//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 44, DECEMBER 2021 - NR 442 - € 8,50 (NL) / € 9,50 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

UITGELICHT:
Fleischmann NS 1601
schaal N

TECHNIEK:
Detectie goederenwagens
met zilverlijm

Renovatie en flow
VIRM
EIGENTIJDS

BRAWA BR 01 IN H0

Doen: Dubbele ophaalbrug
Houten ophaalbrug tijdperk I-VI

Baan in beeld: Zolderbaan
Rondlopende geautomatiseerde H0-modelbaan

00442
8 718836 140433
BP

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

Nu leverbaar

Nieuwe serie Stalen D

20.248.03

20.243.05

20.244.01

20.246.10

20.241.07	- NS D 6069, olijfgroen, aluminium dak, gesloten kopwand, Per. II	€ 69,90
20.242.06	- D 6317, berlijnsblauw, grijs dak, gesloten kopwand, Per. III	€ 69,90
20.243.05	- D 7603, *museumuitvoering*, Per. II-VI	€ 69,90
20.244.01	- D 7605, standgroen, grijs dak, vouwbalg, Per. III	€ 69,90
20.246.09	- 51 84 95-40 015-3 berlijnsblauw, grijs dak, Per. IV	€ 69,90
20.246.10	- 51 84 95-40 012-0, blauw, grijs dak, Heimatbahnhof Hamburg-Altona, Per. IV	€ 69,90
20.246.12	- NS D 7620, berlijnsblauw, grijs dak, nieuwe vouwbalg, Per. III	€ 69,90
20.248.03	- NS 51 84 95-40 006-2, berlijnsblauw, grijs dak, dakleiding, Per. IV	€ 69,90
20.248.05	- NS 80 84 984 0 504-8, berlijnsblauw, grijs dak, depotwagen, Per. IV-V	€ 69,90

Seinhuis Post T

NIEUW

Nieuw in 1:87: Seinhuis Post T als bouwpakket, compleet met interieur! Art. nr. 10.413

Heftruck 7 ton

10.408 - **Heftruck 7 ton (kit),** € 16,80

NIEUW

Kade-toebehoren

10.407 - **Havenset boeien (kit),** € 18,60

10.406 - **Kadeset nieuw (kit),** € 10,80

10.405 - **Kadeset oud (kit),** € 11,80

NIEUW

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

Cover
VIRM met flow

Bij de renovatie worden de VIRM-stellen in het flow-design gestoken. Treinstel 9516 op 5 november bij Dordrecht.

FOTO:
SANDER BROERSE

Adverteerders

2 Artitec
26 Miniworld Rotterdam
26 Gijs van Appeldoorn
26 Peperkamp Modelbouw
26 Beelen Modelbouw
26 Modelspoorclub de Blokkendoos
26 TreintjeOost
26 Tom's Modelauto's
51 Train Service Danckaert
67 De Vijf van Train Service Danckaert
88 Freebit/N-Spoorstore
88 Fallerstore
88 Modelbouw Centrum Hilversum
88 Treinplezier
88 Maddog Trains
95 Bouwman & Bouwman
99 Catawiki
100 Märklin

De Lanhtalbahn trok op Eurospoor 2021 veel belangstelling. (foto Eurospoor)

Modelspoor

Hoewel de coronapandemie nog niet de wereld uit blijkt te zijn, beginnen sommige facetten in het dagelijkse leven weer terug te keren. Op hobby-gebied was dat in elk geval de modelspoorbeurs **Eurospoor**, die na twee jaar afwezigheid met 12.500 bezoekers zeer goed werd bezocht. Het Neurenbergteam van de redactie kijkt in elk geval uit naar de **Spielwaren-messe** in Neurenberg die op 2 februari zijn deuren opent. Een half jaar geleden meldde de beursorganisatie dat alle hallen nagenoeg zijn volgeboekt. Het **modelspoor** beslaat met de modelauto's en scenery maar een klein deel van de beursvloer, maar het lijkt dat het ook deze keer een flinke puzzel is om alle Neuheiten in de **Railhobby Neurenbergspecial** op te nemen. Als de speelgoedbeurs onverhoopt wordt afgeblazen, treedt voor Railhobby plan B in werking. Dan wordt door de thuiswerkende redactie het nieuws digitaal vergaard voor het samenstellen van de special.

In de loop van **2022** treft u enkele veranderingen in Railhobby aan. Achter de schermen wordt daar druk over vergaderd, aan gewerkt en gepland. U geeft in lezersonderzoeken aan dat u graag meer **doen en techniek artikelen** in uw blad wilt zien en daar luisteren wij naar. Bij artikelen over het grootbedrijf gaan goed ingevoerde auteurs bepaalde aspecten meer diepgaand belichten. Ook de **digitale mogelijkheden** gaan we in 2022 verder uitbouwen. Blijft u vooral als abonnee de kosteloze **online first-service** in de gaten houden, waarbij u al artikelen leest voordat die in het magazine zijn verschenen.

Ashja Bosboom-Fetvaciyan (eigenaar en uitgever)
& Dolf Heibloem (eindredacteur)

Volg ons online:
railhobby.nl **railhobby** **railhobby** **modelspoorhobby**

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 442

72

90

28

36

6

UITGELICHT:
NS 1600 FLEISCHMANN
In schaal N zijn de gele 1601 van NS en rode 1616 van DB Cargo uitgeleverd. N-spoorder Ton Oosterom neemt de NS-eloc onder de loep.

20

DOEN: STATION OBERSCHEDEN, DEEL 1
Ronald Visser gaat de uitdaging aan het stationsgebouw van Vampisol in gips te bouwen. In H0 zijn de dakdelen niet meer dan 2 mm dik. Zal hij het meegeleverde gipspoeder voor reparaties nodig hebben?

28

BAAN IN BEELD:
ZOLDERBAAN, DEEL 2
Fred Muller breidt de rondlopende H0-baan met automatisch treinverkeer uit met een rangeer- en bedrijventerrein.

36

REPORTAGE:
RAIL TERMINAL CHEMELOT
De terminal bij Geleen wordt door diverse containertreinen uit alle windstreken aangedaan.

46

DOEN:
DUBBELE OPHAALBRUG
Van twee enkele ophaalbruggen kan een 27 cm lange dubbele brug worden gebouwd.

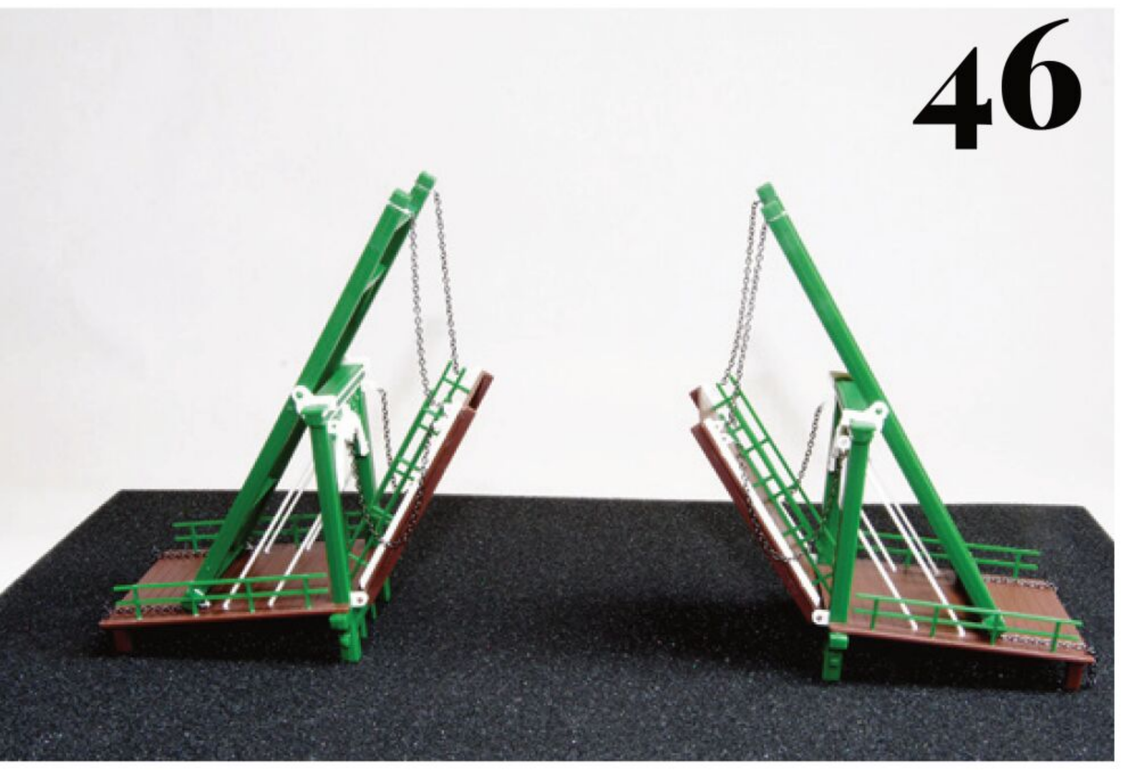
54

HISTORIE: STOOMLOC BR 01
'Nul een', voor veel stoomliefhebbers een magische klank. Guus Ferrée belicht de voor- en naoorlogse periode van de eenheidslocs van de Baureihe 01 met drijfwielen van twee meter diameter.

60

RAILTEST: BR 01 BRAWA
In H0 is de 'nul een'-sneltreinstoomlocomotief vaker uitgebracht. Heeft het recentelijk uitgeleverde model van modelspoorfabrikant Brawa hier iets aan toe te voegen?

6



46

54

68
TECHNIEK: DETECTIE GOEDERENWAGENS
Met zilverlijm en een smd-weerstand in een wielstel kunnen ook wagens zonder verlichting worden gedetecteerd. Arie den Heijer legt het u uit.

72
HISTORIE: NS SERIE 1100, DEEL 1
Materieelkenner Sicco Dierdorp gaat in twee afleveringen in op de telkens uitgestelde afvoer van de elektrische locomotieven van de serie 1100. De materieelpositie en vervoersprognoses vereisten telkens aanpassingen.

90
DOEN: WEEGBRUGHUISJE ULRUM
Het uit 1939 daterende Groninger rijksmonument is met de weegbrug door Rob Mooij in H0 nagebouwd. Styreen strips en baksteenplaat zijn de belangrijkste bouwstoffen.

96
TOEN & NU: DELFT
Het verschil in de stationszone is zowel akoestisch als visueel bijzonder groot.

.... EN DE RUBRIEKEN
11 RailActueel
27 Railnieuws
43 Column door Paul Bender
44 Word abonnee
52 Railinterview met Cees van Egmond
67 De Vijf van ... Train Service Danckaert
79 Partnercolumn door Kees Smit
80 Modelnieuws
89 Railpers
98 Preview Railhobby 443

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

NS 1601
SCHAAL N

UPDATE FLEISCHMANN

In het Neurenbergnieuws (Railhobby 433) meldden we dat Fleischmann met een geheel vernieuwd model van de NS 1600 zou komen. Eerst de gele 1601 van NS en iets later de rode 1616 van DB Cargo. Begin oktober lag de 1601 in de winkel, dus tijd om nader kennis te maken met de vernieuwde eloc.

1.

De 1601 werd in januari 1981 door Alsthom (sinds 1998 Alstom) aan NS geleverd en kwam op 31 mei van dat jaar in dienst. Op 6 april 1982 werd de loc getooid met het stadswapen van Amsterdam. Het locnummer werd hiervoor naar links verplaatst, het wapen kwam rechts. Bij de boedelscheiding in 1994 kwam de 1601 bij NS Cargo terecht. Na de verkoop van dit bedrijf aan de DB kwam de machine onder de hoede van Railion en verhuisde het locnummer naar rechts en verdween het stadswapen. Het is overigens niet voor het eerst dat Fleischmann een model van deze loc uitbrengt: in de jaren '80 kwam in 1:160 de 1601 op de markt. Het locnummer stond toen nog - conform het voorbeeld - in het midden. Het model was duidelijk van de SNCF-versie afgeleid, zoals te zien is aan de in de lengte geplaatste remreservoirs. De draaistellen waren erg eenvoudig weergegeven.

STADSWAPEN

Bij het uit de doos halen valt op dat het model is voorzien van Profi-koppelingen. Standaard koppelingen zijn bijgevoegd, deze zijn eenvoudig te verwisselen. Wie de loc altijd één kant op laat rijden, kan de voorste koppeling vervangen door de meegeleverde imitatie schroefkoppeling, gecombineerd met een luchtslang. De bijgevoegde beknopte beschrijving is ook in het Nederlands. Gelet op de opschriften en uitvoering is

2.

gekozen voor de situatie van omstreeks 1982. Zoals we gewend zijn van Fleischmann, zijn de opschriften loepzuiver aangebracht. Met het blote oog zijn ze nauwelijks te lezen, maar met een loep zijn zelfs de onderschriften van het wapen (Heldhaftig, vastberaden, barmhartig) leesbaar. Alleen de (witte) plaatsnaam Amsterdam ontbreekt. Naast de rechter cabinedeur staan de (leesbare) remgewichten en de revisiedatum 19.01.1981 vermeld.

DETAILLERING

Waren bij het eerste model uit de jaren 80 de draaistellen tamelijk eenvoudig weergegeven, bij het huidige model is dat duidelijk anders. De gravure van de draaistelzijkanten is fijn uitgevoerd. Vele details zijn aangebracht. Aan het draaistel links gezien zit nu de juiste wielflensapparatuur en niet de Franse uitvoering. Net als bij het grootbedrijf zijn de onderste twee treden naar de cabine aan het draaistel bevestigd. Goed weergegeven is de bakoplegging met de zogeheten Flexicoil-veren. De ruimte tussen de steunen en de veren is klein gehouden, maar desondanks hebben de draaistellen voldoende bewegingsruimte. Bij NS zijn »

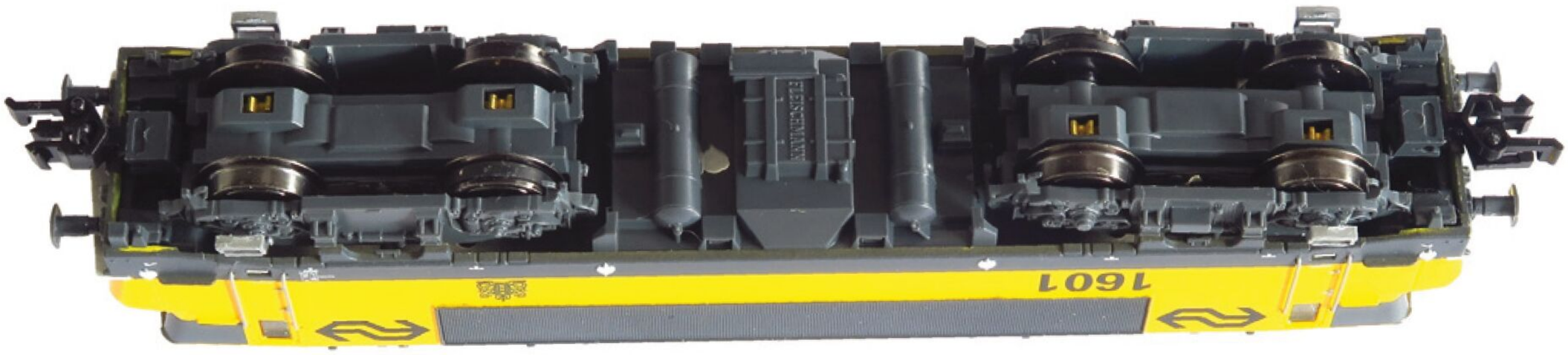
TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

3.

1. **De stoere 1600 vanuit het perspectief van een Preiser-figuur.**

2. **De 1601 zo uit de doos, voorzien van Profi-koppelingen.**

3. **Het front van de loc. De meegegoten ruitenwissers zijn zilverkleurig aangezet.**



4.

5.

langere remblokken en dus remblokhouders aangebracht dan in Frankrijk. Ook dat is correct uitgevoerd. Zoals hiervoor aangegeven zitten onder de bak de juiste, dwars geplaatste, remreservoirs. Het model heeft nieuwe stroomafnemers gekregen die duidelijk fijner zijn uitgevoerd dan bij de vorige versie. Wel staat het scharnierpunt van een gestreken afnemer iets schuin omhoog. Gezien de datering van voor 1985 heeft de loc geen omkasting (konijnenhokken) over de tyfoons.

OP DE BAAN

Uiteraard hebben we het digitale model met sound op de baan gezet. De geluiden worden realistisch weergegeven: er komen typisch 1600-geluiden uit het model. Zelfs de nogal luidruchtige zuigercompressor

6.

- de 1700 kreeg een stillere schroefcompressor - is goed te horen. De front- en sluitseinen wisselen met de rijrichting. Voor rangeerbewegingen is het rangeersein (één sein brandt) inschakelbaar. De cabineverlichting is in en uit te schakelen. De locomotief rijdt soepel en heeft een goede maximumsnelheid, die overigens is aan te passen. Van het 84 gram wegende model zijn alle assen aangedreven en hebben twee wielen een antislipband; dit geeft voldoende trekkracht. De motor heeft een klein vliegwiel waarvan het effect beperkt is. Al met al heeft Fleischmann een fraaie 1600 in N uitgebracht. Nu nog de bijpassende ICR-rijtuigen. //

NS 1601 (GEEL): 732100, analoog, € 189,90 / 732170, digitaal sound, € 274,90,
DB 1616 (ROOD): 732101, analoog, € 189,90 / 732171, digitaal sound, € 274,90.

4. **Alle assen zijn aangedreven, er zijn twee antislipbanden.**

5. **Dakopbouw met het nieuwe type stroomafnemer.**

6. **De scharnierpunten van gestreken stroomafnemers steken iets omhoog.**

7. **De opschriften zijn loepzuiver uitgevoerd.**

8. **Draaistel in detail, in vergelijking met het origineel blijkt Fleischmann veel details te hebben overgenomen.**

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!

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: _____

RH442

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 24 december 2021, op basis van beschikbaarheid. Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 6,95, buitenland € 9,95.

Rechtstreekse Intercity BERLIJN - ROTTERDAM BLAAK, EENMALIG

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland en berichten van museumbedrijven.

Na het afleveren van de groep Duitsers staat loc 1761 klaar om met het inmiddels lege materieel van trein 240 alsnog naar Amsterdam te rijden. Rotterdam Centraal, 21 oktober. (foto Matthijs Schreurs)

Onbedoelde supporterstrein

Groen reizen heeft ook het voetbal bereikt. Zo'n achthonderd supporters van Union Berlin gingen met Intercity 240 van Berlijn naar Amsterdam. Later die dag namen de Duitsers het in de Kuip op tegen Feyenoord. Omdat de sfeer aan boord steeds joliger werd, besloten politie en NS om trein 240 om te buigen naar Rotterdam. Reguliere reizigers moesten de trein in Amersfoort verlaten, de voetballiefhebbers gingen via de toeristische route door Brabant naar Rotterdam Blaak. Daar stond de Mobiele Eenheid hen met open armen op te wachten. Door de onverwachte rechtstreekse reis waren de supporters te vroeg om in de Kuip opgevangen te worden. Maar op tijd voor de match.-SB »

Het transport met RXP 9901 achterop tijdens een controle-stop in Rotterdam. (foto Matthijs Schreurs)

Wielen SSN-stoomlocs afgedraaid

Op vrijdagavond 22 oktober werden de SSN-stoomlocomotieven 65 018 en 41 105 door HSL dieselloc 1324 overgebracht van het SSN-depot in Rotterdam Noord Goederen naar Alstom (voorheen Shunter) aan de Blindeweg in de Rotterdamse Waalhaven. In de daaropvolgende week werden de wielen van beide machines op de kuilwielenbank bij Alstom afgedraaid. Van de 65 018 werden de voorloopas en beide assen in het draaistel onder het machinistenhuis afgedraaid, van de 41 105 alle assen, een stap richting rijvaardig herstel. Na de kuur op de kuilwielenbank werden beide stoomlocomotieven op vrijdagavond 29 oktober teruggebracht naar het SSN-depot.-KP

Thalys-treinstel 4341 poseert tijdens een proefrit in station Noorderkempen, onderweg van Amsterdam naar Antwerpen. (foto Ton Oosterom)

Einde Thalys in zicht

In 1996 lanceerden de SNCF en NMBS de hogesnelheidstrein van Parijs naar Brussel, later werd de dienst doorgetrokken naar Amsterdam en Keulen. Twee jaar eerder gingen er rechtstreekse treinen via de Kanaaltunnel rijden van Londen Waterloo naar Parijs Gare du Nord. Sinds 2010 is deze verbinding eigendom van Eurostar International Limited. Vanaf 2018 rijdt de Eurostar via dezelfde route als Thalys door naar Amsterdam. Door de pandemie ging het slecht met de twee bedrijven. Faillissement dreigde zelfs, staatssteun was nodig. Daardoor is een fusie tussen de bedrijven dichterbij gekomen. De meeste aandelen komen in handen van SNCF Voyageurs met hoofdkantoor in Brussel. Directeur Bertrand Gosselin van Thalys geeft aan dat voor de naam Eurostar is gekozen. De toekomst van het materieel is nog niet duidelijk. Mogelijk gaan Eurostar e3320-treinstellen de oudere PBA-stellen vervangen. Uiteindelijk moet de vloot uit vijftig treinstellen bestaan. Het rood van Thalys en blauw-wit van Eurostar blijven gehandhaafd.-TO

Stuurstandrijtuig Ak 1003 straalt weer als vanouds. Nieuw-Vennep, 16 oktober. (foto Hans Altena)

Tent over TEE

Nieuws over de TEE. Na aankomst in het NTM is een werkgroep geformeerd die voortvarend aan het werk is gegaan. Zo werd het interieur van twee rijtuigen ontdaan van het door daklozen en junks achtergelaten afval. Tevens kregen alle rijtuigen een eerste schoonmaakronde waarbij aan restauratierijtuig NS Ar 1003 extra aandacht werd besteed. Dit rijtuig wil men voor presentaties en vergaderingen gaan gebruiken waarvoor op korte termijn werkende verlichting en verwarming beschikbaar moeten zijn. Op 16 oktober werd de kop van stuurstandrijtuig NS Ak 1003 teruggebracht in de rode TEE-kleur. Zowel verf als de arbeid werden door twee bedrijven uit de buurt gesponsord. Het museum hoopt nog voor de winter een weersbestendige tent over de andere rijtuigen te plaatsen om deze tegen de weersinvloeden te beschermen.-HA

Loc 2454 krijgt ATB

De vrijwilligers van de Stichting 2454 Crew zetten de schouders er flink onder en dat betekent veel ontwikkelingen. In Roosendaal wordt dit najaar gewerkt aan het interieur van de Motorpost en het casco van de uit Haarlem afkomstige Stalen D. Ook kwam Kraansik 276 van Fairtrains over, in Roosendaal wordt de opknapbeurt afgerond. Deze is al gereed bij de uit Nijmegen overgekomen verblijfswagen type Us, die op 5 november een conditierit maakte tijdens een overbrenging van loc 2454. De 2400 was in Roosendaal voor inbouw van ATB en onderhoud, waarvoor ook een bezoek aan het SSN Stoomdepot in Rotterdam noodzakelijk was.-SB »

Met de Us en mP passeert de overbrenging van Roosendaal naar Rotterdam Noord Goederen bij Dordrecht. (foto Sander Broerse)

Op 15 oktober staat de 189 105 van TCS met de eerste GreenCityTrip klaar voor vertrek op spoor 4 in Amsterdam Centraal als trein 13491 naar Praag. (foto Matthijs Schreurs)

GreenCityTrip

Op 15 oktober is Nederland een nachttrein rijker geworden. GreenCityTrip biedt sindsdien nachttreinverbindingen naar diverse Europese steden aan, zoals Praag en Venetië. De organisatie komt voort uit touroperator FlyWise en biedt naast treintickets sec ook vakantiepakketten inclusief overnachtingen, waarbij het de bedoeling is om te concurreren met de luchtvaart. Train Charter Service is als externe partij ingeschakeld om de treindienst uit te voeren. De trein bestaat uit zestien rijtuigen, waaronder EuroExpress-coupérijtuigen, een voormalig CNL-rijtuig en twee AB30-rijtuigen, en een zwarte locomotief Baureihe 189. Vanuit Breda wordt via Rotterdam Centraal, Den Haag HS, Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal naar de buitenlandse bestemmingen gespoord.-MS

Italiaans afval naar Delfzijl

De regio Napels kampt al jaren met een tekort aan stortplaatsen en verbrandingsovens voor huishoudelijk afval. Italiaans afval doorkruist in een poging de straten schoon te houden heel Europa. Na eerder gestart vervoer naar Coevorden, ontving de aansluiting van Wagenborg in Delfzijl op 2 november de eerste lading. Het tot balen geperste afval was in zestien schuifwandwagens geladen en werd door TX Logistik in Bad Bentheim afgeleverd, waarna Lineas de trein met een 1700 naar Onnen reed en vervolgens met een G 2000 naar Delfzijl. De verbrandingsoven van EEW, onderdeel van E.on, ontvangt de lading twee tot drie keer per maand. Binnenkort start DB Cargo ook met een dergelijk vervoer, maar dit wordt met bestaande treinen afgewikkeld.-SB

IRP 2107 nadert Delfzijl met loc 101001 achterop. Dit soort Italiaanse schuifwandwagens komt zelden in Nederland. (foto Rob Meijer)

5400 tonners uit Sloe

In week 43 vertrokken dagelijks twee ertstreinen uit Vlissingen Sloehaven met twaalfassige zelflossers. De kenmerkende wagens zijn normaliter in Nederland alleen aan te treffen op de verbinding Maasvlakte - Dillingen, goed voor zes vertrekken per dag. Door werkzaamheden aan de Havenspoorlijn, waar het nieuwe Theemswegtracé werd aangesloten, was er een week lang geen treinverkeer ten westen van de Botlek mogelijk. Om de staalproductie in het Saarland overeind te houden, werd het ijzererts in deze periode bij OVET verladen. In Railhobby 444 brengen we een bezoek aan het Theemswegtracé.-SB

De 6437 trok op 2 november een koppelwagen, negentien lege zelflossers, nog een koppelwagen en loc 6464 naar OVET. (foto Sander Broerse)

Op 22 oktober geen DDZ maar SNG 3040 en 2719 als 'Sprintercity' Zwolle - Roosendaal. (foto Sicco Dierdorp)

Sprintercity

Sinds oktober worden enkele diensten in de treinserie 3600 uitgevoerd met SNG. Door het lopende revisieprogramma, waarbij de VIRM-treinstellen ook het eigentijdse flow krijgen, is er krapte in de beschikbaarheid van dit materieel. Daarnaast kon DDZ niet in september geleidelijk in dienst komen; het wacht op toelating door IL&T na de aanpassingen om de onrustige loop te verhelpen. De bedoeling was de DDZ geleidelijk in de serie 3600 te introduceren, waar tijdelijk VIRM werd ingezet. Nu is dus gekozen voor het vervangen van een aantal van deze treinstellen door sprintermaterieel. De inzet van de, in de ogen van velen oncomfortabele, SNG leidde al snel tot klachten en soms te drukke treinen.-SD

Einde Coevorden-shuttle

Noord-Nederland kende sinds de privatisering lange tijd drie containerverbindingen uit Rotterdam, te weten naar Leeuwarden, Veendam en Coevorden. Deze treinen werden gereden door ACTS en haar opvolger Husa. Nadat de treinen uit Leeuwarden en Veendam al eerder sneuvelden bleef de Coevorden-shuttle actief. De tractie werd jarenlang geleverd door de E 01 (Bentheimer Eisenbahn, ex-NS 1835) maar sinds een jaar rijdt de trein met een TCS 1700. Helaas is nu ook deze containerverbinding in haar herfstdagen terecht gekomen en zal per jaareinde verdwijnen.-MvE »

Op 23 oktober rijdt TCS 101001 bij Vught met containertrein 50419 van Coevorden naar de Kijfhoek. (foto Marcel van Eupen)

ICM 4051 naar de sloper

Op 11 mei 2020 kreeg treinstel 4051 als IC 685 tussen Nijkerk en Putten een aanrijding met een auto, waarbij het sBk-rijtuig schade aan de baanruimer en koppeling opliep. Het treinstel werd diezelfde maand naar Haarlem overgebracht en in september 2020 werd bekend dat het zal dienen als onderdelenleverancier. Sindsdien is de kopbak in de Haarlemse werkplaats gebruikt als testobject voor het schilderen en plakken van folie. Op 11 november viel als eerste serie-ICM het doek voor de 4051 en ging het treinstel van Haarlem naar het terrein van sloper HKS Metals in Amsterdam.-MS

Onder begeleiding arriveert de 'testbak' van de 4051 bij HKS. (foto Matthijs Schreurs)

Strukton 303007 op het enkelsporige baanvak tussen Venlo en Viersen nabij Dülken, 25 oktober. (foto Edwin Mos)

Flirt de grens over

Vier Flirt-treinstellen van Arriva gingen op 25 oktober bij Venlo de grens over. Het ging om de 455, 556, 555 en 550. Strukton bracht de treinstellen naar Viersen, voor doorvoer naar het Siemens Prüfcenter Wegberg-Wildenrath. Op deze testring wordt de onlangs in de treinstellen 550 en 555 aangebrachte ETCS-apparatuur beproefd; na toelating ontvangen de overige meersysteem-treinstellen, en later de rest van de vloot, deze uitrusting ook. De tweedelige 455 en driedelige 556 gingen mee om gecombineerd rijden te testen.-EM

Suikerbietenvervoer per spoor

In Nederland reed de laatste trein met suikerbieten in 1995. In Zwitserland is dit vervoer een belangrijke factor en ook Duitsland, Oostenrijk en Hongarije kennen bietentreinen. Duitsland exporteert al jaren bio-bieten en regulier geteelde bieten naar de suikerfabriek van Schweizer Zucker in het Zwitserse Frauenfeld. Dit seizoensgebonden vervoer begint in september en wordt goeddeels door het groeiseizoen bepaald. Vanuit enkele Zuid-Duitse laadplaatsen verzorgen diverse vervoerders de export van bio-bieten naar Frauenfeld. LTE en IGE rijden treinen met regulier geteelde bieten vanuit Düren, Wismar en Lalendorf naar Frauenfeld. Een unieke ontwikkeling in Duitsland is het in 2020 begonnen spoorvervoer van suikerbieten uit Jübek naar de suikerfabriek in Uelzen, de trein reed ook in 2021. Daarnaast rijdt sinds 13 oktober een suikerbietentrein uit Falkenhagen naar Könnern. Vervoerder voor beide binnenlandse Duitse verbindingen is Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP). Meestal worden bieten met een shovel vanaf een verharde losweg verladen. Het kan ook via het zogeheten veldladen: suikerbieten gaan vanaf het veld rechtstreeks de trein in. Deze laadmethode is alleen te zien in Düren en op de Laabertalbahn Eggmühl - Langquaid.-CO »

1. Op 28 september assisteert de IGE 216 224 bij het veldladen in Niederleiendorf met behulp van een Ropa ‘Maus’. (foto Coen Ormel)

2. Een forse lading uit Wismar wordt door de voor IGE rijdende ex-SBB Cargo locs 482 048 en 044 naar Zwitserland gebracht en passeert daarbij Graben-Neudorf, 8 oktober. De voorste loc is verkocht aan Hamburger Rail Service, de andere aan leasemaatschappij Nordic Re-finance. (foto Sander Broerse)

RhB-loc Ge 6/6 II nr. 707 verlaat met Valser trein 5732 Ilanz op weg naar Landquart, 1 september. (foto Sevrien Ferrée)

RhB serie 700 terzijde

Per 1 november is het materieelpark van de Rhätische Bahn weer minder divers geworden. De laatste vier elektrische locs van de zesassige serie Ge 6/6 II staan in Landquart buiten dienst. Het kwartet werd afgelopen zomer nog redelijk intensief gebruikt, maar nu zijn deze in 1958 en 1965 in twee deelseries gebouwde machines terzijde gesteld. Met ingang van de winterdienstregeling is er geen werk meer voor de 65 ton zware meterspoorlocs. ‘s Zomers is er meer emplooi omdat er dan extra toeristische treinen rijden, zoals de Glacier Express. Van de serie 700 worden twee exemplaren bewaard: de 702 in het Verkehrshaus in Luzern en de 707 in het groen bij de RhB.-SF

Bouw HSB-werkplaats vertraagd

De nieuwe werkplaats van de HSB in Wernigerode wordt op zijn vroegst in de zomer van 2022 geopend. Oorzaak is een verkeerd ontwerp van de boogstralen van het redelijk gecompliceerde aansluitwissel. Door het maatwerk zal het enige tijd duren tot de werkplaats op het HSB-meterspoornet kan worden aangesloten. Al met al loopt het miljoenenproject een vertraging van minimaal een jaar op. Van de inventaris, zo bleek bij een recent bezoek, ontbreekt nog elk spoor. Met EU-subsidie is boven in de werkplaats een loopbrug voor bezoekers gebouwd die zo de werkzaamheden kunnen gadeslaan, waar niet alle personeel even blij mee is. Van de 25 stoomlocs zijn er nu negen in bedrijf, twee minder dan zou moeten. Om de nood te leningen krijgt een vierde V 100 een verwarmingsketel zodat er straks vaker met diesel naar de Brocken zal worden gereden.-GF

HSB 99 7247 rijdt met trein 8941 ter hoogte van de Blockstelle Knaupsholz, 20 oktober. (foto Guus Ferrée)

Eerste treinen voor M7

Sinds 23 augustus is de M7 met een motorwagen in dienst. Voorlopig rijdt de M7 maar één treindienst: 's ochtends P 7012 Gent-Sint-Pieters - Schaarbeek en 's avonds de retourrit P 8014. Als er op termijn meer M7-rijtuigen instromen - gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde koprijtuigen en tussenrijtuigen - zullen deze treinen meer en meer de oudere M4-rijtuigen verdringen. Als volgende zijn de IC's Gent-, Tongeren aan de beurt om met M7-stellen te rijden. Momenteel wordt op deze relatie een loc reeks 21 met een stam M4 ingezet.-WDH

P 8014 Schaarbeek - Gent op 15 september in Neerpede. Motorwagen (type M7BMX) 76014 duwt een stam M7-rijtuigen. (foto Wouter De Haeck)

Eurobahn-treinstel 7.11 nadert op 4 mei haar eindpunt, station Venlo. (foto Edwin Mos)

Problemen Duitse concessies

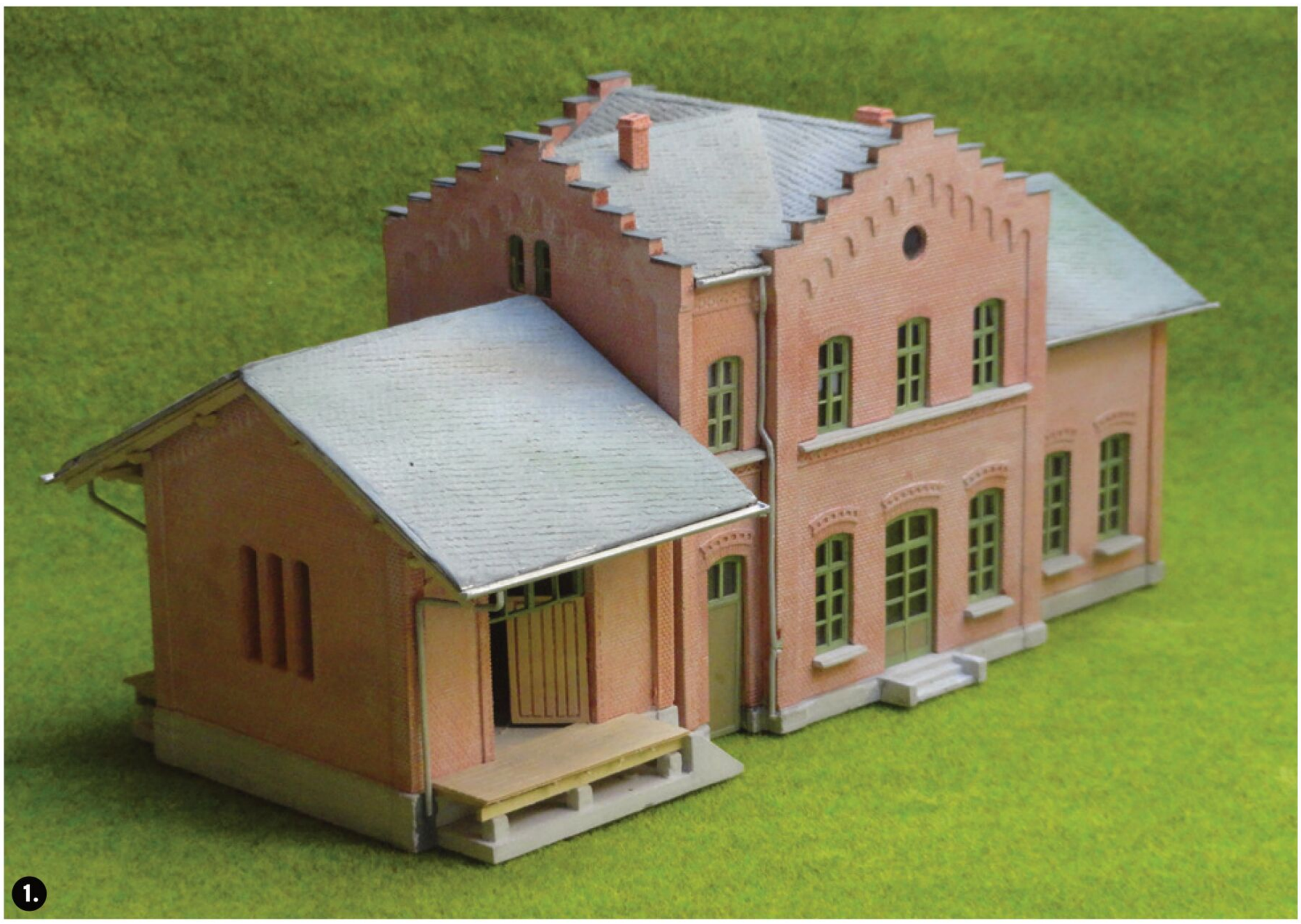
De particuliere spoorwegbedrijven die in Duitsland in het reizigersverkeer actief zijn zitten in zwaar weer. Transdev voert een grote herstructurering uit en NS-dochter Abellio wil per januari 2022 af van de Rhein Ruhr Express en de S-Bahnen in het Ruhrgebied. Op 11 oktober maakte SNCF bekend de stekker uit dochterbedrijf Keolis te trekken; de regionale Eurobahn-diensten worden in december opgegeven. Keolis begon veertien jaar geleden in Duitsland. Ook Keolis Nederland staat het water tot de lippen. Door de pandemie waren de inkomsten minimaal, terwijl de uitgaven bleven bestaan. Voorts is er in Duitsland een groot gebrek aan personeel. De getroffen maatschappijen stellen dat bepaalde kosten niet konden worden voorzien toen de contracten werden gesloten. Critici stellen dat er verkeerd is gecalculeerd. In Baden-Württemberg zal SWEG de treindiensten van Abellio dochter Go Ahead overnemen. SWEG is eigendom van de deelstaat, heeft een eigen pool van machinisten en is eigenaar van het materieel van Go Ahead.-GF //

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!

Modelbouw IN GIPS

DEEL 1: STATION OBERSCHEDEN IN H0

Zo'n twee jaar geleden kreeg Ronald Visser van een medehobbyist een bouwpakket van station Oberscheden. Geen bouwkit van lasercut of kunststof, maar van gips. In twee afleveringen beschrijft Ronald de bouw van het stationsgebouw van het Duitse Vampisol.



1.

De firma Vampisol Eisenbahnmodellbau van Jens Kaup is bekend om de natuurgetrouw weergegeven scenery in H0 en 0, zoals tunnelportalen, waterdoorlaten en perronkanten. In 2005 wilde modelbouwer Kaup een muur in model nabootsen en besloot daarvoor gips te gebruiken. Dat werd een succes en er volgden diverse objecten, alle vervaardigd met dentalgips, een speciale gipssoort die ook in de tandheelkunde wordt gebruikt. Inmiddels telt het assortiment ook stations en andere gebouwen.

Bouwkit

De onderdelen van Oberscheden ogen strak en bestaan uit gips, kunststof en 1 mm dik gefreesd triplex. Daar gips zeer breekbaar is en er toch luchtbellen aan het oppervlak kunnen voorkomen, zijn enkele zakjes gips in de kleuren van het model meegeleverd. Met het blote oog zijn kleine (lucht)holletjes niet te zien, maar op foto's wel. Ze doen echter geen afbreuk aan het model.

Hoofdgebouw

Conform de handleiding beginnen we met de muren

van het hoofdgebouw. Hoewel Vampisol het gietwerk zorgvuldig uitvoert zijn er door holtes in de gietmal wat oneffenheden te vinden. De wanden moeten in de hoeken goed op elkaar aansluiten. De ervaring leert dat er aan de rand altijd wel oneffenheden zullen zijn of dat de rand niet recht is. Daarom schuin ik hoeken zodanig af dat de wanden zonder kieren zullen passen. Gereedschap zoals een schuurvinger korrel 600 of een fijne vijl komt dan goed van pas. De kunststof kozijnen worden van binnenuit geplaatst. Het kozijn mag met het glas niet breder zijn dan de sponning. Aan de kozijnen is te zien dat ze zijn gefreesd. Tussen start en stop van de freesrondgang is op de foto's een verloop te zien. Eerst viel dat niet op, maar als je het weet ziet, zie je het overal. Pas dus op met na bewerken: sommige spijlen en glaslatten zijn erg dun geworden. De handleiding vermeldt geen kleur van de kozijnen; op de foto's zijn ze groen of grijs. Ik koos voor groen en om ze een ouder aanzicht te geven heb ik de verf niet al te secuur aangebracht. Met een weinig houtlijm worden de kozijnen op de meegeleverde transparante plaat geplakt. Tijdens het uitknippen is de schaar iets schuin gehouden om het glas niet breder te laten zijn dan het kozijn. Daardoor moeten ze goed in hun sponning passen. De houten deuren krijgen later nog een bruine wash.

Voegen

Een sterke oplossing wit (Revell), met aan de rand van het palet een beetje pure verf, wordt met de kwast als voegwerk op de muren aangebracht. De wash loopt behoorlijk uit en ook diepere voegen vullen snel op. »

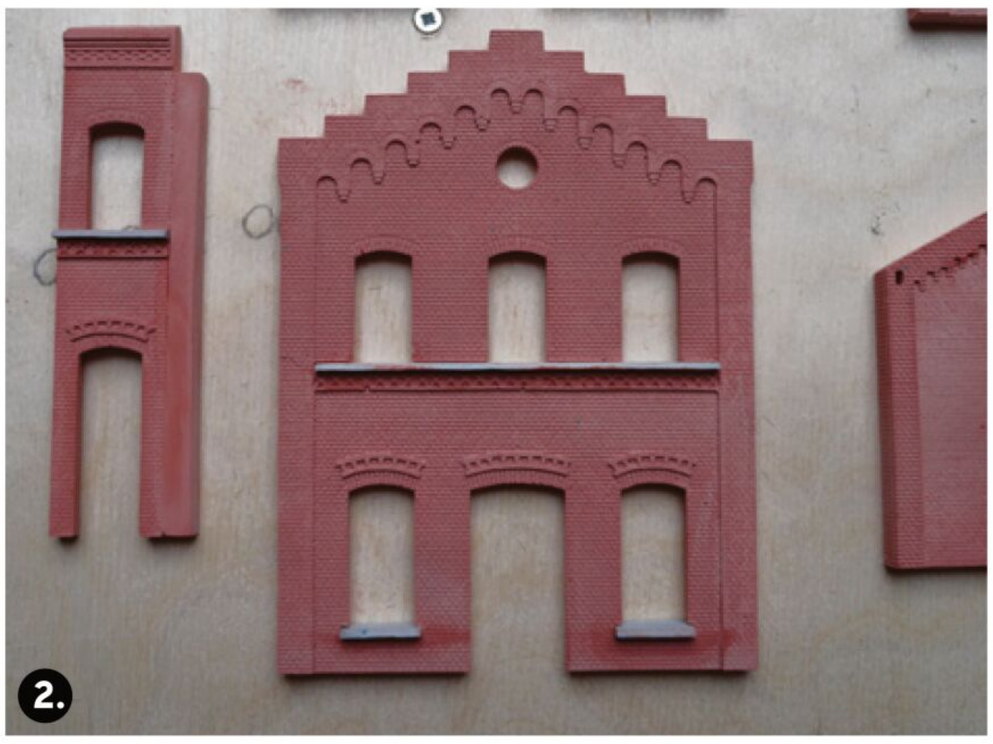
1. Station Oberscheden na oplevering.

2. De raamdorpels zijn op de muurdelen aangebracht.

3. Gips is breekbaar, boven de stenen boog is een scheur te zien.

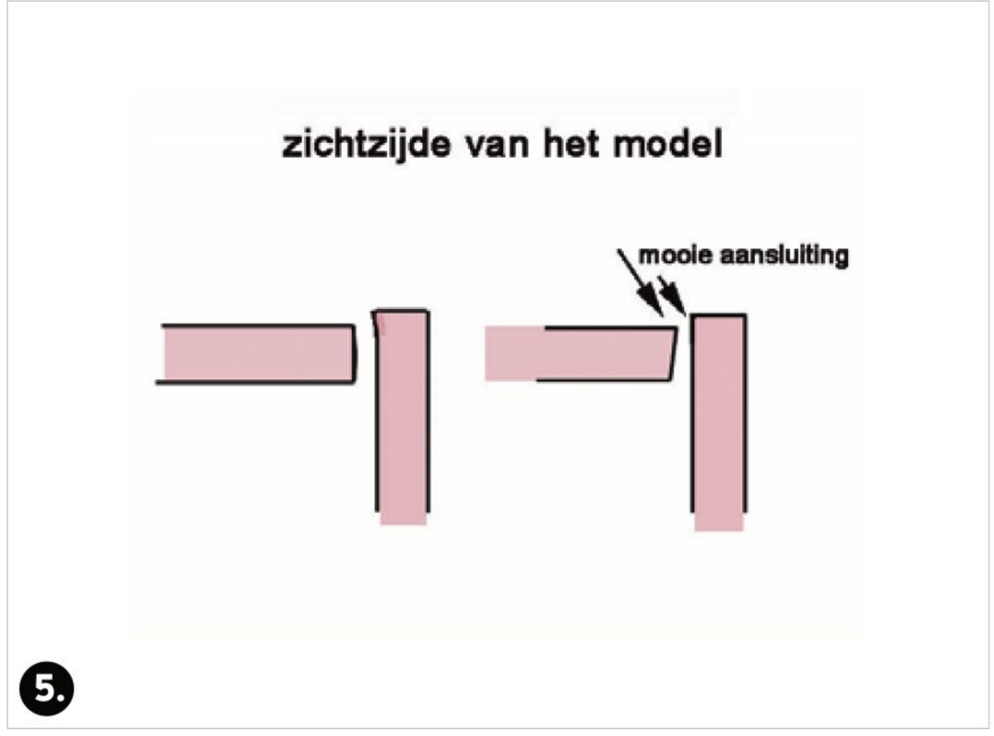
4. Op de foto zijn de luchtbelletjes zichtbaar, in de praktijk valt dat mee.

5. Voor een mooie aansluiting worden de hoeken bijgewerkt.


2.

3.

4.



5.

TEKST & FOTO'S: RONALD VISSER

EEN LIJN GETROKKEN LANGS EEN TEKENDRIEHOEK BEPAALT DE PLEK VAN DE BINNENMUUR, DIE HOEK IS NU ZEKER HAAKS

Doordat het onbewerkte gips de vloeistof zo snel opzuigt, moet ik de procedure herhalen. Alle gevels worden op deze wijze bewerkt, maar zonder dat er egale witte vlakken ontstaan. Minder goed en goed gemengd mogen elkaar afwisselen, zodat er een wat wolkerig resultaat ontstaat. Met een depdoekje of keukenpapier kan het te veel aan vloeistof worden weggedept. Dat op plekken waar is gelijmd de verf niet goed pakt is niet erg, niet alles is perfect. Bij het opgeleverde bouwwerk zal het niet opvallen. Deze plekken heb ik licht opgeschuurd en daarna met minder verdunde verf middels ingesmeerd. Na drogen volgt het aanstippen met rode middels een droge kwast, als drybrush, zodat de lijmvlek het niet opvalt.

Ramen en deuren

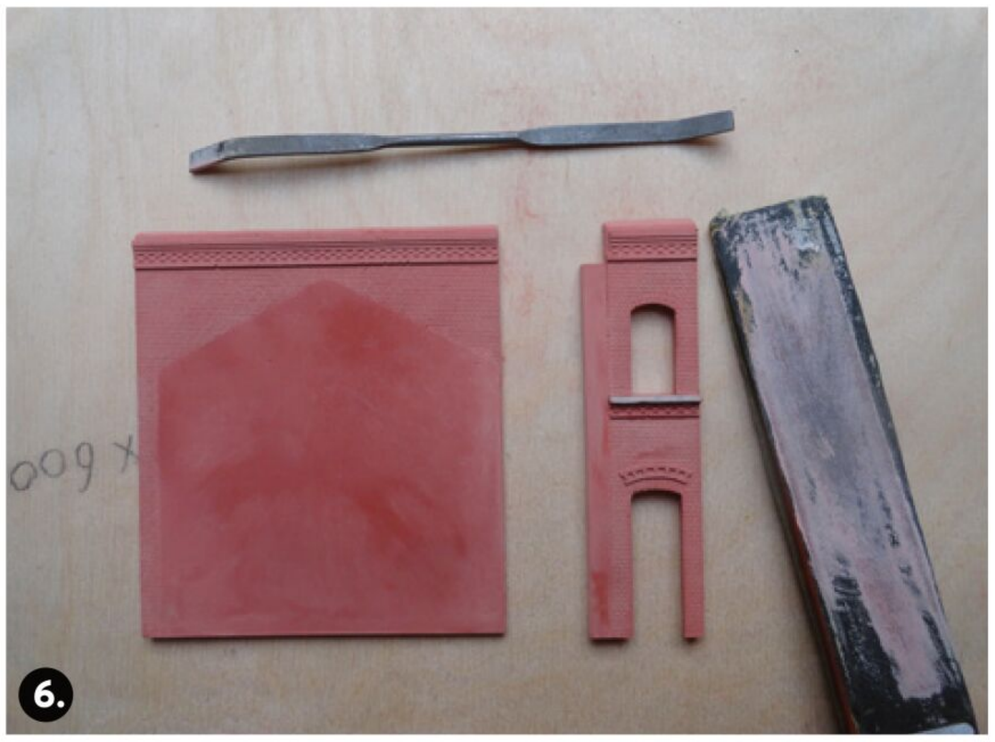
De beglaasde kozijnen blijken toch niet goed te passen. Dat betekent het raam op maat maken of de dagmaat van de sponning zodanig vergroten dat het kozijn past. Ik kies voor het laatste waarbij soms meegegoten bakstenen in de weg zitten. Het gips is gemakkelijk te bewerken, maar blijft fragiel. Als lijm heb ik houtlijm gebruikt. Toen een deur niet op de goede plek bleek te zijn geplaatst was herstel simpel: de houtlijm natmaken, even wachten en dan voorzichtig het glas uitnemen en vervolgens de deur. Na raadplegen van de bouwbeschrijving is de juiste deur geplaatst. Standaard zijn de deuren van het stations-

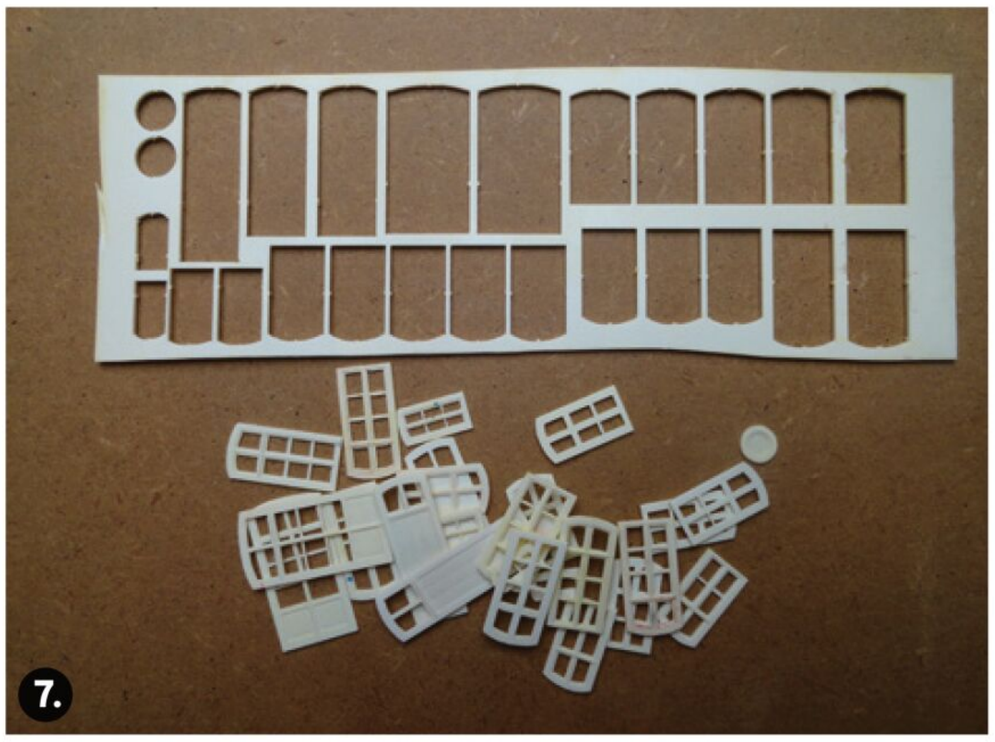
6. Gereedschap voor het bijwerken van de hoeken.

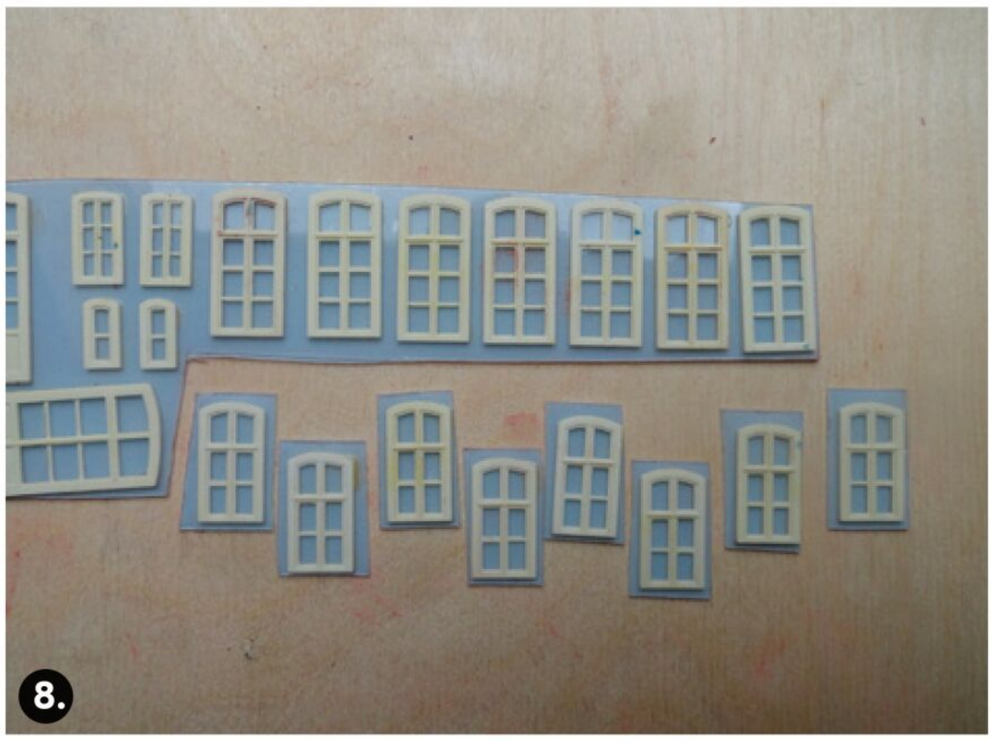
7. De uitgefreesde kozijnen.

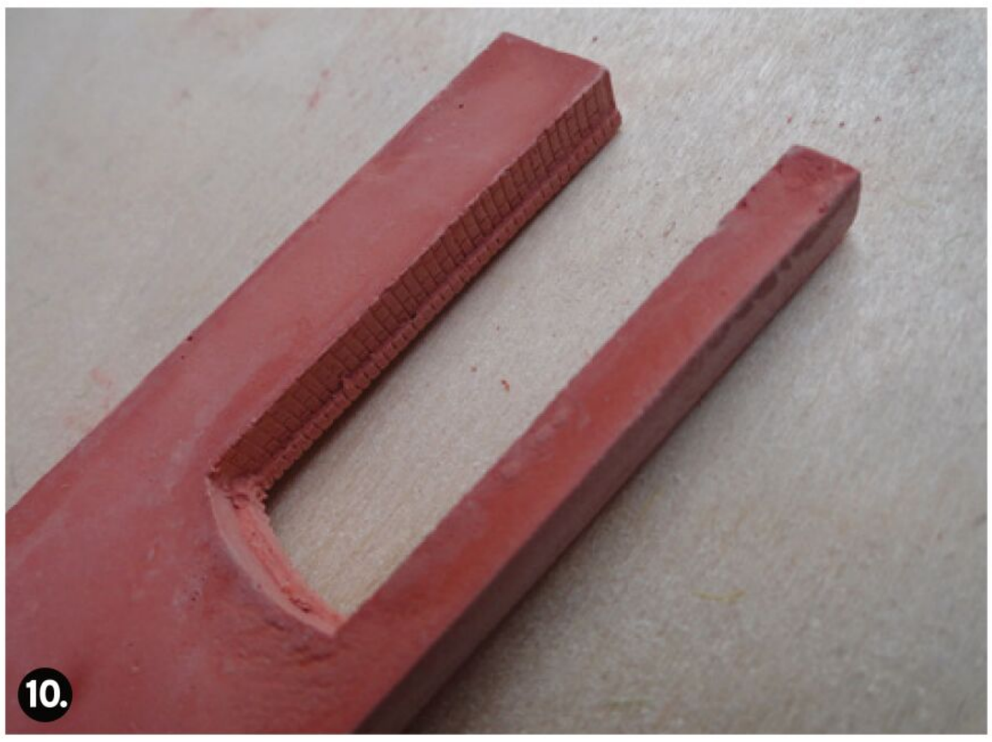
8. De kozijnen zijn op het glas geplaatst. Ruim uitsnijden is het devies.

9. De kozijnen en deuren worden niet strak geverfd, maar iets wolkerig gehouden.








10.

11.

12.

13.

14.

15.

gebouw gesloten; treinreizigers zijn blijkbaar nette mensen. Echter, kruiers die met drie of vier koffers sjouwen zullen de deur niet altijd sluiten. Een paar deuren zet ik daarom een stukje open, daartoe zijn die als losse elementen uitgefreesd. Voor de stevigheid heb ik bij de openstaande deuren op de binnenmuur tapsgesneden steunplaten aangebracht. De deuren zijn met de scharnierzijde op de muur en tegen die plaat gelijmd.

Tekendriehoek

De eigenlijke bouw begint met verlijmen van de voorgevel met de tussenmuur en vervolgens de »

10. Het baksteenmotief loopt door tot waar het kozijn zal komen.

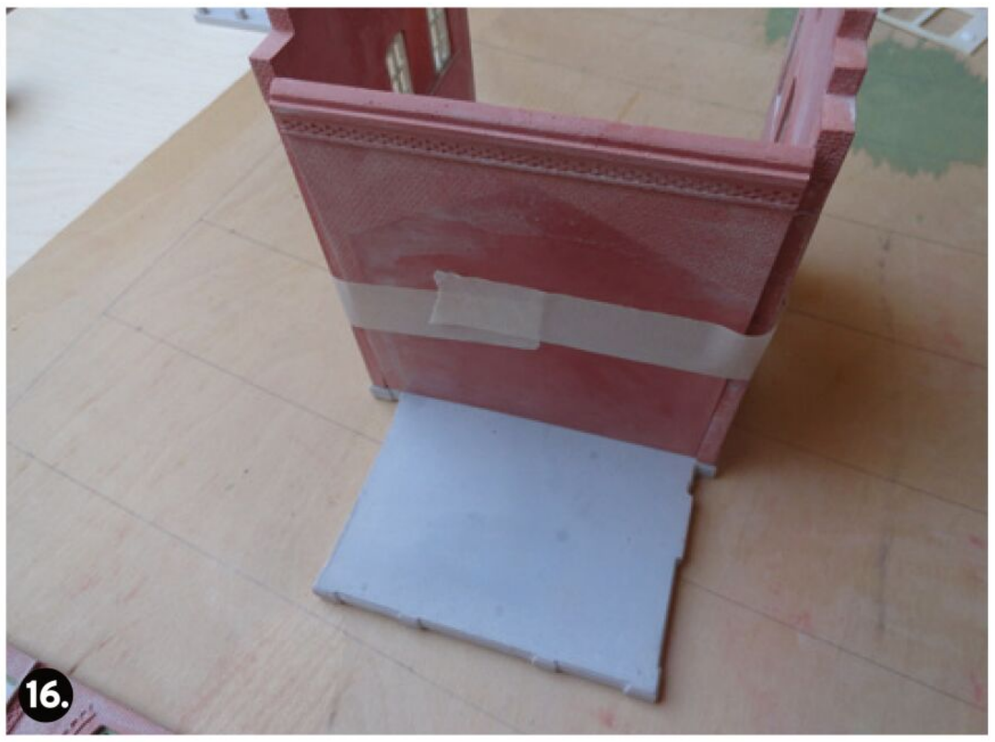
11. De muurdelen na twee washes.

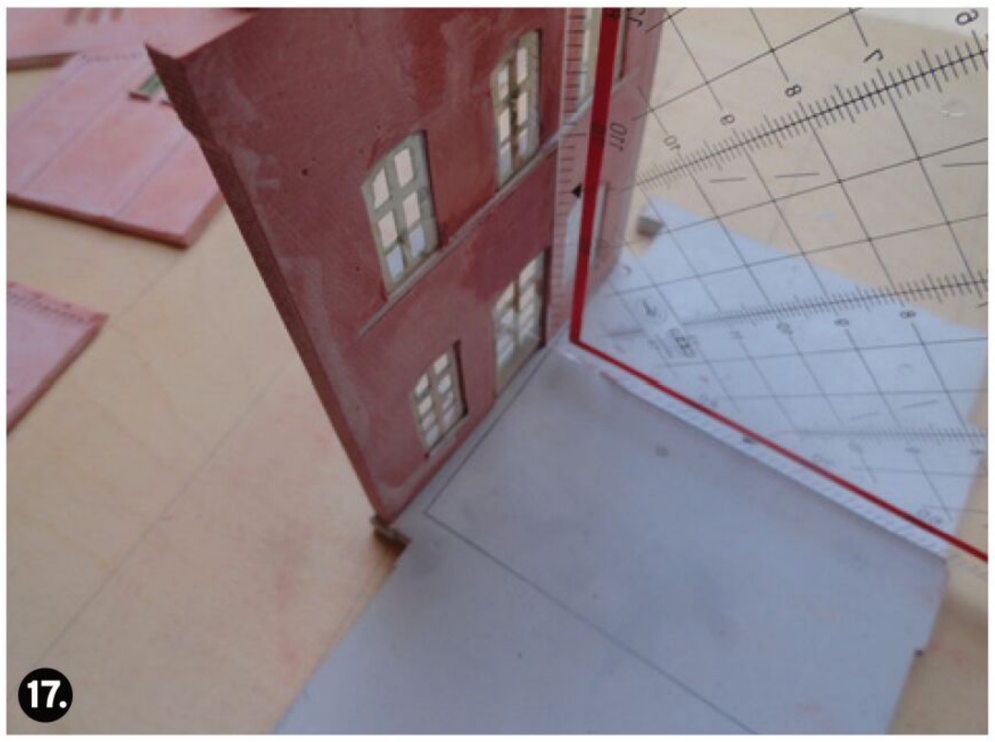
12. De scheur rechts is duidelijk zichtbaar.

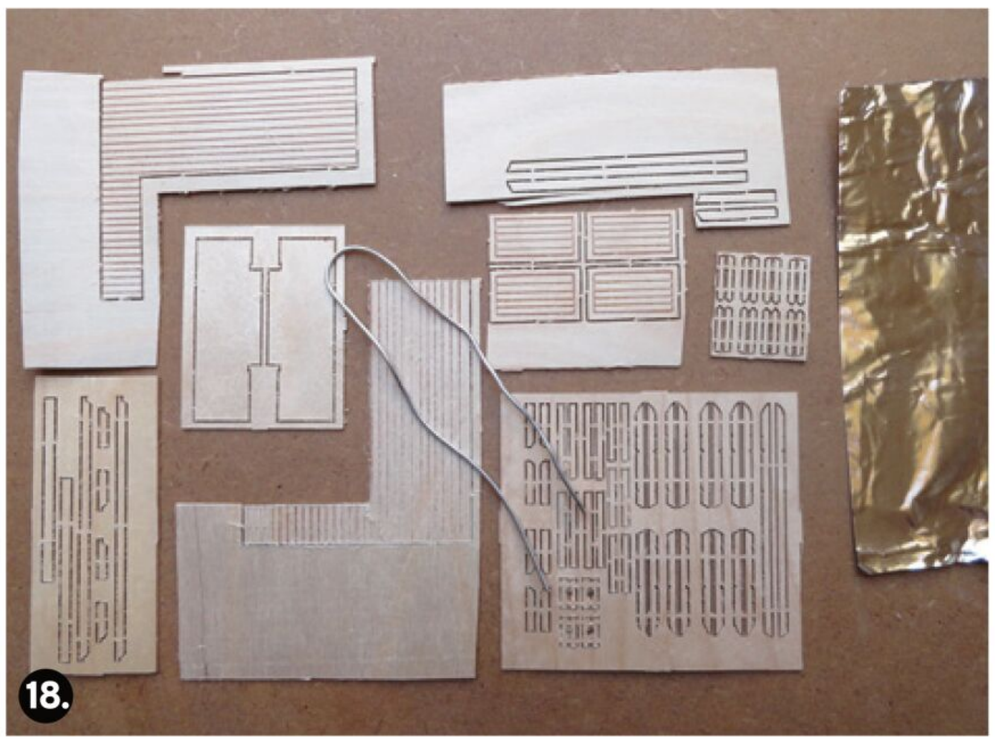
13. De verf is ter plekke van de scheur gemengd.

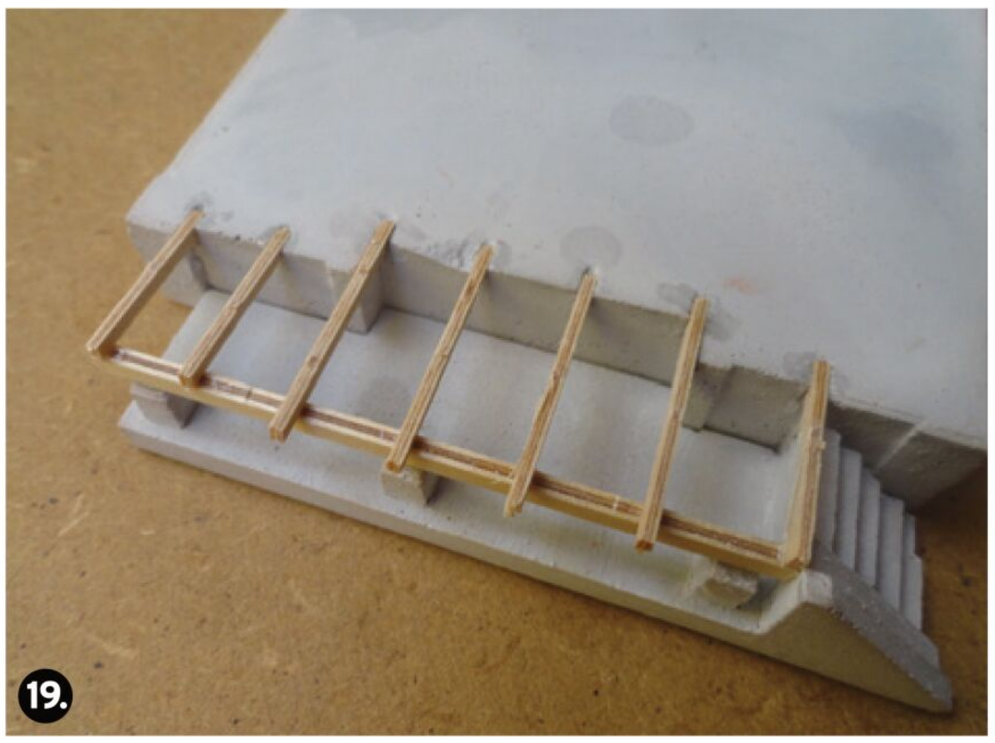
14. Om de kozijnen te kunnen plaatsen, wordt het steenmotief met een hobbymes verwijderd.

15. Overzicht van de muurdelen met geplaatste ramen en deuren.









achtermuur. Met de bijgevoegde funderingsplaat is het passen en meten om ze op de juiste plaats te krijgen. Het trasraam, hier de grijze onderbouw, steekt iets buiten de muren uit. Met plakband zijn de wanden provisorisch aan elkaar geplakt om de positionering te kunnen vaststellen. De speling is circa 1,3 mm. Een langs een tekendriehoek getrokken lijn bepaalt de plek van de binnenmuur; die hoek is nu zeker haaks. Voor het goed en haaks plaatsen van de voorgevel op de tussenmuur is een tweede lijn getekend. Bij de definitieve plaatsing controleren we met een tekendriehoek of haak of de wand verticaal staat. Die bleek iets scheef te staan en moet worden bijgesteld. Het gieten van gips in een mal blijkt enigszins grillig: de wand is aan de onderzijde exact recht maar is in de dwars- en langsrichting iets krom. Bij het plaatsen van de voorgevel blijkt ook de smalle muur een zeer kleine, tegengestelde kromming te hebben. Daar deze met een zijlip achter de gevel wordt geplaatst, kan hij met vijlen in de juiste pasvorm worden gebracht. Tijdens de bouw viel een van de losse muurdelen op de werktafel en scheurde op een fragiele plek. Het was een mooie breuk en na plakken is er niets meer van te zien. De bouwbeschrijving noemt als volgorde van de wachtkamer: de voorgevel, dan de achtergevel en tenslotte de zijmuur. Daar ben ik van afgeweken en heb de muren van de aanbouw in U-vorm met houtlijm aan elkaar gemetseld. De driehoek gaf een geringe afwijking in de haaksheid aan, zodat enige bijstelling nodig is.

Goederenloods

De goederenloods is een afzonderlijk gebouw dat tegen het hoofdgebouw is geplaatst. Meegeleverd zijn houten lasercut bouwdelen, loodslab, looddraad en twee leien dakplaten. Uit de loodslab en het lood ontstaan de regengoten en uit het looddraad de regenpijpen. Het houten freeswerk bevat ook onderdelen van andere gebouwen en de handleiding is niet duidelijk welke voor Oberscheden zijn bedoeld. De steunbalken van het laadbordes komen in de uitsparing van de vloer van de loods. Na wat schuren en vijlen volgt een proefplaatsing, sommige uitsparingen moeten iets worden uitgediept. De beide hoofddraagbalken kunnen op de betonnen funderingen worden gelijmd. De dwarsbalken zijn soms iets te kort en moeten voor

16. De gevels van het hoofdgebouw zijn met tape provisorisch tegen elkaar gezet.

17. Controle op de loodrechte plaatsing van de voorgevel.

18. Houten lasercut delen, loodslab en looddraad.

19. De draagbalken van het laadbordes zijn in de uitsparingen geplaatst.

een gelijke eindlengte niet te diep in de uitsparingen worden gestoken zodat ze gelijk liggen met de houten bordesvloer. Het licht schuren (korrel 800) van de vloer en het met een vochtige doek afvegen geeft het effect van verwering. Het uitkragende dak van de loods wordt aan de spoor- en wegzijde door dakbalken gedragen. Daarvan bestaan er acht uit twee delen die T-vormig worden verlijmd. De kunststof boogramen boven de loodsdeuren zijn iets te breed. Door de buitenstijlen weg te snijden zijn de kozijnen op de breedte van de boog aangepast. Als later blijkt dat ze aan de binnenkant van de muur hadden moeten worden geplaatst, volgt demonteren en het passend maken met een strip styreen. Daar de goederenloods ook los kan worden geplaatst hebben beide kopgevels drie smalle ramen. Alleen voor de buitengevel zijn kozijnen bijgevoegd; die in de tussengevel naar het hoofdgebouw heb ik van een dichte betimmering voorzien. De voorgevel en een zijmuur van de loods worden met behulp van de tekendriehoek haaks gemonteerd. De andere voor- en zijgevel volgen op gelijke wijze, zodat het gebouw ten minste twee rechte hoeken heeft.

Deze twee L-vormige elementen zijn met elkaar verlijmd en aansluitend op de onderplaat vastgezet. De vloer van het laadbordes en de loodsdeuren zijn nog niet geplaatst; in Railhobby 443 gaan ook de dakdekkers aan het werk en wordt het station afgebouwd. //

20. Passen en meten van het boograam.

21. Extra steunen geven stevigheid bij openstaande deuren.

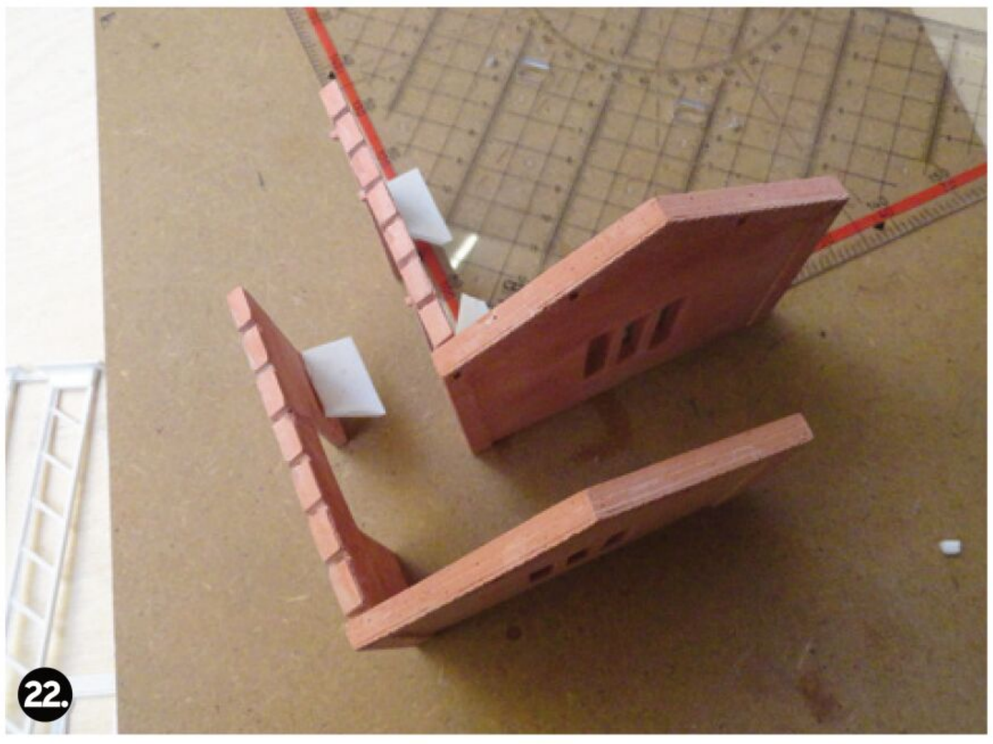
22. Beide zijgevels zijn met een voor- of achtergevel verlijmd.

23. De muren van de goederenloods zijn geplaatst.

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!

20.

21.


22.

23.

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

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

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.

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

TOM'S MODELAUTO'S

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

BEELEN MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-auto's treinen en scenery. Geen radio control. Vanaf 1 januari 2022 10% korting op het hele assortiment

Al 24 jaar Beelen Modelbouw
E-mail: beelenmodelbouw@beelen.email
Website: www.beelenmodelbouw.com
Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-53514559

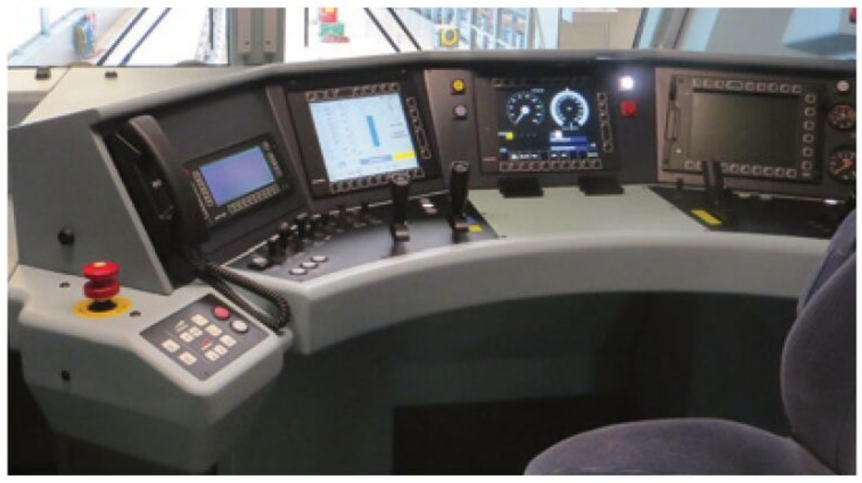
De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

Neurenberg-special 2022

In 2022 verschijnt voor de vijfde keer de Neurenberg-special. In deze special leest u alles over de noviteiten van Nederlandse en buitenlandse fabrikanten, zoals over het nieuwe model hierboven. **Wilt u deze special niet missen? Upgrade dan uw abonnement op Railhobby.nl/upgraden of bestel de uitgave op Railhobby.nl/Neurenberg22 en profiteer t/m 10 februari van gratis verzending t.w.v. € 2,49.**

Rectificaties



In de Stuurstand van Railhobby 441 is abusievelijk het verkeerde bijschrift bij de foto geplaatst. Het bijschrift had moeten zijn: 'De GSM-R-apparatuur in de cabine van Plan V-treinstel 958 is linksboven geplaatst.' In de Traxx is de GSM-R-apparatuur links op de stuurtafel geplaatst met naast de telefoonhoorn het rechthoekige GSM-paneel, zoals in nummer 441 is gemeld. De hier geplaatste Traxx-foto maakt het verhaal compleet. In het bijschrift van loc 1010 op pagina 58 is station Eindhoven genoemd, dit moet station Tilburg zijn.

Veiling Catawiki

Heeft u treinen die u wilt verkopen? Bereik een wereldwijd publiek met hulp van Railhobby en Catawiki! Catawiki is Europa´s meest bezochte online verkoopplatform. Speciaal voor abonnees organiseert Catawiki een bijzondere veiling. **Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/catawiki**

Eenopzeventachtig

De modeltreinhobby kent vele facetten, van onder andere landschapsontwikkeling en digitalisering tot het verzamelen van modellen. Modeltreinfabrikanten maken vaak mooie (fantasie-) modellen. Veel modellen zijn een goede weergave van het origineel dat ooit op het normale spoor heeft gereden of nog rijdt. De website www.eenopzeventachtig.nl is een treinensite waar foto's van originelen die van de H0-schaalmodellen ontmoeten.
Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/zeventachtig

1.

EXTRA: video rondvlucht

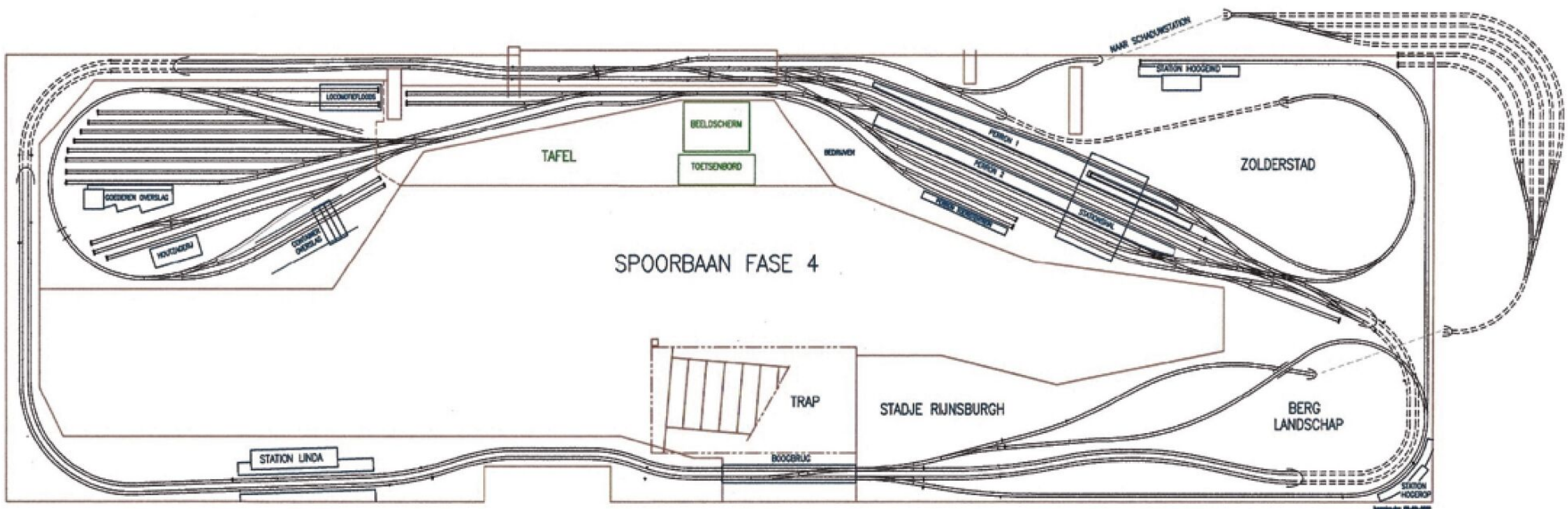
Uitgebreid RANGEERTERREIN

DEEL 2: RONDLOPENDE ZOLDERBAAN IN H0

Laatste deel

Na de drie in Railhobby 441 gepresenteerde bouwfasen, belicht Fred Muller het laatste onderdeel van zijn in etappes gebouwde en telkens volgens plan uitgebreide modelbaan. Dat past in het project, het bedenken van uitbreidingen en het zo nodig aanpassen van de constructie tijdens het bouwen.

Met de uitbreiding van een rangeer- en opstelterrein en keerlus (zie linksboven in tekening fase 4), is de zolder vol. De goederenloods, houtzagerij, containeroverslag en de tweestandige locloods zorgen voor het nodige treinverkeer; daartoe is een extra aansluiting naar het hoofdspoor toegevoegd. Het hoofdstation is uitgebreid met een perron- en opstelspoor voor de museumstoomtrein; de route voert over de lus achter het rangeerterrein. Rijprogramma's zorgen voor automatische rangeerbewegingen, koppelen en ontkoppelen van de loc. Daar dat proces met modelkoppelingen niet altijd vlekkeloos gaat, heb ik loops in de software ingebouwd die handelingen herhaalt als de trein bijvoorbeeld niet ontkoppelt. Alle treinen rijden vaste routes en stoppen op een vast stationsspoor. Als dat bezet is, wordt de trein op een ander spoor binnengenomen, maar bij voorkeur aan hetzelfde perron zodat reizigers niet naar het andere perron hoeven te gaan. De vier kleine stations worden door stoptreinen bediend. Op de hoofdbaan kunnen sneltreinen via het linkerspoor een langzamere trein inhalen. De opzet is om een zo realistisch mogelijk treinbedrijf na te bootsen. Momenteel zijn er tien treinroutes actief, maar door het wisselende programma rijden er meestal vier treinen tegelijk. Meer zou een vloeiend bedrijf belemmeren



2.

en een onrealistische indruk geven. Het duurt vijf tot vijftien minuten tot de trein op het beginpunt terug is. Alle treinen, wissels en seinen zijn via het computerscherm ook handmatig te bedienen, de treinen ook met de EasyControl. Het bedieningspaneel voor de wissels op het rangeerterrein blijkt nauwelijks te worden gebruikt, het accent ligt op het toetsenbord en de muis.

BESTURING

De wissel- en seinbesturing werkt via de oude computerinterfacekaart met het Motorola 1-protocol. Toen er steeds meer soorten commando's konden worden gegeven, heb ik de EasyControl van Tams toegevoegd en kunnen treinen met meerdere protocollen worden aangestuurd. De treinboosters zijn aangesloten op de EasyControl-unit en de wissels en seinen op de kaart in de computer. Vanwege complexere programmering is de computer door een snellere vervangen; de besturingskaart en kaart met ingangen zijn overgezet. Door mijn vroege instappen in het computertijdperk werkt de besturing nog onder DOS en is vooral qua presentatie verouderd. Programma's onder Windows leveren mooiere plaatjes op, maar functioneel verschillen ze niet zo veel. De extra locomotieffuncties zijn voor mij minder interessant, de rijdende treinen veroorzaken al genoeg geraas. Door de compacte locbox onderin het scherm is er genoeg ruimte om het sporenplan over drie schermen weer te geven: hoofdbaan, schaduwsta- »

1. De noordelijke wisselstraat van station Zolderstad.

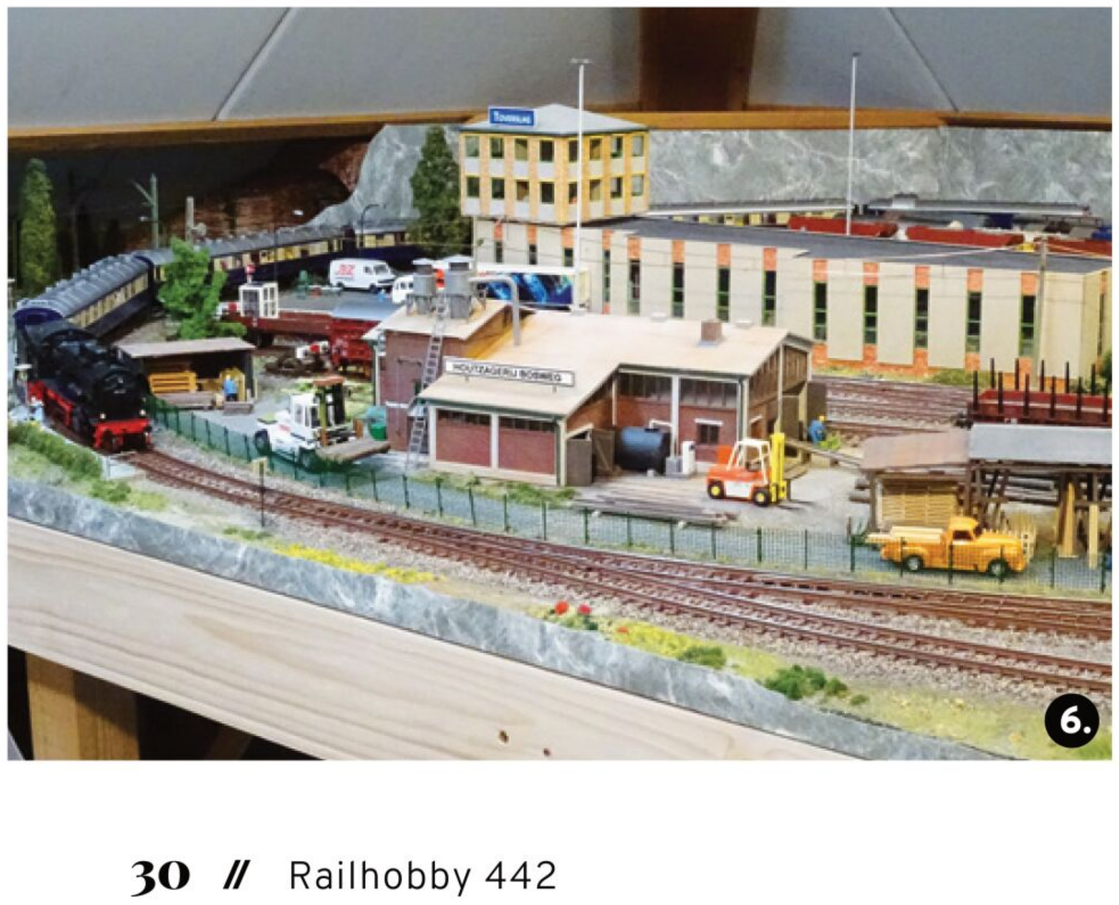
2. Bouwfase 4 van de zolderbaan met het industrie- en rangeerterrein linksboven.

3. Station Zolderbaan is met twee kopsporen voor de museumstoomtrein uitgebreid.

3.

4.

5.



6.

tion en rangeerterrein. De wissels en seinen worden met de muis bediend; een bezet blok wordt in rood weergegeven. Ik heb overwogen over te gaan op een moderner besturingsprogramma dat een mooiere presentatie geeft en wellicht meer mogelijkheden biedt. Omdat die programma's met een seriële ingangsbus werken en ik alle ingangssignalen parallel op de computer heb aangesloten, zouden alle ingangen opnieuw moeten worden aangesloten. Vooralsnog is dat te veel werk. Bovendien zorgt de directe aansluiting op de computer voor supersnelle verwerking.

VOEDING

Aanvankelijk bestond de voeding uit een gewone treintrafo - goed voor een of twee treinen - die was aangesloten op de computerbesturingskaart. Voor een grotere baan is meer capaciteit nodig. Via een zelfbouw 24V-voeding naar een aangepast Elektuur-ontwerp die via een spanningsstabilisator op negen boosters is aangesloten, krijgen de verschillende stroomkringen rijspanning. De boosters werden eerst door de kaart in de computer bestuurd, later door de EasyControl. Bij langdurige kortsluiting schakelt alleen het getroffen baandeel uit en klinkt een alarm, op de rest van de baan gaat het programma gewoon door. De baan staat overal continue onder spanning. De wissels en seinen zijn op decoders aangesloten - de meeste zelfbouw naar Elektuur-ontwerp - en worden door een aparte spanning van -20 V gevoed, het stuursignaal komt van de computerkaart. Een aparte +12V-spanning wordt gebruikt voor de treindetectie

en andere schakelingen. De voeding van treinen en besturing is gescheiden zodat calamiteiten bij de treinen geen invloed hebben op de besturing en signalering. De scenery beschikt over een aparte 12 V DC-voeding. Voor alle toepassingen, uitgezonderd de interne computerspanning voor de ingangen, is er een gemeenschappelijke 0 V.

TREINDETECTIE

De blokkaarten waarmee ik begon hadden een circuit voor treindetectie met opto-couples naar de computer-ingangskaart. Bij het drierailsysteem wordt de middenrail gebruikt als voeding en de beide spoorstaven als retourleiding; voor een betrouwbare stroomvoering heeft dat de voorkeur. Om treindetectie met stroomretour te combineren, zijn beide spoorstaven via twee dioden in serie met elkaar verbonden, ze laten een spanningsverschil van ongeveer 1,5 V toe. De ene spoorstaaf is verbonden met de 0 V en de andere via een weerstand en de ingang van een opto-couple met +12 V. Als een trein het detectietracé inrijdt zal de spanning door de wielstellen van 1,5 V naar 0 V gaan, voldoende om via de opto-couple een ingang van de computer aan te sturen. De computer heeft een 5 V DC-ingangskaart met 396 ingangen die alle parallel via aparte kabels op de computer-ingangskaart zijn aangesloten. Deze circuits zijn elektrisch strikt van de overige circuits op de baan gescheiden. »

4. **Als iedereen is ingestapt, zal de museumtrein richting Zolderstad vertrekken.**

5. **Publiek volgt het gemengd dubbel, de ballenjongen staat in de startblokken.**

6. **Een nostalgierit met de Rheingold in de boog van het industrieterrein.**

7. **Op het buitenterrein van de houtzagerij worden de gezaagde delen gesorteerd.**

8. **Het idyllische Rijnsburgh blijft een toeristische bestemming van formaat.**

7.

8.

TEKST, FOTO'S & TEKENING: FRED MULLER

9.

10.

Op het station en het rangeerterrein geven losse contacten tussen de rails een signaal naar de opto-couple. Het contact is een iets verende, gebogen blanke draad waar de binnenkant van het treinwiel tegenaan loopt. Deze contacten zijn ook later gemakkelijk aan te brengen of te verplaatsen.

BLOKKEN

Net als in het echt is de baan verdeeld in blokken. In een blok mag slechts één trein rijden. De meeste blokken hebben drie signaaldelen, een kort stopstuk aan het begin en het eind en een langer afremstuk in het midden. Aan de hand van de verkregen signalen wordt de trein bestuurd; de computer weet waar en wat de blokken zijn. Alle blokken kunnen in twee richtingen worden bereden. De wisselstraten van het station zijn in korte stukken opgedeeld. Bij het naderen van het station vraagt de trein een wisselstraat aan naar het gewenste stationsspoor. Als alle stukjes in die route kunnen worden gereserveerd, worden de wisselstraat toegewezen en de wissels gesteld en gaat het inrijsein op groen.

RAILS

Op de zichtbare delen zijn meestal K-(flex)rails en slanke wissels toegepast, in het schaduwstation M-rails. De zichtbare rails zijn roestkleurig gespoten. De sporen zijn, zoals in deel 1 vermeld, met acrylaatkit op 5 mm schuimplastic gelijmd; later heb ik een spuitkop gemaakt waarmee een vlakke kitlaag ontstaat. Nadat op de ondergrond de ligging van de sporen is afgetekend en alle contacten en bewegende delen zijn afgeplakt, kan de kit in een gelijkmatige laag worden aangebracht, maar net iets breder dan de dwarsliggers. De rails worden in de kit gedrukt, de ballast er overheen uitgestrooid en in de kit geduwd. Na uitharding kan de overtollige ballast worden weggezogen.
De meeste wissels worden bestuurd door de oude zelfbouw Elektuur-wisseldecoders en worden onder de tafel aangedreven door oude Märklin-relais en -seinaandrijvingen. Hiervoor stak ik een speld door »

9. Houtzagerij Bosweg is een van de bedrijven op het industrieterrein. Linksachter de halte van de museumtrein.

10. Een overdekte traverse voert naar de stationshal.

11. De herder houdt met zijn hond een oogje op de grazende schapen.

12. De hoge stadsmuur van Rijnsburgh vormt een goed geluidsscherm voor de passerende treinen.

13. Even bijpraten op het goed onderhouden terras.

14. Stark biedt een ruime keuze aan bouwmateriaal, het meeste is op voorraad.

15.

16.

het aandrijflipje van het wissel en smolt deze vast in het bewegende anker van de aandrijving. De spoelen zijn aangesloten op -20 V. Omdat de relais bij gelijkspanning minder krachtig lijken te zijn dan met wisselspanning heb ik bij weerbarstige aandrijvingen de spanning opgevoerd naar 32 V DC, door het combineren van de -20 V en +12 V. Door de kortstondige pulsen is dat geen probleem. De decoders hebben een circuit waardoor de uitgangen alleen een impuls kunnen geven. De wissels van het rangeerterrein hebben de nogal luidruchtige wisselaandrijvingen van Conrad. Voor het ompolen van deze aandrijvingen heb ik ompoolschakelingen aan de decoderuitgangen toegevoegd.

SEINEN

De seinen zijn naar Duits voorbeeld en als bouwkit of zelfbouw lichtsein uitgevoerd. De uitrijseinen met zes lampen van het hoofdstation zijn zelfbouw met in kunsthars ingegoten smd-leds. Door omgebouwde uitgangscircuits kunnen alle seinbeelden worden weergeven. Bij de drielichtsseinen kan een gele led het seinbeeld langzaam rijden weergeven. Doordat opvolgende seinen zijn gekoppeld, toont een groen aangestuurd sein ook geel als het volgende (hoofd)sein op rood staat. In veel rijtuigen heb ik de verlichting met lampjes

17.

18.

vervangen door een op maat geknipte ledstrip. Een diode, weerstand en buffercondensator zorgen voor een knippervrije verlichting. Door de grote stroombesparing zijn de voedingen nu over-gedimensioneerd.

SCENERY

Veel huizen, vooral die in de Zolderstad, komen van de baan uit mijn tienertijd; op de berg staat zelfs een kartonnen huis uit die tijd. Het rangeerterrein heeft nieuwe bebouwing waarbij de grote overslagloods zelfbouw is. De meeste bestrating is met een hard potlood op verschillende soorten en kleuren karton getekend, de tegels en straatstenen zijn voor een levendiger effect ingekleurd. Aan de huis- en straatverlichting is de ontwikkeling van de ledtechniek te zien. De oude stad had verlichting met lampjes, bij de nieuwere huizen zijn leds toegepast. Een deel van de verlichtingsarmaturen zijn met smd-leds uit buisprofielen en giethars gemaakt, op het rangeerterrein brengen zelfgebouwde hoge lichtmasten licht in de duisternis. De baan telt vier overwegen, waarvan twee werkende slagbomen en knipperlichten hebben en de andere alleen knipperlichten. De aanzet voor rijdende auto's heb ik niet doorgezet. De keuze tussen een paar rijdende of veel stilstaande voertuigen is vanwege de kosten op de laatste gevallen.
Terwijl het spoorverkeer de geprogrammeerde dienstregeling rijdt, ga ik binnenkort een huis in Rijnsburgh naar een winkelpand ombouwen, compleet met verlichte etalages. Bij een modelbaan ben je immers nooit uitgebouwd. //

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

19.

15. Het terras van Huize Burgh biedt een goed zicht op de rivier en de grote spoorbrug.

16. Binnen de muren zijn verkooppunten voor bloemen en eet- en drinkwaren gevestigd.

17. Door de gunstige ligging van het industrieterrein besloot IJsselham er zijn betonfabriek te vestigen.

18. Enkele spoorwegovergangen zijn met slagbomen en knipperlichten beveiligd.

19. De wisselstraten zijn voor beide treinen automatisch gesteld.

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

Rail Terminal CHEMELOT

HAVEN ANTWERPEN IN GELEEN

Wie aan containerterminals denkt, zal al snel aan de haven van Rotterdam denken. Minder bekend is dat ook Limburg diverse containerterminals heeft. Naast de twee in Blerick, de niet meer gebruikte terminal in Born en de net geopende terminal Gekkengraaf, is de Rail Terminal Chemelot (RTC) al jaren een stabiele factor in het spoorvervoer.

In Zwitserland reed de Novara-shuttle via de Simplon-as en werd door DB Cargo voorzien van twee locomotieven type 185. Op 19 juni 2017 zien we in Burgdorf de 185 088 en 185 090 met trein 43697.

De RTC ligt aan de oostzijde van het immense Chemelot-terrein in het Zuid-Limburgse Geleen. De terminal is een joint venture van Meulen Transport, Move Intermodal en de Port of Antwerp. De Limburgse aanwezigheid van laatstgenoemde partij mag bijzonder lijken, maar past binnen de strategie van het Antwerpse havenbedrijf om de slagkracht van de haven te vergroten door te investeren in hubs in het achterland. De terminal werd geopend op 19 september 2013 en telt drie sporen, elk met een lengte van 700 meter en overspannen door een grote portaalkraan. Aan beide zijden zijn ze ontsloten door een wisselstraat met aansluiting op het spoorwegnet op het Chemelot-terrein. Daardoor kunnen alle sporen tegelijk worden gebruikt. In de oorspronkelijke plannen was ook een rechtstreekse spoorboog richting het zuiden voorzien, net als elektrificatie van de toeleidende sporen, zodat locwissels niet meer nodig zouden zijn. Uiteindelijk is er vanwege de kosten gekozen om alleen de € 14 mio kostende containerterminal te realiseren. In dit artikel volgen we de treindiensten vanaf de terminal.

Eerste dienst via Montzenroute

De eerste trein arriveerde op 10 september 2013 op de RTC; de intermodale trein uit Novara werd in opdracht van de Belgische operator IFB door Crossrail gereden. Een intermodale trein vervoert naast containers ook wissellaadbakken en/of trailers. De trein uit Novara is te herkennen aan een groot gehalte Ewals- (tegenwoordig: Move Intermodal) containers en wissellaadbakken. Sinds eind 2017 rijden een aantal dubbele draagwagens voor het vervoer van trailers mee, waarop de blauwe LKW Walter-trailers worden vervoerd. Crossrail had de eer om deze trein het eerste anderhalf jaar te rijden en koos voor een opvallende route: vanaf de terminal naar Sittard, waar werd kopgemaakt om richting Maastricht en Visé te rijden en nogmaals kop te maken. Via de Montzenroute werd vervolgens Aachen-West bereikt. Daar nam een eloc van Crossrail de trein over en bracht hem via Zwitserland naar het Italiaanse Novara. In Nederland reed de trein met een locomotief Class 66. Het vele kopmaken toonde het nut van een ontsluiting in zuidelijke richting aan.

Meer wijzigingen

In 2015 nam Locon Benelux de trein over en veranderde ook de route: via de Maaslijn naar Venlo en Köln Eifeltor waar Crossrail de trein alsnog overnam. Voor dit vervoer huurde Locon een groene Vossloh G 2000, die later van een klein logo werd voorzien. In 2016 volgde een grotere verandering. Allereerst ging de verbinding over van IFB naar Hupac, waardoor de gebruikte wagenset veranderde in Hupac-wagens. Ook veranderde

de bestemming van Novara naar Busto Arsizio, waar Hupac een grote containerterminal heeft. Tot slot verloor Locon de trein aan het grote DB Cargo dat de route via Venlo bleef gebruiken. Onder DB Cargo ging de trein per 6400 naar Venlo, waar een Duitse eloc de trein overnam. Twee jaar later ging de shuttle weer over naar een andere vervoerder. Vanaf de dienstregelingswissel eind 2017 tot heden wordt de trein door Captrain gereden. Captrain gebruik op het traject Geleen - Venlo een van de gehuurde G 1206'en, om vervolgens met een BR 186 naar Basel te rijden. Daar neemt partner BLS Cargo het stokje over. Door het partnerschap worden ook BLS-locomotieven vanaf Venlo ingezet.

Nieuwe bestemming in Italië

Kombiverkehr startte eind 2013 met een tweede intermodale trein met Verona als bestemming en met nagenoeg alleen LKW Walter-trailers als lading. In de tijd dat de trein naar Verona reed, was er standaard een 60-voets containerwagen met twee Ewals-containers midden in de trein opgenomen. DB Cargo reed hem met één of meerdere 6400'en en koos voor de route via Venlo. Eind 2019 is de trein overgegaan naar Hupac, waarmee de bestemming Padova werd en de tractie overging naar Captrain en BLS Cargo. De belading bestaat nog steeds uit LKW Walter-trailers. Net als bij de trein naar Busto zet Captrain een van haar gehuurde G 1206'en in. In Venlo wordt de trein overgenomen door een eloc van Captrain of BLS Cargo. Waar de eerder beschreven trein naar Busto vaak met Captrain 186 vertrekt, rijdt de trein naar Padova meestal met een BLS Cargo locomotief.

Binnenlandse containertrein – of toch niet?

Op het chemiecomplex in Geleen worden plastic korrels geproduceerd. Dit granulaat kan onder andere »

2.

DE TERMINAL TELT DRIE SPOREN VAN 700 METER LENGTE

3.

4.

1. Ondanks meermalen kopmaken en de steile helling reed Crossail via Visé en Aachen. Op 17 mei 2014 passeert de 6301 met trein 40122 Eijsden richting Visé.

2. In 2015 werd de containerverbinding uitgebaat door IFB met eindbestemming Novara. Op 23 augustus 2015 passeert Locon 1605 met de trein uit Novara Roermond.

3. De in april 2020 heropende verbinding Geleen - Moerdijk wordt uitgebaat door Hupac. Captrain 203 101 met de trein naar Moerdijk bij Baexem.

4. In 2019 was er kortstondig een verbinding met Dresden. Op 20 november 2019 stuiven met de half beladen trein de 1375 en 1796 van Captrain bij Echt richting Geleen. (foto Peter Franssen)

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN

DE CONTAINERTREIN NAAR WENEN IS TE HERKENNEN AAN DE 40” SILO-CONTAINERS VAN POLL-NUSSBAUMER

worden toegepast in de dashboards van auto’s. Met enkele onderbrekingen gaat de afvoer van het product al vele jaren per spoor. Kenmerkend is het gebruik van felgekleurde, veelal rode 30-voets containers van InterBulk Group of voorganger UBC. Tot 2013 reed DB Cargo dit vervoer met een 1600 naar Sittard, waarna een 6400 de trein naar de haven van Stein reed. Op de kade aan het Julianakanaal werd de trein behandeld. In deze periode bevatte de trein ook nog wel eens een oudere IBC- of blauwe IFF-container. In 2014 werd het vervoer gestaakt, kort nadat het naar de RTC verhuisd was, om vervolgens in 2017 terug te keren. Deze keer onder de vlag van Captrain en wederom tussen Moerdijk en de RTC. In het eerste jaar reed de trein het gehele stuk met een V 100 van Captrain; vanaf 2018 reed een van de destijds vier 1600’en (1618, 1619, 1621 en 1837) de trein tussen Lage Zwaluwe en Sittard. Het stuk van Moerdijk naar Lage Zwaluwe werd met een V 100 gereden en het traject tussen Sittard en Geleen met een gehuurde G 1206 die op dat moment voor de Busto-shuttle in Sittard stond. Eind maart 2019 ging het vervoer over naar wegtransport. De trein bevatte in deze periode nog steeds veelal rode containers. Den Hartogh, opdrachtgever voor deze trein, had echter InterBulk Group (het oude UBC, IBC en IFF) overgenomen en dus verschenen er steeds meer rode containers met een klein Den Hartogh-logo op de trein. In april 2020 werd de trein tussen Moerdijk en Geleen weer opgestart,

5.

6.

7.

maar deze keer uitgebaat door Hupac, dat daarmee voor klanten in Italië een aansluiting naar het Verenigd Koninkrijk wilde bieden. De trein bestaat uit een diesel van Captrain en een wagenset van Hupac. Door de veranderde opzet is de belading ook anders en zijn tegenwoordig ook containers van bijvoorbeeld Move, ECS, Unit45 op de trein te vinden. Een binnenlandse containertrein met een internationaal tintje.

Nieuw vervoer naar Wenen

In maart 2021 is er een nieuwe vervoersstroom bijgekomen, die gezien de regelmaat en de beladingsgraad een blijvertje lijkt te zijn. Het betreft een twee maal per week rijdende containerverbinding naar Wenen. Ook deze, op dit moment vierde verbinding vanuit Geleen, is door Hupac opgezet. Een goed herkenningspunt zijn de vele 40”-silocontainers, veelal van het bedrijf Poll-Nussbaumer. Het traject van Wenen tot Venlo wordt gereden door Ecco-Rail, dat hier standaard een (zwarte) BR 189 met Nederlandse toelating voor inzet. Vanaf Venlo neemt Captrain het stokje over en brengt met een van haar G 1206’en de trein tot de terminal in Geleen.

Tijdelijke verbindingen

Naast de vier verbindingen die op het moment van schrijven bestaan, zijn er twee geweest die tijdelijk hebben gereden; die hebben het uiteindelijk niet gered. Zo bood Hupac in 2016 een verbinding aan tussen Høje Taastrup en Geleen waarvan de belading »

8.

5. **Ook op de verbinding naar Busto rijden veel LKW Walter-trailers mee. Captrain 186 152 passeert op 17 november 2019 Venlo richting Italië.**

6. **Captrain 1796 trekt trein 42963 richting Wenen. Tegelen, 23 juli 2021.**

7. **Op 2 augustus 2018 is Captrain 1618 met containertrein 51050 bij Boxtel onderweg naar Moerdijk.**

8. **Bij station Geleen-Lutterade takt de lijn naar Chemelot van de hoofdbaan af. Loc 6465 kan door het ontbreken van ATB-NG niet op de Maaslijn rijden en reed daarom op 4 december 2016 van Venlo via Eindhoven naar Geleen.**

9.

DE TWEEDE TREIN NAAR VERONA VAN KOMBIVER-KEHR WAS BELADEN MET LKW WALTER-TRAILERS

voornamelijk uit DSV-trailers bestond. Deze trein werd in Nederland gereden door Captrain. In 2019 probeerde Hupac het nog een keer; nu met een verbinding naar Dresden. De belading bestond voornamelijk uit Duvenbeck-trailers met auto-onderdelen voor de autofabriek VDL Nedcar in Born. In beide gevallen lukte het niet om de treinen met trailers van deze transporteurs compleet te vullen en waren andere logistieke dienstverleners niet geïnteresseerd waardoor de treindienst helaas werd gestaakt. Maar dankzij de gunstige ligging van de Rail Terminal Chemelot en de wens om meer goederen per spoor te vervoeren, zullen er in de toekomst zeker meer verbindingen uit Geleen zijn. //

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!

10.

9. Door een omleiding rijdt DB Cargo 189 050 trein 42550 uit Verona niet via Venlo maar via Emmerich. Kelpen-Oler, 12 februari 2016.

10. Op 11 april 2020 reed Busto-shuttle 43558 om via de noordelijke Maaslijn, waar normaal geen goederentreinen komen. Captrain 1506 rijdt Oostrum binnen met loc 186 156 in opzending. Het meeslepen van de eloc met deze trein gebeurt regelmatig.

Modelbouwen

Na vijf jaar is dit mijn laatste column voor Railhobby. Ik heb de columns met veel plezier geschreven, ook al was het soms zoeken naar bijpassende foto's. Het is mooi geweest, dus nu is het tijd om het af te sluiten. Hopelijk heeft u genoten van de hoogtepunten en vergeeft u mij de dieptepunten.

"Ga toch weer modelbouwen, dat is toch veel leuker". Dit kreeg ik enkele jaren geleden van de toenmalige hoofdredacteur van Railhobby te horen. Dat was in dezelfde tijd dat iemand anders van mening was dat ik me toch echt weer bezig moest gaan houden met banen in mijn eigen schaal. Naar zijn mening was dat N-spoor. Inmiddels ben ik met van alles bezig, zoals spoor 1 en H0, stoker en chef trein bij een museumlijn, veel lezen over (moderne) stoomlocomotieven en ... het schrijven van columns voor Railhobby. Spoor N is erbij ingeschoten, maar de vraag is hoe erg ik dat vind. In de periode van bovengenoemd gesprek liep ik al een tijdje rond met het idee om een deel van de kennis en ervaring die ik heb opgedaan te delen in luchthartige, korte verhaaltjes. Railhobby was toen op zoek naar iemand die voor de nieuwe bladindeling een column zou kunnen schrijven. Zo weet u gelijk hoe de Kniesoor-column is ontstaan. Het schrijven van een column is een boeiende bezigheid in een blad waar de focus grotendeels bij foto's ligt. Eens te meer omdat je het hele verhaal moet vertellen in rond de drieduizend karakters, anders is er te weinig plek voor de foto. En we weten allemaal: een goede foto zegt meer dan duizend woorden. Hoewel ik hier geen oordeel wil vellen over mijn eigen producten, ging het schrijven van de columns mij steeds gemakkelijker af. De grootste uitdaging ging steeds meer zitten in het verzinnen van de onderwerpen, zorgen dat er een redelijke spreiding in de aangekaarte thema's zit en, niet onbelangrijk: het vinden van de begeleidende foto. Hobby's moet we vooral voor de lol doen en de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat die lol regelmatig werd vervangen door last. Niet zo erg om ermee te stoppen, maar genoeg om te waarderen als het niet meer zou hoeven.

BIJZONDERE RITTEN

In een overleg met de redactie is besloten dat dit mijn laatste column is, zodat er ruimte komt voor vernieuwing. Dat leidde bij mij tot een blijmoedige constatering dat het inderdaad mooi is geweest zolang het duurde, en dat het goed is om het bij deze af te sluiten en ruimte te maken bij mijzelf voor nieuwe zaken. Ik hoop dat u genoten heeft van de hoogtepunten en mij de dieptepunten vergeeft. Met enige regelmaat zorg ik dat er treinen tussen Hoorn en Medemblik heen en weer gaan. Veel doe ik daar uit ervaring of routine. Maar het zijn de bijzondere ritten die je bijblijven, zoals de proefritten met Bemo-rangeerlocomotieven. Maar ook de ritten op bijzondere tijdstippen zoals de door Sevrien Ferrée en Wouter Adriaanse georganiseerde fotoritten bij de SHM. Dat zijn momenten dat die kennis en ervaring dus goed van pas komen. Zorgen voor een mooi doorgebrand vuurtje, dus weinig rook (zoals het hoort), een dichte veiligheid, maar wel een machinist die fluit voor de overweg. En even de rust om te bedenken dat met een dicht deurtje het machinistenhuis van Bello met een tegenlichtfoto wel heel massief wordt. Dus: deurtje open en genieten van het moment. En verder maar hopen dat vanaf nu niet alleen Kniesoor, maar ook uzelf, op dit soort mooie en waardevolle momenten let. //

Zonsondergang bij de SHM op 16 oktober 2018 met NS-locs 7742 en 8107.

TEKST: PAUL BENDER, **FOTO:** SEVRIEN FERRÉE

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.

RH442

1.

Dubbele OPHAALBRUG

H0 BOUWKIT FALLER

Exclusief brengt de firma Modelspoorgigant een door Faller geproduceerd model van een groene ophaalbrug naar Nederlands voorbeeld uit. Modelbouwer Rob Blom gaat met het bouwpakket van de dubbele brug aan de slag.

Mijn eerste gedachte was ‘Waar heb ik dit model eerder gezien?’ In Railhobby 2004/11, waar de RTM-baan van de Voornse Modelspoor Vereniging is beschreven, is een nagenoeg identieke ophaalbrug in witte uitvoering te zien. De brug is in 1992 als Pola 614 Meistermodell uitgebracht. Na de overname in 1997 van Pola door Faller is het model in 2004 als Faller-bouwpakket 120492 opnieuw uitgebracht. In 2008 bracht Faller de ophaalbrug als exclusief Nederlands model als artikel 190227 in het groen; deze is af fabriek uitverkocht. De accenten die bij de witte bruggen zwart waren, zijn nu wit. Modelbouwers en -spoorders die Nederlands voorbeeld aanhouden, zullen deze ophaalbrug zeker waarderen. De dubbele brug is in feite de som van twee enkele bruggen. De beperkte oplage van de dubbele versie was snel na uitlevering uitverkocht. De totale lengte van een enkele brug is inclusief het 7 cm lange vaste dek 13,4 cm, een dubbele brug komt op 26,8 cm. De doorvaartbreedte van de dubbele brug is 12,8 cm.

OOK AAN DE SLAG MET DEZE OPHAALBURG? BESTEL DE BRUG OP RAILHOBBY.NL/OPHAALBRUG

De brugdekken staan in geopende stand onder een hoek van circa 60°. De relatief kleine vrije hoogte wordt door de constructie van de balans veroorzaakt. De grootste breedte komt op 5,5 cm, het brugdek is smaller en heeft ruimte voor een enkele rijstrook.

Bouwkit

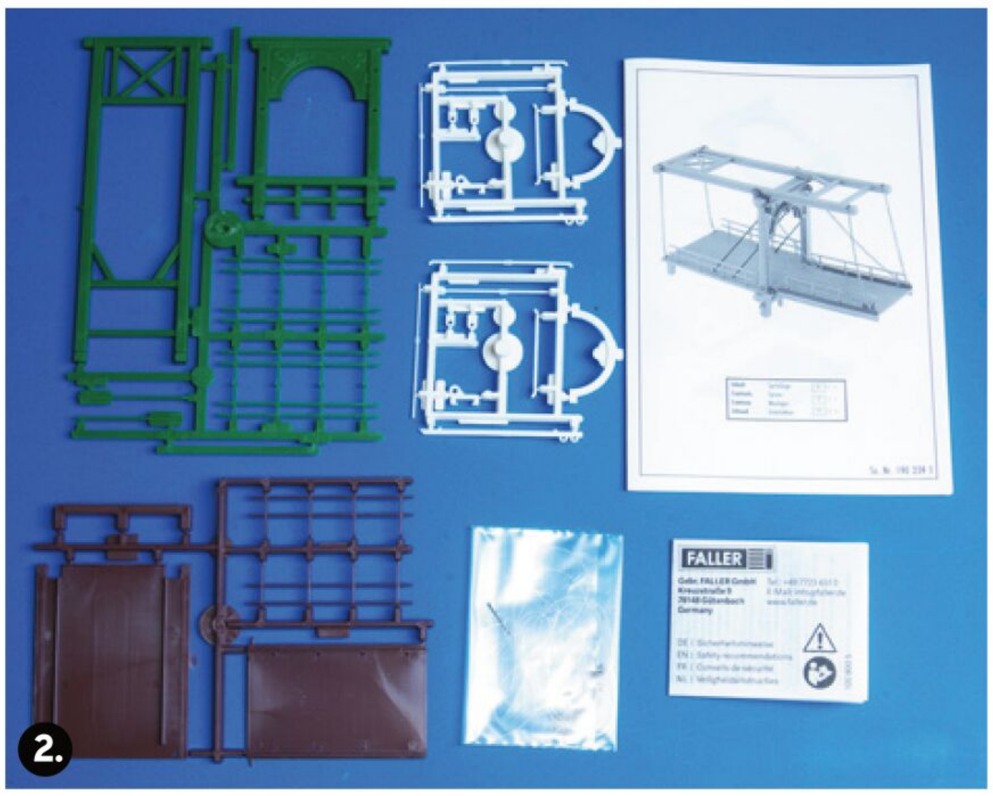
De bouwset bestaat per brug uit vier kunststof gietstukken, een zakje met kettingen en een kunststof draad; in totaal 33 bouwdelen. De uit foto's bestaande bouwbeschrijving bevat enkele aanwijzingen in het Nederlands. Voor de bouw zijn een aantal gereedschappen zoals een snijmat, vlakke zijkniptang, hobbymes en kunststoflijm onontbeerlijk. Daarnaast zijn waterproof schuurpapier en een set sleutelvijlen handig om kleine aangietsels te verwijderen. Voor het monteren van de kunststof onderdelen gebruik ik in plaats van plasticlijm het liefst nitro-verdunner en een fijne penseel, dit om vlekken te vermijden. Dit geldt zeker bij de ophaalbruggen. Nitro-verdunner is bij een goede verfwinkel verkrijgbaar.
De aanduidingen in de bouwbeschrijving - zoals hier tussen haakjes aangegeven - corresponderen met de genummerde onderdelen van de gietstukken, dat maakt het bouwen gemakkelijk. Het losmaken van de grote bouwdelen kan met een vlakke zijkniptang of een hobbymes. Allereerst worden de vliezen die bij het spuitgietproces zijn ontstaan met een mesje verwijderd; de beide witte gietstukken hebben hier last van, wat gezien de datering van de matrijzen, niet vreemd is. Ik gebruik hiervoor een scalpel. Scalpels zijn vlijmscherp - het is immers een operatiemesje - zodat voorzichtig werken een pre is. »

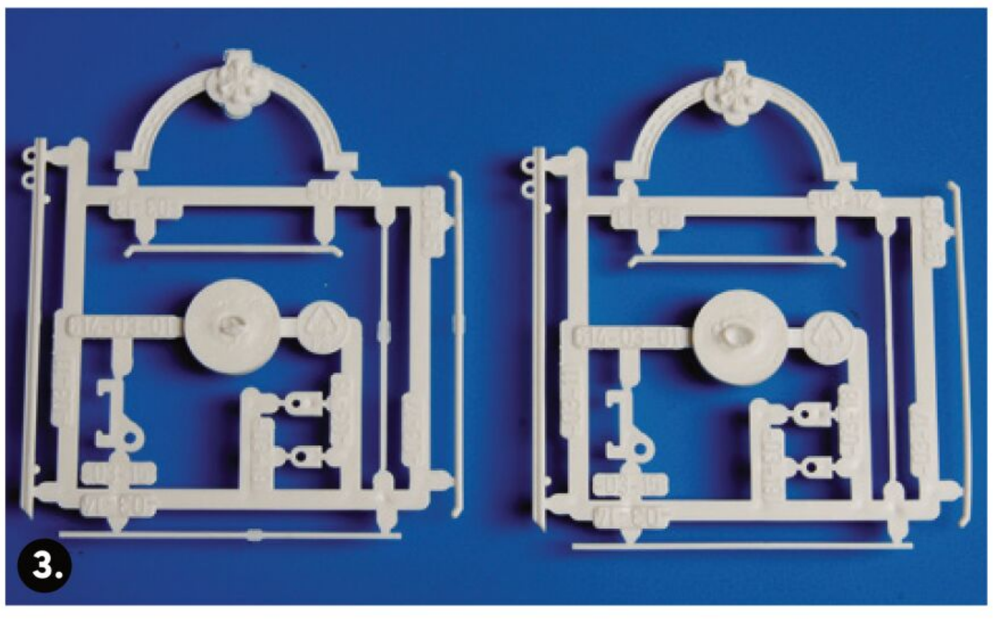
1. Geopende ophaalbruggen, het wegverkeer moet even wachten.

2. De inhoud van het bouwpakket enkele brug.

3. Links het gietstuk met vliezen, rechts zijn ze verwijderd.

4. Het portaal met de gemonteerde witte onderdelen.





TEKST & FOTO'S: ROB BLOM

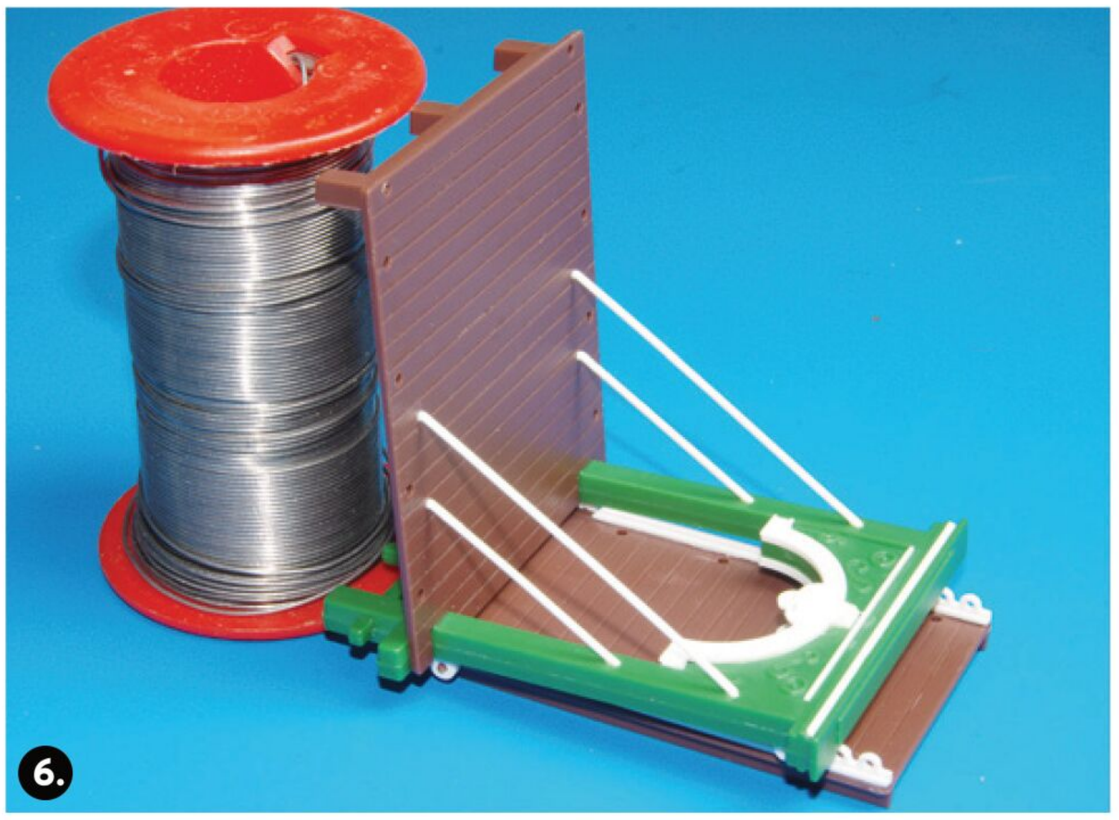
Draaipunten

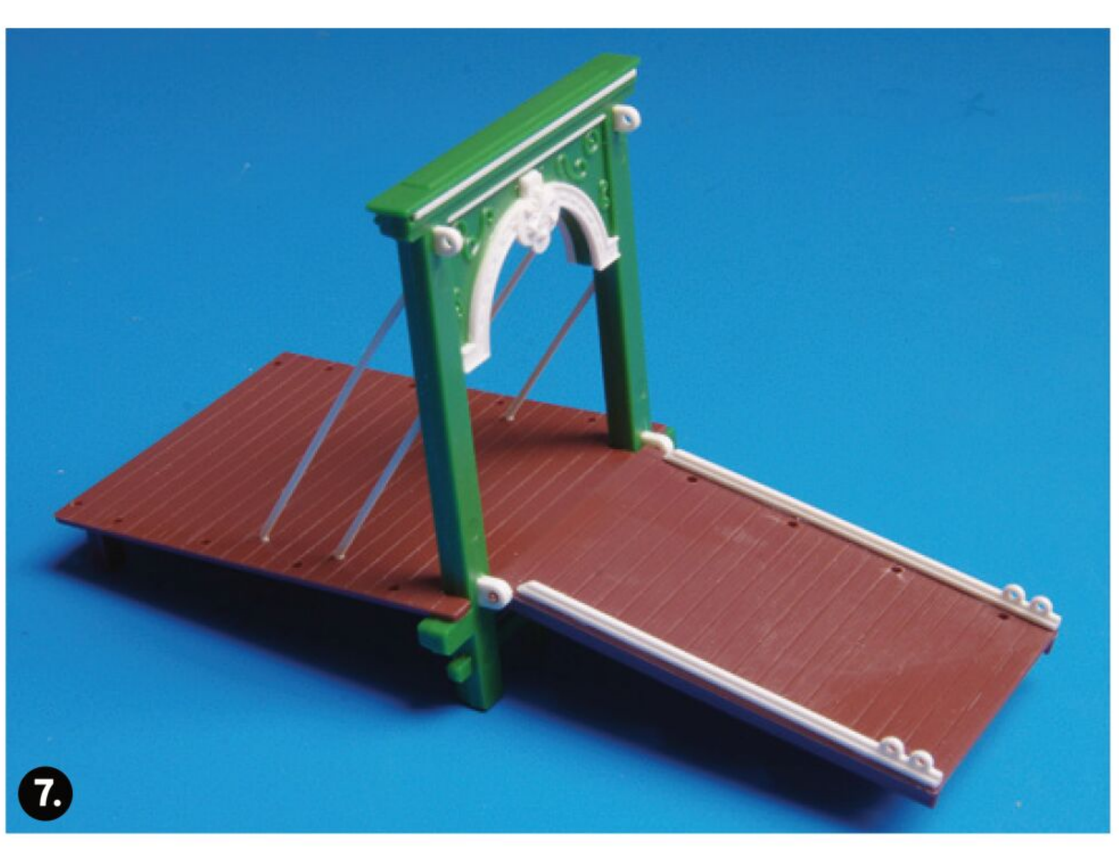
De bouwbeschrijving is bij het aanbrengen van de korte (03-17) en lange (03-14) profielstrippen op het brugportaal niet duidelijk. De afbeelding van de bouwbeschrijving lijkt niet overeen te komen met de kleurenomslag van het bouwpakket. Ik heb bij de bouw de kleurenomslag gevolgd wat achteraf gezien niet de goede keuze bleek te zijn. Na het aanbrengen van het beweegbare brugdeel door de draaipunten in de uitsparingen van het portaal te steken, wordt het vaste brugdeel met de twee korte en twee lange stangen bevestigd. Een klos soldeer fungeerde tijdens het uitharden als steun. De balk met drie steunen aan de landzijde van het vaste brugdeel kunnen worden weggelaten als het wegdek op de wal zou komen te liggen. Bij het aanbrengen van lagers voor de balans bleken de aangebrachte lange profielstrippen in de weg te zitten. De beide lagers van de balans (03-15) hebben een klauwverbinding die in het hoofdportaal moet worden ingeschoven. Echter, de verlijmde lange profielstrippen (03-14) aan beide kanten van het portaal verhinderden dit. Na het losmaken van de lange profielstrippen heb ik ze aan beide zijden ingekort. Na het plaatsen van de beide lagers en de balans, konden de op lengte aangepaste delen van de sierstrip worden herplaatst.

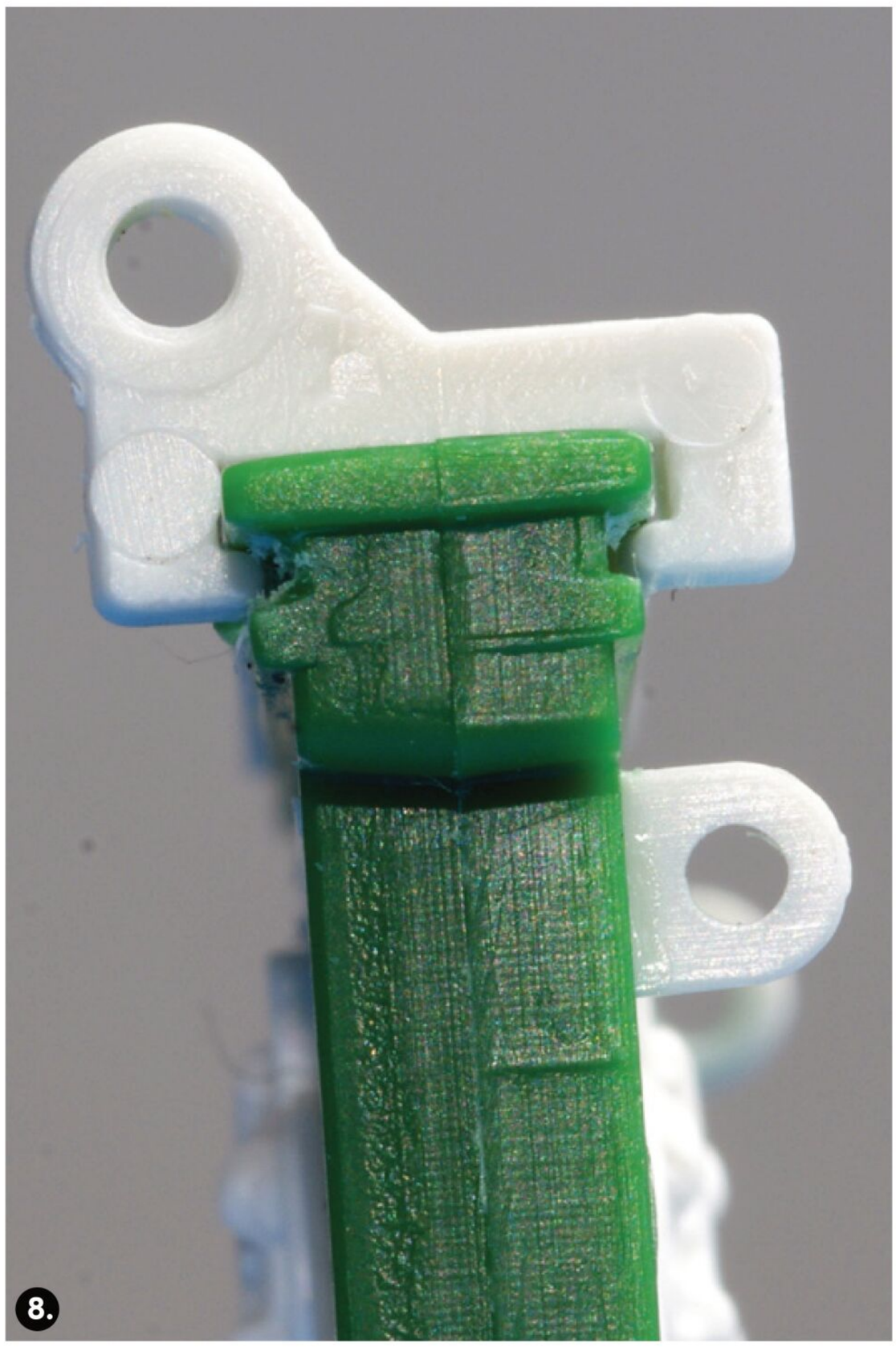
5. Het portaal met aangebracht beweegbaar brugdek.

6. De stangen van het vaste brugdek tijdens het uitharden.

7. Het portaal met de beide gemonteerde brugdekken.







8.

9.

10.

Kettingen

Hierna volgde het aanbrengen van de kettingen (bouwstappen I t/m O). Het bouwpakket bevat twee kettingen die in drie verschillende lengten moeten worden geknipt. Alhoewel in de bouwbeschrijving zowel het aantal schakels per ketting als de lengten zijn aangegeven, is de lengte van de kettingen leidend. De aangegeven lengten van de 53, 54 en 68 mm komen volgens de handleiding overeen met respectievelijk 40, 41 en 52 schakels. Metingen achteraf leerden echter dat dit bij de meegeleverde kettingen op respectievelijk 39, 40 en 50 schakels neerkomt. De kettingen van de eerst gebouwde brug zijn derhalve aangepast door ze iets in te korten. Om de kettingen op maat te knippen heb ik eerst de ketting tussen twee spelden gespannen, dan met een derde speld de laatste schakel van de betreffende ketting gemarkeerd en de volgende schakel doorgeknipt. Vervolgens worden zo ook de beide andere kettingen op maat geknipt. Voor het bevestigen van de kettingen is een witte draad van 120 cm meegeleverd. Hiervoor hebben we twaalf stukken draad nodig. Aan de laatste schakel van alle zes kettingen knopen we een draad vast. Vervolgens worden de kettingen bij de brug aangebracht. Het verdient aanbeveling om met de middelste kettingen te beginnen. Eerst wordt de ketting aan de bovenzijde bevestigd waarna, na het straktrekken, de knoop met heel weinig secondelijm wordt geborgd. Daarna volgt de bevestiging aan het brugdek. Voor de bevestiging van de kettingen aan het vaste brugdek heb ik zwart garen gebruikt. De witte draad behoeft sowieso nabewerking om het kleurverschil met de kunststof onderdelen te maskeren. »

DE DUBBELE BRUG HEEFT EEN DOORVAART-BREEDTE VAN 12,8 CM, HET WEGVERKEER GAAT OVER EEN RIJSTROOK

8. **Detail van het lagerblok van de balans. De klauwen vallen in de uitsparing van de bovenste sierstrips.**

9. **De lange witte sierstrip is ingekort.**

10. **De lange sierstrips zijn weer aangevuld.**

11.

Leuningen

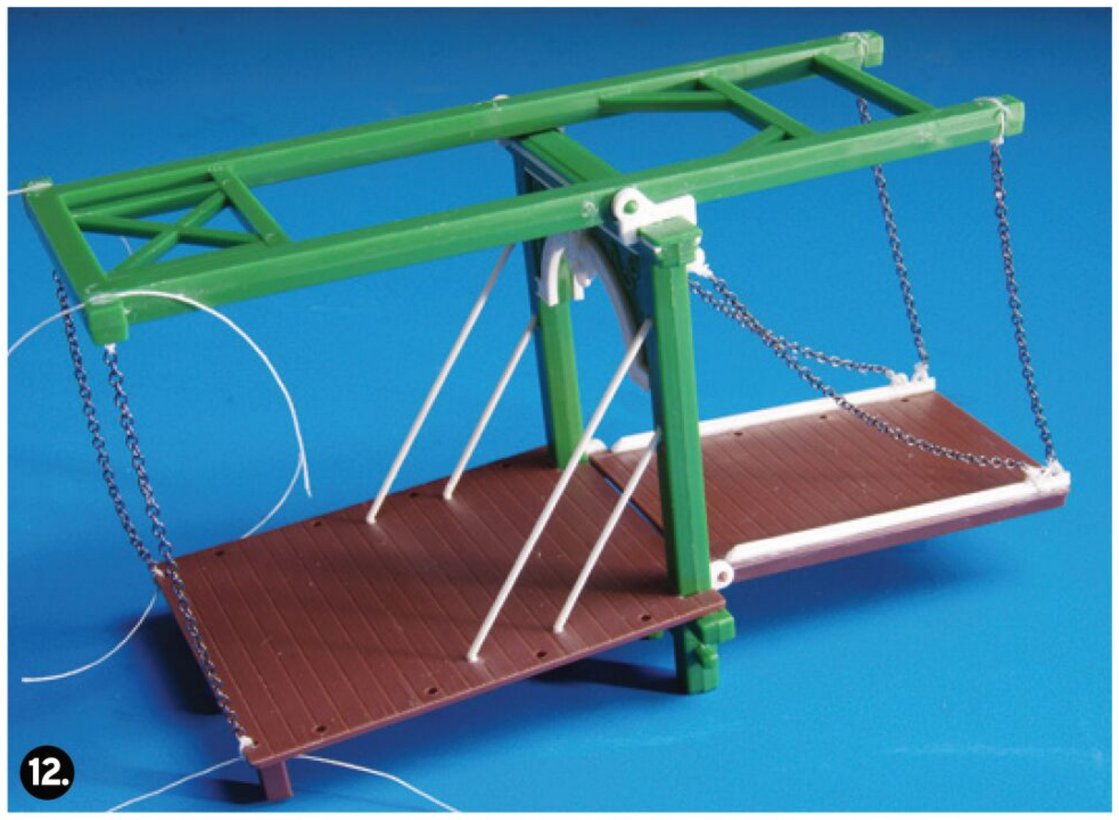
Tot slot worden de vier brugleuningen aangebracht. Hierbij moet erop gelet worden dat de beide leuningen van het vaste brugdeel ver genoeg naar buiten staan om de beweging van de balans bij opening tot op het brugdek mogelijk te maken. De bouw van de bruggen is hiermee afgesloten. De bij bouwstappen Q, R en S genoemde onderdelen zijn bij deze ophaalbruggen niet nodig en gaan naar de rommeldoos. De brug zou er met een schilderbeurt van de groene (mat of zijdeglans) en bruine (mat) bouwdelen in aanzien op vooruit gaan, in elk geval zal dan de plasticglans zijn verdwenen. Als de brug over doorgaand vaarwater komt te staan mogen brugseinen niet ontbreken en bij plaatsing in een wat drukkere weg slagbomen of hekken; ze zijn niet meegeleverd. De bruggen zijn beweegbaar uitgevoerd waardoor het mogelijk is het openen en sluiten te motoriseren. In een komende uitgave van Railhobby zullen we op het motoriseren van de brug en het aanbrengen van brugseinen ingaan. //

11. Beide ophaalbruggen voor de scheepvaart gesloten.

12. Alle kettingen zijn vastgeknoopt.

13. De eerste brug is geheel gemonteerd.

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!


12.

13.

Nieuw van ESU / PULLMAN

Import:

www.loksound.nl

T S D
train service danckaert
25th ANNIVERSARY

1.

Mijn Railhobby

In deze rubriek wordt een modelbaan van een lezer of modelspoorclub gepresenteerd. Dit kan inspiratie voor uw eigen baan geven. In deze uitgave bekijken we de baan van modelbouwer Cees van Egmond. Om ruimte in huis te besparen, is hij aan de slag gegaan met een modelbaan die kan worden opgetakeld. In de klassieke schaal 0 met rijdende auto's. Cees legt uit hoe hij deze bijzondere constructie heeft gemaakt.

Hoe bent u begonnen met de modelspoorhobby?
"Zoals veel jongens vroeger kreeg ik van mijn ouders een elektrische trein. Samen met mijn vader bouwde ik daarna een kleine treinbaan. In de jaren die volgden, vervaagde de hobby en ging mijn interesse uit naar andere dingen. Toen mijn vader met pensioen ging, kwam de modelspoorhobby weer in zicht. Ik hielp hem namelijk met het opbouwen van zijn baan. Na enige jaren besloot hij hiermee te stoppen. Wij verhuisden toen naar een groter huis en ik nam zijn modelbaan over."

Wat was het uitgangspunt van de baan?
"Het uitgangspunt was om een werkende baan te bouwen van oud treinmaterieel. Het is leuk om de oude treinen en wagons over de rails te zien rijden. Het is een lawaaierig en wat hobbelig geheel, maar dat is juist de charme. Het was meteen een goede test om te zien of het takelmechanisme goed functioneert. Materiaal in spoor 0 is namelijk nogal zwaar. Na deze baan ben ik van plan een Nederlandse baan in de schaal H0 te gaan bouwen."

Hoe ontstond het idee voor de baan?
“De vorige baan stond op zolder, onder een schuine kap. Toen deze baan na een paar jaar af was, heb ik hem afgebroken en een nieuwe opgebouwd in de aanbouw van het huis. Die ruimte was beperkt en werd ook als werkplaats gebruikt zodat ik een takelbare baan heb gemaakt. Een raamwerk met houten platen dat via katrollen en een motor van een zonnescherm op en neer kan bewegen.”

Welke schaal houdt u aan?
“Alles op de baan is in schaal 0, circa 1:45. De treinen en het perron zijn van Fleischmann, de meeste gebouwen van Kibri en de tankstations zijn, net als de auto’s, van Schuco.”

Welk tijdperk wordt er uitgebeeld?
“Het tijdperk is de jaren vijftig. Het materieel is van Duitse makelij, daarom is dit ook het uitgebeelde land. De bouw van de baan heeft een paar maanden geduurd. Het testen en repareren van het materieel nam nogal wat tijd in beslag. De baan wordt handmatig door één transformator geregeld en is in blokken verdeeld, zodat treinen afzonderlijk kunnen rijden.”

Waar bent u het meest trots op?
“Dat is zeker het takelmechanisme, dat werkt bijzonder goed, zeker na een grondige reparatie. Het systeem is gebaseerd op een zonneschermmotor die via een stelsel van katrollen de baan op en neer kan laten bewegen. Dat scheelt in de ruimte.” //

2.

3.

4.

5.

1. **Een lange reizigerstrein staat onder de kap op spoor 3.**

2. **Van het tweedelige gelede treinstel (catalogusnummer E 370) is het Jacobsdraaistel aangedreven.**

3. **De groene E 19 heeft een goederentrein aan de haak. De stationsklok geeft 13:35 uur aan.**

4. **De klassieke spoor 0-baan van Fleischmann, alle wissels in het station hebben elektrische aandrijving.**

5. **De pompbediende komt automatisch naar buiten als er een auto langs rijdt.**

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!

TEKST: REDACTIE, **FOTO’S:** CEES VAN EGMOND

Majestueuze VERSCHIJNING

SNELTREINSERIE 01 BRACHT DE REICHSBAHN VOOR HET VOETLICHT

Ze golden als de onovertroffen sneltreinlocomotieven van de nieuwe Deutsche Reichsbahn. Ontwikkeld in een periode van hyperinflatie werden tussen 1925 en 1938 in totaal 231 exemplaren van de serie 01 gebouwd. Een historisch overzicht.

1.

VOORBEELD & MODEL
Model Brawa op pagina 60.

‘Nul een’. Een getal met een bijna magische klank. Noem de naam van deze sneltreinlocomotief en er is altijd wel iemand in een gezelschap van spoorwegliefhebbers die wat over deze Pacifics kan vertellen. Deze serie met de ‘grote oren’ (windleiplaten) en drijfwielen met een diameter van twee meter, die onze oosterburen met hun aangeboren gevoel voor graviteit als ‘hochaxigen’ bestempelen, spreekt 96 jaar na hun geboorte nog steeds tot de verbeelding. Dat komt enerzijds door hun fraaie uiterlijk, een 01 heeft iets adellijks, iets majestueus, anderzijds omdat deze tweecilindermachines pas begin jaren tachtig definitief het veld hebben moeten ruimen. Zolang waren ze nog nodig in de sneltreindienst bij de DR. Ook het feit dat ze na de Wende nog een paar jaar met veel stijl acte de présence hebben gegeven tijdens het fenomeen Plandampf, waarbij stoomlocs voor reguliere treinen van de Reichsbahn werden ingezet, is ongetwijfeld debet aan hun voortdurende populariteit. Het is ook niet voor niets dat het indrukwekkende aantal van veertien locs van deze serie bewaard is gebleven. Als teken van een eeuwigdurende jeugd.

2.

TEKST: SEVRIEN FERRÉE, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** CARL BELLINGRODT, COLLECTIE SEVRIEN FERRÉE

Rand van de afgrond

Terug naar de geschiedenis. Duitsland bevond zich na het einde van de Eerste Wereldoorlog in een staat van ontbinding. De verloren oorlog had een uitermate zware wissel op alle aspecten van het dagelijkse leven getrokken, de economie en ook de spoorwegen bevinden zich aan de rand van de afgrond. Als gevolg van de oorlog was het materieel vaak tot de limiet opgebruikt, was er sprake van achterstallig onderhoud en bestond het uit een grote mengeling van locomotieftypen. Ook was het wagenpark behoorlijk verouderd. Als klap op de vuurpijl moesten de diverse spoorwegbedrijven in Duitsland, met de Pruisische spoorwegen voorop, 8200 locomotieven afstaan in het kader van het in 1919 afgesloten Vredesverdrag van Versailles. Daarbij ging het om het beste materieel, zodat voor Duitsland slechts de tweede garnituur overbleef. Om meer eenheid te creëren werd na de oprichting van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) een standaardisatieprogramma in het leven geroepen om het locomotiefpark te stroomlijnen en te verjongen. Het spreekt vanzelf dat toonaangevende medewerkers van de Pruisische spoorwegen als grootste speler de meeste inbreng hadden. Ondertussen hadden de constructeurs van twee grote fabrieken, Borsig en Henschel, zelf een eenheidsprogramma opgesteld.

3.

Daartoe behoorde ook een zware sneltreinlocomotief met de asindeling 2'C1'.

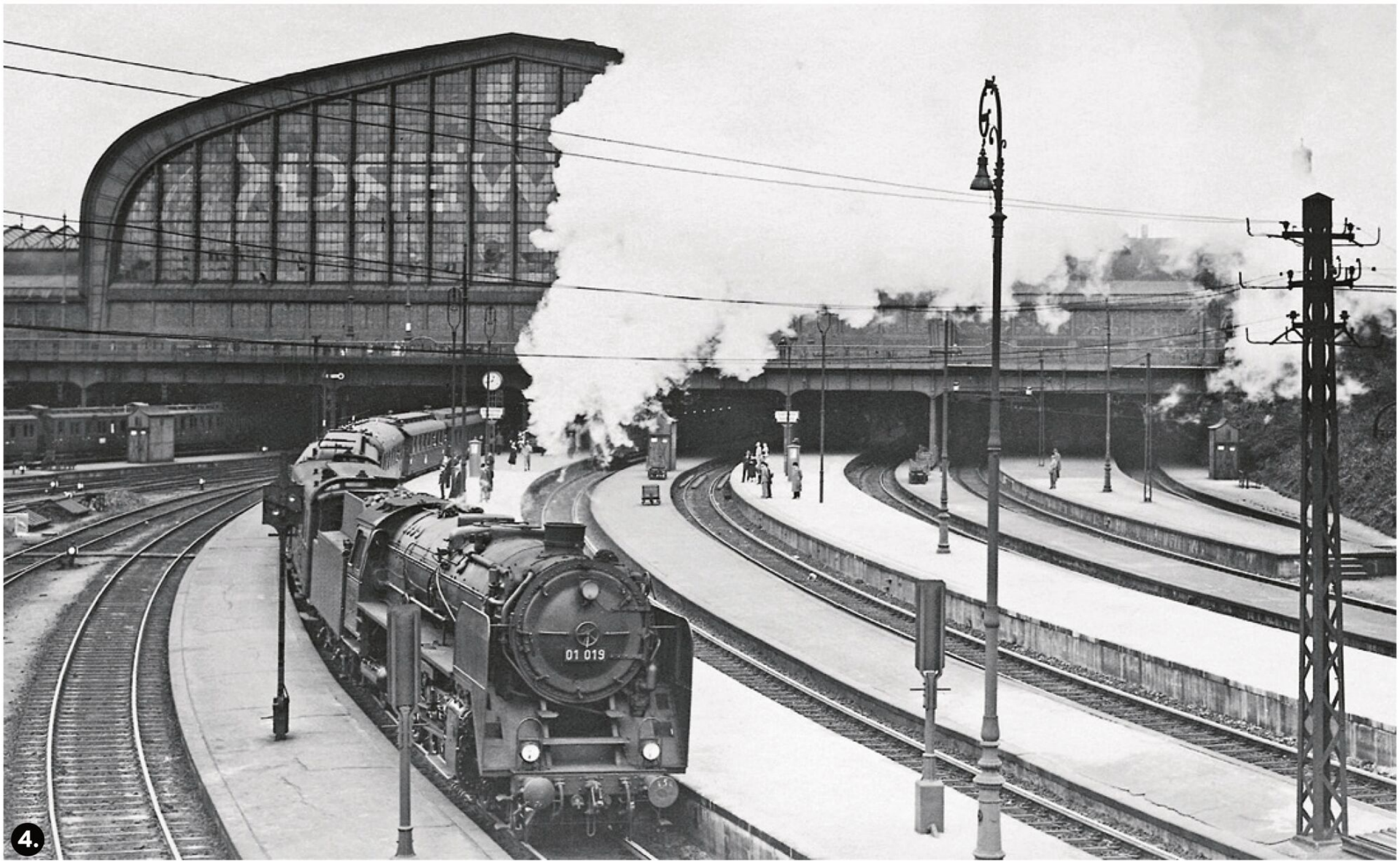
Geen trendbreuk

Dat was op zich geen onbekende asindeling in Duitsland want in Beieren (serie S3/6), Baden-Württemberg (C) en Baden (IVh) reden al dergelijke succesvolle machines. Van een trendbreuk was dus geen sprake. Al had »

1. Ex-DR-loc 01 118 in Bw Hanau, vlak voordat ze op 4 augustus 2019 in een privéverzameling in Battenburg wordt opgenomen. (foto's 1 & 2 Eric Sallevelt)

2. Loc 01 150, hier op 3 mei 2019 in Bw Hanau, is een van de bewaard gebleven locs.

3. DRG 02 006 (Henschel, 1925) werd in 1941 verbouwd tot 01 239.



4.

5.

Pruisen het altijd bij 2’C-locs gelaten. Om een lang verhaal kort te maken, uiteindelijk kwam behalve Borsig en Henschel ook Maffei met een eigen ontwerp. Dat was eveneens een viercilinderloc. Constructeurs van Henschel tekenden op hun burelen in Kassel bovendien nog een tweecilindermachine. In eerste instantie werden van beide versies tien exemplaren gebouwd. De tweecilinderlocs kregen de serie-aanduiding 01, de viercilindermachines werden als serie 02 in het materieelpark van de DRG opgenomen.

Vier fabrieken

Bij de bouw waren AEG (01 009-010), Borsig (01 001-008), Henschel (02 001-008) en Maffei (02 009-010) betrokken. De 02 001 werd in oktober 1925 afgeleverd, de 01 001 verliet begin 1926 het fabrieksterrein in Kassel. In november 1925 werden met de 02 002 op het traject Berlijn - Halle (Saale) de eerste serieuze proefritten uitgevoerd. De 01 001 werd in de tijdspanne maart-juni 1926 aan de tand gevoeld tussen Berlijn en Eisenach. De testen werden onder regie van het Lok Versuchsamt Grunewald (LVA) bij Berlijn gehouden.

Dit orgaan van de Reichsbahn was verantwoordelijk voor onder meer de afname van nieuwe locomotieven. Tijdens de bouw van de tien prototypes per serie werden nog enkele technische wijzigingen doorgevoerd, onder meer aan de ketel. Uiteraard brachten de proefritten ook onvolkomenheden aan het licht. Zo liet de 01 001 tot een snelheid van 115 km/h een vrij rustige loop zien, daarboven begon ze te slingeren.

Duurdere kilometers

Het besluit welke van de twee bouwseries het pleit had gewonnen, was overigens niet een-twee-drie genomen. Er gingen stevige discussies aan vooraf. Efficiëntie, prestatie, onderhoud, vermogen, kolenverbruik, alle relevante aspecten passeerden de revue. Dat uiteindelijk voor de tweecilinder-variant werd gekozen had mede te maken met het makkelijker onderhoud. Een viercilinderloc is heel wat intensiever qua onderhoud en kost daardoor ook meer per kilometer. Beduidend meer zelfs. Daar komt bij dat de tien locs van de serie 02 ook waren omgeven met technische malheur; het ontwerp was niet optimaal. Toch duurden de proefritten nog enkele jaren. De 01- en 02’en werden vanuit Bw Hof ook voor diverse reguliere treinen ingezet. Op een gegeven moment werden bij de vergelijkende testen ook oudere series 18.5 en 39 gebruikt. Uiteindelijk werden deze locs van 1937 tot 1942 dan ook verbouwd tot tweecilindermachines en kregen de nummers 01 011 en 01 233 - 01 241.

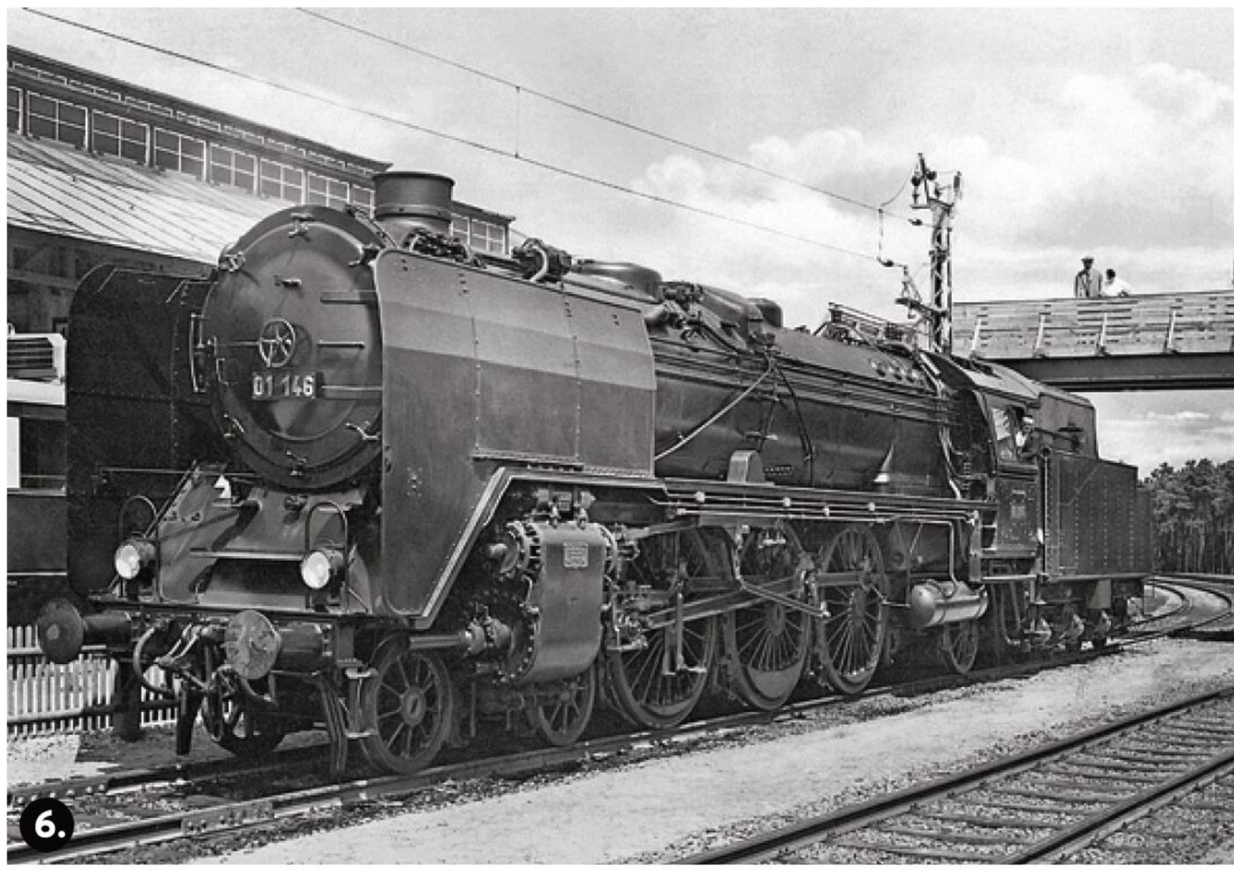
Eerste eenheidslocomotief

De nieuwe 01’en maakten in meerdere opzichten naam. Het waren de eerste eenheidslocomotieven in Duitsland en ze gingen de boeken in als de eerste sneltreinlocomotieven in dienst van de nog jonge

Reichsbahn. Toch duurde het even voordat hun faam voorgoed was gevestigd. Dat kwam omdat ze een asdruk hadden van 20 ton, waarvoor veel baanvakken in het Duitsland van de jaren twintig nog niet waren ingericht. Een ander aspect is dat voor de ruim 23 meter lange nieuwkomers geen draaischijven voorhanden waren. Pas toen meer en meer aan die twee voorwaarden werd voldaan begon de glans op deze locomotieven af te stralen. Die glans zou vrij lang te zien zijn: pas in 1973 nam de Deutsche Bundesbahn afscheid van deze machines, in het oosten van Duitsland kwam pas in 1982 een definitief einde aan het hoofdstuk 01.

Verschillende tenders

Qua uiterlijk verschilden de locs niet veel van de exemplaren van voor de oorlog, optisch ging het vooral om een andere tender. De eerste tweemaal tien 01- en 02'en waren gekoppeld met een korte tender van het type 2'2'T30. Een bewuste keuze omdat de DRG nog niet over 23-meterdraaischijven beschikte. De locs hadden daardoor een lengte van ruim 19 meter, dus kort genoeg om op een 20-meterschijf te kunnen worden gedraaid. Bij die tenders waren de beide eerste assen in een draaistel gevat, de beide andere zaten vast in het frame. Nadien kwamen de grotere 2'2'T32-tenders »



6.

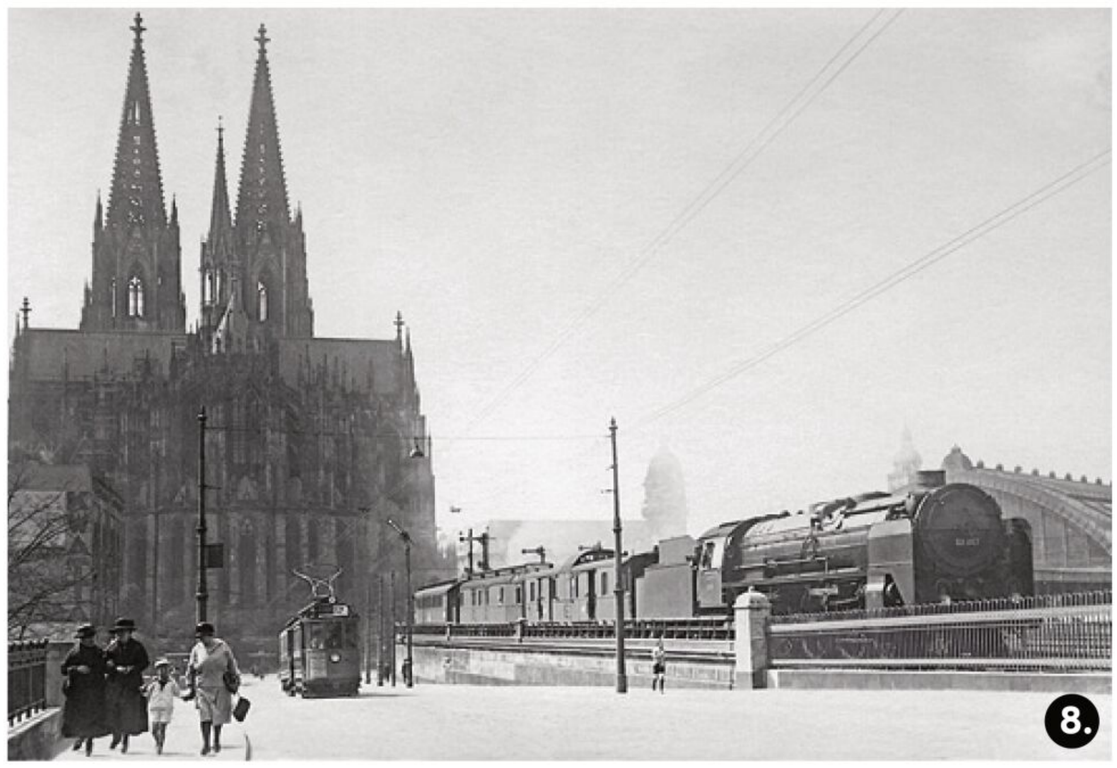
4. **Sneltreinloc 01 019 vertrekt met D5 uit Hamburg Hbf.**

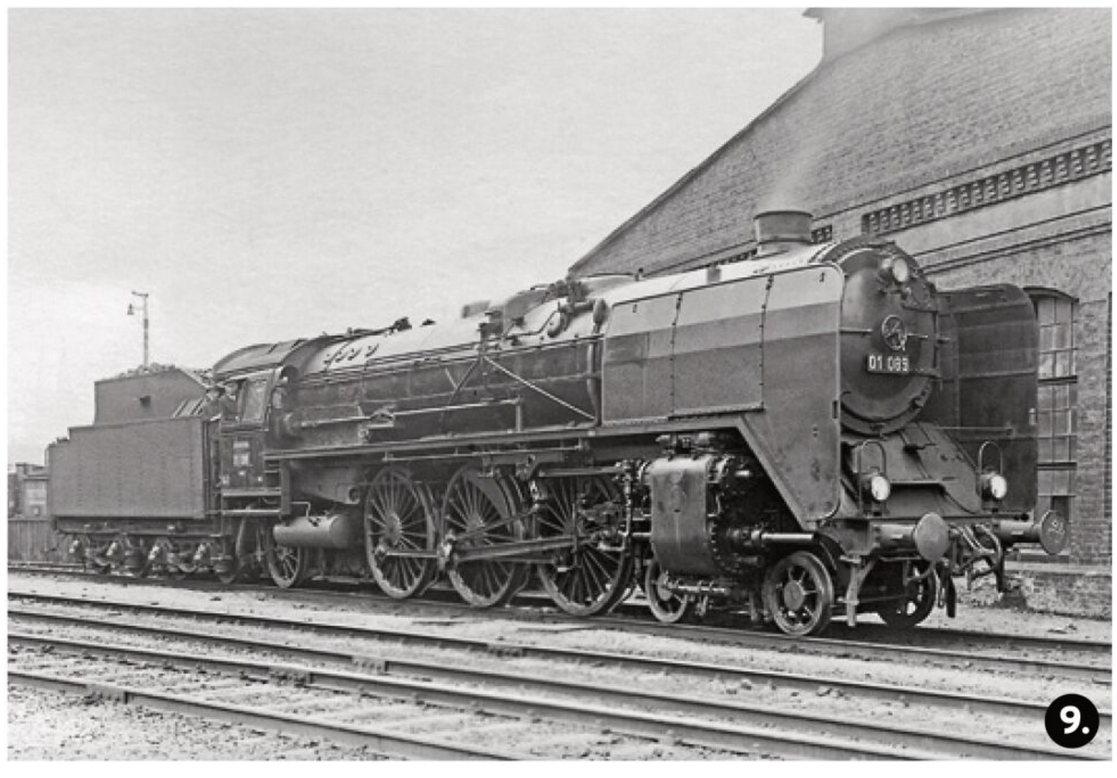
5. **Maffei loc 02 009 werd in 1940 omgebouwd tot 01 238.**

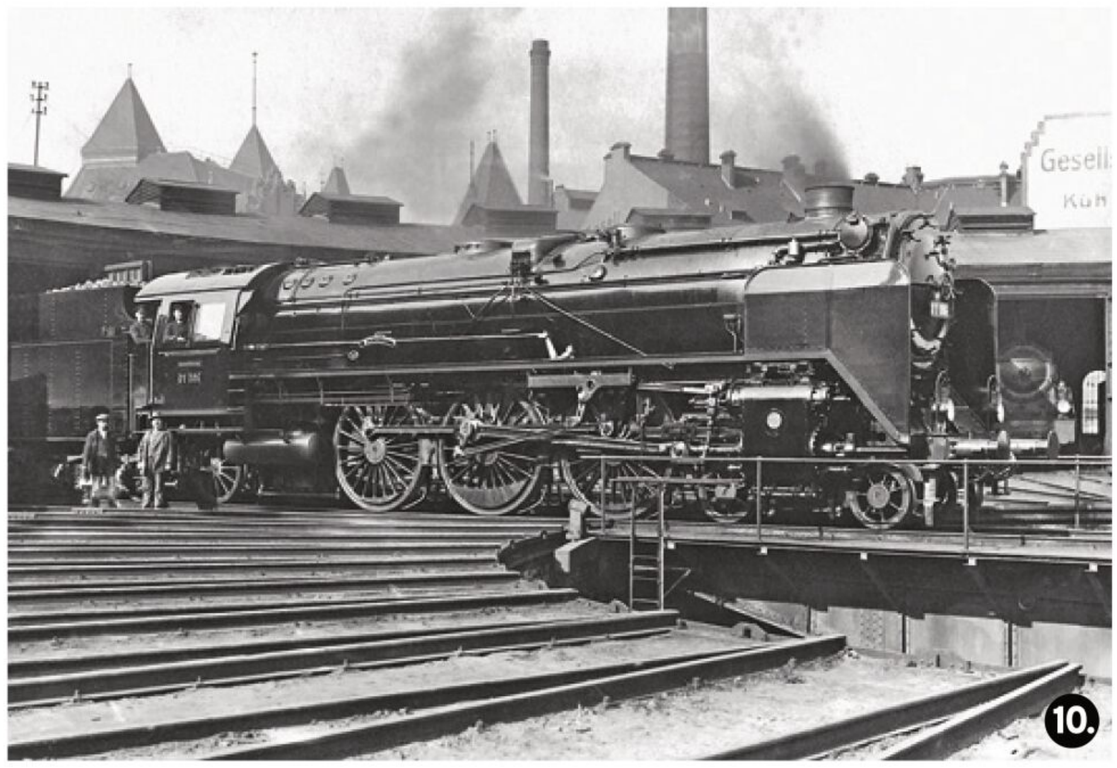
6. **Tijdens de expo '100 Jahre Deutsche Eisenbahn' in Neurenberg was ook loc 01 146 te zien, 5 augustus 1935.**

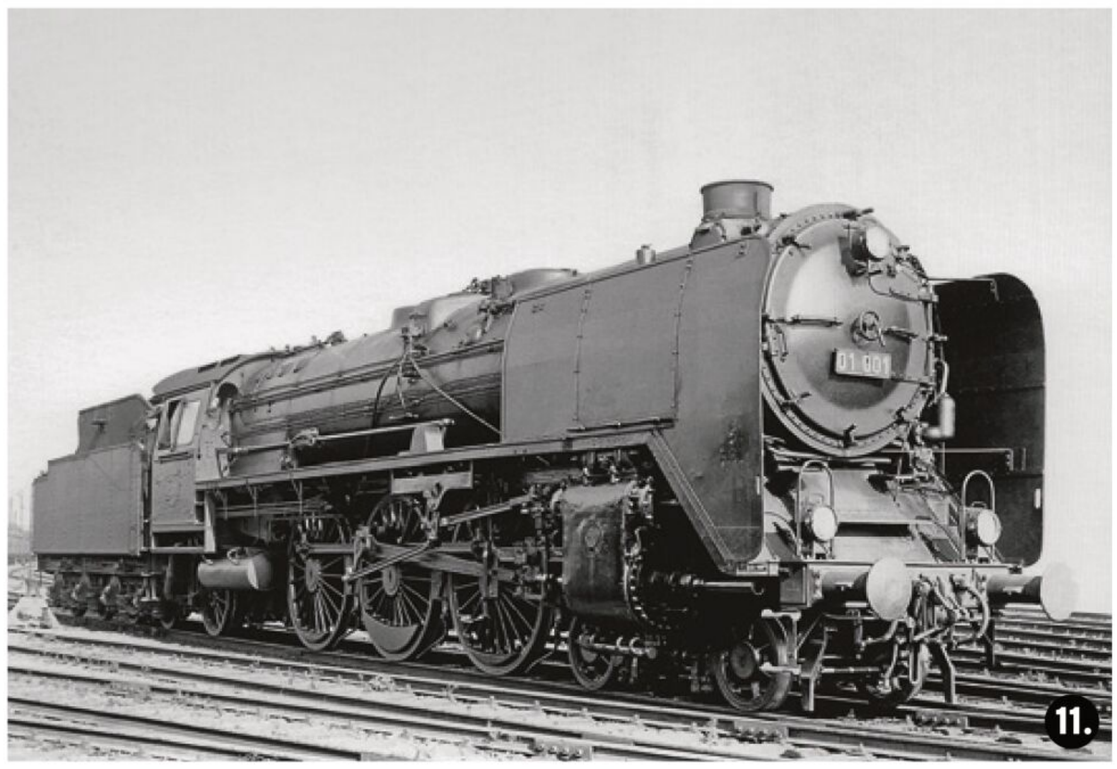
7. **DR 01 1531 rijdt door het station van Pößneck obere Bahnhof. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)**

7.


8.


9.


10.


11.

in beeld. Vervolgens werden de locs met het type 2’2’T34 gekoppeld. Al deze varianten konden tien ton kolen bevatten, het getal achter de ‘T’ gaf het aantal kubieke meters water weer. Overigens verdwenen de kortste tenders niet geheel uit beeld. Een aantal 01’en dat na de oorlog in Bw Rheine was gehuisvest reed daar mee. Alleen met de korte tender konden ze na het overbrengen van internationale reizigerstreinen in Oldenzaal en Hengelo worden gedraaid.

Kleine windleiplaten

Nadat de DRG ten faveure van de 01 had gekozen ging het snel met de reputatie van de 01’en. In totaal leverden AEG, Hohenzollern, BMAG, Borsig, Henschel, Krupp en Maffei 231 stuks van deze serie die aanvankelijk van wat kleinere Wagner-windleiplaten waren voorzien maar later alsnog de grotere exemplaren kregen. Die werden gemonteerd nadat het personeel had geklaagd over de neerslaande rook en het daardoor slechte zicht op het voorliggende spoor. Tot de eerste depots die de 01 ontvingen behoorden Hamburg Altona, verschillende Bw’s in Berlijn, Erfurt, Frankfurt/Main, Hannover, Kassel en Maagdenburg. Daarna waaierden ze nog meer over het land uit en ontwikkelden ze zich tot de absolute sneltreinlocomotief van de Deutsche Reichsbahn. Ondertussen werden er nog steeds wijzigingen aan het ontwerp doorgevoerd, zoals een grotere diameter van de voorste loopwielen, die ging van 850 naar 1000 mm. Saillant is ook het gegeven dat het machinistenhuis van de eerste tien machines langer was dan die van de serie-uitvoering.

Rheingold-Express

Het spreekt vanzelf dat de locs van de serie 01, naarmate hun ster rijzende was, steeds prestigieuzere treinen mochten rijden. De kers op de taart was de tractie die de 01 voor de Rheingold-Express mocht leveren. Voorafgaande aan de instroom van deze machines in de zomerdienst van 1938 werden er in maart van dat jaar proefritten gehouden met de 01 197 van Bw Deutzerfeld. De 01 was nodig omdat de Reichsbahn snellere rijtijden wenste. De oorlog voorkwam een echte grote glansrol voor deze luxe trein.

Stevige facelift

Als gevolg van die oorlog raakten machines van de serie 01 na mei 1945 verzeild in twee Duitslanden. Het gros kwam in het westen terecht en kwam in dienst van de in 1949 opgerichte Deutsche Bundesbahn. Dat spoorwegbedrijf had de diensten van de ‘nul-enen’ tijdens de wederopbouwperiode hard nodig. Niet voor niets dat vijftig locs vanaf 1958 bij het revisiebedrijf AW Nied een nieuwe ketel (Hochleistungskessel type 1)

12.

kregen. Ook alle aanwezige locs van de sneltreinserie 01.10 werden daarmee voorzien. Verder werden de ketels van de serie 03.10 en een deel van die van de serie 41 vervangen door ketels van het type II. Als gevolg van deze verjongingskuur zagen de 01'en er opeens anders uit. Het front was drastisch gewijzigd, de schuin lopende frontplaat was verdwenen, er was een omloopplaat onder de rookkastdeur aangebracht en de kleine Witte-windleiplaten en de lagere schoorsteen deden de rest. In deze nieuwe outfit waren de locs onder meer in de Bw's Hannover, een bekend 01-depot, Gießen, Hof, Koblenz-Mosel, Nürnberg Hbf, Rheine en Treuchtlingen gehuisvest. Mede dankzij deze facelift hebben deze sneltreinlocs het bij de DB tot 1973 uitgehouden. Met depot Hof als laatste bastion, met de befaamde Schiefe Ebene als laatste decor.

Verbouwing tot 01.5

Bij de DR Ost was de serie 01 eveneens onmisbaar. Er werd ook hier het nodige in het welzijn van de locs geïnvesteerd. Zo kregen zes exemplaren een gelast loopstel aan de voorkant waarbij de wielen met een doorsnede van 850 mm werden vervangen door die met een diameter van een meter. Ook andere wijzigingen werden doorgevoerd om de machines up-to-date te houden. Opzienbarender was de transformatie van 35 01'en tot de imponerende 01.5. Waarbij een nieuwe ketel werd geïnstalleerd, ze een semi-stroomlijn kregen en deels ook van Boxpok-drijfwielen werden voorzien. Ook kreeg een deel later een olietender.

Naar Bebra

De 'Altbau' 01, die na de verbouwing tot serie 01.5 22 over waren, hebben echter alleen een kolentender gehad. Beide versies waren ook in het westen te zien: Hamburg, Helmstedt en Bebra waren veilige locaties waar deze locs konden worden gefotografeerd toen dat in de DDR nog niet op prijs werd gesteld. Naar Bebra reden 'Altbau' en Reko 01'en van Bw Erfurt soms in voorspan sneltrein D 199 over de grens. Het waren momenten die voor altijd vast liggen in de geschiedschrijving van deze fraaie sneltreinserie. //

13.

8. **DRG 02 007 verlaat met D3 station Keulen Hbf.**

9. **Loc 01 089 (Krupp, 1930) is opgenomen in Bw Köln.**

10. **In 1926 wordt de fabrieksnieuwe 01 006 vereeuwigd in Bw Uelzen.**

11. **DRG 01 001 werd op 29 januari 1926 in gebruik genomen.**

12. **Loc 001 180 behoort tot de collectie van het museum in Nördlingen. (foto Eric Sallevelt)**

13. **DB 01 103 met nieuwe ketel in Bw Hamm, 24 augustus 1967. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)**

1.

VOORBEELD & MODEL
Historie BR 01 op pagina 54.

Koninklijk RASPAARDJE

BRAWA PRESENTEERT MET SNELTREINLOC SERIE 01 NIEUWE STANDAARD

Het is de mooiste standaard sneltreinloc van de Deutsche Reichsbahn. In model zijn de machines van de serie 01 dan ook vaak nagemaakt. Alleen de echte topper ontbrak. Voorziet het nieuwe model van Brawa in die lacune?

De verwachtingen zijn hoog gespannen. Gelet op het moedermodel dat Brawa op gezette tijden tijdens modelspoorevenementen trots etaleerde, zat er een indrukwekkende 01 in schaalgrootte 1:87 aan te komen. De modellen van andere grootseriefabrikanten zijn zeker best aardig om te zien, maar voldeden niet meer aan de actuele voorwaarden van de hors categorie, om in Tour de France termen te spreken. Alleen de 'nul-enen' van bijvoorbeeld Fulgurex, Metropolitan of Weinert mogen zich van wereldklasse noemen, maar daar hangt dan ook een veel hoger prijskaartje aan. Echter, de 01 032 (Bw Hamm) die we vanuit het Zuid-Duitse Remshalden ontvingen, voert vanaf nu zonder meer de lijst bij de grote jongens aan. Qua detaillering gaat het een aardig eind richting kleinseriemodel, al geldt dat inmiddels ook voor de prijs. Een digitale variant met sound komt op € 544,90, voorwaar geen klein bier.

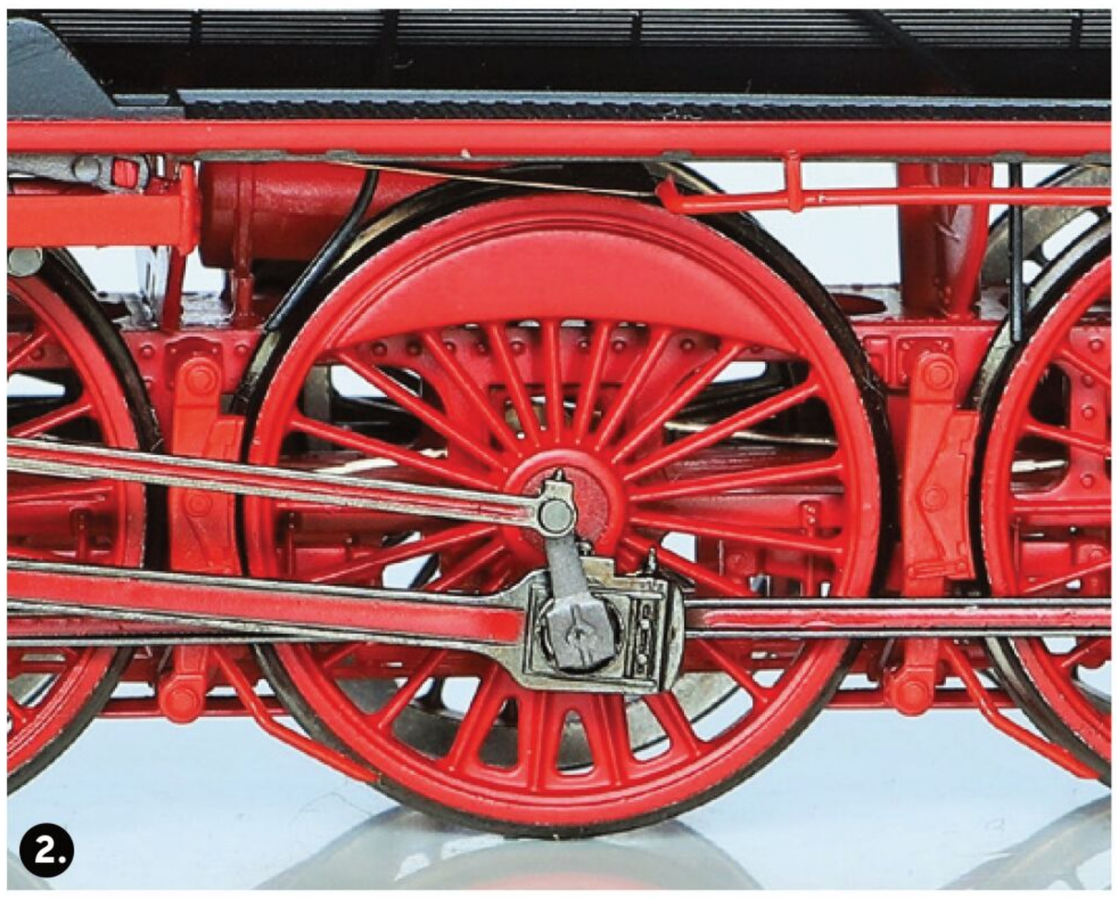
JUISTE SILHOUET

Twee aspecten vallen meteen op: het onderstel en het silhouet. Dat laatste zegt veel over de afmetingen en de proporties, die kloppen ogenschijnlijk als een bus. Dit is onmiskenbaar een exponent van een nieuwe serie standaardlocomotieven voor de sneltreindienst waarvan de eerste in 1925 werd geleverd. Het onderstel is ongeëvenaard. De grote drijfwielen overtuigen: diameter, dikte van de spaken, wielflens, kleur, ze kloppen en geven dit model net als het grote voorbeeld iets majestueus, iets koninklijks. Niet voor niets dat voor het rijden van dit soort locs de beste machinisten werden uitverkoren. In het oog lopend, of juist niet, zijn de subtiel weergegeven klinknagels op de windleiplaten, het machinistenhuis en de tender.

PERFECT ONDERSTEL

Nemen we het onderstel onder de loep. De diameter van een drijfwiel van de 01 bedraagt 2000 mm. Voor

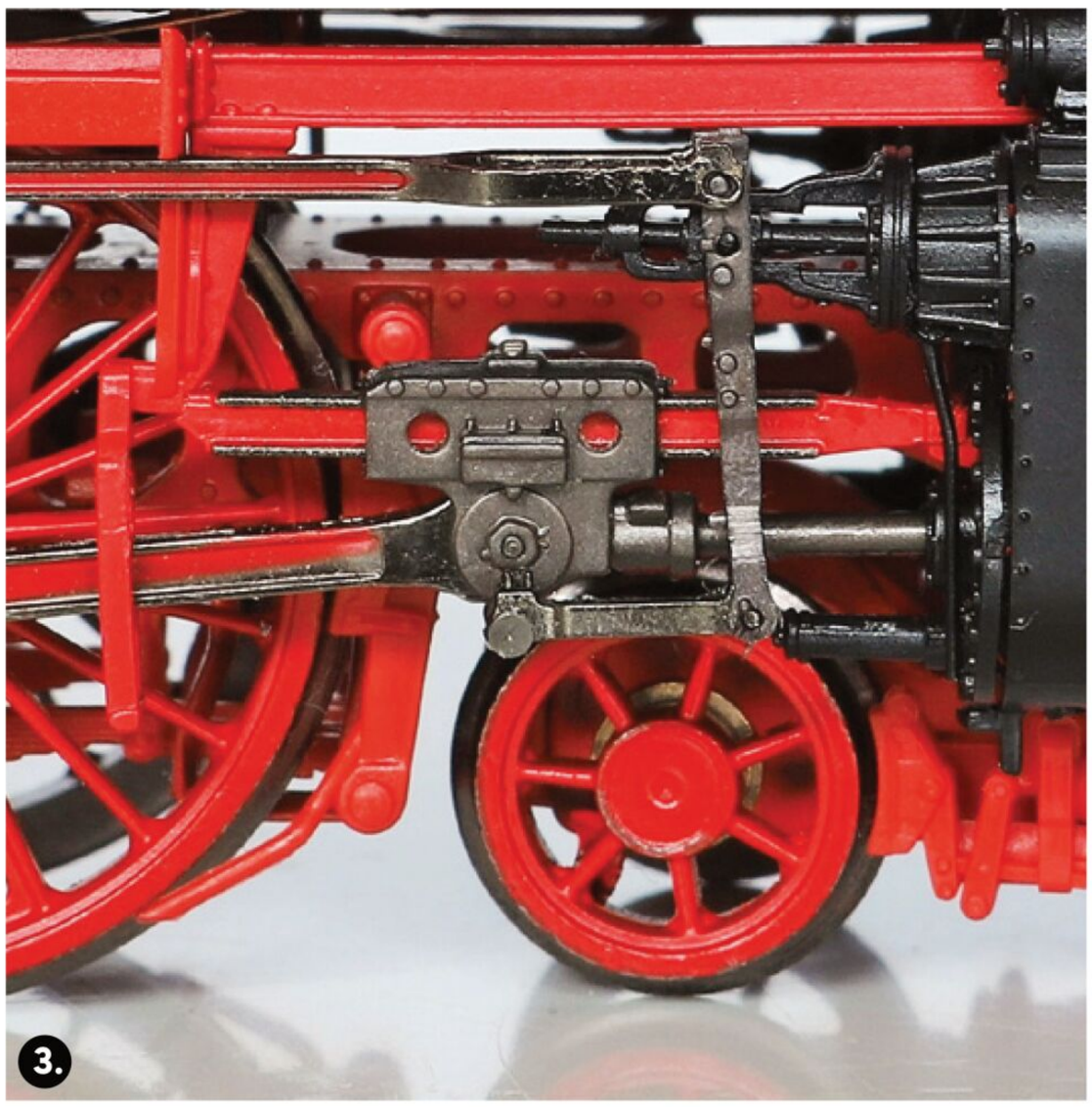
schaalgrootte 1:87 betekent dat een doorsnede van 22,98 mm. Het Brawa-model noteert hier exact dezelfde middellijn. Het voorste loopwiel heeft in 1:1 een doorsnede van 850 mm, althans bij de subserie waarvan het model van de 01 032 een afgeleide is - nadien werden de boogies aan de voorkant voorzien van loopwielen met 1000 mm doorsnede. In H0 impliceert dat 97 mm. Het werkelijke getal is ook 97 mm. Tot slot de afmetingen van het achterste loopwiel: die bedraagt in wekelijkheid 1250 mm hetgeen neerkomt op een modellengte van 14,3 mm. De schijfmaat laat een diameter van eveneens 14,3 mm zien. Resumerend, de constructeurs van Brawa hebben ten aanzien van de drijf- en loopwielen geen concessies gedaan. De spaken zijn zo dun mogelijk uitgevoerd als technisch haalbaar is. Dat is mede de reden waarom de aanblik van dit model zo overtuigt.



2.

GOEDE STROOMTOEVOER

Blijven we nog even bij het onderstel. De drijfwielen zijn niet via tandwielen met de motor verbonden, de motor zit in de tender. Het locomotiefgedeelte kan daardoor optimaal in model worden nagebootst. De beide buitenste drijfwielen zijn star gemonteerd. Ze bewegen zijdelings slechts één mm. Het middelste drijfwiel daarentegen beweegt 2 mm naar elke kant en is flexibel opgehangen door een subtiele veeconstructie waardoor het ook soepel van boven naar beneden.beweegt. Oneffenheden bij bijvoorbeeld wissels worden zo moeiteloos overwonnen. Alle zes de drijfwielen zorgen voor de stroomtoevoer. Daartoe zijn aan de bovenkant fraai weggewerkte kleine »



3.

1. DRG-loc 01 032 met een vooroorlogse garnituur sneltreinrijtuigen.

2. De drijfwielen hebben dunne en smalle spaken.

3. De Heusinger-stoomverdeling is perfect weergegeven.

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

4.

5.

6.

contacten gemonteerd. De motor levert een flink vermogen. Op een grote clubbaan trok het model zonder enig tegenstribbelen een trein bestaande uit negen vierassige rijtuigen waarbij ook een redelijke stijging naar een brug moeiteloos werd genomen. Dus ook in dit opzicht is het model een raspaardje. De minimale boogstraal is 360 mm; wil het oog ook wat, dus minder sterk naar de zijkant uitstekende buffers, dan wordt 420 mm aanbevolen. Om het verhaal over de wielen af te ronden, de voorste loopwielen hebben in 1:1 zeven spaken. Dat aantal correspondeert met het aantal spaken in model. Bij de drijfwielen zien we in het echt 21 spaken, de 01 032 kent hier eveneens 21 filigrane, dunne spaken. Bij het achterste loopwiel noteert een echte 'nul-een' elf spaken. Ook hier loopt het ten aanzien van het model niet spaak. Alles klopt dus aan de verschillende wielen, inclusief de minimale contragewichten bij het tweede en derde drijfwiel.

MOTOR IN DE TENDER

De motor zelf is zoals gezegd in de 2'2'T32.1-tender geplaatst. Om daar bij te kunnen komen dient de kap te worden verwijderd door deze los te klikken. Dat gaat heel gemakkelijk, echt een zegen. Hoe vaak zijn we in deze rubriek modellen tegengekomen waar de kap alleen met veel kracht kon worden verwijderd, met de bijbehorende kans op collateral damage? Als de kap is afgenomen moet de kolenvoorraad worden verwijderd. Die kan er gewoon vanaf worden getrokken. Vervolgens moeten er zes schroeven worden losgedraaid en openbaart zich de aandrijving. De motor heeft een taps toelopend vliegwiel en een wormwiel aan beide kanten. Met die laatste worden alle vier de tenderassen aangedreven. Die constructie zorgt voor een gegarandeerd soepele en bedrijfszekere loop van de loc. De tenderwielen zijn niet in draaistellen gevat. Die waren destijds vast aangebracht. Ook de ketel

DE MOTOR IS IN DE 2’2’T32.1-TENDER GEPLAATST

kan vrij soepel worden verwijderd. Daartoe moet een schroef aan de onderkant bij de drijfwielen worden gelost.

OPENGEWERKT FRAME

Wat verder opvalt, zeker nadat de ketel is verwijderd, is het mooi opengewerkte frame. Zelden hebben we een model onder ogen gekregen dat in dit opzicht zo transparant was. In vergelijking met de 01 van Roco valt op hoe dun de leidingen onder het machinisten-huis en boven de drijfwielen zijn. Het zijn bovendien leidingen die niet in het luchtledige eindigen maar keurig onder een hoek van 90° een stukje onder de ketel verdwijnen. Jammer dat bij de analoge versie de drijfwerkverlichting is komen te vervallen. De digitale variant heeft die wel, en met een druk op de knop geeft ze mooi licht. Maar dit stukje huisvlijt had zonder dat de lampen branden ook bij het analoge model gepast. De meerkosten zouden mijns inziens minimaal zijn geweest.

DUNNE LEIDINGEN

De ketel. Het grote pluspunt bij dit onderdeel zijn de dunne leidingen en het feit dat er bovenop de ketel geen gietnaad zichtbaar is zoals bij de 01 van Roco. De lange en daardoor slank ogende ketel is voorzien van tal van apart aangebrachte details. In dat opzicht is dit model een lust voor het oog. De fijn uitgevoerde details benadrukken de slanke uitvoering van de ketel. De grote windleiplaten voegen daar een stoere component aan toe waardoor er een speciale uitstraling »

7.

4. De dunne leidingen accentueren de slanke ketel.

5. De 2’2’T32.1-tender is een getrouwe kopie van het grote voorbeeld.

6. Het front van de 01 032 overtuigt.

7. Ook authentiek: een grijs dak op het machinisten-huis van een ‘nul-een’.

8. Brawa’s DB 001 008 met Witte-windleiplaten.

8.

9.

ontstaat. Ook hier is de link met het grote voorbeeld duidelijk waarneembaar.

KRUKJE VOOR DE MACHINIST

De lengte van een ‘nul-een’ in werkelijkheid is 23,75 meter. Omgerekend naar 1:87 betekent dat een l.o.b. van 272,98 mm. Het model van de 01 032 meet 275,3 mm. Het model is dus 3 mm te lang hetgeen op het conto van de koppeling tussen tender en loc kan worden geschreven. Met die kanttekening dat is gepoogd om die zo kort mogelijk aan elkaar te koppelen. En zoals in werkelijkheid ligt er een apart aangebrachte voetplaat tussen loc en tender. Het machinistenhuis kent enkele duidelijk zichtbare ketelarmaturen, enkele zijn apart aangebracht. Ook de krukjes voor de machinist en de stoker zijn aanwezig en schuin onder het machinistenhuis is de asbak weergegeven.

GELE CIJFERS EN LETTERS

De opschriften zijn duidelijk en scherp opgedrukt en hebben deels een (authentieke) messing kleur. Op de

10.

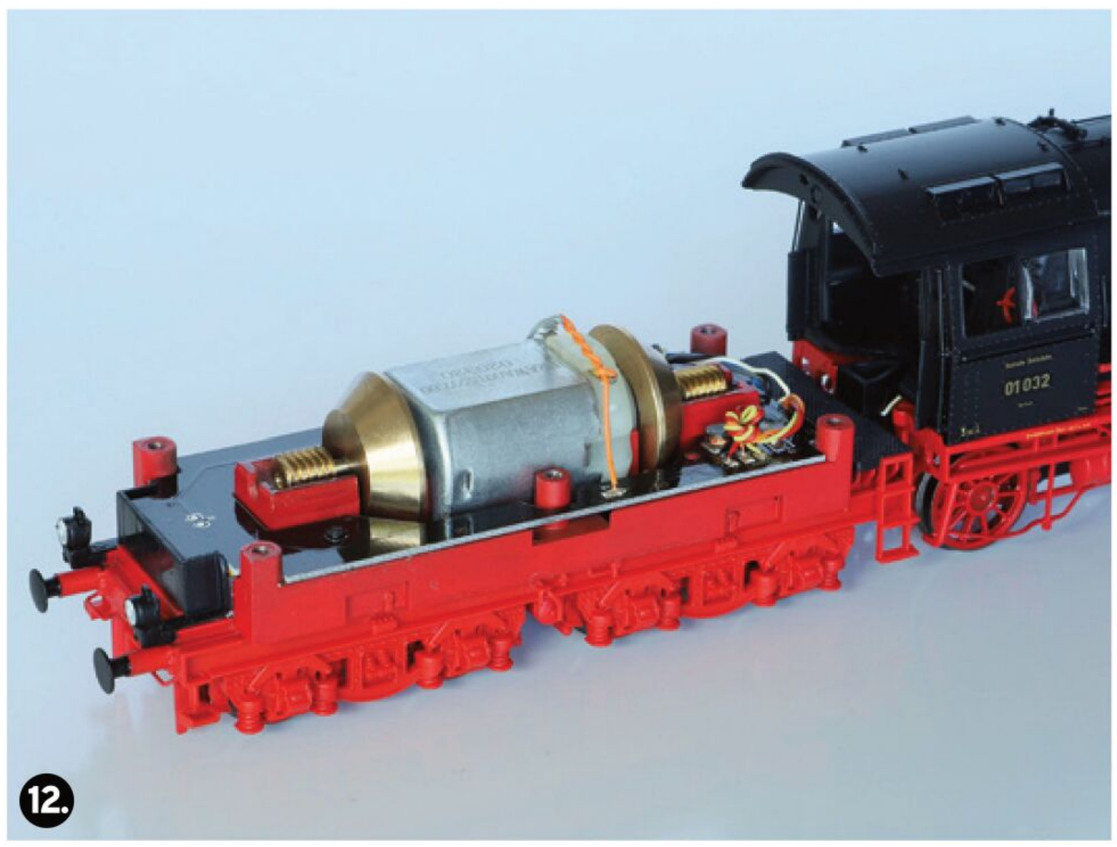
11.

DE DRIJFWIELEN MET 21 FILIGRANE SPAKEN

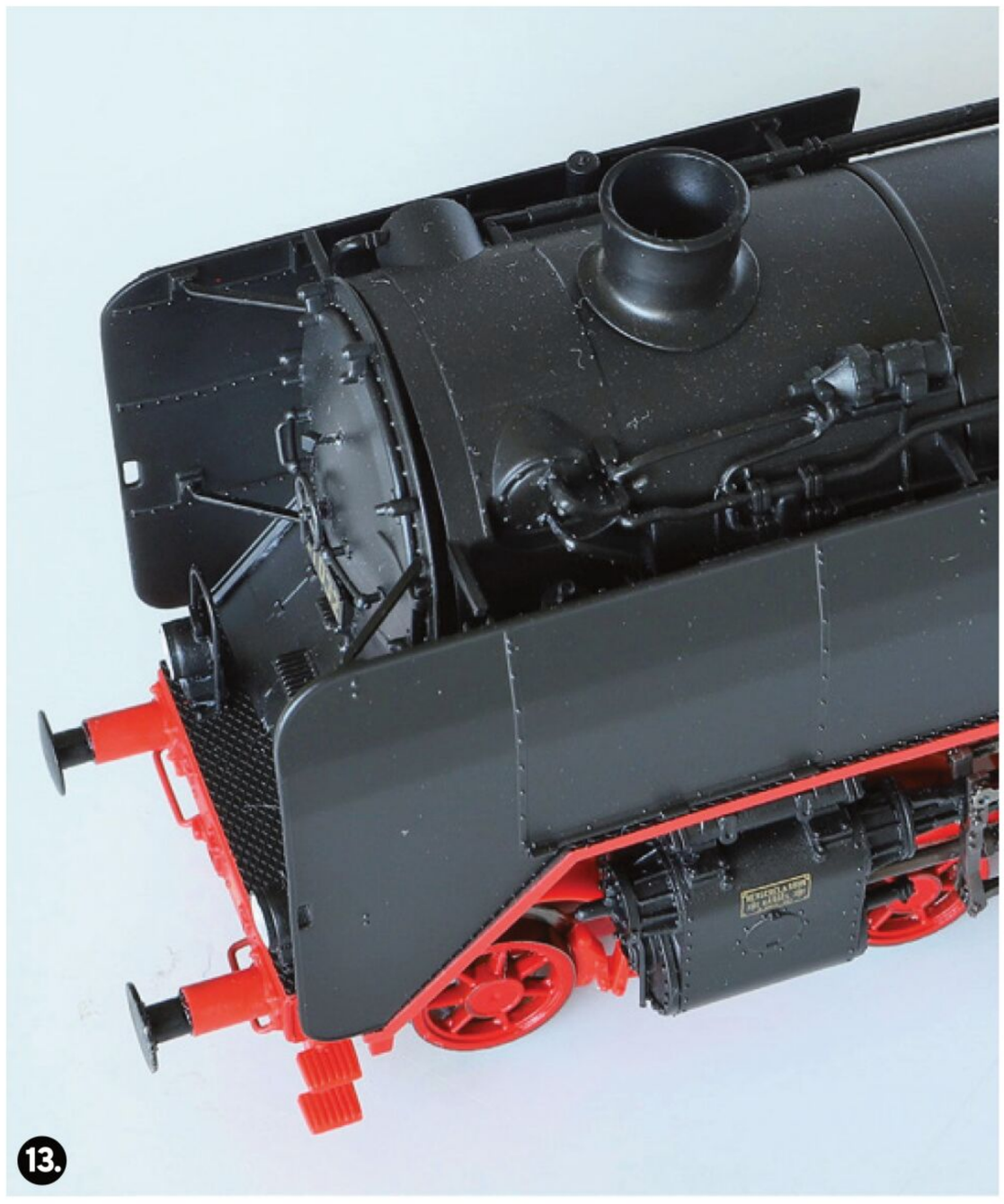
voorste bufferbalk is te zien dat de loc op 23.2.32 in het Raw Braunschweig (Bwg) voor onderhoud is geweest. Die opschriften zijn met gele cijfers en letters aangebracht, conform het grote voorbeeld. De ‘nummerplaten’ zijn een gewone opdruk. Mooier zou zijn als de producent geëtste messing nummers zou hebben bijgevoegd, dat had het model net wat meer cachet gegeven.

VERSCHILLENDE VARIANTEN

De 01 wordt door Brawa in verschillende varianten uitgebracht, zowel voor het tweerail- als het drierailsysteem. Ons testmodel (artikelnummer 40916, € 389) is een analoog Reichsbahn-model. In de aanbod zit ook een soortgelijke loc met een lichtgrijs dak (artikel 40900). Het grijs verwijst naar het zinken dak van het machinistenhuis. Ook sommige andere standaardlocs, zoals die van de serie 41, werden enige tijd met een zinken dak afgeleverd. Verder zijn er uitvoeringen van de DR Ost met grote Wagner-windleiplaten en van de Deutsche Bundesbahn. Deze hadden nog de oude ketel maar waren gekoppeld met een 2’2’T34-tender en hadden modernere, kleinere Witte-windleiplaten. De 001 008 wordt als zodanig aangeboden. Kortom, de 01 is er in diverse smaken. //



12.



13.

9. Het machinistenhuis is voorzien van fijne opschriften.

10. De grote Wagner-windleiplaten geven de 01 een stoere aanblik.

11. Deel 1 om de motor in de tender te kunnen zien.

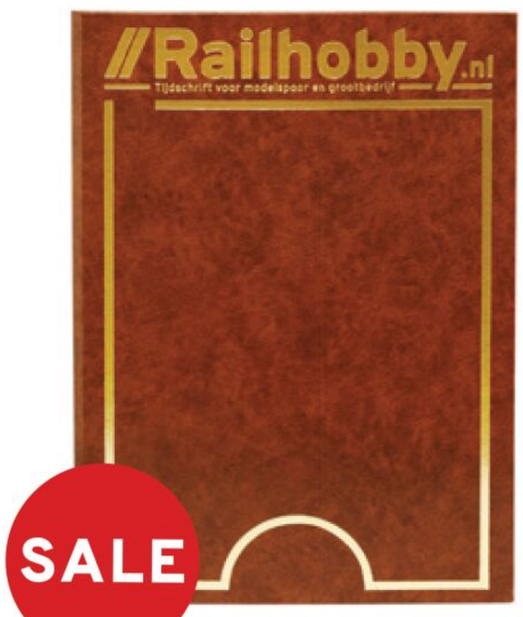
12. Deel 2 toont de motor met beide vliegwielen.

13. De bovenkant van de rookkast zit vol details.

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!



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 boek-binderspelden en jaartal-stickers. **Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).**
Railhobby.nl/verzamelband

NIEUW

PRAKTIJKBOEK MODELSPOOR

Dit praktijkboek geeft algemene informatie over schalen, tijdperken, het kiezen van een thema, het landschapsontwerp en de presentatie van een modelspoorweg. Kortom, een onmisbaar handboek voor iedereen die een modelspoorweg wil bouwen. Lees de recensie op pagina 89. **Prijs: € 45,-.**
Railhobby.nl/praktijkboek

NIEUW

FALLER NEDERLANDSE OPHAALBRUG

De ophaalbrug is ideaal om te gebruiken in typische Nederlandse scènes en kan net als in het grote voorbeeld worden gebruikt voor het overbruggen van smalle vaarten. Schaal H0, tijdperk I-VI. Lees meer over het model op pagina 46. **Prijs: € 20,99.**
Railhobby.nl/ophaalbrug

VPS FLECKVIEH (3 STUKS)

Fleckvieh betekent 'vlekkenvacht'. De Fleckvieh is een oud Duits ras dat voorkomt in de Alpen. De koeien hebben een witte kop en lichtbruine tot donkerbruine vlekken. De koeien passen goed op een Duitse modelspoorbaan. **Prijs: € 27,95.**
Railhobby.nl/fleckvieh

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

25-JARIG JUBILEUM

Train Service Danckaert

Train Service Danckaert is in 1996 door Patrick Danckaert opgericht. Dit jaar viert het bedrijf het 25-jarig jubileum. TSD is een groothandel en levert onder andere de merken Tillig en ESU aan handelaars en winkeliers in Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk.

Het team van TSD in Genk.

Wat is uw achtergrond?

"Het technische aspect van de modelspoorhobby heeft mij altijd geïnteresseerd, daarom koos ik voor een studie elektronica. Ik volgde verschillende cursussen bij Märklin en werd op een gegeven moment gevraagd om cursussen in het Nederlands te geven. In 1996 vroeg Märklin mij voor de reorganisatie van de technische dienst in België, dat resulteerde in de oprichting van Train Service Danckaert."

Wat is er speciaal aan TSD?

"Onze service. Klanten kunnen bij vragen altijd op hulp rekenen. Dat kan zowel telefonisch - elke dinsdagavond hebben we een spreekuur buiten kantooruren - maar ook via de mail. Als een ouderwetse groothandel hebben we een stevige voorraad. We verzorgen, als die bij het product niet aanwezig is, een handleiding in het Nederlands en Frans. We krijgen van winkeliers en klanten regelmatig verzoeken voor modellen die ze graag uitgebracht zien, deze informatie geven we door aan de fabrikanten. Bovenal proberen we om voornamelijk menselijk te zijn en binnen ons vakgebied iedereen te helpen."

Over onze favoriete hobby gesproken, bent u zelf liefhebber?

"Zeker. Mijn vader was 'Märklinist' en reed in schaal H0. Hij kocht de locomotieven als bouwpakket, zette ze in elkaar en testte ze op de modelbaan. Als de loc eenmaal reed zoals het hoorde, deed hij ze terug in de doos, voor zijn kinderen. Mijn grootvader had op zolder Märklin spoor 1, daar heb ik veel mee gespeeld. Ik ben echt opgegroeid tussen de treinen. Toen in Brussel Mini-Europa werd geopend, ben ik daar met mijn vrouw heen gegaan. Bij het zien van de treinen, ging de hobby weer leven en ben ik weer begonnen."

Hoe ziet u de toekomst van modelspoor?

"Ik zie de toekomst rooskleurig. Het televisieprogramma *De Grote Kleine Treinencompetitie* is een goede stimulans voor de hobby. Ook om jonge mensen aan te trekken. Met treinen spelen is werken met elektriciteit op een veilig niveau. Je leert daarnaast werken met hout, plastic en decoratiemateriaal, maar ook het kweken van geduld. Anderzijds is de hobby niet goedkoop."

Zijn er bijzondere activiteiten te verwachten?

"We hebben een speciale jubileumwagen uitgebracht. Deze ketelwagen is voorzien van ons logo en verkrijgbaar via de winkelier." //

TSD jubileum ketelwagen.

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** PATRICK DANCKAERT

1.

Detectie van GOEDERENWAGENS

BEZETMELDING OP EEN DIGITALE BAAN

Bij digitaal rijden is bezetmelding belangrijk, vooral als een modelbaan is opgedeeld in blokken en wordt bestuurd door een pc. Locomotieven en treinstellen zorgen altijd voor bezetmelding, of er gereden wordt of niet. Maar wagens vaak niet. Arie den Heijer maakt ook goederenmaterieel zichtbaar.

Rijtuigen met binnenverlichting worden door de stroomopname via de wielen door het programma op de computer 'gezien', zelfs als het rijtuig het enige voertuig in een blok is. De meeste goederenwagens melden zich niet vanzelf. Er zijn er die door een decoder worden aangestuurd; die hebben stroomopname via de rails. Het zou handig zijn om alle wagens te voorzien van een eenvoudige constructie op één of meer assen, zodat elke wagen door de pc wordt gezien. Als een trein ergens een wagen verliest, dan zorgt een geprepareerd exemplaar altijd voor bezetmelding in het blok waar hij is achtergebleven. Een blok dat bezet is kan niet door een andere trein worden gebruikt, dus een aanrijding wordt voorkomen en - niet onbelangrijk - op de monitor is op het railplan te zien waar de wagen staat.

MULTIMETER

Bij mijn eerste pogingen om assen detecteerbaar te maken gebruikte ik weerstandslak in combinatie met een 15 kΩ weerstand. Na verloop van tijd bleek weerstandslak nogal onbetrouwbaar. Als een as aanvankelijk op een multimeter de juiste weerstandswaarde toont, blijkt na verloop van tijd de waarde niet meer te kloppen: op de meter verschijnen dan wisselende waarden.
Van een modelspoorcollega leerde ik dat elektronica reparatielijm voor de weerstandslak een prima vervanger is en bovendien uiterst stabiel. Wel veroorzaken

de assen die een weerstand krijgen stroomverbruik. Uitgaande van een gemiddelde spanning van 15 V op de rails betekent dat bij een 15 kΩ weerstand een verbruik van 1 mA (milliampère). Een locomotief neemt zo'n 300 mA, dus het verbruik van een as met weerstand is zeer klein en zal in de praktijk geen problemen geven.

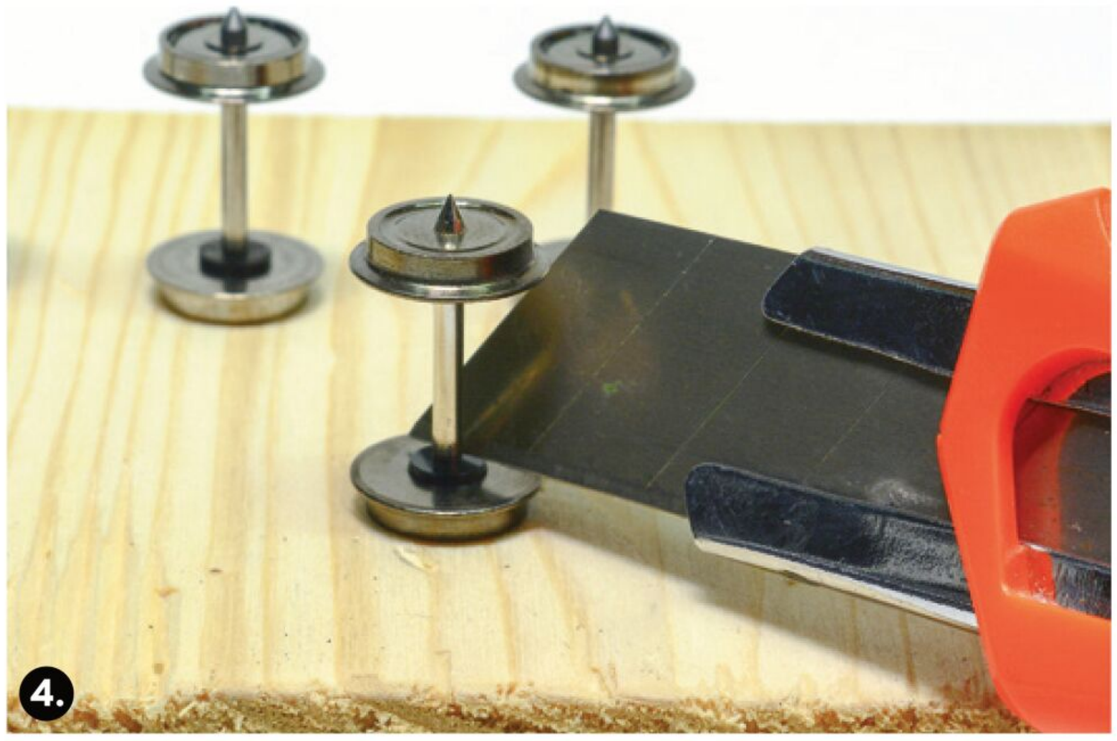
SMD-WEERSTAND

Hoe prepareer je een as van een wagen? Een eenvoudige methode is om aan de geïsoleerde zijde van de as, dus waar het donkere schijfje kunststof zit, het wiel en de as over de isolatie heen met een smd-weerstand (shape 0805) van 15 kΩ te verbinden. De as wordt met het geïsoleerde wiel op een plank geplaatst waarin gaten zijn geboord om ze rechtop te kunnen zetten. Met vier gaten naast elkaar kunnen meerdere assen worden behandeld. Met een hobbymes maken we met het snijvlak strak tegen de as een snede in het kunststof. Gewoon een beetje druk op het mes zetten en het mes beurtelings een beetje voor- en achterover kantelen, dan bereikt het snijvlak al snel de binnenzijde van het wiel. Hierna zetten we het mes parallel aan de binnenkant van het wiel op het kunststof en werken op dezelfde wijze naar de as toe tot er een stukje kunststof in de vorm van een halve maan vrijkomt en er een vlak deel is ontstaan waarop de weerstand kan worden gelijmd. De ruimte die met het halve maantje is ontstaan dient om de weerstand onder te kunnen brengen, de isolatie van het wiel blijft intact. Is de binnenkant van het wiel niet schoon? »

1. **De achterste assen van de ketelwagens hebben een weerstand, een onzichtbaar detectiesysteem.**
2. **Benodigdheden voor het detecteerbaar maken van een wielstel. Bij de punt van de kopspeld ligt een smd-weerstand die van de plastic strip is gehaald.**
3. **Vier assen staan voor behandeling klaar.**
4. **Het afsnijden van een half maantje van de isolatie, het mes moet verticaal (langs de as) en horizontaal (over het wiel) snijden.**
5. **Het halve maantje ligt naast de as, de weerstand kan worden geplaatst.**

2.

3.


4.

5.

Het verwijderen van de verontreiniging tot het messing zichtbaar wordt kan door een hobbymes of Dremel met slijpschijf voorzichtig langs de as en de binnenzijde van het wiel te halen. De weerstand zetten we met secondelijm vast. Door deze aan het uiteinde met een puntpincet op te pakken en een heel klein beetje secondelijm aan de weerstand te doen, leggen we hem op het wiel met één contactpunt tegen de as aan. Ik gebruik secondelijm van Bison met een kwastje in het deksel, maar het kan ook door met een speld of heel dunne tandenstoker wat lijm op te pakken en dit voorzichtig op de onderzijde van de weerstand te tippen. Kijk uit dat de pincet niet wordt geraakt, anders kleeft die al snel aan de weerstand vast.

ZILVERLIJM

Na drogen van de secondelijm en voelen of de weerstand vast zit kan de volgende fase worden uitgevoerd: het maken van contact met de as en het wiel. Hiervoor gebruik ik reparatielijm voor elektronica, ook wel elektrolijm of zilverlijm genoemd. Een flesje van 3 ml waar honderden assen van weerstanden mee zijn te voorzien komt op zo'n € 30; bij 'Werken met merken' is het voor rond € 18 te koop. Een aangebroken fles zilverlijm is bij bewaren in het donker op kamertemperatuur ongeveer zes maanden houdbaar. Zilverlijm is licht ontvlambaar, zorg bij het werken voor voldoende ventilatie. Daar de geleidende substantie naar beneden zakt moet het voor gebruik goed worden geschud. Het kwastje in de dop van het flesje van Womi is voor dit doel te grof, dat knip ik eruit. Na schudden draaien we de dop los en nemen met een kopspeld of heel fijne tandenstoker een mini-hoeveelheid lijm uit de dop en brengen dat voorzichtig op beide zijden van de weerstand in een zeer dunne laag aan, zodat contact met het wiel en de as wordt gemaakt. Pas na volledige

6. Met de pincet wordt de weerstand op zijn plaats gelegd.

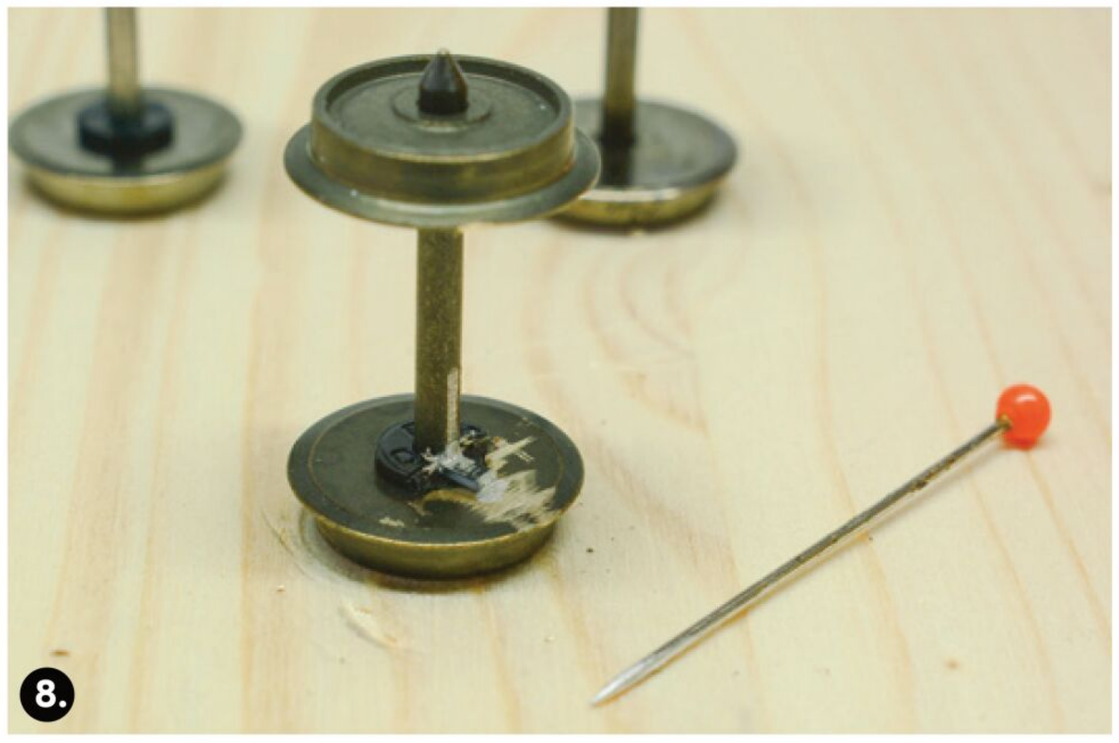
7. Met wat zilverlijm wordt contact gemaakt met het wiel en de as.

8. De weerstand is op de uiteinden met zilverlijm bestreken. De as en het wiel zijn voor beter contact met de Dremel schoongemaakt.

9. De multimeter geeft 14,91 kΩ aan, een goede waarde.

6.

7.


8.

9.

10.

uitharden - dat kan afhankelijk van de dikte van de aangebrachte laag van een kwartier tot enkele uren duren - is de weerstand van de zilverlijm laag en zal de meter de juiste waarde aangeven en zal blijken of de weerstand goed is geplaatst. Op de multimeter verschijnt dan een waarde die rond de 15 kΩ ligt, dat zal ergens tussen 14,9 kΩ en 15,1 kΩ zijn. Als dit klopt kan de as weer onder de wagen worden gezet. Zo niet, dan moet worden nagegaan wat er mis is: geen contact met as of wiel, of er is een vreemde weerstandswaarde. Het eerste is eenvoudig oplosbaar: zorg dat de verbinding met zilverlijm tot stand komt. Het tweede is wat lastiger, wellicht is er te veel zilverlijm gebruikt en maakt het met beide contactpunten van de weerstand contact. Schoonmaken kan, maar de weerstand weggooien en opnieuw proberen is eenvoudiger. Een derde mogelijkheid is dat de zilverlijm nog niet volledig is uitgehard, dan de volgende dag opnieuw meten.

TWEEASSERS

Ter afsluiting draaien we de loopvlakken voor een optimaal contact met een ronde koperborstel in de Dremel schoon en kan de wagen de baan op. Bij tweeassige wagens prepareer ik één as en zorg bij het op de rails zetten dat de as met weerstand gezien in de rijrichting aan de achterzijde zit. Bij wagens met draaistellen krijgen aan beide zijden de binnenste assen een weerstand. De reden hiervoor is dat de wielen van de eerste as het meeste vuil van de spoorstaven oppakken, dus op deze wijze blijven de wielstellen met weerstand langer schoon en zullen die minder vaak moeten worden schoongemaakt. //

TEKST & FOTO'S: ARIE DEN HEIJER

11.

GEBRUIKTE MATERIALEN EN GEREEDSCHAP

- Hobbymes, puntpincet, kopspeld of fijne tandenstoker
- Multimeter
- Smd-weerstanden 15 kΩ, shape 0805 (Conrad)
- Secondelijm (Bison, bouwmarkt)
- Zilverlijm (elektrolijm) (Womi W231)

10. De laatste as van de rongenwagens zorgt voor een correcte detectie in de blokbeveiliging.

11. Het loopvlak van het wiel wordt met een koperborstel in de Dremel gereinigd.

Het einde van de NS-SERIE 1100

DEEL 1: UITSTEL VAN BUITEN DIENST STELLING

De series 1100, 1200 en 1300 vormen de groep klassieke locomotieven die eind jaren negentig voor NS de laatste kilometers maakten. In de periode 1998-2000 verdwenen deze series ogenschijnlijk hand-in-hand bij het (voormalige) nationale spoorbedrijf. Dat de laatste 1100 pas in 1999 aan de kant ging, is een klein mirakel te noemen.

1.

NS was in de jaren tachtig van plan afscheid te nemen van de serie 1100, die toen al vaak te licht werd bevonden voor het steeds sneller en zwaarder wordende treinverkeer. De 1100'en kwamen niet in aanmerking voor een renovatie zoals de 1200 en 1300. Planmatige afvoer startte ook daadwerkelijk in de jaren tachtig, met zelfs enkele exemplaren die in het blauw terzijde gingen. De ontwikkelingen in het spoorverkeer zorgden er echter voor dat de locs lang niet konden worden gemist, ondanks de instroom van nieuwe locomotieven. Uiteindelijk zou de afvoer van de serie vijftien jaar in beslag nemen, bij NS een vrij uitzonderlijke situatie.

2.

BEGIN JAREN TACHTIG: NS MODERNISEERT (TE SNEL)

In mei 1980 komen bij NS de eerste exemplaren in dienst van het nieuwe paradepaardje: de serie 1600. De locomotieven staan voor een moderner imago, samen met de intercityrijtuigen ICR. Het nieuwe materieel moest zorgen voor een snelle afvoer van materieel dat al bij de invoering van Spoorslag ‘70 als verouderd werd gezien. Dat betrof de treinstellen Mat ’46, de niet-verbouwde ‘Blauwe Engelen’ Plan X en de rijtuigen Plan E, K en N. Materieel dat veelal nog in de kleuren van de jaren vijftig reed. De afvoer van dit materieel zorgde echter, in combinatie met een onverwacht sterke reizigersgroei, voor een steeds groter materieeltekort met 1983 als dieptepunt: het ‘gat van ‘83’. De 1600’en vervingen aanvankelijk geen enkele loc van de in de jaren vijftig geleverde series 1100, 1200 en 1300 - waarbij de zwakkere 1100 bovenaan het schraplijstje stond. Alleen de oudere en beperkt inzetbare locomotieven serie 1000 werden direct slachtoffer en verdwenen in april 1982. De 1600’en waren broodnodig om de groeiende behoefte aan locs op te vangen. Herstructureringen in het goederenvervoer leidden tot meer treinen met elektrische tractie. In het reizigersvervoer reden ondertussen steeds meer getrokken treinen. Het ICR stroomde in, maar tegelijk werd de afvoer van Plan E naar achteren geschoven; deze vervingen de versleten treinstellen »

3.

1. **Na de 1118 ging ook de 1133 in het blauw uit dienst. In juni 1985 passeert de loc in Utrecht met lege zouttrein 58257 naar Hengelo. (foto Charles van Langeveld)**

2. **De 1139 staat op 8 juni 1979 bij de lijnwerkplaats Maastricht aan de kant. De loc werd in 1973 gehuisstijld maar kreeg pas in mei 1980 in Tilburg de botsneuzen. (foto Bart van ’t Grunewold)**

3. **Het casco van de 1118 op het achterterrein van de Hoofdwerkplaats Tilburg, 13 april 1987. (foto Robin Rooth)**

TEKST: SICCO DIERDORP

Mat ’46. Alleen hiervoor waren al twintig extra elocs nodig. Extra Plan E’s kwamen vrij door de diesel-trek-duwtreinen deels te ontbinden. Deze waren overbodig geworden door de komst van de nieuwe Wadlopers en de afronding van de renovatie van een deel van de dieselstellen Plan X. Nog meer locs waren nodig toen een aantal spitstreinen dat met Mat ’46 reed, werd vervangen door opgelapte rijtuigen Plan K en N, die uiteraard ook weer een loc nodig hadden.
De toestand bij de serie 1100 was begin jaren 80 erg divers. Zowel het aanbrengen van de huisstijl (bij revisie) als die van de botsneus was in volle gang. In het najaar van 1981 gingen de laatste ‘neusloze’ blauwe (1122) en geel-grijze (1107) exemplaren in revisie. De neuzen werden ook aangebracht buiten de grote revisies om. De 1117, 1118 en 1135 waren de eerste nog blauwe onder hen en kregen een geheel gele neus. In 1982 werden de zijkanten van de neuzen alsnog blauw geschilderd, conform de andere blauwe-met-botsneus (locs 1103, 1105, 1106, 1108, 1110, 1114, 1115, 1116, 1121 en 1133). Eind 1983 startte een nieuwe revisieronde en werden de meeste blauwe exemplaren in geel-grijze huisstijl geschilderd. Er werd echter niet besloten tot een grote renovatie zoals bij de series 1200 en 1300. Ondanks het materieeltekort was het vooruitzicht voor de serie 1100 in 1983 niet zodanig dat dit was te rechtvaardigen.

NA HET ‘GAT VAN ‘83’ KEREN DE KANSEN

Al snel na het dieptepunt van 1983 kantelde de situatie. Nieuw materieel kwam in een hoog tempo in dienst: ICM, DDM en een vervolgbestelling SGM. Dat was niet alles, als gevolg van de economische crisis vlakte de reizigersgroei onverwacht flink af. Vanaf 1984 was er een teruggang van door elocs getrokken treinen. Een deel van Plan E ging buiten dienst en een aantal werd weer ingezet in opnieuw samengestelde diesel-trekduwtreinen. De rijtuigen Plan K en N gingen eerder dan gepland weer uit dienst en 22 van de SNCF gehuurde Corailrijtuigen gingen retour. Er was een toenemend aantal locomotieven over waardoor NS besloot in 1986 met het afvoeren van elocs te beginnen. Hierbij zouden eerst de laatste exemplaren serie 1500

aan de kant gaan, gevolgd door de serie 1100. Tot dat moment zouden de revisies gewoon doorlopen en kon de laatste 1100 tot in 1994 blijven rijden. Een aantal maanden later was het reservebestand al zo ruim dat werd besloten een aantal locs vervroegd af te voeren. Naast de 1504 zouden twee 1100'en uit dienst gaan in plaats van een revisie krijgen: de (blauwe) 1118 en de 1126. Het was de bedoeling de 1118 in Blerick op te bergen en de ander te slopen. Na enig uitstel ging de 1126 op 22 oktober 1985 als eerste 1100 gepland buiten dienst; op 2 december volgde de 1118. Uiteindelijk werden beide onttakeld; de karkassen stonden geruime tijd in Tilburg op de snijbrander te wachten. De revisies aan de overige 1100'en ging door zoals gepland en ook schadelocs werden hersteld.
Voor 1986 was de afvoer van vijf 1100'en gepland waarvan de revisietermijn als eerste verliep na het afvoeren van de laatste 1500. Tot die vijf behoorden de laatste twee blauwe locs, waarvan de 1133 al in maart sneuvelde. De 1121 zou het als laatste blauwe loc tot eind september uithouden. In augustus was de 1140 met lichte schade aan de kant gezet en het volgende slachtoffer zou de 1120 zijn. Op 8 oktober vond een ernstige ontsporing van een kalktrein in Oud-Heeze plaats, op dezelfde plek als waar het in 1978 en 1983 misging. De van drie locs vooroprijdende 1141 moest ter plaatse worden gesloopt. Vanwege de materieelpositie kon de 1120, die het einde van de revisietermijn naderde niet buiten dienst. De loc werd in dienst gehouden in een omloop met weinig kilometers tot einde loopbaan in februari 1987.
Schades en de onverminderd hoge defectenstand bij de 1100'en - toch niet iets nieuws in vooral de wintermaanden, boden geen ruimte om meer locs aan de kant te zetten en uiteindelijk werd de 1139 extra in »

5.

6.

IN 1983 WERDEN DE MEESTE BLAUWE 1100'EN GEEL-GRIJS GESCHILDERD

7.

4. De 1120 ging vroeg buiten dienst, maar niet zonder slag of stoot. Op 2 maart 1986 vertrekt de loc uit Utrecht CS met de intercity naar Maastricht. (foto's 4 & 6 Charles van Langeveld)

5. Een fors aantal 1100'en reed in het blauw met botsneus. De 1117 (met nummerstickers) met plan E als IJssellijn-intercity bij Dorst in februari 1985. (foto's 5 & 7 M.L. Vocke)

6. Ook de 1121 werd nooit gehuisstijld en was de laatste blauwe eloc. In 1984 staat de loc in Utrecht CS voor TEE 122 'Rembrandt'.

7. Ook voor de relatief zware intercity's naar het zuiden waren de 1100'en lang te bewonderen. De 1128 rijdt met een dergelijke en vooral bonte trein nabij Abcoude. De 1128 was de laatste 1100 die in de jaren tachtig buiten dienst ging.

8.

revisie genomen, ter vervanging van de 1141. Pas in de loop van 1987 konden weer locs worden gemist: de 1125 en 1128. Eerstgenoemde kwam in juli in Tilburg defect binnen en werd terzijde gesteld, de 1128 ging in oktober buiten dienst.

OV-STUDENTENKAART

Hoewel de revisies langer doorliepen dan gepland, zou men in 1988 verder gaan met het afvoeren en minimaal drie locs aan de kant zetten. Begin dat jaar werd echter besloten tot de invoering van de OV-studentenkaart en bij NS waren er direct zorgen over de daaruit voortvloeiende groei van het reizigersvervoer.

VOOR 1986 STOND DE AFVOER VAN VIJF LOCOMOTIEVEN SERIE 1100 GEPLAND

Er waren ideeën om Mat ’54, 1100’en en Plan E langer in dienst te houden. Een levensduurverlenging van Plan E ging vanwege de aanwezigheid van asbest niet door; ze werden vervangen door gehuurde rijtuigen van DB (inzet op Venlo - Den Haag) en NMBS (Zwolle - Roosendaal - Vlissingen). Om voldoende tractie te hebben werd de afvoer van de serie 1100 stopgezet. De 1120 zou zelfs weer in dienst worden gesteld, maar doordat NMBS niet meer huurrijtuigen beschikbaar kon stellen ging dat niet door. Verder trachtte NS meer zitplaatscapaciteit te krijgen door versneld dubbeldekkers en locomotieven te bestellen (DD-AR). Dit leek wat voorbarig, want de invoering van de kaart liep vertraging op en was zelfs enige tijd van de baan. Toch was de materieelpositie niet ruim. Er was sprake van reizigersgroei en veel asbesthoudend materieel moest vervroegd buiten dienst worden gesteld. Toen alsnog werd besloten tot de invoering van de studentenkaart per 1 januari 1991 was dat qua timing tegen de zin van NS. Weer werd overwogen rijtuigen te huren, waarbij zelfs naar Canada werd gekeken. Ook

LOC 1126 (HEEL EVEN) GEDOOPT

In 1985 was er een 1100 die in extremis zijn moment van faam verwierf, zeer tegen de zin van NS die een 1100 toen al als oud en vergeten beschouwde. Dat de serie het nog bijna vijftien jaar zou uithouden, kwam toen zeker niet in de gedachte op. Op 15 oktober dat jaar werd de 1126 ‘Lombardijen’ gedoopt in het gelijknamige Rotterdamse station. Het was een initiatief van Rob Schippers, promotor van beurzen voor modeltreinen. Volgens plan zouden een week later de eerste twee 1100’en buiten dienst gaan en ter gelegenheid daarvan werd bedacht de 1126 de laatste week met de naam Lombardijen te laten rijden; tegelijkertijd zou Märklin de loc met dat nummer en die naam uitbrengen. Voor de naamgeving was de wethouder uitgenodigd, waardoor NS, met tegenzin, niet kon achterblijven. Na de ceremonie werd dan ook verordonneerd dat de letters weer van de loc moesten gehaald, waardoor de 1126 slechts een dag als Lombardijen

9.

heeft gereden. In een tijd dat de modelspoorhobby in Nederland nog relatief in de kinderschoenen stond, heeft de actie toch voor veel publiciteit gezorgd. Zoveel zelfs dat in 2009 ook van het toen actuele Roco-model een klein aantal 1126’ers in H0 is uitgebracht. Niet gek voor een ietwat clandestiene publiciteitsstunt op een grijze oktoberdag 24 jaar eerder.

10.

het in dienst houden van de 1100'en met de daarbij behorende investeringen was tegen de zin van het bedrijf. Hoewel er mogelijk tot 1995 geen ruimte zou zijn om locomotieven af te voeren, wilde NS een deel van de locs slechts een veiligheidsbeurt geven om een beslissing over revisie of afvoer vooruit te schuiven. De toekomst van de serie werd voortaan bepaald door korte-termijnontwikkelingen, daarover leest u in Railhobby 443. //

8. **In de zomer van 1985 staat de 1118 (zonder zijnummerplaat) met een reisbureautrein naar Biarritz in 's Hertogenbosch. (foto M.L. Vocke)**

9. **De eerste afgevoerde 1100 was de 1126. Gedoopt 'Lombardijen' poseert in Rotterdam Stadion. (foto Rob Schippers)**

10. **Loc 1141 met Plan E als trein 931 Zandvoort aan Zee - Heerlen. Roermond, 17 maart 1979. (foto's 10 & 11 Bart van 't Grunewold)**

11. **Op 25 april 1981 is de 1122 (nog zonder botsneus) met buurlandtrein 2307 met Silberlingen uit Amsterdam in Emmerich aangekomen.**

12. **De 1125 verdween in 1987, maar keerde later terug als museumloc 1122, zonder neuzen. Buurlandtrein naar Keulen in 1984 op Utrecht CS. (foto Charles van Langeveld)**

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.

12.

Railhobby PROJECTEN

Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten al in huis?

NS in de jaren 80 en 90
De beste artikelen over het materieel waarmee de NS in de jaren 80 en 90 reed. Lees alles over de laatste bruine locomotieven en bekijk trein-samenstellingen in model.

Over Rollend materieel
Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.

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

Over Buitenlandse modelbanen
De beste artikelen over buiten-landse modelbanen. We gaan aan de slag met het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en een Italiaanse boswachterswoning.

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

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

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 433 - Neurenbergspecial 2021 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 10,99
- ◯ Railhobby Projecten - Over Rollend materieel voor € 9,99
- ◯ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 8,49
- ◯ Railhobby 421 - Neurenbergspecial 2020 voor € 10,99

OP = OP

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort
of bestel op Railhobby.nl/shop.
*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 2,49). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én een of twee nieuw(e) artikel(en).

RH442

Trots op hobby

Kijk op een feestje iedereen recht in de ogen en zeg: ‘Ik verzamel modeltreinen en heb een modelspoorbaan.’ Als de interesse is gewekt, en reken er maar op dat die er is, kunt u op alle vragen het beste antwoorden dat u op die baan sporen, huizen, figuren en een model-landschap heeft vormgegeven.

De laatste column van dit jaar gaat over u want u staat in het middelpunt van de belangstelling. Daar heeft u al vaker iets van gemerkt, maar even zo vaak ging dat gepaard met een grap of een meewarige blik. U bent vast wel eens op een feestje geweest waar iedereen u aan zat te kijken met zo’n blik van ‘speel jij nog met treintjes?’ Als u echt pech had, was er dan ook nog wel een jolige buurman die met één biertje te veel op de amateur-psycholoog wilde uithangen.
Over die buurman heb ik u nog wel wat te vertellen straks maar zoals gezegd, dit gaat over u. U bent namelijk een exoot. Sterker; u bent na alle media-aandacht een hele boeiende exoot. U bent met uw hobby toegetreden tot de eredivisie van de exoten. Akkoord, u speelt nog in het rechterrijtje, maar dat toch in dezelfde divisie met thuisbakkers, senioren met caravans op groepsreis en boeren op zoek naar wat genegenheid. Misschien heeft u het op al die feestjes niet zo gemerkt, maar veel mannen voelen, terwijl zij u plagen, vaak ook enige melancholie naar hun eigen jeugd. Veel vrouwen kunnen wat meewarig kijken, maar gaan ‘om’ als u heel zelfbewust over uw hobby vertelt in plaats van te kleuren. Geloof mij maar, ik heb de eerste quote al gelezen van een mevrouw, bekende Nederlander ook, die het had over de stabiliteit van een man met hobby. Ze had het over een man die nog met treintjes speelt.

BEELDVORMING

Het is allemaal beeldvorming, dat weet ik wel en die mevrouw roept over een jaar weer wat anders, maar toch liggen er mogelijkheden om uw hobby serieus en met trots voor het voetlicht te brengen. Sterker, adel verplicht en als exoot wordt er van u verwacht dat u af en toe uw omgeving verrijkt met wat inspirerende woorden. Daar wil ik u graag bij helpen. Daar kunnen wij elkaar ook bij helpen, allemaal. Dus borst vooruit, kijk iedereen recht in de ogen en zeg: ‘Ik verzamel modeltreinen en heb een modelspoorbaan.’ U heeft wat? Waarop u het gewoon nog een keer zegt: ‘Ik verzamel modeltreinen en heb een modelspoorbaan.’ Als de interesse is gewekt, en reken er maar op dat die er is, kunt u op alle vragen het beste antwoorden dat u op die baan sporen, huizen, figuren en een modellandschap heeft vormgegeven. Dat klinkt wat serieus, dus vergeet niet om er ontspannen en met een glimlach over door te praten.

POPPETJES

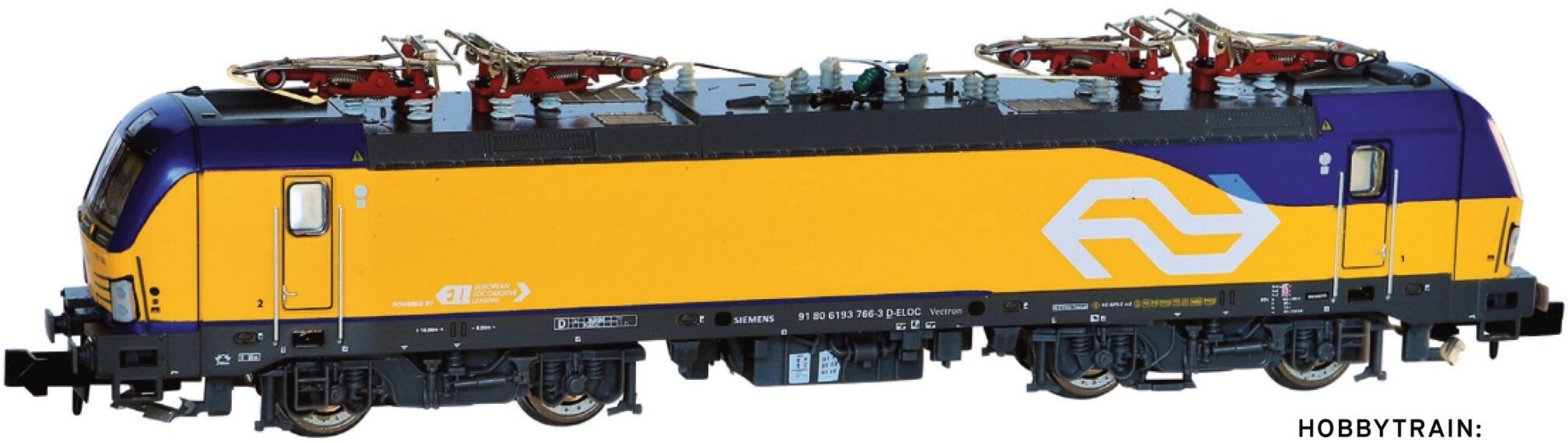
Ik raad u af om nog langer te spreken van treintjes, huisjes en poppetjes. U heeft het dus zelf in de hand hoe uw omgeving naar u kijkt. Heb uzelf lief voor wat u bent, een exoot, en neem uzelf serieus. U zult merken dat uw omgeving dat dan ook doet. Dan de term exoot, want die heeft toch helemaal niet zo’n positieve klank? Dat is maar hoe je bekijkt, vele exoten worden uiteindelijk inheems. De exoot denkt vaak de uitzondering te zijn, maar dat valt vaak erg mee. U bent met velen. Nederland kent gelukkig nog veel en héél goede boeren en waarom denkt u dat de verkoop van caravans en bakspullen zo’n enorme vlucht heeft genomen? Juist! U heeft een inspirerende hobby, u kunt een inspirator zijn voor uw omgeving. Misschien redt u die buurman wel van zijn biertje te veel, wie weet? Met alles wat er dit jaar gebeurd is, kan ik alleen maar de hoop uitspreken dat u veilig en gezond bent en wens ik u gezegende feestdagen. //

TEKST & FOTO: KEES SMIT

NIEUW in de winkel

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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



HOBBYTRAIN: NS 193 766.

Hobbytrain

N. Sinds begin dit jaar zet NS Internationaal twee van ELL gehuurde Vectrons in. In eerste instantie voor de Intercity Amsterdam - Berlijn, op het traject tot Bad Bentheim. Daarna vormen ze de vaste tractie voor de Nightjet-slaaptreinen Amsterdam - Wenen en rijden ze tot Keulen-West. Het 119 mm lange model met aandrijving op alle vier de assen is een getrouwe 1:160-kopie van de 193 766-3, die in de jongste huisstijl van de NS rijdt. In technisch opzicht is de loc identiek aan de eerder door Hobbytrain uitgebracht Vectrons (H30158, € 164,90, tp. VI).-GF

BRAWA: koelwagen type Fc (rechts) en een naoorlogse versie.

Brawa

H0. Op het thema spitsdakwagen van de Italiaanse staatsspoorwegen (FS) zijn enkele varianten verschenen. Deze karakteristieke wagens van het type Fc waren zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog decennialang kenmerkend voor het goederenvervoer van de FS. We kregen een vooroorlogs Fc-model van een koelwagen (48565, € 43,90, tp. II) en een naoorlogse uitvoering in de vorm van een Ghms (48570, € 43,90, tp. IV). De wagens hebben een l.o.b. van 105 mm, fijne gravures, authentieke opschriften bedrukt en prima rijeigenschappen.-GF

1.

Herpa

H0. De Citroën GS is in groen metallic beschikbaar (430722-002, € 16,95, tp. IV-V), de MZ 250 met zijspan in het zwart met zilver (053433-006, € 16,95, tp. IV). De serie prijsgunstige en gemakkelijk te bouwen minikits is uitgebreid met de lichtgrijze BMW 5 serie (012201-007, € 5,95, tp. IV-V). Zowel de zesassige Liebherr LTM 1300-6.2-telescoopkraan met uitschuifbare giek in de uitvoering van Mammoet (9312639, € 89,95, tp. VI, beperkte oplage) als de Vögele 1900-3i asfalteermachine (313834, € 59,95, tp. VI) lenen zich voor plaatsing in een creatief tafereel.-DH

2.

3.

1. **HERPA: Liebherr LTM 1300-6.2 van Mammoet.**
2. **HERPA: Citroën GS.**
3. **HERPA: MZ 250 met zijspan.**

1.

2.

Exact-Train

H0. NS-modellen zijn nu ook in geweatherde uitvoering beschikbaar. We zien onder meer een schuifwandwagen van het type Hbiss (EX22080, € 52,70, tp. V) en een gesloten grijze CHGZ (EX22075, € 50,90, tp. III) die subtiel zijn vervuild. Dat gebeurt overigens met de hand zodat elk model uniek is. Het assortiment aan geweatherde modellen wordt steeds uitgebreid. Bij het ter perse gaan van dit nummer moeten ook de Duitse goederenwagens van de types Duisburg en Klagenfurt zijn verschenen, evenals een nieuwe oplage van de NS AB7500-rijtuigen. Die foto's heeft u nog van ons tegoed.-GF »

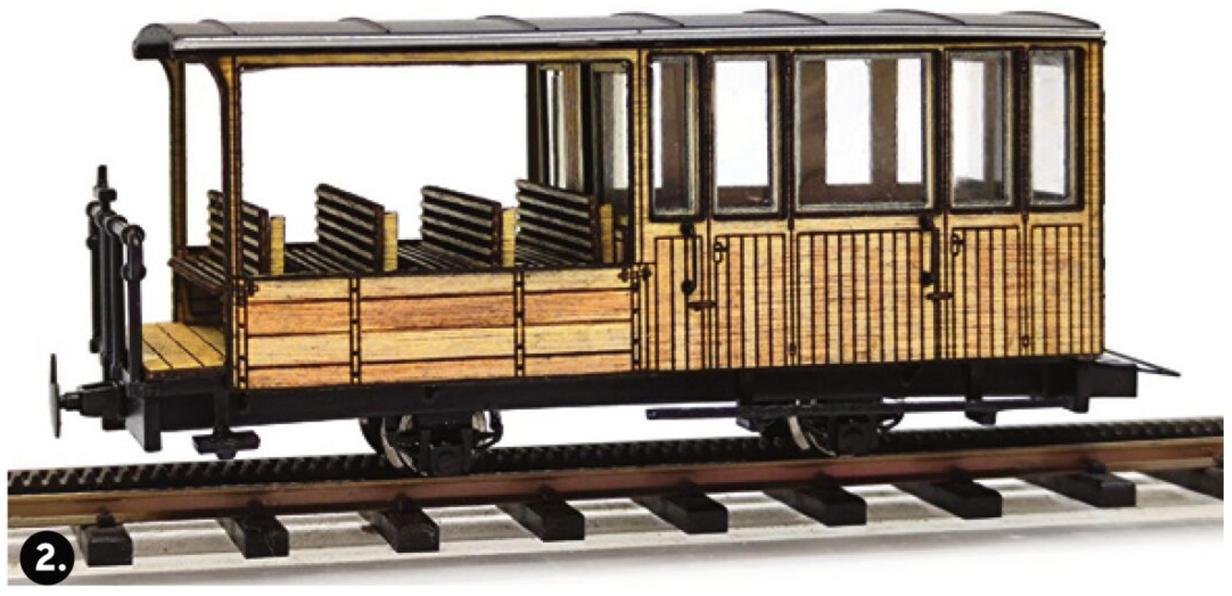
1. **EXACT-TRAIN: vervuilde NS-schuifwandwagen.**
2. **EXACT-TRAIN: vervuilde CHFZ van NS.**

Roco

H0. De 102 mm lange tweeassige NS-chemieketelwagen van Akzo Zout Chemie Nederland heeft een hoog bordes, apart aangezette afsluiters en een opvangsysteem om tijdens het vullen gelekte vloeistoffen op te vangen. Het helblauw geeft de wagen een mooie uitstraling. De meegeleverde platen met gevarensymbolen kunnen in de uitsparingen boven de stelbalk worden gestoken (76512, € 30,90, tp. V).-CvD

ROCO: ketelwagen Akzo Zout Chemie.

1.



2.

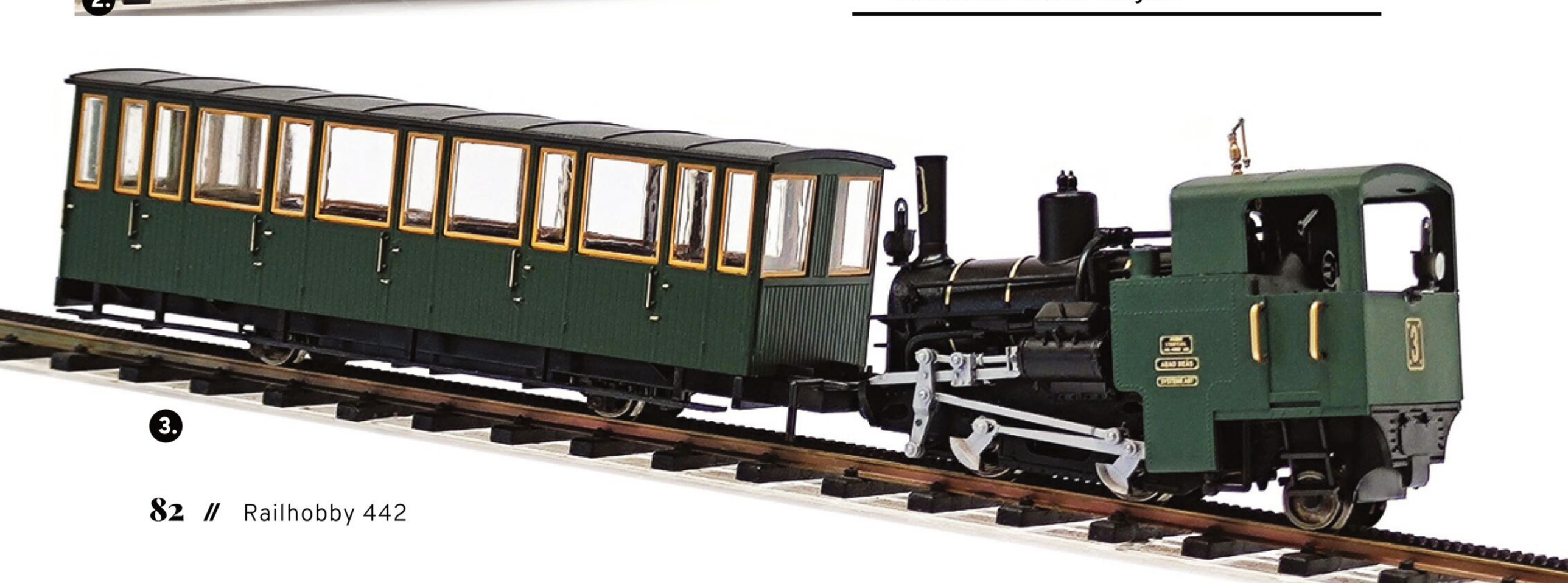
Leopold Halling / Ferro-Train

H0n3. Het programma smalspoortandradmaterieel is uitgebreid met de Cremallera de Montserrat uit Catalonië. Naast de groen-zwarte stoomlocs nummer 1 tot 4 (€ 249) zijn een gesloten en een half open rijtuig leverbaar (à € 75). Prijsgunstig zijn de startsets met stoomloc, rijtuig en een meter flexibele tandstaafrails (set met AB-rijtuig, € 348 / met B-rijtuig, € 319).
H0e. Het model van de tweeassige blauwe elocs E1 en E2 van de Lokalbahn Mixnitz-Sankt Erhard is nu voorzien van een klokankermotor (€ 239, digitaal € 290, sound € 364).-RB

1. LEOPOLD HALLING: stootblokken uit Pinzgau.

2. LEOPOLD HALLING: AB-rijtuig in houten uitvoering.

3. LEOPOLD HALLING: Montserrat-tandradloc met B-wagen.



3.

PCX87: Simca 1100.

PCX87: Opel Kadett C City.

PCX87

H0. Het aan Brekina gelieerde merk presenteert maandelijks nieuwe modellen. De Ford Fiesta Mk.I uit 1976 is beschikbaar in het groen (870236), rood (870237), goud metallic (870238) en in het zilver (870239). Twee wagens hebben zwarte spiegels en bumpers. Ook de Opel Kadett C City kan in vier kleurstellingen de parking op (870240, geel / 870241, rood / 870242, fel oranje met zwarte motorkap / 870243, metallic groen). Gezien de voorbestelling wordt de in vier kleuren leverbare Simca 1100 uit 1975 een topper (870244, rood / 870245, blauw metallic / 870246, groen metallic / 870247, goudkleurig). De genoemde modellen kosten € 19,90 en zijn te plaatsen in tijdperk IV.-CvD

PCX87: Ford Fiesta Mk.I.

B-Models

H0. Nieuw is een zesassige gelede blauwe containerdraagwagen van Crossrail, met nog de oude DLC opschriften, D-XRAIL. Het model (55.100, € 99,99, tp. V-VI) is beladen met twee 45 ft containers van P&O Ferrymasters. Verder is er een vierassige containerwagen bijgekomen die is beladen met twee tankcontainers van de firma Rinnen. Ook dit model (54.125, € 69,99, tp. V-VI) is van D-XRAIL. Beide modellen behoren tot de Metal Edition.-SF »

B-MODELS: twee nieuwe containerwagens.

1.

2.

3.

4.

Liliput

H0. De ÖBB-dieseltreinstellen serie 5146 reden vaak met een stuurstandrijtuig 6546. Het model heeft aandrijving op alle assen, interieurverlichting en een NEM 652-interface (133130, motorrijtuig, € 256 / 133131, idem met stuurstandrijtuig, € 354,90, tp. IV). DB-grootvolumewagen Hbbks is als Schaumstoffe Greiner leverbaar (235808, € 43,90, tp. IV).
H0 en H0e. De ÖBB-draisines X626 werden vanaf 1959 ingezet. Het model heeft een Next-18-interface en werkende schijnwerpers. In H0 komt de gele X626.189 (133011, tp. V) en een fictieve purperrode VT 95 (133042, € 184,90 per stuk). In H0e de VT 95 van de Steyrtalbahn (143003) en de gele 0B1 van Növog (143002, € 158 per stuk, beide tp. VI). Achter de draisine kan platte wagen (235182, H0, € 41,90 / 245182, H0e, € 24) of lagebakwagen (235183, H0, € 43,90 / 245183, H0e, € 25,90, tp. IV-VI) dienst doen. Over het treinstel en de draisine leest u meer in een komende Railhobby.
N. De licht geweatherde grootvolumewagens Hbbks komt in de uitvoering van AlgoStat (265800, € 40,90, tp. IV).-RB

1. LILIPUT: ÖBB-dieseltreinstel 5146.

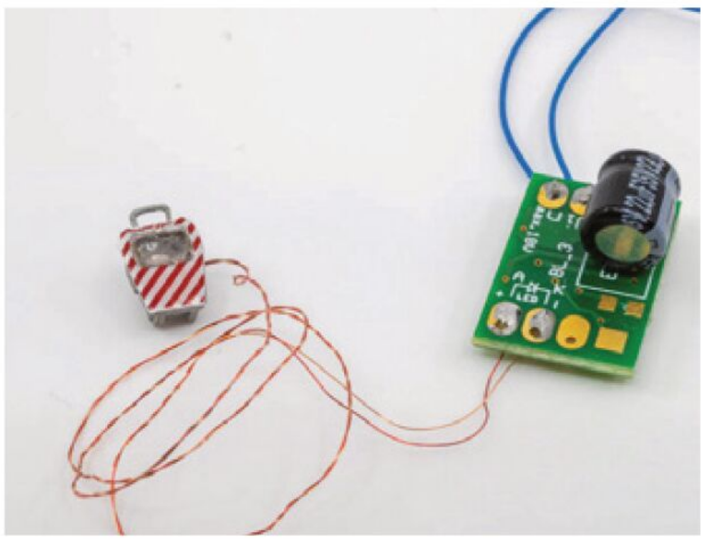
2. LILIPUT: grootvolumewagen, schaal N.

3. LILIPUT: draisine voor H0 (met buffers) en H0e.

4. LILIPUT: VT 95 met tweeassige lagebakwagen.

Barin Modell

0 en H0. Zowel het SBB-dwergsein type LHA 1003-3 als afsluitsein zijn zowel in schaal 0 als H0 leverbaar. De smd-leds zijn in behuizingen van messing van Weinert Modellbau geplaatst en kunnen op wissel- of gelijkstroom tot 18 V worden aangesloten (dwergsein € 38,10, idem met stekeraansluiting € 41,65 / sluitsein € 32,80, prijzen zijn voor beide schalen gelijk).-DH



BARIN MODELL: Zwitsers sluitsein.

BARIN MODELL: dwergsein schaal 0.

Fleischmann

N. Na de gele NS 1601 is ook de rode versie van DB Cargo uitgeleverd. Het betreft de 1616 met op de zijwanden het wapen van Oldenzaal. Voor de technische details van deze loc zie de Uitgelicht op pagina 6 (732101, analoog, € 189,90 / 732171, digitaal sound, € 274,90, tp. IV).-CvD

FLEISCHMANN: DB Cargo 1616.

MÄRKLIN: DB Schenker en fantasie-103 in IC-kleuren.

Märklin

H0. Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Intercitytreinen in Duitsland is een loc van de serie 103 in een wit jasje met een brede rode bies uitgebracht. Het model met verlengde cabine heeft het nummer 103 050-1 (39173, € 399, tp. VI). Voor de volledigheid, tot dusverre heeft de DB nooit een 103 in deze uitmonstering gepresenteerd, het is dus een puur verzamelobject. Een model dat wel van een bestaande loc is afgeleid is de 232 241-0 van DB Schenker. De in Hannover gehuisveste zesasser heeft in 1:87 een lengte van 239 mm en wordt via vier assen aangedreven (36435, € 279, tp. VI). Beide locs hebben een mfx-decoder. Het goederenmaterieel is uitgebreid met twee sets: drie vierassige rongenwagens type Snps die zijn beladen met kort en lang rondhout (47146, € 189, tp. VI) en vier vierassige rongenwagens type Sgns met opengewerkte bodemplaat. Dit zijn leasewagens van het Zwitserse AAE en worden in Zweden gebruikt (47138, € 279, tp. VI).-GF

De tweeassige DB silowagens Ucs 908 reden in een zogeheten 'Ganzzug', met 25 tot 30 wagens in een trein. Ze werden gebruikt voor het vervoer van fijnkorrelige stoffen zoals cement. (4661, € 35,99, tp. IV).-SF »

MÄRKLIN: twee typen rongenwagen.

MÄRKLIN: DB silowagen UCs 908.

1.

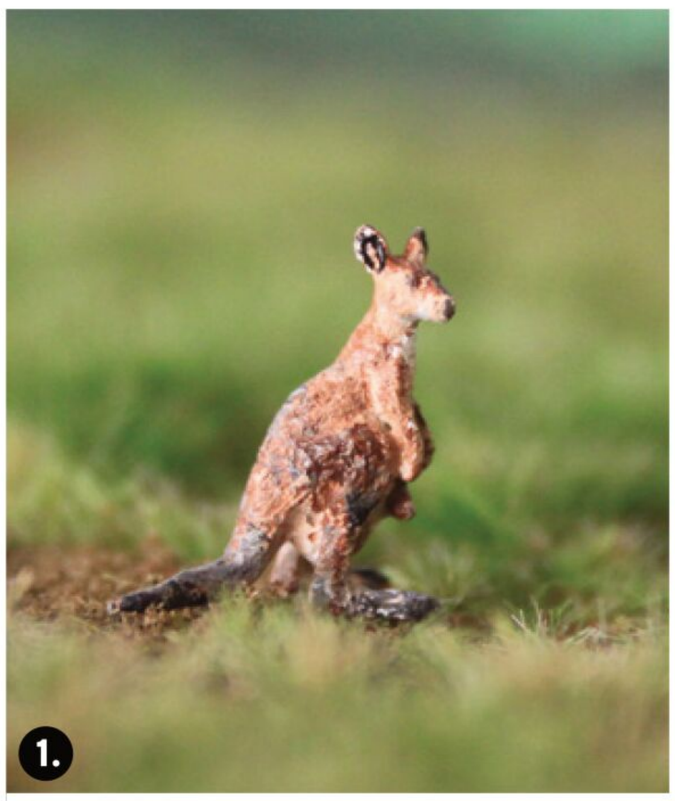
Tillig

H0m. Het meterspoorassortiment is uitgebreid met twee vierassige personenrijtuigen en een goederenwagen uit de Harz. Het crème met donkerrode DR-rijtuig, de voorganger van de HSB in de Harz, betreft een KB4ip (13920, € 50,90, tp. IV). Het HSB-rijtuig type KBD is een gecombineerd personen- en bagagerijtuig met grote schuifdeuren (13947, € 50,90, tp. V-VI). Dit materieel werd ook op de Selketalbahn ingezet. Voor plaatsing in een vitrine of als statisch object in een station zijn er losse onderdelen bijgevoegd. Het goederenassortiment is uitgebreid met een gereedschapswagen die administratief thuis hoorde bij de Bahnmeisterei Aschersleben. De remmer zat hoog, maar in de open lucht. De 78 mm lange tweeasser en wordt eveneens geleverd met een handvol losse onderdelen (15946, € 30,50, tp. IV).-SF

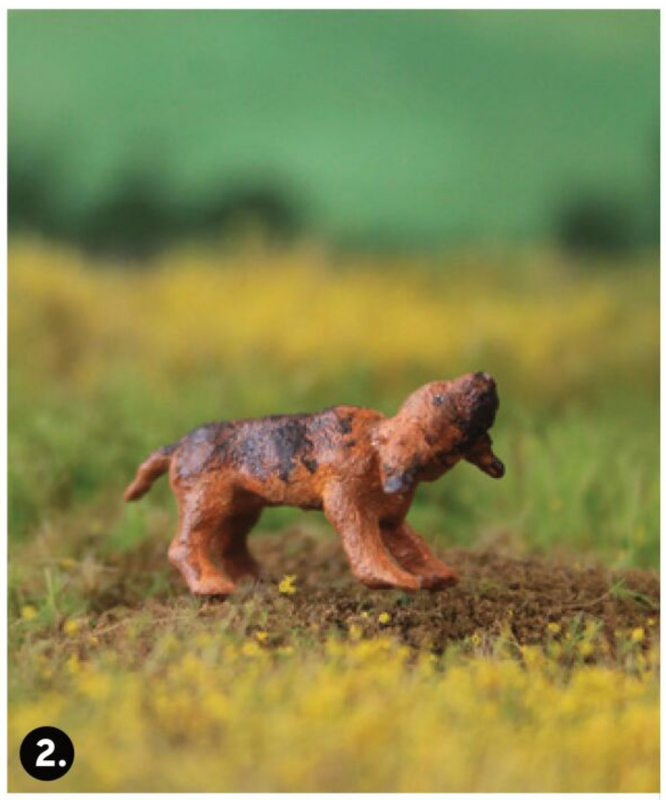
2.

1. TILLIG: KBD van de HSB (links) en een KB4ip van de DR.

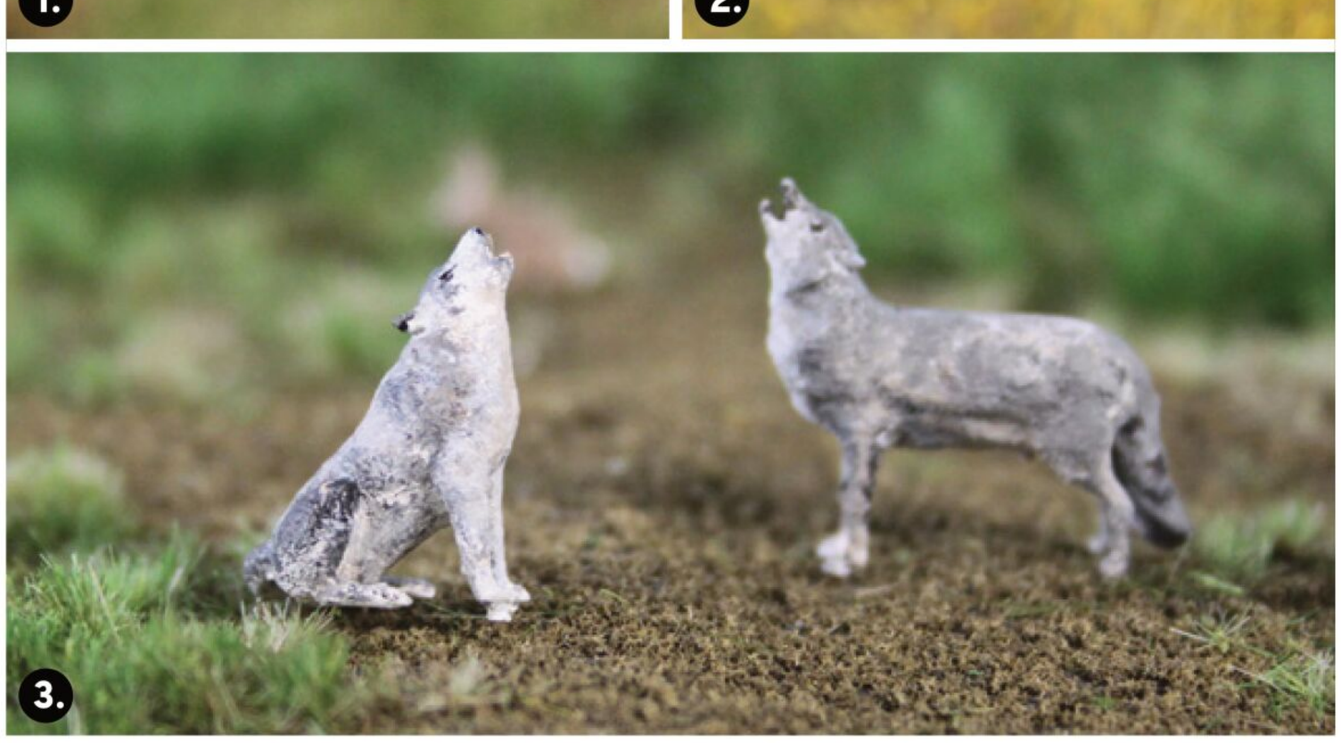
2. TILLIG: smalspoor gereedschapswagen.



1.



2.



3.

Van Petegem Scenery

H0. De dierenwereld is uitgebreid met een koppel fazanten (mannetje en vrouwtje, € 18,95), een roedel van zes wolven (€ 89,95) en een kangoeroe met jong (€ 15,95).
0. In 1:45 zijn beschikbaar een bloedhond (€ 22,95), mannetje en vrouwtje fazanten (set € 27,95) en texelaars (set van 2 schapen, € 34,95). Alle dieren zijn met de hand geschilderd.-DH

1. VAN PETEGEM SCENERY: kangoeroe met jong, H0.

2. VAN PETEGEM SCENERY: bloedhond, schaal 0.

3. VAN PETEGEM SCENERY: wolven in H0.

1.

Brekina

H0. De Alfa Romeo Giulia Sprint GT is eerder in race- of rally-uitvoering verschenen, de versie voor de openbare weg is beschikbaar in het rood (29750), geel (29751) en donkerblauw (29752, € 16,95 per stuk, tp. IV). Drie Ferrari F156-racewagens uitgeleverd: de rode 36 van de Amerikaanse coureur Richie Ginther (22990), nummer 3 van de Mexicaan Ricardo Rodrígez de la Vega (22991) en met startnummer 8 van de Belg Olivier Gendebien (22992, € 16,95 per F156, tp. III). De VW T1b van de firma Hybro is een Nederlandse variant (32741, € 14,95, tp. III). De Lada Niva beleeft een herproductie en is leverbaar in het groen (27201), crème (27202, € 14,95 per stuk) en rood met bullbar (27240, € 15,95, tp. IV).-CvD

2.

3.

1. BREKINA: Lada Niva.

2. BREKINA: VW T1b van Hybro.

3. BREKINA: Alfa Romeo Giulia Sprint GT.

PETER'S MODELBOUW: particuliere ketelwagen uit 1910.

Peter's Modelbouw

H0. Op basis van een Tillig-onderstel is een 3D-print model van een spirituswagen van de Löbtauer Sprit-Fabrik Crone & Hoefer uit Dresden ontstaan. De ketelwagen werd in 1910 door de Waggonfabrik Lindner uit Hannover gebouwd en als 502645 P bij de K.Sä. Sts.E.B. geïmmatriculeerd. De 3D-printonderdelen zijn van SLA, de treden en ketelleidingen van het flexibelere SLA Tough 1500. De gebouwde versie heeft verende buffers en RP 25-wielen (bouwkit excl. onderstel € 98,50, gebouwd € 380, tp. I-II).-GF //

K.SÄ.STS.E.B. KETELWAGEN 502645 P ANNO 1910

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!

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

TREINEN TE KOOP GEVRAAGD

Voor onze (internet) winkel zijn wij op zoek naar zeer grote tot extreem grote modeltrein-verzamelingen van vrijwel alle merken, zoals Märklin, Fleischmann, Roco, Piko, LGB, Arnold, etc. etc. Verzamelingen met meer dan 200 locomotieven zijn geen probleem. Alle schalen zijn welkom, I/H0/TT/N/Z/T.

Daarnaast kunnen wij complete winkelvoorraden overnemen, of assisteren bij de ontruiming van een woning. Indien u uw treinen liever verstuurt of langsbrengt kan dat uiteraard ook. Neem contact met ons op voor overige mogelijkheden.

Treinen die wij inkopen worden nagezien en krijgen daarna een nieuwe toekomst. Daar maken we een andere treinverzamelaar weer erg blij mee.

Heeft u wat te verkopen stuur dan een mailtje naar klaasjan@maddog-trains.com. Foto's appen of gewoon bellen kan natuurlijk ook op 06-53516664.

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

MCH
MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

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

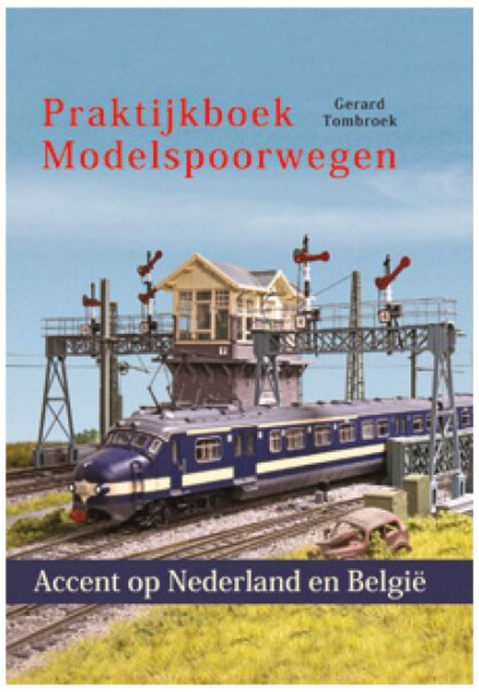
Openingstijden:
zondag, maandag & dinsdag gesloten
woensdag & donderdag: 10:00 – 17:00 uur
donderdagavond: 19:00 – 21:00 uur
vrijdag: 10:00 – 17:00 uur
zaterdag: 10:00 – 16:00 uur

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

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

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend
Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend



Praktijkboek Modelspoorwegen

Accent op Nederland en België

Door Gerard Tombroek, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4, 216 blz., 482 foto's, hardcover, ISBN 978-94-92040-50-3, € 45.

In 1996 verscheen de eerste editie van het Praktijkboek Modelspoorwegen bij uitgeverij Schuijt & Co. Uitgeverij Fontaine, die Schuijt & Co heeft overgenomen, had in 2010 de intentie om het boek in drie delen opnieuw uit te geven. Het is bij deel 1 gebleven. Maar nu is er dan toch een opvolger. In vergelijking met de eerste editie valt direct het kleurgebruik op. Was de oude versie nagenoeg in zwart-wit, nu zijn niet alleen de foto's, maar ook tabellen en tekeningen in kleur. Aan de inhoud is behoorlijk gesleuteld. Enkele onderwerpen zijn niet meer of summier opgenomen, andere juist toegevoegd. Dat modelspoorwegbouw in de loop der jaren een flinke ontwikkeling heeft doorgemaakt, is in deze uitgave terug te vinden. Tegenwoordig zijn nog realistischer resultaten te bereiken. De focus is nu niet alleen op Nederlands, maar ook op Belgisch spoor gericht. Veel aandacht krijgt de (klassieke) beveiliging bij de NS en NMBS. Maar ook komt, net als in de oude versie, het fenomeen trekdraden uitvoerig aan bod. Op modelbanen zijn die niet veel te zien. Een belangrijk onderwerp bij modelspoorbanen is de voeding, maar die komt niet aan de orde. Wellicht iets voor een volgende druk. Al met al een prima leidraad voor zowel beginnende als gevorderde modelbouwers.-TO

Kalenders 2022

Vorig jaar startte uitgeverij Lycka till Förlag met het uitgeven van kalenders. Voor 2022 zijn er drie beschikbaar. De kalenders, formaat A3, prijs € 19,95, hebben een ringband en zijn dubbelzijdig op stevig papier bedrukt. De teksten onder de foto's zijn kort gehouden. Achterop de cover zijn de foto's verkleind afgedrukt met een uitgebreidere tekst.

Wesley's World of Trains

Door Wesley van Drongelen, Engelse taal, EAN 7423657337344.

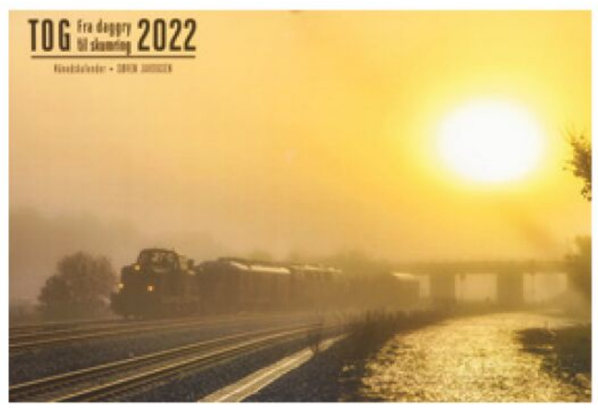
De opnames zijn in verschillende Europese landen gemaakt (Zwitserland en Frankrijk driemaal). De foto van maart is genomen nabij Hulten (Noord-Brabant), waar RFO-locomotief 7110 met een containertrein is afgebeeld. De bijschriften zijn in het Engels.

Amsterdamse Tramlijnen

Door Adriaen Louman, EAN 7423657164193.

De auteur van de boekenreeks Amsterdamse tramlijnen heeft net als vorig jaar weer fraaie foto's van de hoofdstedelijke tram gemaakt. Behalve de foto van maart (2007) zijn de meeste opnames tamelijk recent. De bijschriften zijn in het Nederlands. In tegenstelling tot de andere kalenders is het calendarium rechts afgedrukt wat de mogelijkheid biedt notities te maken.

Tog fra daggry til skumring



Door Søren Jakobsen, Deense taal, EAN 7423657268297.

De auteur van het boek 'From dawn til dusk' heeft ook getekend voor de foto's van deze Deense kalender. Overigens: drie opnames zijn in Zweden gemaakt. Met maar liefst zes foto's komen uiteraard de 'bolle neuzen' voorbij. Wie geen probleem heeft met de Deense taal (alle bijschriften zijn in die taal) heeft in 2022 sfeervolle platen aan de muur.-TO //

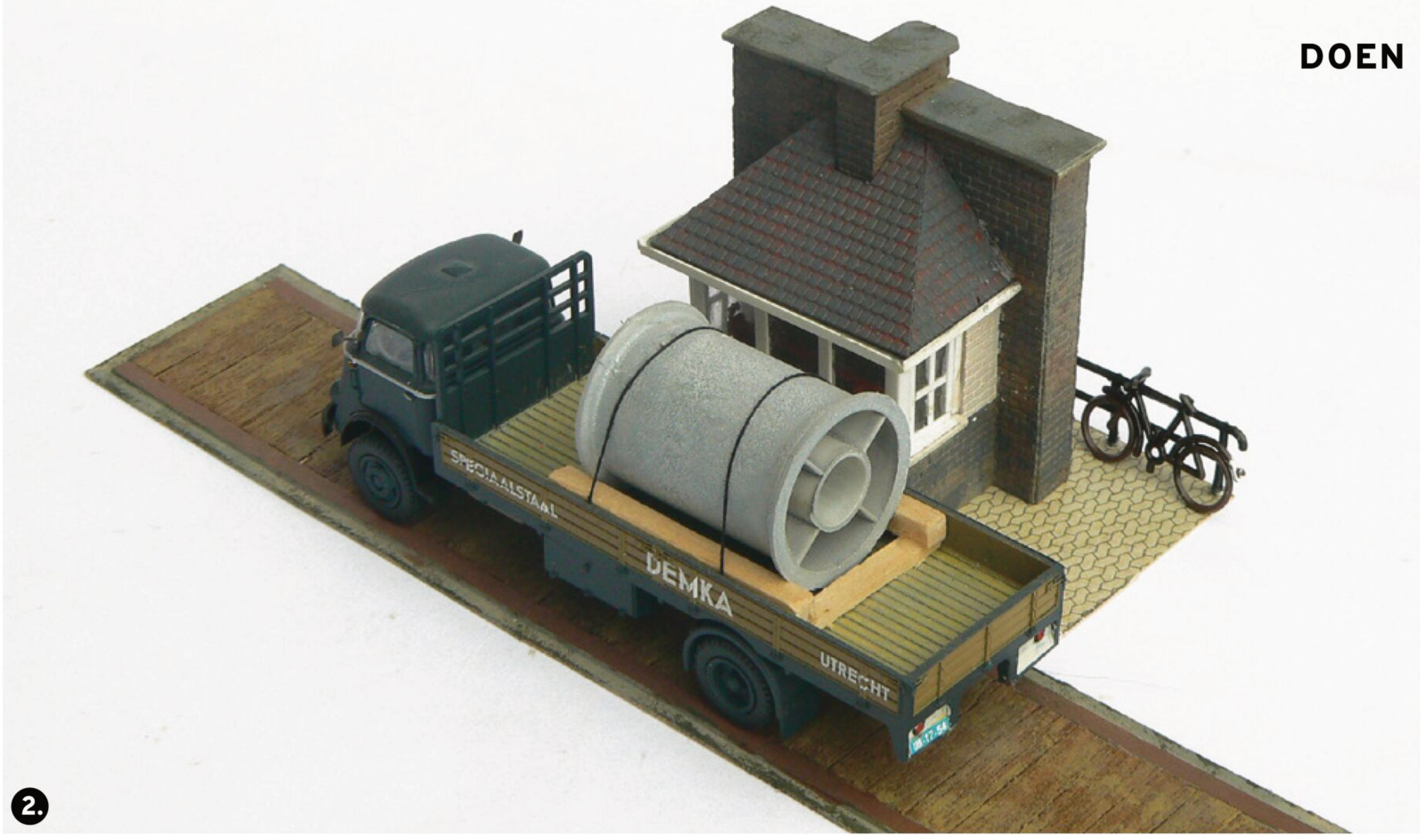
Weegbrughuisje ULRUM

VAKANTIESOUVENIR IN H0

Een weegbrughuisje in de stijl van de Amsterdamse School in het noorden van de provincie Groningen trok de aandacht van Rob Mooij. Een blauwdruk van het origineel noodde tot nabouwen in H0.

1.

In Nederland kennen we gebouwen met een verschillende monumentenstatus. Naast gemeentelijke en provinciale zijn er Rijksmonumenten. Eén van de kleinste in de laatste categorie is ongetwijfeld het weegbrughuisje in het Groningse Ulrum. Ook de bijbehorende weegbrug is een beschermd monument. Een boekje uit de bibliotheek op ons vakantieadres attendeerde mij op dit leuke gebouwtje; toen we enkele dagen later langs Ulrum reden waren foto's snel gemaakt. Het boekje handelt over het leven en werk van Willem Reitsema Tzn (1885-1963) die vooral als architect actief was op 'het Hogeland' in de provincie Groningen. Naast veel huizen en boerderijen kwam er zo af en toe ook utiliteitsbouw voorbij. Zo werd in 1939 voor de Weegvereniging Ulrum en omstreken een weegbrug met bijbehorend weeghuisje ontworpen en gerealiseerd. Ondanks zijn betrekkelijke eenvoud is het duidelijk onder architectuur gebouwd. Nu, ruim 80 jaar later, staat het gebouwtje er in al zijn schoonheid goed onderhouden bij; wel lijkt het dek van de weeg-



2.

brug wat onderhoud te kunnen gebruiken. Van de in het boekje opgenomen blauwdruk van het weegbrughuis heb ik foto's gemaakt, als souvenir uit het Hogeland. Na thuiskomst ben ik verder op zoek gegaan. In de uitgave was wel het gebouw, maar niet de weegbrug vermeld, maar zoeken op het vermelde monumentnummer leverde de hoofdafmetingen op. Door de blauwdrukfoto op schaal 1:87 af te drukken konden de maten op papier worden overgenomen. Na bestuderen van oude en recente foto's van het gebouwtje blijkt dat het niet of nauwelijks is gewijzigd. De grootste wijziging betreft het aanpassen van het mechanische weegwerk naar een elektronische aansturing. Gelukkig heeft men niet de moeite genomen om het oude weegwerk weg te halen: het staat nog duidelijk zichtbaar in het huis. Het uiteindelijke bouwwerk blijkt iets af te wijken van het ontwerp. Dat geldt vooral de dakconstructie. Op de tekening loopt de dakrand over de gehele breedte van de steunmuur, in werkelijkheid blijft de dakrand iets van de randen van de steunmuur weg. Weer het bewijs om bij het nabouwen van modellen altijd voorzichtig te zijn met het volgen van de (ontwerp)tekeningen.

MODEL

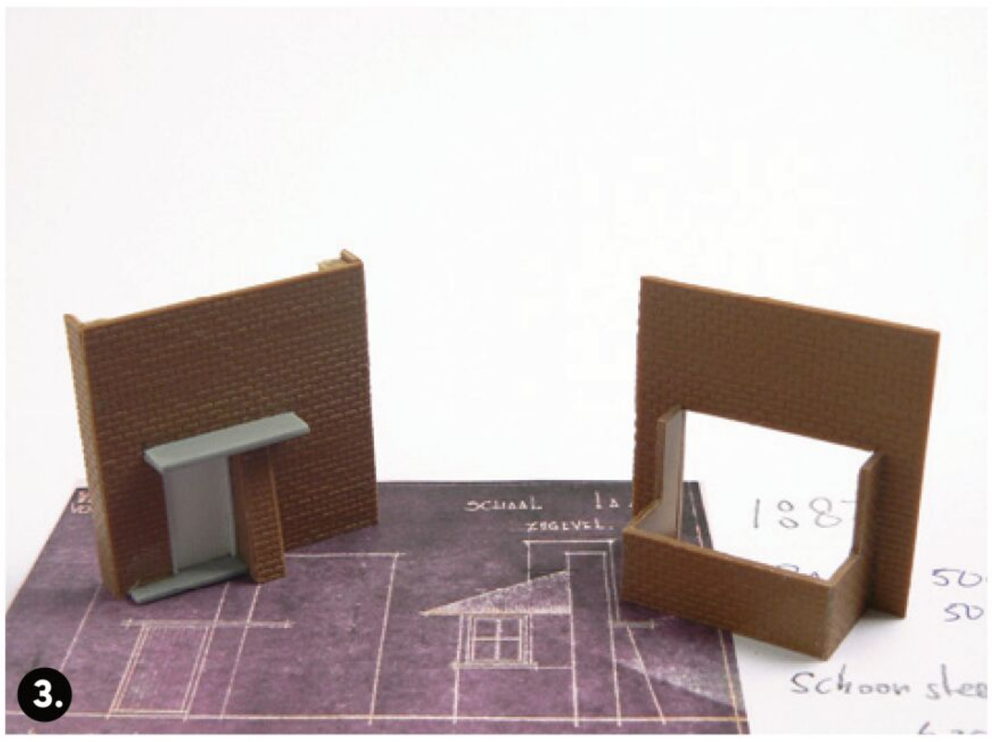
Het model is opgetrokken uit styreenplaat en -profiel, voor de muren is muurplaat van Auhagen gebruikt. Begonnen is met het bouwen van de zware steunmuur. Deze bestaat uit vier muurdelen, die waar ze elkaar raken onder een hoek van 45º zijn afgeschuind. In de achtergevel komt een uitsparing voor de deur, styreen strips vormen het kozijn en een gegroefde plaat styreen wordt de deur. Dezelfde plaat levert ook het afdak boven de deuropening. Aansluitend is de schuine steunbeer geplaatst. De muurdelen zijn onderling afgeschuind, maar het geheel is koud tegen de muur gelijmd. Na het plaatsen van de betonnen stoep voor »

1. De weegbrug in gebruik.

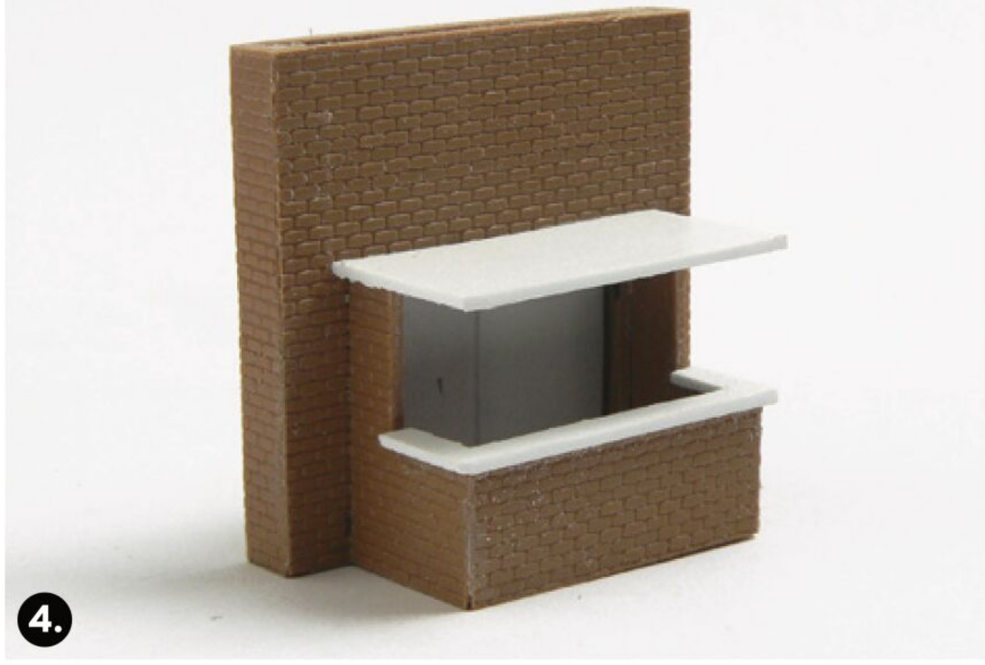
2. Een DAF-truck van Demka uit Utrecht staat met een zware last op de weegbrug.

3. De samengestelde achtergevel en de voorgevel met het metselwerk van de erker.

4. Erker en het begin van de bouw van de kozijnen.



3.



4.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ

HET BOUWWERK WIJKT IETS AF VAN HET ONTWERP

de deur zijn de achtergevel en de beide korte zijmuurdelen aan elkaar gezet.

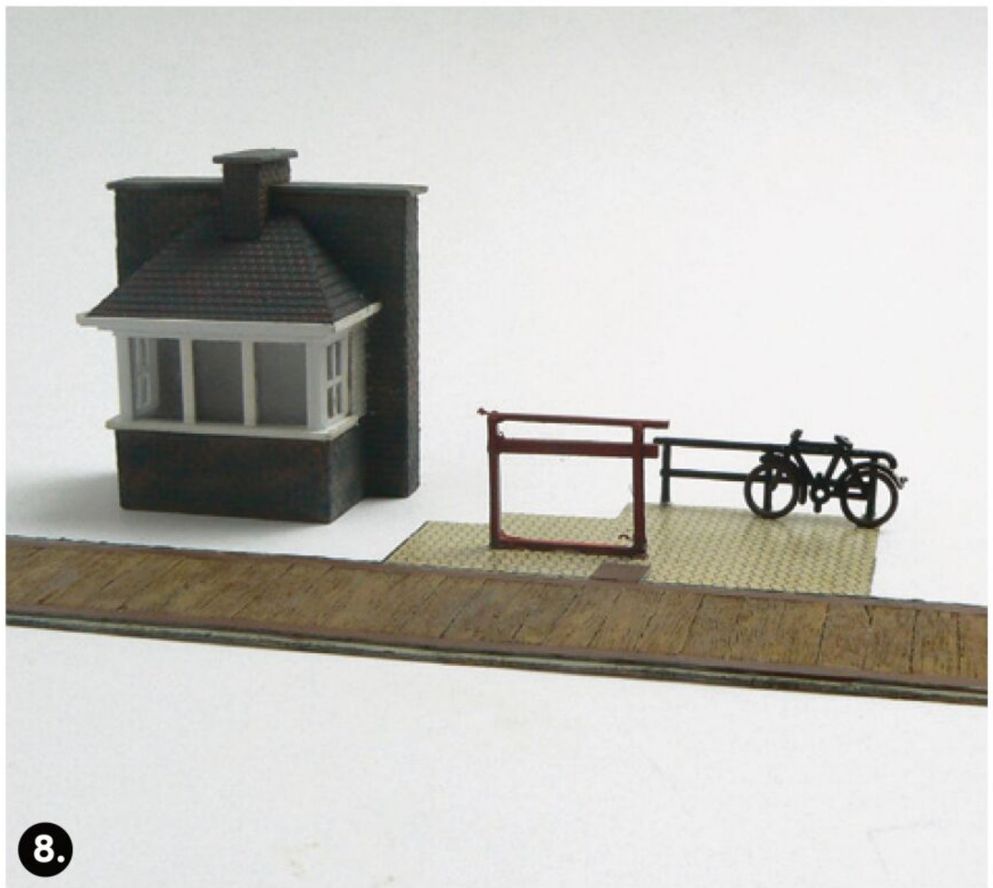
ERKER

In de voorgevel komt een uitsparing die overeenkomt met de binnenmaten van de erker. Hierna zijn de muurdelen van de erker gemaakt en geplaatst. De U-vormige onderbalk van het kozijn is uit styreenplaat gesneden. Om de erker voldoende stevigheid te geven, is aan de bovenrand een uitstekende plafondplaat geplaatst. Een overgeschoten beglazing van een Piko-model levert de ruiten. Die zijn tussen de onderkozijnbalk en de plafondplaat gezet, rekening houdend met de dikte van de te plaatsen raamprofielen. De raamaanduidingen zijn uit diverse maten styreen hoeklijn en strip gesneden en op de ruiten geplakt. Op of aan het bouwwerk heb ik geen hemelwaterafvoer kunnen vinden, toch heeft het erkerdak een goot. Deze bestaat in model uit een L-profiel. Voor ik aan het erkerdak kan beginnen moet de schoorsteen worden opgetrokken. Tenminste, daar lijkt de bakstenen constructie het meest op. Op de foto's kan ik geen kachel of kolenberging ontdekken - de nabije gasbel moest in 1939 nog worden gevonden. Overigens woonde de weger in de aan de overzijde van de Spoorstraat gelegen dienstwoning op nummer 13 en hoefde hij niet de gehele dag in het weegbrughuisje te verblijven.
Na het plaatsen van de schoorsteen is de dakbedekking aan de beurt. Volgens de beschrijving in het boek bestaat deze uit rood dakleer. Het lijkt het meest op shingles, een dakbedekking die in model nauwelijks voorkomt. Uiteindelijk bleek een op een beurs

5.

6.

7.


8.

9.

gekochte plaat dakbedekking van Kibri (nr. 37970 N) het meest overeen te komen. Op de foto's is overigens weinig roods aan de dakbedekking te ontdekken.
Van karton heb ik van de drie dakdelen een mal gemaakt, de dakdelen uitgezaagd en pas gemaakt. Op de muren liggen betonnen of natuurstenen afdekstrips, in model is dat styreenplaat.
Het exterieur was hiermee in de bouwfase gereed en kan op kleur worden gebracht. Het origineel is opgetrokken uit gesinterde baksteen zodat het donkergrijs kleurt. In model is dit bereikt door de voegen eerst met lichtgrijs in te wassen en vervolgens met vier tinten bruin en donkergrijs te drybrushen tot het gewenste resultaat is bereikt. Het dak is op soortgelijke wijze op kleur gebracht. De smalle muurdelen naast de zijramen zijn bij het voorbeeld wit en dus ook in model.

WEEGBRUG

Van de weegbrug is alleen het zichtbare deel nagebouwd. De weegbrug is 14 meter lang, 2,50 meter breed en heeft een weegvermogen van 30 ton; naspeuringen leverden helaas geen gegevens over de mechanische weegbrugtechniek op. De basis vormt een strook karton met iets grotere buitenmaten dan het eigenlijke weegdek. Aan de lange zijden wordt het weegdek afgesloten met een metalen constructie, in model beperkt tot aan beide zijden een strip styreen. Hiertussen is het brugdek van op lengte gesneden houtstroken uit de scheepsmodelbouw aangebracht. Met diverse tinten verf is het geheel, al dan niet dekkend, op kleur gebracht. Het huis is op straatstenenpapier geplaatst. Omdat in Ulrum het weegtoestel duidelijk is te zien, mag dit in model niet ontbreken. Uit styreen (strip, rond- en U-profiel) ontstond iets dat lijkt op het weegtoestel, dit is bruin geschilderd »

10.

5. De erker met raamstijlen en gootrand.

6. Het voltooide maar nog niet geschilderde huisje.

7. De achterzijde in close up.

8. Het weegbrughuisje naast de weegbrug met weegtoestel.

9. Door de hoge lading zal de weger het met weinig daglicht op zijn weegtoestel moeten doen.

10. Een kiepwagen met zand op de weegschaal. Klopt het ladinggewicht met de factuur?

en in het huisje geplaatst. Nadat de weegbrug aan de onderzijde aan de bestrating is gekoppeld, kan het afdekluik op de verbindingsgoot tussen het weegtoestel in het huis en de weegbrug worden geplaatst.
Op enkele afbeeldingen is een slagboom te zien die het oprijden (on)mogelijk maakt.
De tekst 'weegbrug' is vermoedelijk door een van de wegers met witte verf op de achtermuur van het gebouw geschilderd. Halverwege wordt de tekst onderbroken door een dampende kop koffie. Of het dezelfde weger was vermeldt de historie niet, maar een bakkie troost heeft enige tijd zeker tot de service gehoord.
Ook heeft het huisje als ijsverkooppunt dienst gedaan. De op oudere foto's zichtbare vlaggenstokhouder is, net als andere reclame-uitingen, verdwenen. Op die foto's is een hek achter het gebouw te zien, in 2021 zelfs opgesierd met een oude zwarte herenfiets. Met het toevoegen van deze attributen is het model van de twee rijksmonumenten in één bouwwerk voltooid. Een uniek vakantiesouvenir. //

BRON

Willem Reitsema Tzn (1885-1963), Architect op het Hogeland. Door B. Fennema, A Brinkman e.a., Uitgeverij Noordboek, ISBN 978-90-330-0686-9.

11. De chauffeur van Demka heeft zijn wagen omgereden en geniet met de weger van de koffie.

12. Het voltooide model met brug in vogelperspectief.

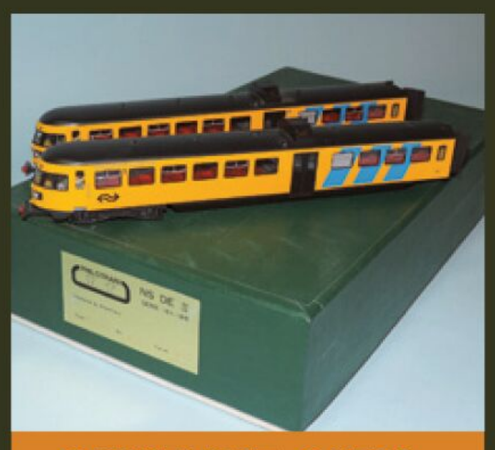
13. De achterzijde van het weegbrughuisje.

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!

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

Uitgave van Railhobby gemist?

Bestel via Railhobby.nl/shop

1.

2014

Toen & Nu

VAN VER BOVEN NAAR DIEP ONDER DE GROND

Rondslenterend over de Oude Delft beleef je hoe een stad er rond 1750 zo ongeveer uitzag. Een brede gracht, prachtige grachtenhuizen en klassieke boogbruggetjes die je een nat pak besparen - zolang je je auto niet te dicht langs de waterkant parkeert. Slechts 22 keer per uur werd deze dagdroom bruut door een partij kabaal verstoord.

Dit onmiskenbare gedonder van staal op staal was afkomstig van een trein die op het luchtspoor reed. Met ieder uur in elke richting vier sprinters, zes intercity's, een Benelux en eventueel nog een goederentrein was er nog maar weinig lucht op dit baanvak. Niet verwonderlijk dat veel omwonenden het spoor graag een ander plekje zouden geven. Die wens ging op 28 februari 2015 in vervulling, toen de 2,3 kilometer lange Willem van Oranjetunnel in gebruik werd genomen. Hij verving het spoorviaduct van 1,2 kilometer dat zich aan de westzijde van het station bevond. Daar was de laatste trein op 22 februari om 1:25 uur in de nacht overheen gereden. Geen stoomtrein, maar SLT-treinstel 2656, die niet alleen was volgeladen met 'laatste reizigers', maar voor de gelegenheid ook de interieurverlichting uit had. Daarmee kregen de gasten aan boord nog eenmaal een onbelemmerd zicht op de lichtjes van Delft, terwijl honderden mensen op de grond tegen een donkere trein aankeken. Direct na passage van de laatste trein werd begonnen met de sloop van het spoorviaduct, dat tussen 1961 en 1965 gebouwd werd met het doel om de spoorlijn van maaiveldniveau te krijgen. De ontstane ruimte

werd vervolgens gebruikt als parkeerplaats. Met het verdwijnen van het hooggelegen spoor naar de tunnel is boven de grond opnieuw ruimte vrijgekomen. De parkeerplaatsen hebben plaatsgemaakt voor waterberging. In 2024 wordt als onderdeel van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer ook de tweede tunnelbuis in Delft in gebruik genomen. Negen jaar na de sloop van het viaduct ontstaat dan eindelijk de lucht die op het luchtspoor ontbrak. //

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE

1. **Een ladder van de schilder gaf op 12 november 2014 zicht op de Spoorsingel en haar spoorlijn. Vanuit Den Haag nadert Beneluxtrein 1229 naar Brussel. Molen de Roos anno 1679 steekt fier boven het spoor uit. Om de bouw van de tunnel mogelijk te maken, werd de 1100 ton wegende molen in 2012 voor enige maanden een meter opgevijzeld.**

2. **Zes jaar later zijn de studentenhuizen toe aan de volgende schilderbeurt. Voor de schilder is het zicht onherkenbaar gewijzigd. Het verdwenen viaduct heeft niet alleen het straatbeeld veranderd, maar ook de Phoenixstraat en haar tramlijn zichtbaar gemaakt.**

3. **Kranen torenen boven de bouwput bij het station uit. Een zesdelig DDZ-treinstel rijdt de Intercity van Venlo naar Den Haag, 12 november 2014.**

4. **Hetzelfde zicht, maar dan zonder viaduct en DDZ; deze staan tijdens het maken van de foto terzijde. Delft, 28 maart 2021.**

Preview

De volgende Railhobby, nummer 443, verschijnt begin januari.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.

Railtest: BR 97 van Peter's Modelbouw
Hoe rolt de deels in 3D-print gebouwde kleinserie H0-tandradloc over de tandstaaf en uit de test?

Treinsamenstelling: Novara-shuttle
Deze containertrein is compleet in model om te zetten.

Reportage: Vouga-lijn
Op de Portugese smalspoorlijn is na vele jaren weer stoomtractie te zien.

Techniek: Glasbak
De glasbak van Rob Mooij kan in H0 worden geleegd.

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** Hans Altena, Paul Bender, Rob Blom, Patrick Danckaert, Sicco Dierdorp, Cees van Egmond, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Bart van 't Grunewold, Wouter De Haeck, Arie den Heijer, Hans Koning, Charles van Langeveld, Harold van der Meer, Rob Meijer, Rob Mooij, Edwin Mos, Fred Muller, Coen Ormel, Kevin Piket, Robin Rooth, Eric Sallevelt, Rob Schippers, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Hans van de Ven, Ronald Visser, M.L. Vocke, Erik de Zeeuw **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 2021/2022. 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.

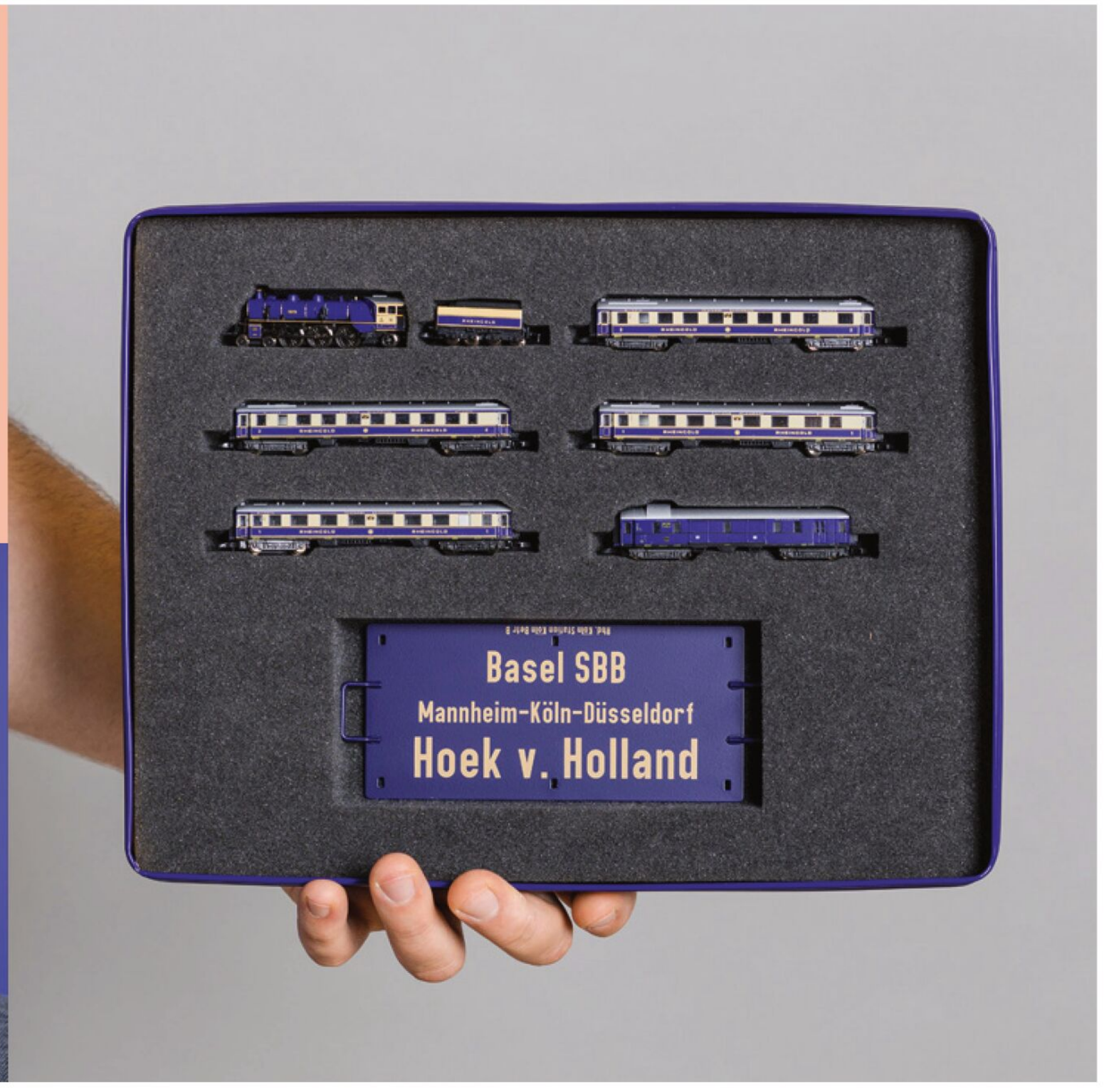
PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

//Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Bied op bijzondere modeltreinen, geselecteerd door onze experts

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



Kees Smit
Modeltreinen Expert

catawiki

Bijzondere objecten, geselecteerd door experts

MINITRIX

Zwenkdakwagens zijn zelflossers met een te openen dak. Deze wagens worden ingezet voor het vervoer van vochtgevoelige stoffen zoals kunstmest en zout. In de tachtiger jaren van de vorige eeuw verhuurde Armita Wagons uit Amsterdam witte zelflossers aan de Nederlandse Spoorwegen om een tijdelijk tekort door renovatie van het bestaande wagenpark op te vangen.
De locomotieven van de serie 1600 werden in dat decennium niet alleen voor personentreinen maar ook voor goederentreinen ingedeeld, zoals het transport van kunstmest.
Nu als Minitrix-modellen voor uw modelbaan.

IV 14 LED NEM 15+

16009 Elektrische locomotief NS 1652

€ **225,-***

Model: Digitale interface, 5-polige motor met vliegwielen, 4 aangedreven assen, antislipbanden, kortkoppelingsmechaniek. Ledfrontsein en -sluitsein met de rijrichting wisselend. Lengte over de buffers 109 mm.

IV 14 LED NEM 15+

15511 Set met 3 zwenkdakwagens Armita Wagons

ARMITA WAGONS

€129,-*

Model: Wagens met verschillende bedrijfsnummers, met mechaniek voor kortkoppeling en met lading. Totale lengte over de buffers 180 mm.

Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

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

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

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

www.trix.nl

www.facebook.com/minitrix