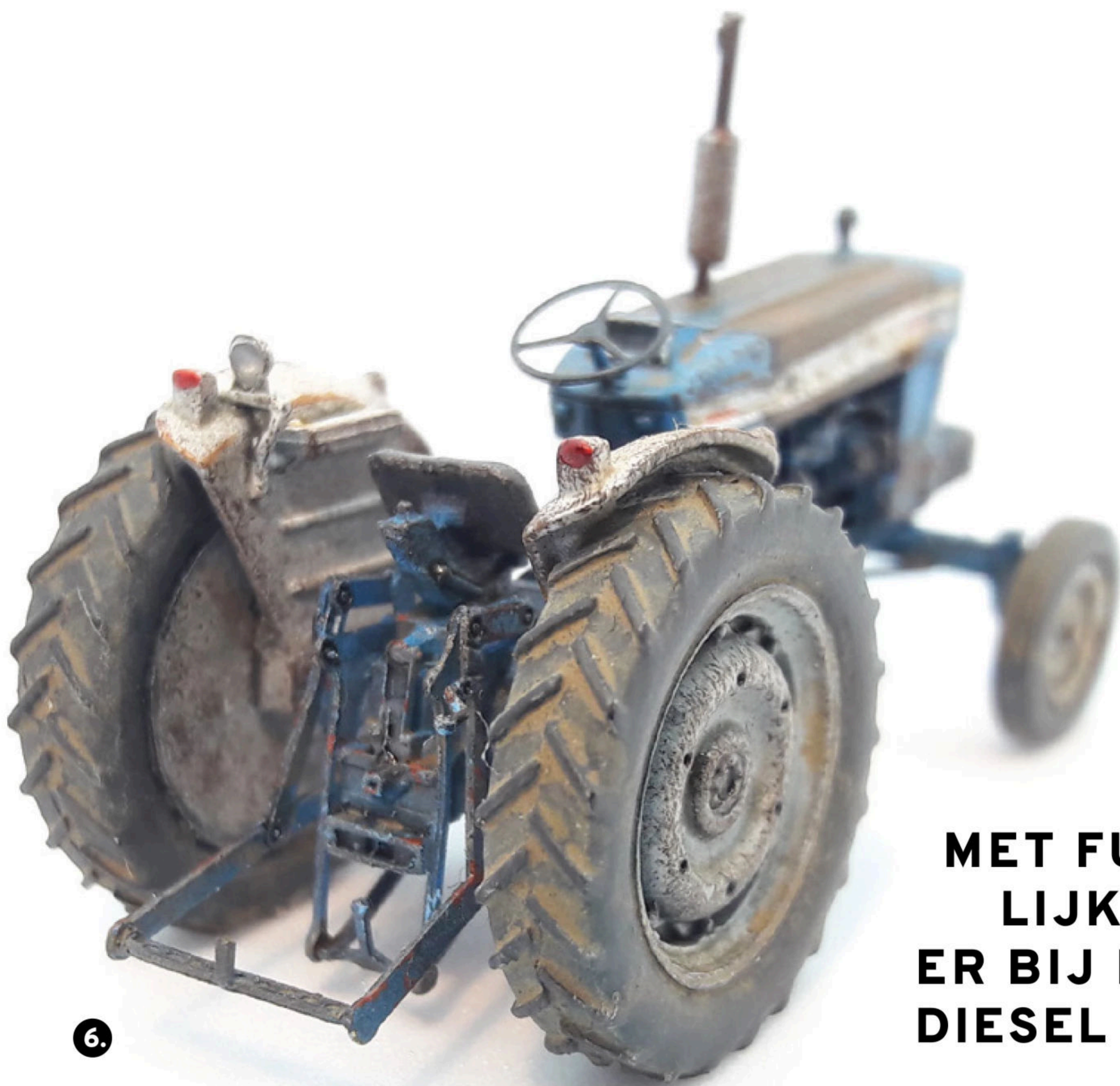
Het leuke van een bouwkit is dat u zelf kunt bepalen welke stijl het model gaat krijgen. Wordt het een hagelnieuwe tractor of een die al enige tijd op het land z'n dienst heeft bewezen? Ik ga voor het laatste. De kit bestaat uit zes bouwdelen van resin, een messing etsplaat en een vel decals. De onderdelen zijn zeer zuiver gegoten en uiterst gedetailleerd. Een duidelijke handleiding is bijgevoegd. In mijn eerste verslag voor Railhobby wil ik u meenemen naar de wereld van het weatheren. Om die reden slaan we het grootste deel van het bouwen over. Die verloopt overigens soepel en snel. Omdat ik mijn modellen graag een persoonlijk tintje geef, voeg ik wat details toe: de kabels en slangen bij de motor van koperdraad en een andere uitlaat van styreen. De koplampen zijn uitgeboord zodat die later transparant kunnen worden. Een zoektocht op internet leverde voldoende foto's op, waaronder een Ford 5000 die zijn beste jaren heeft gehad en van een andere uitlaat is voorzien. Iets dat natuurlijk ook op het model moet gebeuren. Na deze aanpassingen is de Ford 5000 gereed voor de verfspuit.

BLAUW

Voor een goede hechting van de verf spuiten we het model met zwarte primer van Vallejo (nr. 73.602). De tractor wordt blauw en de zwarte primer geeft

direct diepte in het spuitwerk. Na een dag uitharden is het tijd voor de volgende laag, de basiskleur. Omdat het blauw van de Ford niet kant-en-klaar verkrijgbaar is ga ik hem mengen: Andrea Blue (70.841) en Dark Blue (70.930) van Vallejo, waarbij Dark Blue de overhand heeft. Als verdunning gebruik ik Vallejo (71.161 Airbrush Thinner) waar - om verstoppingen van de airbrush te voorkomen en de droogtijd van de acrylverf wat te vertragen - een paar druppels Airbrush Flow Improver (Vallejo 71.562) aan worden toegevoegd. Letterlijk twee à drie druppels op een verfcupje. Als de blauwe kleur mooi egaal is opgebracht gaan we het model hier en daar wat verbleken door wat blauwe verf van de basiskleur te vermengen met witte verf (Vallejo 71.001). Slechts een paar druppels zijn voldoende om de verf net een tint lichter te maken. Het spuiten gaat met dunne naald, 0,15 mm. Aansluitend krijgen een paar panelen en plekken een iets lichtere tint blauw. Voertuigen verbleken meestal op plekken »

1. De inhoud van de bouwkit: resin onderdelen, een messing etsplaat en een vel decals.
2. De tractor is gebouwd en voorzien van extra details.
3. Het model is in de basiskleuren gespoten.
4. De tractor in een bont mengsel van kleuren. Er is duidelijk mee op het land gewerkt, hij komt niet zo uit de fabriek.
5. De Ford 5000, een authentiek ogende tractor als eyecatcher op de baan of diorama.



6.

MET FUEL STAINS LIJKT HET OF ER BIJ HET TANKEN DIESEL IS GEMORST

die langere tijd in de zon staan, zoals het dak en de motorkap. Het plaatwerk op de motor spuiten we dus iets lichter.

MOTOR

Daar tractormotoren vaak vies en donker zijn spuiten we daar wat minder blauwe verf. Om het voertuig wat meer leven en kleurnuances te geven krijgen een aantal delen een andere kleur. Zoals de wielen die van een andere tractor zijn overgezet en een andere kleur hebben. De velgen van de achterwielen krijgen de kleur Silver grey van Ammo by Mig (Amig 212), die van de voorwielen en de spatborden de originele Ford-kleur (Vallejo White 71.001). Door het heet worden van de motor en het omliggende plaatwerk, weersinvloeden en vocht en stof, krijgen de motorafdekplaten aan de boven- en zijkant een roestkleur. De roest ontstaat door een ondergrond van Rust Tracks (Amig 034) waarover voorzichtig een beetje Medium Rust (Amig 040) is geneveld. De frontgewichten en de zitting houden de zwarte primer. Met het wit spuiten van de grill (Vallejo 71.001) is de basis klaar.

De banden en de motorkabels worden niet diepzwart maar antraciet (Revell Aqua 9 met een druppel Revell Aqua 76). De uitlaat en enkele motoronderdelen worden aluminiumkleurig (Revell Aqua 99), de smalle rand om het dashboard wit (Vallejo 71.001). Heel voorzichtig, het is maar een dun randje. Voor details als deze rand gebruik ik niet de punt maar de zijkant van de kwast, dan ontstaat een zo strak mogelijke lijn. Als alle details zijn geschilderd spuiten we met de airbrush een dunne laag glans vernis (Vallejo 70.510 Gloss Varnish) over het model zodat de washes tijdens het weatheren mooi in de randen vloeien. De vernis vormt een perfecte

basis voor de decals. Door de glans ontstaan geen glimmende randen (silvering) rond de decal en door het strakke oppervlakte geen luchtbelletjes onder de decal.

DECALS

Met de kit worden een paar waterslide decals geleverd; het origineel kent weinig opschriften. Na uitsnijden van de decals leggen we ze een voor een in een bakje lauwwarm water. Als de decal na een paar seconden van het dragervel loskomt brengen we met een pincet dragervel met decal naar de plek die hij gaat sieren. Een wattenstaafje schuift de decal op z'n plek en als hij goed zit deppen we met keukenpapier de omgeving voorzichtig droog. Het dunne materiaal vereist zorgvuldig werken. Als alle de decals zijn geplaatst smeren



7.

6. De grote banden verraden een jarenlang gebruik.

7. Veel kleuren verf voor een goed resultaat.



8.



9.



10.



11.

we ze met een kleine kwast in met Microscale Industries setting solution (afgekort 'Sol', SI-2). Door deze weekmaker worden decals week en hechten ze beter, ook op een oneffen ondergrond.

CHIPPING

De tractor krijgt sporen van jarenlang gebruik, we gaan aan de slag met washes en chipping. Voor het weatheren maak ik gebruik van de weatheringsproducten van Ammo by Mig (Amig). De washes en filters zijn gemaakt op oliebasisverf die geen invloed geeft op de aangebrachte acrylverf. Soms kunnen producten op elkaar gaan werken als ze dezelfde samenstellingen hebben. Bovendien zorgt de vernislaag er voor dat de basiskleuren zijn beschermd (gesealed). Als eerste breng ik her en der nog wat chips aan; dat zijn kleine plekje waar de verf is afgeknapt. Met name op delen die aan slijtage onderhevig zijn zien we dit vaak. Op mijn voorbeeldfoto waren hier en daar chips te zien van de originele primerlaag, een ijzermenie-achtige kleur. Voor de chips gebruik ik twee tinten bruin. Voor de donkere chips Amig 044 Chipping en voor de ijzermeniekleurige Amig 041 Dark Rust. De laatste schilder ik met een heel fijne penseel, de donkere chips tamponeer ik voorzichtig met een stukje verpakkingsschuim en heel weinig verf. Mislukt het? Dan zijn ze eenvoudig te verwijderen met een wattenstaafje en een klein beetje Vallejo airbrushverdunner. De volgende stap zijn de

washes. Als eerste een mooi laagje stof op de banden. Daarvoor gebruik ik Amig 1400 Kursk Soil, een mooie, licht zandkleurige wash die perfect is voor droge weersomstandigheden. De wash verdun ik iets met Amig 2018 Odourless Thinner - de verdunner voor de washes - en breng deze met een kwast aan. Door het licht verdunnen wordt het effect wat minder heftig en ontstaat een subtiel laagje stof. Rond het profiel van de banden breng ik iets meer wash aan omdat stof zich daar ophoopt. Terwijl de wielen drogen gaan we verder met het chassis. In de naden van het plaatwerk vloeien we een donkere wash, Amig 1005 Dark brown for dark green. Ook de grill en de andere details ontvangen een wash. Het motordeel, de onderzijde van de tractor en de naven van de wielen krijgen een aparte wash met Amig 1011 Black Wash. Om het plaatwerk van de motor dat in (donkere) roesttinten is gespoten wat »

8. Als de details zijn geschilderd, volgt een laagje glansvernis met de airbrush.
9. Het aanbrengen van de waterslide decals. Door het dunne materiaal is attentie vereist.
10. Door alle washes en chipping krijgt de tractor een doorleefd uiterlijk. Dit is een écht werkpaard geweest.
11. De wielen en uitlaat liggen klaar voor montage.

12.



meer kleurnuance te geven krijgt die een (verdunde) wash van Amig 1004 Light rust wash. Als de washes na enkele uren droog zijn geven we de boven- en onderkant en de opstappen van de tractor een (verdunde) wash met Kursk Soil. Stof nestelt zich immers overal, zeker in droge dagen.

FRESH ENGINE OIL

Tijd voor de laatste stappen. De wielen en uitlaat worden aan de tractor gelijmd. Door alle washes is de tractor behoorlijk mat geworden. Als hij te veel glans zou vertonen kunnen we met de airbrush of spuitbus een laagje matte vernis over het model spuiten. Als laatste krijgen de draaiende delen van de tractor zoals de hefinrichting, de smeerpunten en rond de motor een wash met Amig 1408 Fresh engine oil. Deze heeft een donkere glans waardoor het lijkt alsof er echt met olie is gesmeerd. Bij het vullen van de dieselbrandstof wil er nog wel eens wat morsen. Om dit effect na te bootsen krijgt de vulopening een wash met Amig 1409 Fuel Stains. Zo lijkt het net alsof er brandstof is geknoeid.

Door deze werkwijze is het mogelijk om een klein of

groot model er zo realistisch mogelijk uit te laten zien waardoor het een echte eyecatcher op uw modelbaan of diorama is. Het vergt wat oefening en lef en wellicht zal een eerste keer niet direct het gewenst of beoogde resultaat geven, maar al doende leert men. Begin met een oud of goedkoop model, ook daar zijn deze technieken prima op te oefenen. //



Bekijk de video over het weatheren van de tractor en onze andere video's op Railhobby.nl/weathering.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

12. De behandelde Ford 5000 en profil.

13. Zowel tractoren als hooimachine zijn gewetherd.

13.



Nieuw 2020

TILLIG H0 TT H0e H0m

Import:

T	S	D
train	service	danckaert

www.modeltrainservice.com

De nieuwe catalogi kan U downloaden vanaf onze website.



H0 76771



H0 76772



H0 76768



H0 76774

TILLIGH0BAHN

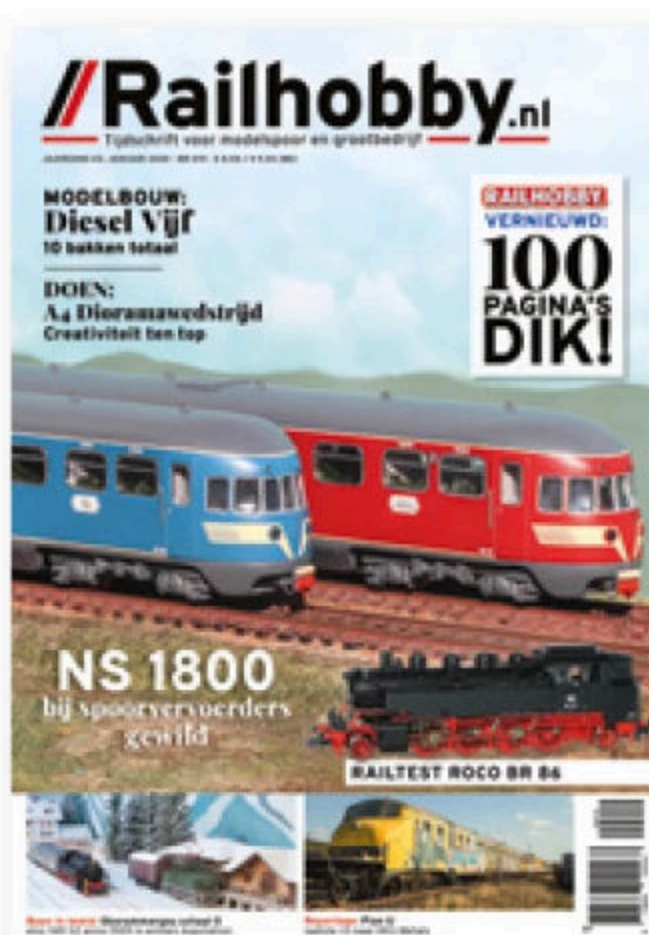
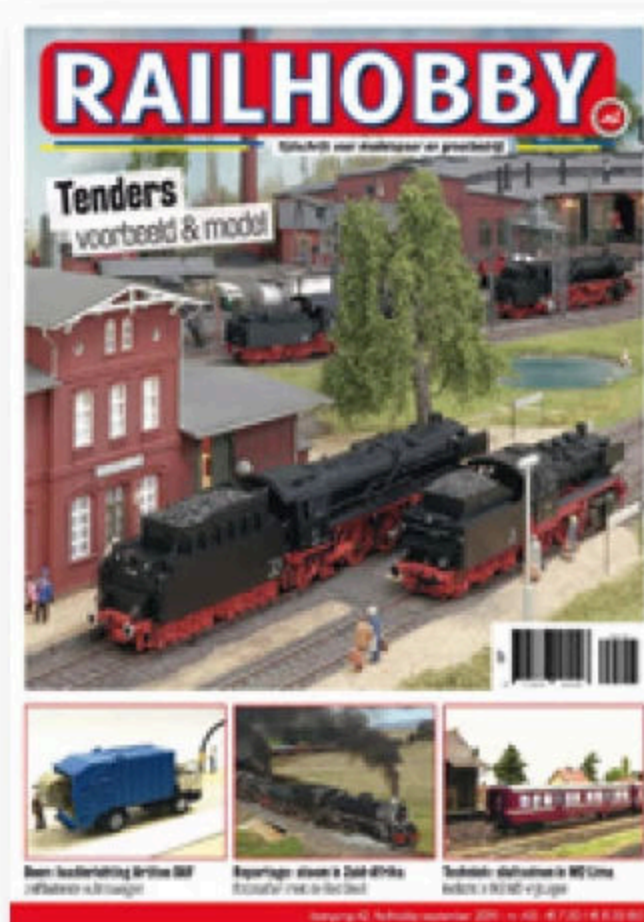
H0 76769 DB
H0 76770 ÖBB



H0 76775



Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

NIEUW in de winkel

SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN

Locomotieven, rijtuigen, goederenmaterieel,
huizen, auto's en andere scenery. Er is veel nieuws
te melden.



EXACT-TRAIN: varianten
op het thema ketelwagens.

Exact-Train

H0. Het aanbod tweeassige 30 m³-ketelwagens is met twee stuks uitgebreid. De Esso-wagen met remmersbordes van de DR Brits-Amerikaanse zone dateert uit de direct naoorlogse tijd, de jaren 1945-

1949. In 1949 diende de Bundesbahn zich aan (EX20614, € 49,50). De grijs gespoten DB VTG-wagen heeft een remmershuis (EX20610, € 49,50, tp. III).-SF



1.



2.



3.

Noch

H0. In de sinterklaas set zal niet iedereen de goedheiligman als zodanig herkennen. Deze stapt niet in Nederland van de stoomboot, maar is als Krampus in Oostenrijk te vinden en is heel wat minder lief voor kinderen (15923). Om in het december-thema te blijven: de set rond de verkoop van kerstbomen kan huizen in 1:87 in kerstsfeer brengen (15927). Tenslotte de 'gelijkgestemden', ofwel onze homo-seksuele medemens. Twee dames die elkaar omhelzen, twee dito heren en twee die hand in hand lopen (15511, alle sets € 10,99 per stuk).-CvD

1. NOCH: sinterklaasviering.
2. NOCH: kerstbomenverkoop.
3. NOCH: IJht in H0.



B-MODELS: NMBS 5517 in IJzeren Rijn-uitvoering.

B-Models

H0. Het in veel Europese landen actieve Zwitserse spoorbouw bedrijf Scheuchzer beschikt over enkele diesellocs die de naam van een diersoort dragen. De G2000 'Rhino 2' is in beperkte oplage voor de Zwitserse markt - maar ook in Nederland verkrijgbaar - in model uitgebracht. De kleurrijke diesel heeft een vijfpolige motor en fijn uitgevoerde details (3031.01, € 199 - € 309, tp. VI). NMBS diesellocc 5517 is voor inzet op de IJzeren Rijn voorzien van het Nederlandse ATB en Duitse PZB90. Meer info over deze loc leest u op pagina 68 in deze Railhobby (20.128, € 249). De G2000 in de uitvoering van een bekend hamburgerrestaurant berust geheel op fantasie, maar is wel leuk. Beperkte oplage (9901.01, € 169). De genoemde locs van B-Models hebben ledverlichting en zijn leverbaar voor wissel- en gelijkstroom, digitaal en digitaal sound. Vermeld zijn de artikelnummers en prijzen voor tweerail analoog, -CvD



B-MODELS: G2000 'Rhino 2' van Scheuchzer.



B-MODELS: G2000 als McDonald's fantasie.

SAI

H0. De Citroën Traction 11A uit 1935 werd in verband met de benzineschaarste in WO II voorzien van een drietal gascilinders voor stadsgas als brandstof. De Franse modelautobouwer heeft in

het kader van 75 jaar einde Tweede Wereldoorlog het model hiermee uitgerust, leverbaar zonder (6180, € 22,95) en met (6181, 6182, € 23,95) opdruk op de voorportieren.-DH

»



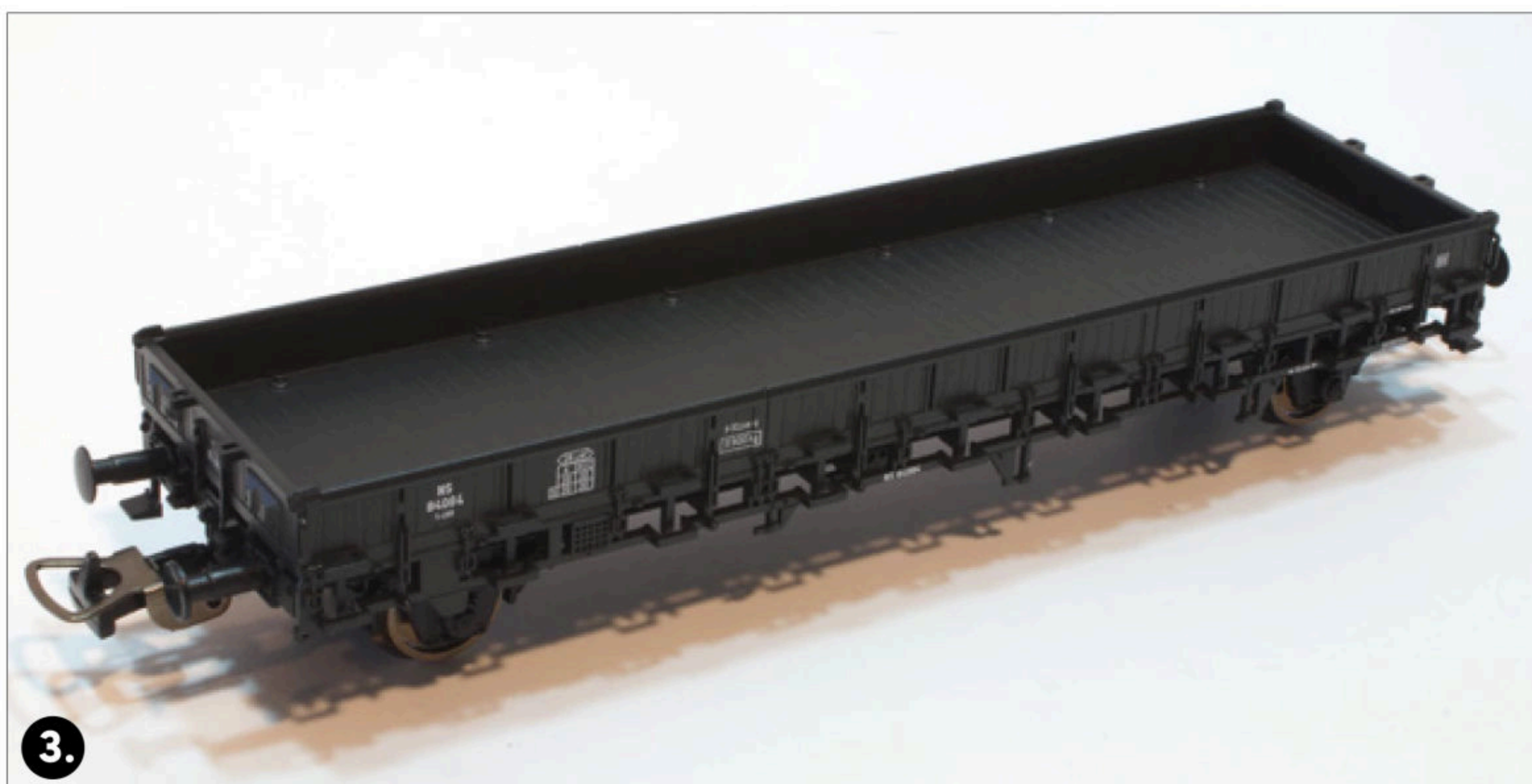
SAI: Citroën Traction 11A met gascilinders.



1.



2.



3.



4.

Piko

H0. Terug in het assortiment zijn de zeildoekwagens Shimmns-ttu voor het vervoer van staalrollen. De tweedelige set is voorzien van 'kunst' op het zeildoek en lichte vervuiling (58378, € 74,99, tp. VI). De grijze NS-rongenwagen met baknummer 84084 is nieuw ontwikkeld. De rongen zijn los bijgeleverd (54646, € 29,99, tp. III). Van de NS Gbs van Frico Leeuwarden zijn de schuifdeuren in de zijwand beweegbaar uitgevoerd (54739, € 33,99, tp. IV). De diepzwarte 24 m³-ketelwagen van Esso heeft als standplaats Den Haag (58789, € 19,99, tp. III). Ook de ketelwagen van Gulf Nederland is van de NS (58790, € 19,99). Alle wagens hebben kortkoppeling.-CvD

GBS VAN FRICO LEEUWARDEN MET VERSCHUIFBARE LAADDEUREN

1. PIKO: ketelwagen van Gulf en Esso.
2. PIKO: Gbs van Frico.
3. PIKO: NS rongenwagen, tijdperk III.
4. PIKO: Railion Shimmns-ttu.



Speciale productie/MTE

H0. In samenwerking met Van Biervliet zijn in beperkte oplage twee sets met elk drie NS Tads-wagens van DSM voor het vervoer van kunstmest uitgebracht. De vierassers hebben kortkoppeling, metalen aangezette details en individuele nummers en opdrukken (B1000 & B1001, € 169.99 per set, alleen te koop bij MTE, tp. IV).-YZ

MTE: Tads van DSM, set A.

DE VIERASSERS HEBBEN KORTKOPPELING, INDIVIDUELE NUMMERS EN OPDRUKKEN.



BREKINA: 2x Ford Taunus GLX en oranje GT, 2x Ford Taunus Coupé.

Brekina

H0. De Ford Taunus is als vierdeurs limousine en tweedeurs coupé beschikbaar. De tweedeurs staan in het rood als Ford Taunus Coupé GT (19208, € 14,90) en met goudkleurige lak als GLX (19207, € 15,90) voor u klaar. De gezinsuitvoering is als Ford Taunus GT in oranje (19119, € 14,90) en als GLX met zilverkleurig en zwart (kunst)lederen dak (19118, € 15,90)

leverbaar. De lijn met DAF-modellen is uitgebreid, we zetten ze op een rij: DAF 600 in het zwart (27721, € 12,90), mintgroen met wit dak (27718, € 14,90) en als politieauto met zwaailicht (27720, € 15,90). De DAF 750 komt in het geel met wit dak (27717, € 14,90) en geheel wit (27723, € 12,90).-CvD.

»



BREKINA: 3x DAF 600, 2x DAF 750.



TILLIG: rijtuigen van de DDR-regeringstrein.

Tillig

H0. Sinds 2017 brengt de fabrikant uit Sebnitz op gezette tijden rijtuigen uit van de roemruchte regeringstrein van de DDR. Sober ogende, vierassige groene rijtuigen die in het geheel niet opvielen tussen het andere materieel dat bij de DR reed. De vierde set bestaat uit drie rijtuigen: met restauratie en keuken, met bagagecompartiment, vlak geplaatste dak-antennes en motor voor de energievoorziening en een versterkingssalonrijtuig (70048, € 259,90, tp. IV). Hoewel de rijtuigen zijn gebaseerd op het type Y verschillen ze qua details, soms de lengte en zeker de indeling. Aan het interieur is de nodige aandacht besteed. Daar zag de DDR-bevolking overigens nooit wat van; als de trein met bobo's door het land reed

waren de gordijnen dicht. De rijtuigen kunnen worden verfraaid door de geëtste DDR-wapens op de zijwand aan te brengen. De wagens maakten vanaf 1968 deel uit van de nieuw geformeerde regeringstrein die eind 1989 na de val van de Muur zijn functie als zodanig verloor. Het rijtuig tweede klas type Halberstadt meet 282 mm. De DR liet dit materieel in de gelijknamige stad bouwen omdat het dringend verlegen zat om nieuw, modern reizigersmaterieel. Het 220 gram zware model is qua lengte exact op schaal en valt op door een nauwgezette nabootsing van kleur, opschriften en draaistellen. De beide dubbele middendeuren wijzen op inzet op drukke trajecten (74945, € 55,89, tp. IV).-GF



TILLIG: Halberstadt-rijtuig tweede klas.

Speciale Productie/MCH

H0. De DAF-bestelauto in beperkte oplage in de rode uitvoering van de PTT Posterijen uitgebracht (€ 27,95, H0, alleen te koop bij Modelbouw Centrum Hilversum). Binnenkort verschijnt de grijze variant van de telefoondienst.-TvdW

MCH: DAF PTT Posterijen > in H0.





MTE: DAF-trucks in speciale uitvoering.

Speciale Producties/MTE

H0. Artitec heeft voor Modeltrein-express drie DAF vrachtwagens uitgebracht. Met dichte opbouw in de uitvoering van Algemeen Dagblad (487.051.12) en Verkade (487.052.07). Bij de grijze vuilnis-

wagen met schrikstrepen op de bumpers worden transfers van diverse gemeentes en gemeente-wapens meegeleverd. (487.051.10, alle wagens € 32,95 per stuk, alleen te koop bij MTE).-YZ

GEMEENTE-WAPENS VUILNIS-WAGEN WORDEN MEEGELEVERD



1.



2.

Speciale productie/Hünerbein

H0. Op het frame van de in WO II zwaar beschadigde 4112 werd in 1955 door Breda in Milaan het restauratierijtuig met nummer 4268 gebouwd. De voor Pullmans karakteristieke ovale vensters werden vervangen door rechthoekige ramen. De Belgische Spoorwegen lieten in 1986 bij Wagon Lits in Oostende vijf restauratierijtuigen waaronder de 4268 renoveren, aanpassen voor 160 km/h - de Pennsylvania-draaistellen werden vervangen door Minden Deutz - en de keuken ten koste van een kopbalkon vergroten. Nadat de 4268 door DSM aan de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij werd geschonken is het rijtuig gerestaureerd en sinds 2002 door de ZLSM ingezet. Modell Center Hünerbein in Aken laat het rijtuig in een oplage van 250 stuks bij LS Models produceren (99105, € 89,95, uitlevering zomer 2020).-NJ //

1. HÜNERBEIN: het gerestaureerde CIWL-restauratierijtuig 4268 van de ZLSM.
2. HÜNERBEIN: CIWL-restauratierijtuig 4268 op de wereldtentoonstelling in Milaan.
3. HÜNERBEIN: ZLSM CIWL-restauratierijtuig 4268.



3.

NIEUW! EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

VAN
~~€ 19,95~~
VOOR
€ 16,95

FIAT 238 BESTELBUS

Speciaal voor Railhobby voorziet Brekina deze Fiat 238 bestelbus van het Railhobby logo. Het model wordt uitgebracht in schaal H0.

Bestel vóór 1 mei de Fiat 238 voor € 16,95! Na verschijning van de Brekina Fiat 238 leest u in Railhobby hoe u de bestelbus pimpt zodat deze pakketten kan vervoeren. Hiervoor moeten we wel de deuren openen, dus houd mes en lijm gereed!

OP = OP



Ga naar Railhobby.nl/fiat238 en verzeker uzelf van een exemplaar!

De verwachte levertijd is 4 à 6 maanden.



Ja, ik wil de exclusieve Railhobby Fiat 238 bestelbus bestellen!

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

Ik bestel:

☐ Fiat 238 bestelbus voor € 16,95 (i.p.v. € 19,95)*

Ik betaal als volgt:

☐ Scala Publishing BV mag het geld eenmalig van mijn rekening afschrijven.

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. Genoemde prijzen zijn geldig tot 1 mei 2020. Prijswijzigingen voorbehouden. Exclusief verzendkosten.
Verzendkosten binnen Nederland € 5,95, internationaal € 10,95.



Interzeitenzüge

Ost-westliche Eisenbahn-Belichtungen vor und nach 1989

Door Andreas Knipping en Burkhard Wollny, uitg. VGB Verlag, 216 blz., formaat 29,5 x 28 cm, 265 zw en kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-3-8375-2054-5, € 49,95.

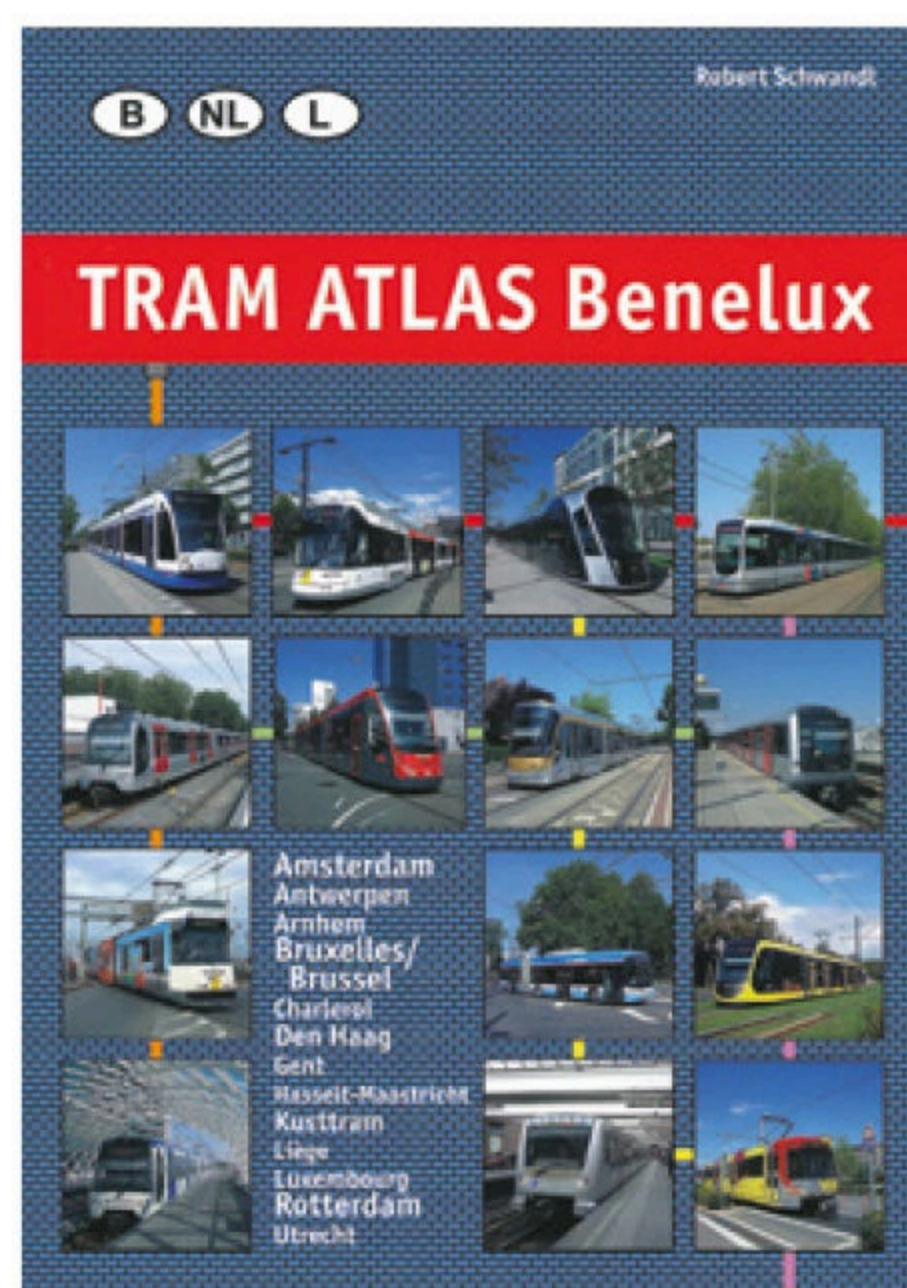
Jarenlang reden er interzonetreinen tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de DDR. De val van de Muur en de daaropvolgende eenwording liet ook onuitwisbare sporen na bij de spoorwegen. Door Bundesbahn en Reichsbahn werden - behalve veel lokaallijnen - oude doorgaande verbindingen hersteld. Voor en na 1989 viel er op het spoor in beide Duitslanden nog veel te genieten. Voornamelijk de DR functioneerde nog als een echt, authentiek spoorwegbedrijf, waar alles volgens de oude regels om vervoer draaide. Wie daar oog voor had kon er zijn fotografisch hart ophalen. Mooie doorkijkjes, interessante beeldende waarnemingen, de beide auteurs zijn meer dan verdienstelijke fotografen. Hierbij hanteerden ze niet de zo gebruikelijke cliché-aanpak van het onderwerp spoor, maar hanteerden een eigenzinnige en zeer persoonlijke kijk op een onderwerp. De foto's zijn uitmuntend afgedrukt. Zwartwit in combinatie met kleur blijkt een aangename mix. Veel aandacht gaat uit naar het spoor in en rond Berlijn. Verder in het boek zien we de nodige tekenen van verval dat grote Oost-Duitse steden in de jaren tachtig kenmerkte en komen we uit het westen instromend materieel tegen. De ronkende, socialistische strijdkreten op muren en banieren van de SED, die de DDR iets authentieks gaven, verdwijnen,

maar zijn bijgezet in het 'museum van de vergankelijkheid'. In 'Interzeitenzüge' zijn ze goed geconserveerd.-GF

Tram Atlas Benelux

Door Robert Schwandl, uitg. Robert Schwandl Verlag, formaat 17 x 24 cm, paperback, 162 blz., 294 kleurenfoto's, 32 (net)kaarten, 34 tabellen, Duitse en Engelse tekst, ISBN 978-3-936573-59-6, € 19,50.

Van dertien steden of regio's komen de tram- en metrobedrijven en trolleybussen aan bod. Van de toekomstige tramlijn in Luik en de grensoverschrijdende lijn Hasselt - Maastricht zijn artist impressions en netkaarten opgenomen. Door de in 2017 geopende tramlijn in Luxemburg-stad, Lëtzebuerg in plaatselijke spelling, kon in de boektitel Benelux worden opgenomen. Dit in tegenstelling tot de vorige editie van meer dan tien jaar geleden. Toekomstige uitbreidingen zoals de tramlijn naar Uithoorn, in Delft, Brussel, Gent en Luxemburg zijn op de gedetailleerd uitgevoerde netkaarten weergegeven. Naast een korte beschrijving over het ontstaan van de bedrijven worden exploitatie en geplande netuitbreidingen genoemd. Van het nu ingezette reizigersmaterieel zijn foto's en de kengegevens in tabellen opgenomen, de museumbedrijven worden kort genoemd. De tramatlas kan bij het plannen van een bezoek aan de ov-bedrijven een goede hulp zijn.-DH



Das Dampflokwerk Meiningen

Dampflokaufarbeitung seit über 100 Jahren

DVD, uitg. EK Verlag, ca. 58 min., Duitse taal, bestelnummer 8469, € 19,80.

In 1914 werd de werkplaats Meiningen geopend (vanaf 1924 Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Meiningen en sinds 1997 Dampflokwerk Meiningen). Het is nu de enige grote stoomlocwerkplaats in Europa. Sinds 1991 worden door EK filmopnamen gemaakt, waaruit de dvd is samengesteld. Udo Steinbacher neemt de kijker mee naar diverse afdelingen, zoals de ketelwerkplaats, stangenafdeling en de wielendraaijerij, waarbij grote spaakwielen van nieuwe wielbanden worden voorzien. Ook het laten zakken van een ketel op het frame en het strijken van een loc op de wielen komen aan bod. Na de revisie vinden testritten plaats en moet de stoomverdeling worden afgesteld. Stoomketels worden gerepareerd, maar ook nieuw gebouwd. Sneltrainloc 01 1519 was één bonk roest, maar is weer rijvaardig. Oliestokers worden omgebouwd tot kolenstook of omgekeerd. Ook de VSM-loc 50 0073 en de Franse 2'D1-sneltrainloc 241 A65 zien we in de film langskomen. Het bezoek aan de werkplaats wordt gelardeerd met testritten en indrukwekkende ritten voor publiek van gereviseerde locs. Kortom: aanbevolen voor de stoomliefhebber.-TO //

DEEL 2: EEN HIGHWAY EN HEEL VEEL DETAILS

Making America SMALL

Marcel van der Bent trok in 2000 met zijn vader in een maand 6000 km met de camper door Amerika. Grootse landschappen, canyons en lange treinen. Met Robert Müller heeft hij een impressie in een diorama gevat. In deel 1 (Railhobby 422) werd de basis voor canyon en spoorbrug gelegd. In deze aflevering ronden ze de bouw van het Amerikaanse diorama af.

Voor de op de brug aansluitende rails is gekozen voor Roco flexrails code 83 met betonnen dwarsliggers. Robert zette zich aan het karwei om alle dwarsliggers te bewerken en het spoor een meer Amerikaans staalkleurig uiterlijk te geven. Voor deze klus gebruikte hij verf van Revell (Aqua) nummer 89 en 43 en voor de spoorstaven Vallejo 77.712 Steel. Het resultaat is werkelijk prachtig, maar niet aan te bevelen als een gehele modelbaan met deze rails wordt aangelegd. En, alles voor het

beeld, de aansluitschoentjes werden gehalveerd en daarmee nagenoeg onzichtbaar gemaakt. Een tipje soldeer garandeert toch een goede stroomvoorziening. Langs de spoorlijn mogen de typische Amerikaanse telegraafpalen niet ontbreken. Op dergelijke eindeloze trajecten zitten vaak wel drie of vier rijen draden op dwarsprofielen boven elkaar. Hier is gekozen voor één rij; de overbodige inkepingen werden opgevuld. Daarna werden de palen opgeruwd met een staalborstel en grof schuurpapier; een stomp mes zorgde voor nog





wat inkervingen. Alle palen werden beige geschilderd, een bruine Ammo-wash van MIG by Mig zorgt voor schakeringen tussen licht en donker en laat de nerven mooi naar voren komen. Voila: houtstructuur.

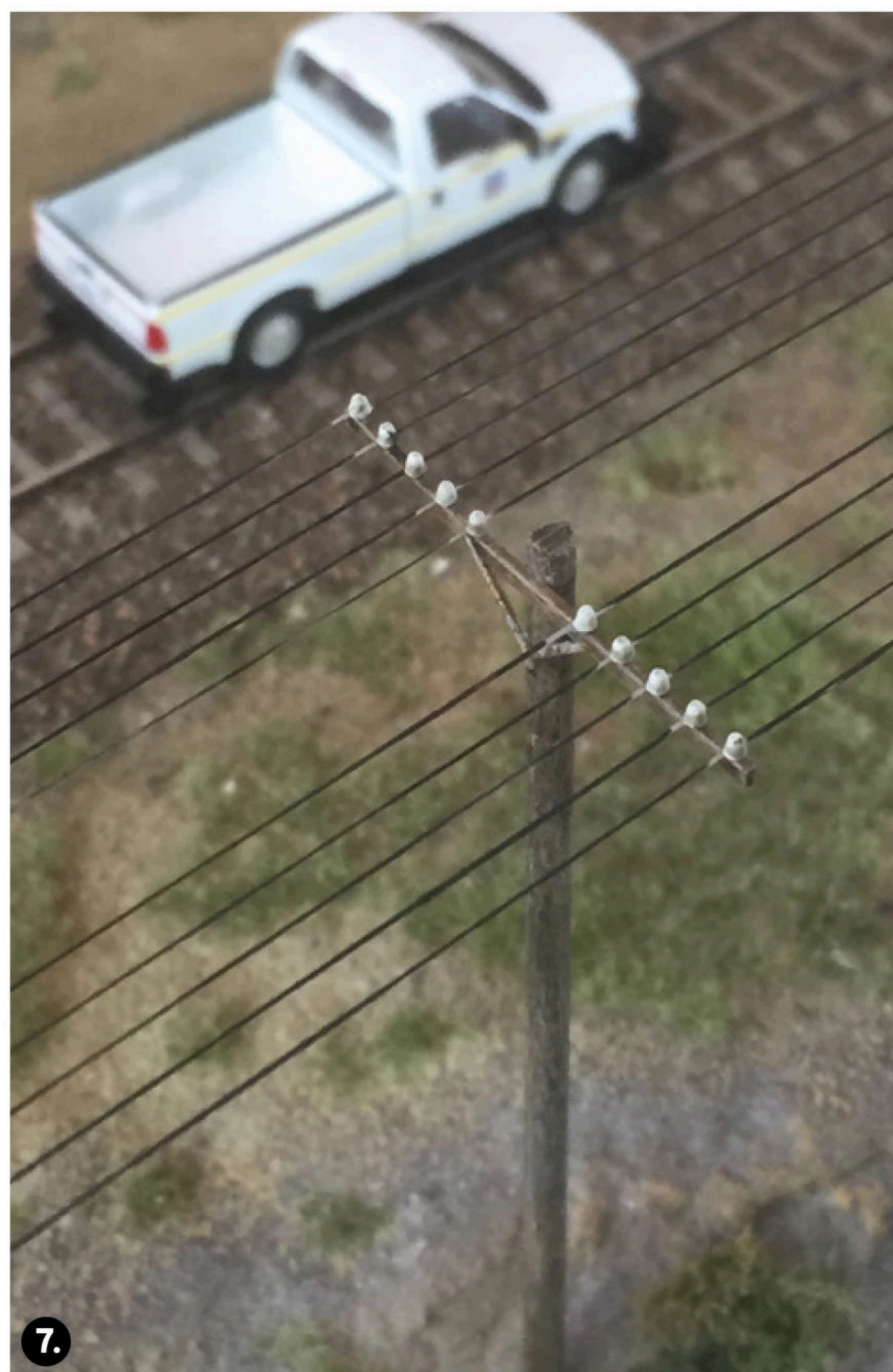
Ratelslangen

De Denver & Rio Grande Railroad heeft inspiratie geleverd voor het ontwerp van het desolate landschap. Smitbussen van Noch, in drie tinten (oker 61192, beige 61193, zwart 61197) van donker naar licht opgebracht, leverden een tamelijk onherbergzaam oord op. Op een enkele plek is de aardlaag oker gekleurd. Hier en daar wat plukjes groen van Martin Welberg, een spaarzame naaldboom, dat is het wel zo ongeveer. Uiteraard is het bij de rivier wat groener. Water doet wonderen, nietwaar. Voor de aanwezige treinspotter valt hier het nodige te fotograferen en filmen. Maar »

RATTLE SNAKES TOT DRIE METER LENGTE ZIJN KENMERKEND VOOR DEZE OMGEVING

1. Een prachtig panorama. (foto Angelique Schuurbiers)
2. We gaan aan de slag met de rechtermodule. Platen Styrodur snijden, plakken en modelleren.
3. Er is nog een lange weg te gaan voordat links en rechts op elkaar aansluiten.
4. Metamorfose van een tunnelportaal.





hopelijk heeft ie ook een mooie telelens om te kunnen inzoomen op de fauna. Als u goed zoekt ziet u enkele rattle snakes. Zeer kenmerkend voor deze omgeving. In model nergens te koop, dus frutselde Robert ze met Milliput: fijne slierten die bij de kop iets dikker zijn. In de vrije natuur zijn ratelslangen tussen de halve en drie meter lang. Hier meten ze maar een paar centimeter, maar niettemin geschilderd volgens de werkelijkheid. Door te trillen met de staart ontstaat het kenmerkende ratelen. Dat vraagt toch om een geluidsmodule? Het zal u ongetwijfeld waarschuwen: het zijn de meest dodelijke slangen ter wereld. Eén beet kan fataal zijn, dus razendsnel naar de eerste hulp. En wat ligt dáár? Een longhorn skull! Rundvee dat wij slechts kennen uit het betere steakhouse. Hier is overduidelijk de natuur de slager geweest. De dieren-

schedel heeft overigens ooit behoord aan een Preiserpaard. Hier volgt de bereidingswijze: zaag het hoofd van een paard af en boor gaten voor de oogkassen.

- 5.** Met een bruine wash worden de nerven zichtbaar en ontstaat de houtstructuur.
- 6.** Zelfbouw ratelslangen.
- 7.** De verbinding is gelegd, de berichten kunnen worden verstuurd. Op het spoor een MOW, een Maintenance of Way, de wegwacht voor het spoor.
- 8.** De natuur heeft een prachtige doorgang laten ontstaan waar onze highway precies tussen past.
- 9.** Het is een secure klus om de pijlers van de highway goed in positie te brengen.



10.



11.



12.



13.

Opschuren, inkerven. Boor ook een gat van links naar rechts door de schedel en steek daar ijzerdraad doorheen. Buig dit in de karakteristieke vorm van horens en breng volume aan met Milliput. Elfenbein van Vallejo zorgt voor de gebroken witte kleur van de schedel. De horens mogen wel wat donkerder. Niet vergeten om het kadaver te completeren met wat losse botten. Ja, dit is het echte wild life.

»

- 10. Rio Grande 5372 met een loc in opzending.
- 11. De dubbele belijning attendeert toekomstige chauffeurs op de wegversmalling.
- 12. Het asfalt is op sommige plekken opgelapt.
- 13. Een plaatje vanuit de politiehelikopter.



14.



16.



15.



17.

Highway

Op de rechtermodulebak zorgt een highway voor een fraaie doorsnijding van het landschap. Om precies te zijn een Rix Modern Highway Overpass; nog preciezer: de helft daarvan. De weg ligt in een lichte kromming naar links en begint al snel aan een lichte afdaling, waardoor een fraai verdwijnpunt ontstaat. De constructie bestaat uit betonnen H- en U-balken, aan de voorzijde van de module nog goed te zien. Vloeibare Putty van Mr Hobby, met een kwast aangebracht, geeft de kunststof profielen de gewenste betonstructuur. Het wegdek komt uit een potje pasta van Vallejo Earth Texture Black Lava Asphalt. Dat is echt een aanrader voor iedere modelbouwer die worstelt met ongewenste naden in het wegdek. De teerlaag werd met een spatel op 3 mm foam aangebracht. Een beetje op-

LANGS DE SPOORLIJN STAAN DE TYPISCHE AMERIKAANSE TELE- GRAAFPALEN

- 14. Inspectierit met een Ford F350 pick up-truck.
- 15. Zowel auto- als spoorweg liggen er verlaten bij. Het tunnelportaal is door de uitstoot vervuild.
- 16. Het brugdek blijft vrij van ballast.
- 17. De Southern Pacific 7823 op de aanbrug.



schuren zorgt voor een nog betere uitstraling. Het oppervlak wordt er iets vlakker door en lichter van kleur. Eenmaal droog kan met tape worden afgeplakt waar de wegmarkering moet komen. Niet gaan schilderen, want dan kruipt de verf onvermijdelijk onder het plakband, maar voorzichtig tamponeren met een stukje schuimplastic. Een strakke stippellijn is het resultaat. Onder het viaduct staat een pick up-truck (Ford F350) van de MOW, Maintenance of Way, de Wegenwacht van de Union Pacific. Het model is omgebouwd met nieuwe details zoals zwaailicht, etc. Voor de ingang van de tunnels links en rechts plaatst Marcel mooie seinen. 'Ik moet nog wel even studeren op de juiste Amerikaanse seinbeelden. Deze lijkt boven groen en rood en onder rood en geel te kunnen tonen. Vast iets met hoofdsein en voorsein.' De masten van BLMA Models moeten nog worden verouderd. Of zouden ze net zijn vervangen door nieuwe exemplaren? En dan nog één andere vraag: bij welke



modelspoorwinkels hebben ze alle nieuwe producten zelf toegepast en daar dus eigen ervaringen mee opgedaan? Ik weet er in ieder geval een in Apeldoorn. //

-
- 18.** De 8307 rijdt de spoorbrug op.
 - 19.** Een ratelslang kronkelt tussen de struiken langs de spoorlijn.
 - 20.** Het tunnelportaal wordt van extra roetsporen voorzien.
-

EXTRA ONLINE

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 424, verschijnt half mei.

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



Historie: LNER loc 60009

Kan de vermaarde Britse 2'C1'-loc Union of South Africa op stoom blijven?



Voorbeeld & model: USATC, deel 2

Van het geallieerde spoorweg-materieel is veel in model uitgebracht.



Doen: Vier meter grachtenpanden

Modelbouwer Harry Bokhorst bouwde zo'n vier meter gevels.



Doen: Muziektent Velserbeek

Rob Mooij bouwt de muziektent uit 1926 in H0.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacayan **Redactiecoördinator** Chris van Diesen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Karst Drenth, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Hans Altena, Dick van Beek, Paul Bender, Marcel van der Bent, Ed van den Berg, Steyn Feenstra, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Frank Geurts, Steven De Haeck, Niels Jacobs, Hans Koning, Koen van der Lee, Rob Mooij, Robert Müller, Coen Ormel, Jan-Mark Schout, Matthijs Schreurs, Angelique Schuurbijs, Kees Smit, Eelco Storm, Hans van de Ven, Jürgen ter Weel, Thonis van der Weel **Merkcoördinator** Laura Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@uitgeverijscala.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@uitgeverijscala.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,25 p/mnd en in België € 8,25. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,25 p/mnd en in België € 7,- p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland € 8,50, België € 9,50, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2020. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden vervaelvoudigd 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.



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



FLEISCHMANN

Roco



Photo: H. Zwofernik

Gecombineerd transport

Door het steeds sterker groeiende verkeer in europa, en in het bijzonder op de weg, werden al vroegtijdig maatregelen genomen, om milieuvriendelijke transportmogelijkheden zoals „gecombineerd transport“, te verbeteren. Daarbij wordt dus niet het daadwerkelijke transport goed omgeladen, maar worden de trailers verladen, tussen vrachtwagen, trein en schip. De containeroverslag op containerwagens is het meest gebruikt bij gecombineerd transport. De zogenaamde dubbele containerwagens, kunnen daardoor ingezet worden voor containers maar ook voor trailers, en zijn daardoor onmisbaar in het gecombineerde transport.

Na het grote succes van elektrische locomotief 193 623-6 “Shark”, komt in het voorjaar van 2021 een nieuwe locomotief in een mooi design op de modelbaan. Als voorbeeld hiervoor dient de elektrische locomotief 193 627-7 van de firma Raillogix in een mooie rood metallic design.

Electrische locomotief 193 623-6



Fotomontage

739290	=
739360	=

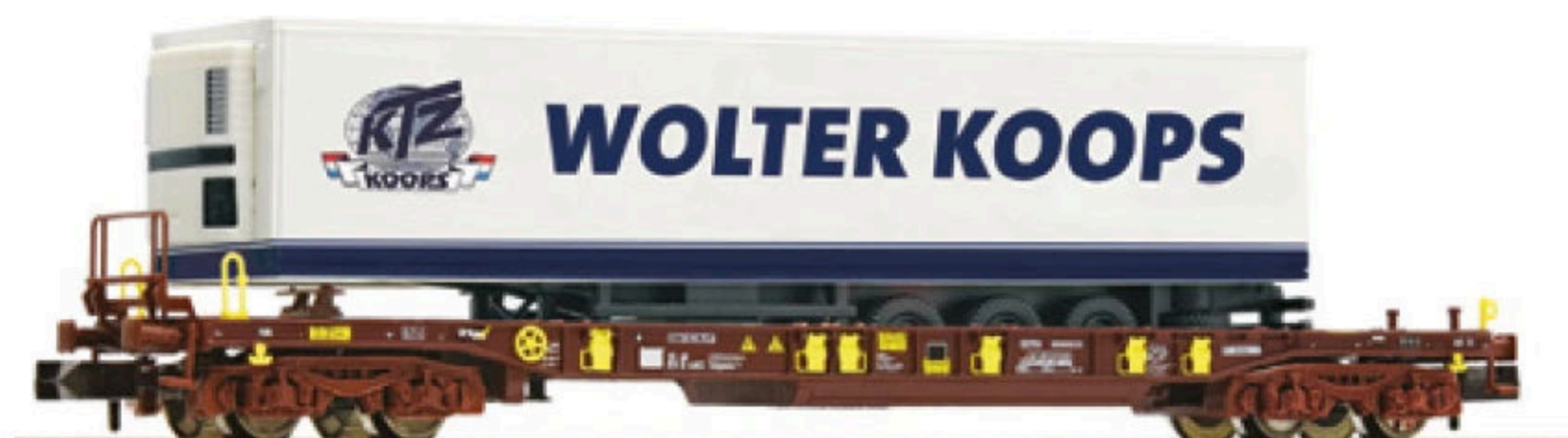
Electrische locomotief 193 623-6



Fotomontage

71926	=
71927	=
79927	~

Draagwagen



Fotomontage

825055

Draagwagen



Fotomontage

76229

NS Plan E Geheel vernieuwde oplage

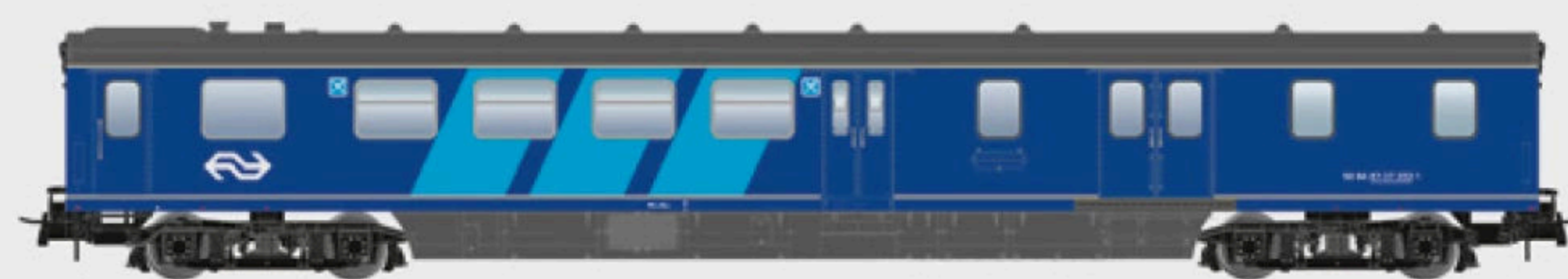
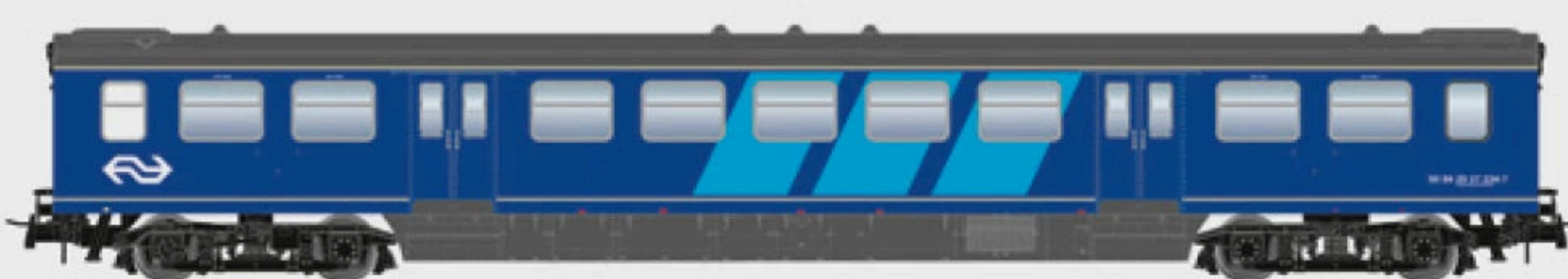
- Nieuwe nummervarianten
- Nieuw ontworpen draaistellen
- Geschikt voor wisselstroomwielen (20.340.01)
- Vernieuwd kortkoppelmechaniek volgens NEM-norm
- Voorbereid voor stroomafname
- Speciaal ontworpen binnenverlichting verkrijgbaar

Nu te bestellen bij uw winkelier - Levering 2020



20.154.10 - Plan E CDBD 234-7, 2e klas, Ep. IV

20.156.04 - Plan E CKDRD 222-1, Ep. IV



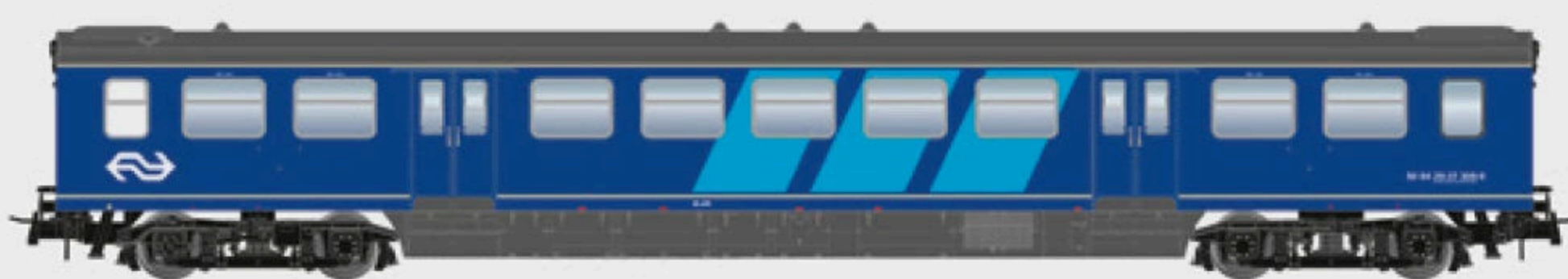
20.154.11 - Plan E CDBD, 2e klas, 244-6, Ep. IV

20.157.06 - Plan E Post 039-9, Ep. IV



20.154.12 - Plan E CDBD, 2e klas, 308-9, Ep. IV

20.157.07 - Plan E Fietsen 001-2, Ep. IV



20.155.04 - Plan E BDAD, 1e klas, 206-8, Ep. IV



20.150.40

Verlichtingsstrip Plan E CDBD, 2e klas

20.155.40

Verlichtingsstrip Plan E BDAD, 1e klas

20.152.40

Verlichtingsstrip Plan E CKDRD

20.157.40

Verlichtingsstrip Plan E POST/fietsen



Nieuw leverbaar in 2 nummervarianten

KCH Kaaswagen



20.216.10 - Kaaswagen KCH 29210

€ 44,40

20.216.11 - Kaaswagen KCH 29306

€ 44,40

Nieuw H0 kant-en-klaar



387.425 - Mallejan + paarden

€ 17,80

387.397 - Remschoenhoeder + remschoenen

€ 15,30

387.421 - Auto-Schutter dumper

€ 31,40

387.423 - Landauer koets open

€ 36,70