

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 44, MAART 2021 - NR 434 - € 8,50 (NL) / € 9,50 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

RAILTEST:

NMBS reeks 1

Trix

UITGELICHT:

Slps II VAM

ontwikkelen model

MODULEBAAN
Braubach
SCHAAL 1



MINITRIX DSG WR4ÜM-64



Reportage: Transmontana
Hypermoderne Softronic-loc



Doen: Zelfbouw skyscrapers
Amerikaanse hoogbouw in H0



RailActueel: DBC 6413
Internationaal vervoer in Oss



BP

8

Roco



n:

Met ROCO naar Bella Italia!

De „Roland“, de naam is afgeleid van het oriëntatiepunt van de stad Bremen, omdat het aanvankelijk als een lange-afstandstrein op de lijn Bremen-Frankfurt in dienst werd gesteld. De TEE Roland ontstond in de zomerplan van 1969 door de upgrade van de F 46/47, die eerder basel SBB bereikt, maar werd uitgebreid vanaf dit punt naar Milaan. Met 1.183,7 km was het een van de langste trajecten van alle TEE-treinen van die tijd. Krijg het reisgevoel van die tijd op de H0 rails!

Elektrische locomotief 103 109-5, DB

70212	=
70213	=
78213	~

Elektrische locomotief Re 4/4ⁿ 11251, SBB

71405	=
71406	=
79406	~

Elektrische locomotief E.444.032, FS

70890	=
70891	=
78891	~

TEE 74/75 „Roland“ Set 1-3



Alle modellen vind je hier:



www.ROCO.CC

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

Voor alle nieuwigheden 2021 verwijzen we naar onze website!. Koop lokaal, zie onze dealer-lijst op

www.modeltrainservice.com

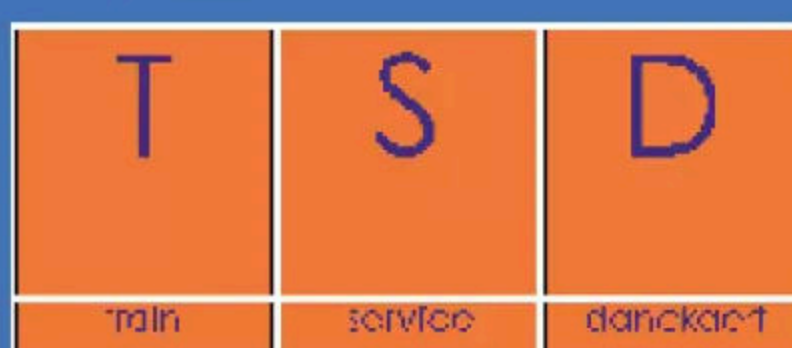


Nieuw 2021

LOK SOUND

LOK PILOT

Importeur:



25
years at
your service
since 1996

Train Service Danckaert
www.modeltrainservice.com

Baureihe Mak G1000

- 31300 Diesellok MRCE 500 1578
- 31301 Diesellok RheinCargo DH708
- 31302 Diesellok HGK DH49
- 31303 Diesellok NorthRail 1271 026-7
- 31304 Diesellok ECR FB 1487
- 31305 Diesellok DBBCargo Am 843 102-6
- 31306 Diesellok Vossloh 1271 002





Cover Braubach

De spoor 1-module-
baan van Walter Smit
was rijklaar opge-
bouwd toen On traXS!
2020 werd afgebla-
zen. In het vooruit-
zicht naar On traXS!
2022 stelt Railhobby
Braubach aan u voor.

FOTO:
DOLF HEIBLOEM

Adverteerders

- 2** Modelleisenbahn GmbH
- 2** Train Service
- Danckaert**
- 92** Maddog-Trains
- 92** Modelbouw Centrum
- Hilversum**
- 99** Beelen Modelbouw
- 99** Peperkamp
- Modelbouw**
- 99** TreintjeOost
- 99** Freebit/N-Spoorstore
- 99** Fallerstore
- 99** Tom's Modelauto's
- 99** Domburg Train
- Support**
- 100** Märklin



De ex-DRG 56 werd voor de film *Schindler's List* rijvaardig gemaakt.
(foto Guus Ferrée)

Historie

Een deel van de Railhobby-lezers heeft vast gekeken naar de tv-serie **Vliegende Hollanders**. Een weemoedige kijk op twintig jaar **luchtvaarthistorie** waarbij 'niet alles in de juiste context wordt weergegeven'. Maar zonder dichterlijke vrijheid kon het schrijverscollectief onder leiding van Thomas van der Ree natuurlijk nooit het script afronden. Prima acteerwerk maakte de serie verder tot een succes. Dat neemt niet weg dat er discutabele scènes bij zaten. Zoals het rendez-vous tussen **Albert Plesman** en nazi-kopstuk Hermann Goering. Een scène die rond de **VSM-lijn** werd gedraaid. Niks mis mee, maar het was raar om een 23 van de DB te zien.

Natuurlijk is er een verschil tussen films. Voor de opnamen van **Schindler's List** werd een aantal in Polen bewaard gebleven locs rijvaardig gemaakt. Met een budget van \$ 25 mio kon dat ook makkelijk. Dat neemt niet weg dat de regisseur zijn heil beter over de grens had kunnen zoeken. Sneltrainlocs rijden daar momenteel niet, maar met een tijdelijk van 'grote oren' voorziene 50'er was op de **Sauschwänzlebahn** best iets moois van te maken. Wat dat betreft komt Nederland er bekaaid af. Als er weer eens een **historische film** wordt opgenomen waarbij spoorse beelden nodig zijn, hebben we niets te bieden. Sinds de 3737 is bijgezet in het **Spoorwegmuseum** is armoe troef. Twee kleine NS-locs rijden er nog, meer is het niet. In Zwitserland werd in 2020 **loc 7** (anno 1873) van de **Rigi Bahn** uit het Verkehrshaus in Luzern gehaald om deze zomer met een rijvaardige loc het 150-jarig bestaan van de eerste berglijn in Europa te kunnen vieren. Daar wordt spoorhistorie wel op haar merites beoordeeld.

Guus Ferrée

Volg ons online:



railhobby.nl



[railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)



[railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)



[modelspoorhobby](https://www.youtube.com/channel/UC...)

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 434



13



40



67



6

6

UITGELICHT: **ONTWIKKELEN MODEL**

De VAM-containerdraagwaggen Slps II van idee en fotosessies, via tekentafel en handmonsters naar rijklaar model.

22

DOEN:
AMERIKAANSE HOOGBOUW
Hoog, hoger, hoogst. De door Rob Schot ontworpen en gebouwde skyscrapers in H0.

28

BAAN IN BEELD:
BRAUBACH, SPOOR 1
Modulebaan met landelijk kopstation, locdepot en een segmentdraaischijf.

36

REPORTAGE: **TRANSMONTANA**

De door het Roemeense Softronic gebouwde zesassige elocs Transmontana worden ingezet door het Zweedse Green Cargo. Een klassiek locontwerp.

40

TECHNIEK:
GTAW KOLENWAGENS
Thonis van der Weel gaat aan de slag met een GTAW messing bouwkit en een kunststof model.

48

TREINSAMENSTELLING: **MUSEUMTREIN**

De treinen bij overbrengingsritten zijn in model te vertalen.

54

BAANONTWERP: **STOOMBERGEN**

Het museumstoomdepot in combinatie met modern spoormaterieel. Het ontwerp biedt veel rij- en rangeermogelijkheden.

60

DOEN: WATERTOREN
De watertoren is omgevallen. Sabotage of achterstallig onderhoud?

62

HISTORIE: NMBS REEKS 1
De NMBS-sneltreinlocs serie 1 waren de zwaarste in Europa. Van de 140 km/h snelle locs zijn er 35 gebouwd, de 1.002 is als museumlocomotief bewaard.



67

RAILTEST:

TRIX NMBS REEKS 1

Met de grote drijfwielen imponeert de NMBS 1.030 ook in model.

74

REPORTAGE:

LOCKDOWN ZUID-AFRIKA

Guus Ferrée belicht de desastreuze gevolgen van de coronapandemie voor de Zuid-Afrikaanse spoorwegen.

78

DOEN:

ACHTERGRONDEN, DEEL 2

Optimale dieptewerking met foto's, plexiglas, halfreliëfhuisen en ledverlichting.

82

TOEN & NU: NS 2400

Voorjaar 1991 werd de serie 2400 voor het laatst ingezet. Met dertig jaar later, in januari 2021, een comeback van de 2454 in de Rotterdamse haven.

94

DOEN: DAF AFZETSYSTEEM

Het Blomers afzetbaksysteem uit de jaren 50 wordt door Rob Mooij bij Van Gend & Loos in H0 nagebouwd.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 13 RailActueel
- 27 Column door Paul Bender
- 35 Railnieuws
- 46 Railinterview met Johan Emens
- 52 Word abonnee
- 59 Spoorpenningen XVII, 1935
- 73 Partnercolumn door Kees Smit
- 84 Modelnieuws
- 93 Railpers
- 98 Preview Railhobby 435

EXTRA ONLINE

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

Van idee NAAR MODEL

HET ONTWIKKELEN VAN EEN SLPS II IN 1:87

Na jarenlang uitbrengen van nummer- en kleurvarianten was Modeltreinexpress klaar voor een nieuw avontuur: het geheel zelf ontwikkelen van een nieuw model. Zo werd in 2019 het plan opgevat een wagen te zoeken die nog niet in massaproductie was uitgekomen. Daarnaast moest het natuurlijk een interessant model worden.



Na diverse opties te hebben bekeken kwamen we uit bij de Slps II-wagens. Het VAM-verhaal was door Roco immers wel opgepakt, maar nooit afgemaakt. We misten hier nog één belangrijke wagen: de Slps II met VAM-containers. Bij het uitzoeken welke versies er van deze container nog meer zouden kunnen worden gemaakt, kwam de Essent-container in beeld. Het plan was er, nu de uitvoering!

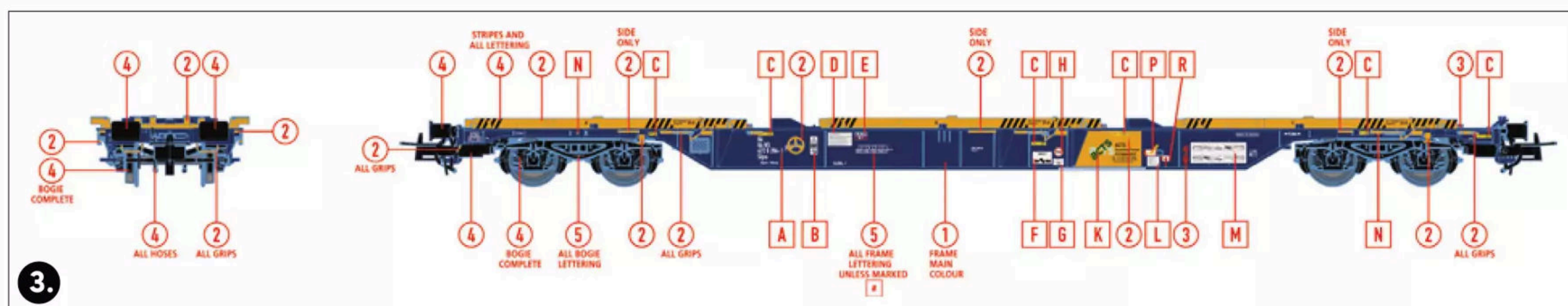
DE 1:1-VERSIE

Elk idee begint met foto's van het grootbedrijf. Dus op zoek naar een Slps II-wagen, zodat we die van alle kanten konden fotograferen. Gelukkig staan er nog een aantal in Nederland, zodat we foto's konden maken. Van de zijanten, als totaalbeeld, de voor- en achterkant, alle opschriften, de details van de bak en de wielstellen. En van de containers: de zijanten, voor- en

achterzijde en bovenkant. Ook een niet-beladen Slps II werd vanuit alle hoeken vastgelegd. De draagarmen en de vele leidingen die onder de wagen lopen. Alles is tot in detail gedocumenteerd. Ook werden alle onderdelen van de wagen opgemeten. Na het rangschikken en bestuderen van de vele honderden (!) foto's waren we klaar voor de volgende stap.

»

1. Het eindresultaat, een fraaie Slps II met Essent-containers.
2. Ondertussen beginnen we met het artwork van de wagens.
3. De wagens kennen veel details en opschriften.





4.

ONTWERP

De tekenaar kon aan de slag, dat resulteerde in een zeer gedetailleerde CAD/CAM-tekening. Die moest tot op het laatste detail uiterst secuur worden gecontroleerd, iets dat heel veel aandacht en tijd vraagt. Elk onderdeel, van schroefje tot container, moet goed worden beoordeeld op mogelijke fouten, de werking en vormgeving. Het model moet als het ware in gedachten op het spoor worden gezet zodat kan worden nagegaan of wat de tekenaar heeft bedacht, ook in schaal 1:87 zal

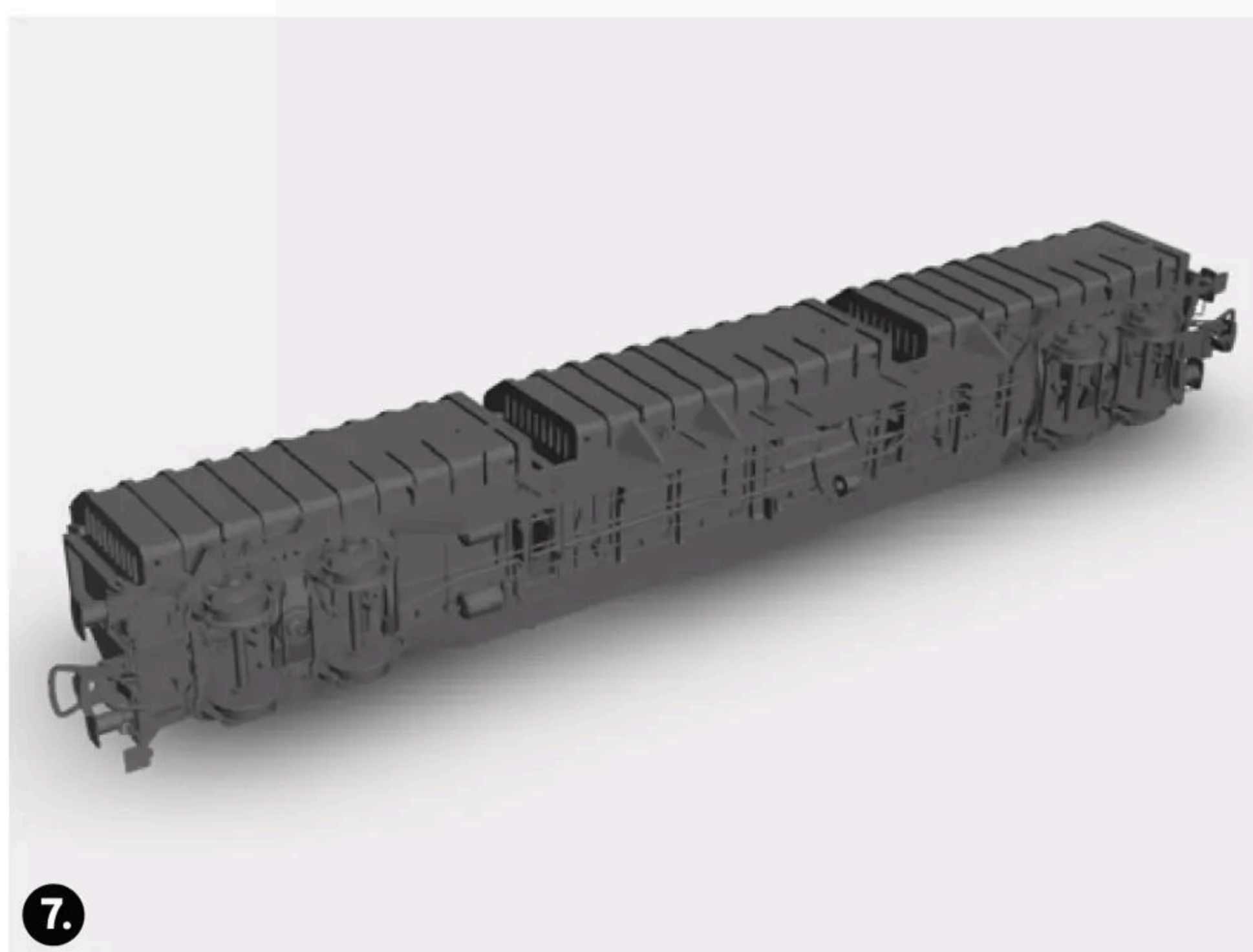
werken. Bijvoorbeeld dat het rijgedrag - ook op moeilijke wisselstraten - goed zal zijn. Ook moet worden nagegaan hoe de diverse bouwdelen van het model het beste in elkaar kunnen worden gezet. Zo kan een buffer snel afbreken. Wordt die aan de wagen meegegoten of wordt het een los onderdeel? Losse onderdelen impliceren extra kosten voor de gietmal. Worden de traptreden van de container meegegoten of worden ze los ingestoken? Hoe dan ook, met meer



5.



6.

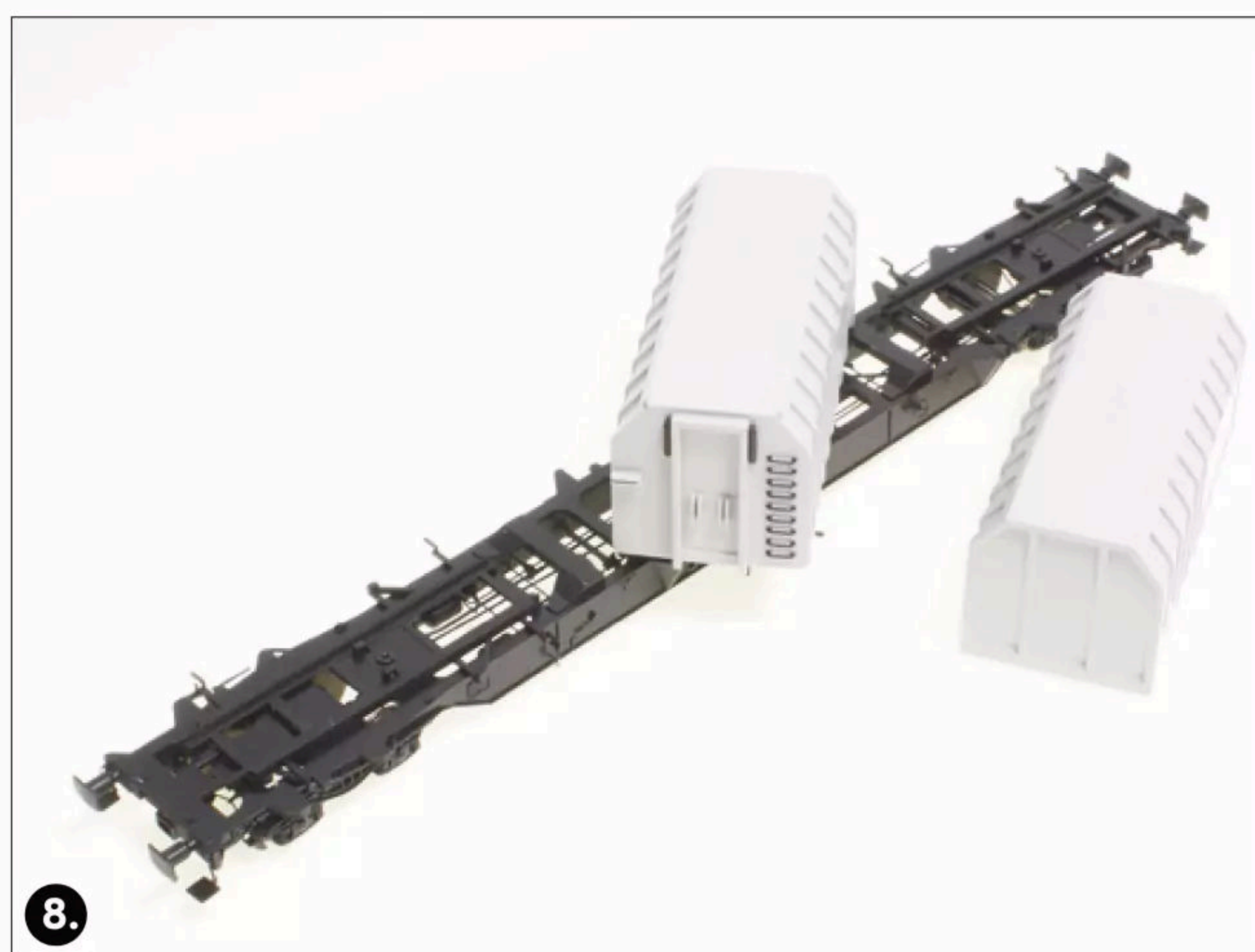


7.

losse onderdelen, zijn meer mallen nodig en dat heeft gevolgen voor de uiteindelijke prijs. Als alles voor 100% is bekeken en nogmaals nagekeken, nagemeten en de beslissingen zijn genomen, begint het maken van de mallen. Vanaf nu is er geen weg terug. Als de mal is gemaakt, zijn aanpassingen erg kostbaar. In spanning wachten we het eerste resultaat af.

PROTOTYPE

Dan is het zover. Het prototype is in Nederland aangekomen. Het begint met een visuele inspectie. Hoe oogt het model? Functioneren de beweegbare delen soepel? Hoe gedraagt de koppeling met NEM-schacht zich? Passen de koppelingen van andere fabrikanten er goed in? Is het metalen frame goed recht? Zijn de vele leidingen onder de wagen correct weergegeven? Als al deze vragen zijn nagelopen en positief zijn beantwoord kunnen we gaan testrijden. Dat gaat over rails en door wisselstraten van de diverse merken. Wissels, Engelse wissels en boogwissels worden met lage en hoge snelheid genomen. Het prototype wordt door een loc over de wisselstraten geduwd en getrokken. We hangen het model tussen andere merken wagens en rijtuigen en kijken hoe de rijeigenschappen zijn. Hoewel wagens van andere merken in de testtrein soms ontspoorde, bleef het prototype keurig in het spoor.



8.

Met hoge en lage snelheden. Het metalen frame deed zijn werk prima en de draaistellen werkten soepel.

ARTWORK

Tijdens de testfase van het prototype kan er met het artwork van de beoogde productiemodellen worden begonnen. Er komen tien verschillende wagens, alle met andere baknummers en containernummers. Iets waar je zeker de aandacht bij moet houden. Als de designer klaar is, gaan er uren werk zitten in het meermalen en door meerdere mensen controleren van alle aspecten. Als alle bevindingen akkoord zijn, kunnen de tekeningen naar de fabrikant. Deze beoordeelt of het artwork kan worden uitgevoerd. Zijn bepaalde »

4. Met het artwork op de computer wordt de sample centimeter voor centimeter gecontroleerd.
5. Om tot een model te komen, hebben we goede foto's nodig van een echte Slips II-wagen.
6. Handmonsters van de containers.
7. De Slips II als CAD/CAM-tekening.
8. Passen de containers op draagarmen?



details wel te drukken? Blijft het leesbaar? Kan een bepaald onderdeel eigenlijk wel worden bedrukt? Moet een onderdeel in kleur worden gegoten of gespoten? Allemaal vragen om rekening mee te houden. Besloten werd om alles te laten spuiten en niets in kleur te laten gieten om een plasticlook te voorkomen. De zijkanten van de containerdraagarmen zouden een decal krijgen. Door de lengte van de uitstekende draagarmen was bedrukken door de tamponeermachine niet mogelijk. We konden de decal ook weglaten, maar besloten die toch te laten maken. Dan kan de toekomstige eigenaar zelf bepalen om die wel of niet te plaatsen. Overigens moet bij elke volgende stap in het productieproces worden betaald, vooraf - als die in het buitenland wordt uitgevoerd - of na ontvangst van de factuur. Niet alleen de wagen zelf heeft artwork nodig, ook de sticker op de doos en de doos zelf met binnenwerk moesten worden ontworpen. Ook moesten artikelnummers worden verzonnen en keuzes gemaakt in het type doos. Stevig of slap karton? Met venster of geheel gesloten deksel? In matte of glossy afwerking? Het werd een stevige kartonnen doos in glossy afwer-

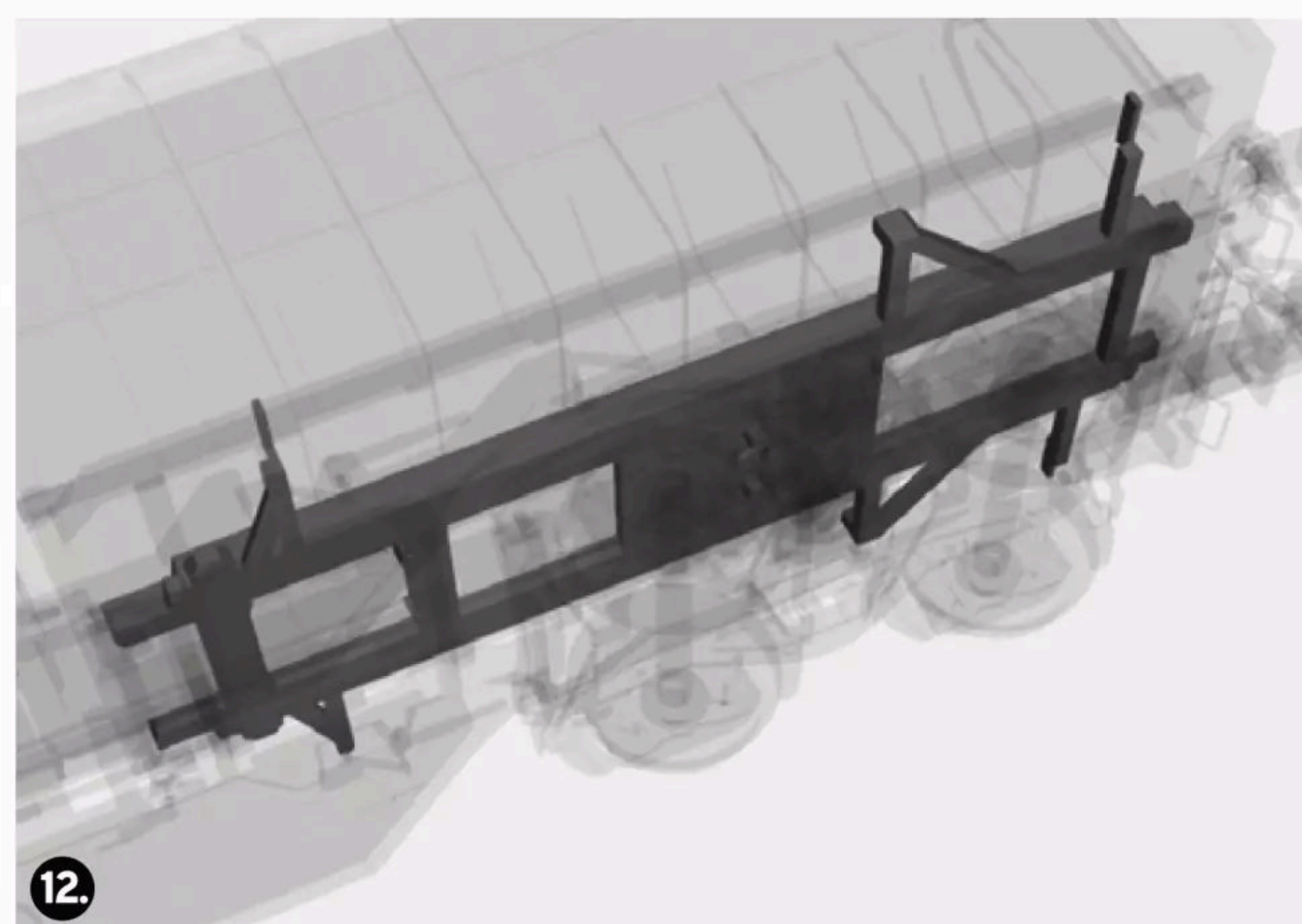
king zonder venster. Na al deze beslissingen begint het lange wachten op nieuws van de fabrikant.

ARTWORK SAMPLE

Een spannende, nieuwe stap in het hele proces dient zich aan: de twee artwork-samples arriveren. Tijd voor nieuwe controlerondes. Zijn de kleuren goed? Zijn de opschriften juist? Is alles goed scherp en helder? Hoe is het groen van de VAM-container en het roze van Essent? Hoe laten de decals zich plaatsen? Rijdt de wagen nog net zo goed nu hij is gespoten? Doorstaat dit artwork-sample dezelfde testen als het prototype dat we eerder hebben getest? Als dit allemaal in orde is kan de laatste opdracht aan de fabrikant worden gegeven: het produceren van alle bestelde wagens. Ook kunnen we de handleiding gaan opstellen die via de site van MTE kan worden gedownload.

EINDRESULTAAT

Eindelijk is het zover. Na een zeereis van een dikke maand worden de modellen in de Rotterdamse haven gelost. Na de douaneformaliteiten arriveren ze in





13.

de winkel, dozen vol. Elk model ondergaat een eindcontrole waarna de bestelde Slps II's, gesorteerd naar de artikelnummers, naar de klanten worden verzonden. Goed verpakt in een fraaie doos vinden ze een nieuwe eigenaar.

Wat zullen we nu eens gaan maken? //

EXTRA ONLINE

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

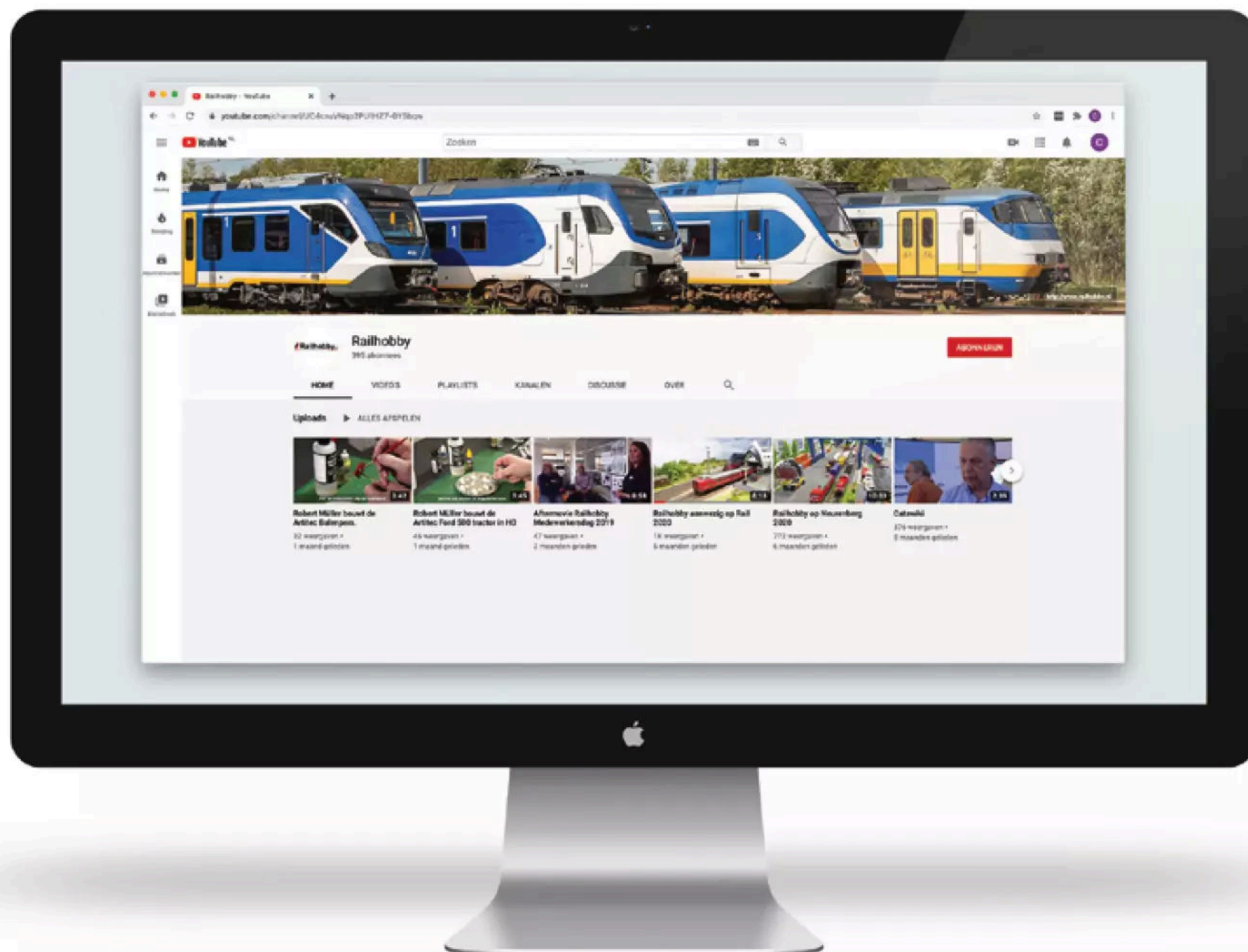
9. Het kleurloze prototype wordt op alle facetten nauwkeurig gecontroleerd.
10. Dan een grote dag. Het artwork sample komt binnen!
11. We zijn tevreden, de opdracht tot productie kan de deur uit.
12. De tekening wordt tot in detail bekeken, zoals hier de containerdraagarm.
13. Ook de Essent-container ziet er goed uit.
14. Van sticker tot draaistel, alles moet op de foto.



14.

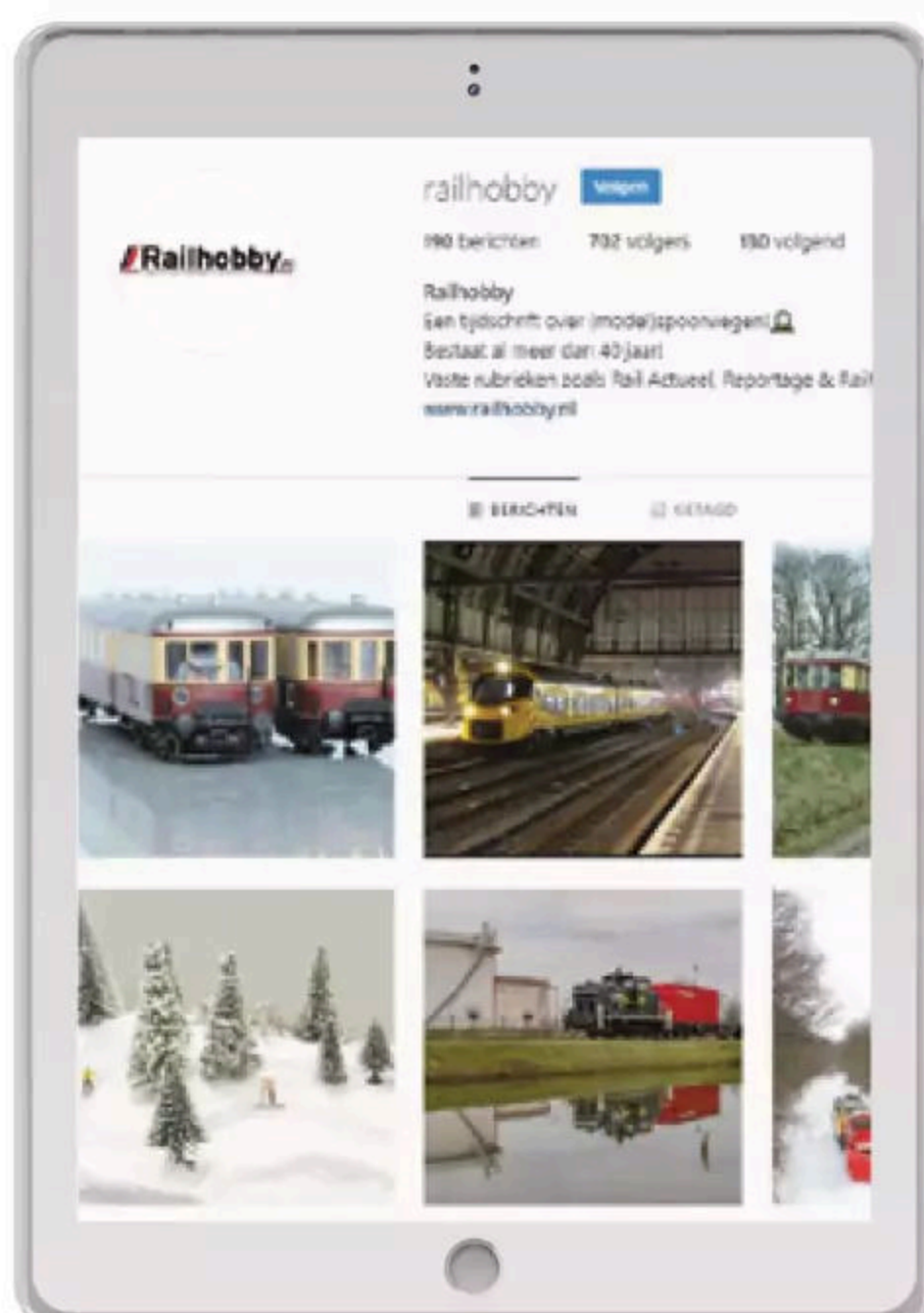
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



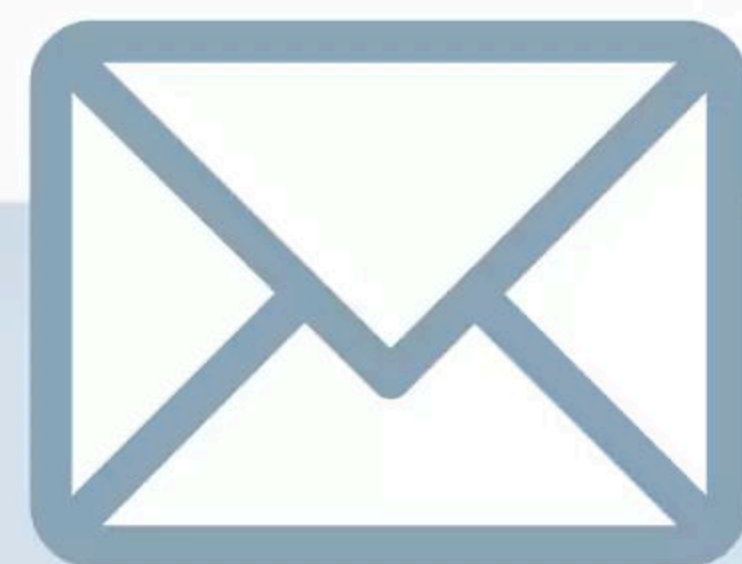
YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 80 video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en aftermovies. **Abonneer u op Youtube.com/modelspoorhobby** en mis niets.



Facebook en Instagram

Op Facebook en Instagram delen we het laatste nieuws op het gebied van grootbedrijf, winacties, beursnieuws en leest u als eerste alles over primeurs van diverse fabrikanten. **Blijf op de hoogte en volg Railhobby vandaag nog!**



Nieuwsbrief

Dankzij de nieuwsbrief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief.**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:



railhobby.nl



railhobby



railhobby



modelspoorhobby

Internationale VERLADING BIJ OSSE OVERSLAG CENTRALE

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



De 6413 is vanuit Venlo naar Oss gekomen om trein 44598 met lege schuifwandwagens naar Venlo te brengen. Passage te Esch op 9 januari. (foto Marcel van Eupen)

Drukte in Oss

Na een succesvol proefvervoer van grote rollen papier uit het Italiaanse Porcari op 29 april 2020 brengt DB Cargo inmiddels regelmatig treinen aan. RFO verzorgt met het vaste Bakkie 692 de last mile, inclusief rangeren bij ontvangende Osse Overslag Centrale. Naast DB Cargo brachten eind 2020, begin 2021 diverse andere vervoerders treinen naar Oss. Freightliner arriveerde kort voor de jaarwisseling met haar Class 66 met een graantrein uit Polen, medio januari gevolgd door eenzelfde trein, maar dan gereden door HSL

Logistik. Eveneens vanuit het oosten brengt LTE graantreinen, die regelmatig met sojapallets worden herbeladen en RFO met gips in bakwagens. Tot slot bracht RTB Cargo tot in januari bietenpulp vanuit Moosbierbaum (Oostenrijk), een seizoensgebonden vervoer dat stopt als het suikerbietenseizoen afloopt. De aanvoer van ketelwagens stookolie, dat op het terrein van OOC wordt verwarmd en daarna in schepen wordt gepompt, is al enige tijd niet meer gezien.-MvE

»



De afvoertrein van Matrans naar emplacement Pernis achter loc 6429, 31 december 2020. (foto Paul Engelbert)

Aluminium verhuisd

Een aderlating voor het spoorvervoer in de haven van Amsterdam is het verdwijnen van de afvoer van aluminium. Dit wordt vervoerd in blokken of zogenaamde broodjes (kleine blokken in stapelvorm) in schuifwand- of op rongenwagens en is bestemd voor Zuid-Duitsland, Oostenrijk en Italië. Het vervoer bracht zowel DB Cargo als Lineas naar de VCK Waterland Terminal, onder andere met de dappere V 60. De nieuwe overslaglocatie is Matrans in Pernis met een kade aan de Eemhaven. Lineas is er veelal op maandag- en dinsdagmiddag actief; DB Cargo komt elke werkdag in de loop van de ochtend.-SB

Kippenvoer naar Barneveld

Na twee jaar zonder spoorvervoer ontving het naast station Barneveld Centrum gevestigde Agruniek Rijnvallei op 27 januari weer een trein: mais uit Polen. Dit wordt in de fabriek gebruikt als basis voor pluimveevoer. In twee nachtelijke bedieningen door LTE werd de trein gelost. Overdag bedienen is - helaas voor fotografen en omwonenden - door de drukke dienstregeling op de Valleilijn niet mogelijk. Voor LTE was het de eerste bediening van Barneveld; het voorgaande contract werd door Rail Force One (RFO) uitgevoerd. RFO gebruikte daarvoor een 600, dat met de maximumsnelheid van 32 km/h uit Amersfoort kwam.-MS

Strukton 303001 is in de nacht van 23 op 24 december 2016 in Barneveld Centrum met vijf beladen wagens aangekomen. (foto Myron van Ruijven)



Ketelwagens Sloe-Lutterade

Al lange tijd rijden gasketeltreinen tussen aanvankelijk Antwerpen, later de Sloehaven naar Lutterade. Nadat eerder RRF en Captrain de tractie verzorgden, onder andere met de iconische 1618, is het sinds januari de beurt aan DB Cargo. Het plan was om de wagens in bonte treinen te vervoeren. Tot nu toe rijdt de trein nog volgens de oude opzet en wordt op maandag en donderdag rechtstreeks tussen Sloe en Lutterade gereden. 's Ochtends naar Lutterade en 's middags retour.-MvE

◀ **DBC 193 307 met de gasketeltrein. Heeze, 11 februari (foto Marcel van Eupen)**



RTS heeft in Amsterdam Westhaven zes wagens opgehaald en plaatst deze langs losweg De Birkt, 27 januari. (foto Sander Broerse)

Hydraulische persen naar Amersfoort

Twintig wagens met hydraulische persen kwamen afgelopen maanden naar losweg De Birkt. De in Amersfoort aan de spoorlijn richting Hilversum gelegen openbare laad- en losplaats ziet zelden commercieel vervoer. De lading was bestemd voor

een nabijgelegen producent van auto-onderdelen en de wagens kwamen in bonte treinen van Győr naar Amsterdam Westhaven. Voor de tweede bediening had DB Cargo geen capaciteit en werd RTS ingehuurd.-SB



Loc 1762 is rijp voor de sloop. Amsterdam, 25 januari. (foto Tim Sabelis)

Sloop locs en dubbeldekkers

In december 2019 zijn de DD-AR- en DDM-1-stammen met de bijbehorende locomotieven uit de serie 1700 terzijde gesteld. Een aantal locs heeft een tweede leven gekregen bij andere vervoerders, maar voor veertien resteerde een enkele reis naar sloper HKS Metals in Amsterdam. Bij het Technisch Centrum Eindhoven en op de TMA Terminal in Amsterdam zijn de machines geplukt. Op 25 januari zijn de laatste drie locomotieven afgevoerd. Op 1 februari is gestart met de afvoer van de DD-AR- en DDM-1-rijtuigen. Deze rijtuigen worden per zes stuks in een binnenvaartschip geladen en naar Vlaardingen getransporteerd, waar ze bij Jansen Recycling worden gesloopt.-MS

»



Op 28 januari heeft de 203-5 samen met de 2961 en 2958 treinstel 2944 in Leidschendam opgehaald. Het geheel passeert Leidschenveen op weg naar de Houtrakpolder. (foto Matthijs Schreurs)

SGM-treinstellen

Op 1 februari werd een groot aantal SGM-stellen terzijde gesteld. SGM wordt alleen nog structureel in de treinserie 5000/5100 (Den Haag CS - Dordrecht) ingezet. De huidige vooruitzichten laten zien dat deze inzet tot september 2021 blijft. De mogelijkheid bestaat dat treinstellen die met een Sandite-installatie (gladheidsbestrijdingsmiddel op het spoor) zijn uitgerust voor inzet in het komende najaar rijvaardig worden

gehouden. Ondertussen worden de terzijde gestelde stellingen bij het Technisch Centrum te Eindhoven en in werkplaats Leidschendam van bruikbare onderdelen ontdaan. Het laatste door VolkerRail gereden transport vond op 28 januari plaats, waarna Strukton, met enkele weken vertraging, het contract overnam. De gestripte treinstellen gaan naar de Houtrakpolder; de laatste meters over spoor.-MS



G6 naar Tata Steel

Op 15 februari bracht Railexperts met loc 9902 een Vossloh G6 over van Venlo naar Beverwijk Hoogovens Centraal. Het betreft loc 98 80 650 084, welke tijdelijk bij Tata Steel aan de slag gaat en hiermee de eerste loc van het type G6 is in Nederland. De G6 is een door Vossloh gebouwde rangeerloc en werd in 2008 geïntroduceerd.-JdG

◀ Het duo passeert als trein 13494 op de grens tussen Haarlem en Bloemendaal. (foto Jaap de Groot)

Brammen naar Mexico

Op 3 februari is RFO gestart met het vervoer van brammen tussen Tata Steel in Velsen Noord naar de TMA terminal in de Houtrakpolder. Het betreft een tijdelijk vervoer en volgens planning zullen er zestien treinen rijden. Het is niet de eerste keer dat RFO zich in het staalvervoer mengt. Zo reed het onder meer in de zomer van 2018 ook met staaltreinen naar de Houtrakpolder. Door overslag op de TMA terminal wordt de drukke haven van IJmuiden ontlast. De bestemming voor het staal is het Mexicaanse Altamira, gelegen in het noordoosten aan de Golf van Mexico.-MS



Op 3 februari is RFO 1831 met de eerste staalplakkentrein als trein 63191 bij Haarlem onderweg naar de Houtrakpolder. (foto Matthijs Schreurs)



Railexper 9902 (ex-DB/NS 1616) bracht onder treinnummer 13400 de 2758 en 3009 over van Bad Bentheim naar de Zaanstraat. De trein passeert hier Holten. (foto Sicco Dierdorp)

Nieuwe Sprinters per spoor gearriveerd

Op 24 januari vond weer een transport van nieuwe SNG-treinstellen per spoor plaats. Dit zijn de eerste stellen van de tweede bouwserie SNG die over de rail naar Nederland komen. Het merendeel wordt, net als de eerste serie, vanuit Spanje naar Rotterdam per boot aangevoerd om vervolgens per dieplader de Zaanstraat

te bereiken. De tweede deelserie SNG zal gaan bestaan uit 38 viertjes (2751-2788) en vijftig drietjes (3001-3050). De drietjes hebben nummers in de 3000-serie gekregen omdat een nummerbotsing met de SLT-serie 2400 dreigde als er was doorgenummerd vanaf de laatste van de eerste serie, de 2368.-SD

»



Slechts zelden in actie: de 'museum-sneeuwschuiver' van de SHD. Met voorop loc 2205 gemonteerd, passeert de combinatie nabij Vuren als trein 99970. (foto Sander Broerse)

Sneeuw in Nederland

Begin februari zorgden harde wind en sneeuw voor sneeuwduinen en stuifneeuw, waar de meeste wisselverwarmingen en een deel van het materieelpark niet tegen bestand bleken. Op 7 februari reden er geen NS-treinen en werden er slechts schouwriten uitgevoerd. In de dagen daarna werd het treinverkeer mondjesmaat opgestart, mede door machinisten van goederenvervoerders die meehielpen bij het sneeuwvrij maken van wissels. Voordat de Betuweroute op 9 februari weer in dienst kon, maakte de 2205 met sneeuwschuiver een retourrit over de lijn. Via Barendrecht Vork

en Arnhem Goederen werd de combinatie gedrievoekt om de schuiver voorop te krijgen. Door in een buitendienststelling te rijden kon de 2205 op een ETCS-baanvak rijden. Een dag later werd het nog bonter toen de Duitse sneeuwplow 40 80 9475 182, geduwd door de 218 477 van DB Netz Instandhouding, van Duisburg via Gronau naar Enschede en terug reed. De lijn naar de Nederlandse grensstad is zoals bekend in exploitatie bij de DB. Na jaren van afwezigheid kwamen de sneeuwschuivers deze winter weer volop in actie.-GF/SB



De sneeuwplow rijdt Enschede binnen, 10 februari. (foto Coen Ormel)

Sneeuw in België

In België worden twee sneeuwschuivers met locomotieven reeks 82 achter de hand gehouden. De machines zijn alleen met GSM-R en Memor uitgerust en kunnen daardoor zonder ontheffing niet op lijnen met ETCS rijden, een van de redenen waarom de veteranen alleen nog met sneeuwschuiver worden ingezet. Na een lange periode zonder actie was het op 16 januari raak. Door hevige sneeuwval in de hoger gelegen delen van België was de bundel bij station Libramont (het hoogste station in het land) bedolven onder tientallen centimeters sneeuw. Onder meer moest een stopmachine worden bevrijd. De 8221 kwam naar Libramont om de sporen vrij te maken. Op 26 januari ging de loc na gedane



De 8221 maakt de sporen in Libramont sneeuwvrij, het spoor links is nog geheel onder de sneeuw bedolven. (foto Jan-Mark Schout)

zaken terug naar de eveneens in Ronet verblijvende sneeuwschuiver met loc 8223. Door de komst van

een nieuwe sneeuwschuiver is dit mogelijk de laatste inzet geweest van de locomotief.-JMS



Op 24 februari 2009 heeft loc 707 de Landwassertunnel bij Filisur verlaten; op de achtergrond het spoor naar het beroemde Landwasserviaduct. (foto Sander Broerse)

Rhätische Bahn Ge 6/6 II

De locomotieven type Ge 6/6 II lijken aan hun laatste winter bij de Rhätische Bahn bezig te zijn. Van de zeven exemplaren tellende serie waren er in januari drie in dienst: de 703, 705 en 706. Naar verwachting is het gehuil van de tractiemotoren tot september 2021

in de goederendienst te horen. De instroom van 56 treinstellen type Capricorn zorgt indirect voor het overbodig raken van de locomotieven; in de goederendienst worden ze vervangen door locs type Ge 4/4 II en Ge 4/4 III. Loc 704 wordt museumexemplaar.-SB

»

Comeback oudjes Portugal

De Portugese CP nemen de machines van de serie 2600 weer in gebruik. Tussen 1974 en 1987 werden er 21 afgeleverd en in 2013 eindigde hun actieve leven. Ze worden gereviseerd en in 2023 moet de laatste weer inzetbaar zijn. Ook de dieselvariant van de 'gebroken neuzen', de serie 1900, duikt weer op. De CP heeft er nog drie: de 1901, 1908 en 1912, die voornamelijk in Barreiro blijven opgeslagen. De particuliere goederenvervoerder Medway stelde afgelopen jaar de 1903, 1905 en 1909 in de oude oranje CP-kleur weer in dienst; waarbij de 1903 in november weer terzijde werd gesteld. De 1902, 1904, 1907, 1911 en 1913 worden in Entrocamento opgeknapt en zullen



Sinds vorig jaar weer in dienst, loc 1905 die op 3 september 2020 ten oosten van Porto onderweg is. (collectie Guus Ferrée)

de resterende locs series 1930 en 1960 vervangen. Medway had nog een, inmiddels opgeborgen, exemplaar in gebruik, de 1943. De laatste 1960'ers van dit bedrijf, 1962, 1963 en 1964 gaan vermoedelijk vrij

snel naar een opstelspoor. Ook een door Allan in Rotterdam gebouwde smalspoormotorwagen serie 9300 is weer rijvaardig gemaakt en heeft geslaagde proefritten in Sernada do Vouga gemaakt.-GF



De eerste DB-locs Baureihe 101 zijn buiten dienst gesteld. Dit lot trof nog niet 101 121 die op 24 september 2020 door Oberwesel kwam. (foto Raymond Kiès)

Schrappen DB Baureihe 101

DB Fernverkehr heeft steeds minder werk voor de elocs Baureihe 101. Afgelopen december werden de 101 112 (bouwjaar 1998) en 101 144 als eerste uit de materieellijsten geschrapt. Laatstgenoemde stond sinds 2018 met schade bij de werkplaats Dessau afgesteld. DB Systemtechnik nam in december 2020 de 101 020

over. Dit bedrijfsonderdeel heeft behoefte aan uitbreiding van het bestand omdat dit jaar de revisiedata van de 120 153 en 120 160 aflopen en ze daardoor aan de kant moeten. Nieuwe revisies zijn niet waarschijnlijk. Eerdere plannen om de 101'ers na hun loopbaan bij Fernverkehr door te schuiven naar de goederendienst lijken in de ijskast te zijn verdwenen.-RK



TMe 1527 op 9 juli 2020 in het Zweedse Kil. (foto Harold van der Meer)

Tweede leven voor ME-locs

Door de elektrificatie van Deense hoofdlijnen wordt de inzet van de oorspronkelijke serie van 37 draaistroomdiesel locomotieven type ME uit 1981 steeds minder. De inzet van de laatste nog rijvaardige locs beperkt zich tot lijnen rondom Kopenhagen. DSB verkocht in november 2019 drie locs aan Nordic Refinance, de ME 1509, 1513 en 1527. In de werkplaats van Railcare in Långsele werden ze groen geschilderd en voorzien van beveiligingssysteem ATC. De inmiddels tot type TMe geworden 1513 werd na aanpassingen toegelaten

tot Noorwegen en doet sinds augustus 2020 dienst bij CargoNet op Nordlandsbanen tussen Trondheim en Bodø, ter vervanging voor de in december 2019 bij een aanrijding betrokken Stadler CD312.005. Omdat de loc niet is aangepast op de grote hoeveelheid sneeuw die ten noorden van Mosjøen op Saltfjellet kan liggen, is de inzet 's winters tot deze plaats beperkt. De serie ME is vrijwel gelijk aan de Noorse Di 4 die in 1989 schotten in de luchtinlaten kregen om de elektronica van smeltwater te behoeden. -HvdM

Nieuwe vervoers-overeenkomst StH

Het Oostenrijkse Stern&Hafferl (StH) heeft een nieuwe vervoers-overeenkomst afgesloten waardoor de reizigersdiensten die dit bedrijf uitvoert de komende tien jaar zijn verzekerd. StH exploiteert de normaalspoorverbindingen Linz - Peuerbach/Neumarkt (Linzer Lokalbahn) en Lambach - Vorchdorf-Eggenberg en de smalspoorlijnen Vorchdorf - Gmunden (in aansluiting op het plaatselijke tramnet) en Vöcklamarkt - Attersee waarop het moderne Tramlink-lagevloermaterieel van Vossloh rijdt. Met de overeenkomst is een bedrag van € 225 mio gemoeid. In de overeenkomst is de aanschaf van twintig nieuwe treinstellen voor de normaalspoorlijnen opgenomen. Op de lijn vanuit Lambach wordt de dienst uitgevoerd met ruim



De ET20 109 van de Vorchdorferbahn bij vertrek uit Vorchdorf-Eggenberg naar Lambach, 11 september 2020. (foto Raymond Kiès)

zeventig jaar oude treinen die tweedehands in Duitsland zijn verworven. Op de Linzer Lokalbahn

bepalen vooral veertien bicourante GTW 2/6-treinstellen uit 2000 het beeld. -RK //

Stedelijk AMERIKAANS

HOOGBOUW IN APELDOORN

Sinds 2006 bouwt Rob Schot met een kleine groep modelbouwers van de Apeldoornse modelspoorclub VAMES aan een modulebaan naar Amerikaans voorbeeld. In schaal H0 en gesitueerd in de periode eind jaren 50, begin jaren 60. Van bouwpakketten heeft hij de overstap naar scratch building gemaakt en verrijst hoogbouw naar eigen ontwerp.

EXTRA:
video
Flatiron
Building



In de eerste jaren gebruikten we bouwpakketten van Amerikaanse modelbouwfabrikanten. Na een periode van uitproberen bouw ik nu zelf de gebouwen en alles wat daarbij hoort, zoals brandtrappen, gevelornamenten, entrees en trottoirs. Zo kon ik mijn passies voor modelspoorbouw, architectuur, New York en fotografie combineren. In dit artikel laat ik zien hoe ik mijn huidige project 'scratchbuild' en ziet u een paar van mijn eerdere gebouwen.

WHITE BUILDING

Voor het scratchbouwen gebruik ik hout, karton en kunststof. Voor de Amerikaanse baan is het strijkijzer-vormig gebouw van twaalf etages bijna afgerond, geïnspireerd op de in 1902 opgeleverde Flatiron Building in New York. De naam in model verwijst naar met licht getinte natuursteen beklede gevels van het grote voorbeeld en het New Yorkse architectenbureau McKim, Mead & White. Het zijn de afmetingen van de beschik-

bare kavel op de baan die bepalen of het daarvoor gedachte gebouw geschikt is. In dit geval is dat de smalle, taps toelopende strook grond tussen de stationsporen en de straat. Als het type gebouw dat ik wil uitbeelden is vastgesteld, werk ik dit uit in een schets met maten en bepaal de bouwmaterialen. Voor de hoogtes van de verdiepingen van kantoorpanden is uitgegaan van ruim drie meter in werkelijkheid, omgerekend 3 cm in model. De basis van de White Building bestaat uit frames van 9 mm MDF voor de parterre, een deel van de etages en het dak; ook de gevels zijn uit stroken 9 mm MDF opgetrokken. Op het houten frame zijn stroken architectenkarton gelijmd, waarin met een hobbymes op vaste afstanden horizontale V-vormige groeven zijn aangebracht. De horizontale geveldelen zijn iets terugliggend ten opzichte van de verticale delen geplaatst, zodat er diepte in de gevel ontstaat. De op de binnenhoeken van de gevels gelijmd houten latten - ze lopen van de begane grond tot het dak - geven het gebouw de nodige stevigheid. De twee grote zijgevels zijn met M2-bouten en moeren aan dwarslatten gemonteerd zodat het gebouw zo

nodig uit elkaar kan worden gehaald om bijvoorbeeld verlichting of anderszins te repareren.

204 RAMEN

De raamkozijnen zijn uit strips van Evergreen samengesteld waarbij de ruiten tussen de binnen- en de buitenkozijnen zijn gelijmd. Voor de rondlopende voorgevel heb ik delen kunststof in water verhit en direct daarna in een vorm vastgezet. De ronde vorm blijft intact als het materiaal is afgekoeld. Iets soortgelijks heb ik met de raamkozijnen in de boogramen op de eerste en twaalfde verdieping gedaan. Voor de 204 ramen is 49 meter kunststofprofiel in 2244 »

-
1. De gebouwen met baksteengevels zijn scratch built.
 2. De basis zijn twee vlakke geveldelen.
 3. De geveldelen zijn gespoten.
 4. De eerste raamkozijnen zijn gemonteerd.
-



VERDIEPINGSVLOEREN EN SCHEIDINGSWANDEN VAN ARCHITECTENKARTON

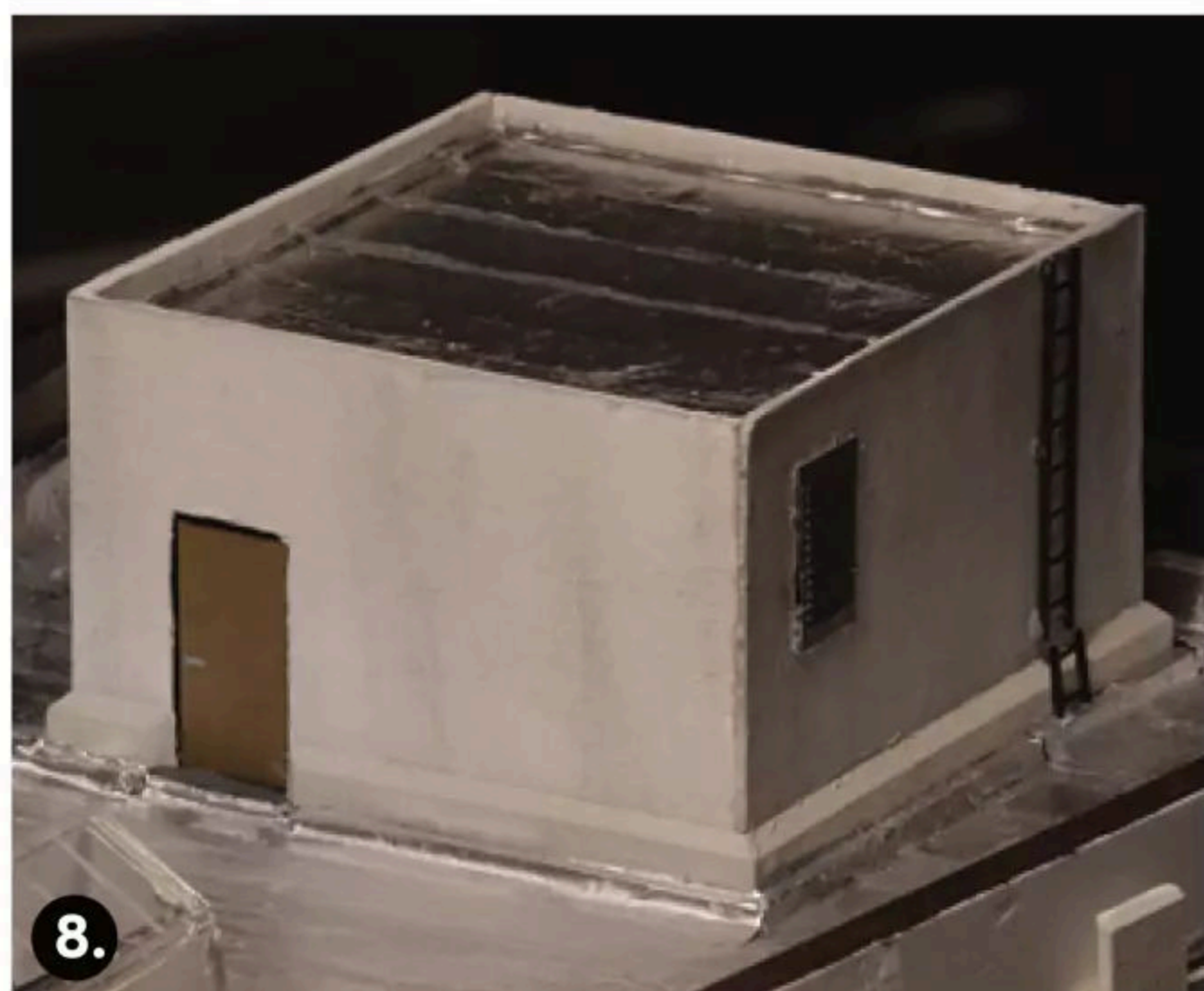
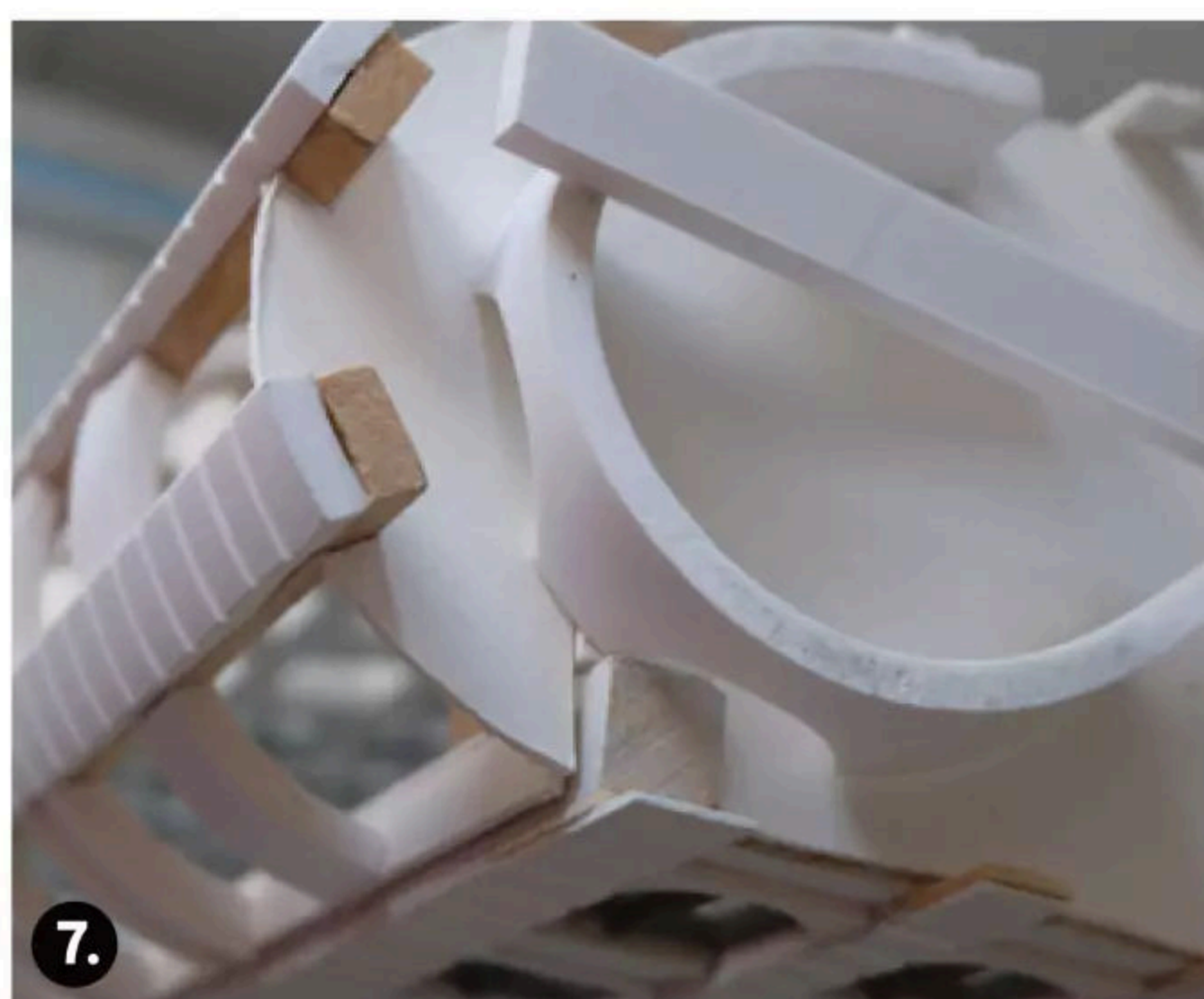
bouwdelen versneden. Om doorkijk door het gebouw te voorkomen zijn verdiepingsvloeren en scheidingswanden van architectenkarton toegevoegd. Deze zijn uitneembaar als het dak en de achterwand zijn losgemaakt. Door de op diverse verdiepingen geplaatste tussenwanden zijn aparte kamers ontstaan. Interieurs volgen later, deels gemaakt van karton en stukjes stof, kleine kartonnen bouwplaten en interieurs van Noch en Preiser.

Onder de boogramen van de eerste verdieping gaan de lage ramen van het souterrain schuil. De toegang tot de monumentale entree, een rondlopende trap, is uit 4 mm kunststofplaat samengesteld. De treden zijn ontstaan door in afnemende diameter ronde mallen te snijden en die op elkaar te lijmen. Achter de zuilen van de voorgevel loopt de trap nog enkele treden op. Zowel de trap als de trottoirs zijn met Faller-betonverf

geschilderd. Deze meng ik met weinig matte witte verf omdat naar mijn ervaring objecten op de modelbaan onder kunstlicht snel te donker overkomen.

Het dak is een afneembare plaat van 4 mm architectenkarton dat is voorzien van smalle stroken aluminiumfolie met de matte kant naar boven. Dit materiaal laat zich goed plooien naar de vormen van de dakrand en wordt met verdunde lichtgrijze verf geschilderd. Dat benadert het uiterlijk van een bitumen dak en na enige weathering ziet het er zeer realistisch uit. Van diverse bouwsets had ik nog het een en ander aan materiaal, zoals ventilatieroosters, airconditioners, afvoerpijpen, ladders, trappen, etc. Walthers voert een bouwkit van een watertank (artikel 3507) zoals die heden ten dage nog steeds in New York is te zien. De daklichten zijn restanten van bouwkits en eigenbouw uit karton en kunststof.





BAKSTEEN

Andere gebouwen zijn op soortgelijke wijze gebouwd. Die hebben appartementen op de verdiepingen en winkels of restaurants op de begane grond zoals ze in veel Amerikaanse steden voorkomen. De begane grond en bovenste etage bestaan doorgaans uit natuursteen en de romp van het gebouw is met baksteen bekleed. In model heb ik de bakstenen uit rechthoekige restanten van ponskaarten op de gevels gelijkmd, dit geeft een mooie diepte. Een nogal tijdrovende, maar rustgevende klus, waarvan het resultaat zeker naar wens is. Een medeclublid heeft mij hier ooit op geattendeerd; zo heeft een modelspoorclub z'n voordelen. De brandtrappen zijn bouwsets van Tichy Train Group en de watertorens op de daken zijn de al genoemde bouwkit van Walthers Cornerstone. Vaak staan de reservoirs op frames van stalen H-profielbalken. In model volstaan strips van Evergreen. Met deze strips zijn ook de friezen rond de dakrand samengesteld. Deze zijn in werkelijkheid vaak rijk met elementen versierd, zodat ook hier veel eer is te behalen. Ik gebruik voor het geheel bij

voorkeur niet al te uitbundige kleuren met iets lichtere tinten om de werkelijkheid zo veel mogelijk te benaderen. Inmiddels ligt een volgend gebouw al op de tekentafel. //



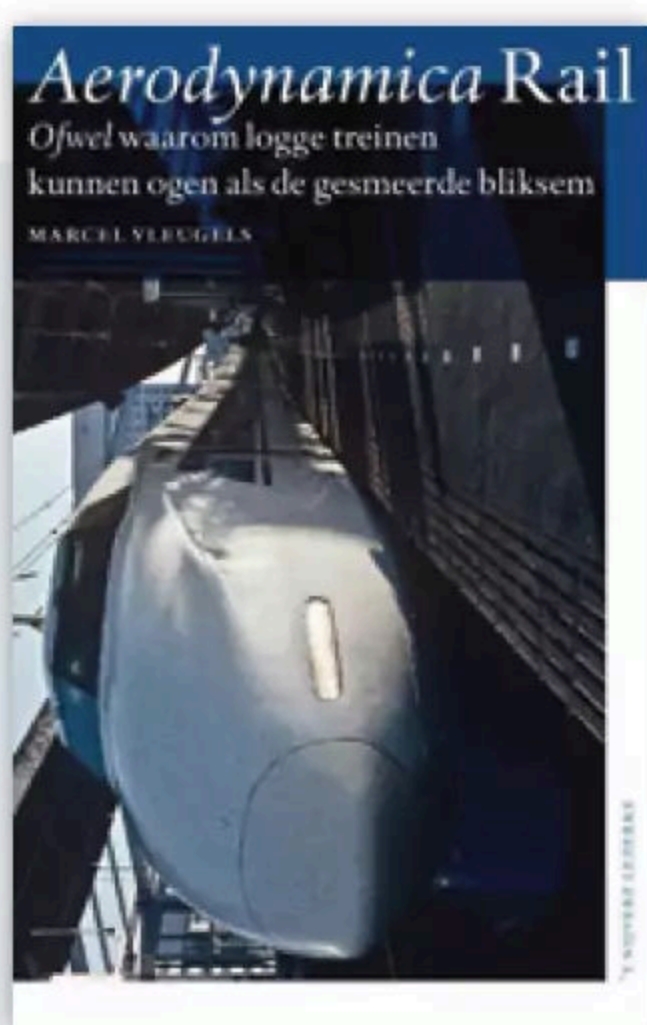
Bekijk de video van de Flatiron Building en onze andere video's op Railhobby.nl/amerika

- 5.** De White Building is op de clubbaan geplaatst.
- 6.** Bakstenen, gemaakt van resten van ponskaarten.
- 7.** Het samenstellen van de ronde gevel.
- 8.** Met lichtgrijze verf is het aluminiumfolie matter gemaakt.
- 9.** Even naar binnen gluren op de 14^e etage: de ober komt langs.
- 10.** Alleen de fries rond de dakrand, entree en het souterrain moeten nog worden gebouwd.

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!



Aerodynamica Rail

In 240 pagina's schetst auteur Marcel Vleugels levendig de vier sterke punten van stroomlijnvormen op de rails. Hij doet dat mede aan de hand van tal van dwarsverbanden met ontwikkelingen in vooral de luchtvaart, maar ook met het wegverkeer.

Prijs: € 29,-. Railhobby.nl/aerodynamica



MATERIEELGIDS JAREN '80

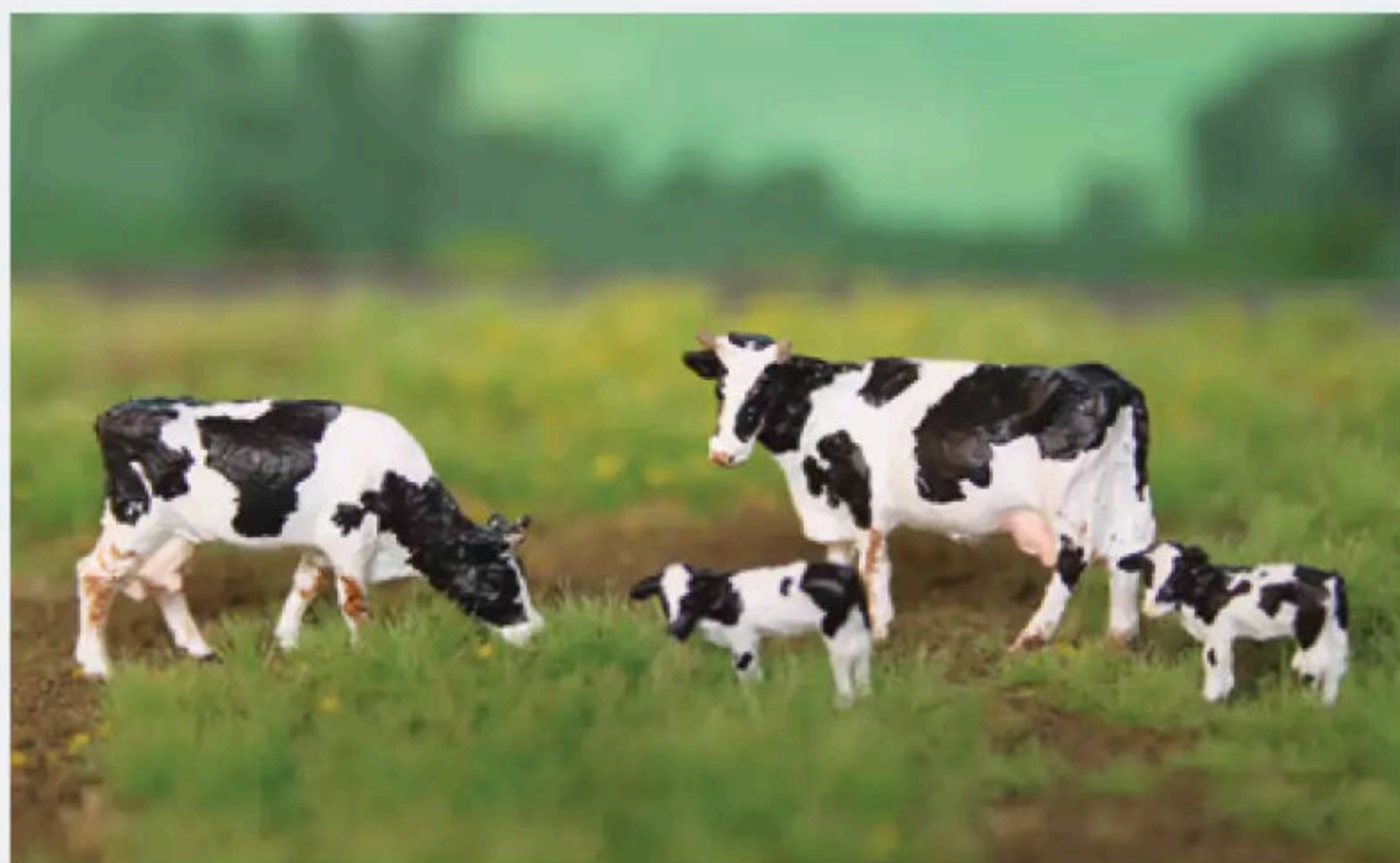
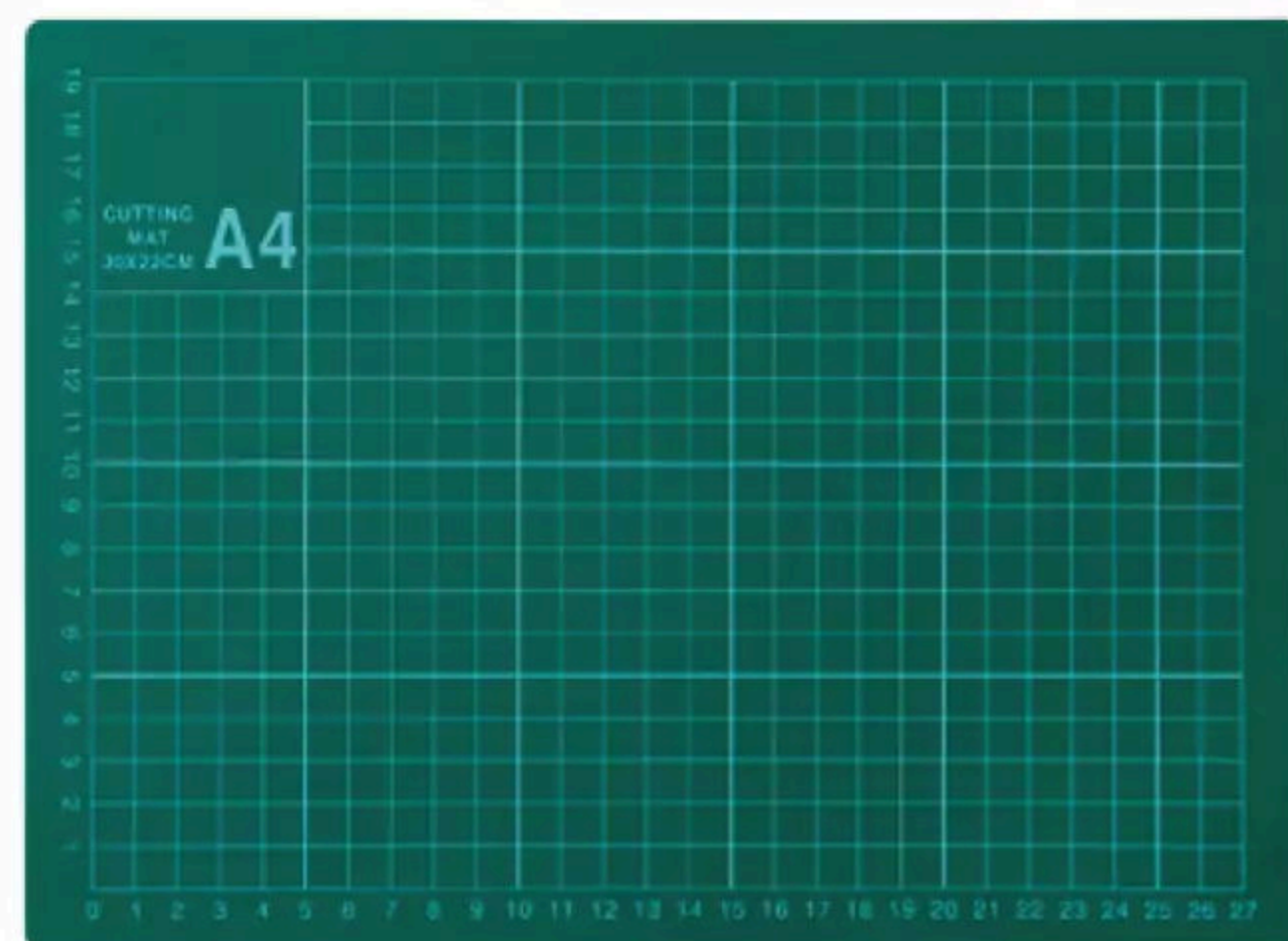
Dit boek behandelt alle materieelsoorten die in de jaren '80 op het spoor te zien waren. Dankzij de fotografen wordt een representatief beeld weergegeven van het NS-materiaal in deze tijd. **Prijs: € 39,90.**

Railhobby.nl/materieelgids

AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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

Railhobby.nl/snijmat



VPS Holstein-Friesian Zwartbont (4 stuks, H0)

Holstein-Friesian bonte koeien zijn de meest voorkomende melkkoeien in Nederland, maar ook wereldwijd! Deze koeien komen voor in Nederland, België, Duitsland en Amerika. Ze hebben unieke vlekken en gekleurde neuzen, horens en uiers. Alle koeien zijn meerdere malen met wit/crème geverfd voor een realistische vachtstructuur. **Prijs: € 27,95.**

Railhobby.nl/holstein

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

The past is a foreign country

De seinhuiswachter moest 's nachts kunnen zien wat er buiten gebeurde. Daarom bestond de verlichting in een seinhuis uit niet meer dan een paar op het toestel gerichte gloeiende spijkers.

Hoewel dit stuk verschijnt op een moment dat de dagen alweer beginnen te lengen, is het geschreven in de donkere wintermaanden. De jaarlijkse donkere maanden lenen zich bij uitstek voor modelbouw-activiteiten. Natuurlijk wordt er in de zomermaanden ook aan modelbouw gedaan, maar meestal ligt de productiviteit in de daglichte zomermaanden aanzienlijk lager. Bij modelbouw gaat het om het op schaal weergeven van de 1:1-werkelijkheid. Hoewel er binnen de modelbouw zeker aandacht is voor het weergeven van 20-nu ligt een groot deel van de nagebouwde wereld in 19-toen. Natuurlijk zijn er veel zaken die toen op dezelfde manier gingen als in het nu. Maar er zijn er veel waar dat zeker niet het geval is. Dat we niet meer met stoomlocomotieven rijden is een open deur, maar hoeveel mensen realiseren zich dat je bij het uitbeelden van de wereld in de twintigste eeuw iets simpels als telefooncellen makkelijk vergeet. Nu is een telefooncel of een stoomloc nogal duidelijk uit te beelden, maar 'pikdonker' is een veel ongrijpbare begrip. In Nederland is het nachtelijke pikdonker feitelijk overal verdwenen en is er altijd wel omgevingslicht. Ook in het holst van de nacht.

GLOEIENDE SPIJKER

Die lichtvervuiling is langzaam begonnen in de jaren 50-60. Hoe kwam ik op dit alles: recent zag

ik her en der de nodige foto's en verhalen van met veel moeite aangebrachte heldere verlichting in de toestelruimte van seinhuizen met hendeltoestellen. Op zich bewonderenswaardig, maar dus niet waarheidsgetrouw. De seinhuiswachter moest zien wat er 's nachts in het schaars verlichte buiten gebeurde. Om dat te kunnen zien bestond de binnenverlichting in een seinhuis uit niet veel meer dan een paar op het toestel gerichte gloeiende spijkers. Dus totaal iets anders dan een verlichtte kantoorruimte vol pc-schermen. Daarom, bij het weergeven van een seinhuis bij donker: besteed aandacht aan de mondjesmaat aangebrachte terrein-

verlichting, maar het is prima om de toestelruimte nagenoeg onverlicht te laten. Nog afgezien van het feit dat een aanzienlijk deel van de seinhuizen 's nachts onbemand was omdat er weinig of geen treinverkeer was. Zelfs een station als Alkmaar was in 1949 in het holst van de nacht een paar uur helemaal 'dicht' zoals in het boeiende verhaal van Hans de Herder in 'Op de Rails 1989 - NS 150' is te lezen. En net als in 1949 is het fotograferen van een nachtelijk hendeltoestel moeilijk realistisch in beeld te brengen. Het verleden is een vreemd land, ze doen daar dingen anders, maar misschien slechts een Kniesoor die daar op let. //



Seinhuis Hoorn Tramstation, januari 2021.

Braubach, SCHAAL 1

LANDELIJK DUIITS KOPSTATION IN DE JAREN 50

De op schaal 1:32 gebouwde modelbaan van Walter Smit had het hoogtepunt van On traXS! 2020 moeten worden. Vanwege de grootte werd de baan al op donderdagochtend opgebouwd. Toen deze stond, werden alle evenementen vanwege de intelligente lockdown geannuleerd en restte het vijf man tellende team niets anders dan alles weer in te pakken.



Als kopstation kent
Braubach veel verbin-
dingen met overstap.



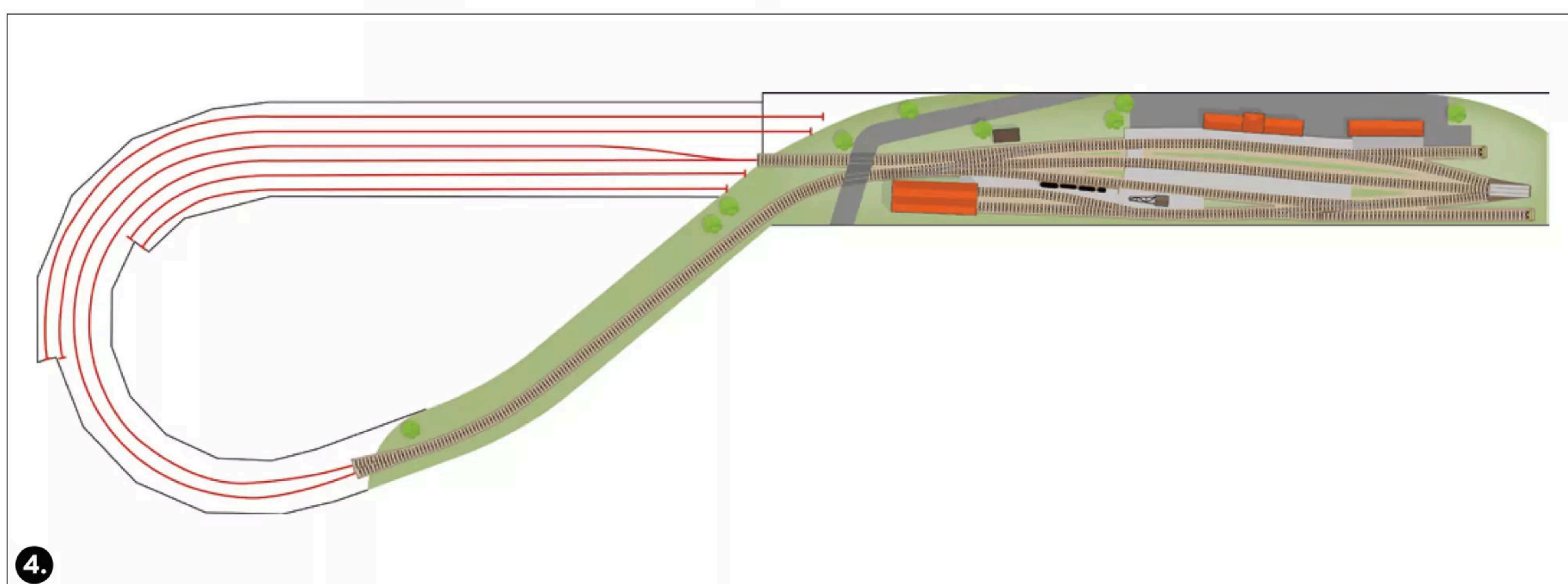


Na jaren een H0-baan te hebben gehad kon Walter de verleiding van de hoge detailleringsgraad van 1:32-schaalmodellen niet weerstaan en kocht hij zijn eerste spoor 1-stoomloc, de BR 85 007. Vanzelfsprekend moest er mee kunnen worden gereden zodat er met een paar modulebakken van 100 x 120 cm werd geëxperimenteerd. Gezien de beperkte beschikbare ruimte en de grote boogstralen was het niet mogelijk om rond te rijden. Zo ontstond langzaam aan het idee van een klein kopstation, voorzien van een tweestandige locloods met onderhoudsfaciliteiten en een goederenloods. Om met schroefkoppelingen te kunnen rijden zijn slanke 1:7,5-wissels van Hegob toegepast.

De naam Braubach is afgeleid van het handgemaakte model van het stationsgebouw van Braubach, een klein plaatsje aan de Rijn ter hoogte van Koblenz. Inmiddels had de BR 85 gezelschap gekregen van een BR 50, deze stoomloc paste nog net op de segmentdraaischijf. Door het inbouwen van deze draaischijf kon de zo uitgespaarde spoorlengte van de lange wissels worden gebruikt ten gunste van lange perronsporen. Van getrokken treinen kan de loc via de segmentdraaischijf omlopen.

SCHIENENBUS

Gezien de positieve ervaringen op beurzen met H0-modulebanen werd ook de spoor 1-baan als zodanig geconstrueerd omdat er bij dit soort gelegenheden doorgaans voldoende ruimte voor het opstellen van een grote baan - lengte meer dan zestien meter - beschikbaar is. Aan de modules werden 40 cm diepe achtergrondbakken toegevoegd waarop de noodzakelijke scenery is ondergebracht. Het thema van Braubach is een naoorlogs enkelsporig klein kopsta-





DE 3,5 METER LANGE FIDDLE YARD BIEDT MET DE KEERLUS VEEL RIJMOGELIJKHEDEN

tion in West-Duitsland in tijdperk III. Als tractie ligt het zwaartepunt op stoom, maar ook dieseltractie is vertegenwoordigd, zoals de Uerdinger Schienenbus 'Nebenbahnretter' laat zien. Alle modellen zijn uiterst zorgvuldig geweatherd. De voorliefde van Walter gaat uit naar het begin van de 50'er jaren, maar omdat de gewenste rijtuigen nog niet zijn uitgebracht is de periode met een knipoog naar de tijd enigszins opgerekt. De detaillering van de scenery is zeer ver doorgevoerd. Achter de schermen bevindt zich een 3,5 meter lange fiddle yard en is de keerlus inmiddels met een aantal opstelsporen uitgebreid. Dit biedt tevens de mogelijkheid de baan met andere spoor 1-banen te koppelen. De aansturing is geheel digitaal en uitgevoerd met componenten van ESU. Naast de ECos-centrale zijn er twee boosters (7A en 8A) om de baan te voeden. De interne booster van de ECos wordt alleen voor het »



1. Glaskasten 98 3011 loopt met een bagagewagen en rijtuig tweede klasse binnen op spoor 3.
2. De tenderloc wordt via de segmentdraaischijf op een ander spoor gezet.
3. De krappe bocht achter de overweg vergt extra alertheid bij aanhangwagens.
4. Baanplan Braubach met rechts de segmentdraaischijf, in de rode, rechte sporen is een fiddle yard opgenomen.
5. De V 100 1186 staat met de Silberlingen klaar voor vertrek.
6. Het laden van de kolenlorries is handwerk.



KLEIN KOPSTATION MET LOCLOODS, GOEDERENLOODS EN SLANKE 1:7,5-WISSELS

DCC-sigitaal voor de wisseldecoders gebruikt. Dit heeft als voordeel dat, als in geval van kortsluiting de baanspanning wegvalt, de wissels bedienbaar blijven. De slanke 1:7,5-wissels worden door servo's aangedreven, de Switchpilot Extension-module stuurt de gepolariseerde hartstukken aan. De gehele baan is voorzien van bezetmelders met Railcom-bus voor locomotiefherkenning. De Railcom-ingangen zijn op de meest belangrijke secties aangesloten. Een decoder van 'Die Digitalzentrale' stuurt zowel de segment-draaischijf als de fiddle yard aan. De constructie van de fiddle yard is gezien het gewicht van het op de vier sporen aanwezige materieel zeer robuust uitgevoerd. Zo weegt een BR 50 ongeveer 7 kg terwijl sommige wagens ook gemakkelijk een paar kilo's in de schaal leggen. Iedere modulebak heeft zijn eigen aansturing om de bekabeling tussen de bakken zo eenvoudig mogelijk te houden. Het dataverkeer tussen de bakken loopt via de ECos Link; de bakken zijn onderling met normale netwerkkabels verbonden. De bekabeling onder de bakken bestaat uit een DCC-bus, een baanspanningsbus, een 12V DC-voeding voor alle overige gebruikers en de databus; elke bakovergang heeft derhalve drie tweepolige verbindingen en een netwerkaansluiting. Voorlopig wordt de baan nog handbediend gereden maar het is de bedoeling om in de toekomst een traincontroller te gebruiken.

ROLLEND MATERIEEL

De locomotieven, treinstellen, rijtuigen en wagens zijn afkomstig van Hübner, Kiss, KM1 en Märklin. Braubach zou zeer content zijn als er Ci-32/BCi-32 'Leichtbau Einheitspersonenwagen' voor spoor 1 zouden worden »

7. Locs 85 007 en 98 851 staan voor de loods afgesteld.
8. Het depot beschikt over een kraan voor het beladen met kolen.
9. Loc 50 2362 kwam van het kolenspoor en verlaat de segmentdraaischijf via spoor 2.
10. Voor klein onderhoud is al het gereedschap aanwezig.
11. De overwegwachter heeft de bomen ruim voor vertrek van de lokaaltrein gesloten.
12. Derk kijkt achteloos omhoog als Markus naar het derde pakket blijft vragen. (foto Rob Blom)





uitgebracht. Naast het eerder genoemde stationsgebouw zijn de andere gebouwen van kleine ateliers en modelbouwcollega's afkomstig; de locloods, bekolring en de segmentdraaischijf komen van Lasersachen. De scenerytoebehoren inclusief bomen zijn vrijwel allemaal zelfbouw; de gebruikte grasvezels zijn van Welberg Scenery. Ook de presentatie is perfect afgevoerd. De baan is volledig afgerokt en voorzien van het professionele Naxpro-ophangsysteem waaraan de frieslijst, hemel en daglicht-ledverlichting zijn bevestigd en er nergens kolommen het zicht op de baan belemmeren. Het landschap is met de bebouwing op die van de doorlopende fotoachtergrond afgestemd. Tot On traXS! 2022 zal Walter de detaillering van Braubach ongetwijfeld verder opschroeven. //

- 13.** Met de railbussen worden soms een of twee goederenwagens meegegeven.
- 14.** Het luik van de 98 851 staat open, de loc kan water nemen,
- 15.** Walter Smit voor zijn creatie Braubach, niet op On traXS! maar in Railhobby.

EXTRA ONLINE

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



De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



FOTO: SEVRIEN FERRÉE

Crowdfunding voor musea

De coronacrisis heeft financiële gevolgen voor diverse Nederlandse musea. Het Museum Buurtspoorweg (MBS) haalde dankzij crowdfunding via het platform Voor de Kunst € 15.046 op. De actie eindigde op 29 januari van dit jaar. De MBS was het enige erfgoedmuseum in Twente dat aan deze geldactie mee deed. Voor de Kunst heeft tot dusverre 4321 projecten financieel begeleid. Bij de MBS rijdt zo af en toe een trein als conditierit, op de foto de T1 bij Boekelo Zoutindustrie. **Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/crowdfunding**



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 @railhobby op Facebook en Instagram.** Kijk op pagina 12 voor meer informatie.

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**



MÄRKLIN VIDEO-TUTORIALS

Starters en herstarters vinden op het YouTube-kanaal van Märklin een 25-delige serie video's over het bouwen van een modelbaan in H0. Modelspoorder en moderator Michael Praetorius bouwt met toelichting van Märklin-seminardocent Dejan Krstuc met een digitale startset en ICE2 een eenvoudige modelbaan met afwisselend landschap. **Ga voor meer informatie naar Railhobby.nl/tutorials**

Goederenwagens langs de A1

Ter hoogte van Barneveld staan, bijna in de berm van de A1, enkele goederenwagens. Eigenaar van de wagens is aanneemingsbedrijf Vink, dat al jaren strijdt voor realisatie van een railterminal in Barneveld. De laatste berichten over de terminal dateren van 2019, waarna Vink de plannen in de ijskast zette. Het ziet er dus naar uit dat de plaats van deze wagens louter symbolisch zal blijven.



FOTO: FLORENS VERSTEEGH

Transmontana in Zweden

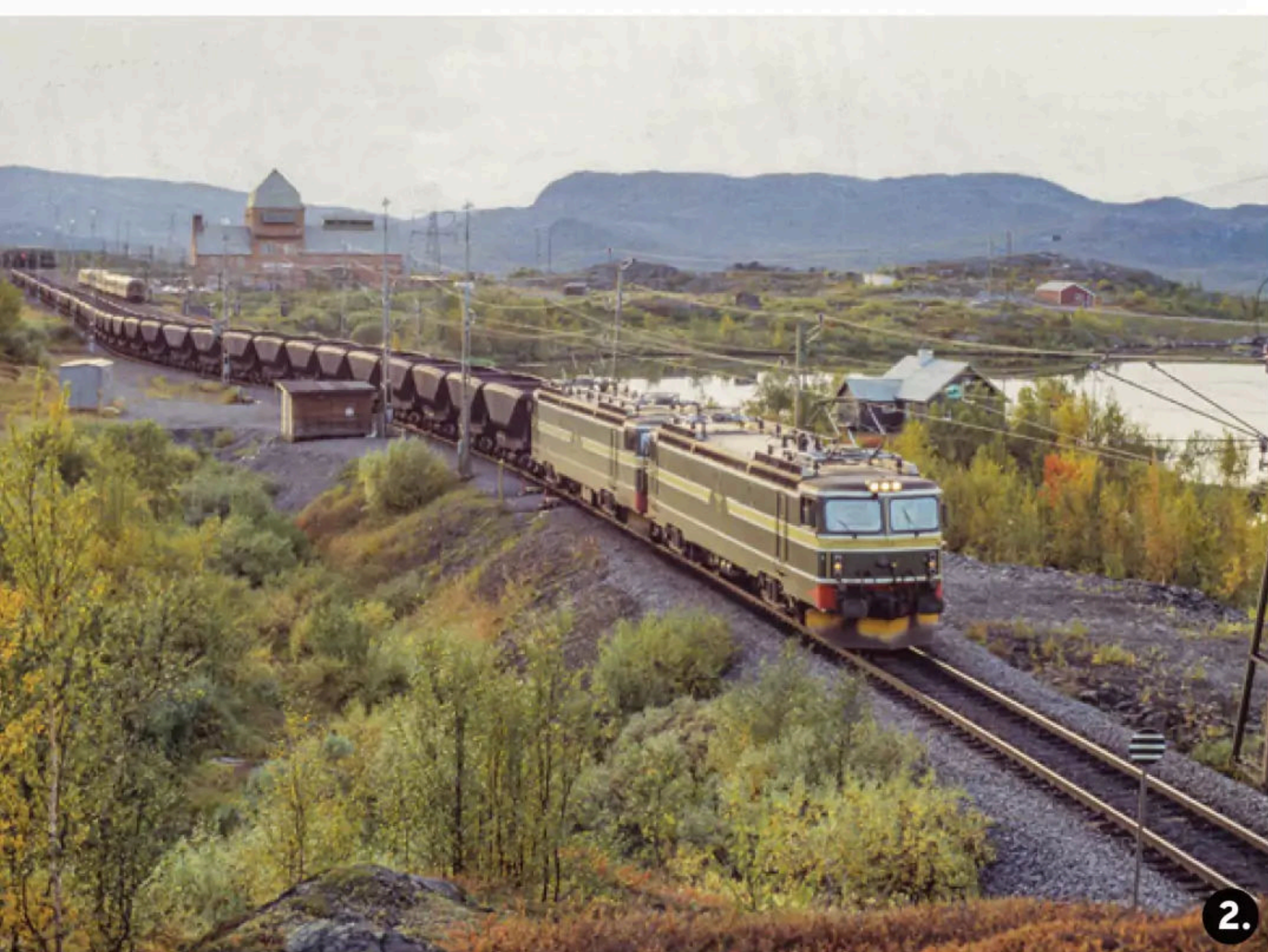
GROTE ORDER VOOR ROEMEENSE TREINENBOUWER

Het Roemeense Softronic bouwt sinds 2012 zesassige elocs die luisteren naar de naam Transmontana. Goederenvervoerder Green Cargo uit Zweden maakte onlangs bekend een raamovereenkomst te hebben gesloten voor de aanschaf van maximaal honderd locs.



Bij Green Cargo lossen de Transmontana-locs de Traxx locs serie Re af voor de SSAB-staalslabbentreinen Luleå - Borlänge. Re 1434+1425 met de lege staalslabbentrein 9124 bij Hinsnoret op 25 juni 2020.





Treinenbouwer Softronic kocht de licentie voor de productie van het loctype 046 van het Roemeense industrieconglomeraat Electromutere Craiova. Van het type 046 werden in de afgelopen decennia honderden exemplaren aan de Roemeense staatsspoorwegen (CFR) en Joegoslavische staatsspoorwegen (JZ) geleverd, vooral in de tijd dat deze landen nog onder communistische heerschappij stonden. De licentiegever is het Zweedse ASEA die het loctype in de jaren zestig ontwierp. Zij leverde de elektrische installatie voor zes locs type EI.15 aan de Noorse staatsspoorwegen die ze tot ongeveer 2005 inzetten voor ertstreinen tussen het Zweedse Kiruna en Narvik. Daarna werden ze verkocht aan Hector Rail AB; die de locs tot 2019 in Zweden en Noorwegen in de goederendienst gebruikte.

Ontwerp uit de jaren 60

Hoewel het mechanische deel van de Transmontana van Softronic dus teruggaat naar het ASEA-ontwerp uit de jaren zestig, is het elektrische deel van de locs geheel nieuw. Er worden asynchrone tractiemotoren toegepast en de modernste besturingselektronica. De eerste versie van de Transmontana had platte cabines. De latere en huidige versie heeft afgeschuinde cabines.





4.

Proefbestelling

Goederenvervoerder Green Cargo, onderdeel van de Zweedse staatsspoorwegen SJ, bestelde in juli 2017 twee Transmontana-locs, geschikt voor gebruik onder 15 kV. In 2018 werd de order uitgebreid met zes locs en in 2019 werden nog eens acht locs besteld, waarvan de laatste in 2021 worden geleverd. De eerste locs uit de zestien stuks tellende order worden sinds december 2019 in de normale dienst ingezet. De locs zijn vooralsnog uitsluitend aan te treffen voor de treinen Luleå - Borlänge die voor Svensk Stål AB (SSAB) voor het vervoer van staalslabben worden gereden. Zodra voldoende machines beschikbaar zijn, zullen ze ook de SSAB-treinen Borlänge - Oxelösund gaan rijden. Door de inzet van twee zesassige Transmontana's serie Mb 4000 voor de SSAB-staaltreinen, kan het treingewicht omhoog en het totaal aantal treinen per jaar omlaag. Dit levert een aanzienlijke kostenbesparing op ten opzichte van de kortere in een groter aantal gereden SSAB-treinen met drie vierassige Rc-locs als trekkraft.

De Transmontana-locs serie Mb 4000 die Softronic aan Green Cargo levert, zijn uitgerust met een elektrodynamische rem en hebben extra isolatie om beter beschermd te zijn tegen de winterkou en ijs. De Mb 4001 en 4002 hebben ATC-beveiliging, de veertien locs van de vervolgorder hebben daarnaast ETCS aan boord.

Vervolgorder

Op 22 oktober 2020 gunde Green Cargo aan Softronic een nieuw contract voor de levering van maximaal honderd extra Transmontana-locs serie Mb 4000. Ze worden vanaf 2021 geleverd; de laatste moeten in 2030 in dienst worden genomen. De instroom van deze locs zal leiden tot grootschalige afvoer van elektrische locomotieven serie Rc4 en inzet van de

Transmontana ook voor andere treinen dan de SSAB-treinen. Grote West-Europese treinenbouwers dongen mee naar de order, maar al snel werd duidelijk dat de vierassige Traxx- en Vectron-locomotieven niet zijn opgewassen tegen de kracht van de Transmontana. Stadler kon die vergelijking dankzij haar EuroDual wel doorstaan, maar werd te duur bevonden. Met een ontwerp van bijna zestig jaar oud wonnen de Roemenen het van de elektronische hoogstandjes uit de 21ste eeuw. //

1. Gt 9120 naar Borlänge passeert om 6:00 uur 's ochtends bij Orbaden, 5 juli 2020.
2. El.15.2191 met een tweede El.15 in dubbeltractie voor een lege ertstrein Narvik - Kiruna bij vertrek uit Vassijaure op 7 september 1988.
3. Op 4 juli 2020 naderen de Transmontana's 4006 en 4005 het dorpje Järbo met een slabstrein naar Borlänge.
4. De Transmontana 480 022 van DB Cargo Romania met MRCE Taurus ES64U2-068 met een kolentrein Poland - Curtici - Galați bij vertrek uit Chitila (RO) op 17 mei 2020. (foto Mircea Dorobanțu)

TECHNISCHE GEGEVENS TRANSMONTANA

Asopstelling: Co'Co'

Maximumsnelheid: 160 km/h

Lengte over buffers: 19.740 mm

Gewicht: 120 ton

Spanning: 15 kV of 25 kV

Vermogen: 6000 kW

Ombouw en messing **BOUWKIT**

KOLENVERVOER DOOR DE JAREN HEEN

In Nederland hebben duizenden kolenwagens gereden, in diverse uitvoeringen. Thonis van der Weel gaat aan de slag met een 19^e eeuwse GTAW uit een messing bouwkit van MK Modelbouwstudio en past een kunststof ex-USATC-wagen van Tillig aan.



An het einde van de Tweede Wereldoorlog bleef veel Amerikaans spoorwagematerieel in Europa achter. Dit werd door diverse spoorwegmaatschappijen ter vervanging van verloren gegaan materieel graag gebruikt. NS nam in 1946 tweeduizend wagens over, waarvan duizend open wagens, die de nummers 46001 - 47000 kregen. In een schrijven van 8 januari 1947 verordonneert de Dienst van het Vervoer de hiervoor uitgezochte wagens op de hoeken van de bak van witte driehoeken te voorzien, waarna ze niet meer naar het buitenland of Zeeuws-Vlaanderen mochten worden vervoerd. De

Amerikaanse teksten werden weggeschilderd en Nederlandse opschriften aangebracht, vooralsnog werd er niets gewijzigd. Later werden de wagens alsnog geheel donkergrijs geschilderd. Al snel bleek dat de in het kolenvervoer ingezette 13,5 tons-wagens te zwak waren en bleken de deuren tijdens de rit open te gaan. Daarom werden vanaf 1947 in de werkplaats Amersfoort versterkingen aangebracht waarvoor voornamelijk hergebruikte materialen werden gebruikt. Zo werden de profielen op de kopschotten vervangen door U-profielen, waarna de afkomende profielen werden gebruikt om de linkerdeur vast te zetten. Op de hoeken »

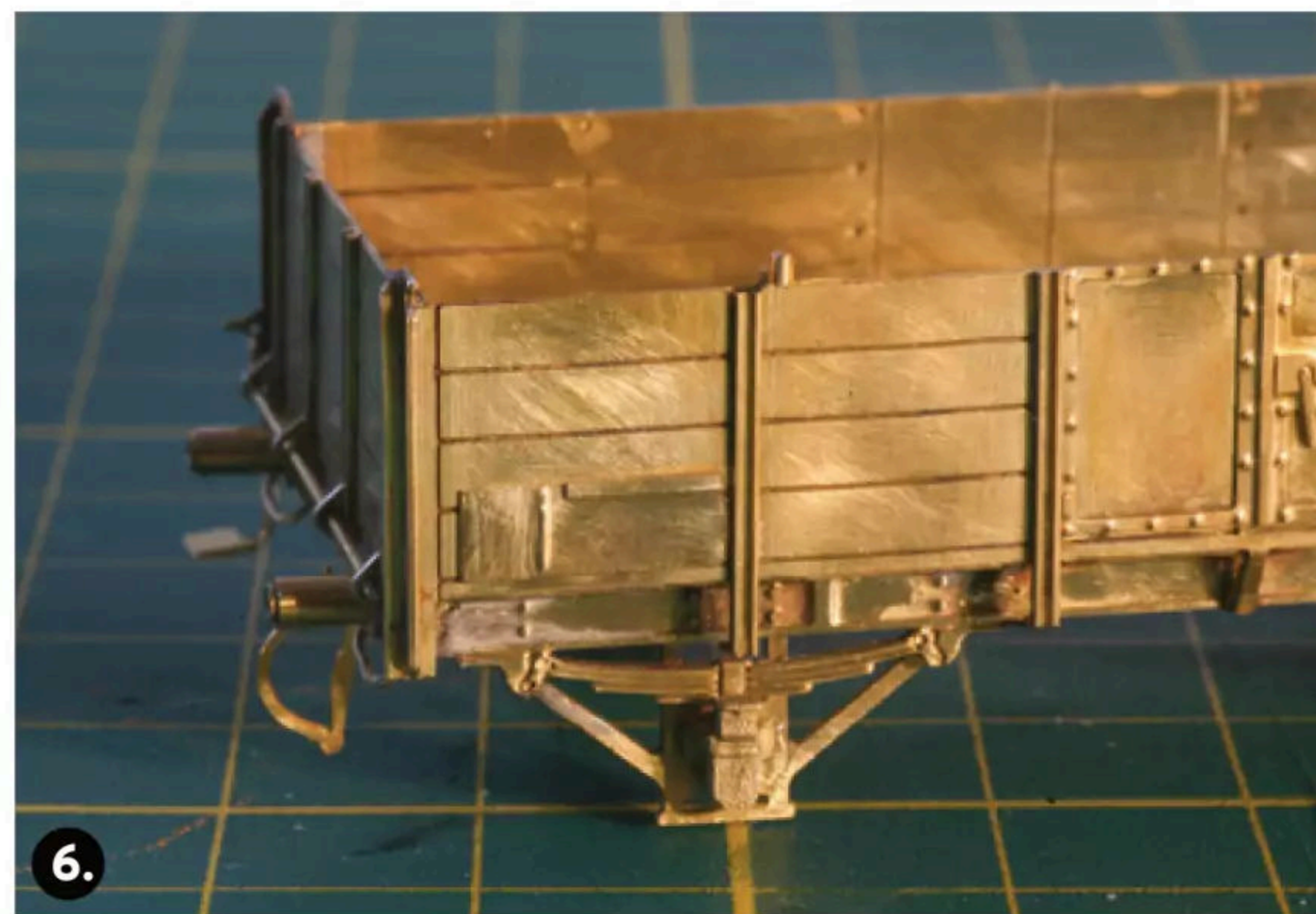
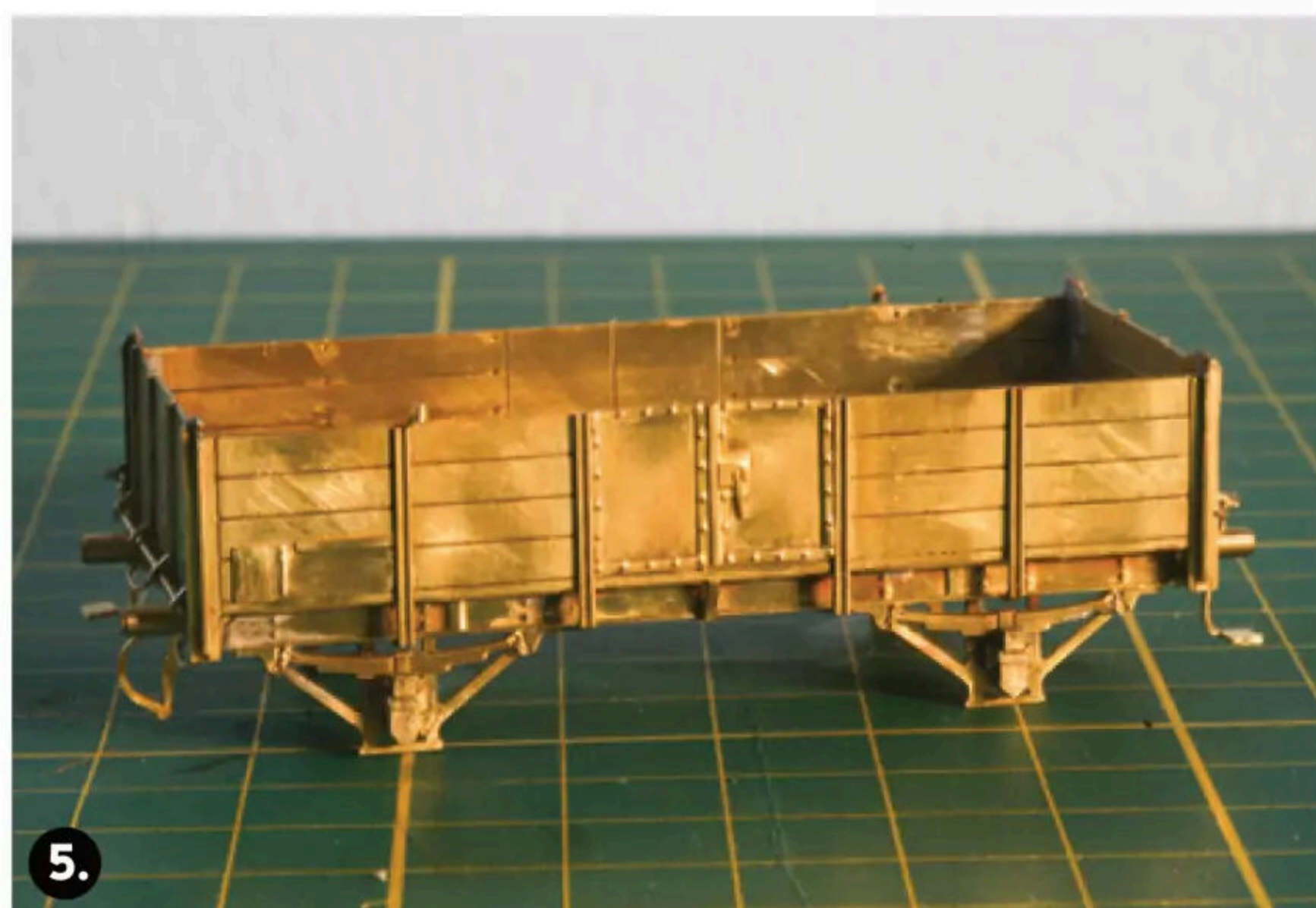
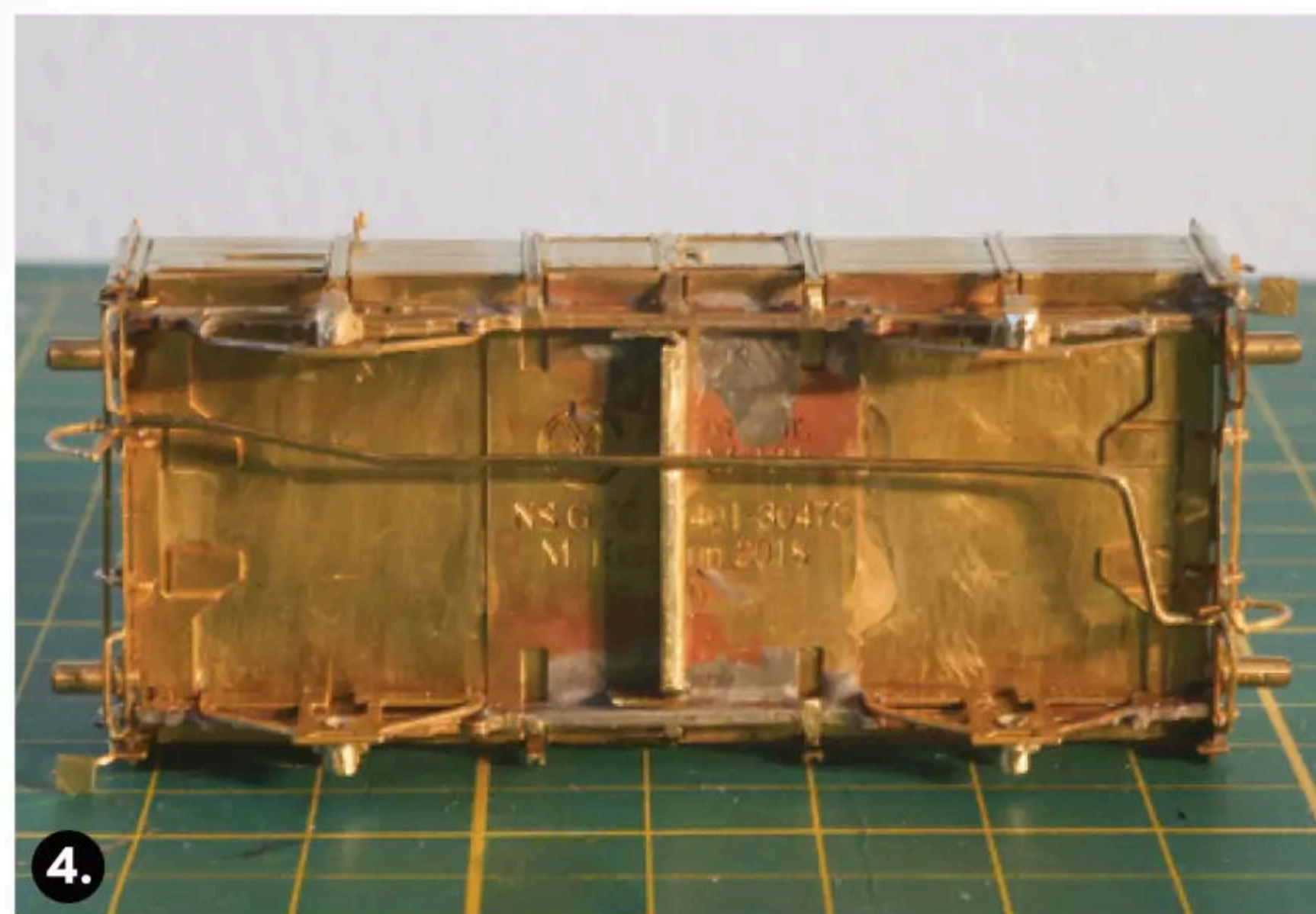
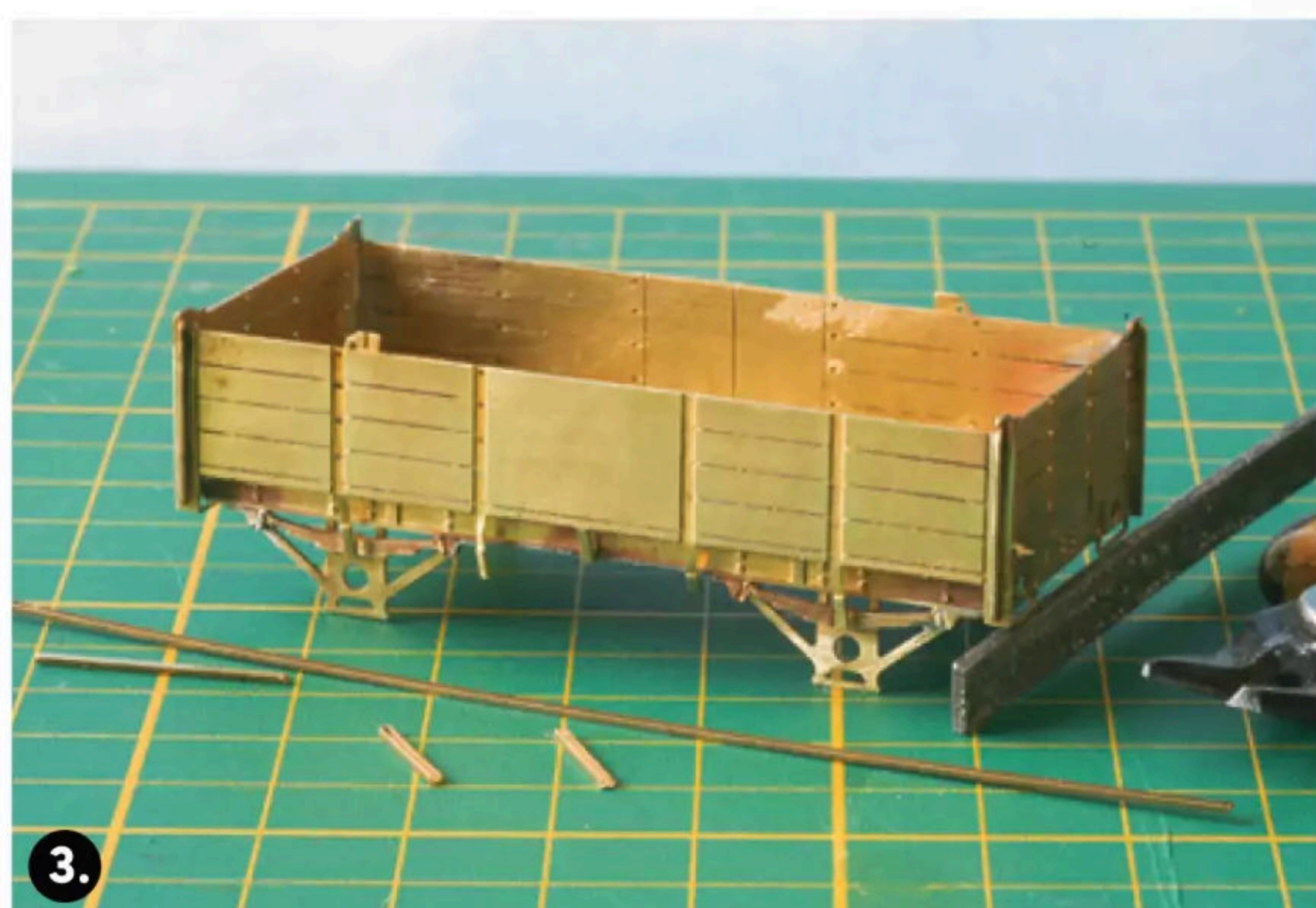
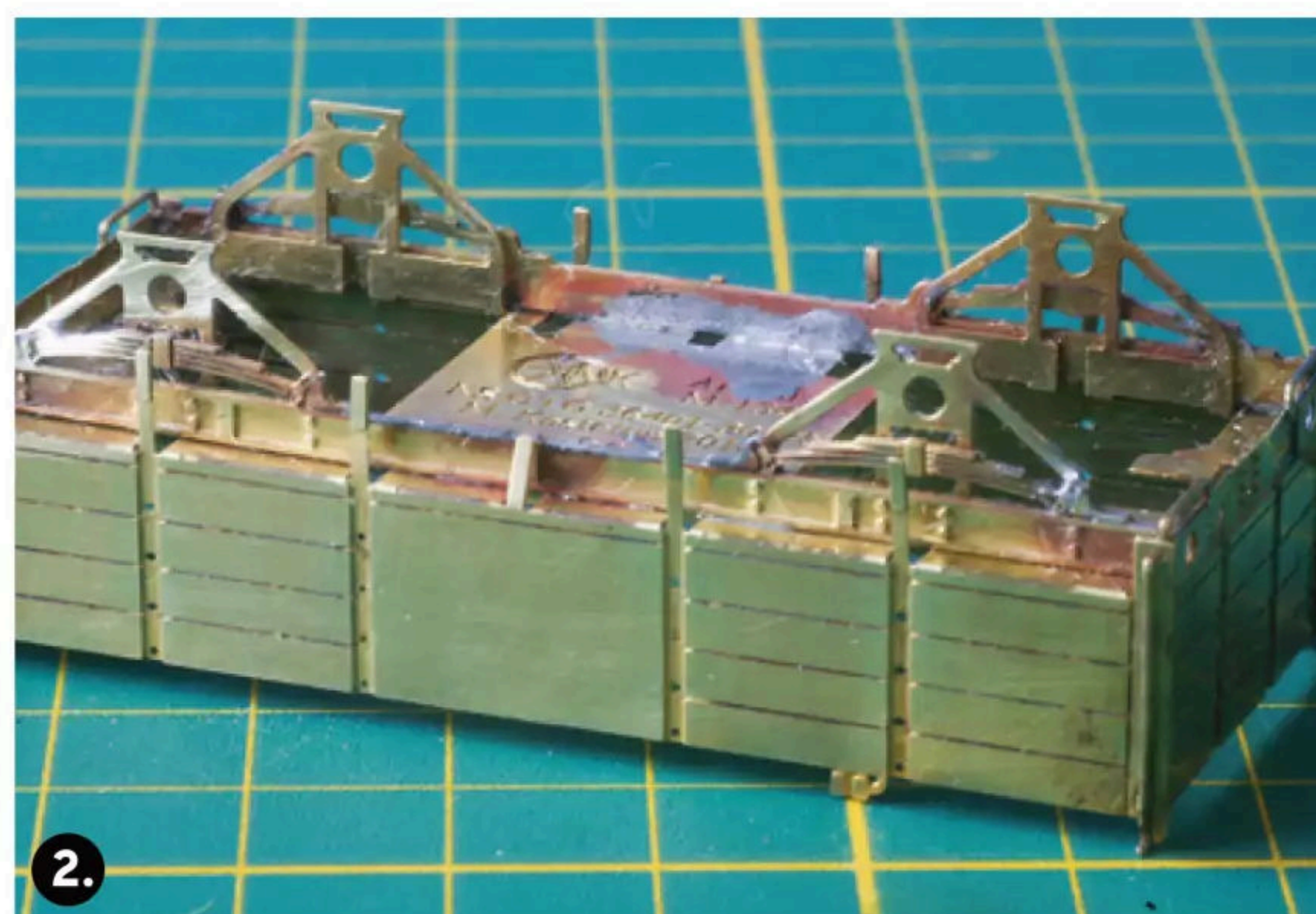
NS wagen 36463 opgenomen in een lokaalgoederentrein.

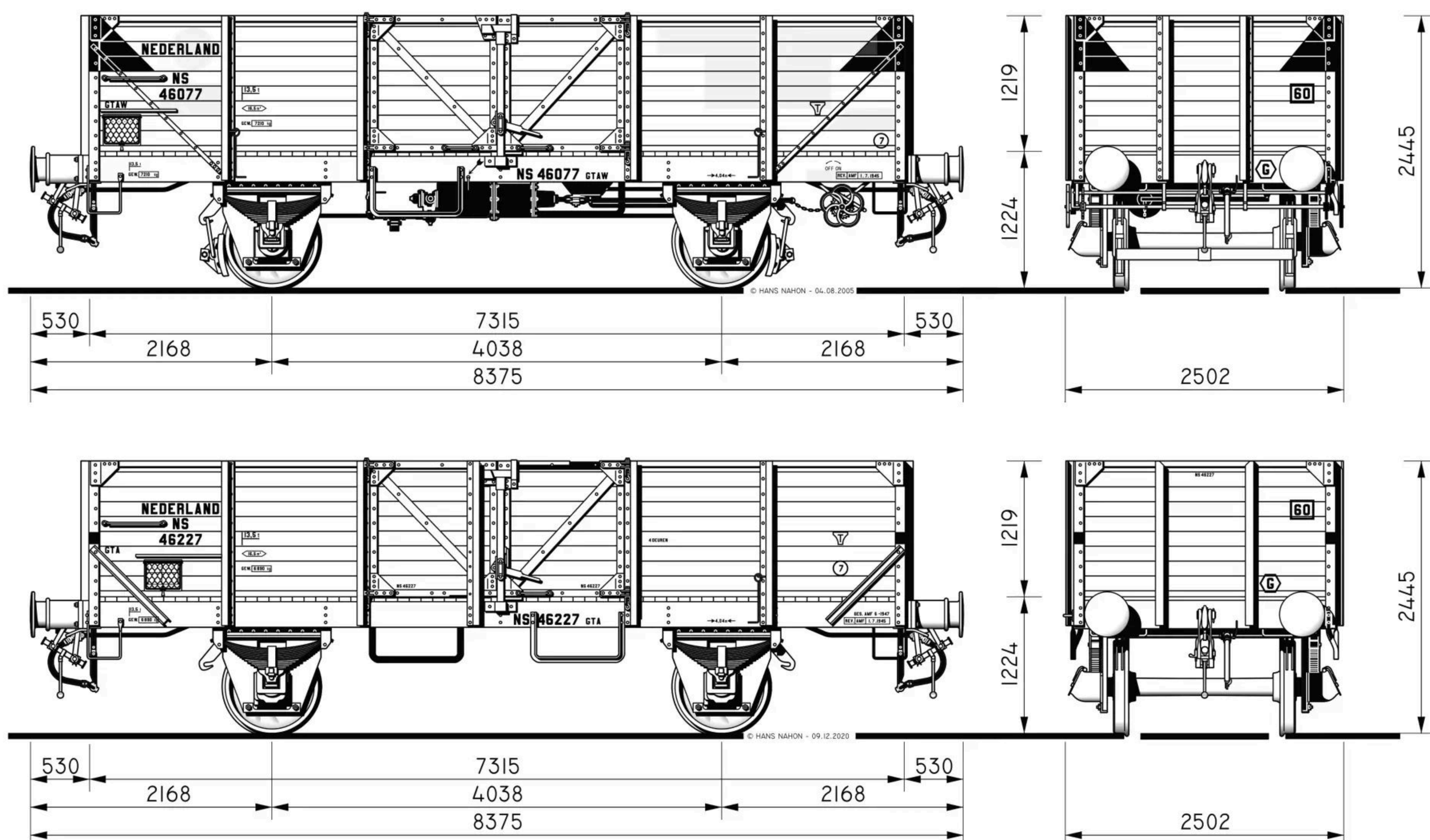


van de bak werden diagonale versterkingen aangebracht, waarvoor waarschijnlijk verschillende profielen werden gebruikt. De handremmen werden grotendeels afgenomen, in ieder geval zijn ze op foto's niet meer aanwezig. Ondanks deze aanpassingen bleef het laadvermogen van de wagens beperkt, ook al omdat ze voor het kleinere Engelse omgrenzingsprofiel waren gebouwd. In 1949 werden, op grond van een internationale afspraak, 591 wagens aan de Duitse spoorwegen afgestaan. De laatste wagon werd in Nederland in 1952 afgevoerd.

MODEL

Modellen van deze wagens zijn in het verleden door Klein Modellbahn en Sachsenmodelle uitgebracht, waarbij de laatste ook de versie met overschilderde Amerikaanse teksten heeft gemaakt. De wagens van Sachsenmodelle zijn door Tillig overgenomen en een Nederlandse grijze versie is nog steeds verkrijgbaar. Uit foto's blijkt dat er wagens zonder versterking in de grijze kleur hebben gereden, maar het leek me leuk ook de versterkte versie na te bouwen. Een model van de NS GTAW van Tillig in grijze uitvoering vormde de





7.

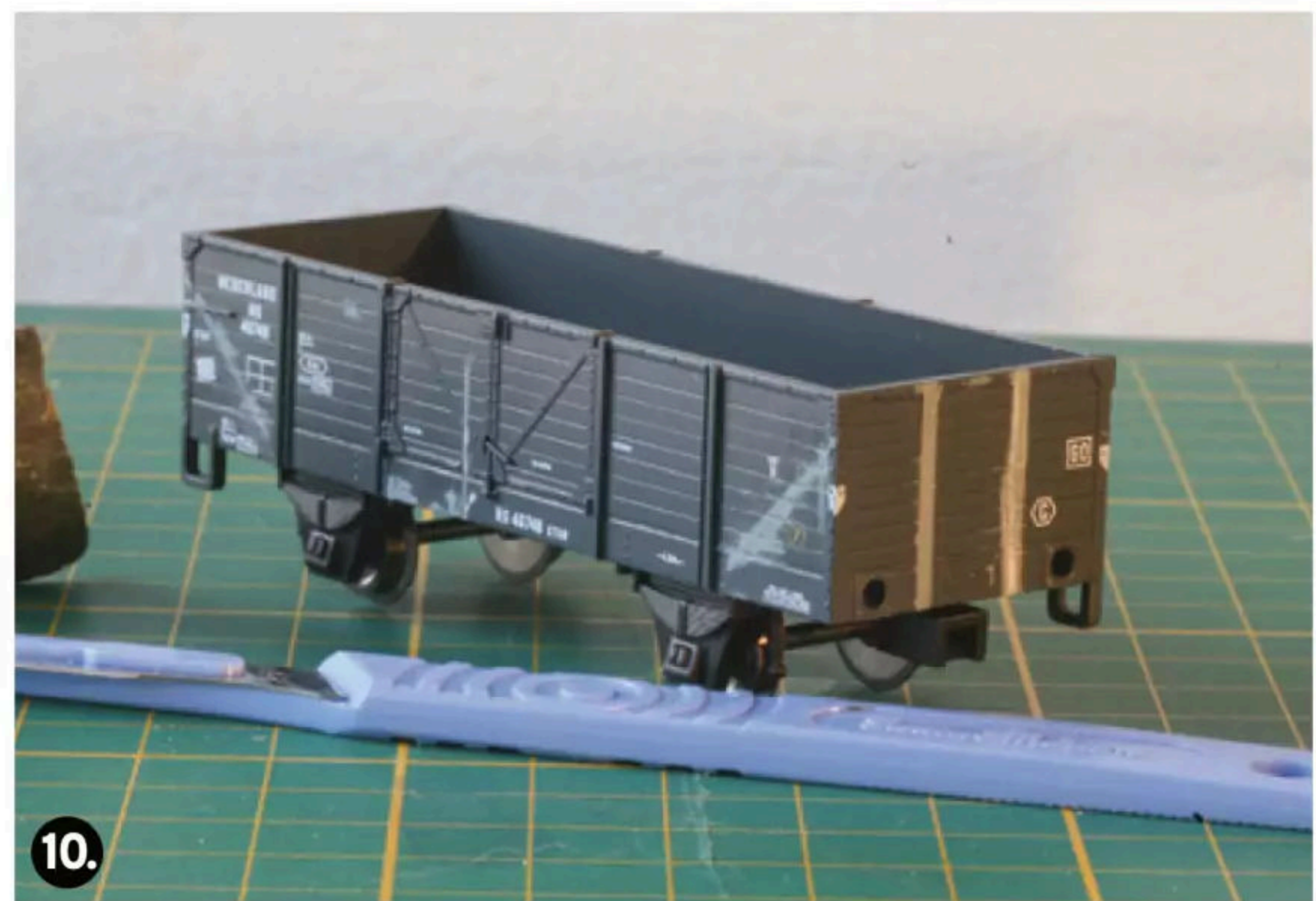
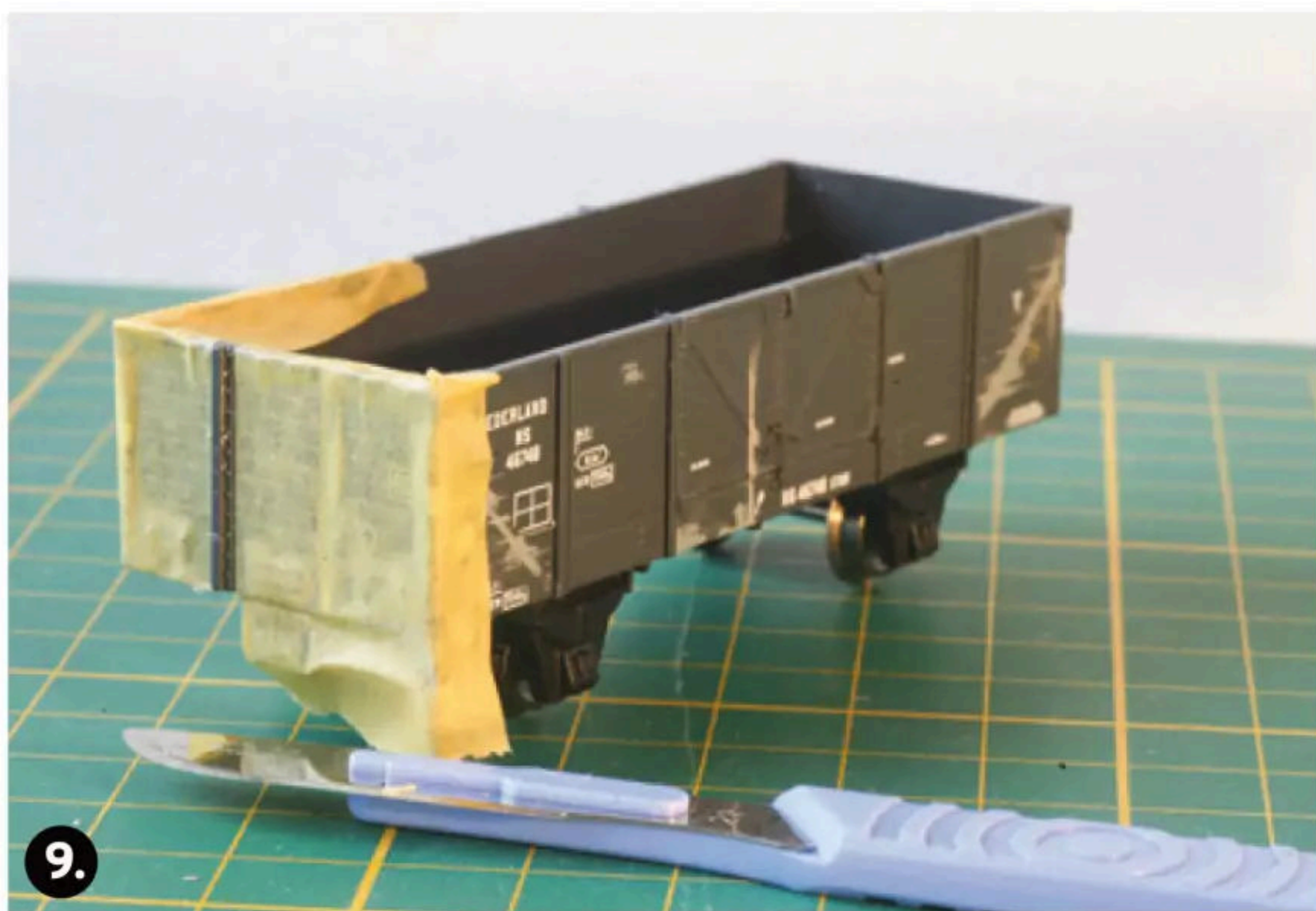
basis. De diagonale strips op de hoeken heb ik met een scalpel weggestoken en de plankgroeven uitgekrast. De profielen op de kopwanden zijn voorzichtig losgesneden; we zullen er twee hergebruiken. Ook de opstaptreden zijn weggesneden. Om de verf en de opschriften zo veel mogelijk te ontzien is de wagonbak met tape afgeplakt. Nadat alles glad was afgewerkt zijn de nieuwe kopwandprofielen uit messing U-profiel 2 x 1 mm opgelijmd. De diagonale versterkingen voor deze wagon zijn uit hoeklijn 1 x 1 mm gemaakt, maar op foto's van het voorbeeld lijken ook U-profielen te zijn gebruikt; kort na de oorlog gebruikte men immers wat voorhanden was.

De zorgvuldig afgesneden profielen van de kopwanden zijn op de linkerdeur gelijmd, nadat wat materiaal was weggenomen om ze glad te laten aansluiten. Tenslotte zijn nieuwe opstaptreden uit hoeklijn 1 x 1 mm onder de deuren gelijmd. Dit profiel laat zich na te zijn uitgegloeid, goed in de juiste vorm buigen. Een paar kleine correcties met een platbektangetje waren voldoende. De opstap op de hoek is gebogen uit een strip van 1 mm breed dat uit een etsfret werd overgehouden. Ook de handgreep moet voorzichtig worden weggeschaafd en vervangen door 0,3 mm messingstaf. Hoe voorzichtig we ook werken, de verflaag en opschriften kunnen snel beschadigen. Met een klein penseel heb ik zelf-gemengde acrylverf aangebracht, waarbij er rekening mee is gehouden dat grijs bij het opdrogen nadonkert. Een beetje kleurverschil is trouwens niet zo erg, daar deze wagons niet voor een lang leven in de boeken stonden. Waar opschriften verloren zijn gegaan zijn »



8.

1. De inhoud van het bouwpakket is overzichtelijk.
2. De steekverbindingen maken het solderen van het onderstel gemakkelijk.
3. De U-profielen en details worden met secundairlijm vastgezet.
4. Luchtleiding uit staf 0,5 mm.
5. De wagon is ontvet en klaar voor de primer.
6. Het geëtste plakbriefraam is weggevoerd en wordt vervangen door een van Weinert.
7. Open wagons ex-USATC op schaal 1:87. Boven GTA 46077 in de oorspronkelijke uitvoering met lucht- en handrem en NS-opschriften. Onder GTA 46227 met afgenomen lucht- en handrem en versterkte wagonbak.
8. De NS 46748 is in bedrijf genomen.



ze uit de set 'opschriften voor goederenwagens' T-ns 09 van MK Modelbouwstudio aangevuld. Na een dunne laag matvernis uit de spuitbus werd de wagen bewerkt met pastelkrijt om een gebruikt-effect te verkrijgen. Het bijgeleverde handwiel voor de handrem belandde in de onderdelendoos. Van een (onbekend) aantal wagens werd het Westinghouseremwerk afgenomen. Ook deze versie laat zich eenvoudig nabootsen door

de remblokken te verwijderen en de aanduiding in GTA te wijzigen. Meer informatie vindt u in het artikel van Hans Nahon in Railhobby 379 uit 2016. Met dank aan Hans Nahon en de Stichting 162.

MESSING

Een tweede, oudere wagen voor het kolenvervoer bouwde ik uit een messing bouwdoos van MK Model-



VAN EEN GRIJZE NS GTAW VAN TILLIG ZIJN DE DIAGONALE STRIPS OP DE HOEKEN WEGGESTOKEN, DE PLANKGROEVEN UITGEKRAST EN DE OPSTAPTREDEN WEGGESNEDEN

bouwstudio. De aanvankelijk tachtig wagens werden in 1888 verbouwd uit de eerste serie HSM-zandwagens, waarbij de zijwanden werden verhoogd en deuren aangebracht. Bij de NS kregen ze de nummers GTG 36401 - 36476. De laatste werden in 1939 afgevoerd. De constructie van het model is vrij eenvoudig en vergelijkbaar met de eerder door mij in Railhobby 370 uit 2015 beschreven zandwagens van dezelfde maker. De hoofdconstructie heb ik gesoldeerd en de details met secundelijm vastgezet. Als toevoeging monteerde ik een luchtleiding onder de wagen; hiervoor is een dwarsbalk uit een stukje etsfret in het frame gelijmd. De verende buffers zijn na het schilderen geplaatst, zodat ze niet vast gaan zitten. De mooie gaasramen voor plakbrieven zijn van Weinert. Ook deze werden pas na het schilderen opgeplakt. De geëtste raampjes had ik eerder weggevijsd. Ter afronding kreeg de wagen met pastelkrijt een deccente veroudering. //

9. We beginnen met het wegsnijden van de oude profielen. Plakband beschermt de wagenbak tegen uitschieten.
10. Alle oude profielen zijn verwijderd. Twee van de kopwandprofielen worden later op de deuren gelijmd.
11. Nieuwe messing profielen zijn opgelijmd. Het van de kopwand gehaalde profiel komt op de deur.
12. Uit messing hoeklijn 1 x 1 mm zijn nieuwe treden gebogen.
13. Kolenwagens onderweg bij ondergaande zon.
14. Alle delen zijn met verf bijgewerkt.
15. Waar mogelijk zijn de beschadigde teksten vervangen door nieuwe.
16. De wagen krijgt een patina met pastelkrijt.



GEBRUIKTE MATERIALEN

- Bakwagen NS GTAW van Tillig, scalpel, fijn schuurpapier, pincet, messing U-profiel 2 x 1 mm en hoeklijn 1 x 1 mm, kniptang, vijl, platbektang, schuifmaat, plasticlijm, secundelijm, verf Revell Aquacolor, transfers van MK Modelbouwstudio, matvernis uit een spuitbus van Vallejo, pastelkrijt.
- Bouwdoos GTG-kolenwagen MK Modelbouwstudio artikel m-134, glasvezelpotlood, soldeer en -bout, Alabastine primer, messing staf 0,3 en 0,5 mm, spuitbus matzwart, plakbriefkasten van Weinert.



Mijn Railhobby

In deze rubriek lichten we elk nummer een modelbaan uit van een lezer of modelspoorclub. Hopelijk geeft dit u inspiratie voor uw eigen baan. Deze keer stellen we modelbouwer Johan Emens een aantal vragen. Al op jonge leeftijd had Johan een modelbaan. In de loop der jaren werd deze omgebouwd en ruim tien jaar geleden gedigitaliseerd.

Wanneer ontstond de interesse voor modelspoor?

“In het ouderlijk huis hadden mijn broer en ik een modelbaan. Toen we op onszelf gingen wonen, nam hij de Lego mee en ik de treinen. Bij een tweede verhuizing werd de vaste baan afgebroken en heb ik een L-vormige modulebaan gebouwd, in H0.”

Hoe ontstond het idee voor deze baan?

“Dat was bij het ombouwen naar digitaal rijden. De oude baan was daar niet geschikt voor. Op de computer heb ik een nieuwe baan getekend en uitgewerkt. Er moest een draaischijf, grote ringloods, lange rij-

trajecten en schaduwstation komen. De baan bestaat uit 4 module van 1.20 meter. De totale lengte komt op drie meter.”

Bouwt u zelf modellen om naar digitaal?

“De draaischijf van Fleischmann heb ik met een ESU-locdecoder omgebouwd naar digitaal, voor de brugseinen van Viessmann heb ik een functiedecoder gebruikt. De meeste locs heb ik analoog gekocht om ze daarna van een 8-polige stekker te voorzien. Tegenwoordig wordt dat een 21-polige interface. H0 is een prettige schaal om locs om te bouwen.”

Heeft u veel digitale toepassingen?

“De baan bestuur ik via de EcoS van ESU, niet via de computer. Zo hou je het knoppendraaien er nog een beetje in, dat vind ik prettig. Op de display is te zien welke sporen en trajecten vrij of bezet zijn. De modules zijn verbonden met RJ 45-connectors en door consequent dezelfde kleuren aan te houden zijn eventuele storingen gemakkelijk te vinden.”

Hoe lang bouwt u al aan deze baan?

“Met deze baan en de digitale techniek ben ik al een jaar of tien bezig. Zoals u op de foto's kunt zien, is hij nog lang niet af. Alle digitale techniek werkt inmiddels, zoals de deuren van de elfstandige polygonale locloods van Märklin. Die worden met servo's aangedreven.”

Houdt u een bepaald tijdperk aan?

“Het streven is de periode net voor de Tweede Wereldoorlog, hoewel er ook treinen van na die tijd rijden. Het meeste materieel is Duits, met name de stoomlocomotieven, maar ik heb ook Zwitsers materieel zoals de Krokodil. De locomotieven en rijtuigen uit dat tijdperk en die landen spreken mij het meest aan.”

Waar bent u het meest trots op?

“Dat is toch wel de techniek die er achter schuil gaat en waar je vanaf de centrale, in combinatie met een smartphone of tablet, de gehele baan en alle locomotieven kunt aansturen. Het in 3D-printen is een leuke ontwikkeling en geeft veel mogelijkheden. Zo heb ik mijzelf op een van de laatst gehouden beurzen als 3D laten printen in H0. Dat was een leuk cadeau! Als ik mezelf heb geschilderd, kan ik op het modelstation naar de treinen kijken.” //

1. De ringloods met werkende deuren. Via de draaischijf wordt een nieuwe ketel aangevoerd, op het opstelspoor worden de sneeuwpluigen gecheckt.
2. De smid heeft het druk met paarden en karren.
3. Een ritje met de railbus BS300 of met de lijndienst in de Kittel behoort tot de mogelijkheden.
4. Drukke op het station en in het kolenpark.

EXTRA ONLINE

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





Ouder materieel IN TIJDPERK VI

ICONISCHE MUSEUMTREIN IN MODEL

Vraag een gemiddelde Nederlandse groot- of modelspoorder naar zijn favoriete locomotief en de 1200 zal worden genoemd. Deze tijdloze machine is ondertussen al bijna zeventig jaar op het Nederlandse spoor aan te treffen en kan nog steeds op veel waardering rekenen.

Reden te meer om eens te kijken of we samenstellingen kunnen maken met dit icoon van het Nederlandse spoor.

De inzet van grootbedrijf-1200 is de afgelopen jaren helaas beperkt tot een incidenteel gebruik van de RailExperts 1251. Dit mede doordat de 1202 van het Spoorwegmuseum al een tijd in onderhoud is. Naast de 1200 kan de 1300-serie stevast op aandacht rekenen, bijvoorbeeld als Fairtrains met haar 1304 of 1315 op pad gaat of het Spoorwegmuseum de 1312 inzet. Voor dit artikel is gekozen voor samenstellingen van het Spoorwegmuseum omdat dit de mogelijkheid geeft om ook oudere rijtuigen in te zetten op een hedendaagse modelspoorbaan.

Oud museummaterieel

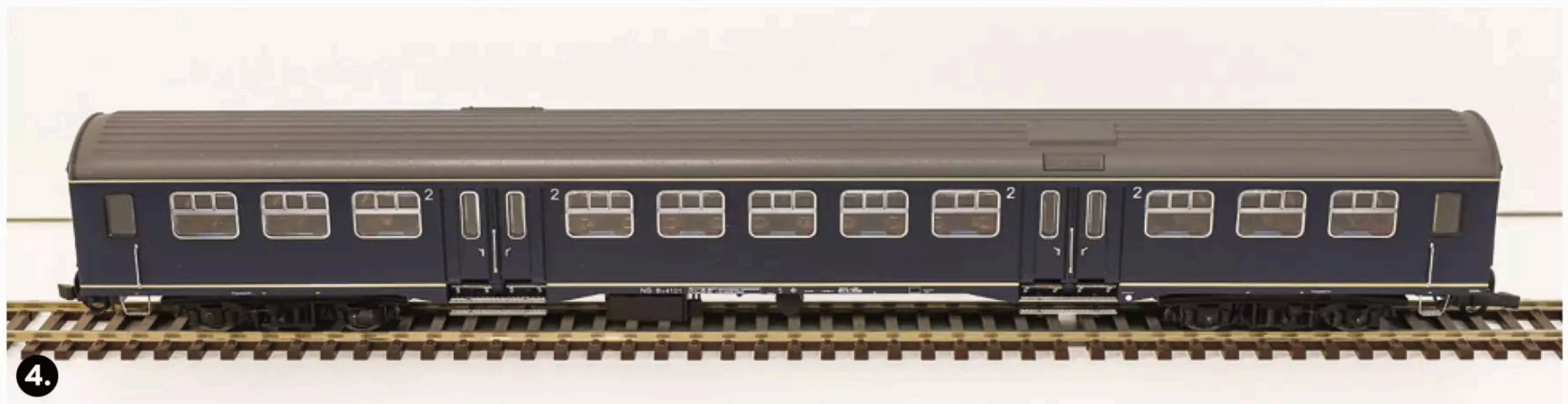
Het Spoorwegmuseum beschikt over een omvangrijke collectie Nederlandse locomotieven, treinstellen, rijtuigen en goederenwagens waarvan een deel regelmatig op de hoofdbaan is te vinden. Ander materieel is voornamelijk in het museum te zien. In dit artikel zal de focus liggen op de getrokken treinen met oud materieel die het Spoorwegmuseum in de afgelopen jaren heeft ingezet. We noemen nadrukkelijk 'oud materieel'; tegenwoordig kan het Spoorwegmuseum namelijk zelfs een 1700 inzetten. Wanneer de afge-

lopen jaren een oude getrokken trein van het Spoorwegmuseum op pad ging, werd de tractie geleverd door de 1312 in gele kleurstelling met groot NS-logo of de 1202 in Berlijns blauwe kleurstelling zonder NS-logo's. De rijtuigen waren bijna altijd een combinatie van Plan D in het turquoise, de Plan E, Plan W en Plan K in Berlijns blauw en de groene stalen D. We zullen de rijtuigen en locs stuk voor stuk bekijken.

Deftige machines

De 1200 die het Spoorwegmuseum vaak inzette was de 1202 in het Berlijns blauw zonder NS-logo's. In de loop der tijd zijn steeds meer kenmerken teruggebracht »

1. Op 10 januari 2014 bezocht schrijver Dan Brown Leeuwarden per trein. Na afloop reed het materieel naar Utrecht Maliebaan. Deze trein is samen te stellen met de 1312, Plan D, Plan K, Plan W en Plan E. (foto Björn Nielsen)
2. Roco 45761 NS Plan D AB met nummer 7716.
3. Elotrails 100.55 NS Plan K AB met nummer 84 38-37 082-9.
4. LS Models 44114 NS Plan W B met nummer 4101.
5. Artitec 20.172.04 NS Plan E C (derde klas) met nummer 6606.





naar de oorspronkelijke staat. Zo zijn onder andere de cabinedeuren weer voorzien van ramen. Enige aanpassingen aan een modellocomotief zijn vaak nodig bij museumversies; vanwege technische wijzigingen kan niet altijd terug worden gegaan naar een exacte kopie van jaren geleden. Het model dat na aanpassingen het meest dichtbij komt is artikelnummer 73832 (DC analoog), 73833 (DC sound) en 79833 (AC sound) van Roco. De loc draagt nummer 1223 en is standaard voorzien van driedelige cabineramen en de oude roosters. Het model op de foto is aangepast door de nabestelde cabineramen van een geel-grijze 1200 te plaatsen. Tevens zijn de grijze roosters van die 1200 nabesteld, Berlijns blauw gemaakt en geplaatst. Om het beeld te completeren zou het model moeten worden omgenummerd naar 1202. Als alternatief zou ook de Märklin 37121 (Trix 22342) met nummer 1215

kunnen worden gebruikt. Ook oudere versies van Märklin, Fleischmann of zelfs Lima zouden als basis kunnen dienen.

De 1300 van het Spoorwegmuseum draagt nummer 1312 en is nog steeds te bewonderen in de kleurstelling zoals zij buiten dienst ging. In model maakt dat de zoektocht een stuk makkelijker en komen we aan bij de perfect passende Rivarossi 2251 (2252 wisselstroom) met locnummer 1312. Eventueel kan de 1304 van Rivarossi of de 1314 van Lima worden gebruikt.

Verschillende tinten Berlijns blauw

De rijtuigen in het Berlijns blauw zijn door diverse fabrikanten uitgebracht waardoor het blauw niet altijd overeenkomt. Het Spoorwegmuseum heeft haar rijtuigen echter ook in verschillende tinten blauw





DE RIJTUIGEN VAN HET SPOORWEGMUSEUM TONEN VERSCHILLENDE TINTEN BERLIJNS BLAUW

9.

geschilderd; de kleurverschillen zijn dus realistisch te noemen. De Plan E van het Spoorwegmuseum is een derde klasse rijtuig met nummer 6703. Artitec heeft dit type rijtuig onder verschillende nummers in de 20.172.xx-reeks uitgebracht; helaas voor dit artikel niet met wagennummer 6703. Het rijtuig dat hier het meest bij komt is de 20.172.02 met nummer 6700. De Plan K is een AB-rijtuig met nummer 7376, dat vroeger als begeleidingsrijtuig deel uit maakte van de koninklijke trein. Dit rijtuig is door Elotrails gemaakt onder nummer 100.55. Later zijn de opschriften door het Spoorwegmuseum echter teruggebracht naar de originele staat. Daarmee is een wagen uit set 100.49 beter passend. Tot slot de Plan W tweede klas met nummer 4118. LS Models heeft een rijtuig in deze uitvoering gemaakt onder nummer 4414 met wagennummer 4101. Ook Artitec heeft dit rijtuig onder nummers 20.161.01 en 20.161.02 uitgebracht waarbij de laatste zelfs het kloppende wagennummer 4118 heeft.

Niet alles hoeft blauw te zijn

De laatste twee wagens die we bespreken zijn de Plan D en Stalen D. Als eerste de Plan D in turquoise kleurstelling. Dit betreft een AB-rijtuig, met nummer 7709. Roco heeft dit type rijtuig in verschillende tinten turquoise uitgebracht. Recent onder nummer 64996 met nummer 7713 en wat langer geleden de 7716 met catalogusnummer 45761. De stalen D betreft een zesdeurs-variant in het groen met zilvergrijs dak

met nummer 7521, het Artitec-catalogusnummer is 20.290.01.

Met enige aanpassing is op gemakkelijke wijze een realistische museumtrein samen te stellen, getrokken door twee iconen uit de collectie van het Spoorwegmuseum. Na de museumtrein en de eerdere auto-slaaptrein, gaan we in een volgende editie verder met een realistische ketelwagentrein in model. //

6. De terugkerende trein uit Leeuwarden in model. Het kleurverschil tussen de blauwe rijtuigen is goed zichtbaar.
7. Achter loc '1202' (1223) poseert de overbrenging van Blerick naar Utrecht.
8. Roco 73823 NS 1223 met aangepaste cabinaramen en roosters.
9. Op 30 augustus 2012 passeert de 1202 met de Plan D, twee koppelwagens (niet in model verkrijgbaar) en de Stalen D Mierlo op weg van Blerick naar het Spoorwegmuseum in Utrecht.

EXTRA ONLINE

Eerdere delen en meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgaven 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.

Ook bereikbaar via 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



Op = op!

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.



1.



(Her)starten met tien wissels

DEEL 4: STOOMBERGEN

Na het railplan van het oliedepot in modules vervolgen we de serie voor (her)starters met een klassieke modelbaan op een vlakke plaat. We gaan terug in de tijd en toch ook weer niet: het railplan combineert de stoomtijd met het heden. Kan een stoomloc naast een moderne sprinter worden ingezet? Wel als die stoomloc onderdeel is van een museumlijn.

Veel zolderdozen bevatten een allegaartje aan oud en nieuw spoormateriaal. Bij het kiezen als herintreder van een thema is vaak de helft niet bruikbaar en dat is zonde van het historische spul. Hoewel de huidige generatie steeds moeilijker is te overtuigen dat een locomotief er vroeger heel anders uit zag dan tegenwoordig, zijn stoomlocs nog steeds mateloos populair. Zo'n sissend en rook uitblazend gevaarte vol bewegende delen rond de drijfwielen spreekt veel mensen aan, ook al hebben ze de stoomtijd niet meegemaakt. Alleen al de lucht

van een voorbijrijdend stoommonster geeft bij velen een brede glimlach. Jammer dat daar in model veel van verloren gaat, hoe mooi modellocs de laatste jaren ook zijn voorzien van realistisch geluid en een rookpluim. Kortom: de stoomloc heeft zijn vaste plaats op de modelbaan.

Museumstoomdepot

De populariteit van de stoomtrein is goed merkbaar als ergens een open dag wordt gehouden waar stoomlocs worden ingezet. In Nederland zijn er diverse

museumbedrijven waar stoomlocs rijden. Die aandacht voor klassieke treinen bracht mij op het idee een railplan rond een museumlijn te ontwerpen. Dat heeft het voordeel dat er veel meer kan dan op een 'normale' modelbaan. Modern en oud materieel kan naast elkaar langs het perron staan. Ook in ons station Stoombergen is dat het geval. Reizigers kunnen hier van de NS-trein overstappen op de museumlijn aan de andere zijde van het perron. Dat het locdepot veel groter is dan je bij een station van deze kleine omvang mag verwachten is daarom niet erg. Het onderhoud aan de stoomlocs van het museumbedrijf wordt hier immers uitgevoerd. Slechts de voor deze serie baanplannen geldende restrictie van maximaal tien wissels houdt het aantal sporen binnen de perken.

Locverzorging

Voor Stoombergen kiezen we een omgeving die lijkt op die in Beekbergen op de Veluwe. Maar het is een fictief station, dus in principe kan er van alles worden ingezet. Ook de bekende treinspottersplek bij de overweg is niet vergeten. Denk niet dat in een stoomdepot maar lukraak sporen kunnen worden gelegd. Net als in het grootbedrijf bevat Stoombergen geen rail of wissel te veel. Een stoomlocdepot moet aan een paar logistieke eisen voldoen. Zo kent de verzorging van stoomlocs een vaste, logische volgorde. Als aan het einde van de dienst een loc het depotterrein op rijdt, worden eerst de kolen bijgevuld. De volgende stop is bij de waterkolom. Het water nemen wordt meestal gecombineerd met de slakkenkuil waar de verbrande kolenresten uit de loc worden verwijderd. Handig is een extra spoor waarop een wagen met kolen voor de aanvoer kan zorgen en een andere wagen waarmee de slakken worden afgevoerd. Voor beide handelingen is een kraan nodig. Uitgebreide depots hadden vaak een grote kolenkraan die hoog over alle sporen en de kolenbunker kon rijden, maar we houden het in Stoombergen simpeler met een enkele, hoge draaikraan. De aanvoer van kolen kan ook door een vrachtauto worden verzorgd. De volgende halte is de zandtoren. Het hangt een beetje »

1. VSM-loc 52 8139 op 10 mei 2018 in de regen vanaf de spottersplek bij de overweg. (foto's 1, 2 & 4 Wouter Bregman)
2. De 44 1593-1 op de draaischijf in Beekbergen, 14 december 2019.
3. Tijdens 'Terug naar Toen' op 5 september 2015 waren twee stomers op bezoek: de Bello NS 7742 van de SHM en loc 3 van de SGB. (foto Ton Oosterom)
4. Loc 64 415 wacht in Beekbergen op een nieuwe rit, 17 november 2018.



HEDENDAAGS EN MUSEUMMATERIEEL OP ÉÉN MODELBAAN



220 x 280 cm



van het jaargetijde en de weersomstandigheden af hoeveel zand er op de rails moet worden gestrooid om doorslippen te voorkomen en zo de trek- en remkracht van de loc te vergroten. Na een inspectie door het treinpersoneel is de loc gereed voor een nieuwe rit. Vast onderdeel van die inspectie is het met een metalen voorwerp aantikken van de wielen. Een geoefend oor kan zo een mogelijk beschadigd wiel (losse wielband) horen. Aan het einde van de dag rijdt de loc de draaischijf op om met de schoorsteen voor in de loods of op een opstelspoor te worden afgesteld. Een draaischijf is een mooi aspect op de modelbaan, maar wie alleen met tenderlocs rijdt kan die (dure) draaischijf ook weglaten. Naast de genoemde sporen is een omrijspoor handig zodat locs niet op elkaar hoeven te wachten.

Toebehoren

Bij ons museumdepot hoort ook een spoor waar onderhoud en reparaties kunnen worden uitgevoerd. Daar past een bokkraan bij die de loc kan optillen als er bijvoorbeeld een as moet worden vervangen, maar die hebben we in dit voorbeeld weggelaten. Een leuke toevoeging is de rakel om de rookkast te reinigen. Een smerig karwei waar weinig mensen trek in hebben, maar het hoort bij het onderhoud aan stoomlocomotieven. Ook moet er een werkplaats met apparatuur en gereedschap komen, een kantoor en een schaftlokaal. Omdat Stoombergen ook stoomlocs herbergt die op stookolie rijden, is er aan de andere zijde van het depot een spoor met olietanks en een vulinstallatie. De oliegestookte locs hebben hier hun eigen loods. Naast al deze functionele gebouwen mag het personeel natuurlijk niet ontbreken. Bij een stoomdepot was (en is) het altijd een drukte van belang, met overal personeel en losse voorwerpen. Preiser heeft er een hele serie van in schaal H0. Uit mijn eigen zolderdoos diepte ik een zandtoeren, een kolendepot met kraan en een losse waterkraan van Vollmer op en zowaar ook een aparte oliebunker met tankinstallatie van Faller. Een draaischijf heb ik nooit gehad, dus die zal ik nieuw (of gebruikt) moeten aanschaffen.



Bedrijf

Achter de loc kan in principe elk type rijtuig worden gekoppeld, klassiek of niet. Maakt niet uit of ze bij elkaar passen - dat is het leuke van een museumlijn. Omdat ons stoomlocdepot nogal wat van onze beschikbare wissels opsnoept, moeten we voor de rest van het sporenplan volstaan met enkelspoor. Aan de rechterzijde van het station is het uitrijspoor van zowel de reguliere als de museumtrein. Omdat dit spoor achter de bomen en het dorp naar de aan de linkerkant deels verdeckte keerlus voert, kunnen de treinen daarna via »

5. Railplan Stoombergen.
6. De tender van SSN-loc 01 1075 wordt beladen.
7. Uit de zolderdoos: de gewetherde Märklin-tenderloc 86 173.
8. Loc 23 071 staat met de tender voorop gereed voor een nieuwe rit. Beekbergen, 3 september 2017. (foto's 8 & 9 Wouter Bregman)
9. De 44 1593-1 trekt op 10 mei 2018 in Beekbergen veel belangstelling.



7.



8.



9.



10.



11.

twee richtingen naar het station terugkeren. Aan het einde van de dag komt de museumtrein weer terug langs het perron en stappen de tevreden reizigers weer over op de NS-sprinter voor de rit naar huis. Die loopt al spoedig aan de andere kant van het perron binnen, vanaf het verdeckte wachtpoor. De stoomloc mag dan op de hierboven genoemde wijze weer naar zijn rustplaats. Op het linkerdeel is een stukje van de Veluwe nagebootst met een molen, een overweg en een provinciale bosweg. Het viaduct van die weg maskeert het begin van het onzichtbare deel van de baan met de keerlus. Om treinen elkaar te laten passeren of om een pauze in te laten is daar in een wachtpoor voorzien. Vergeet dit stukje spoor niet te beveiligen, bijvoorbeeld met een relais. Een ander item op dit bosrijke stuk van de lijn is de plek voor de treinspotters. Elk traject waar stoomtreinen rijden heeft wel zo'n punt waar spotters met hun camera

paraat staan. Als het even kan werkt de machinist mee door met forse rookpluimen en een stoot op de stoomfluit te passeren. Die spotters staan ook bij ons railplan Stoombergen. De figuren langs het spoor kunnen worden verlevendigd door bij elke passage van een stoomloc een aantal (led)flitsen te laten afgaan. Noch heeft daar een complete flitsfoto-set voor, zoals ook beschreven is in RH 431.

Zo is op een betrekkelijk klein oppervlak een volwaardige modelbaan te maken met veel rij- en rangeermogelijkheden. Door de relatief kleine afmetingen van deze baan (220 x 280 cm) is hij ook in delen te vervoeren, bijvoorbeeld naar een club of modelbouwbeurs. //

-
- 10.** Op de voorgrond de kolenvoorraad, boven het volgende spoor de zandtoren. (foto Karst Drenth)
 - 11.** Mijn eerste twee Märklin-locs van de Baureihe 89. Bij de huidige modellen is de detaillering veel mooier.
-

EXTRA ONLINE

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

1935



Voor- en achterzijde van de NISM-penning uit 1935.

In 1935 nam de Raad van Beheer van de Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij afscheid van haar voorzitter Jakob Kraus die sinds 1914 deze rol had vervuld. Kraus, geboren in 1861 in Groningen, volgde de studie tot civiel ingenieur aan de Polytechnische School te Delft (nu TU Delft) waar hij in 1883 afstudeerde. Hij begon zijn werkzame leven als ingenieur bij de Staatsspoorwegen en was betrokken bij de aanleg van de spoorlijn tussen Groningen en Delfzijl.

In 1910 was Kraus kort in Nederlands-Indië in het kader van het verbeteren van de havens van Soerabaja, Makassar en Tandjong Priok. Voor zijn latere aanstelling als voorzitter van de Raad van Beheer was een eventuele aanwezigheid in Nederlands-Indië niet van belang. Het bestuur zetelde immers in Den Haag. De uitvoerend directeur van de NISM werkte vanuit het (nog steeds bestaande) hoofdkantoor in Semarang op Java. Dit gebouw, bijgenaamd Lawang Sewu (wat duizend deuren betekent), is in de oorlog door de Japanners onder meer als gevangenis gebruikt. Na de soevereiniteitsoverdracht in 1949 werd het gebruikt door de Indonesische spoorwegen. In 2011 is het pand grondig gerenoveerd.

MODERNISERING

Ter gelegenheid van het afscheid van Kraus ontwierp medailleur Frederik Engel Jeltsema een penning die bij Begeer werd geslagen. De voorzijde toont het portret van Jakob Kraus en profiel met het randschrift 'Prof. Dr. Jakob Kraus Ingenieur Æt LXXIV'. De achterzijde heeft de tekst 'N.I.S., 1 XI 1914 - 30 XI 1935. De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij aan haren aftredenden voorzitter van den raad van beheer'. De tekst is omgeven door een lauwerkrans.

Drie jaar na het vertrek van Kraus bestond de NISM 75 jaar. De crisisjaren, die het Nederlands-Indische spoor hard raakten, waren achter de rug en men had reden om weer positief naar de toekomst te kijken. De directie onder leiding van Kraus' opvolger J. Klopper besloot dat niet uitgebreid te herdenken. Er moest vooruit worden gekeken. De toekomst stond in het teken van modernisering. Er werden ontwerpen gemaakt voor de eerste gestroomlijnde dieseltreinstellen en voor een gestroomlijnde stoomlocomotief. Door de Duitse inval in Nederland verdwenen die plannen in de ijskast. De Japanse inval in 1942 in Nederlands-Indië en het uitroepen van de Indonesische onafhankelijkheid in 1945 zorgden er voor dat die plannen nooit konden worden uitgevoerd. De NISM werd in 1958 geliquideerd, vijf jaar voor het honderdjarig jubileum. Het bedrijf op Java was door Soekarno genationaliseerd. De medewerkers kregen een vertrekpremie en wat aan kapitaal over was, werd in het NISM-pensioenfonds gestopt. De administratie van dat pensioenfonds is nog een paar jaar in het NISM-hoofdkantoor te Den Haag gebleven. Rond 1963 werd dit pand verlaten en leeggeruimd. In het oude Haagse hoofdkantoor, gelegen aan de Wassenaarseweg 38-40, zetelt sinds 1972 de ambassade van Zuid-Afrika. Jakob Kraus maakte dit allemaal niet meer mee. Hij overleed in 1951, twee maanden voor zijn 90^e verjaardag. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!



Omgevallen WATERTOREN

HET MOET EEN AARDIGE KLAP ZIJN GEWEEST

Sabotage of slecht onderhoud? Ofwel wat doe je met een onherstelbaar beschadigde watertoren? Thonis van der Weel geeft een creatieve invulling aan een diorama met een beschadigd model.

Laatst kreeg ik van vrienden een doos met zoldervondsten, waaronder een aantal beschadigde modelhuisjes en een Faller-watertoren. De meeste huisjes kon ik nog opknappen en ze hebben deels al bij mijn modelbouw-artikelen gefigureerd, maar de watertoren bleek te zeer beschadigd om er nog iets mee te kunnen doen. Van de nood een deugd makend, viel mij dit diorama in.

Verwongen restanten

De watertoren, waarvan het onderstel gedeeltelijk ontbrak, werd nog wat verder mishandeld door de tank te verwarmen en gedeeltelijk plat te drukken. Het hek om de omloop werd vervangen door een zelfgemaakt exemplaar uit messingdraad en het onderstel werd hier en daar nog wat meer verbogen. Op een plaat hardschuim plaatste ik vier betonnen voeten uit

styreen met daarop de verwrongen restanten van de bezweken constructie uit Faller-profielen. Wat losse stukken profiel liggen her en der in het gras. Roestkleurige verf kleurt het geheel. Met behulp van allerlei materialen werd een landschapje gevormd, waarin een weinig bereden spoor en een aantal zelfgemaakte bomen een plaats vonden. In de verte staat een wat verwaarloosd stationsgebouw uit een Kibri-bouwdoos. De figuren kwamen uit sets van Preiser, onder andere met zelf te beschilderen brandweerlui. Politie en brandweer onderzoeken de oorzaak van het omvallen, waarna de ravage kan worden opgeruimd. De spoorwegmaatschappij is opgeheven, dus zal de bevoegde instantie een aannemer moeten inhuren. Wat het resultaat van het onderzoek zal zijn laat zich nog niet zeggen; soms hangt zoiets af van wat de politiek ervan vindt. //



1. Het enorme gevaarte heeft de telegraafdraden in zijn val meegesleurd.
2. Rechercheur Stefan ondervraagt agent Kurt die als eerste op de onheilsplek was gearriveerd.
3. Geen afzetlinten te zien, dus waarschijnlijk een kwestie van achterstallig onderhoud.





VOORBEELD
& MODEL

Gewichtig talent MET AMBITIE

NMBS-SNELTREINLOCS SERIE 1 WAREN DE ZWAARSTE IN EUROPA

Het was een bijzondere dag, 4 mei 1991. Niet alleen vanwege de associaties met de Tweede Wereldoorlog. In België werd die zaterdag sneltreinloc 1.002 van de NMBS opnieuw in gebruik genomen. Een glorieus moment.

Toen in 1990 het idee werd geopperd om in Leuven het enige bewaard gebleven exemplaar van de Belgische serie 1, loc 1.002, weer tot leven te wekken, werd er een gedreven groepje vrijwilligers geformeerd onder leiding van ingenieur Luc Bonte. Het illustere gezelschap bestond verder uit ketelmaker Frans Van Hoof, lasser Albrecht Didden, Willy Joncker, Luc Vanhave, Staf Vanderhoeven, Jef Jacobs, Marc Maes en Luc De Baele. Stuk voor stuk mannen die zich geroepen voelden om een unieke representant van de stoomtractie bij de NMBS weer tot leven te wekken. Een project dat met vlag en wimpel werd afgerond en culmineerde in een inauguratierit

op 4 mei 1991. Een feestelijke toer die voerde van Leuven, via Mechelen, Brussel-Zuid naar Aat en terug. Loc 1.002 vormde die dag de hoofdrol in de manifestatie 'Treinen door Europa'. In Brussel-Zuid waar een langere tussenstop was gepland, was een locomotievenshow ingericht waar ook een ICE-treinstel van de DB en het SNCF-treinstel dat het wereldsnelheidsrecord op 515 km/h had gebracht, stonden opgesteld.

3400 paardenkrachten

In weerwil van het overwegend natte weer bracht de jongste rijvaardige stoomloc van de Belgische spoorwegen veel belangstellenden op de been. En

terecht. Een Pacific waarvan het locomotiefgedeelte 126 ton weegt en de tender - gevuld met 38 m³ water en 10,5 ton kolen - 83 ton (!). De grootste en zwaarste sneltreinlocomotief van Europa. Bij de officiële presentatie tijdens het honderdjarig bestaan in mei 1935 van de Belgische spoorwegen, gaf 2'C1'-loc 101, later omgenummerd naar 1.002, haar visitekaartje af. Het geïndiceerd vermogen in de cilinders bedroeg 3400 paardenkrachten, een ongekennde trekkracht bij onze oosterburen waar de succesvolle sneltreinlocs van de gemoderniseerde serie 10 het met 2700 pk moesten doen. Dat enorme vermogen moest tot bijzondere prestaties leiden. Na de eerste meters op eigen kracht, op 26 februari 1935, werd de door ingenieur Notesse ontworpen machine uitgebreid beproefd. Het was dezelfde constructeur die in 1939 de befaamde gestroomlijnde 2'B1-locs van de serie 12 zou ontwerpen.

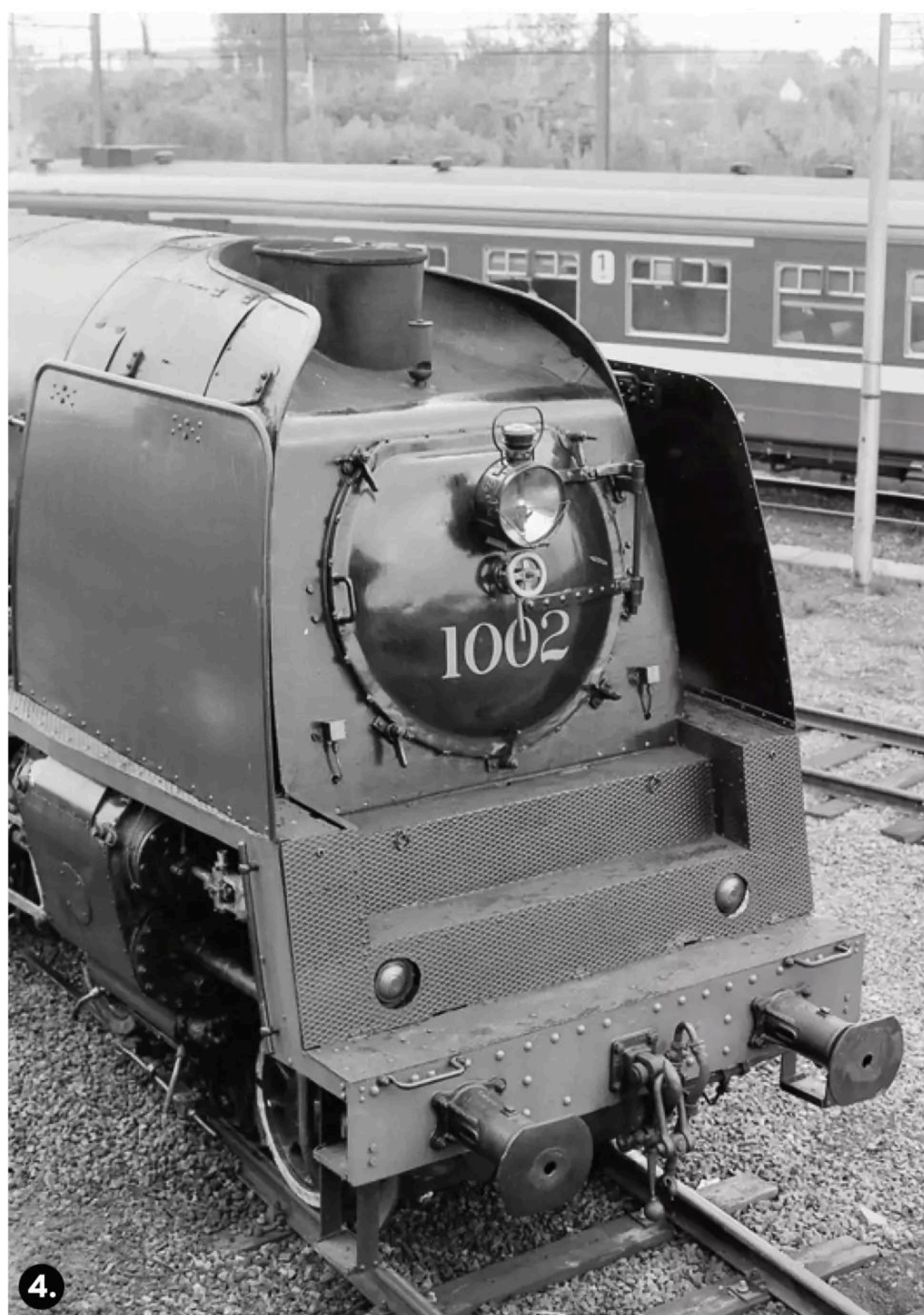
Semistroomlijn

In feite was bij de locs van de serie 1 sprake van een semi-gestroomlijnde constructie. Ze vormden met de machines van de serie 12 het toppunt van de vooroorlogse Belgische locomotiefbouw. Op een vlakke baan konden ze een reizigerstrein van 600 ton (vijftien rijtuigen) rijden met een maximumsnelheid van 120 km/h. Met 140 op de snelheidsmeter waren ze in staat om 350 ton te trekken. Op de stijgingsrijke lijn naar Luxemburg, waar sneltreinen van 400 ton waren ingelegd, haalden locs van de serie 1 80 km/h.

Dubbele schoorsteen

In totaal zijn er 35 stuks gebouwd. De eerste vijftien, 101-115 in 1935, de overige werden in 1938 geleverd. Bij de bouw waren de belangrijkste Belgische fabrieken betrokken: Cockerill, Forges, Haine-Saint-Pierre, La Meuse en Tubize. Het ontwerp was in laatstgenoemde fabriek uitgewerkt. Althans wat het locomotiefgedeelte betreft. De tender waarvan de wielen SKF-kogellagers hadden, ontstond op de tekentafel bij Haine-Saint-Pierre. Bij de tender hadden de constructeurs overigens »

1. Tijdens de inwijdingsrit rijdt loc 1.002 met een extra trein langs Masnuy-St. Pierre, 4 mei 1991. (foto Jan Keppels)
2. De zware tender van de serie 1 vervoert alleen al 38 kubieke meter water.
3. In Aat gaat de loc van de trein en wordt het drijfwerk geolied.
4. Nog net is te zien dat loc 1.002 een dubbele Kylschap-schoorsteen heeft.





NMBS SERIE 1 WAS DE GROOTSTE EN ZWAARSTE SNEL- TREINLOCOMOTIEF IN EUROPA

met een schuin oog gekeken naar de Amerikaanse Vanderbilt. Twaalf machines van de eerste deelserie hadden schoorstenen met een exhaust van het type Lemaitre, de overige drie waren van een Kylschap dubbele 'uitlaat', zoals de zuiderburen dat noemen, voorzien. Die was nodig door de dubbele blaaspijpen van Kylschap-exhaust, de installatie die de trek op het vuur regelt. Op een na kregen alle machines later ook zo'n Kylschap-installatie. De drie jaar later gebouwde twintig locs werden met zo'n dubbele schoorsteen afgeleverd. Andere specifieke kenmerken waren de 1,98 meter hoge drijfwielen, de achterste boogie van het Amerikaanse type Delta, een turbogenerator voor de verlichting, het opengewerkte stavenframe en de vier gelijke cilinders met een doorsnede van 420 mm.

Grote oververhitter

Voor wie is geïnteresseerd in verdere technische details, het roosteroppervlak bedroeg vijf vierkante meter, hetzelfde als van de serie 10. Als voor een groter rooster zou zijn gekozen was een mechanische stokerinstallatie een vereiste geweest. Ook het verwarmingsoppervlak van de nieuwe locs verschilde niet veel van haar voorgangers, 234,78 m² tegen 232,69 m², althans zoals de serie 10 die na de verbouwing in 1925 kende. Wel werd de oppervlakte van de oververhitter vergroot, van 75,79 (serie 10) naar 111,70 vierkante meter. Dat, in combinatie met een verhoogde keteldruk (18 tegen 14 bar) en een hogere stoomtemperatuur in de cilinders van 400 °C en het sterk verbeterde rendement van de serie 1 is verklaard. Ter vergelijking, de locs van de serie 1 verbruikten 20% minder brandstof dan die van de serie 10.

Beperkt aantal depots

De locs van de serie 1 werden voor de oorlog in een beperkt aantal depots, stelplaatsen gehuisvest: Brussel-Zuid, Oostende, Schaerbeek en Stockum. Tijdens de oorlog, de maximumsnelheid werd in die periode teruggebracht van 140 tot 120 km/h, werden ze ook vanuit Luik ingezet terwijl het slotakkoord 1945-1962 werd bepaald door stationeringen in Brussel-Zuid, Doornik, Herbesthal, Jemelle, Oostende, Schaerbeek en Stockum. Ze reden in hun glorie dagen in 75 minuten van Oostende naar Brussel-Noord, met alleen een tussenstop in Gent. Ook Brussel-Noord - Luik werd in dezelfde tijd afgelegd. De verbinding Brussel-Zuid naar Bergen werd in 38 minuten afgeraffeld. In alle



gevallen met reizigerstreinen van 600 ton. Ook de prestaties voor treinen naar Doornik en Luxemburg logen er niet om. Voor de oorlog reden ze ook luxe treinen zoals de Edelweiss.

Gevonden in Poznan

Na de oorlog, in 1945 was loc 129 in de Poolse stad Poznan terug gevonden en een jaar later gerepatriëerd, kon de NMBS het nog niet zonder deze mastodonten stellen. Ze reden toen onder meer de zware internationale treinen van Brussel richting Keulen. Ook loc 1.002, het voorbeeld van het nieuwe Märklin- en Trix-model was toen nog actief. De loc, gekoppeld met tender 38.134 is op 19 maart 1935 afgeleverd en ging op 29 oktober 1962 buiten dienst, dus na een dienstverband van nog geen dertig jaar. Daarna werd ze in Leuven opgeborgen, voor het nog op te richten nationale spoorwegmuseum. Dat de loc in 1991 weer onder stoom zou worden gebracht zal toen niemand hebben bevroed.

Ontsporing

De eerste loc van de serie, de 1.001, werd reeds op 2 december 1954 terzijde gesteld. Dat gebeurde nadat de loc nabij Wilsele, een dorpje bij Leuven, was ontspoord. Vijf jaar later werd het mes dieper in het serie 1-bestand gezet. In november 1957 nam de NMBS afscheid van de locs 1.010, 1.015, 1.020, 1.021 en 1.027. Diesel en elektrische tractie eisten hun tol. De 1.034 sloot de rij. Deze machine bracht op 29 september 1962 als laatste een trein van Doornik naar Brussel, vier jaar voor het officiële einde van de stoomtractie bij de NMBS. Ook de 1.019, 1.026 en 1.028 behoorden tot het laatste contingent actieve locs. Loc 128

belandde tijdens de oorlog in Duitsland, werd na de bevrijding in Hannover teruggevonden en kwam in december 1945 in haar vaderland terug.

Museumloc

Museumloc 1.002 bleef een enkele keer actief, maar staat inmiddels weer langere tijd koud terzijde bij de Chemin de fer à vapeur des 3 Vallées in Treignes, in het zuiden van Wallonië. De kans dat de loc ooit weer op eigen kracht gaat rijden is te verwaarlozen. Daar komt bij dat de Belgische spoorwegen geen stoomlocs meer tot het nationale spoorweganet toelaten en voor een museumlijn heeft de 1.002 een veel te hoge asdruk. //

5. Loc 1.002 heeft een stijlvol front.
6. Blik op de achterste, forse Delta-boogie.
7. Ook in Mechelen wordt een tussenstop gemaakt.
8. NMBS-museumloc 1.002 kort voor vertrek uit Leuven, 4 mei 1991.
9. Loc 1.002 straalt veel kracht uit. Mechelen, 4 mei 1991.

Railhobby PROJECTEN

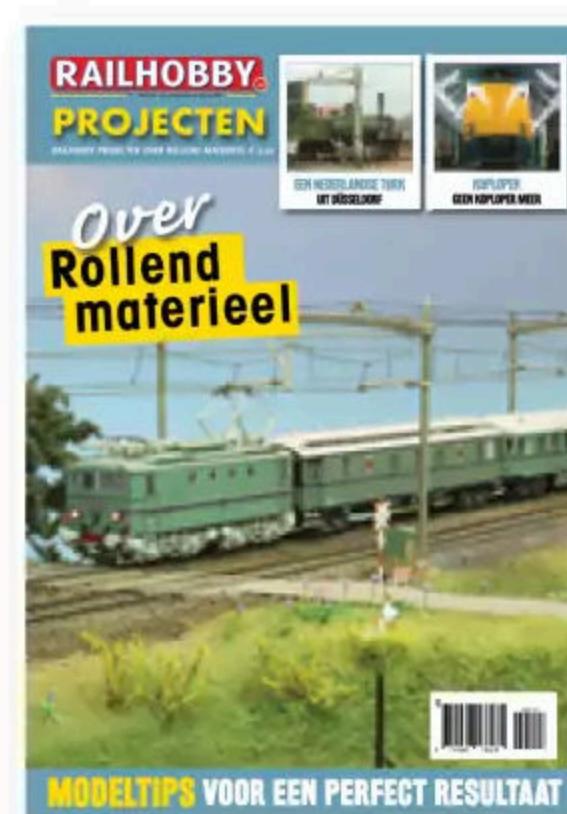
Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?



Neurenbergspecial 2021

Het modelnieuws van 2021 van meer dan 70 merken op alfabetische volgorde. Van schaal 1 t/m Z. De special is tevens een ideaal naslagwerk.



Over Rollend materieel

Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.

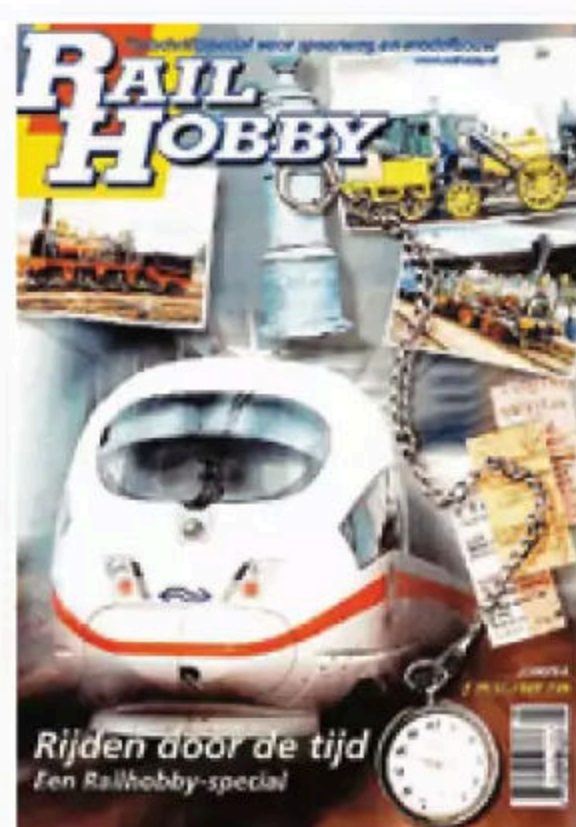


Oorlog en Wederopbouw

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

Over Buitenlandse modelbanen

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



Rijden door de tijd

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



Neurenbergspecial 2020

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



Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

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

Ik wil graag:

- | | |
|---|--|
| ☐ Railhobby 433 - Neurenbergspecial 2021 voor € 10,99 | ☐ Railhobby Projecten - Over Rollend materieel voor € 9,99 |
| ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 10,99 | ☐ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 8,49 |
| ☐ Railhobby - Rijden door de tijd voor € 9,99 | ☐ Railhobby 421 - Neurenbergspecial 2020 voor € 10,99 |

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

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

OP = OP

Trix 1.030 IMPONEERT

OOK IN 1:87 EEN LOC VOL SUPERLATIEVEN

Maakt de zwaarste en sterkste sneltreinlocomotief van Europa, de reeks 1 van de Belgische spoorwegen, ook zo veel indruk op de modelspoorweg? Het nieuwe H0-model van Märklin/Trix doet inderdaad van zich spreken.

**VOORBEELD
& MODEL**



Het front van de serie 1 is goed getroffen.

Een locomotief vol superlatieven. Het prototype werd niet voor niets in 1935 gepresenteerd, het jaar waarin de spoorwegen in België hun eeuwfeest vierden. Meer achtergrond over deze bijzondere machines waarvan 35 exemplaren het levenslicht zagen vindt u op pagina 62.

MODEL LOC 1.030

Een beetje nieuwsgierig waren we wel naar de vooruitgesnelde roem van de Belgische 2'C1'-machine van de

serie 1 van de NMBS. Groot, zwaar, sterk, semistroomlijn, het ontvangstcomité stond al trappend klaar. Voor de verandering testten we dit keer de Trix-variant en niet die voor drierail. Het model (artikelnummer 25480, € 599) behoort tot de verrassingsserie die Märklin en Trix traditiegetrouw rond de herfst bekend maken en kort na de jaarwisseling wordt uitgeleverd. Een model dat dus niet tot het traditionele Neurenberg-nieuws behoort. Voor het eind van dit jaar komt er in het kader van deze serie volgens zeggen een bijzondere »

DRIJFWIELEN VAN 22,75 MM DIAMETER ZIJN EXACT OP SCHAAL

Duitse loc op de markt, een wens van winkeliers aan de andere kant van de grens. Weet u dat alvast.

DUBBELE WINDLEIPLATEN

De 1.030, uit de tweede deelserie werd met negentien andere machines in 1938 geleverd. Deze locs werden meteen van een dubbele Kylschap-installatie voorzien die de trek op het vuur regelt, de exhaust. Door de aanwezigheid van twee blaaspijpen is er sprake van een dubbele schoorsteen. Een constructie die het model ook heeft. Verder vallen een aantal kenmerken op die we ons van de kennismaking met het grote voorbeeld (museumloc 1.002) in mei 1991 herinneren. Het forse voorkomen, het strak vormgegeven front, het niet alledaagse, grote, achterste loopstel van het Amerikaanse type Delta, de weggewerkte leidingen langs de ketel en de kingsize tender. Het front is qua constructie een kleine sensatie. Behalve de beide grote, strak vormgegeven windleiplaten zien we aan weerszijden van de schoorsteen dat de ketelbeplating hier ook in een soort windleiplaat eindigt. Aan beide kanten van de dubbele 'uitlaat' zoals de zuiderbren

een schoorsteen noemen, loopt de beplating nog een stukje door. Dat gedeelte is zo gevormd dat het als een ondersteunende windleiplaat fungeert en maakt het model extra interessant. Beide schoorstenen hebben een rookgenerator.

VIER CILINDERS

Het gaat bij de serie 1 om een viercilinder loc. De beide buitenste cilinders, inclusief de kranen aan de onderkant, zijn goed weergegeven. Ook de constructie aan de voorkant van de zuigerstangbeschermers is authentiek. Die zijn, zoals het hoort, alle vier met elkaar verbonden. Ze horen wel een likje zilververf te krijgen. Een buitencilinder staat conform het grote voorbeeld een paar graden schuin. De andere helaas niet, die is recht aangebracht. Ontsnapt aan de aandacht van de eindcontroleur, zullen we maar zeggen. Onder de frontbekleding ontwaren we de beide andere cilinders. Ze zijn met het blote oog nauwelijks te zien, met een lampje lukt het. Ze zitten diep weggestopt achter de schuifbeweging. In werkelijkheid moet het nauwelijks mogelijk zijn geweest om dit mechaniek



van een druppel olie te voorzien. Maar dat ze zijn nagebootst hoort bij een model van deze prijsklasse. Qua proportionaliteit komt de plek van de beide buitenste cilinders goed over. Ze zitten te ver naar buiten. Enige afwijking is bij een stoomloc in H0 nu een keer onontkoombaar. Anders kan die niet door bepaalde wissels en bogen rijden. Om dat te verhullen wordt het drijfwerk bij de cilinders ook wat naar buiten geplaatst, een oud trucje.

GROTE DRIJFVIELEN

De drijfwielen imponeren met hun diameter van 1980 mm en met een doorsnede van 22,75 mm bij het model. De werkelijke diameter in H0 is 22,75 mm, dus ze zijn exact op de juiste grootte. Het aantal spaken van de drijfwielen in model bedraagt 21, net als bij het grote voorbeeld. De voorste bogie heeft wielen »

1. Trix loc 1.030 van de NMBS in volle glorie.
2. De buitenste cilinders staan net als in werkelijkheid wat schuin.





met een doorsnede van 900 mm en negen spaken. Dat aantal klopt eveneens. De omgerekende diameter moet 10,34 mm zijn, de 1.030 laat precies 10 mm noteren. Het achterste loopwiel heeft een diameter van 1067 mm, in 1:87 vertaald 12,26 mm. De werkelijke doorsnede is 12,1 mm.

Het onderstel is opgebouwd rond een stavenframe dat in werkelijkheid is voorzien van een aantal gaten. Die laatste zien we hier niet terug. Wel zit er tussen frame

en ketel een luchtreservoir. De 1.030 heeft bij aflevering een modellengte van 286 mm, gemeten met een maximale koppeling tussen loc en tender. Die afstand kan met twee millimeter worden verkleind door de tender richting loc te drukken. De duidelijke gebruiksaanwijzing toont hoe dat kan. Je hoort en voelt een duidelijke klik. Het model van de 1.030 oogt zo een stuk aantrekkelijker. Vergeet u de oude stand niet te herstellen als het model de doos weer in gaat? Anders past hij niet in de verpakking. Houd met de verkorte lengte ook rekening met het rijden door de bogen. De middellijn mag met de kortste afstand tussen loc en tender niet meer dan 500 mm bepalen. In de uiterste stand is die 437 mm.

GENOEG TREKKRACHT

De motor die in het achterste deel van de ketel is gemonteerd drijft de drie drijfassen aan. De beide achterste wielen hebben antislipringen, de stroomopname is optimaal. Het gewicht van de loc is 565 gram, een zwaargewicht. Samen met de motor met een redelijk fors vliegwiel - de loc is gedigitaliseerd en voorzien van sound - is het hoge gewicht een garantie voor een zeer grote trekkraft. Een knipoog naar het grote voorbeeld. Om bij die motor te komen moeten vier schroeven aan de onderkant van de loc worden losgeschroefd. De printplaat is in de tender ondergebracht, onder de kolenbak. Die kan met de hand worden weggenomen door de zijanten wat in te drukken. De kolenbak is met vier kleine pinnen vastgezet. Bij een testrit rijdt de loc met tien rijtuigen aan de haak soepel door een lange wisselstraat met daarin een Engels wissel. Op de beide assen van het voorste draaistel staat voldoende druk en dragen zo bij aan het prima rijgedrag.

DUBBELE VUURDEUR

We vervolgen met het machinistenhuis. Frappant hoe het dak richting tender wat taps toeloopt. Een mooi detail. De binnenkant is vrij sober, met twee apart aangebrachte krukjes voor machinist en stoker en een enkel los handwiel. Opvallend is de dubbele vuurdeur. Dankzij de digitale techniek zien we het vuur flakkeren. Bij erg zware treinen deden twee stokers tegelijk dienst. De bemanning valt overigens niet tussen loc en tender van de voetplaat. Die is verticaal beweeg-

AMERIKAANS TYPE DELTA ALS ACHTERSTE LOOPSTEL

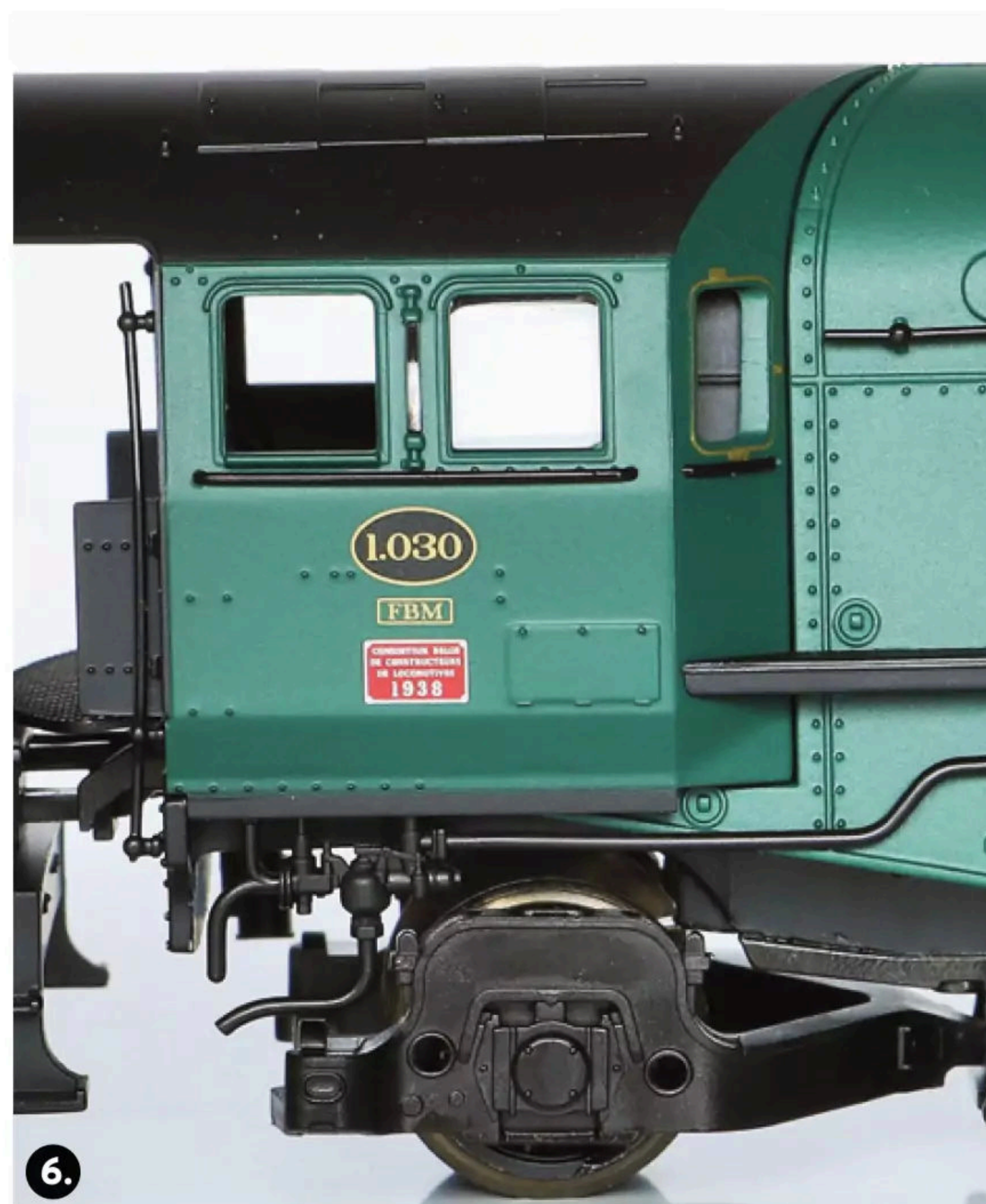
baar over de rand van de tender gelegd. Loc en tender kunnen overigens door de kortkoppeltechniek nog wat enger met elkaar worden verbonden.

DEPOT BRUXELLES-MIDI

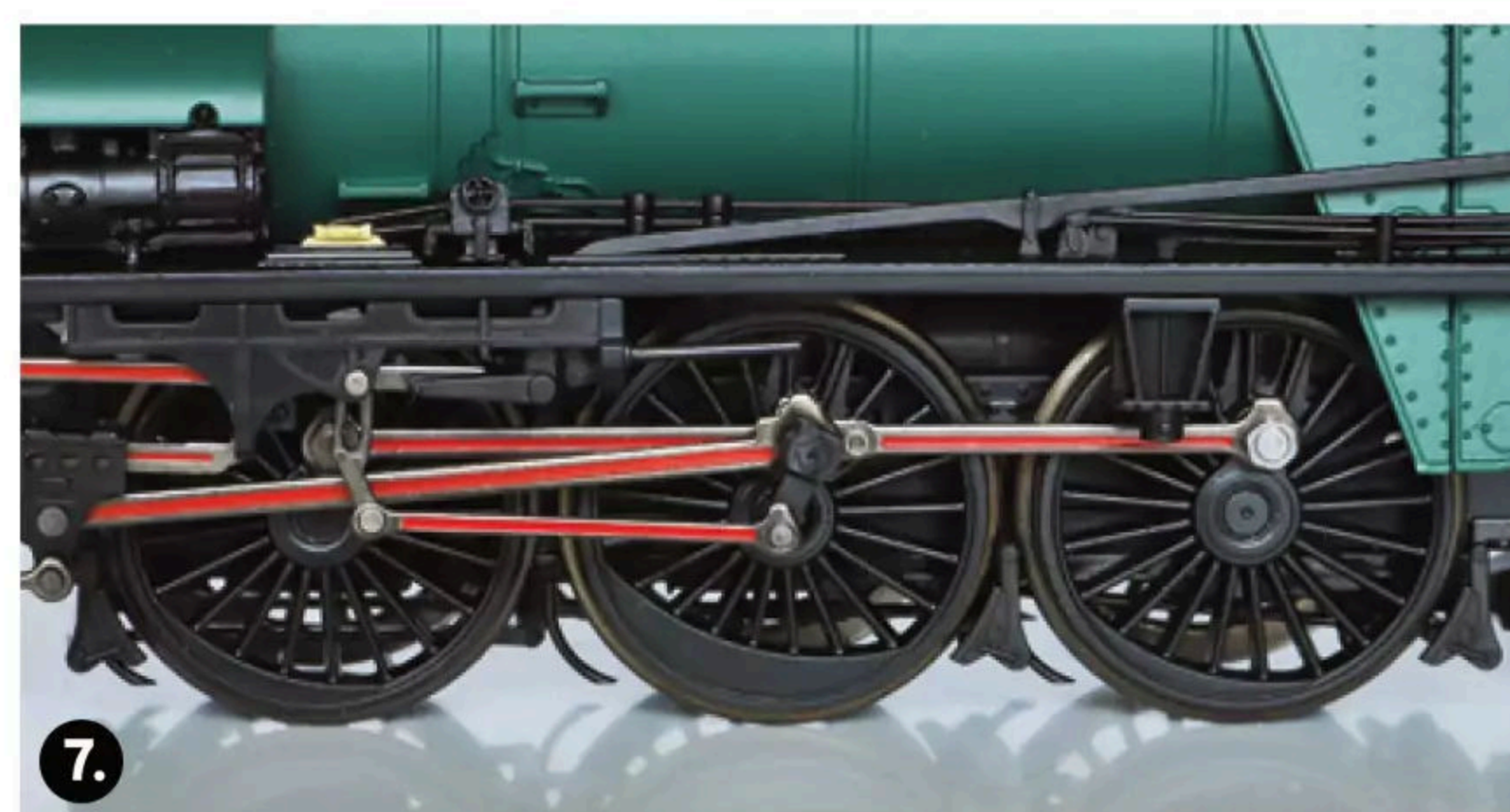
Op de zijkant van het machinistenhuis staat de depot-aanduiding 'FBM'. Dat is de oude NMBS-afkorting voor stelplaats 'Bruxelles-Midi'. Verder prijken aan beide kanten twee rode fabrieksbornen waarop met een loep duidelijk de tekst 'Consortium, Belge de constructeurs de locomotives' is te lezen en het jaartal van aflevering, 1938. Onder het machinistenhuis zit de Delta-loopas, van origine een Amerikaanse constructie. In model is die ook vrij zwaar uitgevoerd. Het zwenkbare draaistel loopt daardoor in de bogen en op wissels goed met de loc mee.

GOEDE KLEUR?

Dan een moeilijk onderwerp, de kleur. Heeft de 1.030 de juiste tint NMBS-groen? Is die kleur niet te licht voor de periode 1953/54 die het model volgens de bijsluiter weerspiegelt? Kleurenfoto's uit die tijd bieden geen soelaas. Hun kwaliteit is aardig, maar niet goed genoeg om een waardeoordeel over de kleur van het Trix-model te vellen. Dan maar een model van de reeks 66 ter vergelijking uit de vitrine gehaald. Een 2'B-loc van Pruisische komaf die de Duitsers begin jaren twintig aan België moest afstaan. Fleischmann maakte daar een model van. Peter Embrechts verbouwde het model op mijn verzoek met een set van Olaerts tot een echte reeks 66. Hij spoot de loc met



6.



7.

- 3. Zijaanzicht aan de kant van de stoker.
- 4. Het machinistenhuis oogt door de stroomlijn heel modern.
- 5. De gladde ketel toont maar een paar appendages.
- 6. Bijzonder is de vorm van de Amerikaanse Delta-bogie.
- 7. De drijfwielen hebben exacte afmetingen.
- 8. Beide schoorstenen hebben een rookgenerator.

»



8.



een iets donkerder, minder frisse tint groen. Dat model is mijn enige referentie. Al zegt dit ook niet alles. De kleur van de 1.030 komt wel sterk overeen met de kleur van de Belgische drie- en vierassige rijtuigen die Fleischmann ooit als eenmalige serie uitbracht. En de loc ziet er wat dat betreft net zo uit als de reeks 26 (ex-DRB 52) die ook ooit door Märklin en Trix is gemaakt. Het is in elk geval consequent. De jongste aanwinst van Trix heeft drijfstanden met een rode streep. Dat is authentiek. Het maakt ze net wat zichtbaarder. Jammer is wel dat de kruiskop niet van metaal maar van kunststof is gemaakt.

GROTE TENDER

De tender is voor een Europese locomotief opvallend groot en meet 111 mm. Ter vergelijking, een 2'2'T35-standaardtender van een Duitse serie 01 is korter. De tender die nummer 38.107 heeft - locs en tenders hadden in België aparte nummers - is beter te vergelijken met de tender van de Duitse series 05 en 45. De beide draaistellen van de tender zijn beweegbaar geconstrueerd. Bij het Trix-model wordt via alle wielen van de tender de stroomtoevoer geregeld.

WAARMEE GEKOPPELD?

Märklin en Trix komen binnenkort met een vierdelige set groene M2-rijtuigen. Die waren nog niet beschikbaar toen we de loc testten. Ze staan ook niet echt galant achter dit model. Ze werden met de serie 1 pas gekoppeld toen die door de elektrificatie uit de snelreindienst waren verdrongen. Dan liever Pruisische



D-trein rijtuigen uit het Fleischmann-programma. Een eenmalige productie, voorzien van Belgische opschriften en groene kleur zoals ze er uit kwamen te zien nadat ze aan België waren afgestaan. Ook een postrijtuig hoort bij deze serie. Märklin/Trix is niet de eerste fabrikant van de serie 1 in 1:87. Die eer komt DJH in 1983 toe met de 1.009. Jocadis bracht vervolgens in 1990 de 1.030 uit. En treinshop Olaerts sluit de rij met de weergave van de 1.024. Een messing model dat inmiddels is uitverkocht. //

9. De grote tender kan qua afmetingen met die van de Duitse serie 45 worden vergeleken.

10. Bijzonder is ook de dubbele schoorsteen.

Sneeuw op de modelbaan

De laatste keer met zoveel winterse overlast was in 2012. In een evaluatie van de problemen toen schreef NS de wissels binnen enkele jaren op 'Zwitsers niveau' te zullen brengen.



7 februari helemaal niet is gereden? Denk het wel hè? Maandag 8 begon het ook weer te sneeuwen, ook een lastige dag, maar daarna wordt het echt interessant. Ter herinnering: de laatste keer met zoveel winterse overlast was in 2012. In een evaluatie van de problemen toen, schreef onze NS de wissels binnen enkele jaren op 'Zwitsers niveau' te brengen. Die wissels doen het in de winter ook gewoon omdat de hele wissel verwarmd wordt en niet slechts een deel. Dixit NS.

ZWITSERS NIVEAU

Volgens ProRail zijn de wissels sindsdien wel verbeterd en wordt 60% nu elektrisch verwarmd in plaats van met gas. Wat is eigenlijk 'Zwitsers niveau', vraagt u zich af? Ik ken iemand die best wil toelichten wat dat precies inhoudt, maar voor nu vind ik de discussie aardiger dan om te weten wie er gelijk heeft. ProRail zegt over die eerste dagen dat de cocktail van vrieskou, sneeuw en harde wind erg uitzonderlijk is geweest. Ik weet niet hoeveel wissels u heeft? ProRail moet er 6500 verzorgen. Weer terug dan naar de NS die verklaarde: "Omdat de wissels bij de emplacementen waar onze treinen staan opgesteld als laatste door ProRail werden ontdooid, konden we lange tijd niet bij onze treinen." Een trein die meer dan

48 uur niet rijdt moet bovendien een uitgebreide inspectie ondergaan. Ai! Klinkt als modder (of sneeuwballen) gooien. Nogmaals, het oordeel is aan u. Arriva had het trouwens beter voor elkaar om treinen vooral daar te parkeren waar die de volgende dienst weer moesten aanvangen.

DOBBELSTEEN

Nu is sneeuw een geliefd thema op de modelbaan en zijn er mooie materialen te koop om die van een natuurgetrouw sneeuwdek te voorzien. Dat gaat mij wat ver, want dan is het het hele jaar winter op de modelbaan. Maar sneeuw op de baan of niet; zeker als u hierboven partij heeft gekozen doe ik graag eens een experiment met u. Zet alle figuren die u heeft maar eens op het perron en gooi ieder kwartier een dobbelsteen. Het aantal ogen dat u gooit komt overeen met het spoor in uw schaduwstation dat 'uitvalt'. Uw intercity staat vast? Gelukkig doet de wissel van het spoor ernaast het wel en kunt u in ieder geval uitrukken met de VT 98. Bedenk dat uw machinist redelijk benaderbaar is voor het reizend publiek en oh ja, over een kwartier moet u weer een dobbelsteen gooien. Als u dit een paar uur doet heeft u de monotonie wel doorbroken. En als u voor de middag alle figuren van het perron heeft kunnen afvoeren in de wel beschikbare treinen? ProRail zoekt nog een Operationeel Planner Verkeersleiding. //

Het is altijd fijn wanneer je blij kunt worden van een onverwachte traktatie; sneeuw bijvoorbeeld!

Vanwege mijn werk woon ik achter een toetsenbord. Meest gewoon thuis, dus alles wat de monotonie kan onderbreken is welkom of het nou modelbouw is of sneeuw. Mooi hè die sneeuw buiten? Tot je voor het werk de baan op moet. Veel vervoerders hebben duidelijk last gehad van het winterse weer, maar de spoorwegen leken vorige week de kroon te spannen omdat het wel erg lang duurde voor er weer mondjesmaat kon worden gereden. Ik laat het oordeel en fingerwijzen graag aan u en ga slechts schrijven over mijn fascinatie voor sneeuw en de hoofdrolspelers NS en ProRail. Kunnen wij het eens worden dat het overmacht was dat er zondag



1.

Verdwenen infrastructuur

**COVID-19 RUÏNEERT INDIRECT
SPOORWEGEN ZUID-AFRIKA**

Veel spoorwegmaatschappijen kampen sinds de Covid-19-pandemie met fors teruggelopen reizigersaantallen. Maar het kan erger. In Zuid-Afrika is een deel van de infrastructuur gestolen. De roofzucht is ongekend.

Huiveringwekkend. In niemandsland veranderde emplacementen. Spookbeelden die doen denken aan Nederland ten tijde van het einde van de oorlog. Geen spoorstaven en wissels meer te bekennen, slechts troosteloos ingebedde dwarsliggers. Solitaire bovenleidingmasten met hier en daar een bungelende isolator die duiden op een vroeger, elektrisch spoorwegbedrijf. Een gat waar eens een sein stond. Kabelgoten die zijn ontdaan van hun inhoud. Een foto van twee jonge lokalo's die op

heterdaad zijn betrapt bij het losrukken van stalen golfplaten van een perronkap, hologige stationsgebouwen met in het niets opgeloste deuren, kozijnen en kapot geslagen muren. Het is een ongekend surrealistisch schouwspel. Nauwelijks te bevatten dat dit het actuele beeld is van de Zuid-Afrikaanse spoorwegen. Voor vele honderden miljoenen rand moet er binnen een klein jaar aan infrastructuur zijn verdwenen, nog meer geld is nodig om de toch al fragiele infrastructuur weer op pré-coronapeil te brengen. Minister Fikile

Mbalula van transport spreekt in Zuid-Afrikaanse media van vier miljard rand. Je zou er een huiveringwekkende film over kunnen maken: Eindstation Zuid-Afrika.

Covid-pandemie

De uitbraak van Covid-19 is direct en indirect de oorzaak van alle ellende. Met daaraan gekoppeld de diepgewortelde corruptie, falend management en overlevingsdrang bij een groot deel van de bevolking. Ofschoon de besmettingsgraad aanvankelijk niet zo hoog was, kregen de bewoners te maken met een strenge lockdown. Dat betekende dat ook de bewegingsvrijheid van de vele vooral zwarte los/vast arbeiders aan banden werd gelegd. Dus bijna geen treinreizigers meer en dus ook nagenoeg geen treinen meer rond de overbevolkte grote steden en suburbans. En ook in Zuid-Afrika geldt: gelegenheid maakt de dief. Criminelen en have nots, mensen die niks te verliezen hadden, kregen vrij spel. Het spoorwegbedrijf als alternatieve pinautomaat. Pakken wat je pakken kunt tot in het extreme toe.

Bedenklijke reputatie

Nu hebben de spoorwegen in Zuid-Afrika altijd al een bedenkelijke reputatie gehad. Diefstal en vandalisme zijn vaste bestanddelen van het eens grote en florerende bedrijf. Ooit: want sinds de jaren negentig, nadat het ANC aan de macht was gekomen, werd besloten het reizigersverkeer vooral rond de grote steden te concentreren. De provinciale lijnen werden opgeheven, op wat marginaal goederenvervoer na. Het resultaat is dat wie nu in de periferie rondreist nagenoeg alleen maar geruïneerde stationsgebouwen ziet. Sinds ze door het staken van het reizigersvervoer niet meer worden gebruikt, zijn de verlaten gebouwen geworden tot illegale bouwmarkten. Tijdens een meerdaagse stoomrit door het gebied ten noordwesten van Kaapstad in juni 2019 werd me dat pijnlijk duidelijk. Slechts een enkel station dat nog wordt gebruikt door Transnet, »

1. Ook voor de lockdown was het imago van de spoorwegen in Zuid-Afrika, in dit geval Transnet, niet al te best.
2. Stations in Zuid-Afrika waren altijd een middelpunt van activiteiten. Nu zijn het spookgebouwen geworden.
3. Twee diesellocs van Transnet in depot Worcester. Ook het goederenvervoer heeft klappen gekregen.
4. Waarschuwendende borden langs het spoor sorteren nu geen enkel effect.



2.



3.

BOVENLEIDING- MASTEN MET HIER EN DAAR EEN BUNGELLENDE ISOLATOR



4.



OP CRUCIALE PLEKKEN ZIJN DE COMPLETE SEINBEVEILIGING EN KILOMETERS KABELS GESTOLEN



de nationale goederenvervoerder, ziet er ongeschonden uit. Dankzij de continue bewaking, tralies voor de ramen en honderden meters aan scheermesjes-prikkeldraad.

Na de grote roof tijdens de eerste coronagolf werd het spoorverkeer met enkele treinen hervat. Dat leidde tot twee zware ongelukken: op cruciale plekken was de complete seinbeveiliging gestolen. Het betekende soms dagenlange vertragingen. Medewerkers van PRASA, Passenger Rail Agency of South Africa, stonden er bij en keken er ontluisterd naar. Op een website die aan deze brisante ontwikkelingen is gewijd, staan ontluisterende voorbeelden. Voornamelijk rond Johannesburg was het bar en boos. Langs diverse lijnen werden kilometers kabels ontvreemd, onder meer op die vanuit Johannesburg naar Vereeniging, Pretoria en Randfontein.

Provincie Gauteng

Johannesburg en Pretoria liggen in de provincie Gauteng. Een relatief klein gebied met ruim twaalf miljoen inwoners en in economisch opzicht de belangrijkste provincie van het land. Dat geldt ook voor de criminaliteit. De afgelopen drie jaar werden op de stations in dit gebied 1833 gevallen van vandalisme gerapporteerd, wat een kostenpost van twee miljard rand te zien gaf. Dat leidde tot vragen in het parlement. Spoor en criminaliteit gaan in Zuid-Afrika zij aan zij maar slechts een enkele keer komt het tot een veroordeling van verdachten. Zo werden afgelopen september in de stad Middelburg mannen van 36 en 42 jaar gevonnist tot acht jaar cel wegens diefstal van spoorstaven in 2018.

‘Bomb blast’

Een ander voorbeeld. ‘Walking into the Germiston station is like walking into the scene of a bomb blast. There is extensive damage to the walls, caused when perpetrators removed windows, lights, seats, water taps, guard rails and the entire roof of the buildings - including one of the structures that shelter passengers from heat and rain - is missing.’ Een ooggetuigeverslag dat niets aan de verbeelding overlaat. De diefstallen gebeurden gewoon overdag, er was toch geen veiligheidspersoneel op de been. Ook dat zat thuis. Bij het verwijderen van bepaalde onderdelen werd gebruik gemaakt van specifieke apparatuur, hetgeen wijst op goed voorbereide acties. Andere, zwaar getroffen stationsgebouwen zijn onder meer Kliptown, Jeppe, Chiawelo, George Goch, Midway, Knights, Jeppe,



Residensia, Randfontein, Naledi, Old Benrose en Doornfontein. Het gros van de ouders is van zwarte komaf. De bevolkingsgroep die al decennia gebukt gaat onder het juk van een uitzichtloze, bittere armoede. Nergens anders zie je zo veel tienermeisjes met een eigen baby op de arm. Voor het criminele deel van deze groep was dit blijkbaar een ventiel voor jarenlang opgekropte frustratie en apathie. Overigens werd niet alleen de infrastructuur geplunderd, ook stilstaand materieel moest het ontgelden. PRASA meldde diverse onttakelde rytuigen die door de pandemie werkloos stonden opgesteld.

Geen museumstoom

Het spreekt vanzelf dat Zuid-Afrikaanse museumorganisaties op punt van omvallen staan. Geen reizigers, geen inkomsten. Dus ook geen geld voor het opknappen van oude locomotieven. Voor de speciale stoomrit van 2019 waren een paar machines weer tot leven gebracht. Daaronder de enige 19B waar reisorganisator Bernd Seiler € 40.000 aan bijdroeg. Geld dat nu weggegooid lijkt. In Zuid-Afrika is het gebruikelijk dat de ketelkeuring slechts een jaar geldig is. Het wordt een hele uitdaging om die machines weer aan het rijden te krijgen. Veel musea zijn al ter ziele, de manager van een ex-SAS-Garrett in Creighton wil naar Portugal emigreren, waardoor ook dit project als beëindigd kan worden gezien. Bernd Seiler heeft eveneens een dergelijke loc in eigendom. Maar of die ooit weer rijvaardig wordt? De touroperator uit Berlijn mag blij zijn

als hij als eenpitter overleeft en in 2022 überhaupt ergens weer een georganiseerde rit kan houden.

Red Devil naar Transnet

Het eerder gememoreerde Ceres Rail dat een paar jaar geleden begon met het rijden van koelcontainer-treinen van Ceres naar de haven van Kaapstad en ook stoomtreinen aanbood, is inmiddels ter ziele. De landarbeiders konden vanwege de lockdown geen fruit plukken in de regio Warm Bokkeveld tussen Ceres en Wolsely waardoor er geen aanbod meer was. Het bedrijf moest derhalve noodgedwongen alle activiteiten staken. Bovendien is een van de kredietverstrekkers er met de stoomlocs van tussen gegaan, hij dacht zelf meer profijt van de nostalgische machines te kunnen hebben. De eyecatcher, de Red Devil, die door de particuliere vervoerder Ceres Rail van Transnet was gehuurd is inmiddels retour gegaan. Kortom, ook wat spectaculaire stoomritten betreft hoeven we de komende jaren in Zuid-Afrika niets te verwachten. //

5. Het geruïneerde stationsgebouw van Moorreesburg. Dat gebeurde al eind vorige eeuw.
6. Treinstel van PRASA in Worcester. Het bedrijf rijdt nauwelijks nog reizigerstreinen.
7. Overal waar je kijkt, zie je jonge moeders met baby's op de arm.
8. Kaapstad, juni 2019. Transnet vervoert goederen en de stoomlocs van Ceres wachten op vertrek.

Achtergronden

DEEL 2: IN RELIËF EN MET LEDVERLICHTING

Een achtergrond geeft meerwaarde aan een modelbaan en diorama. Door het 3D-effect geeft het dieptewerking, waardoor het getoonde overtuigender overkomt. Thuisbanen missen die vaak, hoewel een achtergrond met weinig moeite en kosten te realiseren is.



In de vorige aflevering zijn de foto's van gebouwen op stukken plexiglas gelijmd en langs de contouren uitgezaagd. Het plexiglas is zwart geschilderd, behalve bij de ramen die met een led kunnen worden verlicht. Als de contouren van de uitgezaagde achtergrondhuizen met behulp van latten bij benadering op de gewenste hoogte zijn geplaatst, kunnen de huizen aan de schuin oplopende straat worden geplaatst. Een hellende straat geeft meer dynamiek dan een vlak lopende. In het MDF van de hellende straat is een gleuf voor de geleiding van het Faller Car System gefreesd. De diverse gebouwen staan op horizontale kavel; aan de straatzijde moet de driehoekige kier aan de dalzijde in de kleur van de plint van het gebouw worden gedicht. De voordeuren liggen op straatniveau

of zijn met enkele treden bereikbaar. De panden zijn in halfreliëf opgetrokken, van sommige staat zowel de voor- als de achtergevel aan de straat, dat betekent bouwen voor de halve prijs. De achterkant van de panden bestaat uit een plaat karton. De huizen krijgen binnenverlichting, de straat lantaarnpalen. Achter de panden krijgen de uitgezaagde plexiglas-foto's een definitieve plek. De één wat hoger, de ander wat lager. Doordat ze onderling en ten opzichte van de achtergrond telkens ongeveer een centimeter naar voren zijn gesitueerd ontstaat een mooie diepte. Om te voorkomen dat ledlicht door de zijkanten van het plexiglas zal schijnen, moeten voor het plaatsen van de plexiglas-foto's de contouren met een permanent-marker zwart worden gemaakt.

2.

Flitslicht

Wees alert bij het fotograferen met flitslicht, de kans op een ongewenste schaduw van de kerktoeren of andere gebouwen op de achterliggende bergen is groot. Maar we zitten nog in de opbouwfase, verderop leest u hoe ik dit probleem door aangebrachte verlichting heb aangepast. Bij een wat diepere inkijk, bijvoorbeeld op het gezellige plein in Cochem, komen de doorgezaagde panden met de haakse, halve zijgevel niet mooi over. De halve zijkant bederft het beeld. Met karton en spullen uit de rommeldoos heb ik de hoekpanden van schuine muren met winkel en ramen op de etages voorzien. De ene schuine gevel is in de kleur van de - eveneens geschilderde - voorgevel gehouden, het andere is door een andere kleur een afzonderlijk perceel geworden. Ook dit draagt bij aan een betere

»

1. De dieptewerking tussen het station en het kasteel in de verte is enorm.
2. De modelbaan bij dag met de langzaam oplopende stadsstraat en de overtuigend uitgevoerde achtergrond.
3. Enkele doorgezaagde panden zijn van schuin geplaatste zijmuren voorzien. Dat geeft een beter beeld dan een halve zijkant.
4. De schuine zijmuren van de halfreliëf huizen vergroten het ruimtelijke effect.
5. De dieptewerking wordt steeds duidelijker, het verschil tussen 3D en 2D kleiner.
6. Deze scene is slechts iets meer dan twintig centimeter diep.



dieptewerking. Al met al komen we steeds dichterbij het gewenste resultaat. Let echter nog niet op de schaduwen.

Apotheek

Op de linkerkzijde van de baan loopt de doorgaande verkeersweg in 3D iets omhoog om daarna visueel in een dal te verdwijnen. De huizen in dit deel zijn niet aangepast en hebben hun originele afmetingen behouden. De achterzijde van de Shell-tankwagen staat ongeveer vijf centimeter van de achtergrondfoto af, de witte apotheek - het vakwerkgebouw - staat daar nagenoeg tegenaan. In de zijstraat naast de apotheek is het

optische bedrog naar een stadspoort in Rothenburg goed geslaagd.

Achter het station vinden we een drukke winkelstraat met een hotel. Naast de sportzaak lijkt je onder een denkbeeldig spoorviaduct door te kijken. Dat staat met de VW-bus op een foto, afkomstig uit een modelbouwcatalogus. De Mercedes-vrachtwagen staat met de straatlantaarn vier centimeter voor deze achtergrondfoto. Van karton heb ik een rijtje, in een flauwe boog gesitueerde eenvoudige lage huizen gemaakt. In de voorgevels ramen en deuren uit de rommeldoos, de achtergevels zijn dicht. Deze huizen komen langs een uit het zicht verdwijnende weg.





13.

Lichtbak

Om het schaduweffect te reduceren moet er licht recht van boven op de baan vallen. De nieuwe bergruimte in de nok is gecombineerd met de lichtbak met een dimbare en in kleur te wijzigen ledstrip. Het uitgangspunt was om een verlichting te krijgen met een blacklight effect. Dat is gelukt. Door het licht van de hooggeplaatste ledstrip verdwijnen de slagschaduwen van flitsers of andere lichtbronnen. De fraaie achtergrond met dieptewerking is klaar. Nu volgt de verdere bouw van de stad naar voren toe op een verlaagd gedeelte en een verdiepte gracht met een 'varend' schip van Artitec. Hierover meer in een volgend artikel. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!



14.

7. Links is het tunnelportaal van de Faller Car-baan zichtbaar. De overgang naar de achtergrond wordt steeds moeilijker te zien. De roestkleurige rails liggen klaar voor montage.
8. Het optisch bedrog is goed gelukt.
9. Naast het hotel en de sportzaak is er een fraaie doorkijk onder de spoorbrug. De 3D-situatie eindigt direct achter de vrachtwagen.
10. Met de rondlopende bebouwing is de hoek goed te camoufleren.
11. Voor opvulling van het diorama zijn enkele kleine woningen uit karton gemaakt.
12. De komvormige bebouwing met de slanke toren geeft een levendig beeld, maar niet alles is echt aanwezig.
13. Daar de drukke stations- en winkelstraat geen rijdende auto's kent, kan een divers autoverkeer worden nagebootst.
14. Het van lucifers gebouwde uitzichtpunt met zicht op de spoorlijn en het (foto)dal.



TOEN

Toen & Nu

2400 IN DE ROTTERDAMSE GOEDERENDIENST

Begin jaren 90 was het gedaan. De inzet van de serie 2400 kwam ten einde; de voor zover bekend laatste, door een 2400 getrokken, goederentreinen werden op 31 mei 1991 gereden. De 2452 was in Boxtel actief en het koppeltje 2418/2528 sloot met de bediening Den Bosch het tijdperk af. Althans, dat werd toen gedacht.

De grootste slachting onder de oorspronkelijk 130 stuks tellende serie kwam voort uit de instroom van de serie 6400 en, parallel daaraan, het verdwijnen van steeds meer wagenlading- en kolenvervoer. Het kleinschalige werk verdween naar de weg, de sluiting van kolenmijnen deed de rest. Voor vijftig locs bleek nog een toekomst in Frankrijk in het verschiet te liggen, als tractie voor werktreinen. Op drie museumexemplaren na werd de rest van de Nederlandse locomotieven gesloopt. Vanuit Frankrijk kwamen drie locs in het Belgische Raeren terecht en vervolgens terug in Nederland: de 2413

vond op particulier initiatief onderdak in Beekbergen, de 2424 bij de SGB in Goes en de 2454 bij de Stichting 2454 Crew. De jonge(re) generatie zou weliswaar een 2400 niet meer in de goederendienst meemaken, maar wel van in totaal zes museumlocs kunnen genieten. Daar bleken de drijvende krachten achter de 2454 heel anders over te denken, want al in 2019 verscheen de loc voor een commerciële goederentrein, ter vervanging van een moderne, maar defect geraakte diesel-locomotief. Bijna structureel van aard werd de inzet begin 2021, toen de onlangs in dienst gestelde G 2000 van HSL Logistiek defect raakte. Op 9 januari was het



2.

NU

indrukwekkende brullen van een 2400 weer in Pernis te horen, waar de grootste inzet van de serie 2400 al eerder eindigde. Vanaf de zomerdienst 1989 was nog een handvol diensten in de Rotterdamse haven aan de 2400'en toebedeeld. De serie 2200 en de nieuwe 6400'en hadden bijna al het havenwerk (op papier) al overgenomen en verdreven de 2400 met het ingaan van de zomerdienst 1990 helemaal. Alleen een incidentele inzet resteerde. De tijdmachine leek dertig jaar terug te spoelen toen de 2454 zich op een koude zaterdagmiddag in januari 2021 met 1800 ton aan dieselolie in beweging zette. De weken erna werd de oldtimer (met de verschijning van een youngtimer) nog gezien in de Europoort en zelfs in Vlissingen Sloehaven. Alsof ze nooit weg geweest was. Dertig jaar na haar vertrek, beleefde de serie 2400 haar comeback in de goederendienst - en hoe. //



3.

NU

1. Op de huidige plek van de terminal van C.Ro rijdt de 2413 over de nog enkelsporige havenspoorlijn nabij Rozenburg met de trein naar Blerick, maart 1989. (foto's 1 & 4 M.L. Vocke)
2. De 2454 rangeert met haar sleep lege ketelwagens bij KTM in Pernis, 9 januari 2021. (foto Edwin Mos)
3. Het is 10 januari 2021, maar had ook 10 januari 1991 kunnen zijn: de 2454 plaatst een lege kerosinetrein op de sporen van ETT in de Europoort. (foto Sander Broerse)
4. Kolentrein met locs 2526 en 2471 in zomer 1989 bij Barendrecht Vork.



4.

TOEN

NIEUW in de winkel

**SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN**

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



FLEISCHMANN: Vectron Raillogix en SBBCI Holland Piercer.

Fleischmann

N. De 145 mm lange schuifwandwagen Habies 'Nordwaggon' van de Zweedse Spoorwegen (SJ) heeft los aangezette handrails en kortkoppeling met NEM-schachten. De bedrukking is scherp (838319, € 39,90, tp. V). De Siemens Vectron is in twee uitvoeringen beschikbaar: de Raillogix in fraai rood design en de zogeheten 'Holland Piercer'. De laatste is van het Zwitserse SBB Cargo International en is als DACHINL-

loc ook in Nederland te zien. Ter promotie voert de loc het wapen van Rotterdam, naast de cabinedeuren zijn molens en bloemenvelden op de zijwanden. Een zeer fraai model. De analoge versies hebben een Next18-interface. (Raillogix 739318, € 194,90 / 739398, digitaal sound, € 279,90 / Holland Piercer 739283, € 189,90 / 739353, digitaal sound, € 274,90). De SBBCI-loc is af fabriek uitverkocht.-CvD

Modellbahnwerkstatt

O. Het bevallige vakwerkgebouw kan als paviljoen in een park, als stationstoilet, tuinhuisje of portiersloge dienst doen. Het lasercut model kent behalve kartonnen, ook een aantal goed passende MDF-onderdelen (1220, € 39,90). Het origineel werd in 1913 in Wuppertal gebouwd en fungeerde lange tijd als toilet. Nu wordt er ijs in verkocht.-MM



MODELLBAHNWERKSTATT: universeel te gebruiken paviljoen.



ARTITEC: Citroën Dyane met open en gesloten dak.

Artitec

H0. De langverwachte Citroën Dyane is in twee varianten uitgeleverd. Een grijsblauwe met gesloten linnen dak en een fel oranje versie met geopend dak. De wagens zijn fraai afgewerkt, compleet met interieur. Bij de voertuigen zijn kentekenplaten voor diverse Europese landen gevoegd. De koplampen kunnen nog wel een druppel Kristal Klear gebruiken om ze wat levendiger te maken (387.435, grijsblauw / 387.438, oranje, € 28,95 per stuk).-CvD

CITROËN DYANE MET DIVERSE KENTEKENPLATEN

BOS models

H0. Het modelautomerk heeft een Nederlandse ambulance op basis van een Volvo 265 TE in de uitvoering van Ambulancedienst Westerbaan in Dedemsvaart uitgebracht. Het model is geheel van resin en heeft rubberen banden en een fijne afwerking met glasheldere ramen. De wagen is te plaatsen van 1979 tot 1985 (239389, € 32,95).-CvD



BOS MODELS: Volvo 265 TE ambulance.

Brawa

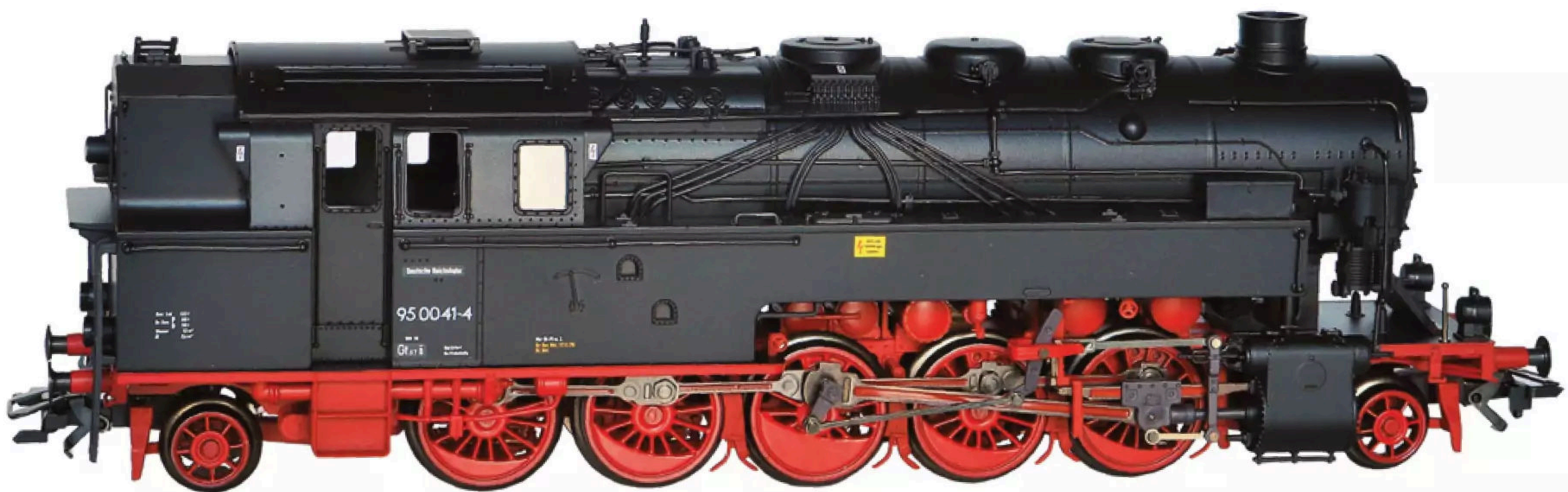
H0. Anoniem maar erg nuttig. Dat geldt voor het 'echt' alsook in schaalgrootte 1:87: de open bakwagen type Om 'Königsberg'. Zeker voor de oorlog reed er bij onze oostersburen nagenoeg geen goederentrein zonder dit materieel dat voor bulkloading als kolen,

bieten, mijnhout, noem maar op, werd gebruikt. Het 104,6 mm lange model is fraai gedetailleerd en voorzien van diverse apart aangebrachte onderdelen. De rijeigenschappen zijn opvallend goed (48432, € 33,90, tp. II).-SF

»



BRAWA: Om Königsberg.



MÄRKLIN: DR 95 0041 behoort tot de nieuwe modellen uit Göppingen.

Märklin

H0. De DR 95 0041 blijft een indrukwekkend model. De eerder uitgebrachte loc is op een aantal punten veranderd. De oliebunker achter het machinistenhuis betekenen nieuwe leidingen. Ook rond de rookkast-deur zijn wijzigingen doorgevoerd. De 175 mm lange gedigitaliseerde tenderloc ademt mede door de specifieke opschriften een karakteristieke Reichsbahn flair uit. De verlichting in het machinistenhuis kan worden ingeschakeld (39097, € 449,99, tp. IV). Het

gemis aan voldoende vooroorlogs Zwitsers reizigersmaterieel is in een keer teniet gedaan door de presentatie van een set met vier vierassige rijtuigen: een BC4, twee C4 en een bagagerijtuig F4 in de uitvoering van de in dienststelling in 1930. Veel aandacht is besteed aan de karakteristieke draaistellen. Bij elk rijtuig is een ingeklapte balg gevoegd zodat deze ook als laatste wagen in de trein kan fungeren (42388, € 200, tp. II).-GF



MÄRKLIN: vooroorlogse Zwitserse rijtuigen.



BUSCH: stoomkraan.

Busch

H0. Te gebruiken op fabriekscomplexen, op kades of een losweg, de kleine twee-assige stoomkraan die is ontworpen voor de omslag van goederen. Een aantal heeft als monument of als museumobject overleefd. De kraan wordt als lasercut bouw pakket geleverd en bestaat uit 83 MDF-delen. Ze kunnen afhankelijk naar het gewenste tijdperk worden gelijkmd. Het draaibare kraanhuis met giek wordt op het (niet-gemotoriseerde) kant-en-klare onderstel met metalen wielstellen geplaatst. Het bouwen vraagt het nodige geduld, vooral omdat er verschillende materialen worden gebruikt (1397, € 69,99).-MM

Brekina

H0. U kunt twee Nederlandse modellen aan uw wagenpark toevoegen, De Opel P2-bestelwagen van het drankenmerk Bols uit de jaren 60. Het gedetailleerd uitgevoerde model toont op de zijkanten de slogan 'Elken dag een glaasje!' (20199, € 14,95). Brekina is snel met het uitleveren van het eerste Neurenbergnieuws: de Mercedes Benz LP 608 van Frans Maas beladen met twee kabelrollen van de NS waarmee de Frans Maas-verzameling kan worden uitgebreid (48580, € 24,95, tp. III).-CvD



BREKINA: MB LP 608 van Frans Maas en Opel P2 van Bols.



1.

1. PIKO: NAM-oliewagen.

2. PIKO: V 200 022 Rheingold.

Piko

H0. De Duits/Nederlandse winkeliersvereniging Die Wilde 13 Plus heeft een bijzondere lijndiesel uitgebracht. De V 200 022 in de blauw-crème Rheingold-uitvoering. Hoewel een V 200 nooit een jasje van de beroemde Rheingold heeft gehad misstaat het de loc absoluut niet. Wellicht daarom heeft het fantasiemodel een grote aantrekkingskracht op modelspoorliefhebbers want de oplage van slechts 500 stuks is bijna uitverkocht (71131, tweerail analoog, € 129,99 / 71132, DC sound € 229,99 / 71133 drierail sound € 229,99, tp. III). Ook van Piko ligt het eerste Neurenbergnieuws in de winkel: de vierassige ketelwagen van de NAM. De wagon kan met de nog uit te brengen NS diesellocom 2000 worden ingezet. De wagon draagt nummer NS 500 817 en heeft Schoonebeek als depot. Op de wagon staat duidelijk aangegeven wat wordt vervoerd: aardolie (54444, € 34,99, tp. III).-CvD

»



2.



ROCO: Sdmns 33 met tankcontainers.

Roco

H0. De huckepackwagen Sdgmns 33 van de AAE beladen met twee tankcontainers van VOTG Tanktainers, een onderdeel van VTG. Het metalen model heeft kortkoppelingen,

los aangezette onderdelen en veelkleurige beschrifting. Ook de bolle koppen van de containers zijn bedrukt. Lengte over de buffers 211 mm (76230, € 66,90, tp. VI)-CvD.

Faller

H0. Het T-vormige station Mühlen kan door de beperkte maatvoering van 20,5 x 11,6 cm aan een zijlijn worden opgetrokken (110150, € 24,99, tp. II). Met de bouwkit van seinhuis Neuenkirchen (15,8 x 6,7 cm) worden wisselstellers, hectometerpalen, lasapparatuur en een voorziening om spoormaterieel voor te verwarmen meegeleverd. De houtwerkplaats leent zich goed om scènes uit te beelden. Stapels planken en balken worden met het 17,6 x 12 cm grote gebouw meegeleverd. Vanuit de overdekte werkplaats met takel is door de geopende schuifdeuren de werkplaats te zien. De afzuiginstallatie is in een aangebouwde ruimte aan de achterzijde ondergebracht (120092, € 24,99, tp. III). Kermissen kunnen worden uitgebreid met de gemotoriseerde koffiekopjes carrousel (140335, 17,2 cm Ø, € 41,99, tp. III). Het voorbeeld staat in het Duitse Soltau, de kermisklanten draaien in hun kopjes rond de grote koffiepote.-DH



1. FALLER: seinhuis Neuenkirchen.

2. FALLER: houtzagerij.





TRIX: Noorse Class 66.

Trix

H0. Nieuw is sneltreinloc 1.030 van de NMBS. Het model (25480, € 599) weerspiegelt de periode 1954/55 toen deze kolossale machines uit de sneltreindienst werden verdrongen. Het 284 mm lange gedigitaliseerde model is voorzien van sound en weegt ruim 550 gram. Meer info over dit model vindt u in de test op pagina 62. Een andere nieuwkomer is de zesassige Class 66 in de kleuren van de Noorse goederenvervoerder CargoNet. Het 653 gram wegen-

de model (22694, € 435, tp. V) wordt via vier assen aangedreven. Vier wielen hebben antislipringen. Loc 66 404 is voorzien van allerlei interessante licht- en geluidsfuncties en een rookgenerator. Het model is nog niet naar de strengere emissieregels van de EU aangepast. Het voorbeeld heeft een maximumsnelheid van 120 km/h. Omgerekend haalt deze Class 66 138 km/h. Zowel de NMBS 1.030 als CargoNet zijn ook als Märklin-model verkrijgbaar.-GF/MM



TRIX: NMBS 1.030 in 1:87.



PCX87: Volvo 240 en Citroën CX Break.

PCX87

H0. Het modelautomerk blijft komen met fraaie en bijzondere modellen. Volvo personenauto's komen in schaal 1:87 weinig voor. De Volvo 240 uit de jaren 80 zal daardoor niet alleen door Volvo-liefhebbers worden gewaardeerd. De modellen in rood en lichtblauw metallic zijn gedetailleerd uitgevoerd (870116, rood / 870119, blauw metallic, € 19,95). De

Citroën CX Break is leverbaar in het rood en lichtgroen metallic. Ook deze auto's zijn met chromen bumpers en aangezette richtingaanwijzers fraai afgewerkt waarbij zeker de koplampen overtuigend overkomen (870080, rood / 870081, lichtgroen). Zowel de Volvo 240 als Citroën CX Break komen op € 19,95 per stuk.-CvD

»

Tillig

H0. Het voorbeeld van de rongen-wagens type Sgmmns 4505 is ondergebracht bij de ERR, European Rail Rent en te plaatsen in tijdperk VI. De blauwe uitvoering is beladen met tien stalen damwanden (76774), de zwart met violette versie met een 40 ft-container van K Line (76775). De staalplaten zijn voorzien van een realistische weathering. Lengte 162 mm, prijs € 55,90 per stuk.-CvD



TILLIG: platte wagens Sgmmns 4505.



MINITRIX: rijtuigen Aüm en Büm.

Minitrix

N. Het assortiment wordt uitgebreid met een reeks van drie verschillende typen sneltreinrijtuigen. De vier vooroorlogse stalen Eilzug-rijtuigen met DB-opschriften tellende set bestaat: bagagerijtuig type Pw4üe, twee 2^e klas B4ywe en een gecombineerd 1/2^e klas rijtuig AB4yswe. De kleur groen en de opschriften zijn authentiek (15015, € 229, tp. III). Hetzelfde tijdperk wordt belichaamd door vier sneltreinrijtuigen, een groen rijtuig tweede klas type B4üm-63 (18403, € 59,99), blauw eerste klas type A4üm-63 (18401, € 59,99), bagagerijtuig met reizigerscompartiment type

BD4üm-61 (18404, € 59,99) en DSG-restauratierijtuig type WR4üm-64 (18402, € 64,99). De strak afgewerkte modellen hebben ingezette ramen en verlichting. Ideaal voor inzet achter een 01, 03 of V 200. Dit sneltreinmaterieel zien we terug in de crème-oceanblauwe kleuren van tijdperk IV. We kregen een gecombineerd bagage/tweede klas rijtuig (18407, € 49,99) en een eerste klas rijtuig (18406, € 49,99) onder ogen. Ook deze hebben interieurverlichting en liepen net als de eerder genoemde wagens ook in internationale treinen naar Nederland mee.-SF



MINITRIX: crème-oceanblauwe Aüm en BDüm.



MINITRIX: DB-rijtuigen van Eilzug set 15015.



NMJ: NSB bakwagen Elo 21 en rongenwagen T3.

NMJ

H0. Voor inzet in historische goederentreinen van de Noorse spoorwegen heeft NMJ een aantal wagens in de Superline-serie uitgebracht. Wagens die ook in internationale treinen meeliepen. Bijvoorbeeld de vanaf 1913 gebouwde tweeassige rongenwagen van het type T3 (102562, € 356) en

de tussen 1936 en 1953 geleverde bakwagen type Elo 21 (1025245, € 306). De messing modellen worden met verschillende opschriften geleverd. Ze worden verder gekenmerkt door de diverse apart aangebrachte details. Meer info: www.nmj.eu.-MM



PETER'S MODELBOUW: prototype koolzuurwagen.

Peter's Modelbouw

H0. Het voorbeeld van de vierassige Saksische goederenwagen voor het vervoer van vloeibaar koolzuur zal voor de oorlog ook naar de havens van Rotterdam hebben gereden. De in 1898 door Van der Zypen & Charlier in Deutz gebouwde wagen nr. 7 is van de firma C.G. Rommenholler. Bijzonder zijn het extra dak tegen de zon en de kettingen waarmee de vier draaistellen aan het frame zijn bevestigd. Die werden in die tijd vaker toegepast zodat bij een eventuele ontsporing de draaistellen niet dwars onder de wagen zouden komen te staan. Het model is zowel als bouw pakket (€ 173,68)

met wit gespoten en voorbedrukte bak (€ 238,68) en als gebouwd exemplaar (€ 395) verkrijgbaar in de uitvoering van tijdperk I of II. Bij tijdperk II ontbreken de kettingen en het dubbele dak.-GF //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via **Railhobby.nl/shop**

Verzamelband

Met boekbinderspelden en jaartalstickers.

€ 15,95*

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

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 winkelveorraden, 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.



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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



Openingstijden:
zondag, maandag & dinsdag gesloten
woensdag & donderdag: 10:00 – 17:00 uur
donderdagavond: 19:00 – 21:00 uur
vrijdag: 10:00 – 17:00 uur
zaterdag: 10:00 – 16:00 uur

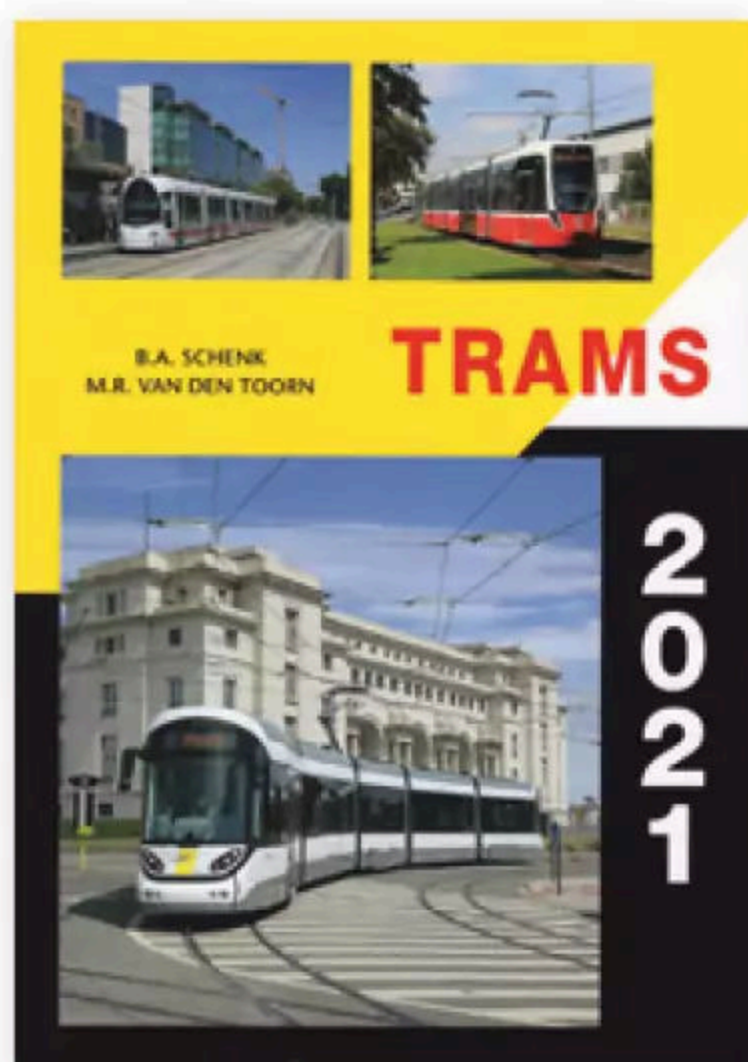
MCH is gespecialiseerd in alle gangbare 2-rail gelijkstroom merken. Bij ons vindt U Fleischmann – Roco – Artitec – Mehano – Rivarossi – Jouef – Piko – Trix – Brawa – Bachmann Liliput – LS Models en in 3-rail natuurlijk Märklin

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend



Trams 2021

Door Bas Schenk en Maurits van den Toorn, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), 272 blz., ruim 275 kleurenfoto's, ISBN 978-9059-612-464, € 19,90.

De jaarlijkse uitgave, geschreven door de auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn, staat weer boordevol nieuwe ontwikkelingen van het afgelopen jaar op tramgebied in Europa. In tegenstelling tot wat de cover suggereert gaat het over het afgelopen jaar 2020. Wat in de vorige editie al opviel is dat trams een steeds futuristischer uiterlijk krijgen. Alleen in Oost-Europa zie je nog wel ouder materieel rondrijden. De besproken landen zijn over negen hoofdstukken verdeeld. Zoals gebruikelijk begint het boek met Nederland. Het afscheid van de SIG-trams van de SU krijgt speciale aandacht. Het laatste hoofdstuk beschrijft het einde van de PCC. In 1929 wilde men in Noord-Amerika de tram een boost geven en werd het plan van het Presidents Conference Committee gelanceerd. De eerste PCC kwam in 1936 op de baan. Langzamerhand veroverde de standaardtram de wereld. Ook in Den Haag kwam de PCC terecht. In de loop der jaren is er een grote verscheidenheid aan PCC's ontstaan. De laatste jaren verdwijnt dit tramtype steeds meer uit het straatbeeld. Bij de HTM reed de laatste in 2019. Meerdere exemplaren zijn bewaard. Het fotowerk is weer prima verzorgd. Vooral voor tramliefhebbers veel lees- en kijkplezier.-TO

Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven

Große Technik auf hohen Rädern

Door Andreas Knipping, uitg.

GeraMond, formaat 26,8 x 28,9 cm, 192 blz., 250 z-w- en kleurenfoto's, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3956 131-127, € 39,99.

Door de grote wielen, in combinatie met de hoge snelheid, spreken snel-treinlocs veel stoomliefhebbers tot de verbeelding. De beste machinisten waren uitverkoren voor het rijden van deze machines. De locs werden goed onderhouden, ze waren immers het visitekaartje van de spoorwegmaatschappij. Al vrij vroeg werden sneltreinlocs ontwikkeld, maar in staten zoals Pruisen, Saksen en Beieren wel los van elkaar. Maffei bouwde in 1887 al een 1'B-machine, lang voor de Beierse S3/6. Door successen van buitenlandse maatschappijen gaan de ontwikkelingen bij de sneltreinlocs steeds sneller. Ook bij de DRG komt er een stroomlijnloc. De Henschel Wegmann-trein werd in z'n geheel in een windtunnel getest. Op een foto een voorbij ijzende gestroomlijnde 01.10 die veel rook uitstoot. Dat hoeft volgens de auteur niet, maar soms werden er wel eens afspraken gemaakt tussen fotograaf en machinist voor wat extra leven in de brouwerij. Behalve mooie foto's wordt de techniek van de verschillende series uit de doeken gedaan. Ook de periode na WO II bij DB en DR wordt belicht. De Pacifics reden tot het midden van de jaren zeventig. Dat zegt wat over de klasse en kwaliteit -GF



Rondom de Dom

Deel 1, Personenvervoer

Door Sicco Dierdorp, uitg. Lycka till Förlag, formaat 27 x 21 cm (liggend), 160 blz., 165 kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-94-92040-43-5, € 37,50.

In de inleiding doet de auteur de totstandkoming van het boek uit de doeken. Medio 1992 begon hij, nu projectleider bij een goederenvervoerder, met het fotograferen van treinen, vooral in zijn eigen regio (Utrecht). Sicco heeft, zeker vanaf de jaren 90, een grote verzameling aan foto's opgebouwd. In dit deel staat de reizigerstrein centraal, in het tweede deel komen de overige treinen en dan vooral goederentreinen aan bod. Het boek heeft dan ook personenvervoer als ondertitel. Deze term wordt vaker gebruikt, maar bij het spoor worden het reizigerstreinen genoemd. Het boek bevat geen hoofdstukken. Ook is niet aangegeven over welke periode de lezer de foto's kan verwachten. Wel zijn deze gerangschikt naar treintype, zoals Hondekoppen, Koplopers en Mat '64, getrokken en internationale treinen. Per treintype is er een uitgebreide uitleg. De foto's zijn van prima kwaliteit en krijgen voldoende ruimte: meestal één per pagina, voorzien van een bijschrift. In het boek zijn foto's opgenomen die vanaf exact hetzelfde standpunt zijn genomen. Dat geeft soms een bijzonder effect. In het laatste gedeelte staan opnames van overige reizigerstreinen, zoals museummaterieel. Al met al is het meer een kijk- dan een leesboek geworden dat een aardig beeld geeft wat er in het midden van het land heeft gereden en nog rijdt.-TO //

Zelfbouw IN H0

AFZETBAKSYSTEEM BLOMERS BIJ VAN GEND & LOOS

Bij het kijken naar foto's voor een eerder project waren ze Rob Mooij al opgevallen: vrachtwagens van Van Gend & Loos met een afschuifbare laadbak. Niets bijzonders, zult u zeggen, maar het gaat om voertuigen uit de jaren 50. Zijn nieuwsgierigheid was gewekt, het zou wat variatie bij de goederenloods op de modelbaan kunnen geven. Het verder speuren had succes!



Veel aandacht is de laatste jaren uitgegaan naar het DAF-lossersysteem: het eerste verregaand gemechaniseerde laadkist afzet-systeem voor vrachtauto's waarmee laadkisten opgenomen, afgezet of omgeschoven konden worden. Helemaal nieuw was dit systeem niet, er waren al langere tijd losse afzetbakken in gebruik die met een hijskraan dienden te worden omgezet. Systemen waarbij geen extra hulpwerktuigen zoals kranen nodig

waren begonnen echter gaandeweg de voorkeur te krijgen. Van de DAF-losser met DAF-trekker in ATO-uitvoering heeft de Duitse speelgoedfabrikant Arnold ooit een mooie vertaling in blik gemaakt. Een afgeleide versie - een DAF-truck met als lading een laadkist - leek een fantasiemodel te zijn. Toch was dit model niet helemaal uit de duim gezogen: Van Gend & Loos bleek wel degelijk trucks met nog een soort afzetsysteem maar dan voor laadbakken te hebben

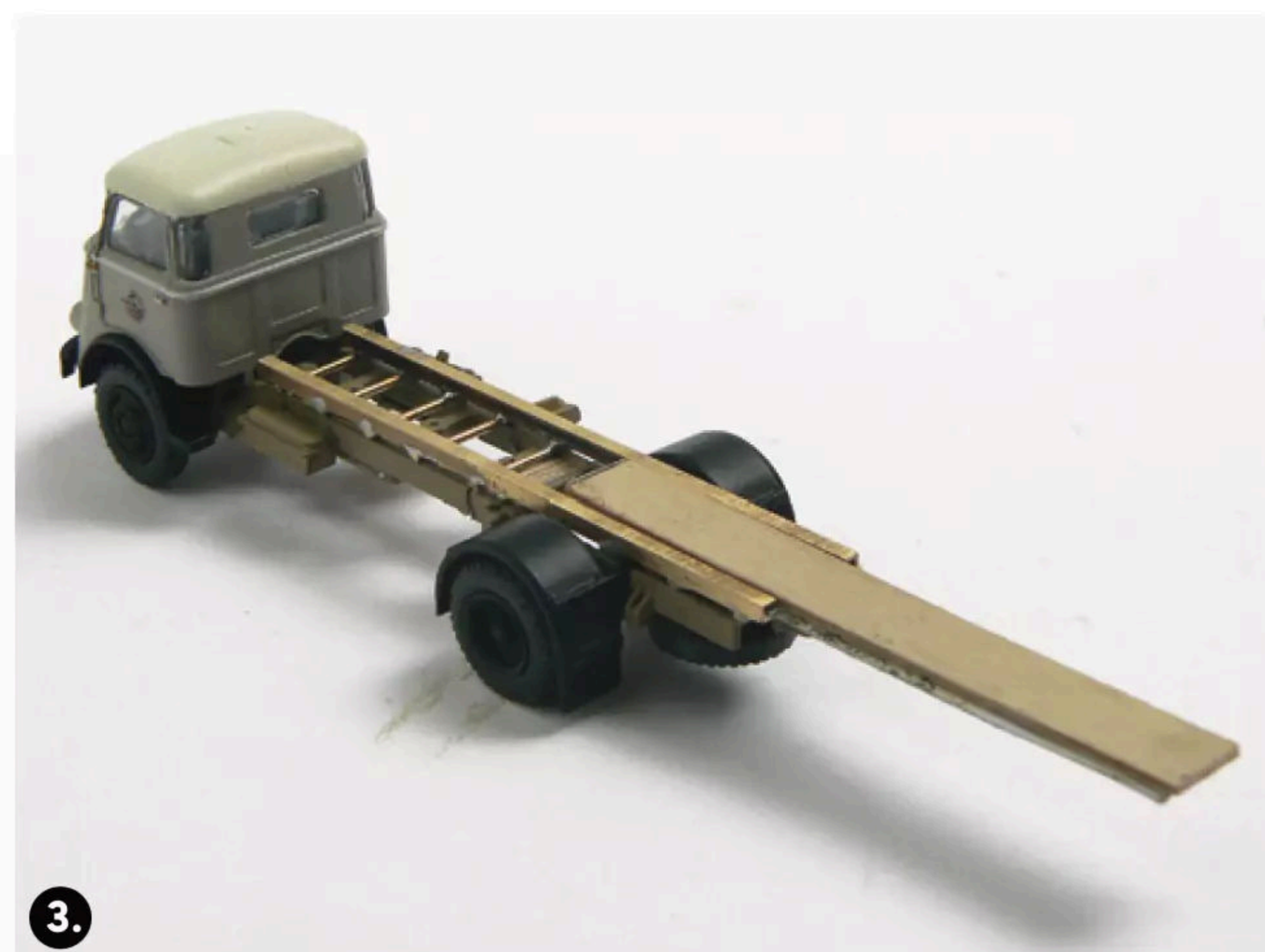
gehad. Dit systeem stond bekend als 'laadkistsysteem Blomers'. Naast typische Amerikaanse trucks uit de wederopbouwperiode (Dodge en Chevrolet) blijken er ook DAF's van de eerste generatie, aanhangwagens en wagens getrokken door paarden met dit afzetsysteem te zijn uitgevoerd. Zo ontstond het idee dit ook in model te vangen.

Afzetbakken

Op het internet zijn enkele foto's van afzetbakken in gebruik bij Van Gend & Loos te vinden. Deze tonen zonder uitzondering het gebruik bij een goederenloods. Op basis van de foto's heb ik kunnen herleiden dat bij enkele vestigingen, zoals in Nijmegen en Amersfoort, voor een deel van de loods een speciaal metalen laadperron was gebouwd. Vrachtwagens met een afzetbak konden aan of met dit perron worden gekoppeld zodat de bak horizontaal op het perron werd geschoven. Dit schuiven lijkt, gezien de houding van de chauffeur en magazijnmedewerkers op enkele foto's, ouderwets

duwen en trekken te zijn geweest. Dus een groot verschil met het DAF-laadkistensysteem waarbij de laadkisten met behulp van hydrauliek werden verplaatst. Om de wagen op de goede hoogte van het perron te krijgen en te houden stond er een stabilisatiepoot onder de achterkant van de wagen. Op enkele foto's zijn ook losse bakken op het laadplatform of zelfs tot in de loods geschoven herkenbaar, zodat het aanne- »

1. De DAF met het Bomers systeem naast een wagen van de GTW en een eerste generatie Commer.
2. De DAF met ingekort chassis in vergelijking met het originele Artitec-model.
3. Het ingekorte chassis met het Bomers systeem en de glij schoen voor een functioneel model.
4. De afzetbak in wording tijdens het proefpassen.
5. De laadbak moet nog worden geschilderd.





6.

melijk is dat een lege bak geheel werd afgeschoven, de truck werd omgezet en een volle werd opgepikt. De afzetconstructie op de truck was als hulpchassis op het truckchassis gezet. De afzetbakken kwamen in gesloten en open uitvoering voor. De laatste hadden vaak gaasroosters als zijkleppen en meestal een beugel of toog om een afdekzeil vast te kunnen zetten. Toch restten er nog veel vragen: was het op- en afschuiven gemechaniseerd, waren de bakken voorzien van wielen of rollen, hoe werd de bak op de truck geklemd, etc. Een foto met een DAF 7-streper met half afgezette bak gaf uiteindelijk de definitieve duw naar de omzetting naar model.

Model

Daar het een 1:87-model zou gaan worden kwam de schuine DAF van Artitec in beeld. Die is er ook als gunstig geprijsde bouwkit. Ik ben uitgegaan van een DAF in Van Gend & Loos-uitvoering (artikelnummer

487.030.01, € 26,90), dat is weliswaar de iets jongere 6-streper, maar over deze leemte is heen te komen. De Artitec-DAF heeft een lang chassis en dito wielbasis (4680 mm). De trucks met een afzetbak waren duidelijk korter en de DAF op de voorbeeldfoto zou een standaard chassis met een wielbasis van 4060 mm moeten zijn geweest. Dat betekent dat het Artitec chassis een kleine 7 mm moet worden ingekort. De vrijkomende laadbak zou als aanhangwagen of afzetbak verder kunnen leven. Na aanschaf van een donormodel kon de ombouw beginnen.

De laadbak is door voorzichtig wrikken met een kleine schroevendraaier van het chassis te scheiden. Een Artitec-chassis is duidelijk fijner en fragieler dan een van bijvoorbeeld Herpa of Kibri zodat enige extra voorzichtigheid geboden is. Alvorens te gaan zagen is eerst de aandrijf-as met achterasimitatie losgeknipt en afgenomen. Op 29 mm gerekend vanaf de achterzijde is het chassis met de zaag gedeeld. Van het voorste



7.



8.



9.

deel is met een zaagblad in de Dremel nogmaals 6,5 mm van het chassis afgehaald. Om weer een stevig geheel te krijgen zijn de pasvlakken netjes afgewerkt en is in de ontstane kleine opening in het chassis voor een groter lijmhechtingsoppervlak een vulblokje geplaatst. Met Ruderer L530, een kunststoflijm, is het chassis weer aaneen gelijmd. Na droging kon nu ook de aandrijfasimitatie op de juiste lengte worden ingekort en teruggeplaatst. De laatste echte aanpassing zou het hulpchassis met de afzetconstructie worden. De oude laadbak is in afwachting van hergebruik voorlopig terzijde gelegd.

Hulpchassis

De basis van het hulpchassis zijn twee messing U-profielen van 1,5 x 1,5 mm. Deze liggen met de open zijden naar elkaar toe en worden door acht messing-staven van 0,8 mm dik op gelijke afstand gehouden. In een provisorische mal zijn de staven onder de beide U-profielen gesoldeerd. Het hulpchassis is na grondig ontvetten met Ruderer L530 op het Artitec-chassis gelijmd. Van een strip blik en een houten lat is een lange glijshoen gemaakt die soepel in het hulpchassis heen en weer kan schuiven. Op deze glijshoen is de nieuwe laadbak opgebouwd. Deze bestaat uit vliegtuig-

triplex 0,8 mm waar omheen styreen hoeklijnprofiel 1,5 x 1,5 mm is gezet. De schetsplaten die het kopschot verstevigen zijn voorbeeldgetrouw. De togen voor een eventueel afdekzeil zijn gemaakt uit 0,5 mm messingdraad.

De truck is aan de achterzijde voorzien van twee achterlichthouders waarvan de linker tevens houder van de kentekenplaat is. Aansluitend zijn bijgevoegde attributen zoals kentekenplaathouder, spiegels en dergelijke geplaatst. Het kleurenschema van de nieuwe bak is erg eenvoudig gehouden en wel geheel grijs, de Van Gend & Loos-standaardkleur. Alleen de laadvloer is iets geweerherd. Het nieuwe hulpchassis is in de kleur van de rest van het chassis gehouden. //

6. Naast elkaar te gebruiken: wagens met vaste bak en afzetbak.
7. Een Ford met afzetbak systeem Bomers bij de loods in Nijmegen. (foto's 7 & 8 Nederlandse Spoorwegen, kleurbewerking Jan Barnier)
8. Twee keer Guy Vix'en en een wagen getrokken door paarden met het Bomers afzetsysteem.
9. Het voltooide model voor de VG&L-loods.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 435, verschijnt half april.

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



Reportage: DB Cargo Belgium

Peter Gootzen belicht de op een na grootste goederenvervoerder in België.



Doen: Perronkap Hilversum

Modelbouwer Hanko Milot bouwt de perronkap van station Hilversum.



Baanontwerp: Veerbergen

In deel 5 ontwerpt Kees Bregman een spoorveerhaven.



Baan in beeld: Dillingen, deel 1

Gedetailleerd weergegeven hoogovencomplex in 1:87.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacıyan **Redactiecoördinator** Chris van Diesen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Wouter Adriaanse, Paul Bender, Rob Blom, Kees Bregman, Wouter Bregman, Sicco Dierdorp, Mircea Dorobanțu, Karst Drenth, Bert van Ekeren, Johan Emens, Paul Engelbert, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrin Ferrée, Henk Greuter, Jaap de Groot, Jan Keppels, Raymond Kiës, Richard Latten, Harold van der Meer, Martin Menke, Rob Mooij, Edwin Mos, Hans Nahon, Björn Nielsen, Coen Ormel, Tim Sabelis, Rob Schot, Jan-Mark Schout, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Eelco Storm, Jaap Stoter, Hans van de Ven, Florens Versteegh, M.L. Vocke, Thonis van der Weel **Merkcoördinator** Laura Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl
Media advies Alexa Op 't Land, 033-4892901, 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 2021. 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



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 24 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

TreintjeOost
 Stationstraat 16c
 8431 EV Oosterwolde
 bel 0516 520 224
 info@treintjeoost.nl
 Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed
 Bezoek de winkel
 of bestel online!
 www.treintjeoost.nl
 Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.

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
 Industrierrein Baanste West, A7 afslag Purmerend Noord, 3e stoplicht rechts,
 1e kruising linksaf en dan rechtsaf de Voltastraat in. Tel: 0299-687373

N-SpoorStore
Freebit.nl
 Modeltreinen
 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

DTSMODELSPOOR
 N-spoor specialist!
 U bent van harte welkom in onze
 gezellige winkel. De koffie staat
 klaar!
DOMBURG
 train support
 Uw partner in modelspoorstechniek!
 Ombouw- en reparatieservice
 Digitale advies- en installatieservice
 ■ Fokko Kortlanglaan 2a 3853 KG ■ ERMELO
 ■ www.domburgtrainsupport.nl ■ +31(0)341-745092

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

**De webwinkel met
 passie voor modelspoor**

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 50,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot achteraf betalen

märklin **FALLER** **TRIX** **BUSCH**
kibri **VOLLMER** **NOCH** **PIKO**
MODELSPOORGIGANT
 Passie voor modelspoor



märklin



© Hans Scherpenhuizen

Kenmerkend in de geschiedenis van de locomotiefserie 1200 zijn de zijwandroosters die in drie verschillende uitvoeringen dienst hebben gedaan. Deze roosters lieten aan de ene kant de lucht voor de koeling van de tractiemotoren en aandrijfweerstand door en verhinderden aan de andere kant dat er teveel stof en vuil in de motoren terecht kwam.

Omdat de eerste twee uitvoeringen van de zijwandroosters niet goed functioneerden, is eind zestiger jaren van de vorige eeuw na een uitvoerig testtraject gekozen voor de eendelige zijwandroosters van het type "Krap und Lex".

37025 Elektrische locomotief serie 1200

Highlights

- Nieuw vormgegeven eendelige zijwandroosters.
- Gele en witte frontseinen zoals het voorbeeld.
- Schakelbaar rangeerlicht.
- mfx+ - decoder met speelwereldmodus.

€ 359,-*

Model met een eendelig rooster gebaseerd op „Krap und Lex“

Bestel nu



46306 Set met vijf zwenkdakwagens type Tds van Armita Wagons Amsterdam ingezet bij NS

Highlights

- Beweegbaar zwenkdak.
- Uiterst gedetailleerde uitvoering.
- Ideaal voor het vervoer in gesloten treinen.

€ 199,-* (5 wagens)

Bestel nu



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

* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.

 www.marklin.nl

 www.facebook.com/maerklin