//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 44, NOVEMBER 2021 - NR 441 - € 8,50 (NL) / € 9,50 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

Véél model-spoor

TECHNIEK:
NS Mosi
zelfbouw in H0

INTERVIEW:
André van Duin
over *De Grote Kleine Treinencompetitie*

FZI COTTBUS
218 497-6
Märklin & Piko



TILLIG SNCF 040.TX IN H0



Modelnieuws: **Noch**
Grote boerderij in schaal H0



Historie: **NS serie 1000**
Eerste elocs bij NS

00441
8 718836 140433
BP

24TRAINS.TV
ALLES OVER TREINEN



KIJK NU VANAF
€4,99
PER MAAND

24/7 ONBEPERKT TOEGANG TOT

- MÉÉR DAN 2.500 VIDEO'S
- 100-EN MAGAZINES EN BOEKEN

1.000-EN VIDEO'S OVER MODELSPOOR EN TREINEN ZONDER RECLAME!
ALLES OVER TREINEN, GROOT EN KLEIN, VANUIT DE HELE WERELD.
IEDERE VRIJDAG NIEUWE, PRACHTIGE CONTENT!

WORD VANDAAG NOG LID, OF... GEEF HET EEN LIEFHEBBER CADEAU!

GA NAAR WWW.24TRAINS.TV

WORD LID



Cover
218 497-6

Het winnende ontwerp siert lijndiesel BR 218 van FZI Cottbus, in model uitgebracht bij Märklin en Piko.

FOTO:
CHRIS VAN DIESEN

Adverteerders

2 24Trains.tv
27 Modeltreinwinkel
27 Tom's Modelautos
27 TreintjeOost
27 René Muilwijk Modelbouw
27 CrazyTrains B.V.
27 Peperkamp Modelbouw
27 Beelen Modelbouw
27 Gijs van Appeldoorn
27 Huenerbein
35 De Vijf van Train Siding
41 Bouwman & Bouwman
41 PIKO Spielwaren
46 Modelspoorclub de Blokkendoos
46 Freebit/N-Spoorstore
46 Fallerstore
70 Artitec
99 Train Service Danckaert
100 Märklin



In de Traxx is de GSM-R-apparatuur links op de stuurtafel geplaatst met naast de telefoonhoorn het rechthoekige GSM-paneel. (foto Ton Oosterom)

GSM-R

In de begintijd van het spoor was de enige communicatie met de machinist de baanwacht(st)er die met een vlag aangaf of de trein kon doorrijden. De **baanwachters** werden al snel vervangen door hiervan afgeleide arm-seinen. Bij een stop tonend sein was er geen mogelijkheid voor de machinist om te informeren wat er aan de hand was. Dat werd verbeterd door bij elk sein een **telefoon** te plaatsen. De machinist moest dan (in weer en wind) de cabine uit en contact opnemen met het seinhuis. Geen ideale situatie. Tijdens de rit was er geen sprake van enige communicatie.

Met de introductie van **Telerail** in 1975 kwam daar verandering in, de algehele invoering was in 1989 afgerond. Met dit analoge systeem was het mogelijk de **treindienstleider** te bellen en omgekeerd kon de machinist worden gebeld. Ook kon men elkaar onderling bellen. Daarnaast kon de treindienstleider een alarm doen uitgaan. Door machinisten werd regelmatig gemopperd op het systeem, omdat er nogal wat 'blinde vlekken' in het spoor zaten, plekken waar geen bereik was. De komst in 2007 van het digitale **GSM-R netwerk**, dat met een eigen frequentie voor het spoor werkt, verbeterde de betrouwbaarheid aanzienlijk. Maar met de komst van al deze technieken neemt ook de kwetsbaarheid toe. Dat bleek weer eens toen op donderdag 16 september, notabene in de **avondspits**, het complete netwerk uitviel. ProRail besloot om het gehele treinverkeer stil te leggen, omdat er, ondanks het feit dat de seinen nog gewoon werkten, **geen communicatie** mogelijk was en dus de veiligheid in het geding was. Pas na 19:00 uur kwam GSM-R weer in de lucht en werd het treinverkeer hervat.

Ton Oosterom

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 441









6

UITGELICHT: RHEINGOLD-LOCS IN MODEL

Alle Duitse, Nederlandse en Zwitserse locomotieven die de luxe trein in de jaren 30 hebben getrokken zijn in H0 uitgebracht. Een compleet overzicht.

20

DOEN: VILLA 'PRESTIGE'

De redactie volgt de bouw van de luxe villa van Faller.

28

BAAN IN BEELD: ZOLDERBAAN, DEEL 1

Fred Muller presenteert zijn rondlopende en gedetailleerd uitgevoerde H0-baan. De aansturing gaat via de computer.

36

REPORTAGE: EINDE OLIEVERVOER BE

Een pijpleiding maakte een einde aan de fotogenieke olietreinen van de Bentheimer Eisenbahn. Coen Ormel gaat in op de transporten, met tractie door diverse type locs.

42

TECHNIEK: 3D PRINTEN IN DE PRAKTIJK

Roelco Rens is enthousiast over zijn filament-3D-printer. Lees over vitrinesteunen, stratenrollers en VW Kevers.

48

INTERVIEW: ANDRÉ VAN DUIN

Hoe heeft de presentator het tv-programma *De Grote Kleine Treinencompetitie* van omroep MAX ervaren?

50

RAILTEST: FZI COTTBUS 218 497-6

Het winnende loc-design van de werkplaats Cottbus is door Märklin en Piko uitgebracht.

58

HISTORIE: NS SERIE 1000

Walter Sparreboom gaat in op de ontwikkeling en exploitatie van de eerste elektrische locomotieven van NS.



6



11



28

65
TECHNIEK: NS MOSI
De Moderne Sik, de gemotoriseerde werkwagen met laadbak en kraan van de werkplaats Tilburg, is door Rob Mooij in H0 gebouwd. In 1996 heeft de NS werkplaats Tilburg er drie gebouwd, van seriebouw is het niet gekomen.

76
REPORTAGE: TSJECHISCH SMALSPOOR, DEEL 2
Na de geschiedenis gaat Raymond Kiès in op het heden en de toekomst van het bijzondere 760 mm-spoornet.

90
DOEN:
RENOVATIE SPOORBRUG
De verstofte vakwerkspoorbrug in H0 van Faller wordt door Theo Grootens gerenoveerd en geweatherd.

96
TOEN & NU: KATENDRECHT
Tot in de jaren 90 kon je een 2200 met goederenwagens op de stoep aantreffen.

.... EN DE RUBRIEKEN

11 RailActueel
35 De Vijf van ... Train Siding
47 Column door Paul Bender
55 Railnieuws
56 Word abonnee
71 Railinterview met Evert Kruijt
75 Spoorpenningen XXIII, 175 jaar spoorwegen
82 Modelnieuws
89 Partnercolumn door Kees Smit
95 Railpers
98 Preview Railhobby 442

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



1.

Gouden GENERATIES

ALLE RHEINGOLD-STOOMLOCOMOTIEVEN IN H0 UITGEBRACHT

Het zal niemand verbazen dat de Rheingold-Express destijds door de beste sneltreinstoomlocs in Duitsland en Nederland werden gereden. Deze hebben alle in model het levenslicht gezien. We zetten ze op een rijtje.

In H0 - we beperken ons vanwege de test van de Rheingold-rijtuigen in Railhobby 440 tot de gangbaarste modelgrootte - zijn alle machines die voor deze luxetrein als tractie hebben gefungeerd, leverbaar of zijn in het verleden uitgebracht. Beginnen we chauvinistisch met het Nederlandse smaldeel dan zien we de 3700 die van 1928 tot 1930 voor deze trein werd ingezet, en de zwaardere 3900, die van 1930 tot en met 1939 tussen Zevenaar en Hoek van Holland en Amsterdam de Rheingold reden.

PHILOTRAIN 3737

Van de 3700 zijn modellen door Philotrain, Artitec en DJH uitgebracht. Laatstgenoemd merk kwam met kit-artikel E167 waarmee een alleszins complete 3700 kon worden gemaakt. Tik 3700 en DJH in op Google en u vindt nog een nostalgische, uitgebreide bouwbeschrijving. Diverse modelliefhebbers lieten het model overigens door de medewerkers van Lokatelier Philotrain in Apeldoorn bouwen. Desgewenst kon de loc nog verder worden gesuperd met authentieke messing onderdelen van Philotrain. Zelf bouwde Flip Friskorn in de tijd dat zijn bedrijf nog aan de Antilopestraat was gevestigd, kant-en-klare 3700'en met een drie- en een vierassige tender. Een op en top kleinseriemodel. Zeker voor 1980 toen het eerste model het levenslicht zag. Het voor dit verhaal gefotografeerde model van de 3737 in vooroorlogse uitvoering zat verpakt in doos nummer 3700-249 en was een van de 275 verkochte modellen, à raison van 975 gulden. Ook andere NS-nummers waren leverbaar: 3718, 3759 en 3771. De messing modellen worden nog wel eens

TEKST & FOTO'S: SEVRIEN FERRÉE



tweedehands aangeboden. Het is daarom zaak om online verkoopplatforms in de gaten te houden maar ook de website van Philotrain zelf. Daar worden ook gebruikte modellen uit eigen huis aangeboden.

ARTITEC 3700 (NUMMER MET SCHEEPSTENDER)

Wie met de nieuwe Rheingold-trein van Brawa intensief wil gaan rijden, op een Nederlandse of een Duitse modelbaan, heeft qua rijbeleving echter meer aan de 3700 van Artitec. Die is met een drieassige en vierassige tender uitgebracht en deels nog regulier verkrijgbaar. De 3700-modellen van het Nederlandse merk hebben redelijke rijeigenschappen en zijn sterk genoeg om een vijfdelige Rheingold-Express op een vlakke lijn te trekken. Op zich waren deze treinen ook in werkelijkheid niet echt zwaar.

DJH 3931

Ook de zwaarste sneltreinloc die de NS kende, de NS-serie 3900, is in 1:87 uitgebracht. Als kit door de hierboven genoemde Britse firma DJH/Model Loco uit Durham. Met kit E224 kon een overtuigende 2'C-machine worden gebouwd, met de motor in de vierassige tender. Net als de kit van de 3700 ging het om »

1. Rheingold-locs in model, v.l.n.r.: 38 3725, 18 527, 18 501, 3737, 18 402, 18 322 en 01 196. De NS 3931 ontbreekt.

2. NS 3737 (Philotrain) beeldt de Rheingold-Express (Brawa) anno 1928 uit.

3. NS 3931 (DJH) met de Rheingold (Liliput) in 1936.







4.



5.

witmetalen onderdelen, aangevuld met wat messing details. Ook voor dit model geldt dat Philotrain er een aantal in opdracht bouwde en ze verfraaide met eigen onderdelen. Een enkele keer duikt er bij een veiling een bouwpakket op. Behalve de 3931 is ook de 3917 bekend van DJH. De rijeigenschappen zijn matig.

ROCO 18 402

De roemruchte S3/6 was onder meer in de gedaante van de 18 402 van Roco verkrijgbaar. De in model fraai vormgegeven Beierse sneltreinloc (artikel nr. 63361) was gestationeerd in Bw Hof (Rbd Regensburg). Op de tender staat als revisiedatum 9 mei 1935. De motor zit in de tender, de aandrijving wordt met een cardanas door de vuurkist op de aandrijfassen overgebracht. Deze machines zijn ook door andere fabrikanten uitgebracht. Bijvoorbeeld door Märklin dat jaren geleden de 18 434 presenteerde als typische Rheingold-loc. Dit (gedateerde) model (artikel nr. 3518) had een rood-witte ring op de schoorsteen, de aanduiding dat de machine een nieuw veiligheidssysteem had. Voor het rijden van de Rheingold hadden dergelijke locs voorrang.

FLEISCHMANN 18 501

Voor de 18 501 van Fleischmann, een sneltreinloc met iets kleinere drijfwielen dan haar illustere voorgangster, was het rijden van de Rheingold-Express een relatief lichte dienst. Dit model, ooit verkrijgbaar als artikel 4119, mag er nog steeds zijn. Het is een mooi gedetailleerd model dat in de nadagen van Fleischmann als zelfstandige onderneming in Neurenberg en Heilsbronn het levenslicht zag omdat de grote roerganger Horst Fleischmann, de directeur-eigenaar, per se zo'n loc in model wilde. Maar omdat zijn grote favoriet, de eerste versie van de S 3/6, al door Roco was uitgebracht, werd er voor het iets modernere zusje gekozen. Op het model is Bw Würzburg en revisiedatum 3 september 1935 te lezen. De loc maakte deel uit van de subserie 18 479-508 (S 3/6 k) die Maffei na de Eerste Wereldoorlog bouwde. Rivarossi besteedde aandacht aan een wat latere variant en bracht de 18 534 uit.

MÄRKLIN 18 527

Märklin kwam in het voorjaar van 2018 met een speciale set in een oplage van 2999 stuks ter gelegenheid van 90 jaar Rheingold (artikel 26928). Dankzij de welwillendheid van Göppingen mochten we al die tijd een toegestuurde set, bestaande uit de 18 527, een bagagerijtuig en een viertal salonrijtuigen, bewaren tot de test met de Brawa-modellen kon worden gehouden. Genereus. Dat Märklin voor het nummer 18 527 koos was niet vreemd. Het was een S 3/6 die



6.

de Rheingold-Express in de jaren dertig bespande en tijdens officiële fotosessies en reportages van de Reichsbahn voor het voetlicht kwam. De loc was in Bw Mainz gehuisvest (historisch juist) en heeft als laatste onderhoudsbeurt 2 november 1929. Dat staat in kleine letters op de tender 'geschilderd'.

LILIPUT 18 322

De legendarische Badische IVh in de vorm van de 18 322 van de Deutsche Reichsbahn mag in dit overzicht niet ontbreken. Deze elegante 2'C1'-loc (artikel L104003) is al tientallen jaren oud maar nog altijd een geliefd 1:87-model. De locomotief (Bw Offenburg, Rbd Karlsruhe) keerde op 2 november 1929 terug van een revisie. Dit attractieve model past dus zowel qua huisvesting als andere opschriften prima bij de nieuwe luxe trein van Brawa. De aandrijving zit in de tender en wordt met behulp van een cardanas op de drijfwielen overgebracht. Märklin tekent voor enkele wisselstroomvarianten van deze indrukwekkende serie die vanaf 2008 zijn geleverd: DRG 18 321, 313 en 320.

ROCO 01 196

Interessant is ook de 01 196. Deze krachtige nieuwbouwloc, gemaakt door Roco, heeft een grijs dak op het machinistenhuis. Dat wijst er op dat het met zink is afgewerkt. Historische foto's laten zien dat 01'en maar ook 41'ers zo werden afgeleverd. Later werden de daken van stalen platen gemaakt. De loc is gestationeerd in Bw Deutzerfeld (Rbd Köln). De laatste revisie aan de reminstallatie werd op 30 januari 1937 afgerond. Ook dit model past dus naadloos bij de Rheingold-Express. Ook andere merken, zoals Märklin, hebben deze Pacifics uitgebracht. Brawa komt dit najaar eveneens met een getrouwe kopie van de DRG 01. Dus met grote Wagner-windleiplaten. Die loc zal later in Railhobby worden besproken. Het gaat om varianten met zinken en een gewoon, zwart, stalen dak. Dit laatste model van de 01 032 is qua afwerking beduidend verfijnder dan de voorgangers. Met name het onderstel laat diverse verbeteringen zien.

FLEISCHMANN 38 3725

De P8 hoort ook in dit rijtje, zij het in de staart van het peloton. De 38 3725 van Fleischmann, afkomstig »

4. DRG 18 402 (Roco) met de Rheingold (Brawa) uit 1929.

5. DRG 18 527 (Märklin) met Rheingold-Express (Märklin) uit 1937.

6. DRG 01 196 (Roco) met de Rheingold (Brawa) anno 1935.

7. DRG 18 501 (Fleischmann) rijdt met de Rheingold (Brawa) uit 1934.



7.





8.



9.

uit de eenmalige set Ruhr-Schnellverkehr II heeft weliswaar een wit bord van dit forensenverkeer op de rookkast, maar dat kan met een pincet worden verwijderd. Dan dient de modelspoorder alleen het kleine gaatje dicht te plamuren en zwart te schilderen. Het is weliswaar een bedaagd model, maar mede door de grote messing nummerplaten en de absentie van de Wagner-windleiplaten heeft deze 38'er toch haar charme. Deze locs vielen af en toe in als een 01 het om welke reden dan ook liet afweten. In diverse publicaties over de Rheingold-Express staan foto's van deze combinaties afgebeeld. De 38 3725 is in Oberhausen Hbf (Rbd Essen) gehuisvest. Een revisiedatum staat niet op de loc. De 38'er is inmiddels door Roco als een compleet nieuw model aangekondigd. De Märklin-variant moet u zoeken op online verkoopplatforms.

SBB AE 4/7

Tot slot de Zwitserse Ae 4/7. Ofschoon we de focus in dit overzicht op de stoomtractie hebben gericht laten we deze Zwitserse elektrische loc die de Rheingold tot Luzern reed, niet onvermeld. Dit model, dat symbool staat voor de laatste etappe van de reis met deze luxe trein, is geleverd door onder meer Liliput en Piko.

LILIPUT 92 202

Natuurlijk werd er met de Rheingold-rijtuigen ook gerangeerd. Bijvoorbeeld om ze naar de plek te brengen waar de zware vierassers van binnen en van buiten werden gereinigd en voorbereid op de retourrit. Van foto's is de van origine Badische tenderloc van de Reichsbahn serie 92.2 bekend met dit werk. Liliput maakte begin van deze eeuw een model van de DRG 92 202 (artikel L131352), de karakteristieke vierasser werd toen voor € 141,60 verkocht. In Nederland werd in Hoek van Holland en Amsterdam natuurlijk ook gerangeerd. Laat uw fantasie de vrije loop.

GRENSSTATION ALS THEMA

Het interessante van de Rheingold is dat deze voor-oorlogse trein zowel op een Duitse, Nederlandse als Zwitserse modelbaan kan rijden. Wie een grensstation nabootst, in werkelijkheid losten de Reichsbahn- en NS-locs elkaar in Zevenaar af, kan hier de Badische 18.3 en Beierse 18.4 door een NS 3700 of 3900 laten aflossen. Of omgekeerd. Een zwart-rode S3/6 d of e (zoals de 18 441 en 445) naast een groene NS-machine, het is een thema dat, frappant genoeg, bijna nooit in miniatuur wordt uitgebeeld, maar historisch wel juist is. Wie durft? //

8. De van oorsprong Badische 92 202 (Liliput) rangeert met Rheingold-rijtuigen van Brawa.

9. DRG 18 322 (Liliput) met de Rheingold (Brawa) uit 1929.

10. DRG 38 3725 (Fleischmann) als helper in de nood bij het uitvallen van de aangewezen 01. Anno 1934.

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



10.

Testrit Nightjet
MET NS INTERNATIONAL VECTRON

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland en berichten van museumbedrijven.



Op 27 september maakt de 193 759 van NS International met vier rijtuigen, onderweg van Watergraafsmeer naar Keulen, een stop in Wolfheze om de IC naar Nijmegen te laten passeren. (foto Matthijs Schreurs)

Bonte testrit Nightjet

Als voorbereiding op de per 12 december startende Nightjet-verbinding Amsterdam - Zürich vond op 27 september een retourrit Keulen - Amsterdam plaats. De trein bestond uit vier rijtuigen die straks ingezet zullen worden: een Apm van de SBB, een Bvcmz van Bahn Touristik Express (BTE), een Avmz van DB en een WLABmz van BTE. De bonte samenstelling is tijdelijk; rond 2023 stromen de nieuwe Nightjet-trekduwstammen in, bestaande uit vaste combinaties van een loc met zeven rijtuigen. Op trajecten waar versterkings- of koersrijtuigen worden ingezet, kunnen een extra loc en rijtuigen aan de stam worden toegevoegd. In juni werd deze combinatie in Zwitserland beproefd met een Railjet-stam, die technisch gelijkenis vertoont met de nieuwe Nightjet: twee Apm-rijtuigen en een Re 460. Een creatieve oplossing waardoor het mogelijk blijft om met gecombineerde nachttreinen te blijven rijden.-SB »



Sprinter met SGM's 2967 en 2135 naar Dordrecht. Zwijndrecht, 5 november 2020. (foto Jan-Mark Schout)

Meer tienminutentreinen in 2022

Met de nieuwe dienstregeling wordt het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) uitgebreid. Sinds de dienstregeling van 2018 rijden er elke tien minuten IC's op de A2-corridor (Amsterdam - Eindhoven), vanaf december wordt dit met enkele andere trajecten uitgebreid. De belangrijkste is de verbinding Rotterdam - Schiphol - Arnhem (RoSA), waar elke tien minuten een Intercity zal rijden. Tussen Rotterdam en Dordrecht worden per uur twee sprinters toegevoegd en is dit het eerste traject in Nederland waar 'spoorboekloos reizen' ook geldt voor de kleinere stations. Deze herfst wordt op woensdagen de nieuwe dienstregeling op de RoSA-corridor en tussen Rotterdam en Dordrecht getest, zodat de reiziger alvast aan de extra treinen kan wennen en eventuele (logistieke) problemen kunnen worden opgelost.-JMS

Dinner Train

Als gevolg van Covid-19 heeft de Dinner Train tussen maart 2020 en september 2021 niet gereden. TCS beschikte tot voor kort over drie 1700'en die alle al de kenmerkende wit-blauwe kleurstelling droegen. Afgelopen anderhalf jaar heeft het bedrijf diverse locomotieven aan andere vervoerders verhuurd, waardoor een extra locomotief wenselijk is om de DT weer te rijden. In november 2020 heeft de gele 1835 van de Bentheimer Eisenbahn voor het laatst gereden, waarna TCS de locomotief heeft overgenomen. Begin september is de ex-1835 ook bestickerd en omgenummerd naar 102001. Het concept is nog steeds ongewijzigd waarbij elke week vanuit een andere stad op vrijdag, zaterdag en zondag wordt vertrokken voor twee rondritten per dag. In totaal zijn er vijftien vertreksteden, waarbij het seizoen in Amersfoort op 24 september werd afgetrapt.-MS



Op 26 september is de 102001 met de vier rijtuigen na de tweede rondrit aangekomen op Amersfoort Centraal. (foto Matthijs Schreurs)

Herfte

De nieuwe dive-under bij Herfte is op 24 juli in gebruik genomen. De dienst op de Emmerlijn voert vanaf dat moment via de tunnelbak die de gelijkvloerse splitsing van Herfte Aansluiting vervangt en daarmee dit dienstregelingpunt tot het verleden laat behoren. Tegelijk is hiermee de viersporigheid tot station Zwolle opgeleverd, inclusief het verleggen van de sporen van en naar Meppel over de tunnelbak en bredere perrons op station Zwolle voor de treinen van de Emmerlijn. Momenteel vinden nog afrondende werkzaamheden plaats, zoals het definitief afwerken van bekabeling en wegen en het plaatsen van hekken.-SD



Op 5 september rijdt de 514 van Arriva als trein 3856 door de tunnelbak. Links is de lijn naar Meppel te zien. (foto Sicco Dierdorp)



Op 26 september wacht loc 9903 met het Luxon-rijtuig in Deventer. (foto Matthijs Schreurs)

Luxon-rijtuig in Nederland

Eind september arriveerde de Luxon-domecar van Railadventure in Nederland. Door corona zijn veel beurzen afgelast, waardoor Railadventure het contact met (potentiële) klanten mist. Om met hen in contact te blijven, maakte het panoramarijtuig diverse ritten in Nederland en Duitsland. Op 26 september werd er vanuit Amersfoort een dinerrit gereden via Deventer, Arnhem en Utrecht en op 27 september stond het rijtuig in station Baarn. Nadat het rijtuig samen met de 9903 van Railadventure naar Duitsland terugging, werd de 'mobiele beurs' voortgezet met een ronde door Duitsland. Niet alleen het Duitse materieel en de domecar werd hiervoor vervoerd, ook de Nederlandse 9903 en twee Britse locomotieven van Railadventure werden meegesleept.-JMS

Blauwe Kade Terneuzen

Naast DB Cargo en Lineas zijn ook Railtraxx en Ruhrtalbahn actief in Zeeuws-Vlaanderen. Zo'n tweemaal per week, meestal op dinsdag en vrijdag, komt Ruhrtalbahn rond een uur of zeven 's ochtends met lege ketelwagens vanuit Gent naar Terneuzen. Bij Calcit Zeeland aan de Blauwe Kade wordt deze voor een set beladen wagens met kalkslurry uitgewisseld. RTB voert deze dienst uit met een Class 66. Na de aanrijding met een vrachtauto eind april 2021 op een overweg in Zeebrugge is RTB-loc PB09 weer in dienst gekomen en is de diversiteit in Zeeuws-Vlaanderen vergroot.-EM »



Op 7 september plaatst de PB09 de lege sleep wagens op de Blauwe Kade in Terneuzen. (foto Edwin Mos)



Strukton Rail 1756 met op Djjksgracht beladen Klmos'en. Moordrecht, 17 september. (foto Michel Ritmeester)

PHS Amsterdam Centraal

De komende jaren werkt ProRail aan PHS Amsterdam Centraal - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Naar verwachting stijgt het aantal dagelijkse reizigers van 200.000 naar 275.000, daarvoor is meer ruimte nodig. De perronopgangen en de Oosttunnel worden verbreed en enkele perrons worden ten koste van de doorgaande sporen verbreed en verlengd. Op 1 september is Strukton op de Dijksgracht begonnen met de werkzaamheden voor een vrije kruising; de huidige opstelsporen worden verwijderd en er wordt een hulpbrug naar het bouwterrein gebouwd. De vier stalen bruggen in de oostelijke toegang worden door betonnen vervangen. Het PHS-project beslaat acht jaar en er is € 850 mio voor uitgetrokken.-MS

Bekijk de video op Railhobby.nl/video

Kop SM'90 naar Winterswijk

Op 10 september arriveerde een bijzonder transport uit Blerick in Winterswijk. Het betrof de Bk-kop van SM´90-treinstel 2106. De cabine werd vervoerd door de Jos Tolkamp Speciaal Transport uit Aalten en door kraanbedrijf Pillen bij Transit Oost geplaatst. Naar verluidt is de cabine door het Spoorwegmuseum in Utrecht in bruikleen gegeven en zal deze in Winterswijk worden opgeknapt en voorzien van een beeldscherm aan de binnenzijde, zodat bezoekers het gevoel krijgen over de schouder van de machinist mee te kijken. Op termijn zou een treinsimulator moeten worden ingebouwd zodat bezoekers de trein zelf kunnen besturen.-MP



De Bk2-kop van treinstel 2106 draait naast DE2 186 het terrein van Transit Oost op. (foto Mark Peters)



SSN stoomlocomotief 01 1075 passeert op 18 september met trein 70451 Rotterdam Overschie. (foto Kevin Piket)

SSN weer op stoom

Net als de Dinner Train heeft ook de SSN als gevolg van Covid-19 niet kunnen rijden. Op zaterdag 18 september reed de Stoom Stichting Nederland onder het motto 'Tijd voor actie, tijd voor stoomtractie' met stoomlocomotief 01 107 de eerste donateursrit. Van station Rotterdam Centraal via Dordrecht naar Breda, waarna via Roosendaal naar de Maasstad werd teruggereden. De trein bestond uit de waterwagen, het Mitropa- en vier Bm-rijtuigen. Het was tevens de eerste rit voor de SSN 01 na herstel van de grote schade die de loc in september 2019 in Rotterdam Centraal had opgelopen.-KP



1.

EXTRA ONLINE

Connecting Europe Express

Dat 2021 het Europees jaar van het spoor is, zullen de meeste Europeanen niet hebben meegekregen. Het onderwerp was aanwezig op vergadertafels en netwerkborrels, wat leidde tot ideeën en proefballonnen voor een nieuw trans-Europees netwerk aan reizigerstreinen. Of zoals de Duitse transportminister Andreas Scheuer het noemde: een TEE 2.0-netwerk. Initiatiefnemers zijn DB, ÖBB, SBB en SNCF. De eerste resultaten zijn de terugkeer van de nachttrein Amsterdam - Zürich, gevolgd door Zürich - Rome, Wenen - Parijs en Zürich - Barcelona. Het doel op korte termijn: treinreizen aantrekkelijker en eenvoudiger maken ten koste van vluchten tot 750 kilometer. Het ultieme doel: het behalen van de EU Green Deal-goal om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om TEE 2.0 onder de aandacht te brengen zijn twee treinen in 'Europees blauw' gestoken. De eerste, een breedspoor-Talgo van RENFE, vertrok op 2 september uit Lissabon en gaf op 4 september in Hendaye het stokje over aan de normaalspoortrein, bestaande uit zes rijtuigen van zes maatschappijen. Vijf rijtuigen werden in Zürich beplakt: een MAV-bagagerijtuig type Ddmee, DB-tweedeklasser Bpmmbdz, Trenitalia WR-restauratierijtuig, SBB-panoramarijtuig Apm en een ÖBB-slaapwagen WLABmz. Het zesde rijtuig, een SNCF Corail, werd in Frankrijk behandeld. Van het Spaans-Franse grensstation volgden bezoeken aan 26 landen. Sommige locs hadden een passende kleurstelling, zoals DB 101 057 (wit met blauwe band) die met de DB Cargo 193 360 ('I am European') de trein door Duitsland trok. Op 3 oktober werd de CEE in Amsterdam ontvangen door



2.

burgemeester Halsema en demissionair staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat). Een dag later ging het via de Oude Lijn en Roosendaal naar Schaarbeek, met stops in Den Haag HS, Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal, waar bewindslieden hun (symbolische) handtekening onder de initiatieven zetten. Op 7 oktober liep de CEE binnen op eindbestemming Parijs. Ruim 20.000 kilometer na vertrek uit Lissabon en 33 grenspassages verder. De Connecting Europe Express heeft de kansen van het Europese spoornetwerk laten zien; hopelijk is daarmee de basis gelegd voor de Trans-Europ Express 2.0.-SB »

1. Trein 13407 van Amsterdam naar Schaarbeek passeert met loc 186 008 bij Willemsdorp. Vanaf Antwerpen Centraal verzorgde NMBS-loc 1886 de tractie. (foto Sander Broerse)

2. Korte stop op Den Haag Holland Spoor. De speciale trein is op de CTA aangekondigd. (foto Matthijs Schreurs)

De 80 035 loopt op 6 september met trein 8601 uit Sofia het station van Burgas binnen. (foto Roelof Hamoen)

Smartrons in Bulgarije

Voor het eerst sinds 1994 hebben de Bulgaarse Staatsspoorwegen (BDZ) nieuwe elektrische locomotieven voor het reizigersvervoer in dienst gesteld. Het betreft dertien Siemens Smartrons, een vereenvoudigde versie van de Vectron, voor 25 kV/50 Hz. Aan het einde van dit jaar volgen nog twee exemplaren. De nieuwelingen hebben de belangrijkste langeafstandstreinen overgenomen van door Škoda en Electroputere gebouwde locs. De Smartrons dragen namen van personen die het vroeger in Bulgarije voor het zeggen hadden.-RH

Beëindiging concessie Abellio

De financieel in zwaar weer verkerende NS-dochteronderneming Abellio heeft met de Duitse opdrachtgevers voor de continuering van haar treindiensten een oplossing gevonden. Tot eind 2023 draagt Abellio zorg voor de exploitatie van het Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA). Daarna komt er voor dit net, waar onder meer Maagdenburg - Haldensleben - Oebisfelde - Wolfsburg, Stendal - Wolfsburg en Halle - Halberstadt onder vallen, een nieuwe aanbesteding. Abellio dat hier sinds december 2018 actief is, zal daar niet aan meedoen. Daarentegen blijft het geplaagde bedrijf wel tot het jaar 2030 verantwoordelijk voor de diensten op het Saale-Thüringen-Südharz-Netz (STS). Dat is de uitkomst van onderhandelingen afgelopen zomer met de opdrachtgevers Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt en het Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr.-GF



Abellio 648 422 verlaat Haldensleben op 24 juli 2019. (foto Guus Ferrée)

BLS Vectrons

BLS Cargo heeft al enige tijd Vectron locomotieven in dienst die in verschillende series zijn geleverd. De eerste serie van vijf stuks werd in 2016 geleverd, waarna er in 2017 een tweede serie van tien stuks volgde. De locomotieven, genummerd 401-405 en 406-415, zijn alle geschikt voor Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië. Omdat BLS Cargo Crossrail heeft overgenomen en daarmee ook naar België wil komen, is een derde serie Vectrons aangeschaft die ook in België zijn toegelaten. Deze serie, genummerd 416-425, was aanvankelijk niet van stickers voorzien, maar die worden alsnog aangebracht.-MvE



BLS 424 passeert op 5 september Sint-Martens-Voeren met een GTS-containershuttle Bologna - Zeebrugge. (foto Marcel van Eupen)



SŽ 363 033 rijdt op 24 september in Brezovica pri Ljubljani in zuidelijke richting. (foto Tim Sabelis)

Locomotiefserie 363 in Slovenië

Sinds eind jaren 70 rijden in Slovenië zesassige locs van de serie 363; van de oorspronkelijke 39 machines zijn er nog 38 actief. Door de Slovenske železnice (SŽ) worden de 363'en voor lichte goederentreinen ingezet, naast de serie 541 (Taurus). In mindere mate zijn ze voor reizigerstreinen te vinden, hier zijn ook locs van de oudere vierassige serie 342 aan te treffen. Ook bij de SŽ worden getrokken reizigerstreinen door treinstellen vervangen; de meeste diensten worden inmiddels met treinstellen uitgevoerd. Voor de serie 363 is nog geen vervanger bekend. In Slovenië rijden ook Vectrons, onder andere van de ÖBB. Fabrikant Siemens staat bekend om zijn snelle levering; als de SŽ voor de Vectron zou kiezen, zouden deze binnen een jaar op de baan kunnen verschijnen.-TS

Materieel come-back

Leveringsproblemen bij nieuwe treinen, tekorten aan bestaand materieel of gebrek aan personeel. Het zijn de terugkerende problemen waar regionale vervoerders in Duitsland mee te maken krijgen. DB Gebrauchtzug biedt vervangend materieel aan. Om extra onder de aandacht te komen worden de meeste locomotieven van een opvallend uiterlijk voorzien. Zo ook twee locs uit de serie 111, die beide medio september in het Ruhrgebied onderweg waren. De 111 111 (oranje-witte Pop Lackierung) en 111 174 (in blauw-beige) deden, samen met bij DB overbodig geworden dubbeldekkers, hun ronde voor National Express op de lijnen RB 3 en RB 48.-SB »



Loc 111 111 in S-Bahnkleuren als trein Wuppertal-Oberbarmen - Köln Hbf. Haan, 14 september. (foto Sander Broerse)

Containertrein OnRail Scandinavia

Drie jaar nadat Green Cargo de goederendienst op de Raumabanen in Noorwegen had beëindigd, is de nieuwe ondernemer OnRail Scandinavia in april 2021 met een dagelijkse containertrein tussen Åndalsnes en Alnabru (Oslo) gestart. Voor de diesellijn vanuit Åndalsnes heeft OnRail twee TMe (ex-DSB) locs van Nordic Re-finance (NRF) gehuurd. Door technische problemen met het ATC-systeem waren ze pas in september volledig inzetbaar. Voor het elektrische deel tussen Dombås en Alnabru wordt een van NRF gehuurde Rc4 (ex-SJ) ingezet.-HvdM



De TMe 1514 en 1509 nemen op 15 september in Dombås trein 5901 van de Rc4 1137 over voor de rit naar Åndalsnes. (foto Harold van der Meer)



Trein 11271 met stoomloc 30a 271 wacht na de officiële plechtigheden op station Hjerkinn op vertrek. (foto Harold van der Meer)

100 jaar Dovrebanen

Het was 17 september 1921 dat de Noorse Koning Håkon VII de spoorlijn tussen Dombås en Trondheim opende. De lijn die gedeeltelijk over de toendravlakte Dovrefjell is aangelegd, heeft een aansluiting met Oslo en nam daarmee de functie als hoofdspoorlijn over van de al bestaande (smalspoor)lijn via Røros.

Dit jaar werd het honderdjarig bestaan gevierd met onder meer een trein getrokken door stoomloc 30a 271. Onder de gasten was kroonprins Håkon die de plechtigheid opende. In 2022 vindt u in Railhobby een uitvoerig artikel over de prachtig gelegen Dovrebanen.-HvdM



De RhB ABE 4/4 III-stellen 54 en 56 rijden op 3 september langs de zuidkant van het Lago Bianco. (foto Sevrien Ferrée)

Minder diensten ABe 4/4 III

Door de instroom bij de Rhätische Bahn van de treinstellen type Capricorn ontstaat er een geleidelijke verschuiving bij de inzet van materieel. De tweestroomsysteem Allegra-stellen worden met ingang van de nieuwe dienstregeling in december vaker ingezet op de lijn van de vroegere Berninabahn Pontresina - Poschiavo - Tirano. Dit impliceert dat de vaak in dubbeltractie rijdende motorwagens ABe 4/4 III 51-56, afgeleverd in 1988, vanaf eind dit jaar geen vier maar twee treinparen per dag op dit traject zullen rijden. Het definitieve einde voor deze serie is aanstaande. Van het Capricorn-materieel zijn bij Stadler 56 stellen gekocht; vorig jaar is de instroom op gang gekomen.-SF

Terugkeer smalspoorstoomloc Ochsle

De in 1899 door Maschinefabrik Esslingen gebouwde Würrtembergsche mallet 99 633 wordt weer opgestookt. De smalspoorloc (750 mm) die destijds rechtstreeks naar Ochsenhausen werd overgebracht is na het ontstaan van zware schade aan het drijfwerk in 2018 sinds april dit jaar weer rijvaardig. Door de heersende pandemie werd ze nog maar sporadisch op de lijn Ochsenhausen - Warthausen ingezet. Op 18 september reed de loc met een historische tijdperk III-trein voor een kleine groep liefhebbers. De 99 633, die pas op 18 maart 1969 door de Bundesbahn uit dienst werd genomen, werd gecompleteerd door de KBi - Stg 0166 (2e klas), KBi - Stg 0021 (2/3e klas), KPwPosti - Stg 0144 en de drieassige goederenwagens G Stg 154 en G - Stg 481 die tevens als bufferwagen voor het rolbokvervoer fungeerde.-GF //



Mallet 99 633 rijdt met een jaren zestig-trein over de stijging tussen Reinstetten en Wennedach, 18 september. (foto Guus Ferrée)

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

Villa ‘Prestige’

BOUWDOOS FALLER MET VEEL DAK

Op een vrijstaand perceel aan de rand van de bebouwing heeft een aannemersbedrijf een prestigieuze vrijstaande woning opgetrokken. De redactie heeft de bouw tot aan de oplevering gevolgd.



1.

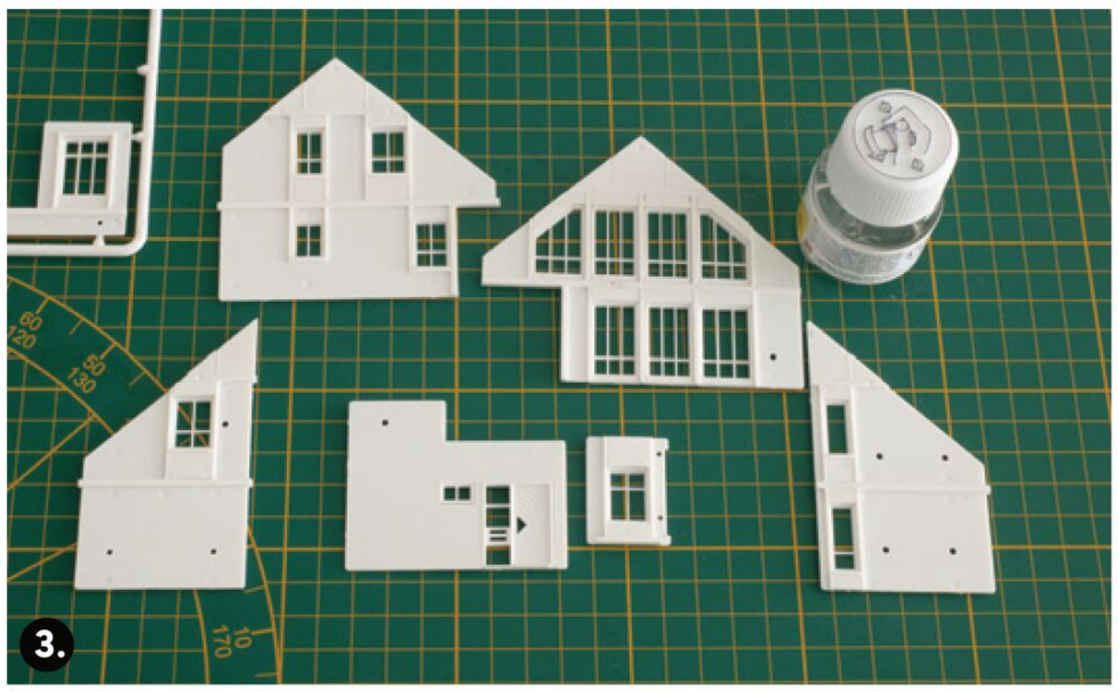
Voor het bouwkavel is gekozen voor de woning ’Prestige’ uit de H0-bouwcatalogus van Faller (artikel 130394, € 32). Met een bodemmaat 17,6 x 16,6 cm blijft er voldoende ruimte over voor de tuin en parkeerplaats voor de auto. De gesealde verpakking bestaat uit een full color-wikkel met daarop ook een foto van de achterkant van het huis. Dat maakt het inpassen in het dorp gemakkelijker. De 258 onderdelen in vijf kleuren vult met de raamfolie, het lichtmasker en de uitvoerige bouwbeschrijving de gehele doos. Deze is te hergebruiken, bij voorbeeld als rommeldoos voor de niet gebruikte gietdelen.

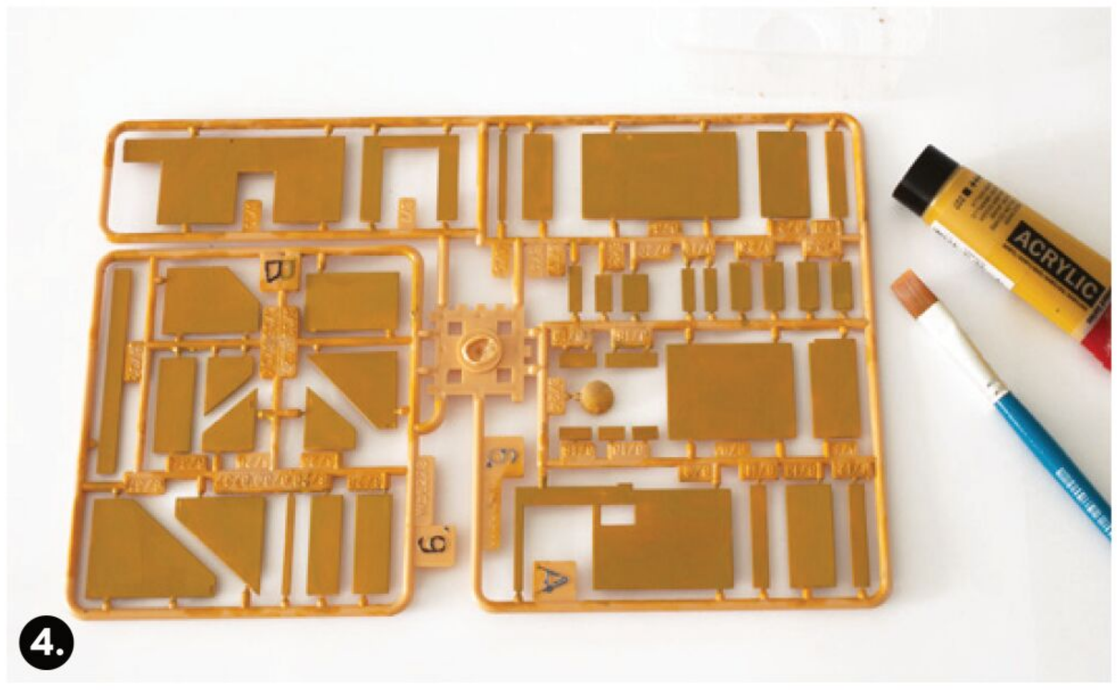
Gevelbetimmering

Bij het oriënteren van de gietbomen heb ik de meegegoten nummers van de witte en oudroze gietbomen wat beter leesbaar gemaakt door er met een potlood vlak over heen te strijken. De bouw begint met lijmen van de witte houten betimmeringen in de gevelvlakken en het wit schilderen van de kozijnen en die betimmeringen. De bruinoranje gevelplaten en de dakdelen schilder ik aan de gietbomen, dan kun je niet buiten de lijnen komen. De ramen moeten voor het plaatsen van de gevels van glas worden voorzien. De bijgevoegde transparante folie is met een hobbymes goed te snijden.

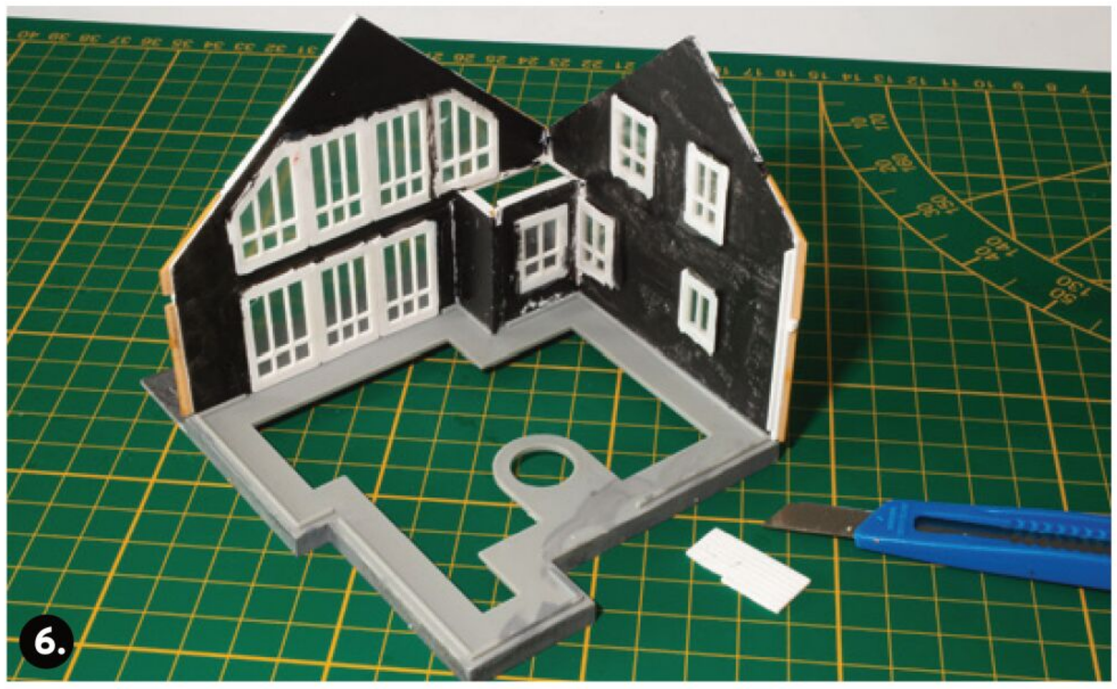
De glaszetter heeft de ruiten met een tipje plasticlijm gefixeerd.
De gietbomen en de los te snijden bouwdelen zijn opvolgend genummerd; de nummers zijn in de twaalf pagina's tellende handleiding terug te vinden. Daar de bouwdelen voor een optimale indeling van de gietbomen kris-kras zijn ingedeeld is het soms even zoeken. Naar mate de gietbomen leger raken gaat dat sneller. Enige consternatie was er bij de opzichter toen bij het deurloze portiek in de hoekgevel bouwdeel 2/11 op de gietboom 2/12 blijkt te zijn. Een tweetal kolommen is ook als 2/12 gecodeerd (moet 2/13 zijn). Het verschil in formaat maakt alles duidelijk zodat het bouwteam na de koffiepauze weer verder kon. Sommige gevelplaten hebben een excentrisch geplaatste kleine pen-gatverbinding, bijvoorbeeld als een kant voor een hoekverbinding is afgeschuind. Dat werkt prettig en voorkomt fouten. Het geveldeel van de toegangsdeur was met voortvarendheid aangepakt. De volgende dag bleken, bij het plaatsen van de bruine gevelplaten, zowel de »


2.


3.

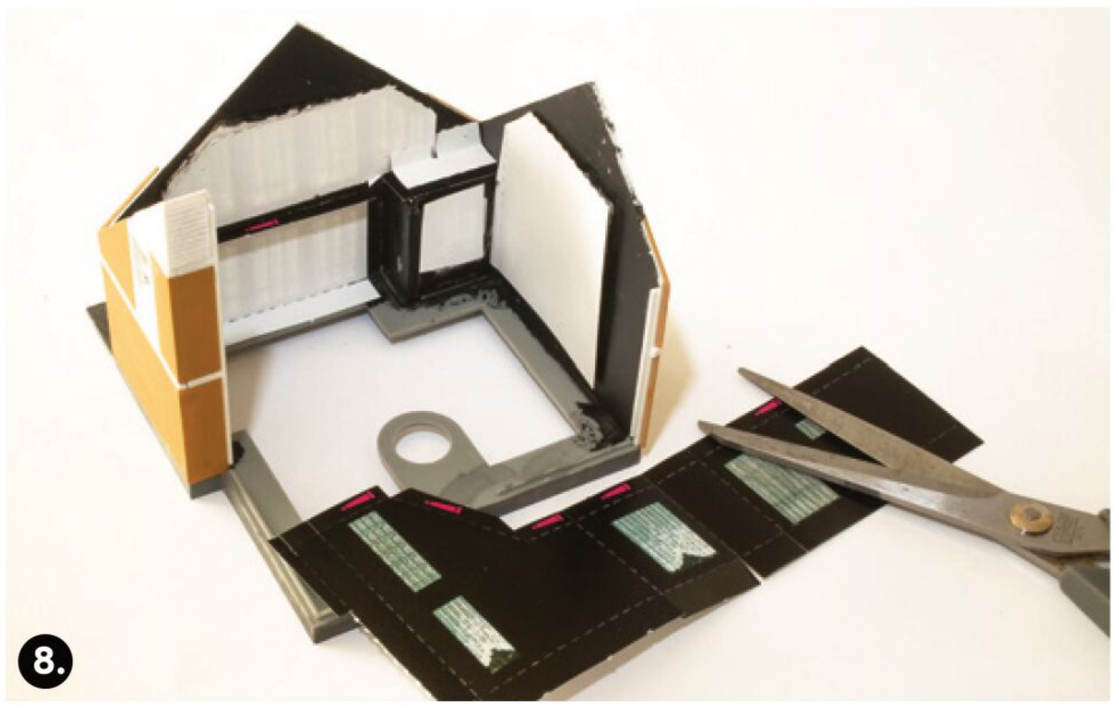

4.

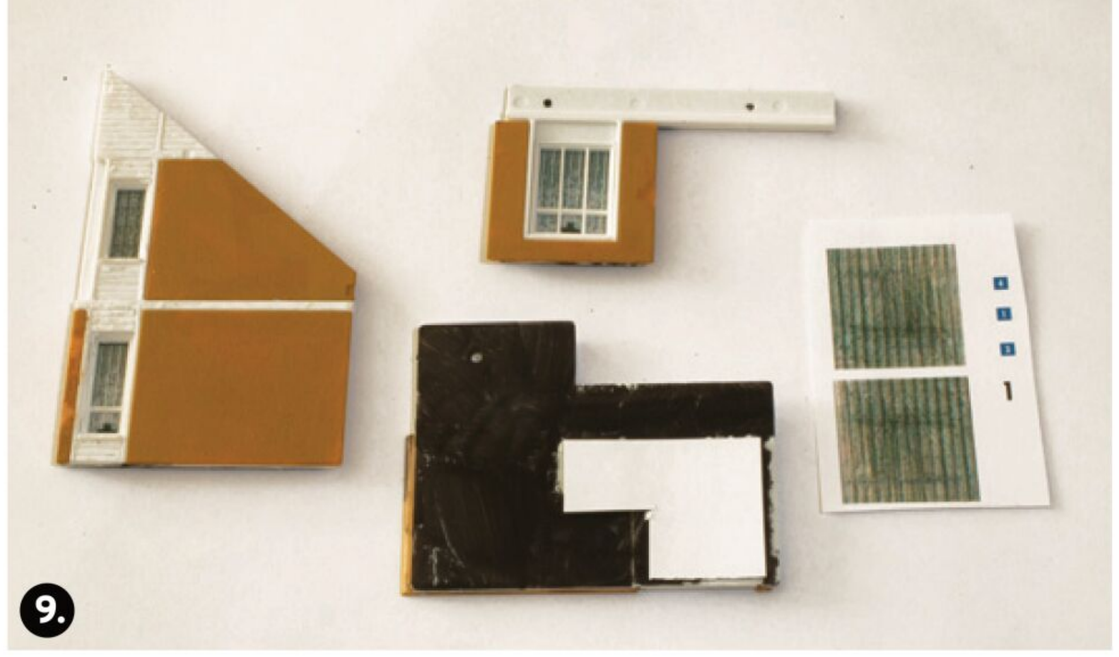

5.


6.

1. De woning is opgeleverd, de familie Preis heeft z'n intrek genomen.
2. Woonhuis 'Prestige', 258 bouwdelen te gaan.
3. De witte betimmeringen en kozijnen worden in de witte gevels gelijmd.
4. Schilderen aan de gietboom geniet vaak de voorkeur.
5. De geschilderde gevelplaten worden in de gevels gelijmd, sommige platen hebben een excentrische pen-gatverbinding.
6. De witte binnenmuren zijn zwart geschilderd.


7.


8.


9.


10.


11.


12.

voordeur als het raamkozijn aan de buitenkant te zijn vastgezet. Met een simpele (kleine) schroevendraaier konden ze zonder problemen worden losgewrikt en opnieuw gemonteerd, nu aan de binnenkant.

Binnenhuis

Hoewel een papieren binnenhuis is bijgevoegd heb ik, om doorschijnen van de verlichting te voorkomen, de witte geveldelen aan de binnenzijde voor het monteren zwart geschilderd. Verf die op de te verlijmen vlakken komt is er voor montage af te schrapen.
Het binnenhuis vormt door de redelijk ingewikkelde structuur van het huis een uitdaging. Daar ik die niet wilde aangaan, heb ik de gordijnen uitgeknipt en met alleslijm opgehangen. Op de begane grond en de etage zijn enkele ramen met zwart papier afgeplakt; het is niet aannemelijk dat overal licht brandt. De eerste gevel kan met de korte muur van het portiek worden geplaatst en aansluitend het deel met raam. Uit het plafond van de portiek moet ter hoogte van het bovenraam een millimeter worden afgesneden. Met het plaatsen van het plafond heb ik gewacht tot de aan de portiek grenzende gevel is geplaatst. De passing blijkt bij elke volgende gevel naar wens, zo vordert de bouw snel. Met het van onderaf plaatsen van het plafond

7. Uit het plafond van de portiek moet een uitsparing worden gesneden.

8. De gordijnen worden met een druppel alleslijm opgehangen.

9. De laatste gevels worden gestoffeerd geplaatst.

10. Alle gevels zijn geplaatst, de kier in de hoek-verbinding wordt nog gedicht.

11. De beide bodemplaten zijn op foamboard vastgelijmd.

12. Nu de bodemplaten zijn vastgezet, kan de pilaar worden geplaatst.



13.

DE BALKONSTAANDERS WORDEN OP DE HAAKSE LIJNEN VAN DE SNIJMAT UITGERICHT



14.

boven de uitbouw van de toegangsdeur wisselen de timmerlui voor het aanbrengen van het vele houtwerk de metselaars af. De drie treden van de houten trap bij de huisdeur is in een witte gietboom opgenomen, geen handige kleur. De trap wordt donkerbruin, hoewel hij later amper is te zien. Het plafond van het portiek leent zich voor het inbouwen van een led.

Twee bodemplaten

De woning is op twee bodemplaten gefundeerd. De tweede plaat, een millimeter dik, wordt tegen de gevel met toegangsdeur geschoven waarbij naast de millimeter dunne rand, alleen de toegangstrap en de zuil die de uitbouw bij de voordeur steunt, de verbinding met het huis vormen. In een latere bouwfase komen daar vier uitlopende dakspanten en een aangebouwde schuur bij, maar ook zonder bouwkundige opleiding is duidelijk dat deze constructie onvoldoende stevig is. In elk geval niet zolang het bouwwerk niet is opgeleverd. Bij de met Photoshop samengestelde bouwbeschrijving speelt dit probleem niet, daar blijft de tweede plaat goed zitten. Een op maat gesneden 5 mm foamboard bracht uit- »



15.

13. Achter het zijraam ligt de treinkamer van vader en zoon Preis.

14. De draagconstructie van de veranda is geplaatst, de dichtgeschilderde gaten zijn met een priem opengeprikt.

15. De veranda ligt, voor de raamkozijnen komen witte dorpels.

TEKST & FOTO'S: DOLF HEIBLOEM



16.



17.



18.

komst. Beide bodemplaten zijn er met montagekit op vastgezet, waarna de trap en pilaar konden worden geplaatst. Dat maakt de afbouw wel zo gemakkelijk. De aanwijzingen voor de open tuinkast die tegen de zijgevel moet worden geplaatst geeft door de vele balken wat vraagtekens. Proefpassen is door de fragiele constructie lastig, maar het provisorisch vastzetten met een knijper brengt uitkomst. Daar onduidelijk is waar de nok tegen de gevel moet worden geplaatst wacht ik met het vastlijmen van de kast tot het dak is geplaatst. Het diep naar beneden doorlopende dak wordt aan de binnenkant met houtwerk bekleed. Het bouwdeel met de tuinkast laat zich goed onder het grote dak positioneren.

Balkon

Voor het uitrichten van de drie staanders die het balkon gaan dragen komt de haakse belijning van de snijmat goed van pas. Het samenstellen van de uit meerdere delen op te bouwen staanders vergt wat proefpassen. Let bij er bij het plaatsen van de korte

16. De architect heeft veel aandacht aan de dakconstructie besteed.

17. Een knijper houdt één kant van de tuinkast in positie.

18. De montage van de tuinkast begint te vorderen.



19.

staanders op dat de korte verticale delen aan de buitenkant komen, die volgen straks de lijn van het dak. De passing van de diverse dakdelen is uitstekend; dat geldt ook voor de beide dakkapellen. Die zijn voor plaatsing van glas en gordijnen voorzien. De strips met nokpannen schilder ik na het plaatsen. Met het plaatsen van de schoorsteen, regengoten en -pijpen kan de villa worden opgeleverd.

Als de laatste bouwvakker is vertrokken kan het huis direct in gebruik worden genomen. Een set tuinmeubilair en plantenbakken zijn meegeleverd. De tafels »

19. In de voorgevel is veel hout verwerkt, dat betekent elke paar jaar schuren en schilderen.

20. Het dakbeschot wordt onder de dakdelen gelijmd; de passing is uitstekend.

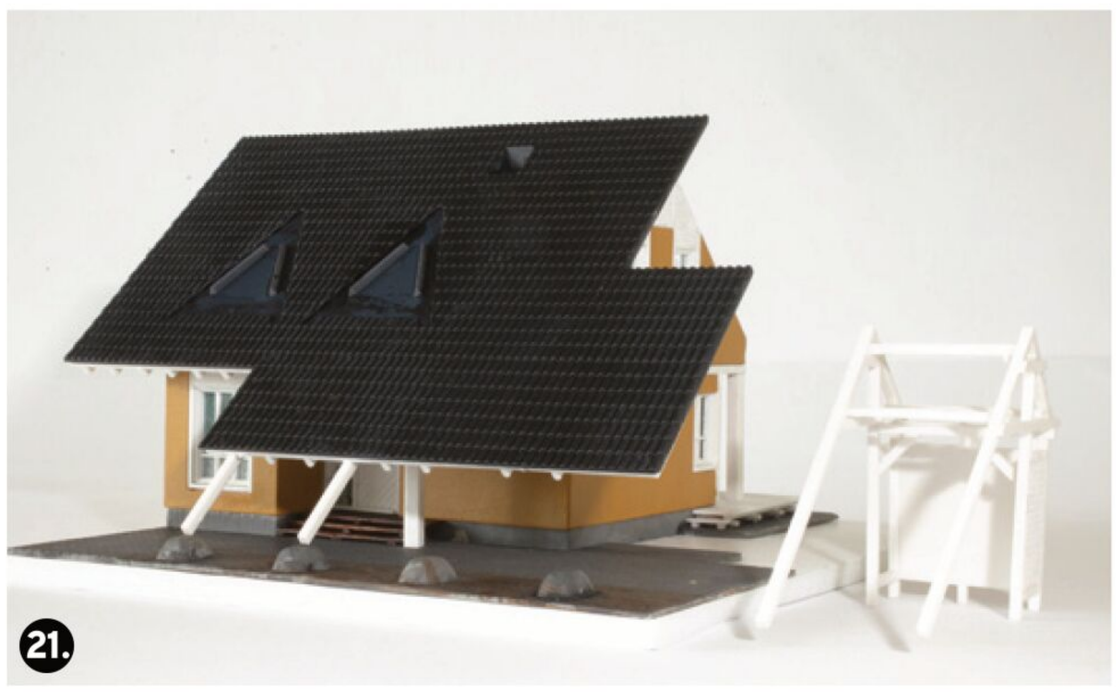
21. Als het eerste dakdeel is geplaatst, kan de tuinkast volgen.

22. De tuinkast is onder het dak geschoven en vastgelijmd.

23. Montage van het balkon met de staanders.



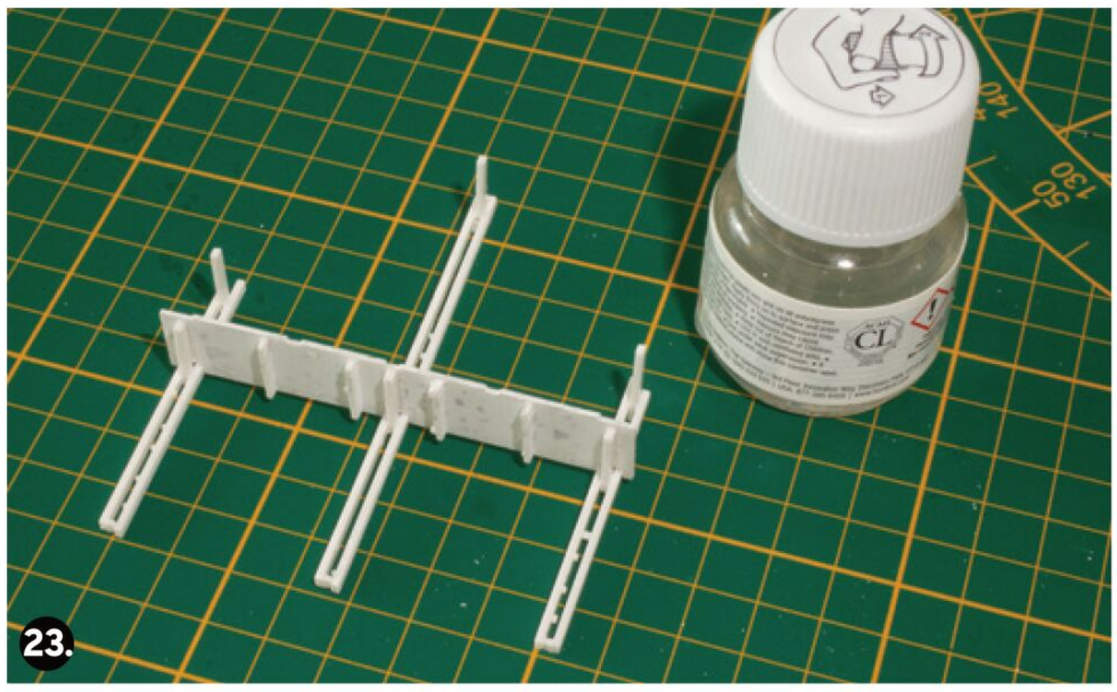
20.



21.



22.



23.



24.

en stoelen moeten nog in elkaar worden gezet. Het foamboard maak het mogelijk een tegelpad van de voorzijde naar het trapje bij de veranda te leggen. Een grijs geschilderd kunststof schaaltje van voorverpakte vleeswaren leverde het bouwmateriaal. Daarmee zijn ook de tegels voor de parking van de auto aangelegd. Met het aanbrengen van wat groen rondom het huis lijken de bewoners zich snel thuis te voelen. //

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

24. Met vijf man worden de oprit en de tuin aangelegd.

25. Het balkon is geplaatst.

26. De beide dakkapellen zijn geplaatst.

GEBRUIKTE MATERIALEN

- Tamiya: grijs XF-54, dessert yellow XF-58
- Talens, Amsterdam: wit 105, gele oker 227, omber gebrand 409, oxydzwart 735
- Hobbymes, pincet, plasticlijm, alleslijm, penselen



25.



26.

ModeltreinWinkel.nl

Modeltreinen verkopen?

Wij kopen graag uw verzameling modeltreinen en toebehoren in. Alle schalen zijn welkom. Meer informatie:

www.modeltreinwinkel.nl/verkopen

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

TOMS TOM'S MODELAUTO'S TOMS

Modelcars, Kits & Collectables

Kom eens kijken in onze uitgebreide winkel van 700 m² met van alles op het gebeid 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 Baanstee West, A7 afslag Purmerend Noord, 3e stoplicht rechts,
1e kruising linksaf en dan rechtsaf de Voltastraat in. Tel: 0299-687373

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

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

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

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

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

L.S.Models Exclusive

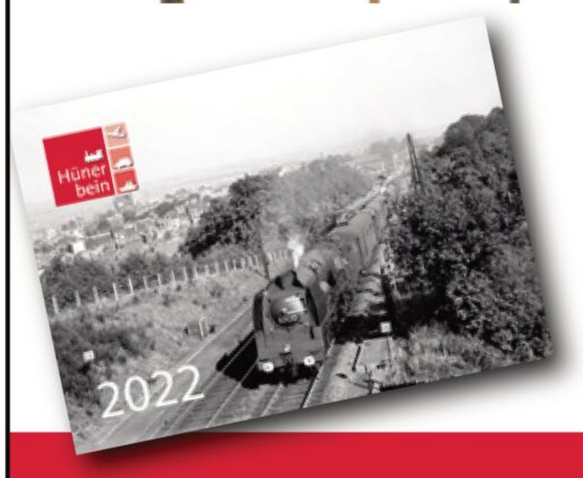
Hüner bein

Enorme LS Models stock
Alleen bij Hünerbein!



Nù vooruitbestellen: NMBS HLE 11/12/21/27
v.a. € 279,95





Bestel nu ook:
Hünerbein kalender
thema „ België"
€ 9,99

www.huenerbein.de
info@huenerbein.de

Markt 9-15
D - 52062 Aachen
Tel.: +49 (0) 241 33 9 21

Muilwijk Modelbouw

René Muilwijk Modelbouw
Langendijk 89
4201 CG Gorinchem
0183-631945
www.muilwijkmodelbouw.nl
info@muilwijkmodelbouw.nl

CRAZY TRAINS

www.crazy-toys.nl
Bolderweg 37 E, 1332 AZ Almere

Nieuwe maar ook tweedehands modeltreinen en toebehoren overzichtelijk op één website!
Wij leveren onder andere: PIKO, Fleischmann, Roco, Artitec en Noch direct uit voorraad.

Geautomatiseerd TREINVERKEER

DEEL 1: RONDLOPENDE ZOLDERBAAN IN H0

In 1990 begon Fred Muller met het ontwerpen van een modelbaan voor op de langgerekte zolder, aanvankelijk ook gebruikt als slaapkamer. Meer dan dertig jaar later is de baan diverse keren aangepast en uitgebreid. We laten de bouwer in twee afleveringen aan het woord.



1.

De grote zolder (8,40 x 2,70 m) met aan drie kanten een schuin dak (op de tekeningen: links, boven en rechts) leende zich goed voor een rondlopende baan naar Duits voorbeeld. Uitgangspunt was, in de eindfase, een dubbelsporige hoofdbaan met twee keerlussen, een schaduwstation en een groot station met lange perrons afgestemd op een locomotief met vijf lange rijtuigen. Hoewel ik graag naar het tweerailsysteem zonder de ontsierende middenrail was overgegaan, heb ik om budgettaire reden het aanwezige Märklin-materiaal uit mijn tienerjaren gebruikt. Op het linkerdeel van de zolder kwam, aansluitend op het enkelspoor naar het schaduwstation, de dubbelsporige hoofdbaan met dorpsstation Linda. Een hoekje was vrijgemaakt voor 'Hoeve Francisca'; dochter Francis heeft hier het landschap gemaakt (zie tekening fase 1). Aanvankelijk vulde ik de M-rail aan met goedkope spoorsecties. In geboorde



2.

gaten in de dwarsliggers stak ik spelden. Met de koppen als middenrail en een onderlangs gesoldeerde voedingsdraad functioneert dit traject nog steeds. De overige sporen zijn uitgevoerd met K-rail. Na enkele experimenten met geluiddempende ondergrond zoals tapijt, heb ik op zachtboard ondervloerplaten 5 mm schuimplastic gelegd waarop de rails en de ballast met acrylaatkit zijn verlijmd. Met acrylaatkit is sneller te werken - de baan telt redelijk wat strekkende meters spoor - dan met de verdunde houtlijmmethode, bovendien blijft de kit enigszins elastisch en is het resultaat optisch gelijk.

Voor verhogingen in het landschap heb ik gekozen voor de gemakkelijk te bewerken zachtboard ondervloerplaten uit de bouwmarkt. Met papjes van zaagsel, schuursel en gips of tegellijm zijn, vermengd met houtlijm, de bergen en rotsen gemodelleerd. Na wat probeersels kan nagenoeg hetzelfde resultaat worden verkregen als met producten van de sceneryfabrikanten. Het papje kreeg met plakkaatverf een basiskleur en na uitharden zijn met een kwast kleuraccenten aan- »


3.


4.

1. Een jazzband speelt op het terras van restaurant Huize Burgh.

2. De keienbestrating in de hoofdstraat noopt tot langzaam rijden.

3. De paraglider heeft een goed zicht op het berghotel en de keerlus bij station Hogerop.

4. De brandweer van Rijnsburgh beschikt over modern materieel.

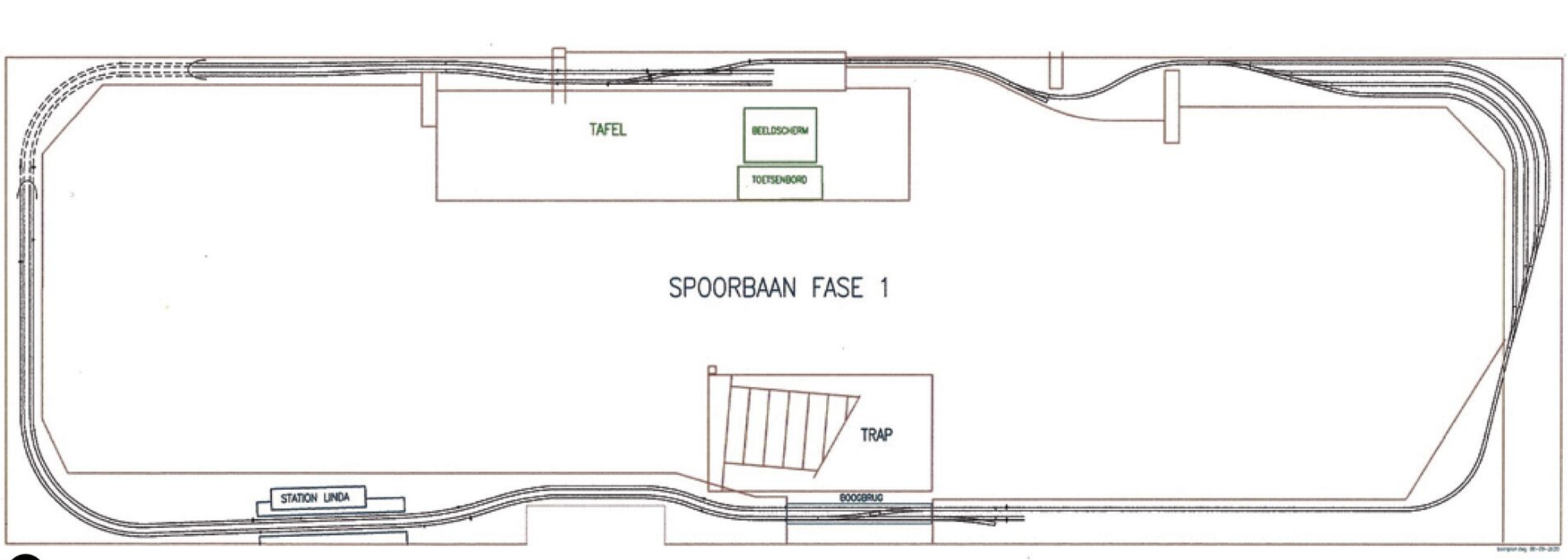
TEKST, FOTO'S & TEKENINGEN: FRED MULLER

DE STATIONSHAL IS AAN WEERSKANTEN TOEGANKELIJK MET LIFTEN EN ROLTRAPPEN

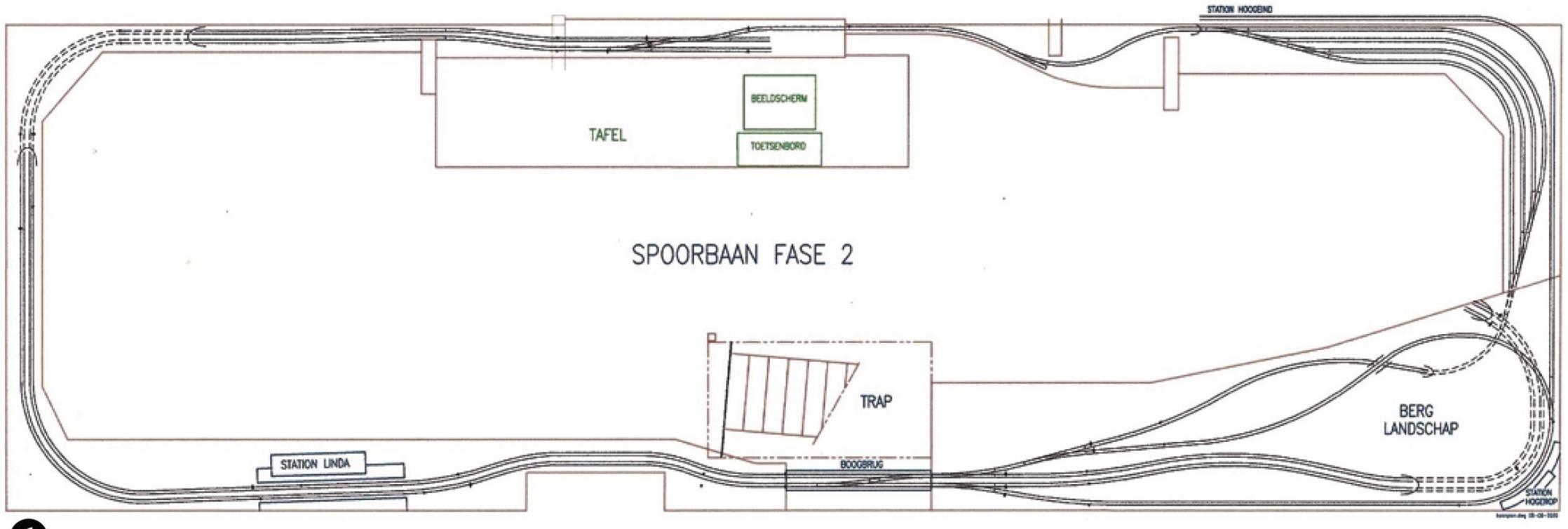
gebracht. De lange boogbrug in de hoofdbaan ter hoogte van de trap is met de computer op schaal getekend en aan de hand van de prints zijn de bouwdelen uit hout gezaagd. De op de brug geplaatste overloopwissels hebben in de volgende bouwfasen een functie gekregen.

KLASSIEKE BESTURING

Ik begon met klassieke besturing waarbij de baan in blokken is opgedeeld. Elk blok kreeg spanning via een zelf ontwikkelde blokkaart die een trein liet doorrijden, vertragen of stoppen. De kaart gaf positieve pulsen met een variabele breedte voor de regeling van de motor en complementaire negatieve pulsen waardoor de treinverlichting op beide pulsen constant brandt. Op de spoorstaven staat een kleine spanning en de treinassen zorgen door een kortsluiting voor de signalering bij de blokkaart. De retourleiding gaat via beide spoorstaven; dit detectiesysteem werkt in principe nog steeds. Via een opto-couple is het signaal nu aangesloten op een ingangskaart van de computer. Met de baanuitbreidingen werd het handmatig besturen van meerdere treinen lastig zodat ik na uitgebreid onderzoek rond de eeuwwisseling naar het besturingsprogramma van Softlok ben overgegaan. Qua investering gunstig daar er geen prijzig centraal besturingsapparaat nodig is. Met Softlok krijgen treinen hun eigen rijprogramma en worden alle beveiligingstaken uitgevoerd. De computer kreeg een ingebouwde treininterface, een voedingskaart en een ingangskaart. De oude blokbesturingskaarten heb ik vervangen door interfacekaarten met opto-couples om de signalen van de baan op de computeringangen aan te sluiten. Na het leren van het programma volgde het ontwerpen en bouwen van applicaties voor het voeden en besturen van de wissels en seinen. Ik gebruikte veel bouwpakketten van Elektuur. Dat betekende avonden lang solderen en installeren, maar toen dit was afgerond



5.



6.

ging er een wereld voor mij open. De treinen konden een heel traject afleggen, met in schaalsnelheid optrekken en afremmen en stoppen, goederen- en stoptreinen verleenden voorrang aan sneltreinen - bijvoorbeeld door Verkeerd Spoor aan te houden, dus via het linkerspoor inhalen - en de wissels en seinen werden aangestuurd. Het proces verloopt nog altijd probleemloos.

Ook bij computeraansturing ontstaan storingen, ze hebben meestal een mechanische oorzaak. Een wissel dat niet omloopt of een loc die niet rijdt. Het verschil met handbediening is dat de computer niet aan herkansing doet, alles moet perfect werken. Op veel plaatsen heb ik detectie voor foutsignalering ingebouwd. Zo moeten treinen binnen een vastgestelde tijd op een volgend punt aankomen; bij een foutmelding wordt alles gestopt en moet er handmatig worden ingegrepen. Alle baanvakken kunnen in twee richtingen worden bereden. Bij het programmeren moet daartoe ver »



7.



8.



9.

5. De eerste bouwfase van de Zolderbaan.

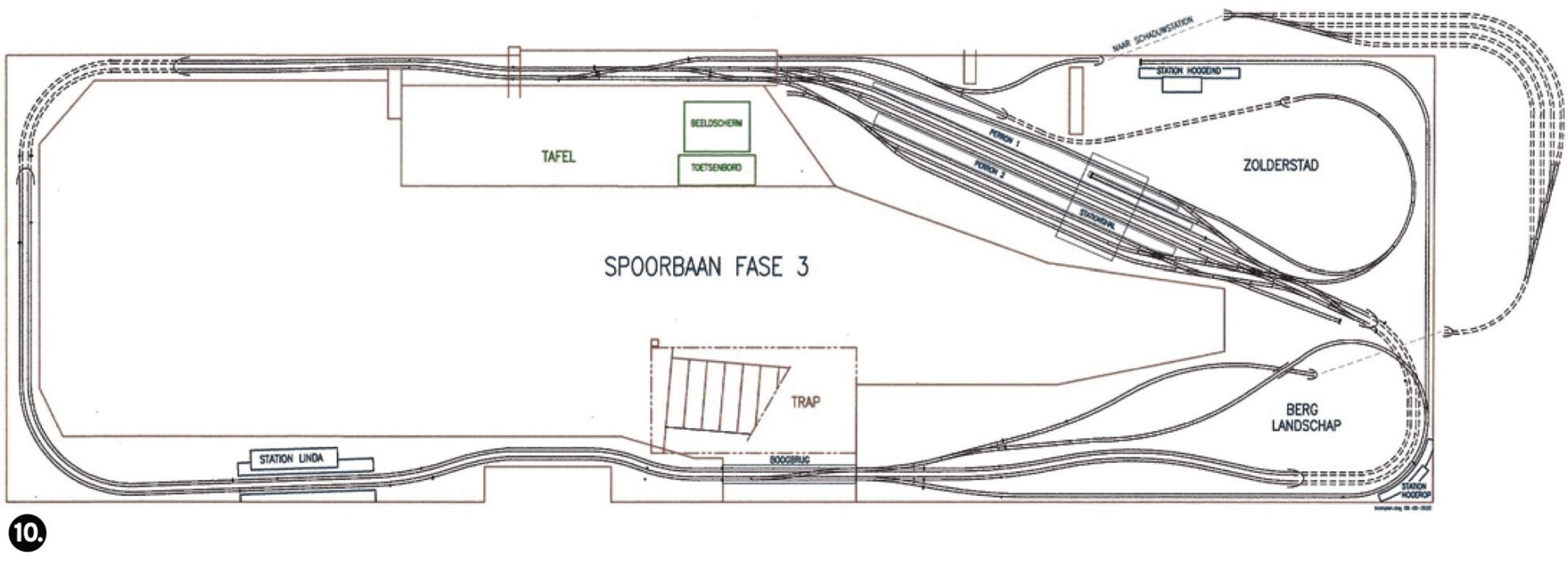
6. In fase 2 is rechtsonder een berglandschap met keerlus gebouwd.

7. Ook de buitenwand van het reservoir van de watertoren is in vakwerk uitgevoerd.

8. Een treinstel van DB Regio staat klaar voor vertrek vanaf spoor 3.

9. De brede doorgaande straten van Zolderstad kunnen het verkeer goed aan. Op het terras tegenover het oude stadhuis is het goed toeven.

10. Het grote station is in bedrijf genomen. Het schaduwstation (de onderbroken lijnen rechtsboven) liggen onder Zolderstad.



10.



11.


12.

vooruit worden gekeken om te voorkomen dat twee treinen uit tegengestelde richting elkaar zouden blokkeren. Ondanks de eindeloze variatie in mogelijke treinbewegingen komt dit amper voor.

CENTRAAL STATION

Nadat de hoofdbaan onder een berg was doorgetrokken om later op het centraal station te kunnen aansluiten moest de toerit naar het schaduwstation naar de voorkant van het toegevoegde tafelblad worden verlegd. Behalve de mogelijkheid tot rondrijden via het schaduwstation is in het berglandschap een keerlus met halte Hogerop toegevoegd. Stoptreinen kunnen vanaf deze halteplaats rechtdoor rijden naar Hoogeind, een enkelsporig kopstation boven het toekomstige Zolderstad. Op de uitbreiding - op tekening fase 2 rechtsonder - ontstond in de hoek een berglandschap met een hotel.
Na het jaar 2000 volgde het centraal station Zolderstad met zeven sporen, waarvan vier perronsporen en aan de oostzijde een zakspoor voor een korte pendeltrein. Door wisselstraten aan beide zijden van het station zijn alle stationssporen voor zowel rechts- als linksverkeer bereikbaar. De grote zelfbouw stationshal met aan beide zijden liften en roltrappen is dwars over de sporen geplaatst. Ook de beide eilandperrons zijn met roltrappen bereikbaar. Van het station voert een aftakking naar de tweede keerlus (zie tekening fase 3). Het in tekening 3 naast de hoofdtekening met onderbroken lijnen weergegeven schaduwstation ligt



13.

onder de keerlus van Zolderstad. Aansluitend volgde de bouw van de stationsgebouwen en de perrons. Het station is een eigen ontwerp en getekend met een technisch tekenprogramma, op schaal uitgeprint en gebouwd uit diverse soorten kunststof, papier en karton. De zichtbare sporen zijn voorzien van niet-functionele bovenleiding; de treinen rijden met half opstaande stroomafnemers. De portaalmasten in station Zolderstad zijn zelfbouw, de palen langs de vrije baan van Hobbex, Märklin en Sommerfeldt. Op een uitneembare plaat boven de tweede keerlus is Zolderstad verrezen. Hierna volgde Rijnsburgh, een oud Duits stadje met vakwerkhuizen en een stadspoort op een uitbouw van de tafel. Dit is weer meer gedetailleerd uitgevoerd dan eerdere delen. Om de plastic glans te verminderen zijn alle gebouwen geweatherd.
In Railhobby 442 komt de uitbreiding met het rangeer- en industrieterrein aan de orde. Ook wordt station Zolderstad met een perron voor de museumtrein uitgebreid. De baan is voor een volautomatisch treinbedrijf ingericht, maar handbediening blijft mogelijk. //

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



11. Het tankstation en de autowerkplaats kennen veel vaste klanten.

12. De over de sporen gebouwde stationshal is vanaf beide kanten met roltrappen en liften bereikbaar.

13. De zelfbouw spoorbrug torent boven Rijnsburgh uit.

14. Voor beide treinen zijn de rijwegen automatisch gesteld.

15. De bloemenstal voert een uitgebreid assortiment aan bloemen en potplanten.

BEPERKTE OPLAGE!

EXCLUSIEF RAILHOBBY MODEL

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-front-seinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. De loc is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. Inclusief speciale verpakking en kaartje met uniek nummer. Bestel nu voor de pre-order prijs en verzeker uzelf van een exemplaar!

Lees alles over het model en voorbeeld op Railhobby.nl/ns1111

Bestel nu!

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



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

Verwachte levering eind 2021.

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* (normaal ~~€ 204,99~~)

◯ NS 1111 (drierail digitaal) voor € 234,99* (normaal ~~€ 249,99~~)

Ik betaal als volgt:

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

RH441

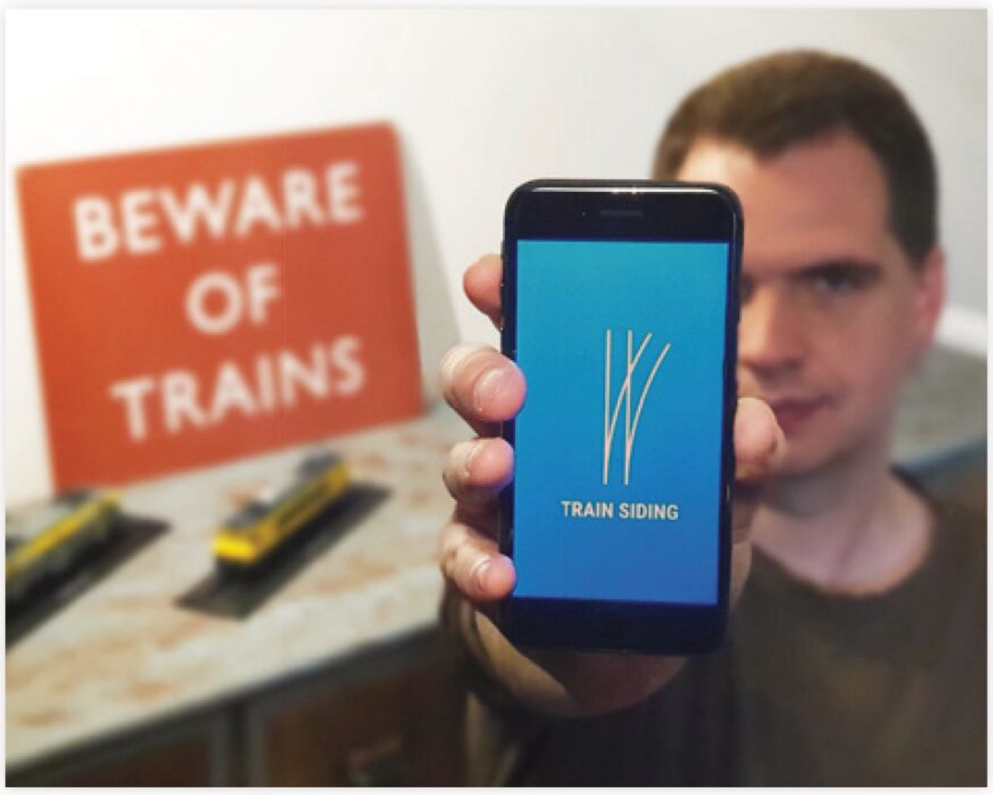
Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/botsneus.

* Speciale pre-order prijs is geldig t/m 30 november 2021, op basis van beschikbaarheid. Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 6,95, buitenland € 9,95.

NIEUWE APP VOOR TREINLIEFHEBBERS

Train Siding

Michael Schuijff is de bedenker van Train Siding, een social media-app over treinen. Met Train Siding wisselen duizenden treinliefhebbers van over de hele wereld foto's en video's met elkaar uit.



Michael Schuijff met de app Train Siding.

TEKST: REDACTIE, **FOTO:** SASKIA DE WERK

Wat is Train Siding?

"Train Siding is een app voor liefhebbers van (model) treinen waar je foto's, video's en verhalen met elkaar kunt delen. De app wordt gebruikt door enthousiaste modelbouwers, treinspotters en fotografen, maar ook door vrijwilligers van museumlijnen en mensen die aan het spoor werken. Iedereen die iets heeft met treinen is welkom. Gebruikers reageren enthousiast op de exclusieve focus op treinen. Op Train Siding vindt u geen selfies, spam of maatschappelijke discussies."

Hoe is het idee voor Train Siding ontstaan?

"Al jaren volg ik veel 'treinenaccounts' op Facebook, Twitter en Instagram. Maar wat ik eigenlijk wilde, was één simpele app, waarin al die foto's en video's van modelspoorbanen en treinen samenkomen. Voor mijn werk bouw ik uiteenlopende apps voor de zorg. Het leek mij een leuke uitdaging om een social media-app voor treinliefhebbers te bouwen. Twee jaar geleden ben ik aan Train Siding begonnen en april vorig jaar nodigde ik de eerste mensen uit voor de testversie. Bij toeval werd de app een paar weken later getipt door Geoff Marshall, een bekende YouTuber die vaak filmpjes over Engelse treinen maakt. Vanaf dat moment groeide het aantal gebruikers snel. Train Siding biedt de kans om even aan de wereld te ontsnappen en helemaal op te gaan in je favoriete hobby."

Over onze 'favoriete hobby' gesproken, heeft u zelf een modelbaan?

"Jazeker! Als kind ben ik aangestoken door mijn opa's. Ik ben begonnen met een paar H0-treinen van Fleischmann en Roco. Inmiddels heb ik H0 ingeruild voor N. Ik probeer op zolder een klein stukje Schotse Hooglanden na te bouwen, helemaal digitaal gestuurd. Daarnaast hangt mijn kantoor vol met prints van iconische Britse locomotieven, waaronder de Royal Scot, SR Q1 en de Deltic."

Hoe kan men van Train Siding lid worden?

"Train Siding is beschikbaar voor Android en iOS. U kunt de app gratis downloaden in de app stores en via www.trainsiding.com/download. Wie liever geen app downloadt, kan op ook www.trainsiding.com inloggen. Na het invullen van uw e-mailadres ontvangt u een inloglink om het account te activeren. Vervolgens bepaalt u zelf wie u wilt volgen en uitnodigen. Train Siding laat steeds nieuwe suggesties van mensen uit binnen- en buitenland zien. Bovenaan het scherm kunt u kiezen voor thema's zoals modeltreinen, smalspoorlijnen, metro's/trams en computerspellen."

Hoe ziet u de toekomst van Train Siding?

"Het aantal gebruikers neemt snel toe nu (bijna) alle reisbeperkingen zijn opgeheven. Mensen hebben een hoop modelbouwbeurzen en treinreizen in te halen en willen dat met elkaar delen. Inmiddels werk ik samen met Spoorwegen TV, Rail Riders, 24 Trains en Railhobby. Iedere paar weken komt er een partner bij. Ik update de app maandelijks. Veel ideeën voor nieuwe functies komen bij de gebruikers vandaan. Ze zijn enorm betrokken bij de groei van Train Siding!" //

Afscheid na 77 DIENSTJAREN

HET OLIEVERKEER BIJ DE BENTHEIMER EISENBAHN

Met een kleine ceremonie namen de Bentheimer Eisenbahn (BE) en oliebedrijf Wintershall Dea op 5 augustus 2021 officieel afscheid van het olievervoer per spoor tussen Emlichheim en Osterwald. De bouw van een nieuwe oliepijplijn tussen deze plaatsen kondigde al enkele jaren geleden het einde van het olievervoer over het spoor aan.

Loc D5 (MaK, 1961) rangeert op 1 juli 2021 in Osterwald. Nog 22 dagen te gaan tot de laatste officiële rit.

Officieus reed de laatste beladen olietrein tussen Emlichheim en Osterwald al op 23 juli. De laatste decennia reed de trein gemiddeld eens per werkdag met een wisselend aantal ketelwagens, tussen zeven en maximaal veertien per trein. In periodes van onderhoud, waarbij de pijplijn tussen Osterwald en Lingen buiten dienst was, werd de olie met de trein met de ruime omweg via Bad Bentheim en Salzbergen in Lingen bezorgd. Gedurende 68 jaar, van 1953 tot 2021, was de BE vervoerder van de trein op haar eigen spoorlijn tussen Emlichheim en Osterwald, een respectabele tijd waarin totaal 11,4 miljoen ton olie werd vervoerd.


1.

Decennia van olievervoer

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het aardolieveld Emlichheim-Schoonebeek ontdekt, centraal gelegen in een uitgestrekt gebied met aardolie- en aardgasvelden die zich onder het aardoppervlak van Noord-Nederland en -Duitsland bevinden. Nog voor het einde van de oorlog startte het Duitse oliebedrijf Wintershall Dea in 1944 met het oppompen van de aardolie in Emlichheim. De Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) deed hetzelfde in 1947 met de aardolie in het Drentse Schoonebeek. De aardoliewinning in Schoonebeek leverde jarenlang de bekende, door NS gereden olietreinen van Schoonebeek naar Pernis en Botlek op. Gelijktijdig met de aanvang van de aardoliewinning in Emlichheim werd het spoorvervoer van de olie begonnen. In opdracht van Wintershall Dea startte de BE in 1944 met het transport van de ruwe olie via haar eigen spoorlijn van Emlichheim via Bad Bentheim naar Gronau (Westf) waar de treinen werden overgedragen voor doorvoer naar diverse Duitse raffinaderijen. In 1944 werd er met stoomtractie gereden, na verloop van tijd werden diesellocs ingezet. Het idee van pijpleidingen als efficiënt transportmiddel deed


2.



3.

begin jaren 50 zijn intrede toen een pijpleiding werd aangelegd vanuit Osterwald naar Lingen, de plek waar een nieuwe raffinaderij werd gebouwd. Na het gereedkomen van de pijpleiding in 1953 vervoerde de BE zowel olietreinen naar Gronau en naar Osterwald, vanaf 1964 werd alle olie uit Emlichheim via Osterwald naar Lingen verpompt en waren de olietreinen voor overgave in Gronau verleden tijd.

Overlaadstations

Op het industriegebied van Emlichheim staat het olielaadstation van Wintershall Dea, een spooraansluiting met twee laadsporen en een kort opstelspoor. De stamlijn vanaf station Emlichheim, dat via een fotogenieke bomentunnel voert, ontsluit naast het olielaad- »



4.



5.

1. Op 5 augustus 2021 trekt de D12 de allerlaatste olietrein naar Osterwald.

2. De ongetwijfeld thuiswerkende bewoners van de Emslandstrasse in Emlichheim zien op 24 juni 2021 vanuit hun thuiskantoor hoe de D24 de beladen trein naar het emplacement duwt.

3. In 2012 huurde de BE een maand de OHE 200086 (ex-DB 216 158). Op 7 mei rijdt de trein door Salzbergen.

4. Op 18 april 2011 trekt loc D22 een lege trein van Osterwald naar Emlichheim.

5. Loc D24 met een beladen trein 6 februari 2012 in de fotogenieke 'bomentunnel' in Emlichheim.

TEKST & FOTO'S: COEN ORMEL



6.



7.

OLIETREINEN REDEN DOOR FOTOGENIEKE BOMENTUNNEL IN EMLICHHEIM

station ook de aansluiting van de lokale Raiffeisen dat nog steeds spoorwagens met kunstmest ontvangt. Op termijn zal Wintershall Dea het olielaadstation en de sporen op de aansluiting in Emlichheim geheel saneren. Vanuit Emlichheim spoorde de olietrein over de hoofdlijn van de BE naar Esche, waar een drie kilometer lange stamlijn aftakt naar het lospunt Osterwald. Hier liggen twee lossporen. Zonder emplooi door een ander bedrijf zal de stamlijn en aansluiting in Osterwald waarschijnlijk hetzelfde lot beschoren zijn als de aansluiting in Emlichheim.

Meer olie

Naast de olie uit Emlichheim heeft de BE in het verleden meer olietreinen gereden. In de laatste jaren van de aardoliewinning in Schoonebeek werd de olie naar Osterwald vervoerd in plaats van Rotterdam. De BE reed de trein vanuit Schoonebeek zelf naar Osterwald en loste daarmee NS in de Drentse plaats af. Het spoorvervoer in Schoonebeek eindigde uiteindelijk in 1996 toen ook de aardoliewinning ophield. Inmiddels wordt in Schoonebeek weer aardolie naar boven gehaald, maar is de spooraansluiting helaas gesaneerd. In opdracht van Wintershall Dea reed de BE tot 2020 gemiddeld tweemaal per week een keteltrein tussen de olieverlading Barnstorf - ten noorden van Diepholz - en de raffinaderij in Lingen. De trein ging in 2020 over naar vervoerder RVM toen de BE dat jaar haar licentie voor het Duitse spoorwegnet verloor. Tot slot viel op 5 augustus het doek voor de laatste olietrein van de Bentheimer. De trein werd in stijl van tractie voorzien; de Graf Mec D12 uit Nordhorn bracht nog eenmaal een sleep ketelwagens naar Osterwald. Deze MaK 240 B kwam in 1957 fabrieksnieuw bij de BE in dienst. //

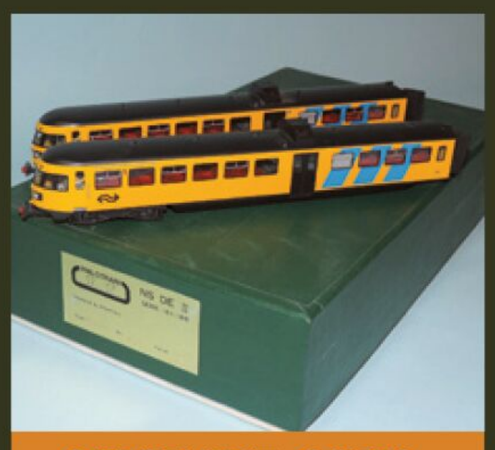
6. In de laatste maanden van het olievervoer zien we op 10 mei 2021 de 'nieuwe' D22 aan het einde van de middag de wagens in Osterwald ophalen.

7. Geconcentreerd kijkt de machinist van loc D25 op de baan terwijl hij op 25 april 2014 veertien ketelwagens naar het laadstation drukt.

VEILINGHUIS BOUWMAN

vintage toys & collectibles

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



OPBRENGST € 2720,-



OPBRENGST € 3.480,-



OPBRENGST € 240,-



OPBRENGST € 170,-



OPBRENGST € 350,-

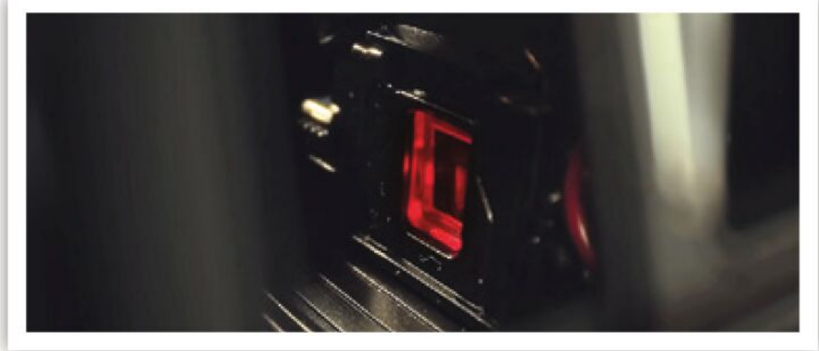
WIJ VEILEN OOK GRAAG UW VERZAMELING

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



EXPERT PLUS **Stoomloc BR 83.10 DR**

De 83.10 als Expert Plus model van PIKO met de nieuwe PIKO SmartDecoder XP 5.1



55916 XP Stoomloc / Sound BR 83.10 DR, periode IV **489,99 €***

55917 ~XP Stoomloc / Sound BR 83.10 DR, periode IV **489,99 €***

Highlights:

- Lastgeregelde stoomuitstoot
- Wielomwenteling gesynchroniseerde sound
- Digitaal schakelbare koppeling
- Vuurkist flakkerende verlichting (zie afbeelding)
- Innovatieve powermanagement
- **PIKO TrainSound®** *onboard*

Meer over de nieuwste decodergeneratie op onze website

* Adviesverkoopprijs



Deze en nog meer noviteiten vindt u in de actuele catalogus 2021, bij de vakhandelaar en op de website van PIKO

YouTube
www.piko.de



3D-printen IN DE PRAKTIJK

ZELF MODELLEN MAKEN

De meeste lezers zullen het gebruik van een 3D-printer binnen de hobby wel kennen. Er zijn diverse toepassingen te bedenken, van het printen van een straatnaambord, gevels van gebouwen tot hele achtergronden. Roelco Rens gaat in op de vele mogelijkheden.

Sinds enkele jaren is de 3D-printer in verschillende soorten en maten voor een betaalbaar bedrag te verkrijgen. Voor de gemiddelde hobbyist is een goede printer met prima kwaliteit voor toepassingen op de modelbaan binnen bereik gekomen. Welke 3D-printer zou u moeten kiezen? In hoofdlijnen zijn er twee soorten. Printers die werken met een vaste basis, het filament, dat warm wordt gemaakt zodat het smelt en vervolgens wordt gebruikt voor de verschillende printlagen van het project. Het tweede werkt met een vloeistof, resin genoemd, dat met een uv-laserstraal wordt behandeld en daardoor selectief uithardt. Het te printen object wordt laag voor laag afgewerkt en daarna uit de vloeistof getrokken. Het gebruik van vloeistof vergt meer handelingen, zowel bij het printen als bij het opruimen van de vloeistof, zodat ik voor een filament-printer heb gekozen. De vloeistof-printers lenen zich meer voor grotere oplagen van hetzelfde object.

FILAMENT

Bij gebruik van een rol filament is de printer, zo nodig na schoonvegen van het bed - de glasplaat -, direct gebruiksgereed. Het filament is in verschillende kleuren te koop. Dan moet de rol wel worden vervangen, maar dat gaat eenvoudiger dan het wisselen van een vloeistof. Bij duurdere modellen kunnen meer kleuren tegelijk worden geprint. De printers met filament lijken iets goedkoper te zijn, al kunt u het net zo duur maken als u wilt. Belangrijk is dat de printer een vlak bed heeft dat kan worden verwarmd. Daardoor hecht de onderkant van het printwerk beter op het bed en is er minder kans op het kromtrekken van het object. Zeker bij flexibele eindobjecten is dat van belang.
De maat van de printer is een belangrijk gegeven. In welk formaat wilt u kunnen printen? Zelf kwam ik uit op een Ender 3 V2 van Creality (circa € 300). Doordat de printer als bouwpakket wordt geleverd vind ik de prijs-kwaliteitsverhouding goed. De toevoeging V2 staat voor enkele aanpassingen ten opzichte van de goedkopere voorganger Ender 3, zoals een nieuw moederbord met stille drivers voor de aansturing, een lade voor gereedschap, spanners op de X- en Y-as en een glazen bed. Overigens zijn deze opties ook beschikbaar voor de voorganger, door ze zelf uit te printen of los bij te bestellen. Het in elkaar zetten van de printer valt mee; een duidelijke handleiding wordt meegeleverd en op internet staan video's waarin de montage wordt uitgelegd.

MOGELIJKHEDEN

Met de juiste tekenprogramma's is het mogelijk om zelf het onderdeel te ontwerpen dat nodig is, bijvoorbeeld een brug, gevel of hulpstuk. Maar ook missende onderdelen van treinen, wagens of gebouwen zijn te »

1. Enkele nog onbeschilderde geprinte accessoires, zoals de perronranden, stootblok, koffers en kisten. De vrouw met koffer is geverfd. De wegstructuur is ontstaan door de straatmal in klei te drukken.

2. De printer aan het werk. Hier wordt een bevestigingsclip voor servo's geprint.

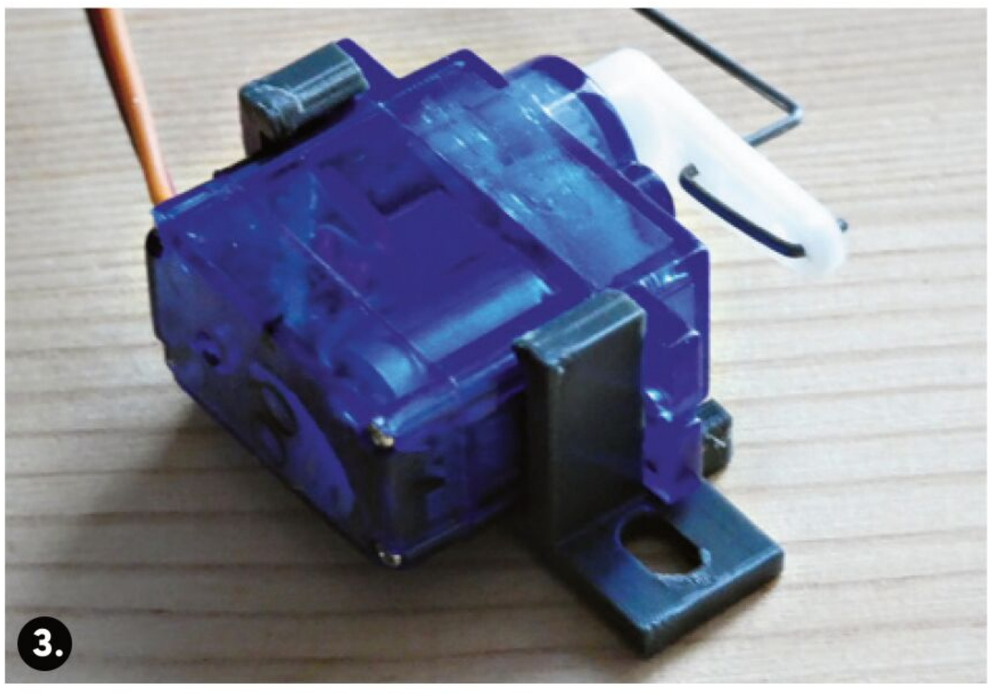
3. De servo in de zojuist geprinte clip, klaar voor gebruik.

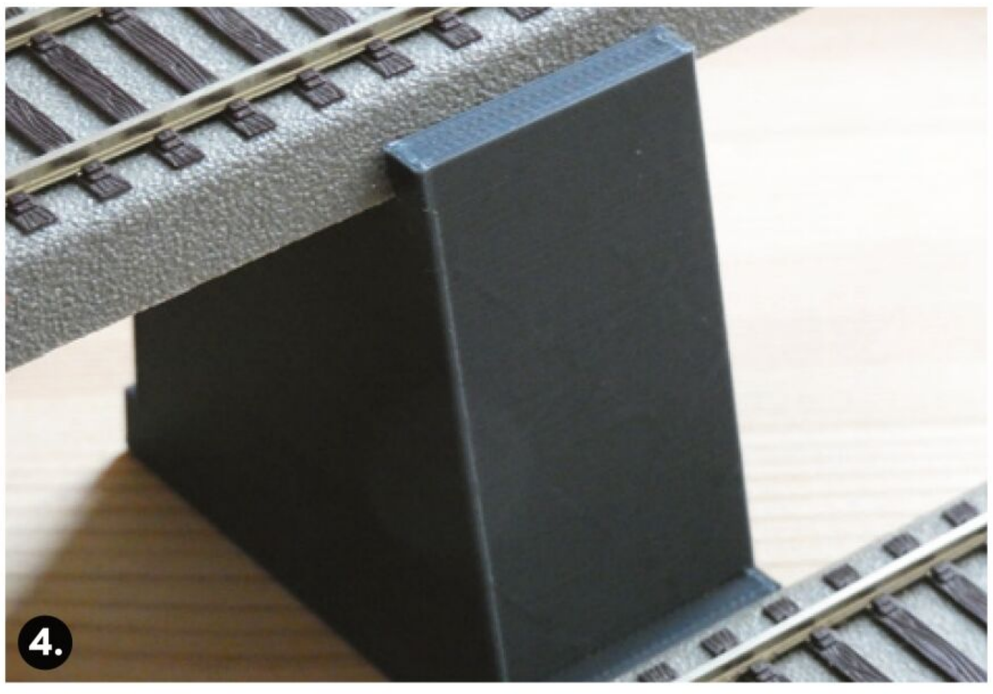
4. Railsteunen voor de vitrinekast, de laagjes van 0,28 mm zijn te zien.

5. Diverse trappen in de vitrinekast.



2.


3.


4.


5.

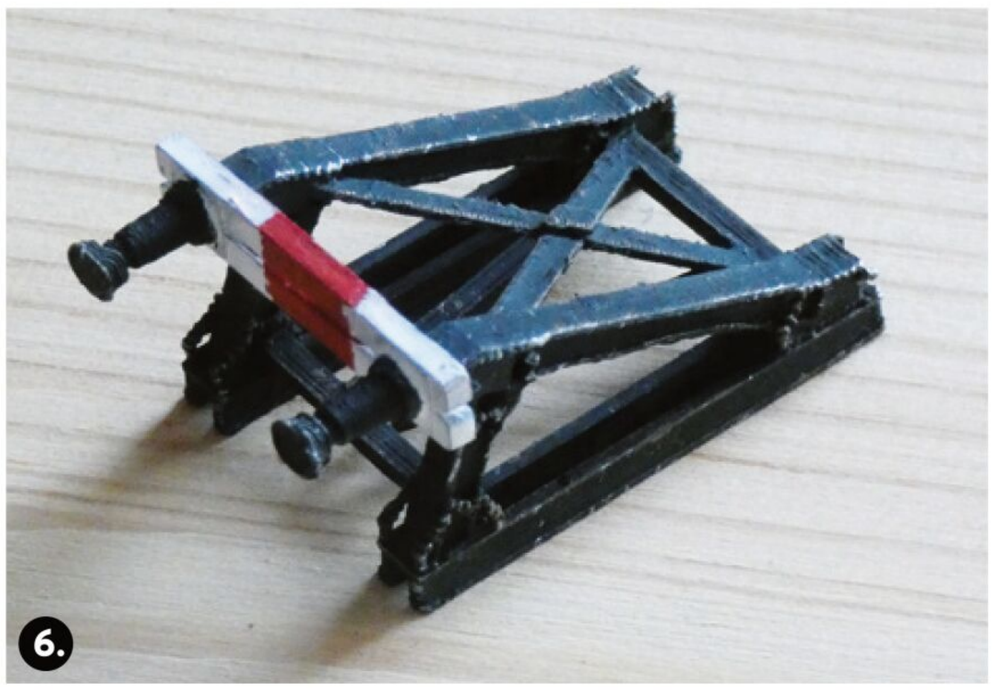
TEKST & FOTO'S: ROELCO RENS

MET WAT VERF ZIJN DE PRINTLIJNEN NAUWELIJKS MEER TE ZIEN

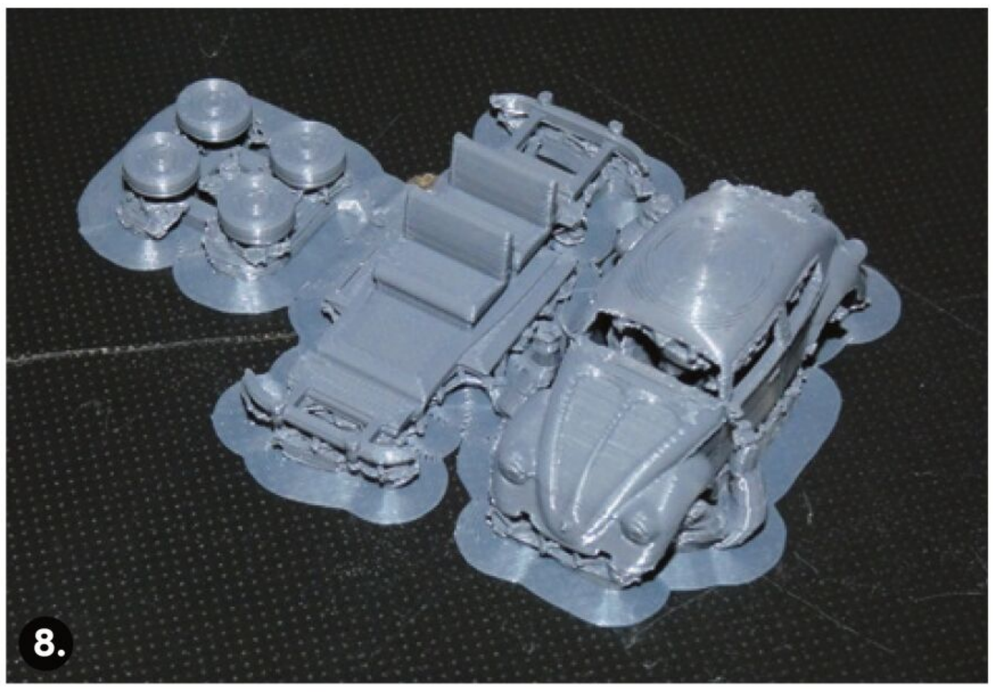
ontwerpen, zelfs een hele trein of wagen is mogelijk. Ook figuren in precies de houding, die voor een specifiek tafereel nodig is. Maar wat als u nu niet zo handig bent met een tekenprogramma om daar een goed 3D-ontwerp mee te maken? Via internet zijn veel bestanden die door ontwerpers beschikbaar zijn gesteld te downloaden, gratis of tegen een kleine vergoeding. Wie zelf met tekenen aan de slag wil gaan, heeft keuze uit verschillende tekenprogramma's. Soms hangt er een prijskaartje aan, maar sommige zijn ze voor eigengebruik gratis. De tekenprogramma's hebben verschillende doelen. Er zijn boetseerachtige programma's, die geschikt zijn om mensen of dieren te maken en andere om strakkere onderdelen mee te ontwerpen. Tijdens mijn zoektocht kwam ik een database tegen met ontwerpen die voor eigengebruik beschikbaar zijn, zie de entry in het infoblokje. Dus ook zonder tekenprogramma kunt u plezier van een 3D-printer hebben. De ontwerpen zijn in verschillende schalen beschikbaar, maar met de software die met de printer wordt meegeleverd zijn ze eenvoudig naar de gewenste schaal om te zetten. De tekeningen worden als .stl formaat aangeleverd. Via de Cura-software van de printer wordt dit omgezet naar een patroon per laag. In Cura is per laag te zien wat er wordt geprint zodat tevoren is te zien of het printen goed zal verlopen of dat er problemen ontstaan en er aan het ontwerp (extra) ondersteuning moet worden toegevoegd. Ook als met kleine punten op het bed - de glasplaat - wordt begonnen, bijvoorbeeld bij een dier waar de vier poten in het begin alleen het bed raken, kan het programma helpen het resultaat te verbeteren. U kunt er voor kiezen om een gehele onderlaag, bodemplaat, te printen zodat het één geheel wordt met het object en er een maximaal contact is met het bed. Dat verkleint de kans dat de nozzle - het verwarmde mondstuk waardoor het filament op het printplatform wordt geprint - één van de poten omdrukt en de print mislukt. Dat geeft wel meer nawerk, want de hulpstukjes moeten worden verwijderd. Uit ervaring blijkt dat het meer zekerheid geeft dat de print lukt.

LAAGJES

Aan 3D-printwerk is te zien dat het uit laagjes is opgebouwd, maar met instellingen tot 0,12 mm zijn de details zeker niet verkeerd. De nozzle die standaard bij de printer zit is 0,4 mm, maar kan desgewenst door een kleinere worden vervangen. Voor hulpmiddelen, zoals de steunen voor de terrasvormige treinendisplay in de vitrine, is een mindere kwaliteit toereikend. De


6.


7.


8.


9.



10.

railsteunen heb ik met lagen van 0,28 mm geprint, dat is ook gunstig voor de printtijd. Om het eindresultaat mooier te maken, kan het geprinte onderdeel met een vijl of schuurpapier worden bewerkt. In veel gevallen blijkt dat niet nodig. Ook onderdelen voor de modelbaan kunnen zonder bewerken worden gebruikt. Met een likje verf zijn de printlijnen nauwelijks meer te zien, zeker als het een kleinere schaal betreft en het printwerk wat verder naar achteren op de baan komt staan. Op deze manier heb ik al heel wat kleine onderdelen vervaardigd. Ook andere zaken, zoals de servo-houders of een rol voor straatsteenmotief zijn snel gemaakt. Snel is wel een relatief begrip. Een tuinbank in model, zoals ze in parken staan, was met tien minuten klaar, een rol voor een straatpatroon duurde een paar uur.

BODEMPLAAT

Omdat het printen in laagjes gebeurt, begint de printer op de bodemplaat, de basis. Het volgende laagje komt daar op en zo gaat het gaandeweg naar boven. Printen zonder basis kan natuurlijk niet, maar niet alle ontwerpen beginnen op de bodem. Zoals bij de bouwonderdelen van de auto is te zien, is er heel wat dat als het ware in de lucht moet worden geprint. Gelukkig erkent de software van de printer dit en kan deze waar nodig ondersteuningen printen. Dit gaat, om materiaal te besparen, via een raster. Net onder het te printen onderdeel komen kleine puntjes ter ondersteuning zodat het gemakkelijk is los te halen, maar genoeg ondersteuning heeft om niet door te zakken. Dit geeft wel redelijk wat afval. Het is mogelijk zelf te bepalen waar ondersteuningen moeten komen, zodat alleen bij de belangrijke punten een kleine ondersteuning wordt geprint. Dat bespaart materiaal en geeft minder afval.

De 3D-printer kan een mooie aanwinst voor en uitbreiding van de hobby zijn: het zelf kunnen bepalen wat er nodig is en dat uitprinten. Door zelf te ontwerpen of gebruik te maken van de vele ontwerpen die online worden aangeboden. Voor een redelijke prijs zijn er specifieke onderdelen voor de baan te maken die anders niet of moeilijk te krijgen zijn. Hiervoor moet u zich wel een goed tekenprogramma eigen maken, maar dat is zeker de moeite waard. Ik ga er in elk geval nog veel plezier aan beleven. //

6. Een in 3D geprint geschilderd stootjuk.

7. Rol voor straatmotief, door in verschillende maten te printen, kan de grootte van de stenen worden aangepast.

8. Alle onderdelen van de in één printhandeling geprinte Kever hebben een ondersteuning.

9. Van de ondersteuning losgemaakte onderdelen van de VW Kever. Op de achtergrond een geassembleerd exemplaar.

10. Klein diorama met geprinte en beschilderde figuren en objecten.

WEBSITES TEN BEHOEVE VAN 3D-PRINTEN

- **www.3dnatives.com/en/top-10-websites-stl-files-161120174**
- **www.thingiverse.com**
- **3dprinterkopentips.nl/gratis-tekenprogramma-voor-jou-3d-tekeningen**

Modelspoor Evenement

18 & 19 december '21



HANZEHAL te ZUTPHEN

Met o.a. diverse rijdende Modelspoorbanen, workshops
Verkoopbeurs (vele standhouders) activiteiten voor kinderen

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN
(350 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 9-

Beursdata 2022: 17 & 18 december

T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com

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

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

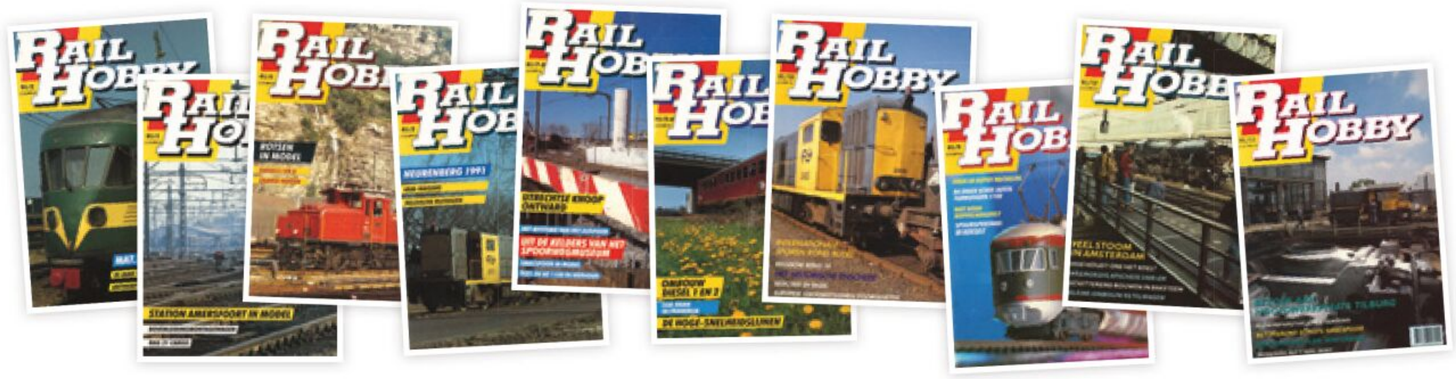
märklin FALLER TRIX BUSCH
kibri VOLLMER NOCH PIKO

De webwinkel met passie voor modelspoor
- **Grote voorraad** modelspoor scenery
- vanaf € 50,- **gratis thuisbezorgd**
- **Gratis retourneren** binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot **achteraf betalen**

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

Lees Railhobby terug t/m 1989

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



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

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 56 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

Doe maar gewoon

Een bijzonder project was de ombouw van een Arnhemse tram met gebruikmaking van onderdelen van een RET-vierasser bij het Openluchtmuseum in Arnhem. Een stap verder gaan de mensen achter 'Bouwen die Blauwe', waar een NZH-tweelingstel vanaf de grond wordt opgebouwd.

Doe maar gewoon, dan doe je gek genoeg. Veel Nederlandser dan dat kan het haast niet. Toch zijn er gelukkig genoeg mensen in ons land die zich weinig van dit uitgangspunt aantrekken. Want zonder een dergelijke houding zouden we veel moois missen. Voor hen is een uitspraak die op de kamer van een museumdirecteur hangt meer van toepassing: 'Wakker blijven is de beste manier om een droom te verwezenlijken'. Lange tijd heeft het idee geheerst dat het maken van replica's of herbouw van gesloopte spoorvoertuigen iets was wat alleen in Engeland zou kunnen. De restauratie van een Duitse (Hohenzollern) Victor tot de NS 6513 ging nog uit van een bestaande locomotief van dezelfde serie. Wat al meer in de buurt van een complete herbouw kwam, is van wat oorspronkelijk een standaard DB-railbus was, naar een NS omC. Waar door de SGB in een relatief korte tijd een prachtige en goed werkende replica van een NS-motorwagen is gemaakt. Een ander project was de ombouw van een Arnhemse tram met gebruikmaking van onderdelen van een RET-vierasser bij het Openluchtmuseum in Arnhem. Een stap verder gaan de mensen achter 'Bouwen die Blauwe', waar een NZH-tweelingstel vanaf de grond wordt opgebouwd. Hoewel hier zeker nog de nodige onderdelen van originele tweelingstellen in gebruikt kunnen worden, is de bulk van het werk totale nieuwbouw. Het feit dat er niet is gekozen voor één van de kleinere, simpelere NZH-voertuigen maakt het project extra bewonderenswaardig. Hoewel het op het eerste gezicht weinig met spoor te maken heeft, is ook de inspanning van de huidige (Nederlandse) voorzitter van FEDECrail (de koepel van Europese museumspoorbedrijven) in dat licht wakker blijven om dromen ook in de toekomst in stand te kunnen houden. Het gaat hierbij om te zorgen dat het gebruik van fossiele brandstof zoals kolen voor het gebruik van historische, museale activiteiten in de wetgeving rond 'the green deal' wordt verankerd zodat ook in de toekomst stoomlocomotieven en dergelijke gebruikt en in werkende staat getoond kunnen worden.

RAM TEE

De stap van heden naar dromen is met het vlot komen van de situatie rond het NS/SBB DE-IV/RAm TEE-stel gauw gemaakt. Het veiligstellen van het stel van opstelterrein Amsterdam Dijksgracht is gelukt en daarmee is de vraag naar wat er in de toekomst met het stel kan gebeuren weer helemaal open. En daarmee dus ook de potentiële bouw van een replica motorwagen. De vraag in hoeverre dat kan of moet gebeuren met behulp van originele Werkspoor-motoren of een Engelse Class 37 laat ik in de bekwame handen van het huidige projectteam van dit iconische treinstel. Dan houden we slechts 'wier naam we niet noemen' over. Oftewel een rijvaardige NS-hoofdlijnloc. Hoewel het eerste waarschijnlijk een dood paard is gok ik dat het tweede een niet geringe kans van slagen kan hebben. Ik ken tenminste een paar wakkere types die af en toe in hun vrije tijd teken- en rekenwerk doen; allemaal mensen met de nodige kennis en ervaring in vergelijkbare projecten. Over tien jaar is het tijd voor honderd jaar NVBS en daarmee Stoom '31. Het wordt zeker krap, maar waarschijnlijk is het niet alleen een Kniesoor die op die deadline let. //



Wielstellen en kap van de NS 5800, model van Frits Thies.

TEKST: PAUL BENDER, **FOTO:** FRITS THIES


1.

DE GROTE KLEINE TREINENCOMPETITIE

Interview met André van Duin

In *De Grote Kleine Treinencompetitie* strijden zes teams (wit, roze, geel, oranje, blauw en groen) onder leiding van hun teamcaptain tegen elkaar om de mooiste en meest creatieve modelspoorbaan te realiseren. Het MAX-programma wordt gepresenteerd door André van Duin. Wij stelden hem zes vragen over het programma.

Hoe was het voor u om dit programma te presenteren?
"Hetzelfde als de andere programma's die ik presenteer. De kandidaten voeren een opdracht uit, in dit geval treinbanen maken, en daar loop ik tussendoor, als een soort stoorzender. Alle banen werden in het Spoorwegmuseum gebouwd, een zeer passende entourage."

Bent u zelf een modelspoorliefhebber?
"Wel om naar te kijken, maar ik ben er niet zelf mee bezig. Ik heb na afloop van het programma een starterspakket gekregen. Dat heb ik nu op tafel staan en het werkt. Dat is het. Ik vind het leuk om daarnaar te kijken."

Wat vindt u van de modelbouwkunsten die worden vertoond?
"Die zijn spectaculair. Het is ongelooflijk wat ze in zo'n korte tijd in elkaar kunnen zetten. Ik zou dat zelf niet kunnen. Ik heb nu gezien hoe ze dat doen, hout zagen, aan de slag met piepschuim en alles wat ze er daarna met cementpleisters opplakken. Het werk dat de teams erin stoppen om het allemaal goed te krijgen,


2.


3.


4.


5.


6.


7.

en dan nog de huisjes, verlichting en de draden. Heel creatief. Ik zou er zelf nooit aan beginnen. Maar het is enig om dat met z'n allen te doen. Als je een leuke hobby zoekt, is deze daar zeker geschikt voor."

Wat vond u het meest indrukwekkende bouwwerk?
"Ik vond alle bouwwerken indrukwekkend. We hebben iedere week drie spectaculaire bouwwerken. De tafels zijn allemaal even groot. De een bouwt er Oostenrijk op, de ander bouwt er een film en weer een ander iets met de toekomst. Dus ik kan niet zeggen wat het meest spectaculair was, want ze zijn allemaal zo verschillend."

Hoe was de groepssfeer?
"Heel gezellig. Iedereen kwam bij elkaar kijken hoe bepaalde dingen werden aangepakt en opgebouwd. Ook werden er onderling ideeën uitgewisseld. Het was een fijne, familiare sfeer. Er was wel competitie in de zin van iedereen wil winnen, maar de sfeer was steeds goed."

Komt er volgend jaar een nieuw seizoen?
"Dat weet ik nog niet. Eerst maar dit seizoen afwachten. Bij MAX hebben ze wel kijk op programma's die aanslaan, die goed worden bekeken." //

1. **Presentator André van Duin aan het werk in het Spoorwegmuseum.**

2. **Team blauw koos voor blauwe lucht.**

3. **Team geel voor hun berglandschap.**

4. **Team groen voor hun creatie.**

5. **Team oranje, wat hebben ze gebouwd?**

6. **Team roze, een olie-installatie, maar wat nog meer?**

7. **Team wit, is het een heuvellandschap?**

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** ROLAND J REINDERS / MAX

FZI Cottbus BR 218 497-6

MÄRKLIN EN PIKO SLAAN DE HANDEN INEEN

Op 8 juli 2021 werd door DB werkplaats Cottbus en modelspoorfabrikanten Märklin en Piko een bijzondere locomotief gepresenteerd: de BR 218 497-6. De dieselloc is door medewerkers van de werkplaats Cottbus in een zeer speciale jas gestoken die refereert aan de stoomtijd en het moderne materieel.

VOORBEELD & MODEL



1.

In 1874 werd voor de Königlichen Hauptwerkstatt Kottbus de eerste steen gelegd, in de loop van de tijd is de werkplaats voor onderhoud en reparaties aan (stoom)locomotieven en spoorwagens regelmatig uitgebreid. In 1945 was Cottbus doelwit van een geallieerd bombardement waarbij ook een munitietrein werd geraakt en de werkplaats grotendeels tegen de vlakte ging. Na herbouw ging men weer aan de slag, in 1964 kwam het accent op dieselmaterieel te liggen. Vanaf 2022 wordt de werkplaats voor € 1,1 miljard ingrijpend verbouwd en uitgebreid, deels gefinancierd uit het programma voor de beëindiging van de bruinkoolwinning. Naast de bestaande werkplaats verrijzen twee langwerpige nieuwe werkplaatsen, met respectievelijk twee en vier sporen, voor onderhoud aan de vierhonderd meter lange ICE 4-treinstellen. In een kleinere nieuwe hal zal dieselmaterieel naar hybride met elektrische aandrijving worden omgebouwd en onderhouden. Op het terrein komen tevens een technologiecentrum voor onderzoek naar hybride technieken en eigentijdse leerwerkplaatsen. Na oplevering in 2026 zal de moderne en milieuvriendelijke werkplaats van DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, afgekort FZI, ongeveer1200 nieuwe werkplekken opleveren.



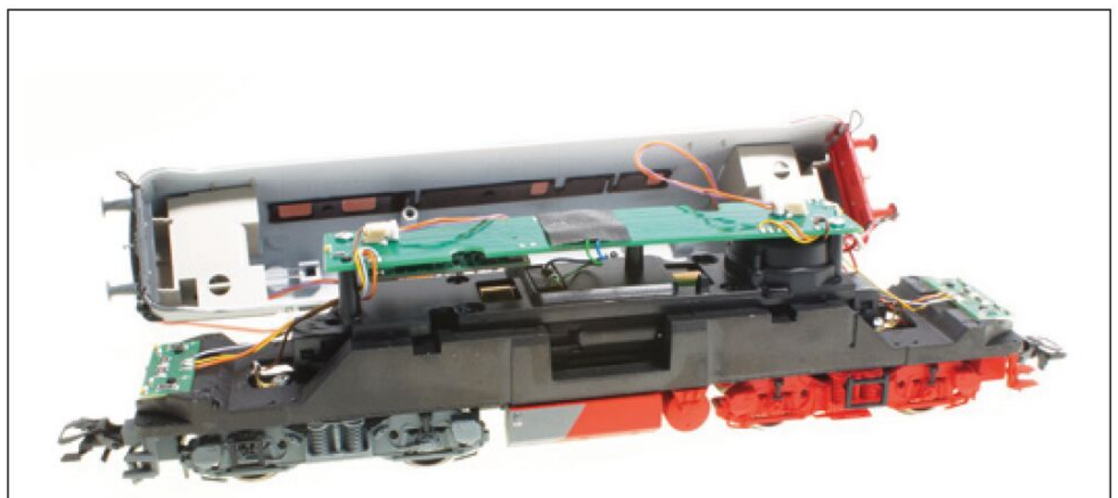
2.



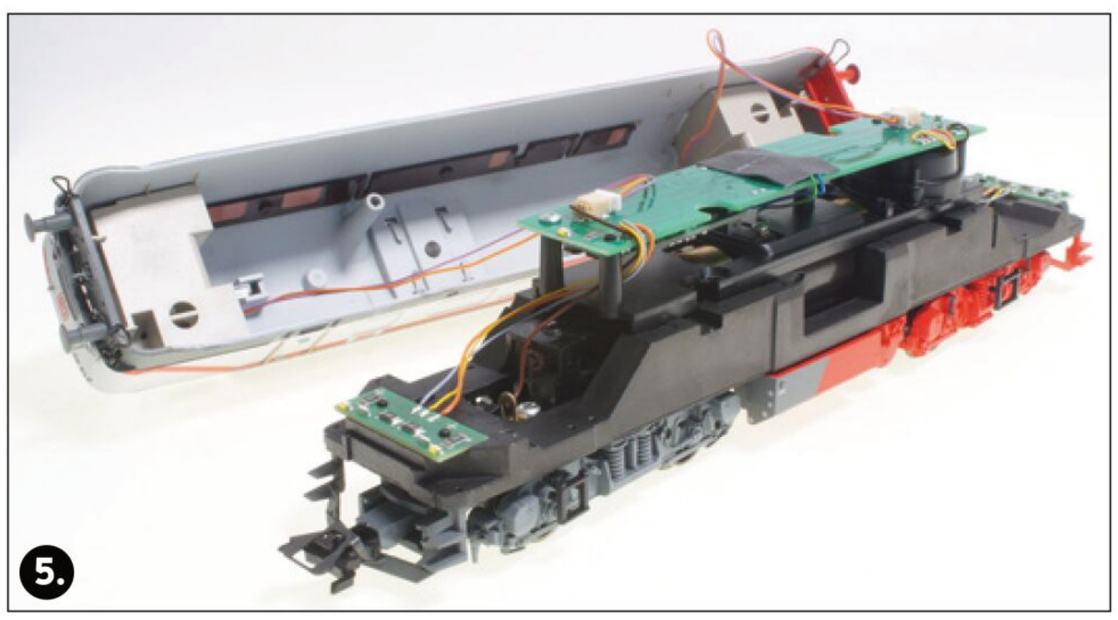
3.

Speciaal design

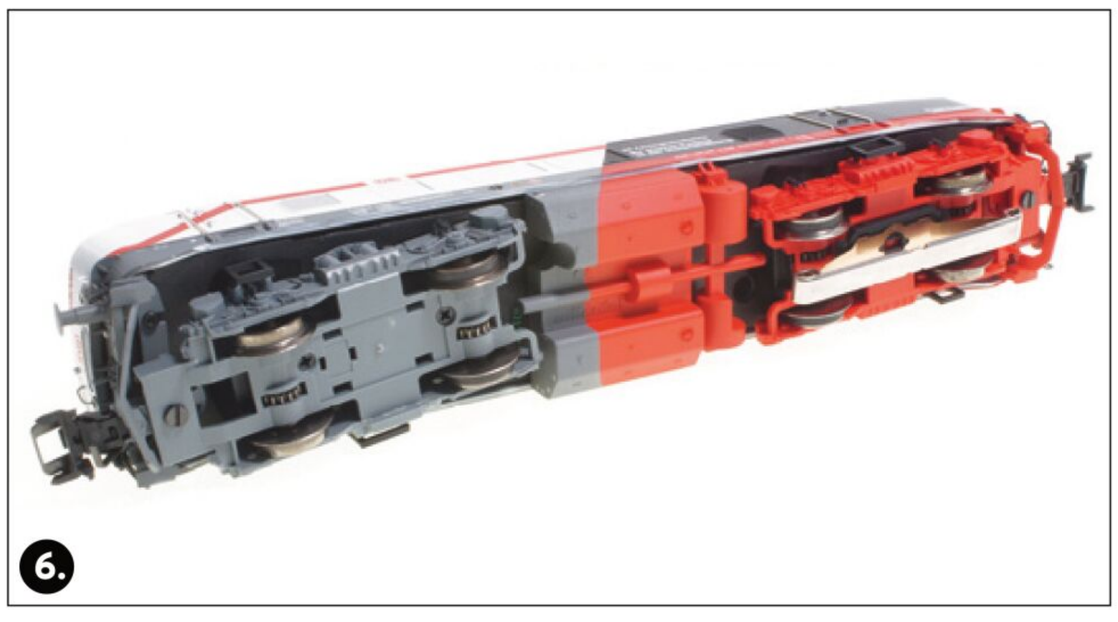
De roll-out van de 1:1- en 1:87-locomotieven vond plaats in de onderhoudswerkplaats Cottbus van de DB. Voor medewerkers van de werkplaats was in het kader van de nieuwbouw een wedstrijd uitgeschreven om voor de lijndiesel Baureihe 218 van FZI - de loc wordt dagelijks ingezet - een nieuw design te maken. De belangstelling was groot en het winnende ontwerp is door de werkplaats op de 218 497-6 aangebracht. Daar de loc ook in model zal worden uitgebracht - in de schalen G, H0, N en Z - waren zowel Märklin als Piko bij de uitvoering van het ontwerp betrokken. Het design refereert aan het verleden en de toekomst van de werkplaats. Het zwart met rood herinnert aan de stoomlocomotieven die hier in onderhoud waren, het wit met de rode baan aan het moderne ICE-tijdperk en de ICE 4 die hier vanaf 2026 in onderhoud zal komen. Op het witte front, cabine 2, is de merknaam Märklin vermeld, op het zwarte die van Piko. Het is voor het eerst dat zowel het voorbeeld als de modellen de namen van twee modelspoorfabrikanten voeren. Beide merken gaan de loc uitbrengen, waarbij het Märklin-model al is uitgeleverd en dat van Piko medio november in de winkels ligt. We stellen het Märklin H0-model aan u voor. »



4.



5.



6.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): CHRIS VAN DIESEN

1. De 218 497-6 als losse loc onderweg.
2. De witte kop van cabine 2 met grijze bufferbalk.
3. De zwarte kop van cabine 1 met rode bufferbalk.
4. Links de geluidsdecoder, in het midden de motor en rechts de luidspreker.
5. Met afgenomen kap los is de techniek bereikbaar.
6. Het kleurpatroon is op de onderzijde van de loc doorgezet.

Model

Dat het een bijzonder model is, blijkt als we de doos openen. De speciale kleurstelling is conform de werkelijkheid over de gehele loc uitgevoerd. Van het dak tot aan het onderstel. Het lijken twee totaal verschillende locomotieven, verenigd in één model. Met de zwarte kop naar voren heeft het model een geheel andere uitstraling dan met de witte cabine. De beide draaistellen hebben elk een andere kleur. Dus onder de zwarte kap is het draaistel rood, gelijk de Duitse stoomlocomotieven en aan de ICE-zijde is het draaistel grijs.
Het model heeft een metalen kap en chassis, diverse los aangezette details en heldere cabineramen. In cabine 2 vinden we een machinist die door de schakelbare cabineverlichting ook in de avonduren goed is te zien. De handrails bij de deuren zijn uitgevoerd in metaal. De dempers op het dak, de draaistellen en baanruimers zijn uitgevoerd in kunststof. De scheiding tussen beide tijdperken loopt door van body naar frame en dat heeft Märklin, hoewel kap en chassis aparte bouwdelen zijn, goed scherp weten te houden. De belijning op de grote dieseltank loopt naadloos door naar de kap en er is geen kleurverschil tussen de metalen en kunststof delen. De opdrukken zijn haarscherp en goed leesbaar, zowel de witte vermeldingen op de zwarte ondergrond, als de rode op de witte ICE-helft. Dat geldt ook voor de witte opdrukken op de rode en grijze ondergrond. De tijdperkscheiding loopt door over het dak en, verrassend, over de onderkant van de loc. De losse onderdelen aan de draaistellen geven het model een fijne uitstraling. De bufferbalk kan van de meegeleverde luchtslangen en imitatie schroefkoppelingen worden voorzien. Beide kanten hebben NEM-schachten met een Märklin-koppeling die door een andere koppeling kan worden vervangen, of als u aan een of beide zijden geen koppeling wenst, worden weggelaten. De opengewerkte baanschuiver kan dan door een meegeleverde gesloten grijze of rode baanschuiver worden vervangen. Deze typische baanschuivers zijn voor het eerst bij de BR 218 toegepast.
Het ontwerp is niet geheel in tweeën te delen: op het dak loopt de tijdperkscheiding anders. Het goed uitgevoerde dakluik waarin de dempers zijn ondergebracht is geheel wit gelaten en loopt door in het zwarte deel. Het dakrooster van de grote ventilator



7.



8.



9.

is uitgevoerd in geëtst metaal waardoor die goed is te zien. Rond de ramen van de witte cabine is tegen lichtreflectie een zwarte rand aangebracht, dit maakt het aanzien net iets stoerder. Deze cabine voert het DB-logo en de naam Märklin in rood en het locnummer in zwart. Het front van de zwarte cabine heeft geen logo; het locnummer staat is in een wit kader en de naam Piko in rood. De geheel rode bufferbalk en buffers steken scherp af tegen het diepe zwart. Bij cabine 1 staat omkaderd AW Cottbus en op de flanken DB Fahrzeuginstandhaltung - Ihr starker Partner in der Instandhaltung. De machine zal immers ook als huurloc worden ingezet.

Techniek

Het model is voorzien van een mfx+ decoder en uitgebreide soundfuncties. Het A-sein en de twee rode sluitseinen wisselen met de rijrichting en zijn, evenals de cabineverlichting, digitaal schakelbaar. De centraal geplaatste onderhoudsvrije motor met twee vlieg- »

7. De linkerkant van de 218 497-6.

8. De rechterkant van de loc.

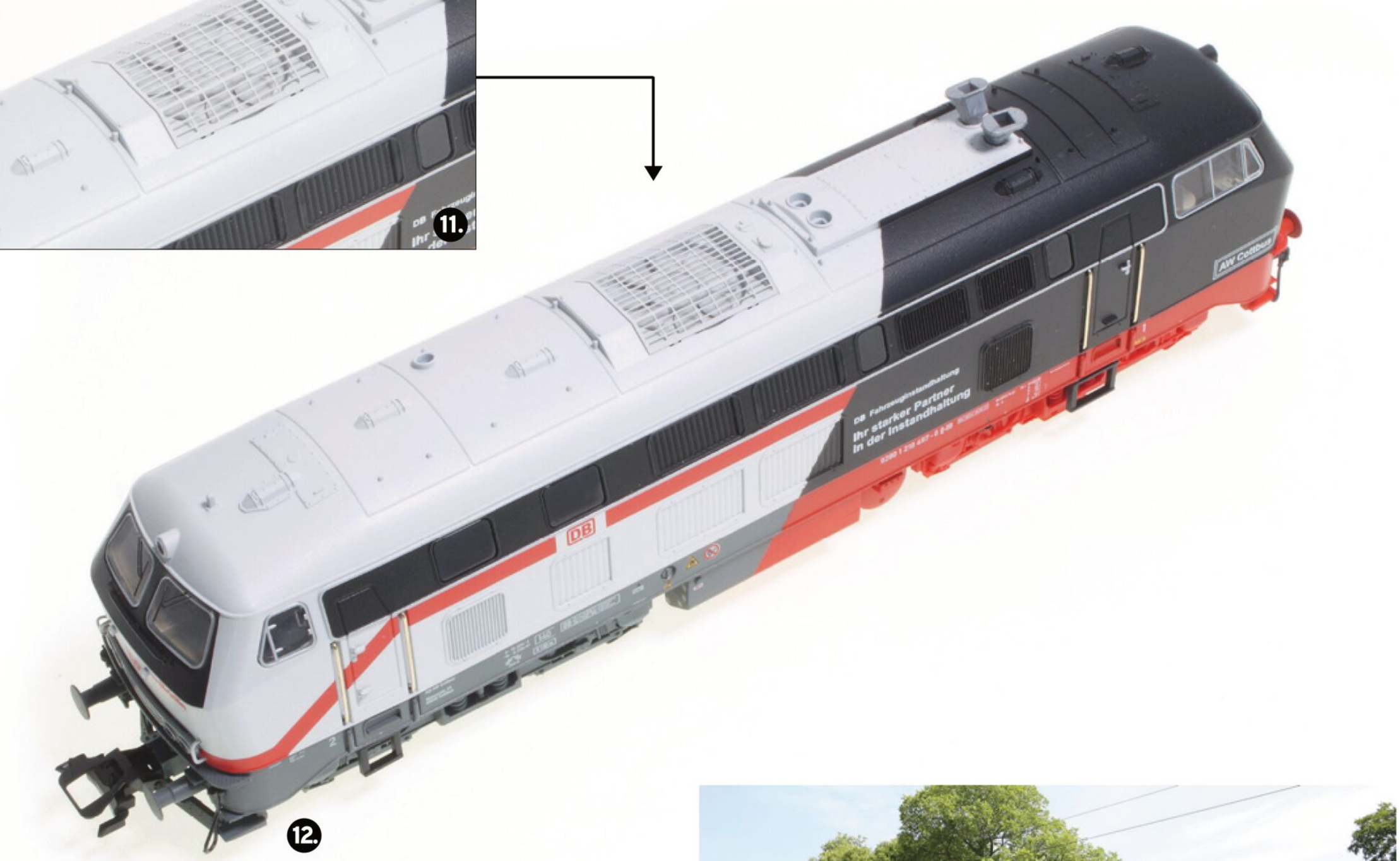
9. De Piko-zijde, cabine 1.

10. Presentatie van de 218 497-6 in 1:87.



10.





wielen en cardan geeft aandrijving op alle assen wat zorgt voor een fijne afregeling. De loc heeft vier anti-slipbanden, op de achterste wielen van beide draai-stellen, wat garant staat voor een goede trekkracht. Lengte over de buffers 18,9 cm, tijdperk VI. Er zijn vijftien geluidsfuncties waaronder rijgeluid, tyfoon, piepen van de remmen, rangeerfluit, ventilator, conducteursfluit, compressor, afblazen perslucht, bezanden en koppelen.

De Piko-loc in H0 is analoog en heeft een NEM 652-decoderinterface zodat het model later eenvoudig is te digitaliseren. Van de loc in schaal G is nog geen datum uitlevering bekend; ook deze loc kan van een decoder, eventueel met sound, worden voorzien. //

BR 218 497-6 IN MODEL

- G. Piko, 37511, analoog, € 450
- H0. Märklin, 39187, drierailsysteem, mfx sound, € 299
- H0. Piko, 57400, tweerailsysteem, analoog, € 99 / 57401, digitaal sound, € 199
- N. Minitrix, 16825, mfx sound, € 279
- Z. Märklin, 88807, analoog, € 199

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





11. Het rooster is fijn uitgevoerd in geëtst metaal.

12. Door de onderbreking van de V-vorm door het witte luik is het dak spannend gehouden.

13. De FZI Cottbus 218 497-6 in de bijzondere uitvoering. (foto's 13 & 14 Piko)

14. De 218 497 op de draaibrug in Cottbus.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Bouwers gezocht

Railhobby is op zoek naar nieuwe modelbouwers voor de rubriek Doen. Bent u een goede modelbouwer en vindt u het leuk om hierbij een werkbeschrijving te maken? Dan ontvangen we graag een paar foto's van uw zelfgebouwde projecten, bij voorkeur ook werkfoto's en een korte tekst waarin u iets vertelt over uw vaardigheden. Deze kunt u mailen naar redactie@railhobby.nl.
Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/modelbouwer.

Volg Railhobby op social media!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden. Volg ons via **Facebook.nl/railhobby** of zoek ons op Instagram via **@railhobby.**

Nieuwsbrief

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



WIST U DAT U ZICH NOG KUNT AANMELDEN VOOR HET RAILINTERVIEW. MAIL NAAR REDACTIE@RAILHOBBY.NL

Proef automatisch rijdende goederentrein

Op de Betuweroute, die de haven van Rotterdam verbindt met het Ruhrgebied, is op 1 oktober 2021 het Duits-Nederlandse project 'Testing Automatic Train Operation Technologies for Cargo' van start gegaan. Een jaar lang wordt er getest met geautomatiseerde goederentreinen op open spoor op het Nederlandse deel van de Betuweroute.



FOTO: DB AG

tot wel 48% korting



Online al vanaf € 3,99 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 2021
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 **(48% korting)**	◯ exclusief specials € 6,25 p/mnd **(48% korting)**
Print jaarabonnement	◯ inclusief specials € 6,75 p/mnd **(24% korting)**	◯ exclusief specials € 5,50 p/mnd **(22% korting)**
Online jaarabonnement	◯ inclusief specials € 3,99 p/mnd **(47% korting)**	

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk: ◯ *A4 Snijmat t.w.v. € 7,99* ◯ *Neurenbergspecial 2021 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 incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

RH441

De Nederlandse Zwitser van NS

ELOC SERIE 1000

Eind 1947 startte in Zwitserland de bouw van de eerste door NS bestelde elektrische locomotief. De legendarische loc heeft het, ondanks tekortkomingen, nog aardig lang uitgehouden. Walter Sparreboom neemt de levensloop van de kleine serie met u door.



1.

Van de serie 1000 is gelukkig een exemplaar voor het nageslacht bewaard gebleven; u kunt haar in het Spoorwegmuseum bewonderen. In dit artikel komen praktische zaken zoals onderhoud en bediening van de loc aan de orde. Daarbij is ook gebruik gemaakt van door oud-machinisten en monteurs verstrekte gegevens.

Periode tot 1975

Na de oorlog bestelde NS een groot aantal elektrische locomotieven. De voordelen van elektrische tractie waren evident, er was minder verzorging nodig, minder personeel en de energiekosten waren lager. De serie 1000 was de eerste en bestond uit tien locomotieven. Al in 1942 had NS bij de Zwitserse combinatie Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) en de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) een bestelling geplaatst, maar door de oorlogssituatie werd de bouw vertraagd. De eerste drie locs, 1001-1003, werden door SLM in Winterthur gebouwd, de 1004-1010 in licentie door Werkspoor in Utrecht. Loc 1001 werd in mei 1948 afgeleverd en die zomer tussen Amsterdam en Utrecht in dienst gesteld. De locs, die geschikt waren voor een maximumsnelheid van 160 km/h, werden uitgebreid beproefd. Ze waren in technisch opzicht afgeleid van de SBB-serie Ae 4/6 10801-10812. Overigens had de



2.


3.

SBB-loc bij een maximumsnelheid van 125 km/h meer vermogen: 4074 kW/5540 pk tegen 3296 kW/4480 pk van een 1000. De locs bezaten vier drijfassen en twee voorloopassen, iets wat in die jaren voor sneltrein-locomotieven gebruikelijk was. Locs met alleen draai-stellen waren er slechts met een kleiner vermogen.
De serie 1000 was bedoeld als sneltreinlocomotief, wat aan het ontwerp van de kop duidelijk is te zien. De 1000'en werden aan het begin van hun loopbaan ingezet voor sneltreinen vanuit Utrecht naar Eindhoven, Den Haag SS en Rotterdam Maas. Later kwamen daar andere sneltreinen en belangrijke internationale treinen bij, waaronder de Rheingold. Ze werden overdag voor reizigerstreinen en 's nachts voor goederentreinen ingezet. Bij aflevering waren de locs olijfgroen, zoals (stoom-)locs in die tijd. In 1954 werd de serie 1000 definitief uit de reizigersdienst teruggetrokken en werd de maximumsnelheid naar 100 km/h teruggebracht. Haarscheurtjes in de motorassen en in spaken van de wielen waren de aanleiding voor deze beperking. Daarnaast kenden de 1000'en een snelheidsbeperking bij het berijden van wissels omdat bij krappe bogen de kracht op het spoor en de daarmee gepaard gaande slijtage (te) groot bleek. In wissels waar normaal 60 km/h geldt, mocht dan maximum 45 km/h worden gereden en bij wissels voor 40 km/h werd dat 30 km/h, zodat de krachten normale proportie aannamen. In de cabine werd dit met een bordje boven de linker frontruit aangegeven.
Op één locomotief na heeft de serie zonder al te veel kleerscheuren de eindstreep gehaald. Door een botsing met een goederentrein in de nacht van 3 op 4 juni 1961 op een enkelsporige brug bij Tilburg raakte loc 1006 onherstelbaar beschadigd en werd ter plekke gesloopt.

Loc 1156 die hierbij betrokken was trof hetzelfde lot. Beide machinisten kwamen bij het ongeluk om het leven.

Spoorslag '70

Als gevolg van het NS-plan 'Spoorslag '70', waarbij intercitytreinen gingen rijden tussen de veertig grootste steden, moest al het rollend materieel meer kilometers gaan maken. De serie 1000 kon hierbij niet worden gemist en ging veel meer ritten maken dan zij lange tijd had gedaan. Om de storingen aan alle loco-motieven te beperken, werd een commissie aangesteld: 'Prioriteiten bepaling voor het oplossen van materieel- »

1. Op een nevelige winterochtend staat loc 1010 langs het perron van station Eindhoven. De loc wordt even later voor onderhoud naar de werk-plaats gebracht. 22 januari 1982.

2. De 1001 heeft zojuist een bietentrein gebracht. Roosendaal, 13 januari 1982. (foto Huib den Dulk)

3. De 1010 met twaalf Fccpps'en is 25 februari 1982 in Tilburg aan de kant genomen; aanstonds zal de trein richting Roosendaal vertrekken.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): WALTER SPARREBOOM


4.


5.

problemen', of kortweg POMP. De commissie bracht de problemen van onder andere de 1000'en in kaart en probeerde deze te verminderen dan wel op te lossen. Zo was het aantal warmlopers nog altijd hoog. De locs moesten dagelijks door het rijdend personeel worden gesmeerd, iets dat, bijvoorbeeld bij verstoring in de omloop, nog wel eens werd nagelaten. Door de teloorgang begin jaren zeventig in het spoorgoederenverkeer waren er minder locomotieven nodig. Daar de serie 1000 nog met enkele kleine revisies toe kon en diesellocs serie 2400 werden afgevoerd (deze hadden een grote revisie nodig), konden de 1000'en blijven.

Inzet vanaf 1975

Vanaf 1975 werd de serie 1000 alleen onder de grote rivieren ingezet. Dit had als voordeel dat de storingsgevoelige locs in de buurt van de hoofdwerkplaats (Wph) Tilburg waren. Deze nam toen het onderhoud over van de lijnwerkplaats (Wpl) Maastricht, de thuiswerkplaats van alle elocs. De onderhoudskennis werd op die manier geconcentreerd. De serie 1000 was klein, waardoor bij een landelijke inzet machinisten wellicht slechts een keer per maand of minder op een 1000 reden. Door de concentratie in Tilburg werd het aantal machinisten dat met een 1000 reed kleiner

ENKELE WEETJES

- Omdat een machinist nog wel eens naar de verkeerde loc liep, werd vanwege de zichtbaarheid in de laatste jaren het nummer op de nummerplaat aan de zijkanten van de 1000 in de werkplaats Tilburg geel geschilderd.
- De tractiemotoren bij de andere locs dan de serie 1000 zijn in de draaistellen ingebouwd. In strenge winters kunnen ze door het dichtvriezen van de afwatergaten bevriezen. Door de hoge plaatsing van de tractiemotoren in het locframe kende de serie 1000 dit probleem niet.
- Om de kans op scheurvorming in de spaken te voorkomen, mochten de zandstrooiers alleen in uitzonderlijke gevallen worden gebruikt.
- Vanwege het risico van overbuffering mochten locs van de serie 1000 niet onderling worden gekoppeld. Bij het overbrengen van meerdere 1000'en werd er daarom een ander type loc tussen geplaatst.

en zo kon de specifieke 1000-routine op peil worden gehouden. Het bijvullen van de smeerpersen - iets dat bij andere elocs niet nodig was - werd soms vergeten; dat kon leiden tot een warme aspot. De corridors Kijfhoek/Roosendaal - Venlo/Sittard kenden veel goederentreinen, hét inzetgebied van de serie 1000. Door het tekort aan elocs eind jaren zeventig, werd de 1000 toch weer voor reizigerstreinen ingezet. Het betrof vakantietreinen zoals de Bergland Expres en autoslaaptreinen. De maximumsnelheid bleef hierbij 100 km/h, de rijtijden van deze treinen waren wat ruimer en een 1000 had door zijn grote vermogen minder tijd nodig om op snelheid te komen dan bijvoorbeeld een 1100. De Bergland Expres had zijn beginpunt op Den Haag Centraal en reed via Utrecht naar Venlo; de autoslaaptreinen reden van Den Bosch naar Maastricht en Venlo. De NS bereidde de aanschaf van een nieuwe serie elektrische locomotieven voor, ter vervanging van de serie 1000 en op termijn de 1500. Er werden twee typen locs beproefd, de Franse BB7003 van Alsthom en de Duitse 1600P van Henschel. Als voor de 1600P zou worden gekozen, zou met het ontwerp door de nieuwe draaistroomtechniek veel tijd zijn gemoeid. De serie 1000 zou dan tot 1982-1983 nodig zijn. Bij keuze van de Franse loc zou de 1000 al in 1979-1980 kunnen worden afgevoerd.

Reserve

Officieel waren de locs op 17 januari 1982 niet meer in de omloop opgenomen. Ze bleven echter wel beschikbaar als reserve en konden door de hoofdverkeersleiding worden ingezet. De locs bleven in onderhoud, maar bij een defect zou de machine niet worden hersteld, maar afgevoerd. De volgende vijf 1000'en waren inzetbaar: 1001, 1005, 1007, 1009 en 1010. De 1000'en konden nog goed worden gebruikt, ondanks dat er ongeveer twintig locs serie 1600 in dienst waren. De 1000'en »



6.

DE 1001 WERD IN 1948 DOOR SLM AFGELEVERD EN IN DIENST GESTELD



7.



8.

4. De 1003 staat op 19 augustus 1981 met een warme as in Eindhoven te wachten voordat zij op eigen kracht naar Tilburg mag rijden.

5. De 1009 met de Bergland Expres op het vertrekpunt Den Haag CS op 26 februari 1982. (foto's 5 & 7 Huib den Dulk)

6. De 1005 verzorgt de tractie voor een gemengde goederentrein. Eindhoven, 19 augustus 1981.

7. De SBB serie 10800, waar de 1000 van is afgeleid. Loc Ae 4/6 10806 in Erstfeld, 30 juli 1981.

8. De 1001 met wagens voor het vervoer van kunstmest maakt op 19 augustus 1981 voor een machinistwissel een korte stop in Eindhoven.



9.



10.

BIJ 40 KM/H MOEST DE VOORSTE STROOM-AFNEMER WORDEN NEERGELATEN



11.

reden in de laatste periode regelmatig goederentreinen op hun vaste trajecten. Ook de Bergland Expres werd veelal door een 1000 getrokken. Helaas vielen in maart de 1005 en 1007 af door een warme aspot. Daarnaast waren er andere activiteiten voor de serie 1000. Zo werd de 1009 in maart een paar weken in Zutphen ingezet als lucht- en spanningverzorger voor twee nieuwe ICR BKD's bij de instructie van personeel. De 1009 reed daarbij op werkdagen aan het eind van de ochtend van het station naar het rangeerterrein. De 1001 werd voor hetzelfde doel in april in Zwolle ingezet en daarna nog in Utrecht. De 1010 werd van eind maart tot begin april in Tilburg bewaard voor de verkoop aan Stibans. De 1001 en 1009 werden in april nog ingezet in het reguliere goederenvervoer. Vanaf 19 april 1982 werd de serie 1000 officieel niet meer ingezet. De 1009 heeft op 22 april zonder nummerplaten voor een goederentrein gestaan, al was het voor statische rembeproevingen op Tilburg GE. Uiteindelijk nam NS in 1982 na 34 jaar afscheid van de serie 1000. Het feit dat ze telkens onmisbaar bleken, maakte het voor liefhebbers nog aantrekkelijker de toch al bijzondere locs te volgen.

Techniek

Het was. technisch gezien. in meerdere opzichten een bijzondere locomotief. De asindeling (1A')Bo(A'1) houdt in dat de loopas en de aangrenzende motoras in één draaistel zijn verenigd en alleen de middelste twee motorassen in het frame van de loc zijn aangebracht. Dit laatste maakte de zogeheten 'geleide lengte' relatief kort waardoor ze bij hogere snelheden een onrustige, slingerende loop hadden. Ook de draaistellen waren bijzonder, zo zat het draaipunt niet in het midden maar meer richting motoras. Dit principe wordt 'Java-draaistel' genoemd en betekent dat in bogen de loopas een grotere zijdelingse beweging maakt dan de motoras. Dit was nodig omdat de tandwieloverbrenging van de motoras niet veel zijdelingse verplaatsing toeliet. Deze bedroeg maximaal 6 mm en van de loopas 145 mm naar elke zijde. Om deze maat te verkrijgen waren tussen locframe en draaistel aanslagen aangebracht. De bak was afgesteund op het draaistel via bronzen schuifstukken. Deze waren van smeerkanalen voorzien ter vermindering van de wrijving als gevolg van het bakgewicht. Het aandrijfconcept was geheel anders dan bij de latere generaties elektrische locomotieven, die tractiemotoren in de draaistellen kregen. De aandrijving was de Universal Antrieb van SLM; hier waren per motoras twee tractiemotoren aan beide zijden van het middenpad in het locomotiefframe geplaatst. De overbrenging werd gevormd door tussentandwielen en een groot tandwiel op de motoras. Dit laatste tandwiel bracht de krachten



12.

via een vijfarmige meenemer met veerbussen over op de motoras; hierdoor was de overbrenging enigszins flexibel.

Rijden op een 1000

Het rijden van een loc 1000 verschilde nogal van de andere elocseries. Door de twee loopassen was het adhesiegewicht relatief laag; dat impliceerde twee belangrijke nadelen. Door de verhoudingsgewijs lage trekkracht van 18 ton bij het wegrijden kwam de loc langzaam op gang en was de kans op wielslip groot, iets dat vooral tot uiting kwam bij nat weer en zware treinen. Om de kans op wielslip te verminderen kon de machinist de voorste loopas ontlasten ten gunste van de aangrenzende motoras. Daarnaast kon hij zandstrooiers activeren door met zijn rechterknie tegen een kussentje met schakelaar te drukken. Ook kon hij met de rangeerrem, indien nodig, wat lucht in de remcilinders toelaten. Als de loc eenmaal op gang was, was er door het grote vermogen voldoende trekkracht. Toch gebeurde het met enige regelmaat dat bij aanzetten de wielen doorslipten. Dan bood het soms uitkomst de loc een klein stukje terug te zetten waardoor de buffers van de eerste wagens werden ingedrukt. Wanneer dan weer vooruit werd aangezet kregen de eerste wagens wat vaart en kon de trein worden losgetrokken. Zo nodig werd dit meermalen herhaald alvorens er daadwerkelijk kon worden weggereden. De cabines waren door een middenpad in de machinekamer verbonden. Het lopen daar - nodig bij opstarten van de loc - was riskant, want niet alleen zat alles onder de olie, maar ook liep de machinist tussen de hoog in het locomotiefframe geplaatste tractiemotoren door. De machinistenstoel was niet echt comfortabel: een soort losse barkruk met een houten zitting. De cabinedeuren gingen tijdens de rit op slot, uit voorzorg om in een wissel naar buiten vallen te voorkomen. Desondanks vonden de meeste machinisten het een leuke ervaring om met dit type loc te rijden: het vergde een stukje vakmanschap, en daarvoor was je machinist. Het kwam geregeld voor dat de machinist zich vergiste met het neerlaten van de voorste stroomafnemer bij het bereiken van 40 km/h. Bij de serie 1100 en 1300 was dat namelijk de meest linkse schakelaar op de stuurtafel, maar bij de serie 1000 was dat de tweede schakelaar; de eerste was van de stuurstroom en als die werd uitgezet, was alles uit. Een hulpmiddel om dat te voorkomen was het bedekken van de stuurstroomschakelaar met het kettinkje van de hoogspannings- »

9. De 1009 met de 1504 heeft een rangeerder opgepikt die de 1504 naar de werkplaats zal rijden.

10. De 1008 rijdt met een sleep Tds'en door Breda, 4 mei 1979. (foto's 10 & 12 Huib den Dulk)

11. De 1009 met twee ICR BKD's. 's Ochtends vond instructie plaats en 's middags stond de trein op Zutphen Goederen. Zutphen, 15 maart 1982.

12. De 1008 brengt leeg materieel naar Maastricht met onder andere rijtuigen van de Intercity Plus. Voerendaal, 1 september 1979.



13.



14.

sleutel; dan was de kans op een vergissing kleiner. Een machinist vertelt: ”Achteraf gezien vond ik het een fijne loc. Je was machinist of niet, maar smerig werd je altijd. Bij het opbouwen moest de kraan (kraan 47!) van de dodeman worden opengezet, in beide cabines. In cabine 1 stonden onder de stuurtafel twee oliekannen van tien liter. Die waren nodig om op de vaste smeerpunten van de smeerpersen bij te vullen.” De machinist vervolgt: ”Zo moest je bijvoorbeeld, als je met een goederentrein uit Enschede richting Amersfoort onderweg was, in Deventer voor zo'n smeerbeurt stoppen. Bij een veilig sein in Deventer was het wel heel verleidelijk om niet te stoppen, toch deed je dat omdat je wist dat je bij Stroe met een warme aspot aan de kant zou moeten. De luchtvoorziening was zo goed, dat de loc na lange tijd stilstand nog voldoende lucht had voor een volgende rit. Dan moest je wel de goede kranen gebruiken.”

Inzet in de laatste jaren

Het bietenvervoer van oktober tot januari vanuit Nuth en Roermond was voor de 1000’en een jaarlijks terugkerend ritueel. Overigens werden ook bieten vanuit Nijmegen met een 1000 vervoerd. De wagens werden aangevoerd uit Cuyk en Mook, maar dit heeft korter geduurd. De treinen bestonden uit open wagens, zogenaamde E’tjes, die in de laatste jaren uitsluitend voor het bietenvervoer bestemd waren en - volgens de opschriften op de wagens - Nederland niet mochten verlaten. Overigens reden er vaak enkele Duitse E’s mee. Vanuit Sittard reden treinen met kunstmeststofkorrels, afkomstig van de DSM, bestemd voor de Rotterdamse haven. Aanvankelijk werden hiervoor tweeassige bruine zelflossers met zwenkdak type Tds, ingezet. Later werden dit vierassige oranje wagens met zwenkdak type Tadds. Beide treinen behoorden tot het inzetgebied van de 1000’en. Vanuit Roermond reden treinen met ballastgrind; de wagens waren afkomstig van de NS Grinderij Linne (gesloten in 1990), ten zuiden van Roermond. De Fcs’en met ingekorte bovenkant werden later vervangen door Fccpps’en. Ook voor deze treinen heeft de 1000 op het laatst nog tractie geleverd. //

13. Loc 1009 op het emplacement van Tilburg. De loc heeft loc 1504 weggebracht naar de werkplaats. 25 maart 1982.

14. De groene 1003 met een trein naar Heerlen/ Maastricht in Den Bosch rond 1950. Deze trein werd gesplitst in Sittard; elk deel werd met een 1000 verder vervoerd. (foto collectie Eelco Storm)

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

Van Sik via kraansik NAAR MOSI

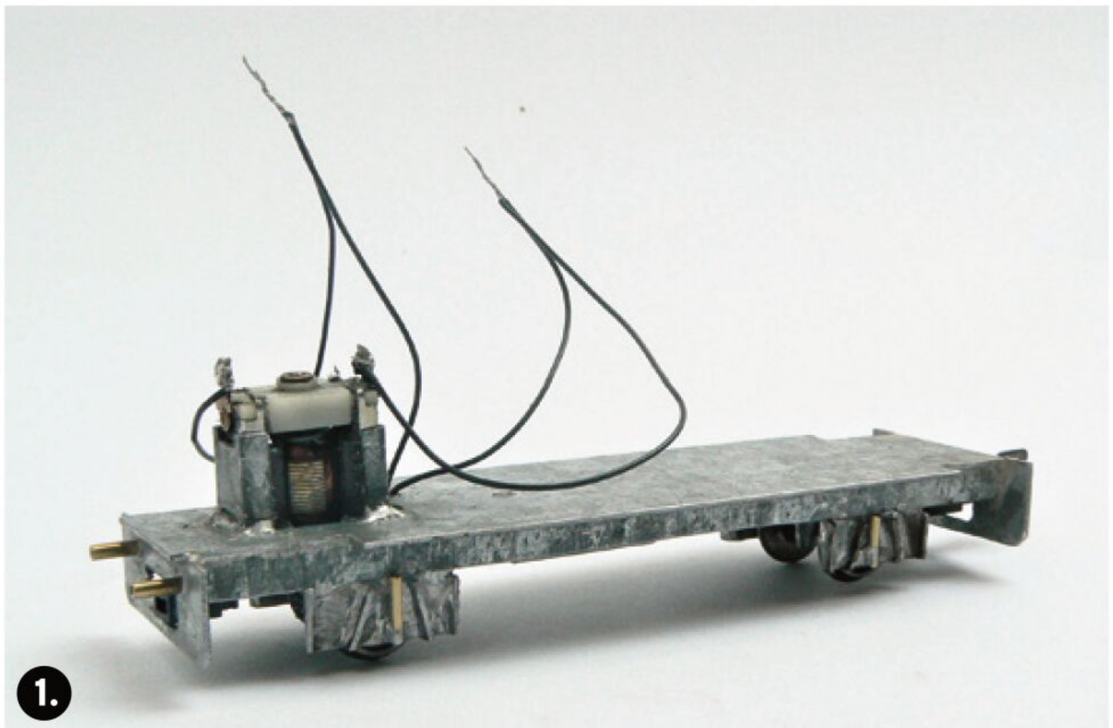
ZELFBOUW IN H0

Na een voorbereidingstijd van ruim een jaar werden de Moderne Sikken op 17 oktober 1996 officieel gepresenteerd. Dat was tevens het laatste wat in de hobbybladen over deze voertuigen is gepubliceerd. Rob Mooij heeft de mooi gelijnde Mosi in model gebouwd.



De laadbak ligt vol met allerhande gereedschappen.

De Moderne Sik, afgekort Mosi, werd ontwikkeld toen bleek dat renoveren en aanpassen van de kraansikken - officieel: Locomotorkraan - niet het gewenste resultaat zou geven. Met externe hulp heeft de werkplaats Tilburg drie prototypen ontwikkeld en gebouwd, genummerd 27, 28 en 29. Ook buiten de NS was interesse in dit voertuig en in Tilburg hoopte men er per jaar een aantal te kunnen bouwen. De werkelijkheid was weerbarstiger; het ontwerp bleek kinderziekten te hebben die niet eenvoudig waren te verhelpen. Bij de boedelscheiding in 2000 van NS Infra Services ging de 27 ('Inge') naar NBM/BAM Rail, de 28 ('Nans') naar Volker Stevin Rail en de 29 ('Ingrid') naar Strukton Rail. De 27 is in 2011 gereviseerd. Door andere zienswijzen, andere machines en nieuwe technieken »



1.



2.



3.



4.

belandden de Mosi's al snel op een zijspoor. In 2009 ging de 28 naar de VSM, door problemen met de remmen is het voertuig niet inzetbaar.

Model

Een goede maatschets van de Mosi heb ik niet kunnen vinden, wel enkele hoofdafmetingen en foto's, zodat een goed gelijkend model te bouwen was. De drie bronnen melden alle een andere lengte over de buffers. Weliswaar gaat het om twee centimeter, maar toch. Ooit had ik een Rottenkraftwagen met aandrijving in H0 van Liliput gekocht, als basis voor een te bouwen Mosi. Daar de hoofdmaten niet overeenkwamen heb ik de werkwagen ongewijzigd gelaten en werd de Mosi een geheel nieuwbouwproject. Na vele afwegingen over de aandrijving wordt alleen de as onder de cabine aangedreven. Dat betekent een geringe trekkracht, iets dat minder belangrijk is. De werkwagen heeft geen antislipbanden, zodat de stroomafname over alle wielen gaat. De 12 V-motor is van Chinese makelij, de worm- en tandwielen komen van Fleischmann en de wielstellen van Roco.
De basis bestaat uit 0,9 mm verzinkte staalplaat: de voetplaat, twee bufferplaten en twee langsliggers, die tot een stevig geheel zijn gesoldeerd. Om verzinkte staalplaat goed te kunnen solderen moet bij de verbindingen het laagje zink van beide delen wordt verwijderd. Daarvoor heb ik vloeimiddel S39 gebruikt; na iedere arbeidsgang is het goed afspoelen en schoonborstelen geblazen. Om het voertuig op de juiste hoogte te kunnen stellen zijn eerst de binnenpennen voor de buffers geplaatst. De asopnamesteunen zijn uit 0,5 mm staal gemaakt. De uitsparingen voor de puntgelagerde wielstellen zijn met een grote centerpons en een 3 mm boor ontstaan.
Daar de drie bronnen geen radstand noemden heb ik deze aan de hand van foto's zo nauwkeurig mogelijk bepaald. Voordat de aangedreven as kon worden geplaatst, moest het gat voor de motoras worden bepaald en geboord. Ik koos voor de staande opstelling van de motor in de cabine, voor de vooras. Na het bepalen van de exacte positie van de motor konden de motorsteunen worden geplaatst. Om te zien of wat is bedacht ook gaat werken, is de stroomafname in orde gemaakt. Bij de eerste proefrit bleken de vermoedens bewaarheid te worden: de trekkracht bleek nauwelijks voldoende om de Mosi solo te laten rijden. Daar extra ballast hier verbetering in zou kunnen brengen is van een reststuk stripstaal een in het frame passend ballastgewicht gemaakt. Dit gaf een aanmerkelijke

1. Proefrijden zodra het kan: het kale onderstel rijdt voor het eerst op eigen kracht.

2. De cabine in wording, een flink ballastblok moet voor de adhesie zorgen.

3. De Mosi is in ruwbouw gereed.

4. De kraanzijde van de werkmotorwagen.

MET DE APPARATENKAST VAN MASSIEF STRIPSTAAL IS DE TREKKRACHT OP ORDE

verbetering, maar was nog niet genoeg. Met de onder het frame hangende apparatenkast, gemaakt van een stuk massief stripstaal, begon de trekkracht ergens op te lijken. De gemonteerde NEM 362-koppelingshouders zijn van Ribu, de terugstelveren zijn een eigen constructie.

De cabine lijkt vrij recht van vorm te zijn, maar schijn bedriegt. De voor- en achterzijde steken deels uit en lopen schuin omhoog en ook de dakpartij heeft meer dan een eenvoudige bolling. Al snel bleek bouwen uit 0,8 mm berkentriplex de simpelste oplossing. De wanden van de cabine bestaan voor de stevigheid uit twee lagen triplex (dus een wanddikte van 1,6 mm) en ook het dak was aanvankelijk 1,6 mm dik. Daar waar meer dikte nodig was - bij de kopramen en een deel van het dak - zijn de wanden met triplex opgedikt. Met een schuurvijl en -tol in de Dremel is het geheel in vorm gebracht. Aanvankelijk was de cabine door een omrekenfout twee millimeter te hoog, maar dit kon tijdig worden hersteld. De lage motorruimte is gemakshalve direct aan de cabine gebouwd. »



5.

5. Strukton Mosi 29 ‘Ingrid’ in Amsterdam Westhaven, augustus 2000. (foto Cock Koelewijn)

6. De afmetingen van de Rottenkraftwagen en de NS Mosi verschillen aanzienlijk.



6.

Bordessen

Een opvallend onderdeel van de Mosi zijn de opstapbordessen met trappen aan weerszijden van de smalle cabine. Na een mislukte zelfbouwpoging vond ik bij de scheepsmodelbouw trappen van het Duitse Aero-naut. De trappen van 7 mm breedte (artikelnummer 5740/32), de middenmaat, leken geschikt, maar bleken 2 mm te breed. Ruim een millimeter werd gewonnen door de vrij forse trapbomen te versmallen, maar uiteindelijk zat er niets anders op dan de trapboom aan één zijde te verwijderen. De trede-afstand was goed zodat door slim versnijden de trappen stevig konden worden verlijmd.

Bij bestudering van de voorbeeldfoto's bleek dat de voetplaat onder de laadbak niet veel breder was dan de breedte van de langsliggers. Omdat dit bij het model niet het geval was, zijn met een doorslijpschijf en later een afbraamschijf in de Dremel de voetplaat waar nodig op de juiste breedte gebracht. De laadbak bestaat uit een tot bak gebogen stuk blik waar aan de buitenzijde messing profielen zijn gesoldeerd. Achter de laadbak komt de laadkraan. Zowel bij het voorbeeld als het model komt deze uit de automobielsector. In model zijn er geen kranen van fabrikant Kennis verkrijgbaar, maar Herpa voert een Hiab-kraan (artikel 51484) die aardig met het voorbeeld overeenkomt. De Mosi ontbeert een bedienstoel zodat die is verwijderd. Met een vulplaatje onder de mastvoet kan de kraan op de juiste hoogte op de voetplaat worden geplaatst. De kraan wordt pas in de eindfase geplaatst. De stempelpoten kunnen blijven zitten. De hekken langs de opgang en de cabine zijn uit 0,5 mm messingdraad direct in het werk gesoldeerd. Na het solderen van de handgrepen uit messingdraad op en aan de voetplaat zijn de opstaptreden aan de kraanzijde van het voertuig geplaatst.



7.



8.

Lamparmaturen

Na het afwerken van de raamsponningen is de cabine in de verf gezet en zijn de ramen gezet. Dit kan letterlijk worden opgevat: elk raam is op maat uit 2 mm acrylglas gemaakt. De drie zijramen bestaan uit één stuk waar voor de raamstijlen uitsparingen zijn gemaakt. De ramen zijn met Kristal Kleer vastgezet. Van werkende verlichting heb ik, ondanks het verrichte voorwerk, afgezien. De losse koplampen bestaan uit messing buis, de armaturen met dubbele lampen uit 1,6 mm dik vliegtuigtriplex. De truc hier is om éérst de gaten te boren en daarna de omtrek af te werken. Ook de achterzijde van het voertuig heeft front- en sluitseinen. Bij het voorbeeld vinden we hier een rek met de bedieningsorganen voor de laadkraan, in model is dit met wat reststukjes styreen weergegeven. De bufferplaten zijn voorzien van een strip blik waarop een messing buis is gesoldeerd. De buis past strak om de eerder geplaatste pennen. Ook hier geldt: éérst solderen, daarna exact op maat maken. Aansluitend konden het chassis en de laadbak worden geschilderd. Tussen de bedrijven door was de laadkraan in de juiste kleur gezet en kon nu definitief op zijn plaats worden gezet.

Terzijde: de Mosi lijkt op de in 1985 door Windhoff ontwikkelde OB (Oberbauwagen). Ook van dit voertuig zijn behalve een prototype weinig andere exemplaren bekend. Bleek de Mosi bij het grootbedrijf minder geslaagd, in model is het een attractief voertuig voor de dienst Weg en Werken. //



9.

DE TRAPPEN KOMEN VAN DE SCHEEPS-MODELBOUW

7. Het voltooide model aan de cabinezijde: gereed voor inzet op de modelbaan.

8. De kraanzijde van Mosi 29. Amsterdam Westhaven, augustus 2000. (foto's 8 & 9 Cock Koelewijn)

9. Strukton Mosi 29 'Ingrid' in Amsterdam Westhaven. De naam is op het front aangebracht, augustus 2000.

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

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

Plan E Periode IVa NIEUW!



20.154.08	- Plan E CDBD 333-7, 2e klas, Per. IVa	€ 59,80
20.154.09	- Plan E CDBD 242-0, 2e klas, Per. IVa	€ 59,80
20.155.03	- Plan E BDAD 233-2, 1e klas, Per. IVa	€ 59,80
20.156.03	- Plan E CKDRD 202-3, Restauratie, Per. IVa	€ 59,80



30 JAAR ARTITEC

30% korting

Dit jaar bestaat Artitec 30 jaar, en dat laten we niet ongemerkt voorbijgaan. We bieden 30% korting op een geselecteerd deel van ons assortiment. Van rijtuigen tot schepen, kant en klaar en bouwpakketten en dat in diverse schalen. Zie voor het complete overzicht www.artitec.nl of vraag uw winkelier!



Deze actie is geldig tot 1 januari 2022.

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

De weekmarkt voor het stadhuis wordt druk bezocht.

Mijn Railhobby

Een modelbaan is een wereld op zich. Een wereld met verhalen, weergegeven op elke vierkante centimeter van de baan. Verhalen in een ideële wereld. De bouwer creëert immers zijn of haar eigen wereld. Kortom, de ideale modelbaan. In deze uitgave toont Evert Kruijt zijn ideële wereld op de modelbaan 'Van Mariawald naar Bad Eversberg'.

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** EVERT KRUIJT

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"Dat was tijdens onze huwelijksreis naar Baden-Baden. Diverse gebouwen in de Zuid-Duitse stad gaven de inspiratie. De stad ademt met de statige panden, het theater, de luxe winkels en de vele feesten de periode van de Belle Epoche. Ik houd de periode kort na de Eerste Wereldoorlog aan, waarin men hard probeert de schoonheid van voor de oorlog weer op te pakken."

Welke schaal houdt u aan?
"Op een plaat van 0,60 x 2 meter kunnen in schaal N, 1:160, op een beperkt oppervlak veel taferelen worden uitgebeeld. Het dorp geeft de landelijke idylle van het platteland rond de eeuwwisseling weer. Mariawald is het dorp dat naar mijn vrouw is genoemd, Bad Eversberg heet naar mijzelf. Het dorp dateert van Kerst 2016 en is de maand daarop omgebouwd naar het huidige sporenplan."

Welk tijdperk wordt er uitgebeeld?
"We schrijven 1920. Het Groothertogdom Baden in Zuid-Duitsland kruipt op uit de verwoestingen van de Eerste Wereldoorlog. 'Nie wieder Krieg', is een veelgehoorde leuze. In Bad Eversberg en Mariawald is de rust weergekeerd. De eerste Federweiss, een jonge witte wijn, is gearriveerd, dus tijd voor de wijnfeesten." »



1.



2.

Hoe ontstond het idee voor de scenery?
“In Bad Eversberg zijn de theaters en thermaal baden weer open, aan de Colonnade in het park worden haute couture, Zwitserse horloges en verfijnd gebak verkocht. Op het marktplein wordt de weekmarkt druk bezocht; de verse streekproducten zijn in trek. Worsten en kaas uit het Zwarte Woud, verse vis uit Schifferstad en bloemen van velden langs de Rijn.”

Hoe creëert u het beoogde sfeerbeeld?
“Dat wordt vooral weergegeven door de vele details. In Mariawald gaat het boerenleven zijn gang. Op het dak van het raadhuis klepperen de ooievaars en op straat gaat Gänzenliesl met haar ganzen naar huis. Er worden appels geplukt in de hoogstammers. Van het station van Mariawald brengt de lokaaltrein mensen met hun spullen naar de stad. Op het goederenspoor wordt hout geladen dat met een mallejan uit het woud naar het laadperron is gebracht. In het dal draait de watermolen meel voor de bakkerijen. De landelijke idylle overheerst.”

Waar bent u het meest trots op?
“Voor het station ligt een stationsplein met een rij winkelpanden. Dit plein heeft met de huizen het formaat van een A4. Met dit diorama heb ik de vierde plaats van de A4-dioramawedstrijd van 2017 behaald. Dit vond ik een hele prestatie, omdat ik nog geen jaar met de hobby bezig was. Nu is het geïntegreerd in de modelbaan. Verder ben ik erg trots op het theater waarvan een bouwdoos van Vollmer de basis vormt. Diverse bouwdelen heb ik aangepast tot het stijlvolle theater dat aan de rand van een park staat.” //


3.


4.


5.


6.

1. **Door de krappe ruimte binnen de stadsmuren ontstonden veel smalle, maar hoge panden.**
2. **In het grote theater van Bad Eversberg treden regelmatig internationale gezelschappen op.**
3. **Het stationsgebouw van Mariawald is in vakwerk opgetrokken.**
4. **De breedte van de straten is op het weinige verkeer afgestemd.**
5. **Het tunnelportaal dateert uit de 19e eeuw, de watertoren is van latere datum.**
6. **In bogen gesnoeide klimplanten maken het huis groen.**

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

OP = OP

WEBSHOP

Onze webshop is dé plek waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en benodigdheden. Bestel eerder verschenen uitgaven, online artikelen of leuke producten voor uw modelspoorbaan!



NIEUW

STROOMLIJN OP HET SPOOR

In dit boek krijgt de lezer een uniek beeld van het Nederlandse spoorwegmaterieel uit de jaren '30 en het begin van de jaren '40. Vanaf de bouw tot de buitendienststelling en de sloop.
Prijs: € 34,95.
Railhobby.nl/stroomlijn

BUSCH START-SET SCENERY

De complete startset voor het detailleren van uw modelspoorbaan, met loof- en dennenbomen en heggen. Daarnaast diverse strooiselmaterialen, zand en breukstenen.
Prijs: € 41,49.
Railhobby.nl/startset





SALE

RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van de 100 pagina's tellende Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers.
Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).
Railhobby.nl/verzamelband



VPS WITRIK IN H0

De koe is herkenbaar aan de witte rug, zoals de naam al zegt. De Witrik is geen koeienras, maar een kleurslag en komt voor in kuddes van bijvoorbeeld Holstein koeien. De aalstreep loopt vanaf de nek tot aan de rug. Ze hebben een witte staart en een witte buik.
Prijs: € 12,95.
Railhobby.nl/witrik

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

2014



De op initiatief van de auteur vervaardigde penning 175 jaar spoorwegen.

Zoals ik in de voorgaande afleveringen heb laten zien, kennen de spoorwegen in Nederland, vanaf de opening van de eerste spoorlijn in 1839, een lange traditie van het laten maken van penningen bij bijzondere gelegenheden. In de jubileumjaren 1889, 1914, 1939, 1964 en 1989 werden steevast penningen geslagen. De penningen van de jubilea in 1964 en 1989 zijn in deze serie niet voor het voetlicht gekomen, daarom behandel ik ze hier in het kort. Bij het jubileum van de spoorwegen in 1964 werd een schoolwedstrijd uitgeschreven. Scholen konden een werkstuk over de spoorwegen maken en inzenden. De beste werden beloond met een groot formaat penning die vermoedelijk bedoeld was voor de prijzenkast die veel scholen toen hadden.
Het 150-jarig bestaan van de spoorwegen werd groots gevierd met een tentoonstelling van spoorwegmateriaal en stoomlocomotieven uit binnen- en buitenland. Voor dit jubileum ontwierp kunstenares Lucie Nijland een moderne, abstracte penning.

175 JAAR SPOORWEGEN

Als penninggeïnteresseerde informeerde ik in de aanloop naar het 175-jarig jubileum van de spoorwegen in 2014 onder andere bij het Spoorwegmuseum of de uitgifte van een jubileumpenning werd overwogen. Het antwoord luidde dat daar naar werd gekeken. Echter, toen het jubileum in 2014 werd gevierd, bleek dat aan deze penningtraditie helaas een einde was gekomen.
In de jaren na het jubileum heb ik met de gedachte gespeeld in eigen beheer een penning te laten maken. In 2020 kwam ik in contact met kunstenares Da van Daalen uit Amsterdam die ruime ervaring heeft met het maken van penningen. Het onderwerp sprak haar erg aan en zij wilde de opdracht graag aannemen. Na een aantal maanden noeste arbeid, met soms weer uitvegen en opnieuw beginnen, kon zij mij begin dit jaar het definitieve ontwerp in gips tonen. Na mijn fiat werden vervolgens alvast vijf exemplaren gegoten.
Op de voorzijde van de penning staat de tekst 'Spoorwegen in Nederland' in de vorm van een Möbius-ring. Binnen deze tekst is deels het silhouet van De Arend te zien. Op de achterzijde is een modern emplacement uitgebeeld met een trein en aan weerszijden de jaartallen 1839 en 2014. Zo is er, zeven jaar na dato, toch een penning gekomen ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in Nederland. Hopelijk zal het 200-jarig bestaan van de spoorwegen over achttien jaar wel weer aanleiding geven om een penning te presenteren.
Op dit moment zijn er, als gezegd, vijf exemplaren van deze penning. Of er meer komen, hangt af van de interesse van verzamelaars. Hopelijk draagt dit laatste verhaal over de Nederlandse spoorwegpenningen daar een beetje aan bij. Meer informatie is te vinden op de Facebookpagina Spoorwegpenningen, het Instagram-account Dutch_railway_collector, of neem contact op met de schrijver dezes via de redactie van Railhobby. //

TEKST & FOTO'S: EELCO STORM

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



1.

Smalspoor in ZUID-TSJECHIË

DEEL 2: BEJAARDE DIESELLOCS

In het zuiden van Tsjechië worden smalspoorlijnen geëxploiteerd. In Railhobby 440 beschreef Raymond Kiès hoe deze tot stand zijn gekomen. Nu gaat hij in op de huidige situatie, waar de dienst wordt uitgevoerd met ruim zestig jaar oude diesellocomotieven, bijzondere motorrijtuigen en in de zomermaanden stoomtreinen.

JHMD verkreeg met de overname van de smalspoorlijnen elf diesellocomotieven serie 705.9 (tot 1988: T47), een aantal rijtuigen, goederenwagens en redelijk nieuwe rolbokken. De diesellocs stamden uit de jaren vijftig, waren aan het eind van hun latijn en werden met kunst- en vliegwerk op de rails gehouden. Het ontwerp van de T47 dateert uit de jaren veertig toen diesellocomotieven nodig waren om de stoomtractie af te lossen. Nadat het eerste concept in 1946 door het ministerie van Transport was afgekeurd, kreeg een nieuw voorstel twee jaar later de handen op elkaar. De T47 werd parallel ontwikkeld aan de T434.0 (na 1960: T436.0), de eerste serie normaalsporige Tsjecho-Slowaakse lijndiesels. De smalspoorlocs hebben deze machines ruimschoots overleefd; eind jaren zestig ging de laatste al aan de kant. De eerste bouwserie zou in 1951 worden geleverd en omvatte vier locs voor de lijn naar Obratań en twee voor Třemešná ve Slezsku - Osoblaha. Tijdens de bouw traden nogal wat complicaties op; de ont-

wikkeling van dieselelektrische locomotieven stond in Tsjecho-Slowakije nog in de kinderschoenen. De eerste machine verliet de fabriekspoorten van ČKD in Sokolovo met drie jaar vertraging en werd vanuit Jindřichův Hradec beproefd. De overige volgden tot juni 1955. De 12,69 meter lange Bo'Bo'-locs hadden een vermogen van 260 kW en een maximumsnelheid van 40 km/h. Hoewel bedoeld voor de goederendienst - de locs konden geen warmte of spanning aan rijtuigen leveren -, werden ze wel voor reizigerstreinen ingezet. Toen de betrouwbaarheid toenam, bestelde ČSD een tweede serie van tien stuks. Tegelijkertijd kwam een order uit de Sovjet-Unie voor vijftig soortgelijke locs voor SŽD. Uiteindelijk gingen er 15 naar ČSD en 45 als serie ТУ3, spoorwijdte 750 mm, naar SŽD. De proefrit op de Weißeritztalbahn Freital - Kipsdorf in de DDR werd afgeblazen toen bleek dat de bogen daar te krap waren.

TWEEDE SERIE

De tweede serie week op enkele punten af, de maximumsnelheid was 50 km/h. De eerste vier machines uit de vervolgbestelling gingen naar de lijn Frýdlant v Čechách - Heřmanice. Deze sloot ooit aan op de 750 mm-lijnen in Sachsen en had daarom een afwijkende spoorwijdte. De laatste trein op deze verbinding reed in 1976. Een deel van het materieel werd omgespoord naar Bosnisch smalspoor en verhuisde »

1. JHMD 805.902 is op weg van Obrataň naar Jindřichův Hradec en rijdt station Včelnička binnen, 9 september 2020.

2. JHMD 705.915 staat op 10 september 2020 in station Jindřichův Hradec met een trein naar Nová Bystřice gereed.

3. Diesellocomotief 705.905 passeert 10 september 2020 met een goederentrein naar Kunžak-Lomy het voormalige station Střížovice, nu vakantieverblijf.


2.


3.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): RAYMOND KIÈS


4.

HET MATGRIJS VAN DE MOTORRIJTUIGEN WERD ALS ERG SOMBER OMSCHREVEN


5.


6.

naar Jindřichův Hradec, de rest ging naar de sloper. Op 1 juli 2000 kwamen twee reizigerstreinen van JHMD door een menselijke fout frontaal in botsing. Betrokken waren de locs 705.915 en 705.918. Het schadeherstel werd met een revisie gecombineerd waarbij ze een andere motor, een draaistroom tractiegenerator en een computergeregelde motoraansturing kregen. Later werden de 705.905 en 705.919 eveneens aangepast. Daarmee zijn de vier locomotieven genoemd die nog voor JHMD rijden. De machines hebben elk een andere kleur: groen (705.905), blauw (705.915), rood (705.918) en paars (705.919). De belijning die op de fronten in een V uitloopt is zoals af fabriek aangebracht. Loc 705.920 staat in het oorspronkelijke rood bij station Nová Bystřice. ČD zet tussen Třemešná ve Slezsku en Osoblaha de deels naar JHMD-model gemoderniseerde 705.913 in. Vier T47'en hebben museale status verworven. De in 1967 gebouwde tweeassige dieselloc T29.014 werd in 1999 van de bruinkoolmijn bij Sokolov overgenomen en omgespoord van 900 mm naar 760 mm. De rangeerloc is al lange tijd defect en herstel lijkt niet waarschijnlijk. Loc T48.001, type FaurL45H dat aan een aantal Oost-Europese landen is geleverd, is in 1980 door de in Boekarest gevestigde fabrikant '23 August' voor het Poolse PKP gebouwd. Sinds 2004 is de machine bij JHMD vooral voor goederentreinen aan te treffen, in 2017 is ze naar Rusland verkocht.
De rijtuigen met typeaanduiding Balm/u zijn in de jaren zestig door Tatra Smíchov gebouwd. Daar diesellocs T47 geen stroom of stoom kunnen leveren, zijn ze door een eigen dieselmotor zelfvoorzienend. Een aantal is in 2003 door JHMD gereviseerd waarbij ze onder andere nieuwe draaistellen en een verbeterde energievoorziening kregen.

OPVALLENDE MOTORRIJTUIGEN

Naast de getrokken treinen zijn de vier motorrijtuigen M27 (serie 805.9) bij JHMD gezichtsbepalend. Ze stammen uit een serie van 32 die door '23 August' tussen 1984 en 1986 aan PKP voor zowel meter- als 750 mm-spoor is geleverd. In Polen hadden ze de typeaanduiding MBxd2. JHMD kocht het viertal in 2004 en 2005, hoewel ze feitelijk als 'wrak' konden worden bestempeld. De krappe markt voor dit soort voertuigen werd als excuus aangevoerd; bovendien mocht het bijna niets kosten. Eén exemplaar werd rijvaardig gemaakt en na de presentatie in september 2006 twee jaar later in gebruik genomen. Met subsidies voor het moderniseren van voertuigen van de EU en de regio's Vysočina en Zuid-Bohemen, waarmee vervoerscontracten waren afgesloten, kon de revisie groots worden aangepakt. Rond de jaarwisseling 2013/2014 werd het eerste motorrijtuig door 4Rail in České Budějovice afgeleverd. Daarbij was niet veel



7.

meer dan het chassis gebruikt; de nieuwe opbouw deed bij velen de wenkbrauwen fronsen. Het architectenbureau uit Liberec had zich bij het ontwerp laten leiden door schetsen zoals treinen er over honderd jaar uit zouden kunnen zien. De matgrijze kleurstelling van de bijna zestien meter lange wagens kreeg de classificatie 'erg somber'. De 32 zitplaatsen waren afkomstig uit afgedankte trolleybussen en deels geplaatst tegen de zijwanden met grote patrijspoorten. Het vermogen was 240 kW en de maximumsnelheid 60 km/h. Volgens contract met de regio's moesten ze voor september 2014 in dienst zijn; de goedkeuring door de Tsjechische autoriteiten kwam net op tijd. Omdat de carrosserie niet de vereiste sterkte voor spoorwegvoertuigen had, kwamen ze onder de regelgeving voor trams te vallen. De geringe betrouwbaarheid leidde tot kortingen op de betalingen voor geleverde treindiensten. Een rel ontstond toen in Polen werd gesteld dat de motorwagens niet waren betaald. JHMD ontkende dit, maar omdat betalingen contant waren gedaan of via niet te traceren rekeningnummers, was de bewijsvoering lastig. Die kwestie lijkt geruisloos te zijn opgelost. In 2018 raakte 805.904 bij een overwegbotsing beschadigd. Het herstel duurde twee jaar en het rijtuig kwam in het rood-beige weer in dienst; het kreeg hiermee zowaar enig cachet.

DIENSTUITVOERING

Op de lijn naar Nová Bystřice worden diesellocomotieven ingezet; de treinen bestaan in de regel uit één rijtuig, in de zomermaanden worden vaak een tweede rijtuig en een vierassige goederenwagen voor fietsvervoer bijgesteld. De diesels worden ook ingezet voor de goederendienst, die omvat niet veel meer dan af en toe enkele wagens op rolbokken die in Kunžak-Lomy met schroot worden beladen. De motorrijtuigen rijden nagenoeg alleen op de lijn naar Obrataň, zowel in doorgaande treinen als de toegevoegde tot Kamenice nad Lipou. Als niet genoeg motorrijtuigen beschikbaar zijn - eerder regel dan uitzondering -, wordt een T47 met rijtuig ingezet of valt de dienst uit. Voor de toeristentreinen die 's zomers op de lijn naar Nová Bystřice en tussen Jindřichův Hradec en Kamenice nad Lipou rijden, is slechts één stoomloc beschikbaar. Naast ex-PKP-loc Px48-1916 »

4. **Stoomloc U46.101 met een toeristentrein naar Nová Bystřice, 20 juli 2020. Ten oosten van Jindřichův Hradec volgen de JHMD-smalspoorlijnen het tracé van de hoofdlijn naar Jihlava die daarvoor drierailig is uitgevoerd. (foto Julian Nolte)**

5. **Station Černovice u Tábora met een personentrein getrokken door ČSD 705.921, augustus 1992. (foto Wim Verver)**

6. **Waarschijnlijk wordt Kamenice nad Lipou eindpunt van de JHMD. Motorwagens 805.902 en 904, 9 september 2020.**

7. **JHMD 705.905 plaatst op 10 september 2020 wagens aan de laadplaats Kunžak-Lomy.**

8.


9.

uit 1953, genummerd U46.101, heeft JHMD nog twee stoomlocomotieven. De in 1958 gebouwde loc die bij een goudmijn in Roemenië heeft gereden, werd in 1999 als U46.001 overgenomen en wacht op revisie. De derde stoomloc, U37.002, werd in 1898 als U12 door kkStB in gebruik genomen en is sinds 2017 defect. Daar het bij JHMD met stoomlocomotieven niet goed is gesteld, reden in 2019 geen stoomtreinen. Loc U47.001 die sinds 1992 tussen Jindřichův Hradec en Nová Bystřice reed, ging terug naar de eigenaar. De machine kwam na een negenjarige buitendienststelling in 2013 weer op de baan, maar werd twee jaar later opgeëist toen men het niet eens kon worden over de hoge herstelkosten aan het drijfwerk. JHMD wilde niet betalen omdat 'men al genoeg in de locomotief had geïnvesteerd'. Enkele rijtuigen die in de nostalgische treinen rijden, stammen uit de begintijd van het smalspoor rond Jindřichův Hradec.

TOEKOMST

Na een aantal incidenten heeft JHMD het beheer van de spoorlijnen moeten overdragen aan Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), de Tsjechische evenknie van ProRail. In september 2019 heeft SŽDC het contract, wegens de forse achterstand in betaling voor het gebruik van de infrastructuur, opgezegd. Dat betekende een abrupt einde van de treindienst. Na een week slaagde JHMD erin aan de verplichtingen te voldoen en gingen de treinen weer rijden. De betalingsachterstand was vooral het gevolg van de verliezen die op de treindiensten werden geleden. De vergoedingen die JHMD ontving uit de vervoerscontracten met de regio's Vysočina en Zuid-Bohemen waren niet kostendekkend. Dat had zijn weerslag op de dienstuitvoering als er weer eens minder treinen reden of soms alleen in het weekend. In 2019 kwamen Zuid-Bohemen en JHMD een hogere bijdrage overeen en werd een nieuw vijfjarig vervoerscontract getekend. De vergoeding per treinkilometer gaat omhoog naar € 5,18. Ter vergelijking: ČD ontvangt voor de 760 mm-lijn Třemešná ve Slezsku - Osoblaha € 5,84. Daarnaast is in het contract de koop van drie nieuwe motorrijtuigen met tachtig zitplaatsen opgenomen die in 2024 in dienst moeten komen. Zuid-Bohemen vindt het materieel waarop het contractueel recht heeft, één M27-motorwagen en de getrokken treinen, kwalitatief onvoldoende. Na aflevering van de nieuwe motorrijtuigen - offertes zijn er van het Zwitserse Stadler en het Chinese CRRC - krijgt een klein deel van het huidige park de status van reserve of een museale bestemming. Het toeristische aspect is volgens Zuid-Bohemen veel groter dan de vervoersfunctie. De recent begonnen busdienst tussen Litschau en Nová Bystřice - de verbinding met de Oostenrijkse Waldviertelbahn - leverde een nieuwe stroom dagjesmensen op. Anders liggen de verhoudingen met de

regio Vysočina. De grens tussen de regio's loopt iets ten zuiden van Kamenice nad Lipou, wat impliceert dat 29 km van het net in Vysočina ligt. De regio is slechts bereid om de bijdrage - nu € 3,11 per treinkilometer - met de inflatiecorrectie te verhogen. Het vervoerscontract eindigt in 2024 en plannen voor een busdienst liggen al klaar. Bovendien is de verstandhouding met Vysočina ronduit slecht. Zuid-Bohemen wil eventueel betalen voor treinen naar Kamenice nad Lipou omdat JHMD daar een werkplaats heeft en om de bediening van haltes op haar grondgebied te verzekeren. Zie ook de netkaart in Railhobby 440.
Het lijkt er op dat de treindienst op het zuidelijke deel van het net voor langere tijd is gewaarborgd, maar niet ten noorden van Kamenice nad Lipou. De geschiedenis zou een verrassende wending kunnen nemen. In elk geval dreigt het doek te vallen voor de meeste T47-diensten. Wie de bejaarde diesellocomotieven in Zuid-Tsjechië nog volop wil beleven, moet dus niet al te lang wachten. U zult er geen spijt van krijgen. //

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


10.

8. **Dieselloc T48.001 met een reizigerstrein bij Jindřiš, 30 september 2007. (foto Jan Fabian)**

9. **Motorrijtuig 805.902 arriveert als trein 21207 Obrataň - Jindřichův Hradec op 9 september 2020 op de halte Střítež u Černovi.**

10. **De werkplaats van JHMD in Jindřichův Hradec op 10 september 2020. Voor de loods staat loc 705.918 en rechts motorrijtuig 805.902.**

11. **Tatra T3 73+75 op de metersporige tramlijn Liberec - Jablonec nad Nisou, geëxploiteerd door Dopravní podnik měst Liberec a Jablonce nad Nisou. Proseč nad Nisou, 7 september 2020.**



11.

NIEUW in de winkel

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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



PETER'S MODELBOUW: Pruisische T26 en Reichsbahn 97.

Peter's Modelbouw

H0. Van tandradloc BR 97 van de Deutsche Reichsbahn ontving de redactie het eerste productiemodel; de railtest volgt in een komende Railhobby. Het model wordt in november door Peter Gradussen op de kleinseriebeurs in Dresden gepresenteerd. In 1902 bestelden de Pruisische spoorwegen 35 van deze C1'-machines waarvan er tussen 1904 en 1921 3 door Esslingen en 32 door Borsig werden geleverd. In 1931 ging de laatste buiten dienst. Het model is een mooie imitatie van het grootbedrijf en heeft tussen de eerste en tweede aandrijfas een werkend tandrad dat prima over de tandstaaf van Fleischmann rijdt. Een Faulhabermotor zorgt voor een langzame en zeer soepele aandrijving. Het exact op lengte gebouwde model (Bw Linz (aan de Rijn)) is deels opgebouwd uit 3D-print-onderdelen (€ 1177, tp. II). De loc is ook als groene Pruisische variant verkrijgbaar.-GF

Piko

H0. De bij NS geïmmatriculeerde zeildoekcoilwagen Shimmns-ttu van Railion is voorzien van graffiti. Beide zijwanden hebben een ander graffiti 'kunstwerk'. Een rol staal wordt meegeleverd (58981, € 39, tp V).-CvD



PIKO: Railion coilwagen › met graffiti.



MÄRKLIN: SBB Cargo 620 011 uit tijdperk VI.

Märklin

H0. De zesassige eloc Re 620 is in de actuele kleuren van SBB Cargo uitgeleverd. Het 222 mm lange model heeft alle kenmerken van het grote voorbeeld. De beide middelste assen van de 620 011-7 zijn zijdelings beweegbaar. Het is de eerste Re 6/6 met een centraal geplaatste motor; deze zorgt via twee cardanassen voor aandrijving op vier assen. Door de digitale besturing zijn diverse licht- en geluidsfuncties oproepbaar, waaronder de cabineverlichting (37327, € 369, tp. VI). De set met vier groene M2-rijtuigen van de Belgische Spoorwegen is bedoeld voor het verrassingsmodel van vorig jaar, de sneltreinstoomloc van de reeks 1. De set bevat vier verschillende rijtuigen, is gespoten in de juiste kleur groen en heeft binnenverlichting en apart ingezette kozijnen. De stroomopname gaat via het sleepcontact onder het rijtuig met bagagecompartiment. Totale lengte 1106 mm (43546, € 349, tp. III).-SF



MÄRKLIN: de set M2-rijtuigen hoort bij NMBS-stoomloc van de reeks 1.

ESU (Pullmann)

H0. De gelede containerdraagwagen Sdggmrs is als NL-AAEC en NL-RN in elf varianten uitgeleverd. Het metalen frame staat op Y25 draaistellen, de lading bestaat uit containers van verschillende afmetingen en maatschappijen. De deuren van de gedetailleerd uitgevoerde containers kunnen worden geopend (36540 - 36550, € 89,90 - € 99,90, tp VI). Het hier afgebeelde model heeft artikelnummer 36545.-CvD »



ESU: containerdraagwagen Sdggmrs.

EXTRA: video boerderij

1.



2.



3.



4.

Noch

1-Z. Met de set pigmentpoeders in acht kleuren kunnen bouwwerken en rollend materieel licht worden geweatherd, dan verdwijnt in elk geval de plasticglans (61169, € 30). De poeders zijn met een kwast eenvoudig op te brengen en kunnen desgewenst met een matte spray (61152, € 12) worden gefixeerd.

H0. Enige ervaring met bouwkits in lasercut is voor de grote boerderij (bodemmaat 26,6 x 15,6 cm inclusief de 10,5 cm lange oprit) zeker gewenst. De oprit naar de hooizolder kan worden weggelaten; de schuifdeur is dan door een dichte wand te vervangen (66714, € 80). In de half open schuur (11 x 6,7 cm) kunnen werktuigen worden gestald, de achterwand heeft twee grote scharnierende deuren zodat doorrijden mogelijk is (66716, € 40).

N. De boerderij is ook in 1:160 leverbaar, afmetingen met oprit 14,5 x 8,5 cm (63714, € 58).-DH

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

1. **NOCH: grote boerderij.**
2. **NOCH: set pigmentpoeders.**
3. **NOCH: schuur voor werktuigen.**
4. **NOCH: de hooizolder is via een oprit bereikbaar.**



SPOOROBJECTEN: opa in rolstoel.

SpoorObjecten/ Modeltreinexpress

H0. Opa in een rolstoel. Wie kent hem niet? Gek op treinen in de tv-serie Flodder. Was vroeger machinist en is nog vaak langs het spoor te vinden. Krijgt hij ook een plekje bij u op de modelbaan? (1109, € 8,55, tp IV, alleen te koop bij Modeltreinexpress Vlaardingen).-YZ

BoS

H0. De verkoop van campers zit in de lift. De Peugeot J5-camper is fijn afgewerkt met metalen delen en strak bedrukt. De familie Preiser zal het complete interieur weten te waarderen (87736, € 34,90 tp IV).-CvD



BOS: Peugeot J5-camper.



MINITRIX: Armitsa onderlossers.

Minitrix

N. Op basis van de MaK-dieselloc type DE 1002 is een uitvoering van de D24 van de BE gemaakt. Opschriften en kleuren van deze loc komen overeen met het voorbeeld, het gedigitaliseerde model daarentegen is van een iets ander type (16061, € 370, tp. V-VI).-SF

De witte NS-onderlossers type Tds van de firma Armitsa is als driedelige set beschikbaar. De wagens zijn netjes bedrukt, met een vergrootglas is een en ander nog goed te lezen (15511, € 129, tp IV).-CvD »



MINITRIX: D24 van de Bentheimer Eisenbahn.



1.

Tillig

H0. De Franse uitvoering van de vierassige ELNA 6 - de SNCF stelde na de Tweede Wereldoorlog 67 nieuwe locs van de serie 040-TX in dienst - is een redelijk gewijzigd model geworden. Afgezien van de groene kleur en de opschriften zijn er in het oog vallende veranderingen. Het model heeft een andere ketelopbouw, een rond machinistenhuis, een verhoging op de kolenbak, rangeertreden naast de voorste bufferbalk, extra aangezette leidingen en aan beide kanten een extra vulstuk op de waterbakken. De 116 mm lange en 256 gram zware loc die het nummer 040.TX.58 draagt (de depotnaam boven de nummerplaat is niet aangebracht) heeft een herkenbare make-over ondergaan (72014, € 339, tp. III). De 282 mm lange zogeheten Salon-Nachrichtenwagen van de DDR-regeringstrein werd gebruikt als radio-communicatierijtuig (74955, € 82,90, tp. IV). Het spreekt vanzelf dat de Stasi hier een paar mannetjes aan boord had. Met het nieuwe model is de serie van vijf sets die vanaf 2017 werden gepresenteerd compleet. Het rijtuig heeft een authentiek interieur en kan van geëtste onderdelen worden voorzien. De tweeassige DB-koelwagen type Tehs heeft een lengte van 136 mm, de juiste opschriften van de firma Transthermos en diverse apart aangebrachte details (76804, € 36,90, tp. III).-GF



2.

ELNA 6 BEVAT ALLE KENMERKEN VAN DE SNCF-UITVOERING

1. TILLIG: de 040.TX.058 heeft Franse kenmerken.

2. TILLIG: gemodificeerde SNCF ELNA 6.

3. TILLIG: radiorijtuig van de DDR-regeringstrein en Transthermos-koelwagen.



3.



ROCO: rongenwagen BAM Infra.



ROCO: Texaco ketelwagens.



ROCO: Vectron van boxXpress.

Roco

H0. De groene en zwarte DB-ketelwagens rijden voor Texaco in Hamburg. De tweedelige set heeft scherpe opdrukken. Het bord 30-1202 op de zwarte wagen geeft aan dat deze stookolie of diesel vervoert, 30-1207 op de groene duidt op Hexaldehyde (76013, € 71,90, tp IV). De 229 mm lange NS-rongenwagen type Rs van BAM Infra is door de lichtblauwe bak en gele rongen een mooie verschijning op uw modelbaan (77683, € 38,90, tp VI). Vectron 193 van boxXpress is door de toelating D-A-I-CH-NL regelmatig in Nederland te zien en kan prima op uw moderne Nederlandse baan worden ingezet. De loc is gedetailleerd en met een complete daktuin uitgevoerd (71950, tweerailsysteem, € 214,90 / 71951, digitaal sound, € 299,90 / 79951, drierail digitaal sound, € 299,90, tp VI).-CvD

Artitec

H0. De PRTL CA 1-tank van de Koninklijke Landmacht is leverbaar als treinlading met ingepakte loop (6870393, € 48,80) en als combat ready (6870391, € 48,80 / 1870167, bouwkit, € 16,80, tp. IV). De gebouwde modellen kunnen zo uit de doos op uw modelbaan worden ingezet, de bouwkit dient u zelf te schilderen. De Ford TT kan als bestelwagen van NS-dochter vG&L en GTW-lijnbus met imperiaal worden ingezet. Het koersbord vermeldt Dieren. De historische voertuigen zijn kant-en-klaar en fijn afgewerkt met diverse nieuwzilveren details en blauwe kentekenplaten (387.466, vG&L-NS / 387.467, GTW, € 48,80 per Ford, tp II).-CvD »



1.



2.

1. **ARTITEC: PRTL CA 1-tank als treinlading en gevechtsklaar.**
2. **ARTITEC: Ford TT van de GTW en vG&L.**



BRAWA: voor- en naoorlogse versie van de 01.

Brawa

H0. Eyecatcher is de 01 van de Deutsche Reichsbahn en de daarvan afgeleide varianten. De standaard snel-treinloc waarvan de eerste prototypes in 1925 werden afgeleverd, wordt als een zeer gedetailleerd model geleverd. De DRG 01 032 met 2'2'T32 tender voldoet aan de huidige stand van de modelspoortechniek. Tal van apart aangebrachte details zijn filigrein uitgevoerd. Het 275,3 mm lange model (Bw Hamm) heeft een motor met vliegwiel in de tender. De subtiele, vrije doorkijk in het frame is een meerwaarde. Veel details zitten in het machinistenhuis. De Heusinger-aandrijving is van metaal (40916, € 389,90, tp. II). We kregen ook de 001 088 van Bw Hof in handen. Dit gedigitaliseerde model heeft een rookgenerator, drijfwerkverlichting, flakkerend vuur in de vuurkist, verlichting in het machinistenhuis, sound, enzovoorts (40910, € 524,90, tp. III). Deze machines werden na de oorlog door de DB met Witte-windleiplaten uitgerust. In Railhobby 442 treft u een uitgebreide test van de 01 aan. Het goederennieuws wordt gevormd door twee ketelwagens van BASF. De zilvergrijze zes-assige ZZd meet 142,5 mm (48543, € 54,90, tp. IV), de zwart gespoten tweeassige Uerdinger-ketelwagen heeft een lob van 101 mm (50023, € 37,90, tp. IV).-GF //



BRAWA: twee ketelwagens van BASF.

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

Ontmoeting

Persoonlijke gesprekken zijn vaak de momenten waar oplossingen zich aandienen en je tot nieuwe inzichten en afspraken komt. Wat dat betreft hoop ik na Eurospoor met een hoofd vol ideeën naar huis te gaan. Ideeën die in gesprekken met u naar voren komen.



Van begin 2020 tot heden heb ik in mijn columns redelijk vaak aangegeven het fijn te vinden om u eens rechtstreeks te ontmoeten om van gedachten te wisselen. Gezien de laatste ontwikkelingen rond de 1,5 meter en alles wat daaromheen hangt zou het zomaar kunnen dat dat binnenkort gaat gebeuren. De beurs in Houten loopt weer en ook de Modelspoordagen in Rijswijk openden hun deuren. Dan durf ik de uitspraak wel aan dat Eurospoor 2021 in de Jaarbeurs in Utrecht ook gewoon doorgang gaat vinden. Aangezien Catawiki daar ook van de partij is, heb ik voor die ontmoeting alleen u nog nodig. Komt u ook?

Het zou mooi zijn om eens van uzelf te horen wat u van deze column vindt. Het mooie is dat het helemaal niet over Catawiki en veilen hoeft te gaan, u mag mij gerust aanspreken op hoe gemakkelijk het is om als hobbyist in schaal 1:160 naar bouwers in grotere schalen te roepen dat die boogstraal niet zo krap hoort te zijn. Of dat elektrische locomotieven en treinstellen niet thuis horen op een baan zonder bovenleiding, om maar wat te noemen. U mag mij ook fijntjes wijzen waar in het huidige spoornet de gebogen wissels liggen. Weet u het nog? Het dogma van de heer Enter: 'Geen meegebogen wissels in de modelbaan want duur en onderhoudsintensief. En als het grote voorbeeld het niet doet dan wij op de modelbaan ook niet.' Nogal een dogma, ook omdat wij iedere week meegebogen wissels in de veiling hebben. Dat gesprek dus, en ja, ik kijk ernaar uit.

EUROSPOOR

Pas recentelijk heb ik weer een aantal klantbezoeken gedaan. Ook als het wat zakelijker is dan merk je hoe fijn het is om samen naar een aantal modellen te kijken en met elkaar een kop koffie te drinken in plaats van naar een pratend hoofd op een beeldscherm te kijken. Dat zijn vaak ook de momenten waarop oplossingen zich aandienen en je tot nieuwe inzichten en afspraken komt. Wat dat betreft hoop ik door u, na Eurospoor, met een hoofd vol ideeën naar huis te gaan. Als u dus tot op heden nog een onderwerp in deze column hebt gemist dan hoor ik dat ter plekke graag van u.

VEILINGEN

Waar u mij altijd naar mag vragen is hoe een veiling bij Catawiki in zijn werk gaat, wat daar allemaal bij komt kijken. Het lijkt ingewikkelder dan het is, maar zoals bij veel zaken, is een goede voorbereiding het halve werk. Als u bij ons al eens iets heeft gekocht of verkocht, weet u dat wij veilingen graag onderverdelen naar schaal, thema of stroomsoort. U zult dus een LGB-item niet naast een loc in schaal 1:220 zien staan. Ook zult u op een gelijkstroombaan met een Märklin-loc niet uit de voeten kunnen, maar een Hamo-versie biedt mogelijkheden. Bij scenery ligt dat wat gemakkelijker, hoewel ik een kabelbaan van Brawa niet direct op een Nederlandse polderbaan zie staan. Die trolleybus van Eheim natuurlijk weer wel. Heeft u daar ideeën over? U begrijpt het al; hoog nodig dat wij elkaar eens zullen treffen! Dus tot ziens op Eurospoor? //

TEKST & FOTO: KEES SMIT

Renovatie SPOORBRUG

HOE GROTER DE KLOOF, HOE MOOIER DE BRUG

Met het herstarten van zijn modelspoorhobby ontwierp Hans van de Ven een rondlopende baan met bij de kamerdeur een uitneembare brug. Als hij na tien jaar de brug uit de oude baan wil herplaatsen, is hij een stuk kritischer en vraagt clubgenoot Theo Grootens de brug onder handen te nemen.



1.

GEBRUIKTE MATERIALEN

- Humbrol, verf mat: 33 zwart, 34 wit, 70 bruin, 113 roestkleur, 93 woestijngeel (met zwart voor de brughoofden), 96 RAF blauw (met zwart voor de bogen), 53 metallic donkergrijs
- Artitec, poeders: 70.008 bruine aarde, 70.009 reebruine aarde, 70.011 zwartbruine aarde, 70.007 chrome oxide groen

De brug die Hans mij voor de beloofde renovatie komt brengen is korter dan ik me herinner. Het betreft de 56 cm lange stalen brug met afgevlakte boog van Faller (artikel 120482, € 41,50) die met de vakwerkaanbruggen van respectievelijk 7 en 18 cm lengte (artikel 120534, € 21,50) met een bovenliggende rijvloer is samengesteld. Voor het dubbelspoor zijn twee identieke bruggen naast elkaar gebouwd. De overzichtelijke lengte lucht me op, of zag ik onbewust tegen de renovatie op? Het is een kolfje naar mijn hand. De plasticlook komt niet realistisch over; de

vervuiling bestaat slechts uit neergedwarreld stof. Bij mijn modelbouwprojecten is het verlijmen van de kit nooit voldoende, de bouwwerken ondergaan een behandeling met een heel arsenaal aan verf en de laatste tijd ook poeders. De brug wordt onder de douche stofvrij gemaakt. Zonder rails vallen de ronde gaten en de sleuven in de rijvloer op, die worden met acrylaatkit gevuld. Het plastic is fragiel en in de loop der jaren lijkt het brozer geworden. Heel wat dwarsbalken en diagonalen van de brugbogen zitten los of zijn gebroken. Dus worden alle losse delen gelijmd en waar nodig gerepareerd. Ook tijdens het werk zal dit nog een paar keer nodig zijn, wanneer ik een bouwdeel iets te hard aantik. De verbinding tussen de hoofdoverspanning en de aanbruggen worden verstevigd door de kieren met kit op te vullen. Gaandeweg wordt de rivieroverspanning robuuster.

ROLOPLEGGING

Tussen de bedrijven door had ik enkele missende rollers van de roloplegging aan de zichtkant geplaatst. De aanbruggen rusten aan de landzijde met rollers op een gemetseld landhoofd, maar werden aan de kant van de hoofdbrug totaal niet ondersteund. De rollers zweefden er in het luchtledige; daar moest een oplossing voor komen. Die vond ik in een aan de pijler bevestigde en aan de onderzijde gesteunde balk. Een kritische noot aan de gebroeders Faller: de aanbruggen staan aan beide kanten op rollers, dat is niet conform de werkelijkheid. Het zou aan één zijde een scharnier en alleen bij het andere oplegpunt een roller moeten zijn. Zo krijgt de brug zowel in de hoogte (doorbuigen) als in de lengte (temperatuurverschillen) enige bewegingsruimte. Hans geeft de tip om delen uit een oude sloopbrug te gebruiken, dan kunnen er vier kruisverbanden worden gerealiseerd. Door deze circa 3 mm breder te maken passen ze goed onder de staalconstructie. De rollers aan de kant van de brugpijler haal ik weg. Omdat het kruisverband er qua hoogte precies onder past, sjoemel »

1. **De roestkleurige dwangrail is in beide sporen aangebracht.**

2. **De grote ronde gaten en de sleuven in de rijvloer vallen op.**

3. **De gaten na een eerste keer opvullen met acrylaatkit.**





TEKST & FOTO'S: THEO GROOTENS

ik een beetje en laat het scharnier achterwege. De met acrylaat gevulde gaten en sleuven krijgen een tweede laag tot ze vlak zijn gevuld. Daarna kunnen de kwasten ter hand worden genomen. Als altijd kies ik Humbrol mat op terpentinebasis, maar gebruik wasbenzine om te verdunnen. Allereerst de betonnen brugpijlers met bruingrijze betonkleur, daarna krijgt het kruisverband onder de hoofdbrug een metaalkleur. Ook de bogen ontvangen een eerste verflaag. Ondertussen denk ik: was het maar een vierendeelbrug. De Belgische ingenieur Arthur Vierendeel (1852 - 1940) ontwierp bruggen waarvan de verticale stijlen zo robuust waren uitgevoerd dat diagonale verbindingen overbodig waren. Dat had de bereikbaarheid van de binnenzijde van de modelbrug aanzienlijk vereenvoudigd. Met andere woorden, het is lastig om met het penseel overal goed bij te komen. Maar nu de bogen mat en de lijmvlekken niet meer zijn te zien, begint het al aardig wat te lijken.

WATERSTANDMARKERING

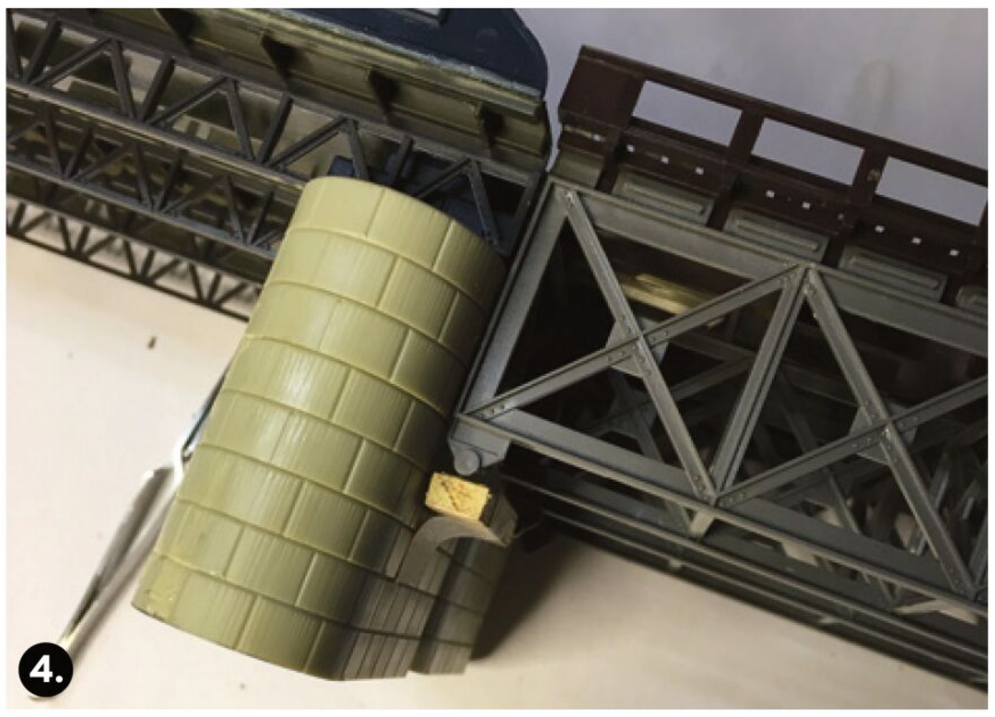
De vier uit de sloop verkregen kruisverbanden krijgen een metaalkleur als ze nog los zijn; na drogen plaats ik ze tegen de brugpijlers. Terwijl verf en lijm drogen zoek ik op internet naar graffiti. De geschikte pieces worden geprint, uitgescheurd en op de brugpijler gelijmd. Nog een eigen tag plaatsen, voor de persoonlijke touch? Van de vier waterstandmarkeringen die op de brugpijlers waren gelijmd heb ik er bij het schoonmaken twee kunnen redden. Deze zijn op een stukje plastic geplakt. Met geverfde randen zullen ze in een later stadium tegen de brugpijlers worden geplaatst. Het schilderen gaat verder met het kruisverband onder de aanbruggen. De leuningen worden zwart, evenals de zijkanten van de plankieren. Ook

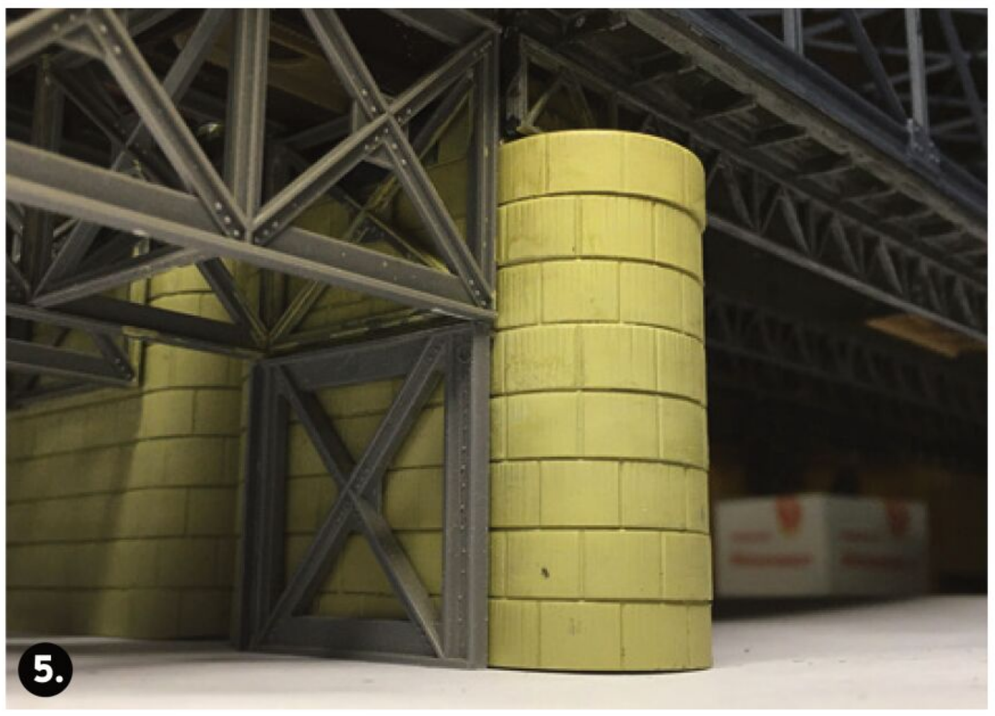
4. Betonkleurige balken als oplossing voor de zwevende rollers.

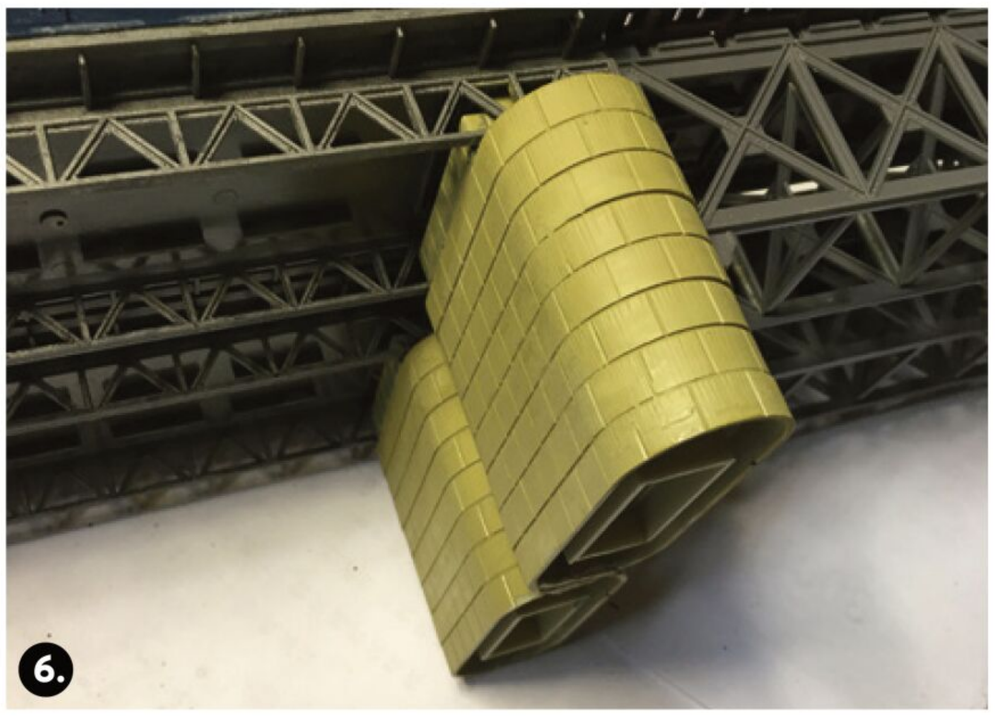
5. Vier kruisverbanden uit een oude sloopbrug komen goed van pas.

6. De patiënt in stabiele zijligging.

7. Rails met betonnen dwarsliggers zouden het verschil tussen land en brug optisch kunnen benadrukken.











8.

DE BRUG KRIJGT IN DE HOOGTE EN LENGTE BEWEGINGSRUIMTE

de plankieren zelf krijgen een kwastje. De rijplaten - hier komt het spoor op te liggen - worden roestkleurig, wat extra zwart maakt het geheel donkerder. Op de bogen en de kruisverbanden heb ik hier en daar roestkleurige accenten aangebracht, maar het verouderen is beperkt gebleven. Het is immers niet de bedoeling om er een in vervallen staat verkerende brug van te maken. Weliswaar hoort de bewuste brug thuis in tijdperk II (1920 - 1949), tot op de dag van vandaag daveren er dagelijks treinen overheen, zowel personentreinen als zwaar goederenvervoer. Dan kunnen we er van uitgaan dat de brug adequaat is onderhouden en veilig is.

HOUTEN DWARSLIGGERS

De bevestiging van de rails op de rijvloer van de brug gaf wat discussie. Als de railstoelen zijn vastgelast in het stalen bed, zijn dwarsliggers overbodig. Maar het lijkt een onmogelijke opgave losse railstoelen, indien verkrijgbaar, exact op de juiste positie en keurig in lijn te fixeren. Internet houdt de verwarring in stand. We lezen dat ter verbetering van de veerkracht op de overgang tussen spoordijk en brug juist een extra dik ballastbed wordt aanbevolen. Maar ook dat veel stalen bruggen een vakwerkbodem hebben; zie bijvoorbeeld het Roco-bouwpakket 40081. We overwogen om rails met betonnen dwarsliggers te gebruiken, om het verschil tussen land en brug optisch te benadrukken. We lezen ook over zogeheten holle brugrails, die vrij laag zijn en een brede voet hebben. Maar uiteindelijk valt de beslissing door de omschrijving: 'Op stalen bruggen ligt het spoor op houten dwarsliggers.' De ballast blijft dus achterwege. Hans zal zelf nog twee klusjes aanpakken: een flink langere 'broekbalk' »

8. De dubbele spoorbrug voor renovatie, de rails zijn verwijderd.

9. Knapt zo'n brug werkelijk op van graffiti?

10. De vloer en de inspectiepaden zijn flink verouderd.



9.



10.



11.

die als laatste dwarsligger voor de brug als afsluiting van het ballastbed zal fungeren en het leggen van geleidebalken, ook bekend als dwangrail, van landhoofd tot landhoofd. Na drogen kan ik de laatste puntjes op de i zetten. Het met een drybrush ophalen van de klinknagels. Dat is nog een onopgehelderd verhaal. De knoopplaten met de klinknagels zitten aan de zichtzijde van de brug, maar enkele bogen zijn - bewust of abusievelijk, Hans weet dat niet meer - verkeerdom geplaatst. Hier en daar breng ik vervuiling aan met poeders van Artitec. Daarmee worden ook de plankieren mat gemaakt. Ik doe een paar stappen achteruit om het eindresultaat te beoordelen. De vraag bij dit soort bewerken blijft: 'Wanneer te stoppen?' Ja, de brug is klaar en ga Hans bellen.



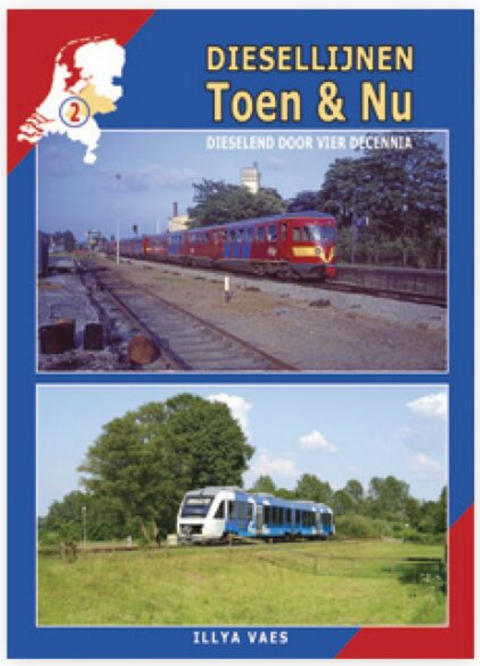
12.

NASCHRIFT HANS

Wat ben ik blij met mijn brug! Maar eerst aan de slag met de geleiderails. De punt aan het begin en eind maakt een knik van ongeveer tien graden. Een geprinte gradenboog plak ik als mal op een plankje, sloop een flexrail, slijp die op de te buigen plaatsen iets in en de uiteinden taps. De beide delen klem ik op de mal vast en laat soldeer in de punten vloeien. Dan volgt het verroesten. Maar welke kleur en werkwijze zal ik gebruiken? Ik heb potjes roest van Anita Decor, Polly, Ammo by Mig en een stift van Woodland. Daar elk proefstukje goed lijkt, vraag ik een clubgenoot naar zijn favoriete roestverf. Dat blijkt lederbruin, brick red, te zijn. Revell lederbruin heb ik staan, maar fiets toch naar de modelbouwwinkel en koop Revell Roest. Om thuis te constateren dat ook dat lederbruin nu ook bij mij als beste uit de bus komt. De toekomst zal uitwijzen of het lukt de bovenkant van de sporen schoon te houden, maar de geleiderail verroest te laten. Hoe is mijn Lux-borstelwagen dat kunstje te leren? Inmiddels ligt de brug weer over de rivier en zijn de aansluitende wegen en paden, het ballasten tot de brug, de groenvoorziening en verdere detaillering afgerond. //

11. De gerenoveerde spoorbrug is in het landschap ingepast.

12. Roest: wie van de zes?



Diesellijnen Toen en Nu (2)

Dieselend door vier decennia

Door Illya Vaes, uitg. Lycka Till Förlag, formaat A4, 160 blz., 609 foto's, waarvan 2 zwart-wit, hardcover, ISBN 978-94-92040-46-6, € 39,90.

Aanvankelijk zou de serie over dieseltreinen in Nederland drie delen bevatten. Door het vele beeldmateriaal en het feit dat Gelderland veel diesellijnen kent, is de reeks naar vier delen uitgebreid. In deel 2 neemt auteur Vaes ons mee naar de diesellijnen in deze provincie en laat ons de ontwikkeling vanaf de jaren 80 tot heden zien. Vaak zijn foto's genomen vanuit bijna dezelfde plek, destijds en recent. Per pagina zijn meestal drie, soms vier opnames afgedrukt en zijn gerangschikt naar de zeven besproken spoorlijnen en twee raccordementen. Ze zijn over het algemeen van goede kwaliteit, enkele hebben wat last van een hoog contrast. Op de oudere opnames zien we het rode DE I- en II-materieel en ook Plan U ontbreekt niet. Dat geldt ook voor de dieseltreinen, uitgevoerd met twee DE-locs 2200, Plan E-rijtuigen met energiewagen en uiteraard enkele goederentreinen. Bij NS is de dieseltrein uitgestorven, nu zien we ze bij andere vervoerders zoals Arriva en Breng in actie. Echt oud is het natuurlijk niet, maar het blauwe DE-motorrijtuig NS 41 van het Spoorwegmuseum geeft op enkele foto's een historisch beeld. Door de opzet is het een echt kijkboek geworden.-TO

Die Matterhorn Gotthard Bahn

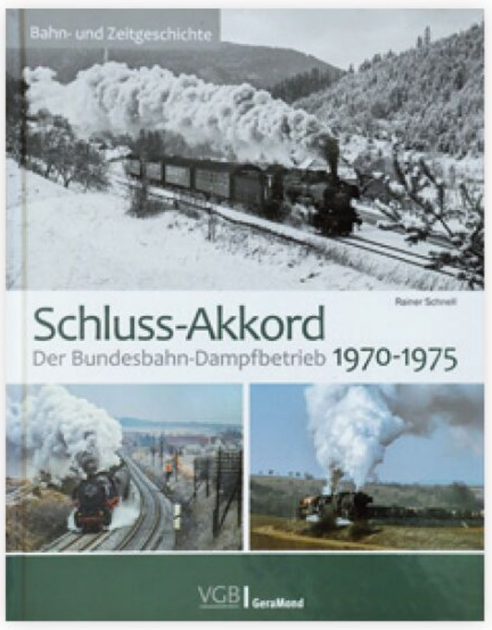


MGBahn, GGB, SchB, Riffelalptram, DFB

Door Hans-Bernhard Schönborn, uitg. Transpress, formaat 26,5 x 23 cm, 192 blz., 290 z-w en kleurenfoto's, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-613-71614-8, € 29,90.

De Matterhorn Gotthard Bahn bestaat pas sinds 2003 en verbindt Disentis/Muster met Andermatt, Fiesch, Visp en Zermatt. Ook de Gornergrat Bahn behoort tot deze Zwitserse spoorwegmaatschappij. Het bedrijf is de resultante van het samengaan van de BVZ en de Furka-Oberalp-Bahn. Frappant is dat de MGB letterlijk en figuurlijk geen raakvlak heeft met de Gotthardpas, maar is die wel in de naam verweven. Ongetwijfeld ontsproten aan een marketingbureau. De complete voorgeschiedenis tot het ontstaan van de fusie, vanaf de oprichting van de voorlopers VZ, GGB, BFD, SchB, FO en BVZ, wordt uitgebreid uit de doeken gedaan. De geschiedschrijving wordt gecompleteerd met materieeltabellen: type, lengte, snelheid, gewicht, bouwjaar. De beschrijving geschiedt chronologisch. Met uiteraard aandacht voor de diverse indrukwekkende kunstwerken. Toerisme is een Leitmotiv geweest voor de aanleg, maar ook militaire aspecten speelden een rol. Behalve aan de MGB wordt aandacht aan de Dampfbahn Furka-Bergstrecke besteed. Foto's van uit Vietnam teruggehaalde karkassen accentueren de kunde en de klasse van degenen die de locs nieuw leven hebben ingeblazen.-GF

Schluss-Akkord



Der Bundesbahn-Dampfbetrieb 1970-1975

Door Rainer Schnell, uitg. VGB/GeraMond, formaat 22,8 x 29,6 cm, 256 blz., 450 z-w en kleurenfoto's, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-39-645-3294-7, € 39,99.

Over de nadagen van de stoomtijd bij de Deutsche Bundesbahn is de afgelopen jaren veel gezegd en geschreven. Desondanks blijft deze periode veel aantrekkingskracht uitoefenen. Uit het voorliggende boek blijkt het waarom. Het was ongekend hoeveel verschillende typen locs de DB rond 1970 nog in gebruik had. Variërend van oude 38'ers, 78'ers en 94'ers tot de moderne series 23 en 82. Voeg die mix aan interessant materieel bij een attractief landschap en er ontstaat een smakelijk recept. In eerste instantie zou de DB rond 1973 afscheid nemen van de stoomtractie, het werd vier jaar later gevierd. Oorzaak was de vanaf 1970 flink aantrekkende economie waardoor er beduidend meer goederen moesten worden vervoerd. Daar kwam de oliecrisis van 1973/74 bij waardoor kolenlocs de economischer oliegestookte machines gingen vervangen. Het boek is op een overzichtelijke manier per regio ingedeeld, met kaartjes van de belangrijkste stoomlijnen en depots. Het fotowerk is goed en gedegen. De foto's zijn professioneel bewerkt, geen krasje of stofje te zien. Opnamen van landschappen, stations en depots, het gehele oeuvre komt aan bod. Die grote herkenbaarheid versterkte het déjà-vu gevoel van uw recensent en zal dat bij de oudere lezer ongetwijfeld ook bewerkstelligen.-GF //



1.

1993

Toen & Nu

2200'EN OP HET TROTTOIR

Nog voor de Rotterdamse wijk Katendrecht 'hip and happening' werd, moest je er goed om je heen kijken. Je lette dan niet alleen op wie in deze ruige buurt bovengemiddeld veel interesse in jou en je bezittingen toonde, maar het kon ook zomaar gebeuren dat je, lopend op de stoep, gevolgd werd door een 2200 met een rangeerdeel.

De zoektocht naar idyllische beelden van het spoorvervoer op de Kaap, zoals Katendrecht ook genoemd wordt, brengt ons terug naar de jaren 90. Een waar walhalla voor liefhebbers. Het is de laatste plek waar je alle situaties die bij een klassieke haven horen, in een paar vierkante kilometer aantreft: een wankele werkplaats in vorm van voormalig depot Feijenoord, kilometers straatspoor, fotogenieke kades en een overdaad aan nauwelijks te overziene overwegen. De laatste periode van weelde voor het straatspoor, dat in 2003 al op zijn retour is. De laatst overgebleven spoorklant Codrico verzendt die zomer de laatste graanwagen. In de voorafgaande jaren loopt het spoorvervoer terug. De rond Katendrecht gevestigde bedrijven zijn goed in het verhandelen van allerlei soorten stukgoed; een markt die als eerste last krijgt van de container. Locs uit de series 600, 2200 en later 6400 zwerven door de straten, langs tussenwoningen en voorbij kroegen. Gesloten wagens met stinkende koeienhuiden worden geplaatst, rongenwagens met containers van Hanno of aluminium van C. Steinweg Handelsveem opgehaald. Maar: de stad rukt op, straten worden drukker en 'leefbaarheid' komt op de agenda. In de jaren 90 staat het spoor-



2.

netwerk, dat vanaf werkplaats Feijenoord de wijken in loopt, serieus onder druk. De Kaap is dan een echte multi-culti-wijk waar havenarbeiders uit alle windstreken een (al dan niet belabberde) woonruimte hebben gevonden. Al die culturen leven niet met elkaar maar vooral langs elkaar; huizen verpauperen en buurten worden met de dag slechter. Industrie moet plaats maken voor woningen, een proces dat tien jaar voortsleept. Uiteindelijk wint de bureaucratie het van de haven; de gevestigde bedrijven verdwijnen naar andere havengebieden. Een stukje havenziel maakt plaats voor steigers en schilders. Katendrecht krijgt de renovatie die het zo hard nodig heeft. Nog even en de arbeiders worden verdrongen door de yuppen die in 2021 zonder blozen zeven ton neertellen voor een appartement. Voor de echte Rotterdammer is geen plek meer. //



3.



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): SANDER BROERSE

1. Op 26 januari 1993 heeft de 2309 wagens met aluminium en koper bij Steinweg opgehaald. (foto's 1 & 3 Remco Bruggink)

2. De Veerlaan in 2021. De voormalige Steinweg-loodsen vormen nu het fundament voor het hippe appartementencomplex Fenix 1 met dure loftwoningen. In de voormalige kantine huist nu theater en restaurant Kantine Walhalla.

3. Op 28 maart 1995 rolt de 2384 behoedzaam over het trottoir aan de Brede Hilledijk. Vijftien wagens met koper zijn kort daarvoor bij Steinweg opgehaald. Het koper werd destijds gewoon langs de openbare weg geladen.

4. Het spoor in het trottoir van de Brede Hilledijk heeft plaatsgemaakt voor een fietspad.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 442, verschijnt begin december.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Reportage: **Rail Terminal Chemelot**
Marcel van Eupen belicht het spoorvervoer dat de Limburgse terminal creëert.



Doen: **Station Oberscheden, deel 1**
Ronald Visser gaat aan de slag met de gipsbouwkit van Vampisol.



Railtest: **Sneltreinloc 01 032**
Een voorbeeldconform H0-model van Brawa en terugblik op de BR 01.



Doen: **Weegbrughuisje Ulrum**
Het rijksmonument wordt door Rob Mooij in H0 nagebouwd.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Redactiecoördinator** Chris van Diesen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Paul Bender, Remco Bruggink, Sicco Dierdorp, Huib den Dulk, Marcel van Eupen, Jan Fabian, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Theo Grootens, Roelof Hamoen, Raymond Kiès, Cock Koelewijn, Evert Kruijt, Harold van der Meer, Rob Mooij, Edwin Mos, Fred Muller, Julian Nolte, Coen Ormel, Mark Peters, Kevin Piket, Roland J Reinders, Roelco Rens, Michel Ritmeester, Tim Sabelis, Jan-Mark Schout, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Walter Sparreboom, Eelco Storm, Frits Thies, Hans van de Ven, Wim Verver, Jeroen Water, Saskia de Werk **Merkcoördinator** Laura Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.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 € 7,10 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland € 8,50, België € 9,50, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2021. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

//Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Nieuw van ESU / PULLMAN



Import:

www.loksound.nl

T S D
train service danckaert

25th ANNIVERSARY

märklín
TRIX

Nu voor uw modelbaan

De elegante Schorsch

Op de afbeelding wordt nog een handmonster weergegeven



De „Schorsch“ – een unieke machine van de Deutsche Reichsbahn (DR).

Een bijzondere, ja zelfs unieke levensgeschiedenis kenmerkt de later “Schorsch“ genoemde stoomlocomotief 18 314 van de Deutsche Reichsbahn (DR) van de DDR. In 1919 in dienst genomen als Badische “Edelrenner“ uit serie “IV h“ werd hij door de DRG overgenomen als 18 314. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog werd de loc geruild tegen een S 3/6 en kwam hij in de sovjetzone, waar de latere VES-M Halle dringend een snelle 4-cilinder stoomloc voor proefritten nodig had. Om nog sneller te worden, werd hij in 1960 voorzien van een gereconstrueerde ketel, deelbekleding, nieuwe machinistencabine en tender en kreeg hij groene lak.
Het puntje op de “i” was in 1967 de ombouw naar oliestook. Eind 1971 werd hij uitgerangeerd en in 1984 naar de BRD verkocht. Vanaf 1986 is hij in permanente bruikleen van de HEF een van de topstukken van het Auto- und Technikmuseum in Sinsheim.

Aerodynamisch en met sierstrepen het model heeft het uiterlijk van zijn grote voorbeeld. Ook de toentertijd speciaal ontwikkelde windleiplaten zijn indrukwekkend uitgevoerd.

märklín HO

N mfx DCC NEM IV 15+

39027 Stoomlocomotief serie 02

mfx

€ 599,– *

TRIX HO

N IV DCC mfx NEM 15+

25027 Stoomlocomotief serie 02

mfx

€ 599,– *

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

www.marklin.nl
www.trix.nl

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix