

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 44, JUNI 2021 - NR 437 - € 10,99 (NL) / € 10,99 (BE)

SPECIAL 2021

NS in de jaren 80 en 90



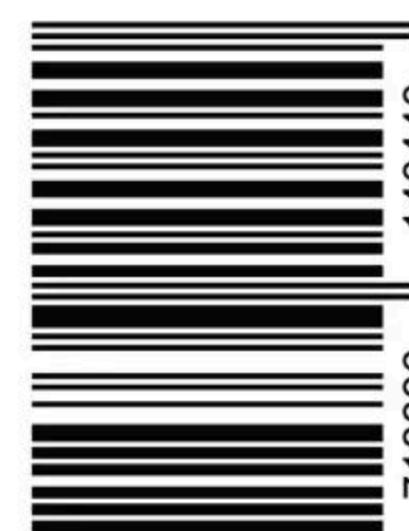
NS 2200 & 2400
De laatste bruine diesellocs



EXCLUSIEF! NS 1111 RAILHOBBY LOC

Elocs 1000, 1100, 1200, 1300 en treinstellen

00437



BP

8

24TRAINS.TV
ALLES OVER TREINEN



ONBEPERKT TOEGANG TOT DE GROOTSTE TREINENBIBLIOTHEEK

DE BESTE
TREINENVIDEO'S,
BOEKEN EN
TIJDSCHRIFTEN

UNIEK
ARCHIEFMATERIAAL
EN EXCLUSIEVE
24TRAINS ORIGINALS

IEDERE VRIJDAG
NIEUWE ITEMS

GRATIS
PROEFABONNEMENT

NIEUW OP **24TRAINS.TV**



EXCLUSIEF:
UNIEKE
ARCHIEFBEELDEN
VAN DE FRANSE SNCF



EEN 12-DELIGE
SERIE OVER DE
LAATSTE DAGEN VAN
HET STOOMTIJDPERK



EXCLUSIEF:
EEN SCHITTERENDE
DOCUMENTAIRE OVER
150 JAAR BRENNERBAHN

GA NAAR 24TRAINS.TV
START JE GRATIS PROEFABONNEMENT



Cover

Mat '64 en serie
2200

Gehuisstijlde stroom-
lijntreinstellen en
diesel locomotieven
serie 2200 zetten
mede de toon in
periode IV en V.
Lees meer over het
Mat '64 op pagina 76
en de serie 2200 op
pagina 82.

FOTO:
KARST DRENTH

Adverteerders

- 2 24Trains.tv
- 55 Tom's Modelauto's
- 55 TreintjeOost
- 55 Peperkamp
Modelbouw
- 55 Beelen Modelbouw
- 55 Domburg Train
Support
- 55 Maddog-Trains
- 55 N-Spoorstore/Freebit
- 99 Bouwman & Bouwman
- 99 Train Service
Danckaert
- 100 Catawiki



Den Haag CS - Köln Hbf, DB 103 en NS ICR. (foto Marcel van Eupen)

Tijdperk IV-V

Na het kiezen van het onderwerp van deze special - NS in de jaren 80 en 90 - begon het uitzoeken in eerdere jaargangen van Railhobby van de hiervoor geschikte artikelen. Dat is een waar genoegen en geeft een blijk van herkenning. Sinds locomotieven als de **serie 1100, 1200 en 1300** alleen nog in railmusea zijn te bewonderen, wordt met het terugbladeren opnieuw duidelijk wat voor een belangrijke rol deze machines bij de spoorwegen hebben vervuld. Ook in Railhobby blijkt er veel over deze elocs - maar net zo goed de **treinstellen** -, te zijn gepubliceerd. Uit de vele artikelen heeft de redactie de selectie gemaakt die u nu in handen heeft.

Per traditie worden in de special twee nieuwe artikelen opgenomen. Dat er over de bruine lijndiesels **serie 2200 en 2400** zoveel wetenswaardigheden zijn te melden, heeft mij eerlijk gezegd verrast. Toen deze locs gaandeweg uit bedrijf gingen, heb ik mij nooit gerealiseerd dat er binnen de series zoveel verschillen waren. Zoals Sicco Dierdorp schrijft, vaak ontstaan door toeval. Die verschillen zijn toch de kers op de taart, iets waar ook **modelspoorders** tot in detail op kunnen inspelen. De buurlandtrein van Den Haag CS naar Keulen vormt het tweede artikel. Voor deze treinsamenstelling heeft Marcel van Eupen gekozen voor tijdperk V, waardoor zowel een **NS 1200** als **DB 103** in beeld komen. Met mij kunt u genieten van de blauw-gele ICR-rijtuigen met een crème-rode 103. Zowel bij het voorbeeld als in model.

Dolf Heibloem

Voor deze special hebben we de beste artikelen uit eerdere Railhobby's voor u verzameld en drie nieuwe artikelen toegevoegd. Bij eerder gepubliceerde artikelen zijn de verwijzingen, zoals dit jaar of zoveel jaar geleden, gebaseerd op het jaar waarin het artikel oorspronkelijk is gepubliceerd. Deze verwijzingen moeten derhalve als zodanig worden gelezen. De gegevens van de in deze special genoemde artikelen zijn nagelopen. Het kan echter voorkomen dat deze gewijzigd of niet meer verkrijgbaar zijn.

Volg ons online:

railhobby.nl
 railhobby
 railhobby
 modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 437



36



94



20



82

6

DE 1500 IN MODEL

In Britse outfit als EM2 en geel-grijze huisstijl als NS 1500.

10

NS 1500

Elocs serie EM2 kwamen het materieelpark van NS versterken.

16

DOEN: OMBOUW PLAN D

Roco-rijtuig krijgt interieurverlichting en sluitseinen.

20

50 JAAR HONDEKOPPEN, DEEL 1

Peter Wijshake stelt het Mat '54 in vele versies voor.

26

50 JAAR HONDEKOPPEN, DEEL 2

De levensloop van het Mat '54 is nauwgezet omschreven en in model uitgebeeld.

32

WORKSHOP: PIMP MY 1300

Huib Maaskant voorziet de NS 1300 van Electrotren met warmwitte leds van L-seinen.

36

TREINSAMENSTELLING: BUURLANDTREIN NAAR KÖLN

Buurlandtrein Den Haag CS - Köln Hbf in tijdperk V in model.

NIEUW

41

UITGELICHT: ROCO'S 1200

De Berlijns blauwe 1223 en bruine 1224 in tijdperk III.

46

DE HONDEKOP-VIER

De eerste indrukken van Carel van Gestel van dit materieel.

56

NIEUW

UITGELICHT: PIKO NS 1111

Railhobby presenteert de paaltjesloc met botsneus.

60

WORKSHOP: NS 2530, DEEL 1

Karst Drenth bouwt en digitaliseert een dieselloco serie 2400/2500 in model.



10



72

66

WORKSHOP: NS 2530, DEEL 2
De bouw wordt afgerond met de seinverlichting en de bedrading.

71

PARTNERCOLUMN
Door Kees Smit

72

OERVERSIE LOC 1000
Fred Haak transformeert de NS 1006 van Roco naar de uitvoering bij aflevering.

76

MAT '64, HET WEL EN WEE VAN PLAN T EN PLAN V
De verschillen tussen de bouwseries in H0-modellen toegelicht.

82

HISTORIE: LAATSTE BRUINE LOCOMOTIEVEN
Van de diesellocs serie 2200 en 2400 hebben een aantal de geel-grijze huisstijl ontlopen.

90

UITGELICHT: ROCO NS 1212 AANGEKLEED
Het pimpen van de NS 1212: schilderwerk, schroefkoppeling, transfers en fabrieksplaat.

94

OUDE ELOCS BIJ NS IN MODEL
Van NS serie 1000 en de voorlopers van de 1100 en 1500, de SNCF BB 317 en British Rail EM-1, voorgesteld in H0.

NIEUW

COLOFON

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacıyan
Redactiecoördinator Chris van Diesen
Eindredactie Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** J.A. Bonthuis †, Sicco Dierdorp, Otto Dijkstra, Karst Drenth, Marcel van Eupen, Carel van Gestel, Bart van 't Grunewold, Fred Haak, Rob de Heijer, Raymond Kiës, Cock Koelewijn, Bert van der Kruk, Roel Linker †, Huib Maaskant, J.G.C. van de Meene, Aad de Meij, Edwin Mos, Frank Pennin, Kees Smit, Hans van de Ven, Bob Visser, M.L. Vocke, Manuel van der Wal, Peter Wijshake, Bram Zuidweg **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 veeelvoudigd 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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

De 1500 in model



Tweemaal de 1501, op de voorgrond het 1:87-model van PhiloTrain, erachter het ruim 3 cm langere (verbouwde) 1:76-model van Triang-Hornby.

Over de geschiedenis van de elektrische locomotieven van de serie 1500 is in het verleden al genoeg geschreven, daarom nu een korte introductie. De roots van deze kleine serie liggen in het Verenigd Koninkrijk. In 1954 werden de zeven machines van de serie EM2 gebouwd in de werkplaats van de oude Great Central Railway te Gorton. Metropolitan Vickers zorgde voor de elektrische uitrusting. Door het kleinere profiel van de vrije ruimte in Engeland waren deze locomotieven een stuk smaller dan hun continentale lotgenoten.

Oorspronkelijk was het septet voor de lijn Manchester-Sheffield (de Woodheadroute) gebouwd en kwam als serie EM 27000-27006 in dienst, met welluidende namen als Electra, Ariadne, Aurora, Diana, Juno, Minerva en Pandora. Nadat de serie in 1969 in Engeland overbodig was geworden en omdat de rijspanning van de locomotieven gelijk was aan die van de NS, besloot de NS tot overname.

De ex-British Rail EM2 (Class 77) kwam bij de NS als serie 1501-1506 (één loc werd als plukloc gebruikt) in de nieuwe grijs-gele huisstijlkeur in dienst, die toen net was geïntroduceerd. De locomotieven hebben hoofdzakelijk dienst gedaan op de lijn Den Haag-Venlo, aanvankelijk in combinatie met een Stalen D (bagagerijtuig uit de jaren '30) en rijtuigen Plan K en Plan N (afkomstig

uit de jaren '50), later met moderne ICR-rijtuigen. In 1986 werden de laatste 1500'ers buiten dienst gesteld. Drie exemplaren zijn bewaard gebleven: 1501 (Rotterdam, rijvaardig, eigendom van de Werkgroep 1501/KLOK), 1502 (aanvankelijk in het British Railways-groen in Engeland - deze loc was in 1989 in het kader van NS 150 enige weken in Nederland voor het trekken van excursietreinen. Thans is ze weer zwart met gedeeltelijk in oorspronkelijke stijl teruggebrachte frontseinen) en de 1505 (in NS-outfit in het Engelse Manchester).

Modellen

Van deze fraaie slanke locomotieven is een aantal modellen voorhanden, geproduceerd door Triang-Hornby, PhiloTrain en Kleinspoor.

In eerdere Railhobby-uitgaven hebt u modeloverzichten van de andere elektrische locomotieven van de NS kunnen aantreffen: de 1100 in RH 1999/02, de 1200 in RH 2002/02 en de 1300 in RH 2003/10. De oude elocs van de serie 1000, BB 300 en LNER 6000 ('Tommy') verschenen in 2011s.

Triang-Hornby

In de schaalgrootte 00 (1:76) heeft Triang-Hornby voor de Engelse markt een model van de EM2 gemaakt. In 1966 verschenen de eerste modellen in het British Railway Electric Blue met dunne witte lijnen onder catalogusnummer R.351. Op de fronten was een klein geel vlak, dat onder de frontruiten eindigde. Op de zijkanten prijken de oude BR-logo's.

Vanaf 1968 werd de kleurstelling aan het nieuwe BR Blue aangepast, waarbij het gele front nu tot aan het dak doorliep. Deze modellen werden van het nieuwe BR-logo voorzien, dat in 1968 werd ingevoerd. In 1971 rolden de laatste modellen uit de fabriek, nog steeds onder catalogusnummer R.351. Voor de handige doe-het-zelvers was er nog de bouwpakketuitvoering die in de periode 1966-1970 onder nummer R.388 op de markt werd gebracht.

Een NS-uitvoering is nooit verschenen (uiteraard), maar met wat handigheid is er wel een 1500 van te maken. De grootste aanpassingen zitten in de gewijzigde frontseinen. Voorts dient aan de gangpadzijde (waar de meeste ramen in de zijkant zitten) de deelspijl in één raam te worden verwijderd en moeten van het dak de tyfoons weggevijsd worden. Aanvankelijk reed de 1500 nog met de ovale Engelse buffers rond,



Basis voor de verbouwing tot 1501 vormde deze Triang-Hornby-kap in het BR Blue met geheel geel front en nieuw BR-logo (catalogusnummer R.351).



Het eindresultaat van de verbouwing mag er wezen, ondanks de schaalgrootte 00 is het ontegenzeggelijk een 1500. Verbouwing: Rob den Heijer.

die ook op het model van Triang-Hornby zitten; deze zijn later door een ander type vervangen. Het model is vanzelfsprekend wel zo'n 3 cm te lang in verhouding met de H0-maatstaven. Het gefotografeerde NS-model is door Rob den Heijer verbouwd. Bijzonder aan dit model is nog de aandrijving van het draaistel op slechts twee assen: het draaistel heeft er namelijk maar twee. Dit wordt duidelijk als we de onderzijde bekijken, de middelste wielen zijn meegegoten dummy wieltjes, wat nauwelijks opvalt als de loc op de baan staat.

Philotrains

Van een heel andere orde is het messing model van Philotrains, zowel qua maatvoering als detaillering en niet te vergeten de prijs. Het model verscheen in 1989 als jubileummodel voor NS 150. De volgende versies (tussen haakjes de gelimiteerde aantallen) werden gemaakt: catalogusnummer 72A: NS 1501-1506 (239 stuks, nummer op afspraak), 72B: NS 1501 met Diana-platen (11 stuks), 72C: NS 1501 met BSSO-opschrift



Het aangedreven draaistel van de Triang-Hornby loc heeft slechts twee assen. De middelste as is fake.



Philotrains sublieme versie van de 1501 in volle glorie. Op de NS-vignetten na is het grote voorbeeld in deze kleurstelling regelmatig voor museale doeleinden in het land te zien.

ten (6 stuks), 72D: NS 1502 met Electra-platen (43 stuks), 72E: NS 1505 met Ariadne-platen (24 stuks), 72F: BR EM2 27000 Electra (27 stuks, uitvoering zoals te zien bij NS 150 in Nederland) en 72KIT: bouwkit (150 stuks). De totale oplage bedroeg dus 500 stuks, de prijs was f 1540,- (€ 699,-) voor de standaardversie, de groene Electra was 50 gulden duurder en een bouwpakket verwisselde voor f 875,- van eigenaar. Op verzoek kon ook een wisselstroomversie voor de Märklin-rijders worden besteld. In Railhobby 1989-11 kunt u nog een uitgebrei-

de railtest vinden. Het door Philotrain gemaakte model is zonder twijfel het fraaiste uit de reeks.

Kleinspoor

Onder catalogusnummer 809 brengt Edwin Langeveld uit Tilburg een zeer acceptabel bouwpakket van de NS 1500 in de handel voor € 128,-. Volgens de fabrikant is het model exact volgens de NS-afmetingen vervaardigd. De kap is van kunsthars, het onderstel en de draaistellen zijn van witmetaal. De vacuüm getrokken

kunststof ruitjes passen netjes in de openingen in de kap.

Alles is in de kit aanwezig, op de transfers, verf, NEM-koppelingen, Mashima 18 x 33 motor en Sommerfeldt-pantografen (nr 927) na. Desgewenst kan het model ook gebouwd geleverd worden, maar de zelfbouwers kunnen het model nog wel wat verfraaien met trapjes en fijnere handgrepen.

Epiloog

Het inzetgebied van de 1500'en was slechts



EM2 27000 'Electra' (ex 1502) in de versie zoals ze in 1989 in ons land te zien was t.g.v. NS 150. Model: Philotrain.



Het front van de 27000 'Electra' verraadt dat het niet om een originele Engelse uitvoering gaat. Ook de eenbeenpanto's zijn er pas in Nederland op gekomen. Model: Philotrain.

klein, het waren geen 'manusjes-van-alles' zoals de 1100-, 1200- en 1300'en. Goederentreinen behoorden ook tot hun takenpakket, zij het in beperkte mate. Het is daarom ook niet verwonderlijk dat de grote producenten zich (nog) niet aan een H0-model van deze van oorsprong Engelse eloc gewaagd hebben. Het is aan Philip Friskorn e.c.s. en Edwin Langeveld te danken dat we toch een tweetal fraaie modellen van deze kenmerkende locomotieven op onze modelbaan kunnen inzetten. ●

Tekst & foto's: Peter Wijshake



Arjen Dijkgraaf bouwde uit een Philotrain-bouwset deze zwarte British Rail-uitvoering van de EM2 27003 (ex-NS 1501). In deze livrei heeft het grote voorbeeld van de werkgroep 1501 ook enige tijd rond gereden in ons land.



De kunsthars kap en het witmetalen frame en de draaistelzijkanten van de Kleinspoor-kit.



Dit model van de 1501 is door Edwin Langeveld van Kleinspoor gebouwd. In tegenstelling tot de gangpadzijde heeft deze zijkant slechts twee kleine raampjes.

NS 1500

een legendarische locserie

Bij het verschijnen van het EloTrack HO-model van de elocserie NS 1500, is het goed nog eens stil te staan bij de grote voorbeelden van deze legendarische locserie in het algemeen en museumlocomotief 1501 in het bijzonder.

In 1954 bouwden de Gorton Works van British Rail (BR) en Metropolitan-Vickers zeven zesassige elocs voor de reizigersdienst op de in 1955 te openen Woodhead Route. Deze spoorlijn verbond Manchester met Sheffield via Gorton, Woodhead en Penistone en was, net als de lijnen in ons land, met 1500 V gelijkspanning geëlektrificeerd. Al na twaalf jaar werd besloten de reizigersdienst op deze lijn weer op te heffen, omdat BR voor een ander voltage koos. Hierdoor werden de zeven locs van de serie EM2 27000 (de latere Class 77) in 1968 werkloos.

NS introduceerde in 1969 met 'Spoorslag '70' naast de stop- en snel-treinen een derde treintype: de Intercity. Hiervoor waren dringend extra locomotieven nodig. Omdat nieuwbouw uitgesloten was, inspecteerden NS-technici in Engeland de zeven nog betrekkelijk jonge locomotieven van de serie EM2. Na een geslaagde proefrit met de 27002 besloot NS de locs te kopen.

Houten cabinedeuren

In 1969 arriveerden de zeven locs in Tilburg. De EM2's konden weliswaar op 1500 V rijden, maar moesten wel worden omgebouwd en gereviseerd. Eén loc diende hierbij als plukloc. Met name de verplaatsing van de zitplaats van de machinist van links naar rechts was een complexe operatie. Verder moest ATB worden ingebouwd en werden

de houten (!) cabinedeuren vervangen door stalen. Er verschenen eenbeenpantografen op het dak en het frame en de draaistellen werden verstevigd, waardoor de locs 135 km/u mochten rijden. Het remsysteem moest worden aangepast en de locs kregen elektrische treinverwarming. Ook de front- en sluitseinen werden aangepast.

Geel met grijs

Het opknappen van de locs, die 1500'ën werden gedoopt, begon met het slechtste exemplaar. Na een ombouw van een half jaar leverde Tilburg in mei 1970 de 1501 als eerste in de nieuwe geel-grijze huisstijlkleuren van NS af. De 1506 volgde ruim een jaar later als laatste loc. Al snel bleek dat NS er een betrouwbare locserie bij had. Volgens de toenmalige prognoses moesten de locs tien jaar mee; dat werden er uiteindelijk zestien. Aan het uiterlijk van de locs is in die jaren nauwelijks iets veranderd. Wel werden al snel de ovale buffers vervangen door de wat grotere rechthoekige. De locs reden tijdens hun actieve bestaan vooral reizigerstreinen tussen Hoek van Holland en Den Haag CS en Venlo. Ook reden ze in de goederendienst vanaf de Kijfhoek naar onder meer Roosendaal, Venlo, Susteren en Maastricht. Gemiddeld legden de locs zo'n duizend kilometer per dag af.



Loc 1503 heeft in Venlo zojuist de trein uit Keulen van de Duitse loc BR110 overgenomen. 15 juli 1983. (foto Bert van der Kruk)



De 1500'ën waren betrouwbare locs en lieten je zelden in de steek. Den Haag Binckhorst, winter 1984-1985.



Op zaterdag 14 juni 1986 werd op grootse wijze afscheid van de serie 1500 genomen. De 1501, 1502, 1503 en 1505 tijdens een line-up in Bostel.

Afscheid en tweede leven

De komst van de 1600 in 1980 luidde het einde van de 1500 in. De 1600 was bedoeld om, naast uitbreiding van het locomotievenpark, de elocs van de serie 1000, 1500 en een deel van de serie 1100 te vervangen. Naarmate er steeds meer 1600'ers instroomden, verdwenen als eerste in 1982 de locs serie 1000, in 1985 en 1986 door de zes 1500'ers gevolgd.

Op zaterdag 14 juni 1986 namen NS en de Engelse EM2 Locomotive Society op grootse wijze afscheid van de serie 1500 met een rit door Nederland waaraan vier van de zes toen nog resterende locs deelnamen: 1501, 1502, 1503 en 1505. Nadat de serie eind juni 1986 buiten dienst was gesteld, richtten enkele Rotterdamse machinisten een werkgroep op om een 1500 van de sloop te redden. De keus was beperkt. De 1506 was na brandschade gesloopt en de 1504 stond ontakeld in Tilburg. De 1502 en de 1505 keerden terug naar Engeland, zodat slechts de 1501 en 1503 overbleven. NS had de draaistellen van de beste loc, de 1503, al aan de EM2 Locomotive Society toegezegd, zodat alleen nog de technisch in slechtere staat verkerende 1501 overbleef.

Enkele NS'ers, opererend onder de nieuwe naam Werkgroep Loc 1501, begonnen direct met een opknapbeurt. In oktober 1987 verscheen de 1501 voor het eerst op een open dag in Rotterdam CS. Bij de viering van NS150 in de zomer van 1989 werd de loc, naast de tijdelijk uit Engeland teruggekeerde 1502, op de grote materieelshow te Utrecht tentoongesteld. In 1990 werd de 1501 weer op het Nederlands spoorwegnet toegelaten. Ook als museumlocomotief heeft de 1501 een bewogen bestaan achter de rug en heeft daarmee ook een zekere cultstatus bereikt. Onno le Comte is oud-voorzitter van de Werkgroep en een van de machinisten op de 1501. Hij blikt terug.

Wanneer reed jij voor het eerst op de 1500'ers?

'Dat was in 1980, tijdens mijn opleiding machinist met RELT (rangeren E-tractie)-bevoegdheid. Daar zaten diensten op reizigers- en goederentreinen in. Weliswaar als leerling, maar het was tóch het echte



De zitplaats van de machinist verhuisde in beide cabines van links naar rechts. Machinist Onno le Comte vertelt in dit artikel over zijn ervaringen met de 1500'ers.

werk. Na de RELT-opleiding ging ik naar depot Feijenoord en verdwenen de 1500'ers uit beeld. Toen ik in Rotterdam terugkeerde, waren ze net uit dienst. De meeste rijervaring heb ik eigenlijk pas opgedaan bij de Werkgroep. Daar heb ik in de periode 1996-2007 een flink aantal excursie-, overbrengings- en conditieritten met de 1501 gereden. Ik had toen een functie bij NS die het mogelijk maakte om de loc redelijk eenvoudig in te zetten voor een commerciële goederen- of reizigers-trein. Dat is de loop der tijd wel steeds moeilijker geworden."

Hoe was het rijden op een 1500 vergeleken met een 1100?

'Wil je een eerlijk of een diplomatiek antwoord...? Als rechtgeaarde Fransman had ik meer binding met het temperament van een 1100 of 1300 en had ik niet veel op met die lompe 1200'ers... De 1500 en 1100 hadden elk hun voor- en nadelen. De 1500 had een goede wegligging en reed rustig. De 1100 slingerde en stuiterde erg, maar daar



Loc 1506 werd bij NS als laatste in dienst gesteld, maar sneuvelde ook als eerste door kortsluiting en brand in de motoren. De 1500'en waren multifunctioneel en reden ook in de goederendienst. Den Haag Binckhorst, 1981.

kregen we per dienst wel 60 cent 'Bijslag Bezwarende Werkomstandigheden' voor. De 1500 had een gestoffeerde broodplank als zetel, maar je kon er wel lekker tegen de raamstijl op hangen. Daarentegen had de 1100 een échte Bremsheystoel. Aan de andere kant was het uitzicht door de cabineramen van de 1500 veel beter. De 1500 was duidelijk minder lawaaiig dan de 1100. De koelventilatoren van de 1100 zorgden zelfs na de verbouwing nog voor veel geluid in de cabine. Ik reed daarom bijna altijd met gehoorapparaten op. De bediening van de 1500 was simpel en overzichtelijk. Door de zes tractiemotoren had deze loc ook meer economische rijstanden dan een 1100. Je was

dus minder aan het schakelen om de gewenste snelheid te behouden. Het vermogen van de 1500 en 1100 was in kW theoretisch nagenoeg gelijk, maar bij een 1500 nam de trekkracht boven de 80 km/u merkbaar af, terwijl een 1100 tot bijna aan de toegelaten maximumsnelheid aan de trekhaak bleef 'sleuren'. Dat bedoelde ik dus met temperament: met een 1100 kon je 'sportiever' rijden dan met een 1500... Door het hogere adhesiegewicht van een 1100 had je bij aanzetten op gladde sporen minder last van wielslip en kwam je makkelijker op snelheid.'



De serie 1500 kwam normaliter niet over de grens. Op 24 mei 1986 werd bij wijze van stunt voor de hobbyisten met de 1502 een reguliere trein van Amsterdam CS naar Emmerich (D) gereden en werd een tegentrein mee teruggenomen. De loc tijdens het omlopen. (foto Bert van der Kruk)



Behalve de Keulenaar reden de 1500'en onder meer ook de IC+ van Den Haag CS naar Heerlen. De 1506 in de verbindingsboog tussen Den Haag CS en Den Haag HS. Na een eerdere ontsporing mochten de 1500'en deze boog slechts met beperkte snelheid berijden. (foto Bert van der Kruk)



De ovale buffers werden later door de wat grotere rechthoekige vervangen. Loc 1503 verlaat met een 'Keulenaar' Den Haag Centraal. (foto Bert van der Kruk)

Hadden de 1500 veel storingen?

'De 1500 had eigenlijk geen zwakke punten. Alles was zwaar overbetoet en degelijk gebouwd. Heel af en toe een warm steunlager, maar daar hadden de 1200'en ook last van. Het cabinecomfort was wel zwak, omdat ramen en deuren slecht sloten. Waterlekkages, tocht, koude benen. Dat loste je op door een extra sjaal, of een stuk krant tussen de bovenkant van het schuifraam. Het linkerschuiфраam werd niet al te vaak gebruikt; als je dat al eens opende, was de kans groot dat je het niet meer dicht kreeg door vuil in de geleidingen. Met geweld 'dichthameren' durfde je ook niet omdat het raam dan wel eens kon versplinteren...'

Heb je nog spectaculaire herinneringen aan de ritten in de Werkgroep 1501-tijd?

'Ik herinner me nog goed de rit van 29 mei 1999, toen de 1501, samen met de 1202, bij het afscheid van de treindienst Den Haag-Keulen werd ingezet. We zouden enkele slagen Eindhoven-Venlo rijden, eindigen in Venlo na trein 1819, en dan als losse loc naar Kijfhoek terugkeren. Tijdens de pauze in Venlo pikte ik op dat er voor een extra goederentrein van Venlo naar Kijfhoek nog geen loc was geregeld. Daarop bood ik aan die goederentrein met de 1501 naar Kijfhoek te brengen. Met een sleep van bijna 1000 ton ketelwagens hebben we veel fotografen een leuke verrassing bezorgd. Het noodweer bij Tilburg vergeet ik ook nooit meer; door blikseminslag was de baanbeveiliging grotendeels uitgevallen en hebben we Tilburg-Breda met tientallen lastgevingen en even zoveel stops en optrekken in ruim een uur afgelegd. Dat was een krachtproef die de bejaarde dame zonder klagen uitvoerde.

De 'Sandite-expres' op de Hoekse lijn was een andere niet-reizigersinzet. In 1999 deed NS een proef tegen gladde sporen met het anti-

glijmiddel sandite. Dit moest dagelijks vóór aanvang treindienst op de spoorstaven worden aangebracht. Hiervoor was een spuitinstallatie in een 20 voets-container op een platte wagen aangebracht. Tussen 5 maart en 16 april 1999 reed de 1501 dagelijks een slag Rotterdam – Hoek van Holland met deze wagen. De installatie moest bij bepaalde kilometerpunten worden geactiveerd, wat de machinist deed door de knop 'zandstrooien' van de 1501 in te drukken. Dit was mogelijk door een kleine aanpassing en een kabeltje tussen loc en wagen. Het kabeltje is in die maand tijdens het ontkoppelen niet één keer vergeten. NS was zo tevreden, dat de inzet in 2000 is herhaald. De terugrit uit Groningen van de jaarlijkse donateursrit staat ook nog in mijn geheugen gegrift. Zoals meestal zaten er twee machinisten in de cabine: een voor de bediening en een als boordwerktuigkundige, voor het geval dat... Ik zat zelf met onze vaste storingsmonteur Ben in de trein. Bij Weesp kregen we via de portofoon het nieuws dat de lijnschakelaars niet meer wilden inkomen en er dus geen tractie meer was. We rolden de schema's van de loc uit en probeerden met de machinisten via de portofoon een diagnose te stellen. Tijdens proeven bleek dat als je stand 'eind serie' én een willekeurige trap 'zwakveld' koos, er wél motorstroom liep. Dat was een geruststelling, want we hadden dus weer tractie. Niets aan de hand, zolang de snelheid maar boven de 40 km/u bleef. Optrekken vanuit stilstand was echter niet meer mogelijk, omdat dit alléén kan met alle rijweerstanden voorgeschakeld. We stelden de treindienstleider direct op de hoogte en verzochten hem met klem om ons NERGENS te laten stoppen, want dan zouden we waarschijnlijk niet meer kunnen vertrekken.

We vermoedden of een onderbroken veldwikkeling van een van de tractiemotoren of een defecte volveldschakelaar in het tractiemotorcircuit. Maar welke van de zes motoren was niet duidelijk. Wellicht



Tijdens de viering van NS150 kwam de 1502 weer terug naar Nederland voor publieksritten. De in Britse uitmonstering teruggebrachte loc na vertrek uit Den Haag HS op 24 juni 1989.



De laatste kilometers van de 1501 in het kader van de excursie '1501 goes to Goes'. Na een stop in Utrecht CS keerde de loc terug naar Rotterdam en werd later in Blerick gestald, in afwachting van een grote opknapbeurt, 2 juni 2007.

Museumloc 1501 werd voor de eeuwwisseling tijdelijk zoveel mogelijk teruggebracht in de Britse afleveringstoestand en kreeg daarbij het oorspronkelijke nummer 27003 terug. Op de foto poseert de loc tijdens een conditierit te Venlo naast een andere legendarische loc.

konden we door het afzonderen van een van de motorgroepen de 'onderbreking' overbruggen. Dat kan altijd bij een eloc, maar alleen bij... stilstand.

We moesten dus kiezen: doorrijden en hopen dat we tot Rotterdam geen rode seinen zouden krijgen, of op een gunstige plaats stoppen en hopen dat onze theorie klopte. In overleg met de verkeersleiding besloten we te stoppen bij aansluiting Bijlmer. Daar stonden we het overige treinverkeer niet in de weg en konden we 'hobbyen'. We hadden geluk: met de keuze 'Cut Out Motors 1-2-3' konden we met de overgebleven drie motoren onze weg vervolgen. Weliswaar alléén in 'serie' met zwakveld, dus niet harder dan een 60-70 km/u, maar we hebben Rotterdam gehaald. Later onderzoek leerde dat het vaste contact van de volveldschakelaar van motor 3 was afgebroken: een bekend 1500-euvel. Nog dezelfde avond hebben we het contact vervangen, want we hadden altijd een kistje reserve-onderdelen bij ons...

Hoe zat het met de conditierit op 1 april, waarvan iedereen dacht dat het een grap was?

'Op 1 april 1999 werd met veel tamtam de komst van de eerste test-Eurostar naar Nederland aangekondigd. Deze zou 's morgens vroeg op spoor 1 in Rotterdam voor proefritten op de Hoekse Lijn aankomen. De 1501 werd tijdens het omlopen voor de dagelijkse sandite-slag in Hoek van Holland getooid met een passende vlag op de neus en reed in alle vroegte een nagenoeg leeg Rotterdam CS binnen. Men had het dus kennelijk door. Maar er was wél gebak voor de organisatoren...

Het jaar erop heeft de Werkgroep wraak genomen door héél breed en héél hardop de jaarlijkse conditierit Den Haag – Venlo aan te kondigen voor 1 april 2000. De 1501 werd die ochtend in alle stilte naar Den Haag CS overgebracht en voor IC 1933 naar Venlo gezet. Onze opzet werkte: op de heenweg slechts één fotograaf bij het Haantje in Delft. Pas op de terugrit met IC 1942 werden we in Eindhoven door enkele boze fotografen aangesproken, die vonden dat we de rit duidelijker hadden moeten aankondigen; de datum van 1 april geeft toch verwarring? Later hoorden we dat velen alsnog halsoverkop naar de bekende spotplaatsen gingen, omdat het tóch geen 1-aprilgrap bleek te zijn.'

Wat was je laatste dienst op de 1501?

'Mijn laatste dienst op de 1501 was tevens de laatste inzet van de 1501 op het geldende inzetcertificaat van de loc: er was al besloten om de loc voorlopig buiten dienst te nemen voor draaistelrevisie en herstel van enkele slechte dakdelen.'

Opknopbeurt

De laatste inzet was de '1501 goes to Goes'-excursie op 2 juni 2007, een soort afscheidstournee van de loc. Naast enkele overbrengingsritten van locs naar Goes (voor de materieelshow) zorgde de 1501 ervoor dat de excursietrein van Goes uiteindelijk in Den Haag Centraal werd afgeleverd. Vervolgens is de loc in de 'koude' stalling gegaan, in afwachting van het revisieplan.

De 1501 is nu zestig jaar oud en heeft ruim 4.500.000 kilometer op de teller. Hiervan heeft de loc dertien jaar dienst gedaan bij British Rail en zestien jaar bij NS. Inmiddels heeft de loc dus 28 jaar de status van museumloc. Op dit moment is de 1501 niet op het spoornet toegelaten en staat in afwachting van een grote opknopbeurt in de oude rij-

tuigloods te Blerick, waar de Werkgroep stallingsruimte van de Stichting Onderdak Rail Erfgoed (STORE) huurt.

Meer informatie over de Werkgroep en de aan de werkgroep gelieerde Stichting Klassieke Locomotieven op <http://www.klassieke-locs.nl>. ●

Tekst en foto's: Aad de Meij



De 1501 ontmoet DB-loc 112 145-8 tijdens een donateursrit van de Werkgroep 1501 in Bad Bentheim. 1 oktober 1994.

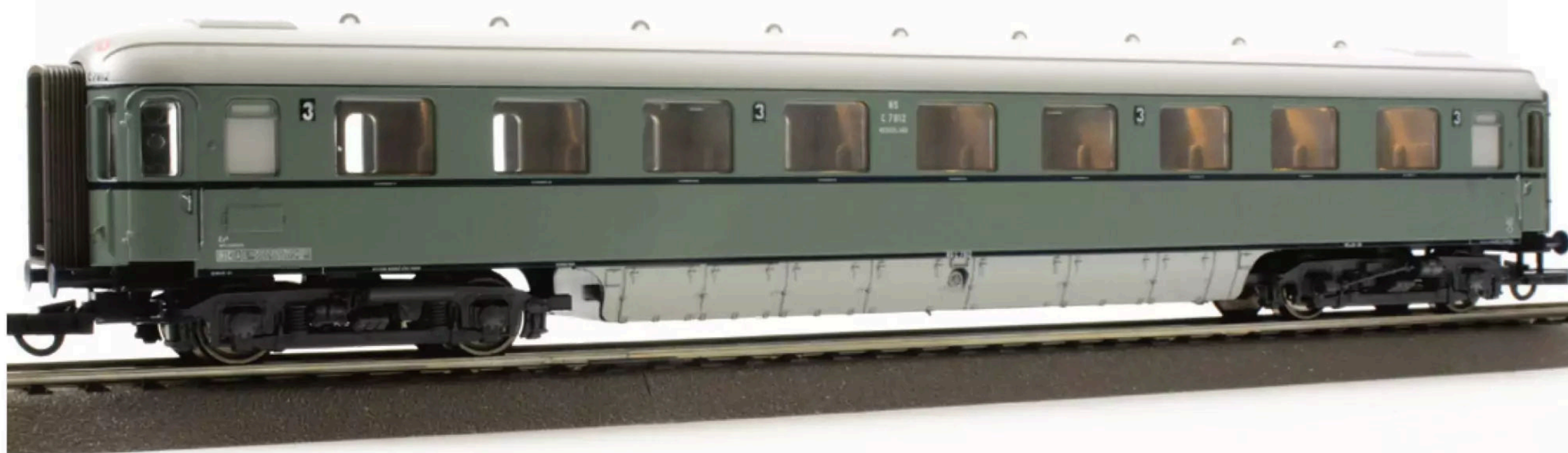


Op 2 juni 2007 pakte de Werkgroep Loc 1501 flink uit en kwam met vrijwel het volledige locpark naar Goes. De 1501 poseert hier voor de fotografen naast de 1122, 1201 en 1315.

DE VERLICHTING KAN AAN

Ombouw NS Plan D van Roco

De stalen NS Plan D-rijtuigen heeft Roco al geruime tijd in het assortiment. Onlangs zijn vier van deze rijtuigen uitgebracht die qua kleur passen bij de turkooise NS 1101. De oplettende modelspoorder en -bouwer weet altijd wel verbeterpunten. Manuel van der Wal toont hoe het rijtuig van interieurverlichting en sluitseinen kan worden voorzien.



De binnenverlichting is gelijkmatig en diffuus.

Om het rijtuig te demonteren klikken we de vouwbalgen aan beide kopkanten los. Let op dat de voetplaat hierbij vrij komt. Het dak kan met een licht wrikken worden afgenomen. De bak zit aan de binnenzijde met nokken aan het onderstel geklikt. Door hier een kleine platte schroevendraaier tussen te zetten zal het onderstel loskomen. Als laatste gaan de draaistellen onder het onderstel vandaan, de koppelingsgeleiders met veer blijft zitten. We beginnen met het aanpassen van de draaistellen. Hier moeten stroomafnemerstrips worden ingebouwd. De set van Digikeijs bevat tien stuks. Voor elk draaistel hebben we er een nodig. De wielstellen moeten op de juiste wijze worden geplaatst. Van elk wielstel is één zijde geïsoleerd. De (zwarte) isolaties moeten per draaistel aan dezelfde kant zitten, maar in het andere draaistel juist tegengesteld.

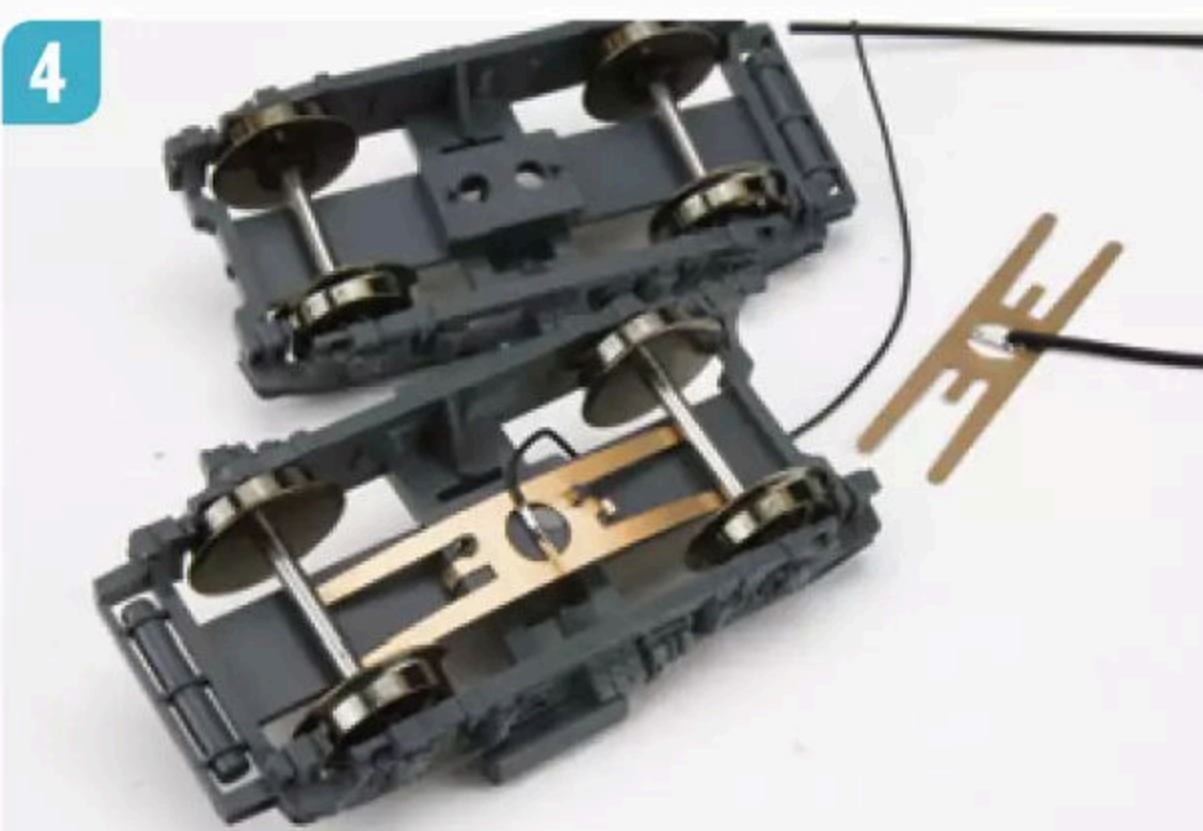
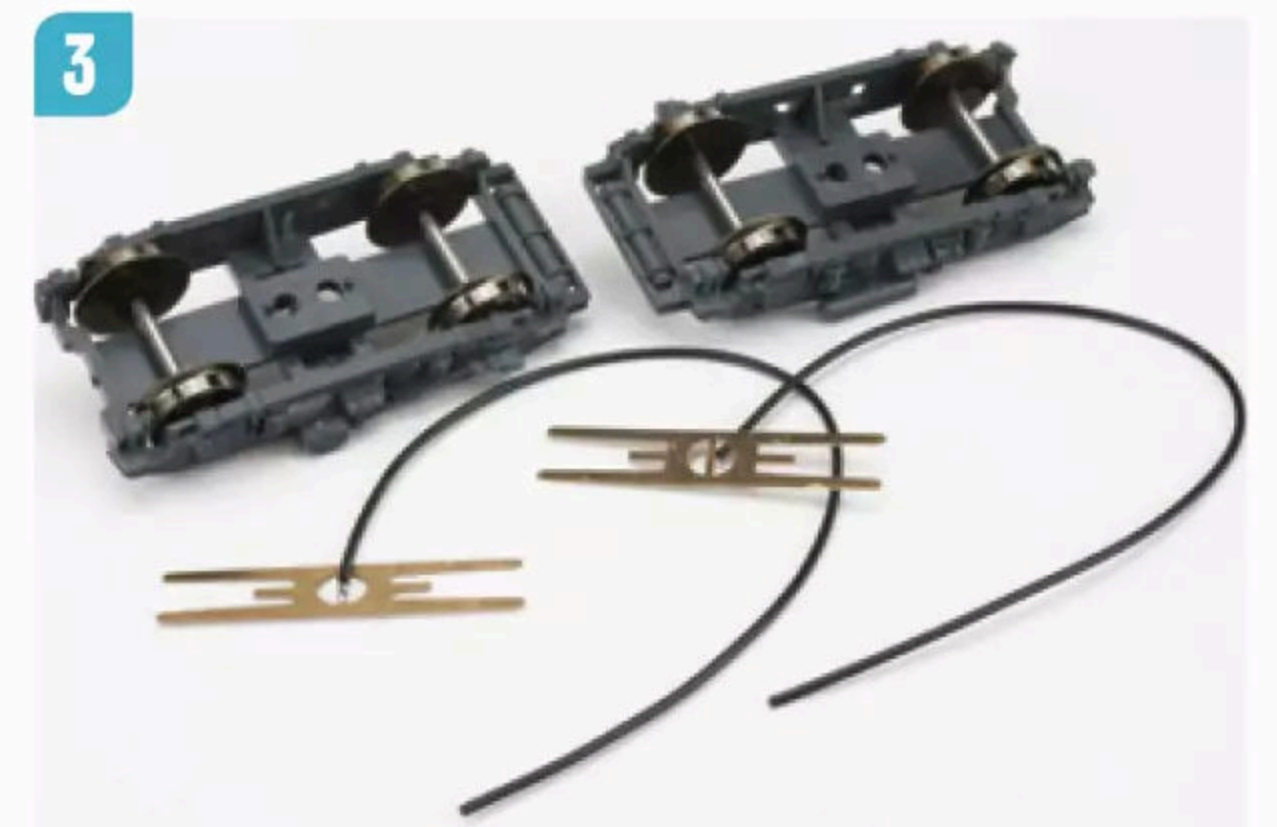
Zo neemt het ene draaistel de plus van de rails af en het andere draaistel de min. De draaistellen van de Plan D's zijn enigszins voorbereid voor inbouw van contactstrips. Aan de onderzijde van het draaistel zitten twee nokken. Hier past de contactstrip van Digikeijs net niet tussen. Door een van de inkepingen van de contactstrip iets in te knippen zal de strip er tussen passen. De beide korte strips worden naar beneden gebogen. Door de plastic nokken even met de soldeerbout aan te drukken wordt de contactstrip gefixeerd.

De kabel die standaard aan de contactstrip is bevestigd is nogal dik en stug. Om te zorgen dat de draaistellen tijdens het rijden zo soepel mogelijk kunnen bewegen heb ik de kabels van beide strips door dunnere vervangen. Hierna kunnen de draaistellen weer terug onder het onderstel. De soepele draden voeren we

door de bestaande gaten in de bodemplaat. Vervolgens kunnen het interieur en de kap worden teruggeplaatst. Let op dat de draden niet beklemd raken.

SLUITSEINEN

Bij de Plan D-rijtuigen zitten de sluitseinen in de ronding van in het dak. In model zijn ze nagebootst met de twee cirkels boven de rijtuignummers. Om de sluitseinen functioneel te maken gaan we deze uitboren. Met een handboor is het nauwkeurig werken. Om te zorgen dat het gat gecentreerd in de bestaande cirkel komt boren eerst een gat van 0,4 mm. Aansluitend ruimen dit met een 2 mm boor op. Met een ronde, puntige sleutelvijl kan de ronding zo nodig goed strak worden gemaakt. Als er netjes wordt geboord zal dit niet nodig zijn. Met een drupje Micro Kristal Klear voorzien we de vier gaten van de sluitseinen



1. Het Plan D-rijtuig met de in te bouwen ledstrip en sluitseinleds. **2.** Het rijtuig is gedemonteerd, we kunnen aan de slag. **3.** De stroomafnemers van Digikeijs met dikke kabels. **4.** Bij de nokken is de contactstrip ingeknipt, de gemonteerde strip is voorzien van een dunne draad. **5.** Met een handboor worden de sluitseinen opengeboord. **6.** Met een tweede handboor wordt het gat opgeruimd naar 2 mm. **7.** De sluitseinen zijn opengeboord. **8.** Een druppel Micro Kristal Klear in het boorgat zorgt voor imitatie glas. **9.** De lichtstrip moet voor Plan D worden ingekort. **10.** De handleiding verduidelijkt het hoe en waar bij inkorten.



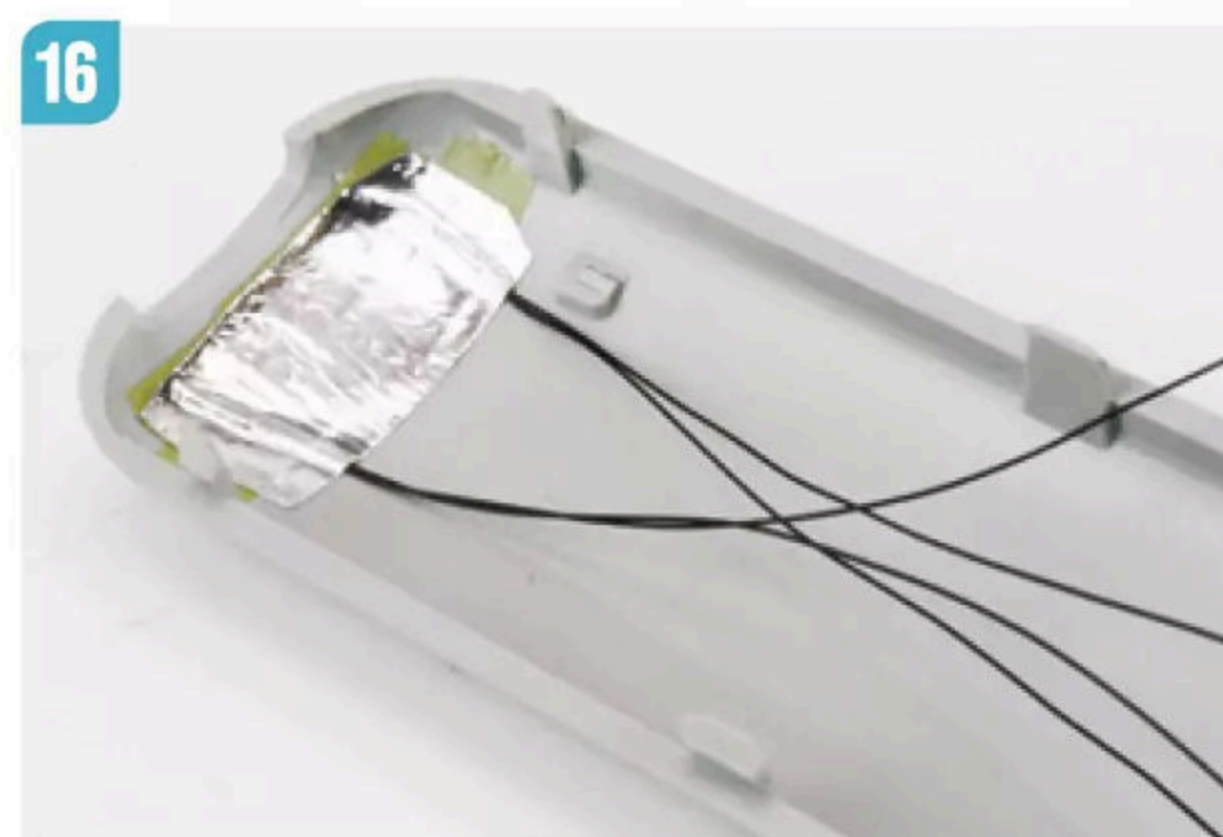
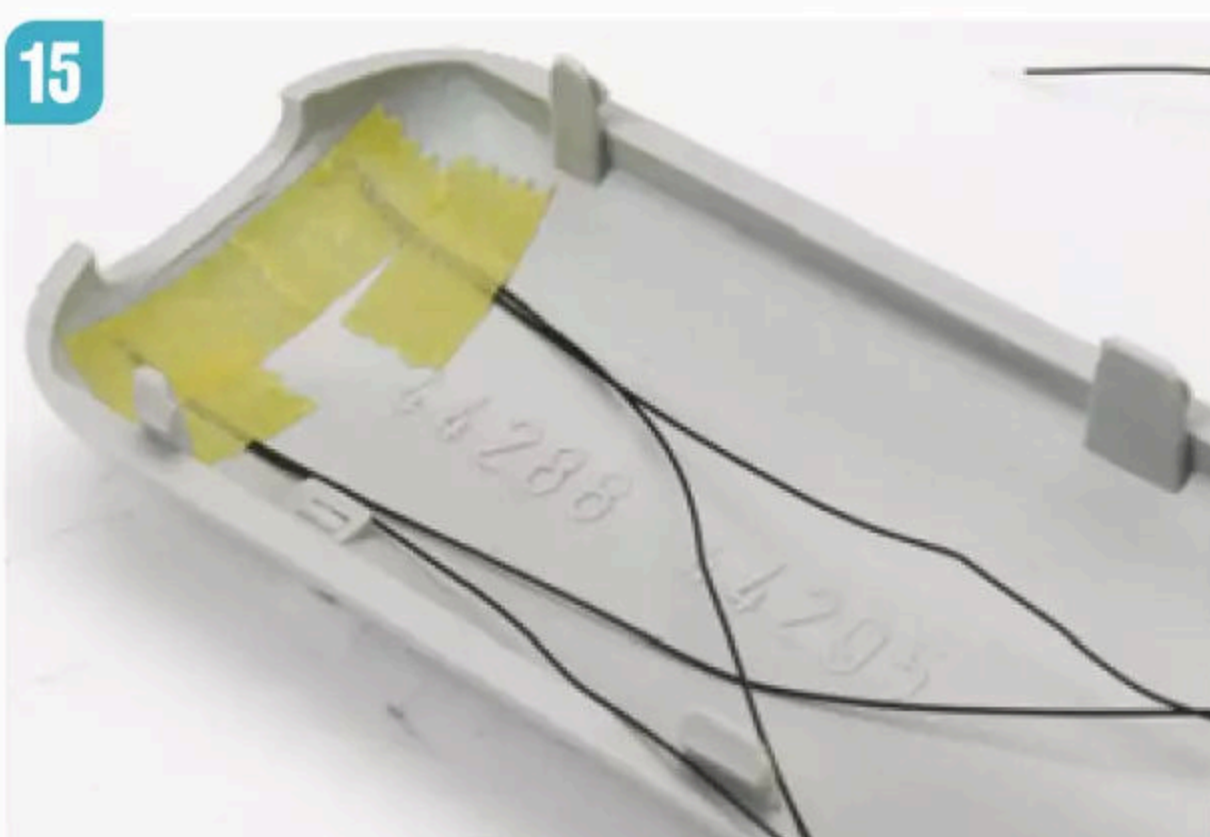
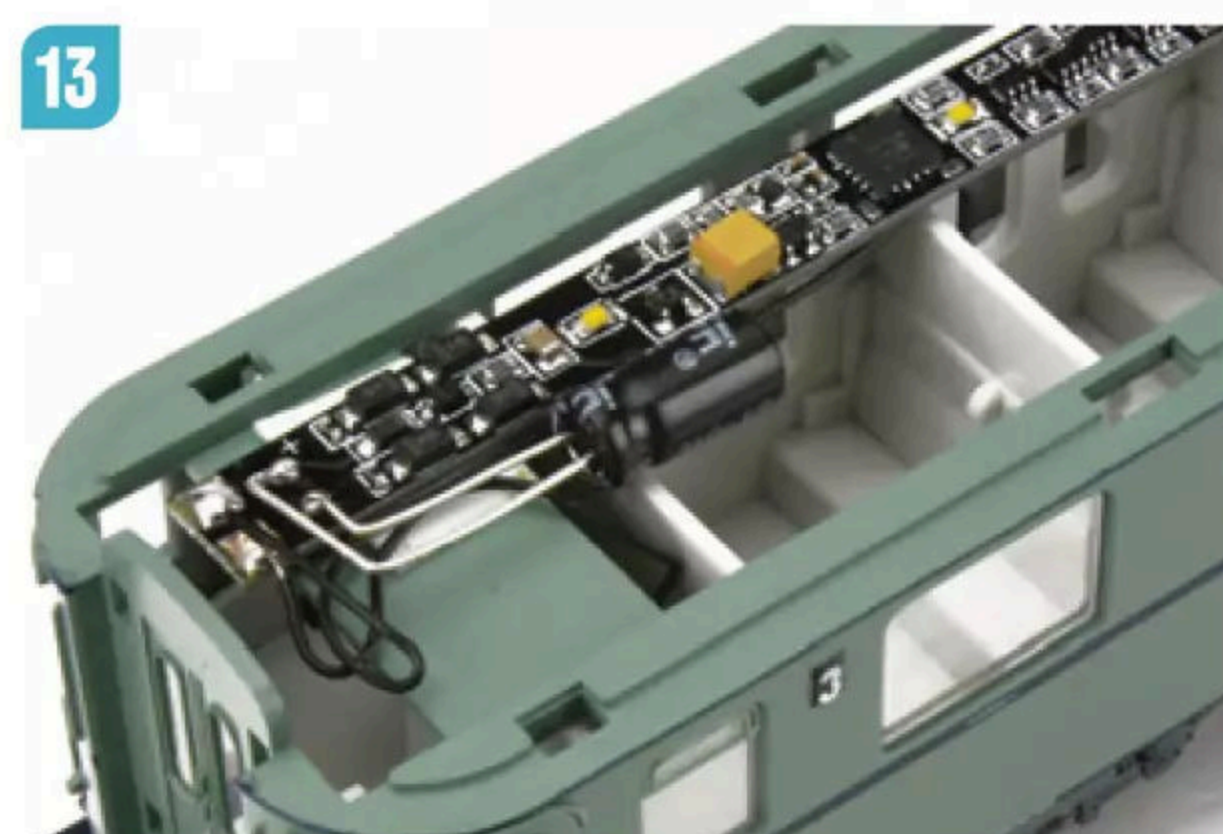
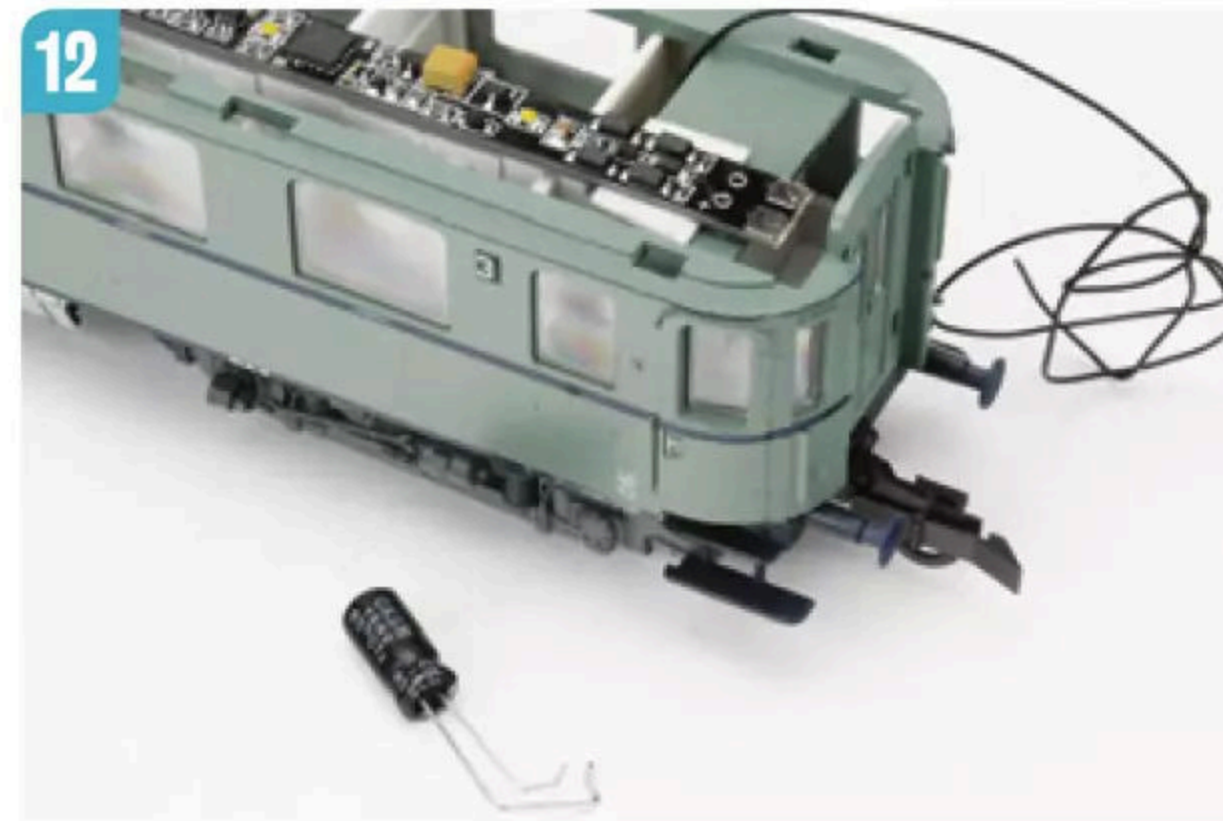
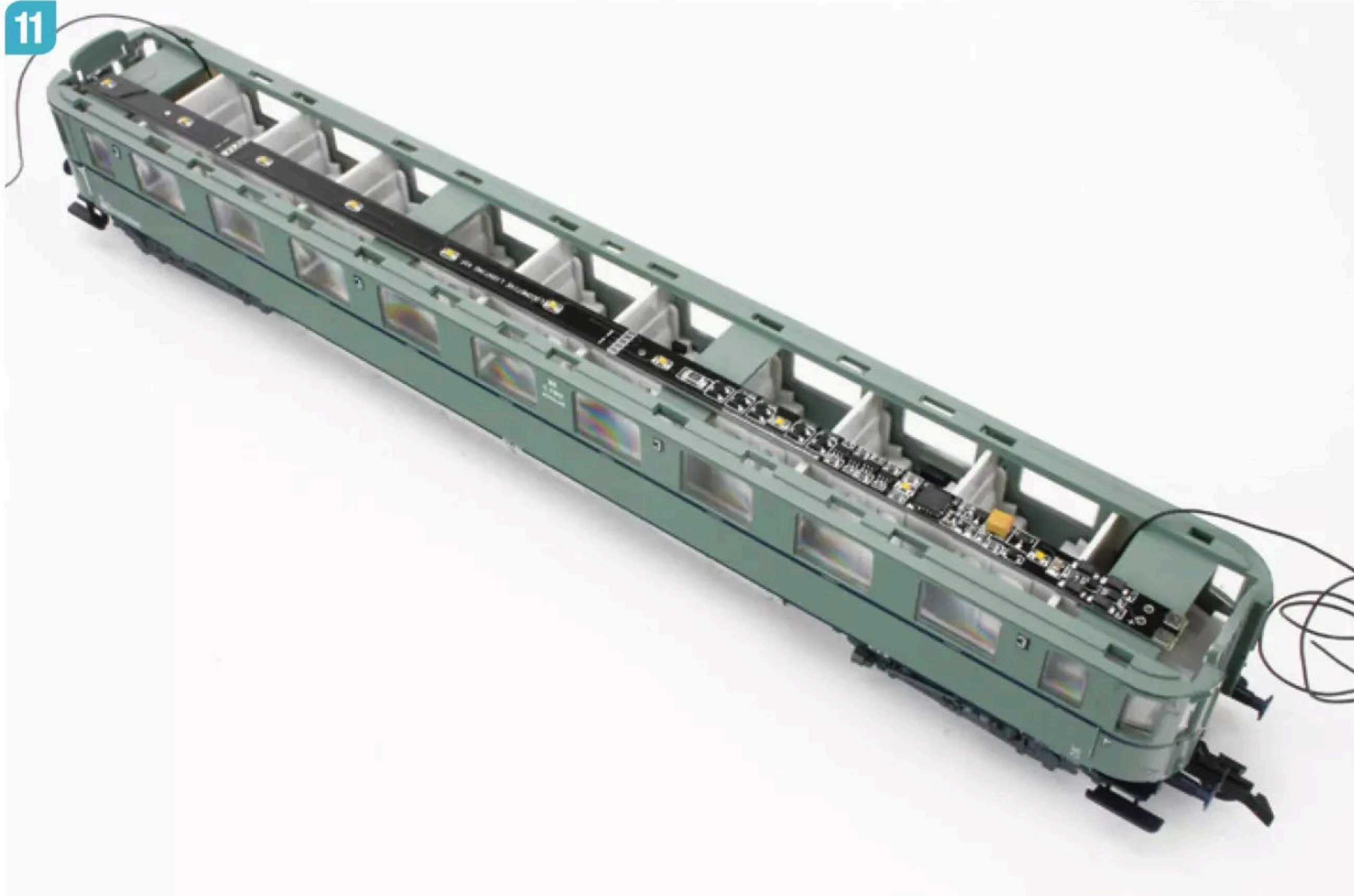
van glas. Als na het drogen blijkt dat het glas wat naar binnen is gezakt volgt aan de buitenkant nog dunne laag Kristal Klear. De droogtijd is zo'n 2 uur.

INTERIEURVERLICHTING

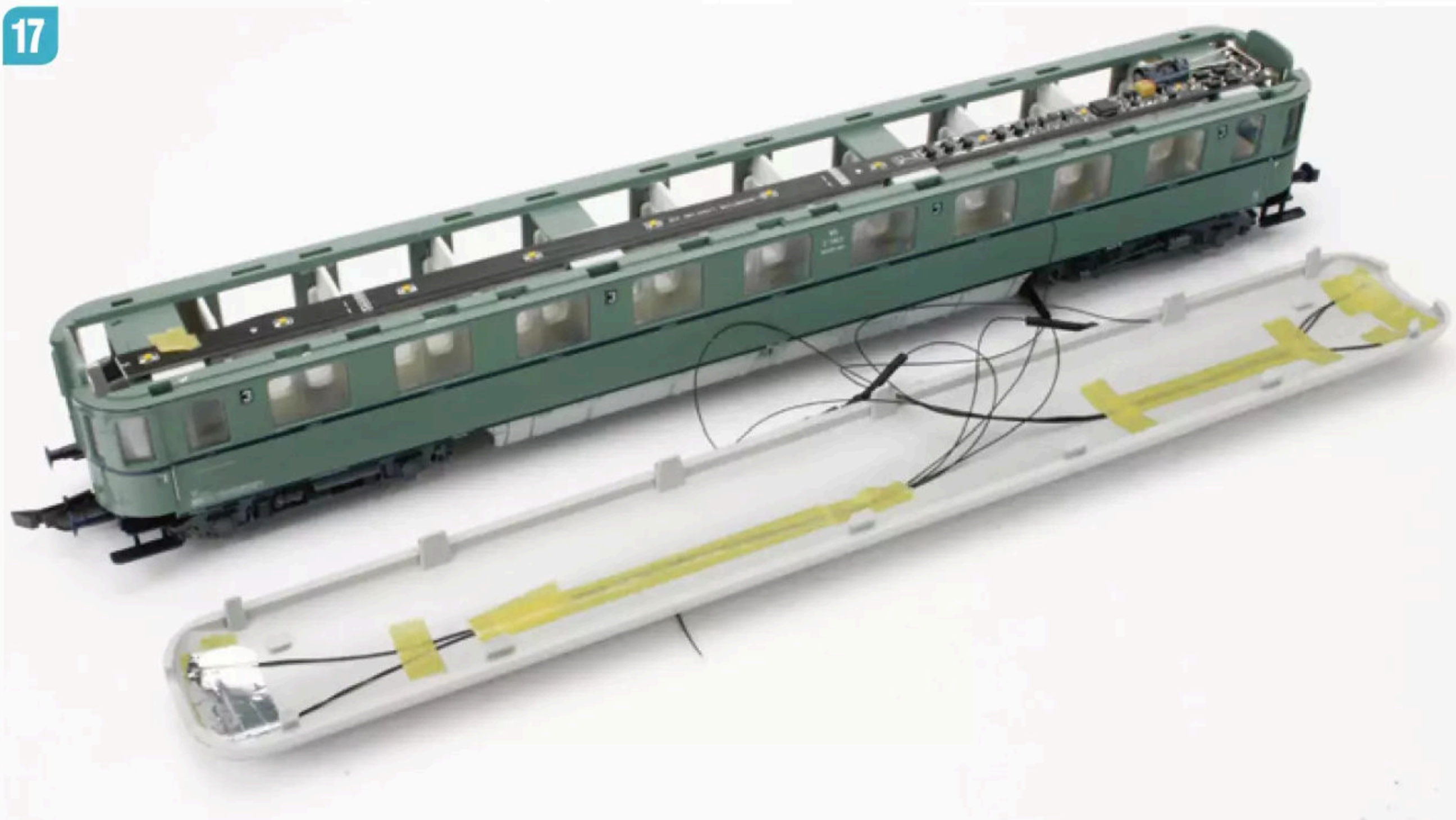
Terwijl het glas van de sluitseinen droogt beginnen we met het plaatsen van de ledstrip van de binnenverlichting. Voor dit rijtuig gebruik ik Digikeijs Locomotive Lighting. Deze standaard ledstrip is digitaal en kan ook de sluitseinen aanstu-

ren. Voor het Plan D blijkt de strip met twee leds te moeten ingekort. Met de kniptang. Dit betekent dat er drie printbanen moeten worden doorverbonden. De meegeleverde handleiding beschrijft dit duidelijk. Hierna kan de lichtstrip in het model worden bevestigd, aan de kant van de zijgang op de tussenwanden. De lichtstrip wordt met vier stukjes dubbelzijdig (Tesa)tape vastgezet. Door de lichtstrip met de leds naar boven te plaatsen zal het licht zich egaal door het

rijtuig verspreiden, zeker als we straks de binnenzijde van het dak met zilverfolie hebben bekleed. Dan schijnt het licht diffuus naar beneden, zowel in de coupés als in het gangpad. Dit principe is in vrijwel elk rijtuig toe te passen en geeft een heel ander effect dan bij naar beneden schijnende leds. De meegeleverde condensator solderen we aan de lichtstrip. Houdt de plus en min bij het aansluiten in de gaten, zie de aanduidingen op de lichtstrip en de conden-



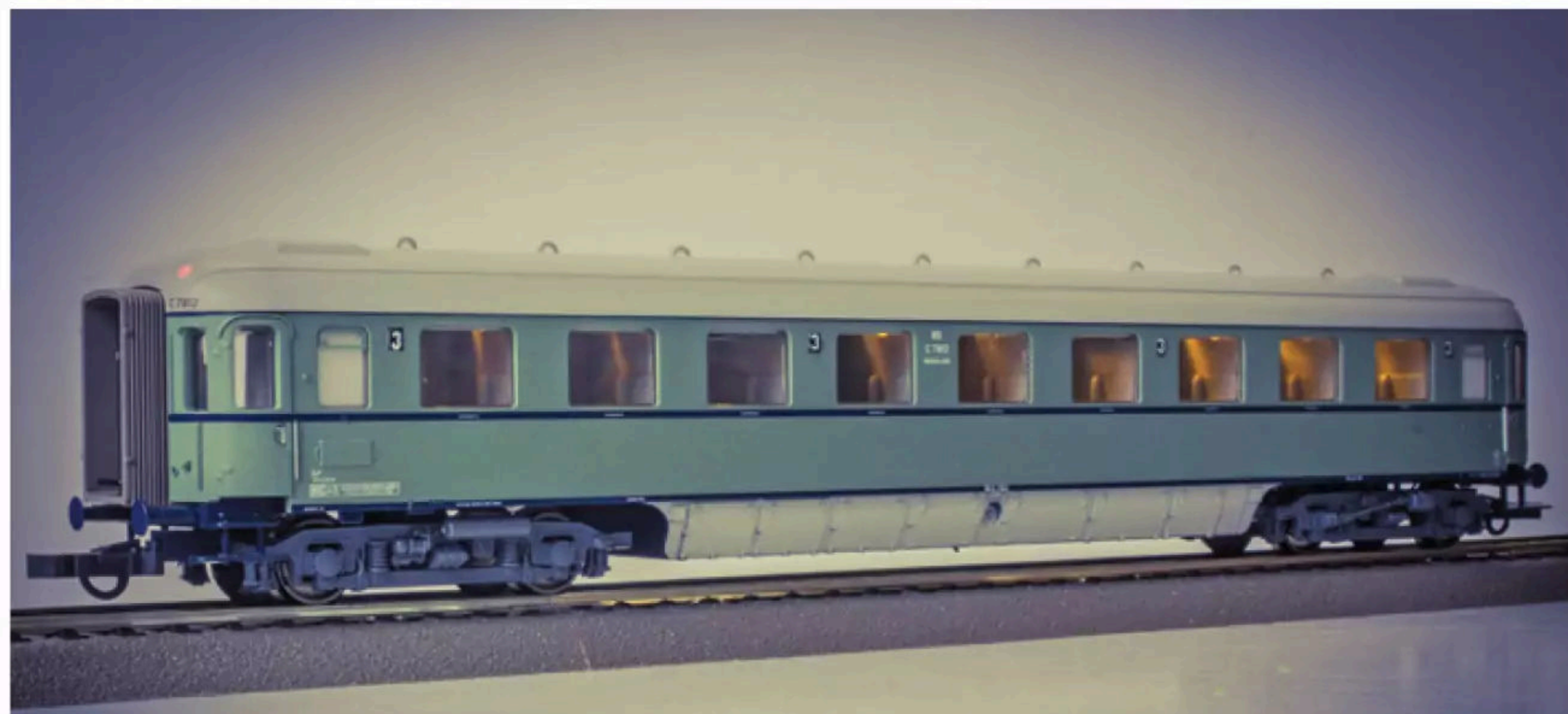
11. De lichtstrip is met de leds naar boven aan de kant van zijgang aangebracht. **12.** De ledstrip blijft vrij van de kopwanden. **13.** De condensator ligt in de bolling van het dak. **14.** De sluitseinleds liggen klaar voor montage. **15.** Als de leds goed zitten worden ze met tape vastgezet, deze zorgt tevens voor isolatie. **16.** Om doorschijnen tegen te gaan zijn de leds met zilverfolie afgedekt. **17.** De draden zijn met tape vastgezet, links is al zilverfolie aangebracht om doorschijnen te voorkomen.



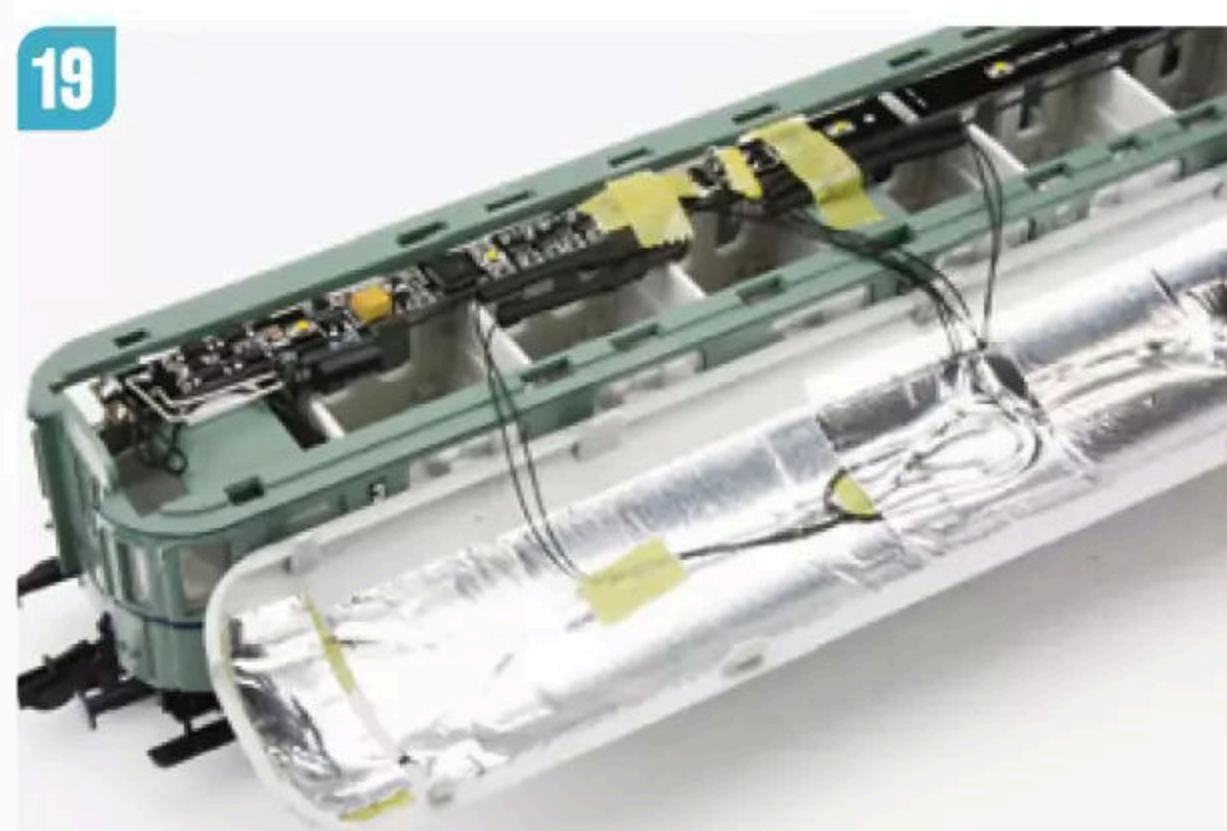
sator. De poten van de condensator zijn iets uitgebogen zodat deze goed naast de lichtstrip kan worden geplaatst. De condensator zorgt ervoor dat als het rijtuig even geen stroom krijgt de verlichting toch blijft branden. Een kleine stroombuffer als het ware. Vervolgens solderen we de plus- en minkabels van de draaistellen op de lichtstrip. Hiervoor zijn twee soldeerbanen beschikbaar. Het maakt niet uit aan welke kant de plus en de min zal zitten. De verlichting kan op een digitale modelbaan worden getest. Als F4 onder adres 3 wordt ingedrukt zal de binnenverlichting gaan branden.

Inmiddels is het glas van de sluitseinen voldoende droog om mee verder te gaan. Voor de sluitseinen gebruiken we de rode leds uit de SMD-ledset van Digikeijs. Deze bevat vijf zeer kleine SMD-leds met aangesoldeerde draad en weerstand. Super gemakkelijk in gebruik, zeker in dit geval. De gaten die we in het dak hebben geboord vertonen aan de binnenzijde een holte. Hier steken we de leds in, met de schijnrichting naar buiten. Met een stukje tape worden ze provisorisch vastgezet. Zo is te bepalen of ze op de juiste plek zitten. Als dat het geval is dan worden ze met tape ge-

heel afgeplakt. Hierover heen komt een stukje zilverfolietape zodat er geen licht naar binnen kan doorschijnen. De gewone tape zit ertussen als isolatie, want zilvertape kan stroom geleiden. Voor het dak wordt teruggeplaatst moeten we bepalen waar de draden van de sluitseinen worden gelegd. Deze worden op de digitale lichtstrip aangesloten. We leiden de draden naar dit punt en zetten ze op enkele plekken met tape vast. Als de kabels goed liggen wordt het grootste deel met zilverfolietape afgedekt. Hierdoor zal de verlichting, als het dak is geplaatst, mooi egaal naar binnen schij-



Bij donker zijn de sluitseinen en binnenverlichting beter te zien.



nen. In de handleiding van de ledstrips is aangegeven op welke soldeerbanen de sluitseinen moeten worden aangesloten. Het is mogelijk de sluitseinen zodanig aan te sluiten dat deze met de rijrichting wisselen. Ik sluit de sluitseinen aan op de AUX1 en AUX2. Zo kunnen de sluitseinen per kant ongeacht de rijrichting worden aan- of uitgeschakeld. Als na een test blijkt dat alles goed is aangesloten kan het dak er weer op worden geklikt. Qua montage is het rijtuig klaar.

CV-WAARDEN

Om het rijtuig in combinatie met loc 1101 goed te kunnen aansturen moeten

enkele CV-waarden worden aangepast. De 1101 heeft de volgende functies: F0 (frontseinen voor en achter), F1 (rangeersein), F2 (cabineverlichting), F3 (optrek-/afremvertraging aan/uit), F4 (rangeerbeweging). Voor het rijtuig is de keuze qua functies: F5 (binnenverlichting aan/uit), F6 (zijde A sluitseinen aan/uit), F7 (zijde B sluitseinen aan/uit). Zie de tabel voor de aan te passen CV-waarden. Na het aanpassen van deze CV's is het rijtuig klaar voor gebruik. Met deze settings is eloc 1101 met rijtuig C 7812 op hetzelfde adres aan te sturen zonder dat functies elkaar overlappen.



18. De onderzijde van het dak is met zilverfolie bekleed. **19.** De weerstanden van de sluitseinen liggen op de tussenwanden en zijn op de lichtstrip gesoldeerd. **20.** Proefpassen van het dak met de aangebrachte elektronica. **21.** De gebruikte tapes en gereedschappen. **22.** Brandende sluitseinen van rijtuig C 7812. **23.** Rijtuig C 7812 met brandende sluitseinen. **24.** De sluitseinen branden, van de elektronica is niets te zien.

Info:

Gebruikte materialen en gereedschappen:

Contact slepers, Digikeijs DR60005
SMD-leds rood, Digikeijs DR60048
Lichtstrip Locomotive Lighting, Digikeijs DR80010

Flacon Micro Kristal Klear
Pincet, schaar, buigtang, afplaktape, enkel- en dubbelzijdig tape, zilverfolietape, handboor, boortjes 0,4 mm en 2 mm, soldeerstation, soldeertin.

Aanpassen CV-waarden:

CV 115 = 2
CV 116 = 2
CV 147 = 1
CV 150 = 1
CV 153 = 1
CV 156 = 1
CV 165 = 1
CV 168 = 1
CV 171 = 240
CV 174 = 240
CV 177 = 4
CV 180 = 4
CV 183 = 8
CV 186 = 8

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+ print abonnees!

50 Jaar Hondenkoppen

Met het verdwijnen van de 'Hondenkoppen' in 1996 verloor ons land z'n meest karakteristieke treinstellen. De eerste stelden rolden in 1956 de poorten van Werkspoor, Beijnes en Allan uit. Het ontwerp stamde echter al uit 1954, waarmee de technische benaming Materieel '54 verklaard is.



DIn 2006 is het precies 50 jaar geleden dat de opvolgers van de spitse Muizenneuzen uit de periode 1936-1946 in dienst kwamen en alweer tien jaar geleden dat deze fraaie stellen uit dienst werden genomen. Hun robuuste uiterlijk en prima rijeigenschappen maakten ze geliefd tot op het eind, dit in tegenstelling tot hun waggelende voorgangers. In twee delen blikken we terug op het kleurrijke verleden van de Hondenkoppen, voor uitgebreide (technische) details verwijzen we u graag naar de literatuurlijst. Zoals u van ons modelspoortijdschrift mag verwachten, maken we het overzicht aan de hand van verbouwde (Lima-)modellen.

De eerste Hondenkoppen kwamen in 1956 op de baan. De stellen zijn grofweg te onderscheiden in twee series. De oudste stellen (bouwjaren 1956-1958) waren uiterlijk te herkennen aan de afgeronde draairamen in de zijwanden en gestroomlijnde kano's (pantograafstoelen) op het dak. Er ontstonden 47 vierwagenstellen (711-757, Plan F en G) en 45 tweewagenstellen (321-365, Plan F, G en M). Al deze stellen kwamen in de nieuwe grasgroene kleur in dienst, afgezet met rode biesen.

Vanaf eind jaren '50 werd boven de eerste klasafdeling een crèmegele band aangebracht, gevolgd door een crèmegeel tyfoonrooster op de neus.

De viertjes van de serie 711-726 waren voorzien van instaptreden in de neus. Hier de afleveringsversie van de grasgroene 711 met rode biesen en banden.

In 1958 werd een tweetal tweewagenstellen (336 en 337) als proef voorzien van een eenpantografen. Pas bij de vierwagenstellen uit de tweede serie (vanaf 1962) vond dit type Faively-stroomafnemer navolging. In hetzelfde jaar werd het ingekorte vierwagenstel 757 gebruikt voor het rijden van hogesnelheidsproeven (ter controle van de bovenleiding). Voor dit doel werd de eerste klasbak uitgeno-



Vanaf de 727 werden de viertjes, analoog aan alle tweetjes, met trapjes op de neuzen afgeleverd. Hier eveneens de afleveringsversie.



Vooruitlopend op de komst van de crème snorren en biezen werden de stellen voorzien van crème tyfoonkappen en een brede crème bies ter hoogte van de eerste klasse afdeling, zoals bij dit stel (eveneens de 727).

men en werden de neuzen voor een deel wit geschilderd. Een deel van het interieur was verwijderd om plaats te maken voor ingebouwde meetapparatuur in dit unieke driedelige stel.

Rood wordt crème

Om de zichtbaarheid van de stellen voor het wegverkeer op overwegen te vergroten, wordt vanaf 1959 geëxperimenteerd met een nieuwe neusbeschildering. Het rode balkje onderaan de neus wordt vervangen door een crème proefsnor, de 'wing'. Vooralsnog blijven de rode biezen aan de zijkanten gehandhaafd. Van een aantal stellen wordt de beschildering hierop aangepast.

Na de eerste levering (Plan F, G en M) worden in de periode 1959-1962 nog 26 vierwagenstellen bijgebouwd (761-786, Plan P1 t/m P5) gevolgd door 23 tweewagenstellen (371-393, Plan Q1 t/m Q3) in 1962. De in 1959 geleverde vierwagenstellen van de deelserie Plan P1 (761-765) krijgen van fabriek af de nieuwe kleurstelling: grasgroen met rode biezen en een gele 'wing'.

Uiterlijk waren de Plan P/Q-stellen te herkennen aan tochtvrije schuifraampjes in het bovenste deel alsmede dakribbels en pantografen op vier daksteuntjes. De nieuwgebouwde stellen waren grotendeels met glaswol geïsoleerd in tegenstelling tot de oude stellen die vol zaten met asbest.



Zijaanzicht van tweewagenstel 337 nog in de grasgroene kleurstelling voorzien van eenbeenspanto's uit het jaar 1958.



Hondenkop driewagenstel 757 met witte neuzen zoals gebruikt voor de bovenleidingsproeven bij hoge snelheden (tot 160 km/u) op het traject Venlo-Helmond in 1958.



Tweewagenstel 357 (Plan M) is een van de stellen die is voorzien van een proefsnor, de 'Wing'.



Nogmaals de twee bijzondere stellen uit 1958: links de 337 met eenbeenpanto's en rechts de 357 met crème proefsnor en groen tyfoonrooster.



De laatste stellen van Plan P werden uitgerust met eenbeenpanto's. Hier de Bk van vierwagensestel 784 in de afleveringskleuren.

Vanaf 1960 werd de beschikking nogmaals aangepast en nu definitief: de rode briezen maakten plaats voor crème exemplaren, terwijl de 'wing' werd vervangen door het bekende exemplaar waarmee alle stellen de jaren '60 in gingen. Alle stellen van het Plan P2 t/m P5 alsmede Plan Q1 t/m Q3 verschenen hiermee op de baan. De laatste gebouwde vierwagensestellen (776-786, Plan P4/P5) werden met eenbeenpantografen uitgerust.

Vanaf 1968 werden de stellen voorzien van NS-vignetten, terwijl sommige blauwe reclamebanen aangemeten kregen. In diezelfde tijd werden de stellen ook onderworpen aan een renovatiebeurt, waarbij o.a. centrale deursluiting werd aangebracht alsmede het derde A-sein voorop de neus. Deze wijzigingen werden niet altijd tegelijk met omschilderen van de stellen in de nieuwe gele NS-huisstijl uitgevoerd. Zo kwamen groene stellen mét vignetten en reclamebanen voor, maar nog zónder A-sein. De eerste (gele) huisstijl-Hondenkoppen konden zodoende aanvankelijk ook nog aangetroffen worden zonder A-sein en centrale deursluiting, maar die komen in deel 2 aan de beurt.

Twee varianten van de 727, beide met vignet. Links de nog niet gemoderniseerde kopbak zonder A-sein, rechts de gerenoveerde mét.



Plan Q in de laatste groene uitvoering: met crème briezen, vignetten, reclamebanen en A-sein. Goed zichtbaar zijn de dakribbels en pantograafsteunen. Model van Artitec.



M.b.v. raampjes uit een Belgisch M2-rijtuig is dit model van de 386 (Plan Q, tweede generatie) met schuiframen gemaakt. Uitvoering jaren '60 in het grasgroen met crème banden.



De Benelux Hondenkoppen konden moeiteloos gekoppeld worden met hun binnenlandse soortgenoten. Eind jaren '60 zou deze combinatie wellicht nog nét gereden kunnen hebben: een grasgroene ELD-4 727 met rode banden met de nog ongerenoveerde Benelux ELD-2 220.901 met huisstijlgele band (nog zonder A-sein).



Benelux Hondenkoppen

In 1957 wordt een kleine serie van twaalf Hondenkoppen voor de Beneluxdienst Amsterdam-Antwerpen-Brussel in dienst genomen. Vier exemplaren waren van de NMBS (220.901-220.904), terwijl de overige acht bij de NS in de boeken kwamen te staan (1201-1208). Ze zijn geschikt voor het tweespanningbedrijf (NS 1500 volt/NMBS 3000 volt). De kleurstelling en indeling zijn afwijkend van de binnenlandse tweetjes: donkerblauw met een brede crème band. Aanvankelijk waren de (blauwe) letters 'B-NS' in de crème bies aangebracht, maar deze waren voor de indienststelling alweer verwijderd. Op de ABKk wordt een Nederlandse pantograaf aangebracht, op de BDK de Belgische. Zoals uit de aanduiding al blijkt, beschikt het stel over een kleine keu-



De bekende kleurstelling uit de jaren '60: grasgroen met crème biezen en definitieve snor. Treinstel 727 uit de eerste generatie.



Benelux Hondenkop 1201 in de afleveringsversie, donkerblauw met een brede crème band. Het stel is nog voorzien van keukens en heeft nog geen A-sein.



Tyfoonrooster vierwagenstel 711 rood.



Tyfoonrooster tweewagenstel 321 crème.

Aan alles komt een einde. Zo ook aan deze Benelux Hondenkop 1206. Voorzien van veel graffiti en ingegooide ramen wacht het stel zijn trieste slooplot af.

Benelux Hondenkoppen in de laatste kleurstelling: links de 1208 met afwijkende doorgetrokken band en rechts de 220.901 met punt in de band. Beide stellen zijn gemoderniseerd en hebben zowel een A-sein als een huisstijlgele band.

ken (de 'K' in ABKk). De stellen konden in ons land gekoppeld rijden met al het aanwezige elektrische stroomlijnmaterieel (vanaf Mat'35 t/m de binnenlandse Hondenkoppen); in België konden ze alleen met Benelux-soortgenoten gekoppeld rijden. Analoog aan de binnenlandse Hondenkoppen kregen ook de twaalf 'Beneluxjes' eind jaren '60 een derde A-sein aangemeten. Met de komst van de gele NS-huisstijl werd de crème band vervangen door een (huisstijl-)gele. In deze outfit hebben de stellen gereden tot aan hun uitdiensttreding in 1988. Op het Belgische stel 220.902 na zijn ze alle gesloopt. ●

Tekst & foto's: Peter Wijshake

Literatuurlijst

- Elektrische Treinen in Nederland, deel 2 door Carel van Gestel, Bert van Reems en Lex Tempelman
- Hondenkoppen en Muizenneuzen, door Carel van Gestel, Peter van der Meer en Paul Dijkman
- Elektrisch Stroomlijnmaterieel '46, '54 en Benelux, door Martin van Oostrom
- NS in Kleur, Het Tractie- en Reizigersmaterieel van de Nederlandse Spoorwegen, deel 1: Treinstellen, door Harrie Peters en Jan-Willem Koene

info

info

Een kleur



50 JAAR HONDEKOPPEN

DEEL 2

In het eerste deel van dit tweeluik (zie pagina 20) zijn de groene Hondekoppen en de blauwe Benelux-tweetjes aan bod gekomen. Dit keer is het de beurt aan de gele treinstellen alsmede de afscheidsvarianten. We pakken de draad weer op in 1969.



De eerste gele Hondekoppen: rechts de Bk van tweewagenstel 359 met grijze snor (de trapjes ontbreken nog) en links de Bk van vierwagenstel 723 (met instaptreden) in aanbouw. De 723 is een van de eerste gele stellen, die deze kleur kreeg nog voor de renovatie. Beide stellen hebben een L-sein.

Met de intrede van de nieuwe NS-huisstijl in 1969 wordt een langzaam begin met het omschilderen van de treinstellen gemaakt. Als eerste Hondekop komt tweewagenstel 359 in het geel in dienst, voorzien van een grijze snor en blauwe reclamebanen. Abusievelijk wordt het stel aan een zijkant voorzien van reclamebanen in spiegelbeeld... Boven de eerste klasse afdeling prijkt een doorgetrokken blauwe streep (bij latere stellen wordt dit vervangen door een geblokte streep). De eerste gele stellen zijn nog niet gemoderniseerd, zo zijn ze nog niet voorzien van een derde A-sein en centrale deursluiting. Derhalve heeft een handjevol Hondekoppen in het geel met L-sein rondgereden (en zijn er ook legio groene stellen geweest die al wel gerenoveerd waren, dus mét A-sein).

In 1970 werd vierwagenstel 776 voorzien van nieuwe stoelen in coachopstelling (kijkend in dezelfde richting, niet meer tegenover elkaar). Nadat ze eerst nog enige tijd in de gele huisstijl hadden gereden, werd al spoedig een afwijkende kleurstelling toegepast: een blauwe band rond de ramen, aanvankelijk nog met grijze passagiersdeuren. Bij de ombouw had het stel zijn bagageruimte ten gunste van een passagiersafdeling geheel verloren. De ELD-4 776 werd hierbij vernummerd in 1970 (gelijk aan het jaar van ombouw). Het stel werd grotendeels ingericht voor 1ste klasse. Vanaf 1972 werden nog twaalf vierwagenstellen van het Plan P (tweede generatie) tot coachstel verbouwd. In tegenstelling tot de 1970 behielden deze stellen wel hun oorspronkelijke bagageafdeling. Het eerste stel uit deze serie (790, de ex-778) kwam op de baan met een keurig Intercity-logo, wat maar korte tijd geduurd heeft (omdat het stel ook stoptreindiensten reed).

In 1975 werden ook nog eens 27 vierwagenstel-

rijk leven

*Van groen naar geel,
de vier belangrijkste
kleurstellingen van de
Hondekoppen bijeen.*



len van de eerste generatie aangewezen voor ombouw tot coachstel. Bij deze stellen (met draairamen) was een deel van de bagageruimte tot passagiersafdeling (met Sprinterramen) voor 16 personen omgebouwd, waardoor ze de bijnaam 'grote coaches' kregen. De eerst verbouwde coachstellen werden zo tot 'kleine coaches' gebombardeerd. Met de komst van deze serie werd de kleurstelling van alle coachstellen aangepast: de blauwe band liep nu door over de deuren (die hun grijze kleur hiermee verloren).

Gelegenheidskoppen

Aan het eind van hun werkzame leven werd een aantal Hondekopstellen aangewezen om dienst te doen als tentoonstellings- annex reclameobject. Tweewagenstel 363 viel de eer te beurt om als rijdende reclamezuil voor de Kunst-RAI te dienen. Het door kunstenaar Victor Lansink beschilderde stel heeft in 1993 enige weken in en om Amsterdam in de normale dienst gereden. De meest kenmerkende trein is het vierwagen-



De twee koprijtuigen van vierwagenstel 742 in de laatste gele huisstijl-uitvoering, met A-sein. Let op het vierkante raam naast de wc in de BK rechts op de foto.



*Tweewagenstel 358 voorzien van
blauwe reclamebanen met opschriften.*



Tweewagenstel 363 als Kunst-RAI Hondekop.



Bijzonder is deze groene 381 alias 348 die voor de afscheidsritten in 1995 gebruikt werd. Het Plan Q-stel bezit – ook in model – gerenoveerde Sprinterramen die door vernuftig schilderwerk nauwelijks opvallen. De kleurstelling is eind jaren '50: grasgroen met rode biezen, gele eersteklasbalk en (aan één zijde) een geel tyfoonrooster. In werkelijkheid heeft Plan Q nooit in deze beschikking rondgereden, op uitzondering van deze ene afscheidsvariant uit de jaren '90. Voor de foto zijn de beide kopbakken los neergezet.

stel 763, dat in 1995 enige tijd als witte vrijheidstrein onder het motto '1 voor Allen' (wijzend naar Artikel 1 van de Grondwet) door het land toerde. Ter gelegenheid van 50 jaar bevrijding had het comité 'Vier Vijf Mei' een reizende expositie ingericht.

Ook ons tijdschrift deed ter gelegenheid van het naderende afscheid van de Hondekoppen in 1995 een duit in het zakje. Op 14 oktober van dat jaar reed de 374 – voor die gelegenheid vernummerd in 1374 – een rondrit door het land. De beschikking van de neus van de ABDk was op een oud ontwerp uit 1955 geïnspireerd, de Bk had een fantasieneus. Nadat de Railhobby-opschriften (op de rode reclamebanen) waren verwijderd, is het stel door Groningse hobbyisten nog enigszins aangepast. Zo werden de rode banen op de ABDk-neus afgerond en werden er imitatie-instaptreden op geschilderd. Op de rode Bk-neus verscheen een gele 'wing'. Als zodanig heeft het stel nog enige weken in de sleepdienst van de Watergraafsmeer als trekkracht voor sloopstellen Mat'54 meegedraaid.

Afscheidskoppen

Met het naderende afscheid voor de deur is een aantal historische beschikkingen (van de neus) in ere hersteld. Door de NVBS is bij het afscheid van de 'asbeststellen' (Plan F, G en M) in 1993 het oudste tweewagenstel 321 weer in het groen met crème biezen teruggeschilderd. Door





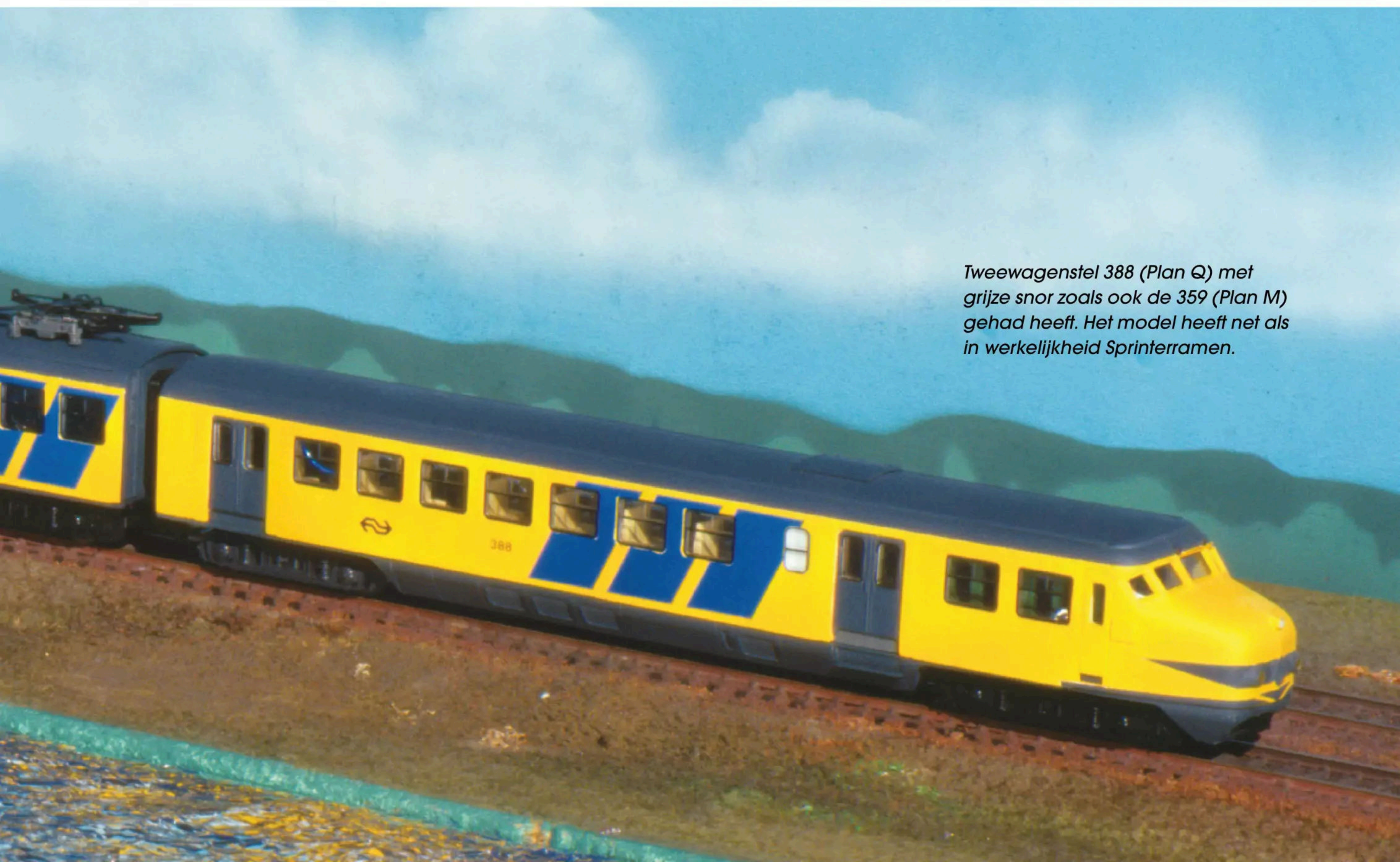
Vierwagenstel 741– een 'grote coach' – met doorlopende blauwe band. Dit stel heeft een verbouwde bagageafdeling met Sprinterramen.



De Bk-bak van treinstel 790 in de eerste coachuitvoering met onderbroken blauwe band, grijze deuren en het Intercity-symbool op de neus.



'Een voor Allen' luidde het motto van deze Hondekop-vier Bevrijdingstrein 763. Het model (behorend tot Plan P) is verbouwd met raampjes afkomstig van een Belgisch M2-rijtuig.



Tweewagenstel 388 (Plan Q) met grijze snor zoals ook de 359 (Plan M) gehad heeft. Het model heeft net als in werkelijkheid Sprinterramen.



Het eigen Railhobby-stel (1)374-Plan Q met schuiframen en aangepaste dakopbouw – mag natuurlijk niet ontbreken in deze collage.



Detail van de twee verschillende neusbeschilderingen van Railhobbystel (1)374. De gele trappen hebben tijdens de rondrit op beide neuzen gezeten.

de aanwezigheid van het 'levensgevaarlijke' asbest was het niet toegestaan het A-sein te verwijderen, waardoor de variant met rode bies historisch niet verantwoord was. De 359 kreeg zijn historische grijze snor weer terug.

De 'glaswolstellen' hielden het uit tot in 1995. Het van Sprinterramen voorziene tweewagenstel 388 kreeg de grijze snor die al eerder op de 359 prijkte. Als zodanig verscheen het stel in de gewone dienst. De geschiedde ook met de vierwagengstellen 761 en 766 die een grijze proefsnor ('wing') respectievelijk grijze bloedneus kregen. De 766 heeft er echter maar kort mee rondgereden, omdat deze ongeautoriseerde omschilder-

actie niet op de sympathie van de directie kon rekenen (in tegenstelling tot de snorren van de 388 en 761).

Een ware revival van de jaren '50 voltrok zich bij de afscheidsritten van de 381, die voor de gelegenheid was teruggeschilderd in de afleveringsversie van de oudste (asbest)stellen. Het als 348 vernummerde stel was voorzien van de grasgroene kleurstelling met rode banden. Het A-sein mocht nu wél verwijderd worden... De aanwezige Sprinterramen waren door knap verfwerk nauwelijks als zodanig zichtbaar, waardoor een perfecte illusie werd geschapen. De ABDk was voorzien van een crème eersteklas-

balk en dito tyfoonrooster, de Bk had een rood tyfoonrooster.

Museumkoppen

Vier Hondekoppen hebben de 21ste eeuw gehaald. In België staat de Benelux-Hondekop 220.902 in Leuven op betere tijden te wachten. Het Spoorwegmuseum in Utrecht heeft de 386 in zijn collectie, terwijl het verkeerspark in Assen de 375 herbergt. De bekendste museum-Hondekop is het dienstvaardige vierwagengstel 766 van de Stichting Hondekop-Vier. De eerste jaren heeft het stel in een aangepaste coachkleurstelling rondgereden, waarbij de neuzen ter onderscheid van het overige NS-materieel grotendeels blauw geschilderd waren. Inmiddels is het stel weer teruggeschilderd in de afleveringskleuren van het Plan P-stel, groen met crème banden en snorren. De verbouwde bagageafdeling uit zijn coachtijd heeft het stel behouden.

Tekst & foto's: Peter Wijshake

Literatuurlijst

- Elektrische Treinen in Nederland, deel 2 door Carel van Gestel, Bert van Reems en Lex Tempelman
- Hondekoppen en Muizeneuzen, door Carel van Gestel, Peter van der Meer en Paul Dijkman
- Elektrisch Stroomlijnmaterieel '46, '54 en Benelux (Railmagazine Speciaalnummer 9) door Martin van Oostrom
- NS in Kleur, Het Tractie- en Reizigersmaterieel van de Nederlandse Spoorwegen, deel 1 Treinstellen door Harrie Peters en Jan-Willem Koene



Treinstel 766 is thans eigendom van de Stichting Hondekop-Vier. Voordat het coachstel weer groen werd, heeft het enige tijd met deze afwijkende neusbeschildering rondgereden. De dakopbouw van dit (Lima-)rijtuig is niet aangepast.



Nog twee 'afscheidsneuzen'... Links de 765 met grijze proefsnor (de 'wing') en rechts de 766 met grijze bloedneus. Beide modellen zijn omgespoten Lima-bakken, waarvan de dakopbouw niet is aangepast.

EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

BEPERKTE
OPLAGE!

Geel-grijze NS 1111

Railhobby brengt, 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!

Wegens succes verlengd!

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

Lees meer over
dit model op
pagina 56.



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 een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38,
3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/botsneus.

*Genoemde prijzen zijn geldig t/m 2 augustus 2021. Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 6,95, buitenland € 9,95.



Pimp my 1300



De blauwe 1300 met het omgekeerde-L-frontsein was een bekende verschijning op de Nederlandse sporen in de jaren '60.

DRIE PITTEN VOOR DE 1300

Electrotren heeft met het model van de NS 1300 een belangrijk gat in de Nederlandse modellenparade opgevuld.

Eindelijk is er een goed model van deze stoere locomotief.

Maar wat goed is, kan altijd beter.



Zij aan zij op De Lage Zij: de turkooizen 1300 met gele LEDs en de blauwe 1300 met warmwitte LEDs.

De 1300 van Electrotren houdt de gemoederen bezig. Dat blijkt wel uit het feit dat twee redacteurs onafhankelijk van elkaar druk bezig waren om het model te verfraaien. We hebben er dan ook maar twee artikelen van gemaakt. In het eerste verhaal pakken we met name de verlichting van de blauwe 1300 aan, in het tweede artikel krijgt zijn turkooizen broertje een complete facelift. Hoewel de 1300 een geslaagd model is, is de verlichting een stuk minder goed gelukt. Het grootste gemis bij de blauwe 1300-en is het ontbreken van het derde frontsein. Met twee frontseinen is de locomotief alleen in te zetten tot 1963. In dat jaar werd namelijk bij de NS het voeren van drie frontseinen verplicht. In eerste instantie in de vorm van een L, maar al snel gevolgd door de bekende omgekeerde L. De blauwe 1300-en hebben lang met de omgekeerde L rondgereden. Pas later werden de machines voorzien van een echt derde frontsein onder de cabine. Het blauwe model met de moderne NS-vignetten en zonder derde frontsein is dus helemaal verkeerd; het logo

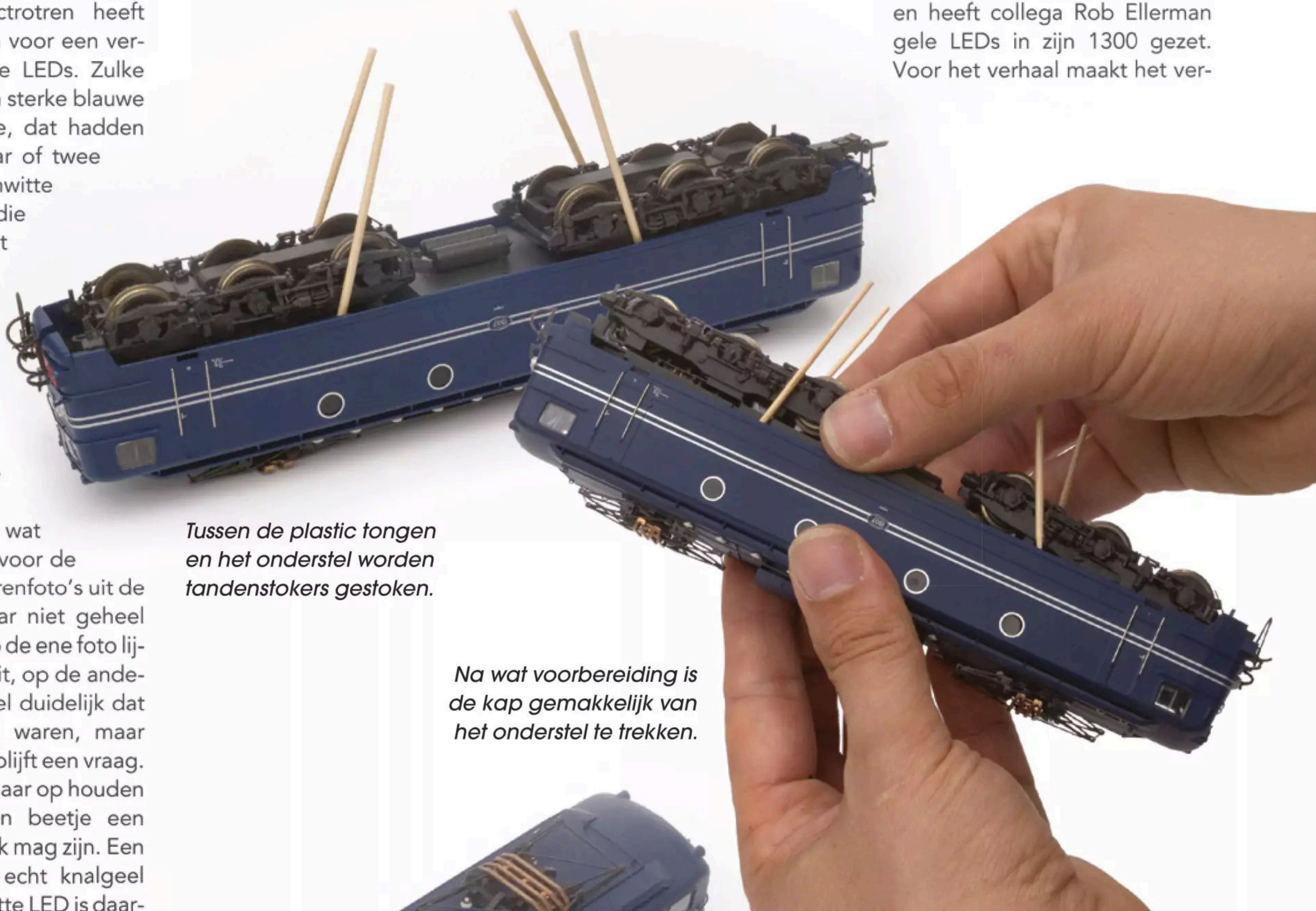
werd pas eind jaren '60 ingevoerd en toen waren drie frontseinen allang verplicht. De verlichting van het model kent nog een ander probleem. De lampjes zijn veel te fel en te blauw. Het lijkt wel of de locomotief voorzien is van Bi-Xenon koplampen. Nu was de 1300 een modern product voor zijn tijd, maar zo modern is ook weer wat overdreven. Electrotren heeft namelijk gekozen voor een verlichting met witte LEDs. Zulke LEDs hebben een sterke blauwe gloed. Tenminste, dat hadden ze. Sinds een jaar of twee zijn er volop warmwitte LEDs te koop die een neutraal tot zachtgeel licht uitstralen. Het is jammer dat Electrotren niet voor deze LEDs heeft gekozen. Gelukkig is daar zelf wel wat aan te doen.

De grote vraag is wat de juiste kleur is voor de frontseinen. Kleurenfoto's uit de jaren '60 zijn daar niet geheel duidelijk over. Op de ene foto lijken de lampen wit, op de andere geel. Het is wel duidelijk dat de lampen geel waren, maar hoe geel precies blijft een vraag. Laten we het er maar op houden dat het ook een beetje een kwestie van smaak mag zijn. Een gele LED geeft echt knalgeel licht. Een warmwitte LED is daar-



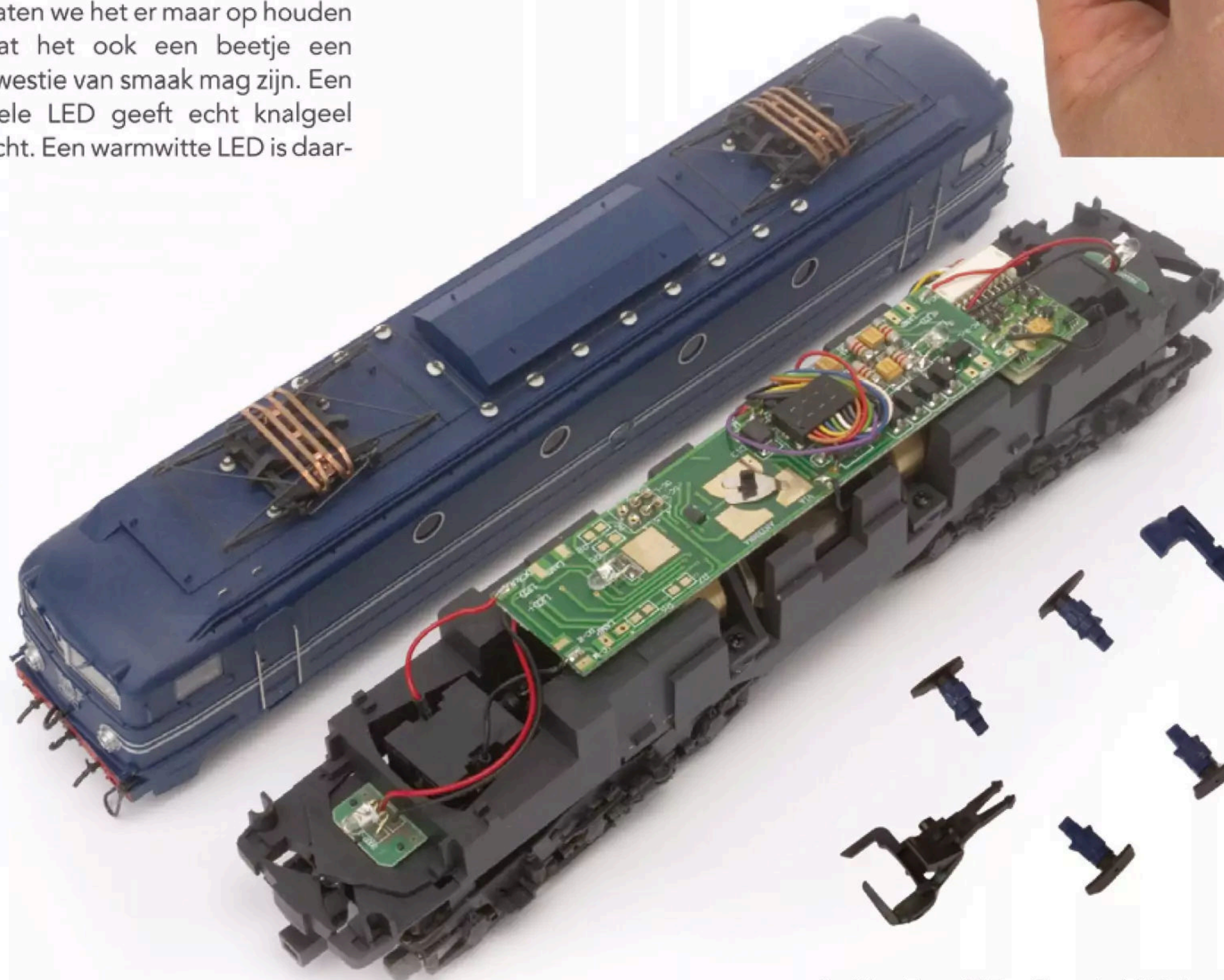
Het openen van de loc begint met het verwijderen van de buffers.

entegen misschien weer wat te wit. Wat is wijsheid? Een witte LED kun je altijd geler maken met een gele viltstift of transparante gele verf. Een gele LED kun je nooit witter maken. Een warmwitte LED lijkt een veiliger keuze, maar helaas zijn de witte LEDs wel een stuk duurder dan gele LEDs. Uiteindelijk heb ik voor warmwitte LEDs gekozen en heeft collega Rob Ellerman gele LEDs in zijn 1300 gezet. Voor het verhaal maakt het ver-



Tussen de plastic tongen en het onderstel worden tandenstokers gestoken.

Na wat voorbereiding is de kap gemakkelijk van het onderstel te trekken.



In het interieur valt direct de ingewikkelde printplaat op.



De onderdelen die bij het openen van de loc verwijderd zijn.

der niet uit. De ombouw is in beide gevallen hetzelfde.

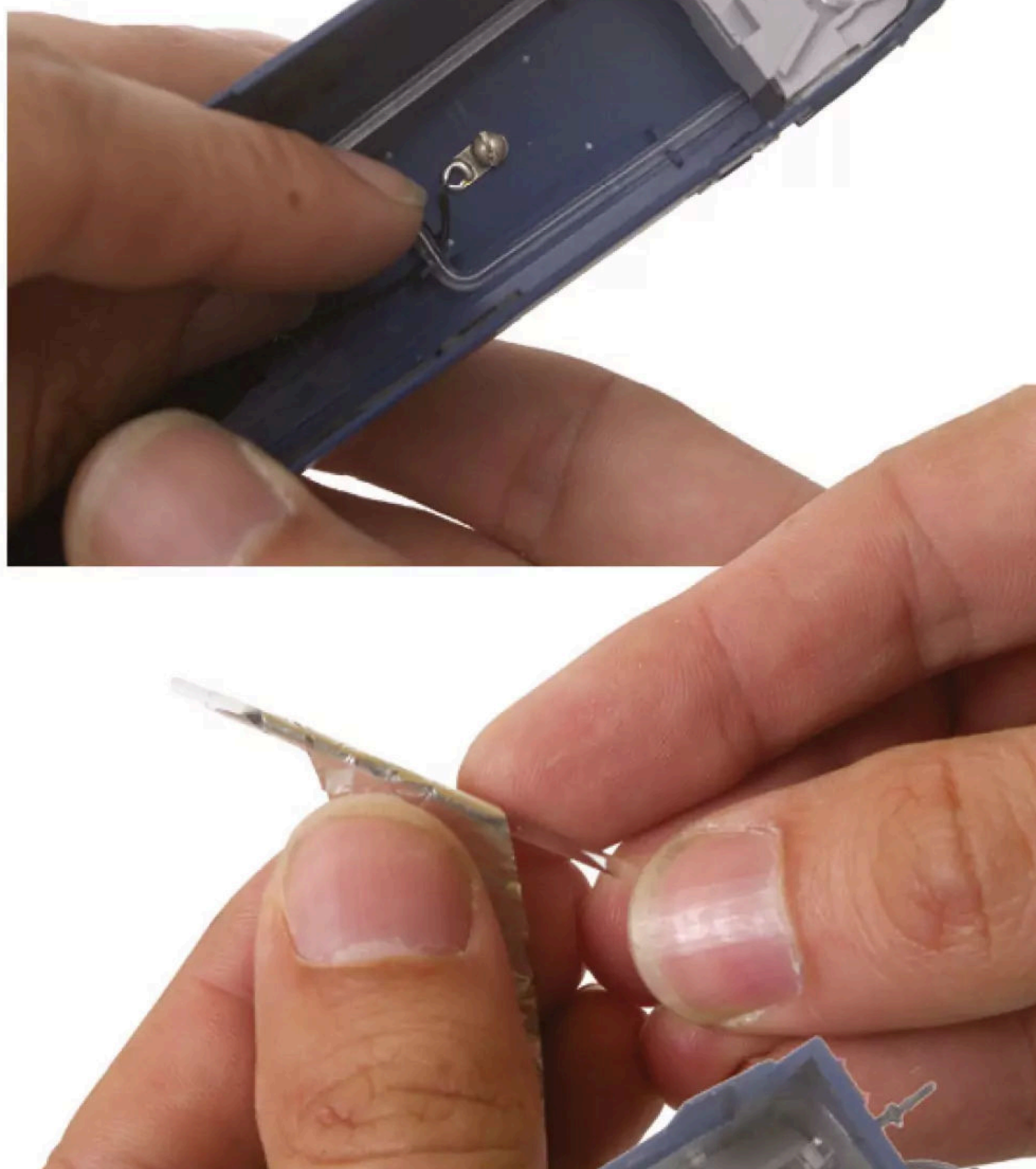
Sesam open u

Het aanpakken van de verlichting begint bij het openmaken van de loc. Dat is bij de 1300 niet echt gemakkelijk. Sterker nog, het is waarschijnlijk gemakkelijker om iemand met acute spit uit het pak van Pino te pellen. De operatie begint met het verwijderen van de buffers. Neem een tangetje met een spitse punt en trek de buffers aan de bufferhulzen uit de bufferbalk. Schrik niet als de bufferstempels opeens op het tafelblad vallen. De stempels zitten los op de bufferhulzen en kunnen later weer gewoon op hun plaats worden gedrukt. Achter de bufferbalk zit een aparte strook plastic waar de buffers doorheen zijn gestoken. De strook ligt nu los in de kap en kan ook worden verwijderd. De kap wordt door vier plastic tongen op zijn plaats gehouden. In de tongen zitten gaatjes die precies over lipjes aan het metalen onderstel vallen. Toevallig ligt deze constructie net achter de draaistellen verscholen. Het heeft geen zin om de kap open te buigen. De tongen zitten niet aan de zijkant van de kap vast en blijven gewoon op hun plaats zitten. De enige manier om ze los te krijgen is door iets tussen de tongen en het chassis te steken. Bijvoorbeeld vier tandenstokers, maar u kunt ook vier spelden of stukjes karton proberen. De kap kan nu voorzichtig – en vooral recht – van het onderstel worden getrokken. In het interieur valt direct de nogal ingewikkelde printplaat op. De rode LEDs voor de sluitverlichting zijn bovenop de printplaat gemonteerd. De witte LEDs voor de frontverlichting zitten elk op een part printplaatje in de neus van de loc.

Het vervangen van de witte LEDs is niet erg lastig. De printplaatjes

Het printje met de witte LED is gemakkelijk te verwijderen.

Voorzichtig wordt de lichtgeleider uit de kap getrokken.



De lichtgeleider wordt met aluminiumfolie omwikkeld.

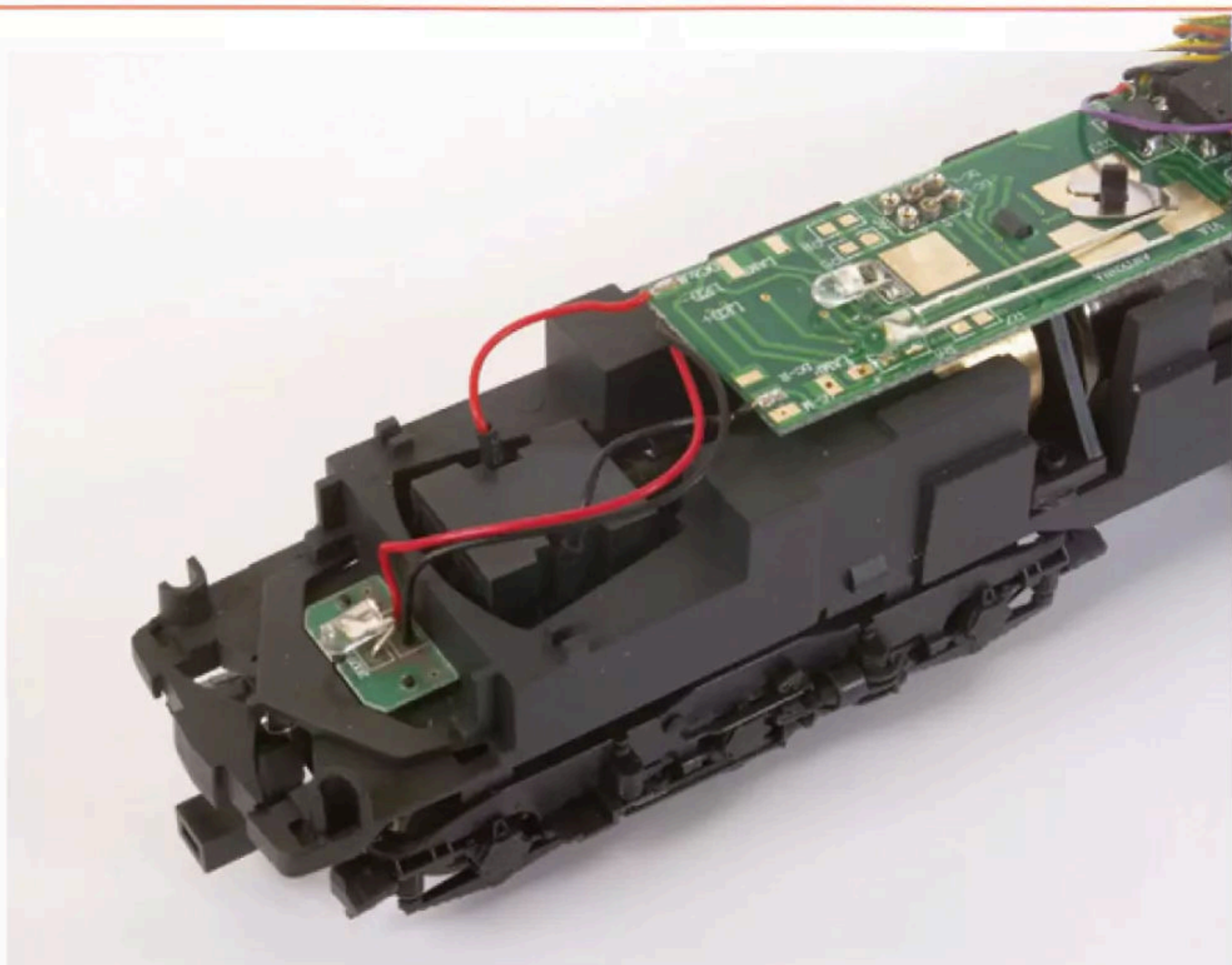


De behandelde lichtgeleider zit weer terug in de kap.

laten zich met een schroevendraaiertje zo van het onderstel wippen. De oude LEDs worden met de soldeerbout losgemaakt. Het is aan te raden hierbij een tinzuiger of desoldeerdraad te gebruiken. De oude soldeer wordt dan weggezogen en blijft niet in de gaatjes zitten. De nieuwe LED komt op de plaats van de oude LED te zitten. Op het printje staat een klein '+' teken. Het lange pootje van de LED moet aan die kant komen. Soldeer de LED vast en knip de pootjes aan de onderkant af. De LED moet wel zo hoog boven de print gemonteerd worden dat hij nog naar voren te buigen is. Zet de LED dus niet plat op de print. Wanneer beide LEDs zijn vervangen, is het tijd voor een kleine tussentijdse proefrit. Als het goed is, branden beide LEDs afwisselend in de rijrichting. De verlichting van de turkooizen 1300 is hiermee klaar. Het blauwe exemplaar gaat nog een derde frontsein krijgen.

De derde pit

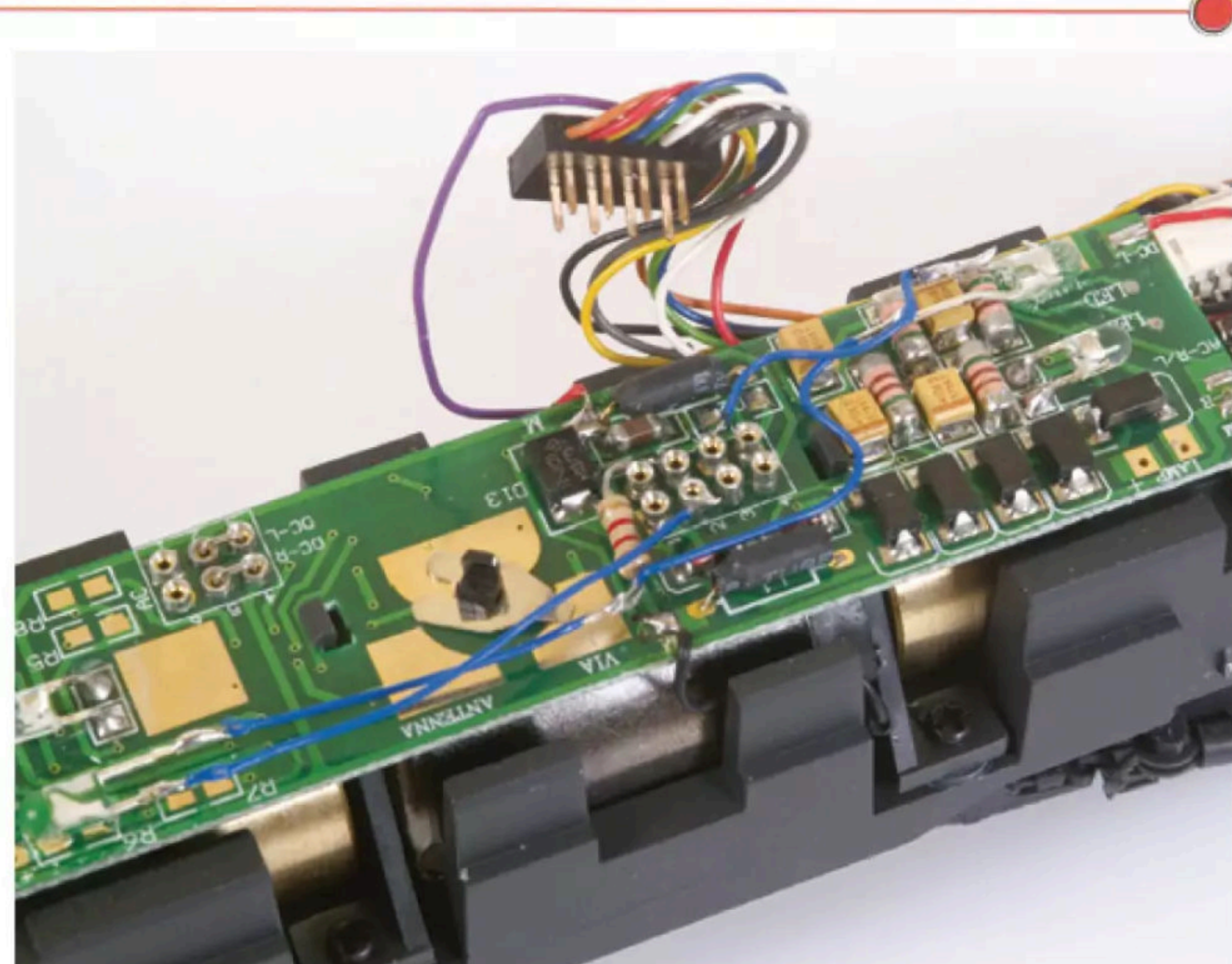
Het linkersluitsein krijgt een dubbel functie als derde frontsein. De sluitseinen hebben lange lichtgeleiders die tot de rode LEDs op de printplaat reiken. Daar komen ze samen om naast elkaar voor de LED te eindigen. Een lichtgeleider pikt niet alleen licht op aan het uiteinde. Ook als je een lichtgeleider aan de zijkant belicht, wordt het licht door het plastic gevangen. Daar gaan we gebruik van maken. In het verlengde van de linkerlichtgeleider wordt een extra witte (of gele) LED op de printplaat geplakt. De extra LED komt naast de rode LED te liggen en schijnt zo recht op het knikje in de lichtgeleider. De rechterlichtgeleider mag het witte licht juist niet oppikken. Hij moet 'optisch geïsoleerd' worden. Dat klinkt heel moeilijk, maar het valt best mee. Trek de lichtgeleider voorzichtig naar achteren uit de kap. Wikkel vervolgens een strookje aluminiumfolie om het plastic staafje. Alleen de voorkant en de achterkant blijven onbedekt. U zou de lichtgeleider ook kunnen schilderen, maar dat gaat behoorlijk ten koste van de lichtopbrengst. Het ene sluitsein wordt dan donkerder dan het andere. De behandelde lichtgeleider wordt voorzichtig teruggeduwd in de kap. Niet te hard persen,



Naast de rode LED wordt een extra LED op de printplaat gelijmd.

anders breekt het plastic. De extra LEDs moeten nog worden aangesloten. De printplaat is zo ingewikkeld dat het bijna onbegonnen werk is om uit te zoeken met welke baantjes de LEDs verbonden moeten worden. Dat hoeft ook niet. Je kunt de LEDs ook direct op de NEM-stekker aansluiten. De lange pootjes van de LEDs worden aan elkaar geknoopt. Ze vormen een gemeenschappelijke plus die via een weerstand van 1,2 kilo-ohm wordt aangesloten op een contact 7 van de NEM-stekker. Dat is het contact voor de blauwe draad van de decoder. Het overgebleven pootje van de LED aan de voorkant van de loc sluit u aan op contact 6 (het witte draadje).

De andere LED mag u met contact 2 (het gele draadje) verbinden. De verbouwing van de 1300 nadert langzamerhand zijn einde. Een proefrit zal laten zien of het allemaal gelukt is. De LEDs moeten paarsgewijs in de juiste richting oplichten. Als de LEDs te fel branden, is dat eenvoudig te verhelpen door de lichtuitgangen van de decoder te dimmen. De meeste moderne decoders kennen die mogelijkheid. Meer informatie vindt u ongetwijfeld in het handboek van de decoder. De kap kan nu weer op de loc.



De extra LEDs worden direct op de NEM-stekker aangesloten.

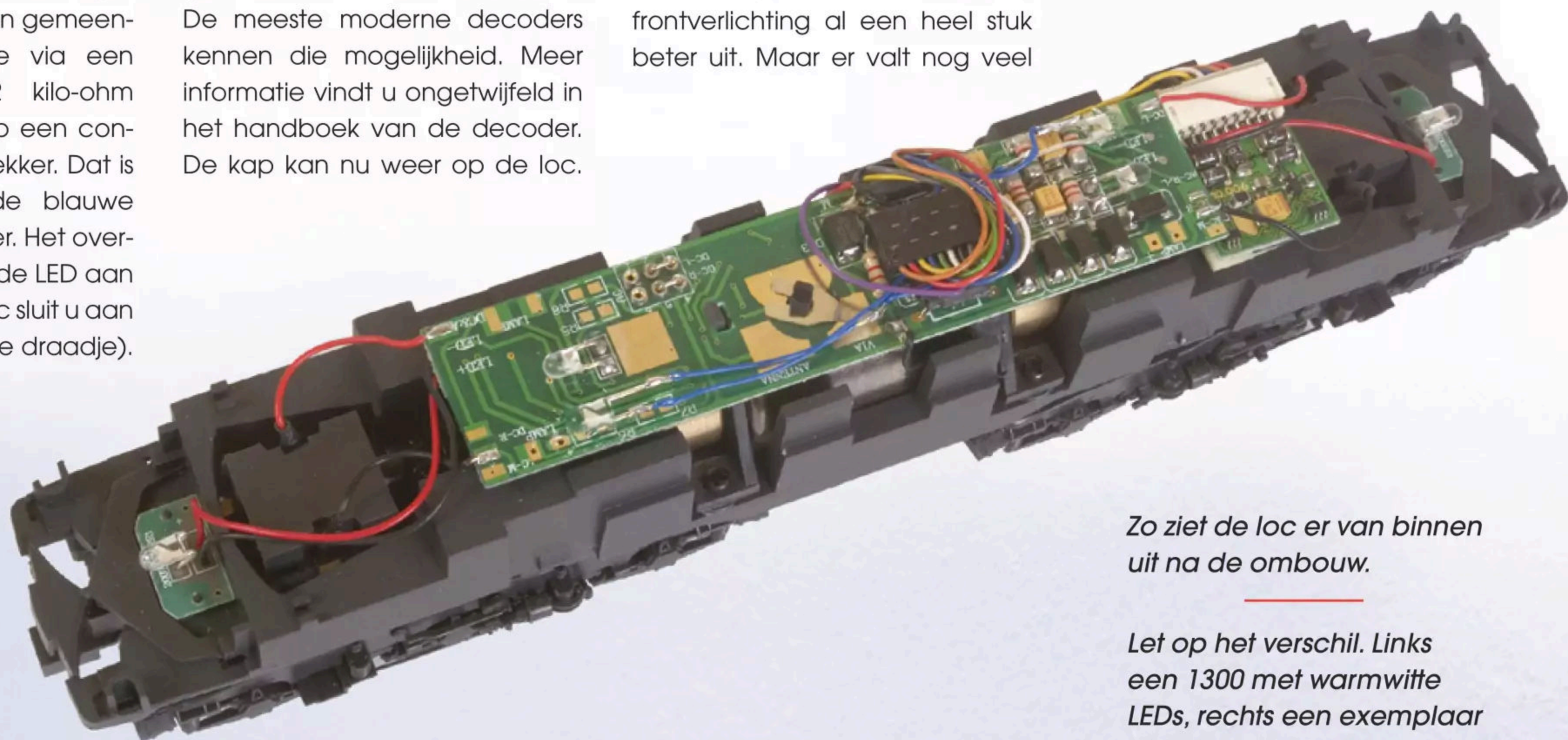
Gelukkig is dat een stuk gemakkelijker dan hem eraf halen. Let bij het terugplaatsen van de buffers op het strookje plastic achter de buffers en op de juiste stand van de bufferstempels. De schuine kantjes horen naar onderen en naar buiten te wijzen.

Gelegenheidskoppen

De 1300 ziet er met de nieuwe frontverlichting al een heel stuk beter uit. Maar er valt nog veel

meer te doen aan de Spaanse Nederlander. Bijvoorbeeld de pantograven verfraaien en ontbrekende leidingen aanbrengen. Lees deel 2 (Railhobby 2007/01) online op www.railhobby.nl.

Tekst & foto's: Huib Maaskant



Zo ziet de loc er van binnen uit na de ombouw.

Let op het verschil. Links een 1300 met warmwitte LEDs, rechts een exemplaar direct uit de doos.



NIEUW

Buurlandtrein NAAR KÖLN

VIER RIJTUIGEN EN TOCH ZO DIVERS

De buurlandtrein die via Venlo naar Köln reed, spreekt bij veel spoorliefhebbers tot de verbeelding. Marcel van Eupen beschrijft de vele samenstellingen waarin deze trein heeft gereden en sluit af met de samenstelling in model in tijdperk V.



1.

Velen zullen om diverse redenen warme herinneringen hebben aan deze trein. Misschien vanwege de oude Berlijns blauwe rijtuigen in tijdperk IV, of later, de vaak oudere locomotieven met de moderne ICR-rijtuigen in tijdperk V. Vanwege de geliefde locserie 1200 van de NS of de Baureihe 103 van de DB. Of mogelijk vanwege de wissel van locomotief tussen de NS en de DB in grensstation Venlo in verband met het verschil in bovenleidingsspanning. Dat maakt deze trein net wat specialer dan een binnenlandse NS-intercity. Genoeg redenen om deze trein nader te bekijken en in 1:87 samen te stellen, waarbij we ons richten op de tijdperk V-variant met ICR-rijtuigen.

GESCHIEDENIS

De buurlandtrein tussen Den Haag CS en Köln Hbf via Venlo zag het levenslicht in 1976 toen het beginstation van deze verbinding werd gewijzigd van Rotterdam naar Den Haag. De trein bestond toen standaard uit twee rijtuigen Plan K (1/2° klas), 2 rijtuigen Plan N (2° klas) en een Stalen D (bagagewagen), in Nederland standaard getrokken door een loc 1500. Vanaf de dienstregeling wijziging eind 1980 werden de Plan N- en Plan K-rijtuigen afgelost door ICR-rijtuigen. Omdat de ICR BKD (ICR 2° klas met bagageafdeling en keuken) niet voldoende beschikbaar waren, reden er tot eind van de zomerdienst 1981 Stalen D-rijtuigen mee. Om onder andere de deuren van de

ICR-rijtuigen te kunnen sluiten werden de Stalen D's voorzien van een UIC-leiding op het dak. Nadat er voldoende ICR BKD-rijtuigen waren geleverd bestond de stam standaard uit twee rijtuigen ICR B (2^e klas), één rijtuig ICR A (1^e klas) en één rijtuig ICR BKD (2^e klas met keuken en bagagecompartiment). Voor deze trein konden afhankelijk van het jaartal alle locomotieven van de NS worden aangetroffen: de serie 1100, 1200, 1300, 1500, 1600 of 1700. Op het Duitse traject werden diverse Baureihen van de DB in diverse kleurstellingen ingezet, zoals de 101, 103, 110, 111 en 140. In 1995 werd het beginpunt van deze trein ingekort naar Eindhoven. Het doek van de verbinding viel in 1999. Op het laatst bestond de standaardstam afwijkend regelmatig uit één rijtuig ICR B, twee ICR BKD en één ICR A. Gedurende het bestaan van deze trein werd de buurlandtrein vaak aangevuld met additionele NS (ICR-) rijtuigen of DB-rijtuigen. Niet alles was vroeger beter maar wie tegen-

woordig de reis van Den Haag naar Köln via Venlo wil ondernemen moet onderweg drie keer overstappen.

RIJITUIGEN IN MODEL

Het hart van deze trein bestaat uit een stam van vier NS ICR-rijtuigen wat ondanks de vele veranderingen »

1. De BKD in detail.
2. Door de cabine van de NS 1219 een likje verf te geven, komt de loc realistischer over, de machinist maakt het af.
3. De DB 103 232 heeft nog het oude zwarte DB-logo wat door Roco als geëtst onderdeel was meegeleverd. Voor de foto uit 1999 zou een rood-wit DB-logo beter zijn. Op de logo's na komt de loc overeen met de foto.





4.

op het spoor onveranderd bleef in de periode van 1981 tot en met 1999. De NS ICR-rijtuigen zijn er over de tijd in vele varianten geweest met verschillende klassen, revisies en kleurstellingen. Voor deze trein hebben we de niet-gereviseerde variant nodig in geel-blauwe kleurstelling. Het verschil is goed te zien aan de ramen. Na hun revisie kunnen de ramen bij de ICR-rijtuigen niet meer open en is de naam officieel gewijzigd in ICRm. Een ander detail waarop gelet moet worden is dat voor deze trein de buurlandversie van de ICR wordt gebruikt en niet de binnenlandse variant. De buurlandvariant heeft toegang tot België,

Luxemburg en Duitsland. Het verschil is te zien op de hoeken van de rijtuigen waar rangeerhandgrepen zijn geplaatst en waar de rangeerder op een trede kan staan, bij de binnenlandse variant ontbreken deze functies.

In H0 zijn er drie fabrikanten die de ICR-rijtuigen van NS hebben uitgebracht: Lima, LS Models en Märklin. De rijtuigen van Lima en Märklin stammen uit de tijd dat rijtuigen verkort werden uitgebracht en zijn daarom in lengteschaal 1:100, de LS Models-variant is recenter uitgekomen en is in 1:87 lengteschaal. Er zijn verschillende artikelnummers uitgekomen met



5.



6.

buurland ICR-rijtuigen vóór de revisie. Dit betreffen artikelnummers 44070 (set met een 1^e en een 2^e klas rijtuig), 44071 (set met een 1^e en een 2^e klas rijtuig), 44072 (set met een 2^e klas en een 2^e klas met bagageafdeling), 44073 (los 2^e klas rijtuig). Later heeft MTE nog twee exclusieve sets laten maken: 94002 (set met een 1^e klas en een 2^e klas met bagageafdeling) en 94003 (set met twee 2^e klas rijtuigen). De basisstam kan op verschillende manieren worden samengesteld bijvoorbeeld door sets 44070 en 44072 te combineren. Indien gewenst kan de trein nog met extra (ICR-)rijtuigen worden verlengd.

NEDERLANDSE TRACTIE

Voor de tractie is de keuze reuze, zowel voor het Nederlandse als het Duitse deel van het traject. Afhankelijk van het gekozen jaar zijn er restricties. Zo reed de serie 1500 bijvoorbeeld niet meer in 1999. De 1100 dient een variant met botsneus in het geel-grijs te zijn die door Märklin, Piko en Roco is uitgebracht. De 1200 dient een variant na revisie in het geel-grijs te zijn, gemaakt door Fleischmann, Lima, Märklin en Roco. De 1300-variant die geschikt is betreft de geheel gele variant met groot NS-logo zoals uitgebracht door onder andere Lima en Rivarossi. De 1500 is uitgebracht door Elotrails. De 1600 die geschikt is moet voorzien zijn van NS-logo's. Tot slot de 1700 waarbij het belangrijk is een versie zonder airco-unit te gebruiken. Deze laatste twee series zijn in model te koop bij Märklin en Roco. Voor de model- »



4. NS 1219 en DB 103 232, beide voor de buurland-trein ingezette locs, zijn van Roco.
5. LS Models ICR 44070-1, 1^e klas rijtuig (A10) met nummer 84 10-70 673-5.
6. LS Models ICR 44072-1, 2^e klas rijtuig met bagageafdeling (BKD) nummer 84 82-70 921-1.
7. De DB 103 224-2 vertrekt op zondag 20 september 1998 met trein 1811 Eindhoven - Köln Hbf uit Venlo. De samenstelling bestond deze dag uit achtereenvolgens een 1^e klas, 2^e klas, 2^e klas met bagageafdeling en 2^e klas. (foto Bob Visser)
8. LS Models ICR 44070-2, 2^e klas rijtuig (B10) met nummer 84 20-70 804-4.
9. LS Models ICR 44072-2, 2^e klas rijtuig (B10) met nummer 84 20-70 833-3.





samenstelling is gebruik gemaakt van de Roco 1219 met artikelnummer 72674.

DUITSE TRACTIE

Door de grote variatie aan Duitse locomotiefseries en bijbehorende kleurschema's die voor zijn gekomen gaat het te ver om alle opties te noemen. Het materieelpark van de DB is groot en werd in de periode 1981-1999 in verschillende fasen gemoderniseerd en van nieuwe kleurstellingen voorzien. Van de eerder genoemde loc-series 101, 103, 110, 111 en 140 zijn dus ook vele variaties mogelijk. Van de oude groene 140'ers tot de nieuwe rode 101. Zelfs exotische varianten zoals de S-Bahn 111-uitvoering en DB Reise & Touristik 103 220 hebben de vier ICR's in Venlo overgenomen. Indien de voorbeeldfoto zo exact mogelijk wordt nagemaakt komen

we uit bij een 103 in TEE-kleurstelling. Qua details betreft het een lange variant (vanaf nummer 192 waren de locs 350 mm langer), bufferbekleding en nieuwe DB-logo's. In model komt de Roco 72393 met nummer 103 245 erg dichtbij, alleen het UIC nummer zat er in 1998 nog niet op //

-
- 10.** De trein aan het fictieve grensstation met eerst de NS 1219 en vervolgens de 103 232 die het geheel verder naar Köln zal brengen.
 - 11.** Voor het Duitse traject levert 103 232 de tractie.
 - 12.** Links de binnenlandse ICR en rechts de buitenlandse, te herkennen aan onder andere de rangeerderstrede en -handgreep.
-



Disclaimer: met dank aan diverse leveranciers voor het ter beschikking stellen van hun modellen.



De geheel rode bufferbalk bij de bruine 1200 valt op, maar beide locs zijn even stoer en elegant.

ROCO' S NIEUWSTE 1200

Elegant bruin voor een stoer werkpaard

Onlangs heeft Roco twee nieuwe NS 1200-modellen uitgeleverd, de Berlijnsblauwe 1223 en de bruine 1224. Een welkome aanvulling voor de op Nederlands voorbeeld georiënteerde modelspoorwereld. Chris van Diesen neemt de stoere klassiekers onder de loep.

De 1223 is afzonderlijk verkrijgbaar en heeft ten opzichte van zijn eerder uitgekomen blauwe broer, de 1206, geen NS-logo en roosters die met de kap zijn meegespoten. Dit geeft de 1223-zijkanten een ander aanzicht. Een variant waar menig modelspoorwereld op zat te wachten. Vlak voor het uitleveren van het model kregen de fans nog een verrassing: het lage locnummer dat in de aankondiging stond was gewijzigd in een hoger nummer. Roco had geluisterd naar de kritiek uit de modelspoorwereld. De NS 1223 is uitgevoerd met L-seinverlichting, twee rode sluitseinen aan de bovenzijde en is qua techniek in verschillende varianten leverbaar. Gelijksstroom analoog, artikelnummer 73832,

€ 279,90, idem met sound 73833, € 364,90. In wisselstroom wordt het model in een versie uitgebracht: digitaal met sound, 79833, € 364,90, tijdperk III.

NS 1224

De nieuwste telg, de bruine NS 1224, is alleen in een set te verkrijgen. Deze bestaat uit de loc en vier verschillende goederenwagens. Als uitbreiding is een tweede set met vier goederenwagens beschikbaar. De eerste locs serie 1200 waren bij aflevering turkooise, de laatste werden in het bruin afgeleverd. Een minder besmettelijke kleur. De 1224 heeft de oude driede-



De bruine 1224 en Berlijnsblauwe 1223 naast elkaar.

lige roosters in de zijwanden, deze zijn in de bruine kleur van de kap meegespoten. De stroomafnemers en dakluiken zijn lichtgrijs. De zijramen in de cabines zijn als driedelige schuiframen met dunne spijlen uitgevoerd. Geen handgrepen op de neus en een duidelijk afwijkende snor op de voorzijde. De snor en de bruine rand rond de lampen zijn strak om de onderste seinlampen aangebracht. De seinverlichting bestaat uit twee pitjes onder en twee rode seinlampen aan de bovenzijde.

Het bijbehorende goederenmaterieel bestaat uit een bruine

gesloten goederenwagen, een bierwagen van Brouwerij Oranjeboom (met een ander nummer dan de onlangs geleverde losse Fleischmannwagen), een zwarte onbeladen open bakwagen en een stalen open bakwagen in bruin met kolenlading. Die laatste wagen komt door zijn fraaie lading goed tot zijn recht. De drie andere wagens in de set zijn wat eenvoudiger uitgevoerd.

De set is leverbaar voor het tweerailsysteem, artikelnummer 61459, en het drierailsysteem, 61460. Beide versies zijn voorzien van sound en kosten 454,90, tijdperk III.

1



2



3



4



1. De sierlijn op de zijkanten zit er strak op, nieuwzilveren nummerplaten worden bijgeleverd. **2.** Let op de zesdelige roosters in de zijkant van de blauwe 1200. Dit is de eerste keer dat ze zo is uitgeleverd. **3.** De bruine variant heeft driedelige roosters, nieuwzilveren nummerborden worden meegeleverd. **4.** Het roodbruin is goed getroffen, de oranje-gele bies loopt dekkend over de bruine lak mee.



De vier wagens die bij de set worden geleverd.

GOEDERENWAGENS

Onder artikelnummer 76134 is een vierdelige aanvullende set verkrijgbaar. Deze bestaat uit een viertal tweeassige NS-goederenwagens. Een bruine gesloten wagon met vlak dak die, in tegenstelling tot de foto's op de website van Roco, niet met spaakwielen is uitgerust, een tweeassige ketelwagen van Ketjen Amsterdam, een platte wagen beladen met twee kabelrollen en een gesloten grijze goederenwagen voor het vervoer van los gestort graan. De set komt op 77,90. Wisselstroomrijders kunnen de wielen bij een Ro-

loven is er van de AC-set nog maar een kleine voorraad en verkoopt de DCC-set ook goed. Roco kan nog wel even doorgaan met de productie van NS 1200-modellen. Zo hebben we nog geen Berlijnsblauwe modellen met A-sein en missen we nog een niet gerenoveerde geelgrijze loc met A-sein. Veel fans zullen zich afvragen of er nog een bruine variant zal komen zonder de kenmerkende snor die de NS 1224 nu heeft. En of die modellen dan los te koop zullen zijn of in een set. Neurenberg 2019 staat voor de deur. Over enkele weken weten we meer.

5



5. Beide strakke neuzen voor de lens. Nu nog wachten op een bruine 1200 zonder snor. **6.** De aanvullings-set met vier wagens. Vooral de ketelwagen en platte wagen beladen met kabelrollen zijn mooi uitgevoerd. **7.** De techniek in de bruine loc. In het zwarte blokje de speaker en de geluiddecoder. Ten opzichte van eerder uitgeleverde 1200 modellen is er niets veranderd.

6



7



co-dealer gratis omruilen voor AC-wielen zodat de wagens zonder problemen op drierailmodelbanen kunnen worden ingezet. Zowel de blauwe als de bruine loc zijn fraaie kunstwerkjes te noemen. Er was enige kritiek op het uitleveren van de bruine 1224 in een set, maar als we de website van Roco mogen ge-

EXTRA ONLINE

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

Gratis voor online en online+print abonnees!

tot wel
54% korting



Online
al vanaf
€ 2,99
p/mnd

12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,25** p/mnd

Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren**
en kies het abonnement dat bij u past.

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



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.

De 726, hier station Arnhem binnenlopend, met de Bk voorop; deze heeft op 22 feb. 1982 geen instaptreden, er moet dus een bakwisseling hebben plaatsgevonden, want op 24 juli 1984 heeft de BDK 726 wel instaptreden in de zijkant van de neus.
(foto CvG)

De eerste indrukken van de Hondkop, als aankomend tienertje opgedaan, zal ik niet snel vergeten. Met een van vader geleend toestel om de nek, en met een dubbeltje op zak voor het perronkaartje, ging het per fiets van Zeist naar Utrecht, want daar, op het station, viel wat te beleven. Treinen waren altijd het bekijken waard, het komen en gaan was nog interessanter, maar als er een "neus" binnenkwam, dan kwam er pas écht wat binnen: stoer, robuust, onverwoestbaar en erg futuristisch. En je vergat bijna dat plaatje te maken. Nu, ruim 25 jaar en duizenden plaatjes later, is hij er nog steeds, de Hondkop, weliswaar niet langer futuristisch, maar wel onverwoestbaar . . .

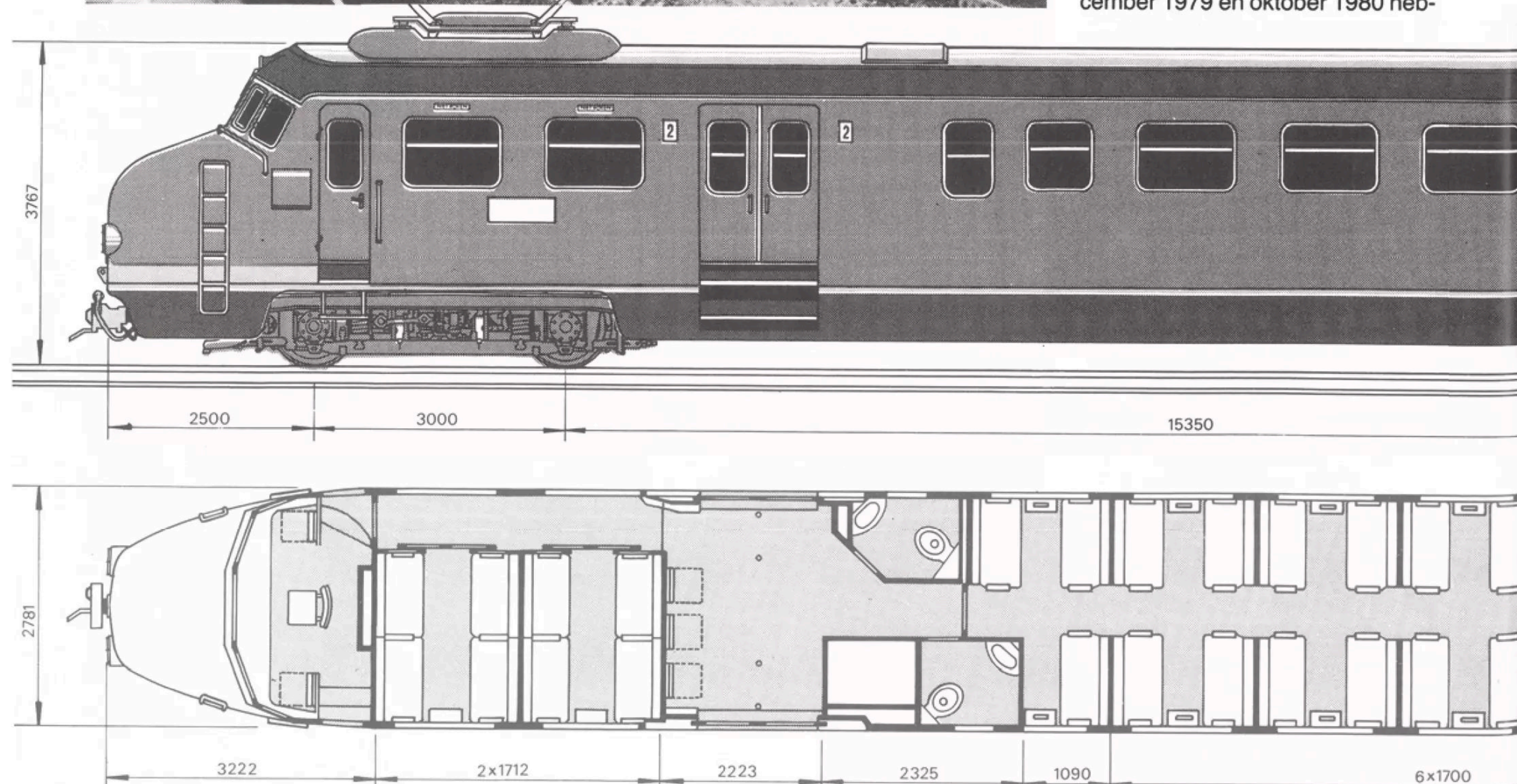
De Hondkop-vier

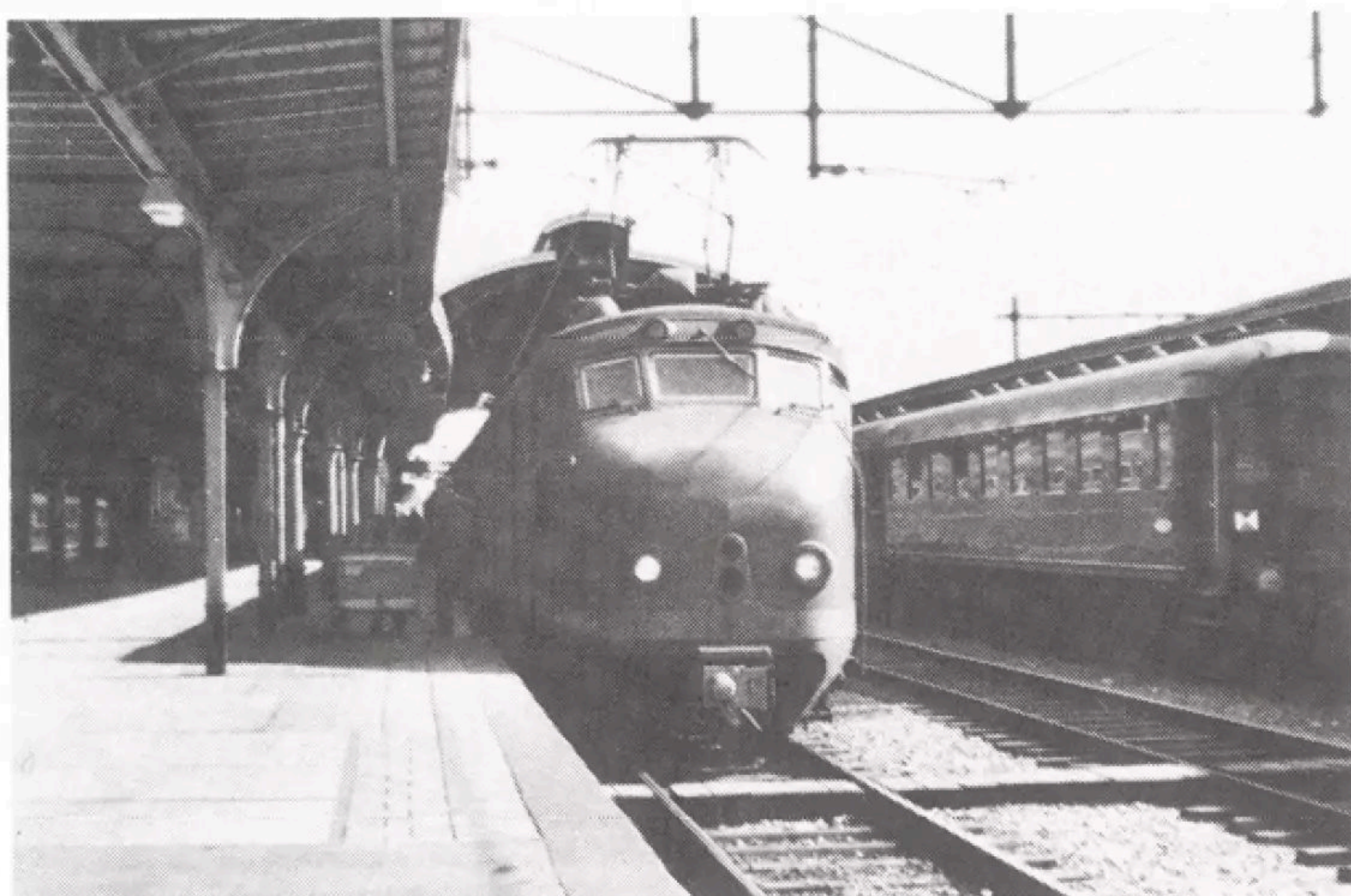


De jaren vijftig kenmerken zich, wat de Nederlandse Spoorwegen betreft, door een opvallende modernisering en verandering op velerlei gebied. Zo wordt het aantal geëlektrificeerde lijnen sterk uitgebreid, zoals Breda-Vlissingen en Den Bosch-Nijmegen om er maar twee te noemen; een nieuw lichtseinstelsel wordt ingevoerd (1955), een toenemend aantal overwegen wordt automatisch beveiligd, stationsgebouwen en werkplaatsen worden aan de eisen van de tijd aangepast; de toenmalige eerste klasse wordt afgeschaft, de tweede en derde klasse worden respectievelijk eerste en tweede.

Verleden en toekomst

Maar vooral het materieelbestand ondergaat grote wijzigingen: de stoomlokomotief heeft afgedaan en wordt vervangen door elektrische en dieselelektrische lokomotieven. In 1956 worden de houten rijtuigen naar het verleden verwezen, nieuwe stalen rijtuigen zijn hun toekomst begonnen. De Blokkendozen worden verbouwd tot getrokken rijtuigen, en worden opgevolgd door de heden ten dage nog lang niet uitgerangeerde Hondkop-treinstellen, Materieel '54. In december 1979 en oktober 1980 heb-



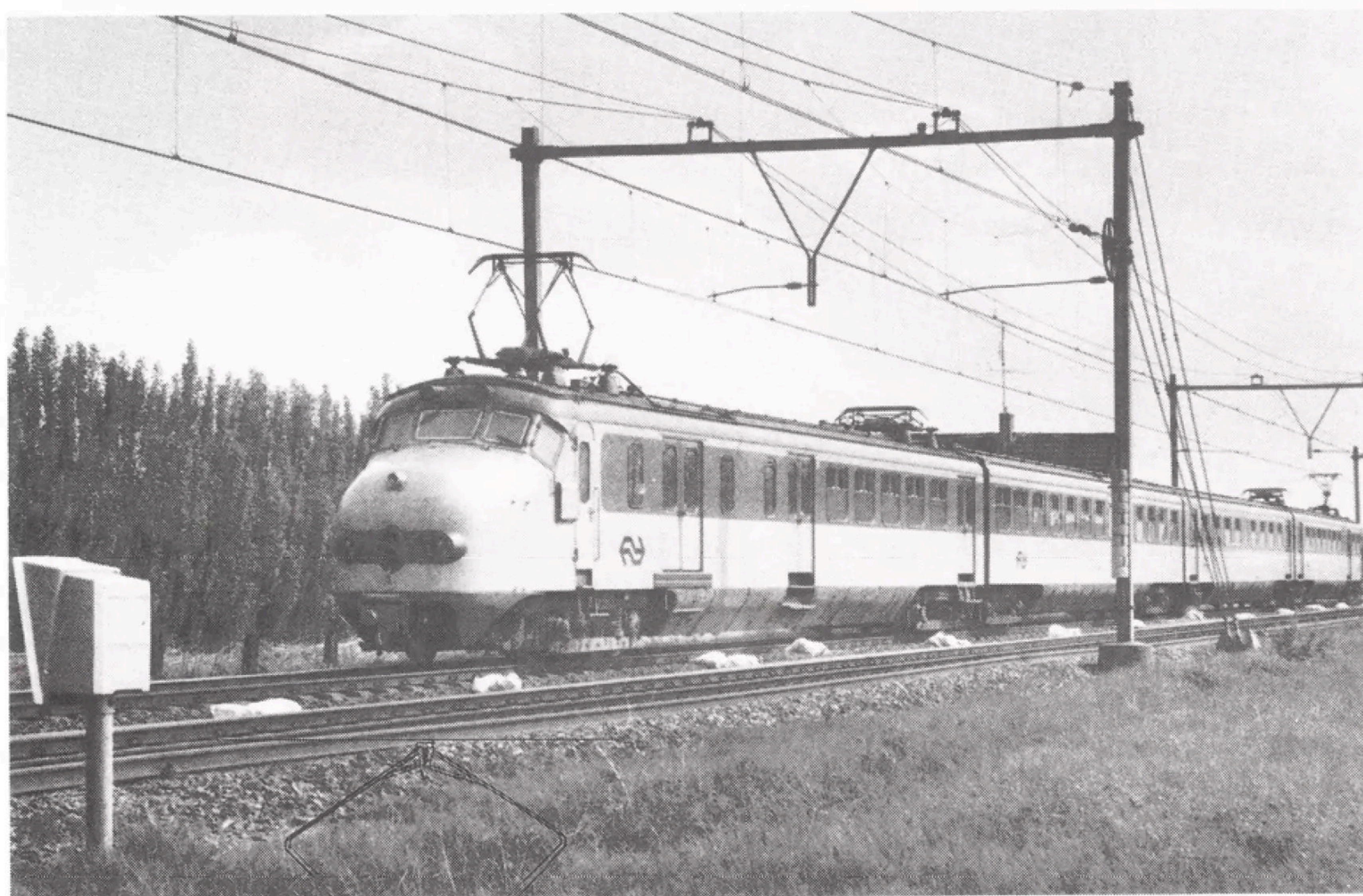


ben we in Rail Hobby al stilgestaan bij de tweewagenstellen, zowel groot als klein, nu is het dan de beurt aan de vierwagenstellen, serie 711-741, 742-757 en 761-786, ook wel bekend als respectievelijk Plan F, G en P.

Verschillen

In vergelijking met de vorige serie elektrische treinstellen, Mat. '46, kunnen een aantal opvallende verschillen genoemd worden. Allereerst natuurlijk het uiterlijk, de robuuste neus, de machinist zit hoger en weet zich een stuk veiliger; ie-

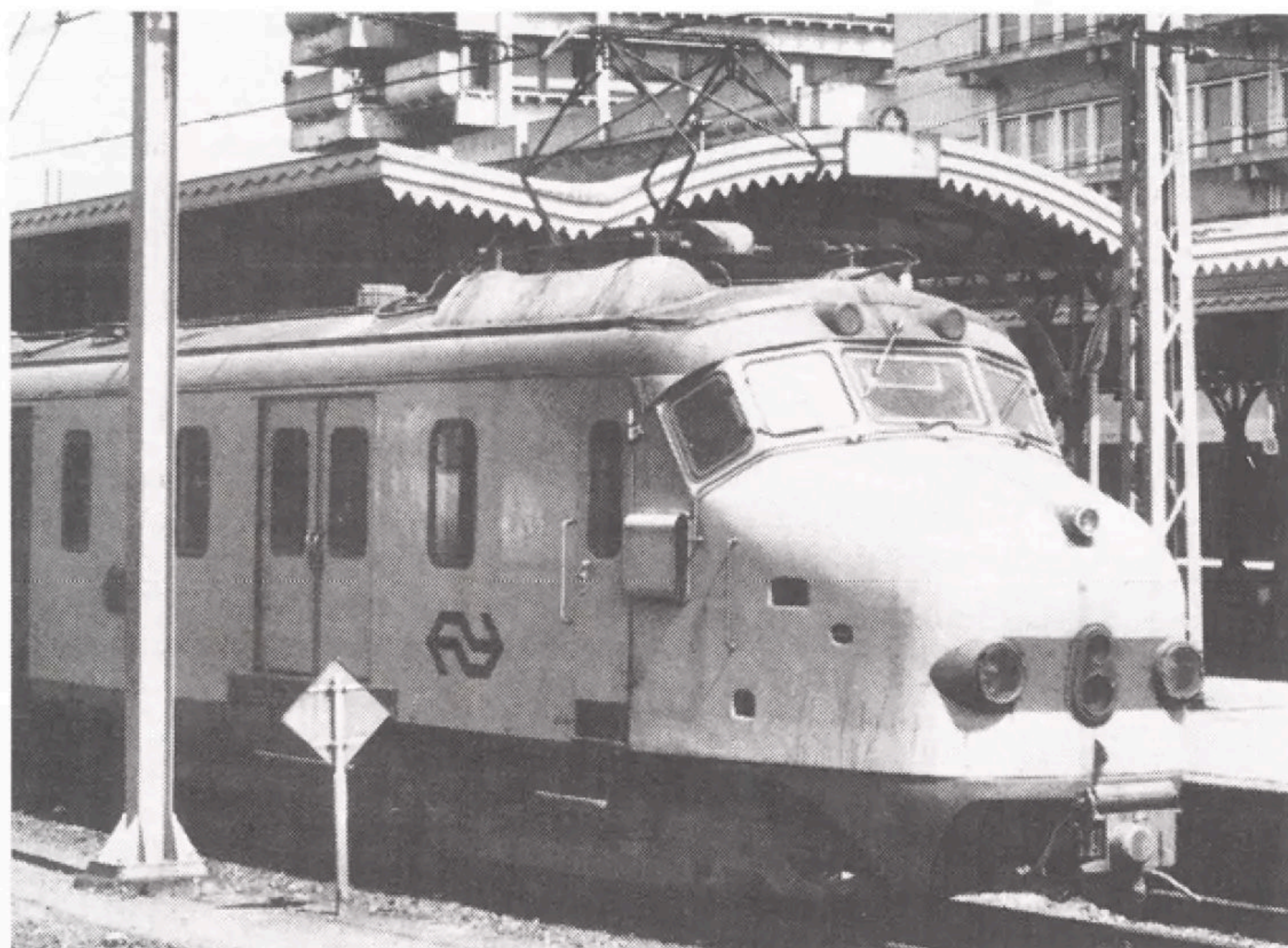
De eerste kennismaking met een Hondkop, toen gewoon nog "neus" genaamd, in het Centraal Station van Utrecht, ongeveer 1958. (foto CvG)



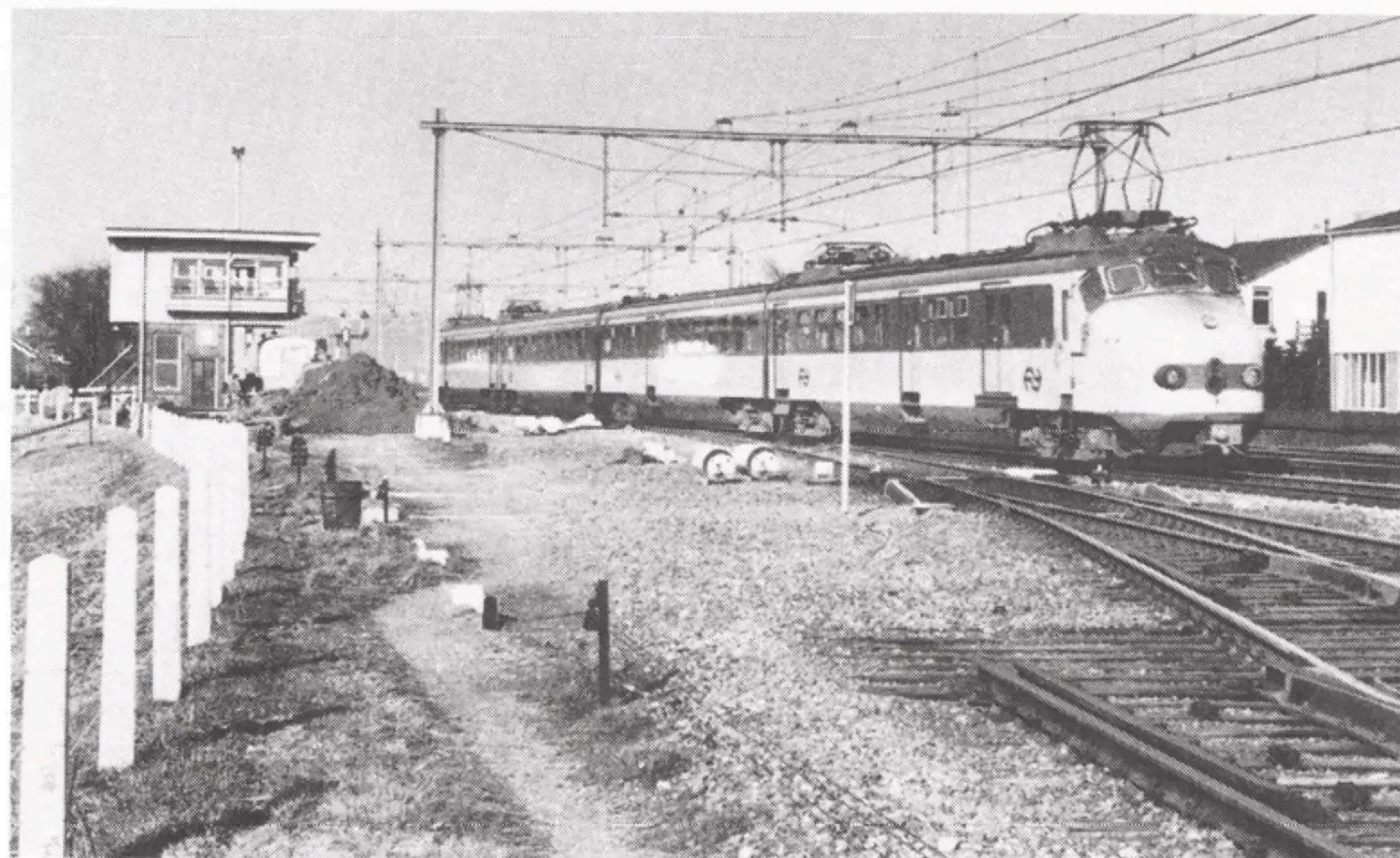
Een bakwisseling kan ook tot gevolg hebben dat er een treinstel ontstaat met twee verschillende types stroomafnemer, zoals de 1786 ons laat zien ter hoogte van het vroegere station Ressen-Bemmel; 8 mei 1983. (foto CvG)



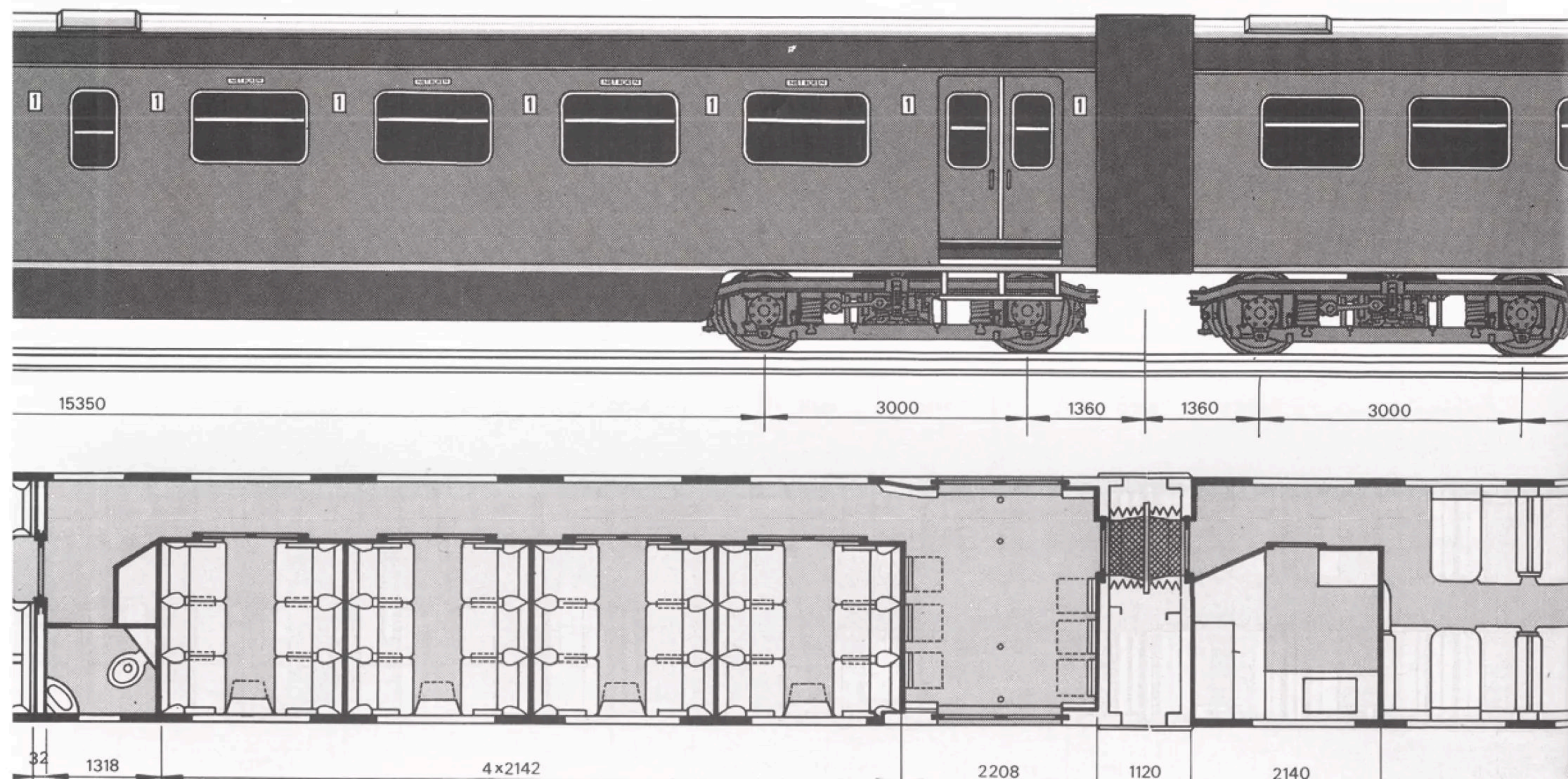
Deze foto van de BDK 726 toont duidelijk de instaptreden in de zijkant van de neus. Utrecht, 24 juli 1984.
(foto CvG)

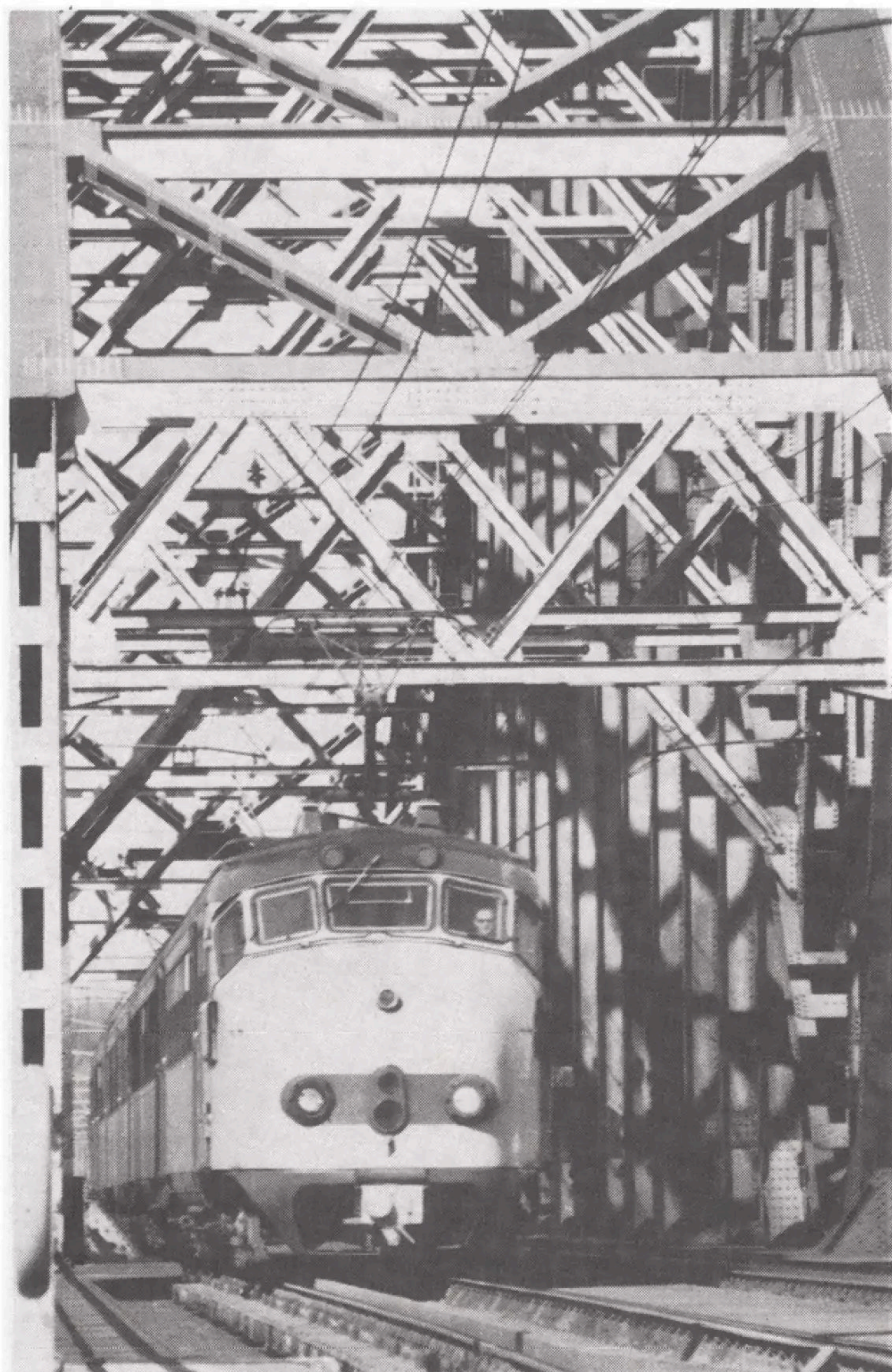


Inter City-stel 1746 met de afwijkende ramen in het vroegere bagagegedeelte, passeert Elst ter hoogte van de aansluiting met de Betuwelijn; 21 feb. 1980.
(foto CvG)



der rijtuig heeft zijn eigen draaistellen, terwijl bij Mat. '46 de tussenrijtuigen een gemeenschappelijk draaistel hadden met de koprijtuigen; de Hondekop-koprijtuigen zijn voorzien van stroomafnemers, bij Mat. '46 waren deze ook op de tussenrijtuigen geplaatst; onder de deuren van de bagage-afdeling zijn ter bescherming rubber strippen aangebracht, er is een gunstiger indeling van compartimenten en balkons, de buislamp heeft de gloeilamp verdrongen, en bij Plan P is tevens een geheel andere raamconstructie toegepast. Ieder rijtuig rust op twee draaistellen door middel van een grote draaikom, bestaande uit een bovenkom (bevestigd aan de rijtuigbak) en een onderkom (bevestigd op de wiegbalk van het draaistel). Door het aanbrengen van diverse schuifstukken wordt voorkomen dat de rijtuigbak zou kantelen. Zowel de motordraaistellen (koprijtuigen) als de looppdraaistellen (tussenrijtuigen) zijn van het zogenaamde Amerikaanse type, d.w.z. met draagjukken, opgehangen in oren aan de onderkanten van de draagpotten waarop de schroefveren zijn geplaatst. Op die veren rust het draaistelgeraamte. De motordraaistellen zijn voorzien van twee tractiemotoren, die in het draaistelgeraamte opgehangen zijn met de zogenaamde tramophanging. Dat wil zeggen dat de motoren met twee glijlagers op de wielassen rusten en d.m.v. rubberkussens aan het draaistelgeraamte zijn bevestigd. Met behulp van een rondsel op de motoras worden de verende tandwielen op de wielas aangedreven door de tractiemotoren. De Hondekop-viertjes bestaan uit de volgende rijtuigbakken: de BDK





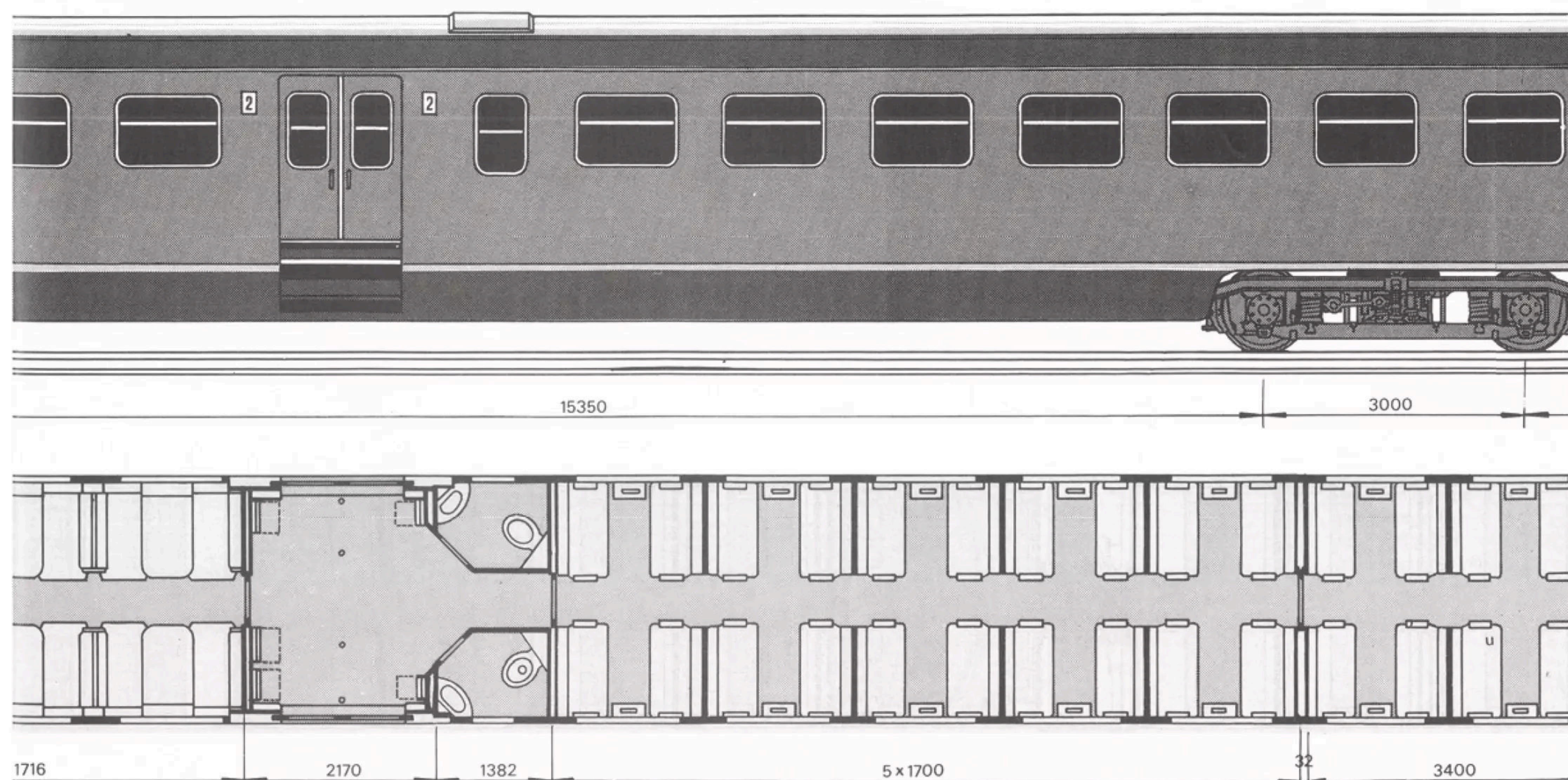
(koprijtuig, tweede klasse met bagage-afdeling), B (tussenrijtuig tweede klasse met restauratie-afdeling), A (tussenrijtuig eerste klasse) en de Bk (koprijtuig tweede klasse). De B's werden gebouwd door Beynes te Haarlem, de andere drie door Werkspoor, met uitzondering van de Bk 711-726, die door Allan te Rotterdam werden geleverd. De bakken zijn uit staalplaat en profielstaal opgebouwd en geheel elektrisch gelast.

Toonbeeld van techniek en degelijkheid: El-4 1791 op de Rijnbrug nabij Oosterbeek, 31 maart 1982. (foto CvG)

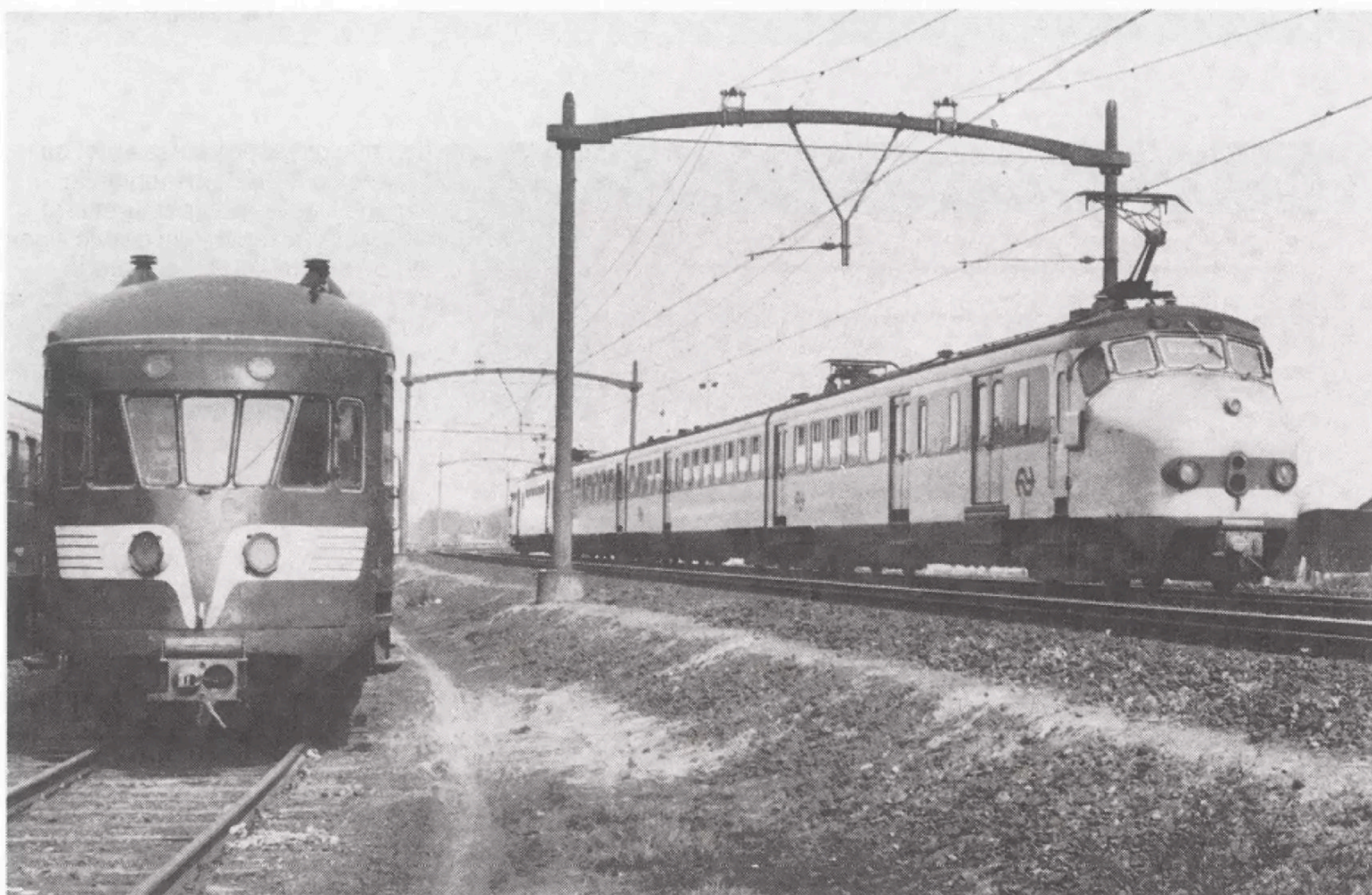
De 711-726 zijn herkenbaar aan de instaptreden in de neus, de andere koprijtuigen waren lange tijd voorzien van laddertjes. Bij aflevering hadden de 711-729 trouwens in het B-rijtuig alleen een keukentje, uitgerust met o.a. een fornuis met kook- en warmplaat, een boiler, een koelkast, een koffiemachine en het onvermijdelijke saucijzenkastje. Reeds in 1957 werd begonnen de aan de keuken grenzende drie compartimenten te verbouwen tot restauratie-afdeling waarin tweepersoonsbanken met lage rugleuning. Deze verbouwing had tevens een opschuiving van bakken tot gevolg: de zojuist klaargekomen 748 stond zijn B-rijtuig met restauratie-afdeling af aan de 711, de 751 aan de 712. De B 711 en 712 werden na verbouwing geplaatst in de 713 en 714, enzovoorts. Maar van een strak schema was echter geen sprake: zo vinden we de B 714 in de 718, de B 721 in de 726, de B 749 in de 748, de B 750 in de 749, de B 719 in de 750 en de B 722 in de 751.

Groen, rood en geel

De Hondekoppen waren bij hun indienststelling groen van kleur (lichter dan het aanvankelijke groen

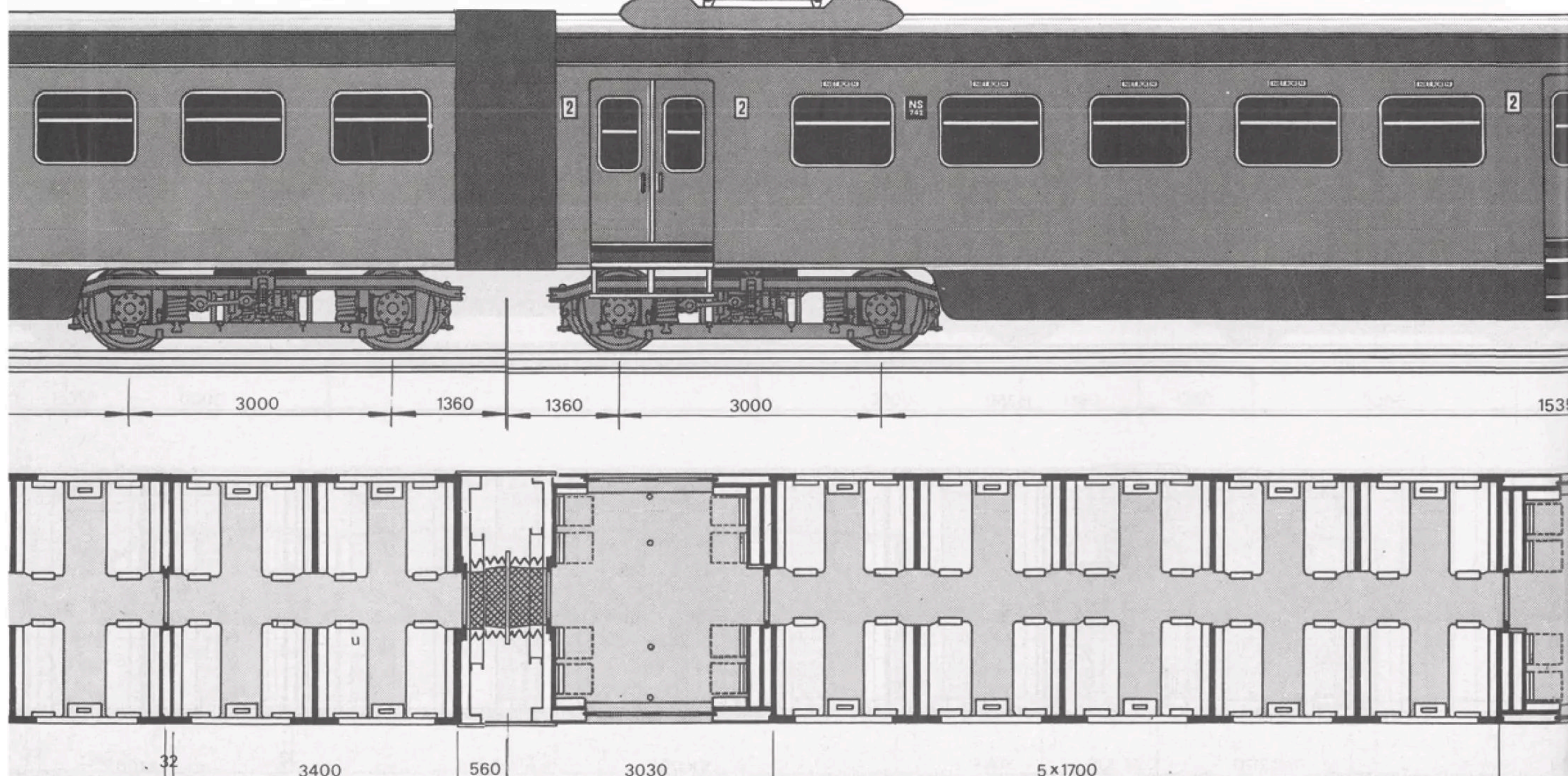
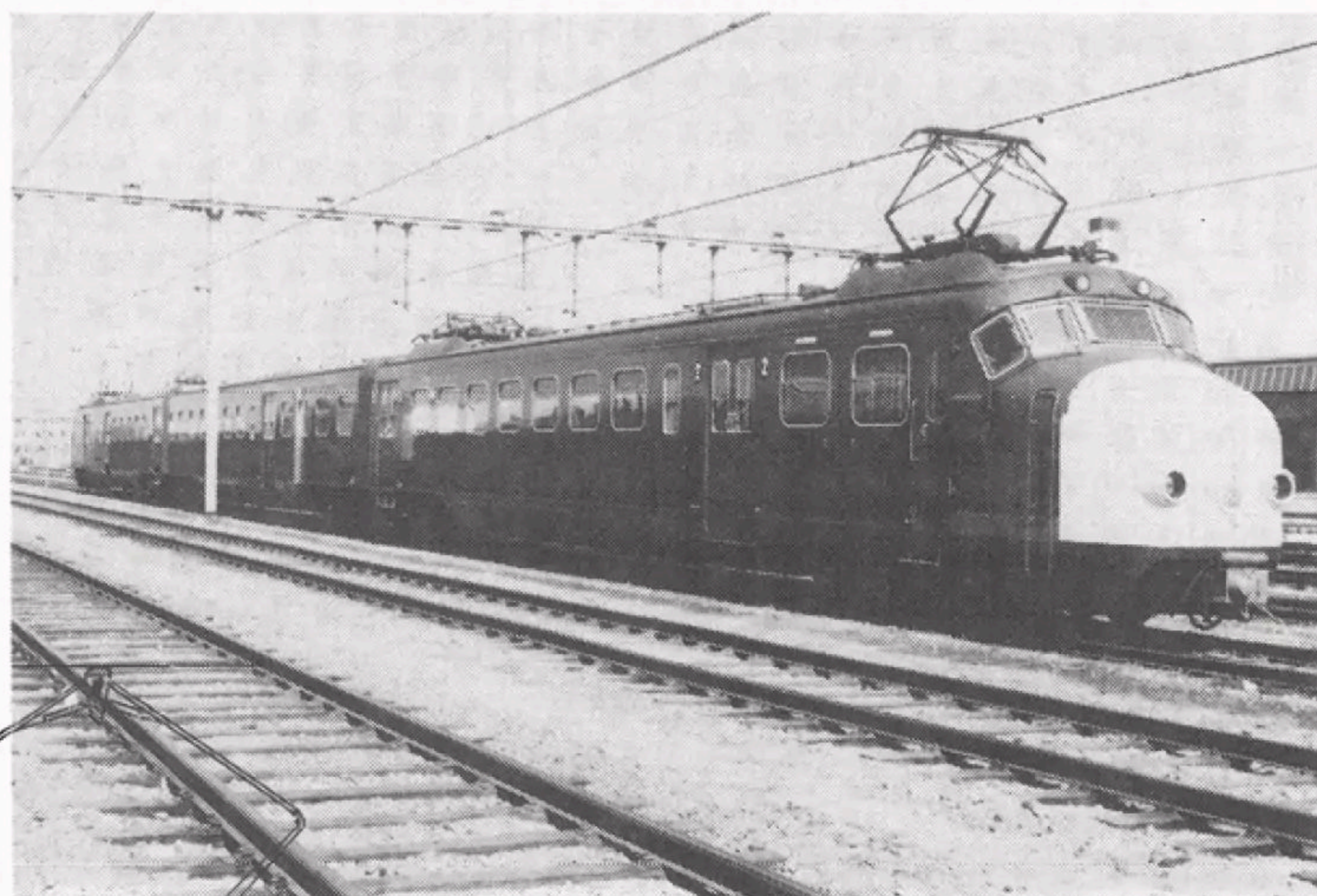


El-4 1785 passeert de reeds onttakelde El-2 227, Mat'46, op het terrein van de werkplaats Roosendaal. bij de eerste verbouwing voor de IC-dienst, alleen de hoge nummers betreffende, werd de bagage-afdeling in tact gelaten, 5 april 1982.
(foto CvG)



van Mat. '46; zie Rail Hobby 83/9), ze hadden rode biezen en een rode "bloedneus", waarbij de typhoonroosters bovendien nog getooid waren met de letters "NS" en het treinstelnummer, eveneens in rood. Vanaf 1967 werden deze cijfers en letters geleidelijk aan verwijderd. In het begin van de jaren zestig werden de rode biezen geel, terwijl de rode bloedneus werd vervangen door de gele snor. Aan het eind van de jaren zestig deed de "huisstijl" zijn intrede: de 733 viel in 1968 de eer te beurt om als eerste in de serie in geel/grijs te verschijnen, opgevolgd met lichtblauwe reclamebanen; pas tien jaar later viel de laatste ten prooi aan de "grote vergeler". In de tussenliggende jaren werden vele treinstel-

El-3 757 als proef-trein voor hoge snelheden; Venlo, 5-9-1958.
(foto J. A. Bonthuis)



len bij kleine revisies van blauwe banen voorzien, terwijl de groene kleur van de zijwanden gehandhaafd bleef. Een grijze snor op een gele ondergrond, zoals bij twee tweewagenstellen, is de vierwagengstellen bespaard gebleven. Modelspoor: zoek het maar uit!

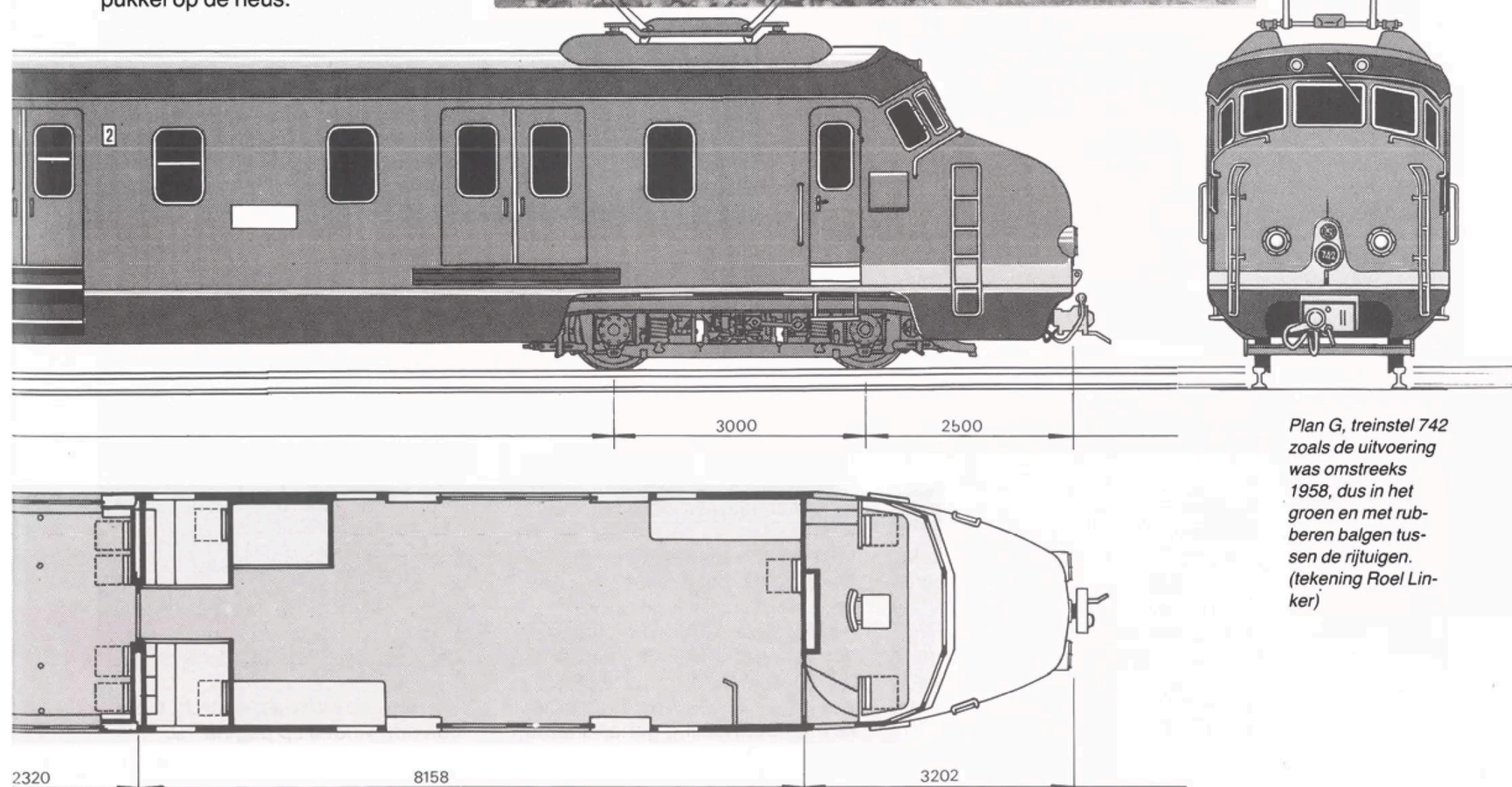
Verdere verbouwing

In 1969 en 1970 vond een verbouwing plaats in de werkplaats Haarlem: centrale deursluiting en omroepinstallatie werden aangebracht, terwijl enkele stelen van verlichte koersrollen werden voorzien. Tevens werden verwarmings-elementen voor de typhoons gemonteerd, zodat het vaak schorre en soms nauwelijks hoorbare geluid wat ze in de winterperiodes voortbrachten, kon worden verholpen. Centrale deursluiting (dus niet: vergrendeling) houdt in dat de hoofdconductor met een speciale sleutel een contact omdraait bij een van de balkondeuren, waardoor deze zich automatisch sluiten, uitgezonderd die waar de conductor zich bevindt. Bovendien gaat er bij de machinist een gele lamp branden; deze gaat weer uit als de h.c. de sleutel uit het contact haalt, en ook "zijn" deuren zich sluiten: de trein kan vertrekken. Bij treinstellen die van deze deursluiting waren voorzien, was op een van de cabineruiten een gele driehoek aangebracht. Deze ruiten kregen bij bovengenoemde verbouwing trouwens ook gezelschap van een ruitesproeier, maar waren van het begin af aan reeds voorzien van "voorruitverwarming".

Vanaf 1970 werd bovendien nog het derde frontsein bevestigd, de pukkel op de neus.

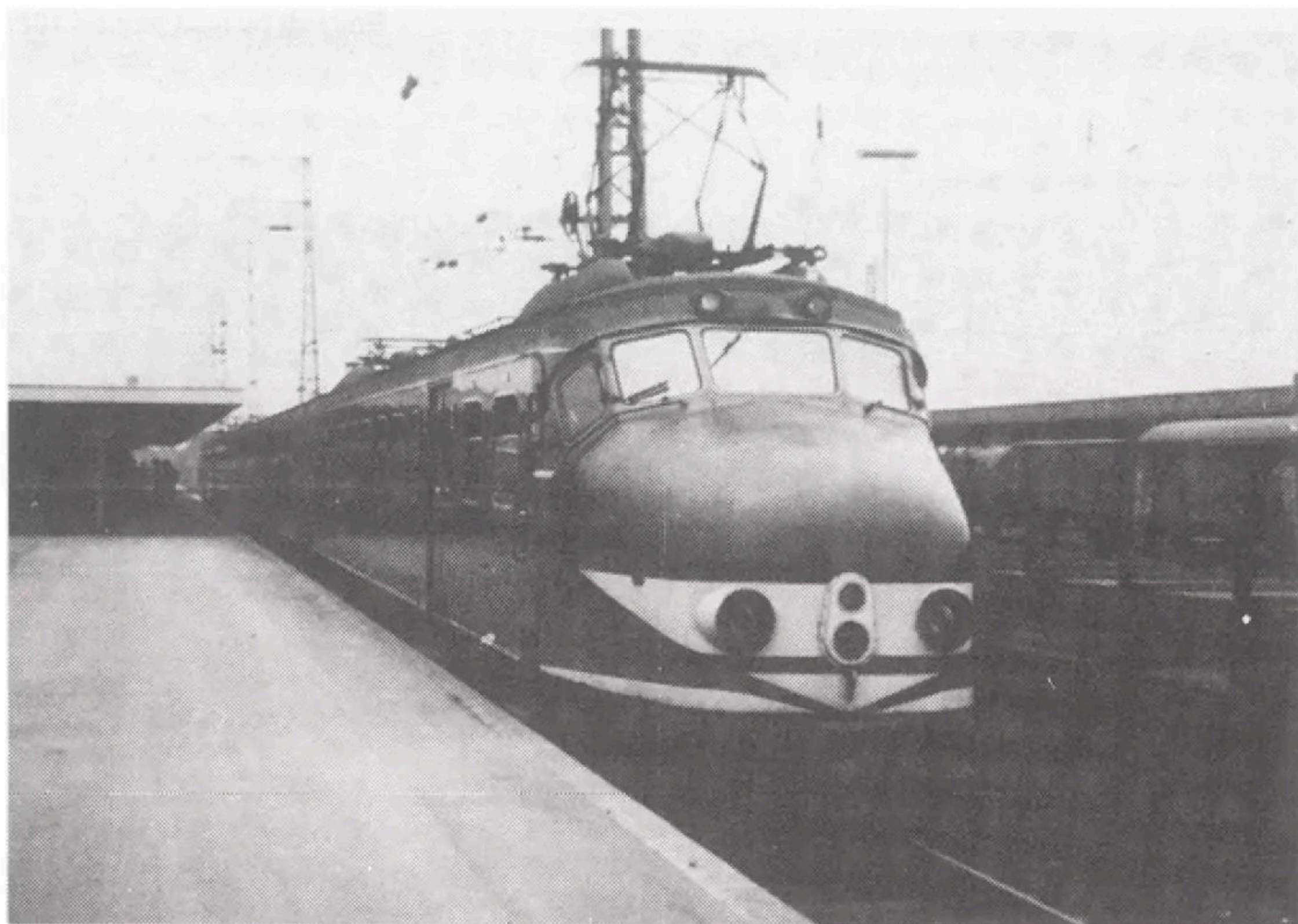


El-4 718, links rijdend in verband met de aanleg van dubbelspoor op het traject Oss-Wijchen. Het A-bord geeft de aanvang aan van een tijdelijk langzaam te berijden baangedeelte, het fraaie vakwerkbordessein is inmiddels verdwenen. Ravenstein, 20 maart 1981. (foto CvG)



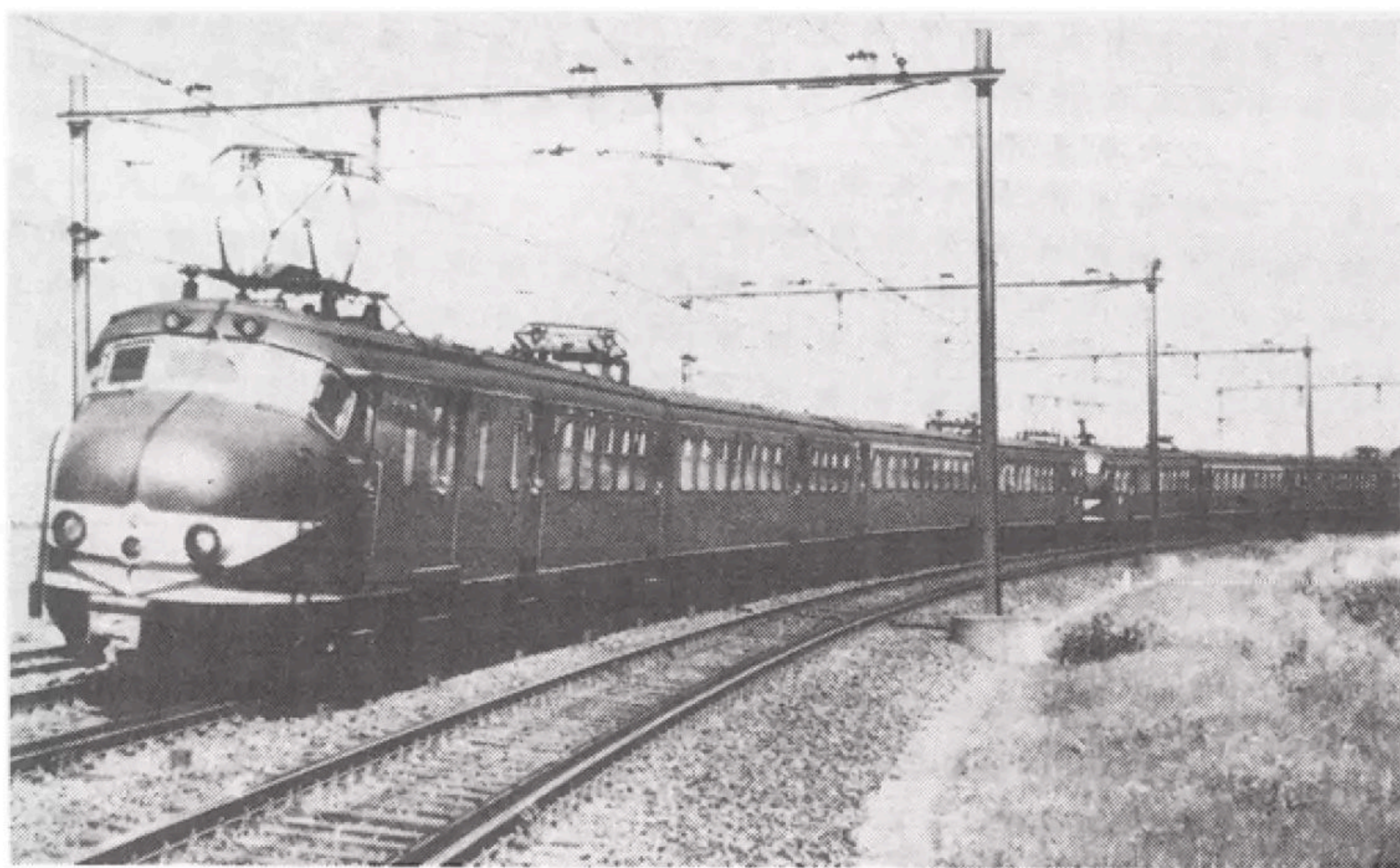
Plan G, treinstel 742 zoals de uitvoering was omstreeks 1958, dus in het groen en met rubberen balgen tussen de rijtuigen. (tekening Roel Linker)

Tegenwoordig geen
organiek bezoek
meer: Eld 4 726 op
4 maart 1967 te Em-
merich.
(foto Otto Dijkstra)



Treinstel 1970, pro-
totype van de latere
Inter City-treinen,
badend in het voor-
jaarszonnetje. Arn-
hem, 18 april 1981.
(foto CvG)

NS-sneltrain, be-
staande uit twee-
maal Eld 4, in de
boog bij Harderwijk,
die een straal heeft
van 600 meter en 17
cm verkanting heeft.
Harderwijk, 5 au-
gustus 1962.
(foto J. A. Bonthuis)



Op 24 februari 1969 brandde de
776 na kortsluiting te Akkrum vrij-
wel geheel uit. Aan wederopbouw
viel nog enigszins te denken, en
dat gebeurde dan in experimentele
sfeer. In enkele treinen Groningen-
Den Haag was er een buitenge-
woon groot aanbod van eerste
klasse reizigers, en aangezien de
getrokken trein van dit traject was
verdwenen (een A-rijtuig is gemak-
kelijk toe te voegen) was er een

chronisch tekort ontstaan aan 1e
klasse ruimte. Omdat tevens nieuw
meubilair uitgeprobeerd moest
worden, lag het vernieuwingsplan
voor de 776 al spoedig op tafel.
De BDk, die het zwaarst geleden
had, werd door Werkspoor bijna
geheel gesloopt en vervolgens op-
nieuw opgebouwd, dit keer zonder
bagage-afdeling. Bij het A-rijtuig
van de 776 bleef de oorspronkelijk
interieurindeling gehandhaafd,

de andere rijtuigen werden voor-
zien van comfortabele, verstelbare
stoelen, geplaatst in zogenaamde
coach-opstelling. De linker rij stoe-
len staat in de rijrichting, de rechter
rij tegenovergesteld; of omgekeerd
als de rijrichting verandert.

Het voorste gedeelte van het Ak-
rijtuig (de voormalige bagage-afde-
ling van de BDk) is voorzien van
stoelen met een bruinrijze nylon
bekleding van de firma Laser Engi-
neer uit Engeland. De rest van de
Ak, alsmede de Ar (restaurant), is
ingericht met Franse Compin stoe-
len, bekleed met rood trijp en ver-
wisselbare witte overtrekjes. In het
Bk-rijtuig, met eveneens Laser
stoelen, staan aan beide zijden van
het gangpad twee stoelen naast el-
kaar, in de A-rijtuigen (ex-BDk en
B) is dit een 1+2 opstelling. Aan
iedere stoel is een voetsteun be-
vestigd, benevens een inklapbaar
tafeltje, te gebruiken door de reizi-
ger achter de betreffende stoel. Dit
tafeltje ontbreekt in het 2e klasse
rijtuig, verschil moet er nu eenmaal
zijn.

Boommotieven sieren de afschei-
dingsschotten bij de balkons, en de
bagagerekken zijn nu in langsrich-
ting geplaatst boven de ramen.

Luxe stoelen vragen meer ruimte
dan de "ouderwetse" banken, en
aangezien de raamindeling gelijk is
gebleven, komt deze niet meer
overeen met de stoelenindeling: de
ene plaats heeft een erg ruim, de
andere een erg krap uitzicht. Ook
de "meester" is niet vergeten, nieu-
we stoelen zijn er ook voor hem.

Met ingang van de zomerdienst
1970 (vandaar het nieuwe treinstel-
nummer) werd het stel ingezet in
trein 24 Groningen-Den Haag en in
trein 61 Den Haag-Groningen, ge-
koppeld met een geheel voor twee-
de klasse reizigers bestemd treinstel.
De 1970 bood 124 zitplaatsen
1e klasse en 76 zitplaatsen 2e
klasse; in 1982 werd de Ar "gede-
gradeerd" tot Br, met behoud van
het 1e klasse interieur.

Inter City

Verbouwing tot Inter City-trein vond
plaats in 1972: "vliegtuigstoelen" in
coach-opstelling (aanvankelijk ver-

BAKCODENUMMERS:

Plan F en G (711-741, 742-757):

Bk: 328.001 t/m 047

A: 329.001 t/m 047

B: 330.001 t/m 047

BDk: 331.001 t/m 047

Plan P (761-786):

Bk: 338.001 t/m 026

A: 339.001 t/m 026

B: 340.001 t/m 026

BDk: 341.001 t/m 026

Een samenvattend overzicht in ta-
belvorm vindt u op pagina 54.



El-4 772 nabij Elst op 28 augustus 1984; huisstijl-geel en natuurlijk groen passen bij elkaar. (dia linksboven Carel van Gestel)

stelbaar, hetgeen op de meest onverwachte momenten door de niets vermoedende reiziger werd ondergaan), bagagerekken langs de zijwanden, fraaie beschildering van de balkonwanden, en uiterlijk herkenbaar aan de donkerblauwe banen rond de ramen, de eerste jaren alleen onderbroken door grijze

deuren. Een en ander gebeurde na opgedane ervaringen met treinstel 1970, met dien verstande dat bij de omgebouwde treinstellen de oorspronkelijke klasse-indeling gehandhaafd bleef. Bij de latere verbouwing van de Hondekop-vieren tot Inter City-materieel (1975-1978) werd bovendien de bagageruimte

tot de helft teruggebracht, zodat twee reizigerscompartimenten konden worden toegevoegd, herkenbaar aan de afwijkende ramen. Zo is ruim de helft van de serie 711-786 verbouwd; deze, maar ook de andere helft, heeft nog een behoorlijk aantal jaren voor de boeg. Om op de inleiding terug te komen: de robuustheid en degelijkheid blijven bestaan, evenals de prima rijeigenschappen: de koffie kan rustig ter afkoeling worden neergezet op het tafeltje, terwijl bij Mat. '46 het tarief van de stomerij de consumptie danig deed dalen. Maar onverwoestbaarheid heeft toch zijn grenzen . . .

Carel van Gestel

El-4 1737 tussen Wolfheze en Ede op 30 juli 1984; duidelijk zichtbaar is de afwijkende raamconstructie in het voormalige bagagedeelte. (dia linksonder Carel van Gestel)

Hetzelfde treinstel, nu onder zijn oorspronkelijke nummer 737, loopt Amersfoort binnen op 20 augustus 1962; de vergeelde bloedneus heeft dus ook bestaan. (dia rechtsonder J. G. C. v. d. Meene)



Overzicht Plan F/G/P

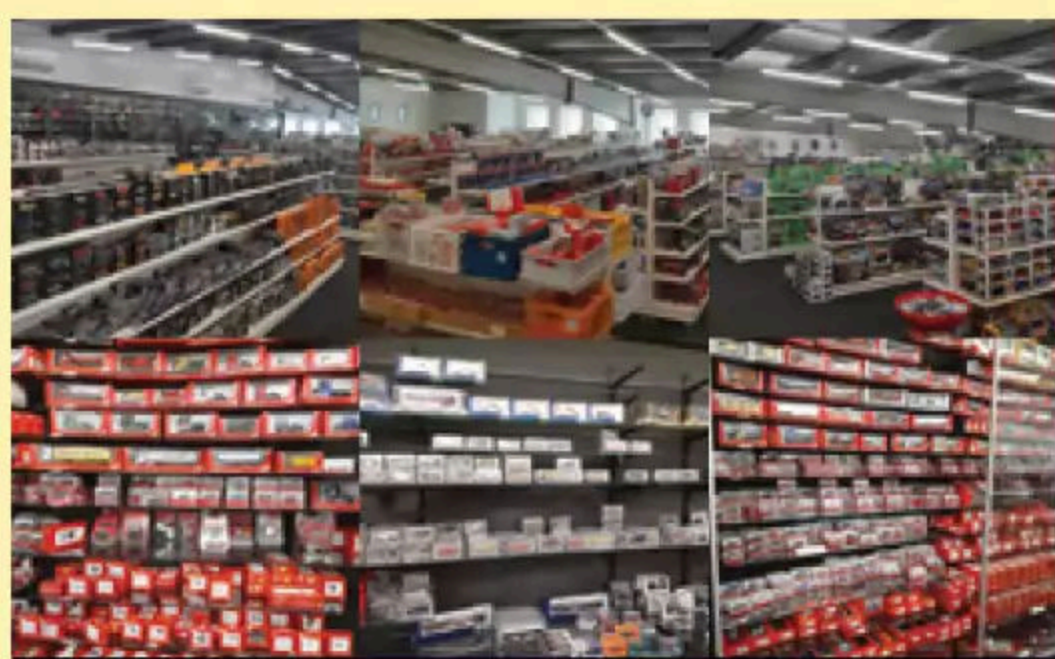
trst. nr.	i.d.	geel	IC verb.	IC nr.	bijzonderheden:	
711	1956	1975	-	1711		'76: zware schade Nijkerk, botsing hooiwagen
712	1956	1971	-	-		in '78 tijdelijk met Bk 715
713	1956	1970	-	-		'81: schade te Amf, in dienst met B en Bk 740 ¹⁾ 2)
714	1956	1973	-	-		'72: keukengedeelte uitgebrand
715	1956	1975	-	-		'78: tijdelijk met Bk 712 (na schade te Amf); '79: schade te Rtd
716	1956	1971	-	-		'83: Bk uitgebrand Ldd; Bk - A 716 - B - BDK 717 worden hersteld
717	1956	1974	-	-		'83: BDK uitgebrand Gv; in dienst: Bk - A 717 – B - BDK 716
718	1956	1971	-	-		'84: rangeerschade wpl. Ldd.
719	1956	1971	-	-		'80: na brandschade in dienst met Bk 729 ¹⁾
720	1956	1974	-	-		'79: na schade (spoorstaafdoorboring) in dienst met BDK 729 ¹⁾
721	1956	1969	1978	1721		-
722	1956	1971	-	-		-
723	1956	1969	-	-		-
724	1956	1971	-	-		'79: schade bij botsing Elok 1150 te Asd.
725	1956	1969	-	-		-
726	1956	1974	-	-		'74: in dienst met Bk 730 ¹⁾
727	1956	1969	-	-		-
728	1956	1971	-	-		-
729	1956	1969	1981	1729		'78: zware brandschade Wgm; in dienst: Bk 719 - A 729 – B – BDK 734 ¹⁾
730	1956	1974	-	-		'73: in dienst met Bk 726 ¹⁾
731	1956	1970	1975	1731		-
732	1956	1971	-	-		'71: zw. schade Krabbendijke; '74: uitgebrand Zwolle; Bk: 391, afgevoerd
733	1956	1968	1975	1733		eerste Hondekop-4 in geel; '76: brandschade Groningen
734	1956	1974	-	-		'79: zw. brandschade Zwolle; in dienst met B 729 en BDK 720 ¹⁾
735	1956	1970	1975	1735		-
736	1956	1968	-	-		'70: schade Zevenbergen; '77: tijdelijk met Bk 753; '80 ontsp. schade
737	1956	1970	1975	1737		-
738	1956	1974	-	-		'82: schade bij botsing met wasmachine te Enschede
739	1956	1971	-	-		aanzienlijke schade te Vlissingen ('68) en Den Haag ('75)
740	1956	1971	-	-		'82: na schade in dienst met B 713 en Bd 756; '83: schade te Arnhem ²⁾
741	1956	1970	1975	1741		-
742	1957	1970	-	-		'83: aanzienlijke schade overwegbotsing Harderwijk
743	1957	1970	1976	1743		-
744	1957	1970	1976	1744		-
745	1957	1970	1976	1745		-
746	1957	1971	1976	1746		'84: BDK schade te Ldd
747	1957	1969	-	-		'68: botsing goederentrein Zevenhuizen; '77: treinkaping De Punt
748	1957	1971	1976	1748		-
749	1957	1971	1976	1749		-
750	1958	1971	1977	1750		-
751	1958	1970	-	-		-
752	1958	1973	-	-		'68: schade Vs; '72: zw. schade Asd, botsing Elok 1222; '84: schade Nm
753	1958	1973	-	-		'77: na schade tijdelijk met Bk 736; '79: brandschade
754	1958	1973	-	-		-
755	1958	1971	1976	1755		'82: schade Asd, botsing met EI-4 643
756	1958	1973	-	-		'81: schade Rsd, in dienst met Bk 713 ¹⁾ 2)
757	1958	1971	1976	1757		'57: als 3-wagenstel (zonder A) bij proefnemingen, geheel gele neus
761	1959	1977	1977	1761		was in begin jaren zestig voorzien van gele vleugel (op de neus) en rode biezen ⁴⁾
762	1959	1977	1977	1762		-
763	1959	1969	1977	1763		-
764	1959	1978	1978	1764		-
765	1959	1970	1977	1765		'70: ontsporingsschade Leeuwarden
766	1960	1978	1978	1766		'84: ontsporingsschade Hoorn (BDK, B)
767	1960	1978	1978	1767		-
768	1960	1978	1978	1768		-
769	1960	1970	-	-		-
770	1960	1970	-	-		-
771	1961	1970	-	-		-
772	1961	1970	-	-		-
773	1961	1972	1972	787	'77:1787	'76: zw. schade Goes, Bk gesloopt; Bk 380; '82 na schade met BDK 1786 ³⁾
774	1961	1970	-	-		-
775	1961	1972	1972	778	'76:1788	-
776	1961	1970	1970	1970		'69: uitgebrand Akkrum; '70: Ak-Ar-A-Bk; geen bagage afd.; '82: Ar wordt B
777	1961	1972	1972	789	'77:1789	'79: schade te Onnen, botsing met gierwagen
778	1961	1972	1972	790	'76:1790	-
779	1961	1972	1972	791	'77:1791	-
780	1961	1972	1972	780	'77:1780	-
781	1961	1972	1972	781	'77:1781	'80: zware brandschade te Leeuwarden, in '81 weer in dienst
782	1962	1972	1972	782	'77:1982	'75: brandschade te Dordrecht
783	1962	1972	1972	783	'76:1783	'76: zware schade te Oudenbosch, botsing met vrachtwagen
784	1962	1972	1972	784	'77:1784	-
785	1962	1972	1972	785	'77:1785	-
786	1962	1973	1973	786	'77:1786	'82: met BDK 1787 ³⁾

Opmerkingen

¹⁾ Door bakwisselingen ontstonden treinstellen met verschillende koprijtuigen: met en zonder instaptreden.
²⁾ Door bakwisselingen ontstond soms een bont interieur. Zo hebben de oorspronkelijke bakken van de 713 en 740 groene bekleding, koof etc., de 756 heeft rode bekleding en een glad plafond.
³⁾ Door bakwisseling ontstonden treinstellen met twee verschillende types stroomafnemer.
⁴⁾ De 761 en de volgende hebben de rode bloedneus niet gekend.

TOM'S TOM'S MODELAUTO'S TOM'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**

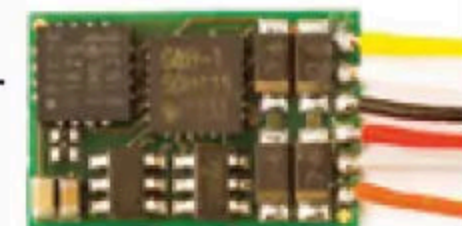
Openingstijden winkel:
Dinsdag t/m Zaterdag
van 10.00 tot 17.00 uur

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

DTSMODELSPOOR
N-spoor specialist!



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



DOMBURG
train support

Uw partner in modelspoortechniek!

Ombouw- en reparatieservice
Digitale advies- en installatieservice

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

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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



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.

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN

MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-auto's
treinen en scenery. Geen radio control.

Al 24 jaar Beelen Modelbouw

E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl

Website: www.beelenmodelbouw.com

Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht

Tel. 06-53514559



Verzamelband

€ 15,95*



Met boek-
binderspelden
en jaartal-
stickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen



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

N-SPOORSTORE.NL

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

N-Spoorstore-Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem

0573-712003, info@freebit.nl

www.n-spoorstore.nl

NIEUW

EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

Piko NS 1111

PAALTJESLOC MET BOTSNEUS

In navolging van de NS 2240 die exclusief door Raihobby werd uitgebracht, verschijnt in 2021 opnieuw een unieke Raihobby-loc. In dit artikel lichten we het model en het voorbeeld uit. Bestel dit bijzondere model voor op uw modelbaan.



Het gaat om een NS serie 1100 met een bijzonder nummer: deze NS 1100 draagt nummer 1111. De loc was ook bekend als paaltjesloc; het waarom mag duidelijk zijn. We tonen u in deze Uitgelicht het handmonster op basis van de Piko NS 1100 met botsneus. Het gaat hier om een H0-model, schaal 1:87. Wat opvalt is de afstand van de cijfers 1 onderling. Deze staan, zoals het voorbeeld, dicht op elkaar. Dit is ook het geval op de neus

van de loc. Piko heeft aangegeven dat deze afstand ook op het uiteindelijke productiemodel zo zal zijn. Een belangrijke eis van menig modelspoorer dezer dagen.

Het voorbeeld

De door Alstom gebouwde en in 1951 in dienst gestelde 1111 heeft dankzij het locnummer enige faam verworven en stond hier en daar bekend als 'paaltjesloc' en deed wat dat betreft alleen onder



Nu exclusief
te bestellen op
[Railhobby.nl/](https://Railhobby.nl/botsneus)
botsneus

2.

voor de Duitse eloc 111 111-1 (UIC-nummer 91 80 6111 111-1 D-DB). De 111 kreeg in 1972 na het turquoise en het Berlijns blauw de geel-grijze huisstijl en werd vervolgens in 1980 voorzien van de botsneus. In deze uitvoering reed de loc tot zij in 1998 defect terzijde ging. Aanvankelijk had de loc ronde bufferschijven en waren de ronde kozijnen van de ramen van de machinekamer aluminiumkleurig. De 1111 stond na zijn afvoer nog onderde- »

NS 111 MET BOTS- NEUS EN GELE PATRIJSPOORTEN

1. Het model is voorzien van gele ronde raamlijsten en rechthoekige buffers, conform het grote voorbeeld.
2. De 111 op de vrije baan.
3. Ook op de gele neus staan de cijfers mooi dicht op elkaar.



3.



4.



5.

len waaronder de draaistellen af aan de 1107 van het Spoorwegmuseum en de 1125 (als 1122) voordat zij eind oktober 2009 werd gesloopt. De 1111 is voor nagenoeg alle vervoer ingezet, reizigers- en goederentreinen, de autoslaaptrein, maar was ook betrokken bij het testprogramma in de jaren 80 met spitstreinen tussen Amersfoort en Amsterdam CS met het SNCF-dubbeldeksmaterieel. Met de DB 111 111-1 is het uiteindelijk beter vergaan: de loc is in het verkeersrood opgenomen in de collectie van het DB Museum in Koblenz-Lützel. Het controlecijfer 1 heeft de loc bij de schilderbeurt moeten inleveren.



6.

Dit model is nu bestellen voor een speciale voorintekensprijs. Kijk op pagina 31 voor meer informatie of bestel op Railhobby.nl/botsneus.



7.

Model Piko

Het model is al te bestellen bij Railhobby. De verwachte levertijd is eind 2021, de loc wordt geleverd met een certificaat in een speciale, fraaie doos. Als het model is uitgebracht bespreken wij de loc gedetailleerd en laten samenstellingen zien waarvoor de loc is in te zetten. //

4. De NS 1111 in profiel.
5. De loc zal worden geleverd in een speciale doos en met genummerd certificaat.
6. De autoslaaptrein stuift achter de 1111 voorbij Heeze, 11 juli 1995.
7. De NS 1111 met de beide panto's op. Let op de fijn uitgevoerde draaistellen.
8. Het gelijkstroommodel heeft een Plux22-decoderinterface.

EXTRA ONLINE

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

De NS 1111 is verkrijgbaar in twee uitvoeringen:

- **Analoog gelijkstroom**, het model is digitaal voorbereid met een Plux22-decoderinterface, zodat u zelf kunt kiezen welke decoder u plaatst als u digitaal gaat rijden.
- **Drierailsysteem digitaal**, hierbij is de loc door Piko van een decoder voorzien.

Beide versies hebben dezelfde uitrusting: voorbeeldgetrouwe **A-seinverlichting**, **schakelbare sluitseinen** en **cabine- en motorruimteverlichting**. Het model heeft diverse los aangezette onderdelen zoals **ruitenwissers** en **handrails** bij de deuren.



8.

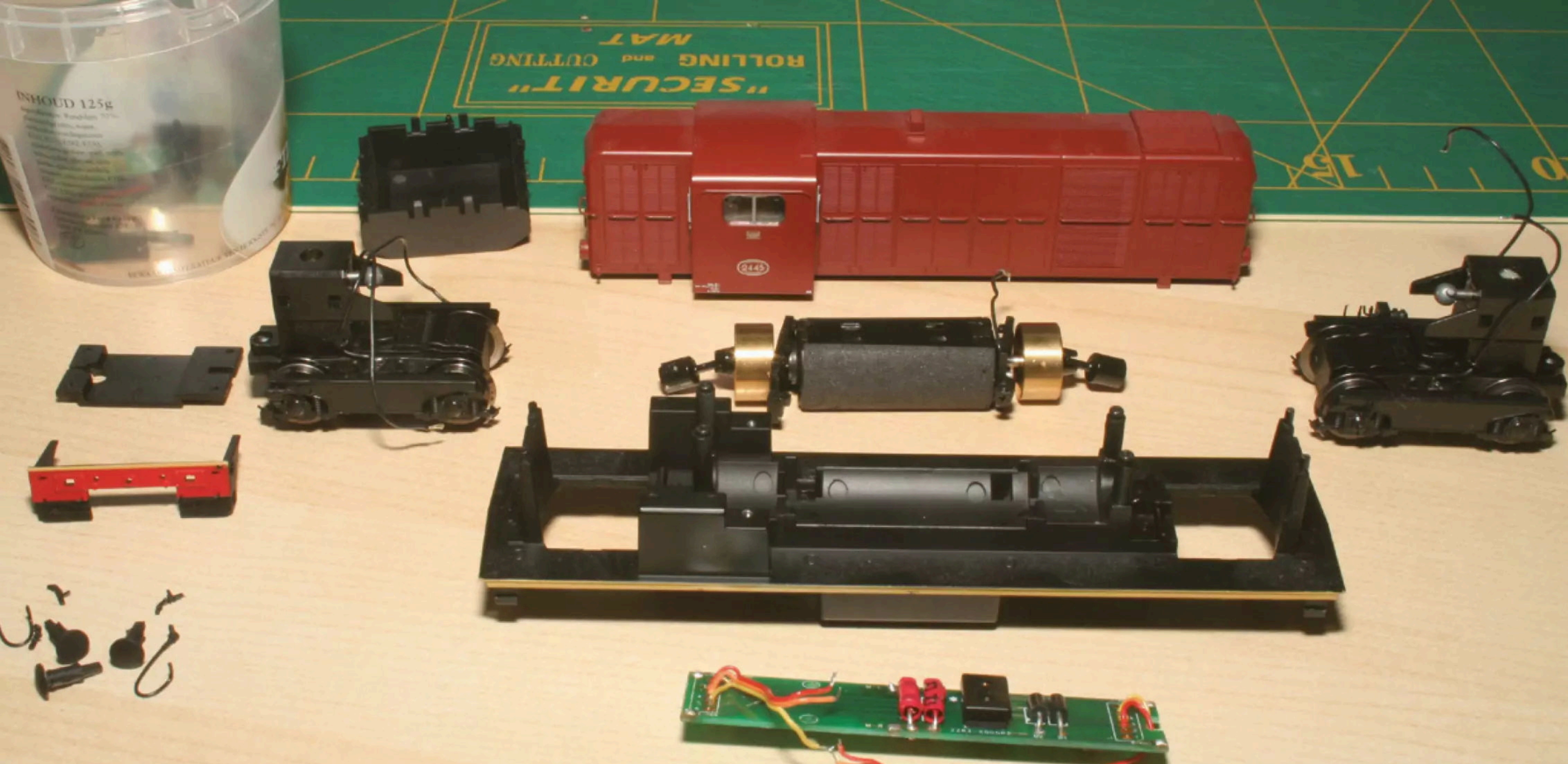
NS 2530

EEN BEETJE VAN ROCO, EEN BEETJE VAN KLEINSPOOR EN EEN BEETJE VAN MEZELF

Vrij naar een gelijkkluidende reclame voor soepen laten we in dit artikel zien hoe met een beperkte hoeveelheid ingrediënten een niet van een fabrieksmodel te onderscheiden, unieke loc gemaakt kan worden.

Zo zal het model er aan het eind van het eerste deel van dit artikel uitzien.





De donor is tot op het kleinste onderdeel ontleed.

De NS 2530 was ook in haar tijd al een buitenbeentje. Als laatst geleverde loc in de 2400/2500 serie werd zij door Alsthom van een afwijkende opbouw voorzien. De kern van die verandering ging over het vergroten van het zicht van de machinist op de baan. Hoewel de aanpassingen succesvol waren, bleef het toch bij deze ene loc, omdat de NS geen vervolgoorders meer plaatsten.

Door Kleinspoor wordt een ombouwkkit op de markt gebracht, die een kap voor de 2530, een machinistenhuis, bufferbalken en wat ander klein materiaal bevat. De meeste onderdelen zijn in resin gegoten. De gietkwaliteit en detaillering mogen voorbeeldig genoemd worden. Echter, dit is alleen de op- en ombouw van de 2530, het onderstel en de aandrijving moeten dus elders vandaan komen.

Als basis voor de ombouw is door Kleinspoor de bekende 2400 van Roco gebruikt. In principe een eenvoudige en voor de handliggende keuze. Alle delen uit de kit vervangen hun tegenpool van de Roco-loc. Afhankelijk of de geel/grijze of bruine, dan wel de lila uitvoering gemaakt wordt, is het slim een 2400 van Roco aan te schaffen waarvan bijv. de kleur en de uitvoering van de kap en het hekwerk al overeenkomen met de gewenste kleurstelling, bijv. de 2437 voor de bruine uitvoering. Het hekwerk van Roco is namelijk lastig te schilderen en onderdelen als lantaarnhouders en hekwerk behoeven zodoende helemaal geen verf.

We demonteren in dit stadium nog niet de lampenglazen en de lantaarnijzers. Kans op kwijtraken is groot met deze onderdeeltjes. Pas al ze nodig zijn, kunnen ze 1:1 van de Roco-kap op de Kleinspoor-kap overgezet worden.

Het frame

Voor het plaatsen van de Kleinspoor-bufferbalken, moeten de voorste randen van het frame een stuk afgevlind worden. Het eenvoudigst gaat dat met een grote blokvijs. Tijdens het vijlen proberen we steeds of de nieuwe bufferbalken al passen. Afvijlen is simpel, bijvijken veel lastiger... Maak ook voor het passen de achterkanten van de Kleinspoor-balken goed vrij van eventuele gietvliezen.

Als er nauwkeurig volgens de Kleinspoor-handleiding gewerkt wordt, kan er niets mis gaan. Als alles correct past, kunnen met



Na de witte primer de omloop mat zwart gespoten en de plaats op de huiven en cabine waar de gele band met zandgeel komt.

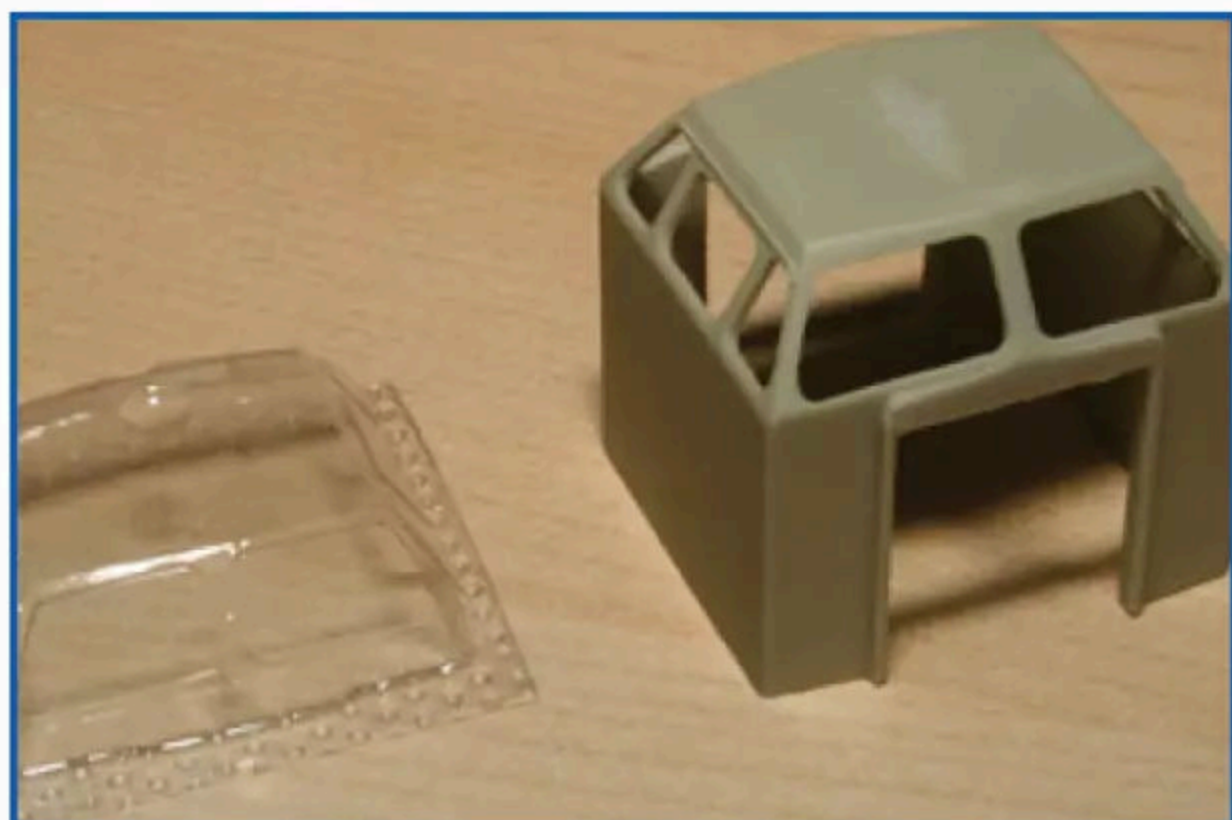
een subtiele hoeveelheid secondelijm de beide bufferbalken op hun plaats gefixeerd worden. Hierna is het een kwestie van beheerst een streepje plamuur aanbrengen en het daarna mooi vlak te schuren.

Machinistenhuis en kap

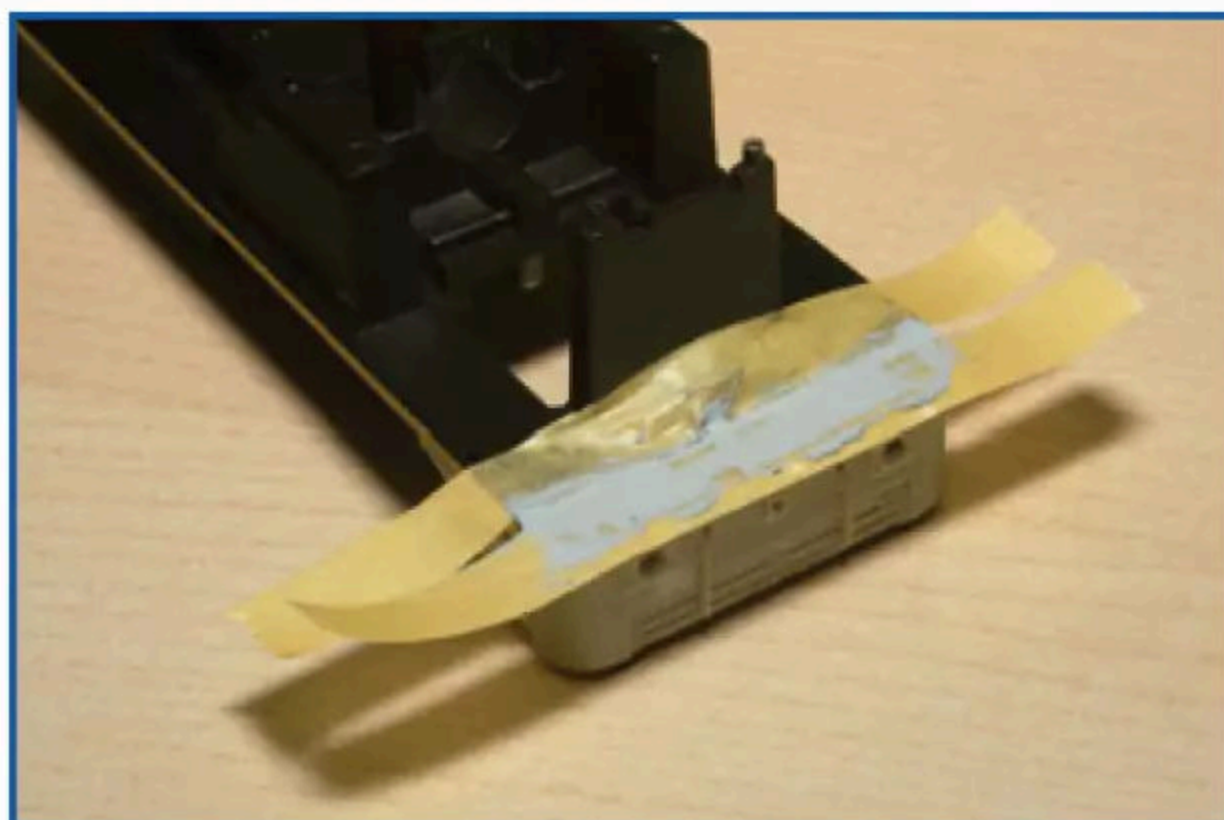
Afhankelijk van de uitvoering, geel/grijs of anders, moet de meegegoten stoel voor het zwaailicht voorzichtig worden weggevlind. Verder is het handig om nu reeds het 'glas' goed pas te maken. Eventueel kan er van de raamstijlen iets afgevlind worden. We doen dit met sleutelvijsjes en werken heel rustig en beheerst.

De kap, gevormd door de beide huiven, is eveneens een kant en klaar gietdeel, dat alleen nog van gietbramen en -vliezen ontdaan hoeft te worden. Tevens moeten er twee gaatjes geboord worden, waarmee later de kap op het frame vastgezet wordt. Een zwakke plek van de kap is de plaats waar later het machinistenhuis overheen valt. De wanddikte hier is zo klein, dat breken niet uit te sluiten valt. Voordat dit zou gebeuren, kunnen we met dun (0,5 mm) styreenplaat aan de binnenkant van de kap verstevigingen maken. Let op dat deze verstevigingen niet helemaal tot onderaan doorlopen, omdat er anders 'ruzie' met het frame ontstaat.

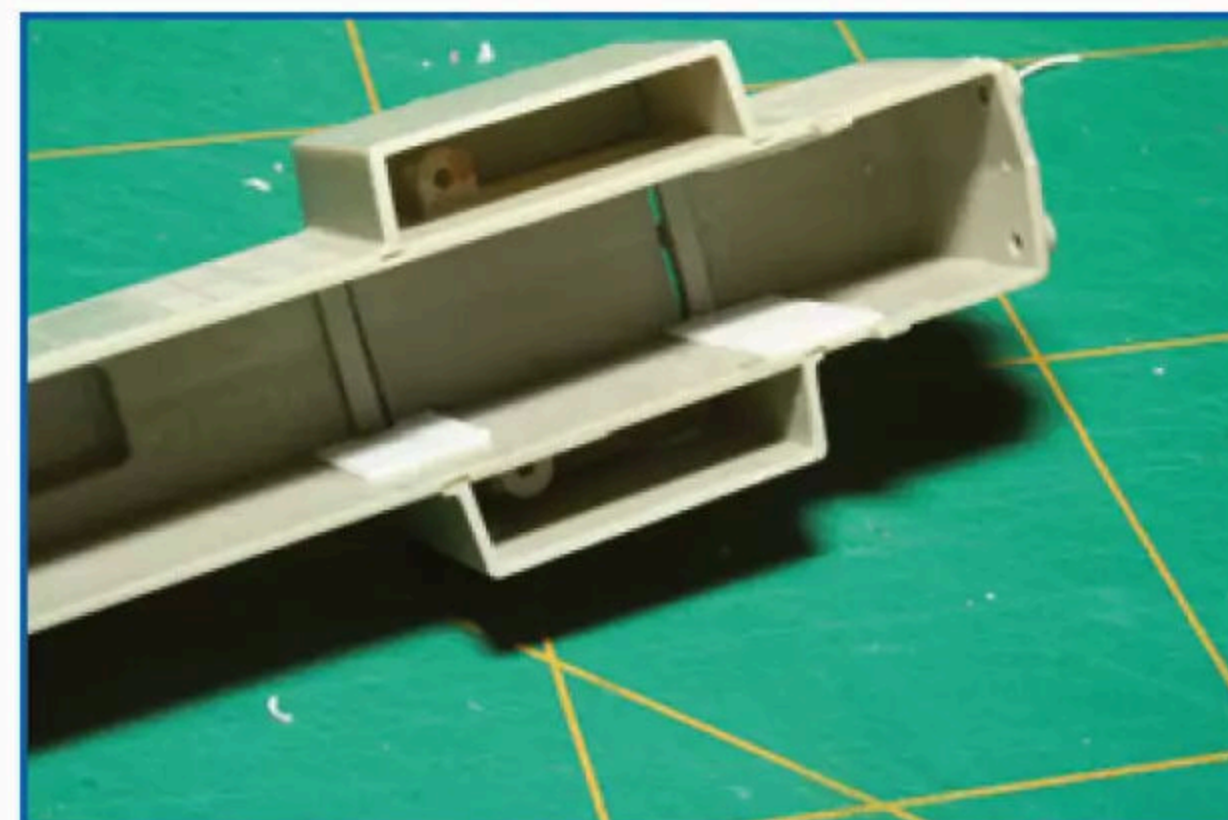
Nu is het ook de tijd om, afwijkend van de handleiding, aandacht aan



1



2



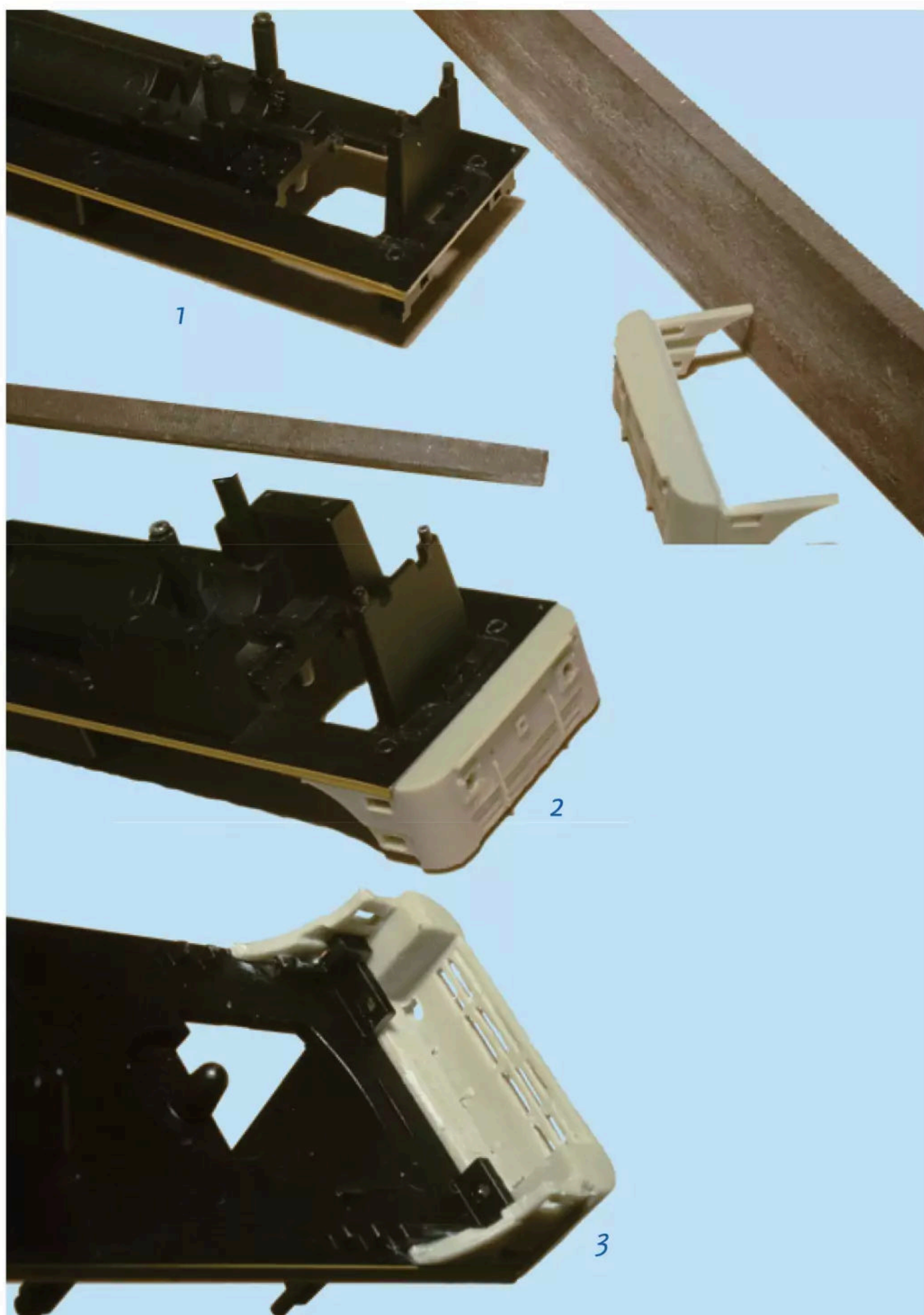
3

1. De cabine ná het verwijderen van de zwaailichtstoel voor de bruine en lila uitvoering. Het glaswerk vóór het pasmaken.

Een scherpe nagelschaar helpt enorm bij het op maat maken.

2. Uiteraard blijft er een lichte naad over. Door deze secuur af te plakken en pas daarna te plamuren wordt het afwerken een stuk schoner en gemakkelijker. Tip: haal het tape al weg voordat de plamuur hard is.

3. De styreen verstevigingsplaatjes. Niet te ver laten doorlopen zoals hier. Men moet zeker 1 cm van de onderkant afblijven.



1. Met de blokvijl wordt streek voor streek de originele bufferbalkbuis weggevijld.

2. Nauwkeurig en voorzichtig werken levert een naadloze passing op. We bouwen hier de variant zonder modelkoppelingen. De kit heeft ook bufferbalken met een opening voor de meegeleverde NEM-schacht.

3. Ook de binnenkant van de bufferbalk verdient de nodige aandacht. Dit was de enige plek in de kit waar wat meer gietvliezen te verwijderen waren. Uiteraard wordt de bufferbalk van de binnenkant uit gelijkmd.

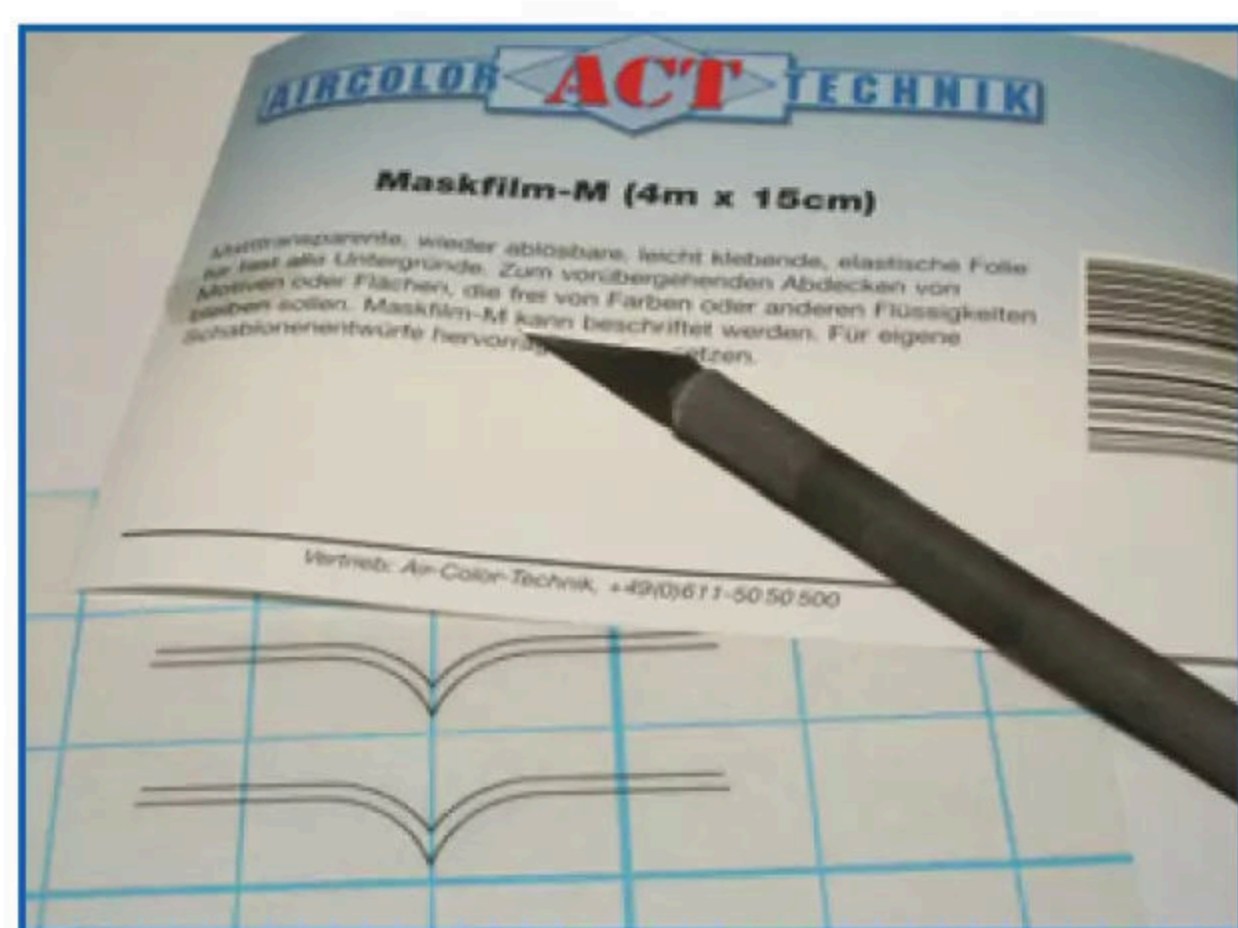


De plaats voor het zijschild. Hier met een stukje maskingtape dat de plek aangeeft en begrenst waar nog een strekje zandgele verf moet komen.

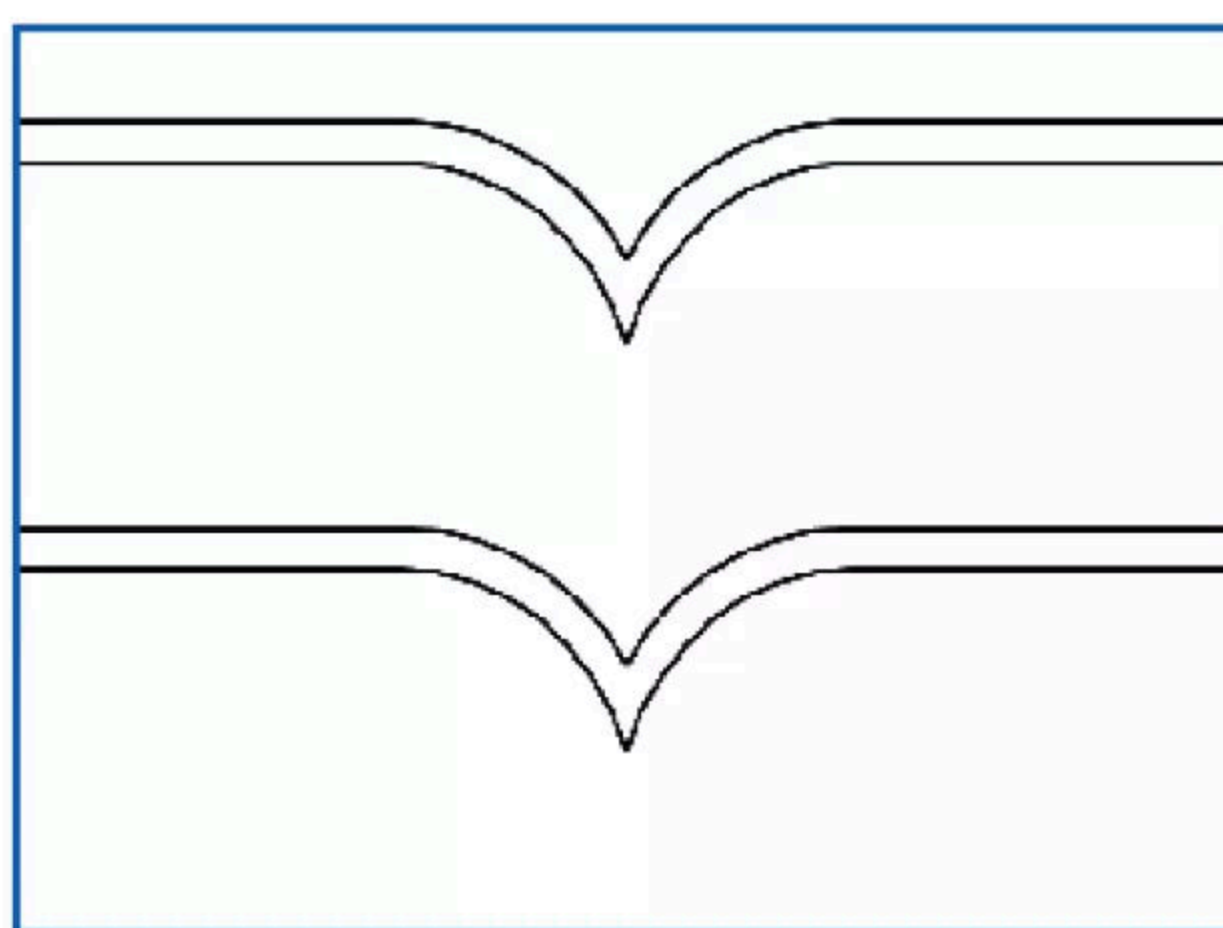
de handrails langs de bovenkant van de huiven te besteden. Deze handrails kunnen met behulp van 0,35 mm fosforbronsdraad eenvoudig worden nagebootst. Door nu de bevestigingsgaatjes te boren en de rails op maat te maken en te passen, wordt latere beschadiging van de huiven voorkomen. Definitief aanbrengen gebeurt pas als het hele model compleet gelakt is, dit om 'spuitschaduw' te voorkomen. Ook bij het bewerken van de kap geldt steeds, rustig en precies werken, steeds passen en het resultaat zal er naar zijn.

De afwerking

Het model met verf afwerken kan het model breken of maken. Natuurlijk zijn er vele manieren. Mijn voorkeur heeft het afwerken met de airbrush. In dit artikel maken we de bruine variant met de zandgele biezen. Met name de biezen zijn voor velen een struikelblok om zelf aan het omspuiten c.q. verbouwen van modellen te beginnen. Bij dit model is dat eigenlijk niet anders. Voornamelijk de snorren voor op de korte en lange huif zullen menigeen doen huiveren. De oplossing is echter erg eenvoudig. Allereerst gaan we de kap zeer goed ontvetten, resin is altijd wat vettig, met bijv. thinner. Daarna door een sopje van goedkoop afwasmiddel. Het 'schoon' werken is namelijk het geheim achter het behalen van een goed resultaat. Hierna krijgt het model een heel dunne laag primer. In dit geval Revell email-basic. Als de primer goed droog is, wordt het model ter



1



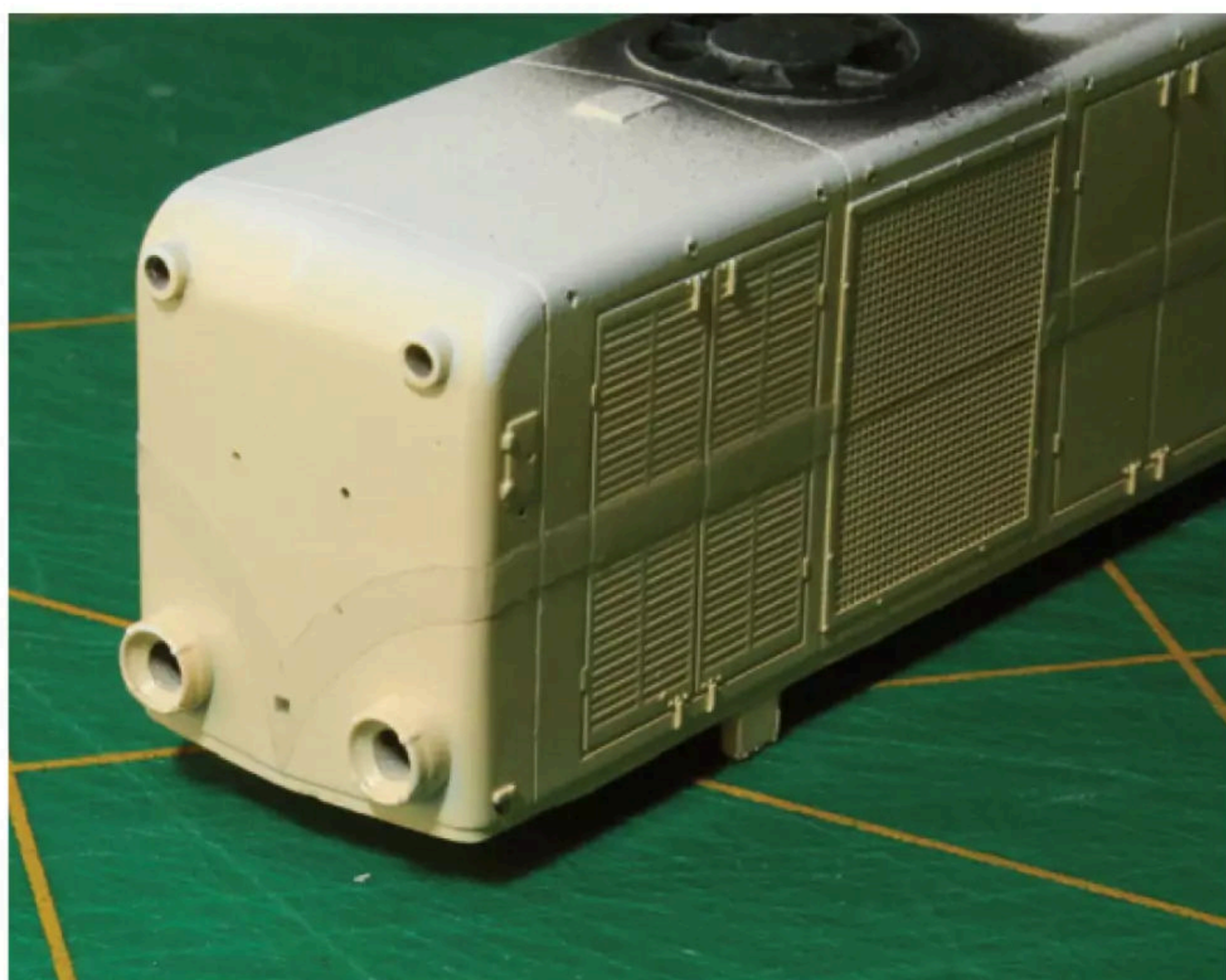
2



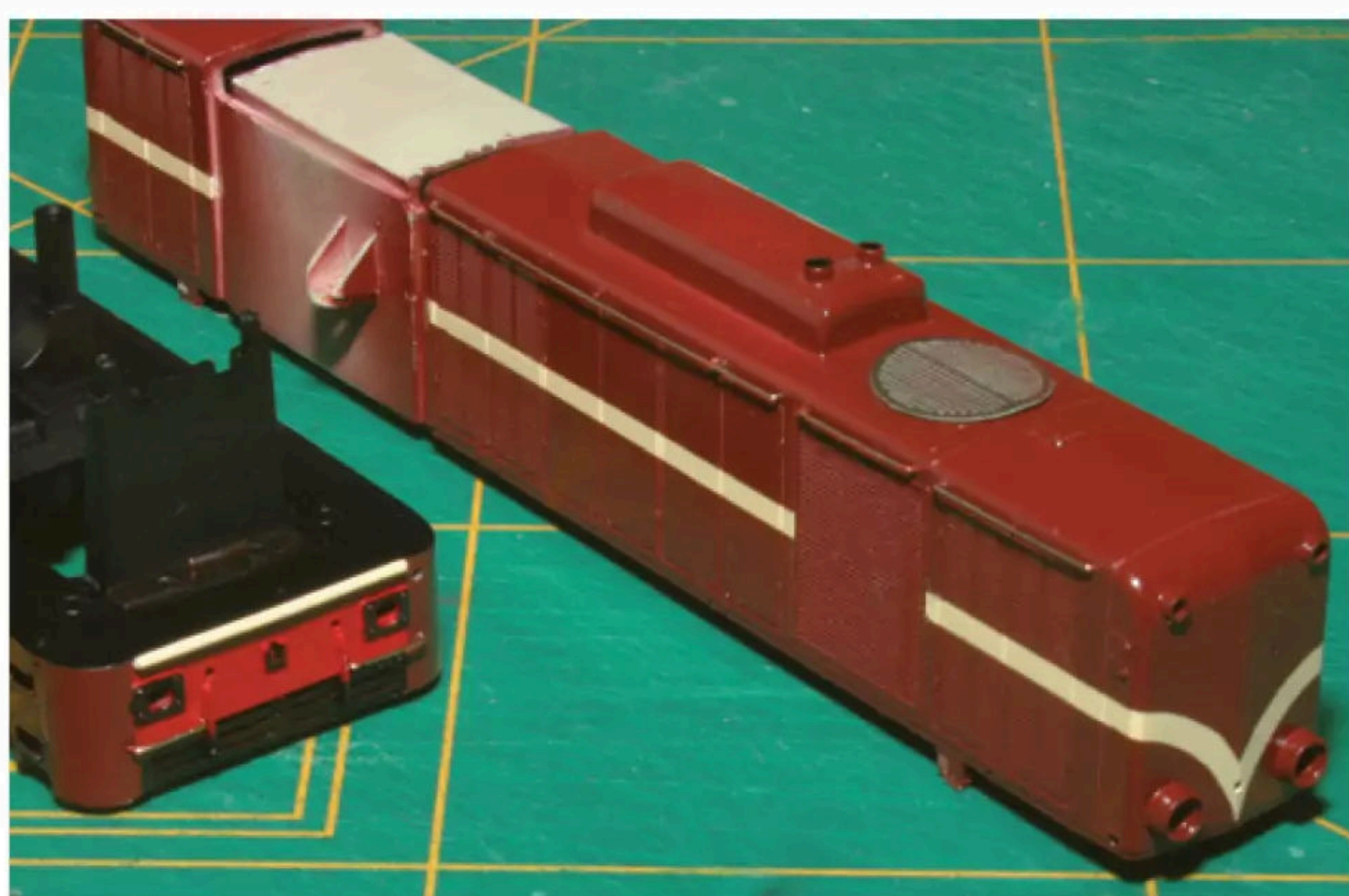
3

1. Voor de snorren maken we een sjabloon uit maskeer-/afplakfolie.

3. De nummerschilden van Ger Knijf. Deze komen ongeverfd, dus moeten we zelf aan de slag. De vleugels inleggen met zandgeel en het embleem en de nummers met bruin. Het zijschild is geheel zandgeel. Na enkele dagen drogen, worden met een korrel 800 schuurpapiertje nat de letter en cijfers weer blank geschuurd.



Zo worden de snorren geplaatst. Randen goed aandrukken met bijv. de punt en de zijkant van een cocktailprikker.



De bufferbalk is met Revell Email signalrot gespoten. Waarna met een penseel de buis zandgeel is geschilderd.

plekke van de biezen zandgeel gespoten. Hiervoor wordt zandgeel voor biezen van Kleinspoor gebruikt. Deze verf heeft zeker 24, maar beter 48 uur nodig om goed door te drogen. Na deze tijd wordt het model opnieuw in een sopje gewassen en met een haarföhn droog-

INFO

Gebruikte materialen

- Kleinspoor 2530 kit Nr. 833
- Roco 2400 (uitvoering afhankelijk van het te maken model. Voor de bruine variant is de 2437 Nr. 62790 het handigst.)
- Digirails DRC2400 seinverlichtingsset
- Dun decoderdraad, Conrad of Brawa
- Weerstand 1200 ohm (2x)
- ESU LokPilot 3.0 decoder
- Dubbelzijdig klevend foamtape (Tesa)
- Tamiya putty
- Tamiya afplakband
- Conrad afplakfolie
- Verf: Revell email-basic primer, Kleinspoor zandgele verf Nr. 15, Kleinspoor bruine verf Nr. 10, Revell Email zijdeglans zwart, Humbrol 164 grijs, Humbrol 135 zijdemat transparant.
- Verdunner: Revell email-thinner, Sikkens M600 (voor Kleinspoor/lakken)
- Transfers: Kleinspoor Nr 21 en Nr. 12
- Geëtste nummerschilden 2530; Ger Knijf
- Forsforbronsdraad 0.35mm; GM&S Haarlem
- Secondelijm

Gereedschap

- Hobbyzaagje (Roco, Exacto) (knip)tangen, pincetten
- Diverse (sleutel)vijltjes
- Handboor/pennentang + boortjes 0,4 mm
- Soldeerbout
- Harskernsoldeer
- Dun penseel (oo)
- Airbrush
- Poedervrije latex handschoenen

Websites

Kleinspoor: www.kleinspoor.nl

Digirails: www.digirails.nl

Roco: www.roco.cc

geblazen. Tegelijk wordt de droogtijd gebruikt om het frame en de voetplaat weer netjes helemaal zwart te spuiten.

We hebben nu een model in de basiskleur van de biezen. Vervolgens worden de biezen uitgesneden uit een vel maskeerfolie. Voor de

snorren is met de computer een sjabloon getekend. Dit wordt overgenomen of direct op de folie uitgeprint. Vervolgens met een scherpe scalpel netjes langs de randen uitsnijden.

Als het goed op het model is uitgericht, worden alle randen van de folie met een cocktailprikker goed vast op de zandgele ondergrond gedrukt. Dit is voorwaarde om later scherpe randen van de biezen te krijgen. Zonder deze actie loopt de verf gegarandeerd onder de maskeerfolie en zullen er biezen met rafels ontstaan. Tip: draag latex (poedervrij) of katoenen handschoenen tijdens het opbrengen van de folie, zodat er geen vette vingers achterblijven, die het hechten van de volgende verflaag verhinderen.

Na deze bewerkingen kan het model egaal in de eindkleur (Kleinspoor-bruin) gespoten worden. Als de lak halfdroog is, na ca. 1 uur, kunnen heel voorzichtig de uit de maskingfilm gesneden biezen worden verwijderd. Als ze blijven zitten totdat de lak volkomen droog is, bestaat de kans dat de bruine lak weer afbrokkelt. In dezelfde bruine spuitgang gaan ook de zijkant van het frame en de bufferbalken mee, nadat de inmiddels zwarte voetplaat secuur is afgeplakt.

We zijn nu bijna aan het einde van de lakstraat, slechts de rode vlakken op de bufferbalk en de gele buis moeten nog gedaan worden. De rode vlakken doen we weer met de airbrush, dus netjes afplakken en egaal spuiten. Als deze vlakken goed droog zijn, wordt rondom de buis afgeplakt en met een fijne penseel met onverdunde zandgele verf afgelakt. Tevens accentueren we de bufferplaten met een tipje zwart.

Als ook al deze lakgangen goed gedroogd en uitgehard zijn, kunnen we het ventilatorrooster en de handrails langs de huiven plaatsen. Iets lengte overhouden vergemakkelijkt het vastlijmen vanuit de binnenkant met secundelijm. Daarna met vaste hand en netjes afgeplakt, ook deze handrails met onverdunde zandgele verf aflakken. Het rooster wordt met een mengeling van matzwart en bruin met de hand geverfd. Niet te dik, anders lopen de mazen van het rooster dicht.

De buffers kunnen geplaatst worden en het model kan nu voorzien worden van opschriften. Dit kunnen de standaardopschriften voor 2400'en van Kleinspoor zijn. De geëtste locschilden komen van Ger Kijf. Deze worden eerst netjes met zandgele en bruine verf 'ingeleid', vervolgens na droging opgeschuurd, zodat het blanke metaal van de letters en cijfers weer naar voren komt.

De opschriften zijn van het opwrijftype, de geëtste schilden zijn eenvoudig te plaatsen door met een cocktailprikker een puntje Kristal Klear op de gewenste plek te brengen en voorzichtig aan te drukken. Eventueel onder het schildje uitkomende lijm kan met een nat watentstaafje weggepoetst worden.

Nu is het model klaar om met zijdeglans blanke lak te worden afgewerkt. Goede opties hiervoor zijn Humbrol 135 en Humbrol Satin Co-te. Voor deze loc is Humbrol 135 met een druppeltje Kleinspoor zijdeglans gebruikt.

Ook kunnen nu de verschillende onderdeeljes van de Roco-kap overgezet worden. De seinglazen zijn eenvoudig met een satéprikker van binnenuit naar buiten te drukken. De lantaarnijzers kunnen met een platbektang verwijderd worden en in de nieuwe kap herplaatst worden. Ook de bufferbalken kunnen nu met de oude Roco-onderdelen versierd worden.

Tot zover de mechanische en cosmetische verbouwing. Omdat de loc compleet gedemonteerd is en de originele elektronica niet zondermeer goed past, gaan we de volgende keer verder met de seinverlichting, de decoderinbouw en de herbedrading. ○

Tekst en foto's: Karst Drenth



Het model tijdelijk gemonteerd. Ook zijn de accessoires op de bufferbalk aangebracht. Het beeld van de 1:1 'Bisschop' zit er al goed in. De loc is na het plaatsen van de transfers afgewerkt met Humbrol 135, gemengd met een druppeltje Kleinspoor zijdeglanslak.



De vers gespoten kap. De zijkant van de omloop is ook geheel bruin. Voordat deze bruine laag er op gespoten is, is de eerder aangebrachte zandgele laag in een lauw sopje met afwasmiddel grondig ontvet.



Netjes verzorgde en complete kit.

Railhobby PROJECTEN

Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?



Neurenbergspecial 2021

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



Over Rollend materieel

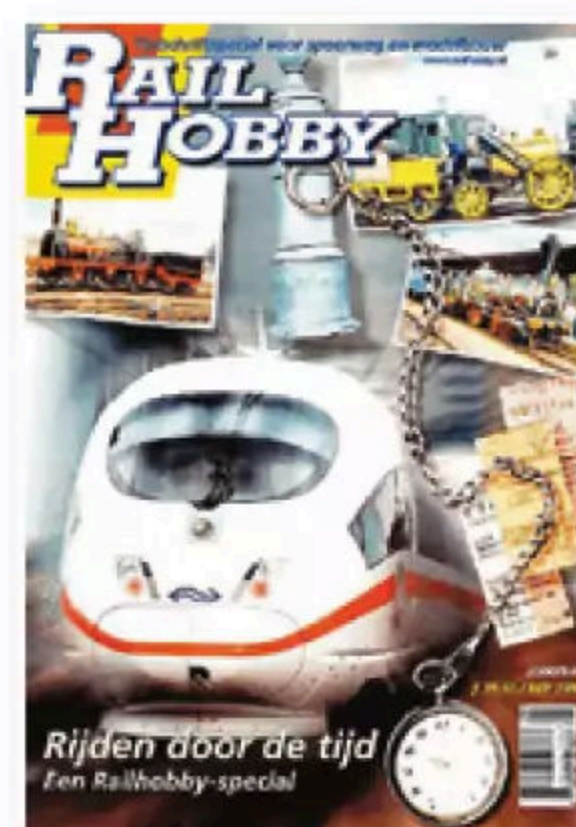
Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.

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



Over Buitenlandse modelbanen

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



Rijden door de tijd

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



Neurenbergspecial 2020

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

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

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

Ik wil graag:

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

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

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

OP = OP

NS 2530

EEN BEETJE VAN ROCO, EEN BEETJE VAN KLEINSPOOR EN EEN BEETJE VAN MEZELF

Deel 2

In het eerste deel waren we blijven steken bij de hermontage, seinverlichting en bedrading. We gaan verder en geven het model hart, benen en ogen terug. We beginnen met de seinverlichting.

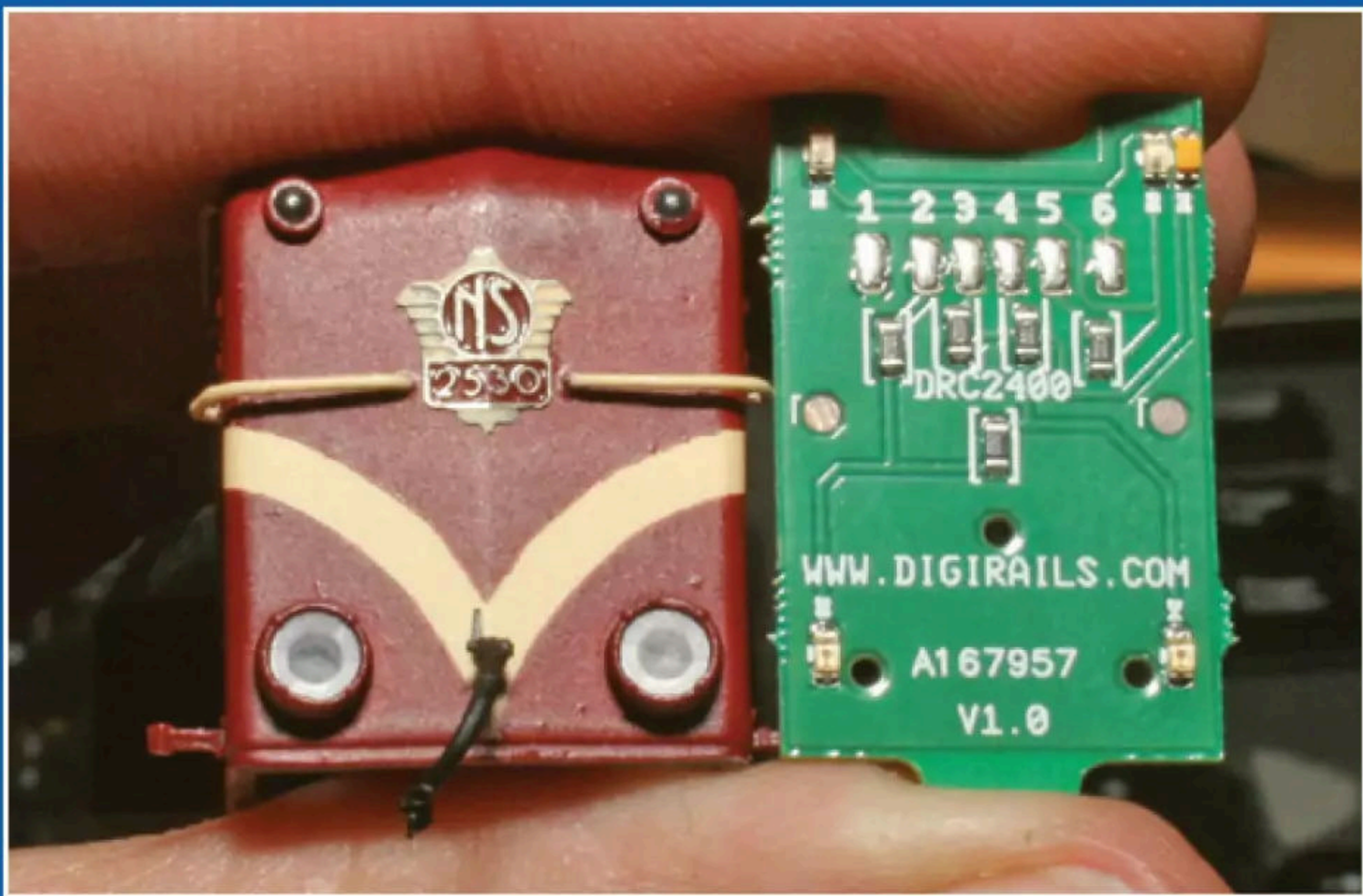
Natuurlijk moet een op de modelbaan rijdend model ook werkende seinverlichting hebben. Omdat we hier het bruine model maken, betekent het dat er een omgekeerde L frontseinverlichting in moet. Voor de lila variant kunnen de overgebleven Roco-printjes worden gebruikt.

Klaar om de baan op te gaan. Korte huif voorop, zo had de machinist het beste zicht. De beide lage frontseinen tonen geel licht, het topsein van de omgekeerde L warmwit.

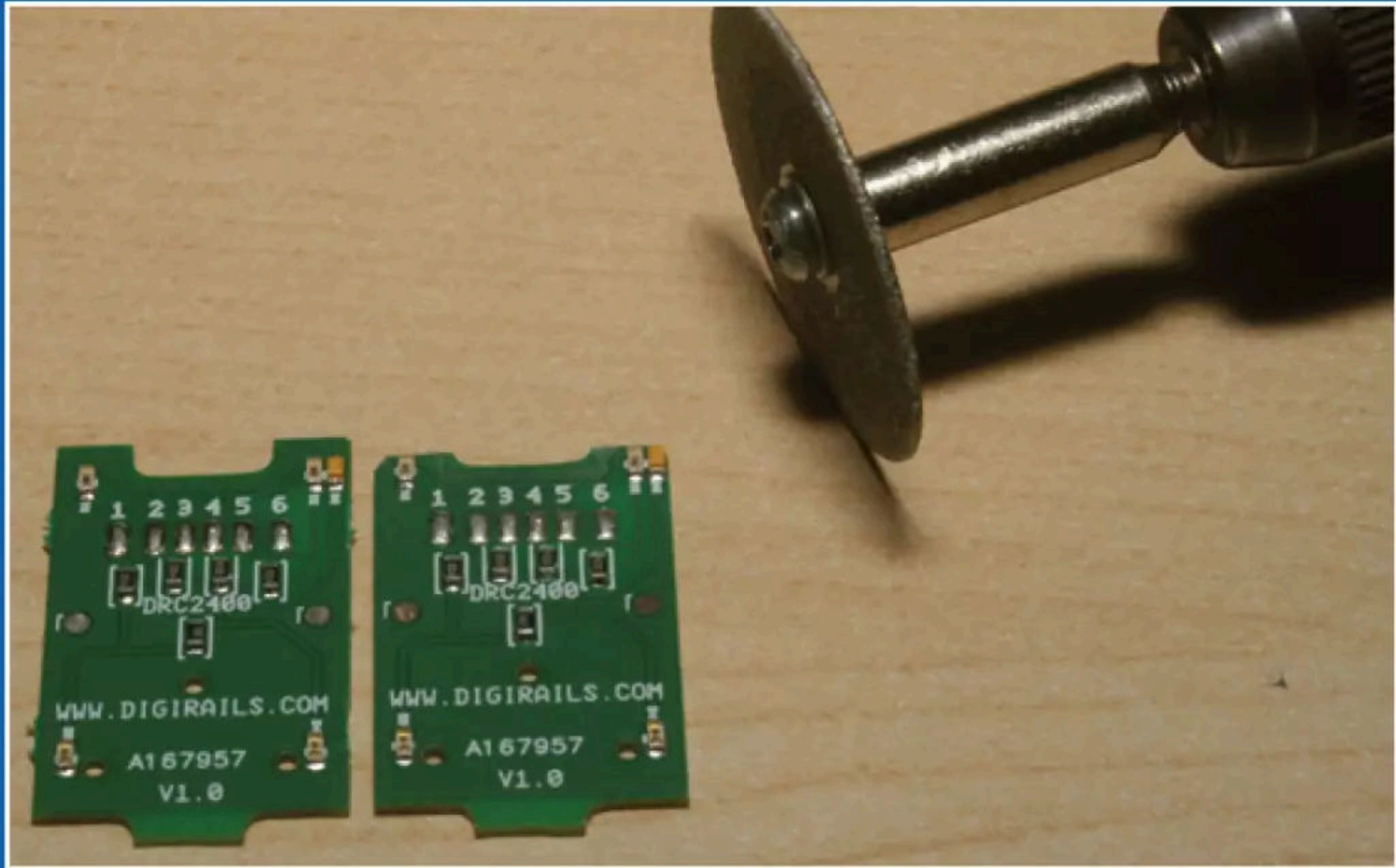
Digirails brengt voor de standaard 2400 een verlichtingssetje uit. Dit is echter te hoog om in de huiven van de 2530 te passen. Toch kunnen we de Digirails-printjes gebruiken, als we ze wat inkorten.

Eerst halen we van de bovenkant zoveel mogelijk overtollig printmateriaal weg met een Dremel of Proxxon. Daarna slijpen we het printje in twee delen ter hoogte van de bovenkant van de tekst DIGIRAILS.COM. En we halen van het bovenste deel nog eens

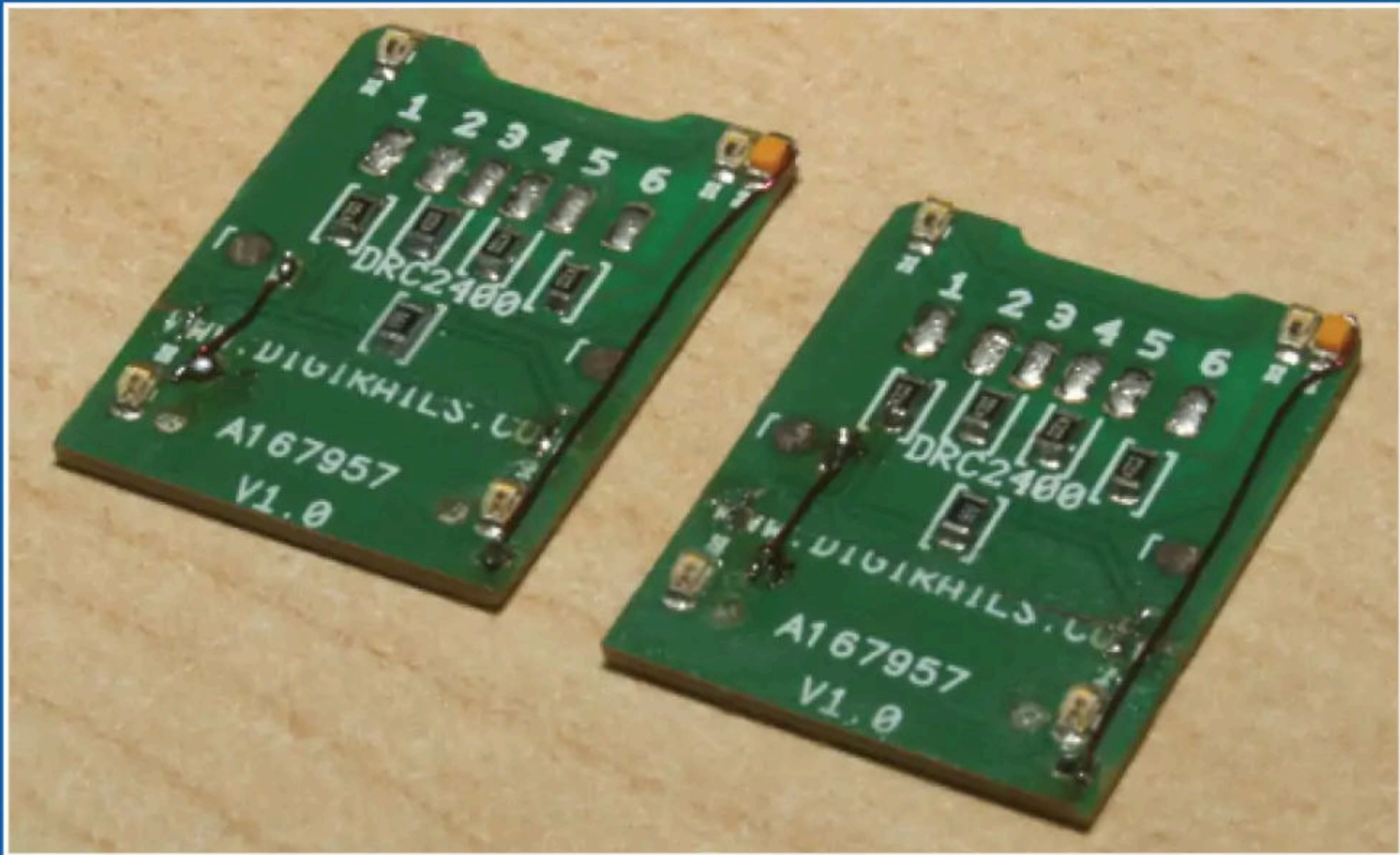




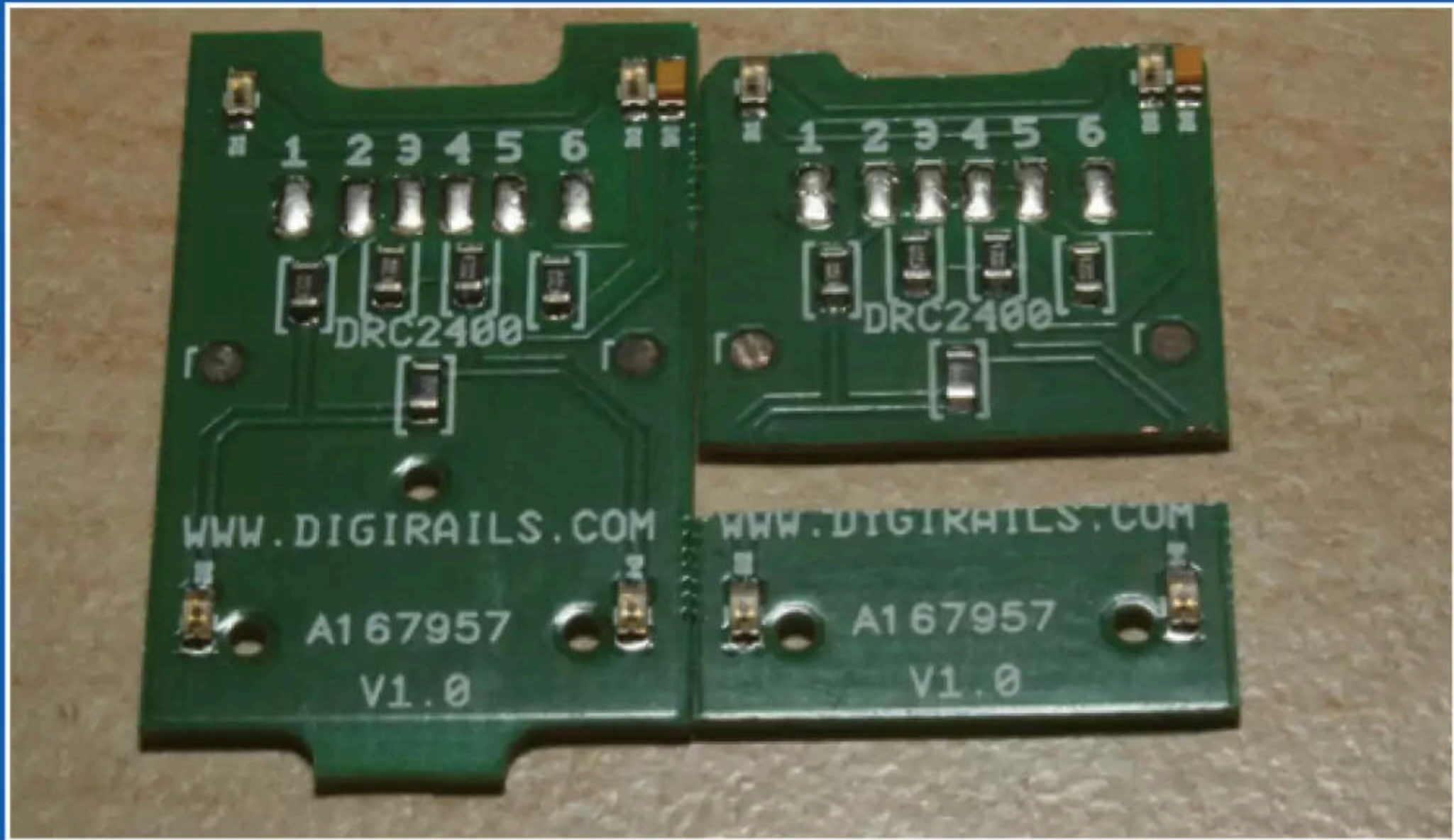
Het printje Digirails DRC2400 is duidelijk te groot om er ongemodificeerd in te passen.



Met een diamantschijfje in de Proxxon worden de diverse delen van de print gekortwiekt.



Het eindresultaat. De doorgeslepen printsporen zijn vervangen door koperlakdraad, waarmee de noodzakelijke verbindingen hersteld zijn.



In het midden wordt nog eens een paar millimeter uit de print geslepen.

een stripje van 2.1 mm af. Dit gaat het best met een diamanten slijpschijfje (bijv. van het merk HBM) om de keiharde, glasvezelversterkte, epoxy printplaat netjes en gemakkelijk door en af te slijpen. Daarna lijmen we de twee delen met secundelijm weer aan elkaar door de delen vlak op een stukje papier te leggen en de lijm in de naad te laten lopen. Dat het papier aan de achterkant hecht is geen probleem en zorgt voor extra stevigheid. Tot slot moet de onderkant nog iets gekortwiekt worden tot vlak onder de tekst V1.0. Rest nog het herstellen van de doorgeslepen verbindingen. Hiervoor is zgn. koperlakdraad aan te bevelen, omdat dit van zichzelf al enige extra stevigheid heeft en met een druppel secundelijm netjes op de printjes is te fixeren.

Nieuwe bedrading

Aangezien we het model toch helemaal uit elkaar gehaald hebben en de originele print van Roco, vanwege de lagere huiven, niet meer op de oude bevestigingspunten past, kiezen we ervoor het model ‘conventioneel’ te bedraden. We beginnen draden met de correcte DCC-kleuren aan de draaistelstroomafnemers aan te brengen: rood in de vooruitrichting gezien rechts, zwart links. We leiden de draadjes door de originele oogjes aan het draaistelframe van de stroomafnemers naar boven. Na deze actie kunnen we de draaistellen weer in het chassis monteren. Dit moet samen met de montage van de motor geschieden, omdat anders het terugplaatsen van de cardankoppelingen erg lastig

INFO

CV-waarden voor de functiemapping van een ESU LokPilot 3

De functiemapping van de LokPilot wordt gebruikt om via Fo (licht) standaard frontseinverlichting te realiseren en via F1 (voor) en F2 (achter) rijrichtingafhankelijke front-en sluitverlichting.

Uitgangsconfiguratie

CV 113	118	Frontseinen voor
CV 114	118	Frontseinen achter
CV 115	120	Sluitseinen voor
CV 116	120	Sluitseinen achter

Fo (licht)

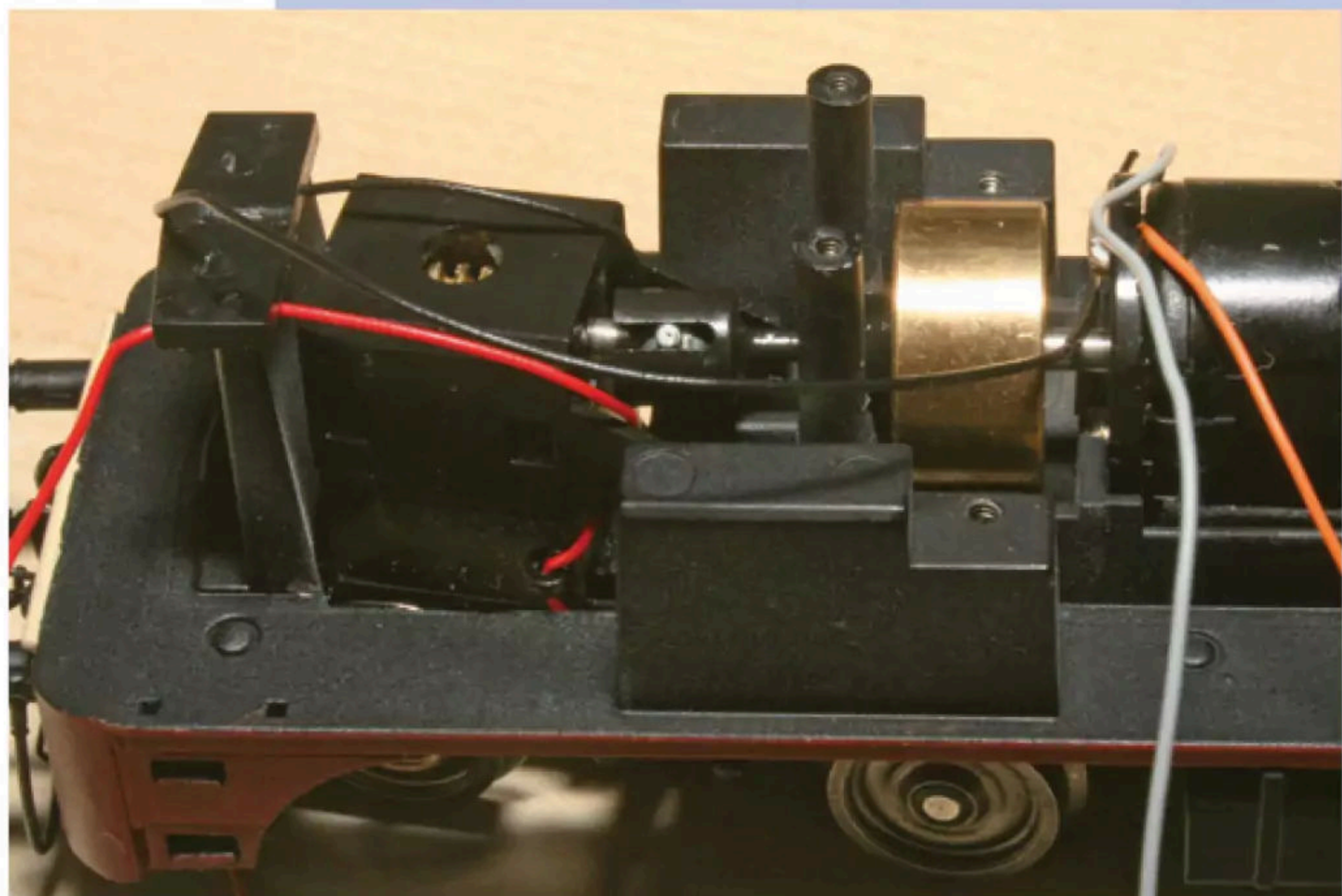
CV 141	1	Vooruit:	Frontseinen voor
CV 144	2	Achteruit:	Frontseinen achter

F1 (Cabine 1)

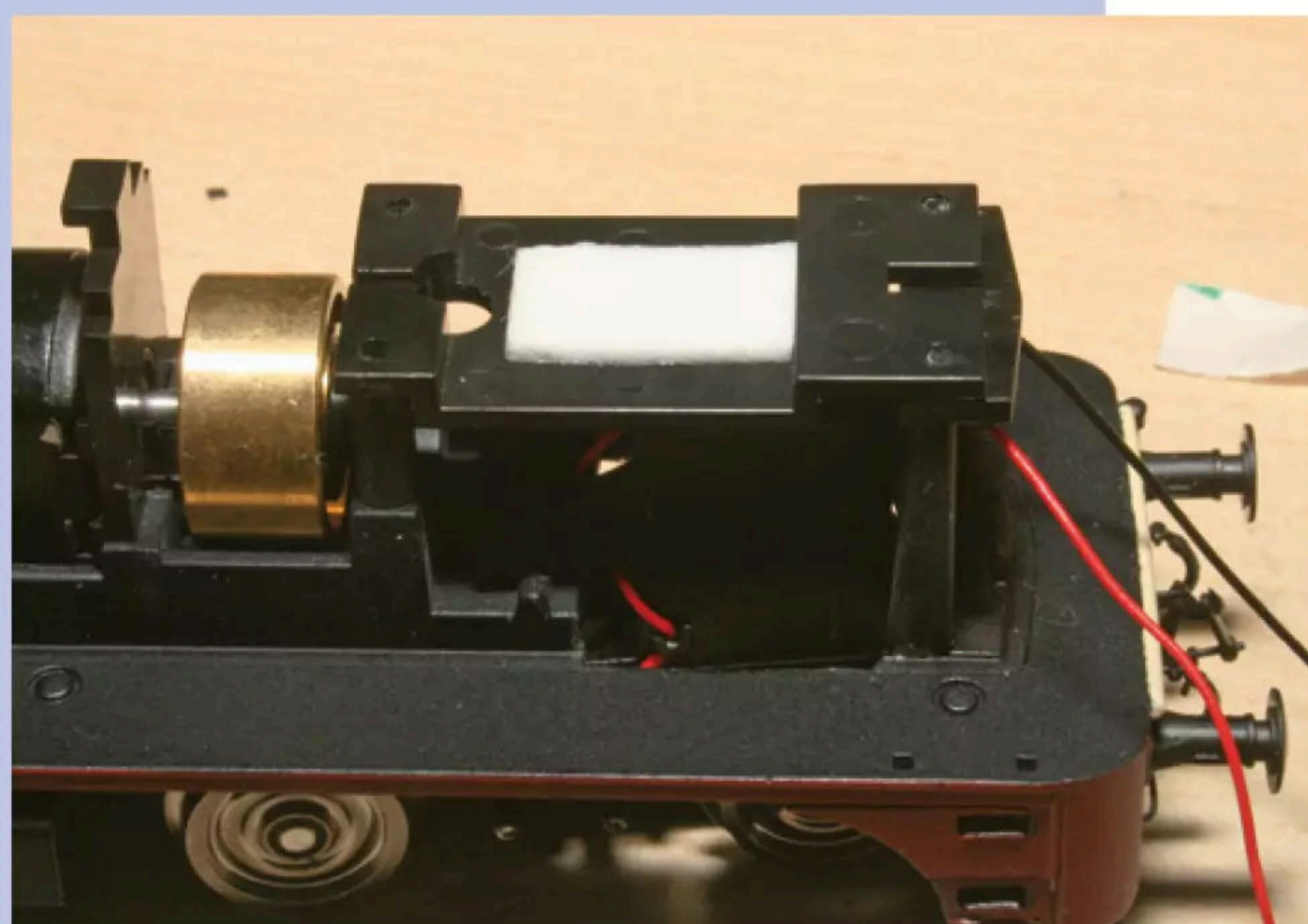
CV 147	1	Vooruit:	Frontseinen voor
CV 150	4	Achteruit:	Sluitseinen voor

F1 (Cabine 1)

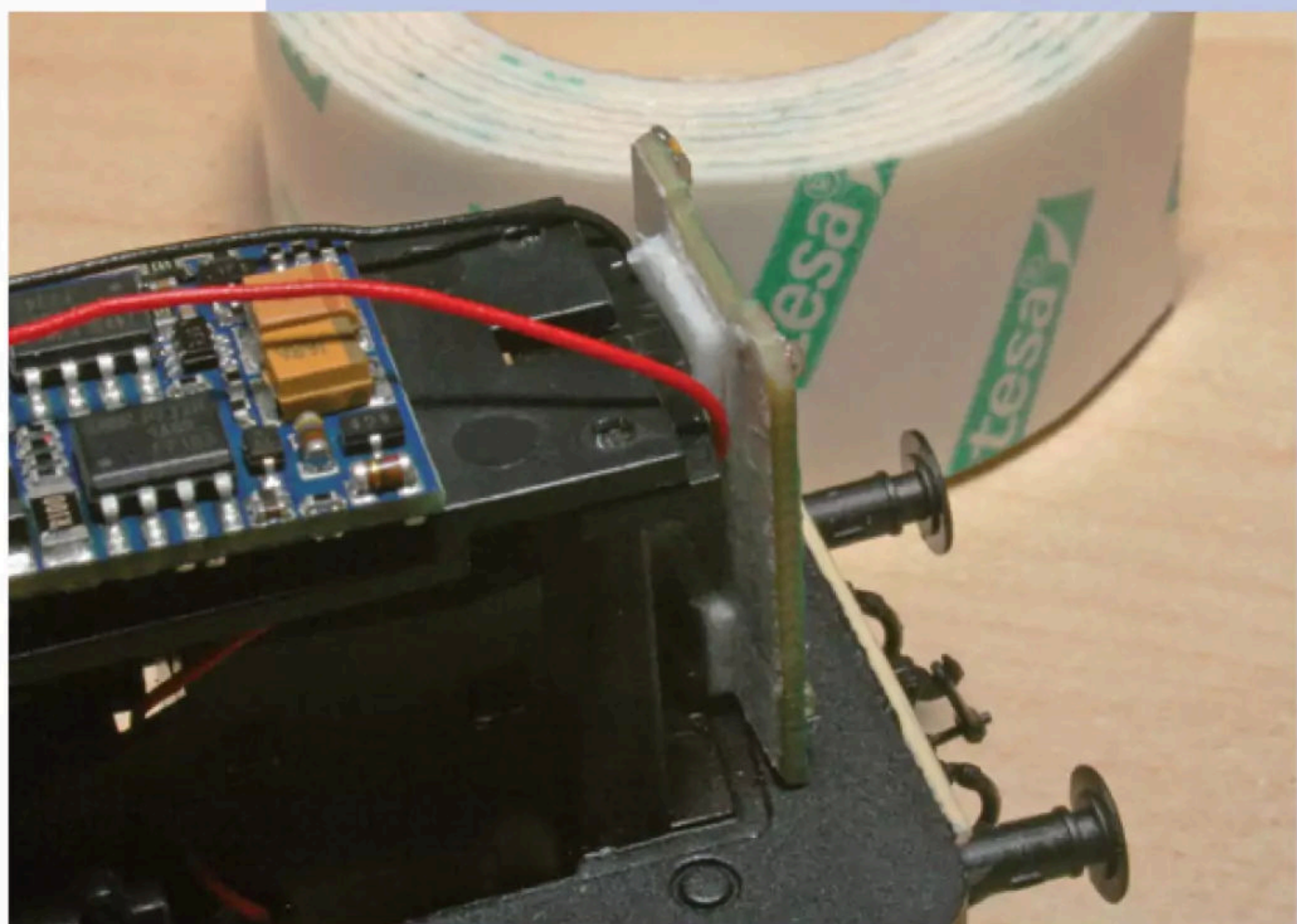
CV 153	8	Vooruit:	Sluitseinen achter
CV 156	2	Achteruit:	Frontseinen achter



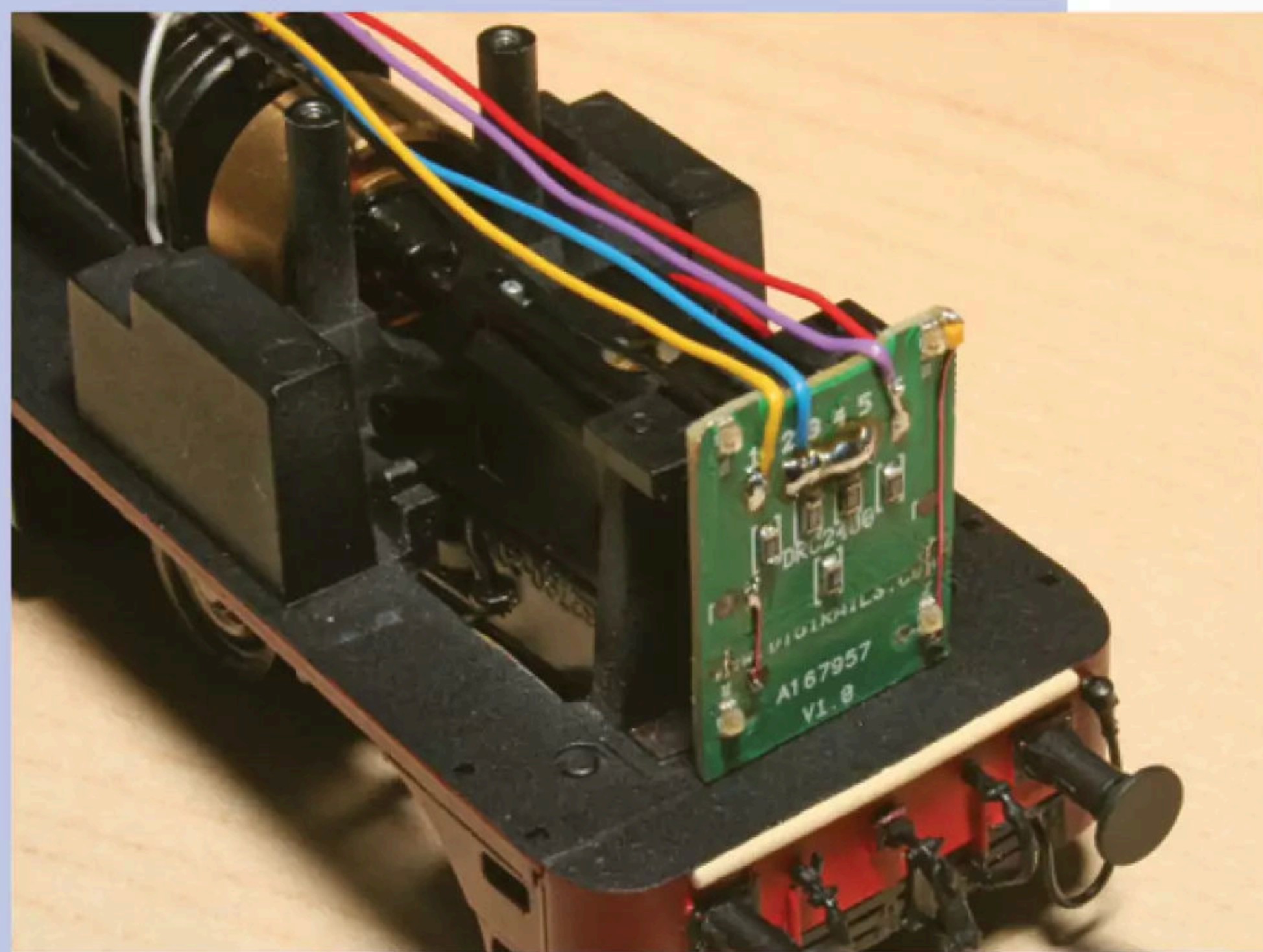
Het verloop van de stroomtoevoer, zwart en rood. En de voeding van de motor, grijs en oranje.



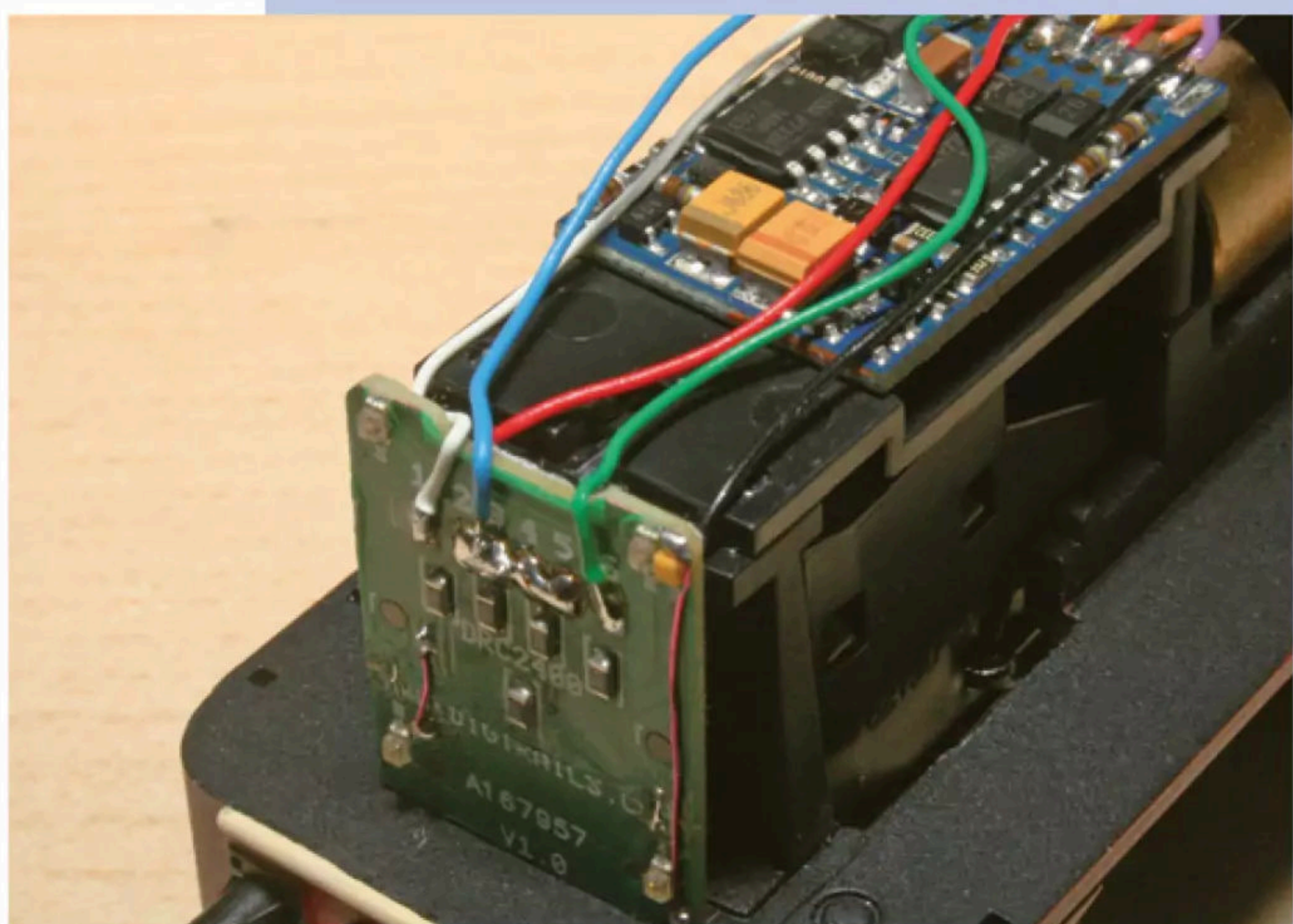
De plek voor de decoder. Een kleverig kussentje van foamtape ligt al klaar.



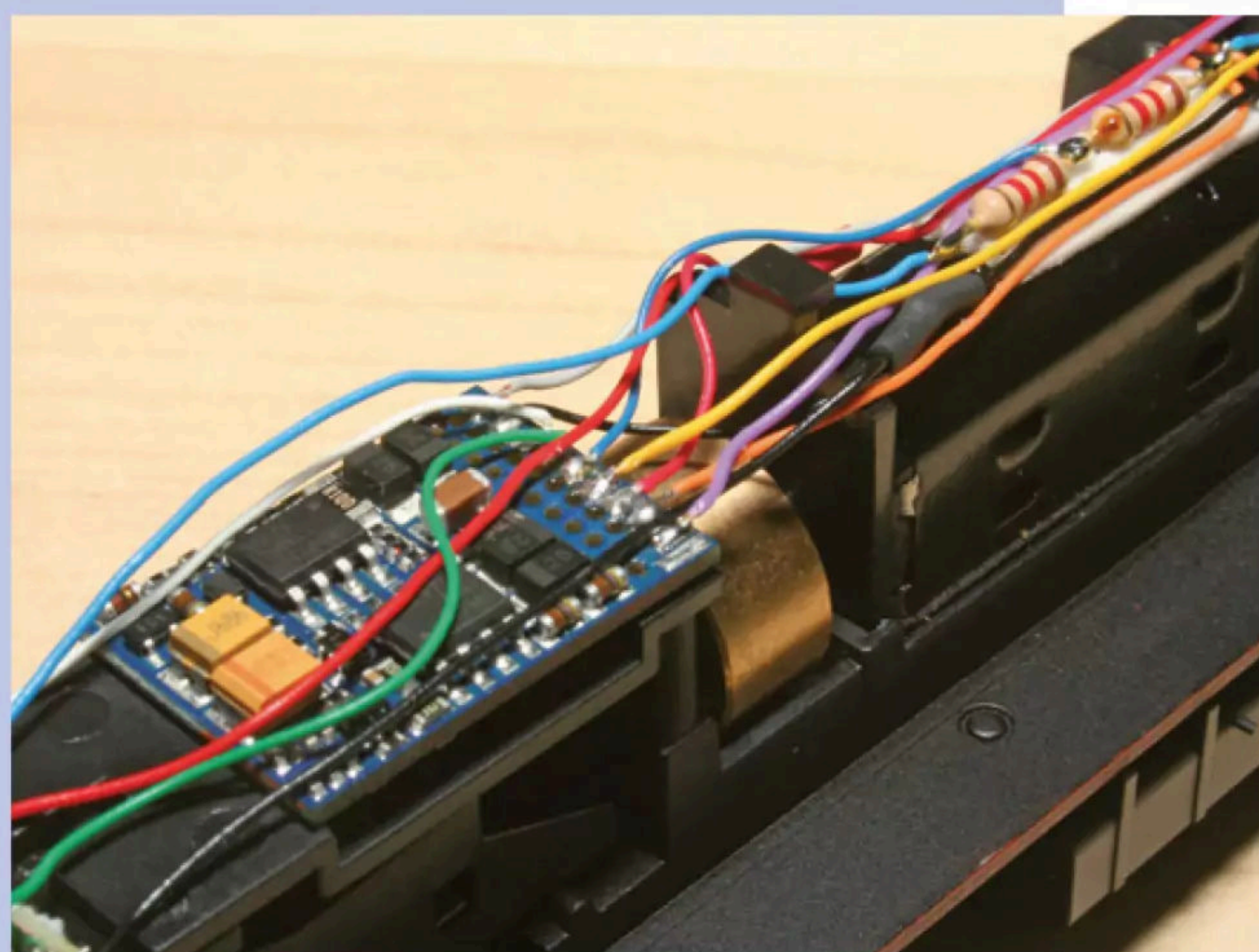
De seinprintplaatjes worden met foamtape tegen de originele printhouders geplakt.



De gewijzigde aansluiting van de Digirails DRC2400 voor de korte huif.



De gewijzigde aansluiting van de Digirails DRC2400 voor de lange huif.



Alle uitgangen van de decoder worden gebruikt. Ook zonder printplaat is dus wel een nette bedrading te maken.

INFO

Gebruikte materialen

Kleinspoor 2530 kit nr. 833
 Roco 2400 (uitvoering afhankelijk van het te maken model.
 Voor de bruine variant is de 2437 nr. 62790 het handigst)
 Digirails DRC2400 seinverlichtingsset
 Dun decoderdraad, Conrad of Brawa
 Weerstand 1200 ohm (2x)
 ESU LokPilot 3.0 decoder
 Dubbelzijdigklevend foamtape (Tesa)
 Tamiya putty
 Tamiya afplakband
 Conrad afplakfolie
 Verf: Revell email-basic primer, Kleinspoor zandgele verf nr. 15, Kleinspoor bruine verf nr. 10, Revell Email zijdeglans zwart, Humbrol 164 grijs, Humbrol 135 zijdemat transparant.
 Verdunner: Revell email-thinner, Sikkens M600 (voor Kleinspoor lakken)
 Transfers: Kleinspoor nr. 21 en nr. 12
 Geëtste nummerschilden 2530; Ger Knijf
 Forsforbronsdraad 0.35 mm; GM&S Haarlem
 Secondelijm

Gereedschap

Hobbyzaagje (Roco, Exacto) (knip)tangetjes pincetten
 Diverse (sleutel) vijltjes
 Handboor/pennentang + boortjes 0,4 mm
 Soldeerbout
 Harskernsoldeer
 Dun penseel (oo)
 Airbrush
 Poedervrije latex handschoenen
 Tamiya putty
 Tamiya afplakband
 Conrad afplakfolie
 Verf: Revell email-basic primer, Kleinspoor zandgele verf Nr. 15, Kleinspoor bruine verf Nr. 10, Revell Email zijdeglans zwart, Humbrol 164 grijs, Humbrol 135 zijdemat transparant.
 Verdunner: Revell email-thinner, Sikkens M600 (voor Kleinspoor lakken)
 Transfers: Kleinspoor Nr. 21 en Nr. 12
 Geëtste nummerschilden 2530; Ger Knijf
 Forsforbronsdraad 0.35mm; GM&S Haarlem
 Secondelijm

Gereedschap

Hobbyzaagje (Roco, Exacto) (knip)tangetjes pincetten
 Diverse (sleutel) vijltjes
 Handboor/pennentang + boortjes 0.4mm
 Soldeerbout
 Harskernsoldeer
 Dun penseel (oo)
 Airbrush
 Poedervrije latex handschoenen



Staatsiefoto van de zojuist afgeleverde loc. Ter demonstratie branden de sluitseinen.

wordt. We letten er goed op dat de motor in de correcte stand wordt gemonteerd, anders gaat het model de verkeerde kant op rijden als de grijze decoderdraad aan het onderste contact en de oranje aan het bovenste contact wordt gesoldeerd. Het is aan te raden om vlak voor het inbouwen, de motorlagers van een drupje olie te voorzien, evenals de cardankoppelingen van een likje vet. We hoeven hierdoor het model de eerstkomende tijd niet meer voor onderhoud uit elkaar te nemen. De bij demontage verwijderde scheenplaten brengen we in een later statium weer aan.

Het moment is nu al gekomen om de decoder een plaatsje te geven. Daartoe wordt de originele decoderhouder op de kop gemonteerd. Hierdoor wordt de vereiste ruimte verkregen onder de verlaagde huif. Op de foto's is te zien, dat het plastic omhulsel van de decoder is verwijderd. Enerzijds om bij de soldeerpunten te kunnen komen, anderzijds om iets ruimte te winnen in de breedte, waardoor de kap er gemakkelijker op past. Let op: hierdoor vervalt de garantie op de decoder. De decoder past echter met enig passen en meten ook prima in de standaard zo-uit-de-doo's uitvoering. Natuurlijk moet ook dan wel de NEM-stekker afgeknipt worden.

Vervolgens monteren we de gemodificeerde Digirails-printjes door ze aan de achterzijde van dubbelzijdigklevend foamtape te voorzien, bijv. van Tesa. We letten er uiteraard goed op, dat de printjes netjes gecentreerd op het chassis komen te staan.

Nadat ze vastgeplakt zijn, kunnen we ook de printjes van bedrading voorzien. Door het ontbreken van de originele print zijn de kleuren en doorverbindingen van de aansluitingen wel anders dan in de handleiding van Digirails staat.



Voordat de scheenplaten weer gemonteerd worden, krijgen eerst de stroomafnemers een likje zwarte verf.

Als ook de printjes van dun decoderdraad (bijv. de dunne, hoogflexibele variant van Conrad of Brawa) zijn voorzien, kunnen de diverse onderlinge verbindingen aangebracht worden.

De voorschakelweerstand voor de printjes, 1,2 kohm, krijgen een plaatsje op een stripje dubbelzijdig foamtape dat op de motor wordt geplakt. Bijkomend voordeel: de draden die van de ene naar de andere kant van de loc lopen, kunnen hiermee ook netjes vastgezet worden. Zoals op de foto's te zien is, worden de sluit- en frontseinen aan beide kanten separaat op verschillende uitgangen van de decoder aangesloten. Frontsein lange huif: wit; sluitsein lange huif: groen; frontsein korte huif: geel; sluitsein korte huif: paars. Door deze manier van aansluiten kunnen we later door middel van functiemapping in de decoder de verschillende seinbeelden correct schakelen. Maar het is nu eerst tijd voor een proefrit, decoderprogramming, etc. Voordat de kap er weer op gaat, zijn nu nog eenvoudig eventuele correcties aan te brengen.

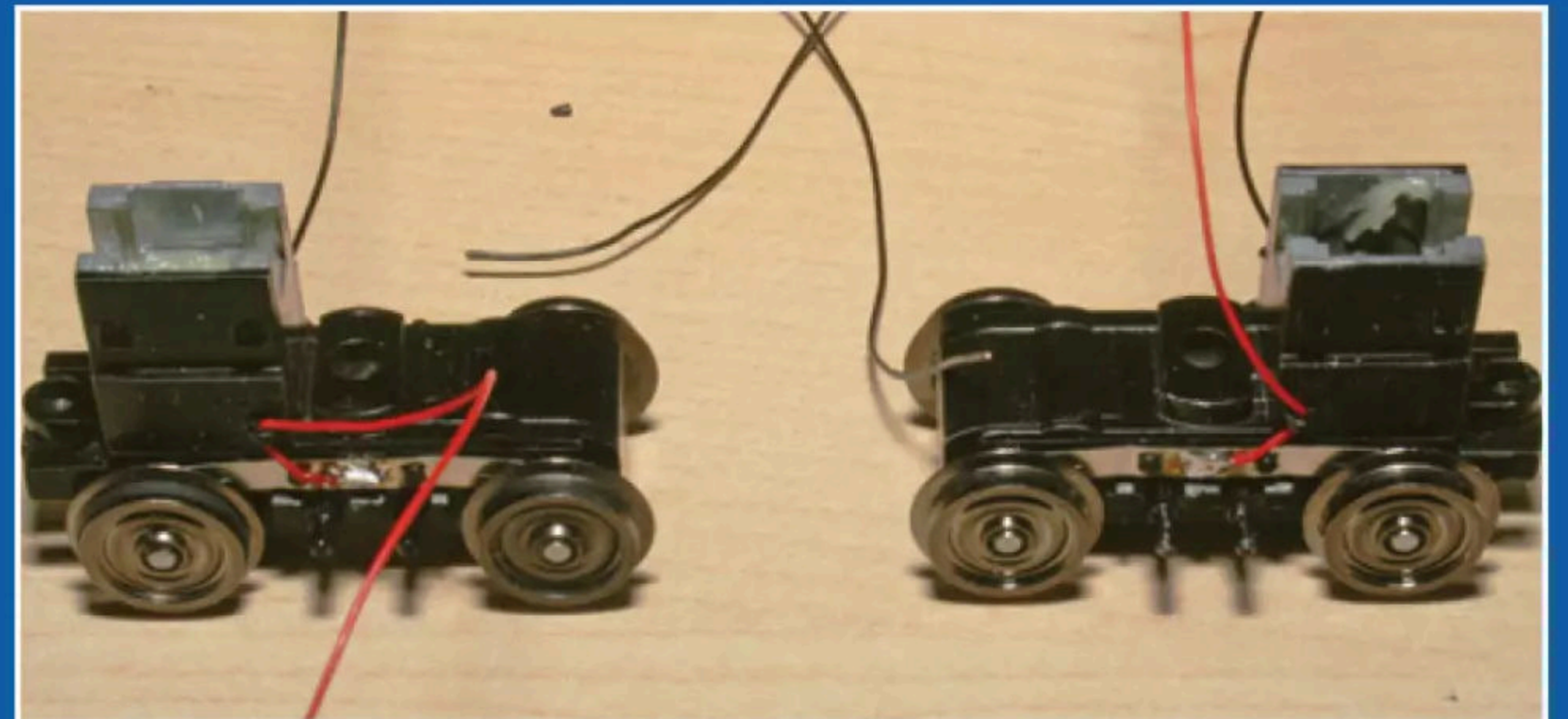
Laatste cosmetica

Zijn de proefrit en programming naar wens verlopen, kunnen we het model weer geheel samenbouwen. Ook zouden de scheenplaten weer gemonteerd kunnen worden, ware het niet dat daar nog mooie blinkende stroomafnemers achter zitten. Om deze niet meer op te laten vallen, maken we deze met een kwastje verf of een lakstift netjes zwart. Als allerlaatste montageactie worden de handgrepen bij bufferbalken teruggeplaatst. Tenzij de 2437 als donor heeft gediend, schilderen we de handgrepen met een fijne penseel zandgeel. Dit moet echt als allerlaatste gebeuren, omdat de kunststof van de handgrepen zeer slecht de verf vasthoudt.

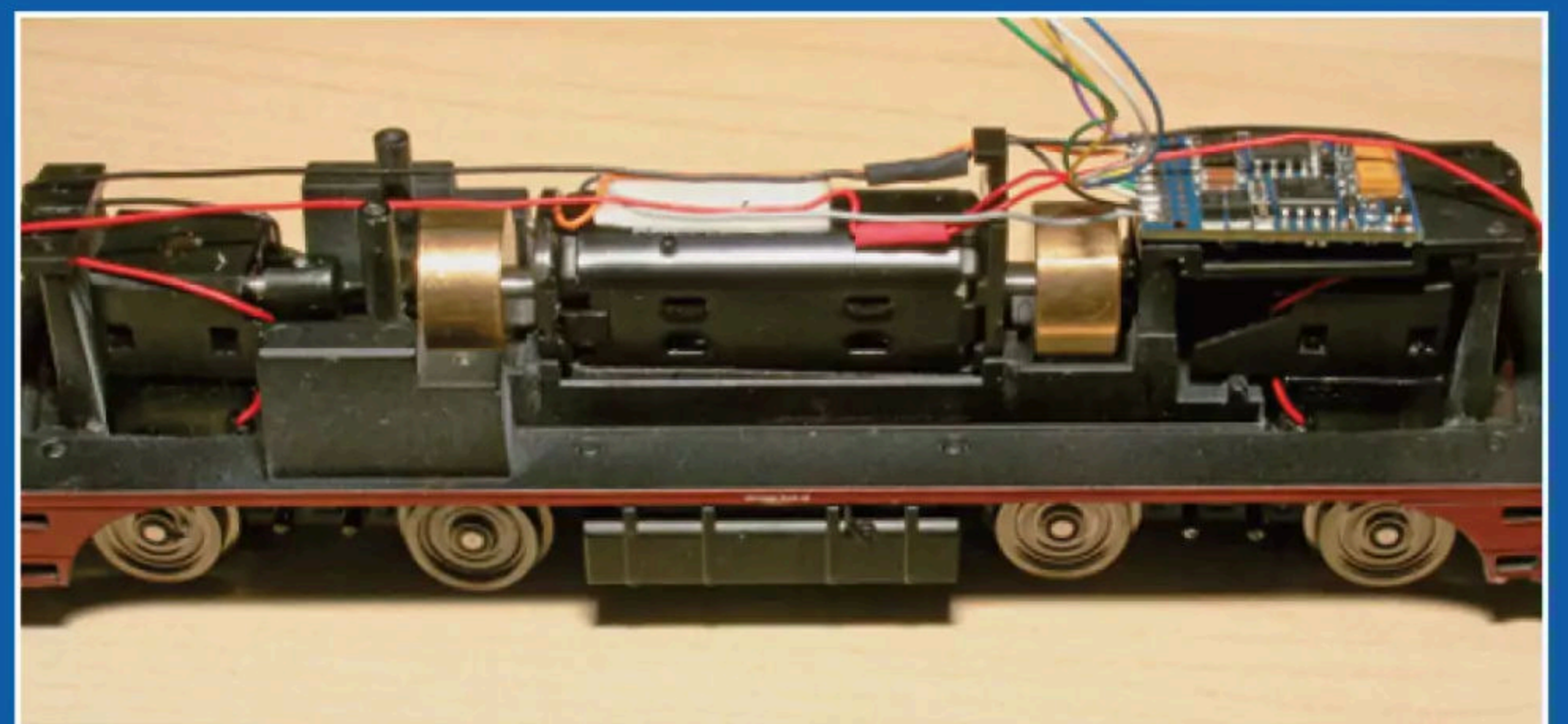
Conclusie

De 2530 van Kleinspoor is een eenvoudig te bouwen kit, ook voor een beginnende modelbouwer. Het resultaat is, na het gebruikelijke nauwkeurige en geduldige werken, ontegenzeggelijk zeer fraai. Alle proporties van het origineel zijn prima getroffen. Punten van aandacht zijn de bufferbalken en de kap ter hoogte van de cabine. ●

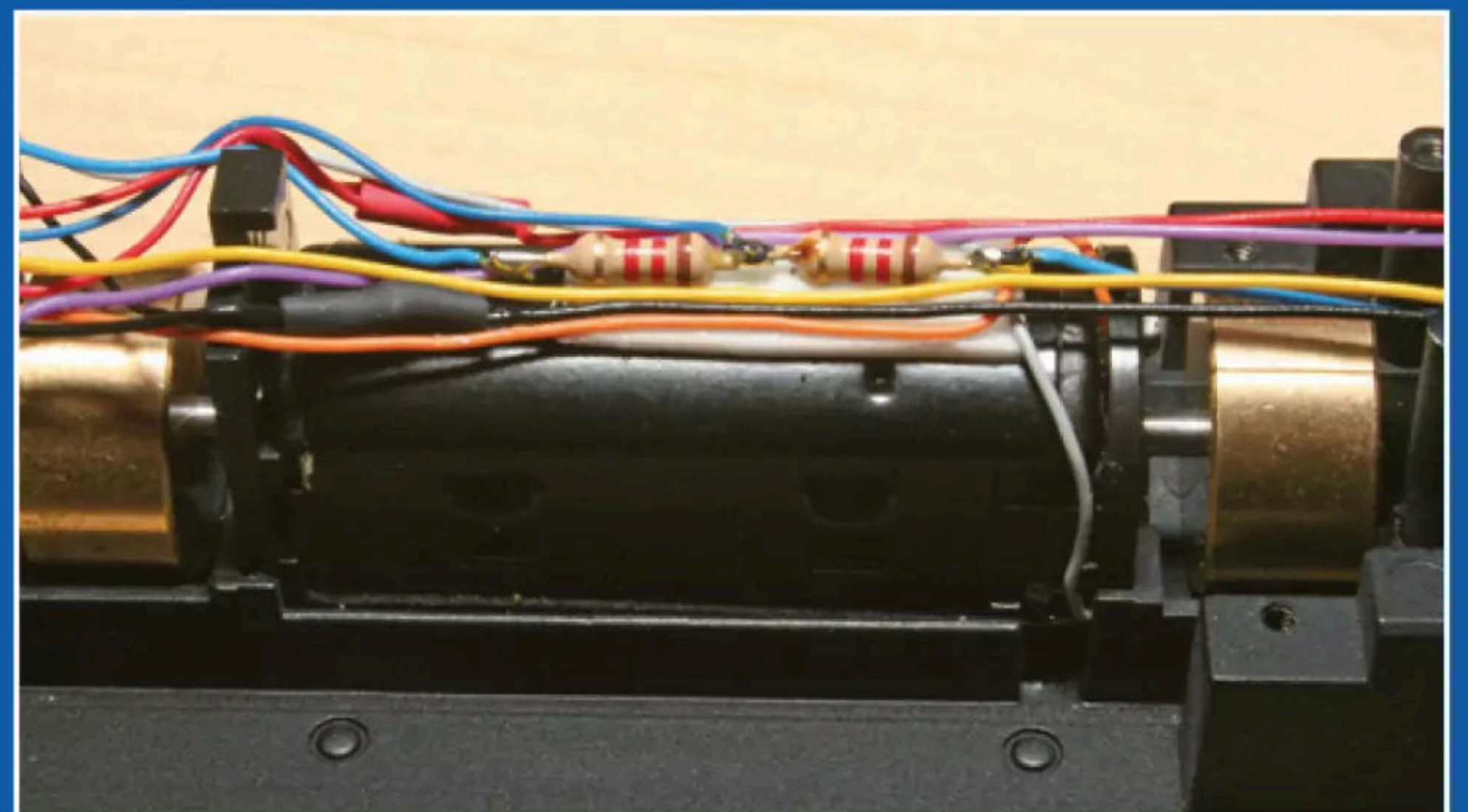
Tekst & foto's: Karst Drenth



Rood rechts en zwart links. Dun decoderdraad aan de stroomafnemers gesoldeerd.



Bedrading tussen draaistellen en decoder en tussen decoder en motor aangebracht. Waar de draden vanuit de draaistellen bijeenkomen en verder gaan naar de decoder is er geïsoleerd met krimpkous.



De voorschakelweerstand van 1,2 kohm vinden een plekje boven de motor op een strip foamtape.



Uiteraard heeft de loc ook aan de korte huifkant sluitseinen.

Het niet bestaande kaartje

De conducteur was even stil en kwam vervolgens met zijn oordeel: "Jongeman, dit kaartje bestaat niet!" Nu was het mijn beurt om stil te zijn.



Er zijn van die treinkaartjes die je graag bewaart als je daadwerkelijk een reis met die trein hebt gemaakt.

Als we denken aan The Blue Train of The Flying Scotsman, dan zijn dat reizen waarvan je het kaartje niet zo snel weggooit. Niet dat ik met deze treinen heb gereisd, maar een mens mag toch dromen, niet-waar? Wel heb ik door de jaren heen diverse internationale treinreizen gemaakt. Soms ietsje luxer, maar ik denk ook nog steeds met veel plezier terug aan een reis met de Warschau - Hoek van Holland Express, zonder zitplaats (!). Die treinreis is dus niet alleen vanwege de naam in mijn geheugen gegrift. Op vakantiebestemmingen is het altijd leuk om

in de regio met het spoor te reizen, de ene keer is dat dan heel spectaculair over de Zwitserse passen, een andere keer een lokale stoptrein van het vakantieadres naar de grote stad. Zo zwerven er hier in huis nog aardig wat treinkaartjes rond, waarvan één heel speciale.

Wij Nederlanders denken dat treinreizen alleen in het buitenland spectaculair zijn. Toch heb ik door de jaren heen wat buitenlanders ontmoet die met respect spreken over 'onze' spoorwegen. En terecht! Of het nou het Miljoenenlijntje - hoezo geen bergen? - was, of op familiebezoek met de DE 1 met aankomst in Uithuizermeeden, het zijn bijzondere treinritten.

BROMFIETS

Toen ik wat ouder was en inmiddels brommer mocht rijden was er een treinreis die indruk heeft gemaakt. Ik heb namelijk met de NS gereisd op een niet bestaand kaartje. Dat komt zo: het zal in de zomermaanden zijn geweest dat ik op diezelfde brommer een lange dagtocht zou maken van Zuid-Holland terug naar de kop van Noord-Holland. In Heemstede stopte mijn brommer er echter mee en was hij met geen mogelijkheid meer aan de praat te krijgen. Goede raad was duur, maar station Heemstede lag om de hoek. Ik heb daar

aan het loket een kaartje gekocht 'met bromfiets' en de dame heeft dat ook zonder morren voor mij geprint.

De pret begon op het perron toen de conducteur mij in de gaten kreeg. "Oh nee, dat mag niet!" sprak hij. Ja maar meneer, ik heb een kaartje. "Nou, dat lijkt mij sterk", was zijn antwoord waarop ik triomfantelijk het kaartje onder zijn neus hield. Hij was even stil en kwam vervolgens met zijn oordeel: "Jongeman, dit kaartje bestaat niet!" Nu was het mijn beurt om even stil te zijn. Uiteindelijk ben ik meegegaan op voorwaarde dat ik er hoogstpersoonlijk naast ging zitten om de brommer recht op te houden en te voorkomen dat er in zijn trein lekkage zou optreden. Tijdens de rit kwam hij mij uitleggen dat er op dat moment slechts vier personen waren die van de NS een ontheffing hadden voor het meenemen van een brommer, en alleen in verband met baaninspecties. In Alkmaar, al dicht bij huis, was zijn collega nog een stuk resoluter: "Eén druppel olie in mijn trein en jij blijft om dit balkon te poetsen!" Daar zal men tegenwoordig van alles van vinden, maar wat mij is bijgebleven zijn de identieke uitspraken 'Mijn trein'. Oh ja, en de uitbrander thuis voor het brutale antwoord op de vraag "Ben je komen lopen?" Nee, met de trein... //

Het verhaal van de NS 1000 serie is niet bepaald een successtory te noemen. Pas na diverse aanpassingen, het omlaag brengen van de maximumsnelheid en daarmee het degraderen tot de goederendienst bleef het aantal storingen vanaf 1952 binnen de perken. Daarmee voldeed de 1000 absoluut niet aan het doel waarvoor zij ooit was aangeschaft: een universele locomotief voor zowel de goederen- als de snelreindienst te zijn. Een aantal aanpassingen heeft ook invloed op het uiterlijk van de locomotieven gehad en is er dan ook de oorzaak van dat de Roco NS 1000 afwijkt van de oerversie.

De meest in het oog springende aanpassing is ongetwijfeld het aanbrengen van handgrepen, voetsteunen en opstaptreden op de cabines volgens constructiewijziging CW 40. Er was namelijk gebleken dat het met name bij sneeuwval moeilijk was de frontruiten van de cabine te reinigen. Om de inductieve shunts beter bereikbaar te maken werden extra luiken in de zijwanden van de locomotieven aangebracht. De oorspronkelijk aangebrachte MFO-pantografen bleken nogal storinggevoelig. Bovendien moest de 1000 altijd met beide stroomafnemers op rijden. Ook om het aantal speciale onderdelen voor de toch kleine serie terug te brengen, besloot de NS om de MFO type G87 stroomafnemers te vervangen door Faively type G5b stroomafnemers. Deze wijziging werd vastgelegd in CW 22. Voor de Faively's diende tevens een extra bevestigingsplaat aangebracht te worden.

Oorspronkelijk had de 1000 alleen kleine gebogen regengoten boven de naar buiten draaiende cabinedeuren. Deze werden vervangen door een doorlopende regengoot van cabinedeur naar cabinedeur over de volledige cabine.

Schuin onder de trekhaak was een stekerdoos geplaatst waarlangs twee 1000's via een 42-polige stroomkabel voor multiple-bedrijf gekoppeld konden worden. Een voorziening die vrijwel nooit gebruikt werd.

Dat zijn dus de aanpassingen die onze 1000 moet ondergaan om in de oerversie teruggebracht te worden.

Daarnaast zijn er nog wat verbeteringen aan de Roco 1000 mogelijk die we dan ook meteen maar aanbrengen:

1. De 1000 bezat onder iedere rechterbuffer een internationale verwarmingskoppeldoos voor 1500 V. Een voorziening die onze Roco-loc mist.
2. De rangeerdershandgrepen onder de buffers ontbreken bij het Roco-model.
3. De nummerplaten van Philotrain zijn een stuk fraaier dan de door Roco meegeleverde exemplaren.
4. De kleur van de binnenkant van de cabine en de instrumenten is onjuist.
5. De zandgele kleur van het chassis werkt nogal storend door de zijruiten van de loc.

De demontage

Zoals altijd beginnen we met het uit elkaar halen van de loc. Dat gaat bij de 1000 eenvoudig door de zijwanden wat naar buiten te buigen. De pantografen worden verwijderd door de schroefjes los te draaien. Vervolgens worden de cabine-interieurs en de raampartijen voorzichtig verwijderd. De ramen zitten gelukkig niet gelijmd en kunnen door simpelweg naar

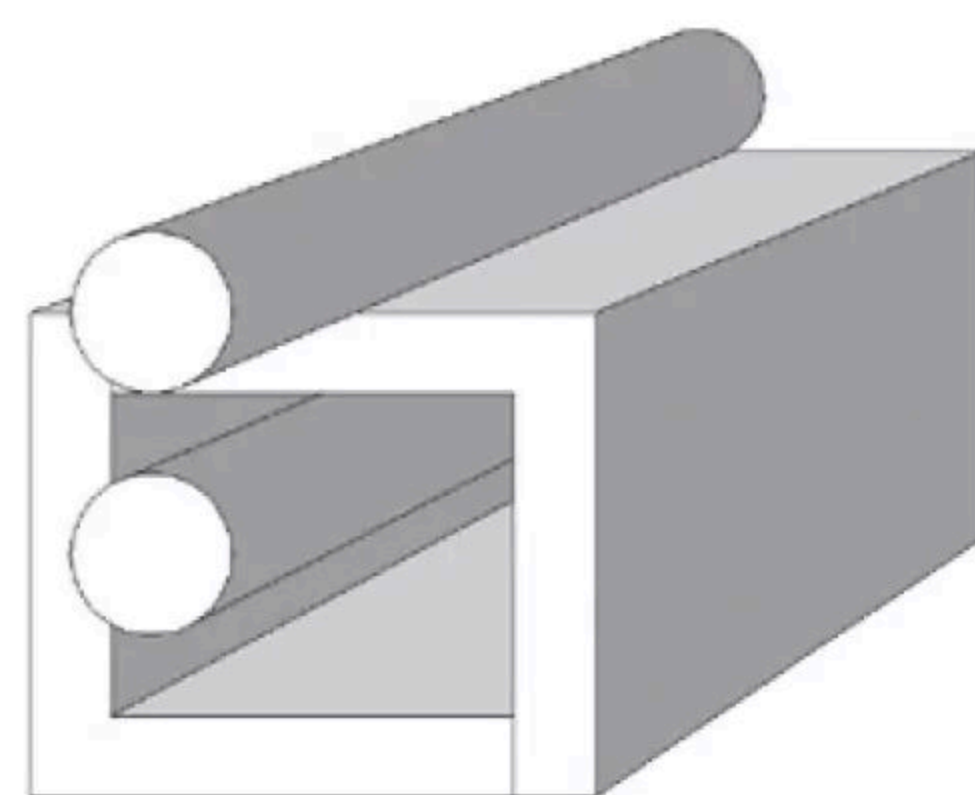
*Drie generaties NS 1000 op een rij.
Welke spreekt u het meeste aan?*



Oerversie

NOTITIES ROND DE NS 1006

Roco heeft met de NS 1000 indertijd een zeer fraai model op de markt gebracht. Een gesuperde groene 1008 en een gesuperde blauwe 1009 maakten al deel uit van mijn verzameling. Toch bleef het knagen; de groene 1008 was dan wel historisch verantwoord, maar in de versie met handgrepen op de neus en luiken voor de inductieve shunts op de zijkanten was het een eenling die maar kort in deze kleur gereden heeft. Toen mij op de beurs in Houten dan ook voordelig een groene 1000 werd aangeboden, was het idee om een 1000 in de oerversie te maken snel geboren.



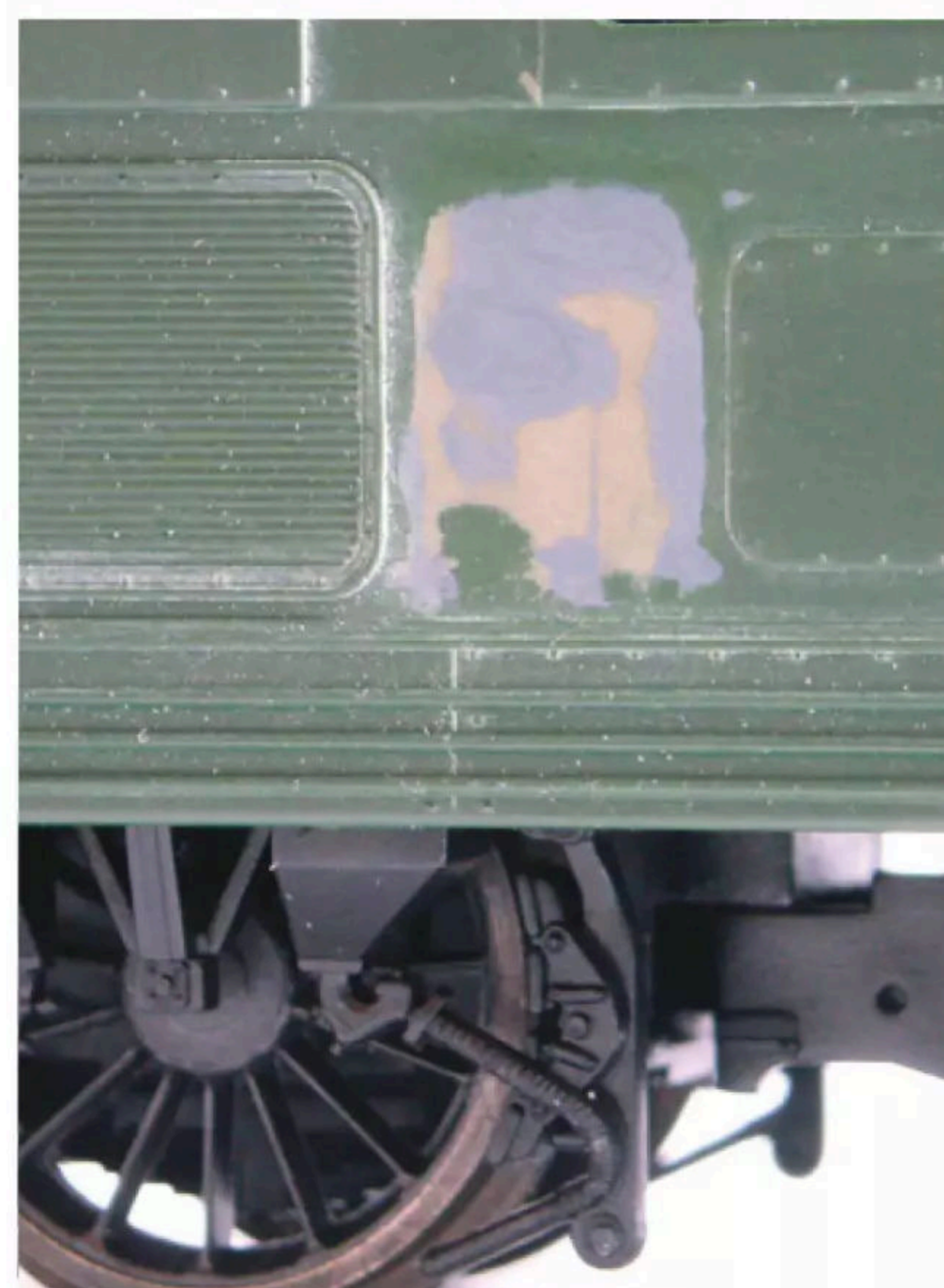
Schematische tekening van de verwarmingskoppeldoos.



De frontschortplaat met de zelfgemaakte verwarmingskoppeldoos en de stuurstroomkoppeldoos van een Roco 2200.



De cabine na het schrapen, schuren en plamuren.



Na diverse malen insmeren met ingedikte verf en vervolgens schuren ontstaat op de plek van de luiken een vlakke wand.

binnen buigen losgenomen worden. Van het chassis wordt aan één zijde de kruiskopschroef waarmee de voorloopas bevestigd is, losgedraaid waarna de voorloopas in zijn geheel wordt verwijderd. Hierdoor is het mogelijk om de koppeling te verwijderen, wat nodig is om aan de voorkant een gesloten schort te kunnen plaatsen. Indien u de 1000 aan beide zijden koppelbaar wilt houden, hoeft u deze actie natuurlijk niet uit te voeren. Alleen op de gesloten schortplaat kunnen de koppeldozen voor multiplebedrijf en voor de treinverwarming gemonteerd worden.

Vervolgens is het een kwestie van even diep ademen en moed verzamelen om de luiken van de inductieve shunts te verwijderen. Ik werk bij dit soort klusjes het liefste met het scalpelvormige X-Acto-mesje: het is steviger dan een echt scalpelmesje en door de vorm is het risico dat andere details beschadigd worden wat kleiner dan bij een recht mesje. Door voorzichtig te schrapen kunnen de luiken volledig verwijderd worden. Omdat het een nogal inspannend werkje is dat veel concentratie en precisie vereist, is het aan te bevelen dit niet te lang achter elkaar te doen. Het resultaat hoeft niet volledig vlak te zijn; in een later stadium plamuren we de wanden bij. Een minstens zo inspannend karweitje is het verwijderen van de regengoten boven de cabines. De werkwijze is dezelfde. Werk zeer nauwkeurig om de raamomlijstingen, de ruitenwissers en de sluitseinen niet te beschadigen. Het beste is het om de regengoten zo nauwkeurig te verwijderen dat het niet

nodig is bij te plamuren. Als dit allemaal gelukt is hebben we het lastigste deel van de hele operatie gehad.

Plamuren en schuren en...

Dan kunnen we gaan plamuren. Eerst vullen we de gaatjes van de handgrepen op de cabine en vervolgens smeren we een zeer dun laagje plamuur over de plaatsen waar de luiken in de wanden verwijderd zijn. Gebruik hiervoor geen twee componentenplamuur, dat wordt te hard en is hiervoor te moeilijk te bewerken, maar bijv. lakplamuur van Dupli-color. Haal plamuur dat eventueel tegen de randen van de roosters aan komt, meteen weg en breng niet meer plamuur op dan strikt noodzakelijk. Na het uitharden van de plamuur begint het schuren. Ik heb hiervoor zeer kleine 'schuurblokjes' gemaakt door waterproof schuurpapier op een ijslollystokje te lijmen, vervolgens het stokje in stukjes

info

Benodigheden

Kleinspoor verf nr. 17, NS-standgroen voor locs en treinstellen
Revell color verf nr. 99, aluminium
Philotrain 870/40002, opschriften NS 1000 in de groene uitvoering
Philotrain 870/30001 (of Rail Art), messing nummerschilden NS 1006
Koppeldoos van een Roco 2200
Messingdraad 0,5 mm
Messingdraad of staaldraad 0,3 mm
Messing hoekprofiel 1,5 x 1,5 mm



Even kijken hoe het geheel er na alle bewerkingen komt uit te zien.

Vergelijking van de gesuperde 1008 met de oerversie van de 1000 in wording. Het stoere uiterlijk van de 1000 komt bij de oerversie veel beter tot uitdrukking.



van circa 2 x 2 mm te zagen en haaks erop bij wijze van handvat een ander, even groot, stukje van een ijslollystokje te lijmen. Hierdoor ontstaan schuurblokjes waarmee vlakke oppervlakten geschuurd kunnen worden. Na de eerste keer schuren waren er nog kuiltjes en rafelige randjes zichtbaar. Er is vervolgens niet een tweede laag plamuur aangebracht, maar de kuiltjes en randjes zijn voorzichtig 'gevuld' met verf. Door steeds opnieuw voorzichtig te schuren en de plekjes die nog niet goed zijn, opnieuw met verf te bewerken en weer te schuren, ontstaat uiteindelijk een prachtige vlakke wand waarin niet meer te herkennen is dat er ooit een luik in heeft gezeten.

Als we het voorgaande tot een goed einde hebben gebracht zijn we in het stadium gekomen dat we weer kunnen gaan opbouwen. Van 0,3 mm messingdraad worden nieuwe regengootjes gebogen die met secundelijm boven de deuren worden gelijmd. De verwarmingskoppeldoos kan gemaakt worden van twee stukjes messing hoekprofiel van 1,5 x 1,5 mm, met er binnenin en er op een stukje 0,5 mm messingdraad. De stuurstroomkoppeling is gemaakt van de koppeldoos van een Roco NS 2200 waarvan de kabel is afgeknipt en die aan de achterzijde is recht gevijld. De rangeerdershandgrepen kunnen weer van dun messingdraad gebogen worden.

De pantografen

Het verkrijgen van de juiste pantografen bleek een onoverkomelijk probleem. Bij Philotrains, die ook een model van de oerversie van de 1000 met de juiste pantografen heeft uitgebracht, zijn modellen van de MFO-pantografen niet meer te krijgen. Ook Sommerfeldt heeft geen goed gelijkende pantografen in het programma. Spoorcuriosa heeft nog een poging voor me gedaan om van Sommerfeldt desnoods onderdelen te krijgen om daar de juiste pantografen uit samen te stellen, maar ook dit liep spaak. Uiteindelijk heb ik besloten de oorspronkelijke Roco-pantografen te gebruiken. Daarvan moeten dan wel de binnenste van de dubbele stangen uit het onderste raam met een slijptolletje verwijderd worden. Het betekende wel meteen dat mijn model de NS 1006 moest worden, omdat dit de enige loc is waarvan ik

aan de hand van foto's onomstotelijk heb kunnen vaststellen dat ze in deze uitmontering rondgereden heeft (zie foto blz. 74 in 'Elektrische locomotieven NS serie 1000'). Mochten er echter lezers zijn die me aan de juiste pantografen kunnen helpen, dan houd ik mij van harte aanbevolen. Een echte oerversie van de 1000 heeft immers MFO-pantografen. Overigens is de 1006 de twijfelachtige eer te beurt gevallen als eerste van de serie afgevoerd te worden. Op zondagochtend vroeg 4 juni 1961 vond nabij de brug over het Wilhelminakanaal te Tilburg een frontale botsing plaats tussen de 1156, die onderweg was met trein 4207 van Roosendaal naar Zwolle-rangeerstation, en trein 4238 van Venlo naar Rotterdam-Zuid goederen, getrokken door de 1006. De 1156 was onherstelbaar en de reparatiekosten van de 1006 waren te hoog om lonend te zijn.

Spuiten en afwerken

Als alle onderdelen gemonteerd zijn, kan het spuiten beginnen. Eerst worden de bufferbalken rood gespoten. Vervolgens worden het dak, de schortplaten en de hoekjes van de bak achter de bufferbalk zilvergrijs gespoten. Dit laatste is nodig omdat het zilver van de schortplaten met een sierlijk boogje op de bak is door-

getrokken. Ook de pantografen worden zilverkleurig gespoten. Na het nodige afplakwerk wordt de bak van de loc olijfgroen gespoten. Hiervoor kan bijv. de standgroene lak van Kleinspoor gebruikt worden.

De cabine wordt van binnen grijs gespoten of geverfd met zwarte instrumenten en hier en daar een witte wijzerplaat. Het metalen chassis van de loc kan ook donkergrijs of zwart geverfd worden. Vlak boven de bufferbalken worden de locnummers uit een transferset van Philotrains aangebracht. Let wel op dat dit de transferset is met de nummers 'NS 10XX' en niet met





No. '10XX'. De transferset met No. '10XX' is uitsluitend bruikbaar voor de groene 1008 in de standaard Roco-uitvoering en de blauwe duizenden. Philotrains- of RailArt-nummerplaten worden, na met zwarte verf ingelegd te zijn, op de zijwanden gelijmd, waarna het geheel met een zijdematte blanke lak wordt afgewerkt. Hierna kan de loc weer opgebouwd worden en kunnen trekhaken en luchtslangen gemonteerd worden.



De oerversie van de 1000 'en profil'.



Vergelijking van de gesuperde 1008 met de oerversie van de 1000 in wording.

Andere varianten

Voor wie op eenvoudiger of goedkopere wijze een andere variant van de groene 1000 wil maken zijn er nog andere mogelijkheden:

► De 1010 had in mei 1952 een H2-revisie ondergaan waarbij de luiken voor de inductieve shunts wel werden aangebracht, maar de overige constructiewijzigingen niet werden doorgevoerd. Op 1 juni strandde de loc in Utrecht met twee zwaar beschadigde stroomafnemers (zie foto blz. 105 in 'Elektrische locomotieven NS serie 1000'). Het is daarom aannemelijk dat de loc in deze variant zowel met MFO als met Faively-stroomafnemers heeft rondgereden. Deze variant bespaart ons dus het moeizame verwijderen van de luiken voor de inductieve shunts en eventueel vervanging van de stroomafnemers.

► De 1002 had in oktober 1952 al wel luiken voor de inductieve shunts en een regengoot over de hele cabine, maar nog geen handgrepen en voetsteunen op de cabine. Ook waren de MFO-stroomafnemers nog niet vervangen (zie foto blz. 72 in 'Elektrische locomotieven NS serie 1000'). Hier hoeft dus weinig meer te gebeuren dan het dicht-

maken van de gaten van de handgrepen en het eventueel vervangen van de stroomafnemers. In november 1952 werd besloten dat de schortplaten en het dak niet meer met aluminiumverf maar met grijze lakverf behandeld moesten worden, omdat de aluminiumverf erg gevoelig voor vuil blijkt te zijn. Ik heb echter geen foto's van locs kunnen vinden waaruit eenduidig blijkt dat deze order is uitgevoerd voordat de locs blauw werden geschilderd. Op veel foto's lijken de locs een grijs dak te hebben, maar dat is vermoedelijk te wijten aan vervuiling. Mogelijk zijn er echter wel groene 1000-en met een grijs dak geweest.

Het zal wel duidelijk zijn dat de genoemde locs in die vorm maar kort hebben dienst gedaan; het ombouwprogramma was in volle gang en vanaf 1954 kwamen de locs al in het blauw op de baan. Het bewijst echter wel dat ook met geringe wijzigingen een aardige nieuwe, en toch historisch verantwoorde variant van de 1000 kan ontstaan.

Epiloog

Hoewel de NS-serie 1000 maar uit 10 locomotieven bestond, hoeft het niet veel moeite te kosten 10 verschillende varianten op de (model)baan te brengen. Naast de hier al genoemde varianten valt hierbij nog te denken aan blauwe varianten met en zonder vignet, loc 1002 of 1008 met vignet en een beenpantografen (waarvan de ombouw in Railhobby eerder is beschreven), de museum 1010, etc. De Roco NS 1000 biedt voor al deze varianten een nog altijd uitstekend gedetailleerde basis.

Tekst, foto's & modelbouw: Fred Haak

Geraadpleegde literatuur

Elektrische locomotieven NS serie 1000, Henk Bouwman, ISBN 90-71513-09-2, Rail Publicaties
Elektrische locomotieven in Nederland, Carel van Gestel en Bert van Reems, ISBN 90-6013-969-0, De Alk
Andere locomotieven van de Nederlandse Spoorwegen (deel 3 van de serie Spoorwegen in Nederland), N.J. van Wijck Jurriaanse, ISBN 90-6007-5374, Wyt

Mat '64, het wel en we

Op 10 januari 2009 sloeg het noodlot toe bij de groene Plan V 419 van de stichting Mat '64. Bij een ongelukkig uitgevoerde rangeermanoeuvre op het werkplaatsterrein in Leidschendam knalde een dubbeldekkerstam zijdelings op het genoemde tweetje, waarbij de neus van de AB(D)k behoorlijk beschadigd raakte. Op de diverse spoorwegforums die ons land rijk is, werd volop gespeculeerd over hoe nou toch verder moest met het museumstel. Uitdeuken? Of 'gewoon' een andere Plan V uitzoeken en die groen schilderen? Een gruwel volgens sommigen, want de nog resterende Plan V's zijn immers nooit groen geweest, in tegenstelling tot de 419 (die overigens ook al niet meer origineel was...). Met dit artikel pogen we wat helderheid te brengen binnen de varianten van het Materieel 1964, waarvan enkele stellen naast NS (Reizigers) ook door Connexxion, Arriva en Veolia zijn gebruikt.

Het lijkt een open deur, maar Mat '64 is geen Hondekop. Door veel (beginnende?) spoorhobbyisten worden de beide types nogal eens door elkaar gehaald. Een Hondekop (ook wel Mat '54 genoemd, naar het ontwerpjaar) is er in een twee- en een vierdelige variant, evenals Mat '64. De verschillen zijn echter talrijk. Als we ons tot de voorkant beperken: de neus van de Hondekop is langer en de cabineramen hebben aan de zijkant toch echt een andere vorm. Ook de plaats van de sluitseinen: bij de Hondekop zitten ze boven de cabineramen, bij Mat '64 zitten ze naast de frontseinen. Bovendien had een groene Mat '64 een brede gele band die over de volle lengte van het treinstel liep, in tegenstelling tot de gele snor bij de Hondekoppen.

De neus van het Mat '64 was niet nieuw. Zij was afgeleid van het rode dieselmaterieel (Plan U) dat in 1960 in dienst werd gesteld. Van Plan U zijn alleen driewagenstellen gemaakt.



De ene neus is de andere niet... V.l.n.r. twee Mat '54 'Hondekoppen' (727 groen en 742 geel) en twee Mat '64 Plan V's (405 groen en 426 geel).

Detail van het gecombineerde eerste klasse/bagagerijtuig (AD), dat kenmerkend was voor het protostel 501. De bagageruimte kende een enkelvoudige schuifdeur, waardoor het stel vaak van grote afstand al te herkennen was. Het model heeft reeds de Sprinterramen van 1985.

Materieel '64

Onder Materieel '64 wordt het standaard stop-treinmaterieel verstaan dat in vier- en tweedelige versies vanaf medio jaren '60 in dienst werd gesteld.

Het vierdelige prototype van het Mat '64 werd



e van Plan T en Plan V



De neus van het Materieel 1964 (Plan T en V) is van het dieselmaterieel Plan U uit 1960 afgeleid. De rode DE-3 121 naast de groene ELD-2 405.

de EL-2 (zonder bagageruimte) en de ELP-2 (met kleine post/bagageafdeling).

Plan T ELD-4 protostel 501

In juli 1961 rolde de 501 uit de fabriek van Werkspoor. De kleurstelling was grasgroen met een brede crème band over de gehele lengte. Het stel bestond uit twee identieke koprijtuigen tweede klasse (Bk), een tussenrijtuig tweede klasse (B) en een gecombineerd eerste klasse/bagagerijtuig met bescheiden keukentje (AD), dat op het dak van twee pantografen voorzien was. Aanvankelijk waren de Scharfenberg-koppelingen van dit stel nog laag geplaatst (dezelfde hoogte als de Hondekoppen en Plan U), maar na de komst van de seriemodellen (met hoger geplaatste exemplaren) werd dit bij de 501 aangepast. Het gefotografeerde model van de 501 geeft de situatie vanaf 1985 weer (met moderne 'Sprinterramen'; de gele huisstijlkleur kreeg het stel reeds in 1970 aangemeten). In deze uitvoering heeft het protostel tot zijn sloop (2003) rond gereden.



De groene Plan T 526 in de afleveringstoestand. Het vierde rijtuig (Bk) paste niet meer op de fotodijk, maar is identiek aan het voorste exemplaar. Vergelijk de plaatsing van de eerste klasse afdeling eens met die van de 501.

De seriestellen van Plan T hadden een gecombineerd bagage/tweede klasse tussenrijtuig BD, waarop ook de beide pantografen geplaatst werden.

reeds in 1961 gebouwd en kreeg de aanduiding (Plan) TT (Treinstel Toekomst) en het nummer 501. De vervolgsérie kwam in de periode 1964-1965 in dienst (Plan T, ELD-4; de 501 werd later ook als Plan T aangeduid).

Vanaf 1966 kwamen er tweewagenstellen bij, het Plan V, dat in grofweg drie varianten valt te onderscheiden: de ELD-2 (met bagageruimte),





Plan T 503 na de renovatie. De bagageruimte heeft inmiddels voor zitplaatsen plaats gemaakt; de cabineramen hebben een grijze omlijsting gekregen.



Close-up van het verbouwde B-tussenrijtuig van Plan T 503. Onder de linkerpantograaf zat aanvankelijk de bagageafdeling (tegenover het eerste klasse deel van het AB-rijtuig, geheel links is nog net de eerste klasse streep zichtbaar); vergelijk hetzelfde rijtuig van de groene 526.



Plan V ELD-2 405 met de juiste grote bagageruimte in de afleveringstoestand. Alleen de eerste 30 stellingen van deze serie zijn in deze kleurstelling afgeleverd. Het stel bestaat uit de combinatie ABDk + Bk.



Detail van de ruim bemeten bagageruimte van de Plan V ELD-2 405, die zich in dezelfde bak bevond als het eerste klasse deel.

Plan T ELD-4 502-531

Op basis van de opgedane ervaringen werden vanaf 1964 dertig vierwagenstellen Plan T in dienst gesteld, verdeeld over drie subseries (Plan T1, T2 en T3). De indeling was afwijkend van de 501. Ze hadden nog steeds twee gelijke koprijtuigen tweede klasse (Bk), maar de grotere bagageafdeling met keukenafdeling werd nu in het tweede klasse tussenrijtuig (BD, met pan-



tografen) ondergebracht, terwijl het andere tussenrijtuig een eerste en een tweede klasse afdeling kreeg (AB). In tegenstelling tot de 501 was de bagageruimte met twee schuifdeuren vanaf de buitenzijde te bereiken (de 501 had één grote schuifdeur aan iedere zijde).

In model zien we de 526 in de grasgroene afleveringstoestand van 1965. In deze uitvoering zou het stel rondrijden tot in 1968, toen er witte NS-vignetten in de crème baan werden aangebracht. De 526 werd in 1970 gehuisstijld. De laatste groene Plan T was de 507, die in 1977 in het geel op de baan verscheen.

Bij een grote revisie in de jaren 1999-2002 kregen de stellen een nieuw interieur waarbij o.a. de bagageruimte, de keuken en de dienst ruimte kwamen te vervallen ten faveure van 34 extra zitplaatsen tweede klasse. Rond de cabinaramen werd een donkergrijze band geschilderd om ze een 'stoerder' uiterlijk te geven. In model zien we de gerenoveerde EL-4 (want zonder bagageruimte) 503. In deze uitvoering is het oudst dienstdoende materieel van de NS nog dagelijks aan te treffen (zij het dat een aantal stellen, waaronder de 503, inmiddels buiten dienst gesteld is).

Plan V ELD-2 401-438

Na de aflevering van alle vierwagengstellen Plan



Als we hetzelfde stel 426 omdraaien ziet de andere zijde er zo uit... aan deze zijde is op de plaats van de oude bagageafdeling slechts één raam gekomen en is er een groot blind stuk ontstaan.

T werd vanaf 1966 met de bouw van de tweewagengstellen Plan V begonnen, eveneens door Werkspoor. De eerste 38 stellen hadden een grote bagageruimte. Deze was in het koprijtuig ondergebracht, waarin ook de eerste klasse en een stukje tweede klasse zaten: de ABDk. Op dit rijtuig zaten ook de beide pantografen. Het andere koprijtuig kende slechts tweede klasse comfort (Bk). De Bk's van de Plan T's en Plan V's waren qua raamindeling identiek. De serie was in drie subseries (Plan V1, V2 en V3) onderverdeeld, slechts de eerste dertig stellen (V1 en V2) zijn in het grasgroen in dienst gesteld; vanaf stel 431 (de eerste Plan V3) werden alle tweewagengstellen in het geel met azuurblauwe



Na de ingrijpende renovatie reden de oudste Plan V stellen er zo bij. De bagageruimte is vervangen door twee ramen aan de ene zijde (geheel links, direct achter de cabine). Het eerste klasse deel van deze (nu) EL-2 426 zit in het midden van het linkerrijtuig. De combinatie is nu ABk + Bk

reclamebanen afgeleverd. De laatste groene Plan V (430) werd in 1973 geel geschilderd. Het model van de groene 405 (met grote bagageafdeling) illustreert de afleveringsversie van de ELD-2 (Plan V1).

Evenals de Plan T's kregen ook de Plan V's vanaf najaar 1995 een verbouwing, waarbij de nagenoeg nooit gebruikte bagageruimte tot reizigersdeel werd verbouwd. De schuifdeuren werden door ramen vervangen, aan de ene kant twee stuks, aan de andere kant één. In 2004 werd de serie 401-438 buiten dienst gesteld; slechts de 419 is de dans ontsprongen (later meer) alsmede de Bk-bak van de 424, die is gebruikt om Plan T treinstel 528 te completeren. In model toont de 426 (Plan V2, EL-2 zonder bagageruimte) de laatste dienstvaardige toestand, met geel geschilderde zijruitjes.

Plan V EL-2 441-483

In de jaren 1969-1970 werd door Werkspoor en Talbot een 43-tal tweewagengstellen als vervolg op de eerdere ELD-2 serie gebouwd. Ook deze serie bestond uit drie subseries (Plan V4, V5 en V6, waarbij de serie V5 door Talbot onder de nummering 462-471 werd geleverd). De EL-2 stellen kenden geen bagageruimte: de eerste klasse afdeling was direct achter de cabine van de ABk gesitueerd (koprijtuig met pantografen), het andere koprijtuig kende slechts tweede klasse (Bk) en was daarmee qua raamindeling identiek aan de Bk's van de oudere Plan V's en Plan T's.

Veel van de treinstellen uit deze serie zijn nog steeds in dienst. Het model van de 473 (uit de deelserie Plan V6) geeft de hedendaagse uitvoering met geel geschilderde zijruitjes weer.

Plan V ELP-2 801-965

Verdeeld over maar liefst zeven subseries (Plan V7 t/m V13) werden in de periode 1970-1976 nog eens 165 tweewagengstellen door Werkspoor en Talbot gebouwd. Memorabel is stel 840, dat als laatste treinstel door Werkspoor, en tevens in Nederland, is gebouwd. Volgens de planning zal dit stel museaal bewaard worden. De ELP-2's beschikken over een kleine post/bagageafdeling, die direct achter de cabine in de BPk is geplaatst. De ABk is uiterlijk gelijk aan die van de EL-2 stellen. De kleine post/bagageruimte is bij een aantal treinstellen verbouwd tot een kleine reizigerscoupé, waarbij de schuifdeuren door twee ramen aan weerszijden zijn vervangen. De treinstellen zijn hierdoor aan de buitenkant vrijwel gelijk aan de EL-2 stellen van de serie 441-483 geworden. Bij de resterende treinstellen zijn alleen extra klappzittingen geplaatst en zijn de deuren slechts vergrendeld. Ook van deze serie zijn veel stellen nog gewoon in dienst.

Fleischmann heeft voor het model van de Plan V van de ELP-2 variant gebruik gemaakt, waarschijnlijk omdat dit de grootste deelserie was. Uit marketing oogpunt is van fabriekswege ook een aantal groene versies gemaakt (zowel zonder als met NS-vignetten), maar die zijn dus fei-



Detail van de verbouwde voormalige bagageruimte van stel 426. Alleen bij de oude Plan V's (V1 t/m V3) zat na de verbouwing de eerste klasse afdeling 'opgesloten' tussen aan weerskanten een deel tweede klasse. Deze neus is bij de 'echte' 419 ernstig beschadigd geraakt.

telijk historisch onjuist. Om deze reden hebben we die groene fabrieksmodellen hier niet op de plaat gezet. Het gefotografeerde model van de ELP-2 toont ons de gele 922 (Plan V11), in de uitvoering met kleine post/bagageafdeling.

De 419, een treinstel apart

Zoals in de intro reeds gememoreerd, is de 419 het enige nog resterende tweewagenstel dat in het groen is afgeleverd. Het is in 2004 door vrijwilligers van de NVBS in de historische kleuren teruggeschilderd, zonder de bedoeling te heb-



Plan V ELP-2 922 beschikt over een kleine post/bagageafdeling (links achter de cabine). De combinatie: ABk + BPk. De ABk komt in grote lijnen overeen met die van de EL-2 stellen (vergelijk de 473). Sommige ELP-2 stellen verloren later hun post/bagageafdeling, zodat ze uiterlijk nauwelijks meer te onderscheiden waren van de oorspronkelijke EL-2 stellen. Afgezien van het nummer is dit een origineel Fleischmann-model.

ben het stel museaal te bewaren. Door NSR is het tweetje een aantal malen gebruikt als weg-leerstel voor instructie aan nieuwe machinisten. Door aangescherpte regelgeving moest het stel voor de laatste instructieritten voorzien worden van een wit vlak op de neus; werd het stel voor museale doeleinden gebruikt, dan hoefde dit weer niet. Na het verlopen van het certificaat werd het stel terzijde gesteld en uiteindelijk overgedaan aan de stichting Mat '64 die de 419 liefdevol onder haar hoede naam. Na een zwervend bestaan kwam het stel uiteindelijk naar Leidschendam en was zo goed als klaar om weer in dienst te komen toen op 10 ja-

nuari 2009 het noodlot toesloeg. Hoe het verder gaat is koffiedik kijken op dit moment. Zoals gezegd is het stel in het groen overgeschilderd, zonder daarbij modificaties ongedaan te maken. Zo beschikt het stel over moderne ramen en ontbreekt de bagageruimte. Historisch verantwoord was 'ie dus niet meer helemaal... Echter de stichting Mat'64 had wel een voorraad 'oude' ramen klaarliggen. Of het allemaal zover gaat komen is afwachten. Het lijkt voor de hand te liggen een modernere Plan V uit te kiezen en die 'dan maar' groen te schilderen, maar ja, dat is natuurlijk de historie geweld aan doen. Een nieuwe neus erop zetten

Plan V stel EL-2 473 heeft nimmer een bagage- of post/bagageafdeling gekend. Een ingrijpende verbouwing zoals bij de ELD-2 stellen heeft het dus nooit plaats gehad. De combinatie: ABk + Bk (waarbij het eerste klasse deel geheel rechts op de foto te zien is).

Hedendaagse Plan V-neuzen (in dit geval van de EL-2 473): gele zijruitjes en dito beschermkappen voor de Scharfenberg-koppelingen. Links op de neuzen zitten de moderne houders voor deze kappen.

en het stel weer helemaal opknappen zal echter een gigantische hoop geld gaan kosten... en zoveel verschil zit er toch ook niet in die Plan V's dat dat wellicht gerechtvaardigd is... Een groene Plan T, als het stel dan toch groen moet worden, is wellicht ook nog een overweging..., maar ook die zijn allang niet meer origineel. En bovendien leveren die twee extra rijtuigen ook weer meer werk op.

Het behoud van een gele Plan V (naast t.z.t. de 840) lijkt minder aantrekkelijk; ook al heeft dit materieel het grootste deel van, zo niet heel, zijn leven in die kleurstelling rondgereden, het zal nog jaren duren voor een dergelijk stel door het grote publiek als 'iets bijzonders' wordt ervaren, en dat is bij een groen treinstel die de herinneringen uit de sixties oproept wel zo... Het zijn moeilijke beslissingen waar de stichting Mat '64 zich voor gesteld ziet. Feit blijft dat het natuurlijk een enorme domper is voor alle medewerkers van deze club, die er zoveel tijd in hebben gestoken om hun stel weer op de baan te krijgen. Wij wensen hun dan ook alle steun toe. De laatste info kunt u vinden op: www.mat64.nl.

Modellen

De gefotografeerde modellen zijn eigendom van Stichting Doorreis, die ze uit de nalatenschap van Wim Kwekkeboom heeft verworven. Ze zijn op verzoek gebouwd door een van zijn modelspoorvrienden die aangegeven heeft anoniem te willen blijven.

Tekst & foto's: Peter Wijshake

Literatuur:

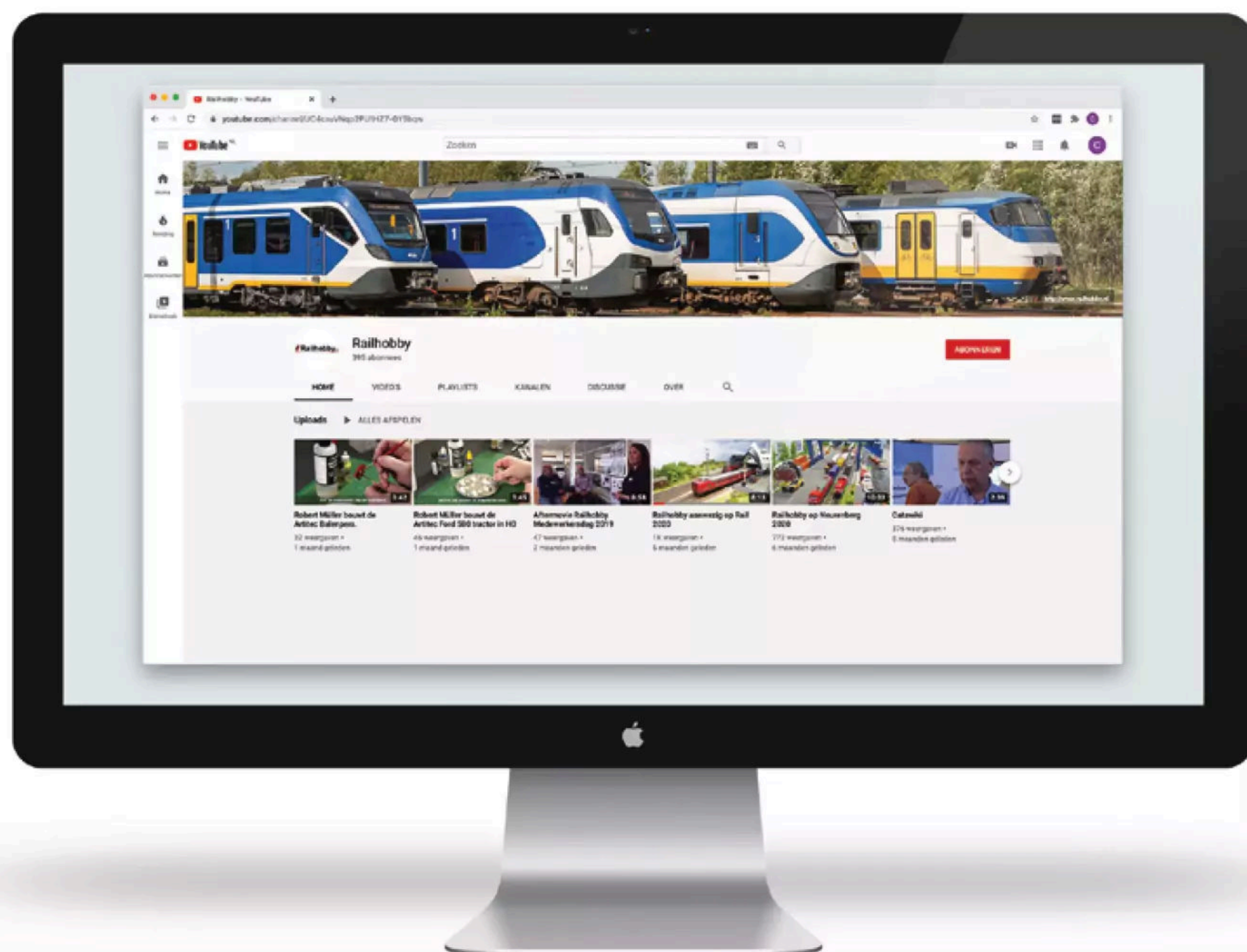
Elektrische Treinen in Nederland, deel 3, door Carel van Gestel, Bert van Reems en Peter van der Welle

NS in Kleur, deel 1: Treinstellen, door Harrie Peters en Jan-Willem Koene

info

VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

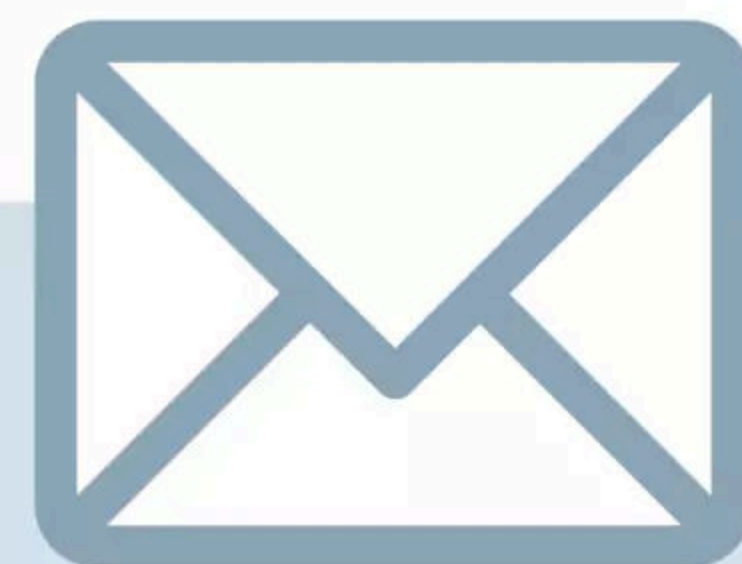
Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



YouTube

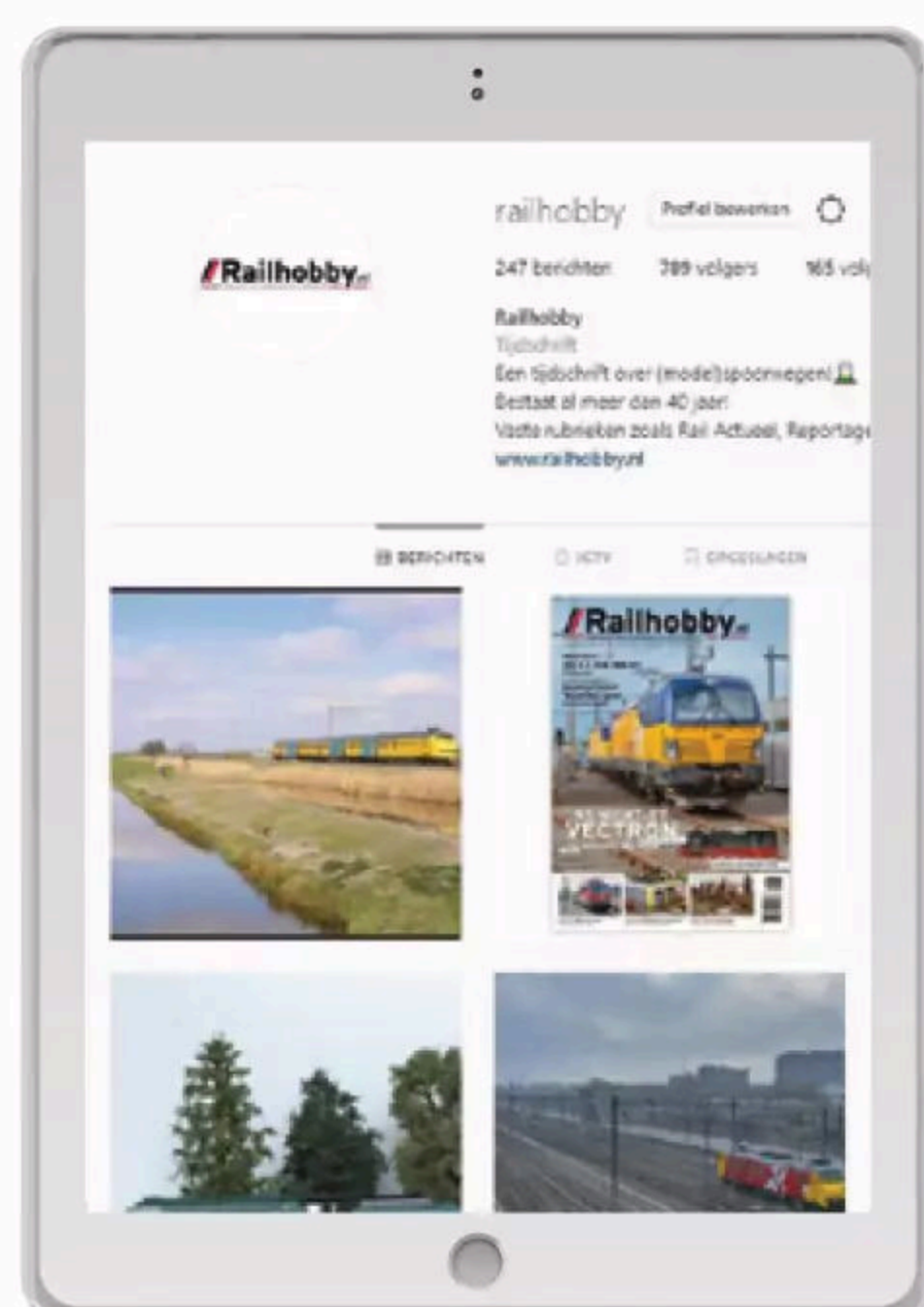
Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 80 films.

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/modelspoorhobby) en mis niets.**



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).



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!**

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)



NIEUW

Laatste bruine LOCOMOTIEVEN

HOE 2200 EN 2400 DE VERGELING ONTLIEPEN

De diesellocomotieven serie 2200 en 2400 waren decennia bruin. Bij de introductie van de huisstijl in 1968 kwam het grijs en geel. De diesels werden vanaf 1971 gaandeweg overgeschilderd, maar opmerkelijk genoeg bleef een aantal tot in 1994 bruin.

Bij veel liefhebbers is de 2275 bekend als de laatste bruine NS-dieselloc. Sommigen zullen ook de laatste bruine 2400 weten te noemen: de 2501. Tegen het eind van de loopbaan van de serie 2200 en 2400 waren de minder voorkomende bruine machines gewilde foto-objecten. Toch waren dit er in de jaren tachtig meer dan een handvol. Dat het bruin het zo lang heeft uitgehouden, komt niet alleen door het grote aantal locs dat moest worden overgeschilderd, maar spelen levensverwachting en

toeval een belangrijke rol. NS schilderde locomotieven van oudsher bij een grote revisie. Deze werd bij een bepaald aantal gereden kilometers uitgevoerd, een erfenis uit de tijd van de stoomlocomotieven. Geleidelijk aan veranderde dit in een interval van ongeveer zeven jaar. De toevalsfactor bepaalt vervolgens waarom de ene loc bij drie opvolgende revisies geel-grijs is geschilderd en een andere elke vorm van vergeling heeft ontweken. Bepalend is het moment waarop de revisie moet worden uitgevoerd, maar tal van factoren zoals

schade of ernstige defecten, kunnen meespelen. Voor locs die kort na elkaar in dienst zijn gekomen, kan dit een geheel verschillend verloop te zien geven. Een voorbeeld: de 2340, 2341 en 2342 werden opvolgend aan NS geleverd en waren daardoor kort na elkaar aan revisie toe. Door omstandigheden hebben de drie een totaal verschillende geschiedenis. De 2340 ging in 1989 aan de kant als anonieme, geel-grijze 2200, de 2341 ging in 1973 nog bruin naar de sloop. De 2342 (later 2384) hield het tot 2003 vol, in de afwijkende huisstijlversie - zie verderop - en de laatste jaren zelfs als NS Cargo-rode beroemdheid.

HUISSTIJL OP LOCOMOTIEVEN

De nieuwe Plan V-treinstellen 431-438 hadden in 1968 de primeur voor het karakteristieke NS-geel en het nieuwe logo. Hoewel de huisstijl van NS tegenwoordig als geel en blauw kan worden aangemerkt, was deze aanvankelijk geel en grijs. Blauw werd veel minder toegepast, zo kwam de latere intercity-kleurstelling met de blauwe baan pas in de loop van de jaren zeventig. Met de huisstijl zouden locomotieven grijs met geel worden, maar tot massaal omschilderen is het niet gekomen. De nieuwe kleuren waren aanvankelijk voorbehouden aan nieuw materieel en de belangrijkste

materieeltypen die een grote revisie ondergingen. De rest werd vanaf november 1968 slechts voorzien van logo's en, bij reizigersmaterieel, lichtblauwe reclamebanen. De eerste geel-grijze locs waren de tweedehandsjes series 1500 en 2900 die in deze periode bij NS in dienst kwamen. Vanaf 1971 zou de huisstijl ook worden toegepast op series die nog minstens één revisieronde - de tijd tussen twee grote revisies - mee zouden gaan.

De series 2200 en 2400 waren in 1968 nog roodbruin, de kleur van het meeste goederenmaterieel. Een anonieme kleur voor anoniem materieel, zodat het niet verwonderlijk is dat aanvankelijk alleen de logo's werden aangebracht. Vanaf 1971 kregen locomotieven bij een grote revisie een geel met grijze schilderbeurt. »

1. Om twee bruine 2400'en te treffen had je in 1986 al wat geluk nodig. Op 21 februari 1986 was dat het geval in de Botlek. De 2417 was de enige bruine 2400 met derde frontsein en nummerstickers. (foto Cock Koelewijn)
2. In mei 1982 komt een deels nummerloze mobilfoonloc met een containertrein door Amsterdam CS. (foto M.L. Vocke)





DE 2275 WERD IN HET BRUIN HERSCHILDERD EN VERWIERF EEN STERRENSTATUS



Hoewel er voor beide series al bedreigingen waren, was een volledige vervanging binnen één revisieronde niet aan de orde en liepen de revisies door. Op 1 maart 1971 kwam de 2305 als eerste in de geel-grijze kleurstelling uit de Tilburgse hoofdwerkplaats. Op 24 maart volgde de 2416 als eerste 2400. Een paar dagen eerder werd de 2309 nog vers geschilderd in het bruin afgeleverd; zij had kennelijk net vóór de 2305 in de schilderloods gestaan. In theorie zou het één revisieronde duren voor alle bruine diesellocs zouden zijn vergeeld. Nog voor het einde van het decennium zouden de laatste geel-grijs worden, die in 1971 nog bruin waren afgeleverd. Het zou anders lopen.

ROET IN HET ETEN

Toen de 2305 en 2416 in het geel-grijs op de baan verschenen, werd al vermoed dat niet alle resterende 279 locomotieven - de 2521 was na een ongeval gesloopt - voor de nieuwe huisstijl in aanmerking zouden komen. De inzet liep door concurrentie van het wegverkeer en het daardoor teruglopende goederenvervoer, plus de sluiting van de kolenmijnen in Limburg, sterk terug in de segmenten waar de diesels zich thuis voelden. Er was in de jaren zestig sowieso al sprake van (gedeeltelijke) vervanging van de 2200'en door krachtigere en meer ergonomische locomotieven zoals elders in Europa waren te zien. De door oorlogsschade urgente modernisering van de spoorwegen in de jaren vijftig is oorzaak dat NS met veel zwakke, onderhoud intensieve en (in de ogen van sommigen) deels achterhaalde locs zat opgescheept. Door economische omstandigheden kreeg NS tot in de jaren tachtig geen toestemming voor de aanschaf van nieuwe locomotieven. Begin 1968 was op het spreekwoordelijke bierviltje berekend dat tot vijftien 2200'en overcomplete zouden zijn. Twee maanden na aflevering van de 2305 in de nieuwe kleuren werd gesproken over vervanging van de nog rijdende 2200'en tussen 1976 en 1986 en de afvoer van 25 overcomplete exemplaren. Met een geleidelijke afbouw van het bestand en een tijdige vervanger zouden de laatste locs medio jaren tachtig kunnen worden afgevoerd. Dat was in het uiterste geval na twee revisierondes. Het aantal af te voeren 2200'en werd behaald door locs met een verlopen revisietermijn buiten dienst te stellen. In 1972 kregen de 2262, 2321, 2325, 2331, 2337, 2341 en 2349 de snijbrander. In 1973 volgden de 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2347 en, na een ongeval, de 2350.

BRUIN NA REVISIE

De ironie wil dat de 2350 en 2312 slechts weken eerder de restanten van de in 1972 afgevoerde 2200'en naar



sloperij Koek hadden gebracht. Samen met de verongelukte (geel-grijze) 2279 waren op dat moment vijftien van de vijftientig locs afgevoerd. De oliecrisis leidde tot herbezinning en het alsnog reviseren. Alleen de beschadigde (bruine) 2248 ging naar de sloop. De gevolgen voor het spoorvervoer door de oliecrisis bleken beperkt en een verdergaande sluiting van laad- en losplaatsen zorgde voor een overschot aan 2400'en. In 1974 werd voor het eerst een voor revisie geplande 2400 aan de kant gezet in plaats van in huisstijl geschilderd. De beschadigde 2460 nam de plaats van de geplande 2498 in. Een jaar later volgden de bruine 2473, 2476, 2507 en 2517. In 1974 gebeurde iets opmerkelijks: de 2210 kwam na een grote revisie, zonder schilderbeurt en dus in het bruin weer in dienst, overigens zonder zijnummerplaten. Reden kan zijn dat de loc tot de groep 2200'en met ATB en een hoog middenfrontsein behoorde. Die waren op dat moment hard nodig.

SAUDI-ARABIË

Volgens de plannen zouden in de tweede helft van de jaren zeventig nieuwe locomotieven instromen. Daarvoor die investering geen toestemming was gegeven, besloot NS overvloedige locomotieven niet af te voeren, maar terzijde te stellen. Er werd een mottenballenvloot gevormd: 2400'en werden geconserveerd buiten dienst gesteld om later weer in bedrijf te kunnen komen. In 1976 stonden rond dertig stuks aan de kant, meest locs die de komende twee jaar aan revisie toe zouden zijn, waaronder een groot aantal bruine. Zeven 2400'en - de 2427, 2445, 2485, 2497, 2499, 2517 en 2523 - kon NS overdoen aan aannemer Volker voor spoorwerk

in Saudi-Arabië. Ze kregen een grote revisie, werden geel-grijs geschilderd, maar kregen geen nummers en logo's. Uitzondering was de 2523 die na revisie heel kort in de nieuwe kleuren bij NS heeft gereden. Bij de serie 2200 werd uiteindelijk geen mottenballenvloot gevormd, vooral omdat ze nodig waren voor kolen- en ertstransport. Met name het verkeer tussen Amsterdam en Duitsland vergde meerdere combinaties van vier gekoppelde 2200'en. Er werd bespaard op de kosten van verf; bij revisie werden de 2200'en - net als eerder de 2210 - niet geschilderd als dat niet nodig was. Van de forse groep 2200'en die voor revisie stond gepland - locs die kort voor de introductie van de huisstijl waren gereviseerd - bleven 23 locs bruin, waaronder de eerdergenoemde 2309 die zo voor de tweede keer de dans ontsprong. Vooral 2400'en gingen terzijde. Toen de mottenballenvloot groot genoeg was, »

3. Loc 2505 bedient (met nummerplaten) in juni 1986 Philip Morris in Bergen op Zoom. (foto 3, 5 & 6 Bram Zuidweg)
4. De 2326 met grote nummerstickers leidt op 24 februari 1980 een vierspan met ertstrein door Dordrecht. (foto Frank Pennin)
5. De 2417, 2252 en 2247 waren de enige locs die nog bruin waren toen ze een middenfrontsein kregen. Op 8 maart 1983 is de 2247 vers voorzien van de seinen en witte nummers als zij met een andere bruine loc Krabbendijke passeert.
6. Op 27 december 1984 rijdt de 2444 door Bergen op Zoom met ketelwagens chloor. De zijnummerplaten missen.

DE 2498 KWAM BIJ TOEVAL IN HET SPOORWEGMUSEUM TERECHT

werden weer enkele revisies uitgevoerd, maar tegen lage kosten. Hierdoor bleven ook zes 2400'en na revisie bruin. In 1977 kwam een deel van de mottenballenvloot weer in dienst, ze werden alleen geschilderd als het echt nodig was. Hierdoor kwamen enkele bruine 2400'en op de baan. Vanaf 1979 werden zowel de 2200'en als 2400'en bij revisie weer volledig geschilderd en dus geel-grijs. Op dat moment waren geen bruine 2200'en aan revisie toe, maar wel enkele bruine 2400'en. Dat jaar kwam het resterende deel van de mottenballenvloot weer in dienst, inclusief geel-grijze schilderbeurt.

JAREN TACHTIG

Eind 1980 resteerden 33 locs die bruin waren gebleven: 23 serie 2200 (2218, 2247, 2252, 2258, 2259, 2261, 2263, 2274, 2275, 2277, 2278, 2281, 2283, 2284, 2285, 2287, 2288, 2302, 2309, 2310, 2318, 2319 en 2326) en tien 2400'en (2417, 2444, 2456, 2472, 2488, 2490, 2496, 2501, 2505 en 2514). Langzaam groeide de populariteit van deze groep, met name van de in aantal kleinere serie 2400 die met rasse schreden het einde naderde. Ondertussen werd de staat van de bruine locs minder florissant. Vaak werden

de nummerplaten verwijderd, soms legaal door NS, soms minder legaal. Meestal werden dan nummerstickers aangebracht, in verschillende uitvoeringen. Deze situatie zou bij de 2200'en tot de volgende revisieronde moeten duren die inmiddels naar medio 1985 was verschoven. Bij de 2400'en liepen de lopende revisies ten einde en naar de toenmalige inzichten zouden dat de laatste zijn. De behoefte bleef slinken en er werden in 1984 - eindelijk - nieuwe diesellocomotieven besteld. De 2400'en zouden aan het einde van hun lopende termijn worden afgevoerd. Vanaf 1982 werden 2400'en aan de kant gezet, waaronder de bruine 2472, 2496 en de 2498, de loc die in 1974 op het nippertje niet was gesloopt. Het lot bleef deze loc gunstig gezind: ze zou worden verkocht aan het technisch museum NINT in Amsterdam; toen dat afketste ging de gereviseerde loc naar het Spoorwegmuseum, als vertegenwoordiger van de serie die in 1991 aan de kant ging; hoewel de 2498 al in 1983 aan de kant ging. Ook gelukkig waren de bruine 2444 en 2456. Beide werden (in respectievelijk 1986 en 1985) alsnog in revisie genomen en geel-grijs geschilderd omdat door schadegevallen en vertraging bij de





8.

aflevering van de serie 6400 een tekort aan 2400'en dreigde. De 2444, die - bij het afscheid van de serie in 1991 - de geel-grijze kleurstelling vertegenwoordigde, was feitelijk dus vijf jaar eerder nog bruin en zou zonder de speling van het lot al zijn gesloopt. Dat gold ook voor de blauw geschilderde 2413, die eveneens enkele jaren eerder was 'gered'.

RADIOLOC

Bij de serie 2200 verminderde het aantal bruine locomotieven aanvankelijk door schadegevallen: in 1981 werd de 2218 vernield bij een botsing tussen een erts-trein en een rangeerdeel in Breda. De bij dit ongeval ernstig beschadigde 2285 werd hersteld en geel-grijs geschilderd. In 1985 en 1986 waren de resterende bruine 2200'en aan revisie toe en zo verdwenen in hoog tempo alsnog de laatste bruine exemplaren. Enkele 2200'en zonder specifieke aanpassingen zoals ATB, radiografische besturing of een A-sein werden buiten dienst gesteld, waaronder de bij ongevallen beschadigde bruine 2287 en 2288. Op 13 november 1986 kwam radioloc 2263 als laatste bruine 2200 gehuisstijld in dienst. Een week eerder was de met een mobilfoon-installatie uitgeruste 2275 na grote revisie afgeleverd: in het bruin! Inmiddels was de serie 6400 op komst en werden revisies van 2200'en beperkt. De 2275 was grotendeels herschilderd, maar dan in het bruin, en het verhaal gaat dat sentimentele overwegingen een »



9.

7. De 2281 op 5 juni 1984 met een bonte trein op de oude Sloelijn. De frontplaat is al vervangen door witte plakcijfers. (foto Bram Zuidweg)
8. De 2275 werd in 1986 opnieuw bruin geschilderd en verwierf daarmee de sterrenstatus. Kort na herschilderen en dus nog strak in de lak, vervoert de loc een lege transformatorwagen uit Nijmegen. Passage in de zomer van 1986 bij Helvoirt. (foto M.L. Vocke)
9. De 2404, 2453 en 2464 trekken op 17 mei 1980 een trein met Belgische 'Cockerill-wagens' richting België bij Best. De loc heeft een volledig hekwerk en zwaailichten. (foto Sicco Dierdorp)



rol hebben gespeeld.

Vanaf 1986 liep de revisietermijn van de laatste gereviseerde 2400'en af en begon de afvoer van de serie. De laatste vijf bruine 2400'en - de 2417, 2490, 2501, 2505 en 2514 - werden die zomer buiten dienst gesteld. Alleen de 2488 kreeg nog een jaarbeurt en zou zo de laatste 2400 zijn geworden. Besloten werd ook de 2417 nog een jaarbeurt te geven en de 2501 zelfs nog een kleine revisie. De blessuretijd van de 2417 (de enige bruine 2400 met middenfrontsein) zou door een defect maar vijf maanden duren. De loc ging in juli 1987 uit dienst, een maand later gevolgd door de 2488. De 2501 zou het tot juni 1990 uithouden, lang genoeg om de niet onaanzienlijke faam te verwerven als de laatste bruine 2400. Daarna resteerde alleen nog de 2275. Zij was met de 2276 jarenlang veel (maar zeker niet exclusief) in Amersfoort te vinden, als heuvelloc of voor bedieningen vanuit deze plaats. Ook stond de loc reserve voor de Rotterdamse mobilfoonlocs 2277 en 2278. Met de afbouw van Amersfoort als rangeerstation liep de loc mee in de laatste omlopen van de niet-radiografisch bestuurbare 2200'en en was daardoor veel in het Rotterdamse te vinden. In juni 1994 ging de loc terzijde, maar pas na een aanzienlijk aantal speciale optredens te hebben verzorgd. Zowel de 2275 als 2501 werden in het roodbruin naar België, respectievelijk Frankrijk, verkocht.

AFWIJKENDE HUISSTIJL

Door toevalsfactoren was een afwijking op de geel-grijze huisstijl onverwacht lang te zien: van de eerste negentien gehuisstijlde 2200'en en eenentwintig locs serie 2400 werd de gele stelbalk grijs geschilderd. Vanaf



maart 1972 werd deze, conform het oorspronkelijke ontwerp, alsnog geel. De afwijking bij de eerste locs zou normaliter verdwijnen bij de eerstvolgende schilderbeurt, dus bij de volgende grote revisie. Bij de 2400'en was dat ook zo, al duurde dat door het uitstellen van revisies in de periode van de mottenballenvloot tot 1981. Bij de 2200'en liep het anders, omdat een groot deel van de locomotieven met deze afwijking een grote revisie kreeg in de periode (1976 tot 1979) dat niet standaard werd geschilderd. Vijftien 2200'en zouden hierdoor nog minstens een revisieronde met grijze stelbalk blijven rijden. Een deel daarvan was weer aan revisie toe toen in 1986 opnieuw tot een schilderstop werd besloten. Hierdoor ontsprongen de 2267 (later 2351), 2270, 2295 (later 2367), 2308, 2327, 2328 en 2342

(later 2384) voor de tweede keer de dans en was de bijzonderheid uit 1972 uiteindelijk tot in de jaren negentig te zien. Hierdoor was de afwijking bij deze serie veel bekender en zijn er, hoewel er meer 2400'en zo hebben gereden, vooralsnog alleen 2200'en in deze variant in model uitgebracht. Een hint voor de fabrikanten? De radiografisch bestuurbare 2367 en 2384 zouden later nog een revisie met schilderbeurt krijgen. Hierbij werd de stelbalk van de 2367 alsnog geel en werd de 2384 geheel rood. In het kader van de geboorte van NS-goederenpoot NS Cargo werd de 2384 als laatste gereviseerde 2200 als enige in de nieuwe rode company-kleuren gebracht, compleet met grijze stelbalk. Een week nadat de 2275 verdween, was hiermee een nieuwe prooi voor de liefhebbers ontstaan, die daarvoor aanvankelijk naar de Rotterdamse haven moesten. De loc sleet zijn laatste jaren bij het eilandbedrijf van de NS in Zeeuws-Vlaanderen.

OPNIEUW BRUIN

Ter gelegenheid van het afscheid in 1991 van de 2400'en werd de 2450 opnieuw bruin. Gelijk de 2501 ging de loc naar Frankrijk en werd daar later gesloopt. Een flink aantal locomotieven is museaal bewaard, waarvan een aantal in het bruin. Van de serie 2200 betreft het de 2225 (SMMR), 2233 en 2299 (beide VSM). De

nog altijd bruine 2275 is door de SHD weer uit België gehaald. De bruine 2400'en zijn 2530 en 2459 (VSM) en 2498 (Spoorwegmuseum). Mogelijk zullen in de toekomst ook de 2264 (Spoorwegmuseum), 2296 (Oyfo Techniekmuseum) en de gerepatrieerde 2424 (SGB) weer bruin worden. //

- 10.** Loc 2488 rijdt op 5 juni 1987 bij Hillegersberg Aansluiting naar de Hofpleinlijn. (foto Raymond Kiès)
- 11.** Op 19 juli 1989 vertrekt de laatste bruine 2400, de 2501, met de 2435 met de buurtgoederentrein uit Geldermalsen richting Kesteren. (foto Bart van 't Grunewold)
- 12.** De 2200'en met grijze stelbalk hielden het tot het einde uit. De 2308 op het eilandbedrijf van Zeeuws-Vlaanderen bij Sluiskil met wagens voor DOW, 4 augustus 1993. (foto Sicco Dierdorp)

EXTRA ONLINE

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





De 1212 gereed voor inzet.

LOC MET L-FRONTSEINEN

Roco NS 1212 aangekleed

Roco heeft de nieuwste telg uit de 1200 familie uitgeleverd. Deze keer geen railtest, maar we gaan de loc voorzien van alle los bijgeleverde onderdelen, geven hem hier en daar een verfje en zorgen voor een machinist. Ofwel, we pimpen een NS 1212.

De NS 1212 is zo uit de doos een heel fraaie loc. Roco levert er losse onderdelen bij zodat we de machine verder kunnen verfraaien. Deze derde geelgrijze 1200-variant wijkt op een aantal punten af van de eerder geleverde 1204 en 1219. Dat waren gerenoveerde locs, terwijl de 1212 een niet-gerenoveerd is. Dus zo van zijn blauwe jas naar de geelgrijze. Dat betekent het oude L-seinbeeld. Daarnaast heeft de loc ramen in de cabinedeuren en gedeelde zijramen. De fijn uitgevoerde lijnen over de cabineramen zijn helder en scherp aangezet. Je hebt een goed zicht in de cabine, dus

waarom die niet wat opleuken, de cabine heeft immers verlichting. Roco heeft naast een zakje onderdelen ook een met nieuwzilveren plaatjes meegeleverd. Daarin zitten fabrieksplaten en vleugels voor neusdeuren. Aan de voorzijde komen metalen schroefkoppelingen van Hornby. Die koppelingen zijn functioneel en gemakkelijk te plaatsen. Ze geven de loc meer uitstraling. Een decoder mag niet ontbreken, we plaatsen een Plux 22 decoder van ESU. De nieuwzilveren platen ga ik met Kristal Klear vastzetten. Dit geeft voldoende tijd om te corrigeren. Na droging toch niet tevreden? Tik

met een nagel onder de plaat en ze komt zonder schade weer los. We geven de loc hier en daar een likje verf. In de cabine, op de neus en aan de onderzijde. In een van de cabines komt een machinist. Ik heb ondertussen heel wat Preiserdoosjes met NS-personeel, maar helaas telt niet een verpakking een machinist. Conducteurs heb ik voldoende. Dus gaan we deze man omscholen. Dat zal hij niet erg vinden, want wie wil er niet op de bok van een NS 1200 zitten? De loc kleden we eerst uit. De buffers eraf, kap van het onderstel en de onderdelen van de bufferbalk verwijderen (en bewaren).

Let er bij het uitnemen van de cabines op dat de voorzijde met een lip aan de voorruit in de neus vastzit. Dus eerst de ramen aan de zijkant losmaken en dan de cabine er naar achteren eruit trekken. Ook de vier trappen op de onderstellen worden gedemonteerd. Aan twee trappen zitten tyfoons, die geven we straks een kleurtje. De handrails op de neus krijgen deels een kleurtje. Ze horen niet geheel grijs te zijn maar volgen het geel-grijze patroon van de loc. Wat gele verf brengt uitkomst. Nu de cabines zijn uitgenomen kunnen we de handrails op de neus met een druppel Kristal Klear aan de binnenzijde vastzetten. Ze komen snel los, zijn lastig terug te plaatsen en geven krassen op de neus als ze gaan zweven. Als de lijm droog is zullen de handrails bij aanraken niet snel scheef worden gedrukt. Voor we de loc gaan pimpen doen we een test van de diverse functies. De cabineverlichting, front- en sluitseinen en rangeerverlichting, ze werken allemaal. De loc rijdt rustig en zonder lawaai, dus we kunnen gaan verder.

De conducteur... Een likje bordeauxrode verf over zijn jas en pet en hij kan de cabine in. De cabines krijgen zwarte stoelen, hamerslaggroene stuurwalsen en een lichtgrijze achterwand. Terwijl de onderdelen drogen gaan we verder met de kap. Het plaatsen van de metalen schroefkoppeling is eenvoudig. Met een 1 mm boor ruimen we het gat iets op en steken de koppeling (zonder lijm) er klemvast in. De machinist korten we iets in om in de cabine te plaatsen. Hij kan zich op de vele ritten op de modelspoorbaan gaan verheugen. Als het interieur droog is plaatsen we de cabines terug. Door de grote ramen kunnen we de meester in de cabine van zijn NS 1212-cabine goed zien zitten.

We gaan de meegeleverde losse onderdelen monteren, een werkje waar je voor moet gaan zitten. Een (loep) lamp, geduld en een goede stoel kunnen uitkomst brengen. De rangeerders handrails op de hoeken van de neus. In totaal acht stuks en vier onder de buffers. Ze passen uitstekend, lijm is niet nodig. Werk voorzichtig, want uitschieten kan krassen op het model geven. Kleine krasjes zijn met wat grijze verf gemakkelijk weg te werken. Gebruik beslist geen penseel, dan breng je gauw te snel op, maar doop de punt van een houten tandenstoker in de verf en tip het beschadigde deel voorzichtig aan. Dan zie je er (bijna) niets meer van. De ruitenwipers drukken in de daarvoor bestemde



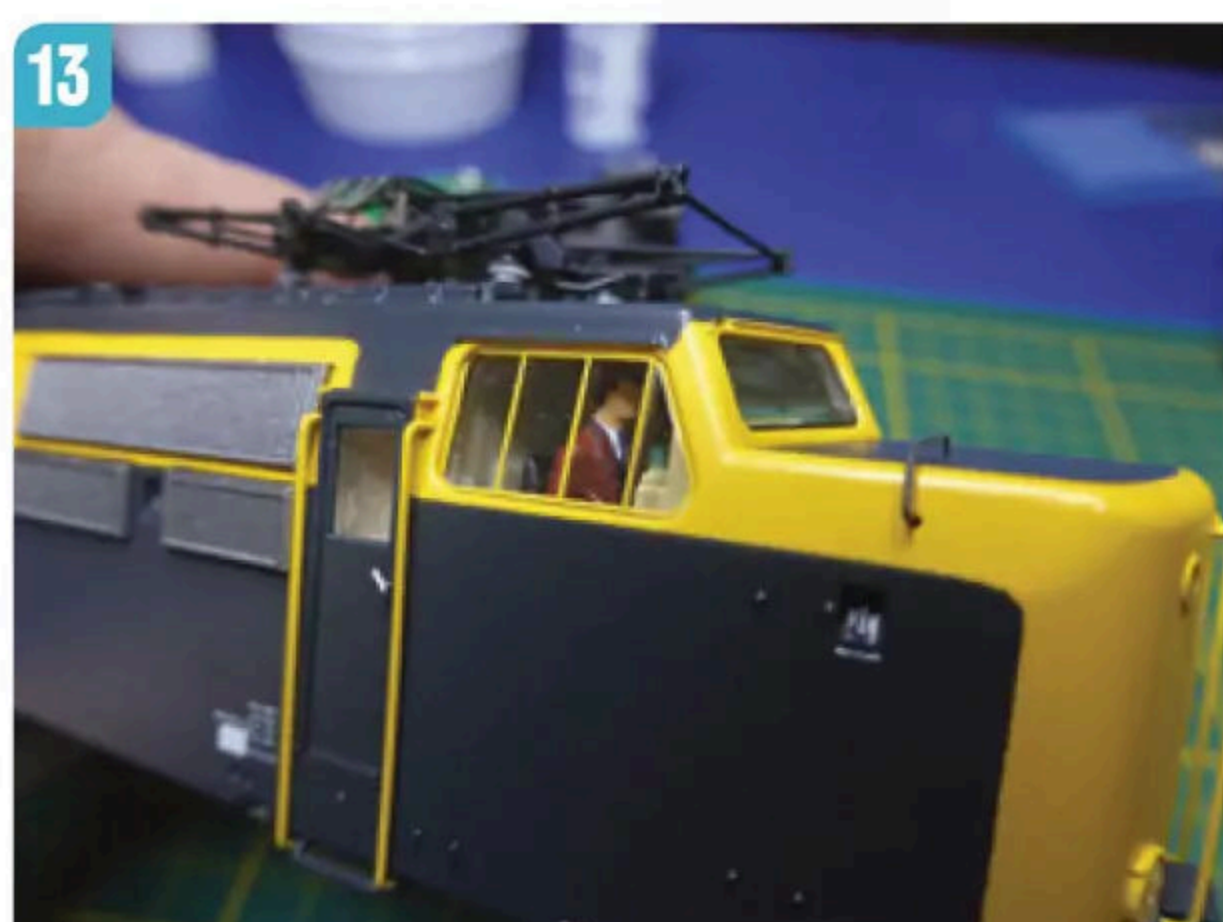
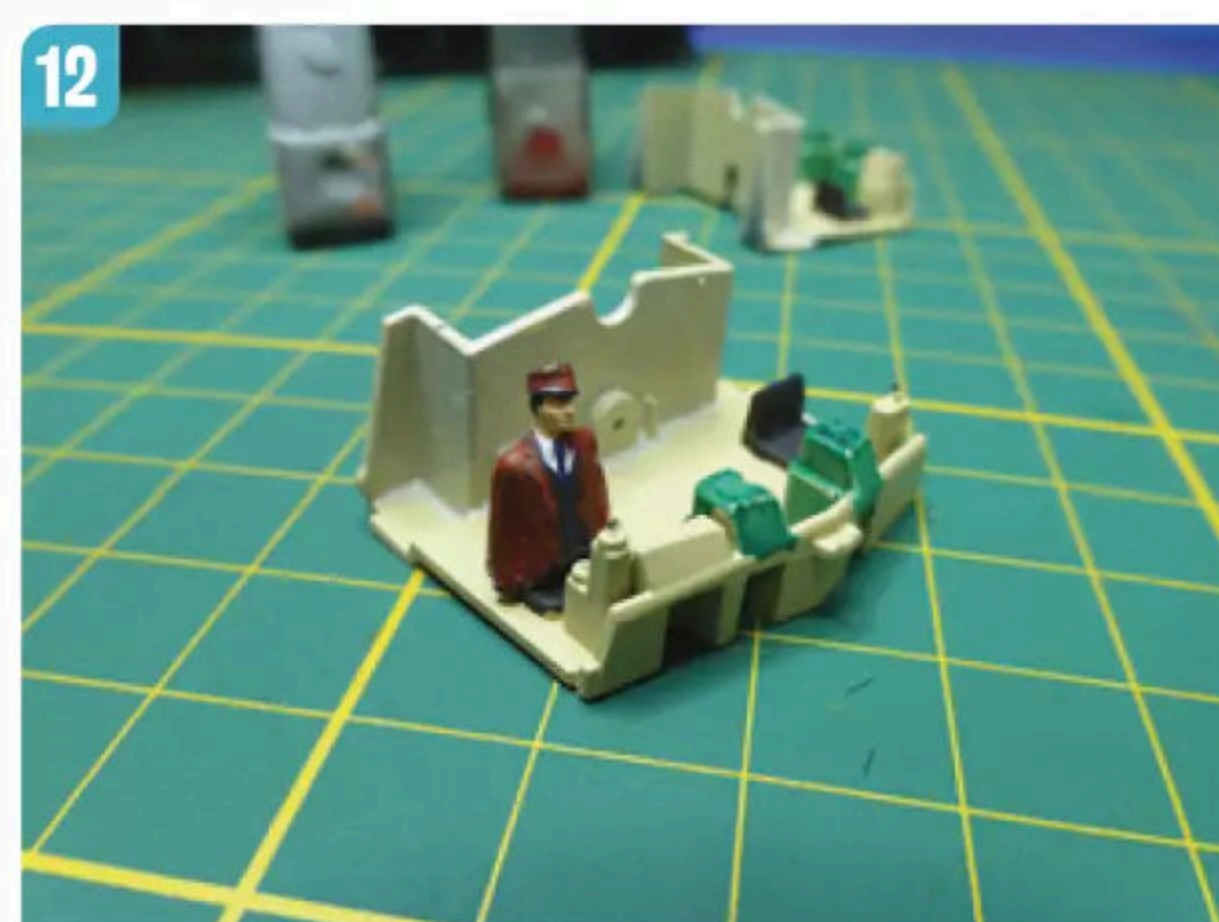
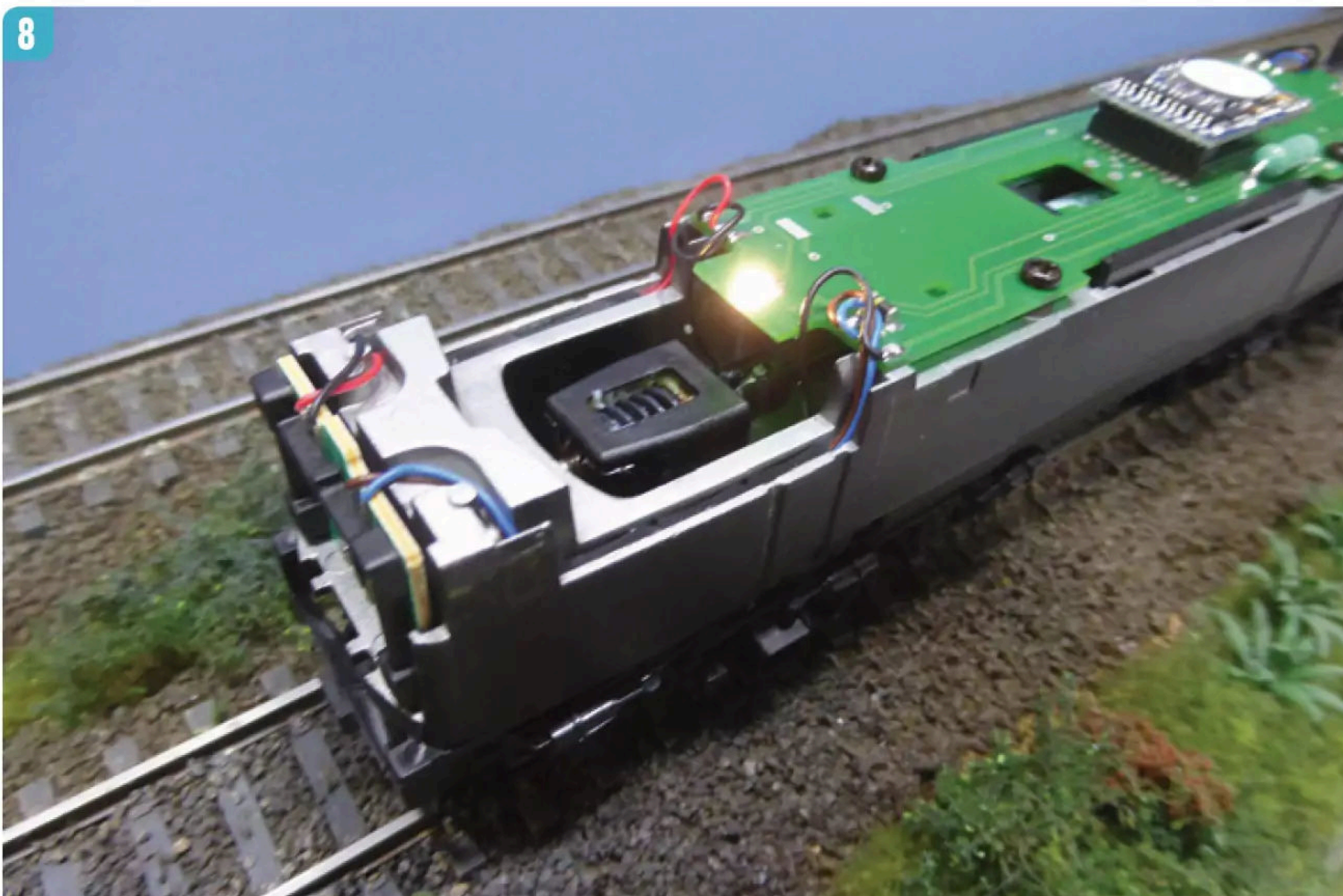
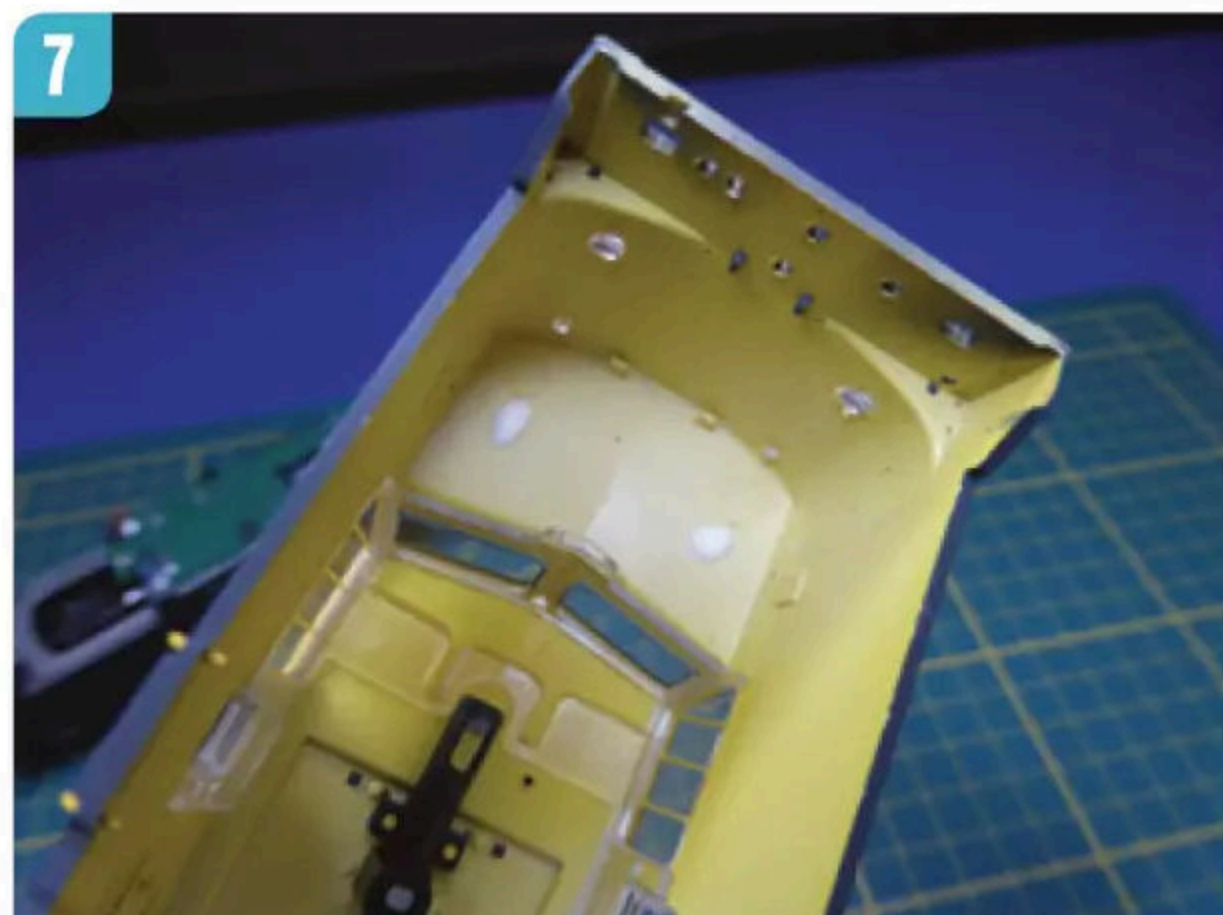
1. De 1212 direct uit de doos.
2. Gedeelte zijramen en ramen in de cabinedeuren.
3. De Hornby schroefkoppelingen.
4. Kristal Klear, Plux-22 decoder en verf, we kunnen aan de slag.
5. Een Preiser NS-conducteur wordt omgeschoold tot machinist.
6. De cabines en buffers zijn gedemonteerd.

gaten. Eventueel met lijm, of beter, een heel klein beetje Kristal Klear vastzetten.

FABRIEKSPLATEN

Roco heeft drie fabrieksplaten voor de zijkanten van de loc en drie vleugels voor de neusdeuren bijgevoegd, uitgevoerd in

nieuwzilver. Van beide dus een reserve. Met schuurpapier met een zeer fijne korrel schuren we van de fabrieksplaten de kant waar de lak op zit een paar keer rustig heen en weer tot alle tekst leesbaar is. Voor deze NS 1212 schuur ik de fabrieksplaten wel op, maar de vleu-



7. De handrails worden aan de onderzijde met een druppel Kristal Klear vast gezet. **8.** Testen van de cabineverlichting. **9.** Testen van de frontseinen. **10.** De jas en pet van de conducteur, de stoelen, stuurwalsen en de wand zijn geschilderd. **11.** De metalen schroefkoppeling is klemvast in het boorgat geplaatst. **12.** De ingekorte machinist zit achter zijn stuurtafel. **13.** De cabines zijn teruggeplaatst, de machinist zit klaar voor de rit. **14.** De handrails op de hoeken en onder de buffers zijn geplaatst. **15.** De ruitenwissers zijn in de voor-geboorde gaten gestoken.

gels niet. Bij het huisstijlen van de locs werden de vleugels op de neusdeur gewoon geel gespoten. De platen snijden met een hobbymes los. De slangen op de bufferbalk kunnen worden geplaatst. Nadat de kranen met rood en het koppelwerk met zilver zijn aangezet kunnen de buffers worden teruggeplaatst. De neus begint al stoer te worden. Dan de vleugels plaatsen. Dat gaat heel gemakkelijk. Roco heeft de plaats van de vleugel al in donkergeel onder de roosters



16. De fabrieksplaten van Werkspoor zijn licht opgeschuurd.
17. De kranen zijn rood en het koppelwerk zilver geschilderd. De plek voor het vleugelsymbool is zichtbaar. **18.** Met een tandenstoker is wat Kristal Klear op het donkergele vlak gezet. **19.** Met een vochtig wattenstaafje brengen we de nieuwzilveren vleugel naar z'n plek. **20.** De geplaatste vleugel goed laten drogen. **21.** De fabrieksplaat is op de plek van de tampondruk geplaatst. **22.** Het bord is wit en de kraan rood geschilderd. **23.** Ter hoogte van de gele kast is de handrail geel geschilderd.



op de neus aangezet. Met de punt van een tandenstoker zetten we een kleine druppel Kristal Klear op het donkergele vlak. Voor het plaatsen brengt een vochtig gemaakt wattenstaafje uitkomst. De hiermee opgepikte vleugel blijft aan de wattenstaaf zitten zodat we deze rustig op z'n plek kunnen drukken. De positie van de vleugel bijstellen tot hij z'n plek zit. Goed laten drogen en de neus is geheel aangekleed. Dezelfde truc voeren we uit met de fabrieksplaten op de zijkanten van de loc. Het grijze bord naast het draaistel zetten we aan met witte en de kraan met rode verf. Tenslotte verven we de handrails op de neus waar deze over de het geel van de bak lopen geel. Kleinspoor voert deze in het assortiment. Door een stukje afplaktape over de bovenkant van de neuzen te plakken worden ze alle vier gelijk.



En daar staat ze dan. Klaar voor de inzet volgens dienstregeling. De NS 1212 is een mooi model. Dat geldt ook voor de

1204 en 1219. Op mijn lijstje staat nog een niet-gerenoveerde NS 1200 met A seinen. Dus Roco is nog niet klaar...



Twee Duizenden in vogelperspectief, links de 1002 en rechts de 1010 (beide Roco).

Oude elocs bij de NS in model

In eerdere Railhobby's hebt u een drietal foto-overzichten met alle modelvarianten van de NS-elocs series 1100, 1200 en 1300 kunnen aantreffen. In aansluiting op die reeks kijken we deze keer naar de old-timer elocs die vlak na de Tweede Wereldoorlog op de vaderlandse spoorstaven reden, te weten de Engelse LNER 6000, de Franse BB 300 en de Zwitsers/Nederlandse NS 1000. We beginnen met de LNER 6000 'Tommy'.

De eerste elektrische locomotief in Nederland was afkomstig uit Engeland. Het was de in 1941 gebouwde draaistelocomotief 6000 van de London and North Eastern Railway, bestemd voor de Woodheadroute (Manchester-Sheffield), waar evenals bij de NS een bovenleidingspanning van 1500 volt was toegepast. Door de oorlogshandelingen kwam de lijn later dan gepland gereed en kon de locomotief enige tijd aan de NS worden uitgeleend. De donkergroene 6000 werd op 6 september 1947 te

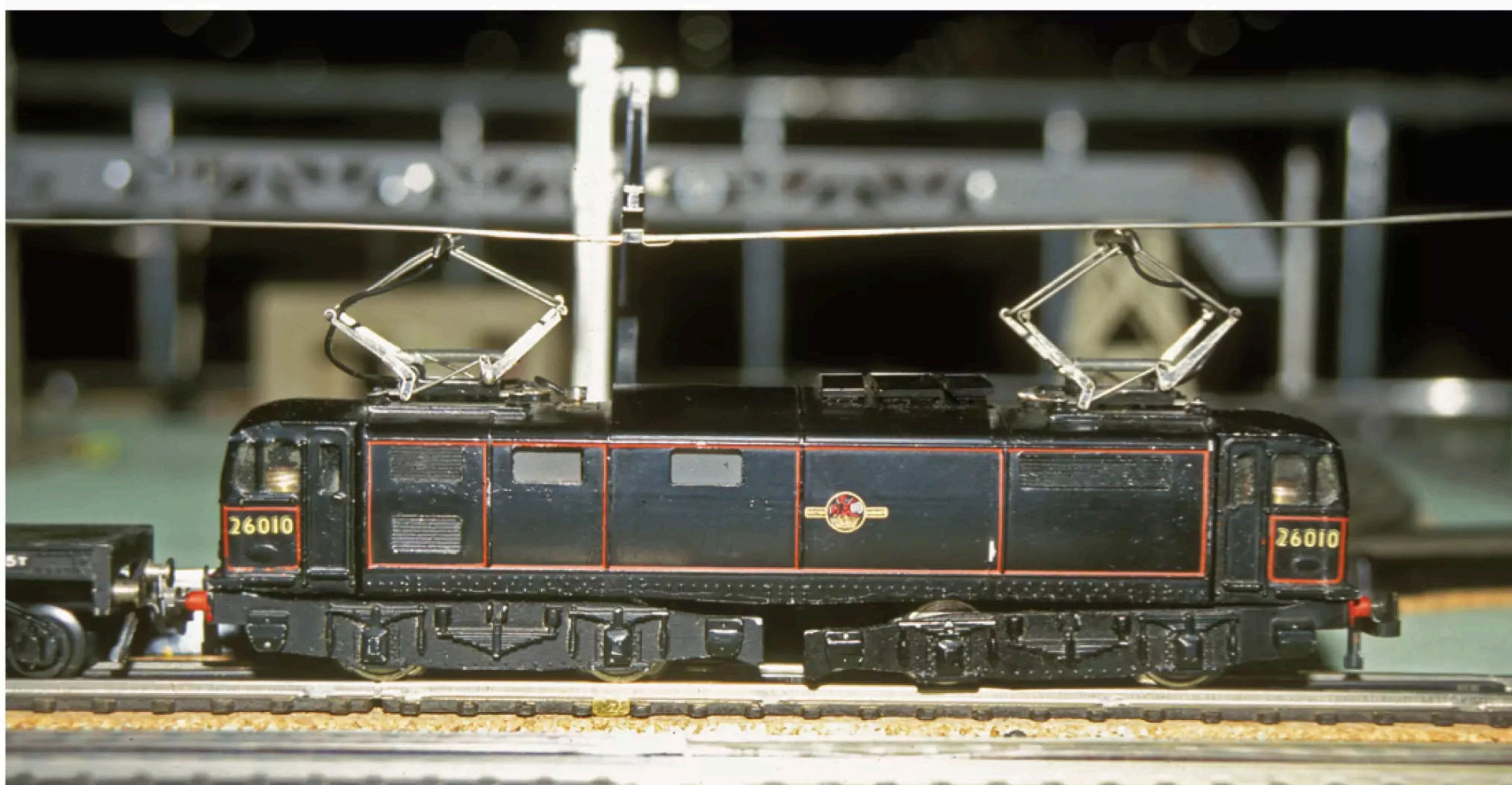
Utrecht in dienst genomen. Begin 1952 eindigde haar carrière bij de NS na ruim een half miljoen kilometers. Eenmaal terug in Engeland werd ze door toenmalige NS-directeur Den Hollander op 30 juni 1952 'Tommy' gedoopt, een bijnaam die ze al eerder van het NS-personeel had gekregen (genoemd naar de Engelse geallieerden die Tommy's werden genoemd). De LNER 6000 was een proefloc: diverse verbeteringen werden bij haar 57 soortgenoten aangebracht, waarmee ze samen de serie EM-1 26000-

26058 (vanaf 1973 Class 76) zou vormen. De serie heeft tot 1981 op de Woodheadroute dienst gedaan, waar oorspronkelijk ook de grote zes-assige zuster machines EM-2 27000-27006, de latere NS serie 1500, hebben gereden. Inmiddels was de LNER opgegaan in BR (British Rail). De 26020 is als museummachine in het Engelse York behouden.

Begin jaren '60 heeft Trix ('Twin Railway') een tweetal modellen in schaal 00 (1:76) van de Engelse serievariant uitgebracht. Als eerste de



De Engelse EM-1 26010 van Trix, gefotografeerd op een nostalgische Trix-baan op Eurospoor. Aan de gangpadzijde heeft de loc vijf ruiten. Op het front zitten vier lampen conform de werkelijkheid.



Het Trix-model van de EM-1 26010 stamt uit het begin van de jaren '60. Aan de niet-gangpadzijde heeft het model vier ruiten. Op de te grote cabines en de zwarte kleurstelling na is deze loc nagenoeg identiek aan de LNER 6000 'Tommy'.

groene BR-versie met als nummer 26056 en naam 'Triton' die onder catalogusnummer 454 is geproduceerd. De tweede versie betreft de zwarte 26010 (eveneens van BR) die het catalogusnummer 455 heeft gekregen. Zoals gezegd betreft het in beide gevallen de serieversie die ietwat van de proefloc afwijkt. Het grootste verschil zit 'm in de cabines: de Trix-modellen hebben twee zijruiten in de cabine en één in de deur, terwijl 'Tommy' een kleinere cabine bezat en alleen een ruit in de deur had. De draai-

stellen zijn naar hedendaagse begrippen wat Spartaans uitgevoerd, maar het model is dan ook al ruim 40 jaar oud. Door de draaistellen en cabines in te korten moet het mogelijk zijn een redelijk model van de LNER 6000 in de uitvoering zoals deze in Nederland heeft rondgerekend, te maken.

SNCF BB 300

Bekender is het model van de Franse BB 300, dat enige jaren geleden door Roco op de markt

is gebracht. Eerst weer een stukje historie. In de periode 1949-1951 heeft de NS een aantal vierassige draaistelocomotieven van de SNCF uit de serie BB 301-324 gehuurd. Deze werden in porties van drie stuk voor een periode van een aantal maanden gehuurd. In totaal hebben elf van deze locs in ons land dienst gedaan, maar nooit meer dan zes tegelijk. Zo reden de 308, 309 en 310 van mei 1949 tot augustus 1950. De 320, 322 en 324 volgden van oktober 1949 tot maart 1951. De 303, 317 en 323 waren van au-



De Franse BB 317 van Roco. De van fabriekswege geblindeerde zijruiten zijn bij dit model vervangen door ingegoten exemplaren van 'Kristal Klear'.



Nogmaals de fraaie Roco BB 317. Goed zichtbaar zijn de drie dichtgemaakte roosters en de ladderdeur (rechts) die bij inzet in Nederland eigenlijk onjuist zijn.

gustus 1950 tot juli 1951 in ons land aan te treffen; de 301, 314 en 322 (wederom) uiteindelijk van maart 1951 tot augustus 1951.

De locs hebben in Frankrijk nog lange tijd dienst gedaan, hun genadebrood verdienden ze in de rangeerdienst.

Onder catalogusnummer 43474 heeft Roco tussen 1987-1992 een fraai model van de Franse BB 300 uitgebracht. De loc wordt met losse nummerplaten geleverd, waaronder de 317 die ook in Nederland heeft dienst gedaan (de andere nummers zijn 302 en 306). Op een aantal details wijkt het model van de uitvoering af, waarin deze Fransoos in ons land heeft gereden: het Roco-model is te modern. Hieronder volgt een overzicht van de zaken die we moeten aanpassen om de loc het uiterlijk van 1949-1951 terug te geven:

- De tyfoons op het dak moeten verwijderd worden, een luchtfluit zal linksvoor herplaatst moeten worden,
- De frontseinen moeten kleiner zijn en hoger geplaatst worden,
- De frontnummerplaten moeten onder de lampen komen te zitten, op de klinknagelrand,
- Geschildeerde nummer- en SNCF-platen op de

Philotrains groene 1007 in de afleveringstoestand (maar abusievelijk wél met luiken voor de inductieve shunts).





De blauwe 1004 van Philotrain met metaalkleurige wielranden en gele belijning.

Het groene model van Roco heeft als vast nummer 1008, in tegenstelling tot het Philotrain-model heeft deze loc (o.a.) handgrepen op de neuzen. Het gefotografeerde model heeft geëtsde nummerschildjes.

zijwanden kunnen zowel tussen de ramen zitten (308, 309, 310, 320, 322 en 324) als eronder (301, 303, 314, 317, 322 en 323). Kennelijk heeft de SNCF de plaats van de nummers vanaf pakweg 1950 aangepast (waardoor de 322 dus in twee uitvoeringen in ons land is geweest). Los opgezette borden (zoals bij het Roco-model) verschenen pas veel later,

- De witte zijruiten dienen van glas te worden voorzien ('Kristal Klear'),
- De zijwanden bezitten negen roosters (bij het Roco-model is een drietal dicht gemaakt),
- Naast de rechtercabinedeuren is een ladderdeur met handrailtje meegegoten. Deze hoort er niet op te zitten, de hoeken dienen symmetrisch te zijn,
- Alle BB 300'en hadden een omkaderd cijfer 4 op de rechterzijde van het front. Meestal zat dit tussen de dubbele stekkerdozen, de BB 308 had dit op de hoek naast de frontruit.

Maar ook zonder deze aanpassingen zal de BB 300 op een Nederlandse baan anno 1950 niet misstaan. Bij het model van de foto zijn alleen

De blauwe (museum-)1010 van Roco. De loc is voorzien van Philotrain nummerschildjes.

De belijning is aan de uiteinden onjuist (vergelijk deze maar eens met die van de 1003 met vignetten).





Roco's blauwe 1003 voorzien van NS-vignetten en Roco-nummerschilden. Deze locomotief heeft de juiste zandgele belijning.

de witte zijramen vervangen door doorzichtige gegoten exemplaren van Kristal Klear, de rest is gelaten voor wat het was.

NS 1001-1010

Verreweg de bekendste old-timer eloc is natuurlijk de NS-serie 1000 van Zwitsers/Nederlandse origine. In tegenstelling tot de LNER 6000 en de BB 300 zijn de 1000'ers geen draai-stellocomotieven, maar hebben ze vier grote drijfassen verankerd in een frame met aan beide zijden een loopas. Gebouwd als snelloper (160 km/u) werd hun lot al snel door vele mankementen getekend, waardoor ze tot goederenmachines gedegradeerd werden. Hoe het ook zij, het is een fraaie machine om te zien. De eerste drie exemplaren zijn in 1948 door het Zwitserse SLM Winterthur gebouwd, de laatste

zeven door Werkspoor (in licentie) in 1949. De locs kwamen in het groen in dienst, begin jaren '50 werd dit al vervangen door het fraaiere berlijns-blauw met zandgele bies. Afgezien van een NS-vignet (vanaf 1969) zou deze outfit niet meer veranderen. Een geel/grijze huisstijl is deze machines bespaard gebleven. De laatste exemplaren werden in 1982 afgevoerd, de 1010 is dankzij de Stibans bewaard gebleven en is in het spoorwegmuseum te Utrecht te zien.

Twee fabrikanten hebben een model van een 'Duizend' in H0 op de markt gebracht. Allereerst Philotrain. In 1984 werden 250 handgemaakte messing modellen over drie series verdeeld uitgeleverd. Van de oorspronkelijke groene uitvoering werden onder catalogusnummer 58A 80 exemplaren geproduceerd. Van de berlijns-blauwe uitvoering werden er

eveneens 80 gemaakt zonder NS-vignetten (58B) en 90 met NS-pijlen (58C). Voor de somma van f 1.240,- (€ 563,-) kon u de eigenaar van een dergelijke machine worden. In 1984 werd dit model nog eens door de lezers van ons tijdschrift tot model van het jaar in de categorie H0-tractie uitgeroepen.

In het jubileumjaar 1989 (NS 150) kwam Roco met een kunststof model van de 1000. Deze was aanmerkelijk gunstiger geprijsd dan het Philotrain-model, maar zeker niet minder fraai. Allereerst verscheen de blauwe versie (cat.nr. 43615) met losse kunststof nummerschilden en transfers voor de bedrijfsnummers 1003, 1007 en 1010. Overigens levert Philotrain geëtste messing schildjes voor alle tien de nummers. Witte NS-vignetten waren optioneel, kleinseriefabrikanten leverden hiervoor afwrijftransfers. Een blauwe 1000 met opgedrukte vignetten is nooit standaard door Roco geleverd (ook al schijnt er wel sprake van geweest te zijn, gepland cat.nr. 43617). Bij de blauwe versie heeft Roco twee soorten zandgele belijningen toegepast: met rechte einden (fout) en afgeschuinde einden (goed). Op de foto's is dit verschil goed te zien. Een jaartje later verscheen de groene 1008 (catalogusnummer 43616), getrokken uit dezelfde mal. De keuze van de 1008 was niet toevallig: alleen deze locomotief heeft met handrails, regengoten en luiken voor de inductieve shunts gereden (voor meer details zie het ombouwartikel van Fred Haak in RH 2005/02).

Voor de doe-het-zelvers is er nog de mogelijkheid een blauwe 1000 met NS-vignetten en eenbeenpantografen uit te rusten. Rob Ellerman heeft in RH 1992/01/36 beschreven hoe dit gerealiseerd kan worden. Inmiddels zijn de Duizenden alweer enige tijd uit het programma van Roco verdwenen, doch wellicht keren ze ooit nog eens terug.

Tekst & foto's: Peter Wijshake

Slechts twee Duizenden werden begin jaren '70 met eenbeenpantografen uitgerust: de 1002 en 1008. Hier de 1002 met Philotrain-nummerschildjes, NS-vignetten en de markante eenbeenpantografen.





VEILINGHUIS BOUWMAN

v i n t a g e t o y s & c o l l e c t i b l e s

hét speelgoed Veilinghuis van Nederland met kopers uit binnen- en buitenland



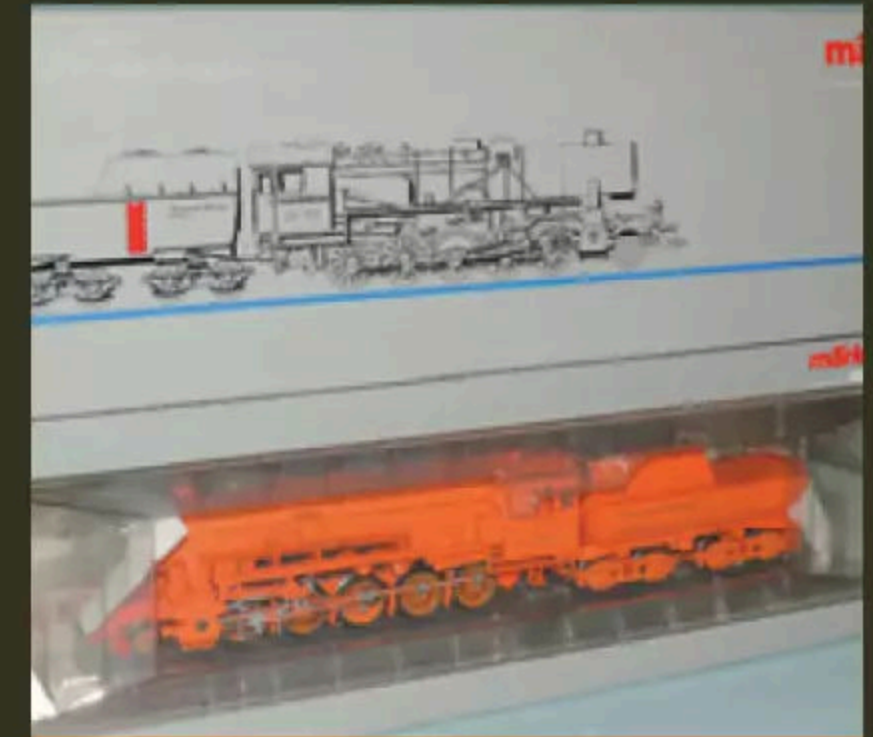
OPBRENGST € 2720,-



OPBRENGST € 3.480,-



OPBRENGST € 240,-



OPBRENGST € 170,-



OPBRENGST € 350,-

**WIJ VEILEN
OOK GRAAG
UW VERZAMELING**



Saturnusweg 6a | 6971 GX Brummen | +31 (0)575 56 03 93 | info@veilinghuisbouwman.com | www.veilinghuisbouwman.com



SWITCH PILOT

De nieuwe **ESU SwitchPilot** decoders voor wissels, seinen, ontkoppelen, ... zijn beschikbaar.

Zie www.loksound.nl

LOK SOUND

LOK PILOT

Pullman

SignalPilot 51840



SwitchPilot 51830



SwitchPilot plus 51831



SwitchPilot servo 51832

25
years at
your service
since 1996

T

S

D

Import:

pull

service

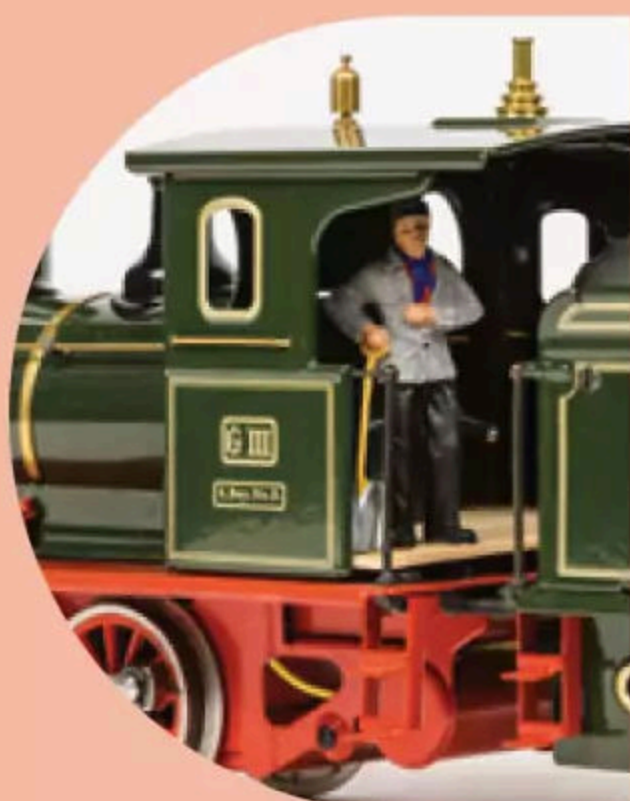
directie1

Wij nemen deel aan de:
DIGITALE INFODAGEN
2021

16 & 17 OKTOBER 2021 | ERMELO
16 & 17 oktober te Ermelo (NL.)
Zie: www.digitaleinfodagen.nl

Bied op bijzondere modeltreinen, geselecteerd door onze experts

Elke dag selecteren onze experts zorgvuldig de beste
modeltreinen van over de hele wereld om te veilen.



Kees Smit
Modeltreinen Expert

