

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 45, NOVEMBER 2022 - NR 453 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

DOEN:
Loofboom
uit tractiekabel

TECHNIEK:
Muzikaal café
servo, Arduino en MP4

Véél
model-
spoor

LOKAALSPoorLIJN
PIGNES
in model



UITGELICHT: STOPMACHINE



RailActueel: 52 8082
Ex-DR-loc bij STAR onder stoom



Modelnieuws: Vissershut Noch
Bouwkits in H0 en N uitgeleverd



BP

8

In november leverbaar:

NIEUW

NS Zandwaggen



Accessoires:



28.122
Zandwagenlading A twee stuks



28.123
Zandwagenlading B twee stuks

Depot Maarn, periode III

20.317.01 - Zandwagen set van 3: 172384, 172443, 172473	€	99,90
20.317.02 - Zandwagen 172458, onberemd glijlagers	€	36,20
20.317.03 - Zandwagen 172482, onberemd glijlagers	€	36,20

Depot Crailoo, periode IV

20.317.04 - Zandwagen set van 3: 145-6, 135-7, 177-9	€	99,90
20.317.05 - Zandwagen 252-0, onberemd, NS-logo, rollagers	€	36,20

Depot Maarn, periode IV

20.317.06 - Zandwagen set van 3: 144-7, 137-1, 074-6	€	99,90
20.317.07 - Zandwagen 147-0, bordes, rollagers, NS-logo	€	36,20
20.317.08 - Zandwagen 222-3, onberemd	€	36,20
20.317.09 - Zandwagen 150-0, NS-logo, rollagers	€	36,20
20.317.20 - Zandwagen 140-7, rollagers, NS-logo	€	36,20
20.317.30 - Zandwagen 159-7, onberemd, rollagers	€	36,20
20.317.40 - Zandwagen 273-4, onberemd, rollagers, Depotwagen Amsterdam, Per. IV	€	36,20



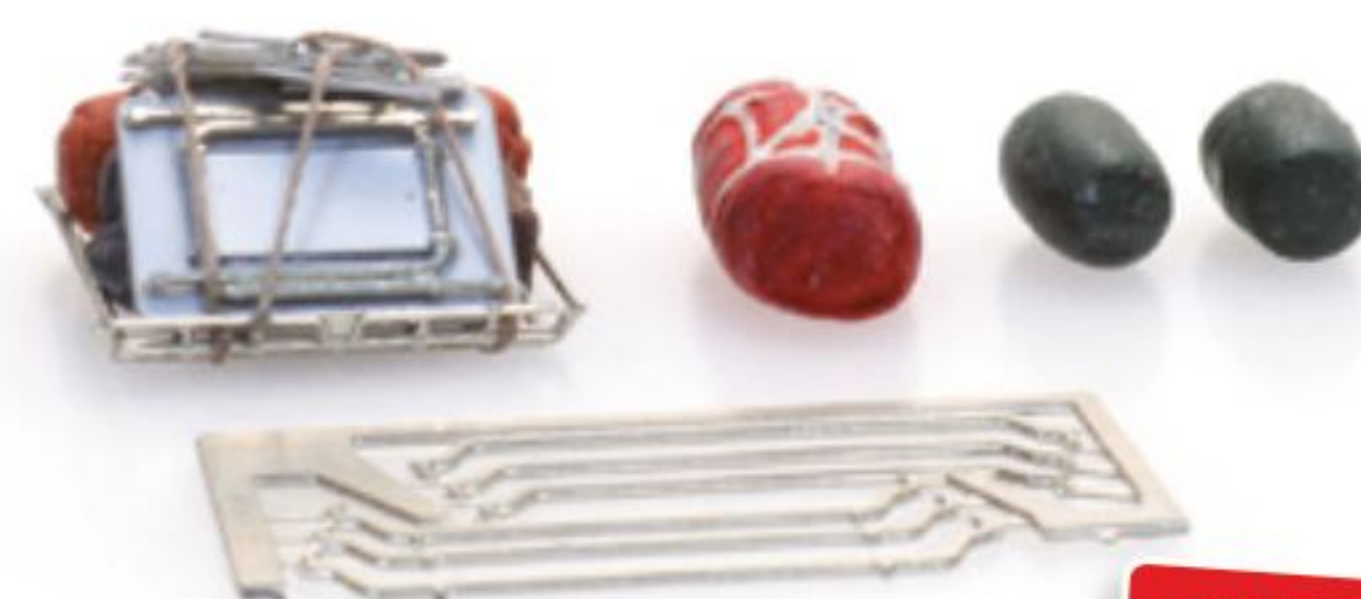
Leverbaar kant-en-klaar:



387.276 - Kolenwagen met paard



387.443 - CASE Tractor



387.553 - Imperiaal vakantie

NIEUW



387.372 - Mobiele laadplank



387.410 - Krupp Dolberg Dieplepel



Voorbeeld: 387.553 op
387.438 Citroën Dyane oranje



Cover Ligne des Pignes

Station Plan-du-Var aan de sfeervolle Zuid-Franse dennenappellijn. Modelbouw door Hans Niemeijer.

FOTO:
MYRON VAN RUIJVEN

Adverteerders

- 2 Artitec
- 43 TreintjeOost
- 43 Treinplezier
- 43 Peperkamp Modelbouw
- 43 Fallerstore
- 43 Gijs van Appeldoorn
- 43 Tom's Modelauto's
- 43 Maddog-Trains
- 76 Train Service Danckaert
- 76 Freebit/N-Spoorstore
- 76 Modelspoorclub De Blokkendoos
- 99 Modelleisenbahn München GmbH
- 100 Märklin



De baanwachter heeft op 7 juli 2022 als beveiliging de rode vlag uitgehangen bij station Lønsdal (N) ten teken dat de machinist moet stoppen om tegenverkeer voor te laten gaan. (foto Harold van der Meer)

Haperende beveiliging

Beveiliging bij de spoorwegen is ongeveer zo oud als er treinen rijden. Gaan we terug in de tijd dan zien we overwegwachters met vlaggen weggebruikers waarschuwen en machinisten signaleren. Later werden elektronische beveiligingen geïntroduceerd, zoals ATB en het nieuwste systeem ERTMS. Dat **beveiliging** op het spoor niet altijd werkt, blijkt helaas als we kijken naar het aantal spoorwegongevallen. Overigens niet altijd als gevolg van **technische problemen**, maar met enige regelmaat ook als gevolg van menselijk falen. Op vrijdag 2 september 2022 viel een trein van NS stil bij Swifterband. Op zich iets wat wel vaker gebeurt als gevolg van een **storing**, maar de oorzaak van deze stilstand was van een andere dimensie.

Tijdens werkzaamheden aan een **hoogspanningsstation** bij Dronten is kortsluiting ontstaan bij het omzetten van de aansluiting op een nieuw netwerk. De dubbel uitgevoerde kortsluitbeveiliging werkte niet waardoor de hoogspanningskabels boven de grond oververhit raakten. Door het uitzetten van die kabels werd de **bovenleiding** van de spoorlijn Lelystad - Dronten bij Swifterbant geraakt, met als gevolg stilstand van de trein en miljoenen euro's aan schade aan de boven- en ondergrondse **infrastructuur**. Bij onderzoek bleken de onder de grond liggende kabels verkoold. ProRail en NS geven aan dat er tot medio december **geen treinverkeer** mogelijk zal zijn. In veel landen wordt er bij kruisende hoogspanningskabels een stalen constructie boven het spoor geplaatst. Wellicht is dat ook hier een oplossing, mocht er ooit weer een hoogspanningskabel door een haperende beveiliging naar beneden komen?

Harold van der Meer

Volg ons online:



railhobby.nl



railhobby



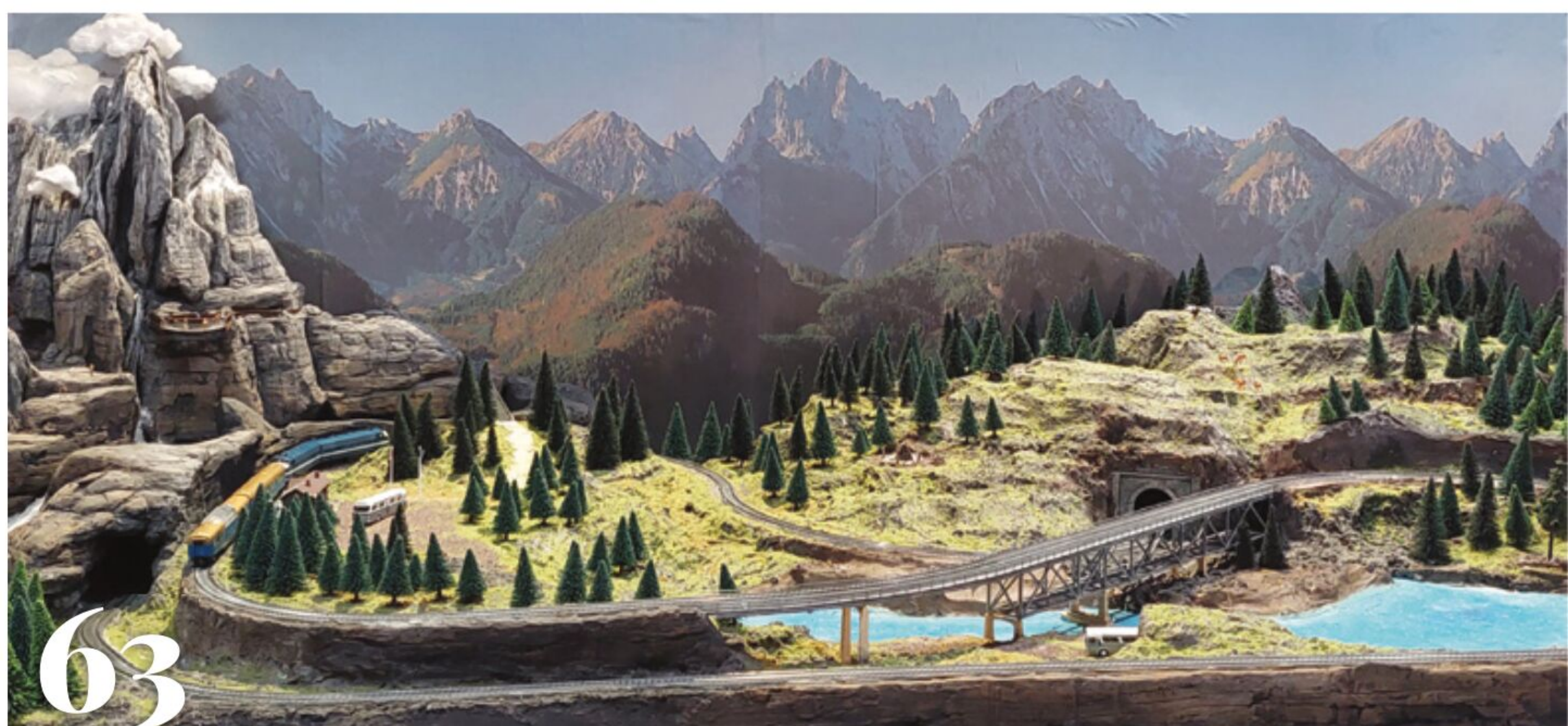
railhobby



modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 453



6

DOEN: BOMEN UIT DRAAD

Als tramrestaurateur gebruikt Thonis van der Weel tractiekabel als basis voor een boom.

14

BAAN IN BEELD: LIGNE DES PIGNES

Hans Niemeijer bouwde een vrije impressie van station Plan-du-Var aan de Zuid-Franse dennenappellijn.

22

REPORTAGE: SMALSPOOR IN WENEN

De geschiedenis van de oudste van de twee Liliputbahnen gaat terug tot 1900. Beide 381 mm-lijnen zijn nog altijd populair.

28

TECHNIEK: MUZIKAAL CAFÉ

Als de cafédeur voor nieuwe verjaardagsgasten opengaat, zijn flarden muziek buiten hoorbaar. Zodra de deur dichtvalt, is het weer stil.

34

HISTORIE: NOHAB, DEEL 1

De historie en inzet anno 2022 in Scandinavië van de legendarische 'Bolle Neuzen' van het Zweedse Nydqvist och Holm AB, afgekort Nohab.

38

RAILTEST: DEKAS NOHAB

De Deense modelspoorfabrikant presenteert de Tågkraft Nohab TMX 1033.

44

RAILACTUEEL+: ELEKTRIFICATIE MAASLIJN

Door diverse factoren is de elektrificatie van de Maaslijn vertraagd. Een update.

46

DOEN: A6-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 1

De resultaten van de A6-dioramawedstrijd blijken alle verwachtingen te overtreffen.

52

UITGELICHT: STOPMACHINE MÄRKLIN

De Unimat 09-4x4/4S van Plasser & Theurer zit vol digitale toepassingen in licht, geluid en beweging.



70



34



52



11

58

REPORTAGE:

DAMPFBAHN BERN

De magnifieke jaren 60-fotorigen in het Emmental met normaalsporige stoomlocs zijn door Sevrien Ferrée vastgelegd.

63

INTERVIEW:

TEAMS GROEN & ORANJE

We laten twee teams van 'De Grote Kleine Treinencompetitie' aan het woord.

68

RAILACTUEEL+:

RAILS IN UITHOORN

Afgelopen zomer zijn er nieuwe rails gelegd bij het emplacement van station Uithoorn.

70

DOEN:

LOCLOODS FEIJENOORD

Jan Legierse gaat aan de slag met resin in de gietmethode. Een zesstandige polygonale loods is het resultaat.

86

RAILACTUEEL+:

MATERIEELPLANNEN NMBS

Ook bij de Belgische spoorwegen lijken de getrokken treinen voor treinstellen plaats te maken.

90

DOEN:

ARCHITECTENHUIS FALLER

Tegen welke problemen lopen we bij de bouw van de villa aan?

.... EN DE RUBRIEKEN

11 RailActueel

27 Railnieuws

55 Spoorverhalen:
Ladingsdiefstal

56 Word abonnee

77 Railpers

78 Modelnieuws

96 Toen & Nu: Veenendaal-
De Klomp

98 Preview Railhobby 454



EXTRA ONLINE

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

Een boom UIT KABEL

MODELGETROUWE LOOFBOOM IN H0

Enige tijd terug werd Thonis van der Weel gevraagd hoe je zelf een boom in model kunt maken. Er zijn veel soorten bomen en evenzoveel bouwmethoden. Voor dit artikel gebruikt hij resten tractiekabel, die bij de restauratie van tramwagens overblijven. Niet iedereen zal aan dit materiaal kunnen komen, maar er zijn legio alternatieven.



1.

Hoe dik de boom wordt, hangt af van de dikte van de kabel. Voor deze boom gebruik ik het gehele restant kabel van circa achttien centimeter lengte, maar voor een dunner exemplaar kan met minder draad worden volstaan. Voor een hele dikke boom kunnen draden worden toegevoegd. Om te beginnen verwijderen we de isolatie,

waarbij we die om het deel dat de stam gaat vormen laten zitten. Als alle isolatie wordt verwijderd, vallen de draden uit elkaar en dat werkt lastig.

TAKKEN

Aansluitend buigen we de losse draden uit elkaar, zodat de vorm van de boom er al een beetje in komt.



Met de hand of met behulp van een tang worden de losse draden tot takken in elkaar gedraaid. Het klinkt vreemd, maar het helpt als u hierbij denkt aan de boom die u wilt maken. Zo werken we van onder naar boven, waarbij de takken steeds korter worden, net als bij het grote voorbeeld. Vergeet niet dat de stam doorloopt en zich gaandeweg vertakt. Misschien kunt u aan één kant alleen een dode dikke tak laten uitsteken, alsof de boom ooit door de bliksem is getroffen. Alles is mogelijk en het leuke van deze methode is dat geen twee bomen gelijk worden, net als in de natuur. Als alle draden tot takken zijn getwijnt, kan de boom met een kniptang nog wat meer in de gewenste vorm worden gesnoeid. »

1. De boom is gepland, het diorama is klaar.
2. Het te gebruiken materiaal is overzichtelijk. Als alternatief voor tractiekabel zou een startkabel kunnen worden gebruikt.
3. De kabel wordt deels gestript. Waar later de stam komt, laten we de isolatie nog even zitten.
4. De eerste ruwe vorm wordt gebogen.
5. De eerste takken worden met een tang gevormd.
6. De boomkruin in wording.
7. De takken moeten krachtig worden aangedraaid.



8.



9.



10.



11.



12.



13.

BAST

Dan verwijderen we voorzichtig de rest van de isolatie en fixeren we de stam en de hoofdtakken met secundelijm. Solderen gaat ook, maar dan zal waarschijnlijk een stevige soldeerbout nodig zijn. In de onderkant van de boom steken we, om deze later te kunnen planten, een stuk messingstaf en buigen eventueel enkele wortels uit. Als de lijm droog is - daar kan enige tijd mee gemoeid zijn -, bestrijken we de boom met een mengsel van houtlijm en fijn zand. Voor een ruwe bast is zaagsel in houtlijm een goed alternatief. Waarschijnlijk zijn meerdere lagen nodig voor de boom de gewenste structuur krijgt.

8. Als alle takken klaar zijn, kan de rest van de isolatie worden verwijderd.
9. Alles wordt met secundelijm gefixeerd.
10. Een mengsel van houtlijm en fijn zand vormt de bast.
11. Deze boom krijgt een grijze bast, andere kleuren zijn mogelijk.
12. Een wash met zwart geeft structuur.
13. Groene filterwatten uit de aquariumwinkel worden spaarzaam aangebracht.

GRIJSTINTEN

Als de bast naar tevredenheid is vormgegeven kan de boom in de gewenste kleur worden geschilderd. Het grote voorbeeld is hierbij uw inspiratie. Bomen zijn eigenlijk nooit bruin, het zijn grijstinten en groen die meestal overheersen. Als u een plataan in model wilt neerzetten, moet de gladde stam groen worden geschilderd, met zandgele vlekken. Berken zijn uiteraard hoofdzakelijk wit. Als de boom voor een winterlandschap bedoeld is, kunnen met de elektrostaat nog wat lange vezels worden opgeschoten. De metalen boom geleidt goed en het resultaat zal zeker bevallen. »



14.

14. Witte houtlijm wordt over de watten verdeeld.
15. Een eerste laag van donkerdere blaadjes wordt in de lijm gestrooid.
16. Voor de tweede laag blaadjes is lijmspray handiger.
17. De tweede laag bestaat uit zuinig gestrooide lichtere blaadjes.
18. Een stuk hardschuimplaat vormt de basis van het diorama. Houtskool voor de grill levert de rotsblokken.
19. Het landschap wordt met gips gevormd.



15.



16.



17.



18.



19.



BLADEREN

Voor een groene boom brengen we aquariumfilterwatten aan. Het beste gaat dit door met de takken door een pluk filterwatten te 'harken'. Maak de boom niet te dicht, een iets open kruin staat beter. Met witte houtlijm of spuitlijm worden tenslotte de blaadjes op de filterwatten gelijmd. Dit gebeurt het beste in enkele lagen, waarbij van donker blad naar een lichtere variant wordt gewerkt. Het kleine diorama is gebaseerd op een tekening die ik op een wandeling in de bergen maakte. Een plaatje schuimplastic werd met wat rotsen van houtskool voor de grill en wat strooimateriaal ingericht, waarna de boom werd geplant. Een bankje en een vervallen wegwijzer vormen het

decor. Het diorama is buiten tegen een natuurlijke achtergrond gefotografeerd. //

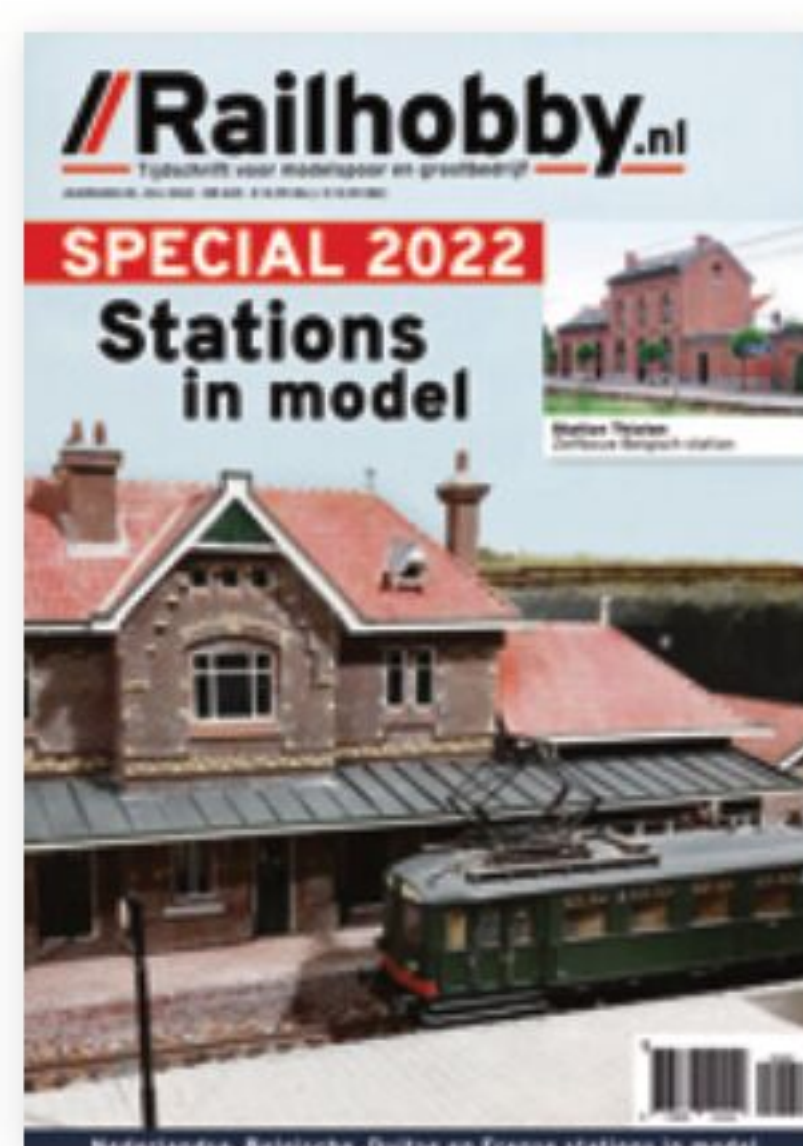
- 20. Door een laagje grijze primer krijgen de rotsen hun kleur.
- 21. Ground-turf, vlokken, stukjes grasmatten en wat steentjes bedekken de bodem.



EXTRA ONLINE

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

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

DR 52 8082

DDR-STOOMLOC NA REVISIE BIJ STAR WEER ONDER STOOM

Spoornieuws uit Nederland, het buitenland
en berichten van museumbedrijven.



Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel



STAR-stoomloc 52 8082 met elf rijtuigen, twee goederenwagens en (niet zichtbaar) 'Angstlok' 2278 in Wildervank tijdens de 'Lastprobefahrt', 11 september. (foto Peter Wijshake)

Loc 52 8082 onder stoom

Met een succesvolle testrit met trein werd op 11 september stoomloc 52 8082 van Museumspoorlijn STAR met een retourslag Stadskanaal - Veendam beproefd. Na een werkzaam leven in de DDR ging de DR-loc in 1988 buiten dienst. In 1996 kwam ze met de 52 8010 en 52 8091 (beide nu bij de VSM) naar het westen. Na een jarenlang verblijf in de Jonker-loods in Veendam kwam de loc naar Stadskanaal, waar ze in het museumgebouw werd opgesteld. In 2015 werd besloten, na het gereedkomen van zusterlocomotief 52 8060, de machine te reviseren. Nu, zeven jaar later kan de STAR de Reko-lok in gebruik nemen, het uiterlijk zoveel mogelijk

bij buiten dienst stellen. In de laatste jaren van de DDR was er ook aan verf een tekort, zodat het loopwerk niet rood, maar goederenwagenbruin werd geschilderd. Zo steekt ze behoorlijk af bij andere museumstoomlocs die doorgaans een rood loopwerk hebben. Het geeft echter een goed beeld van de laatste dienstjaren bij de DR. Tijdens 'Stadskanaal onder Stoom' op 17 en 18 september was de 52 8082 voor publieksritten te zien. Komende winter zal de afwerklijst worden afgerond. Zo moeten de zandstrooi-installatie en de tender worden hersteld; vanwege slechte stukken is de soortgelijke tender van de 'Rus' (TE 5933) geleend.-PWY

»



Op vrijdag 9 september rijdt TCS 102001 met het leegmaterieel van de Müller-Express uit Alkmaar over spoor 12 door Amsterdam Centraal naar de Watergraafsmeer. (foto Matthijs Schreurs)

Müller Tanzzug naar Alkmaar

Al enkele jaren, uitgezonderd de coronapandemie, rijden in september en oktober chartertreinen van het Duitse reisbureau Müller Touristik. De tractieleverancier voor deze trein wisselde regelmatig tussen Railexports en Train Charter Services (TCS, en voorganger Railpromo) en de rijtuigen zijn meestal de rode zoals ook in gebruik bij GreenCityTrip. Dit jaar nam TCS de trein voor haar rekening. Op twee weekenden in zowel

september als oktober konden Duitse feestgangers een arrangement boeken in Egmond aan Zee. Met de Müller Tanzzug werden ze naar Alkmaar gebracht waar bussen klaarstonden voor verder vervoer. De eerste Tanzzug van dit jaar bestond voor de verandering niet uit de rode Müllerrijtuigen, maar uit een combinatie van drie Flixtrain-, twee Müller- en twee ex-Locomorerijtuigen.-MS

SJ EuroNight

Statens Järnvägar (SJ) had zich de start van de nachttrein tussen Stockholm en Hamburg-Altona anders voorgesteld: op 1 september vertrok de eerste trein zonder slaap- en zitrijtuigen. Die had moeten bestaan uit een zit-, twee slaap-, en drie ligrijtuigen, maar de bij RDC bestelde ex-ÖBB-slaaprijtuigen WLAB32s waren door gebrek aan vervangende onderdelen niet beschikbaar. RDC, partner van SJ voor de nachttrein, bood slaaprijtuigen MUn aan. Daar deze niet aan de voor de Öresund-verbinding vereiste brandveiligheidseisen voldoen, gaven de Deense spoorwegautoriteiten eind augustus geen toelating. Ondanks protesten van SJ dat de rijtuigen aan de RIC-eisen voldoen, besloot het EU-Agency for Railways (ERA) dat een nieuwe keuring nodig is om de rijtuigen tot Denemarken



Na de locwissel is de SJ EuroNight 496 met twee ligrijtuigen rond middernacht klaar voor vertrek. Padborg, 21 september. (foto Harold van der Meer)

toegelaten te krijgen. Die prototypegoedkeuring voor de slaap- en couletterijtuigen werd 21 september afgegeven zodat inzet vanaf oktober mogelijk is. De SJ-rijtuigen hebben een breder profiel hebben dan in Denemarken en Duitsland

is toegestaan. Het rijden van deze trein is ook een logistieke operatie: in Duitsland zet RDC een van Railpool gehuurde Vectron in, in Denemarken Hectorrail een 241 (Traxx) en in Zweden, vanaf Malmö, SJ een Rc6.-HvdM



Vanuit station Alkmaar keerde de pendeltrein op 3 september als LM 70454 terug naar Amsterdam. (foto Matthijs Schreurs)

Evenemententrein naar Alkmaar

Op 3 september vond het Elrow Town Holland-festival in Geestmerambacht bij Alkmaar plaats. Om alle bezoekers van het internationale dancefestival te kunnen vervoeren, verzorgde Railexperts (RXP) een pendeldienst met twee treinen tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal. Naast plan V 904 van Stichting 2454 Crew werden twaalf Belgische I11-rijtuigen met aan de ene kant RXP 9901 en NMBS 2813 aan de andere ingezet.-MS



De bonte verzameling 1200'en op de Kuilenburgse spoorbrug uit 1983 over de Lek bij Culemborg op 1 september. (foto Harold van der Meer)

Kwartet 1200'en

Op 1 september haalde de onlangs gereactiveerde 1251 de 1252, 1254 en 1255 op. Het drietal stond al lange tijd in de buitenlucht in Blerick en moest daar verdwijnen. In Amersfoort zijn de locomotieven op de door Railexperts gebruikte sporen afgesteld. Concrete plannen zijn er niet met de oudgedienden. Voor de 1252 (evenals de 1254 in particulier bezit) wordt gehoopt op een plek in de Tilburgse spoorzone. In dat geval krijgt de machine de geel-grijze NS-kleuren en het nummer 1225 terug. Voor de 1254 ligt wellicht een rol in het verschiep om de 1251 die door Railexperts wordt ingezet, rijdende

te houden. Wat met de 1255 van de Stichting Klassieke Locomotieven gaat gebeuren is ongewis, er wordt gezocht naar een bestemming zoals onlangs ook voor de 1218 (bij de Stoomtrein Goes-Borsele) is gevonden.-HvdM //



EXTRA ONLINE

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

Ligne des Pignes

DENNENAPPELSPOOR IN DE PROVENCE

De Franse lokaalspoorlijn van Digne-les-Bains naar Nice volgt voor een deel de rivier Var. Geïnspireerd door deze spoorlijn en de stationsgebouwen in de voor de Provence kenmerkende bouwstijl, heeft Hans Niemeijer een van deze stations op een kleine modelbaan in H0 nagebouwd.



De rondlopende achtergrond geeft dieptewerking aan Ligne des Pignes.

In het zuidoosten van Frankrijk loopt in de Provence de lokaalspoorlijn Chemin de Provence van Digne-les-Bains naar de kustplaats Nice. Het zuidelijke deel van de lijn loopt grotendeels langs de rivier Var en evenwijdig aan de provinciale weg M6202. Het gebied is ruig, kleurrijk en wordt doorsneden met kloven en bergrivieren. De 150 km lange spoorlijn kent 28 kleine stations en overstapplaatsen die zijn opgetrokken in de voor de Provence kenmerkende bouwstijl van de PLM (Chemins de fer

Paris-Lyon-Méditerranée). Rond Draguignan werden eind 19e, begin 20e eeuw diverse smalspoorlijnen aangelegd en geëxploiteerd door Société des Chemins de fer du Sud de la France. In 1891 werd de lijn van Digne naar Mézel geopend, het trajectdeel naar Nice kwam in 1911 in gebruik. Vanaf 1925 worden de spoorlijnen door de Chemins de fer de Provence (CP) beheerd. In Digne kon worden overgestapt op de normaalsporige SNCF-lijn Digne - Saint-Auban. Deze lijn is in 1991 opgeheven, maar wordt wellicht heropend, maar dan »





1.



2.



3.

als meterspoor. CP heeft momenteel alleen nog de landschappelijk zeer fraaie lijn Digne - Nice met de 25 tunnels en 31 bruggen onder haar hoede. Per dag rijden in elke richting slechts vier treinen. Alleen tussen Plan-du-Var en Nice worden er extra voorstadstreinen ingelegd. Toeristisch interessante plaatsen zijn de vestingstad Entrevaux en Le Puget. Hier zijn nog een draaischijf en een historische watertank te zien en kunt u in de zomerweekenden een rit maken met de stoomtrein van Train des Pignes á Vapeur tussen Puget-Théniers en Annot.

Le train des Pignes

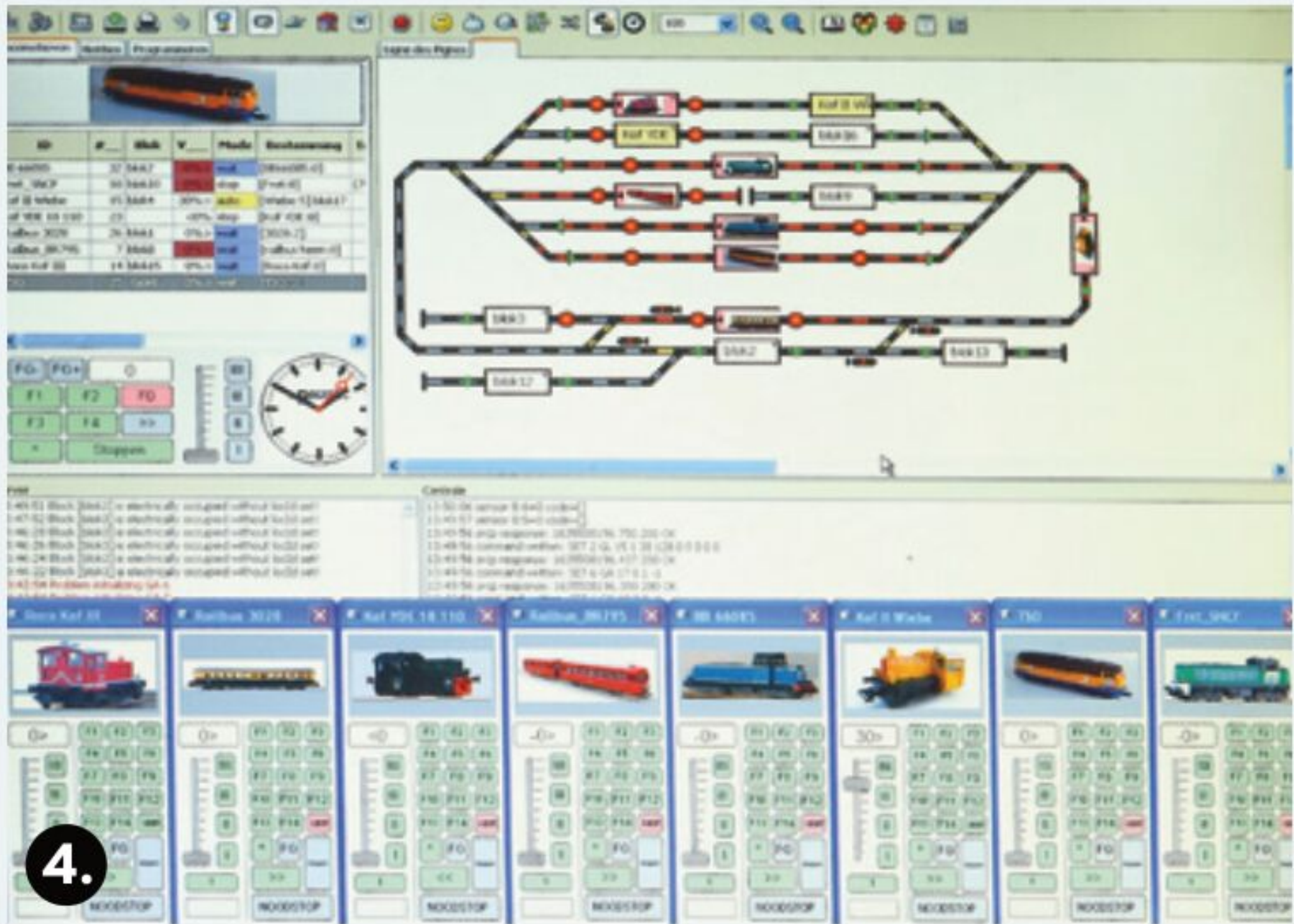
In de regio hadden meerdere smalspoorlijnen de bijnaam Le train des Pignes. Deze is afgeleid van het Zuid-Franse woord Pigne, dat dennenappel betekent. De bijnaam komt waarschijnlijk voort uit vroeger tijden toen bij gebrek aan steenkool er als brandstof voor de stoomlocomotieven regelmatig met de rijkelijk aanwezige dennenappels werd gestookt. Overigens wordt ook beweerd dat de naam is ontstaan doordat treinen destijds zo langzaam reden dat er alle tijd was om tussendoor dennenappels te rapen.

Modelbaan

De gehele spoorlijn nabouwen is geen optie, zodat het station Levens-Plan-du-Var als voorbeeld is genomen om hiermee een eigen interpretatie van de omgeving te realiseren. De modelbaan is bescheiden van afmetingen; het zichtbare deel bestaat uit twee bakken van 90 x 70 cm en heeft het karakter van een diorama.

Op de 45 cm brede modules aan weerszijden van het diorama voeren enkelsporige bogen naar het achterliggende schaduwstation zodat een rondgaande baan is ontstaan. In werkelijkheid kent station Plan-du-Var drie sporen, maar de bouwer heeft het beperkt tot twee doorgaande sporen en drie kopsporen. Zoals vermeld betreft het in werkelijkheid een smalspoorlijn, maar is in verband met de verkrijgbaarheid van het materieel voor de modelbaan normaalspoor gebruikt. De gebouwen zijn hoofdzakelijk zelfbouw. Een uitzondering hierop is het stationsgebouw, dit is een »

- 1. Een vreemde eend in de bijt: een Duitse railbus op een Franse baan.
- 2. De bergrivier Var is door de watervallen nogal woest. De spoorbrug is van Märklin.
- 3. Luc en Marcel willen het dak van golfplaten - gemaakt van aluminiumfolie - klaar hebben voor de voorspelde regenbui zal losbarsten.
- 4. De digitale aansturing met Rocrail met het sporenplan en het dienstdoende materieel. (foto Ton Oosterom)
- 5. De verkeerstunnel is te smal om elkaar te passeren, de bestuurder van de bestelbus wacht op de tegenligger.

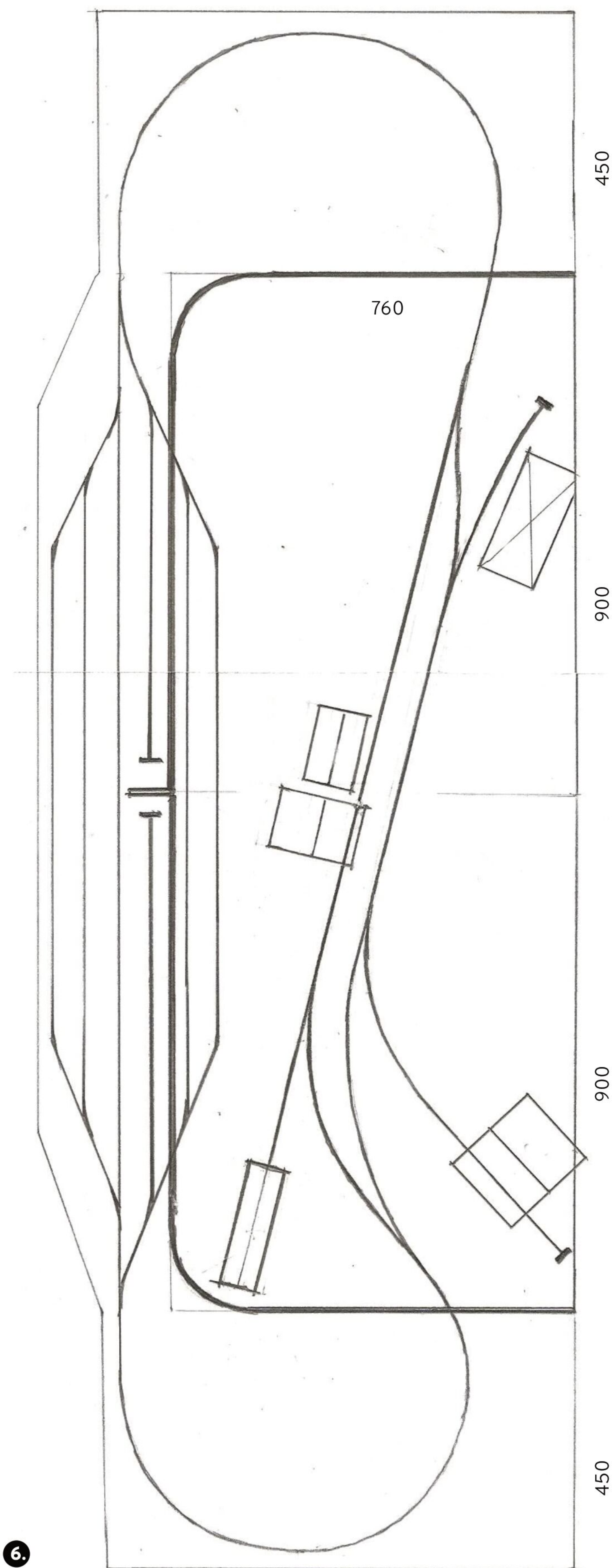


ROCRAIL

Het op een pc of laptop te installeren treinbesturingsprogramma Rocrail is in Nederland minder bekend dan het meer gebruikte Koploper en iTrain. Het gratis voor Windows, Raspberry Pi, Linux en Mac te downloaden programma is zeer flexibel en kan nagenoeg elke centrale aansturen. Zowel de centrales van de merkfabrikanten, maar ook zelfbouw- en software centrales. Voor kleine banen is een ingebouwde DCC-centrale aanwezig. De ontwikkelaar van Rocrail brengt regelmatig updates uit waarmee wensen van gebruikers worden gehonoreerd. Ook uit het gebruikersforum komen nieuwe ideeën voort. Mede hierdoor loopt Rocrail als innovatief programma voorop bij het implementeren van nieuwe ontwikkelingen.

TEKST: TON OOSTEROM, FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MYRON VAN RUIJVEN





resinmodel van Artitec (nr. 10.227). Verder is er inspiratie gehaald uit de modellen van het Franse PN Sud Modélisme dat veel modellen in de stijl van PLM uitbrengt. De bergen zijn gemaakt van hard-schuim, voorzien van een dunne afwerking met Sculptamold. Plaatse-lijk zijn rotsstukken uit gips ingebed. De bergstroom is gegoten met epoxyhars, waarbij vooraf de nodige steentjes uit het tuinpad als aankleding zijn aangebracht. De watervallen zijn gevormd met siliconenkit. Op de voorgrond is een stuk provinciale weg gerealiseerd. De verlaagde ligging geeft extra dieptewerking aan het diorama en bood daarnaast de mogelijkheid voor de smalle verkeerstunnel.

Digitaal

De baan is uitgevoerd met Märklin K-rail en wordt, inclusief de wissels en seinen, digitaal aangestuurd met de computer en het Rocrail-programma. Er wordt gebruikt gemaakt van een Märklin-trafo als booster en de Delta control 4F. De magneetspoelen van de wissel-aandrijving zijn onderste boven en afgedekt met folie onder de ballast aangebracht. Het besturings-programma maakt het met de blokdetectie mogelijk om geauto-matiseerde routes te rijden. De rondlopende baan is enkelsporig, station Plan-du-Var telt twee door-gaande sporen en drie kopsporen. Een van de kopsporen wordt voor goederenverlading gebruikt - het uithaalspoor ligt aan de andere kant van het emplacement -, het derde leidt naar de kleine locloods. Doordat het schaduwstation vijf door-gaande en twee kopsporen heeft, kunnen er acht treinen worden opgesteld en - op afroep - ingezet. Dat maakt een afwis-selend spoorwegbedrijf mogelijk. De modelbaan is voorzien van een zelfgeschilderde, in de beide hoeken rondlopende achtergrond en wordt op uitstekende wijze door



de achter de fries aangebrachte ledverlichting aangeliicht. Het onderstel wordt door een rok aan het oog onttrokken zodat alle ogen op de baan en de scenery worden geconcentreerd.

Ligne des Pignes is tijdens de presentatie op Eurospoor 2021 gefotografeerd en was eerder te zien tijdens On traXS! 2019.

Blokken

Rocrail heeft, zoals de meeste programma's, het principe dat van blok naar blok wordt gereden. Bij voorkeur past de langste trein binnen dat blok, maar dat is geen vereiste. Voor het controleren van het treinverloop zijn detectiesecties of sensoren aan de blokken gekoppeld om de informatie van het treinverloop via terugmelddecoders aan de centrale door te geven. Een blok is in feite niets anders dan een verzameling detectoren (meestal twee) waarbij per rijrichting de eerste en de laatste wordt gedefinieerd. Een mooie functie is dat alle mogelijke rijwegen tussen blokken automatisch kunnen worden aangemaakt. »

6. Het sporenplan van Ligne des Pignes. Alleen de sporen binnen de dikke lijn zijn zichtbaar. (tekening Hans Niemeijer)
7. De lijn kent veel goederenverkeer zodat de handbediende overweg vaak is gesloten.
8. Voor de locloods staat een (Piko) BB66000 gereed om te worden ingezet.
9. De bouw van de nieuwe goederenloods van Plan-du-Var lijkt op schema te liggen.





10.



11.



12.

In deze rijwegen worden de wissels/seinen door het programma in de juiste stand gezet. De informatie hiervoor wordt uit het baanplan gehaald dat schematisch in het programma wordt getekend. Voor meer info zie de handleiding: <https://wiki.rocrail.net>. In tegenstelling tot de meeste programma's, waarbij het doorgronden van het principe en de functies soms een zoektocht door een groot pdf-bestand is, biedt Rocrail een online helpdesk die direct is gekoppeld aan de invoertabellen van het programma. Elke tabel/tabblad heeft een helpknop die naar de juiste plek in de online handleiding voert. Daarnaast is er een stappenplan om met het programma vertrouwd te raken en zijn er YouTube-filmpjes die de werking uitleggen. In een serie van 52 instructiefilmpjes legt gebruiker Albert stap voor stap uit hoe het programma werkt (zoekopdracht in YouTube 'rocrail albert'). //

- 10. Bedrijvigheid rond de bouwplaats, een zware truck levert de laatste partij golfplaten af.
- 11. Na de koffiepauze maakt Philippe nog even gebruik van de Dixi.
- 12. Naast het station zijn een kleine parkeerplaats en een fietsenstalling.



EXTRA ONLINE

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

Railhobby PROJECTEN

Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



Stations in model

In de special vindt u de beste artikelen over de bouw van stations. Van bouwkits in karton en kunststof tot complete zelfbouw.



Oorlog en Wederopbouw

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

Neurenbergspecial 2022

Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2022 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.



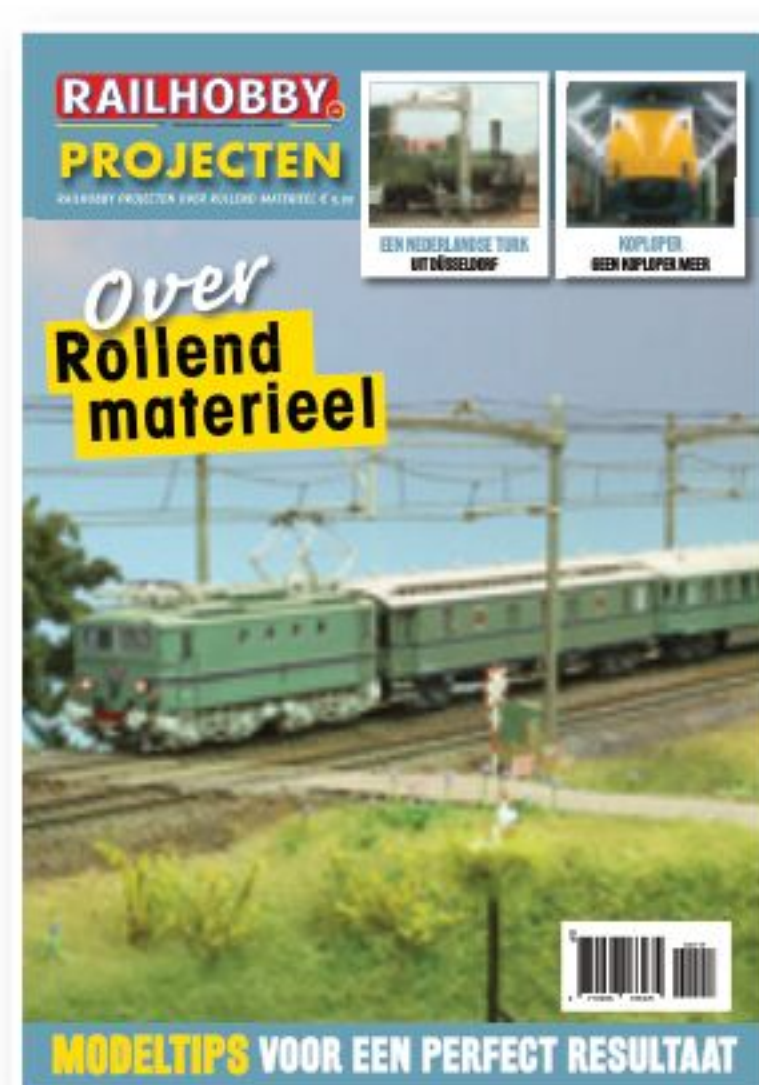
Over Buitenlandse modelbanen

De beste artikelen over buitenlandse modelbanen. We gaan aan de slag met het bouwen van bergen, Zwitserse seinen en een Italiaanse boswachterswoning.



NS in de jaren 80 en 90

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



Over Rollend materieel

Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.



Bestel op **Railhobby.nl/shop**
of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ Geb. datum: _____
E-mail: _____

Ik wil graag:

- | | |
|--|--|
| ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 9,99 |
| ☐ Railhobby 445 - Neurenbergspecial 2022 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 7,99 |
| ☐ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 10,99 | ☐ Railhobby Projecten - Over Rollend materieel voor € 9,99 |

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 2,99). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én één of twee nieuw(e) artikel(en).



Smalspoor IN WENEN

TREINEN DOOR HET PARK

Het Praterpark in Wenen is waarschijnlijk het meest bekend door het enorme reuzenrad uit 1897, maar het biedt veel meer. Voor de spoorliefhebber is de Liliputbahn interessant, de in 1928 geopende smalspoorlijn. Het is niet de enige lijn met ‘kleine treinen’ in de Oostenrijkse hoofdstad: ook in het Donaupark zijn ze te vinden.

Het Wiener Prater is een groot park ten oosten van het stadscentrum. De oorspronkelijke functie was jachtgebied voor de Oostenrijkse keizers, maar vanaf 1766 mocht ook ‘het publiek’ het betreden. In 1873 was het de locatie van de Wereldtentoonstelling. De Oostenrijkse ondernemer Ludwig Pretscher raakte enthousiast over de Liliputbahn op de door hem in 1925 bezochte transporttentoonstelling in München. In Engeland lieten rijke lieden ze op hun landgoederen aanleggen; in Duitsland waren Liliputbahnen op tentoonstellingsterreinen te vinden.

De langste Liliputbahn die nog bestaat, is de 22 kilometer lange Romney, Hythe and Dymchurch Railway ten westen van Folkstone. De naam is een verwijzing naar het eiland Liliput uit het boek *Gullivers Reizen* van Jonathan Swift uit 1726 waarop alles ongeveer twaalf keer zo klein is als in de ‘echte’ wereld.

AANLEG

Het lukte Pretscher, die een aantal bedrijven in het Praterpark had, meerdere collega-ondernemers voor de aanleg van een Liliputbahn te interesseren. De

plannen voorzagen in een 4,7 kilometer lange route tussen het reuzenrad en de Maria Grün-kerk aan de oostkant van het park. Het ministerie van Handel en Transport gaf goedkeuring aan de plannen, maar het eindpunt mocht geen Maria Grün heten omdat er al een spoorweghalte met die naam in de deelstaat Steiermark bestond. Uiteindelijk liep het project spaak omdat de gemeente Wenen de benodigde grond niet beschikbaar wilde stellen. Een tweede poging de Liliputbahn aan te leggen volgde niet veel later. De aanleiding was het tiende Deutsche Sängerbundtreffen in juli 1928 dat in het teken stond van de honderdste sterfdag van componist Franz Schubert. Het ging nu om een ingekorte variant tussen het reuzenrad en de zuidelijke ingang van het park. Dit plan kon wel doorgang vinden; het ministerie hoefde geen goedkeuring te geven omdat het om een 'vorm van vermaak' ging en het geen openbaar vervoer betrof. De seinen voor de aanleg gingen in 1927 op groen. Men moest nog één probleempje overwinnen: het biologische proefstation van de Academie van Wetenschappen was bang dat door de treinen veroorzaakte trillingen en geluid alsmede de rook van de locomotieven de proefnemingen zouden verstoren. De oplossing was even simpel als doeltreffend: het spoor ging met een grote bocht om het onderzoeksinstituut heen.

STOOMLOCOMOTIEVEN

De bouw van de 2,7 kilometer lange lijn ging voortvarend van start. In korte tijd stampte men de baan, een zessporige loods, een administratiegebouw en twee stations uit de grond. Krauss & Co kreeg opdracht drie stoomlocomotieven van het type Martens'sche Einheitsliliputlok te leveren. Dit was de naar voorbeeld van een 2C1-Pacific geconstrueerde eenheidslocomotief voor Liliputbahnen waarvan tot 1950 vijftien exemplaren de fabriekspoorten in München verlieten. Voor zover bekend bestaan er nog tien locomotieven van dit type. De eerste twee 'Weense' machines waren al vanaf 1925 als demonstratielocomotieven op diverse beurzen en tentoonstellingen ingezet. Het derde, voor »



DE 381 MM SPOOR- BANEN ONTSTONDEN ROND 1900



1. De Liliputbahn in het Donaupark en de Donau met op de achtergrond Wenen, 2 augustus 2020.
2. Stoomlocomotief Da2 is bijna een eeuw oud, maar draait nog steeds haar rondjes door het Praterpark, 19 september 2021.
3. D4 van de Liliputbahn wacht op 19 september 2021 op de halte Hauptbahnhof in het Praterpark op het vertreksein.
4. Diesellocomotief D1 uit 1957 arriveert met een trein bij de halte Rotunde, 1 augustus 2020.

DOOR VERWACHTE STORINGEN MAAKT HET SPOOR EEN BOOG OM DE ACADEMIE VAN WETENSCHAPPEN

het Praterpark bestemde exemplaar, nam deze taken over toen door tegenvallende reizigersaantallen er geen behoefte aan bleek. De locomotieven arriveerden een week voor de opening op door paarden getrokken karren. De rijtuigen voor het Praterpark zijn in Görlitz gebouwd. Het betrof zes vaste stammen die uit zes eenheden bestonden. De feestelijkheden rond de opening van de Weense Liliputbahn vonden op 1 mei 1928 plaats. Het was, door het overlijden van initiatiefnemer Pretscher vier weken eerder, een happening met een zwart randje.

De Liliputbahn was overigens niet de eerste railverbinding in het Praterpark. Al in de herfst van 1824 bereed een paardentram een 228 meter lang traject dat diende om financiers te interesseren voor de bouw van een lijn tussen Linz en Budweis. Dat was een succesvolle actie, want de verbinding werd daadwerkelijk gerealiseerd. Niet op rails, maar toch het vermelden waard, was de voorstelling in 1834 van een uit Engeland afkomstige stoombus die tussen Wenen en Preßburg (het huidige Bratislava) zou moeten gaan rijden. Het project stierf in schoonheid en de stoombus vond

een nieuwe eigenaar in Rusland. Rond 1890 was het park het decor voor de Wiener Messe. Op het grote terrein was een tijdelijke 600 mm-spoorlijn aangelegd waarover een door een petroleummotor van Daimler aangedreven open motorwagen reed.

BELANGSTELLING

In het begin mocht de Liliputbahn zich in grote belangstelling verheugen. De Weners waren benieuwd naar de nieuwe attractie en ook tijdens de Weense Najaarsbeurs waren de treinen goed gevuld. Door de slechte economische situatie was het echter snel uit met de pret, waardoor men de aanschaf van de derde locomotief moest annuleren. Om het tij te keren, verlengde men de spoorlijn met 1,4 kilometer tot het in 1931 gebouwde Praterstadion, maar dat mocht niet baten. Het ging beter na de annexatie van Oostenrijk door het Duitse Rijk, want veel Wehrmacht-soldaten en nazi-functionarissen bezochten het Praterpark en daar hoorde natuurlijk een ritje met de trein bij. Er ontstond zelfs behoefte aan een derde locomotief, die vond men in Leipzig. De machine, ook een Martens'sche





Einheitsliliputlok, stond al langer ongebruikt afgesteld en kon tegen geringe kosten worden overgenomen. De slag om Wenen in het voorjaar van 1945 had ook voor de Liliputbahn grote gevolgen. Vrijwel alle gebouwen waren door brand verwoest. De drie locomotieven kwamen er met relatief lichte schade van af, in tegenstelling tot de rijtuigen. Daarvan bleken later de chassis nog bruikbaar. Na de oorlog had het herstel van de Liliputbahn uiteraard niet de hoogste prioriteit. De hiervoor benodigde materialen waren elders veel harder nodig. Daarom besloot men de nog bruikbare spullen voor de bovenbouw te verzamelen en te benutten voor de aanleg van een tijdelijke, kortere route. In april 1947 reden de eerste treinen weer. De locomotieven Da1 en Da3 waren een jaar eerder hersteld; de Da2 was in 1948 weer inzetbaar.

DIESELLOCS

In de jaren vijftig bleek de exploitatie van de lijn met louter stoomtractie erg duur te worden. Het gevolg was de komst van de eerste diesellocomotief in 1958, later gevolgd door meerdere exemplaren. Van stoomlocomotief Da3, waarvan de ketel defect was, gebruikte men de wielen en het frame voor de bouw van een diesellocomotief. De ketel van de machine kreeg als monument een plaatsje in het park. Anno nu bedraagt de lengte van de spoorlijn 3,9 kilometer. De lijn is botvormig, waarbij het middendeel als dubbelspoor is uitgevoerd. De treinen die twintig minuten voor een rondje nodig hebben, rijden achter elkaar aan tegen de wijzers van de klok in. Beveiliging ontbreekt, men rijdt op zicht. Er zijn vier stations. De dienstuitvoering beperkt zich tot de periode medio



maart-oktober en op drukke dagen zijn doorgaans drie treinen onderweg, waarvan in de weekends en op feestdagen één met stoomtractie. Beide stoomlocomotieven uit de beginperiode zijn nog dienstvaardig. »

5. Locomotief D2 rijdt in het Donaupark met op de achtergrond de 252 meter hoge Donauturm, 2 augustus 2020.
6. Rotunde is na Hauptbahnhof de belangrijkste halte van de Liliputbahn. Da2 maakt een korte stop, 19 september 2021.
7. Doordat de Liliputbahn 'botvormig' is uitgevoerd, is het grootste deel van de lijn dubbelsporig. D1 vlak voor Hauptbahnhof, 1 augustus 2022.



8.

De vier diesellocomotieven zijn aangepast voor het gebruik van plantaardige brandstoffen; ze kunnen daarvoor rijden op de afgewerkte olie van de vele horecagelegenheden uit het Praterpark.

DONAUPARK

Het Donaupark op het eiland tussen de Donau en de dode arm van de Alte Donau ontstond begin jaren zestig op een afvalstortplaats en een militair terrein voor schietoefeningen. Ter gelegenheid van de Wiener Internationale Gartenschau 1964 werd hier een groot park met verschillende tentoonstellingshallen gecreëerd. De grote blikvanger werd de 252 meter hoge Donautoren met onder andere een uitkijkplatform en twee draaiende restaurants. Voor het vervoer naar en door het park bouwde men een 2,2 kilometer lange stoeltjeslift, kwamen er gemotoriseerde riksja's en legde men een 3,4 kilometer lange smalspoorlijn aan met drie stations. Dat laatste gebeurde in samenwerking met de Liliputbahn; het is dus niet verwonderlijk dat is gekozen voor een spoorwijdte van 381 millimeter. De oorspronkelijke remise van het Donaupark moest later wijken voor de bouw van het campus- en gebouwencomplex dat het kantoor van de Verenigde Naties bevat. Een nieuwe locatie voor het stallen van het materieel is aan de andere kant van het park gerealiseerd. In het Donaupark is doorgaans maar één trein actief, uitsluitend met dieseltractie. Voor de dienstuitvoering zijn drie locomotieven beschikbaar. Deze zijn in de jaren zestig door Rudolf Bauer in Wenen gebouwd. En ook hier geldt: tijdens de wintermaanden heerst Betriebsruhe, dan is er geen treinverkeer. //



9.

8. Donauparkbahn D1 tijdens een van de vele rondjes op 19 september 2021.
9. Voor stalling en onderhoud van het materieel is in het Donaupark een vijfsporige loods gebouwd, 2 augustus 2020.



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](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief)

Plan V 466

Plan V 466 van de Karel Foundation fungeerde op 7 oktober 2022 als rijdende studio voor radiozender Veronica. Het treinstel maakte daarbij een ronde Hilversum - Haarlem - Rotterdam - Goes -

's-Hertogenbosch - Zwolle - Hilversum. Onderweg werden programma's uitgezonden en diverse artiesten verzorgden vanuit de trein optredens. Het treinstel was voor de gelegenheid voorzien van een opvallende blauwe band met Veronica-kenmerken. Op de foto passeert de 466 Biezenmortel.



FOTO: RAYMOND KIËS

Online seminars **PIKO**

Via het YouTube-kanaal van PIKO kunt u regelmatig online seminars bekijken over de digitale modelspoorstechniek. Zo vindt u onder andere een seminar over de PIKO SmartDecoder 4.1 met tips en trucs over de programmering met DCC- en mfx-digitale centrales en over het digitaliseren van uw locomotief. **U vindt de seminars op [Youtube.com/pikospielwarengmbh](https://www.youtube.com/pikospielwarengmbh)**

InnoTrans

Van 20 t/m 23 september 2022 vond in Berlijn de InnoTrans beurs plaats. InnoTrans is een internationale vakbeurs voor transporttechnologie die elke twee jaar in Berlijn wordt gehouden. Op deze beurs tonen spoor- en tramfabrikanten hun nieuwe producten. De beurs is verdeeld in vijf segmenten: Spoorstechnologie, Spoorweginfrastructuur, Openbaar Vervoer, Interieur en Tunnelbouw.

FOTO: LUCA KOSTER



Uw baan in Mijn Railhobby

We zijn benieuwd naar uw modelbaan. Heeft u thuis een mooie baan die u wilt laten zien aan de lezers van Railhobby? Dan horen we graag van u. U kunt per e-mail via redactie@railhobby.nl contact met ons opnemen voor een interview. Graag ontvangen we daarbij een korte beschrijving van de baan en een paar foto's.

Muziek in HET CAFÉ

KARAOKE OP DE MODELBAAN

Op de zestigste verjaardag van Erna, de vrouw van Hans van de Ven, zaten er bij de post twee identieke felicitatiekaarten met geluid. Pharrell Williams zingt na het openen van de kaart een paar regels van zijn overbekende hit 'Happy'. Hans meende met de blauw knipperende cijfers 60 en de muziek meer te kunnen doen.

EXTRA:
video
muzikaal
café



Enige tijd na haar verjaardag vraag ik of ik één zo'n kaart voorzichtig mag openmaken, eh, ik bedoel slopen. Er rolt een degelijk printje uit, compleet met drie knoopcelbatterijen LR 1130 en een wel erg simpel luidsprekertje. Tijd voor nog een feestje! Ik schaf bij Tilly Models bouwpakket 87095 van het sfeervolle café aan. De bouw daarvan,

inclusief compleet interieur, is door Chris van Diesen beschreven in Railhobby 417. Het dak blijft afneembaar en ik constateer tot mijn tevredenheid dat de zolder best wat ruimte biedt. Om rustig te kunnen experimenteren maak ik een houten mock-up in dezelfde afmetingen. De cafédeur monteer ik op een koperen scharnier van een sigarenkistje in de deur-

post. Met twee gaten in de pui en een stuk ijzerdraad verdient het niet de schoonheidsprijs. Later komt daar een meer charmante oplossing voor.

SERVO

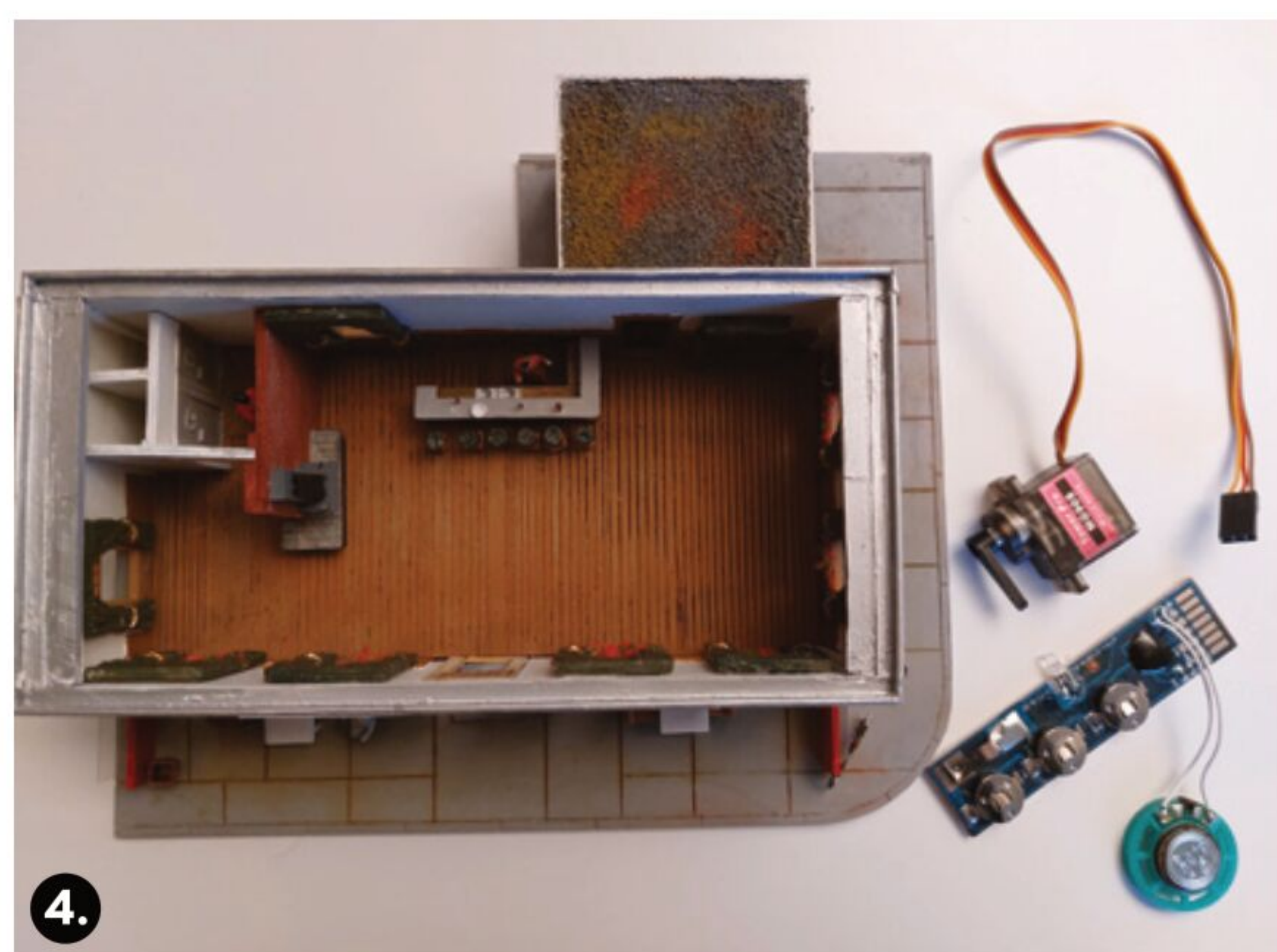
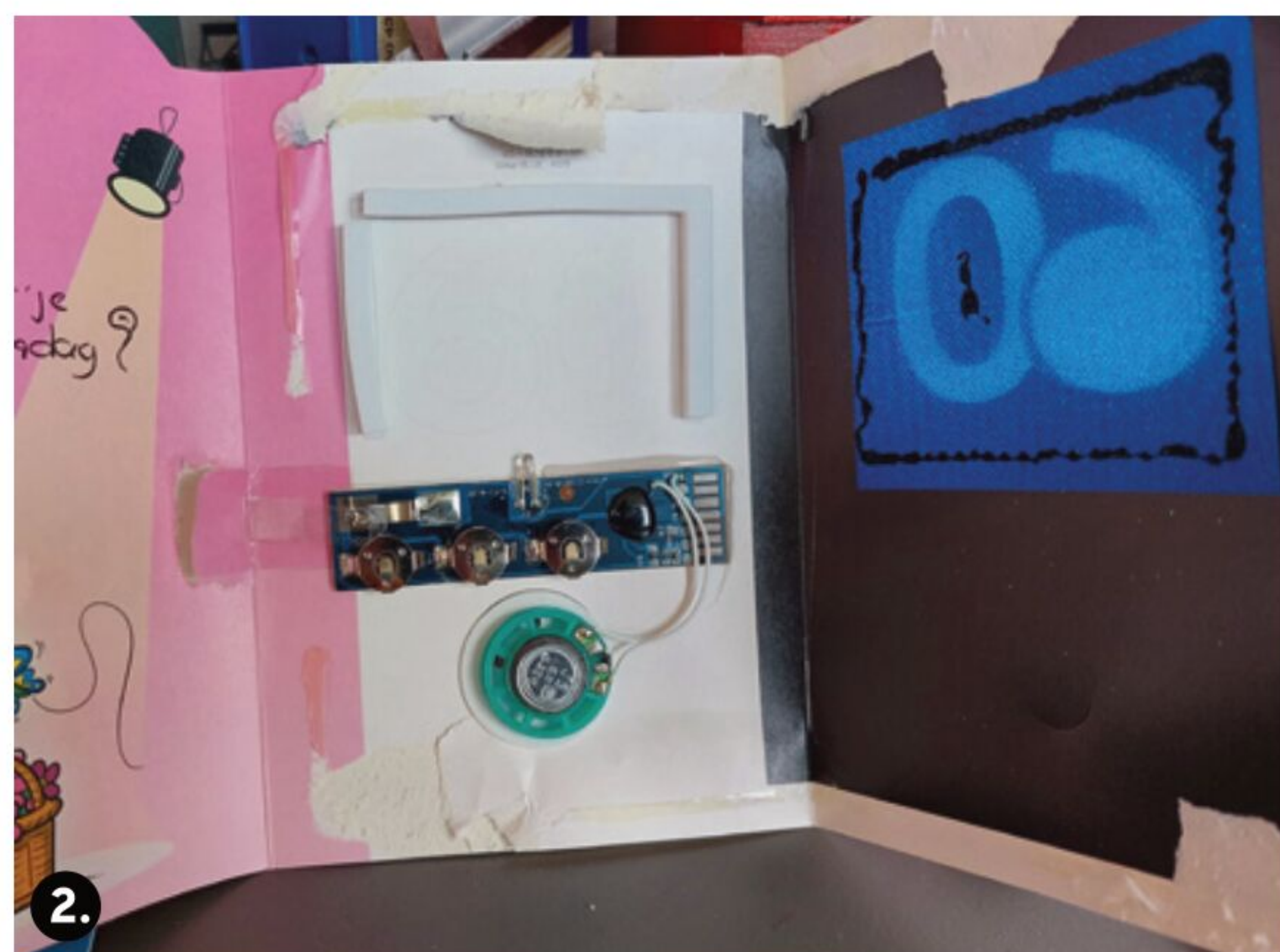
In de rechterhoek komt een houten vliering waarop een servo wordt vastgeschroefd. Verenstaal verzorgt de verbinding tussen de deur en de servo. Een simpele servotester volstaat, na wat proefjes om de juiste afstand en positie te bepalen, blijkt het openen en sluiten van de deur goed te lukken. Daarna wordt het me te ingewikkeld en vraag ik clubgenoot Peter Knijff om hulp. Hij bouwt op een permanent breadboard van 48 x 76 mm een voedingsregelaar, die de maximale input van 12 V terugbrengt tot exact 5 V. Deze ingang is met een diode beveiligd: verkeerd-om aansluiten geeft geen schade. Een andere diode zorgt er voor dat van het breadboard 4,4 V kan worden afgetapt voor de geluidsprint, waardoor de knoopcellen kunnen vervallen. Het belangrijkste: op het breadboard wordt een Arduino Nano geplaatst. Het lipje dat op de felicitatiekaart zorgde voor het inschakelen van muziek

en licht, wordt vervangen door een drukknop op mijn centrale schakelpaneel.

GELUIDSBOX

Ook voor het breadboard inclusief Arduino is op de vliering voldoende plek. Het printje uit de geluidskaart is aan de achterzijde prima geïsoleerd en kan dus ruggelings op het breadboard worden geplakt. Het simpele luidsprekertje heeft een geluidsbox nodig. Het bijgebouw had ik weliswaar ingekort van 7,2 naar »

1. De eerste feestgangers zijn gearriveerd.
2. Van harte gesloopt!
3. Het café is uit resin opgetrokken.
4. Vogelvlucht, inclusief servo, geluidskaart en luidspreker; het bijgebouw is ingekort.
5. Met de stevige houten mock-up worden de functies getest.

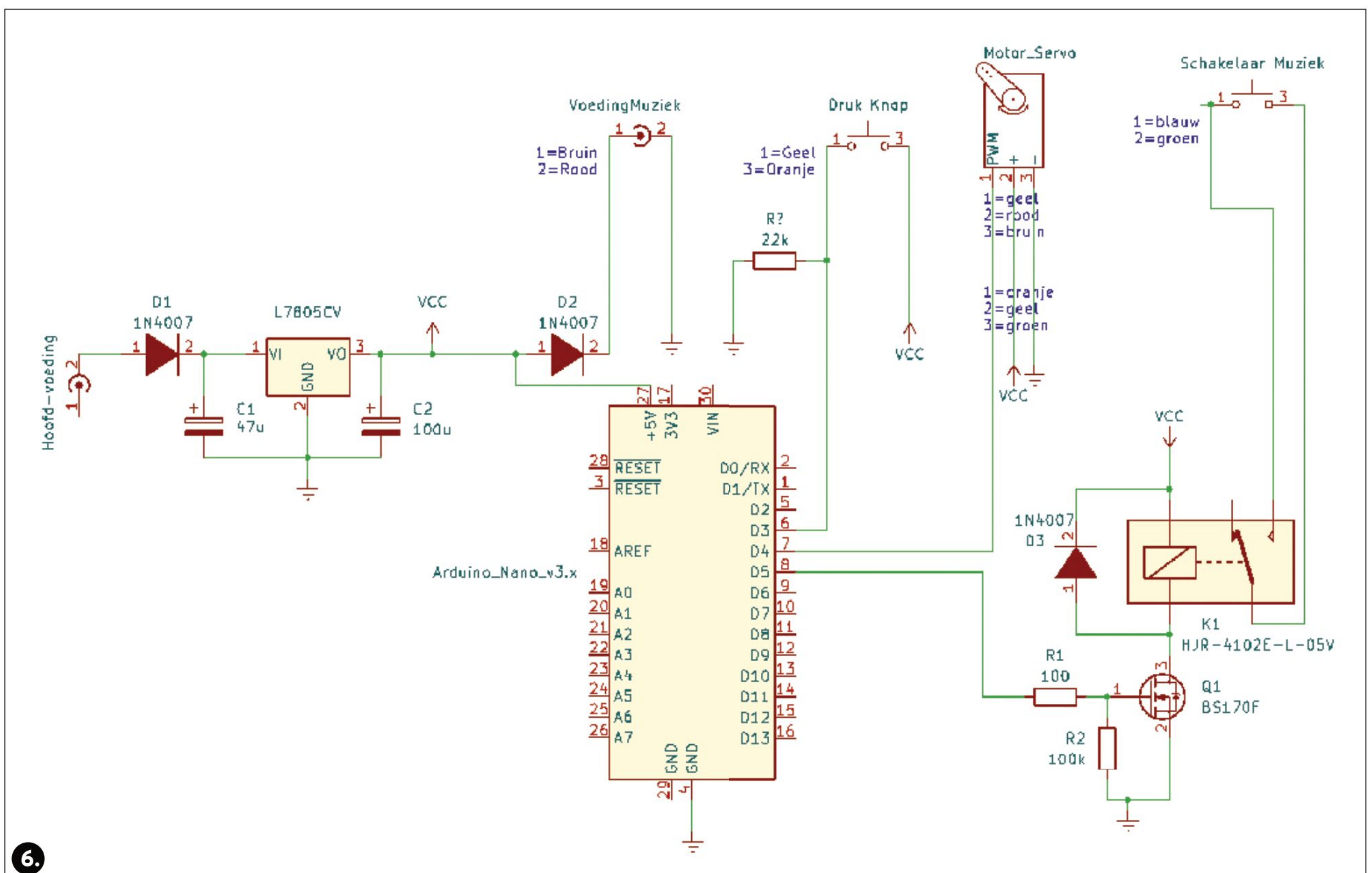


FLARDEN MUZIEK ZIJN HOORBAAR ALS DE CAFÉDEUR OPENGAAT, HET IS WEER STIL ALS DE DEUR DICHTVALT

4,3 centimeter, maar biedt toch perspectief. In de vloerplaat frees ik een opening, plaats de speaker er in en zowaar, het levert geen surround sound, maar toch een heel wat voller geluid dan in de felicitatiekaart. Na een geslaagd experiment op een restje resin durf ik het aan om het scharnier met secondelijm in de deurpost van het Tilly-café te bevestigen. Peter heeft een speciaal programmaatje 'Hans café' geschreven voor alle instellingen van de Arduino. Om die instructies te kunnen bewerken moet ik via www.arduino.cc de open source software IDE downloaden, momenteel is dat versie 1.8.19. Een hoop (voor mij) adacadabra vult het scherm. Denk aan zinnen als: `int buttonState = digitalRead(iButton)`. Uiteindelijk gaat het maar om een paar getallen voor het kunnen instellen van de bewegingssnelheid van de deur, de juiste bewegingshoek en de wachttijd tot de deur weer sluit, het geluid verstomt en het licht dooft. Kortom: proberen, testen, wijzigen, finetunen.

CAFÉDEUR

Het elektronische deel doet exact wat me voor ogen stond, maar mechanisch mankeert er nog wel een en ander. Zo blijft al snel de deur half open staan. Wat ik ook wijzig aan de stand van de servo, het resultaat is niet om over naar huis, laat staan in Railhobby te schrijven. Maar dat laatste brengt me op een idee! Vaste waarde in het schrijverscollectief is Rob Mooij; meermalen per jaar beschrijft hij hoe hij nieuwe animaties tot leven brengt. Hij is ook geregeld te vinden in de stand van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers, bijvoorbeeld bij de Nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk. Rob verrast me direct met allerlei bouwkundige adviezen. Zo ziet hij een 'stompe' deur, die in werkelijkheid vaak 'arm' geschaafd wordt om 'knijpen' tegen te gaan. Mijn deur zit aan de scharnierkant vermoedelijk te krap in het kozijn. Rob adviseert het scharnier iets naar binnen te zetten en de deur als opdekdeur uit te voeren. Verder is hij

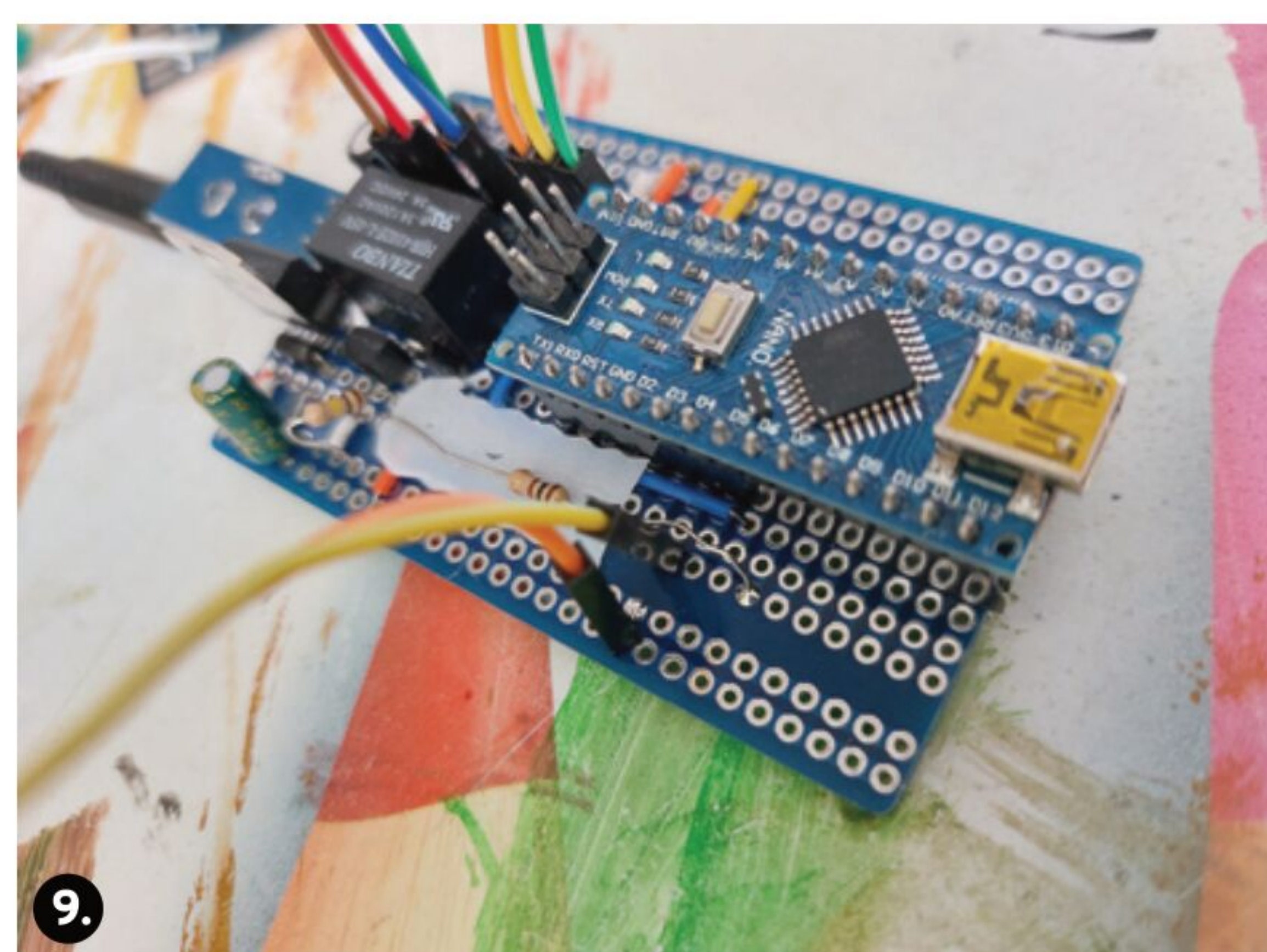
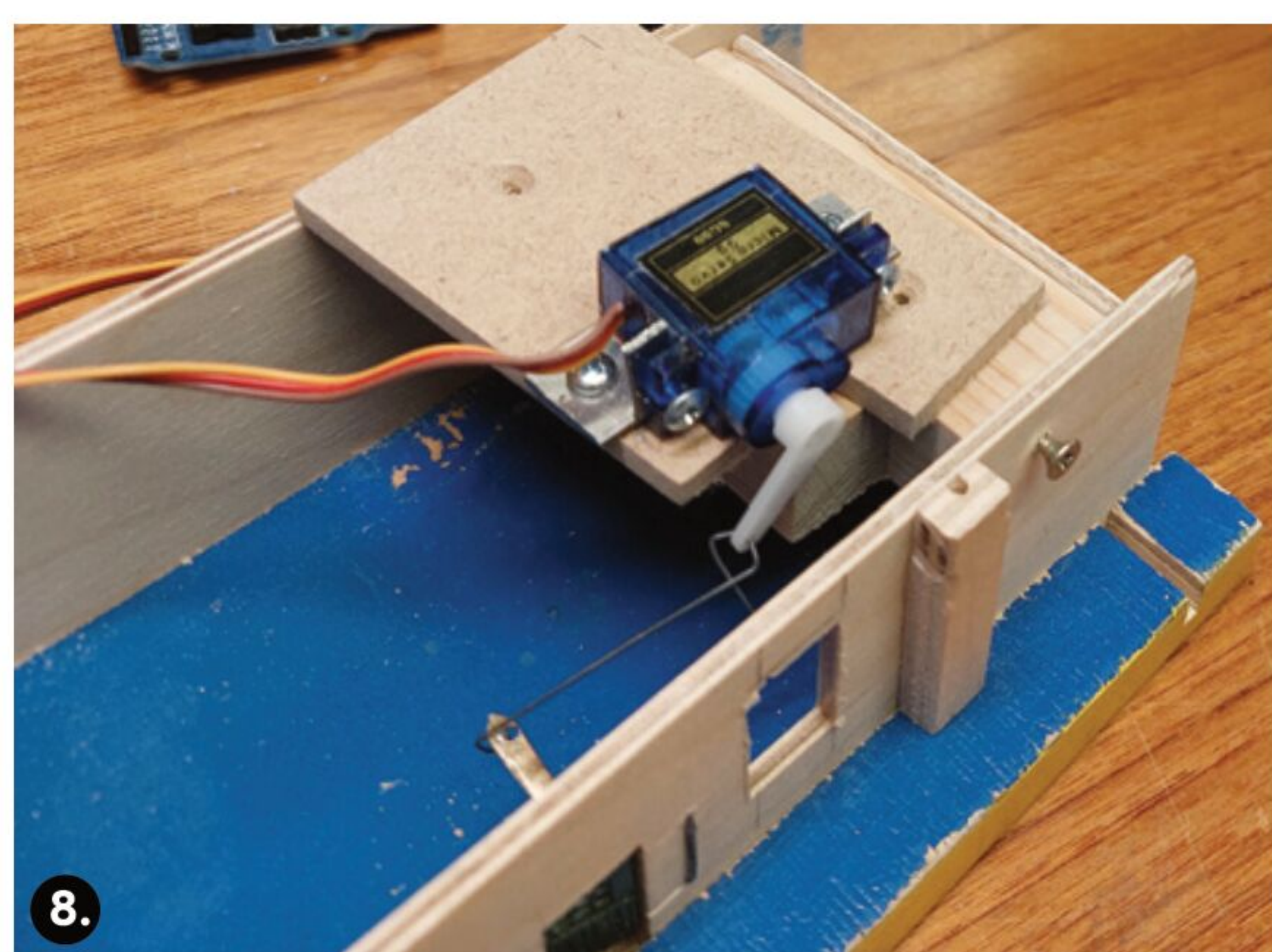




niet zo gecharmeerd van sigarenkistscharnieren. De beide filmpjes die ik hem stuurde heeft hij beeldje voor beeldje geanalyseerd, dat leverde een stroom aan tips op. De uitlijning van de trekstang kan beter. Doordat servo's vaak verrassend sterk zijn, is het beter de stang in een Z-vorm te buigen. Dan zit er een verend element in dat er voor kan zorgen dat de boel in een eindstand niet geforceerd wordt. Ook krijg ik het advies spaarzaam te zijn met verlijmen. Rob: "Veel van wat ik maak is geschroefd en uitneembaar. Vaak haperen dingen op 0,1 mm: een verbinding iets lossen en er een stukje papier, karton of metaal tussen stoppen geeft dan een wereld van verschil. Ook sleufgaten

kunnen handig zijn. Als alles naar wens is, kun je altijd nog een paspen plaatsen." Voor mij is de meest waardevolle tip om de trekstang in tweeën te delen en met »

-
- 6. Het aansluitschema.**
 - 7. Na de nodige schilderbewerkingen ziet het er sfeervol uit.**
 - 8. De aannemer heeft zojuist de vloering opgeleverd.**
 - 9. Een breadboard en Arduino nano gaan de besturing verzorgen.**
-

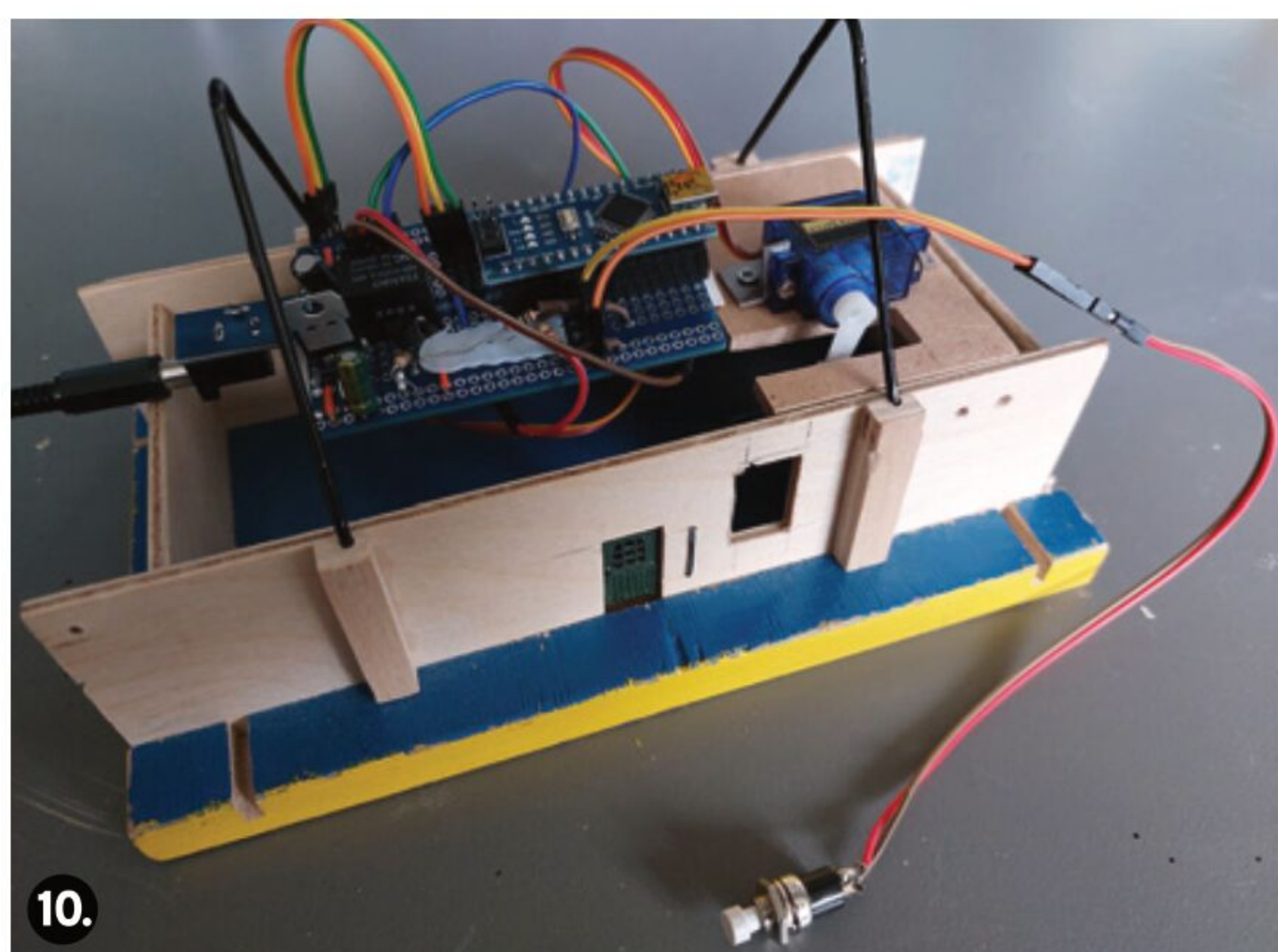


het binnenwerk van een kleine kroonsteen verstelbaar te verbinden. Ook knoop ik Rob's constatering in mijn oren dat het gat voor de trek/duwstang aan de deurkant verticaal en aan de servozijde horizontaal gepositioneerd is.

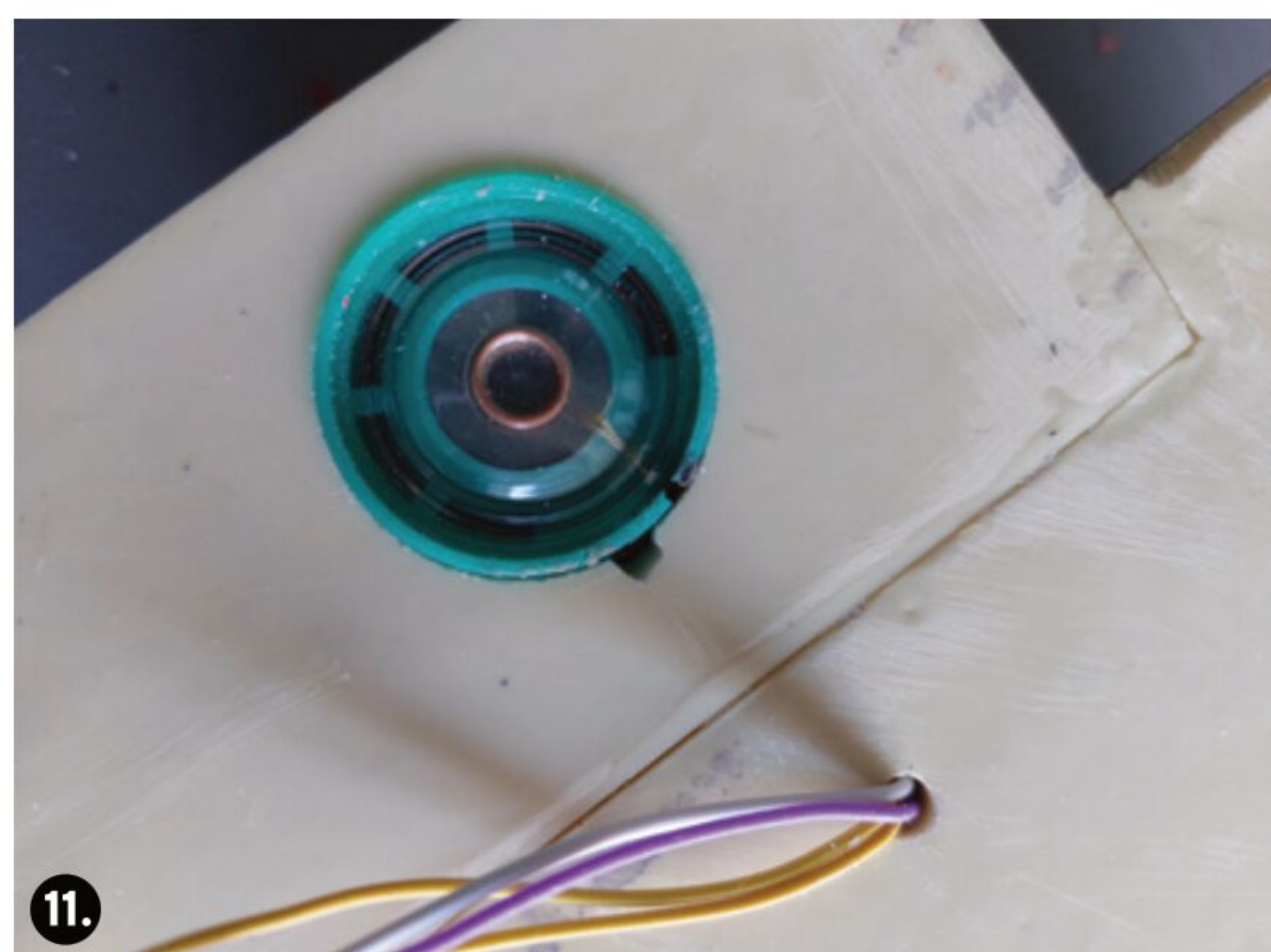
TREK/DUWVEER

Een gespecialiseerde modelbouwzaak leverde een deugdelijke scharnier. Ik soldeer er - nu in de juiste

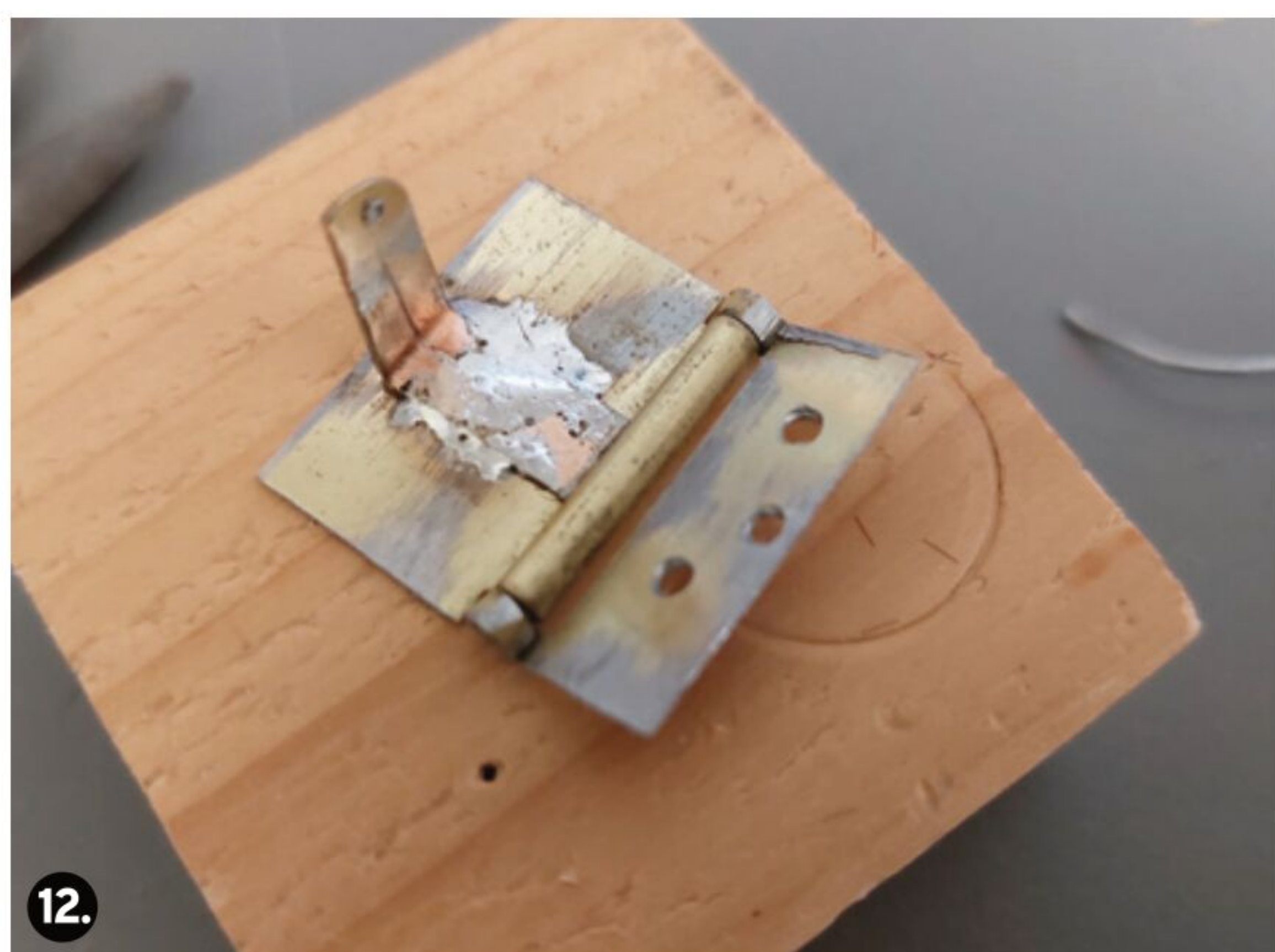
positie - een trekoog aan. Ook de rest van de constructie bouw ik opnieuw op. Het kroonsteentje is echt een wereldvondst. Het afstellen van de trek/duwveer kan nu heel nauwkeurig gebeuren. De diagnose van dr. Mooij blijkt verbluffend doeltreffend. Na alle eerdere gepruts is het afstellen nu kinderspel. Aan de binnenkant van de voordeur komt van styreen een tochtgordijn. Anders wordt het in het café veel te koud als die deur om de haverklap opengaat. Bovenin plaats



10.



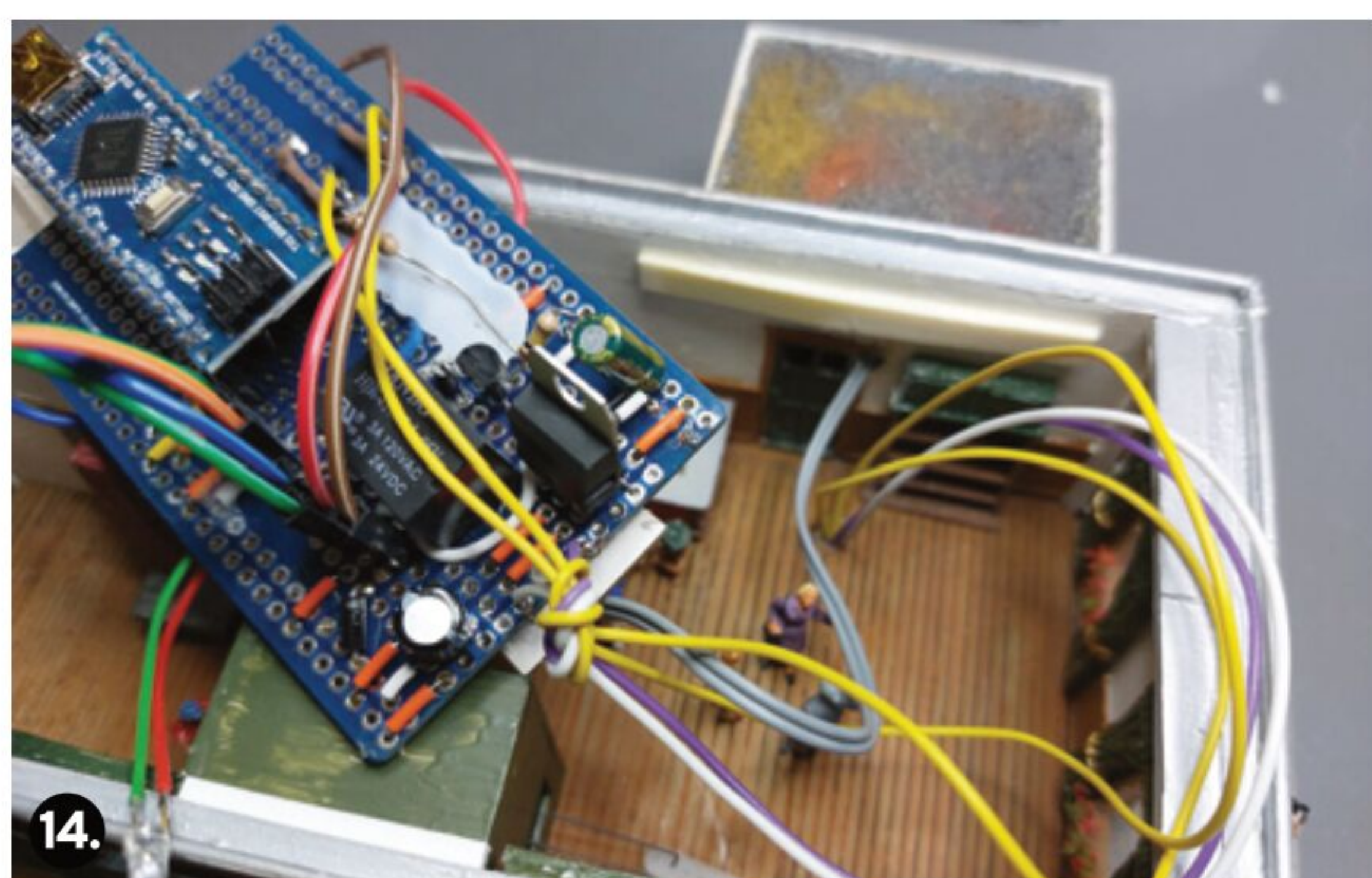
11.



12.

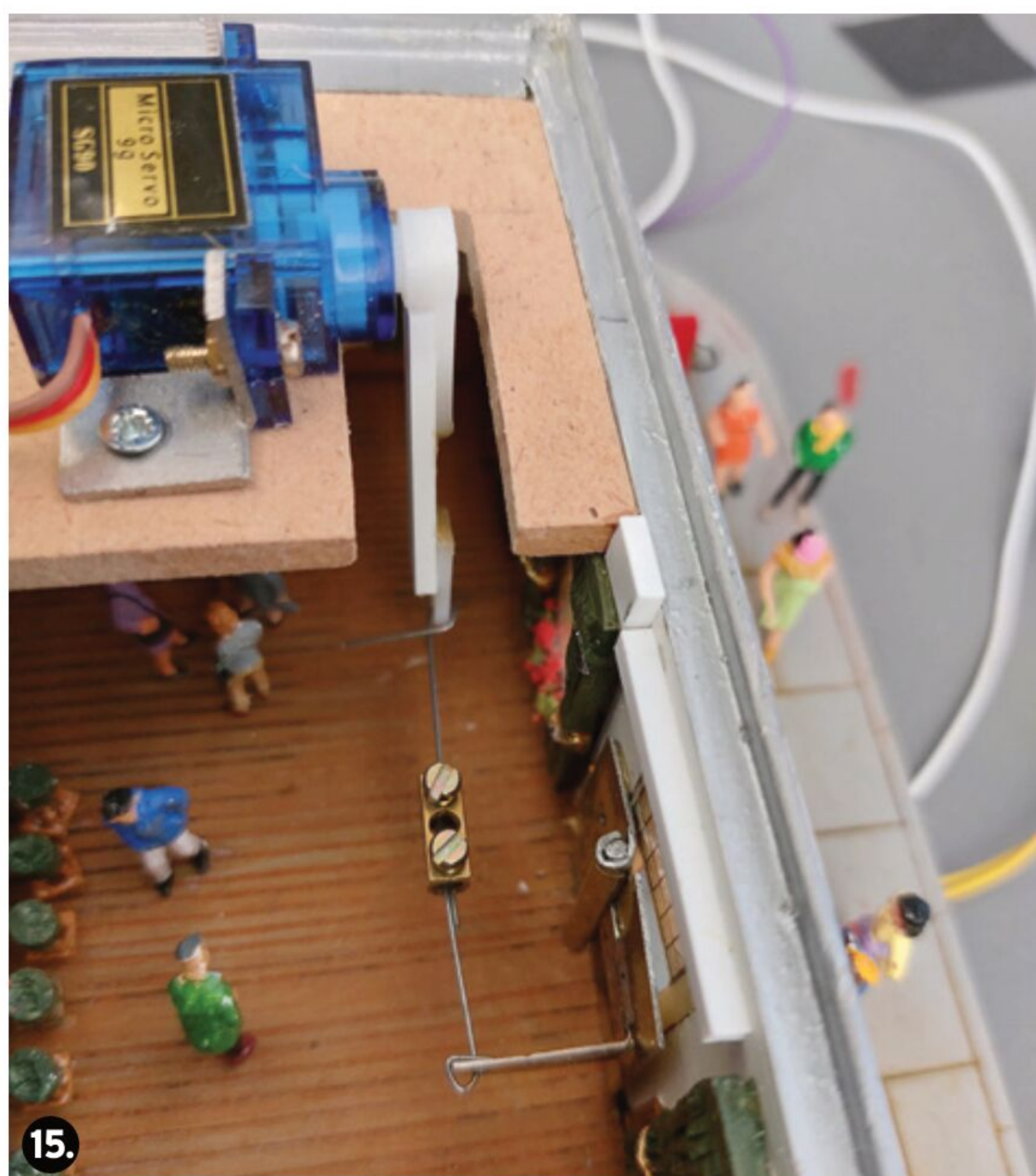


13.



14.

10. Alle apparatuur is prima op de zolderverdieping onder te brengen.
11. De luidspreker is in de vloer van de berging geplaatst; via de uitsparing kan hij er zonodig worden uitgewipt.
12. De trekverbinding wordt aan het nieuwe scharnier gesoldeerd.
13. Het scharnier kan met secondelijm worden bevestigd.
14. De bedrading is doorgevoerd naar de berging en de 'kelder'.



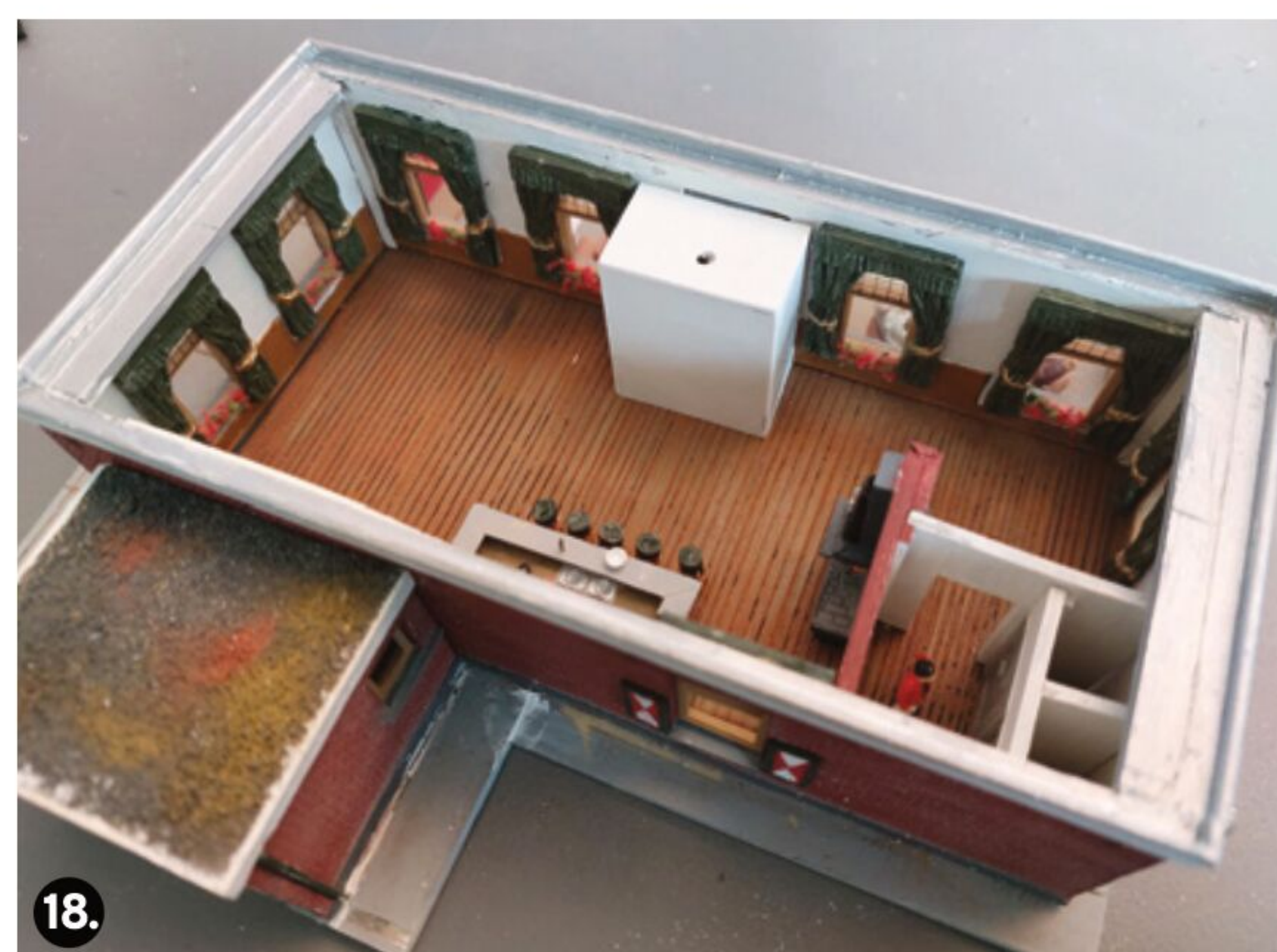
15.



16.



17.

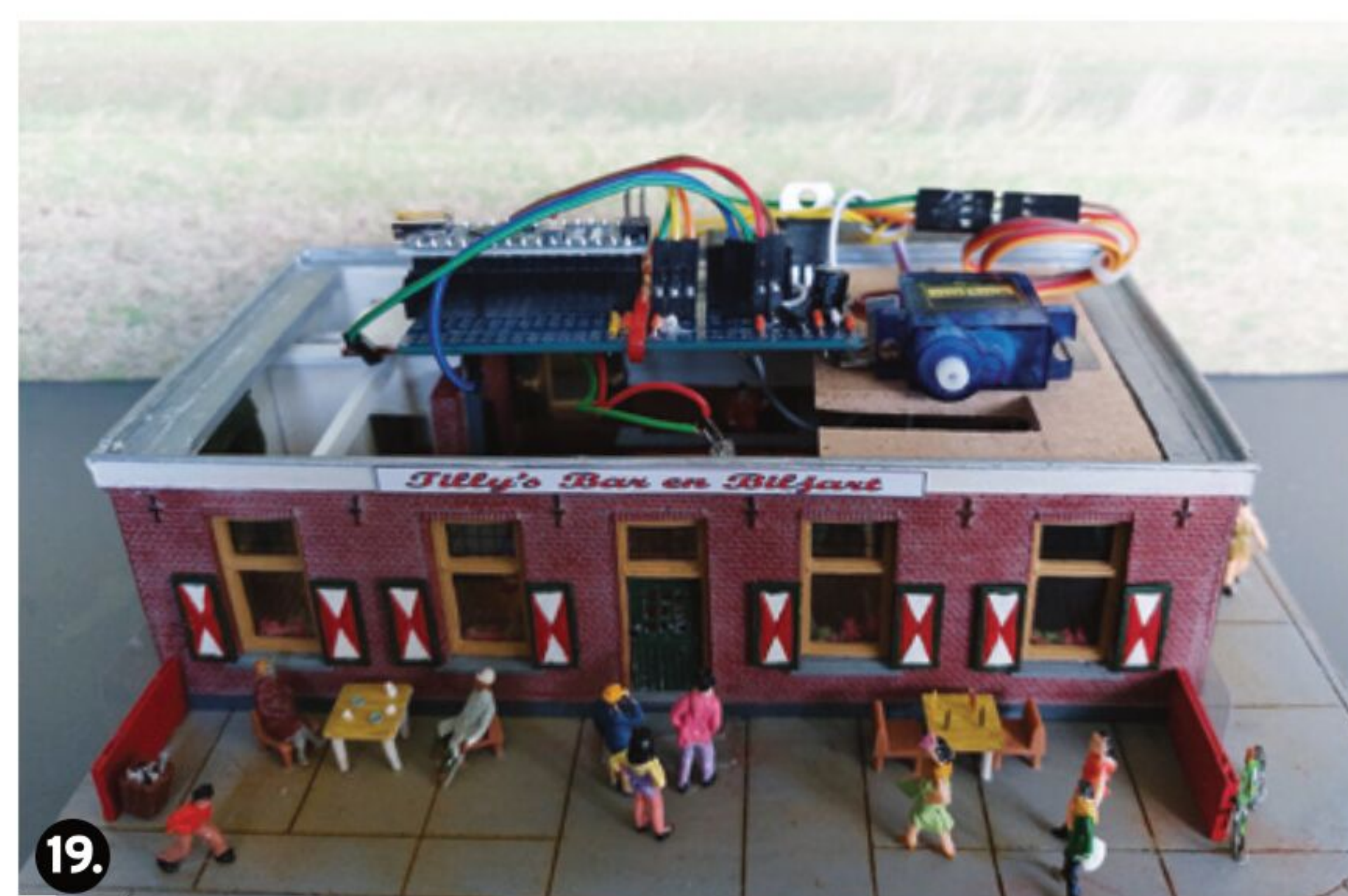


18.

ik de blauwe led. Dat zorgt er tegelijkertijd voor dat dit feestlicht niet door alle ramen zichtbaar is. Het zou tenslotte raar zijn als het licht uitgaat wanneer de deur wordt gesloten. Ze zeggen bij een goed feest wel dat het dak eraf gaat. Maar bij mijn café mag het dak erop. Ik prepareer nog een Engelse cab om de gasten op te halen. Zonder meer vieren we de volgende verjaardag groots in het café! Een druk op de knop zet dan de volgende acties in gang: de Arduino stuurt de servo aan zodat de deur openzwaait en horen voorbijgangers een golf feestmuziek en zien het discolicht in de deuropening. Tot na enkele seconden de nieuwe gasten de deur achter zich sluiten en de jarige binnen ongetwijfeld een prachtig cadeau overhandigen. Als alle genodigden zijn gearriveerd kan de karaoke beginnen. Clap along if you feel like that's what you wanna do: because I'm happy. //



Bekijk de video van het muzikale café en onze andere video's op Railhobby.nl/video



19.

15. Het kroonsteentje maakt het afstellen tot op de millimeter nauwkeurig mogelijk.
16. De blauwe led komt in het gat boven het tochtgordijn.
17. Twee feestgangers en een Engelse taxichauffeur.
18. Het nog kale interieur met ongeschilderde tochtal.
19. Voor onderhoud blijft het dak afneembaar.



**VOORBEELD
& MODEL**
Railtest Dekas Nohab
op pagina 38.

Legendarische Nohab 'BOLLE NEUZEN'

Deel 1
van 3

DEEL 1: HISTORIE EN HUIDIGE INZET IN DENEMARKEN

Voor veel spoorwegliefhebbers is de Nohab AA16 de mooiste en markantste dieselelektrische locomotief uit de twintigste eeuw. Koosnamen als Bolle Neuzen, Kartoffelkäfer of Bulldog nose zeggen genoeg. Harold van der Meer belicht in enkele afleveringen de inmiddels bijna zeventig jaar oude locs.

Gebouwd in het Zweedse Trollhättan werden de locs in Noorwegen, Hongarije en Denemarken in de reguliere personen- en goederendienst ingezet. Na buitendienststelling in 2000 bij de Noorse NSB en in 2001 bij de Deense DSB gingen veel van deze locomotieven naar particuliere spoorwegondernemers in Scandinavië. Deze reportage laat de huidige inzet in Scandinavië

van de Bolle Neuzen zien die na bijna zeventig jaar nog steeds ronkend worden ingezet voor goederen- en werktreinen en soms (museale) reizigerstreinen. Nu Nordic Re-finance van DSB 32 Henschel ME-diesel-locomotieven heeft gekocht en na revisie aan particuliere spoorwegondernemers zal aanbieden, kan het aantal rijvaardige Bolle Neuzen in Scandinavië snel minder worden.

NOHAB

In 1850 werd Nohab, voluit Nydqvist och Holm AB, in Trollhättan opgericht, een mechanisatiebedrijf dat onder meer landbouw- en stoommachines bouwde. In 1865 volgde de eerste stoomlocomotief en in 1926 werd begonnen met de productie van dieselmotoren. Na de Tweede Wereldoorlog nam Nohab de dieselmotortak van Atlas over en met General Motors werd in 1949 overeenstemming bereikt voor het bouwen van de AA16, de Europese versie van de Amerikaanse standaardlocomotief F7. De eerste AA16's werden vanaf 1953 geleverd als type MY voor de Deense en Di 3 voor de Noorse spoorwegen. Vanaf 1960 volgde een lichtere versie MX voor Denemarken en M61 voor de Hongaarse spoorwegen. Voor België werden bij het Franse Anglo-Franco-Belge in sub-licentie de locomotieven HLD 52, 53 en 54 gebouwd. Het Luxemburgse CFL kocht nog tijdens de productie vier locs van NMBS die in de serie 1600 werden ingedeeld. De locomotiefproductie bij Nohab liep in 1980 op zijn einde na de levering van de laatste elocs Rc 4 voor SJ. In totaal zijn door Nohab ruim drieduizend stoom-, diesel- en elektrische locomotieven gebouwd.

DSB MY (II)

Danske Statsbaner (DSB) kocht in totaal 59 Nohab AA16-locomotieven, ingedeeld in de serie MY. In tegenstelling tot de Noorse Di 3 hebben ze de asindeling (A1A)'(A1A)', dus met vier elektromotoren. Dit was voor het vlakke landschap in Denemarken voldoende. De lengte was 18,90 m en de maximumsnelheid 133 km/h. De eerste vier locs kwamen in 1954 in Helsingør aan en waren spoedig geliefd bij het personeel. Dit was een testserie, waarbij ook een reservemotor werd geleverd. Het proefbedrijf verliep zo goed dat een bestelling van veertig exemplaren volgde. Deze serie werd afgeleverd tot 1958. Doordat de motoren van de proefserie (MY 1101-1104) zonder problemen waren, ging de reservemotor (type EMD 567B met »

1. Midtjyske jernbaner MY 28 met een korte goederentrein bij Ramme, 8 september 2016. (foto Raymond Kiès)

2. Nohab's van DSB, NMBS, CFL en NSB tijdens het dieselfestival in Odense, 14 augustus 2004.



2.



1500 pk) terug naar Nohab voor inbouw in de MY 1105. Serie MY 1106-1144 werd voorzien van een 1700 pk EMD 567C-motor. De laatste serie MY (1145-1159) werd geleverd tussen 1964 en 1965 en had een EMD 567D1-motor (met 1950 pk). Tijdens onderhoud werden de motoren regelmatig geruild. Aflevering van serie MY vond plaats in kastanjebruin met op de neus grote vleugels met wiel en daarboven een kroon en witte strepen over de flanken. Tijdens aflevering van de tweede serie werd dit kleurenschema iets aangepast (zonder witte strepen en kleinere neusemblemen). Vanaf 1972 werd bij onderhoud het nieuwe design bestaande uit zwarte wanden en rode cabines aangebracht. Een bijzonder printplaat-design kreeg MY 1126 (samen MX 1021) tijdens de proefperiode van ATCS (Advanced Train Control System). MY-locomotieven zijn op alle dieselhoofd- en nevenlijnen ingezet, zowel voor reizigers- als goederenvervoer. MY 1154 en 1156-1159 werden aangepast voor het rijden in trek-duwbedrijf rond Kopenhagen. Gedurende de jaren tachtig en negentig werd de inzet steeds geringer en waren de locs vrijwel alleen op nevenlijnen te zien. Op 15 juni 2001 werd de laatste officiële trein gereden door MY 1159 (met museumlocomotief MY 1101) tussen Herning en Århus.

DSB MX

Voor inzet op de minder zwaar uitgevoerde nevenlijnen werden bij Nohab 45 locs serie MX besteld. De MX 1001 werd op 25 september 1960 in Denemarken verwelkomd, de laatste in 1962. Serie MX 1001-1045 was uitgerust met een twaalfcilinder 567C-motor van 1425 pk die via de generator vier elektromotoren aandreef. Vanaf MX 1022 werd een 567D-motor ingebouwd. Met een gewicht van 89 ton was een MX bijna twaalf ton lichter dan een MY. Net als de MY konden MX-locs in dubbeltractie rijden. MX 1001-1020 werden uitgerust met besturing voor de trek-duwtreinen rond Kopenhagen. Ook op de MX werd een kastanjebruine kleur toegepast; ze werden vanaf 1972 overgeschilderd in het zwart-rode design. In de laatste jaren werd de inzet beperkt tot lichte en middelzware goederentreinen en in 1993 werd de laatste MX terzijde gesteld. Veel locomotieven van beide series zijn na buitendienststelling aan particuliere spoorwegmaatschappijen in Denemarken en Zweden verkocht.

HUIDIGE INZET IN DENEMARKEN

In Denemarken (en Zweden) worden bijna zeventig jaar na de eerste aflevering nog steeds Bolle Neuzen ingezet. In Denemarken worden door Contec Rail vanuit Kalundborg vooral werktreinen voor spooronderhoud gereden. CFL Cargo Danmark (CFLCD) verzorgt vanuit Padborg binnenlands goederenvervoer. CFLCD heeft drie Nohab's (MX 1023, 1029 en MY 1146) in wijn-



rood met gele bies. Bij de werkplaats in Padborg staan diverse AA16's die als pluklocs fungeren. Vermeldenswaardig is dat CFLCD ook ex-CFL Brugeoise 1800'en inzet. Het in 2008 opgerichte Midtjyske Jernbaner heeft de MX 26 (ex-DSB MX 1025) en MY 28 (MY 1152) in gebruik. Vaak worden op maandag en donderdag goederentreinen tussen Rønland en Herning gereden. Strukton Rail heeft de MY 1159 met als basis Padborg. Lokalbansen beschikt over de MX 103 (MX 1010), M 36 (MX 1043), MX 16 (MX 1045) en MY 105 (MY 1145) en gebruikt deze vanuit diverse locaties als reservelocomotief. Ook in Duitsland rijden enkele Nohab's, onder meer bij Cargo Logistic Railservice, Strabag en Altmark-Rail. In deel 2 zal worden ingegaan op de Noorse Di 3 en de huidige inzet van de Bolle Neuzen in Zweden. //



3. Op 31 augustus 1988 is DSB MY 1121 met een goederentrein nabij Tjæreborg onderweg naar Esbjerg. (foto Raymond Kiès)
4. Op 9 juni 2004 rijdt Nordjyske Jernbaner M 11 (ex-DSB MY 1009) met een rangeerdeel in Hjørring.
5. CFLCD MX 1029 met een meetrijtuig en CFLCD 1832 en links MY 1146 in Padborg (DK), 19 juli 2020.
6. De in printplaatmotief gestoken MY 1156. Odense, 14 augustus 2004.
7. CFLCD MX 1029 + MY 1148 met trein CF7240 (Padborg - Taulov) verlaat Padborg, 20 juni 2022.
8. MY 1149 van Altmark-Rail met een werktrein in het Duitse Dinslaken, 18 februari 2022.
9. CLR MY 1142 en 1138 met een speciale trein vanuit Puttgarden onderweg naar Hamburg nabij Burg in Holstein (Duitsland), 7 augustus 2022.





**VOORBEELD
& MODEL**
Historie Bolle Neuzen
op pagina 34.

Dekas/McK H0-model van **TÅGKRAFT TMX 1033**

NEUSJE VAN DE ZALM

Er zijn weinig locomotieftypen die zo'n eigen gezicht hebben als de 'Bolle Neuzen' van de Zweedse fabrikant Nohab. Ook in model oogt deze diesellocomotief attractief, bewijst de Tågkraft TMX 1033 van Dekas.

Normaliter beginnen we een test als deze met het beschrijven van allerlei welgevallige uiterlijkheden. Dat kan bij dit model van een Zweedse particuliere Nohab uiteraard ook, maar soms zijn er redenen om van dat vaste stramien af te wijken. Bijvoorbeeld in het geval van het zesassige model van de particuliere Zweedse vervoerder Svensk Tågkraft, een bedrijf waarvan het hoofdkantoor is gevestigd in Nässjö. Het binnenwerk oogt zo interessant dat daarmee het spits wordt afgebeten.

VIJFPOLIGE MOTOR

De aandacht richt zich vooral op de aandrijving. Die geschiedt met behulp van een precies in het midden geplaatste vijfpolige motor die aan beide kanten een redelijk breed vlieg wiel heeft. Van hieruit gaat naar beide kanten een dunne aandrijfstaaf die aan het eind flexibel is gekoppeld met een wormwiel dat op het draaistel is gemonteerd. De drie assen van elk draaistel

worden alle via tandwielen aangedreven. Het is een mooie, technische oplossing om het model soepel te laten rijden. Omdat het met 685 gram door het zware onderstel en de metalen kap een relatief hoog gewicht heeft, zit het met de trekkracht ook wel snor. De enige restrictie is het bochtenwerk. Deze Nohab kan niet door krappe bogen rijden, maar dat had de oplettende lezer bij het begin van deze test ongetwijfeld al begrepen. De kleinst berijdbare radius is een 360 mm, wat op de gemiddelde modelbaan geen probleem zal zijn.

AUTHENTIEKE SOUND

Het verwijderen van de kap gaat vrij gemakkelijk. De gebruiksaanwijzing is weliswaar in het Deens, maar de overzichtstekeningen zijn in een universele 'taal' gesteld. Vier schroeven losdraaien en klaar-is-Kees. Wat meteen opvalt aan het geteste drierailmodel met sound zijn de grote luidspreker en de kleine printplaten. Het is maar goed dat die met een stevige metalen kap

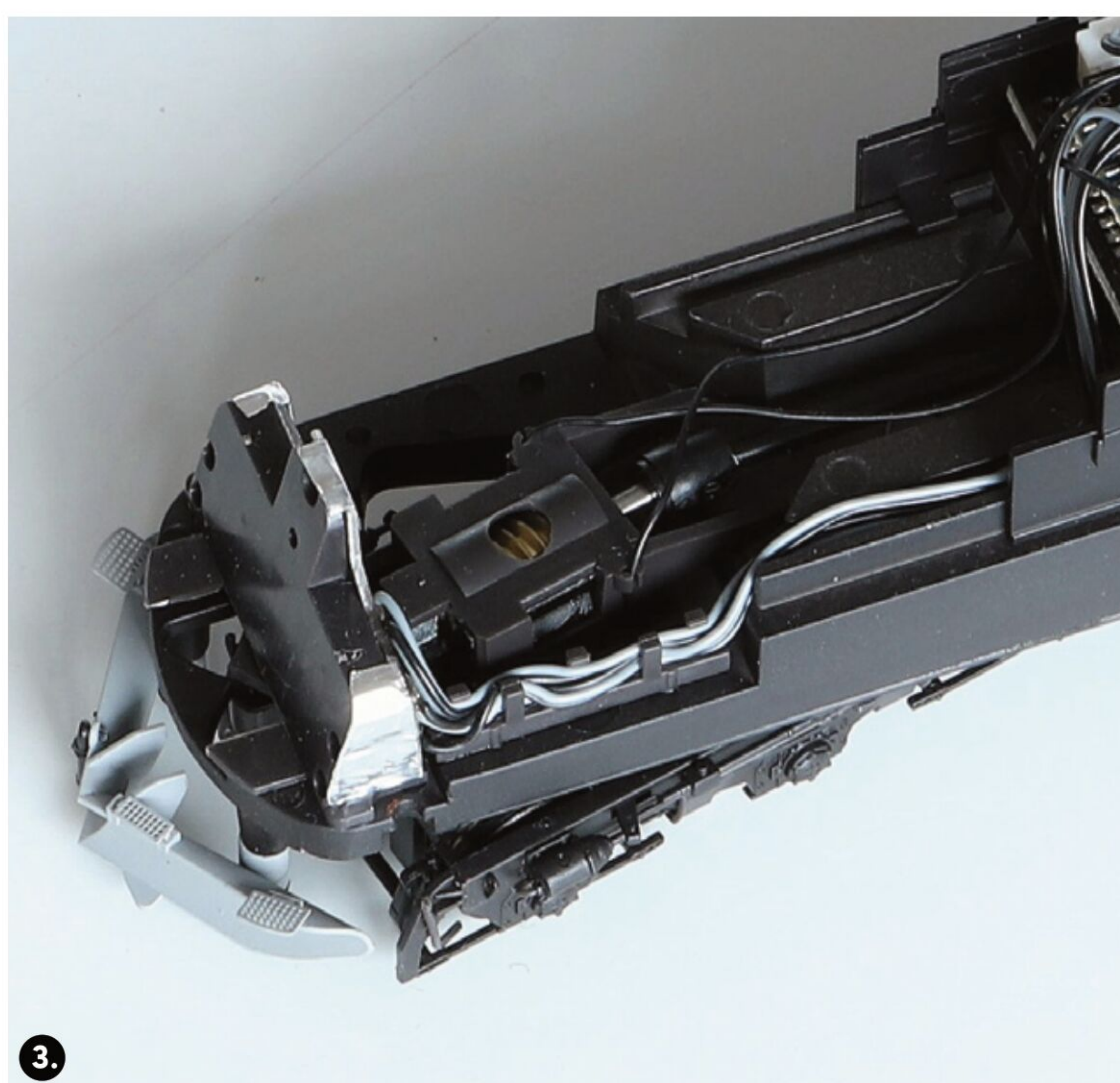


zijn ingepakt. Het met een Lok Sound V5-decoder geproduceerde, zware geluid van de twaalfcilinder GM 12-567 D-dieselmotor van de gedigitaliseerde loc is zeer authentiek, ook niet zo moeilijk want anno nu worden de dieselelektrische locomotieven nog steeds ingezet. Soms komen ze tot vlak bij de Nederlandse grens, zoals de Nohab van de Duitse aannemer Strabag die een paar jaar geleden bij de sanering van het emplacement in Bad Bentheim was te zien.

SNEEUWSCHUIVERS

Van de grijze sneeuwschuivers worden twee versies meegeleverd. Een is geheel conform de werkelijkheid, de ander bevat een royale opening voor de standaard beugelkoppeling. Wie aan één of beide kanten graag een kortkoppeling heeft, kan de sneeuwschuiver voor een exemplaar met uitsparing omwisselen. Het omgekeerde geldt voor de vitrineliefhebber. De sneeuwschuivers zijn vast gemonteerd, ze bewegen niet mee met de draaistellen. »

1. Tågkraft TMX 1033 met een Zweeds/Deense goederentrein.
2. De ventilatieroosters zijn fijn geëetst.
3. Van beide draaistellen worden alle assen aangedreven.





4.

Na de sneeuwschuivers valt op hoe filigraan de opstap-treden zijn die bij de cabinedeuren zijn aangebracht. Een fraai staaltje etstechniek. Ook elders zien we aan de buitenkant in het oog lopende details zoals de vier buitenspiegels. Of de eveneens fijn geëtste ventilatie-roosters die aan de zijkanten zijn aangebracht en ook op het dak zijn terug te vinden. Verder zien we aan de bovenkant nog een paar andere, subtiele details zoals kleine antennes.

SAMENWERKING MET MCK

De Deense firma Dekas maakt dit exclusieve model samen met Mck, een in het Deense Odder gevestigde

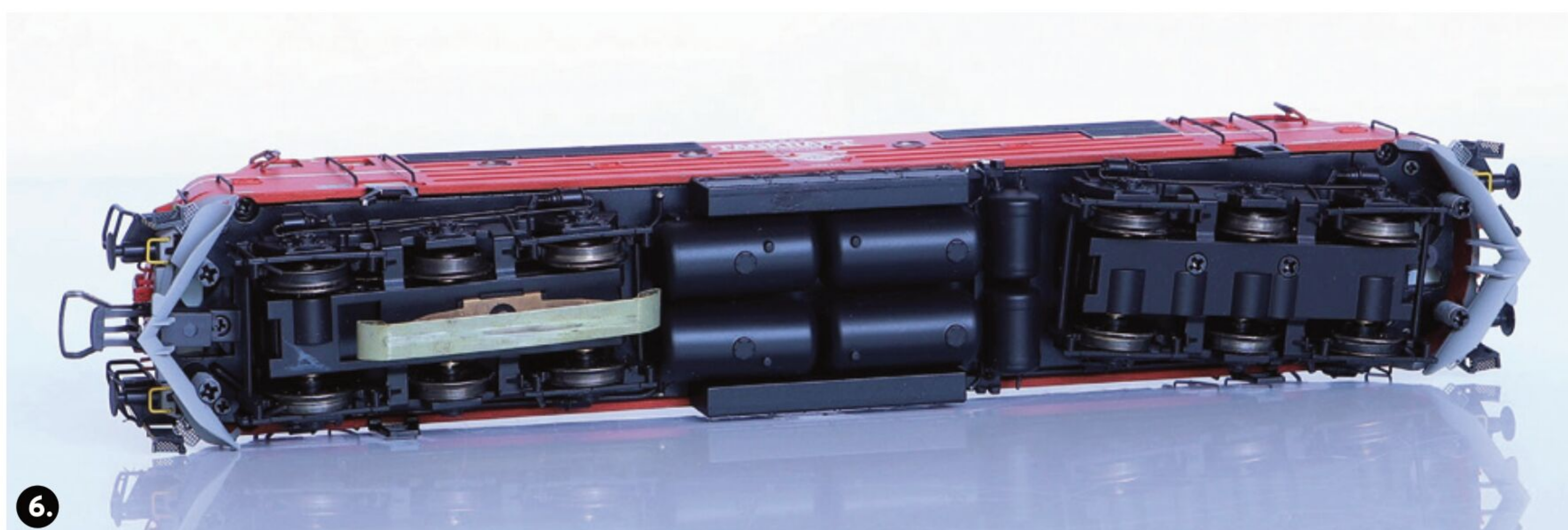
kleinseriefabrikant van louter H0-modellen. Een een-tweetje dat tot een zeer attractief model heeft geleid dat exact op schaal is nagebootst. De lengte over de buffers van 210 mm komt omgerekend precies overeen met die van het grote voorbeeld. Die buffers zijn overigens verend uitgevoerd. Ook de hoogte en de breedte van het model overtuigen in dit opzicht.

RANGEERDERS

Wie deze locs een paar keer heeft gezien kan niet anders dan beamen dat de karakteristieke neus uitstekend is weergegeven. De rondingen die deze Nohab's zo'n unieke uitstraling geven komen prima tot uiting.



5.



6.



7.

Onder welke hoek je de neus ook bekijkt, het is en blijft een overtuigend Nohab-model. Frappant zijn de in kunststof uitgevoerde vier grote rangeerplatforms die aan beide kanten van de neus zijn bevestigd. Of ze wat afdoen aan de sierlijkheid van dit ontwerp? Ja, eigenlijk wel. Maar werkelijkheid is werkelijkheid. Plaats er een of twee rangeerders in. Wie op Google 'Tågkraft TMX 1033' intikt komt interessante actie-opnamen tegen.

POWERPACK

Nog een paar algemene wetenswaardigheden over dit model: het rijgedrag is zeer stabiel. Dat komt niet alleen door het in het begin van deze test beschreven aandrijfconcept, ook de aanwezigheid van een powerpack draagt er toe bij dat het model prima over de modelsporen rijdt. We testten de door Dekas importeur Exact-Train ter beschikking gestelde loc ook op een

emplacement met een paar op rij liggende Engelse wissels. Zonder morren trok de TMX 1033 vijftien tweeassers; het voordeel van een powerpack, een oplaadbare batterij.

»

-
- 4. Het silhouet van het Nohab-model klopt als een bus.
 - 5. Veel aandacht is besteed aan de draaistellen.
 - 6. De onderkant van de TMX 1042 biedt weinig spannends.
 - 7. Svensk Tågkraft TMX 1033 stond op 18 juli 2020 afgesteld bij de werkplaats van STAB in Nässjö. Op de achtergrond de Ra 988 en de T43 222. (foto Harold van der Meer)
 - 8. De kap kan na het losdraaien van vier schroeven worden verwijderd.
-



8.



DE GRIJZE SNEEUW-SCHUIVERS WORDEN IN TWEE VERSIES GELEVERD

CABINEVERLICHTING

De kleuren en opschriften van deze import-Zweed - Nohab verkocht deze karakteristieke locs wel aan de nationale spoorwegmaatschappijen van Noorwegen (NSB) en Denemarken (DSB) maar nooit aan de Statens Järnvägar (SJ) in eigen land - zijn gelijk aan de 1:1-loc. De verlichting in de cabines en in het motorcompartiment kan worden in- en uitgeschakeld en uiteraard floepen de frontseinen aan naar gelang de rijrichting. De loc is leverbaar in vier uitvoeringen, alle digitaal: DK-9750102, tweerail, € 323 / xx104, idem sound, € 416 / xx101, drierail, € 323 / xx103, idem sound, € 416, tijdperk V.



LOLLANDSBANEN

Het voorbeeld van de TMX 1033 werd in 2006 door Tågkraft gekocht van de Deense Lollandsbanen. Daar deed ze dienst met het nummer M 35. In 2015 werd de orangerode (orangerød) loc een tijd verhuurd aan TX Logistik. Het nummer 1033 heeft overigens een historische achtergrond. Nydqvist & Holm AB uit Trollhättan leverde de loc in 1961 met het fabrieksnummer 2473 aan de DSB. Daar kreeg ze het nummer MX 1033. In 1988 wisselde de loc van eigenaresse, op 20 juli van dat jaar arriveerde ze bij LJ, in Nakskov. Hier kreeg ze ook de orangerode jas waarmee de loc tot 2005 dienst deed. Een jaar later ging ze over van de Lollandsbanen naar Tågkraft, een jaar voordat de LJ de goederendienst staakte. Voor de volledigheid: de LJ ging op 1 januari 2009 een samenwerking aan met de Vestsjællands Lokalbaneln en heet sindsdien Regionstog. En de TMX 1033? Die staat alweer een aantal jaren buiten gebruik. Gelukkig houden Dekas en McK haar herinneringen levend. //



- 9. En profiel klopt het ook met de 'Bolle Neus'.
- 10. De opschriften zijn duidelijk leesbaar.
- 11. Het karakteristieke front met de rangeerplatforms.



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













Passie voor modelspoor

De webwinkel met passie voor modelspoor

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



Uitstel elektrificatie Maaslijn

Door een aantal factoren is de elektrificatie van de spoorlijn Nijmegen - Roermond vertraagd zodat de exploitatie langer met dieselstellen moet worden uitgevoerd. Harold van der Meer brengt de situatie in kaart.

Om de capaciteit van de Maaslijn (Nijmegen - Venlo) te verhogen, is in 2012 besloten de grotendeels enkel-sporige verbinding tussen Nijmegen en Roermond te elektrificeren en op een aantal plaatsen het spoor te verdubbelen. Voor een bedrag van € 164 miljoen had dit project in 2020 opgeleverd moeten zijn. Een discussie tussen ProRail en de provincie Limburg - laatstgenoemde wilde stoppen met de plannen voor een nieuw station Grubbenvorst - strooide roet in het eten. In december 2018 droeg de provincie Limburg

het project over aan het Rijk waarna snel duidelijk werd dat de datum van de oorspronkelijke oplevering niet realiseerbaar is. De prognoses schuiven op naar 2024 en de geraamde kosten stijgen met 60% tot € 266 mio. Sinds 2016 is het vervoerscontract voor treindienst Nijmegen - Roermond in handen van Arriva, dat de door Veolia ingezette GTW's had overgenomen met het idee ze op termijn te vervangen door Flirt 3-treinstellen. Voor de vertraging van de elektrificatie wordt Arriva gecompenseerd. Het als gevolg van de oorlog in Oekraïne ontstane tekort aan materialen als staal en koper

en de daardoor fors gestegen prijzen, heeft ProRail in april 2022 doen besluiten de aanbesteding voor elektrificatie en spoorverdubbeling uit te stellen. Onderhandelingen met de leasemaatschappij over een langere inzet van de huidige dieseltreinstellen zijn inmiddels gestart. De sinds week 25 van dit jaar gestarte bouw van de elektrische treinstellen is ook onderwerp van gesprek. //

1. Arriva Lint 41/H 28 verlaat halte Mook-Molenhoek onderweg naar Nijmegen op 28 oktober 2020.
2. GTW 390 als trein 32261 op 23 april 2022 ter hoogte van Vierlingsbeek, dit deel blijft enkelspoor, onderweg naar Roermond.
3. GTW 387 als trein 32257 (Nijmegen - Roermond) bij vertrek uit Nijmegen, 4 mei 2022.
4. Het traject tussen Swalmen en Reuver krijgt bij elektrificatie dubbelspoor. GTW 384 op 23 april 2022 als trein 32237 onderweg naar Roermond.



A6-diorama- WEDSTRIJD 2022

DEEL 1: MODELBOUW IN EEN NOTENDOP

Ook tijdens de coronapandemie waren veel modelbouwers actief met het bouwen van diorama's. Over de vaak bijzondere creaties in formaat A4 en A5 heeft Railhobby bericht. Dat ook bij de kleine afmetingen in A6 eer valt te behalen, blijkt uit de diorama's die in het Smalspoormuseum te zien waren.

Deel 1
van 2



Jeffrey: “Tijdens de Smalspoormodelbouwdagen in het laatste weekend van augustus in het museum Stoomtrein Katwijk Leiden vond ook de eerste editie van de A6-dioramawedstrijd plaats. In navolging van de A4- en A5-dioramawedstrijden zijn we nog een stapje kleiner gegaan en werden de bouwers nog verder uitgedaagd. Het resultaat van de A6-dioramawedstrijd - georganiseerd door Modelspoorwijzer in samenwerking met Bentink Modelspoor en Railhobby - is in één woord: geweldig. In totaal hebben er dertien A6-diorama's meegedaan, uiteenlopend in schaal en thema en zelfs twee diorama's waren voorzien van beweging. Dit laat zien dat er zelfs op het A6-formaat van 14,8 bij 10,5 cm en een maximumhoogte inclusief plankje van 30 cm, heel veel mogelijk is. Een voordeel van het beperkte formaat is dat de bouw is te overzien en het project in een redelijke termijn is af te ronden. Omdat het niet veel ruimte vraagt, kan er desgewenst aan de keuken-

tafel worden gebouwd. Tel daarbij op dat er tijdens een beurs of evenement een gezellige eindronde plaatsvindt. Kortom, een onvergetelijke ervaring.”

PRIJZEN

Tijdens de Smalspoormodelbouwdagen in het Smalspoormuseum Stoomtrein Katwijk Leiden kon het publiek haar stem uitbrengen en daarmee de winnaars van de A6-dioramawedstrijd bepalen. Daar is massaal gebruik van gemaakt. De winnaar is het diorama 'Burgwallen' van Henk van Rhenen. Op de tweede plaats is geëindigd 'Citroëngarage' van Eric den Boer en op de derde plaats 'Wharf Lane' van Paul Eijkenaar. Alle winnaars gefeliciteerd met de gewonnen cadeaubonnen van Bentink Modelspoor uit Apeldoorn. In augustus 2023 zal de tweede A6-dioramawedstrijd worden gehouden. Zin om mee te doen? Kijk op het forum van Modelspoorwijzer.



‘Ridders’

Jeffrey Onrust

We gaan terug in de tijd. In de middeleeuwen was er van spoorwegen nog geen sprake. Het snelste vervoermiddel was het paard. Gewapend met zwaarden en kleurrijke schilden zijn de ridders uitgereden om over de eeuwenoude heerbaan op verkenning te gaan.

◀ De ridders volgen de oude Romeinse weg en houden de omgeving scherp in de gaten.

‘Whitcomb’

Pascal Kok

In 1878 begon de Whitcomb Locomotive Works in de VS met het bouwen van locomotieven voor industriële spoorwegen en smalspoorbedrijven. De fabriek werd in 1929 overgenomen door Baldwin. In 1956 was het over en uit voor Whitcomb. Tijdens WO II verscheepte de US Army meer dan honderd machines naar Europa. Daar zijn nog enkele exemplaren van te vinden, zoals de wat roestige 5DM19B die in de kleine loods van het Smalspoormuseum is opgeborgen. »

Voor het stallen van de » smalspoorloc is een kleine loods opgetrokken.





Hoewel het aan het water grenzende pakhuis twee spooraansluitingen heeft, gaat de doorvoer van goederen over de weg.

‘Wharf Lane’

Paul Eijkenaar, 3^e prijs

Aan de kade van Wharf Lane wordt met de vaste havenkraan de zware lading vanuit het vrachtschip op de platte wagen geladen. Om het achterste ruim te kunnen lossen moest de boot worden verhaald, daar is bij de bouw van de hoge brug van Basin Road rekening mee gehouden. Spierkracht blijft nodig: twee mannen sjouwen vracht naar het pakhuis, de Bedford-vrachtwagen wordt in het over het raccordement gebouwde pakhuis gelost. Dat scheelt ook in schaal 1:160 weer ruimte op de krap bemeeten kade.

De kraan zet de kratten met >
machine-onderdelen vanuit het ruim
op de spoorwagen.



‘Citroëngarage’

Eric den Boer, 2^e prijs

De Citroën Ami van Anna staat klaar om voor een inspectie de brug op te gaan. Zij is vaste klant bij de goed geoutilleerde garage op het bedrijventerrein. “Als ik een scherpe bocht maak, hoor ik soms een raar geluid bij het linker voorwiel,” aldus de automobilist. Terwijl monteur Marco zich over het wiel buigt om het probleem te analyseren zoekt zijn collega John in de kast alvast naar vervangende onderdelen. “Bij zo’n vage klacht is het lastig zoeken”, mompelt Marco die zijn koffiepauze er bij in ziet schieten. Of de motor die tegen de werkbank staat van een van de monteurs is of van een klant, vertelt het verhaal niet. »

1. Over een kwartiertje zal de Ami op de brug staan en kan er worden gesleuteld.
2. De beide honden zijn rond etenstijd vaste bezoekers van de Citroëngarage.



2^e
PRIJS



1.

‘Burgwallen’

Henk van Rhenen, 1^e prijs

De chauffeur van de bestelauto had wat moeite om de bocht bij de brug over de gracht te nemen, maar zo te zien is dat gelukt. Verder is het rustig in de stad. De agent op de fiets maakt een praatje, de chauffeur is inmiddels uitgestapt en belt aan om zijn pakketje te kunnen afleveren. De half gezonken sloep ligt er al enige tijd, gezien het welig tierende onkruid. Modelbouwer Henk van Rhenen is geen onbekende bij de dioramawedsstrijden. Van hem hebben we al veel fraaie en uiterst gedetailleerde diorama's gezien. Dat hij de eerste prijs in de wacht heeft gesleept wekt dan ook geen verwondering.

1. Het oude stadscentrum kent smalle kades, grachten en bruggen.
2. Goederen konden direct vanaf de schuit in het deels witgepleisterde pakhuis worden opgeslagen.

1^e
PRIJS



2.



‘Ontsporing’

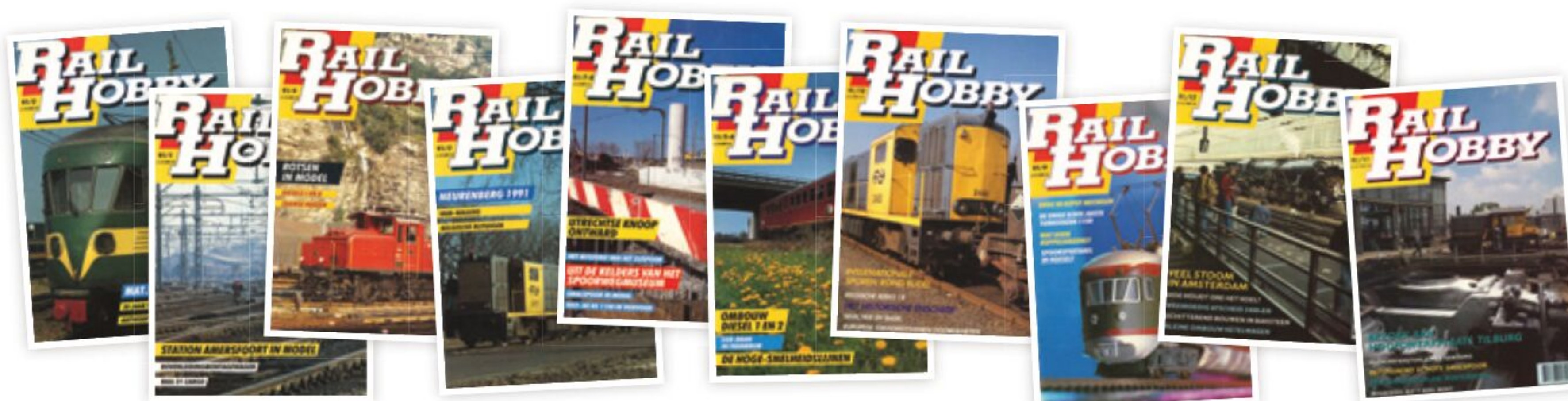
Alexander den Hollander

In het fictieve land Rohan (uit de koker van Tolkien) ligt de plaats Edoras. Dat ligt aan een smalspoorlijn, maar het gaat niet altijd goed. Een loc van het gelijknamige spoorwegbedrijf is met de voorste as uit de rails gelopen. Het is de drie mannen gelukt haar weer op het spoor te krijgen. Aan het terugkerende ritueel zijn ze inmiddels wel gewend. Na de zware klus staan ze nog even uit te hijgen. //

✓ De houtgestookte tenderloc van de Edoras Wood Railways staat weer op de rails.

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1980 en vanaf 1989 tot heden. Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 290 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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



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

Stopmachine IN H0

MODEL VAN MÄRKLIN/VIESSMANN GEEFT INZICHT IN WERELD ACHTER HET SPOOR

**Een stopmachine in model, het is een weinig
voorkomend item. Reden om aan de coproductie
tussen Märklin en Viessmann extra aandacht
te schenken.**

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen: nee, deze stopmachine van het type Unimat 09-4x4/4S E3 van de Oostenrijkse fabrikant Plasser & Theurer doet geen dienst in Nederland. Deze stopmachine is alleen in Duitsland en Oostenrijk te zien. VolkerRail heeft een tijdje terug weliswaar bij dit bedrijf ook een grote hybride stopmachine besteld, maar deze is nog groter en duurder. Dus een ander type. De stopmachine heeft een opvallend onderdeel, de satelliet. Dat is het horizontaal beweegbare

gedeelte, het hart van deze werktrein. Daar bevindt zich ook de stopkast. Bij dit model gaat het om een zogeheten enkele stopkast waarin zestien stophamers zijn gemonteerd. De stopkast beweegt verticaal. De stophamers zorgen ervoor dat het grind op een effectieve manier tussen en onder de (betonnen) dwarsliggers terechtkomt. De stopkast wordt door een aparte machinist bediend waarvoor een cabine onder in de satelliet is geïnstalleerd. Op die manier heeft deze medewerker een goed zicht op de werkzaamheden.



HYBRIDE AANDRIJVING

Verder valt op dat de hybride stopmachine een (digitaal beweegbare) pantograaf heeft. De aanduiding E3, van elektrisch wijst daar al op. Steeds meer spoorwegaannemers in binnen- en buitenland schaffen materieel aan dat ook elektrisch kan worden gevoed. Dat komt door aangescherpte eisen bij aanbestedingen. Daarom heeft een bedrijf als VolkerRail bijvoorbeeld een paar jaar geleden ex-NS 1700'en aangeschaft. Het model (artikel 39935, € 649, tp. VI; de tweerailversie zal als artikel 2670 door Viessmann worden uitgebracht) wordt louter digitaal bestuurd, het is niet de bedoeling dat de 393 mm lange, grotendeels metalen werktrein op een analoge modelbaan wordt ingezet. Dan loopt het volgens de vrij beknopte gebruiksaanwijzing fout af. We hebben het niet uitgetoet. Het digitale aspect zorgt bij dit opzienbarende model voor een »

1. De nieuwe stopmachine zit vol digitale snufjes.
2. De maximumhoogte van de digitaal te activeren pantograaf kan in stappen worden ingesteld.
3. De cabine van de stopkast biedt een goed zicht op het werk.





aantal interessante functies. Zo is de satelliet daadwerkelijk horizontaal beweegbaar en wordt de stopkast door een aparte motor aangedreven. Die bevindt zich in het motorgedeelte waar geen pantograaf is geïnstalleerd. Op die manier kan het typische trillen als deze stopmachine in bedrijf is, authentiek worden nagebootst.

BEDRIJFSGELUIDEN

Uiteraard horen daar passende bedrijfsgeluiden bij, zoals Märklin het verwoordt. De sound gaat vrij ver. Is de pantograaf ingeschakeld, dan is een elektrisch rijgeluid hoorbaar, als de pantograaf is neergeklapt laat de Unimat een diesegeluid horen. Het maakt de weerspiegeling van de werkelijkheid nog intenser. Ook is deze stopmachine op diverse plaatsen voorzien van in- en uitschakelbare verlichting. Die varieert van een tweetal oranje zwaailichten boven de frontcabines tot de leds in de diverse cabines. Op die manier krijgen de werkzaamheden in de donkere uren op uw modelbaan nog meer cachet. Het model heeft driepuntsfrontseinen die wisselen al naar gelang de rijrichting. In de beide frontcabines kan naar keuze een blauwe of witte verlichting worden ingeschakeld, zoals dat bij het grootbedrijf gangbaar is.

REMLICHTEN

Ook de remlichten van dit model kunnen worden geactiveerd. Het zijn stuk voor stuk acties die een aardig inzicht geven in de werkzaamheden aan het spoor die door de nachtelijke inzet vaak aan het zicht van de gemiddelde spoorweghobbyist worden onttrokken. De nieuwe blikvanger is met 630 gram overigens een zwaargewicht. Een relatief flink gewicht is nodig om het model tijdens het laten werken van de stophamers niet uit balans te laten brengen. De stopeenheid kan

naar keuze met een afzonderlijke schakelaar worden bediend of automatisch worden uitgevoerd. Twee gesynchroniseerde motoren drijven elk de buitenste twee assen aan. De beide draaistellen in het midden hebben slechts een ondersteunende en geleidende functie.

MOOIE GRAVURES

De wagenkast van deze Gleisstopfmaschine, zoals de stopmachine in het Duits heet, is voorzien van de juiste kleuren en opschriften met op beide kopeenheden de naam van de fabrikant. De bovenbouw bevat alle relevante details en er kan worden gesteld dat de gravures netjes zijn uitgevoerd. Werk aan de winkel dus; met dit kleurrijke, attractieve model ziet het spoor op uw modelbaan er weer een stuk strakker uit. //



- 4.** Frontcabine met machinist voor de voortbeweging van de stopmachine.
- 5.** De achterste cabine heeft een raam minder.
- 6.** De satelliet van de Unimat is goed gedetailleerd uitgevoerd.

Poging tot diefstal resulteert in gips

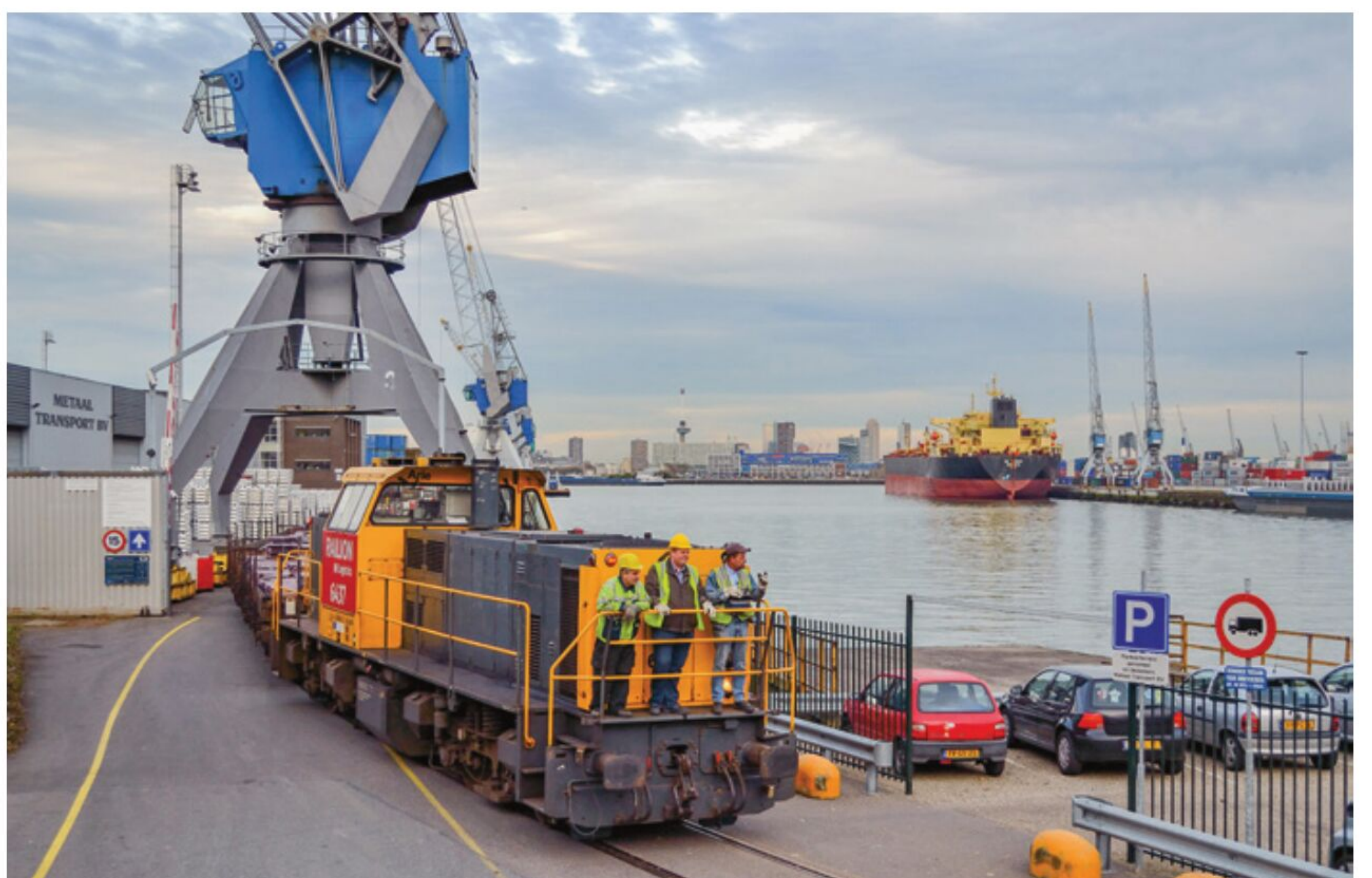
In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen uit de spoorbranche aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze editie een bezoek van ladingdieven.

Als gevolg van koperdiefstal is er geen treinverkeer mogelijk.' Dit omroepbericht was jarenlang te horen. De koperproblematiek was groot en ik kreeg er op een bijzondere manier mee te maken. Naast geraffineerde koperdieven die kabels langs het spoor strippen, blijken er minder slimme criminelen rond te lopen. Op een donkere vrijdagmiddag in januari had ik als machinist dienst op emplacement Waalhaven Zuid. Met de wagenmeester en de stagiaire waren we naar 'de Oost' (Waalhaven Oostzijde) geweest. De bedieningen van de oost- en westzijde en Heijplaat waren in één dienst verwerkt en soms kon het onverwacht druk zijn. Als ze alle drie wagens hadden, moest er met werk worden geschoven. Zo ook het plaatsen van onbeladen en ophalen van beladen wagens op de Heijplaat. Na de bediening van de Oost gingen we terug naar de Waalhaven om de lege wagens naar de Heijplaat te brengen, ter belading op maandag. De Heijplaat had een driesporige bundel met omloopmogelijkheid via het kadespoor, maar door alle rotzooi blijft er vaak maar één spoor over. Aldus lieten we de lege wagens op de bundel achter en vertrokken los naar de kade om met koper beladen rongenwagens op te halen. Na terugkeer op de bundel met de beladen wagens, gingen de lege wagens de kade op. Dat duurde door een op het spoor staande truck wat langer en het werd al donker toen we op de onverlichte bundel Heijplaat terugkwamen. Groot was onze verbazing toen halverwege de sleep een bundel

koper ontbrak. Die lege plek was ons bij het nakijken van de wagens niet opgevallen; de wagenmeester vond het vreemd om alle wagens te beladen, maar er halverwege een leeg te houden. We zetten onze loc stil en klommen naar de blinde zijde van de trein. Daar troffen we de missende bundel koper aan, naast de wagen, uit elkaar getrokken en met de omsnoeringsband er nog deels omheen. Een forse krachtterm, waarmee de wagenmeester zijn Rotterdamse roots niet onder stoelen of banken schoof, galmde over de Heijplaat. Snel werd de politie ingelicht, hoewel we ervanuit gingen dat de dader(s) inmiddels kilometers ver zouden zijn. Even later bleek het tegendeel waar te zijn: de politie hield op aanwijzingen van een getuige een fietsende jongeman aan. Die zocht duidelijk

iets of iemand en passeerde daarbij meermalen de plaats delict. Via-via begrepen we dat zijn jas, met in de zakken diverse gereedschappen, onder het smeer zat. De getuige meldde ook dat een tweede verdachte er strompelend vandoor was gegaan. Zijn fiets had hij achtergelaten. De politie kwam de man op het spoor door zijn bezoek aan de gipskamer van een ziekenhuis. Kennelijk waren beide heren goed op de hoogte van onze manier van werken op de Heijplaat, maar hadden ze hun eigen kunnen overschat en was één van hen met het koper – een paar honderd kilo per bundel – van de wagen gevallen. Sindsdien wordt koper in beveiligde, gesloten wagens vervoerd. //

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



DB 6437 haalt op 4 november 2011 met koper beladen rongenwagens van de kade op de Heijplaat. (foto Sander Broerse)

tot wel
50% korting

Online
al vanaf
€ 3,99
p/mnd



12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,25** p/mnd



Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren**
of scan de QR-code en kies het
abonnement dat bij u past.

Ook bereikbaar via 033-4892910 (ma t/m vr 9-17 uur).

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1980 en 1989 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen uit het volgende nummer

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

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

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP



Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99
of A4 snijmat t.w.v. € 7,99
of Neurenberg special 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 ☐ Neurenberg special 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.

Back to THE FIFTIES

FOTORITTEN MET DRIE NORMAALSPOORLOCS IN HET EMMENTAL

Het was een zeldzame gelegenheid om drie normaalspoorstoomlocs in het kanton Bern tegelijkertijd onder stoom te zien. Reden om '4 september' en 'Emmental' op de kalender groot te omcirkelen.



Het is buiten het eigen land niet het bekendste museum van Zwitserland, al staat het toch al jaren in de top drie. Aan hun inzet ligt het in elk geval niet. De vrijwilligers van de Dampfbahn Bern (DBB) hebben met hun inzet begin september heel wat extra glans aan hun museum gegeven. In samenwerking met organisator Peter Minder uit Wimmis werd een dag lang met drie tenderlocs gereden op de lijnen Sumiswald - Wasen en Sumiswald - Häusernmoos - Huttwil, in

het district Oberaargau. Twee zijlijnen die nog steeds geëlektrificeerd zijn, maar waar vanaf Sumiswald geen reguliere reizigerstreinen meer rijden. Vanwege de weinige goederentreinen die van de lijn gebruik maken, staat er spanning op de rijdraad.

Zelfstandig bedrijf

De Dampfbahn Bern, opgericht in 1968, is volgens bedrijfsleider Roland Hunziker een zogeheten EVU, een Eisenbahn Verkehrs Unternehmen. "Dat betekent

dat we ons aan alle regels en voorschriften voor de spoorwegen in Zwitserland hebben te houden. Ofschoon onze stoomlocomotieven geen moderne treinbeveiligingsinstallaties hebben, mogen we onder bepaalde voorwaarden wel over het Zwitserse spoorwegnet rijden. Dat is in ons land prima georganiseerd. We vragen de betreffende rit dertig dagen tevoren aan bij het Bundesamt für Verkehr (BAV). Daar wordt vervolgens in samenspraak met anderen een risico-analyse gemaakt. Aansluitend moeten we een grote checklist afwerken. We zijn verplicht om dit soort ritten altijd met twee machinisten te rijden. Maar dat is geen punt, het werkt voortreffelijk.” »

1. Loc 5810 bij de halte Griesbach, de trein stopt op verzoek bij knipperend sein (bevestigd aan de bovenleidingspaal) na een - per reisrichting - druk op de knop. Alle foto's zijn genomen op 4 september 2022, tenzij anders vermeld.
2. Stoker op loc 5810. Deze loc werd in 1974 voor 30.000 frank gekocht.
3. Nachtopname van de SMB Ec 4/5 11, GTB Ed 3/3 3 en SBB Eb 3/5 5810 in depot Konolfingen, 2 september 2022.
4. Terwijl de trein met loc 51 station Wasen im Emmental binnenloopt, voert de bestuurder van de Chevrolet Apache onderhoud uit.





Burgdorf-Thun-Bahn

De Dampfbahn Bern heeft haar domicilie in Konolfingen, in een voormalig depot van de BLS. De club die over zeven historische locomotieven beschikt - deze zijn bijna alle rijvaardig -, afficheert zich als 'een eigenständige Dampfabteilung der BLS.' De grote, viersporige loods is goed geoutilleerd. Deze werd in 1899 gebouwd met openbare fondsen omdat de lokale spoorwegmaatschappij Burgdorf-Thun-Bahn daar geen geld voor had. "Dat gebeurde vroeger vaker, het is een bij ons bekende constructie", verklaart Roland Hunziker. Het depot, dat sinds 2012 voor dertig jaar in erfpacht is gegeven, herbergt interessante stoomlocs van diverse particuliere Zwitserse bedrijven. Ze worden perfect onderhouden en hebben nog een ding gemeen: alle zijn door SLM in Winterthur gebouwd. Ooit een roemruchte locomotievenfabriek.





Ruime locloods

Kolen zijn nog voorradig, al voelt de Dampfbahn Bern nu ook dat door het staken van de productie van de laatste kolenmijn in Wales als gevolg van een defecte zeeverij en de boycot van Russische goederen en dus ook kolen, deze veel moeilijker zijn te verkrijgen. “Maar dat is niet nieuw voor ons”, zegt de bedrijfsleider van de Dampfbahn Bern tijdens een privé rondleiding door de voor museumbegrippen zeer ruime loods annex werkplaats. “Tijdens de Eerste Wereldoorlog kregen we als land al met een flinke schaarste aan kolen te maken. Vandaar dat toen veel spoorlijnen zijn geëlektrificeerd.”

Haverzak

Tijdens de rondgang maken we onder meer kennis met de drie locomotieven die voor onze fotorit zijn aangewezen. De grootste is de voormalige SBB 1'C1'-tenderloc Eb 3/5 nr. 5810 die deel uitmaakte van de tussen 1911 en 1916 gebouwde serie 5801-5834. In 1965 ging de laatste buiten dienst. Drie van deze eenvoudige, maar uiterlijk fraaie machines met de bijnaam Habersack - haverzak - overleefden de slopershamer. Ook voor de Ed 3/4 nr. 2 van de vroegere Solothurn-Münster-Bahn (SMB) die het dankzij haar overgang in 1932 naar het Gaswerk Zürich overleefde en de wat kleinere Ed 3/5 nr. 51 (1906, fabrieksnummer 1726) die ooit toebehoorde aan de Bern-Schwarzenburg-Bahn (BSB) gaven acte de présence.

Locs in voorspan

De geslaagde fotorit op zondag 4 september bestond uit meerdere delen. Met loc 51 werd eerst de slag Sumiswald - Wasen gemaakt, een korte zijlijn, waarna de ex-SBB-loc 5810 de gemengde trein terug naar Sumiswald trok. Vervolgens werd in voorspan (locs 2 en 51) het traject Sumiswald - Häusernmoos afgelegd. Een bijzonderheid, want op deze lijn komt het zelden voor dat twee stoomlocs samen rijden. Voor de reizigerstrein werden twee karakteristieke vierassige ex-SBB rijtuigen Bi ingezet, de 527 en 528, alsmede bagagerijtuig F17124 anno 1917. Omdat de ritten als thema de jaren vijftig hadden, waren ook een befaamde gele Saurer L4C postauto, een Fiat 508 Balilla en een Chevrolet Apache pick-up gearrangeerd. De laatste werd in 1955 gebouwd en behoorde tot de eerste serie met dubbele koplampen. Dat gegeven onderstreepte op een subtiele manier dat de tijdmachine op de jaren vijftig was ingesteld. //

-
- 5. Locomotieven 51 en 2 passeren in dubbeltractie een grote Emmentaler boerderij bij Gammenthal.**
 - 6. SBB loc 5810 is in station Häusernmoos binnengelopen. De Saurer postauto en de Fiat Balilla wachten op overstappende reizigers.**
 - 7. Vertrek van loc 2 uit Dürrenroth.**
 - 8. Ex-BSB Ed 3/4 51 met een goederentrein kort voor Wasen.**
-

OP = OP

WEBSHOP

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

RANGEERDER

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

Railhobby.nl/rangeerder

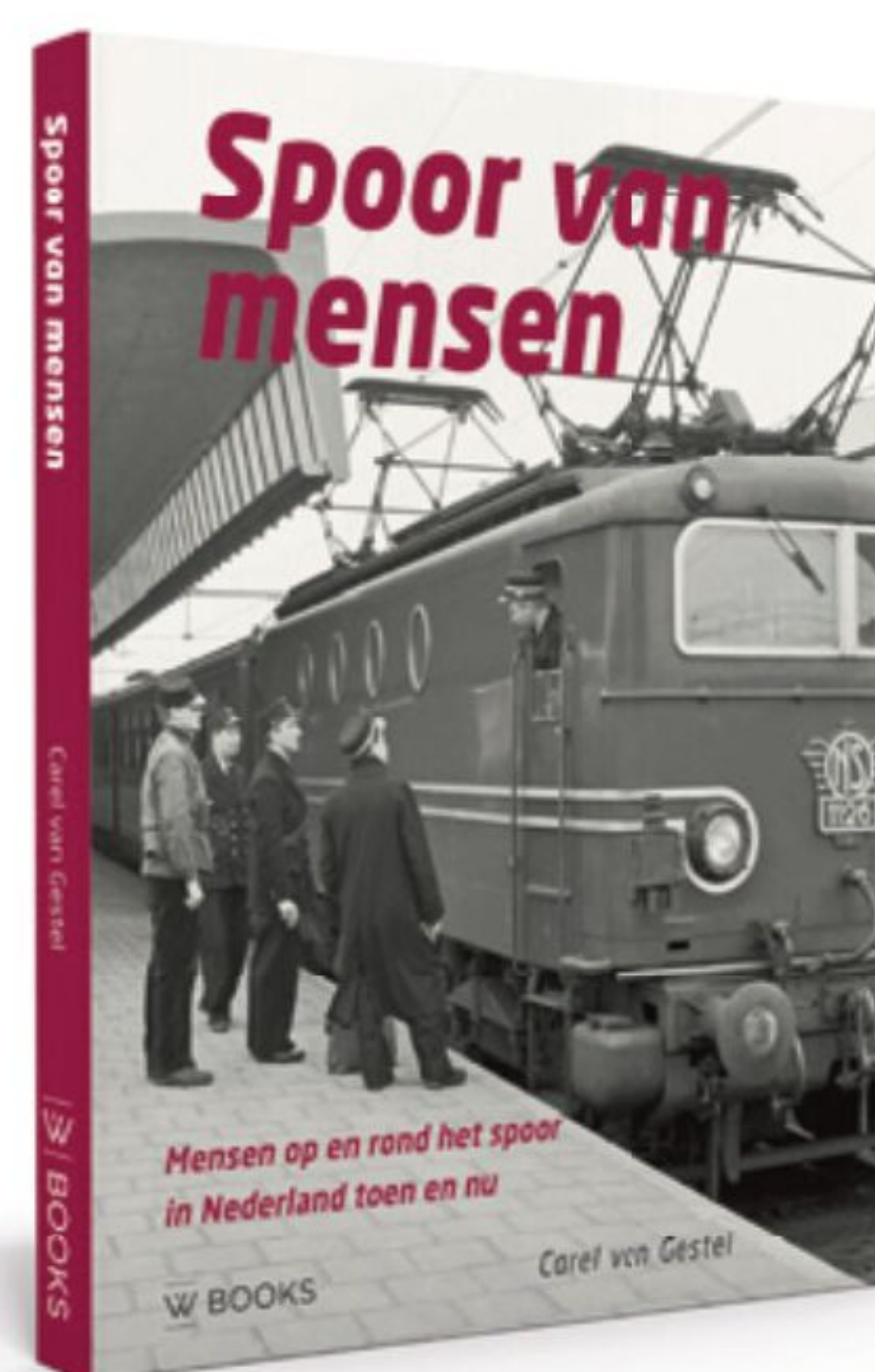
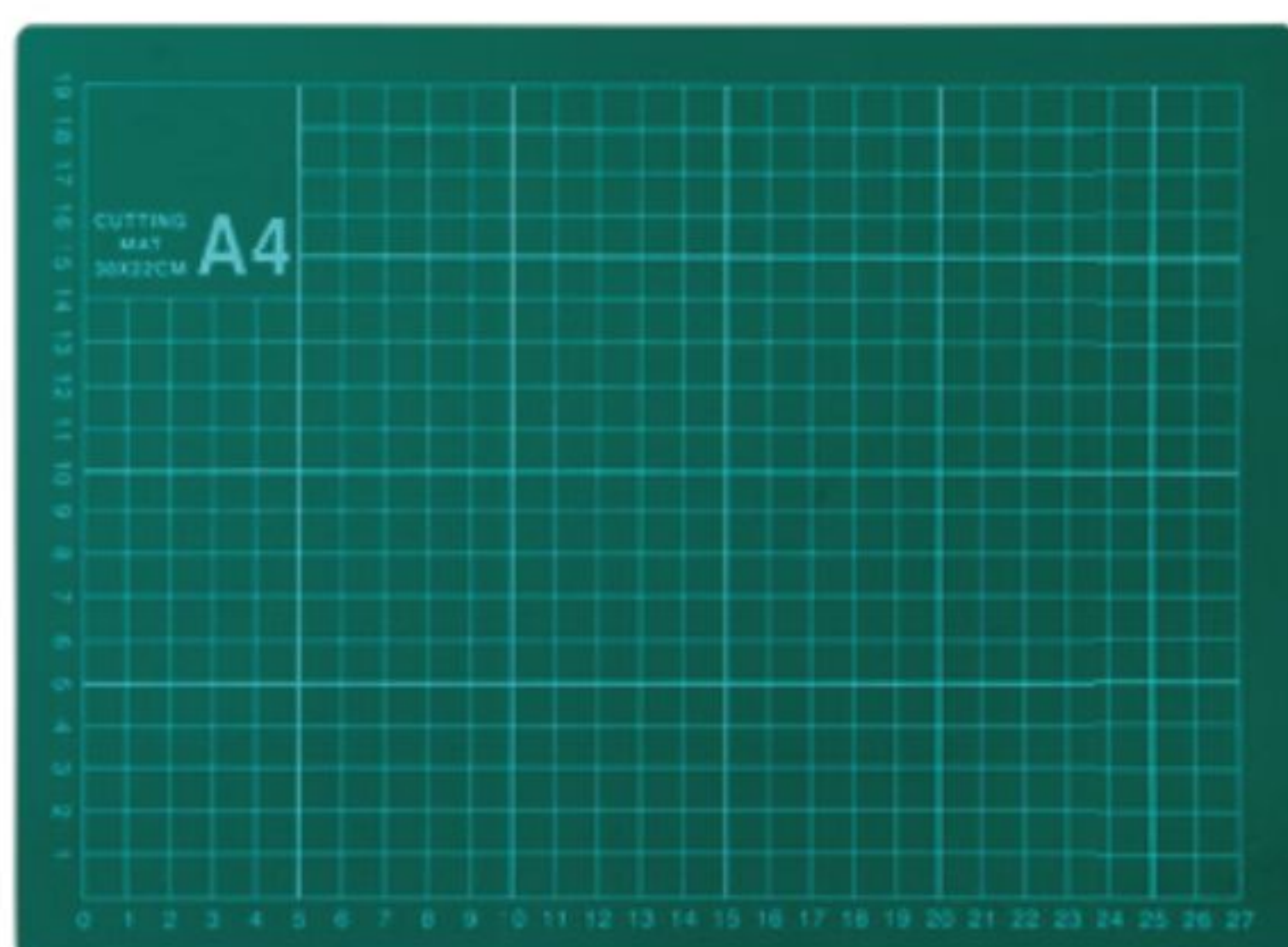
GRATIS bij een all-in abonnement! Kijk op pagina 56.



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

Deze snijmat biedt goede bescherming tegen kras-sen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in drie lagen, heeft een A4-formaat en is groen.

Prijs: € 7,99. Railhobby.nl/snijmat



SPOOR VAN MENSEN

In dit spoorwegboek ligt de focus op de mens. De mens die bedenkt, bouwt en onderhoudt, de mens die er zijn of haar werkplek heeft, die het materieel laat rijden en de mens die zich erin laat vervoeren. Zonder mensen geen treinen. Met beelden van 1839 tot vandaag de dag. Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/spoorvanmensen



Noch set verkeerseilanden

De Noch lasercut verkeerseilanden in H0 zijn ideaal voor een realistisch landschap en om het miniatuur verkeer op orde te houden. Inhoud: 11 trottoirs (breed en smal), 6 uit 2 delen bestaande vluchtheuvels, 1 rotonde, 49 verkeersborden met 26 palen. Prijs: € 17,99.

Railhobby.nl/verkeerseilanden



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Interview met TEAM ORANJE EN TEAM GROEN

2^e SEIZOEN DE GROTE KLEINE TREINENCOMPETITIE

In Railhobby 452 interviewden we de jury en Team Paars. Voor dit nummer spreken we met Martijn, teamcaptain van het Oranje Team en Astrid, teamcaptain van het Groene Team. Zij vertellen over hun ervaringen tijdens de wedstrijd.

Exclusief
interview



Vorig jaar oktober en november 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 begon het tweede seizoen van deze populaire modelbouwwedstrijd waarin zes teams strijden om de fel-begeerde trofee: 'de gouden loc'. Nieuw in het tweede seizoen is dat de jury de lat hoger heeft gelegd voor de bouwers; ieder team krijgt te maken met verplichte

elementen die ze moeten verwerken in het ontwerp van hun modelspoorbaan. Verplichte elementen kunnen zijn hoogte- of diepteverschillen in de baan of een overbrugging van minimaal een meter. Een bekend onderdeel dat dit seizoen terugkeert, is de dwarsligger: een object dat de teams in hun modelspoorbaan moeten gebruiken, deze test het improvisatietalent van de teams. Dit levert voor het winnende team van de dag gelijk een voordeel op: een half uur langer doorbouwen dan de andere teams.

»



TEAM ORANJE

Het team bestaat uit Henk, Gerold, Marielin, Roy en Martijn. Als zesde persoon voor de eventuele finale doet Anneloes mee. Iedereen heeft zo zijn eigen specialiteiten en kennis wat zorgde voor interessante ontwerpen en ideeën. Marielin focust zich hoofdzakelijk op scenery, Henk bouwt in schaal N en de andere teamleden hebben ervaring met H0. We laten teamcaptain Martijn aan het woord.

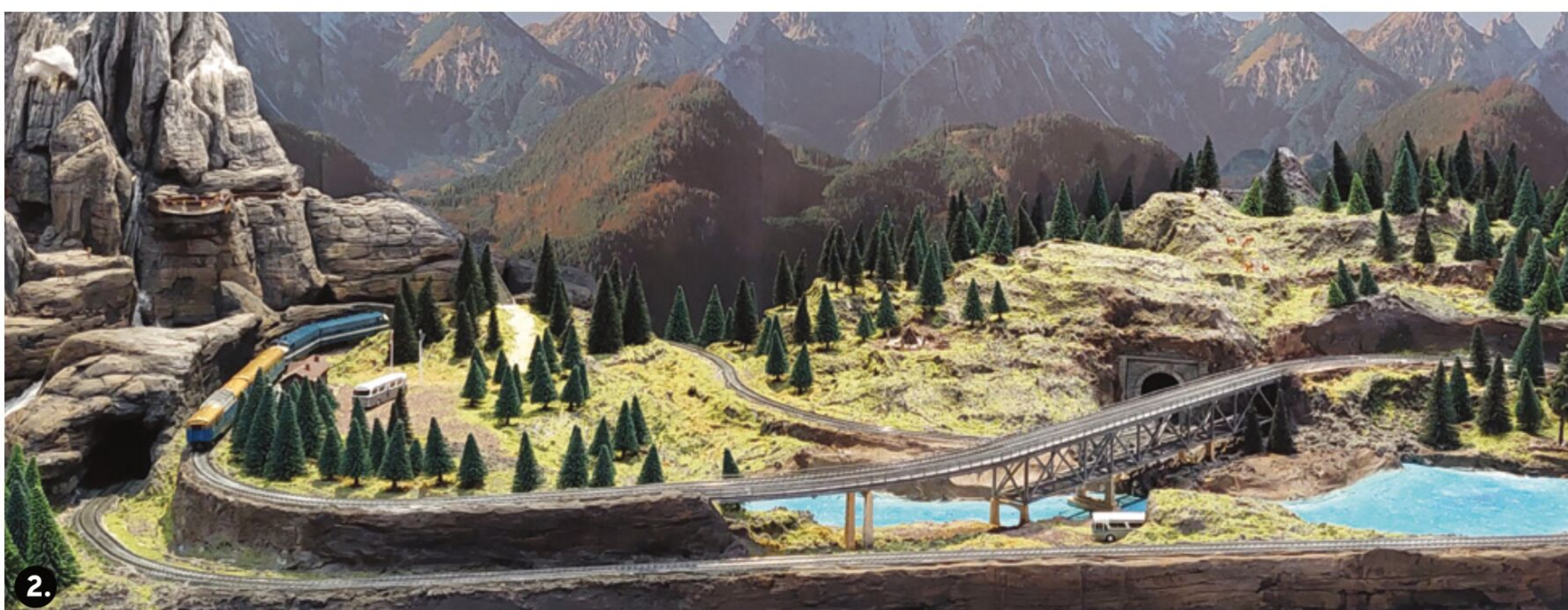
MEEDOEN IN EEN NIEUW TEAM

“Nadat ik het eerste seizoen had bekeken, zei ik tegen mijn partner Anneloes dat, mocht er een tweede seizoen komen, het mij wel leuk zou lijken met het programma mee te doen. Toen er inderdaad voor het nieuwe seizoen kandidaten werden gezocht, zei Anneloes meteen dat

ik me zou moeten opgeven. Daar moest ik een paar dagen over nadenken, maar uiteindelijk heb ik mij als kandidaat aangemeld.”

BAANONTWERPEN

“We hebben als team voor de ontwerpen gekozen. Op het moment dat de thema's bekend werden gemaakt, hebben we eerst individueel een aantal ideeën bedacht. Daarna is per thema gezamenlijk gekozen voor het definitieve ontwerp. We zijn gaan brainstormen wat er allemaal op de baan te zien moet zijn en hebben gekeken welke verplichte elementen er worden gevraagd. Per ontwerp is er een taakverdeling gemaakt, zodat iedereen wist wat hij of zij moest doen. We hebben veel op internet gezocht, variërend van de uitvoering van de thuisopdrachten tot de diverse land-



schappen en de kleuren die daarmee gepaard gaan. We vonden het belangrijk dat het er zo natuurgetrouw mogelijk uit komt te zien.”

BOUW

“We hadden zo onze ups en downs. We werden ook wel ‘Team Rollercoaster’ genoemd. We zijn heel verschillende personen met onze eigen kijk op bepaalde zaken. Daarnaast zijn we individuele bouwers en tijdens het programma moesten we met elkaar samenwerken en gezamenlijk een modelbaan afleveren. Dit zorgde aan de ene kant soms voor meningsverschillen, maar resulteerde aan de andere kant in de prachtigste ontwerpen en mooiste ideeën. Ook werk je voor het eerst met onbekende mensen samen waarbij iedereen zijn eigen technieken en vaardigheden heeft. Tijdens het bouwen was er veel ruimte voor improvisatie, hierdoor ontstonden er ter plekke de mooiste dingen.”

SFEER

“De sfeer in het team was geweldig. Ik heb zulke leuke mensen leren kennen; ik zie en spreek ze nog regelmatig. We hadden zeker stressmomenten waarin iedereen een beetje de weg kwijt was. Dan merkte je dat het soms even teveel werd. Op zo’n moment hielden we een kort teamoverleg om iedereen weer dezelfde kant op te laten kijken en verder te gaan. Gelukkig konden we er aan het einde van de dag altijd om lachen. De sfeer onder de andere teams was ook top. Je merkte echt dat iedereen met zijn hobby en/of passie bezig was. Dat zorgde voor een hele prettige sfeer in de studio, heel gemoedelijk en gezellig. Ook kon je nog wel iets bij je buurman vragen, gereedschap lenen of dat ze wellicht een bepaald lampje over hadden.”

JURERING

“Wij vonden dat de juryleden het erg goed deden, al hadden ze geen gemakkelijke taak. Terwijl we aan het bouwen waren, kregen we goede tips. Vaak over zaken die we door de drukte over het hoofd zouden zien. Daar de feedback altijd onderbouwd was, konden wij ons hier goed in vinden en hebben we het als prettig ervaren. Als we terugkijken op het programma zijn we het meest trots op onze vakantiebaan. Bij deze opdracht hebben we ons voor meer dan 100% ingezet en daar zijn we super trots op.”

TIP VOOR DE LEZER

“Tenslotte nog de tip: probeer niet te veel te plannen. Dat heb ik van Henk geleerd. Ga gewoon ergens beginnen en kijk hoe iets ontstaat. Aanpassen of opnieuw beginnen kan altijd nog. Door te veel te plannen zit er geen vooruitgang in en kom je nergens.” »



1. Het complete Team Oranje, poserend voor een van hun creaties. Van links naar rechts: Gerold, Henk, Martijn, Marielin en Roy. (foto Omroep MAX, Roland J. Reinders)
2. De Rocky Mountaineer, compleet met dome cars, stopt bij het markante uitzichtpunt. (foto Martijn Horselenberg)
3. Henk is geconcentreerd aan het schilderen. (foto's 3, 4 & 5 Sander Mulkens)
4. Marielin werkt aan de rivier. De lange spoorbrug is al geplaatst.
5. De jury en presentator komen tijdens het bouwen regelmatig polshoogte nemen.

TEAM GROEN

In tegenstelling tot Team Oranje bestaat Team Groen uit zes leden die elkaar al kenden: Jos (techniek), Henk (elektrotechnicus), Gijs en Jan-Willem (scenery-specialisten), Astrid (creatieve insteek) en André als reserve. We laten teamcaptain Astrid aan het woord.

HET TEAM

”Sinds januari dit jaar werk ik bij het Modelspoor Museum in Sneek. De directeur had een oproep aan alle vrijwilligers gedaan om vanuit het museum een team samen te stellen. Ik heb me aangemeld en ben als teamcaptain aangesteld. Het leek mij een geweldige uitdaging en ervaring om aan ‘De Grote Kleine Treinencompetitie’ deel te nemen.”

BAANPLANNEN

“Alle baanplannen en ontwerpen zijn na gezamenlijk overleg tot stand gekomen. Het ene thema paste de een wat beter dan de ander, maar dan vulden we elkaar daar mooi in aan. Zo hebben we allemaal onze

bijdrage aan de ontwerpen geleverd. Daarbij werkte Jos het baanplan uit, bedacht Henk alvast hoe hij alle elektronica kon laten werken, waren Gijs en Jan-Willem aan het brainstormen hoe de baan exact aan te kleden en werkte ik de schetsontwerpen verder uit tot een compleet plan met een verhaal. Als stille kracht op de achtergrond bedacht André nog een paar technische snufjes om hier en daar wat special effects aan te brengen.”

INSPIRATIE

“De inspiratie voor de banen kwam vooral uit onze eigen ervaringen en verhalen. Zo was het voor mij bij het thema ‘Sprookjes’ direct helder dat we ‘Shrek’ zouden moeten doen, omdat dat een van mijn favoriete films is. Het hele team vond dit een prima keus. Voor ‘Nederland oh Nederland’ kwam al snel de Elfstedentocht naar boven, vooral omdat wij er in de noordelijke provincie zelf veel mee hebben. En voor de ‘Vakantie door Europa’ viel de keus voor ons direct op Oostenrijk



en Italië. Iedereen uit ons team heeft wel een warme herinnering aan een of beide landen.”

BOUW

“We hadden allemaal onze eigen taak waarbij we elkaar niet in de weg liepen. Dat was voor iedereen helder en het werkte perfect. Uiteraard had je zo nu en dan wel eens een hobbel, maar dat kwam vooral door de tijdsdruk en de stress die de competitie met zich meebracht. Desondanks hebben we iedere keer de baan toch naar tevredenheid kunnen opleveren.”

SFEER

“De sfeer onderling in de groep was erg goed. Al in de voorbereidingen hebben we ontzettend gezellige vergaderingen gehad en veel met elkaar gelachen. Bij het kijken van de uitzendingen zal vast naar voren komen dat de sfeer goed was. Natuurlijk, zoals eerder gezegd, gebeurt er onder de tijdsdruk wel eens iets. Dat werd dan in de nabespreking van de dag uitvoerig doorgesproken waarna er ook weer om gelachen kon worden. Ook met de andere teams was de sfeer heel goed. Er zijn veel nieuwe contacten gelegd. Natuurlijk doe je mee aan een competitie en ben je in feite elkaars concurrenten, maar daar was weinig van te merken. Het voelde meer als collega's.”

JURERING

“Iedereen heeft natuurlijk zijn of haar persoonlijke voorkeuren waardoor de jurering soms niet meteen helemaal duidelijk was. Als daarna de onderbouwing werd gegeven, viel het toch wel samen. Maar wel petje af voor de jury. Ga er maar aanstaan, zes goede teams beoordelen en dan toch steeds één naar huis te moeten sturen.”

TROTS

“We zijn het meest trots op de prestatie die wij als team hebben geleverd. Het in samenspraak maken van de plannen, het uitwerken van de ideeën, het voorbereiden en de uiteindelijke uitvoering. Natuurlijk hebben we door de tijdsdruk hier en daar wat laten liggen, maar het eindresultaat is iets om ontzettend trots op te zijn.”

TIP VOOR DE LEZER

“Mocht je overwegen mee te doen aan ‘De Grote Kleine Treinencompetitie’, verdiep je dan vooraf in (snelle) technieken en oefen daar thuis mee. Zorg bij het maken van je ontwerp dat alle toe te passen elementen goed aansluiten bij het ontwerp en het verhaal. Dat alles logisch is. Kijk bijvoorbeeld ook goed naar de toe te passen achtergrond. Probeer jezelf te ontwikkelen en



uit te dagen, zorg voor diversiteit in technieken. Verder zou ik zeggen, mocht er een derde seizoen komen, geef je op! Het is een geweldige uitdaging en ervaring om mee te mogen maken, ook als je van oorsprong geen modelbouwer bent.”

Tot zover de indrukken van de captains van het oranje en groene team. Wie wil weten hoe de teams het er uiteindelijk vanaf hebben gebracht, kan dit zien in de afleveringen van ‘De Grote Kleine Treinencompetitie’. Elke zaterdag om 20.30 uur op NPO 1. //

5. Het complete Team Groen. Van links naar rechts: Jos, Henk, Astrid, Jan-Willem en Gijs. (foto Omroep MAX, Roland J. Reinders)

6. Onder Gijs zijn handen wordt de baan met behulp van de begrasser steeds groener. (foto's 6 & 7 Sander Mulkens)

7. Overleg tussen Astrid en Jan-Willem.



EXTRA ONLINE

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



Weer rails IN UITHOORN

**Ruim 110 jaar na de opening van de spoorlijn
Nieuwersluis-Loenen - Aalsmeer zal Uithoorn opnieuw
een railverbinding krijgen. Deze keer gaat het om
de tramverbinding met Station Zuid in Amsterdam.**

Inmiddels liggen na 35 jaar weer rails op het voormalige spooremlacement van Uithoorn, een van de knooppunten van het Haarlemmermeernet, dat zich grofweg uitstreckte van Leiden, Haarlem, Amsterdam en Nieuwersluis tot Alphen aan den Rijn. De zes spoorlijnen werden tussen 1912 en 1918 in gebruik genomen, maar waren geen succes. De economische crisis van de jaren dertig en de concurrentie van de nieuwe busdiensten van Maarse & Kroon waren de voornaamste redenen dat na amper twintig jaar de meeste reizigerstreinen werden geschrapt en enkele verbindingen ook het goederenvervoer verloren. Stapsgewijs werd het net steeds verder ingekrompen tot in mei 1986 ook op het laatste deel tussen Nieuwersluis en Uithoorn de laatste goederentrein reed. Een jaar later werden de rails verwijderd en daarmee leek het erop dat er nooit meer een railvoertuig in

Uithoorn zou komen. Althans op eigen kracht, want sinds 2001 staat naast het voormalige stationsgebouw locomotor 238 als herinnering aan betere tijden opgesteld. Het voormalige spoortracé in en rond Uithoorn bleef grotendeels in gebruik voor het openbaar vervoer. In navolging van de lijn naar Aalsmeer werd ook het gedeelte Mijdrecht - Amstelhoek getransformeerd tot busbaan en de draaibrug over de Amstel werd na aanpassingen in 1998 voor lijnbussen in gebruik genomen.

Amsteltram

De Uithoornlijn maakt deel uit van het project Amsteltram, de tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Uithoorn. Het gedeelte tot Amstelveen Westwijk (Amstelveenlijn) kwam in december 2020 in dienst. De tramverbinding tot Uithoorn, feitelijk de 4,4 kilo-

meter lange verlenging vanaf Amstelveen Westwijk, maakt gebruik van het tracé van de vroegere Haarlemmermeerlijn Uithoorn - Amstelveen - Amsterdam Haarlemmermeer dat voor dubbelspoor wordt verbreed. De grootste kunstwerken zijn de overbrugging van de N201 tussen Hilversum en Haarlem en het opvijzelen van de onderdoorgang van de Zijdelweg. Uithoorn krijgt drie haltes, waarvan die bij het voormalige station Centrum gaat heten, in het huidige busstation komt de halte Station en in de wijk Legmeer, vlak na de vroegere splitsing van de lijnen naar Amsterdam en Aalsmeer de halte Aan de Zoom. Volgens planning begint het proefbedrijf in juli 2024 en enkele maanden later moeten de trams van lijn 25 via de reguliere dienstregeling gaan rijden. //

1. In de zomer van 2022 werd begonnen met de bouw van de halte Uithoorn Centrum, 15 augustus 2022.
2. Op 30 april 1986 kwam een excursietrein met de 2412 en 1505 (beide zijn bewaard gebleven) naar Uithoorn. Op de plek waar de goederenwagens staan, komt de eindhalte.
3. De spoorbrug over de Amstel bleef behouden en dient, na aanpassingen, sinds 1998 het busverkeer, 15 augustus 2022.
4. De laatste trein verliet Uithoorn op 30 mei 1986. Onder aanvoering van NS 2502 steekt het konvooi de Amstel over.





EXTRA:
video zes-
standige
locloos

Polygonale LOCLOOS

ZELFBOUW MET RESIN IN DE GIETMETHODE

Nederland kende in de stoomtijd diverse polygonale of ringvormige locloosden, zoals in Amsterdam Rietlanden, Winterswijk, Roosendaal en Eindhoven. Maar één springt eruit: de veertiensporige ronde locloos in Rotterdam Zuid, bij NS-depot Feijenoord. Jan Legierse beschrijft hoe hij naar het Rotterdamse voorbeeld een locloos in H0 heeft gebouwd.

Is een polygonale loos in H0 iets bijzonders? Nee, eigenlijk niet. Naar Duits voorbeeld zijn er bouwpakketten met drie standen van onder andere Faller (120176, € 72, 120277, € 91 en 120281, € 102), Fleischmann (6476, € 126), Kibri (39452, € 55) en een zesstandige van Vollmer (45758, € 159). De ringloos van Nieuweschans, het sober uitgevoerde gebouw met zadeldaken van de Staatsspoorwegen, is door Protomodel/PeArd als driestandige bouwkit in laser-

cut uitgebracht (0601040, € 60), met de mogelijkheid tot uitbreiding, zie Railhobby 396 en 398. Daar de in 1876 gebouwde loos van Rotterdam Feyenoord mij intrigeerde, wilde ik deze in model nabouwen, niet met veertien, maar met zes sporen. De locloos is in 1965 gesloopt en van het depot resteren slechts enkele opstelsporen richting Kijfhoek. De grote tram/metro-remise die op die plek werd gebouwd is inmiddels door een woonwijk vervangen.

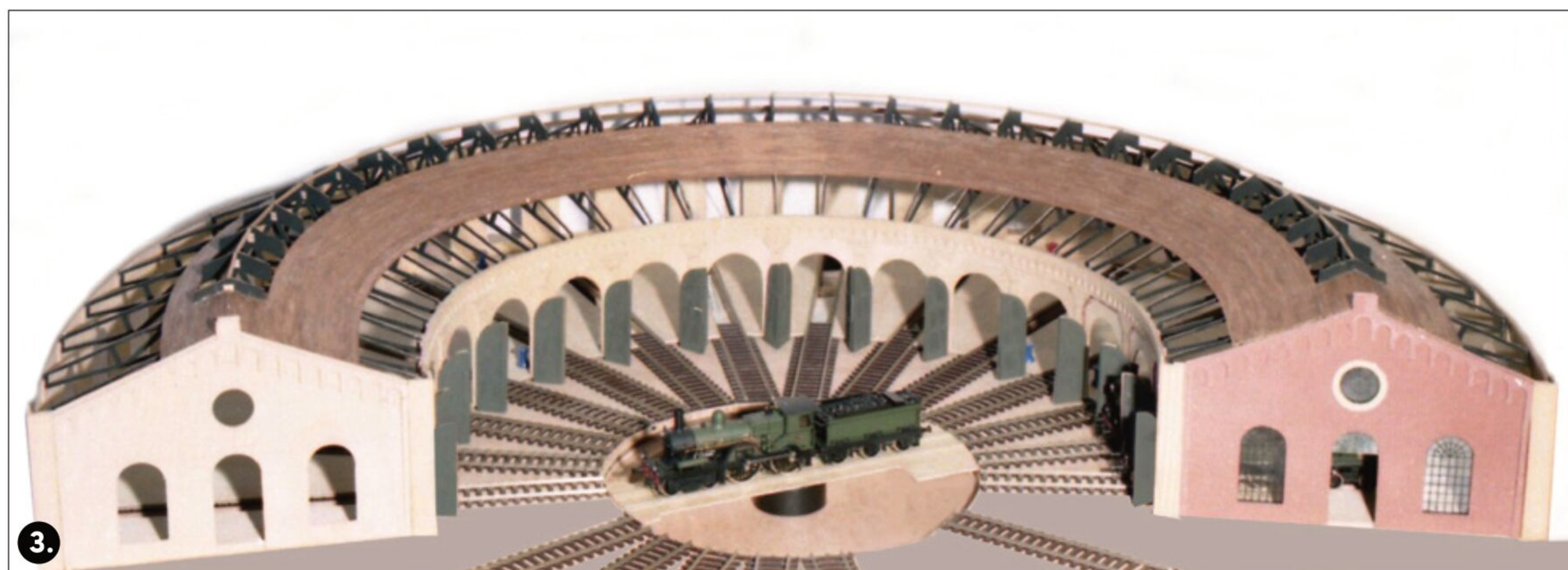
DRAAISCHIJF

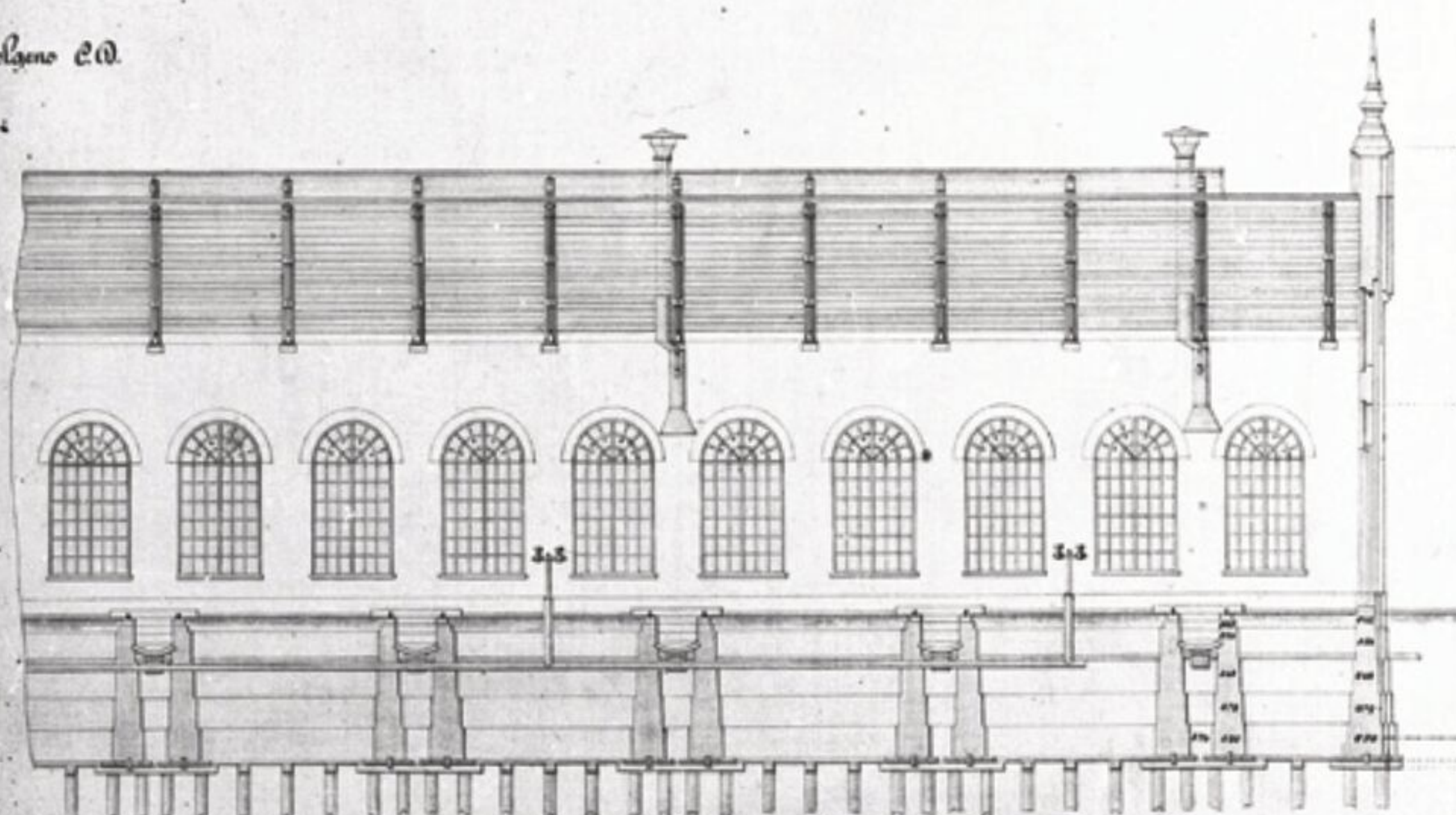
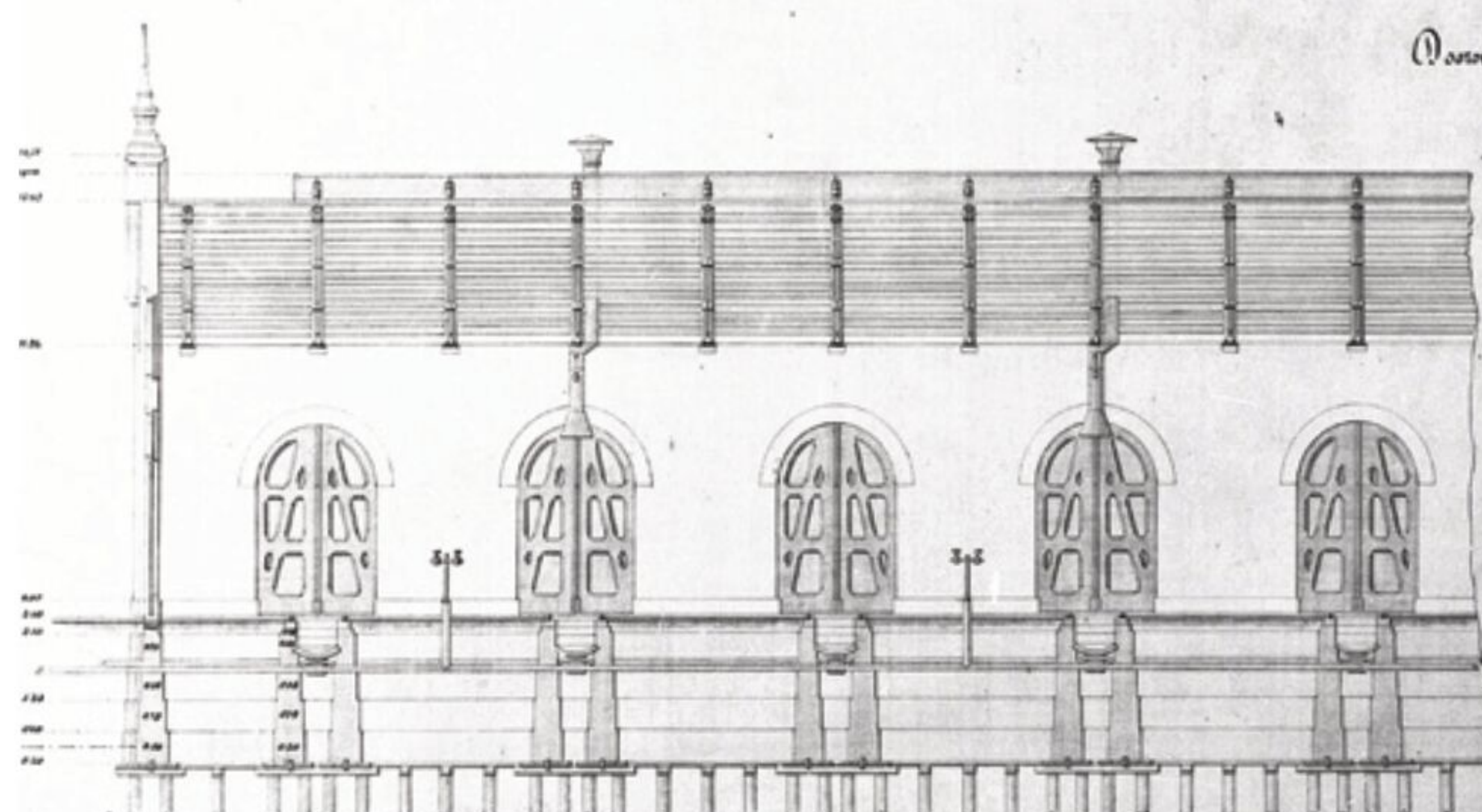
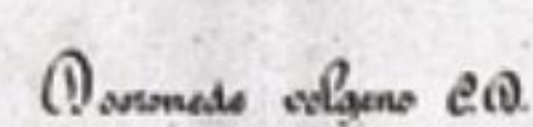
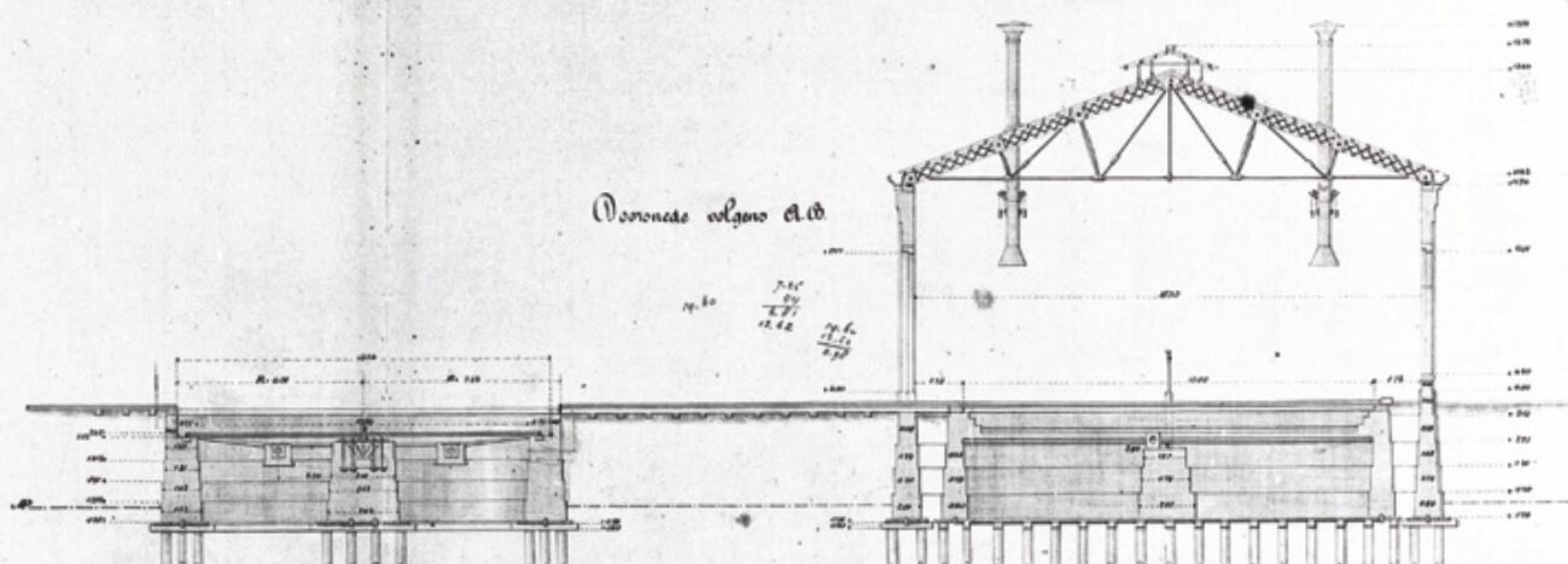
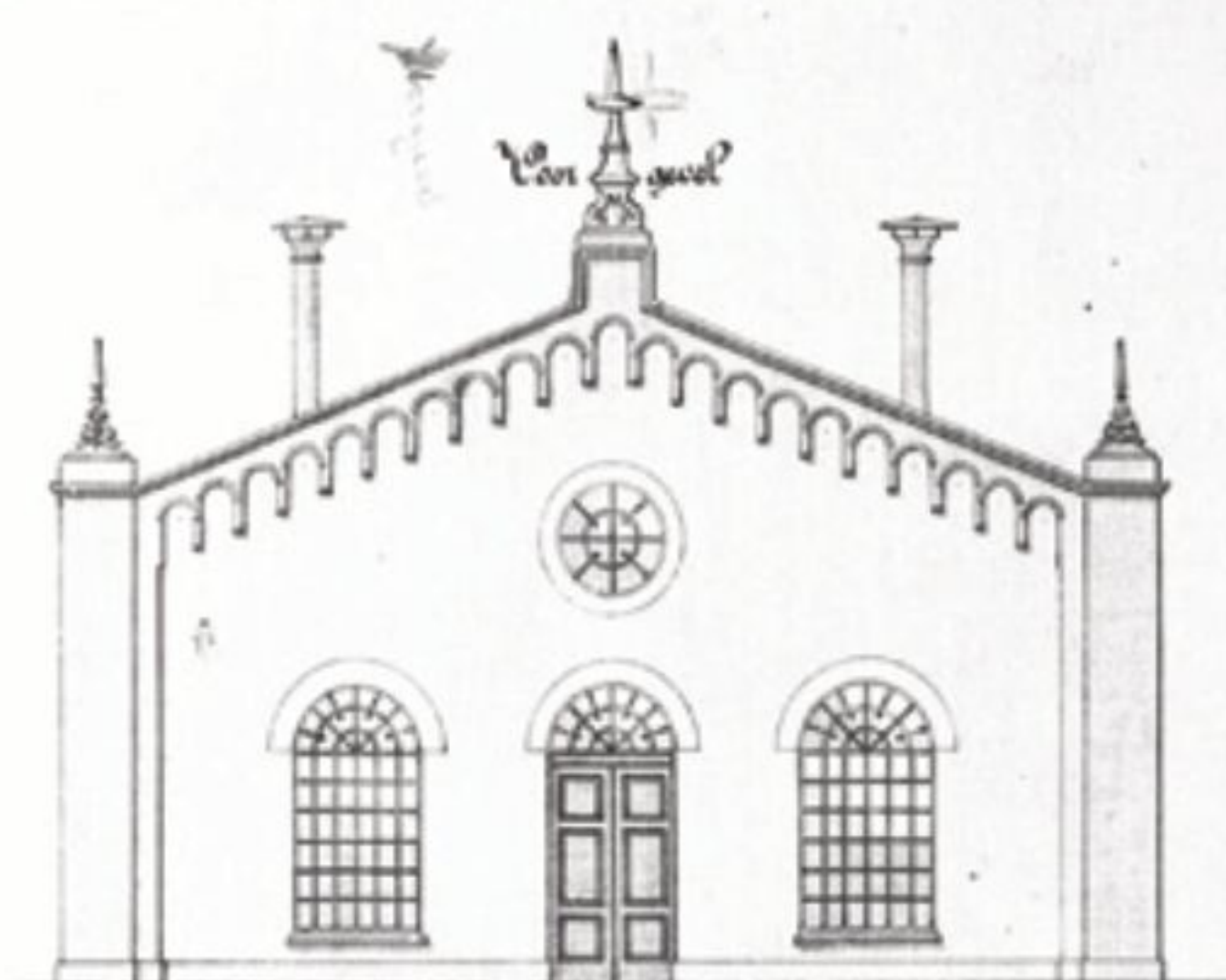
De Nederlandse locloodsen zijn een stuk korter dan de Duitse. Duitse stoomlocomotieven waren met hun tenders goed voor dertigmeterdraaischijven en daar waren de loodsen op afgestemd. In Nederland waren locs, zoals de 3700 en 3900, minder lang en waren schijven van twintig meter toereikend. Maar ja, als er een draaischijf is ingebouwd die geschikt is voor de dertig centimeter lange Duitse mastodonten, dan is het lastig om die door een kleinere schijf te vervangen. Ik houd het op de Fleischmann-draaischijf. Een kleinere draaischijf wordt overigens geleverd door Maykel Kastelij van MK modelbouwstudio's.

Aan het bouwen ging een uitgebreide studie van de uit Het Utrechts Archief gedownloade tekeningen vooraf. Ook het artikel over de locloods van Feijenoord (afgekort Fo) in de Railhobby Depotspecial (1998, helaas uitverkocht) kwam goed van pas. De daarin beschreven loods is geheel uit hout gebouwd, maar ik wil de locloods volgens de gietmethode uit kunststof bouwen. Door mijn lidmaatschap van Railkontakt Modelspoorgroep Zevenbergen heb de volgens deze methode gebouwde suikerfabriek van Zevenbergen van nabij »



1. Een 6300 kan van de Fleischmann-draaischijf de loods inrijden.
2. De veertiensporige locloods van Depot Rotterdam Feijenoord. (foto Feijenoordse Meesters).
3. De door Frans Gorrisen gebouwde houten Fo-loods.
4. Het uiteindelijke ontwerp zal zes sporen tellen.
5. Siliconen, kunstharsen en Slater's muurplaten.





Schaal : a m.

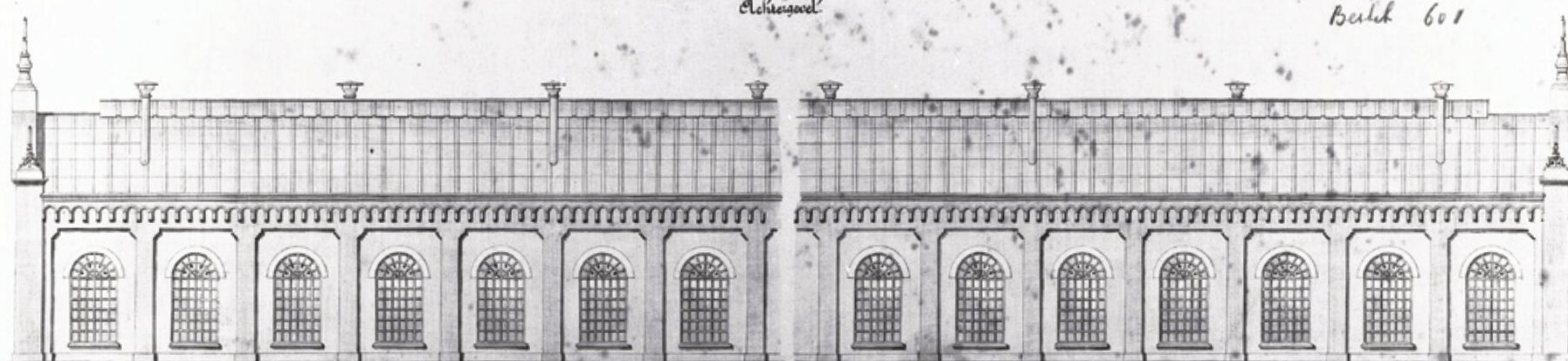
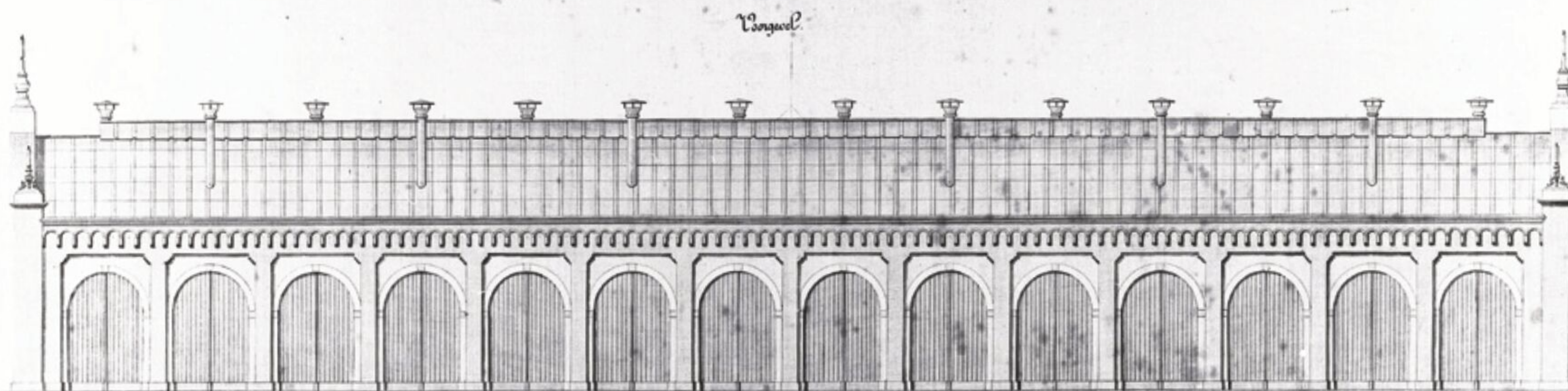
Schied in de hand gescreven te Rotterdam den 8 Januarij 1799

De Schiedsmen / Als van dien van mij en anderen / die Afscheiding der Gedeelten der Republiek van Verklaringe

[Signature] *[Signature]* *[Signature]*

Rijm

6.



428	/K200558
BOUWJAAR:	1826
GELOOPT:	1965
Boek	203
Beuk	601

Achreigovel.

Richard 52.100.

[illegible]

7.

16 | 15

10-5

7.5

O

9 149 15

70 80 1

12

1	2
---	---

1

0.5	
-----	--

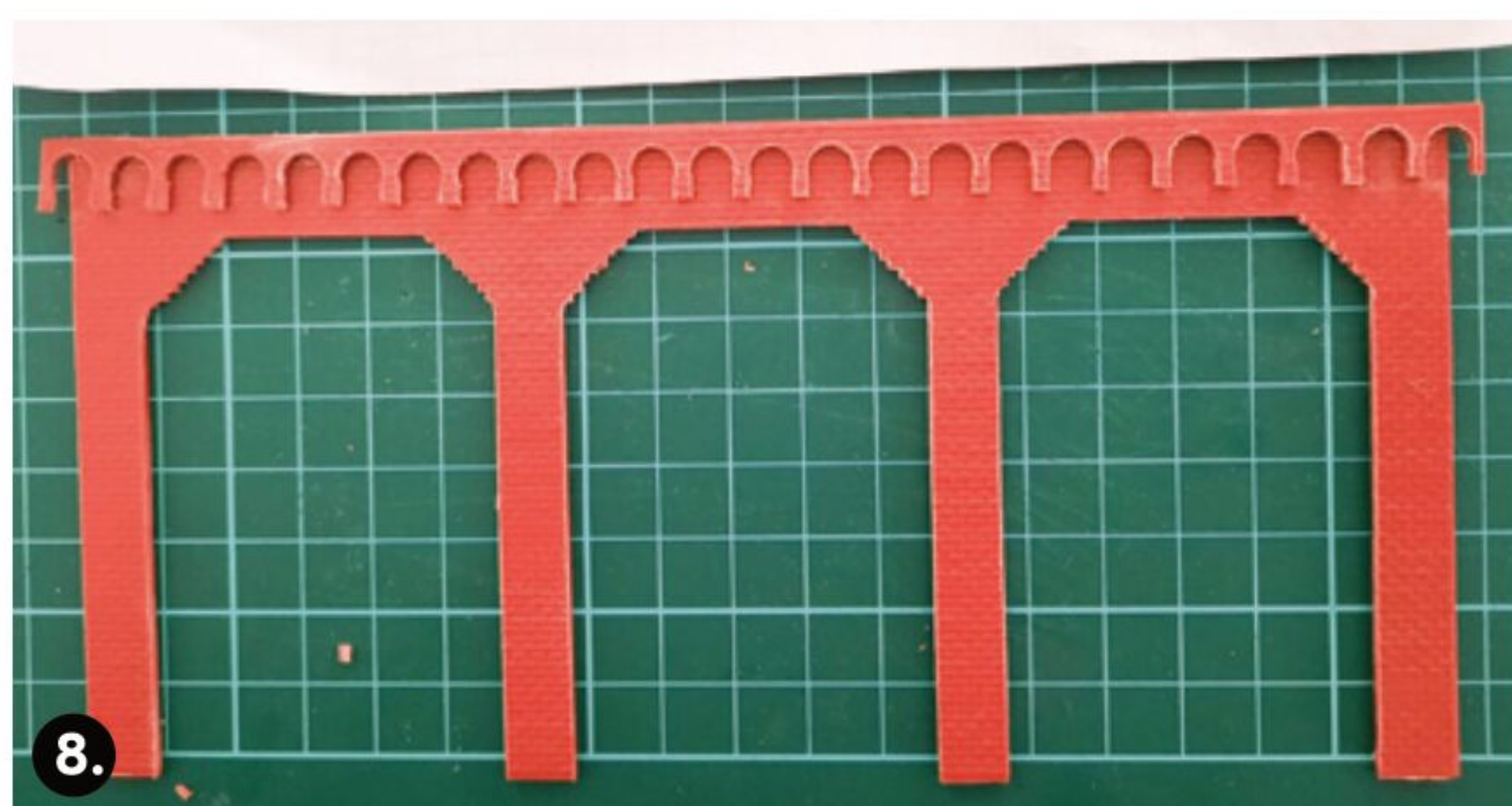
10

1	2
3	4

16

1

--	--



gevolgd. Tegenwoordig zijn 3D-printers een optie, waarbij voor eigen ontwerpen kennis van tekenprogramma's nodig is. Met de gietmethode kunnen op eenvoudige wijze de gewenste bouwdelen worden gedupliceerd.

GIETMETHODE

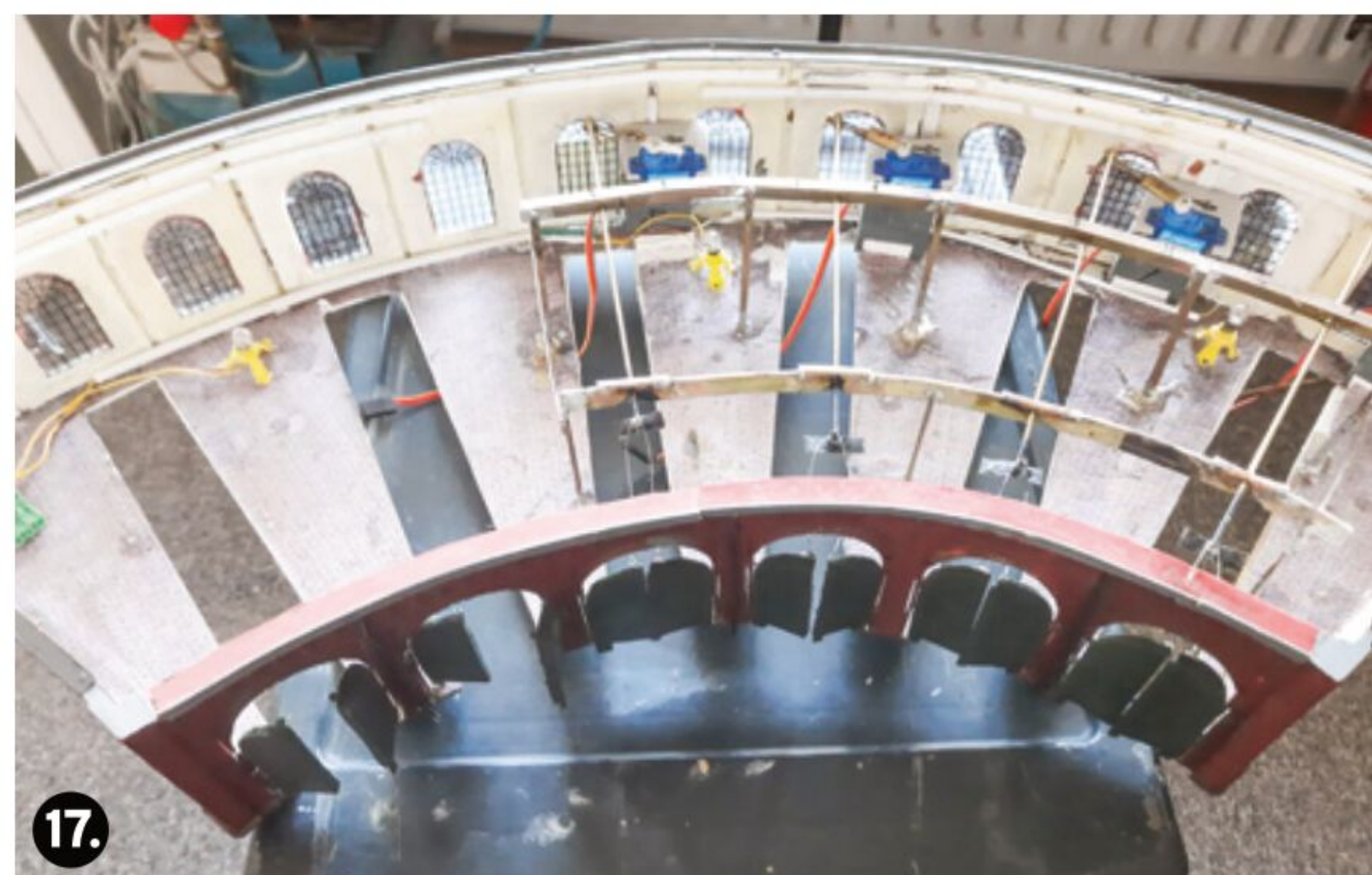
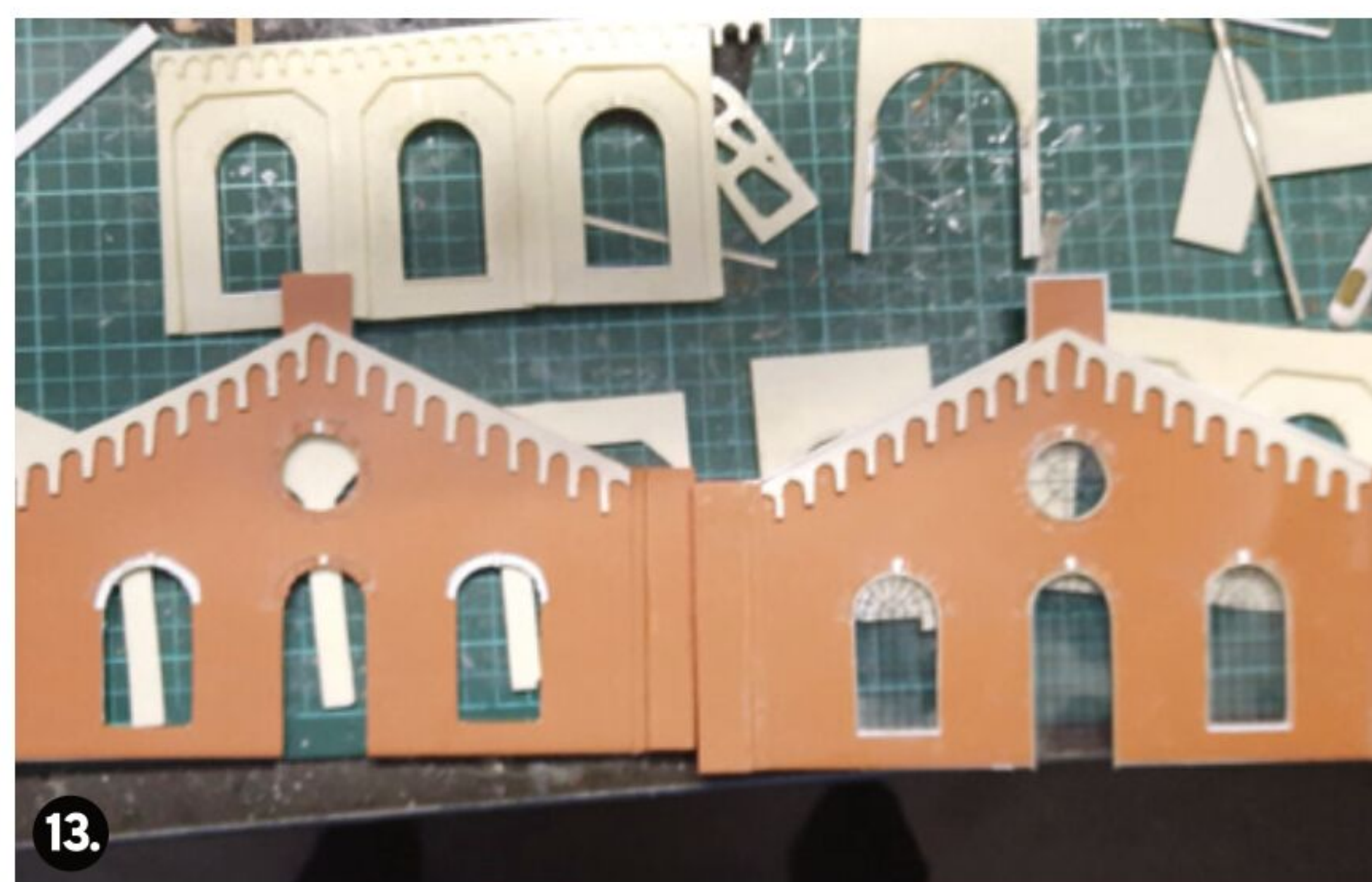
Van het te gieten onderdeel moet, om dan de mal te kunnen maken, een tekening op schaal worden gemaakt. Het gieten gaat in kleine delen, later worden die tot één geheel samengesteld. Voor het gieten gebruik ik tweecomponenten siliconen en tweecomponenten kunsthars (resin) uit de tandartsenwereld. Reken voor siliconen en kunstharsen op zo'n € 100. Grotere bouwdelen, zoals de zijwanden, worden niet gegoten, maar uit steen- en dakplaat van Slater's Plastikard gebouwd. Overigens bleek later dat de dakplaten door het profiel niet geschikt zijn. De tweecomponenten siliconen wordt, gemengd in de verhouding 1:1, over de originele stukken gegoten. Das-klei dient als dam. Als de mallen na 24 uur zijn uitgehard kan het origineel worden verwijderd en is de mal klaar voor duplicatie. Met de kunsthars, gemengd in de juiste verhouding uit de twee zwarte flacons (verhouding 1:2), hardt het vrij snel tot de beoogde onderdelen uit. Loodsdeuren, binnendeuren, kozijnen, ornamenten, bijna alles kan via de gietmethode worden gemaakt.

LOODSDEUREN

Als het gieten is voltooid, kan het bouwen beginnen. Voor het weergeven van de spijlen in de hoge boog-

ramen heb ik transparante folie toegepast dat geschikt is voor gebruik in inktjetprinters. De kozijnen zijn op calqueerpapier uitgetekend en geprint. Het printwerk moet goed drogen. Om te voorkomen dat de print er af wordt geveegd, is het belangrijk dat op de bedrukte zijde niet wordt aangeraakt of vochtig wordt. Het plaatsen van de loodsdeuren is een lastig proces; ze moeten, ook op termijn, goed kunnen worden geopend en gesloten. Het vergde de nodige hoofdbrekens om een geschikte methode voor het scharnieren van de deuren te vinden. Waar moeten de scharnieren komen en hoe moeten ze er uitzien? Volgens de originele tekening zijn de scharnieren niet zichtbaar en bij proefmodellen ontstaan vreemde constructies. Bij het opzetten van de deurwanden bleek dat de radius een struikelblok voor het plaatsen en werken van de »

6. Tekening Staatsspoorwegen, kopwand en doorsnede loods. (tekeningen 6 & 7 collectie Het Utrechts Archief)
7. Tekening Staatsspoorwegen, voor- en achteraan-zicht loods.
8. Het te dupliceren origineel van de loodspoorten.
9. Tussen de opstaande randen van Das-klein zijn de originele stukken overgegoten met siliconen.
10. De gegoten bouwdelen kunnen uit de mal worden gehaald. De mallen zijn meermalen bruikbaar.
11. De dakspanten zijn gegoten.



deuren zou zijn. In plaats van de geplande twee grote, licht gebogen poortdelen met elk drie deuren, zijn alle zes poorten afzonderlijk in elkaar gelijmd. Er zijn heel wat flacons met secundelijm - van het merk Olba, een prima product - doorheen gegaan om de soms grote delen resin te kunnen plakken. De beide kopwanden zijn uit muurplaat gemaakt, ze zijn weliswaar identiek, maar te groot voor het gietproces. De rollagen, het siermetselwerk langs de dakrand, zijn met de gietmethode vervaardigd.

SERVODECODER

Voor het digitaal bedienen de deuren koos ik de vierkanaals-servodecoder van Digikeijs (DR4024, € 34,95). Daarmee kunnen, in combinatie met de Intellibox II, vier van de zes loodsdeuren worden geopend en gesloten. Het goed op elkaar afgestemd krijgen van beide digitale componenten vergde een uitgebreide, maar leerzame studie; de fabrikant van de servodecoder kon niet in voldoende informatie voor de beoogde toepassing voorzien. Inmiddels heeft het programmeren van een servodecoder voor mij weinig geheimen meer.

Nadat alles op de testbank goed bleek te functioneren en in de loods werd geplaatst, bleek alles van slag te zijn. Het vinden van de oorzaak was lastig. De servomotoren staan op de bodemplaat op zware kunststof blokken die later met de achterwand zijn verbonden. Het bleek dat het dak een zware klemspanning op de achterwand veroorzaakte waardoor deze één tot twee millimeter

- 12.** Buitendeuren, binnendeuren, ramen, ornamenten, bijna alles is te gieten.
- 13.** De gegoten delen zijn met een vijl nabewerkt.
- 14.** De muurdelen worden van siermetselwerk voorzien, de ramen zijn geplaatst.
- 15.** Alle wanden en deuren liggen klaar voor montage. De beide kopgevels zijn van plaatmateriaal; ze zijn te groot voor het gietproces.
- 16.** De kapconstructie met gegoten spanten.
- 17.** Testopstelling van de bediening van de deuren met servo's.



18.

naar achteren werd gedrukt. Die marge bleek van invloed op de slag van de servo's te zijn; het is tenslotte millimeterwerk.

STOOMLOCS

De loods is een paar keer van zijn plaats geweest voordat ik die met een locomotief kon testen. Dat was te eenvoudig gedacht. Alle onderdelen van de loods zijn precies op schaal nagemaakt, maar toch konden de Artitec 3700 en 6300, mede door hun grote cilinders, niet door de deuren. Wat nu? De toegangen moesten, om stoomlocomotieven te kunnen stallen, worden verbreed, maar veel ruimte was er niet. De loods ging terug naar de werkbank. Na het bekijken en vergelijken van de scharnierconstructie zou een iets uitwendige deur de oplossing zijn. Zo kon er één tot twee millimeter worden gewonnen. Dat betekende een ingrijpende verbouwing; te zien is waarom de deuren niet in hun sponningen passen, maar er iets voor liggen. Als ik dit eerder had geweten, waren de aanvankelijk bedachte, maar uiteindelijk niet gekozen 'om het hoekje-scharnieren' de beste keus geweest. Het is niet anders. Op de modelbaan rijdt een locomotief, na op de schijf

te zijn gedraaid, de loods binnen. De deuren kunnen daarna digitaal worden gesloten en worden geopend als de loc weer naar buiten moet. Alles functioneert zoals het destijds in depot Feijenoord. Zie ook de korte video. //



Bekijk de video van de zesstandige locloods van depot Rotterdam Feijenoord en onze andere video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

- 18. Achterzijde locloods Feijenoord (foto Feijenoordse Meesters).
- 19. De loodsdeuren kunnen met servo's op afstand worden bediend.
- 20. De achterzijde van de zesstandige locloods.



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!



19.



20.

De herfst is in het land Nieuw van ESU.
 NU verkrijgbaar bij uw winkelier-specialist!



31010, Diesellok, H0, BR218, 218 309 DB, altrot, Ep. IV, DC/AC



31011, Diesellok, H0, BR218, 218 320 DB, ozeanblau/beige, Ep. IV, DC/AC



31012, Diesellok, H0, BR218, 218 472 DB, verkeersrot, Ep. V, DC/AC



31016, Diesellok, H0, BR218, 218 405 Bwagt, weiß/grau, Ep. V, DC/AC



36551, Taschenwagen, H0, 37 84 499 3 309-2, NL-AAEC Ep. VI, Container CBHU 800608 + CMAU 216218, DC



36552, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 736-8, NL-RN Ep. VI, Container TKRU 408456 + OOLU 287222, DC



36553, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 741-8, NL-RN Ep. VI, Container CAIU 246723 + CSLU 115336, DC



36554, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 768-1, NL-RN Ep. VI, Container OOLU 288506 + CBHU 342881, DC



36555, Taschenwagen, H0, 31 84 495 5 780-6, NL-RN Ep. VI, Container CMAU 217007 + CBHU 351060, DC



31308, Diesellok, H0, G1000, 1101 CRL Cargo, blau, Ep. VI, DC/AC



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

Daar kan U de Folders
 downloaden.



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

**Toegangspreis: 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





It spoar feroaret noch hieltyd

Het spoor verandert, Friesland 1988 - 2022

Door Wim Hoekema, uitg. Lycka till Förlag, formaat 22 x 30,6 cm, 220 blz., ruim 400 foto's, hardcover, ISBN 978-94-9204-057-2, € 49,90.

In 2015 verscheen de eerste editie over het spoor in Friesland waarin auteur Wim Hoekstra de ontwikkelingen in de periode 1988-2015 beschreef. Sindsdien heeft hij niet stilgezeten en gaat nog steeds met zijn camera op stap om het spoor in zijn provincie vast te leggen. Delen uit de eerste editie zijn ook in de huidige uitgave opgenomen en dit heeft geresulteerd in een boek dat aanzienlijk dikker is geworden dan de vorige versie, met beeldmateriaal vanaf 1988 tot 2022. Ook nu begint de uitgave met Wadlopers en wordt het verdwijnen van het goederenvervoer in de provincie beschreven. Maar ook de ontwikkelingen bij de opvolger van NS op de nevenlijnen, Arriva, worden belicht, waarbij afscheid wordt genomen van de DH-stellen. Naast de komst van het wit-rode Spurt-materieel van Stadler verschijnen blauwe stellen. Er wordt melding gemaakt van de proef met waterstoftreinset iLint. Regelmatig doet een stoomtrein van de VSM Friesland aan. Het Friese spoor heeft hier en daar last van achterstallig onderhoud. Maar daar wordt wat aangedaan en we treffen daar met foto's een verslag van. Ook worden stations opgeknapt. Het boek is opgedeeld in korte hoofdstukken van veelal slechts twee pagina's. De foto's, vergezeld van uitgebreide bijschriften, zijn van prima kwaliteit. Met dit boek creëert Wim Hoekstra een aardig beeld van de ontwikkelingen van de sporen in Friesland in de laatste 34 jaar en al lezende kun je inderdaad vaststellen dat het spoor nog steeds verandert.-TO

Kalenders 2023

Ook voor 2023 heeft uitgeverij Lycka till Förlag kalenders uitgegeven. De kalenders in format A3 zijn, net als vorig jaar, uitgevoerd met een ringband. De bladen zijn dubbelzijdig bedrukt papier, zodat bij het wisselen van de maand de kalender moet worden omgedraaid. Onder de foto's is een kort bijschrift geplaatst. Aan de achterkant van de cover zijn verkleinde foto's opgenomen met een uitgebreidere tekst. Zie tekst voor EAN-nummer en prijs.

Wesley's World of Trains

Door Wesley van Drongelen, EAN 7423657877819, € 19,95.



De in Zwitserland wonende Nederlandse fotograaf Wesley van Drongelen reist met zijn camera heel Europa af

om foto's van spoorwegen te maken. Zo heeft de kalender voor komend jaar twee opnames uit Duitsland, Zwitserland en Frankrijk. Maar ook Turkije, Spanje en België zijn bezocht. Getrokken reizigerstreinen komen in Nederland steeds minder voor. Zo'n trein is de gefotografeerde IC van Berlijn naar Amsterdam. Bijzonder is de foto gemaakt in Oekraïne met vier elocs voor een goederentrein op een viaduct. Hoewel ruim voor het uitbreken van de oorlog, mogen dergelijke foto's eigenlijk niet worden gemaakt, omdat het viaduct in een militaire zone staat. Maar, zoals het bijschrift vermeldt, het viaduct bleek buiten de sperrzone te staan. De bijschriften zijn in het Engels.

Amsterdamse Tramlijnen

Door Adriaen Louman, EAN 7423657674692, € 19,95.



Eerder in Railhobby is de vierdelige boekenreeks Amsterdamse tramlijnen besproken. De auteur heeft in de loop der jaren een groot aantal opnames gemaakt van de Amsterdamse tram. De kalender voor 2023 toont zowel fraaie historische als recente foto's van het GVB. Onder elke foto is een kort bijschrift (in het Nederlands) afgedrukt. Handig is dat rechts van de foto ruimte is om notities of afspraken te noteren.-TO //

NIEUW in de winkel

SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN

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



AB-MODELL: RhB Ge 4/4 II 612 'Thusis' en 616 'Filisur'.

AB-Modell

Nm. Na het uitbrengen van de rode RhB Ge 4/4 II met ronde schijnwerpers volgt nu de groene uitvoering. De eerste tien locomotieven werden in deze kleurstelling met in chroom uitgevoerde belettering en zilverkleurige sierlijnen geleverd. Vanaf 1980 werden

ze stapsgewijs in het rood overgespoten. In technisch opzicht is het groene model gelijk aan de in Railhobby 452 beschreven rode versie. De gelimiteerde kleinserie Ge 4/4 II is leverbaar als 612 'Thusis' en 616 'Filisur' à € 869 per stuk.-RB

Exact-Train

H0. Het aantal varianten van de gesloten goederenwagens van het type Gbs is groot. Het aantal verschillende modellen dat Exact-Train ervan uitbrengt idem dito. De 169 mm lange DB Gb 254 heeft een remmersbordes, verende buffers en apart aangebrachte metalen onderdelen (EX20734, € 52,95, tp. IV). De laatste

twee aspecten gelden ook voor de tweeassige Klagenfurt van de Bundesbahn. Deze 115 mm lange bakwagen heeft aan beide kanten twee 'stalen' deuren die kunnen worden geopend. Ook dit model heeft door het metalen onderstel goede rijeigenschappen (EX20789, € 46,95, tp. III).-SF



EXACT-TRAIN: DB Gbs en bakwagen Klagenfurt.

◀ DIECAST MASTERS:
dragline Cat 230D L.



DIECAST MASTERS:
bulldozer Cat D5.



Diecast Masters

H0. Het assortiment werkmateriaal van Caterpillar wordt uitgebreid met bulldozer Cat D5 Next generation waarvan voor transport een deel van het schuifblad kan worden ingeklapt. Een machinist voor de 170 pk sterke en ruim 17 ton wegende machine wordt meegeleverd

(85953, € 49,90, tp. VI). Dragline Cat 320D L wordt met extra gereedschap geleverd: een brede en smalle laadschop grijper, snijapparaat en pneumatische hamer. De machine kan daardoor voor diverse werkzaamheden worden ingezet (85652, € 51, tp. VI).-DH



MÄRKLIN: schuifwandwagens
van SBB Cargo.

Märklin

H0. De 267 mm lange grootvolumeschuifwand-wagen type Habbiillns van SBB Cargo staat op Y 25-draaistellen en is in de juiste kleur gespoten (48055, € 56,99, tp. VI). De tweeassige schuifwandwagen type Hbbillns voert eveneens eigendomsopschriften van SBB Cargo (48015, € 42,99, tp. VI). De gelede containerwagen Sggrss 80 van leasebedrijf AAE uit het Zwitserse

Zug is beladen met 40 ft containers van de transportfirma's Caru en Mol; deze zijn af fabriek licht gewearerd (47811, € 109, tp. VI). De set met vier 40 ft containers van China Shipping, Evergreen, Hapag-Lloyd en Safmarine biedt mogelijkheden voor het uitbeelden van eigentijdse transportsituaties (76550, € 44,99, tp. VI).-SF

»



MÄRKLIN: AAE-containerwagen en 40 ft containers.



1.

Artitec

H0. De tweeassige zandwagens staan in diverse uitvoeringen van tijdperk III en IV op de rol. Ze zijn los (à € 36,20) en, prijsgunstiger, als set verkrijgbaar. Van het trio van de zanderij Maarn hebben er twee het NS-logo (20.317.06, € 99,90, tp. IV). Voor de belading zijn twee sets met elk twee zandladingen beschikbaar die in de wagens passen (28.122, 28.123, € 9,90). Spoorwerkers en bouwvakkers kunnen in de schaftwagen hun van huis meegenomen broodtrommel soldaat maken (387.366, € 43,80, tp. II-IV). De hoefsmid maakte vroeger lange dagen, het paard werd soms in een speciale box vastgezet (387.431, € 21,90, tp. I-III). De donkerbruine meubels zijn van alle tijdperken (387.505, € 27,40).

N. Het handgeschilderde resin waterlijnmodel van de 15 cm lange veerboot heeft diverse geëtste details en kan direct te water worden gelaten (316.088, € 64,70).-DH



2.



3.

1. ARTITEC: veerpont, schaal N.

2. ARTITEC: schaftwagen.

3. ARTITEC: hoefsmid.

4. ARTITEC: zandwagens depot Maarn.



4.



WIKING: Land Rover Defender met tropendak en BMW Isetta taxi.

Wiking

H0. Of de BMW Isetta ook als taxi heeft gereden, valt te betwijfelen. Met toegang via de frontdeur, plaats voor één passagier naast de chauffeur en bagagerek achterop is de toegankelijkheid niet optimaal en de capaciteit gering. Een eyecatcher is het zeker (080015, € 17,49, tp. III). Over de inzet van de Mercedes-Benz Pullman met gesloten oplegger naar Amerikaans

voorbeeld is geen twijfel mogelijk. De truck werd van 1955 tot 1963 gebouwd (055601, € 29,99, tp. III). Voor inzet in warme contreien heeft de zandkleurige Land Rover Defender een extra zonnedak. De gedetailleerd uitgevoerde 4x4 heeft zwart aangezette details waaronder de ruitenwissers (010204, € 20,99, tp. V-VI).-DH



◀ WIKING: Mercedes-Benz Pullman.

Noch

H0. Op een vrij kavel kan de kleine eengezinswoning worden opgetrokken (66604, € 37), of tegen geringe meerprijs, een grotere met aangebouwde garage (66606, € 39). In tegenstelling tot het voorbeeld is het prijsverschil bij de bouw in lasercut marginaal. Vissers zullen zich in de op palen boven het water staande hut gauw thuis voelen (14262, € 14,49). Af fabriek gebouwd zijn de twee garageboxen (14319, € 16,29). Het straatleven kan met de set reclamezuilen en -borden worden verlevendigd (14217, € 10,70). **N.** Landelijke overweg, twintig hectometerstenen en telefooncel (66811, € 22,49). Ook in 1:160 zijn de vissershut op palen (14691, bouwkit, € 14,49), de reclamezuilen en -borden (14669, € 10,70) en gebouwde garageboxen (14677, € 16,29) beschikbaar.-DH »

1. NOCH: vissershut.

2. NOCH: garageboxen.





Faller

H0. Het hoofdstation Neustadt-Weinstrasse borduurt voort op eerdere succesvolle gebouwen. Het origineel staat in Rheinland-Pfalz. Met een lengte van 90 cm zal het een grote modelbaan allure geven, maar het zou ook als luxe hotel kunnen fungeren (11032, € 199,99). De ruimtebesparende bouwmarkt is prima als achtergrondmodel te plaatsen. De gevelbreedte doet met 35 cm een fors gebouw vermoeden, maar achter de glazen pui rest een diepte van slechts 5,8 cm. De achterwand is een niet bewerkte vlakke lasercutplaat (130889, € 84,99). Voor de inrichting als bouwmarkt of tuincentrum zijn drie sets beschikbaar.-DH

-
- 1. FALLER: station Neustadt-Weinstrasse.
 - 2. FALLER: ruimtebesparende bouwmarkt.
 - 3. FALLER: de monumentale entree van Neustadt-Weinstrasse.
-

Hobbytrain

N. De dubbele transportwagen type TWA 800 A Laadks heeft fijne opschriften, is goed gedetailleerd en beschikt over prima rijeigenschappen. De wagen heeft een lage vloer-

hoogte van 800 mm en is zodoende geschikt voor het vervoer van grote en zware voertuigen en machines (23780, € 64,90, tp. V-VI).-SF



HOBBYTRAIN: zwaartransportwagen.



HERPA: Mercedes-EQ EQS.

Herpa

H0. Elektrische auto's met accuvoeding waren er al in model voor ze grootschalig op de weg waren te zien. De Mercedes-EQ EQS bijt het spits af als eerste echte e-auto, leverbaar in wit (421041, € 16,95) en metallic rood (430944, € 17,95, tp.VI), echter zonder accu. De MB Atego '13 met opbouw van Ziegler verschijnt in de uitvoering van de brandweer van Zevenaar (096836, € 39,95). Volvo FH GI rijdt met een bulkcontainer van de firma Salari uit Sittard (314718, € 42,95). Daar na-genoeg alle functies van de Liebherr A920 Litronic beweeglijk zijn uitgevoerd, kan de dragline in diverse taferelen worden ingezet (314442, € 49,95).-DH



HERPA: MB Atego brandweer Zevenaar.



HERPA: Liebherr A920 Litronic.

Peter's Modelbouw

H0. Voor de uitvinding van kunstmest waren uitwerpselen uit de grote steden belangrijk voor de landbouw. Deze werden op spoorwegstations in speciale wagens met een goed afsluitbare tank geladen en naar het platteland vervoerd. Daar ging het met karren naar de boeren. Vaak waren er problemen met de kwaliteit, bijvoorbeeld door verontreiniging met scherven aardewerk. Met de komst van kunstmest na de Eerste Wereldoorlog nam het aantal transporten af

en raakten de wagens in onbruik. De Saksische wagonfabriek Werdau leverde tussen 1903 en 1907 achttien van deze wagens. Ze werden ook voor ander vervoer gebruikt, zoals door de Döbelner Chemische Fabrik Oscar Greiner voor het vervoer van teer. Het model is in 3D-print gemaakt, een aantal onderdelen zoals de veren, treden en trappen van flexibele tough 1500. Messing aslagers (gebouwd € 395 / bouwkit € 157, opschriften € 12, tp. I-II).-GF »

PETER'S MODELBOUW:
fecaliënwagen.





DEKAS: blauwe Nohab TMX 1042 van Tågkraft.

Dekas

H0. De dieselelektrische Nohab's blijven door de blauwe TMX 1042 vooralsnog core business bij het Deense merk. De 210 mm lange loc (DK-8750091, drierail digitaal, € 323, ook beschikbaar voor tweerail, tp. V) heeft opschriften van het Zweedse Tågkraft. De kleuren zijn authentiek, de opschriften ragfijn, ook het fabrieksbord is met het blote oog te lezen. Voor de technische beschrijving zie de Railtest op pagina 38

van zustermachine TMX 1033. De tweeassige SJ-zelflosser type Ugkkpp wordt voor graanvervoer ingezet. Het gedetailleerd uitgevoerde model heeft een metalen onderstel en kunststof bovenbouw met metalen details zoals de handrails (DK-873205, € 51,99, tp IV-V). De kortgekoppelde Laads 800B van Transwaggon voor het vervoer van zwaar materieel heeft een metalen frame (DK-873104, € 89,99, tp. VI).-SF



Auhagen

H0. Hoewel de bouwkit Schmidtstrasse 18-26 vijf panden telt, volstaat door de uitvoering in half-reliëf een beperkt bouwka-vel. De huizen - gevelbreedte 38,7 en diepte 4,5 cm - kunnen in willekeurige volgorde worden opgetrokken en lenen zich om tegen een achtergrond te worden geplaatst (11467, € 78,50).

TT. Het drie halteperrons met grote overkappingen tellende busstation wordt geleverd met een snackbar en plaatskaartenkantor, telefooncellen, halteborden en afvalbakken (13349, € 58,90, tp. III).-DH

1. AUHAGEN: stadshuizen in halfreliëf.
2. AUHAGEN: busstation, schaal TT.



Brawa

H0. Van de door DRG, DB en DR ingezette tweeassige stalen Donderbussen zijn er vanaf 1928 zo'n 5500 gebouwd en ze zijn in veelvoud in model uitgebracht. Attractief aan de nieuwe rijtuigen zijn de geopende overgangshekken op de balkons. Die sluiten aan op het volgende rijtuig zodat de conducteur door de trein kan lopen. Bij eerder uitgebrachte modellen was dit te realiseren door de gesloten hekken weg te snijden en te vervangen door messing exemplaren van Weinert. Tot de nieuwkomers behoort onder andere een DRG BCi 28 met open balkons (46734, € 89,90), gesloten balkons type Bi 29 (46733, € 89,90) en bagagerijtuig Pwi 28 (46732, € 89,90, alle tp. II). De soepel rijdende, 161,4 mm lange rijtuigen zijn strak afgewerkt, voorzien van de juiste donkergroene Reichsbahn-kleur en authentieke opschriften. De wagens zijn als DB-variant en die met open balkons met drie verschillende baknummers leverbaar. Voor het sluitrijtuig is een gesloten hek bijgevoegd, ze zijn voorbereid voor interieurverlichting. De achttienassige, 411,6 mm lange DRG-

zwaartransportwagen Sst 125 is beladen met een Siemens-transformator en wijkt op enkele punten af van het DB-model dat in Railhobby 452 is beschreven. De draaipunten van de draagconstructie zijn bij de Reichsbahn Schwerlastwagen zwart en het grote begeleidingshuis heeft plaatsgemaakt voor twee remmershuisjes (50506, € 264,90, tp. II).-SF //

1. BRAWA: Donderbussen.
2. BRAWA: de overgangshekken zijn af fabriek open.
3. BRAWA: DRG-zwaartransportwagen Sst 125.



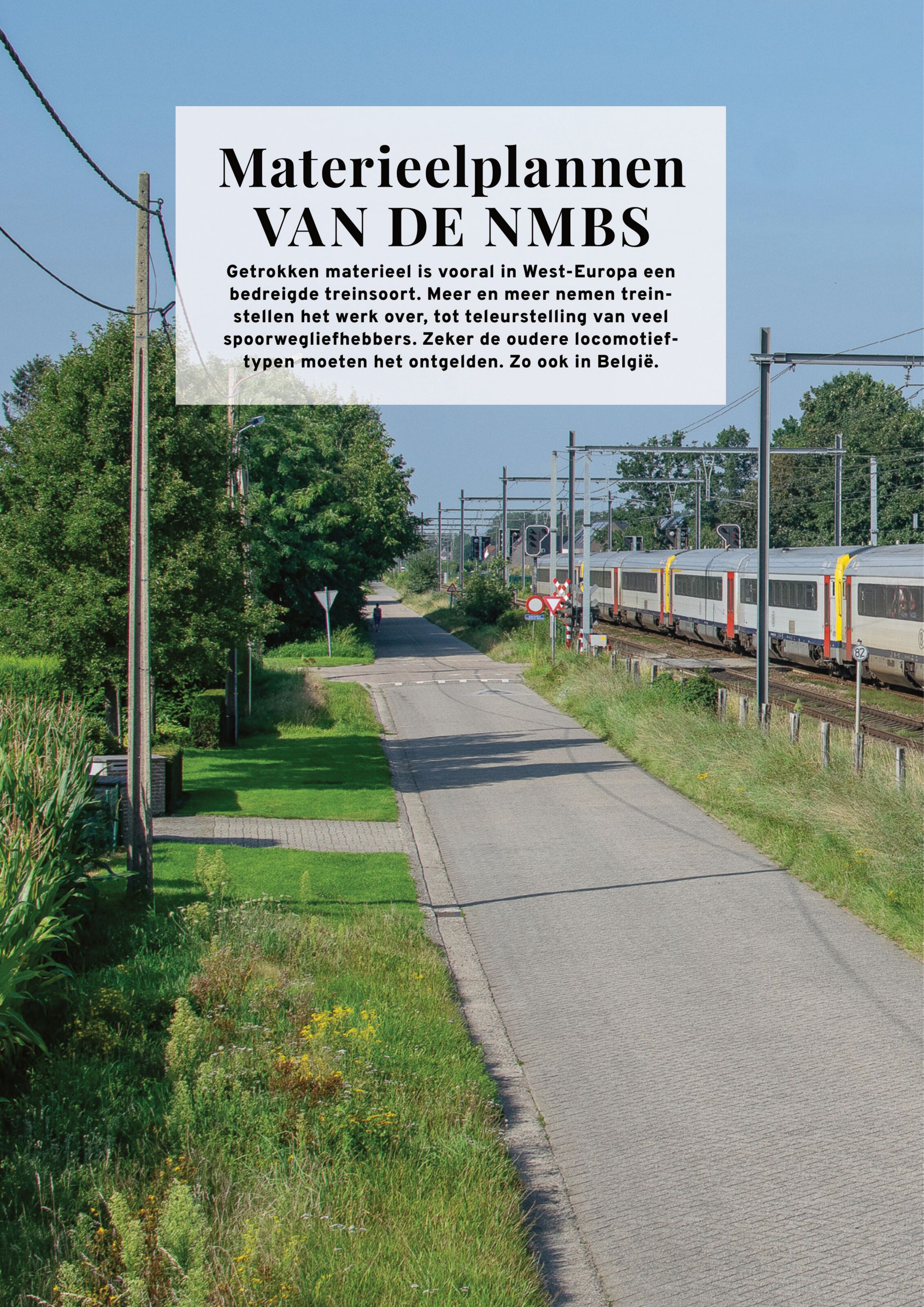
EXTRA ONLINE

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



Materieelplannen VAN DE NMBS

Getrokken materieel is vooral in West-Europa een bedreigde treinsoort. Meer en meer nemen treinstellen het werk over, tot teleurstelling van veel spoorwegliefhebbers. Zeker de oudere locomotief-typen moeten het ontgelden. Zo ook in België.





De MW41-treinstellen 4124, 4171, 4141 en 4123 tussen Geel en Mol op 1 september 2021. (foto Sander Broerse)



1.



2.



3.



4.

Bij de NMBS kunnen we onder de oudere loctypen de reeksen 21 en 27 scharen. De reeks 27 is grotendeels gelijk aan de reeks 21, maar heeft meer motorvermogen. Deze locomotieven, waarvan de in Nederland bekende reeks 11.8 (Benelux-loc) is afgeleid, werden vanaf 1984 geleverd. Van de zestig gebouwde exemplaren reeks 21 is ongeveer de helft nog in actieve dienst aan te treffen; bij de reeks 27 betreft dit vrijwel het gehele aantal van zestig stuks. Het takenpakket van de locs bestaat vooral uit het rijden van zogenaamde Piekuur- of P-treinen van en naar de grote steden. Vooral in de regio Brussel zijn deze aan te treffen. Daarnaast worden de locomotieven ingezet op IC-verbindingen met dubbeldekkers M5 en M6. Voorheen werden de locomotieven ook voor goederentreinen ingezet, maar dit gebeurt op het moment van schrijven niet meer. De 2742 tot en met 2760 hebben aan één zijde een automatische koppeling voor de inzet met gekoppelde stammen M6, zoals we in Nederland met DD-AR hebben gekend. Door het nogal logge uiterlijk dat ze sindsdien hebben, worden ze onder machinisten ‘stormrammen’ genoemd.

NIEUWE DUBBELDEKKERS

Veel van de andere te rijden treinen bestaan uit rijtuigen typen M4 en M5, inclusief stuurstandrijtuig. Als ETCS in 2025 landelijk is ingevoerd, kunnen de M5-stuurstandrijtuigen niet meer als zodanig worden gebruikt. De M4-rijtuigen moeten dan al van het spoor zijn verdwenen; ze worden, samen met de reeks 21 en 27, verdrongen door de komst van nieuw dubbeldeks-materieel type M7, inclusief motorwagens. De NMBS heeft met Alstom een raamovereenkomst gesloten voor de levering van maximaal 1362 rijtuigen. Er zijn er tot nu toe 747 besteld, waarvan negentig motorwagens, waarmee 133 stammen worden geformeerd, deels met motorwagen, deels met elektrische locomotieven reeks 18.

TREINSTELLEN

De instroom van M7 maakt de weg voor vernieuwing vrij. In eerste aanzet worden hierdoor de ‘klassieke motorstellen’ geraakt, waarvan tussen 1939 en 1979 ruim vijfhonderd werden gebouwd. Enkele bouwseries, vanaf MS66, zijn nog in dienst, maar verdwijnen in 2023. Vanaf 2033 staat buitendienststelling van de series MS75-77 (de ‘Varkensneuzen’, dagelijks te zien in Roosendaal), MS80-83 (‘Break’, nu nog in dienst naar Maastricht), MS86-89 (‘Duikbril’) en MW41 (diesel-treinstellen) gepland. De MW41 is dan naar NMBS-begrippen bijzonder jong te noemen: 31 jaar oud. Elektrificatie en plannen daartoe maakt ze overbodig.



5.

RIJTUIGEN

Naast de in 2023 geplande buitendienststelling van de M4-rijtuigen, staan de rijtuigen M5, I6 en I10 op de nominatie uit dienst te gaan. De rijtuigen I6 en I10 waren ooit de ruggengraat van het grensoverschrijdende NMBS-verkeer, maar zijn door het verdwijnen van getrokken internationale treinen naar de binnenlandse dienst gedegradeerd. Daar worden ze niet alleen ingezet als IC-materieel, maar in toenemende mate ook in P-treinen. Door het terzijde gaan van honderden rijtuigen komen meer locs vrij. Het is niet onwaarschijnlijk dat rond 2033 locs uit de reeks 18 overtollig raken en mogelijk in aanmerking komen voor verkoop. Voor de rijtuigen I11 wacht een nieuwe, internationale, klus. Dit in combinatie met de nieuwe reeks 17; zie hiervoor Railhobby 447.

VERKOOP EN AANSCHAF

Overbodig geraakt materieel aan concurrenten verkopen gebeurt in België niet vaak, maar export naar het buitenland vindt op grote schaal plaats. Denk hier aan de naar Nederland vertrokken NMBS-reeks 62/63 (ACTS 6700) en reeks 73 (RRF). De volledige reeks 12, twaalf locomotieven die uiterlijk gelijk zijn aan de reeksen 21 en 27, maar ook geschikt zijn voor 25 kV, werd verkocht naar Tsjechië. Van de reeks 21 werden in 2022 twaalf locomotieven verkocht aan het Poolse Protor die ze wil opknappen. In het voorjaar van 2022 startte de NMBS een marktconsultatie voor de levering van treinstellen (het toekomstige type MS30), goed voor zo'n 80.000 zitplaatsen. De levering van deze treinstellen betekent vervanging van de hierboven genoemde treinstellen. De tabel in extra online geeft



6.

de belangrijkste jaartallen weer. Met dien verstande dat er vaak een grote afwijking tussen 'planning' en 'realiteit' zit. //

1. Onder aanvoering van motorwagen 96021 passeren op 11 augustus 2022 een vier- en zesdelige M7-stam als IC 2215 van Gent St. Pieters naar Tongeren bij Alt-Hoesselt.
2. IC met loc 1818, rijtuigen type I6, I11, I10, M6 en M7 en de 1826. Troosz, 19 maart 2022. (foto Matthijs Schreurs)
3. Op 11 augustus 2022 bracht HSL Logistik 653-04 NMBS-locs 2122, 2146, 2152, 2142, 2158 en 2147 als trein 63402 van Ronet Formation naar Montzen. Passage te Schophem.
4. NMBS 2118 en 2135 zijn op 24 maart 2022 bij Hennuyères onderweg met een sleep M4-rijtuigen als P-trein 8800 Schaerbeek - Saint Ghislain.
5. Klassiekje 636 spiegelt zich in de Vesder bij Trooz, 8 november 2019. (foto Sander Broerse)
6. NMBS 344 en 351 als IC1734 van Liège-Guillemins - Quievrain bij Neufvilles, 24 maart 2022.



EXTRA ONLINE

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

Villa tijdperk V

ARCHITECTENHUIS MET DAKPANPLAAT DAK

De in 2021 door Faller uitgebrachte villa is te plaatsen vanaf tijdperk V. Bijzonder is dat de gehele bovenbouw met dakpanplaat is bekleed, inclusief de schuine daken.

Een bouwverslag van het door de fabrikant als 'Architektenhaus mit Plattendach' aangeduide woonhuis.



1.

De voorzijde van de villa heeft over de gehele gevelbreedte een glazenwand, terwijl de achterzijde het met een deur en klein raam moet doen en een zijgevel het zelfs zonder. Het portiek op een van de hoeken leidt naar de entree. De etage heeft twee smalle ramen en een dakraam. De bewoners zullen in veel ruimtes geen daglicht hebben. In de rechte gevel van de etage is een met dakpanplaat beklede deur zichtbaar; deze zal bij een verhuizing of levering van grote spullen kunnen worden geopend. Bij de bouw zullen de verticale dakdelen een

lastige klus zijn geweest en zullen de glazen puien snel zijn geplaatst. In model blijkt dat juist het tegenovergestelde te zijn. Over de vertaling van Plattendach naar het door Faller genoemde platendak heb ik getwijfeld. Door de duidelijk zichtbare bakstenen lijkt dakpanplaten de lading te dekken. Die platen zouden overigens ook van staal kunnen zijn.

Bouwkit

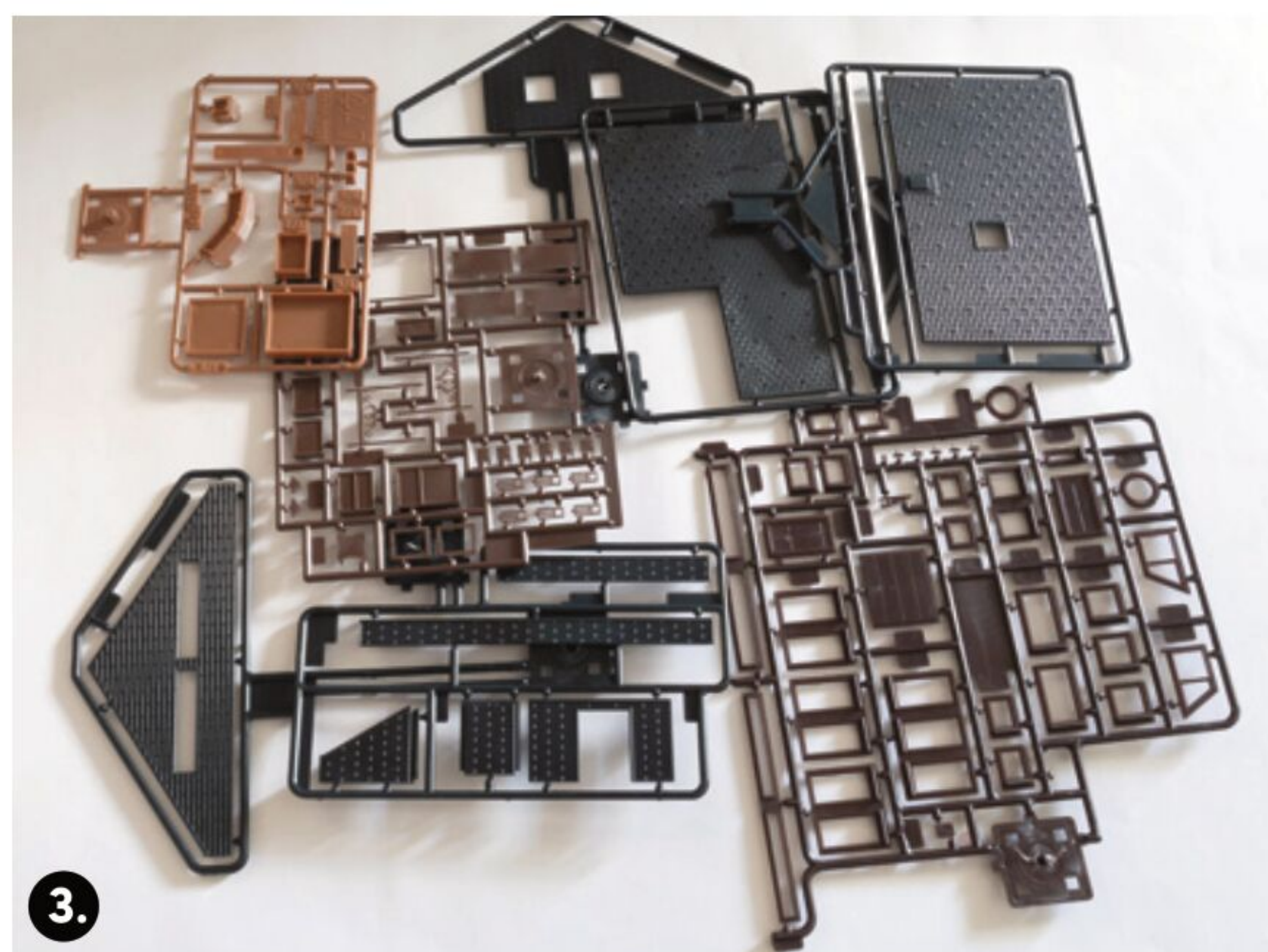
De bouwkit bestaat uit 142 delen, deels in kunststof en lasercut, te verlijmen met plasticlijm en houtlijm

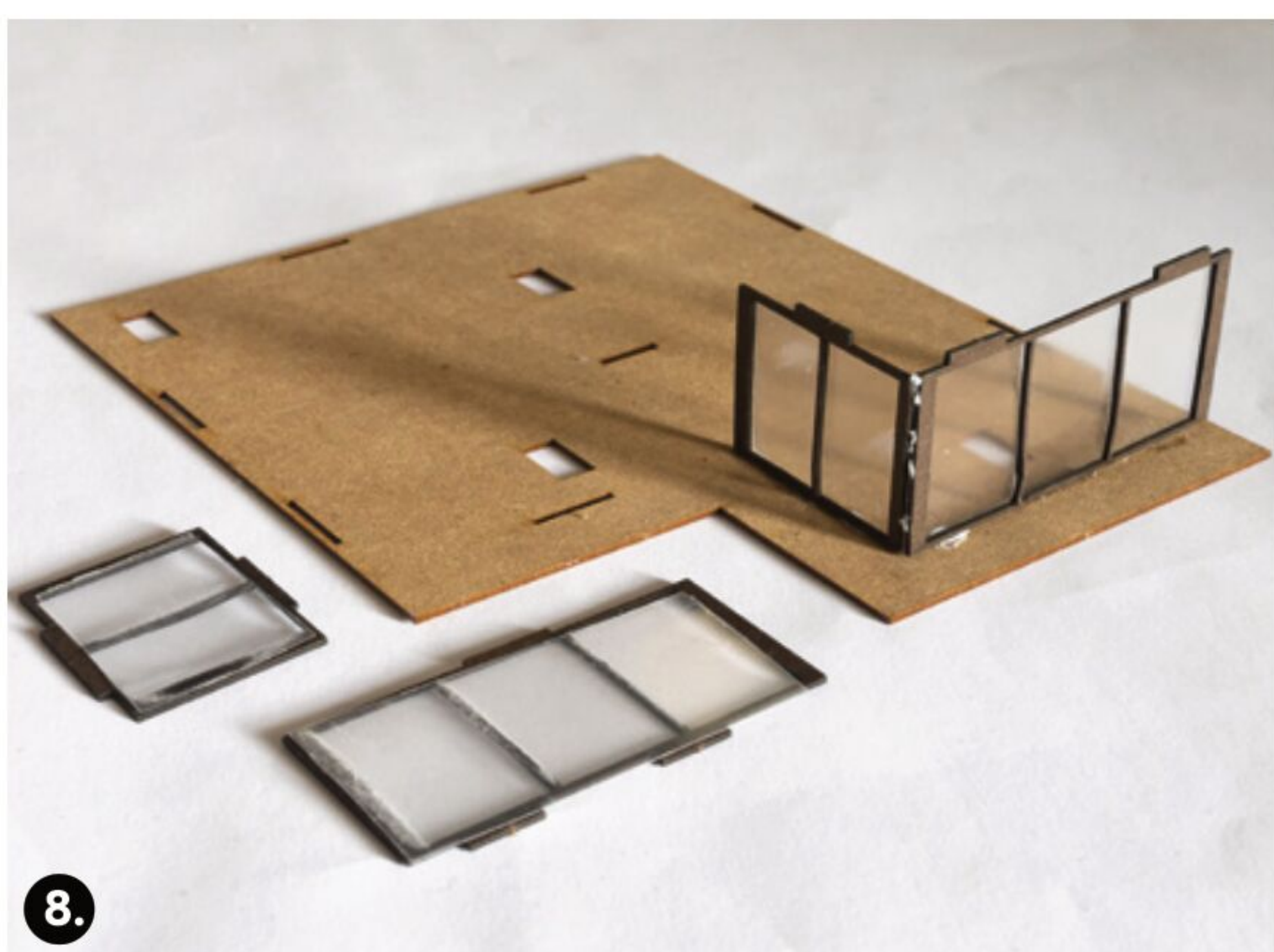
of lasercutlijm. Mocht u over de toe te passen lijmsoort twijfelen, de twaalf pagina's tellende handleiding geeft dit per bouwdeel aan in het Duits, Engels, Frans en Nederlands. Artikelnummer 130643, € 59,99, bodemmaat 13,2 x 12 cm, hoogte 7,8 cm. Na oplevering van de villa blijven er diverse onderdelen over, die gaan in de rommeldoos.

De lasercut bodemplaat en binnenmuren laten zich met de nagel gemakkelijk uit de mallen drukken en met weinig (hout)lijm vastzetten. Voor de kunststof bouwdeelen komt de schilder in actie. De plasticglans verhelpt hij met acrylverf in ongeveer de tint van de gietmal. Voor een betere hechting van de verf worden alle kunststofdelen eerst in een sopje ontvet. De stukadoor plakt op een korte binnenwand een crème-keurige decoratie, de timmerman op de lange muur twee binnendeuren, eveneens in lasercut gesneden. Dat werkt snel. De lange binnenmuur wordt op verzoek van de vrouw des huizes geel geschilderd. De tegelzetter had beter eerder langs kunnen komen dan de timmerman, nu moesten er ter plekke van de deuren

uitsneden in de deco-tegelvloer worden gesneden. Het leggen met houtlijm was zo gebeurd, zodat de woninginrichter het vooraf geschilderde meubilair kon plaatsen. Gelukkig is het mooi weer, want het huis is nog lang niet af. Handiger was om eerst de gestukte lasercut buitenmuren, sommige met ramen of deuren, te plaatsen. Dan hoeft het losgeraakte meubilair »

- 1. De villa kan worden opgeleverd. Enkele hoeken, waaronder de schoorsteen, zullen door de aannemer worden nabehandeld.**
- 2. De lasercut bouwdeelen van de architectenvilla.**
- 3. Van de kunststof onderdelen zal een deel niet worden gebruikt; die zijn voor andere bouwkits bedoeld.**
- 4. De kozijnen van de glazen pui en pleisterwerk van een binnenmuur.**
- 5. De bouwdeelen worden geschilderd als ze nog aan de gietmal zitten.**





niet van de vloer te worden geveegd. Zodra de woning-inrichter het meubilair met secundelijm had vastgezet, bleek het interieur vandaalproef. Op de gestucte buitenmuren worden eerst de kozijnen met het uitgeknipte glas gelijmd, daarna wordt het wanddeel geplaatst. Bij de korte muur met raam blijkt het kozijn iets breder dan de uitsparing in de binnenmuur. Met een kniptang is het gat verbreed en is de passing op orde.

Glaspuien

Merkwaardigerwijze worden de uit vier delen bestaande lasergesneden pui van de living onder de vloer van de etage gestoken. Na losnemen van een pui moet dit van nauwkeurig op maat geknipt dun glasfolie worden

voorzien. De ruiten mogen niet aan de onder- of bovenkant van het kozijn uitsteken, anders kan het bouwdeel niet in de uitsparingen in de vloer en het plafond worden gestoken. Voor glaszetters die minder vast ter hand zijn is er voldoende folie meegeleverd om de pui van dubbelglas te voorzien. In het plafond van de parterre zijn vier uitsparingen voor ledverlichting aangebracht. Hoewel er geen verlichting is gepland, schilder ik het plafond voor een betere lichtspreading wit. Daarna kan de vloer van de etage met de eronder hangende glaspuien worden gelegd. De uitsparingen in de vloer passen precies in de nokken aan de bovenkant van gevels. Wel springt het glas van een van de ramen los. Met weinig houtlijm aan het kozijn en aandrukken met een daartoe losgesneden deel van

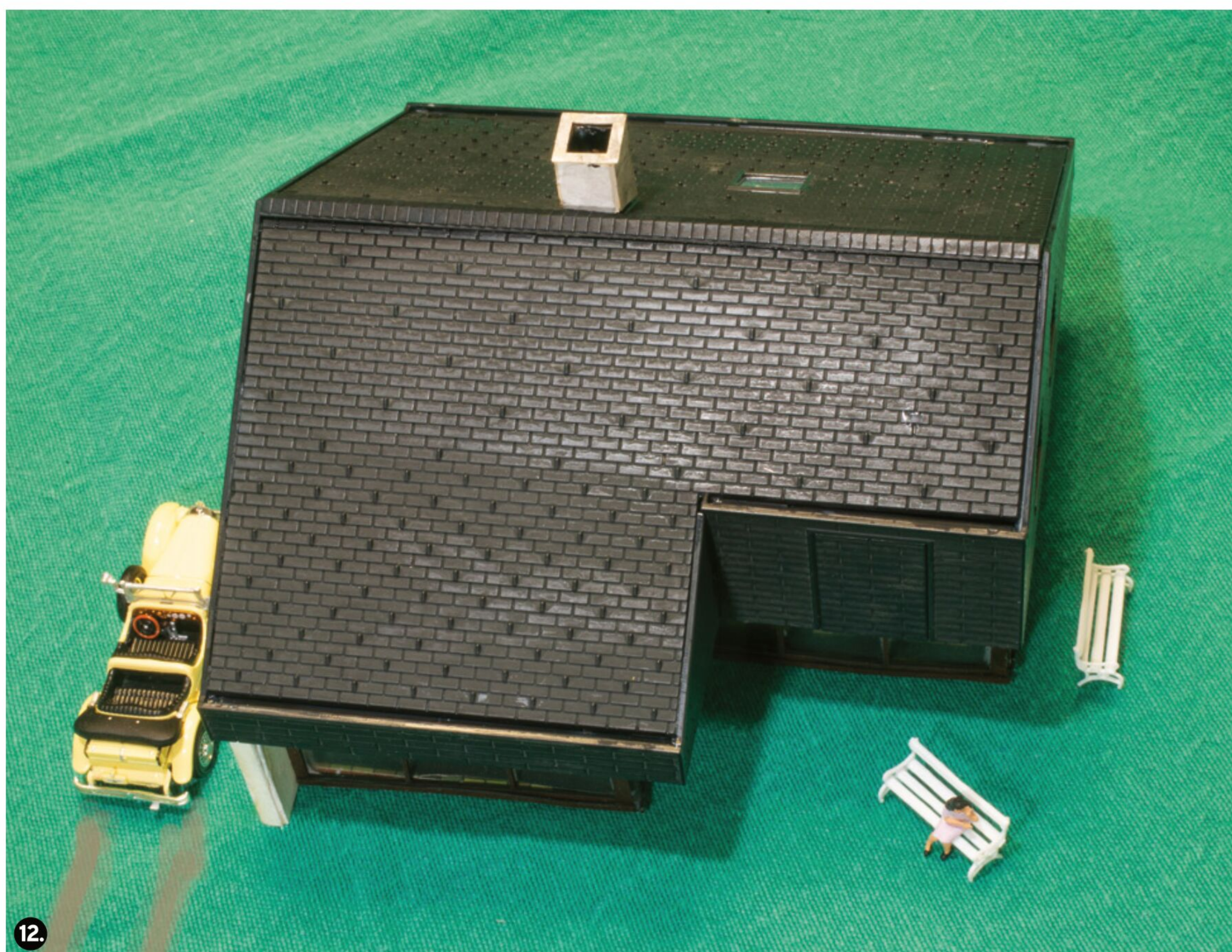
DE GLAZEN PUIEN WORDEN ONDER DE VLOER VAN DE ETAGE GESTOKEN

een gietmal kan de ruit door het gat van de verlichting worden aangedrukt. Het is een fragiele constructie - de kartonnen kozijnen zijn 1,2 mm dun - maar de glazen gevels blijken na het plaatsen van de etagevloer redelijk stevig te zijn. Door de spanning die na het plaatsen is ontstaan, zijn enkele verticale kozijnstijlen bol gaan staan. Aan de bovenzijde losknippen en ze een millimeter inkorten haalt wel de druk weg maar door de verlijming met het glasfolie komen ze niet geheel strak te staan.

Dakopbouw

De wanden van de etage met het schuine dak worden afzonderlijk samengesteld. De drie kozijnen zijn snel geplaatst en van glas voorzien. Om haakse hoeken te garanderen gebruik ik een mal waar de hoek tijdens »

6. De papieren tegelvloer met het meubilair. De stoelen van de eettafel bestaan uit twee delen.
7. De achtermuur is geel geschilderd, het meubilair geplaatst.
8. De kozijnen van de glazen puien worden in het plafond gestoken.
9. De ruiten zijn uit het dunne folie gesneden, op enkele plaatsen zal bijsnijden nodig zijn.
10. Het plafond is wit geschilderd; in de vier rechthoekige gaten kan ledverlichting worden aangebracht.
11. De daketage wordt uit kunststof platen opgetrokken.
12. Droneview van de architectenvilla.



12.



13.

het drogen van de lijm tegenaan wordt ingedrukt. Een van de schuine dakdelen heeft een zolderraam. Zonder kozijn, maar alleen de uit de dunne folie gesneden ruit. Daar het dak voldoende dikte heeft, snij ik de ruit uit een blisterverpakking. Wellicht was het handiger om ook voor de glazen puien blisterruiten te snijden, dat zou meer stabiliteit hebben gegeven. Door op een van de dakdelen de nokpannen te bevestigen, is direct duidelijk op welke positie de beide driehoekige daksteunen moeten worden verlijmd. Als de beide dakdelen aan de nok en de daksteunen zijn bevestigd, blijkt de passing uitstekend. De smalle gemetselde rand onder het lange dakdeel wijkt iets naar buiten; dit is verholpen door de reserve nokpannen aan de binnenkant vast te zetten. De kieren bij de onderkant van de schuine daken worden met het zwarte, papieren binnenhuis afgedekt en ogen dan als regengoot. Grapje van de architect.

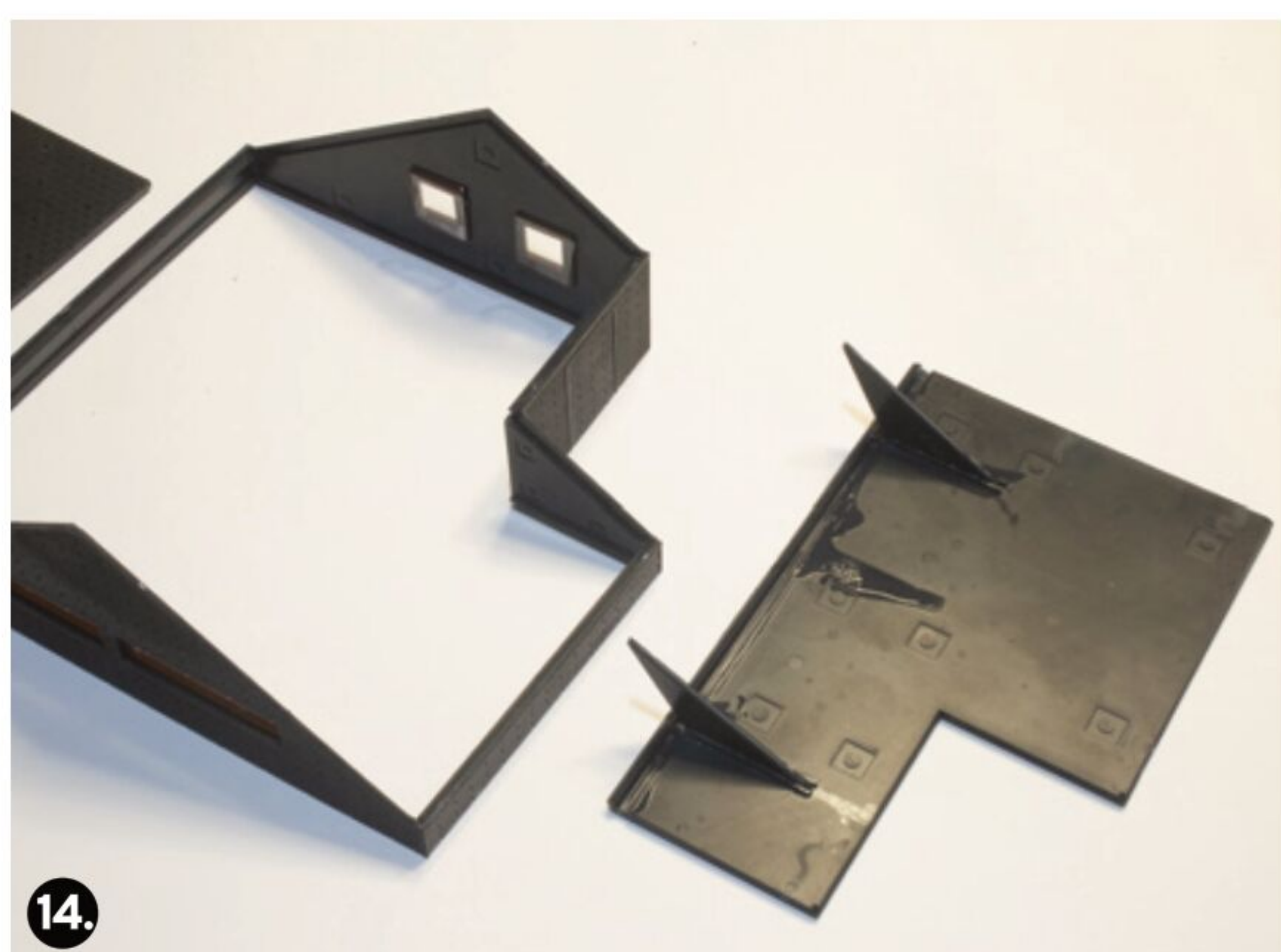
Schoorsteen

De dakopbouw uit kunststof wordt met witte houtlijm op de lasercut kartonnen onderbouw geplaatst. Omdat de parterre aan alle kanten iets smaller is dan de dakopbouw, valt deze er probleemloos in en zijn er nergens naden te zien. Elastieken houden de beide bouwdelen tijdens het drogen aangedrukt. De schoorsteen bestaat uit een dikke lasercut binnenmantel en een dunnere witte buitenzijde. De vakverdeling op de snijmat maakt het haaks verlijmen gemakkelijk. Hoewel de binnenkant van de schoorsteen donkerbruin is,

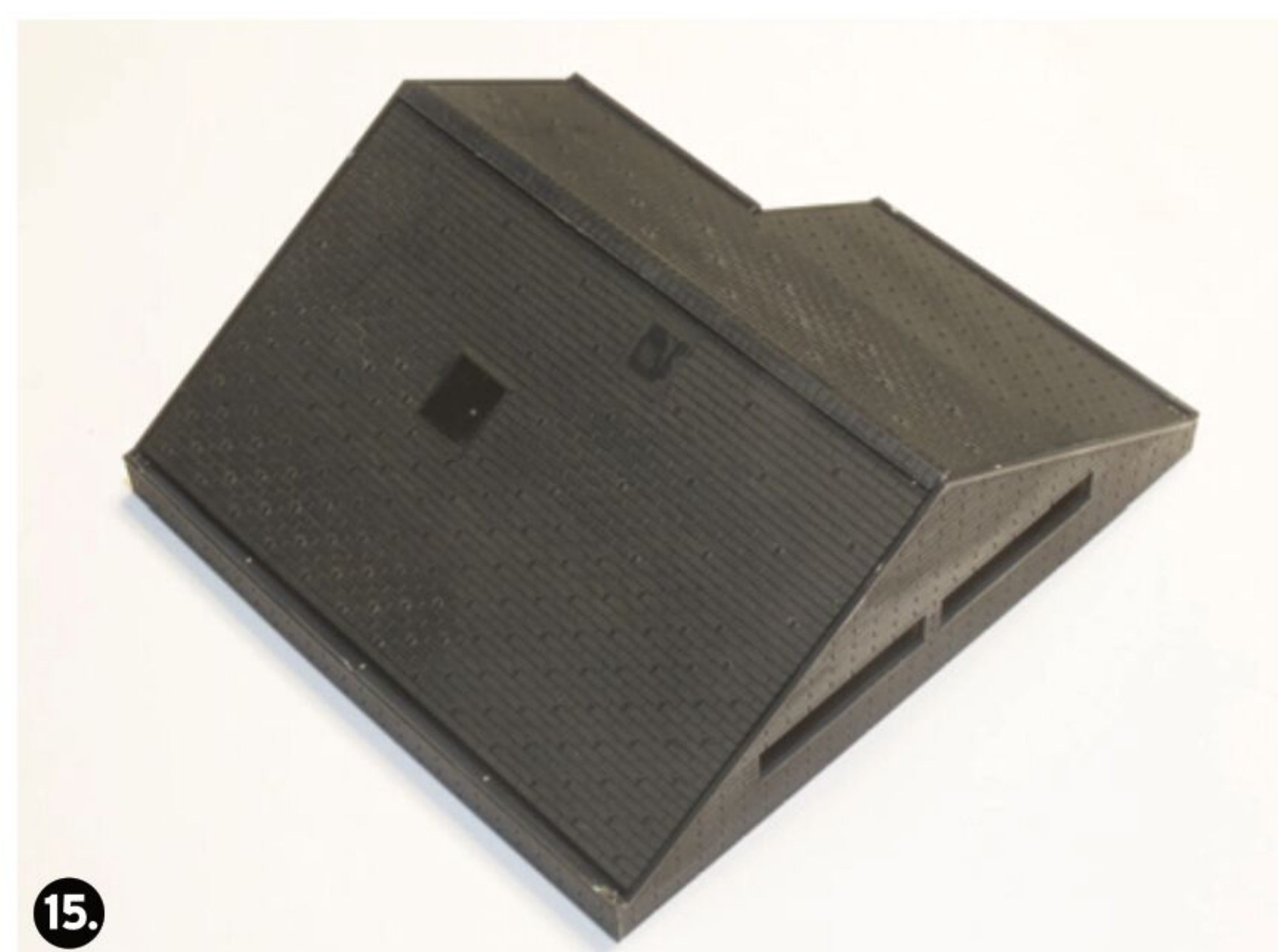
13. De zijgevel met achterdeur. De lage, smalle ramen van de etage zijn een geslaagd ontwerp.

14. Met het bevestigen van de daklijst is duidelijk op welke positie de daksteunen moeten komen.

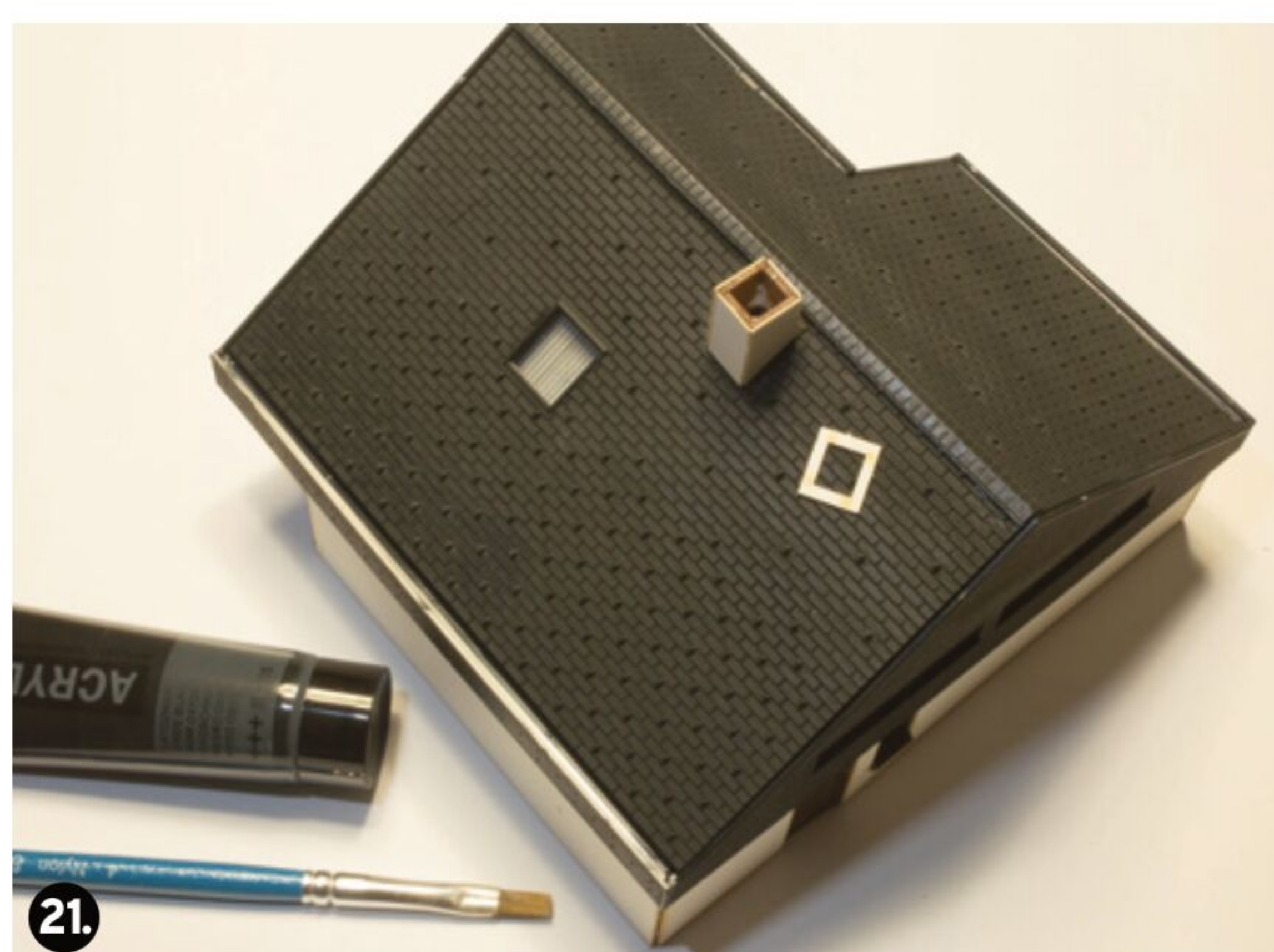
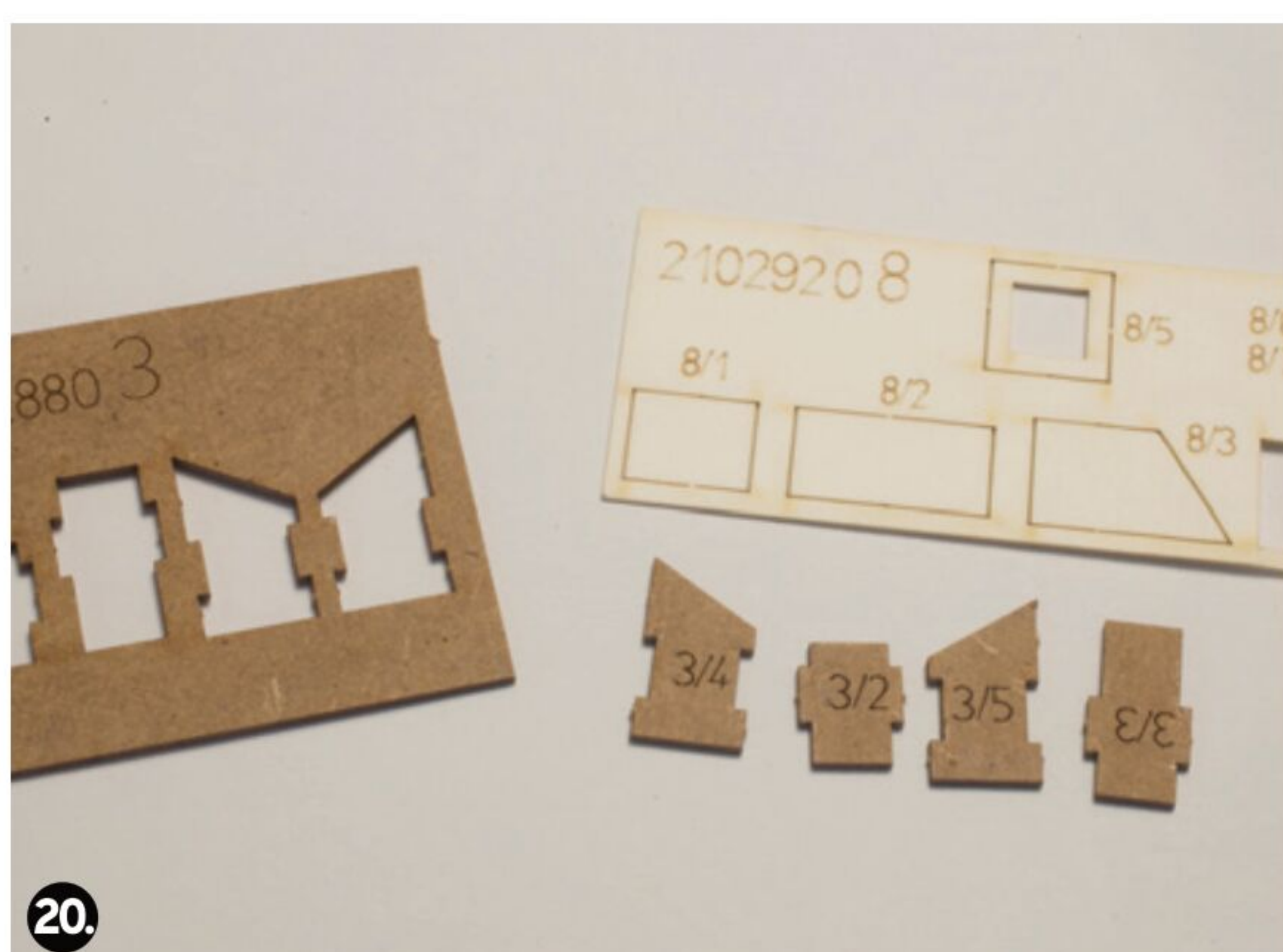
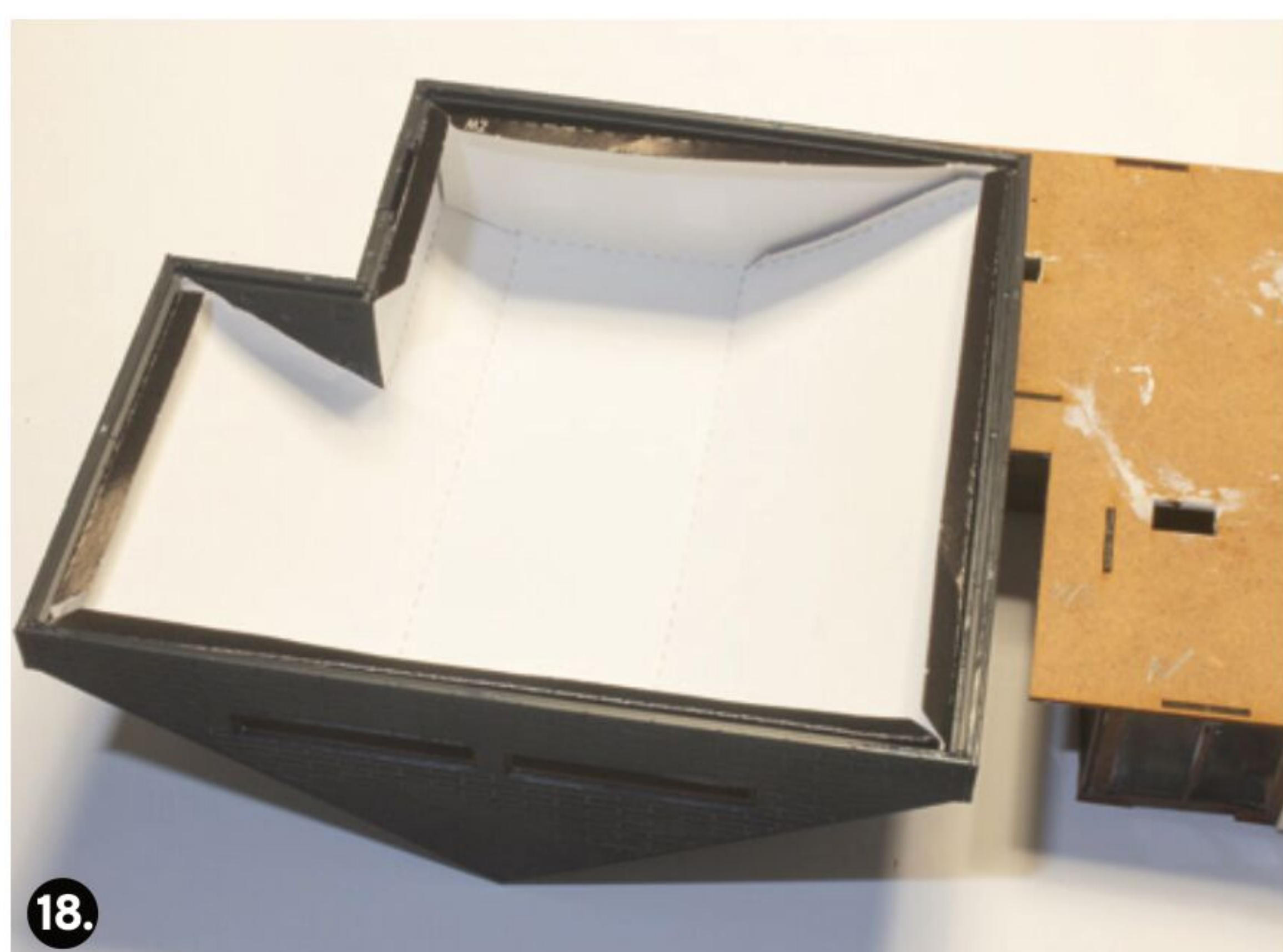
15. De dakopbouw; de schoorsteen volgt na plaatsing op de onderbouw.



14.



15.



schilder ik hem zwart. De witte bovenrand en zijkanten krijgen gelijk een wash met dezelfde kleur. Onder vensterbanken en de glazen puien komen afdekstrips. Op de hoeken vertonen de wit gestukte buitenmuren een bruine streep, na een kwastje wit vallen ze niet meer op. Daarmee kan de villa worden opgeleverd. Daar de bewoners niet geheel content met de glazen puien zijn, zal ik die op termijn vervangen door blisterglas en Evergreen-profielen. //



EXTRA ONLINE

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

- 16.** Een pashouder zorgt voor het haaks plaatsen van de muren.
- 17.** De dakopbouw bestaat rondom uit dakpanplaten.
- 18.** Ook de passing van het papieren binnenhuis is uitstekend.
- 19.** De onder- en bovenbouw zijn verenigd; de elastieken zorgen voor druk tijdens het drogen van de houtlijm.
- 20.** De schoorsteen bestaat uit een binnen- en buitenmantel.
- 21.** De dekplaat kan na het zwart schilderen van de binnenkant van de schoorsteen worden geplaatst.



1981

Toen & Nu

VEENENDAAL-DE KLOMP

Dat de stopplaats van de diligence die in vroegere tijden tussen Arnhem en Utrecht reed, is uitgegroeid tot een station waar IC-treinen stoppen, is niet te danken aan het Gelderse dorp De Klomp. Dit gehucht met (in 2021) slechts 460 inwoners dankt de stopplaats aan herberg De Klomp waar de paarden van de diligence werden gewisseld.

Het station van de Rijnspoorweg uit 1845 kwam hier naast te liggen, ten zuiden van Ederveen en op ongeveer 2,5 km ten noorden van het Utrechtse Veenendaal. Dankzij de wol- en sigarenindustrie was Veenendaal een relatief grote plaats. De spoorverbinding speelde bij de doorbraak van de Grebbedijk bij Rhenen in 1855 een belangrijke rol bij het vervoer van overlevenden naar Utrecht, toen een groot deel van het dal waarin Veenendaal ligt volstroomde met water uit de Rijn. Het oorspronkelijke breedspoor is dan inmiddels naar normaalspoor omgebouwd en in 1864 wordt het traject dubbelsporig. In de loop van de tijd komt bij het station een emplacement met laad- en losplaats voor de bloeiende Veense industrie. Tijdens de Tweede

Wereldoorlog raakte het station zwaar beschadigd en werd uiteindelijk in 1962 vervangen. Het nieuwe station was het eerste dat door architect Cees Douma werd ontworpen. Het emplacement werd in de jaren 70 vervangen door een parkeerterrein voor de steeds populairder wordende auto. De overweg tussen de perrons werd geautomatiseerd en het kaartjesloket gesloten. De erker van het gebouw (waar vroeger het bloktoestel voor de bediening van de seinen zat) werd in 2011 afgebroken, er is nu alleen sprake van een wachtruimte en een kiosk. Nadat Veenendaal-De Klomp bij de dienstregeling van 2007 werd bediend door intercity's en er een nieuwe rondweg aan de oostkant van Veenendaal kwam, werden aan de snelweg A12 op- en afritten voor een betere bereikbaarheid van het



2.

2021

station gebouwd. De overvolle parking en fietsenstalling laten zien dat de halte intensief wordt gebruikt. Vanaf de dienstregeling van 2022 rijden er ieder uur zes treinen tussen Arnhem en Utrecht. Om hinder voor het verkeer te voorkomen is de drukke overweg aan de Nieuweweg-Noord verwijderd en is daar een fietstunnel aangelegd. Het gemotoriseerde verkeer wordt via een nieuw aangelegde weg, de Voorpoort gelegen tussen de fietstunnel en het station, geleid. //

1. Hondekop 1790 raast als IC 1851 langs station Veenendaal-De Klomp, 15 maart 1981. Rechts is een opslagloods van het station te zien met daarachter de voormalige graanmaalterij van De Klomp uit 1937, destijds met spooraansluiting.
2. Ook in 2021 razen er intercity's (VIRM 9547) langs Veenendaal-De Klomp. Het emplacement is goeddeels parkeerterrein geworden. In de graanmaalterij is een groothandel in betonproducten gevestigd.
3. De overweg Nieuweweg-Noord is vervangen door de in 2019 geopende fietstunnel.
4. De autotunnel Voorpoort ten westen van station Veenendaal-De Klomp werd in april 2019 geopend.



3.



4.

**EXTRA ONLINE**

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 454, verschijnt begin december.

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



Reportage: Stoomsneeuwrees in bedrijf

Sevrien Ferrée trotseerde winterse omstandigheden bij het vastleggen van de Xrotd R 12.



RailActueel+: Vogelfluglinie

De spoortunnel maakt de spoorponten naar Denemarken werkeloos.



Baan in beeld: Schravendeelbaan

Het Amerikaanse Oregon gaf inspiratie voor de modelbaan.



Doen: Rien ne se passe

Smalspoorstation op het Franse platteland.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Raymond Kiès, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Catharina Blaauwendraad, Rob Blom, John Brendel, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Martijn Horsselenberg, Luca Kosters, Jan Legierse, Sander Mulkens, Hans Niemeijer, Jeffrey Onrust, Roland J. Reinders, Astrid Schots, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Thonis van der Weel, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-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.

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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



Grenspendelaar in het zwart

SBB Cargo International breidt haar Vectron-vloot uit, en boek sinds december huurlocomotieven in bij leasemaatschappij MRCE (Mitsui Rail Capital Europe). Het nieuw ontwikkelde ontwerp met de bijnaam «Shadowpiercer» is gebaseerd op het originele Alppiercer-ontwerp en draagt de basiskleur van de verhuurder MRCE. Typierend voor het ontwerp van Railcolor, is ook de naamgeving van de locomotieven, die nu aan alle vier de hoekzijden de naam en plattegrond van Zwitserse meren dragen.

Dit is ook het geval met het nieuwe Roco-model van de 193 658 met de doopnaam „Vierwaldstättersee“. Naast de vlekkeloze en uitgebreide bedrukking overtuigt het model ook met zijn detaillering met voorbeeldige landenpakketten. Maar ook als model weet de Vectron met zijn hoge trekkracht te overtuigen!

Elektrische locomotief 193 658-2, SBB Cargo international



Alle afbeeldingen zijn fotomontages

70726	DC	
70727	DCC	
78727	AC	

- Doopnaam „ Vierwaldstättersee „
- Grensoverschrijdend gebruik in het goederenvervoer
- In samenwerking met RAILCOLOR DESIGN



Hier is het model:

Ons verrassingsmodel 2022

De Albatros



Verlichte locnummerplaat in bovenste frontsein geïntegreerd en werkend.



Vrij zicht op het onderstel. Opengewerkte metalen constructie, veel gemonteerdetails.

Model: Met digitale decoder mfx+ en uitgebreide licht- en geluidsfuncties. Geregelde hoogvermogenaanrijving met vliegwielen in de ketel. 4 aangedreven assen. Antislipwielen. Locomotief en tender grotendeels van metaal. Standaard ingebouwde rookset met snelheidsafhankelijke dynamische rookuitstoot, digitaal schakelbaar. Met de rijrichting wisselend driepuntsfrontsein op de loc en tweepuntsfrontsein op de tender in conventioneel bedrijf, digitaal schakelbaar. Bovenste frontsein afzonderlijk schakelbaar. Verlichte locnummerplaat op bovenste frontsein geïntegreerd en werkend. Machinistencabineverlichting digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsvrije, warmwitte ledlampjes. Verstelbaar kortkoppelingsmechanisme tussen loc en tender. Aan de tender een door snelheid bekrachtigde kortkoppeling met NEM-schacht. Bufferhoogte op loc en tender conform NEM. Remslangen, gestileerde schroefkoppeling en een luchtreservoir voor montage op de tender worden meegeleverd. Kleinst berijdbare boogradius R2 = 437,5 mm. Lengte over de buffers ca. 29,3 cm.

Highlights:

- Compleet nieuwe constructie.
- Opengewerkte metalen constructie.
- Veel gemonteerde details.
- Standaard rookset met snelheidsafhankelijke dynamische rookuitstoot.
- Machinistencabineverlichting digitaal schakelbaar.
- Met Speelwerelddecoder mfx+ en uitgebreide licht- en geluidsfuncties.
- Bufferhoogte op loc en tender conform NEM.

märklin
H0



39498 Stoomlocomotief serie 498.1 Albatros



€ 679,- *



25498 Stoomlocomotief serie 498.1 Albatros



€ 679,- *

TRIX
H0