

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 43, NOVEMBER 2020 - NR 429 - € 8,50 (NL) / € 9,50 (BE)

TOEKOMST:

Stadler EuroDual actief in Nederland

TECHNIEK:

Stootjuk inklapbaar

SPODSBJERG HAVN Deens H0



REICHSDAHN E 11 BRAWA



Historie: E 11 en E 42
Naoorlogse Reichsbahn-locs



Modelnieuws: Berghut Noch
Wilden Kaiser schuilhut



RailActueel: NS 1700
Meer locs naar VolkerRail



24TRAINS.TV **ALLES OVER TREINEN**



1 YEAR ANNIVERSARY

24TRAINS.TV BESTAAT 1 JAAR EN TRAKTEERT RAILHOBBY LEZERS!

Nu een jaarabonnement voor € 75,- i.p.v. € 99,50!

Ga naar 24Trains.tv, kies jaarabonnement, gebruik de kortingscode **JARIG** en profiteer van deze speciale aanbieding.*

Eén jaar genieten van ruim 1300 video's, magazines en boeken.

GA NAAR WWW.24TRAINS.TV

**WORD
LID**

* aanbieding geldig t/m 31-12-2020



Cover Spodsbjerg Havn

Maurice Kleverwal presenteerde op Rail 2020 zijn H0-baan geïnspireerd op een Deense spoorveerhaven.

FOTO:
DOLF HEIBLOEM

Adverteerders

- 2 24Trains.tv
- 17 Domburg Train Support
- 17 Veilinghuis Bouwman
- 17 Beelen Modelbouw
- 17 Peperkamp Modelbouw
- 17 Tom's Modelauto's
- 17 TreintjeOost
- 17 Maddog-Trains
- 27 Exact-Train
- 27 REOS Beeld-producties
- 27 Huenerbein
- 44 ModeltreinCentrum Amersfoort
- 44 Freebit/N-Spoorstore
- 62 Train Service Danckaert
- 62 Modelspoorgigant
- 62 Modelbouw Centrum Hilversum
- 93 Artitec
- 99 Modelleisenbahn München GmbH
- 100 Märklin



Connexxion blijft vooralsnog tot eind 2023 op de Valleilijn rijden.
(foto Ton Oosterom)

Concessies

In het jaar 2000 werd de Wet Personenvervoer (Wp2000) van kracht. **Marktwerking** in het OV werd het motto. Bij het spoor werd NS verzelfstandigd en kreeg als kerntaak het rijden van de treinen. De infra ging naar ProRail en het onderhoud naar drie commerciële bedrijven. Voor de nevenlijnen kon op de concessies worden geboden. Hierdoor verschenen meerdere vervoerders op het Nederlandse spoor. Door de marktwerking moest het allemaal **efficiënter** en vooral goedkoper gaan worden: lage(re) tarieven en een hogere frequentie. Voor de reiziger is een overstap naar een andere vervoerder door het **extra in- en uitchecken** er niet gemakkelijker op geworden. Het aanbesteden gaat niet altijd vlekkeloos. Zo verloor Abellio de concessie aan Arriva in Zuid-Limburg door onregelmatigheden. Dat overkwam ook Keolis, dat gesjoemeld heeft bij de aanbesteding in het OV van de **IJssel- en Vechtstreek**. Er bleken geheime afspraken te zijn met de Chinese leverancier van elektrische bussen.

De aanbesteding van de **Valleilijn** verloopt moeizaam. Door de coronacrisis is de belangstelling voor de concessie, die eind 2021 afloopt, verdampt. Oorzaak is de onzekerheid van het aantal reizigers en kans op verliezen. **Connexxion** krijgt nu een tweejarige **noodconcessie** voor de spoorverbinding Amersfoort - Barneveld - Ede-Wageningen. Door corona worden ook andere aanbestedingen uitgesteld. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Decisio samen met TwynstraGudde en Inno-V een onderzoek uitgevoerd naar de marktwerking in het OV. Een van de conclusies is dat het aanbesteden niet altijd tot betere prestaties leidt. Door de marktwerking ontstaan wel meer prikkels tot grotere efficiëntie. Dat gaat soms ten koste van het personeel, een hogere **werkdruk** en minder goede arbeidsvoorwaarden dan bij NS. Voorlopig zal het systeem nog wel even blijven.

Ton Oosterom

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 429



34



86



28



22

6

UITGELICHT:

PLAN E ARTITEC

De tweede generatie Plan E is op verschillende punten verbeterd.

18

TECHNIEK:

INKLAPBAAR STOOTJUK

De bouwkit van Faller inspireerde modelbouwer Rob Mooij tot een wegklapbaar stootjuk.

22

HISTORIE: DR E 11

De eerste naoorlogse elocs in de DDR, de E 11 en E 42, zetten de Reichsbahn op de kaart. De E 11 als sneltrein, de E 42 voor personen- en goederenverkeer.

28

RAILTEST: E 11 BRAWA

Zal het H0-model van het icoon van de naoorlogse DDR-locomotiefindustrie een hoofdrol gaan opeisen, zoals destijds het grote voorbeeld? Detaillering en maatvoering zijn in elk geval uitmuntend.

34

REPORTAGE:

MUKRAN SPOORFERRY

De hoogtijdagen van de spoorveerhaven aan de Oostzee zijn duidelijk voorbij. Sander Broerse belicht de geschiedenis, het heden en een stukje toekomst.

43

BAANPLAN:

WINNAAR 3^e PRIJS

Met het baanontwerp van de Observatory gaat Henk Greuter de hoogte in.

46

BAAN IN BEELD:

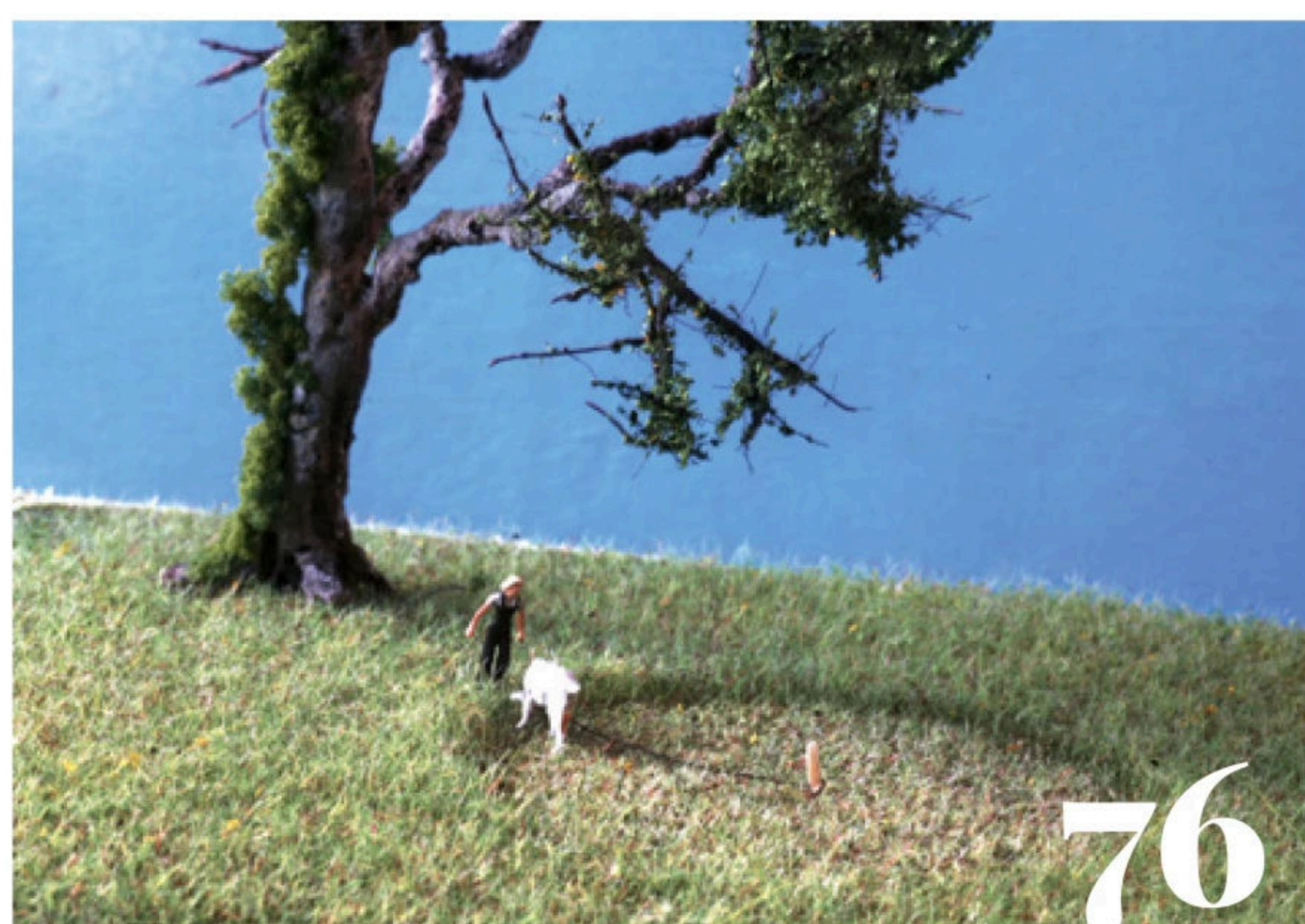
SPODSBJERG HAVN

Fictieve Deense haven met spoorferry in H0 gebouwd door Maurice Kleverwal.

54

TECHNIEK: CONTAINER-KRAAN FALLER, DEEL 2

Bert van Ekeren rondt de bouw en digitalisering van de imposante, functionele H0-portaalkraan af.



64

REPORTAGE: SNCF BB 67400

De rol van de markante Franse lijndiesels is, mede door de coronacrisis, bijna uitgespeeld.

70

VOORBEELD & MODEL: BELGISCHE EN FRANSE OORLOGSLOCS

Belgische reeks 29 en Franse serie 141R hielpen hun land er bovenop te brengen.

76

DOEN: PAAL EN PERK

Ook in H0 kan een aangelijnde geit het gras kort houden.

80

TOEKOMST: EURODUAL

Zesassige zwaargewicht van Stadler Valencia die met en zonder bovenleiding uit de voeten kan.

94

UITGELICHT: RAILADVENTURE DMZ

Loco Buggy's en Dmz koppels in H0 van Tillig onder de loep. Inzetbaar in veel landen in tijdperk VI.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 9 RailActueel
- 21 De Vijf van... Erik de Zwart, 1 jaar later
- 33 Column door Paul Bender
- 45 Railnieuws
- 52 Word abonnee
- 63 Spoorpenningen XIII, 1923
- 68 Railinterview met Ad Verweij
- 79 Partnercolumn door Kees Smit
- 85 Railpers
- 86 Modelnieuws
- 98 Preview Railhobby 430

EXTRA ONLINE

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

GEMODIFICEERDE UITVOERING

Tweede generatie PLAN E ARTITEC

De roep om nieuwe rijtuigen voor de Nederlandse modelspoorder was groot. Waren we in het verleden verwend met modellen van ICR, Plan W en Plan E, de laatste jaren hebben we van deze rijtuigen niets vernomen, terwijl er voldoende nieuwe locomotieven zijn uitgebracht waarmee ze kunnen worden ingezet.



1.

De aankondiging van Artitec, dat opnieuw een serie Plan E-rijtuigen zal worden uitgebracht werd dan ook goed ontvangen; de modellen vliegen spreekwoordelijk de winkels uit. Inmiddels zijn er zeven rijtuigen uitgebracht, in de uitvoering van tijdperk IV. Bij de herproductie zijn een aantal wijzigingen en verbeteringen doorgevoerd. Zo zijn de daken van het Plan E nu glad en zijn alle lasnaden verdwenen. Tip voor modelspoorers die Plan E eerste generatie hebben rijden: Artitec heeft losse gladde daken te koop die eenvoudig op de rijtuigbak kunnen worden geklikt, zodat ook deze een glad dak hebben. De nieuwe rijtuigen kunnen goed kortgekoppeld worden, al is er nog wel een hoogteverschil tussen koppeling van Plan E en de locomotief.

Het koppelen van de loc met Plan E-rijtuigen kan met een Roco- of Piko-kortkoppeling of een starre koppeling van bijvoorbeeld Brawa. Onderling koppelen de rijtuigen prima.

De buffers zijn niet meer verend en blijven goed zitten. De draaistellen zijn aangepast en verbeterd en bestaan uit één geheel. U zult geen onderdelen meer langs de baan terugvinden en het remwerk zit niet in de weg als u wisselstroomwielstellen wilt plaatsen. In plaats van de RP25-wielen zijn standaard NEM-wielstellen gebruikt, wat het rijgedrag verbetert. De draaistellen zijn voorbereid voor stroomafname voor de interieurverlichting. De nieuw ontworpen vouwbalgen sluiten goed op elkaar aan. De rijtuigen hebben - uiteraard - andere nummers gekregen.



2.

VERLICHTING

Voor alle nieuwe rijtuigen is een interieurverlichtingsprint compleet met sluitseinen ontworpen. De pasvorm is goed en hij kan gemakkelijk worden ingebouwd.

De lichtstrips zijn digitaal aan te sturen - een decoder (DCC/AC) is af fabriek ingebouwd - maar zijn ook analoog te gebruiken. De helderheid van de ledstrips kan worden ingesteld; de sluitseinen zijn per zijde handmatig in te stellen. Digitale functies (andere in te stellen functies vindt u op www.artitecshop.com):

F0 interieur verlichting aan/uit

F1 verlichting coupés aan/uit

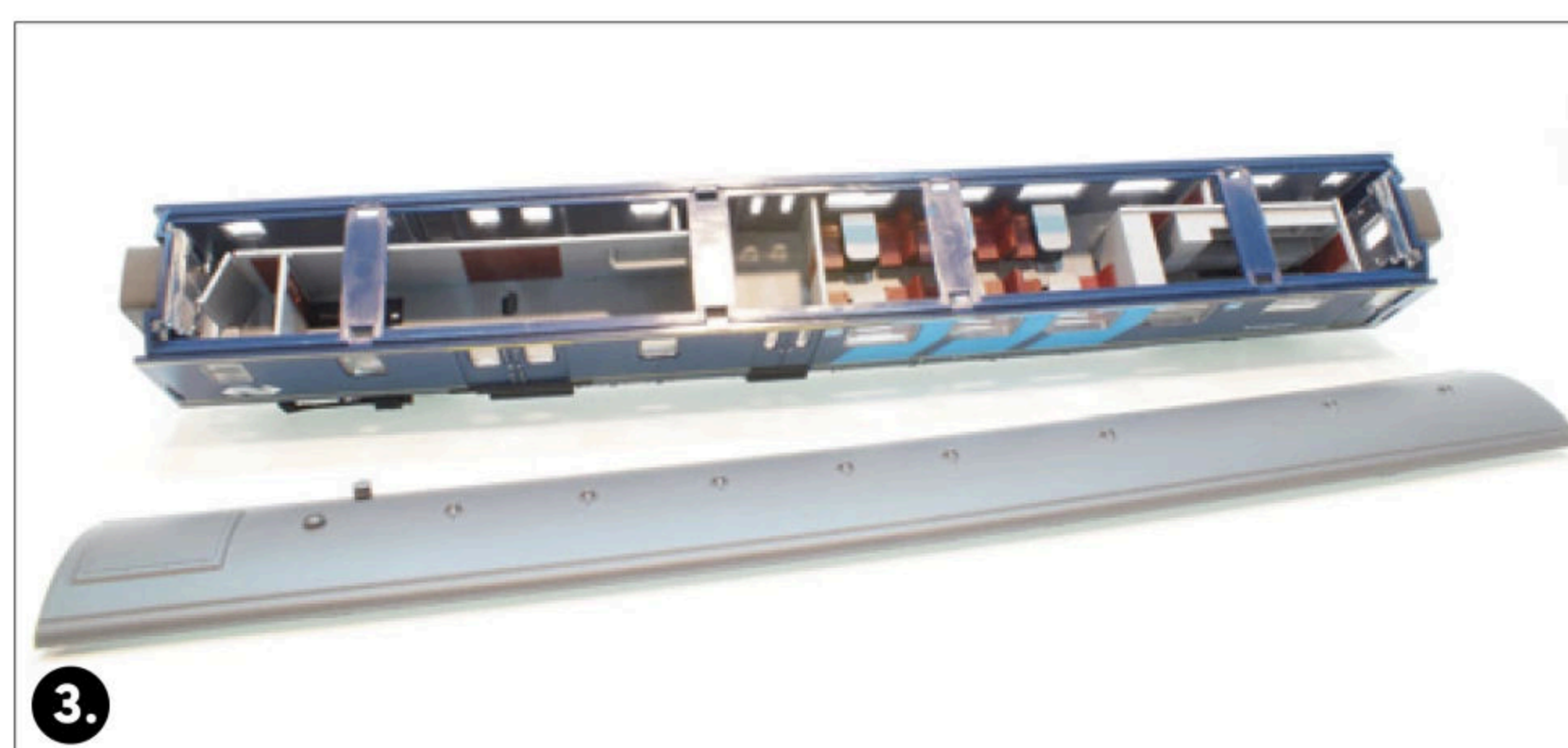
F2 verlichting niet-passagiersruimtes aan/uit

F3 sluitseinen links aan/uit

F4 sluitseinen rechts aan/uit

FIETSENRIJTUIG

We nemen enkele modellen met u door. Een van de rijtuigen werd op internetfora direct bestempeld als foutief: het rijtuig 2^e klasse 20.154.11 met 2^e klasse aanduiding op de buitenwand. Dat zou volgens enkele liefhebbers niet kloppen, maar het heeft zeker als zodanig gereden. Het kan worden ingezet tussen de rijtuigen 2^e klasse zonder 2^e klasse-aanduiding op de buitenzijde. Artitec heeft besloten de vreemde eend in de bijt uit te brengen, iets wat we zeker toejuichen. Zo wordt een rijtuigstam nog een beetje spannend. Naast dit rijtuig 2^e klasse zijn in de eerste levering twee nummerversies van het rijtuig 2^e klasse uitgeleverd. Met het rijtuig 1^e klasse en de restauratie kunt u zo »



3.



4.



5.



6.

1. 3x Plan E, fietsenrijtuig, B en A

2. Post en ex-post, de ramen in het dak zijn bij de ombouw gebleven.

3. De tweede generatie heeft zijn fraaie interieur behouden. Het dak laat zich beter loshalen en terugklikken.

4. De draaistellen zijn nu één geheel, dus geen losse onderdelen meer langs de rails.

5. De beide condensatoren zijn omgebogen en passen in de toiletruimten.

6. De bedrading op de wielstellen is aangesloten en de printplaat ligt op zijn plek. Dak kan worden vastgeklikt.



7.



8.



9.

een mooie vijfdelige stam uitbeelden. Maar diverse andere combinaties zijn natuurlijk mogelijk. Het fietsenrijtuig, een omgebouwd postrijtuig, is in diverse combinaties te plaatsen met bijvoorbeeld rijtuigen Plan W, ICR en DDM. Dit model is geheel ingericht voor het vervoer van fietsen. Het postrijtuig draagt een ander nummer; de fraaie nieuwzilveren schildjes zijn af fabriek op het rijtuig aangebracht.

LEDSTRIP

Artitec laat weten dat de eerste lichting tweede generatie Plan E het begin is van een hele serie Plan E-modellen. In de nabije toekomst kunnen van deze fabrikant dus meer Plan E-rijtuigen verwachten waaronder enkele andere 'vreemde eenden' (20.155.04, rijtuig 1^e klasse 206-8 / 20.154.10, 2^e klasse 234 / 20.154.11, 2^e klasse 244 / 20.154.12, 2^e klasse 308 / 20.156.04, restauratierijtuig 222 / 20.157.06, postrijtuig 039 / 20.157.07, fietsenrijtuig 001 / prijs € 59,80 per stuk, post- en fietsenrijtuig € 64,60. Wisselstroomwielstellen apart leverbaar (20.340.01, 4 stuks, € 5,50). Voor elk type rijtuig is een specifieke ledstrip ontwikkeld (€ 26,80). Deze is eenvoudig in te bouwen en heeft

een goede pasvorm. Een uitgebreide handleiding is bijgevoegd. Nadat de ledstrip uit de verpakking is gehaald worden de beide condensatoren omgebogen. Dan passen ze in de toiletruimtes en zijn ze uit het zicht. Als de bedrading op de draaistellen is aangesloten kan de ledstrip op z'n plek worden gelegd, het dak er op worden geklikt en is uw rijtuig voorzien van verlichting. //

7. Het afwijkende Plan E 2^e klasse rijtuig.

8. Rijtuig eerste klasse, belijning en het NS-logo zijn dekkend aangebracht.

9. De dakramen van fietsenrijtuig 37 001 herinneren aan de functie als postrijtuig.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

Transfer locs 1700 NAAR ANDERE VERVOERDERS

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



Captrain 203 104 sleept de onfortuinlijke Sprinters naar Leidschendam, gefotografeerd nabij het punt waar de Schiphollijn aansluit op de Oude Lijn. (foto Jaap de Groot)

Afslepen gestrande Sprinter

Hoewel de treindienst meestal zonder problemen verloopt, treden nu en dan defecten aan materieel of infra op die ervoor zorgen dat een trein niet door kan. Op 15 september kwamen de 2302 en 2321 bij Sassenheim tot stilstand, onderweg naar Hoorn Kersenboogerd. Een trein eerder had een defect aan de bovenleiding veroorzaakt waardoor de Sprinter vervolgens strandde. Naast de incidentenbestrijding van ProRail kwam Captrain vanuit Rotterdam ter plaatse om de gestrande treinstellen af te slepen. Een vervoerder is zelf verantwoordelijk voor het afslepen van gestrande treinen; wanneer deze geen middelen daarvoor heeft of deze niet snel genoeg beschikbaar kan stellen, is ProRail bevoegd om materieel van an-

dere vervoerders te vorderen. Bij NS komt deze optie vaak in beeld in geval van bovenleidingsproblemen. NS heeft zelf geen dieselmaterieel en dan start een zoektocht naar een dieselloc in de buurt of er wordt uitvraag gedaan bij goederenvervoerders. In veel gevallen is het hebben van stoot- en trekwerk voldoende waardoor het ook voorgekomen is dat een treinstam DDAR werd gebruikt om een goederentrein weg te slepen. Slepen in opdracht van ProRail betekent meestal tot de eerst mogelijke locatie; vaak is dat tot waar het materieel niet meer in de weg staat of weer in staat is op eigen kracht zijn weg te vervolgen. Enige tijd heeft voor de drukke A2-corridor een afsleep-loc stand-by gestaan maar de kosten wogen niet op tegen de baten. -SB »

1700 voor VolkerRail

Na de transactie met Strukton is het NS opnieuw gelukt locomotieven uit de serie 1700 te verkopen. Dit najaar gaan drie exemplaren naar VolkerRail, waaronder loc 1778. De intentie is om twee daarvan in huisstijl op de baan te brengen. De 1751, 1760, 1766, 1770 en 1780 zijn verkocht aan DC Tractie en komen beschikbaar voor verhuur.-SB

**Loc 1778 met ICK-rijtuigen >
bij Heukelom op 14 oktober
2007. (foto Edwin Mos)**



Als een van de laatste Spitzke-treinen reed trein 58001 met loc 006 op 24 september 2017 door Weesp, met bestemming Crailoo. (foto Edwin Mos)

Spitzke verdwijnt

Spitzke Spoorbouw staakt voorlopig haar Nederlandse activiteiten. De Duitse aannemer deed al enkele jaren geen grote projecten meer op de Nederlandse markt. Tijdens de gloriejaren had het bedrijf vier eigen locomotieven die bij projecten in Nederland assisteerden. Af en toe werd ook werk voor derden uitgevoerd, zoals het rijden van suikertreinen in Noord-Nederland. De laatste rit met een locomotief van Spitzke in Nederland was op 1 oktober 2017. Sindsdien werden geen grote aanbestedingen meer gewonnen.-SB

Kameel onderweg

De NS 20 maakte op vrijdag 4 september een rit naar Eindhoven. Daar kreeg de Kameel onderhoud in het Technisch Centrum, waarna op 6 september een conditierit werd gereden. Deze rit voerde van Eindhoven naar Venlo en vervolgens over de Maaslijn naar Nijmegen. Na een korte pauze ging hij via Arnhem richting Deventer en de thuisbasis, het Spoorwegmuseum in Utrecht.-RD

**Passage van het voormalig >
directierijtuig in Boxmeer,
onderweg van Venlo naar
Nijmegen. (foto Rob Dammers)**





Het konvooi passeert nabij de Voordorpsedijk; op de voorgrond het buiten exploitatie gestelde spoor. (foto Matthijs Schreurs)

Aansluiting Spoorwegmuseum

Op 27 augustus reden de treinstellen Mat'46 273 en Mat'54 386 van de Maliebaan naar de onderhoudswerkplaats in Leidschendam. Na de werkzaamheden keerden de twee treinstellen op 30 augustus via Enkhuizen terug. Terug werd via Hilversum en de 'boogjes' gereden, waardoor ook de gelijkvloerse kruising bij Blauwkapel werd bereden. Naast Blauwkapel is een dergelijk,

geëlektrificeerd kruis alleen in Haarlem te vinden, waar de spoorlijn naar Zandvoort aan Zee kruist met de verbindingsboog vanuit Heemstede-Aerdenhout naar Bloemendaal. Naar de huidige plannen wordt het traject tussen de Voordorpsedijk en het kruis bij Blauwkapel gesaneerd, waardoor het Spoorwegmuseum alleen te bereiken is vanuit richting Bilthoven.-MS

Goederenvervoer Hoekse Lijn

Na bijna drieënhalf jaar zonder goederenvervoer op de Hoekse Lijn is men aanbeld in de laatste fase van het heropstarten ervan naar Vlaardingen. Voor het definitief afgeven van de gebruiksvergunning door de gemeente Vlaardingen liggen het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpmilieuvergunning voor de twee nieuwe emplacementsporen, die samen emplacement Vulcaanhaven vormen, ter inzage voor de omwonenden. Bij geen bezwaren zal de gemeente de definitieve vergunning afgeven en kan weer worden voortgezet wat op 29 maart 2017 stopte: het rijden van ketelwagentreinen naar Vopak Vlaardingen. Een afstand van 2644 meter. Dure meters, zo zou



Captrain 203 101 arriveert als testtrein op het emplacement Vulcaanhaven in Vlaardingen, 8 september. (foto Paul van Duin)

bij de ombouw van treinspoor naar metrospoor blijken. De benodigde nieuw te ontwikkelen beveiligings-

software voor gemengd bedrijf zorgde voor vertraging bij een snelle oplevering van de lijn. -PvD »



Op de terugweg naar Duitsland passeert trein 13403 bij Zevenaar. (foto Bas Meijer)

Proefbedrijf NightJet

Vanaf de nieuwe dienstregeling rijdt NS International dagelijks de NightJet van Amsterdam naar Düsseldorf. Daar neemt de ÖBB het over voor de rit naar Wenen en Innsbruck. Het doortrekken van de dienst naar Amsterdam betekent een einde aan de inzet van auto-transporters naar Düsseldorf. Voor de dienst zal NSI drie Vectron-locs leasen van European Locomotive Leasing, waarvoor de 193 758, 759 en 766 zijn gereserveerd. De eerste loc kwam afgelopen zomer naar Nederland en wordt sindsdien gebruikt voor opleidings- en testritten. Een deel van de opleidingsritten vindt plaats met de reguliere IC Berlijn, met

locwissel in Bad Bentheim. Op 15 september werd met acht rytuigen van ÖBB NightJet een proefrit van Düsseldorf naar Ede-Wageningen gemaakt om het gedrag van het materieel bij de spanningssluizen rond Zevenaar te testen. Vanwege de hoge aslast van de Vectrons (22,5 ton) geldt op de meeste trajecten in Nederland een snelheidslimiet van 100 km/h; de IC Berlijn rijdt bij inzet van een Vectron dan ook langzamer dan gebruikelijk. De ruime rijtijden maken dit zonder vertraging mogelijk. Op basis van simulatieresultaten is toestemming gegeven om de Vectron voor de nachttrein op baanvaksnelheid te laten rijden. -BM/RB

Sneltram Hasselt - Maastricht

In Nederland kennen we momenteel vier trambedrijven: GVB, RET, HTM en SU. Daar komt een vijfde bij. En dat wordt dan ook meteen een internationale tramlijn. De besluitvorming, de eerste plannen dateren al van 2004, had nogal wat voeten in de aarde, maar besloten is om binnen twee jaar te starten met de aanleg van de circa 35 km lange sneltramlijn van Hasselt naar Maastricht. De aanbestedingsprocedure is begonnen; de tram moet in 2024 gaan rijden. Er komen twaalf haltes: tien in België en twee in het 3,8 km lange tracé in Nederland. In België volgt de tram deels de N702 en spoorlijn 34 (Hasselt - Luik) en in Nederland het bestaande spoor vanaf Lanaken. Oorspronkelijk zou de tram bij station Maastricht eindigen, maar omdat de Wilhelminabrug over



Reizigers tussen Maastricht en Hasselt zijn nu nog aangewezen op de trein, zoals treinstel 662. (foto Matthijs Schreurs)

de Maas niet sterk genoeg bleek, was dat niet haalbaar. Een nieuwe brug was te duur. Deze brug was aanvankelijk een breekpunt voor

Vlaanderen, maar uiteindelijk was de oplossing dat het eindpunt komt bij Mosae Forum, vlak bij het centrum.-TO

Spoorzone Gouda

In het project Spoorzone Gouda wordt de complete stationsomgeving van Gouda opgeknapt. Zo wordt aan de noordzijde gebouwd aan nieuwe kantoor- en woonruimtes. Het busstation, aan de zuidkant van het station, krijgt een opfrisbeurt en een nieuwe fietsenstalling. Tot oktober 2019 had het station nog twee kopsporen, waarvan spoor 9 (met verlaagd perron vanwege de inzet van lightrail-trams tussen Gouda en Alphen aan den Rijn) in oktober 2019 al sneuvelde. In het tweede weekend van september was spoor 4 aan de beurt. In vroegere tijden werd dit kopspoor gebruikt voor de stoptrein uit Den Haag, maar deze rijdt tegenwoordig door naar Gouda Goverwelle. Tijdens dezelfde werkzaamheden werd spoor 6 verwijderd. Ook dit spoor werd de laatste jaren zelden gebruikt, aangezien het opdelen van spoor 5 in een a- en b-gedeelte door de gewijzigde dienstregeling niet meer nodig is.-MS



Bentheimer Eisenbahn E01 met Coevorden-shuttle in Gouda op spoor 7, met links het verdwenen spoor 6 en rechts (kop)spoor 4. (foto Matthijs Schreurs)



Op 20 augustus trok IRP-loc 2106 de eerste trein door de Houtrakpolder. (foto Jaap de Groot)

Nieuwe containerdienst Amsterdam

Containers en de haven van Amsterdam vormen geen gelukkig huwelijk. De kwetsbaarheid van het sluizencomplex bij IJmuiden en de aanwezigheid van containerreuzen als Rotterdam en Antwerpen staan het succes van Amsterdam als containerhaven in de weg. Talloze initiatieven strandden in de afgelopen jaren, met de Samskip-treinverbinding naar Melzo en daaraan gekoppelde shortsea-dienst op het Verenigd Koninkrijk als meest recent voorbeeld. Medio augustus werd deze dienst weer opgestart, maar in gewijzigde vorm. Zo rijdt de containershuttle niet langer recht-

streeks vanaf de TMA-terminal in de Houtrakpolder naar Melzo, maar is de Samskip-containerterminal in Duisburg de bestemming. Hier worden treinen uit alle windstreken behandeld; containers uit Amsterdam kunnen hier worden overgezet op treinen naar bijvoorbeeld Melzo of Malmö. Ook treinen met lading uit Chinese steden als Xi'an en Changsha eindigen in Duisburg, waardoor lading uit Azië nu eenvoudig via Amsterdam en Hull van/naar het Verenigd Koninkrijk reist. Onze hoofdstad is onderdeel geworden van de nieuwe zijderoute.-SB

»



D23 verkocht

De Bentheimer Eisenbahn heeft diesellocc D23 in september verkocht. De nieuwe eigenaar van deze in 1980 door MaK gebouwde vierasser van het type G 1202 BB is de firma Pohlmann in Osnabrück. Deze handelaar verhuurt locomotieven of verkoopt ze door. Of dat laatste gebeurt, was bij het ter perse gaan van dit nummer niet bekend. Bij de BE resteren nu nog twee locs van het type G 2000, de D24 (gelijk aan de D23) en de D5, een drieassige rangeerlocc die in Nordhorn is gestationeerd.-GF

◀ De D23 tijdens rangeerwerk in Emlichheim. (foto Sevrien Ferrée)



Op 5 september waren de 6305 en 6319 met de sproeitrein op de Montzenroute onderweg; trein 92581 naar Montzen bij passage van Hombourg. (foto Jan-Mark Schout)

Ontwikkelingen revisie reeks 62

Begin jaren zestig werden twee grote series lijndiesel-locomotieven aan de NMBS geleverd, de latere reeksen 55 en 62. Van de ten opzichte van de reeks 55 lichtere reeks 62 werden ruim 130 exemplaren in dienst gesteld. In 2006 kwam een einde aan inzet in de reizigers- en goederendienst; een deel van de serie kwam bij Infrabel terecht. Ondanks de hoge leeftijd werd ongeveer tien jaar geleden besloten om een groot deel te moderniseren in het atelier van Salzinnes. Naast een casco-revisie is het doel om alle gereviseerde exemplaren van

een derde frontsein en ETCS te voorzien. Deze locs dragen de geelgroene livree, hoewel deze bij vele exemplaren onder roestvorming en graffiti is verdwenen. Een van deze laatste geelgroene 62'ers, de 6305, werd aan het einde van de zomer gebruikt voor sproeiritten in Wallonië. Hoewel er eerst een verbod was op het gebruik van pesticiden, verkreeg Infrabel ontheffing om de sproeitrein in Wallonië in te zetten. Per 8 september werden de oude machines van de sproeitrein vervangen door twee locomotieven reeks 77.-JMS



De in de Saksische livrei gestoken IVK 145 rijdt met een paar nieuwe goederenwagens door Jonsdorf, 31 augustus. (foto Sevrien Ferrée)

Saksische museumwagens

Het aantal gerestaureerde Saksische smalspoorgoederenwagens is met zeven vergroot. Anderhalf jaar hebben medewerkers van een timmerwerkplaats in Oybin en van de eigen werkplaats van de Zittauer Schmalspurbahn gewerkt om de in de jaren negentig geredde bakken in oude luister te herstellen. Die

waren voor een groot deel al in de jaren dertig buiten dienst gesteld en aan particulieren verkocht die ze als tuinschuur gebruikten. Dankzij subsidie van de deelstaat Saksen konden de 750 mm-wagens weer als nieuw worden gemaakt, in de situatie rond 1910. Dat betekent dat ze deels lichtgrijs en bruin zijn geschilderd.-SF

Renovatie I6-rijtuigen

In 1977 sloegen diverse Europese spoorwegmaatschappijen, waaronder de NMBS, de handen ineen en gingen over tot de aanschaf van honderden rijtuigen voor het internationale verkeer. In België resulteerde dat in tachtig I6-rijtuigen. Vijftien tweedeklasrijtuigen werden in de jaren '80 verbouwd tot slaaprijtuig en kregen de benaming I6Bc, die in 2019 door afname van het aantal nachttreinen naar Tsjechië werden afgevoerd. Bijna alle van de overgebleven 65 rijtuigen zijn nog in dienst en 42 exemplaren worden in Cuesmes gereviseerd. De compartimenten krijgen een moderne uitstraling die lijkt op de M6-rijtuigen met grijze zittingen, witte wanden en zelfs stopcontacten. Een deel van de rijtuigen is geschilderd in een



Liefst vier I6-rijtuigen, waarvan drie in de nieuwe kleurstelling, reden op 15 juni in trein 2138 uit Luxemburg. Passage te Ernage. (foto Timo Trimpos)

vereenvoudigde New Look-livrei. De rijtuigen worden hoofdzakelijk ingezet tussen Brussel, Arlon en Luxembourg, getrokken door loco-

motieven van de reeks 13, hoewel er ook af en toe I6-rijtuigen te vinden zijn in de intercity's tussen Oostende en Eupen.-JMS





Achter BLS-loc 179 rijdt een containertrein in noordelijke richting via de Bergstrecke over het Kanderviadukt bij Frutigen. (foto Sander Broerse)

NEAT afgerond

Op 4 september werd de ruim 15 kilometer lange Ceneri-Basistunnel, ten zuiden van Bellinzona, geopend. De opening van deze tunnel markeert het einde van het NEAT-project, waarmee de Zwitserse overheid in 1995 startte met als doel ruim baan te maken voor het spoorvervoer door de Alpen. Het bijna twintig miljard euro kostende project resulteerde onder andere in de Lötschberg- en Gotthard-Basistunnel; tunnels die er

voor zorgen dat de reistijden door de Alpen werden verkort en goederentreinen zwaarder konden worden. Op de Gotthard-as wordt tot eind dit jaar nog gewerkt aan het verruimen van tunnels. Ondertussen zijn, als verlengstuk van NEAT, de handtekeningen gezet om de nog deels enkelsporige Lötschberg-Basistunnel in de komende jaren volledig tot dubbelspoor uit te bouwen.-SB

Roco Taurus

Het is een blikvanger van de eerste orde, de op 30 juni in Salzburg gepresenteerde ÖBB Taurus 1116 199 in de outfit van '60 jaar Roco'. De bekende kunstenaar Gudrun Geiblinger die al menig locomotief van een eigentijds jasje heeft voorzien, tekende voor het ontwerp waarbij onder meer een Oostenrijks treinstel staat afgebeeld. De loc wordt sinds haar doop, die als gevolg van het coronavirus in petit comité geschiedde, voor allerlei treinen ingezet, van dubbeldeks reizigerstreinen tot allerlei soorten goederentreinen. Ook in Duitsland is deze opmerkelijke locomotief inmiddels gesignaleerd. Een opzienbarend optreden werd op 9 september gemaakt. Op de Aussen fernbahn verzorgde de 1116 199 samen met de in NightJet-kleuren bestickerde 1116 195 de tractie voor de goederentrein die op maandag, woensdag en vrijdag van



ÖBB 1116 199 + 195 zijn met trein 45145 op 9 september onderweg bij Lähn. (foto Sevrien Ferrée)

Viels via Garmisch Partenkirchen naar Hall in Tirol rijdt. Het traject heeft nog de oorspronkelijke bovenleidingmasten uit de tijd van de opening in 1913. Dit jaar staan

ze op de nominatie om te worden vervangen. Wie wil weten waar de reclamelocs van de ÖBB rijden, de site Lokfinder.oebb.at geeft daar uitsluitsel over.-SF //

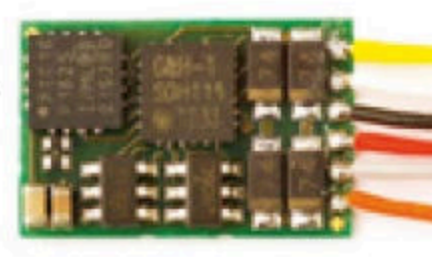


DTS MODELSPOOR
N-spoor specialist!





U bent van harte welkom in onze gezellige winkel. De koffie staat klaar!





DOMBURG
train support
Uw partner in modelspoortechniek!

Ombouw- en reparatieservice
Digitale advies- en installatieservice

■ Fokko Kortlanglaan 2a 3853 KG ■ ERMELO
■ www.domburgtrainsupport.nl ■ +31(0)341-745092



VEILINGHUIS BOUWMAN
Saturnusweg 6a
6971 GX Brummen
0575 - 56 03 93
www.veilinghuisbouwman.com



WIJ KUNNEN OOK UW COLLECTIE VEILEN

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



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



PEPERKAMP
MODELBOUW EDE
VOOR IN- EN VERKOOP VAN GEBRUIKT MATERIAAL. LEVERING VAN ALLE MERKEN.
WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL
VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

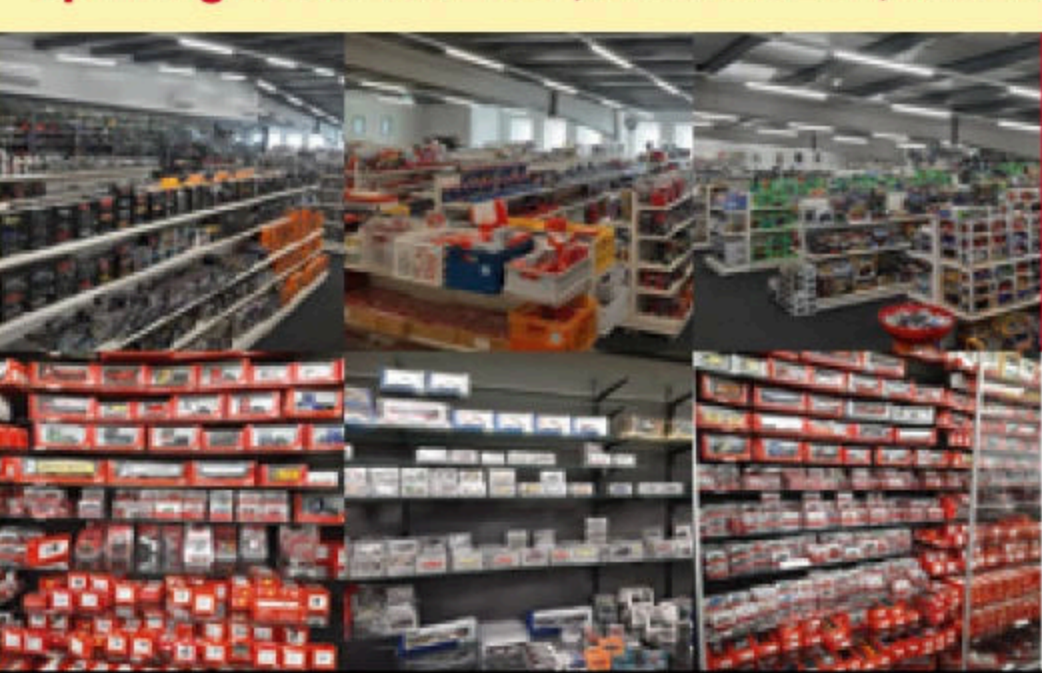
BEELEN



MODELBOUW
Gespecialiseerd in bouwdozen, 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



TOM'S MODELAUTO'S
Modelcars, Kits & Collectables
Kom eens kijken in onze uitgebreide winkel van 700 m² met van alles
op het gebied van 1/87, bouwdozen, modelauto's en andere collectables.



Kijk op
toms.nl/1TO87

Openingstijden winkel:
Dinsdag t/m Zaterdag
van 10.00 tot 17.00 uur

U vindt Tom's Modelauto's op de Voltastraat 51
Industrieterrein Baanste West, A7nafslag Purmerend Noord, 3e stoplicht rechts,
1e kruising linksaf en dan rechtsaf de Voltastraat in. Tel: 0299-687373

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via:

RAILHOBBY.NL/SHOP

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 winkelloorraden, vitrine modellen etc. Gespecialiseerd in Märklin (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.



Stay on track with us!
www.maddog-trains.com



TreintjeOost
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde
bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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



WEGKLAPBAAR STOOTJUK IN H0

Eigenbouw

Soms doet een fabrikant zichzelf te kort. Een goede foto bij de productrecensie in een Duits modelspoorblad trok de aandacht van modelbouwer Rob Mooij. Als hij alleen op de afbeelding op de verpakking was afgegaan, had hij het waarschijnlijk laten liggen. De statisch stootjucken van Faller die uiteindelijk toch wegklapbaar worden.

Het lijkt een nieuwe trend: scenery-fabrikanten die nu ook stootjucken maken. Naast Auhagen komt ook Faller dit jaar in H0 met maar liefst twee verschillende typen bijzondere stootjucken. Vanaf tijdperk III een bouwkit met twee stalen stootjucken met scharend remsysteem (120322, € 17,49) en voor tijdperk VI een kit met twee wegklapbare stalen stootjucken (120321, € 14,99). Bij beide producten is vermeld dat ze niet functioneel zijn.

De recensiefoto in *Miba* inspireerde om te zien of de jucken wegklapbaar kunnen worden gemaakt. Dat bleek ingewikkelder dan verwacht; een flinke tegenvaller was dat het model geen werkende scharnieren heeft. De handleiding toont plaatsing langs Märklin of Trix C-rail; op inpassing in rail zonder vast ballastbed wordt niet nader ingegaan. Vastlijmen zou dan aan de zijkant van de dwarsliggers, in plaats van de C-rail verhogers, kunnen. Kortom, hier lag een leuke uitdaging. Als eerste het zoeken naar twee kleine, soepele scharnieren. Die

van een houten sigarenkistje van dun staal met een messing-look brachten uitkomst.

Tandwielen

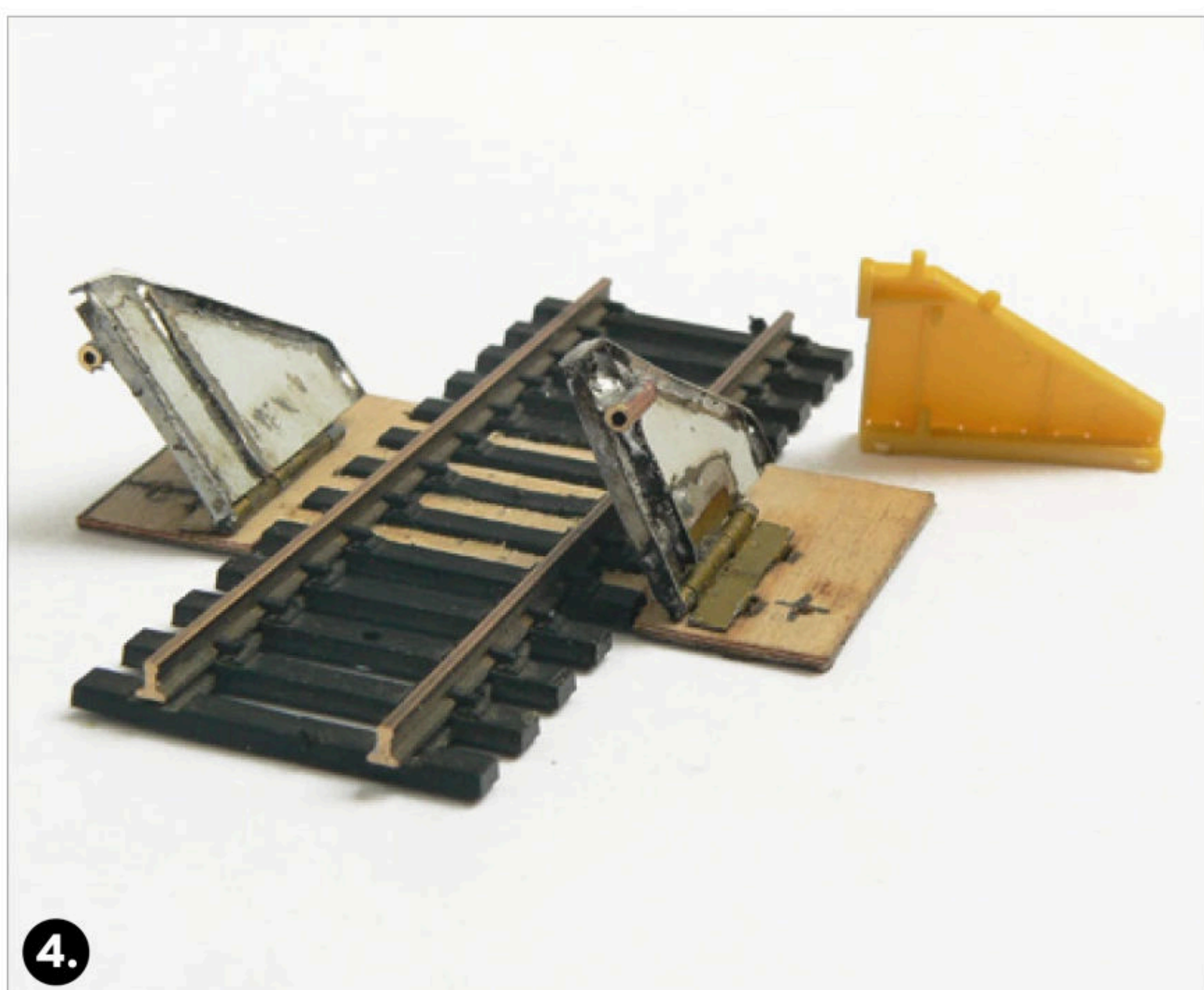
De wegklapbare jukken en aandrijving worden om de montage en afstelling op de werkbank mogelijk te maken, naast en onder een uitneembare halve rail-lengte gebouwd. De ondervloeraandrijving zakt inclusief de rail-lengte in een uitgespaarde opening in het tafereel en desgewenst is de hele unit relatief eenvoudig uit te bouwen. De aandrijfeenheid bestaat uit een 6V DC-motor met aangebouwde vertraging, aangevuld met enkele extra tandwielen. Omdat de beide stootjukdelen tegengesteld aan elkaar draaien, moet dit ook in de laatste stap van de aandrijving gebeuren. Dit is opgelost door het voorlaatste tandwiel (de rode rechtsboven op foto 2). dezelfde maat te geven als het laatste tandwiel en het voorlaatste de laatste als 1:1 aan te laten aandrijven. Beide draaien nu even snel en tegengesteld.

Aanvankelijk wilde ik de Faller-jukken aan de scharnieren koppelen, maar door de krachten die bij de eerste proeven op het mechaniek kwamen te staan, heb ik daar van af gezien. Met de Faller-jukken als maatvoering zijn uit messing en blik twee nieuwe jukken gebouwd die direct aan de scharnieren zijn gesoldeerd. De pennen waarmee het scharnier in het sigarenkistje

was bevestigd zijn alleen van het blad aan de kant van het juk verwijderd. Een test met handmatige bediening met een stukje verenstaal als trek/duwstang was geslaagd; de jukken kunnen nu worden gekoppeld en gereed voor inbouw gemaakt. De bedoeling was de jukscharnieren enkele millimeters naast de dwarsliggers op een voetplaat van 0,8 mm dik berkentriplex te fixeren, maar deze constructie bleek te zwak te zijn. Door onder de dwarsliggermat een plaat blik te leggen en daarop het berkentriplex te lijmen, ontstond een stevige voetplaat. Met de pennen aan het nog vrije scharnierblad konden de jukken goed worden vastgezet. Om de pennen door de voetplaat te kunnen voeren, heb ik korte sleufgaten gemaakt. Nadat de messing-look van de pennen is geschuurd, zijn ze in de sleufgaten gestoken en strak omgezet. Zekerheidshalve zijn de pennen aan de voetplaat gesoldeerd. Door niet meer soldeer te gebruiken dan nodig zit alles goed vast en zijn de scharnieren gangbaar gebleven. »

-
- 1. Het eigenbouw en Faller-juk in gebruik.**
 - 2. De eerste aanzet van de aandrijving.**
 - 3. Proefpassen met eerste klapjuk.**
-





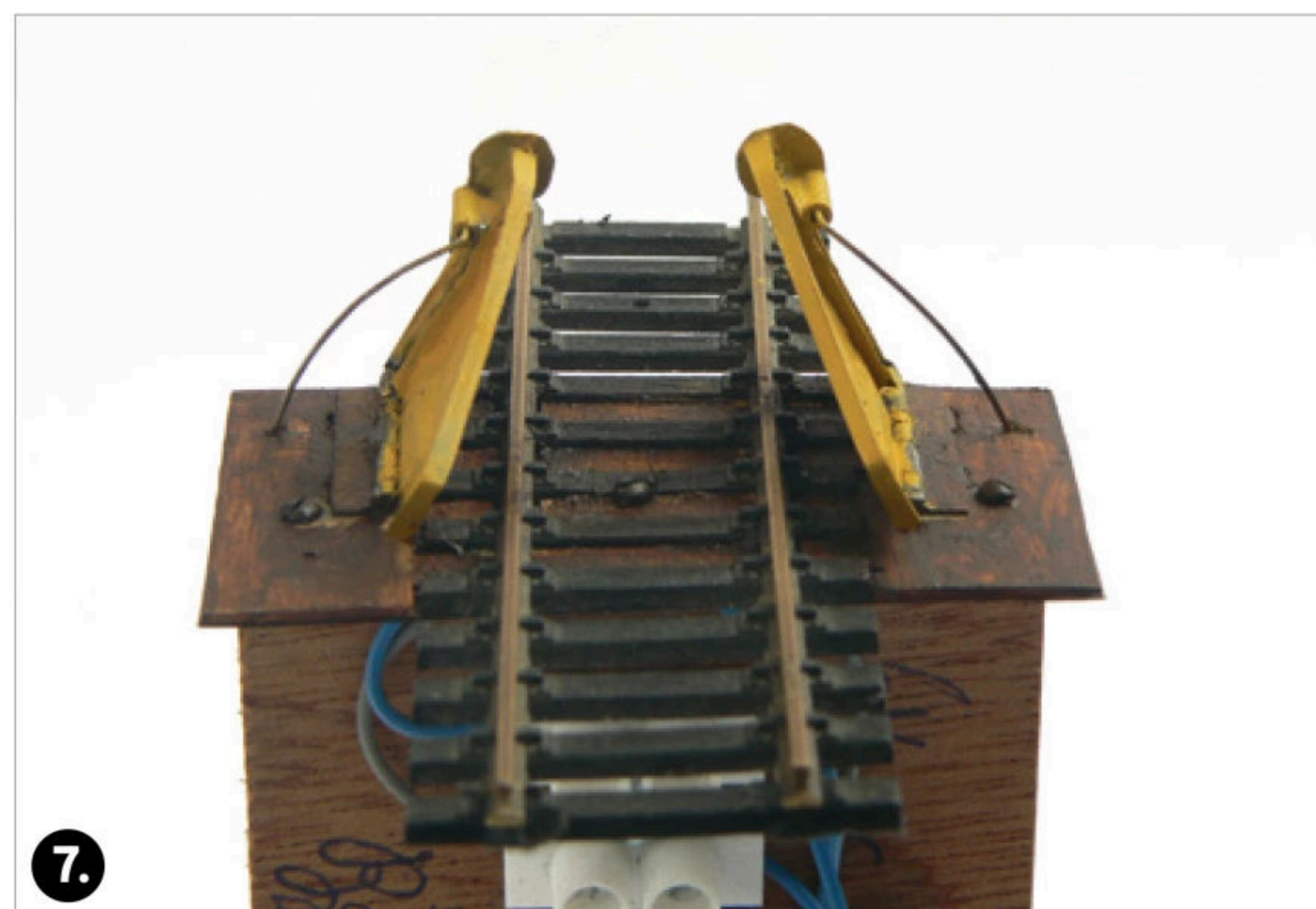
4.



6.



5.



7.

Eindafschakeling

De aandrijving wordt haaks onder de voetplaat geschroefd. Als eerste worden in de voetplaat de posities van de gaten voor de trek/duwstangen bepaald en geboord. Om de trek/duwstangen van verenstaal aan de aandrijving te koppelen zijn op de beide laatste tandwielen aansluitklemmen uit de elektronica bevestigd; de twee soldeerpenen heb ik met enige moeite in de iets te krap geboorde gaten gedrukt. Hierna volgt de constructie van de eindafschakeling. Aan het tweede na laatste tandwiel (het bovenste witte op foto 2), dat uiteindelijk ongeveer een slag van 60° maakt, is een schakelarm bevestigd die de beide micro-eindschakelaars bedient. Om na het ompolen van de spanning weer te kunnen draaien is er per eindschakelaar een diode geplaatst. In de testfase zaten de tandwielen ongeborgd op de assen zodat het aflopen van de as mogelijk was, daarna zijn de tandwielen, waar nodig, met een plaat of ring geborgd. In de laatste fase heb ik de ronde bufferplaten geplaatst,

de bekabeling vastgezet en weggewerkt en de jukken ontvet. De jukken zijn geel geschilderd, de montageplaat roestbruin. De bediening gaat met een tweepolige aan-uit-aan schakelaar die als ompoolschakelaar is bedraad. Het beweegbare juk is op een van de beide werkplaatssporen geplaatst. Een tweede, niet beweegbaar en gewoon uit de doos gebouwd exemplaar staat in gesloten positie op het tweede spoor en dekt de hefbokken. //

4. Beide zelfbouw jukken, elk op een eindpositie, op de voetplaat. De maatvoering is aan de gele van Faller ontleend.
5. Het voltooide mechaniek met de jukken in geopende stand.
6. De geschilderde jukken in gesloten stand.
7. Achteraanzicht in gesloten stand. De unit is gereed voor inbouw.

Het vervolg op de vijf van 24Trains.tv

EÉN JAAR LATER MET ERIK DE ZWART

24Trains.tv bestaat één jaar. Een goed moment om met oprichter Erik de Zwart eens te kijken wat er afgelopen jaar is gebeurd en wat de plannen zijn voor volgend jaar. Wij stelden hem vijf vragen.



Erik de Zwart tijdens een rit op de Furka Bergstrecke.

Al één jaar 24Trains.tv. Hoe was het eerste jaar?

“Er is ontzettend veel gebeurd sinds de aftrap vorig jaar in het Spoorwegmuseum. We hebben veel geleerd, waren met 24Trains.tv aanwezig op diverse treinenbeurzen en hebben allerlei contacten gelegd binnen de treinenwereld om veel bijzondere content op het platform te krijgen. Wij willen zoveel mogelijk exclusieve video's. Dat is gelukt, en hoe! Vanaf dag één zijn we een internationaal platform en hebben we veel positieve reacties uit binnen- en buitenland gekregen. We willen iedereen bedanken voor de steun.”

Het aanbod op jullie platform is enorm gegroeid. Jullie hebben nu al meer dan 1300 video's, boeken en magazines op het platform beschikbaar. Hoe is dat in zijn werk gegaan?

“Wij willen de beste content over treinen aanbieden. Meer eigen producties of content die exclusief wordt gemaakt door externe partijen. Maar we zijn ook gestuit op de prachtige archieven van spoorwegmaatschappijen. Er komt een heleboel aan, zoals uit het archief van de SNCF, het grote Franse spoorbedrijf. Daar hebben we unieke films ontdekt. Verder hebben we kunnen uitbreiden met bekende programma's als

Thomas de Trein en Rail Away. Daar ben ik lang mee bezig geweest en ik ben ontzettend trots dat het gelukt is!”

Eigen producties gaan dus een steeds grotere rol spelen, wat kunnen we verwachten?

“We hebben de afgelopen drie jaar al een aantal eigen producties kunnen maken, in Zwitserland, Duitsland maar ook Canada. Dat vindt u ook allemaal terug op het platform. Er is zelfs interesse van televisie maatschappijen in ons werk. Onlangs zijn we weer in Zwitserland geweest en hebben de tweedaagse rit van de Glacier Pullman Express van Zermatt naar St. Moritz vastgelegd. Met vier GoPro camera's, drone shots en prachtige beelden van de passerende trein. Het wordt een film van twee keer een half uur.”

Heeft corona invloed gehad op 24Trains.tv?

“Helaas wel wat betreft de eigen producties. We hadden een paar bijzondere films gepland in Duitsland, Ierland en Schotland. Door corona is veel afgezegd. Aan de andere kant zien we op het platform dat juist veel mensen kijken naar reisverslagen. Dat is ook de reden dat we zo blij zijn met een programma als Rail Away op 24Trains.tv. Nu kunnen mensen met 24Trains.tv op reis vanuit hun stoel.”

Wat zijn de plannen voor volgend jaar?

“We gaan lekker verder! We groeien met 24Trains.tv in Nederland en in het buitenland. Als dat net zo positief verloopt als in Nederland, waar treineliefhebbers het platform hebben omarmd, dan kunnen we verder werken aan onze ambitie om de grootste online-media-theek op het gebied van treinen ter wereld te worden. We hebben goed nieuws voor de lezers van Railhobby. Op pagina 2 vindt u een kortingscode waarmee u een jaarabonnement kunt afsluiten voor € 75,- in plaats van de gebruikelijke € 99,50. Een mooie aanbieding toch?” //



EERSTE NAOORLOGSE ELOCS IN DE DDR

E 11 en E 42 zetten Reichsbahn op de kaart

De Oost-Duitse industrie heeft een aantal opvallende elektrische locomotieven voortgebracht. De series E 11 en E 42 horen daar ook toe. Het waren de eerste naoorlogse elocs die voor de Reichsbahn werden gebouwd.



De situatie is genoegzaam bekend. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog was het oosten van Duitsland uiteindelijk zwaarder getroffen dan het westelijke deel. Daar werd met financiële hulp van de overwinnaars de economie weer opgebouwd terwijl in het oosten de Russische bezettingsmacht, om de door de Duitsers toegebrachte

schade enigszins te compenseren, locomotieven, machines, noem maar op, naar hun eigen land overbracht. Het land werd systematisch leeggehaald en bloedde langzaam dood. Maar de wal keerde het schip en ook de DDR kreeg weer lucht. De spoorwegen vervulden een belangrijke rol bij de wederopbouw. Vandaar dat er in het eerste vijfjarenplan (1951-1955)



2.

van de SED, de leidende politieke partij, alweer werd gesproken over het herstel van het elektrische spoorwegnet. De Russen hadden dat na hun intocht compleet ontmanteld. Anno 2020 zijn daar nog steeds tastbare herinneringen van te vinden in het aanpalende Poolse gebied van Görlitz. Daar staan hier en daar bovenleidingsmasten moederziel alleen langs het spoor al 75 jaar nutteloos te zijn. Voordat er überhaupt bij de DR Ost een elektrische trein kon gaan rijden, moest eerst het gevorderde elektrische materieel dat in de Sovjet-Unie stond, worden teruggehaald. Dat lukte, want in 1952 en 1953 werden 186 locs naar de leeggehaalde werkplaats in Dessau gebracht. Verder kwamen er honderden goederenwagens met onderdelen mee. De deal die hierbij was gesloten behelsde de bouw van talrijke vierassige rijtuigen voor de Russische spoorwegen. Die werden door Waggonbau Ammendorf geleverd. Dessau, dat in 1929 als Reichsbahnausbesserungswerk voor elektrische tractie was geopend en over grote productiehallen beschikte, werd vanaf 1933 gebruikt voor de eindmontage van het Junkers Ju-52 transportvliegtuig. Het Raw Magdeburg-Buckau nam toen een groot deel van de werkzaamheden over maar had in de oorlog flinke klappen gehad. Vandaar dat Dessau, dat redelijk ongeschonden uit deze donkere periode was gekomen, weer het speerpunt van het onderhoud van de elektrische tractie zou worden. In juli 1955 werd het traject Halle-Köthen weer elektrisch toegankelijk. De E 44 045 en 051 kregen de eer de proefritten te rijden. Het was het vertrekpunt



3.

voor het algehele herstel van de bovenleiding in de DDR, met uitzondering van het traject Weißenfels-Probstzella, nabij de grens met West-Duitsland. In 1961 eindigde het project voor het opknappen van de negen series omvattende, uit de USSR teruggehaalde, locomotieven.

LEW 'Hans Beimler'

Het tweede meerjarenplan, een kenmerk van geleide economie, voorzag in uitbreiding van de elektrificatie »

1. Loc 211 049-2 is geschilderd in de blauwe kleur van de S-Bahn Leipzig. Depot Weimar, 28 mei 2016.
2. Bw Weimar, v.l.n.r. 242 151, 204 011, 211 049 en 244 105, 28 mei 2016.
3. Museumloc 242 151 wordt op 14 oktober 2018 gedraaid in Bw Weimar.



4.



5.

en in het in licentie laten bouwen van de Bundesbahn series E 10 en E 40. Maar zover kwam het om strategische overwegingen niet. Het westen zou er weinig trek in hebben gehad om belangrijke kennis aan het land van Walter Ulbricht te geven. Daar kwam bij dat de Reichsbahn in die tijd niet in staat was om dit materieel te exploiteren. Daarom werd de focus op de eigen industrie gericht en kreeg LEW 'Hans Beimler' in Hennigsdorf in 1958 uiteindelijk de opdracht een eloc te ontwikkelen. Dat resulteerde in twee prototypen voor het 15 kV/162/3 Hz systeem. LEW had al enige ervaring met de bouw van elocs omdat de fabriek in 1954 en 1955 vijftientig elektrische locomotieven voor de Poolse spoorwegen had gebouwd, de serie EU 04. Omdat met de toen beschikbare kennis geen multi-inzetbare locomotief kon worden ontwikkeld werd voor een tweesporen concept gekozen. De E 11 voor de snel-treindienst en de E 42 voor het personen- en goederen-verkeer. De E 11 zou 120 km/h moeten rijden, de E 42 100 km/h. Qua uiterlijk leken de locs als twee druppels water op elkaar. Ze hadden een lengte van

16.260 mm, wielen met een diameter van 1350 mm, vier motoren, een gewicht van 82,5 ton, vier dubbele luchtroosters aan de zijkant en de asindeling Bo'Bo'. Van de E 11 zouden er 96 worden gebouwd, van de E 42 292. In december 1960 kon de huisvlijt van LEW worden getoond, de E 11 001 en E 11 002. Ze gingen naar de Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle. Daar werden ze uit-en-te-na getest.

Computernummers

De serieproductie van de E 11 begon in 1962 en duurde tot en met 1976. In drie deelseries ontstonden toen de E 11 003-042, 211 043-055 en 211 057-096. Dat de locs vanaf 1970 als serie 211 door het leven ging komt omdat de DR toen overging op computernummers. Elektrische locs werden toen met het begincijfer '2' aangeduid. De aflevering van de E 42 begon in 1963 met de deelserie E 42 001-E 42 022. Daarna volgden de E 42 023-173, 242 174-203 en 242 204-292. De laatste loc werd net als de E 11 in 1976 aan de Deutsche Reichsbahn overhandigd. De loc had een opklapbare wastafel waar de machinist zijn armen en handen met warm water kon wassen. De fronten van de E 11 003-020 en E 42 001-022 hadden onder de bufferbalk een schortplaat die de locs een bepaalde elegantie verschafte. Net als bij de West-Duitse E 10 leidde die bekleding tot problemen en werd daarom bij een verblijf in de werkplaats verwijderd. De locs waren op alle geëlektrificeerde lijnen in de DDR aan te treffen. Ze werden in eerste instantie afgeleverd volgens de geldende kleurenschema's. Dat betekende dat de bak donkergroen was geschilderd, het dak lichtgrijs terwijl de pantografen en leidingen op het dak en de draai-

DE 120 KM/H SNELLE E 11 IS ONTWERPEN VOOR DE SNELTREINDIENST

stellen van signaalrood werden voorzien. Ze zagen er in dat opzicht uit zoals bijvoorbeeld de E 04, E 17, E 18, E 44 en E 94, de vooroorlogse machines die weer in dienst waren genomen.

Blaauwe E 11

Maar niet alle locs werden groen. De E 11 032, 035 en 036 kregen in 1969 een staalblauwe livrei zodat ze pasten bij de S-Bahn rijtuigen type Lova E5 die blauw/crème waren geschilderd en in en rond Leipzig dienst deden. Dat gebeurde overigens zonder een officiële autorisatie. Midden jaren zeventig kregen de locs een ander uiterlijk. De Reichsbahn ontwikkelde een nieuw kleurenpatroon, reden waarom de 211 029 en 242 124 in het Raw Dessau een scharlakenrode jas kregen aangemeten. Een brede, ivorkleurige bies gaf extra uitstraling. Deze combinatie viel in de smaak, maar het bleef bij dit illustere tweetal. Een jaar later kwamen de fabrieksnieuwe 211 054 en 055 in de signaalrood in dienst. Maar ook deze kleur hield geen stand; ten langen leste werd gekozen voor bordeauxrood. De locs 211 057 en 242 187 hadden in 1973 de primeur. Tussen de machines die in Dessau werden

overgeschilderd en die rechtstreeks af fabriek in het bordeauxrood werden afgeleverd, zaten soms kleine verschillen. Zo kregen de bufferhulzen in Dessau een rode kleur, in Hennigsdorf waren die zwart. Na de samensmelting van de DB met de DR kreeg een aantal machines nog de oriëntrode kleur, volgens RAL 3031. De luchtfilters werden grijsbruin. Aanvankelijk werd het front voorzien van een brede, witte band; in 1994 kwam daar een omgekeerde, witte driehoek voor terug. Bepaalde locs kregen een eenmalige uitmonstering, zoals de E 42 072 die twee dunne biezen over de gehele bak kreeg aangemeten. Deze loc gaf in 1966 acte de présence tijdens de voorjaarsbeurs van »

-
- 4. In Bw Chemnitz-Hilbersdorf worden op 23 augustus 2019 loc 242 002-4 en 254 059-9 tentoongesteld. (foto Guus Ferrée)**
 - 5. DR 211 062-5 maakt op 18 mei 1991 een tussenstop in Züßen. (foto John Krijgsman)**
 - 6. WAB-locs 59 en 60 in Bentheim Nord, 15 september 2006. (foto Sevrien Ferrée)**
-





In Bochum-Dahlhausen bevindt zich de 142 001, 1 juni 2002. (foto Hans Koning)

Leipzig. Deze locs werden ook ingezet bij de opening van nieuw geëlektrificeerde trajecten. De E 11 007 en 009 reden bijvoorbeeld op 29 mei 1965 de eerste trein tussen Zwickau en Karl-Marx-Stadt. Een paar maanden later, op 26 september, kwamen de E 42 011 en 013 in actie toen het traject Karl-Marx-Stadt - Freiberg onder de draad was gebracht.

Depot Karl-Marx-Stadt

Karl-Marx-Stadt, tegenwoordig weer Chemnitz, was een van de depots waar deze machines waren gehuisvest. Andere bastions waren Bw Reichenbach, Weißenfels, Leipzig West, Magdeburg en Halle P. Dit laatste Bahnbetriebswerk bood op de laatste dag van 1979 onderdak aan veertien locs van de serie 211 en 33 242'ers. Hun rijen werden voor het eerst uitgedund toen de Reichsbahn in 1968 de serie 243 in gebruik nam, een zeer succesvol ontwerp waarvan er 646 werden gebouwd en die nog steeds dienst doen. Nadat de DB en de DR in 1992 in de Deutsche Bahn waren opgegaan, kregen de resterende locs - eind 1991 telde de DR nog 69 exemplaren - de serie-aanduiding 109, dit om verwarring te voorkomen met de West-Duitse Baureihe 111. Het einde in overheidsdienst kwam in 1998 toen de Deutsche Bahn AG afscheid van de laatste vier locs in Halle P nam.

Particuliere vervoerders

Daarmee was het nog niet gedaan met het actieve leven. Een aantal kwam bij particuliere vervoerders terecht. Zo reed de GVG (Georg Verkehrsorganisation) met de 109 013, 073 en 084 nachttreinen tussen Berlijn en Sassnitz en deden bij de EGP de 109 028 en 109 030 dienst. De Westfälische Almetalbahn (WAB) was een grootgebruiker. De WAB kocht achttien 142'ers die eerder naar Zwitserland waren gegaan. Ook AIXrail, EBS en MTEG namen de 142 in gebruik. Bovendien is een aantal als museumloc bewaard gebleven. De bedrijfsvaardige E 11 001 behoort tot het museumbestand van de DB en is gestationeerd in Halle. In Weimar staan de 211 049 en 051 terwijl het spoorwegmuseum in Bochum-Dahlhausen de 142 001 in zijn collectie heeft opgenomen. Zo heeft het nageslacht een authentieke kijk op de ontwikkelingen van de elektrische tractie in de DDR. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

Leverbaar NS Hbis met wagoncode 1930 en CHG/CHGZ Een niet te missen wagen in uw NS-goederentrein

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

De CHG/CHGZ(LOS GESTORT GRAAN) is in grote aantallen na de oorlog in dienst gekomen.

De nieuwe Hbis wagoncode 1930 en CHG/CHGZ programma:

Tijdperk 4a EX20800 NS .Hbiss 21RIV84 216 8 006-5 120km/h EX20801 NS .Hbiss 21RIV84 216 8 016-4 120km/h 	Tijdperk 4b EX20802 NS .Hbis 21RIV84 216 5 043-1 EX20803 NS .Hbis 21RIV84 216 5 083-7 	EUROP Tijdperk 4b EX20804 NS Hbis 01RIV 84 225 3 183-2 EX20805 NS Hbis 01RIV 84 225 3 153-5 
EUROP Tijdperk 4c/V EX20806 NS Hbis 01RIV84 225 3 075-0 EX20807 NS Hbis 01RIV84 225 3 093-3 EX20808 NS Hbis 01RIV84 225 3 135-2 HCR 	EUROP Tijdperk V/VI EX20809 NS Hbis 01RIV 84 225 3 135-2 EX20810 NS Hbis strukton 	Tijdperk 3 EX20137 CHG Nederland EX20752 X-CHG NS EUROP EX20753 CHGZ Nederland LOS GESTORT GRAAN EX20757 CHGZ NS LOS GESTORT GRAAN 

Bijzondere eigenschappen van de nieuwe „Hbis” en “CHG/CHGZ” zijn:

- Verende buffers
- Metale handgrepen en vele ertsdelen
- CHG/CHGZ heeft de fijnste voegen
- Exact nagebeeld aslager
- Dycast onderzijde (Zeer goede rijeigenschappen)
- CHG/CHGZ heeft opengaande deuren

Exact-train gaat Nederlandse programma uitbreiden. De NS autotransporter komt leverbaar komt in Septemberen/October.

Exact-train Verrassing!! Tevens komt Exact-train met een nieuw Nederlands model. Een grote standaard serie familie van jaren 50 tot 90. Een zeer goed gedetailleerd model met vele geëtste onderdelen. Deze kunt u niet missen op Nederlandse baan.

Classic H01:87®

IJsvogellaan 15 NL-4143AT Leerdam

Email: info@exacttrain.nl

Internet: www.exacttrain.eu

Verzamelband



Met boek-
binderspelden
en jaartal-
stickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

Markt 9-15

D - 52062 Aachen

Tel. 0241-3 39 21

Fax 0241-2 80 13

info@huenerbein.de

www.huenerbein.de

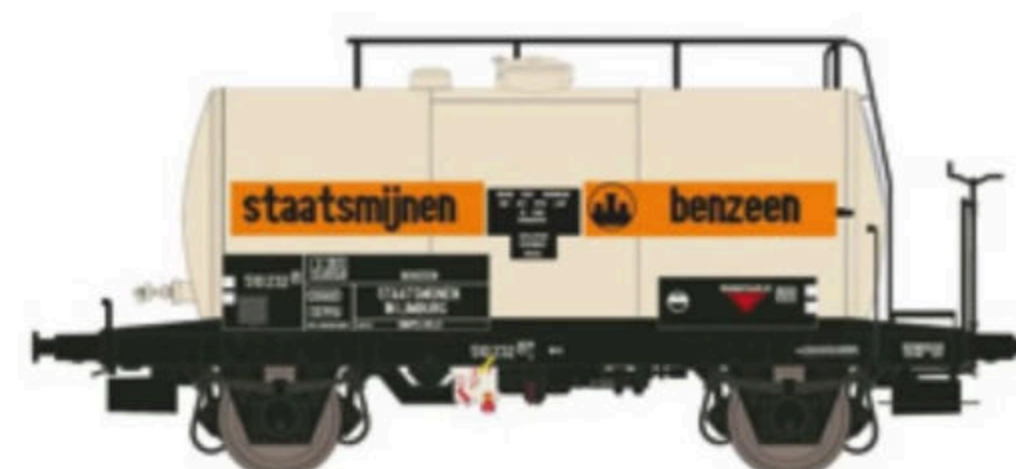


Modell Center Aachen



Bezoek onze webshop www.huenerbein.de

Verzenden (NL / B) vanaf € 250,00 geen porto!



Exact-train
Classic H01:87®

Exclusieve oplage Hünerbein van 150 stuks

ZLSM Ketelwagen "Staatsmijnen benzeen"

Exact-Train 20592 schaal H0 1:87 € 49,90

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

Leverbaar tot 300 cm lengte, stofdicht, UV-werend



REOS beeldproducties op YouTube

Nieuwe films in

4K HDR
ULTRA HD



www.re-os.nl

You Tube

VOORBEELD
& MODEL

Onopvallend OPVALLEND

**BRAWA'S NIEUWE E 11 VAN DE REICHSBAHN
MAAKT INDRIK**

Een van de iconen van de naoorlogse locomotiefindustrie uit de DDR, de serie E 11, is door Brawa in schaalgrootte 1:87 uitgebracht. De vraag is of dit model net als destijds het grote voorbeeld ook een hoofdrol voor zich opeist.



Van de DR-serie E 11 werden welgeteld 96 exemplaren gebouwd, van de goederenversie E 42, die een andere motoroverbrenging had, 292 stuks. Daardoor behoren ze tot de toonaangevende elektrische loctypen die na de oorlog door de Oost-Duitse industrie werden afgeleverd. Meer over het grote voorbeeld op pagina 22. De vraag stellen of dit model tijdens een test hoge punten scoort, kan eenduidig met een 'ja' worden beantwoord. Deze nieuwkomer op de H0-markt weerspiegelt op alle fronten de 1:1-evenknie. Bij de loc, die de schrijver kent uit de tijd dat de Reichsbahn Ost nog een echt Duits spoorwegbedrijf was, valt meteen de dimensionering op, het front en de schortplaten aan beide voorkanten. En het eigenzinnige, ietwat hoekige dat in het dna van dit ontwerp zit. Ook de gebruikte kleuren spelen een doorslaggevende rol bij de eindbeoordeling. Het grote voorbeeld was onopvallend opvallend, voor de 1:87 vertaling geldt hetzelfde.

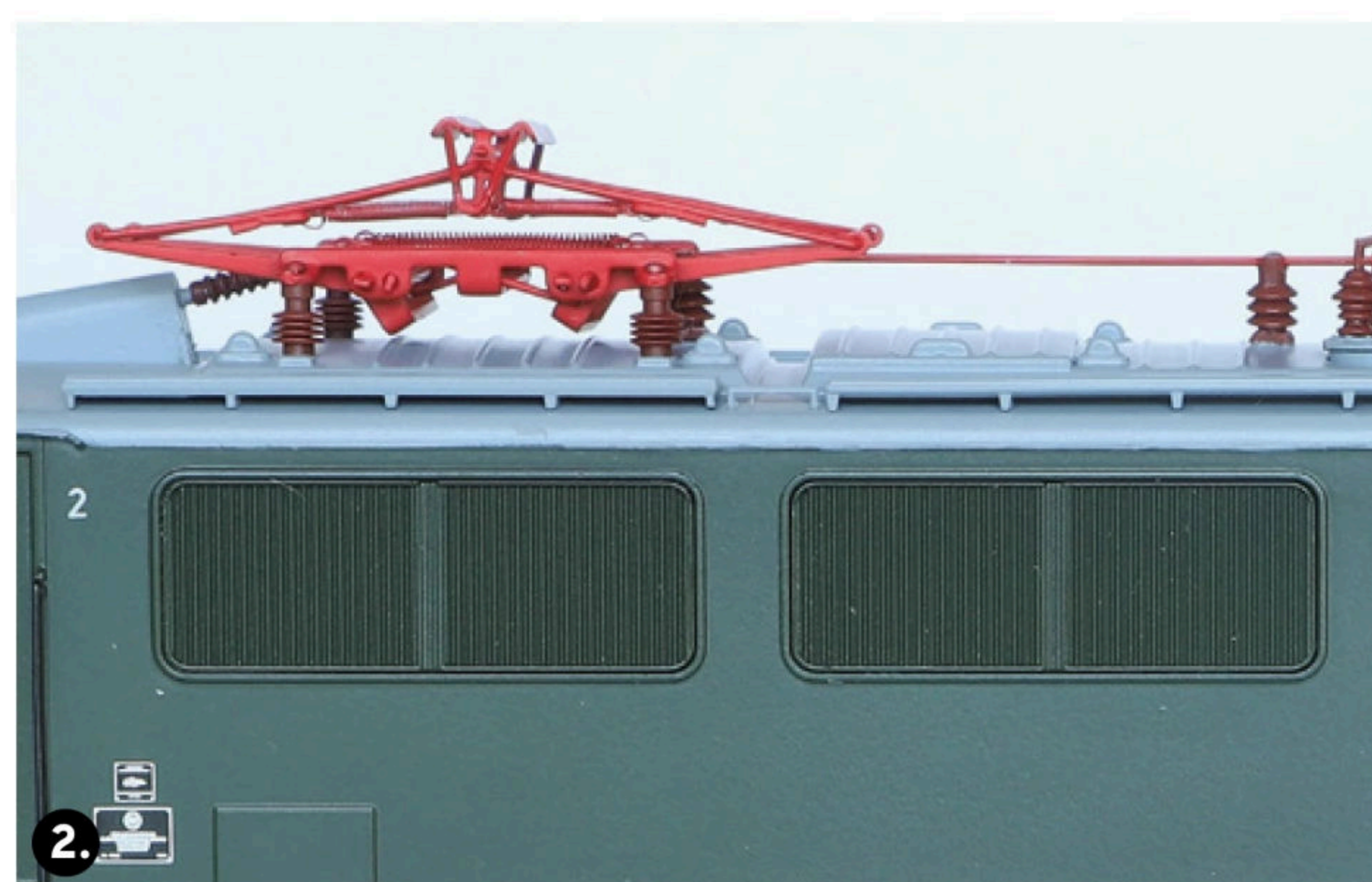
Rode draaistellen

Beginnen we dit keer bij het kleurenschema. Elektrische locomotieven van de Reichsbahn werden destijds gekenmerkt door hun rood geschilderde draaistellen. Die bezorgden de machines, oude vooroorlogse en nieuwe locs, een zekere gratie. In elk geval een verfijndere verschijning dan hun Bundesbahn tegenstrevers die met zwarte draaistellen reden. De toegepaste kleur, 'Signalrot' werd gebruikt om het gehele onderstel te kleuren, iets wat ook bij het model is terug te vinden. De beide uitgevoerde pantografen en de diverse leidingen op het dak zijn met verf uit dezelfde rode pot geschilderd. De loopplanken aan weerszijden van het dak vormen met het lichtgrijze dak een attractieve combinatie. Voor de duidelijkheid, de beide panto's kunnen niet elektrisch worden gebruikt. Het donkergroen van het kunststof chassis is eveneens goed gekozen. Het complete kleurenpalet komt overeen met dat van de echte E 11'en. Dat geldt ook voor de opschriften; die zijn helder en loepzuiver. Het Reichsbahn nummer E 11 033 heeft zelfs de juiste vorm van de schreefloze cijfers die zo kenmerkend waren voor de DR. De opschriften laten zien dat het model in Bw Leipzig West was gehuisvest. Ook de fabrieksplaat van LEW 'Hans Beilmer' uit Hennigsdorf die aan weerszijden van de bak is 'gemonteerd' kunnen we bijna met het blote oog lezen. Kortom, met het uiterlijk van deze Brawa nieuwkomer zit het wel snor.

Zandpijpen

De detaillering is van het niveau dat van een model anno 2020 mag worden verwacht. Zo hebben de vier dubbele luchtroosters exact het aantal verticale ribben. De prototypes waren nog voorzien van horizontale ribben, maar dat terzijde. Leg de focus op de draaistellen, hoe fijn zijn die gegraveerd. Alles is er weergegeven, ook de dunne zandpijpen die aan de zandreservoirs zijn vastgemaakt. De trekstangen waarmee de remmen in werking worden gezet zijn subtiel »

1. Het stoere front van de E 11 033 is goed weergegeven.
2. De gravures van de E 11, zoals hier bij de luchtroosters, zijn van hoog niveau.
3. Het nieuwe H0-model van de E 11 is rijk aan details.





DE LOC TREKT ZONDER MOEITE EEN TREIN MET TIEN RIJTUIGEN TYPE BGHW

De cabine is daarentegen nogal sober weergegeven, maar wel in de juiste mintgroene kleur gehouden. Tussen de beide grote cabineramen is een grijskleurige tyfoon gemonteerd. Ruitenwissers en een apart aangezet, vijfhoekig ruitje dat de machinist enige beschutting geeft als hij al rijdend zijn hoofd buiten het raam van de deur steekt, completeren de aanblik van voren. De front- en sluitseinen zijn fijn weergegeven; het zijn stuk voor stuk subtiële details.

Twee vliegwielen

Het model wordt aangedreven via alle vier de assen. De centraal geplaatste motor heeft aan beide kanten een compact vlieg wiel en via wormwielen worden zes tandwielen in beweging gezet. Dat is een garantie voor een bedrijfszekere aandrijving. Dat, gevoegd bij het feit dat per draaistel een wiel is voorzien van een antislipping en het eigen gewicht van 310 gram en je hebt het recept voor een adequate trekkracht. Het model, dat een iets te hoge maximumsnelheid heeft, zet moeiteloos een trein met tien (gemoderniseerde) DR-rijtuigen van het type Bghw in beweging. De loc heeft een realistisch klinkende sound. Dat was niet zo moeilijk, want enkele van deze machines zijn nog steeds als museumloc onderweg. De acht aan-

geïmiteerd. De verdere afwerking komt van de doorlopende schortplaat aan de voorkant. Wie het model louter bestemt voor de vitrine of met een exact weergegeven front wil rijden, kan de voor de koppeling open ruimte opvullen met een meegeleverde stalen plaat. Ook luchtslangen en stekkers kunnen apart worden aangebracht. Het zijn een paar kleine details die het stoere front van de E 11 033 nog meer cachet geven.





6.

gedreven wielen zijn alle voorzien van spaken, per wiel dertien. Dat komt overeen met de werkelijkheid. De wieldiameter bedraagt 1350 mm bij het grote voorbeeld, bij het nieuwe model is de doorsnede 15,5 mm. Omgerekend betekent dit dat de maatvoering in model correct is. De draaistellen laten de loc door een boog van 360 mm rijden.

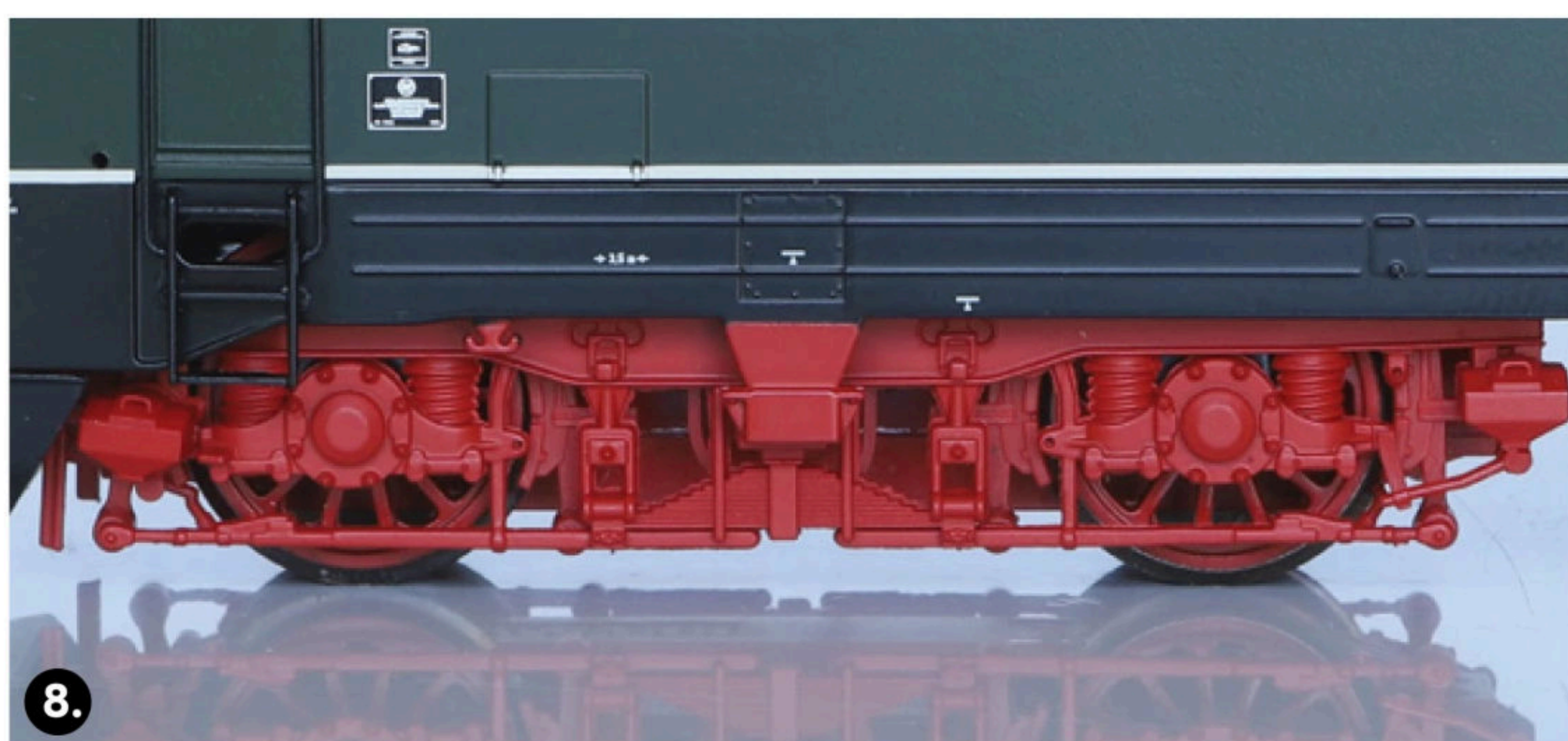
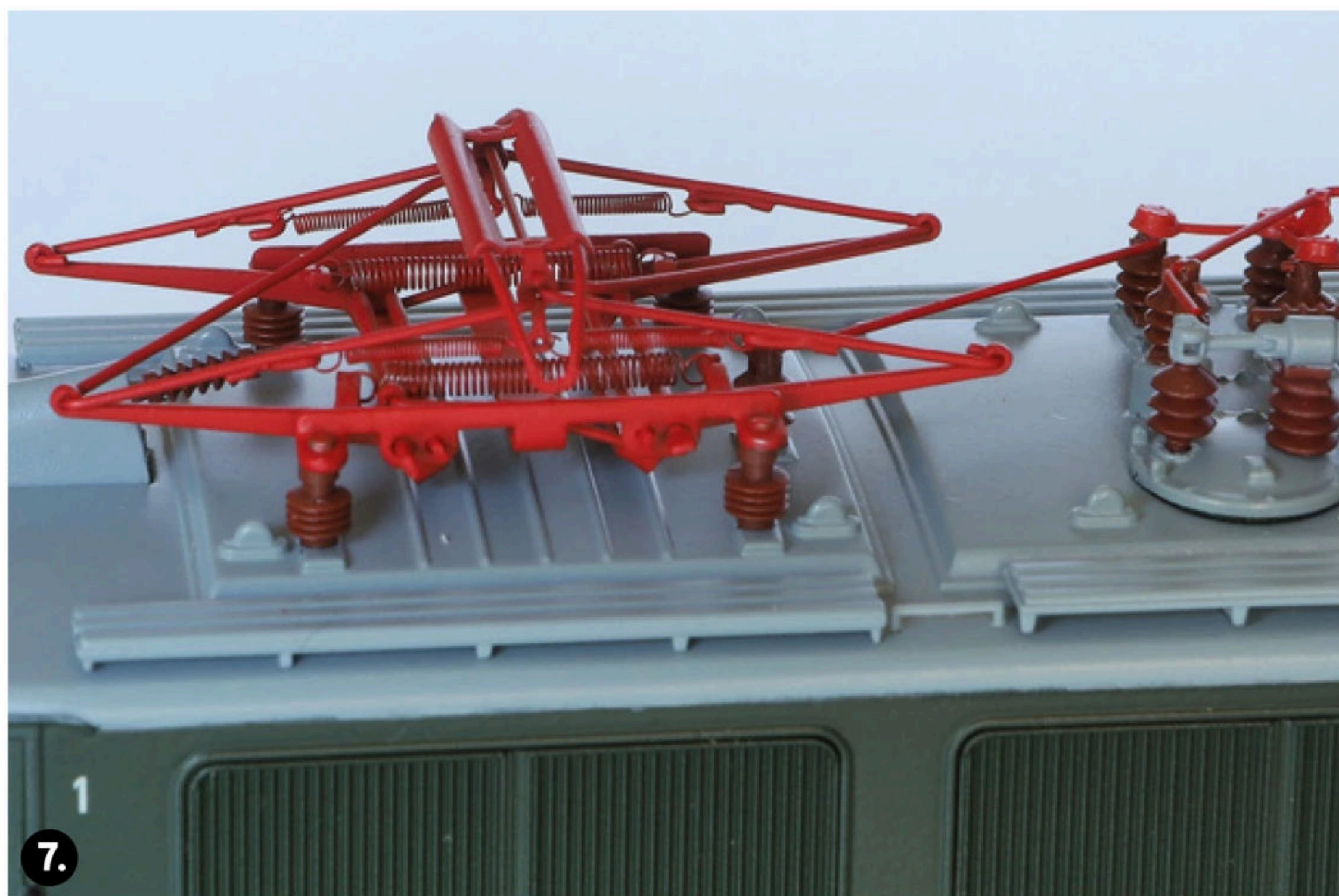
Ook bij de overige afmetingen valt de E 11 033 binnen de normen. Het grote voorbeeld heeft een lengte over de buffers van 16.260 mm. Dat impliceert een exacte modellengte van 186,9 mm. De loc meet 187,6 mm en is dus 0,7 mm te lang. Te gering voor het blote oog. De breedte van de echte E 11 is 2.900 mm. Die van het model is 33,3 mm. Dat impliceert een authentiek weergegeven breedte. Ook de hoogte is een juiste afspiegeling van de echte loc. Gemeten tot het hoogste punt van het dak is die bij de echte loc 3872,5 mm. In 1:87 zien we een modelhoogte van 44,6 mm. Dus ook een nagenoeg perfecte afmeting. De loc is weergegeven als exponent van tijdperk III, en is dus een weerspiegeling van het eerste hoofdstuk van dit ontwerp. Het model geldt als een van de belangrijke stutten onder het wederopbouwprogramma van de Reichsbahn. Bij de DR had de loc de bijnaam van 'Holzroller', een houten step.

Lange Halbestädter

Het model dat Brawa onder de loep heeft genomen is ontworpen voor het rijden van sneltreinen. De praktijk was wat weerbarstiger en de E 11 werd soms ook gesignaleerd voor gewone reizigerstreinen en zelfs goederentreinen. Er zijn foto's met een dergelijke loc die in voorspan met een dieselloc van de serie 118 voor een Gex staat, een expres goederentrein. Om deze drie soorten treinen vorm te geven zijn bij de diverse modelspoormerken voldoende modellen voorhanden. Brawa biedt fraaie sneltreinrijtuigen en vierassige Bghw's van de DR, Tillig is een royale aanbieder van drie- en vierassige bakken en ook Märklin heeft interessante modellen in het assortiment. Tillig is overigens de producent van de vorig jaar gepresenteerde DR-sneltrainset 42982 met het logo uit Göppingen. »

-
- 4. Naast de cabinedeur is een kleine windvangende ruit geplaatst.
 - 5. Brawa's E 11 033 is met een stam Bghw-rijtuigen op weg naar Leipzig.
 - 6. De afmetingen van de E 11 033 zijn omgerekend gelijk aan die van het grote voorbeeld.
-





En wat te denken van een vierdelige stam dubbeldeksrijtuigen die onder meer door Rivarossi op de markt is gebracht. Of groen/crème Reko-vierassers, beter bekend als 'lange Halbestädter', die door de fabrikant uit Remshalden worden verkocht. Bijpassende goederenwagens voor de E 42, de goederenvariant van de E 11 die eveneens door Brawa wordt gemaakt, worden door alle merken en masse met Reichsbahn Ost-opschriften geleverd. De loc is analoog en digitaal met sound leverbaar (43114, tweerail analoog, € 239,90 / 43116, idem digitaal sound, € 379,90).

Onderhoud

Het onderhoud van deze nieuwkomer dient te worden belicht. Daartoe moet zoals te doen gebruikelijk de kunststof kap worden verwijderd. De gebruiksaanwijzing is daarbij niet echt duidelijk. Er moet wat met twee schroevendraaiers worden gewrikt. Niet echt

een prettig karweitje bij een model dat nog retour afzender moet. De tekening laat daarbij te veel te raden over. We hebben de boel de boel maar gelaten. Dit aspect is het enige echte minpunt. Dat is iets dat voor meer H0-modellen van Brawa geldt: de demontage in de werkplaats van de echte loc geschiedde vast veel gemakkelijker dan die van het model thuis op de keukentafel. //

7. De filigrane pantografen werken bij dit model niet elektrisch.
8. Veel aandacht is besteed aan de totstandkoming van de draaistellen.
9. De opschriften zijn loepzuiver aangebracht.
10. Niet voor gebouwd, toch af en toe realiteit: een E 11 in de goederendienst.



Klinknageltellers

De koppen van veel klinknagels worden in model zo klein dat ze niet te zien zijn als de maatvoering op schaal zou zijn.

Bij de recensies van modellen komt vaak het fenomeen 'klinknagelteller' om de hoek kijken. Hierbij gaat het dan om iemand die klaagt over het ontbreken of op een verkeerde plaats zitten van een bepaald onderdeel. Soms hebben de klagers een terecht punt, maar vaker gaat het om details die alleen maar op scherpe foto's te zien zijn waarbij letterlijk en figuurlijk alles wordt weergegeven, dus ook zaken die met het blote oog, laat staan zonder bril, niet of nauwelijks zijn te zien. Op zich is de term klinknagelteller wel grappig omdat de afmetingen van veel klinknagels, of beter de koppen er van, dusdanig zijn dat ze in model zo klein worden dat ze sowieso niet meer te zien zouden zijn als de maatvoering op schaal zou zijn. Dus worden de klinknagelkoppen voor de zichtbaarheid groter weergegeven dan ze zouden moeten zijn.

WIELFLENZEN

Ook zaken als radstand en wieldiameter kunnen problemen geven. Dit komt omdat in model - behalve bij finescale of pür - de wielflenzen veel hoger zijn dan in werkelijkheid. En daarmee lukt het vaak niet om met de juiste maat van de wielen de zaken visueel kloppend weer te geven. Dit is met name goed merkbaar bij de drijfwielen van stoomlocomotieven. Die staan in werkelijkheid vaak erg dicht op elkaar. In ieder geval zo dicht op elkaar dat bij de juiste wieldiameter deflenzen van de modelwielen elkaar zouden

raken. Dus moet de producent gaan rommelen met de wieldiameter en soms zelfs met de as-afstand. En daarmee komt de producent dan weer in de problemen met bovengenoemde klinknagelteller. Het grappige is dat soms het grootbedrijf ook last heeft van dit probleem. Bij de restauratie van houten passagiersrijtuigen zal iedereen begrijpen dat het terugbouwen van een werkende gasverlichting heden ten dage niet echt een optie is. Dus wordt het nagebouwde armatuur voorzien van een ledlamp die de lichtkleur geeft van gaskousje. Bij de wielagers speelt iets vergelijkbaars. Bijna alle oude rijtuigen hebben glijagers. Die vergen veel

onderhoud en moeten regelmatig worden voorzien van verse olie voor de smering, die in de loop der tijd uit het lager weglekt. Kortom, milieutechnisch niet echt een optimale oplossing en niet meer van deze tijd. Dan is het toepassen van kogellagers een betere oplossing. Alleen zijn kogellagers vaak net iets groter dan glijagers. De oplossing is simpel: de schenen waarin de lagerblokken glijden worden beide een paar millimeter naar buiten gezet en dan past het lagerblok met rollagers wel. En wanneer de schenen met het juiste aantal klinknagels worden vastgezet is iedereen weer tevreden en is het slechts een Kniesoor die er op let. //



Eigentijdse aanpassing aan een draaistel van het Bello-rijtuig van SHM.

Oostzee SPOORVEERHAVEN

VEERHAVEN MUKRAN: HET BEGIN VAN HET EINDE

Vrijdag 3 april 2020. Zonder enig vertoon, op een vrijdag als alle andere vrijdagen, arriveert het MS 'Sassnitz' in de haven van Mukran. De rijtuigen van de Berlin-Night-Express worden door een diesellocom van het schip naar het station gereden. Een half uur later is de trein onderweg naar Berlijn en laat een weer uitgestorven Mukran achter zich.





De aankomst van de 'Sassnitz' op die derde april zal naar later blijkt een legendarische te zijn geweest. Bij Stena Line, exploitant van de Königslinie, de (spoor)veerdienst tussen het Duitse Sassnitz en Zweedse Trelleborg, rommelt het al langer. Met een vaartijd van minder dan vier uur is het de kortste veerverbinding tussen Duitsland en Zweden. Voor toeristen een aantrekkelijke en goedkope overtocht. Voor wegtransporteurs minder, want de korte vaartijd is moeilijk met de rijtijdenwet te combineren. Als spoorveer stelt de lijn door het teruglopende wagenladingvervoer steeds minder voor. De lange bloktreinen verkiezen de grensovergang Padborg en de brug over de Sont boven de veerverbinding. Gelukkig staat het zomerseizoen voor de deur, traditiegetrouw goed voor veel toeristen en de dagelijkse nachttrein Berlijn - Malmö, de Berlin-Night-Express. Maar aan de horizon doemt een probleem op dat steeds dichterbij de haven begint te komen: de uitbraak van het coronavirus neemt de toeristenbranche en later ook de economie in een wurggreep. Het seizoen 2020 is begin april al verloren, de veerdienst is niet langer rendabel. De 31 jaar oude 'Sassnitz' blijkt op 3 april 2020 voor het laatst een trein te hebben overgezet. Het gigantische emplacement in Mukran is in een klap haar regelmaat en klandizie kwijt. De veerverbinding naar Zweden gaat ten onder, nadat verbindingen naar het oosten al eerder aan de grond liepen.

In zomer 2014 ontregelen werkzaamheden bij de grensovergang Padborg het treinverkeer tussen Duitsland en Scandinavië. Het goederenvervoer wordt deels omgeleid via het spoorveer tussen Rostock en Trelleborg en via de Marschbahn (via Niebüll en Ebsjerg). Vervoerder Hector Rail kiest voor het spoorveer Mukran - Trelleborg; een paar weken worden dagelijks twee intermodale treinen van en naar Krefeld overgezet. Ook het spoorveer uit Litouwen heeft in zomer 2014 wekelijks enkele aankomsten met vooral Russische goederenwagens; DB Cargo brengt ze van en naar Mukran met bonte treinen uit Stralsund. Van verscherpte sancties tegen Rusland is nog geen sprake en de economie krabbelt op na de in 2008 begonnen financiële crisis. Daarom kiezen we deze zomer als rode draad voor deze reportage. »

◀ Na binnenkomst in Mukran heeft de loc van Hector Rail zichzelf opgesloten. De trein is te lang voor de korte omloopsporen zodat de V 60 de wissels vrijmaakt.



1.



2.

FÄHRHAFEN MUKRAN TELT 30 KM NORMAAL- EN 90 KM BREEDSPOOR



3.

KÖNIGSLINIE

Het is 29 april 1897, feest in de gemeente Sassnitz. Uit Trelleborg arriveert ter gelegenheid van de twee dagen later te starten veerdienst het Seebäderschiff 'Freia' met een delegatie officials. Ook zes jaar eerder maakte het schip deze reis, maar het opstarten bleek meer tijd te kosten dan verwacht. In Sassnitz sluit de boot aan op sneltreinen naar Berlijn en Rostock. De veerdienst blijkt een schot in de roos en het aantal afvaarten wordt meermalen uitgebreid. De hoeveelheid reizigers neemt snel toe zodat in 1907 de mogelijkheden voor een spoorveer tussen beide plaatsen wordt onderzocht. Aan Duitse zijde is een nieuw station met laad- en losfaciliteiten nodig: Sassnitz Hafen. Zowel het Duitse Rijk als Zweden zullen twee schepen bouwen. Op 6 juli 1909 wordt de eerste trein in aanwezigheid van de Duitse keizer en Zweedse koning verscheept; de verbinding krijgt de naam Königslinie. In de volgende decennia neemt het aantal afvaarten toe en komen er twee schepen bij. Een is uitgevoerd als ijsbreker zodat ook in strenge winters kan worden gevaren. De aanleg van de Rügendamm tussen Stralsund en Altefähr geeft een nieuwe impuls: de reistijd tussen Berlijn en Zweden via de Königslinie wordt verkort. De schepen varen tijdens de Tweede Wereldoorlog, zij het met onderbrekingen, voornamelijk voor de bevoorrading van Duitse troepen in Noorwegen. Door het bombardement in oktober 1944 op de Rügendamm wordt Sassnitz van de buitenwereld afgesneden. De veerdienst ligt stil, de aanvoer van passagiers en goederen voor de Königslinie stokt. Na drie jaar wordt de veerdienst op 16 maart 1948 hervat. Tien jaar later breekt met het spoorveer 'Trelleborg' een nieuw tijdperk aan. De tot de oorlog gebruikte stoomschepen zijn gesloopt en het nieuwe motorschip telt vier sporen met daarnaast plaats voor (vracht)auto's. Een combinatie die op dat moment nieuw is en aangepaste aanbruggen en opritten vergt. Decennia later zou blijken dat het in de vaart nemen van de 'Trelleborg' het kantelpunt was. Dat dit in het inmiddels tot DDR-gebied verworpen Sassnitz pas laat doordrong, blijkt uit de plannen die eind jaren '60 werden gemaakt. Of anders gezegd: hoe Polen afdwong dat in 1980 de huidige veerhaven van Mukran werd geopend.

PROJEKT 3700

1964. De Volksrepubliek Polen ligt ingeklemd tussen de Sovjet-Unie (met haar Warschaupact) en de DDR. Voor de DDR is de Sovjet-Unie de belangrijkste



4.

handelspartner en dat verloopt als transitverkeer via Pools grondgebied. Op het Poolse besluit de tarieven voor transit-spoorvervoer met 170% te verhogen lijkt de DDR oppervlakkig te reageren, maar achter de schermen ontstaat het Projekt 3700. Er worden locaties onderzocht voor nieuwe veerhavens om (goedkoop) spoorvervoer tussen de DDR en Sovjet-Unie mogelijk te houden. Hoe minder wagens via Polen gaan, hoe beter. Aan Sovjet zijde valt de keus op Baltisk of Leningrad, het huidige Sint-Petersburg. In de DDR is het gecompliceerder. Door het gebrek aan financiële middelen vallen veel locaties al af, zoals het bij Sassnitz gelegen Mukran. Bij het iets noordelijker op Rügen gelegen Nonnevitz komt met een prijskaartje van 479 miljoen Duitse Mark de toekomstige Hafen Mövenort uit de bus. Een bijkomend voordeel is de gunstige ligging ten opzichte van de Königslinie; de veerdienst op Zweden zou met een uur worden verkort. In 1965 krijgt een scheepswerf in Wismar opdracht om vier spoorvereen voor de nieuwe verbinding met de Sovjet-Unie te bouwen, waarvan de start voorzien is voor het vierde kwartaal 1968. Beide landen zouden twee schepen aanschaffen. Met een lengte van 183 meter en een laadvermogen van bijna 10.000 ton zouden het de grootste spoorvereen ter wereld zijn. Enkele weken later kunnen alle plannen, opdrachten en de champagne de ijskast in: de Sovjet-Unie geeft geen medewerking. Op 12 oktober 1965 besluit het hoogste gezag van de communistische partij van de DDR te stoppen met het ontwerp van een veerhaven op Rügen. Projekt 3700 zit muurvast. Vier jaar later wordt vanuit Zweden gepoogd de plannen nieuw leven in te blazen, maar aan Duitse zijde blijkt het geld inmiddels aan andere

zaken besteed. De Königslinie blijft als vanouds op Sassnitz varen.

In 1977 verhogen de Polen de tarieven opnieuw. De DDR wil niet langer afhankelijk zijn van het buurland en besluit tot de aanleg van een nieuwe veerhaven. Omdat bestaande spoorlijnen kunnen worden gebruikt, komt Mukran deze keer als goedkoopste uit de bus. Nonnevitz wordt nu te duur bevonden. Op 18 juni 1982 tekenen de DDR en Sovjet-Unie de overeenkomst en aansluitend start de aanleg van de nieuwe veerhaven. Onder de noemer 'Großbaustelle der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft' wordt net buiten Sassnitz een terrein van 4 bij 1,6 kilometer vrijgemaakt. De nieuwe haven moet plaats bieden aan de veren naar Zweden, waaronder de Königslinie, en aan een nieuwe dienst naar de Sovjet-Unie. Voor die laatste worden »

1. Onder de bovenloopkranen wachten Ludmilla's op een onzekere toekomst. Op 31 juli 2014 werden exemplaren gefotografeerd die er ook in 1999 stonden.
2. De V 60 haalt twee Russische ketelwagens op normaalspoordraaistellen uit de omspoorloods. De sporen op de voorgrond zijn breedspoor.
3. Werklok V werd in 1970 aan de DR geleverd en tot 2016 in Mukran ingezet. Hier wacht hij in de locloods op werk, samen met een batterij- en breedspoorloc V 60.
4. Terwijl de eloc op de volgende Berlin-Night-Express wacht, duwt een V 60 een intermodale trein naar Zweden aan boord van de 'Sassnitz'.



5.

duizelingwekkende prognoses afgegeven: 20 tot 30 procent van het spoorvervoer tussen de DDR en Sovjet-Unie moet in 1990 via het veer worden afgewikkeld, zo'n 15.000 ton per dag. Havenwerkers worden gelokt met nieuwe rijtjeshuizen met tuin. Klaipėda wordt de haven in de Sovjet-Unie. Beide havens krijgen dubbeldeks laad- en losbruggen, zodat er over twee dekken gelijktijdig kan worden gewerkt. De eerder teleurgestelde Mathias-Thesen-Werft in Wismar mag zes spoorveren bouwen, goeddeels volgens de in 1965 geproduceerde tekeningen. Door de schepen iets te verlengen komt de nuttige spoorlengte op 1.539 meter. Op 2 oktober 1986 is de 'Mukran' het eerste spoorveer dat de lijndienst opent. Daarna volgen er nog vier, tot in 1990 met de Wende het politieke landschap voor goed verandert. Door de gewijzigde politieke en economische verhoudingen verliest de veerverbinding betekenis en wordt het zesde schip afbesteld. De uitbaters zien dan ook geen andere mogelijkheid dan het toelaten van wegverkeer tot de spoorveren, het langdurig verhuren aan derden of zelfs het uit de vaart halen van de boten. De situatie verslechtert per 1 januari 2004 verder als Polen met zeven andere landen tot de Europese Unie toetreedt. Vervoer over land, door Polen, wordt steeds goedkoper.

SLINKENDE WAGENAANTALLEN

Op de Königslinie is de situatie niet anders, de ontwikkelingen gaan er zelfs sneller. Reizigers kiezen vaker de auto boven lange afstandstreinen en ook

spoorgoederenvervoer gaat naar de weg. Tot het eind jaren '70 worden vier D-treinen per dag overgezet, waaronder de luxueuze 'Meridian' Belgrado - Malmö. In voorjaar 2001 verliest de dienst op Trelleborg haar laatste reizigerstrein, wat resteert zijn rond 6500 goederenwagens per jaar. De functie van de Königslinie verandert, mede door de Berlin-Night-Express, die vooral in trek is bij backpackers en budgettoeristen. In juni 2014 wordt de laatste goederenwagen uit het wagenladingverkeer overgezet; Stena Line ziet geen heil meer in deze vorm van transport. Het aantal wagens is de laatste jaren teruggelopen tot soms een schamele vier per overtocht. Alleen het (goed betalende) Sonderverkehr, zoals treinen van Hector Rail in de zomer van 2014 en het transport van nieuw materieel, en de nachttrein blijven welkom. Overig treinverkeer wordt verwezen naar de veerdienst Rostock - Trelleborg. De neerwaartse spiraal is hiermee definitief ingezet en zou indirect in april 2020 tot de laatste afvaart van de Königslinie leiden.

Ook op de andere pier van de veerhaven beleeft men zware tijden. In plaats van de berekende 112.500 wagens behandelt de Klaipėda-dienst er in 2005 slechts 5.000, in 2008 8.000. Dat is slechts schijn, want de meeste wagens komen leeg naar Mukran om daar in afwachting van betere tijden te worden afgesteld. Nieuwe markten worden aangeboord: twee verbindingen met Rusland, naar Baltiejsk en Oest-Loega, maar een commercieel succes is het niet. Rederij DFDS Seaways gooit eind 2013 de handdoek in de ring waarmee de

breedspoorpier sinds de opening in 1986 voor het eerst leeg blijft. Lang duurt die leegstand niet, want in juli 2014 start de Russische Baltic Sea Ferries Group een lijndienst tussen Mukran, Kopenhagen, Klaipėda, Baltiejsk en Oest-Loega. Mukran wordt eens per maand aangelopen. Het rondje Oostzee wordt uitgevoerd door de 'Petersburg', het schip dat in 1986 als 'Mukran' de eerste afvaart verzorgde.

Het enige regelmatige vervoer in zomer 2014 is dat van paraffine en aardolie uit Rusland, en (iетwat geheimzinnig) wit fosfor uit Kazachstan. Laatstgenoemde, zeer gevaarlijke lading, mag bij hoge, op Europees niveau geregelde, uitzondering per spoor naar Bitterfeld worden vervoerd; normaal zou dit alleen over water mogen. Fosforbranden zijn niet te blussen en het vervoer ervan brengt grote veiligheidsrisico's met zich mee. Het ver van huis inkopen van dergelijke stoffen past bij het afdekken van risico's (en afwentelen door dit elders te laten produceren). De minder gevaarlijke paraffine en aardolie hebben Hamburg als bestemming, waar ze worden omgezet in hoogwaardige tussenproducten. Het zijn deze stromen die de (vaak Russische) breedspoorketelwagens tot diep in het westen brengen. Hoewel er in Mukran omslagfaciliteiten zijn, blijft men van de lading van de ketelwagens af en worden de draaistellen van breed- naar normaalspoor en omgekeerd gewisseld. De wagens zijn met het Russische Matrossow-remsysteem uitgerust. Dit is geschikt voor lange treinen en geeft een lange aanspreektijd bij het inzetten van een remming. In Duitsland mogen per »

DE 'SASSNITZ' HEEFT OP 3 APRIL 2020 VOOR HET LAATST EEN TREIN OVERGEZET

5. Loc V 60.08 drukt een intermodale trein van Krefeld naar Malmö de 'Sassnitz' op. De loc is in model door Tillig uitgebracht.
6. Tussen 1966 en 1990 bouwde LEW zo'n 500 batterij aangedreven locs Baureihe EL 16. Mukran beschikte er in 2014 over twee; een heeft Russische ketelwagens uit de omspoorloods gehaald waar ze op breedspoordraaistellen zijn gezet.
7. De in verval geraakte bovenloopkranen symboliseren de situatie in Mukran. Locomotieven serie 140 wachten op de slopershamer.





DUIZENDEN LOCS, RIJTUIGEN EN GOEDEREN- WAGENS ZIJN IN MUKRAN AFGESTELD



trein maximaal vijf wagens worden vervoerd, omsloten door koppelwagens die tevens het remgedrag verbeteren. Vervoer dat minder structureel van aard is en via het veer wordt afgewikkeld zijn alcoholische dranken en graan uit Rusland en staaldraad uit Kazachstan. Dit wordt in de haven van breedspoor- op normaalspoorwagens of op trucks overgeslagen. Het steeds verder wegwijnende vervoer van treinen, trucks en auto's over de Oostzee is per mei 2016 te verlieslatend om mee door te gaan. De Russische rederij werpt uiteindelijk de handdoek in de ring, na bijna dertig jaar veerverbindingen tussen Mukran en de voormalige Sovjet-Unie. De 'Petersburg' wordt in Rusland aan de ketting gelegd en uiteindelijk door een investeringsmaatschappij gekocht. Zijn functie als spoorveer vervalst: eind 2019 lag het schip op een Deense werf om te worden omgebouwd om voor de kust van Frankrijk zeewater om te zetten in drinkwater. De overige schepen waarmee de dienst werd uitgevoerd, zijn veel eerder richting de Zwarte Zee vertrokken. Voor Mukran rest de verbinding naar Trelleborg, waarop alleen 's zomers regelmatig vervoer is. De getallen spreken voor zich: het aantal in de haven behandelde wagens daalde van 70.000 in 2005 naar 1500 in 2015. In de periode 1989-2009 slinkt het aantal arbeidsplaatsen in de haven van 2200 naar 70; de inkt van het ene sociale plan is nog niet droog, of het volgende is al in de maak. Het stoppen van de Königslinie betekent de nekslag. In april 2020 wordt het stil. Heel stil.

120 KILOMETER SPOORLENGTE

De spoorveerhaven in Mukran werd in 1986 opgeleverd en in 1995 uitgebreid voor de veren naar Zweden. Eerder vertrokken die uit de Stadthafen in Sassnitz, waarvan de sporen anno 2020 nog duidelijk zichtbaar zijn, zowel in het straatbeeld als op Google Maps. Capaciteitsgebrek maakte een verhuizing noodzakelijk. Het veer naar Trelleborg verhuisde in 1998 als laatste naar Mukran. De Regionalbahn uit Bergen verzorgt de aan- en afvoer van wandelaars. Het haventerrein wordt in de jaren '80 in DDR-stijl groots ontwikkeld en voor 2 miljard Duitse Mark in achttien maanden gebouwd. De meest optimistische ramingen lijken door de planologen nog eens een keer te zijn verdubbeld. De Fährhafen Mukran (zoals het project op dat moment heet) is 340 hectare groot en wordt voorzien van 120 kilometer aan spoor, waarvan 90 kilometer in 1520 mm breedspoor. Het is de enige haven in Centraal-Europa met Russisch breedspoor. Het noordelijke deel heeft normaalspoor en geeft aansluiting op de Königslinie. De rest van de sporen richt zich op de belang



rijkste handelspartner van de DDR, de Sovjet-Unie. Door al in Duitsland om te sporen hebben de wagens in Klaipėda direct toegang tot het Sovjet-spoornet. Het terrein telt vijf overslaghallen met inpandige spooransluiting, die diagonaal tussen de normaal- en breedspoorbundels zijn gebouwd, zodat goederen beschermd kunnen worden overgeslagen. Voorts beschikt de haven over vier loswegen met portaal-kranen, een depot voor opslag van gevaarlijke stoffen en een omspoorlocatie waar wagens worden gelicht en draaistellen omgewisseld. Veertien diesellocs V 60 zijn naar breedspoor omgebouwd en hebben een automatische koppeling voor het rangeren met Russisch materieel. De eerste exemplaren werden in 1997 terzijde gesteld. De resterende V 60's hielden het tot het einde vol, inmiddels onder beheer van Baltic Port Services, een samenwerkingsverband tussen Fährhafen Sassnitz en Eisenbahngesellschaft Potsdam.

Anno 2020 zijn in Mukran 48 km normaal- en 27 km breedspoor in gebruik. De rest verdween tussen het onkruid of onder het puin van gesloopte overslaghallen. Een belangrijke functie vervullen de 'Europese sporen' voor het Stillstandsmanagement van DB. Deze dienst is belast met het conserveren van terzijde gesteld materieel. De kilometers spoor in het afgelegen Mukran lenen zich goed voor langdurige opslag. De 'minimale bezetting' schommelt rond enkele honderden locomotieven en duizenden goederenwagens en rijtuigen, afhankelijk van economische omstandigheden en door DB verloren of gewonnen concessies. Periodiek »



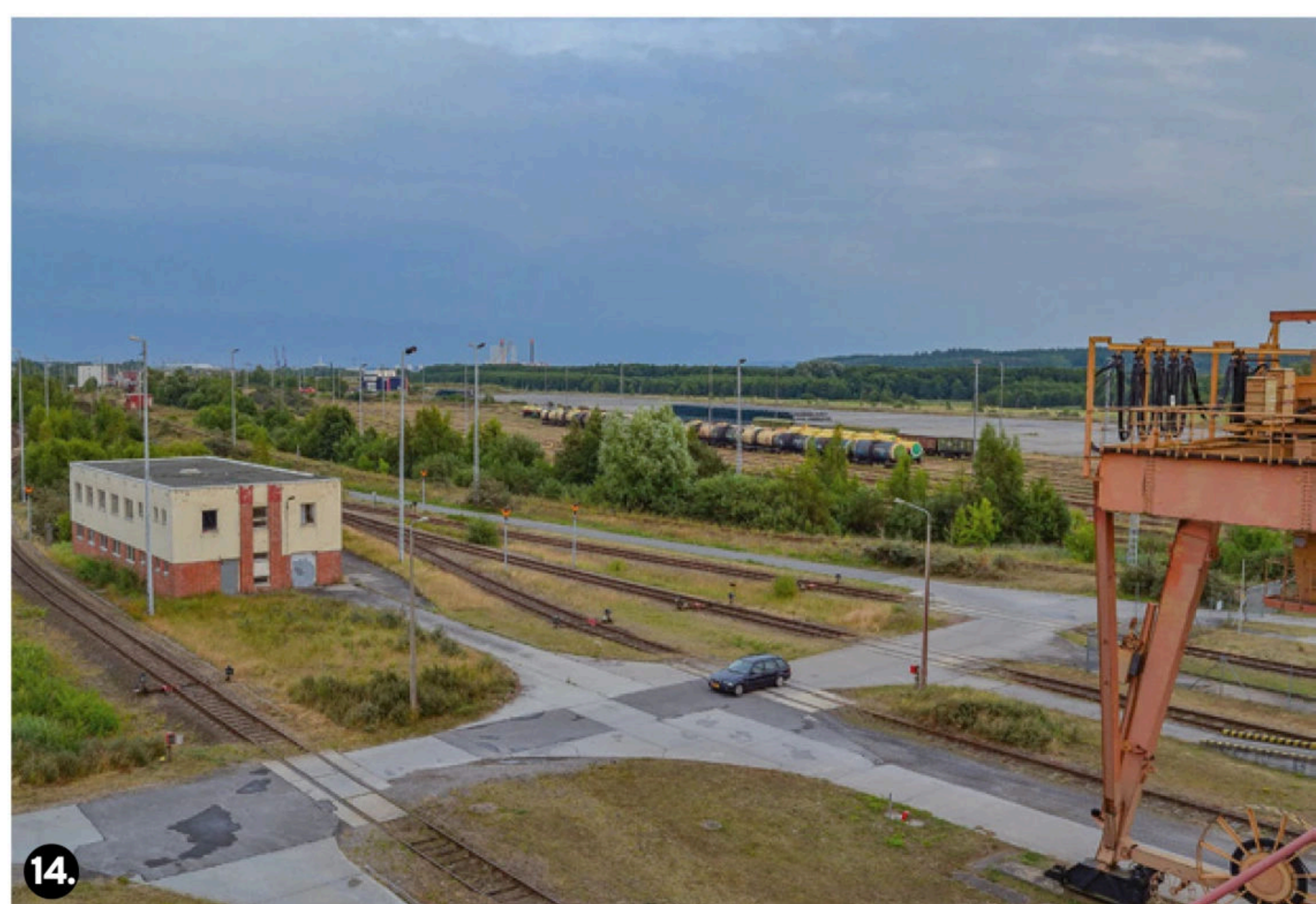
- 8.** In twee sets brengt DB Schenker zeven lege Russische ketelwagens van Stralsund naar Mukran.
- 9.** De 'Kaunas Seaways' van DFDS Seaways nadert op 31 juli 2014 met zo'n tien uur vertraging de haven van Mukran. Anno 2020 vaart het schip tussen Georgië en Oekraïne.
- 10.** Containertrein uit Krefeld met loc 241.001 op de verbindingsslijn vanaf de hoofdbaan richting Mukran.
- 11.** Tientallen terzijde gestelde locs van DB Cargo.
- 12.** Breedspoor naar de aanlegplaatsen van de veren. Via de hoge middenspooren kan op twee dekken tegelijkertijd worden geladen en gelost. Op 31 juli 2014 leverde de 'Kaunas Seaways' uit Oest-Loega slechts twee ketelwagens met paraffine af.



wordt het materieel dat het meest kansrijk is voor een tweede actief bestaan heen en weer geschoven. Ook het opknappen van locomotieven gebeurt in Mukran, op zeer kleine schaal en in de buitenlucht. Het meeste materieel verlaat de haven echter in een slooptransport of wordt ter plekke gesloopt. Dat daar soms lang overheen gaat bewijzen de locomotieven die in zowel 1999 als 2020 in Mukran werden gezien.

NIEUWE ZIJDEROUTE

Door de geschiedenis van de Fährhafen Sassnitz loopt een duidelijke rode lijn. Telkens waren het externe omstandigheden en gebeurtenissen die de wereld veranderen en het lot bezegelden van de spoorveerhaven. Van Wende tot coronacrisis; elke keer valt er een stukje (spoor)lading weg. In een poging het tij te keren wordt de beschikbare capaciteit nu flexibel benut door het realiseren van ad-hoc oplossingen als het elders vastloopt. In voorjaar 2020 startte een nieuwe dienst op Estland, waarmee de lange file vrachtwagens voor de Poolse grens die daar door coronacontroles ontstond kon worden ontweken. Ook werd een containerdienst op Baltiesjk gestart, onderdeel van een alternatief op de Nieuwe Zijderoute vanuit China. In de haven van Mukran worden de containers van schip naar trein verladen, of andersom. In augustus 2020 werd de 5000e container overgeslagen en op de trein naar Rotterdam gezet. Hier komt de trein weer in beeld, maar van spoorveren is nog geen sprake. In Sassnitz is men er echter van overtuigd dat vroeg of laat de spoorveren naar havengebied Mukran zullen terugkeren. Ze zullen met open armen worden ontvangen. Tot die tijd moet Sassnitz het doen met de



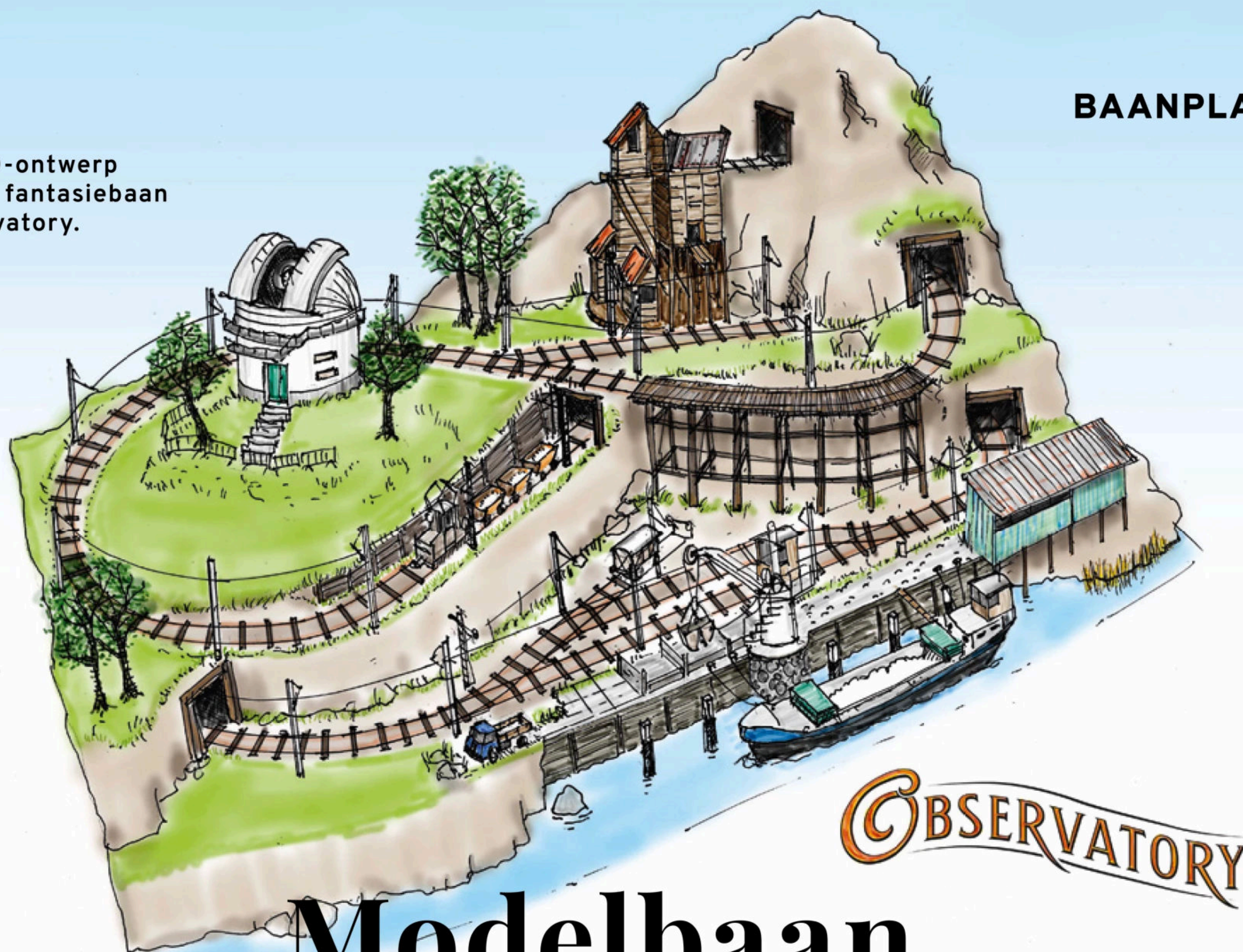
opvolger van de Königslinie: een door FRS Königslijnen uitgevoerde catamarandienst, die reizigers in slechts 2,5 uur naar Trelleborg brengt.

Binnen de beperkte ruimte van Railhobby is geprobeerd een zo volledig mogelijk beeld te schetsen van de geschiedenis en huidige situatie in de Fährhafen Sassnitz. Dat beeld zou niet compleet zijn zonder een duidelijk overzicht van de omvang van het terrein. Voor wie in de gelegenheid is, is een bezoek aan het uitgestrekte natuurgebied de moeite waard. Tussen de bomen treft u immers ook nog treinen aan. Voor wie komende tijd daar niet denkt te komen: op Google Maps is het rijke verleden duidelijk zichtbaar. //

13. Hector Rail 241.003 vertrekt uit Mukran naar Krefeld, vele honderden terzijde gestelde rijtuigen vormen de achtergrond.

14. Overzicht van het breedspoorgedeelte, ongeveer halverwege het vier kilometer lange terrein. Op de opstelsporen de gele fosforketelwagens.

Het 3D-ontwerp
van de fantasiebaan
Observatory.



Modelbaan ontwerpwedstrijd

DEEL 3: WINNAAR 3^e PRIJS

In Railhobby 427 (september) zijn we gestart met de publicatie van de prijswinnende ontwerpen. Met 148 punten scoorde Henk Greuter een 7,0 en staat daarmee op een welverdiende derde plaats.

In het juryrapport lezen we: "Het is een origineel en grappig ontwerp (met een knipoog) op een klein oppervlak. Het is wel veel op de kleine ruimte, maar er is genoeg te zien. Het ontwerp ging van slechts één tekening vergezeld, maar de ingekleurde 3D-schets is zeker fraai. Het ontwerp is goed doordacht, maar er kunnen vraagtekens bij het hellingspercentage worden gezet. Niet te zien is hoe de niet-zichtbare sporen lopen. De informatie is wat beperkt." Bergbanen op de vierkante meter - ze zijn soms op een modelspoorexpo te zien, bijvoorbeeld 'Ile Vaoú' in schaal 0e van de Zwitser Thomas Schmid op On traXS! 2015, zie Railhobby 2018/02 - bieden de mogelijkheid de baan van alle kanten te bekijken. Het in de hoogte werken biedt creatieve mogelijkheden voor verrassende doorkijkjes en afwisselde invulling van landschap en scenery. Het is immers honderd procent fantasie. We laten Henk Greuter aan het woord.

Observatory

Het gaat uiteindelijk om een baan in H0e-smalspoor, het formaat is 140 x 90 cm. Ik heb totaal geen ervaring met het aanleggen van modelspoorbanen, maar kan wel aardig tekenen. Mijn uitgangspunt is een hooggelegen sterrenwacht en een spoorbaan waarop korte

treinen, deels verscholen door heuvels en bergen, rijden. Gedacht wordt aan een geëlektrificeerd industrieel smalspoor dat een steenslagwerk met de haven verbindt. Dat geeft de mogelijkheid tot rangeren. Een motorrijtuig kan per schip gearriveerde reizigers naar het observatorium brengen.

De locatie op de wereldkaart en het tijdperk zijn nog niet bepaald. De eerste opzet van het ontwerp is gemaakt met de gratis versie van AnyRail. Hiermee heb ik wat rails gelegd en de 3D-output op calque-papier overgetrokken. Met potlood heb ik de tekening op papier overgezet en de schetslijnen met een zwarte pen getekend. Ik heb geen markers gebruikt om de tekening in te kleuren maar heb de tekening ingescand en de kleuren met Photoshop ingekleurd. Ik vond dit veiliger. Al met al vond ik het heel leuk om te doen. Wellicht dat iemand door Observatory geïnspireerd raakt en we de baan op een beurs kunnen bewonderen? //

EXTRA ONLINE

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



Wouter Grunder

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

Krommestraat 16	Ma	gesloten
3811 CC Amersfoort	Di t/m Vrij	10.00 - 17.30
T: 033 4617841 - 06 41700707	Za	10.00 - 17.00
info@modeltreincentrum.nl	Zo	12.00 - 17.00
www.modeltreincentrum.nl	(elke laatste zondag van de maand)	

Stationsstraat 9	Ma / di	gesloten
7641 BV Wierden	Wo t/m Vrij	10.00 - 17.30
T: 0546 648 721	Za	10.00 - 17.00
info@modeltreincentrum.nl	Zo	gesloten
www.modeltreincentrum.nl	(geen koopzondag)	



n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-SPOORSTORE.NL

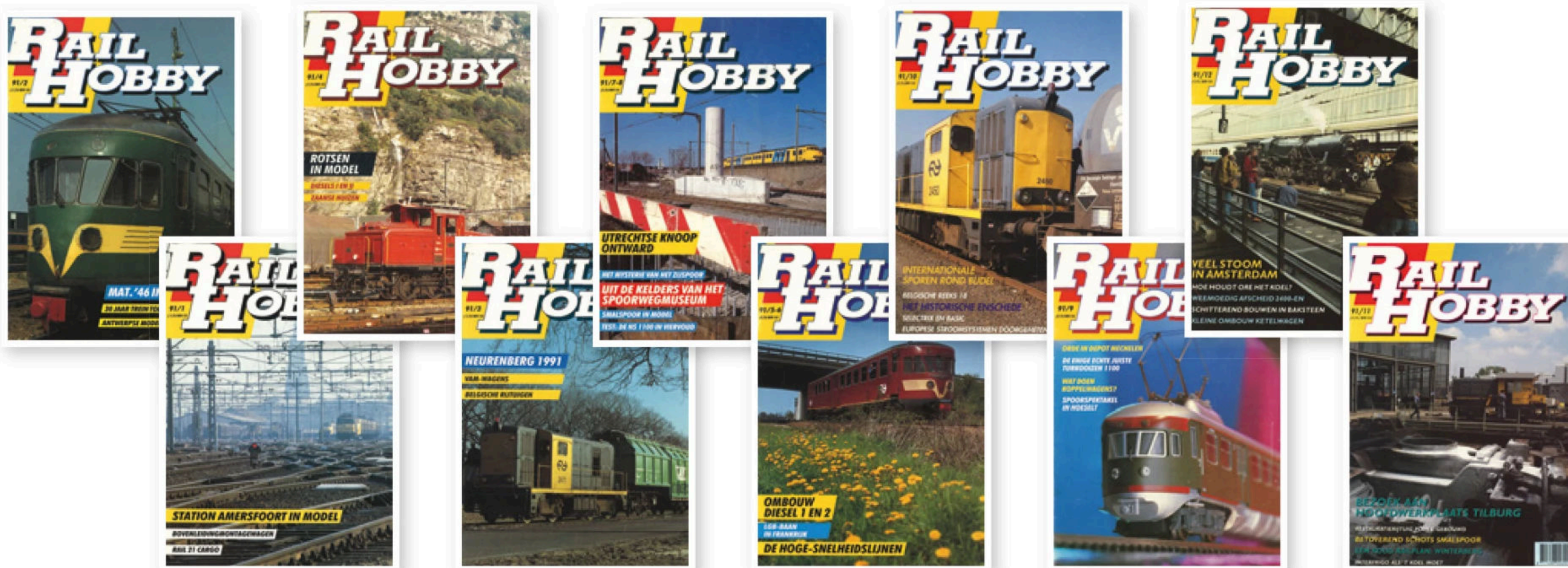
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-Spoorstore-Freebit.nl

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

Lees Railhobby terug t/m 1989

Het online archief van Railhobby is weer aangevuld. Dit keer met alle uitgaven uit 1989. Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 270 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



**Ga snel naar www.railhobby.nl/archief
en bekijk alle uitgaven online.**

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 52 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



WIN!

ATLAS VAN DE VERDWARFENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

In juni verscheen de vijfde druk van het boek 'Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland'. J.M. ten Broek en V.M. Lansink hebben tientallen opgeheven spoorlijnen systematisch onderzocht en de restanten in beeld gebracht. Daarnaast hebben zij archiefmateriaal opgespoord, waarmee de geschiedenis nog meer reliëf krijgt. Een beknopte geschiedenis. Uitgeverij WBOOKS verloot 3 exemplaren van dit boek. Ga naar Railhobby.nl/winnen, beantwoord de vraag en maak kans! Meedoen kan t/m 25 november.

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.



VOLG RAILHOBBY OP SOCIAL MEDIA!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen?

De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden.

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

**WIST U DAT: DE WEBSHOP
REGELMATIG WORDT UITGEBREID
MET NIEUWE PRODUCTEN?
GA NAAR RAILHOBBY.NL/SHOP**



Railhobby projecten

Heeft u alle projecten en specials van Railhobby al? In deze speciale uitgaven vindt u de beste artikelen over specifieke onderwerpen, zoals industrie en landschap, oorlog en wederopbouw, buitenlandse modelbanen en rollend materieel. **Neem een kijkje op Railhobby.nl/shop en maak uw verzameling compleet.**

Spodsbjerg Havn

FICTIEVE DEENSE HAVEN MET SPOORFERRY

In deze Railhobby vindt u artikelen over twee spoorveerhavens. Een reportage over Mukran aan de Duitse Oostzee met een emplacement van normaal- en Russisch breedspoor en Spodsbjerg Havn, de creatie in 1:87 van Maurice Kleverwal. De redactie legde zijn baan vast op Rail 2020. We laten de bouwer aan het woord.



Kort na het afronden in 2018 van de beursbaan Perštejn naar Tsjechisch voorbeeld - zie Railhobby 418, december 2019 - moest een nieuw thema worden gestart. Daaraan geen gebrek. Kijk ik de Giro, check ik Italiaans materieel. Kijk ik de Tour, schuif ik denkbeeldig met Franse architectuur. Erg themavast ben ik dus niet. Als elfjarige heb ik met mijn vader een reis naar Noorwegen gemaakt. In die tijd werd de treinreis nog twee keer door een oversteek met een veerboot onderbroken. Onderbroken, omdat de gehele trein de boot op ging. Dit tafereel heeft veel indruk gemaakt en is me altijd bijgebleven. Dit moest

het thema worden. Om tot een baan te komen is het nodig de kaders te bepalen. Om het niet te moeilijk te maken werd het, evenals de vorige baan, een fictieve situatie. Het belangrijkste kader (beperking) is de oppervlakte. Deze was snel bepaald omdat het gehanteerde concept van Perštejn kon worden hergebruikt, wat inhield dat de baan op een oppervlakte van 40 x 150 cm moest worden ontworpen. De volgende invulling was de veerboot en een Engels wissel. Na aanschaf van de rails en wissels - gezien de beperkte ruimte werd het Tillig Elite - ben ik gaan schuiven, passen en meten om tot een attractief baanplan te komen. Ik vind het prettig om op die manier de baan te laten groeien en niet met een vaststaand plan te starten. Door met de sporen te schuiven en interessante deelaspecten van foto's uit te proberen kon ik beoordelen of ze zijn in te passen. Uiteindelijk werd het een veerschip met één spoor zodat het schip de balans met de grootte van de baan houdt en er ruimte voor een perron achter de boot is. De uitdaging was nu de linkerkant van de baan. Het is lastig de uitgestrekte rangeerterreinen die veerhavens hebben in een overtuigende achtergrond te verwerken. Op foto's zag ik op een paar locaties een locloods. Die kon goed als achtergrond dienen en zou het rangeerterrein buiten beeld achter de loods houden. Aangevuld met een groot pakhuis kon de bouw starten. Wat natuurlijk niet mag ontbreken was een naam. Mijn doel is vaak 'Het had zo moeten hebben kunnen bestaan' en wordt er een in het plan passende locatie gezocht. Dat werd Spodsbjerg, een plaatsje op een eiland in het midden van Denemarken waar een veer vertrekt naar Tårs, alleen zijn er geen treinen te vinden.

Start bouw

Omdat het bestaande concept van Perštejn werd hergebruikt waren de maten bekend en kon het buiten zicht liggende deel van de rondlopende baan worden hergebruikt. Het zichtbare deel is opgebouwd uit twee modules als een soort open kisten met een vaste bovenzijde van berkenmultiplex gebouwd. De splitsing tussen de modules ligt omwille van de wisselstraat niet in het midden, wat resulteerde in een linker module van een meter en een rechter van vijftig centimeter lengte. Een led-tl-balk die achter de bovenste frieslijst hangt zorgt voor de verlichting. Na het schilderen en inpassen van de nieuwe bakken zijn de sporen gelegd. Als ondervloer zijn platen groene laminaatondervloer »



De zesassige DSB 1414 trekt een trein uit het schip.

gebruikt. Door het haventhema is er geen afwisseling in hoogte en volstaat een vlakke plaat. Het Tillig Elite-programma is mooi maar meer fragiel dan de eerder gebruikte Peco-rail. De wissels worden aangedreven door digitale wisselmotoren van Cobalt. Het bedraden en aansluiten van de sporen heb ik simpel aangepakt, in plaats van alle draden naar aansluitpunten onder de baan te brengen heb ik deze keer over de lengte van de modules twee 2,5 mm² blanke koperdraden gespannen. Alle pluskabels zijn aan voorste draad gesoldeerd en de minkabels op de achterste. Hierdoor zijn er weinig losse draden, is het maken van kabelbomen niet nodig en ontstaat een overzichtelijk geheel. De achtergrond heb ik na eerdere ervaringen zelf geschilderd. Daar het tafereel zich in een plat stukje wereld afspeelt kan met een wolkenlucht worden volstaan. De basis van achtergrond bestaat uit platen dun karton die in de hoeken rond zijn verlijmd om schaduwen in 90°-hoeken te voorkomen en volledig blauw zijn gerold. Daarna zijn de wolken met acrylverf volgens de Bob Ross-methode aangebracht. Daar de wolken te hard overkwamen heb ik er een witte waas over gespoten en ontstond er een goede balans.

Botenbouw

Elke bouwer heeft wel klussen die je vooruit schuift, deze keer was het de boot. Uiteindelijk heb ik de decoupeerzaag gepakt en de houten basis gezaagd waarop het steigerspoor en de bodemplaat van het schip zijn gebouwd. Er zijn genoeg animaties te bedenken met een boegdeur die kan worden geopend en gesloten tot een wegvarende boot. De baan is klein van formaat en laaddeuren worden vaak al varend geopend en gesloten zodat ik heb besloten de boot als statisch object te bouwen. Op de basis is uit styreenplaat van verschillende diktes de opbouw van de boot gemaakt. Dat ging redelijk gemakkelijk. Voor ik de delen van de romp, boeg en opbouw met een scherpe scalpel uit het styreen sneed heb ik kartonnen mallen gemaakt. Dat heeft twee voordelen. Eén, gespiegelde delen zijn makkelijk te herproduceren. Twee, karton is wat goedkoper als het fout gaat. De maatvoering van het schip is op zicht van foto's geschat, het af en toe op de baan plaatsen deed de rest. Na een paar avonden lijmen en hekken solderen is de romp donkerblauw, de opbouw wit en het dek groen gespoten. Nautische onderdelen zoals ankers, luchters en bolders komen uit de





5.

scheepvaartmodelbouw. De boot is na afronding in de baan gelijmd en aangesloten. In het ruim zijn langs de wand nog wat auto's en personeel geplaatst.

Deadline

Het bouwen van een beursbaan wil nog wel eens druk opleveren door de deadline van de toegezegde deelname. Met een bouwtijd van een jaar moest de gang er wel in worden gehouden. Waar ik bij de vorige baan het maximale uit een bouwkit wilde halen, koos ik deze keer voor meer zelfbouw. De locloods, tankplaats, brugsteiger en aanverwanten zijn eigenbouw uit styreen, Slaters muurplaten en messingdraad van verschillende diktes. Speciale technieken heb ik niet gebruikt, gewoon doen, wat is het risico? De façade van het pakhuis bestaat uit kits van Alsacast met eigen toevoegingen zoals het laadplatform en de luifel. Ook de loopbrug van het station naar de veerboot is een aangepaste bouwkit. Het bouwen van de primaire onderdelen vordert meestal snel; de laatste details vergen meer tijd dan verwacht, maar laten de baan wel tot leven komen. Naast de bebouwing is wat natuur tot stand gekomen. De bruin geschilderde ondergrond heb ik met houtlijm ingesmeerd en met een elektrostatische begrasser het gras ingezaaid. Een

mix van verschillende kleuren en lengtes van bekende merken zoals Woodland. Variatie is voor een realistische weergave belangrijk. Na het gras volgden struikgewas en wilde bloemen. Tijdens het groenproces neem ik vaak een paar stappen afstand om het overzicht en de balans op de baan te controleren. Het moet niet te vol worden of onlogische gaten hebben.

Afronding

Het nadeel van een havenbaan is toch wel de beperkte natuur en vlakke omgeving. De dijk bij het station geeft wat hoogteverschil, maar verder oogde het wat dood. »

1. De spoorferry 'Kong Frederik IX' is aan de spoorsteiger gemeerd, het lossen kan beginnen.
2. DSB Nohab MY 1114 staat voor de tegenover de spoorsteiger liggende locloods afgesteld.
3. De Lyntog passeert het gebouw van de D.E.T. Dankske Gødnings Kompagni.
4. Voor het overvaren met spoorveren zijn treinstellen bijzonder handig.
5. De door een vierdelig treinstel van de serie MA gereden sneltrein verlaat stapvoets het schip.



Om wat leven in het geheel te blazen zijn er details als pallets, meeuwen en andere vogels geplaatst. Het leven in havens is niet vrij van vet en vuil, dus ook de Preisers en lantaarnpalen zijn (licht) vervuild. De gezichten van Preisers krijgen altijd een lichtgrijze wash om de contouren op te halen en daarna een drybrush, het is subtiel maar maakt echt een verschil. De lampenkappen zijn, na eerder genoemde technieken, voorzien van vogelpoep als leuk ontdekkingsdetail. Na het vervuilen van de baan kon het materieel niet achterwege blijven. De basis wordt gevormd door met de airbrush een waas van roestkleur aan de onderzijde en roetsporen aan de bovenzijde te spuiten. Hierna krijgen roosters en naden een zwarte pinwash - een mooie zoekterm op YouTube. Ik gebruik hiervoor zwarte

panel-line van Tamiya. Deze vloeit super goed uit en is prima met reukloze terpentine na te bewerken. Om de details op te halen wordt de behandeling met een drybrush afgerond. Dit moet heel licht worden uitgevoerd, de kwast moet echt droog zijn. Zeker het Lyntog-stel met alle klinknagels was een dankbaar object voor een drybrush. Daarvoor gebruik ik acrylverf van Vallejo. Het zoeken naar de materialen die het werk veraangenamen kost tijd maar is zeker lonend. De markt groeit en merken als AK, MIG, Vallejo, Model Color, enz., komen geregeld met nieuwe producten voor diverse doeleinden. Voor ideeën en technieken kijk ik graag op YouTube bij de vliegtuig- en tankmodelbouw, eerlijk gezegd lopen die op dit vlak voor op de spoorwegmodelbouw.

HAVENS ZIJN NIET VRIJ VAN VET EN VUIL, DUS PREISERS EN LANTAARNPALEN ZIJN LICHT VERVUILD

Resumé

Terugkijkend op de toch wel korte bouwperiode was het een leuk project met een aantal voor mij nieuwe uitdagingen. Er waren genoeg 'waar maakte ik me nu zo druk om'-momenten. De drempel voor een volgend project zal weer een stuk lager liggen. Even relativeren 'wat gaat dit mij kosten' helpt. Waarom verweer ik zonder problemen wel een loc van € 250 maar stel ik de bouw van een boot uit styreen van € 8 uit? Inmiddels heeft de baan zijn debuut gehad. Het thema sprak veel bezoekers aan, reacties waren soms vol ongeloof dat dit echt heeft bestaan. Wat mij ook deze keer is bevallen aan het bouwen van een fictieve baan op een beperkte oppervlakte is de vrijheid en het snel zien van voortgang. Verder dwingt de beperkte oppervlakte ook toeschouwers tot het zien van het totaalplaatje en kun je ze hierin ook sturen. Mede om deze reden is het componeren van een opstelling en het verkrijgen van een pakkend perspectief mogelijk. En nu, op naar een volgend 40 x150 cm nieuw te bepalen thema. //

6. Als de trein is gelost, bereidt personeel van havenbedrijf en de ferry het afrijden van de auto's voor.
7. De lengte van het spoordek is afgestemd op de vierdelige Lyntog.
8. Met de aankomst van 11:15 in Spodsbjerg verlaat het vierdelige DSB treinstel 481 serie MA de veerboot.
9. De stoptrein serie MR, de Deense versie van de Wadloper, wacht op de voetpassagiers die met de ferry zijn aangekomen.
10. Bouwer Maurice Kleverwal voor zijn Deense creatie Spodsbjerg.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!



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. € 7,99
of Neurenbergspecial 2020
t.w.v. € 10,99

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. € 7,99 ☐ Neurenbergspecial 2020 t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,25 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

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

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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



Faller CONTAINER- KRAAN

DEEL 2: DCC BESTURING EN WERKENDE GRIJPER

In Railhobby 428 liet Bert van Ekeren zien hoe hij de container-grijper functioneel heeft gemaakt. In dit deel plaatst hij de vele leds en de decoders die voor de besturing van diverse delen van de kraan worden gebruikt en gaat deze programmeren. Daarnaast heeft hij nog enkele tips voor de bouw van het model in petto.

De kraan wordt voorzien van vier decoders, de ESU LocPilot 4.0, die een flexibele programmering van de fysieke aansluitingen via de cv-waarden mogelijk maakt. Bijvoorbeeld voor de tijdgeschakelde aansturing van de magneetspoelen in de grijper. De meegeleverde Faller-reductietandwielmotoren zijn zonder probleem bij 12 Volt te gebruiken. De wifi-modules zouden de motoren met maximaal 3,5 Volt aansturen, maar omdat het toerental

vrijwel lineair oploopt met de aansluitspanning, kan met aansluiting op de ESU-decoders met circa 12 Volt een ruim driemaal zo hoog toerental worden bereikt en kan de kraan ruim drie keer zo snel rijden. De vier motoren worden alle op een eigen decoder aangesloten.

LEDS

Onder het frame van de loopkat plaatsen we als schijnwerpers twaalf helderwitte smd-leds, zes stuks per

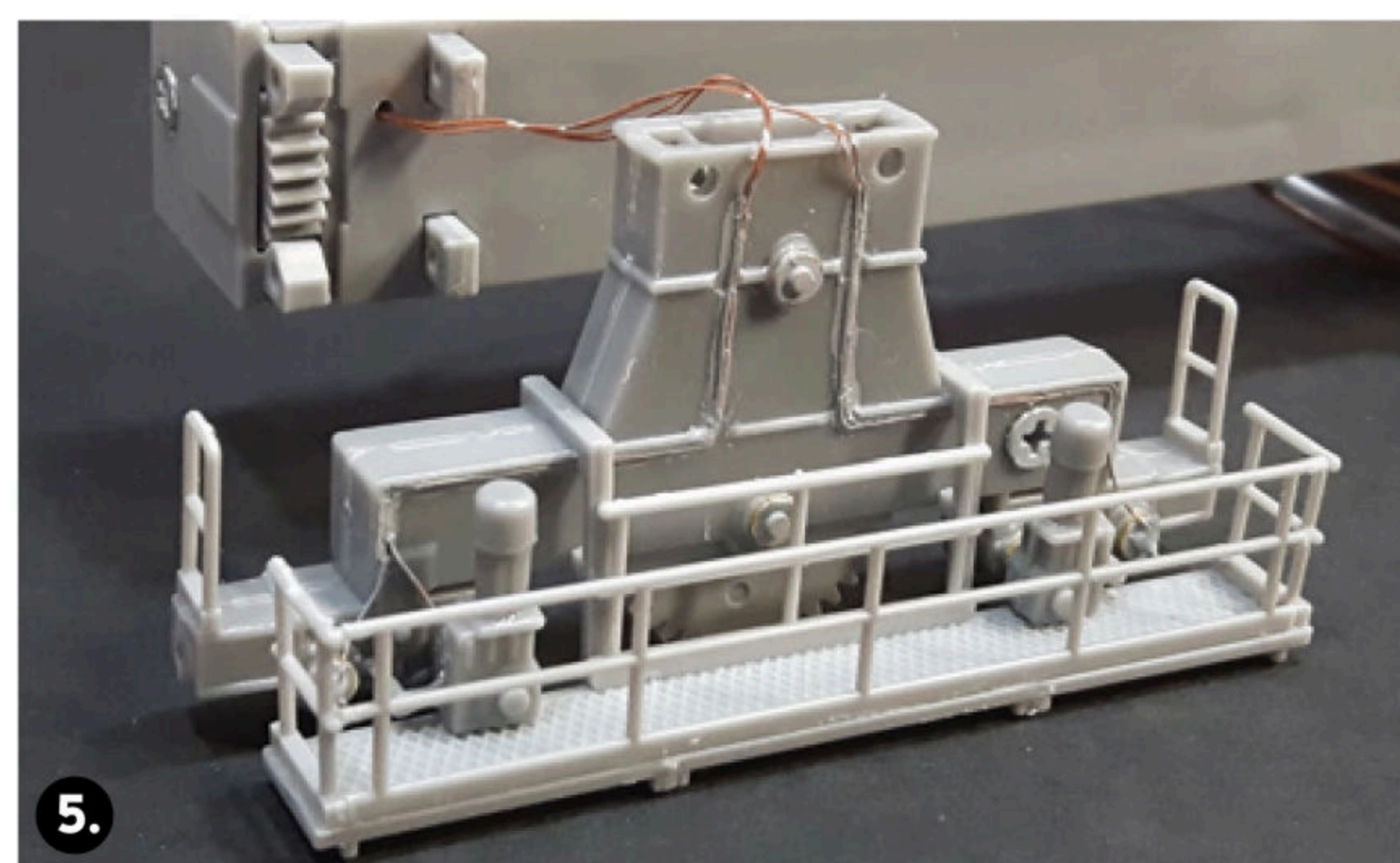
zijde. Met circa 15 mA geeft dit een helder licht op het werkterrein. Dat geldt ook voor de twee leds onder de centrale unit en de twee leds onder het bordes van de machinistencabine. Boven de deuren van de aan een van de liggers bevestigde centrale unit - feitelijk twee bureaucontainers - is een kleine witte lichtbalk geplaatst met warmwitte leds. Met een gering stroomgebruik van 2 mA geven ze een relatief zwak schijnsel. Die waarde hebben ook de leds die onder het afdak bij de machinistencabine en in het plafond van de cabine zijn geplaatst. De twaalf leds onder de loopkat worden aangesloten op de uitgang 'L-achter' van kraanframedecoder-1 met adres 91. Ook de twee leds boven de deuren van de centrale units worden op Aux-1 aangesloten.

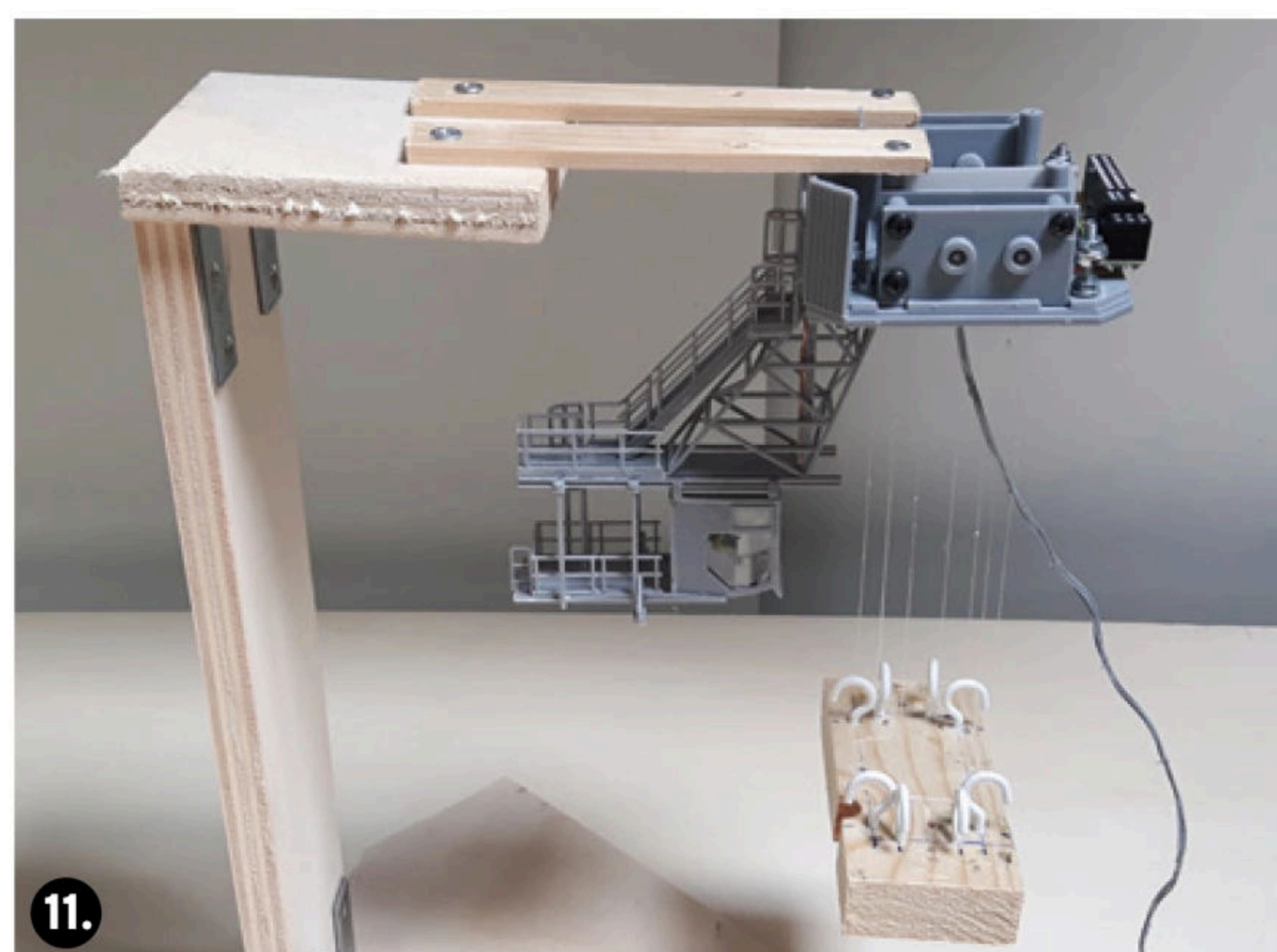
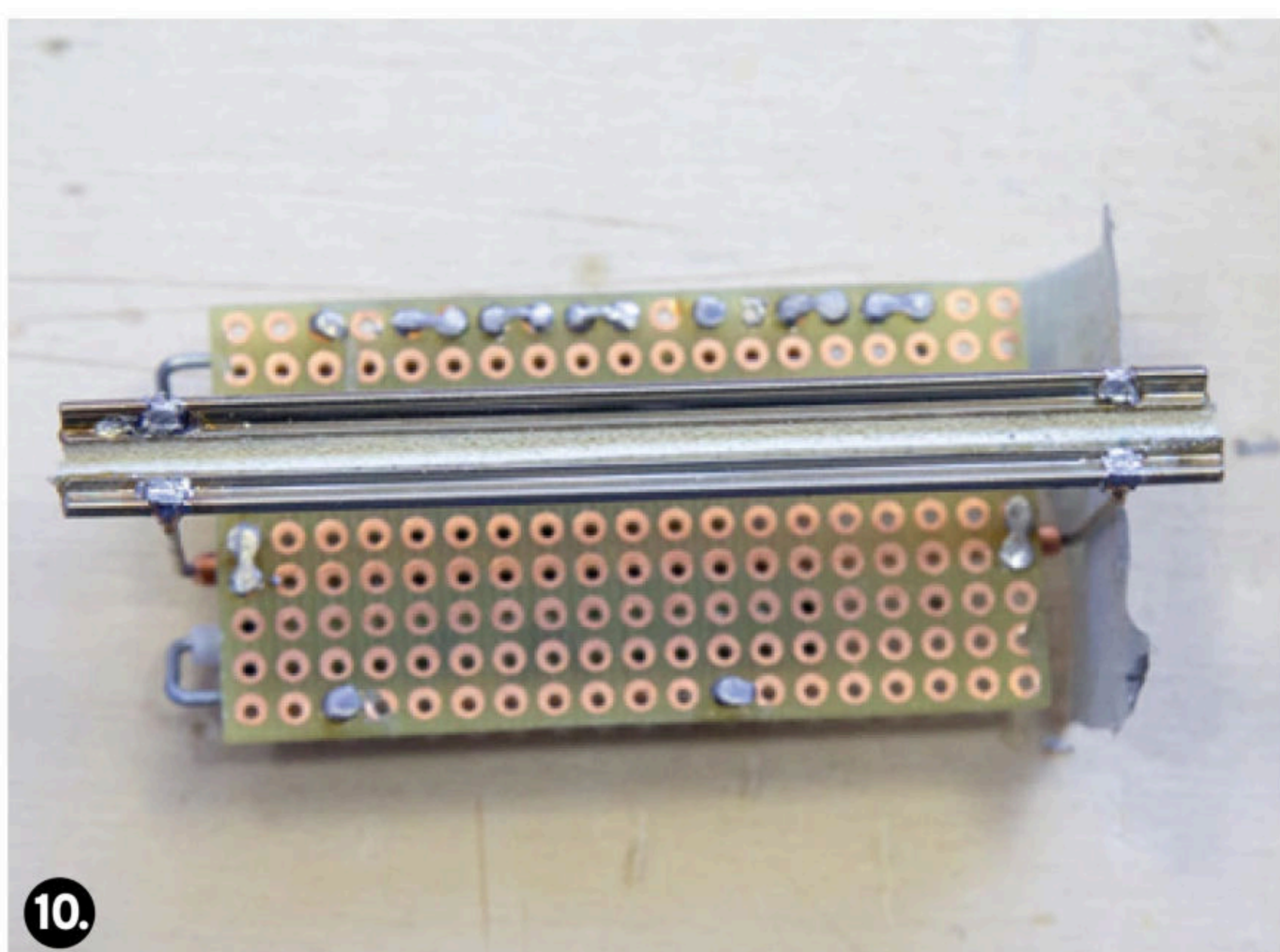
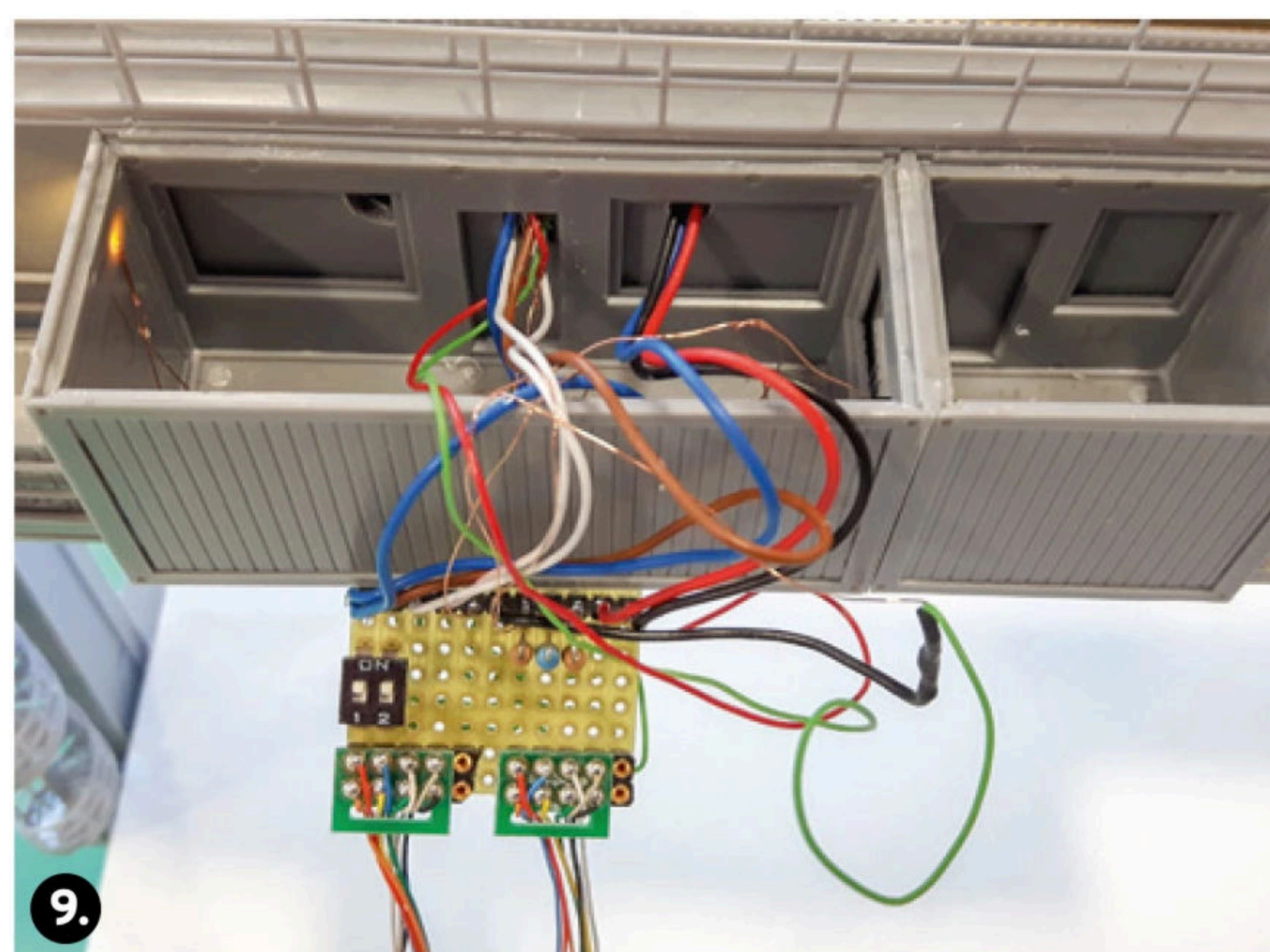
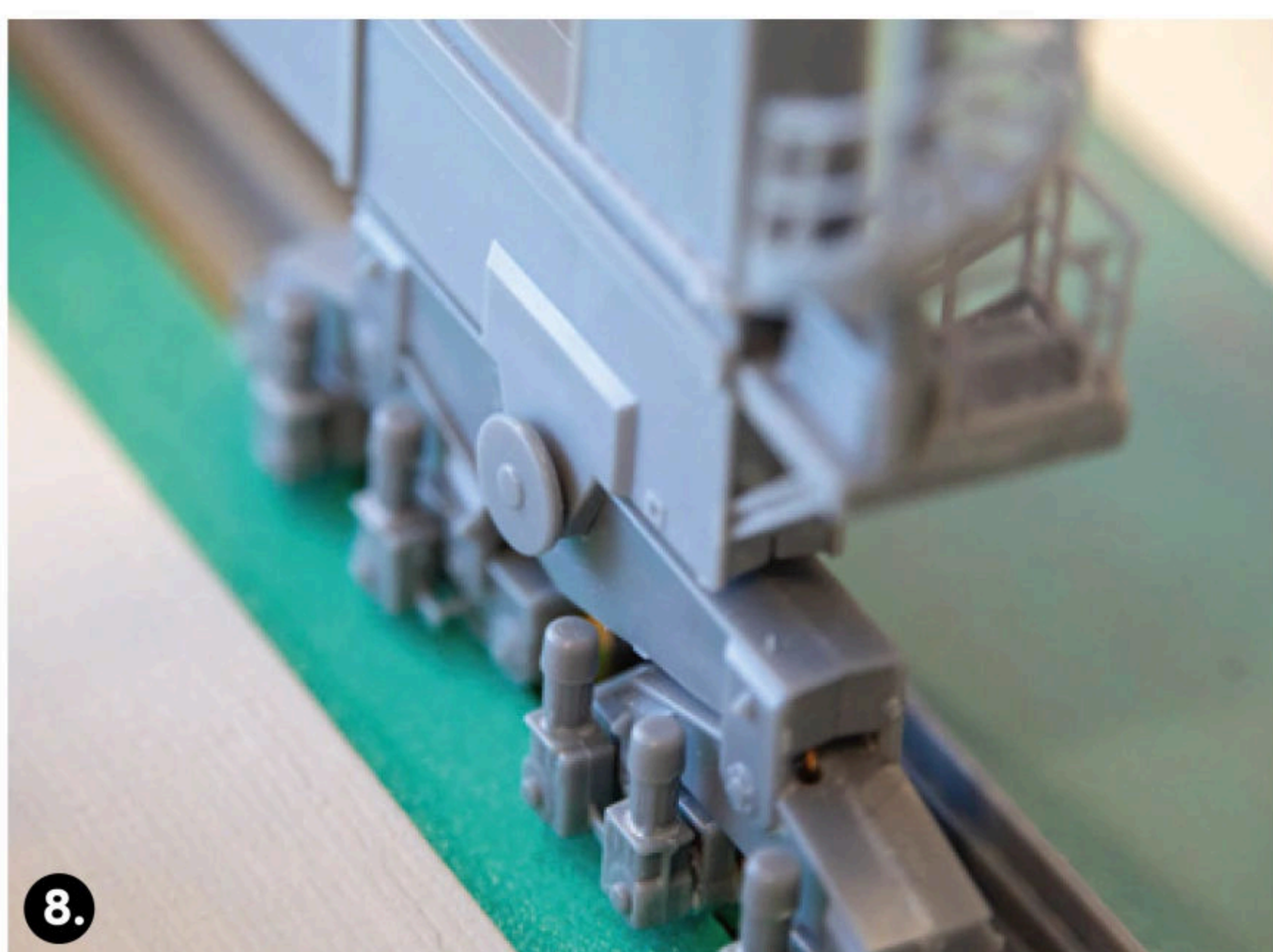
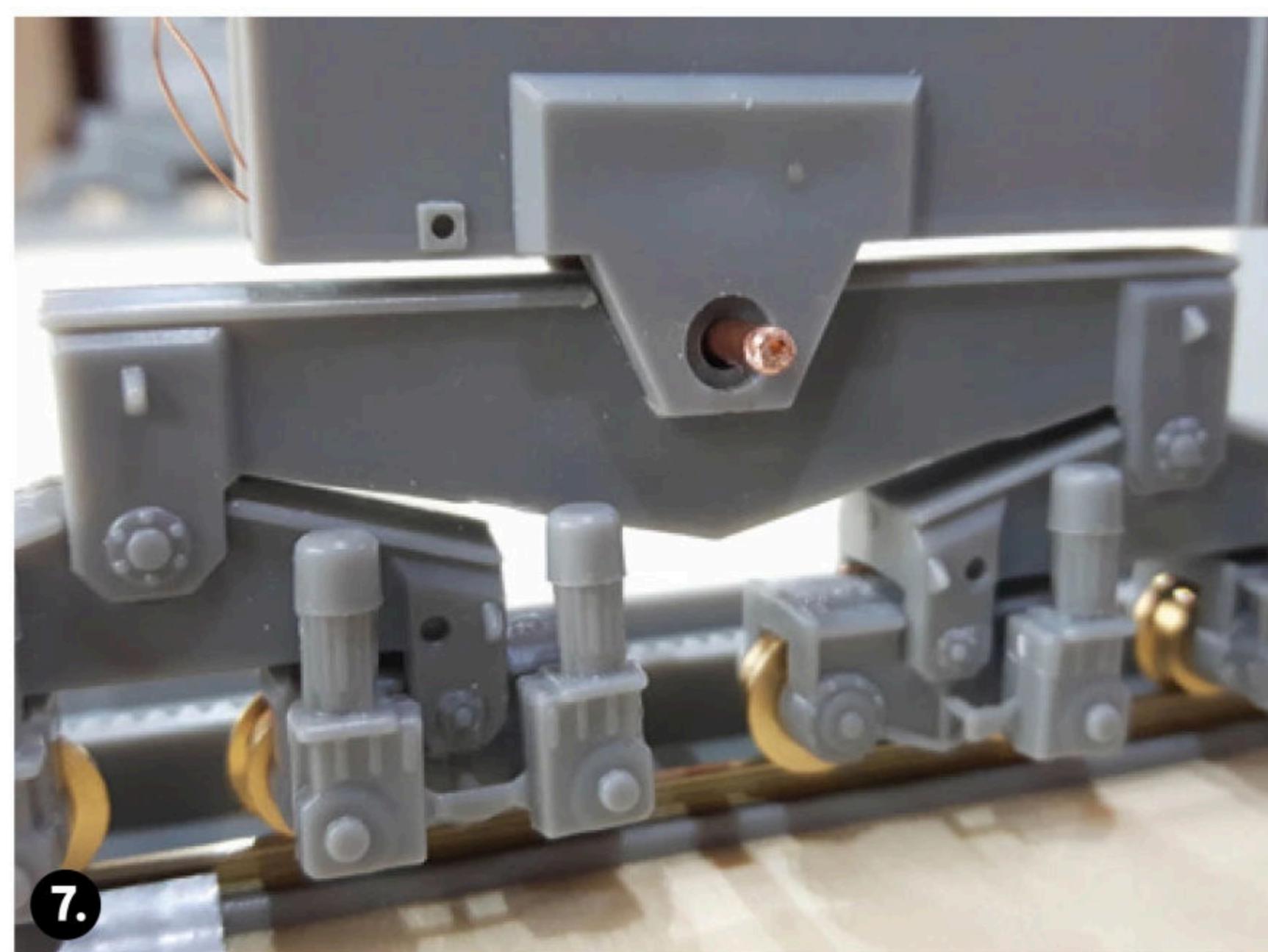
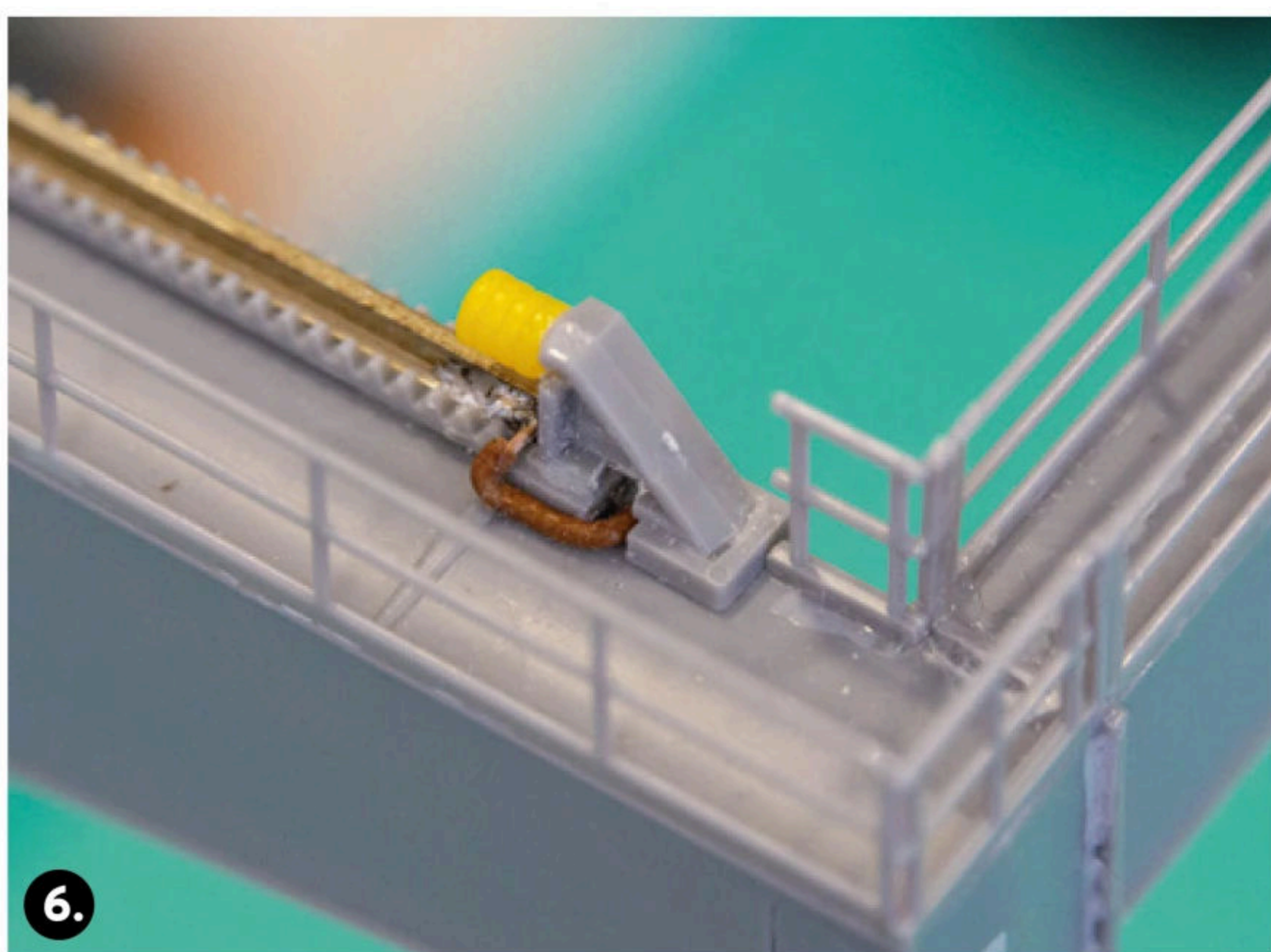
Op de schakelkast op het bordes bij het grote kabelwiel is een heldere oranje led gemonteerd met 15 mA stroomafname. Deze wordt aangesloten op de uitgang 'L-voor' van kraanframedecoder-1 met adres 91. Via de indexeringsstabel van de ESU-decoder wordt deze geprogrammeerd met lichteffect 'single strobe', met een frequentie van een seconde. De waarschuwing-lamp zal alleen blinken als de kraan rijdt. De vier leds onder de centrale unit, die onder en boven het cabinebordes en in de cabine, worden aangesloten op drie aparte uitgangen van de loopkatdecoder met adres 89. Deze kunnen via drie functietoetsen afzonderlijk aan en uit worden gezet.

SIGNAALLAMPEN GRIJPER

De machinist moet weten wat de status van de grijper is. Bij het voorbeeld ligt er in het zicht van de machinist een soort stoplicht op de grijper. Daar dit door de nodige kabels voor mijn model te ver gaat, zijn de signaallampen vooraan in de cabine geplaatst: drie leds, rood, geel en groen met ronde bolkop van 2 mm Ø. De randen zijn tegen doorschijnen zwart geverfd. De rode led brandt als de magneetspoelen van de grijper gedeactiveerd zijn geweest, dus als die de container vastheeft tijdens hijsen en zakken of daarvoor klaarstaat. De groene led gaat aan als »

1. De grijper tilt een 10 ft P&O-container van de containerdraagwagen.
2. Eén van de minieme warmwitte leds.
3. Ledverlichting onder het afdak boven de deur van de centrale unit.
4. Finetuning van de hijsdraden. Op de vier hoeken van de centrale unit zijn instelbouten M2,5 gemonteerd; de hijsdraad is ingeklemd tussen twee moeren en ringen.
5. Stroomafname van het wielstel van de loopkat met de bedrading naar het brugdeel van de loopkat.





de magneetspoelen geactiveerd zijn geweest, dus als de grijperarmen zijn geblokkeerd en die zonder container gaan hijsen of zakken. De gele led geeft aan dat de motor is omgepoold en geeft de machinist de mogelijkheid als de container op de grond staat te wisselen van aangrijpen of de container los te laten. De gele led dooft als handmatig het ompolen wordt vrijgegeven; de rode en groene worden via een bi-stabiel relais geschakeld. De groene led is aangesloten op de NO- (Normal Open) en de rode op de NC- (Normal Closed) schakelpunten. De twee spoelen van dit relais worden aangesloten op de twee Aux-poorten van de decoder waarmee de magneetspoelen worden geschakeld. Een bi-stabiel relais is nodig omdat de Aux-poorten slechts een impuls van een seconde schakelen.

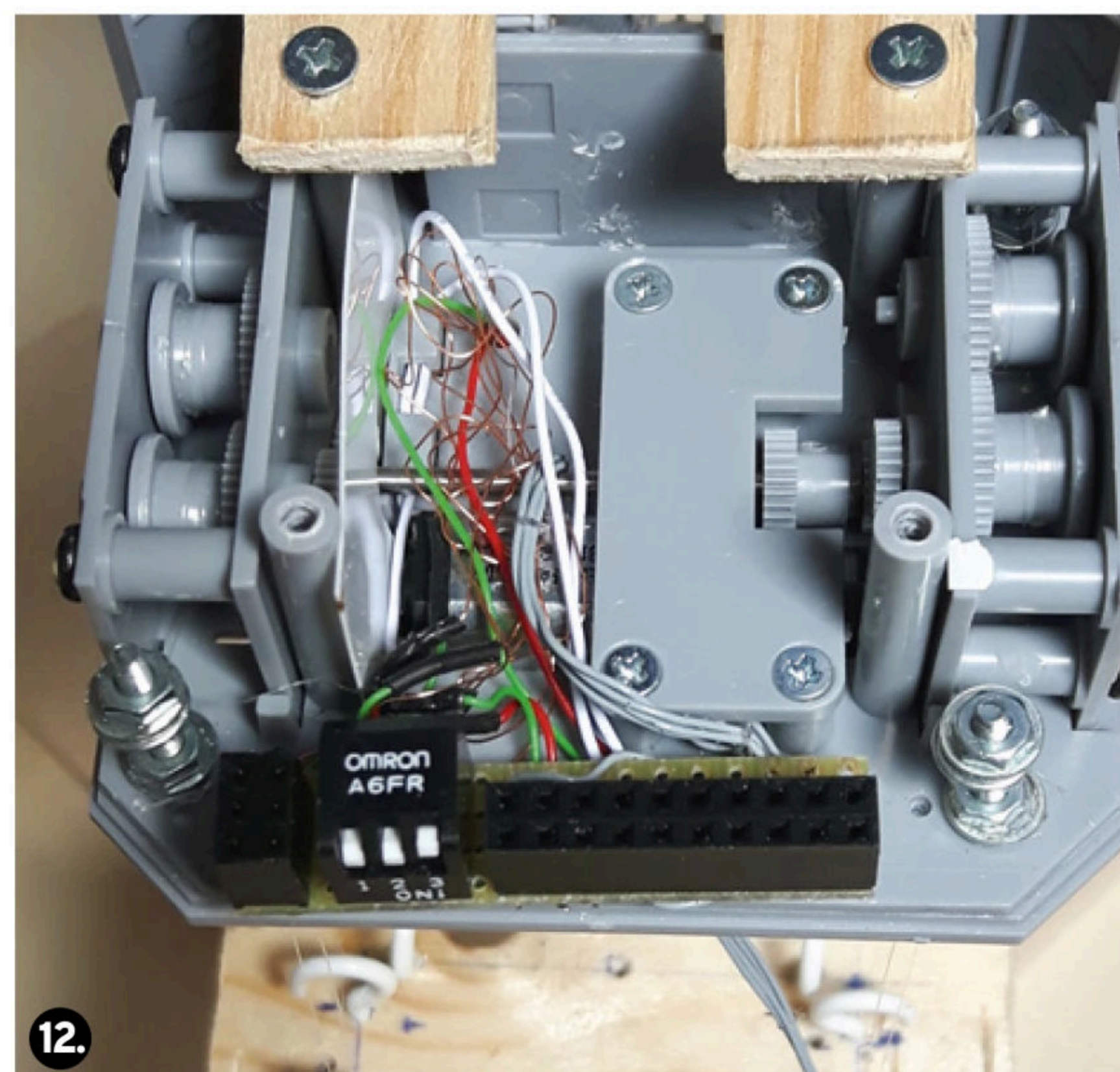
- 6.** Draadaansluiting voor de voeding van rail van de loopkat.
- 7.** Vervangende as van de evenaar van het kraanframe voor flexibiliteit en een beter railcontact van de wielen.
- 8.** Op de vervangende as van het wielstel is een plastic afdekking gelijmd.
- 9.** De printplaat in de zijbak is aangesloten op de bedrading van het kraanframe.
- 10.** De klemmbalken moeten voor een optimale grip op de containerwand evenwijdig en in het midden uitgelijnd worden gebogen.
- 11.** De centrale unit in het hulpframe met het dummy-grijperframe. Het bekabelde grijperframe ligt al klaar.

ELEKTRONICA

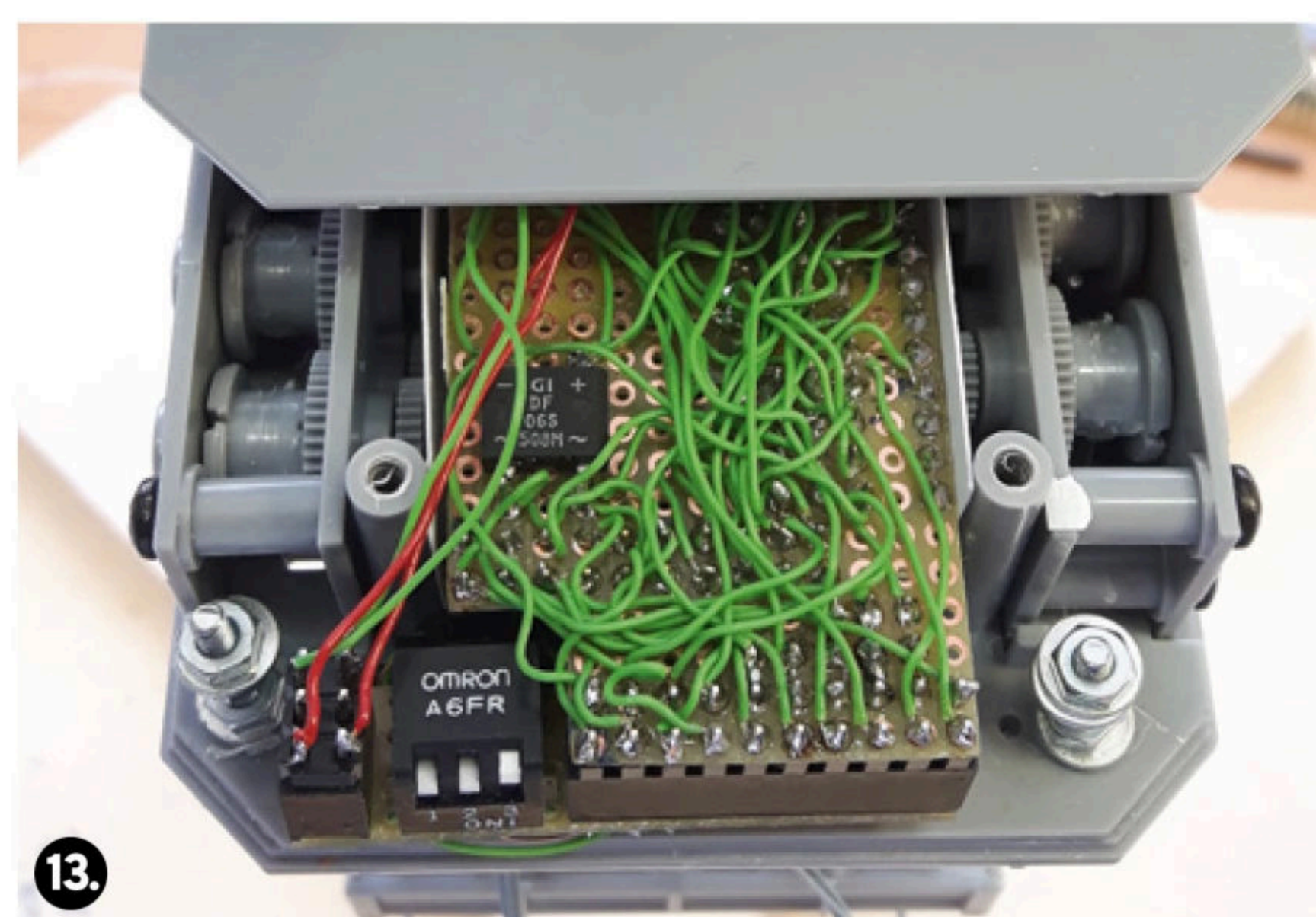
In de technische ruimte aan de zijkant van het frame komen de twee decoders en de bedrading van de voeding van de motoren waarmee het frame rijdt. In de centrale unit onder de loopkat worden twee decoders, prints en de bekabeling van de voeding, motoren, leds en de magneetspoelen van de gripper ondergebracht. Er zijn zes relais aan te sluiten, plus een handvol weerstanden, een diode en een diodebrug. Om een kluwen spaghetti te voorkomen, heb ik alles op een op maat gezaagde montageprint gesoldeerd. De draden zijn op een contactstrook op een printplaat gesoldeerd, met daarop tevens een zes- en een twintigpolige connector en een driepolige dipswitch. De printplaat met elektronica wordt als een sandwich op de twintigpolige connector gestoken en in de centrale unit geschoven. De vier draden uit de loopkat - twee voor de DCC-voeding en twee voor de motor van de loopkat - worden aangesloten op de zespolige connector en in de kleine technische unit geplaatst. Om de decoders afzonderlijk te kunnen programmeren krijgt de printplaat een driepolige dipswitch om de voeding naar de decoders te kunnen onderbreken. De dipswitch voor de andere decoders is in de kleine unit ondergebracht. Bij het programmeren van de afzonderlijke decoders zijn de dipswitches in de grote en de kleine unit betrokken. De derde schakelaar van de dipswitch in de centrale unit is ter overbrugging van de diode die in het motorcircuit van decoder 88 wordt gebruikt. Bij programmeren van de decoder geeft een diode in het motorcircuit problemen, die zal dus tijdelijk moeten worden overbrugd. In normaal bedrijf staan de schakelaars 1 en 2 aan en schakelaar 3 uit. Een kleine printplaat brengt alle verbindingen overzichtelijk samen. De twee decoders kunnen met NEM 651-connectoren worden ingestoken. Ook hier is een dipswitch, tweepolig, voor het programmeren van de decoders ingebouwd. Let op dat als een decoder vanaf het kraanspoor wordt geprogrammeerd, slechts een van de vier dipswitches aan is, dus altijd in combinatie met de dipswitch in de centrale unit.

DUMMY-GRIJPERFRAME EN HULPCONSTRUCTIE

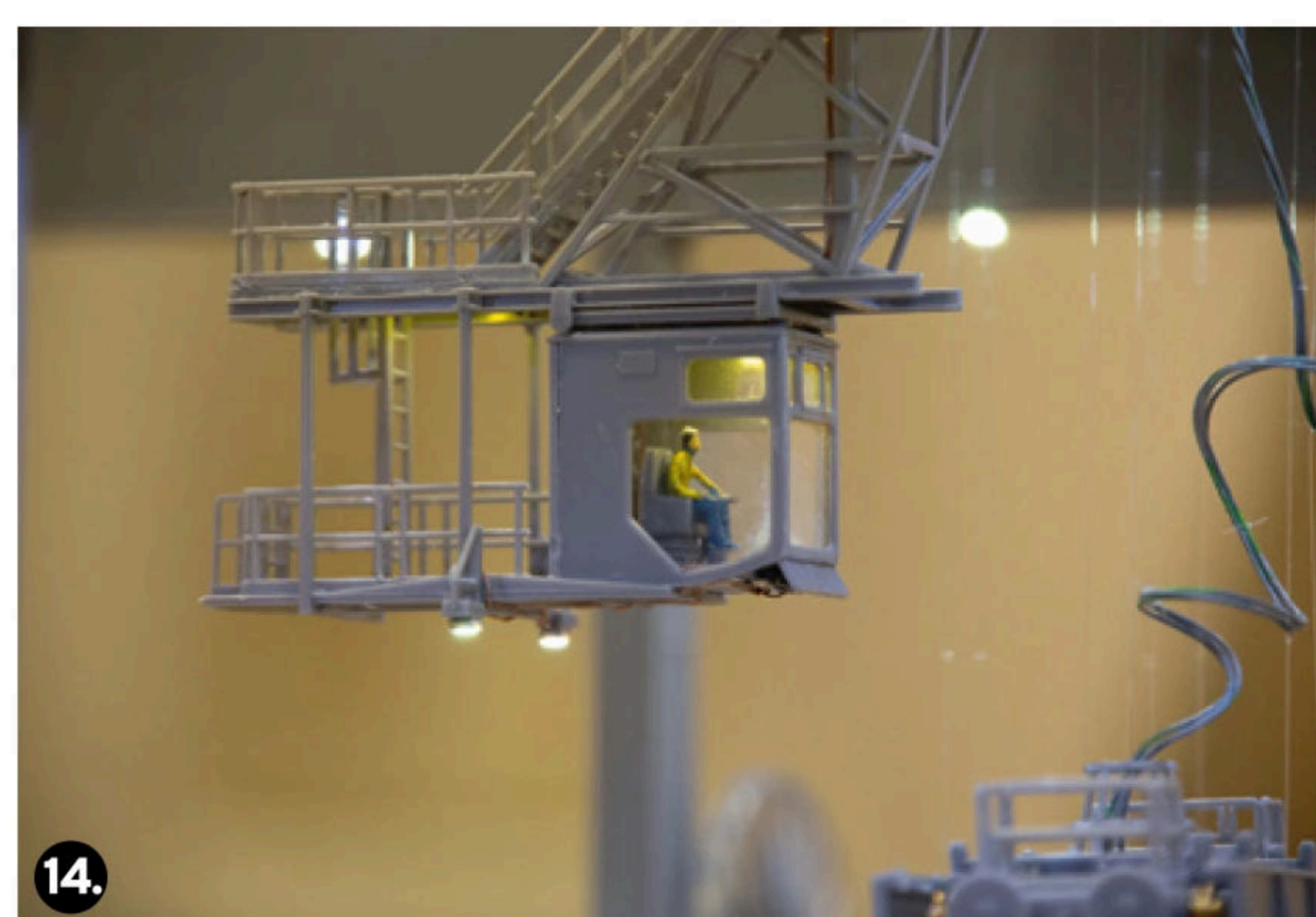
Voor het afstellen van de hijsdraden wordt een houten hulpconstructie meegeleverd. De vier plastic pluggen, bedoeld voor het vastzetten van de draden in de centrale unit, schoten steeds los. In de eerste versie waren de hijsdraden in de centrale unit vastgelijmd. Na het vastloopdrama van de hijsdraden heb ik ze met »



12.



13.



14.

12. De centrale unit is in het hulpframe geplaatst zodat de aansluitdraden eenvoudig kunnen worden gesoldeerd.
13. De elektronica past precies in de centrale unit; de printplaat met componenten is in de interface-connector gestoken.
14. De machinist is geconcentreerd bezig. Zijn cabine wordt verlicht door een led in het plafond. Het bordes is goed verlicht als de machinist de ladder op moet.

VAN DE LOOPKAT MOETEN PER WIELSTEL DE ACHT WIELEN PLAT OP DE RAILS STAAN

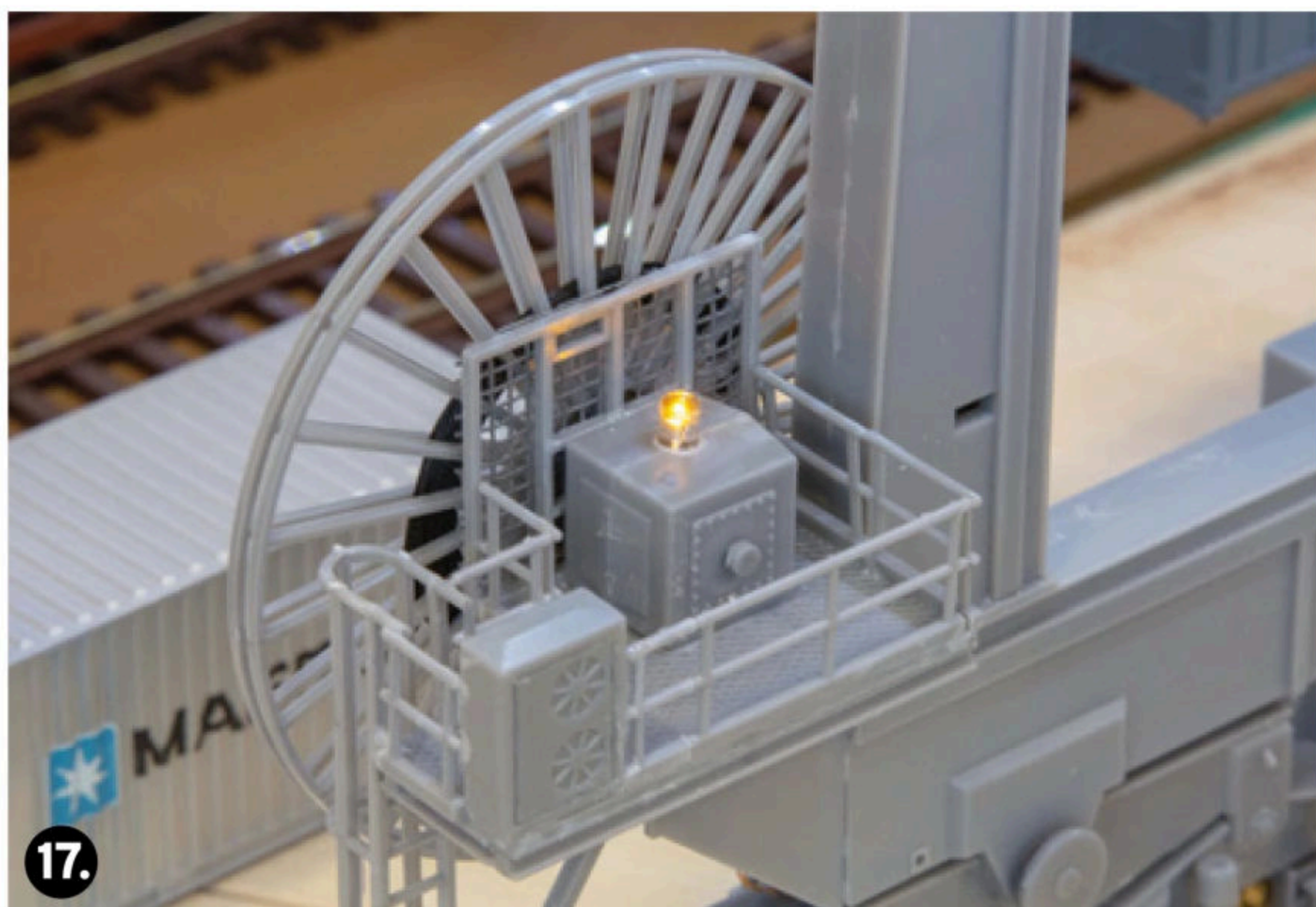
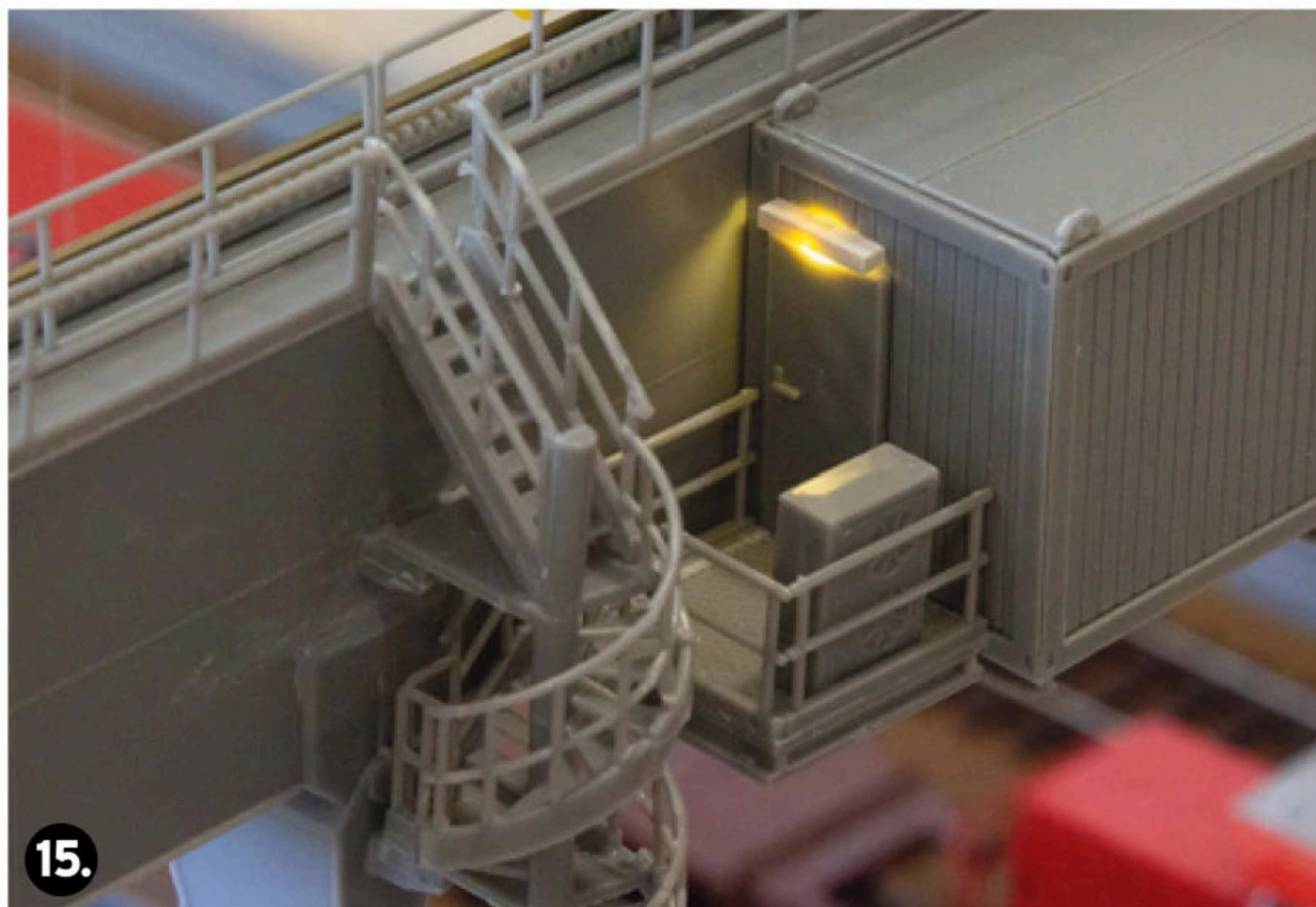
vier bouten M2,5 en ingeklemd tussen twee moeren en ringen vastgezet. Zowel het fixeren en nauwkeurig afstellen gaat met een schroevendraaier vanaf de onderkant van de centrale unit. Het montagehulpstuk wordt verwijderd en het grijperframe wordt tijdelijk vervangen door een dummy-grijperframe, gemaakt van een blokje hout met acht kleine schroefhaken waarbij de positie van de haken overeenkomt met die van de messing katrollen. Op deze manier blijven de hijsdraden goed strak hangen. Voor het bouwen en testen van de elektronica in de centrale unit wordt een houten hulpconstructie gebouwd, waarin deze met de machinistencabine kan worden opgehangen. Na bouw, aansluiten en testen van de grijper kan deze, in plaats van het dummy-grijperframe, voorzichtig in de hijsdraden worden teruggeplaatst. De grijper wordt op de centrale unit aangesloten en de hijsdraden met de vier bouten onder de centrale unit nauwkeurig afgesteld.

GRIJPER

Van zacht rubberen tochtstrip worden twee stroken gesneden en op de klembalken geplakt. De klembalken moeten voor een optimale grip op de containerwand evenwijdig en in het midden worden uitgelijnd. Voor

de vier aansluitdraden van de grijper is soepel draad met een diameter van 0,5 mm gebruikt met een kern van zes aders, bijvoorbeeld grijze microdraad 0,05 mm² van Busch. Daar ik alleen groene draad beschikbaar had heb ik deze grijs geverfd. Het ijzerdraad 0,9 mm in de geleidingsbuizen van de grijper, met binnendiameter 1 mm, moet kaarsrecht zijn. IJzerdraad kan recht worden getrokken door aan beide einden een schroefhaak te bevestigen. Eén schroefhaak wordt in een vast punt gedraaid, de andere in een accuboormachine gestoken. Door de draad met geringe spanning strak te trekken en de boor te laten draaien, ontstaat een strakke draad.

-
- 15.** De verlichting boven de deur geeft met 2 mA stroom een zwak schijnsel.
 - 16.** De signaallampen in de cabine kunnen rood, geel en/of groen tonen.
 - 17.** Een helderoranje led op de schakelkast bij het grote wiel knippert als de kraan rijdt.
 - 18.** Een container is in de grijper vastgeklemd om op de trein te worden geplaatst.
-





DECODERADRESSEN EN PROGRAMMEREN

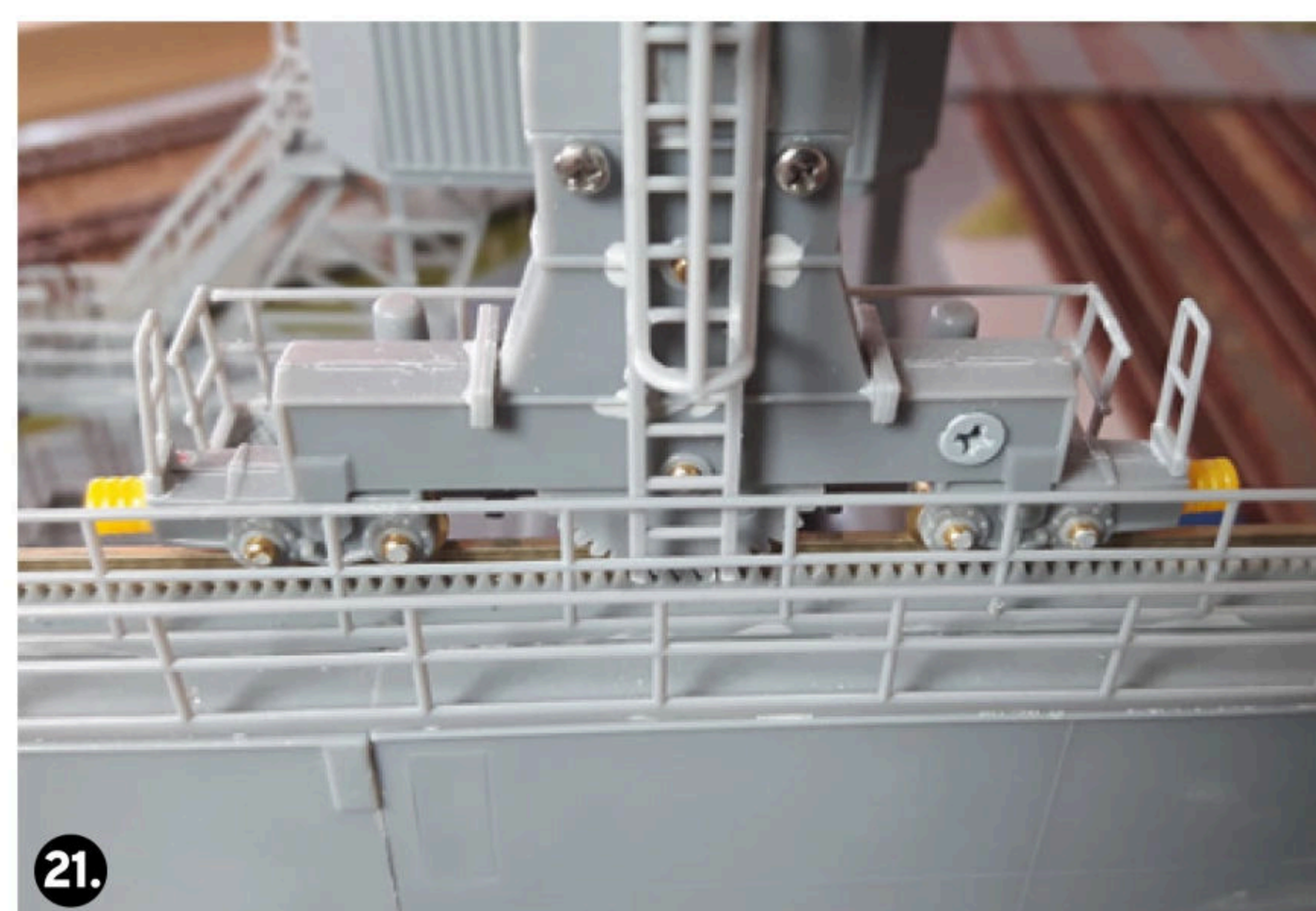
De vier decoders worden tevoren afzonderlijk met een DCC-decoder programmeerapparaat geprogrammeerd. Zelf gebruik ik DecoderPro, een open-source programmeerprogramma van JRML dat gratis kan worden gedownload. Voor het programmeren en eenvoudig testen van de decoder heb ik een kleine printplaat gemaakt met een voet waar de decoder met NEM 651 kan worden ingestoken. De vier uitgangen zijn op vier afzonderlijke leds met een 1K-weerstand in serie aangesloten. De motoruitgang moet op een motor of een weerstand van 50 tot 100 Ohm zijn aangesloten; zonder motoraansluiting kan er niet worden geprogrammeerd.

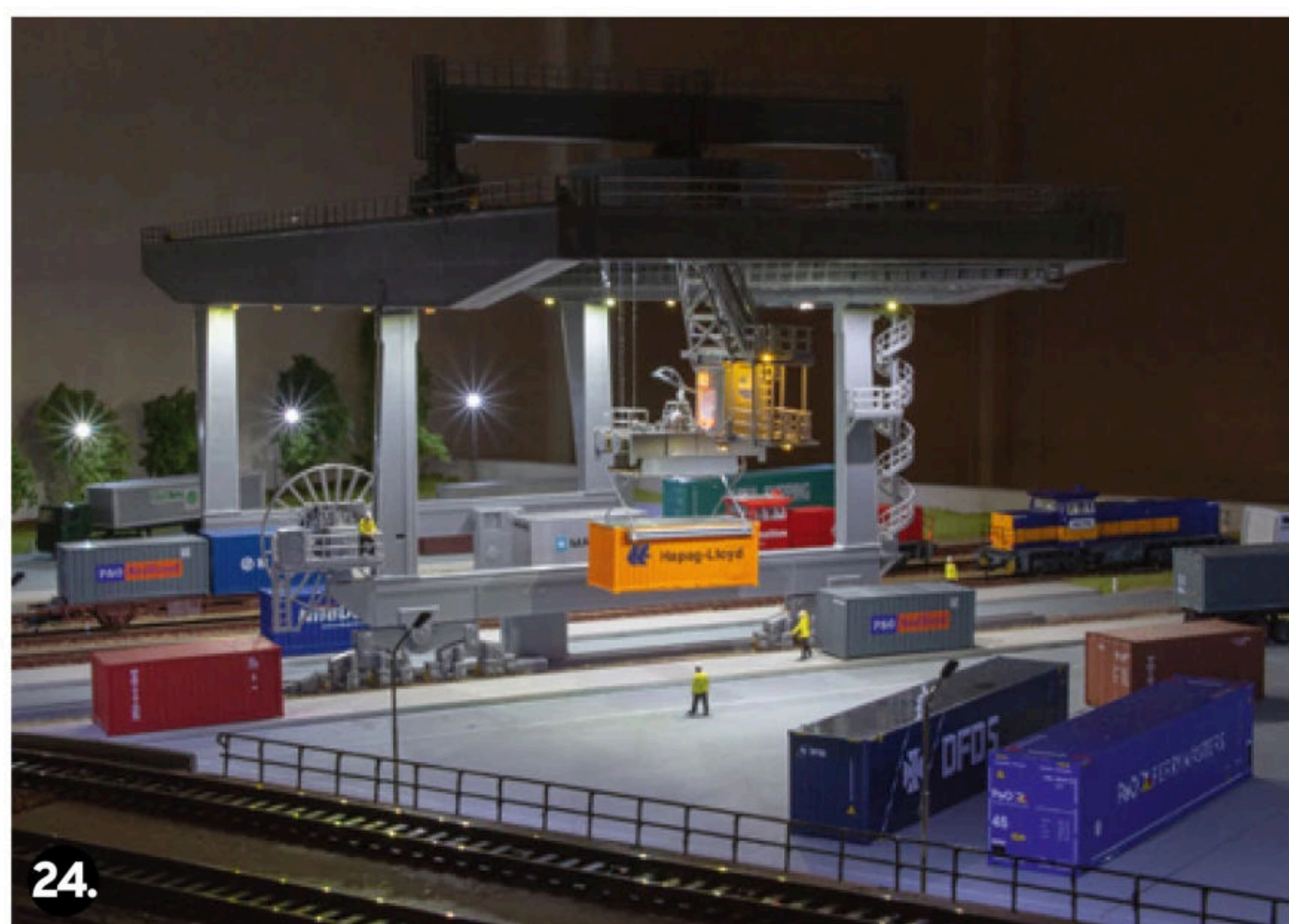
RAILS EN WIELEN

De meegeleverde metalen rails voor het frame en de loopkat, losse delen van 30 cm, zijn niet te solderen.

Wellicht is met lijm een metalen verbinding voor de stroomdraden te maken, maar ik heb voor flexrail gekozen. Voor de loopkat luistert het nauw dat de hoogte van de rail exact 2,3 mm is. Als deze een fractie te laag is zal de loopkat door de tandwieloverbrenging gaan hobbelen en als hij een fractie te hoog is zal het tandwiel de tandheugel niet pakken. De bevestigingsassen van de evenaar van de vier wielstellen van het kraanframe zijn met plastic pluggen aan één kant nogal star bevestigd. Het kraanframe is een starre constructie en het is vrijwel onmogelijk om dit exact »

- 19. De leds geven een moderne industrieverlichting.
- 20. Het bereik van de loopkat is voldoende voor een royaal emplacement, loswegen en kade.
- 21. Het frame van de loopkat met wielstellen en tandheugel.





24.



25.



26.



27.

haaks te bouwen waardoor de wielen onvoldoende contact met de rails zullen maken. Wanneer de loopkat in de uiterste stand staat kan, door ongelijk drukverschil, het railcontact nog minder worden. Verder kan een miniem verschil in loopsnelheid van de motoren een torsiekracht in het frame geven, wat nadelig is voor het contact tussen wielen en rail. Van alle wielstellen moeten de acht wielen plat op de rails kunnen staan wat een minieme flexibiliteit in de bevestigingsas vraagt. Hiertoe heb ik aan een kant van de evenaars van beide wielstellen de assen vervangen door messing buis 2 mm Ø. Aan de andere kant van de kraan zijn die assen vervangen door buis 1 mm Ø en zijn tussen het wielstel en het kraanframe stukjes verend metaal aangebracht. Door het gewicht van de kraan zullen de flexibele wielstellen goed contact met de rail houden. De aseinden zijn met een plastic dop afgedekt. De rijlengte waarop het kraanframe rijdt heb ik verlengd van 60 naar 90 cm. Daarbij worden de tandheugels aan beide zijden 10 cm ten opzichte van elkaar, maar in tegengestelde richting verschoven. De motoren lopen tot het einde van de tandheugel. De wielstellen voor de motoren in de looprichting lopen door op de rails zonder tandheugel. De linkerkant van het frame loopt 10 cm naar voren en 20 cm naar achteren uit; de rechterkant respectievelijk 20 en 10 cm. De uitlooprails zonder tandheugel moet goed vlak en op dezelfde hoogte liggen. Faller voert extra tandheugels als uitbreidingsset. Tot slot nog een tip voor het gebruik van secondelijm. Artitec adviseert het merk ZAP-A-GAP, Medium CA+,

een flacon van 7 gram is zeker voldoende. Het is een geweldige lijm. Wees voorzichtig in het gebruik, zeker bij bewegende delen zoals de assen en rollagers. Zelfs de minste hoeveelheid kruipt er tussen en vast is vast. Inmiddels heeft de containerkraan een ontelbaar aantal containers van truck naar trein verplaatst en omgekeerd waarbij de constructie en het digitale programma zich zeker hebben bewezen. //



Bekijk de video van de werkende containerkraan en onze andere video's op Railhobby.nl/containerkraan.

22. Aansluitschema kraan.

23. Aansluitschema loopkat.

24. Het laden en lossen van trucks en treinen gaat 's avonds door.

25. Sfeerbeeld bij het vallen van de avond.

26. De kraanmachinist heeft goed zicht op zijn werk.

27. Droneview van de containerkraan.

EXTRA ONLINE

Meer foto's, een programmeertabel en eerdere delen vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl

Gratis voor online en online + print abonnees!

Nieuw 2020

31287 - Rail Feeding 561-05, orange
Nieuw nummer ! Nu verkrijgbaar !



Import:

T	S	D
train	service	danckaert

www.loksound.nl

e-mail: contact@tsdbvba.be



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 76775



H0 76772

H0 76768



H0 76787

H0 76781 - 76782 2 versies



Geen modelspoorwinkel in de buurt?
Bestel direct online op **Modelspoorgigant.nl**

De webwinkel met
verstand van modelspoor

- **Grote voorraad** modelspoor scenery
- vanaf € 30,- **gratis thuisbezorgd**
- **Gratis retourneren** binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot **achteraf betalen**



VOLLMER

Artitec



MODELSPOORGIGANT.NL



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

H0: Brekina Opel Blitz
"Snelle Visser" € 19,95



**JUBILEUM
40 JAAR**

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

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



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

1923



Voor- en achterzijde van de penning ter herinnering aan de spoorwegstaking en aardbeving in 1923.

Deze keer een penning met een minder lichtvoetige achtergrond. In 1923 vonden op Java twee gebeurtenissen plaats. Op 15 mei 1923 werd de stad Maos in centraal Java door een aardbeving getroffen die drie doden tot gevolg had. Daarbij werden 246 stenen en 6629 bamboewoningen verwoest. Kort na de aardbeving vond een spoorwegstaking plaats bij de Staatsspoorwegen op Java. Deze staking was uitgeroepen door de PKH (Perserikatan Kommunis di Hindia, de Indische communistische Unie), begonnen in 1914 als de door Henk Sneevliet opgerichte Indische Sociaal-Democratische Vereeniging. In het begin had de ISDV maar drie Indonesische leden, tegen honderd Nederlandse. In de jaren hierna sloten verschillende nationalistische Indonesische groeperingen zich bij de ISDV aan. De staking van 1923 was een reactie op de arrestatie van PKH-voorzitter en spoorwegvakbondsman Semaun. De autoriteiten traden hard op tegen de staking. De stakingsleiders werden gearresteerd en op staken kwam vijf jaar gevangenisstraf te staan. De PKH veranderde haar naam in 1926 in Partai Kommunis Indonesia (PKI). Een jaar later werd de partij verboden. Het politiepersoneel dat de orde en rust na de aardbeving handhaafde en het personeel van de Staatsspoorwegen dat tijdens de staking door bleef werken, werd voor hun inzet beloond. Zij kregen in 1924 een herdenkingspenning.

VELDPOLITIE

Deze penning, ontworpen door D. Scholtus en geslagen door Begeer, toont op de voorzijde een stoomlocomotief die langs een door de aardbeving getroffen gebouw rijdt, met ernaast een persoon. Wie goed naar de locomotief kijkt, en deze serie columns terugleest, zal het opvallen

dat de loc op deze penning en die op de Staatsspoorpenning uit 1913 opvallend op elkaar lijken. In 1923/1924 hadden de Staatsspoorwegen op Java maar één type sneltreinlocomotief met drie drijfwielen en aandrijving op de voorste as. En die lijkt in de verste verte niet op de hier afgebeelde locomotief. De kans is dus groot dat Scholtus onder de noemer 'beter goed gejat dan slecht bedacht' leentjebuur heeft gespeeld bij zijn collega Wienecke. Op de achterzijde staat centraal de tekst 'ter herinnering aan de buitengewone diensten tijdens de spoorwegstaking en aardbevingsramp mei/juni 1923'. Daar omheen de tekst 'veldpolitie res Banjoemas, uitgereikt d/d resident v banjoemas 31-8-'24'. De rol van de PKI was nog niet uitgespeeld. In 1949, na de soevereiniteitsoverdracht, werd het verbod op de PKI opgeheven en werd de partij een belangrijke steunpilaar van president Soekarno. In de daarop volgende jaren begonnen verschillende politieke stromingen in verzet te komen tegen de in hun ogen te grote macht van de PKI. In 1965 werd de partij beschuldigd van een coup poging. Deze poging werd onderdrukt en generaal Soeharto greep op bloedige wijze in. Tussen de half en één miljoen mensen werden in 1965 en 1966 vermoord omdat zij lid (of vermeend lid) van de PKI waren. In 1966 werd de PKI opnieuw verboden en keerde niet in de Indonesische politiek terug. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!



De nachttrein naar Albi nadert in het eerste zonlicht haar eindbestemming en kruist de rivier Tarn.

Multifunctionele LIJNDIESEL

SNCF BB 67400 TREKT LAATSTE REIZIGERSTREINEN

Tussen 1969 en 1975 ontving de SNCF 232 locomotieven uit de serie 67400. Anno 2020 wordt het aantal actieve machines steeds minder en is hun rol in de reizigersdienst bijna voorbij. Hoogste tijd om hier nader op in te zoomen.





De BB 67400 is een doorontwikkeling van de serie 67000. Van deze serie diesellocomotieven, naar een ontwerp van Paul Arzens en gebouwd door Brissonneau et Lotz, werden in de periode 1963-1968 124 stuks in dienst gesteld. Op een groot aantal niet-geëlektrificeerde baanvakken maakten stoomlocomotieven de dienst uit en de 67000 was beoogd vervanger van de stoomtractie. Het probleem dat de diesels rijtuigen niet van stroom konden voorzien, werd door het bijplaatsen van een generatorwagen opgelost.

MULTIFUNCTIONELE OPVOLGER

Al tijdens de aflevering van de serie 67000 werd een nieuwe serie diesellocomotieven ontwikkeld. Hier toe werd in loc 67036 in 1965 op proef een generator ingebouwd om het probleem met de stroomvoorziening op te lossen. De proef was succesvol en de SNCF besloot een vervolgbestelling voor zeventig locomotieven serie 67300 te plaatsen die tussen 1967 en 1969 werden geleverd. Nog voor de levering van deze serie werd een vervolgsérie besteld van maar liefst 232 locs, die de serie 67400 zou gaan vormen. Ten opzichte van de voorgangers kregen ze andere draaistellen, een sterkere motor en enkele minder opvallende wijzigingen. De 67400 werd ontworpen als een multifunctionele loc, geschikt voor zowel de goederen- als de reizigersdienst, voor het rijden in

treinschakeling en in trek-duwbedrijf. Met de 67632 werd op 31 oktober 1975 de laatste door SNCF in de twintigste eeuw bestelde diesellocomotief afgeleverd en was de serie 67000 compleet.

RESTERENDE INZET

Anno 2020 resteren minder dan honderd actieve exemplaren. Het merendeel daarvan rijdt in de goederendienst bij dochter SNCF Fret, waarin ze tot het Belgische Quenast komen. In het reizigersverkeer is het aantal diensten op één hand te tellen en wordt duidelijk dat de inzet van deze locserie daar zijn langste tijd heeft gehad. De meest sprekende inzet is die voor de nachttrein van Parijs naar Rodez/Albi. Vanaf Brive-la-Gaillarde zorgt een 67400 bij gebrek aan bovenleiding voor de tractie. Door het schrappen van een groot deel van de Franse nachttreinen resteert momenteel slechts een trein per week; in de nacht van vrijdag op zaterdag wordt van Parijs naar Albi gereden waarna de trein van zondag- op maandagnacht terugkeert. Naar verluidt is vervanging door diesel-Prima's hier aanstaande.

In de Elzas zijn nog enkele blauwe 67400'en actief met TER-treinen. In combinatie met RRR-treinstammen vormen ze spitsversterkers die met de loc voorop vanuit Saales, Barr en Lauterbourg naar Straatsburg sporen en dat 's avonds in omgekeerde richting doen. Deze ritten zijn alleen op werkdagen te zien. De treinen

met 'loc voorop' hebben de treinnummers 831807 en 831809 en naderen al voor acht uur 's ochtends hun eindpunt en zijn dan ook bij uitstek in zomermaanden te fotograferen. Deze zomer werden de stammen enkele weken vervangen door treinstellen, die door de gevolgen van het coronavirus overtoollig waren geworden. Sinds 24 augustus is de inzet van de 67400 weer hervat.

2021

De huidige plannen voorzien tot eind 2021 in de inzet van de 67400 vanuit Straatsburg. Komende zomer zou dus wel eens de laatste kans kunnen zijn om bij opkomende zon te genieten van het machtige motorgeluid van deze locomotieven. De inzet voor de nachttrein lijkt dit jaar tot een einde te komen. Door het coronavirus heeft men veel plannen moeten bijstellen, iets dat in het voor- of nadeel van de spoorfotograaf kan werken. //

1. De lege nachttrein is nabij Lescure-d'Albigeois onderweg naar Rodez.
2. Aangekomen in Albi maken de 67445 (in Corail+ kleurenschema) en 67481 (in En Voyage-kleurstelling) zich op voor vertrek naar Rodez, 8 augustus 2020.
3. BB 67591 met TER 831807 van Saales naar Straatsburg bij Gresswiller, 7 juli 2020.
4. Achter loc 67512 vertrekt TER 831809 uit Urmatt.





Mijn Railhobby

Modelspoor blijft een fascinerende hobby. Tijdens de lockdown begin dit jaar werd dat nog duidelijker geaccentueerd. Onder de titel Mijn Railhobby stellen we de op de Efteling geïnspireerde Anton Pieckbaan van Ad Verweij voor. Wie gelooft er immers niet in sprookjes?

Hoe ontstond het idee voor deze baan?

“Het idee voor mijn Anton Pieckbaan is ontstaan tijdens bezoeken aan de Efteling, daarnaast ben ik een groot bewonderaar van het werk van Anton Pieck. Het was een leuke uitdaging om iets met elementen uit de dioramahal van de Efteling na te bouwen.”

Welke schaal houdt u aan?

“De baan (2,65 x 0,90 m) is in schaal N gebouwd. Zo kon ik de beschikbare ruimte optimaal benutten en

waren er veel mogelijkheden om fantasierijke ideeën kwijt te kunnen.”

Is er een land als uitgangspunt genomen?

“Het accent ligt op de sprookjesachtige fantasie. Het tijdperk zal ergens begin 20^e eeuw in Duits gebied liggen, maar echt typische landkenmerken heb ik niet uitgebeeld. Het spoormaterieel is Duits. Het spoorverkeer beperkt zich tot een rondlopende baan, het station met eilandperron, locdepot en een losspoor.”

DE HUIZEN ZIJN VAN KARTON VAN PIZZADOZEN DAT MET DASHKLEI IS BEKLEED

Hoe lang bent u al met de baan bezig?

“Met de bouw ben ik zo’n vier tot vijf jaar bezig geweest, maar feitelijk is een modelbaan nooit echt klaar. Er blijven elementen die voor verbetering vatbaar zijn en ook verander ik regelmatig iets door nieuwe ideeën. Dat is een van de leuke aspecten aan de hobby.”

Heeft u veel zelf gebouwd?

“Bij een Anton Pieckbaan ben je aangewezen op zelfbouw. De huizen en gebouwen heb ik gemaakt van karton van pizzadozen die met een dunne laag Dashklei zijn bekleed. In de bouwwerken kon ik al mijn creativiteit kwijt. De bergen zijn opgetrokken uit piepschuim dat met pleistergips is bewerkt. Evenals de huizen zijn ze met acrylverf op kleur gebracht en geweatherd.”

Waar bent u trots op?

“Dat zijn de werkende animaties zoals de brandpomp en de vegende schoorsteenveger, het brandende huis met rookgenerator en flikkerende lichten, het stoomschip met rokende schoorsteen, bewegende maaiers, een lopend paard, draaiende molens en de twee met servomotoren werkende kranen bij het kolenpark. Op de baan gaat na zonsondergang de sfeerverlichting aan. Aangelicht met blauwe spots vanaf het plafond en kerstboomverlichting en batterijtheelichtjes in de huizen. Heel sfeervol.” //

1. Voor het verladen van goederen en kolen zijn twee stoomkranen beschikbaar.
2. Op de aan de rivier gelegen scheepshelling wordt op klassieke wijze een schip gebouwd.
3. Een stoomradarschip is in de getijdehaven binnengelopen.
4. Houten voetbruggen maakten het slot in donkere tijden moeilijk bereikbaar.
5. 's Avonds is de baan feeëriek verlicht.

EXTRA ONLINE

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



A black and white photograph of a steam locomotive, number 29013, emerging from a stone tunnel. The locomotive is black with red accents on the front and sides. A large, thick plume of white steam rises from the smokestack, filling the upper half of the frame. The train is on a track with gravel bed, flanked by dense green foliage and trees. A white metal railing runs along the side of the track in the foreground.

**IN NAJAAR
1945 WERDEN
DE EERSTE
LOCS REEKS
29.000 NAAR
ANTWERPEN
VERSCHEEPT**

Symbolen van WEDEROPBOUW

DEEL 6: BELGISCHE REEKS 29 EN FRANSE SERIE 141R BRACHTEN HUN LAND ER BOVENOP

**Ze zijn de zinnebeelden van de wederopbouw in hun land.
Zoals de nieuwe Zweedse stoomlocomotieven Nederland er
weer een beetje bovenop hielpen, vertolkten de reeks 29
en serie 141R die rol in België respectievelijk Frankrijk.
Een terugblik in groot en klein.**

Nijvere stoempers, met de glans van een paradepaardje. Zo kan het beste de status van de na de oorlog in gebruik genomen nieuwe locs worden genoemd die de vele gaten in het materieelpark van de Belgische en Franse spoorwegen moesten opvullen. Machines die zonder dralen deden wat ze werd opgedragen en die hun sporen verdienden in de reizigers- en goederendienst. En die, dat mag geen toeval zijn, het laatste hoofdstuk van de stoomtractie bij de NMBS en SNCF belichaamden. Loc 29.013 reed zelfs, vrolijk versierd met vlaggen en twee borden aan de voorkant met de jaartallen 1835 en 1966, het begin en het einde van het stoomtijdperk bij onze zuiderburen. De mooi opgepoetste machine vertrok op dinsdag 20 december 1966 om 14:13 uur uit het station van Ath (Aat), een kleine Waalse stad, naar Denderleeuw, een plaats in Oost-Vlaanderen. Beide taalgebieden met elkaar verbindend, zoals bekend een tere kwestie in België. Normaliter zou een diesellocomotief reeks 212 trein 8155, bestaande uit vijf M2-rijtuigen hebben getrokken. Maar voor deze gelegenheid viel die eer te beurt aan de 29.013 van stelplaats Aalst. In station Denderleeuw werd de trein die onderweg veel bekijks trok, begroet door een harmonie uit Brussel. Ze begeleidden de zwanenzang op passende wijze.

GEHAVENDE INDUSTRIE

De geschiedenis van de reeks begon uiteraard al tijdens de oorlog. De Belgische spoorwegen en locindustrie waren letterlijk zwaar getroffen als gevolg van geallieerde bombardementen en vernielingen door de Duitse

bezetter. Reden om in het buitenland nieuwe locs te bestellen die hun diensten tijdens de wederopbouw konden bewijzen. Daarom toog een kleine delegatie van de NMBS eind 1944 met de Queen Mary naar New York waar men in januari arriveerde. Er werden bezoeken gebracht aan de American Locomotive Company in Schenectady, Baldwin, gevestigd in Philadelphia en de in Lima staande fabriek van Lima Works Incorporated. Om een lang verhaal kort te maken, met medewerking »

1. Museumloc 29.013 heeft zojuist de tunnel bij Purnode verlaten. (foto Hans Koning)
2. Met de tender voor rijdt 141R024 door Bordeaux-Benauge, 3 september 1963. (Bob Krone, collectie Guus Ferrée)



DE SNCF KOCHT IN DE USA 1340 1'D1'-LOCOMOTIEVEN

van het Britse bureau TACIT (Technical Advisory Committee on Inland Transport) dat betrokken was bij de ontwikkeling van een 1'D-locomotief, werd besloten ook voor een dergelijk type te kiezen.

AMERIKAANSE S-160

Het ging om een ontwerp gebaseerd op de S-160, een 1'D-loc die de Amerikanen er in de oorlog in grote aantallen gebruikten. Er werden driehonderd locs besteld waarbij ook de Montreal Locomotive Works werd betrokken, overigens een dochterbedrijf van Alco. Ook de Canadian Company in Kingston, Ontario, werd bij de deal betrokken. De verdeling was als volgt: Montreal Locomotive Works 29.001-160, Canadian Company 29.161-220 en Alco 29.221-300. Nog in het najaar van 1945 werden de eerste locs naar Antwerpen verscheept. De machines waren toen nog grijs, de aantrekkelijke groene kleur werd later in de werkplaatsen van de NMBS aangebracht. De laatste machine, 29.300, werd op 19 juni 1946 afgeleverd. Dat gebeurde met het nodige feestgedruis in het bijzijn van Amerikaanse en Belgische hoogwaardigheidsbekleders.

WERKPLAATS ANTWERPEN-DAM

De gedeeltelijk gedemonteerde Canadese machines werden in de werkplaats Antwerpen-Dam gecompleteerd. Interessant is het gegeven dat voor de overtocht op de cabines van de uit Canada afkomstige locs de letters C.B.I en M.B.I waren geschilderd. Daarbij verwijzend naar Canadian en Montreal Loco Works. Ze werden aan België geleverd als voorloper van het

Marshallplan, het hulpprogramma van de Verenigde Staten waarbij vanaf 1948 twaalf biljoen dollar in de zwaar gepijnigde West-Europese economieën werd gepompt. Na aankomst in België werden de 29'ers over het gehele land verspreid. Bekende depots waren onder meer Bergen, Brussel-Midi, Kortrijk, Haine-Saint-Pierre, Hasselt, Hernesthal, Kinkempois, Luik, Leuven, Merelbeke, Ronet en Schaarbeek. De machines, die door hun eenvoud niet moeilijk waren om te rijden, hadden een maximumsnelheid van 96 km/h, 60 mijl per uur. Ze kregen onder het personeel de bijnaam Jeep, ongetwijfeld een verwijzing naar de omstandigheden waarin deze locs het levenslicht hebben gezien. Van de 84,5 ton zware locs met drijfwielen met een doorsnede van 1,52 meter, is de 29.013 bewaard gebleven. Ze is momenteel rijvaardig en rijdt af en toe op de museumlijn van de Chemin de fer du Bocq. Overigens reden na het officiële afscheid in december 1966 een aantal nog met goederentreinen. Maar in 1967 was het toch ook voor de laatste machines van de reeks 29 gedaan.

REEKS 29 IN MODEL

Hoezeer de locs van de reeks 29 ook een zeer belangrijke rol in de naoorlogse geschiedenis van de NMBS hebben gespeeld, zo karig is hun verschijning in de modelspoorwereld. Alleen dankzij Treinshop Olaerts uit Diepenbeek is deze 1'D-machine in miniatuur verschenen. Dat gebeurde in H0 en O. Van deze laatstgenoemde schaalgrootte werd een exceptioneel mooi model van de 29.013 uitgebracht. De oplage bedroeg slechts 25 stuks, de prijs was € 4995.





4.

AMBIORIX

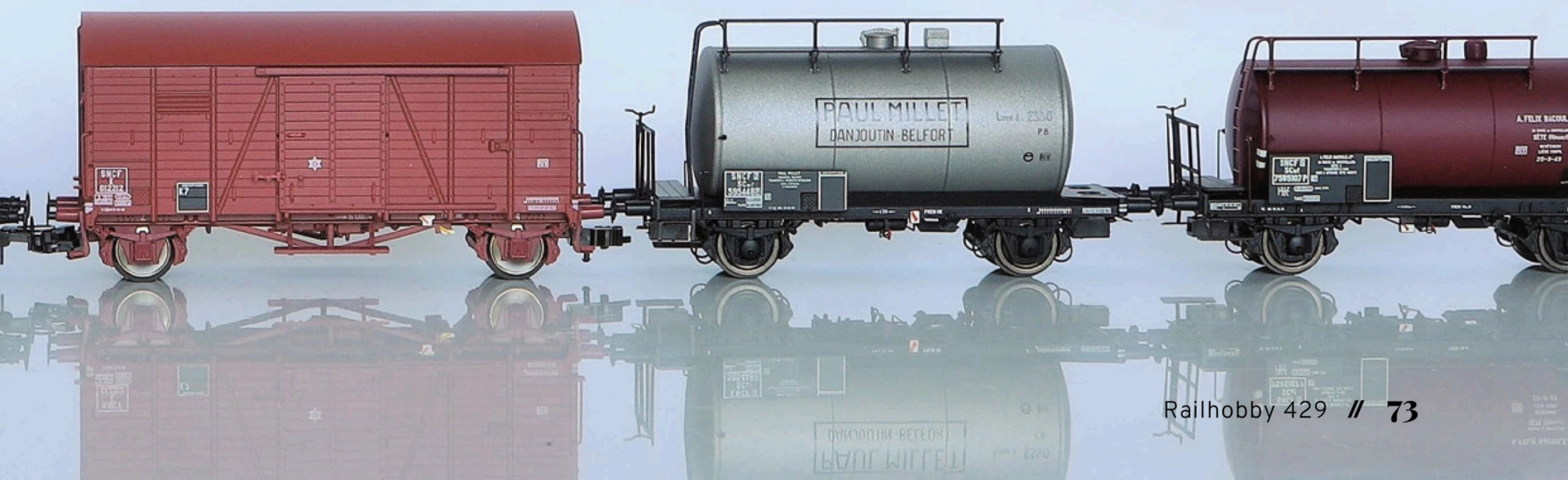
In 2012 kwam de H0-versie op de markt. Ook hier verscheen de 29.013 in beeld, als gewone machine en versierd met vlaggen als de loc die België uitzwaai- de naar de moderne spoorwegwereld. De simpelste versie van dit geheel metalen model kostte € 695. Een decoder, sound en een rookgenerator waren additioneel leverbaar. Ook verscheen er een grijze loc met de naam 'Ambiorix' op de zwarte rookkastdeur. Dat was de naam die de 80° en laatste 29'er, de 29.300, van Alco droeg toen ze op 19 juni 1946 op het fabrieksterrein in Schenectady aan een hoge Belgische delegatie werd overgedragen. Het grijs was de kleur van de primer waarmee de machine was geverfd. Ambiorix was niet zomaar een naam. Ambiorix betekent Rijke koning en was de naam van de leider van de Gallische stam de Eburonen, ten tijde van de verovering van Gallië door de troepen van de Romeinse keizer Julius Caesar. Deze stam leefde tussen de Maas en Rijn. De koning werd een mythische held in België door zijn verzet tegen de Romeinse overheersers. In H0 waren ook de 29.068 en drierailversies beschikbaar.



5.

3. Jouef: 141R733 met ketelwagens van Exact-Train.
4. Ook aan de tender besteedde Olaerts veel aandacht.
5. Een 141R verlaat het depot van Bordeaux, 3 september 1963. (foto Bob Krone, collectie Guus Ferrée)

»





FRANSE 141R

De Franse stoomlocs van de serie 141R hebben een soortgelijke achtergrond als hun Belgische collega's van de reeks 29. Ook zij werden gedurende de oorlog besteld en in de Verenigde Staten en Canada gebouwd. Omdat in Railhobby eerder een uitgebreid verhaal over het wel en wee van deze universeel inzetbare machines heeft gestaan, beperken we hun curriculum vitae nu tot de belangrijkste wapenfeiten. De SNCF bestelde bij Lima, Baldwin, Alco en Canadian en de Montreal Locomotive Works in totaal 1340 van deze praktische 1'D1'-locomotieven. Daarvan zou er een in de haven van Marseille teloor zijn gegaan en zeventien exemplaren gingen met het Noorse motorschip 'Belpamela' in april 1947 tijdens een zware storm op de Atlantische oceaan bij Newfoundland ten onder.

Dat de Fransen hun heil ook overzee zochten had dezelfde reden als die van hun noorderburen: de eigen locomotiefindustrie was nagenoeg geheel ten gronde gegaan. De grote gaten in het tractiepark konden niet door eigen toedoen worden gedicht. Daar kwam bij dat de Amerikaanse industrie nog geheel in het teken stond van de oorlog: alles was gericht op het snel en massaal produceren van materieel. Zo ook in de locomotief-industrie. Daarom was het niet verbazingwekkend dat in een tijdsbestek van welgeteld elf maanden de eerste 700 exemplaren van de serie 141R konden worden afgeleverd. De 141R1 was de eerste die op 30 juli 1945 ten doop werd gehouden. De machines hadden een gewicht van 115,5 ton en drijfwielen met een diameter van 1,65 meter. Ze waren afgeleid van een gedateerd Amerikaans ontwerp waarbij het profiel uiteraard werd aangepast aan dat wat in Frankrijk gangbaar was. De tweecilinderlocs waren een tikje sneller dan hun Belgische collega's, 100 km/h tegen 96 km/h.

OLIESTOOK

Een duidelijker verschil was de gebruikte brandstof. De Franse machines werden voor een groot deel gekoppeld met olietenders. Dat gebeurde om op die manier kostbare kolen voor de Franse industrie te kunnen besparen. Dat leverde deze nieuwkomers op het Franse spoor de bijnaam 'Les goudronneuses' op, de 'teermachines'. Een groot voordeel van deze oliestookinstallatie was dat de actieradius beduidend groter werd. De vierhonderd kilometer die met een kolengestookte loc kon worden afgelegd werd vergroot tot zevenhonderd kilometer. Ook deze machines



8.

voldeden naar behoren en waren voor het bedienend personeel gemakkelijk in de omgang. Ze waren in heel Frankrijk aan te treffen en werden ingedeeld in de reizigers- en goederendienst. Voor locs van depot Nice behoorde zelfs het rijden van de befaamde sneltrein Mistral jarenlang tot het vaste repertoire. Pas in oktober 1975 werd het vuur in de laatste exemplaren gedoofd. In die dagen stonden diverse depots vol met afgedankte 141R-locs. Een twaalfstal is bewaard gebleven, een aantal is anno nu nog rijvaardig. Daaronder de 141R520 die in de onvergetelijke zomer van 1989 Frankrijk mede vertegenwoordigde tijdens de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland.

141 IN MODEL

Van dit populaire loctype zijn in de loop der jaren heel wat modellen verschenen. De meest in het oog lopende is een 1:32-live steam loc die Aster maakte in samenwerking met het exclusieve Zwitserse merk Fulgurex. Het was een machtig model, zes kilo schoon aan de haak. De 756,5 mm lange 141R1244 van messing gebouwde loc wordt een enkele keer online aangeboden. Richtprijs: € 3500.

De meest verkochte 141R's zijn in 1:87 gemaakt. Met Jouef als absolute grootverdiener. Deze seriefabrikant, sinds 2005 behorende tot de stal van Hornby, bracht al in 1969 het eerste H0-model van deze serie op de markt. Een eenvoudige loc, nog zonder remblokken tussen de drijfwielen, maar wel met een compleet drijfwerk. Daarna verschenen er met tussenpauzes verbeterde varianten. De detaillering werd aangepast

en ook de stoomverdeling volgde de eisen van de tijd. Met als topper de vorig jaar in betrekkelijke stilte gepresenteerde 141R733 met oliestookinstallatie die werd ontwikkeld ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van dit merk. Het zeer gedetailleerde groen/zwarte model heeft Boxpok-drijfwielen, zoals het grote voorbeeld. Jouef maakte voorts met de 141R995 een loc met een kleine, 9,5 m³-olietender. En met de 141R1155 een machine met een wat grotere, 13 m³-olietender. Komen we nog even terug bij Fulgurex. Deze kleinseriefabrikant liet diverse van deze Franse modellen in H0 het levenslicht zien. Een van die locs heeft acht Boxpok-wielen. Ook die variant kwam in werkelijkheid voor. //

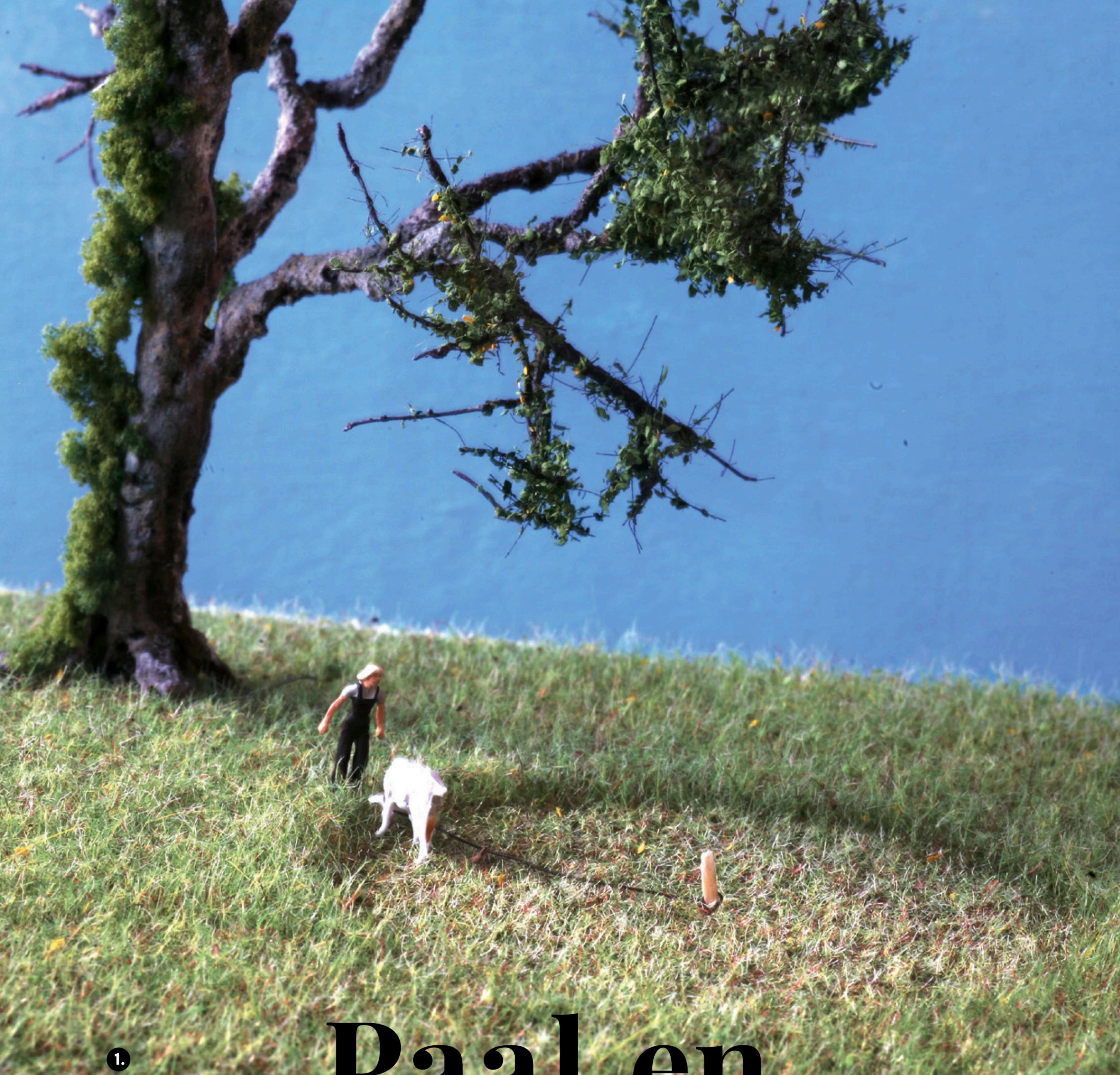
6. Nog altijd bedrijfsvaardig: loc 29.013 rijdt op 16 augustus 2019 bij Gemenne. (foto Hans Koning)
7. Kenmerkend voor de 141R zijn de naar binnen gebogen windleiplaten.
8. Het model van de 141R733 is rijk aan details.
9. Model 29.013 is een perfecte weergave in schaalgrootte 0.

EXTRA ONLINE

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



9.



1.

Paal en PERK

H0-GEIT AAN DE LIJN

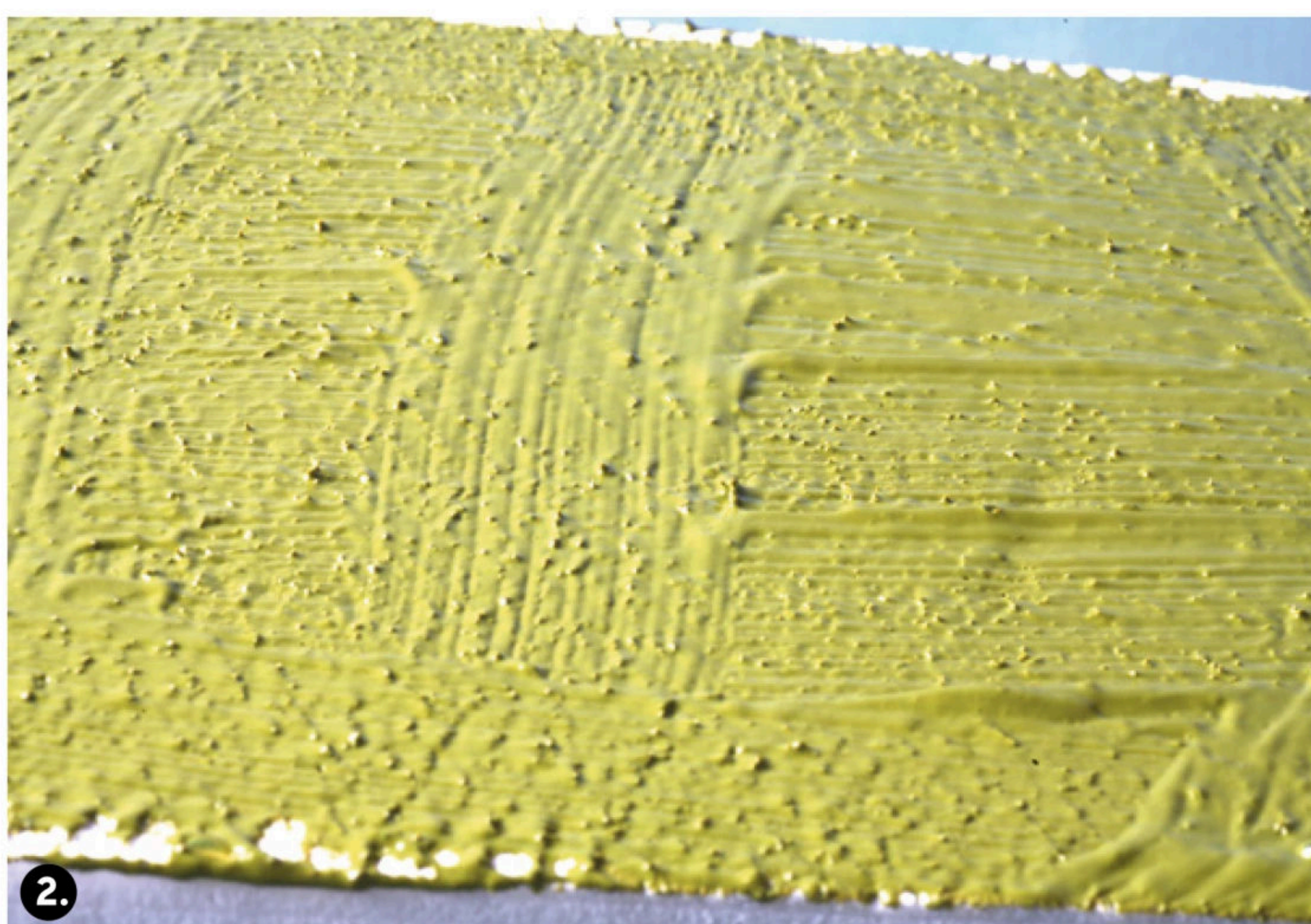
U kent vast de uitdrukking 'ergens paal en perk aan stellen'. Wie een geit of schaap of zelfs een koe houdt en het te begrazen gebied wil beperken, zet het dier aan een lijn of ketting met een in de grond gedreven pen.

Op deze manier kan er worden gegraasd zonder dat er hekken nodig zijn en bovendien blijft de bloementuin gespaard. De grazer moet wel regelmatig worden verzet om aan vers voedsel te komen. Hoe de term 'even de geit verzetten' voor toiletbezoek is ontstaan, is mij niet duidelijk.

In model is een en ander vrij gemakkelijk na te bootsen: op een stuk hardschuim smeerde ik een royale laag groene dispersieverf, waarin ik met de elektrostat meteen korte bruine vezels heb geschoten. Aansluitend is een uit papier geknipt rondje op het gras gelegd waarna wat langere, groenere vezels zijn aangebracht. Nadat de verf was opgedroogd bleek nog een tweede laag gras nodig. Hiertoe besproeide ik het oppervlak met voorstrijkmiddel en strooide nogmaals het groene mengsel. Na het papieren rondje en overtollige vezels te hebben verwijderd, blijft er een prachtige afgegraasde cirkel over. Een geit van Preiser kreeg een lijn van bruin lakdraad aangemeten, die aan een stukje hout in het midden van de cirkel werd vastgezet. Een koe kan ook, maar dan moeten er ook enige vlaaien uit bruine verf in de cirkel worden gelegd. Met deze methode laat zich ook gemaaid land nabootsen en ook graancirkels behoren tot de mogelijkheden. De fantasie laat zich geen paal en perk stellen! //

TEKST & FOTO'S: THONIS VAN DER WEEL

- 1.** Het resultaat is een geloofwaardige cirkel.
- 2.** Een royale laag groene dispersieverf is aangebracht.
- 3.** Na de eerste laag vezels wordt de cirkel afgedekt.
- 4.** Een volgende laag wordt in opgespoten voorstrijk geschoten.



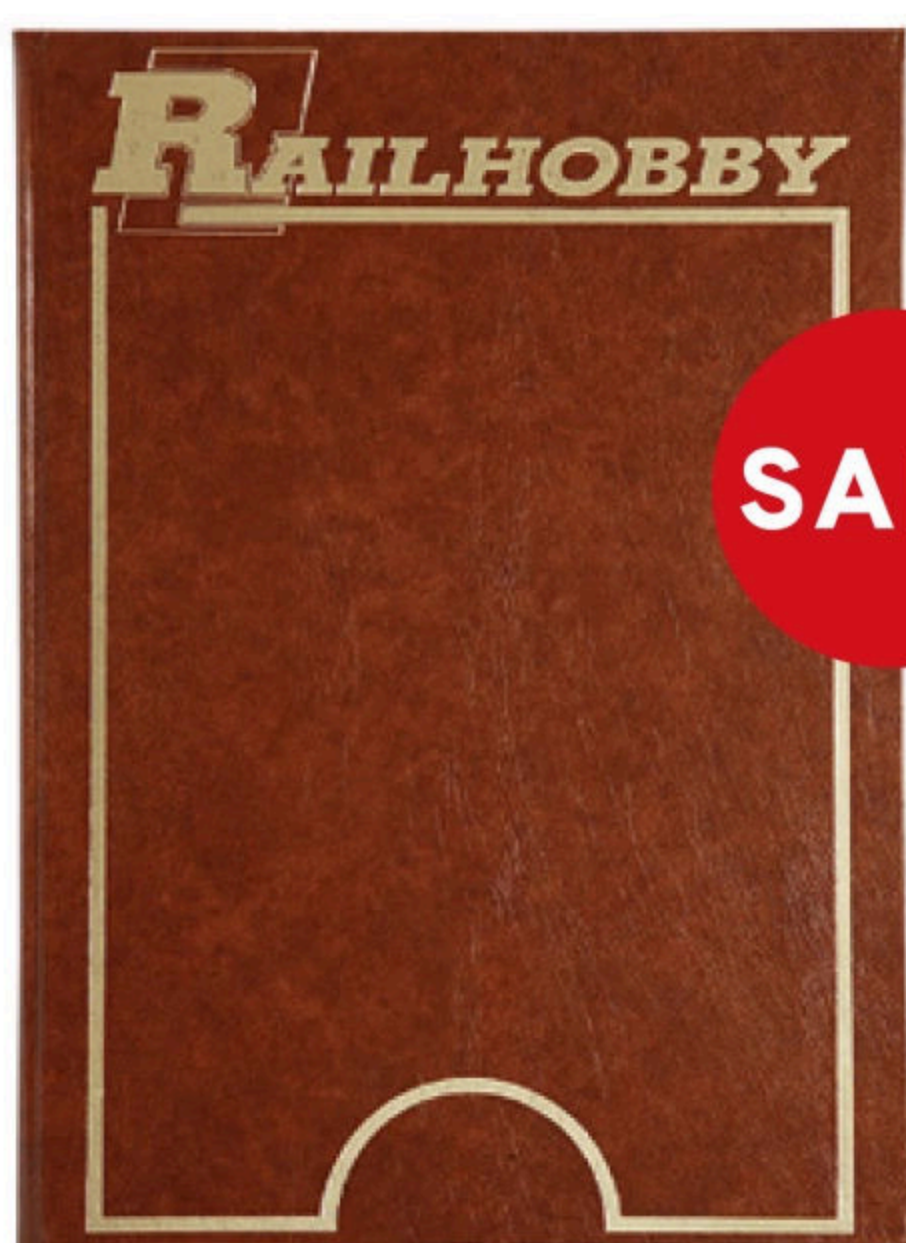
EEN GEIT WERD AAN EEN LIJN IN HET MIDDEN VAN DE CIRKEL VASTGEZET



OP = OP

WEBSHOP

Onze 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!

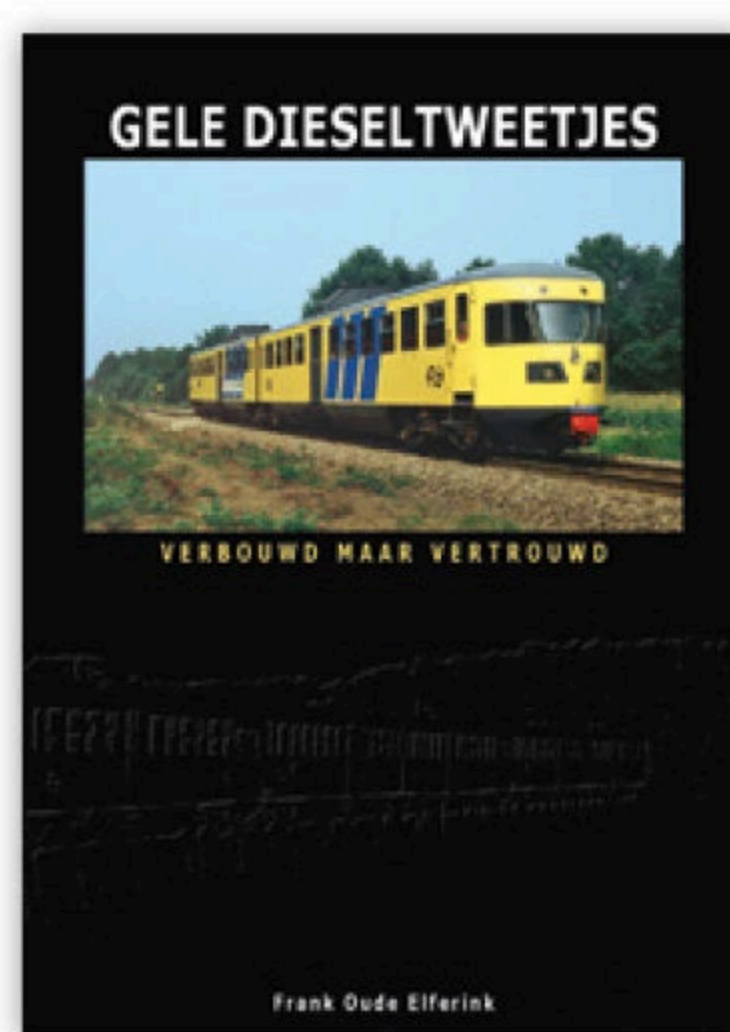


Railhobby verzamelband

Heeft u alle edities van Railhobby los in de kast liggen? Dan is deze verzamelband zeker wat voor u! De verzamelband is ideaal om een hele jaargang in op te bergen. Let op, voor een hele jaargang vanaf nummer 418 heeft u twee verzamelbanden nodig. **Prijs: € 14,95 (normaal € 17,-) per stuk.**
Railhobby.nl/verzamelband

Getwijd staaldraad 50 cm

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



Gele Dieseltweetjes - verbouwd maar vertrouwd

Dit boek beschrijft de gehele geschiedenis van de verbouwde DE2 en neemt u mee naar een aantal lijnen in Zuid-Limburg, Gelderland, Overijssel, Groningen en Friesland. **Prijs: € 32,50.**
Railhobby.nl/dieseltweetjes

NIEUW



Politiewagen met zwaailichten

Deze Mercedes W 123 van Busch met blauwe zwaailichten mag zeker niet ontbreken op een modelbaan in tijdperk IV. Alle modellen zijn gereed voor aansluiting (14 - 16 V DC of wisselspanning). Het model is uitgevoerd in schaal H0. **Prijs: € 31,99.**
Railhobby.nl/politiewagen

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Prefab of toch maar zelf bouwen?

Twee tips: elk dag twee uur aan modelbouw doen en een basisset verf en penselen aanschaffen. Om daarmee van een bouwdoos geheel of gedeeltelijk de 'nuances uit te diepen'. Oneerbiedig gezegd: de plastic uitstraling weg te schilderen.



In mijn jeugd heb ik minstens zoveel zaken opgeblazen en in de fik gestoken als gebouwd. Neemt u gerust van mij aan dat dat soms leerzaam is geweest, al wil ik daarmee in het geheel niet suggereren dat u dit ook moet doen. De in de vorige column gememoreerde Jack Kine heeft aan de wieg gestaan van de afdeling Special effects bij de BBC en de kans is groot dat u zijn werk wel eens op de televisie heeft zien ontploffen. Na zijn pensionering is hij op kleine schaal scenerymateriaal voor de spoorwegmodelbouw gaan produceren. Heel vredig dus en daarmee een goed voorbeeld gevend. Die fascinatie voor bouwen deel ik met velen. Wij worden in onder

andere dit blad uitstekend voorzien van voorbeelden en kunnen regelmatig excellente modelbouwers aan het werk zien. Toegegeven, dat kan intimiderend zijn maar ik hoop dat u zich laat inspireren en niet ontmoedigen. Mijn moeder heeft mij altijd ingeprent: 'Kan niet bestaat niet' en dat geldt ook voor u. Goed kijken hoe anderen het doen en een beetje oefenen en het resultaat gaat met sprongen vooruit. Daar komt nog bij dat er naast de enkele overgebleven grote concerns in de scenerymarkt tegenwoordig zoveel leuke en goede onafhankelijke producenten zijn dat er nog steeds ontwikkeling is in materiaalgebruik en modellen. Dat zit deels in 3D-printing en resin in plaats van plastic, maar ook papier en karton zijn nog steeds meer dan bruikbaar en vinden nieuwe toepassingen.

Wat dat oefenen betreft geef ik u een advies om twee uur per dag aan modelbouw te doen. Dat heb ik niet zelf bedacht, maar komt van een beroemde modelbouwer, die dat doet naast een zelfstandige architectenpraktijk. Die tijd valt eigenlijk wel mee als je het over de randen van de dag weet te spreiden, er staat immers altijd wel iets in de verf of is net gelijmd dat moet drogen. Kunt u intussen verder met serieuzere

taken. Een tweede advies is een basisset verf en penselen aan te schaffen. Welke bouwdoos u ook aanschafft, het resultaat zal altijd fraaier worden als u geheel of gedeeltelijk met verf de 'nuances gaat uitdiepen'. Oneerbiedig gezegd: als u de plastic uitstraling weg schildert. Als u dat een lastige klus vindt, kan ik dat goed begrijpen. Gezien het aanbod op beurzen en bij ons in de veiling hebben veel bouwers genoeg aan lijm en is de kit rechttoe, rechtaan in elkaar gezet. Zeker die modellen uit de spreekwoordelijke bananenkist kunt u vaak voor een prikje op beurzen kopen. Waar u soms mee wordt geconfronteerd is dat vloeibare lijm in de tijd kan vergelen. Welbeschouwd is dat lelijk maar dat heeft twee positieve kanten: u kunt gaan oefenen met schilderen en het wordt lastig om het er na afloop niet beter uit te laten zien. Geloof ik u mij maar, dat elk half geslaagd project in de veiling altijd meer opbrengt dan de ongeverfde en alleen gelijmde bouwkit. Dat komt omdat ook eenvoudige toevoegingen en ingrepen als verf, het juiste groen en goed geplaatste figuren leven en daarmee emotie toevoegen. Wat dat betreft zou u zelf eens een boom moeten maken of de maatvoering van een gebouw op de juiste schaal moeten brengen... Ho, ho! Voor nu ben ik tevreden als u gaat nadenken over verf. Over scenery zijn u en ik nog niet uitgesproken. //



Zegetocht van een zwaargewicht

EURODUAL VAN HHPI RIJDT GRINDTREINEN IN BENTHEIM

Achim Sneuing wordt niet snel ergens warm of koud van. Of het moet om Franse koeien gaan waarvan hij er een aantal houdt. Als serieuze bijverdienste. Toen echter op 12 mei van dit jaar een EuroDual naar het grindbedrijf reed waarvan hij bedrijfsleider is, werd de 62-jarige heel enthousiast.

‘Zo’n loc had ik nooit gezien’, blikst hij nog steeds vol bewondering terug. ‘Wat een locomotief is dat, zeg. Ik ben in de bak van de shovel gaan staan om de machine van boven te bekijken. In nieuwe techniek ben ik altijd geïnteresseerd.’ Achim Sneuings geestdrift is wel te verklaren. De EuroDual 159 204 van de Duitse vervoerder HHPI (Heavy Haul Power International), een van de vijf locs waarover het bedrijf op dit moment beschikt, is een indrukwekkende machine. Zes assen, 23 meter lang, gewicht 123 ton, diesel- en elektrische aandrijving en een vermogen van 6150 kW (elektrisch), hier staat een locomotief van de toekomst. Voeg daar het eigentijdse wit/blauwe

jasje bij met de natuurkundige formule ‘ $F=ma$ ’ (kracht F is gelijk aan massa m maal versnelling a) en je hebt een machine met een machtige uitstraling. ‘We hebben hier diverse locomotieven op het terrein gehad, de meeste van de Bentheimer Eisenbahn, maar van de EuroDual ben ik het meest onder de indruk.’ We spreken de bedrijfsleider die al vijftien jaar voor grindbedrijf Sbr in Nordhorn werkt. ‘Ich bin alles hier. Vroeger heette dat Betriebsleiter, nu weet ik niet meer wat ik ben’, zegt hij lachend terwijl hij zijn gehoorbeschermer opdoet en verder helpt bij het lossen van het grind. Een basisproduct voor het maken van beton voor woningbouw, afkomstig van een groeve uit Wabern

nabij Kassel. Dit keer, op de zonnige vrijdagmiddag 21 augustus, is de trein die 2730 ton grind heeft aangevoerd, op tijd aangekomen. Trein DGS 70002, dienstgewicht 3870 ton, rolde volgens dienstregeling om 05:52 uur vanuit Bad Bentheim door het nog slapende graafschap. In juni kon de aankomende trein rond Neerlage worden vereeuwigd. Twee weken eerder liep de aankomst wat uit en was het na elfen dat de witte HHPI-loc acte de présence gaf. Ook de lege retourrit verloopt volgens planning. Trein DGS 70003 zoekt rond vier uur 's middags langs het monumentale en gerestaureerde Nino-gebouw, restant van de gelijknamige textielfabriek die in de jaren zeventig failliet ging en nu onderdak biedt aan de Volkshochschule. Bij Hestrup gaat de trein aan de kant voor een tegemoetkomende Lint van de BE. Goederenvervoer is prima, de dienstregeling van de vorig jaar juli geïntroduceerde reizigerstreinen tussen Bad Bentheim en Neuenhaus is echter heilig. Ruim een uur later zien we de trein bij Salzbergen, op weg naar Göttingen.

Bureaucratisch

Dat in het contract met HHPI is opgenomen dat het met een eigen loc naar de laadplaats mag rijden, komt volgens Achim Sneuing door de starre en bureaucratische houding van de Bentheimer Eisenbahn. 'Die mensen zijn niet flexibel genoeg. Dat de loc elektrisch over de hoofdlijn naar Bentheim rijdt en vervolgens als diesel naar ons en de te legen wagens naar voren trekt is toch prachtig.' Joachim Berends, chef van de BE, verklaart dat het lijnennet van de BE een open karakter heeft. Iedereen die betaalt mag er gebruik van maken. Ik begrijp alleen niet het nut van zo'n dure loc. Dat je er een volle trein mee naar Bentheim brengt snap ik, maar om die machine vervolgens de hele dag als rangeerkar te gebruiken, dat kan er bij mij niet in. Daar is hij veel te kostbaar voor. Daarvoor kan beter een van onze locs worden gebruikt.' Ja, een ongenode gast op het toneel doet pijn. HHPI heeft de vijf in gebruik zijnde EuroDuals, in het graafschap werden de 20.01, 20.02 en 20.04 gesignaleerd, vanwege de hoge aanschafprijs geleased van »

1. HHPI loc 20.02 rijdt met (lege) trein DGS 70003 langs het monumentale Nino-kantoor in Nordhorn, 21 augustus 2020.
2. HVLE 159 001 op 14 maart 2020 bij de bouwstof-fentterminal in Hamburg. (foto Christoph Müller)
3. HHPI 20.01 rangeert op 13 juni 2020 bij Nordhorn GIP.
4. De EuroDuals van HHPI rijden door heel Duitsland. Op 12 augustus 2020 denderd loc 20.01 met trein 56245 langs Freden.



STADLER BOUWDE HET PROTOTYPE IN VALENCIA VOOR EIGEN REKENING





European Loc Pool, net als enkele andere vervoerders die de zesassers inzetten. Van de dertig in 2018 door de verhuurfirma bestelde locs waren er in juni tien aan de gebruikers geleverd. Behalve HHPI dat er nog drie krijgt, zijn dat het Zweedse Green Cargo AB (2 stuks), BoxTango Ostrach (2) en BSAS EisenbahnVerkehrs (3). De HHPI-machines, die bij Rail Care and Management (RCM) zijn ondergebracht, waren de eerste die van het definitieve ontwerp van de cabine werden voorzien.

Kolentreinen

Voordat ze dit voorjaar in gebruik werden genomen - de EuroDual kreeg in februari 2020 haar toelating voor het Duitse spoorwegnet - was het illustere kwintet een aantal weken bij collega vervoerder RailAdventure in Braunschweig ondergebracht. Daar kreeg het rijdend en onderhoudspersoneel instructie en werd de wit/blauwe folie aangebracht. Begin april werden ze successievelijk in gebruik genomen. Als eerste reed op 1 april de 20.02 (159 202) als Ilt van Braunschweig naar Stendal om daar een trein over te nemen. Sindsdien zijn deze locs regelmatig te zien voor grind-, zand- en kolentreinen. HHPI, dat met de EuroDual een vervanger voor de Class 66 in huis





heeft, gebruikt de 159'ers onder meer voor het rijden van zware kolentreinen naar de elektriciteitscentrale van Petershagen-Lahde. Tijdens proefritten werd zelfs met twee locs gereden. HHPI was in elk geval een klein half jaar actief met het brengen van grindtreinen naar de firma Sbr in Nordhorn.

Zwitserse firma

European Loc Pool AG (ELP) werd in 2018 in Zwitserland opgericht. Het accent ligt op de verhuur van hybride locomotieven. Met Stadler werd een raamovereenkomst gesloten dat voorziet in de levering van honderd EuroDuals waarvan er nu dertig zijn geëffectueerd. In hoeverre de covid-19-pandemie roet in het eten gooit bij het verzilveren van vervolgoorders is niet bekend. De aandelen van ELP zijn in handen van de bank Reichmuth & Co en PCS Holding AG, het beleggingsvehikel van Peter Spuhler, die een meerderheidsbelang in Stadler heeft. Bij het leasecontract is, zoals tegenwoordig gangbaar is, een full-service pakket opgenomen. Dat garandeert tevens de geprognoseerde levensduur. De EuroDuals worden verder ingezet door de Havelländische Eisenbahn AG dat in juni over drie exemplaren beschikte, Captrain Deutschland GmbH/ITL Eisenbahngesellschaft (vier machines) en VFLI SA. Die kochten zelf de naar schatting € 4,5 tot 5 mio kostende zes-assers. BSAS EisenbahnVerkehrs uit Mülsen beschikt over drie locs. Een van deze machines, de 159 208, is getooid met door kunstenaar Gudrun Geiblinger ontworpen reclame voor de Oostenrijkse firma MAD, actief op de markt van biodiesel. BoxTango Ostrach huurt de 159 206 en 207 voor houttreinen uit de Harz

waar dit moment veel naaldbomen worden gerooid. Binnen afzienbare tijd zijn de EuroDuals ook buiten Europa te zien; de Turkse goederenvervoerder Körfez Ulastirman bestelde vorig jaar zeven locs die volgend jaar zullen instromen.

Valencia

Stadler bouwde het prototype voor eigen rekening in de in 2016 overgenomen fabriek in Valencia van Vossloh España. De eerste voor de Duitse markt gebouwde loc werd half mei naar de testlocatie Faurei in Roemenië overgebracht. Daarna volgden er toelatingsritten op het Siemens-circuit van Wegberg-Wildenrath. Het grote publiek maakte in 2018 kennis met de machine op de Innotrans in Berlijn. Daarna werden ritten ingelegd op de Rübelandbahn voor het beproeven van de remmen. Hier hoorde je de loc ook zacht brommen. Als de pantoograaf niet wordt gebruikt wordt overgeschakeld op de dieselmotor, een Caterpillar C175-16 IIIB. De geel gespoten motor biedt een trekkracht van 2800 kW »

-
- 5. EuroDual 20.01 heeft met de 3600 ton zware grindtrein DGS 70000 geen moeite. Neerlage, 13 juni 2020.**
 - 6. HHPI 20.01 van boven, opgenomen in Nordhorn.**
 - 7. Loc 20.01 rangeert op het terrein van Sbr in Nordhorn, 13 juni 2020.**
 - 8. EuroDual 159 002 van HVLE rijdt ten noorden van Uelzen, 14 mei 2020. (foto Christoph Müller)**
-



9.



10.

Rübelandbahn

Omdat de Rübelandbahn, de lijn die de HVLE bedient vanaf de kalkgroeve Hornberg naar Blankenburg en verder, met een spanning van 25 kV is geëlektrificeerd, kunnen de drie machines van dit bedrijf behalve op het gangbare 15 kV ook op dit stroomstelsel rijden. Het bedrijf kon in de nacht van 29 augustus een proef uitvoeren op de hogesnelheidslijn Köln Rhein-Main. Als mogelijke vervanger van de serie 218 sleepte de 159 003 twee ICE-treinstellen serie 407 en een loc BR 101 over de KRM. Het moest het transport van een gestrand IC-stel nabootsen. Zal de DB nu enkele van deze locs gaan aanschaffen? //

waarmee de loc heel wat dieselelektrische kilometers kan afleggen en daardoor niet is te vergelijken met de last mile-locomotieven die zijn ontworpen om na een elektrisch gereden rit de trein op een raccordement te drukken. De EuroDual bestaat uit materialen die voor bijna 98 procent kunnen worden hergebruikt. De locs voor de Duitse markt worden per schip naar Hamburg gebracht en daar op de rails gezet.

9. HHPI snelt met DGS 70001 langs het voormalige BE-station van Quendorf, 13 juni 2020.

10. De mannen van dienst op 13 juni 2020 bij Sbr. Links HHPI-machinist Christian Wolf, met grijs shirt bedrijfsleider Achim Sneuing.

TEGENSLAG VOOR DE EURODUALS

De door Stadler gebouwde hybride EuroDuals kregen in augustus een flinke tegenslag te verduren. DB Netz verordonneerde in wijzigingsblad 238 en ingaande op 17 augustus dat deze locomotieven, net als andere last-mile machines, niet meer tijdens het rijden van tractievorm mogen wisselen. Pas als de loc stilstaat en na een telefoontje toestemming van de verkeersleiding is verkregen, mag als diesel- of als elektrische loc worden doorgereden. Een van de redenen is dat er een spanningsoverslag kan ontstaan als de

pantograaf te vroeg tegen de rijdraad wordt geplaatst. Vanuit de praktijk zijn inmiddels de eerste - negatieve - reacties gekomen. De teneur: als de loc eerst moet stilstaan en de machinist pas verder mag als hij een mondelinge toestemming van de verkeersleiding heeft gekregen, is het wezen van het duale concept aangetast. Deze aanpassing raakt de kern van de hybride aandrijving van de EuroDual, die is juist ontworpen om op de vrije baan van aandrijfmodus te veranderen. Die omschakeling geschiedt in vijftien seconden.



Amsterdamse tramlijnen 1975-2018

Deel 4, Tram- & busvaria

Door Adriaen Louman, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,5 x 30 (A4), 152 blz., 275 foto's (zw/w en kleur), hardcover, ISBN 978-94-92040-21-3, € 39,90.

Het lijnennet van de Amsterdamse tram en bus is met de komst van de Noord-Zuidlijn aanzienlijk overhoopgehaald en dat was voor de auteur aanleiding om uitgebreid terug te kijken op de negentien tramlijnen die er voor de komst van de nieuwe metrolijn waren of zijn gewijzigd. De auteur heeft in de loop der jaren een flink fotoarchief opgebouwd. Die foto's pasten niet allemaal in een boek, zodat besloten werd ze over vier delen te verdelen. In dit boek komt lijn 26 aan bod en wordt er ingegaan wat er per 22 juli 2018 is veranderd. De auteur noemt de niet meer gebruikte lijnnummers en gaat in op de levensloop van twee trams: de 738 (type 8G) en 805 (type 10G). Interessant is een kijkje achter de schermen in de remise en de inzet van werkmaterieel. Omdat ook bij de stads- en streekbussen het nodige is gewijzigd, is hieraan een hoofdstuk gewijd. Dat het soms niet goed gaat laten enkele opnames van aanrijdingen en ontsporingen zien. De foto's zijn van goede kwaliteit. Ook in dit deel missen we routekaartjes die aangeven hoe de lijnen hebben gelopen. De QR-code geeft een tamelijk onduidelijk kaartje op de mobiel van het gehele lijnennet. -TO

Kalenders 2021

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, EK-bestelnummer, ISBN-nummer en prijs: zie tekst.

Ook dit jaar brengt Eisenbahn Kurier (EK) weer fraaie spoorgerelateerde kalenders uit. Vijf hebben we er geselecteerd. Net als in voorgaande jaren zijn alle kalenders uitgevoerd in kunstdrukpapier met ringband. De meeste prijzen zijn iets hoger dan vorig jaar.



Dampflokomotiven (bestelnr. 5853, ISBN 978-3-8446-5853-8, € 12,80) is deze keer de enige kalender met zwart-wit foto's. Tien foto's komen uit het omvangrijke archief van Carl Bellingrodt. De andere drie opnames zijn van Günther Scheingraber, Hermann Moey en Werner Hubert. Niet bij alle foto's is de opnamedatum vermeld, maar de meeste stammen van na WO II.



De meeste foto's voor kalender **Modellbahnen** (bestelnr. 5858, ISBN 978-3-8446-5858-3, € 12,80) zijn genomen door Jürgen Wisckow, die van september door Roland Scheller. Het merendeel is H0, maar ook grotere schalen zoals spoor 0 en 1 komen voorbij. December toont zelfs een spoor G-baan, waarbij veel details mogelijk zijn, zoals het interieur van een constructiebureau met tekentafels.



De kalender **Alpenbahnen** (bestelnr. 5855, ISBN 978-3-8446-5855-2, € 16,80) bevat fraaie opnames uit verschillende Alpenlanden, zoals Zwitserland, Italië (met een historische trein), Frankrijk en Oostenrijk.



Met de kalender **Globetrotter** (bestelnr. 5856, ISBN 978-3-8446-5856-9, € 16,80) maakt u aan de muur een rondreis over verschillende continenten met soms spectaculaire foto's. Grappig is de foto van februari waar een smalspoor-stoomtrein in Patagonië te zien is, die over een volkomen overwoekerd en dus onzichtbaar spoor rijdt. September is een verrassing: 'onze' Blauwe Engel, DE 1 nr. 41 van het Spoorwegmuseum, passeert Wijhe (met molen). De foto is van Dennis te Dorsthorst.



De kalender **Deutschlandreise** (bestelnr. 5854, ISBN 978-3-8446-5854-5, € 12,80) laat niet alleen modern materieel bij onze oostburen zien, maar ook museummaterieel, waarvan drie foto's met stoom. -TO //

NIEUW in de winkel

**SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN**

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



LS MODELS: Italiaans CIWL-restauratierijtuig, keukenzijde.

LS Models

H0. Het in- en exterieur van het Italiaanse restauratierijtuig 4268 type WR Breda van de CIWL in de uitvoering van 1971 is compleet weergegeven. De gele lijnen en tekst in vier talen en het CIWL-logo (in reliëf) zijn haarscherp opgebracht. De uitgetrokken vouwbalgen kunnen door de meegeleverde ingeklapte worden vervangen als de carrozza ristorante als eerste of laatste in een trein is opgenomen of staat afgesteld.

Bijgevoegd zijn ook fijn uitgevoerde luchtslangen, een afvoerbuys van de keuken en een stofdoek met het logo van CIWL. Meerkleurig interieur. Minimum radius zonder keukenafvoer 450 mm, met buis 620 mm. Het zorgvuldig gerestaureerde origineel van de in de jaren '50 door Breda in Milaan uit een Pullmanwagen uit de jaren '20 herbouwde 4168 is bij de ZLSM te bewonderen (49198, € 109, tp. IV).-DH

Peter's Modelbouw

H0. De tweeassige grootvolumewagen heeft na de oprichting van de DRG ook in tijdperk II en III dienst gedaan. Het kunststof model dat diverse geëtste onderdelen kent, wordt geleverd zonder doorgaande rem (kit € 265,83 / gebouwd € 430) of met reminstallatie (kit € 275,10 / gebouwd € 450). Bij de bouwkits zijn messingdraad 0,3 mm, wielstellen, buffers en kortkoppelings-coullissen niet inbegrepen. De gebouwde versies hebben verende buffers en Fleischmann-wielstellen. Meer info: petermodelbouw.nl.-GF



PETER'S MODELBOUW: Saksische grootvolumewagen.



WOODLAND: hekwerk met draadgaas.

Woodland Scenics

H0. Het afzetten van een stuk land kan met de 67 cm lange set met prikkeldraad. De palen zijn af fabriek aan de draden bevestigd, het draad kan op de gewenste lengte worden ingekort (A2980, € 27,95). Het hekwerk met draadgaas kan bij een opslag- of industrieterrein worden toegepast. Lengte 67 cm, hoogte 2,1 cm, de set bevat een enkele en een dubbele poort (A2983, € 27,95).-CvD

PRIKKELDRAAD OP PALEN IN SCHAAL H0

Module-Club Luxembourg

H0. Seinen naar Luxemburgs voorbeeld zijn zeldzaam. De lichtseinen die de Module-Club Luxembourg twintig jaar geleden in eigen beheer uitbracht waren snel uitverkocht. Nu komt de club met een nieuwe productie. Door de modernere technieken zijn ze nog fijner uitgevoerd dan voorheen. De prijzen variëren van € 29 voor een dwergsein, € 45 voor een standaard hoofdsein tot € 67 voor een gecombineerd hoofd- en voorsein. Wie de seinen wil aanschaffen kan bij de club terecht, maar alleen als clublid (lidmaatschap € 10 per jaar). Meer info op module-club.lu.-TO



MODULE-CLUB: Luxemburgse lichtseinen.

Hobbytrain

N. Net als Märklin in 1:87 deed, is er een N-uitvoering van een diesel-Vectron in Bundesbahn-retro kleuren verschenen. En dat op een moment dat DBC al enige tijd geleden afscheid van deze gehuurde machines heeft genomen.

Het model heeft bedrijfsnummer 247 503-6. De loc heeft behalve het zo kenmerkende rood/grijze kleurschema van een V 200 alle kenmerken van de huidige Vectron (H3113, € 159,95, tp. VI).-SF

»



HOBBYTRAIN: Vectron in retrolook.



NOCH: berghut.



NOCH: alpenhoornblazers.

Noch

H0. In Zwitserland zijn ze bij elke gebeurtenis van belang te zien en te horen: de alpenhoornblazers met hun lange alpenhoorns. U kunt er nu ook in model van genieten, ook akoestisch. Set met twee hoornblazers en met geluidsmodule (12821, € 29,99). De kleine berghut in lasercut biedt wandelaars bij slecht weer een veilige plek om te schuilen. Het voorbeeld staat in het Oostenrijkse Wilden Kaiser-bergmassief (14338, € 12,99).-DH



De alpenhoorn is te horen en te zien in video's op [Railhobby.nl/noch](https://railhobby.nl/noch).

Viessmann

H0. De op de Spielwarenmesse 2018 aangekondigde functionerende roldeur is deze herfst uitgeleverd. De deur kan in alle daarvoor geschikte bedrijfsgebouwen, waaronder die van Kibri, worden ingebouwd. De bouwset bevat een uit lamellen op te bouwen roldeur, rode en blauwe deurlijsten en diverse passtukken om deze in een bestaand gebouw te kunnen inbouwen. De roldeur kan analoog of digitaal (Motorola en DCC) worden geopend en gesloten. De hoogte van de deur (maximum 7,5 cm) is door weglaten van lamellen variabel. Breedte constructie 6 cm, hoogte 8 cm, boven de deur moet 2 cm ruimte beschikbaar zijn (5172, € 49,95). Een verslag met foto's van uw (in)bouwervaringen ziet de redactie graag tegemoet.-CvD



VISSMANN: functionerende roldeur.

Herpa

H0. De Scania CS 20 HD 6x2 van de Nederlandse expediteur Wolter Koops is in nagenoeg geheel Europa te zien, nu ook in model (312547, € 39,95). Zelf(ver)bouwers kunnen hun voertuigen van de Hiab X-Hipro 232 E3-telescopische autokraan voorzien. Leverbaar met palletgrijper (054133, € 12,95), grijper voor grond of stenen, houtgrijper of alleen een haak. Alleen bij hoge uitzondering landt er een vliegtuig in Railhobby. Zoals de Boeing 737-700BBJ met registratie PH-GOV die in 2019 door het Koninkrijk der Nederlanden ter vervanging van de Fokker 70 in gebruik is genomen (533973, schaal 1:500, € 25,95).-DH

PH-GOV IN SCHAAL 1:500

1. HERPA: Boeing 737-700 PH-GOV.

2. HERPA: Scania CS 20.



Brawa

H0. De bruine tweeassige NS CHDG wordt volgens het opschrift voor het vervoer van los gestort graan gebruikt. De 107,2 mm lange wagen heeft nog de oude buffers; enkele onderdelen zijn los bijgevoegd (49791, € 39,90, tp. III). De DB Silberling-rijtuigen hebben een lang en kleurrijk leven achter de rug. Het materieel kreeg in de jaren '90 de huisstijl voor vierassige

rijtuigen, dat gaf de oceaangroene/witte outfit van de bakken een frisse uitstraling. Brawa brengt een aantal uitvoeringen waarvan we er twee ontvingen. Stuurstandrijtuig type Bnrzf 463 (46531, € 114,90) en ABnrz 403 (46528, € 84,90, tp. V) hebben ledverlichting en loepzuivere, authentieke opschriften. Lengte 303 mm.-HK

»



BRAWA: Silberlingen als Deutsche Bahn-rijtuigen.



ESU: DB V 160 130.

ESU

H0. Als herfstnieuws wordt de nieuw ontwikkelde diesellocc BR 216 / 218 in diverse versies uitgebracht. De modellen hebben een metalen frame en uiterst gedetailleerde kap. Een vijfpolige motor met vlieg wiel drijft via een cardan drie assen aan, twee wielen zijn voorzien van antislipbanden. Verende buffers, draaistellen met stalen veren, NEM-schachten met koppelingseleiding, Lengte BR 216 184 mm, BR 218 188,5 mm, minimumhoogstraal 360 mm. ESU zou ESU niet zijn als de locs niet van talloze digitale snufjes waren voorzien. De rookuitstoot is met de locsound gesynchroniseerd, het knarsen in bogen sensorgestuurd, een powerpack overbrugt korte stroomonderbrekingen. Insteekbare sleper voor het drierailsysteem; de loc herkent het digitale besturingssysteem van de model-

baan (31000, V 160 130, oudrood, tp. III / 31001, 216 100, oceaanblauw-beige, tp. IV / 31002, 216 156, oudrood / 31013, 218 196, verkeersrood, tp. VI / 31014, 218 137, Citybahn-oranje-wit, tp. IV / 31015, 218 217, TEE, tp. IV / alle versies € 439). De loc zal in een komende Railhobby uitgebreid onder de loep worden genomen. De 391 mm lange gelede containerdraagwagens Sdgmrs van AAE - eveneens een Formneueit - hebben een metalen frame, Y25-draaistellen en zijn met twee 40 ft containers beladen. Details zijn apart gemonteerd, de deuren van de gedetailleerd uitgevoerde containers kunnen worden geopend. Alle wagens en containers hebben verschillende nummers (36540, CAI-containers / 36541, MSC / 36542, ONE / 36543, OOCL / 36544, APL / € 89,90 per stuk, tp. VI).-CvD



ESU: Sdgmrs met MSC-containers.



Wiking

H0. In de jaren '50 en '60 was de DKW Schnellaster F89 L met z'n pruttelende tweetaktmotor een bekende verschijning in de toen nog stille straten. De crème met blauwe DKW-personebus is voorzien van een schuifdak en verchromde strips op de bumpers (33402, € 14,65).-DH

< WIKING: DKW F89 L.



Märklin

H0. Welgeteld 55 jaar nadat Märklin het eerste TEE-dieseltreinstel type RAM heeft uitgebracht, volgt een eigentijdse, nieuwe constructie voor de Insider Club. Het vierdelige metalen treinstel heeft een mfx+-decoder, sound en verschillende lichteffecten. De sterke motor met vlieg wiel drijft via een cardanas vier assen aan. Dat is door het gewicht van de bakken zeker nodig. De motorwagen weegt 848 gram, rijtuig twee 424 gram, nummer drie 392 gram en het stuurstandrijtuig 433 gram. De tienpolige koppelingen maken lichteffecten per rijtuig mogelijk; verlichting in het motorcompartiment, de tafellampen en de cabine. Door de strakke maar beweegbare balgen ontstaat het beeld van één lang treinstel. De SBB RAM, identiek aan die van NS, kan door C-rails radius 1 rijden, maar dan mag er niets pal langs het spoor staan. Dat wordt dan weggemaaid. Beter is een minimumradius van 437 mm aan te houden. Het treinstel (39706, € 899), dat ook bij Trix verkrijgbaar is, heeft aan beide fronten een Scharfenbergkoppeling. Veel aandacht is besteed aan de detaillering; de opschriften en kleuren ogen authentiek.-MM

Märklin brengt op gezette tijden zwarte fantasievarianten van bestaande modellen uit. Dit keer is dat de Zwitserse Ce 6/8 I 'Köfferli'. Het 221 mm lange model is verder gelijk aan het eerder gepresenteerde bruine exemplaar van de SBB. Dus met mfx+ decoder (39523, Trix € 590, tp. II). Van de 126 ton zware NMBS-Pacific reeks 1 werden er tussen 1935 en 1938 35 stuks gebouwd voor inzet in onder meer zware sneltreinen tussen Oostende, Brussel en Aken. Eén loc is bewaard gebleven. Het model is rijk aan details (39840, Trix 25480, € 599, tp. III). Een bijpassende naoorlogse, vierdelige M2-rijtuigset (43546, Trix 23221, € 349, tp. III) completeert dit nouveauté. Het model wordt rond de jaarwisseling geleverd, dan volgt een uitgebreide test in Railhobby.-SF

»

-
- 1. MÄRKLIN: SBB RAM TEE-treinstel 'Edelweiss'.**
 - 2. MÄRKLIN: SBB Köfferli in het zwart.**
-





Exact-Train

H0. In verband met het door de oorlog verdwenen of vernielde goederenmaterieel bestelde de NS in Tsjechoslowakije ruim 200 goederenwagens die in de jaren na de oorlog door Skoda werden geleverd. De 10.700 mm lange nieuwkomers met blikken tondaken kregen de aanduiding CHG. Hun levensduur was beperkt, ze haalden net tijdperk IV. Exact-Train maakt diverse varianten van dit niet zo bekende type. Een van de wagens heeft de opschriften van de Europ-pool (EX20752, € 44,50), een andere, type CHGZ, werd gebruikt voor het vervoer van los gestort graan (EX20757, € 44,50). Ze zijn met 116 mm precies op lengte, hebben schuifbare deuren (voorzichtig!), verende buffers en de juiste opschriften. Het aanbod aan tweeassige ketelwagens 24m³ type SCwf is uitgebreid met Franse modellen. Een bordeauxrode werd door de firma A. Felix Bacoule & Cie gebruikt voor wijnvervoer (EX20537). Andere varianten hebben een chemische achtergrond zoals Desmarias Freres (EX20622) en Paul Millet (EX20621, € 49,50 per ketelwagen). Alle genoemde wagens tijdperk III.-GF



CHG EN CHGZ MET VERENDE BUFFERS EN SCHUIFBARE DEUREN

- 1.** EXACT-TRAIN: Franse ketelwagens.
- 2.** EXACT-TRAIN: NS CHG en CHGZ.



MF TRAIN: autotransportwagens TA370.

MF train

N. Het assortiment drieassige gelede autotransportwagens type TA370 van het Spaanse merk is met twee versies uitgebreid. De blauw gespoten SBB-wagen rijdt ten faveure van Goth Transports, is zeer gedetailleerd uitgevoerd en heeft een soepele loop. De rijplaten boven de middenas liggen net als bij het voorbeeld elk op een wagenbak, waardoor die van de andere bak er onderdoor draait (N33266, € 44,90, tp. IV). Dat geldt eveneens voor de bruine variant die in gebruik is bij vervoerder Cobelfret (MF33271, € 44,90, tp. VI).-GF //

EXTRA ONLINE

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

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

Nu leverbaar

NS Plan E

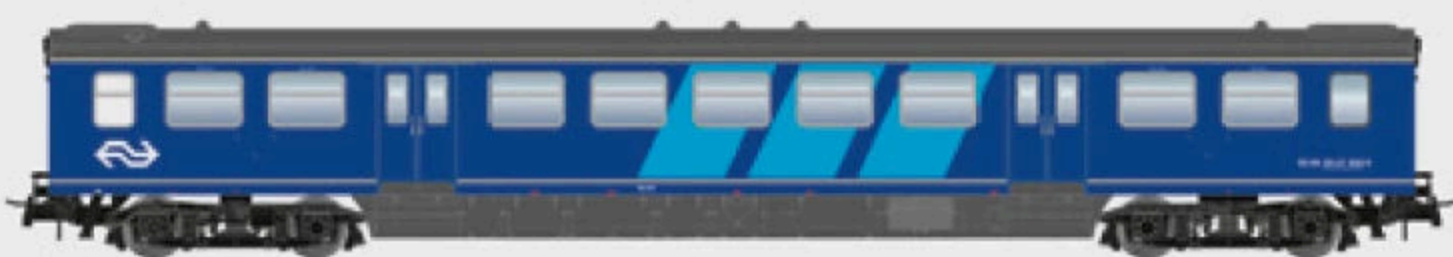
- Nieuwe nummervarianten
- Nieuw ontworpen draaistellen
- Geschikt voor wisselstroomwielen (20.340.01)
- Vernieuwd kortkoppelmechaniek volgens NEM-norm
- Voorbereid voor stroomafname
- Speciaal ontworpen binnenverlichting verkrijgbaar



20.154.10 - Plan E CDBD 234-7, 2e klas, Ep. IV - € 59,80



20.154.11 - Plan E CDBD, 2e klas, 244-6, Ep. IV - € 59,80



20.154.12 - Plan E CDBD, 2e klas, 308-9, Ep. IV - € 59,80



20.155.04 - Plan E BDAD, 1e klas, 206-8, Ep. IV - € 59,80



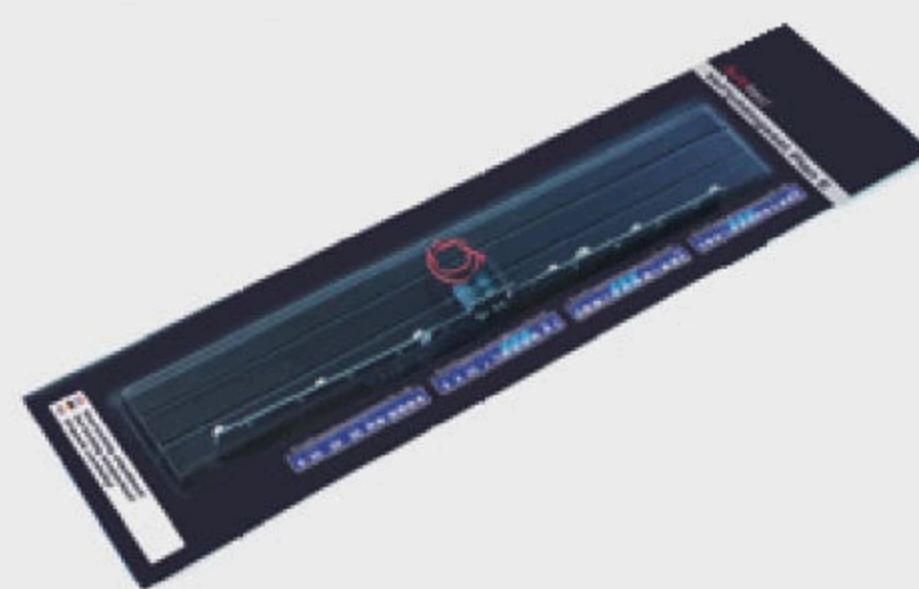
20.156.04 - Plan E CKDRD 222-1, Ep. IV - € 59,80



20.157.06 - Plan E Post 039-9, Ep. IV - € 64,60



20.157.07 - Plan E Fietsenrijtuig 001-2, Ep. IV - € 64,60



Verlichtingsstrip Plan E CDBD, 2e klas
20.150.40 - € 26,80

Verlichtingsstrip Plan E BDAD, 1e klas
20.155.40 - € 26,80

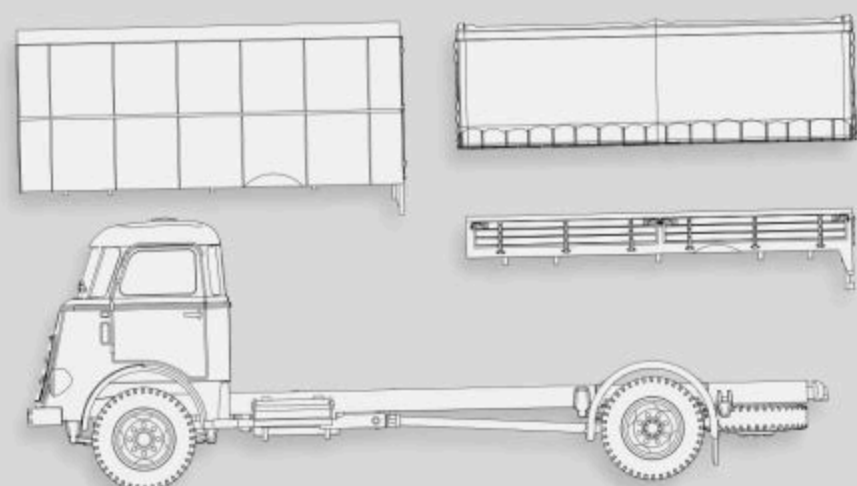
Verlichtingsstrip Plan E CKDRD
20.152.40 - € 26,80

Verlichtingsstrip Plan E POST/fietsen
20.157.40 - € 26,80

DAF bouwpakketten

De Daf trucks zijn nu ook verkrijgbaar als bouwpakket. Er zijn 2 varianten, met verschillende cabines. Beide worden geleverd met zowel huid als kofferopbouw.

Kit | Bausatz
DAF truck



10.375 - DAF cab.'55, open bak
huif of kofferopbouw - € 19,90



10.376 - DAF cab.'64, open bak
huif of kofferopbouw - € 19,90

Nieuwe kant-en-klaar modellen H0



387.428 - Van Gend & Loos paard en wagen - € 28,30

487.427 - Balenpers - € 31,40

6870282 - NL M19 Diamond T met aanhanger - € 57,30



Koppelwagens RAILADVENTURE

LOCO BUGGY IN H0 BIJ TILLIG

Het in München gevestigde en in 2006 opgerichte RailAdventure GmbH verzorgt in veel Europese landen het overbrengen van nieuw of niet-rijvaardig rollend materieel. Daartoe worden soms Loco Buggy's ingezet. Door de set van Tillig kan dit ook in 1:87 worden nagebootst.

Materieel met een andere spoorwijdte dan normaalspoor wordt op door RailAdventure ontwikkelde Loco Buggy's gezet, lange voor draaistellen en korte voor een enkele as. Een doorontwikkeling van de rolbok. In 2015 vond het eerste transport op - toen nog meigoene - Loco Buggy's van een Siemens Vectron plaats. Daar de wielen in een kom op de buggy rusten, moet materieel met een kraan op de buggy worden geplaatst.

De buggy's worden op een aangepaste flat container aangevoerd. RailAdventure beschikt over een groeiend aantal eigen of gehuurde locs, de ex-DB 103 222, 111 082, 111 210, 111 215 en 111 222, ex-DB 139 558, de van MGW Service gehuurde 183 500, een Siemens ES64U4 Taurus. Van de SBB zijn overgenomen de Re 620 003 (Re 6/6 11603) en Re 421 383. Alle materieel is in stijlvol licht- met donkergrijs gestoken. Daarnaast beschikt het bedrijf over dieselloco V 60, ex-DB 365 221

en de van Europorte France gehuurde Vossloh DE 18-locs nummers 4185 006 en 011. Afhankelijk van de mogelijkheden en wensen van de opdrachtgever kunnen overbrengingsritten met locs van RailAdventure worden uitgevoerd, met die van de opdrachtgever of met elders ingehuurd materieel. Voor nabootsing in model biedt dat veel mogelijkheden.

Koppelwagens Dmz

Enkele voormalige vierassige Duitse postrijtuigen type Bpw mr-a/26 zijn omgebouwd en worden door RailAdventure als koppel- en remwagen Dmz ingezet. Aan een kopkant is de doorloop met een geel rolluik afgesloten en zijn de buffers en koppelingen vervangen »

1. RailAdventure 111 222 met tussen twee Dmz's drie VR-breedspoorlocs op Loco Buggy's. Wispenstein, 28 september 2019. (foto Hans Koning)
2. Koppelwagens Dmz, Loco Buggy's, koppelstangen en smalspoorwielsteldragers.
3. De op Loco Buggy's geplaatste wagen is met korte koppelbomen in de NEM-houders gekoppeld.
4. De Dmz's kunnen gekoppeld worden overgebracht.
5. De set bevat twee lange en vier korte Loco Buggy's.
6. De dekplaat kan worden afgenomen om de wielhouders voor smalspoor te vervangen.



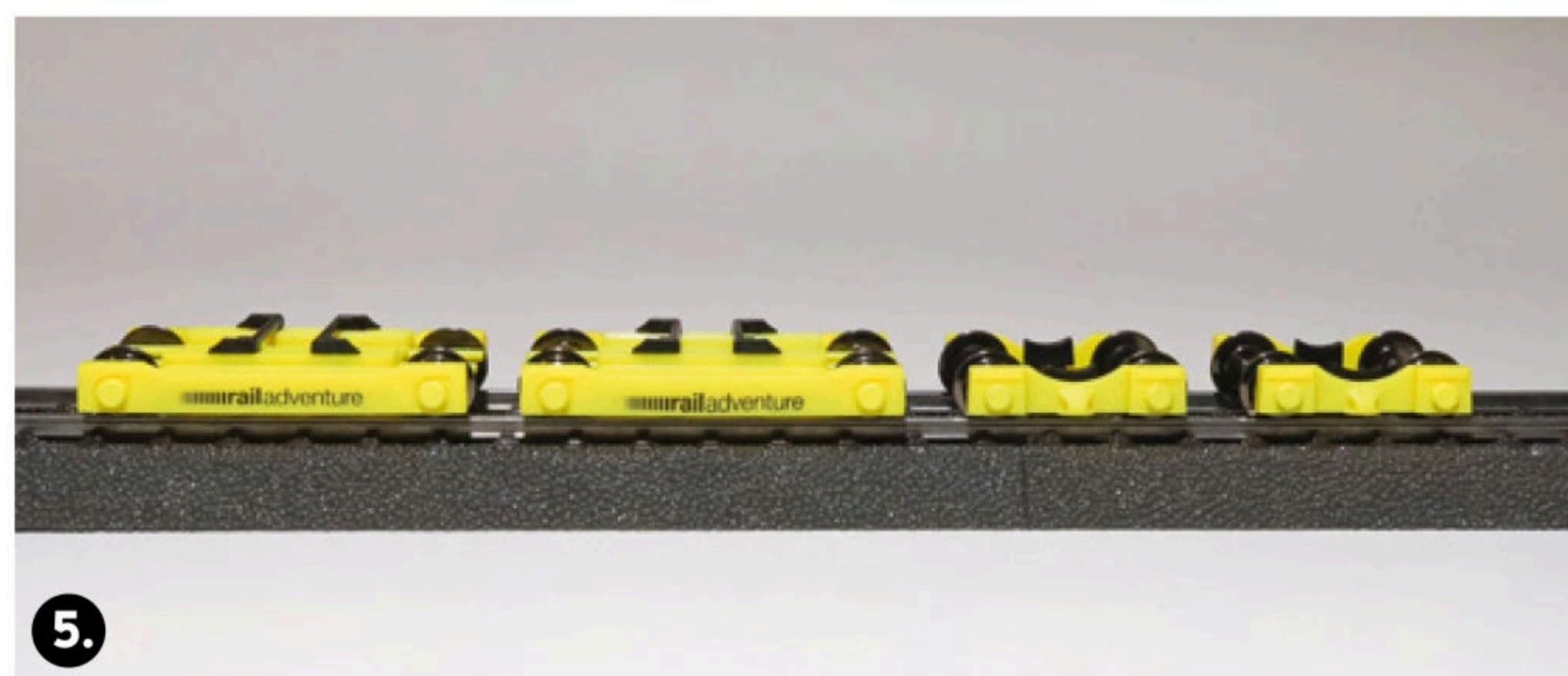
2.



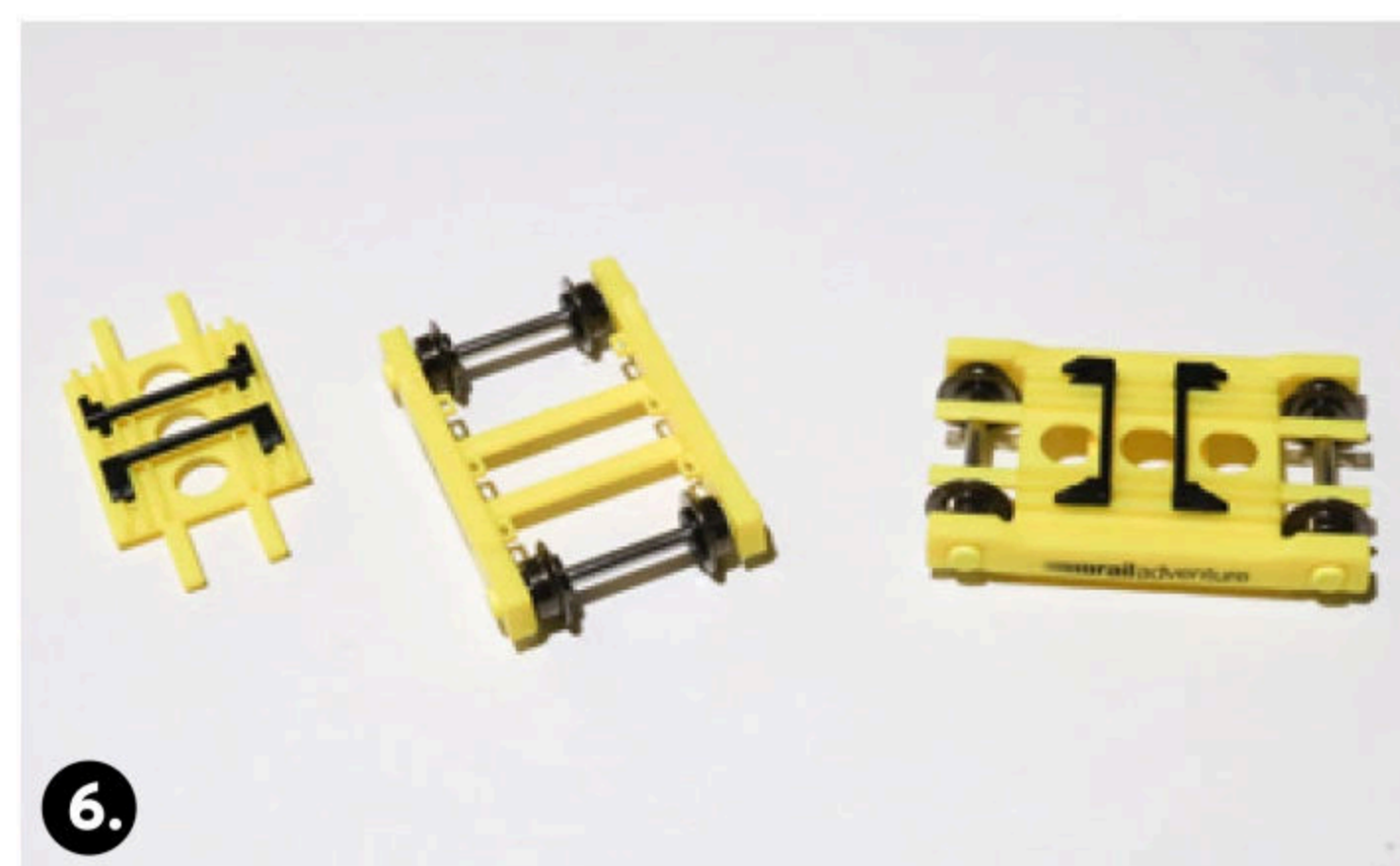
3.



4.



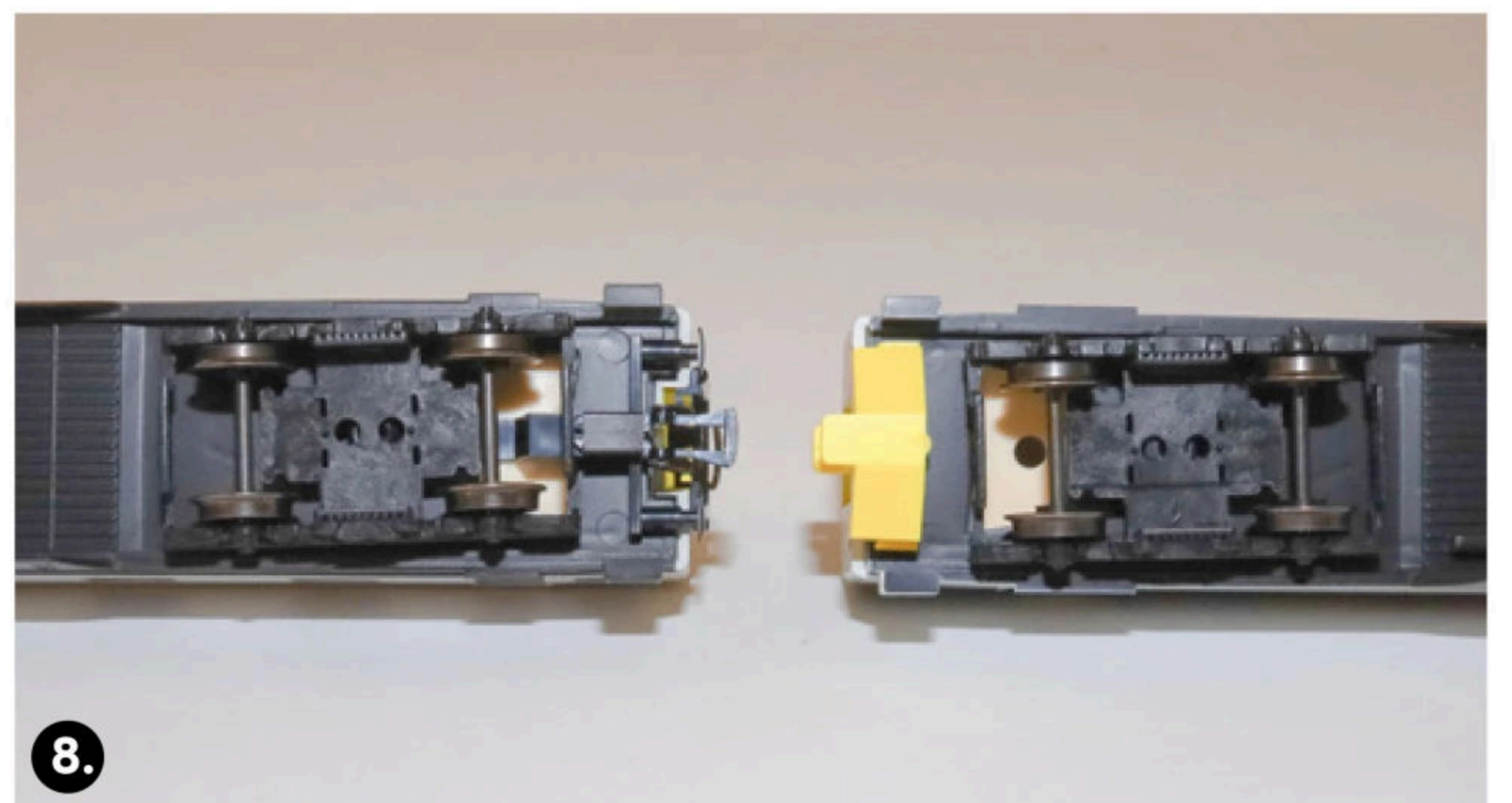
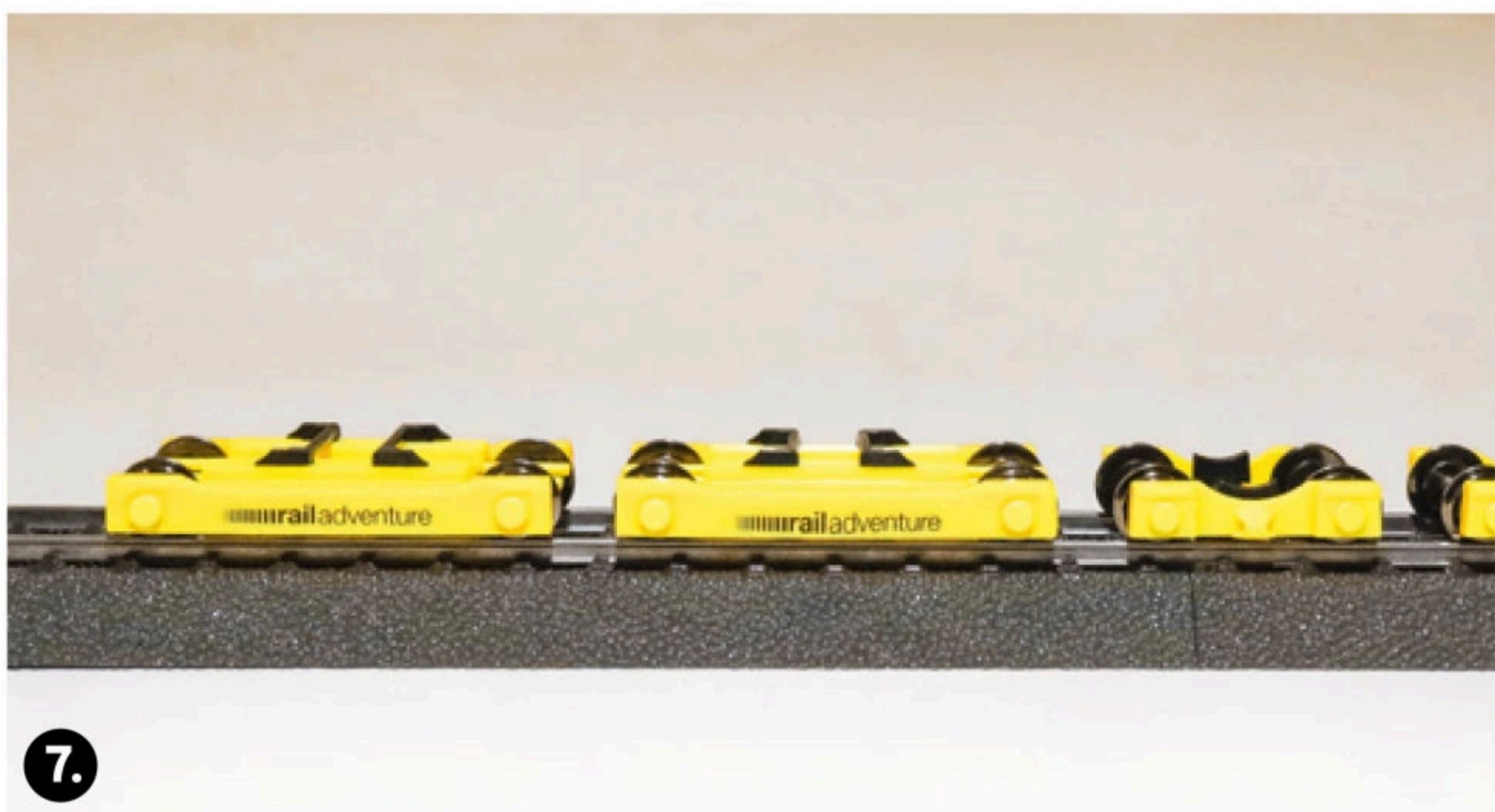
5.

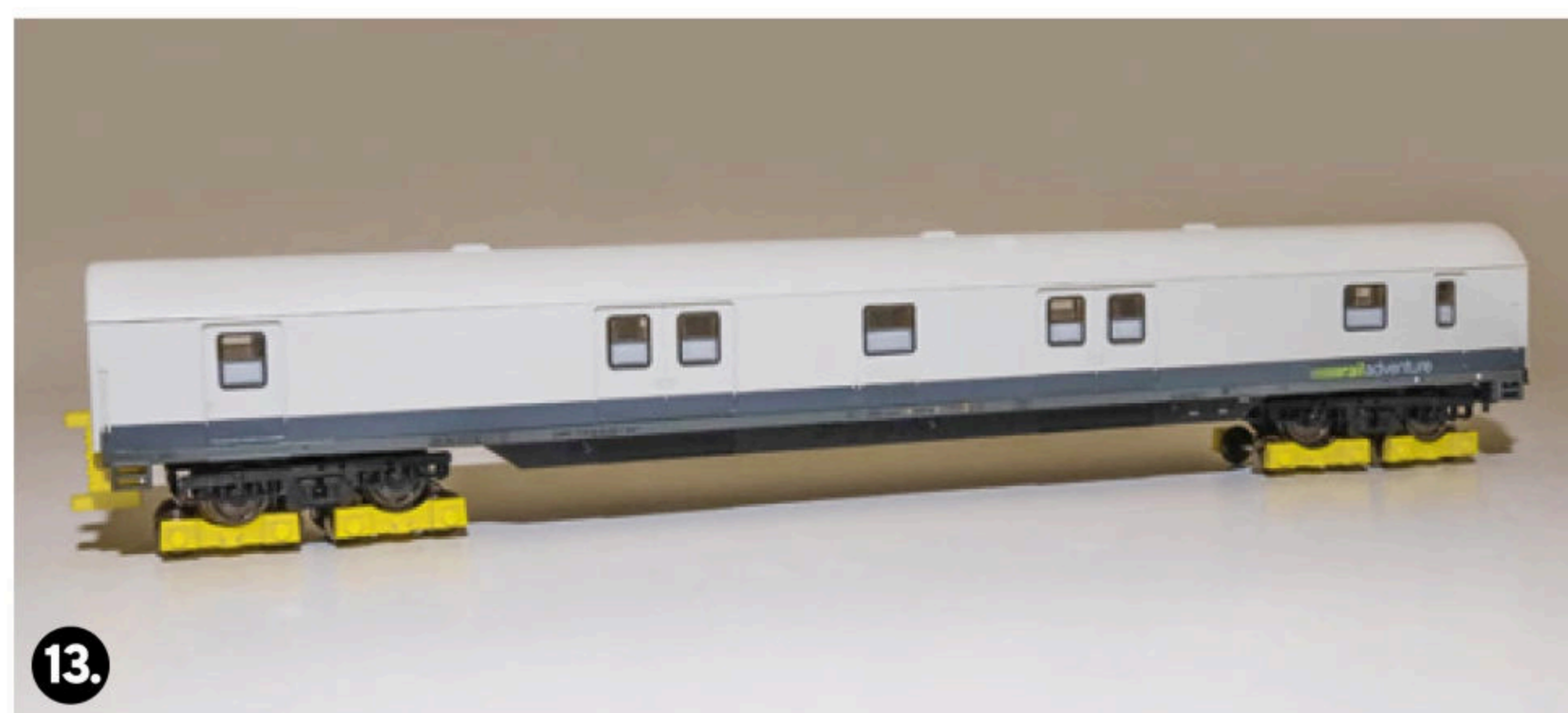


6.

door een geel gespoten, in hoogte verstelbare koppelingsinstallatie. In H0 hebben beide wagens aan een zijde een geel kunststof hulpstuk waarin een meegeleverde koppelboom kan worden gestoken die met een dunne metalen pen wordt gezekerd. De koppelbomen - naar keuze een korte of langere - worden in de NEM-koppelinghouder van het te slepen voertuig gestoken. Met een aparte koppelboom kunnen de twee Dmz's aan de kant van hulpkoppeling met elkaar worden gekoppeld. De rijtuigen hebben aan die kant geen kortkoppeling en geen vouwbalg. Conform het voorbeeld heeft de D_RADVE 75 80 90-94010-0 een onder de dakrand aangebrachte grijze baan met

het logo van RailAdventure, bij de D_RADVE 75 80 90-94009-3 is deze aan de onderrand van de bak geplaatst. Bijgevoegd zijn twee lange Loco Buggy's en vier korte. Op de lange kan een draaistel worden geplaatst, op de korte een enkel wielstel. Voor zowel een vierassig als een tweeassig railvoertuig zijn twee Loco Buggy's nodig. Over spoor in H0 (16,5 mm) kan op deze manier ook smalspoormaterieel met spoorwijdte H0e en H0m worden overgebracht. Of een breedspoorloc van bijvoorbeeld de VR. De set wordt met een getekende handleiding in een transparante buitendoos geleverd waarbij de wagens elk met de Loco Buggy's en de vele losse onderdelen in aparte,





met kunststof beklede dozen, zijn verpakt. Artikelnummer 70043, AC-wielstellen, € 160, tijdperk VI.

RailAdventure locs

Enkele RailAdventure-locs zijn of worden in model uitgebracht. Door Tillig in schaal TT zijn dat de 139 558 (04392, € 183, af fabriek uitverkocht) en 103 226 (02444, € 183). Door Piko in H0 de 103 222 (51680, € 170), ÖBB 1216 Taurus als RA 183 500 (59918, € 160), beide locs zijn ook voor het drierailsysteem geproduceerd; zowel de twee- als drierailversie is af fabriek uitverkocht. Roco heeft in 2013 in H0 de Re 421 383 uitgebracht (72412, € 279), Fleischmann in 2016 in N (734009, € 164); de locs zijn uitverkocht. Het Zwitserse HAG brengt dit najaar in H0 de Re 620 003 voor twee- en drierailsysteem, zowel analoog als digitaal met naar keuze een of twee motoren (€ 695 tot € 870). Tillig levert materiaalwagen Dmz in H0 ook zonder sleepkoppeling maar met NEM-koppelingen en vouwbalgen aan beide koppen (74877, € 50). In schaal TT is een set met twee vierassige schuifwandwagens type Habfis en een (dummy) breedspoor Vectron-loc van de Finse spoorwegen VR op vier gele normaalsporige Loco Buggy's leverbaar (01012, € 345). Het geheel gerestaureerde voormalig TEE Rheingold-panoramarijtuig AD4üm-62 kan als RailAdventure CH-RADVE 61 85 89-90 993-3 SRmz onder de noemer Luxus voor een gezelschap van maximaal twintig personen vanaf € 11.000 worden gehuurd. Het panoramadek kan naar wens van de klant worden ingericht als restaurant, vergaderzaal of lounge. In RailAdventure-outfit wordt het rijtuig dit najaar door Rivarossi uitgebracht (HR4323, € 60). Voor overbrengingsritten beschikt RailAdventure over enkele van VTG overgenomen veerbootschuifwandwagens type Habfis; deze zijn aan een zijde van een Scharfenbergkoppeling voorzien.

De van DB overgenomen rongenwagens Sfps fungeren als rem- of tussenwagen. De Dmz-wagens zijn door LS Models aangekondigd, voor zover bekend hebben deze geen speciale verstelbare koppeling om materieel dat op Loco Buggy's staat te koppelen. Daar de in model uitgebrachte RailAdventure-voertuigen zich in een brede belangstelling blijken te verheugen - een deel is snel uitverkocht, lijkt het waarschijnlijk dat we van diverse modelfabrikanten meer licht- met donkergrijze modellen kunnen verwachten. //

7. De lange Loco Buggy's voeren het logo van RailAdventure.
8. De Dmz's hebben aan één kant een NEM-koppelinghouder, de andere zijde is ingericht voor de Loco Buggy.
9. Koppeling voor de Loco Buggy en aan de andere kant een gewone beugelkoppeling.
10. De Dmz's zijn aan de kleurbaan te onderscheiden, verder zijn ze identiek. De lichtgrijze tredebakken horen donkergrijs te zijn.
11. Voor het overbrengen van H0m- of H0e-materieel kunnen de wieldragers worden uitgewisseld.
12. Bij inzet van Loco Buggy's geldt een lagere maximumsnelheid.
13. De Dmz op vier korte Loco Buggy's.
14. De Märklin-bierwagen op transport.

EXTRA ONLINE

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

Preview

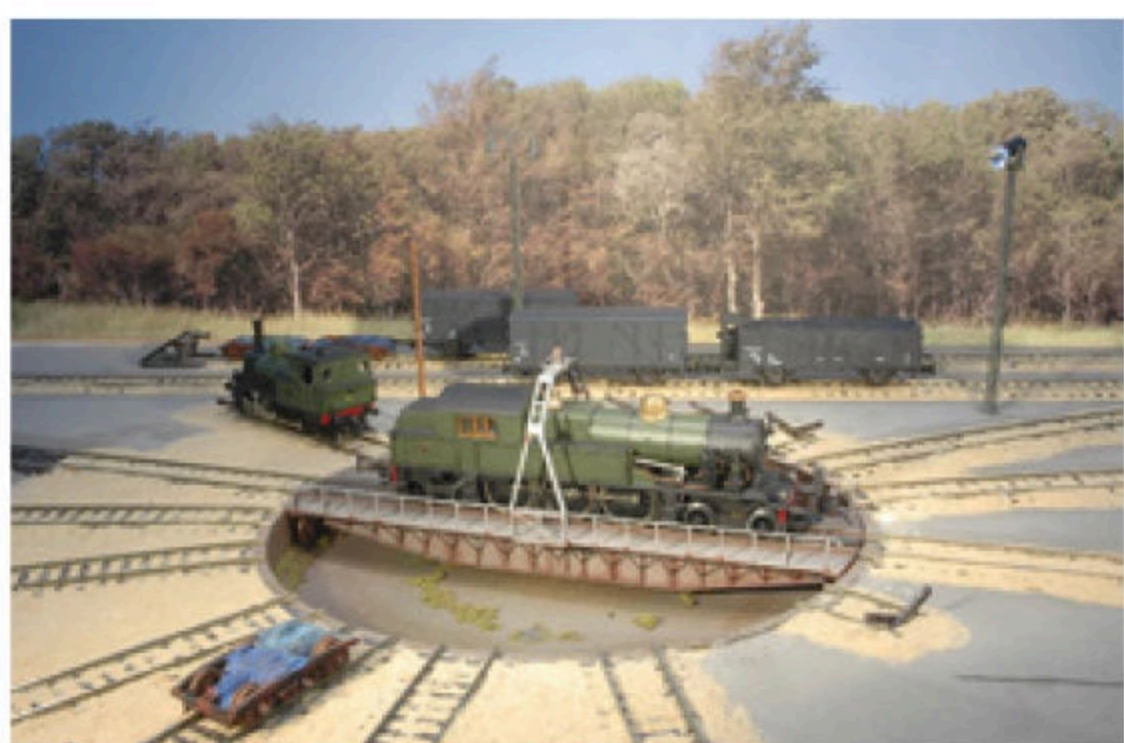
De volgende Railhobby, nummer 430, verschijnt begin december.

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



Reportage: Gotthard Nordrampe

In een tweetal afleveringen belicht Niels Jacobs de noordelijke en de zuidelijke toegang van Gotthard Bergstrecke.



Techniek: Aandrijving draaischijf MK

Hans van der Linde voorziet de draaischijf van een aandrijving.



Doen: Halte Velsen-Zeeweg

Robert Müller bouwt en weathert de H0-bouwkit van Artitec.



Reportage: V 60 in Nederland

Ex-DB diesellocs vinden in Nederland een tweede loopbaan.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Redactiecoördinator** Chris van Diesen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Paul Bender, Rens Bloom, Richard van den Brink, Rob Dammers, Paul van Duin, Bert van Ekeren, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Henk Greuter, Jaap de Groot, Maurice Kleverwal, Hans Koning, John Krijgsman, Bob Krone, Bas Meijer, Martin Menke, Rob Mooij, Edwin Mos, Christoph Müller, Eric Salleveld, Jan-Mark Schout, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Eelco Storm, Timo Trimbos, Hans van de Ven, Ad Verweij, Thonis van der Weel **Merkcoördinator** Laura Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@uitgeverijscala.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@uitgeverijscala.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,25 p/mnd en in België € 8,25 p/mnd. 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 veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.



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

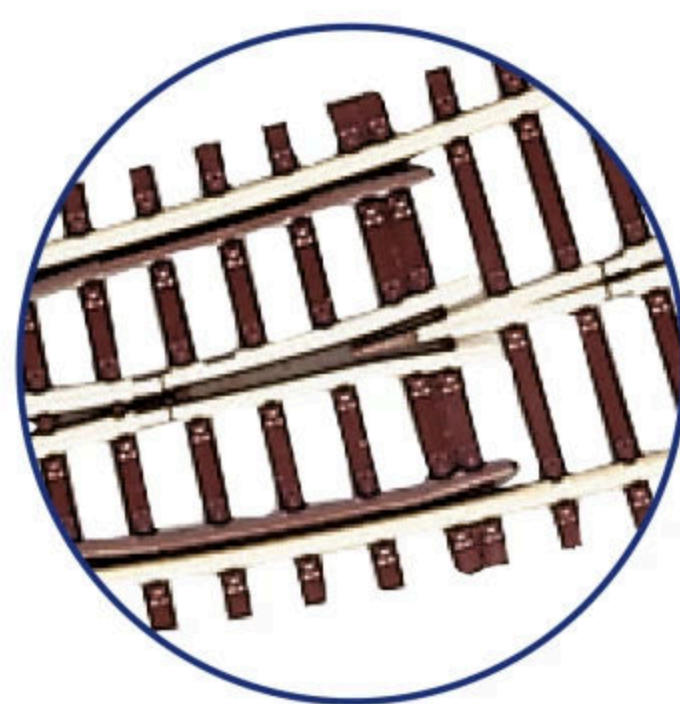




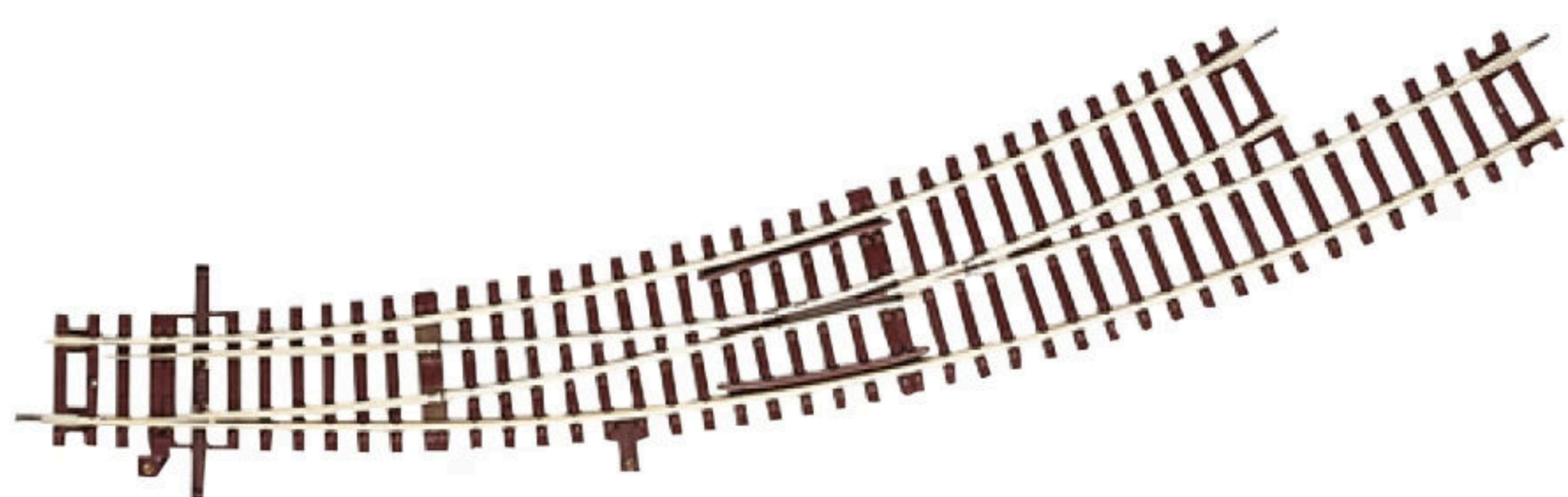
Het gat dichten!

Met de volledige nieuwe ontwikkeling van de ROCO LINE bochtwissels R3/R4 vervult ROCO een meervoudige wens. De nieuw ontworpen bochtwissels maken het mogelijk om het hartstuk zoals in het voorbeeld te berijden, de groefbreedte in het hartstuk komt overeen met de NEM-norm. Natuurlijk krijg je de bochtwissels ook met de populaire grind bed en zonder het grind bed. Het ROCO LINE-spoorsysteem is een kwalitatief hoogwaardig railsysteem, het is geschikt voor beginners en voor professionals met modules of grote banen. Door de profielhoogte van 2,1 mm ziet de ROCO LINE rail er realistisch uit. De rail wordt aangeboden zowel zonder als met grindbedding. Dit laatste bespaart het tijdrovende werk van bedding maken voor de rail en is nog gemakkelijker te leggen. Een overzicht van het gehele railprogramma, geschikte accessoires zoals wisselaandrijvingen, spijkers of grind is te vinden op onze website.

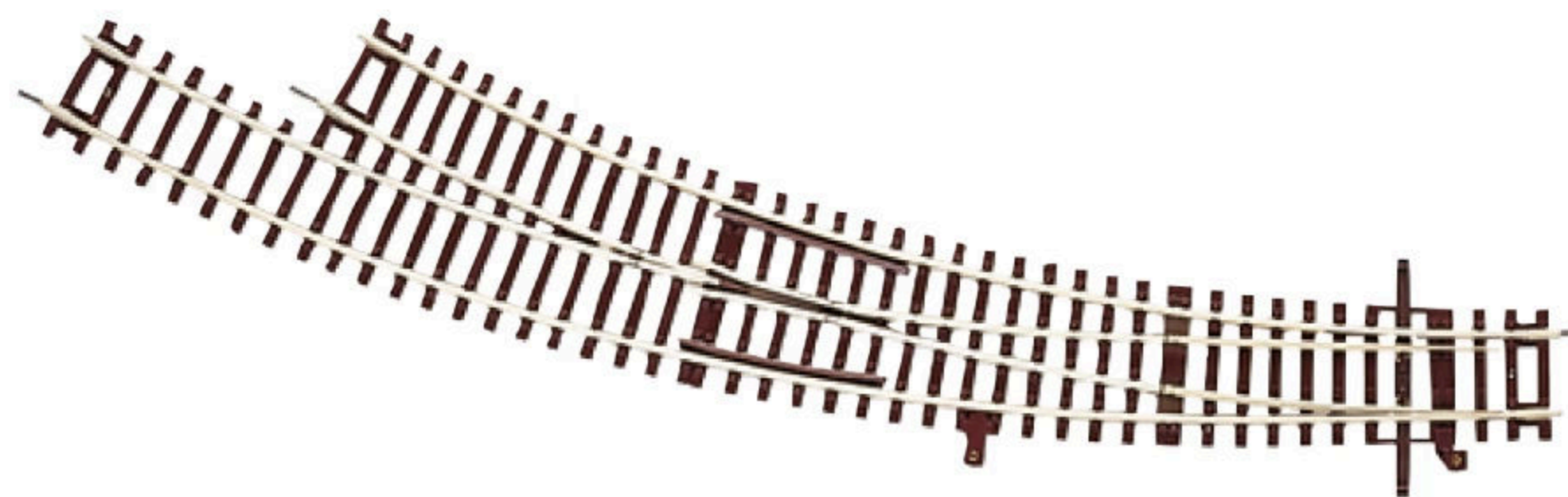
Bocht wissel links straal 3/4



Bocht wissel rechts straal 3/4



42472



42473

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



© Chris Westerduin

Class 66 van Rotterdam Rail Feeding (RRF)

Rotterdam Rail Feeding werd in 2004 opgericht en startte in het daarop volgende jaar zijn dienstverlening. Op 15 april 2008 werd het bedrijf overgenomen door de Amerikaanse spoorwegonderneming Genesee & Wyoming. Sinds 2009 verzorgt de onderneming goederenverkeer in heel Nederland, waarvoor ook af en toe Class 66's worden gehuurd.



Afbeelding toont eerste uitvoering als rendering

**Met dynamische rookuitstoot
Binnenkort in de winkel!**

39061 Diesellocomotief Class 66

Highlights

- Nieuwe constructie
- Cabineverlichting digitaal schakelbaar
- Verlichting van besturingspaneel digitaal schakelbaar
- Standaard ingebouwde rookgenerator

€ 435,-*

TRIX
H0

Ook als Trix H0 versie

22692 Diesellocomotief Class 66



Märklin 47580

Trix 24139

39061

Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

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

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