

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 44, MEI/JUNI 2021 - NR 436 - € 8,50 (NL) / € 9,50 (BE)

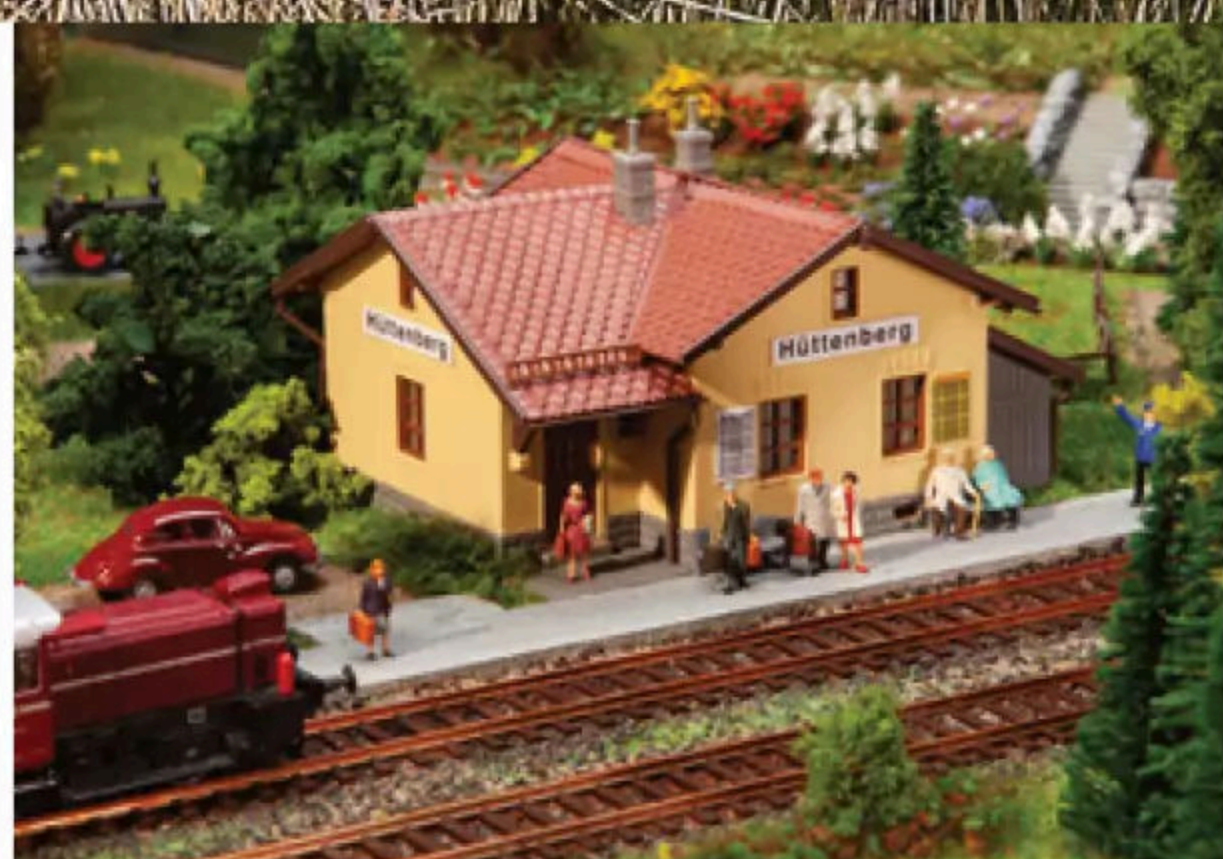
BAANONTWERP:
Grensbergen
met locwissel

WEDSTRIJD:
A5-diorama's
schaal T tot G

VOLKERRAIL
7178
in bedrijf



RAILTEST: FLEISCHMANN ETA 515



Modelnieuws: Station Hüttenberg
H0-bouwkit Falller



Doen: Graffiti
Op een Piko coilhuifwagen



Toen & Nu: Herkenbosch
Raccordement buiten bedrijf



BP

8



Nederlandse Vectron

n:

De Nederlandse Staatsspoorwegen (NS) heeft twee Vectron multi-system locomotieven gehuurd van European Locomotive Leasing (ELL) voor Eurocity verkeer naar Duitsland en Nightjet verkeer van Amsterdam naar Wenen (en terug). Deze krachtige locomotieven kunnen tot 200 km/h rijden in het internationale reizigersverkeer. Dit betekent dat de Nederlandse hoofdstad weer is aangesloten op het Europese nachttreinnetwerk. De treinen rijden in samenwerking met NS, DB en ÖBB. Dit biedt reizigers in de toekomst een handig en kosteneffecient alternatief voor het luchtverkeer op deze routes. De H0 of N modellen vertegenwoordigen precies het grote origineel van deze aantrekkelijke locomotief, levering zal plaatsvinden in 2022. Reserveer uw model nu!

H0: Elektrische locomotief 193 759, NS

N: Elektrische locomotief 193 759, NS



71973	=
71974	= 
79974	~ 



739282	=
739352	= 



ROCO & FLEISCHMANN leveren u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis. Bezoekt u eenvoudig onze e-shops: www.roco.cc & www.fleischmann.de. U bent maar een paar klikken van uw mooiste wensmodel verwijderd!

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

www.roco.cc
www.fleischmann.de



Cover VolkerRail 7178

De eerste ex-NS eloc serie 1700 is bij de spoorbouw-onderneming in dienst gesteld.

FOTO:
GUUS FERRÉE



De Eurostar, hier in betere tijden, fuseert voorlopig niet met Thalys.
(foto Ton Oosterom)

Crisis in het OV

De OV-bedrijven hebben het zwaar door de **coronacrisis**. Het aantal reizigers is aanzienlijk teruggelopen. Door het vaccineren komt daar de komende zomer mogelijk verandering in. Maar voorlopig klagen de vervoerders steen en been. Vooral in de regio dreigt het aanbod minder te worden. Dat zal onherroepelijk leiden tot meer **autoverkeer**. Uit 'Den Haag' kwam er al vrij snel een genereuze steun voor onze nationale trots, de KLM, omdat dat een belangrijke pijler is voor de economie.

Maar of het steunpakket voor de **OV-bedrijven**, dat de overheid heeft verlengd tot eind 2021, voldoende is, moet nog blijken. Dit jaar is er € 1,5 miljard beschikbaar. **NS** leed vorig jaar al een verlies van € 2,6 miljard, aanzienlijk meer dan het spoorbedrijf eerder berekende. Pas in 2025 verwacht NS weer op het oude niveau te zijn. Andere vervoerders, zoals **Arriva**, hebben het eveneens moeilijk. Ook in het buitenland is het kommer en kwel. De Eurostar, waar het reizigersaanbod met 95% daalde, dreigde zelfs kopje onder te gaan. De Franse overheid schiet het bedrijf nu te hulp met € 585 miljoen. Er valt te bezien of dat voldoende is. Ook **Thalys** zit in zwaar weer. Een fusie met Eurostar is voorlopig uitgesteld. De hoop is gevestigd op de tweede helft van dit jaar, als de meeste Europeanen gevaccineerd zullen zijn.

Ton Oosterom

Adverteerders

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

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 436



6



58



66



48

6

RAILTEST:

FLEISCHMANN ETA 515

Het accutreinsetel ETA 515 met stuurstandrijtuig ETS 815, analoge en digitale versie in schaal N.

22

TECHNIEK: NBDS 118, DEEL 1

René Vink plaatst de bouwkit van MK op een aangepast H0-onderstel van Roco.

28

BAANONTWERP: GRENSBERGEN

Nederlands-Duits grensstation met locwissel en grenscontrole. Ook met tien wissels zijn er volop mogelijkheden.

36

REPORTAGE: NIGHTJET

De comeback van de nachttrein in Europa. Van TEE, EC en CNL naar Nightjet en nieuwkomer European Sleeper. Op het initiatief van ÖBB wordt door DB en SBB ingehaakt.

44

DOEN: BIJENSCHANS

Bijen hebben het moeilijk de laatste jaren, echter niet bij modelspoorclub MSCH. Een imker laat zich scannen om in schaal 1:87 aan het werk te gaan.

48

BAAN IN BEELD:

DILLINGEN, DEEL 2

Het hoogovencomplex van Dillingen is in H0 nauwgezet uitgebeeld.

56

UITGELICHT:

UITSLAGEN ONDERZOEK

Hoe waardeert de lezer zijn Railhobby? Inzicht in interesses naar model en grootbedrijf, vergelijkingen en railtests.

58

TECHNIEK: ARDUINO'S

De relatief simpele elektronica biedt voor modelspoorders ongekende mogelijkheden en tegen beperkte kosten.



64



36



72



44

66

HISTORIE:

AFSCHEID PKP TKH 053 53

Door de verlopende ketelkeuring maakte de drieassige tenderloc op 28 juni 2020 zijn laatste rit. Ad van de Sten was er bij, uiteraard met camera.

72

DOEN: ONLINE A5-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 1

Door de lockdown geen A4-dioramawedstrijd, maar online een maatje kleiner. Met ongekennde creativiteit gingen modelbouwers aan de slag.

90

DOEN: GRAFFITI

Robert Müller voorziet een coilhuifwag van Piko van graffiti en lichte weathering.

96

TOEN & NU: HERKENBOSCH

Het aansluitende wissel en het inrijsein naar het raccordement aan de spoorlijn Roermond - Dalheim (de IJzeren Rijn) zijn verwijderd, maar de roestende rails zijn blijven liggen.

.... EN DE RUBRIEKEN

13 RailActueel

34 Column door Paul Bender

43 Railnieuws

54 Word abonnee

64 Railinterview met Marc Visser

71 Spoorpenningen XIX, 1945

79 Railpers

80 Modelnieuws

89 Partnercolumn door Kees Smit

98 Preview Railhobby 437 & 438

EXTRA ONLINE

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

BR 515/815 Fleischmann in N

ACCUTREINSEL AAN DE TAND GEVOELD

Nadat het accutreinsetel eind vorig jaar door Brawa in H0 is uitgebracht, kunnen nu ook N-spoorders dit markante materieel inzetten. De door Fleischmann uitgeleverde analoge en digitale versies worden in deze Railtest onder de loep genomen.



De accutreinsetellen kwamen in 1955 als ETA/ETS 150 in dienst en werden in 1968 in BR 515/815 omgenummerd. Er zijn 232 motorwagens en 216 stuurrijtuigen gebouwd, ze hebben het tot 1995 uitgehouden en waren ook op Nederlandse grensbaanvakken actief. In Railhobby 430 (november 2020) vindt u een uitgebreid artikel over dit materieel en een railtest van het Brawa-H0-model. Kato heeft van 2004 tot 2007 in samenwerking met Hobbytrain het treinsetel in schaal 1:160 in productie

gehad. Het model is inmiddels uitverkocht maar mogelijk nog op de tweedehands markt te koop. Het analoge model was tamelijk goed gedetailleerd. N-spoorders kunnen nu weer een BR 515/815 aanschaffen. Fleischmann heeft het model zowel analoog als digitaal uitgebracht. We nemen beide versies met u door.

Levering

Het uit twee delen bestaand treinsetel is met een beknopte beschrijving - alleen in het Duits, Engels

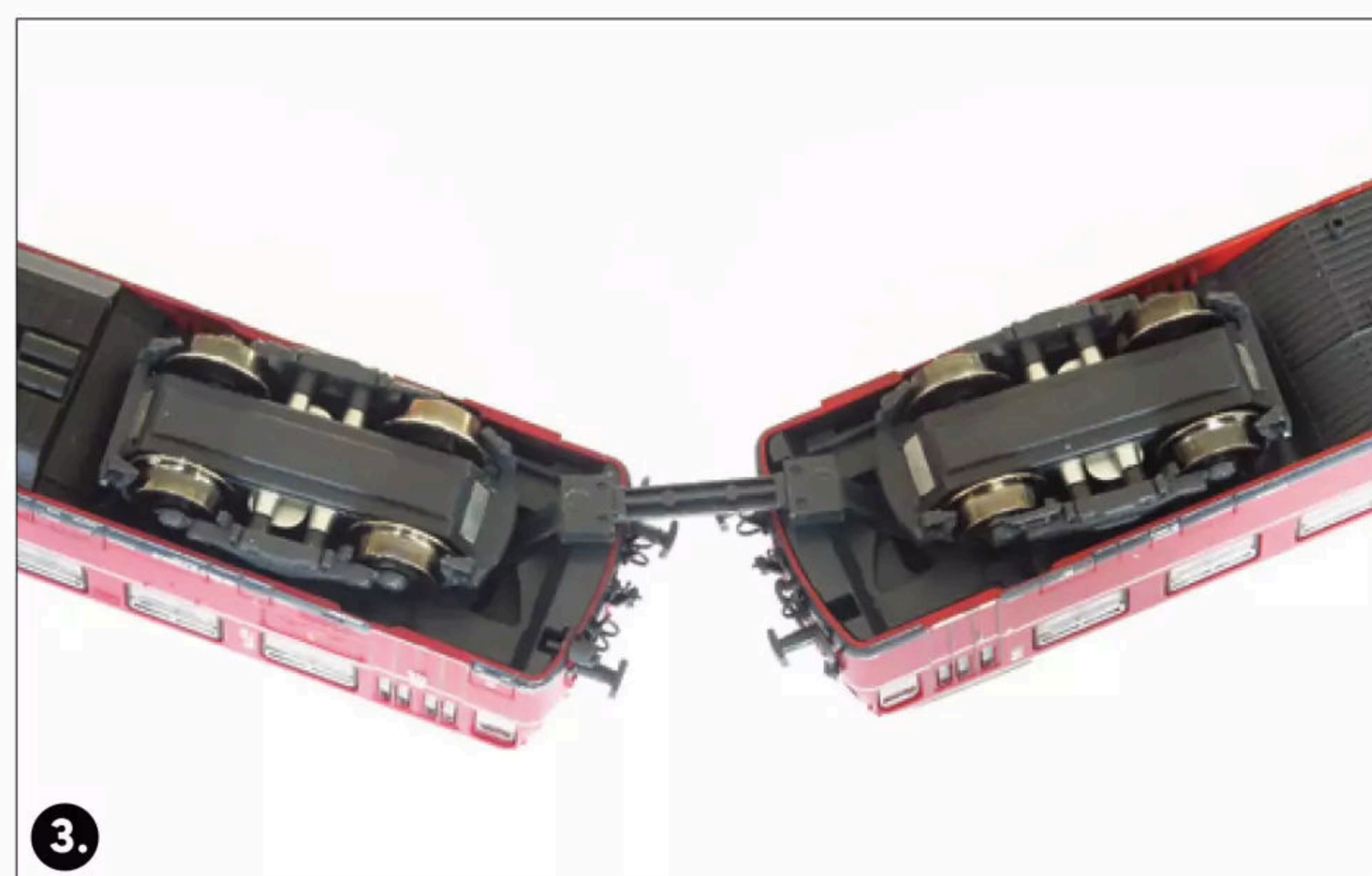


2.

en Frans - in de bekende Fleischmann-doos verpakt. Op de bodem is een handleiding gedrukt, waaronder het smeervorschrift. Omdat het treinstel is voorzien van binnenverlichting is het niet nodig om het model te openen om dit naderhand aan te brengen. Aan de onderkant van de modellen is de elektronica via een luik bereikbaar, dus ook om die reden is het openen van de rijtuigbak niet nodig. De rijtuigen zijn kortgekoppeld met een koppelboom. Een extra kortkoppeling-metknik is bijgevoegd. Waarvoor die dient wordt niet uitgelegd, maar hiermee kan een ander voertuig, zoals een goederenwagen, waarvan de koppeling op de standaard NEM-hoogte zit, door het motorrijtuig worden meegenomen. In de praktijk kwam dat door de beperkte capaciteit van de accu's nauwelijks voor.

Detaillering

De detaillering is van hoog niveau. De beide rijtuigen wijken conform het voorbeeld van elkaar af. De opschriften zijn loepzuiver. Dat moet letterlijk worden »

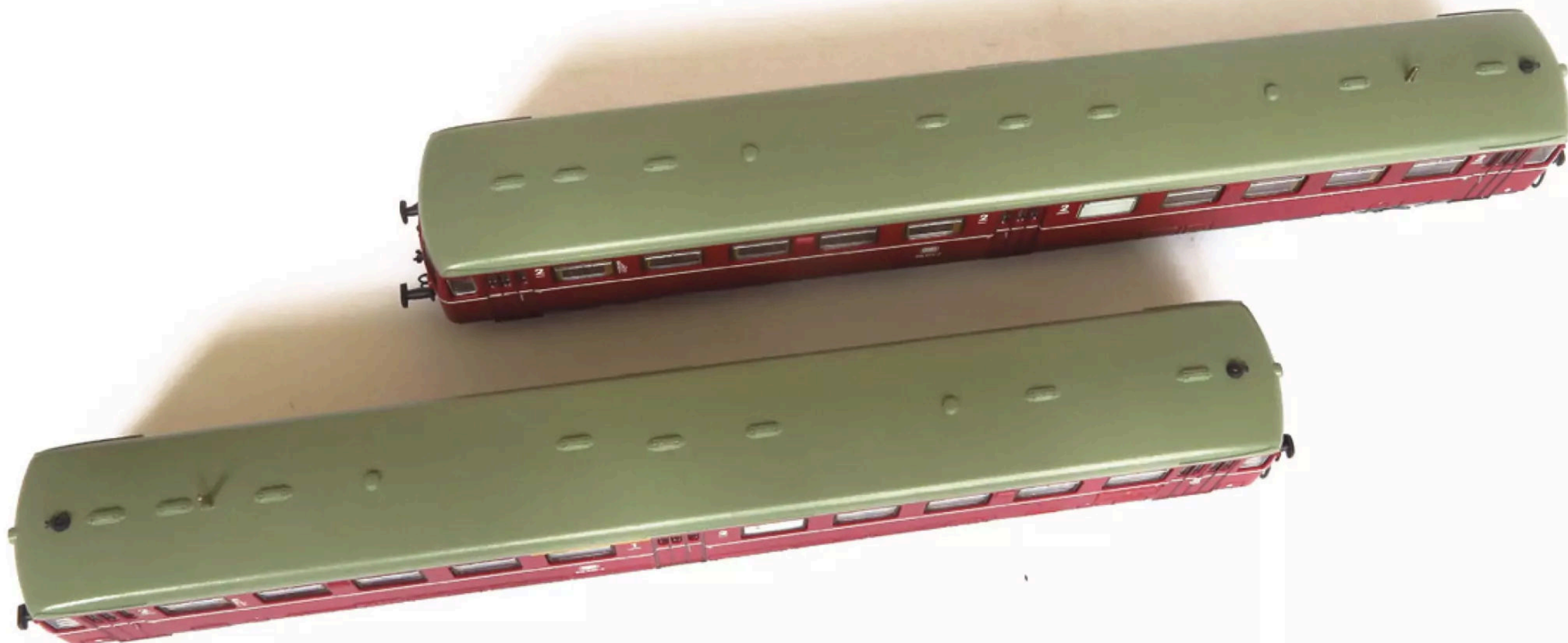


3.



4.

1. De 515 616 wacht in Simpelveld op vertrek naar Aken, 11 juli 1987. (foto Paul Engelbert)
2. De loepzuivere opschriften zijn met een vergrootglas te lezen.
3. Het kortkoppelmechanisme is zo flexibel dat zelfs R1 bogen (R = 192 mm) doorlopen kunnen worden.
4. Reizigersvervoer op de ook toen al met sluiting bedreigde Miljoenenlijn: in juli 1985 vertrokken de twee motorwagens uit Wijlre. (foto M.L. Vocke)



5.

opgevat. Omdat deze op schaal zijn, zijn ze met het blote oog nauwelijks te lezen en is een vergrootglas nodig. Hieruit blijkt de huidige stand van techniek voor het aanbrengen van opschriften. Teksten op de stelbalk geven interessante gegevens te zien. Zo blijkt dat het treinstel Frankfurt/M als thuisbasis heeft, de maximumsnelheid 100 km/h bedraagt, het onderhoud krijgt in Bw (Betriebswerk) Worms en dat de revisie in AW (Ausbesserungswerk) Limburg heeft plaatsgevonden. Het model meet over de buffers 147 mm. Bij het voorbeeld is dat 23,40 m. Het model is dus op schaal. Beide rijtuigen hebben een vrije doorkijk, behalve ter plaatse van de aandrijving in het motorrijtuig. Het model is voorzien van een interieur, maar om ruimte te maken voor de techniek is de vloer wat hoger gelegd. Om de reiziger tegen hinderlijke zon te beschermen had het materieel destijds gordijnen. Die zijn in model nagebootst. Wat je niet vaak tegenkomt in deze schaal is dat op de ramen ronde stickers met rode rand zitten

om de reiziger er op te wijzen dat het verboden is om iets naar buiten te gooien. Het treinstel heeft zoals bij het voorbeeld drie ingerichte cabines: twee in het motorrijtuig en een in het stuurrijtuig. Het A-frontsein wisselt automatisch bij het veranderen van de rijrichting. De sluitseinen branden door dezelfde armaturen. Zoals bij het voorbeeld ontbreekt bij de cabine-loze zijde het topfrontsein. De ruiten van de cabines zijn voorzien van (meegegoten) ragfijne ruitenwissers en aan de binnenkant de 'Heizscheiben', de verwarmde voorzetruiten die de machinist verzekert van vrij zicht. De draaistellen van het type München-Kassel met blokkenremwerk zijn eveneens goed gedetailleerd. De details aan de bovenzijde van draaistellen worden door de schortplaten aan het oog onttrokken. De wielbanden zijn donker geëtst. Vaak zijn diverse appendages, zoals luchtslangen, kabels, imitatie schroefkoppeling en trekhaak als losse onderdelen bijgevoegd. Die kunnen dan worden gemonteerd als het model in de vitrine



6.



belandt of slechts aan één zijde zal worden gekoppeld. Dat Fleischmann ze af fabriek heeft aangebracht is mogelijk doordat de rijtuigen alleen met de laag geplaatste koppelboom kunnen worden gekoppeld. Door het kortkoppelmechanisme rijden ze nagenoeg buffer aan buffer. Het motorrijtuig heeft het bedrijfsnummer 515 535-7, het stuurrijtuig 815 674-7.

Analoog versus digitaal

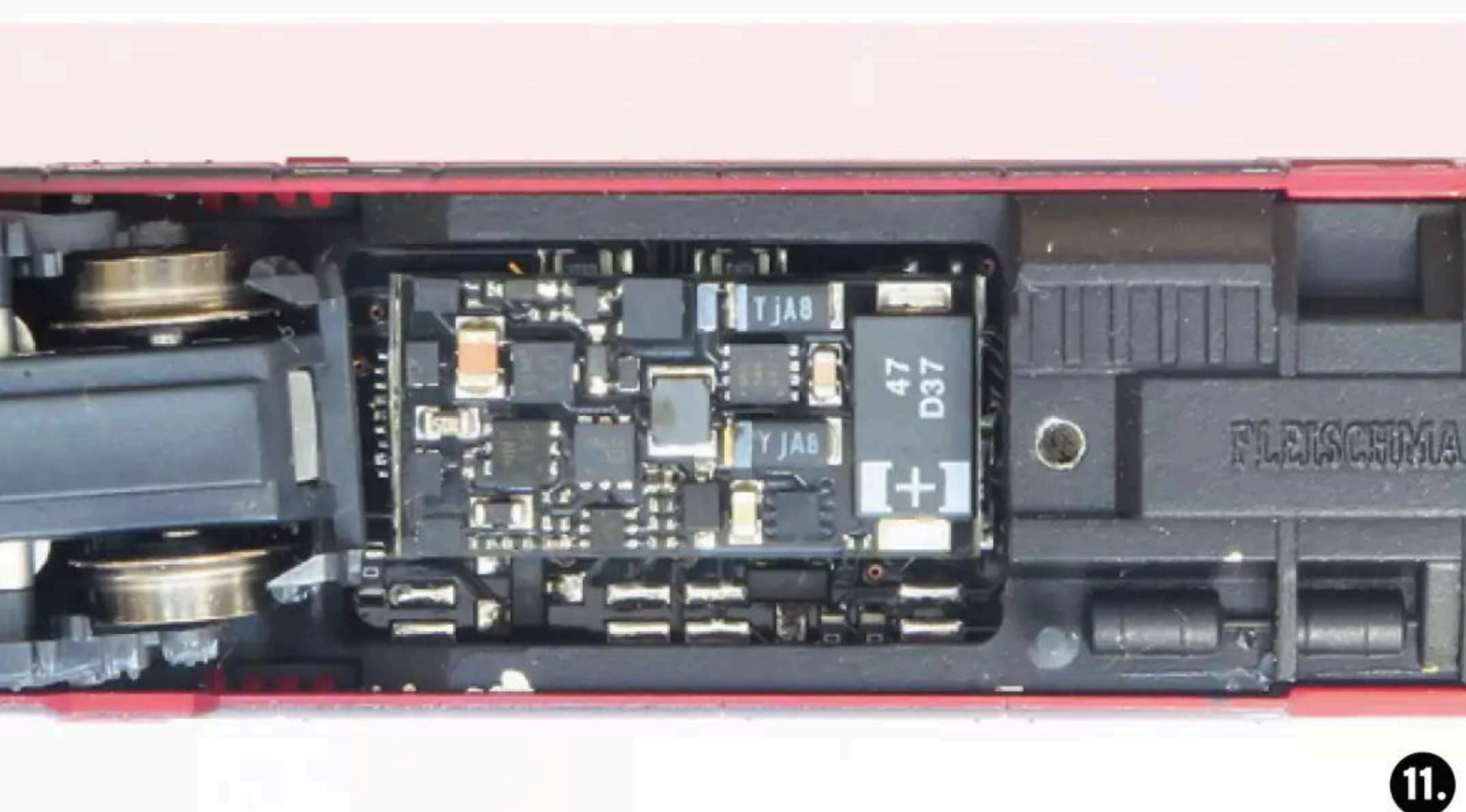
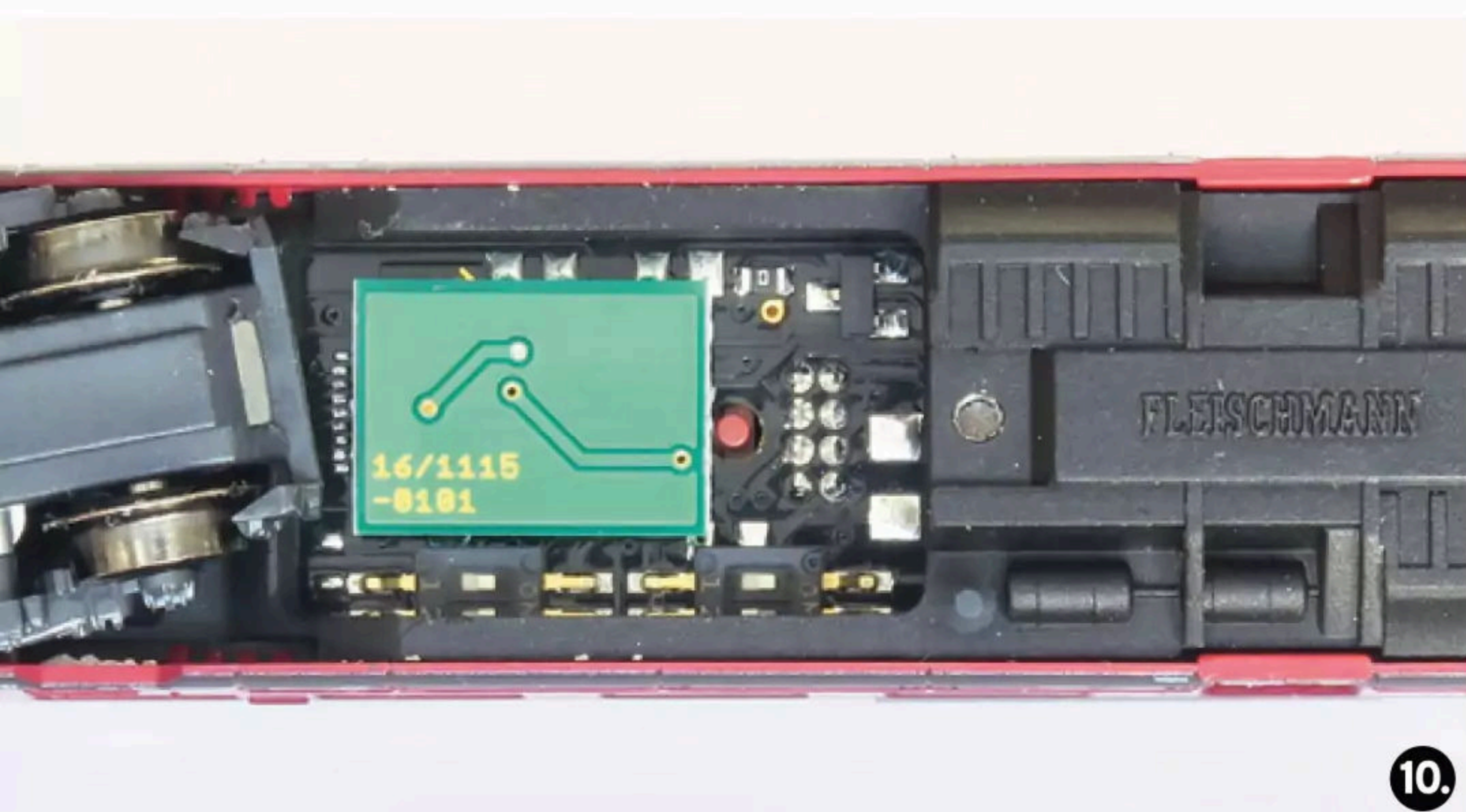
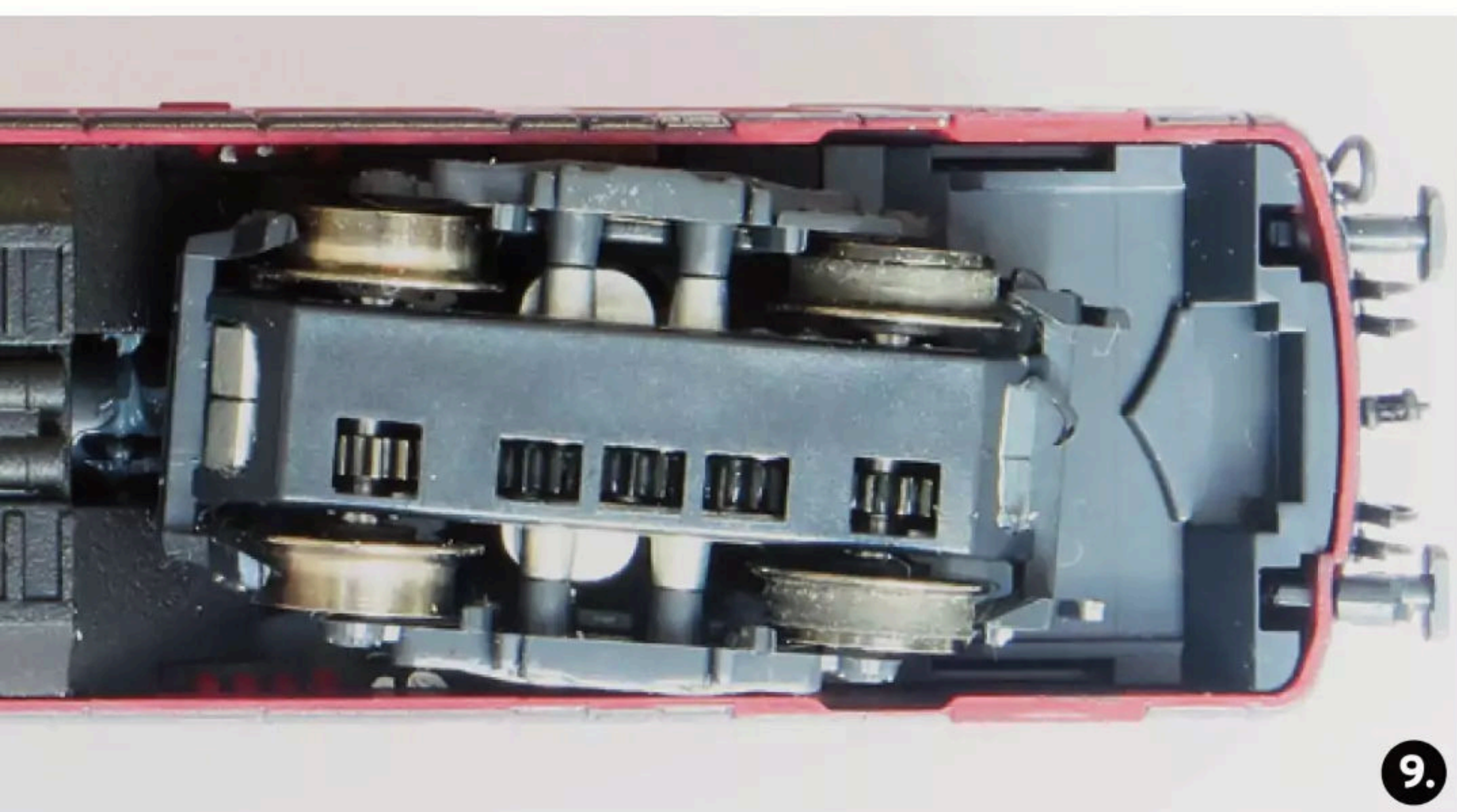
Om na te gaan hoe het treinstel zich op de baan gedraagt hebben we de analoge en de digitale versie getest. Het digitale treinstel kan zowel op een analoge als digitale baan rijden, maar is minder geschikt om op een analoge baan te worden ingezet. Zelfs bij een geheel uitgedraaide regelaar (12V) rijdt het te langzaam. Omdat het model is voorzien van een sounddecoder, produceert het ook in analoge aansturing geluid. Dat is tamelijk luidruchtig en niet uit te schakelen. De binnenverlichting is daarentegen niet in te schakelen.

Volgens de handleiding zou dat met de dip-switches moeten kunnen, maar die ontbreken, in tegenspraak tot de tekeningen. Wanneer we het digitale model op de baan zetten blijkt het de verkeerde kant op te rijden. Lastig als de BR 515 met andere treinen wordt gecombineerd.

Ook als de testbaan op een digitale centrale wordt aangesloten gaat het model in de onjuiste richting rijden. Digitaal is dat op te lossen door bij cv 29 de waarde 13 in 14 te veranderen, maar wel een beetje slordig van de fabrikant. Het geluid en de binnenverlichting »

-
- 5. De daken van beide rijtuigen zijn identiek.**
 - 6. Zijaanzicht van motorrijtuig 515 535, dat slechts één 1^e klas coupé heeft.**
 - 7. Door het kortkoppelmechanisme raken de buffers op recht spoor elkaar bijna.**
-





zijn in en uit te schakelen. Ook de verlichting in de cabine is te schakelen, iets wat in de praktijk niet vaak zal gebeuren. Bij een elektrisch treinstel is het geluid minder spectaculair dan bij een stoom- of diesellocom. Desondanks komt er nog heel wat geluid uit het model. De maximumsnelheid is digitaal aanmerkelijk hoger en acceptabel. In werkelijkheid mocht de BR 515 immers ook niet sneller dan 100 km/h. De maximumsnelheid is met cv 5 te verhogen. Hoe dat moet vertelt de beschrijving niet. Fleischmann gaat er kennelijk van uit dat de modelspoorer hiertoe voldoende is onderlegd. De frontseinen zijn op schaal en daardoor bescheiden van afmeting. Ze tonen wit licht. Bij het motorrijtuig is sprake van een niet hinderlijke, kleine lichtlekage via de frontruiten. Het model rijdt soepel. Er is geen fysiek vlieg wiel, zodat de trein bij een slecht railcontact abrupt stilstaat. Bij een model in deze prijsklasse zou je zoiets wel verwachten. Uiteraard is er wel een digitaal vlieg wiel aanwezig. Het model komt realistisch langzaam op gang en heeft een lange remweg. Het treinstel kan in een pendeldienst worden ingezet. Conform de werkelijkheid is slechts één motordraaistel aangedreven. Dat heeft twee antislipbanden, de stroomafname gaat via de overige zes wielen. De trekkracht is ruim voldoende om een helling te nemen. Gaat het treinstel de andere kant op, dus als het stuurrijtuig wordt geduwd, dan is het, om ontsporingen te voorkomen, van belang dat de baan onberispelijk ligt. Het stuurrijtuig is tamelijk licht en heeft daardoor een grotere ontsporingkans. Dit rijtuig heeft een eigen stroomafname en onder de vloer een eigen decoder. Die is nodig om de verlichting te kunnen schakelen. Het analoge model rijdt eveneens soepel en gaat wel meteen de juiste kant op. De maximumsnelheid van deze versie is prima. Het treinstel maakt een licht zoemend rijgeluid, iets meer dan de digitale versie bij geheel uitgeschakelde geluiden. Af fabriek brandt de binnenverlichting, ook die in de cabines. Het analoge model heeft dip-switches aan boord waarmee de frontseinen met de binnenverlichting kunnen worden geschakeld. De cabineverlichting kan evenwel niet apart worden in- en uitgeschakeld, het is dus alles of niets.



Conclusie

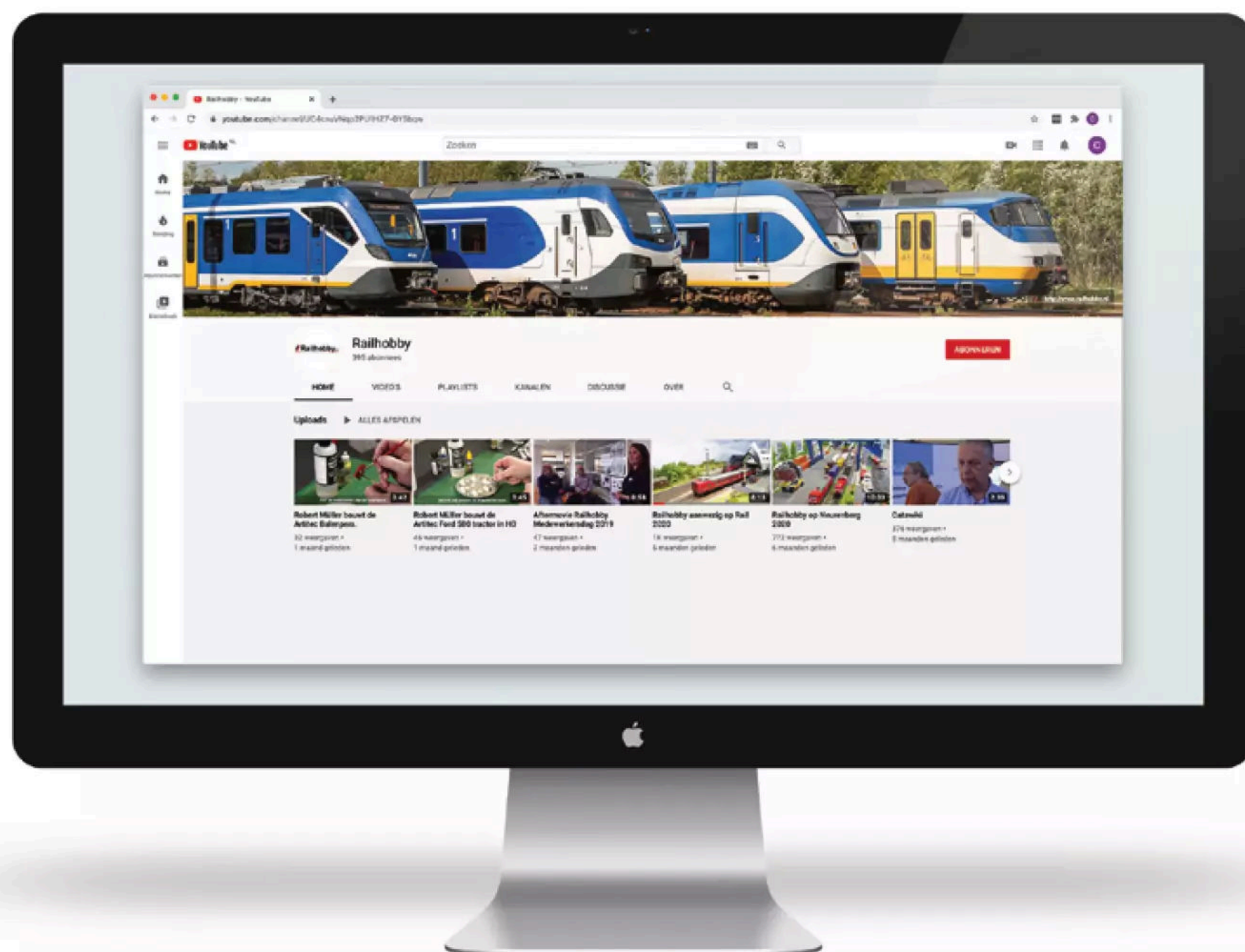
Fleischmann heeft een fraai en fijn gedetailleerd treinstel uitgebracht. Zowel de analoge als digitale versie rijdt soepel. Wie het geluid niet zo belangrijk vindt zou het analoge model kunnen overwegen en dat naderhand voorzien van een decoder. Bij het analoge model zijn beide rijtuigen voorzien van een Next18-connector, zodat naderhand digitaliseren een fluitje van een cent is. Dit is bovendien een goedkopere oplossing. Het prijsverschil analoog - digitaal met geluid is door de twee decoders fors: € 125, terwijl een losse decoder (zonder sound) ongeveer € 30 per stuk kost. Verkrijgbaar is het tweedelige treinstel in de rode kleur, de beige-blauwe uitvoering verschijnt later dit jaar (analoog, 740100, rood / 740101, blauw-beige, € 249,90; digitaal, 740170, rood / 740171, blauw-beige, € 374,90). Het zou ons niet verbazen als op termijn de oorspronkelijke versie, ETA/ETS 150, zal worden uitgebracht. //

8. Motor- en stuurrijtuig naast elkaar. De kopeinden hebben luchtslangen en een imitatiekoppeling.
9. Het motordraaistel heeft twee antislipbanden. Voor het rijden met een bijwagen geeft dat voldoende adhesie.
10. Het analoge model met afgenomen luik, zichtbaar zijn het brugcontact op de Next17-connector en de twee dip-switches.
11. Digitale ETA 515 met sounddecoder; de dip-switches ontbreken.
12. Het treinstel heeft schakelbare binnenverlichting. Beide wagens hebben hun eigen stroomafname.
13. De koppen hebben veel details, zoals de verwarmingsruit, kabels en luchtslangen. Het derde frontsein ontbreekt bij de cabine-loze zijde van de 815.



VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

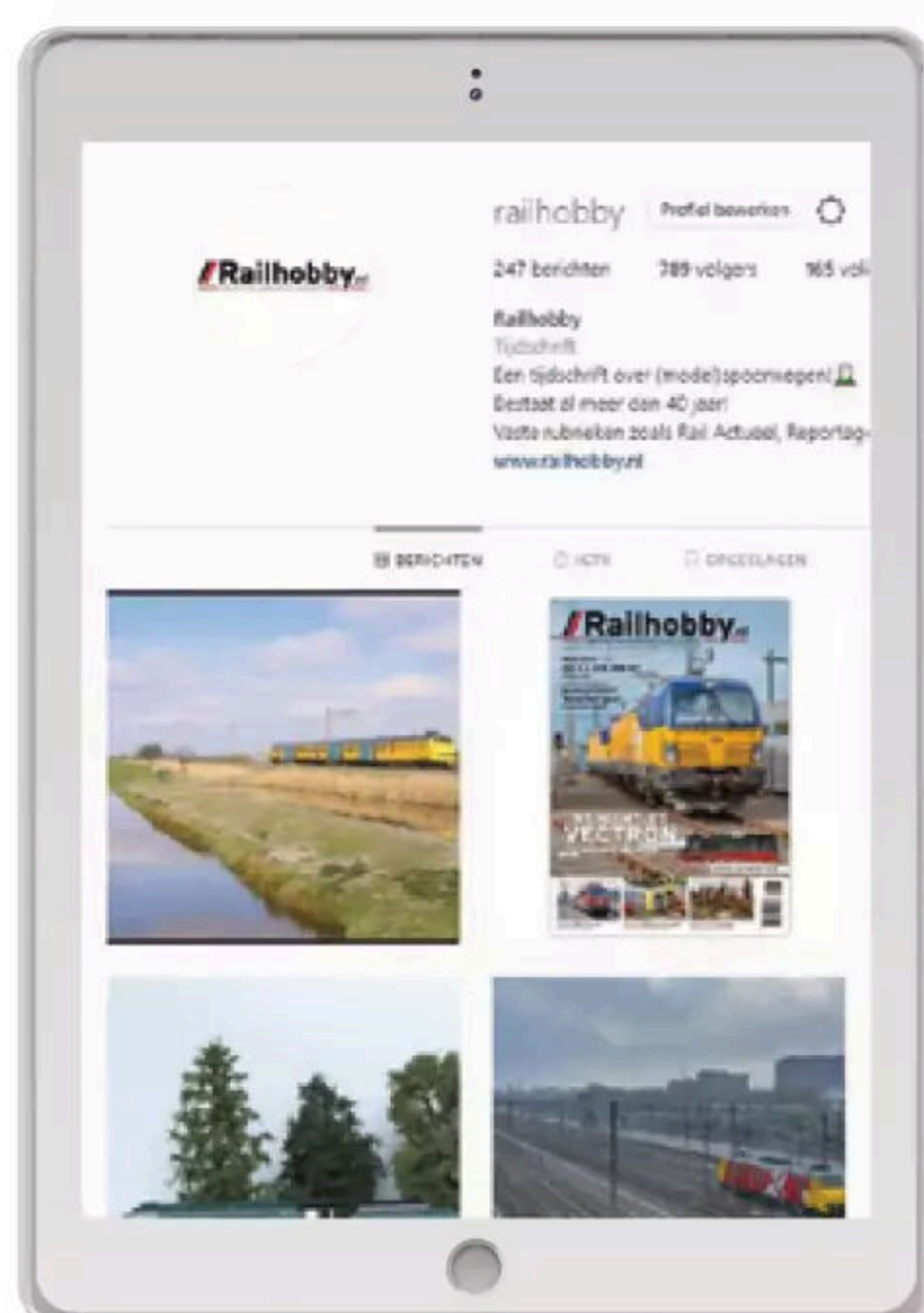
Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



YouTube

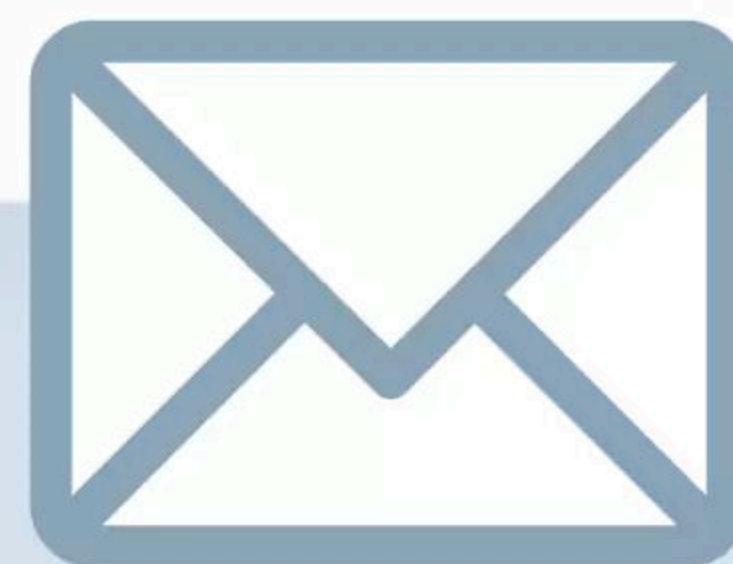
Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 80 films.

U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en after-movies. **Abonneer u op [Youtube.com/modelspoorhobby](https://www.youtube.com/channel/UCkxvU9107-0130p) 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](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief).**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

 [railhobby.nl](https://www.railhobby.nl)  [railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)  [railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)  [modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby)

Tweede productielijn VAN CHLOOR IN DE BOTLEK IN BEDRIJF

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



Op 23 mei 2019 haalde de 6429 aan het einde van de avond tien lege chloorwagens uit in de Botlek.
(foto Sander Broerse)

Einde chloorvervoer

Na twintig jaar gesteggel werd in april voor het laatst 2160 ton chloor per spoor door Nederland vervoerd. De discussie over het chloorvervoer nam in 2001 een vlucht toen de Groningse brandweer een onderzoek publiceerde over de risico's van chloorvervoer door de stad. Destijds werd chloor vervoerd tussen de fabrieken van Akzo in Delfzijl en Hengelo naar de Botlek. Het rapport schetste een duister scenario; het bevatte schattingen van 5.000 tot 10.000 directe doden in de stad Groningen als een wolk zou ontsnappen. Dit leidde tot een golf van protesten. Dat spoorvervoer veruit de veiligste manier van trans-

port is, werd in het rapport niet benoemd. Sinds 2006 reden de chloortreinen naar de Botlek alleen nog als de nabijgelegen fabriek voor onderhoud dicht was en chloor uit het Duitse Ibbenbüren moest komen. Door ingebruikname van een tweede aanvoerlijn voor chloor kan Nouryon, de nieuwe eigenaar van de Akzo-fabriek in de Botlek, zonder spoorvervoer af. Waar in Nederland strenge eisen gesteld worden aan chloorvervoer (alleen via de Betuweroute, met maximaal 60 km/h), gaan de wagens op Duits grondgebied in reguliere, bonte treinen mee.-SB

»



Tussen Dedemsvaart en Herfte passeren de 302, 232 en 241 als trein 82501. (foto Sicco Dierdorp)

Wiederline verdwijnt

Met de introductie van de WINK en de gedaantewisseling van steeds meer GTW's verdwijnt de dominantie van het rood-wit van Arriva met rasse schreden. Op 16 april werden opnieuw twee stellen overgebracht van Leeuwarden naar Winterswijk voor het beplakken in de nieuwe kleuren. Daarbij ook één van de stellen die voorzien is van Nederlandse en Duitse vlaggen en opschriften voor de Wiederline, de verbinding tussen Groningen en Leer die al jaren onderbroken is. Ook werd een reeds in nieuwe kleuren gestoken stel meegevoerd, dat in Zutphen een ander stel ophaalde.-SD

15G trams de straat op

In november 2016 plaatste het Amsterdamse GVB bij CAF een order voor 63 trams type Urbos 100. Daarnaast nam men een optie op zestig stuks waaruit in mei 2020 negen exemplaren zijn besteld. De eerste 25 trams, in Amsterdam aangeduid als 15G, kwamen in R-net-uitvoering uit de fabriek; ze rijden sinds december 2020 op lijn 25 tussen station Zuid en Amstelveen Westwijk. De overige trams krijgen het GVB-kleurenschema. Op 23 maart kwam de eerste blauw-witte 15G in dienst. De inzet begon voorzichtig met één wagen op lijn 5 tussen de Jordaan en Amstelveen Stadshart en wordt per week met een tram uitgebreid. Door de komst van de 15G-trams kan het GVB de laatste 11G'en voor bewezen diensten bedanken.-RK



GVB 3033 vertrekt op 29 maart als lijn 5 vanaf de halte Bloemgracht naar Amstelveen Stadshart. (foto Raymond Kiès)



Modificaties aan Class 66

De op het Europese vasteland verblijvende Class 66-locs worden tijdens hun midlife-revisie gemodificeerd. Nieuw zijn de ledfrontseinen, zoals bij de 653-03 van Beacon Rail. Na het beëindigen van het leasecontract door HSL Logistiek kwam de loc tijdelijk in dienst van RRF.-YS

◀ De 653-03 met 43 beladen kolenwagens bij vertrek op 25 maart uit Europoort-West. Vanaf emplacement Europoort brengt Captrain de trein naar Oberhausen. (foto Yuri Sloof)



Inzet WINK van start

Sinds maandag 12 april worden de splinternieuwe WINK-treinstellen van Arriva in de reizigersdienst ingezet. In 2017 bestelde Arriva achttien treinstellen van dit type bij het Zwitserse Stadler. De bedoeling is dat ze worden ingezet tussen Leeuwarden - Harlingen Haven, Leeuwarden - Stavoren en in enkele snel-treinritten tussen Leeuwarden en Groningen om ze op die manier bij de wasinstallatie in Groningen te krijgen.-MS

◀ Op de eerste inzetdag passeert stel 602 de Westerfeart tussen Hindeloopen en Koudum-Molkwerum. (foto Matthijs Schreurs)

ICNG-8 gearriveerd

De eerste achtdelige InterCity Nieuwe Generatie kwam op 10 april bij Oldenzaal het land in. Treinstel 3203 draagt de basis-kleurstelling waarin tot dusver alle ICNG's worden opgeleverd: in huisstijl gestoken cabines en zwarte flanken, waarop later

de IC-kleurstelling wordt aangebracht. Al op 16 april werd de 3203 op eigen kracht rijdend in Amsterdam gespot. Een dag eerder kwam de 3117 in Nederland aan en ging de 3108 voor verdere afbouw retour Alstom.-SB

»



Ondertussen gaan de proefritten met gekoppelde ICNG's onverminderd door; zoals hier met de 3113 en 3112 in Gouda op 7 april. (foto Steven Oskam)



Op 2 april staat een narcissenveld in bloei als de VIRM-stellen 8633 en 9582 Den Helder verlaten als IC 3063 naar Nijmegen. (foto Matthijs Schreurs)

VIRM-2/3 aan de beurt

Met het gereedkomen van de laatst gereviseerde kopbak op 29 december 2020 is het in juli 2014 begonnen grote revisieproject van VIRM-1 afgerond. Alle VIRM-treinstellen van de eerste generatie zijn geheel gemoderniseerd bij NS Treinmodernisering, voorheen NedTrain, in Haarlem. Aansluitend worden de VIRM-2/3-stellen gereviseerd, maar in gewijzigde vorm. Zo krijgt ook de tweede klasse stopcontacten en usb-aansluitingen en wordt het

meubilair anders. Als teststam is de zesdelige 8741 op 1 oktober 2018 binnen genomen. Dit treinstel is eerst aangepast tot viertje, waarna later de twee tussenrijtuigen worden bijgevoegd. In november 2020 is een afleveringsproefrit met de vierdelige 8741 gehouden. In september 2020 is VIRM 9528 in Haarlem binnen genomen; inmiddels zijn de stellen 9504, 9506, 9510, 9516 en 9522 in behandeling.-MS



Op 29 maart passeren de 189 089 en 189 282 van DB Cargo Hedel met kolentrein Houtrakpolder - Oberhausen. (foto Marcel van Eupen)

Zwarte locs bij DB Cargo

Een regelmatig terugkerend probleem bij DB Cargo is de beschikbaarheid van locomotieven. In Duitsland zijn daarom locomotieven Baureihe 151 weer in dienst gekomen. Voor de Nederlandse tak worden sinds maart zes extra locomotieven van MRCE gehuurd, waaronder de 189 282 die nog de kenmerken van de vorig gebruiker SBB Cargo International draagt. Met de instroom van de Vectron bij SBB is een aantal locs serie 189 overbodig geworden. Normaal gesproken worden deze locomotieven 'kaal' ingeleverd maar bij de 189 282 was hier blijkbaar geen tijd voor. De machine is nu verhuurd aan DB Cargo, wat voor interessante combinaties kan zorgen. Overigens nam SBB Cargo International vanaf april weer negen geleasede 189'ers in dienst; zij vervangen de Re 484 in Italië.-MvE

Posttrein terug op het spoor

In Roosendaal is in de afgelopen periode door leden van de Stichting 2454 Crew hard gewerkt om mP 3029 rijvaardig te maken. De 3029 werd in augustus 1966 aan NS geleverd, ging in 1998 terzijde en werd tussen 2000 en 2008 gebruikt als ERTMS-testtrein voor Bombardier. Het Railion-rood dat de voormalige posttrein toen droeg heeft inmiddels plaats gemaakt voor de kleurstelling van PTT Post, inclusief de oude beeldmerken.-SB

Proefrit van mP 3029 Roosen- > daal - Kijfhoek. Moordrecht, 7 april. (foto Steven Oskam)



De 607 drukt een op pier Azië beladen sleep Fccpps naar het infra-emplacement, 30 maart. (foto Jaap de Groot)

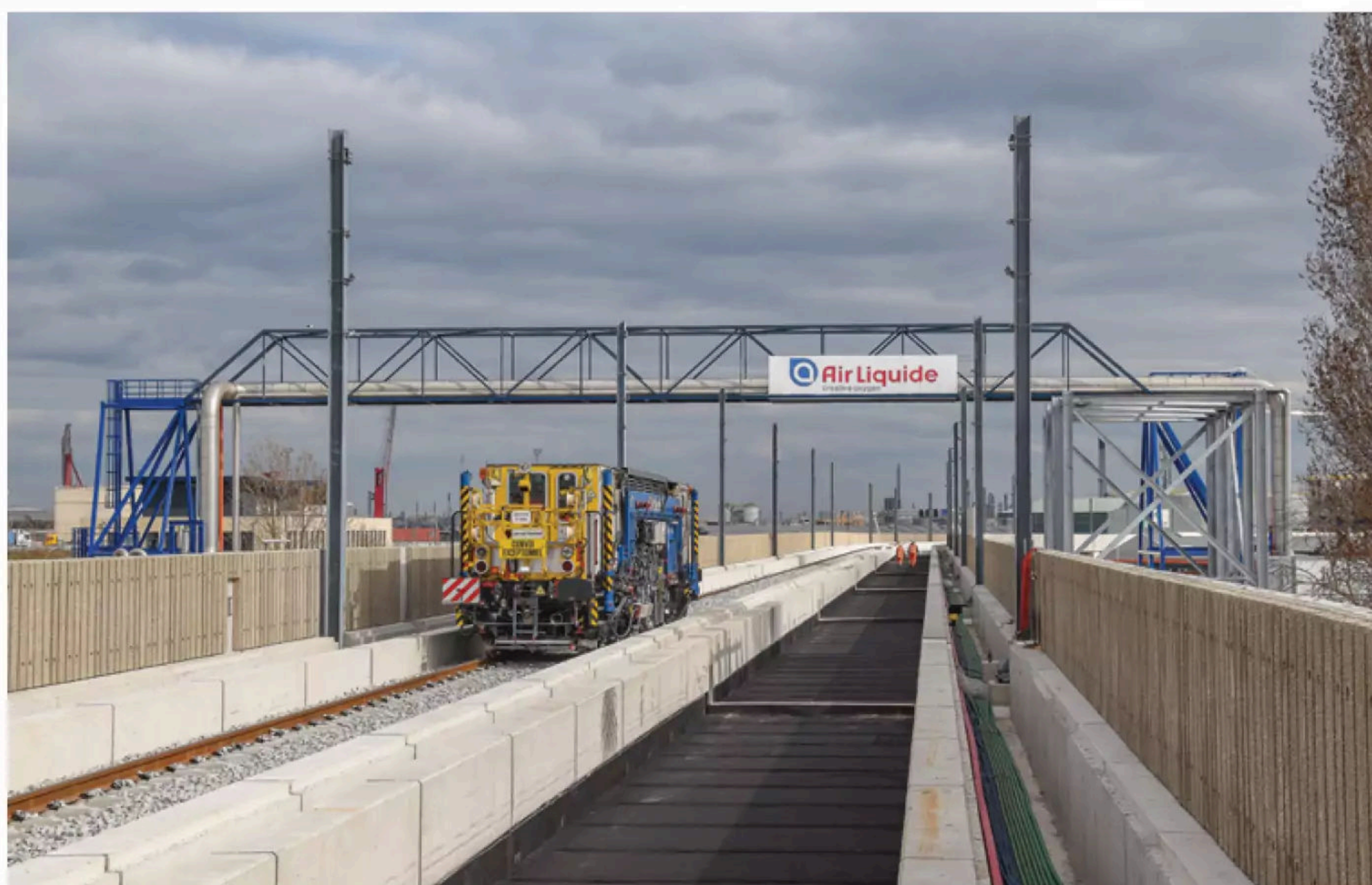
Bakkie in het blauw

Railpro heeft in Amsterdam Westhaven een 'bakkie' gestationeerd om op de infra-sporen te rangeren, in het verlengde van het basis-emplacement. Een enkele keer mag de oude machine iets meer de benen strekken en wordt er via de Vlothaven naar de Coenhaven gereden. In bijna alle gevallen is hij in de weer met ballasttreinen waarvan een groot deel bestaat uit wagens type Fccpps. Een vers gereviseerde sleep van deze wagens heeft precies dezelfde kleur en opschrift als loc 607 wat het een bijzonder blauw geheel maakt.-JdG

Eerste trein Theemswegtracé

De werkzaamheden aan de verlegging van de Havenspoorlijn tussen de Botlek en Europoort gaan de laatste fase in. Nu de viaducten gereed zijn, is begonnen met het bouwen van het spoor, aanleggen van de bovenleiding en trekken van kilometers kabel. In week 44 wordt het nieuwe spoor op de Havenspoorlijn aangesloten. Door stop-machine Beaver van VolkerRail werd het eerste spoor eind maart op de juiste ligging gebracht.-EM >>

De eerste 'trein' op het op tien > meter hoogte gelegen Thameswegtracé. Botlek, 26 maart. (foto Edwin Mos)





Afvoer DM '90

Vanaf 25 maart verhuisden de Buffels vanuit Amersfoort naar Duitsland. Per vier stuks bracht Rail Force One ze naar Bad Bentheim waar Railadventure de treinen overnam. Om Amersfoort snel leeg te krijgen, werden Braunschweig en Berlijn door Railadventure als 'hubs' gebruikt. Om vervoer mogelijk te maken werden de treeplanken verwijderd. Op 1 april reed het laatste transport.-MS

◀ RFO 1830 sleept de 3432, 3447, 3439 en 3449 als trein 41782 uit Amersfoort langs Gildehaus, 28 maart. (foto Daan van Wichen)

IRP neemt Retrack-vervoer over

Independent Rail Partner heeft onlangs het Retrack-vervoer overgenomen, waaronder delen van het ethanolvervoer naar Amsterdam en de fraaie Pannonia Ethanol-keteltreinen naar de Botlek. Treinen die in Köln Eifeltor worden uitgewisseld zullen met een G 2000 via Venlo rijden, bij de treinen die via Bad Bentheim rijden is inzet van een 1700 in Railpromo-kleuren voorzien. Retrack was in 2007 een initiatief van de Europese Unie om het internationale wagenladingvervoer te reorganiseren; in 2017 nam VTG Rail Logistics de activiteiten over.-MvE



IRP 2104 met trein 44797 naar Eifeltor in het (nog) hekvrije Boxtel op 29 maart. Binnenkort worden er hekken geplaatst. (foto Marcel van Eupen)



Op 30 maart passeren de stellen 2142, 2135 en 2143 Bodegraven. (foto Matthijs Schreurs)

Sprinter tweetjes als IC

Bij het naar de drukker gaan van deze uitgave wordt SGM alleen nog gepland ingezet in de series 5000/5100 (sprinter Dordrecht - Den Haag Centraal). Met ingang van het wijzigingsblad in april is het aantal geplande omlopen van SGM in deze treinseries nagenoeg gelijk gebleven; de dienst wordt samen met SLT gereden. Regelmatig duiken de resterende SGM-treinstellen elders op. Zo werd op 30 maart uitzonderlijk een omloop met driemaal SGM-2 in de treinserie 8800 (IC Leiden - Utrecht) gereden.-MS

VolkerRail 7178 in dienst

De 7178 is als eerste elektrische locomotief voor VolkerRail in dienst gekomen. Op 18 maart reed de loc haar eerste trein: de video-inspectiewagen met bijbehorende V 100 werd van Dordrecht naar Amersfoort overgebracht. Na jaren stilstand is bewust begonnen met het rijden van lichte treinen. Het is de bedoeling dat de 7143 als tweede loc rond de zomer in dienst komt.-GF

Op 6 april werd met loc 7178 > de voor Zaandam bestemde freestrein Hannibal in Bad Bentheim opgehaald; passage bij Holten. (foto Guus Ferree)



BDŽ 77 002 is de eerste die gemoderniseerd wordt. Op 5 november 2016 trok de loc een trein van Dobrinishte naar Septemvri en kwam daarbij langs Cherna Mesta. (foto Raymond Kiès)

Revisie serie 77

De modernisering van diesellocomotieven serie 77 van de Bulgaarse spoorwegmaatschappij BDŽ is begonnen. De locs worden ingezet op de 760 mm-lijn van Septemvri naar Dobrinishte door het Rhodopegebergte. Als eerste wordt 77 002 onder handen genomen waarbij onder andere een nieuwe motor met een vermogen van 825 kW wordt geplaatst. Er volgen maximaal

drie andere exemplaren. De tien locomotieven zijn eind jaren tachtig door 23 August (tegenwoordig Faur) in Roemenië gebouwd. In 1996 is de helft van de serie naar Argentinië verkocht. Naast de 77'en doen ook vier locs serie 75 op de 126 km lange lijn dienst. Henschel in het Duitse Kassel leverde midden jaren zestig tien exemplaren.-RK

»



De 380 020 trok op 8 september 2020 een Eurocity van Praag naar Budapest langs Cerhenice. (foto Raymond Kiès)

Materieelplannen Tsjechië

De Tsjechische spoorwegmaatschappij České Dráhy (ČD) heeft enkele aanbestedingen voor het uitrusten van materieel met ETCS gepubliceerd. Daarbij zijn uitdrukkelijk de serieaanduidingen en aantallen genoemd, zodat is af te leiden welke series uiterlijk op 31 december 2024 uit de materieellijsten moeten zijn geschrapt. Hieronder vallen onder andere de 'Laminátka's' serie 230/240 en de bicourante locomotieven serie

317/372 voor het verkeer naar Duitsland. Ook de door Škoda in de sneltreindiensten gebruikte serie 150/151 komt niet meer in de toekomstplannen van ČD voor. Opvallend is dat voor de serie 380 (Škoda 109E, bouwjaar 2008-2011) offertes voor ombouw zijn gevraagd. ČD kondigde onlangs aan juist van de twintig locs af te willen en heeft ze in de etalage gezet.-RK



Op Innotrans 2016 toonde CZ Loko de Effishunter 1000 aan het publiek. (foto Michael Postma)

Trainpoint Norway koopt Effishunter 1000

Het in de aan- en verkoop en leasing van spoorwagematerieel actieve Trainpoint Norway heeft in februari 2021 een Effishunter 1000 bij het Tsjechische CZ Loko besteld. Als de loc eind 2021 in Zweden is gearriveerd zal zij tot midden 2022 daar het toelatingstraject en aansluitend in Noorwegen doorlopen. Dit moet eind 2022 zijn afgerond. De loc zal worden afgeleverd in de grijsblauwe huisstijl van Trainpoint. Als zij aan de verwachtingen voldoet, zal dit type in de toekomst een groot deel van de oude generatie diesellocs in Noorwegen en Zweden gaan vervangen. De Effishunter 1000 heeft een CAT 32-dieselmotor, deze kan door accupakketten worden vervangen om aan toekomstige milieueisen te voldoen.-HvdM

Bad Bentheim - Coevorden definitief

De Bentheimer Eisenbahn heeft de Europese aanbesteding voor de regionale verbinding Bad Bentheim - Neuenhaus gewonnen. Gevreesde concurrenten als Arriva en Transdev deden niet mee. De overeenkomst heeft een looptijd van december 2021 tot december 2036. De BE begon in de zomer van 2019 na een pauze van 45 jaar opnieuw met het reizigersvervoer. Uiterlijk in 2025 wordt de reizigersdienst doorgetrokken naar Coevorden. Vooruitlopend op deze dienst wordt aan dit traject gewerkt en is er alleen aan de randen van de dag nog goederenverkeer van en naar Coevorden mogelijk. Voor de doortrekking zijn vijf extra treinstellen nodig.-SF



Op 1 juni 2020 verlaat de VT 112 het dorp Hestrup. (foto Sevrien Ferrée)



Testrit van loc 1 en HSB 199, Wernigerode, 17 maart. (foto Dirk Endisch)

Chiemseebahn test loc bij HSB

Spectaculair is de komst van de uit 1887 stammende meterspoorloc 1 'Laura' van de Chiemseebahn naar de HSB. Toen eind februari de drie jaar durende revisie van de loc uit Beieren was afgerond en de nieuwe ketel in de praktijk moest worden getest was een link met de HSB snel gelegd. De eigen lijn van de Chiemseebahn is 1,9 kilometer lang en daarmee te kort om goede beproevingen te doen. Tijdens de eerste proefrit op 17 maart werd zij gekoppeld aan diesellocc 199 012, die als remloc de gast extra onder druk zou zetten. Een dag later werd de proefrit met een reizigerstrein, bestaande uit een bagage- en een standaardrijtuig, herhaald. De ritten verliepen naar tevredenheid.-GF

Jubileum langs de Somme

De Chemin de Fer Baie de la Somme viert dit jaar, onder voorbehoud van de Franse Covid-regels, het 50-jarig bestaan. Dat gebeurt op 3 en 4 juli op en rond het bekende meterspoornet langs de monding van de rivier de Somme, tussen Noyelles-sur Mer en le Crotoy en tussen Noyelles-sur Mer en Cayeux-sur Mer. Het spoorwegmuseum begon op 4 juli 1971 met de exploitatie met een tweeassige door Corpet-Louvet gebouwde tenderloc. Met het elfde internationale stoomfestival in juli wordt ook de 25-jarige jumelage met de Britse Kent & East Sussex Railway gevierd. In 2016 werd dit festival voor het laatst gehouden. -GF //



De uit Bretagne afkomstige meterspoorloc E 322 bij Saint-Valery-sur-Somme, 21 september 2016. (foto Sevrien Ferrée)



NBDS 118 anno 1917 in schaal H0

DEEL 1: MOOI BLAUW IS NIET LELIJK

Om met de kit van MK Modelbouwstudio de originele versie van de NS 4500 te bouwen, schafte René Vink een tweedehands Roco BR 57 aan. In twee delen beschrijft hij hoe de bouw in zijn werk is gegaan. In dit eerste deel begint René met het onderstel.

Voor het goederenvervoer bestelde de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) net voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bij AG für Lokomotivbau Hohenzollern vier locomotieven serie 118-121. De oorlog vertraagde de levering en de eerste twee locs - de NBDS 118 en 119 - werden pas in 1917 en 1918 in ontvangst genomen. Ze verschenen in dezelfde opvallende blauwe kleur als de sneltreinlocs serie 3500, de 'Blauwe Brabanders'. Dat was van korte duur want de NBDS ging in 1919 op in de Staatsspoorwegen (SS).

De twee blauwe locs werden vrij snel omgenummerd in SS 1301 en 1302 en groen geleverd. De twee laatste locs van de levering, besteld als NBDS 120 en 121, gingen rechtstreeks het SS-park in en kregen de nummers SS 1303 en 1304. Ze zijn nooit blauw geweest. Bij NS werden ze 4501-4504 genummerd. De serie leed een schaduwbestaan naast de veel talrijkere NS 4600. In 1924 raakten de locs hun vierassige tender kwijt aan de sneltreinlocs serie 3503-3506, omdat die een groter bereik moesten hebben. De serie 4500 kreeg de drieassige tenders van de 3500'en. De locs

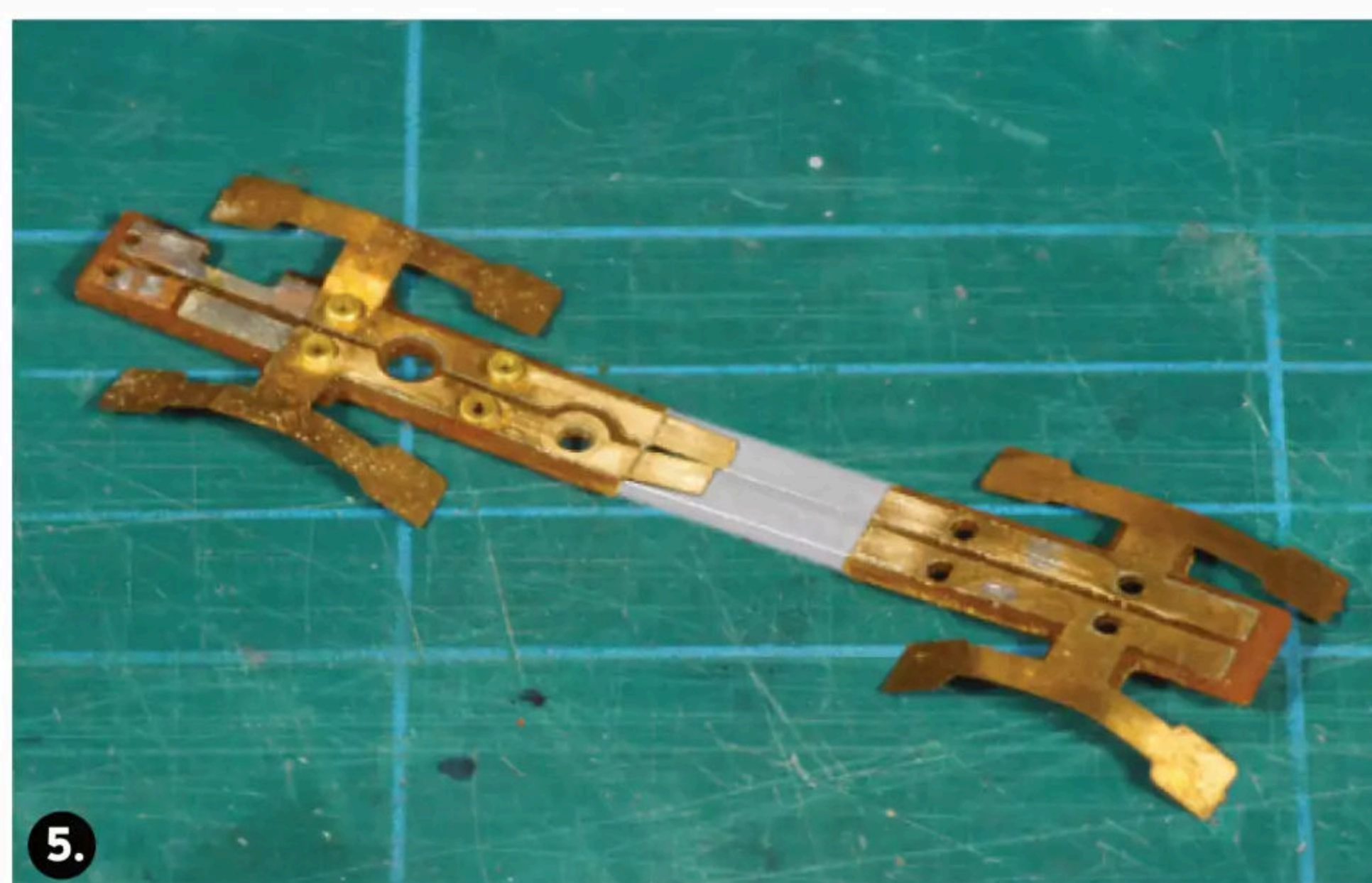
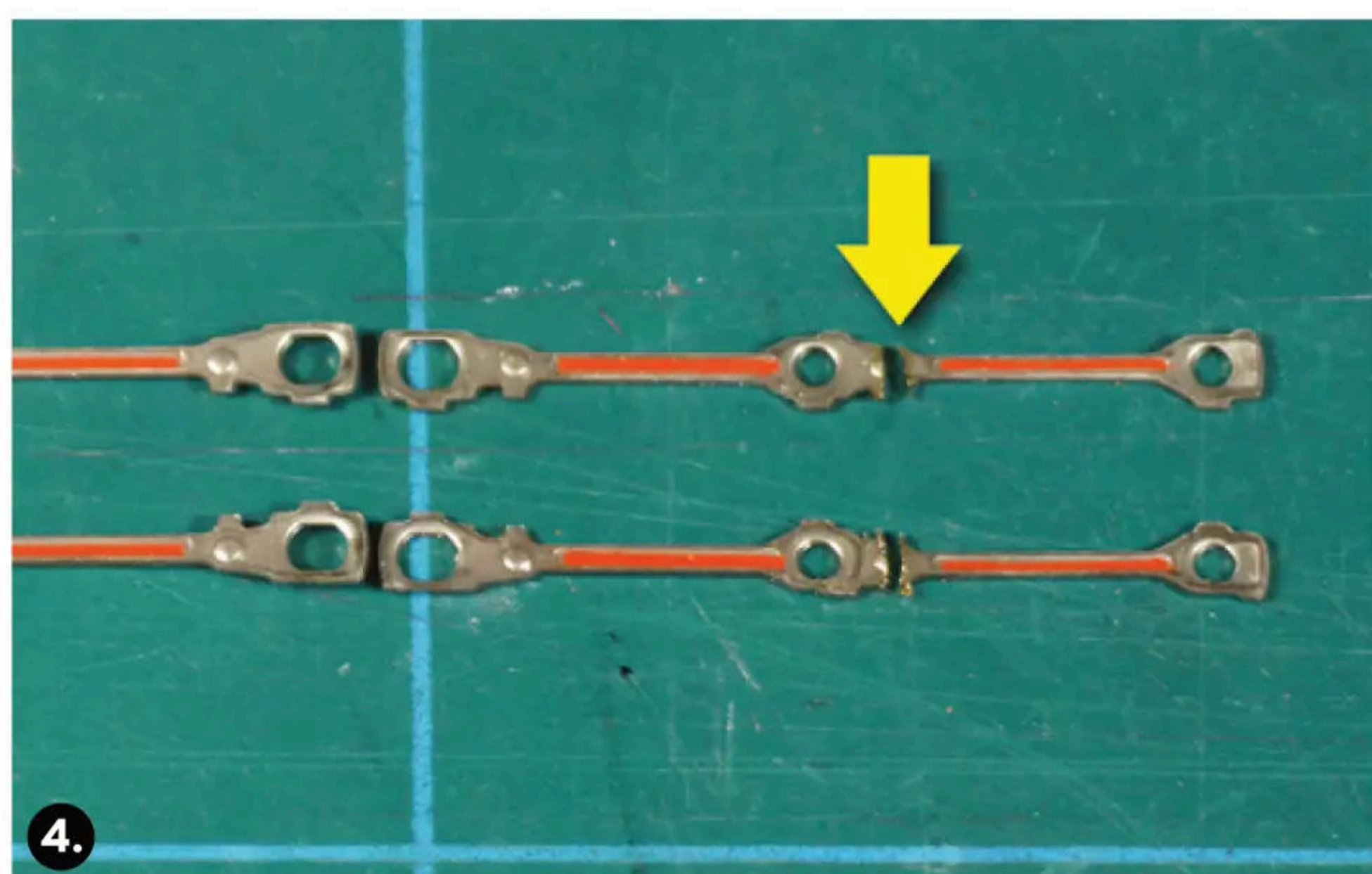
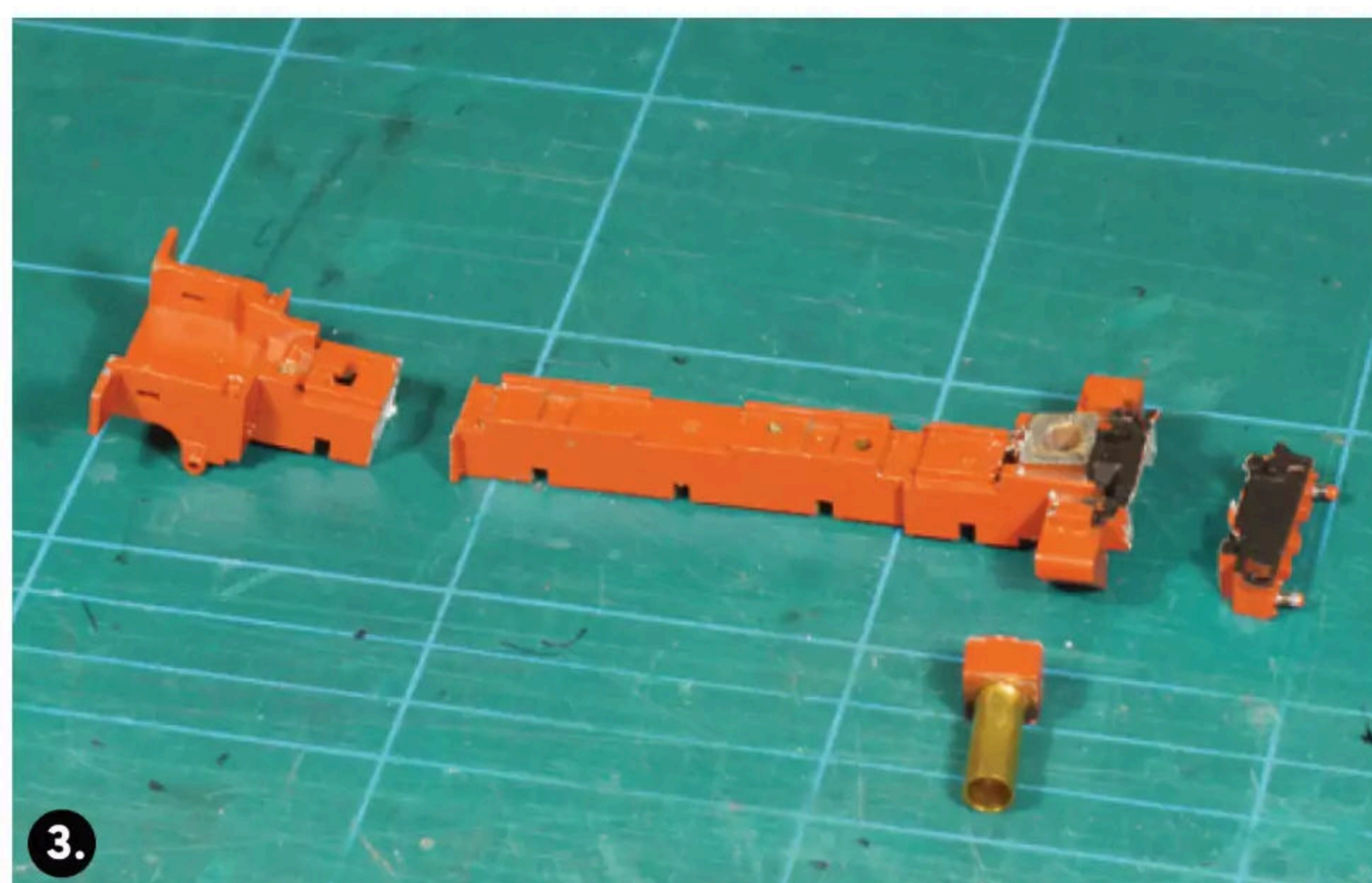
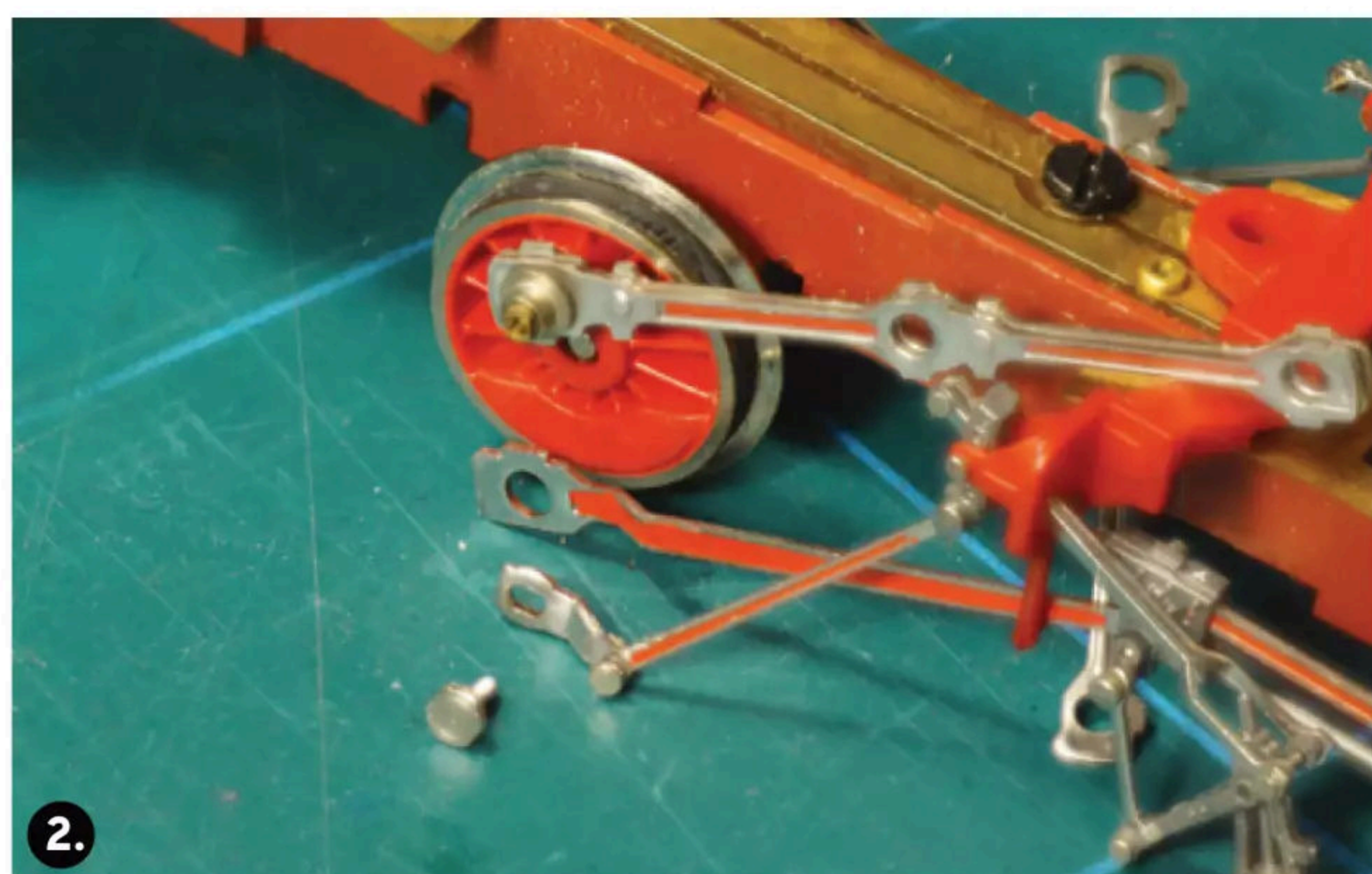
blonken niet uit door hun loopeigenschappen. In 1930 werd wegens de onrustige loop de maximumsnelheid teruggeschroefd naar 50 km/h. Tijdens WO II reden de machines onder het regime van de Deutsche Reichsbahn. De 4502 en 4504 verdwenen naar Duitsland, maar kwamen na de oorlog weer terug. Ze werden omgenummerd in 4251-4254, om dubbele nummers met de Britse 4301-4537 te voorkomen. Loc 4501 (ex-NBDS 118) werd in 1947 voor sloop verkocht aan de Gooische Metaalhandel Hamel in Hilversum en de 4502 ging een jaar later naar de sloop bij de Verenigde Utrechtse IJzerhandel. De beide andere locs zijn in 1947 gesloopt zodat er geen exemplaar bewaard is gebleven.

Bouwkit

De kit van MK Modelbouwstudio (nr. 4500 nbds-k, € 175) is gebaseerd op een Roco BR 57. Voor het bouwen van deze loc volstaan de basisvaardigheden die elke modelbouwer moet hebben. Iedereen die redelijk kan solderen en lijmen moet deze kit kunnen bouwen. Het doorzagen van het BR 57-frame zal niet in ieders comfortzone zitten, dit is het meest ingewikkelde deel van de ombouw. De kit is een combi van

giethars- en geëtste messingdelen. Giethars is bros, dus daar moet behoedzaam mee worden omgegaan. Bij machinaal bewerken geeft het veel stof af; een stofmasker tegen de in de ruimte zwevende stofdeeltjes is zeker nodig. Voor het lijmen gebruik ik vijf minuten-epoxy. Dat werkt niet erg snel, maar geeft een betrouwbare verbinding. Mijn ervaring is dat secundelijm op den duur bros wordt, dus mijdt ik die als het kan. Er volgt geen stap-voor-stap bouwbeschrijving - de bij de kit gevoegde bouw instructie van bijna vijftig bladzijden laat weinig te raden over - maar ik beperk »

1. De voltooide NMDS 118.
2. Demonteren van het drijfwerk. Deze foto's bleken bij de herbouw van pas te komen.
3. Het frame is op twee plaatsen doorgezaagd.
4. Bij de pijl is de snede van de koppelstangen gemaakt.
5. Uit de plaat voor de stroomafname over alle vier de assen is 17,5 mm weggezaagd.

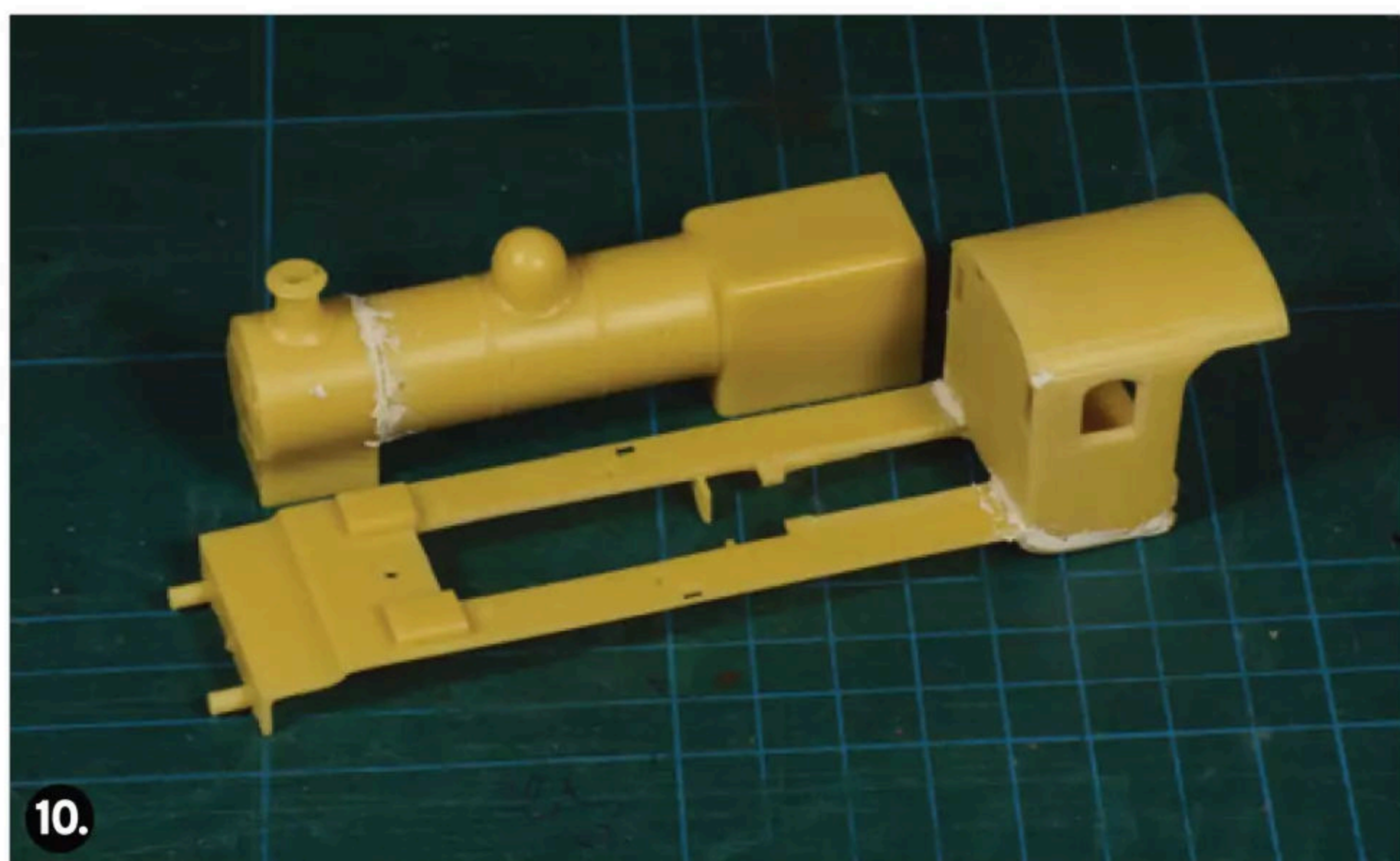
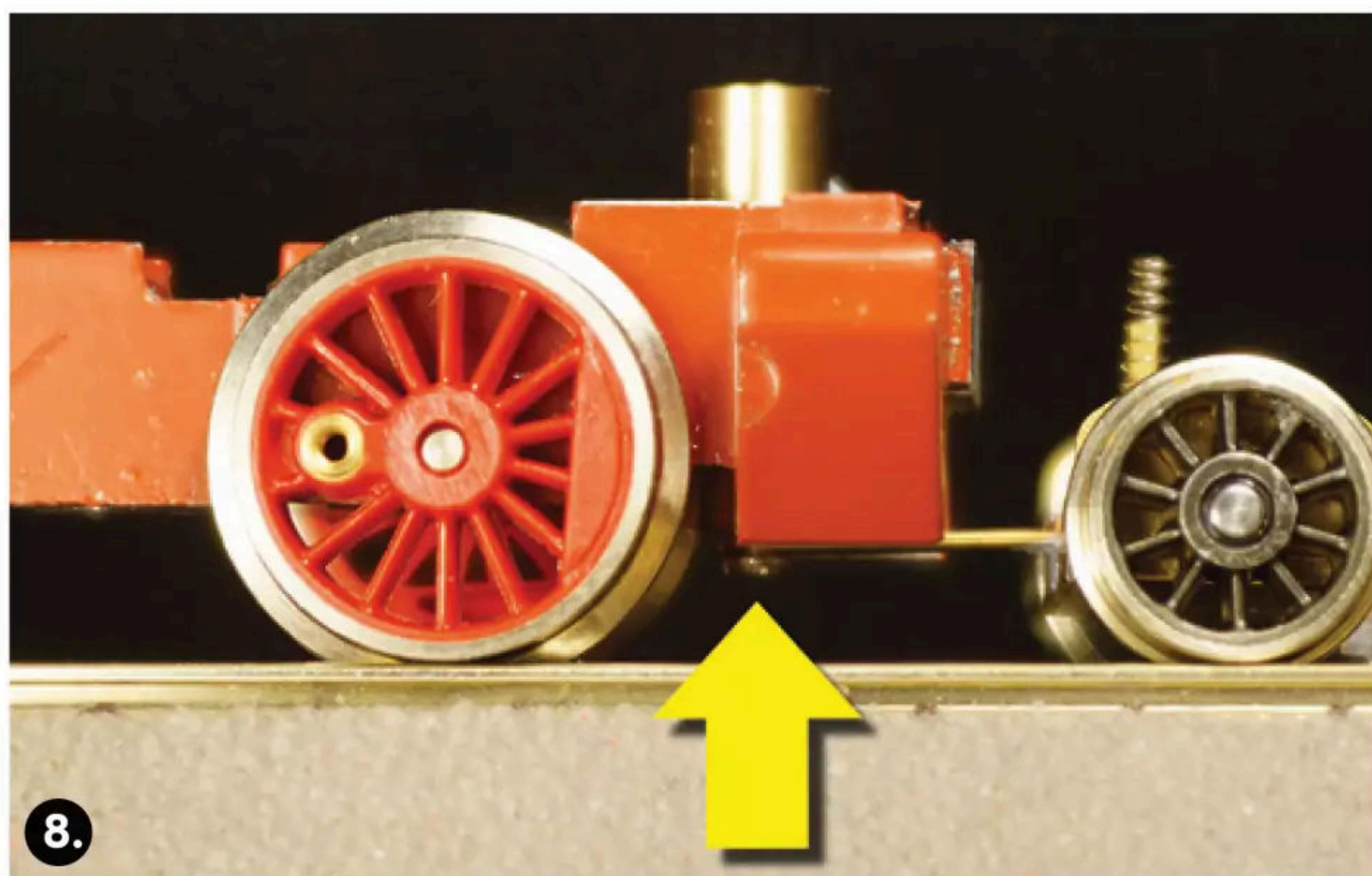


me tot de grote lijn en zal aangeven waar ik van de bouwbeschrijving ben afgeweken. Modelbouwers zijn immers eigenwijs en weten het altijd beter, daar ben ik geen uitzondering op. De eerste klus is een check of de kit compleet is. Dat is meteen een goede gelegenheid om deze te leren kennen en na te denken over de bouw.

Onderstel

Mijn Roco BR 57 was een tweedehandsje uit Houten. Op de pre-coronabeurzen wisselden die voor zo'n € 60 van eigenaar. De BR 57 moet worden omgebouwd van

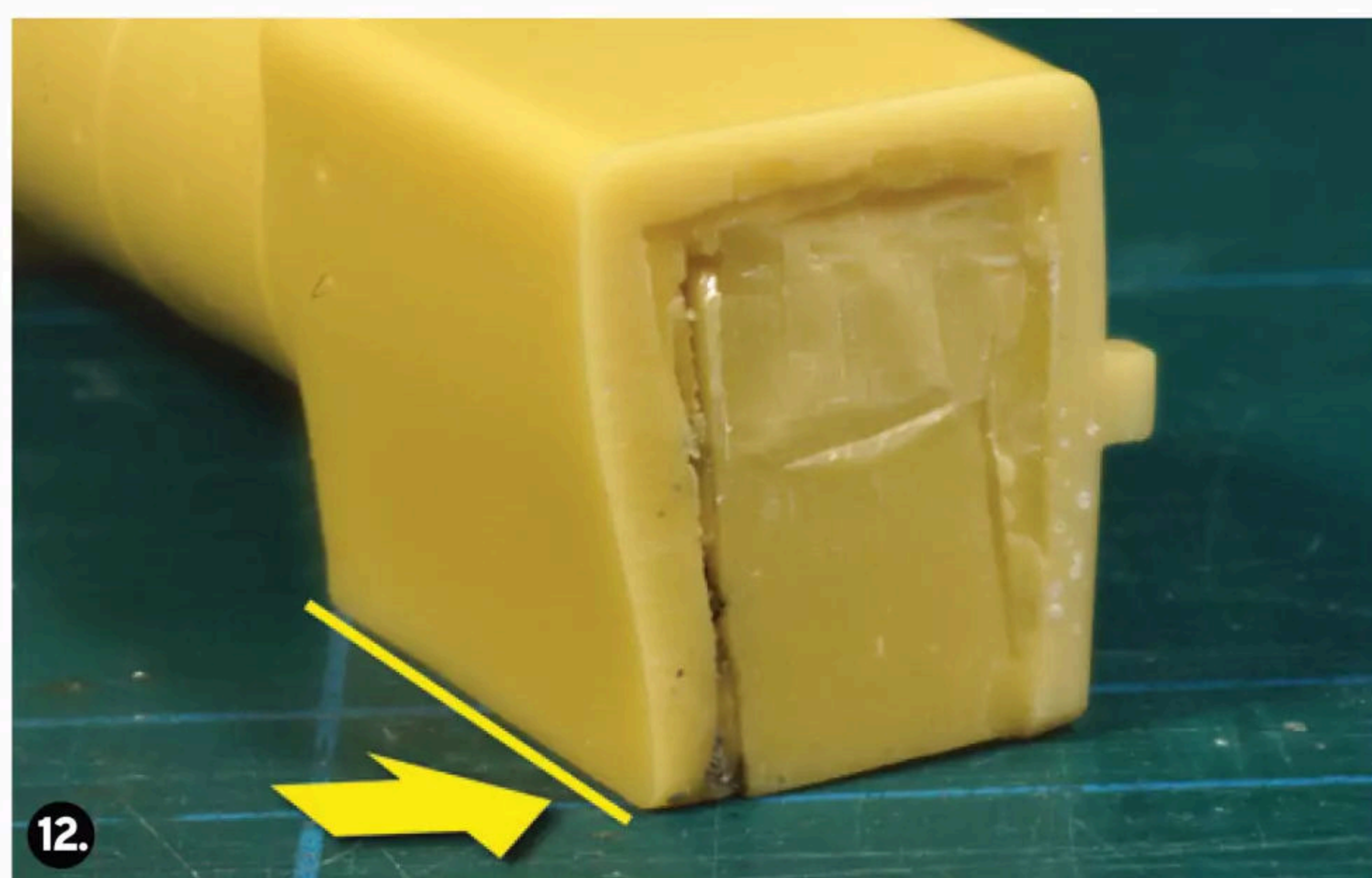
de E- naar een 1'D-asindeling. Daarvoor moet de loc tot op het frame worden gestript. Om hem later weer zonder al te veel problemen te kunnen opbouwen heb ik alle demontagestappen gefotografeerd. Na het strippen ging het kale frame in een sopje om het van vet en olie te ontdoen. Daarna ging de zaag erin. Dat is misschien wel het engste deel van de ombouw, maar de handleiding geeft dit duidelijk aan. Omdat zagen zelden nauwkeurig verloopt heb ik iets overmaats gezaagd en daarna met de frees de juiste maat bereikt. Vijlen kan natuurlijk ook.



6. De afgeveerde voorloopas wordt met een M 1,4-schroef vastgezet.
7. Op de draaibank is een nieuw draaipunt van messing gemaakt en met epoxylijm gezeurd.
8. Het maken van het draaipunt van het loopstel is priegelwerk. Voor het rijgedrag van de locomotief is hieraan veel aandacht besteed.
9. De vering voor de vierde as.
10. Vanwege de kwetsbaarheid is de losse omloopplaat eerst aan het machinistenhuis en de ketel gelijmd.



11.



12.



13.

Het zagen van de koppelstangen vraagt enige aandacht, ze bestaan uit vier delen waarbij links en rechts verschillend zijn. Voor de demontage bekijk ik foto's nauwkeurig om de juiste plek voor de zaagsnede te kunnen bepalen. Ook hier zaagde ik iets overmaats en vijlde de stangen tot de gewenste maat terug. De handleiding stelt voor de achterste stroomafnemers af te knippen. Dat geeft stroomafname op drie assen. In plaats daarvan heb ik 17,5 mm uit het midden van de stroomafnemerplaat gezaagd. De koperen geleiders overlappen iets zodat later, bij het monteren, de stroomverbinding kan worden hersteld en er stroomafname over vier assen is. Bij de BR 57 hadden de eerste en de vijfde as een veer. Bij het afzagen van de vijfde as ging de achterste veer verloren. Door rond de vierde as een nieuw gat te frezen beschikte de loc weer over twee geveerde assen. Vermoedelijk is het geen probleem om deze stap over te slaan, de handleiding noemt het verder niet.

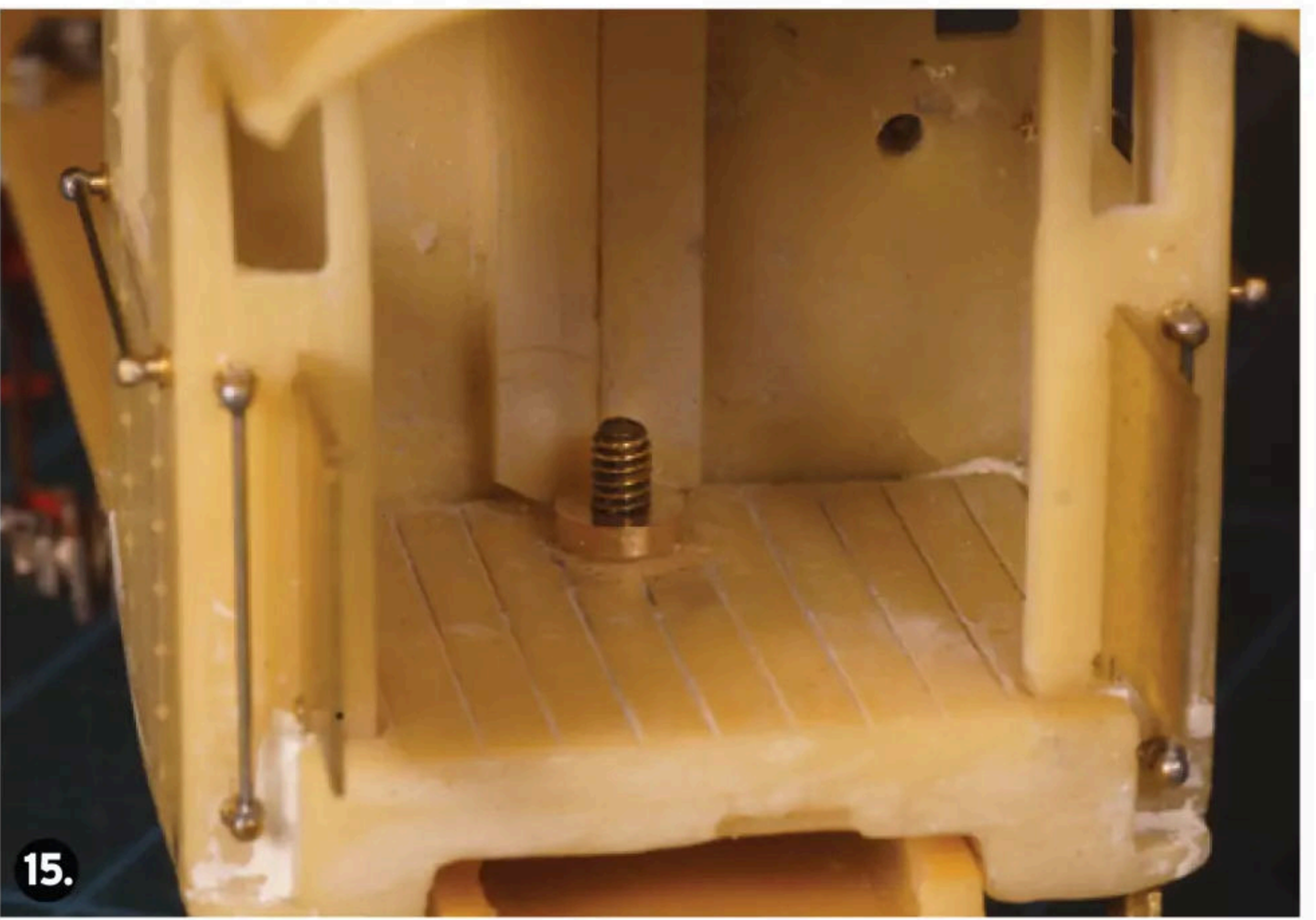
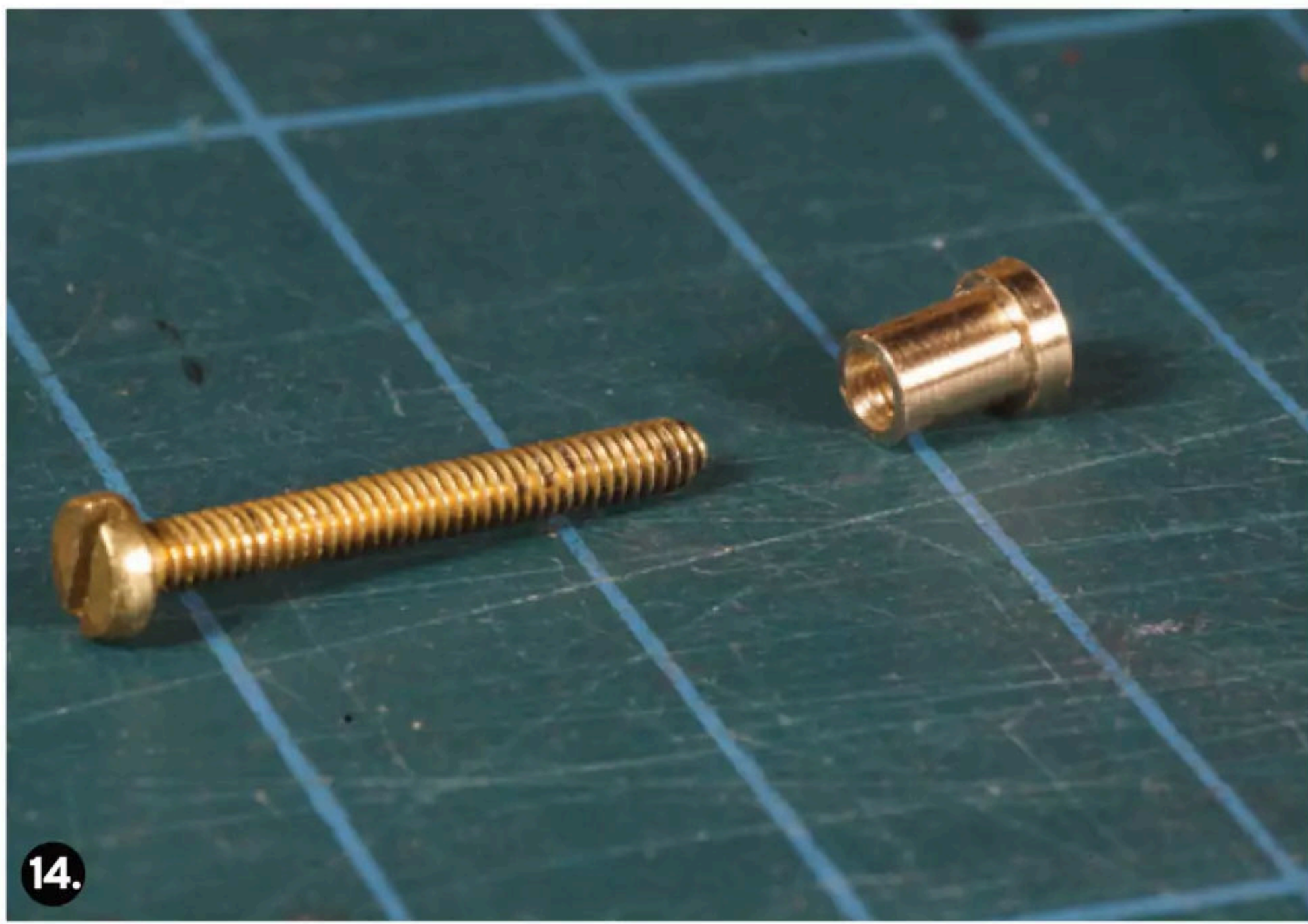
Loopstel

Voor het maken van het draaipunt van het loopstel beveelt de handleiding aan een plastic pijp uit de BR 57 te hergebruiken en die met styreen aan te passen. Op mijn draaibank heb ik een nieuw draaipunt uit messing gemaakt. Een M 1,4-schroef houdt het loopstel op zijn plaats. Het messing deel werd in het frame op- en neergeschoven tot de stang van het loopstel

horizontaal stond. Het messing is met wat epoxylijm gezekerd. Nadat de lijm was uitgehard kon het overtollige deel van de bovenzijde met het frame glad worden gefreesd. Omdat het gat voor de zuigerstang te ruim was en er te veel speling zou zijn, zijn de cilinders van een 22 mm lange messing buis voorzien. De buis is aan de voorzijde afgesloten door er een messing draad in te solderen en af te vijlen. De cilinders klikken met twee clips op het frame. De passing daarvan was nogal strak waardoor de onderste clips afbraken. Dat manco bleek geen probleem. De cilinder schuift ook zonder de onderclip goed op zijn plaats. »

DE OVERMAATS GEZAAGDE KOPPELSTANGEN ZIJN MET EEN VIJL OP MAAT GEMAAKT

- 11. De stokerszijde van de NBDS 118.
- 12. De vuurkist moet worden gericht.
- 13. Het afslanken van de koppeling met de tender.



Belangrijk is dat de clip aan de bovenzijde van de cilinder intact blijft. Het gat van de afgebroken onderclip is met styreen opgevuld.

Bovenbouw

Daar de losse omloopplaat nogal kwetsbaar is voor breuk lijmde ik als eerste het machinistenhuis en de ketel hieraan vast. De spleten in het gietwerk zijn met Milliput zorgvuldig gevuld en daarna gladgeschuurd. Bij het passen op de omloopplaat kreeg ik de ketel niet goed geplaatst. Bij het controleren met een winkelhaak bleek deze behoorlijk scheef te zijn. Om deze haaks te kunnen krijgen zaagde ik een sleuf in de achterzijde van de vuurkist, dompelde deze in kokend water en drukte de spleet aansluitend dicht. Na afkoelen bleek de vuurkist goed in vorm te zijn gekomen. Het is wel oppassen dat de rest van de vuurkist daarbij niet vervormt.

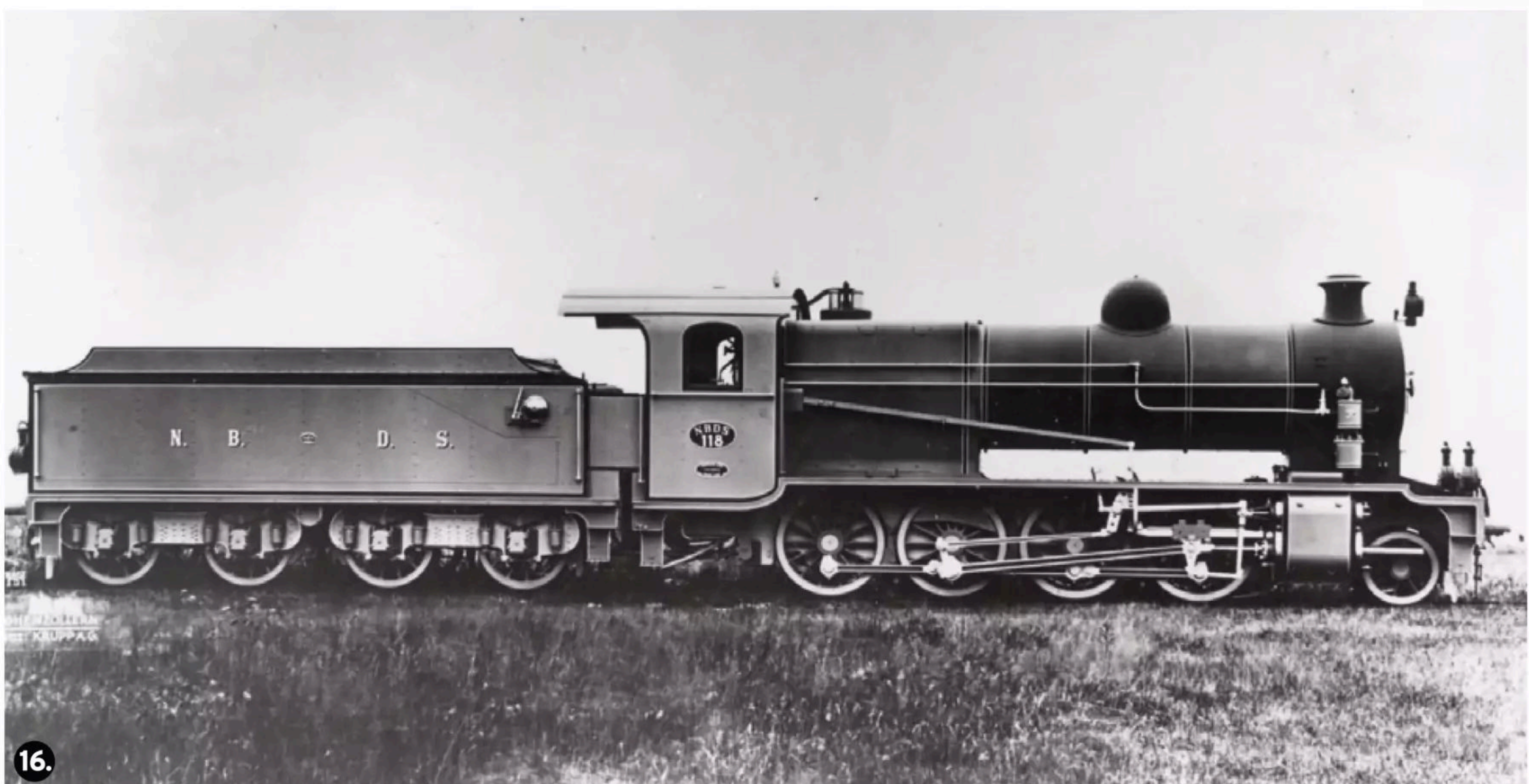
De koppeling met de tender heeft een knik naar boven zodat die niet onder de vloer van het nieuwe machinistenhuis paste. Dit is verholpen door die knik tot een dikte van 1,5 mm af te frezen. De bovenbouw van de loc wordt aan de achterzijde gezekerd met een bout die door de vloer van het machinistenhuis gaat. Om die te bevestigen moet het in theorie volstaan

om een moer op de vloer van het machinistenhuis te lijmen. Dat achtte ik te riskant: de moer komt onder het ketelfront en zal later niet toegankelijk zijn. Als hij na oplevering van het model ooit loskomt ontstaat er een serieus probleem. Toen dat al tijdens de bouw gebeurde bedacht ik een andere oplossing. Op de draaibank ontstond een bus met een kraag en een binnendraad. Door het gat in de vloer van het machinistenhuis iets te verruimen kon de bus erin worden gelijmd. De kraag vangt de trek van de bout op zodat de lijmverbinding niet wordt belast. Het lijmoppervlak van de bus is aanzienlijk groter dan dat van een moer dus de kans dat de bus ooit loskomt is minimaal.

14. De bovenbouw van de loc wordt aan de achterzijde gezekerd met een bout die door de vloer van het machinistenhuis gaat.

15. De messing bus met kraag geeft met de bout op de bodemplaat van de machinistencabine een bedrijfszekere verbinding.

16. Fabrieksfoto van de NBDS 118. (fotograaf onbekend, collectie Het Utrechts Archief)



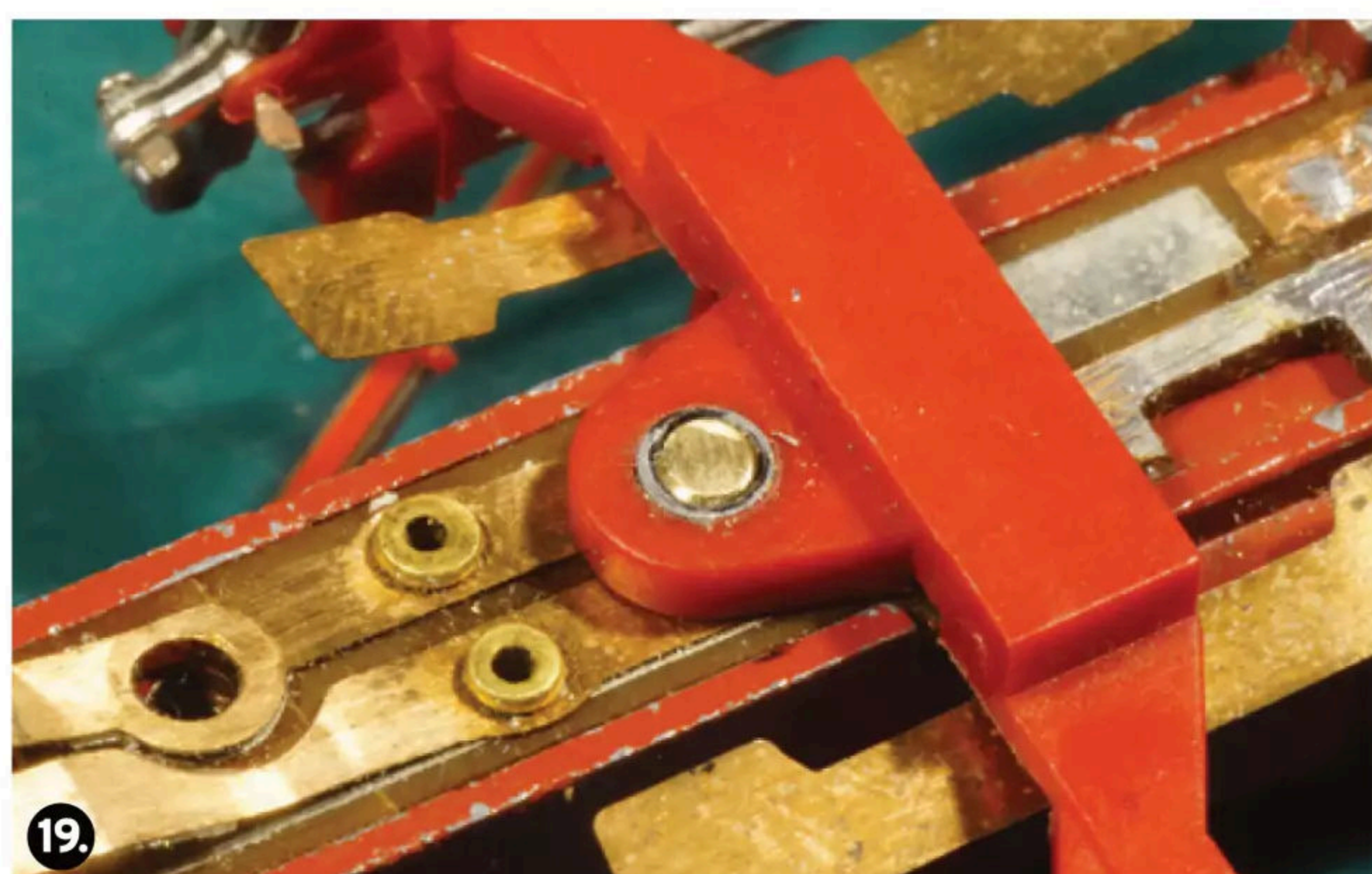
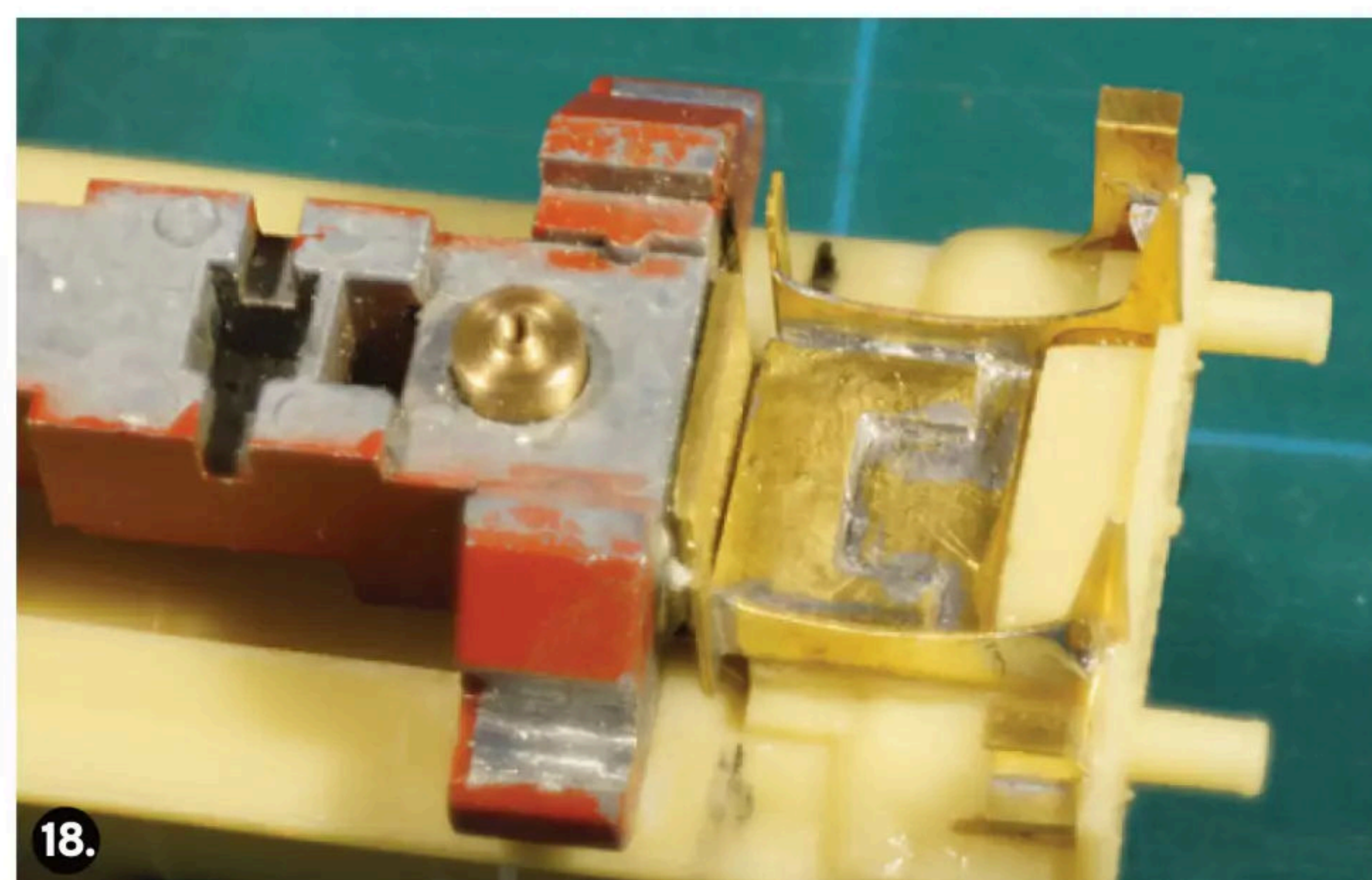
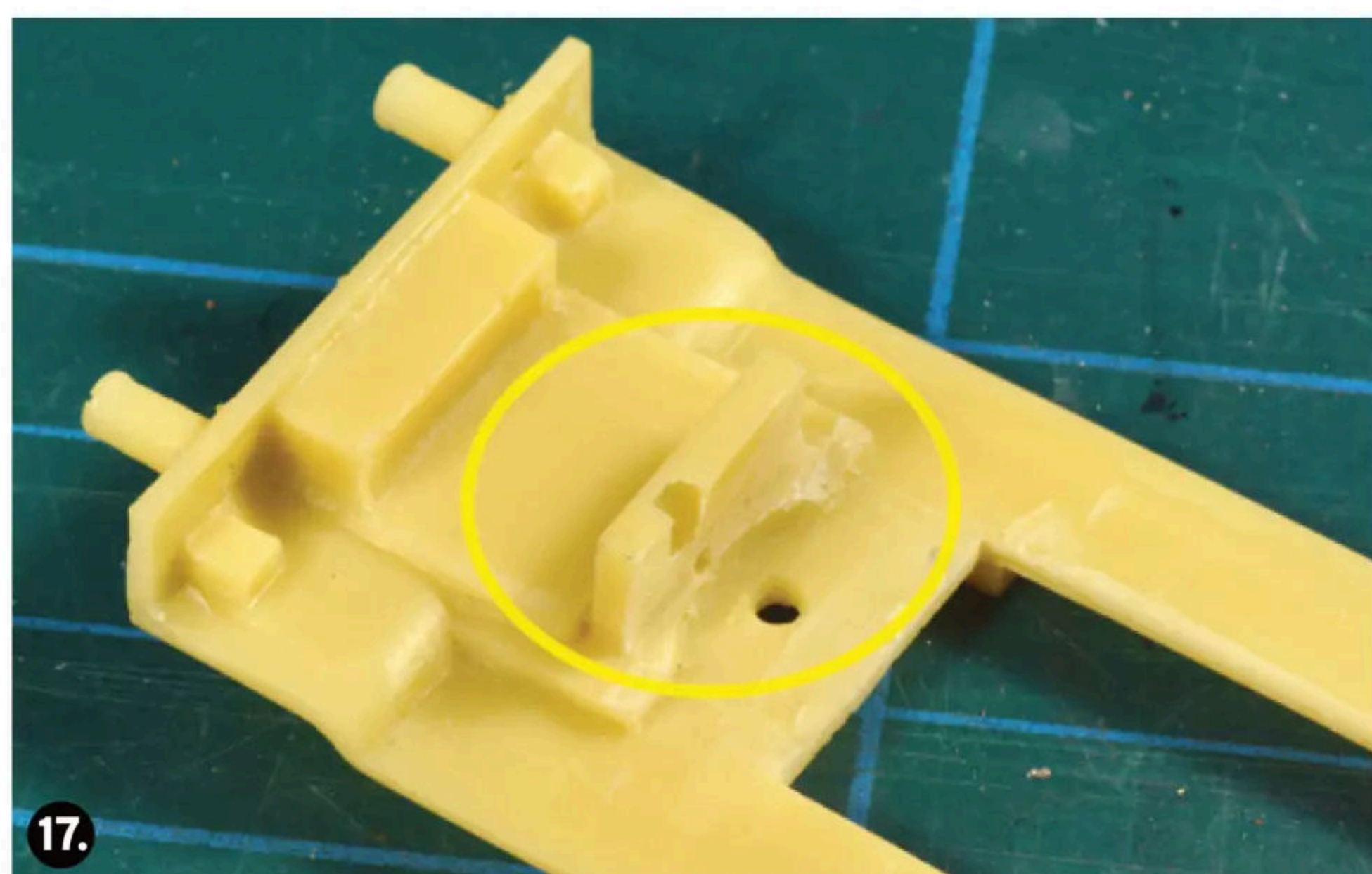
GEZIEN DE KANS OP BREUK VAN DE LOSSE OMLOOPPLAAT ZIJN EERST HET MACHINISTENHUIS EN DE KETEL HIERMEE VERLIJMD

Hoofdframe

De omloopplaat zou met een nok aan het frame moeten haken maar bij mijn exemplaar prijkte daar een pracht van een luchtbel. Daar moest wat op worden gevonden. Ik was er overigens niet ongelukkig mee want giethars is kwetsbaar en de vrij kleine nok zou gevoelig geweest zijn voor breuk. Nadat de dikke rand giethars van de nokbevestiging geheel was weggehaald, maakte ik uit messing een klauw die tegen de voorzijde van het hoofdframe is gelijmd en een schoot die aan het voorframe voor de loopas is gesoldeerd. Als het frame aan de bovenbouw wordt bevestigd, schuift de klauw aan het hoofdframe precies onder de schoot die via het voorframe aan de bovenbouw vastzit. Het volgende waar een oplossing voor moet worden gevonden is hoe de bodemplaat, de stroomafnemer en de drager van het drijfwerk moeten worden vastgemaakt. De handleiding zwijgt hier over. Bij de BR 57 werd een lange gladde bout met een kort draadeind door het frame in de ketel geschroefd. Het frame zelf

heeft geen draad in het gat. Van de oorspronkelijke bout sneed ik de draad verder tot net boven de helft van de lengte. Door de moer op de bovenzijde iets af te draaien kon deze verzonken in de drager van het drijfwerk worden gemonteerd zodat hij van buitenaf niet zichtbaar is. De locomotief is in principe klaar en moet alleen nog worden afgewerkt. Dat komt in deel 2 aan bod, gelijk met de tender. //

-
- 17.** Productiefoutje, voor de bevestiging moet een oplossing worden gevonden.
 - 18.** De zelf uit messing gemaakte verbinding voor de bevestiging van de omloopplaat.
 - 19.** De bevestiging van de drager van het drijfwerk.
 - 20.** De oorspronkelijke gladde bout van de BR 57 en dezelfde bout met verlengde schroefdraad.
-





1.

(Her)starten met tien wissels

DEEL 6: GRENSBERGEN

In deze serie met eenvoudige railplannen voor (her)starters is het onderwerp dit keer een grensstation met locomotiefwissel. Met maximaal tien wissels en Märklin-spullen uit de zolderdoos ontstond een railplan met verrassend veel mogelijkheden.

We gaan de grens over. In het huidige Europa is dat normaal gesproken geen probleem, maar voor reizigers per spoor zijn er nog steeds hindernissen. We zijn al blij dat de spoorwijdte in de ons omringende landen dezelfde is als bij ons, maar dat geldt niet voor de spanning op de bovenleiding. Ons railplan geeft een situatie aan de Nederlands-Duitse grens weer, ergens in de buurt van Hengelo. Dat betekent dat de Nederlandse locomotief met zijn 1500 volt gelijkspanning niet zomaar door kan rijden. Datzelfde probleem heeft de Duitse machinist. In Duitsland staat 15.000 volt

wisselspanning op de bovenleiding. De trein kan door, maar de locs zullen moeten worden gewisseld. Tot 1976 gebeurde dat in Hengelo, omdat het traject Oldenzaal - Bad Bentheim nog niet geëlektrificeerd was. Daar kwam toen een Duitse stoomloc voor de trein om de reis naar het oosten voort te zetten. Een leuk onderwerp voor een modelbaan en wie wil kan bij dit railplan uit alle mogelijke tractiewisselingen kiezen, zonder de werkelijkheid geweld aan te doen. Overigens is sinds 1976 de hele grensroute van bovenleiding voorzien en verhuisde de locwissel naar Bad Bentheim.

Amsterdam - Berlijn

In railplan Grensbergen beelden we de D-treinverbinding Amsterdam - Berlijn uit, die tot 1991 slechts tot Hannover of Braunschweig reed. Na de Duitse hereniging in 1989 ontstonden er mogelijkheden voor een directe trein tussen Amsterdam en Berlijn. Nog verder kon ook, zoals de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Moskou, bekend onder de Poolse naam Jan Kiepura Express. Aangezien Rusland een andere spoorwijdte kent, werden de rijtuigen bij de Pools-Russische grens op een ander draaistel gezet. Nogal omslachtig, maar voor treinreizigers een unieke ervaring. Een grensstation heeft dus alles in zich om in model na te bouwen. Bovenstaande jaartallen zijn van belang voor de afstemming van het materieel bij het gekozen tijdperk, maar wat fantasie in de uitvoering is niet verboden. Omdat we in onze serie simpele railplannen zo veel mogelijk (dure) bovenleiding proberen te vermijden, heeft het grensstation geen specifieke plaats voor de omzetting van de spanning op de bovenleiding, plus de daarbij behorende aanwijzingen. Wie met elocs wil rijden kan dat op het omrijdspoor laten plaatsvinden. Dus: wat er ook uit de zolderdoos met oude spullen tevoorschijn komt, de keuze aan materieel is erg ruim. Alles mag. Hengelo is slechts als voorbeeld genomen voor de plaatsaanduiding; het sporenplan zelf is volledig fictief. Daarom kan het station eigenlijk overal aan onze landsgrens liggen. Er kunnen dus gerust Zwitserse (waarom geen TEE?), Belgische of Franse treinen langskomen. Als de scenery maar past bij het gekozen land aan de andere kant van de grens.

Het railplan

Zowel op de Nederlandse als Duitse helft van het sporenplan is een wachtspoor getekend om niet steeds dezelfde trein voorbij te laten rijden. In Nederland kan de internationale trein worden afgewisseld met een stoptrein of een korte goederentrein, zolang die maar niet in de weg staat voor het doorgaande treinverkeer. Op het Duitse deel rijdt naast de internationale trein zo nu en dan een railbus, maar die heeft een eigen »

1. Inmiddels heeft de Duitse 101 115-4 de tractie overgenomen en verlaat de trein Berlijn Hbf voor de reis naar Amsterdam. 20 november 2019. (foto Wouter Bregman)
2. Ons grensstation biedt plaats aan allerlei internationale treinen. Waarom niet een TEE? (foto Märklin)
3. Een kruier van NS, ook wel witkiel genoemd, helpt reizigers van de Loreley Express op het station van Eindhoven. 4 april 1955. (foto L. Hessels, NS, Het Utrechts Archief).
4. NS DE4-treinstel DE 1003 te Rotterdam CS, zomer 1974. (foto Ton Oosterom)



BIJ DE DUITSE DOUANE EEN PARKEERTERRAIN VOOR HET INKLAREN VAN GOEDEREN





5.



6.

spoor. Hoewel de locs van de grensoverschrijdende treinen tegenwoordig dus niet meer in Hengelo wisselen, vindt dat in ons railplan wel degelijk aan de Nederlandse kant van de grens plaats. Het belangrijkste kenmerk van een grensstation met locwissel is het omrijdspoor voor de locs uit beide landen, waar in het grootbedrijf de spanning kan worden veranderd. Het maakt niet uit van welke kant het eerst een trein komt, ze kunnen na elkaar van loc wisselen. In het verlengde van het omrijdspoor zijn twee korte opstel-sporen getekend waar een loc kan wachten om te worden ingezet. Daar kan ook brandstof worden bijgevoerd. Daarna kan er bij de andere trein kop worden gemaakt, voor de terugreis van de loc. De Nederlandse locomotief blijft in ons railplan dus steeds op eigen grondgebied. De landsgrens wordt gevormd door de tweebaansweg in de module rechtsboven, met naast de overwegbomen ook twee stevige slagbomen bij de beide douanekantoren. Dat was in de tijd dat er nog geen open grenzen waren. De eigenlijke grens loopt langs de verkeersweg. Het Nederlandse douanekantoor staat vlak naast het grensstation. Aan de Duitse kant van de weg zien we de Duitse douane, een parkeer-



7.



8.

terrein om goederen in te klaren en een klein dorp met vakwerkhuisen op een heuvel. Die typisch Duitse scenery moet voor het contrast met het Nederlandse deel zorgen. Het Duitse dorp ligt wat verhoogd en biedt plaats aan het eronder gelegen verborgen internationale spoor. Er is ook een klein station met een kort eilandperron voor de railbus. Die regionale railbus geeft de rechterhelft van het railplan wat extra mobiliteit zonder een wissel van onze voorraad af te snoepen. Tel maar na: ons railplan telt wederom vijf rechtse en vijf linkse wissels. Dat railbus-tracé is een simpele lus met begin- en eindpunt bij het station. Met een extra wissel zou het kopstation in enkelspoor kunnen worden uitgevoerd. Door in het onzichtbare deel rechtsonder een wachttijd in te stellen kan het railbusverkeer wat realistischer worden uitgevoerd.

Oud of nieuw?

Uit mijn zolderdoos vis ik de mooiste set van mijn oude treinverzameling uit de jaren 50: een Märklin V 200 van de Deutsche Bundesbahn (in dit tijdperk voluit op de zijkant geschreven) en vier 'Schnellzugwagen'. Een blauw eerste klasse rijtuig, een karmijnrood restauratierijtuig, een groene bagagewagen en nog »

5. NS-loc 1752 staat met een stam Duitse IC-rijtuigen gereed om van Amsterdam CS naar Bad Bentheim te rijden. Daar wordt hij afgelost door een DB 101 om door te rijden naar Berlijn. 7 januari 2017. (foto Wouter Bregman)
6. De hele D-trein zit nog in de originele verpakking, 'Made in Western Germany'.
7. Hoewel de Oriënt Express nooit door Nederland reed, misstaat hij niet in het grensstation. Wie de stoomperiode aanhoudt, kan de Märklin-rijtuigen met een BR 01 of BR 18.1 uit de jaren dertig inzetten. (foto Märklin)
8. Sporenplan Grensbergen. Afmetingen: linkerzijde 1,80 m, bovenzijde 3,60 m, rechterpoot 2,70 m, uiteinden poten 90 cm breed.
9. In het Duitse deel van het railplan kan een railbus pendelen.



9.

een blauwe eerste klasser met (voor die tijd) mooie kleine sluitseinen. Vier stuks lijkt wat karig voor een internationale trein, maar daar zijn op een beurs altijd nog wat 2^e klas rijtuigen aan toe te voegen. In ieder geval past de set perfect in het grensstation. Wie naar de huidige tijd wil: de trein naar Berlijn heeft een vaste stam van negen Duitse IC rijtuigen in de witte uitvoering met rode bies. Richting Berlijn is het eerste klasse rijtuig direct na de loc geplaatst, gevolgd door de 'Bord-Bistro' en zeven rijtuigen tweede klas. Terug is de volgorde logischerwijs omgedraaid, met de eerste klas achteraan. De Duitse loc is meestal een Baureihe 101, in Nederland is een 1700 loc gebruikelijk. Alle genoemde typen zijn in diverse tijdperken bij de modelspoorfabrikanten verkrijgbaar.

Natuurbrug

Als we nu toch een Duitse en een Nederlandse helft bij ons railplan maken, kunnen we naast de Duitse vakwerkhuisen op de rechterkant (van Faller, Kibri, Pola en Vollmer uit mijn zolderdoos) de Nederlandse kant van wat typisch Oost-Nederlandse tooi voorzien.

De dubbele watermolen met recreatiestrandje naar Achterhoeks voorbeeld is daar een mooi voorbeeld van. Datzelfde geldt voor de fietspaden door het coulisse-landschap en de natuurbrug. Het grazende wild op die brug heeft gelukkig geen last van de treinen, maar wordt er wel met een stevig hekwerk van gescheiden. //

10. Het groene Märklin-bagagerijtuig uit de jaren 50.
11. Het duidelijk ingekorte blauwe eerste klasse rijtuig.
12. De DSG Speisewagen. Volgens het opschrift is de 'Heimatbahnhof' Frankfurt/M.

EXTRA ONLINE

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



EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

BEPERKTE
OPLAGE!

Geel-grijze NS 1111

Speciaal voor abonnees en lezers brengt Railhobby, in samenwerking met Piko, in 2021 een exclusieve loc uit. De geel-grijze NS 1111 met botsneus in H0. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Leverbaar als tweerail analoog met Plux22-interface en drierail digitaal. Levering in speciale verpakking met kaartje met uniek nummer. Bestel nu en verzeker uzelf van een exemplaar!

Speciale pre-order prijs:
tweerail analoog € 194,99*
drierail digitaal € 234,99*



Ga naar **Railhobby.nl/botsneus** of
vul onderstaand formulier in.

De verwachte levertijd is 7-9 maanden.



Ja, ik wil graag de exclusieve Railhobby NS loc 1111 bestellen!

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

Ik bestel:

☐ NS 1111 (tweerail analoog) voor € 194,99* ☐ NS 1111 (drierail digitaal) voor € 234,99*

Ik betaal als volgt:

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

*Genoemde prijzen zijn geldig t/m 25 mei 2021. Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 6,95, buitenland € 9,95.

Gebazel over wissels

Een kruiswissel ontstaat als wissels met de puntstukken naar elkaar toe zijn geschoven. Wanneer twee wissels met de tongen naar elkaar toe in elkaar worden geschoven, ontstaat er iets dat veel spraakverwarring kan geven. Zo'n wissel wordt in Amerika ook wel een 'puzzle switch' genoemd.



Wanneer u naar de bakker gaat voor een krentenbol is het fijn als u niet met een amandelbroodje de deur uitgaat. Dat is ook lekker, maar het is wel wat anders. Het woordgebruik doet er dus toe. Met enige regelmaat kom ik vragen over kruiswissels tegen waarbij het vermoeden bestaat dat het niet over een kruiswissel gaat, maar over wat ze bij onze oosterburen een DKW noemen. Oftewel een 'Doppelte Kreuz Weichen'. Door de vraagsteller vertaalt als een kruiswissel. Om deze foutieve vertaling te ontwarren gaan we terug naar de basis. Iedereen weet wat een gewone wissel is en dat die er in een linkse en rechtse uitvoering zijn. De aanduiding links en rechts geeft aan naar welke kant het aftakkende spoor gaat. Dat kan verwarring geven, want er zijn wissels waarbij beide sporen gebogen

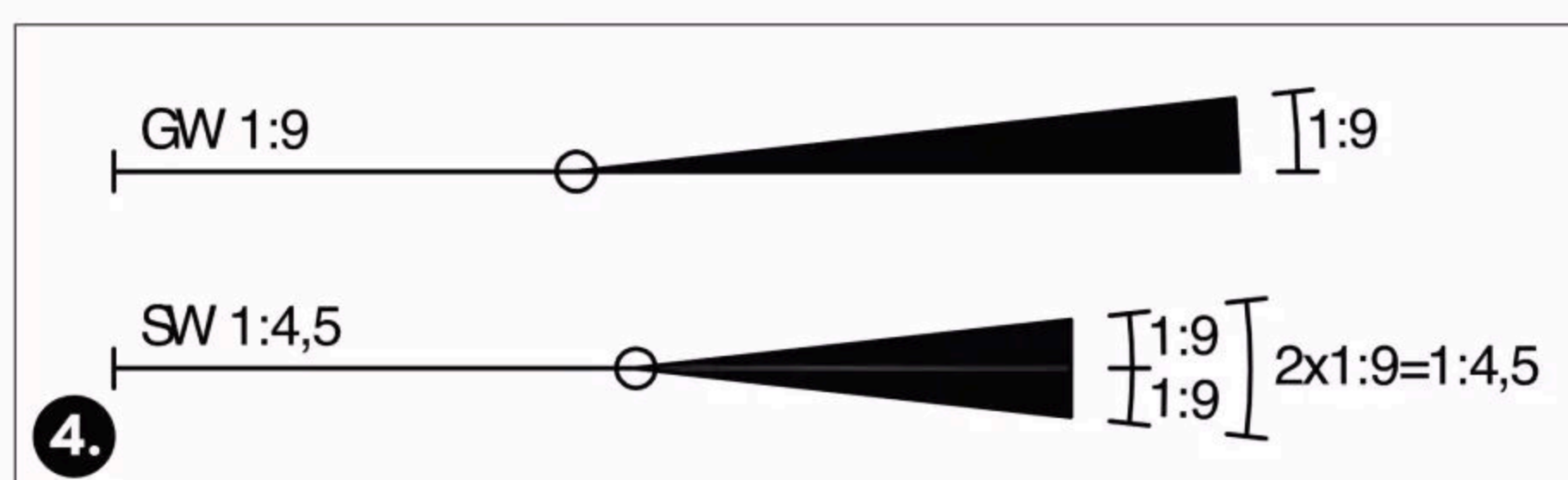
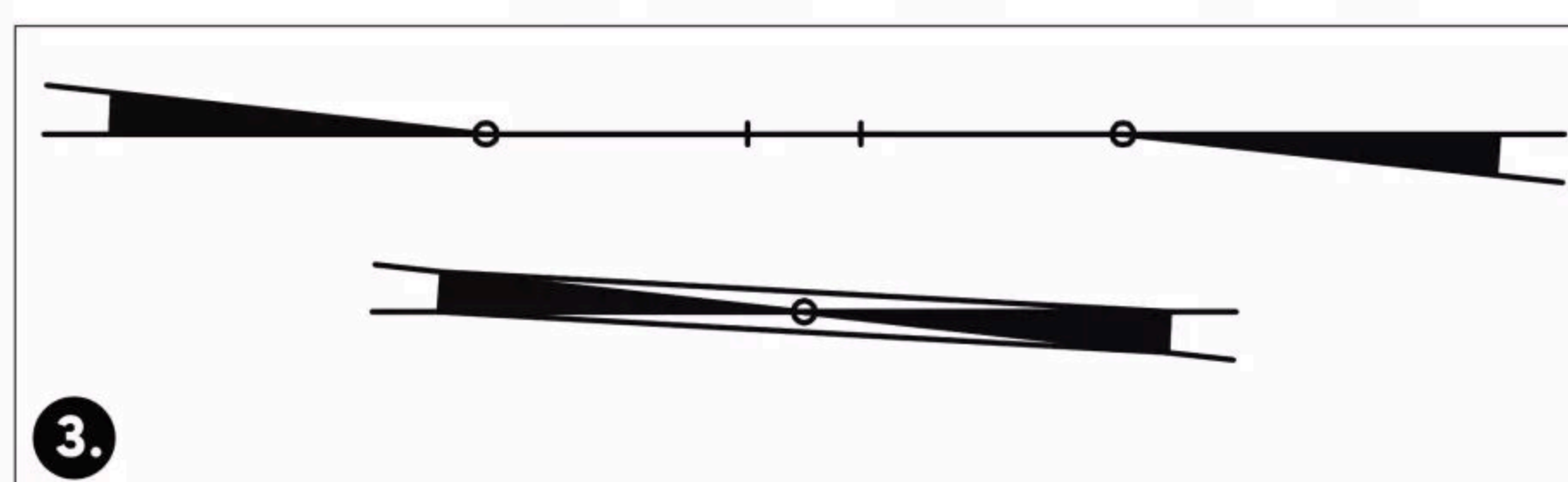
zijn. Buigen de sporen met elkaar mee dan is het een meegebogen wissel. Buigen beide sporen uit elkaar, dan is er vaak sprake van een symmetrische wissel. Het voordeel van een symmetrische wissel is dat bij een gelijke wisselhoek (lees: hoe vlug de sporen uit elkaar gaan) het wissel met een hogere snelheid kan worden bereden.

OVERLOOPWISSELS

In de vrije baan worden overloopwissels toegepast, twee tegen elkaar aan liggende linkse wissels, gevolgd door twee rechtse wissels. Zo kan bij werkzaamheden of storingen het tegenspoor worden gebruikt. Bij ruimtegebrek komen er andere wissels in beeld, zoals het driewegwissel. Hierbij zijn twee wissels dusdanig in elkaar geschoven dat het tweede wissel al in het



eerste begint. In de langere variant is het een verschoven driewegwissel waarbij de wisseltongen na elkaar liggen. Bij een echt korte variant ontstaat een symmetrisch driewegwissel waarbij de tongen van beide wissels op gelijke hoogte liggen. Wanneer linkse en rechtse overloopwissels in elkaar worden geschoven, ontstaat een combinatie van vier wissels met een kruising, in Duitsland een 'Hösentrager' genaamd. In het Nederland 'bretels', maar in spoor-Nederlands een kruiswissel. Meestal liggen de wissels bij een kruiswissel op gelijke hoogte. Als dat niet zo is, ontstaat een verschoven kruiswissel, herkenbaar aan de niet precies midden tussen de beide sporen liggende kruising. Ook zijn er varianten als een half kruiswissel en een dubbel (of zelfs meervoudig) kruiswissel. Er zijn nog ingewikkelder vormen, maar eerst een ander type wissel: de Engelsman. Een kruiswissel ontstaat doordat de wissels met de puntstukken naar elkaar toe zijn geschoven. Als ze dan ook in elkaar worden geschoven, ontstaat iets dat spraakverwarring kan geven. In Amerika wordt zo'n wissel daarom wel een 'puzzle switch' genoemd. Maar in goed Nederlands is het een Engels wissel of Engelsman. Hoewel die naam vaak (en juist) wordt gebruikt is die feitelijk onvolledig. De meest voorkomende variant is een 'heel Engels wissel met binnenliggende tongen'. Waarom deze volledige benoeming? Omdat dit wissel er in meerdere varianten is. Zijn er vier rijwegen mogelijk, dan is er sprake van een heel Engels wissel, oftewel het Duitse 'Doppelte Kreuz Weichen' (DKW). Zijn er maar drie rijwegen mogelijk dan is er sprake van een half Engels wissel, oftewel het Duitse 'Enkelte Kreuze Weichen' (EKW). De meest voorkomende variant is die waarbij de tongen binnen de kruising liggen, oftewel met binnenliggende tongen. Om te verwarring optimaal te maken is er een Engels wissel waarbij de tongen buiten de kruising liggen, oftewel met buitenliggende tongen. Deze versie maakt Märklin in model. In het Duitse taalgebruik heet het een 'Bäslers Kreuz'. Om de verwarring iets te vergroten: in Engeland heet een Engelsman een 'slip' en de Märklin-variant een 'outside double



slip'. Ter geruststelling: de meest voorkomende heeft binnenliggende tongen. Dus, tenzij anders gespecificeerd, gaat het bij een Engelsman om de variant met binnenliggende tongen. Welke woorden u voor uzelf gebruikt voor de hier afgebeelde wissels staat u vrij, maar om bij problemen of bestellingen het gewenste resultaat te krijgen, helpt het om de juiste terminologie te gebruiken. Als u voor uw lekkere broodjes naar een warme bakker gaat en naar een Weichenhersteller voor het op maat laten maken van wisselstraten zoals bij deze column getoond, is het niet alleen Kniesoor die op dit soort gebazel let. //

1. Driewegwissel. (foto Wouter Adriaanse)
2. Meegebogen kruiswissel. (foto László Heizer)
3. Ruimtebesparing door twee wissels door een Engelsman te vervangen.
4. Opbouw van de hoekverhouding van een symmetrisch wissel.

Nightjet

DE NACHTTREIN STAAT OP

In de twintigste eeuw vormden nachttreinen de ruggengraat van het Europees lange afstandsvervoer. Concurrentie van buitenaf, maar ook die uit eigen huis, tastte die leidende positie aan. Maar nu staat de nachttrein op uit een diepe slaap.





Trein 464 met rijtuigen uit Zagreb en Graz passeert op 6 juli 2019 Sevelen, onderweg naar Zürich.



Een nieuw concept ziet op 31 mei 1987 het levenslicht: de EuroCity (EC). De spoorwegmaatschappijen uit de Europese Unie en de Zwitserse SBB staan aan de wieg van de opvolger van het luxueuze TEE-netwerk. Luxe mag dan een toegevoegde waarde van de TEE-treinen zijn, het vormt ook een bedreiging. De internationale trein ademt luxe en status maar is door het ontbreken van de tweede klas duur. De concurrentie van auto, vliegtuig en zelfs bus wordt groter. Met de zomerdienst 1987 sneuvelen bijna alle TEE-verbindingen; de treinen die blijven krijgen als EC ook rijtuigen tweede klasse. Om het nieuwe concept beter te verkopen worden ze in de markt gezet als intercity van internationale allure, die aan twintig eisen op het gebied van comfort, verzorging en snelheid moet voldoen.

Trans-Europees netwerk

Het EC-netwerk start met 64 treinen per dag, waaronder acht nachttreinen. Naar zo'n tweehonderd

bestemmingen in dertien landen. Uitbreiding van het routenet, de val van de muur, de Europese Akte (vrij verkeer van personen, goederen en diensten tussen lidstaten) en economische voorspoed maken 1993 tot het succesvolste jaar voor de EC. Per dag zijn er meer dan honderd ritten, waarvan zo'n twintig als nachttrein. Daarna begint het vertrouwen af te brokkelen: de Europese Unie begint met het openbreken van de spoormarkt en monopolies van staatsbedrijven sneuvelen. De markt voor internationaal treinverkeer is open; de vriendelijke buurman is niet langer alleen partner, maar ook een potentiële broodrover. Eigen labels met dito kwaliteitseisen komen op de markt, onder andere door in 1993 alle nachttreinen het label EuroNight mee te geven. Merken en kleinere samenwerkingen als Thalys en ICE brengen meer onrust en vluchten met lowcost airlines worden steeds goedkoper. Marketingbudgetten gaan niet langer naar de EuroCity of EuroNight, maar naar eigen merken. Het netwerk kraakt, internationale treinreizen worden een uitdaging. Eind 2004 vertrekt de Berner Oberland als laatste EuroCity uit Nederland; in 2016 heeft de EC Vauban deze eer namens België. In sommige landen beleeft de hogesnelheidstrein hoogtijdagen.

City Night Line

Veel dramatischer vergaat het de EuroNight. De nachttrein krijgt de wind van voren. Verouderd materieel, weinig service, toenemende exploitatiekosten, hogesnelheidstreinen die overdag een snel alternatief vormen en goedkope (nacht)vluchten zorgen voor imagoschade, doen het aantal reizigers teruglopen en

zetten marges onder druk. Investeren in de nachttrein is voor de meeste deelnemers uit het EC-samenwerkingsverband niet meer interessant. In 1998 begint de DB, in samenwerking met ÖBB en SBB, de City Night Line (CNL), een 'nachttrein van hotelkwaliteit'. Oude rytuigen worden aan de kant gezet of opgeknapt, de service wordt verbeterd en het netwerk efficiënter ingericht. Hoewel de CNL op de meeste routes succesvol is, loopt DB na amper vijftien jaar opnieuw tegen het investeringsvraagstuk aan. DB AutoZug is als nieuwe 'eigenaar' van de CNL niet te porren voor nieuw materieel; de huidige rytuigen naderen het einde van de technische levensduur en het moederconcern verkeert in financieel zwaar weer. Op de thuismarkt kampt de DB met een 'sandwich' met goedkope, snelle alternatieven enerzijds (DB InterCity Bus, hogesnelheidstreinen en budgetairlines) en een ongelijk speelveld anderzijds (geen belasting op kerosine en vliegtickets tegenover hoge gebruiksvergoedingen voor het spoor). Ook elders wordt de ene na de andere nachttrein geschrapt. Men tast in het duister en weet geen duidelijke richting te bepalen; DB AutoZug is zonder kapitaal-krachtige moeder ten dode opgeschreven. Op papier is het staken van de activiteiten de beste, meest verliesbeperkende keus. DB bericht in de zomer van 2016 de exploitatie van nachttreinen na december te zullen stoppen. Signalen uit de samenleving worden niet opgepakt. Daar woedt inmiddels een felle discussie over

klimaatdoelen, het schrappen van korte afstands-vluchten en subsidiëren van internationale treinreizen.

Oostenrijkse redding

Door het afhaken van DB ziet de ÖBB, door de positieve ontwikkeling van de Railjet, mogelijkheden. Eind 2008 kwamen de eerste lange afstandstreinen in dienst, uitgevoerd met Taurus-locomotieven en zeventalige stammen met een maximumsnelheid van 230 km/h. Door de trekduwstammen, meersysteemlocomotieven en het eigen label wordt de exploitatie goedkoper en eenvoudiger. Wanneer DB in de zomer van 2016 aankondigt te stoppen met de nachttrein, hebben de Oostenrijkers het antwoord al half geformuleerd. Al langer wordt met de ervaringen van de Railjet een nachttrein van de toekomst gespecificeerd. Per december 2016 zijn het geen CNL's die 's nachts door Europa sporen, maar Nightjets. Gestart wordt met acht verbindingen naar »

1. Tijdens een testrit staat de 193 766 met een lege Nightjet in Ede-Wageningen, 15 september 2020. (foto Rob Dammers)
2. Lege CNL onderweg naar Watergraafsmeer. Spaarnwoude, 5 maart 2005. (foto Dennis Koster)
3. Loc 1116 053 met rytuigen uit Düsseldorf en Hamburg Altona met trein 421/40491 bij Niederaudorf, 29 juni 2019. (foto Marcel van Eupen)







6.

onder andere Duitsland en Zwitserland. Een deel van de DB-vloot wordt overgenomen en in afwachting van nieuw materieel opgeknapt. Met de dienstregeling 2020 deed de Nightjet voor het eerst Brussel aan, in 2021 volgt Amsterdam. De trein naar Nederland is een samenwerking van DB, NS en Newrest en is een doortrekking van de dienst uit Düsseldorf. NS rijdt de treinen met Vectron-locomotieven van/tot Keulen West waar deze door de ÖBB worden overgenomen.

Initiatief uit Alpen

Ter vervanging van bestaand materieel en voor uitbreiding heeft de ÖBB bij Siemens dertien treinstammen, met een optie op twintig, besteld. Met de instroom vanaf 2022 is het de nieuwe standaard voor nachttreinen, met verstelbare bedden en een eigen badkamer in de eerste klas. Door nieuwe brandveiligheidsregels zullen ze naar Italië worden ingezet. Het aantal is niet voldoende om alle verkeer mee af te dekken; afgelopen zomer berichtte de SBB, in samenwerking met ÖBB, weer in de markt voor nachttreinen te stappen. Vanaf de dienstregeling 2022 worden Zürich en Amsterdam per Nightjet verbonden, een jaar later gevolgd door verbindingen met Dresden en Praag. Voor 2024 staan nachtverbindingen tussen Zürich en Rome (via Brig-Milaan) en Barcelona (via Genève) gepland. Daarvoor zullen ÖBB en SBB extra materieel moeten bestellen; het huidige is in technische zin tegen die tijd op. Tot dat materieel er is, lijkt de SBB een beroep op huurrijtuigen te gaan doen. Het succes van de Nightjet - de gemiddelde bezetting ligt rond 60% -, is niet onopgemerkt gebleven. Op zoek naar manieren om groener reizen te faciliteren, voeren



7.

4. EuroNight 437 met loc 1732 wegens omleiding via Venlo. Rotterdam-Zuid, 27 juli 2013.
5. Op 22 augustus 2019 is de 1116 160 nabij Oberwinter onderweg met trein 420 van Innsbruck naar Düsseldorf. (foto Wouter De Haeck)
6. Op de Watergraafsmeer worden de nachttreinen gereinigd en voor vertrek klaargemaakt. Op 30 juni 2010 assisteerde de 363 712 bij de CNL.
7. Op deze Bvcmz is de samenwerking tussen SBB en ÖBB duidelijk zichtbaar. (foto Rob Dammers)

diverse landen haalbaarheidsstudies naar nachtverbindingen uit. In Zweden resulteerde dit in een aanbesteding voor een dagelijkse nachttrein tussen Malmö en Brussel vanaf augustus 2022. Ook de interesse van commerciële bedrijven als RegioJet en Flixbus is gewekt.

European Sleeper

Afgelopen februari werd European Sleeper opgericht. Het Nederlandse bedrijf maakt zich hard om vanaf voorjaar 2022 drie keer per week vanuit Brussel en Amsterdam een nachttrein naar Berlijn en Praag te laten rijden. Er wordt samengewerkt met de Tsjechische open access-vervoer RegioJet.

Oneerlijke concurrentie

Het succes van de Nightjet is niet onomstreden. Zowel de Oostenrijkse als de Nederlandse overheid subsidiëren de trein. Ook de SBB vraagt de Zwitserse overheid een financiële bijdrage om de tarieven te drukken en reizen per nachttrein aantrekkelijk te maken. Voor (nacht)busverbindingen, zoals van Flixbus, bestaat zo'n subsidie niet. Ook particuliere initiatieven waaronder de Nederlandse Alpen Express ontvangen geen subsidie. De subsidieverstrekkers geven aan dat de herstart van het Europees netwerk niet zonder subsidie kan - dus ook niet zonder oneerlijke concurrentie en verstoring van marktwerking.

Hogesnelheidsnachttrein

Op korte termijn is door de samenwerking met SBB een tweede Nederlandse nachttrein te verwachten; deze zal met een overstap in Duitsland meer verbindingen bieden dan alleen naar Zwitserland. Mogelijk

kan al in 2022 in de European Sleeper of trein van Brussel naar Malmö worden gestapt. Voor het uitbreken van de coronacrisis werd bij KLM gedacht aan een eigen hogesnelheidstrein ter vervanging van korte afstands-vluchten en droomde de Duitse minister van verkeer hardop over een nieuw TEE-netwerk met uitlopers naar Amsterdam. In Zwitserland worden plannen uitgewerkt voor een 'EuroCity Express' in 2023 van Milaan naar Berlijn. Op de tekentafel staat een hogesnelheidsnachttrein, die steden als Amsterdam en Barcelona moet gaan verbinden. Technische en operationele beperkingen staan deze trein nu nog in de weg, het betekent nog heel wat nachtjes slapen voor het zover is. //

8. Artist impression van de nieuwe ÖBB-nachttreinen, de Vectron stond model. (persfoto Siemens)

EXTRA ONLINE

De dienstregeling en treinsamenstelling van de Nightjet Amsterdam 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.



VOLG RAILHOBBY OP SOCIAL MEDIA!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden. Volg ons via [Facebook.nl/railhobby](https://www.facebook.nl/railhobby) of zoek ons op Instagram via [@railhobby](https://www.instagram.com/railhobby).

FOTO: HUGO RICHTER



Jubileum voor Openluchtmuseum

Zaterdag 10 april vond een uitzonderlijk transport plaats naar het Openluchtmuseum in Arnhem. In het kader van het 25-jarig jubileum van de tram arriveert tramstel HTM 779. In april 2021 is het precies 25 jaar geleden dat de tram in het Openluchtmuseum voor het eerst ging rijden. Inmiddels rijden er acht trams. **Kijk voor meer informatie op [Railhobby.nl/openluchtmuseum](https://www.railhobby.nl/openluchtmuseum)**



FOTO: MINIWORLD ROTTERDAM

METRO OP WALVISSTAART

Niet alleen in Spijkenisse, maar ook in Miniworld Rotterdam is een metrostel voorbij het stootjuk op de staart van een walvis beland. Als de musea open zijn, kunt u het bizarre ongeval in model bekijken. **Bekijk de video op [Railhobby.nl/walvisstaart](https://www.railhobby.nl/walvisstaart)**

Miniatur Wunderland in Hamburg

Na uitgebreid onderhoud en vernieuwing van de immens grote modelbaan van Miniatur Wunderland in Hamburg was het tijd voor een vrolijke noot. Over een parcours van 220 meter LGB-rails rijdt een met stemvorken uitgeruste dieselloco die duizenden met water gevulde glazen bespeelt. De microfoons, camera's en zendapparatuur zijn op twee goederenwagens geïnstalleerd. **Kijk voor meer informatie op [Railhobby.nl/wunderland](https://www.railhobby.nl/wunderland)**





Bijenschansen IN H0

BIJEN HOUDEN BIJ DE MODEL SPOOR CLUB HUIZEN

De bijen hebben het de laatste jaren moeilijk. Hun aantal is drastisch teruggelopen en veel imkers hebben de noodklok geluid. Op de modelbaan zijn ze al uitgestorven. Maar niet bij modelspoorclub MSCH. Bijen en imkers in H0.

De laatste jaren hebben bijen het steeds moeilijker. Door diverse omstandigheden is hun aantal gedecimeerd. Op de Model Spoor Club Huizen (MSCH) is daar wat aan gedaan. Als een voormalig imker lid is van de club, is een opmerking over het gemis van een bijenschans of bijenstal op de bloeiende hei, waarvoor de Tafelbergheide bij Huizen model stond, te verwachten. Nog voor Artitec op de markt kwam met bijenkasten en een imker, werd besloten het een en ander zelf te gaan maken.

BIJENKASTEN

Een voordeel van een modelspoorclub is dat vaak veel kennis en mogelijkheden beschikbaar zijn. Zo beschikt een van de clubleden over een 3D-printer en kan een ander de (digitale) technische tekeningen maken. De bijenschans werd een project van de club. Voordat we ingaan op de bouw van de bijenkasten een korte uitleg. Op de bodem van de kast worden

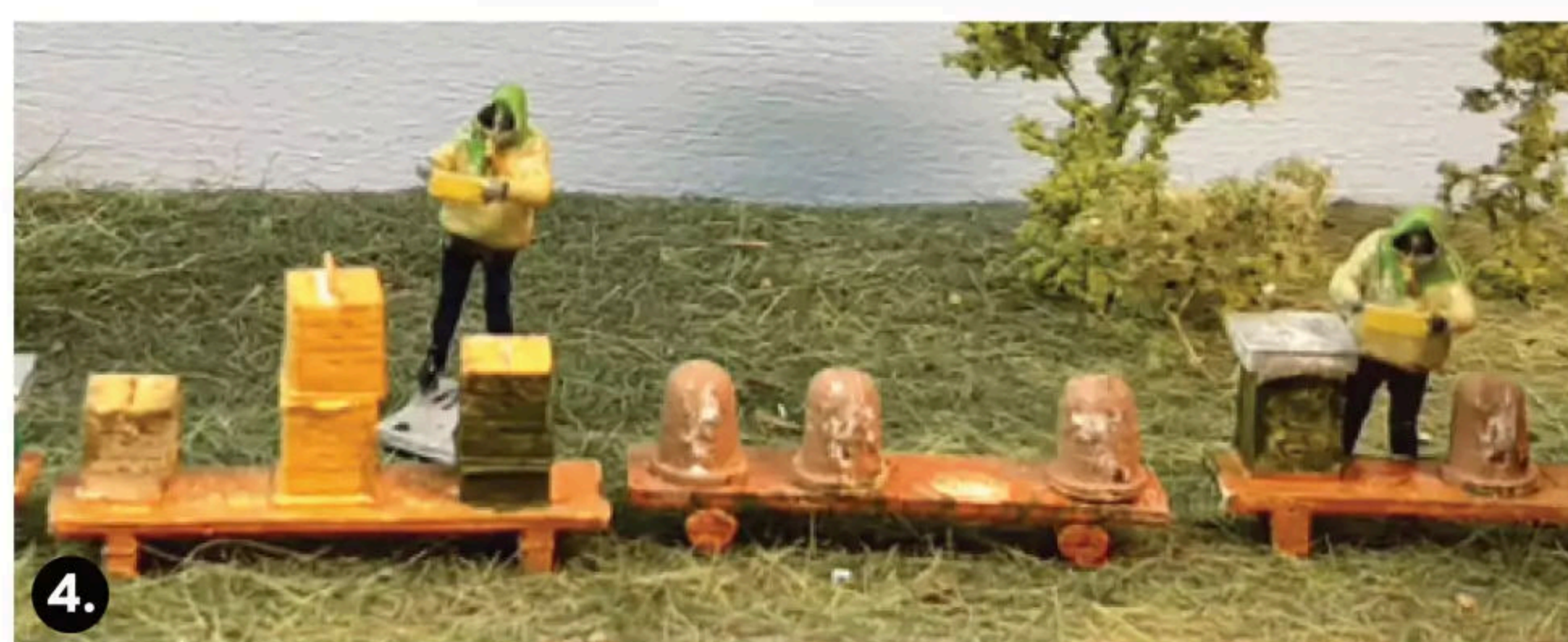
broedkamers geplaatst, waar de koningin eitjes kan leggen. Op de broedkamers zitten honingkamers voor de honingvoorraad. In Nederland zijn zogeheten spaarkasten de meest gebruikte bijenkasten. De onderdelen hiervan hebben over het algemeen standaardafmetingen. In zo'n spaarkast passen meerdere broedkamerramen.

Het clublid en imker in ruste heeft zijn oude spaarkasten met tien broedkamerramen en een zogenaamde zesramer voor het opnemen van een zwerm van zolder gehaald en meegenomen naar de club. Het 3D-ontwerpen kon beginnen en de eerste 3D-printproeven waren verbluffend. Op schaal 1:87 ontstonden losse broeden honingkamers en bij één kast konden er zelfs raten uit worden getild. Na het bepalen hoeveel kasten met hoeveel delen per kast er nodig waren en na het printen van een zesramer en wat korven, werd het schilderen ter hand genomen en konden de bijenkasten worden ingericht en op de baan geplaatst.



IMKER

De imker moet regelmatig controles uitvoeren om zwermen te voorkomen. Dat zou kunnen gebeuren als de bijenvolken groeien en raten vol raken. Maar waar was de imker? Zoeken op internet leverde geen bevredigend resultaat op. De model-imker was niet echt als zodanig te herkennen of leek meer op iemand die een opleiding bij NASA had gevolgd. Goede raad was duur. Er zijn tegenwoordig diverse firma's die de mogelijkheid bieden om een 3D-print van jezelf in verschillende schalen te maken. Dus heeft de clubimker zijn bijenuitrusting, inclusief bijenpijp, tevoorschijn gehaald en is naar de modelbeurs in Houten afgereisd. Daar was het Engelse 3D-scanbedrijf Modelu met de scanapparatuur aanwezig. Toen de wensen voor een gescande imker werden doorgesproken was men enigszins verbaasd, maar gaandeweg werden de Britten steeds enthousiaster. Nadat de imkeroutfit was aange trokken werd de scan gemaakt en beoordeeld.



1. De kasten op de heide open voor inspectie.
2. De nog ongeschilderde kasten in model.
3. Een spaarkast honingkamer.
4. Geschilderde bijenkasten met imkers.
5. De verkoopkraam van de imker; het bord voor de heidehoning is in de maak.

»





Op basis van foto's zijn de H0-imkers met verschillende kleuren geschilderd en werden onderdelen als kap, handschoenen en pijp duidelijk herkenbaar. De model-imker kon naar zijn bijenkasten voor het uitvoeren van de broodnodige inspecties. Het belooft een mooie oogst te worden en heidehoning vindt bij de Preiser-klanten elk jaar weer goede aftrek. De verkoopkraam is al ingericht. //

- 6. De imkers met outfits geschilderd.
- 7. De imker is klaar om te worden gescand.
- 8. Het resultaat van de scan.
- 9. De imker zo uit de printer.

SCHILDEREN

De scan kwam overtuigend over, maar het was duidelijk dat er nog gewerkt moest worden om deze geschikt te krijgen voor het printen. Wanneer de printdatabase er eenmaal is, is het printen van meerdere figuren niet moeilijk, dus zijn er gelijk twee exemplaren besteld.

EXTRA ONLINE

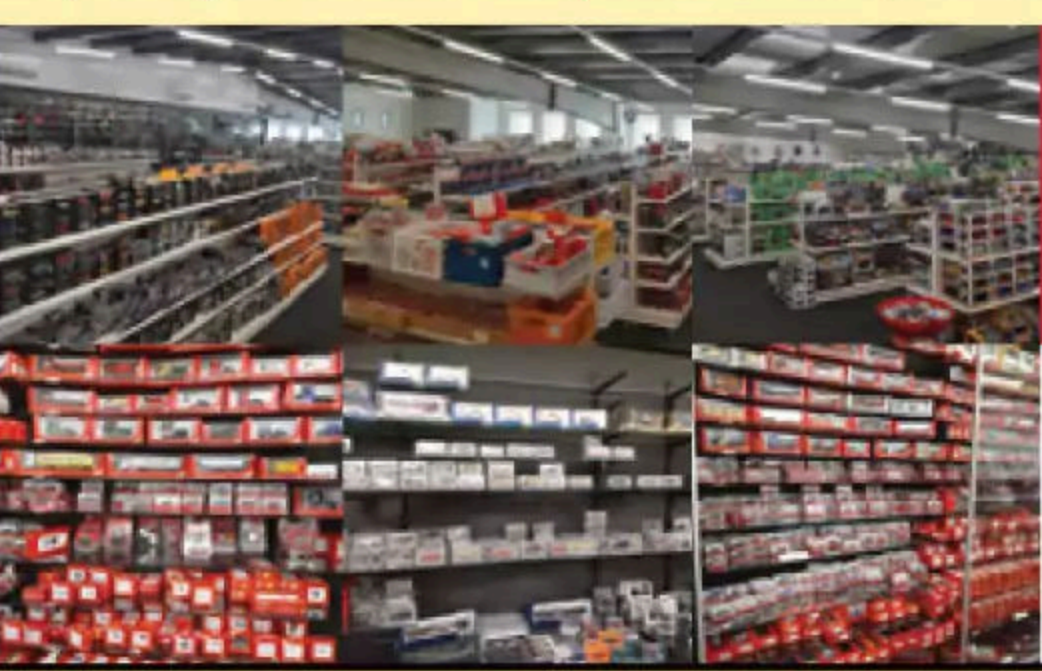
Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!




TOM'S MODELAUTO'S


Modelcars, Kits & Collectables

Kom eens kijken in onze uitgebreide winkel van 700 m² met van alles op het gebied van 1/87, bouwdozen, modelauto's en andere collectables.



Kijk op
toms.nl/1TO87

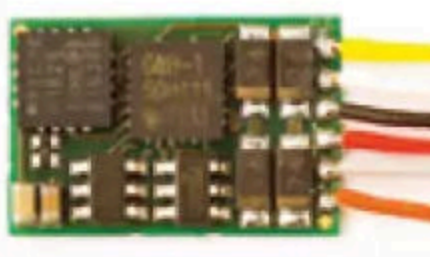
Openingstijden winkel:
Dinsdag t/m Zaterdag
van 10.00 tot 17.00 uur

U vindt Tom's Modelauto's op de Voltastraat 51
Industrieterrein Baanste West, A7 afslag Purmerend Noord, 3e stoplicht rechts,
1e kruising linksaf en dan rechtsaf de Voltastraat in. Tel: 0299-687373




N-spoor specialist!

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

Uw partner in modelspoortechniek!

Ombouw- en reparatieservice
Digitale advies- en installatieservice

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



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.

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

Maddog-Trains BV is een van de grootste internetwinkels in Europa op het gebied van "pre-owned" (niet noodzakelijk gebruikte) modeltreinen. Denk aan oude winkelvoorraden, vitrine modellen etc. Gespecialiseerd in 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



Stay on track with us!

www.maddog-trains.com

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 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

Verzamelband



€ 15,95*

Met boekbinderspelden en jaartalstickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

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



Passie voor modelspoor

Bewegen doet BELEVEN

DEEL 2: HOOGOVEN MARTINSHÜTTE BOEIT DOOR DE VELE KLEINE EN GROTE DETAILS

De Martinshütte, de thematische modelspoorweg van de Eisenbahnfreunde Dillingen, oogt levensecht. Het geeft een levendig beeld hoe het er in de laatste zware industrie in Duitsland aan toe gaat. Diverse aspecten van het hoogovenproces worden bewegend weergegeven. Dat verhoogt de attractiviteit.



Een waterzuiveringsinstallatie met een ronddraaiende sproei-arm, heen-en-weer gaande loopkranen van Rheinstahl, een zwenkende shovel die langzaam wat puin weg hapt, wat ook maar een beetje kan draaien of bewegen is door de actieve leden van de Eisenbahnfreunde Dillingen voorzien van een servo of een andere kleine aandrijfmotor. De royaal aangebrachte verlichting doet de

rest, die varieert van koele 'tl'-balken, ledlampen in de diverse complexen tot opflakkerend laslicht. In alle grote, zelfgemaakte gebouwen is het zorgvuldig nabgebouwde interieur te zien, zoals bij de gieterij en de aangrenzende walserij. Het wordt meer dan voldoende belicht om duidelijk te maken hoe het proces van erts naar staal zich voltrekt. En wie iets niet duidelijk is kan het aan een van de behulpzame leden van de club



2.

vragen. Geen beter vraagbaken dan deze heren wier leven zich tussen de echte hoogovens heeft afgespeeld. Of dat zich nog steeds te midden daarvan afspeelt. Het enige dat ontbreekt, is de kenmerkende hitte. Staal dat uit de staalfabriek komt heeft een temperatuur van 1500 graden Celsius en kan dan worden gegoten.

De hoogovenbaan toont diverse leuke 'Spielereien' zoals een functionele slakkenwagen. Die lijkt warempel verbluffend echt. Hoe hebben jullie die nagemaakt?

Voorzitter Uwe Braun loopt ontspannen naar de korte, voor de fotograaf stilgezette trein toe en zegt op docerende toon: "De slakken worden zogenaamd op de slakkenberg aan het einde van deze baan uit de vierassige wagen 'gestort'. Daarbij is binnenin de wagen een flakkerend vuur te zien dat het smeulende vuur van de slakken nabootst. Ook vanuit de afvalberg is nog een vurige gloed te zien. Die dooft na het storten langzaam uit. Net zoals in het echt.

1. Uit de slakkenwagen worden gloeiendhete, overtollige slakken gestort.
2. Blik in de opengewerkte gieterij. De mannen op de werkvloer dragen speciale hittepakken.
3. Gezicht op de gieterij van een hoogoven. Op de voorgrond de gasreinigingsinstallatie.
4. Het per trein aangevoerde erts wordt in bunkers gestort en met twee transportbanden verder getransporteerd.



3.



4.



Voor de uitvoering van dit project, het kunnen kiepen van de slakken, hebben we een nano-servo en een nano-decoder gebruikt. Die krijgen hun stroom van de dieselloc, in dit geval de DB 212 215 die vast met de slakkenwagen is gekoppeld. We hebben al met al zo'n acht jaar gewacht voordat er zulke kleine servo's en decoders op de modelmarkt kwamen. Dat lange wachten was het uiteindelijk wel waard, hoor. Dit soort acties op de modelbaan maken het hoogovenproces alleen maar levendiger en leuker om te zien. De meeste bezoekers hebben er geen weet van hoe staal in werkelijkheid ontstaat. Om het allemaal zo echt mogelijk te maken hebben we in de gieterij figuren geplaatst die een hittepak aan hebben."

Wat is de reden geweest voor het gebruiken van Märklin-rails, locomotieven en wagens?

Uwe Braun lacht, wacht even met antwoorden en zegt dan vol overtuiging: "Je zult het misschien niet

EISENBAHNFREUNDE DILLINGEN E.V.

Deze vereniging bestaat al bijna vier decennia. Ze werd opgericht in 1984 en telt momenteel, zoals gemeld, 65 clubleden. Het eigen onderkomen is in normale omstandigheden geopend op dinsdag en vrijdag vanaf 18.00 uur. Als gevolg van de Covid-epidemie worden bezoekers van buitenaf op dit moment geweerd. Het adres van de Eisenbahnfreunde Dillingen: Am Weißkreuzstadion. 66763 Dillingen.

IN DE VIERASSIGE SLAKKEN- WAGENS IS EEN FLAKKEREND VUUR TE ZIEN

geloven maar bij ons in het Saarland rijden de meeste modelspoorders met treinen van dit merk. Al mijn vrienden en kennissen rijden met Märklin. Op mijn zesde verjaardag kreeg ik een modelbaan. Vanzelfsprekend kwamen de loc en de bijbehorende wagens uit Göppingen. Op onze themabaan is het Märklin dat de klok slaat. We hebben geluk gehad dat alles wat we nodig hadden door Göppingen wordt geleverd. Zelfs de imposante zestien assen tellende, lange torpedowagens van Frans ontwerp waarmee het vloeibare staal wordt vervoerd, zijn verkrijgbaar geweest. En de vierassige geel-rode MaK loc D 24 is eveneens door Märklin uitgebracht. Die is 'eigendom' van de Hütte zelf."

Waarom hebben jullie als vereniging voor Märklin K-rails gekozen?

Op dicteersnelheid antwoordt Uwe Braun: "Oh, dat is gemakkelijk te verklaren. Die zijn heel functioneel en bedrijfszeker. Daar komt bij dat K-rails ook in flexibele uitvoering wordt geleverd. Daarvan hebben we er op deze baan heel wat liggen. We zijn er heel tevreden over. Zo'n modelbaan krijgt heel wat te verduren. Daarom

beperken we ons optreden tot maximaal twee keer per jaar. Daarnaast moet bovendien de menskracht beschikbaar zijn. In 2019 hadden we twee tentoonstellingen achter elkaar. Zes weken voor Dortmund hebben we acte de présence gegeven in Erfurt."

Hoe groot is het ledenbestand van jullie vereniging op dit moment?

Uwe Braun: "Onze vereniging werd in 1984 opgericht. We hebben nu welgeteld 65 leden. Daarvan werken er zo'n dertig regelmatig aan de verdere verfijning van »

- 5.** Achter de slakkenstort op de voorgrond heeft het hoogovencomplex een aantal silo's en een puinbreker.
- 6.** Een 216 passeert met enkele torpedowagens.
- 7.** Het ventilatorgebouw van de hoogoven met een paar forse ventilatiebuizen.
- 8.** Overzicht van de staalfabriek met een schrootopslag.





de modelbaan. Als we naar beurzen gaan, is iedereen present om te helpen. Ik heb thuis overigens ook een modelbaan. Die is ooit in beeld gekomen tijdens een aflevering van Tatort (red: een bij onze oosterburen populaire, langlopende politier serie die op diverse locaties in Duitsland wordt opgenomen en verschillende casts telt). 'Söhne und Väter' was de titel van die aflevering. De zoon verstopte zijn drugs in de modelbaan van zijn vader. Aan deze 'Krimi' deed ook een echte politiehond mee, gespecialiseerd in het ontdekken van drugs. Omdat er echte drugs waren verstopt was ik als de dood dat de hond op mijn baan zou springen. Wat was ik oprecht blij toen dat niet gebeurde."

Tot slot, hoe ziet de toekomst van de echte Dillinger Hütte er uit?

Uwe Braun gedicteerd: "De laatste jaren werd alleen al 400 miljoen euro in de bouw van een nieu-

we strenggieterij geïnvesteerd, een installatie die onontbeerlijk is voor het continue gietproces. Daarmee hebben we de komende tien tot vijftien jaar een technologische voorsprong op onze concurrenten. En de Amerikaanse invoerheffingen op staal? Die treffen Dillingen niet direct omdat we niet meer aan de Verenigde Staten leveren. Ons staal wordt nu aan handelaren over de hele wereld verkocht. Dat wordt vervolgens aan onder meer Amerikaanse staalbedrijven doorgeleverd. De Amerikaanse staalindustrie is dermate verouderd, 'so kaputt', die bedrijven kunnen tegenwoordig alleen nog simpele producten maken. Duitsland zelf had natuurlijk het grote geluk dat na de Tweede Wereldoorlog de zwaar getroffen staalindustrie dankzij financiële hulp van Amerika volgens de modernste technieken kon worden opgebouwd. En die leidende rol hebben we heden ten dage nog steeds. Was dat alles niet gebeurd dan bestond de Dillinger Hütte nu alleen nog maar in model."

9. Twee torpedowagens van Frans ontwerp staan voor de hoogovens 3 en 4.

10. Een met kolen en ijzererts beladen trein wordt door een eigen loc naar de plaats van bestemming gebracht.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!





SOEPTREINEN

De stoomdepots van Dillingen en Saarbrücken behoorden tot de laatste van de Bundesbahn Direktion Saarbrücken en in West-Duitsland überhaupt. In Dillingen was begin jaren zeventig nog een handvol stoomlocs van de serie 50 gehuisvest. Die werden ingezet om lijnen vanuit de hoogovenstad te bedienen. Spectaculair was het rijden van de trein met vloeibaar staal, een dienst die vanaf 1971 tot en met 1976 werd uitgevoerd. Een paar keer per dag reed deze 'Suppenzug', de 'soeptrein' zoals dit transport in de volksmond heette, over de Niedtalbahn naar Bouzonville in Frankrijk. Het staal was afkomstig van de Dillinger Hütte. Na het afscheid van de stoomtractie in 1976 - op 29 mei gebeurde dat met een groots feest in Bw Saarbrücken - werden de torpedowagens getrokken door diesellocs van de serie 218 en later 290. Torpedowagens zijn nog steeds in het Saarland op het Duitse net aan te treffen. Saar-Rail, het spoorwegbedrijf van Saarstahl, kocht in 2018 twee 151'ers, de 151 161 en 165, die na revisie in de werkplaats Dessau van een mooi lichtgrijs jasje werden voorzien. Deze beide DB-veteranen rijden nu volle torpedowagens van Dillingen naar de fabriek van Saar Stahl in Völklingen. De beladen treinen rijden met 80 km/h en bestaan uit maximaal zes wagens. Het ijzererts wordt overigens vanuit de Maasvlakte via de Betuweroute door twee 189'ers van DB Cargo in dubbeltractie naar Dillingen vervoerd. Het gaat om bloktreinen van een veertigtal zelflossers die 5000 ton erts per rit transporteren.

Voor wie een mooie fotoplek zoekt: rond de stations van Ensdorf en Völklingen en het viaduct en de elektriciteitscentrale van Bous. In Völklingen dient de befaamde staalfabriek 'Völklinger Eisenwerk Gebr.

Röchling' die sinds 1995 op de werelderfgoedlijst van de Unesco is geplaatst, als passend decor. Dit immense complex ontstond in 1873 toen een zekere Johann Buch hier een staalfabriek oprichtte. Tien jaar later nam de familie Röchling het bedrijf over en bouwde het vervolgens uit tot een van de grootste Duitse staalproducenten. Binnen het bedrijf werden allerlei technische innovaties toegepast. Dit hoogovencomplex werd in 1986 gesloten. Het is na een ingrijpende renovatie voor het publiek toegankelijk. Tot de Covid-19-uitbraak werden er regelmatig kunsttentoonstellingen gehouden. //



11. Loc 151 161 is met een lege torpedowagentrein in Ensdorf onderweg naar Dillingen, 29 mei 2019. (foto's 11 & 12 Eric Salleveldt)
12. Saar-Rail 151 165 pauzeert voor de bewaard gebleven staalfabriek in Völklingen naast een rij afgestelde torpedowagens, 29 mei 2019.

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.



Resultaten onderzoek over de restyling

RAILHOBBY VERNIEUWD

Eind 2020 voerden we een onderzoek uit. We vroegen uw mening over de gerestylede Railhobby, welke rubriek(en) u graag leest en waar u uw hobby-inspiratie vandaan haalt. Het onderzoek is door ruim 700 respondenten ingevuld, waarvoor onze dank. We hebben alle resultaten en opmerkingen verwerkt en delen graag de belangrijkste uitkomsten met u.

Opmaak

Ruim **93%** van de respondenten vindt de nieuwe opmaak een verbetering. Een resultaat waar we trots op zijn. Bijna **90%** is tevreden tot zeer tevreden over Railhobby. De kwaliteit van de foto's, zowel van modelspoor als grootbedrijf, vindt een grote meerderheid verbeterd sinds de restyling.

Modelspoor

Bijna **82%** van de respondenten doet zelf aan modelbouw en besteedt hier gemiddeld **15 uur** per week aan. Het aanschaffen van hobbyspullen vindt veelal plaats in de modelspoorwinkel. Inspiratie wordt voornamelijk opgedaan door





tijdschriften (84%), op beurzen (66%) en op websites (60%).

Welk rubriek leest u graag?

Met 75% van de stemmen staat Modelnieuws bovenaan. Gevolgd door Techniek (model) (68%), Baan in beeld (67%), Voorbeeld & Model (56%) en Baanplan (52%). De redactie ontving een aantal interessante suggesties voor nieuwe rubrieken, zoals digitalisering, en gaat daarmee aan de slag. //

LEUKE WEETJES

- Als gemiddeld rapportcijfer kreeg Railhobby een 8.
- YouTube is het meest gebruikte social mediakanaal.
- De leeftijd van de respondenten lag tussen de 16 en 94. De gemiddelde leeftijd was 63.
- Een ruime meerderheid vindt de verhouding tussen grootbedrijf en model goed.
- 89% van de lezers vindt de rubriek Voorbeeld & Model (zeer) interessant.



Arduino en MODELSPOOR

DEEL 1: ELEKTRONICA VOOR BEGINNERS EN GEVORDERDEN

De moderne elektronica is ook tot in de haarvaten van de modelspoorhobby doorgedrongen. Dat geeft onze hobby fantastische mogelijkheden. Maar wat als elektronica een ver-van-mijn-bed-show is? Dan is Arduino een oplossing. Daarmee kan op een eenvoudige én goedkope manier veel op de modelbaan worden aangestuurd: verlichting, geluid, (wissel)motoren, seinen, noem maar op.



Arduino is niet alleen geschikt voor volwassenen. Het is ook een fantastische ingang om de jongere generatie kennis te laten maken met modelspoor en modelbouw. In dit deel wordt uit de doeken gedaan wat Arduino is. Als voorbeeld is een AHOB met twee knipperlichten beschreven; we sluiten af met het stoken van een Arduino-vuurtje.

WAT IS ARDUINO?

Het is een open-source elektronisch platform, bijzonder geschikt voor hobbyisten. In de wandeling bedoelen we er de hardware mee: een printplaatje (circuit board) met daarop een microcontroller, andere elektronische componenten en een usb-poort voor aansluiting aan uw computer of laptop. En er hoort een programma bij. Met Arduino zijn vrij eenvoudig elektronisch

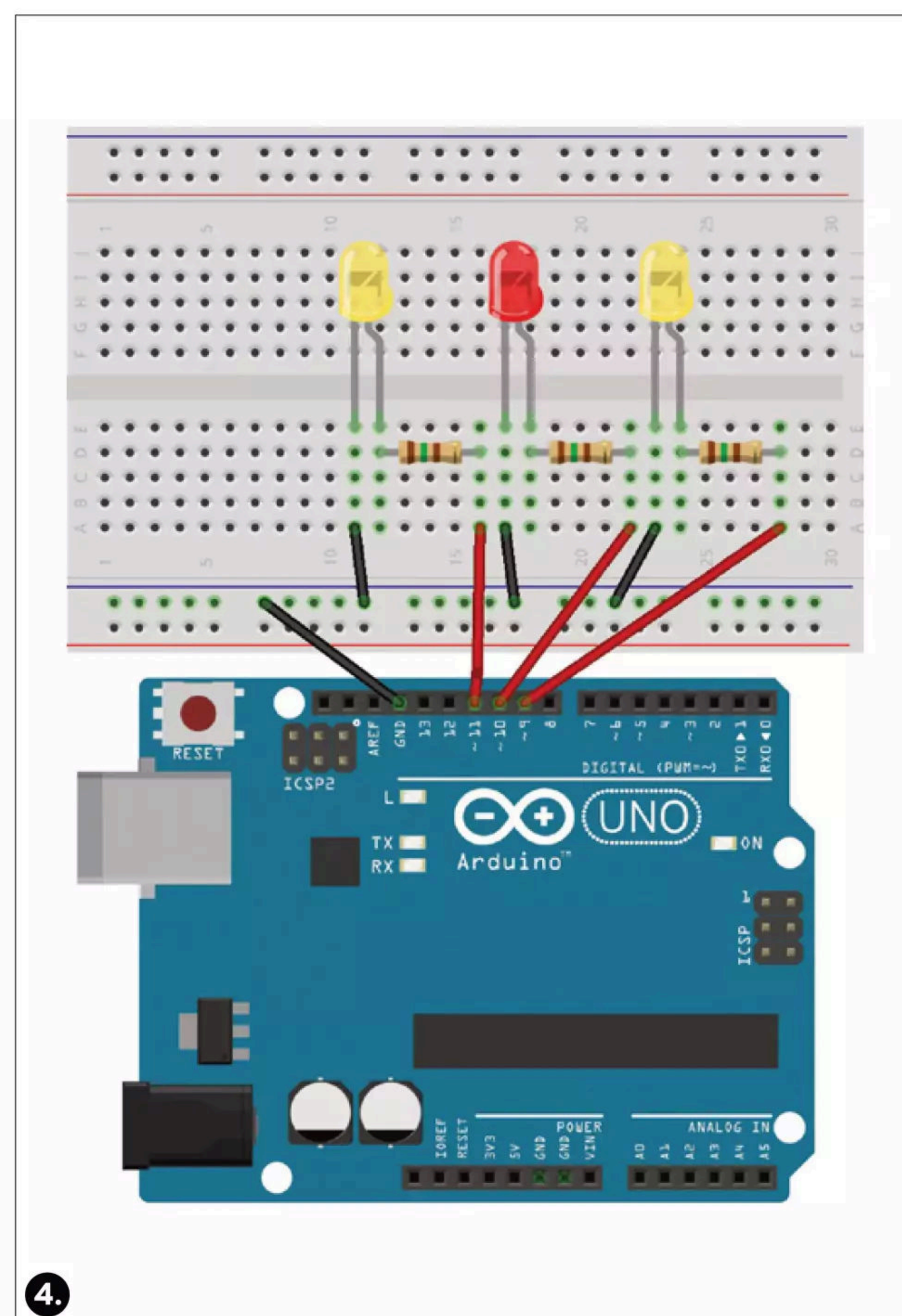
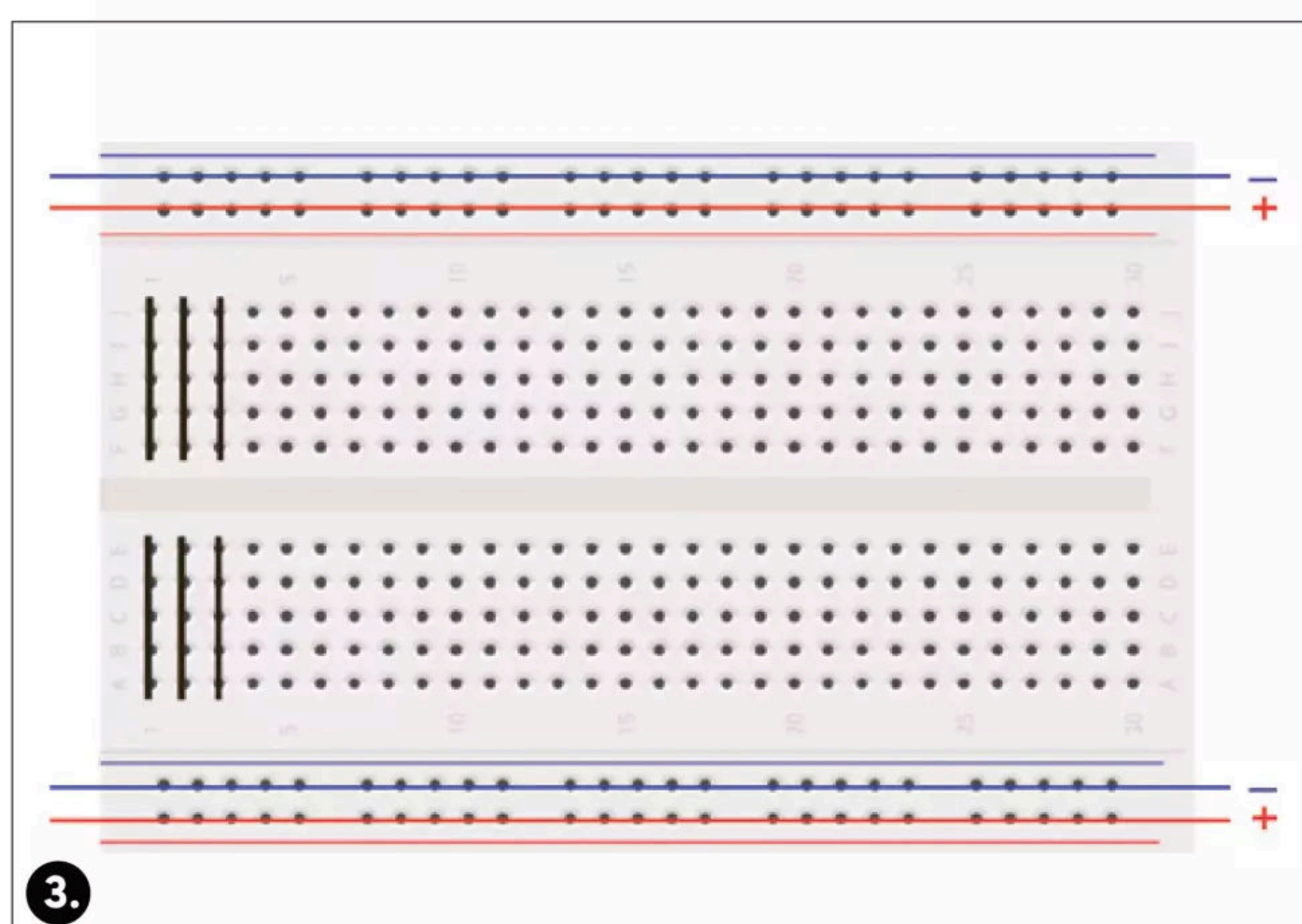
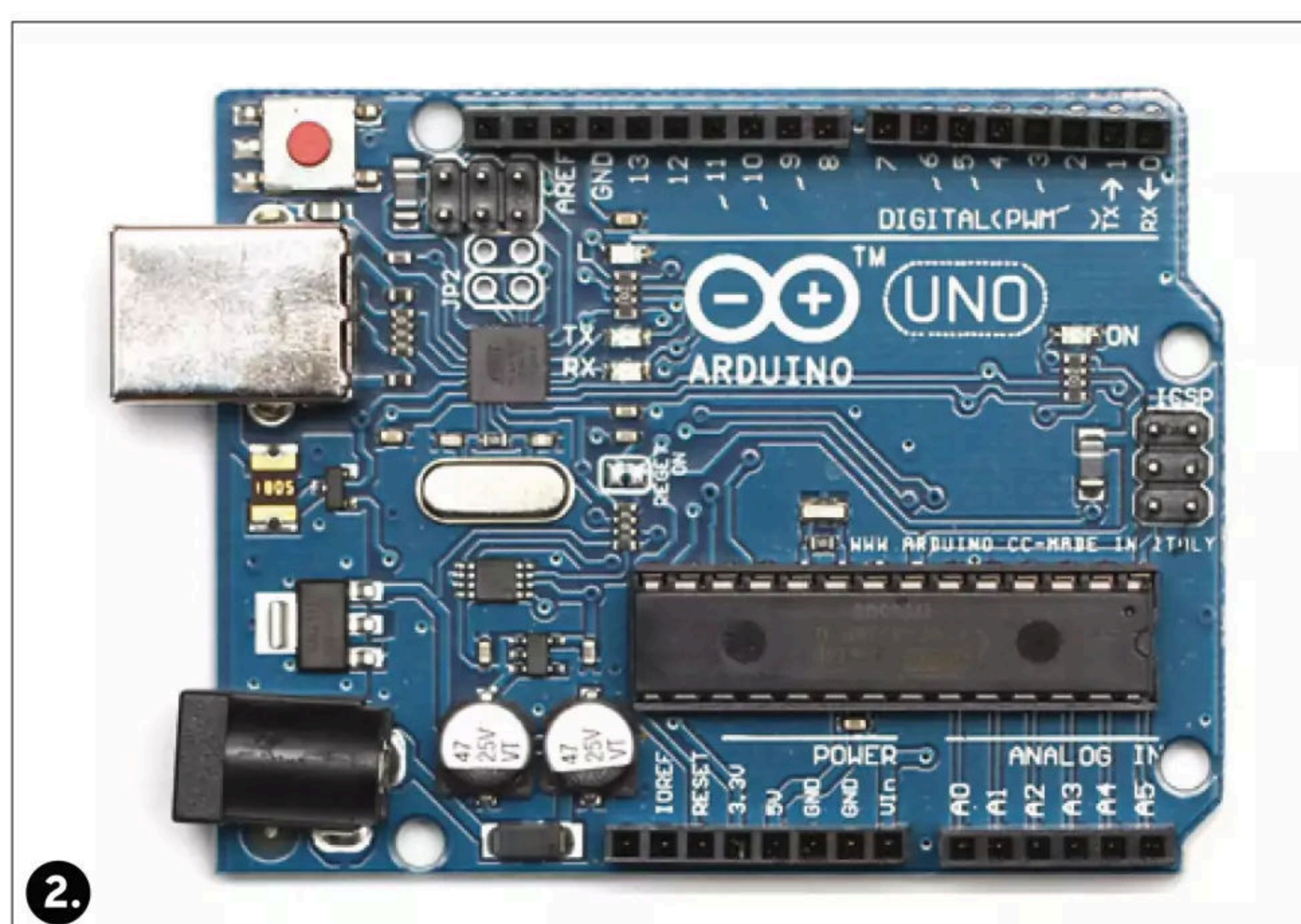
gestuurde projecten te ontwerpen, na te bouwen, te wijzigen en te testen. Ook voor de modelbaan. Er zijn verschillende typen Arduino ontwikkeld. Als referentiemodel geldt de veelgebruikte Arduino Uno Revision 3, die we ook hier gebruiken. Arduino is geschikt voor zowel beginners als gevorderden op het gebied van elektronica en programmeren. Geen aanleg voor programmeren? Geen nood, u hoeft echt geen programmeur te worden. Al snel zal blijken dat de programmacode eenvoudig is aan te passen. De software is gratis en de hardware goedkoop. Internet staat vol relevante informatie: projectfoto's, schema's, programmacode en uitleg. Er zijn talloze gebruikers en ontwikkelaars, zowel amateurs als professionals, die hun informatie gratis op het web plaatsen. Gevaar loopt u niet, Arduino werkt op 5 volt gelijkstroom (DC).

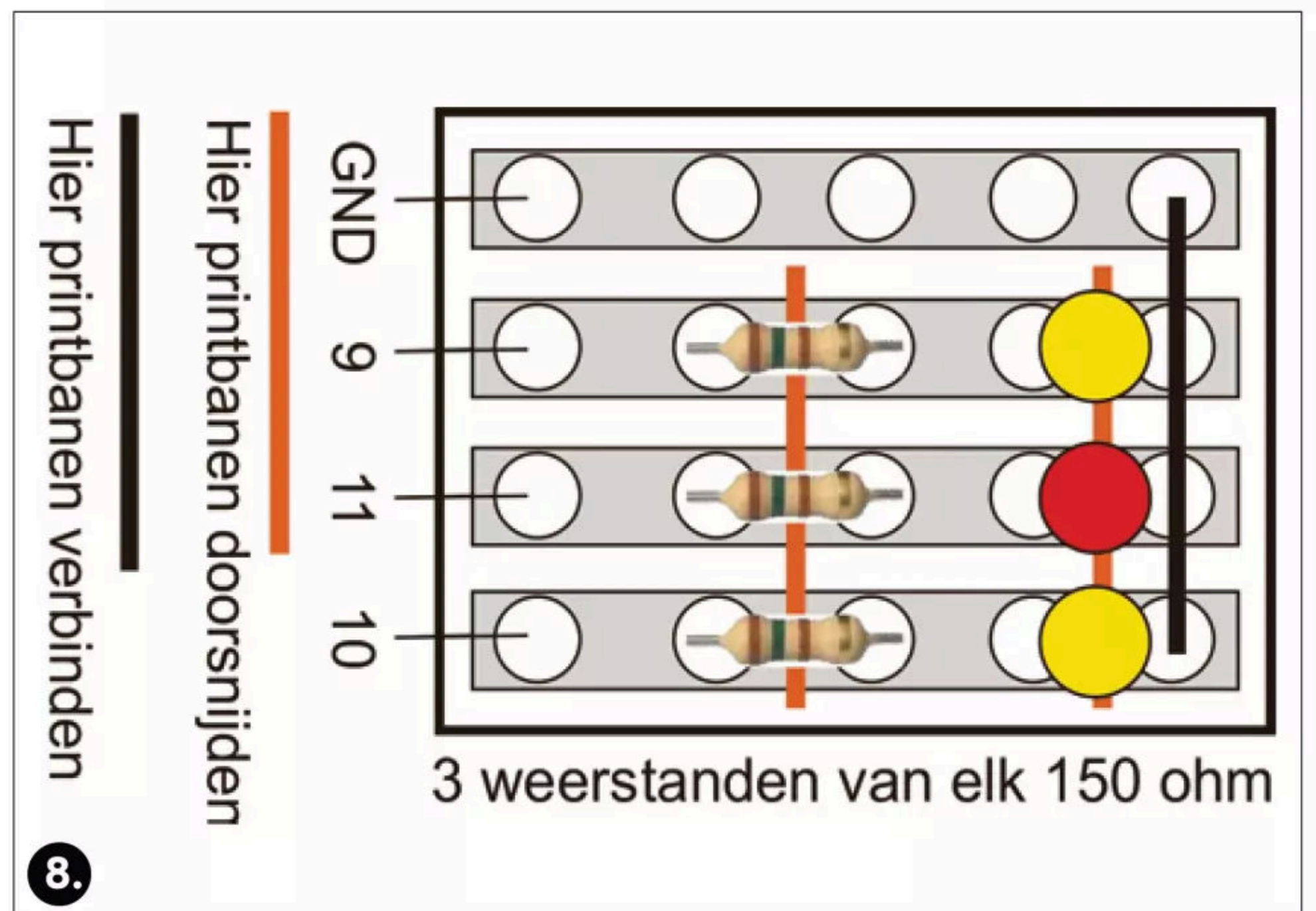
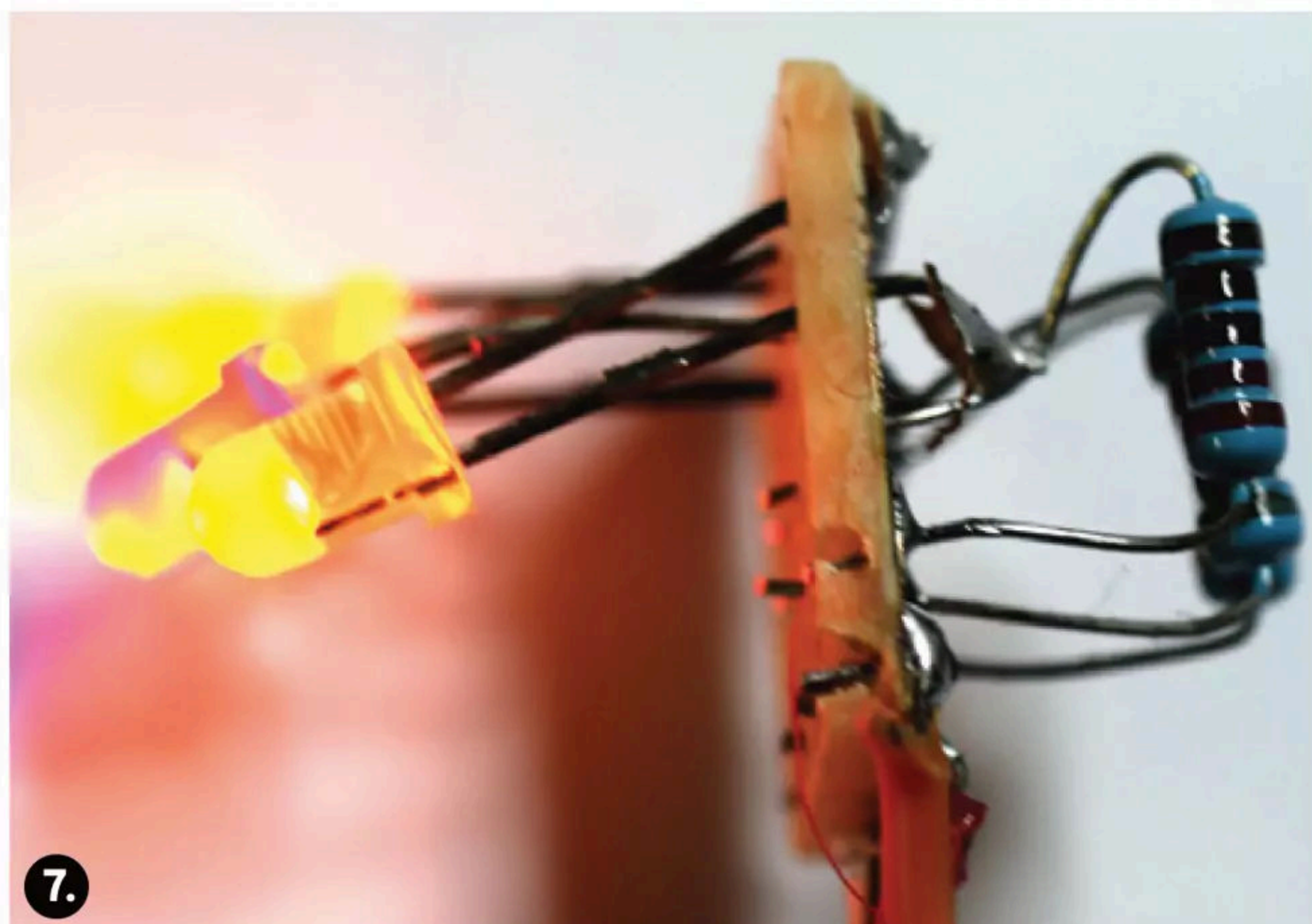
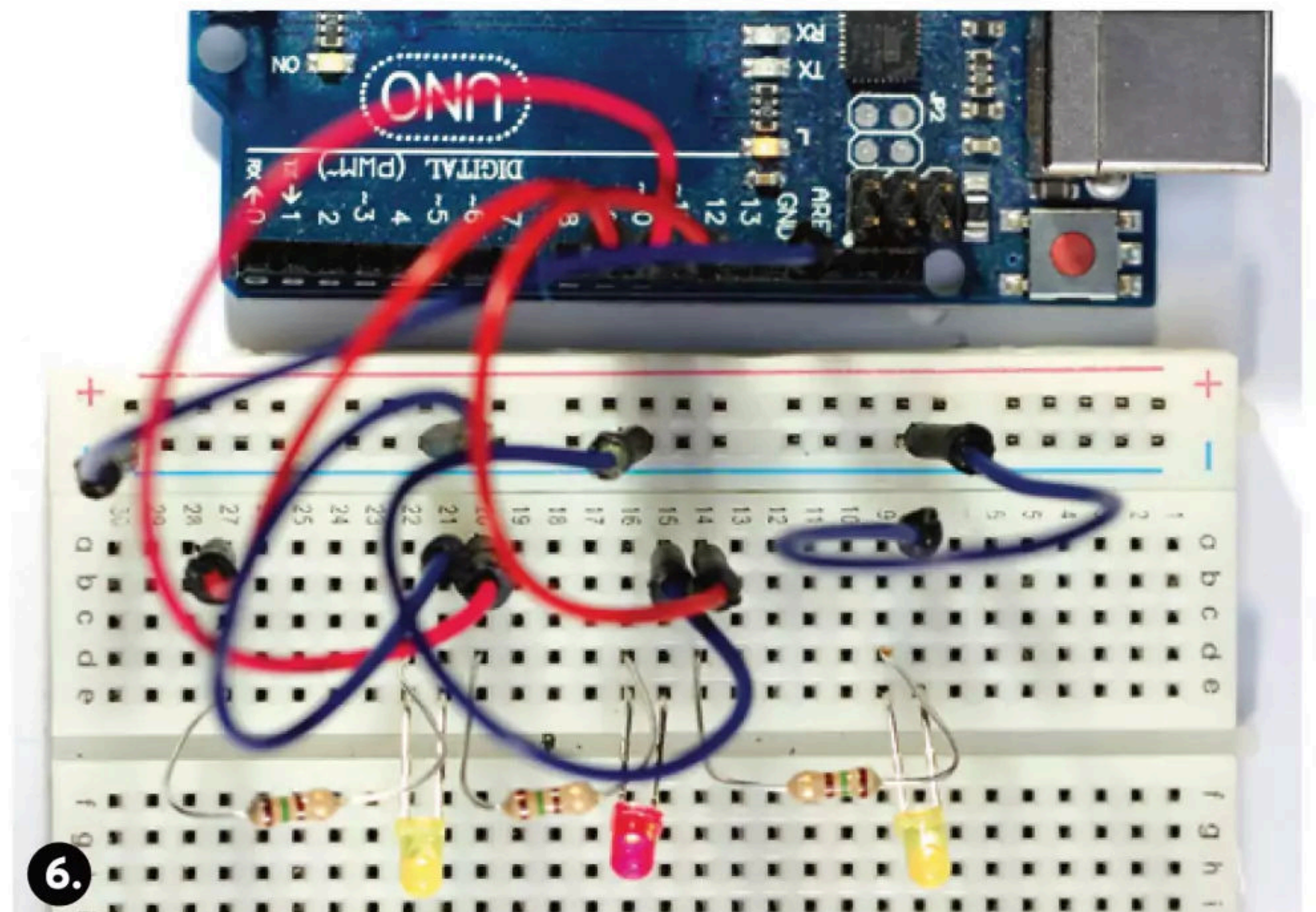
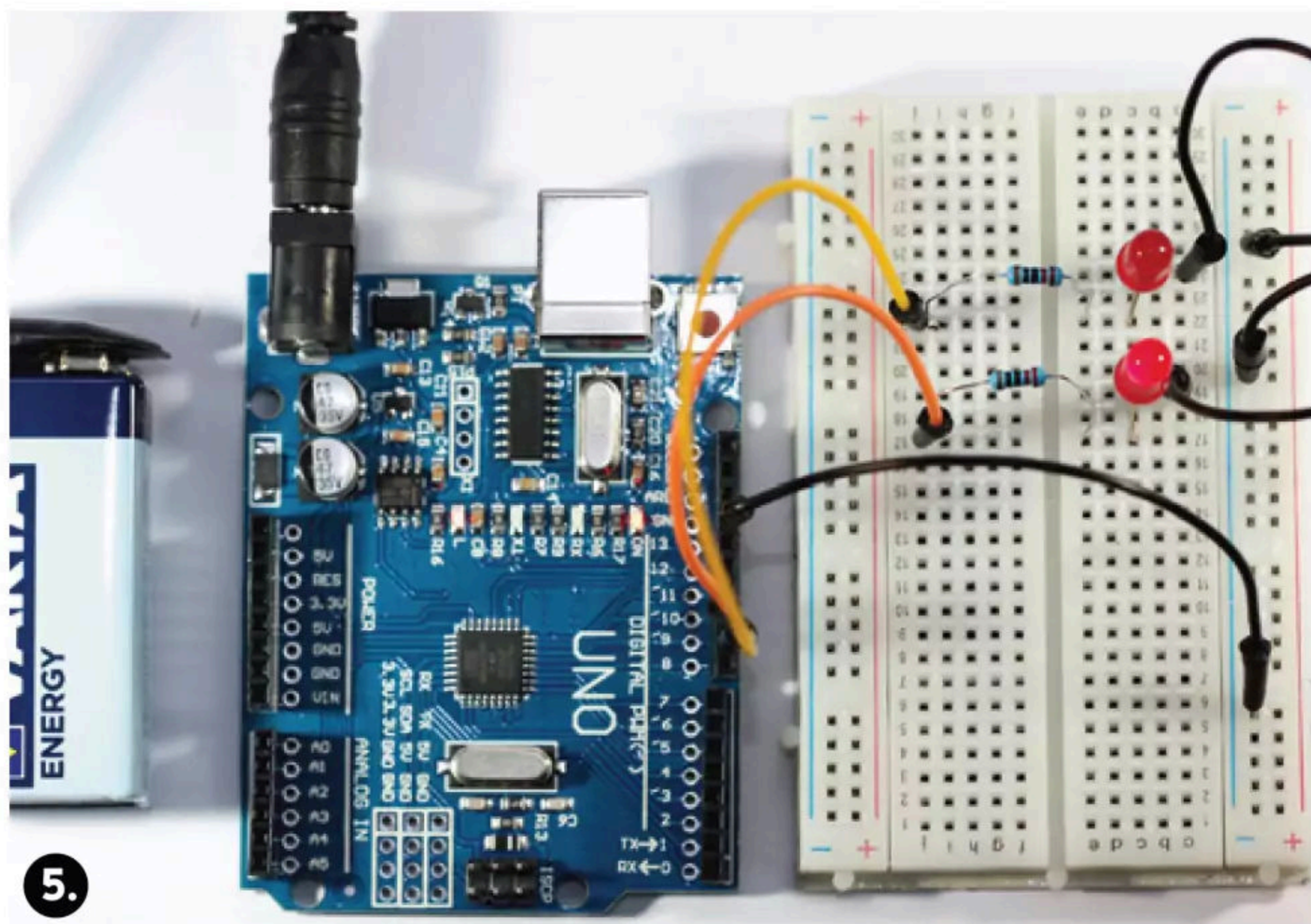
PROGRAMMA

Bij de Arduino hoort het programma IDE (Integrated Development Environment = geïntegreerde ontwikke-

lingsomgeving), gratis te downloaden van de website van Arduino, www.arduino.cc/en/Main/Software. De code in de IDE kan voor het eigen project worden aangepast. Programmacode wordt bij Arduino schets of sketch genoemd. Op internet staan veel sketches, ook voor modelbouw en modelspoor, die direct kunnen worden gebruikt of zijn aan te passen en uit te breiden met eigen coderegels. Testen gaat via de knop V (verifieer). Krijgt u geen foutmelding en bent u tevreden met het resultaat, verstuur dan de sketch »

1. Rode knipperlichten aangestuurd door Arduino. (foto Huib Maaskant)
2. Arduino Uno R3.
3. Interne verbindingen van een breadboard.
4. Schematische weergave van aansluiting Arduino voor een 'vuurtje'.





naar de Arduino (knop met pijltje naar rechts). Sluit wel eerst een usb-A-B-kabel aan. De usb-A (plat) aansluiting gaat in de computer of laptop, de usb-B (vierkant) aansluiting in de Arduino. Die kabel doet twee dingen: hij stuurt de sketch naar de Arduino en levert daar meteen 5 volt DC bij. Zonder concreet project en de sketch die daarbij hoort, komen we niet veel verder, dus... laten we beginnen.

AHOB

Automatische spoorwegovergangen met halve slagbomen (AHOB's) hebben twee rode lichten, die afwisselend snel aan en uit gaan. Een mooi project om na te bouwen. We gaan een proefopstelling maken van twee snel knipperende rode leds. Nodig zijn: twee rode leds, twee weerstanden van 220 Ω , een ontwerpplank waarop we alles kunnen vastzetten en verbindingsdraden (jumpers, ook wel DuPont-wires genoemd). De speciale plank is van kunststof, heeft ongeveer 400 of 800 gaten en wordt breadboard genoemd. Die van 400 is voor ons doel meer dan voldoende. In de gaten van een breadboard zitten metalen happertjes waarin jumpers en componenten kunnen worden vastgezet. Door de componenten weer los te trekken kan het ontwerp eenvoudig worden gewijzigd. Die gaten zijn in het bord met elkaar verbonden. Het project op het breadboard verbinden we met pinnen van de Arduino. Welke pinnen dat zijn, staat boven in de

sketch. In de Arduino IDE openen we de sketch Rode_knipperlichten.ino. Dat kan via Bestand/Openen of door op de knop met de pijl naar boven te klikken. Voor het uploaden van de sketch eerst controleren of het juiste Arduino-board en de juiste COM-poort staan ingesteld. Onder Hulpmiddelen moet bij Board 'Arduino Uno' staan. Bij Poort staat bijvoorbeeld 'COM1'. Achter Poort staan meestal al een of meer COM-poorten. Als er geen vinkje voor staat, werkt het board niet. Vink dus de juiste poort aan. Staan er meerdere 'geadviseerd', probeer dan uit welke werkt. Een usb-poort is eigenlijk geen COM-poort (seriële poort). Echter, het Arduino board vertelt de computer of laptop dat hij de usb-poort behandelt alsof het een COM-poort is. Daar gaan we maar niet tegenin.

CODEBLOK

Niet alles hoeft begrepen te worden wat er in zo'n sketch staat. Een paar dingen zijn wel handig om te weten. In het codevenster is te zien dat de sketch uit drie delen bestaat: info over de pinnen, de void-setup en de void-loop. De void-setup wordt één keer uitgevoerd. De void-loop is een lus die steeds wordt herhaald zolang er stroom op de Arduino staat (void staat voor leeg en betekent hier dat er geen data terug worden verwacht). Hier worden de digitale pinnen 9 en 10 gebruikt. Pinnen kunnen worden gebruikt als input of output. In de void-setup staat dat pin 9 en

10 in dit geval werken als Output: zij leveren de spanning die nodig is om de leds te laten branden. In de void-loop staan de woorden Low en High. Low betekent: er loopt geen stroom, 0 volt, dus led uit. High betekent: er loopt wel stroom, dus led aan. Voor een led loopt er met 5 volt wel te veel stroom. Afhankelijk van de kleur zit een led op 1,9 tot 3,6 volt. Op den duur gaat deze led er dus aan. Dat is op te lossen door een weerstand van 220 Ω tussen pin en led te zetten.

Delay (650) houdt in: voordat de volgende regelcode wordt uitgevoerd, wachten we 650 milliseconden (delay betekent vertraging; dat is niet erg lang, want duizend milliseconden is één seconde). Met die 650 kan worden gevarieerd: knipperen de leds te snel of te langzaam, maak er dan bijvoorbeeld 500 of 800 van. Wordt een sketch gewijzigd, dan deze direct opnieuw testen en uploaden. Maak veel gebruik van de »

5. Testopstelling met rode leds.
6. De proefopstelling voor het vuurtje op het breadboard.
7. Het werkende vuurtje, gemonteerd op een printplaat.
8. Schema voor de aansluitingen van het vuurtje op de printplaat.
9. AHOB met rode knipperlichten. (foto Huib Maaskant)
10. Een usb-kabel met A- en B-aansluiting.
11. De Arduino-familie van groot naar klein: Arduino MEGA (meer pinnen), UNO (circa 54 x 65 mm) en NANO (klein).

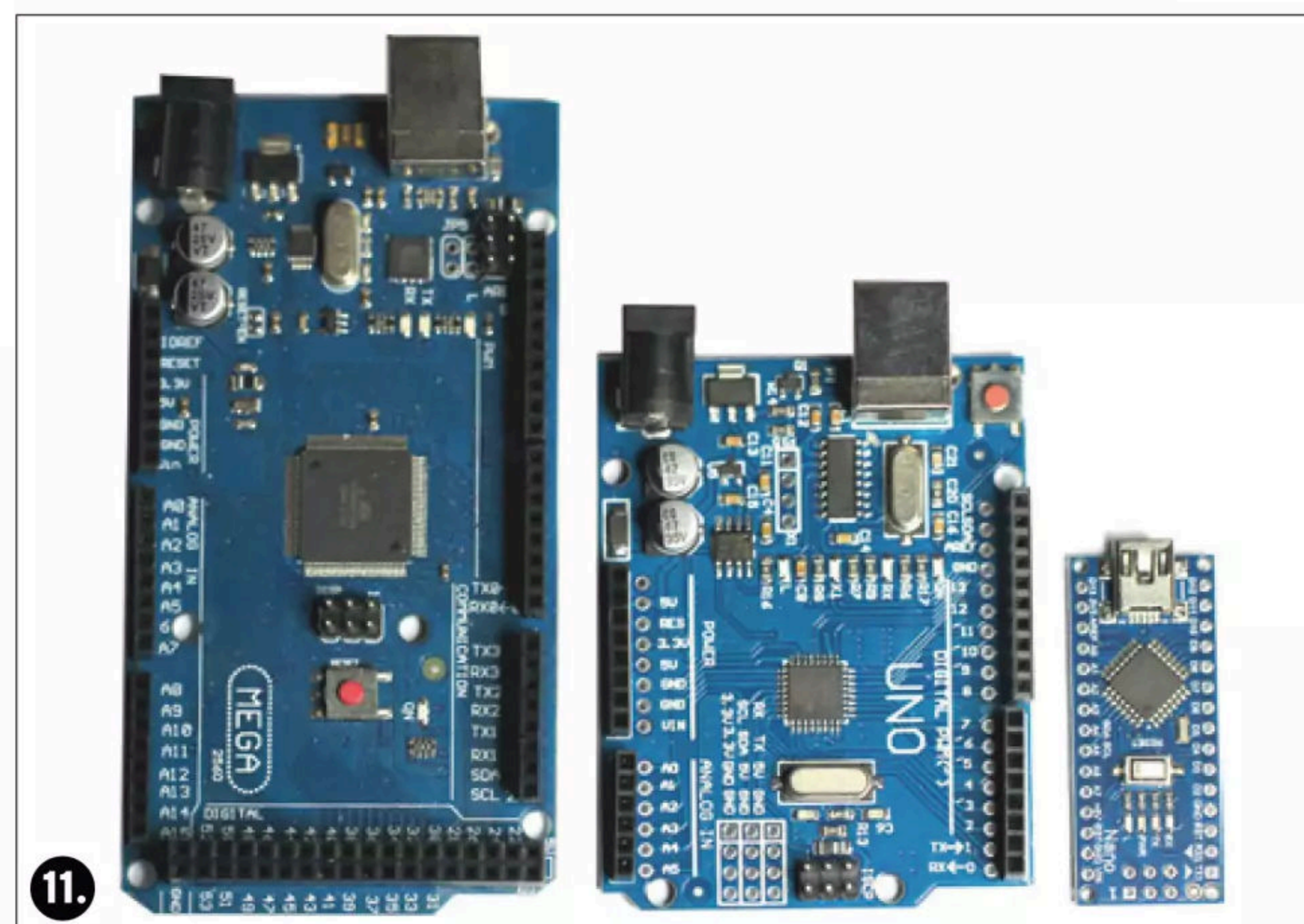


9.

OP INTERNET STAAN GRATIS SKETCHES VOOR MODELSPOOR



10.



11.

EEN KAMPVUUR OP DE BAAN OF 'S WINTERS EEN BRANDENDE VUURKORF BIJ DE WATERKOLOM KAN MET SMD-LEDS

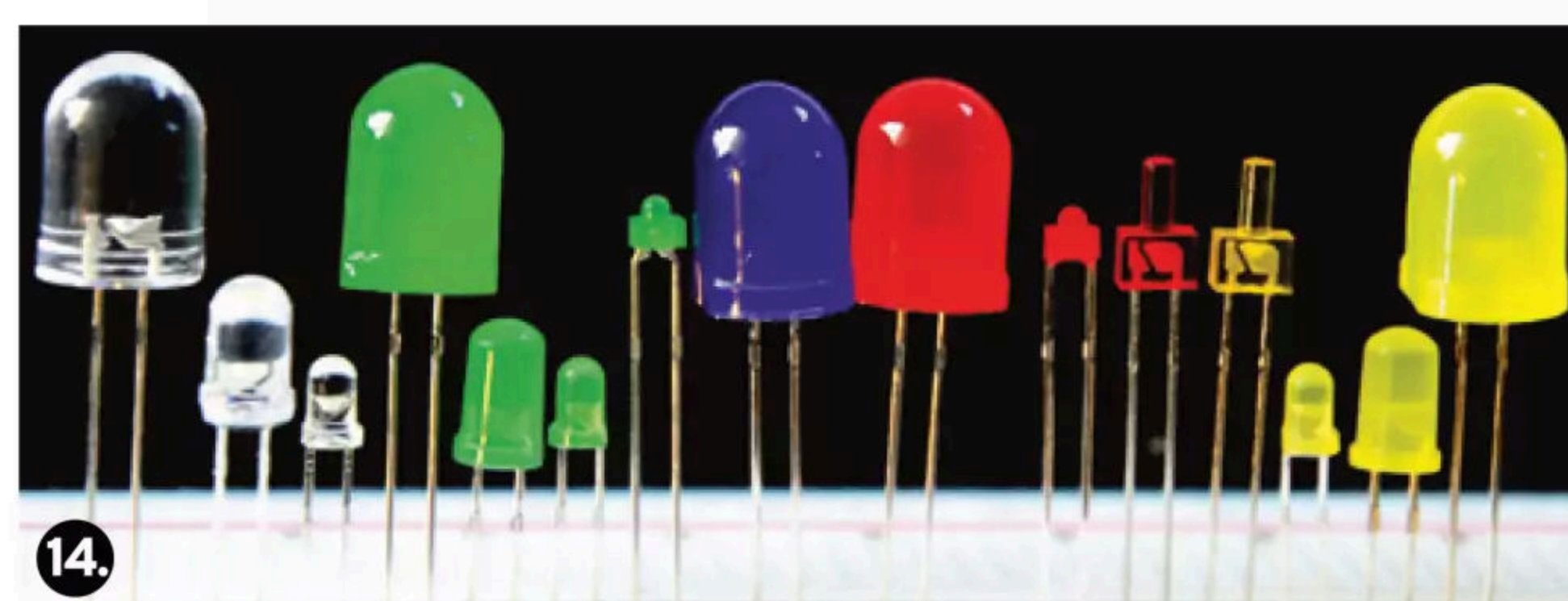
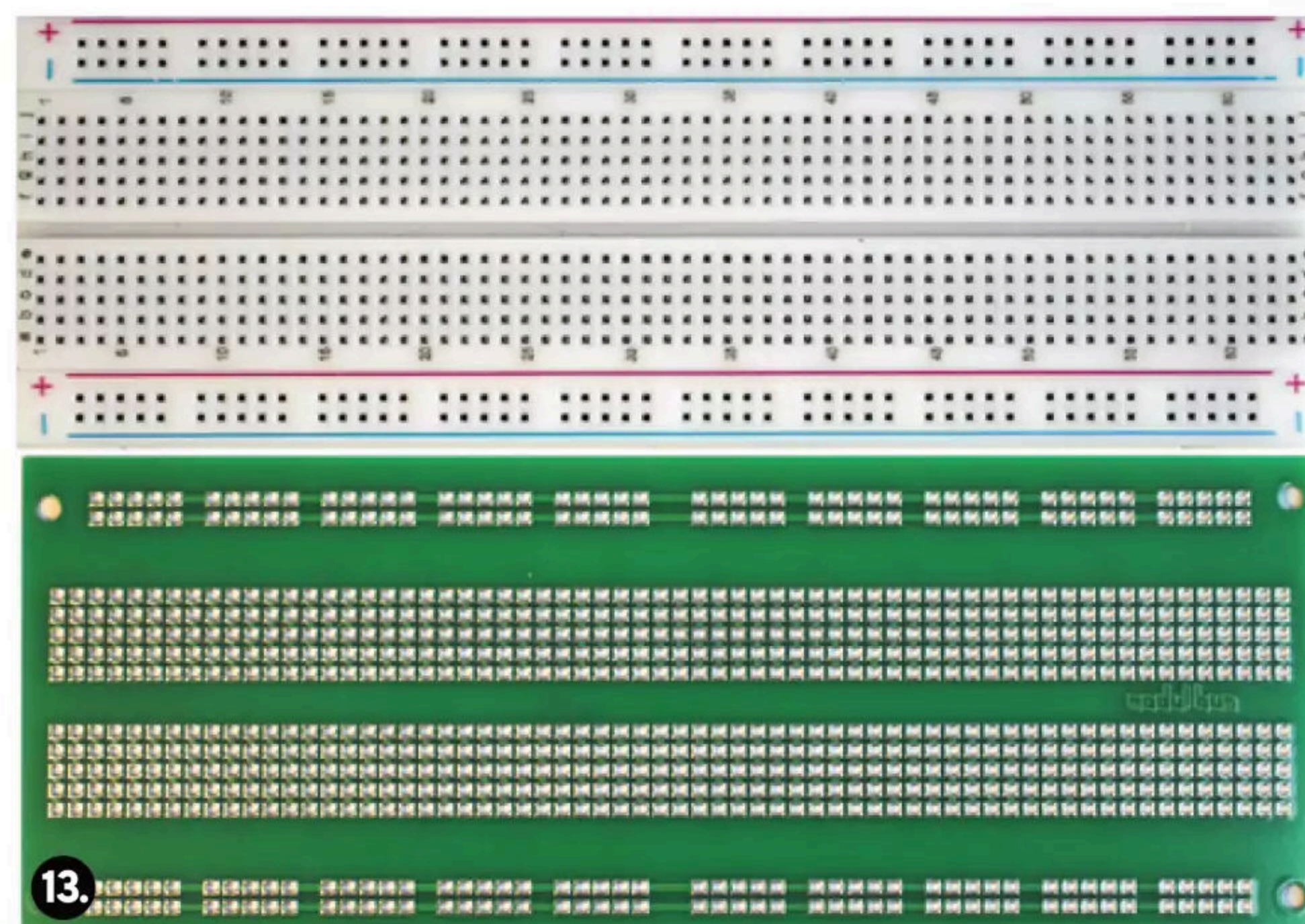
tekens// en /* ... */. Achter // past een toelichting van maximaal één regel. Tussen /* en */ kunnen meerdere regels commentaar staan, handig om uitleg te geven aan anderen en uzelf, voor later. Dan is over een paar maanden terug te lezen wat het plan met die sketch was en waar op te letten. Veel voorkomende fout is het vergeten van het teken ; achter een opdrachtregel. Een codeblok wordt aangegeven met een koppel accolades: { en }. Als er een wordt vergeten, krijgt u een foutmelding. Hier zijn rode leds van 5 mm gebruikt. Die kunnen zonder probleem worden vervangen door leds van 3 mm of 1,8 mm. Die zien er op de modelbaan realistischer uit.

VUURTJE STOKEN

Kampvuurtje op de baan of 's winters een vuurkorf laten branden bij de waterkolom? Vuur nabootsen in een brandend huis? Dat leest u hieronder. We willen een 'vlammend' vuurtje. Dat regelen we met de code: random (120)+130. In gewone mensentaal: kies een willekeurige (random) waarde tussen 0 en 120, en tel daar 130 bij op. Daardoor ontstaat een in felheid wisselende output. Die +130 is nodig om de leds fel genoeg te laten branden. Ook bij delay staat 'random': random (100). Er is hier sprake van een willekeurige

vertraging tussen 0 en 100 milliseconden, wat het vlameffect versterkt. Misschien is het opgefallen dat we bij de rode knipperlichten digitalWrite gebruikten, maar hier analogWrite. Bij digitalWrite verwachten we een Low of High (Aan of Uit, 0 of 5 volt, geen waarde daar tussenin); analogWrite werkt ook met tussenwaarden (tussen 0 en 255), waardoor leds feller of minder fel kunnen branden.

Het is niet de bedoeling om direct in het licht van de leds te kijken. Voor het juiste effect moet het op muren weerkaatsen of tussen takken of kolen door schijnen. Met de getallen achter random kunt u spelen om een lekker vlammend vuurtje te krijgen: usb-kabel in de laptop en Arduino laten zitten, getallen variëren en uploaden maar. Op de Arduino zit aan dezelfde kant als de usb-aansluiting een zwarte aansluiting voor een 9 volts batterij (de Arduino maakt daar zelf 5 volt van). Het project kan zo zonder usb-kabel van stroom worden voorzien. Het aantal en de grootte van de leds is te variëren: meer leds, groter of kleiner. Vergeet dan niet extra coderegels te maken als er leds worden toegevoegd (regels kopiëren en getallen wijzigen). Hier zijn 3 mm leds gebruikt. Doe eens gek en maak er een echt grote fik van met leds van 10 mm.





- 12.** Een bundel verbindingsdraden M/V, ook wel jumpers of DuPont-wires genoemd.
- 13.** Boven: een ontwerp breadboard. Onder: printplaat met soldeerpunten met dezelfde structuur.
- 14.** Leds zijn er in allerlei groottes. De foto toont leds van 1,8, 2, 3, 5 en 20 mm.
- 15.** Op het stoomdepot kan men zich warmen bij de korf met vlamvend vuurtje.

EXTRA ONLINE

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

DOWNLOADS

De sketches uit dit artikel en de bibliotheek LiquidCrystal_I2C-1.1.2.zip kunt u downloaden bij MSC Railrunners:
mscrailrunners.eu/downloads/

VAN BREADBOARD NAAR PRINTPLAAT

Tevreden met het ontwerp? Dan kan het breadboard samen met de Arduino en een 9 volts batterij onder de treinbaan worden bevestigd. Maar draden en componenten kunnen lostrillen. Moet het project tegen een stootje kunnen en minder ruimte innemen, dan is de tijd gekomen om het op een printplaatje te solderen. Het overzetten van breadboard naar printplaatje is soms even puzzelen. Printplaten hebben gaten en printbanen met een andere structuur dan een breadboard. Hoewel, er bestaan ook printplaten die een breadboard nabootsen. Voordeel: het project is lekker snel een-op-een over te zetten. Nadeel is dat het veel ruimte blijft innemen.

Het ontwerp van dit vuurtje is overgezet op een printplaat van slechts 18 x 10 mm, vier printbanen van 5 gaten. Als dat handiger is kunnen de poten van de leds uiteraard worden verlengd. Het is de sport om zo'n printplaat zo klein mogelijk te houden. Om ruimte te besparen zijn de weerstanden hier aan de onderzijde en de leds aan de bovenzijde gesoldeerd – toegegeven: het solderen kan netter. In het volgende deel komen nog twee toepassingen van Arduino's aan bod. //



1.

Mijn Railhobby

In deze rubriek wordt een modelbaan van een lezer of modelspoorclub gepresenteerd. Dit kan inspiratie voor uw eigen baan geven, bijvoorbeeld als u kiest voor een digitale baan. Modelbouwer Marc Visser creëerde al op jonge leeftijd een droomwereld met een startset en Lego-stenen. Anno 2021 werkt hij aan een nauwgezet en zeer gedetailleerd uitgevoerde digitale modelbaan.



Wanneer ontstond de interesse voor modelspoor?

“Rond de Märklin-startset creëerde ik als kind al een wereld met Legostenen en ander speelgoed. Op latere leeftijd verdween de interesse en daarmee ook de startset. Er bleef echter een lichte fascinatie voor modelbouw, zoals bij het jaarlijkse bezoek aan de Efteling met de rijdende treinen in het grote Anton Pieck-diorama.”

Hoe ontstond het idee voor deze baan?

“Ik bezocht met mijn gezin een modelspoorvereniging in Duitsland. Op die open dag werd mijn oude liefde

weer aangewakkerd en ben ik de mogelijkheid van een miniwereld met rijdende treinen gaan uitwerken. Op de zolder van de schuur ontstond een modelbaan, deze keer digitaal. Mijn zoons konden met Märklin My World aan de slag.”

Hoe lang bent u al aan het bouwen?

“Sinds de vakantie in Duitsland, dus ongeveer zes jaar. Vorig jaar hebben we de schuur uitgebreid en kon de baan naar de begane grond worden verplaatst. Met het voordeel van daglicht, geen steile trap en geen te lage zoldering. De baan kon daardoor groter worden. Dat geeft meer mogelijkheden om te rijden, maar ook

om de uitbreiding van bebouwing en landschap te voorzien.”

Welke schaal houdt u aan?

“Het is altijd H0 gebleven, de C-rail is gemakkelijk te leggen en erg bedrijfszeker. Kleinere schalen zijn me te priegelig en de grotere te duur. Wel plaats ik, meer naar achteren, bomen of gebouwen in een kleinere schaal om zo dieptewerking te creëren. De lichtblauw geschilderde muren versterken dat effect.”

Houdt u een bepaald tijdperk aan?

“Mijn bedoeling is de tegenwoordige tijd uit te beelden. Met het idee dat ook zaken uit eerdere tijdperken die mij aanspreken kunnen worden gebruikt. Zoals de inzet van stoomlocomotieven van een museumbedrijf, een paard-en-wagen of oldtimers, maar ook gebouwen.”

Welk land is als uitgangspunt genomen?

“Dat heb ik bewust niet gedaan, zodat ik dingen die ik mooi vind, kan combineren. Het is een fantasiewereld waarin alles mogelijk is. Wel zou het in werkelijkheid mogelijk moeten zijn. Veel aandacht besteed ik aan de details. Er zijn diverse scènes over de baan te vinden.”

Waar bent u het meest trots op?

“Ik zou kunnen zeggen alles, maar als ik iets moet noemen is dat toch mijn fantasie. Die had ik als kind al; tijdens het spelen verzon ik urenlang verhalen. Trots ben ik ook dat door mijn hobby onze jongens ervaren dat er zoveel meer mogelijkheden zijn dan achter een scherm hangen. Lekker knutselen, je fantasie gebruiken om iets te maken. Ik gun iedereen een kennismaking met deze geweldige hobby, dan komt later wel het besluit om er mee door te gaan.” //

1. Vis- en groentekramen op de markt.
2. De vakwerkhuisen aan de hoofdstraat kijken uit op het marktterrein.
3. De grote molen trekt de aandacht in het hoektafereel.
4. Bij het hoekpand wordt de schoorsteen geveegd, bij andere brandt de kachel.
5. Het publiek is enthousiast over de zangeres en de band; de fotografen hebben andere besognes.

EXTRA ONLINE

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



Afscheid TKh 053 53

VUUR DOOFT IN PKP-DRIEASSER

Op zondag 28 juni 2020 reed de kleine Poolse drieassige
TKh 053 53 voor de allerlaatste keer in Wrocław
(Breslau) voordat de ketelkeuring twee dagen later verliep.
Ad van de Sten was er bij.



Op die dag reden er twee treinen: een reizigerstrein met diesel en een goederentrein met stoom, die elkaar af en toe inhaalden en ook zij aan zij reden. Helaas moest de oude dieselloco SM30 door de modernere SM42-411 worden vervangen. Het hoogtepunt was zonder enige twijfel het rangeren van de stoomtrein in de oude haven van Wrocław aan de Oder. Het weer speelde gelukkig goed mee.

Lichte rangeerloco

De tekorten in de transportsector na de Tweede Wereldoorlog in Polen vereisten een snelle productie van vrijwel alle soorten locomotieven, van sterke goederen- en snelle personenlocs tot kleine rangeermachines. Deze laatste waren vooral nodig voor industriële doeleinden. Fabrieken met eigen emplacementen hadden behoefte aan lichte, maar robuuste machines voor de harde dagelijkse dienst. Er was al een ontwerp van dergelijke locs. Tussen 1927 en 1929 had Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce in Chrzanów (Fablok) »



1. Als de locomotief water heeft genomen, vertrekt ze met de goederentrein naar het station Wrocław-Nadodrze. Alle foto's zijn genomen op 28 juni 2020.
2. Het havenemplacement met halfvergane, leegstaande pakhuizen.
3. Behalve het fraaie typisch Poolse woonhuis uit het begin van de vorige eeuw, is ook het seinhuis een juweeltje. Naar alle waarschijnlijkheid zal ook dit worden afgebroken.





zeven drievoudig gekoppelde lichte rangeerlocomotieven met de fabrieksaanduiding T1A gebouwd, die later tot de serie T2A werden doorontwikkeld. Vijf ervan gingen naar de Ferrum-staalfabriek in Katowice en werden naar het bouwjaar 1929 'Ferrum 29' genoemd. Het waren eenvoudige, weinig eisende en betrouwbare machines met een asdruk van slechts 14,8 ton. Er waren maar twintig exemplaren beschikbaar. Nieuwe locomotieven met de fabrieksaanduiding T3A (bekend als 'Ferrum 47') gingen in 1947 in productie. In totaal werden er tot 1961 door Fablok 477 stuks gebouwd, hoewel sommige bronnen een productie van 437 of 480 vermelden. De PKP classificeerde ze als TKh. Een latere variant, bekend als 'Ferrum 724', werd ontwikkeld voor het vervullen van buitenlandse orders. In 1953 werden drie machines aan Roemenië verkocht en in 1959 gingen er drie naar de staalfabriek Ózd in Hongarije, waarvan er één in 1987 werd afgevoerd, de beide andere in 1991. China kocht tussen 1958 en 1960 waarschijnlijk 82 stuks. Ze werden aangeduid als de serie XK13, waarvan sommige werden uitgerust





met geïmproviseerde tenders. De laatste XK13's zijn in de jaren 90 buiten gebruik gesteld en waarschijnlijk zijn er op verschillende locaties drie bewaard gebleven. Volgens onbevestigde berichten is er één naar Noord-Korea gegaan.

Locomotieffabriek in Krákov

In Polen zijn zeventien locs bewaard gebleven, waarvan er tot woensdag 28 juni 2020 slechts een bedrijfsvaardig was: de T3A ('Ferrum 47') TKh 053 53 (Fablok 3121/1953), oorspronkelijk gebouwd voor de Leninstaalfabriek in Krákov. Tussen 1970 en 1977 was zij bij de Florian-staalfabriek in Świętochłowice in bedrijf. Momenteel is de loc eigendom van DB Schenker Polska en wordt zij door de in Wrocław gevestigde spoorwegvereniging KSK geëxploiteerd. De machine was sinds 2008 voor speciale ritten beschikbaar. Het afscheid van de T3A's uit de actieve dienst kwam relatief laat en viel samen met de snelgroeiende belangstelling voor stoom in heel Europa. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er maar liefst negen machines aan het buitenland zijn verkocht. Het is de bedoeling dat de loc in een nog te bouwen museum wordt ondergebracht. Voorlopig staat de loc in een loods van de spoorwegclub KSK, niet ver van Wrocław Główny (centraal station).

Het laatste nieuws is dat het oude haventerrein, waar met de stoomloc werd gerangeerd, aan een private investeerder is verkocht. Nog niet bekend is of en, zo ja, wanneer de sporen en de gebouwen worden gesloopt. De verlading met de portaalkraan blijft voorlopig bestaan, deze wordt gebruikt voor de overslag van kolen ten behoeve van de nabijgelegen energiecentrale. //

FABRIEKEN MET EEN EMPLACEMENT HADDEN BEHOEFTE AAN LICHT, ROBUUSTE MACHINES

4. Het machinistenhuis van de TKh 053 53.
5. De trein staat onder een van de hoge kranen op het emplacement langs de Oder. Met een sterke pomp neemt de loc water uit de rivier.
6. De loc wacht buiten station Wrocław-Nadodrze op de diesel die de goederenwagens zal brengen.

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!



VPS FLECKVIEH (3 STUKS)

Fleckvieh betekent 'vlekkenvacht'. De Fleckvieh is een oud Duits ras dat voorkomt in de Alpen. De koeien hebben een witte kop en lichtbruine tot donkerbruine vlekken. De koeien passen goed op een Duitse modelspoorbaan.

Prijs: € 27,95.

Railhobby.nl/fleckvieh

Spoor terug naar '85-'86

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

Railhobby.nl/spoorterug



SALE



RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van de 100 pagina's tellende Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers.

Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).

Railhobby.nl/verzamelband



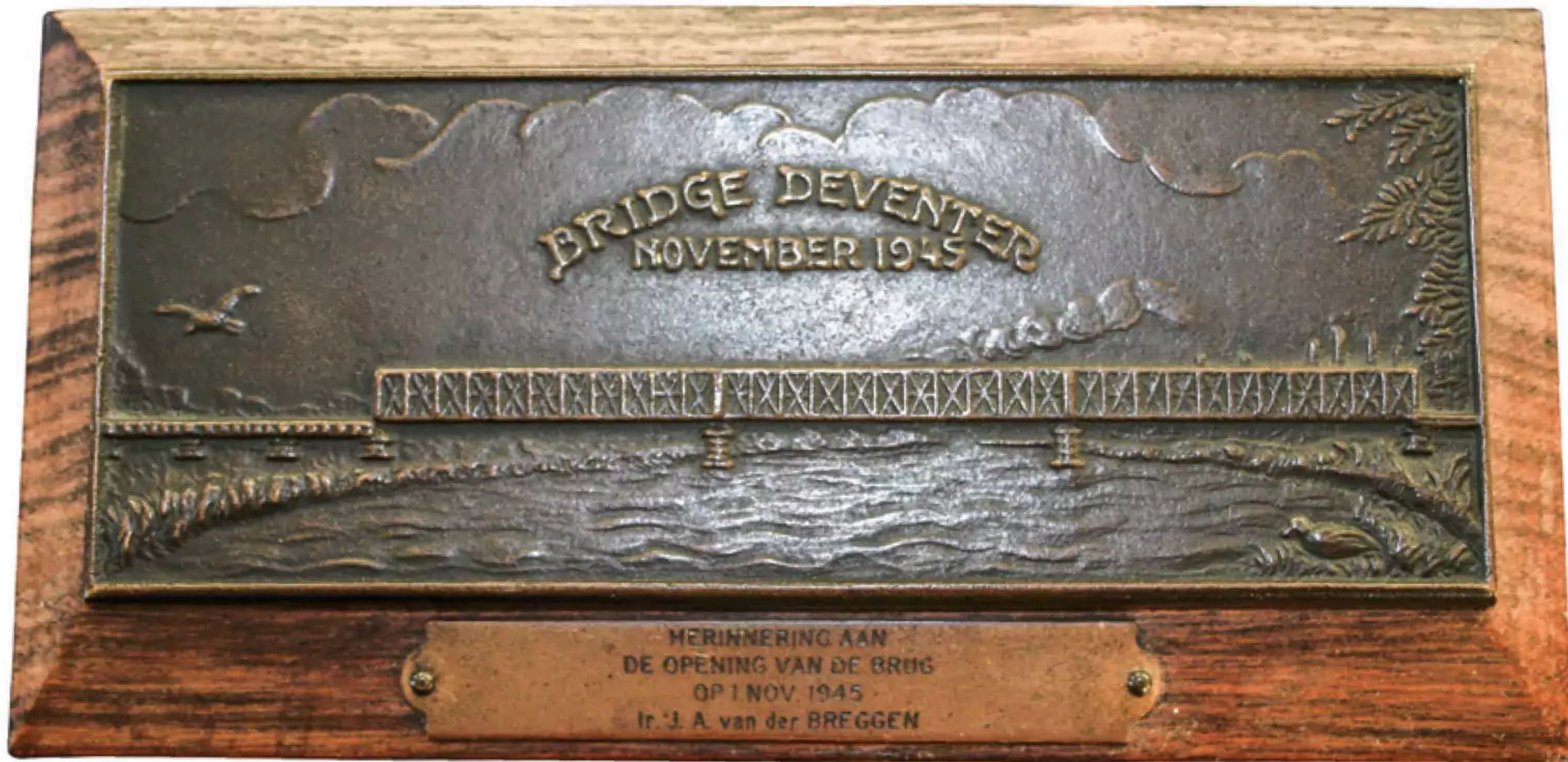
Politiewagen met zwaailichten

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

Railhobby.nl/politiewagen

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

1945



Plaquette ter gelegenheid van de heropening van de spoorbrug bij Deventer op 1 november 1945.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog lag de infrastructuur van de spoorwegen groten-deels in puin. Baanvakken waren opgebroken, bovenleiding was verwijderd en bruggen opgeblazen. Sommige bruggen zelfs twee keer. In 1940 bliezen Nederlandse troepen bruggen op om de Duitse opmars te stoppen, in 1945 bliezen de Duitsers op hun beurt de bruggen weer op om de geallieerde opmars te stuiten. Bij de Duitse inval in Nederland was de spoorbrug over de IJssel bij Deventer een van de bruggen die door Nederlandse genietroepen werd opgeblazen. Een bijzonderheid van de in 1887 bij de aanleg van de spoorlijn Apeldoorn - Deventer gebouwde brug was dat deze zowel door trein- als wegverkeer kon worden gebruikt. Direct naast het spoor lag aan beide zijden een wegdek waardoor het wegverkeer tussen de dienstregeling door van de brug gebruik kon maken.

Het opblazen van de brug gebeurde in de ochtend van 10 mei 1940. De verwachting was dat de Duitsers onderweg naar de brug waren met een pantser trein om zo de brug veilig te stellen en door te stoten naar het westen. Omdat deze spoorverbinding belangrijk was voor de Duitsers, werd haast gemaakt met het herstel. Al op 5 juni 1940 lag er een nieuwe noodbrug die in 1941 werd versterkt met brugdelen van de spoorbrug bij Culemborg.

ROYAL ENGINEERS

Bijna vijf jaar later, op 6 april 1945, bliezen Duitse troepen de brug opnieuw op om de oprukkende geallieerde troepen te stoppen. De Royal Engineers van het Britse leger bouwden na de bevrijding een nieuwe, tijdelijke spoorbrug. Deze kwam op 1 november 1945 gereed. Om dit feit te vieren, werd aan enkele mensen een plaquette

op een houten plankje aangeboden. De naam van de ontvanger en de datum was gegraveerd in een koperen plaatje. De tekst op het plaatje van de hier afgebeelde plaquette luidt 'Herinnering aan de opening van de brug op 1 nov 1945, Ir. J.A. van der Breggen'. Op de rechthoekige plaquette is de nieuwe noodbrug over de IJssel en de uiterwaarden te zien. Boven de brug staat 'Bridge Deventer november 1945'. De plaquette heeft geen signatuur, de maker is onbekend. De door de Royal Engineers gebouwde brug is een baileybrug. Dit type bestaat uit gestandaardiseerde elementen die snel kan worden opgebouwd zonder dat daar een hijskraan of bijzonder gereedschap voor nodig is. In de loop van de oorlog zijn duizenden baileybruggen gebouwd waar Duitse troepen tijdens hun terugtocht bruggen hadden opgeblazen. De noodbrug kreeg de naam Katherine Millerspoorbrug, naar de dochter van luitenant-kolonel W.S. Miller die de leiding had over de bouw van de brug, en zou maximaal tien jaar worden gebruikt. Het werden uiteindelijk 37 jaar. Pas in 1982 werd de enkelsporige noodbrug vervangen door een dubbelsporige brug. Een duidelijk bewijs van het goede en sterke ontwerp van de baileybrug. Bij de opening van de nieuwe spoorbrug werd ook een kleine plaquette uitgereikt. Maar dat is stof voor een andere column. //

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

DEEL 1: ZESTIEN FANTASTISCHE INZENDINGEN

Online A5-diorama- wedstrijd

De jaarlijkse A4-dioramawedstrijd is inmiddels een klassieker. Vanwege het niet doorgaan van Eurospoor in het najaar van 2020 hebben Pascal Kok en Jeffrey Onrust in korte tijd de Online A5-dioramawedstrijd georganiseerd. Begin februari kon online worden gestemd; in twee afleveringen stellen de bouwers hun A5-diorama's aan u voor.



An de meeste diorama's voor de A4-dioramawedstrijd van 2020, georganiseerd door Modelspoorwijzer.net, werd door de bouwers de laatste hand gelegd toen bleek dat Eurospoor, evenals nagenoeg alle andere modelsporevenementen, door de Covid-19-

pandemie geen doorgang kon vinden. Door het besluit de A4-dioramawedstrijd naar Eurospoor 2021 te verplaatsen, zouden veel modelspoorders in een zwart gat vallen. Tijdens deze impasse kwamen we op Facebook een diorama-wedstrijd in Duitsland tegen waar ook enkele bekende Nederlandse



modelspoorders aan mee deden. Die wedstrijd gaf ons nieuwe modelbouwinspiratie en om die met de vaste kern van A4-dioramabouwers te kunnen delen hebben Pascal Kok en ikzelf de handen ineen geslagen om een Nederlandse online dioramawedstrijd van de grond te krijgen.

Van A4 naar A5

De bekende A4-formule wilden we liefst bewaren voor Eurospoor 2021 en daar dit formaat toch redelijk groot is om in een redelijk korte tijd te bouwen, ontstond het idee van de Online A5-dioramawedstrijd. Bij Railhobby, partner van de A4-dioramawedstrijd, was men direct enthousiast. Dat gold ook voor Bentink Modelspoor Apeldoorn dat direct de prijzen voor de wedstrijd beschikbaar stelde. Om de instap zo laag mogelijk te houden hebben we zo min mogelijk regels opgesteld. Het diorama moet de afmeting hebben van formaat A5 (21 x 14,8 cm), zonder uitstekende delen. Er is geen beperking in de hoogte, de schaal en het onderwerp zijn vrij te kiezen. De wedstrijd begon op 14 november 2020 en eindigde door uiterlijk op 31 januari vijf foto's van het A5-diorama naar de organisatie te mailen.

Uiteindelijk zijn zestien A5-diorama's de strijd om de prijzen aangegaan, dat resulteerde in een spannende strijd bij zowel de publieks- als de vakjury. Met deelnemers uit Nederland, België en de Verenigde Staten van Amerika heeft de wedstrijd een internationaal tintje. De A5-diorama's laten zien dat er in de schaalgroottes 0, H0, N en T veel mogelijk is.

»

GRONDMAAT A5 ZONDER BEPERKING IN DE HOOGTE

1. De winnaars met hun A5-diorama's.
2. Diorama 'Vergane glorie' van Alexander den Hollander, 1^e prijs publieksjury.
3. De weg voert door een aaneenschakeling van tunnels.
4. De stoomloc heeft z'n beste tijd gehad. Diorama Alexander den Hollander.

**DE TREIN IS IN
SCHAAL 1:450, HET
LANDWASSERVIADUCT
NOG IETS KLEINER**



5.



6.

DIORAMA VAN PAUL EIJKENAAR, 1^e PRIJS VAKJURY

Mijn A5-diorama wilde ik groots aanpakken met het 136 m lange en 65 m hoge, in 1902 opgeleverde Landwasserviaduct bij Filisur. Gaat dat passen? De trein is op schaal 1:450 (schaal T), maar om nog iets van het Zwitserse landschap te kunnen zien zal het viaduct kleiner moeten worden. Na enig rekenen, tekenen en met foto's van een Italiaan die het viaduct in 1:160 heeft gebouwd, ging ik aan de slag. Het in een boog van 45° gebouwde viaduct eindigt tegen een loodrechte rotswand en gaat direct over in een tunnel. De rivier Landwasser (Vallejo water texture) stroomt tussen de middelste van de vijf pijlers. Nadat ik het viaduct met kalksteen had bekleed volgden de rails, railings en de bovenleiding. Op de voetbrug over de rivier zwaait een bezorgde ouder naar haar kinderen die dicht langs de oever van de rivier staan. Een batterij voorziet de rails en daardoor het treinstel van stroom voor de front- en sluitseinen.-PE

»



7.

5. Het Landwasserviaduct van Paul Eijkenaar, 1^e prijs vakjury.

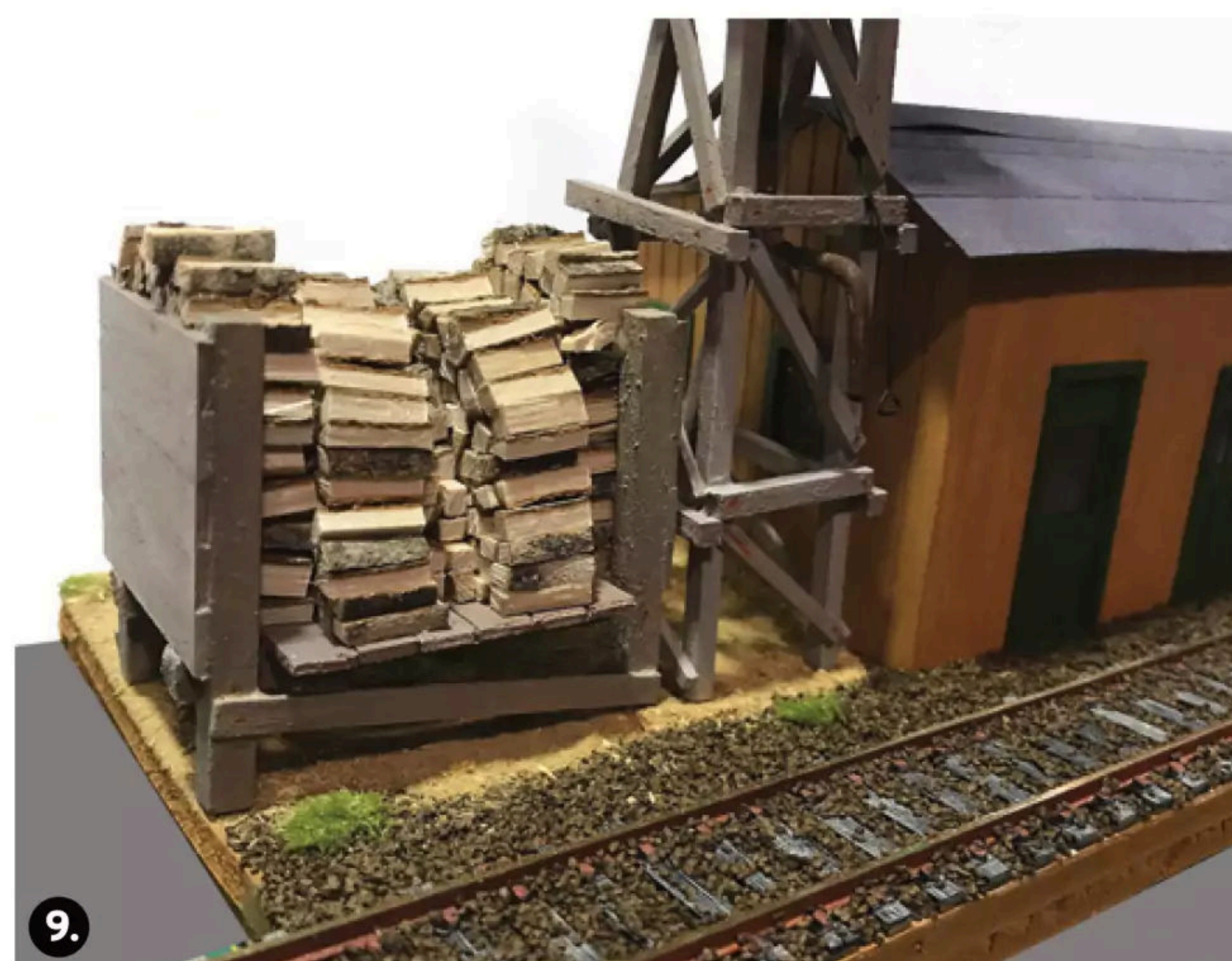
6. Droneview Landwasserviaduct.

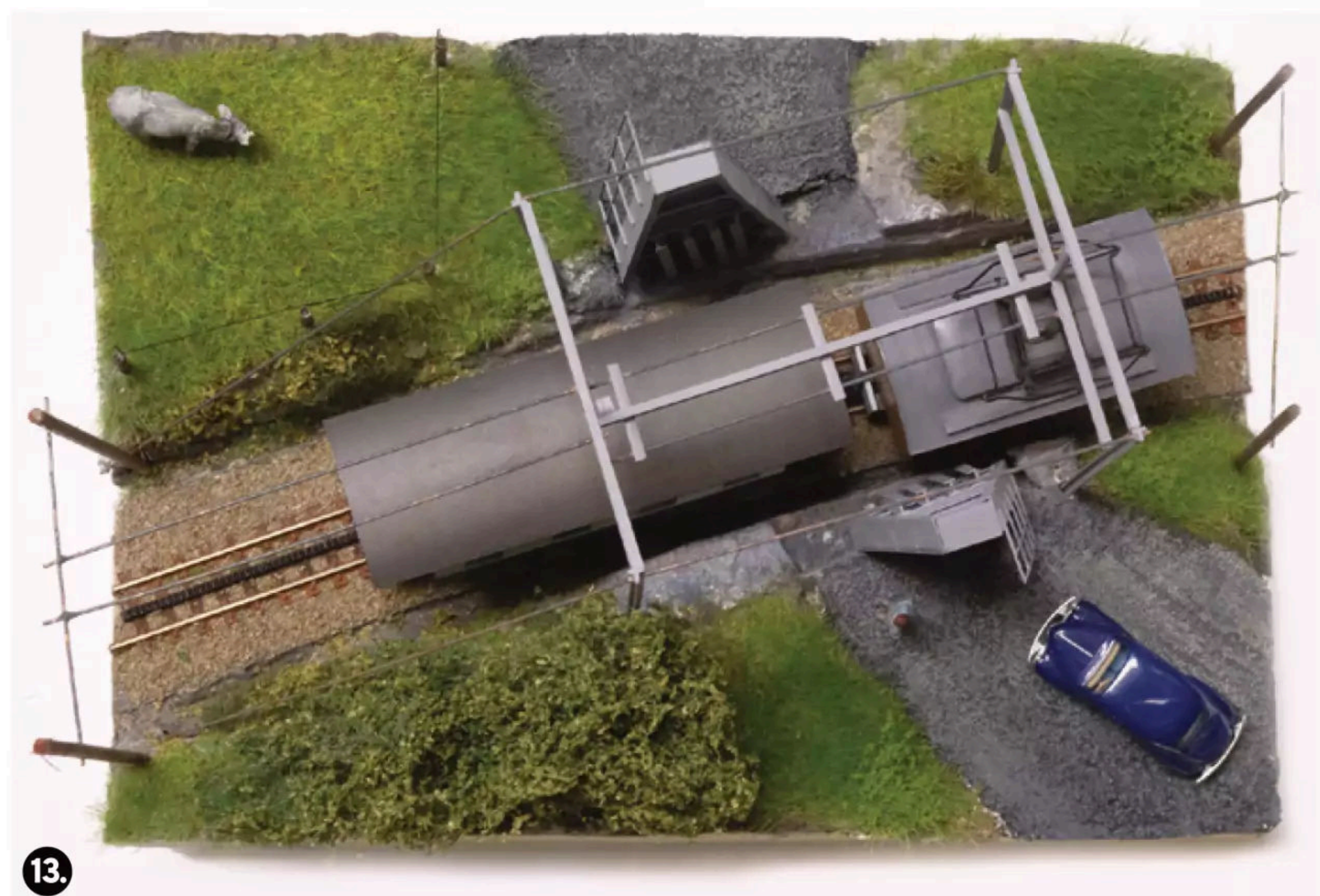
7. Het treinstel in schaal 1:450.

Ook de thema's lopen zeer uiteen, van Amerikaans georiënteerd tot Nederlands en alles daartussenin waarbij zelfbouw, creativiteit en fantasie naast een geweldige bouwkunst duidelijk laten zien waar men toe in staat is. Voor de zekerheid zijn alle inzendingen langs de maatlat gelegd.

Prüjswinnaars

Na het sluiten van de inschrijftermijn kon via Facebook worden gestemd. Het A5-diorama van Alexander den Hollander wist de meeste stemmen te vergaren, gevolgd door het diorama van Henri Daniels. De vakjury, verzorgd door Bentink Modelspoor in Apeldoorn, heeft - geheel anoniem - de foto's van de zestien





Uitslag A5-diorama- wedstrijd

VAKJURY

1^e prijs

Diorama van Paul Eijkenaar

2^e prijs

Diorama van Henk van Rhenen

3^e prijs

Diorama van Alan Jockmans

4^e prijs

Diorama van Frank Wiegerts

5^e prijs

Diorama van Vic Bunkens

PUBLIEKSJURY

1^e prijs:

Diorama van Alexander den Hollander

2^e prijs

Diorama van Henri Daniels

3^e prijs

Diorama van Henk van Rhenen

deelnemende A5-diorama's beoordeeld waarbij Paul Eijkenaar er met zijn A5-diorama van het Landwasser-viaduct met de eerste prijs vandoor ging. Op de tweede plaats eindigde Henk van Rhenen en op derde Alan Jockmans. De lockdown gooide opnieuw roet in het eten waardoor de prijswinnaars pas op 3 april naar Apeldoorn konden komen om bij Bentink Modelspoor hun prijs in ontvangst te nemen. Helaas kon de in België wonende Alan door de reisbeperkingen de prijsuitreiking niet bijwonen. Het was een leuke wedstrijd om te organiseren; hij is zeker voor herhaling vatbaar. We kijken nu vol spanning uit naar de A4-dioramawedstrijd 2021 met de presentatie tijdens Eurospoor. Daarvoor kunt u zich nog steeds via Modelspoorwijzer.net inschrijven. Hartelijk dank aan iedereen die de A5-dioramawedstrijd mogelijk heeft gemaakt, aan de zestien deelnemers die hebben laten zien wat er allemaal op een A5'tje mogelijk is en natuurlijk alle volgers en stemmers via Facebook. Tot de volgende keer! //

8. Diorama van Vic Bunkens, 'Danger!'
9. De houtvoorraad wordt goed op peil gehouden. Diorama Sammi Garoutte.
10. De hut is via een loopbrug over het spoor bereikbaar.
11. De houtgestookte loc no. 1.
12. Voor de bovenleiding is een portaal opgetrokken. Diorama Tjalling Ament.
13. Droneview van de opklapbruggen.

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online + print abonnees!

NIEUW

Railhobby special NS jaren 80 en 90

Eind juni verschijnt de special NS in de jaren 80 en 90. Hiervoor hebben we de beste artikelen voor u verzameld over de vierassige locomotieven van de serie 1000, 1100 met en zonder botsneus en de zesassers serie 1200 en 1300. Nieuw zijn de artikelen over treinsamenstellingen uit deze periode en een reportage over de laatste bruine diesellocs.

SPECIAL EDITION

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



€10,99

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

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



Ja, ik wil graag de Railhobby special NS in de jaren 80 en 90 bestellen!

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

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

- | | |
|---|--|
| ☐ Railhobby 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 |

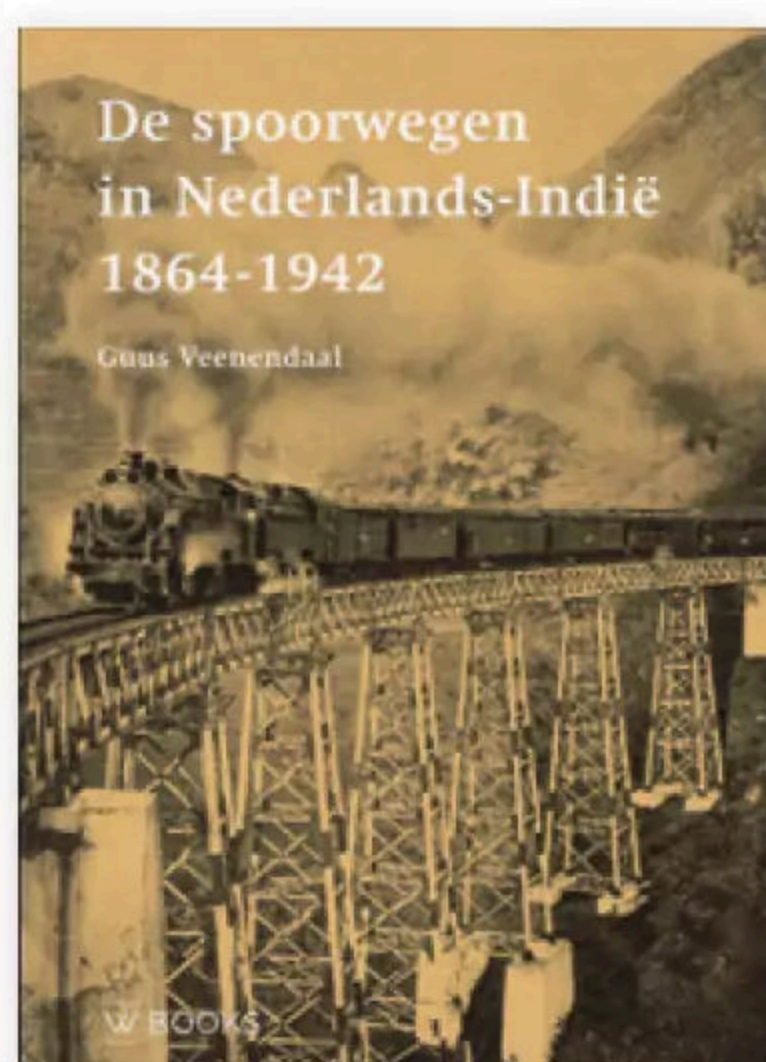
Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

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/ns.

*Gratis verzending t.w.v. € 2,49 bij bestellen voor 3 juni 2021. De special NS jaren 80 en 90 verschijnt eind juni.



De spoorwegen in Nederlands-Indië

1864-1942

Door Guus Veenendaal, uitg. WBooks, formaat 20 x 26,5 cm, 180 blz., ca. 120 z-w afbeeldingen, 18 kaarten, ISBN 978-94-6258-409-9, € 34,95.

In samenwerking met Indiana University Press wordt de geschiedenis van niet alleen het spoor maar ook de tram in de voormalige Nederlandse kolonie uitvoerig beschreven. In 1939 had het uitgebreide spoorwegennetwerk, verdeeld over de verschillende eilanden, een totale lengte van 7583 km, ruim het dubbele van Nederland. Daarnaast was er ruim 12.000 km aan industrie- en plantagelijnen. Slechts enkele lijnen waren geëlektrificeerd, er werd hoofdzakelijk met stoom gereden. De meeste lijnen waren in smalspoor (1076 mm spoorwijdte) uitgevoerd, slechts enkele in normaalspoor. Hoe de spoorlijnen tot stand kwamen is lang onderbelicht geweest. Daar wil dit boek wat aan doen. In vijftien hoofdstukken zijn het ontstaan en de exploitatie beschreven inclusief de problemen die de crisis in 1929 veroorzaakten. Het is geen typisch spoorwegboek, materieeloverzichten ontbreken dan ook, maar belicht het boeiende verleden van een facet van vervoer op wat ooit Nederlands grondgebied is geweest. Achter in het boek vinden we per eiland een getekende spoor/tramwegkaart. Het boek verscheen eerder in het Engels, vandaar dat de teksten op de kaartjes in deze taal zijn. Het boek maakt met nummer 56 deel uit van de reeks van de NVBS.-TO

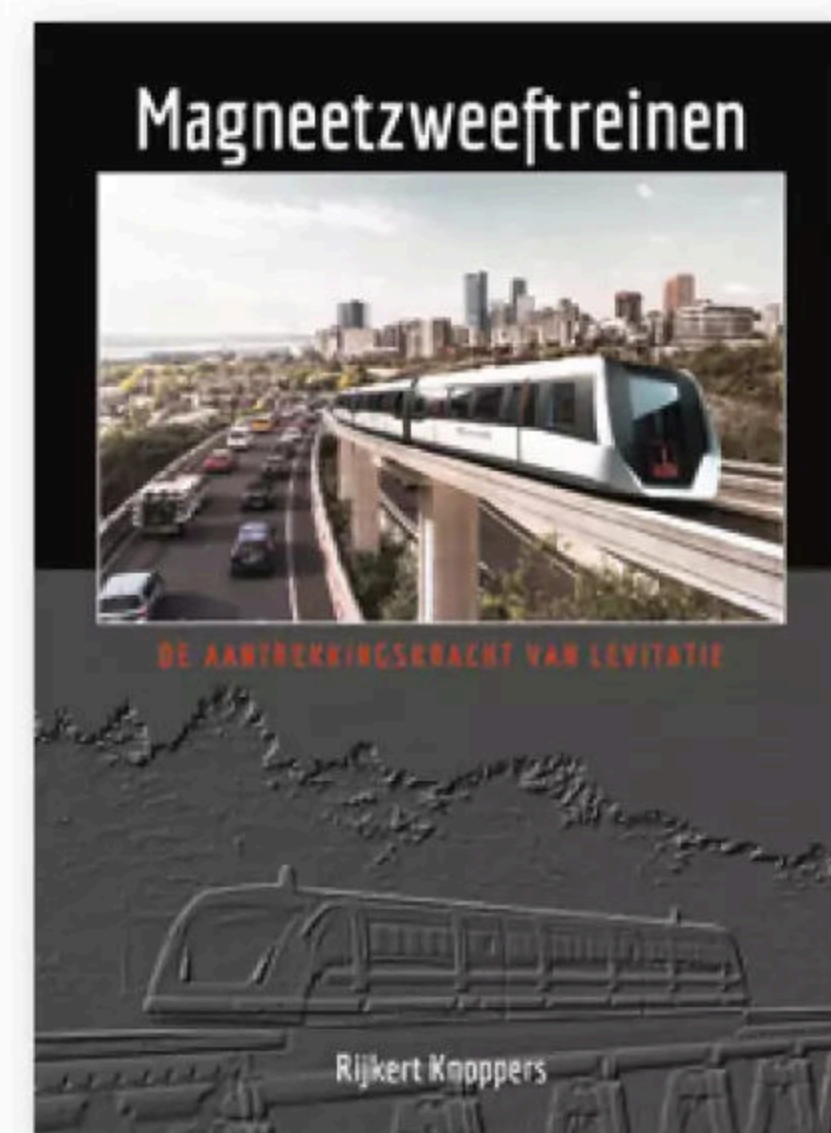
Magneetzweeftreinen

De aantrekkingskracht van levitatie

Door Rijkert Knoppers, uitg. Lycka till Förlag, formaat 30,5 x 21,6 cm, 112 blz., 80 kleurenfoto's, 31 kaarten en tekeningen, hardcover, ISBN 978-94-92040-44-2, € 37,50.

Op het klassieke spoor ligt het snelheidsrecord op bijna 575 km/h, maar commercieel ligt de grens rond de 350 km/h. In de jaren 70 doemde als alternatief de magneetzweeftrein op. Daarmee zijn hogere snelheden haalbaar. In 2015 werd ruim 600 km/h gehaald.

De techniek is niet nieuw. Al in 1914 werd er mee geëxperimenteerd. Het bleek tamelijk kostbaar en de ontwikkeling van magneten stond nog in de kinderschoenen. Het boek legt aan de hand van tekeningen de werking uit. Er zijn twee principes: elektrodynamisch en elektromagnetisch. Belicht worden de ontwikkelingen, de benodigde infrastructuur, de veiligheid en de commerciële kant en vooral de milieuaspecten. Met name in Duitsland is er veel getest. Een fataal ongeluk op 22 september 2006 in Lathen, waarbij een testtrein op een stilstaand onderhoudsvoertuig botste met 23 doden en 10 zwaargewonden tot gevolg, maakte daar een einde aan. Veel ambitieuze plannen, ook in ons land, belandden in de ijskast. Zes Maglev-treinen zijn in gebruik (Zuid-Korea, Japan en China). Heeft het toch wel kostbare systeem nog toekomst? Zowel de aanleg als het energiegebruik (ondanks het ontbreken van rolweerstand) is tamelijk prijzig. Of haalt straks de hyperloop de zweeftrein in?-TO



Spoorwegen 2021

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), 816 blz., ruim 1000 kleurenfoto's, ISBN 978-90-5961-245-7, € 29,90.

Het nieuwe jaarboek ligt weer in de boekwinkel. De vorige editie telde nog 698 pagina's, de nieuwe is met 816 pagina's aanzienlijk dikker geworden en bevat ook veel meer foto's. Die zijn weer van prima kwaliteit. Aan de lay-out is niets gewijzigd: meestal twee foto's per pagina (soms één) en voorzien van uitgebreide bijschriften. Er is geen colofon, dus is het niet duidelijk wie er aan hebben meegewerkt. De 34 besproken Europese landen zijn verdeeld over zes regio's. Uiteraard gaat Richard in het voorwoord in op de situatie bij de spoorwegbedrijven door het coronavirus. Bij de meeste bedrijven wordt de impact hiervan apart genoemd. Kon in de vorige editie de ICNG (Intercity Nieuwe Generatie) alleen nog in de test-uitmonstering (met zwarte folie) worden getoond, nu komt het nieuwe treinstel uitgebreid in beeld. Het langzamerhand verdwijnen van de 1700'en en SGM blijft niet onvermeld. Het valt op dat treinstellen, soms met futuristisch uiterlijk, in veel landen aan een opmars bezig zijn. Ook het goederenvervoer krijgt de nodige aandacht. Er valt weer veel te lezen en te zien over het wel en wee op spoorweggebied in 2020.-TO //



NIEUW in de winkel

**SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN**

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



ARTITEC: Hondekop 786.

Artitec

H0. De groene Hondekop 4 met nummer 786 heeft reclamebanen, L-frontseinen en eenbeenpantografen. Dit is met de 766, de museum-Hondekop 4 die exclusief bij Bentink Modelspoor verkrijgbaar is, de laatste groene versie die wordt uitgebracht. In de loop van 2021 komt de heroplage van gele trein-

stellen met ander stelnummer en blauwe reclamebanen. De 786 is beschikbaar in vijf uitvoeringen (20.402.03, tweerail analoog, € 499 / 24.402.03, idem digitaal, € 538 / 22.402.03 idem sound, € 629 / 21.402.03, drierail digitaal, € 538 / 23.402.03 idem sound, € 629).-CvD



Bemo

H0m. Het eerste dit jaar aangekondigde model is uitgeleverd: RhB-loc Ge 4/4 III 649 met reclame voor Jörimann / Schneider staalbouw (1259.179, analoog, € 319,95 / 1359.179, digitaal sound, € 424,95). Het tweeassige nostalgierijtuig is in de uitvoering van de Lanquart Davos Bahn leverbaar als C 32 (3234.102, € 74,95), en als RhB C 66 (3234.106).-RB

◀ **BEMO: RhB Ge 4/4 III 649 'Jörimann / Schneider'.**



HERPA: Porsche 911 Carrera 4S.

Herpa

H0. De rode of zwarte Porsche 911 Carrera 4S nodigt voor een snelle rit, hoewel de top van 306 km/h op de doorgaans smalle modelwegen niet mee zal spelen. De kleur van het interieur is contra, de velgen verschillend 28639, rood / 28646, zwart, € 15,95). De Renault T 6x2 met schuifvloer-oplegger kan worden ingezet in de uitvoering van het in 1928 opgerichte internationale logistiekbedrijf Leemans uit Vriezenveen (312790, € 39,95).-DH



HERPA: Renault T 6x2 van Leemans.

Brawa

H0. Koelwagen voor het vervoer van cacao-producten. Dat is de historie van het nieuwe model van de lichtgrijze tweeasser type Gh van het Duitse bedrijf Moser-Roth Schokolade dat in beheer was van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Het royaal van opschriften voor-

ziene, 110,2 mm lange model kent veel, soms los bijgevoegde, details. Ook het onderstel werd daarbij niet vergeten, zo laten de rem-blokken een doorboring zien. Op het dak staan zes fijn weergegeven Gowe-ventilatoren (50350, € 42,90, tp. II).-SF

»



BRAWA: melkwagen van de Moser-Roth Schokolade.



Märklin

H0. In het oog springend is sneltreinloc 103 220-0 die in de bonte Turistikkleuren is gespoten. Het kleurenpalet is authentiek, zo blijkt uit een vergelijking met kleuropnamen van het grote voorbeeld. Bij wijzigen van de rijrichting van het 232 mm lange model verandert de machinist van plaats. Iets dat door de cabineverlichting goed is te volgen (39171, € 430, tp. V). DB eloc 189 012-8 is ook op Nederlandse baanvakken te zien. De daktuin van het 225 mm lange model is gedetailleerd weergegeven. Evenals de 103 heeft dit model een mfx+ decoder en sound (39866, € 349,99, tp. VI). De 102 mm lange tweeassige ketelwagen van de Koninklijke Nederlandsche Zoutindustrie, de voorloper van Akzo, heeft nummer 530 301 P. Waarbij de P voor particulier staat. De vraag is of dit type ketelwagen daadwerkelijk door de KNZ werd gebruikt

(46432, € 38, tp. III). De 161 mm lange roestbruine DB Eaos kenmerkt zich door de rechthoekige buffers en de strak weergegeven (gelaste) draaistellen type Y25 (46908, € 33, tp. IV). De vierassige knikketelwagens type Zaces die door de Zweedse goederenvervoerder GreenCargo worden ingezet hebben eigen nummers en onmiskenbare Zweedse opschriften op de ketels. Ze vallen op door hun opengewerkte frame (47567, € 79,99, tp. V).-GF

1. MÄRKLIN: KNZ uit Hengelo en DB-Eaos.
2. MÄRKLIN: Zweedse ketelwagenset.
3. MÄRKLIN: locomotieven 102 220 en 189 012.





OXFORD: Aveling & Porter-stoomwals en teermachine.

Oxford

00. In deze nieuwsrubriek wordt in het algemeen weinig aandacht besteed aan nieuwe 00-modellen, 1:76. Ze hebben in Nederland en omringende landen door hun afwijkende schaalgrootte relatief weinig aanhang. Bovendien passen ze niet bij de H0-modellen, ze zijn te groot. Een uitzondering is de Aveling & Porter 11520-stoomwals uit 1925 met bijbehorende teermachine. Dit gedetailleerde

diecast model kan prima op een H0-modelbaan worden geplaatst. De wals is namelijk nog iets kleiner dan de stoomwalsen die Märklin in 1:87 heeft uitgebracht. Het model is zeer gedetailleerd, heeft de kleuren van de voorbeelden die we kennen van het Dorset steam gala en doet het goed als lading of bij het aanleggen van een weg (76APR001, £ 24,95 (€ 28,80), tp. II-III).-GF



PCX87: Saab 900 Turbo.

PCX87

H0. De fabrikant, ondergebracht bij Brekina, heeft elke maand nieuws te melden. Zo zijn er vier Saab 900 Turbo's uit 1986 uitgeleverd. De vorm is met de brede bumpers en de afgeschuinde achterzijde met vleugel goed getroffen. De blauwe auto heeft andere velgen (870120, zilver metallic / 870121, zwart / 870122, blauw metallic / 870123, rood, € 19,90 per stuk, tp. IV). Ook de Opel Manta B GSI uit

1984 is in vier kleuren voor u gereed. De wagens zijn met de typische grill en koplampen mooi uitgevoerd. Het Opel-logo prijkt op de neus, de zilvergrijze is voorzien van bodemstriping, de witte van Opel-striping (870060, rood / 870061, wit / 870062, zilvergrijs met rode opdruk / 870063, zilvergrijs, € 19,95 per stuk, tp. IV). Wellicht dat de gifgroene New Kids Nitro-versie zal volgen.-CvD

»



PCX87: Opel Manta B GSI.



SpoorObjecten/ Modeltreinexpress

H0. Het assortiment full color-figuren dat Modeltreinexpress bij SpoorObjecten laat maken is met vier stuks uitgebreid. Een groenteman met kratten met groenten (1103, € 12,49), een thuisbezorger op de fiets met koelbox (1104, € 12,49) en een PostNL-bezorger met een pakket uit Vlaardingen (1105, € 8,55). De terrasset bestaat uit twee tafels en stoelen met gasten. De drankjes staan op de tafels (2001, € 17,85, alleen te koop bij Modeltreinexpress Vlaardingen).-CvD

SpoorObjecten: groenteman, PostNL-bezorger, terrasset en delivery-service.



1.



2.



3.

Wiking

H0. De Renault 4 in 'Parisienné'-uitvoering met Schotse ruit op de flanken werd in december 1963 in het modetijdschrift *Elle* door de fabrikant gepresenteerd (22405, € 13, tp. III). De rode BMW 2002 rolde vanaf 1968 van de band, de bumpers zijn met een strip rubber bedrukt (18307, € 15). Ook de Ford 20M TS in parelwit met zwart dak en witte ringen op de banden heeft de in de jaren 60 en 70 gangbare verchromde bumpers (20402, € 14, tp. IV). MAN TGM Euro 6 met AT-opbouw van Rosenbauer heeft achterop een dubbele slangenhaspel (61243, € 41, tp. VI).-DH

1. WIKING: MAN TGM AT LF Rosenbauer.
2. WIKING: handmonster Ford 20M TS.
3. WIKING: BMW en R4 'Parisienné'.



1.

Tillig

H0. Met het uitbrengen van de 'Mod-Wagen' blijft de focus op de Reichsbahn gericht. De na de oorlog gemoderniseerde vierassige rijtuigen die tussen 1960 en 1970 ontstonden op basis van bestaande onderstellen en Görlitz-draaistellen. De beide Bghw-modellen, relatief korte rijtuigen met een lengte van 212 mm, onderscheiden zich van eerder geleverde tijdperk III-varianten door het lichtbruine dak (74950-74951, € 40,90, tp. IV). Na de smelting van DR en DB tot Deutsche Bahn verscheen het Reichsbahn-materieel met het nieuwe rode DB-embleem op het spoor. Zo ook de groen-crème rijtuigen van het type Y. Van de 272 mm lange vierassers is een 1^e/2^e klas rijtuig (74948) en 2^e klas rijtuig beschikbaar. (74949, € 57,50, tp. V).-GF

TT. In de uitvoering van de DR is stoomloc BR 50.40 uitgeleverd. De loopas is met schijfwielen uitgevoerd (03032, € 307,90, tp. III). De zesassige eloc BR 194 is in de oceaanblauw-beige kleurstelling leverbaar (02404, € 207,50, tp. IV). Het Vectron-programma wordt uitgebreid met ČD/ELL-leaseloc 193 292 (04829) en loc 193 846 van de mgw Service GmbH & Co (04830, € 201,50, tp. VI). Het vierassige postrijtuig kan voor Deutsche Post als Post me-bll/24,2 (16816, tp. IV) en de Sloveense Post (16815, tp. V, € 53,50 per stuk) worden ingezet. Nederlandse TT-rijders kunnen de tweeassige HSM-koelwagen met remmershuis van de Nederlandsche Plantenboterfabriek Amsterdam inzetten (17922, € 37,50, tp. I).-RB



2.



3.



4.



5.



6.

1. TILLIG: DR 'Modernisierte Wagen' type Bghw.
2. TILLIG: BR 50.40 van de DR in schaal TT.
3. TILLIG: DB eloc 194 178 in TT.
4. TILLIG: ELL Vectron van de ČD.
5. TILLIG: postrijtuig van de Deutsche Post.
6. TILLIG: HSM-koelwagen van de Nederlandsche Plantenboterfabriek.



1.



2.



3.

Faller

H0. Het zullen alleen stoptreinen zijn die het landelijke station Hüttenberg aandoen; het ruimtebeslag van het 14,7 x 12,7 cm metende gebouw is te overzien (110151, € 22,99). In de 'Sala Motor-Drome' - de oudste is in 1937 in het Zweedse Sala gebouwd - geven twee motorrijders op de steile wanden een demonstratie van hun kunnen. Het 17 x 17 cm metende model van de kermisattractie wordt met een motorfiets met aandrijving geleverd (140336, € 105,99, tp. III).

Z. Het origineel van de op een gemetselde achthoekige onderbouw geplaatste molen staat in het stadsdeel Oberneuland in Bremen. De wieken van het 12 cm hoge model kunnen desgewenst worden gemotoriseerd (282789, € 84,99 / aandrijving 180722, € 24,99, tp. I).-DH

HISTORISCHE MOTOR-DOME MET STIJLE WAND DEMONSTRATIE

1. FALLER: Sala Motor-Drome.
2. FALLER: molen Oberneuland, schaal Z.
3. FALLER: station Hüttenberg.



LEOPOLD HALLING: de Üstra 'Zoo' tram.



LEOPOLD HALLING: verkeersrood Jaffa-rijtuig.



LEOPOLD HALLING: licht verweerd Jaffa-rijtuig.

Leopold Halling

H0. Het 'Jaffa'-smalspoorrijtuig is in drie uitvoeringen beschikbaar. Met een achtcijferig computernummer zoals vanaf 1986 bij de ÖBB ingevoerd, in het - afwijkend van het standaard oranje - verkeersrood en een met lichte verwerking (alle uitvoeringen à € 69). Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de diergaarde in Hannover verscheen de felgroene Üstra TW6000 gelede tram in een dierenruinuitmontering. De eerste serie van de opvallende tram was in korte tijd uitverkocht, nu volgt in een kleine oplage een rerun, zowel gemotoriseerd (€ 295) als een motorloos vitrinemodel (€ 255).-RB

ÜSTRA TW6000 MET RECLAME VOOR HANNOVER ZOO

Igra Model

H0. De set met twee antracietgrijze vierassige ketelwagens type Zacs van verhuurder GATX hebben verschillende nummers: 317-2 en 563-4. De wagens zijn getamponneerd met de juiste opschriften. Veel aandacht is besteed aan het onderstel waar diverse onderdelen los zijn

aangebracht. Andere onderdelen, waaronder de buffers, moeten zelf worden gemonteerd. Saillant detail: elke verpakking bevat een kaartje met een uniek nummer dat de exclusiviteit van de modellen moet waarborgen (96210013, € 114,90, tp. VI).-SF

»



IGRA MODEL: GATX-ketelwagens.



B-MODELS: nieuwe Belgische en Duitse containerwagens.

B-Models

H0. De huidige tijd wordt verbeeld met een containerdraagwagens type Sgnss. Een groene vierasser van B-Cargo is beladen met twee fraai weergegeven 20 ft tankcontainers van de firma Bulkhaul uit Gent (54.118, € 67,95, tp. VI). De blauwe containerdraagwagens van het Duitse bedrijf XRail

is beladen met twee grijze, 30 ft containers van Ewals Cargo. De wagen is in deze hoedanigheid verhuurd aan Crossrail Benelux. Ook dit model heeft een attractieve lading doordat de deuren van de containers deels een andere kleur hebben (54.160, € 67,95).-SF



EXACT-TRAIN: DB Gmmhs en met alu-deur SBB Gs.

Exact-Train

H0. De tweeassige gesloten goederenwagens Gs reden bij veel maatschappijen, zoals de DB, DR, CFL, MAV, PKP en FS. Voor de NS komen diverse varianten, met en zonder logo, als geelbander en postuitvoering voor de tijdperken III en IV. Ze hebben fijn uitgevoerde gravures en veel los aangebrachte details. Zeer doordacht zijn de twee zwarte platen met plankenimitatie waarmee het gat van de koppeling kan worden gedicht bij opstelling in de vitrine, een laadscène of gebruik van echte koppelingen. De deuren kunnen worden geopend. Aan beide kanten is een luchtrooster geopend, daar is een geëtsd aluminiumkleurig rooster zichtbaar. De wagenbak is mooi matbruin gespoten en heeft de juiste opschriften, ook aan het onderstel is veel aandacht besteed (EX20902, tp. IV). Blijven we bij dat laatste aspect, de beide andere Gs'en, een DB- (EX20971, tp. III) en een SBB-versie (EX20941, tp. V), hebben verschillende onderstellen. Ook zijn de daken anders van kleur of hebben wel of geen verstevigingsribbels. Alle wagens (€ 52,70 per stuk) hebben verende



EXACT-TRAIN: NS Gs met logo.

buffers en doorboorde rangeertreden. Het DB-model, type Gmmhs, springt er uit omdat de stalen profielen een donkerder tint bruin hebben dan de zijpanelen zelf. Exact-Train heeft de gietvormen van het Plan K-rijtuig van ELOTrains overgenomen; het wordt op veel punten verbeterd. Er volgt tevens een koninklijk rijtuig zodat met de koninklijke rijtuigen SR8 en SR9 die trein completer wordt. Geplande levering is 2021.-GF //

Elkaar de maat nemen

In normale tijden bezoeken we klanten en lopen we op beurzen rond. U kunt mij straks weer gewoon in Houten treffen, met een lijstje in de hand op zoek naar dat ene artikel. Ik maak dan graag tijd voor een praatje.



Het feit dat wij een online bedrijf zijn wil op beurzen nog wel eens leuke en gekke situaties opleveren. Door alle mooie, maar ook lelijke zaken die er op internet zijn te vinden, kan een mens wantrouwig worden. Dus klinkt de opmerking 'Ze bestaan echt' ons niet eens zo vreemd in de oren. Dat mag u als volgt interpreteren: soms denken klanten dat wij een soort chatbot zijn op een server en dat de foto boven dit stukje een foto is van een acteur. Grappig, dat droom ik ook wel eens en dan scheur ik rond in snelle auto's en drink ik uitsluitend champagne. Het leven van een expert is toch iets minder glamoreus. Ik rij in een veilige auto, daar heb ik zelf voor betaald en dus is dat geen leasebak.

CHATBOT

Bovendien verloopt de dag een stuk makkelijker op koffie, thee en water. Mocht u op enig moment met ons in contact willen treden, dan kan het zijn dat u gebruik maakt van een chatbot, maar die zal u naar uw e-mailadres vragen zodat u toch altijd met een mens van vlees en bloed contact krijgt.

In normale tijden is het de bedoeling dat wij ook achter het toetsenbord en scherm vandaan komen en klanten bezoeken of op beurzen aanwezig zijn en rondlopen. U kunt mij straks gewoon weer in Houten treffen, met een lijstje in de hand op zoek naar dat ene artikel. Ik maak graag tijd voor een praatje en u kunt mij altijd aanspreken. Leuk om u te treffen! Natuurlijk zijn er ook nu veel mogelijkheden om met ons te communiceren. Velen van u die wel eens wat veilen wisselen via de 'kavel' opmerkingen en wensen met ons uit. Maar ook als geïnteresseerde bidder kunt u altijd een bericht aan ons sturen.

PLATFORM

Wij op onze beurt sturen eveneens veel berichten uit als wij een vraag of opmerking bij een kavel hebben. Sommigen van u 'spreek' ik dus al enkele jaren zo terwijl wij elkaar nog nooit hebben ontmoet. Dat kan zich beperken tot zakelijke en korte berichten, soms wat uitgebreider

en een enkele keer tot discussie. Dat laatste hoort er ook bij, waarbij de conclusie kan zijn dat u en ik het niet met elkaar eens zijn. Ook op Catawiki is de verkoper verantwoordelijk voor de inhoud en omschrijving van zijn of haar kavel. Het grote verschil met andere platforms is dat wij alle aanbiedingen cureren. Dat betekent vaak helpen met het aanvullen of veranderen van de gegeven informatie en soms ook het terugsturen van kavels omdat de inhoud niet goed of niet correct is gepresenteerd. Het kan de situatie zijn waarin wij met zijn allen verkeren, maar de laatste tijd lijkt de toon soms wat scherper te zijn. Wat u nooit te zien krijgt zijn zaken die door ons zijn afgewezen en alle onvolkomenheden die wij eruit halen. Dat wat er wel doorheen slipt wordt vaak opgepikt door geïnteresseerde bidders: 'Hé expert, dat klopt niet', waarna wij onder dankzegging een correctie uitvoeren. Het is misschien inherent aan de functienaam expert maar tegenwoordig worden wij bij een fout meteen gedegradeerd tot 'zognaamd' expert. Dat mag, maar dat bedoel ik dus met scherpe toon en die toon hoor ik ook wel als er naar collega hobbyisten, handelaren of producenten wordt gewezen. Met hoffelijkheid komen wij met zijn allen een stuk verder en als u eens iets ziet waarvan u denkt dat ik het fout heb daag ik u uit. Ik wil ook van u leren! //

Graffiti en lichte WEATHERING

HUIFWAGEN IN H0 ONDER HANDEN

Graffiti, de een vindt het mooi, de ander verafschuwt het. Is het een vorm van kunst of is het vandalisme? Er valt genoeg over te discussiëren. Feit is dat we er vanaf tijdperk IV eigenlijk niet om heen kunnen. Zowel voor de scenery als het rollend materieel. Robert Müller gaat met een huifwagen van Piko aan de slag.



1.

Graffiti is er in verschillende soorten. De meest voorkomende graffiti op treinen zijn de tags, een soort paraaf waarbij iemand zijn liefde deelt, een voorkeur uitgeeft, zijn bijnaam of initialen achterlaat. Iedere graffitispuiters heeft zijn of haar eigen stijl. Een veel voorkomende graffiti-soort zijn pieces. Dat zijn grote graffitiwerken waarbij soms hele wagens of treinstellen worden bedekt. De maker kan alleen te werk gaan, maar er zijn ook groepen graffitimakers tot wel zeven of tien personen. Graffiti kan met een spuitbus worden aangebracht, maar er zijn graffitigroepen die binnen een mum van tijd een volledige treincoupé met potten verf en verfrollers

van graffiti voorzien. Graffitispuiters opereren vaak 's nachts, in donkere kleding trekken ze er met een (rug)tas vol spuitbussen op uit. Soms houdt iemand de omgeving in de gaten op eventuele (spoor)politie. Als ze worden betrapt lopen ze kans op een hoge boete en een strafblad. Daarom gebeurt het meestal op afgelegen plekken of waar na donker weinig tot niemand is te bekennen, zoals emplacementen. Graffiti komt op veel spoormaterieel voor, van goederenwagens tot locomotieven. In dit verslag laat ik u in stappen zien hoe u graffiti op een huifwagen type Shimmers kunt aanbrengen, dat kan gewoon overdag. Ook gaan we het model licht weatheren.

GATX SHIMMNS

De GATX-Shimmns van Piko (58958, € 36) is met de fijne vrijstaande handgrepen en scherpe bedrukking goed gedetailleerd. Door de kleurstelling is het een mooie en frisse verschijning. Sinds drie jaar beschikt de Oostenrijkse tak van de Amerikaanse goederenmaterieelverhuurder GATX voor het vervoer van rollen staal (coils) gebouwde Shimmns. De wagens - ze kunnen tot vijf coils met een maximumgewicht van 67,5 ton vervoeren - worden voornamelijk in West- en Midden-Europa ingezet en zijn ook in Nederland te zien. De huif beschermt de lading tegen weersinvloeden. De wagens worden meestal in een fabriekshal, met als een gordijn opengeschoven huif, met een kraan beladen en gelost. ArcelorMittal, wereldwijd de grootste staalproducent, heeft zestig Shimmns van GATX gehuurd.

GLANSVERNIS

Er zijn verschillende methodes voor het aanbrengen van graffiti, zoals het gebruik van decals, schilderen met de hand of spuiten met een airbrush. Voor de huifwagen kies ik decals uit de set van Artitec (10.359, € 9,90) en het schilderen met de hand. Voor het aan-

brenge van decals hebben we nodig een hobbymes of schaar, pincet, wattenstaafje, een vel keukenpapier en van Microscale Industries Micro Set en Micro Sol (MI-1, MI-2, € 6,75 per flacon). Om prettiger te kunnen werken haal ik de huif los. Deze is met enkele nokken aan de bodemplaat bevestigd en door de huif aan de onderkant iets naar buiten te trekken komt de kap vrij. Voor een betere hechting van de decals spuit ik de huif met glansvernis, met een spuitbus van Revell (nr. 34101). De decals hechten niet alleen beter, ook zijn er later geen lelijke plakranden te zien (het silvering effect) en zullen er geen of amper »

1. De graffitispuit heeft zijn tag achtergelaten.
2. De basisingrediënten, de huifwagen van Piko en decals van Artitec.
3. De benodigdheden voor het aanbrengen van de decals.
4. De kap wordt met glansvernis gespoten.
5. Het weken van de decal in Set.





luchtbelletjes onder de decal ontstaan. De vernis is na een uur uitgehard. De te plaatsen decals snijden we voorzichtig uit. Door voldoende ruimte rondom de afbeelding te houden, is deze met een pincet goed vast te pakken zonder kans op beschadiging. In een schaaltje met wat Set weken de decals in enkele seconden van het draagvel los. De tijdsduur kan per merk verschillen, ook kan de ouderdom van de decal van invloed zijn. Als de decal is losgekomen, nemen we hem, met het draagvel, met een pincet uit het schaaltje en leggen ze vlak bij de plek waar hij moet komen te zitten. Dan schuiven we de decal met een wattenstaafje voorzichtig naar zijn definitieve plaats. Omdat de omgeving van de decal vochtig is geworden, is hij gemakkelijk naar de gewenste positie te verschuiven. Daarna deppen we hem voorzichtig met een stuk keukenpapier droog. Dit proces herhalen we tot alle gewenste graffiti-decals op deze kant van de huif zitten. Na enkele uren drogen is de andere

kant aan de beurt. Na enkele uren drogen krijgen de decals een laagje Sol. Deze weekmaker zorgt ervoor dat de decals zacht worden en zich mooi en natuurlijk op een oneven ondergrond gaan hechten. De huif is voorzien van plooiën en door de Sol vallen de decals daar prachtig in. Opnieuw laten we de decals een tot twee uur drogen. Soms wordt een decal erg week en lijkt hij te verschrompelen, maar niets aan de hand, het goedje doet zijn werk. Uiteindelijk komt het goed, maar heeft het even tijd nodig. Ook dit is per merk en leeftijd van de decal verschillend. Die van Artitec reageren perfect.

GRAFFITI ZELF SCHILDEREN

Als de decals goed droog zijn ga ik met een eigen graffiti-ontwerp aan de slag en maak met een HB-potlood een schets uit de losse pols. In dit geval teken ik mijn eigen initialen om de wagen wat te personaliseren. De glansvernys heeft als bijkomend voordeel dat als

GLANSVERNIS ALS BASIS VOOR DE HECHTING VAN DE DECALS

de schets niet naar tevredenheid is, deze zonder sporen achter te laten met een gum of vochtig wattenstaafje kan worden verwijderd. De tekening aanpassen of opnieuw maken is geen probleem. Als de schets goed is worden eerst de schetslijnen met een dunne kwast met Vallejo zwart (nr. 71.057) zo strak mogelijk overgeschilderd. Het is niet erg als het minder strak is, bij graffitijsputen in het echt gebeurt dat ook. Als de belijning klaar is kan de graffiti worden ingekleurd. De buitenkant schilder ik met Vallejo chrome nr. 71.064 en de letters met blue violet nr. 70.811. Vallejo heeft in zijn kleurenpalet veel felle kleuren om graffiti mee te schilderen of te spuiten.

LICHTE WEATHERING

Alle graffiti is nu gereed. We kunnen de wagen zo laten, maar voor een meer realistisch aanzicht gaan we hem licht weatheren. Op internet staan foto's van de GATX-wagen met graffiti en vuiligheid. Wat opvalt is dat ze niet extreem smerig zijn. Ik houd de weathering dan ook subtiel. Voor het vervuilen gebruik ik weatheringsproducten op oliebasis van Ammo by Mig, hierna

afgekort tot Mig. Voor een goede hechting van de verf spuiten we eerst de huid over met matte vernis, Revell 34102. Daardoor droogt de olieverf beter en sneller op en ontstaat een egale ondergrond. Ook oogt het geheel wat rustiger. Als de matte vernis goed droog is, ga ik aan de slag met een drietal oilbrushers van Mig. De kleuren Earth nr. 3514, Sunny Flesh 3518 en »

6. De decal wordt met een wattenstaafje op het object geschoven.
7. Opbrengen van Sol.
8. Tekening met HB-potlood op de glansvernis.
9. Voor het inkleuren worden diverse kleuren gebruikt.
10. De huid is met matte vernis overgespoten.
11. Weatheren met olieverf van Ammo by Mig.
12. De beide kanten van de huid hebben andere graffiti.





13.

Starship Filth 3513. Dit is pure olieverf in een handig flesje met een kwastje onder de dop. Het is kant-en-klaar voor gebruik en hoeft niet te worden verdund. Met het kwastje zetten we willekeurig wat stippen op de huid. Aan de bovenzijde wat meer omdat daar vaak vuil achterblijft dat later door de wind en regen naar de onderzijde lekt. Deze techniek wordt een (olie) dot filter genoemd.

BLENDEN

Als alle stippen zijn gezet laten we ze uitlopen door ze met een kwast met verdunner (Mig odourless thinner nr. 2019) vochtig te maken. Door met een met verdunner klamvochtig gemaakt blokkwastje verticale

bewegingen over de zojuist gezette stippen te maken, lopen deze uit en ontstaan er mooie regensporen. Her en der vermeng ik de kleuren met elkaar om vlekken te creëren op plekken waar vuil zich wat meer ophoopt, zoals in de plooiën. Deze techniek wordt blenden genoemd; het proces is desgewenst keer op keer te herhalen. Als het resultaat niet naar wens is, zijn de sporen eenvoudig te verwijderen door de kwast opnieuw met de verdunner vochtig te maken. Terwijl de olieverf 24 uur kan drogen gaan we verder met de onderzijde van de wagen. Na het uitnemen van de wielstellen schilderen we die met een mix van Revell Aqua Color 83 roestbruin en 84 lederbruin. Probeer de wielflenzen en de aspunten vrij van verf te houden. Als



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.

daar toch verf op zit kan dat met een wattenstaafje met verdunner of een Roco-railgum worden verwijderd.

DRAAISTELLEN

Behalve de wielen en de assen nemen we ook de draaistellen onder handen, ze zijn af fabriek al mat. Als draaistellen erg zwart en glimmend zijn, demonteer ik ze en schilder ze matzwart. In dit geval is dat niet nodig en kunnen we direct een wash aanbrengen. Daarvoor nemen we twee washes van Mig die we mengen: 1002 Trask Wash en 1400 Kursk Soil. Opbrengen met een kleine kwast en een paar uur laten drogen. Ze geven de draaistellen een mooi stoffig aanzien. Niet te zwaar aanbrengen, dat heeft het voorbeeld ook niet en we willen de wagen een lichte weathering geven. De wash zwakken we wat af door er wat verdunner (Mig 2019) aan toe te voegen. Dan wordt het effect minder hevig. Ook de stelbalken en kopwanden krijgen een wash met donkergrijs (Mig 1003 Interiors wash). Ook deze wordt met een kwast aangebracht; ze geeft wat meer diepte in het model en details worden geaccentueerd. Als alle delen goed droog zijn kan de wagen worden gemonteerd en is hij klaar voor inzet van en naar staalfabrieken op de baan. //

EXTRA ONLINE

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

GEBRUIKTE MATERIALEN

- Artitec: decalset 10.359
- Microscale Industries: Micro Set MI-1, Micro Sol MI-2
- Ammo by Mig: trask wash 1002, interiors wash 1003, kursk soil 1400, thinner 2019, starship filth 3513, earth 3514, sunny flesh 3518
- Revell: glansvernys 34101, matte vernys 34102
- Revell Aqua Color: roestbruin 83, donkerbruin 84
- Vallejo: blue violet 70.811, zwart 71.057, chrome 71.064

- De andere kant toont iets minder graffiti.
- Stippen met de (olie) dot filter-techniek.
- Met een met verdunner bevochtigde kwast maken we verticale streken over de stippen.
- De draaistellen hebben een stoffig aanzien.
- De kopwanden en stelbalken krijgen een wash.
- De wielstellen zijn geschilderd.
- De Shimmns met graffiti en weathering.
- Op de bovenkant van de huif is een lichte vervuiling te zien.
- Door de wash zijn de details goed zichtbaar.



TOEN

Toen & Nu

DE BEDIENING VAN HERKENBOSCH

In 1995 kwam aan het goederenvervoer naar het industriegebied een eind. In 1997 werd het spoor bij de aftakking in Roermond met twee dwarsliggers afgesloten. Het traject werd jarenlang goed bewaard, in 2007 werd er zelfs een nieuwe overweg aangelegd.

Het baantraject Roermond - Dalheim (IJzeren Rijn) staat al vele jaren bekend om de discussie over reactivering. In 1991 reed de laatste reguliere, doorgaande trein naar Dalheim. Maar dat was nog niet het einde. Naast enkele excursieritten die naar de grens reden, bleef het baanvak tussen Roermond en Herkenbosch in gebruik voor de bediening van het huidige industrieterrein Roerstreek. Via emplacement Herkenbosch was dit per spoor te bereiken. Hier was (en is) de fabriek van Rockwool gevestigd. Zodoende was de NS 6432 op 26 augustus 1993 actief met de bediening van dit bedrijf. De loc is

op de foto net bij Rockwool binnen geweest en staat na omlopen klaar om weer naar Roermond te vertrekken. Achter de fotograaf stond tot 1965 het voormalige stationsgebouw van Herkenbosch. Het gebouw mag dan wel zijn gesloopt, het emplacement met de originele klinkerweg is behouden gebleven. Zelfs vandaag de dag is de situatie nog vrijwel identiek: het spoor, de oude weg en de omgeving zijn intact gebleven. Rechts van het spoor ligt nog steeds een terrein met oud legermaterieel, en aan de linkerkant van beide foto's is het hekwerk van een golfbaan te zien. Het hekwerk is aangepast, maar de golfclub is er nog. De omhoog-



2.

NU

geschoten begroeiing is inmiddels verwijderd, het spoor is weer vrij. Niet voor een trein, maar zodat het spoor als brandgang van het natuurgebied kan dienen. In 1995 kwam aan het goederenvervoer naar het industriegebied definitief een eind. In 1997 werd de toekomst van het traject verzegeld, toen de doorgang van het spoor bij het begin van de aftakking in Roermond met twee dwarsliggers werd belemmerd. Het traject, wat nog steeds van ProRail is, werd jarenlang goed bewaard. Er werd in 2007 zelfs een nieuwe overweg bij de N293 aangelegd. Sinds enkele jaren is als oplossing voor Roermond - Dalheim echter het omleidende 3RX-tracé in beeld, waarbij het in onbruik geraakte deel van de IJzeren Rijn buiten schot blijft. Na Hamont - Weert rijden treinen via Roermond en Venlo naar Duitsland. Opvallend genoeg zijn sinds 2019 op meerdere plekken overwegen verwijderd. Ook het aansluitende wissel in Roermond en het inrijsein, dat tot enkele jaren terug nog steeds brandde, zijn inmiddels verwijderd. Tot een volledige opruiming van het spoor is het echter (nog) niet gekomen. //

TEKST EN FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MYRON VAN RUIJVEN

1. De NS 6432 bediende op 26 augustus 1993 Rockwool en is omgelopen op het kleine emplacement van Herkenbosch. (foto Remco Bruggink)
2. De locatie is afgezien van de begroeiing 25 jaar later vrijwel identiek.
3. Op 23 februari 2015 stond het inrijsein bij station Roermond nog overeind en was zelfs in werking.
4. Een deel van de wisselsteller van wissel 6 is afgebroken.

TOEN



3.

NU



4.

Preview

De Railhobby Special, NS in de jaren 80 en 90, nummer 437, verschijnt eind juni. De volgende reguliere Railhobby, nummer 438, verschijnt begin augustus.

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



Railhobby 437 Special NS in de jaren 80 en 90

Overdrukken artikelen over de NS in de jaren 80 en 90 uit diverse jaargangen. Nieuw zijn de artikelen over treinsamenstellingen en de laatste bruine NS diessellocs serie 2200 en 2400.



Doen: Vakwerkhuis

Een simpele Faller-kit wordt een overtuigend woonhuis.



Railtest: LGB ex-FO-tandradloc

DFB-tandradloc als ongekend 'Fine art'-model.



Baan in beeld: Jean Ville

De Franse modelbaan in schaal 0m van Jan van Remmerden.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacayan **Redactiecoördinator** Chris van Diesen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Wouter Adriaanse, Dick van Beek, Paul Bender, Rob Blom, Kees Bregman, Wouter Bregman, Remco Bruggink, Rob Dammers, Wouter De Haeck, Sicco Dierdorp, Bert van Ekeren, Dirk Endisch, Paul Engelbert, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Erwin de Graaf, Jaap de Groot, László Heizer, Raymond Kiès, Dennis Koster, Jaap van Leeuwen, Huib Maaskant, Harold van der Meer, Edwin Mos, Robert Müller, Jeffrey Onrust, Steven Oskam, Michael Postma, Hugo Richter, Eric Salleveld, Matthijs Schreurs, Yuri Sloof, Kees Smit, Ad van de Sten, Dick Stegenga, Eelco Storm, Hans van de Ven, René Vink, Marc Visser, M.L. Vocke, Daan van Wichen **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 verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.



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



Blad uit? Bewaar, geef weg of gooi bij het oud papier. Samen voor zero waste!

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via
Railhobby.nl/shop



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,

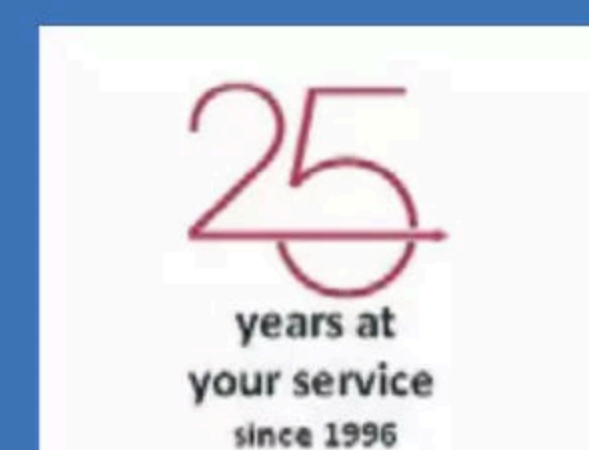
N-Spoorstore-Freebit.nl

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

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

www.modeltrainservice.com

Nieuw van TILLIG voor 2021





**Veluwsche
Stoomtrein
Maatschappij**

märklin

De locomotief die de VSM in leven hield

Na ruim dertig jaar bij de Duitse staatsspoorwegen en zestien jaar bij de Klöckner-Bergbau A.G./Ruhrkohle A.G. begon in 1976 voor de voormalige 80 036 een derde leven als tweede locomotief bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. Door samenvallende revisietermijnen van de andere stoomlocs stond de 80 036 er eind 1984 alleen voor. In de twee daaropvolgende jaren nam zij alle VSM-diensten voor haar kosten.

Dankzij de inspanningen van loc- en onderhoudspersoneel heeft de VSM met de 80 036 deze uitdagende periode overleefd.

Door de gestage uitbreiding van het locomotievenpark nam het werkpakket voor deze loc af. De 80 036 ging aan de kant. In 1992 besloot de VSM om de lok na revisie weer in dienst te nemen. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een lange termijn revisie waarbij vele onderdelen in eigen huis gemaakt worden.

Dat derde leven is in 2021 inmiddels 45 jaar oud en het einde is nog lang niet in zicht. Met de opbrengst uit de verkoop van de VSM-set draagt Märklin bij aan de renovatie van de 80 036.



Binnenkort in de winkel

Per verkochte verpakking wordt € 10,00
gedoneerd voor de wederopbouw van
de originele locomotief.



26618 Treinset personentrein VSM

Voorbeeld: Treinset bestaande uit een tenderstoomlocomotief serie 80 van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) in Apeldoorn, Nederland, en twee bijbehorende tweeassige personenrijtuigen. Bedrijfsnummer van de locomotief 80 036. Zoals in gebruik na de geplande revisie van de locomotief in 2020.

Model: Locomotief met digitale decoder mfx+ en uitgebreide geluidsfuncties. Geregelde hoogvermogenaanrijving. 3 aangedreven assen. Antislipbanden.

Met de rijrichting wisselend driepuntsfrontsein, in conventioneel bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsvrije, warmwitte ledlampjes.

Veel afzonderlijk gemonteerde details. Personenrijtuig met afzonderlijk gemonteerde open eindborden en overgangen. Totale lengte over de buffers ca. 43 cm.

Eenmalige serie in Nederland.

Uitgebreide geluidsfuncties.

Digitale decoder mfx+.

€ 369,-

Bezoeken ook:
www.stoomtrein.org



Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefonservice

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

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