//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 45, SEPTEMBER 2022 - NR 451 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

Véél modelspoor

REPORTAGE:
Wales
Great Little Trains

UITGELICHT:
ACME
rijtuigen Mediterraneo

Speciale rit 1200
NAAR ZANDVOORT

RAILTEST: ESU BR 78

Baan in beeld: Grevenbicht am Maas
Tijdperk III, schaal H0

Railinterview: Amsterdam in H0
Zuidertoren, Carré en Olympisch Stadion

00451
718836 140457
BP

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen

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

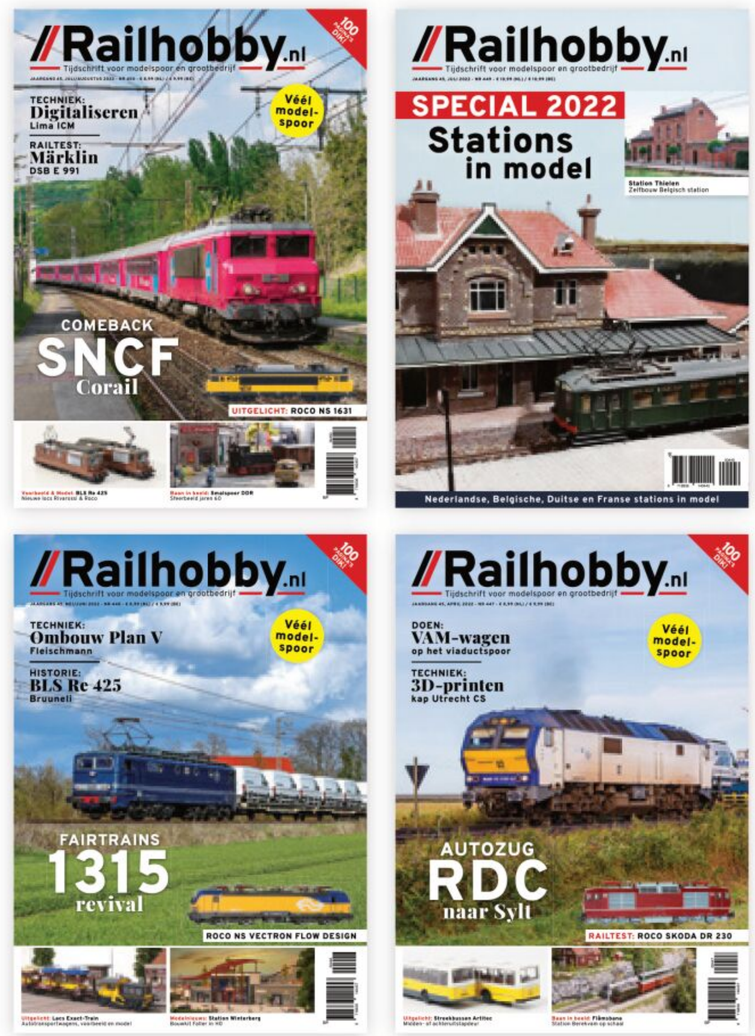
N-SPOORSTORE.NL

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

N-Spoorstore-Freebit.nl

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

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via
Railhobby.nl/shop

ESU Electronic Solutions Ulm

T18 BR78. Nieuw van ESU.
NU verkrijgbaar bij uw winkelier-specialist!

FORMNEUHEIT

31180, Dampflok, H0, 78 443 DB, schwarz, Ep. III, Vorbildzustand um 1964, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

FORMNEUHEIT

31181, Dampflok, H0, 078 164 DB, schwarz, Ep. IV, Vorbildzustand um 1971, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

FORMNEUHEIT

31182, Dampflok, H0, 8404 Essen KPEV, grün, Ep. I, Vorbildzustand um 1916, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

FORMNEUHEIT

31183, Dampflok, H0, 78 149 DRG, schwarz, Ep. II, Vorbildzustand um 1935, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

Ontdek alle nieuwigheden van ESU en TILLIG op
www.loksound.nl en modeltrainservice.com
Breng ons een bezoek op ON TRAXS: 23-25 september 2022!
(spoorwegmuseum Utrecht).

Cover
Comeback 1200

Op 9 juli 2022 passeert de 1251 met een sleep rijtuigen en 9901 achterop de overweg in de Bloemendaalseweg in Overveen.

FOTO:
MATTHIJS SCHREURS

Adverteerders

2 Freebit/N-Spoorstore
2 Train Service Danckaert
25 TreintjeOost
25 Treinplezier
25 Peperkamp Modelbouw
25 Unique Modelbouw & Techniek
25 Fallerstore
25 Gijs van Appeldoorn
25 Tom's Modelauto's
25 Maddog-Trains
99 Spoorwegmuseum

De Beneluxdienst had soms een kleurrijke samenstelling. Amsterdam CS, 2 juni 2007. (foto Dolf Heibloem)

ICR

Een bekend fenomeen, modeltreinliefhebbers die bij elke editie van de speelgoedbeurs in Neurenberg reikhalzend uitkijken naar hun specifieke **wensmodel**. Dat kan jaren duren. Zelfbouw is doorgaans geen optie en aanpassen van een ander model naar de beoogde versie heeft ook zijn beperkingen. Modelspoorders die de **buurlandtrein** Amsterdam - Brussel wilden nabootsen, waren verheugd toen Märklin de **ICR-rijtuigen** uitbracht, zij het in iets verkorte vorm. Ook de rijtuigen met blauwe band rond de ramen voor binnenlands verkeer waren beschikbaar. In stuurstandrijtuig BDs werd door Kleinspoor voorzien, een bouwkit in lengteschaal 1:100. In 2008 werden we door LS Models verblijd met de eerste aankondiging van ICR op **correcte lengteschaal** in diverse uitvoeringen. Minpuntje was dat het lang duurde voor de rijtuigen in de winkel lagen.

Ondanks de coronapandemie (of dankzij?) kondigden dit jaar **vier fabrikanten** hun versies van de ICR aan, in alfabetische volgorde: Exact-Train, LS Models, PB Models en Piko. De meeste met een uitgebreid tot zeer uitgebreid aantal varianten voor **binnenlands- en buurlandverkeer**, op correcte lengteschaal. Ook het stuurstandrijtuig ontbreekt niet. Het wordt lastig kiezen voor de ICR-modelspoorder. Niet alleen tussen een A of B, maar ook met of zonder **interieurverlichting**, schakelbare sluitseinen, wel of niet in bogen uitzwenkende treeplanken, met of zonder geëtste **bagagerekken** of ingerichte wc. Doe mij maar de versie met verstelbare stoelen, om alles rustig te kunnen overdenken. En liefst met een railtender die met koffie langskomt.

Dolf Heibloem

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 451

6

UITGELICHT:
ACME RIJTUIGENSET
In H0 heeft de Italiaanse fabrikant vijf rijtuigen van de 'Mediterraneo' uitgebracht.

14

DOEN:
OOSTPOORT DELFT, DEEL 4
Op het rijkmonument worden in model de torenspitsen geplaatst en de detaillering afgerond.

22

REPORTAGE:
TWEELAAGS TUNNEL
De 249 m lange Alexia-tunnel onder de spoorlijn Hilversum - Amersfoort is afgelopen maand officieel geopend.

26

BAAN IN BEELD: GREVENBICHT AM MAAS, DEEL 1
Henk Boterenbrood presenteert zijn grote H0-baan met stoom-, diesel- en elektrische tractie in een tweetal afleveringen.

34

REPORTAGE: MBS T1 BIJ BE
De karakteristieke 'Wismar' was in juli op het net van de Bentheimer Eisenbahn te zien.

36

TECHNIEK:
PA-LAADKISTENSYSTEEM
Rob Mooij bouwt in schaal H0 een functionerende Von Haus zu Haus oplegger naar ontwerp van Ackermann.

41

RAILACTUEEL+:
MEDWAY BELGIUM
Medway, dochterbedrijf van rederij MSC, rijdt sinds deze zomer ook in Nederland.

42

RAILTEST: ESU BR 78
De als Pruisische T18 ontwikkelde tenderloc blijkt over een maximum aan digitale functies te beschikken en met twee- en drierail overweg te kunnen.

48

HISTORIE: LACS AUTOTRANSPORTERS, DEEL 2
Goederenmaterieelkenner Hans Nahon gaat in op de inzet van de drieassige wagens.

6

34

26

58
RAILACTUEEL+: MOLDAVIË
Bij zijn bezoek heeft Raymond Kiès de ontwikkelingen van de spoorwegen in het Oost-Europese land in beeld gebracht.

60
DOEN: BERGWERK, DEEL 2
Het bergdorp van Theo Grootens vordert gestaag, de bouwrijpe percelen beginnen schaars te worden.

68
REPORTAGE: GREAT LITTLE TRAINS OF WALES, DEEL 1
De befaamde smalspoorlijnen worden door Guus Ferrée in een drieluik belicht. De reis begint met de Talyllyn Railway.

74
DOEN: A5-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 2
Ook op een beperkt oppervlak blijken modelbouwers originele creaties van hoge kwaliteit neer te kunnen zetten.

82
RAILACTUEEL+: HTM 1006
Na de ex-TEE-rijtuigen is HTM PCC 1006 aan de collectie van het NTM in Nieuw-Vennep toegevoegd.

93
DOEN: PERRONKARREN
Voor tijdperk III ging de redactie met de bouwkit van Preiser aan de slag. Met vier grijze perron-karren als resultaat.

.... EN DE RUBRIEKEN

10 RailActueel
21 Railnieuws
52 Word abonnee
54 Railinterview met Jan van Klooster
73 Spoorverhalen: Alle remmen los...
85 Railpers
86 Modelnieuws
96 Toen & Nu: Halvezolenlijn
98 Preview Railhobby 452

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

ACME Espresso periodico 'MEDITERRANEO'

VAKANTIETREIN NAAR ITALIË

Geheel onverwacht heeft ACME een interessante rijtuigenset van de vakantietrein Mediterraneo uitgebracht. Deze nachttrein reed vanaf begin jaren 60 tot eind jaren 80 van Den Haag naar diverse bestemmingen in Italië.

Met de vijfdelige set kunt u een 'Mediterraneo' uit de jaren 80 samenstellen, inclusief een speciaal NS-rijtuig. De set bevat twee rijtuigen Bcm243 en een Bcm241 van de DB, een WR van NS en U Hansa van FS. Het NS-restauratierijtuig WR is nieuw ontwikkeld en is bij modelspoorders zeer gewild. Door NS zijn uit een faillissementsverkoop van de Duitse reisorganisatie 'Apfelpfeil' vier rijtuigen aangekocht; na een uitvoerige verbouwing kwamen de eerste in 1981 in dienst.
De rijtuigenset wordt geleverd in een stevige doos waarop de trein en het koersbord zijn afgebeeld. Een boekje in het Italiaans met zwartwit- en kleurenfoto's en de geschiedenis van de vakantietrein en kenmerken van de rijtuigen, waaronder de NS WR, is bijgevoegd. Koersborden met het palmbomen-logo zijn voor zelfmontage bijgevoegd. De naam van de trein en de begin- en eindstations, Den Haag SS en Albenga, zijn duidelijk te lezen. Alle rijtuigen kunnen met de meegeleverde onderdelen verder worden gedetailleerd en zijn op inbouw van interieurverlichting voorbereid. Kortkoppeling en gedetailleerd weergegeven interieurs zijn standaard.

1.

2.

DB BCM243

De uitvoering van de twee DB-ligrijtuigen Bcm243 is verschillend. Van de 51 80 50-40 054-9 heeft de aanduiding 2e klas een ander cijfertype dan de 51 80 50-40 367-5. Bij de eerstgenoemde zijn de raamstijlen beige van kleur, gelijk de band langs de ramen, bij de andere Bcm243 zijn die alu-kleurig. De opdrukken en scheiding tussen de kleuren is strak, de ramen zijn helder en ook de daken zitten strak in de lak. Van de coupés zijn in beide wagens enkele oranje rolgordijnen geheel of gedeeltelijk gesloten, deze geven de rijtuigen mede een fraai aanzicht. De gangzijde doet het uiteraard zonder gordijnen.

DB BCM241

DB-ligrijtuig Bcm241 nummer 51 80 52-49 147-9 is nog in het blauw gestoken, maar past uitstekend in deze set. Ook hier zijn de opschriften haarscherp. Het dak heeft een lichtere kleur, wat de slaaptrein interessanter maakt als die op de modelbaan rijdt. Aan de coupézijde zijn enkele lichtgrijze gordijnen geheel of gedeeltelijk gesloten. »

1. De vijf rijtuigen uit de set.

2. Het logo en de opschriften en de schemerlampen op de tafels in detail.

3.

4.

5.

NS WR

Het geheel nieuw ontwikkelde NS-restauratierijtuig draagt nummer 5184-88-40012-9. Het strak in de lak zittende model heeft de juiste kleuren en opdrukken. Ook de logo's met mes-en-vork en zon achter de bergtoppen zijn scherp aangebracht. De dekkend blauw gekleurde wandroosters bij het dieselaggregaat zijn goed weergegeven. De raamstijlen zijn blauw en het interieur met twaalf tafels en schemerlampen is door de glasheldere ramen goed te zien. De sluitseinen zijn dubbel uitgevoerd met hoge en in het midden van de bak geplaatste armaturen.

FS U HANSA

Slaaprijtuig type U Hansa 71 83 71-70 752-7 van de Italiaanse spoorwegen is in de TEN-pool ingebracht. Het heeft een duidelijk ander profiel en kleinere ramen. De brede, witte deuren maken het goed toegankelijk. Ook van de U Hansa is de bedrukking, waaronder het Trans Euro Notte-logo, zuiver uitgevoerd; de Minden-Deutz-draaistellen bieden reizigers een goed slaapcomfort. De slaapwagen rondt de treinsamenstelling op interessante wijze af.

RESUMÉ

Voor deze nachttrein kunt u in Nederland een loc serie 1000 (tot 1982) of 1100 in blauwe uitvoering stellen. Met toevoeging van koerswagens of -stammen uit andere steden kan de tractie in Duitsland door een E10 worden verzorgd, in Zwitserland een Ae 6/6 of Re 4/4 en in Italië een E 444. De set blijkt erg populair en met een oplage van slechts 350 stuks is deze af fabriek uitverkocht, informeer dus bij uw modeltreinspecialist. Rijtuigenset ACME, artikelnummer 55080, € 395,95, tp. IV. Met het NS-restauratierijtuig heeft ACME hopelijk een eerste stap gezet voor andere buitenlandse treinen die Nederland aandeden. Wellicht dat er meer versies van dit rijtuig zullen volgen, zoals een buffetrijtuig, de krokettenkar? De tijd zal het leren. Mogelijk dat de WR dan ook los beschikbaar zal zijn. //

3. De keuken huist achter de witte ramen, het dieselaggregaat achter het grote rooster.

4. De coupézijde van de U Hansa met het voor Italianen herkenbare Trans Euro Notte.

5. Coupézijde van DB-ligrijtuig Bcm243 met alu-raamstijlen en een ander type cijfers voor de klasse-aanduiding.

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

TEKST & FOTO'S: CHRIS VAN DIESEN

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!

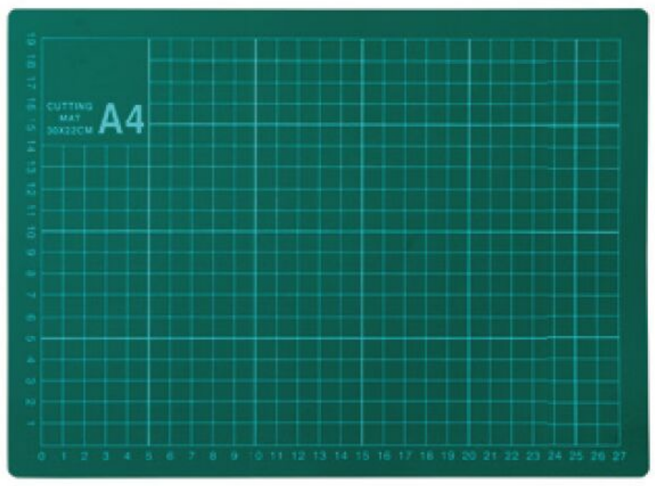
RANGEERDER

NIEUW!

In samenwerking met SpoorObjecten brengt Railhobby een exclusief model uit: de rangeerder. Het model is origineel-getrouw en verkrijgbaar in schaal H0. De rangeerder kan ingezet worden op model-banen van tijdperk IV tot heden. Beperkte oplage. **Prijs: € 10,99.**
Railhobby.nl/rangeerder

GRATIS bij een all-in abonnement! Kijk op pagina 52.

AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT



Deze snijmat biedt goede bescherming tegen krassen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in drie lagen, heeft een A4-formaat en is groen.
Prijs: € 7,99. Railhobby.nl/snijmat

STROOMLIJN OP HET SPOOR

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

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

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

ICM 3M
INSTROOM ICE 3NEO BR 408 IN 2025

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland en berichten van museumbedrijven.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel

Een op de helling van de Dordtse brug gestrande goederentrein wordt op 15 juli ingehaald door loc 1746, die de gestrande 4653 naar de Watersgraafsmeer sleept. (foto Sander Broerse)

Storingen ICE 3M

Deze zomer kwamen de ICE-diensten tussen Nederland, België en Duitsland onder grote druk te staan. De techniek, waarmee de ICE 3M in de jaren 90 echt innovatief was, is minder geschikt voor spanningswisselingen, zoals aan de grens. Zodra de buitentemperatuur stijgt worden de problemen groter en stranden meer treinen. DB schaalde in 2020 de gestarte revisie van de treinstellen af naar een opfrisbeurt; de techniek wordt daardoor nauwelijks aangepakt. De komst van de nieuwe generatie ICE's, de Baureihe 408, was daarop van invloed. Een al jaren voortdurend tekort aan onderhoudspersoneel bij DB maakt de beschikbaarheid ook niet beter. In juli werd door frequente reizigers opgeroepen de dienstuitvoering aan te passen; wat per 8 augustus gebeurde. Van een aantal treinen werd - om zo de reserve te verruimen - het traject ingekort en er werd met materieel geschoven. Ook de komende zomers blijft het behelpen, want de instroom van de nieuwe ICE staat pas voor eind 2025 gepland. Ook het extreem grote aantal werkzaamheden aan het Duitse spoor zal de komende zomers vertragingen geven. In de toekomst komt de NS ICNG er als optie bij om gaten in de ICE-dienstregeling te vullen.-JdW

Nieuwe jas voor oude loc

Rail Force One heeft in juli de 692 (bouwjaar 1956) een schilderbeurt gegeven. De dieselloc is nu in grote lijnen gelijk aan de eerder behandelde 687, dus overwegend licht- met donkergrijs en geel op de fronten. Door rode in plaats van gele koppelstangen en het ontbreken van schrikstrepen voorop de huif, is de 692 makkelijk van de 687 te onderscheiden. De 692 heeft langere tijd in Oss dienst gedaan en is sinds medio juli naast de 687 in de Amsterdamse Westhaven actief.-RK

‹ De RFO 692 wisselde op 20 juli cacaowagens uit voor Steinweg in de Amsterdamse Westhaven. (foto Raymond Kiès)

Tegen het vallen van de avond hebben op 19 juli Arriva 307 en 309 als extra trein naar Nijmegen Vierlingsbeek achter zich gelaten. (foto Raymond Kiès)

Vierdaagse gasten

Voor de tweede keer dit jaar maakten twee GTW 2/8'en van Arriva vanuit de noordelijke provincies een uitstapje om capaciteitsproblemen in andere concessiegebieden op te vangen. De 348 en 349 verzorgden op 27 april met twee elektrische Vechtdallijn-treinstellen diensten in de Achterhoek voor het vervoer van Koningsdagvierders naar Arnhem. Op 18 juli gingen de 307 en 309 naar Nijmegen waar een dag later de Wandelvierdaagse op de agenda stond. Door de hitte werd het evenement met een dag ingekort. Iets dat niet gold voor de talloze feesten in de stad. Arriva verzorgde grote delen van de dag een extra treindienst tussen Nijmegen en Venray waarvoor de 307 en 309 goed van pas kwamen, zeker omdat de Lint 41-treinstellen het qua betrouwbaarheid tijdens de Vierdaagse behoorlijk lieten afweten. Nadat wandelaars en feestvierders de Waalstad hadden verlaten, keerden ook beide GTW's terug naar huis.-RK »

1200 maakt (opnieuw) comeback

Op 9 juli reed een chartertrein met Railexperts 9901 en zeven rijtuigen van Bremerhaven naar Zandvoort aan Zee. Om rangeren in Zandvoort te voorkomen, reed de 1251 mee. Vanuit Zandvoort ging het ledig materieel naar Haarlem. Daar wisselden de locs van kant, zodat de 1251 bij de terugrit naar Duitsland in Amersfoort achter kon blijven. De zeventig jaar oude loc werd in Roosendaal dienstvaardig gemaakt. Een extra rit was op 4 juli: de loc kwam los van Roosendaal naar Kijfhoek om een sleep schuifwandwagens naar Vlissingen Sloehaven te brengen. Zo werd HSL Logistik geholpen die zelf geen capaciteit had. Voor de 1251 was dit de zoveelste comeback. Op 10 juli was de 1218, voor het eerst sinds jaren, op het spoor te zien, zij het gesleept. De loc werd door mP 3029 van Blerick naar Goes overgebracht; een verblijfswagen type Us diende als remwagen. De 1218 is in 2011 voor het evenement 80 jaar NVBS/60 jaar 1200 in de afleveringskleur teruggebracht. De loc zal bij de SGB invulling geven in de tentoonstelling over de wederopbouw na WO II.-MS

Het transport met de 1218 naar de SGB in Goes rijdt op 10 juli door station Kapelle-Biezelinge. (foto Michel Ritmeester)

De 342 024 met MV (Mednarodni Vlak, internationale exprestrein) 247 van Ljubljana naar Budapest bij Poljcane, 28 juli. (foto Edwin Mos)

Minder bromfietsen in Slovenië

Door elektrificatie eind jaren 60 in het westen van het toenmalige Joegoslavië, ontstond er behoefte aan nieuwe elocs. Daar de bovenleidingspanning gelijk is aan die in Italië, werden in 1968 bij Ansaldo veertig locs serie 342 besteld. Daar de vierassers ten opzichte van hun zesassige tijdgenoten iets korter en zwakker zijn, kregen ze de bijnaam 'Moped' (bromfiets). In 2003 en 2005 gingen zes locs naar het Italiaanse Ferrovie Emilia-Romagna (FER) en acht naar de Ferrovie Nord Milano (FNM) als serie E640. In 2012 gingen ze buiten dienst. Vanaf 2006 werden de resterende Sloveense locs gereviseerd en rood geschilderd, gelijk aan de series 363 en 541. Door SŽ worden nog acht locs voor (internationale) reizigerstreinen ingezet. Door de instroom van Vectrons wordt hun werkgebied steeds kleiner. Het einde van de ruim 54 jaar oude locs komt in zicht.-EM

Afvoer vanuit Amersfoort

Al jaren staat in de voormalige wagenwerkplaats in Amersfoort reserve-, schade- of terzijde gesteld materieel. Om een deel van het componentenbedrijf van Berkel-Enschot naar Amersfoort te kunnen verhuizen, moest ruimte worden gemaakt en werd overbodig geacht materieel door Klomp Transport naar HKS Metals in Amsterdam afgevoerd en daar door Beelen Sloopwerken gesloopt. Op 28 juni vertrok de geplukte ICR (Benelux) Bs 28-70 112 dat er sinds 25 augustus 2008 stond. Ook vertrokken VIRM-schadebakken ABv6 380 8384 en ABv 3/4 380 8111, beide uit stam 8711. Op 4 juli werden VIRM-schade-bakken mBvk 1/2 290 8683, mBv7 260 8853 en ABv5 380 8251 afgevoerd, eveneens uit stam 8711, die op 21 april 2012 een frontale aanrijding met SLT 2658 had. Op 11 juli werd de BDs 22-77 020 afgevoerd. Dit ICR-rijtuig was op 17 december 2009 bij Oss betrokken bij een aanrijding met een vrachtwagen. Naast dit stuurstandrijtuig vonden ook VIRM ABv6 380 8301 en, heel opvallend, VIRM-ruwbouw mBvk 290 8758 de weg naar de sloper. ABv6 380 8301 deed voor het laatst dienst toen deze op 10 september 2004 in stam 9401 in Ede-Wageningen door brand beschadigd raakte. Tot slot vertrokken op 14 juli de ruwbouw mBvk's 290 8756 en 8757. In 2005 waren vier mBvk's besteld (290 8755-8758) als reserve bij grote schade. Zonder daarvoor ooit te zijn gebruikt, gingen er drie naar de sloper. Alleen de in NS-huisstijl geschilderde mBvk 290 8755 bleef in Amersfoort achter.-DvW //

1. Ruim zeventien jaar na aflevering is de onge-bruikte VIRM mBvk 290 8756 op 14 juli bij de poort van HKS Metals aangekomen. (foto Daan van Wichen)

2. Op 8 juli 2005 arriveerde Railion-loc 6441 met vier fabrieksnieuwe reservebakken in Amersfoort. (foto Rogier Immers)

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

Oostpoort Delft IN 1:87

DEEL 4: OPBOUW EN PUNTJES OP DE I

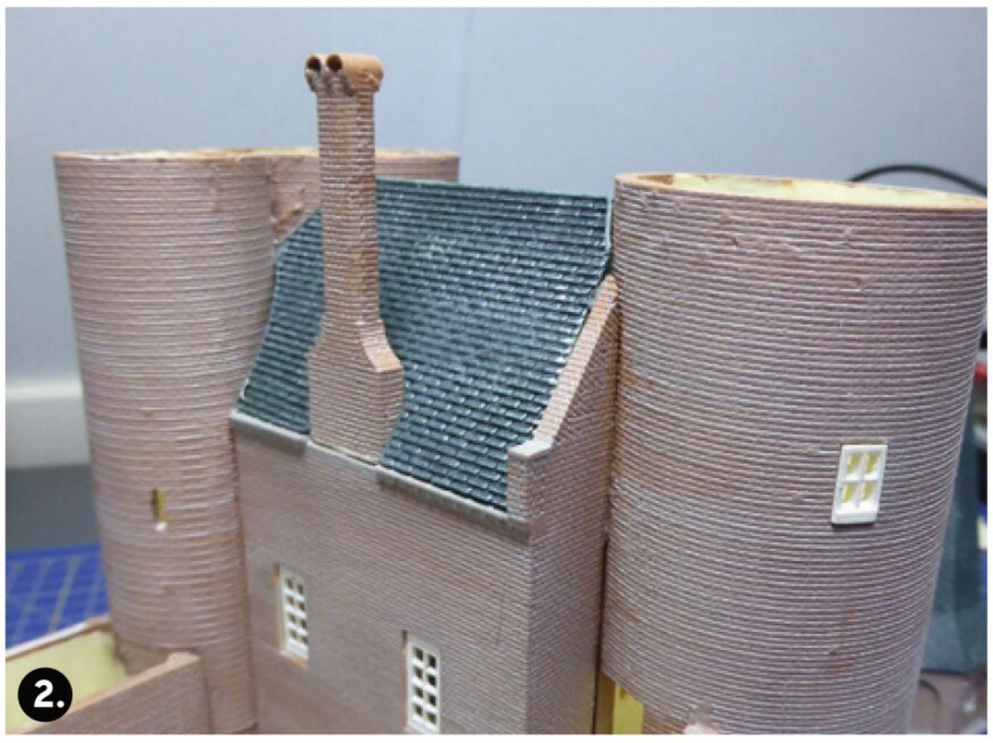
In de derde aflevering (Railhobby 450, juli/augustus 2022) zijn in de beide torens en het poortgebouw de ramen geplaatst, zijn de spitse daken van de torens opgeleverd en is het metselwerk op kleur gebracht. De bouw van het model van het rijksmonument wordt door Chris van Diesen afgerond en de detaillering komt aan de orde.

Deel 4
van 4

1.

Met het plaatsen van het dak tussen de beide torens krijgt het bouwwerk meer stevigheid, handig bij het oppakken tijdens de verdere bouw. Zoals eerder aangegeven heb ik dit dak in tweeën gezaagd zodat het in deze bouwfase kan worden geplaatst zonder druk op de torens uit te oefenen. De kieren tussen de dakdelen en de torens zullen onzichtbaar worden als we de aansluitingen van de daken op de gevels met daklood gaan afwerken. De grote schoorsteen op het poortgebouw kan worden vastgelijmd. De kozijnen van de torens en het poortgebouw waren al geplaatst, nu volgen die van het smalle muurhuis - tevens onderdeel van de stadsmuur en overdekte passage - en de waterpoort. Van de opbouwen van beide torens schilderen we de geveldelen onder de ramen lichtgrijs om ze daarna met wat zwart en een drybrush met witte verf te vervuilen. Daarna kunnen de torenopbouwen met de onderbouw worden verlijmd. Kijk goed naar de positie van de ramen in de torens. De toren met de binnentrap past maar op één manier. Als die als eerste wordt geplaatst, kan de tweede opbouw hierop worden afgestemd. De pannendaken van het muurhuis en de waterpoort zetten we in een fris oranje, om ze na 24 uur drogen »

1. **De Oostpoort van Delft is opgeleverd. Zicht op de stadszijde met links de waterpoort.**
2. **Een deel van het dak in het poortgebouw is met de schoorsteen geplaatst.**
3. **De timmerman heeft de kozijnen in het lange muurhuis opgeleverd.**
4. **Het vastlijmen van het dakdeel aan de voorzijde van het poortgebouw geeft het gebouw meer stevigheid.**
5. **De bovengeledingen zijn op de torens gelijmd. De torens zijn voldoende stevig om ze tijdens werkzaamheden vast te kunnen pakken.**

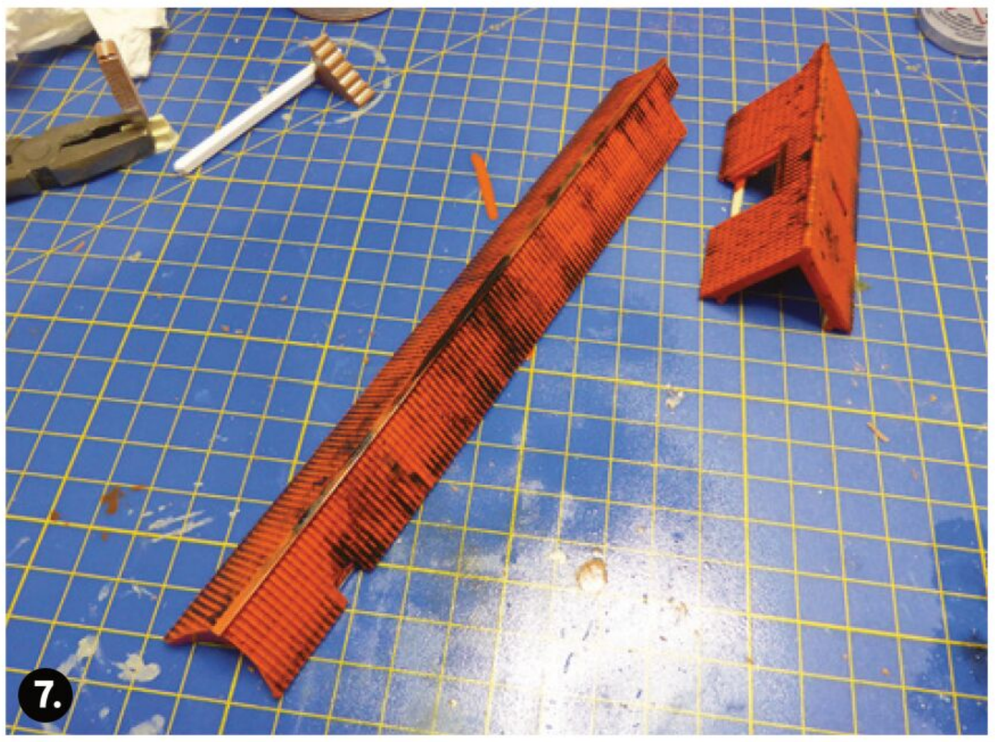

2.

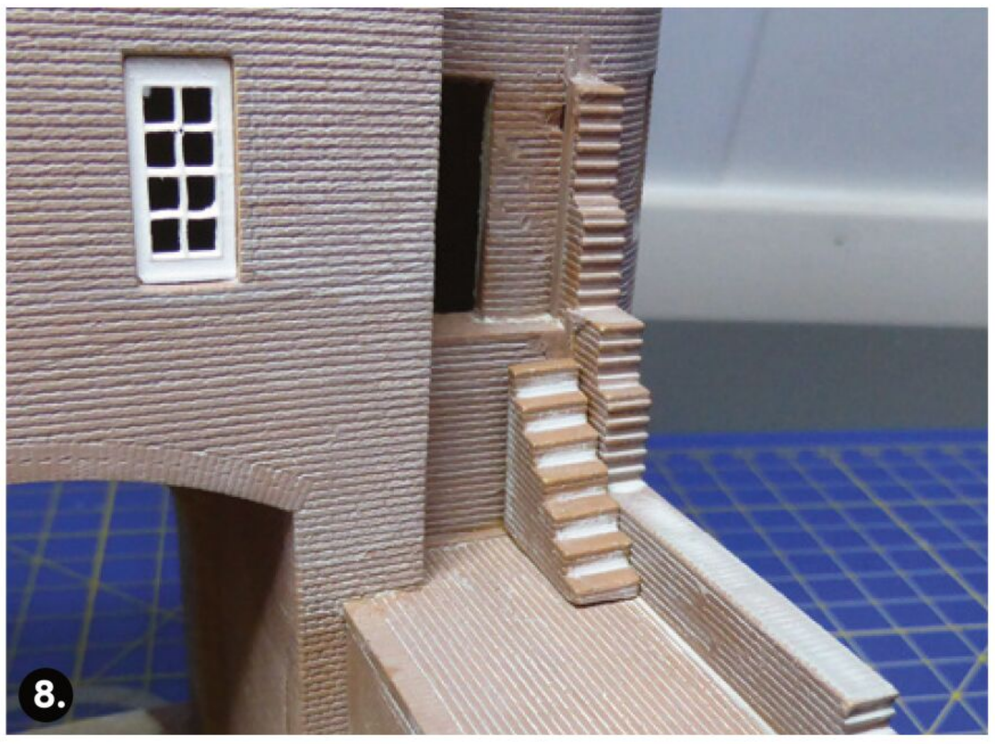
3.

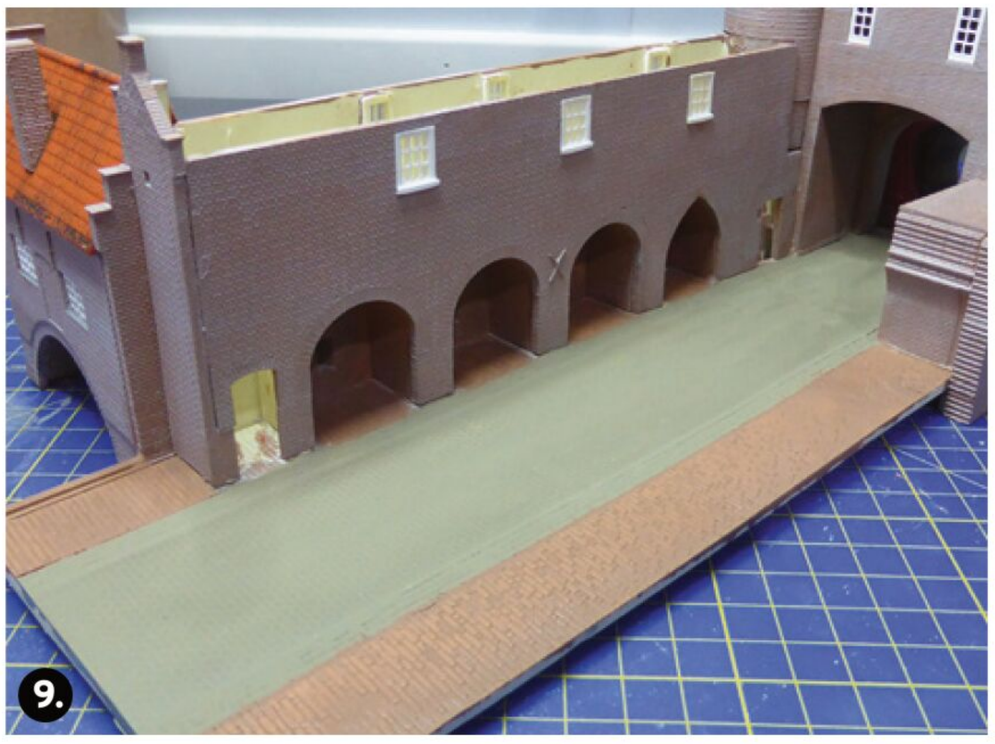
4.

5.

TEKST & FOTO'S: CHRIS VAN DIESEN







een wasje met verdunde zwarte verf te geven. Tijdens het drogen van de dakdelen voorzien we de zuidelijke toren van een gemetselde trap. Deze eindigt niet voor de deur, maar rechts daarvan. Dat lijkt vreemd, maar is conform de werkelijkheid.

BESTRATING

Tijd om het straatwerk zijn basiskleuren te geven. De zijstroken en de bestrating in de arcades krijgen dezelfde kleur als het gebouw. Echter, ik werk deze niet met een witte was af, maar met een zwarte, dat geeft een geheel andere uitstraling aan dezelfde kleur. Het wegdek krijgt Humbrol 72 mat en eveneens een zwarte was. Belangrijk is het wasje met verdunde verf pas na een droogtijd van 24 uur te geven, anders zal de verf weer van het bouwwerk aflopen. Het pannendak

6. **Als de toren met de binnentrap is geplaatst, kan de tweede door de positie van ramen daarop worden afgestemd.**

7. **De pannendaken krijgen een wasje met verdunde zwarte verf. Een drybrush met wit, groen en lichtgrijs zal de details naar boven halen en het sombere zwart afzwakken.**

8. **De gemetselde trap is op het gewelf van de resterende stadsmuur geplaatst.**

9. **De straatklinkers zijn in de basiskleuren gestoken.**

10. **Het dak van de waterpoort en de schoorsteen zijn vastgelijmd.**

11. **Na het groen schilderen, hebben de luiken en deuren een drybrush met grijs gekregen.**

TWEE VAN DE HOGE RAMEN AAN DE WATERZIJDE VAN HET MUURHUIS KRIJGEN LUIKEN

van de waterpoort kan samen met de schoorsteen worden verlijmd. Alle deuren en dakluiken worden donkergroen geschilderd; de details worden daarna door een drybrush met grijs opgehaald. Als het wasje met zwarte verf van de bestrating droog is, geven we het wegdek nog een drybrush met wat grijs en wit en langs de randen van het gebouw met groen. Tenslotte krijgt het gehele gebouw een drybrush met bruin- en roodtinten. Kies, voor variatie op de muren, enkele plekken waar dit wat meer wordt aangezet. Het bestuderen van foto's van de originele Oostpoort zal inspiratie geven.

BRUG

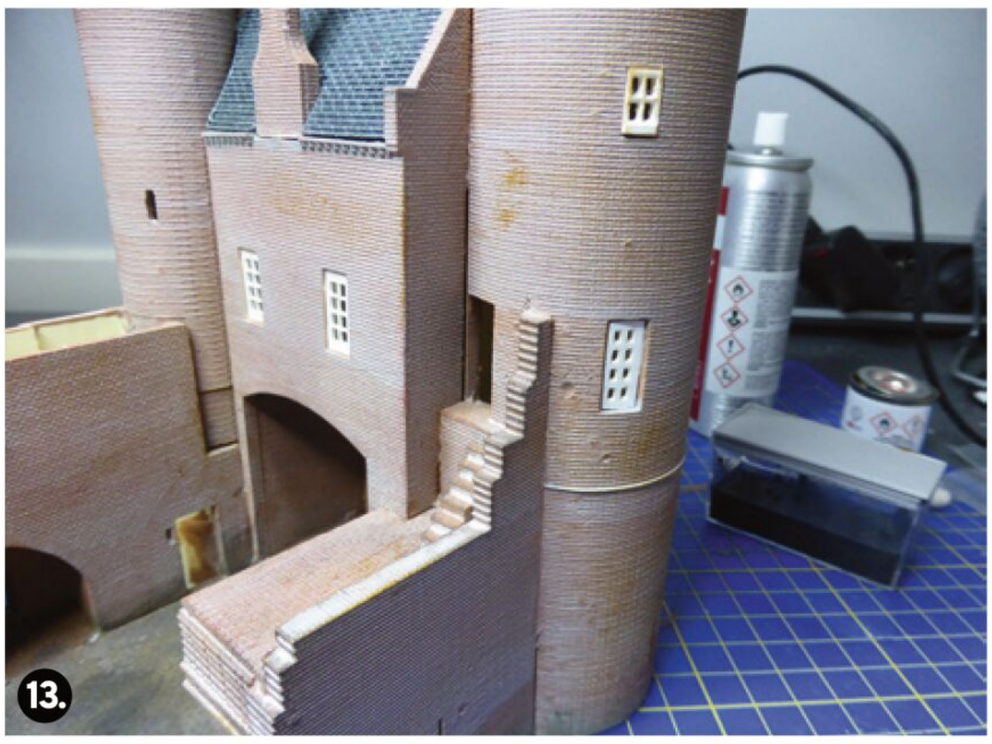
Bij de bouwkit is een vaste brug met twee landhoofden gevoegd. Ik plaats er een, direct voor de toegang van de poort. Als de Oostpoort te zijner tijd in het landschap zal worden ingepast, zal de ophaalbrug van Artitec toegang tot de poort geven. De bouw van de brug slaan we derhalve over; de bouw van de kleine houten brug is overigens eenvoudig. De Oostpoort is, zoals te »

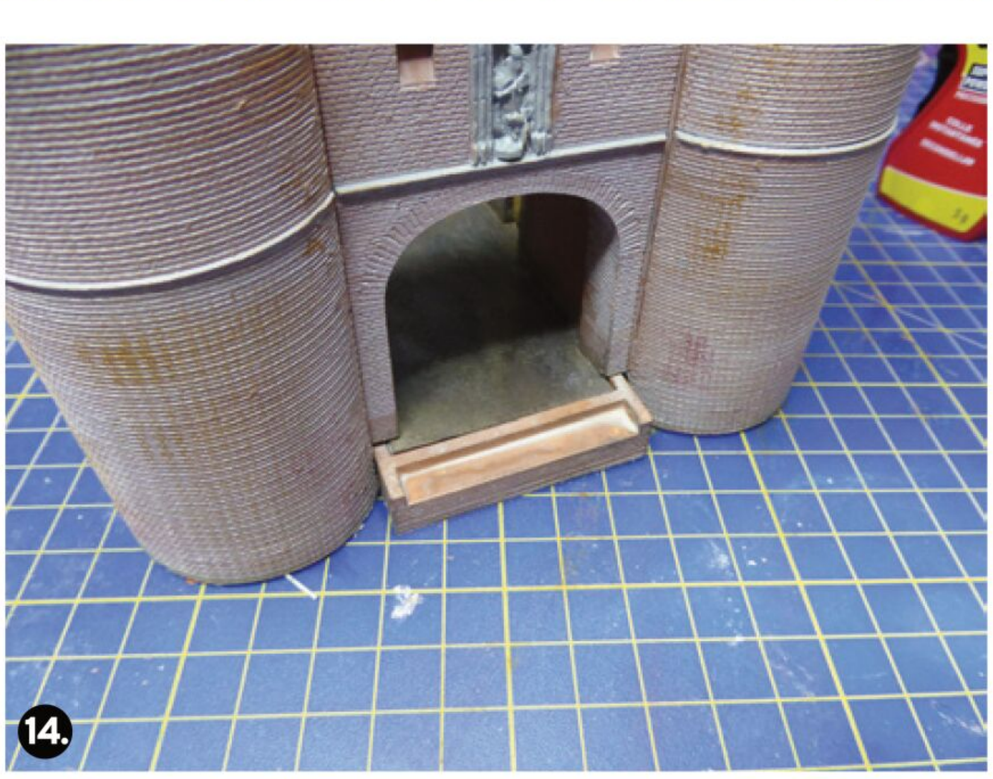
12. De klinkerweg en de zijstroken vertonen door de doorgelopen kleuren sporen van intensief gebruik.

13. Het gehele gebouw krijgt een laatste drybrush met rood- en bruintinten.

14. Het landhoofd voor de brug is geplaatst. De houten brug uit de kit wordt niet gebruikt, later zal er een ophaalbrug komen.

15. De deur bij de onderdoorgang geeft toegang tot de noordelijke toren.





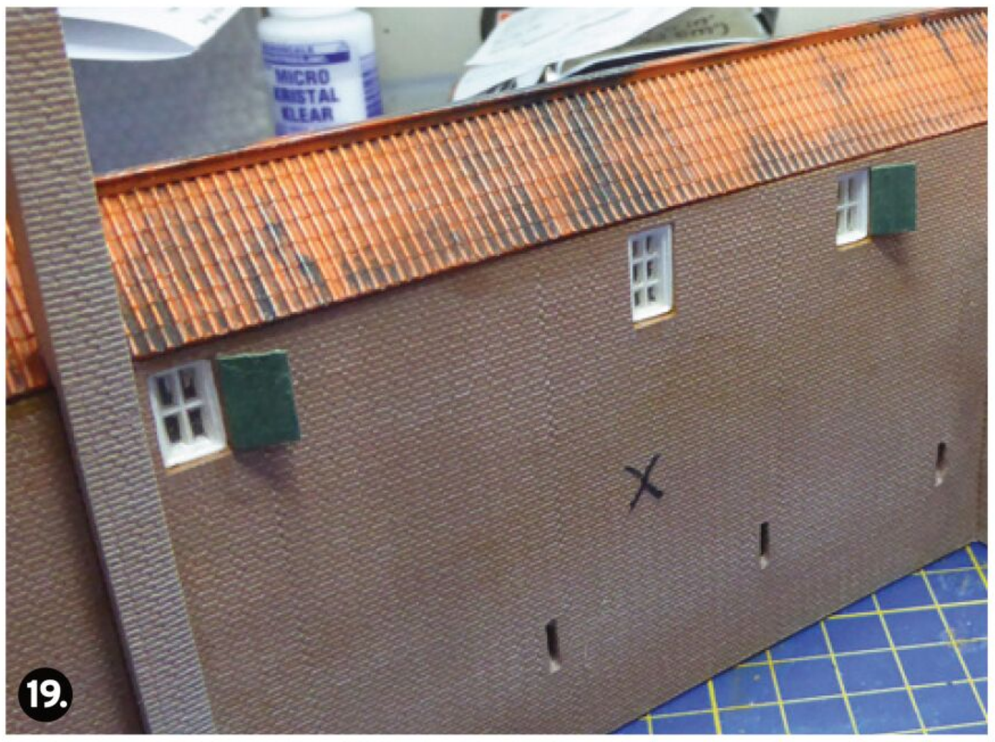
lezen in deel 1, Railhobby 447, via een witgeschilderde gietijzeren ophaalbrug bereikbaar. Aan weerszijden van de arcades hangen we in het muurhuis en in de zuidelijke toren de deuren in. Een van de torens is bereikbaar via een middeleeuwse buitentrap. De Oostpoort was immers een vestingwerk, binnenkomen moest niet te gemakkelijk zijn. Aansluitend kunnen de dakdekkers met het lange pannendak op het muurhuis aan de slag.

Alle ramen vul ik op met Kristal Klear. Deze vloeistof is melkwit, maar na droging glashelder. Zo ligt het glas gelijk met de glaslatten, wat een mooiere uitstraling geeft. Een muurlantaarn van Viessmann siert de stadsmuur bij de poort. Het grote muuranker tussen de bogen werk ik af door een zwarte markeerstift voorzichtig over het reliëf te halen. Het natuursteen van de gewelfbogen is, met de hoekstenen, met grijze verf behandeld.

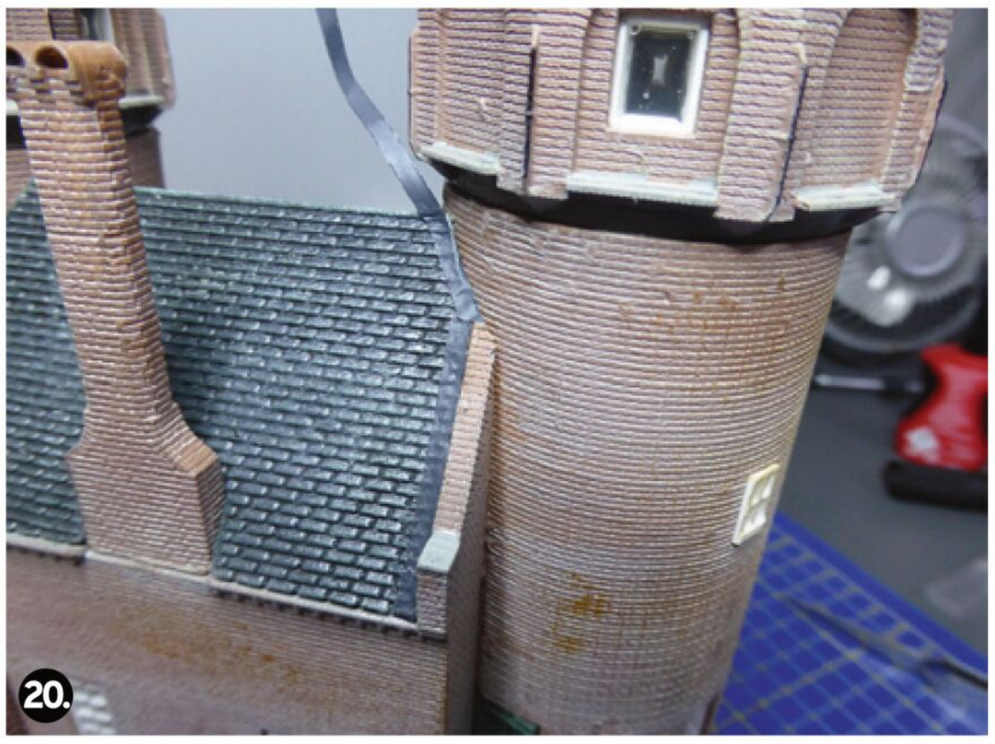
16.

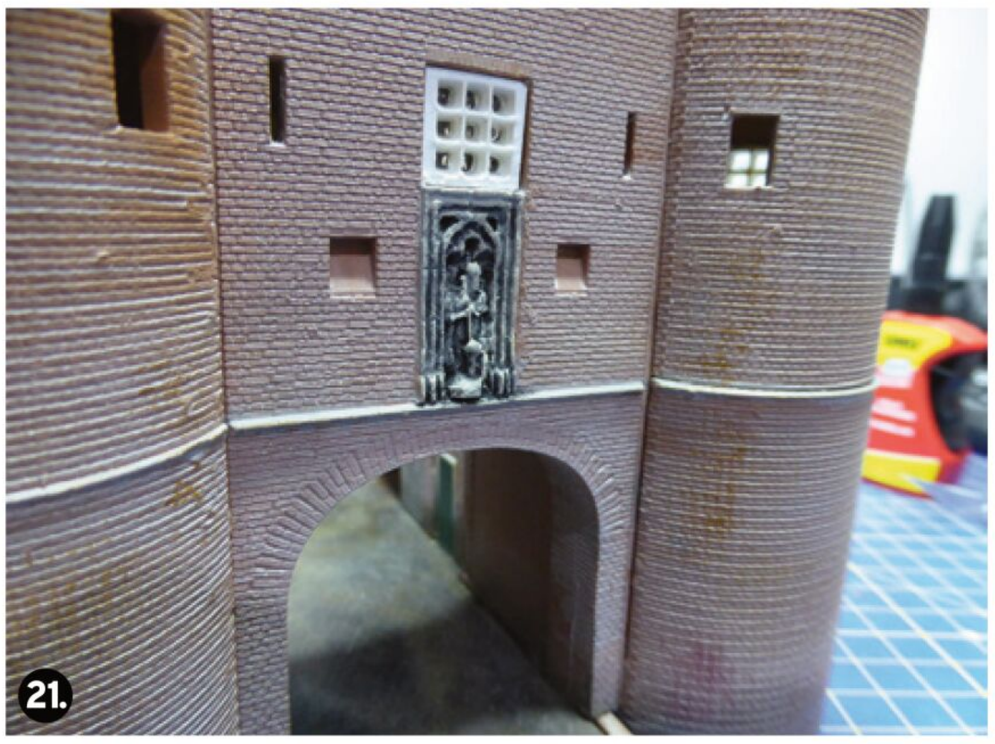
17.

18.



19.


20.


21.

DAKLOOD SIERT DE AANSLUITING VAN DAKEN NAAR GEVELS

22.

WATERPOORT

Bij twee van de hoog geplaatste ramen aan de waterzijde van het muurhuis, de oude stadsmuur, plaatsen we luiken; het middelste raam doet het zonder. Als u een luik open laat staan, kras dan in de gladde achterkant een plankenstructuur en neem die mee in de drybrush. De dakkapel wordt op het dak van de waterpoort geplaatst en het muuranker op de stadsmuur met zwart aangestreken. De gebeeldhouwde strijder boven de stadspoort krijgt een wasje met verdunde zwarte verf en een drybrush met lichtgrijs zodat de details goed uitkomen. De kit bevat geen regengoot voor het muurhuis. Daarin is met de op maat geknipte regengoten en -pijpen uit een set van Auhagen (41609, € 9,90) voorzien. Het onderste deel van de regenpijp wordt zwart geschilderd. Bij de restauratie in 1964 zijn de regengoot en -pijp aan de straatzijde van het muurhuis gebleven; die van de weg- en de waterpoort zijn niet teruggeplaatst. Bij »

16. De wat moeizaam te bereiken toegang tot de zuidelijke toren.

17. Alle kozijnen zijn met Kristal Klear gevuld; na droging is het glashelder.

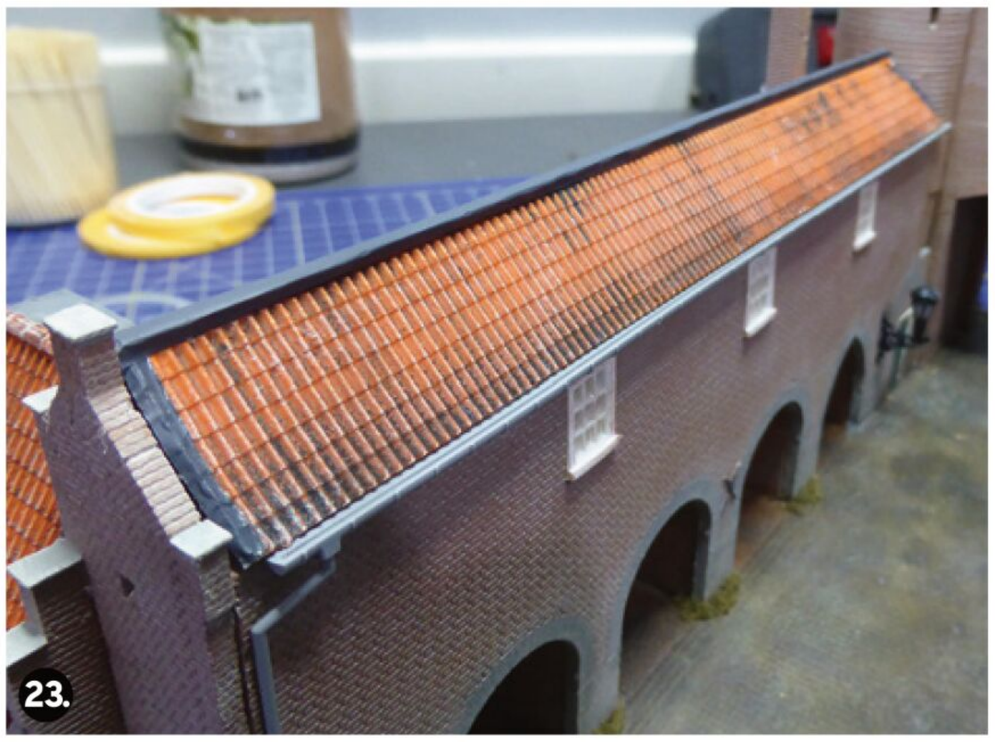
18. De natuursteen van de arcades is met grijze verf en drybrush met lichtgrijze verf behandeld. De muurlantaarn is van Viessmann.

19. In twee ramen van het muurhuis zijn luiken ingehangen, de waterpoort is met de dakkapel voltooid.

20. Het daklood wordt geplaatst. Een precies werkje, neem er de tijd voor.

21. Na een was zijn de details van het beeldhouwwerk boven de poort goed te onderscheiden.

22. De stadsmuur met schietgaten en overkapte doorloop verbindt de noordelijke toren met de lage waterpoort.



23.

24.

25.

26.

uitvoering in model van ná de restauratie kunnen die dus achterwege blijven.

DAKLOOD

De aansluitingen van de daken naar de gevels worden afgedekt met daklood, dan verdwijnen tevens de kieren. Een studie van het voorbeeld in Delft zal hier zeker van pas komen. De matte zijde van een stuk aluminiumfolie bespuiten we met Tamiya gunship grey en snijden dit na droging met een mes in smalle stroken. De achterzijde van het daklood smeren we in met hobbylijm, plaatsen het over de dakrand langs de gevel en drukken het met een wattenstaafje of penseel goed aan zodat de contouren van de leien of dakpannen zichtbaar worden. Ook de lange daknok van het muurhuis krijgt daklood. Daarmee zijn niet alleen de kieren verdwenen, maar het gebouw wint aan uitstraling. De torens krijgen groene luiken en de afdekstenen van de schoorstenen worden terracotta/oranje geschilderd. Hoewel de luiken in de torens in feite altijd gesloten zijn, wint het aanzien door er enkele open te zetten. Achter de geopende luiken heb ik glaswerk gezet. Tenslotte plaatsen we op het kleine dak boven de opgang van de noordelijke toren een korte, en op beide torenspitsen een lange goudkleurig geschilderde naald (Faller, 180854, € 5,99). Op enkele plekken langs de gevels brengen we wat onkruid aan. De historische Oostpoort van Delft kan in een landschap met wegen en water worden ingebouwd. De resin bouwkit van de Oostpoort Delft (artikelnummer 87142, € 179,95, alleen te koop bij Modeltreinexpress in Vlaardingen en Tilly Models) meet 36 bij 18 cm en heeft (zonder naald) een hoogte van 30 cm. //

23. Met het daklood oogt het lange muurhuis een stuk beter. Op straatniveau is onkruid zichtbaar.

24. De stenen afdekking van de schoorstenen is met terracottakleurige verf behandeld.

25. De luiken in de torens zijn ingehangen, enkele blijven open staan. Door het daklood zijn er geen naden te zien.

26. Het dak van de opgang van de noordelijke toren krijgt een goudkleurige naald.

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

De leukste NIEUWTJES

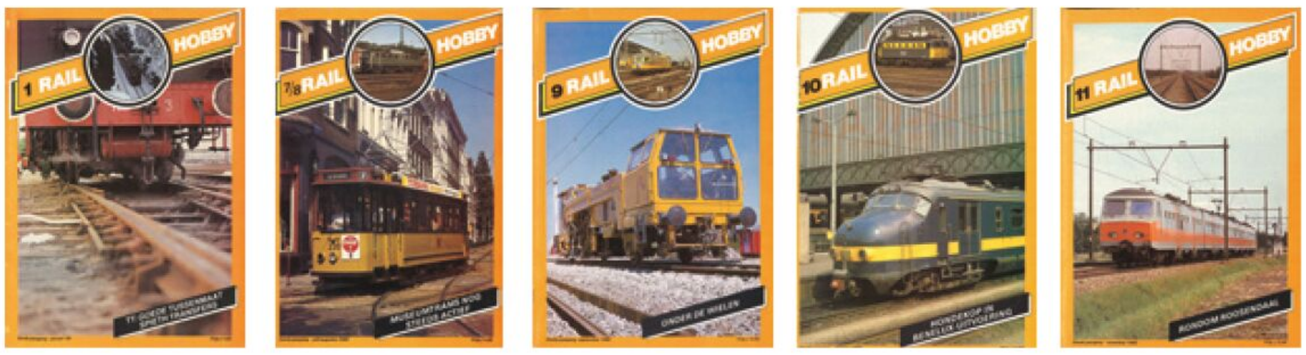
Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

WMC Modelspoor-beurs

Op 23 oktober 2022 organiseert De Westfriese Modelspoorclub een beurs in Sportcafé De Koggenhal in De Goorn. Tijdens deze beurs vindt u diverse demobanen en veel stands met modelspoorartikelen. **Railhobby.nl/evenementen**

Volg Railhobby op social media!

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



Railhobby archief uitgebreid

Het online archief van Railhobby is aangevuld met de jaargang van 1980. Vanaf nu leest u als online of all-in abonnee de tien nummers van dat jaar online. Ga naar **Railhobby.nl/archief**, log in en lees deze edities (opnieuw). Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via **Railhobby.nl/upgraden** en u heeft direct toegang tot het archief van 1978 t/m 1980 en 1989 tot heden.

RailTech Europe 2022

FOTO: TON OOSTEROM

Van 21 t/m 23 juni 2022 vond de tweejaarlijkse internationale vakbeurs RailTech plaats in de Jaarbeurs Utrecht, door corona een jaar uitgesteld. Net als bij de vorige edities stond tijdens deze beurs de railinfra centraal. Diverse fabrikanten toonden er hun nieuws. Op de beursvloer waren diverse iglo-achtige tenten neergezet waar lezingen en workshops plaatsvonden.
Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/railtech

FOTO: DEUTSCHE BAHN AG, OLIVER LANG

DB en Star Alliance

Als eerste spoorwegmaatschappij is DB Fernverkehr AG per 1 augustus 2022 lid van Star Alliance. Hierdoor kunnen rail-trajecten met lijnvluchten worden gecombi-neerd. Bij deze luchtvaartalliantie zijn onder meer Lufthansa, SAS, Brussels Airlines en United Airlines aangesloten. Voor de presen-tatie op 4 juli 2022 is de ICE-3 407 007 voor één dag in Star Alliance uitvoering gebracht.

1.

Alexiatunnel HILVERSUM

TWEELAAGS TUNNEL GEOPEND

In Railhobby 426 (juli/augustus 2020) hebben we bericht over de bouw van een bijzondere constructie: de tweelaags onderdoorgang bij Hilversum onder de spoorlijn naar Amersfoort. Sinds deze zomer kan het verkeer van de tunnel gebruik maken.

Op zaterdag 6 augustus 2022 was het zover: met muziek werden in een feestelijke optocht beide tunnelbuizen geopend - met hulpdiensten door de onderste tunnel - waarna zowel het autoverkeer als fietsers en voetgangers van de nieuwe verbinding gebruik konden maken. De Hilversummers werden op de proef gesteld. Sinds mei 2020 lag de belangrijke verkeersader aan de oostzijde van de radiostad er uit en moest het verkeer omrijden. Dat zou tot oktober 2021 duren. Gepland was dat dan de tunnel open zou gaan. Niet dus. Door diverse oorzaken - genoemd zijn opeenstapeling van technische tegenvallers en corona dat de boel nog verder heeft opgehouden - is het project met tien maanden vertraagd.

Buitendienststelling

Het project kent een lange adem. Al in 2012 werd voor de huidige constructie gekozen. Een enkellaags onderdoorgang zou te breed worden en sloop van veel woningen betekenen. Het werken in twee lagen is weliswaar duurder, maar sloop van huizen zou het nog kostbaarder maken. Met de bouw van een tunnel in twee lagen is ervaring opgedaan bij de A2

in Maastricht. Zo'n constructie onder een spoor door was nog niet eerder vertoond. Voor de komst van de tunnel zijn twee argumenten aangevoerd: de aanleg van de HOV-buslijn langs de spoorbaan waarbij een gelijkvloerse kruising ongewenst is. Bovendien streeft ProRail ernaar zoveel mogelijk overwegen op te heffen. Zoals eerder gemeld waren bij de bouw meerdere buitendienststellingen noodzakelijk. In 2020 ging het om het inbouwen van een tijdelijke Ahob voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten en het aanbrengen van het zware spoordek. In augustus waren er weer »

1. **Automobilisten weten de Alexiatunnel op 20 augustus 2022 te vinden. De toerit naar de bovenste tunnel voor voetgangers en fietsers is op de foto niet zichtbaar.**

2. **Om straks het wegverkeer te kunnen laten rijden is er tot vijftien meter diep gegraven. Het grondwater moet op 7 juli 2021 nog worden weggepompt.**

3. **Het water is weg en het beton op de tunnelvloer is gestort, situatie oktober 2021.**

4. **Het tunneldek is pal naast het spoor gebouwd, naast de toekomstige plek.**

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

5.

6.

7.

buitendienststellingen nodig. Twee dagen na de opening reden er geen treinen naar Amersfoort en de hele week was Utrecht niet per trein bereikbaar. Reden was de verplaatsing van de tijdelijke overweg naar de definitieve plek vlakbij station Hilversum in de lijn naar Uitrecht. Deze met Ahobs beveiligde overweg is alleen bedoeld voor de (snel)bussen.

249 meter

De nieuwe verbinding heet Alexiatunnel, hoewel het wettelijk gezien geen tunnel is maar een onderdoorgang. Vanaf 250 meter moet een tunnel aan meer eisen voldoen, zoals extra vluchtwegen en ventilatie. Door het geheel nu een meter korter te houden kunnen die functies achterwege blijven. De fiets/voetgangerstunnel is 50 meter lang. Samen met de op- en afritten heeft het bouwwerk een lengte van 440 meter. Om in twee lagen te kunnen bouwen moest er flink worden gegraven: vijftien meter diep. Uiteindelijk duikt de automobilist tien meter onder het maaiveld. De tunnel is ongeveer acht meter breed, ruimte voor een vluchtstrook is er niet. Na een lange bouwperiode is het bijzondere project gereedgekomen, een hele opluchting voor het verkeer. //

5. Het zware betonnen tunneldek wordt in oktober 2020 op zijn plaats in het spoor gemanoeuvreerd.

6. De tijdelijke overgang voor het langzame verkeer en hulpdiensten. De Ahob is verplaatst naar de lijn naar Utrecht.

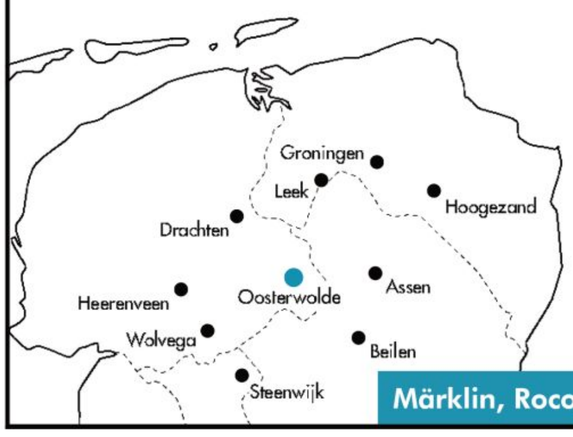
7. De Alexiatunnel in Hilversum.

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.

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

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

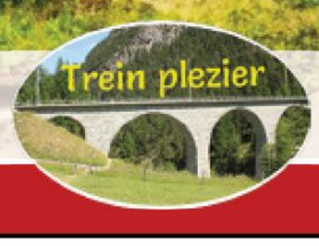
Of maak gebruik van de kennismakingsaanbieding: 10 foto's met motieven uit 10 landen en de catalogus (KENSET) voor slechts € 7,95.

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

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

Uw spoor is onze baan, daar werken wij met plezier aan

Wij verkopen o.a. bewegende scenery en rollenbanken van KPF-zeller



www.treinplezier.nl

TOM'S MODELAUTO'S

Modelcars, Kits & Collectables

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

Kijk op toms.nl/1TO87

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

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

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

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 modeltreinverzamelingen van vrijwel alle merken, zoals Märklin, Fleischmann, Roco, Piko, LGB, Arnold, etc. etc. Verzamelingen met meer dan 200 locomotieven zijn geen probleem. Alle schalen zijn welkom, I/H0/TT/N/Z/T.

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

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

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

- ✓ **Gespecialiseerd in modelbouw**
- ✓ **180 m² moderne winkel + workshopruimte**
- ✓ **Meer dan 5.000 producten**
- ✓ **Deskundig advies**

Unique Modelbouw & Techniek | Modem 15 | 7741 MA COEVORDEN | T +31(0)524-225365

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

Deel 1
van 2

Grevenbicht AM MAAS

DEEL 1: H0-BAAN VAN FORMAAT

Modelbouwer Henk Boterenbrood creëerde in een daartoe verbouwde kamer een grote U-vormige modelbaan. In een tweetal afleveringen stelt hij zijn veelzijdige H0-baan naar Duits voorbeeld met stoom-, diesel- en elektrische tractie aan u voor.

De gepavoiseerde 50 2501 met een zware ertstrein op het stenen deel van de Maasbrug. Het sein op het tegemoetkomende spoor geeft Hp1 aan voor de D-trein.

1.

2.

VIER VAN DE VIJF PERRONSPOREN LIGGEN ONDER DE STATIONSKAP

3.

Als kind kreeg ik eind jaren 50 mijn eerste elektrische trein, een startset van Trix Express. Tot de middelbare school was het vooral spelen, vanaf de jaren 60 werd het een hobby. Sindsdien heb ik diverse banen gebouwd, die vaak wegens verhuizing al moesten worden afgebroken voor ze af waren. Elke baan leverde nieuwe ervaringen en vaardigheden op en gaandeweg bleken mijn interesses vooral uit te gaan naar realistisch bouwen met daarnaast goede rijmogelijkheden.
Het spoortracé moet in het landschap passen en de treinsamenstellingen moeten zoveel mogelijk met de werkelijkheid overeenkomen. Dus geen sneltrein met tien rijtuigen waarbij de machinist bijna zijn eigen sluitseinen kan zien. Omdat er destijds nagenoeg geen Nederlands materieel werd uitgebracht, koos ik voor Duits voorbeeld. Dat is zo gebleven, ook qua landschap. Met het bijkomende voordeel dat heuvels meer mogelijkheden bieden voor het camoufleren van wachtsporen en dergelijke dan een polderlandschap. Toen in de jaren 70 het aantal modelspoormerken toenam - vaak met interessantere prijzen dan Trix Express, maar wel met een andere maatvoering - heb ik alles naar NEM-normen omgebouwd en was nieuw gekocht rollend materieel en rails hoofdzakelijk van Roco.

Paradestrecke

In 2011 kon ik de spoorzolder verwisselen voor een grote ruimte van 7,70 x 5,70 m op de eerste verdieping met veel licht en rechte wanden. Voor mijn modelbaan hoefde ik na oplevering van de geheel verbouwde treinkamer - slopen binnenmuren, isoleren van de buitenmuren, nieuwe vloer - de gammele vlizotrap niet meer op. De voor de nieuwe treinkamer gemaakte baanschetsen konden met de nu bekende specificaties met passer en liniaal tot een definitief plan worden uitgewerkt. Eerst op papier en daarna, ouderwets met een tekenpen, overgetrokken op calqueerpapier. Daar heb ik kopieën van laten maken, voor de baan lay-out met scenery en landschap, voor de nummering van de wissels en seinen en de derde om de blokken op weer te geven. Hoewel ik goed kan visualiseren en voor ogen had hoe ik het landschap vorm zou geven, zijn er tijdens de bouw enkele aanpassingen doorgevoerd. Zo is de geplande bewaakte spoorwegovergang in een hoofdspoorlijn in een verkeersbrug omgezet, zijn twee wissels door een Engelsman vervangen en zijn andere wissels voor een betere afwikkeling van treinbewegingen op een iets andere plek komen te liggen. Ook is de stad hier en daar aangepast. Bij een groter project is dat haast onvermijdelijk.

Tijdperk III

Zoals genoemd, moeten spoor, landschap en rollend materieel in balans zijn, waarbij rijden met realistisch

overkomende treinen nog steeds belangrijk is, maar ook de omgeving moet kloppen. Met deze filosofie is de baan ontworpen die nu wordt gebouwd. Deze is gesitueerd in tijdperk III, eind jaren 60/begin 70, de periode die ik tijdens vakanties in Duitsland heb meegemaakt en me door het toen nog in vol bedrijf zijnde stoombedrijf het meest aanspreekt. Het ontwerp bevat de stad - met een knipoog naar mijn woonplaats - Grevenbicht am Maas, een groot doorgangsstation met bijbehorende voorzieningen, een brede rivier met een hoge stenen boogbrug, een havencomplex en een, zoals de Duitsers het zo fraai noemen, Paradestrecke. De stad bestaat uit een deels ommuurde oude kern met op een heuvel vakwerkhuizen en rond het station moderne panden. Het landschap is licht bergachtig en een bosgebied loopt door tot aan de rand van de stad.

Schaduwstations

De baan is in een U-vorm gebouwd en bestaat uit twee ‘platgeslagen’ ovalen, ofwel hondenbotten. Op een daarvan wordt met stoom- en dieseltractie gereden, op de andere met elektrische tractie. Beide ovalen hebben één gemeenschappelijke lus, daar zijn alle tractiesoorten te zien. De baan telt drie schaduwstations met elk vier sporen, voor elk ovaal één, en een gemeenschappelijke. Er zijn dus voldoende sporen om voor een afwisselend treinverkeer het benodigde materieel onzichtbaar te parkeren. De schaduwstations »

4.

1. **Het personeel van het over de sporen gebouwde seinhuis heeft een goed zicht op het treinverkeer.**

2. **Nu het middendeel van de U nagenoeg is opgeleverd, kan de bouw van het deel links beginnen.**

3. **De door de 01 104 getrokken D-trein naar Grevenbicht a/M op de brug over de Maas.**

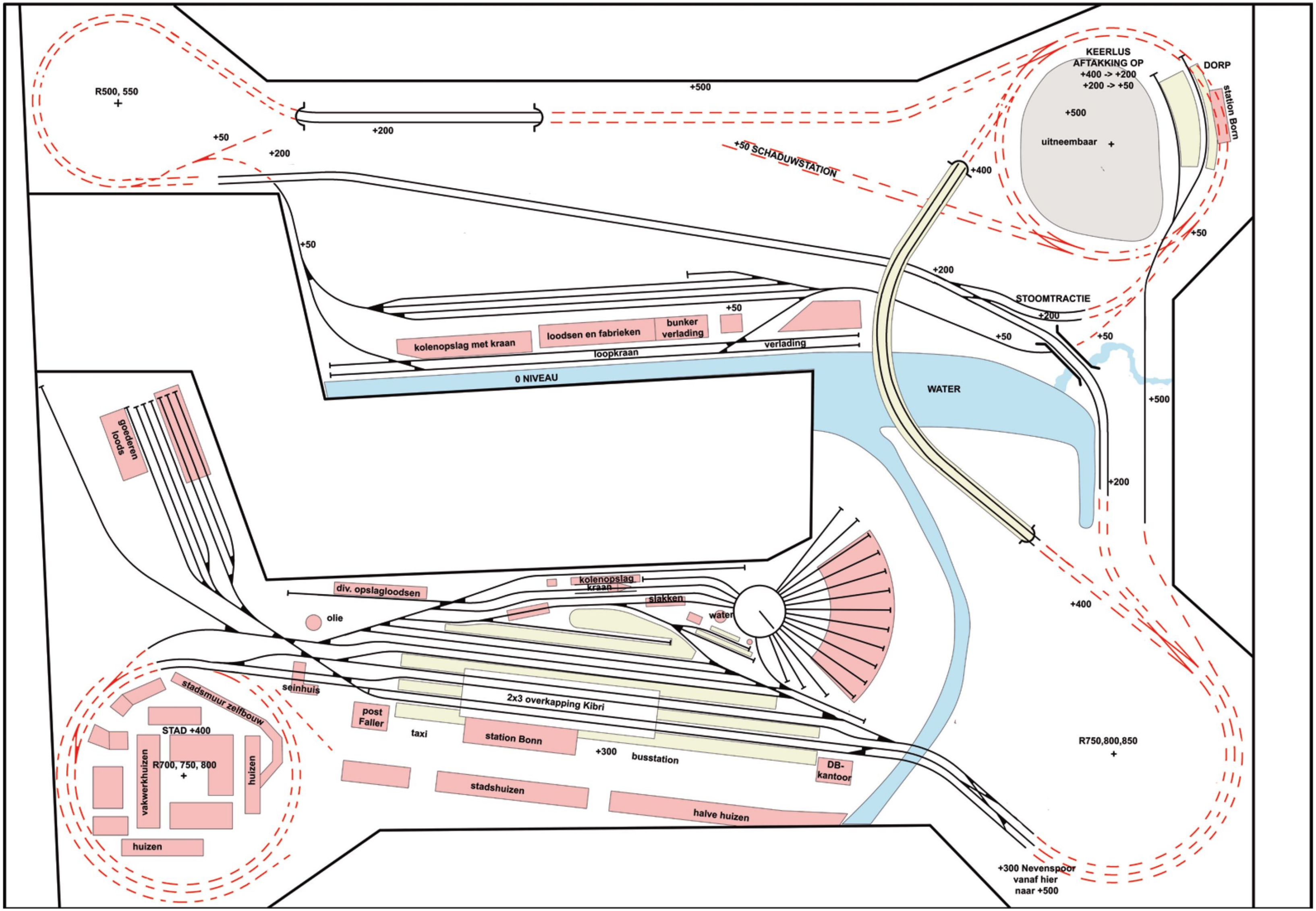
4. **Druk treinverkeer aan de oostzijde van het station. Op spoor 1 een vertrekkende BR 211 met drie zilverlingen, op spoor 3 loopt een 01 met een sneltrein binnen. De rangeerloc op spoor 4 wacht net buiten de kap op de volgende opdracht.**

5. **De railbus staat gereed voor vertrek. Het tweede spoor wordt alleen in het hoogseizoen gebruikt.**

5.

TEKST & FOTO’S: HENK BOTERENBROOD, **TEKENINGEN:** BERT VAN EKEREN

Baanplan Grevenbicht am Maas, de zichtbare sporen. Onderaan, bij horizontaal gehouden tekening, Grevenbicht a/M Hbf met daarboven de locverzorging, links de Altstadt. Rechtsonder het kasteel, rechtsboven de zijlijn met station Born, over de brede rivier het lange spoorviaduct. De havenfaciliteiten verkeren nog in de ontwerpfase.



zijn via helixen met een ruime boogstraal bereikbaar. Onder de stad ligt een helix die met drie windingen een hoogte van 300 mm overbrugt, de straal van het buitenste spoor is 900 mm.

Perronsporen

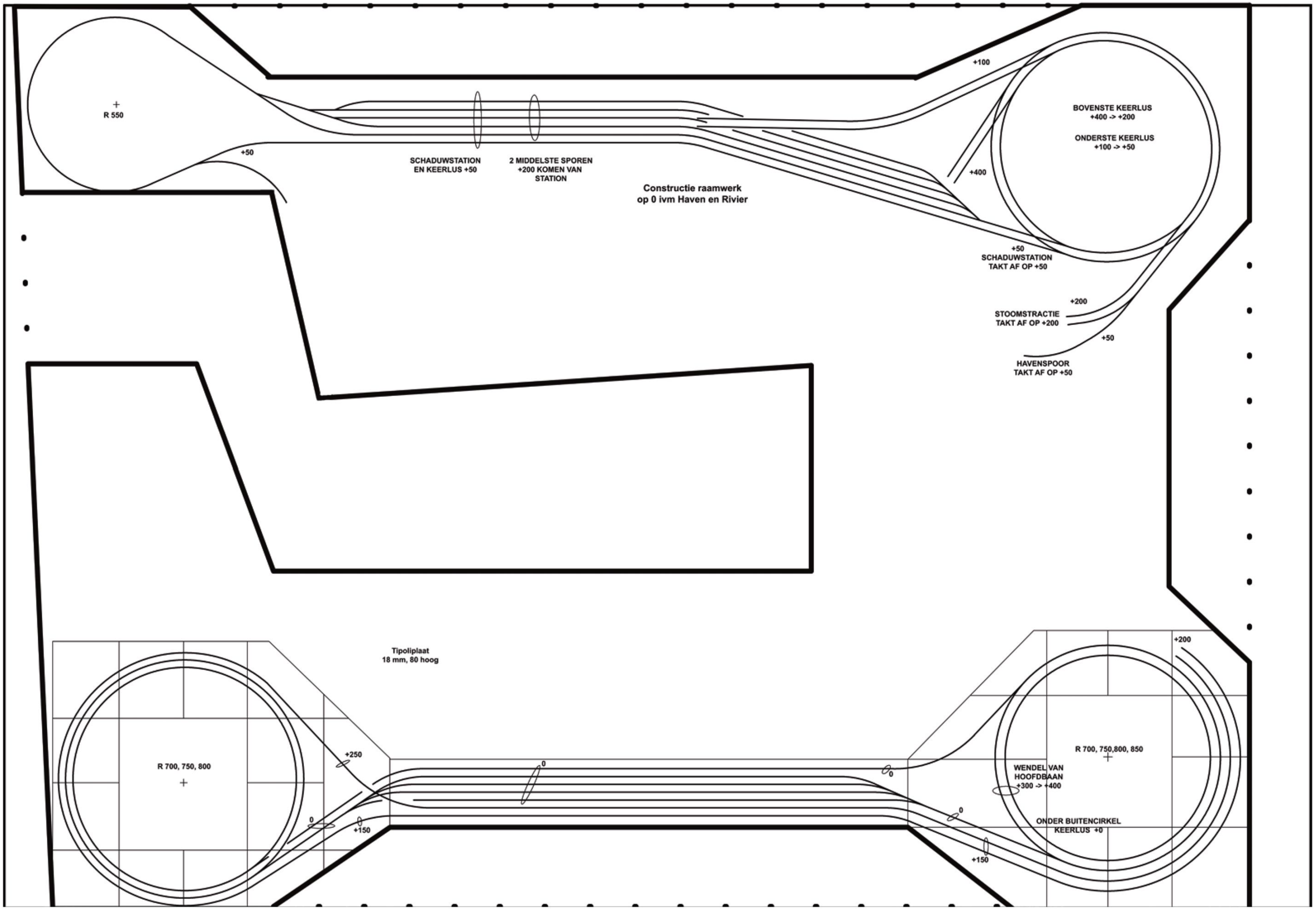
Het stoom- en dieseldeel heeft een groot station met vijf perronsporen waarvan er vier onder de dubbele kap (Kibri) liggen. De perronlengte is voldoende om reizigers van treinen met zeven rijtuigen te laten in- en uitstappen. Daarnaast zijn er opstelsporen, een loc-verzorging met hoge kolenbunkers, zandtoren, slakken-put, een via een draaischijf bereikbare polygonale locloods met tien standen en een tankinstallatie voor »

6. De westelijke toegang van het station. De ertstrein met de 50 411 zal kort na de D-trein met de 220 036 vertrekken.

7. Als er geen bloktrein met vervuilde bakwagens zou zijn afgesteld, biedt de kolenbunker een goed zicht op de perrons.

8. Klaar voor vertrek. De 211 079 en drie zilverlingen als lokaaltrein richting Born en op spoor 2 de 220 036 met een D-trein. Op spoor 3 loopt de 01 104 met een sneltrein binnen.

De niet-zichtbare sporen van Grevenbicht am Maas. In de keerlussen zijn achter de R de radii van de sporen vermeld.
De radii en hoogteaanduidingen zijn in millimeters.



9.

dieselmaterieel. In de lange wagenwerkplaats kunnen op drie sporen revisies worden uitgevoerd. Het station en de faciliteiten liggen op een hoogte van +300 mm. Onder het station en het depot ligt op +150 mm hoogte het schaduwstation met keerlus van de elektrische tractie en daaronder, op niveau nul, het schaduwstation met keerlus van de stoom- en dieseltractie. De sporen van het bovenleidingbedrijf zijn op het rechterdeel van de baan niet te zien; deze komen in het middelste deel van de baan uit een tunnel en blijven op het linkerdeel van de U op hoogte +200 mm in zicht. De bovenleiding met palen en masten van Märklin, Vollmer en Sommerfeldt en zelfgemaakte rijdraden van dun lasdraad is alleen aangebracht op de zichtbare trajecten. De locs rijden met de pantograaf tegen de draad; achter de tunnelportalen gaat de rijdraad omhoog om de stroomafnemers naar en van de draad te leiden. Op de zichtbare tracés zijn bij de blokken vormseinen van Viessmann met ondergrondse aandrijving geplaatst. De getoonde seinbeelden zijn conform het voorbeeld en worden nu nog analoog, maar later door het besturingsprogramma aangestuurd.

Open raamconstructie

De baan is gebouwd volgens de open raam-methode. Het 0-niveau van het spoor ligt 90 cm boven de vloer. Alleen op plekken waar spoor ligt is een raamwerkconstructie aanwezig. Waar de sporen hoger liggen - met name onder het station - ligt de onderkant van het raamwerk hoger, tot zelfs 110 cm boven de vloer. Hierdoor zijn de aandrijvingen van wissels, de bekabeling en de looppaden aan de achterkant van de baan goed bereikbaar. Tussen boven elkaar liggende trajecten heb ik een hoogte van ten minste 150 mm aangehouden. Behalve in de helixen, daar is dit 100 mm, gelet het maximale stijgingspercentage. De minimale boogradius is in één niet zichtbare boog 500 mm, voor de rest 750 mm of ruimer. De stijging op de hoofd sporen is maximum 20 ‰, op de zijlijn 30 ‰. Ter plekke van de keerlussen en helixen loopt de baan voor zo groot mogelijke radii door tot aan de muur. In de beide hoeken heb ik de rondingen naar de achtergrond - blauwe lucht met wolken - laten doorlopen, zodat er geen storende haakse hoeken zichtbaar zijn. De blauwe lucht wordt alleen bij een drietal ramen onderbroken, deze zullen van uitneembare inzetstukken worden voorzien, zodat de achtergrond gewoon doorloopt (red.: op de meeste foto's is de wolkenlucht daar doorgetrokken). In deel 2 komen de verdere bouw, de helixen en het besturingssysteem aan de orde. //

9. Het gerestaureerde middeleeuwse kasteel Grevenbicht blijft een gewilde bestemming voor dagtrips. Het uitzicht is de moeite waard.

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

MBS ‘Wismar’ bij de Bentheimer Eisenbahn

Dromen zijn niet altijd bedrog. Want half juli 2022 reed Wismar railbus T1 van de Museum Buurtspoorweg uit Haaksbergen tot twee keer toe over het net van de Bentheimer Eisenbahn.

Sinds juli 2015 pendelt railbus T1 van de MBS een paar keer per jaar de zeven kilometer tussen Haaksbergen en Boekelo. De 10,1 meter lange tweeasser type Hannover B met de karakteristieke motorhuiven aan beide kanten, werd in 1936 voor 26.500 Reichsmark door de Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt gekocht. Sinds juli 1968 heeft zij haar werkterrein in Twente nooit verlaten. De T1 reed nog wel een keer van Enschede-Zuid naar de grens bij Broekheurne, een voormalig traject van de Ahaus-Enscheder Eisenbahn (AEE); hier zette de AEE tussen 1933 en 1940 een soortgelijke railbus in.

Revisie

Sinds de verhuizing eind 1972 van de MBS naar Haaksbergen stond railbus in de romneyloods te verstoffen. In 1986 verhuisde de M20, het nieuwe nummer waarvan de ‘Wismar’ was voorzien, naar Boekelo. In 2002 begonnen vrijwilligers met het herstel. Na de totale revisie is het voertuig in de oorspronkelijke uitvoering van de KDH teruggebracht, inclusief emaillen bordjes en de tijgerprintbekleding. Tot inzet van de gereviseerde ‘Wismar’ buiten de MBS-spoorlijn kwam het nooit.

Gastoptredens

Tot dit voorjaar bij de Bentheimer Eisenbahn het idee ontstond om het pensioen van een medewerker die bijna een halve eeuw aan het bedrijf was verbonden met de Wismar van de MBS te vieren. Iemand uit een echte spoorfamilie, want opa, vader en twee broers waren en zijn eveneens aan de BE verbonden.
Voor de ritten op de BE-spoorlijn moest de verzekering

worden aangepast en een scala aan Duitse formaliteiten worden afgerond. De T1 werd op 14 juli per dieplader naar Coevorden overgebracht en op een beveiligd spoor van Euroterminal II geplaatst. De volgende ochtend reed de railbus via Laarwald en Hoogstede naar Esche. Na kopmaken werd over het voormalige oliespoor naar Osterwald gereden waar de verblufte medewerker - tevens groot spoorfan - door BE-directeur Joachim Berends toegesproken.

Ford motoren

Ook voor de 'Wismar' was het een goede rit. De beide Ford BB-motoren werden na zo'n 25 kilometer goed warm en konden laten zien waartoe ze in staat zijn. Met zo'n 35 km/h en de versnelling in de vierde stand leverde de T1 een prima rijprestatie. De MBS-vrijwilliger die als Triebwagenfahrer fungeerde - uiteraard met een BE-pilot aan zijn zijde - sprak van zijn leukste Wismar-rit ooit. Op zondag 17 juli was de motorwagen het hoofdonderwerp tijdens fotoritten in het Graafschap Bentheim begin jaren zestig. Met als decor een zes-cilinder Mercedes Benz 220 S 1962, een Lanz Bulldog D-2416 met Ford-aanhanger en de McCormick D324 (1960) die een met hooibalen beladen aanhanger trok. Overigens zette de BE tussen 1933 en 1955 een railbus type Hannover B in; in de nadagen reed de T1 nog een 'Abendzugpaar'. De komst van de MBS-collega moet in dat opzicht voor de oudere Graafschap bewoners ongetwijfeld een déjà vu-gevoel hebben veroorzaakt. //

1. Bij Esche treffen we de T1 op weg richting Osterwald.

2. De bestuurder van de Mercedes 220S wacht voor de overweg tussen Laarwald en Nordwald tot de T1 is gepasseerd.

3. Soepel ronkt de MBS-T1 over de brug over de Lee bij Berge.

4. In het station van Veldhausen ontmoet de McCormick uit 1960 de Wismarer railbus uit 1936.

5. Rendez-vous tussen een McCormick D324 en MBS-railbus T1 bij Veldhausen.

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

TEKST: GUUS FERRÉE, **FOTO'S:** SEVRIEN FERRÉE

Pa-laadkisten

DUITSE VERTALING VAN HET LAADKISTENSYSTEEM

De laatste jaren is er ook in de buitenlandse modelbouwtijdschriften regelmatig aandacht voor het verdwenen laadkistensysteem. Modelbouwer Rob Mooij laat het Pa-systeem in schaal 1:87 herleven, als werkend model.

EXTRA: video Pa-laadkistensysteem

1.

De interesse voor het laadkistensysteem is er zeker in Duitsland, waar het veel langer is gebruikt dan in Nederland, de bakermat. Veel was gestandaardiseerd, maar de grootste verschillen waren te vinden in de oplegger. Tijdens de bezetting raakten de Duitsers bekend met het toen nieuwe laadkistensysteem en na WO II werd het daar op grotere schaal ingevoerd. Het originele systeem heb ik in H0 nagebouwd, zie Railhobby 417, de Duitse versie was een nieuwe uitdaging.

Porteur Menageer

Het laadkistensysteem was inmiddels als het Pa-systeem, naar het Franse Porteur Aménagé, internationaal gestandaardiseerd. In Duitsland werden, onder de naam ‘von Haus zu Haus’, de aanvankelijk gebruikte aangepaste spoorwagens, zoals bij NS, al snel door nieuwbouwwagens met vier en later vijf standen opgevolgd. Ook kwamen er speciale laadkisten en -ketels. Voor de niet optimale DAF-losser-oplegger, werd een aangepaste oplegger ontwikkeld die parallel

aan de spoorwagen werd geplaatst. Een smalle losweg was voldoende, maar het frame met de laadkist moest wel kunnen draaien. Het bekendst zijn de opleggers van Ackermann (type B900a), deze hadden, net als de laatste serie DAF-lossers, een schommelas, handmatig uitschuifbare koppelgoten en een hydraulisch kiepsysteem. Om de laadkist te kunnen draaien diende het hulpframe iets te worden geheven. Zo kon het draaiframe tevens op de juiste hoogte ten opzichte van de spoorwagen worden gebracht. Het heffen ging hydraulisch, maar het draaien van het frame met de laadkist was ouderwets duw- en trekwerk. Ook het eigenlijke laden, lossen en kiepen van de laadkist ging hydraulisch.

Model

Daar een Duits H0-model de DAF-losser van Artitec niet geschikt bleek, heb ik bij Weinert de bouwkit van de oplegger in witmetaal besteld (artikel 4528); deze kan de bewegingen maken die ik wil toepassen. Als trekker dient een Wiking-brandweerwagen, een 'Rundhauber' van Magirus, waarvan ik het chassis en de verlengde manschappencabine heb ingekort. De cabine kreeg een nieuwe achterwand met er achter het reservewiel en de hydrauliekolietank en het chassis twee opbergkisten; de koppelschotel is van Kibri. De bouwkit is uitstekend verpakt, de onderdelen zijn strak en stevig, maar niet grof en behoeven weinig nabewerking. Omdat het een werkend model gaat worden, is de handleiding niet overal gevolgd. Het door Weinert scharnierend aan het zwenkraam gemonteerde kiepraam loopt soepel omhoog. Met weinig aanpassingen »

1. De Magirus-trekker met Ackermann Pa-oplegger.

2. De Wiking Magirus Rundhauber tijdens de verbouwing.

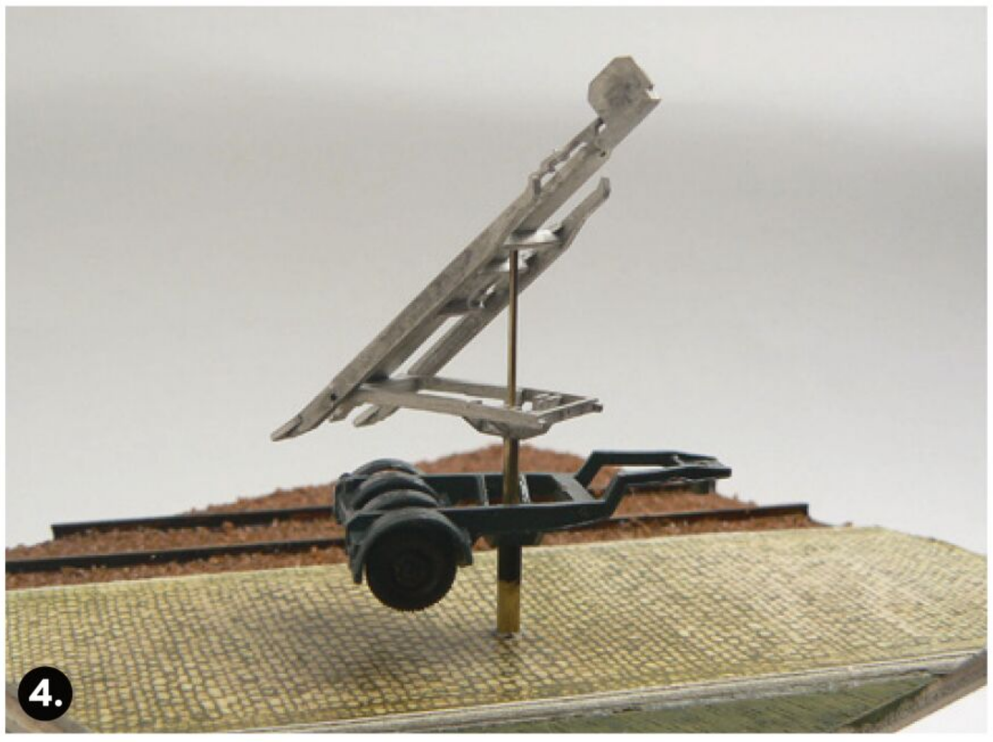
3. De vele onderdelen van de Weinert-bouwkit zijn zorgvuldig verpakt.

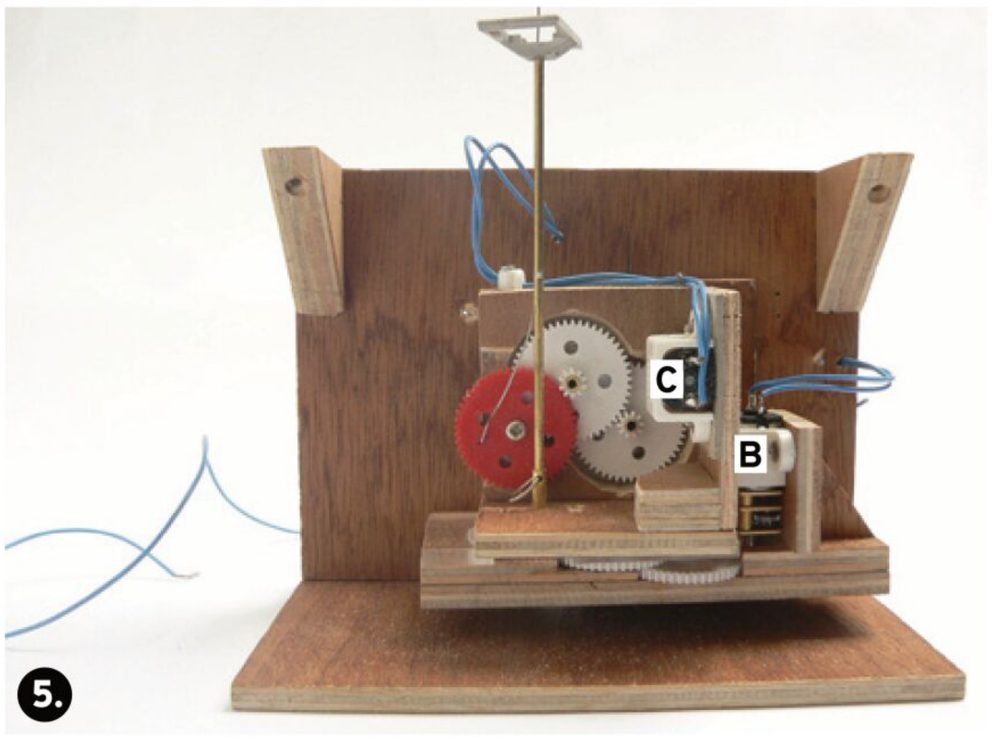
4. Het Weinert-model is gedeeltelijk gemonteerd: het chassis, het (geheven) zwenkraam, de kiepbeweging en de respectievelijke aandrijfelementen.

5. Het complete mechaniek. Motor A (niet zichtbaar) maakt het op en neer bewegen van het hele mechaniek mogelijk, motor B is voor het draaien van het hefraam en motor C verzorgt de kiepbeweging.

2.

3.


4.



5.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ

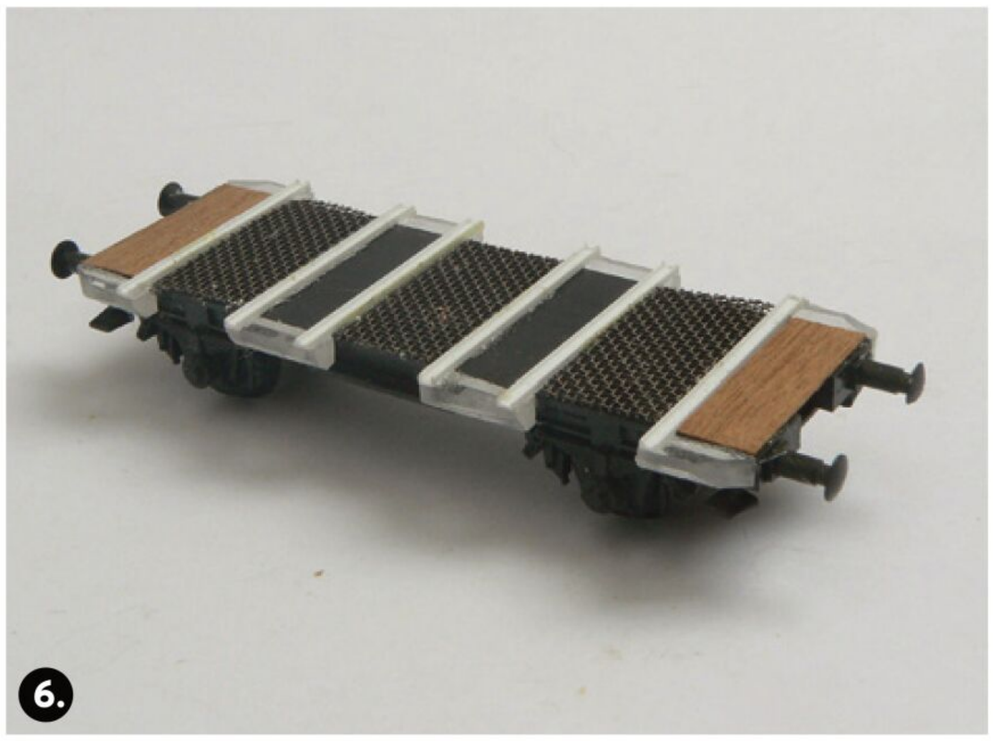
kan het voertuig met doorvoeren van de bewegingsmechanieken aan de weg worden verankerd. De echte uitdaging vormt het aandrijfmechaniek dat onder het diorama zal komen.

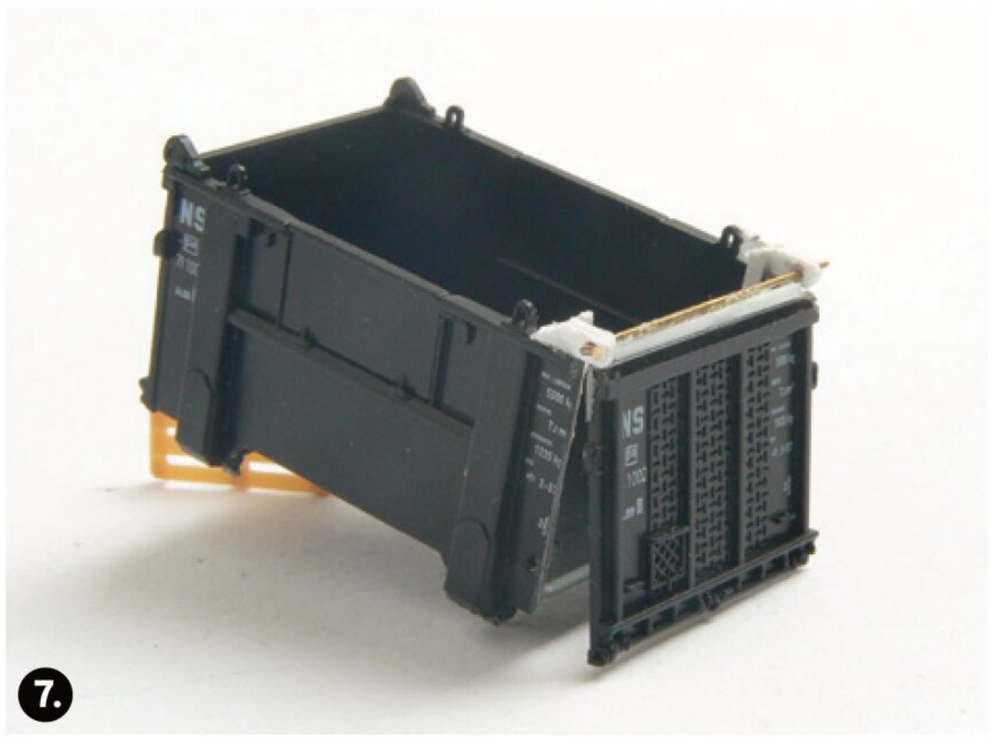
Ackermann Pa-oplegger

Naast de spoorwagen met open Pa-kisten komt de Magirus met beladen Ackermann Pa-oplegger te staan. Met het zwenkraam haaks op de oplegger, alsof de Pa-kist daar zojuist op is getrokken. Vervolgens wordt het zwenkraam geheven, gedraaid en zakt het in de transportstand op het chassis terug. Om de kist te kunnen legen, moet het zwenkraam weer worden geheven en nogmaals 45° draaien. Als het zwenkraam weer is gezakt, kan het kiepraam omhoog worden gestuurd en de (open) kist leeggekiept. Dat betekent drie bewegingen: zwenkraam heffen, zwenkraam draaien en kiepraam heffen. Dit diorama komt naast dat van mijn DAF-losser, zodat de hoogtes van het tafereel en de techniek zijn bepaald. Om een kleine tafel, met daarop de twee andere mechanieken, over een afstand van circa 15 mm op en neer te kunnen sturen is, voor een vloeiend verloop, een wandelende moer-constructie toegepast. Het iets te snel draaien van de 6 V DC-minimotor met aangebouwde vertraging is met een extra dubbel tandwiel verholpen. De eindschakelaar van de functie 'tafel/zwenkraam neer' heb ik direct ingebouwd; de exacte positie voor de bovenste eindschakelaar is in dit stadium nog niet bekend. De tweede beweging wordt het draaien van het zwenkraam. Voor het draaimechaniek is een 6 V DC-motor met aangebouwde vertraging met drie extra tandwielen toegepast. Aan/op het laatste tandwiel in de tandwielketting komt een kleine zwenkarm waarop het mechaniek voor de kiepbeweging wordt geplaatst.

Koppelbuis

De gebouwde aandrijftechniek wordt op een 5 mm multiplexplaat geschroefd. De plek van het boorgat van de messing 3 mm Ø koppelbuis luistert nauw. Met die buis wordt de oplegger aan de ondergrond gefixeerd. Door de buis zal straks een tweede buis (2 mm Ø) voor de functies zwenkraam heffen en draaien met daarin de trek/duwstang (1 mm Ø) voor de functie kiepraam op/neer worden geleid. Om de koppelbuis op lengte te kunnen zagen, dient de oplegger met de trekker te worden gekoppeld. De tekening in de montagehandleiding geeft één maat aan, maar zodanig dat iemand die met technische tekeningen werkt, hier de fout ingaat. De 3,5 mm afstand tussen de wielen dient


6.


7.

8.

9.

10.

te worden gemeten bij de asstompen en niet, zoals aangeduid, bij de banden. Het verruimen van het gat in de koppelschotel voor de iets forsere kingpin van de oplegger is snel gedaan. Met op een montageplaat gesoldeerd binnenwerk van een kroonsteentje kan de Pa-oplegger gemakkelijk worden in- en uitgebouwd. Na het lijmen van messingbuis 2 mm Ø in/aan het zwenkraam - alles is met secondelijm verlijmd -, kan de buis door het gat in de oplegger en door de koppelbuis naar de zwenkarm onder het tafereel worden geleid. Het heffen en draaien van het zwenkframe verloopt zoals bedacht, zodat de laatste beweging, het kiepraam op/neer, aan de beurt is. Het zwenk- en kiepraam zijn door Weinert als een soepel werkend, provisorisch gekoppeld geheel geleverd. Met een stukje verenstaal blijkt de werking handbediend goed. In de buis aan het zwenkraam ontstaat met een doorslijpschijf in de lengterichting een sleufgat van circa 15 mm waar het verenstaal door wordt geleid. Een derde 6 V DC-motor voorzien van twee extra tandwielen krijgt een plek op de zwenkarm. In het laatste tandwiel zijn drie gaten van 1 mm geboord waar het verenstaal door wordt gestoken. Empirisch kan het juiste gat worden bepaald. Het kiepraam komt rustig in de kiepstand en zakt keurig op zijn eigen gewicht terug. Naast twee stukken rails zonder dwarsliggermat komt de losweg van Faller-karton met kinderhoofdjesmotief. De ballast is de volgens de verdunde houtlijm-methode aangebracht. In de aandrijving komen de ontbrekende eindschakelaars. Om bedieningsfouten te voorkomen is ook de functie ‘zwenkraam draaien’ beveiligd; deze kan pas draaien als het frame voldoende is geheven.

Laadkist

Van een tot draagwagen voor Pa-laadkisten omgebouwde goederenwagen zijn, om deze op zijn plek te houden, de kunststof wielstellen gefixeerd. De koppelingen zijn verwijderd en de laadkisten staan in goten van styreen U-profiel. Van een open laadkist van Artitec heb ik de klep losgezaagd, deze scharnierend gemaakt en op de Ackermann-oplegger geplaatst. De wagen en de oplegger zijn donkergrijs geschilderd, de laadkist blijft zwart. De door Weinert meegeleverde watertransfers geven het model de finishing touch. De bediening op het van triplex gemaakte paneel gaat »

6. Van Fleischmann-openbakwagen tot Pa-draagwagen: het aangepaste maar nog ongeschilderde model.

7. De aanpassingen aan de open laadkist van Artitec.

8. De laadkist is op het geheven en gedraaide frame getrokken.

9. Het hefframe is gedraaid en vergrendeld: klaar om te gaan.

10. Kurt heeft de laadkist van de spoorwagen op de Pa-oplegger gezet.

met tweepolige driestandenschakelaars (aan-uit-aan) die zijn bedraad als ompoler.
Het boven beschreven verhaal kan nu in beeld worden gevangen. De oplegger staat naast de spoorwagen en heeft zojuist de open Pa-kist geladen. Als het zwenkraam een kwartslag is gedraaid en is gezakt, is het geheel klaar voor transport over de weg. Aangekomen op de plaats van bestemming kan er gewoon recht achteruit of - na het draaien van het zwenkraam - naast de oplegger worden gekiept (bij het voorbeeld moest dan een ondersteuning tegen ongewenst omvallen onder het zwenkraam worden geplaatst.) Zwenkraam weer terugdraaien en laten zakken en weer terug naar het station. //

Bekijk de video van het Pa-laadkisten-systeem en onze andere video's op Railhobby.nl/video

11. Ook zijwaarts lossen behoorde (na het uittrekken van een hulpsteun) tot de mogelijkheden.

12. Het legen van de bak door achterover kiepen.

13. Met het Pa-systeem kunnen laadkisten naast of achter de truck worden gelost.

MATERIALEN

- Artitec: Pa-open laadkisten
- Conrad: 6 V DC-motoren met aangebouwde vertraging
- Conrad: tandwielen module 0.5
- Weinert: Ackermann B900a oplegger
- Wiking: Magirus Rundhauber

1.

Medway Belgium, nieuwkomer in Nederland

Op 10 mei 2022 verkreeg Medway Italia van de Europese toelatingsinstantie ERA toegang tot de spoorweginfrastructuur van Nederland, België en Duitsland. Via de Belgische dochteronderneming Medway Belgium reden de eerste treinen op 1 juli 2022 in Nederland.

TEKST: SANDER BROERSE

Medway is een dochteronderneming van containerreus en rederij MSC, bekend van de gele containers met zwart logo. De spoorvervoerder startte haar activiteiten in Portugal met de overname van CP Carga en breidde later uit naar Spanje en Italië. Met de nieuwe, Belgische stap is MSC nu ook als spoorvervoerder in Noordwest-Europa actief. Bij de start stonden vier elektrische locomotieven Baureihe 186 ter beschikking (186 206 en 224 in Medway-geel, 227 in donkerblauw en 229 in groen-grijs) en een Class 66 voor rangeerwerk in de haven van Antwerpen (de blauwe 266 037). Begonnen werd met veertien retourritten per week: drie van Antwerpen naar Frankfurt am Main, drie keer Antwerpen - Germersheim, drie keer Antwerpen - Wörth en vijf keer Antwerpen - Neuss. Laatstgenoemde treinen rijden via de grensovergangen Roosendaal en Venlo door Nederland. De komst van Medway is een flinke aderlating voor BLS Cargo-dochter CrossRail dat voor die tijd de tractie van de treinen verzorgde. Er worden (nog) geen Nederlandse containerterminals aangedaan; MSC heeft haar Europese activiteiten op de haven van Antwerpen geconcentreerd. Door het in eigen beheer nemen van het spoorvervoer hoopt MSC voordelen op het gebied van prijs en doorlooptijden te behalen. Concullega Maersk probeerde dit eerder met ERS Railways, maar zette uiteindelijk toch in op het inkopen van capaciteit bij derden. //

2.

1. Bij Heukelom passeert Medway-loc 186 224 met een uit Neuss afkomstige containertrein, 16 juli 2022. (foto Harold van Eupen)

2. Medway-loc 186 227 rijdt reclame voor verzekeraar DVA, waarmee eigenaar Alpha Trains een partnerschap heeft. Trein 44560 van Neuss naar Antwerpen in Eindhoven, 5 juli 2022. (foto Tijn van der Muuren)

1.

VOORBEELD & MODEL

ESU Reichsbahn 78 149

BINNENWERK WORDT STEEDS DUURDER

De prijs voor een H0-model van de Duitse serie 78 ligt ruwweg tussen de 300 en 400 euro. ESU doet daar een schepje bovenop, vanwege het digitale pakket. Is het dat waard?

Wat er ook inwendig allemaal voor interessants is aangebracht, een model van een locomotief beoordeel je in eerste instantie op het uiterlijk. Zonder schoonheid geen klik, toch? Dus beginnen we ook bij de 78 149 van ESU met de buitenkant. Het voorbeeld van het model werd in 1919 door Vulcan gebouwd. De elegante 2'C2'-machine maakte deel uit van een serie van twintig exemplaren die in dat eerste naoorlogse jaar aan de Württembergischen Staatseisenbahnen werd geleverd. Deze personentreinlocs maakten deel uit van een zeer succesvolle Baureihe waarvan tussen 1914 en 1927 544 stuks werden gebouwd. Daarvan gingen er 536 naar Duitse afnemers en acht naar de Turkse spoorwegen. De Pruisische T18, zoals de loc in eerste instantie te boek stond, gold als een van de meest geslaagde tenderlocs bij onze oosterburen. Het feit dat pas in 1974 het laatste exemplaar - 78 246 van Bw Rottweil - bij de DB buiten dienst ging, zegt in dat opzicht voldoende. De 78'ers, zoals ze na de oprichting van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft te boek stonden, deden in grote delen van Duitsland dienst. Van de Reichsbahn Direktionen Altona/ Hamburg, Köln, Essen, Karlsruhe, Mainz, Augsburg, SAAR, Erfurt en Dresden tot Kattowitze/Oppeln. Omdat ze zo'n lange tijd in gebruik waren, werden er diverse modificaties doorgevoerd zoals elektrische verlichting en verhoging van de maximumsnelheid van 90 naar 100 km/h. Na de oorlog kregen enkele een trekduw-installatie. De machinist zat dan in het voorste rijtuig, de stoker kreeg via een communicatiekanaal te horen wat hij moest doen. Vanuit depot Gronau reden tot de begin jaren zestig nog 78'ers naar Enschede. In de Pruisische tijd reed ook de boottrein uit Berlijn naar Hoek van Holland tussen Hannover en Oldenzaal met een T18. De in Lengerich gestationeerde 78 468 (Henschel, 1923) is anno 2022 nog steeds bedrijfsvaardig.

Model

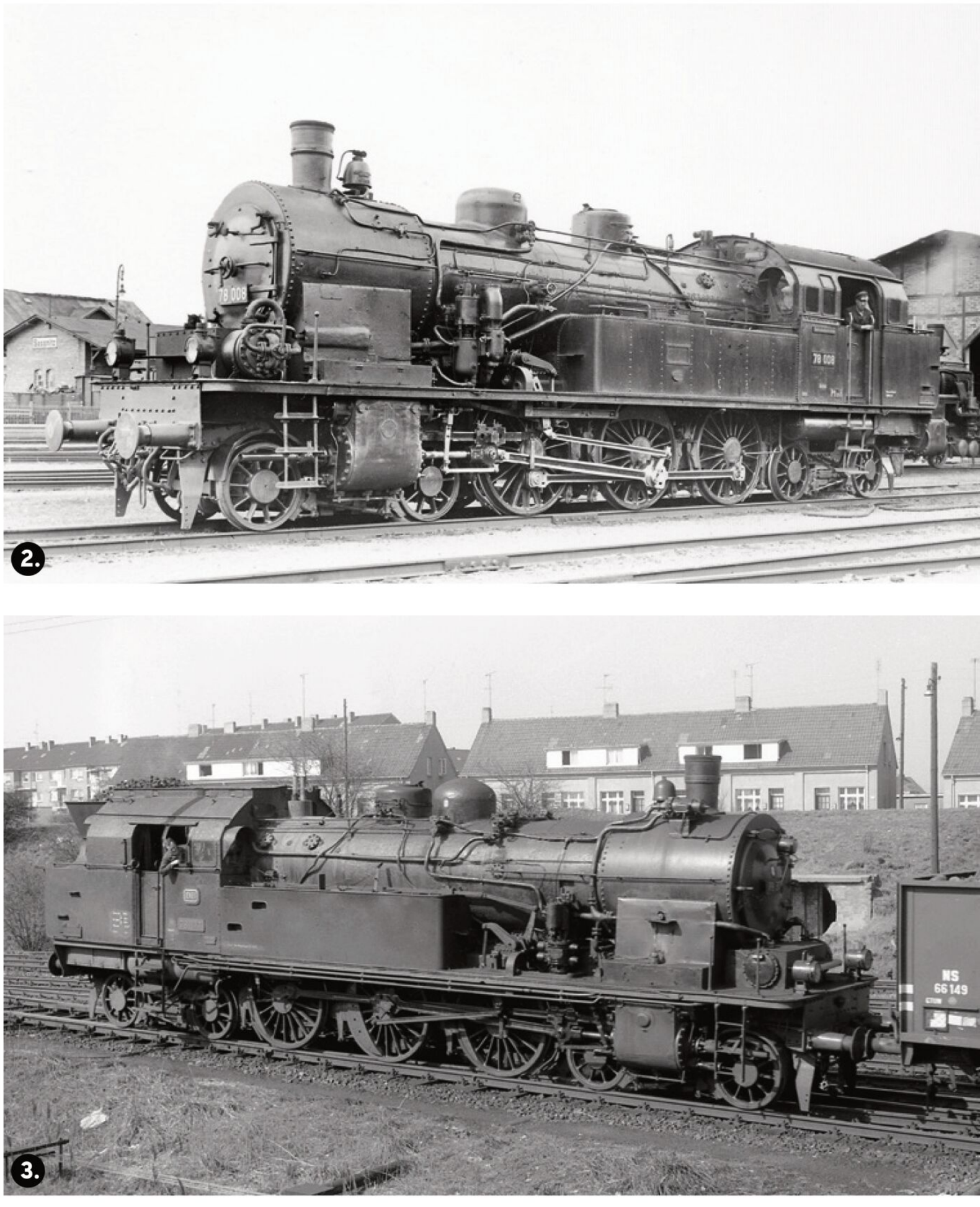
Het silhouet van de ESU 78 149 overtuigt zonder meer. Het model is goed geproportioneerd. De loc heeft een enkele stoomdom en een rond zandreservoir op de ketel. Vandaar lopen twee zandpijpen naar de voorkant van de eerste en de achterkant van de achterste drijfas. De dunne leidingen lopen onder de ketel door naar beneden. Details die er toe doen. Onder het loopvlak dat de ketel omzoomt is een dunne elektrische leiding aangebracht en aan de machinistenkant zit een leiding die halverwege de onderkant van de watertank in een hoek van 90 graden onder het frame wordt doorgetrokken. Dus niet na een centimeter afgekapt, zoals we soms bij bepaalde modellen zien. De fabrikant heeft voor dit model als basis voor metaal gekozen, al is er ook kunststof »

TEKST: GUUS FERRÉE, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** SEVRIEN FERRÉE

1. ESU 78 149 met de Ruhr Schnell Verkehr in de eerste kleuren. Later werden de rijtuigen rood-crème.

2. DRG 78 008 met rond dak in Sassnitz. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

3. DB 78 377 rangeert begin jaren zestig in Gronau. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



4.

5.

6.

verwerkt. Bij het exemplaar dat ons ter beschikking is gesteld is halverwege het loopvlak om de ketel een zeer lichte knik te zien en twee aan de ketel gemonteerde leidingen aan de stokerskant maken een wat zwabberende indruk. De schoorsteen sluit niet optimaal aan op de rookkast. Doordat de schoorsteen vanwege de rookgenerator kan worden losgeschroefd is er een naad zichtbaar.

Metalen wielen

Bij het achterste drijfwiel aan de kant van de stoker is een 'werkende' smeerpers aangebracht. De bovenkant daarvan is rood, de stang die naar de achterkant van de koppelstang leidt ook. In werkelijkheid is die van blank metaal. Kwestie van een klein kwastje en wat verf. De kleur van het frame en de metalen wielen oogt authentiek. De drijfwielen hebben in model achttien spaken. Het juiste aantal. Dat geldt ook voor de tien spaken in de vier loopwielen in de beide bogies. De diameter van de loopwielen is 11,2 mm. Die van het grote voorbeeld bedraagt 1000 mm. Omgerekend in schaalgrootte 1:87 betekent dat een doorsnede van 11,5 mm. De modeldrijfwielen meten 18,9 mm, die in 1:1 1650 mm. Dit getal gedeeld door 87 levert eveneens 18,9 mm op. Opvallend is het grote verschil in wielflens tussen de loop- en de drijfwielen; dat is mijns inziens iets te groot.

Filigraan drijfwerk

Het gedetailleerde, filigrane drijfwerk met de subtiel weergegeven kruiskop is van metaal. Een flinke opsteker voor deze loc. Daar staat tegenover dat de schaarbeweging die boven het loopvlak is gemonteerd zwart is gekleurd, waar het blank metaal hoort te zijn. De klinknagelimitaties zitten op de juiste plekken, ook zijn hier en daar verstevigingsribben aangebracht. Dus qua details is de liefhebber van dit materieel bij ESU aan het goede adres. Aan de onderkant van het frame zijn de stangen van de reminstallatie en de veren goed zichtbaar.

Stoom uit cilinders

Het model heeft voor het eerst bij ESU een complete dynamische rookgenerator gekregen. Rijdt het model omgerekend sneller dan 10 km/h, dan komt er niet alleen volgens een bepaalde cadans stoom uit de schoorsteen, maar ook aan de onderkant van de cilinders. Inderdaad, net zoals in het echt. Echter alleen als de LokSound is ingeschakeld. Als de loc optrekt komt er meer rook uit de schoorsteen dan tijdens het remmen. Omdat er nogal wat warmte door de generator wordt geproduceerd, stopt de rookproductie na zes minuten. Door de F3 toets in te drukken komt die opnieuw op gang. De drievoudige stoomuitstoot, schoorsteen en twee cilinders, zorgt voor een flink gebruik van het rookdestillaat. Per keer moet de pipet met 0,3 ml worden gevuld. Of je daarvoor de aanbevolen ESU-vloeistof moet gebruiken?

Prima maatvoering

De 78 149 meet 171 mm over de buffers. In werkelijkheid was die 14.800 mm. In model komt dat neer op 170 mm. De gemeten breedte is 35,5 mm, dat impliceert 3088 mm voor het grote voorbeeld en 35,5 mm voor de exacte 1:87-breedte. Resumerend, ESU heeft zich keurig aan de geldende maten gehouden. Vandaar ook het juiste silhouet van deze loc.

De opschriften zijn we wel eens fijner tegengekomen. Ze zijn redelijk leesbaar maar bij sommige kun je alleen achter de tekst komen door er een close-up foto van te maken. Bijvoorbeeld dat de loc midden jaren dertig in Bw Bochum Hbf was gehuisvest. Voor de fijnproevers zijn er twee geëtste nummers bijgevoegd, evenals twee bordjes met ‘Deutsche Reichsbahn’. Op de onderkant van de watertank lezen we dat de laatste revisie aan het remwerk op 19 juni 1935 is uitgevoerd. De loc heeft een fabrieksplaat van Vulcan. In de cabine zijn enkele relevante details apart aangebracht, zoals het ganghandel. Die zijn door de cabineverlichting goed te zien. Dat geldt ook het flakkerend vuur in de geopende vuurkist bij digitale bediening. Vergeet dan niet om »

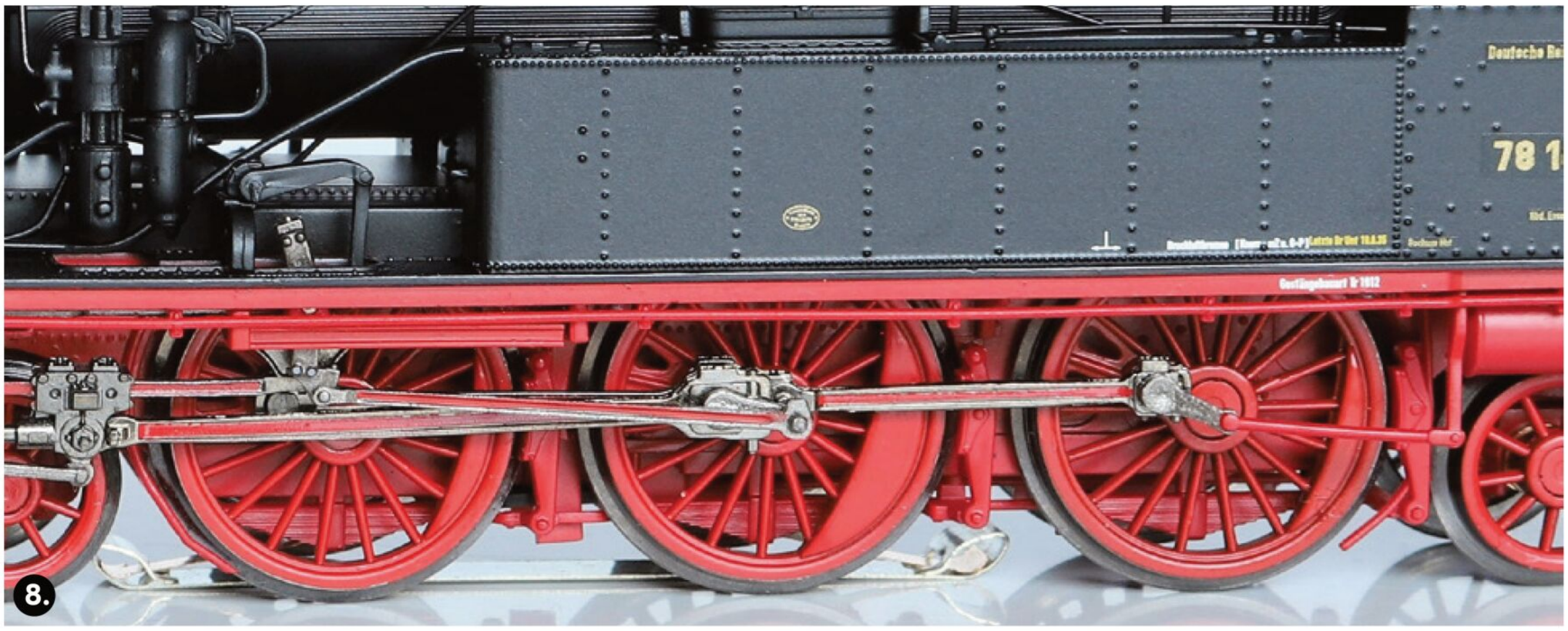
4. Zijaanzicht van de kant van de machinist.

5. Het front van de 78 is goed weergegeven.

6. De kolenbak is niet standaard DRG maar klopt historisch bij de 78 149.

7. De onderkant van de 78 149 met sleepcontact.

8. Veel aandacht is aan het onderstel besteed.



9.

een miniatuur machinist en stoker aan te brengen. Anders klopt het plaatje niet.

Sleepcontact

De aandrijving is een verhaal apart. Het model is zowel geschikt voor een digitale tweerail- als een drierail-modelbaan. Wie een tijdje niets aan deze hobby heeft gedaan, weet niet wat hij of zij ziet. De 78 149 heeft namelijk een sleepcontact. Een blik in de Duitstalige handleiding leert dat die met het bijgevoegde gereedschap simpel is te verwijderen. Vergeet na het demonteren niet om de blauwe drukknop die eronder verborgen zat in te drukken zodat die in de DC-stand (gelijkstroom) komt te staan. De knop komt dan omhoog. Doet u dat niet, dan volgt kortsluiting tijdens de eerste rit. Er worden een paar regels gewijd aan analoog rijden, maar voor hen betekent het rijden met de 78 149 een zeer summiere activiteit.

PowerPack

Om een soepel rijgedrag te garanderen is het model voorzien van een zogeheten PowerPack, vrij vertaald een mini-accu. Dus bij een slecht aangesloten wissel of vuile spoorstaven blijft de loc rustig doorrijden. De accu heeft maar een minuut nodig om op te laden. De opgeslagen stroom bedient niet alleen de motor, maar ook de verlichting en de LokSound. Wie het binnenwerk wil zien moet eerst de schoorsteen losschroeven en vervolgens zes kleine schroeven. Daarvan zitten er twee kortere in de cilinder waarmee moet worden begonnen. Dat is geen prettig werkje, reden om het model te laten voor wat ze is.

32 functies licht en geluid

De intensiteit van de ledlampjes kan worden aangepast. Dat geldt voor de frontseinen, drijfwerkverlichting, het brandend vuur in de vuurkist en de verlichting in de cabine. In totaal zijn bij de digitale bediening 32 functies beschikbaar voor geluid, licht en de bediening van de automatische koppeling. Die hebben een specifieke koppeling die lang niet iedereen op zijn of haar modelbaan gebruikt. Wie zo'n koppeling aan bijvoorbeeld de voorkant wil verwijderen, zal de beide elektrische draden moet lossolderen. Bij de aangekoppelde trein, de eerste wagen of rijtuig zou met een beugelkoppeling kunnen worden voorzien. Het rijgedrag van de 78 149 mag er zijn. Het 315 gram zware model, voorzien van een kernloze motor met vliegwiel, reageert direct op alle geactiveerde functies en heeft voldoende trekkracht voor een trein met twintig tweeassers of zes, zeven vierassige rijtuigen. Aan beide kanten heeft een drijfwiel een antislipring. De loc rijdt soepel door linkse, rechtse en Engelse wissels. Het enige waar we bij deze test niet aan toe

10.

11.

12.

kwamen - de drukkerij heeft strikte deadlines - was het een paar uur lang laten rijden. Dat zou standaard bij elke test moeten gebeuren om een goed oordeel over het rijgedrag te kunnen vellen.

Prijzig model

Tsja, resumerend, wat resteert er onder de streep? Een mooi model om te zien met hier en daar een klein schoonheidsfoutje. En met een behoorlijk duur binnenwerk. De vraag is of 32 functies niet te veel van het goede is. En of je daarvoor zo'n groot bedrag wil neertellen. Per slot van rekening gaat het 'maar' om een 78'er. Geen 79'er, 87'er of een ander wat exotischer Duits model. Het oordeel is aan de koper of die € 599 over heeft voor dit model dat als artikelnummer 31183 verkrijgbaar is. Overigens zijn ook DB- en Pruisische varianten verschenen.

Voorgangers

De 78 149 heeft diverse illustere voorgangers. Het eerste H0-model werd in 1970 door Liliput uitgebracht. Destijds een heerlijke uitvoering, anno 2022 een karige imitatie van deze bedaagde Pruisin. Märklin volgde in 1981 en leverde de Duitse loc ook in Franse kleuren. Een aantal ging immers na 1919 richting het land van Marianne. Fleischmann kwam in 1989 met de 78'er in 1:87, een jaar later vervulde de loc de hoofdrol in de eerste (van twee) DRG-Ruhr-Schnell Verkehrs set. Ook de fabrikant aan de Kirchenweg 13 in Neurenberg (het vroegere bedrijfspand bevat nu een aantal lofts) bracht een paar buitenlandse versies op de markt. Na de kleurrijke Franse varianten die exclusief voor die markt waren gemaakt, nu kostbare collector items, in 2007 ook als Poolse serie OK0-1. Twee jaar geleden meldde Piko zich met dit model nadat in dat jaar ook Märklin met een remake kwam. Het aanbod is dus nog steeds divers. De prijs ook. //

9. De onderkant zonder sleepcontact en het hulpmiddel om de sleper te verwijderen.

10. De 78 149 met typische personentrein uit de jaren dertig.

11. De gekozen klinknagelgrootte vestigt subtiel de aandacht op de klinkverbinding.

12. Het nieuwe model van de T18 komt authentiek over.

1.

Deel 2 van 3

Lacs, gelede AUTOLAADWAGENS

DEEL 2: EXPLOITATIE NEDERLANDSE WAGENS

In het eerste deel van de serie over de speciale wagens voor het vervoer van auto's ging Hans Nahon vooral in op de technische aspecten van dit wagentype. In deel twee komt het gebruik van de wagens aan de orde.

Van het ontwerp uit 1955 bouwde de Niedersächsische Waggonfabrik Joseph Graaff GmbH in het Duitse Elze voor de DB twaalfhonderd autolaadwagens. In het laatste jaar dat Graaff deze voor DB bouwde, werden van 13 tot 26 maart 1959 tevens twintig identieke wagens aan NS geleverd. Ook Werkspoor bouwde, naar tekeningen van Graaff, twintig wagens. Deze werden van 11 december 1959 tot 5 februari 1960 geleverd. De NS-wagens waren bedoeld voor autotransporten in of vanuit Nederland. Het ging daarbij niet alleen om auto's van DAF (die in 1958 de eerste personenauto's bouwde), maar ook om merken die in Nederland werden geassembleerd en, vanuit de havens, uit Engeland geïmporteerde auto's. Meestal waren dat auto's van één fabrikant. Nieuw vervoer ontstond in 1960 door de introductie van de autoslaaptreinen vanaf station Amsterdam Amstel. Op deze treinen werden auto's en motoren van vakantiegangers vervoerd, al dan niet met vouw- of andere aanhangwagens.
Een ander belangrijk vervoer was dat van landbouwwerktuigen. Doordat die toentertijd vaak driewielig waren vereiste dat altijd improvisatie omdat de ruimte tussen de rijgoten van de ondervloer gedeeltelijk, en van de bovenvloer zelfs geheel open was. Bovendien was de spoorbreedte vaak anders dan van auto's. Daarom werden in 1961 bij Graaff twintig wagens besteld met geheel gesloten vloeren tussen de rijgoten. De bovenvloer - waar de hoogste voertuigen konden worden geladen -, kreeg rijgoten met een breedte van

470 in plaats van 425 mm. De opsluitstukken, losse rijgoten en laadbrugverlengstukken voor de bovenste rijgoten waren aan deze maatvoering aangepast en niet meer uitwisselbaar met de onderverdieping. Daar deze wagens in combinatie met de eerdere series werden ingezet, waren er twee extra losse rijgoten nodig waarmee smalle en brede goten bij laden en lossen konden worden verbonden. De wagens kwamen van 18 juli tot 11 augustus 1961 in dienst.

BROEKMAN MOTORSHIPS

Daar het vervoer per trein van vooral nieuwe auto's zich uitbreidde, gingen ook enkele particuliere firma's zich met dit vervoer bezighouden, soms als dochterondernemingen van andere spoorwegmaatschappijen. Het Rotterdamse Broekman Motorships huurde vanaf april 1963 als agent van de Italiaanse Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli SpA (SITFA) veertig wagens die een particulier wagennummer kregen. Het depot werd Amsterdam Mercuriushaven. SITFA verzorgde het vervoer van vooral Italiaanse auto's, waaronder Fiat. De N.V. Hollandsche Stoomboot Mij (HSM) in Amsterdam huurde achttien wagens voor de doorvoer van geïmporteerde auto's. Deze kwamen in »

2.

1. **Dienstwagen 40 84 959 2 412-3 van ElectroRail. Zwolle, 18 maart 1999.**

2. **Voor het laden van de ondervloer van wagen 97005 werd een hellingwagen van Defensie ingezet. Voor de bovenvloer kwamen de bij de autolaadwagen horende laadbrugverlengstukken van pas. Jaarbeurs Utrecht, 14 april 1959. (foto's 2 & 3 NS, collectie Het Utrechts Archief)**

3. **Wagen 97005 trok met zijn lading op de tentoonstelling in 1959 op het Jaarbeursterrein de aandacht.**

3.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HANS NAHON

4.

5.

BROEKMAN MOTORSHIPS HUURDE VOOR SITFA VEERTIG WAGENS

6.

Amsterdam Rietlanden in depot. Later, in 1963, werden de twee laatste wagens verhuurd aan DAF, met depot Geldrop. Alle NS-autolaadwagens waren nu verhuurd. In de autoslaaptreinen werden inmiddels buitenlandse wagens ingezet die meer affiniteit met reizigers-materieel hadden.
De grote internationale vervoerders veroverden al snel het meeste autovervoer en in februari 1964 werd de huur van de achttien HSM-wagens beëindigd; deze gingen over naar Broekman/SITFA. DAF besteedde het vervoer in 1967 uit aan de firma Van Amerongen in Barneveld. Die laatste zag blijkbaar weinig in spoor-vervoer en een maand later kwamen ook deze laatste twee wagens bij Broekhuis/SITFA in huur. Voor NS was dat eigenlijk wel goed, zij ontvingen maandelijks de huurpenningen en met de inzet van de wagens behoefden ze zich niet meer bezig te houden. NS bleef wel verantwoordelijk voor het materieel; de wagens ondergingen elke vier jaar bij NS een revisie. Voor het overige onderhoud, voornamelijk het smeren van diverse onderdelen, was de huurder verantwoordelijk.

SMEERWERK

In verhouding tot de meeste goederenwagens, hadden de autolaadwagens veel onderhoud nodig. Dat gold vooral voor enkele specifieke onderdelen: de even-wichtsbuffers, de middenkoppeling en het lierwerk van de bovenste rijgoten. Bij indienststelling was hiervoor een tweemaandelijkse smeerbeurt voorgeschreven. De wagens kregen daarvoor een apart opschrift, waarop de datum van de laatste smeerbeurt werd aan-gegeven. De eerste maanden mocht dat alleen in twee aangewezen tractiewerkplaatsen gebeuren. Daartoe werden op de eerste twintig wagens kort na de in-dienststelling depotopschriften aangebracht: veertien wagens (97000-97013) Amsterdam Rietlanden en zes depot Rotterdam Zuid. De vaste smeerlocaties bleken door extra opzendingen en wagenonttrekkingen veel na-delen te hebben. Op de Werkspoorwagen zijn die depot-opschriften niet meer aangebracht en van de andere wagens werden ze vanaf juni 1960 weggeschilderd.
In 1967, toen Broekman/SITFA alle NS-autolaadwagens in huur had, werd een nieuw huurcontract opgesteld. Nu de verwachting was dat de wagens alleen nog inci-denteel (én natuurlijk voor hun revisies) in Nederland kwamen, was depot Amsterdam Mercuriushaven niet praktisch en ging dat over naar Onnen. Dat beschikte over ruime opstelmogelijkheden en een kleine wagen-werkplaats, waar eventueel de tweemaandelijkse smeerbeurten konden worden uitgevoerd.
In de jaren die volgden veranderde er weinig, maar NS stelde bij de in Amersfoort uitgevoerde revisies vast, dat de algemene toestand van de wagens achteruit-ging. Ze raakten toe aan een (dure) revisie, zoals dat

7.

bij het eigen materieel van NS na circa zestien jaar gebruikelijk was. Dat zou rendabel zijn als de wagens daarna nog vele jaren zouden rijden. De huurcontracten met Broekman/SITFA met een looptijd van circa vier jaar gaven daartoe onvoldoende zekerheid. Daarom sloot NS eind 1976 een laatste huurcontract tot maart 1980 met daarin de clausule dat SITFA de wagens na afloop van de huur voor oud-ijzerprijs kon overnemen, waarbij ze dan direct uit het Nederlandse wagenpark moesten verdwijnen. Wilde SITFA ze niet kopen, dan moesten ze in 'oorspronkelijke staat' aan NS worden teruggeleverd. Dat zou inhouden dat SITFA de wagens vóór teruggave tegen hoge kosten moest laten reviseren. Duidelijk was dat NS van de wagens af wilde; de oud-ijzerprijs was per wagen lager dan het jaarlijkse huurbedrag. Het huurcontract van 1976 omvatte 56 van de oorspronkelijke 60 wagens. Eén wagen was in 1974 op het ÖBB-spoorwegnet verongelukt. De overige drie hield NS zelf, er waren plannen om ze tot dienstwagens om te bouwen. In het laatste huurcontract werd het depotstation van de wagens veranderd van Onnen - waar de wagenwerkplaats werd afgebroken om plaats te maken voor een te bouwen lijnwerkplaats - in Torino Smistamento. In mei 1980 gingen de 56 verhuurde autowagens van NS in eigendom over naar SITFA.
In Railhobby 452 komen de type-aanduidingen en wagennummeringen aan de orde. //

4. Bij de dienststelling van de NS-autolaadwagens kende Nederland nog ruime goederenemplacementen. Harlingen Haven, 22 augustus 1960. (foto Roef Ankersmit)

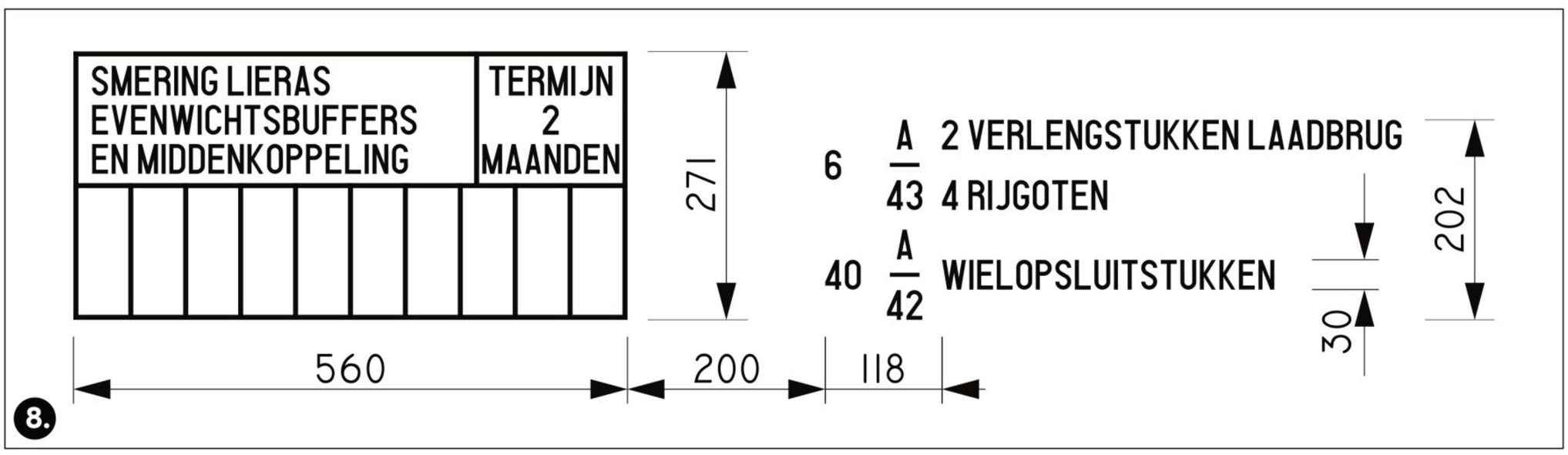
5. Op de 97005 zijn de bij de wagen aanwezige losse overloopbruggen geplaatst. Jaarbeurs Utrecht, 14 april 1959. (foto's 5 & 6 NS, collectie Het Utrechts Archief)

6. Op 11 maart 1959, twee dagen vóór de officiële indienststelling, stond wagen 97000 voor reclame-foto's bij de Hoofdwerkplaats Amersfoort.

7. Pas in hun SITFA-tijd reden de NS-autolaadwagens regelmatig gecombineerd met andere (buitenlandse) wagentypen. Hemweg Amsterdam, eind maart 1968. (foto J. A. Maassen, collectie Stichting NVBS Railverzamelingen)

8. De opschriften van het speciale smeerrooster en de losse delen van de wagen zoals aangebracht op de rechter zijschotten van de wagens.

EXTRA ONLINE
Eerdere delen vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor online en online + print abonnees!



8.

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
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1980 en 1989 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen uit het volgende nummer

Railhobby kost in de winkel € 8,99
(specials kosten € 10,99)

* Abonnees met een print + online abonnement incl. specials krijgen bovenstaande voordelen.

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP

NIEUW!

Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99
of **A4 snijmat** t.w.v. € 7,99
of **Neurenbergspecial 2022**
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 2022 t.w.v. € 10,99* ◯ *Rangeerder (H0) 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.

RH451

1.

Mijn Railhobby

In het Railinterview wordt een modelbaan of diorama van een lezer of modelbouwclub getoond. Dit kan inspiratie voor uw baan geven. In deze aflevering presenteert Jan van Klooster zijn naar de hoofdstad verwijzende modelbaan. Compleet met rijdende trams, auto's en een varende rondvaartboot. Ook Carré, het Olympisch Stadion en het Rijksmuseum heeft hij in model uitgebeeld.

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"Nadat in de jaren 80 mijn dochter en zoon waren geboren en we een huis met zolder kregen, wilde ik een modelspoorbaan gaan bouwen. Van een collega kon ik een grote partij Märklin M-rails overnemen. Van de baan die mijn grootvader eind jaren vijftig voor mij had gebouwd, had ik van Pocher en Märklin al wat locomotieven en wagens. Opa kocht vaak op afbetaling - één gulden per week - een loc bij Merkelbach in de Kalverstraat. Deze zaak, toen dé modelspoorspecialist in Amsterdam, had op de eerste verdieping een grote modelspoorbaan. Die heeft op mij grote indruk gemaakt, daar kon ik uren naar kijken."

Hoe lang bent u met de bouw bezig?
"Sinds het begin, ruim veertig jaar geleden, heb ik de baan voortdurend veranderd, zowel in grootte als in thema. Wat begon met een ovaal van één bij drie meter, werd later een complex dat de gehele zolder bestreek, met veel wissels, een draaischijf en rangeerterrein en zelfs met rails op de steunbalken. Aanvankelijk had ik alleen huisjes die mijn grootvader had gemaakt, maar later kwamen daar bouwpakketten van de bekende merken bij die ik met mijn kinderen maakte. Op een gegeven moment ging ik zelf huizen bouwen, met materiaal dat voorhanden was. Zo ontstond, na een aantal mislukkingen, een halfreliëf-

model van theater Carré. Daarna volgde de Zuidertoren. Ook mijn ouderlijk huis aan de 2e Jan Steenstraat heb ik, aan de hand van bouwtekeningen uit het Gemeente Archief Amsterdam, gebouwd. Langzamerhand moesten, om de bouwwerken te kunnen plaatsen, rails, de draaischijf en de rangeersporen wijken. Ook voor de Faller AMS-baan moest ruimte worden vrijgemaakt om de rijdende auto's in de modelbaan te integreren. Ik pas ook nieuwe technieken toe: zo vaart er een rondvaartboot door de grachten. De basis is een Faller Car System-autobus waarop de glazen kap van de boot is bevestigd. Het zelf bouwen van een tram naar Amsterdams voorbeeld ligt buiten mijn vaardigheden, maar door de stad rijdt een Roco-tram, geschilderd in het grijs van het GVB en voorzien van passende reclame." »

2.

3.

1. Het dubbele pand in rode metselsteen zou ook in de 2e Jan Steenstraat kunnen staan.

2. De kleedkamers, dienstruimten en toiletten zijn onder de tribunes ondergebracht.

3. In de bergen kent de autosnelweg een groot aantal haarspeldbochten.

4. Treinen boven de grachtenpanden, een muziekkorps op de kade en James Bond in de bioscoop.

4.

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** LUCA KOSTER

5.

6.

Welke schaal en tijdperk heeft de baan?
“Ik heb altijd H0 aangehouden. De baan bestaat uit een aantal modules die door het thema grote stad (Amsterdam), maar vooral door het tijdperk jaren 60/70 met elkaar zijn verbonden. Daarbij vind ik het een uitdaging om van niets iets te maken. Allerlei materialen zoals afvalhout, houten roerstaafjes, plastic van verpakkingen en karton, blijken prima bouwmaterialen te zijn. Dit alles soms aangevuld met steentjespapier, verf en scenery uit de winkel. Met de accessoires zoals auto’s, figuren, fietsers, motor- en scooterrijders houd ik rekening met het gekozen tijdperk. Dat geldt ook voor posters en reclame-aanduidingen op bijvoorbeeld de peperbus. Veel gebouwen heb ik deels van een interieur voorzien.”

Is alle scenery door u bedacht?
“Op verzoek van de kleinkinderen kwamen er een dierentuin, circus, kermis, een opstijgend vliegtuig en een luchtballon. Veel succes oogst de Sprookjesboom uit de Efteling. Die heb ik uit piepschuim gesneden en gevijld en er het mechaniek van een steigerend paard

7.

van Viessmann ingebouwd, zodat de mond kan bewegen. Door een simpele schakelkast met vier geluidsmodules van Conrad kan elk kleinkind door de boom worden toegesproken. Recent heb ik het Rijksmuseum gebouwd, zij het op iets kleinere schaal. Het bestaat uit twee verdiepingen en boven de bekende fietstunnel op de eerste etage de eregalerij met in miniatuur de meesterweken van Vermeer en Rembrandt. Ook de Nachtwacht hangt er. Als je deze van de muur haalt, gaat er zelfs een alarm af!"

Waar bent u het meest trots op?

"Dat is zonder meer het model van het Olympisch Stadion. Daar heb ik mooie herinneringen aan, want in die tijd ben ik bij bijna alle Europacupwedstrijden van Ajax geweest. Vanaf mijn staanplaats van vijf gulden zag ik mijn held Johan Cruyff schitteren. De rondingen van de oplopende wielerbaan en de tribunes waren een uitdaging. Wat ook goed is gelukt, zijn de lichtmasten. Gemaakt van houten roerstaafjes die ik met metaalverf heb geschilderd en daarna met leds en diodes functionerend heb gemaakt. Het licht geeft precies de sfeer weer die je bij een avondwedstrijd in het stadion hebt. Ook daar moest ik plek voor vrijmaken. De baan verandert nog steeds; een modelspoorbaan is eigenlijk nooit af." //

5. De billboards maken voorbijgangers op de komende verkiezingen attent.

6. Het Olympisch Stadion, compleet met toren, lichtmasten en wielerbaan.

7. De peperbus - elektriciteitshuis - is, zoals het voorbeeld, met reclame volgeplakt.

8. Een motorwagen op lijn 1 nadert de halte Nieuwmarkt.

9. Artiesten maken een wervingsrondje voor het circus. "Mensen komt dat zien!"

10. Koninklijk Theater Carré, in halfreliëf.

11. Op een van de muren in de steeg is door voetballiefhebbers een hommage aan nummer 14 aangebracht.

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

1.

(Geen) reizigerstreinen Moldavië

Moldavië ligt tussen Roemenië en Oekraïne. Het spoorwegnet van het land met het laagste inkomen per hoofd van de bevolking in Europa is zo'n 1230 kilometer lang. De spoorwijdte van het vrijwel geheel enkelsporige net is 1520 millimeter (Russisch breedspoor) dat uitsluitend dieseltractie kent. Calea Ferată din Moldova (CFM) voert de treindiensten uit.

Het personenvervoer is, vooral door het ontbreken van een centrale as en de slechte staat van de infrastructuur, nooit van grote omvang geweest. Bovendien weten toeristen Moldavië niet te vinden: voor de coronapandemie werd het land jaarlijks door nog geen tweehonderdduizend mensen bezocht. Anno 2022 is, mede door de hoge dieselprijzen, het aantal treinen tot een minimum beperkt. De voor corona aangeboden nachttreinverbindingen naar bestemmingen als Sofia, Kiev en St. Petersburg zijn niet teruggekeerd. De dagtrein die in het najaar van 2021 weer tussen de hoofdstad Chișinău via Tiraspol naar Odessa werd ingezet, is na de Russische inval in Oekraïne opgeheven. Hierdoor raakte ook de zelfverklaarde staat Transnistrië de laatste reizigerstrein kwijt. Het vervoer beperkt zich op dit moment vooral tot Chișinău - Iași. De twee treinen die 's ochtends naar de Roemeense stad rijden keren in de middag terug. Deze dienst wordt uitgevoerd met D1M-treinstellen, die begin jaren zestig door Ganz-Mávag in Hongarije als serie D1 zijn gebouwd. Vijf stuks zijn zo'n tien jaar geleden door het Roemeense Electroputere ingrijpend gemoderniseerd. Niet alle exemplaren zijn nog dienstvaardig. Het is geen concurrerend aanbod: de trein doet er veel langer over dan de talloze, door particulieren geëxploiteerde minibusdiensten, waarvoor veelal voertuigen worden gebruikt die in West-Europa zijn afgedankt.

Nachttrein

Enkele keren per week rijdt een nachttrein tussen Boekarest en Chișinău. Omdat Roemenië normaal-

spoor heeft, worden de rijtuigen in Ungheni op andere draaistellen gezet. Het veertien kilometer lange traject tussen Iași en Ungheni is drierailig zodat zowel Roemeense als Moldavische treinen hier kunnen rijden. Het materieelpark van CFM kan worden bestempeld als 'antiek'. De meeste locomotieven en treinstellen dateren uit de periode van voor de val van het IJzeren Gordijn in 1989. De series 3T310M, driedelige, in Lugansk gebouwde diesellocomotieven en de flink uit de kluiten gewassen uit Tsjechoslowakije afkomstige rangeerlocomotieven ЧМЭ3 zijn qua aantallen het best vertegenwoordigd. Van de 3T310M worden vaak maar één of twee delen voor een trein gebruikt. Recent in dienst gekomen zijn twaalf diesellocs serie TE33A, naar ontwerp van GE Transportation. //

1. De nachttrein uit Boekarest is in Chișinău gearriveerd. Loc 3T310M-1246A wordt op 19 mei 2022 afgerangeerd.

2. Een loc serie TE33AC en een treinstel D1M op 18 mei 2022 in depot Chișinău.

3. Twee rangeerlocomotieven serie ЧМЭ3 worden in Chișinău opgestart, 19 mei 2022.

4. Eén van de twee dagelijkse treinen uit Iași passeert in Chișinău Denkmallok ЭР85 63.

2.

3.

4.

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS

1.

Vinex-vakwerk OP EEN HELLING

Deel 2 van 3

DEEL 2: BERGDORP MET MAATWERK

In Railhobby 450 gaf modelbouwer Theo Grootens de eerste rondleiding door zijn bergdorp in aanbouw. Hij is verheugd u de gemaakte vorderingen te laten zien.

Al die kronkelende straatjes, nauwe stegen, doorsteekjes en stoepen, wat zal ik zeggen? Het houdt me van de straat, nietwaar. En dat is goed te zien in mijn bergdorp. Op pad dus maar weer. We waren bij de fietsenmaker gebleven. De tweewielerspecialist heeft zijn grootste wens in vervulling zien gaan: naast en achter de winkel is een mooie werkplaats gerealiseerd. Ook voor bakfietsen, driewielers, lig-, race- en vouwfietsen en uiteraard fatbikes voor de onverharde paden in de omgeving. Tijdens ons vorige bezoek hield het reisbureau nog open huis, niet zozeer om de verkoop te stimuleren, maar omdat een buitenmuur en het dak ontbraken. Intussen zitten de medewerkers er warmpjes bij, klaar om reizen, dagtrips en hotelovernachtingen te boeken. Voorbij de fietsenwinkel buigt de weg naar rechts af. Aan de overkant van de straat, we zijn inmiddels aanbeland bij de tweede rij gebouwen geheel links, staat

een pand dat nog als woonhuis beschikbaar is. Het dorp kent geen leegstand aan winkelruimtes en er is kennelijk nog geen ondernemer die op de begane grond zijn nering wil beginnen. Daarnaast zetelt apotheekhoudende huisarts Werner Holste. Onthoud die naam, want het zal niet lang meer duren of het Regionaal Tuchtcollege zal zich uitspreken over zijn afkeurenswaardige behandelwijze, zo pal voor het raam. Voor wie dit niet afschrikt: op het naamschild staan de spreekuren. Dokter Holste heeft een eigen parkeerplaats, waarop in een later stadium zijn VW Kever, voorzien van blauw zwaailicht, zal klaarstaan »

1. Met papier is het patroon van het stratenplan nauwkeurig vastgelegd.

2. Nog meer trappen, maar ook de noodzakelijke en fotogenieke keermuren.

3. Een deel van de trappen is uit overbodige grondplaten gesneden.

4. Het poortje van de ruïne met erboven de atelierruimte. Rechts een garagegrot.

5. Door de hoogteverschillen zijn er veel trappen nodig.

TEKST & FOTO'S: THEO GROOTENS

om bij calamiteiten uit te rukken. Het ronde stukje muur is afkomstig van het kasteel.

BIERGARTEN

Even verderop zien we de Biergarten, gekoppeld aan een van de fraaiste gebouwen in het dorp. Op het terras wordt uiteraard vlot bediend, maar ook binnen heeft de klandizie geen klagen. De eigenaar heeft het goed bekeken, hij hoeft de stoelen en tafels 's avonds niet binnen te halen. Zodra er onraad dreigt, komt de waakhond luid blaffend uit zijn hok. Zie kader. Of zou het helpen dat het pand, voordat ik het verkleinde, de functie van politiebureau had? Inmiddels zijn we aanbeland bij het deel van de berg dat nog bouwrijp moet worden gemaakt. Er is plek voor een stuk of vijf, zes gebouwen. Die mogen van de welstandscommissie niet te hoog worden, omdat ze anders het zicht op de kabelbaan naar het kasteel zouden belemmeren. Bij het inrichten van de panden zal gebruik worden gemaakt van de resterende interieurs van Faller, Kibri en Vollmer. Dat bevat meubilair uit woon- en slaapkamer, keuken, werkplaats en kantoor. De belangrijkste vraag wordt: welke middenstanders vormen nog een zinvolle aanvulling op het palet aan winkels? Dan is het goed

6.

7.

8.

9.

10.

11.

te weten dat tot dusverre de beslissingen vooral door mij zijn genomen en dus uit het brein van een man kwamen, maar ook zijn bepaald door de mogelijkheid er interieurs voor te maken.

DROGIST

Want waar vinden vrouwen hun favoriete modewinkels en waar kunnen ze eindeloos schoenen passen? Ook wijst marktonderzoek uit dat er zeker kansen liggen voor een drogist en een meer exclusieve parfumerie. Maar als ik dat moet omzetten in een interieur wordt een schoenmaat 42 in H0 iets van 3 mm. Dat is amper te zien, laat staan te maken. Van een parfumflesje blijft helemaal niets over. Een plaatje van internet plukken, verkleinen en tegen een winkelruit plakken, past niet in mijn aanpak. Helaas moet ik dames die naar hun favoriete winkels vragen naar de grote stad verwijzen. Gelukkig is er wel een goede treinverbinding. Iets dat me al een tijdje stoorde waren de afmetingen van het pand van de keurslager met daarboven het Gasthof. Dat bouwwerk is in verhouding te groot en gaat dus weg. Op de plank ligt nog een vergelijkbare bouwdoos, dat pand maak ik smaller en minder diep. Ook krijgt de slagerij een andere gevel, met meer glas zodat je beter naar binnen kunt kijken. We zijn nu aangekomen op het punt waar het lastig wordt om de nog beschikbare ruimte optimaal en logisch in te vullen. »

6. Bij het daglicht ziet dokter Holste het beter.

7. Schuiven met de laatste panden, waaronder het stadhuis.

8. Op het sfeervolle buitenterras wordt vlot bediend.

9. Korte en lange trappen overbruggen de hoogteverschillen.

10. Na alle winkels en werkplaatsen staat hier het eerste woonhuis. Daarnaast de praktijk van huisarts Holste met eigen parkeerplaats.

11. Het prachtige pand van de Biergarten met het hondenhok.

WAAKHOND

Bij de Biergarten let een waakhond op ongewenst bezoek. Ontstaan uit Faller-bouwdoos 180939 (€ 3,50). Faller voert ook een servogestuurde hond met hondenhok en grasveld, maar die komt op € 38. De uitdaging is om dat goedkoper zelf te bouwen. Een servo laat via een stukje verenstaal de hond in en uit het hok komen. Met een goedkope geluidsmodule is hondengeblaf toegevoegd. Om dat beter te laten klinken dient een stukje wc-rol als klankkast. De startknop op de print is naar een externe drukknop gebracht.

Om een goed beeld te krijgen, begin ik de bestaande panden op hun definitieve plek te zetten. Hier en daar een beetje schuiven om een straat iets breder te maken of om een pad te creëren. Pas als alles is ingevuld kan de beschikbare openbare ruimte worden ingevuld en aangekleed. Met styropor, papier-maché (zie kader) en gips moet de gewenste vorm worden gemodelleerd. Daarna volgt de bestrating, compleet met trappen en stoepen, het groen in de perkjes en de straatverlichting. Dat is een klus die ik van boven naar beneden ga aanpakken.

BALKONSCÈNE

U herinnert zich dat ik nu nog van beneden naar boven werk. Gaandeweg kwam ik tot de conclusie dat het achterin liggende straatje iets lager moest komen te liggen. Dus ging het schraapmes in de styropor. Een peulenschil. Maar na het uitgraven zaten van de fietsen-winkel, het reisbureau en de machinewerkplaats de achterdeuren te hoog. Ik heb overwogen daar trappen te plaatsen, maar heb uiteindelijk bij de ene gevel een erker geplaatst. De deur geeft nu dus toegang tot een heerlijk plekje om een boek te lezen of het

OOK AAN DE NIET-ZICHTBARE ACHTERGEVELS WORDT ZORG BESTEED

winkelende publiek te observeren. Het andere pand kreeg gewoon een nieuwe achtergevel. Het laatste huis kreeg een balkon waar moeder de was ophangt. Over de reling hangt een Preiser-wasrek met kleding. Met houtlijm stug gemaakt ijzergaren zorgt voor een paar extra waslijnen. Mama wordt trouwens even afgeleid door haar peuter. Kortom, een geslaagde aanpassing. Iets te goed wellicht, want deze scène komt aan de achterkant van het huis en zal dus onopgemerkt blijven. Gelukkig heb ik nog een balkon liggen, zodat ik de huisarts met deze aanpassing van hun woning blij kan maken. En nogmaals: als toeschouwer zult u de achtergevels niet te zien krijgen, maar ik stel er toch eer in om het beeld ook vanaf die zijde compleet te maken. Dus geen bordkartonnen blinde muren. Wat lager liggen de al eerder bekeken panden van de pizzeria, het reisbureau en de fietsenwinkel. Door de hoogteverschillen ontstaan soms misrekeningen. Bij de Italiaan was aan de eerste verdieping een professionele afzuiginstallatie bevestigd, maar die kwam bij de hoger wonende plaatsgenoten toch teveel op neushoogte. U kent dat wel, protest volgde, de politiek ging zich er mee bemoeien en de pizzabakker heeft bakzeil gehaald.

POORT

In de straat hogerop was rechts van de speelgoed- en treinenwinkel nog een perceel vrij. Maar met het volbouwen daarvan, zou een eventuele doorgang »

12. De papieren mallen worden door klinkers en kinderkopjes vervangen.

13. Heerlijk snuffelen bij de boekhandel.

14. Inrichting snackbar: “Wat mag het zijn, mevrouw?”

15. Een beetje zon en wind en het wasgoed is droog. Een kind kan de was doen.

16. De diverse straatpatronen sluiten op elkaar aan. Met wat groen en vervuiling volgt later de finishing touch.

13.

14.

15.

16.

VOOR SCHOENENWINKELS WORDT VERWEZEN NAAR DE GROTE STAD

verdwijnen en het een doodlopende weg worden. Tot ik een kleine ruïne met poortje ontdekte (Faller 130291), die uitstekend als onderdoorgang kan dienen. Daar zullen de fietsers en wandelaars, die toch al zo moeten zwoegen op de klimmende wegen, blij mee zijn. Er komt een verkeersbord dat het voor auto's verboden is om in te rijden. Echt, het is veel te nauw. Een VW Kever uit de jaren 50 kán er precies door, maar dan moet onderweg niet de richtingaanwijzer - pijlpinker in het Vlaams - worden uitgeklapt. De ruimte boven de poort, die overigens prachtig gestucte wanden met authentiek vakwerk heeft, is gehuurd door plaatselijke kunstenaars. Hopelijk zijn de schilder en de beeldhouwer voldoende getalenteerd, want het aanwezige naaktmodel verdient het. Daar is helaas geen scherpe foto van voorhanden. Voor zowel de artiesten als de belangstellende voorbijganger heb ik het atelier van voldoende kunstlicht voorzien. Wie zijn blik op straatniveau houdt ziet een garagebox die in de rotsen is uitgehouwen. Er zit zelfs ledverlichting in.

BESTRATING

De bebouwing met doodlopende stegen en nauwe doorsteekjes zorgt er wel voor dat ik u als lezer heen en weer laat lopen, maar we waren gebleven bij het restaurant met Biergarten. Als we daar de straat oversteken, komen we bij de snackbar met op de eerste verdieping een dansschool. Vanzelfsprekend heeft de dansleraar voor kleurige verlichting gezorgd. Jammer dat de ramen dicht zitten, anders hadden we wellicht de tonen van een welluidende tango kunnen opvangen. Het aangrenzende pand is beschikbaar als woonbestemming. Vervolgens komen we bij een volledig vrijstaand pand. In dat huis met arcaden is een boekhandel gevestigd met veel printwerk als interieur. Bücher staat met kapitalen op de gevel.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

Een klant heeft al gevonden wat hij zocht en rekent contant af bij de retro kassa. De mevrouw met een hippe groene baret snuffelt nog bij een van de leestafels. Een Preisermevrouw die af-fabriek met een zakdoek zwaaide, is getransformeerd in naar een boek reikende klant. Even lekker lezen, een moment rust bij al het bouwen. Hier sluit ik af met een aantal plaatjes. Intussen gaat vooral de gemeentelijke dienst Publieke Werken met man en macht aan de slag. De afdeling Stratenbouw had zijn beste mensen gestuurd om de Faller-decoplaten 170826, de in bogen gelegde kinderkopjes, en 170825, met rechte rijen klinkers, met zo min mogelijk naden te versnijden. Dat hebben ze handig aangepakt. Uit grote vellen stevig papier hebben ze het totale wegdek op maat geknipt. Pas nadat de opzichter met de pasvorm tevreden was, zijn die patroondelen gebruikt om de 2 mm dunne styroporvellen in vorm te snijden. Het landschap werd verder vooral gemodelleerd met papier-maché. Dat leest u in deel 3. //

17. **Een zijstraat biedt zicht op het pand in de hoger gelegen straat.**

18. **De klassieke straatlantaarns bevestigen het sfeerbeeld.**

19. **Alle panden zijn voor onderhoud afneembaar maar zijn bij plaatsing vrij van kieren.**

20. **Gaandeweg krijgen de wegen met straatstenen, trappen en straatverlichting vorm.**

21. **De achtergevels van het vakwerkwoonhuis en het pand met de balkons van de huisarts.**

22. **In de bestrating zijn putdeksels opgenomen.**

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

PAPIER-MACHÉ

Op kranten die een paar nachten in een emmer met water hebben staan weken, laat ik de betonmixer (zo'n mixer op de boormachine, ook te gebruiken om structuurverf te roeren) draaien zodat een papierpap ontstaat. Daar druk ik zoveel mogelijk water uit en bewaar de pap in plastic boterhamzakken. De laatste keer dat ik een emmer vol heb gemaakt was drie jaar geleden. Als ik het wil toepassen, pak ik zo'n zak en doe er wat water bij en behangersplaksel. Ik maak dus papier-maché en dat bewaar ik dan weer in een plastic zakje. Modelleren gaat heel gemakkelijk. de droogtijd is, afhankelijk van de dikte van de laag, al gauw een paar dagen. Voordelen dus: goedkoop, gemakkelijk te bewerken, geen geknoei met gips, lichter dan gips. Nadeel: het wordt erg hard waardoor het later lastig te veranderen is door te snijden of vijlen. Dat betekent dan meestal slopen en breken of een nieuw laag aanbrengen. Of: het de eerste keer goed doen. Een nadeel is ook dat het bij het opdrogen krimpt waardoor er kieren ontstaan. Die vul ik dan weer op met papier-maché, of soms gips.

Deel 1
van 3

Great Little Trains of Wales

DEEL 1: TALYLLYN RAILWAY

Great Little Trains of Wales is de verzamelnaam van een aantal smalspoorlijnen aan de kust en in het binnenland van Wales. Stuk voor stuk parels met diepe wortels in de lokale geschiedenis en vaak met leisteen als verbindend thema. Door deze grondstof werd Wales beroemd, nu komen deze natuurstenen afdekplaten uit China.

Locs 3 en 4 rollen met een gemengde trein langs de hoge heuvel bij Brynerwest.

1.

2.

De Ffestiniog Railway, de Vale of Rheidol Railway, de Welsh Highland Railway en de Talyllyn Railway zijn enkele van de bekende smalspoorbedrijven die Wales rijk is. De Ffestiniog Railway is door de inzet van de naar oude constructietekeningen zelfgebouwde Fairlie-locomotieven ongetwijfeld de bekendste, maar dat neemt niet weg dat de andere railmusea een bezoek meer dan waard zijn. Wat te denken van de Talyllyn Railway, de eerste museumspoorlijn ter wereld? Reden om dit drieluik met dit bijzondere bedrijf te beginnen. Vergeet niet voor het vertrek uit Tywyn het bij het pittoreske station gelegen museum te bekijken. Hier worden bijzondere industrielocs, kleine goederenwagens en andere lokale smalspoorcuriosa tentoongesteld.

Talyllyn Railway

De smalspoorlijn van Talyllyn (spoorwijdte 2 ft 3 in, 686 mm) werd gebouwd voor een nieuw ontwikkelde leisteengroeve in Bryn Eglwys, bij Abergnolwyn, aan de westkust van Mid-Wales. De 11,67 km lange lijn heeft Tywyn als beginstation en telde vier stations en acht haltes. De spoorweg werd vanaf het begin ook gebruikt voor het vervoer van passagiers (onofficieel

3.

4.

in 1865, de officiële opening was in december 1866). De Talyllyn Railway, Rheilffordd Talyllyn in de plaatselijke taal, heeft een bijzondere betekenis in de geschiedenis van de spoorwegen in Albion. Het was de eerste openbare smalspoorbaan in Groot-Brittannië die ontworpen was om met stoomlocomotieven te rijden. Het was ook de eerste smalspoorlijn met een concessie voor reizigersverkeer. De exploitatie begon met twee stoomlocomotieven, vier passagiersrijtuigen en diverse goederenwagens. Beide locs, No. 1 met asindeling B1't en No. 2 (Bt), werden geleverd door Fletcher, Jennings & Co. uit Whitehaven, Cumbria. De locs bestaan nog steeds en dragen de namen 'Talyllyn' respectievelijk 'Dolgoch'.

Leisteengroeve

Na een betrekkelijk korte periode van voorspoed verdienden driehonderd mannen hun brood in de jaarlijks 8100 ton opleverende steengroeve. In 1878, een jaar na de opening, werden 11.500 reizigers vervoerd. Tien jaar later waren dat er 40.000, maar de toekomst werd minder zonnig. Sterker nog, door minder rooskleurige financiële ontwikkelingen dreigde sluiting van de spoorweg en de mijn. Dit zou ook zijn gebeurd als de pachters van de steengroeve, na het verstrijken van het pachtcontract in 1911, hun voornemens hadden doorgedrukt. Maar ze rekenden daarbij niet op Sir Henry Haydn Jones. Deze gerespecteerde inwoner van Tywyn en plaatselijk parlementslid nam de steengroeve en de spoorweg over en de banen van de mijnwerkers en de smalspoorlijn waren veilig gesteld. Na een instorting werd de groeve in 1947 gesloten, maar de Talyllyn Railway bleef in bedrijf, zij het alleen voor reizigerstreinen. De oorspronkelijke locomotieven 1 en 2 reden nog toen Sir Haydn in 1950 stierf. Tegen die tijd waren de locs en de lijn totaal vervallen en zouden ongetwijfeld zijn afgestoten als er geen vereniging voor het behoud was opgericht en de weduwe van Sir Henry Haydn Jones niet zo vrijgevig »

LOC 3 IS IN 1878 DOOR HUGHES'S LOCOMOTIVE & TRAMWAY WORKS GEBOUWD

1. **Locomotieven 3 en 4 staan klaar voor vertrek in station Tywyn Warf, 8 november 2019.**

2. **In het museum van Tywyn staat onder andere deze Kerr Staurt-loc. Het is geen model!**

3. **Locomotieven 3 en 4 bij het passeren van Rhydyron Halt.**

4. **Zo'n ontmoeting met schapen kan alleen in Wales. Locomotieven 3 en 4 in Brynglas, 8 november 2019.**

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

was geweest. Ter gelegenheid van de oprichting van de Preservation Society werd op 11 oktober 1950 een bijeenkomst gehouden in het Imperial Hotel in Birmingham. Op 14 mei 1951 reed de eerste museumtrein tussen Tywyn Warf en Rhydyronen, de eerste museumspoorlijn ter wereld die succes had. En hoe, er waren 650 vrijwilligers. In het eerste jaar werden twee B1'-tenderlocomotieven van de Corris Railway gekocht, de locs 3 'Sir Haydn' en 4 'Edward Thomas'. Voor beide locs werd slechts £ 50 betaald en ze waren de eerste nieuwe aanwinsten van de Talyllyn Railway in 85 jaar. Locomotief 4 was niet operationeel toen hij in Tywyn aankwam, maar John Cock, voorzitter van de Hunslet Engine Company en lid van de Preservation Society, liet de machine in zijn fabriek gratis herstellen. Daardoor konden de meeste toeristische treinen in 1952 rijden.

Loc 3

Locomotief 3 werd in 1878 door Hughes's Locomotive & Tramway Works (Loughbourough) rechtstreeks aan de Corris Railway geleverd. Falcon Works leverde enkele onderdelen zodat ook hun fabrieksplaat de cabine siert. Locomotief 4 werd in 1921 gebouwd door Kerr, Stuert & Co, aan de California Works in Stoke-in-Trent en ging eveneens rechtstreeks naar de Corris spoorweg. Dit bedrijf werd in 1948 ontbonden. Een andere interessante locomotief is No. 6 'Douglas'. Ze werd gebouwd voor de Royal Air Force en diende tot 1945 rond Calshot Flying Boat Base. De loc is nu in haar oorspronkelijke lichtblauwe kleur geschilderd. De kleine machine werd voor 610 mm geleverd en in 1954 omgespoord tot 686 mm om dienst te kunnen doen

op de Talyllyn Railway. De dienstdoende treinen zijn nog uit de oprichtingsperiode, de baan is later geheel gerenoveerd en verkeert in een goede staat. Een bijzonder detail: net als bij de Ffestiniog Railway zijn bij deze museumspoorlijn relatief veel vrijwilligers uit andere Europese landen actief, ook uit Nederland. Zij houden zich voornamelijk bezig met het onderhoud van de smalspoorlijn. //

5. Bij Brynerwest rijdt loc 4 een korte lege leisteentrein naar Brynglas.

6. Zonsondergang bij blokpost Brynglas met de locs 3 en 4.

‘Er klopt iets niet’

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen uit de spoorbranche aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze editie het eerste deel van een dienst met hindernissen.

Murphy’s Law, ook onder machinisten een berucht fenomeen. De dienst begon met passagieren via Rotterdam naar Kijfhoek, om daar een trein op te halen. In het oude station Barendrecht lag de uitgang aan het begin van het perron waar ik nog net de achterlichten van het pendelbusje naar Kijfhoek kon zien. Schrik! Wat nu? Er waren nog geen mobieltjes. Via de diensttelefoon vroeg ik de Verkeersleiding de Opzichter Kijfhoek te bellen en het busje terug te sturen. De chauffeur mopperde dat ik niet achterin de IC moest gaan zitten. Na aankomst op Kijfhoek meldde ik me bij de opzichter. Mijn trein was nog niet klaar, dus zou de tijd worden gevuld met hangen, roken en tv kijken. Toen die tegen vier uur nog niet klaar was, meldde ik me weer bij de opzichter. Zijn antwoord was ontkennend en er zat er niets anders op dan wachten. Toen het moment daar was, liep ik naar het spoor waar mijn trein met een 1200 stond. In die tijd werden de meeste treinen ter plekke geremd (op een permanente luchtinstallatie), zodat, als de loc ervoor kwam, er met een combinatie- of kleine remproef kon worden volstaan. De loc was er net voor gezet en de rangeermachinist zei dat hij hem zojuist had opgebouwd zodat de kachel nog koud was. Ik klom erin en inderdaad, man, wat koud! Ondertussen was de wagenmeester er met de papieren en om de remproef te nemen. Door het cabineraam lette ik op zijn armgebaren. Twee handen tegen elkaar boven het hoofd geheven betekent ‘remmen vast’ en ik zette de remkraan in de eerste gemarkeerde remstand. Aandachtig luisterde ik of ik lucht hoorde stromen. De geringe hoeveelheid vond ik vreemd en ik verwachtte dat de wagenmeester opnieuw de opdracht remmen vast zou geven. Maar met één hand zwaaiend boven zijn hoofd gaf hij het teken ‘remmen lossen’. In de veronderstelling dat een nieuwe remproef zou volgen, loste ik de remmen en keek weer naar buiten. Daar zag ik nog net hoe mijn collega aanduidde dat de remproef was geslaagd. Terwijl het sein ondertussen uit de stand ‘stop’ kwam, meende ik dat er iets niet klopte. De wagenmeester had gezegd direct na de remproef op zijn fiets te stappen, het was zijn laatste klus die nacht. Tegen beter weten in probeerde ik of de trein in beweging wilde komen. Maar nee, muurvast. Wat blijkt? De kopkranen van de treinleiding stonden dicht, zowel aan de loc als van de eerste wagen. De beste man had de slang wel doorgekoppeld, maar de kranen dicht gelaten. Via de telerail heb ik de treindienstleider gebeld en gevraagd of die wagenmeester terug kon fietsen. Ondertussen heb ik zelf de kranen opengezet en een kleine remproef genomen. Omdat ik contact had met de treindienstleiding, zou dit een officieel staartje krijgen. Gelukkig stond het sein nog steeds veilig en bleef de vertraging beperkt. De betreffende wagenmeester heb ik nooit meer op Kijfhoek gezien. In een nog steeds steenkoude 1200 reed ik de ochtend tegemoet. Hoe dat afliep, vertel ik een volgende keer. //

Vanwege privacy worden in deze reeks geen of fictieve namen van betrokkenen vermeld. De namen zijn bij de redactie bekend.

In 1995 staat de 1221 op Kijfhoek met een trein klaar voor vertrek, twee 6400’en gaan in opzending mee. (foto Hans Scherpenhuizen)

Deel 2 van 2

A5-diorama-wedstrijd 2022

DEEL 2: BOUWEN OP DE VIERKANTE CENTIMETER

Ook als modelspoorbeurzen geen doorgang vinden, blijven modelbouwers creatief. Modelspoorwijzer organiseerde daartoe andermaal een online A5-dioramawedstrijd. Railhobby stelt de bijzondere creaties aan u voor.

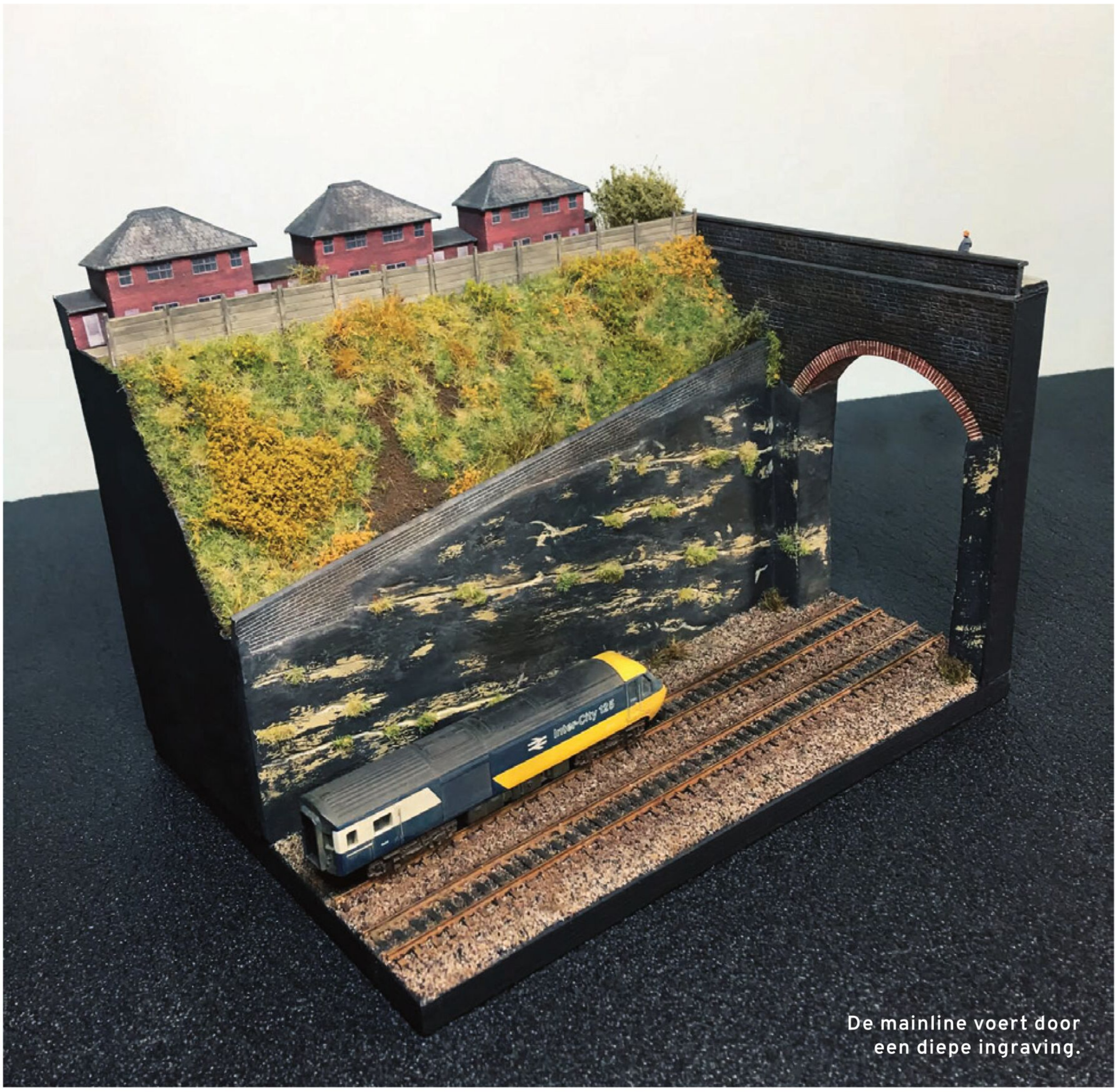
De foto's van de inzendingen konden door het publiek via Facebook worden beoordeeld, daarnaast was er een vakjury van de Apeldoornse sponsor Bentink Modelspoor. De bodemmaat van het diorama moest de afmeting A5 hebben, voor de hoogte golden geen beperkingen. Dat er ook op een beperkt formaat veel mogelijkheden zijn, blijkt uit de hoge kwaliteit van de inzendingen. Bij de prijsvermeldingen van de vakjury in Railhobby 450 is wat mis gegaan: het diorama 'Sinterklaasintocht' van Alexander der Hollander kreeg de eerste prijs, 'Stadsgevel' van Corné Spoon de tweede prijs en 'Langs den Trekvaert' van Henk van Rhenen de derde prijs. Heeft u ook ideeën om een diorama met beperkte afmetingen te bouwen en aan mede-hobbyisten te presenteren? Bij veel diorama's worden gerecycelde materialen gebruikt; een creatieve invalshoek blijkt veelal belangrijker te zijn dan het bouwbudget. Feitelijk kan alles, zolang het op het beperkte grondvlak is in te passen. Een mooie uitdaging! Kijk voor komende dioramawedstrijden op de Facebookpagina's A4-, A5- en A6-dioramawedstrijd of op het forum van Modelspoorwijzer.

De motorwagen van de Inter-City 125 passeert de ingraving.

‘British Rail’

Michel Heiblom

De 2:16 pm northbound Inter-City 125 volgt de mainline door diepe insnijdingen. De bewoners van de twee-onder-een-kap-woningen hebben van de spoorlijn geen weet. Door de hoge betonnen muur langs hun achtertuinen kunnen de kinderen veilig buiten spelen en wordt het geluid geweerd, maar mooi is anders. De hoge verkeersbrug biedt zicht op het dubbelspoor; treinspotters zoeken voor het maken van foto’s een betere plek op. Om vallend gesteente en gewas tegen te gaan, is bij de spoorverdubbeling een gemetselde rand op de rotsformatie gezet. De reizigers in de snel-trein hebben na enkele ogenblikken weer zicht op de groene heuvels. »



De mainline voert door een diepe ingraving.

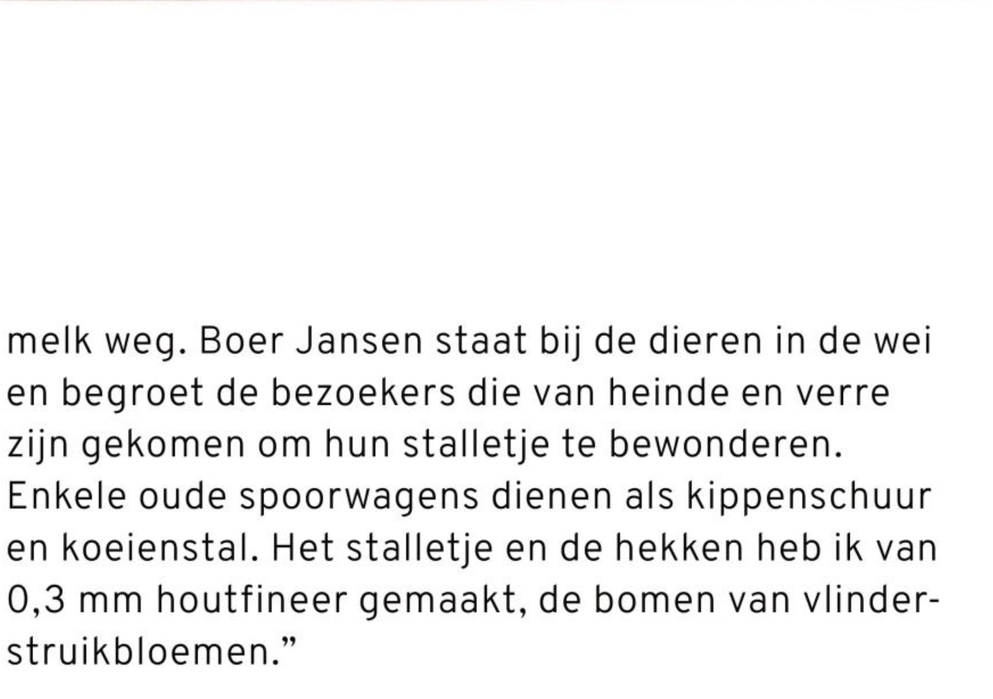
De zomerse kerststal bij boer Jansen.

‘Kerststal bij boer Jansen’

Alexander den Hollander

“Daar ik niet het hele jaar het kersttafereel van Noch op mijn H0-baan wilde hebben staan, heb ik er een diorama van gemaakt.” Alexander vervolgt: “Ik ben een fan van groene diorama’s, zodat het bij de kerststal die bij boer Jansen elk jaar op het erf wordt uitgebeeld gewoon zomer is. Mevrouw Jansen is net klaar met melken van de koe en brengt de melk weg. Boer Jansen staat bij de dieren in de wei en begroet de bezoekers die van heinde en verre zijn gekomen om hun stalletje te bewonderen. Enkele oude spoorwagens dienen als kippenschuur en koeienstal. Het stalletje en de hekken heb ik van 0,3 mm houtfineer gemaakt, de bomen van vlinderstruikbloemen.”

Een goederenwagen dient als stal.



Het boerenbedrijf gaat tijdens de drukbezochte kerststal gewoon door.

‘Honey, I shrunk the neighbours’

Alexander den Hollander

“Dit diorama is een gek probeersel na het zien van de film ‘Honey, I shrunk the kids’ en het opruimen van de zolder.” De modelbouwer gaat verder: “Toen ik daar de paddenstoelen tegenkwam, was het idee voor het herfstdiorama geboren. Wat onkruid uit de tuin heb ik om het te preserveren in lijm gedompeld. Een snoepwikkel fungeert als tent voor de H0-figuren, een koffiemelkcup als zwembad en een ledkaars als tentverlichting. Graag had ik enkele grote insecten willen toevoegen, maar dat is er niet van gekomen.”

1. Als de maatvoering van de paddenstoelen goed is, zijn de attributen en figuren verkleind.

2. Ook de tent en het zwembad zijn gekrompen.

1.

2.

TEKST: JEFFREY ONRUST, **TEKST DIORAMA’S:** DOLF HEIBLOEM, **FOTO’S:** DIORAMABOUWERS

‘Werfje’

Ronald Visser

“Op de werf, een langs een rivier gelegen dwarswerf, wordt met hout gewerkt,” licht Ronald toe. “Dat wordt over water, maar ook met de rode Tempo aangevoerd. Verspreid over de werf liggen delen van boten, zoals de zwaarden, die onderhanden worden genomen.” Tijdens de fotosessie ligt de WR 60, een Wieringer skûtsje uit Den Oever, voor onderhoud op de slee. “Tijdens één van de vaartochten bleek het schip water te maken. Terwijl dat wordt gerepareerd, kan meteen ander onderhoud worden gepleegd.” »

De werkploeg op de werf telt vandaag acht man, waaronder enkele vakkundige timmermannen. ›

‘Vergane glorie’

Frank Wiegers

“Tot eind jaren 50 kon je ‘s zomers met de trein naar het strand.” Frank herinnert zich dat de spoorlijn door de bossen liep en er een brug over de rivier lag. “Door opkomende auto’s en de talloze bermbranden die de stoomloc veroorzaakte, werd het spoorvervoer opgeheven. De rails bleven liggen en in de loop der jaren heeft de natuur het terrein herwonnen. Voor het diorama heb ik piepschuim, Sculptamold, kiezelstenen, epoxyhars en balsahout gebruikt. De berken zijn kleine, met diverse tinten wit geschilderde kleine takken. Met een fijn penseel heb ik de ogen op de stammen aangebracht. De boombladeren zijn van Noch.”

‹ Het opgedoekte tracé van de stoomtrein naar het strand.

IN DE LOOP DER JAREN HERWON DE NATUUR TERREIN

‘Nieuwbouw’

Sammi Garoutte

Op het kavel Church Street, hoek Station Road, laat investeerder James Dollar een winkelpand met woning optrekken. Op de stoep neemt hij met uitvoerder Vick de vorderingen door, terwijl twee bouwvakkers overleggen hoe ze de zware kist uit de pick-up van Dollar in het hoekpand kunnen krijgen. De kozijnen aan de korte gevel en die van de deuren zijn geplaatst, de raamkozijnen aan Station Road volgen als het metselwerk is afgerond. Voor de trap naar de etage heeft de timmerman degelijk werk geleverd. Die moest, gezien het beperkte oppervlak, redelijk stijl worden. Of de toekomstige huurders daar blij mij zijn is voor Dollar van minder belang.

Winkelpand in aanbouw, de investeerder overlegt met de uitvoerder.

1.

2.

3.

‘Na een zware herfststorm aan de Belgische kust omstreeks 1900’

Jacques Ketels

“Koning Leopold II liet vlak aan zee badplaatsen ontwikkelen waarbij de duinen werden opgeofferd,” vertelt kustbewoner Jacques. “Een huis in Belle Epoquestijl is opgeleverd en het pleintje met kasseinen geplaveid. Het huis staat pal op de wind waardoor het dakhekwerk is losgerukt en op de kasseien ligt. Een opzichter neemt op het dak de schade op. Van de boom zijn takken afgebroken. In die tijd werd bouwmateriaal via smalspoor aangevoerd. Op het diorama wordt dat na de storm gebruikt om met kipwagens het in de straten opgewaaide zand af te voeren. Feitelijk is er na 120 jaar niet veel veranderd: na elke storm rijdt de kusttram door het op de rails gewaaide zand niet en is er schade aan gebouwen.” »

1. Met kipwagens wordt het zand naar het strand teruggebracht.

2. Een opzichter neemt op het dak de stormschade in ogenschouw.

3. Afvoer van het opgewaaide zand met het smalspoor.

‘Logging Camp’

Jeffrey Onrust

“De hutten van de houthakkers gingen destijds over het smalspoor naar de volgende werkplek. Ze stonden daarom meestal vlak aan het spoor. Alles op het diorama is zelfbouw, op de lumperjack na,” vervolgt Jeffrey. “Van de woning van XPS-schuim zijn de wanden beplakt met later verweerde roerhoutjes en het dak met fineer. Ook de rotsen zijn opgetrokken uit XPS-schuim. De hoge naaldboom bestaat uit een stok met in boorgaten gestoken ijzerdraad. Dat is met schorspasta ingesmeerd en op kleur gebracht. De takken zijn voorzien van strooimateriaal. De wagen met het rondhout is eveneens zelfbouw, voor de definitieve versie heb ik nog enkele verbeteringen in gedachten.”

Lumberjack Jack is terug op honk. Het laden van de stam was een forse klus.

Cafetaria ‘t Pleintje is een bij jongeren geliefde ontmoetingsplek.

Johnny lijkt al wat halve liters naar binnen te hebben gewerkt.

‘New Kids’

Pascal Kok

Jongeren spreken graag af bij Cafetaria ‘t Pleintje. De patat is er goed, de saté uitstekend. Voor uitbater Sangh is het wel eens lastig de leeftijd van de boomlange jongens in te schatten als die voor een sixpack bier komen. Van achter zijn toonbank ziet hij gelaten hoe Mike zijn auto half op de stoep heeft geparkeerd en Johnny een herenrijwiel te lijf gaat. De afvalbak was al eerder doelwit van de vriendengroep. Toch maar 112 bellen? In elk geval bij sluitingstijd de bierblikken en patatbakjes bij elkaar vegen, anders kost het hem z’n vergunning.

‘Industriespoor’

Bas de Gorter

Voor het grondtransport was vroeger een uitgebreid smalspoornet beschikbaar, maar het hoofdnet wordt nog intensief gebruikt. In een loods wordt dieselloc no. 2 gereviseerd en voor zware klussen is een handbediende spoorkraan beschikbaar. Hoewel de loodsen tekenen van verval beginnen te vertonen, ligt het spoor er goed bij. De zijtak naar de oude groeve is enkele jaren geleden buiten bedrijf genomen. Het wissel is verwijderd en de rails raken meer en meer overwoekerd. //

EXTRA ONLINE
Meer foto’s en eerdere delen vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

De machinist heeft zijn trein met lege kipwagens bij de loodsen stilgezet.

1.

Uitbreiding COLLECTIE NTM

HTM PCC 1006

Sinds 2017 is het Nederlandse Transport Museum (NTM) gevestigd in de voormalige Bols-fabriek aan de Lucas Bolsstraat in Nieuw-Vennep. Het NTM begon als een pop-up museum, maar is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een volwaardig museum met een alsmaar groeiende collectie.

Het aantal stichtingen waar het NTM mee samenwerkt is in de loop van de tijd uitgegroeid van 11 naar 32 organisaties, waaronder modelbouwclubs. Aanvankelijk lag het accent op weg- en luchttransport. Zo herbergt het NTM een flink aantal historische stads- en streekbussen en het nodige militaire materieel. Op het gebied van vliegtuigen is er veel te zien. In Nieuw-Vennep staat zelfs een van de zeven nog bestaande DC 2's. De laatste jaren is railvervoer als belangrijke vorm van transport aan de collectie toegevoegd. Spraakmakend is de komst van de vijf ex-TEE-rijtuigen, die in Amsterdam stonden weg te kwijnen. Eén stuurstandrijtuig is optisch opgeknapt en staat er weer goed bij; aan de overige rijtuigen wordt hard gewerkt. Het tweede koprijtuig is nog voorzien van de nummer- en remtestkasten die voor de inzet in Canada waren aangebracht. Ook dit rijtuig draagt duidelijke sporen van lang verblijf in de buitenlucht. Dit bracht het museum ertoe om de kop weer in de Canadese kleuren te schilderen. De linkerzijde van het rijtuig is inmiddels ontdaan van graffiti, aan de rechterkant moet dat nog gebeuren. Ook de ingegooide ramen zullen worden hersteld. Een van de organisaties die met het NTM is verbonden, is Stichting 162. Deze stichting stelt zich ten doel om geallieerd spoorwegmaterieel zo mogelijk rijvaardig te restaureren. De voormalige War Department-loc WD 70033, ex-NS 162, en de Amerikaanse boxcar USATC 220410 zijn inmiddels gerestaureerd. Een tweede boxcar, die vorig jaar is verworven, zal optisch worden opgeknapt. De locomotief is in de zwarte oorlogsuitvoering te bewonderen, de boxcar in het legergroen.

HTM PCC 1006

Na de buitendienststelling van de PCC-trams door de HTM in september 1981 (waar ze tot dan op lijn 16 reden), werd van de eerste generatie de 1006 als statisch object op de geboortegrond bij de fabriek van BN (nu Bombardier) in Brugge geplaatst. De vierasser behoorde tot de tweede deelserie 1003-1024 die in 1952 door La Brugeoise aan de HTM werd geleverd. Uiterlijk kenmerkten deze trams zich met de zogeheten kleine standee-ramen. In 2008 werd de 1006 op initiatief van een tramliefhebber van Brugge naar Gent overgebracht en met steun van specialisten van de Tramweg Stichting voor inzet op de Kustlijn geschikt gemaakt. Omdat deze tramlijn een spoorwijdte van »

2.

3.

1. De HTM PCC 1006 met kleine ramen voor staande passagiers.

2. De automatische koppeling krijgt een lik verf.

3. Op een geïmproviseerd stuk spoor wordt met de vorkheftrek de PCC naar binnen getrokken. (foto Chris Westerduin)

4. De kop van het andere stuurrijtuig heeft de Canadese O.N.R.-kleuren teruggekregen.

4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): TON OOSTEROM

5.

DE HTM 1006 STAAT OP SMALSPOOR-DRAAISTELLEN

6.

7.

1000 mm heeft, werden andere draaistellen geplaatst. De motorwagen heeft daar enkele jaren gereden en werd onder meer ingezet tijdens het jubileum in 2010. Vanwege het asbestbesluit van de Belgische overheid, ging de tram aan de kant en werd na omzwervingen vanaf 2016 opgeborgen in een door De Lijn gehuurde loods in Weelde. Daar stond de tram in de weg en men wilde deze het liefst kwijt. In de zomer van 2021 wordt het NTM getipt door een bekende Haagse tramliefhebber met de vraag of het museum belangstelling heeft voor de PCC. Dat bleek het geval en na de overdracht en nodige voorbereidingen kwam aan het verblijf aldaar op 14 mei een einde. Het NTM kon de 1006 voor het symbolische bedrag van € 1 overnemen. Het transport per dieplader van de firma De Haan verliep voorspoedig, ondanks een kleine vertraging. Na manoeuvreren bij het museum kon de tram op een in eigen beheer vervaardigde smalspoorsectie worden gelost. Wel moest, om de wagen naar binnen te kunnen rijden, de stroomafnemer worden verwijderd. Het museum is een fraai collectiestuk rijker. Met de nog rijvaardige 1022 van het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) en de 1024 van de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA), behoort de 1006 tot de oudste bewaard gebleven PCC-trams van de HTM. Voorlopig zal de motorwagen vanwege de smalspoordraaistellen niet kunnen rijden. Te zijner tijd hoopt het NTM normaalspoordraaistellen van de HTM, van af te voeren GTL's, te verwerven.

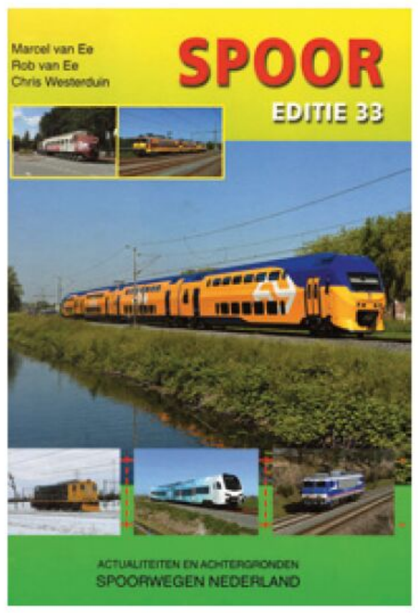
Aan de huidige locatie van het museum komt begin volgend jaar een einde. De gemeente wil op die plek woningen realiseren waardoor het NTM naarstig op zoek is naar aan andere, definitieve locatie. In beeld is Park 21 in Nieuw-Vennep, waar mogelijk een trambaan kan worden aangelegd en er met de HTM 1006, na een revisie, kan worden gereden. //

5. **Dieselloc ex-NS 162 is als WD7033 in de oorspronkelijke kleuren teruggebracht.**

6. **Een van de koprijtuigen van het roemruchte TEE-treinstel staat er weer goed bij. Het TEE-embleem ontbreekt nog.**

7. **De 1006 wordt op een zelf geconstrueerd hulpspoor gelost. (foto Hans Altena)**

EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!



Spoor editie 33

Actualiteiten en achtergronden spoorwegen Nederland

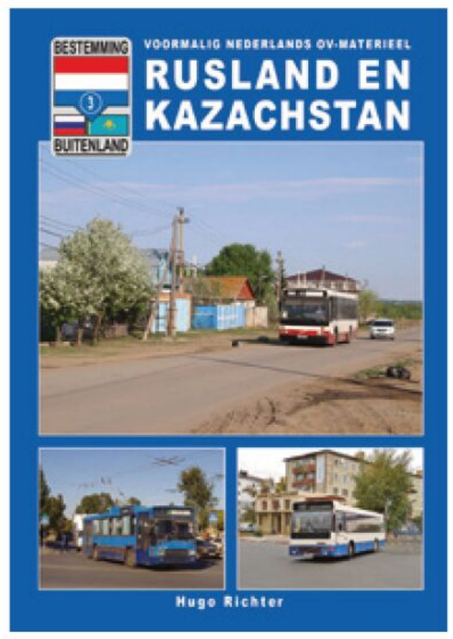
Door Rob van Ee, Marcel van Ee en Chris Westerduin, uitg. De Alk, formaat 21 x 29,7 cm, 144 blz., veel kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-90-59612-48-8, € 33,90.

De vijf (niet genummerde) hoofdstukken omvatten reizigersvervoer, goederenvervoer, afvoer (sloop/verkoop), railmusea en infrastructuur. Bij het reizigersmaterieel is onder meer aandacht voor de gereviseerde VIRMm en de testritten met de ICNG en de WINK van Arriva. Ook valt weer de bonte verscheidenheid aan tractievoertuigen bij de diverse goederenvervoerders op. Bij afvoer, sloop en verkoop zien we vooral DD-AR en SGM richting sloper gaan. Tabellen geven aan wat er in 2021 is verdwenen. Beelden van DM'90 in Polen tonen hoe het daar met de diesels gaat. Bij railmusea een interessant item over de revisie van Mat'36 treinstel 252, dat, afhankelijk van de financiën, mogelijk rijvaardig wordt. In het laatste hoofdstuk wordt de komst van de Nedersaksenlijn van Groningen naar Emmen via Stadskanaal belicht. Het fotowerk is prima verzorgd en het is andermaal een lezenswaardig boek met veel interessante zaken op spoorgebied geworden. In het voorwoord wordt opgemerkt dat dit (vooralsnog) de laatste editie is. Mede door het overlijden van fotograaf Nico Lollinga, heeft de redactie aangegeven er mee te stoppen, waarmee aan een lange traditie een einde komt.-TO

Bestemming Buitenland, deel 3

Voormalig Nederlands ov-materieel, Rusland en Kazachstan

Door Hugo Richter, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4, 108 blz., 250 kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-94-92040-55-8, € 39,90.

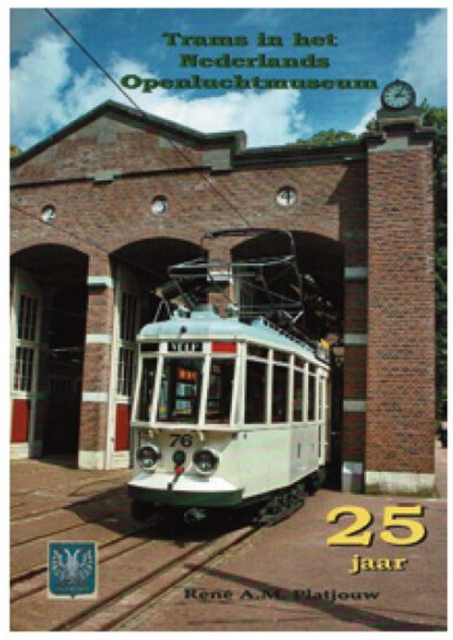


Op reis naar het oosten. Met dit hoofdstuk begint het nieuwste deel uit de reeks Bestemming Buitenland. In deel 2 beschreef auteur Hugo Richter de verplaatsing van voormalig Nederlands ov-materieel naar Cuba. In deel 3 bewegen we ons in oostelijke richting. Kazachstan en Rusland blijken populaire bestemmingen voor afgedankte Nederlandse bussen (en Duitse trams) te zijn. Een deel van die bussen vertrok per spoor en de eerste zes pagina's beschrijven, en tonen vooral, hoe de voorbereidingen voor en het daadwerkelijke transport verliepen. Net als in deel 2, ligt de focus ook nu op bussen. Toch is er voldoende ruimte voor spoorvervoer waardoor we foto's zien van Berlijnse trams in Öskemen of van een stoere dubbelloc die een sleep containers uit Tilburg verder richting China brengt. Bestemming Buitenland Rusland en Kazachstan is een boek geworden dat opgebouwd is met groot afgedrukte straatbeelden en levendige anekdotes; een combinatie die het boek bijna tot een familie-fotoboek van de laatst genoten vakantie maakt. Het is een fijn exemplaar om bij weg te dromen.-SB

Trams in het Nederlands Openluchtmuseum

25 jaar

Door René A.M. Platjouw, eigen uitgave, formaat A4, 52 blz., veel foto's, prijs incl. porto € 15.



U hebt misschien eens een bezoek gebracht aan het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. Behalve vele historische gebouwen zijn daar sinds 25 jaar rijdende museumtrams aan te treffen. In 1995 startte een groep vrijwilligers, waaronder René Platjouw, om de trambaan te bouwen en te gaan exploiteren. Men was al begonnen met de bouw van de 'GETA 76'. Voor het onderhoud en de revisie van het materieel is een kleinere replica gebouwd van de in de Tweede Wereldoorlog vernielde Arnhemse tramremise. De auteur en samensteller beschrijft op boeiende wijze de werkzaamheden waarmee alle vrijwilligers van de tramgroep in een kwart eeuw zich hebben beziggehouden. Hij maakt daarbij gebruik van kleurenfoto's van onder meer de bouw van de GETA 76, de aanleg van de bovenleiding, de bouw van de remise en de werkplaats, de vrijwilligers, de gerenoveerde haltegebouwen uit Arnhem, Amsterdam en Zandvoort, de gasttrams, de renovatie van de RET 535 en HTM 274. De trams die dienst hebben gedaan worden beschreven en in beeld gebracht. Dit met passie voor de hobby samengestelde boek is - zolang de voorraad strekt - te bestellen door een email te sturen aan renetramgek@gmail.com. Ook te koop via de website van NVBS.-JB //

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

NIEUW in de winkel

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

TRIX: DR-sneltreinloc 06 001.

Trix

H0. De grootste, zwaarste en sterkste sneltreinstoomlocomotief van de Deutsche Reichsbahn is als Trix Insidermodel verschenen. De 307 mm lange 06 001 weerspiegelt het hoogtepunt van de Duitse locomotiefontwikkeling, al gold deze in 1939 gebouwde 2'D2'-loc met vijfassige tender in feite als een maatje te groot om in de sneltreindienst tot zijn recht te komen. Daarnaast gooide de naderende oorlog roet in het eten. Het feit dat er twee miniatuur stokers zijn bijgevoegd, zegt genoeg over de energie die in deze loc moest worden gestopt. Het model is voorzien van sound, cabineverlichting, flakkerend 'vuur' in de geopende vuurkist, noem maar op (25060, € 629, tp. II). In Railhobby 452 volgt een uitgebreide test van dit model. Märklin biedt dezelfde loc onder nummer 39662 aan.-SF

Peter's Modelbouw

H0. Na de bruine LWGK is in 3D-print de grijze NS-wagen beschikbaar. Beijnes leverde tussen 1926 en 1930 veertien van deze rongenwagens. Het exact op maat gemaakte model heeft ronde rongen zoals die vanaf 1938 werden toegepast. Rongen met een vlakke bovenkant zijn desgewenst leverbaar. Het model is geënt op de dit voorjaar bij de MBS in gebruik genomen LWGK die in de staat van de jaren dertig is teruggebracht (bouwpakket € 198,50 / kant-en-klaar € 380).-GF

PETER'S MODELBOUW: NS LWGK anno 1938.

Modellbau-werkstatt Halle

0m/0e. Voor wie graag grote smalspoorlocomotieven bouwt, vormt het uit circa 130 onderdelen van kunststof, resin en metaal bestaande bouwpakket van DR-tenderloc 99 4542 een uitdaging (€ 399, exclusief onderstel). In het origineel gaat het om een 750 mm-stoomloc, maar er kan een metersporig model worden gemaakt. Voor het bouwen dient het onderstel van een tenderloc serie 86 van Piko of Gützold te worden aangeschaft en mogelijk versmald.-MM

MODELLBAUWERKSTATT HALLE: smalspoor 99 4542 in 0e.

MBW

0. Aan de detaillering van de wagenbak, draaistellen en het interieur van de uit metaal en kunststof gebouwde Eilzugwagens type E36 van de DR en DB is veel zorg besteed. De interieurverlichting kan via de ESU-decoder digitaal worden geschakeld; de Lenz-kortkoppelingen zorgen dat de balgen tijdens het rijden nagenoeg aansluiten. Functionele koppelingen zijn bijgevoegd. De kogelgelagerde assen geven uitstekende rijeigenschappen, l.o.b. 448 mm, gewicht 819 gram, minimumboogstraal 880 mm. Geproduceerd worden onder meer een B 4ümpe (36101/-02) en een AB 4ümpe (-05) van de DR en de DB-varianten B 4ywe (-11 tot -14) en AB4yswe (-21/-22). Voor tijdperk IV zien we de chromoxide groene Bye.667 (-41/-42) en AByswe.630 (-45/-46, € 389 per rijtuig, tp. III-IV).-MM »

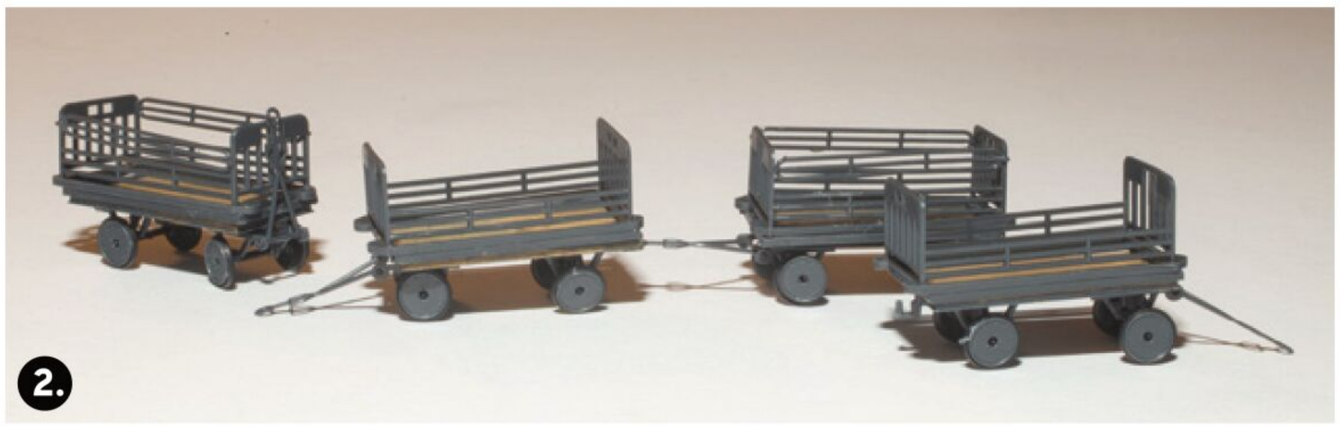
MBW: de dieper geplaatste deuren geven extra cachet.

MBW: DB-rijtuig type 36 O, schaal 1:45.

Preiser

H0. De Zoom-deelnemer is keurig in een wit overhemd met rode das gestoken. Zijn blote benen blijven onder de keukentafel verborgen. Het tafereel is inclusief monitor en keyboard (28250, € 5,95, tp. VI). Van de bouwkit met DB-perron-karren is de vooras zwenkbaar en kan de dissel in een willekeurige stand worden gezet. Hoge zijhek-ken worden meegeleverd. Zie het bouwverslag op pagina 93 (17129, € 19,49, tp. III).-DH

1. PREISER: thuiswerker.



2. PREISER: perronkarren.

EXACT-TRAIN: NS-dienstwagen, PTT-wagen en SBB Gs.

Exact-Train

H0. De goederenwagens type Gs zijn met diverse varianten uitgebreid. Bij het Nederlandse nieuws een postwagen van de PTT (EX20915), een dienstwagen met NS-logo (EX20907) en NS S-CHRO met wagen-nummer 5702 (EX20916). De bruine DB Gs 213 Europ is voorzien van ontluchtingskleppen en heeft ook een ander onderstel (EX21004). De Zwitserse wagen, een Gs K4 uit de EUROP-pool (EX20937) heeft aluminiumkleurige luchtkleppen en schuifdeuren. De modellen hebben verschillend gekleurde grijze of bruine daken, een l.o.b. van 212 mm, verende buffers, diverse apart aangebrachte metalen onder-delen en aangepaste onderstellen (€ 53,95, per stuk, alle tp. IV).-GF

EXACT-TRAIN: DB Gs-wagen en rechts een NS-variant.

MÄRKLIN: DB Vectron MS, schaal Z.

Märklin

H0. Voor de verzamelaars van postwagens is de DV 30 F van de koninklijke Zweedse posterijen interessant. Het model is gebaseerd op een omgebouwde, standaard Gs van de SJ; door de authentieke kleuren en opschriften zal het een attractief collectors item worden (47365, € 37,99, tp. IV).
Z. Twee jaar na aankondiging is de Siemens Vectron MS uitgeleverd: van de ÖBB (88234) en DB Cargo (88231, € 259 per loc, tp. VI). De modellen hebben de juiste afmetingen, kleurstelling en authentieke, grote wielen. De klokankermotor zorgt voor goede rijeigenschappen. Nieuw zijn de eenbenige pantografen die het voorbeeld wat meer benaderen; omdat er ook via de bovenleiding kan worden gereden, zijn ze degelijk uitgevoerd. De frontseinen branden al naar gelang de rijrichting.-MM

MÄRKLIN: Zweedse postwagen.

Wiking

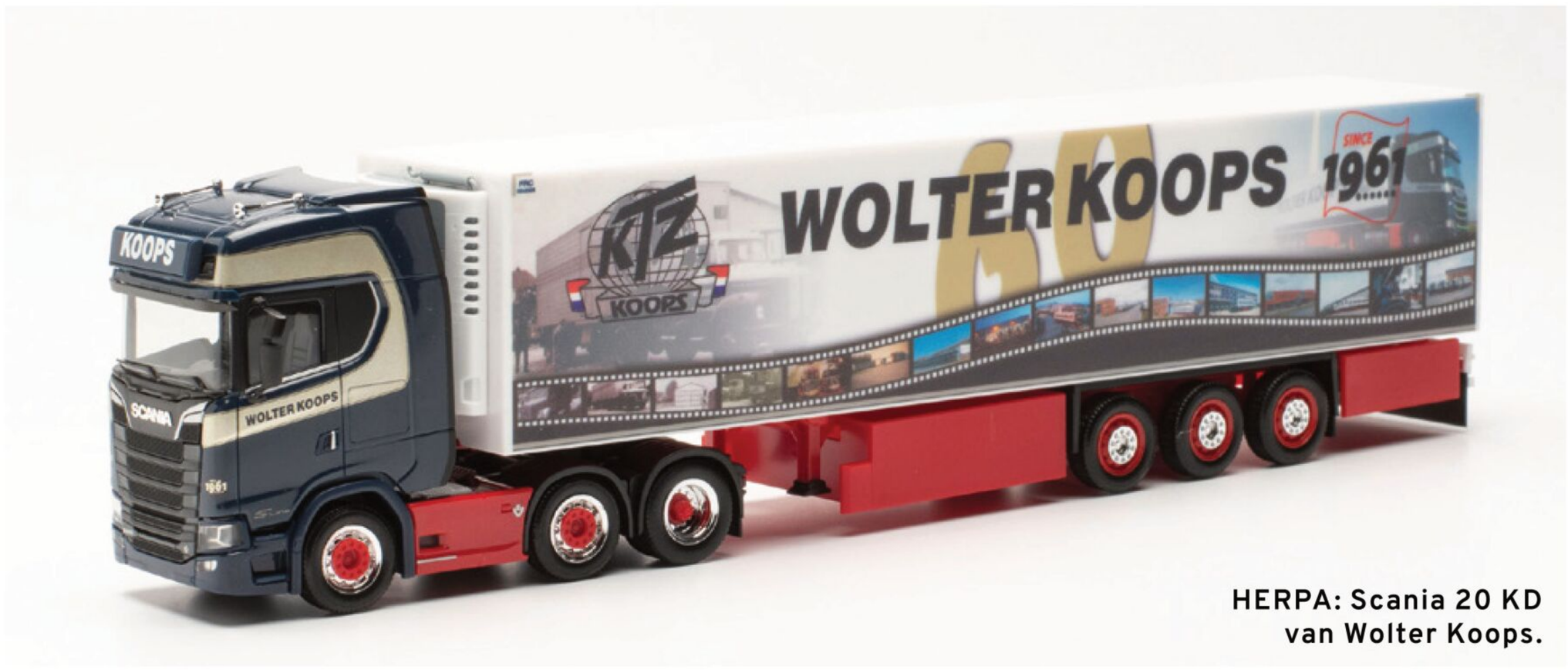
H0. De laadschop van de zwarte Claas Arion 640 kan in diverse standen worden geheven. De machine is met de cabine gedetailleerd uitgevoerd, het contragewicht is los bijgevoegd (036312, € 21, tp. VI).-DH »

WIKING: Claas Arion 640 met laadschop.

HERPA: MB C-Klasse Estate en Simca 1301 Special.

Herpa

H0. De Simca 1301 Special rolde vanaf 1970 van de band. Ook in model trekken de verchroomde bumpers, raam- en sierstrips de aandacht (420464-002, € 15,95, tp. IV). Meer reisgenot biedt de metallic rode Mercedes-Benz C-Klasse Estate, maar de wagen heeft ook in model een hoger prijskaartje (430388, € 16,95, tp. VI). De Scania CS 20 KD rijdt met een koeltrailer in de jubileum-uitvoering van het Nederlandse transportbedrijf Wolter Koops (314367, € 44,95, tp. VI).-DH



HERPA: Scania 20 KD van Wolter Koops.

MABAR: SBB-traktor Tm 232.

Mabar

H0. Begin jaren 70 bestelde de SBB bij de SLM tachtig bruine tweeassige rangeerlocs type Tm IV. Bij de revisie vanaf 2012 werden de locs rood en de typeaanduiding Tm 232. De Rangier-traktor is in drie uitvoeringen beschikbaar: de bruine versie (81522, tweerail analoog, € 259,90 / 81522S, idem digitaal, € 390,90 / 81523S, drierail digitaal € 411, tp. IV, de rode (81524 / 81525, tp. V) en de rood-blauwe van SBB Cargo (81520 / 81521, tp. VI)). De 'S' achter het artikelnummer betreft de digitale uitvoering met sound en digitale Roco-koppeling. Metalen frame, vijfpolige motor met vliegwiel, stroom-toevoer via beide wielstellen. Aan de kant van de huif heeft de rangeerkar geen modelkoppe-ling maar een imitatie schroefkoppeling. Die bij de cabine heeft een modelkoppeling. Iets om bij het rangeren rekening mee te houden.-MM

ESU: DR 78 149.

ESU

H0. DRG-stoomloc 78 149 is volgehangen met elektronica. Dat is de conclusie van de recentelijk uitgeleverde tenderloc. Het digitale model is voorzien van verende buffers, metalen aandrijving van de wielen, een imitatie smeerpers, LokSound, een rookgenerator die dynamisch rook produceert uit zowel de schoorsteen als uit de beide cilinders, een rangeerkoppeling aan beide kanten, noem maar op. De 78 149 is zowel als AC- als DC-model inzetbaar (31183, € 599, tp. II). Tweerailrijders moeten het sleepcontact verwijderen. Hoe dat te werk gaat, leest u in de Railtest op pagina 42.-SF

Tillig

H0. Het assortiment van DR Ost-modellen is uitgebreid met een vierassige koelwagen type Thrs. De 136 mm lange wagen heeft trappen aan beide kanten naar de ijsluiken en de juiste opschriften (76803, € 38,90, tp. III). De tweeassige ketelwagen van de Tsjechoslowaakse ‘Vacuum Oil Company’ meet 102 mm en heeft een remmershuis (76793, € 37,40, tp. II). Ook dit ČSD-model heeft de juiste proporties en dito opschriften.
H0m. Het 94 mm lange meter-sporige rijtuig (spoorwijdte 12 mm) type KBDi van de DR heeft twee via het balkon bereikbare coupés. De bagage wordt via de beide schuifdeuren verladen (13956, € 43,10, tp. III).-SF »

1.

2.

1. TILLIG: DR-koelrijtuig en ČSD-ketelwagen.

2. TILLIG: DR KBDi 903-201.

Bemo

H0m. Ter ondersteuning van het vervoer van de MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) tijdens de Pfadilager (scoutingdagen) zijn de buiten dienst gestelde RhB Be 4/4 514 en 515 Pendelzüge tijdelijk in bedrijf genomen. Omdat de treinstellen geen tandradaandrijving hebben, zijn ze door twee MGB-locs naar Andermatt gebracht. De logo's van kanton Graubünden zijn door die van Wallis en Uri vervangen. In eenmalige oplage wordt motorrijtuig Be 4/4 515 met tussenrijtuigen B 2414, B 2415 en stuurstandrijtuig ABDt 1716 als 'Bundes Pfadilager' in MGB-uitvoering uitgebracht, zowel analoog als digitaal met geluid. De RhB wil op 29 oktober 2022 in het kader van 175 jaar spoorwegen in Zwitserland op het Unesco werelderfgoedtraject Preda - Bergün de langste personentrein gaan rijden met de Ge 4/4 III 644. De loc wordt in H0m en H0 analoog en digitaal met geluid uitgebracht, prijzen zijn nog niet bekend.-RB

1. BEMO: Be 4/4 pendel in MGB-uitvoering.

2. BEMO: Ge 4/4 III 644 in de recordpoging.

Brawa

H0. In de jaren twintig schafte de Reichsbahn zware, geklonken sneltreinrijtuigen aan. In een herproductie verschijnen ze als model in een aantal varianten. De 253,2 mm lange rijtuigen hebben een authentiek interieur en goed weergegeven klinknagels. De redactie kreeg een derde klas C4ü-30 (45322, € 79,90, tp. II) van de DRG en een C4ü 30/52 van de Bundesbahn (45318, € 79,90, tp. III) ter beschikking. De modellen zijn voorbereid voor interieurverlichting.-SF //

BRAWA: Hecht-rijtuigen als DB- en, rechts, DR-model.

Perronkarren PREISER

DB TIJDPERK III

Tot in de jaren zestig werden in grote stations voor bagage, post en stukgoed perronwagens voor het verladen gebruikt. Dat geeft ook in model leuke taferelen. Bijvoorbeeld met de perronwagens in H0 van Preiser. We stellen de in het voorjaar van 2022 uitgeleverde bouwkit voor u samen.

De wagens staan klaar voor het vervoer van koffers en andere zaken.

De bouwkit bevat vier perronwagens om achter een elektrokar te hangen. Naar voorbeeld van de Deutsche Bundesbahn. De assemblage van de in enigszins elastische, donkergrijze kunststof uitgevoerde voertuigen is eenvoudig, gewoon de duidelijke bouwbeschrijving volgen. Per kar zijn er vier gietbomen; de bouwdelen kunnen door draaien of met een zijkniptang (bijvoorbeeld Faller 170688) of hobbymes worden gelost. Let op dat de soms zeer filigreine delen daarbij niet beschadigen. Voor de montage hebben we nodig plasticlijm, een soldeerbout en een pincet. »

SOLDEERBOUT

De velgdoppen lijmen we op de voorzichtig losgemaakte wielstellen. Voor de achteras is de ophanging op het onderstel meegegoten; voor de 360° draaibaar uitgevoerde vooras steken we de draaikrans op de nok onder de bodemplaat. Door de bovenkant van de nok met een hete stift of pen te pletten wordt de draaikrans gezekerd, maar deze blijft wendbaar. Een niet te hete soldeerbout klaarde de klus, even aantippen met de stift zonder de omhoogstekende ashouders te raken. De laadvloer heeft zes gleuven in lengterichting wat een imitatie van planken geeft, mits de grijze vloer houtkleurig wordt geschilderd. Met dun opgebrachte lichtbruine Tamiya XF-59 dessert yellow ziet het er goed uit, met een nabehandeling met wash van zwart ontstaat een door het dagelijks gebruik gebutste vloer.

DISSEL

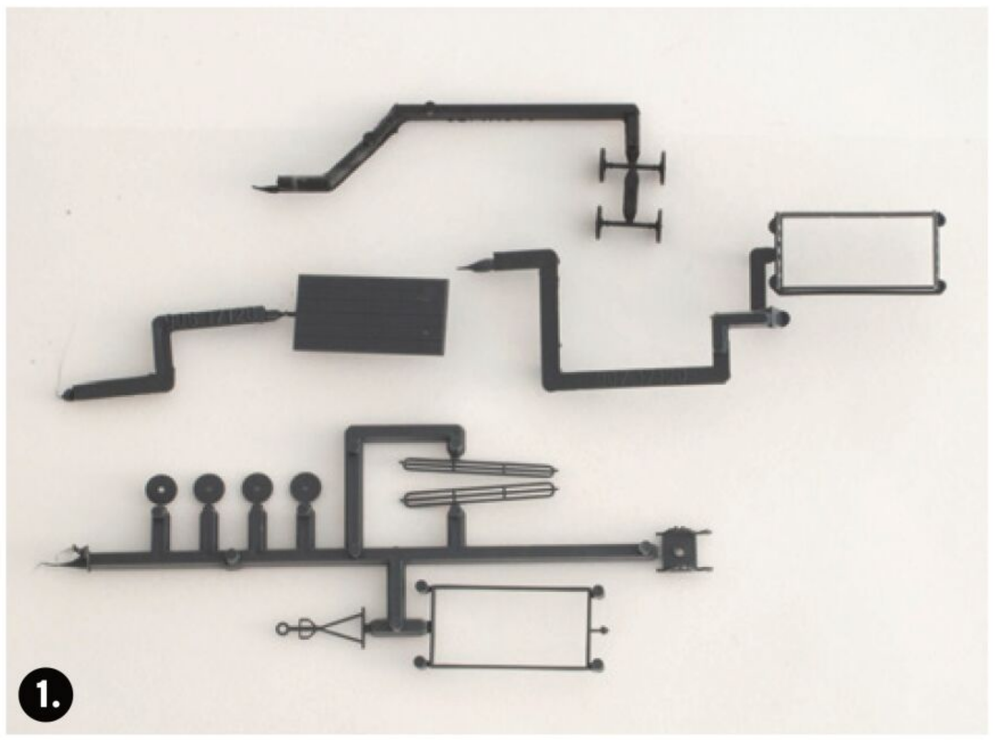
Het insteken van de dissel - deze blijft beweegbaar - in de minuscule ogen die aan de draaikrans zijn bevestigd vergt de nodige concentratie. Als van twee karren de vooras uit de ashouders blijft wippen, zet ik die met weinig lijm vast. De karren worden immers statische objecten waarmee niet zal worden gereden. Het plaatsen van de stalen rand rondom de houten vloer gaat een stuk gemakkelijker; ook hier is de passing subliem. Ook de stalen hekken laten zich moeiteloos plaatsen, handig dat deze uit één gietdeel bestaan. Desgewenst kan bij de zijkanten een extra hek boven het meegegoten traliewerk worden verlijmd. Ze zitten voor vier karren in de blister.

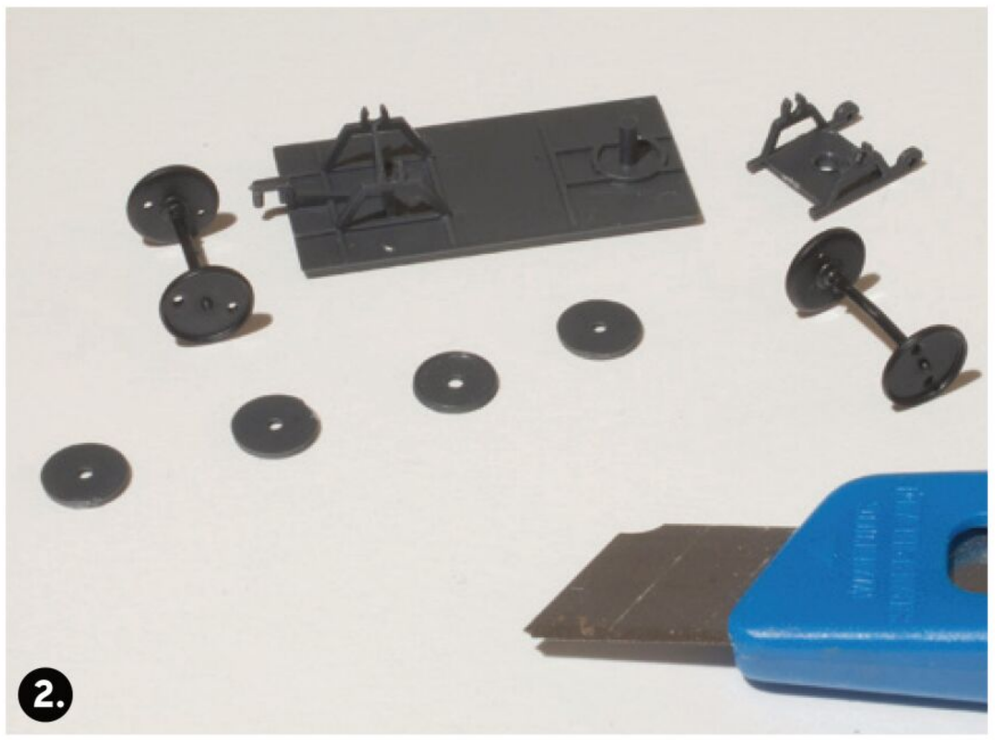
1. De bouwkit bevat vier identieke gietmallen, goed voor vier perronkarren.

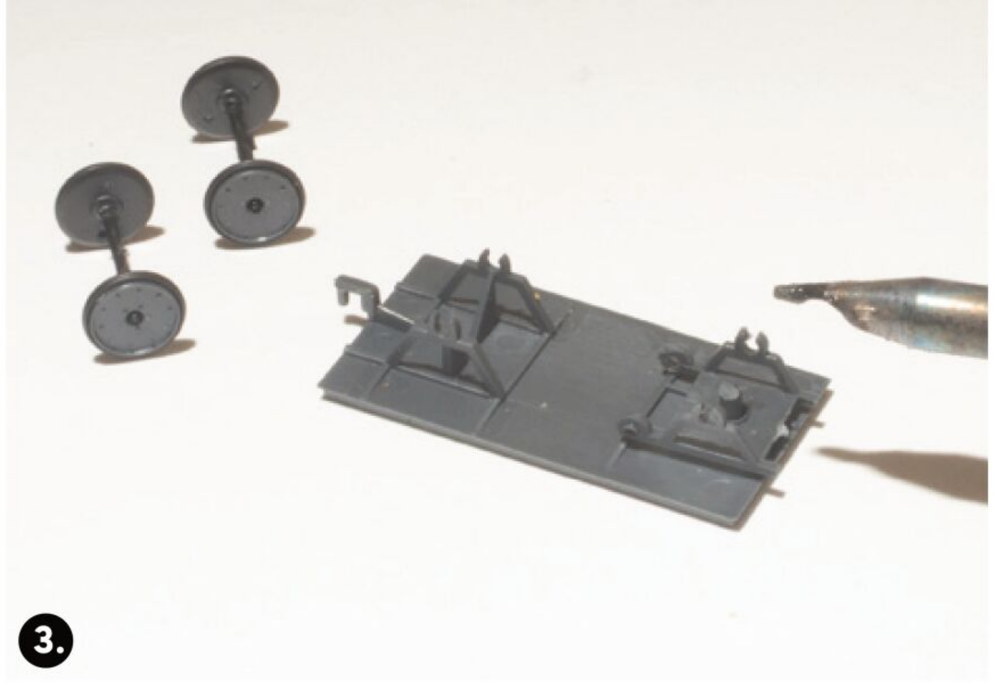
2. De wielstellen, -doppen en de draaikrans zijn losgemaakt.

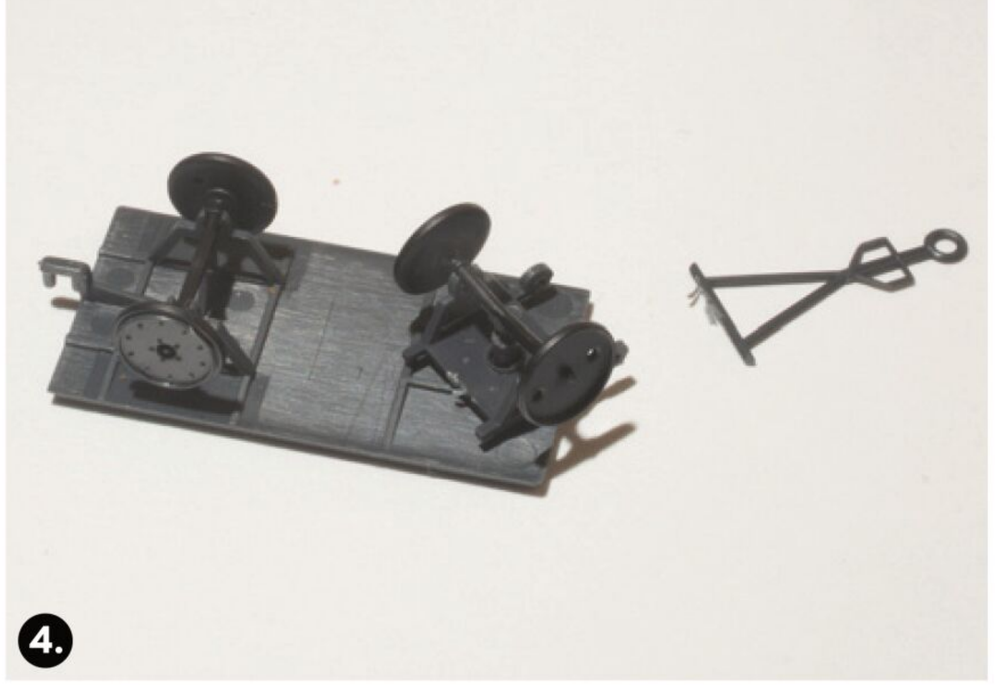
3. Met een warme soldeerbout is de bovenkant van de nok die de draaikrans laat draaien geplet.

4. De wielstellen zijn geplaatst, de dissel volgt later.


1.


2.


3.


4.

5.

Bouwkit perronwagens: artikel 17129, € 19,49, tp. III. Preiser voert in deze uitvoering en voor deze prijs ook bouwsets met een elektrokar en drie perronwagens: 17122 met zittende en 17128 met staande bestuurder. Personeel is beschikbaar in de set met drie staande en twee zittende perronkarbestuurders (10752, € 17,45), evenals koffers en rugzakken (17005, € 13) en klein laadgoed (17100, € 13). Kant en klaar zijn de elektrokar met zittende bestuurder en bagage (28147, € 14) en met staande bestuurder en beladen trekker en perronkar (10256, € 22,45). De drukte met perronkarren kan zo ook in model worden weergegeven. //

5. De wagens zijn opgeleverd, twee hebben een extra zijhek gekregen.

6. De laadvloer krijgt een houtkleurig voorkomen.

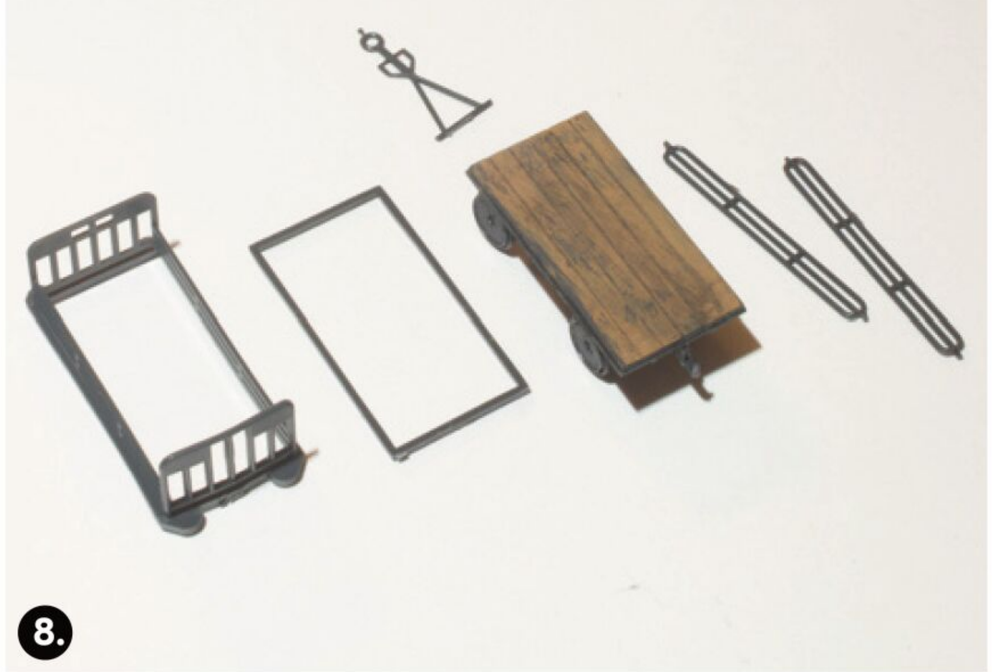
7. Door een wash met zwart krijgen de vloeren sporen van gebruik.

8. De stalen omranding kan rond de houten vloer worden geplaatst.

9. De dissels zijn in de ogen van de draaikrans gestoken en blijven beweegbaar. Bij een wagen is de stalen rand gemonteerd.

6.

7.



8.

9.

TEKST & FOTO'S: DOLF HEIBLOEM

Toen & Nu

UITHAALSPOOR IN LIJN NAAR WAALWIJK

Het is al sinds 1 augustus 1950 niet meer mogelijk om per trein van ‘s-Hertogenbosch naar Waalwijk te reizen. Toch kon je je er lange tijd een voorstelling van maken: een geëlektrificeerd uithaalspoor aan de westzijde van het Bossche emplacement viel samen met het eerste stukje ‘Halvezolenlijn’.

Deze bijnaam is geen verwijzing naar de bewoners, maar wel naar de leerindustrie in de streek én het feit dat de lijn altijd enkelsporig is gebleven, terwijl die voor dubbelspoor was ontworpen. Nadat het parlement in 1875 een wet had goedgekeurd voor onder andere een spoorverbinding tussen ‘s-Hertogenbosch en Lage Zwaluwe, werd de lijn tussen 1886 en 1890 in delen geopend. Vooral schoenen en andere leerproducten gingen per spoor voor verscheping naar Rotterdam. Een bijzonder obstakel was het inundatieveld ten westen van ‘s-Hertogenbosch, een gebied waar het overtollige water van de Maas en de Waal tijdelijk werd opgeslagen. Maar liefst 36 spoorbruggen zijn hier gebouwd, waaronder de brug over de Vlijmenseweg in ’s-Hertogenbosch. Hij werd in 1935 gebouwd door Spoorweg Bouwbedrijf (onderbouw) en De Vries Robbé & Co (bovenbouw). Het spoor ligt er nog steeds; wandelaars kunnen er volop genieten van rust en natuur. Met een beetje geluk zie je een kikker van de spoorstaaf springen. Ook verder in westelijke richting is het grootste deel van de spoorlijn veranderd in een fiets- en wandelroute met bruggen en zo nu en dan een voormalige wachterswoning. Bij Made kun je niet

verder, want het spoor is daar nog steeds in gebruik voor commercieel goederenvervoer tussen Oosterhout Weststad en Lage Zwaluwe. Het blijft jammer dat Waalwijk - toch een gemeente met bijna vijftigduizend inwoners - zijn trein nooit heeft teruggekregen. Van het uithaalspoor in ‘s-Hertogenbosch is door de aanleg van wegen niets meer te zien. //

1. **De brug over de Vlijmenseweg in ‘s-Hertogenbosch op 13 juli 1981 met het rangerende treinstel 691 dat lijkt aan te komen uit de richting Waalwijk.**

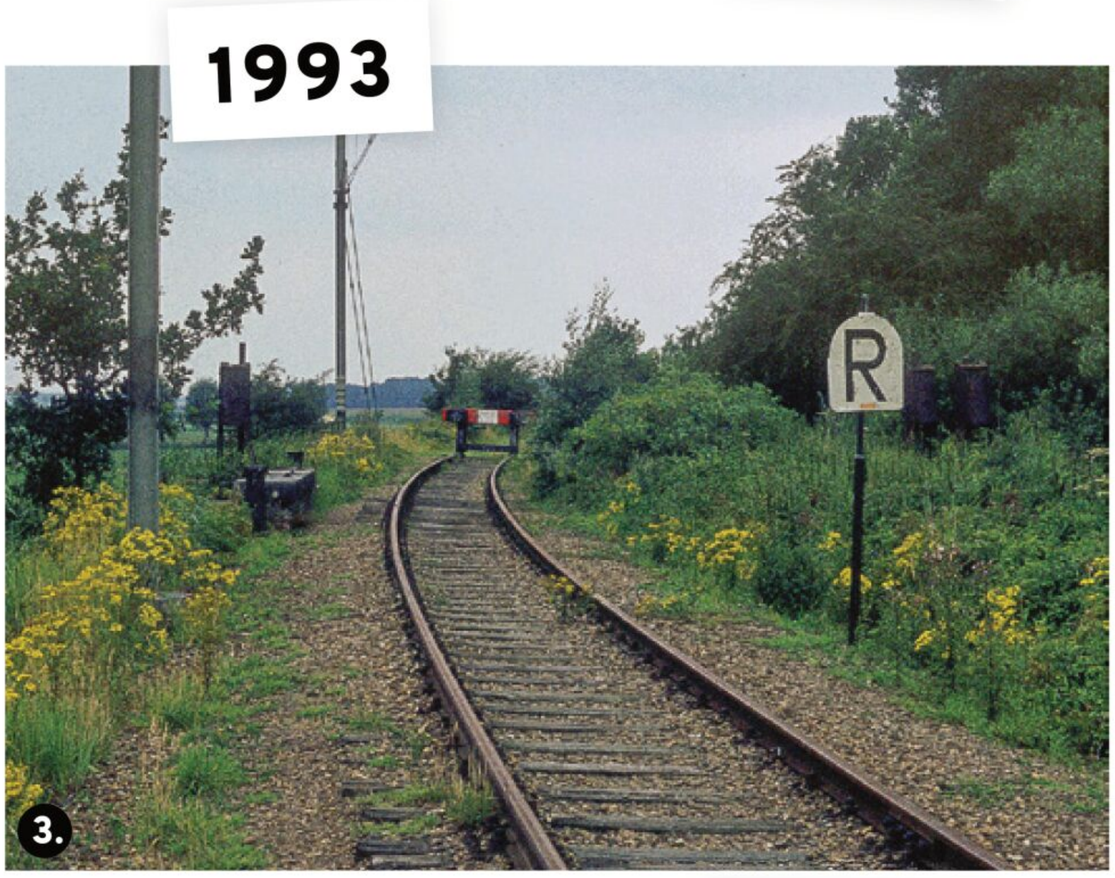
2. **Door de aanleg van een rondweg in 2008 herinnert bij de Vlijmenseweg op 13 maart 2022 niets meer aan het uithaalspoor in de lijn naar Lage Zwaluwe.**

3. **Het einde van een uithaalspoor aan de zuidzijde van het Bossche emplacement op 23 juli 1993, voorheen deel van de lijn naar Waalwijk en Lage Zwaluwe.**

4. **Na de sloop van de brug over de Vlijmenseweg in september 2006 resteert op 16 augustus 2008 een gat in de spoordijk van de lijn naar Lage Zwaluwe.**

EXTRA ONLINE
Meer foto’s vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

2.



3.

4.

TEKST & FOTO’S: ROELOF HAMOEN, **BRON:** PAUL HENKEN, ‘DE SPOORWEG LAGE ZWALUWE - ’S-HERTOGENBOSCH’

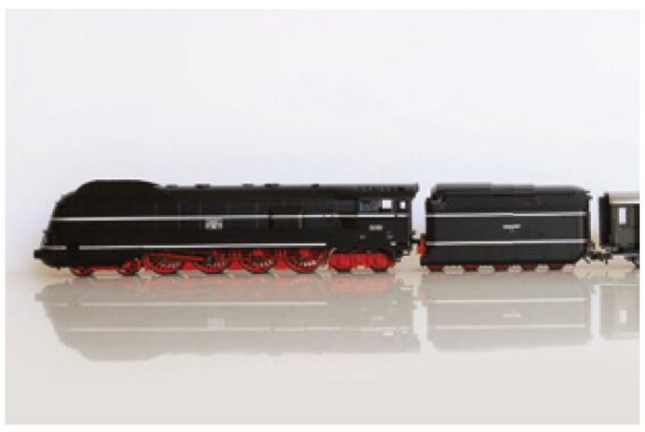
Preview

De volgende Railhobby, nummer 452, verschijnt begin oktober.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.

Doen: **Dorp van Pola-huisjes**
Met een mix aan bouwkits creëert Thonis van der Weel een dorp met tramlijn.

Treinsamenstelling:
RRF-ketelwagentrein
Welke wagens zijn inzetbaar?

Reportage: **Koperrampe**
De helling in Koper wordt door Edwin Mos in kaart gebracht.



Railtest: **Trix BR 06**
De 06 001 van Märklin/Trix is in alle opzichten een geweldenaar.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Hans Altena, Roef Ankersmit, Rob Blom, Jan Bok, Henk Boterenbrood, Chris van Diesen, Bert van Ekeren, Harold van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Theo Grootens, Roelof Hamoen, Rogier Immers, Raymond Kiès, Jan van Klooster, Hans Koning, Luca Koster, Oliver Lang, Martin Menke, Rob Mooij, Edwin Mos, Tijn van der Muuren, Hans Nahon, Jeffrey Onrust, Michel Ritmeester, Hans Scherpenhuizen, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Jaap de Waal, Chris Westerduin, Daan van Wichen **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 en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. 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!

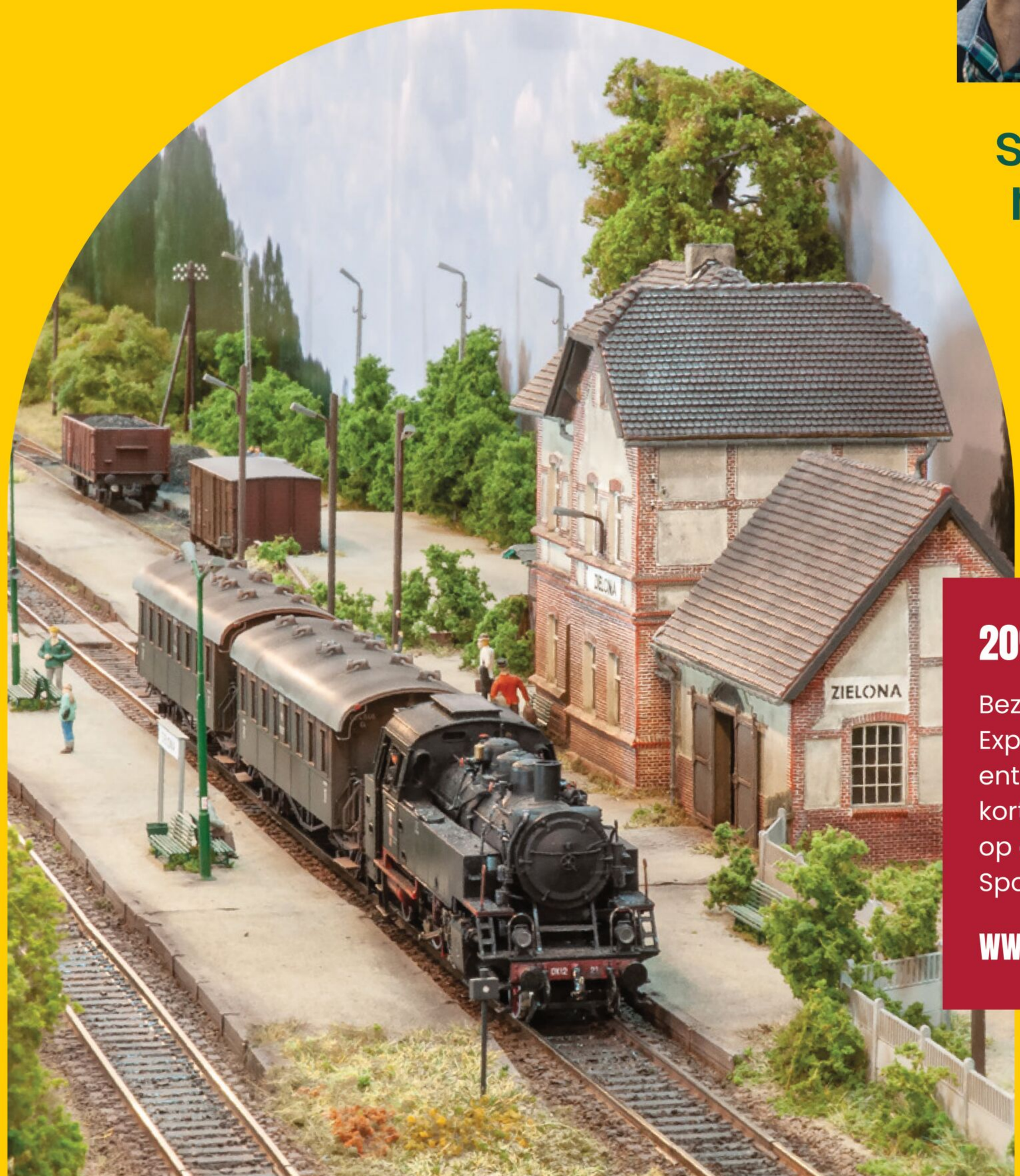
Modeltrein Expo
On traXS

23 T/M 25 SEPTEMBER

MODELTREIN EXPO ON TRAXS IS WEER TERUG

Tussen de indrukwekkende treinen van het museum krijgen circa 25 topmodelbanen en een groot aantal leveranciers en fabrikanten een plekje. De sfeervolle setting geeft de Modeltrein Expo On traXS nèt dat beetje extra. Uitgangspunt blijft de kwaliteit van de banen, alleen de beste bouwers krijgen een uitnodiging. Mis het niet!

WWW.MODELTREINEXPO.NL



spoorweg
museum

20% ENTREEKORTING!

Bezoek Modeltrein Expo On traXS met 20% entreekorting. Vul de kortingscode **MEOT2022** in op de ticketshop van het Spoorwegmuseum.

WWW.SPOORWEGMUSEUM.NL

Deze entreekaarten zijn alleen geldig van 23-25 september 2022.

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en groot-bedrijf en verschijnt 12 keer per jaar, inclusief 2 specials. Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!

3 nummers + online archief voor slechts €19,95

U KRIJGT:

- **Toegang tot het Railhobby archief (1978 t/m 1980 en 1989 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

Ga naar Railhobby.nl/introductie