

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 45, OKTOBER 2022 - NR 452 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

TREINSAMENSTELLING:
RRF
ketelwagentrein

INTERVIEW:
**Jury &
Team Paars**
De Grote Kleine
Treinencompetitie

**Véél
model-
spoor**

**HAVENLIJN
KOPER**
met opdrukloes



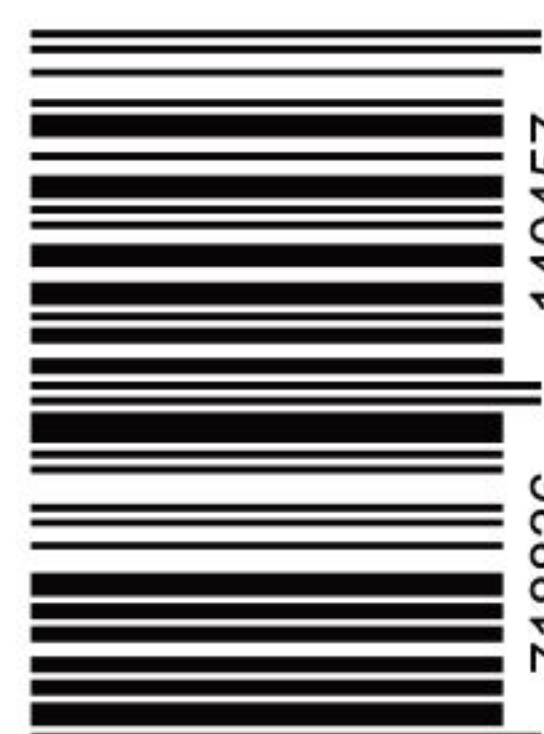
MÄRKLIN/TRIX: DRG BR 06



Doen: Levendig dorp
Pola bouwkit als basis



RailActueel: Maaslijn
Goederentreinen omgeleid



BP

8

**100
PAGINA'S
DIK!**

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



**Modelspoor
Evenement**

17 & 18 december '22



HANZEHAL te ZUTPHEN

**Met o.a. diverse rijdende modelspoorbanen, workshops
verkoopbeurs (vele standhouders) activiteiten voor kinderen**

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

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

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

Beursdata 2023: 16 & 17 december



T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com



**Hier wacht
een
hele wereld
op jou...**

Weena 745 / Rotterdam / 5 min. lopen vanaf Rotterdam CS

www.miniworldrotterdam.com

**Uitgave van
Railhobby gemist?**



**Bestel via
Railhobby.nl/shop**



Cover Helling bij Koper

De spoorlijn vanuit de haven van Koper kent stijgingen tot 26%. Tot de opening van de nieuwe lijn wordt veel met opdrukloos gewerkt. De reizigersdienst gaat met Flirts.

FOTO:
EDWIN MOS

Adverteerders

- 2 Freebit/N-Spoorstore
- 2 Miniworld Rotterdam
- 2 Modelspoorclub
- De Blokkendoos
- 49 TreintjeOost
- 49 Treinplezier
- 49 Peperkamp Modelbouw
- 49 Fallerstore
- 49 Gijs van Appeldoorn
- 49 Tom's Modelauto's
- 49 Maddog-Trains
- 99 Train Service
- Danckaert
- 99 PIKO Spielwaren



Alleen de DB heeft nog wagens met de UIC-koppeling (voorloper van de DAC) in dienst, zoals bij deze Falrrs. (foto Ton Oosterom)

DAC

Achter deze intrigerende letters gaat de term Digital Automatic Coupling schuil. In de modelspoorwereld is **automatisch koppelen** van voertuigen standaard. Bij het grootbedrijf zien we dat alleen bij treinstellen, waar sinds jaar en dag de automatische koppeling (AK) wordt gebruikt. Bij het goederenmaterieel in Europa is dat anders, daar wordt nog steeds de **schroefkoppeling** toegepast. In de jaren 60 trachtte de internationale spoorweguni (UIC) een einde te maken aan deze inefficiënte en bovendien ergonomisch slechte manier van koppelen. De zogenaamde UIC-koppeling werd ontworpen. Die moest beter zijn dan de Amerikaanse evenknie: zowel de luchtleidingen als **elektrische verbindingen** moesten worden doorverbonden. De UIC-AK ving trek- en stootkrachten op, zodat **buffers** konden vervallen. Maar door de hoge kosten werd het project afgeblazen. Ook de lichtere variant (waarbij buffers bleven zitten) ging niet door.

Nu is er een tweede poging: DAC. Hierbij wordt niet alleen mechanisch, maar worden ook lucht, elektra en data doorverbonden. Het **goederenvervoer** wordt hiermee voorbereid om in de toekomst op afstand te kunnen rangeren. Niet alleen neemt de capaciteit op rangeerterreinen met 40% toe, ook de veiligheid. Door de sterke koppelingen kunnen treinen langer en zwaarder worden. Het testen gaat in vijf stappen, men is inmiddels toe aan **level 4**. Bij de proef, geïnitieerd door de DB, ÖBB en SBB, die tot eind december dit jaar loopt, zijn ook andere vervoerders betrokken. In 2030 moeten **500.000 wagens** zijn omgebouwd. Er is minimaal € 8,5 miljard mee gemoeid. We zijn benieuwd of het nu wel gaat lukken.

Ton Oosterom

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 452



6

UITGELICHT: LGB T 3

Komt de trekkracht van de vierassige NWE-motorwagen op tuinspoor overeen met het voorbeeld?

14

DOEN: BRANDWEER-KRAANWAGEN

De redactie ging aan de slag met de Magirus F 250 D 25 A KW 16 van Preiser. De passing van de bouwdelen is subliem.

20

HISTORIE: SMALSPoor KAMPEN

In 1915 blijkt door de Export-slachterij 700 mm spoor te zijn aangelegd.

22

BAAN IN BEELD: GREVEN-BICHT AM MAAS, DEEL 2

In het tweeluik gaat Henk Boterenbrood in op de helixen en het besturingssysteem.

30

REPORTAGE: SPOOR-HELLING KOPER

Met opdruklocs bedwingen goederentreinen de 26‰ helling bij de haven van Koper.

35

DOEN: DORPSHUIZEN POLA

Thonis van der Weel creëert met een simpele bouwdoos een authentiek ogend dorp. Compleet met tramlijn.

40

RAILACTUEEL+: DSB MG EN MP

De door AnsaldoBreda gebouwde IC 4- en IC 2-treinstellen vertonen gelijkenis met de V250 Fyra.

44

INTERVIEW: JURY & TEAM PAARS

Hoe beleven Team Paars en de jury 'De Grote Kleine Treinencompetitie'?

50

HISTORIE: LACS AUTO-TRANSPORTERS, DEEL 3

De typeaanduiding en de nummering van de drieassige wagens blijkt geen constante factor.



54



60



14

54

RAILTEST: MÄRKLIN/ **TRIX BR 06**

De loc werd als grootste, zwaarste en sterkste omschreven.

60

RAILACTUEEL+: **XLOAD VECTRON**

Gaat op de Alpen-corridors de vierassige XLoad Vectron of de zesassige Euro9000 de boventoon voeren?

66

REPORTAGE: GREAT LITTLE **TRAINS OF WALES, DEEL 2**

In het drieluik reizen we met de Vale of Rheidol Railway en de Fairbourne Railway.

70

DOEN: BERGWERK, DEEL 3

De minutieus uitgevoerde bestrating rondt de bouw van het bergdorp af.

78

TOEKOMST: MGB

Ook de Zwitserse MGBahn ontkomt niet aan de vertrein- stelling. De meterspoor Kometen en Orion's zetten locomotieven binnen enkele jaren buitenspel.

90

TREINSAMENSTELLING: **RRF-TREIN**

Marcel van Eupen zet RRF- ketelwagentrein 42787 van 6 mei 2017 in H0 op de rails.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 10 RailActueel
- 19 Railnieuws
- 29 Spoorverhalen:
Ethanoltrein
- 42 Word abonnee
- 62 Railinterview met
Jaap Barlees
- 82 Modelnieuws
- 89 Railpers
- 96 Toen & Nu: Kesteren
- 98 Preview Railhobby 453



EXTRA ONLINE

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

Motorrijtuig UIT DE HARZ

LGB: NWE T 3

Van de vierassige motorwagens die door Wismar aan de NWE zijn geleverd, is er één bewaard gebleven. Door het nieuw ontwikkelde model kan de typerende motorwagen nu ook in schaal 1:22,5 worden ingezet. Martin Menke beproefde de (rij-)eigenschappen van de vierasser op een uitgestrekt parcours tuinspoor.



In 1940 leverde de Waggonfabrik Wismar twee vierassige motorwagens aan de Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn AG (NWE). Deze beide tractie-eenheden, die niet voor het reizigersvervoer waren bestemd, waren voorzien van een bagageruimte en wogen 32 ton; zij konden - ook op de Brockenlijn - vier rijtuigen of vier goederenwagens vervoeren. Met hun maximumsnelheid van 60 km/h waren ze tot de levering van de nieuwe stoomlocomotieven aan het eind van de jaren vijftig, onmisbaar als tractie in de reizigersdienst. Op dat moment droegen de motorwagens al de nieuwe DR-nummers VT 137 565/566. De NWE was na de oorlog immers door de Oost-Duitse staat genationaliseerd. Toen er voldoende moderne en krachtige stoomlocomotieven beschikbaar waren, werden beide treinstellen, die oorspronkelijk waren

aangeschaft voor de modernisering van de Harzquer- und Brockenbahn, gedegradeerd tot ondergeschikte diensten.

SPECIALE RITTEN

Motorwagen VT 137 565 werd in 1967 uit dienst genomen en een jaar later gesloopt, maar zal op een gegeven moment zeker als model bij LGB verschijnen. De tweede motorwagen, VT 137 566, overleefde de snijbranders en werd in 1970 omgedoopt tot 187 025 en ging in 1993 over naar het particuliere bestand van HSB. In 1995 werd de karakteristieke motorwagen in de oorspronkelijke staat hersteld als T 3 van de NWE en als zodanig jarenlang ingezet voor speciale ritten. Al enige tijd staat de T 3 voor de inbouw van een nieuwe motor buiten dienst. »



HGB T 3 rijdt op 28 april 2012 door Netzkater. (foto Guus Ferrée)



1.



2.



3.

DE T 3 TREKT OP TUINSPOOR ZES VIERASSIGE WAGENS

MODEL

Het nieuwe LGB-model (artikelnummer 26390, € 1090) is 700 millimeter lang en heeft omgerekend een snelheid van 56 km/h. Het wordt gepresenteerd in de staat van de tijdperken V/VI. In de tuin blijkt het motorrijtuig overigens duidelijk sterker dan het origineel, want zelfs op steile hellingen trok de T 3 met gemak zes vierassige LGB-rijtuigen, niet bepaald de lichtste modellen. Na het starten stoot de motor een luid gebrom uit dat dicht in de buurt komt van het origineel, maar deze sound is in de fabriek te luid afgesteld. Het model heeft geen manuele bediening of klassieke aan/uit-schakelaar, zodat het volume via het bedieningspaneel moet worden geregeld. In weerwil van zijn lengte houdt de VT zich aan het gebruikelijke profiel van vrije ruimte en loopt zelfs door de krappe gebogen LGB-railstukken R1. Dat neemt niet weg dat de in de authentieke rode kleur gespoten en van de juiste opschriften voorziene T 3, pas realistisch overkomt in bogen vanaf R3.

LEGE BAGAGERUIMTE

De goed zichtbare werkplek van de bestuurder is correct weergegeven, maar de HSB-medewerker dient u zelf in de cabine vast te zetten. Het duidelijk zichtbare motorgedeelte in het voorste deel van de T 3 is niet vergeten. De bagageruimte lijkt daarentegen leeg, maar die werd bij het voorbeeld zelden gebruikt. Ook aan de weergave van het dak is de nodige aandacht besteed; de diverse relevante onderdelen zoals de ventilatoren zijn mooi gegraveerd. Datzelfde geldt voor de beide tweassige draaistellen. Ook die zijn een goede weergave van de werkelijkheid. In elk geval is het een goede zaak dat er nu naast de diverse stoomlocs ook een motorwagen uit de Harz in schaalgrootte 1:22,5 wordt aangeboden. //

-
- 1. Het front van de T 3 heeft grote gelijkenis met de echte motorwagen.
 - 2. Motorwagen T 3 van LGB.
 - 3. Aan de inrichting van de cabine is veel aandacht besteed.
-

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!



PRAKTIJKBOEK MODELSPORWEGEN

Dit praktijkboek geeft algemene informatie over schalen, tijdperken, het kiezen van een thema, het landschapsonwerp en de presentatie van een modelspoorweg. Kortom, een onmisbaar handboek voor iedereen die een modelspoorweg wil bouwen. **Prijs: € 45,-.**

Railhobby.nl/praktijkboek



STOOM BIJ NS in de jaren dertig

In de jaren dertig van de twintigste eeuw bezochten Britse spoorwegliefhebbers ons land om stoomlocomotieven te fotograferen. Dit boek toont talloze, nooit eerder gepubliceerde foto's en presenteert ze ook in een samenhang, voorzien van veel gegevens die vroeger niet bekend waren.

Prijs: € 34,95.

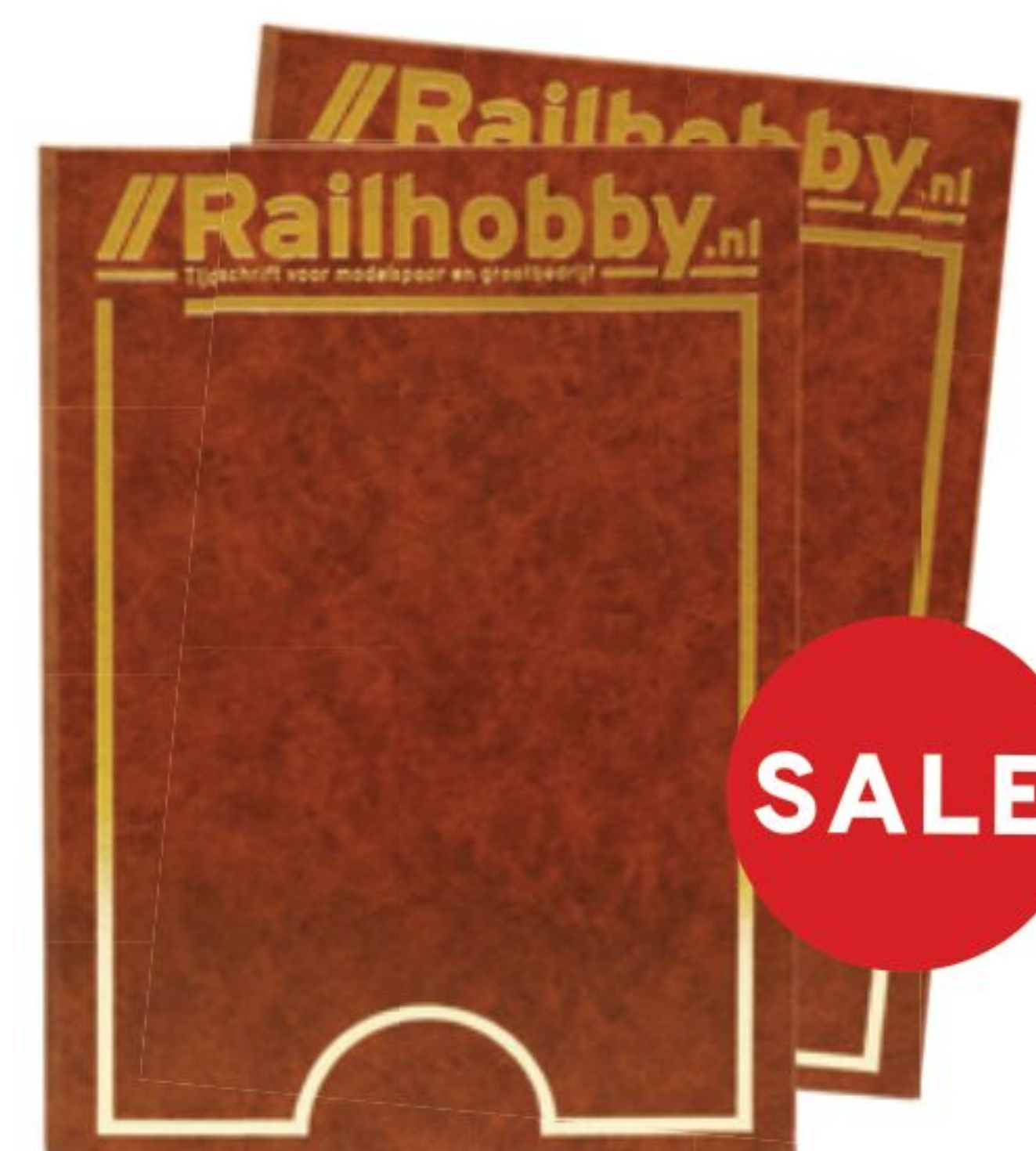
Railhobby.nl/stoombijs

RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartalstickers.

Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).

Railhobby.nl/verzamelband



RAILHOBBY LOC NS 1111

De NS 1111 met botsneus in H0 is een exclusieve loc uitgebracht door Railhobby, in samenwerking met Piko. Het model is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Voorzien van kaartje met uniek nummer. **Prijs: € 204,99 (tweerail analoog), € 249,99 (drierail digitaal).**

Railhobby.nl/botsneus



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Kolenvervoer

CAPACITEIT VERVOER NAAR MAXIMUM HAALBARE

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



Kijk voor meer
actueel nieuws op
[Railhobby.nl/actueel](https://railhobby.nl/actueel)



Vanwege capaciteitsproblemen bij DB Cargo rijdt Captrain de kolentreinen tussen de Europoort en Duisburg. Loc 1796 met het tweede deel van zo'n trein uit Europoort West op 28 augustus. (foto Sander Broerse)

Transporterisis

De Duitse regering besloot deze zomer om vanwege de energiecrisis eerder gesloten steenkoolcentrales weer in gebruik te nemen. Kolenaanvoer gaat groten-deels via de binnenvaart, maar door de lage water-standen door de droogte konden schepen veel minder kolen laden. Om de aanvoer zeker te stellen, kregen kolentreinen voorrang op ander goederenverkeer. Door personeels- en materieelschaarste lukte het rijden van die extra treinen maar gedeeltelijk. Alleen DB Cargo had in augustus al aanvragen voor honderd extra treinen per week. Captrain verlengde de kolentreinen tussen de Maasvlakte en Bottrop met enkele

wagens. HHPI startte met RRF in week 35 met kolentreinen met een Class 66 tussen de Maasvlakte en Gelsenkirchen-Scholven; HHPI is voor het eerst zelf in Nederland actief. PKP Cargo kwam naar de Houtrak-polder met een lege kolentrein uit Polen die in Nederland door Lineas met een TCS 1700 werd gereden. De trein gaat voorlopig vijf keer per week rijden, op den duur doorgaand met PKP-locs; de bediening van overslagbedrijf Rietlanden Terminals wordt met een V60C van BT Trains uitgevoerd. Vanaf week 34 vertrokken kleine aantallen kolenwagens vanuit Sloe per bonte trein van DB Cargo naar het Poolse Brzeg.-SB

Inzet BR 114

Hoewel Betriebshof Frankfurt (Main) - Griesheim nog zo'n twintig locomotieven Baureihe 114 van DB Regio huisvest, vindt inzet volgens omloop vrijwel niet meer plaats. Slechts enkele treinen op de lijnen van Frankfurt (Main) naar Wächtersbach/Bad Soden - Salmünster en Marburg/Gießen zijn in de omloop opgenomen. Dat betekent niet dat de andere locomotieven stilstaan. Op de verbindingen naar Fulda en Limburg (Lahn) zijn ze regelmatig te gast; op eerstgenoemde lijn delen ze de diensten met negen van MRCE gehuurde Vectrons en Traxx'en Baureihe 146. Naar Limburg (Lahn) spelen ze de omloopmatig ingezette 146'en vrij die modificaties aan de koeling moeten ondergaan.-RK



DB Regio 114 038 vertrekt met RE50 4513 naar Frankfurt (Main) uit Fulda; 31 juli. (foto Raymond Kiès)



Op 28 juni 2020 is DDZ 7504 bij Papekop onderweg als IC richting Utrecht Centraal. (foto Matthijs Schreurs)

Nieuwe dubbeldekkers voor NS

Om op den duur onder andere het DDZ-materieel te vervangen, publiceerd de Nederlandse Spoorwegen begin 2020 een aanbesteding voor levering van dubbeldekstreinen. Op 24 augustus 2022 liet NS weten dat het Spaanse CAF is aangewezen als voorkeursbieder. Het betreft de levering van zestig treinstellen waarvan de helft vierdelig wordt en het andere deel uit zes bakken zal bestaan. In totaal moeten de treinstellen ongeveer 30.000 zitplaatsen bieden. De maximum 160 km/h snelle treinen zullen bestaan uit enkel- en dubbeldeksrijtuigen. NS voorziet dat de eerste treinstellen in 2028 in de reizigersdienst zullen instromen.-MS

Wadloper in Polen

De tussen 1981 en 1983 aan NS geleverde dieseltreinen type DH1 en DH2 reden op de noordelijke nevenlijnen, wat ze de bijnaam 'Wadloper' opleverde. Na de terzijdestelling bij NS reed een aantal stellen bij NoordNed en Veolia. In Nederland zijn geen Wadlopers bewaard gebleven; ze zijn alle door NS Financial Services naar het buitenland verkocht. Een aantal treinen ging naar Polen en in 2009 zijn vier motorrijtuigen (DH1) en acht treinstellen (DH2) naar Poznań overgebracht. Na inzet bij diverse bedrijven, worden ze momenteel nog door Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) in enkele treinen ingezet. Eén van de lijnen waarop de treinen anno 2022 nog zijn aan te treffen, is Gorzów Wielkopolski - Zbaszynek.-MS



» De SN82-001 Zbaszynek - Gorzów Wielkopolski bij Bukowiec Miedzyrzceki, 3 augustus. (foto Matthijs Schreurs)

Omleidingen Maaslijn

In de zomerperiode vonden grote werkzaamheden aan het spoor plaats. Van 9 tot en met 26 augustus was het baanvak Boxtel - Eindhoven deels buiten dienst voor het plaatsen van acht nieuwe hogesnelheidswissels bij Liempde. Reizigers werden in deze periode met bussen vervoerd. Voor goederentreinen was het baanvak tussen 12 en 18 augustus en op 24 en 25 augustus gesloten, een aantal goederentreinen reed om via de Maaslijn Nijmegen - Venlo - Roermond. Op het noordelijke deel van deze lijn rijden bij daglicht gewoonlijk geen goederentreinen. Nu reden de containertreinen van en naar Blerick (Rurtalbahn Cargo), Gekkengraaf (Rail Force One) en



Op de tropischwarme 24 augustus zien we Captrain 203 101 met Hupac-trein 51050 Geleen - Moerdijk bij Oirlo passeren. (foto Marcel van Eupen)

Geleen-Lutterade (Captrain) en treinen van DB Cargo eveneens naar Geleen-Lutterade over de grotendeels enkelsporige diesel-

lijn. Door de zomervakantie reden de spitstreinen Venray - Nijmegen van Arriva niet, waardoor er ruimte voor de goederentreinen was.-MvE



Trein 1860 met loc EI18 2250 en 2249 achterop vertrekt op 6 juli uit Flåm. (foto Marcel van Eupen)

Flåmsbana

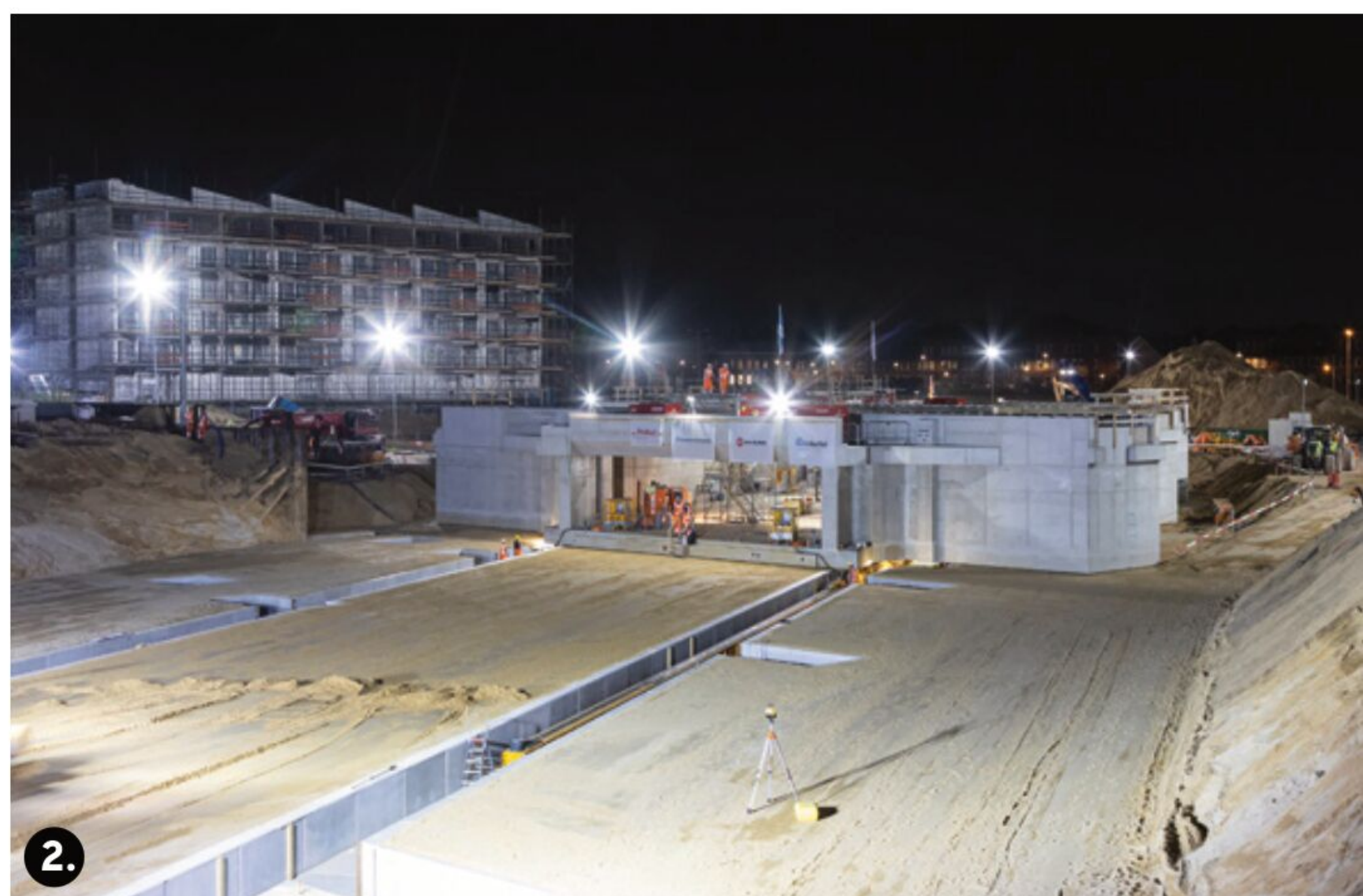
Eind juni meldden Noorse media dat, om het milieu te sparen, het aantal cruiseschepen naar Flåm zou moeten worden beperkt. Dit kan gevolgen hebben voor de uit 1947 stammende twintig kilometer lange Flåmsbana die sterk afhankelijk is van cruisepassagiers. De lijn loopt tussen Myrdal en Flåm en is bekend als een van de mooiste en steilste normaalspoortrajecten ter wereld. Er wordt ruim 850 meter hoogte overwonnen. Het toeristische karakter blijkt bij de Kjosfossen-waterval waar elke trein stopt. Hier kan de waterval wor-

den gefotografeerd en brengt bosnimf Huldra haar lokzang ten gehore. Sinds 2014 worden locs type EI18 ingezet, afgeleid van de SBB Re 460. Er zijn twee stammen van zes B3-rijtuigen en aan beide zijden een EI18 om omlopen aan de eindstations te voorkomen. Hiervoor zijn de EI18 2249-2253 ingedeeld, de vijfde loc staat reserve in Flåm. In Flåm is een klein spoorwegmuseum. Buiten staat de EI17 2230 opgesteld, de voorganger van de huidige locs. Net voor Flåm is de kop van EI17 2231 in de gevel van een bedrijfspand te zien.-MvE



Megaklus station Ede-Wageningen

De voorbereidingen voor de bouw van het nieuwe station Ede-Wageningen vorderen gestaag. Van 7 tot en met 30 augustus was het treinverkeer rond Ede gestremd. Na het verplaatsen van 24.000 m³ grond is in de nacht van vrijdag 12 augustus de reizigerstunnel voor het nieuwe station Ede-Wageningen ingeschoven. Het gevaarte van meer dan 8000 ton werd in ruim zes uur over een afstand van 75 meter verplaatst, een technisch hoogstandje. Op deze Oosttunnel zijn de nieuwe sporen en perrons gelegd. Het gebouw dat op het eilandperron stond, is in de week voor het plaatsen van de tunnel gesloopt. Alleen het deel met de toiletunit bleef staan. Half september zijn enkele overdekte wachtruimtes op de nieuwe perrons geplaatst. De sporen en bovenleiding zijn tussen Kerkweg en Sysselt vernieuwd en het nieuwe tracé is op het beveiligingssysteem aangesloten. Ook het spoor richting Barneveld is tot aan de Prins Bernhardlaan in Ede vervangen. In oktober en november zullen tijdens treinvrije periodes werkzaamheden voor de perronkap worden uitgevoerd en geluidsschermen geplaatst. Volgens planning wordt het nieuwe station in 2024 opgeleverd. Het totale project, inclusief P+R, busstation en bijbehorende groenvoorziening is naar verwachting eind 2025 gereed.-HvdM //



1. De nieuwe sporen zijn op de tunnelbak gelegd. In wat nu nog een zandbak is, zal het nieuwe stationsgebouw verrijzen, 21 augustus. (foto's 1 & 2 Harold van der Meer)
2. De tunnelbak werd in de nacht van 12 op 13 augustus op zijn plaats geschoven.



EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u via de online uitgave op [Railhobby.nl/extra-online](https://railhobby.nl/extra-online)
Gratis voor (print +) online abonnees!

Brandweerkraanwagen in H0

SUPERBOUWKIT PREISER

De Magirus F 250 D 25 A kraanwagen KW 16 is sinds begin jaren 60 door diverse brandweerkorpsen aangeschaft. Na het samenstellen van de door Preiser uitgebrachte bouwkit kan de wagen ook in model worden ingezet. Dolf Heibloem ging met de veel onderdelen bevattende set aan de slag.



In de typeaanduiding staat de F voor Feuerwehr, het getal 250 voor het aantal pk's dat de D (Deutz-dieselmotor) levert en de A voor Allradantrieb, aandrijving op alle assen. De toevoeging KW 16 staat voor zestien tons kraanwagen. In 1864 presenteerde Conrad Dietrich Magirus zijn eerste door twee paarden getrokken wagen met daarop een tot veertien meter uitschuifbare draailadder. In 1916 volgde de eerste vrachtwagen, drie jaar later de autobus, in 1921 de eerste brandbluswagen. De motorenfabriek Humboldt-Deutz en voertuigbouwer C.D. Magirus gingen in 1936 verder als Magirus-Deutz. Een jaar later kwam

de drieassige vrachtwagen, voor militaire inzet. Na de oorlog stonden diverse lichte en zware trucks in het leveringsprogramma. Door teruglopende omzet, hoge investeringskosten in de met DAF, Saviem en Volvo ontwikkelde middelzware vrachtwagen, de derde generatie torpedoneus-trucks en de nieuwe fabriek in Ulm - bij oplevering in 1973 de modernste vrachtwagenfabriek van Europa, was het marktaandeel voor zware trucks tot minder dan 10% gedaald. Buitenlandse concurrenten als DAF, Fiat, Scania en Volvo, maar ook Mercedes-Benz wisten hun verkoop op de Duitse markt uit te breiden. In 1975 werd de productie van

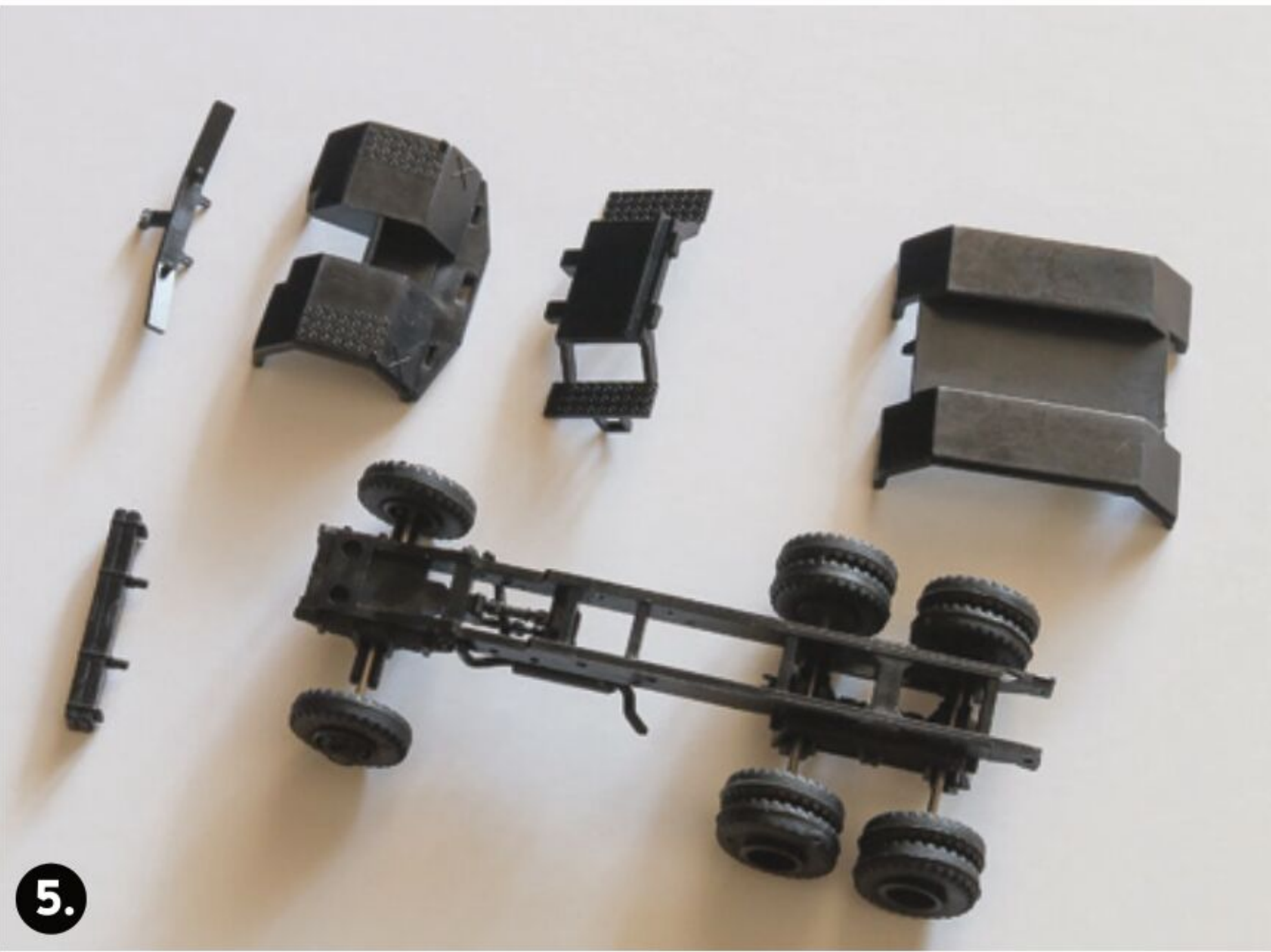
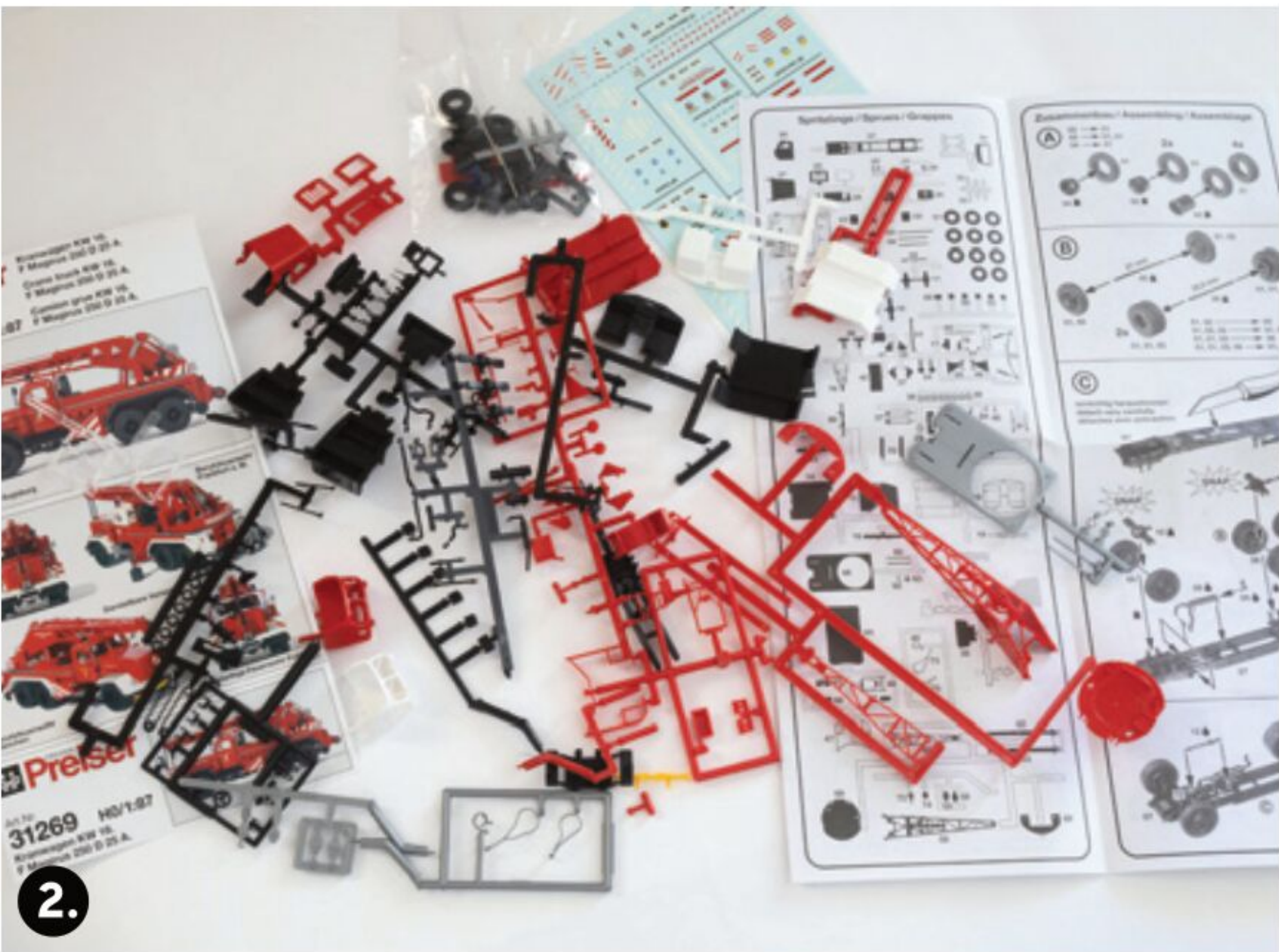
Magirus-Deutz en Fiat (vrachtwagens) in het nieuwe Iveco (Industrial Vehicles Company) ondergebracht. Voertuigen stonden evenwel onder de naam van zowel Iveco als Fiat en Magirus-Deutz in de catalogi, afhankelijk van het land waar die werden uitgebracht, lees: waar de merknaam vertrouwd was. Tegenwoordig voeren alleen de in Ulm gebouwde brandweerwagens de vertrouwde naam Magirus.

Model

Uit de bouwkit kan de kraanwagen naar voorbeeld van tien Duitse brandweerkorpsen worden samengesteld. De beroepsbrandweer van Augsburg, Darmstadt, Frankfurt am Main, Kassel, München, Neurenberg en Wiesbaden en de vrijwillige korpsen van Donauwörth, Fulda en Marburg. Deze drie korpsen hebben wagens van eerder genoemde steden overgenomen. Het verschil zit ‘m in diverse details: rode of witte cabine en zwarte, rode of witte spatborden en uiteraard de beschrifting. Alleen het onderstel is bij alle korpsen gelijk, dat maakt het begin van de bouw overzichtelijk. Daarna zal een keuze voor witte spatborden voor en achter

(Darmstadt, Donauwörth, Marburg, München) of zwarte (Augsburg, München) of witte alleen boven het voorwiel (Frankfurt, Fulda en Wiesbaden) en het cabinedak (wit in Frankfurt, Fulda, Marburg en Wiesbaden) moeten worden gemaakt. De kraanarm was bij de meeste korpsen rood, alleen Marburg en Kassel hielden het op zilvergrijs. De wagen van München kan in de uitvoering voor of na midden jaren 70 worden gebouwd; bij revisie werden de zwarte spatborden wit en zijn signaalstrepen »

- 1. De machinist heeft vanaf zijn hoge zitplaats een goed zicht op het werkterrein.
- 2. Bouwkit Magirus F 250 D 25 A KW 16, een deel van de onderdelen zal niet worden gebruikt.
- 3. Het indrukken van de metalen assen in de velgen met een tang met geribbelde bek.
- 4. Het correcte chassis is gearriveerd, de bouw van de kraanwagen kan worden vervolgd.
- 5. Het chassis staat op tien wielen, tijd voor de spatborden en tredebak.



aangebracht. Waterdecals met wapens, opschriften en waarschuwingsstrepen zijn voor alle versies bijgevoegd. De spatborden en de bovenkant van de cabine zijn in de betreffende kleuren aanwezig, mede daardoor tel ik zo'n 185 bouwdelen. Na oplevering van de kraanwagen blijven er redelijk wat over. Het is wenselijk om voor het assembleren de bijgevoegde handleiding met duidelijke tekeningen en detailfoto's te bestuderen. Aangegeven is welke bouwdelen worden geklikt en welke moeten worden verlijmd. Een in kleur uitgevoerde handleiding toont per brandweerkorps waar de specifieke details en decals zijn aan te brengen. Uiteraard kan de wagen naar een zelf gekozen korps worden gedecoreerd, maar dan moet u zelf voor de opschriften zorgen.

Onderstel

Zoals vermeld, het onderstel is bij alle varianten gelijk. De wielen met profiel laten zich soepel om de velgen duwen. Smalle voor de voorwielen en vier brede voor de dubbele achterwielen. Een spitsbektang helpt om de lange metalen as in de velgen van de voorwielen te steken, idem bij de korte achterassen. Ook het reserve-

wiel krijgt een velg. Het was even puzzelen hoe de achterassen aan het chassis te bevestigen. Dat bleek van een tweeassige truck te zijn; na een e-mail aan Preiser met omschrijving van het manco, arriveerde het langere chassis per kerende post en konden de drie assen worden geplaatst. De uitlaat en tredebak laten zich snel monteren, voor de beide koplampen zijn een pincet en loep nodig, de smalle gleuven in de bumper heb ik met een kleine schroevendraaier iets ruimer gewrikt om de lampen in te kunnen steken. Als de spatborden en cabinetreden op het chassis zijn verlijmd, kan de motorhuif worden opgebouwd. Bij proefpassen blijkt dat bij veel bouwdelen geen lijm nodig is om ze goed vast te zetten, de passing is uitmuntend.

Cabine

Op de rode cabine zijn de ruitenwissers in die kleur meegegoten. Desgewenst kunnen ze worden weggesneden en door flinterdunne zwarte worden vervangen. Na de ervaring met het monteren van de zwaailichten kies ik voor het zwart schilderen van de rode wissers.





10.

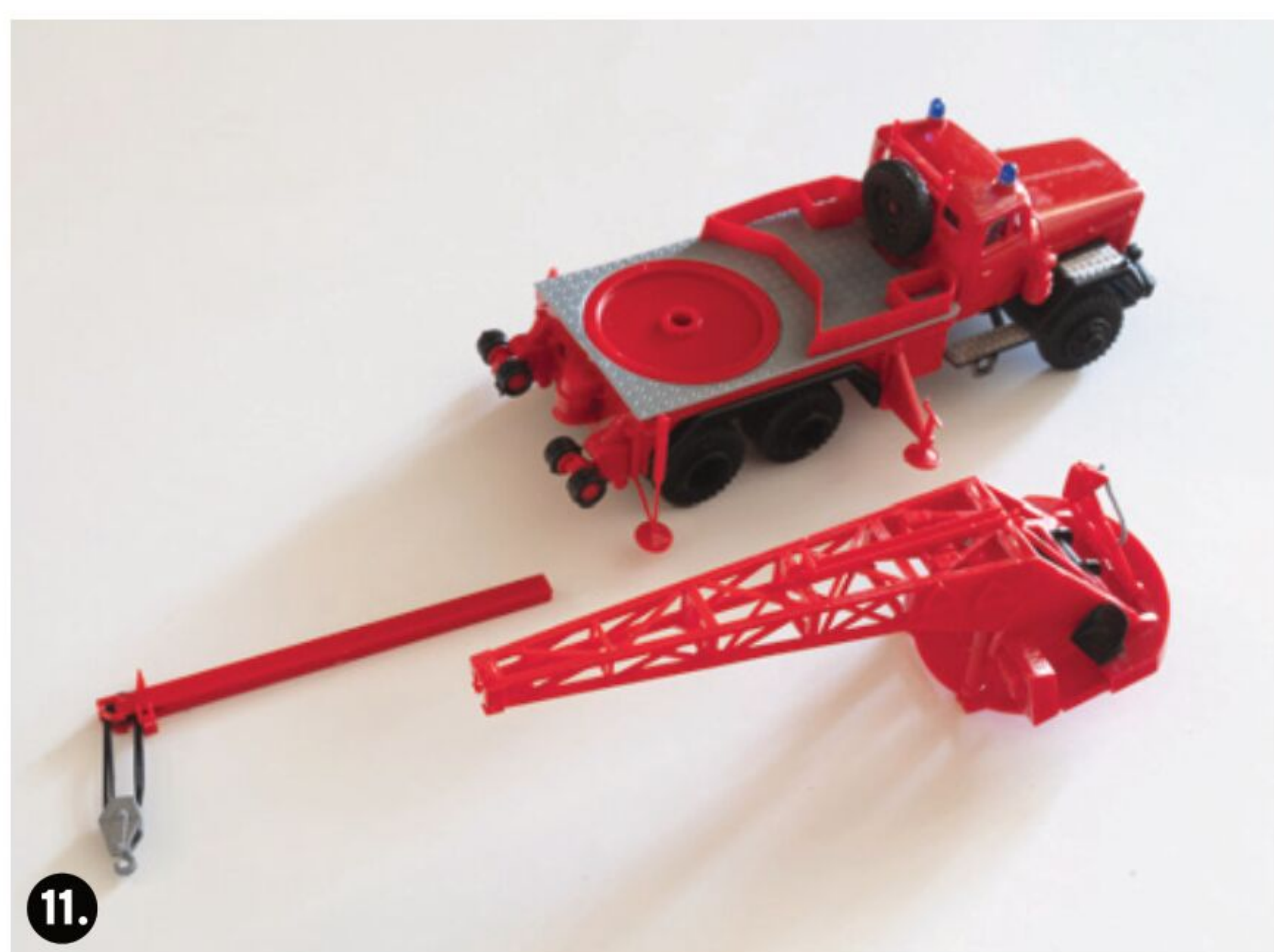
Van de zwaailichten zijn de alukleurige 0,2 mm dikke opleggingen in zesvoud en de 1,5 mm hoge ronde, blauwe lichten in drievoud bijgevoegd. De reserves blijken te moeten worden aangesproken. De handleiding stelt voor het van een pin voorziene blauwe licht door de ring in de verhoogde uitsparing op het cabinedak te steken. Door de klemvaste passing zou lijm achterwege kunnen blijven. Na enkele pogingen heb ik de ring op de pen van het aan de gietboom zittende blauwe licht gestoken en met een naaldpuntje lijm gefixeerd. Met een fijne spitsbektang is het lamparmatuur, voorzien van een naaldpunt lijm, op het cabinedak geplaatst. De treden en reliëfvlakken op de spatborden schilder ik alukleurig voordat de cabine en motorhuif worden geplaatst. Bij het plaatsen van de cabine moet de meegegoten rand aan de kant van het dashboard iets richting cabineruimte worden gebogen, dan kan de strook onder de ruitenwissers in de vrijgekomen strook worden geklikt.

Stempels

De stempels achter de cabine zijn - met zeer dunne elastische pennen - draaibaar uitgevoerd. Voor de

steunpunten aan de achterkant moet worden gekozen voor ingetrokken poten, bijvoorbeeld voor opstelling op het kazerneterrein of in het verkeer, of voor uitgeklapte bij werkende kraan. Ik kies voor het laatste. Door de uitgeklapte poten - één gietdeel - met weinig lijm op de rode onderplaat vast te zetten blijft wijzigen van inzet mogelijk. »

-
- 6.** De montage van de dakzwaailichten vergen uiterste concentratie.
 - 7.** De cabine is geplaatst, nu volgt het plateau voor de kraanopbouw.
 - 8.** De uitgeklapte stelpoten voor een werkende kraan.
 - 9.** Onderdelen van de filigrein uitgevoerde kraanarm.
 - 10.** De giek is voor het uit het water vissen van een nog onbekend object maximaal uitgeschoven.
 - 11.** De kraan kan op de schotel worden geklikt.
 - 12.** Diverse hulpstukken zijn op de wagen geplaatst en vastgelijmd.
-



11.



12.



13.



14.



15.



16.

Kraanarm

De bouw van de kraanarm gaat snel. Deze bestaat uit één gietdeel dat met enkele kleinere moet worden aangevuld. De passing is optimaal en veel delen worden gezien de beweegbaarheid van de arm niet gelijmd. Als de hijshaak aan de dubbel uitgevoerde kabels - dunne elastische kunststof - is bevestigd, kan deze aan het uitschuifbare deel van de kraanarm worden geklikt. Met het inschuiven van de rechthoekige armverlenging kan de kraan op het bordes worden ingestoken. De kraan is 360° draaibaar. De kraanopbouw is alleen in rode kunststof bijgevoegd; in geval de wagen naar voorbeeld van Kassel of Marburg wordt gebouwd, dient u die aluminiumkleurig te schilderen. Bij de Kasselse wagen dienen de lage boorden een kwastje wit te krijgen. De koplampen, schijnwerper en spiegels krijgen voor het monteren een tipje zilverkleurige verf. Naast deze attributen zijn er veel details die aan de wagen kunnen worden toegevoegd. De tweede haak, kabels, onderstopblokken voor de stempels en trekstangen in diverse lengtes. De meeste vinden een plek in de bakken met lage boorden tussen de cabine en kraan.

Decals

De decals breng ik als laatste aan. Krap uitsnijden met een scalpel, met een pincet zo'n vijftien seconden in lauw water dompelen, de decal iets over de rand van het moederblad schuiven en op de betreffende plek plaatsen. Met keukenpapier het water opzuigen

en het opschrift voorzichtig aandrukken en laten drogen. Lastig is dat de schrikstrepen van de voorbumper en het ronde plateau van de kraan iets te hoog zijn. Handig is ze bij het snijden langs een stalen liniaal direct een millimeter minder hoog te maken. Een tip is ook de driehoekige decals van de uitklapbare stempels voor het monteren op te brengen. Ook de spiegels en stempels in uitgetrokken situatie zijn in de eindfase het beste af. Bouwkit: artikelnummer 31269, € 50. Met zwarte spatborden en rode cabine is de kraanwagen kant en klaar beschikbaar (35033, € 52,50). Tijdperk III-IV. //

- 13. De kraan kan 360° worden gedraaid.
- 14. Watertransfers zijn voor alle korpsen bijgevoegd.
- 15. De decals kunnen langs een stalen liniaal lijnrecht worden uitgesneden.
- 16. Met uitgeschoven giek heeft de kraan een groot bereik, maar met minder hijsvermogen.

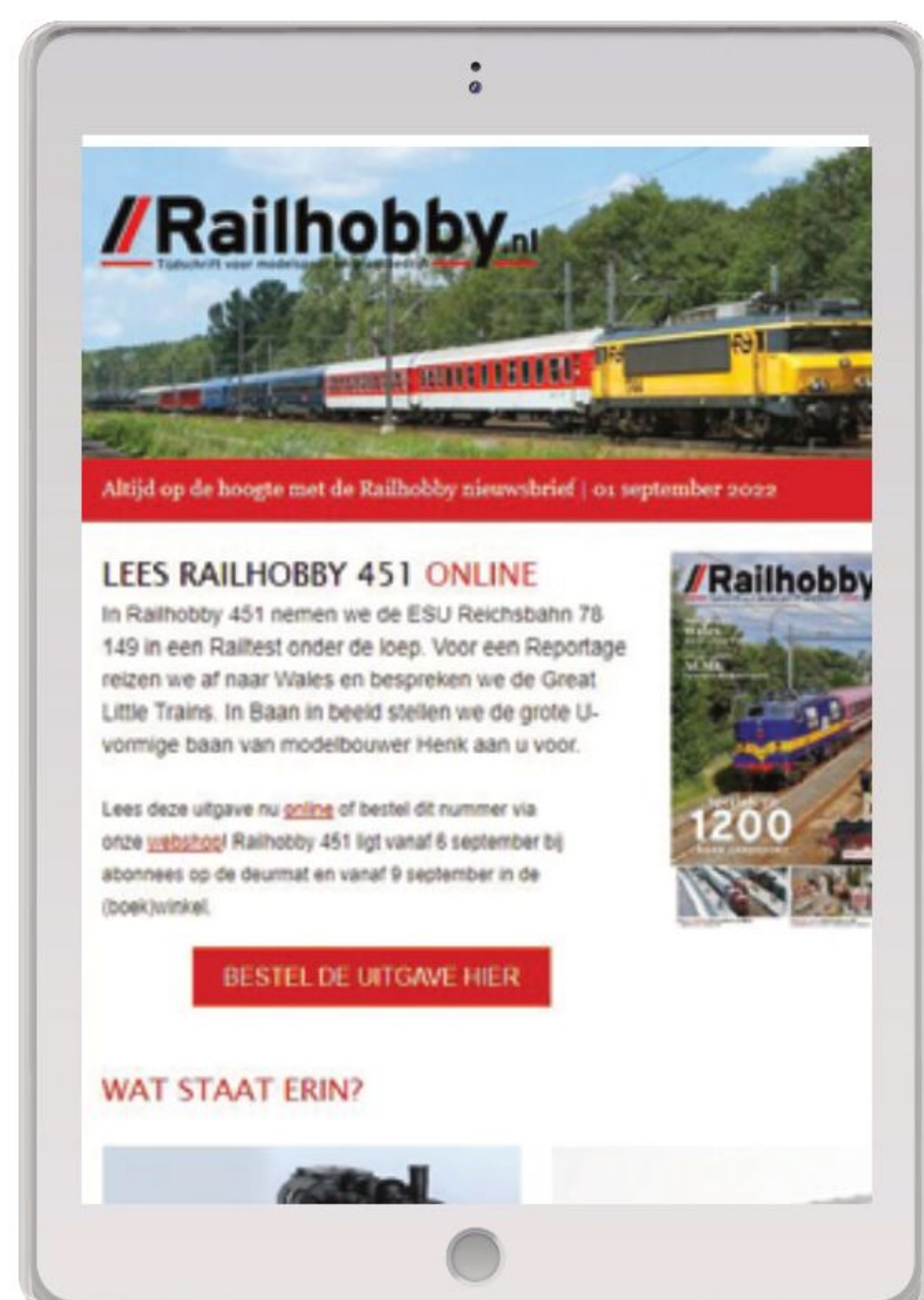


EXTRA ONLINE

Meer foto's 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.



Nieuwsbrief

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

De Grote Kleine Treinencompetitie, seizoen 2

Op zaterdag 8 oktober 2022 begint op NPO1 het tweede seizoen van 'De Grote Kleine Treinencompetitie'. Ook dit jaar strijden zes teams om de felbegeerde gouden locomotief. De juryleden Evan Daes en Joyce van Diepen beoordelen de modelbanen. Op pagina 44 leest u een interview met de juryleden en Team Paars.



FOTO: OMROEP MAX, ROLAND J. REINDERS



FOTO'S: MARCEL VAN EUPEN EN HAROLD VAN DER MEER

Bijzondere kerk

In het Noorse dorpje Åndalsnes (eindpunt van de beroemde Raumabanen) staat naast het station een tot kapel omgebouwd oud NSB-rijtuig met nummer 21226. Deze Togkapellet (treinkapel) is geopend in 2003 en is de enige in Noorwegen. De kapel is elke dag van de week vrij toegankelijk en zeker een bezoek waard. Bijzonder is het altaar gemaakt van oude spoorstaven en bielzen.



FOTO: HAROLD VAN DER MEER

Verdwenen smalspoor

Door het extreem lage water in de Rijn deze zomer kwamen lang vergeten zaken letterlijk weer boven water. Zo is in de Nederrijn bij Opheusden een deel van een smalspoor zichtbaar geworden. Dit spoor werd vroeger gebruikt om klei naar de overkant van de rivier te brengen. Aan de waterkant lag een platte veerboot waar de wagons op gezet werden. De steenoven lag aan de kant van Wageningen, een deel van de schoorsteenpijp van de voormalige Steenfabriek 'De Blauwe Kamer' is nog aanwezig.



Smalspoor IN KAMPEN

In Toen & Nu Kampen (Railhobby 444, februari 2022) werd het 700 mm smalspoor langs het emplacement Kampen besproken. Dit smalspoor wekte de interesse van lezers, waaronder Henk Kolkman. En dus gaan we terug naar Kampen.

Bij vereenvoudiging van het emplacement tot één enkel spoor in 2017 zijn hekwerken geplaatst, waardoor het smalspoor niet meer bereikbaar is. De foto's bij dit artikel dateren van voor die tijd. Kasper Haar (website Het Kamperlijntje) vond in de Kamper Courant van 27 november 1915 een publicatie dat er vanuit de Exportslachterij een fabrieksspoor naar het hoofdspoor werd aangelegd. Wijnhandel en Likeurstokerij J.W. Siebrand opende in 1966 een groot bedrijfsgebouw tussen het emplacement en de Spoorstraat. Siebrand gebruikte de voormalige Exportslagerij als perserij. Het smalspoor ging op enkele plaatsen het nieuwe gebouw in. Binnen gingen kratten met uitgesorteerde flessen op lorries

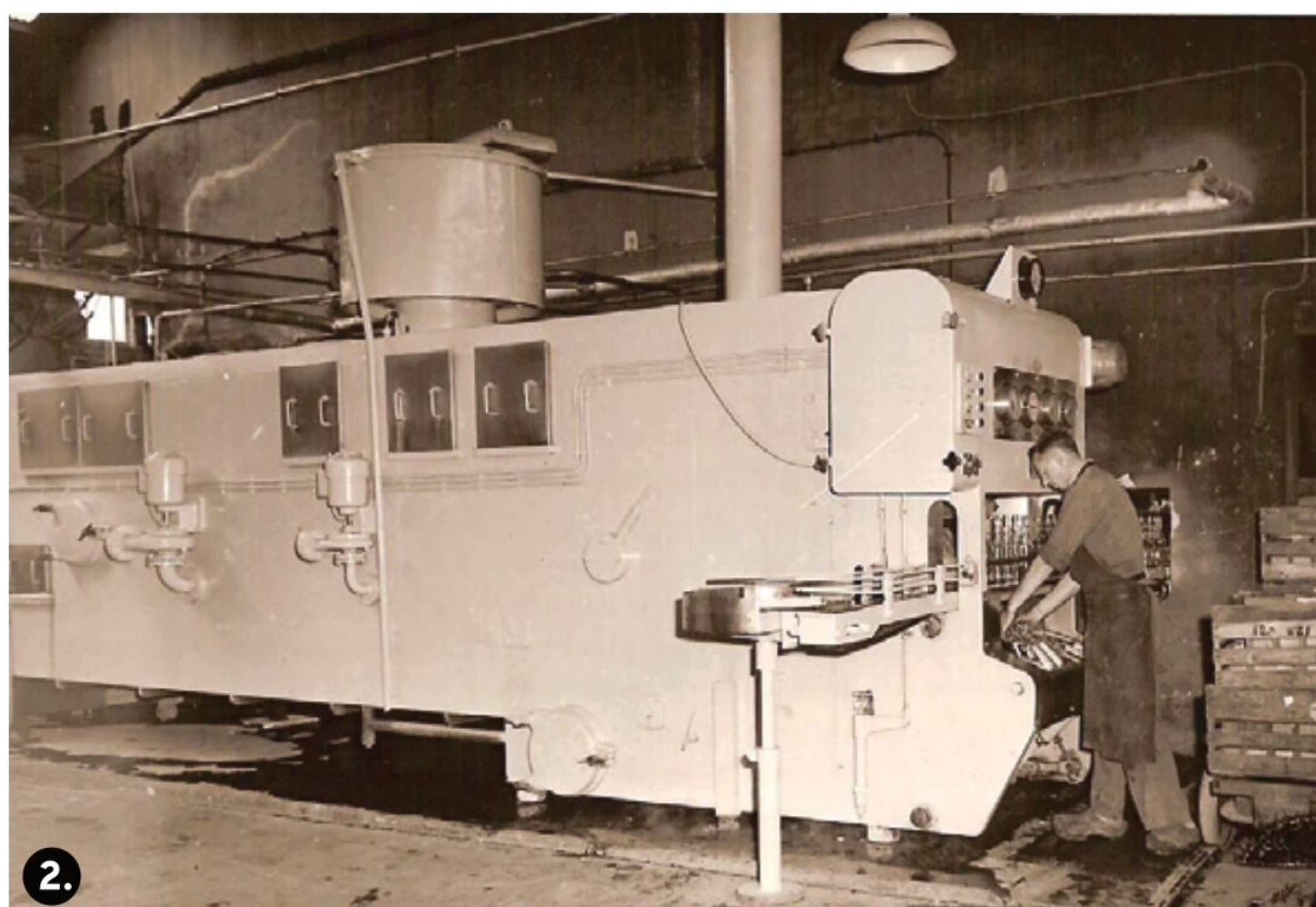
met duwtractie over het smalspoor naar de spoelmachines. (Oud-)medewerkers zeggen dat het smalspoor er in 1966 al lag, maar herinneren zich geen vervoer op het smalspoor buiten. Omdat op het terrein van Siebrand vroeger kolenhandelaren waren gevestigd wordt gedacht aan kolenvervoer.

RAILTRACTOR

Maar het zal wel nooit met zekerheid komen vast te staan waarom het smalspoor is aangelegd. Zeker is wel dat het niet om een lokale houtbereider ging die het smalspoor gebruikte om met een kleine locomotief wagens met hout in impregneerketels te rijden, zoals in Railhobby 444 werd gesteld. Wel juist is dat de Hout-

bereiding Rozendaal een loc voor dat doel kocht. Het ging om een in 1952 door Spoorijzer (SIJ) gebouwde 'Railtractor', die tot het SIJ-verhuurpark behoorde. Toen dit verhuurpark in 1970 werd opgedoekt, ging de loc naar Oving (later ODS) in Hendrik Ido Ambacht. Op een Oving-plaat werd bedrijfsnummer 111 aangebracht waaraan de loc nog steeds is te herkennen. Via de firma Snoei in Krimpen aan de IJssel belandde de loc in 1991 bij Houtbereiding Rozendaal. Na de komst in 1994 van een nieuwe impregneerketel bleek de Railtractor van fabrikant Spoorijzer te licht en werd terzijde gesteld. In 1999 ging ze naar de Gelderse Smalspoor Stichting. Het punt is dat Rozendaal (tegenwoordig Woodvision) niet bij station Kampen, maar aan de Haatlanderdijk was en is gevestigd; de Spoorijzerloc kan daarom niet op het smalspoor bij het station hebben gereden. //

1. Het smalspoor bij de koplading van station Kampen op 11 november 2015. Links Wijnhandel en Likeurstokerij J.W. Siebrand.
2. Een spoelmachine van Siebrand, met rechts een smalspoorlorrie met kratten vol flessen. (foto collectie Jan Bos)
3. Het restant van een draaischijf, 11 november 2015.
4. De locomotief van Houtbereiding Rozendaal op het Kamper industrieterrein Haatland staat op 6 september 1995 buiten dienst.





1.

Deel 2
van 2

Grevenbicht AM MAAS

DEEL 2: TIJDPERK III

In deel 1 belichtte Henk Boterenbrood het ontwerp en de bouw van zijn grote U-vormige modelbaan met aparte trajecten voor stoom- en dieseltreinen en de elektrische tractie. In deze aflevering gaat hij in op de verdere bouw, de helixen en het besturingssysteem.

De beide benen van de U zijn gescheiden door een brede, bevaarbare rivier. Op de linkerpoot van de U, zie de tekening in Railhobby 451, ligt op +200 mm het circa vier meter lange paradebaanvak. Dit dubbelsporige traject is voorzien van bovenleiding en wordt door alle tractiesoorten bereden. Aan het begin van de Paradestrecke, direct na de twee stalen bruggen, takt de dubbelsporige stoom- en diesellijn aan op het geëlektrificeerde tracé. Op +50 mm is, aan de rand van de tafel en in het

vervolg van de rivier, een grote haven gepland met diverse sporen, loopkranen, loodsen, kolenopslag, olieverlading en een fabriek. Vanaf het hoofdstation voert een enkelsporige zijlijn naar het bergdorp Born. De dienst wordt veelal door een railbus met aanhangrijtuig uitgevoerd, maar de beide sporen van het eilandperron hebben voldoende lengte om een trein met enkele Silberlingen op te nemen. Dat is dan een trekduwtrein omdat er voor de loc geen mogelijkheid is om te lopen. Bij de aanpassingen van het emplacement

heeft de spoorwegmaatschappij uit kostenbesparing het overloopwissel verwijderd. Het bergdorp is een gewilde bestemming voor wandelliefhebbers; door de met wijngaarden bedekte heuvels zijn diverse wandelroutes uitgezet. Ook de wijnhuizen trekken met hun goed gevulde wijnkelders en proeverijen veel bezoek. Aanvankelijk zou de zijlijn bovenlangs het paradebaanvak tot het eind van de linkerpoot doorlopen. Omdat het enkelspoor dan op een hoogte van +500 mm op een spoordijk of andere constructie evenwijdig aan de achterkant van de baan zou lopen is dit in een vroege fase afgeblazen en is Born het eindstation van de lijn. »

1. De tienstandige polygonale locloods is vandaag goed bezet.
2. Vanuit twee richtingen lopen treinen binnen: een door een BR 03 getrokken D-trein en een oliegestookte BR 42 met een sleep gesloten goederenwagens.
3. De 01 104 op de slakkenput van het BW. De machinist van de 50 3883 zal zijn loc bij de zandtoren tot stilstand brengen.
4. Rechts van de grote kerk is een restant van de stadsmuur en één van de torens bewaard gebleven.





5.



6.

EEN ENKELSPORIGE ZIJLIJN VOERT NAAR HET BERGDORP



7.

Door het hoge spoor zou de rest van de baan vanuit het looppad aan de achterkant slechts moeizaam bereikbaar zijn.

HELIXEN

De keerlussen en helixen zijn van onderaf goed bereikbaar. De breedte van de rechte werkpaden tussen de keerlussen en helixen is 50 cm, zodat ik aan de achterkant kan staan. In elk geval zijn de rails zo bereikbaar. De scenery is daardoor, en via een aantal op strategische plekken geplaatste luiken, voor 90% bereikbaar. Dit is geen probleem, omdat je hier feitelijk, behalve voor het ontstoffen, niet meer aan hoeft te komen. Daar het landschap over de luiken doorloopt vallen ze nagenoeg niet op. Bij de planning van de diverse bouwfases houd ik er rekening mee dat, zodra er rails zijn gelegd en aangesloten, er direct kan worden gereden. Daarvoor plaats ik een tijdelijke keerlus. Ondertussen ga ik met het landschap en de scenery aan de slag, iets dat al gauw meer dan een jaar kan duren. Voordeel is ook dat de nieuw aangesloten sporen uitvoerig kunnen worden getest.

BLOKTREINEN

Het rollend materieel bestaat grotendeels uit vaste stammen voor de personentreinen en bloktreinen voor het goederentransport. Er rijden rond twaalf vaste combinaties, maar er zijn voldoende mogelijkheden om andere treinen samen te stellen. Dat kan op het rangeerstation van Grevenbicht am Maas en op het havenemplacement. Op dit laatste kan ook van elektrische naar stoom- of dieseltractie en omgekeerd worden gewisseld. Het parcours voor de stoom- en dieseltreinen heeft een rijlengte van circa 115 m, dat van het geëlektrificeerde rond 75 m. Daarvan is het grootste deel overigens niet zichtbaar. Het gemeenschappelijk traject heeft een lengte van ongeveer 30 m. Dit deel is, inclusief het havenemplacement, nog in aanbouw. Het op de tekening weergegeven sporenplan kan uiteindelijk anders uitpakken. Om ondertussen toch te kunnen rijden heb ik een tijdelijke keerlus aangelegd. Voor een realistisch uiterlijk zijn veel goederenwagens in meer of mindere mate gewetherd.

COMPUTERGESTUURD

Op de baan wordt digitaal gereden, op dit moment handmatig. De centrale, Digicentral DR5000, kan zowel via de pc als via handregelaars worden aangestuurd. De bedoeling is dat de baan uiteindelijk, omdat deze qua grootte en de vele ondergrondse sporen niet meer is te overzien, computergestuurd gaat worden. De pc wordt nu alleen gebruikt voor aansturing van de centrale en een Excel-overzicht dat vermeldt welke



treinen met welk decodernummer op de baan staan. Van diverse loctypen heb ik meerdere exemplaren die anders lastig uit elkaar zijn te houden. De uitrijsporen van de schaduwstations zijn via webcams te volgen, de beelden worden op de met de locbesturing gedeelde monitor weergegeven. De beelden zijn desgewenst uit te vergroten; we rijden dus niet helemaal blind. De blokken zijn al aangelegd met aansluitingen voor de terugmelders, zodat de baan, als alle rails zijn gelegd, op het besturingsprogramma kan worden aangesloten. De blokken hebben vanwege de beoogde treinlengte in het station een minimumlengte van drie meter. De meeste zijn, afhankelijk van de lay-out, tussen de vier en tien meter lang. Voor de stroomvoorziening zijn vijf 3A boosters beschikbaar. De wisselbediening van het rangeerterrein blijft analoog, daar worden »



5. Tenderloc 93 682 is gedraaid, de machinist zet de loc in beweging naar het rangeerterrein om aan zijn dienst te beginnen.
6. In de Stationsstraat is altijd veel verkeer. De gemeente wacht op het advies van de werkgroep op welke plek het zebrapad moet worden aangelegd, wellicht in combinatie met verkeerslichten.
7. Locomotieven serie 042, 044 en 50 wachten op hun volgende inzet.
8. Overzicht oostzijde. De locloods met op de voorgrond de afstelplaats voor defect materieel.
9. Feest in de Altstadt. De plaatselijke kapel zorgt voor een muzikale noot op het terras.
10. Het gebouw van de Lokleitung met een rangeerende Köf met een tankwagen met stookolie.





alleen de in- en uitrijsporen gedigitaliseerd. Ook de emplacementen bij de haven en de rijtuigloods krijgen een eigen bedieningspaneel. Dat is handiger als daar met een Multimaus wordt gerangeerd en hoef je, als daar wordt gerangeerd, niet telkens twee meter heen en weer te lopen. Het scheelt bovendien vele meters draad. De koppeling tussen de tableaux en baan gaat via dertigaderige kabels en genummerde industriële kroonstenen. Een goede administratie is daarbij essentieel. De wissels en seinen worden met rode en groene drukknoppen bediend. Bij wissels is groen de rechtstand en rood afbuigend. Vanwege de andere aansturing zijn de knoppen voor de Engelse wissels wit en van de driewegwissels geel. Altijd twee knoppen per richting. Minder kan, maar is dan onoverzichtelijker. De Fleischmann-draaischijf wordt met een draaiknop voor de spoorkeuze aangestuurd.

KASTEEL

De scenery probeer ik zoveel mogelijk zelf te maken, dat geeft veel voldoening. Zelf vind ik het circa drie meter lange stenen bogenviaduct met het omringende landschap zeer geslaagd. Dit geldt ook voor de kalksteenformaties met het kasteel, zoals die veel in de Jura zijn te zien. Het kasteel is - begrijpelijk - op het hoogste punt van de baan opgetrokken. De grote boog in het viaduct is voor de zeilvaart hoog genoeg; op een van de oevers resteert een oude wachttoren waar de scheepvaart op de rivier in de gaten werd gehouden. Het meeste groen, de vele bomen en het struikgewas, zijn zelfbouw. De stadsmuur van de Altstadt van Grevenbicht is met de drie torens aan de spoorzijde nog intact. Plannen uit de jaren 70 om het oude centrum door het verbreden van de verkeersweg voor auto's beter bereikbaar te maken, hebben het gelukkig niet gehaald. Rond de eeuwwisseling is een restauratieprogramma gestart waarbij naast het poortgebouw het eerste deel van een dakconstructie zichtbaar is. »

11. De 044 528 is klaar met bunkeren en maakt plaats voor de langzaam oprijdende 50 3663.
12. De kolenvoorraad wordt met hoge bakwagens aangevuld. De kraandrijver is bij de achterste wagens begonnen.
13. Aan de westkant van het station een binnenkomende BR 220 met een D-trein en een BR 42 met een goederentrein.
14. Gescheiden door een bergbeek ligt achter het depot de Maasbrug. In de verte zijn de vrijstaande huizen van het dorp Born zichtbaar.
15. De 50 3663 is klaar voor de volgende dienst en rijdt de draaischijf op.



DE SCHADUWSTATIONS ZIJN VIA WEBCAMS TE VOLGEN





Niet alleen oude panden zijn als vakwerk gebouwd, ook bij enkele nieuwere wordt deze traditionele bouwwijze gevolgd. Dit tot vreugde van de plaatselijke VVV en de middenstand, die het aantal bezoekers nog steeds zien toenemen. Daar Grevenbicht a/M Hbf ook door intercity's wordt aangedaan, komen de meesten met de trein.

Zoals genoemd staat de baan (behalve bij de schaduwstations) circa 120 cm boven de vloer. Ik hou van efficiency qua ruimtegebruik en daarom staan alle hulpmiddelen zoals de werktafel, computertafel, voedingskast en de drie ladekasten voor treinmaterieel op wieltjes zodat ze onder de baan kunnen worden geplaatst. De stapelbare kratten met grasvezels, lijm, enz., staan per vier stuks op een verrijdbaar onderstel. Het bedieningstableau is wegklapbaar. In de komende maanden

zal de tijdelijke keerlus door de definitieve dubbelsporige worden vervangen. Het landschap boven deze lus zal volgen als het emplacement van de havensporen met de daar geplande bebouwing is gerealiseerd. Zo blijft er altijd werk aan de winkel. //

16. De TEE in close-up op de stalen brug. Links de aantakking en op de voorgrond de Maas. Rechts-achter een doorlaat voor het riviertje onder de spoordijk naar Born.

17. Een door een eloc serie 114 getrokken TEE raast over de brug. In bedaagder tempo volgt onder de brug langs de rivier een BR 194 met een gemengde goederentrein, afkomstig van het havenemplacement.



INFO

Hoogten in mm

- Grevenbicht a/M +300
- Haven +50
- Paradebaanvak +200
- Bergstation Born +450
- Vlag op het kasteel +1000 mm



EXTRA ONLINE

Meer foto's en eerdere delen vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online

Gratis voor (print +) online abonnees!

Ethanol in je trein!

Op zich niet eens zo bijzonder; er wordt vaker gevaarlijk spul per spoor vervoerd. Gezien de grotere risico's over de weg, "gelukkig maar", zou ik zo zeggen. Tóch was er in augustus 2008 enige opschudding.

Er kon als vervoerder goed worden verdiend, maar dan zouden we als spotvervoerder van de Zeehaven Dordrecht een ethanolrein naar Emmerich moeten brengen. Normaal gezien geen punt, maar deze trein stond er al enige tijd. Niet één vervoerder durfde de klus aan. Half gammele Poolse ketelwagens, 23 stuks, waren de oorzaak. Hoe, door wie en óf deze ketelwagentrein aan de Nederlandse grens ooit was nagezien, bleef een raadsel. De trein was inmiddels beladen met een gevaarlijk goedje voor Polen en de verantwoordelijke Dordtse verlader wilde er graag van af; ze stonden behoorlijk in de weg. Dat vond de burgemeester van Dordrecht, geïnformeerd via een meldplicht, onderhand ook. Na uitvoerig intern overleg gingen we ervoor en met de meest ervaren wagencontroleurs zijn de PKP-ketelwagens tot op de kleinste veiligheidsdetails nauwgezet gecontroleerd. Elke wagen kreeg zo een vorm van loopbaarheidsonderzoek en waar nodig verrichtten we kleinere reparaties. Een gecertificeerd en gerenommeerd onderhoudsbedrijf stond voor ons stand-by. 's Avonds was het zover, we verklaarden deze trein als veilig en vertrek gereed, mits de dienstregeling-/inhaalsnelheid niet groter werd dan 80 km/h. Na het zien van alle roest waren we voorzichtig. De volgende ochtend zette ik een G1206 voor de trein. "Het oude vleesch moet eerst op Hans!", vertrouwde Processturing mij ter geruststelling toe. Langzaam trokken we de sleep

buiten de hekken van de verlader. Nu waren we écht de eindverantwoordelijken. Via de Brabanthroute voerde mijn weg naar Emmerich. Het pad was voor overdag aangevraagd, zodat ik onder goede lichtcondities de zaak in de gaten kon houden. Dat betekende ook, door de lage snelheid, dat ik vrijwel overal aan de kant werd genomen. Precies zoals voor deze rit gewenst was. Bij iedere stop ging ik voor een korte technische controle langs de trein. Tilburg, Oss, Nijmegen, Zevenaar. Dat kostte veel tijd, maar we namen geen enkel risico. Bij doorkomst op Den Bosch, bij het kantoor van ACTS, werd het een bijna emotioneel

feestje. Het voltallige kantoorpersoneel stond de trein vanaf het balkon toe te zwaaien. Als antwoord gaf ik een fraai tyfoonconcert. Zoiets vergeet je niet snel. In een bedrijf kon het dus ook zo gaan; iedereen volop betrokken vanuit de eigen verantwoordelijkheid. Samen een uitdagend en goed lonend stukje spoorwerk afleveren. Bij de locwissel op Emmerich stond een ontvangstcomité klaar. De Duitse partner keurde de trein binnen één uur goed en het spul mocht verder naar het oosten. Zelden was ik zo blij toen ik de laatste wagen met sluitplaatjes richting Wesel aan de horizon zag verdwijnen. Klus geklaard! //



Passage bij het toenmalige ACTS-kantoor in Den Bosch.

Stijgingen TOT 26%

MET NEZ CASSÉ OVER DE KOPERHELLING

Sinds ACTS in 2008 als eerste particuliere vervoerder met ex-NS 1600'en ging rijden, is de populariteit van dit type loc in ons land behoorlijk toegenomen.

Maar ook in andere Europese landen rijden deze Alstom-locomotieven, waaronder in Slovenië. We volgen deze machines op de helling bij Koper.





De 363-034 met een dieselolietrein
in Prešnica, 25 juli 2022.



DOOR DE HELLINGEN KRIJGEN VEEL TREINEN VANUIT KOPER EEN OPDRUKLOC



Slovenië heeft in de stad Koper een haven van redelijke omvang. Met een overslag van zo'n twintig miljoen ton per jaar staat deze haven in de schaduw van wat Rotterdam er per jaar doorheen perst (2021: 466 miljoen ton). Desondanks is er veel spoorvervoer en als het aan de havenautoriteiten van Koper ligt neemt dit aandeel de komende jaren alleen maar toe.

De spoorlijn vanuit Koper heeft echter een nadeel; om het achterland te bereiken, slingert een enkelsporige spoorlijn van 44 kilometer door het gebergte, waarbij een hoogte van bijna 600 meter overwonnen moet worden om het hoogste punt bij Rodik te bereiken. Hellingen tot 26‰ zijn hierbij geen uitzondering. Dat de Sloveense Spoorwegen (SŽ) kozen voor een zes-assige variant van de nez cassé is daarmee te verklaren. Sinds 1975 vormen deze machines, serie 363, de rug-gengraat van de goederendienst.

Bufferen

De passagemogelijkheden zijn tussen Divača en Koper op één hand te tellen (Rodik, Hrpelje-Kozina, Črnotiče, Hrastovlje en Rižana), wat de dienstregeling erg fragiel maakt. De praktijk leert dat er meestal meerdere treinen in één richting rijden, om het continue stoppen en optrekken bij passages te voorkomen. Station Hrpelje-Kozina heeft meerdere sporen, waar dan ook regelmatig treinen worden gebufferd om vervolgens achter elkaar weer te vertrekken. Het weinige reizigersverkeer - een nachttrein en twee IC-paren per dag - heeft voorrang en goederentreinen maken hiervan gebruik om in dezelfde flow mee te gaan.

Door de genoemde hellingen krijgen bijna alle treinen vanuit Koper een opdrukloc om de stijging te overwinnen; alleen Adria Transport wil het nog wel eens met een dubbeltractie Taurus proberen. De opdrukloc duwt de trein van Koper tot aan station Hrpelje-Kozina waar de opdrukloc wordt losgekoppeld, maar haar taak zit er dan nog niet op. De loc duwt de trein vervolgens nog de laatste helling op tot het station van Rodik is bereikt. Omdat dit station slechts over een zijspoor beschikt, is het zaak dat treinen hier snel door kunnen rijden. De opdrukloc stopt hier tussen de seinen van het station, terwijl de trein rustig verder rijdt; richting Divača gaat het immers weer helling afwaarts. Na te zijn gestopt bouwt de machinist van de opdrukloc snel om en keert met de losse loc direct terug naar Koper om de volgende trein de berg over te helpen.

Nieuwe corridor

Aan deze dagelijkse praktijk zal in 2026 een einde komen. Sinds 2019 wordt gebouwd aan een tweede spoorlijn. Deze verbinding van 27 kilometer zal via



4.

acht tunnels - bij elkaar een lengte van ruim 20 kilometer - en twee viaducten van 452 en 647 meter Koper met Divača via een minder steile route verbinden. Na opening van de nieuwe spoorlijn is het traject van Divača naar Koper feitelijk dubbelsporig en voldoet hiermee ook aan de eisen die de EU stelt aan de 'Rail Freight Corridors'. Een deel van de aanleg van de spoorlijn wordt dan ook door de EU gesubsidieerd. In de haven zelf wordt een half miljard geïnvesteerd. Zo is er in 2020 al een viersporige autoterminal geopend met 2800 meter opstelspoor. De haven streeft ernaar om in 2026 ten minste 60% van alle goederen per spoor aan of af te voeren; later te verhogen tot 70%. »

1. In Hrpelje-Kozina wordt gestopt om de opdrukloc los te maken. Op 22 juli 2022 wacht de 363-020 tot hij het signaal krijgt dat deze los is en de laatste helling naar Rodik kan worden genomen.
2. De 541-020 heeft Rižana met een lege dieselloketrein bijna bereikt. De oplettende kijker kan bovenaan de berg al zien welke trein op 20 juli 2022 een kwartier later de fotograaf gaat passeren.
3. De gereviseerde 363-017 heeft met een container-trein Rodik bereikt, hier zal de opdrukloc de trein loslaten en terugkeren naar Koper, 22 juli 2022.
4. De fotogenieke rotspartij bij Črnotiče, 20 juli 2022.
5. De dagelijkse nachttrein van Maribor naar Koper. De trein is de splitsing bij Prešnica gepasseerd; rechts de diesellijn naar Pula, 25 juli 2022.
6. Flirt 510-032 en 510-018 verzorgen de reizigersdienst, gefotografeerd bij Znanigrad op 25 juli 2022.



5.



6.



Het nieuwe spoor zal voornamelijk worden gebruikt voor het transport van goederen van Koper richting het achterland, waarbij het oude traject dan de andere richting voor haar rekening neemt. Opdrukken zal dan in veel gevallen niet meer nodig zijn. Of hiermee de serie 363 uitgediend zal raken, zal de toekomst leren. Momenteel hebben de SŽ nog de overhand in het goederenvervoer, maar ook andere vervoerders zoals ÖBB, Adria Transport, PKP Cargo en Metrans timmeren hier flink aan de weg. Voor de variatie in de goederendienst een welkome aanvulling. //



- 7.** Tussen Črnotiče en Prešnica is in de rotsen een ingraving uitgehakt om de spoorlijn niet extreem te laten stijgen. De 363-033 trekt op 20 juli 2022 een dieselolietrein uit Koper.
- 8.** Tot 2014 reed vanuit Den Bosch een autoslaaptrein naar Koper. De laad/losinstallatie op het emplacement van Koper is hier een stille getuige van.
- 9.** In donkerrood de spoorlijn naar Koper, de onderbroken lijn geeft de in aanbouw zijnde spoorlijn aan.



Dorpdiorama met POLA-BOUWDOOS

EEN BLOKJE HUIZEN

Bij zijn bezoek aan Den Haag trof Thonis van der Weel in een modelspoorwinkel een oud Pola-bouwpakket. De afbeelding op de verpakking deed hem denken aan kleine steden in Duitsland, waar dit soort huizenblokken nog lang tussen de nieuwere panden hebben gestaan. U vermoedt het al: het pakje ging mee.



De bestuurder en conducteur zijn nog druk in gesprek als vertegenwoordiger Herr Althof zich op de halte afvraagt of de tram wel op tijd zal vertrekken.

Na een eerste verkenning van de drie panden zijn de wanden in ruwbouw in elkaar gelijmd en de naden met snelplamuur dichtgesmeerd. De gevel van het grote huis is wat rommelig geplamuurd, alsof de pleisterlaag van de muur komt. De vensters en deuren krijgen een nieuwe kleur en

zijn vervolgens op het meegeleverde vel transparant plastic gelijmd. Dat geeft de minste kans op vlekken. Het kleine huis in het midden kreeg een nieuw dak, dat van een bouwdoos van Auhagen was overgebleven en alle nokvorsten zijn, omdat ik de bijgeleverde exemplaren wat grof vond, door exemplaren uit het »

Auhagen-sortiment vervangen. De stroken heb ik in stukjes gesneden die ik stuk voor stuk op de nok lijmde, zodat er een wat levendiger aanblik ontstaat. De daken zijn tenslotte met rood en okergeel nat-in-nat geschilderd; na droging krijgen ze een wash met zwart en een drybrush met wit.

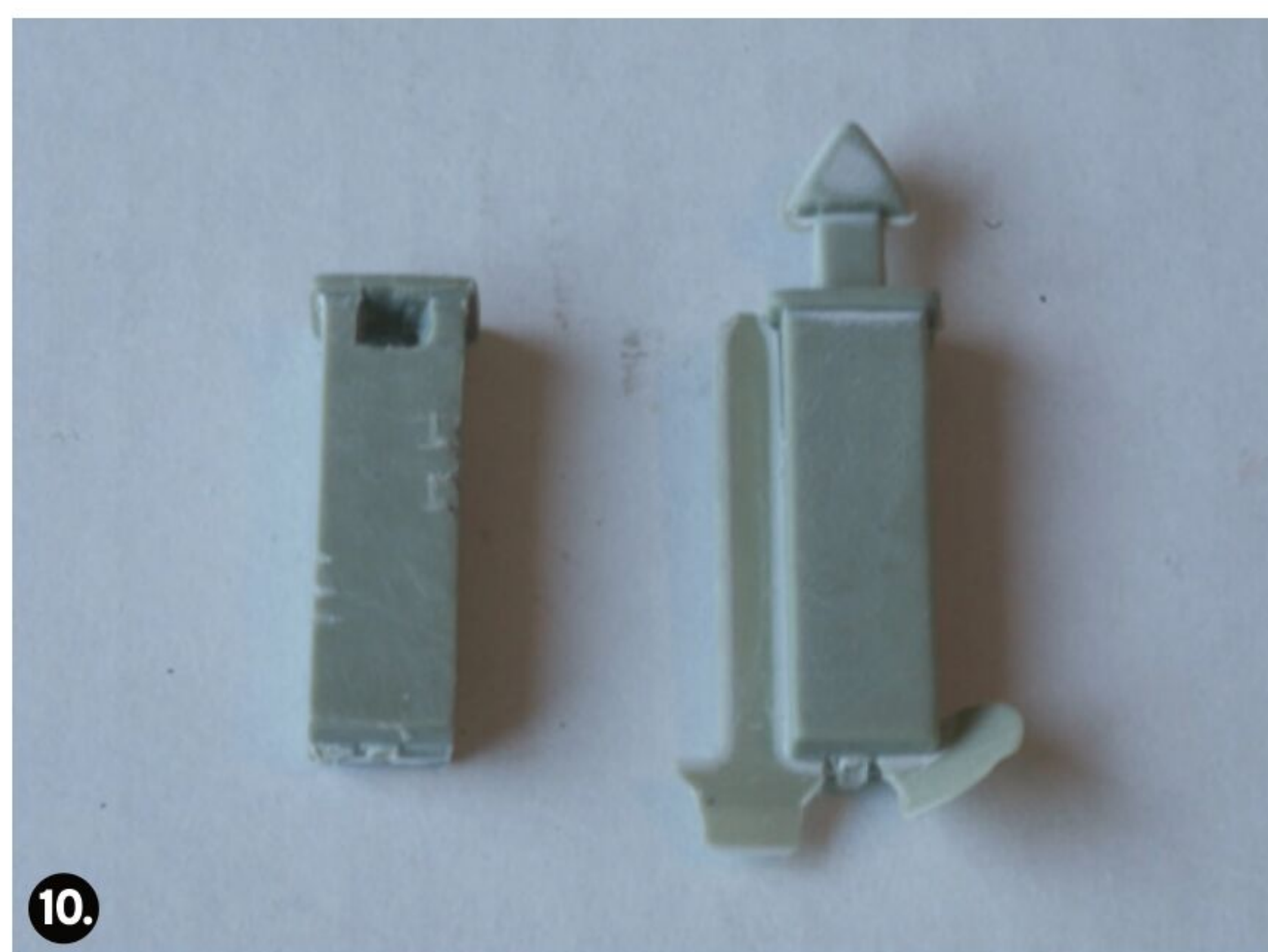
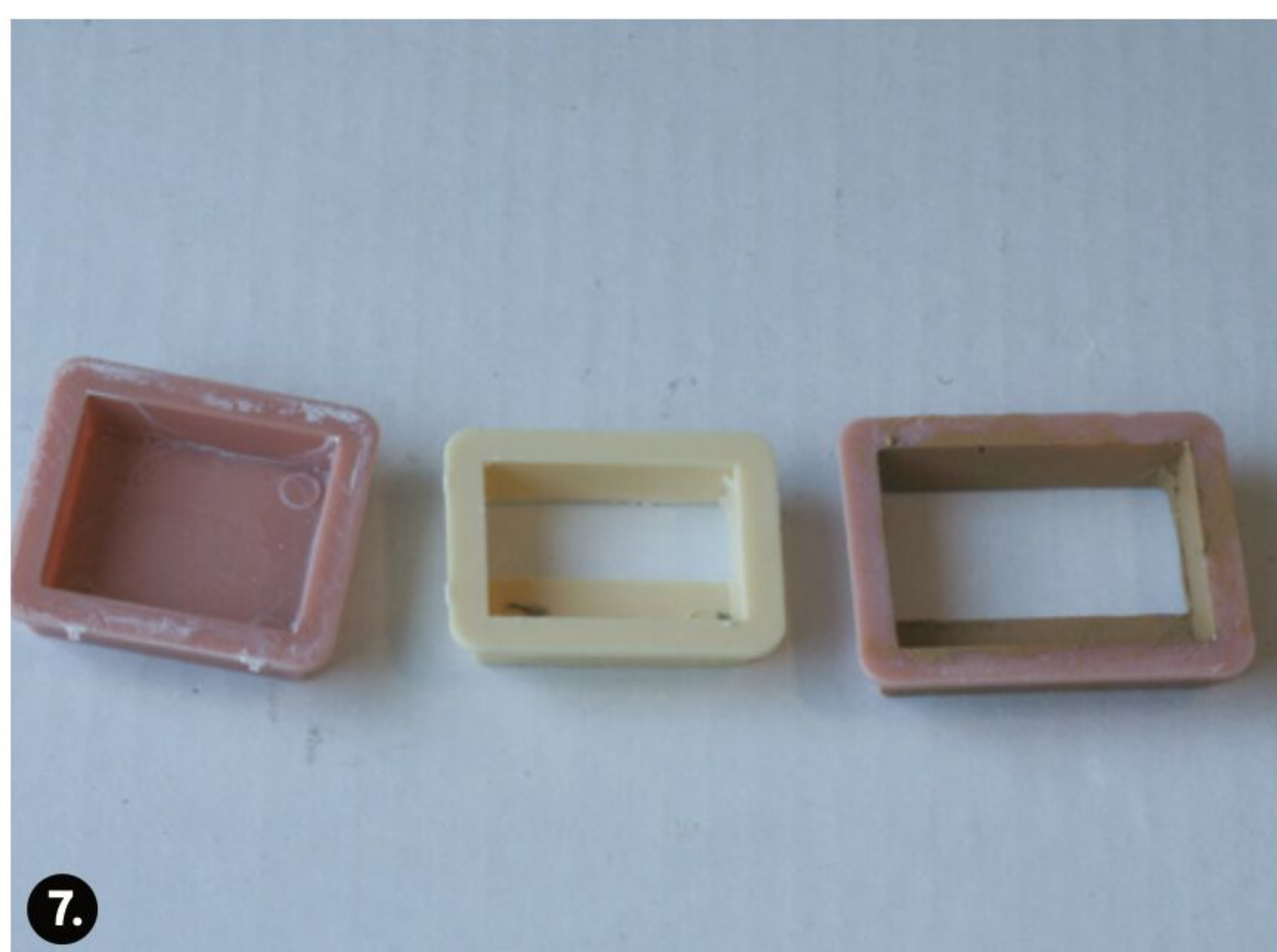
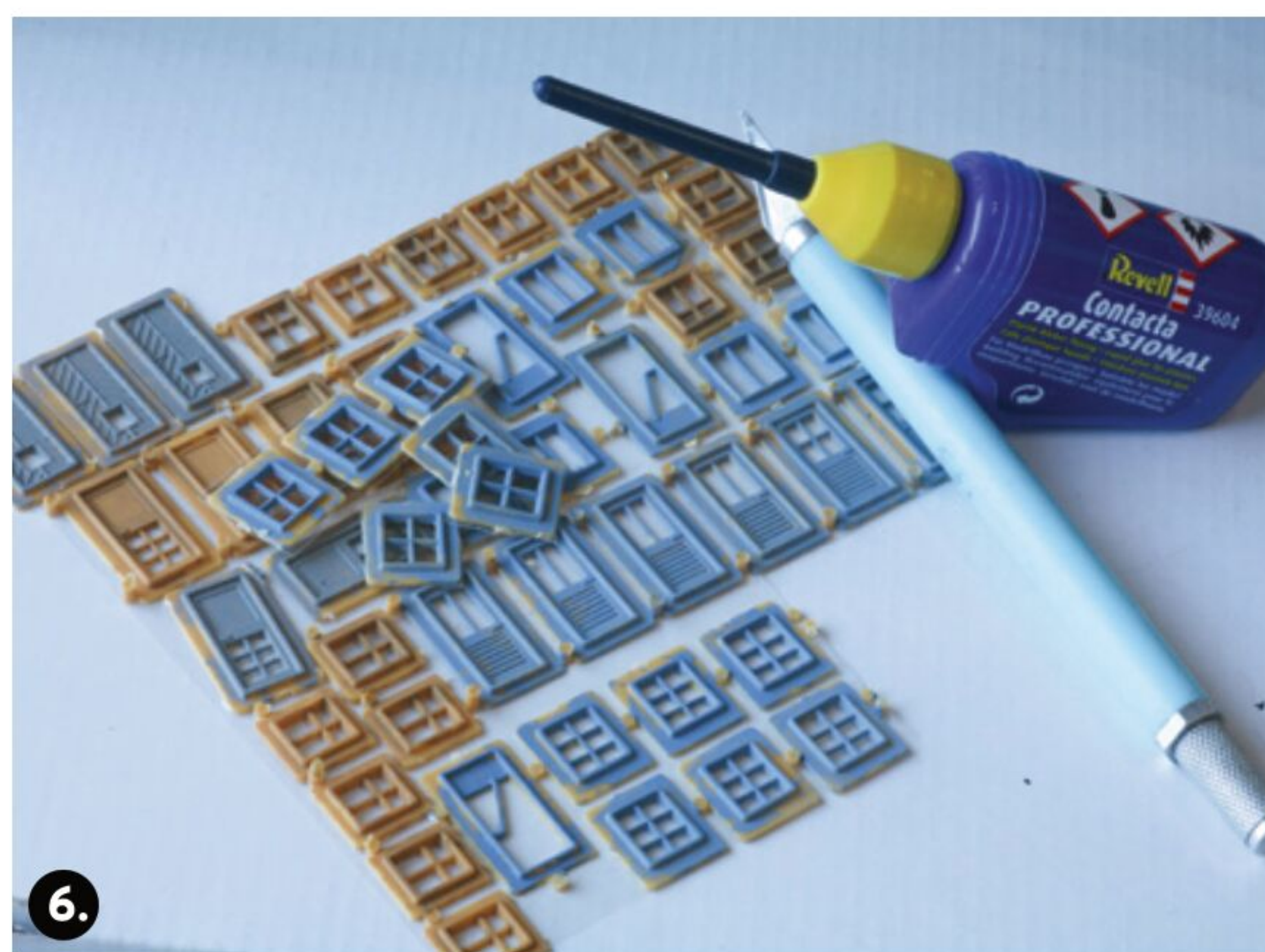
SCHOORSTENEN

Daar de bijgevoegde schoorstenen me niet konden bekoren - ze ogen te strak en netjes - heb ik ze met een hobbymes en sleutelvijlen bewerkt tot meer geloofwaardigere exemplaren. Het zijn tenslotte geen nieuwbouwpanden. De schoorsteen van het middelste huis krijgt een verlenging tot boven het belendende dak. De onderdelen van de kit waren al af fabriek licht vervuild, maar zoals altijd heb ik ze overgeschilderd met daarna een stevige wash met zwart. Nadat de verf goed droog was, ben ik met een glasvezelpotlood over de wanden gegaan om een verweerd effect te bereiken. Op die manier kunnen ook watersporen onder de

ramen en dergelijke worden gemaakt. De luiken zijn geschilderd en met een zwarte wash behandeld voor ze werden geplaatst. Die heb ik niet vlak op de muur geplakt, maar gaf het geheel wat meer diepte door ze aan één kant vast te lijmen en de andere kant wat van de muur af te houden. De meegeleverde regenpijpen vond ik te grof zodat ik ze door 0,8 mm messingstaf heb vervangen. Dat laat zich goed naar de plaatsing van de pijp buigen.

1. Een deel van de bouwdoos en de afbeelding die de inspiratie voor het diorama vormden.
2. De gevel van het grote huis is met snelplamuur van afbrokkelend pleister voorzien.
3. De twee buitenste huizen hebben een schilderbeurt en een wash gekregen en contrasteren nu erg met het onbehandelde middelste huis.
4. De vensters en deuren krijgen een andere kleur.





ETALAGES

De winketalages heb ik aan de achterkant open-gesneden en gevuld met allerlei uit stukjes styreen gesneden zaken, die kazen, worsten en blikken voor-stellen. Ook de rommeldoos levert hier een bijdrage. Nadat ze, voorzien van de winkelruit, achter de venster-openingen waren gelijmd, heb ik er stroken papier met interieurafbeeldingen uit andere bouwdozen in een boogvorm achter gelijmd. Dat geeft wat dieptewerking en het effect is werkelijk verrassend. Uit de rommeldoos komen opschriften en diverse reclameborden die, na vastlijmen, met een zwarte wash in de achtergrond zijn opgenomen. De stoepen ontstaan uit Auhagenplaat, waarop een ouderwetse benzinepomp uit restjes styreen een plaats vond. Dit soort benzineverkoop »

5. Voor de daken komen alternatieve materialen uit de voorraaddoos.
6. De kozijnen en deuren worden op het transparante plastic gelijmd.
7. De etalages zijn voor meer dieptewerking open-gesneden.
8. De vensterluiken staan aan de buitenkant iets los van de muur.
9. Om een wat doorgezakt dak te maken, zijn de dakplaten met plakband gefixeerd tot de lijm is uitgehard.
10. De schoorstenen zijn met een hobbymes in een geloofwaardiger model gewijzigd.



11.



12.



13.



14.



15.



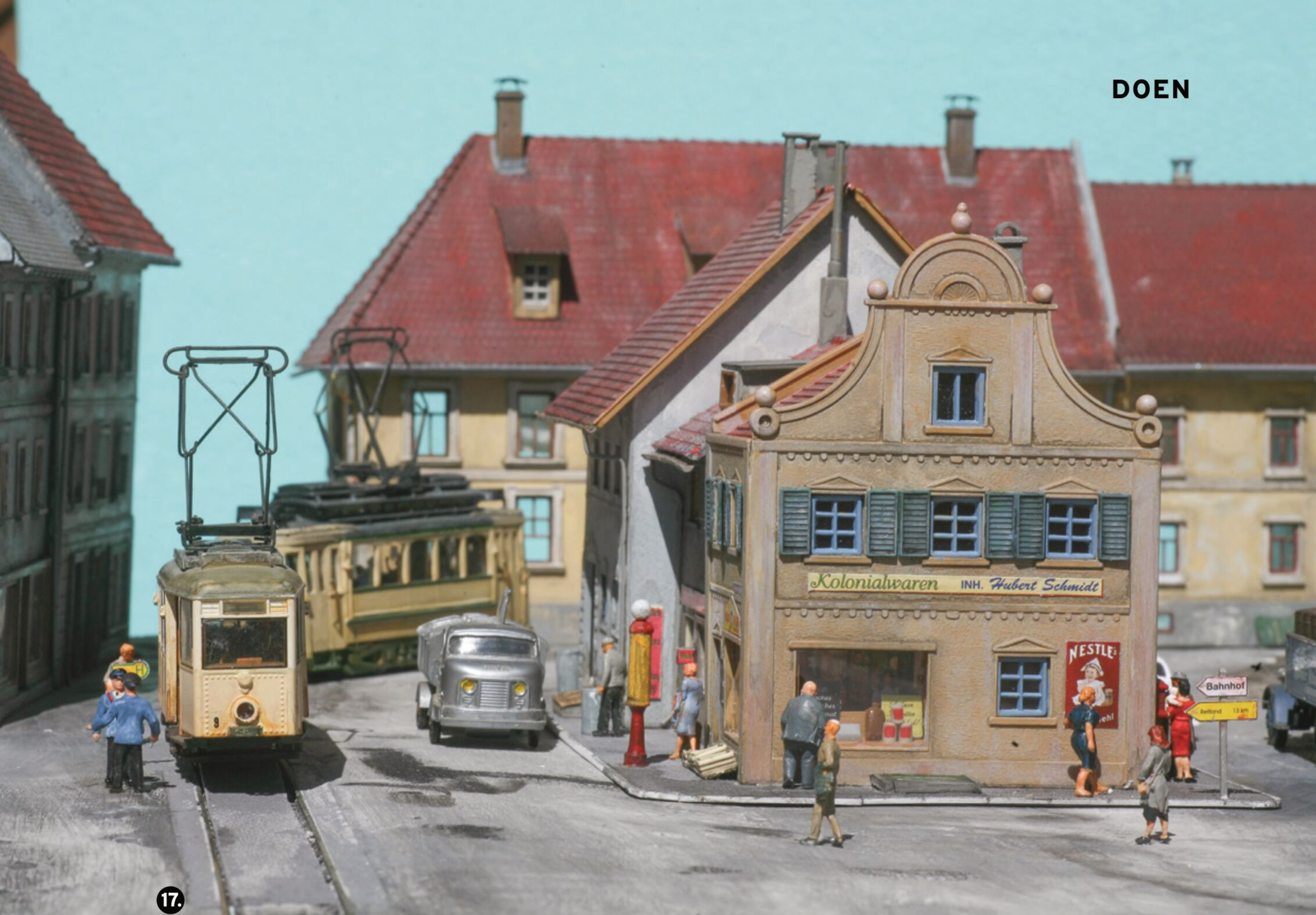
16.

was vroeger niet ongebruikelijk en ook in Nederland hebben ze het op de stoep, zelfs in steden, nog lang uitgehouden. Ook een uitstalling van koopwaar in kisten vult de stoep, onder het motto 'Wat u buiten niet ziet, vraagt u binnen'. Uit stukjes styreen ontstonden de kelderluiken in de stoep langs de gevel, een bouwdeel dat vaak wordt vergeten. Hierdoor werden vroeger de voorraden en vooral brandstoffen in de kelders gebracht.

TRAMHALTE

Op een plaat hardschuim heb ik met deze drie, en eerder gebouwde huizen, een klein diorama gemaakt. Een laag gips vormt het verweerde asfalt waarin een stuk rails voor de Kleinbahn is gelegd, de interlokale tram die in dit soort plaatsen placht te rijden. Op sommige plekken liggen tussen en langs de rails stroken

11. De zuivelwinkel van Ria Beck is ingericht en voorzien van reclameborden.
12. Een eerste proefopstelling op de gegipste plaat.
13. Op de muur van het Gasthaus heeft iemand 'BIER!' gekalkt. Vreemd, want die drank is volop voorhanden. De plaatselijke politie neemt de zaak in onderzoek.
14. De Kleinbahn staat aan de halte en het personeel is waarschijnlijk even het Wirtshaus binnen gegaan voor - laten we zeggen - een kop koffie.
15. Vandaag is vuilophaaldag. De vuilniswagen doet wat antiek aan, maar is goed onderhouden.
16. Herr Krause kijkt in de etalage. De dagaanbieding van Bayrisches Sauerkraut staat hem wel aan.



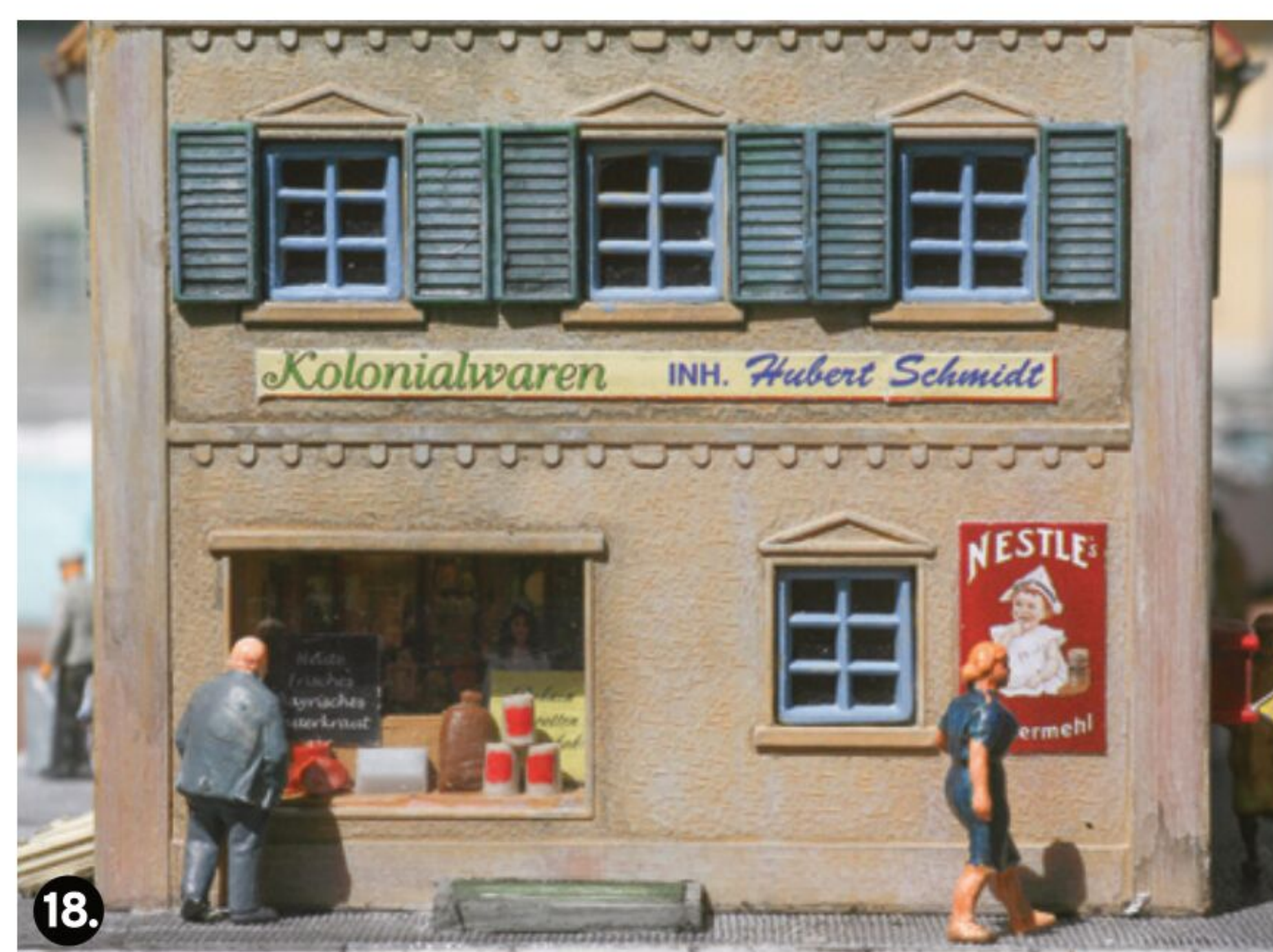
17.

kinderhoofdjes uit Auhagenplaat. De halte is met een haltebord met dienstregeling compleet. Rondom kwamen huizen die ik eerder naar eigen idee uit styreenplaat heb gebouwd. De figuren van Preiser zijn met fotolijm vastgeplakt. Een KSW-tram van Liliput staat aan de halte en om de hoek nadert de volgende wagen, een ex-Hamburger van BEC-tram. Huisnummers, straatnaam- en richtingborden maken het straatbeeld compleet. //

- 17. Het personeel is terug bij de tram. De volgende dienstwagen, een wat ouder exemplaar, komt al de hoek om. Abfahrt!
- 18. De etalages zijn gevuld met producten. Het iets verhoogde kelderluik is, gezien de vele butsen, in het donker door menig passant te laat opgemerkt.
- 19. Emma Kaiser koopt haar groente graag bij de zaak van Schmidt, hoewel ze de combinatie met benzine, auto- en motoronderdelen niet echt vindt passen.

MATERIALEN

Bouwdoos Pola H0 133 'Drei Kleinstadthäuser', hobbymes, sleutelvijl, pincet, plasticlijm, snelplamuur, Revell Aquacolor verf, glasvezelstift, messing staf 0,8 mm, rommeldoos.



18.



19.



Deense AnsaldoBreda-treinstellen

Het debacle met de V250 Fyra staat iedereen nog helder op het netvlies, maar niet alleen Nederland kende problemen met treinstellen van de Italiaanse leverancier AnsaldoBreda. Harold van der Meer inventariseerde het soortgelijke drama dat zich rond de dieseltreinstellen series MG (IC 4) en MP (IC 2) in Denemarken voordeed.

Danske Statsbaner (DSB) bestelde in 2000 83 vierdelige treinstellen serie MG voor het langeafstandsvervoer, eind 2002 gevolgd door een order van 23 tweedelige stellen serie MP. Door diverse problemen, zoals vertragingen bij toeleveranciers en miscommunicatie bij AnsaldoBreda, schoof de levering steeds verder op. De eerste MG arriveerde niet in april 2003, maar drie jaar later, zodat proefritten pas in 2007 konden plaatsvinden. Ondanks pogingen door DSB, lukte het niet om het contract op te zeggen. Wel betaalde

AnsaldoBreda in 2005 een schadevergoeding van € 250 mio. De eerste reguliere inzet van de MG was in december 2008. De leveringsproblemen voor de serie MP waren nog groter: in plaats van najaar 2004 verliet het eerste treinstel pas in juni 2010 de fabriek. MP 5704 arriveerde op 19 juli 2011 als eerste van deze serie in het Deense Padborg. In oktober 2012 waren acht treinstellen geleverd, waarvan zes stuks voor het proefbedrijf werden ingezet. Ondanks veel problemen met de reeds geleverde treinstellen, besloot DSB de eerste vijf MP'en vanaf 12 november 2012 in de

treindienst tussen Kolding en Velje op te nemen. De betrouwbaarheid van zowel de twee- als vier-wagenstellen bleek echter zo laag, dat ze grote problemen in de uitvoering van de dienstregeling veroorzaakten. Klachten van de reizigers stapelden zich op. DSB besloot zich te concentreren op de inzet van de treinstellen serie MG en stelde op 23 augustus 2016 de 23 exemplaren van de serie MP samen met vijf MG'en buiten dienst; een afschrijving van 673 miljoen Deense kronen tot gevolg. Tegenwoordig wordt de serie MG nog mondjesmaat ingezet, vooral voor forensenverkeer rond Kopenhagen.

Libië

Opmerkelijk is de historie van treinstel MG 5609. Nadat het in december 2006 voor modificaties naar AnsaldoBreda was teruggestuurd, gaf de Italiaanse president Berlusconi het treinstel cadeau aan de Libische kolonel Gaddafi voor diens veertigjarige jubileum.

De serie MP kreeg een tweede kans toen DSB met het Roemeense Astra Trans Carpatic (ATC) overeenkwam om maximaal vijftien treinstellen van de Denen te willen kopen. De MP 5714, 5718 en 5721 gingen voor aanpassing voor inzet op het Roemeense spoorwegnet en de daarop volgende toelating naar Astra Vagoane Călători in Arad. In 2018 kwamen ze in dienst; twee jaar later werden nog vier exemplaren aan ATC overgedragen. De zeven MP'en worden ingezet rond Boekarest. Op 11 augustus 2022 zijn de negen tweedelige MP-treinstellen die lange tijd in Tinglev stonden, op transport naar Roemenië gegaan. Ook de serie MG lijkt een tweede kans te krijgen toen afgelopen juni bekend werd dat 74 van deze treinstellen aan een nog niet bekend gemaakte koper zijn verkocht. //

1. MP 5712 van het Roemeense ATC als trein R-E 11534 Brasov - Bucuresti Nord ter hoogte van Basarab op 2 april 2022.
2. Buiten dienst gestelde treinstellen serie MG (2 stuks) en MP (9 stuks) bij station Tinglev in Zuid-Denemarken, 20 juni 2022.
3. MG 5667 als trein 3327 van Esbjerg naar København H nabij Taulov, 21 juni 2022.
4. DSB MP 5708 op 6 september 2014 als trein RV2720 naar Odense ter hoogte van Holmstrup. (foto Ole Dinesen)



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:



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 incassovooraarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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



De Grote Kleine Treinencompetitie

INTERVIEW EVAN DAES EN JOYCE VAN DIEPEN

Vorig jaar zond Omroep MAX het eerste seizoen van 'De Grote Kleine Treinencompetitie' uit. Per uitzending keken 1,2 miljoen mensen naar het programma, de finale trok zelfs 1,3 miljoen kijkers. Op 8 oktober begint het tweede seizoen van deze populaire modelbouwwedstrijd.

Zes teams strijden om de felbegeerde trofee: 'de gouden loc'.

Voor dit nummer hebben we de juryleden en een van de teams geïnterviewd namelijk Team Paars.

Wat is het grootste verschil met seizoen 1?

Evan: "We hebben per thema verplichte elementen toegevoegd die de vindrijkheid van de deelnemers moeten stimuleren. Deze elementen worden door ons per aflevering ook naar de kijker duidelijk toegelicht. De teams weten natuurlijk vooraf wat deze elementen zijn, zodat ze goed kunnen plannen en ontwerpen."

Joyce: "Een van de verschillen met seizoen 1 is dat wij de deelnemers uitdagen om nog meer creativiteit, uitdaging en vernieuwing in de banen te stoppen. Wij vragen de deelnemers om op creatief vlak hun grenzen op te zoeken, out-of-the box te denken en nieuwe

dingen te durven. Om meer te experimenteren met materialen en uitvoering."

Joyce, voor jou is het jureren in dit programma nieuw, hoe heb je je daarop voorbereid? Hoe is het om jurylid te zijn?

Joyce: "Jureren voor dit programma is voor mij nieuw en ik heb mij zo goed mogelijk in deze subcultuur verdiept. Het creëren van een scenery is voor mij niet nieuw. In mijn werk als Production Designer ontwerp en bouw ik samen met mijn art-department scenery's (look-and-feel van een wereld) op ware grootte.

Het werken met miniatures in de vorm van bijvoorbeeld maquettes is mij ook niet vreemd. In tv en film maken we voor specifieke shots wel gebruik van miniatures. Echter, de combinatie met een modeltrein was voor mij wel iets waar ik niet eerder mee in aanraking was gekomen. Ter voorbereiding op dit programma heb ik veel (online) research gepleegd. Ik heb onder andere een treinenbeurs in Houten en de Trein Expo in Aalten bezocht.”

Hoe worden de thema's voor de afleveringen bedacht?

Evan en Joyce: “Het bedenken van de thema's doen we in overleg met de redactie. Met een kleine groep worden thema's uitgedacht, waarvan wij menen dat de teams daarbij het beste kunnen worden beoordeeld op bouwvaardigheid, techniek en creativiteit.”

Is het lastig om de banen te beoordelen en met elkaar te vergelijken? Zijn jullie lang aan het overleggen?

Joyce: “Bij de beoordeling van de banen, beoordelen we eerst per team onze criteria. We hebben gedurende de bouwdagen continue overleg met betrekking tot de bouwplannen van de teams en de zaken die ons per team opvallen. Vervolgens beoordelen we de banen door ze na de eindpresentatie te vergelijken. Pas na de eindpresentatie kunnen wij beoordelen hoe de banen zich tot elkaar verhouden. De lengte van dit overleg verschilt per thema en aflevering, maar we overleggen tot we tot een unaniem besluit zijn gekomen.”

Evan voegt daaraan toe: “De beoordeling wordt moeilijker naar gelang de afleveringen vorderen en de teams beter en beter worden en dus ook meer aan elkaar gewaagd zijn.”

Jullie geven voor diverse aspecten een cijfer. Hoe bepalen jullie de hoogte van het cijfer?

Evan en Joyce: “Een aantal aspecten waarop wij beoordelen zijn bekend bij de deelnemers, tevens is er een aantal onderdelen waarop wij beoordelen die bij hen niet bekend zijn. We geven hiervoor hele of halve punten en komen zo tot de hoogte van het cijfer.”

Houden jullie bij de beoordeling rekening met de korte bouwtijd?

Joyce: “In onze beoordeling houden we geen rekening »

1. Presentator André van Duin met juryleden Joyce van Diepen en Evan Daes. (foto Omroep MAX, Roland J. Reinders)
2. Het bouwen van de baan is ook voor Henk en Martijn van Team Oranje een race tegen de klok. (foto's 2, 3 & 4 Sander Mulkens)
3. Gijs van Team Groen aan de slag met het groen.
4. Ruud en Frits van Team Blauw brengen de laatste details van de sluizen op orde.



DE KORTE BOUWTIJD VORMT EEN EXTRA UITDAGING



met de korte bouwtijd; de teams zijn hierin immers allemaal gelijk. Alle teams bestaan uit hetzelfde aantal deelnemers, krijgen dezelfde bouwtijd en worden voor dezelfde uitdagingen gesteld.”

Evan: “De korte bouwtijd maakt onderdeel uit van de wedstrijd en deze is vooraf bekend.”

Waar moet de modelspoorbaan aan voldoen?

Evan: “Voor mij is een modelspoorbaan geslaagd als er een goed uitgewerkt verhaal is. Bovendien moet de gehele oppervlakte volledig en degelijk zijn afgewerkt. Natuurlijk moet de trein en zijn traject de grootste rol spelen, dus die moet goed werken en boeien. Het is tenslotte ‘De Grote Kleine TREINENcompetitie’.”

Joyce: “Voor mij moet een modelspoorbaan een aantrekkingskracht hebben en inspireren. Een goede modelbaan trekt je mee de gecreëerde wereld in. Je wilt het gevoel hebben dat je meegezogen wordt door het landschap en het verhaal. Termen als fascineren, intrigeren, aantrekken, emotioneren en verrassen kunnen voor mij op een goede baan allemaal toepasbaar zijn.”

Hebben jullie een goede tip voor onze lezers?

Joyce: “Wees creatief en zoek je eigen grenzen op. Experimenteer en probeer. Het geeft niet als je fouten maakt, van fouten maken leer je immers het meest.”

Evan: “Beleef plezier in je hobby! Je bepaalt zelf je eigen streefdoelen en je moet jezelf nooit vergelijken met anderen. Het is jouw hobby.”

INTERVIEW TEAM PAARS

Het grootste verschil met vorig jaar is dat de meeste kandidaten zich individueel hebben aangemeld en maar een enkel team. Concept Street heeft, na kennismaking met de kandidaten, de overige teams samengesteld. Team Paars bestaat uit teamcaptain Piet Knook, Corné, Marco, Samantha, Susan en Michel. Piet deelt zijn ervaringen met ons.

Uitnodiging

“Via een modelspoorpagina op Facebook werd ik enkele malen door een redacteur van productiehuis Concept Street benaderd met de vraag of ik interesse had om deel te nemen aan de wedstrijd. Dat heb ik steeds afgewezen met als argument: wie gaat er nu in drie dagen tijd een complete modelbaan bouwen en ook nog in competitieverband? Toen werd aangegeven dat het leuk is als iemand meedoet die werkt met ‘afvalmaterialen’ en totaal andere invalshoeken heeft, gaf dat de doorslag om mee te doen. Ik heb zelf een N-spoorbaan met als thema het moderne Japan, met in de bergen oude, traditionele gebouwen. Ook maak ik diorama’s in verschillende formaten, van formaat reageerbuisje tot schaal H0 met de inkomst van Sinterklaas. Eind februari werden de kandidaten afzonderlijk van elkaar uitgenodigd. Zij kregen de opdracht een schets met het thema film te maken, waarin een trein de hoofdrol speelt. Ik koos voor de film Dumbo.”





Voorbereiding

“Half maart kreeg ik bericht dat ik mee mag doen aan het programma en met wie ik Team Paars zou vormen. Om kennis te maken, hebben we op een zondag in een hotel in Amersfoort afgesproken. Daarbij hebben we meteen de baanplannen voor alle afleveringen besproken en wat we thuis zouden willen voorbereiden. Begin april moesten de baanplannen worden gepresenteerd en worden aangegeven wat we thuis wilden maken. Per aflevering worden opdrachten gegeven wat er in de baan moet staan en hoeveel treinen er moeten rijden. Na goedkeuring konden we los gaan.”

Ontwerpen

“Wij trappen de wedstrijd af in aflevering 2, met het thema ‘Bekende Sprookjes’. Opdracht was om minimaal drie herkenbare punten te hebben en drie rijdende treinen. We waren het samen al snel eens dat het Roodkapje zou worden. Het is een van de eerste sprookjes dat bij menig kind is voorgelezen. We wilden het nostalgische gevoel dat je als kind had in de baan weergeven. Na het opschrijven in een paar zinnen waar het sprookje over gaat, heb je meteen de hoogtepunten te pakken. Maar tja, die trein moest wel de hoofdrol krijgen. Het team kwam al snel tot de conclusie dat dit een expertise is van teamlid Piet. Ik ben mij gaan verdiepen in een oud sprookjesboek van de gebroeders Grimm, waar Anton Pieck de tekeningen voor heeft gemaakt. Al snel viel alles op zijn plek: Roodkapje reist eerst een stukje met de trein, voordat ze de eerste echte ontmoeting heeft met de wolf. Toen ging het, op papier, allemaal snel wat betreft het verhaal en wat we wilden laten zien. Maar is het ook haalbaar in een studio met drie dagen bouwtijd?”

De bouw

“Het was geweldig om te zien wat er gebeurde met afwijkende en misschien wel onmogelijke ideeën



waarmee het team werd geprikkeld. Een belangrijk onderdeel in het sprookje is dat Roodkapje van het pad afgaat en door het donkere woud loopt. Dus wilde ik dat Roodkapje daar ook echt zou lopen. Dat was een spannend idee, want behalve dat je niet als eerste team wilt afvallen, hadden we nog nooit samen een baan gebouwd. Gelukkig hadden we een goede taakverdeling. Marco en Corné zijn van de techniek, dus zij leggen de baan en zorgen dat alle techniek werkt. Samantha, Susan en ik deden de scenery. Thuis zijn onder andere de technische zaken voorbereid. Omdat ieder op een andere manier en niveau bouwervaring had, leerden we ook van elkaar. Onze belangrijkste motivatie om mee te doen was vooral onze hobby samen met de kijker te delen.”

»

5. Team Paars, v.l.n.r. Marco, Susan, Piet, Samantha en Corné'. (foto Omroep MAX, Roland J. Reinders)

6. Marco geniet van een moment rust als het cameratteam opnamen maakt. (Foto's 6 & 7 Piet Knook)

7. Het bijna complete Team Paars in actie.



Sfeer

“Tijdens de opnames is iedereen gefocust op de eigen baan. Want je hebt maar drie dagen bouwtijd en dan moet er een compleet werkende baan staan. In het hotel was het gezellig, samen eten en de dag doorne- men en uitwisselen hoe anderen het hadden ervaren. Het had een schoolreisjes-gevoel. Maar ook op de set achter de schermen met de cameraploeg ontstond een gezellige sfeer, want je kunt geen snelle tv maken. Wij moeten echt een baan opbouwen.”

Jurering

“Het blijft toch spannend als twee ervaren mensen, ieder met hun eigen expertise, naar jouw baan gaan kijken. Want elke bouwer kijkt toch vanuit zijn of haar eigen perspectief. Met het verschil dat de jury bepaalt of je eruit ligt of door mag.”

Trots

“Waar we als team trots op zijn, is dat we als onbe- kenden van elkaar, samen dit creatieve avontuur zijn aangegaan. Als teamcaptain ben ik vooral trots op het team, dat de teamleden mee zijn gegaan in mijn soms afwijkende creatieve ideeën. Ik ben immers de enige spoor N-bouwer.”

Tip voor de lezers

“Ongeacht hoe groot en met welk budget je bouwt, ga eens van de begane paden af en kijk weer met de ogen van je innerlijke kind. Dan blijkt alles mogelijk.”

Tot zover de indrukken van de captain van Team Paars. Wie wil weten hoe dit team het er uiteindelijk van heeft afgebracht, kan dit volgen in de afleve-



ringen van ‘De Grote Kleine Treinencompetitie’. Het programma begint op 8 oktober op NPO 1. In de komende Railhobby’s leest u over de ervaringen van een aantal andere teams. //

-
- 8.** Piet legt zijn volgende modelbouwstap uit aan Susan en Samantha. Er is nog heel wat werk te verzetten. (foto’s 8 & 9 Sander Mulkens)
 - 9.** Geheel geconcentreerd heeft Corné een land- schapsdeel onder handen.
-



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

Trein plezier


TOM'S MODELAUTO'S


Modelcars, Kits & Collectables

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



Kijk op
toms.nl/1TO87

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

U vindt Tom's Modelauto's op de Voltastraat 51
 Industrierrein Baanste 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

UW ADVERTENTIE HIER?
 Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl
 of 0314-763735

Railhobby.nl
 Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Maddog-Trains BV, specialist in "pre-owned" modeltreinen
Treinen te koop gevraagd

Voor onze (internet) winkel zijn wij op zoek naar zeer grote tot extreem grote modeltrein-verzamelingen van vrijwel alle merken, zoals 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.



Stay on track with us!

www.maddog-trains.com

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

De webwinkel met passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 50,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot achteraf betalen





Lacs, Laes en Laekkms AUTOLAADWAGENS

DEEL 3: SITFA EN DIENSTWAGENS

In de voorgaande twee delen heeft goederenwagenkenner Hans Nahon de ontwikkeling en het gebruik van de drieassige autotransportwagens geschetst. In dit derde en laatste deel gaat hij in op de type-aanduiding. Die is in de loop van de tijd meermalen gewijzigd. Ook de nummering van de wagens bleek geen constante factor.

SITFA wilde de wagens na de overname in dienst houden, maar moest daarvoor een spoorwegmaatschappij vinden om ze onder te brengen; NS had duidelijk gesteld deze niet meer in haar administratie te willen opnemen. Toen het SITFA niet lukte de wagens elders onder te brengen, was NS alsnog bereid ze onder voorwaarden in het particuliere NS-wagenpark op te nemen. Ze moesten daartoe een grondige revisiebeurt ondergaan, uit te voeren bij de firma Jansen in Bergen op Zoom. Omdat het onmogelijk was om alle wagens vóór afloop van de laatste revisie-termijn te behandelen, werden ze voorlopig buiten dienst gesteld. Bij enkele werd na een uitgebreide controle een revisie-uitstel van één jaar toegestaan.

In februari 1981 kwam de eerste gereviseerde wagen in dienst, in april 1982 de laatste. In december 1986 verdween de eerste SITFA-wagen uit het wagenpark, in maart 1989 werden de laatste vier voor sloop afgevoerd. De meeste eindigden hun leven alsnog in Nederland en vonden hun einde bij de firma Hollandia in Amsterdam.

DIENSTWAGEN(S)

Drie autolaadwagens werden in 1976 niet meer aan SITFA verhuurd, maar werden gereserveerd voor ombouw tot dienstwagen. Door hun lengte leken ze geschikt voor het vervoer van lange overspanningen van bovenleidingconstructies. Hiervoor had NS nog

een aantal platte vierassige wagens in dienst, die in de jaren 60 op basis van onderstellen van stalen coupé-rijtuiggen waren ontstaan. Voor hun vervanging werden drie autolaadwagens gereserveerd. Eén werd in 1977 bij de firma Jansen in Bergen op Zoom ontdaan van de handrem en het bovendek. De twaalf kolommen werden boven de leuning afgesneden. Aansluitend werd het onderstel in Amersfoort gereviseerd en kreeg de wagon zijn dienstwagennummer. ElectroRail in Utrecht nam de wagon op 1 april 1977 in haar voertuigenpark op en voorzag haar van een opbouw om kokerbalken en geconstrueerde balken van bovenleidingsconstructies te vervoeren. Het bleef bij één ombouwwagen, de beide andere werden in 1977, respectievelijk 1979, alsnog naar de sloper afgevoerd. Bij de herverdeling van het dienstmaterieel als gevolg van de reorganisatie van NS rond de eeuwwisseling, werd de wagon niet meer meegenomen en in april 2002 uit de administratie afgevoerd.

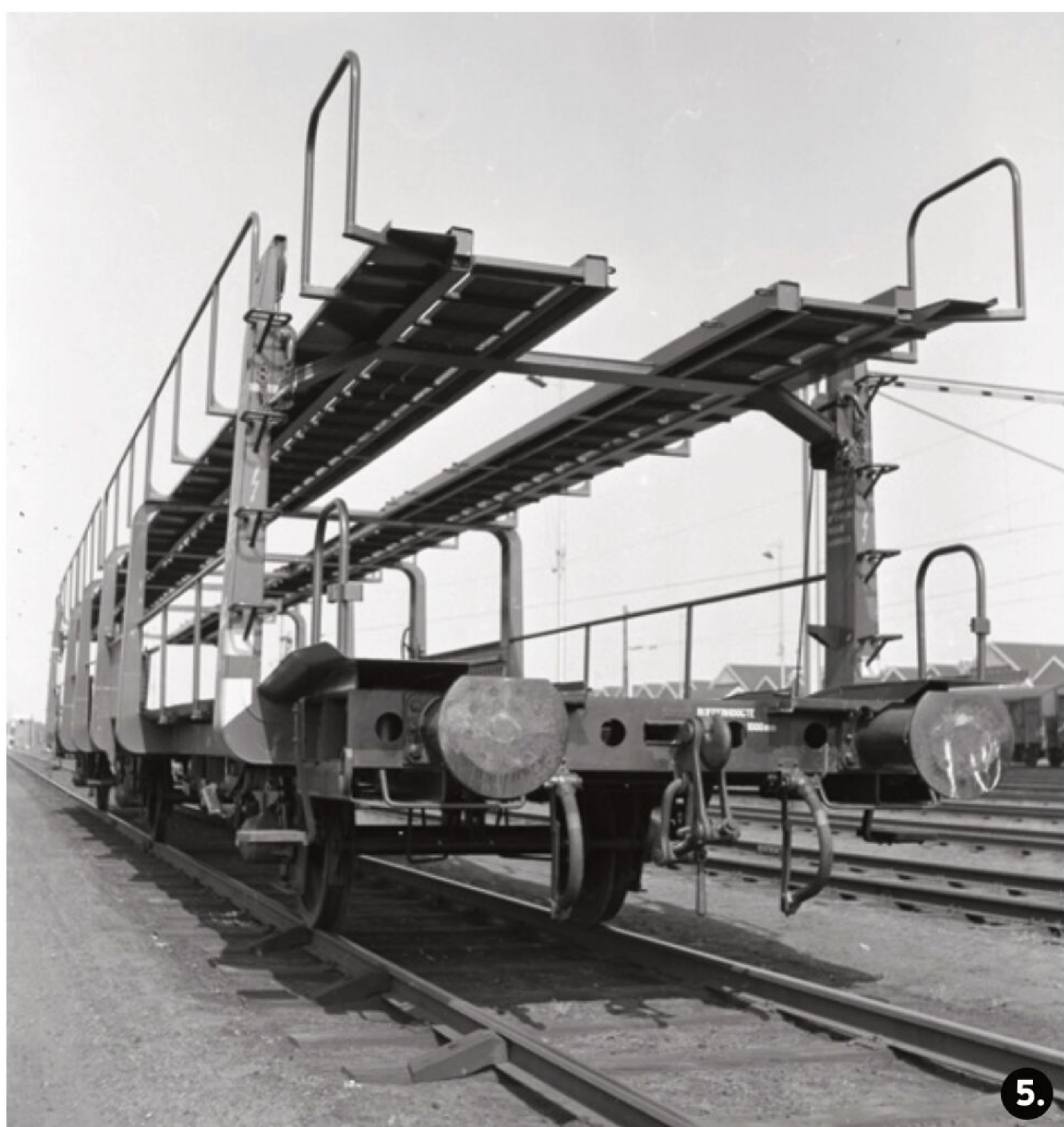
BENAMINGEN EN NUMMERS

De ombouwagens voor personenautovervoer hadden bij de DB de typeaanduidingen Off 52 (eerste 300) en Offs 59, de door Graaff ontwikkelde wagens kregen de benaming Offs 55. In het toenmalige DB-systeem werd de lettercombinatie 'ff' opgenomen voor dubbeldekswagens voor autovervoer. De 'O' (open wagon) en 's' »



1. Autotransportwagens met uit Engeland verscheepte auto's. Handelskade Amsterdam, 20 juni 1962. (foto's 1 & 3 NS, collectie Het Utrechts Archief)
2. Bij verhuur van SITFA-wagens aan andere gebruikers, zoals de 21 84 044 4 153-7 aan het Hongaarse MAV, werden de opschriften provisorisch aangepast, hier depot Zahony. Bij terugkeer werden die weer provisorisch verwijderd. Amersfoort, 2 augustus 1981.
3. Op 29 april 1959 begon het vervoer van bij Molenaar in Amersfoort geassembleerde Austin A40's met Lacs 97015.





DE TYPE AANDUIDING VAN DE WAGENS IS MEERMALEN GEWIJZIGD



(maximumsnelheid 100 km/h) bestonden toen al. Toen de dubbeldeks autotransportwagens werden ontwikkeld, waren er internationaal plannen voor een standaardisatie van wagnaanduidingen en -nummers die voor alle spoorwegmaatschappijen zou gelden. Een proces van vele jaren, waarbij soms coderingen werden voorgesteld, die iets van de vorige versie afweken. Sommige spoorwegmaatschappijen voorzagen nieuw materieel direct van de nieuwe kenmerken, met als gevolg dat er soms wagens in dienst kwamen met aanduidingen die kort daarna (of soms zelfs daarvóór) alweer waren gewijzigd. Dat overkwam ook de NS-dubbeldekswagens. In 1959 was bepaald dat platte wagens op meer dan twee assen, geschikt voor het vervoer van automobielen bij 100 km/u, de aanduiding Lacs kregen. Bij NS was het gebruik van hoofd- en kleine letters in de wagnaanduiding nooit gebruikelijk geweest en daardoor kregen de eerste NS-wagens dit onterecht geheel in hoofdletters: LACS. Kort na de indienststelling werd dit gecorrigeerd. De UIC-plannen schreven nog geen uniforme nummerseries voor. NS koos voor de serie 97000. De drie bouwseries kregen de nummers 97000-97019, 97020-97039 en 97040-97059.

Rond 1960 veranderde het schema en werd voor dubbeldeks autotransportmaterieel de letter 'e' toegewezen. Tevens werd aangekondigd dat binnen enkele jaren ook de wagennummering internationaal zou worden gestandaardiseerd. NS besloot daarom geen grote wijzigingen op de wagenkenmerken door te voeren en te wachten op de definitieve normen. Daarom bleven de wagens Lacs heten, ook de derde serie wagens uit 1960.

Bij de verhuur van de wagens in 1963 werden de wagennummers aangepast en verdween de benaming, omdat deze bij particuliere wagens niet werd gebruikt. De wagens van Broekman Motorships / SITFA vormden nu de serie 585001-585040, die van de Hollandsche Stoomboot Mij 585101-585118 en van DAF 585201 en 585202. Na wijziging van de huur door HSM door Broekman Motorships / SITFA in 1964, werden deze achttien wagens aansluitend aan de overige genummerd: 585041-585058. Toen ook de DAF-wagens naar SITFA overgingen behielden die hun nummers 585201 en 585202. Pas toen de internationale nummers - UIC-nummers - werden aangebracht veranderde de benaming op de wagens in Laes. Die vernummering vond plaats tussen februari 1968 en februari 1969. De wagen, intussen alle gehuurd door SITFA, kregen nummers in de serie 21 84 044 4 000-'062.

UIC-NUMMERSYSTEEM

Het UIC-nummersysteem werd begin jaren 80 verfijnd, waardoor ook de wagenkenmerken van de dubbeldekswagens veranderden. De wagens heetten vanaf nu



Laekkms, omdat ze een laadvermogen hadden tussen 20 en 25 ton ('kk') en de laadlengte tussen 18 en 22 meter was ('m'). De 56 nog in dienst zijnde wagens, sinds mei 1980 eigendom van SITFA in Italië, kregen in de periode van februari 1981 tot april 1982 nummers in de serie 23 84 426 5 000-'057. Dat de aantallen wagens en de UIC-nummers in aantal niet overeenkomen, komt doordat NS de cijfercombinaties 90 en 09 niet gebruikte, omdat deze de automatische nummercontrole verstoren.

De dienstwagen van ElectroRail werd in het wagenpark opgenomen met dienstwagennummer 30 84 959 2 412-5. Als gevolg van de internationale afspraken begin jaren 80, veranderde dat in december 1983 in 40 84 959 2 412-3. Het dienstwagenpark van NS had een eigen nummering, anders dan de commerciële wagens. Daarbij was de 959-serie één van de series die was gereserveerd voor wagens van NS-dochters ElectroRail en Strukton. //



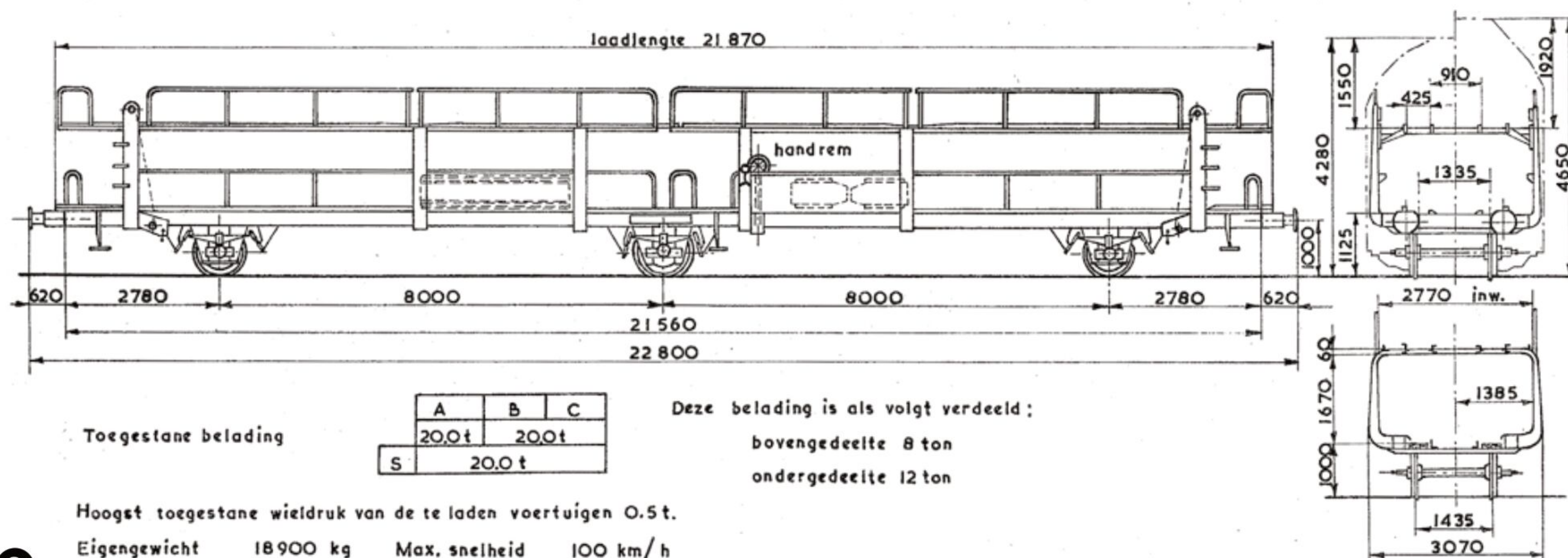
EXTRA ONLINE

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

4. Wagen 21 84 044 4 153-7 (ex 97051) met dichte bovenvloer wacht met soortgenoten op 2 augustus 1981 bij de Hoofdwerkplaats Amersfoort op de opknapbeurt bij Jansen in Bergen op Zoom.
5. Wagen 94004 in Amersfoort, 14 mei 1959. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
6. Op 27 mei 1985 staat Laekkms 23 84 426 5 030-1 bij de werkplaats in Amersfoort.
7. De werkplaats die de UIC-benaming Laekkms schilderde, had niet van alle letters de juiste maat beschikbaar, zie de kleine hoofdletters K en M. Amersfoort, 16 augustus 1983.
8. Algemeen plan Lacs. (tekening NS)

BRONNEN:

- Gert Wolff: *EK-Güterwagen-Lexikon DB: Die Autotransportwagen*; EK verlag 1991.
- NS: Indienststellingcirculaires, wagenparkgegevens, correspondentie en constructiewijzigingen.
- NS: Bedieningsvoorschrift Dubbeldeks-wagens.





**VOORBEELD
& MODEL**

Märklin 06 001: loc van de superlatieven

GROOTST, ZWAARST EN STERKST

Er staat ruim 300 mm aan stoomlocomotief als het nieuwe Insidermodel is uitgepakt. Na Brawa staart nu deze Reichsbahn geweldenaar uit Göppingen je aan. Is de loc ook in model de overtreffende trap?

Grootst, zwaarst, sterkst. De Duitse pers kwam in de zomer van 1939 superlatieven tekort toen de eerste van twee 2'D2'-locs van de serie 06 het levenslicht zag. De Tweede Wereldoorlog was weliswaar in zicht, maar de Duitse propagandamachine wist nog wel raad met een civiel hoogstandje. Ga maar na wat de opgetrommelde journalisten, fotografen en cameramensen kregen voorgeschoteld. Een locomotief met een voor Duitsland ongekende asindeling. Alleen in grote spoorweglanden als de Verenigde Staten waren dergelijke 'Northern'-locs gemeengoed. Maar er kwam meer op het bordje: een dienstgewicht van ruim 225 ton, drijfwielen van twee meter doorsnede, een vermogen van 2800 pk - sterkere locs had de DR nog niet - een stroomlijnbeplating en een grote ketel die identiek was aan die

van de serie 45. Al met al stonden de genodigden oog in oog met een loc van 26,52 meter en een keteldruk van 20 atmosfeer. Terecht: chapeau!

Imposante verschijning

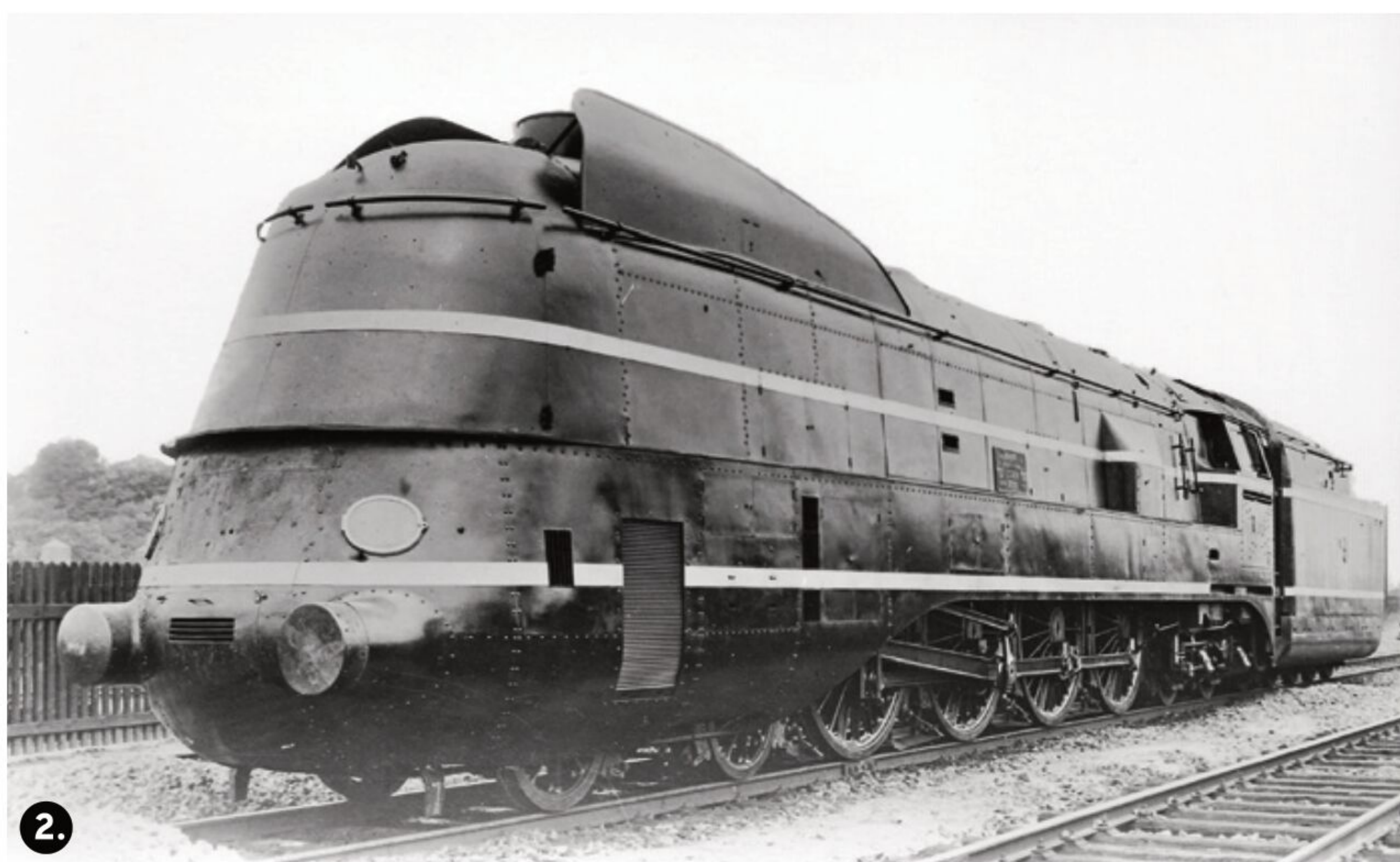
Natuurlijk was niet alles uniek aan de 06 001. Stroomlijnbeplating was ook aangebracht bij locs van de series 01.10, 03.10 en 05, alsmede bij enkele tenderlocs (61). En een stoomloc met een verstelbare asdruk, zoals bij de 06, die tussen de 18 en 20 ton kon worden gevarieerd? Die had de serie 45 ook, maar het ging bij de presentatie van de 06 vooral om de imposante verschijning die het personeel van Krupp op de rails had gezet. Echter, technisch liet het meesterstuk van de Reichsbahn wat steken vallen. Al bij het begin van de proefritten was er een ontsporing. Om nog enigszins



door de bogen te kunnen rijden had het derde drijf wiel geen flens. Bij de 06 002 die eveneens door Krupp in de zomer van 1939 werd afgeleverd, hadden het tweede en het derde drijf wiel een kleinere flens en was de derde drijf fas zijdelings iets verschuifbaar. Maar het bleef in dit opzicht behelpen. De geaccidenteerde lijn Frankfurt/M - Erfurt waar de locs met sneltreinen waren ingelegd, kende de nodige bogen, dus het risico van ontsporingen bleef. De constructieafdeling van Krupp had de 06 zo ontworpen dat deze met een sneltrein van 650 ton aan de haak een gemiddelde snelheid van 120 km/h kon halen. De maximumsnelheid van de beide locs zelf was bepaald op 140 km/h.

Storingsgevoelig

Lang duurde de zegetocht niet. Ten eerste zorgde de ketelbeplating »



1. Märklin's 06 001 met een sneltrein naar Erfurt.
2. De 06 001 gold als de grootste en sterkste stoomloc van de DR. (foto's 2 & 3 Carl Bellin-grodt, collectie Guus Ferrée)
3. De tender van de 06 001 ziet er door de opschriften inter-ressant uit.



voor veel te hoge temperaturen waardoor de storingsgevoeligheid hoog bleef, was de dreiging van de ontsporingen niet afgewend en gooide uiteindelijk de oorlog de deur definitief in het slot. Aan prestigieuze sneltreinen gaf de Reichsbahn geen prioriteit meer. Troepenvervoer en militaire uitrustingen naar het front stonden bovenaan de to-dolijst. Uiteindelijk haalden beide locs roemloos hun einde. De 06 002 werd bij een bombardement zwaar beschadigd en uiteindelijk gesloopt. Het eerste prototype haalde evenmin onge-

schonden de eindstreep, leefde op papier een paar jaar voort en werd in 1951 eveneens gesloopt. Bij de jonge Deutsche Bundesbahn kwam de 06 001 als 'Fremdkörper' niet voor in het plaatje voor de toekomst.

Zwaargewicht

Resten dus de foto's van grootmeesters als Carl Bellingrodt. Het nieuwe model van Märklin (artikelnummer 39662, € 629, tp. II) en Trix (25060) werpt een nieuw licht op dit kortstondige hoofdstuk in de



Duitse spoorweggeschiedenis. De eerste aanblik is, zoals gememoreerd, indrukwekkend. Hier staat een model dat niet over het hoofd is te zien. Om bij de excellente prestaties te blijven: het gewicht van de grotendeels uit metaal gebouwde loc en tender bedraagt 625 gram. Dat, in combinatie met een sterke, in de ketel gemonteerde motor met vliegwiel, vier via drijfstanen aangedreven drijfwielen waarvan die van de achterste as met antislipbanden, zorgt voor een ongekende trekkracht. We hadden bijna gezegd: koppel alles wat u aan rollend materieel heeft maar aan deze loc. De rijeigenschappen zijn prima. Wel zullen de technici van Märklin zich intensief met het onderstel bezig hebben gehouden. De achterste as die met een tandwiel wordt aangedreven, is star gemonteerd. De derde en tweede as zijn flexibel aangebracht en wijken bovendien naar beide kanten vier millimeter uit. De eerste as is vast in het frame ondergebracht.

Afstand loc-tender

Door deze constructie - met de afstand loc en tender op maximaal - kan de 06 001 in 1:87 door een boog met een straal van 360 mm rijden. Worden loc en tender met enige duwkracht wat meer aan elkaar geklikt, dan geldt een radius van 437,5 mm, boog 2 in Märklin-taal. In dat geval kunnen de beide meegeleverde cilinderbeplatingen worden gemonteerd. Deze opstelling doet het natuurlijk ook goed in de vitrine. Rijden door

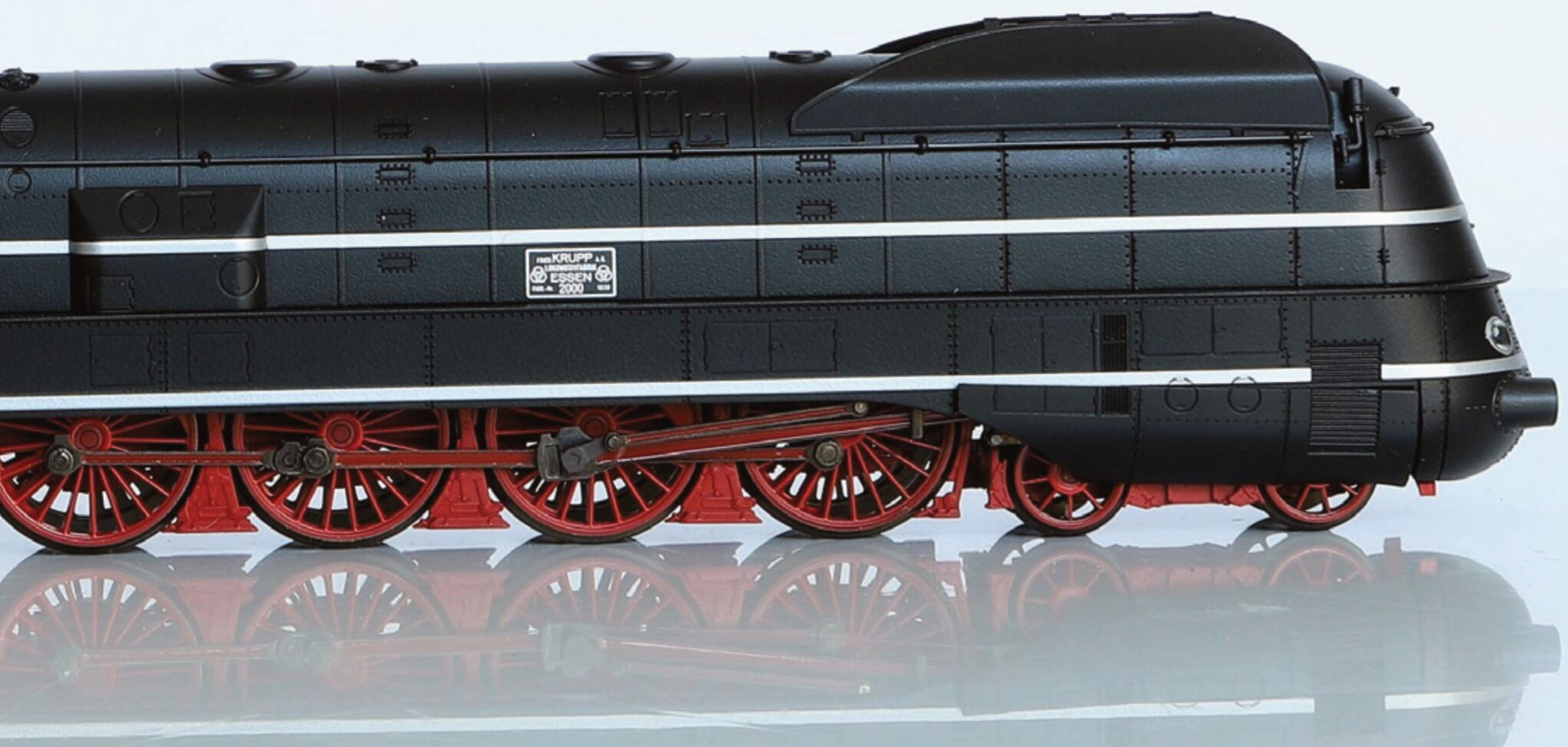


bogen en wissels moet met enig beleid gebeuren. Let goed op de boogstralen van de railstukken en wissels. Het gaat hier om een model van de buitencategorie; de infrastructuur moet daarop zijn aangepast.

Afmetingen

De drijfwielen hadden in werkelijkheid een doorsnede van 2000 mm. Dat betekent 22,9 mm in H0. De gemeten modelwaarde is 22,3 mm. Het aantal spaken in 1:1 »

-
- 4.** Het front van de 06 met achter glas weggewerkte lampen oogt realistisch.
 - 5.** De achterkant van de tender bevat veel informatie.
 - 6.** De machinistenzijde van de 06.
 - 7.** De luiken van de tender kunnen worden opengeschoven.
-





8.



9.



10.

bedroeg 21, dat aantal zien we ook bij het model. Het derde wiel heeft overigens gewoon (dunne) flenzen en is niet, zoals bij het voorbeeld, flensloos. De loopwielen voor en achter hadden een diameter van 1000 mm, omgerekend naar 1:87 is dat 11,5 mm. In model is dat exact hetzelfde. Het loopwielen van de 06 hadden negen spaken; het model heeft hetzelfde aantal. De loc heeft in de ideale stand een lengte van 307 mm. Wordt de afstand tussen loc en tender groter gemaakt, dan komt er acht millimeter bij en is de l.o.b. 315 mm. De loc was in 1:1 26,52 meter lang, omgerekend 304,8 mm in model. Voor modelspoorbegrippen heeft deze 06 001 een overtuigende lengte.

Interessante tender

Doordat de eerste twee afdekplaten van de kolenbak op de tender naar achteren kunnen worden geschoven, kunnen interessante thema's in het depot worden nagebootst. De miniatuurkolen zijn heel fijn weergegeven. Ministukjes echte kolen (wassen mag in een theezeeffe) zijn natuurlijk nog mooier, maar de Märklin-kolen kunnen er prima mee door. De imposante tender is van het type 2'3T38st. Dat impliceert dat de eerste twee wielstellen in een draaistel zitten. Dat is ook bij het model zo. Bij de drierailversie is hier het sleepcontact bevestigd. Om soepele rijeigenschappen te bewerkstelligen, zijn niet alleen de wielstellen van de loc zelf, zoals beschreven, flexibel opgehangen, maar zijn ook de eerste twee van de drie starre assen op die manier opgehangen. Alleen de laatste as is ook echt star gemonteerd. De achterkant van de tender is, in tegenstelling tot veel andere exemplaren, het noemen waard. We zien een balgverbinding met een toegang naar de tender. Aan beide kanten van die balg staan allerlei bedrijfsopschriften zoals revisiedata, etc. De achterkant kan, indien de 06 001 als vitrinemodel wordt gebruikt, worden verfraaid met luchtslangen en een imitatiekoppeling.

Sobere afwerking

Het gedigitaliseerde model is sober afgewerkt. Net als bij het voorbeeld zijn er niet veel apart aangebrachte details. De klinknagels zijn ingetogen weergegeven, de smalle voetplaat om de ketel heeft het wybertjes-reliëf, de dubbele veiligheid steekt subtiel door de beplating, handgrepen voor het machinistenhuis en een paar inwendige traptreden leiden stoker of een bankwerker van de werkplaats naar de twee luiken ter hoogte van de vuurkist. De ketel met machinistenhuis is door het lossen van drie schroeven aan de onderzijde af te nemen, die onder de voorste boogie is wat lastig bereikbaar.



Machinistenhuis

Het model is voorzien van een machinist en twee stokers, het was immers buffelen geblazen als deze loc eenmaal op gang was gekomen. De ketelarmaturen zijn meegegoten, met uitzondering van een enkel handwiel. De cabineverlichting kan worden in- en uitgeschakeld. Dat geldt ook voor het imitatievuur dat in de geopende vuurkist zichtbaar is. Op de zijkant van het machinistenhuis zien we dat de loc in Frankfurt/M is gehuisvest. Midden op de ketel zit halverwege een fabrieksbord van Krupp. Goed is te zien dat de 06 001 de tweeduizendste loc was van dit conglomeraat uit Essen. Tussen ketel en machinistenhuis zien we een in het oog lopende naad. Dat heeft ongetwijfeld met de productiemethode te maken.

Dynamische uitstoot

Zoals te doen gebruikelijk heeft dit model een mfx-decoder en is de 06 001 voorzien van sound. Zo horen we het vertrouwde geluid van een reutelende luchtpomp. Een rookgenerator zorgt voor een dynamische stoomuitstoot. Dus als u met alle beschikbare rijtuigen gaat rijden, volgt een indrukwekkend staccato aan

uitstoot. Maar dan moet u die rookvloei stof wel paraat hebben. Waarom niet zoals vroeger een flaconnetje met dat spul bijgevoegd? Prijstechnisch gaat het hier immers niet om klein bier. //

-
- 8.** De afstand tussen loc en tender op z'n kleinst, geschikt voor vitrine of zeer ruime boogstralen.
 - 9.** De afstand tussen loc en tender is hier maximaal.
 - 10.** De fabrieksplaat van Krupp 'knalt' van de ketel.
 - 11.** Aan de bovenkant van de ketel zijn de plekken van de beide stoomdommen nog net zichtbaar.
 - 12.** Onderkant van de 06 001 in tweerailuitvoering. De remstangen zijn niet aangebracht.
-



EXTRA ONLINE

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





Extra lading met XLoad

Een oude wijsheid in spoorwegland vertelt dat met de laatste wagen het geld wordt verdiend. Nu de Alpen bijna getemd zijn en voorspan- en opdruklocs daardoor tot het verleden kunnen behoren, ontstaat de vraag hoeveel laatste wagens er zijn.

Siemens geeft daarop antwoord in de vorm van de Vectron met XLoad-systeem: daarmee kunnen meer wagens met één loc worden vervoerd. SBB Cargo International heeft via leasemaatschappij SüdLeasing twintig exemplaren besteld. Ze krijgen toelating voor Nederland, België, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië en worden vanaf 2024 geleverd.

Rendabiliteit

Steeds meer Alpen-corridors hebben een 'vlak' tracé (tunnel) dat de vervoerders een aanzienlijke kostenbesparing oplevert. Doorgaande tractie van 'zee tot achterland' is de volgende verhoging van de efficiency, maar de meeste meersysteemlocomotieven zijn vierassig en dat staat verdere verhoging van de treingewichten en daarmee verbetering van de rendabiliteit in de weg. Naast de Gotthard- en Lötschberg Basis-

tunnels komt over enkele jaren de Brenner Basistunnel beschikbaar, maar op de aanvoerroutes blijven er steile deeltrajecten. Voor de Gotthard-as is de Bözberglijn met stijgingen tot 14 promille daarvan een voorbeeld. De zesassige Stadler Euro9000 zou deze helling met zwaardere treinen kunnen bedwingen, maar voor het vlakke trajectdeel in Nederland en Duitsland is dat overbodig waarmee de loc te duur is. De Euro9000 is ongeveer € 1 mio duurder dan de Vectron. Vervoerders blijven dus vierassers zoals Traxx en Vectron bestellen en daardoor blijft een voorspan- en/of opdrukloc nog nodig.

Extra lading

Siemens denkt daarin nu verandering te kunnen brengen. Het XLoad-systeem kan de Vectron tot ongekende hoogte brengen - met een zware trein. Door de verbeterde aansturing van het vermogen

op de assen wordt de kans op slippen kleiner en de aanzetkracht neemt, aldus Siemens, toe van 300 kN naar 350 kN. SBB Cargo rekent dat er, per trein, tot 150 ton extra mee kan en voorspanlocs straks tot het verleden kunnen behoren. Bedenkingen zijn er ook. Machinisten vragen zich op sociale media af of de beloften ook kunnen worden waargemaakt als het regent en een trein in een boog of op een helling weg moet komen. Het blijven immers maar vier assen die in de toekomst zwaardere treinen mee moeten sleuren. Zo blijft ook een andere oude wijsheid in stand: gang is alles. //



De twijfel wordt onderbouwd met een video van een SBBCI-trein die in september 2021 in de regen bij Effingen de Bözberg-helling wil overwinnen. [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

1. Bij Vipiteno passeren ÖBB 1293 031 en 024 in dubbeltractie met een schuifwandwagentrein.
2. Op de helling van Immensee naar Steinen kan extra kracht goed van pas komen. SBB 193 474 met trein 40205 uit Rotterdam bij Goldau, 25 september 2021.
3. Lokomotie gaat vanaf 2023 twee zesassige Euro9000-locs testen. Op 18 september 2020 passeren de 193 774 en 776 bij Novala.
4. Stadler EuroDual 9002 (159 002) met trein 4844 Bergen - Alnabru op 19 juli 2022 bij Ustaoset. (foto Harold van der Meer)





Mijn Railhobby

In deze rubriek wordt een modelbaan of diorama van een lezer of modelspoorclub gepresenteerd. In deze uitgave stellen wij u de Nederlandse modelbaan van Jaap Barleeus voor. Vol herkenbare details, van een feestelijke trouwerij en vaartocht per motorboot tot dubbele brievenbussen, een grijze telefooncel en een druk caféterras.

Hoe bent u met de modelspoorhobby begonnen?

“Op mijn zevende kreeg ik van Sinterklaas een Jouef-locomotief met een rijtuig, enkele goederenwagens, rails en een trafo. Nadat het rondje op de grond ging vervelen – de ribbels van de Jabo-vloerbedekking staan in mijn herinnering nog in mijn knieën - kwam er een jaar later op zolder een treintafel. Het 10 mm spaanplaat mocht ik lichtgroen schilderen. Daarop ontstond een echte spoorbaan, goed voor heel wat uren vermaak met huizen, bomen, gras en tunnels.”

Hoe ontstond het idee voor deze modelbaan?

“De modelbaan werd steeds veranderd en na verhuizingen vanaf 1975 alsmar groter, tot nu zo’n 6,50 x 3 meter. De baan neemt een groot deel van de zolder-

kamer in beslag en door een opening in de wand lopen de rails door tot op de overloop om weer op de zolder terug te keren. Jarenlang was ik lid van de Kennemer Modelbouwclub in Beverwijk, tot die werd opgeheven. Thuis bouwde ik de modulebakken, die aan elkaar gekoppeld verschillende thema’s uitbeelden.”

Welke schaal en tijdperk houdt u aan?

“Dat is altijd H0 geweest, het tweerailsysteem, analoog. Het meeste materieel is van NS, met gele huisstijl, maar ook groen, blauw en turkoois materieel uit eerdere tijdperken. Een deel van de treinen, afkomstig van diverse modelspoorfabrikanten, is opgesteld in vitrines. Dat zorgt mede voor een echte spoorseer op de spoorzolder.”

Hoe voelt u zich met het spoor verbonden?

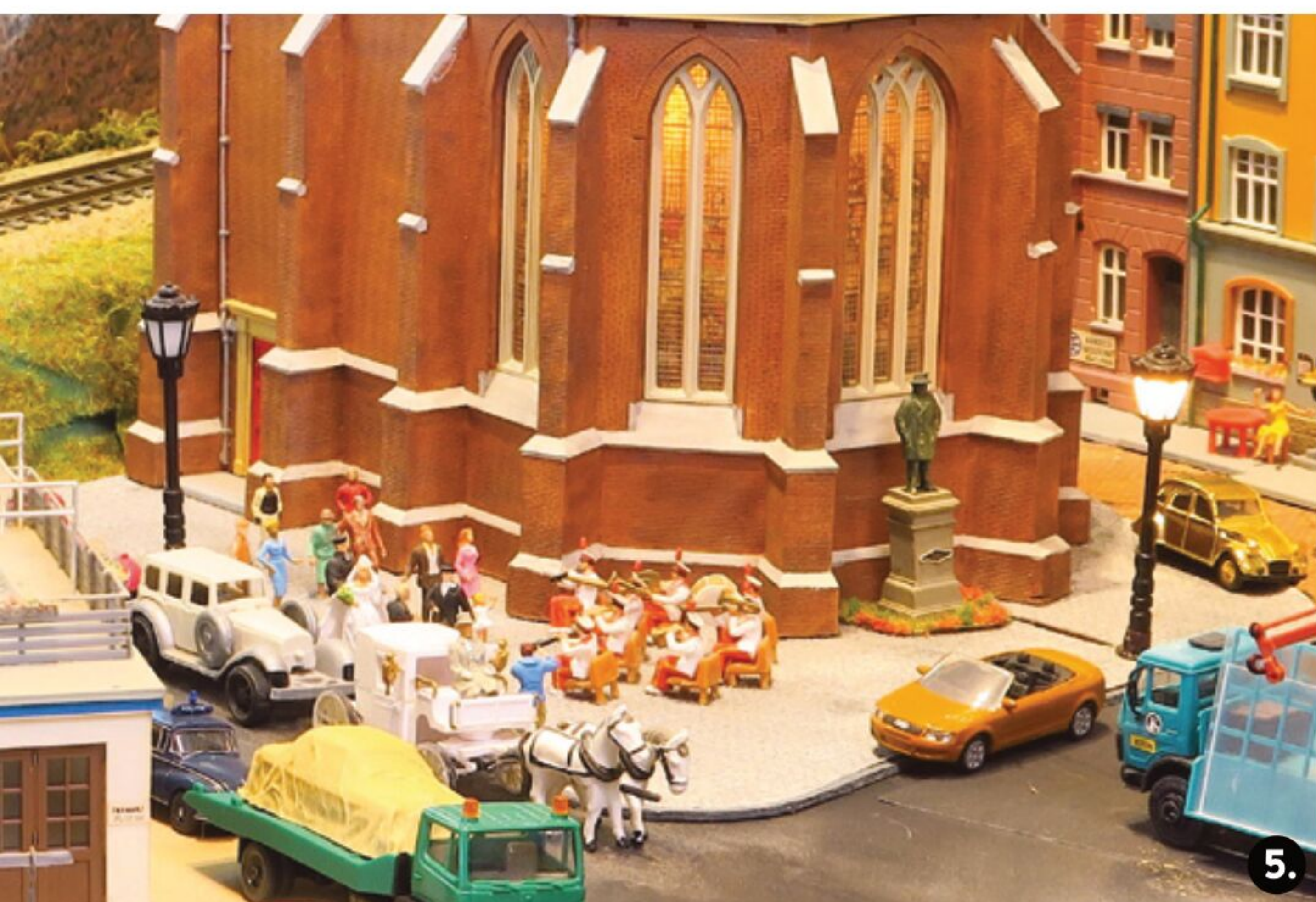
“In 1966 kwam ik via de bedrijfsschool bij de NS Hoofdwerkplaats in Haarlem terecht. Daar heb ik 41 jaar met veel plezier als carrosseriebouwer gewerkt. De laatste jaren zat ik daar in de Ondernemingsraad. In de werkplaats was ik onder andere betrokken bij de revisie van de Kameel en de ombouw van ICM-treinset 2023 tot Mendini-trein met het door de Italiaanse kunstenaar ontworpen interieur.”

Heeft u veel zelf gebouwd?

“Een deel van de gebouwen is eigenbouw of ombouw van bestaande bouwdozen. Veel panden hebben een interieur en verlichting. Wie goed kijkt, ziet steeds meer taferelen, soms met de nodige humor. Bijvoorbeeld »

1. Een deel van de modelbaan. Niet alle materieel rijdt op de baan, een deel is in vitrines opgesteld.
2. Drukte op het stationsplein. Een jongen met tas over z'n schouder rent gehaast de trap af naar de gereedstaande taxi.
3. Op een zwoele avond zit iedereen op het terras. De serveerster in Dirndl komt met meerdere pullen bier aanzetten.
4. Snel afscheid nemen, voordat de koffer in de achterklep gaat.





het volle terras van het café, de groentewinkel of de trouwpartij met muziekbands. Over elk detail is wel iets te vertellen.”

Waar bent u het meest trots op?

“Het meeste plezier beleef ik aan het bouwen aan de baan, maar ook aan het bezoeken van modelbouwbeurzen in binnen- en buitenland. De gedetailleerde uitgevoerde modelbanen die daar te zien zijn, kunnen veel inspiratie geven. Vooral het maken van details en het bedenken van passende tafereelen en uitbeelden daarvan geeft mij veel voldoening.” //



5. De fanfare speelt het passerende bruidspaar toe. Het huwelijk is zojuist in het fraaie model van de Driekoningenkapel van Doetinchem voltrokken.
6. Het gaat niet altijd goed. Het slachtoffer ligt nog onder de bus, maar de ambulance is al gearriveerd.
7. Terwijl de gasten zich tegoed doen aan het bier, wordt achter het café het vuilnis opgehaald. (foto Jaap Barlees)



EXTRA ONLINE

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





HOE
specifiek
JE INTERESSE OOK IS,
WIJ HEBBEN ER EEN
tijdschrift
OVER.

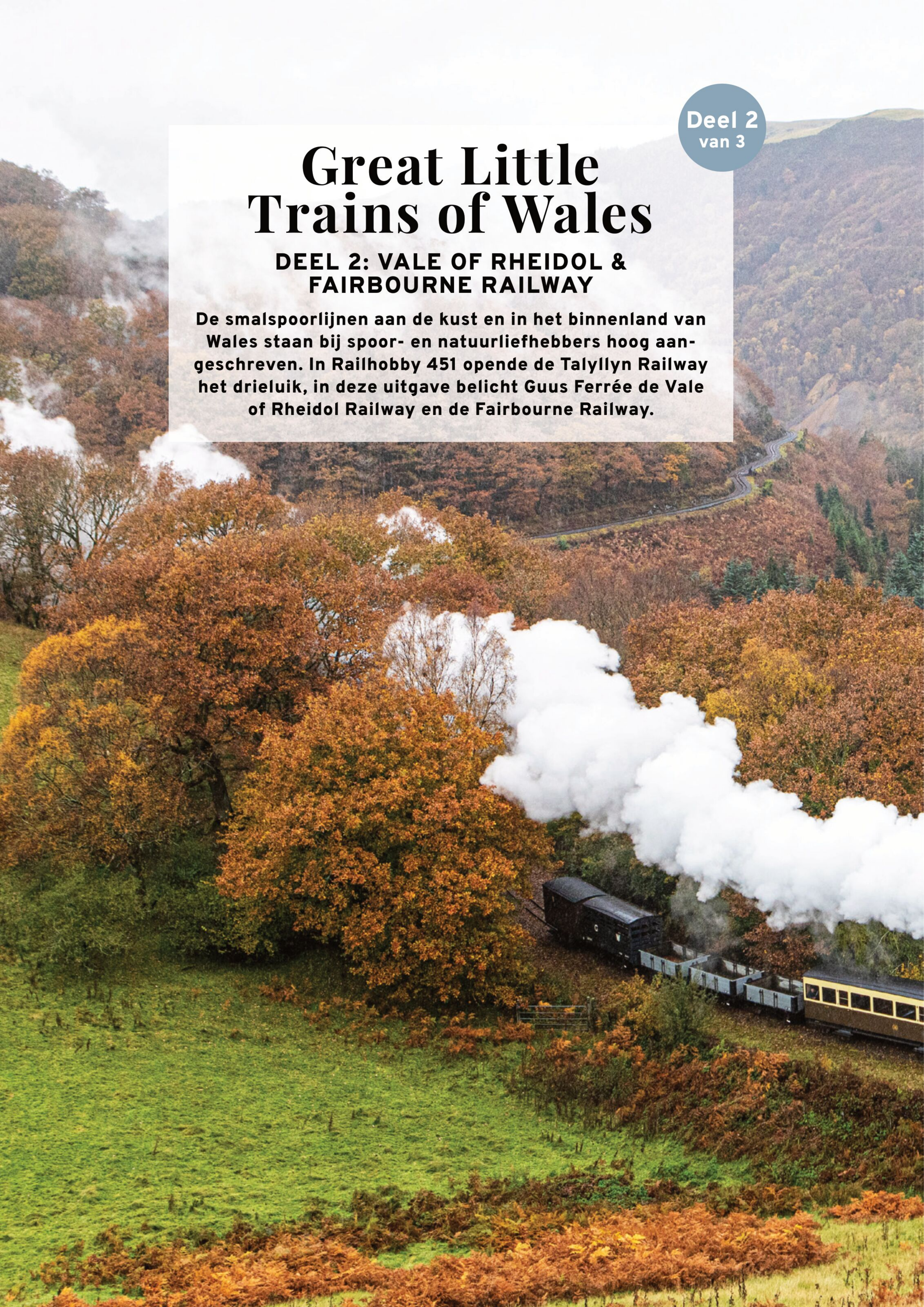


Deel 2
van 3

Great Little Trains of Wales

DEEL 2: VALE OF RHEIDOL & FAIRBOURNE RAILWAY

De smalspoorlijnen aan de kust en in het binnenland van Wales staan bij spoor- en natuurliefhebbers hoog aangeschreven. In Railhobby 451 opende de Talylllyn Railway het drieluik, in deze uitgave belicht Guus Ferrée de Vale of Rheidol Railway en de Fairbourne Railway.





Loc 7 moet hard werken op de lange klim bij Faen Grach.



1.



2.



3.



4.

De 603 mm smalspoorlijn Vale of Rheidol Railway in de Vale of Rheidol, Rheilffordd Cwm Rheidol in het Welsh, ging in augustus 1902 open voor goederenvervoer. De eerste passagierstrein reed op 22 december. De 18,9 km lange spoorlijn overwint 200 meter hoogte en verbindt Aberystwyth met Devil's Bridge; de treinen rijden van februari tot november. In Aberystwyth staat een moderne, met EU-subsidie gefinancierde werkplaats. Aanvankelijk was het goederenvervoer belangrijk door de verschillende loodmijnen in het omringende Cambriumgebergte. Vanwege de prachtige vergezichten werd de spoorverbinding ook bij toeristen populair. In de beginjaren werden treinen door twee 2-6-2T, door Davies & Metcalf gebouwde locomotieven gereden. In de zomers van 1912-1914, 1921 en 1922 verleende de 'Palmerston' van de Ffestiniog Railway assistentie. In 1913 werd de Vale of Rheidol Light Railway overgenomen door de Cumbrian Railway en op 1 januari 1922 werd de Great Western Railway de nieuwe eigenaar. In 1923 werden drie nieuwe, naar ontwerp van Charles Collet door de Swindon Works van de GWR gebouwde tenderlocs geleverd. De locs, genummerd 7, 8 en 9, zijn nu geschilderd in het groen van de Great Western. Loc 7 'Owain Glyndwr' stond tijdens ons bezoek onder stoom. Na een buiten dienststelling van twintig jaar kwam zij in oktober 2018 weer in dienst. Het herstel vergde vier jaar en £ 370.000.

Baldwin locomotief

Toen op 1 januari 1948 de grote particuliere spoorwegmaatschappijen opgingen in British Railways (BR, vanaf 1968 British Rail) ging ook de GWR met de spoorlijn en de drie locomotieven naar BR over. De locs kregen het BR-logo en later ook namen. In 1968 was de Aberystwyth-Devil's Bridge Railway de laatste stoomlijn die door British Rail werd geëxploiteerd. Met het privatiseren in 1989 werd de lijn in Vale of Rheidol Railway hernoemd. Dit nieuwe bedrijf, dat professioneel wordt geleid en niet meer vanuit het oude BR-station vertrekt, werkt ook voor andere musea. In de werkplaats van Aberystwyth wordt bijvoorbeeld Baldwin locomotief No. 44699 voor de Ffestiniog Railway gereviseerd. Hier wordt eveneens gewerkt aan een Garratt van de vroegere Zuid-Afrikaanse Spoorwegen, een exemplaar van de serie NGG13, de voormalige smalspoorloc 60 'Drakensberg' uit het Zwitserse Schinznach. Ze werd in 1928 door Hanomag geleverd en hoofdzakelijk in Natal ingezet, het laatst op de lijn Umlaasroas-Nid Illovo. Na de stopzetting van de exploitatie werden de locomotieven door de SAR te koop gezet. De Schinznacher Baumschule, een kwekerij met een uitgebreide hoeveelheid grond, kocht locomotief



60, waarna deze op 14 februari 1986 op de rails van de SchBB werd geplaatst. Na een lang restauratieproject werd de loc op 16 mei 1998 plechtig in dienst gesteld en gedoopt tot 'Drakensberg'. De gelede machine bleek uiteindelijk te groot voor dit museumbedrijf zodat verkoop aan de Vale of Rheidol Railway volgde. Op 11 juli 2017 ging ze op weg naar Wales, waar enige tijd na aankomst werd begonnen met een grondige herstelling.

Fairbourne Railway

Dit vrij onbekende, kleine smalspoormuseum is gevestigd in Fairbourne, een plaats ten zuiden van Barmouth. De ruim drie kilometer lange smalspoorlijn verbindt al meer dan 130 jaar Fairbourne met de indrukwekkende monding van de Mawddach. Hier is aansluiting op de veerboot naar de haven van Barmouth. In het rond 1890 ontstane dorp Fairbourne was het voor toeristen goed toeven. De benodigde bouwmaterialen werden aangevoerd via een in 1896 aangelegde tramlijn met een spoorwijdte van 2 ft (610 mm). Met de komst van vakantiegangers werd dit vervoermiddel ook gebruikt voor het vervoer van mensen. In 1916 deed de stoomtractie haar intrede. Het bedrijf veranderde diverse keren van eigenaar en daarbij ook een keer van 610 mm in 381 mm, 15 inch. Van 1940 tot 1947 was de lijn gesloten. De toeristen bleven in groten getale komen en wat in de jaren zeventig resulteerde in gemiddeld 70.000 reizigers per jaar. In 1986 volgde een nieuwe ingrijpende aanpassing: de lijn werd verbouwd naar 12,25 inch, oftewel 311 mm. Dus smaller

dan voorheen. De vier locomotieven zijn replica's van bestaande machines die op halve grootte zijn gebouwd; ze dragen de namen 'Yeo', 'Sherpa', 'Beddgelert' en 'Russell'. De naam 'Tony' van de diesellocc verwijst naar wijlen professor Tony Atkinson, die een belangrijke rol heeft gespeeld bij het behoud van de spoorlijn. Hij nam met een medestrijder de inboedel over van de familie Ellerton die de lijn van 1984 tot 1995 in bezit had. De naam Fairbourne Railway werd toen ingevoerd. //

1. Loc 7 van de Vale of Rheidol Railway in Aberystwyth, 9 november 2019.
2. Loc 7 rolt over de helling van Tanyralt Bank.
3. In de goed geoutilleerde werkplaats van de Vale of Rheidol wordt de Baldwin-loc opgeknapt.
4. Loc 'Russel' van de Fairbourne Railway nabij de monding van de Mawddach bij Fairbourne, 28 juli 2010.
5. Het herfstlandschap van Troedrhifwelen past goed bij loc 7 en haar trein.



EXTRA ONLINE

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



Vinex-vakwerk OP EEN HELLING

DEEL 3: BESTRATING MET PUTDEKSELS MAKEN HET BEELD COMPLEET

De plaatselijke makelaar kon verheugd vaststellen dat alle panden zijn gekozen en geplaatst. Dat klinkt simpel, maar was het allerm minst. Theo Grootens kan nu met gepaste trots de rondleiding door zijn bergdorp tot een goed einde brengen.

Gheel in lijn met mijn karakter nam ik tot het laatste perceel geen genoegen met het eenvoudig in elkaar lijmen en neerzetten van bouwdozen. Het was steeds een puzzel om te bepalen wat de beste positie was en welke ingrepen gewenst waren. Denk daarbij aan het verwijderen of toevoegen van een etage, het ondieper of smaller maken van een pand, het kiezen van een andere gevel

of entree of het inwisselen van een dak voor een attractiever exemplaar. En dat was vaak nog maar het begin. Van het een kwam vaak het ander. Gaat u met me mee voor het derde deel van onze rondleiding?

MESSERSCHMITT-CLUB

We zijn aangekomen op het tweede plein waar het door een bijeenkomst van de regionale 'Messerschmitt-club'

een drukte van belang is. Willy Messerschmitt, bouwer van jachtvliegtuigen en bommenwerpers, kreeg na WO II een verbod op het bouwen van vliegtuigen en schakelde over op de productie van scooterauto's. Deze dwergauto met twee voorwielen en een aangedreven achterwiel bood achter de bestuurder plaats aan één passagier. Het plexiglas dak was tevens de deur. Het voertuig heeft inmiddels een cultstatus en is verzamelobject pur sang. De leden van de club zijn uiteraard buitengewoon zuinig op hun bezit en poetsen en vertroetelen het alsof hun leven er van af hangt. Op »

1. De complete berghelling op de werktafel.
2. Het ruime aanbod van de makelaar.
3. Op het pleintje verzamelen de liefhebbers van Messerschmitts.
4. De vijf koppige band speelt op de platte kar.
5. De houtzagerij op het pleintje heeft de deuren wijd open. De cirkelzaag rechtsvoor is functioneel.



zonnige dagen willen ze graag showen en trekken er dan op uit. Uitgerekend dit weekend hebben ze daarvoor ons stadje gekozen. Er staan er al een stuk of vijf, zes geparkeerd; maar beneden, ter hoogte van de smederij, begeleidt een motoragent met zwaailicht nog enkele op weg naar boven. De secretaris verwacht zo'n dertien historische bolides. De clubleden hebben hun intrek genomen in het hotel aan de overkant van het plein. Zo kunnen ze de boel goed in de gaten houden. Het publiek vindt het prachtig en is druk met het maken van foto's. Op wel drie plaatsen is van tijd tot tijd een flits te zien. Een swingende band op een boerenkar verhoogt de feestvreugde.

TIMMERWERKPLAATS

Als we naar links lopen komen we bij een timmerwerkplaats, nadat we eerst nog rechts een deur in de rotswand zien. Zou dat de wijnkelder van een van de

-
- 6.** De cirkelzaag heeft een naar verhouding robuuste motor.
 - 7.** Nu het ja-woord is gegeven, kan het feest losbarsten.
 - 8.** Het interieur van de houtzagerij. Een beschermkap voor de cirkelzaag achtte de eigenaar niet nodig.
 - 9.** De etalage van de chique meubelzaak is het bekijken waard.
-





Het gemeentehuis is aangebouwd aan een toren met een nis. Tot ongenoegen van omwonenden is dat een hangplek voor de opgeschoten punkjeugd geworden. Lopen we verder dan staan we voor de etalage van de meubelzaak. De eigenaar vertelt vol trots dat zijn pand een samenvoeging is van Kibri- en Vollmer-bouwdozen. Hij wijst omhoog: de bovenbouw was oorspronkelijk een gevel van het stadhuis (Vollmer 43748). Dat verplichtte hem tot het voeren van een assortiment uit het wat duurdere segment. Prominent

in de chique ingerichte showroom staat een prachtige staande pendule. Wie voor dit soort aankopen de portemonnee niet heeft, kan wellicht beter bij de buurman terecht. Hoewel het op maat laten maken meubels ook een flink prijskaartje zal hebben.

WAAKHOND

In de verte blaft de waakhond, die op de geluiden van de rondleiding uit zijn hok is gekomen en enigszins wantrouwend naar de passanten kijkt. Toch vreemd,

want de Biergarten van zijn baas zit al geruime tijd op deze plek. Wel nieuw is de poort ernaast, een restant van bouwpakket Vollmer 3732 (waarvan ook delen voor het hotel zijn gebruikt). De zware deuren staan overdag open en geven toegang tot de kassa van de kabelbaan. De tickets waren een besluit van de gemeenteraad: alleen de toeristenbelasting bleek onvoldoende om de investeringen te dekken. Maar geef toe: voor een paar Duitse Marken krijg je tóch zicht op de achterzijde van alle mooie panden. De plaatselijke VVV geeft als tip dat het kasteel ook via een pittige wandelroute is te bereiken. Als we de poort voorbij lopen staan we weer voor het restaurant met de Biergarten en hebben we alle panden bekeken. Ook van bovenaf mogen ze worden gezien. Het heeft me de nodige hoofdbrekens gekost voordat alle daken naar mijn zin waren. Dat betekent verf mixen, een wash hier, een drybrush daar en weatheren tot het resultaat tevreden stelt. Het zal u niet verbazen dat bij ieder bouwrijp opgeleverd perceel direct de aansluitingen voor de nutsvoorzieningen zijn gerealiseerd.

VOLTAGES

De inmiddels imposante bundel bontgekleurde kabels voor het apart schakelen van alle binnenverlichting, voor de diverse geluiden en animaties en straks ook de straatverlichting, is voorzien van etiketten. Geen overdadige luxe, want de diverse leds, gloeilampen, motoren, et cetera kennen met 12, 10, 5 en 3,5 volt uiteenlopende waarden. Een puzzel vormde de aansluitingen van flitsers en het verkeerslicht bij de »

-
- 12.** De berg werk is voltooid, het leven in het bergstadje bruist.
 - 13.** Ook de punkers hebben zich feestelijk uitgedost.
 - 14.** De stenen poort leidt naar de kabelbaan.
 - 15.** Tickets voor de kabelbaan: "Pinnen of contant?"
 - 16.** De elektriciteitskabels zijn ondergronds goed geordend.
-

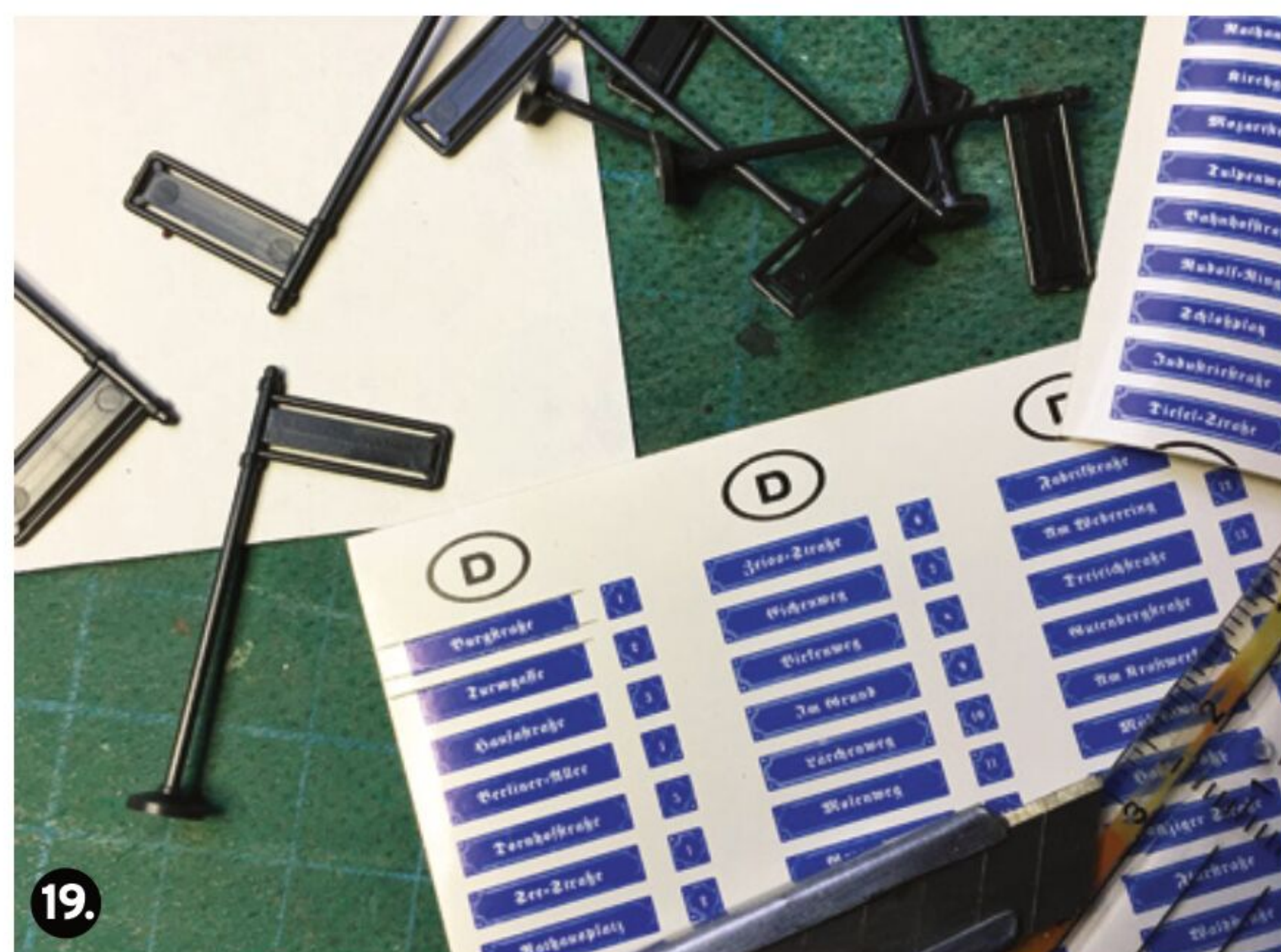
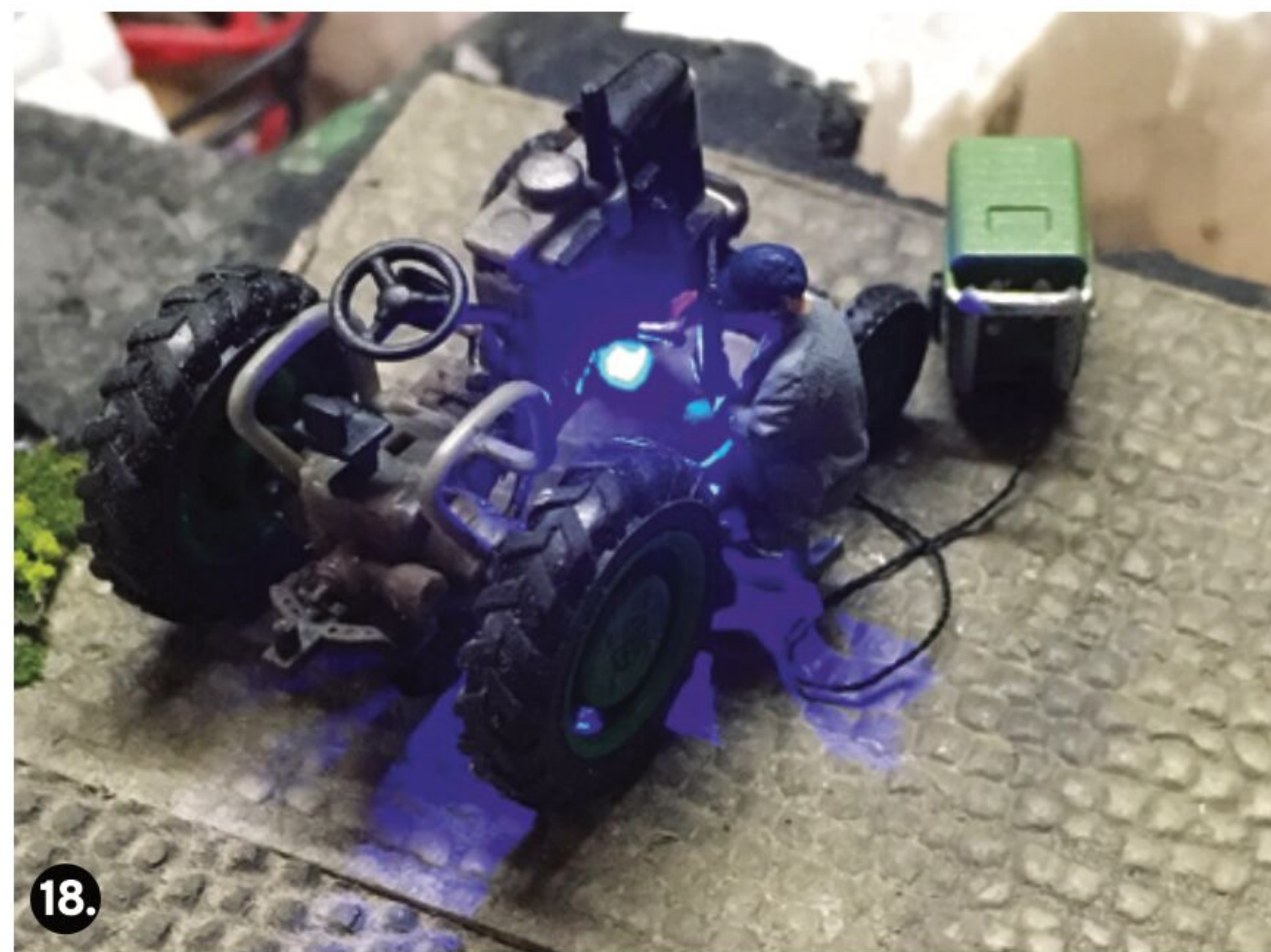


17.

18. Een oude tractor wordt door een lasser gerepareerd.

20. De hamburgers van de snackbar zijn bij inwoners en bezoekers populair.

22. De pizzeria draait vooral in het weekend een flinke omzet.





precies uitvoert, maar aan het blauwe laslicht te zien is hij er druk mee.

BESTRATING

Op lastige plekken is geschakeld tussen de twee verschillende bestratingen, waarbij de goten met een iets donkerder kleur zijn geaccentueerd. Sowieso zijn de straten zo realistisch mogelijk vervuld. De authentieke ronde putdeksels (lasercut van Noch) in het wegdek en de straatkolken aan de randen maken het beeld compleet. Ze zijn ingesneden in de bestrating. Vooral dames op hoge hakken kunnen meepraten over de onmogelijkheid in dit soort toeristische oude centra ontspannen te wandelen, maar het moet gezegd: in dit stadje zal het ze meevallen! De wethouder heeft gekozen voor passende nostalgische straatverlichting, ingekocht bij de Modeltreinshop, waarbij er niet is bekibbeld op de lichtopbrengst. Ook aan de straatnaamborden is gedacht: Schloßplatz, Burgstraße, Am Kraftwerk, Eichenweg. Zonder overdaad zijn verkeersborden geplaatst. Metaalkleurige spelden zijn daarvoor de perfecte palen. Bij de meeste merken zijn die palen veel te dik.

Het landschap werd verder gemodelleerd met vooral papier-maché. Nadat dit op kleur was gebracht, bleven er onvermijdelijk restjes snippergroen over, maar ook bermen met iets meer volume. De plantsoendienst zorgde voor kleur, zowel van onkruid, gras als struiken.



Ook zijn er bloembakken geplaatst. Goed voor de toeristen, maar ook voor de kwaliteit van de leefomgeving van de inwoners. Dit alles moet er toe leiden dat het geen uitgestorven stadje wordt. Overal is de nodige bedrijvig- en gezelligheid. In een hoekje vind je drie mannen, die smullen van een hamburger, vers van de bbq. Om de hoek staat de plaatselijke postbesteller op zijn gemak te praten met een backpacker. Ook voor levende have zal nog worden gezorgd, zodat de waakhond gezelschap krijgt van loslopende katten die op hun beurt weer jacht kunnen maken op allerlei vogels. Een bruisend stadje, waar je ogen tekort komt. //

-
- 23.** De brandweer beschikt over één voertuig, maar staat altijd paraat.
 - 24.** Door de uitneembaarheid kan op de werkbank aan het bergstadje worden gewerkt.
 - 25.** Frau Müller vindt het wel gezellig als mensen voor haar raam op de bus wachten.
-



EXTRA ONLINE

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



MGB vernieuwt

NIEUW MATERIEEL OP METERSPOOR

De ‘vertreinstelling’ in spoorwegland heeft inmiddels ook de Zwitserse meterspoorbedrijven bereikt. Bij de Matterhorn Gotthard Bahn (MGB of MGBahn) leidt dit tot grote veranderingen.

Hoewel de treinen eveneens merendeels rood zijn en ze zich door een omgeving slingeren die rechtstreeks van een ansichtkaart zou kunnen komen, geniet de MGB minder belangstelling dan de Rhätische Bahn (RhB), waarop het netwerk van de MGB in Disentis/Mustér aansluit. Vanuit Disentis loopt de lijn over de Oberalp-pass en door de Furka-basistunnel naar Brig en Zermatt; vanuit Andermatt kent het netwerk nog een korte, maar door hoogteverschillen indrukwekkende afsteker naar Göschenen. De MGB ontstond in 2003 uit een fusie tussen de Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ, voor die tijd actief tussen Brig en Zermatt) en Furka Oberalp-Bahn (FO, actief op de rest van het huidige

net). De spoorbreedte is 1000 millimeter, de lengte van het net 144 kilometer. Tussen Zermatt en Disentis rijdt de beroemde Glacier Express, tussen Realp en Oberwald worden autotreinen via de Furka-basistunnel ingezet en tussen Visp en het autovrije Zermatt vindt goederenvervoer plaats. Deze mengelmoes van activiteiten en de fusie krap twintig jaar geleden, gaven de MGB een bont, maar ook uitgebreid materieelpark: op 1 januari 2022 bestond dit uit 35 locomotieven en Gepäcktriebwagen, 16 treinstellen en 137 rijtuigen.

Optimale trein

Om tot een meer uniform materieelpark te komen bestelde de MGB in 2019 bij Stadler twaalf Orion-

treinstellen met een optie op vijftien stuks. Als gevolg van het wereldwijde tekort aan componenten is de levering vertraagd. Met de twee volgens planning in 2022 te leveren treinstellen zal een proefbedrijf wordt uitgevoerd. De rest rolt vanaf maart 2023 uit de fabriek. De nieuwe treinstellen hebben een maximumsnelheid van 100 km/h en zijn bijna 57 meter lang. Omdat ze rolstoeltoegankelijk zijn, stromen ze eerst in op de dienst Andermatt - Disentis, waar nu nog getrokken treinen rijden. De oude rijtuigen, die vanaf 1968 in dienst kwamen, ontberen door de smalle balkons deze opstapmogelijkheid. De Optimaler Regionalzug Im Oeffentlichen Nahverkehr ('ORION') biedt hier de oplossing en maakt vier locomotieven en twintig rijtuigen vrij.

Gepäcktriebwagen

Tussen 1972 en 1984 kregen de BVZ en FO in totaal vijftien Gepäcktriebwagen van het type Deh 4/4 geleverd. De eerste serie bestond uit negen exemplaren,

waarbij de 'locomotieven' (daar lijken ze immers nog het meeste op) van de BVZ en FO licht van elkaar afwijken door een andere rooster- en raamindeling. De tweede serie, de nummerreeks 91-96, kreeg een kortere lockast en ander design. In 2022 bewijzen ze hun kunnen in vaste combinaties met drie rijtuigen waaronder een stuurstandrijtuig, eventueel aangevuld met een 'module' (rijtuig met extra stuurstandrijtuig). Deze combinaties rijden tussen Visp en Göschenen. Op de Oberalppass is (gepland) één Deh 4/4 actief, »

-
- 1. Tussen Visp en Göschenen worden pendeltreinen met Gepäcktriebwagen ingezet. Loc 96, uit de tweede bouwreeks voor de FO, in Lax op 4 juni 2022.**
 - 2. Goederentrein 4233 van Visp naar Zermatt wordt bij Stalden door loc 103 bergopwaarts gesleept, 6 juli 2020.**
-



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



MGB BESTELDE BIJ STADLER TWAALF ORION- TREINSTELLEN



als onderdeel van een trein met vijf rijtuigen. De andere diensten worden hier met HGe 4/4 II-locs uitgevoerd. De voormalige BVZ Deh's worden als eerste door de Orion vervangen; als de optie op vijftien stellen wordt gelicht, worden de andere exemplaren en bijbehorende pendels de volgende slachtoffers. Voor de koddige Deh's en de meeste rijtuigen zal, gezien de leeftijd, de slopershamer wachten.

HGe 4/4 II

De huidige paradepaarden van de MGB zijn de dertien locs type HGe 4/4 II. Sinds 2018 ondergaan negen in de SBB-werkplaats in Bellinzona een volledige revisie. Naast een schilderbeurt krijgen ze nieuwe motoren, waarmee ze tot 2043 dienst moeten doen om dan na 54 jaar met pensioen te gaan. Toekomstig voeren de HGe's de ritten met de Glacier Express uit en verzorgen ze het goederenvervoer tussen Visp en Zermatt; daarnaast zijn twee exemplaren voor de autotreinen door de Furkatunnel voorzien. De overige vijf worden in eerste instantie achter de hand gehouden, maar zullen ongetwijfeld, zodra de gelegenheid zich voordoet, worden verkocht. In 2022 is een van de locs nog in het Mattertal, van Visp naar Zermatt, met een pendelstam onderweg - een dienst die verdwijnt zodra in 2029 de laatste Orion is geleverd. Die optie is overigens nog niet gelicht.



Tunnellocs

In 1980 ontving de FO twee 'tunnellocs', serie Ge 4/4 III (de 'H' in de serieaanduiding ontbreekt omdat ze niet over tandrandaandrijving beschikken). De 81 en 82 genummerde locs pendelen sinds 1982 met autotreinen door de Furka-basistunnel; zwaar werk door het vele remmen en optrekken, temperatuurwisselingen en vocht in de tunnel. Het leidde ertoe dat loc 82 in 2017 werd afgevoerd. De 81 wordt met veel moeite op het spoor gehouden, maar moet steeds vaker door een HGe 4/4 II worden vervangen. Zodra de Orion locs vrij heeft gespeeld, valt ook voor de 81 het doek.



Komet

De uiteindelijk 27 nieuwe treinen delen straks het MGB-netwerk met de 16 treinstellen van het type



KOMET: comfortabeler Meterspur-Triebzug die van 2007 tot 2014 door Stadler zijn geleverd. Ze zijn drie- of vierdelig en kunnen worden uitgebreid met een module bestaande uit een tussen- en koprijtuig om het piekvervoer op te vangen. De driedelige exemplaren mogen, in tegenstelling tot de langere variant, de 179‰ steile lijn naar Göschenen op. Vier exemplaren pendelen tussen de autoterminal in Täsch en Zermatt.

Klein grut

Treinstellen bepalen straks het beeld bij de MGB. Als de optie op vijftien extra Orion's daadwerkelijk wordt gelicht - in de zomer van 2022 is de financiering in kaart gebracht -, resteren na 2029 dertien 'lijn-locomotieven'. In dit artikel zijn alleen de grote lijnen besproken, de MGB beschikt over een reeks kleinere locomotieven. Een overzicht daarvan is te vinden op www.haribu.ch. //

3. Impressie van de Orion voor de MGB. (foto-montage MGBahn)
4. Met 'module' 2134 voor de driedelige Komet 2021 passeert trein 343 van Visp naar Zermatt bij Randa, 7 juni 2022.
5. 'Tunnellok' Ge 4/4 III 81 arriveert met een autotrein uit Oberwald in Realp, 23 juli 2022.
6. De als nieuw glimmende HGe 4/4 II 105 werft voor de Glacier Express en heeft de gelijknamige D-trein 902 aan de haak. Passage langs de Rhône bij Betten op 4 juni 2022.
7. Deh 4/4 51 uit de eerste bouwserie wurmt zich op 23 juli 2022 door de Schöllenschlucht naar Göschenen.
8. Ex-RhB op het MGB-net: de gekochte 514 en 515 rijden op 23 juli 2022 door Hospental. Links een deel van de collectie van MGB Historic.



HULPTROEPEN

Tijdens het Bundeslager (scouting manifestatie) voerde de MGB de grootste vervoersopdracht uit haar geschiedenis uit. Van de RhB werden hulptroepen gekocht in vorm van twee Stammnetzpendelzüge.



Bekijk de fotoreportage op Railhobby.nl.

NIEUW in de winkel

SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN

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



LILIPUT: 42 547 van het Britse leger.

Liliput

H0. 'Kriegslok' 42 547 kan in een speciale uitvoering worden ingezet. Op het front, de cabine en de tender is 'Allied Forces-British' vermeld, het betreft een door het Britse leger ingezette Reichsbahnmaschine. De loc is in Bw Kalk-Nord (Keulen) gehuisvest en kreeg

volgens de opschriften haar laatste reminspectie op 25 oktober 1944. Gewicht 532 gram, 21-polige decoderinterface, aandrijving met vijfpolige motor op de beide buitenste assen van de tender (L131504, € 339, tp. II).-MM

Herpa

H0. De Citroën 2CV Charleston, een speciale versie van de lelijke eend, is in 1980 geïntroduceerd. In model is het voertuig uitgevoerd in zwart met blauw (20817-006, € 14,95, tp.

IV-V). De MAN TGX GZ G.Sz van Vos Transport Zaltbommel kan met de zeildoekoplegger voor binnenlands of internationaal transport worden ingezet (315067, € 42,95, tp. VI).-DH



HERPA: MAN TGX GX van Vos Zaltbommel en Citroën 2CV Charleston.

B-Models

H0. Het park aan containerwagens is uitgebreid met een 60 ft Sgns van Hupac met twee 20 ft-tankcontainers van TMS en het Rotterdamse RMI (54127 UVP, € 64,90) en een 90 ft gelede Sggmrss met twee 45 ft-containers van het Nederlandse Ge-ex (55102, € 109,90). Beide wagentypen en containers zijn dagelijks in Hupac-treinen in Nederland te zien. De Sggmrss is ook beschikbaar met Italiaanse 45 ft containers op door GTS gehuurde wagens van AAE (59400, € 109,90), evenals een zwarte GTS-variant (59401, € 109,90). Bij de GTS-wagens dienen enkele losse onderdelen zelf te worden gemonteerd.-MvE



B-MODELS: Sggmrss met GTS-containers.



B-MODELS: Sgns met tankcontainers.



TILLIG: DB 42 692 in TT.

Tillig

H0m. Klein maar fijn: de tweeassige open wagen type OW van de DR die op de diverse meterspoorlijnen werd gebruikt. De 78 mm lange wagen heeft de laatste revisie bij het Raw Wilhelm Pieck in Karl-Marx-Stadt, het voormalige (en weer huidige) Chemnitz ondergaan (15914, € 32,09, tp. III).-SF

TT. De voormalige oorlogsloc 42 692 van de DB

is nieuw ontwikkeld (02061, € 298,80, tp. III) en is ook als DR 42 1409 beschikbaar (02060, tp. II). Aandrijving op vier assen van de tender. Gewicht 108 gram. Het machinistenhuis biedt voldoende ruimte voor een machinist en een stoker. De algemene indruk van de gravures is goed en ook de opschriften kunnen de toets der kritiek doorstaan.-MM

»



TILLIG: Ow voor meterspoor.



Igra Model

H0. Het tweede klasse rijtuig type Bai van de CSD wordt voor binnenlands verkeer ingezet. Het model is goed gedetailleerd (97110025, € 66, tp. IV). Voor internationaal verkeer verschijnen voor hetzelfde tijdperk coucletterijtuig Bac (97110027, € 66) en restauratierijtuig BRa (97110028, € 71,50). Van de GTAX-ketelwagens Zacns 88 - eenmalige oplage - zijn alle zijanten met andere graffiti gedecoreerd (96210035, set 2 stuks, € 114,90). Het 20 ft-containerprogramma wordt met nieuwe versies uitgebreid (set 2 stuks, € 23,95).

TT. Als herinnering aan de inval in 1968 van de Warschaupactlanden in Tsjecho-Slowakije brengt Igra Model een viertal rijtuigen uit met authentieke protestuitingen. Van elk rijtuig (type Ba, Bai, Bac en BRa 1968) worden honderd stuks gefabriceerd (97200022-25, € 66 per rijtuig).-RB



1. IGRA MODEL: CSD Bai.
2. IGRA MODEL: GATX-ketelwagen met graffiti.
3. IGRA MODEL: 20 ft container.
4. IGRA MODEL: Bai met protestuitingen, schaal TT.

Wiking

H0. De snelle BMW 525i werd van 1987 tot 1996 door de Duitse politie op de Autobahn ingezet. Ook in model zullen automobilisten hun tempo minderen als ze het groen-witte voertuig in de achteruitkijkspiegel zien naderen (08445, € 19,49, tp. IV-V). Bijvoorbeeld die van de mosgroene Mercedes-Benz 220 S Cabrio uit bouwjaar 1958-1960 waarvan ook de agenten de

verchromde bumpers en sierlijsten en de beige bekleding zullen weten te waarderen (014302, € 23,00, tp. III). De 4,5 tons Büssing 4500 werd van 1953 tot 1955 gebouwd. De modelversie - een herproductie van de Berlijnse fabrikant - van C. Bolle zou meer lading dan de tien melkbussen kunnen hebben (047606, € 16,99, tp. III).-DH



WIKING: Büssing 4500 melkwagen, Polizei BMW 525i en handmonster MB 220 S cabrio.



1.

Brawa

H0. Rangeerloc V 60 is sinds decennia in diverse kleurstellingen en uitvoeringen actief. Het nieuw ontwikkelde model is als DB AG 362 768-4 (42408, tweerail, € 270,90, tp. V) en 0362 390-7 (42412, tweerail, tp. VI) beschikbaar. De digitale versies voor twee- en drierail (meerprijs circa € 230) hebben een sound-module en digitale koppeling. Gewicht 202 gram, veel apart aangebrachte details, goed rijgedrag. De maximumsnelheid is met 123 km/h iets te hoog. Voor nieuwe sneltreinlocomotieven werden voor de DRG twee- en viercilindervarianten gebouwd. Na proefritten in 1925 met de BR 01 respectievelijk 02, kreeg de 01 de voorkeur. De 02 001 (40920, tweerail analoog, € 449 / 40922, digitaal, € 599,90 / 40923, drierail digitaal, € 599,90, tp. II) is ook als 02 008 uitgebracht (40940-40943, tp. II). De 614 gram wegende loc is in Bw Erfurt P ondergebracht. Minimumboogstraal 360 mm, maar ruimere bogen verdienen de voorkeur. Voor het transport van grote transformatoren bestelde het Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE) in 1928 bij MAN draagarmwagens met 168 ton laadvermogen waarvan de achttien wielstellen in vier- en vijfassige draaistellen zijn ondergebracht. Het model kan volgens voorbeeld worden ingezet: met transformator of zonder belasting aan elkaar gekoppeld. Snelheid met trafo 40 km/h, op de terugreis, meestal achteraan een goederentrein, 65, of later 80 km/h. Een tot 2011 bij RWE ingezette wagen is in een museum ondergebracht. De lange gebruiksperiode biedt veel varianten van de tijdperken II tot V. Naast de opschriften verschillen de versies de DRG (50506/-07, € 264,90,



2.

tp. II), DB (-08 t/m -11, tp. III-IV), DR (-12 t/m -15, tp. III-IV) en DB AG (-86/-87, tp. V) in detail. De opvallendste zijn de beschutting tussen het vakwerk-onderstel en het remmershuisje en -bordes. Vanwege de lengte van 412 mm en de overhang in bogen moet de eerste rit over de modelbaan voorzichtig gebeuren, want ook bij radius 420 mm (360 mm is technisch haalbaar) kan de wagen obstakels raken. Het model blijkt populair, de meeste versies zijn af fabriek uitverkocht.-MM

»

1. BRAWA: 02 008 met zinken dak op het machinistenhuis.
2. BRAWA: V 60 als DB 362 390-7.
3. BRAWA: trafowagen SST 125.



3.



1.

Märklin

H0. Na de DB 194 050 is nu DR 254 106 van depot Engelsdorf bij Leipzig verschenen. De loc heeft enkele veranderingen op en rond het dak ondergaan. Technisch gezien is de 541 gram wegende DR-‘Krokodil’ gelijk aan haar westerse tegenhanger. Kleurverschillen zijn er in het groen van de opbouw, het lichtgrijze dak en de draaistellen (Märklin 39991 / Trix 25991, € 479, tp. IV).-MM

De containerwagens Sgns van leasemaatschappij AEE zijn beladen met 20 ft tankcontainers, naamloze zwarte en witte van Den Hartogh. De op Y 25-draaistellen staande wagens zijn in Nederland geïmporteerd (47137, set 2 stuks, € 149,00, tp. VI). De

in metaal uitgevoerde blauwe diepladers type Sddkmss van het Belgische TRW en een donkerbruine Sdgkkms van Rail Cargo Austria zijn beladen met opleggers van de Duitse expediteur LKW Walter (47120, set 3 wagens, € 239, tp. VI).-SF

1. MÄRKLIN: 254 van de Reichsbahn Ost.

2. MÄRKLIN: containerwagen Sgns.

3. MÄRKLIN: LKW Walter-set.



2.



3.



Modellbahn Union

N. In schaal 1:160 kan nu volop kermis worden gevierd. In totaal brengt de Duitse fabrikant vijftien verschillende modellen als bouwkit uit. Het spookslot is gemotoriseerd en verlicht met speciale effecten (MU N-L00197, €149,99). Ook het reuzenrad met 24 gondels en een diameter van 21 cm is verlicht en kan draaien (MU N-L00281, € 129,99, tp. III-VI).-TO

- 1. MODELLBAHN UNION:** kermisattracties.
- 2. MODELLBAHN UNION:** reuzenrad met 24 gondels.

Schuco

H0. Helikopter Bell UH 1D is van 1971 tot 2006 door de Duitse Luftrettung ingezet. De bladen van de hoofdrotor op het in metaal en kunststof uitgevoerde model dient u zelf te monteren. Dat gaat simpel: na insteken van de drie kunststof pennen in de gaten bij de ophanging van de rotorbladen wordt het geheel met de metalen stift in het motorhuis gestoken. Het interieur van de cabine wordt zichtbaar als de grote schuifdeuren worden geopend. Dat biedt mogelijkheden voor een tafereel met ziekenvervoer en een ambulance (26633, € 24,99, tp. V).-DH



» SCHUCO: Bell UH 1D Luftrettung.



AB-MODELL:
RhB Ge 4/4 II 630 'Trun'.

AB-Modell

Nm. De Ge 4/4 II van de Rhätische Bahn wordt eenmalig in de uitvoering van de jaren 80 met ronde frontseinen uitgebracht. De Faulhabermotor met vliegwiel drijft alle assen aan. De Zimo MX616-decoder is voor zowel analoog als digitaal bedrijf ingesteld. Opbouw uit nieuwzilver met 3D-print details. Ondanks de afwezigheid van antislipbanden zijn vijf tot zes rijtuigen op een helling van 3,5% geen probleem. Keuze uit vijf locnummers; de groene versie volgt later (€ 859). Het RhB-goederenmaterieel wordt uitgebreid met

een lagebakwagen Kk-w met Barit-reclame (€ 139), de tweeassige Lb-v 7866 (€ 266) en vierassige Sbk-v 7713 (€ 209) containerdraagwagens met een magnetisch bevestigde Coop-koelcontainer.-RB //



EXTRA ONLINE

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



AB-MODELL: handmonster Kk-w lagebakwagen.



AB-MODELL: RhB Sbk-v containerdraagwagen.



Spoorwegen 2022

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm, 848 blz., ruim 800 kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-9-0596-1255-6, € 34,95.

De jaarlijkse uitgave ligt weer in de boekwinkel. Opnieuw is het dikker geworden. De vorige editie telde 816 pagina's, de nieuwe 848 met opnieuw meer foto's. De opzet is ten opzichte van eerdere edities ongewijzigd: veelal twee foto's per pagina met uitgebreide bijschriften. Omdat er geen colofon is, is het lastig om na te gaan wie er aan hebben meegewerkt en de foto's hebben gemaakt. Overigens: de foto's zijn van prima kwaliteit. Er worden 33 Europese landen besproken, verdeeld over zes regio's. Ook dit keer kan Richard in het voorwoord niet om de effecten van covid-19 op het spoor heen. Per land wordt daar met de impact bij spoorwegbedrijven op ingegaan. Verder merkt hij op dat het streven om het vervoer per spoor wegens de klimaatdoelen meer te laten groeien, niet erg opschiet. In een apart hoofdstuk komen de ontwikkelingen rond de spoorwegindustrie aan de orde met onder meer de overname van Bombardier door Alstom. Het valt op dat het uiterlijk van treinen steeds moderner en kleuriger wordt. Ouder materieel verdwijnt meer en meer. Bij veel besproken landen wordt de situatie van de infra vermeld, maar het boek bevat hoofdzakelijk materieelfoto's. Ook in deze uitgave is er veel te lezen op spoorweggebied in Europa.-TO

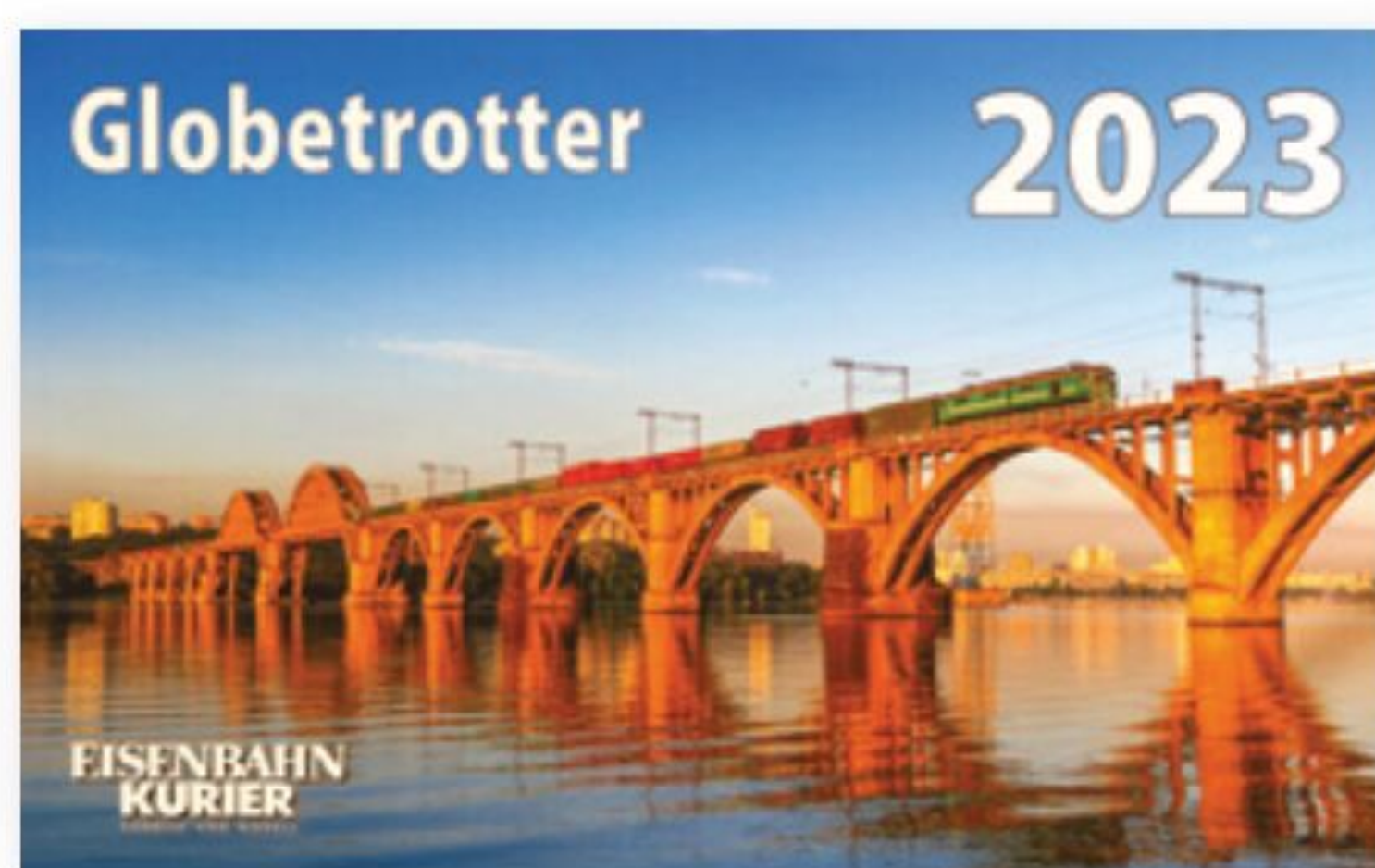
Kalenders 2023

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, ringband, bestelnummers, ISBN en prijzen: zie tekst.

Voor 2023 heeft Eisenbahn Kurier (EK) een serie fraaie grootformaat kalenders uitgebracht. De vijf exemplaren die de redactie heeft geselecteerd zijn, zoals gebruikelijk, gedrukt op kunstdrukpapier met ringband. De prijzen zijn ten opzichte van vorig jaar iets verhoogd.



Dampflokomotiven (bestelnr. 5890, ISBN 978-3-8446-5890-3, € 13,95) is weer de enige kalender met zwart-wit foto's. Die komen uit het schier onuitputtelijke archief van Carl Bellingrodt. Van de meeste opnames is de opnamedatum vermeld. Het merendeel stamt uit de jaren vijftig, enkele uit de jaren dertig.



De kalender **Globetrotter** (bestelnr. 5898, ISBN 978-3-8446-5898-9, € 17,95) maakt net als in 2022 voor komend jaar een rondreis door verschillende continenten. Sommige opnames zijn spectaculair te noemen, zoals de plaat van augustus, met een regenboog boven de Victoriawatervallen, terwijl een stoomtrein met een Garratt serie 154 over de brug rijdt.



De kalender **Alpenbahnen** (bestelnr. 5892, ISBN 978-3-8446-5892-7, € 17,95) staat altijd garant voor fraaie opnames in het berglandschap. De foto's van diverse fotografen zijn in de Alpenlanden Zuid-Duitsland, Zwitserland, Italië, Frankrijk en Oostenrijk gemaakt.



De kalender **Deutschlandreise** (bestelnr. 5891, ISBN 978-3-8446-5891-0, € 13,95) geeft een gevarieerd beeld bij onze oosterburen van niet alleen modern materieel, maar ook industrie- en museumstoom. Op de voorplaat station Köln met vier varianten ICE-materieel. Aan de kalender hebben meerdere fotografen meegewerkt.



De kalender **Modellbahnen** (bestelnr. 5900, ISBN 978-3-8446-5900-9, € 16,95) toont fraaie opnames van diverse H0-modelbanen. Op de voorplaat en in de maanden april en december zijn foto's te zien van Bernd Brinkhues, die hiervoor een fotodiorama heeft gebouwd.-TO //



Ketelwagentrein IN MODEL

RRF EN DE DIVERSITEIT AAN KETELWAGENS

Na artikelen over reizigerstreinen zoomt Marcel van Eupen nu in op het goederenvervoer. Specifiek die met ketelwagens. Op de Nederlandse spoorlijnen zijn (gas)ketelwagens met enige regelmaat te zien.

Ketelwagens worden getransporteerd in gemengde treinen (unit cargo's), gemengde keteltreinen of bloktreinen. Een bloktrein is een trein die in zijn geheel van herkomst naar bestemming wordt gebracht en vervoert in principe slechts één type product, bijvoorbeeld biodiesel. Een bloktrein kan bestaan uit een homogene wagenset, maar dat is zeker niet altijd het geval zoals in dit artikel zal blijken. De tractie voor het transport van biodiesel tussen

Polen en Rotterdam wordt op het Nederlandse traject de laatste jaren vooral gesteld door Rail Force One (RFO) en RRF. In dit artikel zoomen we in op het vervoer door RRF (Rotterdam Rail Feeding). Dit in 2004 opgerichte bedrijf is sinds 2008 onderdeel van het Amerikaanse Genesee & Wyoming Inc (G&W). In de beginperiode richtte RRF zich voornamelijk op rangeerwerk met een vijftal ex-NS 600 locs. Tegenwoordig rijdt men naast eigen treinen die van derden.

VROLIJK GEKLEURDE 1600

Voor het biodiesel vervoer zet RRF bijna altijd een 'oude' 1600 in die is getooid in een oranje-gele kleurstelling. De oude huisstijl van RRF was groen met geel, maar sinds de overname door Genesee & Wyoming worden nieuwe locomotieven in het oranje met geel gestoken. In 2014 nam RRF de 1606 en 1609 van Husa over en vernummerde de locs in 4401 en 4402. Sinds RRF eind 2015 het dolimevervoer aan DB Cargo kwijt raakte, hebben deze twee locs geen vaste inzet meer en worden ze voor onregelmatige treinen ingezet zoals de biodieselketeltreinen.

»

1. Op 6 mei 2017 zien we de 4402 van RRF onderweg met 31 lege ketelwagens als trein 42787 IJsselmonde - Bad Bentheim ter hoogte van Zenderen.
2. Roco 73685 RRF 4401; een uitgenomen koppeling voor en gemonteerde en met rode verf aangepte luchtslangen brengen de loc tot leven.
3. Trix 24213-2, donkergrijze GATX Zans met nummer 84 783 0 264-9 met witte logo's.
4. Brawa 48773, GATX-wagen met nummer 80 795 6 698-4, geïmmatriculeerd in Duitsland.





5.



6.

MODEL

In schaal 1:87 heeft Roco een RRF 1600 uitgebracht: met artikelnummer 73685 (tweerail analoog) en 79685 (drierail digitaal) kan de loc met nummer 4401 worden ingezet. Nu de 1600'en van RRF steeds meer defecten vertonen, wordt ook een zwarte 189 ingezet. Incidenteel is ook een RRF Class 66 (Märklin 39061, Trix 22692 of ESU 31281 & 31287) in oranje kleurstelling of blauwe SBB Vectron voorgekomen. De blauwe SBB Vectron is door Märklin (39199), Trix (25192), LS Models (17111(s) & 17611(s)) en Roco (71916, 71917 & 79917) uitgebracht. Het vervoer van de Lotus-keteltreinen wisselde de afgelopen jaren stuivertje tussen RRF en RFO. Eind 2022 zal Roco de RFO 1829 uitbrengen onder artikelnummers 70163 (tweerail analoog), 70164 (digitaal met sound) en 78164 (drierail digitaal en sound).

Wie de bedieningen in de Rotterdamse haven wil nabootsen komt uit bij een RRF V 100 of RFO G1206, G2000 of oude 600. Van deze rangeerlocomotieven zijn tot op heden geen modellen in 1:87 verschenen.

BONTE SLEEP

Achter de 1600 hangt een bonte sleep ketelwagens, bestaande uit zowel oude als nieuwe wagens van het type Zans en Zas. In tegenstelling tot de eerder in Railhobby beschreven reizigerstreinen, is de samenstelling van goederentreinen zelden vast en zeker in het biodieselvevoer wisselt de samenstelling per trein. We richten ons dan ook op de RRF-trein die op 6 mei 2017 met loc 4402 eenendertig lege ketelwagens als trein 42787 van IJsselmonde naar Bad Bentheim



7.



overbracht. Die trein heb ik bij Zenderen gefotografeerd. De wagens zijn hoofdzakelijk van verhuurder GATX en veelal voorzien van een Lotos-sticker.

Het meest in het oog springend zijn de wagens met het zeer grote GATX-opschrift. Hoewel deze ketelwagens door diverse fabrikanten zijn gemaakt, hebben we voor deze trein de korte variant met vier ribbels nodig. Daarbij moeten de wagens zijn voorzien van Lotos-opschriften. Trix heeft onder artikelnummer 24213 een set van twee van deze wagens uitgebracht; een witte en een grijze variant, beide met het Lotos-logo.

DEC-WAGENS

In de trein zijn enkele oudere ex-KVG-ketelwagens opgenomen. GATX heeft enkele van een nieuwe laag verf voorzien en bij andere slechts het logo vervangen door dat van GATX. In model is dit wagentype door Brawa uitgebracht, als artikel 48765 met lichtgrijze ketel en donkergrijs fond onder het logo en als 48773

met donkergrijze ketel. Als we de trein iets breder bekijken dan alleen de voorbeeldfoto van RRF, zien we bij de foto's met RFO-tractie dat deze wagenvariant ook met VTG-logo is in te zetten. Brawa heeft deze onder nummer 50567 uitgebracht. »

-
- 5. Piko 58361-1, bruine DEC Zas 3091 met nummer 51 785 9 535-1, geïmmatriculeerd in Polen.
 - 6. Piko 58364-2, de bruine GATX Zas 3091 met nummer 51 785 6 186-4 vervoert, aldus gevarenbord 33-1203, benzine.
 - 7. De in model samengestelde ketelwagentrein.
 - 8. Ook RFO rijdt regelmatig met deze gemixte Lotos-keteltreinen. Op 30 november 2019 trekt RFO 1831 keteltrein 42750 Bad Bentheim - Kijfhoek - Udenhout.
-





9.

Door de kleur vallen de bruine ketelwagens op. Dit zijn oude DEC-wagens waar het DEC-logo in de loop van de tijd door dat van GATX wordt vervangen. In de trein op de foto komen beide logo-varianten voor. Helaas zijn deze wagens niet in model te koop. De best lijkende wagen is door Sachsenmodelle/Tillig in diverse uitvoeringen uitgebracht, maar niet de variant die we zoeken. Onder artikelnummer 76416 is bijvoorbeeld een DEC-versie gemaakt die van een EVA-logo is voorzien, maar dat van DEC is te klein. Een andere bruine DEC/GATX-wagen die er op lijkt is door Piko in 2018 uitgebracht; dit wagentype kwam voorheen veel in Nederland en werd bijvoorbeeld door RTB Cargo ingezet. De driedelige set van Piko stond als artikelnummer 58361 in de catalogus; de wagens verschillen onderling in detail en hebben alle het DEC-logo. Onder

nummer 58384 brengt Piko dit najaar een set met een zwarte en bruine Poolse GATX-wagen met kleine logo's. Anno 2022 rijden er geen ketelwagens meer met een DEC-logo.

Tot slot zien we nog twee éénlingen in de trein. Twee korte nieuwe ketelwagens met vier ribbels, een grijze van Railco en een witte van Nacco, beide voorzien van een Lotos-logo. Deze zijn tot op heden niet in model gemaakt of aangekondigd.

ADR-BORDEN

Gevaarlijke stoffen zijn internationaal gecodeerd. De ketelwagens hebben het oranje gevaarlijke stoffen-bord 30-1202, en de GATX-wagens de rode waarschuwingsticker voor brandbare gassen en soms ook de witte voor milieugevaarlijke stoffen. Sommige



10.



DEC-wagens hebben in model alleen het oranje bord 30-1202, andere ook de rode en witte waarschuwingstickers. Van de gevaarlijke stoffencodering staat 30 (VN-nummer) voor brandbare vloeistof met vlampunt tussen 23° en 60° C en het stofindicatienummer (UN-nummer) 1202 voor dieselolie. Van het oranje gevarenbord op GATX-wagen 84 51-PL-GATXP 7856 186-4 staat 33 voor zeer brandbare vloeistof met vlampunt lager dan 23° C en 1203 voor benzine. Kettelwagens zien, zoals het meeste goederenmaterieel, de wasstraat niet vaak zodat zeker aan de bovenkant van de ketels vervuiling door bovenleidingslijpsel en weerinvloeden is te zien. Het is een mooie uitdaging dit op de fabrieksnieuwe modellen na te bootsen. Disclaimer: met dank aan diverse leveranciers voor het ter beschikking stellen van hun modellen. //

9. RFO Hippel 692 rangeert nog in Engelse kleurstelling met een deel van een keteltrein met bestemming BTT Botlek, 31 december 2019.
10. Piko 58364, de tweedelige set met Poolse GATX Zas 3091-wagens.
11. Trix 24213-1, witte GATX Zans 84 783 6 608-1 met blauwe GATX- en rode Lotos-aanduiding.
12. Brawa 48765, GATX-wagen met overgeschilderd KVG-logo met nummer 80 795 7 440-0.



EXTRA ONLINE

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





2001

Toen & Nu

KESTEREN - VOORMALIG KNOOPPUNT

Kesteren was ooit een knooppunt van spoorlijnen. Zowel het emplacement als het materieel is in de loop der tijd diverse keren gewijzigd. Een update over het Gelderse station door Harold van der Meer.

Het stationsgebouw in Kesteren kent een lange en roerige geschiedenis. Eens gelegen in de vork tussen de spoorlijnen Dordrecht - Elst van de Staatsspoorwegen (SS) en Kesteren - Amersfoort van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), hebben er zelfs twee stationsgebouwen gestaan, van beide maatschappijen één. Nadat in 1890 de exploitatie van beide lijnen naar de HIJSM overging, werd alles vanuit het nu nog bestaande hoofdgebouw uitgevoerd. Tijdens WO II werd een wachterswoning vernield en raakte de Rijnbrug beschadigd, waardoor treinen uit Amersfoort het station Kesteren niet meer konden bereiken. Een brand in 1963 legde een deel van het station in de as. Eind 2018 is het verwaarloosde stationsgebouw verkocht

voor de realisatie van woningen en kantoren. De gemeente Neder-Betuwe heeft plannen voor een nieuw station aan de Hoofdstraat, dichterbij het centrum. Door de hoge kosten heeft dit het voorlopig niet gered.

Elektrificatie

Het traject Geldermalsen - Tiel werd in 1978 geëlektrificeerd, maar het deel naar Elst bleef een diesellijn. Vanaf de jaren 90 reden er Plan U-dieseltreinstellen (DE3) die na aanleg van ATB-NG werden vervangen door DM90, Buffels. Het oostelijke deel van de Betuwe-lijn (Tiel - Elst) is door de provincie Gelderland aanbesteed en vanaf april 2005 reed Syntus met LINT41-en Buffel-treinstellen een uurdienst. Sinds december 2012 verzorgt Arriva een halfuurdienst met GTW-



diesels van Stadler. In 2020 werden door materieeltekort enige tijd GTW's van Breng gehuurd.

Industriespoor

Tot NS in 2005 het goederenvervoer per spoor op de Betuwelijn beëindigde, werd in Kesteren onder meer veembedrijf Den Hartigh bediend. Voor het rangeren had Den Hartigh vanaf 1987 een Deutz rangeerloc T4M625 uit 1959 in gebruik. Deze staat nu bij Smink in Amersfoort en via een crowdfundingactie wordt getracht de Deutz voor sloop te bewaren. Zoals bij veel stations is ook het sporenplan bij Kesteren in de loop van de tijd enorm veranderd. Er resten slechts twee perrons en twee opstelsporen. De spoorlijn naar Amersfoort is, ten behoeve van uitbreiding van de industrie, geheel opgebroken. Slechts een klein stukje rails dat de Spoorstraat kruist herinnert aan vervlogen tijden. //



1. Terwijl DE3 152 vertrekt naar Elst/Arnhem, wacht NS 6462 met twee wagens voor Den Hartigh. Rechts staat de Deutz klaar om de wagens te wisselen; 10 januari 2001.
2. Van de oude sporen naar Rhenen/Amersfoort en de lokale industrie is bij het station Kesteren in 2022 niets meer terug te vinden.
3. Alleen in de Spoorstraat is een stukje rails blijven liggen en herinnert aan vroegere tijden, 18 oktober 2021.
4. Arriva GTW 373 rijdt station Kesteren binnen vanuit Arnhem, 18 oktober 2021.

Preview

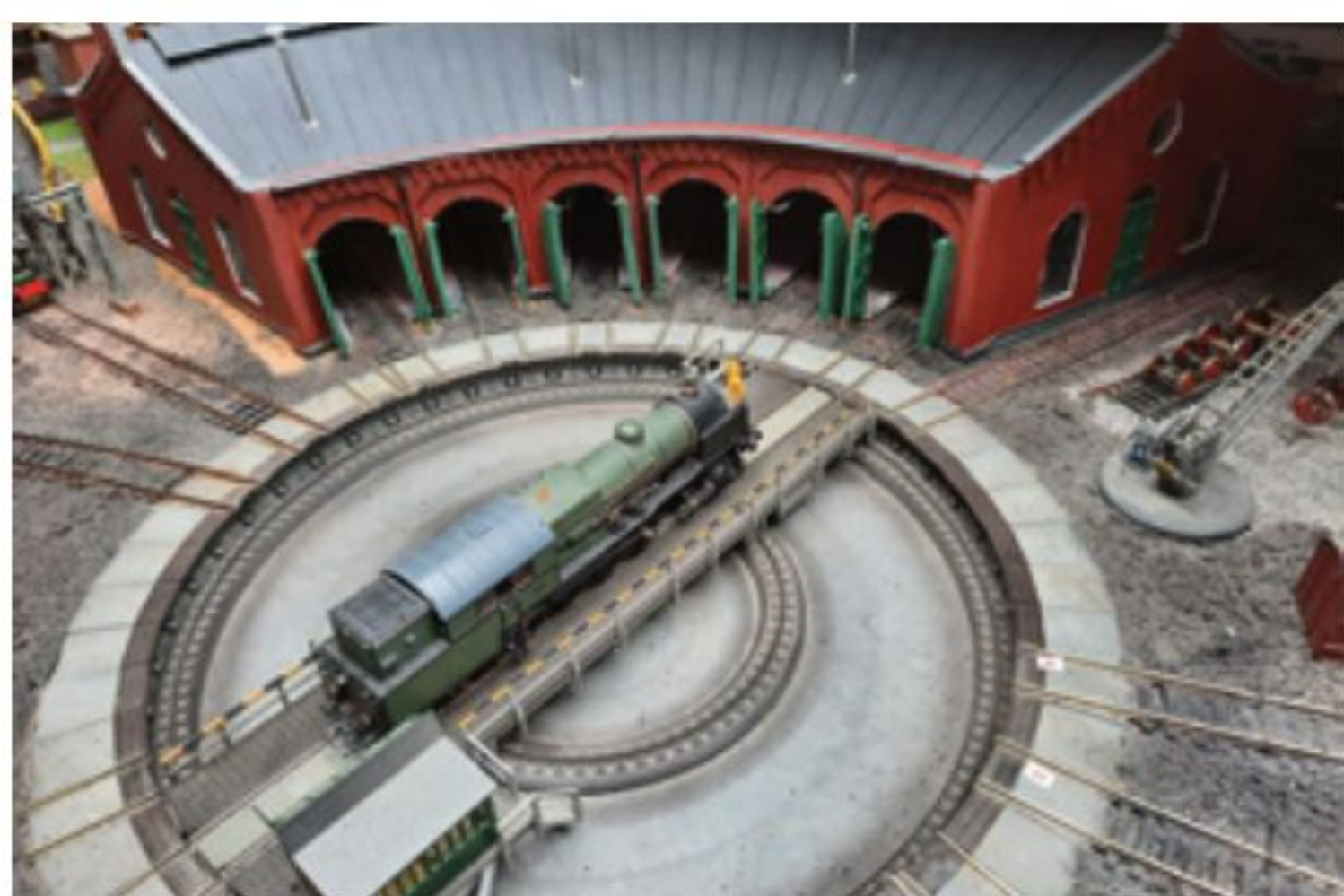
De volgende Railhobby, nummer 453, verschijnt begin november.

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



Baan in beeld: Ligne des Pignes

Een lokaalspoorlijn in de Provence vormde voor Hans Niemeijer de inspiratie.



Doen: Locloids Feijenoord

Jan Legierse bouwt de polygonale locloids in H0.



RailActueel+: Materieelplannen NMBS

Einde getrokken reizigerstreinen?



Doen: Bomen uit draad

Een majestueuze loofboom uit elektrakabel.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Raymond Kiès, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Jaap Barleeus, Rob Blom, Jan Bos, Henk Boterenbrood, Ole Dinesen, Bert van Ekeren, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Theo Grootens, Piet Knook, Henk Kolkman, Martin Menke, Hans de Mooij, Edwin Mos, Sander Mulkens, Hans Nahon, Roland J. Reinders, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Thonis van der Weel **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 vervaelvoudigd 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.



Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl



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

Bijna herfst.... Nieuw van Tillig.
NU verkrijgbaar bij uw winkelier-specialist!



Ontdek alle nieuwigheden van ESU en TILLIG op
www.loksound.nl en modeltrainservice.com

Daar kan U de folders downloaden.



PIKO

Diesellocc 302328 Strukton



Diesellocc 302328 Strukton periode V/VI

52918 2-rail gelijkstroom	182,00 €* 182,00 €
52919 2-rail gelijkstroom, sound	299,00 €* 299,00 €
52920 3-rail wisselstroom, sound	299,00 €* 299,00 €



* adviesverkoopprijs

Meer noviteiten vindt u in de actuele catalogus 2022,
in modelspoorpecialzaken of direct bij PIKO of Scaletrading.

You Tube
www.piko.de

Speciale aanbieding!

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf 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