//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 43, JULI/AUGUSTUS 2020 - NR 426 - € 8,50 / € 9,50 (BE)

TECHNIEK:
E-koppeling
1x4 headers

REPORTAGE:
Union South Africa
stroomlijnloc BR

100 PAGINA'S DIK!

Toekomst NS ICNG
testbedrijf van start

PRIMEUR! PIKO NS 1100 IN N



RailActueel: **RFO 1830**
Zuid-Europese kleurstelling



Uitgelicht: **SIps II ATCS**
VAM en Essent



Baan in beeld: **Densha**
Japanse trein- en trambaan

00426
8 718836 140433
BP

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

Nieuwe bouwpakketten in H0



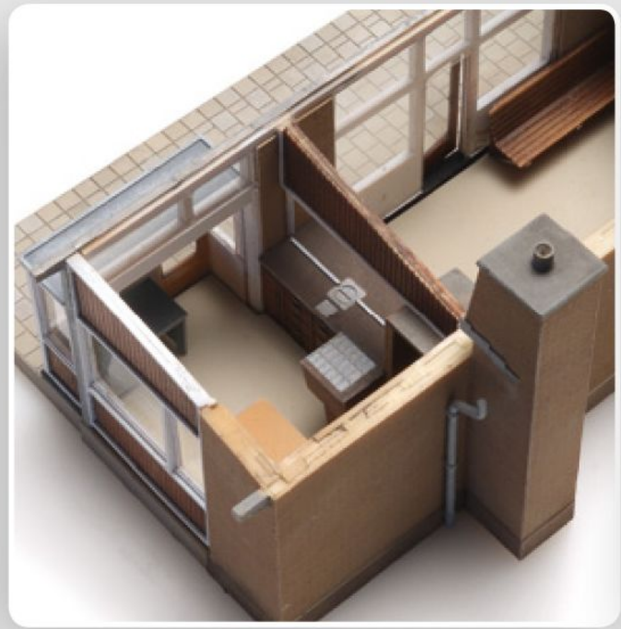
50.139 - Gierpont, bouwpakket, L: 255 B: 65 H: 79mm - € 54,90

Station Velsen Zeeweg

Geheel nieuw ontwikkeld bouwpakket, met interieur!



10.387 - Station Velsen Zeeweg - € 36,80





Ook verkrijgbaar: 10.393 - Modulair NS Perron (tot 70cm. lang) - € 34,80



Voorbeeld met 10.378 Abri en 10.387 Station Velsen Zeeweg.

Straatmeubilair-kits



Onze bussen komen deze zomer. De leuke straatmeubilair-kits hiernaast zijn nu al leverbaar!



10.378 - Abri beton (bus/trein, 3x) - € 28,50



10.379 - Buseilanden (modulair) - € 28,50



10.389 - Set halteborden - € 12,80



10.391 - Glasbak en papierbak set - € 10,80



10.392 - Tweelingbrievenbussen rood-grijs (4x), Ep. IIIc-IV - € 9,80



10.390 - Verkeerszuilen en eilandjes - € 8,80

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



Cover
NS ICNG

Treinstel 3103 zal de komende periode in het testbedrijf op diverse baanvakken te zien zijn.

FOTO:
SANDER BROERSE



Tijdens een testrit van Rotterdam naar Breda passeert de 3103 de Moerdijkbrug, 23 juni 2020. (foto Sander Broerse)

Hoofdrailnet

Het coronavirus houdt de samenleving, ondanks de versoepelde maatregelen, wereldwijd in z'n greep. Naast alle ellende zijn er ook **neveneffecten** die gunstig uitpakken. Zoals het aantal mensen dat vanuit huis blijft werken en verschoven werk- en lestijden waardoor het ov in de spits minder wordt belast. Staatssecretaris Van Veldhoven (D66) wil de exploitatie van het hoofdrailnet onderhands aan NS gunnen. Dit zal niet alleen door de per 1 oktober aantredende president-directeur **Marjan Rintel** worden gewaardeerd, maar de reiziger zal daardoor de mogelijke ellende, zoals die in het Verenigd Koninkrijk na het privatiseren van **British Rail** ontstond, bespaard blijven. Waar British Rail een landelijk en sluitend netwerk onderhield, bleken de vele private vervoerders aan een **flitsende marketing** meer belang te hechten dan aan aansluitende overstapverbindingen en betaalbare tickets.

Na een loopbaan bij KLM stapte Rintel in 2014 over naar NS. Als operationeel directeur gaat ze op woensdagen, herkenbaar in een NS-geel jack, op **werkbezoek** bij diverse onderdelen van het bedrijf. Uiteraard per trein. Tijdens haar 'buitenloopdag' signaleert en analyseert zij verbeterpunten voor personeel en reizigers en motiveert daarbij medewerkers van hoog tot laag. De **eerste vrouwelijke NS-directeur** wacht een **volle agenda.** Het bedrijf verwacht door het geringere aantal reizigers vanwege de coronasituatie tot 2025 een omzetverlies van 4,7 miljard euro. Doordat sinds 1 juli weer alle zitplaatsen mogen worden gebruikt - dat was tot eind juni 40% - en niet-essentiële reizen weer mogen, zal het financiële plaatje iets verbeteren. Bij onderhandse gunning is NS tot 2035 op het **hoofdrailnet** gevrijwaard van buitenlandse concurrentie. Blijkbaar begint de politiek de werking van de vrije markt en de daarbij horende risico's anders te zien. De plannen die NS voor de inzet van de **ICNG** in gedachten heeft zijn de gunning zeker waard.

Dolf Heibloem

Adverteerders

2 Artitec
31 Modeltreinexpress
31 Train Service Danckaert **49** REOS Beeldproducties
49 Gijs van Appeldoorn
49 TreintjeOost
49 Beelen Modelbouw
49 Peperkamp Modelbouw
49 Maddog-Trains
49 Tom's Modelauto's (Van Zuthem Autominiaturen)
49 Modelbouw Centrum Hilversum **84** 24Trains.tv
92 Oude-Station
92 Hotel Grischuna
99 Roco **100** Catawiki

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 426









6

RAILTEST: NS 1100 PIKO
Eloc 1100 in schaal N kon op de valreep voor het afsluiten van deze Railhobby aan een railtest worden onderworpen.

20

DOEN: BOTTERLOODS
De modelbaan van de Model Spoor Club Huizen is door Pim Visser met een botterloods en scheepshelling uitgebreid.

26

VOORBEELD & MODEL: SLPS II ACTS
Modeltreinexpress lanceert de Slps II met ACTC-vuilcontainers van VAM en Essent in H0 en met een veelheid van nummers.

32

VOORBEELD & MODEL: VAM-WAGENS
Sander Broerse beschrijft het vuilvervoer van de VAM, met Tad, Tads en Slps ACTS vanuit diverse laadstations in Nederland naar Wijster en Moerdijk.

40

TECHNIEK: STROOM-VOERENDE KOPPELINGEN
Arie den Heijer past 1x4 headers uit de elektronica toe als betrouwbare en prijsgunstige koppelingen voor zijn NS DDAR-rijtuigen in schaal 1:87.

44

TOEKOMST: NS ICNG
De eerste twee treinstellen ICNG in Nederland zijn gearriveerd. Fotografen van Railhobby doen verslag.

54

BAAN IN BEELD: DENSHA
De compacte baan van Robert van der Burg naar Japans voorbeeld kent een bijzonder druk trein- en tramverkeer.

62

TECHNIEK: HALFTRACK DRAGLINE
Rob Mooij bouwt in H0 een functionerende dragline op een militair onderstel.





94

86

50

11

69
VOORBEELD & MODEL:
USATC, DEEL 3
De door Howard Hill ontworpen tenderloc S100 is in Noord-Afrika en grote delen van Europa in en na WO II ingezet. Enkele machines zijn als museumloc bewaard gebleven.

74
VOORBEELD & MODEL:
USATC-GOEDERENWAGENS, DEEL 3
De USATC-goederenwagens zijn na de Tweede Wereldoorlog door diverse spoorwegmaatschappijen in Europa ingezet.

78
DOEN: VEEWAGENS
Voor het vervoer van vee werden vroeger speciale wagens gebruikt. Thonis van der Weel gaat aan de slag met bouwkits van de SS/NS, NBDS en HSM.

94
REPORTAGE:
AFSCHEID 60009
Ad van Sten fotografeerde net voor de coronacrisis de legendarische Britse stroomlijnstoomloc 60009 'Union South Africa' op een van haar laatste ritten van London Paddington naar Worcester Shrub Hill.

.... EN DE RUBRIEKEN
11 RailActueel
39 Column door Paul Bender
50 Railinterview met Leo van der Vaart
52 Word abonnee
61 Railnieuws
67 Spoorpenningen X, 1913
85 Partnercolumn door Kees Smit
86 Modelnieuws
93 Railpers
98 Preview Railhobby 427

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

PRIMEUR!

NET ZO MOOI ALS ZIJN GROTE BROER

Piko NS 1152 IN 1:160

De NS 1152 van Piko in 1:160 ligt een dezer dagen in de winkel. Voor de railtest ontving de redactie van de fabrikant een exemplaar uit de eerste productie. De verwachtingen waren hooggespannen: zal het N-model de trend van de detailrijke H0-versie kunnen volgen?



1.

Na 1945 werd de bovenleiding in rap tempo hersteld en werden meer lijnen geëlektrificeerd. Hierdoor ontstond er een grote behoefte aan elocs. In 1947 kwam als eerste eloc in Nederland LNER loc 6000 op de baan. Een jaar later verscheen de serie 1000. Deze tien machines waren lang niet voldoende. Van de SNCF werden van 1949 tot 1951 zes locs BB-300 gehuurd. In totaal zijn er elf BB-300'en bij NS geweest. Bij de SNCF werd in 1947 loc BB-0401, later vernummerd in BB-8001, in dienst gesteld. Het was het prototype voor de serie BB-8100. Was de serie BB-300 nog geklonken, de serie BB-8100 was geheel gelast. Op basis van deze locs bestelde NS bij Alsthom in Belfort 75 exemplaren die vanaf 1950 werden geleverd. NS kon als het ware meeliften met de productie voor de SNCF, die 136 locomotieven van dat type had besteld en die tegelijker tijd werden gebouwd. Dat gebeurde ook met de vervolgserie: de productie van de laatste tien stuks liep samen met nog eens 34 locs voor de SNCF. Hoewel de behoefte aan nog meer 1100'en groot was, is het tot een vervolgbestelling van de 1161 - 1165 niet gekomen. De locs 1101 t/m 1150 verschenen in het turquoise op de baan. Ook de gelijktijdig geleverde Plan D-rijtuigen kregen

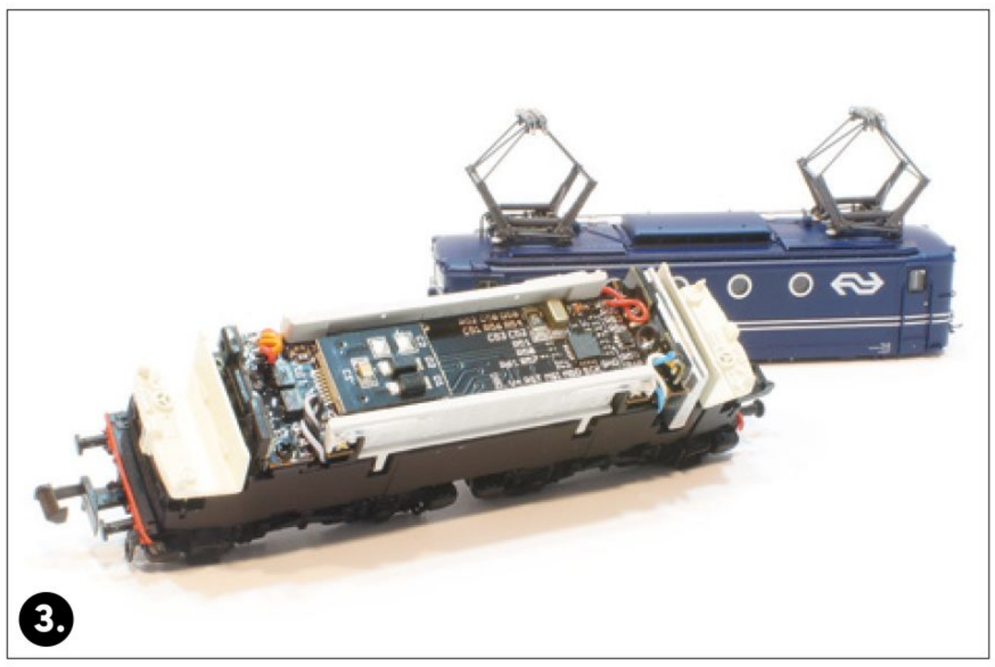


2.

TEKST MODEL & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): CHRIS VAN DIESEN, TEKST GROOTBEDRIJF: TON OOSTEROM

die kleur. In de praktijk beviel die niet; er ontstonden kleurverschillen en de kleur was nogal besmettelijk. Zeker door toedoen van de rook van de nog volop dienstdoende stoomlocs werd het materieel al snel vies. Vanaf 1954 werden ze Berlijnsblauw geschilderd. De locs 1151 - 1160 kwamen direct in het blauw op de baan. Het stoot- en trekwerk van de serie 1100 was direct aan het draaistel bevestigd en niet, als gebruikelijk, aan de bak. Hierdoor waren de loopeigenschappen matig. In Frankrijk werd de maximumsnelheid beperkt tot 105 km/h, in Nederland was dat 125 km/h. Veel machinisten klaagden over de slechte loop. Het kwam zelfs wel voor dat men de snelheid ging verlagen, met vertraging tot gevolg. Er is het nodige aan de loc gesleuteld, maar optimaal werd het niet. Wel bracht de komst van een goede machinistenstoel wat verlichting. Om de hogere snelheid bij NS mogelijk te maken werd de tandwieloverbrenging aangepast (1:3,7 in plaats van 1:4,15) en werd de zogenaamde Alsthom-holle asaandrijving toegepast. De serie was een manusje van alles en was niet alleen de ruggengraat voor het getrokken materieel, maar deed ook dienst voor lichte goederentreinen. Pas bij de komst van de 1600 kwam hier verandering in. Na bijna vijftig jaar inzet ging in 1999 de laatste 1100 buiten dienst.

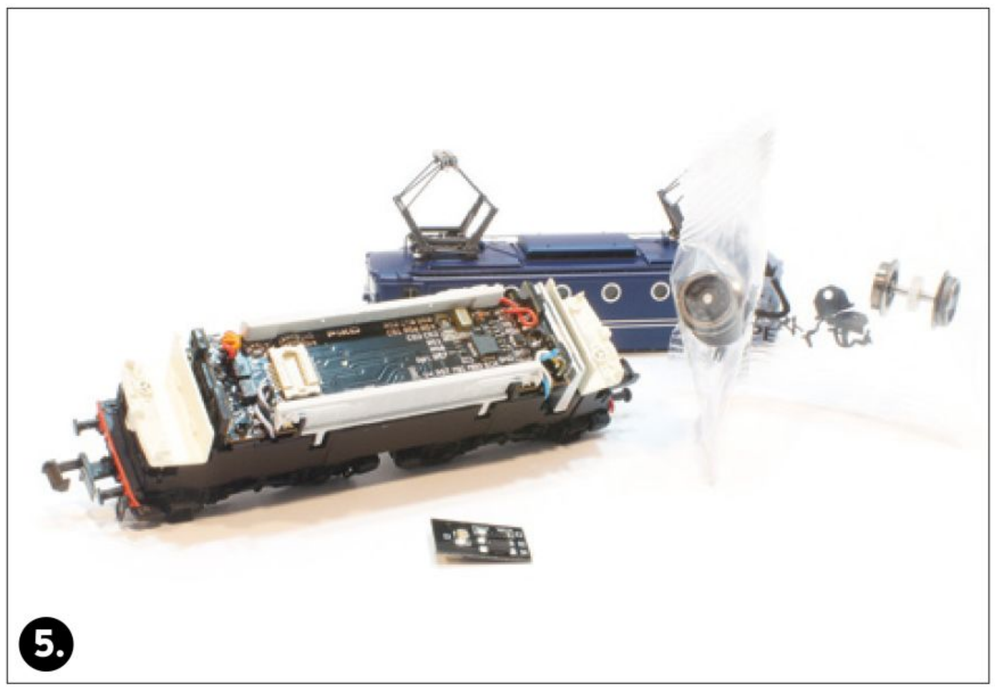
Niet alle locs hebben de eindstreep gehaald. In 1956 ging het mis in Tilburg, waarbij de 1156 en ook de 1006 verloren gingen. Bij de grootste spoorwegramp van Nederland in 1962 ging de 1131 verloren. Dit ongeval »



3.



4.



5.

1. De 1:160 NS 1152 naast zijn grote broer. Qua details zijn er geen concessies.

2. Het dak van de NS 1152 laat veel details zien.

3. De techniek is strak afgewerkt.

4. De ramen in de cabine zijn mooi helder en geven een goede inkijk.

5. Twee wielstellen met antislipbanden worden meegeleverd.

DE STROOMAFNEMERS LATEN ZICH GOED UIT- EN INKLAPPEN EN VERGRENDELEN

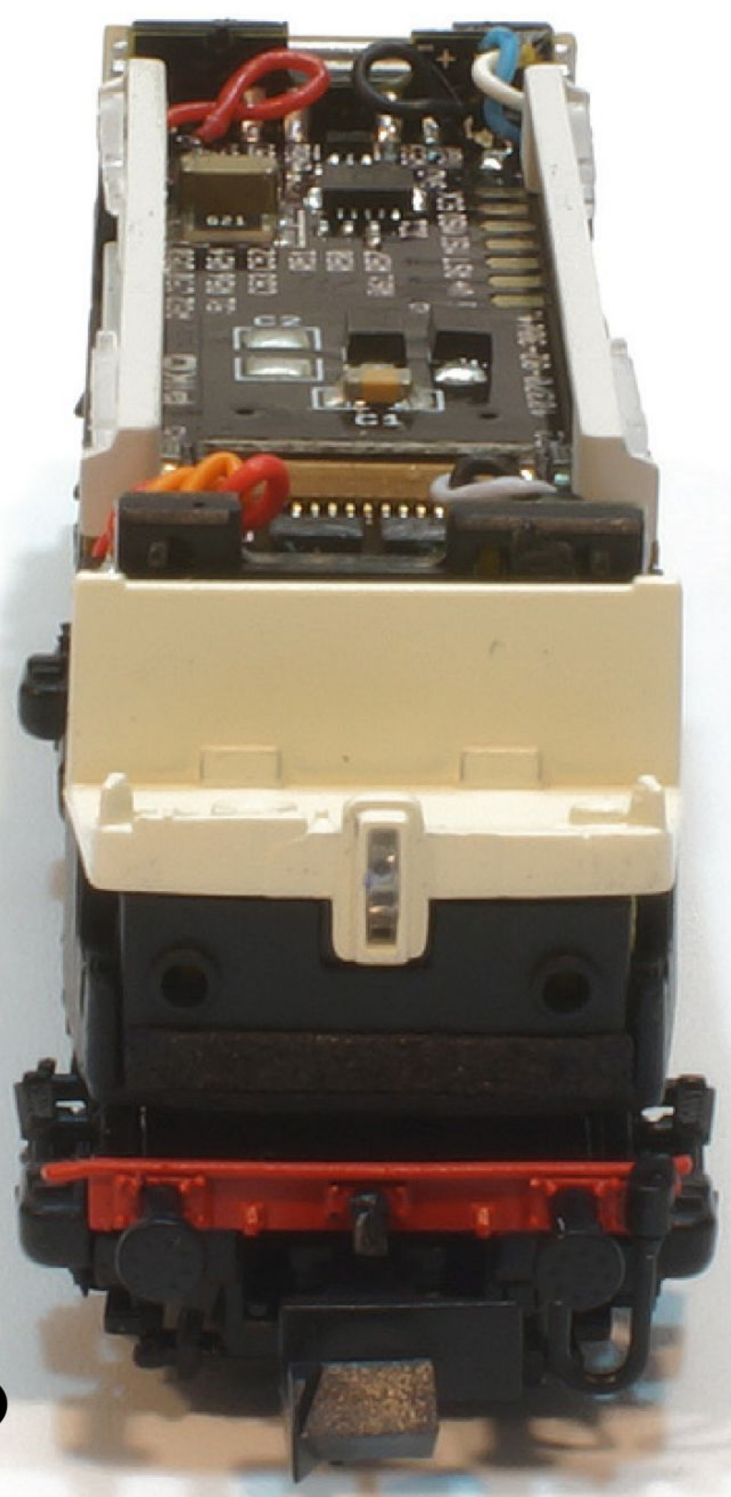
was de aanleiding voor de introductie van de ATB. In 1986 ontspoorde de 1141 bij Heeze en werd niet meer hersteld. De botsing van de 1129 met een dieseltrein bij Westervoort was de trigger om de serie van een botsneus te voorzien. Vijf locs resteren: Spoorwegmuseum: 1107 en 1125 (turquoise en voorzien van de nummerplaten van de 1122, de enige rijvaardige 1100), Stichting 1501: de echte 1122 en de 1136 bij de SGB. Loc 1145 was ook van de SGB, maar is verkocht. Van de gesloopte 1111 zijn onderdelen bewaard gebleven.

MODEL

De Berlijnsblauwe 1152 is een zeer fraai model geworden. Natuurlijk moeten er in 1:160 wat concessies worden gedaan, daar komen we in deze railtest op terug. Als we het model uit de doos halen, zien we een zeer gedetailleerde loc die praktisch zo op de baan kan worden ingezet. Tenzij u digitaal rijdt, dan dient eerst een Next18-decoder te worden ingestoken.
De opdrukken zijn zeer fijn en scherp. Het locnummer op de fronten en in het eitje op de zijwanden is duidelijk leesbaar. De dubbele zilveren band om de loc heen is strak en in reliëf opgezet; het is niet een simpele opdruk. De luchtslangen en imitatiekoppelingen zijn af fabriek geplaatst en kunnen desgewenst worden vervangen door niet-gehalveerde slangen. De NS-logo's zijn correct weergegeven, de heldere cabineramen bieden een goede inkijk in het in lichtgrijze kunststof weergegeven interieur. Liefhebbers kunnen de stuurtafel, stoelen, vloer en achterwand een kleurtje geven en een machinist plaatsen. De handrail onder de cabineruiten, naast het linkerraam en bij de cabinedeuren zijn los aangezet. Dat geldt ook voor de op de draaistellen geplaatste tredenbakken en de mooi uitgevoerde lantaarnhouders. De draaistellen tonen veel details en hebben een fijne gravering. Achter de ronde ramen is een stukje van de machinekamer weergegeven. Ook aan detaillering van de daktuin is veel aandacht besteed. De handrails boven de linker cabinedeuren en zijn los aangezet. De stroomafnemers zijn voldoende stabiel en stevig maar toch fijn uitgevoerd; ze laten zich goed uit- en inklappen en vergrendelen.



6.



7.

TECHNIEK

De loc kan worden gedemonteerd door de zijwanden van de kap iets uit te buigen en de kap op te tillen. Het interieur is strak afgewerkt; de opbouw daarvan nagenoeg gelijk aan zijn 1:87-broer. De keurig ingerichte cabine met stuurtafel vraagt gewoon om een machinist met wijnrode jas. De print met Next18-decoderinterface en de weinige kabels zijn goed afgewerkt. De front- en sluitseinen zijn met leds uitgevoerd en tonen het A-frontsein en sluitsein. De beide seinbeelden lekken niet door naar de seinen die gedoofd dienen te blijven.

Hoewel er enkele aanpassingen zijn doorgevoerd doet de 1:160 variant van de NS 1152 zeker niet onder voor de 1:87-versie. De gebruikte kleur blauw is in schaal N iets lichter gehouden. Als men dezelfde kleur zou gebruiken die op de 1:87-variant was gebruikt, dan zou het 1:160 model bijna zwart ogen.

Op internetfora is de op foto's vrij fors ogende opening aan de voorzijde van de loc tussen kap en bufferbalk aan de orde gesteld. Echter, als het model daadwerkelijk voor je staat is dit zeker niet storend. Piko geeft aan dat deze opening zo ruim moet zijn zodat de loc bij de overgang van horizontaal liggend spoor naar een wat abrupt uitgevoerde helling niet zal blijven steken. In 1:160 zijn deze overgangen vaak minder »

6. Strakke sierstrepen om de lampen. De ruitenwissers zijn meegegoten maar fijn uitgevoerd.

7. De scheiding tussen de seinbeelden is prima en voorkomt lichtlekkage.

8. Op 15 augustus 1980 rijdt loc 1114 met een buurlandtrein Utrecht CS binnen, met de 1223 in opzending. (foto Carel van Gestel)

9. De NS 1152 van Piko zo uit de doos.



10.

subtiel uitgevoerd dan in 1:87, vandaar de wat ruime speling tussen bak en bufferbalk.
Af fabriek hebben de wielen van de 1152 geen antislipbanden. De draaistellen van de korte loc staan dicht op elkaar, iets dat problemen kan geven op wissels zonder stroomvoerend puntstuk. Als de wissels op uw modelbaan wel stroomvoerende puntstukken hebben, kunt u desgewenst - als meer trekkracht nodig blijkt te zijn - de loc van de twee meegeleverde assen met wielen met antislipbanden voorzien. Het wisselen van de assen is simpel: twee schroeven losdraaien, de twee binnenste assen vervangen en de schroeven terugplaatsen. Een creatieve oplossing! Het zakje met onderdelen bevat verder complete luchtslangen en imitatie schroefkoppelingen en een afdekplaat om het gat aan de voorzijde te dichten als u besluit de N-modelkoppeling te verwijderen. Het 60 gram wegende model rijdt zeer stil en soepel en het gedrag op wisselstraten is stabiel. De lengte over de buffers is 88 mm, de minimum radius is 192 mm. Piko NS 1152, analoog, artikelnummer 40370, € 199,99, tijdperk IV. De 1152 met decoder en sound wordt eind 2020 verwacht.
Met het uitbrengen van de NS 1152 in 1:160 laat Piko zien dat N-spoorlocs net zoveel details kunnen hebben als de 1:87 tegenhangers. //

10. De pantografen zijn fijn uitgevoerd en toch stevig.

11. De draaistellen zijn gedetailleerd en met voldoende reliëf uitgevoerd.

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



11.

Tweelaags tunnel IN HILVERSUM

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland en berichten van museumbedrijven.



CoolRail-trein 42238 Pernis - Barcelona passeert op 14 mei 2019 het Duitse Sehlem. (foto Sander Broerse)

CoolRail gesneuveld

Op 24 april arriveerde de voorlopig laatste CoolRail-containershuttle in Rotterdam. Op 6 mei 2019 vertrok de eerste trein uit Pernis naar Silla nabij Valencia. Aan de start van de drie keer per week aangeboden verbinding gingen jaren voorbereiding vooraf. Het was de eerste rechtstreekse spoorverbinding tussen Nederland en Spanje. De lading in de witte CoolRail-reefer containers gaf de trein een uniek karakter: de werkgroep achter het project kreeg de behoorlijk conservatieve AGF-sector aan boord van het project, waaronder de huisleverancier van Albert Heijn. Sinaasappels, tomaten en andere versproducten die voorheen per truck uit Spanje kwamen, werden sindsdien per spoor vervoerd. In zuidelijke richting zorgden Euro Pool System en Shuttlewise voor lading. Vanaf de start verzorgde DB Cargo de tractie voor het Nederlandse en Duitse traject, via de Betuwe-route en het Moezeldal. In het Franse Woippy stelde SNCF Fret de tractie tot Barcelona el Morrot; hier werd een deel van de containers op breedspoorwagens met bestemming Silla overgeslagen. Per 14 oktober 2019 nam Lineas het pakket van DB Cargo over en koos de kortere route via Antwerpen naar Woippy. De coronacrisis en veranderende economische omstandigheden beslechtten het lot van de treindienst. De vele stakingen en matige prestaties in Frankrijk zullen daar ongetwijfeld aan hebben bijgedragen. Geprobeerd wordt de treindienst in dit najaar opnieuw te starten .-SB »



Arriva Noord-Nederland

De 51 GTW-treinstellen die Arriva in Noord-Nederland inzet worden door Stadler in Blerick gereviseerd. Aansluitend krijgen ze in het museum Transit Oost in Winterswijk een corrosiebehandeling en nieuwe livrei. De eerste treinstellen (10231 en 10327) keerden op 14 juni uit Winterswijk naar het noorden terug om in te stromen op de Friese lijnen van de concessie Noordelijke Nevenlijnen. Later dit jaar krijgen ze gezelschap van de eerste van de achttien door Arriva bij Stadler bestelde treinstellen type WINK (Wandelbarer, Innovativer Nahverkehrs-Kurzzug). De dieselmotor in het powerpack tussen de bakken zal in de toekomst door accupakketten worden vervangen. Op 5 juni 2020 kwamen de eerste drie treinstellen naar Nederland voor het doorlopen van het toelatingstraject.-RD

‹ Rond zonsopkomst zijn de vernieuwde GTW's bij Vorden onderweg van Winterswijk naar Leeuwarden. (foto Rob Dammers)

Tweelaags tunnel Hilversum

Aan de oostkant van Hilversum wordt een niet alledaags project gerealiseerd: er wordt een dubbele tunnel onder het spoor gemaakt. In het kader van de omstreden Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding tussen Hilversum en Huizen (een miljoenen kostend project dat zes minuten tijdwinst oplevert) moet de drukke overweg in de Oosterengweg voor een tunnel wijken. Omdat er geen ruimte is om al het verkeer door één tunnelbuis te leiden, worden er twee tunnelbuizen gebouwd: de bovenste voor fietsers en voetgangers, de onderste voor autoverkeer. Voor de onderste buis zijn langere opritten nodig. In het pinksterweekend (21-25 mei) is het spoor verwijderd om de fundering voor de tunnel aan te kunnen brengen. Reizigerstreinen reden niet; goederentreinen werden omgeleid via de Hanzelijn of Woerden - Maarn Goederen (kopmaken) - Amersfoort.-TO



Inzet van zwaar materieel voor de fundering voor de verkeerstunnel in Hilversum. (foto Ton Oosterom)



Walsrol per spoor

Een zeldzame gast in Nederland en België was eind april een wagen van het type Uaa 823. Met een leeg gewicht van 102 ton, een lengte van ruim 37 meter en 16 assen is dit bepaald geen kleine dieplader te noemen. Op het straatspoor aan de Waalhaven Noordzijde werd de wagen door het Rotterdams Havenbedrijf beladen met een walsrol voor de staalfabriek van Industeel Belgium in Marchienne-Au-Pont bij Charleroi. Op 23 april werd de inmiddels 273 ton wegende wagen in de Waalhaven opgehaald, waarna hij pas op 29 april vanaf Kijfhoek in trein 44609 richting de ontvanger vertrok.-SB

‹ DB Cargo 6430 passeert op 23 april met de beladen Uaa 823 de aansluiting Steinweg aan de Waalhaven Oostzijde. (foto Sander Broerse)

Sproeitrein VolkerRail

Begin jaren ’90 waren sproeitreinen voor het bestrijden van onkruid op en langs het spoor voor het laatst in Nederland te zien. Begin mei werden proeven met een nieuwe sproeitrein - een samenwerking tussen Bayer en VolkerRail - uitgevoerd; deze wordt onder andere in Duitsland en Frankrijk ingezet. De trein bestaat uit een Sggnss-containerdraagwagen waarop vier modules voor het met camera’s detecteren, analyseren en bestrijden van onkruid zijn geplaatst, een VTG Zacs-ketelwagen met 60 m^3 water en een Sins-schuifwandwagen voor de opslag van de verschillende bestrijdingsmiddelen. Per onkruidsoort wordt geanalyseerd of bestrijding noodzakelijk is en welk bestrijdingsmiddel moet worden gebruikt. Nadat de trein op de VSM-lijn was gecertificeerd, werd op 5 mei daar de werking getest en in de nacht van 9 op 10 mei de Betuweroute behandeld, met 40 km/h. Dezelfde avond verliet de trein Nederland, met werkmaterieel dat VolkerRail die week in Limburg had gebruikt. In Nederland werd een V100-Ost ingezet, vanaf Bad Bentheim de 212 079 van Museumseisenbahn Hamm.-EM



Bij het testen op de VSM-lijn passeert de sproeitrein met loc 203-5 Loenen. (foto Edwin Mos)



CT 203 102 passeert met trein 51050 uit Geleen het dorp Moerdijk, 6 mei. (foto Sander Broerse)

Hupac verbindt Geleen met Engeland

Hupac is een spoorverbinding gestart tussen de Rail Terminal Chemelot in Geleen en de CCT-terminal in Moerdijk. De eerste trein kwam op 22 april in de haven van Moerdijk aan. De van oorsprong Zwitserse operator onderhoudt meerdere verbindingen tussen Italië en Geleen. De nieuwe shuttle sluit daar op aan en zorgt voor een doorverbinding naar de short-seadienst tussen Moerdijk en Engelse havens. Voorlopig wordt de verbinding twee keer per week uitgevoerd, een derde slag is gepland. Captrain verzorgt de tractie, meestal met een locomotief type V 100 die in Lage Zwaluwe tot de volgende klus is afgesteld en in de tussentijd een retourtje Limburg kan rijden. De nieuwe verbinding doet enigszins terugdenken aan de ‘UBC-shuttles’, die tot 2019 drie keer per week met een Captrain 1600 op dezelfde relatie reden. Die waren veelal beladen met feloranje 30-voetscontainers van Den Hartogh, het vroegere UBC en daarna InterBulk. Ook op de nieuwe shuttle van Hupac zijn deze containers aan te treffen.-SB »



Op 11 april stond de 'tussenversie' van de 1830 naast de 1837 en 1829 op Kijfhoek opgesteld. (foto Frans Hemstra)

Gewijzigd uiterlijk voor 1830

Wat doe je met een locomotief die onder de graffiti zit? Er zijn meerdere mogelijkheden om deze te verwijderen. De minst gebezigde werd in het tweede weekeinde van april bij RFO toegepast. Een aantal aan vervoerder RFO gelieerde medewerkers voorzagen loc 1830 van een nieuwe huiskleur, oranje. In eerste instantie werd een neus oranje gemaakt, in de weken daarna volgden op die neus 'Portugese' schrikstrepen en kreeg de andere neus eveneens een oranje uiterlijk. Bovendien werd een grote V aangebracht, een verwijzing naar de Marokkaanse spoorwegen, net als de CP een gebruiker van dit type Franse locs (deze zullen in Railhobby 427 nog worden belicht). De gedaantewisseling van de 1830 is nog niet afgerond. De luchtroosters worden nog zilvergrijs geschilderd en de omlijsting van de voorruiten wordt donkerbruin. Deze werkzaamheden worden volgens RFO over een aantal maanden gespreid. 'Dit kost tijd en niet iedereen heeft in de weekends vrij.'-GF

Testtrein Suurhoffbrug

Op 13 juni werden in de vroege ochtend testritten over de Suurhoffbrug gereden. De in 1973 opgeleverde brug tussen de Europoort en Maasvlakte wordt momenteel gerenoveerd. Om het effect van de door het treinverkeer veroorzaakte trillingen op de brugpijlers te meten (en daarmee de resterende technische levensduur van de brug te bepalen) werd een speciale testtrein samengesteld, bestaande uit twaalf locomotieven van verschillende eigenaren. Zes keer werd tussen Europoort en Maasvlakte gereden waarbij op de brug telkens een remming werd uitgevoerd en sensors op de pijlers het effect van de vrijkomende krachten door die remming registreerden. De trein bestond uit de 186 448 (Lineas), 193 623, 1837 (beide Rail Force One), 9901, 6705 (beide Railexperts), 1832, 1619 (Rail Rolling Stock), 2454 (2454-crew), 1251 (Railexperts), 1304 (Fairtrains), 1621 (Rail Rolling Stock) en G1206-loc 1553 (Lineas).-SB



De testtrein nadert achter loc 186 448 het emplacement Europoort. (foto Sander Broerse)

SBB Vectron compleet

Bij het drukken van deze uitgave zou de aflevering van twintig Vectron-locs aan Südleasing moeten zijn voltooid. Südleasing verhuurt ze aan SBB Cargo International. In tegenstelling tot de achttien eerder geleverde Vectrons hebben deze een blauw in plaats van rood front. Drie machines uit de serie 193 516-535 hebben andere stickers op de zijwanden. De 193 518 vestigt aandacht op de opening van de Ceneri-basistunnel in 2020, de 525 voor het oprichten van de Nederlandse tak van SBB Cargo International en de 532 heeft geen blauwe, maar een sterrenhemel als achtergrond voor het berglandschap. De Zwitserse vervoerder heeft een optie op nog eens twintig locs. De Vectrons vervangen oudere locs serie Re 4/4 en Re 6/6 en deels de van MRCE geleasede serie 189.-RD



De 193 525 'Rotterdam' rijdt op 19 april een intermodale trein Busto-Arsizio - Rotterdam bij Oisterwijk. (foto Rob Dammers)

Nieuwe kleurstelling RTS 1018

Op 1 januari 2010 kreeg leasemaatschappij Angel Trains International een nieuwe identiteit: Alpha Trains. Het bekende, knallende groen (zoals we dat kennen van de NMBS reeks 28) werd vervangen door een iets mildere variant. In de Benelux was deze kleurstelling niet eerder te zien, tot RTS-locomotief 1018 dit voorjaar weer op de baan kwam. In de Strukton-werkplaats te Zutphen werd de loc gereviseerd en in de nieuwe kleuren gebracht. Het blauw/geel waarin de loc in 2003 bij ERS Railways onder nummer 1201 in dienst kwam is verdwenen. RTS Rail Transport Service, onderdeel van aannemer Swietelsky, is ook na revisie gebruiker van de intern als 1018 genummerde loc en gebruikt deze vooral voor werkzaamheden van het moederbedrijf.-EM



Op 21 mei bracht de RTS 1018 een Kirow-kraan van Swietelsky van Amersfoort naar het Duitse Bonn. (foto Valentijn Mos)

Testrit dubbele Flirt

Op 26 mei werden op de Valleilijn tussen Amersfoort en Ede testritten gehouden met de Flirt-treinstellen 5038 en 5039. Door de coronacrisis is extra ruimte in de trein wenselijk geworden en met het combineren van de Stadler-stellen kan naast twee setjes Protos een derde koppelstel worden geformeerd. Medio 2019 waren de perrons langs de lijn al verlengd om deze combinatie mogelijk te maken; nu stond het testen van het onderstation bij Lunteren op het programma. Een combinatie van Flirts trekt, ondanks de begrenzer op de treinstellen, dusdanig veel spanning weg dat deze de kritieke ondergrens nadert. De testrit is geslaagd, hoewel kruisende treinen in station Lunteren met vertrek moesten wachten tot het koppelstel was verdwenen en er weer genoeg vermogen beschikbaar was.-BM »



Trein 31331, bestaande uit de Flirts 5038 en 5039, is bij Meulunteren onderweg van Amersfoort naar Ede. (foto Bas Meijer)

De 6454 passeert op 13 mei met acht ketelwagens uit Delfzijl de fotograaf bij Tytsjerk, kort voor Leeuwarden. (foto Matthijs Schreurs)

Goederentreinen via Friesland

De provincie Groningen kent op drie locaties goederenvervoer per spoor: Roodeschool, de haven van Delfzijl/Farmsum en Veendam. Door werkzaamheden aan het nieuwe opstelterrein bij De Vork en het derde spoor tussen Groningen en Groningen Europark, kon tussen 6 mei en 3 juni niet via de reguliere route tussen Onnen en de beide eerst genoemde plaatsen worden gereden. De treinen uit Delfzijl en Roodeschool reden via het Groninger hoofdstation en Friesland naar de Kijfhoek. Elke avond werd een Arriva-sneltrein opgeheven om een pad vrij te krijgen tussen Groningen en Leeuwarden. Omdat Arriva door de coronacrisis slechts een uursdienst rijdt, ontstonden er extra rijmogelijkheden voor DB Cargo, waardoor de sneltrein vanaf de tweede omleidingsweek niet hoefde te worden opgeheven. Het vertrek was doorgaans tegen het einde van de middag/begin van de avond. Als Roodeschool niet werd bediend, kon rond 12.50 uur uit Groningen naar Rotterdam worden vertrokken. De dolimetrein van en naar Veendam kon de reguliere route naar het zuiden wel rijden, aangezien er geen werkzaamheden aan de verbindingsboog bij Waterhuizen plaatsvonden.-MS

Extra 1700'en voor Strukton

Op 13 september 2019 nam Strukton Rail de 1824 in dienst en was hiermee de eerste Nederlandse spooraannemer die over een elektrische locomotief beschikte. Eind april 2020 werd bekend dat Strukton drie elektrische locomotieven serie 1700 van de NS heeft gekocht alsmede twee DD-AR-stuurstandrijtuigen. In de rijtuigen zullen accu's worden ingebouwd, zodat met een eloc ook op spanningsloze trajecten kan worden gereden. Twee locomotieven krijgen een revisie in de werkplaats in Zutphen waarna ze in Roosendaal in de grondverf worden gezet en bestickerd. De derde loc dient als onderdelenleverancier. Door uitbreiding van het aantal elocs ontstaat ruimte om twee locomotieven



Loc 1824 'Nicola' passeert Velp met de aanwinsten van Strukton. (foto Sander Brands)

type G1206 naar de Italiaanse dochter van Strukton te sturen, spoorbouwer CFL SpA. Naar verluidt betreft dit de 303001 en 303002; de locs zullen eerst in Zutphen worden gereviseerd.-MS

NMBS-diesels trekken goederentrein

Waar de 55'ers van Tuc Rail geregeld met een ballasttrein zijn te zien, is de inzet van de zes 55TVM's van NMBS voor een goederentrein heel wat zeldzamer. De locs met het Franse beveiligingssysteem TVM zijn primair bedoeld voor het afslepen van een reizigerstrein op de HSL1, de lijn naar de Franse grens. Een uitzonderlijke inzet van twee 55TVM's voor een goederentrein was op 12 mei. Een Traxx van SNCF Fret met een lege staaltrein van Kinkempois naar Duinkerken raakte vlak voor de grens tussen Froyennes en Blandain-Frontière defect. Voor het afslepen werd de hulp van twee NMBS 55TVM's uit Brussel ingeroepen. De 5501 en 5511 brachten de staaltrein vanuit Froyennes terug naar Tournai waar de locomotief werd geïnspecteerd.



De 55'ers rijden de staaltrein met achteraan de defecte Traxx van SNCF Fret van Froyennes naar Tournai. (foto Bram Duijvejonck)

Blijkbaar was het defect niet ernstig en kon de Traxx de trein wederom richting de grens brengen, ditmaal met succes. Door deze afsleepactie was sinds lange tijd tussen Froyennes en Tournai een echte goederentrein te zien met twee 55'ers voorop.-JMS



Op 4 mei passeert de 5532 en de sproeitrein met de 5537 achterop in Molenstede. (foto Simon De Ridder)

Reeks 55 en sproeitrein

Zelfs in 2020 valt nog te berichten over de bijna zestig jaar oude reeks 55. Een deel doet dienst bij NMBS als afsleeplocomotief voor HSL1, of als werflocomotief bij Tuc Rail. Op 6 april startte de tweemaal per jaar rijdende sproeitrein zijn ronde. Door strengere milieueisen wordt deze niet meer in Wallonië ingezet, maar alleen in het Brusselse en Vlaamse Gewest. De groene 5540 haalde de sproeitreinwagens op in Eeklo en reed ze naar Denderleeuw. De geel/groene 6292 en blauwe 6297 zorgden voor de tractie in district noordwest (het westelijke deel van Vlaanderen), de 5532 en de 5537 in district noordoost. De laatste rit bracht de sproeitrein vlak bij de grens met Nederland, toen ze tot het grensbord bij Essen reden. Nadat de sproeitrein naar Lier was teruggekeerd, ging de 5532 los terug naar Schaarbeek. Helaas werden in een maand tijd drie van de zes 55'ers van Tuc Rail buiten dienst gesteld. Eind april de 5539, daarna volgde begin mei de 5532 en eind mei de groene 5540. Hiermee resteren nog drie reeks 55 bij Tuc Rail: de 5508, 5518 en de 5537.-JMS »



De van Railpool gehuurde DBC 151 113 en 103 met een ertstrein naar Beddingen bij Rohrsen, 8 april. (foto Sevrien Ferrée)

Weer minder 151'ers

Het aantal inzetbare locs van de serie 151 bij DB Cargo daalt gestaag. Sinds eind april zijn nog maar negen exemplaren van de van Railpool gehuurde zesassers inzetbaar: de 151 046, 094, 095, 103, 110, 112, 113, 116 en 117. Deze locs hebben een ding met elkaar gemeen: ze hebben alle automatische koppelingen voor het rijden van erts- en kolentreinen. Hun belangrijkste taak is het ertstreinpaar 60605/60606 Hamburg Hansaport - Beddingen dat in dubbeltractie wordt gereden. De 151 046 en 167 zijn de enige rijvaardige van deze serie met gewone koppelingen. Overigens behoort tot de aan het zogeheten stilstands-management toegevoegde 151'ers ook de 151 078. Deze machine heeft afgelopen januari in de werkplaats Dessau nog een revisie ondergaan, uiteraard op kosten van verhuurder Railpool. De verwachting is dat de resterende 151'ers voor het einde van het jaar worden uitgefaseerd.-SF

BE D20 naar Flex

De Bentheimer Eisenbahn neemt na twaalf jaar afscheid van loc D20. De ex-DB 221 147-2 (Krauss-Maffei, 1965) is verkocht aan Flex Dienstleistungen in Leipzig. Dit bedrijf voorziet in uitleen van personeel en rangeerdiensten en zal de loc vooral in de binnenhavens van Nürnberg-Eibach, Bamberg en Schweinfurt inzetten. Het bedrijf bezit de 295 024 en 098 en de V 60 363 146. De eigen kleuren groen en zwart worden in Nordhorn op de nieuwe aanwinst aangebracht. De loc is voor Flex interessant omdat ze na terugkeer uit Griekenland in de Arriva-werkplaats in Neustrelitz twee nieuwe Cummings-motoren kreeg. Voor de BE was de D20 te zwak geworden; met name de stijging in het Bentheimer Wald werd met zware treinen een steeds grotere uitdaging. Daar komt bij dat steeds minder onderhoudspersoneel met de verouderde aandrijftechniek is vertrouwd en reserve onderdelen schaars worden. Op 29 juni 2008 kwam de loc bij de BE, op 18 juli werd ze met de naam 'Coevorden' gedoopt. Ze wordt waarschijnlijk vervangen door een loc met een middencabine.-GF //



Op 31 juli 2015 was de Pinnow-shuttle achter de D20 bij Veldhausen onderweg naar Coevorden. (foto Guus Ferrée)

NIEUW! EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

€ 19,95

FIAT 238 BESTELBUS

Speciaal voor Railhobby voorziet Brekina deze Fiat 238 bestelbus van het Railhobby logo. Het model wordt uitgebracht in schaal H0. Na verschijning van de Brekina Fiat 238 leest u in Railhobby hoe u de bestelbus pimpt zodat deze pakketten kan vervoeren. Hiervoor moet u 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 € 19,95

Ik betaal als volgt:

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

RH426

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. Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 5,95, internationaal € 10,95.

BOTTERLOODS IN HUIZEN IN H0

De bruine vloot AANGEMEERD

De Model Spoor Club Huizen (MSCH) heeft als thema voor haar modelbaan de Utrechtse Heuvelrug. Markante gebouwen worden in H0 nagebouwd. Enkele objecten zijn in Railhobby al de revue gepasseerd. Clublid Pim Visser bouwde naast de kalkovens (Railhobby 419) een deel van de haven, met botter-loods en kademuren.



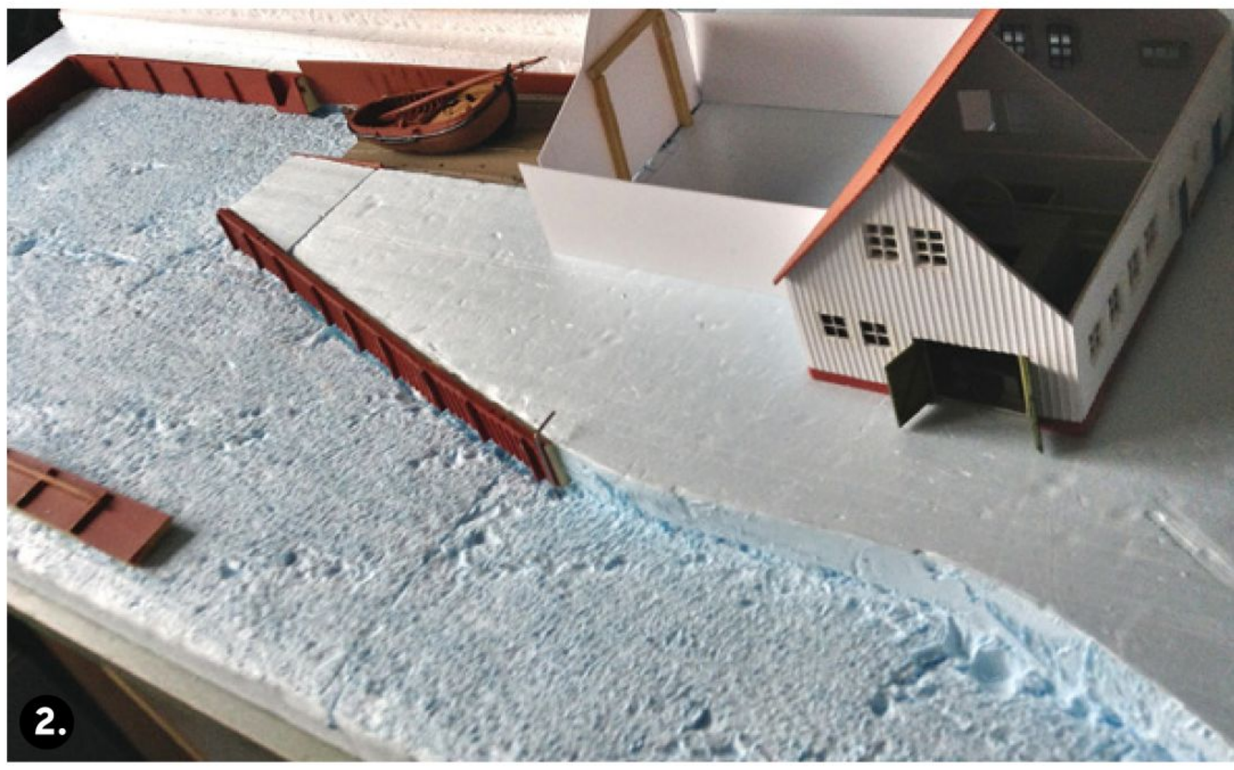
1.

Hoewel Huizen bekend staat als een belangrijke vissersplaats aan de voormalige Zuiderzee, heeft het tot 1854 geduurd voordat het dorp over een echte haven kon beschikken. Tot die tijd verliep het laden en lossen van de schepen niet zo gemakkelijk: door paarden getrokken karren moesten over een stenen pad een kwartier door zee rijden om bij de schepen te komen. Na de komst van de haven ging het snel: de vloot groeide uit tot een van de omvangrijkste aan de Zuiderzee, van 103 vaartuigen in 1854 tot 182 botters in 1885, een bloeiperiode voor de Huizer bruine vloot. Naast de rokerijen kwamen er diverse scheepstimmerwerven en een mandenmakerij. De afsluiting van de Zuiderzee in 1932 betekende het einde voor de Huizer visserij: in 1937 voeren nog slechts vijf botters onder Huizer nummer op de afgesloten zee. Ook de scheepswerven verdwenen. Toen in 1989 de kalkovens werden gesloopt en aan de andere kant van de haven werden herbouwd, ontstond het idee voor een recreatiedorp in Zuiderzeestijl op de kop van de oude haven. Dit om de bedrijvigheid van de Huizer haven, met platbodems, werven en

recreatie weer terug te halen. Onderdeel van dit plan vormde de bouw van een botterloods aan de voet van de hernieuwde kalkovens, compleet met een helling en een reparatiewerf, waar botters en andere platbodems kunnen worden gerepareerd. In 2006 werd de botterloods, met een authentieke uitstraling, uit hout opgetrokken. In een van de ruimtes van de loods kwam een ouderwetse smederij. De L-vormige loods steunt op een aantal spanten en knikspanten van hout. De wanden zijn eveneens van hout, de fundering is van beton. Het dak is afgewerkt met pannen.

MODEL

Het model is gebouwd aan de hand van bouwtekeningen uit 2006. De basis van de module wordt gevormd door geëxtrudeerde polystyreenplaten (XPS) - te koop voor isolatiedoeleinden in bouwmarkten - die in model zijn gezaagd en geschaafd. De platen zijn afgewerkt met »


2.

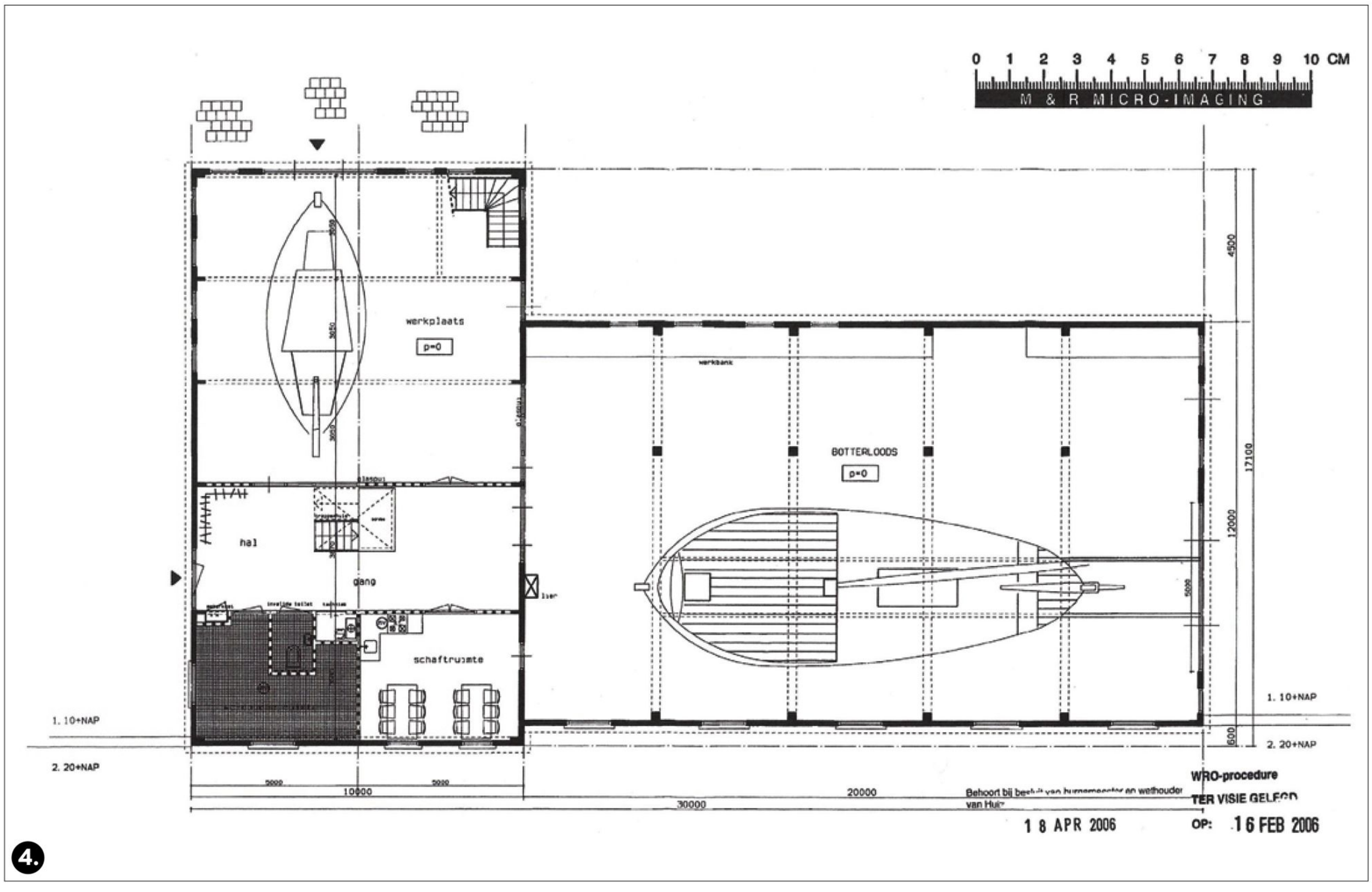

3.

1. De westgevel langs de Havenstraat in model.

2. De ondergrond van geëxtrudeerd polystyreen en kademuren van Artitec.

3. De nog onbeschilderde botterloods met raamwerk van Evergreen.

4. Bouwtekening begane grond van de botterloods.



4.

witte egalisatiepasta Fortfill van Phoenix. Dit is een lichtgewicht plamuur op acryl/waterbasis die vrij snel droog en hard wordt. Aansluitend zijn de kademuren voorzien van kadewanden, dukdalven en stootbanden van Artitec. Ook de helling is van Artitec. De botterloods is gemaakt uit Evergreenplaat Standard Seam Roofing 6,3 mm; dit profiel benadert de werkelijkheid goed. In de loods is ter ondersteuning van het dak uit Evergreenprofielen een raamwerk gemaakt. Ramen en deuren zijn uitgezaagd en vervolgens met Evergreenprofielen voorzien van kozijnen en roeden. Voor de verdere afwerking van de loods inclusief de dakkapellen

5. De loods op de nog niet bewerkte ondergrond.

6. De ondergrond voor het water met de schepen.

7. De giethars kan worden uitgegoten.

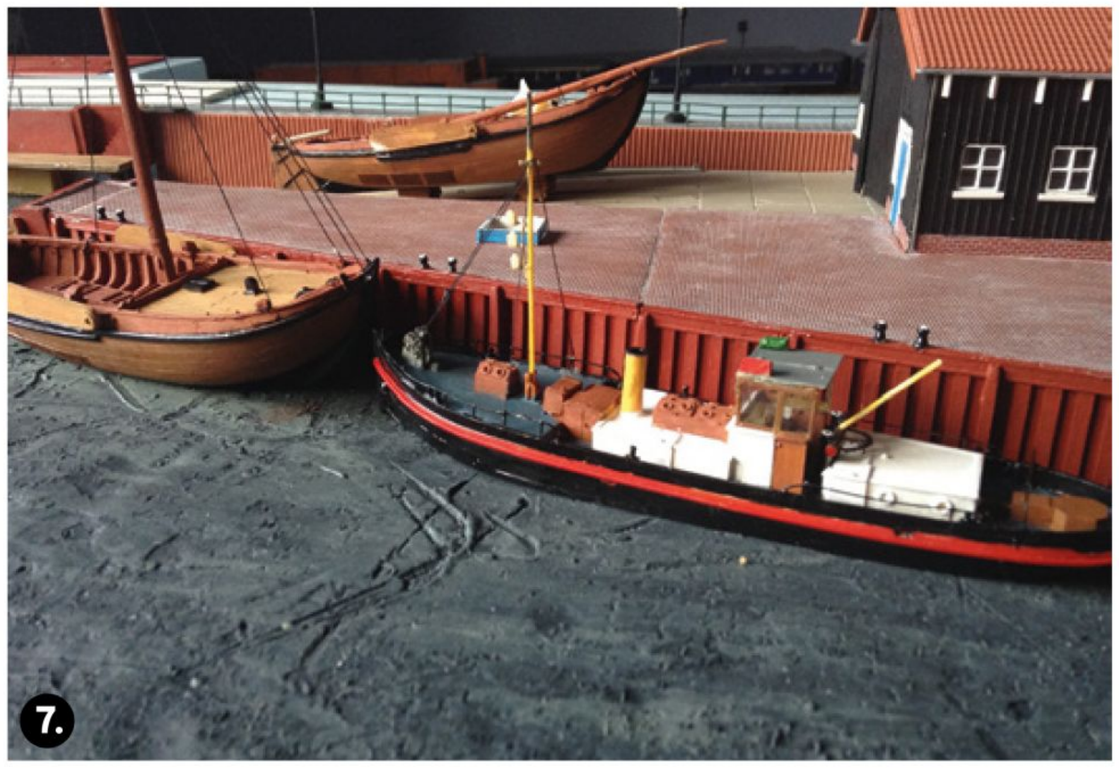
8. Het terrein is bestraat met platen van Slater.

9. Aan de botter op de scheepshelling kan onderhoud worden verricht.

10. Een lasser is voor de smederij aan het werk.





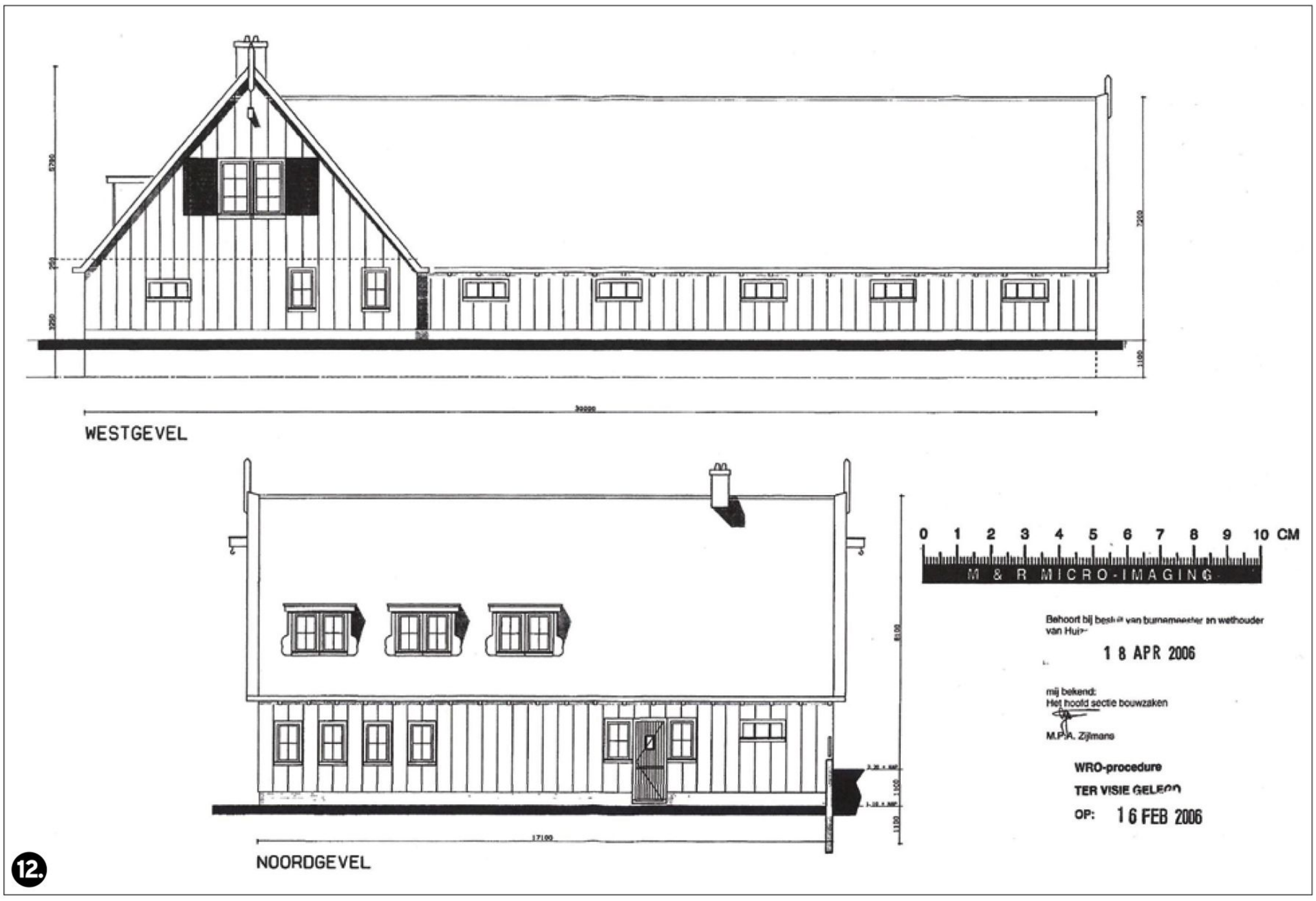








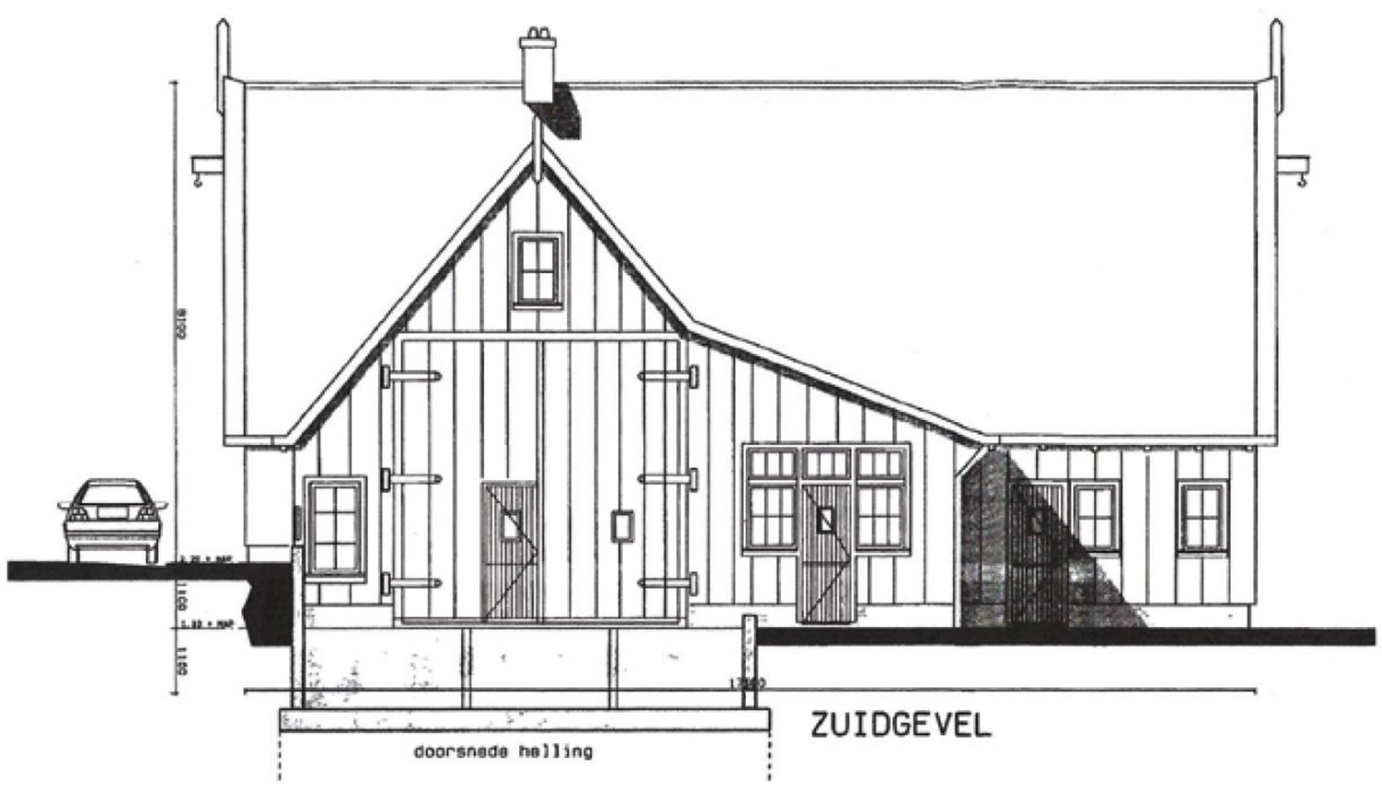
TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ROB DE ZWART



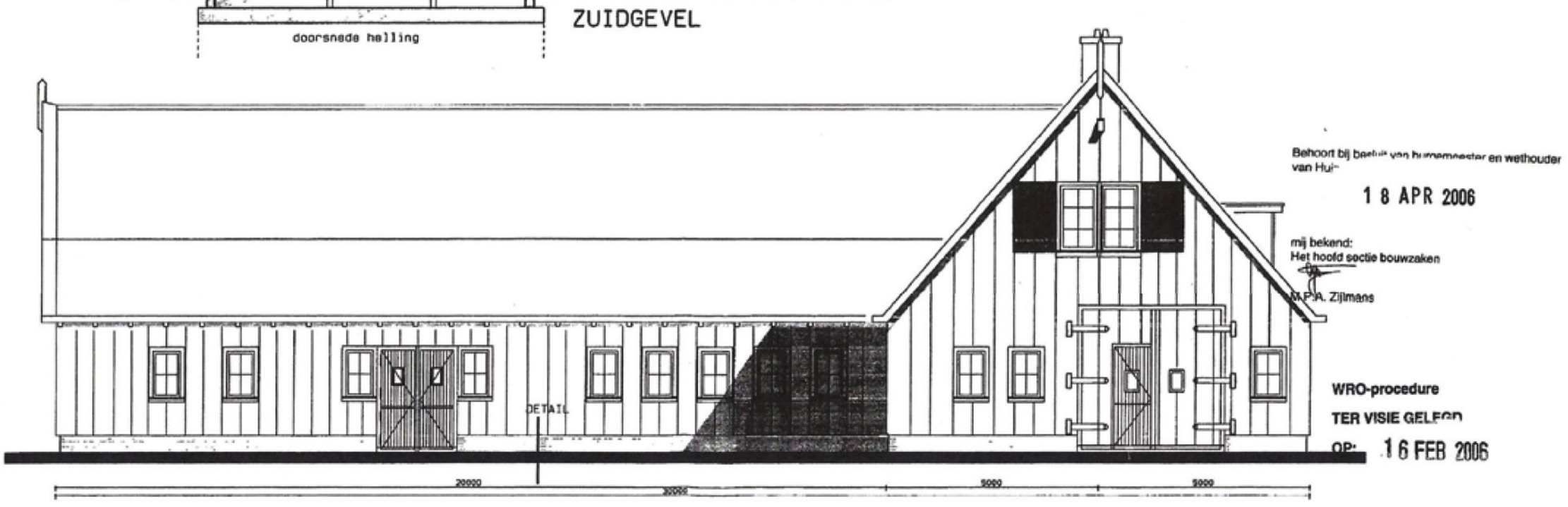
is materiaal van Evergreen gebruikt. Het geheel is geschilderd met Humbrol-verf en daarna geweatherd. Het dak is gemaakt uit dakplaten van Auhagen, dat na schilderen in de juiste kleur, conform de werkelijkheid, behoorlijk is vervuild. »

11. De westgevel langs de Havenstraat.

12. Westgevel aan de kant van de Havenstraat en de noordgevel.



ZUIDGEVEL



OOSTGEVEL

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 CM

M & R MICRO-IMAGING

Behoort bij besluit van burgemeester en wethouder van Hui-

18 APR 2006

mij bekend:
Het hoofd sectie bouwzaken

M.P.A. Zijlmans

WRO-procedure

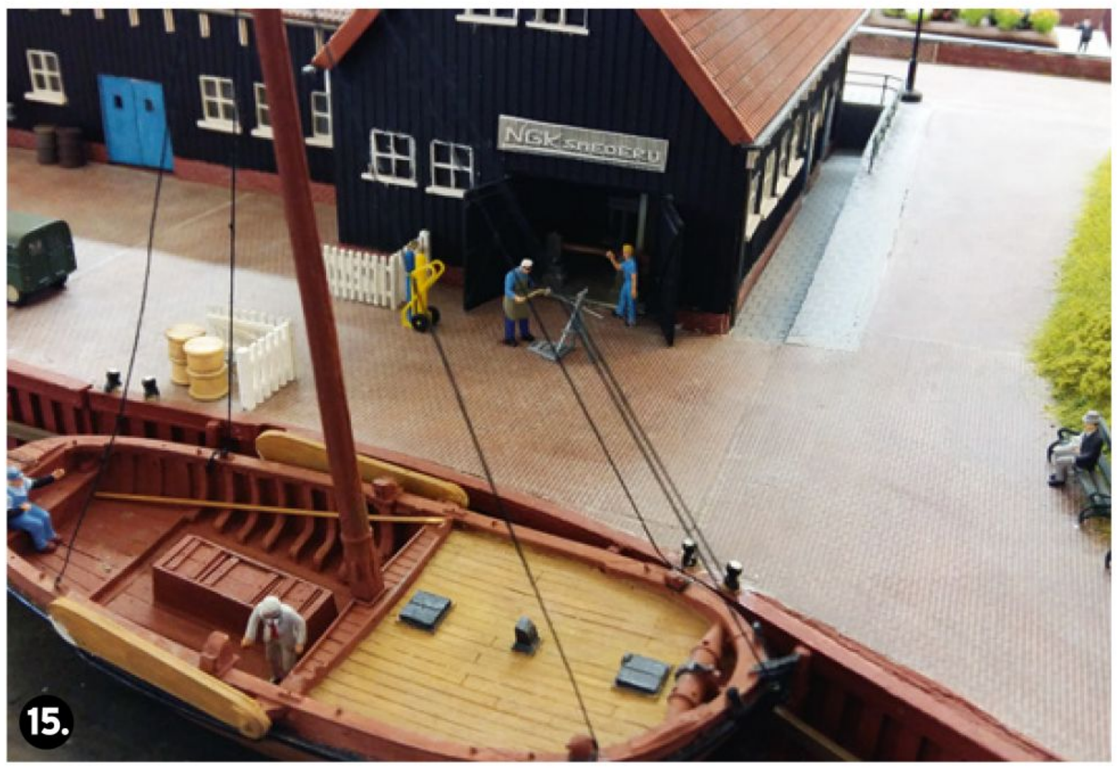
TER VISIE GELEGD

OP: 16 FEB 2006

13.



14.



15.


16.



17.


18.

Het plaveisel om de botterloods is van Slater-steentjesplaat, dat nadat het bruin is geschilderd, werd gevoegd met voegsel van Anita Decor. Voor het water is de ondergrond van de haven eerst grijs/blauw geschilderd en daarna afgewerkt met tweecomponenten giethars van Locdepot.

AFWERKING

De hekken langs de kade zijn gesoldeerd uit dunne messing draden en aansluitend op kleur gebracht. De botters en sleepboot zijn van Artitec met bemanning van Preiser. De kajuitboot in de haven is van Preiser met Bicyc-leds als navigatielichten. In de botterloods is de smederij nagebootst met materiaal uit een Faller bouwdoos. Voor de loods staat een arbeider te smeden, waarbij om de twee seconden een blauwe laslamp de aandacht trekt. De auto's zijn van Brekina en Oxford. De boom op het terrein is zelf vervaardigd volgens de methode beschreven in Railhobby 376. De deuren van de botterloods zijn scharnierend en kunnen door twee servomotoren bewegen. //

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

13. Oost- en zuidgevel, met de deuren die uitkomen op de helling.

14. Zuidgevel van de botterloods.

15. De botterloods met botter, smederij, lasser en kaderand.

16. De botter is in de haven aangemeerd. (foto's 16, 17 & 18 Ton Oosterom)

17. Op de kades rond de loods heerst altijd bedrijvigheid.

18. De kapitein van de sleepboot slaat het passeren van het kajuitbootje gade.

19. De botterloods met zicht op het Nautisch Kwartier.


19.



1.

PRIMEUR!

SLPS II ACTS-WAGENS van Modeltreinexpress

ONTBREKENDE SCHAKEL VAM-1:87-VERHAAL INGEVULD

Op het gebied van de VAM, de Vuil Afvoer Maatschappij, is er al door diverse modelspoorfabrikanten veel materiaal en scenery in zowel H0 als N uitgebracht. Daar komt nu de zeer gedetailleerd uitgevoerde Slps II ACTS bij.

Roco heeft in 1:87 een heel gamma aan VAM-wagens uitgebracht, zowel het type Tads als Takkls, beide in diverse kleurstellingen. Met de bouwkits van AlsaCast en AVT van VAM-laadstations in H0 zijn realistische scènes in model na te bootsen. Toen VAM op het ACTS-systeem (Afzet Container Transport Systeem) is overgegaan, is door kleinseriefabrikant Kleinspoor de Slps II in schaal H0 als bouwpakket (€ 72,50, exclusief transfers € 6,80, zelf schilderen) en - aanvankelijk - gebouwd model in het assortiment opgenomen. Modeltreinexpress (MTE) in Vlaardingen - al jaren bekend om de kleur- en nummervarianten die via bekende modelspoorfabrikanten als Artitec, Fleischmann, Piko en Roco exclusief voor MTE worden uitgebracht - heeft het voortouw genomen om in eigen beheer en voor eigen risico als exclusief MTE-model een Slps II-wagen te ontwikkelen. De eerste stappen hiervoor zijn in de winter van 2019 gezet waarna de uitwerking van het project op gang is gekomen. Een half jaar later, in zomer 2020, kunnen we u de eerste twee prototypes in Railhobby presenteren. De wagens worden momenteel door een grote Chinese



2.

modelspoorfabrikant geproduceerd en zullen in september in Nederland arriveren, de uitlevering zal kort daarop plaatsvinden.

TIEN VARIANTEN

Van de Slps II ACTS worden gelijk tien varianten uitgebracht zodat modelspoorders naar wens een authentieke trein kunnen samenstellen. Zowel de vijf Slps II-wagens met groene ACTS VAM-containers als de vijf wagens met roze-rode Essent-containers hebben elk een eigen nummer, maar ook de tweemaal vijftien ACTS-containers hebben elk een eigen baknummer. De eerste levering telt dus tien Slps-modellen met elk een ander nummer en maar liefst dertig verschillend genummerde containers. Hier kan een fraaie sleep mee worden samengesteld, want de beide varianten waren vaak samen in een trein te zien. Maar een vijfdelige VAM- of Essenttrein komt eveneens realistisch over. »



3.



4.

TEKST & FOTO'S: CHRIS VAN DIESEN

1. De DAF-trucks zijn omgebouwde wagens van Artitec.

2. De VAM-containers zijn op hun plek geklikt.

3. Macro-opname van de opdrukken. Depot Tilburg.

4. De beladinginstructies zijn op de zijkanten van de wagen afgebeeld.

5. De Slps II met Essent-ACTS-containers.

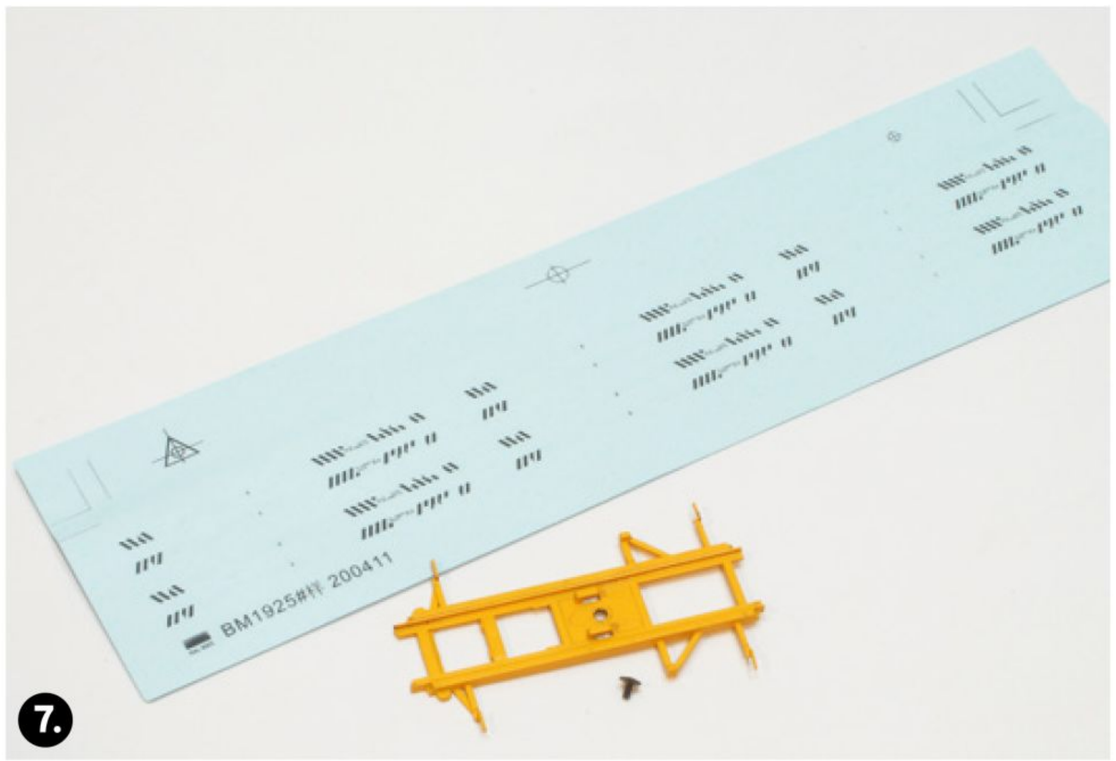


5.

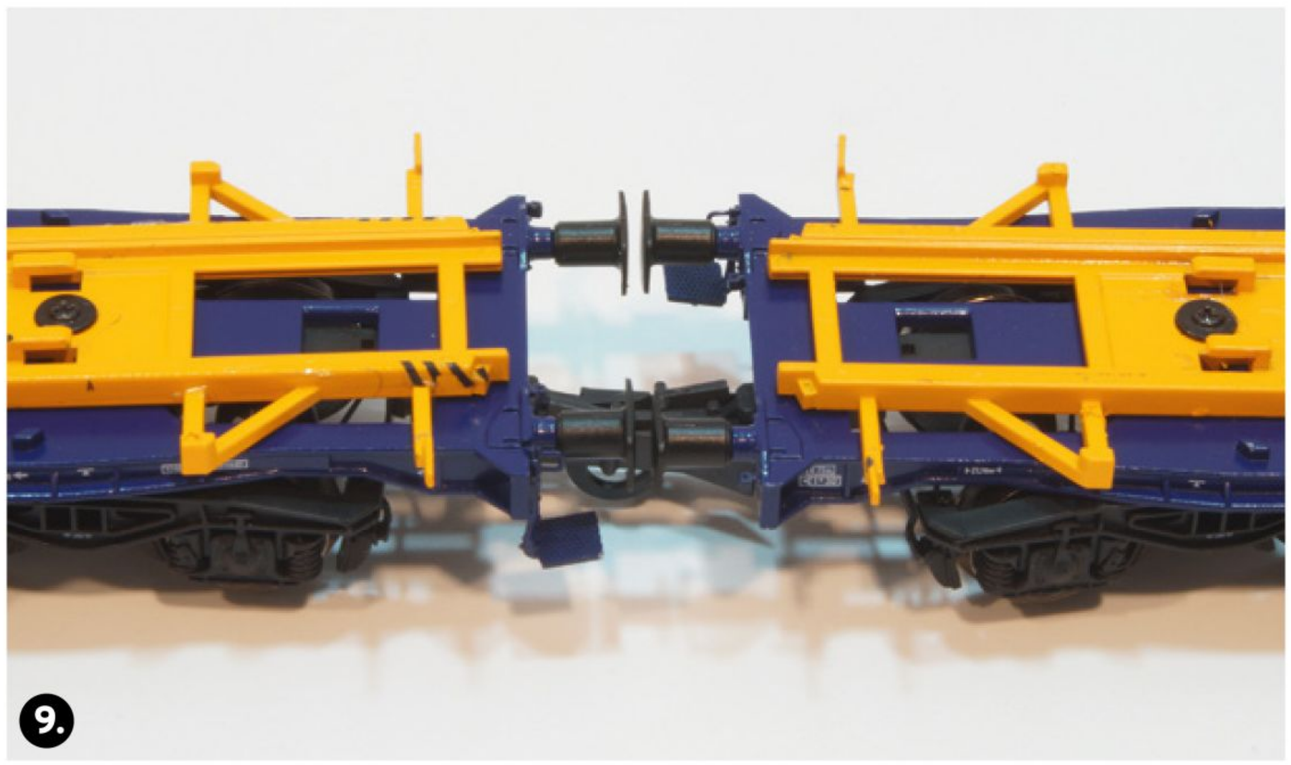
METALEN FRAME

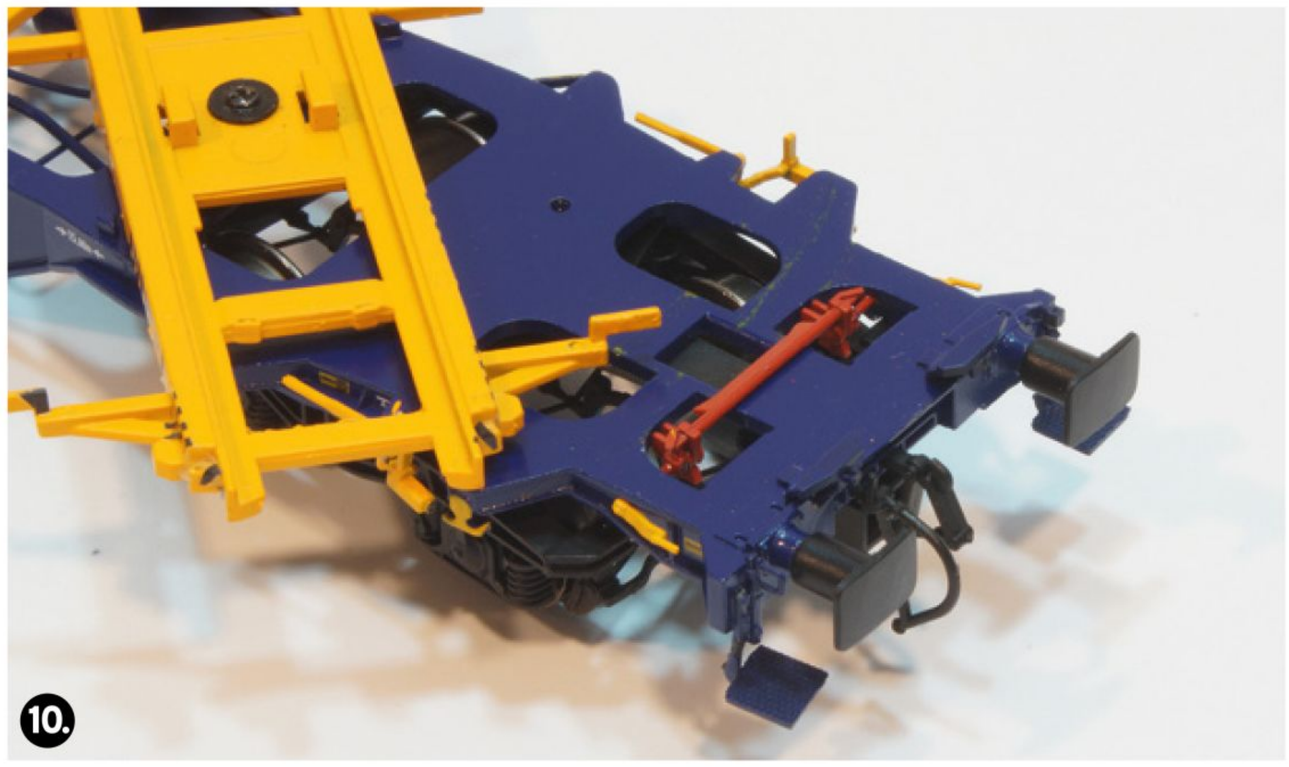
Het frame van de 249 mm lange (lengte over buffers) wagens is van metaal, dat geeft ze met 156 gram (onbeladen 82 gram) een goed gewicht en dito rijeigenschappen. De in flexibele kunststof uitgevoerde lucht- en remleidingen zijn gedetailleerd weergegeven. De model-SIps hebben kortkoppelingsgeleidingen met NEM-schachten; u kunt de meegeleverde beugelkoppelingen door de door u gewenste (kort)koppelingen vervangen. De buffers zijn op metalen pinnen gemonteerd, dit zal de kans op breuk verkleinen. Zowel de draaistellen, de kortkoppelingsgeleidingen als de beweegbare containerdraagarmen zijn met schroeven op het chassis gemonteerd. Ook dat vermindert de kans op breuk, iets dat bij kunststof vattingen nog wel eens voorkomt. De vele opdrukken zijn volgens het voorbeeld veelkleurig en haarscherp met tampondruk aangebracht. Alle onderdelen, zowel die van kunststof als metaal, zijn gespoten en daardoor kleurecht















12.



13.

en goed op elkaar afgestemd. Er is geen plasticglans. Enkele onderdelen moeten nog worden geplaatst, zoals de rangeerhandgrepen en de containervergrendeling, maar verder kan het model direct op de modelbaan worden ingezet. Om de puntjes op de i te zetten worden bij elke wagen waterdecals meegeleverd om de containerdraagarmen van schrikstrepen te voorzien. Handig is hiervoor de gele draagarmen los te schroeven, de decals aan te brengen en de draagarmen weer te monteren. De decal bestaat per draagarmzijde uit één lang deel, maar het advies is de decal in drie stukken op te delen. Dan gaat het plaatsen wat gemakkelijker en is minder kans op breuk van de decal. Let bij het plaatsen op de A-, B- en C-codes (voor de eerste, tweede en derde draag-arm) op de decal.

CONTAINERS

De containers zijn afneembaar. De containerdraagarmen kunnen voorbeeldgetrouw zwenken en staan op precies de juiste hoogte om met een vrachtwagen met haakarm te worden gelost of geladen. Op de foto is hiervoor een DAF van Artitec omgebouwd en van een haakarm voorzien. In een volgende Railhobby »

ZWENKBARE CONTAINER-DRAAGARMEN VOOR SNEL LADEN EN LOSSEN

6. **Voor het plaatsen van de waterdecals kunnen de containerdraagarmen worden losgeschroefd.**

7. **Tip: de lange decals in drie stukken knippen en dan opbrengen.**

8. **Draagarm voorzien van decal. Let op de A-, B- en C-codes op de decal.**

9. **De wagens zijn goed kort te koppelen.**

10. **Het luchtwerk en de imitatiekoppeling kunnen op de laatste wagen worden geplaatst.**

11. **Een zakje onderdelen wordt meegeleverd.**

12. **Hoewel laden en lossen door de vrachtrijder kan worden uitgevoerd, geeft zijn collega aanwijzingen.**

13. **De VAM- en Essent-vuilcontainers.**



14.

komen we op die ombouw terug. Door middel van een klikverbinding tussen draagarm en container en een klikverbinding tussen chassis en draagarm blijven de containers en draagarmen tijdens het rijden keurig recht op de wagen staan. De containervergrendeling dient te worden geplaatst als u met de modellen gaat rijden. De draagarmen worden door een nok op het metalen frame op hun plaats gehouden.

SCHUIFBEWEGING

Ook de containers zijn gespoten; ze zijn rondom via tamponopdruk voorzien van haarscherpe schrikstrepen, logo's en nummers. De bakken hebben los aangezette trappen. Via een schuifbeweging kunt u de containers van de wagens afnemen.
Artikelnummer 1000 - 1004 VAM Slps II, 1005 - 1009 Essent Slps II, € 89,95 per stuk. De oplage per artikelnummer is beperkt. Deze eerste serie van tien Slps II-wagens met VAM- en Essent-containers is nog maar het begin. In de komende jaren kunt u meer nummer- en containervarianten bij Modeltreinexpress tegemoet zien. //

EERDERE VAM-PUBLICATIES IN RAILHOBBY:

- **2001/03, Kleinspoor, bouwkit H0 ACTS Slps II.**
- **2010/02, Vuilvervoer in H0.**
- **2013/06, VAM-overlaadstation in H0.**
- **2014/04, Huisvuil overladen in Zandvoort, zelfbouw H0.**

14. Wagens met VAM- en Essent-afvalcontainers.

15. De VAM-containers kunnen worden gelost.

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



15.

MODEL TREIN EXPRESS

VOORSTRAAT 43-45
3135 HW VLAARDINGEN
WINKEL: 010-4357767
VERZENDING: 010-4344644

WWW.MODELTREINEXPRESS.NL
INFO@MODELTREINEXPRESS.NL

MAANDAG	GESLOTEN
DINSDAG	10.00 - 17.30
WOENSDAG	10.00 - 17.30
DONDERDAG	10.00 - 17.30
VRIJDAG	10.00 - 17.30
	18.30 - 21.00
ZATERDAG	10.00 - 17.00

EXCLUSIEF BIJ MODELTREINEXPRESS

1000



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 479 6 111-4

1005



Slps containerdraagwagen 84 84 NS 472 6 204-1

1001



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 479 6 143-7

1006



Slps containerdraagwagen 84 84 NS 472 6 250-4

1002



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 479 6 158-5

1007



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 472 6 324-8

1003



Slps containerdraagwagen 84 84 NS 472 6 217-3

1008



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 472 6 407-1

1004



Slps containerdraagwagen 84 84 NS 472 6 228-0

1009



Slps containerdraagwagen 83 84 NS 472 6 421-2

NU REEDS TE BESTELLEN IN ONZE WEBSHOP. LEVERING MEDIO SEPTEMBER 2020

Nieuw 2020

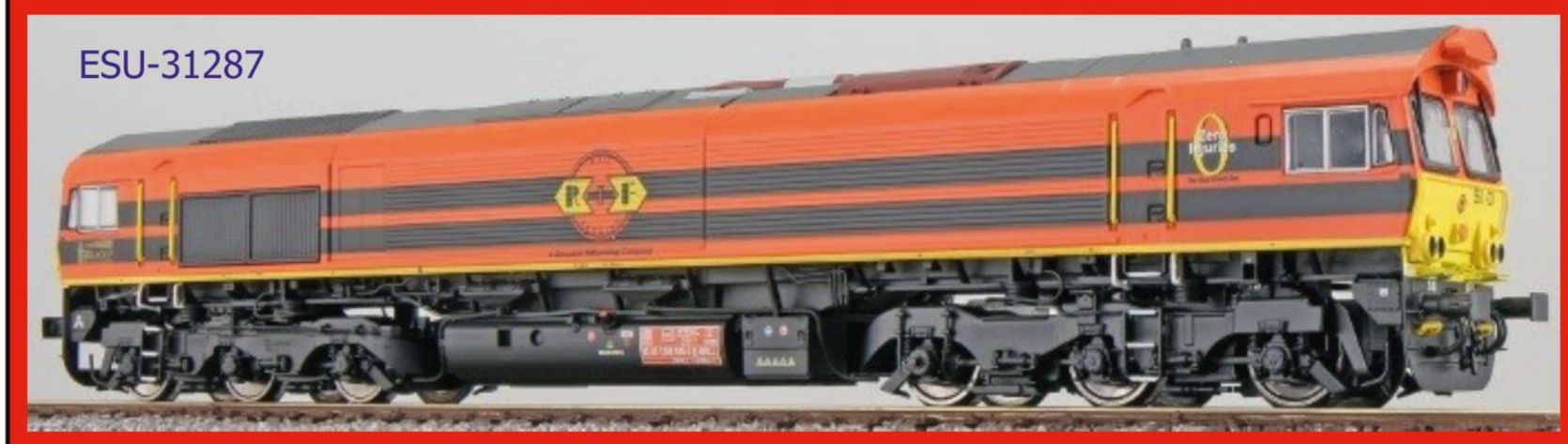
Import: TSD train service danckaert

LOK PILOT V5.0

ESU

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

31287 - Rail Feeding 561-**05**, orange



Covid-19.
Wij hopen dat U gezond bent !
Onze raad: koop lokaal.
Zie aub onze dealerlijst:
www.modeltrainservice.com
—> onze dealers

TILLIG H0



H0 76771

H0 76772

H0 76775

H0 76768







TILLIG H0 BAHN



1.

VAN STORTBUNKER NAAR AFVALCONTAINER

ACTS-vuilvervoer

Niet in Limburg, maar in Drenthe had het hoogste punt van Nederland kunnen liggen. Gelukkig wordt in 1996 op het VAM-terrein in Wijster een verbrandingsoven opgeleverd. Dat betekent wel het einde voor de klassieke vuilwagens. Op basis van Zwitserse ervaringen wordt het Afvalcontainer Transport Systeem (ACTS) geïntroduceerd.

Eind jaren 1920 wordt in Drenthe gewerkt aan landontginning. Om de schrale akkers van extra voedingsstoffen te voorzien, krijgt het een laag compost. Afvalstromen en -scheiding zijn in die tijd decentraal geregeld: elke gemeente heeft zijn eigen oplossing, opslagplaatsen en eventuele afnemers. De gemeente Den Haag sluit in 1929 een contract met een looptijd van dertig jaar met de VAM. De Vuil Afvoer Maatschappij zal het Haagse afval composteren voor bodemverbetering in Drenthe. Het huisvuil wordt per trein aangevoerd en vanaf een viaductspoor in bunkers gestort. Waggonfabrik Uerdingen levert 68 vuilwagens type Tad en Tads die hydraulisch kunnen worden gelost. Vanaf 1963 levert Talbot nog eens 31 exemplaren. Afvalverwerking wordt inmiddels centraal geregeld en de VAM haalt enkele grote contracten binnen. De vanaf 1970 in vijf bouwseries geleverde 167 vuilwagens tweede generatie, type Takkls, krijgen twee tegengesteld kantelbare bakken zodat ze tijdens het lossen in balans blijven, wel wordt de loc zekerheidshalve van de trein ontkoppeld. Op het gestorte afval wordt water gespoten waardoor het rottingsproces op gang komt; na enkele maanden kan het te composteren afval van het niet te composteren deel worden gescheiden. Overdag wordt het restafval naar de afvalberg gereden; later in de avond, bij aankomst van de volle vuiltreinen, kan het proces opnieuw beginnen. Daar de scheidings-

installatie maar 15% van het aanbod kan verwerken, wordt het overgrote deel rechtstreeks op de afvalberg gestort; van composteren is nauwelijks sprake. In 1988 beslaat de 22 meter hoge berg al zeventig hectare terwijl het 'ophoogplan' tot 2015 loopt. Elk jaar wordt de berg twee meter hoger. Als dat in dit tempo doorgaat, ligt het hoogste punt van Nederland straks in Drenthe. De oplossing ligt in het verbranden van afval; op 9 september 1996 wordt na een bouwtijd van drie jaar de fl. 940 mio (€ 427 mio) kostende Geïntegreerde Afval Verwerkings Installatie (GAVI) Wijster in gebruik genomen. Het afval kan worden gesorteerd en ontdaan van zand en gesteente.

Honderd rongenwagens

De GAVI lost het probleem van de afvalberg op, maar voor omwonenden blijven er twee bestaan: de forse stankoverlast van de berg rottend afval naast de lossporen en het lawaai bij het nachtelijke lossen als de loskleppen tegen de stalen bakken van de wagens slaan. Daarnaast spelen er twee andere aspecten: de oudste wagens zijn aan vervanging toe en het proces is met de ingebruikname van de GAVI nog steeds niet efficiënt. Vanaf de vier losviaducten belandt het afval in de bunker, wordt met een kraan in een truck geladen en in de oven gestort.

In Zwitserland is een systeem ontwikkeld waarmee spoorwagens zonder kraan of heftruck met containers kunnen worden beladen. Hiervoor zijn op een platte wagen drie frames aangebracht die 45° naar buiten kunnen draaien waardoor een vrachtwagen met een Multilift- of haakarmsysteem een container op het frame kan duwen of er af kan trekken. Bij plaatsing schiet de container automatisch in de vergrendeling en is klaar voor vervoer. Alleen voor het in- en uitdraaien van de frames is een extra machine nodig, bijvoorbeeld een shovel. De constructie van de tijdens NS-150 als prototype gepresenteerde gelede vierassige »


2.



3.

ALS HET FRAME 45° IS GEDRAAID KAN EEN TRUCK MET HAAKARM DE CONTAINER LADEN


4.

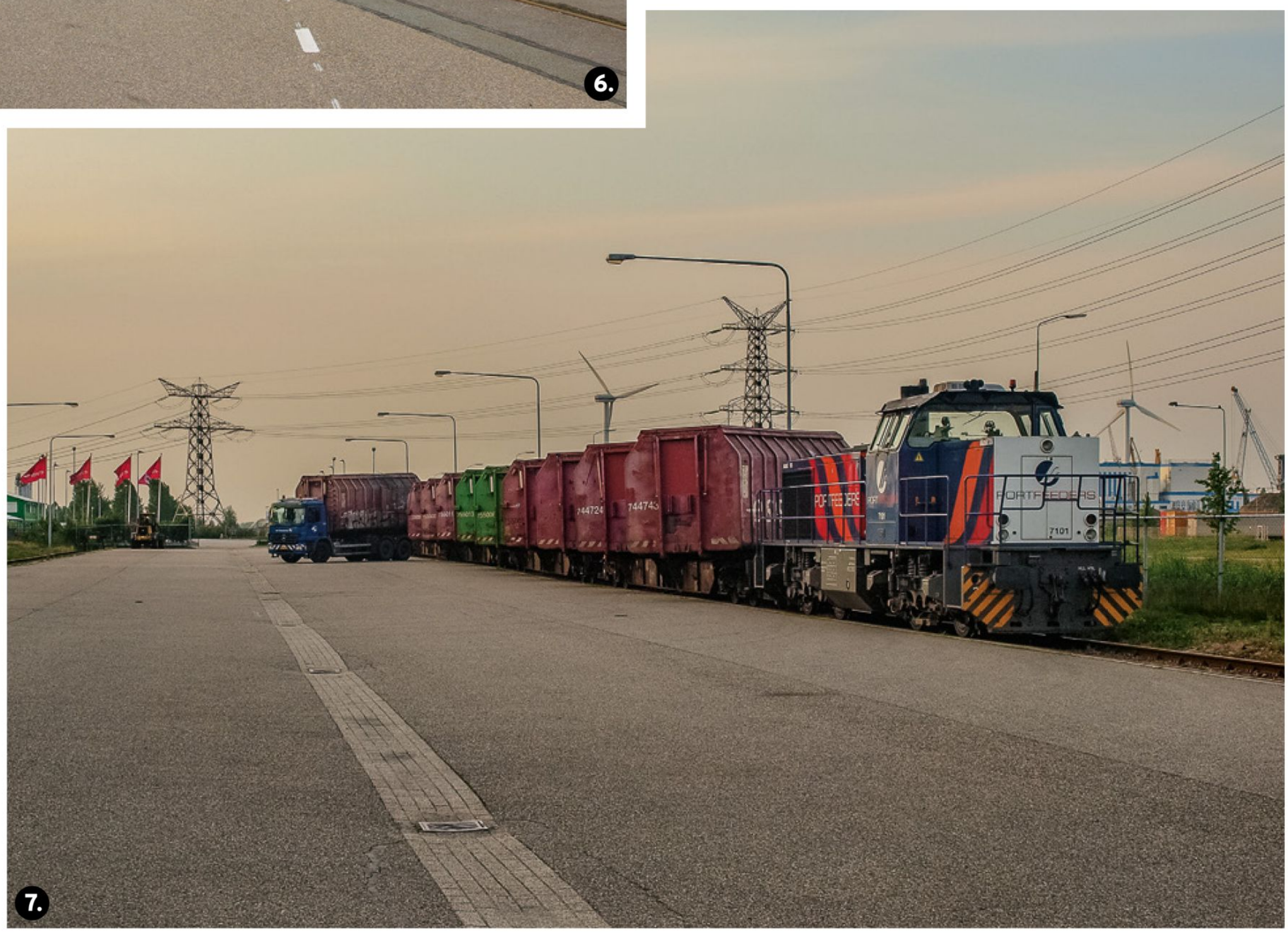
1. In januari 1994 begon de afvoer van huisvuil uit de Utrechtse regio naar VAM. Op 2 augustus 1995 passeren de 6442 en 6419 Harderwijk met trein 57235 uit Maarssen. (foto's 1 & 4 Hans Scherpenhuizen)
2. RailExperts 9901 rijdt op 14 juli 2017 de allerlaatste vuiltrein naar Coevorden. (foto Iwan Bögels)
3. In 2004 kregen vier afvalcontainers opschriften die 75 jaar afvalverwerking in Wijster gedenken. Zwolle Katwolde, 3 mei 2006. (foto Eric van Maanen)
4. De 1200 meter lange trein met locs 6408 en 6413 't Harde - Watergraafsmeer ter viering van 100e SIps bij Nunspeet.

TEKST: SANDER BROERSE


5.


6.

Laas-y blijkt te licht voor beladen containers. De proeven met de Zwitserse wagens zijn echter zo overtuigend dat NS in 1990 honderd rongenwagens type Rs van de Franse spoorwegen overneemt. De Wagenwerkplaats Amersfoort verwijdert de houten vloer en rongen en plaatst drie draaibare containerframes, geschikt voor 5,855 meter lange bakken. Op 4 juli 1991 werd de honderdste Slps eerste generatie afgeleverd. De wagens zijn eigendom van ACTS en zijn, naar de verschillen bij de SNCF-donorwagens, in vier deelseries ondergebracht. De wagens die geen zware buffers voor inzet naar het buitenland hebben worden onder regiem 84 in het wagenpark opgenomen. Door het succes van de Slps ontstaat er een tekort en wordt in het buitenland naar huurwagens gezocht. Voor de gestandaardiseerde containers worden maatwerkoplossingen bedacht en prototypes gebouwd, zoals een silocontainer voor kalkvervoer naar de Hoogovens en een standaard ogende container voor gepalletiseerd vervoer. De meeste wagens vinden echter emplooi in het vervoer van afvalstoffen, zoals papier en huisvuil. De op 1 januari 1993 voor de Afvalwerking Zuid-Kennemerland (AZK) gestarte dienst tussen Haarlem en AVI-West in Amsterdam Houtrakpolder wordt met Slps-wagen uitgevoerd. De Slps'en vervangen hier de VAM-wagens die van 1990 tot 1993 van Haarlem,



7.



8.

gecombineerd met Schiedam en/of Noordwijkerhout, naar Wijster werden ingezet. Elf Slps'en worden voor een proefbedrijf enige tijd aan DB verhuurd, met rood/witte DB-logo's op de knalgele bakken. Vanuit Drenthe worden de ontwikkelingen met interesse gevolgd; wordt het ACTS-systeem de opvolger van de vuilwagens?

Tweede generatie

Begin jaren '90 valt in Wijster het besluit: het ACTS-systeem gaat de vuilwagens vervangen. De vier viaducten en de stortbunker zullen worden afgebroken en er zullen twee sporen met een losweg worden aangelegd. Om de groei op te vangen bestelt ACTS een tweede serie containerwagens. Het op 7 juni 1995 overgedragen prototype is iets lager en langer, zodat containers met een groter volume kunnen worden geladen. In november 1996 start Talbot de serielevering van 105 wagens. De maximumsnelheid is 120 km/h waardoor de aanduiding van de nieuwe serie wagens Slpss wordt. De extra 's' verdwijnt enkele jaren later als blijkt dat de hogere snelheid niet opweegt tegen de extra onderhoudskosten die dit met zich meebrengt. De proefwagen wordt na enkele jaren gesloopt; de oude vuilwagens wacht hetzelfde lot. Volgens het op 20 juni 1997 tussen VAM en ACTS afgesloten contract zullen alleen nog Slps-wagens met ACTS-containers naar Wijster worden ingezet. Ruim een maand later vertrekken de laatste vuilwagens vanaf de viaductsporen; voortaan wordt het vuil in containers op de nieuw aangelegde sporen E en F aangevoerd. Uit



9.

onvrede over de performance van het zojuist geliberaliseerde staatsbedrijf NS Cargo besluit ACTS zelf de tractie voor de dagelijkse Vagron-trein uit Groningen te verzorgen, in eerste instantie met een van de VSM gehuurde dieselloc. Het is dan 29 juli 1997; NS Cargo krijgt concurrentie. »

5. Prototype ACTS-wagen Laas-y 21 84 430 5 000-8 tijdens NS-150 in Utrecht. (foto Eric van Maanen)

6. De losweg in Wijster met een deel van de Vagron-trein. (foto's 6 & 9 Coen Ormel)

7. Een shovel heeft de containers naar buiten gedraaid. Moerdijk, 20 mei 2009. (foto's 7 & 8 Sander Broerse)

8. Het laadstation met RailPro-loc in Crailoo, 20 mei 2006.

9. Machinistenwerving in 2010.



10.

Fusie en uitbreiding

Vanaf 1999 verdwijnt de afkorting VAM uit het straatbeeld als EDON (Energie-Distributiebedrijf Oost- en Noord-Nederland) het bedrijf van de overheid overneemt. Bij een fusie ontstaat Essent Milieu en worden de lange afvalbakken gaandeweg paars. Vanaf 2002 voert onderhoudsbedrijf Sati in Antwerpen een grote revisie aan de tweede generatie Slps uit. De wagens worden voor Essent en ATM Moerdijk ingezet. Voor Essent lange bakken van 6,32 m, voor ATM vanuit Brabant korte bakken en vanuit Zeeland lange bakken van 5,58 m. Omdat de wagens door de verschillende bakmaten niet uitwisselbaar zijn, worden na revisie twee series gemaakt: 63 wagens voor Essent (zowel Slps als nog niet aangepaste Slpss) en 38 voor ATM. Vanuit Noord-Brabant is de Afvalsturing Brabant met dagelijkse treinen vanuit Tilburg en Acht de grootste verzender, hiervoor worden op 5 september 2002 de eerste wagens in dienst gesteld. In 2002 ontvangt Wijster afval per trein vanuit acht laadpunten: Amersfoort De Birkt, Apeldoorn, Crailoo, Deventer, Groningen Losplaats (Vagron), Noordwijkerhout, Utrecht Lage Weide en Zwolle Katwolde. Moerdijk ontvangt afval uit Eindhoven Acht, De Kragge (bij Bergen op Zoom), Vlissingen Sloehaven en Tilburg Industrie. Een in zomer 2004 gehouden proef met afvalcontainers die direct vanaf de vuilniswagen op de trein kunnen worden geladen krijgt geen vervolg. De witte containers met opschrift CURE (Centrale Uitvoering Reinigingstaken Eindhoven) pendelen tijdens het experiment op een Slps eerste generatie tussen Acht en Moerdijk. In 2004 komt er een laadpunt bij: Haanrade verstuurt dagelijks wagens naar Wijster; in 1997 wordt er al vanuit Haanrade naar de Botlek gereden. Eind 2007 wordt de Limburgse trein naar Wijster aangevuld met een treindeel uit Maastricht Beatrixhaven. Opdrachtgever van dit vervoer en dat uit Haanrade is Essent Milieu.

In andere handen

Op 1 januari 2008 wijzigt het steeds groter wordende ACTS de organisatiestructuur. De lange ritten worden als vanouds door ACTS Tractie uitgevoerd, voor het fijnmazige bedieningsnetwerk wordt Portfeeders opgericht. De locomotieven krijgen een passende kleurstelling. De Slps-wagens worden tezamen met enkele honderden conventionele containerdraagwagens aan het Zwitserse RailMotion verkocht. De wagens worden vanaf 2009 van aangepaste houderskenmerken en een groot RailMotion-logo voorzien. In hetzelfde jaar neemt ACTS het bij Railion resterende vuilvervoer over. Amersfoort, Deventer, Utrecht en Zwolle worden dan al (lang) niet meer bediend: dat vuil gaat per vrachtwagen of schip naar de verbrandingsoven. Vanaf medio juli 2011 levert Locon Benelux de tractie. Voor de oudste Slps is er weinig werk meer; klanten hebben voorkeur voor de nieuwere Slps met grotere bakken. In de AZK-vuiltrein tussen Haarlem en Amsterdam Houtrakpolder worden nog veertien oude Slps ingezet; een deel van de rest wordt in Onnen afgesteld. Essent Milieu heet sinds 2010 Attero; het (verweerde) paars op de containers maakt plaats voor statig donkerblauw en door oranje stootrubbers op de hoeken kunnen containers eenvoudiger naar binnen of buiten worden gedraaid.

Het einde

In juli 2011 wordt een deel van de Slps-1 vanuit Onnen naar Groningen Losplaats overgebracht en worden

de bakken van de wagens gehaald. Volgens berichten zijn veertig wagens door RailMotion aan een sloper verkocht, die ze heeft doorverkocht aan vuilverbrander EVI/BBE in Coevorden. Bij gebrek aan een geldige revisietermijn en werk worden de meeste na aankomst in Coevorden van hun draaistellen gelicht en op straat geparkeerd. Uiteindelijk worden door de Bentheimer Eisenbahn, waar de wagens inmiddels staan ingeschreven, 23 stuks gereviseerd. Tot een inzet komt het niet en ze worden in Nordhorn en Laarwald afgesteld. De overige worden op het EVI-terrein in Coevorden gesloopt. Ook van de in Nederland staande wagens worden de meeste gesloopt, soms inclusief de containers. Enkele worden aan Locon verkocht en krijgen de oranje logo's opgeplakt voor de afvaltrein van Vlissingen Sloehaven naar Moerdijk, tot deze op 31 maart 2016 wordt opgeheven. Het was de laatste inzet van Slps-1 wagens in Nederland; de AZK-afvaltrein werd al op 31 juli 2015 opgeheven. »



10. BE-loc D21 met wagens voor Apeldoorn en Crailoo bij EVI Coevorden, 20 april 2007. (foto Sicco Dierdorp)

11. Locon met eerste trein uit Maastricht. Eindhoven, 1 juli 2011. (foto Marcel van Eupen))

12. De opgestapelde Slps-2 op het Railpark Roosendaal, 24 mei 2018. (foto Eric van Maanen)

13. De van ACTS-kenmerken ontdane 6005 heeft op 6 april 2012 de wagens in Apeldoorn bij het laadstation opgehaald. Links wacht de 9901 om de trein naar Wijster te rijden. (foto Coen Ormel)







14.



15.

Terug naar de tweede generatie Slps. Meer en meer vuilvervoer verhuist van het spoor naar de weg. Achtereenvolgens vervallen voor Wijster de treinen uit Groningen (2010), Limburg (2013) en geheel onverwachts Brabant (2015). Op 1 juli 2016 verliest Wijster haar laatste afvaltreinen: het vervoer uit Noordwijkerhout wordt niet langer per spoor afgewikkeld en de treinen uit Crailoo en Apeldoorn rijden voortaan naar EVI in Coevorden. Vervoerder Locon zal niet alleen de treinen rijden, maar stelt ook de 34 benodigde wagens beschikbaar die daartoe van RailMotion worden overgenomen. Nauwelijks een jaar later valt onverwachts het doek voor het afvalvervoer per spoor. Locon gaat in juli 2017 failliet en andere vervoerders zien geen kans het vervoer naar Coevorden over te nemen. Railexperts haalde de allerlaatste beladen vuiltrein - die al een week in Apeldoorn stond te wachten - op en bracht deze op 14 juli 2017 naar Coevorden.

Col du VAM

Uit de boedel van Locon koopt de Rail Innovators Group (waartoe onder andere Rail Force One behoort) nagenoeg al het materieel. De locomotieven mogen blijven, maar de 34 vuilwagens (waarvan 33 met containers) worden doorverkocht aan het Tsjechische TSS. In twee transporten gaan ze in 2018 naar de nieuwe eigenaar.

35 wagens lagen opgestapeld bij Railpark Roosendaal (en zijn inmiddels gesloopt), de rest was nog ‘op het spoor’ aanwezig, onder andere in Antwerpen, Amersfoort en Veendam. Vanuit Antwerpen vertrokken in zomer 2019 drie wagens zonder bakken naar Slowakije, naar de fabriek van La Roche bij Bratislava. Een nieuwe toekomst lijkt daar in het verschiet te liggen. Dat geldt ook voor de dertig wagens, die rond de afgelopen jaarwisseling door Lineas vanuit Amersfoort en Veendam naar Antwerpen werden overgebracht. Revisie en verkoop aan het buitenland liggen voor de hand. Wellicht zullen we de toekomst nieuwe varianten van de bekende ‘afvalwagens’ ontstaan. De kans dat ze dan in Nederland zullen worden ingezet is klein. De sporen in Wijster zijn met een dikke laag roest bedekt, maar nog wel aanwezig. Dat geldt ook voor de losweg in Moerdijk. De afvalberg in Wijster heet nu de Col du VAM en is het territorium geworden van grazende schapen en sportieve fietsers. Twee vuilwagens herinneren bij de poort van Attero aan vervlogen tijden. //

GEBRUIKTE BRONNEN:

- **De Vries, H. (1988), Voortbestaan VAM Compost hangt mede af van onze mentaliteit, Terdege, 4-11.**
- **Met dank aan Eric van Maanen.**

14. Achter twee ‘duikbrillen’ van TSS Cargo is een stam Slps-2 bij het Tsjechische Litochovice nad Labem op 19 juli 2018 naar de nieuwe thuisbasis onderweg. (foto Steven De Haeck)

15. Een Slps van de eerste (links) en tweede generatie langs de losweg in Venlo op 22 juli 1998. (foto Eric van Maanen)

Meesterschap was vakmanschap

Door het beperkte aantal diensten heeft locpersoneel niet ‘alles een keer meegemaakt’. Ondanks de gedegen opleiding wil dat niet zeggen dat het verschil met een dienst met een machinist ‘van de gestampte pot’ niet merkbaar is.

Toen in januari 1958 de laatste Nederlandse stoomlocomotief buiten dienst werd gesteld, verdween daarmee ook de functie van stoommachinist letterlijk en figuurlijk naar het museum. Machinist op een stoomlocomotief was een functie die aanzien genoot en die je ook niet zomaar kreeg. Je begon als stoker in de rangeerdienst. Daarna in de goederendienst, reizigersdienst om de functie als stoker te eindigen in de sneltreindienst. Met dit hele traject was je toch gauw tien jaar verder voordat je het examen voor machinist mocht doen. In de crisisjaren ‘20-‘30 kon dat aanzienlijk langer duren. Na het behalen van de bevoegdheid als stoommachinist begon je weer onderaan in de rangeerdienst om vervolgens het hele rijtje van goederen- en reizigersdienst te doorlopen. Machinisten op de sneltreindiensten hadden er al gauw twintig of meer dienstjaren op zitten. Met het verdwijnen van de stoomlocomotieven in de dagelijkse dienst verdween er veel ervaring en praktische kennis. Dit valt deels met een goede opleiding op te vangen, maar voor een beroep als stoommachinist is er weinig wat een goede vervanging voor ‘veel vlieguren’ kan bieden. En daar zit de uitdaging voor veel hedendaagse museumlijnen. Het aantal beschikbare diensten en de te maken kilometers per dienst maken het niet mogelijk om locpersoneel te kweken ‘wat alles heeft meegemaakt’. Op zich is dat niet nodig en voorziet de huidige opleidingsmethodiek en het -niveau in locpersoneel dat de dienst veilig en verantwoord kan uitvoeren.

STOOMMACHINIST

Maar dat wil niet zeggen dat het verschil met een dienstje met een machinist ‘van de gestampte pot’ niet merkbaar is. Nadat in 1958 het beroep van stoommachinist bij de NS verdween, bleef het op dat vlak bijna tien jaar stil. Maar laat jaren ’60 werd er door NS-machinisten weer met stoomlocomotieven gereden voor en bij wat later de Museumstoomtram Hoorn - Medemblik zou worden. Omdat het inzetten van NS-machinisten economisch niet vol was te houden, werden vrijwilligers van de SHM opgeleid tot stoommachinist. In 1971 werden de eerste SHM’ers geëxamineerd als bevoegd stoommachinist. Hoewel deze mensen niet meer het aantal kilometers hebben gemaakt wat bij de NS gebruikelijk was, hebben zij wel ongeveer alles een keertje meegemaakt. Een aanzienlijk deel van de beroepskrachten van de SHM heeft de functie van stoommachinist (gehad). Er zijn er zelfs meerdere geweest van wie de specifieke functie ‘stoommachinist’ is of was. De afgelopen jaren is die eerste lichting uit de jaren ’70 echter met pensioen gegaan en op 16 juli gaat de laatste beroepsstoommachinist van die lichting met pensioen. En daarmee verdwijnt voor de tweede keer, een stuk (beroeps)meesterschap. Wel blijven de betreffende personen actief als vrijwilliger en daarmee hopen, bij leven en welzijn, een paar mensen in 2021 hun vijftigjarig dienstjubileum als stoommachinist te vieren. Maar misschien slechts een Kniesoor die daar op let. //



SHM, Broerdijk ter hoogte van station Abbekerk-Lambertschaag, 24 juli 2014.

TEKST & FOTO: PAUL BENDER

PRIJSGUNSTIGE ZELFBOUW IN H0

Stroomvoerende KOPPELINGEN

Voor de binnenverlichting van rijtuigen zijn stroomvoerende koppelingen een vereiste, zeker als een van de bakken een decoder heeft. Er is voldoende keuze, van twee- tot meerpolig, maar ze zijn duur. Prijsgunstige zelfbouw blijkt een goed alternatief te zijn.

EXTRA:
video stroomvoerende koppelingen



1.

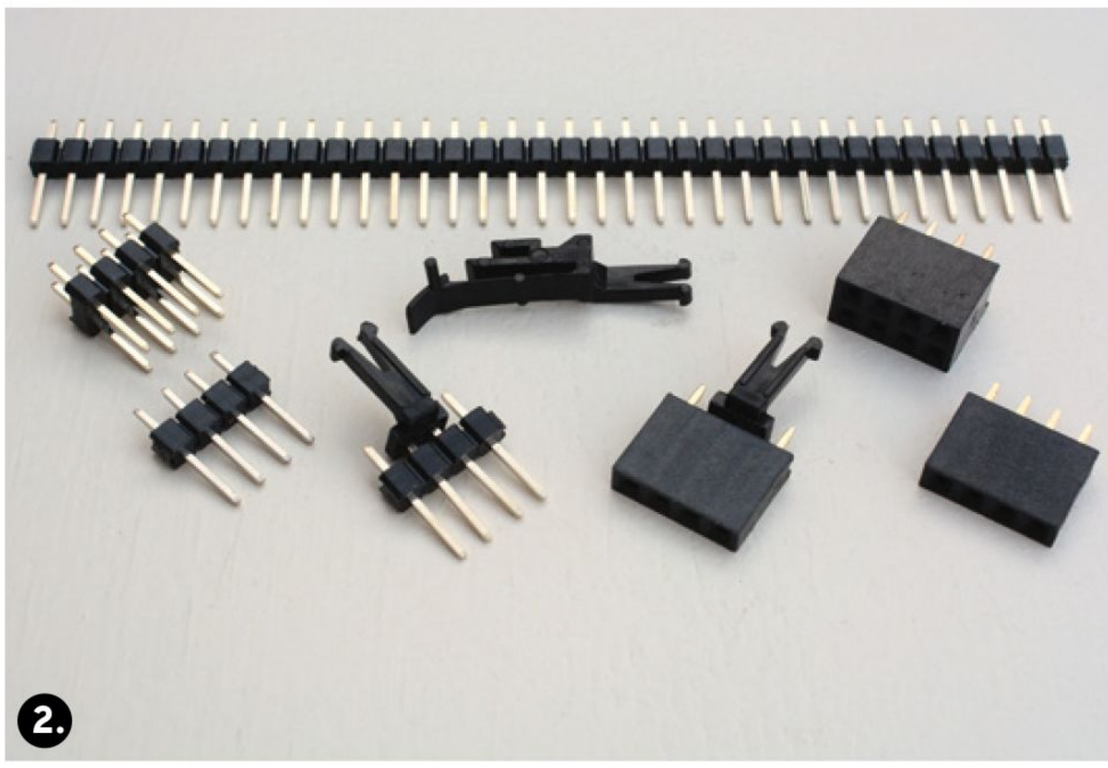
Op een Duitse modelbaan zag ik dat bij een stam Silberling-rijtuigen de bestaande koppelingen op bijzondere wijze door stroomvoerende exemplaren waren vervangen. Stroomvoerende koppelingen zijn door veel modelspoorfabrikanten in het assortiment opgenomen, met twee, vier of zes aansluitingen, zo kan stroom naar een volgend rijtuig worden doorgegeven. Ze zijn bedrijfszeker, zowel in trek- als duwbedrijf, maar hebben een fors prijskaartje, zeker als er meer dan twee draden moeten worden doorverbonden. Mijn vierdelige stam NS-dubbeldeksrijtuigen van Rivarossi besloot ik met de stroomvoerende koppelingen naar idee van de Silberlingen uit te rusten.

Headers

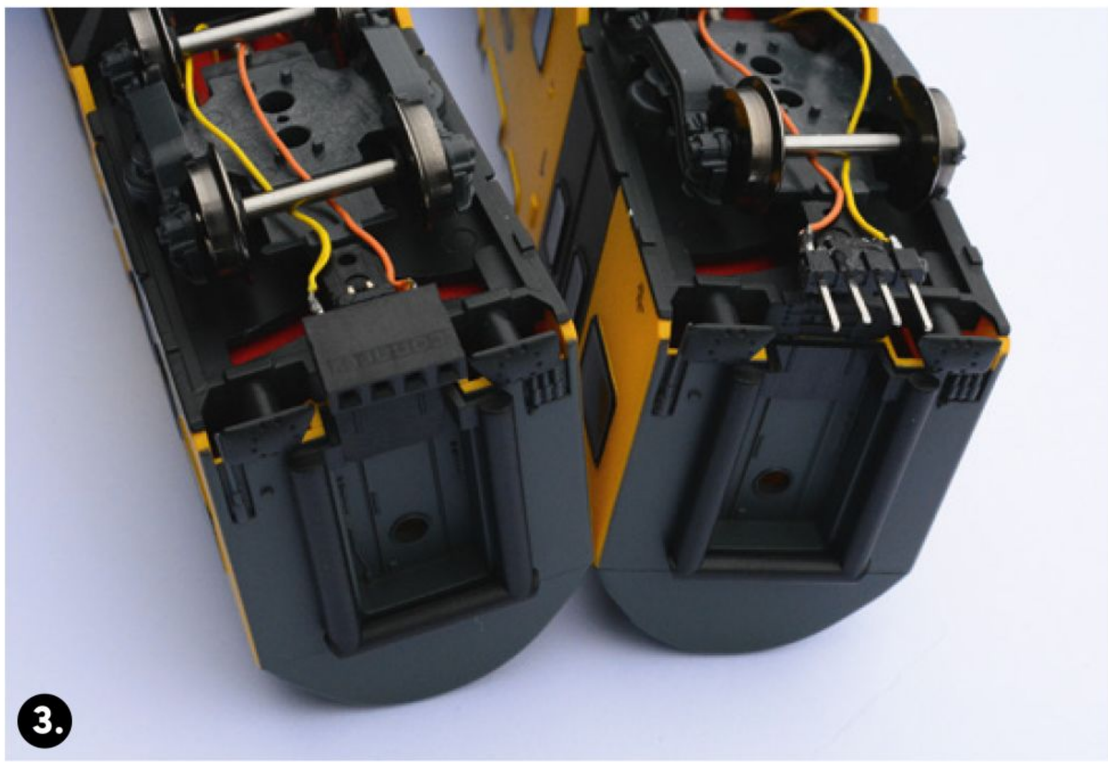
De bestaande (kort)koppelingen zijn aangepast en voorzien van zogenaamde headers. Dit zijn stekkerverbindingen die in de elektronica worden toegepast. De stekkers (mannetje en vrouwtje) zijn vrij klein en daardoor goed toepasbaar in een beperkte ruimte. Bij de Silberling-rijtuigen waren headers van twee rijen met elk vier pinnen gebruikt, geschikt voor een stam van wel acht rijtuigen. Headers zijn te koop in allerlei varianten voor wat betreft het aantal pinnen en het aantal rijen pinnen. Voor de treinstam van maximaal vier dubbeldeksrijtuigen inclusief stuurstandrijtuig, heb ik 1x4 headers, vier pinnen op een rij, gebruikt. Per rijtuig 1x4 male en 1x4 female header. De mannetjeheaders kunnen met een zijsnijtang worden afgeknipt zodat het gewenste aantal pinnen ontstaat. Headers zijn goedkoop, de door mij gebruikte variëren van € 0,10 tot € 0,37 per stuk.

Koppeling samenstellen

Van de oude Roco-kortkoppelingen zonder de scharnierende boog aan de onderzijde had ik er nog enkele liggen. Het koppelgedeelte snijden we met een hobbymes af, zodat alleen de poten voor de NEM-schacht en een verticaal deel kunststof overblijven. De header - male of female - gaat straks de functie van de afgesneden koppeling overnemen. In het opstaande kunststof deel boren we twee gaten 0,8 mm op exact dezelfde »



2.



3.



4.



5.

1. DDAR met female header.

2. Headers (1x4 en linksboven 2x4) en Roco-kortkoppelingen, waarvan de voorste is bewerkt.

3. DDAR-rijtuigen met stroomvoerende koppelingen. Voor de dunne decoderdraden is er tussen draaistel en assen voldoende ruimte.

4. Twee gekoppelde rijtuigen, alles past keurig en strak tegen elkaar.

5. De balgen sluiten goed tegen elkaar aan.

TEKST & FOTO'S: ARIE DEN HEIJER

afstand als de twee middelste pinnen van de header. Van de beide middelste pinnen van de header steken we de korte pinnen in de boorgaten - de NEM-schacht moet in de koppelingshouder blijven passen - en fixeren ze met een druppel secondelijm die aan de achterzijde van de koppeling met een speld of fijne tandenstoker wordt aangebracht. De pinnen aan de buitenkant gaan voor de stroomdoorvoer zorgen. Nadat deze aan de achterzijde zijn vertind kunnen de draden er aan worden gesoldeerd. Aangezien per rijtuig alleen de binnenverlichting van stroom moet worden voorzien zijn twee draden voldoende. Doorvoeren van de draden via het draaistel rechtstreeks in de bak was lastig, maar tussen het chassis van het draaistel en de assen is genoeg ruimte om dun decoderdraad door te voeren en iets verderop door een geboorde opening in de bak naar binnen te leiden.

Functiedecoder

De dubbeldeksrijtuigen zijn vrij eenvoudig open te maken. Als bij de draaistellen een cocktailprikker wordt ingestoken laat de klikbevestiging los en kan de kap worden afgenomen. Bij het stuurstandrijtuig moet, om het dak te kunnen afnemen, de ministekker in het rijtuig worden losgenomen.
In het stuurstandrijtuig is een functiedecoder (ESU) geplaatst. Tot mijn genoegen bleek dat de front- en sluitseinen al door de fabrikant zodanig zijn aangesloten, dat het niet nodig is de rijrichting te wijzigen in CV 29 van de decoder. Aan de op maat geknipte ledstrips van het stuurstandrijtuig voor beneden- en bovendek zijn de blauwe en groene draden van de decoder bevestigd, met een weerstand van 680 Ω. Aan de andere zijde van de ledstrip worden de draden gesoldeerd die aan de zelfgebouwde koppeling zijn bevestigd. Zodra in het volgende rijtuig de koppelingen zijn geplaatst en de draden gesoldeerd kan op het programmeerspoor worden getest of de koppelingen werken. Als blijkt dat alles correct werkt gaan we verder met het volgende rijtuig tot de stam compleet is. Tot slot is de helderheid van de binnenverlichting naar wens afgesteld en het inschakelen van tl-verlichting geïmiteerd. De zichtbare draden kunnen met zwarte verf worden gecamoufleerd. De zelfbouw koppelingen blijken in de praktijk bedrijfszeker en ook de rijtuigverlichting functioneert prima. Daar ontkoppelen wat lastig gaat, zijn de header-koppelingen met name geschikte voor rijtuigen in een vaste treinsamenstelling. //

Bekijk de video over stroomvoerende koppelingen en onze andere video's op Railhobby.nl/koppelingen.

GEBRUIKTE MATERIALEN

Ledstrip (Action), headers 1x4 male en female per rijtuig en weerstanden (Conrad), functiedecoder (ESU), oude Roco-kortkoppelingen (40270), decoderdraad, zijkniptang, soldeerbout, hobbymes.

EXTRA ONLINE

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



De vierpins female header laat voldoende ruimte boven de spoorstaven vrij.

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!



Amsterdam-Utrecht

De eerste etappe van de Rhijnspoorweg tussen Amsterdam en Utrecht werd in december 1843 geopend. Door de jaren heen is de lijn veelvuldig verbouwd, verlegd en uitgebreid naar vier sporen. Michiel ten Broek en Victor Lansink nemen u aan de hand van vele historische en sfeervolle illustraties mee op een reis door de tijd. **Prijs: € 34,95.** Railhobby.nl/amsterdam-utrecht

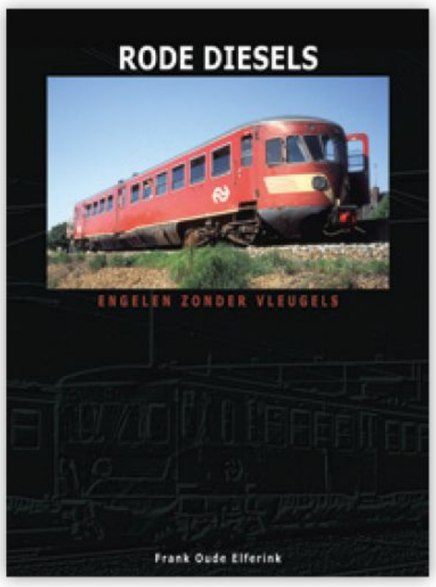
PIKO DIESELLOK BR 221, SCHAAL N

De Piko dieselloc BR 221 van de DB (artikel 40500) is geschikt voor analoog DC bedrijf en bevat een printplaat met moderne Next18S interface voor het eenvoudig digitaliseren. Ook verkrijgbaar als digital sound model. **Prijs: € 109,99**. Railhobby.nl/piko



Rode Diesels – Engelen zonder vleugels

Beleef de laatste kilometers van dit sfeervolle materieel opnieuw. We volgen deze opvallende treinen van begin tot aan de laatste rustplaats. Extra aandacht is er voor de inzet en omloop. Ga mee ruim dertig jaar terug in de tijd. **Prijs: € 32,50.** Railhobby.nl/rodediesels





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 ooien is zandkleurig/wit. **Prijs: € 9,95.** Railhobby.nl/texelaars

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

EERSTE ICNG-TREINSTELLEN GEARRIVEERD

Overbrenging 3108 en 3103

Zaterdag 23 mei was het zover: rond 18:00 uur is het eerste vijfdelige treinstel ICNG (Intercity Nieuwe Generatie), de 3108, in ons land aangekomen. Fotografen van Railhobby doen verslag.

Treinstel 3103 was op 24 juni juni 2020
tussen Abcoude en Breukelen onderweg.
(foto Rens Bloom)





In Duitsland werd het transport uitgevoerd door RailAdventure met loc 111-210. In Bentheim nam RailExperts met loc 9901 (ex-NS 1827) het transport over. Tot de plaats van bestemming was het treinstel ingeklemd tussen koppelwagens van RailAdventure. Op 4 juni stak om 5:15 uur de tweede ICNG, treinstel 3103, de grens over, in Nederland eveneens vervoerd met RailExperts loc 9901.

Proefritten

EI5 treinstel 3108 wordt in het Onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer (Ob Wgm) gebruikt voor het opleiden van onderhoudspersoneel, terwijl de 3103 vanuit Onderhoudsbedrijf Onnen (Ob On) vanaf 11 juni voor proefritten wordt ingezet. De eerste ritten zullen hoofdzakelijk 's nachts worden uitgevoerd, later ook overdag. Daarna volgt het testbedrijf op de HSL. Met de derde ICNG, die deze zomer zal arriveren, zullen onder meer testritten gekoppeld met de 3103 plaatsvinden. De keus voor de werkplaatsen is logisch. Vanuit het Ob Wgm vond destijds het testbedrijf van

1. De trein met overbrenging van de gloednieuwe ICNG passeert Holten. (foto Sevrien Ferrée)

2. Overbrenging van ICNG 3108 door RailAdventure ter hoogte van Bentlage bij Rheine. (foto Marcel Timmer)

3. Treinstel 3103 is op 4 juni 2020 onderweg naar Onderhoudswerkplaats Onnen ter hoogte van Punthorst.



TEKST: TON OOSTEROM, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** GUUS FERRÉE

de Fyra's plaats en momenteel zijn alle Traxx-locs en de ICRm-rijtuigen er in onderhoud. In OB On is het ICM-materieel in onderhoud. De oudste exemplaren, de inmiddels 36 jaar oude ICMm-treinstellen 4011-4050, zullen door ICNG worden vervangen. Reden om ook deze werkplaats bij de introductie van het nieuwe materieel te betrekken. De ICNG heeft, onder meer met NS-machinisten, proefgereden op de testbaan in het Tsjechische Velim en de zware proeven in de klimaatkamer in Wenen doorstaan. Waarschijnlijk gaat het testen langer duren omdat NS niet kan meeliften op de toelating van de Italiaanse versie van de Coradia.

Testprogramma

Naast de werkplaatsmonteurs moet het treinpersoneel worden opgeleid. Het testprogramma wordt »

4. Close-up van de kop van ICNG-treinstel 3103.

5. Loc 9901 van RailExperts bij Zenderen met aan de haak het konvooi met de nieuwe ICNG 3108.

6. Treinstel 3103 is op 16 juni 2020 tijdens een van de testritten vastgelegd. (foto Sander Broerse)







7.



8.

uitgevoerd door technici van Alstom in samenwerking met NS, ProRail en het NS-onderzoekscentrum. Eventuele kinderziekten kunnen door het testen tijdig aan het licht komen. Hierbij worden alle systemen beproefd; te denken valt aan de tractie-installatie, stroomafnemers en het remsysteem. Om na te gaan of het treinstel aan de remcriteria voldoet, wordt het met vaten water of gewichten beladen. De remweg wordt bij verschillende snelheden gemeten. Voor de inzet op de HSL zal ook het beveiligingssysteem ETCS worden getest. Bij overgang van de HSL naar conventioneel spoor moet er automatisch naar ATB worden omgeschakeld en omgekeerd. Ook de omschakeling in de spanningsluizen van 1500 V gelijkspanning naar 25 kV wisselspanning op de HSL en terug moet probleemloos verlopen. Bij de later te leveren treinstellen die naar België gaan rijden komen daar de testen van de omschakeling naar het Belgische beveiligingssysteem TBL en de 3 kV bovenleidingsspanning bij. In Velim is al gekeken of het rijcomfort aan de verwachtingen voldoet. Dat wordt op de vrije baan nog eens gecheckt, voorts wordt onder meer het functioneren van de deuren en uitschuiftreden en het OBIS-reizigersinformatiesysteem getest. Voordat het materieel door ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) officieel kan worden toegelaten, moet worden aangetoond dat aan alle eisen is voldaan en moet het materieel een minimum aantal kilometers probleemloos hebben afgelegd. Tot de toelating en overdracht is het materieel eigendom van Alstom. Door de coronacrisis is er enige vertraging in de aflevering ontstaan. Of dit ook bij het testprogramma zal spelen is nog niet te zeggen. Immers ook testpersoneel moet zich aan de RIVM-richtlijnen houden. Het ICNG zal medio 2021 in de reizigersdienst worden ingezet; mogelijk zal NS ze eerder bij de reizigers introduceren.

De indienststelling zal gefaseerd gaan. Het materieel zal eerst worden ingezet op het traject Amsterdam - Breda, daarna volgt Den Haag - Eindhoven. Als er voldoende stellen beschikbaar zijn, komen de nieuwe rechtstreekse verbindingen van Breda en Rotterdam naar Groningen en Leeuwarden via Zwolle aan bod.

Er zijn 99 ICNG-treinstellen besteld, waarvan 49 vijfdelige; de overige zullen uit acht rijtuigen bestaan. Twintig stuks zijn bestemd voor de dienst op de HSL naar België; deze zullen de Traxx-locs met de ICRm-rijtuigen gaan vervangen. Vanaf oktober brengt RailExperts wekelijks een treinstel vanuit het Poolse Chorzów naar Bad Bentheim. RailExperts verzorgt het transport naar Deventer, waar de koppel/remrijtuigen worden afgekoppeld en het stel op eigen kracht verder gaat. Het afkoppelen kan niet in Bentheim of Hengelo, omdat er geen toelating is in Duitsland en geen ruimte in Hengelo. //

7. ICNG 3103 tijdens een proefrit op 11 juni 2020 te Amersfoort. (foto Bas Meijer)

8. Voor het transport van de 3103 naar Onnen werd loc 9901 van Railexperts ingezet. Het konvooi richting Onnen ter hoogte van Punthorst.

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





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

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

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

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

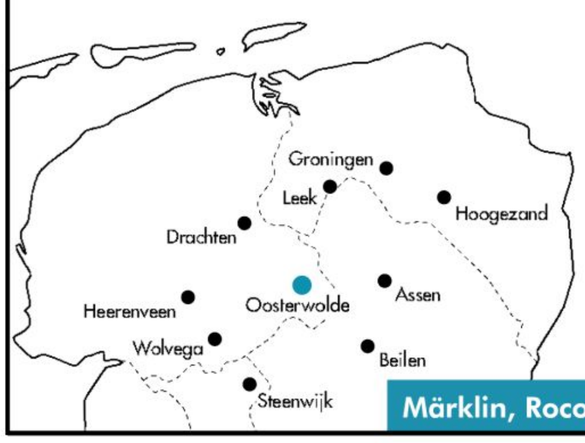
INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

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.

BEELEN MODELBOUW



Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-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



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.**

Autominiaturen Van Zuthem
Meppel

is per 1 april 2020 overgenomen door
Tom's Modelauto's uit Purmerend.

Wij denken in Tom's Modelauto's een goede overnamepartner te hebben gevonden die dezelfde service en klantvriendelijkheid zal bieden als u van ons gewend bent geweest. Wij willen al onze klanten dank zeggen voor het vertrouwen dat wij de afgelopen 30 jaar van u mochten ontvangen.
Thea en Jan van Zuthem

MCH

MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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



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



1.

Railinterview

Elke twee maanden stelt een modelbouwer of modelspoorclub zijn of haar modelbaan aan u voor. De verticaal opgebouwde baan van Leo van der Vaart lijkt geïnspireerd op de Hangende Tuinen van Babylon. Een slim ontwerp om in een kleine ruimte veel rijlengte en scenery onder te brengen.

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"Toen twaalf jaar geleden onze oudste dochter op kamers ging wonen, kwam er een kamer vrij. Een lang gekoesterde wens kon in vervulling gaan: een modelspoorbaan! Omdat de ruimte beperkt was, besloot ik vooral verticaal te gaan bouwen. Ik ben altijd al gefascineerd door 'onbestaanbare' landschappen op surrealistische schilderijen en in boeken en films, zoals 'Harry Potter' en 'In de Ban van de Ring'. Zo'n landschap wilde ik bouwen. Het werd een rondlopende baan met vijf niveau's, bestaande uit 'zwevende' landschappen en 'hangende' steden. Het kan eigenlijk niet, maar als je je fantasie uitleeft kan alles."

Hoe is de baan opgebouwd?
"Hoewel ik nu twaalf jaar bezig ben, is de baan nog niet af. Ik begon met het schaduwstation op 80 cm hoogte en ging verder met een steeds hogere laag. Vanaf niveau twee loopt de baan langs alle vier de wanden

van de kamer. De vijfde en hoogste laag ligt op 1,80 m. Ik had een globaal plan op papier, maar eigenlijk is de baan vooral organisch ontstaan. Tijdens de bouw zijn er steeds weer aanpassingen doorgevoerd."

Hoe gaat de aansturing?
"De baan is opgebouwd uit Märklin C-rail, schaal H0. De besturing gaat met een CS 2. Er kunnen twaalf treinen, min of meer tegelijk, automatisch rijden. Ze rijden met tussenstops van onder naar boven en vice versa. Op de tussenstops zijn er passeermogelijkheden. Een complete cyclus waarin alle treinen rond zijn geweest duurt 45 minuten."

Welk tijdperk wordt er op de baan uitgebeeld?
"Er is niet echt sprake van een tijdperk. Het is tenslotte fantasie. Door mijn voorkeur voor stoomtractie is de baan te plaatsen in de jaren '50 of '60. Duitse stoomlocs, maar ook de Big Boy van de Union Pacific en de RAm TEE."

Welk land is als uitgangspunt genomen?
"Een echt land heb ik niet als voorbeeld genomen. Maar het bergachtige landschap en het Landwasserviaduct horen natuurlijk in vakantieland Zwitserland thuis. Dat geeft mogelijkheden om de hoogte in te gaan. Doordat de baan rond loopt, zijn de hellingen niet te stijl. Ook lange treinen rijden soepel naar boven."

Waar bent u het meest trots op?
"Het feit dat ik iets maak wat redelijk uniek is. Iedereen die mijn baan voor het eerst ziet, is altijd zeer verrast. Ook kinderen vinden het prachtig. Je staat er als het ware middenin, de treinen rijden aan alle kanten om je heen en je komt ogen tekort. Het is bepaald geen standaard modelbaan. Ik heb een droom gerealiseerd en beschouw het zelf als een bewegend kunstwerk." //


2.


3.


4.


5.

1. De stedelijke bebouwing is zeer compact.

2. De verticale structuur vergt hoge pijlers van het viaduct.

3. Vakwerkhuizen en stoomlocomotieven zetten de toon.

4. De baan herbergt talloze verrassende details zoals de tegen de rotswand gebouwde fortificatie.

5. De baan telt vijf met elkaar verbonden niveaus.

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

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** LEO VAN DER VAART, DAPHNE GEWAY

tot wel
54% korting



Online
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 1989
- 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



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 incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

RH426

Densha

COMPACTE JAPANSE TREIN- EN TRAMBAAN IN H0

In juli 2020 zouden in Japan de Olympische Spelen plaatsvinden. Bij het fotograferen van de baan op Rail 2019 werd Densha dan ook gelijk voor Railhobby 426 gepland. Het coronavirus gooide voor de Spelen roet in het eten, voor Densha geldt die lockdown niet.



Ouder materieel op de voorstads- en de tramlijn.

Het is een mooie lente dag in het fictieve Japanse bergdorp. De bewoners kopen hun boodschappen bij de slager en de visboer. Een oudere man verzorgt liefdevol de bloemen voor zijn huis en praat met voorbijgangers. Een zakenman begeleidt zijn Amerikaanse collega naar het station. De ramen (noedels) verkoopster heeft het druk met haar kraam vlak voor de uitgang van het station. Op het tramstation bij de tempel lopen aardig wat reizigers en toeristen die van de tramlijnen gebruik maken. Hier worden ook de hongerige reizigers verzorgd: buiten de automaten zijn er een kiosk en een maid café. Het gerucht gaat rond dat er een bijzondere trein het station zal aandoen, dit verklaart waarom er zowel Japanse als buitenlandse railfans bij het station zijn verzameld. In een van die groepen railfans staat de bouwer van de modelbaan in H0-schaal, als 3D-print.

Japans H0

Na het bouwen van enkele modelbanen met als thema Nederlands stedelijk openbaar vervoer, en de tram in het bijzonder, wilde ik wat anders. Onze Rotterdamse tram-modelbaan ‘Stameldamse Nieuwe Binnenweg’ »




1.


2.


3.


4.

vindt u in Railhobby 411 (2019/04). Mijn interesse voor het Japanse openbaar vervoer is gaan groeien met de koop van een Enoden-tram van het merk Modemo in schaal N. Gefascineerd door de combinatie van oud en nieuw railmateriaal en het bijzondere landschap besloot ik een Japans diorama in H0 te ontwerpen en bouwen. Japanse trambedrijven zijn klein en hebben veelal maar twee lijnen. Het materieel bestaat uit een breed scala aan wagens van diverse bouwjaren, vanaf eind jaren ‘50 tot gloednieuwe lagevloertrams. Bedrijven kunnen vaak maar een tram per jaar kopen, waardoor tramfotografen een leuk gemêleerd tram-bedrijf kunnen spotten.

De eerste uitdaging bij het ontwerpen waren de maximale afmetingen van de modelbaan. Omdat hij in een bestaande vitrinekast moest passen stonden deze vast op 150 x 34 x 40 cm. In N-schaal is Japans materieel en scenery te kust en te keur te koop, maar in H0 is dat moeilijker. Dat was mijn tweede uitdaging. Gelukkig had ik hulp van een medehobbyïst die elk jaar naar Japan gaat en daarbij diverse modelbouwwinkels bezoekt. Via hem kwam ik aan de nodige modellen.

Ontwerp

De baan zou zowel trein- als tramverkeer moeten hebben met daarnaast een dorp met traditionele Japanse huizen, een tempel en een rijstveld. Het dorp ligt aan de voet van een berg en is een knooppunt van het regionale en plaatselijke openbaar vervoer. Zowel de trein- als de tramsporen verdwijnen in de berg waar ze in twee gescheiden schaduwstations eindigen. Het diorama heeft twee separate raillijnen: een voor de stadstram, de andere voor de regionale trein-diensten. Uiteraard zijn beide geëlektrificeerd. Het rollend materiaal vertegenwoordigt diverse Japanse steden en is van de merken Tomix, Modemo, Tramway,

1. Het wegverkeer wacht tot de dubbelgelede tram A1200 uit Sapporo is gepasseerd.

2. De perronopzichter houdt toezicht op het drukke eilandperron.

3. Door het hoogfrequente tramverkeer gaan de overwegbomen continu omlaag.

4. Voor de chauffeur van de lijnbus uit Oarai is het voorzichtig manoeuvreren in de smalle straten.


5.

DDF, Kato en Halling. Veel wagens hadden af fabriek een aandrijving, maar in enkele, voornamelijk bouwpakketten, heb ik die zelf ingebouwd. Daar de motoren van de gelede tramstellen van Enoden niet voldeden heb ik deze door nieuwe vervangen en in al het rijdend materieel een decoder en ledverlichting ingebouwd. Ondanks dat Japan met veel zaken voorloopt op technisch gebied, zijn modeltreinen van de Japanse merken niet voorbereidt op DCC. Door de compacte bouw en de beperkte ruimte in de voertuigen is het vaak een uitdaging om een model te digitaliseren. Aangezien er geen Japanse bovenleiding in H0 te koop was, heb ik die aan de hand van foto's zelf gebouwd. De grote uitdaging waren de hangdraden: de korte afstand tussen de rijdraad en de draagkabel maakt het solderen lastig. De - niet functionele - bovenleiding is volgens het boekje aangelegd, dus met afspanning van de rij- en draagkabels. Tijdens de bouw is de bovenleiding uitvoerig getest, vooral bij de tunnelingangen. Daar hangt de rijdraad zo laag dat pantografen bijna plat op het dak van de trein komen liggen.

Beveiliging

Ook de beschikbaarheid van Japanse seinen vormde een probleem. Het ombouwen van Europese modelseinen naar Japans voorbeeld was de oplossing zodat alle sporen door werkende seinen kunnen worden gezekerd. De baan wordt door het computerprogramma Rocomotion van Roco aangestuurd; een al wat ouder systeem, maar het voldoet geheel aan mijn verwachtingen. De spoordetectie-units van Roco en Digikeijs zijn onder de baan geplaatst, samen met de vijf wissel-


6.

motoren en twee servo's met servodecoder. De servo's worden gebruikt voor de werkende automatische overweginstallatie in de druk bereden trambaan. De overweginstallatie is een Duits model, maar door het verlengen van de bomen en het veranderen van de kleur naar geel met zwart ziet hij er Japans uit. »

5. **Het altijd levendige trein- en tramstation Densha-ek i.**

6. **In het restaurant aan de voet van de tempel is het altijd druk.**

TEKST: ROBERT VAN DER BURG, **FOTO'S:** DOLF HEIBLOEM



7.



8.

Scenery

De huizen zijn bouwpakketten van Japanse merken zoals Sankei en Tomytec. Die van Sankei bestaan uit industrieel karton en zijn gemakkelijk te bouwen en aan te passen, zo heb ik er een interieur en verlichting ingebouwd. De auto's en bussen zijn van diverse merken die je veel in Japan ziet, Nissan, Toyota, Honda. De H0-modellen komen uit het assortiment van Tomytec, Furuta en Herpa; ik heb ze in zo'n vijf jaar verzameld. Typische Japanse scenery zoals de torii - tempelpoort -, de noedels verkoopkraam, borden, posters en figuren heb ik in Japan besteld. Door de tempel, altijd een toeristische trekpleister, kon ik meerdere figuren plaatsen uit het Europese assortiment van Preiser. Waar modellen van Japanse scenery niet te koop waren, heb ik me gestort op het verbouwen van Europese modellen, zelfbouw en printen in 3D. Op de site van Shapeways vond ik diverse voorwerpen die voor de Japanse modelbaan kon worden gebruikt, zoals de snoep- en drankautomaten bij de toegang naar de tempel en de crossmotorrijder. Op de lange trap naar de tempel wilde ik eigentijdse, traplopende figuren plaatsen, maar die bleken onvindbaar. Na contact met een 3D-ontwerper, heeft deze hiervoor enkele moderne traplopende figuren ontworpen en in 3D geprint.

Zichtlijnen

Het diorama is zo ontworpen, dat niet alle details in een keer zijn te zien. Er zijn verscholen gebieden die »







7. Terwijl de passagiers nog uit de 3002 stappen, loopt de 3001 al binnen.

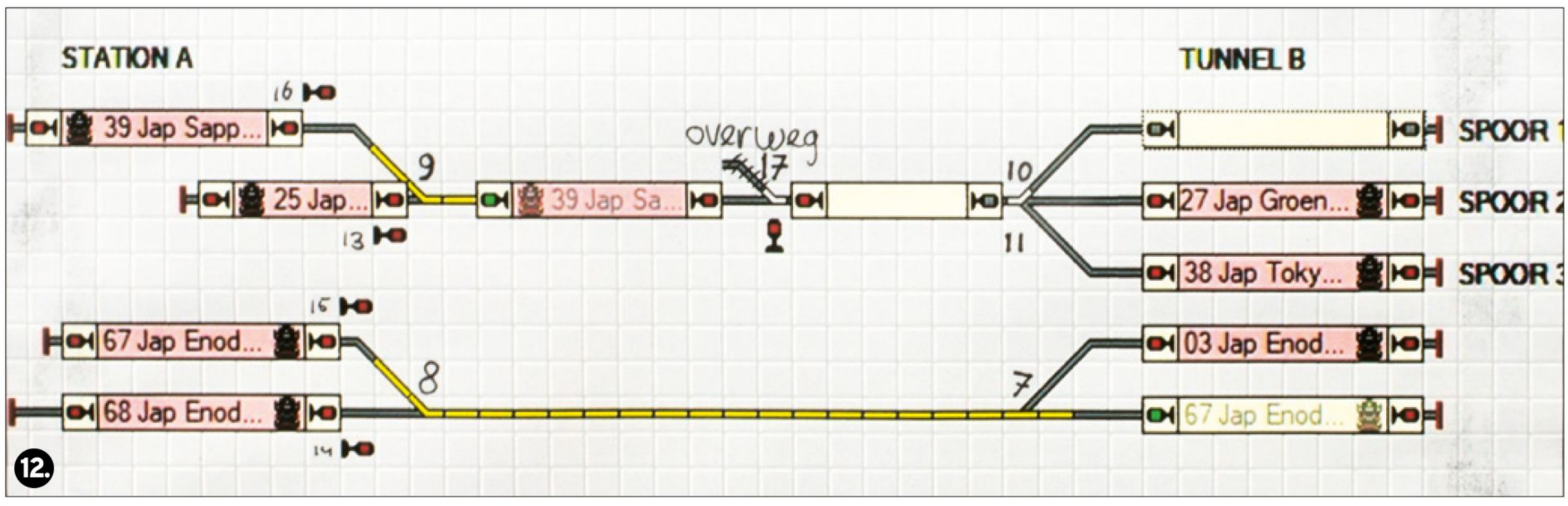
8. Op de smalle strook grond zijn spoor- en tramlijn, verkeersweg en lintbebouwing ingepast.

9. De tempel in Densha trekt veel bezoek uit binnen- en buitenland.

10. Beide etages van de woning zijn gedetailleerd ingericht.

11. Een reclamebord noodt tot een bezoek aan het restaurant.

12. De spoor- en (bovenaan) tramsporen met automatisch railverkeer.









alleen onder bepaalde kijkhoeken zijn te ontdekken. Tussen de bomen doorkijkend komt een van het meer terugkerende surf-girl in beeld en een ouder echtpaar zit genoeglijk voor hun huis in de lentezon. Van de drukke tramwegovergang lijken ze geen last te hebben. De rijstplanters zijn bezig in het veld. In één van de woningen wordt een maika gecontroleerd op het juist dragen van make-up en kleding door een oudere dame. De ontbijttafel is gedekt in het huis bij de tempel, waar opa onder het genot van een kopje thee tv kijkt. Het dorp ziet er vredig uit, maar in het hoge politie-bureau bij het station wordt druk gewerkt. Het gebouw van de politie en het treinstation zijn de enige moderne gebouwen, als contrast met de voor de rest oude, traditionele bebouwing. //

13. De gids geeft het groepje toeristen uitleg.

14. Drukte in de hoofdstraat, de noedelskraam doet goede zaken.

15. Bouwer Robert van der Burg voor zijn Japanse modelbaan.

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

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Uitslag wedstrijd baanontwerpen

In Railhobby 419 stond een aankondiging voor een ontwerpwedstrijd. De spelregels waren simpel: maak een ontwerp voor een modelbaan met een maximale vloeroppervlakte van 7 m² (H0), 5,5 m² (TT) of 4 m² (N). De vorm van de modelbaan was vrij naar eigen invulling. De jury, bestaande uit Wim Wijnhoud, Marc van Buren (Miniworld Rotterdam) en Ton Oosterom (voorzitter) hebben de ontwerpen beoordeeld aan de hand van 7 criteria: originaliteit, keuze thema, opbouw ontwerp, spoortechniek, inpassing scenery, presentatie ontwerp en overig.

De jury heeft een aantal mooie ontwerpen ontvangen en wil alle inzenders bedanken voor hun deelname. De winnaars van de wedstrijd zijn:
1e plaats: Dirk Berns
2e plaats: Martin Mentink
3e plaats (gedeeld): Henk Greuter en Andre van Empel

Benieuwd naar de ontwerpen? In de komende nummers leest u meer over de winnende banen. **Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/uitslagwedstrijd.**

NIEUWSBRIEF

Schrijf u nu in voor de nieuwsbrief van Railhobby. U weet dan als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft op de hoogte van leuke aanbiedingen, beursacties en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief.**



In memoriam Roel Linker

In mei bereikte ons het droevige bericht dat na een kort ziekbed Roel Linker op 14 mei 2020 op 69-jarige leeftijd is overleden. Roel Linker was al sinds 1983 betrokken bij Railhobby. In deze 37 jaar heeft hij veel voor het tijdschrift betekend. Roel heeft talloze tekeningen gemaakt, zowel materieeltekeningen als baanplannen. De redactie van Railhobby wenst de nabestaanden veel sterkte toe.

WIST U DAT: HET ONLINE ARCHIEF IS UITGEBREID MET JAARGANG 1989? GA SNEL NAAR RAILHOBBY.NL/ARCHIEF



WIN!

SPOOR VAN MENSEN

'Spoor van mensen' is het nieuwe boek van Carel van Gestel. Dit boek draait, zoals de titel al zegt, om de mens. Zonder mensen geen treinen. Op pagina 93 leest u meer over dit boek. Uitgeverij Wbooks verloot 3 exemplaren van dit boek. **Kans maken? Ga naar Railhobby.nl/winnen, beantwoord de vier vragen en maak kans!** Meedoen kan t/m 27 augustus.



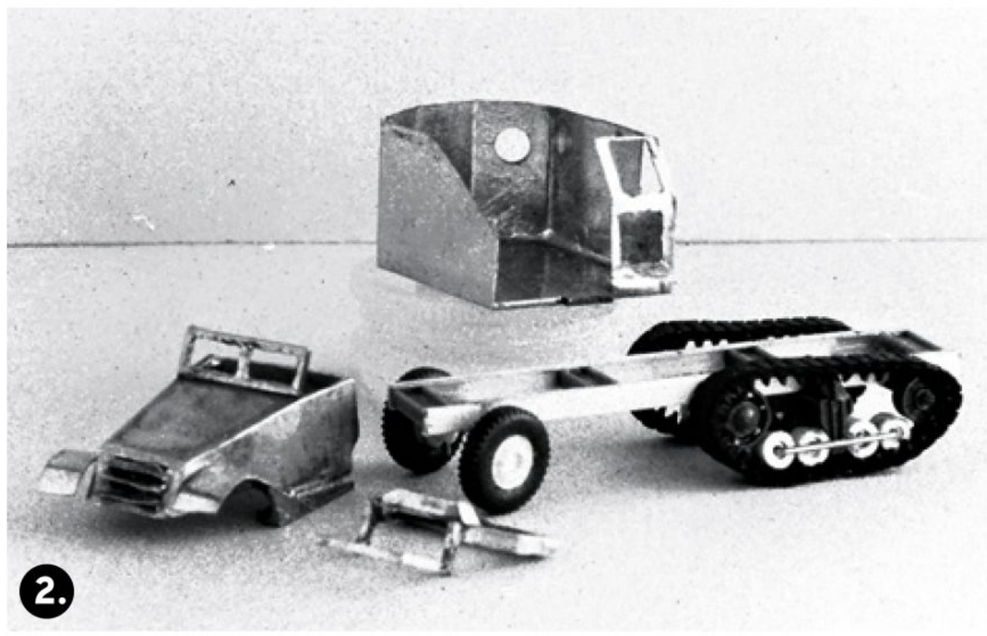
1.

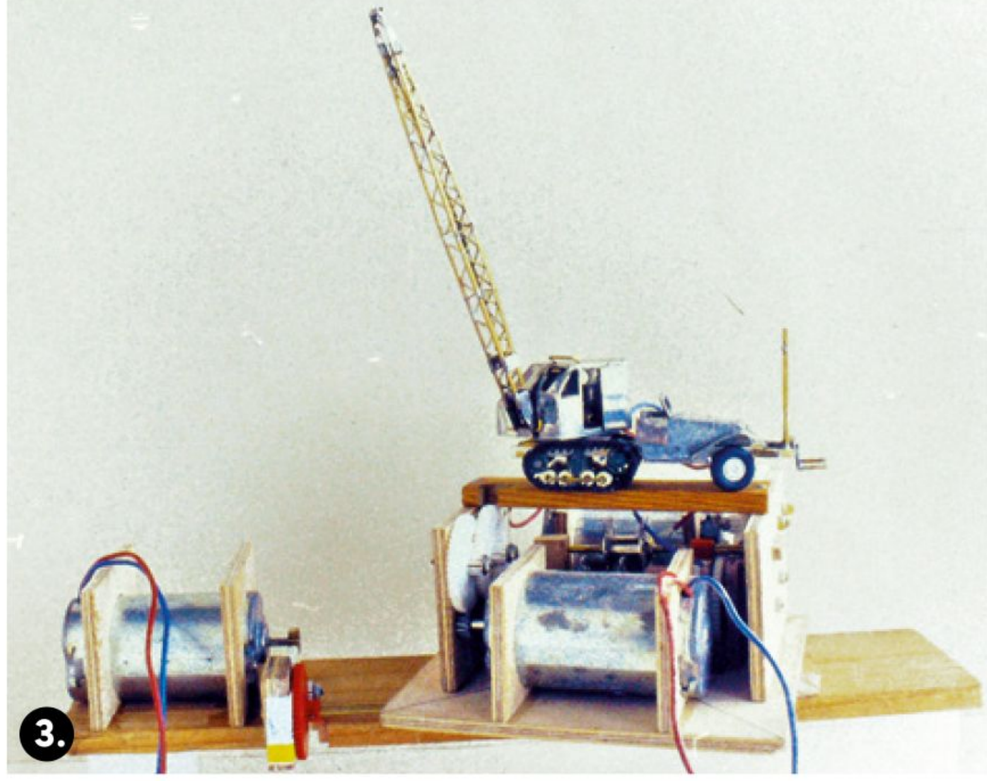
Militaire halftrack als kraanonderwagen

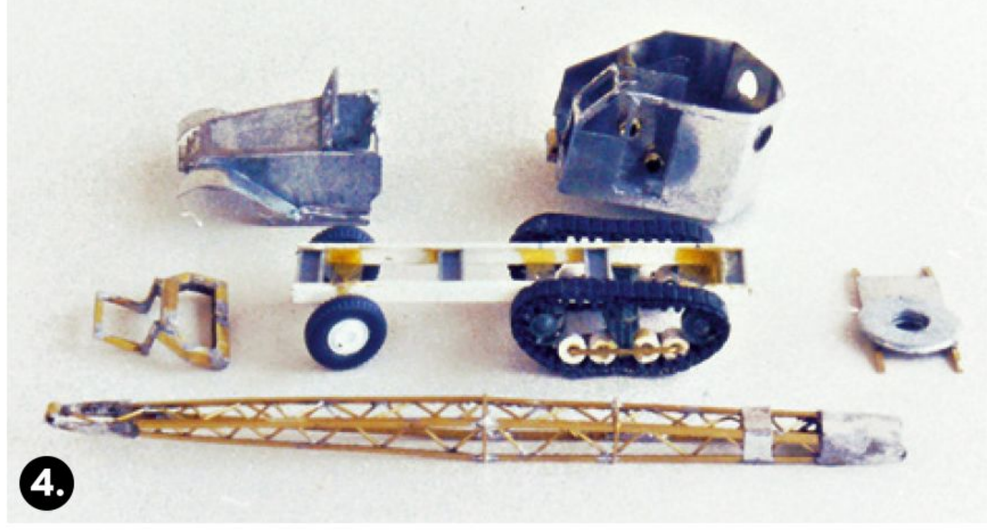
ANDERE TOEPASSING DAN BEDOELD

Na WO II werd divers militair materieel omgebouwd en aangepast voor civiel gebruik. Dat verging ook een halftrack waarbij de laadbak door een hijskraan werd vervangen. Dat zoiets ook in H0 is te realiseren blijkt uit onderstaand bouwverslag.

In 1968 werden dichtbij ons huis in IJmuiden Sluiswijk enkele oude panden gesloopt, daar was ik als kind niet weg te slaan. Het slopen ging met de kogel; van recycling en slopen met beleid had nog niemand gehoord. Interessant was ook de kleine kraan op een nooit eerder gezien type voertuig. Bij latere sloop in oud-IJmuiden heb ik 'mijn' kraan nooit meer gespot zodat ik me lange tijd afvroeg of ik het wel goed had gezien: een voertuig met wielen voor en rupsbanden achter. De eerste halftrack, of halfrups, die ik later tegenkwam was een bouwpakket van Airfix en daarna foto's van een halftrack van de Amerikaanse White Motor Company. Zo'n onderstel had ik dus destijds gezien. Het tijdschrift *Transmobiel* belichtte het eenmansbedrijf Dingemans uit Brielle dat een Fuchs 300-kraan had dat op een aangepast White M3-halftrackonderstel stond. Een White M3 staat in het Nationaal Militair Museum Soesterberg


2.


3.


4.

en het Oorlogsmuseum in Overloon. De bouw van een halfrups met kraan in H0 kon met een boek met beschrijvingen en eenvoudige maatschetsen van de museumvoertuigcollectie beginnen.

Model

De onderwagen en de kraan zouden uit bestaande modellen kunnen worden samengesteld, de White M3-halftrack van Roco Minitanks en de Fuchs-kraan van Kibri - een prijzige oplossing. Via de mogelijkheid een van de delen als bouwkit en het andere als zelfbouw werd het uiteindelijk 100% zelfbouw. De oplossing voor rupsbanden kwam uit een kist op zolder: een Sherman-tank van Airfix in schaal 1:76. Incompleet, maar wel met rupsen. De bouw van de halftrack begint bij het chassis: twee kunststof U-profielen met daartussen vier I-profielen. Een ladderchassis, niet geheel voorbeeldgetrouw, maar wel stevig. Aansluitend volgde de voortrein met Wiking-wielen en Kibri-velgen. De wielen zijn stuurbaar uitgevoerd maar onderling niet gekoppeld; het voertuig kan dus in een bocht worden opgesteld. De as is 1 mm U-vormig ijzerdraad.

Rupsbanden

Het sprocket - het aangedreven wiel van de rupsband - en het geleidewiel heb ik met enkele wijzigingen van de Sherman overgenomen. De diameter van het Airfix-geleidewiel is verkleind tot steunwiel. De beide wielassen zijn messing bussen die op een blikken montageplaat zijn gesoldeerd dat onder het chassis is gelijmd. Per rups zijn vier steunwielen nodig. Daar die van de tank te groot zijn heb ik ze uit kunststof buis gezaagd met een messing bus als velg. De wielen zijn in frames van messing draad gevat die met een gewijzigde Sherman-ophangbeugel onder het chassis zijn bevestigd. Uit een van de Sherman-rupsbanden konden twee rupsen voor de halftrack worden gehaald. Waar de rups in volle lengte schaalgetrouw oogde, leek hij ingekort iets te grof. Met het op kleur brengen is dat verdoezeld.

De strak vormgegeven cabine kon vanaf de tekening worden gebouwd. De cabinezij- en achterkanten, motorruimte, grille en het voorraam zijn op een stuk 0,6 mm verzinkt staalplaat afgetekend en met S39 als vloeimiddel gesoldeerd. Dit werkt prima; alle verbindingen zijn direct na het solderen met veel water en een oude tandenborstel gereinigd. Met het plaatsen van de motorkap kreeg het bouwsel stevigheid. De treeplanken en de spatborden zijn strippen blik. De spatborden horen iets bol te staan, maar daar heb ik gezien de schaal van afgezien. Wel is bij de aanzet van de treeplank een stukje blik ingezet, dat geeft het geheel meer cachet. De grille telt drie lamellen; voor de vierde bleek geen ruimte te zijn. Een kleine concessie aan de werkelijkheid. De voorbumper had een lier en kreeg later een frame waarop de grijper tijdens transport kon rusten. Dit bestaat uit vierkante messing buis voor de bumper en lier, vierkante staf voor de grijper en 0,8 mm rond messing voor de kraanarmsteun. »

1. **Legen van de bak in een gereedstaande kiepwagen.**

2. **De hoofdonderdelen in ruwbouw.**

3. **De testfase op de bouwplank.**

4. **Halftrack met motorhuis, kraanhuis en vakwerkgiek.**

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ

Kraanhuis

De White had een Fuchs 300-kraan. Daar ik geen afmetingen had zijn die aan de Fuchs 301 van Kibri ontleend. Het kraanhuis stond vrij dicht op de cabine; na het uitzagen van de bodemplaat (0,8 mm verzinkt staalplaat) van het kraanhuis werd duidelijk waarom men in 1961 een deel van de achterwand van de cabine had verwijderd. Daar het kraanhuis van de Fuchs 300 hoger is dan dat van de modernere Fuchs 301 lijkt de stoere White wat nietiger. Het kraanhuis van de Fuchs 300 heeft enkele kenmerkende details. Men ging er van uit dat de kraanmachinist met geopende cabine-deur werkt: de deur had geen raam zodat bij gesloten deur het zicht flink beperkt was. Wel had het kraanhuis aan de achterzijde twee patrijspoorten. De hoogte-maten, afschuiningen, raamgroottes, etc., heb ik aan de hand van het Kibri-model en foto's bij benadering bepaald. Het kraanhuis bestaat uit blik waarbij de zij- en de achterwanden uit een stuk zijn gebogen; er zijn twee kabeltrommels ingebouwd die met een kleine schroevendraaier kunnen worden bediend. Om het kraanhuis op de juiste hoogte op het chassis te kunnen plaatsen was een voorbeeldgetrouw subframe nodig.

Giek

De Fuchs op de foto had een flinke vakwerkgiek. Aan de hand van de vakwerkmast van mijn Fuchs-kraan van Wiking heb ik uit messing profiel een nieuwe gemaakt. Hoekprofielen van 1,5 x 1,5 mm L-profiel. Door een V-vormige zaagsnede op de juiste plek kon het profiel iets worden geknikt en aansluitend met weinig soldeer gefixeerd. De gesloten masteinden zijn uit blik geknipt en aan de profielen gesoldeerd. Om het aantal losse delen beperkt te houden - kans op lossolderen - zijn de diagonalen per zijkant uit een stuk 0,5 mm messing draad als muizentrap gebogen. Door het om en om vastsolderen van de diagonalen ontstaat een stevig en stijf geheel.

Dynamisch model

In het kraanhuis was geen plaats om motoren en aandrijvingen in te bouwen. Door het model in een tafereel te plaatsen konden deze onder de scenery worden onderbracht. Dan konden ze wat groter worden, zijn onderhoud en reparatie eenvoudiger en kan de techniek worden bekeken zonder het halve model te demonteren. In *Transmobiel* was de kraan als gewone kraan, met een grijperbak en als dragline afgebeeld. Dit laatste leek mij uit technisch oogpunt het interessantst. Dat betekende twee lierwerken: een voor het hijswerk en een voor de drag/treklijn en een derde aandrijving om het kraanhuis te draaien. De draglinebak wordt in een vrije val in de te scheppen



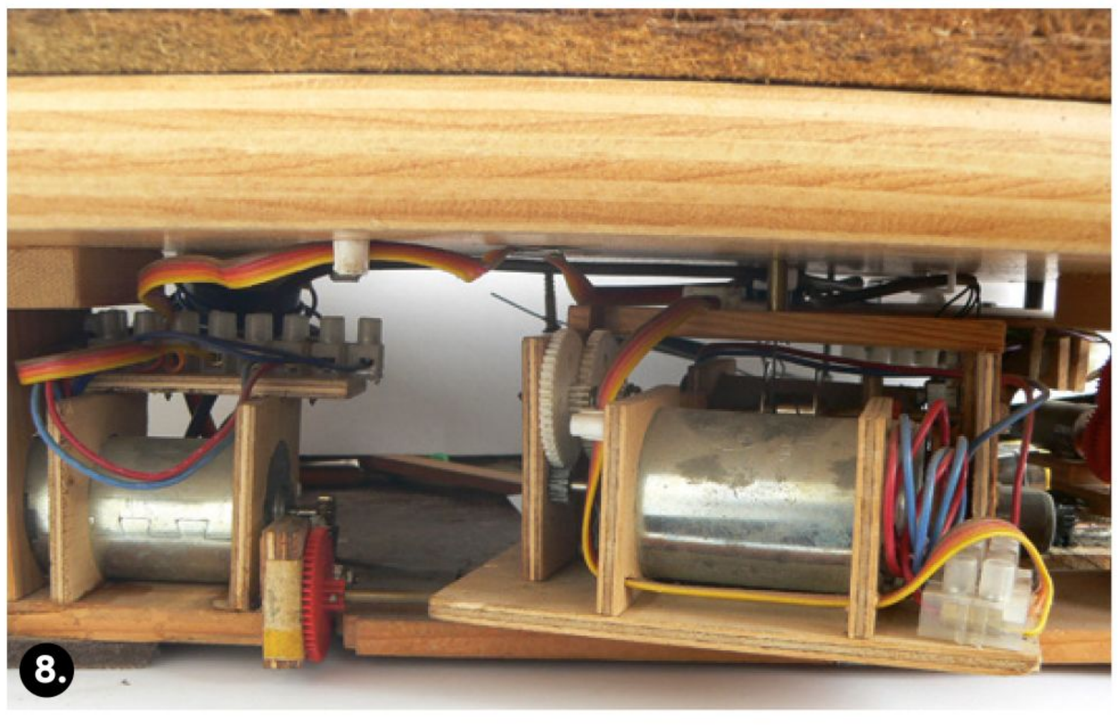
5.



6.



7.



8.

grond geworpen en met de dragline in scheppositie gebracht. Dit betekende een vrijloop op de beide lieren. In mijn model zou de treklijn een normale vaste lier worden en alleen het hijswerk een vrijloop krijgen. De drie motoren zijn 12 V DC van Bühler, de tandwielen (moduul 0,5) van Conrad. De kabeltrommels bestaan uit oude naaimachinespoelen.

Hijswerk

De motor voor het draaien van de kraan is op een frame geplaatst en drijft via tand- en wormwielen een draaiplaat/schijf aan. Hierop staan de beide lieren en de holle as die de verbinding met de bovenwereld vormt. Door de tot 6 volt verlaagde werkspanning konden voor het vaste lierwerk (de dragline) de zes tussentandwielen tot drie stuks worden gereduceerd. De lier voor het hijswerk met de vrije val vroeg door de vrijloopconstructie een extra (en in de breedte gekoppeld) tandwiel. Alle aandrijvingen zijn onder de bodemplaat (18 mm spaanplaat van 25 x 30 cm) op een demontabel frame gemonteerd. Het model staat op een stuk zachtboard. Voor de levendigheid staat het hart van de draaischijf en dus het draaipunt van het kraanhuis uit het midden van het tafereel. Na het plaatsen van de aandrijvingen en het bepalen van het gat voor het draaipunt is het halfrupsonderstel op z'n plek gezet en kon de lengte van de buis tussen draaischijf en kraanhuis worden bepaald. Met een montageplaat is de buis met een M1-bout en moer onder het kraanhuis bevestigd en zijn de twee hijsdraden door de buis naar het kraanhuis geleid. Het gewenste gewicht van de bak is door testen - diverse aan de hijsdraad geknoopte formaten ijzer - bepaald. Het vrijevalprincipe werkte al bij een kleine belasting goed en ook de hijshoogte klopte. De bak is gemaakt uit 0,6 mm staalplaat dat tot een stevig geheel is gesoldeerd. Aan de achterzijde heeft hij een scharnierende hefbeugel, aan de voorkant een ketting. De lege bak bleek niet zwaar genoeg, een stukje staal dat in de bak iets heen en weer kan schuiven gaf de oplossing voor het goed positioneren. De schep zand in de bak is iets hoger dan de beugel en kan er niet uitvallen. Bij een ontspannen treklijn zakt het gewicht waardoor de bak in de scheppositie wordt gebracht. Met de trekdraad komt hij weer horizontaal. »

LIERWERKEN VOOR HIJSEN EN DE DRAG/TREKLIJN

5. De machinist draait de kraan voor de volgende bak.

6. Door het inhalen van de treklijn wordt de bak gevuld.

7. Door de treklijn te vieren wordt de bak geleegd.

8. Aandrijving in close up: links de motor voor draaien kraanhuis, rechts die van de hijslier. Die van de treklijn staat daarachter en is op de foto niet zichtbaar.



9.



10.



11.

DE JALONSTOKKEN ZIJN GESCHILDERD IJZERDRAAD

Bouwput

Op het diorama wordt de halftrackdragline ingezet voor het uitgraven van de fundering voor een kelder. Om het graafwerk meer diepte te geven is om de bouwput een rand zachtboard gelegd. De aanzetten van de graafsporen op de rand van de kuil en in het uitgegraven deel zijn met dunne snippers board weergegeven. De uitgegraven grond wordt met een 6x6 kiepwagen afgevoerd. De bouwplaats is voorzien van een rij bomen, een bouwkeet, een oude VW-bus met gereedschap en een kruiwagen en werklui. De jalonstokken (de met een metalen voet uitgevoerde rood/wit gestreepte markeringsstokken) zijn geschilderd ijzerdraad. Inmiddels heeft de dragline al menig aantal draaiuren op beurzen en open dagen achter de rug. //

9. Hijsen, treklijn strak houden en draaien naar de losplek.

10. Het resultaat bij het inhalen: een volle bak zand.

11. Een White M3A1 halftrack als oorlogsmonument in het Belgische Stavelot.

1913 - NISM



Spoorwegpenning bij het 50-jarig jubileum van de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij.

In het artikel in deze serie over de penning ter gelegenheid van het 25-jarig bestuur van de Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij is te lezen dat het in 1897 na een flinke bezuinigingsronde eindelijk beter ging. Deze ontwikkeling zette door en de NISM investeerde in enkele nieuwe lijnen en nieuw materieel. De opvallendste die werd aangelegd was een tandradlijn tussen Djokjakarta en Willem I. Een deel hiervan wordt nog steeds met NISM-tandradlocomotieven vanuit station Willem I bereden, hier is tegenwoordig het spoorwegmuseum van Ambarawa gehuisvest. Tussen 1911 en 1917 werd in Djokjakarta een nieuwe materieelwerkplaats gebouwd. Deze lag aan een van de breedspoorlijnen (1435 mm) van de NISM, maar zou ook normaalspoorlocomotieven (1067 mm) van de NISM gaan onderhouden. Hiervoor werden de smalspoorlocs op transportwagens naar Djokjakarta overgebracht.

MÉDAILLEUR WIENECKE

Het ging weer goed met de maatschappij en het vijftigjarig jubileum werd dan ook herdacht met een imposante penning. Net als de Staatsspoorwegen wendde de NISM zich tot 's Rijks Munt in Utrecht en kreeg médailleur Wienecke de opdracht voor het ontwerp. Op de voorzijde van de penning staat een Javaanse vruchtbaarheidsgodin op de bufferbalk van een breedspoorloc. De staf in haar hand is suikerriet, het belangrijkste vervoer (en daarmee inkomsten) voor de maatschappijen op Java. Daarnaast laten de diverse bundels lokale producten als rijst, koffie en tabak zien.

BLAUWE BRABANDERS

De afgebeelde loc is een van de 2C-machines die in 1902 in dienst kwamen. Eerder dan in Nederland, waar de befaamde Blauwe Brabanders (de latere serie NS 3500) in 1906 hun intrede deden. Dit is een van de voorbeelden die laat zien dat het spoorwegmaterieel in Nederlands-Indië vooruitstrevender was dan dat in het moederland. Deze locomotieven waren vrijwel gelijk aan een serie die de fabrikant in 1900 aan de Noorse spoorwegen leverde. Een van deze Noorse locs is bewaard gebleven.
De achterzijde laat een verzameling Javaanse fabelwezens zien en een aantal lotusbloemen. In het midden staat de tekst '50-jarig bestaan 1863 - 1913'.
Deze penning, samen met die penning van het vijftigjarig bestaan van de Staatsspoorwegen, wordt algemeen beschouwd als het hoogtepunt uit het oeuvre van Wienecke. Ook Henri Asselberghs, die zich eerder negatief uitliet over een andere spoorwegpenning, was lyrisch over het ontwerp van Wienecke. Hij beschouwde deze penningen als het allerbeste wat ooit op het gebied van spoorwegpenningen werd voortgebracht. Ook in het buitenland werden deze penningen naar zijn mening hoogstens geëvenaard, maar niet overtroffen.
Médailleur Wienecke had het in deze periode druk met spoorwegpenningen. Want naast de Staatsspoorwegen en de NISM was er nog een maatschappij die graag een penning van zijn hand wilde. Welke maatschappij dat was, zien we in de volgende aflevering. //

EXTRA ONLINE
Eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgaven op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!

TEKST & FOTO'S: EELCO STORM

Railhobby PROJECTEN

Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

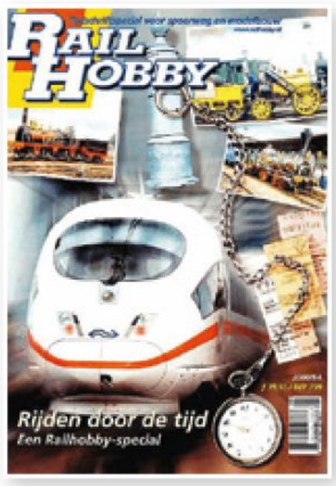


Oorlog en Wederopbouw
De beste artikelen over het materieel tijdens de oorlog en bij de wederopbouw. Ga aan de slag met de bouw van Hotel de Wereld en militair materieel.



Over Industrie en Landschap
U leert alles over het nabouwen van fabrieken, bruggen en loodsen in model en de plaatsing in het landschap.

Rijden door de tijd
De geschiedenis van het grote spoor als voorbeeld voor de modelbaan. Met historische verhandelingen en hoofdlijnen uit de beginjaren.



Over Buitenlandse modelbanen
De beste artikelen over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en een Italiaanse boswachterswoning.





Over Rollend Materieel
Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.



Neurenbergspecial 2020
Een compleet overzicht van alle nieuwe producten die in 2020 zijn uitgebracht. Met een alfabetisch overzicht en de laatste trends.

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 10,99
- ◯ Railhobby - Rijden door de tijd voor € 9,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Rollend Materieel voor € 9,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap voor € 9,99
- ◯ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 9,99
- ◯ Railhobby 421 - Neurenbergspecial 2020 voor € 10,99

OP = OP

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

Stuur deze bon in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort
of vul het formulier in op www.railhobby.nl/shop.
*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 2,49). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én een of twee nieuw(e) artikel(en).

RH426



^ USATC 4389 van de SGB.

DEEL 3: ONTWIKKELING S100

Inzet in Europa en Noord-Afrika

De door de Amerikaan Howard Hill ontworpen compacte, drieassige tenderlocomotieven S100 zijn in Amerika gebouwd, naar Groot-Brittannië verscheept en ingezet in Europa en Noord-Afrika. Na het einde van WO II zijn ze bij diverse spoorwegbedrijven een tweede leven ingegaan. Enkele hebben zelfs de status van museumloc gehaald.

TEKST: GUUS FERRÉE

Howard G. Hill, ontwerper van de S100, is zijn carrière begonnen als leerlingmachinist bij het revisiebedrijf van de Texas & New Orleans Railroad en wist zich binnen vijf jaar op te werken tot werktuigbouwkundige. Hill, reserve-officier, was op 29 juli 1940 onder de wapenen geroepen en werd ingedeeld bij de Railway Branche, Office, Chief of Engineers, US Army, zoals de in Washington DC zetelende eenheid voluit heette. Hij was de eerste officier (kapitein) die was opgeroepen om zich met de spoorwegen bezig te houden. De kleine groep bestond op dat moment uit majoor Lewis T. Ross (chief engineer), civiele medewerker Walker Redman en de jonge stenograaf Raymond Baxter. Om een lang verhaal kort te maken - er was intussen al heel wat water door de Mississippi gestroomd - Hill was ondertussen gepromoveerd tot majoor en had in opdracht van majoor R. Hart-Davies, werkzaam bij de staf van de Royal Engineers van het Britse leger, een succesvolle 1'D1'-stoomloc ontworpen voor inzet in het Midden-Oosten en specifiek voor de Iraanse spoorwegen die de Sovjet-Unie met geallieerde wapens »

bevoorraadden. Op 7 november 1941 bracht Hart-Davies opnieuw een bezoek aan de Railway Branche, Office waar hij om de bouw van vijftig drieassige rangeerlocs verzocht zoals Baldwin die tijdens de Eerste Wereldoorlog had gebouwd en om enkele duizenden twee- en vierassige goederenwagens.

Nieuw type loc

Hill adviseerde zijn Britse collega om een nieuw type te ontwerpen en tekende binnen enkele uren een eigen ontwerp. Een simpele, gedegen constructie waarvan er door de Davenport-Besler Company (Iowa), Porter (Pittsburgh) en de Vulcan Iron Works (Wilkes-Barre) 382 stuks werden gebouwd. Het was een typisch Amerikaans ontwerp met een stavenframe, Crampton-vuurkist en korte radstand zodat de locs op nagenoeg alle raccordementen uit de voeten konden. De minimum-boogstraal waar de 9 meter lange en 48 ton zware S100 door kon rijden was 46 meter, de diameter van de wielen bedroeg 1372 mm diameter. Vanaf 1942 werden de locs naar Groot-Brittannië overgebracht, buiten bereik van Duitse vliegtuigen opgeslagen en nadien ingezet achter de slagvelden van Noord-Afrika en West-Europa. In Marokko werden ze in 1943 aan land gebracht toen de geallieerden de strijd aangingen met het Afrikakorps van Rommel.

Omgrenzingsprofiel

Majoor Hill vierde het einde van de oorlog als kolonel. Het is een hardnekkig misverstand dat de S100 een product is van het United States Army Transportation Corps. Dit korps werd op 31 juli 1942 opgericht. Het personeel van de Railway Branche, Office, Chief of



1. Loc Δα 63 van de Griekse spoorwegen in juli 1971 in depot Thessaloniki. (foto Gerd Hofmeister, collectie Guus Ferrée)



2. Bij een mijn in Mramor, Bosnië, doet op 20 mei 2002 loc 62 637 dienst. (foto Marco Moerland)



3.



4.

Engineers werd pas op 23 november 1942 naar de USATC overgeheveld. Op dat moment, zo is af te leiden uit de productiegegevens, waren veel rangeerlocs, evenals de nodige 1'D1'-machines, al gebouwd en verscheept. De S100 werd gebouwd in de periode 1942-1944. De machines, die een maximumsnelheid van 50 km/h hadden, moesten voldoen aan het krappe Britse omgrenzingsprofiel omdat een aantal dienst ging doen bij Britse spoorwegbedrijven zoals de Great Western Railway voor inzet in het zuiden van Wales. Het profiel in het Verenigd Koninkrijk is beduidend kleiner dan dat op het vasteland van Europa.

Oranje Nassau-mijnen

Na het einde van de oorlog werden de locs verspreid over Europa waaronder Nederland. In 1947 kochten de particuliere Oranje Nassau-mijnen de USATC 1948 en 4389 waar ze de nummers ON-27 (Davenport 2513) en ON-26 (Davenport 2533) kregen. De ON-26 die bij de ON 1 in Heerlen rangeerde overleefde het mijntijd-perk en komt in 1980 bij de Stoomtrein Goes-Borsele terecht. In eerste instantie getooid met de naam 'H.F. Enter'. Daarna was het tijd voor een grondige revisie. In 2013 werd ze met een nieuwe ketel en een vernieuwd machinistenhuis als 4389 opnieuw in gebruik genomen waarbij het oorspronkelijke uiterlijk zo veel mogelijk werd teruggebracht. De ketel is door HKB in Venlo gebouwd, het bedrijf dat ook de ketel voor de 3737 leverde.

Southern Railway

In Groot-Brittannië kwam een substantieel deel terecht. De Southern Railway schafte er vijftien aan, een voor onderdelen, de rest voor rangeerwerk. Ze kregen de nummers 61-74. Toen de SR opging in het nieuw gevormde British Railways kwam er een omnummering in 30061-30074. In 1967, een jaar voor de officiële ontstoming van BR, is een S100 nog gezien in het Eastleigh-depot. Een machine, de 65, is bewaard gebleven bij de Kent and East Sussex Railway. Ook kochten industrieën en fabrieken, zoals de National Coal Board, de Austin Motor Company en de Longmoor Military Railway, de overtollige locomotieven.

ÖBB

De Belgen huurden direct na de oorlog 47 S100'en die voor rangeerdiensten vanuit de stelplaatsen Antwerpen-Dam, Renory en Schaarbeek werden ingezet. Formeel werden ze bestempeld als serie 601, ze behielden echter hun USATC-nummers. In 1946 werden de machines teruggegeven. In Oostenrijk werden van 26 februari tot 3 maart 1946 tien locs in gebruik genomen die in 1953 als serie 989 in het materieelpark van de ÖBB werd opgenomen. Ze kregen de nummers 989.01-05, 989.101-103 en 989.201 en 202 en deden onder meer dienst vanuit depot Siegendorf. Loc 989.04 werd in 1963 verkocht aan de firma Morawetz in Vöcklabruck, de resterende machines werden in februari en maart 1968 terzijde gesteld.

Rechthoekige buffers

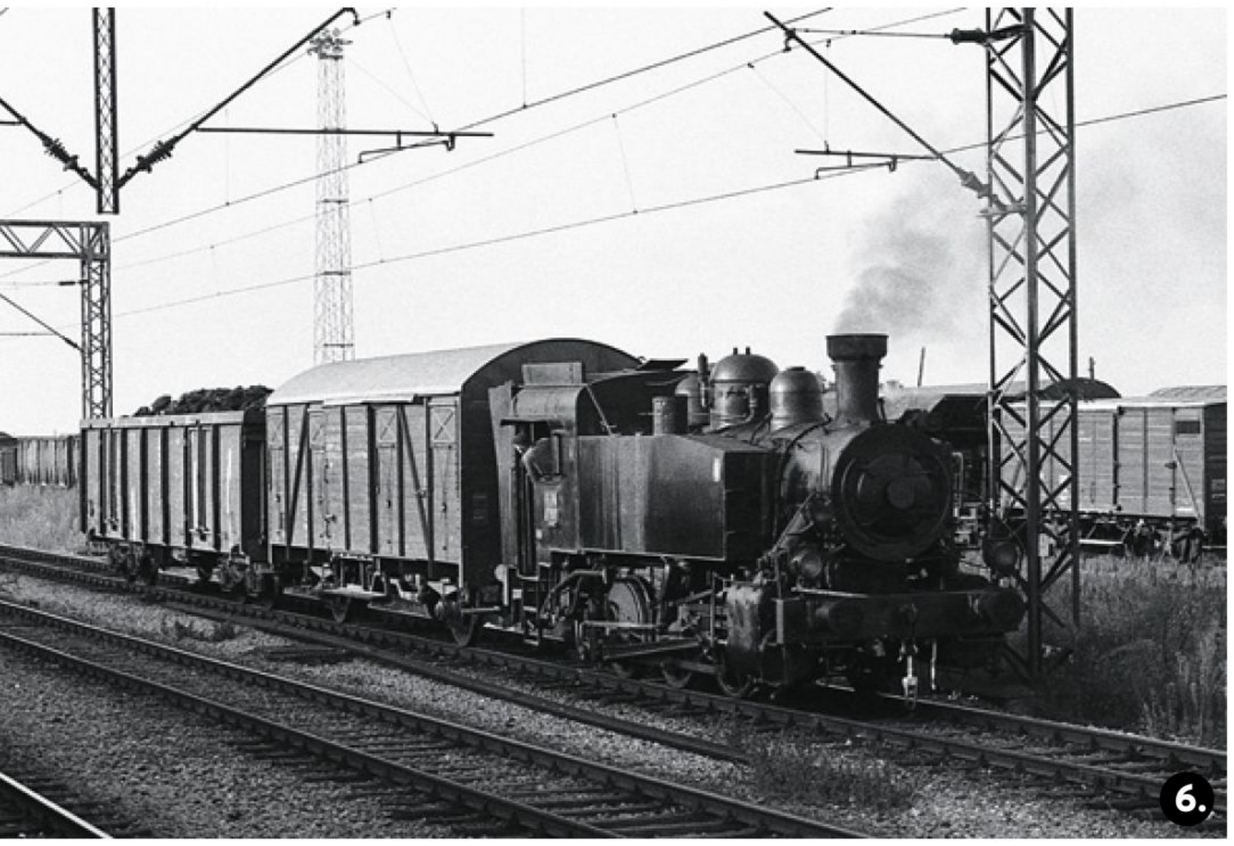
De Franse spoorwegen SNCF namen 77 exemplaren over en gaven ze de serie-aanduiding 030 TU1-77. Ze werden over het gehele land verspreid. Bekende depots waren Avignon, Battignoles, Belfort, Blainville, Chaumont, Cherbourg, Hausbergen, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Mezidon, Miramas, Mulhouse Île-Napoléon, Nantes-Blottereau, Nimes en Sotteville. Door het ontbreken van een snelheidsmeter werden ze voornamelijk in de rangeerdienst ingezet en voor het rijden van werktreinen rond werkplaatsen. Voor de locs bij de SNCF in dienst werden gesteld ondergingen ze diverse modificaties. Zo werden de veiligheidskleppen door Franse exemplaren van het type Coale vervangen, de ronde buffers door de gangbare rechthoekige en de typische Amerikaanse fluit door een Franse. De kolenbunker werd vergroot waardoor er 1,5 ton kolen (en 4,5 kuub water) kon worden mee- »

3. Loc 62 111 op het terrein van een mijn in Durdevic, 21 mei 2002. (foto Marco Moerland)

4. Twee oorlogslocs bijeen bij de SGB: ex-WD en ex-NS 8811 en de ex-USATC 4389. (foto Dick van Beek)



5.



6.



7.

genomen. Sommige locs kregen een Westinghouse-luchtrem; bij de indienststelling hadden ze immers geen treinreminstallatie. De meeste machines waren zwart geschilderd, maar bij enkele depots kregen ze een groene outfit. Drie stuks zijn bewaard gebleven: de 030 TU 13 door ACF bij Depot Museum Pont-Erambourg in Normandië, loc 030 TU 22 door de museumorganisatie Ajecta in Longueville en de 030 TU 46 (ex 62-046 van de Joegoslavische spoorwegen JŽ) bij de toeristentrein d'Albret in Nérac.

Joegoslavië

Ook de nationale spoorwegen van Joegoslavië lieten hun oog op de overbodig geworden Amerikaanse rangeerlocs vallen. De Jugoslovenske Železnice (JŽ) kochten 106 stuks uit de voorraad van het USATC en lieten bij fabrikant Đuro Đaković in Slavonski Brod tussen 1956 en 1959 nog eens 22 exemplaren bouwen. Die weken slechts op weinig punten af van het voorbeeld. De Amerikaanse machines kregen de nummers 62-001 - 106, de nagebouwde locs 62-107 - 129. Đuro Đaković leverde ook enkele locs aan kolenmijnen,

5. De SGB-loc laat goed zien wat een robuuste en simpele constructie de S100 was. (foto's 5 & 6 Guus Ferrée)

6. JZ 62-047 is een authentieke S100, gefotografeerd op 9 september 1980 ten zuiden van Krnjevo.

7. De nagebouwde 62 376 in Bukinje bij Tuzla, Bosnië, op 22 mei 2002. (foto Marco Moerland)

8. Globale tekening van de S100 uit het materieelboek van USATC. (collectie Hans Altena)

hoogovens en andere industrieën. Een enkele machine deed vorig jaar nog dienst. Een paar van deze locs zijn aan Britse musea verkocht die ze op hun beurt 'verengelsen' tot machines van de Southern Railway.

Griekse museumlocs

In Italië werden vier S100-locs door de Ferrovie dello Stato, de staatsspoorwegen, aangeschaft. Ze kwamen als serie 831 in dienst. Ook de Griekse spoorwegen waren klant van het USATC. De Sidirodromi Ellinikou Kratous (SEK) of Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ) schaften twintig S100-locs aan die in het nummersysteem als serie Δα51-70 (serie Da; Delta-alpha) te boek stonden. De machines kwamen in 1946 en 1947 aan en werden in hoofdzaak gebruikt als rangeerkar in de havens. Het bijzondere is dat een paar van deze machines met een tender werden gekoppeld. Op die manier reden ze in de jaren vijftig reizigerstreinen in de regio Thessaloniki. De Amerikaanse tenderlocs deden tot eind jaren zeventig dienst. Vijf zijn bewaard gebleven. Loc Δα55 is bijna geheel opgeknapt voor het spoorwegmuseum in Thessaloniki. Verder zijn de Δα53, Δα57, Δα59, Δα60 en Δα61 in verschillende stadia van herstel. Ook deze zijn in Thessaloniki gehuisvest.

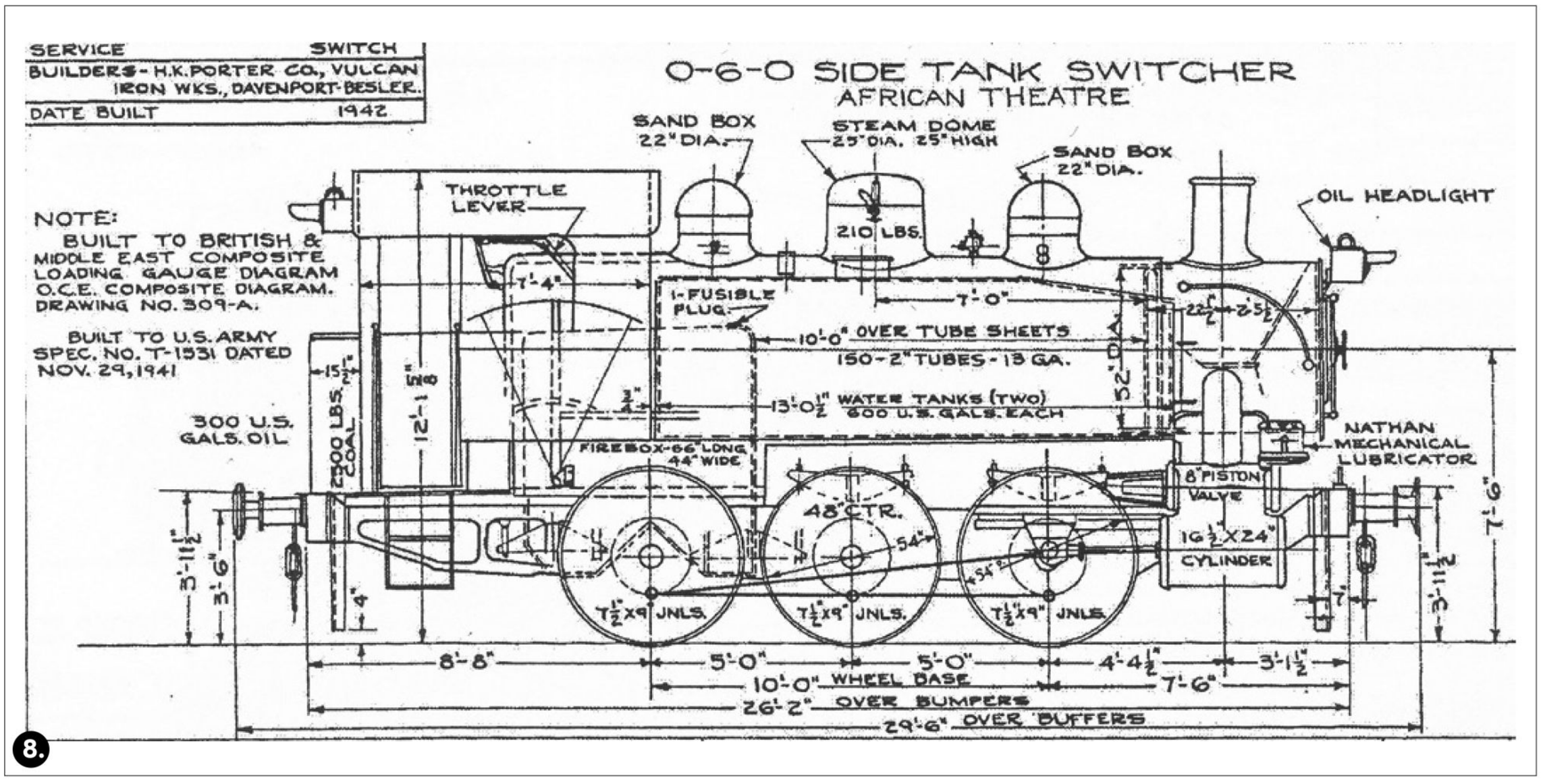
Palestijnse spoorwegen

Meer naar het oosten troffen we de S100 aan in Egypte. De nationale spoorwegen schaften daar acht exemplaren aan die 1151-1158 werden genummerd. Het Britse War Department leende zes stuks uit aan de Palestijnse spoorwegen. Het bedrijf kocht er hiervan in 1946 twee die in 1948 in bezit kwamen van de Israëlische spoorwegen. De S100 kwam ook in Irak terecht: de Irakese staatsspoorwegen kochten er vijf en deelden ze in als serie SA, met de nummers 1211-1215, alle gebouwd door Davenport. Ten minste twee waren er in 1967 nog in gebruik. De 1211 in Basra en de 1214 in de hoofdstad Bagdad.

Anshan en Benxi

In 1946 gingen rond twintig S100'en naar China, het exacte aantal is niet bekend. De locs werden geleverd in het kader van het hulpprogramma van de UNNRA, de hulp- en wederopbouworganisatie van de Verenigde Naties. Ze stonden er te boek als serie XK2 21-102. Uiteraard zaten er grote gaten in de nummering. Bekend zijn locs die nummers hadden in de reeks 21-37 en 50-57. In eerste instantie reden ze bij de Hangzhou-Nanking spoorweg, in het oosten van het land. Daarna kwamen de locs terecht in de zware industrie in het noordoosten van China. Begin jaren negentig werden er nog een paar in de actieve dienst bij staalfabrieken in Anshan en Benxi gesignaleerd. Loc XK2 28 staat geconserveerd binnen bij de staalfabriek in Benxi, een tweede exemplaar, de XK2 51, bij de Heping-brug in Anshan. //

EXTRA ONLINE
Eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgaven op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!



8.



1.

DEEL 3: **USATC-GOEDERENWAGENS OVERAL GEBRUIKT IN CIVIEL TRANSPORT**

Veel Europese VARIANTEN

Na de publicatie van het verhaal over Amerikaanse goederenwagens in model (Railhobby 424) kreeg de redactie veel reacties met tips. De diverse modelspoor-fabrikanten hebben veel meer varianten uitgebracht dan op voorhand was verondersteld. Een round up.

Niet alleen boxcars, gondola's en platte wagens zijn er in diverse NS-uitvoeringen geweest, ook tal van andere nationale spoorweg-maatschappijen hebben vrij realistisch 1:87-imitaties gekregen. De DB die gedwongen werd om zo'n 26.000 overtollige en vaak slecht onderhouden goederenwagens van het Amerikaanse leger over te nemen, mag zich als H0-bedrijf verheugen in bruin gespoten modellen van de genoemde typen. Waarbij een set met twee gemodificeerde, vierassige ketelwagens van Roco extra aandacht behoeft. Het zijn wagens die zijn verbouwd voor het vervoer van cement. Dit materieel deed nog tot de jaren zestig dienst. Daarna werden de ketels in een aantal depots gebruikt voor de opslag van zand dat locomotieven nodig hebben bij het optrekken op natte spoorstaven. De Roco-wagens (artikel 66150) zijn in 1957 respectievelijk 1959 gereviseerd en hebben het opschrift 'Loser Zement' en thuisbasis Flandersbach. Hier wordt anno 2020 nog steeds kalk gedolven.

TE GROTE WIELEN

De beide ketelwagens hebben een geheel andere opbouw gekregen dan de oorspronkelijke uitvoering.



Jammer dat ze, net als andere modellen die Roco van het Amerikaanse oorlogsmaterieel heeft gemaakt, standaard H0-wielen (NEM) hebben. Die hebben een te grote doorsnede. Wie de wagens authentieker wil laten overkomen dient ze te vervangen door RP 25-wielen van de firma H0fine, dan kloppen de verhoudingen beduidend beter. De draaistellen komen wel met het grote voorbeeld overeen. De cementwagens werden destijds met verschillende opschriften geleverd. Een gewone ex-USATC DB-ketelwagen - in de materieellijst destijds opgenomen als type EKW 49 - werd als München 3636 (artikel 76775) aangeboden. Twee van deze ketelwagens staan met een vierassige lage bakwagen in het Techniekmuseum in Sinsheim. De ketelwagens zijn niet meer in de oorspronkelijke toestand; bij de oosterburen zijn ze verbouwd voor het vervoer van poederkool, type KKd 49.

DEFECTE SPANBANDEN

Let bij de eventuele aanschaf van tweedehands ketelwagens die in de jaren negentig door Klein Modellbahn in H0 zijn uitgebracht of de beide ‘stalen’ spanbanden die om de ketel zitten, intact zijn. Klein Modellbahn gebruikte in die tijd verschillende soorten kunststof. Veelal van mindere kwaliteit waardoor de banden zijn gebroken. Zelf werden we met deze onvolkomenheden geconfronteerd nadat we een ooit nieuw gekocht model na vele jaren uit de doos haalden. »

1. Boxcars van vijf verschillende maatschappijen. V.l.n.r. DB type G 09, wagen 162 384 (Roco 76845), CSD type Zz (Tillig 76598), ÖBB Baustoffwagen 900017 (Tillig 76569), NS type CHAW, wagen 23807 (Sachsenmodelle 16236) en USATC 225 617 (Roco 76842).

2. PKP-loc OKo1 15 van depot Poznan (Fleischmann 78984077) met boxcar type Kd (Tillig 76566), bakwagen Wdn (Tillig 501256) en Fleischmann TP (985263PL).



TEKST & FOTO’S: GUUS FERRÉE



3.



4.



5.

GROEPSFOTO

De bruine boxcars met Duitse opschriften zijn door Sachsenmodelle en KMB gemaakt, en later door hun rechtsopvolgers Tillig respectievelijk Roco. Naar verluidt zouden er negen verschillende varianten zijn uitgebracht, van elk staatsspoorbedrijf dat er na de oorlog in Europa mee heeft gereden. Wij kwamen tot een groepsfoto met gesloten wagens van de CSD, ÖBB, PKP, NS en DB. Interessant is de typeaanduiding die de wagens bij hun nieuwe eigenaars kregen, zoals Zz in Tsjechoslowakije, G 09 bij de Deutsche Bundesbahn en CHAW in Nederland. In Polen werd dit materieel aangeduid met de afkorting Kd. Ook de goederentreinbegeleidingswagen (caboose) is in het Bundesbahn-bruin geleverd. Ze kregen hier de typeaanduiding Pwg-09. Klein Modellbahn en Sachsenmodelle brachten ook bruine bakwagens type Owp 09 in 1:87.

SSY49

Ook voormalige Amerikaanse platte wagens hebben bij de Bundesbahn lange tijd dienst gedaan. De vierassige SSy49-wagens werden diverse keren verbouwd en kregen na verloop van tijd zelfs aangepaste draaistellen. Voor het vervoer van staalrollen kregen ze

3. Ketelwagen KKd 49 van de firma Loser Zement (Roco 66150).

4. DB-tenderloc 86 457 (Fleischmann 4086) met twee wagens van Loser Zement (Roco set 66150).

5. DB 54 1692 depot Nürnberg (Fleischmann 414401), conducteurswagen (Tillig 76607), gesloten boxcar G 09 (Tillig 76525), boxcar (Roco 76845) en ketelwagen (Roco 76775).

een stalen frame waar de rollen in pasten. Dit materieel werd vooral in het Ruhrgebied ingezet en was een belangrijke speler bij het zwaar vervoer. Voor de volledigheid, het getal 49 staat sinds de invoering in 1951 van het nieuwe Duitse soortnamenoverzicht voor vierassige Amerikaanse wagens. 09, zoals te zien bij de gesloten wagen G 09 en bakwagen Owp 09 is de verwijzing naar tweeassige wagens van Amerikaanse herkomst.

PKP

De Poolse spoorwegen PKP die van de Amerikanen een groot contingent stoomlocomotieven van het 1'D type S-160 overnamen, gebruikten ook veel USATC-goederenwagens. Behalve de genoemde boxcar type Kd is er ook een bakwagen met PKP-opschriften uitgebracht. Zo kon het na 1945 gebeuren dat ten oosten van de Weichsel goederentreinen reden waarin niet alleen een boxcar maar ook een vierassige Amerikaanse TP-wagen afkomstig uit de Eerste Wereldoorlog meeliep. Dit materieel dat in 1917 en 1918 was gebouwd en ten faveure van het Amerikaanse expeditieleger naar Frankrijk werd overgebracht, was door de naweeën van de Tweede Wereldoorlog ver buiten Frankrijk verspreid.

OOSTENRIJK

Ook de BB Österreich (BBÖ) was klant van het Amerikaanse leger. Behalve stoomlocs van de types S-100 en S-160 kocht het naoorlogse Oostenrijkse spoorwegbedrijf ook gedumpt goederenmaterieel. Dat zien we in 1:87 terug. Tillig levert onder meer een gesloten goederenwagen en Klein Modellbahn bracht een H0-model van de vierassige ketelwagen uit die door de ÖBB, de rechtsopvolger van de BBÖ, in tijdperk III werd ingezet. Dit donkergroen gespoten model werd als artikel 4603 in het assortiment opgenomen. Van een afstandje lijkt het net een USATC-ketelwagen. //



6.



7.

6. DB-ketelwagen 3636 (Roco 76775).

7. Ketelwagen van de BB Österreich (Klein Modellbahn 3603).

8. USATC-loc S-160 (Roco 72150) met Amerikaanse trein: gondola (Roco 76830), boxcar (Roco 76842), ketelwagen (Klein Modellbahn 3609) en conducteurswagen (Tillig 76740).

EXTRA ONLINE
Eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgaven op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!



8.



1.

VEEWAGENS IN DRIE UITVOERINGEN

Veevervoer IN MODEL

Het vervoer van vee over grotere afstanden ging vroeger hoofdzakelijk per spoor. Hiervoor gebruikten spoorwegmaatschappijen al vroeg speciale wagens, waarmee allerlei soorten vee naar markt of slachthuis konden worden vervoerd. Voor veevervoer in model moeten we zelf aan de slag gaan.

Tegenwoordig gaat veevervoer voornamelijk per vrachtwagen, helaas niet altijd op diervriendelijke wijze. Wie het vervoer per spoor op een Nederlandse modelbaan wil nabootsen, vindt bij de grote merken niet veel van zijn of haar gading. Voor echt Nederlands materieel zullen we dus zelf aan de slag moeten. Maykel Kastelijn van MK Modelbouwstudio voert enkele fraaie wagens als messing bouwpakket. Al eerder bouwde ik een HSM-wagen voor een diorama (zie Railhobby 2014/07, Mobilisatie 1914). Enige handigheid is hiervoor wel vereist, maar de kits zijn doordacht samengesteld en zeker niet alleen door professionals te bouwen. Voor wie niet zeker is van zijn kunde, is er een fraaie etsplaat van Gerard van de Weerd van de Mitropa-groep en seinarm.nl, waar de wagenbakken van vier staats-

spoorwagens uit zijn te bouwen. Deze bakken kunnen vervolgens op Roco-onderstellen worden geplaatst, zodat ook minder ervaren bouwers snel een goed resultaat kunnen bereiken. Wie liever in kunststof werkt vindt bij RST Eisenbahnmodellbau van Ralph Steinhagen in Karlsruhe een model van een veewagen met verdieping in Verbandsbauart, zoals ook de voormalige NBDS er vier bezat.

ROCO-ONDERSTEL

De Staatsspoorwagens zijn vrij gemakkelijk te bouwen. De zijwanden worden gevouwen en met lipjes aan het dak vastgezet, waarna het geheel kan worden gesoldeerd. De ontwerper beveelt aan eerst de profielen en dergelijke van binnenuit te solderen, maar ik koos er voor de details te lijmen na de hoofdconstructie te hebben gesoldeerd. Eigenlijk vond ik het zonde om deze mooie etsjes op een Roco-onderstel te zetten en daarom heb ik met onderdelen van MK Modelbouwstudio zelf vier onderstellen gemaakt. Dit schept de mogelijkheid om de vier wagens met onderlinge verschillen te bouwen. De wagenbak wordt volgens de handleiding (op internet) gebouwd. Om een vloer aan te kunnen brengen, nam ik de messing platen, waarmee de bak aan het Roco-onderstel moet worden geschroefd, los en boog deze haaks om. Met wat langzaam verhardende lijm - ik gebruik graag Max Repair van UHU - werden ze aan de kopwanden gelijmd, zodanig dat een plaat 1 mm styreen als bodemplaat kan worden aangebracht. Voor de wagen met de open deur gebruikte ik een 1 mm dikke V-groefplaat van Evergreen. Als u een open deur wilt maken, moeten de randen van de deuropening smaller worden gevijld en de strip waarop de deur rolt voorzichtig losgesneden en apart opgelijmd. Uit messing U-profiel van 3 x 1 mm maken we eerst de bufferbalken, die we onder de kopwanden lijmen. Ik boorde vóór het vastzetten de gaten voor buffers, koppelingshaak en aan de zijde met de trap de gaten voor de hoektreden. De scheenplaten met of zonder »

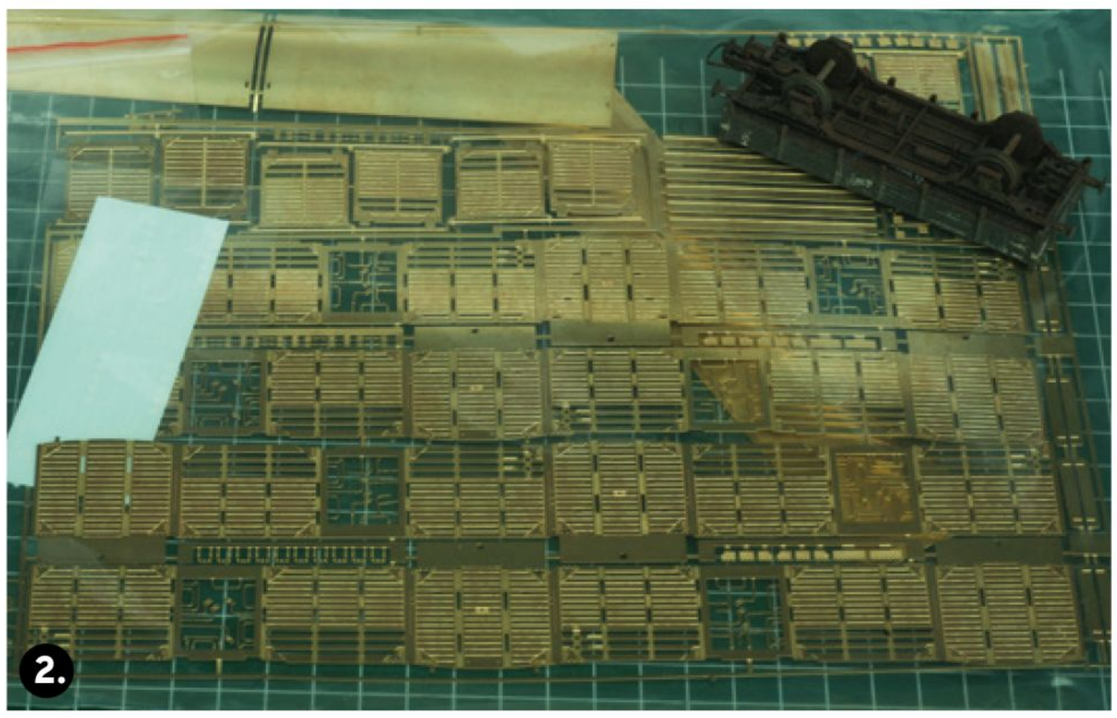
1. De boerenknechten helpen op het laadperron graag mee.

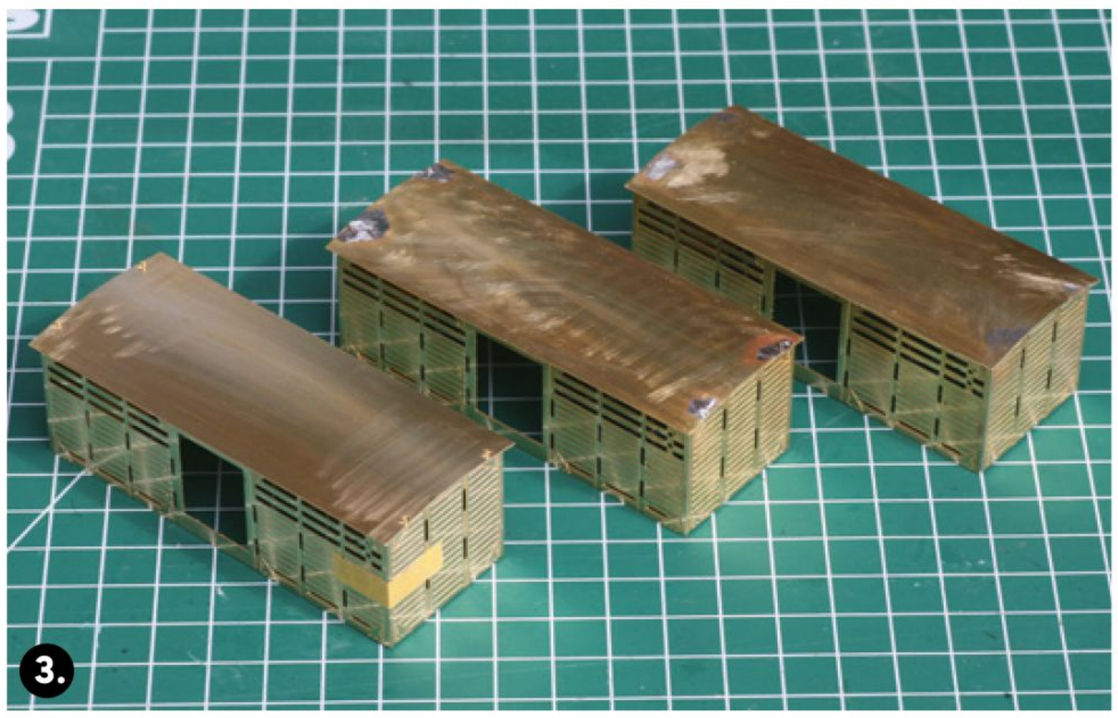
2. De etsplaat met vier wagenbakken en een te gebruiken Roco-wagen met 48 mm radstand.

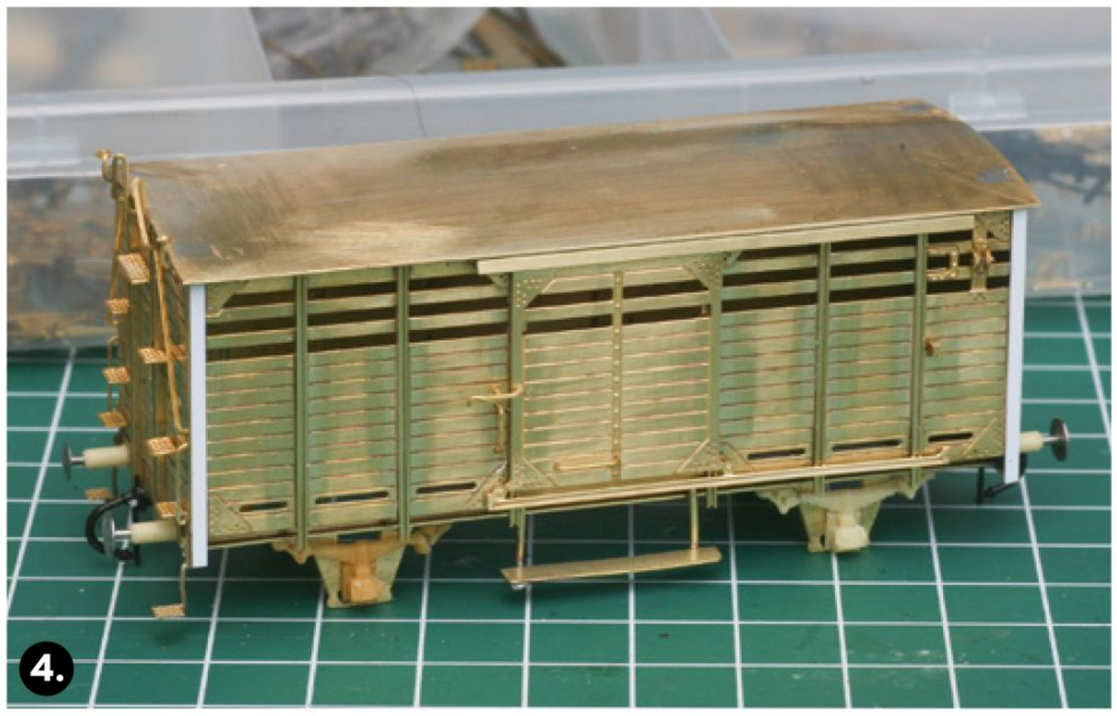
3. De bak zit snel in elkaar; lippen door het gaten in het dak steken, ombuigen, solderen en gladvijlen.

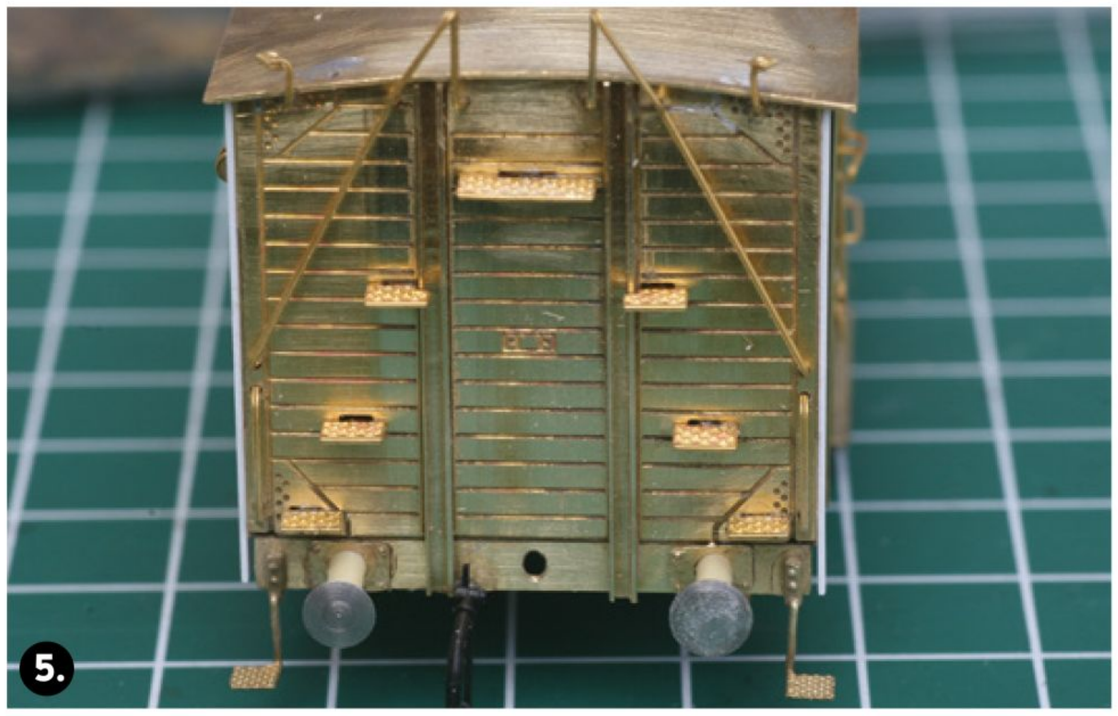
4. Alle onderdelen zijn aangebracht. Handig is vooraf alle gaten op te boren zodat het goed past.

5. Kopwand met treden, bufferbalk met buffers van MK en styreen strips die de hoekstijlen naar onderen verlengen.

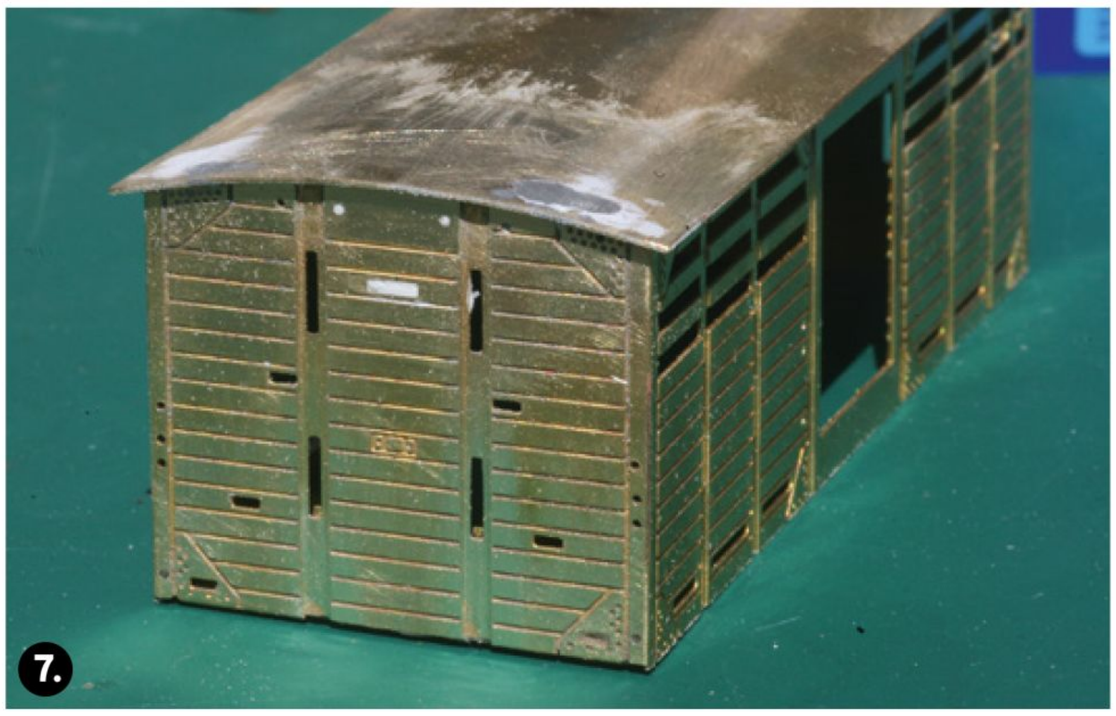

2.

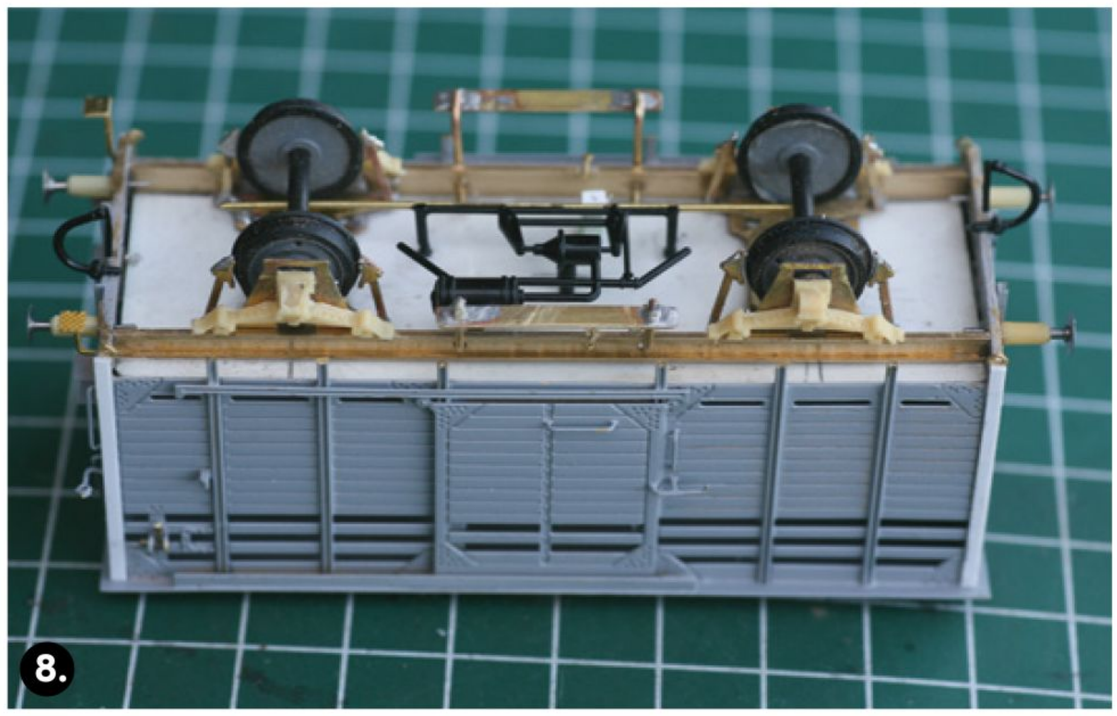

3.

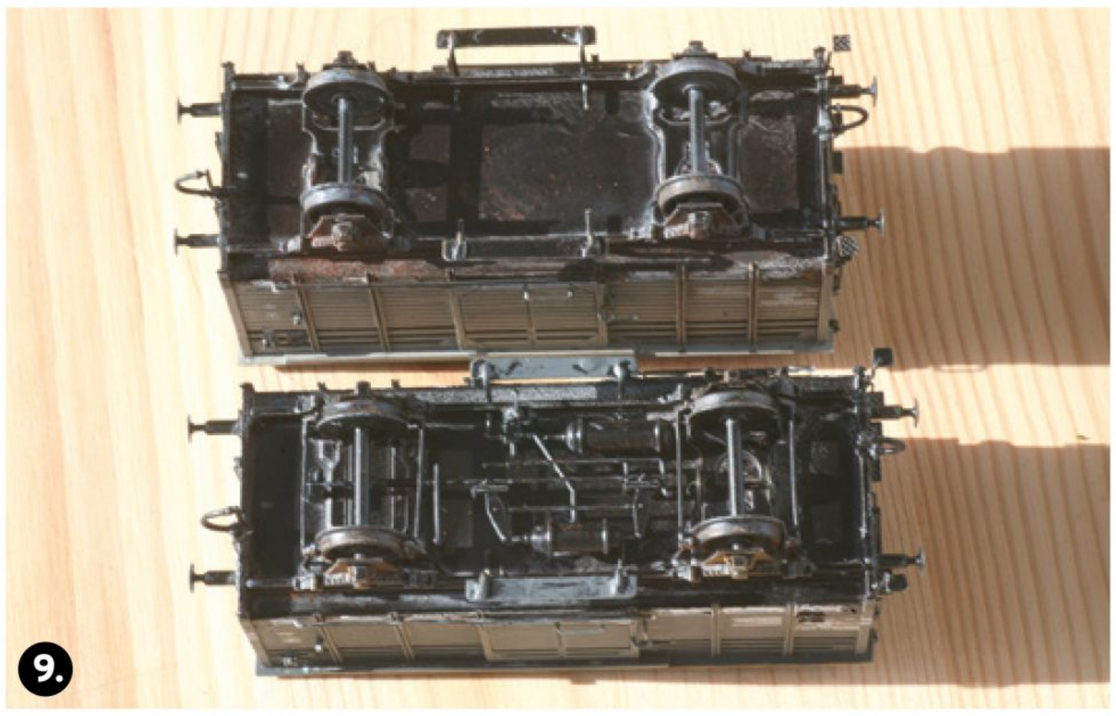

4.

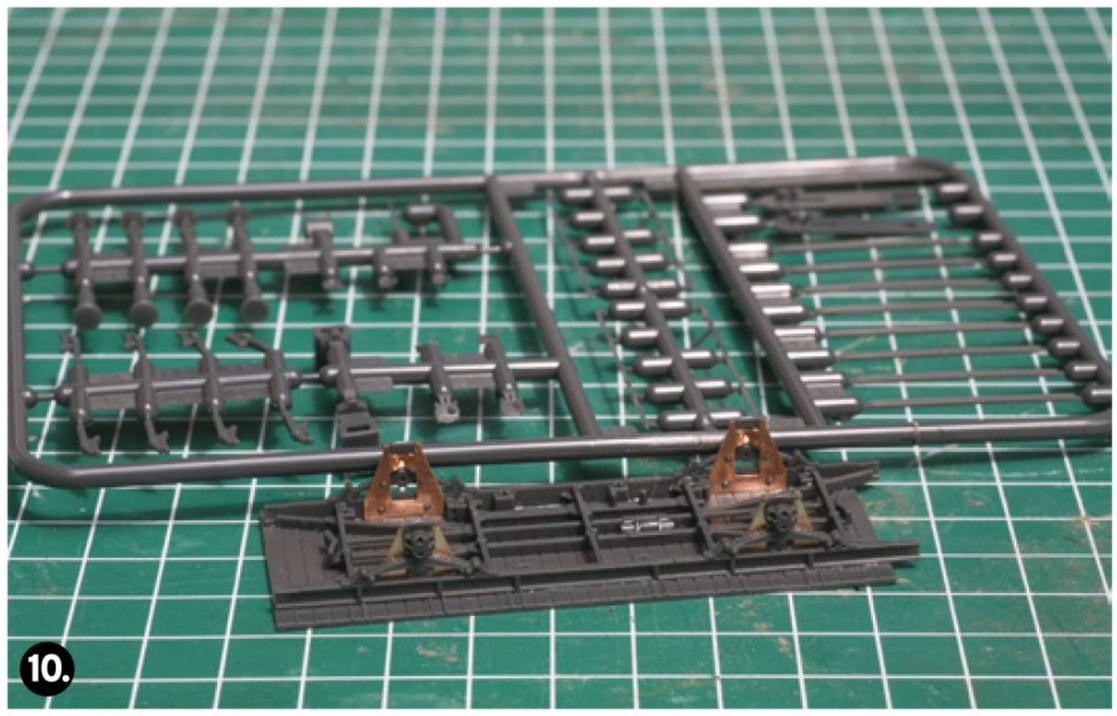

5.

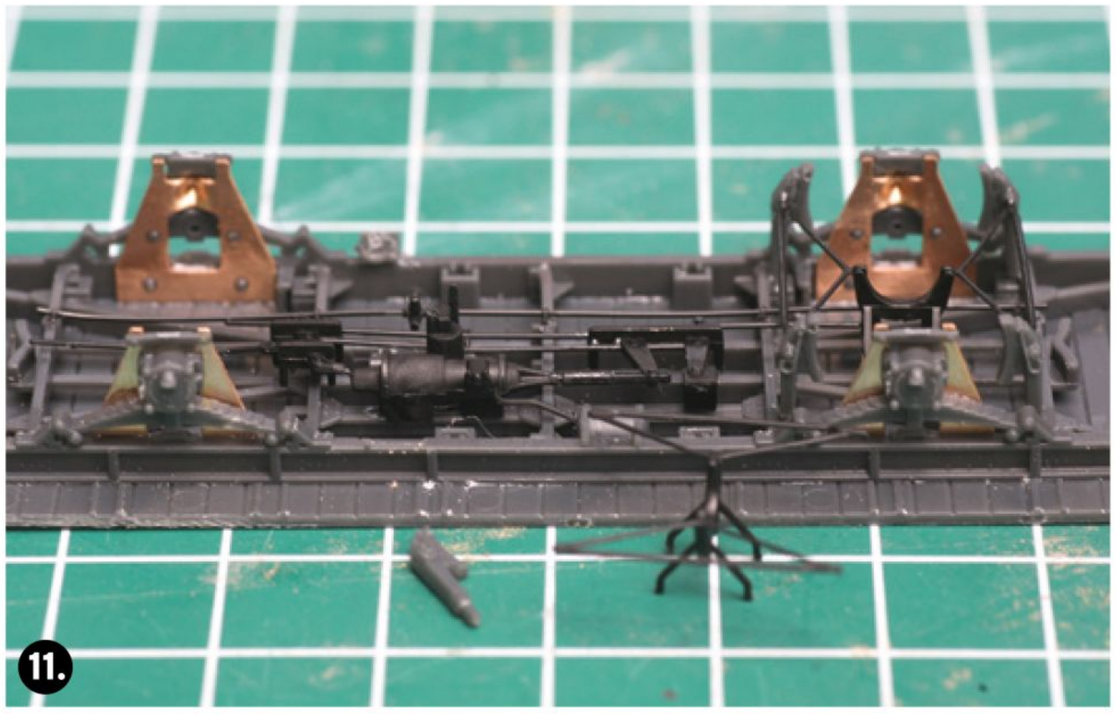












remwerk kwamen van MK Modelbouwstudio. Nadat deze zijn uitgelijnd en vastgezet kunnen de stelbalken uit U-profiel 3 x 1 mm worden aangebracht. Ook hier boorde ik eerst de gaten voor de treeplankhouders. Nu kan een eventueel remwerk worden aangebracht - ik vond wat spullen in de rommeldoos - en ook de bladveren en aspotten, de buffers en koppelingen en verdere details. Op de hoekstijlen lijmde ik een dunne strip styreen om ze langer te maken. De sleepogen kwamen uit een ets van Weinert. Na een dunne laag primer kan de wagen worden geschilderd en van de bijgeleverde opschriften worden voorzien. Een laag Vallejo matvernis beschermt het geheel. Tenslotte kregen enkele wagens plakbriefhouders van Weinert. Veewagens werden regelmatig met kalk ontsmet, wat duidelijke sporen achterliet. Met een vrij droog penseel laten deze sporen zich goed aanbrengen.

Een beetje roestkleurig pastelkrijt over het onderstel, vooral bij de beremde wagens, maakt het schilderwerk compleet. In de eerste jaren na de fusie tot Nederlandsche Spoorwegen bleven veel goederen-

6. De eerste wagen is klaar.

7. Voor de versie met ingekorte trap moeten enkele gaten worden dichtgemaakt.

8. De wagen met remwerk uit de rommeldoos.

9. Wagens met en zonder remwerk.

10. Voor de NBDS-versie kiezen we het onderstel met remmershuis en messing scheenplaten.

11. Het remwerk is compleet weergegeven. Het is gemakkelijk te monteren.

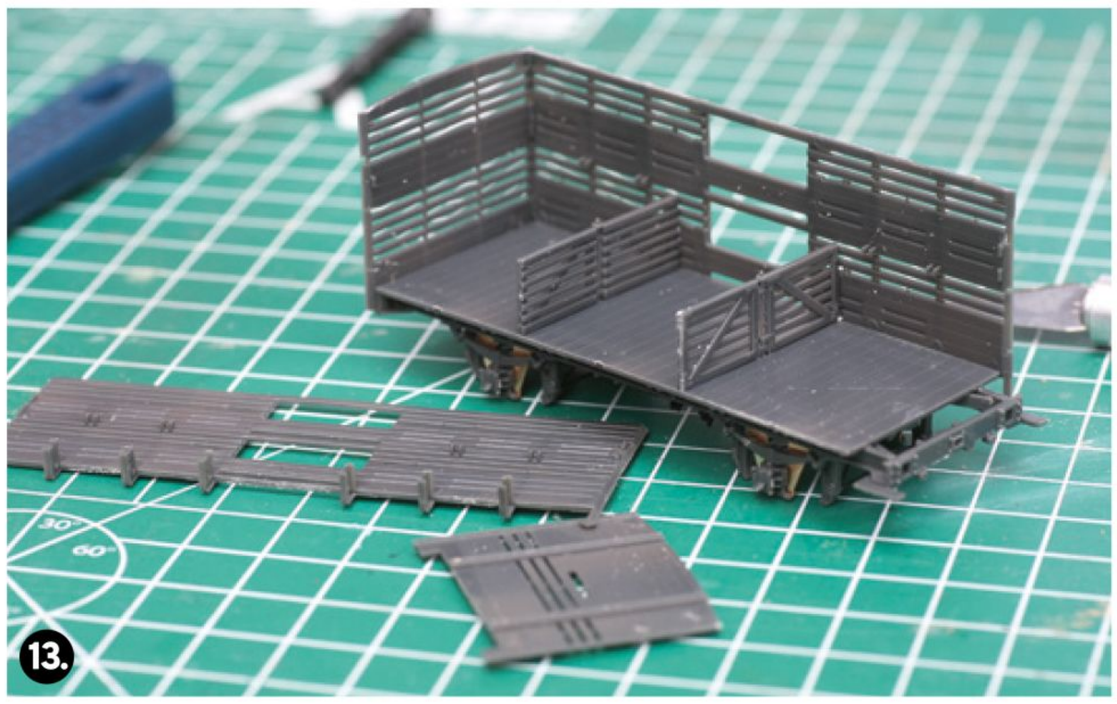


12.

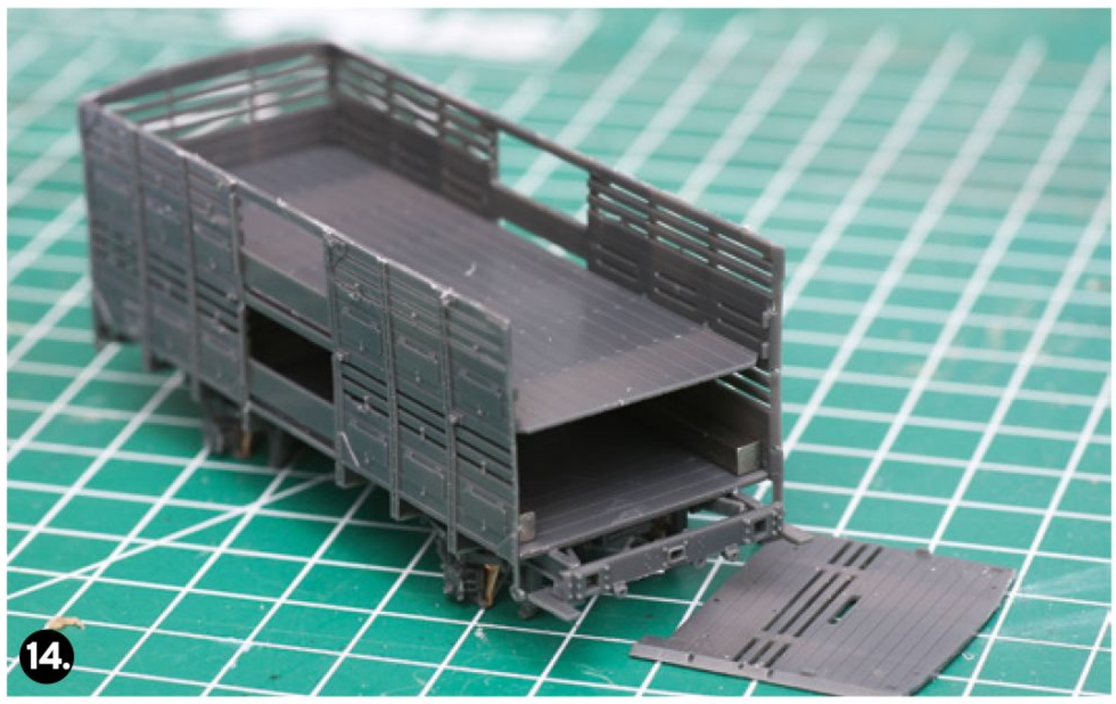
wagens in de oude maatschappijkleuren rondrijden. Hooguit de opschriften werden vervangen, waarbij de oude met een zoveel mogelijk passende kleur werden weggeschilderd. Ook constructiewijzigingen werden, vooral bij grotere series, vaak over jaren uitgesmeerd. Dit biedt de mogelijkheid om bij onze modellen de uitvoering wat te variëren, hetgeen ik ook heb gedaan. De foto's laten dit zien.

TUSSENVLOER

Voor het vervoer van kleinvee werden wagens met een tussenvloer gebruikt. In spoorwegtaal 'veewagen met verdieping' genaamd. Bij een aantal oudere wagens kon de tussenvloer naar beneden worden gelaten, waardoor de wagen ook voor groter vee kon worden gebruikt. De NBDS kocht een viertal wat modernere wagens naar de Duitse 'Verbandsbauart', een vroege vorm van standaardisering. Bij de NS kregen deze wagens de nummers 77901-77904. RST »



13.



14.

12. Vervoer van koeien in Leeuwarden, jaren '30. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)

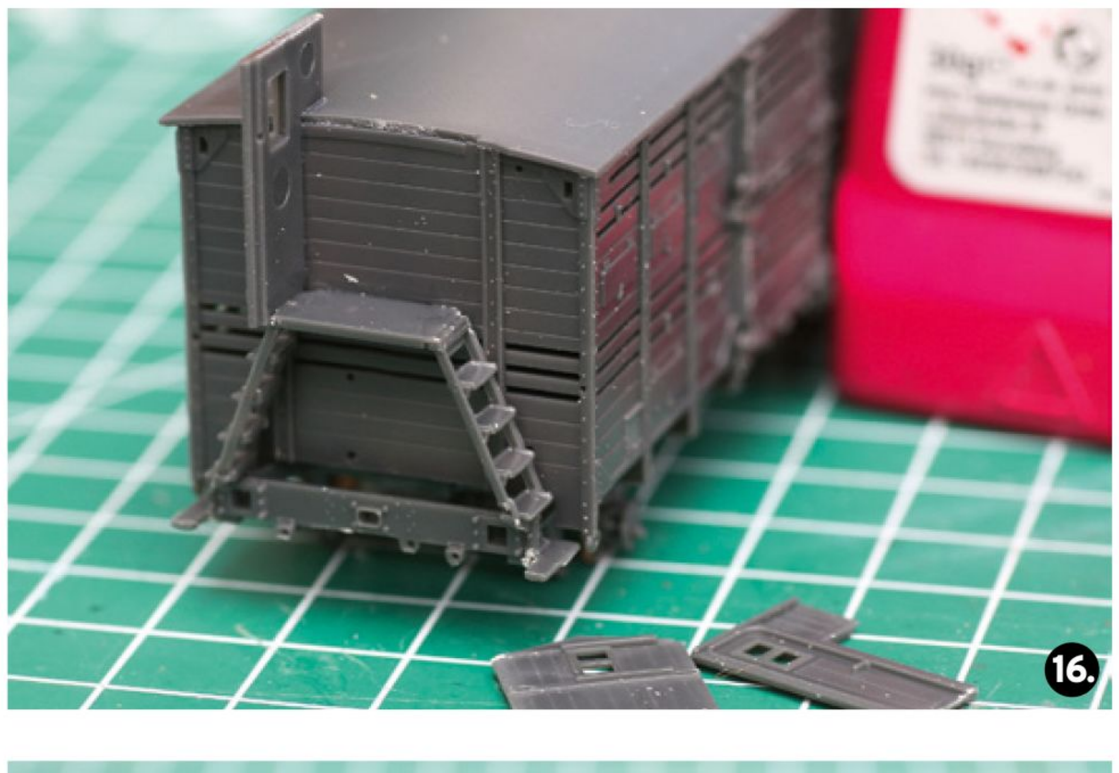
13. De bak is snel opgebouwd. De wegklapbare tussenschotten houden de zeer dunne zijwanden recht.

14. De tussenvloer is gemonteerd en de meegeleverde gewichten zijn onopvallend in het interieur gelijmd.

TEKST &MODELFOTO'S: THONIS VAN DER WEEL



15.



16.



17.

Eisenbahnmodellbau in Karlsruhe brengt de NS-wagen als bouwdoos, zij het in de uitvoering van tijdperk III, met RIV-teken en andere nummers. Voor een schappelijke prijs krijgt men een sortering fraai vormgegeven onderdelen, waaruit allerlei varianten kunnen worden gebouwd. Een duidelijke handleiding wordt meegeleverd. Uit de onderdelen die overblijven kunt u nog een schuurtje maken. De bouw is vrij eenvoudig; ik gebruikte styreenlijm en secondelijm van Revell voor de messing scheenplaten. Door deze onderdelen uit messing te maken kunnen ze natuurgetrouw dun worden gehouden. Ook de zijwanden zijn erg fijn uitgevoerd, waardoor ze de neiging hebben naar binnen door te buigen. De (van buitenaf nauwelijks zichtbare) schotten, die in werkelijkheid de ruimte konden verdelen, voorkomen dit, zodat u ze zeker moet aanbrengen. Bij de

15. Er gaan veel makke schapen in een veewagen. Toch werd er vroeger streng op gelet dat er niet te veel dieren werden ingeladen. Ook moest bij langere tochten onderweg worden gevoerd en gedrenkt. Op het perron staat een drinkbak.

16. Voor de Nederlandse versie moet het grote remmershuis worden gebruikt.

17. Van deze wagen werden alleen de opschriften gewijzigd. De wagen heeft een complete trap en Staatsspoor-aspotten.









wagen worden ballastgewichten geleverd, die onopvallend in het interieur kunnen worden gelijmd. Voor meer gewicht zijn bij RST metalen varkentjes verkrijgbaar. Voor de Nederlandse versie moet het grote remmershuis worden gebruikt. Wegens daklekkage werden bij de DB veel remmershuizen ingekort. Later werden ze zowel in Nederland als Duitsland verwijderd. De roldeuren kunnen naar believen open of dicht worden aangebracht, wat een leuke scène bij de veelading mogelijk maakt. Na een dunne laag primer schilderde ik de wagen donkergrijs; de opschriften zijn samengesteld uit de set T-ns09 goederenwagens 1924-1954 van MK. De HSM-wagen bouwde ik zoals gezegd al eerder. Ook hier werden NS-opschriften aangebracht, nadat de plaatsen waar eerdere opschriften zaten met een licht afwijkende kleur waren aangeduid. Ik hield het kleurverschil subtiel, want het schijnt dat de werkplaatsen er moeite voor deden de originele kleur zo veel mogelijk te benaderen. Naar verluidt hebben er wagens tot 1930 in de oude kleuren rondgereden. Daarna waren ze alle donkergrijs. Ook werden er nieuwe remmershuizen aangebracht. Een enkele wagen heeft in de bruine kleur de jaren vijftig nog gehaald. //

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

GEBRUIKTE MATERIALEN:

- **MK messing bouwset HSM-veewagen met remmershuis (artikel m-181), etsplaat NS FBW 73036-73125 van Seinarm.nl, RST Eisenbahnmodellbau bouwset Verschlagwagen (artikel FZ5100/NS).**
- **Messingprofiel 3 x 1 mm, messing staf 0,5 en 0,3 mm.**
- **Buffers, schenen met veren en aspotten en modelkoppelingen van MK, styreen plaat 1 mm en strip 0,2 x 2 mm, sleepogen onder de hoekstijlen en houders voor plakbrieven van Weinert. Remwerk en luchtslangen uit de rommeldoos. Alabastine spuitplamuur als primer, spuitbus zwart, Revell Aqua Colors, hobbymes, vijlen, schuurpapier, tangen, soldeer, secondelijm en -gel.**

18. Deze wagen heeft een remwerk gekregen en bij een revisie na 1924 is de trap ingekort en zijn de seinijzers lager geplaatst. Ook heeft de wagen NS-W1-aspotten gekregen.

19. HSM-wagen met gewijzigde opschriften.

20. De deuren kunnen naar keuze open of gesloten worden geplaatst; ze zijn echter niet beweegbaar.

21. De NBDS-wagen met verdieping in NS-uitvoering.

24TRAINS.TV
ALLES OVER TREINEN

Ruim 1300 video's, magazines en boeken

- Op PC, tablet, smartphone, laptop & TV via Chromecast en Airplay
- Iedere vrijdag nieuwe items toegevoegd
- Lidmaatschap altijd direct online opzegbaar

KIES UW ABONNEMENT

1 MAAND abonnement	6 MAANDEN abonnement (POPULAIR)	1 JAAR abonnement
€ 9,95	€ 49,75	€ 99,50
KIJK 14 DAGEN GRATIS	KIJK 1 MAAND GRATIS	KIJK 2 MAANDEN GRATIS

GA NAAR WWW.24TRAINS.TV

WORD LID

Speelgoed III

Wellicht is het u opgevallen dat modellocomotieven in de jaren na de Tweede Wereldoorlog niet per se aan een voorbeeld werden gelinkt en, als het uit die periode stamt, 'DRG' wordt genoemd. Dat klinkt wat neutraler.



Met uw welnemen blijf ik nog even bij het speelgoed in de tijd van de Tweede Wereldoorlog en de wederopbouw. Omdat ik het onderscheid wilde uitleggen tussen DRG, DRB, DB en DR heb ik u in de vorige column met zevenmijlslaarzen door deze periode gevoerd. Terwijl daar veel meer over valt te vertellen. Neurenbergs reputatie als wereldwijde speelgoedhoofdstad is voor een belangrijk deel op het succes van Joodse firma's gebouwd. De namen genoemd in de vorige column bestaan nog, anderen zijn verdwenen. De toenmalige eigenaren zijn vermoord of verdreven, maar de naam leeft (soms) voort. Zo is bijvoorbeeld in de jaren '30 de firma Doll & Co. gedwongen verkocht aan de firma Fleischmann. Dat dit niet voor een marktconforme prijs is gegaan is een understatement. De Joodse eigenaar Max Bein en zijn gezin heeft net op tijd kunnen vluchten en de familie Fleischmann heeft na de oorlog nog aangeboden om de firma terug te geven, maar is in plaats daarvan uitgekocht. Rondom vele Joodse eigenaren en families zijn verhalen zoals deze te vertellen. Ik heb in Neurenberg wel eens geïnformeerd naar de geschiedenis van die vooroorlogse firma's; in de archieven is wel wat te vinden, maar heel veel is verloren gegaan. Dan vraag ik me toch af of bij de huidige eigenaar van Fleischmann in het Oostenrijkse Bergheim nog iets uit die tijd in het archief zal liggen?
Met het opkrabbelen van West-Duitsland eind jaren '50 groeien ook de speelgoedfabrikanten weer en als vanaf de jaren '60 de lonen gaan stijgen, breekt er een nieuwe gouden tijd aan die tot zeker eind jaren '90 duurt. Toch is die oorlog nooit ver weg, als je er oog voor hebt. Het is in Duitsland tot op de dag van vandaag formeel strafbaar om een hakenkruis zichtbaar te tonen. Stel dat u een locomotief wilt verkopen of veilen die is voorzien van een Rijksadelaar met swastika, dan zult u, als u met foto's ook in Duitsland adverteert, formeel de swastika moeten afdekken. Als u geïnteresseerd bent in tweedehands dan is het u wellicht opgevallen dat in de decennia na de Tweede Wereldoorlog in eerste instantie locomotieven niet per se aan een voorbeeld worden toegewezen en als een loc heel duidelijk uit die periode stamt in eerste instantie 'DRG' wordt genoemd. Dat klinkt wat neutraler. Tegenwoordig worden modellen wat preciezer gedateerd. Een BR 50 die in tijdperiode II is gesitueerd mag je tegenwoordig weer toeschrijven aan de DRB. Zo'n model krijgt u ook gewoon met Rijksadelaar en dan hangt het van de productiedatum af of de swastika correct is afgebeeld of dat er een kruisje of een soort mattenklopper in de lauwerkrans staat.
Nu zijn speelgoedfabrikanten soms ook opportunistisch, dus toen de eerste fabrikant succes had met een Duitse loc in dienst bij de NS - zeg mei/juni '45 - volgden er meer modellen. U kent ze wel: een 'krijtstreep' door het BR-nummer en een NS-nummer daar onder of boven. Er wordt ook vaak aan gerefereerd als 'oorlogsbuit'. Nu was het ook nood breekt wet in 1945, dus alles wat rijden kon... Tijdperiode III zetten ze er dan - correct - bij. Dat het meeste Duitse spul in 1947 alweer aan de Reichsbahn is geretourneerd vertellen ze er dan niet bij. Is dat erg? Nee, in die korte tijdspanne zijn die locs zeker nuttig geweest en u, in het bezit van zo'n model, heeft een aardig sfeerbeeld van het begin van tijdperiode III. Terug naar het spelen (!) en volgende keer weer wat gezelligs. //

TEKST & FOTO: KEES SMIT

NIEUW in de winkel

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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



ROCO: Halberstadt A- en AB-rijtuig.

Roco

H0. Roco heeft de nieuw ontwikkelde 'Halberstadt'-rijtuigen van de DR uitgeleverd. Ze werden in binnenlandse, corridor- en internationale treinen ingezet, de naam ontlenen ze aan het Raw Halberstadt waar de wagens in de jaren '80 zijn gebouwd. De 303 mm lange, groen/beige modellen zijn exact op schaal en voorzien van aan het model aangepast interieur. De handrails bij de deuren worden los meegeleverd. Met de Halberstadt-rijtuigen is een complete trein samen te stellen: BDmse, 2e klas met bagageafdeling (74805), twee rijtuigen Bm, 2e klas, met verschillende baknummers (74802, 74803), Am, 1e klas (74800) en ABme, gedeelde 1e/2e klasse (74801). € 64,90 per stuk, tijdperk IV.-CvD



Redutex

H0. PeArd heeft exclusief een serie trottoir- en straatklinkerfolies naar Nederlands voorbeeld laten maken. De rubberachtige folie is zeer realistisch, goed te verwerken en heeft een krachtige kleefband op de achterzijde. Bewerken is mogelijk met verdunde verf. De folie is in reliëf uitgevoerd en meet 30 x 12 cm. Bruine stoeptegels met stoeprand (087CC124), grijze stoeptegels (xx111), vervuilde stoeptegels met trottoirband (xx112), bruine klinkerstraat in visgraat motief (xx122), idem rode (xx113), idem gemixt (xx123). € 9,99 per vel. In een volgende Railhobby gaan we met dit product aan de slag met een klein diorama.-CvD

‹ REDUTEX: v.l.n.r. klinker bestrating met gemixte kleuren, bruine klinkers en grijze stoeptegels.

Van Petegem Scenery

H0. Het koppel handbeschilderde kleine zwanen zal zich in of aan de rand van de modelsloot snel thuis voelen (00804, set 2 stuks, € 14,95).-DH

ZWANEN IN HET MEER OF TUSSEN HET RIET



VAN PETEGEM SCENERY: knobbelzwanen.



HERPA: Den Hartogh Volvo FH GI met tankcontainer.

Herpa

H0. De VW T6 van de Belgische douane kan in zee- en luchthavens en landgrenzen worden ingezet (095396, € 22,95). De Iveco Stralis NP400 Lowliner met gordijn-trailer van het Nederlandse Vos Logistics is op Europese wegen een bekende verschijning (312110, € 39,95). Dat geldt ook voor de Volvo FH Gi XL C van expediteur Den Hartogh met een tankcontainer (311526, € 32,95). Alle voertuigen zijn in te zetten in tijdperk VI.-DH



HERPA: VW T6 van de Belgische douane.

Brawa

H0. Van 1967 tot 1977 leverde het Raw Halberstadt voor het forenzenvervoer 3031 vierassige rijtuigen type Bghw aan de Reichsbahn (Ost). De relatief korte lengte van 18,70 meter werd bepaald door die van de traverse in de werkplaats. Het waren gemoderniseerde Pruisische bakken. De eerste vijftig behielden hun oude draaistellen, de volgende driehonderd werden van het type zwanenhals voorzien, de rest kreeg nieuwe Görlitz V-draaistellen. De laatste bakken werden geheel nieuw gebouwd en rijden nu in Bulgarije. Het 214,4 mm lange model is een authentieke weergave van het voorbeeld, heeft Görlitz V-draaistellen en een interieur (45373, € 59,90, tp. IV). Wie van weatheren houdt: het materieel vertoonde al na enkele jaren roestplekken rond de ramen. Nieuw is ook koelwagen type Lbdlps 383 van de Fürstenberg-brouwerij uit Donaueschingen. De kleurrijke, 139,1 mm lange tweeasser heeft diverse apart aangebrachte onderdelen (47606, € 42,90, tp. IV).-GF »



BRAWA: koelwagen Fürstenberg brouwerij.



EXACT-TRAIN: NS Gbs, ingedeeld in de Europ-pool en DB Gbs 254, rechts de Gbs 258.

Exact-Train

H0. Het spectrum aan gesloten goederenwagens type Gbs is uitgebreid met een 161 mm lange NS-wagen. De ondergrond op de houten wanden, waar de opschriften opnieuw zijn aangebracht, hebben een likje verf gekregen (EX20251, € 48,95, tp. IV). De 169 mm lange DB Gbs 258 expreswagen heeft geribbelde metalen wanden en deuren (EX20494A, € 49, tp. V). De Gbs 254 met het oude DB-logo is met 161 mm iets korter, de stalen wanden hebben enkele nieuw geschilderde opschriften gekregen (EX20418, € 48,95, tp. IV). Deze drie wagens hebben verende buffers en zijn in de Europ-pool ingebracht.-GF

Wiking

H0. De Lada Niva 4x4 rolde vanaf 1994 in Rusland van de band. Ook het dennengroene model met zwarte banken staat hoog op de wielen (020801, € 14,99, tp. V). De boottrailer met Lehmar MZB 72 politiemotorboot (009545, € 15,49) kan in combinatie met de VW Amarok GP met afneembare hardtop (031147, € 23,49, tp. VI) in waterrijk gebied worden ingezet.-DH



WIKING: Lehman MZB 72 politieboot op trailer.



LGB

G. De drieassige oranje 199 006-8 van de Harzer Schmalspur Bahnen (HSB) is een alleszins redelijke weergave van het type V10C dat door de Oost-Duitse locomotiefindustrie in de jaren 1950/'60 werd gebouwd. Fabrieken en industrieën waren de grootafnemers. De DR kocht er in 1969 twee voor het goederenverkeer op het resterende deel van de Spreewaldbahn. In 1983 gingen ze naar de Harz waar ze in de goederen- en rangeerdienst terecht kwamen. Het 290 mm lange model heeft de juiste kleur en opschriften en beweegbare cabinedeuren. Veel aandacht is aan de weergave van het authentieke geluid besteed; de soundde-coder fungeert ook als het model analoog wordt bestuurd (20320, € 500).-MM

‹ LGB: inzet van de HSB 199 006 op een tuinbaan.



1.

Auhagen

TT. Het uit begin 20e eeuw daterende postkantoor is in de loop der tijd meermalen verbouwd. De rolcontainers kunnen vanaf het laadbordes direct in de vrachtwagens of, bij spooraansluiting, de postgoederenwagens, worden gereden. Twee elektrokarren met aanhanger worden meegeleverd. Bodemmaat 14,3 x 13,7 cm (13346, € 27,90). Ook Multicar M22 met huif en aanhangwagen is in het geel van de Duitse post gehouden (43662, € 19,90). Het stootjuk uit tijdperk I kan aansluitend aan de spoorsectie worden geplaatst (43669, 2 stuks, € 11,50).-DH



2.

1. AUHAGEN: achterkant postkantoor.

2. AUHAGEN: stootjuk tp. I.

Tillig

H0e. Het assortiment smalspoormaterieel van de Reichsbahn is uitgebreid met een tweeassige bakwagen type Ow met een bijzondere belading: aluminium ‘broodjes’. Het 78 mm lange model heeft spaakwielen en is mooi gedetailleerd (05937, € 39,50, tp. III). Houd er rekening mee dat de lading aan uw vingers afgeeft als u die uit de verpakking haalt.-GF »



TILLIG: DR smalspoorbakwagen met aluminium ‘broodjes’.



MÄRKLIN: diesel Vectron als MHI-model.

Märklin

H0. De Lint van de Bentheimer Eisenbahn is een nabootsing van de VT 111. Met vier soortgenoten werd in zomer 2019 na een onderbreking van ruim vier decennia de reizigersdienst in het grensgebied herstart. Het 481 mm lange, gedigitaliseerde model voert bij de cabine de naam 'Fürstin Pauline Emma zu Bentheim und Steinfurt'. Aan dit detail heeft Märklin wel gedacht, de transfers die de fabrikant had toegezegd, zijn niet meegeleverd. Een paar maanden na de instroom kregen de vijf Lints onder meer de grote opdruk van een fiets. De dieselmotorwagen is gebaseerd op de eerste generatie Lint. De huidige, waarover de BE beschikt, is iets langer en heeft een andere cabineruit. Over enkele jaren kan dit model ook in een Nederlandse setting worden gebruikt: volgens plannen zal de treindienst uit Neuenhaus naar Coevorden worden doorgetrokken (37717, € 430, tp VI). Ook de dieselversie van de Vectron is een fantasievariant. Ter gelegenheid van het dertigjarig bestaan van Märklin Händler Initiative (MHI), een groep winkeliers die bijzondere wisselstroommodellen laat uitbrengen, is loc 247 030 in de beproefde rood/grijze kleur van de Bundesbahn van weleer verschenen. Via een cardanas worden vier assen aangedreven (36292, € 230). Stoomloc 041 228-5 is een gemoderniseerde BR 41, dus met nieuwe ketel en een kolentender. Dit in tegenstelling tot de oliegestookte BR 042. Het 275 mm lange model wordt op vier assen aangedreven (37928, € 465, tp. IV).-HK



MÄRKLIN: DB BR 041 282.



MÄRKLIN: Lint van de Bentheimer Eisenbahn.



Rietze

H0. De Mercedes Benz Atego verschijnt in het wit van DB Schenker (72505, € 16,90, tp. VI), met rode bak van verhuurbedrijf Avis, geel met blauwe van Dachser Logistics en lichtgrijze van Prosegur muntgeldtransport.-DH

‹ RIETZE: MB Atego DB Schenker.



1.

Brekina

H0. De Saab 99 is een nieuwe ontwikkeling en kan vanaf tijdperk IV worden ingezet (870044, wit / 870047, zwart, € 19,90). De VW Polo II is voorzien van stalen velgen en leverbaar in beige (870002) en blauw metallic (870003, € 19,90). Zowel de gele (870018, € 19,90, tp. IV) als metallic bruine (870019) Ford Granada MK I Coupés heeft een mat zwart dak. Meer Fords met de twee Granada II Turnier stationwagens: in donkerblauw met zilver (19515, € 16,90) of bruin (19514). De rode (870013, € 19,90) en gele (870012) Porsches 968 zijn voorzien van een spoiler en te plaatsen in tijdperk V. De oranje Porsche 911 G met opvallende striping (16317, € 14,90) is een tijdperk IV-model. De nieuwe serie VW-bussen heeft lampringen en oranje richtingaanwijzers. Van enkele T2's zijn de bumpers van chroom. De blauwe T2 heeft een huif (33930, € 11,90), de zwart/witte T1-camper een imperiaal (31600, € 14,90), de lichtgrijze (33545, € 9,90) en lichtblauwe (33543) T2's zijn als bestelbus uitgevoerd, de groene (33145) als minibus. De beige T2-camper voert een ingepakt reservewiel op de neus (33143, € 14,90). De Volvo 66 Kombi is met chroom strips langs de onder- en dakrand goed vormgegeven. Keuze uit vier kleuren: oker (27625, € 14,90), lichtgeel (27626), rood (27628) en donkerblauw (27629).-CvD



2.



3.



4.

1. **BREKINA: nieuwe lijn VW-bussen.**
2. **BREKINA: Saab 99 in wit en zwart.**
3. **BREKINA: VW Polo II.**
4. **BREKINA: 4x Volvo 66 Combi.**



KRES: MZ TS 250-motoren flankeren de Simson S 50.

Kres

H0. Het sinds kort tot de firma Fischer-modell behorende Kres biedt nieuwe tweewielers aan. Allereerst zijn er brommers van het type Simson-S 50 N/B in een gele en blauwe uitvoering (10150, set, € 26,90). Daarnaast een set met een groene en blauwe MZ TS 250-motor (10251, € 27,90) en een gele en rode variant (10261, € 27,90). De brommers en de motoren die ooit in Zschopau werden gebouwd, horen thuis in het alledaagse DDR-straatbeeld. De blauwe MZ heeft een spatscherm als bescherming tegen wind en regen. Van het type TS 250/1 werden tussen 1976 en 1980 zo'n 140.000 exemplaren met een 19 pk gebouwd. De Simson brommer is ook met een gewijzigde tank verkrijgbaar (10151, € 26,90).
TT. De Simson S 50 is als TT-miniatuur (11150, € 24,95) leverbaar.-PW //

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

Nu Nieuw in onze winkel het gave assortiment van Cobi, en het past op lego!

Veel bouwplezier dus !



Kerkbuurt 28

3361 BJ Sliedrecht

www.oude-station.com

0184-422022

Met Corona-maatregelen voor uw veiligheid

HOTEL RESTAURANT Grischuna albula FILISUR

TEST-PRIJSHIT
3 dagen verblijf met half-pension, 2 dagen Graubünden-pas voor Rhätischen Bahn, Postauto en Matterhorn-/ Gotthardbahn
vanaf CHF 410
(€ tegen dagkoers)

SPOORWEGPAKKETWEEK
7 dagen verblijf met half-pension, 5 dagen Graubünden-pas, toegang tot het Bergünse spoorwegmuseum
vanaf CHF 840
(€ tegen dagkoers)

Gastenkaart voor gratis rit tot Davos-Laret

Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
Tel. (0041) - (0)81 / 4 04 11 80
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
www.grischuna-filisur.ch

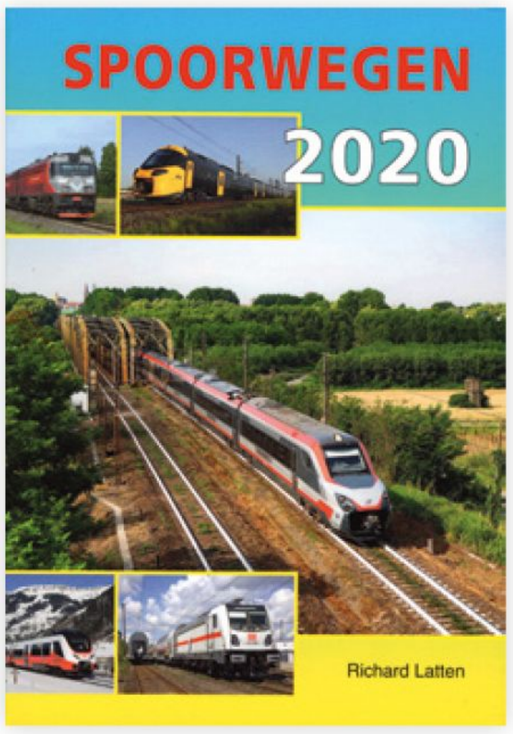


De ideale locatie voor trein-, natuur- en wandellief-hebbers, rustig en zonnig, direct naast RhB perron Unesco Welterbe Strecke (Halte Bernina en Glacier Express), in de buurt van het grondwaterviaduct.

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



Spoorwegen 2020

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), 698 blz., ruim 750 kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-90-5961-225-9, € 28,90.

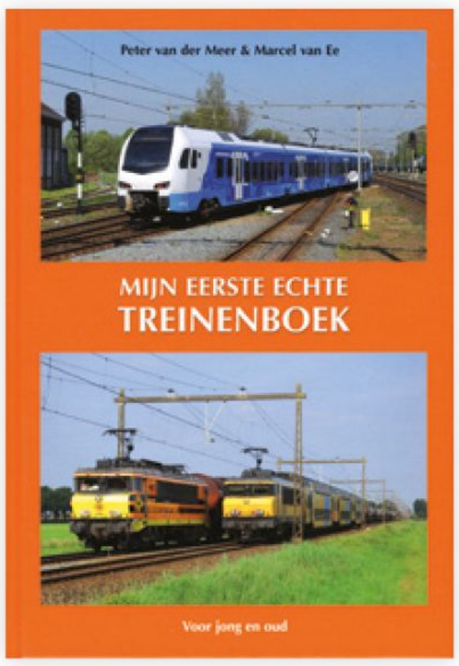
Zoals elk jaar ligt het nieuwe jaarboek weer in de boekwinkel. Telde de vorige editie nog 832 pagina's, met 698 pagina's is het een stuk dunner geworden. De foto's zijn van prima kwaliteit, meestal twee per pagina en soms maar een. Ze zijn voorzien van uitgebreide bijschriften. Aan het boek hebben meerdere schrijvers en fotografen meegewerkt. Wie dat allemaal zijn is niet in een colofon samengevat. De indeling is zoals gebruikelijk: de 33 besproken Europese landen zijn verdeeld over zes regio's. In het voorwoord noemt Richard de toegenomen belangstelling voor het treinverkeer in relatie tot het terugdringen van de CO_2-uitstoot en de zorgen rond de toenemende invloed van China met de komst van de Zijderoute. Ook valt er, behalve in Frankrijk, een opleving van de nachttrein waar te nemen. Evenals in eerdere edities is aan Duitsland de meeste pagina's besteed (142). Met 64 pagina's komt Nederland op de tweede plaats. Uiteraard blijft de ICNG (Intercity Nieuwe Generatie) niet onvermeld en zien we de Sprinter NG langskomen. Het goederenvervoer krijgt de nodige aandacht. Lezend in dit vuistdikke boek blijkt dat er op spoorweggebied in 2019 weer het nodige is gepasseerd.-TO

Mijn eerste echte treinenboek

Voor jong en oud

Door Peter van der Meer en Marcel van Ee, uitg. De Alk, formaat 15,3 x 21,6 cm, 160 blz., veel foto's, hardcover, ISBN 978-90-5961-219-8, € 18,90.

Het boek is in eerste instantie geschreven voor jeugdige lezers en geïnteresseerden in spoorwegen die er nader kennis mee willen maken. Het boek beleeft sinds 2011 de 5e druk en is geheel herzien. Het geeft een overzicht van materieel dat in 2018 en 2019 was te zien. Het boek is bedoeld voor lezers vanaf zeven jaar. Ondanks dat het taalgebruik volgens de auteurs aan de leeftijd is aangepast, is het soms best pittig en door het gebruik van spoorwegtermen is het de vraag of het voor die leeftijd (en minder ingewijden) niet te moeilijk is. Een lijst met gebruikte afkortingen, ook die van (museum)bedrijven, zou handig geweest zijn. Na een korte ontstaansgeschiedenis worden aan de hand van voorbeelden diverse treinsoorten (stoom, diesel, elektrisch) uitgelegd. Verschillende nu nog bestaande locseries (waarbij ook de eloc 1200, DER 600 en NS 2200) en treinstellen krijgen de aandacht. Een spoorwegkaart zou het makkelijker moeten maken na te gaan waar de foto's zijn gemaakt. Enige topografische kennis is nu wel vereist. De foto's zijn van prima kwaliteit en geven een aardig beeld van het spoor in de laatste twee jaren.-TO





Spoor van mensen

Mensen op en rond het spoor in Nederland toen en nu

Door Carel van Gestel, uitg. Wbooks, formaat 21,3 x 28,7 cm, 168 blz., 320 zwartwitfoto's, hardcover, ISBN 978-94-625-8376-4, € 34,95 .

Er zijn al heel wat boeken op spoorweggebied verschenen, die zich richten op rollend materieel. Door de mens centraal te stellen heeft Carel van Gestel een niet alledaags uitgangspunt gekozen. Inderdaad: zonder mensen zou de trein niet rijden. Velen hebben zich met het spoor beziggehouden. In het boek komen ze dan ook uitgebreid aan de orde: de mens als ontwerper, bouwer en onderhoudpleger, maar ook de mens die de trein bedient en uiteraard als reiziger. Van de aanleg en exploitatie van de eerste trein zijn geen foto's, dus moeten we het doen met tekeningen of schilderijen. Maar al gauw deed de fotografie haar intrede en zien we in 1866 werklieden poseren bij de bouw van de spoorbrug bij Culemborg. Uniek zijn beelden in werkplaatsen begin vorige eeuw. Ook het onderhoud aan de baan krijgt aandacht. De auteur heeft kunnen putten uit het omvangrijke Utrechtse Archief. Het is een boek vol nostalgie geworden. Een mooi boek dat aantoont dat het spoor mensenwerk is.-TO //

WINNEN!
Kans maken op dit boek?
Kijk op pagina 61 voor meer informatie.

Het vuur in de ‘Union South Africa’ dooft

NADEREND AFSCHEID VAN EEN BEROEMDE LOC

Stroomlijnlocomotieven spreken bij velen tot de verbeelding. Zeker als dat een Britse stoomloc betreft. Voordat de LNER-loc in een privémuseum in Schotland zal worden ondergebracht maakte zij deze winter een slag vanuit London Paddington naar Worcester Shrub Hill.



De keuring van de indrukwekkende 60009 Union of South Africa zou in maart 2019 aflopen, wat voor mij de aanleiding voor enkele bezoeken aan Groot-Brittannië was. Op het laatste moment werd het certificaat echter met een jaar verlengd. Helaas moest de locomotief het afgelopen jaar voor ritten waarvoor zij was ingepland een paar keer wegens defecten worden vervangen. Deze winter kon de machine voor de rit op 22 februari van London Paddington naar Worcester Shrub Hill en terug worden ingezet. De allerlaatste rit was op 7 maart, van Ealing Broadway naar York. Het is niet uitgesloten dat de loc nog een bezoek aan een museumlijn zal brengen, dat staat nog niet vast. Na afloop van de ketelkeuring op 23 april 2020 is de eigenaar van plan om de loc, samen met loc 61994, 'The Great Marquess', onder te brengen in een privémuseum in de buurt van zijn huis in het Schotse Kilconquhar. Als de beoogde stalling niet op tijd gereed is, zullen de locs op een nader te bepalen locatie worden afgesteld.

LNER Gresley class A4 Pacific

De 2'C1'-stroomlijnlocomotieven van de serie A4 werden in 1935 ontworpen door Sir Nigel Gresley, Chief Mechanical Engineer van de London and North Eastern Railway (LNER), er zijn 35 stuks gebouwd. Zij trokken sneltreinen, bijvoorbeeld van London Kings Cross over de East Coast Main Line via York en Newcastle naar Edinburgh in Schotland. Sinds 3 juli 1938 bezit »

‹ Norton Junction signal box (seinhuis) ten zuiden van Worcester.



1.



2.



3.

DE BEPLATING VOOR HET DRIJFWERK WERD IN 1942 VERWIJDERD

een locomotief van deze serie, de 4468 ‘Mallard’, het wereldsnelheids-record voor stoomlocomotieven met 125,88 mijl/h (= 202,6 km/h). De 60009 Union of South Africa werd in 1937 door de Doncaster Works met fabrieksnummer 1853 gebouwd. Haar oorspronkelijke nummer was 4488 en de loc zou ‘Osprey’ worden gedoopt, maar nog voordat zij aan de LNER werd overgedragen, kreeg zij de naam ‘Union of South Africa’. Vernoemd naar de nieuw gevormde Unie. Aanvankelijk was de 4488 volledig gestroomlijnd, maar de beplating van het drijfwerk werd in 1942 voor het vergemakkelijken van onder-houd verwijderd. Na de oorlog reed de locomotief bij de LNER als num-mer 9 en werd na de nationalisatie door de British Railways in 60009 omgenummerd en in BR-blauw ge-schilderd. In 1952 kreeg de loc het BR-groen dat zij nog steeds heeft. Vanwege het verzet tegen de apart-heid in Zuid-Afrika reed de 60009 in 1990 en 1991 voor korte tijd als ‘Osprey’.

De Union of South Africa was gesta-tioneerd in Edinburgh Haymarket en Aberdeen, totdat zij in juni 1966 uit de dienst werd genomen. In datzelfde jaar werd de loc gekocht door schapenfokker en stoom-locomotiefliefhebber John Cameron,

1. Tijdens het driehoeken in Worcester passeert de loc de brug over de Severn. Een groot deel van Worcester stond in februari 2020 door de aan-houdende regens in de voor-afgaande dagen onder water.

2. De ‘Union South Wales’ bij de East Lancashire Railway in Bury onder stoom.

3. De loc passeert Abbotswood Junction.



4.



5.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

voormalig lid van het bestuur van British Rail en ScotRail. De loc is van 2010 tot 2012 in de LNWR-werkplaats in Crewe geheel gerestaureerd. //

4. De 60009 in de stijging bij Oaksey op 22 februari 2020.

5. De onder stoom staande loc in de avondschemer.

EXTRA ONLINE
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 427, verschijnt begin september.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Baan in beeld: **Langental**
Door de vele nauwgezet uitgevoerde details blijft de in schaal N uitgevoerde modelbaan van de Vlaming Paul Peeters een genoegen om naar te kijken.



Historie: **NS 1600 exit**
De serie NS 1600-1700 vervolgen we met de Franse kant van dit verhaal.



Techniek: **Nederlandse seinen**
Leo van der Loo print daglichtseinen en AKI's in 3D.



Doen: **Boerderij in H0**
Tom Smit brengt met drie bouwkits leven in de agrarische brouwerij.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **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, Rens Bloom, Iwan Bögels, Sander Brands, Robert van der Burg, Rob Dammers, Sicco Dierdorp, Bram Duijvejonck, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Daphne Geway, Steven De Haeck, Arie den Heijer, Frans Hemstra, Gerd Hofmeister, Hans Koning, Eric van Maanen, Martin Menke, Bas Meijer, Marco Moerland, Rob Mooij, Edwin Mos, Valentijn Mos, Coen Ormel, Simon De Ridder, Hans Scherpenhuizen, Jan-Mark Schout, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Ad van Sten, Eelco Storm, Marcel Timmer, Leo van der Vaart, Hans van de Ven, Thonis van der Weel, Pieter Wieland, Rob de Zwart **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 verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf





Roco: 60 jaar op de rails!

Speciaal model

In 2020 beleeft Roco een kroonjaar en daarin mag een model van de „kunstloc“ natuurlijk niet ontbreken! Het fraaie ontwerp van deze electrische locomotief van het type Taurus is een creatie van de bekende Oostenrijkse kunstenares Gudrun Geiblinger. Het ontwerp symboliseert 60 jaar ontwikkeling tussen het kinderspeelgoed, zoals het zandemmertje waarmee Roco in 1960 begon, en de kunstloc anno 2020, die zowel qua uiterlijk als qua techniek een waar meesterwerk is. Gundrun Geiblinger putte hieruit inspiratie en heeft de nodige mijlpalen uit de geschiedenis van Roco verwerkt in haar ontwerp. Natuurlijk ontbreekt daarin het Roco merk zeker niet: het bekende logo toen en nu! Een model, dat in geen enkele verzameling mag ontbreken en slechts éénmalig in dit jubileumjaar geproduceerd wordt. Het grote origineel rijdt in samenwerking met de ÖBB zowel reizigers- als goederentreinen in Oostenrijk en naar de buurlanden.

Wie de jubileumloc in het echt wil zien, vindt hier de stations waar zij vaak te zien is:
lokfinder.oebb.at

Electrische locomotief Rh 1116 „60 Jahre ROCO“, ÖBB



- **Bij digitaal rijden zijn de koplampen schakelbaar. De top- en sluitlichten kunnen apart aan- of uitgeschakeld worden.**
- **Met uitgebreide bedrukking in het jubileumontwerp**
- **Z21-cabine beschikbaar**

Beschikbaar vanaf oktober

Art. Nr.: 70485	=	4/1
Art. Nr.: 70486	= 🔊	4/1
Art. Nr.: 78486	~ 🔊	3/2

ROCO levert u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis. Bezoekt u eenvoudig onze e-shop **www.roco.cc**. U bent maar een paar klikken van uw mooiste wensmodel verwijderd!

1960 · 2020
60

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

www.roco.cc

catawiki

Unieke selectie modeltreinen gekozen door onze experts

Ontdek wekelijks duizenden modeltreinen,
zorgvuldig geselecteerd door onze gepassioneerde en toegewijde experts.



catawiki.nl

Download in de App Store

ONTDEK HET OP Google Play