Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 45, FEBRUARI 2022 - NR 444 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

DOEN:
Seinhuis Güglingen
zelfbouw

REPORTAGE:
Theemswegtracé
in bedrijf

Plan Y
SGM
UITGESPRINT

RAILTEST: MÄRKLIN DR BR 18



Baan in beeld: Château Migraine
Parijs Bercy tijdperk III



Techniek: Beweegbare ophaalbrug
Werkende brugseinen

00444
8 718836 140457
BP

Nieuwe modellen van ROCO in 2022!

Roco



De nieuwe loc NS 1600 is er!

n:

Met een nieuw model van de NS-locseries 1600, 1700 en 1800 introduceert ROCO één van de belangrijkste Nederlandse locomotieven, uitgevoerd in een hedendaagse en compleet nieuwe constructie. De Nederlandse Spoorwegen bestelden op basis van de Franse elektrische locomotief BB 7200 in totaal NS 58 vier-assige elektrische locomotieven die aanvankelijk in de serie 1600 werden genummerd. Op het moment van introductie in het jaar 1981 waren het de sterkte locomotieven in het park van NS. Het model onderscheidt zich door een goede representatie van het markante origineel. Afzonderlijk aangebrachte insteekdelen, handgrepen en ruitenwissers zijn daarvan het bewijs. Dat geldt eveneens voor de open metalen treeplanken bij het front van de locomotief. Een blikvanger is zeker ook de nieuw geconstrueerde stroomafnemer met onzichtbare bevestiging. **Ontdek op onze website ook de andere noviteiten van ROCO voor het jaar 2022!**

Elektrische locomotief 1631, NS

70160 DC | 70161 DCC | 78161 AC

Klantenquête over de hobby ‚Modelspoorbaan‘: ▶ **Duits** **Engels**

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

Roco levert u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis. Bezoek gewoon onze e-shop: **www.roco.cc**. U bent maar een paar klikken van uw mooiste wensmodel verwijderd!

www.roco.cc

Binnenkort vindt U alle nieuwigheden 2022 van ESU en TILLIG op onze websites: www.loksound.nl et modeltrainservice.com

ESU Electronic Solutions Ulm

TILLIG BAHN















Cover
Einde SGM

Vier stellen SGM gaan op 11 december 2021 achter Strukton Rail 303008 naar de sloper in Amsterdam Westport.

FOTO:
MATTHIJS SCHREURS

Adverteerders

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



Op de moderne versie van het Blauwe Bord staan de nieuwe vertrektijden. Er ging veel puzzelwerk aan vooraf om ze erop te krijgen. (foto Ton Oosterom)

Puzzel

Zondag 12 december 2021 is de nieuwe dienstregeling zowel bij NS als andere vervoerders ingegaan. Op een digitaal aangestuurde modelspoorbaan kan het **treinverkeer automatisch** verlopen en ook bij het grootbedrijf gebeurt er veel automatisch. Zo gaat door middel van ARI (Automatische Rijweg Instelling) veel geautomatiseerd en wordt pas bij bijzonderheden door de Bijsturing door de **treindienstleiders** ingegrepen. In dat geval wordt de treinenloop handmatig bediend. Daarvoor zijn goed opgeleide treindienstleiders nodig. Dat het hier en daar knelt, bleek vorig jaar toen er enkele keren rond Utrecht geen treinen reden wegens te weinig personeel op de post. Een geautomatiseerd systeem kan alleen werken als de **dienstregeling** in het systeem is ingevoerd. Dat is elk jaar weer een aanzienlijke klus.

In de huidige nieuwe dienstregeling is er veel veranderd ten opzichte van de vorige. Op veel trajecten rijden er meer treinen. In het oog springend zijn de **tienminutentreinen** van Schiphol, naar zowel Den Haag als naar Nijmegen via Utrecht. Ook in Zeeland is de frequentie opgevoerd. Om dit voor elkaar krijgen, is een **hele puzzel**, waar al een jaar eerder mee wordt begonnen. Nederland heeft immers het drukst bereden spoor ter wereld. Een wijziging op één traject heeft consequenties voor een ander. Daarnaast moeten er treinpaden worden gecreëerd voor het **goederenvervoer**. Reeds nu kijkt men vooruit naar de werkzaamheden rond Amsterdam, waar in 2030 zo'n 75.000 meer reizigers worden verwacht. Het is voor de doorsnee reiziger moeilijk te bevatten wat er allemaal komt kijken om de trein te laten rijden. En dat is heel wat meer dan op een modelspoorbaan.

Ton Oosterom

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 444









6

UITGELICHT:
MINIBOUWKITS PREISER
Figuren houden de aandacht voor een modelbaan of diorama langer vast.

14

TECHNIEK: BEWEEGBARE OPHAALBRUG
Hanko Milot maakt de ophaalbrug van Faller beweegbaar en plaatst een werkende slagboom en seinlichten.

22

HISTORIE:
AFSCHEID SGM, DEEL 1
Plan Y is na 45 jaar uitgesprint. Tweeluik over de ontwikkeling, aanpassingen en exploitatie.

32

VOORBEELD & MODEL:
DR BR 18
Sneltreinloc 18 314 maakte indruk na een metamorfose. Dat kon door een opmerkelijke locomotievenuitruil tussen DR en DB. Een ruil met gesloten beurzen en tevreden werkplaatschefs aan beide zijden van de grens.

38

RAILTEST:
BR 18 MÄRKLIN/TRIX
De proefritloc van de Reichsbahn: robuust maar ook verfijnd. Veel appendages en leidingen zijn vrijstaand uitgevoerd.

44

DOEN: A4-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 1
Tijdens Eurospoor 2021 waren de 25 diorama's te bewonderen en te jureren. We stellen ze in drie afleveringen aan u voor.

54

REPORTAGE: CALANDBRUG
Het Theemswegtracé in de Rotterdamse Havenspoorlijn is eind 2021 in gebruik genomen.

62

DOEN: TRAFOHUIS ARNHEM
Het rijksmonument is in H0 als resinbouwkit beschikbaar. Zowel het bouwen als schilderen blijkt eenvoudig; ideaal om met resin ervaring op te doen.



38



79



14

68
TOEKOMST: EURO9000
De multifunctionele zesasser van Stadler volgt een testritten-programma voor toelating in Nederland.

70
BAAN IN BEELD:
CHATEAU MIGRAINE
Diesellocs rijden wijnketel- en wijnvatwagens tot in de jaren 60 door de smalle straten.

79
REPORTAGE:
VEENENDAALLIJN 40 JAAR
Harold van der Meer gaat in op het ontstaan van de spoorlijn. In de jaren 30 reden er ook internationale treinen.

92
DOEN:
SEINHUIS GÜGLINGEN
De seinzaal van het door Ron ’t Hooft in schaal 1 opgetrokken seinhuis heeft een compleet interieur inclusief handelinrichting. Ook de buitentrap is ware modelbouwkunst.

96
TOEN & NU: KAMPEN
Een stationsgebouw uit 1865 met aan de overzijde van de IJssel een panoramisch stadsgezicht.

.... EN DE RUBRIEKEN

9 RailActueel
30 Railinterview met Henk Stoffers
51 Partnercolumn door Kees Smit
52 Word abonnee
67 Railnieuws
78 Railpers
84 Modelnieuws
98 Preview Railhobby 445 & 446

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

Bouwkits PREISER

DETAILLERING IN H0

Het zijn vaak de details die maken dat de aandacht op een modelbaan of diorama langer wordt vastgehouden. Onder meer Preiser - bekend van de figuren - speelt hierop in door voor diverse taferelen sets uit te brengen. We nemen er drie onder de loep.



1.

Basis van de H0-kits zijn de in diverse kleuren en soorten kunststof uitgevoerde onderdelen waarvan een deel moet worden samengevoegd en verlijmd. De afbeeldingen zijn gedrukt op een stickervel of op kwaliteitspapier, in beide gevallen moet de illustratie worden uitgesneden of -geknipt. Nodig zijn een hobbymes, schaar, pincet en plasticlijm. Sommige kunststof delen zullen met een behandeling met acrylverf beter overkomen, dit wordt ook in de meegeleverde handleiding genoemd. Het zal van het bouwdeel afhangen of het handig is ze aan de gietboom te schilderen of na de montage.

Franse verkeersborden

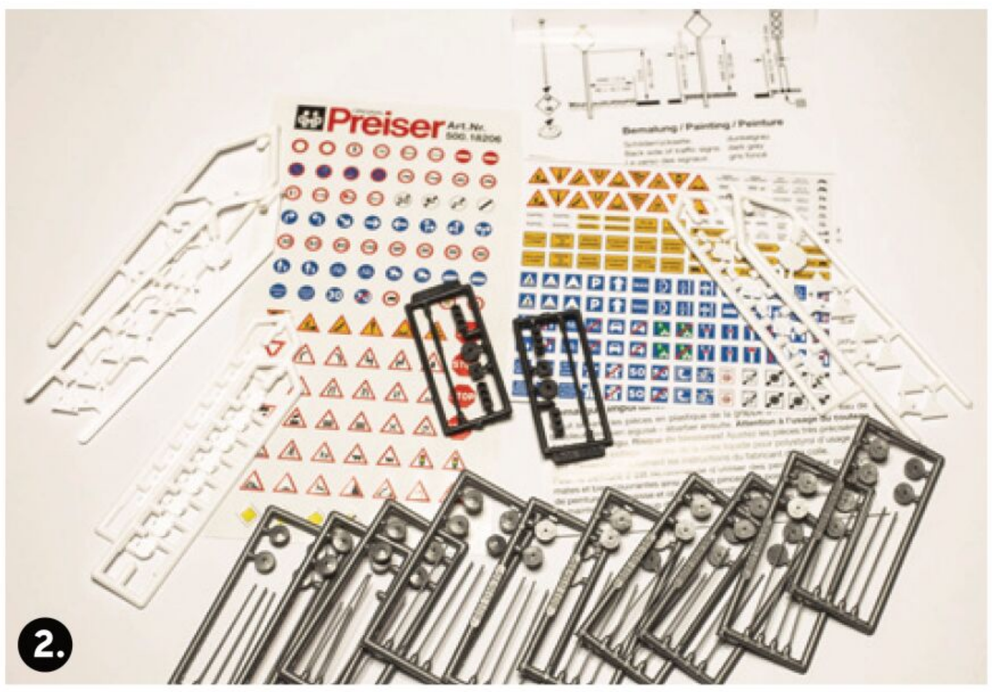
De set (18206, € 11,99) bevat 112 internationale en specifiek Franse verkeers- en tekstborden op stickervel en 184 op papier, 40 elastische grijze palen, 40 voetstukken en 5 gietbomen met witte bordschilden: 12 driehoekborden, 2 stopborden, 16 ronde borden, 4 vierkante borden en 4 kleine onderborden. Daarnaast vier niet-functionele zwarte verkeerslichten met twee palen en voetstukken. De keuze aan verkeers- en tekstborden is groter dan het beschikbare aantal blanco borden. Het surplus kan gelijmd op dun karton of styreenplaat emplooi vinden. Het uitgesneden verkeersbord bevestigen we op het bordschild en steken de paal door de twee kleine ogen aan de achterkant van het schild. De achterkant van wegborden is altijd grijs, dus schilderen van de achterkant en eventueel de zijkanten is gewenst. Naar keuze kan de 0,5 mm dikke paal in de ronde voet worden gestoken of in een boorgat in het trottoir of de wegberm. Desgewenst kunnen twee borden onder elkaar worden geplaatst. De bevestigingsogen van de vierkante bord-

schilden zijn afgestemd op een voorrangswegbord. Voor andere vierkante borden zouden de ogen kunnen worden weggesneden om het schild met lijm op de paal te fixeren. Een plaatje styreen lijkt me dan handiger.

Jachttoebehoren

De toebehoren bestaan uit 112 op papier gedrukte waarschuwings- en Duitstalige tekstborden, 6 driehoekpylonen, 6 driehoekborddragers en 8 palen met voetstuk, 4 blauwe kratten, 4 aluminium kisten en een voerruif (17320, € 18,99). Voor de pylonen zijn voldoende driehoekborden bijgevoegd. Anders dan de Franse verkeersborden hebben deze bordschilden slechts een oog, de langwerpige onderborden doen »

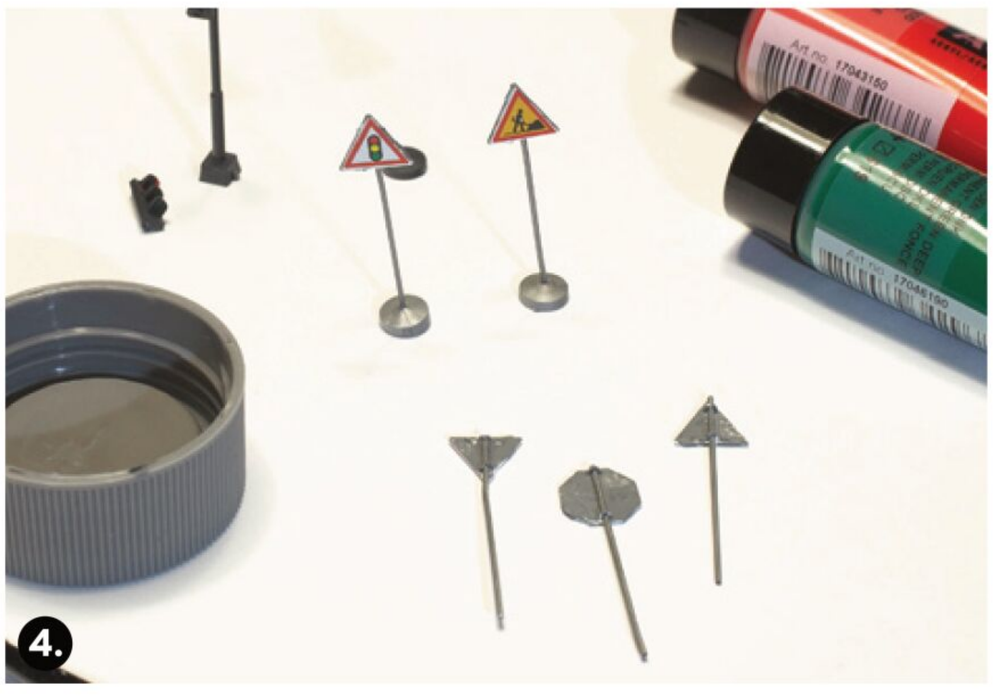
1. De jagers en helpers hebben bij de ruif afgesproken.
2. Franse verkeersborden.
3. Uitsnijden en bevestigen van de borden.
4. De achterkant van de schilden is grijs geschilderd.
5. De jachtset met borden en ruif.
6. De ruif is bruin geschilderd.
7. De ruif met de waarschuwingsborden, kisten en kratten.



2.



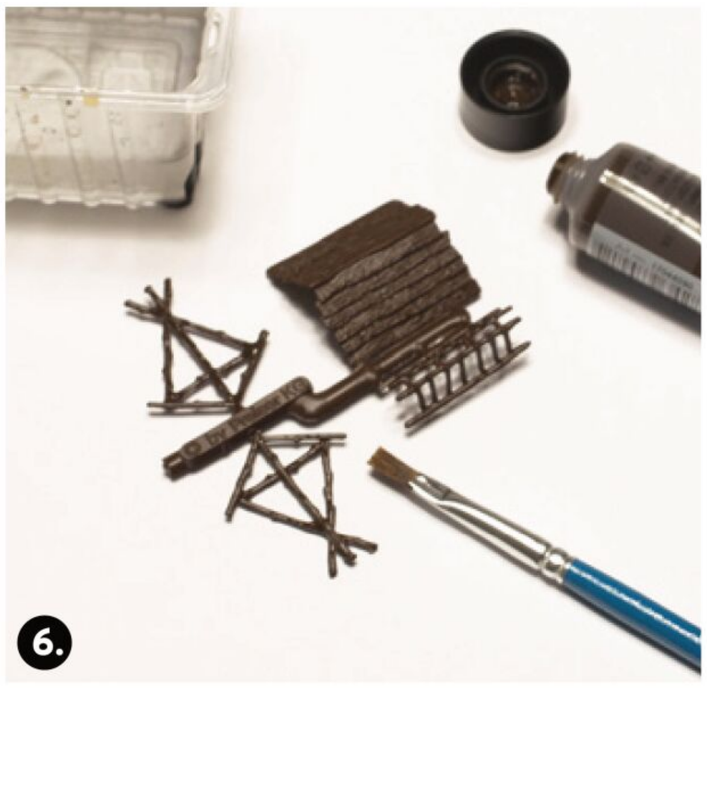
3.



4.



5.


6.


7.

TEKST & FOTO'S: DOLF HEIBLOEM

het zonder oog maar laten zich met plastic- of secondelijm goed bevestigen. De resterende borden kunnen desgewenst op karton of styreenplaat hun weg vinden. De deksels van de kisten kunnen in geopende of gesloten stand worden vastgelijmd. Zowel kisten als kratten zullen er met een lichte vervuiling qua aanzien op vooruit gaan. De uit vier bouwdelen bestaande ruif van glanzende kunststof heeft zeker een kwastje verf nodig, dat wordt ook door de fabrikant aanbevolen. Bij deze bouwkit past de set met tien bij de jacht betrokken mannen en drie honden. Slechts twee mannen hebben een geweer, de anderen kunnen ook voor een functie elders worden ingedeeld (10803, € 20,49).

Aan het water

Reddingsboeien - er zijn er zes bijgevoegd - kunnen aan elk modelwater worden geplaatst. Met een fijn penseel moeten ze van rode banen worden voorzien. Voor twee boeien is een kast op paal beschikbaar. Vier grote informatiepanelen kunnen enkel- of dubbelzijdig van de op papier meegeleverde kaarten en tabellen worden voorzien. Met de aangegoten pinnen zijn de frames snel aan de palen te bevestigen. Een tussenschot wordt met de uitgeknipte illustratie(s) via de gleuf aan de onderzijde in het frame geschoven. Vervolgens wordt het uit de blister geknipte glas ingeschoven en de kier met een afdeklat afgesloten. Zo wordt ook de verpakking nuttig gebruikt, de mal voor het glas kan uit de handleiding worden geknipt. De passing is zo exact dat lijmen niet nodig is. Door de gleuf in het frame aan de bovenzijde te houden, kan een (Duitstalig) opzetbord worden toegevoegd. Naast de 20 kaarten en tabellen zijn, ook op papier, 52 informatie- en waarschuwingsborden bijgevoegd. Die met verboden te fotograferen, niet duiken, geen honden en niet vissen kunnen ook elders emplooi vinden. Met de twaalf witte stootwellen in drie groottes kunnen twee boten bij het aanleggen of schutten veilig worden aangemeerd (17317, € 20,49). Het samenstellen van de hier beschreven mini-bouwkits gaat door de perfecte passing en doordachte constructies gemakkelijk en snel. Al na zeer korte tijd kunnen de objecten aan een tafereel op het diorama worden toegevoegd. //

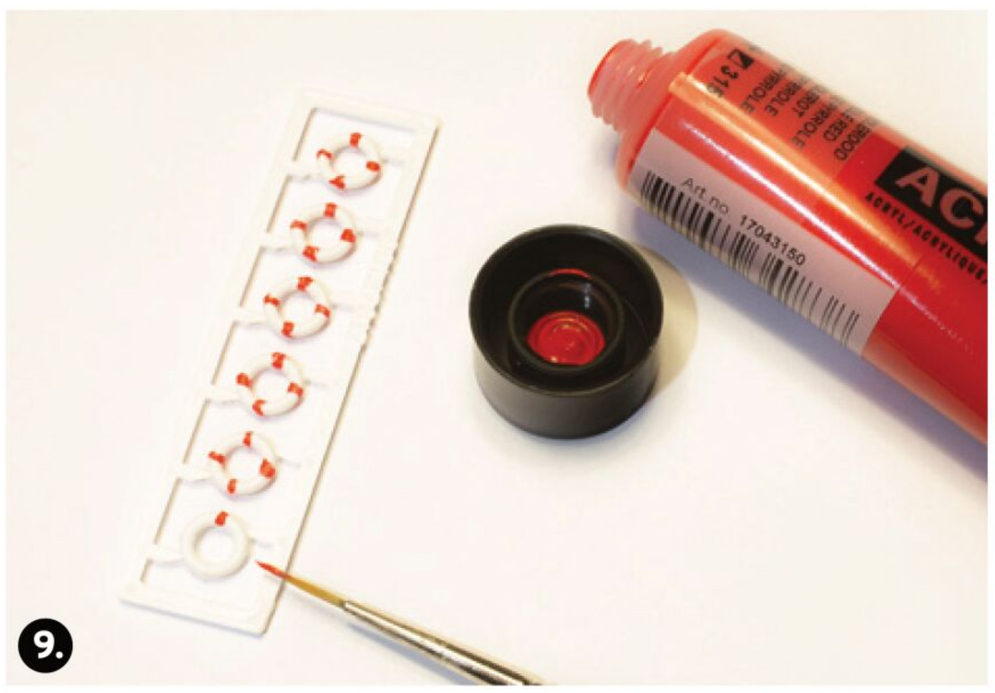
8. **Informatiepanelen en reddingsboeien.**

9. **De rode banen worden met een fijn penseel aangebracht.**

10. **De panelen zijn aan beide kanten van informatie voorzien.**



8.



9.



10.

Abellio Deutschland
TREINDIENSTEN VERDEELD OVER DRIE VERVOERDERS

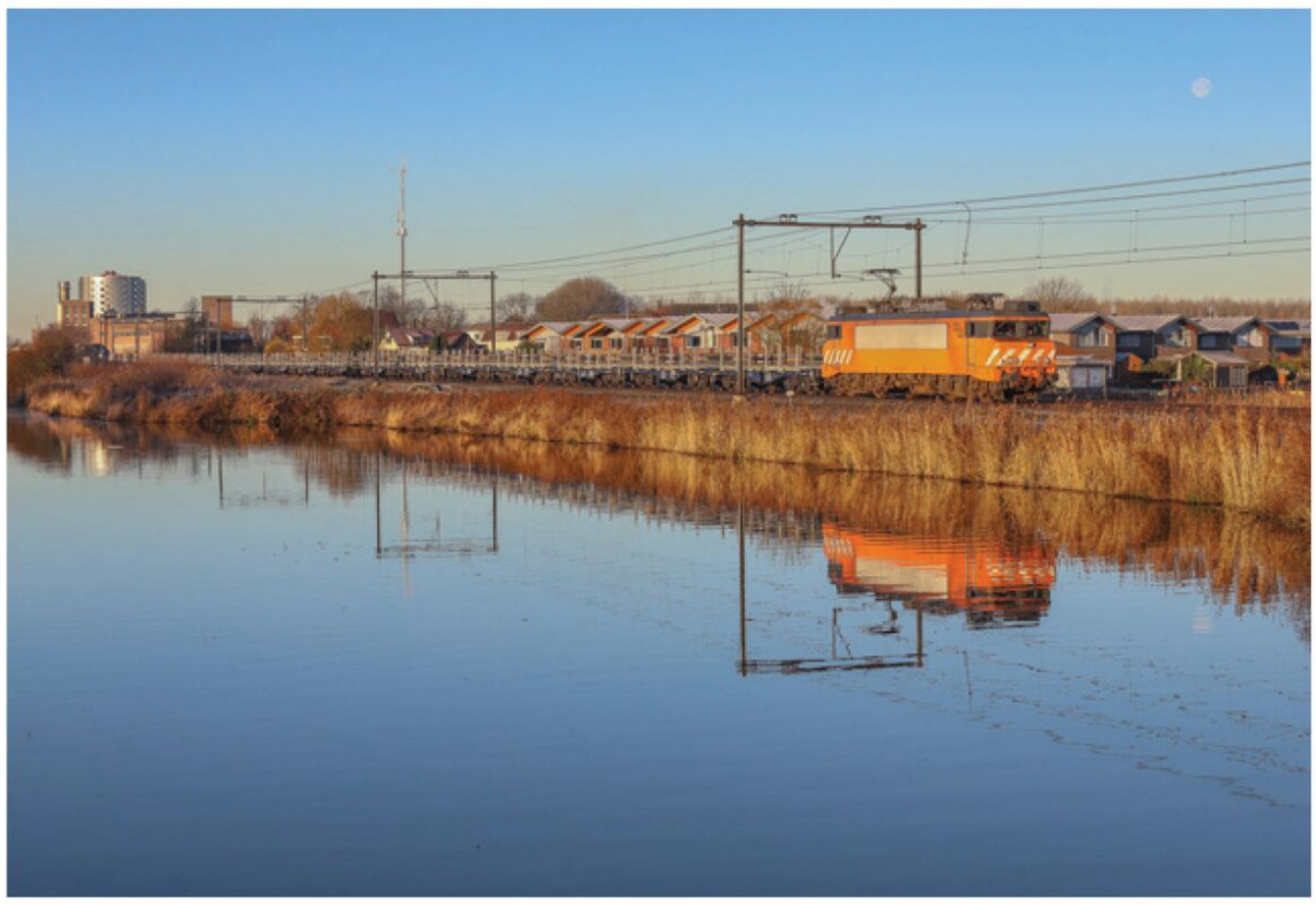
Spoornieuws uit Nederland, het buitenland en berichten van museumbedrijven.



Abellio Flirt ET 25.2302 rijdt langs Zevenaar naar Arnhem. Vias neemt deze dienst nu over. (foto Guus Ferrée)

VIAS naar Arnhem

De erfenis van het failliete Abellio Deutschland in Nordrhein-Westfalen wordt verdeeld onder drie spoorwegbedrijven: DB regio, National Express en Vias Rail. Laatstgenoemde gaat de Niederrheinbahn exploiteren. Dat betekent dat Vias vanaf 1 februari 2022 op de RE 19 van Düsseldorf naar Arnhem rijdt. Ook de S7, de verbinding van Wuppertal naar Solingen gaat naar Vias. National Express neemt de Rhein-Ruhr Express (RRX) met de RE1 (Aken-Hamm) en RE11 (Düsseldorf-Kassel) voor zijn rekening. DB Regio is verantwoordelijk voor het Rhein-Ruhr (met onder andere S2, S3 en S9) en het Ruhr-Sieg-net dat uit de RB 91, RB 46 en RE 16 bestaat. De genoemde bedrijven krijgen een gunning voor twee jaar, daarna volgt een nieuwe aanbesteding voor een veel langere looptijd. Voor de planners van de drie maatschappijen is het nu alle hens aan dek om in een zo kort tijdsbestek een nieuwe exploitatie in het leven te roepen. Daarbij wordt ook het materieel van Abellio opnieuw technisch gekeurd. Sinds 8 januari reden al vervangende treinen in enkele Abellio-diensten; hier komen we in uitgave 446 op terug.-GF »



Op dinsdagochtend 21 december 2021 is RFO's 1830 met een lange brammentrein bij Halfweg onderweg als trein 63111 naar Amsterdam Centraal. (foto Matthijs Schreurs)

Staalplakken naar Amsterdam

Op 20 december 2021 is RFO weer begonnen met het staalplakkenvervoer van de hoogovens bij Beverwijk naar de TMA Terminal in de Amsterdam Houtrakpolder. Net als aan het begin van 2021 wordt met een elektrische locomotief, veelal een 1800, van Beverwijk via Haarlem naar Amsterdam Centraal gereden, alwaar na kopmaken emplacement Houtrakpolder wordt bereikt. Met de welbekende Belg of de zwarte G2000 wordt de trein naar de terminal geduwd of getrokken; iets wat per keer verschilt. In de regel rijdt de trein vijf dagen per week, van maandag tot en met vrijdag. De aankomst in de Houtrakpolder is rond 10:30 uur.-MS

CTO toert door Nederland

Na buitendienststelling van het CTO-meet-rijtuig door Eurailscout heeft de Stichting Historisch Dieselmaterieel (SHD) het onder haar hoede genomen. Na een opknapbeurt wordt het rijtuig alweer enige jaren ingezet en door onder andere de TU/e Delft gebruikt voor onderzoek aan het Nederlandse spoor. Als tractie wordt vaak de 2205 van de SHD ingezet. In week 50 toerde de combinatie door Nederland, waarbij op maandag een rit naar Venlo op de planning stond en op dinsdag naar Weert. De dagen daarop werden onder andere Onnen en Nijmegen bezocht.-MvE



Vanuit Weert rijdt de trein via Den Bosch en Stroe naar Amersfoort. Heeze, 14 december 2021. (foto Marcel van Eupen)



Strukton Rail 303008 met SGM 2979, 2976, 2978 en 2977 bij Zevenhuizen. (foto Matthijs Schreurs)

Sprinters in record-tempo naar de sloper

Na hun buitendienststelling werd het SGM-materieel op 11 december 2021 naar de TMA Terminal in Amsterdam overgebracht, daarna worden ze bij HKS Metals in de Westhaven gesloopt. Voor treinstel 2966 ging dat erg snel: op 11 december legde zij op eigen kracht haar laatste kilometers af, de volgende dag verdween zij naar de TMA-terminal en op 14 december naar de sloper. Treinstellen 2975-2980 gingen op eigen kracht naar de werkplaats in Leidschendam waar de Sandite-installatie werd uitgebouwd. Stel 2995 ging een dag later op eigen kracht naar het Spoorwegmuseum in Utrecht.-MS

Op vrijdagochtend 17 december 2021 is de 193 766 met Nightjet 402 met een uur vertraging op spoor 7 in Amsterdam Centraal aangekomen. (foto Matthijs Schreurs)

Oostenrijkse nachttrein uit Zwitserland gestart

Met ingang van de nieuwe dienstregeling is Nederland op dagelijkse basis met het Zwitserse Zürich verbonden door middel van de Nightjet. Deze Nightjet-verbinding is een toevoeging op de reeds bestaande verbinding naar Innsbruck en Wenen die sinds 25 mei 2021 elke dag rijdt. Anders dan de Oostenrijkse trein bestaat de trein naar Zürich naast de bekende Nightjet-rijtuigen ook uit Duitse IC- en Zwitserse EC-rijtuigen. Deze rijtuigen vormen het zitgedeelte van de trein, aangezien de trein binnen Duitsland als binnenlandse nacht IC fungeert. De trein begint in Amsterdam en loopt na stops in Utrecht en Arnhem en diverse Duitse steden na een kleine twaalf uur in Zürich HB binnen.-MS

Welkom ČD Cargo

Nieuw in Nederland te bewonderen zijn Vectron-locomotieven met het logo van ČD Cargo. Sinds 12 december rijden ze de intermodale trein tussen het Tsjechische Lovosice en Europoort, die tot dat moment door DB Cargo gereden werd. Onderweg maakt de trein nog een stop op terminal MegaHub in het Duitse Lehrte voor het bij- en afladen van containers of trailers. Personeel van LTE Netherlands rijdt de treinen tussen Rotterdam en Lehrte; in Nederland wordt ook onder attest van LTE gereden. De trein is vooral beladen met trailers, die de onlangs door Toyota van PSA overgenomen autofabriek in Kolin (CZ) als herkomst hebben. Ze worden op de DUSS-terminal in Lovosice op de trein gezet en stappen in de Europoort over op de ferry naar het Verenigd Koninkrijk.-SB »



De 193 585 is op 15 december 2021 op de Betuweroute nabij Papendrecht onderweg naar de Europoort. (foto Sander Broerse)

Railterminal Valburg

Al bij de aanleg van de Betuweroute was er rekening gehouden dat nabij Valburg een containerterminal zou komen. Omwonenden hebben van begin af aan hiertegen bezwaar gemaakt. Ze vrezen een aanzienlijke toename van het (vracht)verkeer. Alhoewel de Raad van State hierover nog een eind-oordeel moet geven mag de provincie Gelderland alvast starten met voor-bereidende werkzaamheden. Het gaat daarbij vooral om bodem- en natuur-onderzoek. Ook moet er naar eventuele explosieven worden gespeurd. Als de Raad akkoord is, vindt de aan-besteding binnenkort plaats. Volgend jaar wordt een bouwweg aangelegd; pas in 2024 wordt begonnen met de terminal zelf.-TO



Het emplacement bij Valburg waar de containerterminal moet komen. (foto Ton Oosterom)



Op 10 september 2021 rijdt elektrisch treinstel type 69G 061 langs het Heddalsvatnet (Noorwegen). Het trein-stel is eigendom van Norske Tog, rijdt voor Vy maar heeft nog de oude NSB kleuren. (foto Harold van der Meer)

Coradia Nordic voor Noorwegen

In Zweden zijn de Alstom Coradia Nordic-treinstellen al vijftien jaar bij diverse maatschappijen in gebruik, nu koopt ook Noorwegen deze voor de Noordse weers-omstandigheden ontwikkelde treinstellen. Norske Tog koopt 30 (met een optie tot maximaal 170) treinstellen voor inzet rondom Oslo ter vervanging van de 40 jaar oude type 69. De Coradia biedt meer ruimte aan passagiers, fietsen en kinderwagens en heeft een beter comfort. Voorts komt er een invalidentoilet en zijn er plaatsen voor rolstoelen. De nieuwe treinstellen worden vanaf 2023 gebouwd en na de goedkeuring vanaf 2025 in gebruik gesteld.-HvdM

Vierjarig contract Railcare Zweden

Het Zweedse Railcare heeft een vierjarig contract afgesloten met vervoersautoriteit Travikverket voor de levering van 'standby' locomotieven. Deze zullen worden ingezet bij recovery van gestrande treinen. Het contract ter waarde van € 14,8 miljoen gaat op 1 augustus 2022 in. Als steunpunten zijn Boden, Kiruna, Långsele en Vännäs aangewezen. Railcare had in 2020 al een contract verworven voor de locatie Borlänge. Railcare heeft onder meer NoHAB diesellocomotieven type TMX en TMY (de zogenaamde bolle neuzen), TMZ, T43 en T44 in gebruik.-HvdM



Bolle neus TMY 1122 (ex DSB) met een railcleaner bij de werkplaats in Solna (Stockholm), 22 januari 2020. (foto Harold van der Meer)



Alex Taurus 3-locs 183 005 en 004. Regenburg, 13 september 2021. (foto Raymond Kiès)

218 keert terug tussen Regensburg en Hof

Met de beslissing om de treindiensten München – Hof/Regensburg vanaf december 2023 te gunnen aan DB Regio en Allegra Deutschland, dochtermaatschappij van de Oostenrijkse ÖBB, komt een einde aan de Alex-treinen van Die Länderbahn. Het nieuwe vervoerscontract geldt als overgangsregeling en heeft daarom een looptijd van slechts twee jaar, met een optie voor eenzelfde termijn. Het opmerkelijke is dat DB heeft ingeschreven met treinen getrokken door locomotieven Baureihe 146 en de al lang afgeschreven 218. Daardoor keren deze diesellocomotieven terug tussen Regensburg en Hof, een jarenlang stamtraject. Kortom: slecht nieuws voor Die Länderbahn, maar een goed bericht voor de V160-liefhebbers!-RK

SBB Re 460 naar Singen

De inzet van de SBB Re 4/4 II voor reizigerstreinen concentreert zich op de verbindingen van Zürich naar Chur en het Duitse Singen. Daarnaast zijn er enkele losse diensten, waaronder een nachttrein naar Basel en een in dubbeltractie gereden EC naar Buchs. De onderserie 420.2 komt met dubbeldeksrijtuigen op werkdagen in de spitsuren nog op het S-Bahnnet van Zürich in actie. Sinds de dienstregelingwissel zet SBB de serie 460 in tot Singen, zodat de verwachting is dat de Re 4/4 II over niet al te lange tijd een belangrijk deel van zijn diensten aan jongere locs zal verliezen.-RK //



Een SBB-locomotief serie Re 4/4 II steekt met IC380 van Zürich naar Singen bij Eglisau de Rijn over; 3 september 2021. (foto Raymond Kiès)

EXTRA: video brug-cyclus

Beweegbare OPHAALBRUG

MOTIEF VOOR NEDERLANDSE MODELBAAN

Een uitgebreid verslag van de bouw van de opnieuw uitgebrachte ophaalbrug van Faller is in Railhobby 442 opgenomen. Hanko Milot heeft de brug met servo's gemotoriseerd en voorzien van werkende seinlichten voor de scheepvaart.



1.

Tot zo'n 25 jaar geleden woonde ik niet ver van de Wijkerbrug in Voorburg. Als herinnering aan die brug kocht ik na onze verhuizing de ophaalbrug van Faller (artikelnummer 190227, nu 190139, € 20,99). Aan de Wijkerbrug is sindsdien het nodige veranderd. De zwengelende brugwachter en de draaihekken waarmee de brug werd afgesloten zijn vervangen door een camerasysteem en bediening op afstand en slagbomen. Van de grendels die met een vuistje werden vastgeslagen om de brug in gesloten stand vast te leggen is niets meer terug te vinden. Het brugwachters-huisje (een beschermd monument) kan als b&b worden gehuurd.

PASSEN EN METEN

Jaren later kwam ik het gebouwde Faller-model weer tegen. Hoewel de brug qua ontwerp niet bedoeld is voor het overbruggen van een smalle gracht en niet op de Wijkerbrug lijkt, komt hij in de modelgracht goed over. De gracht, kades en haven zijn geïnspireerd op de Engeltjesbrug aan de Bierkade in Hoorn en de grachten van Edam. De als halfreliëf gebouwde grachtenpanden staan aan de achterkant van de baan en bestaan uit omgebouwde gevels van Artitec en de tot Chinees restaurant gepromoveerde bakkerij van Holland Scale. Rond de haven worden 'Hotel de Wereld', enkele huizen van Holland Scale en een omgebouwd pand van Kibri opgetrokken.

Bij het openen van de Faller-brug loopt het contragewicht, de ballastkist, vast op de brughekken. Een slagboom ontbreekt. Dit is op te lossen door het vaste wegdeel te halveren en de beweegbare balansen aan de kant van de balanskist 1,5 cm in te korten. Na wat zagen, vijlen en lijmen komt de te overbruggen afstand overeen met de breedte van de geplande gracht en loopt het contragewicht vrij. De groene bouwdelen zijn met Humbrol 131 geschilderd en na drogen van een zwarte wash voorzien. Om de witte delen van de plasticglans te ontdoen zijn deze met wit (Revell 6) overgeschilderd. De bruine wegdelen zijn alleen met een zwarte en groene wash behandeld.

LANDHOOFDEN

Bij de Faller-brug worden geen landhoofden geleverd. In de bebouwde kom bestaan deze doorgaans uit metselwerk en speksteen. Ik maak ze van blokjes hout met gevijlde rondingen. Grijs geschilderd en voorzien van baksteenstrips zijn de landhoofden en »

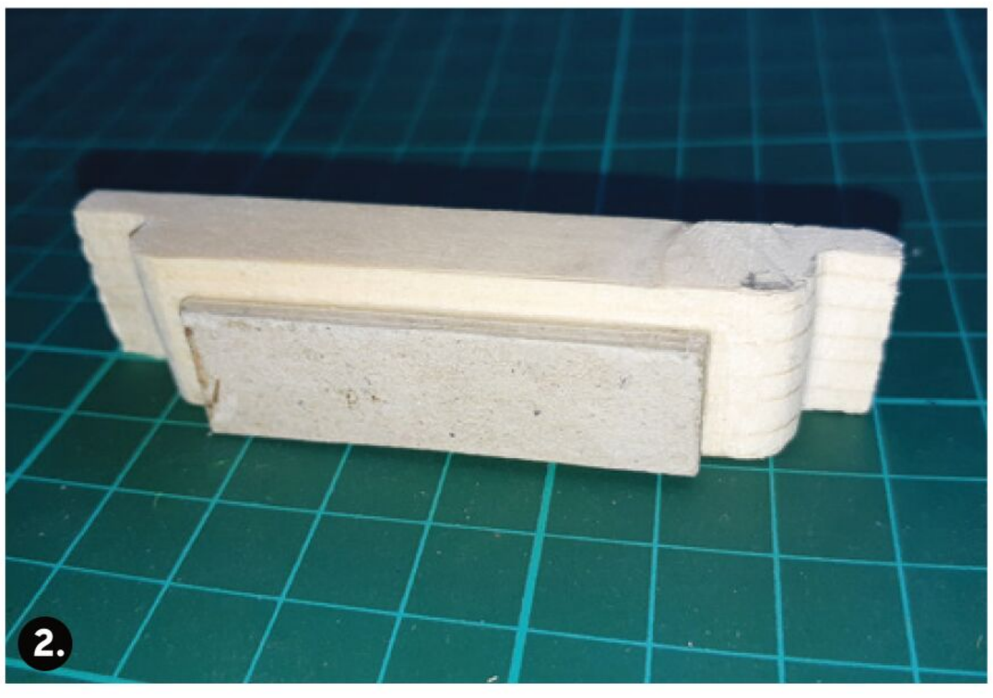
1. De brug is neergelaten, de slagboom omhoog, dubbel rood voor de scheepvaart.

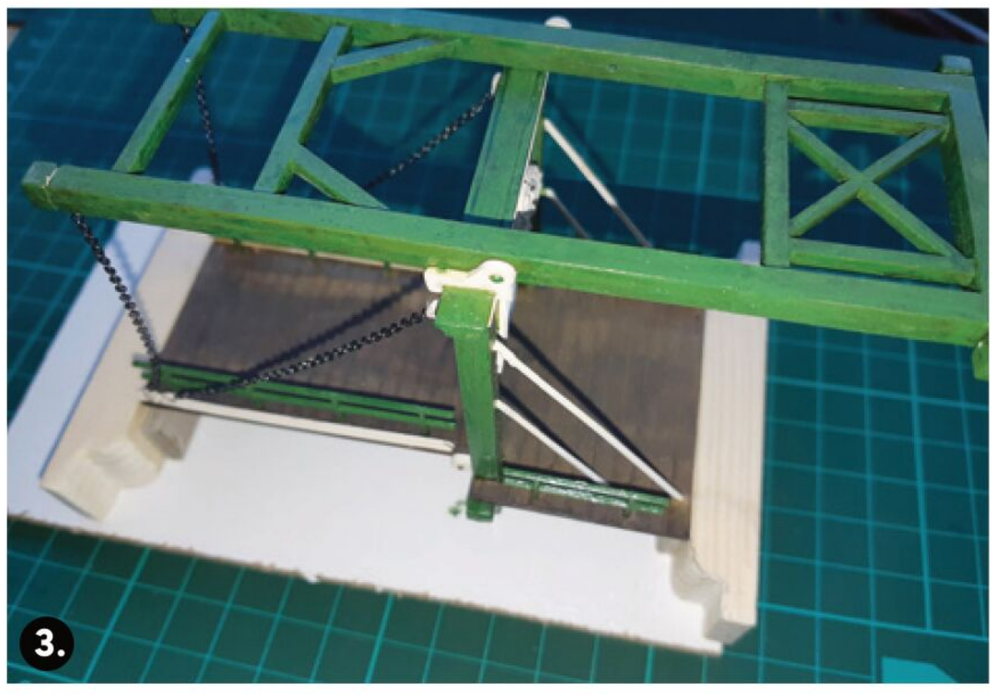
2. Ruwbouw van de landhoofden.

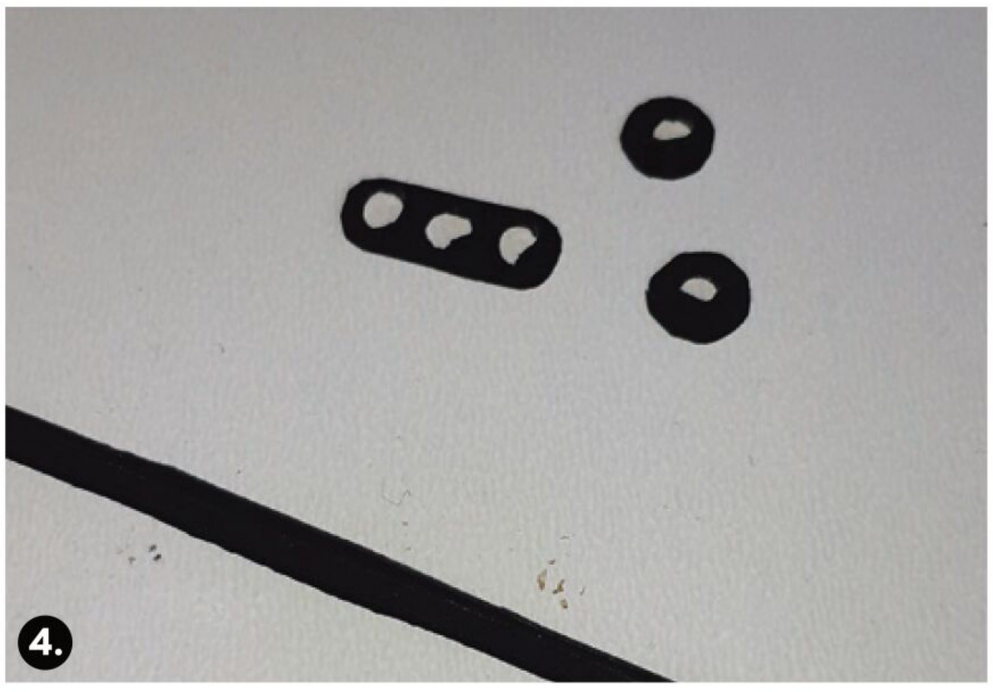
3. Het vaste wegdek is ingekort en met de landhoofden op een plank gefixeerd.

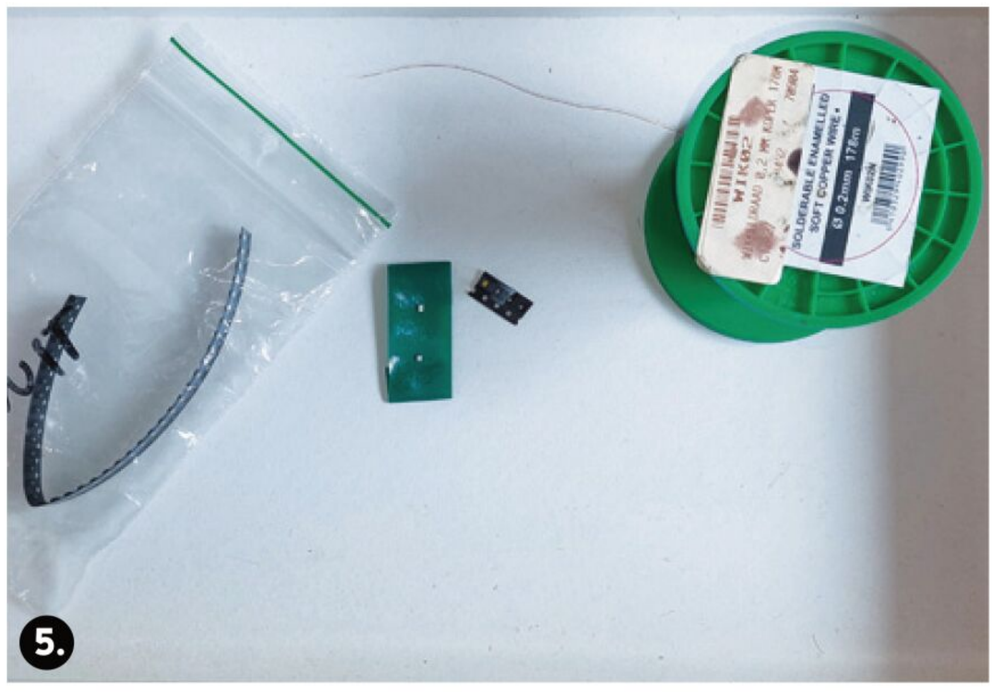
4. Onderdelen voor knipperlichten, bruglampen en scheepvaartlichten zijn uit zwart karton uitgeknipt. De lampenbak is in U-vorm gevouwen.

5. Voor het solderen van smd-leds en lakdraden wordt het deksel van een schoenendoos gebruikt.


2.


3.


4.



5.

TEKST, FOTO'S & TEKENINGEN: HANKO MILOT

brugfundamenten op een plank vastgezet zodat de maat van de doorvaartopening niet kan wijzigen. Na afbouwen wordt het geheel in de uit 2 cm dik piepschuim opgetrokken kades ingebouwd.

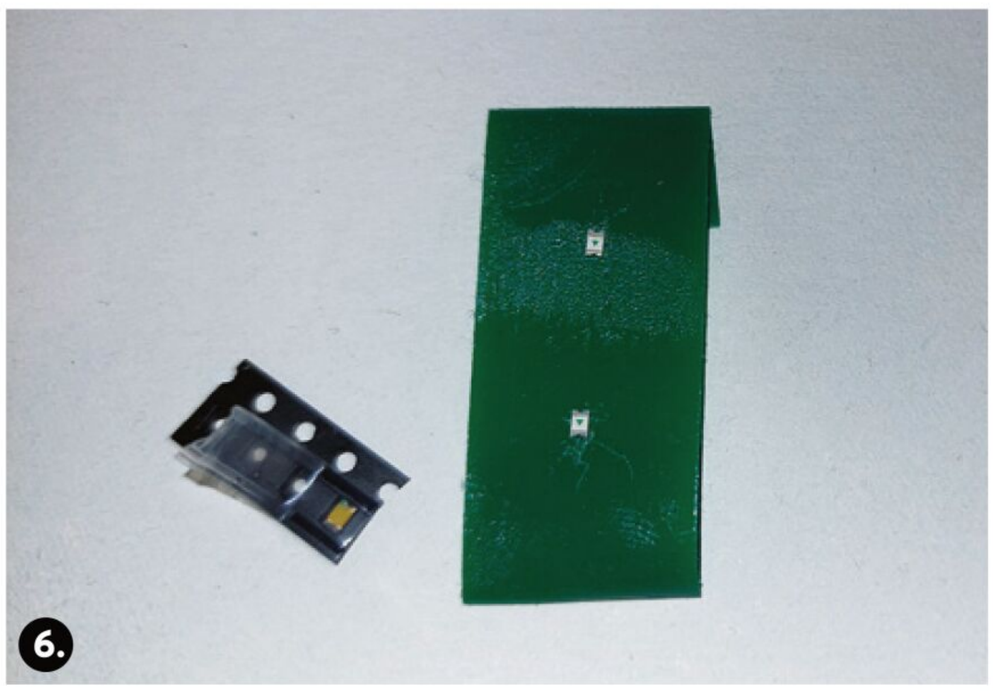
SLAGBOOM

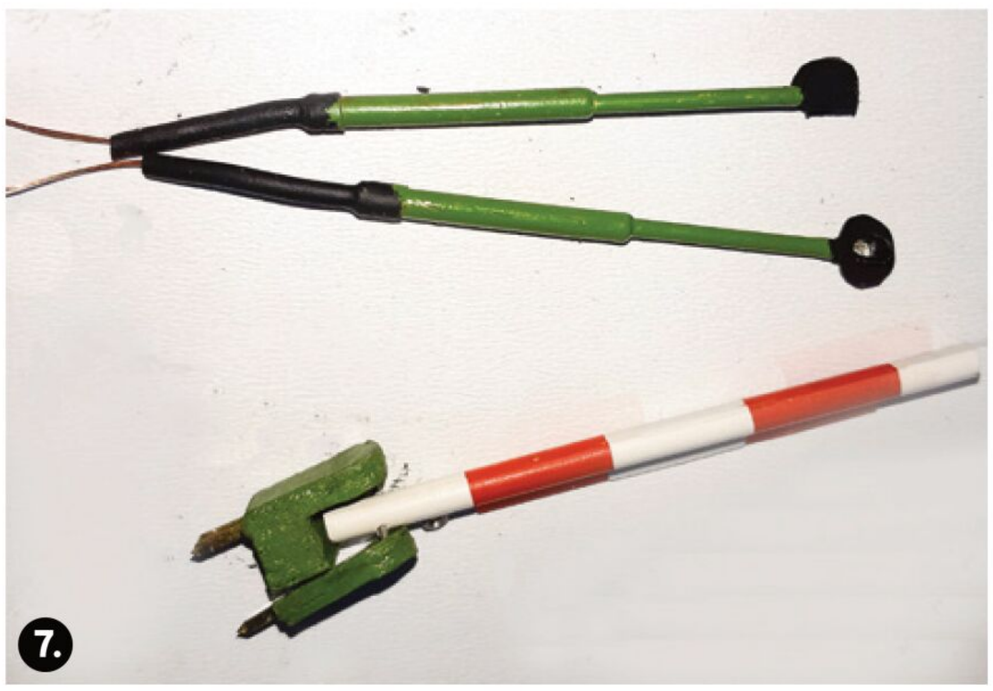
Het handmatig openen en sluiten van een aan de achterkant van de baan geplaatste brug is niet handig zodat ik me afvroeg of de brug op afstand bedienbaar zou kunnen worden, zoals de Wijkerbrug. Het idee om de ophaalbrug beweegbaar te maken en te voorzien van een slagboom werd concreter. Met twee servo's zijn zowel de val, het brugdek, als de slagboom in beweging te brengen. Conform het voorbeeld mogen de seinen voor de scheepvaart en het wegverkeer niet ontbreken. Voor de besturing wordt een Arduino ingezet. Bruggen hebben voor zowel het weg- als scheepvaartverkeer beveiliging. Het wegverkeer wordt gewaarschuwd door verkeersborden, knipperlampen en slagbomen. Bij een ophaalbrug staat vaak aan één kant een slagboom, waar de brug opent en er gevaar voor onbedoeld te water raken is. Ook voor de scheepvaart zijn er borden en lichten. Afhankelijk van het seizoen en het (beroeps)vaarverkeer zijn er vaste openingstijden of kan de brugwachter worden gebeld.

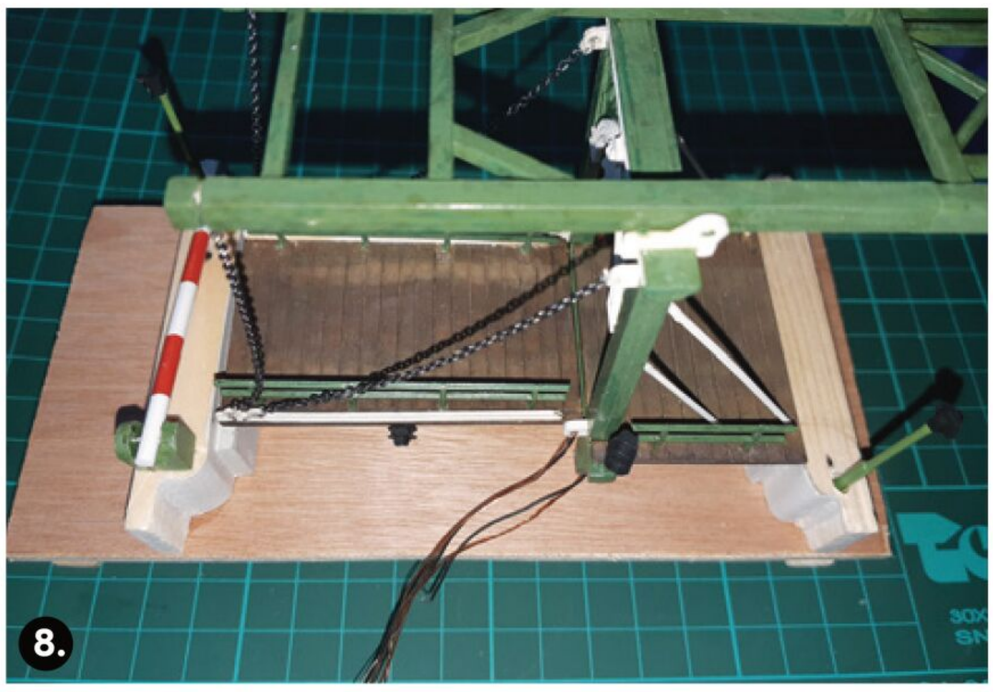
Aan de brugseinen is de status van de brug te zien. De lichten bestaan meestal uit een enkele of dubbele gele lamp (of geel bord) op het beweegbare brugdeel en een armatuur met drie lampen (rood - groen - rood) aan één of beide zijden van de brug.

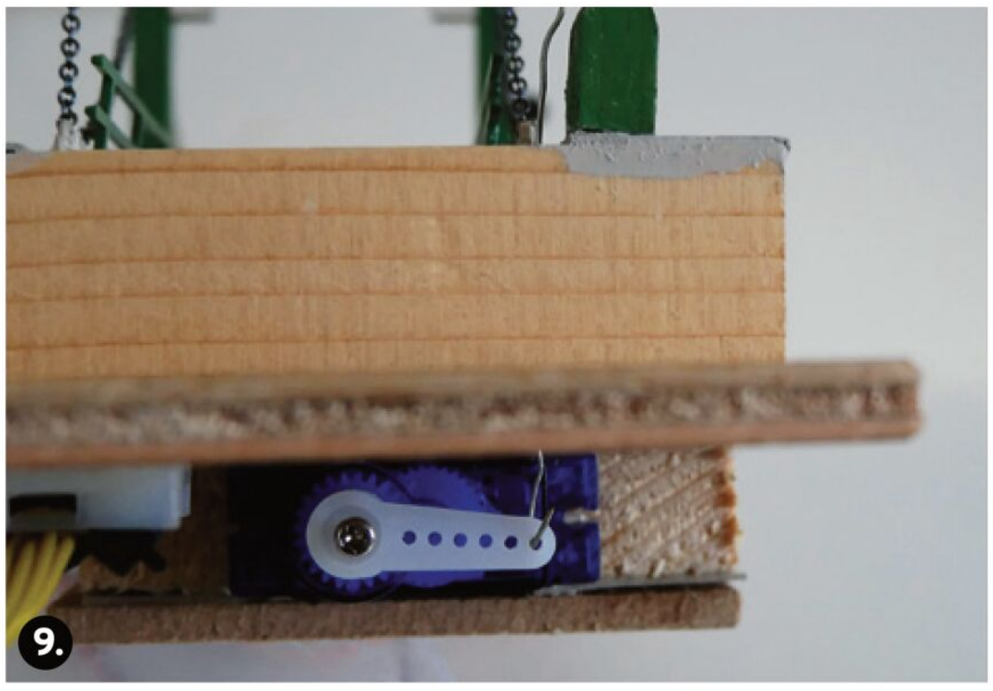
SERVO'S

Om te zorgen dat de aandrijving zo weinig mogelijk ruimte onder de baan inneemt - ter plekke ligt een schaduwstation - zijn de servo's horizontaal onder de plank met de brug gemonteerd. De servoarmen staan in rust horizontaal (90 °) en bewegen hun arm naar beneden. De slagboom met metalen draaipunt komt uit de rommeldoos. De aandrijving omvat een dunne metalen draad en een metalen oog dat bij het draaipunt in de boom is gesmolten. Het zichtbare deel van de scharnierconstructie is met een ombouw van styreen als motorhuis afgewerkt en groen geschilderd. De val wordt via de bij de bouwdoos meegeleverde en aan de balans bevestigde kettingen geheven. Door een gat in een balans vlak naast de hamelpoort, de verticale constructie, loopt een uit getrokken ijzerdraad gevormde trek-duwstang via gaten in het vaste wegdek en de bodemplaat naar de servo. Via een 'glijdend oog' bedient de servo de stang, het oog zorgt voor


6.


7.


8.


9.



10.

de tijdens de slag benodigde horizontale speling. Zie de schets van de werking van het glijdend oog.

SMD-LEDS

Voor de lampen gebruik ik smd-leds 0805 van 2 x 1,25 mm, voor het vertinnen en solderen van de koperlakdraden aan de leds een soldeerstation met een schone, smalle punt. Voor het werkproces leg ik op de werkbank een deksel van een schoenendoos »

6. De smd-leds op een stukje tape, klaar voor vertinnen en aansolderen.

7. De knipperlichten en slagboom kunnen worden geplaatst.

8. Alle beveiliging is geplaatst, de bedrading kan worden weggewerkt en op de hulpprint worden aangesloten.

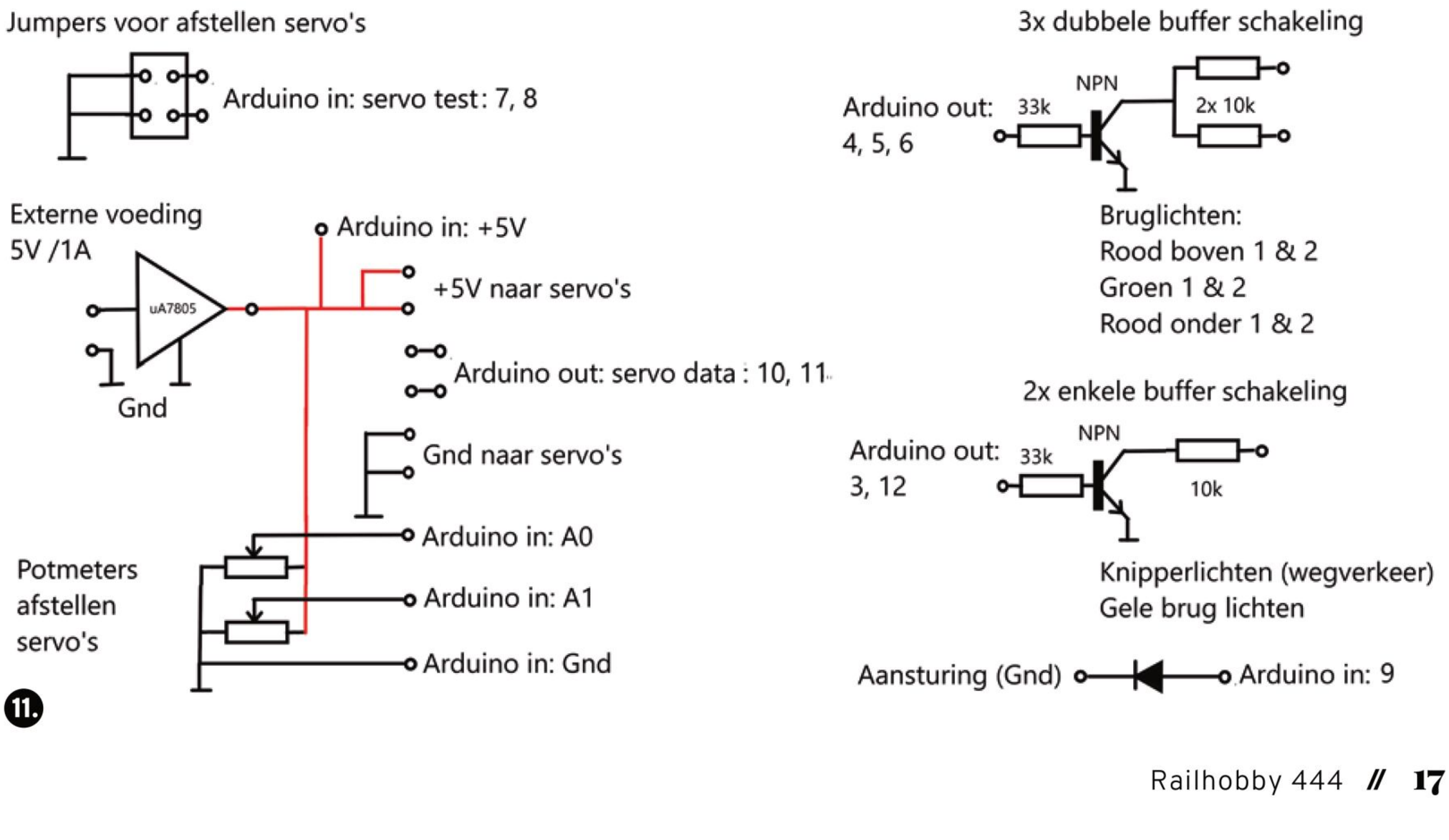
9. Servo voor de bediening van de slagboom; een stukje draad zorgt voor het overbrengen van de beweging.

10. Groen licht, de brug is geopend, vrije doorvaart.

11. Schema voor voeding, afstelmogelijkheid en buffering.

BENODIGDHEDEN BRUG-SEINEN EN AANDRIJVING

- Alle seinen zijn zelfbouw, alle leds als smd-led 0805.
- Wegverkeer, twee knipperlampen: messing buis, 1 of 2 en 2 of 3 mm, dun zwart karton, rode knipperled, rode led, weerstanden 5k6 en 33 kΩ, transistor BC547.
- Scheepvaart, twee seinarmaturen: dun zwart karton, 4x rode led, 2x groene led, 6x weerstand 10 kΩ, 3x transistor BC547, 3x weerstand 33 kΩ.
- Bruglichten, twee stuks: dun zwart karton, 2x gele led, weerstand 5k6, transistor BC547, weerstand 33 kΩ.
- Twee servo's SR90, getrokken ijzerdraad.
- Arduino uno R3 voor aansturing van servo's en lampen.
- Arduino Software, ontwikkelomgeving, extra installeren: VarSpeedServo.h library.
- Arduino break-out board, voor testen van de sketch en de hulpprint.



11.



met de randen naar boven en plak in het midden een strookje dubbelzijdig of omgevouwen isolatietape. Zo kunnen de leds veilig uit de verpakking worden gehaald en met de lens op de tape worden geplakt, met de contacten omhoog. Ik leg ze alle in dezelfde stand (bijvoorbeeld anode naar boven). Als er meer leds op een gemeenschappelijke voedingsdraad worden aangesloten, moet de juiste kleurvolgorde worden aangehouden. Na het wegvijlen van een stukje isolatie aan het einde van de lakdraden kunnen de draden en ledcontacten worden vertind. De vertinde lakdraad-einden knippen we op de benodigde lengte af - voor een losse led circa 1 mm - en buigen de lakdraden naar de anode- en kathodecontacten. Daar de leds op de dubbelzijdige tape vastzitten gaat het solderen gemakkelijk. Aansluitend controleren we de werking met een 5 volt-voeding en een weerstand van 10 kΩ.

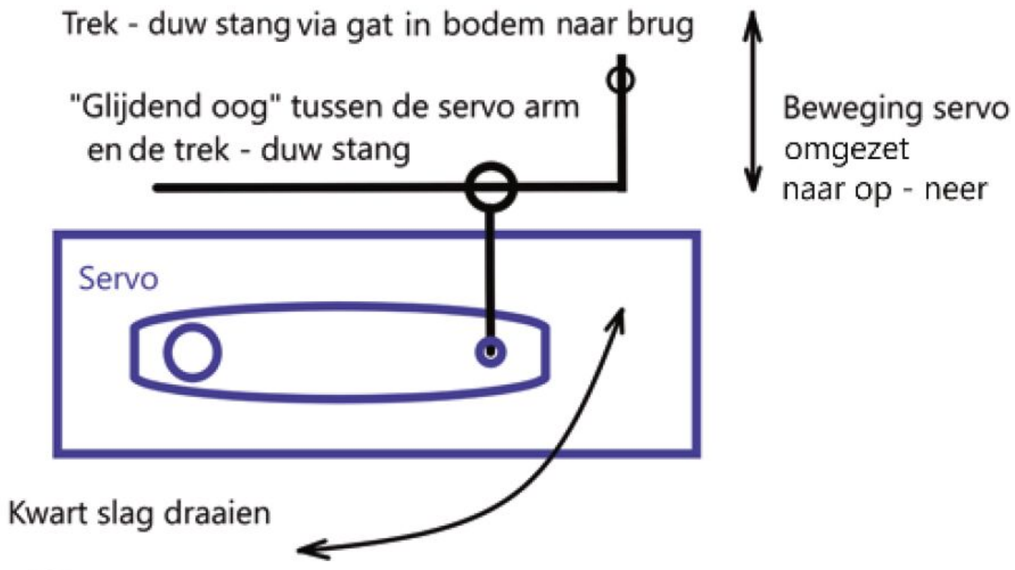
KNIPPERLICHTEN EN SCHEEPVAARTSEINEN

De waarschuwingslichten bestaan uit messing buis en met een lamphuis en schild van dun zwart karton. Eén lamp bevat een rode smd 0805-knipperled, de tweede paal een gewone rode smd 0805-led. De beide leds staan met een 5k6-weerstand in serie. Over de gewone led staat een weerstand van 33 kΩ parallel. Omdat de leds in serie staan, knipperen ze gelijktijdig en door de 33 kΩ weerstand dooft de gewone led ondanks een kleine lekstroom in de 'uit fase' van de knipperled. Voordeel hiervan is dat de sketch de leds alleen maar 'aan' en 'uit' zet, dus het knipperen gaat volledig buiten de sketch om.

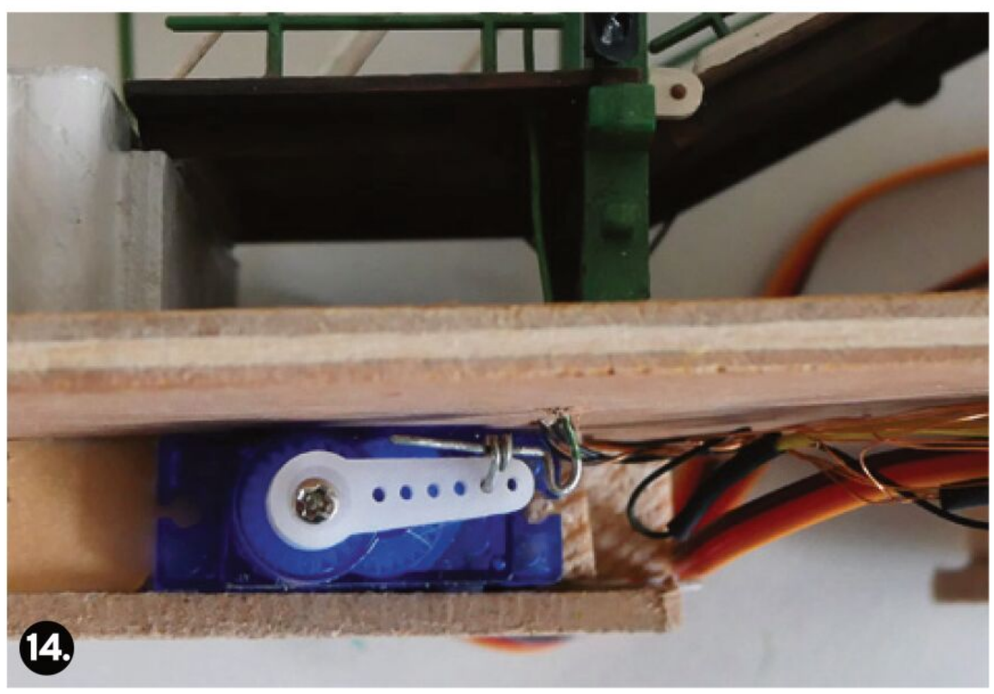
De brugseinen voor de scheepvaart bestaan uit een U-vormig gevouwen lampenbak en een schild. Beide zijn uit dun zwart karton geknipt. De rode en groene smd-leds plaatsen we in de lampenbak en lijmen de ledpoten aan de achterkant van het lampschild vast. Ook de zonnekleppen zijn uit dun karton geknipt en met secondelijm op het lampschild geplaatst. Daarna zijn de lampgaten in het schild met Kristal Klear van glas voorzien. Omdat er meerdere leds tegelijk moeten kunnen branden hebben ze alle een voorschakelweerstand in de kathodeleiding. De anodes zijn wel aan één lakdraad gesoldeerd en direct met de +5V verbonden. Op deze manier volstaan er vier lakdraden per lampenbak. Gebundeld en zwart geschilderd verdwijnen de lakdraden langs het fundament van de brug via een gat in de bodemplaat naar de hulpprint. De gele wegseinen zijn volgens hetzelfde principe gebouwd: een rond lampschild van zwart karton met een zonneklep en in de U-vormige bak een gele led. De gele leds staan in serie met een 5k6-weerstand. Alle decoderdraden krijgen ongeveer 20 cm extra lengte om ze naar de hulpprint te voeren.

ARDUINO

De door mij gebouwde hulpprint is maar een voorbeeld en kan naar smaak met andere componenten worden opgebouwd. Hoofddoel is een stabiele 5V-voeding die voldoende stroom kan leveren voor de Arduino, servo's en leds. Daarnaast biedt de print plaats aan de transistor-bufferschakelingen voor de leds, de beveiligingsdiode voor de stuuringang en een afregelmogelijkheid voor de servo's. Deze bestaat uit twee jumpers en instelpotmeters voor het afstellen van het eindpunt van de slagboom en de maximale brugopening. De Arduino en de hulpprint zijn met afstandsbussen op een plank gemonteerd die onder de baan bij de brug is geplaatst. Nadat alles uitvoerig »



13.



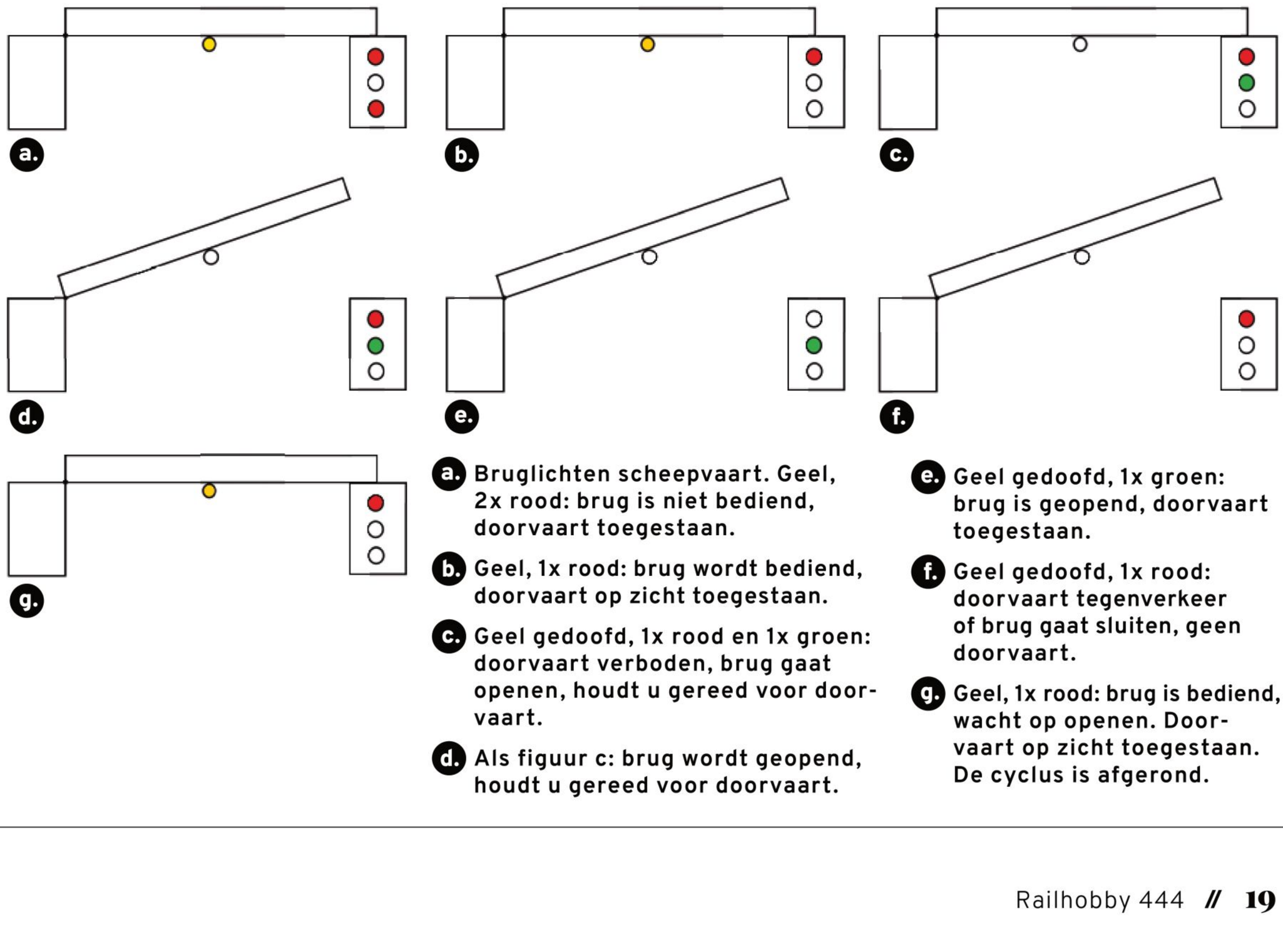
14.

12. De omgeving van de Engeltjesbrug aan de Bierkade in Hoorn was de inspiratiebron voor de haven en gracht.

13. Schema van de brugaandrijving: bediening met een 'glijdend oog'.

14. De brugservo met 'glijdend oog' in de praktijk.

BRUGSEINEN



a.

b.

c.

d.

e.

f.

g.

a. Bruglichten scheepvaart. Geel, 2x rood: brug is niet bediend, doorvaart toegestaan.

b. Geel, 1x rood: brug wordt bediend, doorvaart op zicht toegestaan.

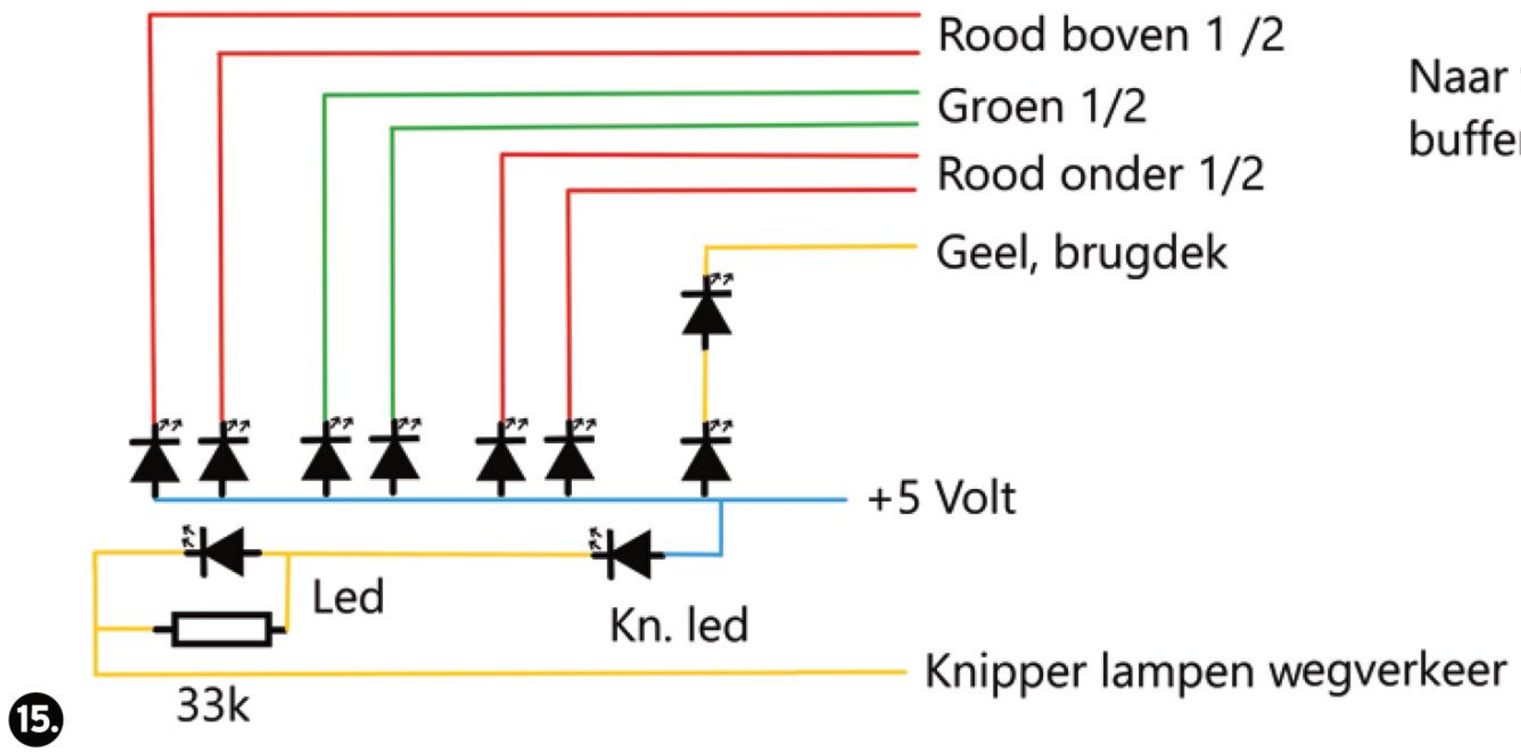
c. Geel gedoofd, 1x rood en 1x groen: doorvaart verboden, brug gaat openen, houdt u gereed voor doorvaart.

d. Als figuur c: brug wordt geopend, houdt u gereed voor doorvaart.

e. Geel gedoofd, 1x groen: brug is geopend, doorvaart toegestaan.

f. Geel gedoofd, 1x rood: doorvaart tegenverkeer of brug gaat sluiten, geen doorvaart.

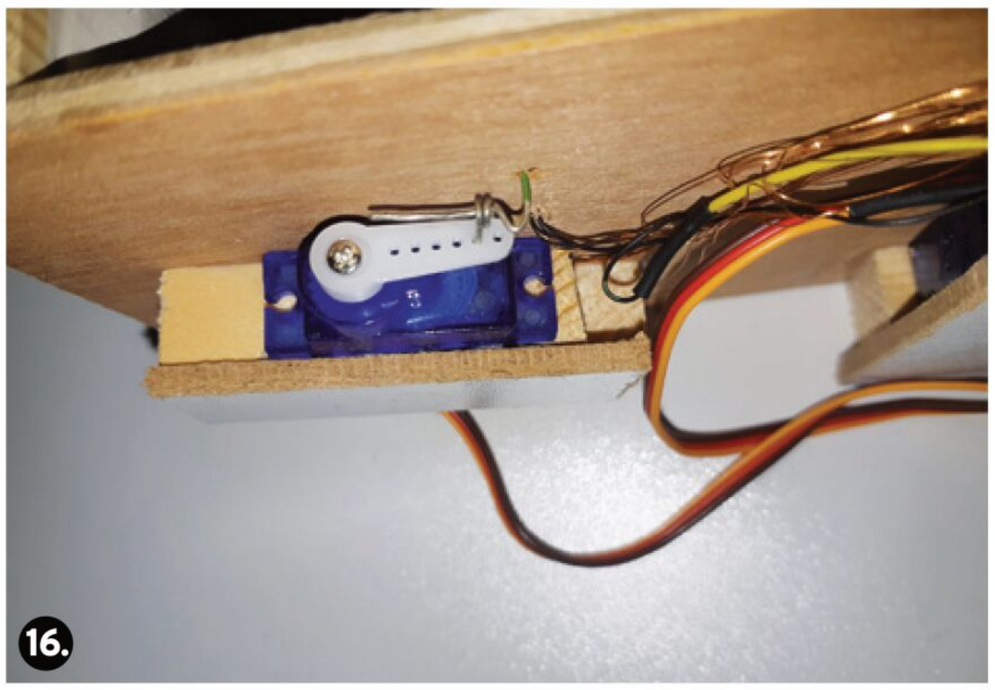
g. Geel, 1x rood: brug is bediend, wacht op openen. Doorvaart op zicht toegestaan. De cyclus is afgerond.



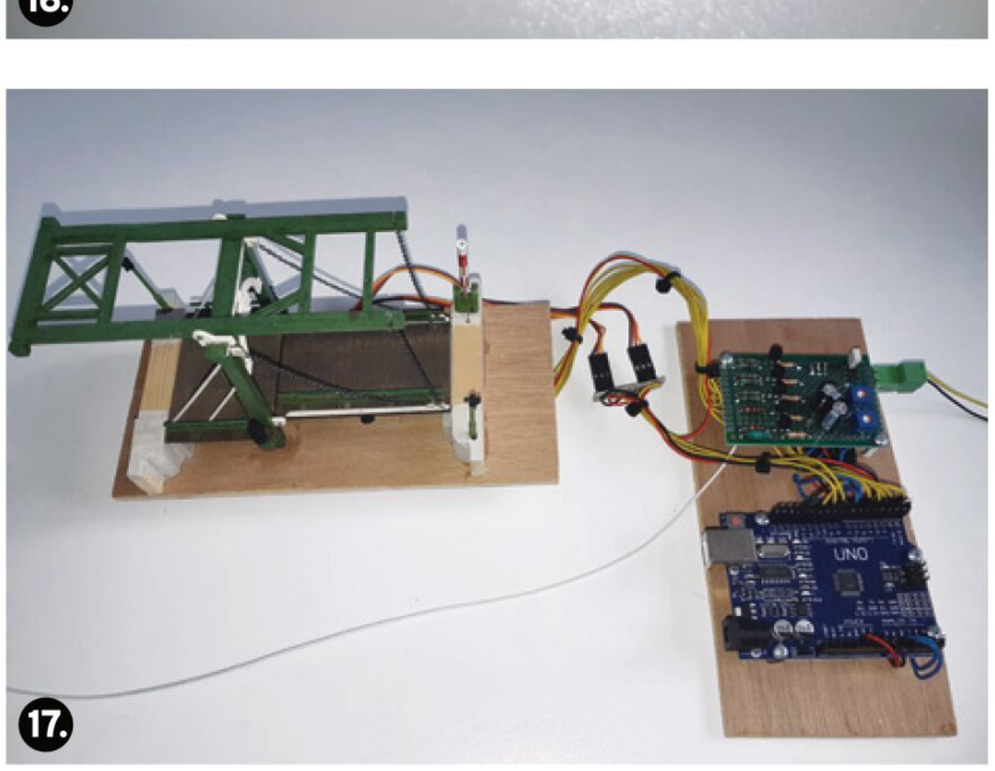
15.

is getest kan de brug worden ingebouwd en kunnen de gracht, kademuren en haven worden voltooid. De bediening gaat vanuit iTrain, waarvoor het accessoire ‘brug’ is aangemaakt. Voor de week- en weekeinddagen zijn aparte tabellen met openingstijden die de brug overdag enkele keren per uur automatisch opent en sluit. Voor het aansturen van de servo’s en de lampen is gekozen voor een Arduino uno R3. Voor het ontwikkelen en testen van sketches beschik ik over een extra Arduino uno R3 met een ontwikkel/beadboard en wat losse componenten, zoals steekdraden, weerstanden, leds en servo’s. Voor al mijn Arduino-projecten gebruik ik hetzelfde type, zodat ze uitwisselbaar en te testen zijn. Het openen en sluiten wordt met verschillende snelheden gedaan. Een lage start- en stopsnelheid bij de eerste en laatste zeven graden van de begin- (90 °) en (via regelroutine ingestelde) eindstand van de servo’s.

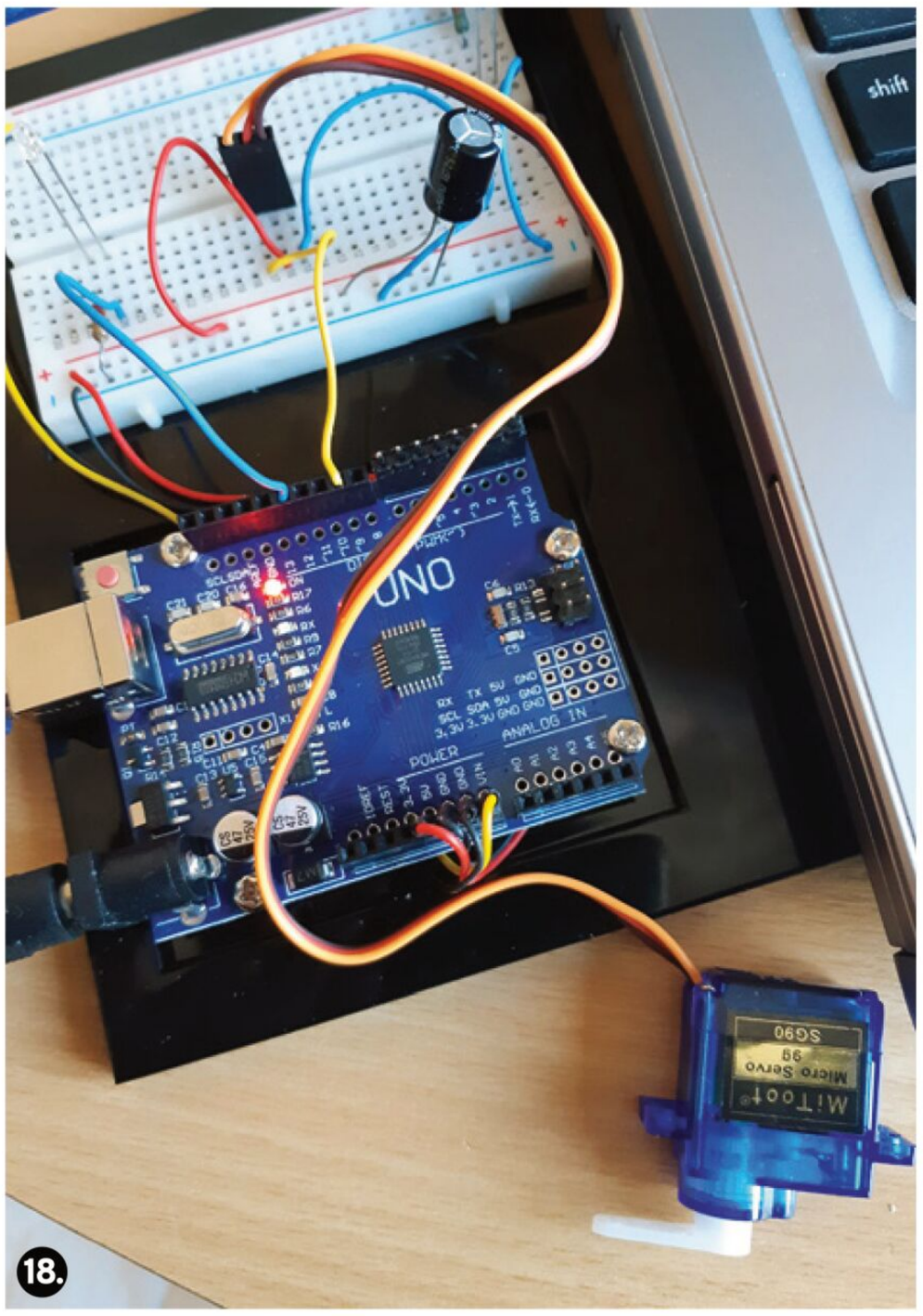
De boom en brug hebben een passende snelheid tijdens de overblijvende hoek van de beweging. Hierdoor verloopt de beweging enigszins vloeiend. Inmiddels is er een nieuwe library voor de bediening van servo’s beschikbaar: SMSSmoothServo.h. Zoals de naam aangeeft is het vloeiende verloop van starten en stoppen in de library opgenomen en kan een servo extreem langzaam worden gestuurd. Voor het aansturen via deze library is de tijd cruciaal; dat kan via het in de Arduino intern bijgehouden aantal milliseconden. Hiervoor zal de nu werkende sketch compleet worden herschreven en getest en volgens het ‘state machine’-principe omgebouwd. In plaats van ‘wachten’ wordt er gebruik gemaakt van ‘begin/eindtijd’ voor het aansturen van veranderingen aan de leds en servo’s. Het openen en sluiten van de brug verloopt in een vaste volgorde en alle handelingen volgen elkaar strikt op.



16.



17.



18.



19.

Er wordt in de eenvoudig te programmeren sketch niets parallel uitgevoerd. Ik maak graag gebruik van subroutines, die zijn overzichtelijk, gemakkelijk in onderhoud en veelal in andere sketches te hergebruiken.

SEINBEELDEN

De voor de ophaalbrug relevante seinbeelden zijn in de tekeningen weergegeven waarbij het gele sein bij de hier besproken ophaalbrug niet aanwezig is. De groene seinen zullen in werkelijkheid per vaarrichting branden, zodat schepen de brug beurtelings kunnen passeren. In model zijn de groene bruglichten echter aan beide kanten gekoppeld. Voor het wegverkeer is het beveiligen eenvoudiger: de knipperlichten worden ontstoken, na enkele seconden daalt de slagboom en wordt de brug voor de scheepvaart geopend. Na de doorvaart sluit de brug en opent de slagboom. Daarna doven de knipperlichten.

GERAADPLEEGDE WEBSITES

Wijkerbrug Voorburg: nl.wikipedia.org/wiki/Wijkerbrug
Engeltjesbrug Hoorn:
nl.wikipedia.org/wiki/Bierkade_(Hoorn)
Wijkerbrug Voorburg, b&b:
bbdewijkerbrug.nl
Arduino software en voorbeelden:
arduino.cc en arduino.nu //

Bekijk de video van de brug-cyclus en onze andere video's op Railhobby.nl/video

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!

FUNCTIES VAN DE SKETCH

jumper1: afregelen van de maximale uitslag van de brug-servo (routine start via jumper1);
jumper2: afregelen van het laagste punt van de slagboom-servo (routine start via jumper2);
bedienen: brugcyclus (open /dicht) bediening van lampen, slagboom en brugdek, met bij-passende snelheid.

De status-led op de Arduino geeft aan welk deel van het programma actief is:
status-led knippert:
wacht op commando open/dicht /afregel1/ afregel2
status-led aan: besturen van een van de servo's.
status-led uit: uitvoeren van wachttijd in de sketch.
De led knippert met frequentie 0,15 seconde aan en 1,85 seconde uit, herkenbaar voor VPEB Dinamo-gebruikers, ongeveer hetzelfde ritme als de status-led van een OC32.

15. Schema van alle bruglampen en de serie-schakeling met één knipperled.
16. De servo is onder de brugplank gemonteerd.
17. De brug, Arduino en hulpprint zijn op twee planken gemonteerd. Deze worden uiteindelijk op en onder de baan geplaatst.
18. Testen van de sketch op een break-out board met losse servo's en leds.
19. Het is geen drukke vaarroute, beide richtingen hebben groen licht.



1.

SGM UITGESPRINT

DEEL 1: PLAN Y: FRANS ONTWERP, DUITSE BOUWER

In december 2021 beëindigde NS Reizigers de inzet van de ‘oude Sprinter’. Hiermee werd na meer dan 45 jaar een punt gezet achter de loopbaan van een lange tijd wat vergeten en soms verguisd materieeltype. De betekenis van dit Plan Y of Materieel ’74 is in de geschiedenis van het reizigersvervoer per spoor in ons land aanzienlijk.

In artikelen over de ontwikkeling van NS-materieel in de jaren zeventig tot negentig komt steevast de term ‘Spoorslag ’70’ terug. Hand in hand met deze nieuwe dienstregelingsopzet ging het toekomstplan ‘Spoor naar ‘75’. Het doel was het reizen per trein weer populair te maken, een streven dat zonder twijfel meer dan gelukt is. De importantie van deze periode kan dan ook niet onderschat worden in de moderne geschiedenis van de spoorwegen in ons land. Al was het maar omdat deze niet is los te zien van maatschappelijke en ruimtelijke veranderingen. De groei van het reizigersverkeer weerspiegelde de groei van het land en de trek uit de steden naar buiten. Het SGM was een van de iconische materieeltypen die daaruit voortkwamen.

AUTOWEGEN

In de jaren 60 steeg het individueel autobezit tot grote hoogte. Zeker bij liberaal Nederland was de toekomst op vervoersgebied niet anders dan de automobiel; andere vervoersmiddelen waren iets uit het verleden. De spoorwegen waren verouderd en kostten de Staat veel geld. Er waren plannen om spoorwegen om te vormen tot autowegen, zodat deze tot in de binnensteden zouden komen. Het heeft niet veel gescheeld of Nederland was net zo auto-afhankelijk

geworden als de Verenigde Staten, waar openbaar vervoer nauwelijks een rol speelt. Nederland is echter niet de VS. Met de bevolkingsdichtheid en ruimtelijke ordening was er in de jaren 60 al sprake van congestie en verkeersonveiligheid. Zelfs met de voorzichtige groeiprognoses van toen zou het land zonder spoorwegen vastlopen. Daar zou begin jaren 70 de oliecrisis bovenop komen. Als gevolg van stijgende welvaart groeiden inkomen en mobiliteit. De steden in de Randstad werden als 'onleefbaar' beschouwd, overigens deels te danken aan autoverkeer. Men trok weg naar de dorpen rond de steden. Zeker de plaatsen die door de overheid als groeikern waren aangemerkt dijden al snel uit. Door deze suburbanisatiegolf naar deze kernen te sturen werd de 'verrommeling' van landelijke gebieden als het Groene Hart voorkomen. Het zorgde voor een concentratie van vervoersstromen richting de steden, waar het werk was. Het asfalt liep vol, het spoor moest bijspringen.

SPOOR NAAR 75

In de eerste jaren van Spoor naar '75 waren grote stappen gezet in de modernisering van het materieel op de traditionele verbindingen. Op de drukke forensenlijnen was het echter niet voldoende: de frequenties waren te laag en de treinen te traag. Dat probleem werd niet overal afdoende opgelost door het in aflevering zijnde Materieel 1964 (Plan V), dat inmiddels massaal in de Randstad werd ingezet. In de spits werden de treinen overlopen en moest worden teruggegrepen op vaak trager oud materieel. In 1972 werd besloten de Zoetermeer Stadslijn aan te leggen. De groeikern Zoetermeer zou met Den Haag door een spoorlijn met metro-achtige kenmerken worden verbonden: een route door de wijken met veel stops op korte »

1. Strandsprinter 2026 naar Zandvoort kruist op 24 september 1995 de Zanderijvaart bij Overveen. (foto's 1 & 3 Remco Bruggink)

2. Op 20 juni 1995 is stel 2027 in Rotterdam CS te zien in de nieuwe versie van de AD-totaalreclame. (foto Edwin Mos)

3. De 2027 is op 10 maart 1995 zojuist uit Maassluis vertrokken.



2.


3.

TEKST: SICCO DIERDORP

afstand. Hiervoor waren treinen nodig met een grotere aanzetkracht dan Mat ’64. Eenzelfde concept werd uitgedacht voor de Utrechtse groeikern Nieuwegein, al zou dit later de SUN (Sneltram Utrecht-Nieuwegein) worden. Op bestaande spoorlijnen in de Randstad was een verdichting van het aantal stations gewenst, of bestonden die al op dermate korte afstand, dat treinen met een snellere aanzet wenselijk waren. Voor de ontsluiting van Amsterdamse en Rotterdamse groeikernen was in de jaren zestig tot de bouw van metrolijnen besloten; er is sprake van geweest dat deze door NS zouden worden geëxploiteerd. Het benodigde ‘buurtspoormaterieel’ zou deels aan de basis staan van het nieuwe voorstadsmaterieel.

In 1972 werd toestemming verleend voor een eerste bestelling van vijftien treinstellen. Besloten werd tot een doorontwikkeling van materieel voor het Parijse RER-voorstadsnet. Zowel het in- als exterieur werd ontworpen door Raymond Loewy van de Franse Compagnie de l'Esthétique Industrielle, naar de mode van die tijd. Het is moeilijk voor te stellen, maar het materieel was voor die tijd baanbrekend. Het vormde een duidelijke trendbreuk met de stroomlijnvormen die NS sinds de jaren 30 kende. Een treinstel kreeg acht tractiemotoren (voor acht assen) en een zo onderhoudsarm mogelijk ontwerp. Een bagageruimte, toilet of doorloopmogelijkheid tussen de bakken ontbraken. De afdelingen waren open met grote balkons en drie dubbele deuren per zijde, in plaats van de gebruikelijke twee. De stellen hadden spiegels en een mobilofoonsysteem om (op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn) met eenmansbediening te rijden. Veel aandacht was besteed aan moderne technieken. De bediening kon handmatig gebeuren en automatisch via een drukknoppensysteem voor de snelheidskeuze. De cascobouw en completering werden gegund aan Talbot in Aken, dat nog bezig was met de bouw van Mat ’64. De nieuwe treinen kregen de aanduiding Plan Y(0), of ook wel SGM: Stadsgewestelijk Materieel. De bijnaam Sprinter maakte duidelijk dat dit materieel veertig procent sneller aanzette dan Plan V. Anders was ook het kiezen van een geheel nieuwe nummerserie: de serie 2000 (2001-2015). Daarvoor werd doorgenummerd vanaf het eerstvolgende tiental, gerekend vanaf het voorgaand afgeleverde materieel. De Sprinter kwam in dienst in de huisstijlkleuren voor stoptreinmaterieel: chromaatgeel met lichtblauwe reclamebanen en grijze deuren. De laatste twee exemplaren werden op proef voorzien van een vermogens-



4.

regeling via een chopper (ook wel ‘pulssturing’ genoemd) in plaats van de traditionele vermogensregeling via weerstanden. Deze stellen waren te herkennen aan een logo bij de nummers en vooral door het andere aanzetgeluid.

SPRINTER IN DIENST

De Zoetermeerlijn werd al gebouwd zodat enige haast geboden was. Daartoe werd de bouw van Mat ’64 tijdelijk stilgelegd. Aansluitend op het laatste stel van bouwserie V11 (de 935) werd SGM 2001 afgeleverd, op 7 maart 1975. Op 26 maart werd de eerste rit op eigen kracht gereden, naar Rotterdam Hofplein. In november was de hele serie in het land; de indienststelling van de 2014 en 2015 liet door de inbouw van de chopperinstallatie nog een jaar op zich wachten. Na de levering van de vijftien stellen pakte Talbot de bouw van de laatste twee bouwseries Plan V weer op. Deze kregen overigens de ramen zoals de Sprinters die hadden: een half schuifraam in plaats van twee kleine. Zo waren de Plan V’s van voor en na de levering van de Sprinters te onderscheiden. Later zouden de oudere Plan V’s ook ‘Sprinterramen’ krijgen.

Met de komst van het nieuwe materieel introduceerde NS een wijze van testen dat we nog steeds kennen. De praktijk had geleerd dat het te snel in dienst stellen van materieel met moderne technieken een grote, negatieve impact op de dienstuitvoering had. Daarom werden de eerste Sprinters eerst uitgebreid zonder reizigers beproefd, wat vanaf eind maart 1975 plaatsvond tussen Leidschendam en Rotterdam Hofplein. Daarna begon een proefbedrijf met reizigers naar Hoek van Holland. Vanaf de zomerdienst van 1975 werden hier acht stellen in een gesloten omloop ingezet, waarbij oude treinstellen als reserve stonden. Tenslotte werd het personeel breder opgeleid en daarna kon het »



4. Op 14 mei 1995 passeert de 2007 de lijn Den Haag - Leiden. Hier rijdt nu Randstadrail. (foto’s 4 & 8 Edwin Mos)

5. Door de komst van DD-AR kregen sprinters diensten verder het land in. Zo is deze 2873 op 11 mei 1995 bij Boxtel onderweg van Tilburg West naar Eindhoven. (foto Sicco Dierdorp)

6. Op 7 maart 1975 werd de 2001 in Rotterdam aangebracht door de nog blauwe 1204 en de botsneusloze 1139. (foto Hans Scherpenhuizen)

7. Een onbekend gebleven Sprintertweetje op het enige nog in gebruik zijnde (kop)spoor van station Hofplein, 5 mei 1995. (foto Remco Bruggink)

8. Waar het allemaal begon, eindigde het in 2006: de Zoetermeerlijn. De 2025 vertrekt uit station Centrum West op 5 september 2004.








9.


10.


11.


12.

materieel ook breder worden ingezet. Hiervoor werden de stellen gebruikt die niet op de Hoekse Lijn reden. Op 4 mei 1976 vond bij Schiedam een treinramp plaats waarbij 24 doden vielen. Het verwoeste ABk-rijtuig van de 2008 moest door een nieuwe bak worden vervangen. Op 22 mei 1977 werd het eerste deel van de Zoetermeerlijn geopend en gingen de Sprinters vanuit Den Haag CS naar Zoetermeer en Rotterdam Hofplein rijden. In dezelfde maand werden zestig Sprintertweetjes bijbesteld (Plan Y1). Deze vervolgserie werd op een aantal punten aangepast omdat er geen metro-achtige lijnen zoals in Zoetermeer stonden gepland. Zo kregen ze de meer traditionele afdelingen, een doorloopmogelijkheid en toilet. Spiegels en mobilofoon ontbraken. Nog puur naar ouderwets NS-gebruik werden ze genummerd vanaf het eerstvolgende tiental: 2021-2080. In september 1979 was de Zoetermeerringlijn compleet en waren daar alle stellen nodig voor de inzet. Plan Y0 zou lange tijd vrijwel exclusief op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn zijn te zien. De vervolgserie kwam in dienst tussen eind 1978 en eind 1980 en ging in een groot deel van de Randstad rijden. Ze werden zelfs geïntroduceerd op de in 1983 gesloten spoorlijn naar IJmuiden. Door een combinatie van reizigersgroei en grote hoeveelheden materieel dat aan vervanging toe was, verwachtte NS in 1983 een ernstig materieeltekort: het Gat van ‘83. Om snel extra capaciteit in dienst te kunnen stellen, werd in 1981 Plan Y2 besteld: zestig middenrijtuigen om evenzovele tweetjes te verlengen tot drietjes. Een paar maanden later werden nog eens vijftien treinstellen bijbesteld (Plan Y3); deze werden gelijk voorzien van een middenbak. Het gevolg is dat slechts 45 van de zestig stellen Plan Y1 zouden worden verlengd: de 2036-2080. Zij gingen naar Talbot voor de verlenging, waarbij de eerste klasse en het toilet verhuisden naar de nieuwe bak. Ze werden uiteindelijk vernummerd in 2836-2880, daar waar eerst werd gedacht aan de meer logische serie 2100. De nieuwe drietjes, die verder identiek zijn, kregen de nummers 2881-2895. Opvallend is dat de middenrijtuigen niet werden voorzien van een derde balkon in het midden en de draaistellen niet van tractiemotoren. Hierdoor zou voortaan een aantal van de eigenschappen waarvoor dit materieel was besteld, gedeeltelijk teniet worden gedaan. De resterende tweetjes Plan Y1 werden niet verlengd, wel werden eerst de 2021-2030 en later ook de 2031-2035 geschikt gemaakt voor eenmansbediening. Ze kregen een mobilofoonsysteem en spiegels, zij het van een ander model dan Plan Y0. Hierdoor konden alle tweetjes door elkaar op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn worden ingezet. Veel treinen konden voortaan met twee treinstellen worden gereden, in plaats van met losse stellen. De paar tweetjes die over waren, werden ingezet als versterking van enkele drietjes in

drukke treinen. Dat was doorgaans rond Den Haag en Rotterdam, maar de enkele uitzondering bracht een tweetje zelfs alle werkdagen naar Utrecht, tot medio jaren negentig een uithoek voor een Sprinter. Pas met de komst van DD-AR vanaf 1992, gingen de driedelige Sprinters hun vleugels hier en daar verder uitslaan. Rond Utrecht werd het materieel gewoon, maar ook bestemmingen als Vlissingen en Eindhoven werden in de omloop opgenomen.
Dat het SGM vertegenwoordiger was van een nieuwe tijd, bleek toen de eerste stellen tegen de vijftien jaar oud begonnen te worden, gewoonlijk tijd voor een grote revisie. Die bleek nog niet nodig, de kleine LT-revisies waren afdoende. Wel werden rond 1990 de elektrische installatie en het deursysteem in een TTA (Tussentijdse Actie) gereviseerd. De 2014 en 2015 stonden ondertussen door technische problemen met de originele chopperinstallatie nagenoeg continu op reserve. Tijdens de LT4-revisie eind 1998 werd de chopperinstallatie vernieuwd en was de betrouwbaarheid op orde. Hoewel nog steeds afwijkend van de serie, was het bijzondere geluid van deze twee verdwenen.

AANPASSINGEN

Bijna twintig jaar was het SGM een wat ondergewaardeerd en in de anonimiteit rijdend materieeltype. Dat begon in de jaren negentig te veranderen. In de aanloop naar de verzelfstandiging van NS werd het routemanagement geïntroduceerd. Eén van de eerste initiatieven betrof het uitrusten van de 2021, 2022, 2880 en 2881 met koffieautomaten, waarmee ze in een gesloten omloop de stoptreindienst op de Zeeuwse lijn gingen rijden. Misschien niet indrukwekkend, maar het was één van de verste uithoeken in de omloop van dit materieel in die tijd, zeker voor tweetjes. Een ander routemanagement-concept was de NachtSprinter. De 2008 reed met speciale opschriften voor uitgaanspubliek een nachttrein op de Zoetermeerlijn. Dit hield niet lang stand, met name door het ontbreken van een »

9. Het is 23 mei 1993, dag van de opening van de Amsterdamse Zuidtak. De 2851 en 2870 stoppen in Diemen Zuid. (foto Sicco Dierdorp)

10. Op 14 april 1983 rijdt de 2063 instructieritten voor machinisten door de nog te openen Hemtunnel. (foto Roelof Hamoen)

11. Op 23 november 1996 staat 'chopper' 2014 terzijde op het terrein van de lijnwerkplaats Leidschendam. Erboven passeert de tot City-Pendel verbouwde 2007. (foto Lolke Bijlsma)

12. Afscheid van de Sprinter op de Hofpleinlijn. De 2023 en 2027 komen op 25 mei 2006 aan te Rotterdam Bergweg. (foto Edwin Mos)

13. De Hofpleinlijn in NS-tijd met een tweetje onderweg bij Pijnacker in juni 1986. (foto M.L. Vocke)



13.



14.



15.

toilet in de trein... Meer indruk maakte de introductie van de SpitsPendel. In dit concept zou de bestaande dienstregeling op de drukste tijden worden verdicht met extra pendeltreinen op korte afstanden van de grote stations. Hierdoor zouden reizigers over meer treinen kunnen worden verdeeld. De SpitsPendels zouden zoveel mogelijk open ruimte moeten hebben, dus veel staanplaatsen. Op proef werden de 2027 en 2029 aangepast: van de 144 vaste zitplaatsen bleven er 36 over, aangevuld met 62 klapzittingen. De toiletruimte verdween. Er werden extra stangen geplaatst in de nu open ruimtes voor staande reizigers. Hierdoor was er in het tweedelige stel plaats voor 368 reizigers, alleen tweede klas. Kom daar maar eens om in deze tijd! De 'klassieke' huisstijl werd vervangen door volledig NS-geel, zonder reclamebanen en met gele deuren. In plaats van Sprinter stond er Spits-Pendel naast het NS-logo. De twee stellen pendelden vanaf 29 mei 1994 op proef een jaar tussen Vlaardingen Centrum en Rotterdam CS. De 2027 werd in augustus 1994 in paars-witte totaalreclame voor het Algemeen Dagblad gestoken. In 1995 werd deze reclame vervangen door een nieuwe versie met vooral wit en gekleurde accenten.

STRANDSPRINTER

Toen de getrokken treinen van en naar het zuiden te lang werden voor het deeltraject Haarlem - Zandvoort werd de dienst hier overgenomen door Sprintertweetjes. In maart 1995 kwamen de 2026 en 2028 op de baan als Strandsprinter. Zij waren hiertoe verbouwd als de 2027 en 2029, met enkele aanpassingen. Aanvankelijk werden ze voorzien van kleurrijke stickers van strandballen en de naam Strandsprinter met grote letters op de zijkant.

NS had inmiddels besloten alle tweedelige Sprinters om te bouwen volgens het SpitsPendel-concept, onder de naam CityPendel. De in 1995 begonnen ombouw werd eind 1998 afgesloten met de eerdergenoemde 2014 en 2015. Alle stellen werden hierbij volledig geel, zonder reclamebanen of grijze deuren en verloren de eerste klasse en toilet. Hun in de zuidelijke Randstad geconcentreerde inzet bleef behouden tot 3 juni 2006. Op die datum beëindigde NSR de exploitatie op de Zoetermeer- en Hofpleinlijn vanwege de ombouw tot Randstadrail. Hiermee kwam na dertig jaar een einde aan de meest originele en karakteristieke Sprinterdiensten. Voor het SGM lag een toekomst van (ver)dwalen in het verschiet, waar we in deel 2 op inzoomen. //

14. In september 1983 trekt de 1207 bij Tilburg een te verlengen tweetje richting Heerlen; een diesel-loc zal het stel naar Talbot in Aken brengen. (foto M.L. Vocke)

15. Op 24 april 1993 reden de 2867 en 2868 als eerste met reizigers door de nieuwe Willemspoortunnel naar Rotterdam Zuid. (foto Jeroen Doedel)

ALLE NOVITEITEN GEBUNDELD

Neurenbergspecial 2022

Begin maart verschijnt de vijfde Neurenbergspecial! De redactie stelt een alfabetisch overzicht samen van de nieuwe modelspoor-producten die in 2022 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod. Een onmisbaar naslagwerk!

€ 10,99



Cover onder voorbehoud.

NU MET GRATIS VERZENDING T.W.V. € 2,99!*

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

Ga naar Railhobby.nl/neurenberg22 of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag de Railhobby Neurenbergspecial 2022 bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

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

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

◯ **Scala Publishing mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven.**

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

RH444

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/neurenberg22

* Gratis verzending t.w.v. € 2,99 bij bestellen vóór 9 februari 2022. De Neurenbergspecial verschijnt begin maart.



1.

Mijn Railhobby

In deze rubriek wordt een modelbaan van een lezer of modelspoorclub gepresenteerd. Dat kan inspiratie voor uw baan geven. Deze maand stellen we de Fleischmann H0-baan naar Nederlands voorbeeld van Henk Stoffers aan u voor. Een modelbaan met veel groen en details. Een genoegen om naar te kijken.

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"Dat was toen mijn zoon achttien werd en een eigen appartement bij begeleid wonen kreeg aangeboden. Met de modelbaan die ik op de nogal lage en lastig bereikbare zolder had, zou ik in de dan vrijkomende kamer verder kunnen gaan. Na de verhuizing van mijn zoon heb ik de zolderbaan afgebroken en ben ik met de bouw van de nieuwe baan begonnen. Aanvankelijk had ik daarvoor geen specifiek ontwerp; uitgangspunten waren lange trajecten om te rijden en mogelijkheden om te rangeren."

Hoe lang bent u met de bouw bezig?
"Met de bouw van mijn tweede baan ben ik in het najaar van 2019 begonnen. Soms kon ik er enkele uren per dag aan werken, dan schiet het lekker op. Gaandeweg werden de ideeën voor de opzet en invulling van het landschap en de scenery concreter. Belangrijk is om

voor de detaillering voldoende tijd te nemen, dan ontstaan de mooiste resultaten."

Welke schaal houdt u aan?
"Gelijk de vorige baan is dat H0. De rails en wissels zijn van Fleischmann en de elektronica - ik rij analoog - van Digikeijs. Het rollend materieel is van Artitec, Fleischmann en Roco. De huizen zijn van de bekende modelspoorfabrikanten afkomstig, maar wel geschilderd en licht geweatherd."

Is er een bepaald tijdperk dat u uitbeeldt?
"Ik houd de periode van 1970 tot 1980 aan, hoewel er zeker modellen op de baan staan, zoals auto's, die moderner zijn. Dat is de dichterlijke vrijheid van de modelbouwer. Wel probeer ik zo veel mogelijk het sfeerbeeld van die tijd weer te geven."

Welk land is als uitgangspunt genomen?
"Het is een Nederlandse baan, met Nederlandse locomotieven en treinstellen, maar ook de lijnbussen. Hoewel er geen spoorlijn ligt, draagt het station de naam van mijn woonplaats. De borden zijn in de huisstijl van NS, blauw met witte tekst. Ook reclameborden en andere opschriften zijn in het Nederlands. Een deel van de auto's heeft blauwe nummerplaten, de nieuwere gele."

Waar bent u het meest trots op?
"De baan als totaal, die geeft het sfeerbeeld goed weer. Tijdens het bouwen heb ik diverse websites geraadpleegd. Ook van modelbouwgroepen op Facebook heb ik veel opgestoken. Juweeltjes zijn de door Artitec uitgebrachte treinstellen, zo voorbeeldgetrouw als die zijn uitgevoerd. Bijzonder vind ik ook de platte wagens voor zwaar transport met pantservoertuigen, dat herinnert aan mijn dienstplicht. Aan de weekmarkt, het busstation met de schoolklas en de illegale stortplaats bij het vervallen seinhuis heb ik veel aandacht besteed." //

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** MANFRED OOSTVEEN


2.


3.


4.


5.

1. Het dorpscentrum met weekmarkt en een automobilist die bij de agenten verhaal probeert te halen.
2. Een lange trein met Ypr765-pantservoertuigen staat gereed voor vertrek.
3. Eemnes CS telt verschillende perrons. In de groene PTT-telefooncellen kan met muntgeld worden gebeld.
4. De schoolklas loopt langs het busstation, de kinderen worden door de meester en de juf begeleid.
5. Sinds het seinhuis buiten bedrijf is gesteld, is het terrein een illegale stortplaats geworden.



1.

VOORBEELD & MODEL
Model Märklin op pagina 38.

Uniek ZONDAGSKIND

SNELTREINLOC 18 314 MAAKTE INDRUK NA METAMORFOSE

Het gebeurt niet vaak dat de status van een stoomlocomotief na een ingrijpende constructieve verandering naar een hoger plan gaat. Dat geldt wel voor de sneltreinloc 18 314 die bij de DR een bijzondere doorstart beleefde.

Op zich hadden de twintig exemplaren van de serie IVh, de sneltreinloc die de Badische spoorwegen tussen 1918 en 1920 liet bouwen, al een goede naam. De machtige, door Maffei gebouwde Pacifics met een wieldoorsnede van 2100 mm, werden lange tijd gebruikt voor het rijden van snelle en luxe treinen zoals de Rheingold Express. Als zodanig passeerden ze zelfs de grens bij Emmerich en keerden ze in Zevenaar. De introductie van de nieuwe standaardmachines van de 01 bij de Deutsche Reichsbahn zorgde echter op een gegeven moment voor een pas op de plaats en zo werden ze verbannen naar mindere diensten. Een lot dat voor elke locomotief een keer onafwendbaar is.

Snelle locs gevraagd

De Badische locs die bij de Reichsbahn de serieaanduiding 18.3 kregen, kwamen de Tweede Wereldoorlog redelijk ongeschonden door. Slechts enkele locs moesten als gevolg van bombardementen terzijde worden gesteld. Na de capitulatie van Duitsland stonden ze alle in het westen van het gedeelde land. Echter, een loc maakte de verrassende oversteek naar het oosten en genoot daar het leven van een zondagskind. De komst van deze 18 314 had rechtstreeks te maken met de oprichting van de later befaamd geworden Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle, vrij vertaald een instantie die, gelieerd aan het ingenieursbureau van de Reichsbahn, zich

bezig houdt met spoorwegonderzoek en -ontwikkeling. Voor die nieuwe taken was de beschikbaarheid van snelle locomotieven een vereiste. Nadat de 18 314 tot 1945 met haar collega's vanuit Bw Bremen-Hbf dienst had gedaan, had ze het eind van de oorlog in Munster Lager overleefd.

Gesloten beurzen

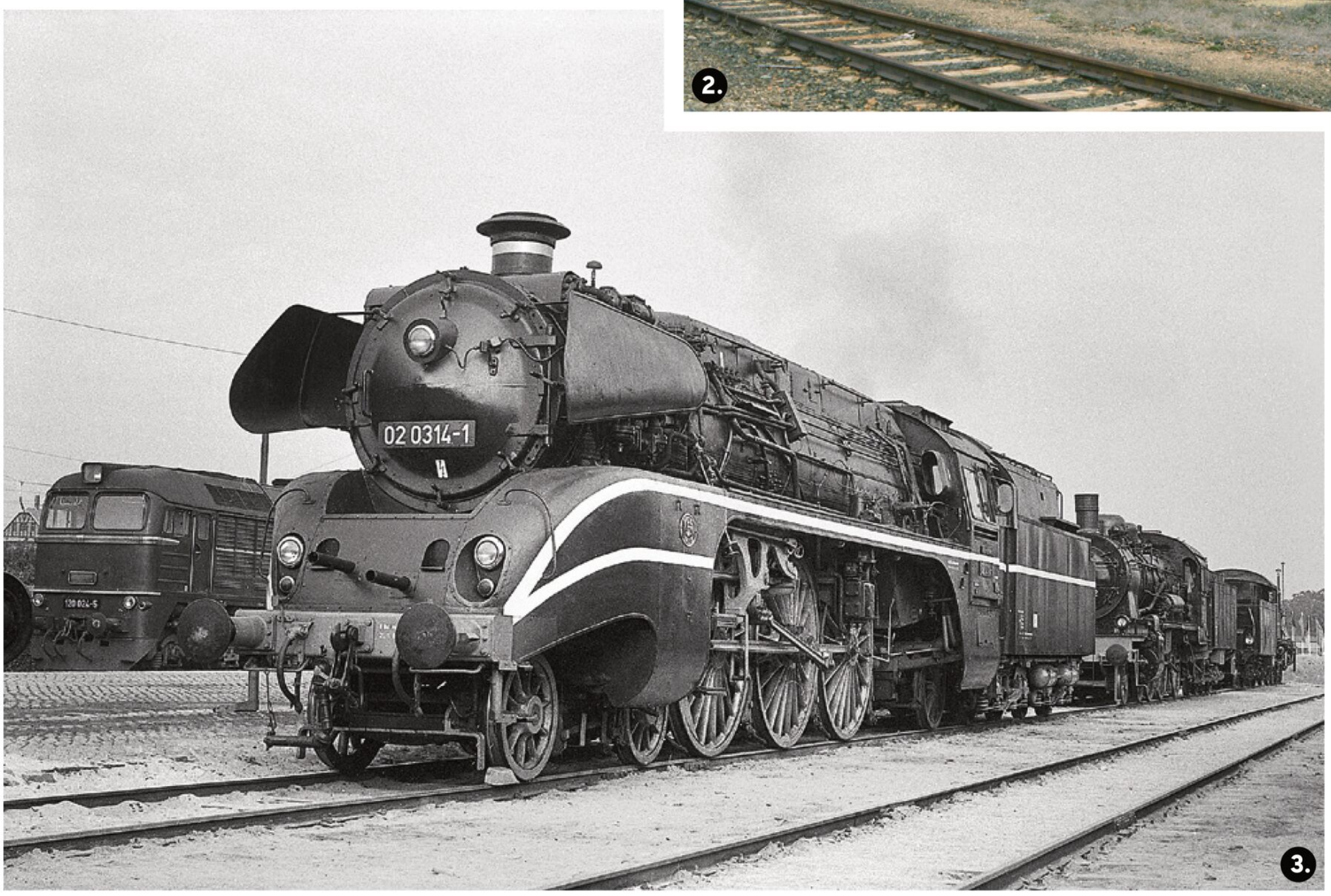
Na een revisie van enkele maanden werd de loc in de eerste helft van 1947 weer in Bremen ingezet. Het was de laatste exponent van de serie 18.3 die de vroegere Hanzestad als domicilie had. Maar lang duurde die naoorlogse wederopstanding hier niet. In het Oost-Duitse depot Bw Erfurt P stond na de oorlog de van origine Beierse sneltreinloc 18 434, een 2'C1'-machine waar als 'Splittergattung' geen emplooi voor was. Omdat ook in het westen voor de Badische locs geen werk meer was, ontstond het idee om bij de DR Ost de voormalige S 3/6-loc tegen een 18.3 te ruilen. Aldus geschiedde en de 18 314 en 18 434 wisselden van eigenaar. Een ruil met gesloten beurzen. Voor de Reichsbahn was vooral de maximumsnelheid van 140 km/h van belang. Dit met het oog op de toekomstige ontwikkeling van onder meer eigen sneltreinrijtuigen. Ook proefritten met nieuwe locomotieven behoorden tot het takenpakket. Ofschoon de 18 314 technisch gezien de beste loc van deze serie was werd ze in 1948 in de hoofdwerkplaats Stendal aan een revisie onderworpen. »

1. Met computernummer 02 0201 is de loc met D 1402 uit Saalfeld vertrokken, 7 mei 1992. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

2. De in Polen rijvaardig gemaakte 18 316 tijdens de overbrengingsrit naar Arnstadt in Nietschennar, 18 maart 1995. (foto Guus Ferrée)

3. DR 18 314 was een van de grote trekkers tijdens de materieelshow in augustus 1971 in Radebeul Ost. (collectie Dirk Endisch)





TEKST: SEVRIEN FERRÉE

Franse tender

Na een kort zwervend bestaand werd de elegante sneltreinloc in het Reichsbahn Ausbesserungswerk Meiningen voorzien van een Franse tender. Het oude Badische exemplaar was opgereden en daarom werd de nog goede tender van de 231 E 18, een op Oost-Duits grondgebied achtergebleven Pacific, aan de 18 314 gekoppeld. De intussen in Bw Halle P gestationeerde loc kreeg daardoor een alleszins interessant uiterlijk. Eind jaren vijftig plande de Reichsbahn de ontwikkeling van D-treinrijtuigen met een maximumsnelheid van 160 km/h. Om die op een adequate manier te kunnen testen waren snelle locs nodig. De enige stoomloc die aan die eis had kunnen voldoen, de voor de Henschel Wegmann-trein ontwikkelde 2'C3'-stroomlijnloc 61 002 die 175 km/h haalde, was inmiddels buiten dienst gesteld. Alle andere beschikbare machines klokten 140 km/h als hoogste snelheid. Vandaar dat de in 1951 opgerichte VES-M in Halle dat zich met proefritten van nieuw materieel bezig hield, ijverde voor een reconstructie van loc 61 002. Daarbij waren de ogen vooral op de grote drijfwielen met een doorsnede van 2300 mm gericht. Ook de 18 314 diende een stevige facelift te krijgen om aan de hoge verwachtingen te kunnen voldoen. Om met laatstgenoemde loc te beginnen, bij het RAW '7 oktober' Zwickau werd de Badische loc voorzien van een ketel van het type 39E, die ook bij de serie 22, de gemoderniseerde serie 39, werd toegepast. Verder werd een nieuw machinisten-huis geïnstalleerd, kreeg ze een semistroomlijn-beplating aan de voorkant en werd de 18 314 gekoppeld met een standaardtender van het type 2'2'T34. Een ander opvallend feit was dat de loc nu in een groen jasje rond reed. De kroon op de bovenkant van de schoorsteen bleef overigens behouden.



4.

Nieuwe ketel

De driecilinder loc 61 002 werd in 1961 door mede-werkers van het RAW Meiningen getransformeerd in de eveneens groene 18 201, een sneltreinloc met



5.



6.

een losse tender. Om deze nieuwe constructie vorm te kunnen geven werd ze eveneens voorzien van een nieuwe ketel van de serie 22, kreeg ze onder meer de cilinders van hogedrukloc H 45 024, een gelaste binnenliggende cilinder en de tender van de 44 468. Tijdens proefritten haalde de nieuwe machine snelheden van rond de 180 km/h. Bijzonder is dat beide locs door de Reichsbahn niet alleen voor proefritten werden gebruikt, maar ook in de reguliere reizigersdienst werden ingezet. Dat gebeurde in hoofdzaak op de verbinding Berlijn - Halle - Saalfeld. Zo werd de loc voor de E 320 naar Saalfeld gezien. Om de theorie in de praktijk te kunnen toetsen werden tijdens deze ritten enkele proeven gehouden, zo werd onder meer de reminstallatie getest.

Schade aan drijfwerk

Beide machines voldeden aan de verwachtingen. De maximumsnelheid van de 18 314 was door alle aanpassingen en constructiewijzigingen naar 150 km/h verhoogd. Het uiterlijk van deze door de aangebrachte semistroomlijnbeplating fors ogende Pacific veranderde toen de loc in het RAW Meiningen een oliestookinstallatie en een olietender (10 ton) kreeg. Het vermogen nam daardoor overigens ook toe. Deze verbouwing geschiedde eind 1967, begin 1968. Een nieuwe glansrol zat er echter niet meteen in. Direct na oplevering liep het drijfwerk schade op en moest de loc rechtsomkeert maken. Pas eind augustus van dat laatstgenoemde jaar werd ze weer in gebruik genomen. Het leek een teken aan de wand te zijn. De loc bevond zich bij de DR in de herfst van haar carrière. Want in december 1971 werd ze terzijde, en een jaar later definitief buiten dienst gesteld. De in Bw Halle G gehuisveste 18 314 droeg toen overigens het nieuwe EDV-computernummer 02 0314-1. Ofschoon niet meer rijvaardig werd de 23,6 meter lange machine nog wel eens tijdens



7.

materieelshows aan den volke getoond en trok daar steeds de nodige aandacht.

Stoomverbod

Dat was niet voor lang. Want tot verrassing van velen vervolgde de loc haar loopbaan in de bondsrepubliek. Begin 1984 kocht de Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) de niet-rijvaardige sneltreinloc. De DDR, dat in financieel zwaar weer verkeerde, kon de deviezen die deze koop opleverde goed gebruiken. In eerste instantie »

4. DR 18 314 bevindt zich eind jaren vijftig in Halle. De loc moest nog worden verbouwd. (foto's 4 & 7 collectie Dirk Endisch)

5. DR 18 201 tijdens een Plandampf-evenement in Bw Saalfeld, 29 april 1991. (foto's 5 & 6 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

6. DB 18 316 was tot 1968 in gebruik bij het BZA in Minden.

7. In deze staat presenteerde de 18 314 zich in 1968.

8.



9.

wilde de Frankfurtse museumclub de loc in het RAW Meiningen laten opknappen, maar door die wens werd door het revisiebedrijf abrupt een streep gezet. In West-Duitsland kwam het er ook niet van, niet in de laatste plaats omdat de Deutsche Bundesbahn een algeheel stoomverbod op haar net had afgekondigd. Opknappen had geen zin meer en zo kwam de loc in mei 1984 als louter rolvaardige machine naar de BRD, met in haar kielzog nog twee andere Reichsbahn-karren, te weten de 01 514 en de van oorsprong Pruisische 95 020.

Technikmuseum Sinsheim

Anno 2022 staat de 18 314 in het in 1981 geopende Auto- und Technikmuseum in Sinsheim. Daar slijt de uiterlijk opgeknapte loc haar dagen te midden van vliegtuigen als de Messerschmidt Me 109, de Concorde en oude auto's en tractoren. Als een stille getuige van de competenties van het vroegere VES-M in Halle. Als een zondagskind zonder zorgen. En de andere 18, de 18 201? Die verging het feitelijk nog beter. Ook deze bijzondere loc kreeg een oliestookinstallatie.

Als zodanig verliet ze in juni 1968 het Raw Meiningen. Ze werd met enige regelmaat ingezet, werd in 1980 benoemd tot Traditionslok van de Deutsche Reichsbahn en kreeg dus een beschermde museale status. Net als de 18 314 gaf de 18 201 ook regelmatig acte de présence tijdens shows en exposities. Niet alleen in de DDR, maar later, na de eenwording van Duitsland, ook daarbuiten. Zo was ze te gast bij de viering van anderhalve eeuw spoorwegen in Oostenrijk (1987) en 150 jaar spoorwegen in Hongarije in juli 1996 in Boedapest.

60 jaar NVBS

Ook was de loc aanwezig bij de viering van 60 jaar NVBS, op 5 en 6 oktober 1991 rondom Amsterdam. Ze reed toen met een extra olietender naar Nederland. Ook zou ze aan diverse 'Plandampf'-manifestaties in het oosten van Duitsland deelnemen. Daarbij werden DR-locs ingezet voor reguliere reizigers- en goederentreinen. Bedoeld voor fotografen, filmers en meerijders. In 1997 eindigde de ketelkeuring en figureerde ze als koude machine tijdens de jubileummanifestatie '100 jaar Verkehrsmuseum Nürnberg'. Om verder een lang verhaal kort te maken, anno 2022 staat de locomotief die op instigatie van sponsor Roco nog een paar jaar rood is geweest, sinds 2020 in het oude stoomdepot van Nossen. Na een paar wisselingen van eigenaar is ze nu in bezit van de firma Wedler & Franz GbR. Er zijn plannen om de loc weer rijvaardig te maken.

BZA Minden

Nog even terug naar de serie 18.3. Niet alleen de VES-M in Halle gebruikte een loc van deze serie voor het

rijden van proefritten, ook de West-Duitse evenknie Bundesbahnzentralamt (BZA) in Minden had daarvoor drie van deze machines vanwege hun hoge maximumsnelheid van 140 km/h in gebruik. De 18 316 en de 18 323 hielden het lang vol, de 18 319 nam in 1964 afscheid. Voor hun nieuwe rol kregen ze onder meer een tegendrukrem, een andere rookkastdeur, een nieuwe schoorsteen en Witte-windleiplaten. Ze fungeerden in hoofdzaak als remlocomotief. Begin 1968 waren ze nog in Minden gestationeerd, daarna in Lehrte. Op 1 januari 1969 werd de 18 323 terzijde gesteld en kreeg ze een laatste rustplaats op een sokkel voor de Fachhochschule in Offenburg. De 18 316 reed in 1968 nog extra ritten en volgde op 10 juli 1969 het lot van de 18 323.

Opgeknapt in Polen

Uiteindelijk werd deze Badische viercilinderloc verrassenderwijs nog een keer tot leven gewekt. Dat gebeurde in 1994/95 in de werkplaats in het Poolse Pila. Op 18 maart 1995 reed ze van Cottbus naar Arnstadt, na eerder de Pools-Duitse grens te zijn overgestoken. Tijdens de met veel tamtam aangekondigde overbrengingsrit raakte de loc defect en nam een eloc van de serie 143 de trein over en bracht deze naar Arnstadt. Reparatie volgde in Meiningen. Tot het jaar 2000 werd ze een paar keer ingezet totdat een breuk in een van de spaken een einde maakte aan het sprookje. Sinds april 2007 staat de machine in het Technoseum, het Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. //



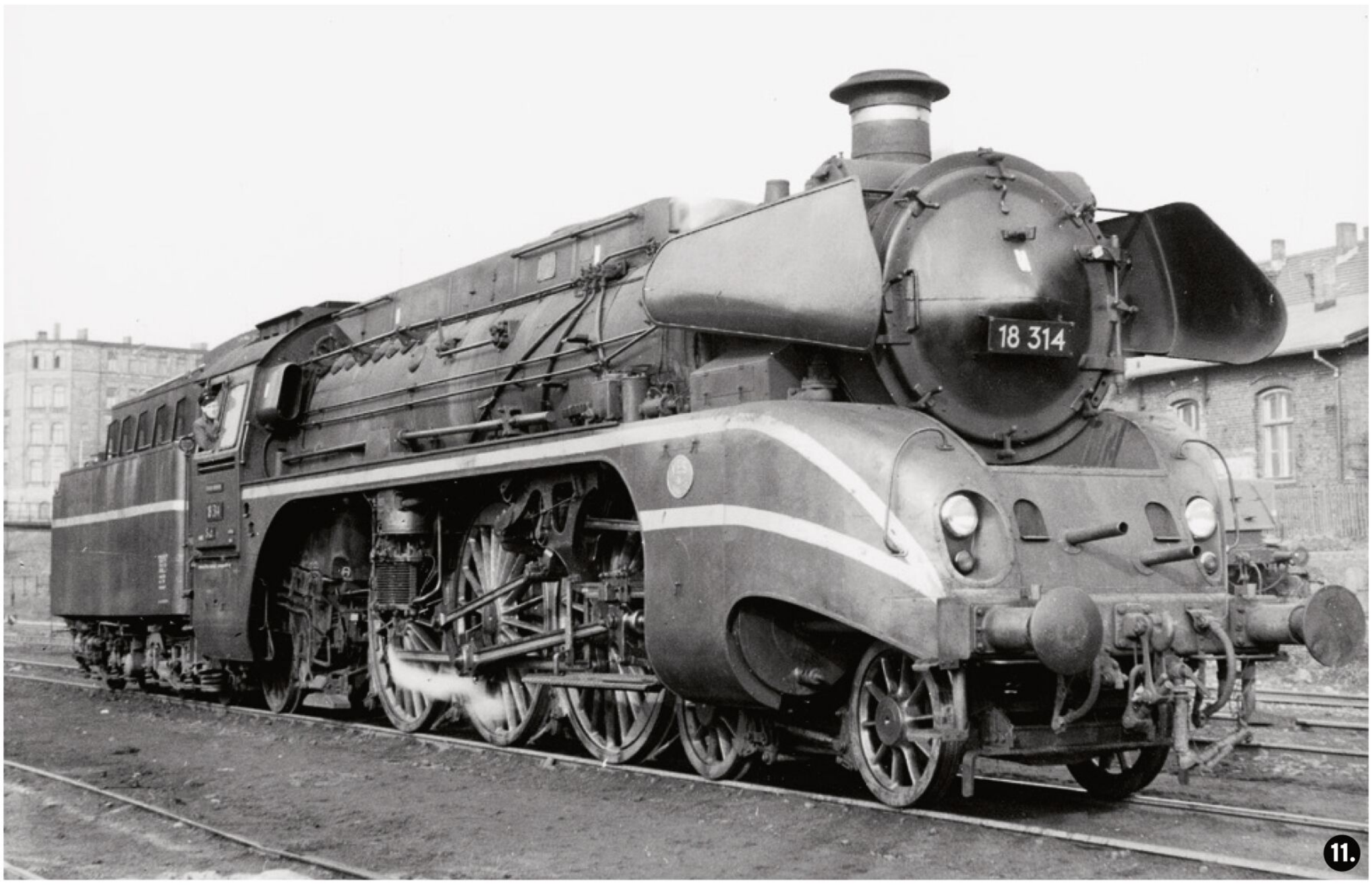
10.

8. **Met computernummer neemt de 02 314 op 24 september 1983 deel aan een materieelshow in Meuselwitz. (foto Thomas Rieger, collectie Dirk Endisch)**

9. **Reichsbahn 18 314 in Radebeul in perfecte toestand. (foto's 9, 10 & 11 collectie Dirk Endisch)**

10. **Nog in de zwarte verf staat de 18 314 in december 1960 bij het RAW Zwickau.**

11. **Zo zag de 18 314 er rond 1966 uit.**



11.



1.

VOORBEELD & MODEL
Historie 18 314 op pagina 32.

Reichsbahn 18 314 MÄRKLIN/TRIX

ROBUUST EN TOCH OOK VERFIJND

De insiders wisten het al, Duitse winkeliers wilden voor 2021 een stoomloc uit eigen land als verrassingsmodel. De H0-weergave van proefritloc 18 314, uitgebracht door Märklin, voorziet in die wens.

Eigenlijk was het niet de vraag of deze verbouwde Badische sneltreinlocomotief een keer in 1:87 zou worden uitgebracht, maar wanneer. Per slot van rekening heeft alleen kleinserie-fabrikant Metropolitan deze Reichsbahn-machine als model gepresenteerd. Vanwege het prijskaartje paste dat echter niet in ieders collectie. Het nieuwe model van Märklin (artikelnummer 39027) en Trix (25027) zit met een bedrag van € 599 euro weliswaar boven de gemiddelde prijs van een H0-stoomloc, maar is desondanks voor een substantieel aantal modelspoor-liefhebbers betaalbaar. Het feit dat deze modellen op voorhand in Göppingen zijn uitverkocht - de winkelier heeft ze nog wel - zegt in dit opzicht voldoende. Voor de volledigheid, de Badische spoorwegen betaalden in 1919 welgeteld 154.532 Reichsmark voor deze snel-treinlocomotief.
De 18 314 dus, een loc met een zoals onze oosterburen zeggen ‘bewegte’ geschiedenis, een letterlijk kleurrijk bestaan. Het model weerspiegelt die historie in al zijn facetten. Om te beginnen het silhouet en de dimensies. Zelf heb ik deze indrukwekkende machine nooit gezien, dus moet ik het doen met foto’s uit vakliteratuur en opnamen en gegevens die door Dirk Endisch, groot kenner van de stoomtractie uit de DDR, ter beschikking zijn gesteld. Als we de foto’s en het model bij wijze van spreken over elkaar leggen dan valt de getrouwheid van dit grotendeels metalen product van Märklin/Trix op. De semistroomlijnbeplating aan de voorkant, de opbouw op de ketel, de beide apart vormgegeven windleiplaten, de kroon op de schoorsteen, de olie-tender, al deze onderdelen en details wijzen op een professioneel stukje huisvlijt bij de constructie-afdeling in Göppingen.

MOTOR IN DE LOC

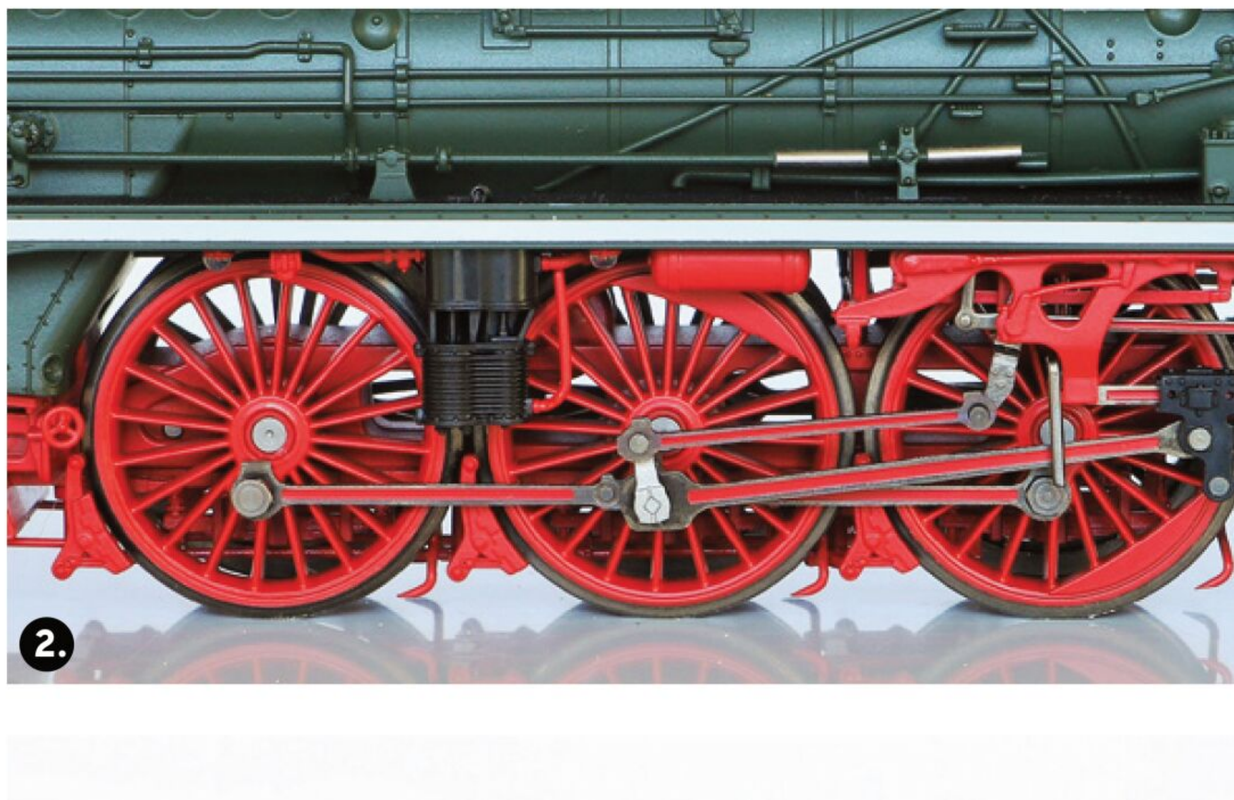
Het model wordt voortbewogen door een vrij compacte motor met vliegwiel die in het achterste gedeelte



van de locomotief is geplaatst. Deze zorgt voor de aandrijving van de drie grote drijfwielen waarvan de beide achterste van een antislipring zijn voorzien. De motor geeft het model van de 18 314, in combinatie met het relatief grote gewicht van 500 gram, een flinke trekkracht. Zonder zich ogenschijnlijk zichtbaar te moeten inspannen rijdt de 2'C1'-machine weg met tien vierassige DR-sneltreinrijtuigen. Ook een kleine helling zorgt niet voor onaangename verrassingen. Qua trekkracht zit het met deze nieuwkomer wel goed. De stroomtoevoer bij het Trix-model dat hier wordt besproken geschiedt via alle acht wielen van de beide tenderdraaistellen. Daardoor is er ook op complexe wisselstraten een gegarandeerde, continue toevoer van (gelijk)stroom.

KAP VOOR BESCHUTTING

Kijken we naar de afmetingen dan zien we dat de echte 18 314 een lengte heeft van 23,630 meter. Dat betekent in H0 een l.o.b. van 272 mm. Het model heeft in de afgeleverde toestand een lengte van 281 mm. Het verschil komt geheel op conto van de afstand tussen loc en tender. Die afstand kan echter worden verkleind tot 277 mm. Dat gebeurt als tender en loc met enige kracht in elkaar worden gedrukt. Een klikverbinding waarmee beide zijn verbonden wordt dan geactiveerd. Door te trellen kan de afstand ook weer worden vergroot. Bijvoorbeeld als er door R1-bogen met een radius van 360 mm moet worden gereden. De lengte van loc en tender zijn op zich dus goed van afmeting. Als de afstand is verkleind zit de schuin naar boven stekende afdekplaat tussen de achterste rand van het dak van het machinistenhuis en het front van de tender precies op de goede plek. Deze plaat die bij regen en sneeuw extra beschutting voor het personeel moet geven, steekt in 1:1 namelijk net over de tenderkap »



2.

3.

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

1. DR-proefritloc 18 314 werd ook in de reguliere sneltreindienst ingezet.

2. De drijfwielen hebben het juiste aantal spaken, 20 in getal.

3. Bij de Trix-uitvoering is een adequate stroomtoevoer gegarandeerd.



4.



5.

heen. Dat het verder met de maatvoering wel goed zit blijkt uit de hoogte: tot bovenkant schoorsteen 4550 mm (1:1), 523 mm in H0 en 523 mm bij dit model. Ook de radstand van de drijfwielen is bij het model vrij conform de werkelijkheid.

IMPOSANT DRIJFWERK

Het drijfwerk maakt indruk. De grote wielen geven het model iets koninklijks. De doorsnede ervan, 2100 in 1:1 en 23,2 bij het model (moet zijn 24,1) komt redelijk overeen. Het aantal spaken is met twintig stuks correct. Dat geldt ook voor het aantal spaken van de beide loopwielen in de voorste bogie, tien, en voor het achterste loopwiel dat twaalf spaken telt. Voor deze wielen geldt dat de maten kloppen. Het onderstel mag er verder zijn. Omdat de motor voor een groot deel in de vuurkist van de ketel is ondergebracht, hadden de constructeurs vrij spel om het frame zo goed mogelijk weer te geven. Dat is ze prima gelukt; alle details van het onderstel zijn keurig nagebootst, tot de juiste vorm van de zandpijpen die vlak boven de railstaven eindigen.

REMINSTALLATIE

Ook is veel aandacht besteed aan de nabootsing van de reminstallatie. De onderkant van het model is wat dat betreft zeker een nadere bestudering waard. Het stangenstelsel is vrij compleet weergegeven. In het verlengde daarvan is ook de aslade een vermelding waard. Die heeft ook de vorm die het grote voorbeeld zo kenmerkt. Maar het meest in het oog loopt de weergave van de ketel. Het is opvallend hoeveel verschillende leidingen aan de buitenkant van zo'n gemoderniseerde machine zijn aangebracht. Je zou eerder een wat gladdere performance verwachten. Al die leidingen, dik en dun, zijn zorgvuldig weergegeven. De bovenkant van de ketel zit vol verrassende details. Neem de tijd om ze te bekijken. De metalen loopplaten aan weerszijden van de ketel zijn keurig met een raster nagebootst. Mooi dat deze van metaalspuitgietwerk zijn gemaakt. Er zijn bij andere merken genoeg modellen van stoomlocs waar die van kunststof zijn en dus soms de neiging hebben om wat te vervormen.



6.



7.

STRAKKE OPSCHRIFTEN

De opschriften verdienen een dikke voldoende. Het logo van het VES-M, het instituut in Halle waar de 18 314 administratief toe behoorde, is authentiek boven de cilinderbeplating weergegeven. Dat geldt eveneens voor de strakke opschriften op het machinistenhuis. Ook de fabrieksplaat die aan weerskanten van de bovenkant van de ketel is afgedrukt, overtuigt. Duidelijk leesbaar toont de loc dat ze in 1919 door fabrikant J. A. Maffei onder fabrieksnummer 5089 in München is gebouwd. De ketel die de 18 314 in 1960 kreeg heeft de juiste kleur. Het model weerspiegelt de tijd rond 1970, dus tijdperk IV, bij de Deutsche Reichsbahn. De periode die het slotakkoord bij de DR aangeeft. Het EDSV-nummer 02 0314-1 in plaats van 18 314 is daar ook een duidelijke aanwijzing voor. Evenals de olietender.

CABINEVERLICHTING

Het machinistenhuis is voorzien van enkele extra aangebrachte details. Ook zien we een paar witgeschilderde meters zitten. Wel zo leuk als de cabineverlichting wordt ingeschakeld. Voor het achterste loopwiel is een ruimte onder het machinistenhuis vrij gemaakt. »



8.

4. Tussen tender en loc zit veel ruimte. Die kan worden verkleind.

5. De apart vormgegeven windleiplaten geven het model extra cachet.

6. Als proefritloc is de 18 314 onderweg met een loc van de serie E11.

7. Beide ’18’en’ van de VES-M uit Halle. De 18 201 met 2300 mm grote wielen is van Roco.

8. Ook rond de schoorsteen zijn veel details te zien.





9.



10.



11.

Het wiel kan zo op een adequate manier meelopen in een boog met een straal van 360 mm. Voor degenen die dit model in een vitrine zetten of als statisch model op de modelspoorweg gebruiken, zijn er twee los bijgeleverde platen die de loopwielen net als in werkelijkheid grotendeels afdekken. Voor de puristen zijn er twee cilinderstang-beschermbuizen die aan de voorkant van de buitenste cilinders kunnen worden aangebracht. Die van de beide binnenste cilinders zijn standaard meegegoten; die hebben immers geen invloed op het rijgedrag. De voorkant van de tender die tegen het machinistenhuis aanzit heeft overigens een authentieke kleur rood. Opvallend detail, maar het klopt dus.

ROOKGENERATOR

Tot de extra's waar dit gedigitaliseerde model van is voorzien behoort een rookgenerator. Die werkt dynamisch, waardoor de uitstoot parallel loopt met de cilinderslagen. Dat is onderhand geen nieuw aspect meer, maar het is altijd leuk om een model zo in actie te zien. Het vergroot de attractiviteit. Verder is er drijfwerkverlichting aangebracht. Net als bij het grote voorbeeld. Ook de cabine kan worden verlicht. 'Sound' is uiteraard aanwezig. Die geluiden van een viercilinder loc overtuigen. Ze zullen ongetwijfeld zijn gemaakt nadat de 18 316 eind jaren negentig in Polen was opgeknapt en in Duitsland extra ritten heeft gereden. De 18 314 was immers een gepimpte 18.3, om het zo te omschrijven.

ROBUUST MODEL

Zit er dan nog ergens rek in? Elk jaar worden in serie gemaakte modellen mooier en fijner. Dat geldt ook voor de producten uit Göppingen, al blijft het geijkte Märklin-sausje waarneembaar. Dus een robuust model, ook in het hogere segment. Misschien dat de (drijf)wielen nog iets slanker zouden kunnen. En nog meer aandacht voor de kleuren. Klopt het rood van het onderstel van de 18 314? Is er niet iets te veel zwart gemengd door de rode verf waarmee de metalen wielen zijn gespoten?

NIEUWE VARIANTEN

De verwachting is dat dit model te zijner tijd terug zal komen in een andere gedaante. De 18 314 zou bijvoorbeeld met een kolentender kunnen worden gekoppeld. En worden getooid met een zwart (bovenbouw en tender) en rood (onderstel) jasje. In die kleuren werd de 18 314 namelijk op 29 oktober 1960 door het RAW Zwickau afgeleverd nadat ze een grondige facelift met onder andere een andere ketel en semistroomlijnbeplating had ondergaan. Pas enkele jaren later, op 16 september 1963, kreeg de loc de donkergroene kleur waarmee ze pas echt furore maakte. En het onderstel kan natuurlijk worden gebruikt voor een echte Badische IVh. Het is lang geleden dat Liliput hier een H0-model van heeft gepresenteerd. Nog even ten overvloede: omdat niet iedereen met gedigitaliseerde modellen rijdt: dit Trix-model is ook analoog te gebruiken. De decoder herkent automatisch de analoge spanning en past zich daarop aan. //



9. De machinistenzijde van de 18 314.

10. Het gestroomlijnde front heeft de juiste rondingen.

11. De nieuwe ketel bevat veel apart aangebrachte appendages.

12. Met tender kort gekoppeld en beplating onder het machinistenhuis ziet de 18 314 er nog beter uit.

13. De olietender is een goede weergave van het grote voorbeeld.

14. Het model van de van oorsprong Badische 18 314 is goed geproportioneeerd.



A4-Diorama-wedstrijd 2021

DEEL 1: 25 INZENDINGEN

Op 29, 30 en 31 oktober vond tijdens Eurospoor 2021 de zevende editie van de A4-dioramawedstrijd plaats. Het was een vreemd jaar om de wedstrijd te organiseren. Door de Covid 19-pandemie en de bijbehorende maatregelen was er lange tijd onzekerheid of Eurospoor 2021 wel kon doorgaan en zo ook de A4-dioramawedstrijd.









TEKST: JEFFREY ONRUST, **TEKST DIORAMA'S & FOTO'S:** DOLF HEIBLOEM

"Deze keer waren er helaas geen inschrijvingen in de categorie jeugd (tot 18 jaar) maar hadden we opnieuw een internationaal deelnemersveld waarbij er drie A4-diorama's deelnamen vanuit België. In totaal waren er 25 inzendingen van 23 bouwers. Ook was er weer een zeer grote verscheidenheid aan schaalgroottes, van schaal 0 via H0 naar N, en een grote variatie aan thema's. Met daarnaast de nodige diorama's met beweging. Zo hadden we een bewegende lopende band met kazen, een bewegende houthakker en een klok, een rondrennende hond, een rondvarende boot en een ronddraaiende wereldbol. Ook qua thema waren er weer veel verschillen, van een Stargate via een mijn naar Superman, een oudhollands dorpje, de wederopbouw en industrie. En qua landen Duitsland, Amerika, Nederland en nog veel meer. We zien elke editie opnieuw dat de A4-diorama's naar een nog hoger niveau worden getild. Er waren dan ook 25 geweldige werkstukken te bewonderen," aldus Jeffrey Onrust.

Prijswinnaars

Op vrijdagochtend waren om 09:00 uur op de stand alle deelnemende A4-diorama's opgesteld en vanaf de opening van Eurospoor 2021 om 10:00 uur was het er druk en werd er veel gestemd. Zoveel zelfs dat er die vrijdag een record aantal stemmen werd uitgebracht. Maar ook de zaterdag was er continu veel publiek bij de stand en werd er weer volop gestemd. Aan het einde van die dag waren er meer stemmen uitgebracht dan voorheen in drie beursdagen. Zondag sloten de stembussen om 15:00 uur. Een uur later was de prijsuitreiking

Uitslag A4-diorama-wedstrijd 2021

1e prijs: ‘Krommelwatan 7’ van Henk van Rhenen

2e prijs: ‘Railway Food Market’ van Paul Eijkenaar

3e prijs: ‘Wederopbouw’ van Jan Kolkman

4e prijs: ‘Dragon bones’ van Dick Berns

5e prijs: ‘Gelukkig 1,5 meter voorbij’ van Willem Jansen

6e prijs: ‘Heijmans bouwplaats’ van Alexander den Hollander

7e prijs: ‘Boven water’ van Frank Wiegers

8e prijs: ‘VSM Beekbergen’ van Jelmer Jepma

CATEGORIE BEWEGEND ELEMENT

1e prijs: ‘Hij - Hei’ van Ronald Visser

Aanmoedigingsprijs: ‘Productiebedrijf’ van Tim Somers

waarbij Henk van Rhenen voor de vierde keer op rij de eerste plaats behaalde. Het was goed om te zien dat ook deelnemers die voor de eerste keer deelnamen in de prijzen vielen.
Jeffrey Onrust: “Langs deze weg wil ik iedereen die tijdens Eurospoor 2021 zijn of haar stem heeft uitgebracht daarvoor bedanken. Ook wil ik onze sponsoren bedanken voor het beschikbaar stellen van de prijzen, te weten ETS Modelspoor.nl, Kuijpers Hobbyhuis, Modelspoor24 scenery, Railhobby en natuurlijk Eurospoor voor de genoten gastvrijheid. Modelspoorwijzer.net en Railhobby voor de fijne samenwerking.” De A4-diorama’s worden in drie afleveringen aan u voorgesteld.

Zelf bouwen?

Wellicht bent u door deze mooie diorama’s enthousiast geworden en wilt u zelf ook een keer meedoen aan de A4-dioramawedstrijd. Houdt u hiervoor de Facebookpagina van A4-dioramawedstrijd en/of het forum van modelspoorwijzer in de gaten. Hier vindt u actuele informatie en de spelregels.

Diorama ‘Productiebedrijf’

Tim Somers, aanmoedigingsprijs

Het productiebedrijf heeft een spooraansluiting, de schuifwandwagen zal na de koffiepauze met de heftruck worden beladen. Ondertussen verdwijnt restafval in de container. De opslag- en bureaucontainers zijn onlangs geplaatst. Die zien er, in tegenstelling tot de loods, nog redelijk schoon uit. »

De schuifwandwagen zal na de koffiepauze worden beladen.







Diorama ‘Railway Food Market’

Paul Eijkenaar, 2e prijs

“Het moest een diorama met veel details en kleur worden,” begint Paul. Op een foto zag hij een spoorweg die door een krottenwijk loopt. “Het plaatijzer, de kleuren, trappen, schotelantennes, het wasgoed en groente- en fruitverkopers: zeer kleurrijk. Na enkele schetsen ben ik begonnen met een groot woonblok met aan de overkant een lager gebouw. Daartussen komt de rails en door het lage gebouw blijven de zichtlijnen intact. De gevels en daken zijn van golfkarton en blik, stoffeernagels werden schotelantennes. Een H0-rail heb ik als 1676 mm-spoor gelegd. In de elektrapaal zijn computerstekkers verwerkt; grassen, vlokken en kraaltjes vormen de etenswaren op de markt. Zo’n vijftig personen verkopen producten, doen de was of ander huishoudelijk werk. Tussen de rails spelen vier mannen het populaire bordspel Carrom, terwijl achter een gebouw een koe ligt te herkauwen. De vrouwen dragen oosterse kleding, gemaakt van glanzend papier, maat ‘extra extra small’ uit de ‘exclusieve’ A-viercollectie.” Een welverdiende tweede prijs.

1. **Bij gezinsuitbreiding regel je wat golfplaten voor een extra etage.**
2. **Getuige de vele schotelantennes wordt er ’s avonds massaal tv gekeken.**
3. **In de slump is het altijd was- en marktdag.**



Diorama ‘Algemene rust’

Armand Jonckheere

Ook voor deze editie heeft Armand de criteria van het diorama bepaald. “Ik wil het rust laten uitstralen en wilde nieuwe technieken toepassen en natuurlijke materialen gebruiken”. Bij zijn diorama’s moeten er doorkijkjes zijn, het mag niet in een keer zijn te overzien. “Als ik mensen door de knieën zie gaan om details te bekijken, weet ik dat die opzet is geslaagd. Het voordeel van een klein diorama is dat je ver in de detaillering kunt gaan. Heeft u de eekhoorns, specht, muizen en de rondkruipende slang gezien?” Het gecreëerde sfeerbeeld is zeker wat de bouwer voor ogen stond.



Het grote huis staat in een lommerrijke omgeving.

3e PRIJS

Diorama ‘Wederopbouw’

Jan Kolkman, 3e prijs

De door Artitec uitgebrachte Bucyrus-kraan wilde Jan niet doelloos in de vitrine zetten. “Bij het zoeken op internet stuitte ik op foto’s van het opruimen van de puinhopen na WO II. Een ontwerp was snel gemaakt. Van een afbraakpand van Faller heb ik alleen de muren gebruikt. De etages ontstonden uit houten latten en balken, het interieur en de bouwval zijn van het Engelse Scalescenes. Het puin komt van Juweela, aangevuld met gips en zand.” Alle materieel is van Artitec. “Het hijswerk van de kraan heb ik aangepast, de etsdelen vervangen door draad en enkele kabels toegevoegd. Voor de tweede kraan, bulldozer en de dumptrucks was geen plaats, het moet niet overladen overkomen.” Met het smalspoor komt het oorlogstafereel overtuigend over. »



‘Wederopbouw’ van Jan Kolkman.



De herdershond trekt zijn baantjes rond de schapen.

Diorama ‘Hij – Hei’

Ronald Visser, 1e prijs Bewegend element

“’Hij - hei’, alleen al van de woordgrap heb ik plezier,” zegt Ronald. “Het idee was een tolhuisje met een slagboom aan de rand van de Drentse hei. Toen Max Verstappen op de GP in beeld kwam wilde ik hem daar met zijn rode vierwielstier plaatsen. Tijdens een vrije training loopt hij op de hei in een traag passerende kudde schapen vast.” Het tolhuis, de racewagen, jeep en de schapen zijn met een laser-engraver uit 1,5 mm karton gemaakt. Ronald vervolgt: “Een lopende herdershond maakt het geheel compleet. Zijn groene looproute-pcb bevat spoeltjes die om-en-om door elektronica worden aangestuurd en de op een magnetisch plateau staande hond voorttrekken. Hij (Max) wordt gestopt door Hei (schapen).”



Diorama ‘Mine’

Jeffrey Onrust

Het mijn-diorama haalt het maximum uit het A4-formaat. De mijnwagens storten de kolen in de houten bunker. Op werkdagen worden spoorwagens via de stortgoot beladen. Toch een voordeel van een hooggelegen mijn.

‹ Diorama ‘Mine’ van Jeffrey Onrust



1.



2.

Diorama ‘Kaasplankje’

Henk van Beest

Het idee van het diorama ontstond toen in een winkel waar Henk was een geel Citroën-busje werd verkocht. Daar zag hij ook een kaasplankje liggen. De kaasliefhebber: “Het idee was geboren. Met behulp van Magnorail gaan de kazen vanuit de kaasfabriek bus in. Die heeft spoorwielen en staat op rails.” Onder elke kaas zit een magneet. Henk: “Wat de kijkers niet zien is dat de kazen direct weer de fabriek ingaan om een nieuwe ronde te maken. Het was een uitdaging om het Magnorail-parcours zo kort te maken.” De kaasfabriek staat op een viaduct, dat creëert hoogte. “De drie eenden naast de tunnel verwijzen naar de Citroën-eend. Nu halen de Fransen hun kaas in de Nederlandse fabriek ‘Hollandse Kaas’ met op hun bus ‘Fromage Français’.” »

1. Diorama ‘Kaasplankje’ van Henk van Beest.

2. De kazen gaan via de lopende band de spoorbestelbus in.

De badgasten lijken zich niet om de grote Albanese vlag te bekommeren.





Een arbeider is doende de foto op te poetsen.

Diorama ‘Durrës Plazh’

Kevin Ketels

De bouwer is in 2002 in België geboren en heeft de Belgische en Albanese nationaliteit; vakanties waren meestal in Albanië. Durrës Plazh is de strandhalte aan de spoorlijn tussen de hoofdstad Tirana en de haven van Durrës. In 1975, tijdens het stalinistische regiem, verkeerden de spoorwegen nog niet in verval. Kevin heeft die periode niet gekend, zodat zijn opa hem met ideeën ter zijde stond. De foto van dictator Enver Hohxa en de Albanese vlag mogen niet ontbreken. Daarnaast een palmboom - het strand ligt aan de Adriatische Zee - en een woonblok, standaard voor de communistische periode. Privé-auto´s waren verboden, dus niet aanwezig, wel een perron. Het zand is kwartszand met badgasten op weg naar het nabije strand. Het tafereel beeldt de sfeer van die tijd goed uit. Het regime was streng, maar er heerste orde. Alles was eenvoudig, maar netjes. //

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!

‘Ben ik mijn broeders hoeder?’

Over het hoog houden van de prijzen bij Catawiki heb ik maar één vraag: “Hoe dan?” Waarschijnlijk vindt dat zijn oorsprong in de begintijd, toen de verkoper nog op het eigen kavel kon bieden. Die tijd ligt ver achter ons; die modus om de prijs te beïnvloeden is al jaren geleden gesloten.



Als u niet met de Bijbel bent opgegroeid zal de titel u mogelijk niet veel zeggen. Dat maakt voor de column niet veel uit, maar ik wil uitleggen wat er wordt bedoeld. U weet intussen dat ik de modeltreinwereld graag als één grote familie zie. In al haar verscheidenheid is er iets wat ons bindt, de voorliefde voor het spoor en de uitwerking daarvan in model. Hoe u de hobby ook vorm geeft: wij doen het samen. Waar de één alles heel precies napluist in de Koll´s (de ‘Bijbel’ in dit verhaal), kan het de ander onder het mom ‘als ik het maar mooi vind’ niet veel uitmaken. Dat zegt alleen maar wat voor die familieleden belangrijk is. Zo werkt het ook met verkopen, de één huurt graag een tafel op een beurs, een ander verkoopt liever online. Dan kan ik soms wat triest worden als er binnen de familie onenigheid heerst en er over en weer harde verwijten worden gemaakt. Onlangs kwam er een oud verwijt naar boven waarbij iemand Catawiki beschuldigde van het kunstmatig hoog houden van de prijzen. Uiteraard zonder verdere specificatie of bewijs of het moet zijn dat je het ‘wel vaker hoort op beurzen’. Tja, het wordt zo gemakkelijk uitgesproken. Ondertussen kwam er een opmerking binnen van een bieder die vindt dat een omschrijving bij een kavel niet klopt. Nu ben ik altijd blij als iemand de moeite neemt om ons te attenderen op een omissie. Alleen gebeurt het steeds vaker dat daarbij vol op het orgel wordt gegaan. Dan is de verkoper meteen schuldig aan ‘misleiding’ en een ‘bedrieger’. Mijn collega kreeg ook een veeg uit de pan: hij was een zogenaamde ‘expert’.

BEGINTIJD

Wat het hoog houden van de prijzen betreft heb ik maar één vraag: “Hoe dan?” Waarschijnlijk vindt dit zijn oorsprong uit de begintijd van Catawiki. Toen de verkoper nog op de eigen kavel kon bieden. Die tijd ligt ver achter ons; die modus om de prijs te beïnvloeden is al jaren geleden gesloten. Er wordt, zowel door een rechercheteam als technisch, actief toezicht gehouden. Ik ga hier niet alle ins en outs uit de doeken doen, maar de korte uitleg is: een overtreder wordt gepakt en van het platform verwijderd. Catawiki zelf kan al helemaal niets, want veilen betekent ook notarieel toezicht. En die hoge prijzen? Dat is de markt.

KOLL’S KATALOG

Verkopers hebben wij in alle kleuren van de regenboog. Professionele handel, zeer goed ingevoerde verzamelaars en een grote groep die wel eens wat koopt of verkoopt. De één heeft meer kennis dan de ander, sommigen weten heel veel van het model, anderen van het grote voorbeeld. Over die groep houden wij toezicht. Waar mogelijk passen wij teksten en artikelnummers aan. Nogmaals: de één weet heel veel, de ander kent het verschil niet tussen AC- en DC-assen. Met onze kennis, achtergronden en bijvoorbeeld de Koll´s Katalog - en nog tientallen andere bronnen - behoeden wij onze klanten voor fouten. Daarin zijn wij dus de hoeder, die zijn broeder helpt door te corrigeren. Veel fouten vangen wij af, maar ook wij zijn niet feilloos. Verkopers die kopers willen misleiden, blijven niet lang op het Catawiki-platform actief. Neemt u gerust contact met mij op, dan leg ik het graag uit. Blijf ons bevragen en uw opmerkingen sturen, dat helpt om Catawiki scherp en betrouwbaar te houden. Het modeltreinteam van Catawiki zal uw vragen en opmerkingen graag met u bespreken. Hou het echter wel beleefd en beschaafd, wij zijn immers uiteindelijk één grote familie. Ook in 2022! //

TEKST & FOTO: KEES SMIT

tot wel 50% korting



Online al vanaf € 3,99 p/mnd

12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR € 7,25 p/mnd

Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren** of scan de QR-code 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 € 8,99
(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 **(49% korting)**	◯ exclusief specials € 6,25 p/mnd **(50% korting)**
Print jaarabonnement	◯ inclusief specials € 6,99 p/mnd **(25% korting)**	◯ exclusief specials € 5,65 p/mnd **(25% 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.

RH444

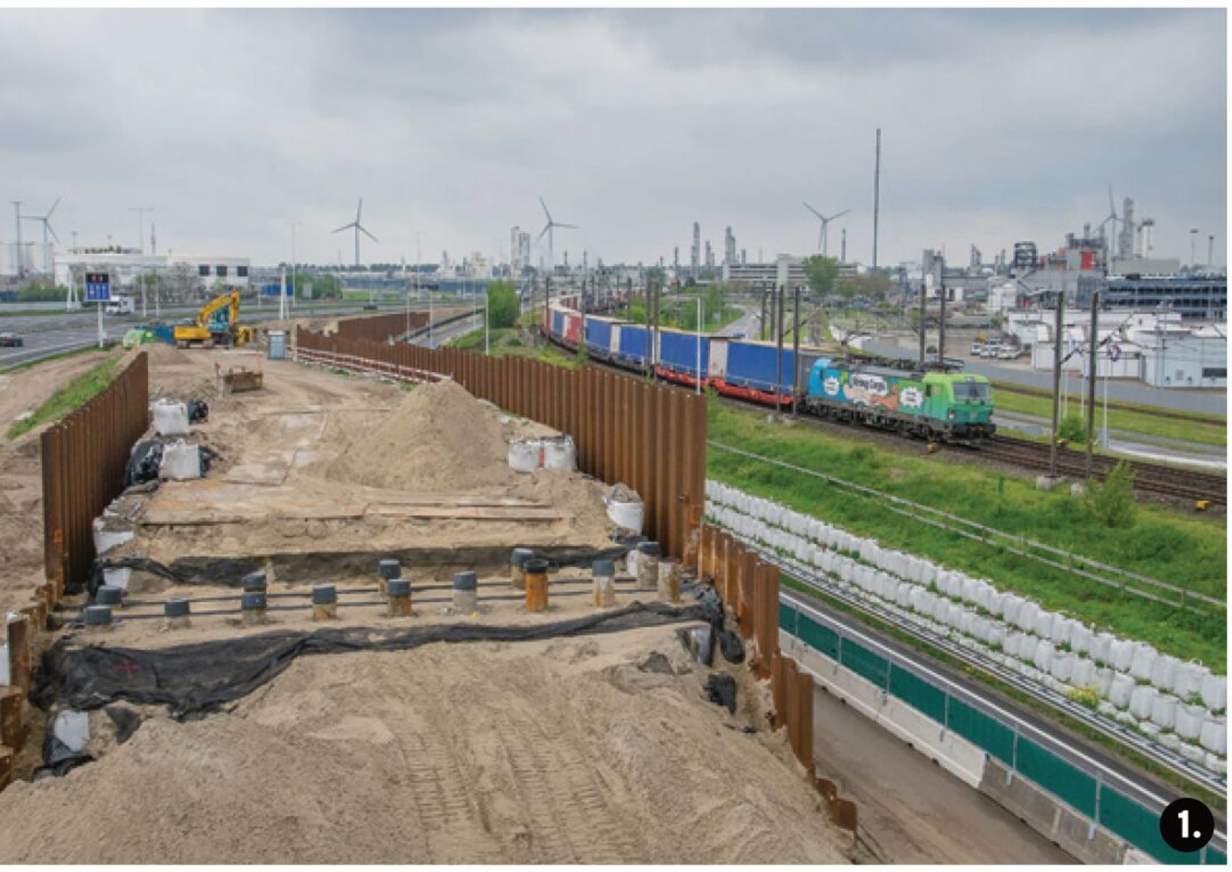
Viaduct VERVANGT BRUG

THEEMSWEGTRACÉ IN GEBRUIK GENOMEN

Op 8 november 2021 is het nieuwe Theemswegtracé aangesloten op de Havenspoorlijn, het deel van de Betuweroute tussen Kijfhoek en de Maasvlakte. Aan de oplevering van het nieuwe traject ging een ambitieuze planning vooraf.

Bij hectometerpaaltje 20,5 buigt het spoor af naar links. SBB Cargo International 193 519 passeert de werkzaamheden aan het viaduct op 23 mei 2020.


A15 Rozenburg
Havens
5225-9900
A 14
Rozenburg-
Centrum
Maassluis
Havens
4250-5225
500 m
sbbcargo-international.com
193 519



1.



2.

DE LEIDINGBRUG OVER DE THEEMSWEG LIGT NEGEN METER HOGER



3.

Het besluit tot de bouw van het Theemsweg-tracé is onlosmakelijk verbonden aan de Calandbrug. Deze stalen hefbrug, die het Calandkanaal overspant en de Botlek met de Europoort verbindt, werd in 1969 in gebruik genomen met de gedachte hem tot 2069 te kunnen gebruiken. Aanvankelijk leek het een brug zonder functie te worden; tijdens de bouw van de brug was het Calandkanaal nog niet volledig uitgegraven. De brug stond als het ware midden in de polder. Dat veranderde toen de eerste bedrijven zich in de Brittanniëhaven, achter de brug, vestigden. Zij kregen van de overheid de garantie dat ze zouden kunnen opereren alsof ze aan open zee liggen; scheepvaartverkeer zou altijd doorgang kunnen vinden. Feitelijk werd daarmee de voorrang die scheepvaart op weg- en spoorverkeer heeft nog eens bevestigd. Het jaarlijks aantal openingen werd op vijfhonderd geprognotiseerd, met name voor logge autoschepen die vanaf 1981 steeds vaker door de brug moeten. In dat jaar opent de autoterminal die zich nog steeds ten oosten van de brug bevindt. Om de windgevoelige autoschepen in de vaargeul te houden wordt aan de westzijde van de brug een windscherm gebouwd, opgetrokken uit betonnen schalen van 25 meter hoog. Dat dit niet altijd afdoende is bewijst de lange lijst met aanvaringen van de brug, in frequentie toenemend door de steeds intensievere scheepvaart. Achter de brug ontstaan immers steeds meer terminals, zoals de RoRo-terminal van C.Ro Ports (roll on, roll off, het vervoer van met name trailers per schip) en multi-inzetbare Distriport van Broekman. Ook het treinverkeer wordt intenser, zowel in frequentie als gewicht. Daarom worden het spoor op de brug in de jaren 90 verdubbeld. De extra belasting halveert de technische levensduur van de brug en in 2000 worden de eerste rapporten gepubliceerd over vervanging van de stalen reus.

ONDERWEG NAAR HET EINDE

In 2004 wordt onder het Calandkanaal de Thomassen-tunnel geopend. Het verkeer dat via de A15 door de haven raast hoeft (op enkele uitzonderingen na) niet langer over de brug. Lange files zijn verleden tijd. De opening van de tunnel maakt het mogelijk om het spoor iets ruimer aan te leggen, waardoor de baan-vaksnelheid tussen de aansluiting Theemsweg en de Calandbrug naar 80 km/h kan worden verhoogd. Daartoe wordt de spoordijk verlegd en nieuwe kunst-werken, zoals een viaduct over de A15, gebouwd. Door de toenemende brugopeningen is feitelijke tijdwinst van deze maatregel beperkt. Omwonenden van de brug,

met name die uit Rozenburg, klagen ondertussen over het uitdijende treinverkeer op de Havenspoorlijn en de gevolgen voor hun nachtrust. Het gekletter van stalen wielen op een stalen brugdek geeft slapeloze nachten. In 2006 worden geluidsschermen op en rond de brug geplaatst. Ze komen het aanzien niet ten goede, maar de nachtrust wel. Het zijn maatregelen die de omgeving van de brug verbeteren maar de brug zelf niet; een toenemend aantal storingen bevestigt dat het einde van zijn technische levensduur nadert. In 2013 zijn de experts het erover eens dat de brug in 2020 echt op is. En dus staat de overheid voor de vraag wat te doen met de brug en de spoorlijn die er overheen loopt.

AMBITIEUS BOUWEN

Een aantal vervangingsvoorstellen passeert de revue. Ze variëren tussen het renoveren van de bestaande brug, het bouwen van een nieuwe (vaste) brug, het aanleggen van een spoortunnel tot het omleggen van de Havenspoorlijn. Met een, in 2015 begroot, prijskaartje van ‘slechts’ € 366 miljoen wordt laatstgenoemde optie als beste beschouwd. Vanuit Europa wordt € 60 miljoen bijgedragen. De keuze valt op de route die de Theemsweg volgt: het Theemswegtracé. De variant »

1. In Rozenburg ontstaat een gelijknamig knooppunt, onderdeel van de nieuwe autosnelweg 24, de Blankenburgverbinding. De spoordijk, die op de foto nog benut wordt door DB Cargo 193 368, maakt hier plaats voor asfalt.

2. In het weekend van 4 april 2020 werd de brug over de Rozenburgsesluis op zijn plaats gereden.

3. Het traject dat sinds 2 november 2021 treinloos is met links de C.Ro Ports-terminal en op het viaduct RFO 189 213 en 186 210.

4. RTB Cargo 186 229 verlaat nabij de kruising met de Merseyweg het Theemswegtracé; rechts in beeld het oude spoor. Botlek, 19 december 2021.





5.

die dwars over het terrein van Huntsman loopt, en dus iets noordelijker van de bestaande lijn aftakt, wordt op basis van kosten en tijd niet gekozen. Staatssecretaris Mansveld voelt de urgentie en maakt een ambitieuze planning: het probleem moet in 2020 opgelost zijn. Om dat te behalen moet de opdracht tot bouw van het Theemswegtracé in 2015 worden vergeven, waarna de Calandbrug per 2020 wordt ontzien. Consortium SaVe, waarin vijf bouwers participeren, krijgt de opdracht om de onderbouw te bouwen, waarna VolkerRail het spoor aan mag leggen. Het is voor verladers en vervoerders uiteindelijk nog tot 2 november 2021 ongewis of de goederen wel op tijd bij de klant komen. Op dat moment gaat het spoor zes dagen op slot; alle gebieden achter de Botlek worden, inclusief de aansluitingen aan de Merseyweg en Theemsweg, onbereikbaar. VolkerRail werkt in die tijd aan het aansluiten van het spoor aan beide zijden. Op 8 november maakt de infratrein van VolkerRail rond vijf uur 's ochtends als eerste gebruik van het nieuwe traject en kan begonnen worden met het opruimen van het oude. De bouwers van de nieuwe Blankenburg-verbinding zitten met smart op dat moment te wachten; zij hebben de vrijkomende ruimte hard nodig om hun viaduct af te kunnen bouwen.

KUNSTWERKEN EN SPOREN

Het Theemswegtracé heeft een lengte van vier kilometer. 'Haven in' buigt het spoor ter hoogte van de kruising Merseyweg/Theemsweg linksaf, volgt via een viaduct de Theemsweg, kruist schuin de Rozenburgsesluis en loopt langs de Neckarweg naar de bestaande spoorlijn. Er liggen twee stalen boogbruggen in: de Rozenburgsebrug over de Rozenburgsesluis, met een »



6.

UIT DE VARIANTEN WORDT HET THEEMSWEGTRACÉ GEKOZEN



7.



8.

5. Met veel kabaal dendert loc 22 van RRF met de containertrein uit Neuss over de Calandbrug, 15 mei 2021.

6. Aan de Theemsweg bevindt zich de spooraansluiting van Lyondell. Lineas komt er werkdagelijks; op 17 maart 2020 met de zwarte 1553.

7. De nieuwe brug boven de ingang van de Thomassentunnel biedt op 22 november 2020 zicht op de brug en LTE 193 735, die een forse lading Oost-Europees graan naar de Europoort brengt.

8. Oud en nieuw op de laatste dag van 2020, wanneer RTB Cargo 193 791 met trein 51401 uit Blerick vanaf de Calandbrug rolt.

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

totale lengte van 177 meter, en boven de ingang van de Thomassentunnel de Zwartewaalsebrug (totale lengte 269 meter). Om ruimte te maken voor het spoor is de leidingbrug over de Theemsweg, die de productie van verschillende petrochemische bedrijven aan elkaar linkt, verhoogd. Hij ligt nu veertien meter boven de weg in plaats van de eerdere vijf meter. Het is een van de vele kunstgrepen die nodig waren om het Theemswegtracé te kunnen realiseren, maar dat zijn er nog altijd minder dan het Huntsmantracé had vereist. Dankzij de komst van de nieuwe spoorlijn hoeft de Calandbrug niet vervangen te worden, maar volstaat renovatie om de toekomst van de brug veilig te stellen. Zonder spoor, maar daar zullen weinig partijen problemen mee hebben.

KERNCIJFERS CALANDBRUG

Totale lengte	352 meter
Maximale doorvaarthoogte	49,72 meter
Maximale doorvaartbreedte	46 meter
Aantal rijstroken	4
Aantal sporen	2
Gemiddeld aantal openingen per dag	11
Gemiddelde tijd opening	14 minuten
Capaciteit aantal treinen per dag (Theemswegtracé: 230)	90

Data openingen afkomstig van isdebrugopen.nl, overige gegevens en feiten van de website Port of Rotterdam. //

9. Op 28 juni 1993 verlaten de 2285 en 2311 met lege ertstrein 49114 van IJsselmonde naar de Maasvlakte de Calandbrug. (foto M.L. Vocke)

10. De Calandbrug als bottleneck. Op 7 april 2021 veroorzaakte RoRo-schip Sixtine grote schade. Een maand later ging het, hier zichtbaar, wel goed.

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, een exclusieve loc uit: de geel-grijze NS 1111 met botsneus in H0. De loc heeft A-frontseinen, 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 en verzeker uzelf van een exemplaar!

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



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

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 € 204,99*

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

Ik betaal als volgt:

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

RH444

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

* Exclusief verzendkosten. Verzendkosten binnen Nederland € 6,95, buitenland € 9,95.

Trafohuis Arnhem IN H0

MOOI PROJECT VOOR BEGINNERS

Bent u al langere tijd van plan om eens met resin te werken, maar heeft u dat tot dusverre niet aangedurfd? Dan kan de overzichtelijke bouwkit van het Arnhemse trafostation van Tilly Models uitkomst bieden.



1.

Het transformatorhuisje is rond 1925 in opdracht van het toenmalige Gemeentelijke Elektriciteitsbedrijf Arnhem gebouwd in de middenberm van de Van Heemstralaan in Arnhem. In 2000 is het door de gemeentelijke architect J. van Biesen in expressionistische stijl ontworpen gebouw om de cultuurhistorische en elektrotechnische waarde op de rijksmonumentenlijst geplaatst.

MODEL

De bouwdoos Trafohuis Arnhem (artikelnummer 87133, € 23,50) is verkrijgbaar bij goed gesorteerde modelbouwzaken en bij de producent. Voor het bouwen en schilderen van het model zijn geen speciale vaardigheden vereist. De beperkte bodemmaat van 4 x 6 cm maakt het 7 cm hoge model inpasbaar op elke modelbaan. Voor het bouwen hebben we nodig een sleutelvijl, hobby-

mes, platbektang, fijn schuurpapier, een fijne en een wat breder penseel, secondelijm, wattenstaafjes, verf, verdunner, een oude doek en eventueel een (wegwerp) schilderspalet. Voor we beginnen controleren we de inhoud van de bouwdoos. Die bestaat uit het gebouw waarvan de vier muren één gietdeel vormen, het complete dak, de deuren, regenpijpen, roosters en twee houten dakgootsteunen. We beginnen met het verwijderen van alle vliezen van het dak, de muren en deuren met behulp van fijn schuurpapier of een vijl. Resin is breekbaarder dan het plastic dat voor bouwdozen van onder meer Faller en Kibri wordt gebruikt, maar het is goed te verwerken. Het losmaken van bouwdelen van de gietboom kan door een scherp mes enkele keren over het breekpunt te halen. Daarna kan het bouwdeel, eventueel met een platbektang, op de snijlijn worden afgebroken. Alle onderdelen lopen we met een vijl en schuurpapier na. De regenpijpen blijven aan de gietboom tot ze zijn geschilderd. Voor bouwdelen worden geschilderd en met secondelijm vastgezet, moeten ze in een proefpassing worden gecontroleerd. Na het schilderen is nieuwe proefpassing gewenst.

SCHILDEREN

Voor het schilderen van resin gebruik ik olieverf van Humbrol. Die roer ik niet om, maar haal een klont verf met een penseel uit het blikje om die met weinig verdunner op een schilderspalet (te koop bij kunstschilder- of discount huishoudwinkels) te mengen. »

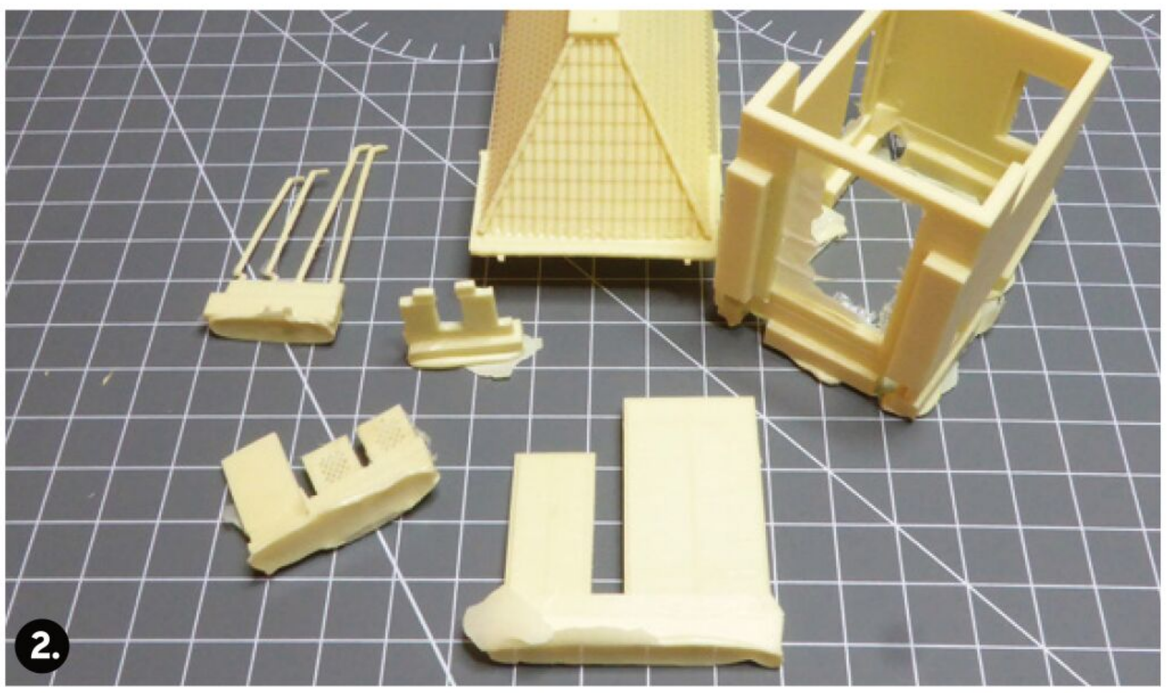
1. Het transformatorhuisje is opgeleverd.

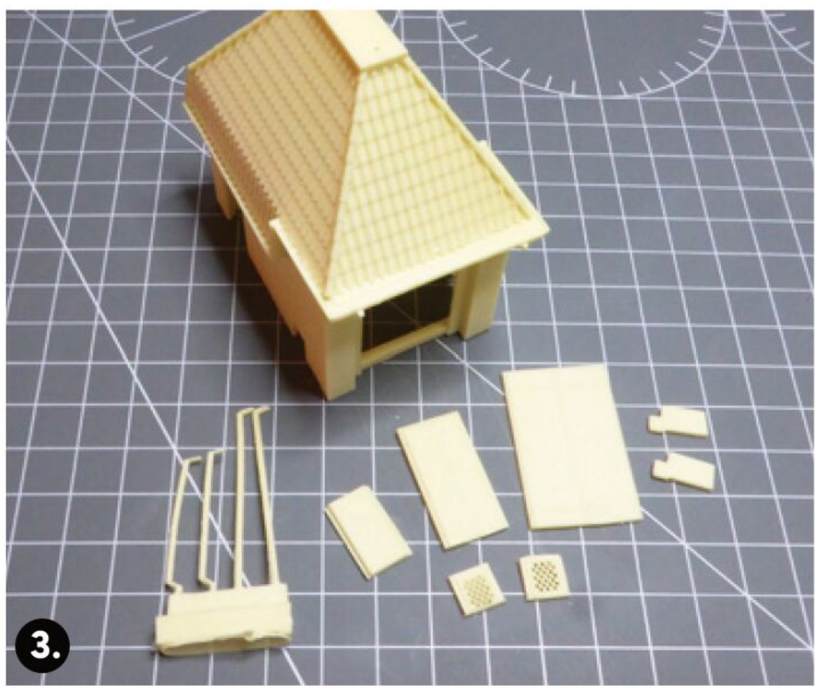
2. De nog niet bewerkte onderdelen van de bouwkit.

3. Alle onderdelen zijn met schuurpapier en vijl nagelopen en kunnen worden geschilderd.

4. Voor het trafohuisje worden voor de basis zes kleuren gebruikt en voor de drybrush vier.

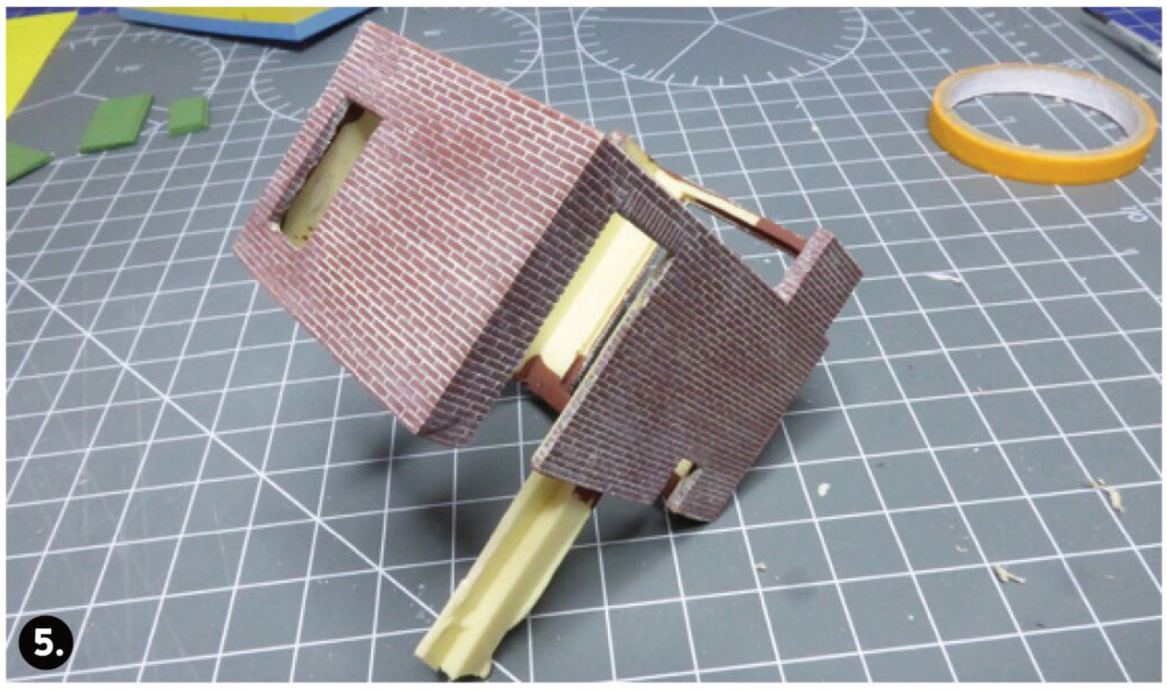
5. De met Humbrol 70 geschilderde muren zijn een dag later met Faller-wegenverf gevoegd.


2.


3.



4.


5.

TEKST & FOTO'S: CHRIS VAN DIESEN



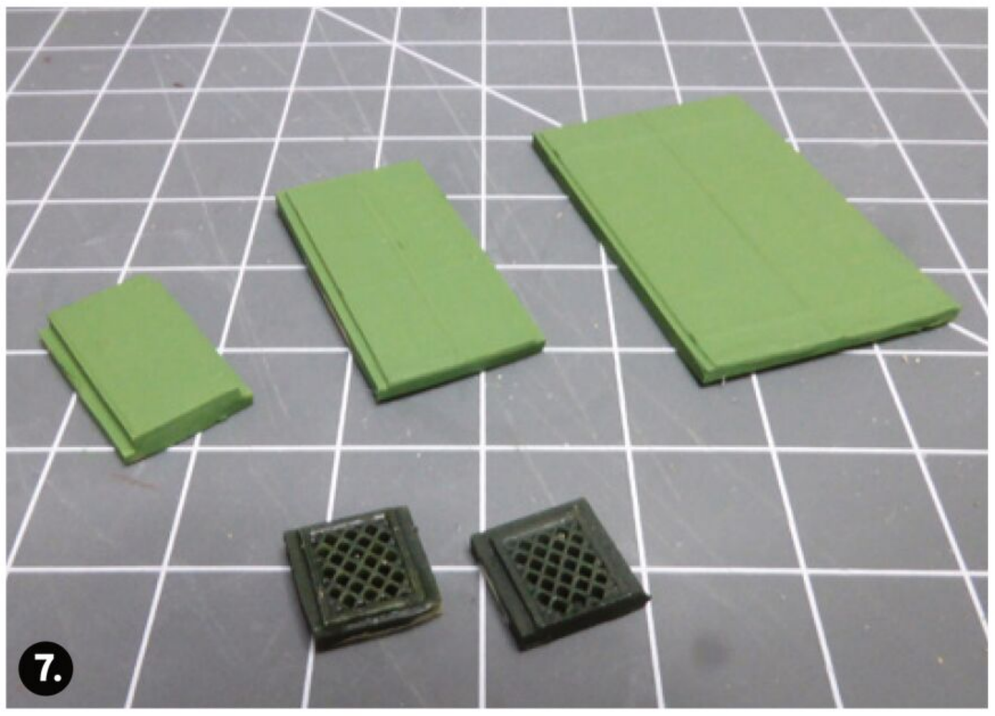
6.

Er zijn verschillende manieren om resinmodellen te schilderen, maar ze bestaan na ontvetten in een sopje altijd uit het aanbrengen van de basiskleur en de eindafwerking. De basis is de primaire kleur die het bouwdeel gaat krijgen. Om dit voor een realistisch resultaat af te zwakken of te versterken zijn er diverse technieken. Als het dak, de muren, deuren en roosters in de basiskleur zijn geschilderd, kunnen we - na ten minste 24 uur droogtijd - beginnen met het afwerken. De muren krijgen voegwerk van Faller-wegenverf (180507, betonkleur, flacon 250 ml, € 8,55). Doop een wattenstaafje in de verf, strijk hiermee over de baksteengevels en veeg de verf meteen met een oude doek uit. De overtollige verf wordt door de doek opgenomen maar blijft in de voegen zitten. Let wel dat Humbrolverf zeker 24 uur nodig heeft om te drogen, anders wordt de verf er met het wattenstaafje weer afgeveegd en kunnen er met het inwassen van de muren problemen ontstaan. Na het voegen krijgen

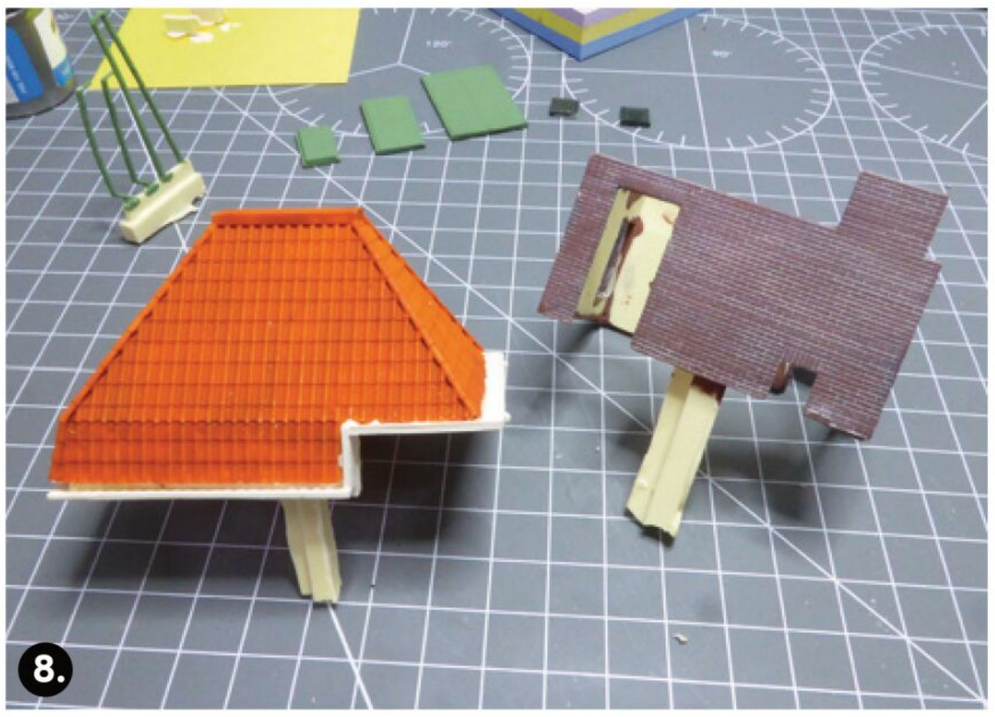
6. Het trafohuisje laat zich goed op de modelbaan inpassen.

7. De deuren en roosters zijn in de basiskleuren gestoken.

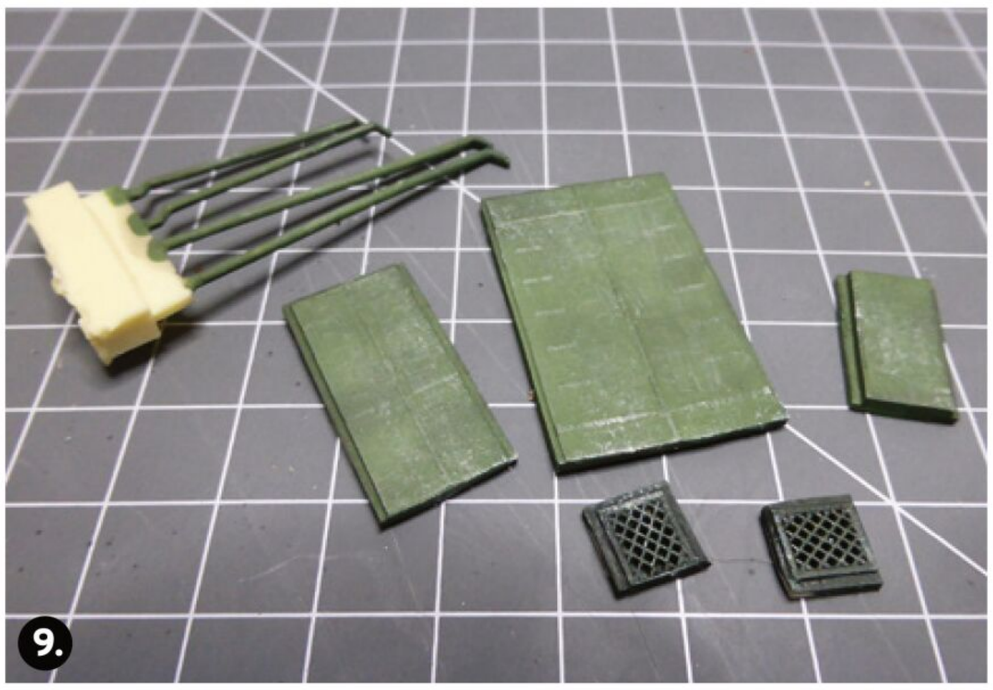
8. Het dak is in de basiskleur oranje en de dakgoten in wit gezet.

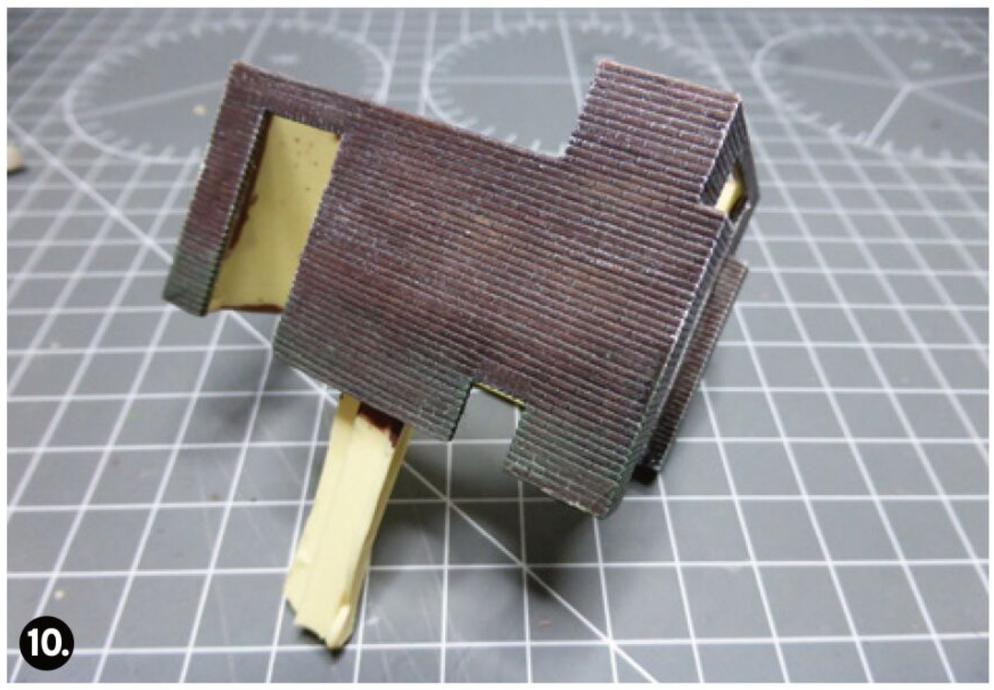


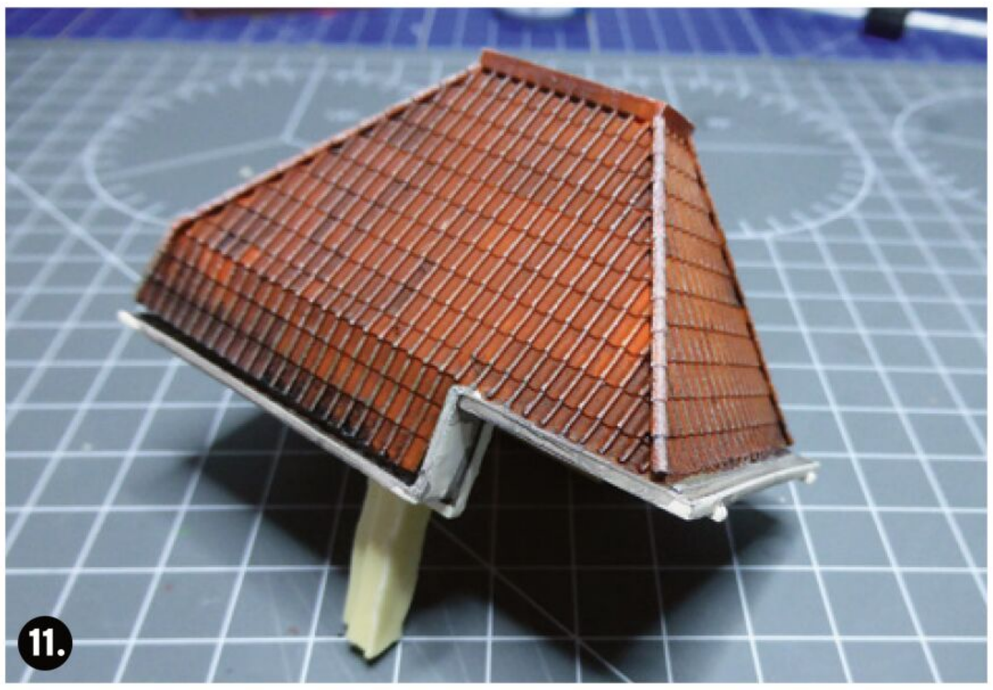
7.

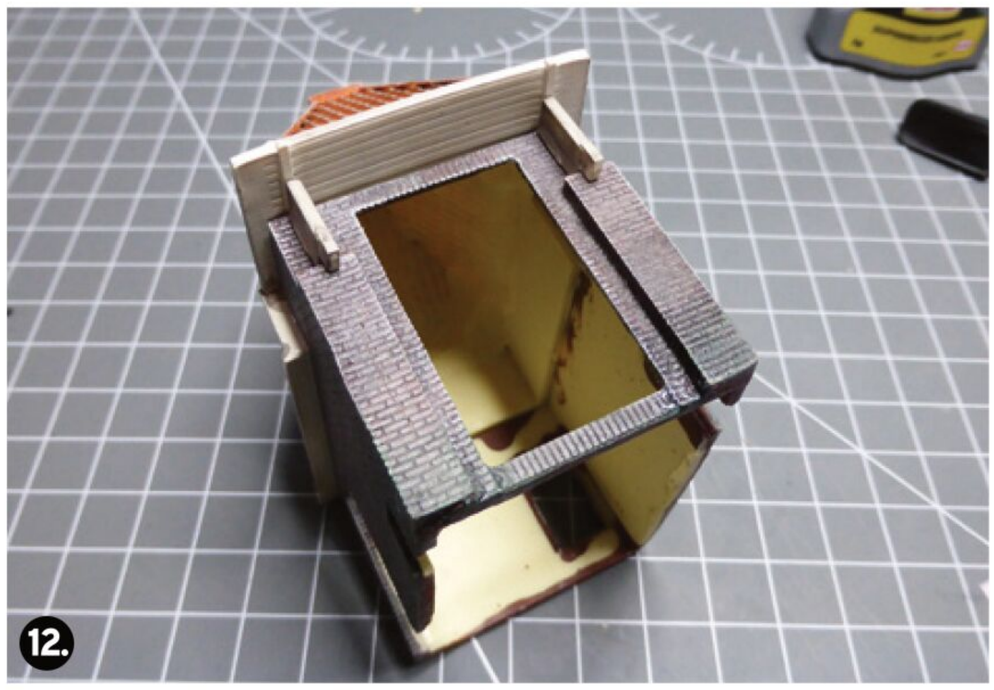


8.


9.


10.


11.


12.


13.


14.

alle onderdelen een wasje van zeer verdunde zwarte of donkergrijze verf. Dit brengen we aan met een penseel. Niet door verfbewegingen te maken, maar door de verdunde verf over het model te laten lopen. Deze kruipt in alle kieren, voegen en details. Als het object dit wasje net heeft gekregen ziet het er nogal donker uit, maar zal na drogen veel lichter zijn. Als het wasje goed droog is, volgt het drybrushen.

DRYBRUSH

Met een bijna droog penseel wordt het model als het ware geaaid, het drybrushen. Met wit worden details zoals houtnerven, klinknagels en oneffenheden naar boven gehaald. Het geeft het model inclusief de hoeken van het gebouw en dakpannen meer structuur. Mocht er te veel wit te zijn opgebracht, dan kan het altijd door een drybrush met wat grijs worden afgezwakt. »

9. Met een wasje met zwart en een drybrush zijn de details opgehaald.

10. De muren hebben een wasje gehad met zeer verdunde zwarte verf en een drybrush met wit en aan de onderrand groen. De voegen zijn nu minder overheersend.

11. Wasje in zwart en drybrush in wit met wat grijs en groen aan de onderrand van het dak.

12. Het dak wordt met de onderbouw verlijmd en de houtconstructies op de muurdammen bij de dubbele stalen deur geplaatst.

13. De deuren en smeedijzeren roosters kunnen worden geplaatst.

14. De opengewerkte roosters zijn fijn uitgevoerd. De witte betimmering van de dakgoot is met een wattenstaafje met thinner iets schoner gemaakt.

DE MET BETONKLEURIGE WEGENBOUW-VERF VAN FALLER GEVOEGDE MUREN KRIJGEN EEN WASJE MET VERDUNDE ZWARTE EN GRIJZE VERF

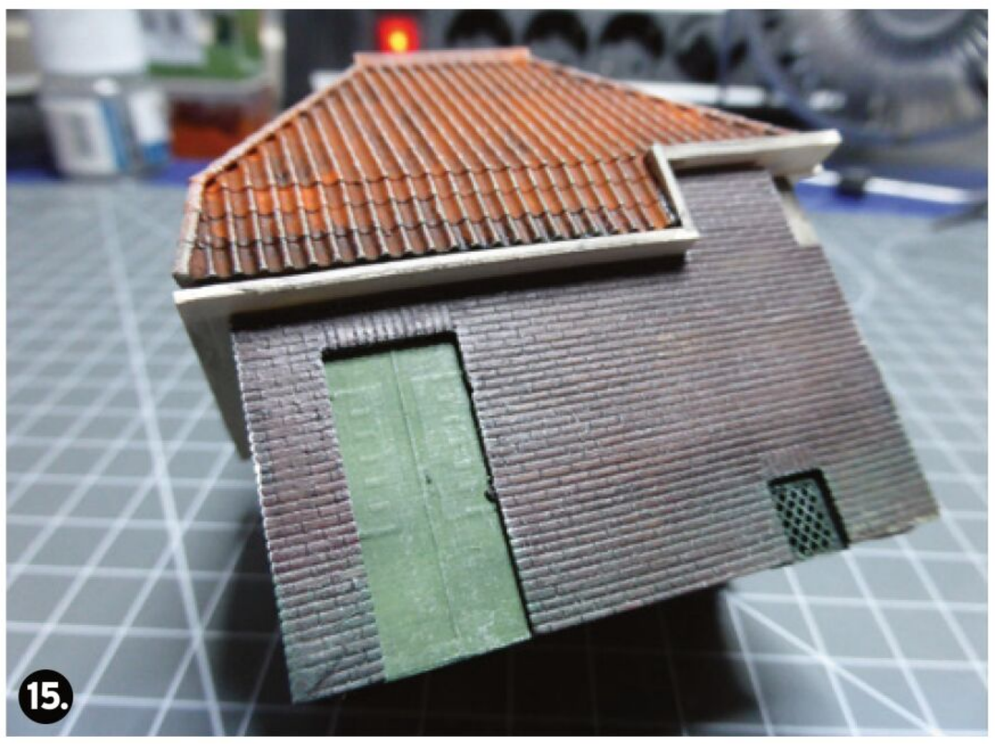
De onderrand van het gebouw krijgt een drybrush met wat groen. Dat doe ik ook aan de onderrand van het dak en de groene stalen deuren. Na drogen kan het gebouw in elkaar worden gezet. We plaatsen het schilddak op de onderbouw, de houtconstructies op de muurdammen van de voorgevel, hangen de deuren in en plaatsen de roosters in de plint van de zijmuren. Daarna lopen we het gebouw na met een in de thinner geweekt wattenstaafje. Mocht bijvoorbeeld het witte schilderwerk aan de dakgootomlijsting te donker (te vuil) zijn uitgevallen, dan kan dat op deze manier worden gecorrigeerd. Het platte deel op het dak is conform het voorbeeld voorzien van daklood dat lichtgrijs is geschilderd en daarna een drybrush van donkergrijs heeft gehad. Let er bij het plaatsen van de regenpijpen op dat deze op de bestrating afwateren; ook bij het voorbeeld zijn ze niet op het riool aangesloten. Dus monteer ze niet op hun kop. Het trafostation is opgeleverd en kan de elektriciteitsvoorziening in de model-woonwijk verzorgen. //

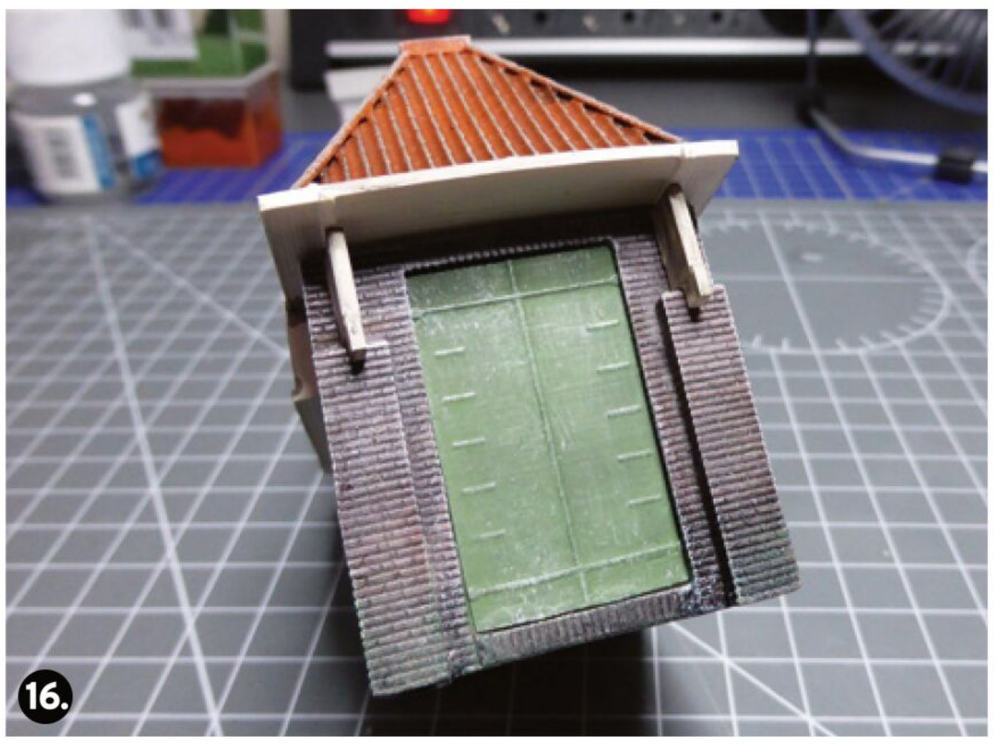
15. De passing van de deuren is goed.

16. De dubbele stalen voordeur is geplaatst, het gebouw nadert de oplevering.

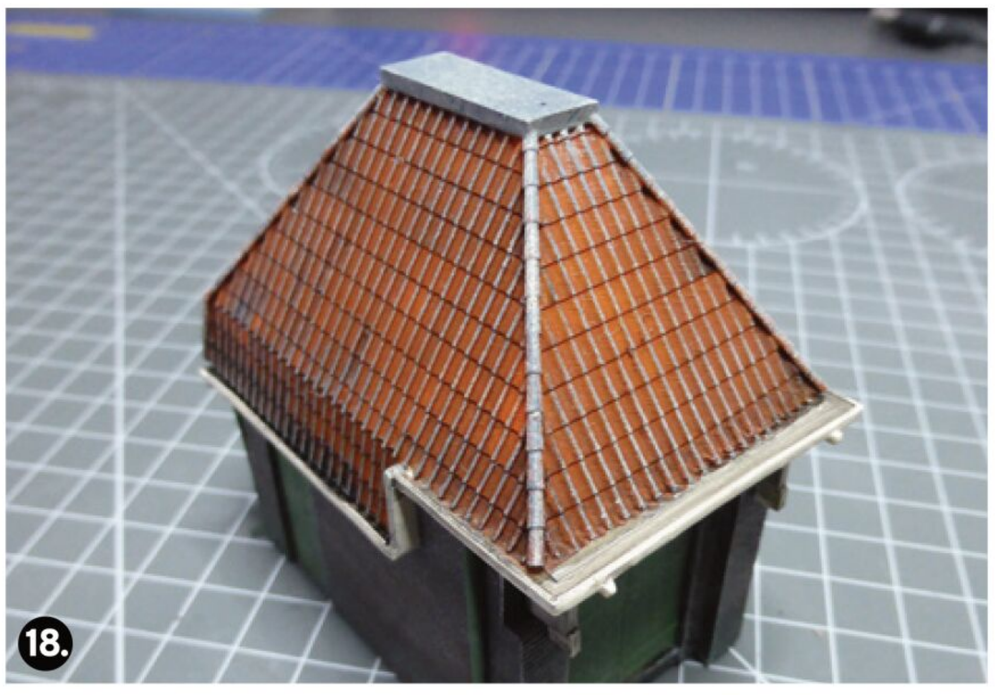
17. De regenpijpen kunnen worden geplaatst, het dak behoeft nog wat nabewerking.

18. Het rechthoekige ventilatiekanaal op het dak is voorzien van daklood. De regenpijpen zijn geplaatst.


15.

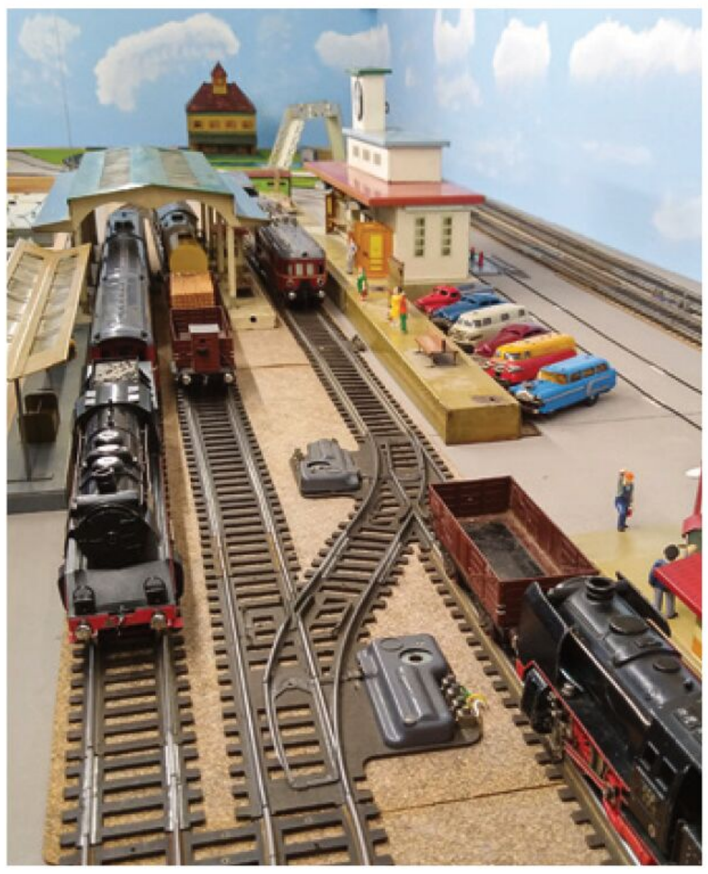

16.


17.


18.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Mijn Railhobby

We zijn benieuwd naar de modelbaan die u thuis heeft en het verhaal achter de baan. Wilt u ook uw modelbaan delen met Railhobby-lezers, dan ontvangen we graag een korte beschrijving en een paar foto's. **Stuur een mail naar redactie@railhobby.nl en wie weet ziet u uw baan binnenkort terug in Railhobby!**

Nieuwsbrief

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





BEELEN MODELBOUW

Beelenmodelbouw 25 jaar

Beelenmodelbouw viert dit jaar het 25-jarig jubileum. Na een reorganisatie besloot Jan Beelen op 1 januari 1998 een kleine, maar gezellige winkel te openen. Met deze winkel wilde hij meer mensen bereiken en enthousiasmeren voor de modelspoorhobby. De winkel is gevestigd aan 2e Daalsedijk 177, 3551 EK Utrecht. Openingstijden: vrijdag en zaterdag van 10:00 tot 17:00 uur.
Beelenmodelbouw.com



FOTO: SANDER BROERSE

175 jaar Zwitsers spoor

In 2022 vieren de Zwitserse spoorwegen het 175-jarig jubileum. In het onlangs verschenen Kursbuch 22 zijn de meeste evenementen en wetenswaardigheden rond het jubileum opgenomen. Denk aan een rit met de TEE Gottardo via de Gotthard Bergstrecke of rondleidingen door het historische depot in Olten. Het boekje is online te bestellen op de site van SBB Historic. **Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/SBB.**

Stadler Euro9000 IN NEDERLAND

TESTPROGRAMMA VOOR TYPEGOEDKEURING

Stadler is bekend als bouwer van de GTW en Flirt-treinstellen die in Nederland bij diverse maatschappijen van Groningen tot Maastricht te zien zijn. Met de Euro9000 gaat de Zwitserse fabrikant de concurrentie aan met de Traxx- en Vectron-locomotieven.



1.

Voor een efficiëntere bedrijfsvoering zien goederenvervoerders liever geen tijdrovende locomotiefwissel aan de grens. Hoewel er in het verleden locomotieven zijn gebouwd die in verschillende landen kunnen worden ingezet, zijn de multisysteemlocs iets van deze tijd. Het zonder tractiewissel rijden van Nederland naar Italië met de verschillende bovenleiding- en beveiligingssystemen, is voor menige goederenvervoerder tegenwoordig meer standaard dan uitzondering. Daarvoor zijn de multisysteemlocs van onder meer Siemens en Bombardier zeer geschikt, enkele hebben zelfs een last mile-hulpdiesel. Omdat op het laatste stukje tot de terminals doorgaans geen bovenleiding hangt, worden daar rangeerlocs ingezet. De Euro9000 van Stadler is de eerste multisysteem eloc die uitgerust met een dieselmotor die ook op langere trajecten zonder bovenleiding kan worden ingezet. De voorloper Eurodual, ook van Stadler, kan alleen op gelijkstroomnetten zoals in Duitsland en Oostenrijk rijden en is bij onze Oosterburen regelmatig te zien. De zesassige Euro9000 is geschikt voor inzet bij bovenleidingsystemen 25kV AC, 15kV AC, 3kV DC en 1,5kV DC, en door de twee dieselmotoren of het accupakket op trajecten zonder bovenleiding. De maximumsnelheid is 120 km/h; voor rangeerbewegingen kan op radiobediening worden



overgeschakeld. Dit maakt de loc tot de meest complete voor internationaal opererende goederenvervoerders. De verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen. Toelatingstesten staat op het programma voor België, Duitsland, Italië, Nederland Oostenrijk en Zwitserland. Op het moment van schrijven hebben de testritten plaatsgevonden in Duitsland, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland.

Toelating in Nederland

De toelating in Nederland is afgelopen zomer begonnen met veel papierwerk en aanvragen. Daarna kon de locomotief voor de fysieke testen naar Nederland worden overgebracht. Dat gebeurde op 6 december toen testlocomotief 2019 301 van Duitsland naar Nederland kwam en de loc bij de Stadler-werkplaats in Blerick werd geplaatst voor de laatste aanpassingen voor het proefbedrijf. Vrijdag 10 december bracht de RRF 25 de loc van Blerick naar Zwolle waar dezelfde avond op de Hanzelijn testritten plaatsvonden. Na afronding van de testen bracht de RRF 16 de Euro9000 op 22 december terug naar Blerick waar de testmachine de kerstdagen doorbracht. Bij de redactie zijn geen noemenswaardige incidenten bekend die zich tijdens de testen hebben voorgedaan. Dit jaar zal het testprogramma worden vervolgd.

Bestellingen

Hoewel de Euro9000 op dit moment nog in geen enkel land is toegelaten zijn er diverse vervoerders zo enthousiast dat ze al een contract hebben gesloten met ELP, European Loc Pool. Deze nieuwe leasemaatschappij heeft uitsluitend Stadler-locomotieven type Eurodual en Euro9000 in de lease. De maatschappijen die een contract hebben getekend voor de lease van Euro9000-locs zijn tot op heden: RFO, HSL en RTB. //





1. Op 11 december 2021 staat de Stadler 2019 301 in Kampen Zuid klaar voor de testrit 91931 naar Dronten. (foto's 1 & 3 Enrico Schreurs)

2. Na aanpassingen in Blerick werd testlocomotief 2019 301 door RRF 35 overgebracht van Blerick naar Zwolle. Passage door Eindhoven Strijp-S, 10 december 2021. (foto Marcel van Eupen)

3. De testritten met dieselmotor begonnen in de nacht van 10 op 11 december 2021. Testrun 91932 is in Kampen Zuid aangekomen.

4. Op 20 maart 2021 werd voor DB Systemtechnik van Ansbach naar Rheydt gereden. Doorkomst van de testtrein in Wuppertal Sonnborn. (foto Marco Rodenburg)

TEKST: MARCEL VAN EUPEN

Een wijntrein arriveert, getrokken door een afgeleefde dieselloc.

Château Migraine in H0

PARIJS BERCY IN TIJDPERK III

Een van de eerste beurzen die in 2021 de deuren heropende, was Eurospoor. Daar was veel moois te zien. Zo toonde MSC Het Spoor uit België een flink uit de kluiten gewassen diorama met Bercy, een bekende wijnbuurt van Parijs, als voorbeeld. Hoe men tot dit onderwerp is gekomen, laten we de bouwers zelf vertellen.



1.



2.

De in 1983 opgerichte Model Spoorweg Club Het Spoor nam in 2014 haar intrek in de nieuwe lokalen te Sint Niklaas en werd in 2018 eigenaar van het clubgebouw. Er werden direct plannen gemaakt om diverse modelbanen in de ruim 600 m^2 grote ruimte onder te brengen. Naast enkele vaste banen werd het plan opgevat ook mobiele modelbanen, geschikt voor tentoonstellingen, te gaan bouwen. Een werkgroep ging aan de slag en men bedacht om eens buiten België te gaan kijken. Omdat er al het nodige materiaal en informatie was verzameld kwam men uit bij Bercy. Het streven was om de baan in 2018 gereed te hebben voor de Modelspoorexpo van Leuven.

Wijn

Bercy kent een rijke wijnhistorie. Het ligt in het 12de arrondissement. In het jaar 1704 kreeg het eiland, gelegen aan de monding van de Seine, bij gratie van koning Louis XIV vrijstelling van belastingen bij verkoop van wijn. Zo ontstond de eerste wijnkelder. In 1790 werd de gemeente Bercy officieel opgericht en per 1 januari 1860 werd het onderdeel van Parijs. In dat jaar kwam er een grote wijnopslagplaats en werden er bomen geplant voor verkoeling. Met de ligging aan het water lag Bercy gunstig voor de aan- en afvoer per schip. Later ging het transport per trein. Bercy groeide uit tot een van de grootste wijnmarkten van de wereld. Het kon niet uitblijven dat in de loop der tijd er diverse lokalen, zogenaamde guinguettes, kwamen om te eten en drinken bij vooral accordeonmuziek. Voor schrijvers, schilders en fotografen een ware inspiratiebron van de 'art de vivre'. Maar helaas komt de klad erin, wijnkelders worden verlaten en Bercy raakt in de jaren 70 in verval. In 1979 maakte de gemeente plannen om de gemeente op te knappen. Er kwam een park, de oude spoorbaan en winkels en restaurants zijn gebleven en het is nu een prettig oord om te vertoeven. Het Bercy in de nadagen van de wijncultuur is het voorbeeld geworden voor de mobiele modelbaan, dat in feite een groot diorama is geworden.

Sporenplan

Voordat met de bouw van de modelbaan kon worden begonnen zijn er meerdere plannen getekend. Uiteindelijk werd er een compromis gevonden waar alle deelnemende leden van de werkgroep zich in konden vinden en konden we aan de slag. Door een bevriende houthandel werden de zijkanten, het front en de onderbouw uit platen populierentriplex gezaagd. Dit is licht en stevig materiaal, ideaal voor een transportabele modelbaan. Op een buigzame Forexplaat van 4 mm is

een grote foto van Parijs aangebracht. Deze plaat is gebogen om haakse hoeken te vermijden. De foto is van hoge kwaliteit en op zelfklevend materiaal afgedrukt. Er was echter wel een nadeel: de foto gaf een beeld van het huidige Parijs met moderne gebouwen en hoge torenkranen. Om de tijdperk III-sfeer te krijgen, moeten we die enigszins met een gebouw of boom camoufleren. Na het leggen van de sporen volgde een uitgebreid testbedrijf. Naderhand, als de scenery is aangebracht, wordt het moeilijk nog aan het spoor te moeten sleutelen. De treinen moeten storingsvrij kunnen rijden. »

1. **Bercy kent veel bedrijvigheid.**

2. **Om na einde dienst snel thuis te zijn, heeft de machinist zijn fiets op de loc meegenomen.**

3. **De Citroën HY staan klaar voor het inladen van wijnvaten. Het geweatherde gebouw camoufleert een te modern deel van de achtergrondfoto.**

4. **De chauffeur van de vrachtauto van Les Vins de Renard in gesprek met een dame.**

5. **Bij Michelle wordt hard gewerkt om de vaten en fusten op hun plaats te krijgen.**



3.



4.



5.

TEKST: MSC HET SPOOR, **FOTO'S:** MYRON VAN RUIJVEN


6.



7.

Tillig railmateriaal

Voor het spoormateriaal is gekozen voor flexibel railmateriaal, Tillig Elite code 83. Dat oogt mooi en is goed verkrijgbaar. Vanwege de bedrijfszekere werking worden voor de wisselaandrijving Tortoise-motoren toegepast. Château Migraine is uitgevoerd als digitale baan, aangestuurd door een Lenz centrale. Op de centrale is een handregelaar aangesloten, zodat de bediening vanaf de voorzijde mogelijk is. Opvallend is dat de standaardkoppelingen zijn vervangen door de Amerikaanse Kadee-koppelingen. In de baan zijn Kadee-ontkoppelmagneten ingebouwd, zodat wagens op verschillende plaatsen in de lay-out kunnen worden ontkoppeld en achtergelaten. Vanzelfsprekend moesten er de nodige wijnwagens komen. Modellen van wijnwagens van REE, Sachsen-Modelle en Fleischmann worden door elkaar gebruikt. De (digitale) locomotieven zijn van REE en Jouef. Alle locomotieven en wagens zijn geweatherd.

Zelfbouw

Alle gebouwen op Château Migraine zijn zelfbouw, dat is bij onze club een voorwaarde. Er worden twee basismaterialen toegepast: Plastikard en Forex. Om tijdens de bouw niet voor verrassingen te komen staan, is met enkele mock-ups uit karton en schuimplaat



8.



9.

een voorlopige opstelling gemaakt. Enkele leden van de club konden daarna zowel in het clublokaal als thuis met het maken van de gebouwen aan de gang gaan. Hierbij werd dankbaar gebruik gemaakt van het beschikbare fotomateriaal uit Bercy, maar zo af en toe is er geïmproviseerd. De foto's van de bestaande gebouwen worden bij tentoonstellingen op de zijwanden van de baan aangebracht, zodat de toeschouwer een indruk krijgt van het oude Bercy en tevens kan zien wat wij ervan hebben gemaakt. Alle gebouwen zijn zodanig geweatherd dat ze het effect van de tand des tijds hebben. Door alle panden op vooraf afgemeten percelen op Forex te plaatsen was het mogelijk om een volledige scenery los van de uiteindelijke baan te bouwen. Op een geschikt moment zijn de huizen op de baan geplaatst en kon de bestrating worden aangebracht.

Bestrating

De bestrating is gemaakt van het eerdergenoemde Forex en folie van Redutex. Forex 1 mm plaat is ideaal om er betonnen straten mee te realiseren. Die zijn met constructielijm op de ondergrond aangebracht. Redutex is een zelfklevende folie met een zeker reliëf en is gebruikt voor de aanleg van de typerende klinkerstraten in Bercy en de stroken tussen de rails in het wegdek. Redutexfolie is ook gebruikt voor enkele daken. Trottoirs en dergelijke zijn uitgevoerd in Forex; met een metalen kraspen kan er een reliëf in worden gekrast. Ideaal dus om stoepranden en geplaveide trottoirs mee uit te beelden. Het Franse Decapod leverde messing riooldeksels. Deze werden verweerd door ze een passende kleur te geven; ze zijn her en der in de straten aangebracht.

Toen de straten en huizen gereed waren, kwam de verdere scenery aan bod. In een wijndistrict moesten er uiteraard tonnen en fusten komen. Ze zijn er in verschillende maten en soorten, geschilderd en geweatherd om de sfeer te creëren die op de foto's van Bercy is te zien. Zoals aangegeven waren in Bercy bomen belangrijk voor de verkoeling. Ze zijn gemaakt »

6. Enkele fusten zijn overgeladen op een lichte vrachtwagen.

7. Dieselloc 34 rangeert op het straatspoor bij een van de wijnkelders.

8. Overzicht van Château Migraine.

9. Een wijnvat wordt naar het café gerold.



10.



11.



12.

van zeeschuim of via de draad-vlechtmethode. Daarnaast zijn struiken, grassen en onkruid aangebracht. Restjes zeeschuim, die overbleven, bleken perfect voor het maken van struiken. Met de elektrostaat en flock-it zijn hogere grassen gecreëerd om een verwilderd uiterlijk te verkrijgen.

Fiddle yard

Château Migraine beschikt over twee fiddle-yards waarop de korte wijntreinen staan. Op een kleine modelbaan is het niet verwonderlijk dat er maar een trein is te zien. Het sporenplan is derhalve bewust eenvoudig gehouden. Maar door regelmatig af te wisselen met tractie, zowel stoom als diesel, kan er toch een gevarieerd treinverloop worden gepresenteerd. De bouw van deze baan was leuk om te doen en heeft ons veel uren plezier gebracht. We hopen dat de toeschouwers er eveneens van genieten op één van de tentoonstellingen waar deze baan te bezichtigen is. //

10. Druk overleg op de straat. Diverse wijnwagens bepalen het beeld.

11. Parijs is op de achtergrond zichtbaar.

12. Voor automobilisten is het in de smalle straten raadzaam goed op het treinverkeer te letten.

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.



TOMS TOM'S MODELAUTO'S TOMS

Modelcars, Kits & Collectables

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



Kijk op toms.nl/1TO87

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

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

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

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 Marklin, 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.

MADDOG-TRAINS
Stay on track with us!
www.maddog-trains.com

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.

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl of
0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf



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

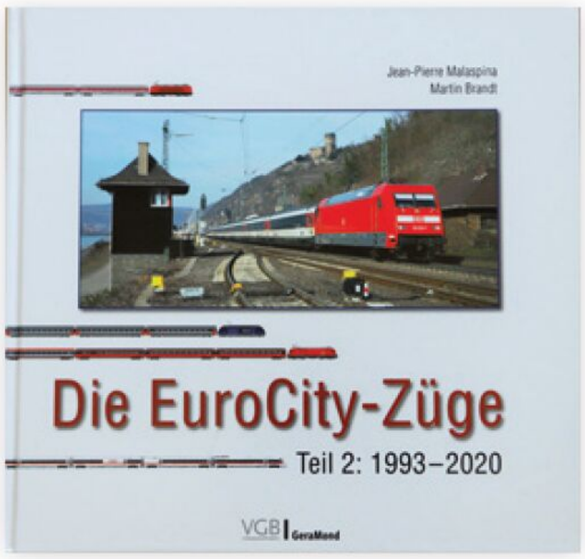
2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht
Tel. 06-53514559

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



Die EuroCity-Züge

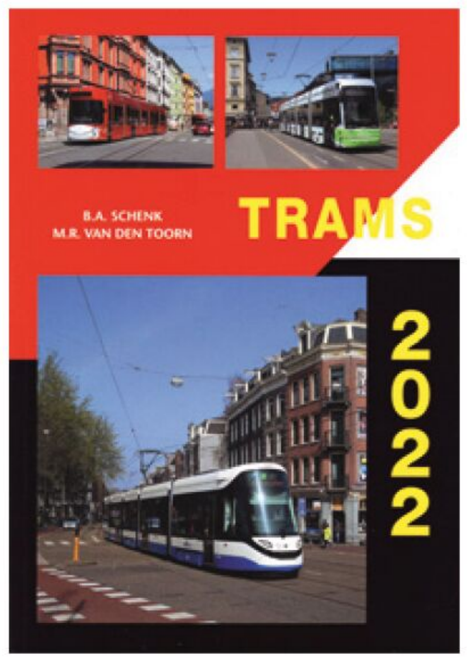
Teil 2: 1993-2020

Door Jean-Pierre Malaspina en Martin Brandt, uitg. VGB/GeraMond, formaat 28,5 x 30 cm, 256 blz., 500 kleurenfoto's, ruim 100 loc- en 300 rijtuigtekeningen, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-964-53292-3, € 59.

Het concept EuroCity, waarbij comfortabele sneltreinen grote Europese steden met elkaar verbinden, heeft volgens de beide auteurs iets visionairs. Dit in 1986 geopenbaarde net was er voor het Akkoord van Schengen en voor de Europese Unie zich als een grote binnenmarkt manifesteerde. Na de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkelingen tot 2020 worden de diverse treinen één voor één op een uitstekende manier in woord en beeld belicht. Daarbij ligt de focus op het materieel, iets dat modelspoorders zullen waarderen. Door de gekozen aanpak is het een gedegen naslagwerk met grote tabellen waarin elke EC wordt genoemd en zelfs vertrektijden en de bijplaatsingen van rijtuigen tijdens de reis niet ontbreken. Nederland wordt ook in dit EC-overzicht genoemd, zij het bescheiden. Tussen Keulen en Amsterdam reden EC's relatief korte ritten van tweeënhalf uur. Beduidend minder dan de veertien uur die reizigers onderweg waren van Dortmund naar Boedapest. Tijden die nooit konden wedijveren met die van vliegtuigen. Bij de locoverzichten staan overigens ook tekeningen van de NS 1100, 1200, 1300, 1600 en 1700. Het locoverzicht per land is zeker een toegevoegde waarde.-GF

Trams 2022

Door Bas Schenk en Maurits van den Toorn, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), 288 blz., ruim 275 kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-90-5961-256-3, € 22,50.



De auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn hebben weer het jaarlijkse boek over trams samengesteld. Er staat zoals gebruikelijk veel te lezen over ontwikkelingen op tramgebied in Europa van het afgelopen jaar. Ook in deze uitgave is opvallend dat de trams een steeds moderner uiterlijk krijgen. Traditiegetrouw begint het boek met de vier Nederlandse trambedrijven. In het deel over Amsterdam onder meer de sloop van de 11G- en 12G-trams en de komst van de serie 15G van CAF. Uiteraard konden de perikelen rond de Sneltram Utrecht niet onvermeld blijven met onder ander schade, ontstaan bij een ontsporing na een aanrijding. In het hoofdstuk over de Benelux lezen we dat ook Brussel nieuw trammaterieel heeft. Ook bij onze zuiderburen gaat het wel eens mis. De Antwerpse PCC 7612 ontspoorde en ging rechtstreeks naar de sloper. Het boek eindigt met een speciale aandacht voor 65 jaar bestaan van Düwag-trams. Ze hebben in ons land bij de RET gereden. Hier en daar zijn ze in Europa nog aan te treffen. Ook in deze editie is het fotowerk weer prima verzorgd. Vooral tramliefhebbers biedt het boek veel lees- en kijkplezier.-TO

Het Grote Rail Away Boek

Door Joanne Brouwer en Gerben van Ommen, uitg. Wbooks, formaat, 25 x 31 cm, 176 blz., 281 foto's waarvan 3 zwart-wit, hardcover, ISBN 978-94-625-8438-6, € 34,95.



Na de pilot van Rail Away in 1994 zijn er tot eind 2021 218 afleveringen door de EO uitgezonden. Het concept waarbij de kijker vanuit de luie stoel de wereld verkend is beproefd. Ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van Rail Away is dit boek uitgebracht met vlot geschreven korte verhalen en sfeerbeelden rond filmopnamen van 2013 tot begin 2021. Enkele kleine missers behoeven aanpassing in een volgende druk; zo zal Koning Willem III niet in 1961 de eerste steen voor de spoorbrug bij Zutphen hebben gelegd. Voor de treinfoto's hoeft u het niet te kopen, maar om wat meer te weten wat er bij een filmproductie van een spoorlijn komt kijken, is het een aanrader. Zeker door de talrijke anekdotes en de improvisaties (een dieselloc als platform voor het camerastatief). Aardverschuivingen, sneeuw, elanden, wespen, treinen die te vroeg zijn (bij drie treinen per dag), maar ook drones die het spoor bijster raken, het einde van een buiten profiel gemonteerde GoPro-camera, helikopterpiloten die minder alert zijn op hoogspanningsleidingen en filmvergunningen waar de stationschef anders over denkt. Het boek kan handig zijn bij het uitzoeken van een reisdoel; door de mix van spoor en cultuur zal het zeker ook door uw huisgenoten - geen treinfanaten zijnde - worden gewaardeerd.-DH //



Station Veenendaal Centrum met SGMm 2990 die als trein 7355 Breukelen - Veenendaal Centrum binnenkomt op spoor 1.

40 jaar Veenendaallijn

VAN ONRENDABELE LIJN NAAR KWARTIERDIENST

Het is alweer 40 jaar geleden dat de Veenendaallijn werd geopend. Op 30 mei 1981 kon men met de nieuwe spoorverbinding Rhenen - Veenendaal - Utrecht CS kennis maken, waarna de treindienst van start ging. In deze reportage een terugblik op de rijke historie van deze spoorlijn.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAROLD VAN DER MEER

De Veenendaallijn is feitelijk de gedeeltelijke reactivering van de in 1884 voltooide spoorlijn Kesteren - Amersfoort. Door een strijd over de exploitatie van de spoorlijn tussen de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM), reed de eerste trein (van de HSM) pas op 18 februari 1886 van Amersfoort naar Kesteren. Na de moeizame start verkreeg HSM in 1890 ook de exploitatierechten van de spoorlijn Elst - Dordrecht en werd het emplacement bij Kesteren aangepast zodat de verbinding Amersfoort - Kesteren - Nijmegen kon ontstaan. Dat deze spoorverbinding een belangrijke functie had blijkt uit het rijden van sneltreinen met internationale allure: in de jaren 30 waren er sneltreinen met koersrijtuigen voor Aken, Luxemburg en Basel.

LAATSTE GRANAAT

In 1940 kwam als gevolg van de Tweede Wereldoorlog een einde aan de doorgaande treinen naar Duitsland. Nadat het Nederlandse leger met letterlijk de laatste granaat op 13 mei 1940 de springlading onder de spoorbrug over de Rijn bij Rhenen vernielde om de opmars van het Duitse leger te stuiten, kwam het treinverkeer tot stilstand. Op een korte opleving na, nadat de brug enkelsporig werd hersteld met delen »

1.



2.

van de oude brug over de Oosterdoksluis in Amsterdam, kwam na een forse explosie alsnog het definitieve einde van de spoorlijn Kesteren - Amersfoort. Een geallieerde aanval in oktober 1944 beschadigde de brug en het Duitse Sprengcommando vernielde in december 1944 de brug zodanig dat alleen de pijlers in de Rijn overeind bleven staan. De overblijfselen werden in 1955 gebruikt voor de nieuwe verkeersbrug. Na de Tweede Wereldoorlog werden alleen nog goederen vervoerd tussen Amersfoort en Rhenen, reizigers werden naar bussen verwezen. Het goederenvervoer werd met het sluiten in 1972 van de bedienpunten bij onder meer Woudenberg-Scherpenzeel, Veenendaal en Rhenen beëindigd. Alleen slopersbedrijf Heuvelman in Veenendaal, dat ook veel oud NS-materieel sloopte, ontving nog met enige regelmaat door 2400'en getrokken konvooien. Het noordelijke deel van de lijn Kesteren - Amersfoort is tot op heden nog steeds in gebruik. Importeur PON in Leusden ontvangt vrijwel dagelijks treinen met auto's en auto-onderdelen, voornamelijk aangevoerd door DB Cargo en Rail Force One.

REACTIVERING

Hoewel er nog goederenvervoer plaatsvond, waren er in 1966 al plannen voor reactivering van personenvervoer naar Veenendaal door een aansluiting op de lijn Utrecht - Arnhem. Veenendaal was uitgegroeid tot een forensengemeente met veel reisbewegingen richting Utrecht. Ondanks aanvankelijke bezwaren van zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als NS, bracht de toezegging voor de bouw van 5000 extra woningen en de mogelijkheid van station Veenendaal West de betrokken partijen tot elkaar. Met de in februari 1976 verleende toestemming zou de spoorlijn met de aansluiting richting Utrecht bij De Haar op de lijn Utrecht - Arnhem in mei 1979 kunnen worden geopend. De gemeente Leersum gooide echter roet in het eten omdat men de bestemmingsplannen voor het buitengebied waardoor de lijn ter hoogte van De Haar liep, niet wilde aanpassen. Toen de lucht met toezeggingen voor de aanleg van geluidswallen langs het spoor bij Overberg was geklaard, kon in 1978 met de bouw worden begonnen. Tegelijkertijd werd het spoor tussen De Haar en Woudenberg-Scherpenzeel opgebroken.

WEER NAAR RHENEN

Tijdens de studie voor de reactivering bleek dat het verlengen van de spoorlijn tot Rhenen een reële optie

zou kunnen zijn, mede omdat dit traject kon worden afgelegd in de tijd dat de treinen in Veenendaal Centrum zouden staan. Het zou een efficiëntere benutting van materieel betekenen. Het traject werd tot en met Veenendaal Centrum dubbelsporig uitgevoerd, tot Rhenen als enkelspoor. Het eindpunt Rhenen werd een eenvoudige halte met een kopspoor. Het spoor ligt hier parallel aan de Lijnweg (N233), waar vroeger het doorgaande spoor naar Kesteren lag. »


3.


4.

1. SLT 2424 rijdt in de richting van Rhenen ter hoogte van wachtpost 28. 17 februari 2019.

2. Achter Plan V 808 is de toren van zeepfabriek Rhenus zichtbaar. Rhenen, 6 april 1981.

3. Het Spoorgat in Rhenen gezien vanaf het viaduct in de Grebbeweg met een HSM-trein naar Amersfoort. Links ligt nu de Lijnweg (N233). (prentbriefkaart 11907, Het Utrechts Archief)

4. Aansluiting De Haar op 12 oktober 1980. De foto is genomen onder het in 1981 verwijderde viaduct van de lijn Amersfoort - Kesteren.

5. Op 28 juni 1985 reed Mat ’54 393 als trein 5930 op de overweg van de Noordelijke Meentsteeg tegen een vrachtwagen.


5.


6.

VAN INTERNATIONALE TREINEN IN DE JAREN 30 NAAR KWARTIERDIENST NU

Op een groot deel van het vroegere emplacement is een parkeerterrein aangelegd. Op de plaats van het in 1975 gesloopte stationsgebouw Veenendaal werd een nieuw, door architect ir. C. Bouma ontworpen, gebouwd. Alleen de begane grond werd door NS gebruikt, de rest is als kantoorruimte verhuurd. Het loket werd in 2004 gesloten, daarna restte slechts een wachtruimte. Aan weerszijden van de sporen zijn gedeeltelijk overkapte perrons aangelegd. In 2007 is een kopspoor ten zuiden van het station gerealiseerd, zodat kan worden kopgemaakt en 'tussendoor' treinen tot Veenendaal Centrum kunnen rijden. Tussen Veenendaal Centrum en Veenendaal West zijn overloopwissels gelegd. Station Veenendaal West heeft twee perrons met een overkapping. Voor fietsers en voetgangers is een tunnel gebouwd. In 2021 werd bij de parkeerplaats naast de fietstunnel een levensgrote foto van het oude station Veenendaal geplaatst.

Bij De Haar werd een viaduct over de lijn Utrecht - Arnhem voor de treinen richting Utrecht gebouwd. De iets oostelijk hiervan gelegen spoorbrug van de lijn Amersfoort - Kesteren werd in 1981 verwijderd.


7.

MOEILIJKE TIJDEN

Met een speciale trein bestaande uit Plan V-treinstellen 850, 483 en 463 werd de spoorlijn op 30 mei 1981 geopend. De kop van de 850 werd met een krans gesierd en de trein werd bij alle stations door het massaal opgekomen publiek verwelkomd. Na de officiële opening ging de treindienst bestaande uit een halfuurdienst tussen Utrecht en Rhenen van start. Al enkele jaren na de opening van de Veenendaallijn stapelden donkere wolken zich op, toen eind jaren 80 het etiket onrendabel op de lijn werd geplakt. Er dreigde sluiting, maar door de groei van het aantal inwoners in Veenendaal steeg het aantal reizigers in 2005 dusdanig, dat twee jaar later een kwartierdienst werd ingevoerd. Hierbij reden, gezien de enkelsporige uitvoering van dat deel van de lijn, niet alle treinen door naar Rhenen. Sinds de reactivering van de lijn heeft er een grote verscheidenheid aan materieel gereden. Naast Mat '64 werden tot halverwege de jaren 90 ook Hondekoppen ingezet. De dienstregeling van 2007 bracht SGM, DDM-1 en DD-AR-dubbeldekstammen naar de lijn, soms afgewisseld met een Koploper. Sinds 2011 wordt de treindienst vrijwel uitsluitend door SLT gereden. Een uitzondering hierop was de enkele DDM-1-stam die tegen het einde van hun inzet op de Veenendaallijn verdwaald leek te zijn.


8.

Tot het eind van de inzet reden er ook nog met enige regelmaat SGMm-treinstellen voorzien van een Sandite-installatie. Door de Covid-19-pandemie is het veertigjarige bestaan van de spoorlijn stilletjes aan ons voorbij gegaan. Hopelijk zal het halve eeuwfeest uitgebreid kunnen worden gevierd. //

6. **Veel publiek bij de openingstrein (Plan V 850, 483 en 463) op 30 mei 1981 in Veenendaal Centrum.**

7. **In de nadagen van getrokken dubbeldeksstammen reed NS 1731 met stam 7205 als trein 7434 tussen Rhenen en Breukelen, Veenendaal West, 9 december 2019.**

8. **De openingstrein op 30 mei 1981 kort voor Veenendaal Centrum.**

9. **SLT 2634 als trein 7458 naar Uitgeest ter hoogte van voormalige wachtpost 27 in Rhenen, 31 augustus 2021.**

10. **Bij Veenendaal West werd veertig jaar na het reactiveren van de Veenendaallijn een grote foto geplaatst van het oude station Veenendaal.**

11. **NS dieselloc 2455 met een werktrein bij het in aanbouw zijnde station Veenendaal West, 15 februari 1980.**

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.


11.

NIEUW in de winkel

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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



LEOPOLD HALLING: DE E1, 1099 en 2095 met sneeuwploeg.

Leopold Halling

H0e. Om de winterse omstandigheden op de modelbaan het hoofd te bieden levert Leopold Halling passende sneeuwploegen voor de Mixnitz-St. Erhard E1 (artikel ZRS-SP1), de ÖBB 2095 en de ÖBB 1099 (ZRS-SP2) en eigen smalspoorlocs. Verder brengt de firma een passende sneeuwploeg voor de ÖBB 1099 en Mh 399-modellen van Roco (ZRS-SP3, € 16,50 per sneeuwploeg).-RB



WIKING: VW T2, Volvo 850, Opel Rallye 2.0E.

Wiking

H0. De Berlijnse autobouwer komt met een herproductie van drie modellen: de saffraan metallic-kleurige Volvo 850 Kombi uit 1993 met dakrails (026407, € 21,49, tp. V), de Volkswagen T2 personenbus in fel oranje met wit dak (031503, € 12,99, tp. IV) en de Opel Rallye 2.0E 'Winterfest' in stijlvol turkooise metallic (022901, € 16,99, tp. IV).-CvD



1.

Herpa

H0. De Simca 1301 liep van 1966 tot 1975 in het Franse Poissy van de band. In model is de wagen verkrijgbaar in het crème (420464-002, € 15,95) en voor een euro meer in metallic koper met zwart dak (430746-002, tp. III-IV). De Scania CS20-trucktransporter in de uitvoering van Van den Brink Internationaal Transport uit Putten kan worden ingezet voor schadegevallen, het afleveren van nieuwe trekkers of ander groot materieel (313742, € 49,95, tp. V). De gedetailleerd uitgevoerde Vögele 1900-3i asfaltspreidmachine (313834, € 59,95, tp. VI) is in Railhobby 442 kort voorgesteld, maar foto's van de inzetbaarheid willen we u niet onthouden. De bakken met de verdeelwormen kunnen onafhankelijk van elkaar worden uitgeschoven. Voor transport op een dieplader kunnen de kleppen van de buffer naar binnen worden gedraaid en het dak door de meegeleverde ingeklapte versie worden vervangen. Wellicht heeft Preiser een machinist en balkman in het assortiment.-DH



2.

1. **HERPA: Scania CS20-trucktransporter van Van den Brink.**
2. **HERPA: Simca 1301.**
3. **HERPA: Vögele 1900-3i, functioneel inzetbaar.**



3.



SPOOROBJECTEN: koelvitrine en buitenreclame.

SpoorObjecten/ Modeltreinexpress

H0. Ook de familie Preiser kan aan de goed gevulde koeltoonbank een kroket of patat-met bestellen. Naast de koelvitrine bevat de set een door een colafabrikant gesponsorde afvalbak en een grote zak friet als buitenreclame (3005, € 19,95, alleen te koop bij Modeltreinexpress).-YZ »



1.



2.



3.

Preiser

H0. Twee personen kopen een (DB-)ticket of frisdrank uit de automaat terwijl twee anderen op hun beurt wachten (10751, € 18,99). De zes man tellende jazzband bespeelt zeer nauwkeurig weergegeven instrumenten, de drummer (drumsticks zijn bijgevoegd) kan de losse drums en bekkens naar wens opstellen (10112, € 15,99). Ook een groep Franse demonstranten met borden en spandoek kan voor het nodige rumoer zorgen (10787, € 23,50). Na de lockdown gaan zeven shoppers met volle tassen naar huis (10737, € 16,50). Van de Exclusief-serie (doosje met één figuur à € 3,45) noemen we de met twee volle tassen zeulende postbode (28248), de krantenverkoopster (28255) en de hond 'Wastle' (28254).

II/G. Het in de 'Verrassing met bloemen' figurerende gezin is tot de knoopjes op het shirt en het tweekleurige polshorloge handbeschilderd. Dat de boeketten meerkleurig zijn, spreekt voor zich (44934, € 39,99).-DH

1. PREISER: Franse demonstranten.

2. PREISER: krantenverkoopster, postbode en hond.

3. PREISER: zeg het met bloemen, schaal II.

4. PREISER: zeskoppige jazzband.



4.



PCX87: VW Golf II Rallye.

PCX87

H0. De Volkswagen Golf Rallye, Golf type II uit 1989, is in vier kleuren beschikbaar. Zoals altijd komen de modellen van PCX overtuigend over (870084, groen metallic / 870085, blauw metallic / 87086, zwart / 870087, rood, € 19,90 per VW, tp. IV). De BMW serie 535i uit 1980 met spoiler op de kofferdeksel is eveneens een Formneuheit. De witte, donkerblauwe en zilverkleurige wagens hebben een blauwe en rode striping (870092, wit / 870093, zilver / 870094, donkerblauw / 870095, zwart, €19,95 per BWM, tp. IV).-CvD



PCX87: BMW 535i.

Albert-Modell

H0. De Hongaarse fabrikant heeft in beperkte oplage een serie van drie Uagps graanwagens in de groene uitvoering van RSCO uitgebracht. De wagens waren ook in graantreinen in Nederland te zien. De modellen hebben diverse filigreine, aangezette details waaronder de dakroosters van geëtst metaal, een uitstekende bedrukking en NEM-schachten met kortkoppeling (933017 en 933018, € 56,95 per stuk, tp. IV).-CvD »



ALBERT-MODELL:
Uagps graanwagens.

Brekina

H0. De Renault Goélette bestelwagen met 1400 kg laadvermogen is verkrijgbaar in de uitvoering van de Nederlandse Posterijen (14657), de Belgische spoorwegen (14656) en K. Visser's Autodiensten 'De Snelle Visser' (14658, € 16,95 per stuk, tp. III). De modellen hebben fijne opdrukken en heldere ramen. Spiegels zijn bijgevoegd. Bij de Ford Sierra RS 500 Cosworth uit 1986 met grote spoiler is er keuze uit drie kleuren: wit (19250), zwart (19251) en helblauw metallic (19252, € 17,95 per Ford, tp. VI).-CvD



1. BREKINA: Ford Sierra RS 500 Cosworth.

2. BREKINA: Renault Goélette.

Peter's Modelbouw

H0. Bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet officieel opgenomen in zijn almaar groeiende assortiment, maar al beschikbaar als primeur voor Railhobby, is het eerste model dat Peter Gradussen voor de Nederlandse markt heeft gemaakt: de NS-rongenwagen type LWGK. Het is het eerste model van een Nederlandse rongenwagen dat exact conform het grote voorbeeld is nagemaakt. De gedetailleerd in 3D-print uitgevoerde wagen wordt in eerste instantie in het naoorlogse bruin geleverd. Daarna volgt een grijze vooroorlogse versie met anders gevormde rongen. De LWGK's zijn behouden gebleven bij de MBS, SGB, VSM en het Spoorwegmuseum. De modellen komen met die specifieke NS-nummers. In een komende Railhobby komen we op deze wagen terug. Dan zijn ook de prijzen van de bouwpakketten en kant-en-klare modellen bekend.-GF



PETER'S MODELBOUW: NS-rongenwagen.



1.

EXTRA: video Easy-Track Noch

Noch

H0. Een modelbaan als bouwpakket, handig voor (her) starters en modelspoorders die krap in de tijd zitten. Onder de noemer Easy-Track kan uit de 29 rechte en gebogen lasergesneden rijplaten en 59 kunststof pijlers het tracé voor een bergbaan van 210 x 125 cm worden gebouwd. Het systeem is geschikt voor de railsystemen Märklin C en K, Piko A, Roco-Line zonder ballastbed en Trix C (53605, € 149,99). Het landschap kan naar eigen idee worden vormgegeven; een handleiding wordt met de startset meegeleverd, maar is ook los verkrijgbaar (71902, Duits / 71903, Engels, € 9,99).-DH

Bekijk de video van Easy-Track en onze andere video's op Railhobby.nl/video



2.



3.

1. NOCH: de baan met landschap.
2. NOCH: de tracés zijn gebouwd, de rails gelegd.
3. NOCH: Easy-Track startset.

OLM Design

H0. Importeur De Kleine in Meppel heeft een nieuw automerk aan zijn assortiment toegevoegd: het Russische OLM Design dat zich specialiseert in de Scania P-serie. Van de diverse uitvoeringen van de Scania tonen we de vierassige kipper. De graad van detaillering is hoog, de bak kan in verschillende standen worden gezet, buitenspiegels worden los bijgeleverd, evenals een korte handleiding (OLM-003, € 29,95, tp. V). De Scania wordt in meerdere uitvoeringen geproduceerd, als 6x2, 8x2, 8x4, 8x2\4, als kipper en tankwagen. Informeer bij uw winkelier.-CvD »



OLM DESIGN: Scania 8x4 kipper.

Merten

N. Van de zes figuren tellende set (de foto toont er vijf) kunnen de vijf mannen in de autowerkplaats aan de slag; de dame kan cliënten achter de servicebalie te woord staan en het werk indelen (027 2558, € 9,99).-DH



MERTEN: automonteurs.



Märklin: UP-loc 844.

Märklin

H0. UP 2'D2'-loc 844 heeft de uitvoering zoals die in mei 2019 met een Big Boy extra glans gaf aan het Golden Spike-evenement. Het 410 mm lange model heeft een zevenassige Centipede-tender waarvan de eerste twee assen in een draaistel zijn opgenomen. Aandrijving op de vier Boxpok-drijfwielen. Veel aandacht is besteed aan de ketelappendages. De model-844, in 1944 als laatste stoomloc aan de UP geleverd en door de promotionele aspecten na de buitendienststelling in 1959 niet afgevoerd, kent tal van geluidsvarianten (37984, Trix 25984, € 699, tp. VI). De Schienenzeppelin', aandrijving door een propeller, haalde op 21 juni 1931 een snelheid van 233 km/h. Het in retroverpakking heruitgebrachte model heeft enkele miniatuurreizigers en binnenverlichting; de propeller draait tijdens het rijden (39777, € 329, tp. II). De schuifwandwagens Habiins van het Zweedse Nordwaggon zijn individueel geweatherd (48065, set 2 stuks, € 109, tp. VI). De Habbiillns van SBB Cargo is niet vervuild en staat op gedetailleerd weergegeven Y 25-draaistellen (48055, € 52,99, tp. V).-SF //

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!



MÄRKLIN: SBB-schuifwandwagen en Habiins van Transwaggon.



MÄRKLIN: Schienenzeppelin.

OP = OP

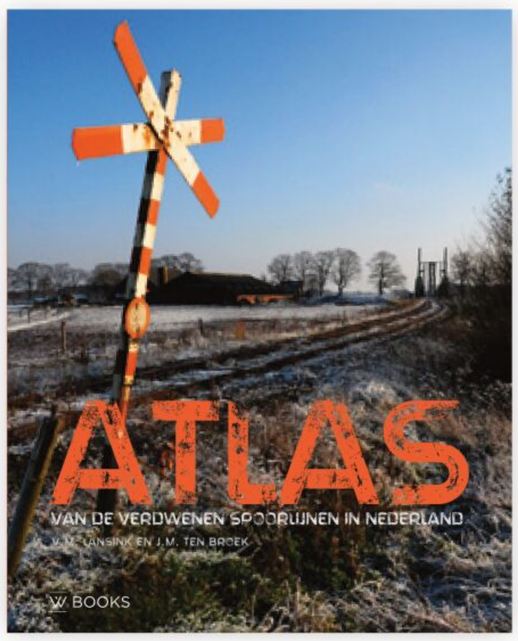
WEBSHOP

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!



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



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

Door de uitgebreide infrastructuur blijven er altijd restanten over. Twee kenners hebben tientallen opgeheven spoorlijnen in Nederland systematisch onderzocht en de restanten in dit boek in beeld gebracht. **Prijs: € 34,95.**
Railhobby.nl/atlas

FALLER NEDERLANDSE OPHAALBRUG



De ophaalbrug past perfect 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. **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

Seinhuis GÜGLINGEN

ZELFBOUW IN SCHAAL 1

De Märklin-modelbaan van Ron ‘t Hooft vulde zijn hele zolder. Een meer dan prachtig vormgegeven berglandschap, waarop veel te zien was. Er reden flink wat treinen, maar toch kwam dat niet natuurlijk over. Ron was helemaal thuis in de H0-wereld. Toch heeft hij zijn zinnen gezet op schaal 1:32.



1.

Gekscherend verwijst hij naar zijn leeftijd: "Mijn ogen gaan ook achteruit." Maar wie ziet met hoeveel liefde en geduld hij zijn eerste model tot in de kleinste details heeft gebouwd en aangekleed, weet wel beter. Een seinhuis, dat moest het nieuwe begin worden. Op de gelijkstroombaan van onze club vond hij zijn voorbeeld, het sierlijke seinhuis Güglingen van Faller, met als uitdaging in ieder geval de buitentrap naar de seinzaal op de etage. Die trap heeft tweemaal een haakse hoek. Een recht-toe-recht-aan-trap, dat was al te simpel. Dus maakte Ron een mal om de treden regelmatig te kunnen plaatsen, rekening houdende met hun afwijkende vorm en positie. Op deze schaalgrootte zouden verschillen in de optrede beslist storen. Met veel geduld zijn ze met houtlijm nauwkeurig op hun plek bevestigd. Secondelijm zou dwingen tot snel werken, dus kwam niet in aanmerking. De leuningen waren zo mogelijk nog lastiger.

MDF EN BALSAHOUT

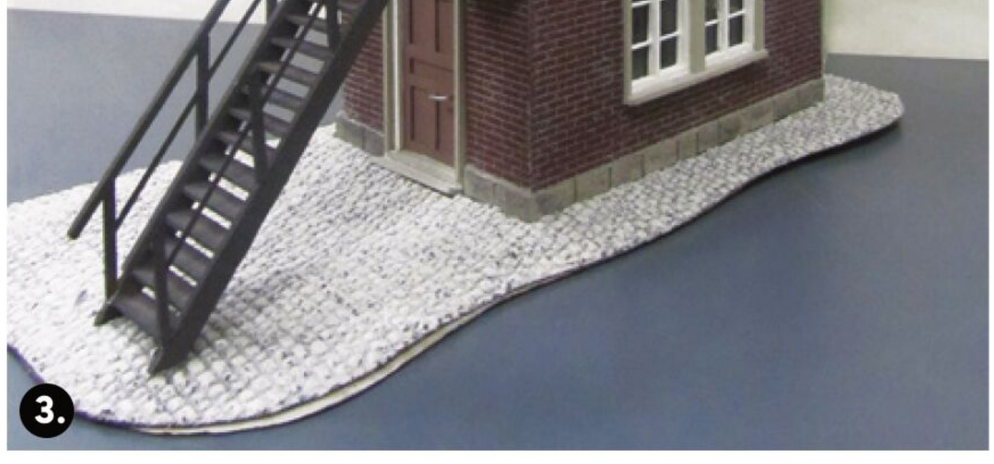
De verhoudingen, ook zoiets. Ron beschikte niet over bouwtekeningen, dus rekende hij de maten van het H0-model om naar de werkelijkheid en die

dan weer terug naar de gewenste schaal. Dat moest met een kritische blik gebeuren. Voor je het weet ontstaat een meetfout van een halve millimeter, die vervolgens leidt tot kozijnen van meer dan een decimeter dik. Maar met de gebruikte materialen (MDF 5 mm, splintert niet en is zacht genoeg om goed bij te vijlen en balsahout 1 mm, met name voor de deuren en raampartijen) viel prima te werken. Zeker als er goede gereedschappen beschikbaar zijn. Ron kocht twee Proxxon-zaagmachines en is direct blij met deze investering. Maar hoe maak je een mooie verstekverbinding in de kozijnen? Een plintenschaar (om de afdeklatten van laminaatvloeren te knippen) bleek perfecte resultaten te geven. Het aanbrengen van de simulatie van glas-in-lood kostte de nodige experimenten, maar uiteindelijk bleken simpele 'krassen' een zeer geloofwaardig beeld op te leveren. »

1. **Het seinhuis met op de achtergrond het inmiddels voltooide stationsgebouw.**
2. **De trap naar de seinzaal maakt een haakse hoek.**
3. **Een afdak houdt het bordes bij de seinzaal droog.**
4. **Het zicht van binnen naar buiten is wel scherp.**
5. **De handelinrichting en het bedieningstoestel.**



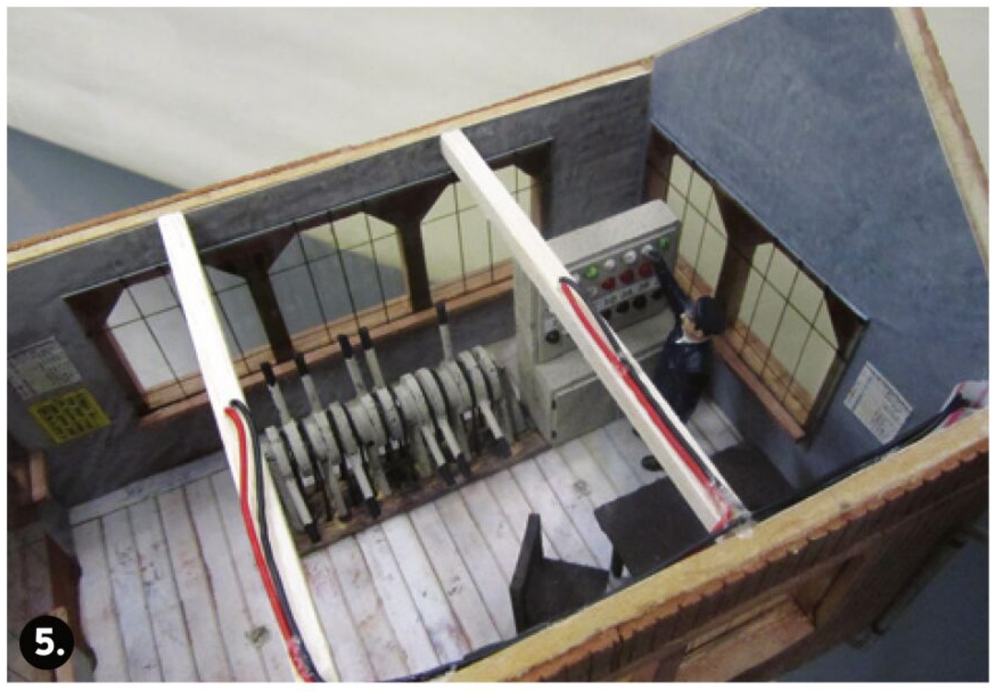
2.



3.



4.


5.

TEKST: HANS VAN DE VEN, **FOTO'S:** RON 'T HOOFT

STELHANDELS

Kant-en-klare onderdelen, dat werd een hele zoektocht. Die van LGB bevallen Ron niet: “Die zijn niet goed op schaal, LGB is met 1:22,5 in feite smalspoor.” Dakplaten vond hij uiteindelijk op de beurs in Dortmund waar ook de steenbekleding is gekocht. De voegen zijn met echt cement ingewassen. Ron vindt steeds beter de weg in zijn nieuwe schaalgrootte. Zo is de gevel van de seinzaal afgewerkt met dekdelen van bootmodellen. Prachtige beplanking, toch? De inrichting is een verhaal apart. Op internet speurde Ron naar een geschikt behangmotief en printte dat in de gewenste maat uit. De vloer idem dito met een patroon van planken. Wat in H0 een billboardafbeelding is, werd hier een poster aan de muur. De stelhendels zijn gemaakt van tandenstokers, gemonteerd in een ronde stok, waar groeven in zijn aangebracht alsof ze met een draaibank zijn gemaakt. Met een kast (compleet met opgelegde deur), tafel met stoel en verlichting is de detaillering uiteindelijk fraaier dan in de H0-versie.
Voor de dakgoten bezocht Ron een 3D-demowinkel in Arnhem, maar vervaardigde deze finishing touch tenslotte zelf door het overlangs halveren van ronde buisprofielen. De regenpijpen ontstonden uit lasdraad.


6.



7.


8.



9.



10.

De kleine gereedschapskast met openstaande deur voor de kopgevel maakte dit eerste werkstuk in 1:32 af. Ron is intussen begonnen aan een forse boom en de contouren van station Güglingen zijn al zichtbaar. Daarbij komen de eerste lessen die hij met het bouwen van dit seinhuis opdeed goed van pas. Er valt nog veel meer te vertellen, maar het is toch handiger om wat ruimte vrij te houden voor een serie sprekende foto's. //

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!

6. Ruwe houten vloer, eenvoudige tafel en stoel. De bedrading blijft buiten zicht.

7. De seinzaal heeft warm licht, maar vooral niet te fel.

8. De toegangsdeur naar de schijvenruimte met de kettingen en kabels.

9. De regenpijpen volgen de contouren van het gebouw.

10. Na het stellen van het wissel kan het sein op veilig.

11. Tijdens de rangeerbeweging is de conducteurs-cabine van de tender niet in gebruik.

12. Stoomgeweld vlak langs het seinhuis.



11.



12.



1.

1997

Toen & Nu

EINDSTATION KAMPERLIJNTJE

Kampen behoort tot de categorie stations waar je vlak na het uitstappen al getrakteerd wordt op de grandeur van vroeger. Een stationsgebouw uit 1865 en aan de overzijde van de IJssel een panoramisch stadsgezicht.

Tenminste, als u op het juiste station Kampen de trein verlaat. Sinds 2012 heeft de Hanzestad het genoegen twee stations te hebben, die beide buiten de stad liggen. Kampen Zuid werd in 2012 geopend en ligt aan de Hanzelijn, ten zuiden van de stad. Anders dan in het Kampense hoofdstation stapt de reiziger in het zuidstation uit met zicht op de polder aan de ene zijde en zicht op een nieuwbouwwijk aan de andere. Een groot contrast met het station dat ten noorden van de Hanzelijn staat en het eindpunt van het Kamperlijntje vormt. Bedacht als eindpunt van de Centraalspoorweg uit Utrecht, maar door uitblijvende elektrificatie tot eilandbedrijf veroordeeld. In feite vormt het stationsgebied een eiland op zich; als gevolg van gemeentelijke herindeling ligt het omsloten door de IJssel aan de ene zijde en de gemeente IJsselmuiden aan de andere. De paar straten die dit deel van Kampen telt verwijzen allemaal naar het spoor, zoals de Spoorkade en Baan. Sinds 2017 stelt Kampen op spoorgebied niet veel meer voor. Spoor 2 en het klassieke emplacement met koplading en losweg net buiten het station verdwenen bij de elektrificatie van de spoorlijn. De losweg zag in 1997 haar laatste vervoer wegvallen, toen de najaars- en winterafvoer van aardappels in koelspoorwagens ophield. Het vervoer van vet en riet was al eerder verdwenen. Direct naast de losweg lag een interessant stukje smalspoor: een treinbedrijf op



700 millimeter spoorbreedte inclusief draaischijf. Op Google Maps zijn de sporen met enige creativiteit nog zichtbaar, gelegen tussen de loods van Siebrand aan de Spoorstraat en het emplacement. De lokale houtbereider gebruikte dit spoor om wagens met hout in impregneerketels te rijden, waarbij ook een kleine locomotief werd gebruikt. De gele loc is in 1952 door Spoorijzer in Delft gebouwd en doet tegenwoordig dienst bij de Gelderse Smalspoor Stichting. Zo leeft Overijsselse geschiedenis voort op Gelderse bodem. //

1. **Treinstel 162 staat op 3 mei 1997 klaar om naar Zwolle te ronken. De wervende teksten op de dieseltwee zijn van Siemens. (foto M.L. Vocke)**

2. **Hoewel in 2018 gemaakt, beeldt de foto met het verbrede perron ook de situatie van 2021 goed uit. Syntus-treinstel 7301 wacht op vertrek, met de nieuwe Stadsbrug op de achtergrond. (foto Sicco Dierdorp)**

3. **Op 4 januari rangeert de 6423 met elf koelwagens langs de losweg; links is het smalspoor zichtbaar. (foto Remco Bruggink)**

4. **De voormalige losweg in 2021. (foto Sander Broerse)**

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: HAROLD VAN DER MEER

Preview

De Railhobby Neurenbergspecial 2022, nummer 445, verschijnt begin maart.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 446, verschijnt eind maart.

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



Neurenbergspecial 2022
De complete special met informatie over de modelspoor-ontwikkelingen en de verwachte noviteiten.



Interview: Team Oranje
Winnaars van De Grote Kleine Treinencompetitie aan het woord.



Treinsamenstelling: City Night Line
De CNL Apus en Donau Kurier in 2008 vertaald naar model.



Voorbeeld & Model: RhB Krokodil
Railtest nieuwe LGB-Krokodil en de loc van de RhB.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Chris van Diesen, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Lolke Bijlsma, Rob Blom, Remco Bruggink, Sicco Dierdorp, Jeroen Doedel, Dirk Endisch, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Roelof Hamoen, Ron 't Hooft, Raymond Kiès, Hans Koning, Harold van der Meer, Hanko Milot, Edwin Mos, Jeffrey Onrust, Manfred Oostveen, Marco Rodenburg, Hans Scherpenhuizen, Enrico Schreurs, Matthijs Schreurs, Kees Smit, Henk Stoffers, Hans van de Ven, M.L. Vocke **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 € 8,30 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 € 8,99, België € 9,99, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 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!

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via
Railhobby.nl/shop

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen

n-spoor, n-spoor,

N-SPOORSTORE.NL

n-spoor, n-spoor,

N-Spoorstore-Freebit.nl

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

Nieuwe modellen van FLEISCHMANN in 2022!

Fleischmann



Klantenquête over de hobby ‚Modelspoorbaan':
Duits
Engels

Elektrische locomotief 1848, NS 732103 DC 732173 DCC

Kenmerkende neuzen!

Ook in het jaar 2022 presenteert FLEISCHMANN weer aantrekkelijke modelvarianten van de vorig jaar volledig nieuwe geconstrueerde locomotiefserie 1600/1700/1800. In de aantrekkelijke grijze kleurstelling rolt het model van de 1829 van Rail Force One over rails met spoorwijdte N. Passend bij NS-rijtuigen verschijnt een loc uit de serie 1800 onder welk nummer ze lange tijd in het reizigersverkeer verschenen. De modellen van FLEISCHMANN overtuigen niet enkele door hun perfecte loopeigenschappen. Bij de detaillering weten de modellen eveneens te overtuigen door losse insteekdelen, fijne gravures en perfecte opdrukken!

Alle Alle noviteiten in 2022 voor uw modelspoorhobby van FLEISCHMANN- treft u online aan via de website www.fleischmann.de

Elektrische locomotief 1829, Rail Force One



Photo: V. v. Werkhoven

732102 DC
732172 DCC

TRADITIE EN PASSIE

www.fleischmann.de

märklin
HO

Compleet nieuwe constructie



© Harry Peters

39720 *Elektrische locomotief serie 1700*

Highlights

- Compleet nieuwe constructie.
- Bufferhoogte conform NEM.
- Opengewerkte metalen uitvoering met veel afzonderlijk gemonteerde details.
- Stroomafnemer digitaal op en neer beweegbaar.
- Machinistencabineverlichting digitaal schakelbaar.
- Uitgebreide licht- en geluidfuncties.
- Tijdperk V

€ 399,–*

Digitale functies	CU	MS	MS 2	CS1	CS2-3		CS2-3
Frontsein						Perslucht afblazen	
Regeling pantograaf						Stationsmededeling – NL	
Rijgeluid eloc						Conducteursfluit	
Tyfoon						Lichtfunctie	
Regeling pantograaf						Lichtfunctie	
Directe regeling						Lichtfunctie	
Piepen van remmen uit						Machinistencabinedeur kan open	
Cabineverlichting						Bezanden	
Frontsein cabine 2						Lichtfunctie	
Rangeerfluit						Lichtfunctie	
Rangeerfunctie + rangeerlicht							
Frontsein cabine 1							
Geluid koppeling							
Geluid koppeling							
Ventilator							
Compressor							

– Met update 3.55 ook maar liefst 32 functies voor de MS2



TRIX

Dit model heeft artikelnummer 25160 in het Trix H0-assortiment.

43577 / 23277 *Dubbeldeksrijtuig 1e/2e klas*

€ 76,99*



43578 / 23278 *Dubbeldeksrijtuig 2e klas*

€ 76,99*



43579 / 23279 *Dubbeldeks-stuurstandrijtuig 2e klas*

€ 119,–*

Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

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

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

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

www.marklin.nl | www.trix.nl www.facebook.com/maerklin