

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 45, DECEMBER 2022 - NR 454 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

VOORBEELD & MODEL: Sneeuwschuivers en sneeuwfrezen

SPOORVERHALEN: Winterdienst bij het spoor

Thema:
WINTER

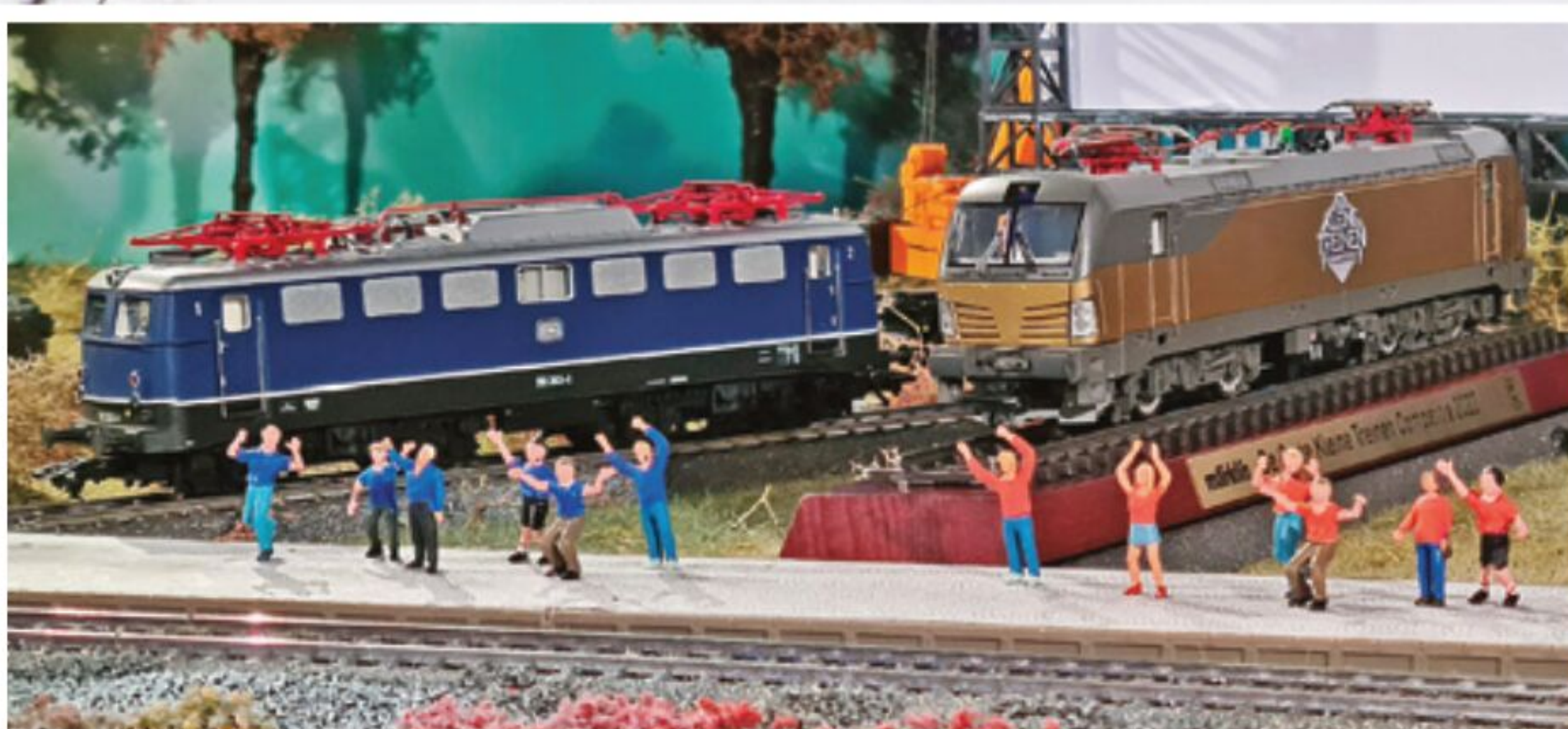
HISTORIE POST- TREINEN in Nederland



RAILTEST: PIKO BR 93



Baan in beeld: Kerstsfeer in H0
Glühwein, sneeuw pasta en ijspegels



Interview: Team Blauw
Winnaar De Grote Kleine Treinencompetitie 2022



BP

8

**14 & 15
JANUARI 2023**

BESTEL SNEL ONLINE TICKETS MET
25% KORTING OP EEN REGULIER
VOLWASSENEN TICKET!
GEBRUIK PROMOTIECODE:

RAILHOBBY2023

Nederlandse Modelspoor Dagen



HET LEUKSTE MODELSPOOR EVENEMENT
VOOR JONG & OUD!



DE BROODFABRIEK

EXPO & EVENT CENTER

VOLMERLAAN 12, RIJSWIJK | 070 3075900

WWW.MODELSPOORDAGEN.NL

27. Emsland Modelbouw

2023



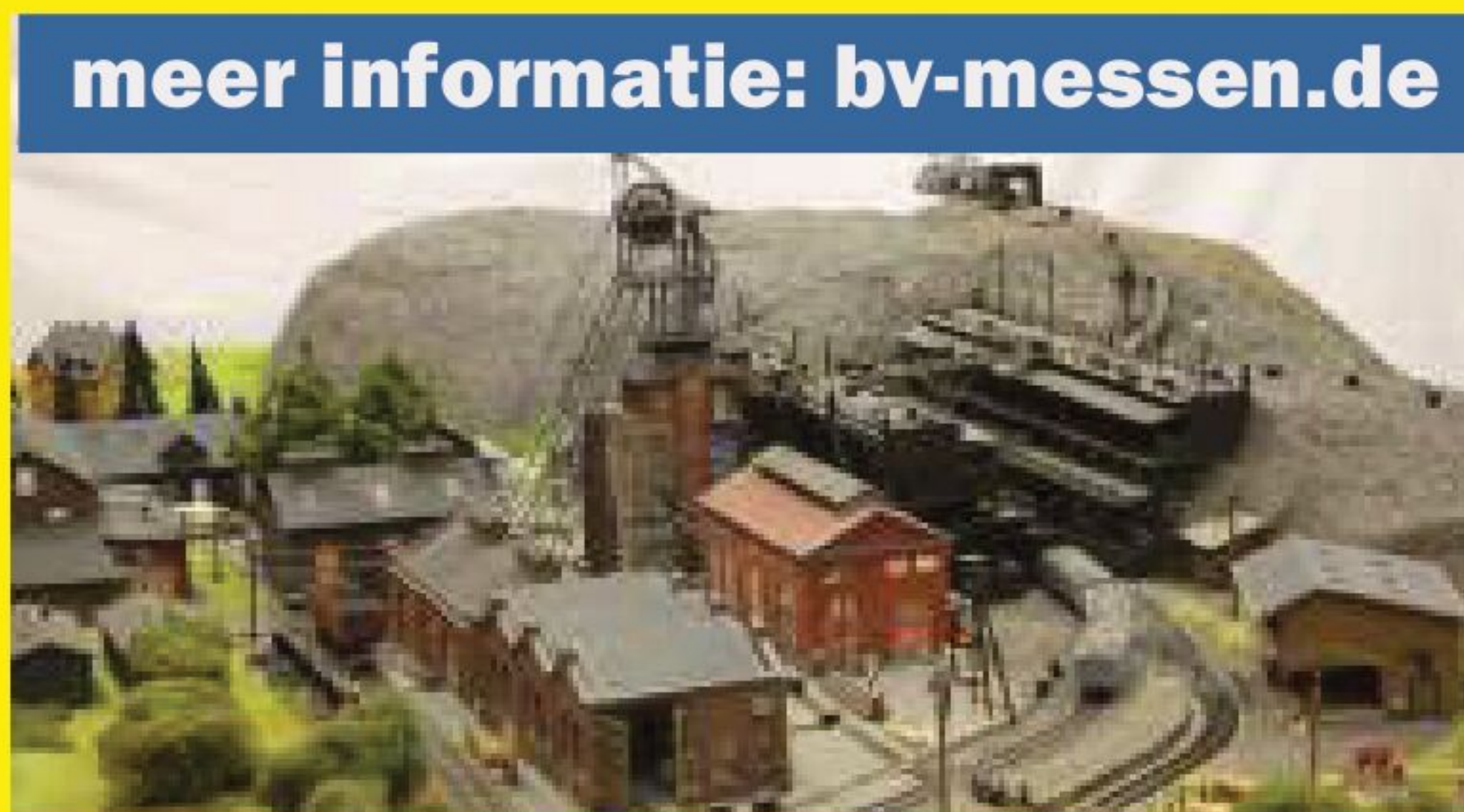
**14 & 15
januari**

10-18 uur

**Emslandhallen
Lingen/Ems**

Lindenstr. 24a

meer informatie: bv-messen.de



Ook voor kinderen is er genoeg te doen op Emsland Modelbouw

Internationale **modelspoorbanen** + meer dan 40 **handelaren**
op de grote internationale verkoops- en 2de handsbeurs ... non-stop
presentaties, mini-trucker shows, modelvliegtuigen, **grote speelgoed**
bouwstenen afdeling, kermismodelbouw, rc-car races ...



Cover Winter en spoor

De mP 3031 van het Spoorwegmuseum passeert op 12 februari 2017 de sneeuwrijke bossen van Soestduinen tijdens de rit van Utrecht Maliebaan naar Apeldoorn.

FOTO:
MYRON VAN RUIJVEN

Adverteerders

- 2 Broodfabriek
- 2 Ochtruper
- 35 Freebit/N-Spoorstore
- 35 Modelspoorclub
- De Blokkendoos
- 55 Train Service
- Danckaert
- 71 TreintjeOost
- 71 Treinplezier
- 71 Peperkamp
- Modelbouw
- 71 Fallerstore
- 71 Gijs van Appeldoorn
- 71 Tom's Modelauto's
- 71 Maddog-Trains
- 100 Märklin



Winterse artikelen in deze Railhobby en een winters tafereel op het spoor
0-diorama Oberammergau van Hendrikjan Knoop. (foto Dolf Heibloem)

Meer online

De productie van een magazine is **mensenwerk**. Dit geldt ook voor Railhobby, bij elke uitgave zijn veel mensen betrokken: incidenteel schrijvende en fotograferende medewerkers, vaste schrijvers, redactieleden - allen vrijwilligers, met passie voor hun **hobby**, of dat nu modelspoor of grootbedrijf is - en het vakbekwame team van de uitgever. Met als doel gevarieerde uitgaven die lezers weten te waarderen. En dan niet alleen in print, maar ook online met een **archief** dat inmiddels teruggaat tot 1989 en tevens de jaargangen 1978 t/m 1980 bevat.

Tijden veranderen, daarom wordt de **redactieformule** regelmatig bijgesteld. De afgelopen maanden was dat te zien aan de nieuwe rubrieken Spoorverhalen en RailActueel+. Sinds enige maanden vindt u op onze website en **socials** steeds meer actueel nieuws. In 2023 bouwen we dat laatste verder uit met nog sneller het laatste nieuws en meer verbinding tussen offline en **online**. We zijn dit jaar begonnen met het ontwikkelen van **eigen producten**, zoals de rangeerder, en dat is goed bevallen. We hebben genoeg ideeën, dus houd onze website in de gaten voor nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast is Railhobby ook in 2023 weer op **modelspoorbeurzen** aanwezig en we zien ernaar uit u daar persoonlijk te ontmoeten. Het delen van model(bouw)ervaringen met anderen blijft een bijzondere ervaring. Op naar een mooi 2023!

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

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 454



6



22



56



90

6

UITGELICHT: PIKO NS 1115

Na de 1136 met botsneus in geel-grijze huisstijl ligt de Berlijns blauwe 1115 in de winkels.

14

DOEN: RIEN NE SE PASSE

Smalspoor in Noord-Frankrijk in schaal 1:76, waar, als de goederentrein is vertrokken, niets lijkt te gebeuren.

22

REPORTAGE: XMAS STATION ARKEL

Het stationsgebouw straalt in december een zee van (led)licht uit. Een traditie die in 2020 begon.

24

INTERVIEW: TEAM BLAUW

Interview met het team dat in De Grote Kleine Treinencompetitie van 2022 de gouden loc in ontvangst mocht nemen.

30

SPOORVERHALEN: WINTERDIENST

Treinmachinist Hans de Mooij gaat in op de gevolgen van sneeuw, ijs en ijzel voor de treindienst.

36

TECHNIEK: SPEEDOMETER

Een handig hulpmiddel om de snelheid van een modeltrein te meten. Geschikt voor alle schaalgroottes.

38

RAILTEST: PIKO BR 93

De tenderloc blijkt vol details te zijn, maar hoe doet de machine het in wisselstraten?

46

HISTORIE: EINDE POSTVERVOER PER TREIN, DEEL 1

In 1997 reed de laatste binnenlandse posttrein. Sicco Dierdorp gaat in op dit vervoerssysteem dat ongeveer zo oud is als de trein zelf.

56

REPORTAGE: STOOMSNEEUWFREES

De gerestaureerde Xrotd R 12 bij de DFB in vol bedrijf.



62



66



72

62

UITGELICHT:

SNEEUWPLOEGEN, DEEL 1

Sneeuwfrezers, -blazers en -ploegen zijn er ook in model. Een overzicht.

66

DOEN: A6-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 2

Ook op een klein formaat blijken grote prestaties mogelijk te zijn.

72

HISTORIE: NOHAB, DEEL 2

De 'Bolle Neuzen' zijn bij particuliere vervoerders in Scandinavië geliefd, maar hun einde lijkt in zicht.

86

RAILACTUEEL+: LANGSTE REIZIGERSTREINEN

De RhB kwam met de langste smalspoortrein uitgebreid in het nieuws. Het was niet de eerste trein met dat predicaat.

90

BAAN IN BEELD: SNEEUWDIORAMA

Samen met Kelvin, captain van Team Oranje, winnaar van De Grote Kleine Treinencompetitie 2021, bouwde Erik Terlage een winters diorama.

.... EN DE RUBRIEKEN

10 RailActueel

21 Railnieuws

44 Word abonnee

52 Railinterview met Jaap Kerkhof

78 Modelnieuws

85 Railpers

96 Toen & Nu: Zinkerts-treinen

98 Preview Railhobby 455



EXTRA ONLINE

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

Piko NS 1115

BLAUWE VARIANT MET BOTSNEUS

Ruim twee jaar geleden presenteerde Piko de NS 1136 met voorzetneus in de geel-grijze huisstijl. In Railhobby 427 (september 2020) is deze loc uitvoerig getest. Na het uitbrengen van de NS 1115 in schaal N is deze versie nu met hetzelfde locnummer in H0 beschikbaar.

Door diverse aanrijdingen voelden machinisten zich al geruime tijd minder veilig in de kleine cabine van de 1100. Bij NS werd daartoe al naar een oplossing gezocht toen op 28 februari 1978 in Westervoort de 1129 bij een aanrijding met DE II-treinstel 164 betrokken raakte. Besloten werd de gehele serie van een voorzetneus te voorzien. De constructie

werd uitgewerkt door de Hoofdwerkplaats Haarlem waarbij men werd geïnspireerd door de vormgeving van de nez cassé, de door NS bestelde serie 1600. De constructiewijziging is uitgevoerd door de voormalige Hoofdwerkplaats Tilburg. Hierbij zijn in eigen beheer ook de draaistellen verlengd. De beschadigde 1129 kwam als eerste aan bod en verliet september 1978 met een ander aanzien de



1.

werkplaats. Vervolgens werd de rest van de serie bij de neus genomen. De 1129 was al gestoken in de nieuwe geel-grijze huisstijl, maar sommige locs waren nog Pruisisch blauw. Omdat vaak locs nog niet aan een schilderbeurt toe waren, kregen deze machines een gele voorzetneus aangemeten. Aanvankelijk was deze geheel geel geschilderd, later werden de zijkanten van de neus blauw en was alleen de voorzijde geel.

1115

Dat gebeurde ook bij de 1115, het voorbeeld van het Piko-model. Deze loc werd in 1980 van de voorzetneuzen voorzien en kreeg pas in 1983 de geel-grijze outfit. In 2003 viel bij de sloper het doek voor de 1115. Om de botsveiligheid verder te verhogen bezochten in 1980 diverse locs, waar dat nog niet was gebeurd, nog een keer de werkplaats om van buffers te wisselen. De rubber-geveerde exemplaren met ronde bufferplaat werden vervangen door olie-geveerde buffers (met een veer-element van de firma Oleo). »



2.

1. Door de ronde ramen is een glimp van de wat wit uitgevallen machineruimte zien.
2. Het draaistel is gedetailleerd uitgevoerd. Op het aspotdeksel is Athermos en Alsthom te lezen. Conform het voorbeeld is het draaistel door de extra balken op het frame verlengd.



3.



4.

Deze buffers hebben een tienmaal grotere buffercapaciteit en zijn door de rechthoekige bufferplaten goed herkenbaar. Het ombouwproces werd eind 1981 afgerond. In korte tijd waren, afgezien van de verschillende typen buffers, vijf kleurvarianten 1100'en te zien: zonder botsneus de oorspronkelijke blauwe en geel-grijze uitvoering, met botsneus blauw met geheel gele neus, blauw met alleen een geel front op de neus en de geel-grijze uitvoering. Bij Piko zijn vier versies uitgebracht. De kans is groot dat we ook de vijfde kleurvariant, de Berlijns blauwe zonder logo's en mogelijk de oerversie in turquoise kunnen verwachten.

Model

In technisch opzicht is het model gelijk aan de geel-grijze NS 1136 en de 1111, 'Paaltjesloc', verkrijgbaar bij Railhobby, beide met voorzetneus. Ook nu is er weer veel aandacht besteed aan de detaillering. Om dit model te kunnen produceren moest een aanpassing aan de matrijs worden gedaan: de sierstrippen en ovalen nummerplaat zijn meegegoten. Hierbij kon men gebruikmaken van het eerder geproduceerde model van de blauwe NS 1152. Voor plaatsing in de vitrine zijn imitatie-schroefkoppelingen en luchtslangen bijgevoegd. Als de loc altijd een kant op rijdt kunnen de meegeleverde halve luchtslangen worden geplaatst. De hele slangen zitten dan in de weg. Ook bij dit model vallen de wat uit de kluiten gewassen ruitenwissers op; deze zijn niet meegegoten maar apart geplaatst. Het model heeft hetzelfde type fijn uitgevoerde, maar stevig aanvoelende, stroomafnemer gekregen. Ook bij de 1115 zijn door de ronde ramen delen van



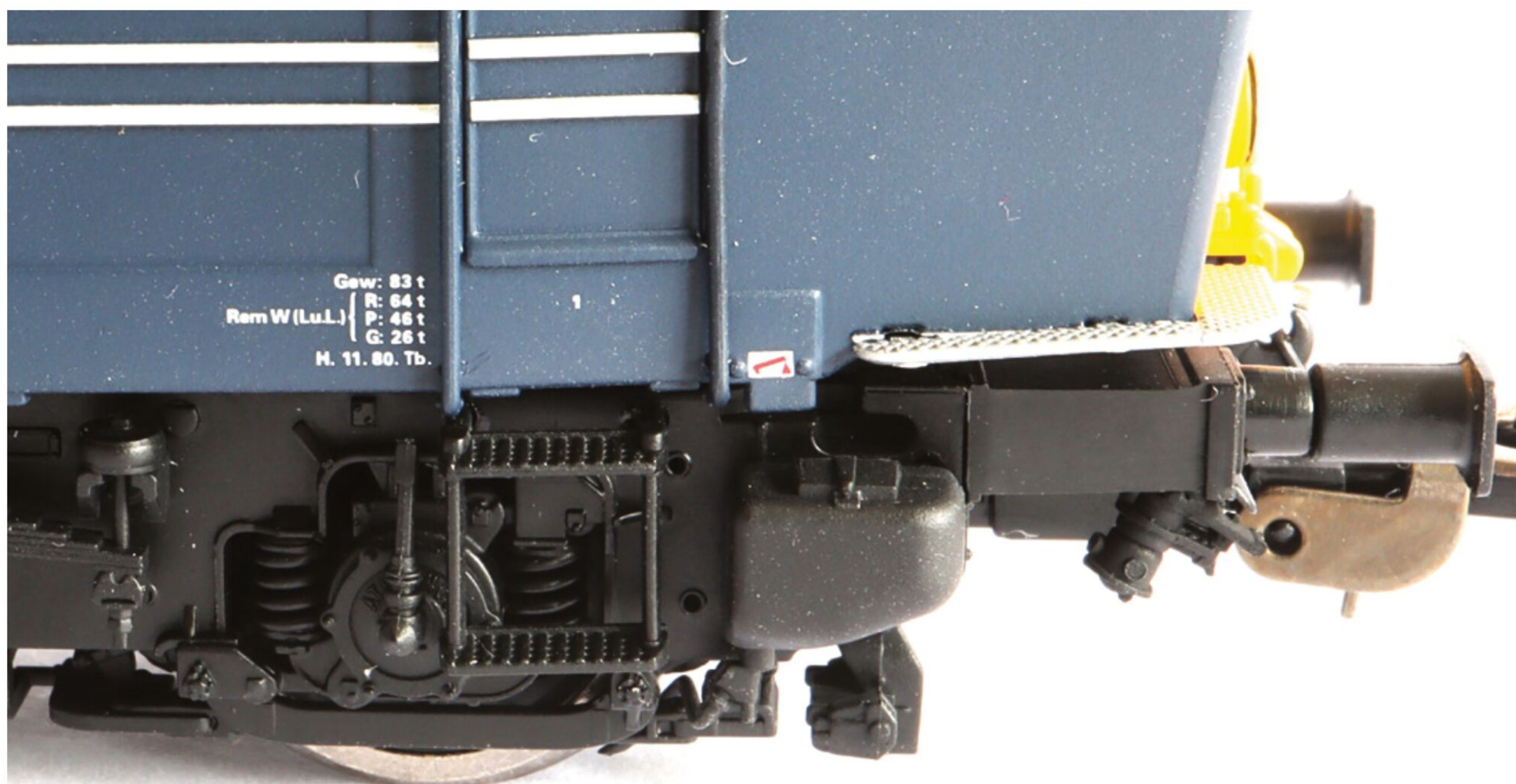
5.

de geïmiteerde machineruimte zichtbaar. Die zijn vrij wit uitgevallen, maar met een likje verf is dat donkerder te maken. De opschriften zijn loepzuiver, waaruit valt op te maken dat de 1115 in november 1980 in Tilburg bij het plaatsen van de botsneuzen een tussenrevisie heeft gehad.

Het 162 mm lange model is exact op schaal en met het gewicht van 366 gram en twee antislipbanden is een goede trekkracht gewaarborgd. De loc is uitgerust met vliegwielen, waardoor een soepele loop wordt verkregen. De NS 1115 is in drie uitvoeringen verkrijgbaar: 51915, analoog, € 215 / 51916, idem sound, € 330 / 51917, drierail sound, € 330. De analoge versie heeft een Plux22-connector en kan eenvoudig worden gedigitaliseerd. Wie het model naderhand wil voorzien van geluid kan de los verkrijgbare geluidsdecoder SmartDecoder 4.1 (56436, € 115) of de PSD XP 5.1 (56536, € 125), beide inclusief luidspreker, aanschaffen.

Met de komst van de blauwe 1115 wordt weer een fraai model aan de collectie toegevoegd, deze zal op menige modelbaan zijn weg kunnen vinden. //

3. De stroomafnemers zijn fijn uitgevoerd, maar voelen stevig aan.
4. De ruitenwissers zijn apart aangebracht. De stoelen van de machinist en bijrijder zijn weergegeven. Het interieur van de cabine is wat aan de witte kant, met een likje verf is dat donkerder te maken.
5. Aan één zijde loopt, conform het voorbeeld, een leiding over het dak. Voor een goed contact hadden de stroomafnemers dubbele schuitjes.
6. Naast de remgewichten is maand en jaar van aflevering door de voormalige Hoofdwerkplaats Tilburg te lezen.



6.

Stadler Euro9000 TESTRITTEN OP GRENS- BAANVAKKEN MET BELGIË

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND
EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.



Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel

EXTRA:
video Testrit
Euro9000



Tijdens transitietesten nadert de 2019 301 station Essen in dieselmodus op 13 oktober. De 'elektrische toelating' voor België was op dat moment nog niet rond. (foto Sander Broerse)

Ontwikkelingen Euro9000

Na een intensief testprogramma in België kwam prototype-Euro9000 met nummer 2019 301 (in de configuratie voor inzet in Nederland, België, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië) weer naar Nederland, nu voor transitietesten op 13 en 14 oktober op het baanvak Roosendaal - Essen en op 31 oktober Maas-tricht - Visé. Hierbij werd de overgang tussen de netten ATB. Dit is nodig om definitieve toelating te verkrijgen. Deze wordt in mei 2023 verwacht; de toelatingen in Duitsland en Oostenrijk zijn inmiddels afgegeven en die voor Hongarije, Slowakije en Tsjechië worden eind 2022 verwacht. In 2023 start het toelatingstraject voor Frankrijk, waarna Kroatië, Polen en Slovenië volgen. Goederenvervoerder LTE zal vanaf

midden 2023 twee Euro9000'en in de configuratie als de 2019 301 van European Loc Pool (ELP) leasen. Daarmee komt het aantal Euro9000'en met NL-pakket dat door vervoerders is gecontracteerd op veertien: door HSL Logistiek vijf stuks, RFO drie, RTB Cargo vier en LTE twee. ELP heeft dertig Euro9000'en bij Stadler besteld, waarvan er al twintig zijn verhuurd. Van de EuroDual, die alleen onder wisselspanning dienst kan doen maar een krachtigere dieselmotor heeft, worden er voor ELP 64 gebouwd.-SB



Bekijk de video van de Euro9000 en onze
andere video's op Railhobby.nl/video



Het kleurrijke transport van Arriva 258 tijdens een korte stop in Amersfoort op 3 oktober. (foto Harold van der Meer)

Transport Arriva GTW

Op 3 oktober vond het transport plaats van de op 5 maart beschadigd geraakte GTW 2/6 258 van Arriva. Het treinstel kwam op een overweg in botsing met een op de spoorlijn tussen Lichtenvoorde en Ruurlo achtergelaten kar met daarop een tuinhuisje. Uit onderzoek bleek dat bij het verplaatsen hiervan, de kar op de onbewaakte overweg was blijven steken, waarna de tractor werd afgekoppeld. De machinist

kwam er met lichte verwondingen vanaf. In Zwitserland wordt de schade aan het treinstel bij de Stadler-vestiging Frauenfeld hersteld. Voor het transport zette HSL Netherlands tot Venlo de 9901 van Rail-experts (ex-NS 1827, ex-Locon) in. De GTW werd vervoerd tussen twee koppelwagens van CentralBahn, die met de 110 278 ook het transport door Duitsland verzorgde.-HvdM

Waterstoffrein in dienstregeling

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) voert op lijn RB33 Cuxhaven - Buxtehude als eerste spoorwegondernemer in Noord-Duitsland een reguliere dienstregeling met waterstofftreinen uit. Hiervoor wordt sinds eind augustus gebruik gemaakt van veertien Alstom Coradia iLint-treinstellen. Ze hebben een bereik van duizend kilometer en een maximumsnelheid van 140 km/h. Een brandstofcel die op het dak is geplaatst, produceert stroom uit waterstof en zuurstof. Deze energie wordt opgeslagen in een batterijpakket en wordt voor de tractiemotoren, verlichting en verwarming gebruikt. Nadeel van het gebruik van waterstof is de grote hoeveelheid energie die de productie vergt; aan de andere kant vervangt één kilogram waterstof ongeveer 4,5 liter diesel. Om aan de groene intenties te voldoen,



iLint'en 554 009 en 012 bij de werkplaats van EVB in Bremervörde, 14 september. (foto Harold van der Meer)

heeft Duitsland een contract met Canada afgesloten voor de levering van met hernieuwbare energie geproduceerde waterstof. Vanaf

december wordt ook in het Duitse Hessen op enkele lijnen van het Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) met iLint'en gereden.-HvdM





Op 9 oktober passeren bij Moordrecht 01 1075 en 23 023 met SSN-rijtuigen als trein 39399 naar het SSN-depot. (foto Kevin Piket)

Drukte Stoom Stichting Nederland

In het weekend van 8 en 9 oktober hield de Stoom Stichting Nederland (SSN) de jaarlijkse Stoomdagen. Tussen Rotterdam Noord Goederen en Gouda pendelden elk uur stoomtreinen; bezoekers konden op het SSN-terrein genieten van een stoommarkt en modelbanen. Ook dit jaar was de VSM met de 23 071, 23 076, 65 018 en een stam Blokkendoosrijtuigen van de partij. Voor de SSN was het een drukke periode: op 22 oktober verzorgde men voor het Stoomgemeen-

schap een trein naar Keulen die tot Venlo door de 23 023 werd getrokken; op het Duitse deel van het traject kwam eloc-veteraan 110 278 van CentralBahn in actie. Rijtuigen van de SSN werden op 29 oktober gebruikt voor een NVBS-excursie achter mP 3029 van de Stichting 2454 Crew en een week later voor een extra trein Oosterhout Weststad - Lage Zwaluwe die door diesellocomotief 2454, eveneens van de gelijknamige crew, van tractie was voorzien.-KP

Green Cargo vertrekt uit Noorwegen

Het Zweedse Green Cargo (GC) heeft besloten per 31 januari 2023 het binnenlandse verkeer in Noorwegen te beëindigen. Een combinatie van factoren als korte treinen, werkzaamheden, ongunstige treinpaden en hoge energiekosten heeft tot dit besluit geleid. De stroomkosten zijn tussen 2020 en 2022 met 450% gestegen, waardoor ze nu een vijfde van de totale bedrijfskosten uitmaken. GC heeft 120 werknemers in Noorwegen en verzorgt goederentreinen vanuit Alnabru (Oslo) naar Bergen, Stavanger en Trondheim. De treinen worden getrokken door vijftien, veelal gehuurde locomotieven type Traxx en EuroDual. De treindiensten van Zweden naar Noorwegen vallen niet onder het besluit. Daags na de bekendmaking door GC liet OnRail Scandinavia (OR) weten te onder-



Green Cargo Traxx Re 1432 passeert met trein 4845 Alnabru - Bergen Gol, 10 september 2021. (foto Harold van der Meer)

zoeken of ze (een deel) van de treinen kunnen overnemen. OR was voornemens eind 2022 via ELP twee EuroDuals voor het traject Bodø - Alnabru te leasen, maar heeft dit, door gebrek aan klanten, twee jaar uitgesteld.-HvdM //

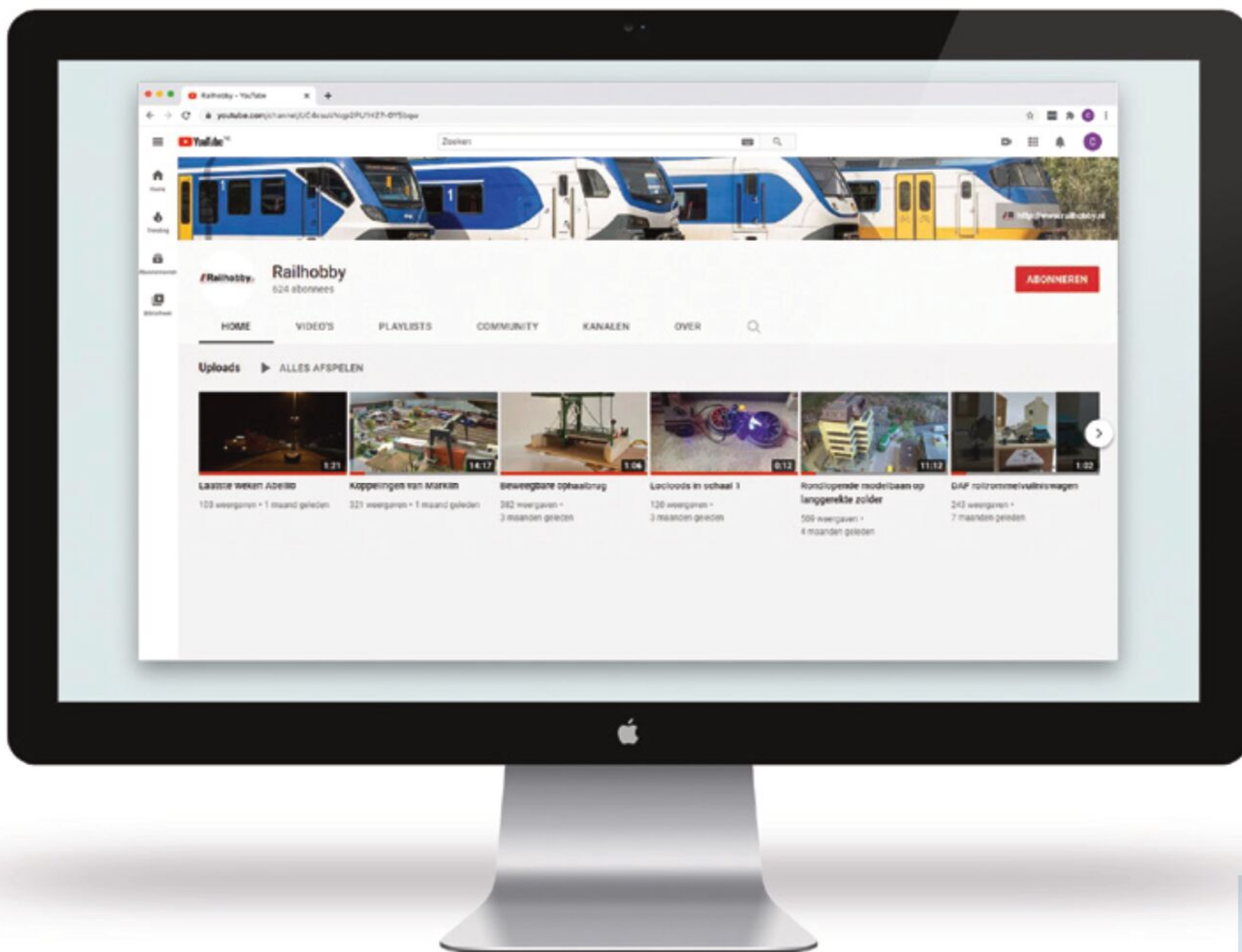
EXTRA ONLINE

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



VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



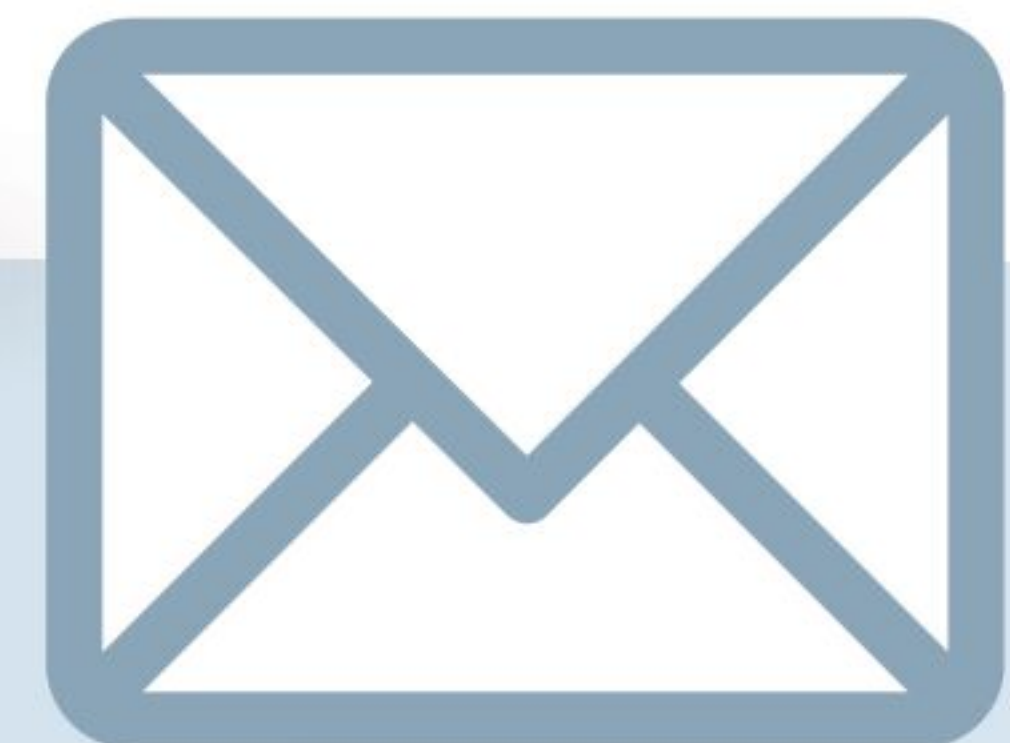
YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 90 films. U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en after-movies. **Abonneer u op [Youtube.com/modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby) en mis niets.**



Facebook en Instagram

Op Facebook en Instagram delen we het laatste nieuws op het gebied van grootbedrijf, winacties, beursnieuws en leest u als eerste alles over primeurs van diverse fabrikanten. **Blijf op de hoogte en volg Railhobby vandaag nog!**



Nieuwsbrief

Dankzij de nieuwsbrief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar [Railhobby.nl/nieuwsbrief](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief).**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

 [railhobby.nl](https://www.railhobby.nl)  [railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)  [railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)  [modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby)



Rien ne SE PASSE

FRANSE SMALSPOORSFEER IN 1:76

Een fietsvakantie door het rustieke, licht golvende Noord-Franse landschap inspireerde Michel Altorf-van der Kuil tot het bouwen van een kleine modelbaan in schaal 00. Het rangeren door de goederentrein betekent enige actie in het afgelegen dorp, daarna keert de rust terug.

Noord-Frankrijk, september 1970. Het vlas is geoogst, de bieten staan nog op het land. Door het vlak ogende landschap loopt een veldspoorlijn. Af en toe rijdt er een goederentrein langs en op de marktdagen passeert een 'autorail', een afgedankt tramstel dat door de lokale maatschappij is omgebouwd tot motorrijtuig. Bij een fabriek staan enkele goederenwagens om te worden beladen. Het café is nog gesloten. Grijs wolken hangen in de lucht.

Het dreigt vruchtbaar weer te worden. Verder gebeurt er eigenlijk niets.

Thema

Het thema van deze baan komt voort uit een vakantie in 2016. In dat jaar hebben we op de fiets het westen van Noord-Frankrijk verkend. We kwamen door kleine dorpen en afgelegen gebieden waar eigenlijk niets gebeurde. Op de rustige wegen werden we af en toe

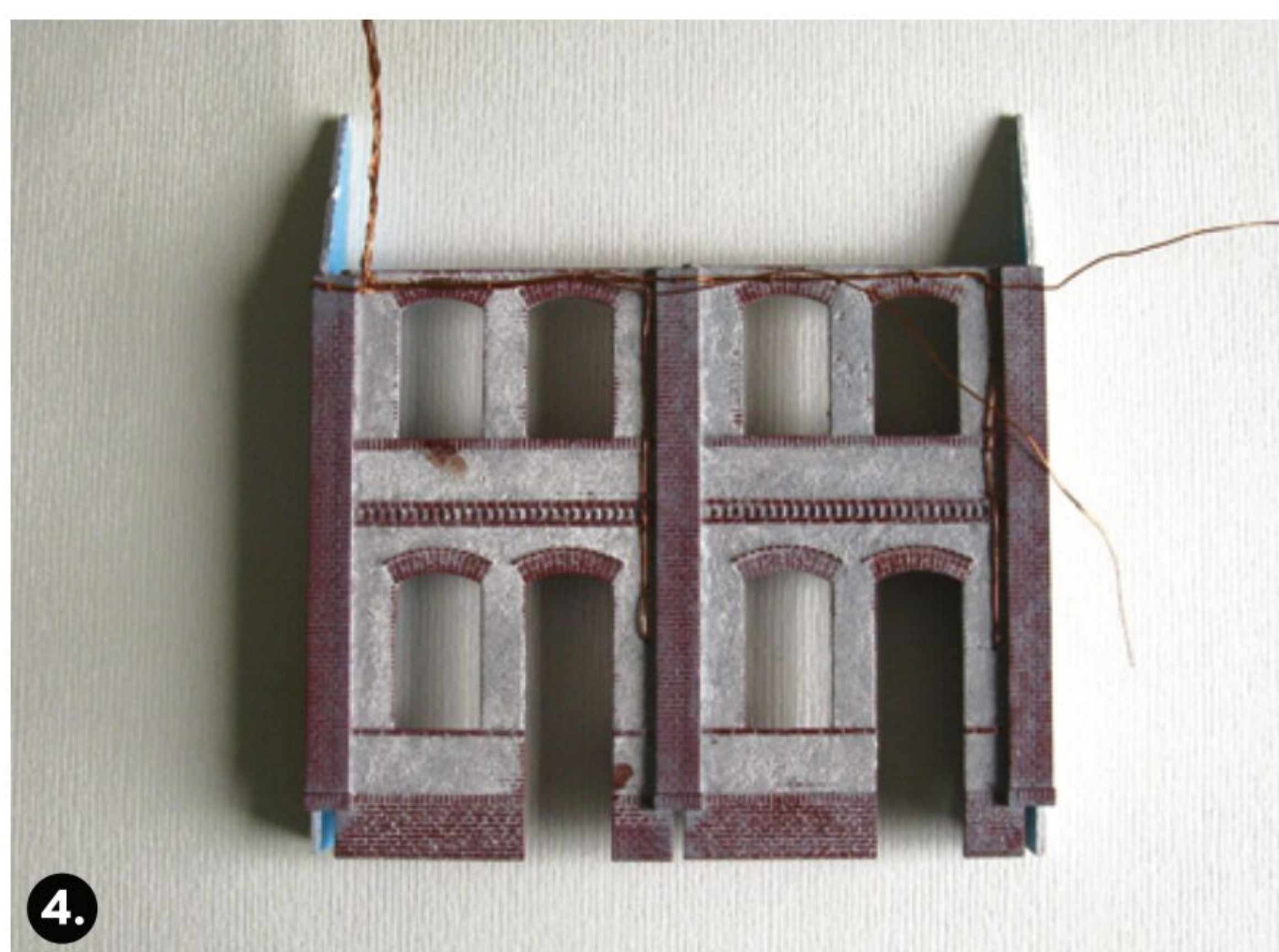
door een auto gepasseerd. Het vlas lag op de velden te drogen en de bramen schreeuwden om te worden geplukt. De dorpen waar we doorkwamen waren veelal leeg. De eerste dagen van die vakantie was het weer wat minder goed. Het regende regelmatig en over de velden hing een dunne nevel. Het was fascinerend leeg en stil.

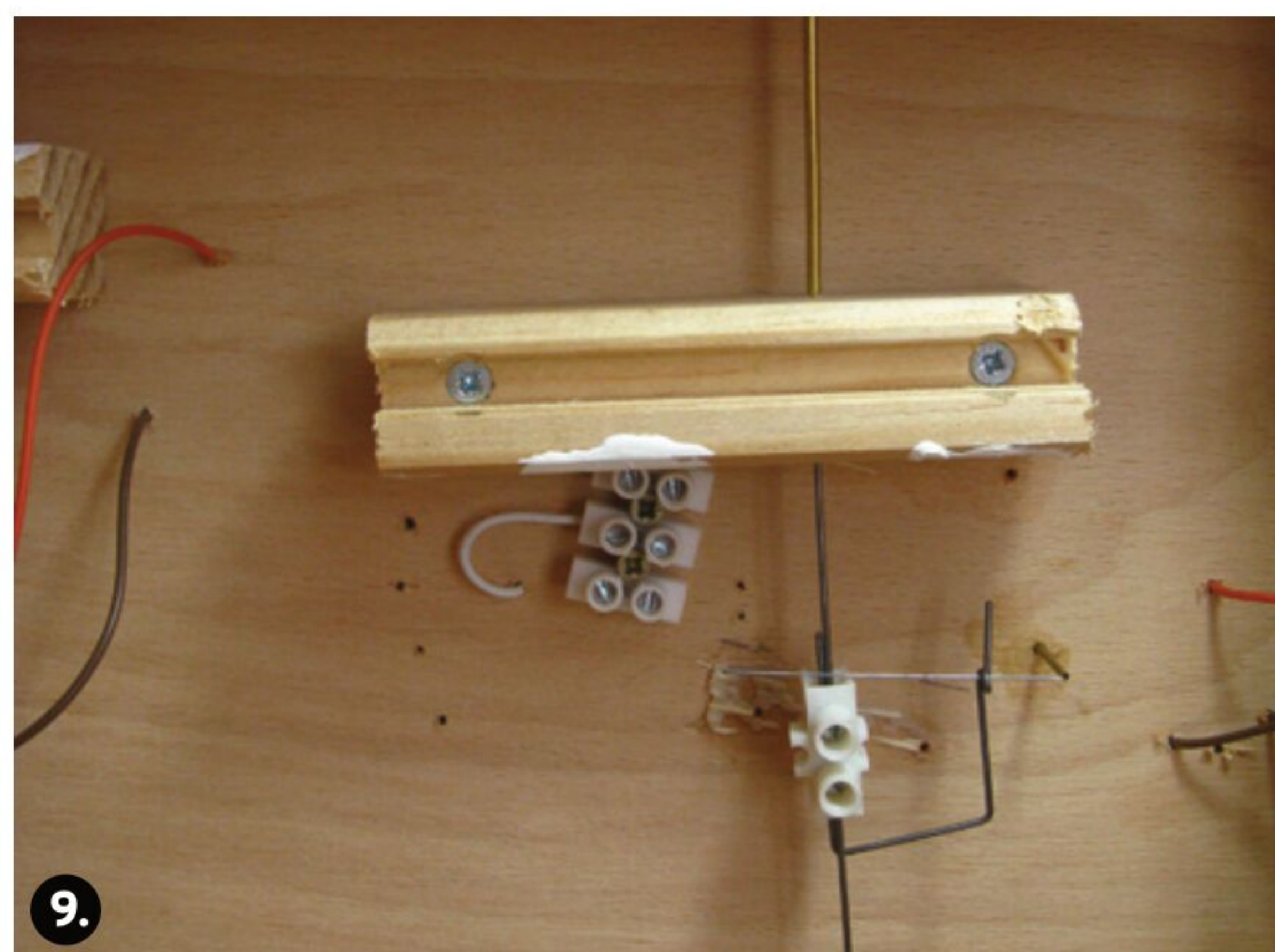
Bouw baan

De start van de bouw, eind 2017, begon door een onverwachte verhuizing. Mijn oude modelbaan moest worden afgebroken en om toch iets te doen te hebben, ontwierp ik een smalspoorstation, dat in de 80 x 30 cm metende Ivar-stellingkast van Ikea past. Daar ik niet verwachtte veel tijd voor het bouwen zullen te hebben, was de naam snel gevonden: Rien ne se passe, er gebeurt niets. Het eerste jaar is er dan ook weinig gebeurd. Uit styreen en onderstellen van N-spoor ontstonden de eerste wagens. Op het onderstel van een Fleischmann 7000-industrioloc wist ik een

opbouw van een Engels bouwkit te fabrieken. Onder-tussen hadden we een nieuwe woning gevonden. Deze was iets groter dan de vorige, dus zou er ruimte zijn voor een grote modelbaan. Maar dit kleine oppervlak en het gefröbel aan wagens beviel me wel. Dit baantje zou misschien wel eens af kunnen komen. In de »

1. Het station heeft een overzichtelijk aantal sporen.
2. De eerste gebouwen zijn klaar, twee aangrenzende huizen op basis van Auhagen gevels.
3. De eerste loc is gelijk met de eerste twee wagens gebouwd en staat op een proefdiorama.
4. De achterste huizen in aanbouw. De elektriciteitsdraden zijn al aangebracht, dat scheelt gepriegel achteraf.
5. De overweg op de landschapsmodule. Aan weerszijden van de weg staat verschillend onkruid.





kerstvakantie van 2018 bouwde ik in een rustig tempo de eerste module van 80 x 30 cm. De eerste module? Jawel, de baan zou uit twee modules gaan bestaan, een voor het station en een met landschap. Ik begon met de laatste. In een week was die al voor een groot deel klaar. Het verbaasde me dat het zo snel kon gaan, ik werkte er niet meer dan drie uur per dag aan. Toch was na een week de eerste laag gras al aan het opkomen. Hoewel het tempo na de vakantie daalde, was de module eind maart toch wel zo'n beetje af. Er waren zeker vier lagen gras geplant, onkruid was gezaaid en de struiken stonden langs de kant van de weg. Voor

deze module moest ik alleen nog op zoek gaan naar bladeren voor de suikerbieten. De vraag was of die er ooit zullen komen.

Techniek

Eind 2019 begon ik met de stationsmodule. Het plaatsen en aansluiten van de smalspoorwissels van Tillig met aandrijving behoort niet tot mijn favoriete bezigheden. Ook de techniek achter een modelbaan is niet mijn ding. Het liefst houd ik het zo simpel mogelijk. Uiteindelijk zijn de wissels werkend in de baan opgenomen. Daarbij maak ik gebruik van het systeem

dat door Peter van Gestel op zijn website Hamsart is beschreven (<https://hamsart.blogspot.com/2013/06/mechanische-wisselsturing.html>). Met een mechanische bediening en polarisatie werkt dit systeem naar tevredenheid. Wel zal ik bij volgende modelbanen wissels van Peco kiezen, die zijn gemakkelijker aan te sturen en betrouwbaarder in hun functioneren.

Cabcontrol

Ook het elektrische systeem is eenvoudig. De bediening is analoog, zij het dat ik gebruik maak van een PWM-controller van Gaugemaster. In leekentaal noem ik het hoogfrequent rijden. Dit is nog net de stand van techniek die ik aan kan. Met digitaal rijden heb ik in het verleden te veel problemen gehad die ik niet zelf kon »

-
- 6. Tegen zonsondergang rijdt een late goederentrein door het verlaten landschap.
 - 7. Bouwfase van de bedieningshendels van de wissels.
 - 8. Rangeerbewegingen met loc 3 op het station.
 - 9. De eenvoudige constructie van de wisselbediening.
 - 10. Een halfvolle houtopslag naast het kolenhok. De tuinen staan vol met bouwsels.
 - 11. Achter de huizen staat een mengelmoes van schuurtjes en brandstofvoorzieningen.
 - 12. Loc 3 rijdt een lege bietentrein.
-

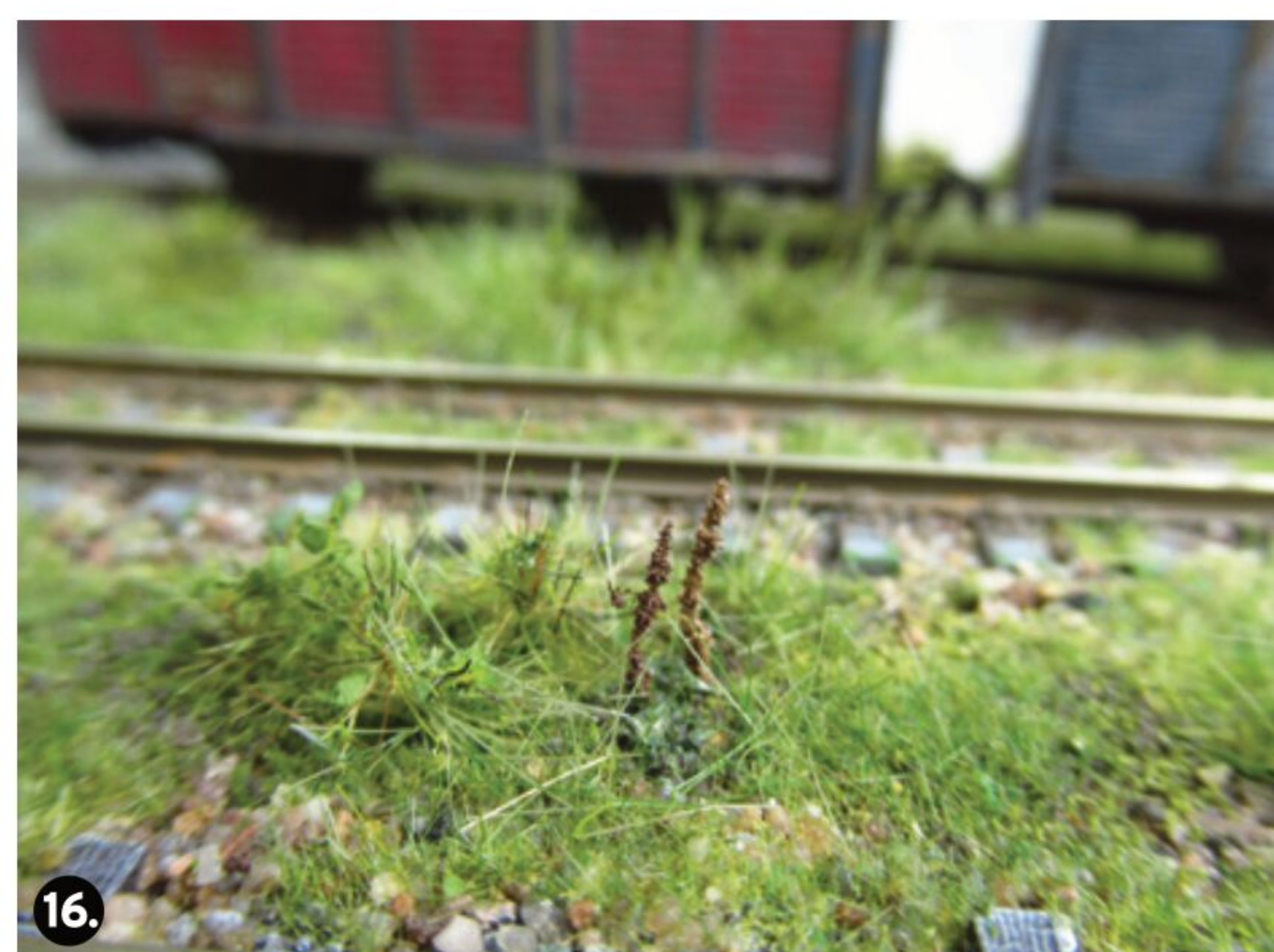


oplossen zodat de lol er snel afging. In deze baan is Cabcontrol ingebouwd. Alle sporen hebben een eigen schakelaar, waarmee de spanning op beide railstaven aan en uit kan worden gezet. Ik heb echter een aan/uit/aan-tuimelschakelaar gebruikt, zodat alle sporen voor de voeding twee mogelijkheden hebben. Door twee PWM-controllers te gebruiken kunnen er twee treinen onafhankelijk van elkaar rijden, mits ze binnen

hun eigen geïsoleerde sector blijven. Rangeren met twee locs is ook mogelijk.

Huizen

De scenery is zelfbouw, of bijna zelfbouw. De woningen zijn gebouwd met gevels van het Baukastensysteem van Auhagen. Ik heb ze iets ingekort, zodat de panden iets lager zijn. De ramen komen van dezelfde firma,





19.

de deuren zijn eigenbouw, net als alle schuurtjes en rommeltjes in de achtertuinen. De fabriek is eigenbouw van ongeveer 1,5 mm dik schrijfblokkarton, het grijze karton dat vaak de achterzijde van schrijfblokken en schetsblokken vormt. De muren zijn beplakt met schuurpapier korrel 100, de ramen komen uit de rommeldoos. De reclame op de zijgevel van het woonhuis is per toeval gelukt. Het is aangebracht door een negatieve print op kalkpapier te maken en deze met potlood op de ondergrond af te drukken. Daarna is het een kwestie van overschilderen met de juiste verftönen. Bij deze muur is dat misgegaan: de aangebrachte gipslaag zat niet stevig genoeg op de ondergrond waardoor de ondergrond bij het aanbrengen van de reclame is losgekomen. In eerste instantie baalde ik daarvan, maar door de muren te voegen en de stenen een kleurtje te geven werd uiteindelijk een mooi effect bereikt.

Schaal 00?

De schaalgrootte was een compromis. In Noord-Frankrijk reden de suikerbiettreinen op 600 mm-spoor.

- 13. De houtopslag bij een van de huizen. De voorraad hout is niet voldoende voor de komende winter. Het konijnenhok is leeg.
- 14. De onderzijde van het dak vertoont roest. De golfplaat is gemaakt uit restjes aluminium van kwarkbakjes.
- 15. Dorpsbewoners wachten tot het café open gaat. De waard zal zich toch niet hebben verslapen?
- 16. Het onkruid tiert in alle hoedanigheden, er valt niet tegenop te maaien.
- 17. Rust in het station, er gebeurt werkelijk niets.
- 18. De wagens zijn beladen en staan klaar om bij de fabriek te worden opgehaald.
- 19. De wekelijkse goederentrein loopt binnen op spoor 1; de loc zal afkoppelen en via spoor 2 naar het fabrieksspoor rijden.
- 20. Het spoor naar het station volgt in de bogen de contouren van het landschap.

»



20.



21.

Omgerekend naar H0 zou dat rond de 6,9 mm zijn. De rails van spoor Z zou dan het meest geschikt zijn. Voor Z-spoor kon ik echter geen wissels met een scherpe hoek vinden en daarnaast zijn onderstellen voor locomotieven en wagens beduidend duurder dan in schaal N. Ook zou ik moeten nadenken over de stroomvoorziening; spoor Z wordt met 8 volt gevoed terwijl dat 12 volt is bij spoor N en H0. Dat betekent dat er een andere PWM-regelaar nodig was; het prijskaartje werd te hoog en ik koos om iets op te schalen. Het werd 9 mm spoor in schaal 00 (1:76), dat komt overeen met een spoorwijdte van 684 mm. Zo komt het toch in de buurt van het 600 mm-spoor. Bij het kijken naar de baan is dat niet zien. Dan lijkt het een H0e baan. Rien ne se passe was een mooi experiment dat ik met plezier heb gebouwd maar waar ik ook van heb geleerd. Mijn eerste minibaan is af. Op naar het volgende, in schaal H0 en normaalspoor. Een rangeer-

baan, want dat is met smalspoor op deze schaal toch wel een gepriegel. En die suikerbieten? Die zijn nooit meer opgekomen. //

- 21. Loc 3 haalt de wagens bij het laadbord van de fabriek op.
- 22. Puffend passeert de trein de onbewaakte overweg net buiten het dorp.
- 23. De rust keert terug als de trein langzaam achter een helling verdwijnt. De activiteit is voorbij, er gebeurt weer niets, rien ne se passe.



EXTRA ONLINE

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



22.



23.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



We zijn benieuwd naar uw mening

We maken Railhobby al ruim veertig jaar voor u. Daarom zijn we benieuwd naar uw mening over het merk. Welke rubriek(en) leest u graag, bent u een modelspoor- of groot-bedrijf-hobbyist en wat zijn uw wensen?

We horen het graag! Ga naar [Railhobby.nl/onderzoek](https://railhobby.nl/onderzoek), vul de enquête in en maak kans op een snijmat, rangeerder of Neurenbergspecial 2023.

Anti-icing

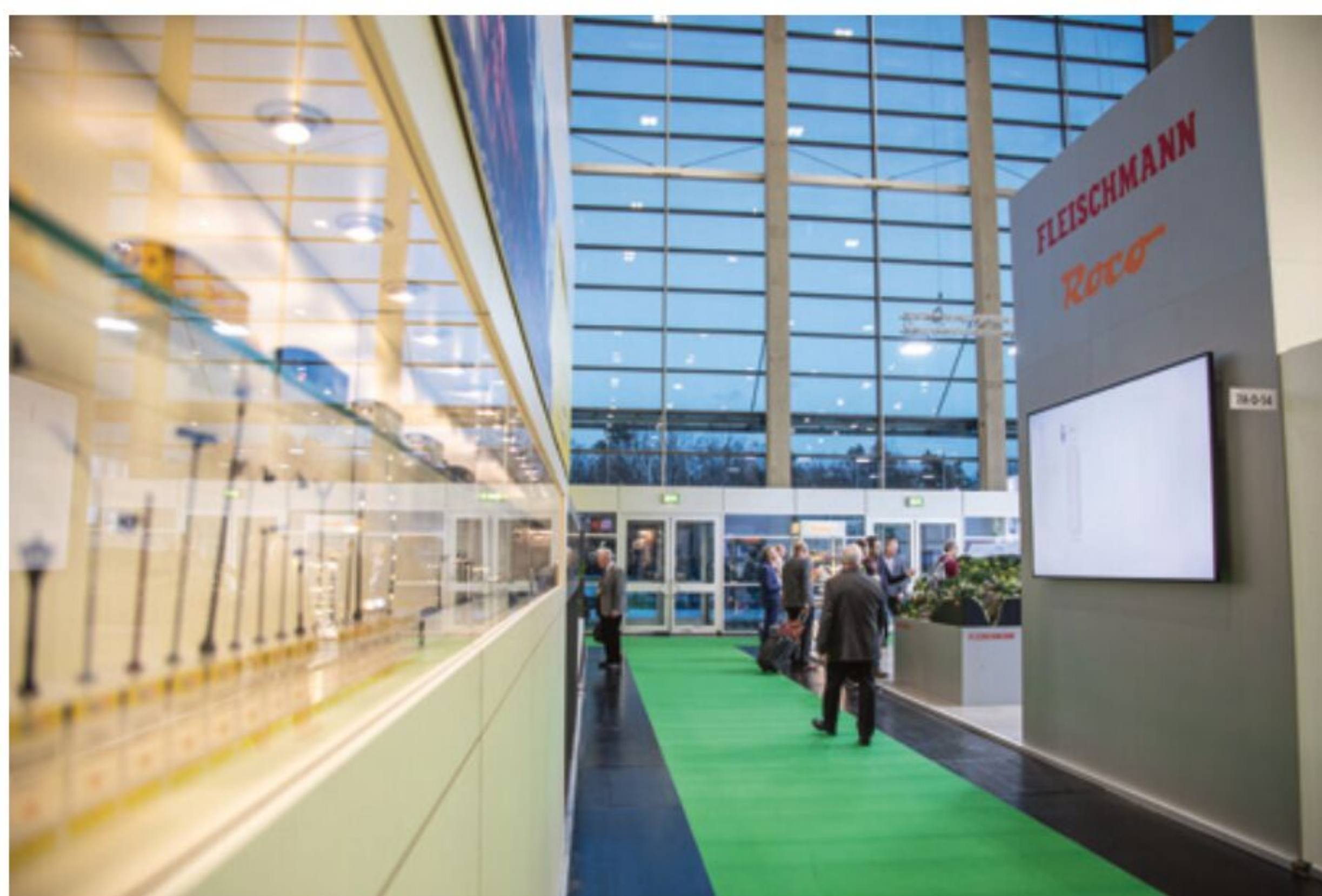
Op diverse plaatsen in Nederland bevinden zich 'anti-icingputten'. Op deze plaatsen wordt de onderzijde van de trein met glycol ingespoten, om zo het aanhechten van ijs en sneeuw te voorkomen. Op de foto ziet u de put op de Watergraafsmeer. **Bekijk een video op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video).**



FOTO: WILLEM VAN DER HOUVEN

Medewerkersdag 2022

Elk jaar ontmoeten redactie, medewerkers en uitgever elkaar op de medewerkersdag. De afgelopen twee jaar kon deze niet doorgaan, dus er was dit keer veel te bespreken. In een brainstorm kwamen veel interessante ideeën voor nieuwe artikelen naar voren. Daarnaast was er een workshop fotografie met theorie en praktijkoefening. Heeft u een idee voor een artikel of wilt u medewerker worden? Stuur dan een e-mail naar redactie@railhobby.nl.



Neurenbergspecial 2023

In februari 2023 verschijnt voor de zesde keer de Neurenbergspecial. Voor deze special stelt de redactie een alfabetisch overzicht samen van de nieuwe modelspoorproducten die in 2023 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod. Wilt u deze special niet missen? **Upgrade dan uw abonnement op [Railhobby.nl/upgraden](https://railhobby.nl/upgraden) of bestel de uitgave op [Railhobby.nl/Neurenberg23](https://railhobby.nl/Neurenberg23) en profiteer t/m 9 februari 2023 van gratis verzending t.w.v. € 2,99.**



Kerststation ARKELCS

LICHT IN DECEMBER

Rond de feestdagen zijn de polders van de Alblasserwaard op hun donkerst, maar wordt het in de straten van Arkel alleen maar lichter. Arkel straalt dan als kerstdorp. Onverschrokken gaan de inwoners door, ook in tijden van hoge energieprijzen. “Gelukkig hebben we LED.”

Het in 1883 in gebruik genomen stationsgebouw van het net naast Gorinchem gelegen dorp speelt een prominente rol in deze periode van verlichting. Speciaal voor het evenement draagt het dan de naam ArkelCS. Het is inmiddels traditie geworden dat Arkel in de maand december straalt als The Christmas Village; een initiatief dat startte door de Arkel Christmas Challenge van de Stichting Dierenlot. In 2020 werd met deze actie voor het eerst aandacht gevraagd voor dieren in nood in Nederland. Dierenhulporganisaties werd opgeroepen om op zo ludiek mogelijke wijze naar station Arkel te

komen. Dat kon per trein, maar gebeurde ook per oldtimer. Meer en meer inwoners sloten zich bij de actie aan. Eén van de initiatiefnemers, Rachelle Metz, over het steeds groter worden van de actie: “Er wordt naar gekeken en gezegd: dat kunnen wij beter. Het werkt dus heel aanstekelijk. Elke avond komen er steeds meer lampjes bij.”

9 DECEMBER

De Facebook-pagina van The Christmas Village heeft inmiddels 1800 volgers; ruim de helft van het inwoneraantal van Arkel. Op die pagina wordt al vanaf de eerste

dag na kerst afgeteld naar de volgende editie. Volgers ontvangen midden in de zomer, wellicht zittend op het strand, updates over de nieuwste versieringen die bij de komende editie worden gebruikt. Dit jaar vindt het plaats van 9 tot en met 22 december, waarbij op vrijdag 9 december wordt afgetrapt met de Santa Lichtjesroute door het dorp. Bij het station wordt een kerstspreekje uitgebeeld. Daarnaast is er volop decoratie rond het kerststation aanwezig; genoeg om The Grinch een beroerte te bezorgen. Over de energierekening maken de initiatiefnemers zich geen zorgen: er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van ledverlichting. //

1. Vlak voor kerstavond 2021 vertrekt trein 7255 uit Arkel naar Geldermalsen.
2. Een Kever, in 1971 volgens de kentekendata in oranje lak geleverd, maakt de sfeer van de feestdagen compleet.
3. Tijdelijke inwoners van Arkel poseren naast de trein naar Geldermalsen. Groene kerst of niet: in Arkel zijn de sneeuwpoppen onverwoestbaar.
4. Qbuzz GTW-treinstel 6352 naast ArkelCS; 24 december 2021.



De Grote Kleine Treinencompetitie

INTERVIEW TEAM BLAUW, DE WINNAAR VAN HET 2^e SEIZOEN

Op 12 november 2022 was de finale met als thema 'De vier jaargetijden'. Wibi Soerjadi was gastjurylid van het goed bekeken tv-programma. Na een spannende strijd kon het winnende team de 'gouden loc' van presentator André van Duin in ontvangst nemen. Voor dit nummer interviewen we Team Blauw, het winnende team.



Team Blauw bestaat uit Dennis, Ed, Frits, Niels, teamcaptain Ruud en reserve-teamlid Remy. Dat de teamleden zeer gemotiveerde en bekwame modelbouwers zijn, is duidelijk. In de finale, de zesde ronde, bleken zij voor de gouden Vectron-loc voldoende punten te hebben gescoord. Na de eerste uitzending met meer dan 1 miljoen kijkers (inclusief uitgesteld kijken) liepen de kijkcijfers snel op; de tweede en derde uitzending trokken respectievelijk meer dan 1,1 en 1,2 miljoen kijkers (inclusief uitgesteld kijken). Alle zes uitzendingen stonden in een van

tevoreen vastgesteld thema, zoals 'Beroemde treinreizen', 'Beroemde sprookjes', 'Nederland oh Nederland', 'Werk aan de winkel' en 'Op vakantie in Europa'. Dat werd aangevuld met een of meer specifieke opdrachten zoals het opnemen van een spoorbrug van ten minste één meter lengte, een nationaal herkenbaar element of het laten rijden van meer dan één trein. De wekelijkse dwarsligger vergde soms wat denkwerk en improvisatie, maar leidde ook tot creatieve invullingen. Astrid van Team Groen toonde zich met de prijs 'Koningin van de dwarsliggers' zeer verguld.

Hoe zijn jullie bij het programma terecht gekomen?

Ruud: “Op mijn bericht op social media kwam reactie van Mirjam, een van de redacteuren bij Concept Street dat het programma voor Omroep MAX heeft ontwikkeld en geproduceerd. Zij zag in mij een kandidaat met een originele kijk op de hobby. Aanvankelijk had ik er weinig behoefte aan, ik was druk met andere dingen. Maar na het terugkijken van het eerste seizoen, 2021, begon het toch te kriebelen en heb ik me alsnog aangemeld. Achteraf heb ik daar geen moment spijt van gehad.”

Frits: “Ook ik ben benaderd door Concept Street. De eerste vraag was of ik het programma kende, dat was zeker het geval. Ik wist dat ze voor het tweede seizoen naar deelnemers op zoek waren, maar ik zag er tegenop vanwege de vrije dagen die het me zou gaan kosten. Toen mijn vrouw opmerkte dat deze kans zich nooit meer zal voordoen, ben ik overstag gegaan en heb ik me direct aangemeld.”

Niels: “Ik heb me direct aangemeld toen ik de oproep voor deelnemers zag. Waarschijnlijk was ik de eerste die zich bij Concept Street meldde om mee te doen.”

Hoe zijn de ontwerpen tot stand gekomen?

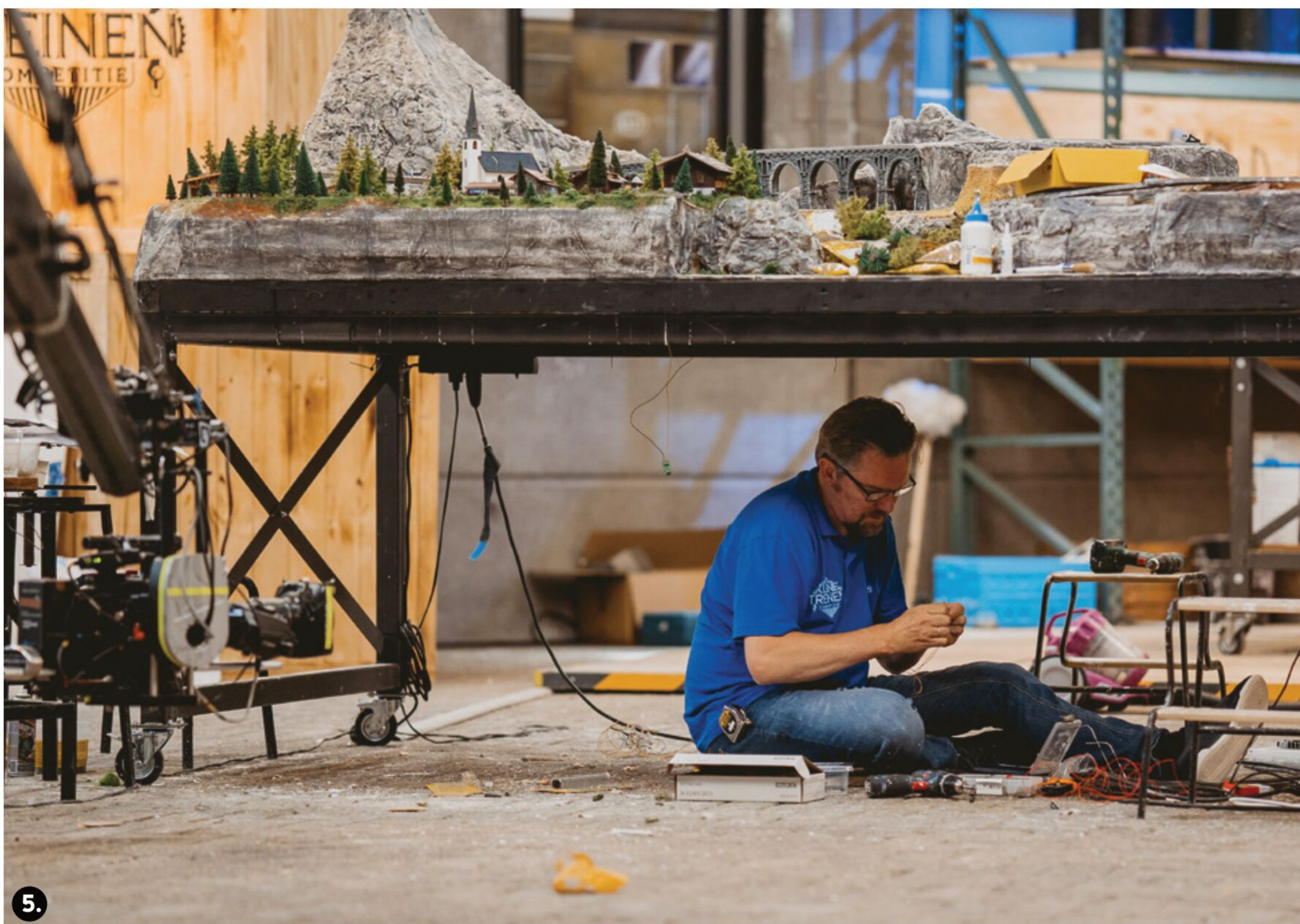
Dennis: “Nadat we de thema’s hadden doorgekregen, zijn we met het complete team bij elkaar gekomen om te brainstormen. Daar hebben we uiteindelijk de beste ideeën uitgehaald en in een plan verwerkt. We hebben daarbij vooral op de originaliteit gelet, om te voorkomen dat we met hetzelfde als de andere teams zouden komen.”

Ruud: “Zodra we helder hadden wat we wilden gaan uitbeelden, ben ik met Frits begonnen met het uitwerken »



1. Team Blauw, v.l.n.r. Niels, Dennis, team captain Ruud, Ed en Frits. (foto Omroep MAX, Roland J. Reinders)
2. Rails, wissels, verlichting en animaties, alles wordt door Frits onder de tafel aangesloten. (foto's 2 & 3 Sander Mulkens)
3. Presentator André van Duin volgt het kitspuiten door Ruud.
4. De gebouwen zijn een mix van aangepaste bouwpakketten en zelfbouw. (foto Ruud Kooger)





5.



6.



7.

van de baanplannen. Onderling hebben we veel contact gehad over wat technisch haalbaar is binnen de beschikbare bouwtijd en op het formaat waarmee we moesten werken. Uiteindelijk hebben we wat onderdelen moeten schrappen, maar daardoor konden we andere elementen die belangrijk waren voor het uitbeelden van het thema extra aandacht geven.”

Was het lastig om inspiratie voor de banen te vinden?

Frits: “Dat viel best mee, gewoon uit het alledaagse leven en van diverse plekken op de wereld. Maar ook van mijn eigen baan thuis.”

Niels: “Als je er voor openstaat, doe je continue inspiratie op, ook tijdens de jaarlijkse wintersportvakanties. De kunst is om die inspiratie in een modelinvulling om te zetten.”

Dennis: “Als we een leuk idee hadden, maar niet direct wisten hoe we dat uit konden beelden, keek ik vaak op Pinterest om ideeën op te doen.”

Hoe verliep het bouwen?

Ruud: “Het was hard werken, de baan moest in drie dagen klaar zijn, in de finale zelfs in twee dagen. Ik maakte van tevoren een duidelijke taakverdeling en dagplanning. Dat was in het begin even zoeken, maar naarmate de competitie vorderde, ging het steeds makkelijker.”

Ed: “De samenwerking was goed. Waar het kon, hielpen we elkaar en we leerden ook van onze fouten. Iedereen wist wat er van hem verwacht werd en zo zaten we al snel in een goed ritme.”

Frits: “We hebben allemaal onze eigen specialiteiten, en daar is in de taakverdeling ook goed naar gekeken. Iedereen was verantwoordelijk voor zijn eigen stukje en als je eerder klaar was, ging je anderen helpen. Er waren zo af en toe wel stressmomenten, want de tijdsdruk was heel hoog. Maar uiteindelijk hebben we samen, als team, het beste resultaat behaald.”

Hoe was de sfeer onderling en met de andere teams?

Dennis: “De sfeer tijdens de opnames en achter de schermen was erg goed, we hadden de grootste lol samen.”

Ruud: “Je zit met z’n allen in hetzelfde schuitje en daardoor leer je elkaar in korte tijd goed kennen. We wilden allemaal winnen, dat was bij iedereen echt het doel. Het is logisch dat we vaak meer oog voor ons eigen team hadden dan voor de andere teams. Echter, als het er op aan kwam, hielpen we elkaar wel uit de brand, bijvoorbeeld met spullen die niet voorradig waren of met kennis van een bepaald product. Uiteindelijk gun je iedereen gewoon een mooi resultaat. Er was bij alle teams veel onderling respect. Ik heb nog nooit zoveel mensen tegelijk met zoveel passie en toewijding zien werken, dat was heel mooi om te zien.”

Wat vonden jullie van de jurering?

Ed: “Er werd wel wat van je verwacht. Als er iets niet klopte of beter zou kunnen, zagen ze dat meteen, ook de kleinste dingen.”

Frits: “Met het commentaar van de jury waren we het over het algemeen wel eens. Bij zowel Evan als Joyce is de deskundigheid en kennis van zaken groot. Zo had Evan van tevoren aangegeven dat de hoeveelheid rotsen die we wilden gaan plaatsen, gezien het tijdsbestek, nogal ambitieus was. We hebben het toch gehaald en hij gaf ons daarvoor ook de complimenten.” »

5. Ook bij zijn werk onder de tafel wordt technicus Frits door de camera gevolgd. (foto Sander Mulkens)
6. De tot Glacier Express omgebouwde trein passeert het lange betonnen viaduct. (foto's 6 t/m 11 Ruud Kooger)
7. Team Blauw heeft met de tender van de 2104 de aandacht op zichzelf gevestigd.
8. Met de kraanarm zijn alle details door de camera vast te leggen.
9. ‘Beroemde treinreizen’ in aanbouw, de lange brug was een verplicht onderdeel.
10. Astrid, Koningin van de dwarsliggers en Ruud met de gouden Vectron.
11. Juichende bouwers bij de gouden loc.



8.



9.



10.



11.



12.

Niels: “Ze gaven naast commentaar ook handige tips waar we in de volgende rondes goed gebruik van konden maken. Ik kreeg van Evan nog een mooi compliment over de twee dorpskernen die ik thuis had voorbereid, zoiets is altijd fijn om te horen.”

Bouwen jullie thuis ook in schaal H0?

Dennis: “Ik ben op mijn achtste begonnen met N-spoor, schaal 1:160, en heb deze schaal altijd aangehouden. Na afloop van de opnames ben ik thuis begonnen met het bouwen van diorama’s in H0, dus 1:87 is me goed bevallen.”

Ruud: “Zoals in de eerste aflevering te zien was, heb ik thuis een H0-baan. Dat vergt wel meer ruimte dan bij N-spoor, maar daar tegenover staat dat je mooiere details kunt aanbrengen.”

Ed: “In mijn H0-baan thuis werk ik veel met verschillende hoogtes om de ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Die creatieve invullingen pasten we ook tijdens de competitie toe.”

Waar zijn jullie het meest trots op?

Frits: “Dat is zeker het teamwork en dat we door die samenwerking zover zijn gekomen. Ieders specialiteit is in de uitzendingen goed naar voren gekomen.”

Ruud: “Inderdaad het teamwork. We zijn allemaal individuele bouwers, maar doordat we onze krachten hebben gebundeld, konden we het onmogelijke mogelijk maken. Iedereen had een heel positieve mindset, wat mijn taak als teamcaptain wel een stuk makkelijker en vooral heel leuk maakte.”

Hoe ervaren jullie het om gewonnen te hebben?

Ed: “Dat is een geweldige ervaring. Door als deelnemer aan de competitie mee te doen, heb ik een aardig kijkje in de tv-wereld gekregen. Het waren vijf erg leuke weken.”

Dennis: “Het is natuurlijk super als je mag zeggen dat je dit jaar de beste modelbouwer van Nederland bent!”

Frits: “Het was een heel mooie ervaring, sowieso alleen het meedoen al. Ik zou het zo weer doen! Mooi was het om te zien dat alle banen op de laatste dag aan elkaar werden gekoppeld.”



13.



Is het moeilijk om de uitslag geheim te houden?

Ruud: “Ja, ik had daar wel moeite mee. Ik heb een creatief beroep en daardoor heeft men toch al snel bepaalde verwachtingen van je. Maar volgens mij heeft mijn pokerface wel gewerkt, ik denk niet dat mensen aan mij hebben kunnen merken dat we hebben gewonnen.”

Frits: “Je moet vanaf de opnames nog een aardige tijd wachten voor je mag zeggen dat je meedoet. En dan het wachten tot de finale op tv is geweest, voordat bekend is dat je als team hebt gewonnen. Het was niet eenvoudig, maar het lukte wel.”

Hebben jullie tips voor onze lezers?

Frits: “Heel veel ideeën en inspiratie zijn op internet te vinden, maar ook op beurzen en tentoonstellingen waar banen van medemodelbouwers in het echt te zien zijn. Bouw het vooral zoals je het zelf mooi vindt; je kijkt tenslotte zelf het meest naar je eigen werk.”

Dennis: “Heb geduld. Thuis is er geen klok die aftelt of een jury die je op je vingers kijkt. Neem de tijd om te bedenken wat je wilt bouwen en lees je in over de materialen waarmee je aan de slag wilt gaan. Experimenteer eerst met verschillende materialen en kies voor je uiteindelijke bouwwerk het materiaal dat in jouw ogen het beste resultaat geeft.”

Ruud: “Wees nieuwsgierig en vraag zo nodig om hulp, maar laat je niet beperken door de meningen van anderen. Wil je niet gipsen maar kleien, ga dan lekker kleien. Vind je een geel-blauwe NS-trein mooier in het paars? Schilder hem dan paars. Als dit programma je iets heeft geleerd, dan is het wel om out-of-the-box te denken. Het is jouw hobby. Veel plezier!” //



15.

12. De aan elkaar gekoppelde creaties van Team Blauw. (foto's 12 & 13 Ruud Kooger)
13. Het thema 'De vier jaargetijden' is door Team Blauw op creatieve wijze ingevuld.
14. Het gesprek van jurylid Evan Daes met teamcaptain Ruud wordt op camera vastgelegd. (foto's 14 & 15 Sander Mulkens)
15. Dat secondelijm goed plakt, heeft Ed ervaren, de EHBO van het Spoorwegmuseum kan het probleem snel klaren.



EXTRA ONLINE

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



Winterdienst

Kunnen we een echte winter verwachten? Bij de spoorwegen wordt het spannend als de temperatuur onder het vriespunt daalt. Speciale draaiboeken komen dan uit de kast. De wintermaatregelen, hier kort verwoord in een langer Spoorverhaal, worden dan van kracht.

De wisselverwarming wordt ontstoken, soms nog met flessengas of met heet water uit verwarmingsketels die op het emplacement staan. Maar steeds vaker met elektrische verwarmingselementen, dan is er geen risico van uitwaaien bij harde wind. Dure maatregelen om te voorkomen dat wisseltongen aan de rails vastvriezen. Ook wordt met 'anti-icing' gewerkt: de onderzijde van treinstellen wordt met glycol bespoten om aanhechting van sneeuw- en ijsklonten tegen te gaan. Een nadeel is dat de remschijven het door de aangehechte vettigheid bij de eerste remming minder goed doen. Ook is er veel rookontwikkeling bij de eerste remmingen, iets dat in de Schipholtunnel meermalen aan de orde was. Het is een nogal controversiële methode: de DB staat de-icing bij haar ICE's niet toe.

Bovenleiding

Het bovenleidingnet vraagt bij ijzelvorming extra aandacht. Hoewel water een prima stroomvoerende geleider is, zijn ijs en rijpvorming dat niet. De schuitjes

van de stroomafnemers met de contactstrippen kunnen er door worden geïsoleerd, wat zorgt voor een hogere elektrische weerstand. Het gevolg is veel vonk- en vuurvorming tussen het sleepstuk (schuitje) en de rijdraad, met kans op schade aan de stroomafnemers, schuitjes en zelfs het doorbranden van de rijdraad. Hoewel modern materieel stroombegrenzers in de tractie-installaties heeft, kunnen tractieproblemen ontstaan bij het aanzetten bij lage snelheid met veel vermogen. Door met meerdere stroomafnemers tegen de draad te rijden, kan ongewenste grote overgangsweerstand worden verminderd, ook zijn er dan meer ijsschrapers actief. Tijdens de rit zal de machinist regelmatig de stroomafnemers op en neer zetten om deze beweegbaar te houden en het ijs af te breken. Veiligheidshalve wordt bij zware ijzelvorming de maximumsnelheid beperkt. In een donkere nacht is het rijden onder dergelijke omstandigheden niet echt plezierig. De continue over een wit reflecterend landschap schietende bliksemflitsen maken het rijden erg vermoeiend, zeg maar het lasoog-effect.

Ijzelschakeling

IJzelvorming zorgt voor veel verstoringen en betekent risico's voor de infrastructuur, tractiemiddelen en dienstregeling. Sinds het begin van de elektrificatie is dan ook veel bedacht en geëxperimenteerd om dit te beperken. Zoals het vanuit de centrale schakelpost aaneen schakelen van kilometerslange secties bovenleiding om er via kortsluiting hoge, warmte gevende stromen doorheen te voeren. Weliswaar smolt het ijs, maar de koperen rijdraden zetten uit. Die gingen soms hangen waarbij versleten, zwakkere bovenleiding kon breken. Als het wel goed ging, bevroren de rijdraden na de riskante ijzelschakeling weer net zo hard. Tijdens de ijzelschakeling was elektrisch rijden uiteraard niet mogelijk. Een veiligere methode was de ijzelbestrijdingswagen. Met een tweeassige goederentreinconducteurswagen, uitgerust met een pantograaf, werd antivriesvloeistof op de draden gespoten. Dit systeem werkte jarenlang met redelijk succes.

Nooit stoppen

De laatste decennia wordt een betere methode toegepast: bij verwachte ijzel niet stoppen met rijden, maar ook 's nachts, na afloop van de reguliere dienstregeling, materieel op de baan houden om door te blijven rijden. Serieuze ijzelvorming op de bovenleiding krijgt zo nauwelijks een kans. Om dit effectief te bestrijden, worden speciale machinistendiensten ingedeeld. Ik

herinner me een druk nachtelijk treinverkeer over de Zoetermeerlijn. Drie uur 's nachts, geen mens te bekennen, maar wel elke tien minuten een knetterende en vonkende Sprinter over de lus. Leuke klus! De ochtenddienst kon zonder problemen beginnen. Eer aan de jonge Haagse tractieopzichter (TOPZ) en chef »

1. In vroeger tijden werden wissels handmatig sneeuwvrij gemaakt. (foto NS, collectie Hans de Mooij)
2. Door sneeuwval is de ICE-dienst in Emmerich geknipt; tijdens de overstap is er kennelijk genoeg tijd om een sneeuwpop te maken, 22 december 2009. (foto Sander Broerse)
3. SNG-treinstellen 2303 en 2720 rijden door een winters landschap langs Veenendaal-De Klomp richting Arnhem, 8 februari 2021. (foto Harold van der Meer)



2.



3.

TIJDENS DE RIT WORDEN STROOMAFNEMERS REGELMATIG OPGEZET EN GESTREKEN

tractie materieel (CTM) die deze simpele truc rond 1981 hebben bedacht en toegepast.

Boordcomputers

Het functioneren van de huidige hoogwaardige loc- en treinstelelektronica, accu's en computers is bij vorst een probleem. Met speciale wintermaatregelen moet het elektrische tractiepark zoveel mogelijk rollend worden gehouden. Dan blijven de meeste elocs en treinstellen - vaak in de parkeerstand - na de rit opgebouwd met hun stroomafnemers tegen de rijdraad staan. De apparatuur wordt zoveel mogelijk ingeschakeld - uiteraard ook de cabinekachels - om warmte te creëren. Ter zake kundige bewaking houdt het geparkeerde materieel in de gaten.

Vroeger, bij de oudere weerstandslocs zoals de series 1100, 1200, 1300 en 1500, draaiden de ventilatoren bij stilstand op volle toeren. De retourstroom van de met hoogspanning gevoede ventilatoren - bij de serie 1500 de generator in de ventilatormotor - zorgden voor het opladen van de batterijen. De batterijen zijn de zwakste schakel en zeer kwetsbaar bij vorst. Bij de treinstellen, een Traxx of 189 is dat een minder groot probleem. Daar blijft de energie leverende statische omzetter aanstaan, gaan de cabinekachels of treinverwarming aan en blijven de binnendeuren naar de

machineruimte open. Alles om de machineruimte warm te houden. Bij de serie 1600 blijven de binnendeuren dicht; hier staat de machineruimte via de zijwandroosters in directe verbinding met de buitenlucht.

Remkranen

Ondanks de ingebouwde luchtdrogers kunnen remkranen en luchtsystemen door condenswater in leidingen en luchtdrukketels bevriezen. Waar mogelijk wordt condenswater afgetapt, waarna de aftapkranen enigszins snijdend worden opgezet. Water en lucht blijven zo doorstromen zonder te bevriezen. Het is een oud trucje uit de stoomtijd om bij de stoomverwarming condensvorming in de leidingen te voorkomen. Modern materieel heeft elektrodynamische remmen (ED-rem). Dit systeem zet de remming in de tractiemotoren in gang zodra de machinist de remkraan bedient. Wel moeten de motoren voldoende omwentelingen maken om het remmend vermogen te kunnen leveren. Remmen zonder ED-rem gaat bij alle moderne machines nog altijd pneumatisch, met schijfremmen en remblokken. Dat betekent een ander winters probleem. Schijfremmen kunnen bevriezen en verglazen doordat zich - zeker bij stuifsnieuw - een dun laagje ijs op de schijf afzet. Ook hiervoor gelden specifieke bedieningsvoorschriften. Tijdens winterse ritten is de machinist verplicht om



elke tien minuten een kortstondige volremming uit te voeren. Hierdoor remmen de schijven op het pneumatisch commando automatisch mee en door de wrijvingswarmte op de remschijven wordt het risico van bevrozing minder. Technisch personeel staat 's winters stand-by, soms bewapend met heteluchtkanonnen om bevroren compressoren, deursystemen, koppelingen of handremmen te ontdooien.

Diesellocs

Ook diesel locomotieven hebben 's winters extra aandacht nodig. Zolang de motor draait is er voldoende verbrandingswarmte, maar wel milieubelasting, slijtage aan draaiende delen, geluid en brandstofkosten. Meestal kan de loc met een gestopte dieselmotor op een speciaal spoor worden weggezet en op de depotvoeding aangesloten. De depotspanning (240 V/380 V) houdt de batterijspanning op orde. Bij een Vossloh G1206 kunnen elektrische verwarmingselementen in de dieselmotor deze op bedrijfstemperatuur houden. Die truc lukt niet bij alle locomotieven. Een Vossloh G2000 is 's winters een zorgenkindje door de Webasto-verwarmingsinstallatie waarmee het koelwater kan worden voorverwarmd. Deze werkt echter op batterijspanning en de accu is vaak de zwakste schakel. De batterij kan, als die aansluiting aanwezig is, via een 230V-kabel worden geladen. Een G2000 met koelwatertemperatuur onder de 60 °C mag niet op vol vermogen worden benut en onder de 30 °C kan de loc zelfs niet worden gestart. Dit om schade aan de dieselmotor te voorkomen.

Goederentreinlocs

Voor elk loctype moet de machinist over specifieke kennis beschikken. De wijze van bediening en technieken kunnen per loc of treinstel aanzienlijk verschillen. Goederentreinmachinisten worden hier, door de variëteit aan locomotieven van diverse fabrikanten, vrijwel dagelijks mee geconfronteerd. Diensten vereisen vaak de overstap van elektrische naar dieseltractie, zeker door de nieuwe hybride machines. De elektrische energie kan door de dieselmotor via een generator worden opgewekt, maar ook door een hydraulisch systeem, zoals bij Voith-aandrijvingen. Voor elke locomotiefbevoegdheid moet een cursus met aansluitend praktijk en toetsing worden gevolgd. Verplichte stof en kennis waarbij ook de overheid (ministerie IL&T) eist dat deze ten minste eens in de drie jaar wordt opgefrist. Met daarnaast de kennis van de Nederlandse sein- en spoorwegregelgeving en van de landen waar internationaal rijdende machinisten mogen werken. De kennis van deze machinisten wordt elk jaar getest. Maar dit staat los van de wintermaatregelen. Het zal u wellicht gaan duizelen, maar voor een machinist is er meer dan alleen 'rood, geel en groen'.

»



5.



6.



7.

4. Ter vervanging van defecte ICE 3-treinstellen zette NS een vervangende trein in. Bij Elten passeren de 1757 en 1752 op 22 december 2009. (foto Sander Broerse)
5. NS 96 staat met gevaarseinen aan in Enschede gereed om na sneeuwval de lijn naar Glanerbrug schoon te rijden, 14 januari 1985. (foto's 5 & 7 Raymond Kiès)
6. Over de Zeeuwse lijn met een autotrein, zicht vanuit een 189. (foto Hans de Mooij)
7. Als gevolg van de sneeuw verwijst een NS High-speed-medewerkster reizigers in Roosendaal naar de vervangende Belgische trein omdat de Fyra V-250 de strijd heeft gestaakt, 19 januari 2013.



Koude G2000

Tot slot een anekdote. Met in de tas een lijvig naslagwerk met wintermaatregelen was ik een vriezende nacht op pad gestuurd om met een dieselloc een vertraagde containertrein naar Coevorden te rijden. Stevig ingepakt in mijn winterse kloffie op de Kijfhoek: “Hans, je loc staat op spoor 254.” Een spoor zonder depotvoeding. De ingeplande 1600 had het opgegeven, ondanks de losse straalkachels toch te koude en zwakke batterijen. De snelschakelaar was niet meer in te zetten, einde oefening. De vervangende dieselloc was een G2000 die al dagen stil stond, dus ijskoud en met amper batterijspanning. Het voorverwarmen met de Webasto-kachel voor de hoofddiesel zou onherroepelijk het einde voor deze machine hebben betekend. Goede raad was duur. “Hans, het lukt jou wel hè?”, klonk een wat wanhopige procesbijsturing. De elektronische displays in de cabines waren wit bevroren, alles was zo dood als een pier. Ik kende een mogelijkheid om de diesel onder de 30 °C aan de praat te krijgen. Fabrikant Vossloh, wetende dat nood soms wetten breekt, heeft in de schakelkast een verzegelde overbruggings-schakelaar met de tekst ‘Kaltstart Dieselmotor’ aangebracht. U begrijpt het al... Weliswaar na overleg met de processturing voor toestemming zat het zegeltje snel in mijn jaszak. De koude start zou worden weggeschreven in de ‘zwarte doos’ van de loc, maar wie zonder zonde is, werpe de eerste steen. Ik had geluk, na enkele minuten liepen alle zestien cilinders van de hoofddiesel, wolken witte condens uitbrakend. Schuddend en reutelend als een oude wasmachine kwam de zaak tot leven en ontdooide. Na een uur was de temperatuur van het koelwater net boven de 60 °C en kon ik met de trein op pad. De koude noodstart zat me



toch niet lekker; het druiste tegen mijn gevoel in hoe in technisch opzicht met een locomotief om te gaan. De prachtige rit die nacht, door een verstilde wondere witte wereld, in een comfortabel warme schemerverlichte cabine, hielp gelukkig de misère en snijdende kou buiten te vergeten. Station Coevorden, spoor 5, werd diep in de nacht zonder verdere problemen bereikt. //

8. Tilburg Universiteit, 27 december 2014. Terwijl de treindienst op gang is gekomen, wordt het station sneeuwvrij gemaakt. (foto Raymond Kiès)
9. Machinist Johan van de Wal controleerde op 7 december 1980 de koppeling van Plan V 482 in Ede-Wageningen. (foto Harold van der Meer)



EXTRA ONLINE

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



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



Uitgave van Railhobby gemist?



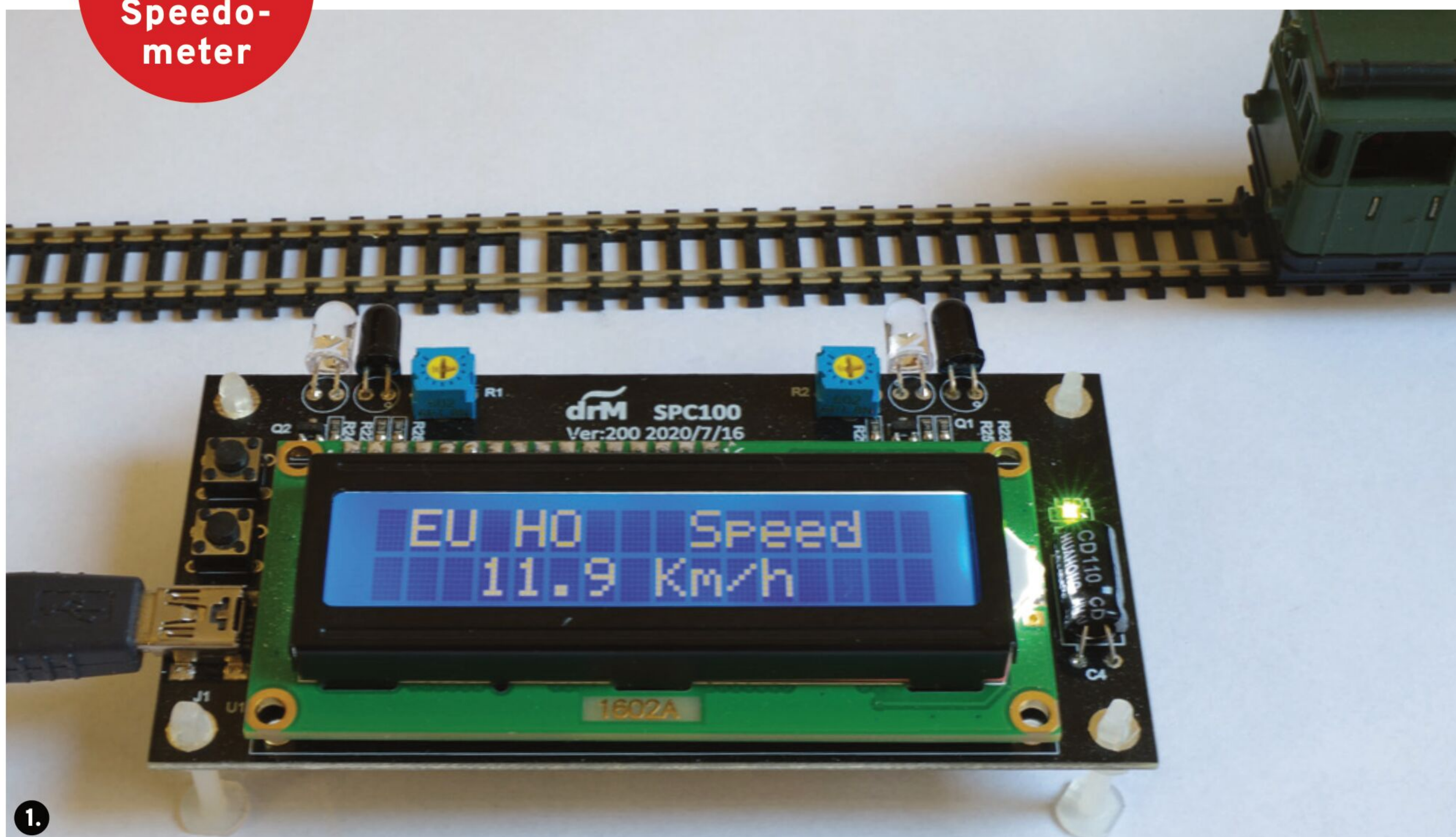
Bestel via Railhobby.nl/shop

Speedometer

Hoe weten we hoe snel de trein rijdt of wat de minimumsnelheid van een locomotief is? U kunt natuurlijk de lengte van een ovaal opmeten en met de stopwatch van uw smartphone de tijd van één of meerdere ronden meten en daarmee de snelheid terugrekenen.

Rob Blom ging met een handig hulpmiddel aan de slag.

EXTRA:
video
Speedo-
meter



De redactie heeft op verzoek van Sven van der Hart van de Tramfabriek de Speedometer onder de loep genomen. Het apparaat bespaart u het rekenwerk en registreert als een soort flitskast de snelheid van het model, overigens zonder foto's te nemen. De handzame Speedometer wordt met een mini usb-kabel en vier stand-offs geleverd en kan voor de regio's Europa, VK, VS en Japan worden ingesteld. Daarnaast kan de snelheid zowel in km/h als mph voor de diverse schalen - afhankelijk van de regio - worden gekozen. Opmerkelijk zijn de verschillende schalen die enkele regio's gebruiken. Zo hanteert het VK schaal 1:43,5 voor spoor 0, terwijl continen-

taal Europa en USA respectievelijk 1:45 en 1:48 aanhouden. Japan hanteert voor H0 1:80 en voor N 1:150 terwijl de Britten voor de laatste schaal 1:148 aanhouden. Volgt u het nog?

Schaalgroottes

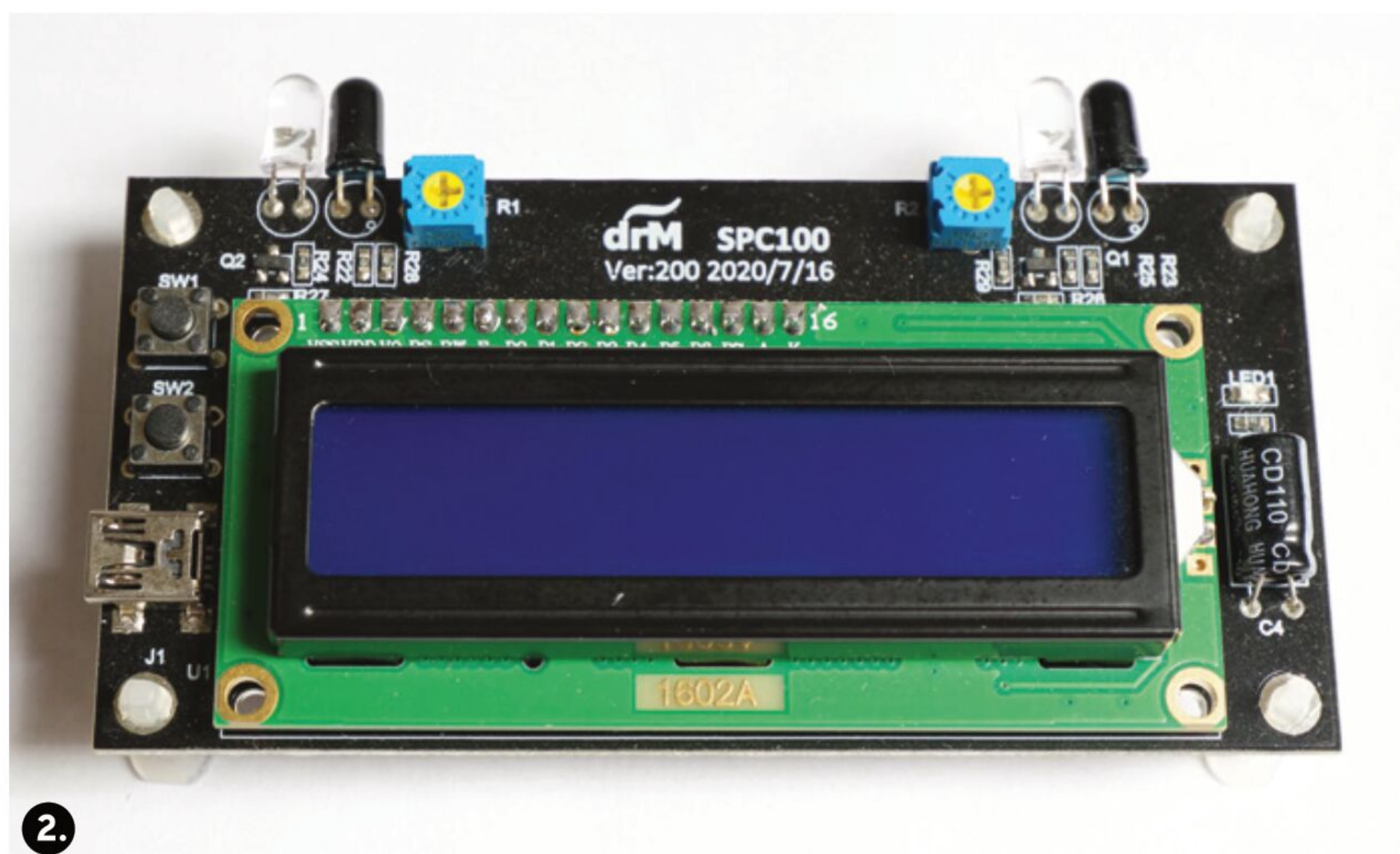
Voor Europa is de Speedometer voor de schalen 0, H0, TT, N en Z in te stellen. Na het monteren van de stand-offs wordt de 5 Volt spanning aangesloten. Ik gebruikte hiervoor een powerbank. Met twee drukschakelaars zijn de diverse instellingen in het menu te kiezen en in het geheugen vast te leggen. Vervolgens wordt de gevoeligheid van de beide sensoren ingesteld, deze is afhankelijk van de afstand

tussen de rails en de Speedometer. De handleiding geeft aan dat de gevoeligheid voor donkere modellen onder bepaalde omstandigheden problemen kan geven; een los aan-gebrachte sticker of dergelijke op de trein verhelpt dit probleem. Ook kan de afregeling met veel zonlicht (UV) lastig zijn, maar dat is met enige lichtdemping op te lossen. Na het instellen van de schaal en de km/h of mph wordt de Speedometer naast het spoor opgesteld en zal zo de snelheid van de passerende trein meten en op de display weergeven. Of het in H0 een twee- of drierailmodel of smalspoor is maakt niet uit. De foto's geven een indruk van de informatie die de display kan weergeven. De Speedometer SPC100R kost € 42,50; een externe sensor unit met verlengkabel € 13,79. Voor wie een passende behuizing wil hebben heeft Tramfabriek informatie voor een 3D-printbehuizing beschikbaar. //



Bekijk de video van de Speedometer en onze andere video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

1. De snelheid - 11,9 km/h - gemeten van een Eggerbahn-loc met Tramfabriek-aandrijving.
2. De stand-off voetjes zijn gemonteerd.
3. Na het instellen van de gevoeligheid is de Speedometer klaar voor de meting.
4. Het welkomstmenu verschijnt als de voeding is aangesloten. Het display geeft aan Europa, H0 en km/h.



DB BR 93 IN H0

GEDETAILEERD UITGEVOERDE TENDERLOC PIKO

Van de 1'D1-tenderloc BR 93⁵⁻¹² van de DB (ex-T14¹ van de Pruisische spoorwegen) zijn eerder modellen uitgebracht, onder meer door Roco. Van de versie BR 93¹⁻⁴ (ex-T14) was dat nog niet het geval. Met de nieuwkomer van Piko gaat een wens van veel modelspoorders in vervulling. We nemen het model in een Railtest onder de loep.



De Königlich Preußische Staatsbahnen (K.P.St.E.) had voor inzet voor reizigers- en goederentreinen op de voorstadtrajecten rond Berlijn behoefte aan sterke locs. Daarvoor ontwikkelde de firma Union de zware tweecilinder 1'D 1'-tenderloc type T14. De machines zijn door meerdere fabrikanten gebouwd; de eerste kwam in 1914 in dienst. Tot 1918 zijn er 562 aan de Pruisische spoorwegen geleverd. Ook andere spoorwegbedrijven, zoals de Reichsbahnen van Elsaß-Lothringen, bestelden dit loctype. Door de hoge trekkracht en prima ketelprestaties was het personeel erg tevreden over de loc,

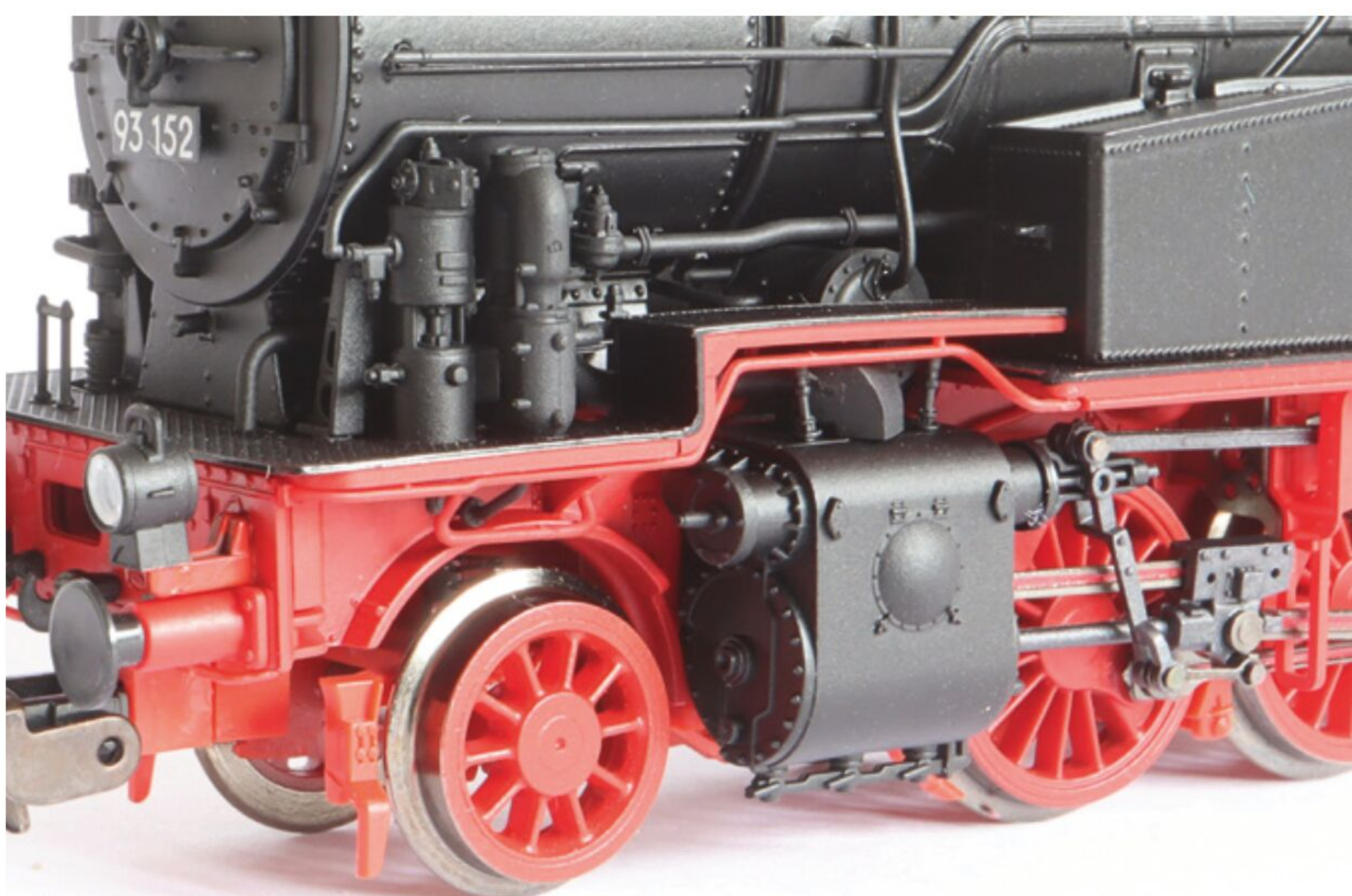
maar het spoorwegbedrijf was echter minder enthousiast. Dat had te maken met de ongunstige verdeling van de aslast. Bij de voorste loopas was dat 17,3 ton, wat voor die tijd tamelijk hoog was en zelfs meer dan dat van de drijfassen. Bij de Pruisische spoorwegen werd gezocht naar een oplossing voor de hoge asdruk en bestelde de vervolgsérie T14¹, bestaande uit 729 exemplaren. Die kreeg een grotere water- en kolenvoorraad. De uiterlijke verschillen tussen beide series waren de hogere kolenbunker en de recht doorlopende in plaats van de schuin aflopende waterbunker. De T14¹ was iets langer en zwaarder dan de T14. Of deze

aanpassingen hebben geholpen is maar de vraag: nu was de aslast van de achterste loopas met 19,1 ton zelfs hoger. Alleen als de water- en kolenvoorraden bijna op waren, werd de gewenste waarde bereikt. Uiteindelijk werd besloten het achterste deel van de watertanks af te sluiten. De aslast werd lager, maar de actieradius minder. Samen met de 39 machines die waren geleverd aan de Württembergische Staatsbahn, gingen alle locs over naar de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) waar ze werden ondergebracht in de serie 93. Door de lage topsnelheid - T14 65 km/h en T14¹ 70 km/h - werden ze nauwelijks voor reizigerstreinen ingezet. Van de eerste serie waren in 1950 bij de DB nog 158 locs aanwezig, deze gingen in 1960 buiten dienst. Bij de DR waren tot 1971 nog 160 stuks in dienst, in 1972 gingen de laatste »

1. Met aangepaste snelheid passeert de BR 93 152 het station met een goederentrein.
2. Wat we niet vaak bij modellen zien, zijn de bewegende stangen voor de aandrijving van de smeerpomp.
3. De Heusinger-schuifbeweging is zeer gedetailleerd. Voor plaatsing in een vitrine kan een zuigerstangbescherming worden aangebracht.
4. Het robuuste uiterlijk van de BR 93, ex-T14 is goed getroffen.



2.



3.



4.

twintig BR 93'ers aan de kant. Loc 93 320 is in het verkeersmuseum Dresden te bewonderen. Een tweede T14, de 93 108 staat als Tk1-63 in het spoorwegmuseum Chabówa in Polen. Van de tweede serie, die - curieus genoeg met computernummer - in 1968 bij de DB buiten dienst ging, staat de 93 526 in het museum Neuenmarkt Wisberg.

MODEL

Het model kan voor reizigers- en goederentreinen worden ingezet en desgewenst op kleinere draaischijven worden gedraaid. Wat direct opvalt is de hoge mate van detaillering. Op de metalen ketel zijn diverse leidingen los aangebracht, evenals diverse appendages, zoals de luchtpomp, dynamo en generator. De drijfwielen hebben dun uitgevoerde spaken, ook het drijfwerk met de Heusinger-stoomverdeling is fijn uitgevoerd. Wat we niet vaak zien bij modellen van grotere fabrikanten is de aandrijving van de smeeroliepomp op de achterste as. De rode DB-kleur van het onderstel is goed getroffen. De opschriften zijn loepzuiver aangebracht, wel kan een loep van pas komen om ze te

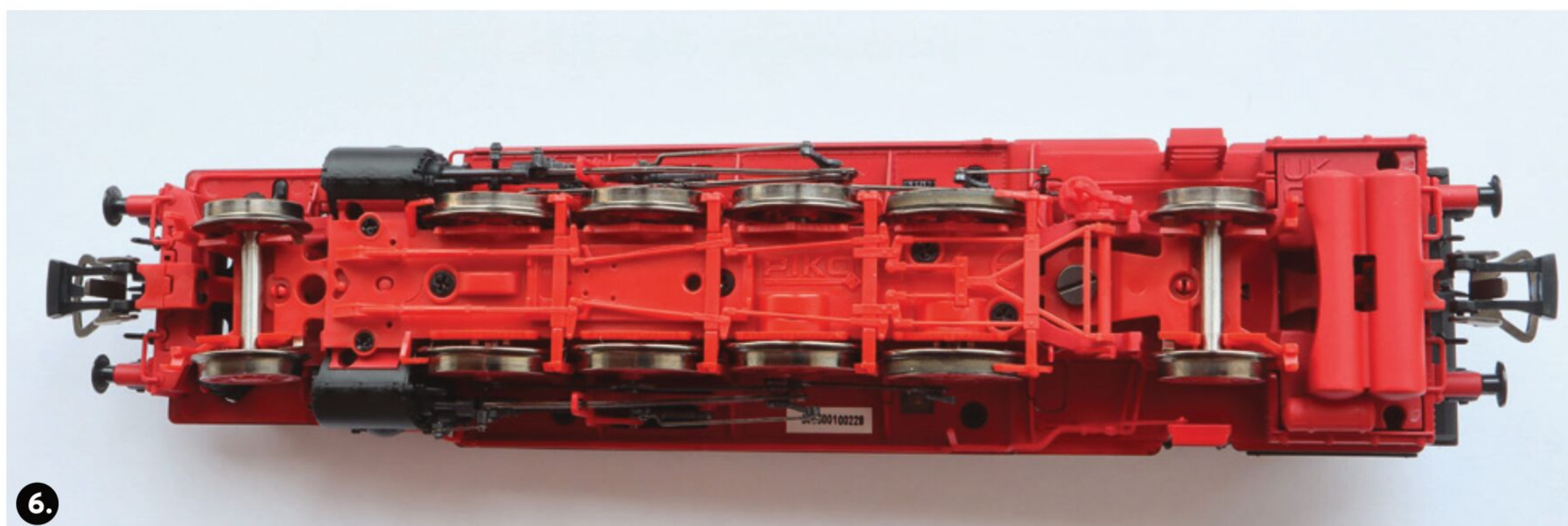
kunnen lezen. Daaruit valt af te leiden dat de 93 152 op 5 april 1950 revisie heeft gehad. Het model is 158,6 mm lang. Bij het grootbedrijf is de lengte 13.800 mm, zodat de loc nagenoeg op schaal is. Extra onderdelen zoals een imitatiekoppeling, langere luchtslangen en beschermpijp voor de zuigerstang worden meegeleverd. Deze kunnen worden gemonteerd bij plaatsing in de vitrine of, indien aan één zijde aangebracht, de loc slechts één kant op rijdt.

RIJEIGENSCHAPPEN

De in de ketel ondergebrachte vijfpolige motor met vliegwiel drijft de achterste twee assen aan. De voorste twee assen worden, conform de werkelijkheid, door de koppelstangen aangedreven. Alle assen, dus ook de loopassen, nemen stroom af, alhoewel dat bij de achterste drijf-as dat wat minder zal zijn omdat de wielen daarvan antislipbanden hebben. Door de motor in de ketel onder te brengen is een vrije doorkijk onder de ketel gecreëerd. Mede door het gewicht van 396 gram is er voldoende trekkracht. De redactie ontving de analoge versie; de digitale was nog niet



5.



beschikbaar. Op de baan viel op hoe soepel de loc rijdt. Ook de analoge loc is in staat om zeer langzaam te rijden. Het model is aan beide kanten uitgerust met twee front- en sluitseinen die automatisch met de rijrichting wisselen; de loc is in te zetten in tijdperk III. De voorste seinverlichting brandt niet te fel, terwijl het achterste sein rood brandt.

DIGITAAL

De digitale versie zal af fabriek zijn voorzien van een rookgenerator, cabineverlichting en verlichting van

het drijfwerk. Door de SmartDecoder XP 5,1 kan het geluid van de exhaustslagen synchroon met de snelheid worden weergegeven. Het analoge model is door de Plux 22-interface naderhand gemakkelijk te digitaliseren; ook een rookgenerator kan later worden in »

- 5. De loc heeft fijn uitgevoerde spaakwielen en stangenstelsel. Ter hoogte van de cilinder is een vrije doorkijk onder de ketel.
- 6. Zelfs het remwerk is gedetailleerd weergegeven.





7.

gebouwd. Daartoe moet de loc worden geopend door eerst het bovendee van het vastgeklikte machinistenhuis los te nemen en twee schroeven op de ketel bij de vuurkist los te draaien. Ook aan de onderzijde moet één schroef worden gelost en moet de stekerverbinding - de voeding van de motor - achter het ketelfront worden losgemaakt. Dit laatste staat niet in de beschrijving vermeld. De handleiding bestaat uit enkele nogal kleine exploded view-tekeningen. Dat zou wat ons betreft wat duidelijker kunnen. Dat geldt ook voor het aanbrengen van de hiervoor genoemde extra onderdelen. Waar moeten ze komen? Het weer in elkaar zetten moet met de nodige voorzichtigheid gebeuren. Vooral het plaatsen van het zeer gedetailleerd uitgevoerde ketelfront met appendages is wat lastiger. Overigens zijn de tekeningen als pdf op de site van Piko te raadplegen, dan kunnen ze op het scherm groot worden weergegeven. De vertaling door Piko van de BR 93 in de Expert-serie is zeker geslaagd te noemen en heeft de standaard ten aanzien van de detaillering weer verder opgeschroefd. De loc is voor beide railsystemen leverbaar: 50650, tweerail analoog, €340 / 50652, idem sound, € 450 / 50651, drierail



8.



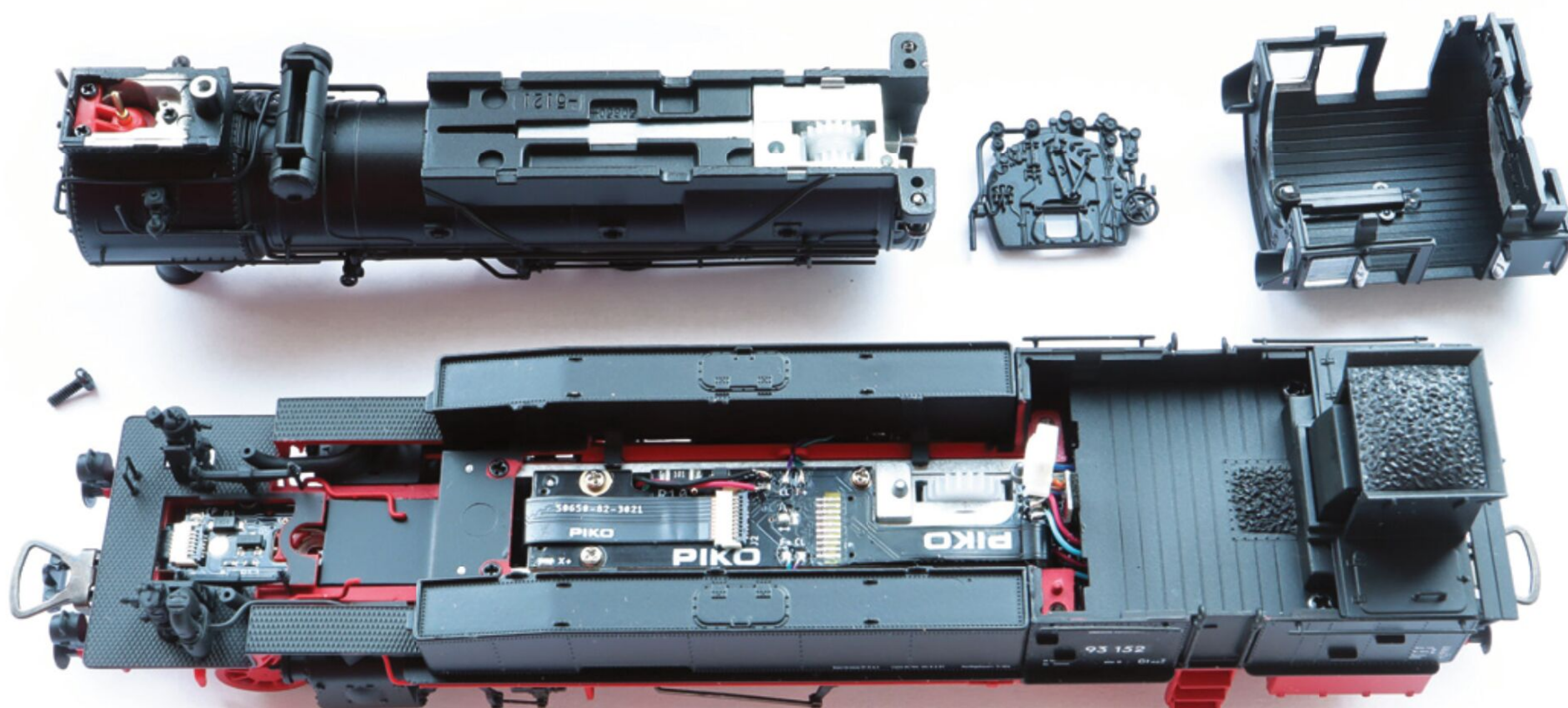
9.

analoog, € 390 / 50653, idem sound, € 450, tp III). Het model is een welkome aanvulling op het locomotievenpark naar Duits voorbeeld. De uitvoeringen van de NMBS, PKP en ÖBB zijn inmiddels beschikbaar. Het lijkt waarschijnlijk dat we in de toekomst andere versies tegemoet kunnen zien. //

**EXTRA ONLINE**

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

7. Op de bufferbalk is de laatste revisiedatum aangegeven.
8. De machinistenzijde van de DB 93 152.
9. Door het open raam en de deur van het machinistenhuis is een deel van het gedetailleerde ketelfront zichtbaar.
10. Het gedemonteerde model. De ketel ligt ondersteboven, waardoor het tandwiel zichtbaar is dat verradt dat de motor zich in de ketel bevindt. Om een decoder te kunnen plaatsen moet de kolenbunker worden afgenomen.



10.

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 Neurenbergspecial 2022 t.w.v. € 10,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ E-mail: _____
Geboortedatum: _____

BESTE DEAL

- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| Print + online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 7,25 p/mnd (49% korting) | ☐ exclusief specials € 6,25 p/mnd (50% korting) |
| Print jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 6,99 p/mnd (25% korting) | ☐ exclusief specials € 5,65 p/mnd (25% korting) |
| Online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 3,99 p/mnd (47% korting) | |

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

- ☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Neurenbergspecial 2022 t.w.v. € 10,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,25 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

- ☐ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
☐ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
☐ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovooraarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

*Bovenstaande prijzen zijn geldig in Nederland. Prijzen geldig t/m 31-12-2022. 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.

Posttreinen

DEEL 1: EINDE VAN HET POST-STERNET 25 JAAR GELEDEN

In mei 1997 vond het laatste postvervoer per binnenlandse posttrein plaats. Daarmee eindigde een traditie die ongeveer zo oud was als de trein zelf. Postvervoer per spoor heeft zich mee ontwikkeld met de spoorwegen zelf. De eindvorm in Nederland was een netwerk van expeditieknooppunten waartussen motorposten met postwagens reden: het post-sternet.

Deel 1
van 2



Tot in de eerste decennia van de twintigste eeuw was de trein het enige vervoersmiddel om snel van A naar B te komen. Post over grotere afstand ging dan ook per trein nadat die de rol van de postkoets had overgenomen. Die stamde uit de tijd dat niet de reiziger, maar post het

belangrijkste was om over grotere afstanden te worden vervoerd. Het spoorvervoer van post ging veelal met gewone reizigerstreinen. In langere getrokken treinen op belangrijke verbindingen was dat in een eigen post-rijtuig, in andere treinen in de bagage- of postafdeling. Verlading vond plaats tijdens stationnementen op

stations en op bepaalde relaties werd de post in speciale rijtuigen gesorteerd. Deze speciale rijtuigen waren doorgaans eigendom van de posterijen en niet van NS. Met name het transport van pakketpost vond in de nachtelijke uren in speciale treinen plaats. Postrijtuigen ontwikkelden zich mee met het getrokken reizigersmaterieel. Al voor de Tweede Wereldoorlog werden de houten rijtuigen vervangen door stalen. In 1952 werd naar voorbeeld van de vooroorlogse 'bolkoprijtuigen' niet alleen een serie van D-treinrijtuigen Plan D geleverd, maar ook tien bijpassende postrijtuigen Plan C. In 1955 volgden tien postrijtuigen als onderdeel van de levering van sneltreinrijtuigen Plan E, gevolgd door een nabestelling van dertien exemplaren Plan L in 1958. Dat waren de laatste postrijtuigen die NS in dienst nam.

Met de opkomst van treinstellen en motorwagens kregen deze een afdeling voor vervoer van bagage en post. Dit noodde NS in de jaren dertig tot het ontwikkelen van een alternatief voor het getrokken postrijtuig in treinen waarin veel post was te vervoeren of de post tijdens de rit werd gesorteerd. In lijn met het nieuwe stroomlijnmaterieel werden postrijtuigen ontwikkeld die hiermee konden rijden. Tussen 1938 en 1950 werden 37 Pec's aan de Nederlandsche Posterijen geleverd. De eerste serie week onder andere af door een deuk in de neus omdat er aanvankelijk twee hoogtes bestonden waarop automatische koppelingen bij het stroomlijnmaterieel waren toegepast; de koppelingen van de postrijtuigen waren daarom in hoogte verstelbaar. De Pec's werden aanvankelijk vooral op het middennet ingezet, maar na de elektrificaties na de Tweede Wereldoorlog waren ze in een groter deel van het land te zien. Met de komst van het Hondekopmaterieel waren ze ook hiermee te zien.

Aparte posttreinen

In 1955 besloot de PTT een veel groter deel van het postvervoer met aparte treinen uit te voeren, met postsortering in de rijdende trein. Dit was ingegeven door de steeds drukker wordende reizigersstations met daardoor minder beschikbare ruimte voor postverlading en de kortere tijd voor de verlading. Daartoe werden 25 Blokkendoos-motorrijtuigen omgebouwd tot 'rijdend postkantoor': de motorpost. Ze kwamen in dienst tussen 1956 en 1960 en reden op de belangrijkste geëlektrificeerde trajecten, regelmatig gecombineerd met een postrijtuig. Het gebruik van reizigerstreinen, afgezien van de opname van (stroomlijn)postrijtuigen, bleef op sommige trajecten bestaan en betrof voornamelijk expres- en dienstpost. De eerste uitzondering dat nieuwe treinstellen een ruime bagageafdeling kregen, was de vervolgbestelling Plan V4-6 (441-483). Deze kregen geen bagageafdeling omdat ze uitsluitend »

HISTORIE



1. Op 17 juli 1981 vertrekken de roodbruine mP's 3023 en 3004 uit station Groningen richting Zwolle.
2. Pec 1905 (li) en 1936 wachten op 11 augustus 1978 in Roosendaal op een volgende inzet. De 1905 is gezien de 'deuk' in de neus van de eerste serie.
3. Bij Rotterdam Lombardijen passeert op 8 mei 1973 een motorpost met een postrijtuig Plan L en een 'G-Post' aan de haak. (foto Hans Scherpenhuizen)
4. In mei 1973 rijdt de 3023 met een onbekende mP bij Voorschoten. Beide hebben nog de oorspronkelijke kleurstelling. (foto M.L. Vocke)



TOT 1950 WERDEN 37 PEC'S AAN DE POSTERIJEN GELEVERD



bedoeld waren als versterking van treinen met Plan T en Plan V1-3 (401-438), treinstellen die een bagage-afdeling hadden. Omdat dit omlooptechnisch lastig was, besloot NS verdere Plan V's (vanaf Plan V7, serie 800) te voorzien van een kleine afdeling, specifiek voor poststukken. Dat geeft aan dat het gebruik van gewone treinen voor postvervoer tot in de jaren zeventig nog steeds aanzienlijk was.

Motorpost

Ter vervanging van het oudere materieel bestelde de PTT bij Werkspoor geheel nieuwe 'posttrekkers'. In 1965 en 1966 werden 35 motorposten (mP) serie 3000 geleverd. De kopvorm was afgeleid van het toen nieuwe Mat'64, maar de neus was afgestompt om ruimte te creëren voor normaal stoot- en trekwerk waarvan de mP's werden voorzien. De motorrijtuigen waren immers niet bedoeld met stroomlijnmaterieel te rijden, maar dienst te doen als aparte posttreinen. Drie mP's konden in treinschakeling rijden. Ze vervingen de Blokkendozen en reden ook gekoppeld met postrijtuigen Plan C en E/L of voor postvervoer aangepaste goederenwagens type Gs. Aanvankelijk werden, ze net als hun voorgangers, gebruikt voor rijwiel- of bloemenvervoer. Dat bracht ze, achter een 2200, zelfs in Kranenburg (D). De mP's werden geleverd in het roodbruin van het goederenmaterieel, later kregen ze een geel waarschuwingssvlak op de neuzen. Omdat de mP's eigendom waren van de PTT en alleen bij NS waren geïmmatriculeerd, werden ze bij de introductie van de NS-huisstijl in de jaren zeventig aanvankelijk niet geel geschilderd. Alleen de 3016 en 3017 kregen in 1976 een beschildering die een combinatie van NS-geel en PTT-rood was.

Sternet

De aparte posttreinen reden aanvankelijk op het grootste deel van het elektrische net en bedienden 35 reizigersstations. Deze opzet wijzigde op 29 mei 1979 toen het nieuwe post-sternet in werking kwam. Hierin reden posttreinen tussen zogeheten expeditie-knooppunten (EKP), waar aparte postperrons waren gebouwd bij verdeelcentra in de grote steden, vaak in nabijheid van de belangrijke reizigersstations. De uitwisseling vond plaats op Utrecht Goederen waar een nieuw verdeelstation was gebouwd met een lang middenperron waar meerdere treinen gelijktijdig konden worden behandeld. Sortering vond in de EKP's plaats en nog slechts beperkt in de trein, waardoor de behoefte aan rijtuigen met sorteerfunctie verdween. In plaats daarvan werd op basis van een in 1976 geleverd prototype een serie van 62 tweeassige postwagens type Hbbkkss (bij het spoor 'H-posten' genoemd) in gebruik genomen. Ze hadden aan beide kanten twee

grote roldeuren en boden per wagen plaats aan zestig rolcontainers. De volgnummers uit het wagennummer waren op de zijkant duidelijk leesbaar. Het (ook na een aanpassing wat afwijkende) prototype was wagen 000, herkenbaar aan de raampjes. Alle wagens kwamen in dienst in PTT-rood. De ontwikkeling van het sternet was aanleiding ook alle mP's vanaf 1981 rood-geel te schilderen. Twee motorposten hebben die kleurstelling nooit gekregen, want de 3010 en 3021 gingen in 1970 verloren nadat ze na een overwegbotsing waren uitgebrand. PTT besloot pas in 1974 dat deze twee konden worden gemist; tot die tijd hebben ze op het achterterrein van de werkplaats Haarlem op hun lot staan wachten. De komst van het sternet en de nieuwe postwagens betekende het einde voor het oudere postmaterieel dat nog werd ingezet. De laatste postrijtuigen reden begin jaren tachtig in Beneluxtreinen naar Brussel. Ook het postvervoer in gewone reizigerstreinen verdween grotendeels, al is vooral dienstpost nog lang per gewone trein vervoerd.

De EKP's in het sternet waren, naast het al genoemde 'postoverslagbedrijf' Utrecht: Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Deventer, Eindhoven, Groningen, Haarlem, 's-Hertogenbosch, Leeuwarden, Roosendaal, Rotterdam, Sittard, Tilburg en Zwolle. Deventer en Eindhoven waren kleinere uitwisselpunten en werden niet altijd bediend. Op het hoogtepunt van het sternet reden »



8.

5. Op 11 mei 1979 is mP 3028 met drie Gs'en (de eerste met NS-logo) net vertrokken van het toen nog op station Rotterdam gevestigde EKP.
6. NS 2513 rijdt met trein 51091 met achteraan mP 3022 langs Utrecht Lunetten, 21 april 1988. (foto Harold van der Meer)
7. Wagen 42 84 2422 000-5 (H-Post 000) was het prototype Hbbkkss. Hier al met de nieuwe opschriften, maar de overige verschillen met de serie zijn gebleven. Utrecht, 4 mei 1995. (foto Hans Scherpenhuizen)
8. In het rood-geel komt de 3033 op 10 oktober 1989 bij Haelen voorbij, op weg naar Eindhoven.
9. De 3026 kreeg als eerste de nieuwe PTT Post-opschriften, maar dit werd te druk bevonden. Helvoirt, 3 augustus 1990. (foto Kees Stadhouders)



9.

DE 35 MP'S SERIE 3000 WAREN EIGENDOM VAN DE PTT

werkdagelijks vijf posttreinen tussen de EKP's. Ook op zaterdagen werd op een deel van het sternet gereden, maar dan alleen met mP's.

Nieuw logo

PTT Post werd in de tweede helft jaren tachtig opgedeeld en verzelfstandigd en in 1989 met PTT Telecom

onderdeel van Koninklijke PTT Nederland (KPN). Ter gelegenheid hiervan werden een nieuwe huisstijl en logo ontworpen wat misschien wel één van de meest typerende voorbeelden van de 'jaren negentig'-stiling zou worden. Eind 1988 werd het nieuwe logo in royale mate op mP 3026 aangebracht. Dat bleek wat te veel van het goede en men besloot tot een wat bescheidener versie. In 1989 en 1990 werden de andere 33 motorrijtuigen hiervan voorzien. mP 3035 kon slechts anderhalve dag in het nieuwe uiterlijk worden bewonderd voor het door brand zwaar werd beschadigd. In deze periode kwam het postvervoer per spoor onder druk te staan door concurrentie van het wegtransport en de stijgende kosten en beperkingen van het spoorvervoer. Dat laatste kwam niet onverwachts door de groei van het aantal reizigerstreinen en de vele, omvangrijke spoorwerkzaamheden om de capaciteit van het spoorwegnet te vergroten. De 'flexibilisering en kostenbesparing' door vracht naar de weg te verplaatsen was in die periode een standaardretoriek geworden en men moest maar meegaan met die hype. De indruk kan niet worden weggenomen dat de beslissing om geleidelijk van spoor naar de weg over te stappen al was genomen.

Het bekoelen van de relatie tussen PTT en NS begon in 1993 met kritiek van eerstgenoemde dat NS



10.



11.



structureel te veel vertragingen veroorzaakte waardoor de loonkosten van het PTT-personeel opliepen. Men zette druk op NS door de keuze tussen rail of weg als uitkomst van het eigen reorganisatieplan met vanaf 1996 een nieuw expeditiesysteem, open te laten. Toch was PTT al sinds eind jaren tachtig bezig met het terugdraaien van frequenties en volumes van het postvervoer per trein. Ingaande de zomerdienst van 1991 volgde een grote klap toen PTT de zaterdagse posttreinen liet vervallen. Dit was het gevolg van het opzetten van een pakketpostnetwerk via de weg, EMS geheten. Hierdoor daalden, met name op zaterdag, de benodigde volumes. Er waren vanaf dat moment zoveel mP's over compleet dat men er meerdere kon missen. NS kon een onbeschadigde motorpost overnemen om te verbouwen tot nieuwe meettrein ter vervanging van Blokkendoos 'Jules'. Aanvankelijk kwam alleen de beschadigde 3035 hiervoor in aanmerking.

Verdere inkrimping

In 1993 volgde een verdere inkrimping met het sluiten van de EKP's in Deventer en Eindhoven en het beperken van het aantal bediende EKP's tijdens de eerste ochtendslag. Hoe 'open' de keuze van PTT voor de toekomst bij NS er uitzag, bleek toen aan het eind van dat jaar vrij onverwacht werd besloten tot de beëindiging van het postvervoer per spoor in 1996. Dat de punctualiteit van NS, na de waarschuwing van enkele maanden daarvoor, flink was vooruitgegaan, deed er kennelijk niet toe en paste misschien niet in het

verwachtingspatroon van PTT. De belangrijkste reden was het beschikbaar maken van de expeditieknooppunten en de kosten die waren gemoeid voor nieuwe spoor-aansluitingen, terwijl eerder was aangegeven dat de nieuwe knooppunten zouden moeten komen op locaties waar spoorvervoer mogelijk is. In de praktijk is alleen het EKP in Rotterdam verhuisd naar een nieuwe spoorlocatie. In 1995 volgde een nieuwe, grote beperking van het aantal bedieningen en ritten. De resterende posttreinen zouden nog tot 1 juni 1997 blijven rijden, de twee laatste weken leeg, als reserve. Het extra jaar was hoegenaamd het gevolg van de goede prestaties van NS. Wordt vervolgd. //

-
- 10.** Een vertrekstaat van de posttreinen op het EKP van Amsterdam, 21 september 1994. (foto's 10 & 12 Hans Scherpenhuizen)
 - 11.** Met de uiteindelijke versie van de nieuwe opschriften passeert de 3008 met vier H-Posten Nieuwersluis richting Utrecht, 17 maart 1993. (foto Sicco Dierdorp)
 - 12.** mP 3033 tijdens het laadproces in het EKP te Amsterdam, 21 september 1994.
-



EXTRA ONLINE

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



Mijn Railhobby

In het Railinterview wordt een modelbaan of diorama van een lezer of modelbouwclub getoond. Dit kan inspiratie voor uw baan geven. In deze aflevering gaan we op bezoek bij Jaap Kerkhof, die al heel wat jaren met modelspoor bezig is. Hij is regelmatig op zolder te vinden; daar staat in een aparte kamer een modelbaan.

Hoe lang bent u met de bouw bezig?

“In 1951, 71 jaar geleden, kwam ik voor het eerst met modeltreinen in aanraking. Zoals vaak gebeurt, kreeg ook ik voor mijn verjaardag een startset, van Trix Express. Door het drierailgelijkstroomsysteem konden twee treinen onafhankelijk van elkaar rijden. Helaas bleek al snel dat de ijzeren spoorstaven roestgevoelig waren. Ik besloot deze treinbaan van de hand te doen en over te stappen op tweerailgelijkstroom met messing spoorstaven. Die kunnen niet roesten. Mijn vader kocht een stevige meubelplaat van 122 x 244 cm en plaatste die op een houten frame met vier robuuste poten. Het geheel stond op zwenkwielen. Voor mijn huidige baan gebruik ik nog steeds dezelfde meubelplaat, wel moest die bij een verhuizing doormidden worden gezaagd.”

Hoe ontstond het idee voor de baan?

“De baan is niet naar voorbeeld gebouwd en is in feite zo gegroeid. Ik wilde dat meerdere treinen onafhankelijk van elkaar konden rijden, zodat er drie van elkaar gescheiden ovalen zijn. Die zijn door wissels verbonden. Op het middendeel lagen aanvankelijk veel meer sporen. Die zijn opgebroken, zodat er meer ruimte voor scenery is ontstaan.”

Welke schaal en tijdperk heeft de baan?

“Ik rijd H0 in tijdperk III. De tractievoertuigen zijn tenderlocs en enkele diesels. In de loop der jaren heb ik veel materieel aangeschaft waardoor er een variëteit aan koppelingen is ontstaan. Enkele wagens hebben de oude Fleischmann-haakkoppeling en andere een

Märklin-achtige koppeling. Enkele overgangswagens heb ik aan beide kanten voorzien van verschillende koppelingen.”

Is alle scenery door u bedacht?

“Ja, de scenery is zelf bedacht, maar is niet naar voorbeeld gebouwd. Een en ander is tijdens het bouwen ontstaan. Een deel van de rails is van ballast voorzien. Overigens gebruik ik alleen flexrail.”

Heeft u veel zelf gebouwd?

“Op scenerygebied nauwelijks. De meeste huisjes zijn gebouwd volgens de beschrijving van de fabrikant. Een kleine schuur is zelfbouw naar een bestaand voorbeeld en van een caravan heb ik een snackbar »

1. Station Kitzlingen met eilandperron en hoge voetbrug.
2. Bij het station staat een huis in brand, de brandweer is aan het blussen.
3. De hellingen van Kitzlingen lenen zich goed voor de druiventeelt. Op steeds meer grond worden druivenranken gepland.
4. Op de plek waar eerst sporen lagen is een klein dorp ontstaan.





gemaakt. Veel wegvoertuigen heb ik omgebouwd, zelfrijdend gemaakt en voorzien van verlichting. In de wegen is het Faller Car System ingebouwd. Enkele bewegende zaken in de scenery zijn voorzien van geluid, zoals de matten kloppende vrouw (van Viessmann). Het geluid is synchroon met het kloppen te horen. Op de heuvel staat een huis met garage. Nadat de garagedeuren automatisch zijn geopend, wordt de verlichting ontstoken.”

Waar bent u het meest trots op?

“Het maken van zaken die niet in de handel zijn, zoals het toevoegen van synchroon geluiden. Trots ben ik op de zelfrijdende brandweerauto met verlichting, blauwe zwaailichten en hoorbare sirene. De auto’s hebben een ingebouwde IR-sensor. Omdat de brandweerauto snel rijdt, haalt hij de voorligger in. De sensor zorgt ervoor dat botsingen uitblijven.” //



5. Het dorpsplein met werkende fontein. Rechts van de kerk is een brandweerauto te zien.
6. Het wordt al schemerig. Nog snel voor sluitingstijd haasten klanten zich naar de (zelf omgebouwde) snackbar, een tweedehands caravan.
7. De achtergrond is voor onderhoudswerkzaamheden eenvoudig te verwijderen.



EXTRA ONLINE

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



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 CFL Cargo, blau, Ep. VI, DC/AC



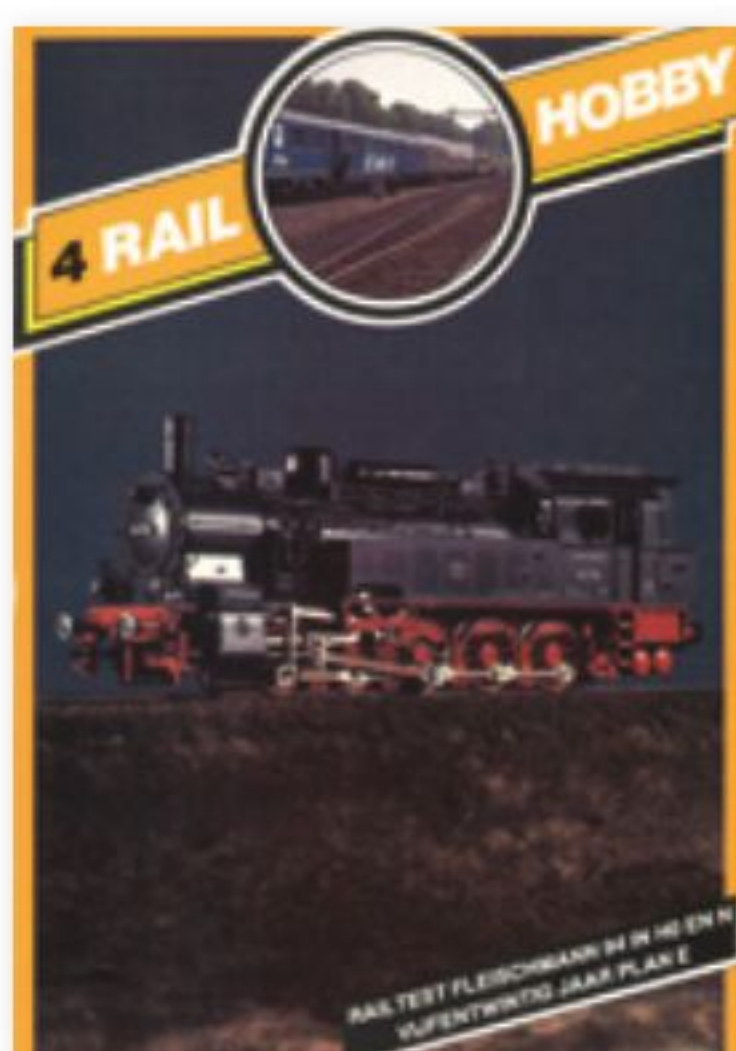
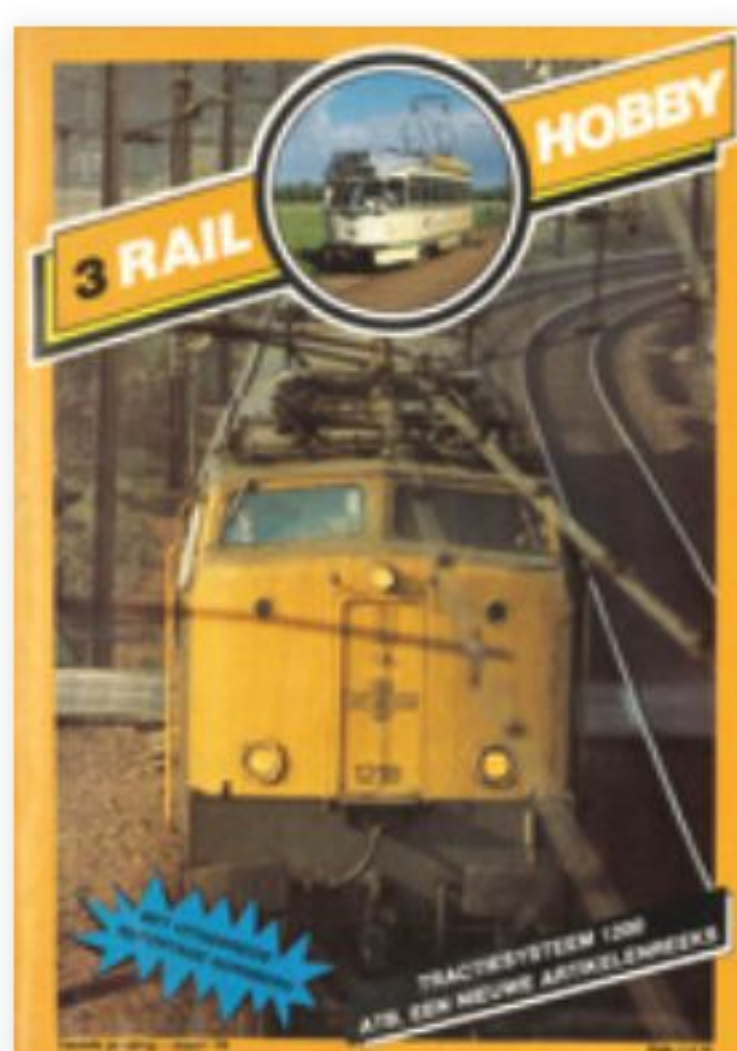
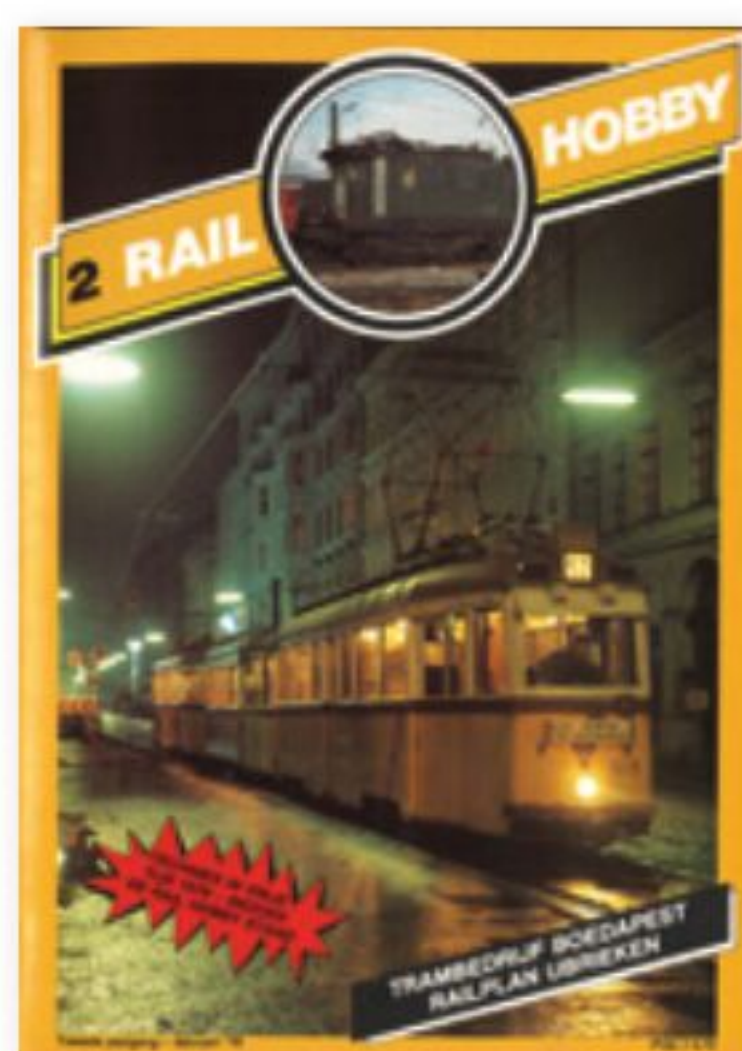
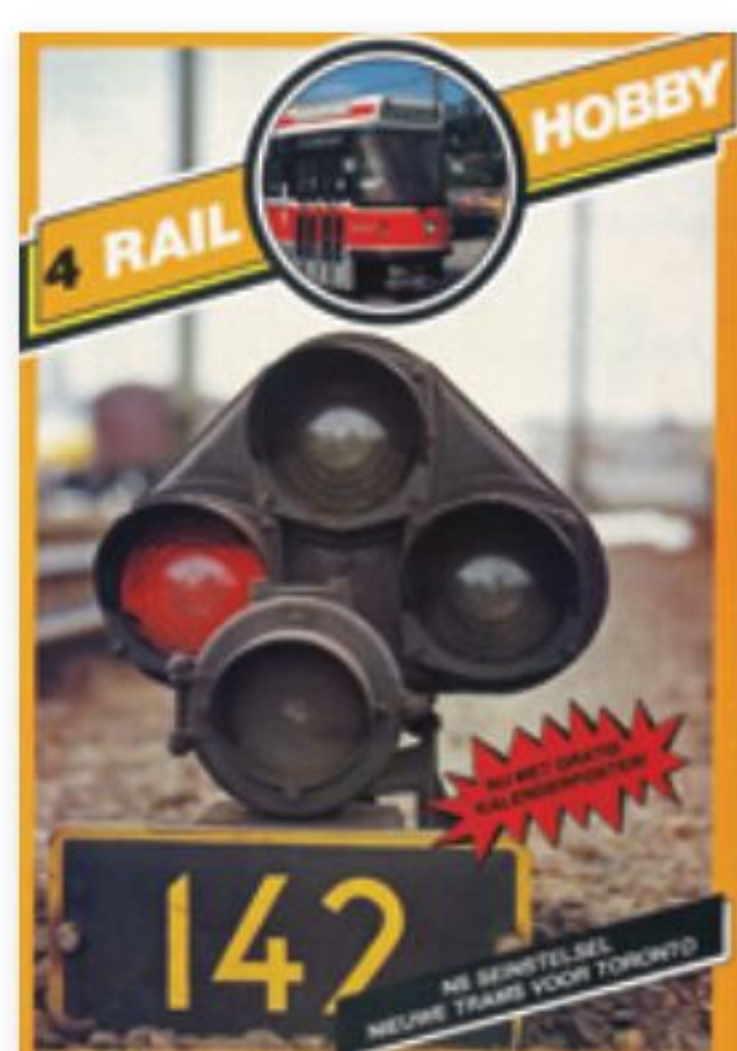
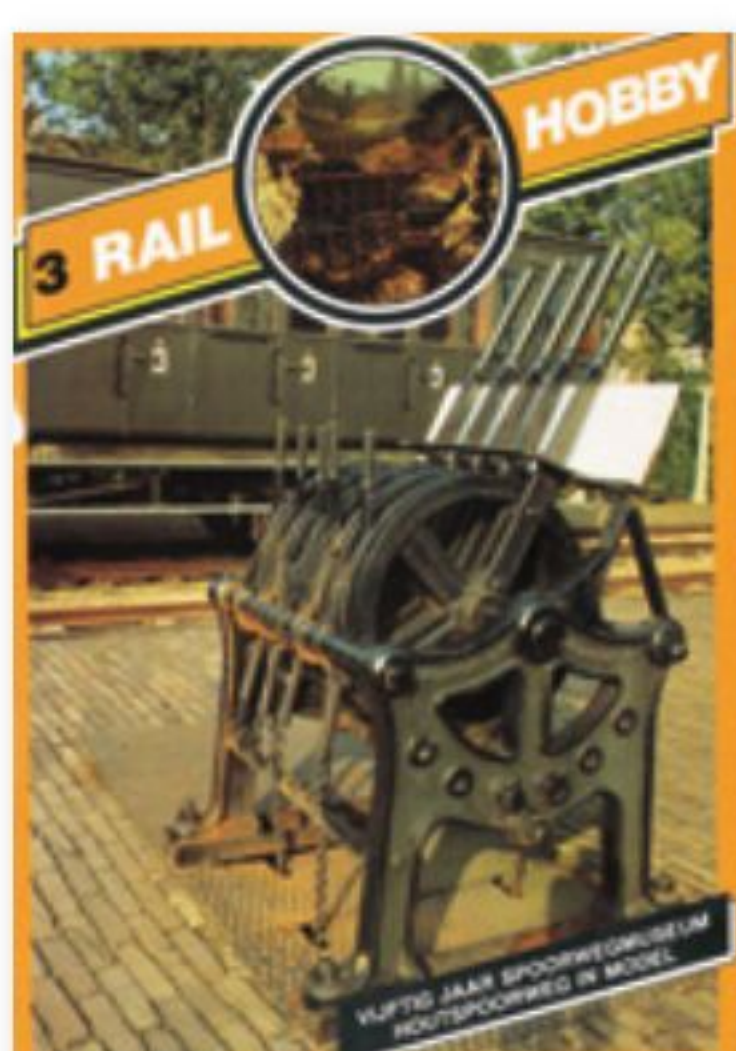
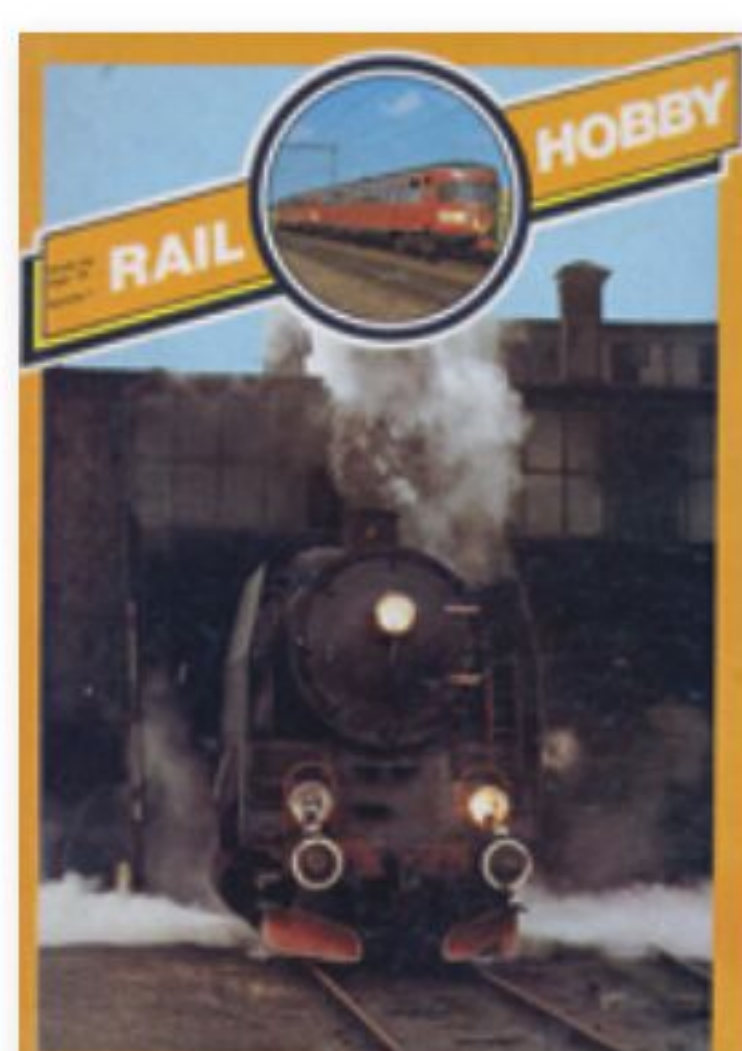
Ontdek alle nieuwigheden
 van ESU en TILLIG op
www.loksound.nl en
modeltrainservice.com

Daar kan U de Folders
 downloaden.



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 44 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

A photograph of a steam snowplow, a Dampfschneescheleuder Xrotd R 12, clearing a snowy mountain track. The plow is pushing a large pile of snow, and steam is visible coming from the engine. The background shows a snowy mountain slope with some evergreen trees.

EXTRA:
video stoom-
sneeuw-
frees

**VOORBEELD
& MODEL**

1. Model sneeuwfreezen
op pagina 62.

Winters sprookje IN DE BERGEN

STOOMSNEEUWFREES R 12

De wereld telt nog maar een paar bedrijfsvaardige stoom aangedreven sneeuwfreezen. Een daarvan, Dampfschneescheleuder Xrotd R 12 zoals haar visitekaartje voluit vermeldt, doet dienst bij de Dampfbahn Furka-Bergstrecke. De machine wordt sporadisch opgestookt. Het verslag van een bijzondere rit.

Ingespannen tuurt Martin Horath door een klein rond, openstaand raam aan de rechterkant van de cabine. De dan 56-jarige stoomliefhebber, in het dagelijks leven chef werkplaats van de Zwitserse Rigi Bahnen, leidt op de winterse zaterdag in december 2021 een sneeuwruimrit bij de Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Het zesassige gevaarte dat op deze memorabele dag 108 jaar oud is, is een dag eerder opgestookt ten behoeve van een dertigtal sponsors. Omdat we in Realp waren om de toestand van de meter-spoorlijn in ogenschouw te nemen, werden we spontaan uitgenodigd om aan het feestje deel te nemen.

GLÜHWEIN

Dat betekende Glühwein, Gerstensuppe en gemoedelijke gesprekken rond de met rood gedekte lange tafels in de werkplaats. Zo maakten we ook kennis met Martin Horath, een actieve 'baas' uit Goldau, waar hij met zijn vrouw naast een werkplaats woont waar iedere stoomliefhebber van smult. Tot de inventaris behoren twee fraai opgetuigde rijvaardige Showman's engines, kleurrijke stoomtractoren die circus- of kermisattracties trokken en daarvoor ook de stroom leverden. Ook de tweeassige metersporige stoomloc 'Ticino' - in 1889 door Arnold Jung aan de firma Correzione del Fiume

Ticino in Bellinzona geleverd - behoort tot de grote collectie. Het is de oudste bewaard gebleven rijvaardige loc van deze Duitse fabrikant. "Ik ben nu eenmaal een groot liefhebber van de stoomtechniek", zegt Martin Horath met gevoel voor understatement. "De verzameling telt zo'n honderdvijftig stoom-gerelateerde stukken."

GESUIKERD LANDSCHAP

De 'meester', die tijdens de sponsormiddag vanaf een locomotor een kort kringgesprek met zijn gasten voerde, is in de cabine van de stoomsneeuwrees duidelijk in zijn element. Met een haviksoog schouwt en scant hij voortdurend de besneeuwde spoorlijn die stapvoets onder hem voorbij glijdt. Het zwaar gesuikerde berglandschap zorgt voor een feeërieke omlijsting van deze dag. Het is pas de derde keer dat de stoomrees er, na de eerste proefritten in december 2020, op uit trekt. Dat gebeurt altijd in combinatie met een stoomlocomotief. De R 12 heeft weliswaar een eigen aandrijving op de achterste as van het voorste draaistel, maar deze zogeheten Hilfsdampfmaschine wordt alleen gebruikt om het 57,2 ton zware gevaarte te laten rangeren of zelfstandig een draaischijf op te laten rijden. "Als de roterende frees in werking wordt gezet, kan er niet zelf mee worden gereden," verklaart de projectleider de gebruiksaanwijzing van de bejaarde dame.



2.

1. FO-loc 4 duwt stoomrees R 12 stapvoets richting de Wieler Brücke. Alle foto's zijn gemaakt op 11 december 2021.
2. Blick op de beide peilglazen van de R 12.
3. Voor de dienst bij de FO moest de sneeuwrees van een tandradremsysteem worden voorzien.

»



3.



SNEEUWDUINEN

Terwijl de donkergroen geschilderde stoomfrees langzaam door het sneeuwlandschap snoert, gaat de sneeuwval gestaag door. Er lag al een kleine halve meter, maar met de frisse vlokken oogt het werkterrein nog mooier. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de bemanning van loc en frees vroeger geen oog had voor romantiek. Als hoge sneeuwduinen moesten worden geslecht, was het hard werken. Met een aanloopje reed het rokende en stomende ensemble in een witte muur en kon er een paar meter sneeuw worden weggevreten. Bij hardgeworden sneeuw was er soms geen doorkomen aan. “En,” voegt Martin Horath eraan toe, “aan de sneeuwhoogte zat ook een limiet; tot tweeëneenhalve meter hoogte was geen probleem. Dat is de doorsnede van de roterende frees. Als de sneeuwrand hoger lag, kon die door de raampjes aan de voorkant naar binnen drukken.” Tijdens een poging in april vorig jaar om de sneeuw op de Furka Bergbahn te ruimen, moest die achter de Wieler Brücke, de eerste brug in het tandradgedeelte gerekend vanaf Realp, worden gestaakt. De natuur won het eenvoudig van de techniek. De roterende frees moest deemoedig het hoofd buigen. Desondanks verklaart Martin Horath: “Het is mijn ambitie om toch vaker in het voorjaar sneeuw te gaan ruimen om zo het spoor berijdbaar te maken. We zullen wel zien of dat zal lukken.”

LESLIE BROTHERS

Aan de restauratie van de Xrotd R 12 is door Martin Horath en de zijnen achttien jaar gewerkt. Deze sneeuwruimer zag samen met zustermachine R 11 in 1913 bij SLM in Winterthur het levenslicht. Beide waren door de Rhätische Bahn (RhB) aangekocht om de treindienst ook in de winter gaande te houden. Aanvankelijk werden daar sneeuwplougen voor gebruikt, maar die kunnen hooguit bij sneeuwhoogte tot een meter dienst doen. Omdat de winters in Zwitserland onbarmhartig kunnen zijn, was een andere oplossing nodig. Die werd aangedragen door de Canadese firma Leslie Brothers uit Toronto. Die fabrikant bouwde naar het idee van tandarts J. Elliot in de winter van 1883/84 een succesvol prototype. Leslie Brothers richtte later de Rotary Steam Shovel Manufacturing Company op in de Amerikaanse stad Paterson, New Jersey.

GOTTHARDBAHN

Henschel & Sohn uit Kassel kreeg de licentie voor Europa en leverde in 1895 de eerste roterende stoomfrees voor de toenmalige Gotthardbahn. In 1910 schafte de Berninabahn een zelfrijdend exemplaar aan die onder meer op de lijn St. Moritz - Tirano werd ingezet. Deze verbinding werd aanvankelijk alleen in de zomermaanden geëxploiteerd, maar toen meer toeristen de



wintersport ontdekten, werd een treindienst ook in de koude periode aantrekkelijk. De RhB zette vanaf 1913 de nieuwe R 11 en R 12 voor sneeuwruimwerkzaamheden in. Die waren op het Bernina-ontwerp gebaseerd, met de kanttekening dat ze niet zelfrijdend waren. De RhB had in de winter genoeg stoomlocs achter de hand die de roterende frezen konden voortbewegen. Alleen de R 12 heeft het overleefd, de andere machine werd rond 1966 in Samedan gesloopt.

DEPOT LANDQUART

De levensloop van de Xrotd R 12 begon in Landquart waar ze tot 1922 was gestationeerd. Daarna diende de roterende frees tussen 1922 tot 1935 in Samedan de winterse belangen van de RhB. Davos werd het laatste depot op de conduitestaat. Hier werd ze tot het einde van de jaren vijftig ingezet. Daarna diende ze als reserve. De hoofdrol werd vanaf die tijd opgeëist door een dieselfreesmachine. Pas in 1968 werd ze definitief buiten dienst gesteld. In de tussenliggende tijd is de R 12 een paar keer door de Furka-Oberalp-Bahn (FO) ingezet, onder meer in 1926 en 1935 bij de Oberalppas. Tussen Realp en Oberwald, de Furka Bergbahn, werd ze, voor zover bekend, niet ingezet.

BLONAY-CHAMBY

Na een onzekere tijd in Landquart waarin de stoomsneeuwrees langzaam wegwijnde, werd ze in 1971 met enkele andere railvoertuigen van de RhB aan de Zwitserse museumspoorlijn Blonay-Chamby geschonken. Hier knapten vrijwilligers de 13,9 meter lange roterende frees uiterlijk op. Aan die periode kwam een einde toen er in 1996 een interessante ruil tussen de DFB en Blonay-Chamby tot stand kwam. De DFB was in 1990 in het bezit gekomen van de uitgerangeerde Xrotd 9214 (R 14) van de vroegere Berninabahn, maar

die kon technisch gezien op de DFB-lijn niet uit de voeten. Reden om de R 14 tegen de R 12 te ruilen; laatstgenoemde ging met een dieplader naar de loods in Gletsch. »

- 4. **Blik op de voorkant van de R 12. Binnen is het behaaglijk warm.**
- 5. **De deelnemers aan de fotorit prijzen zich gelukkig dat er de afgelopen nacht een behoorlijk pak sneeuw is gevallen.**
- 6. **Geconcentreerd werpt Martin Horath vanuit de R 12 een blik op de besneeuwde spoorlijn.**
- 7. **Langzaam drukt loc 4 de stoomfrees over de Wieler Brücke.**
- 8. **Buiten Realp worstelt de R 12 zich door de sneeuw omhoog.**

STOOMSNEEUWFREES
XROTD R 12 IN CIJFERS

Bouwjaar: 1913	Asindeling (1A)2'
Type (frees): Leslie	Spoorwijdte: 1000 mm
Lengte: 14.410 mm	Hoogte: 3800 mm
Gewicht: 57,2 ton	Maximumsnelheid: 12 km/h
Diameter drijfwiel: 740 mm	Keteldruk: 12 atmosfeer
Aantal cilinders freesaandrijving: 2	Aantal cilinders hulpaandrijving: 2
Type aandrijving frees: Heusinger	Vermogen frees: 600 pk



GEHEIME ACTIE

Maar deze verandering verlichtte haar leven niet. Lange tijd stond de R 12 doelloos in de locloods in Gletsch. Gebrek aan onderhoud deed haar evenmin goed. Feitelijk was ze een sta-in-de weg, reden waarom er wel eens hardop werd gedacht om de stoomfrees van de hand te doen of zelfs te slopen. Martin Horath: “Dat kon ik niet over mijn kant laten gaan, reden waarom ik me zo heb ingespannen om de R 12 te redden.” Dat gebeurde min of meer in het geheim. Zonder het bestuur van de DFB daarvan in kennis te stellen, werden de lagers gecontroleerd, drijfstangen verwijderd en de stoomfrees gereed gemaakt voor vertrek naar Realp. Stoomloc 1 kweet zich op 3 september 2002 van deze taak. Een dieplader verzorgde het transport naar de privéwerkplaats van Martin Horath in Goldau. Dat de rapen gaar waren toen het DFB hiervan hoorde, laat zich raden. Toch kwamen de nieuwe ‘eigenaar’ - hij was sinds het begin van het DFB-avontuur daar als vrijwilliger actief - en het bestuur van het museum later weer tot elkaar. In achttien jaar tijd werd de R 12 op een zeer professionele manier weer tot leven gewekt.

VEEL HOOFDBREKENS

“Ja, de ketel is nog steeds het oude exemplaar. Natuurlijk zijn de vlampijpen en andere onderdelen wel vervangen, maar dat was niet het grootste hoofdpijndossier. Dat was het nieuwe remsysteem. De RhB kent geen tandradbedrijf, bij de DFB hebben we dat wel. Voor de Wieler Brücke begint de eerste sectie en daarom diende er een tandradremsysteem te worden ontworpen en ingebouwd. Dat heeft heel wat hoofdbrekens gekost, mag ik wel zeggen. Voor het overige

waren alle oude constructietekeningen nog voorhanden. Daar konden we ons goed op richten. De R 12 is zo veel mogelijk in de oorspronkelijke staat teruggebracht.”

STOOMFLUIT

Terwijl Martin Horath wat aanwijzingen geeft aan zijn rechterhand Oliver Studor, gebruikt hij de stoomfluit als communicatiemiddel met stoker Tobias Hardmeier die achter de 600 pk-ketel zijn werk doet. Door middel van fluitcodes wordt ‘verteld’ wat van deze beroeps-kracht van de DFB tijdens de rit wordt verwacht. Ook met het personeel op stoomloc 4, in dit geval machinist Werner Brunier en stoker Maurus Schaffner, wordt op deze simpele maar effectieve manier met elkaar gecommuniceerd. Een paar meter na de Wieler Brücke is het feest voorbij. Naar Realp doorrijden is geen optie. De bekende Tiefenbachbrücke wordt in de herfst immers altijd gedemonteerd om op die manier aan lawines het hoofd te kunnen bieden. Ook in het najaar van 2021 werd dat ritueel herhaald waardoor het sneeuwruimen deze keer tot een paar kilometer werd beperkt. Desondanks was er een groot deel van de dag mee gevuld. Daarna volgde nog een avondsessie waarbij stoomloc 4 en de R 12 naast elkaar voor de locloods stonden opgesteld. Met een paar lampen van organisator Peter Minder werd het illustere duo in de spotlights gezet. Dat hadden beide zeker verdiend. //



Bekijk de video van de stoomsneeuw-frees R 12 en onze andere video's op Railhobby.nl/video



12.

9. 'Blaue Stunde' in depot Realp. Links loc 4, rechts de R 12.
10. Loc 4 en sneeuwrees R 12, twee kilometer buiten Realp. Samen vormen ze een klassieke combinatie.
11. Oliver Studor oliet het drijfwerk van de R 12 in depot Realp.
12. Martin Horath bij de frees van de R 12. Het geeft de verhoudingen goed weer.
13. Na een paar kilometer wordt op ruim 1600 meter hoogte een tussenstop gemaakt.



13.

Winter vormt geen barrière OP DE MODELBAAN

**DOOR DE JAREN HEEN ZIJN SNEEUW-
RUIMERS, -PLOEGEN EN -FREZEN GEMAAKT**

Een 'echte' winter in model. Het is een thema dat
het leuk doet bij exposities. Maar zelf een witte model-
spoorbaan aanleggen, het is maar weinigen gegeven.
Winters materieel is er echter voldoende.

**Deel 1
van 2**



Bij een gepassioneerde verzamelaar van Rhätische Bahn-modellen staat in een king-size vitrine een indrukwekkend model van de Xrotd 9213 te glanzen in de ledverlichting.

De zelfrijdende, in metaal gebouwde sneeuwrees is in 2018 tijdens de internationale speelgoedbeurs van Neurenberg als exclusief model door LGB gepresenteerd. Het 610 mm lange 1:22,5-model, destijds met een prijskaartje van goed drieduizend euro, heeft alles wat dit specifieke winterse werkmaterieel interessant maakt. De werkende, ronddraaiende frees, waarvan de aandrijving via geopende zijluiken goed is te zien, de binnenverlichting, het flakkerende 'vuur' in de vuurkist, de robuustheid van de gehele constructie en het imponerende digitale geluid. Niet voor niets dat er op YouTube filmpjes circuleren waarbij de trotse bezitters deze frees over een ondergesneeuwde

LGB-modelspoorweg laten rijden. Vaak gebeurt dat in combinatie met een elektrische Krokodil. Het is een uniek ensemble, zowel statisch in de vitrine, als buiten rijdend, de weerselementen trotserend.

Niet alleen LGB, maar ook de wat minder bekende grootspoorfabrikant Dietz heeft een soortgelijk model voor een vergelijkbare prijs uitgebracht. Het LGB-model (artikel 26605) wordt soms online aangeboden; u betaalt er wel de hoofdprijs voor.

SNEEUWFREES

Populairder, want kleiner en in grotere aantallen geproduceerd, is het Insidermodel van Märklin in schaalgrootte 1:87 van de Schneeschleuder, sneeuwrees, van de Deutsche Bundesbahn. De modelfabrikant leverde dit model uit tijdperk III met de voormalige oorlogsloc 52 3321. Het gaat hierbij om een sneeuw-

frees die door een locomotief moet worden gedrukt. De kolen in de gesloten standaardtender zijn bestemd voor de door stoom aangedreven roterende frees. Dergelijk materieel stond vroeger in depots verspreid over heel Duitsland opgesteld. Het besproken model had Bw Villingen als thuisbasis. Minitrix leverde dit model in 1:160 in het geel. In dit overzicht, we stippen vanwege de leesbaarheid een beperkt aantal modellen aan, hoort vanzelfsprekend ook de stoomfrees thuis die Klein Modellbahn jaren geleden als artikel 22732 in H0 uitbracht. Dit bruine model, gekoppeld met een tweeassige tender, weerspiegelde het type Königsberg van de vooroorlogse Deutsche Reichsbahn.

SIMPELE SNEEUWPLOEGEN

Maar het waren niet alleen maar sneeuwfrezen waarmee spoorwegmaatschappijen probeerden om in winterse omstandigheden hun spoorlijnen berijdbaar te houden. De simpelste techniek bestond uit het monteren van een stalen, in V-vorm uitgevoerde sneuwploeg schuin onder de voorste bufferbalk. Deze werden in de regel in het najaar gemonteerd, al zijn er opnamen waarop is te zien dat locomotieven daar ook in de zomer mee hebben gereden. Weinert bracht dergelijke sneuwploegen in messing in H0 uit. Andere vormen waren kleine, gewelfde sneeuwruimers die voor de voorste loop- of drijfwielen waren gemonteerd. Dat hoefden niet per se stoomlocomotieven te zijn; ook diesel- en elektrische machines waren er mee uitgerust. Bij sommige locs is een ploeg geïntegreerd in het front, zoals bij de Amerikaanse diesellocs EMD-E7. In 1:87 leverde Weinert losse sneuwploegen in messing. Ze stonden vaak met een paar achter elkaar op twee stukken spoorstaaf haaks op een bedrijfsspoor in een depot klaar om bij verwachte sneeuwval te worden gemonteerd.

VOORMALIGE KUIPTENDERS

Voor het zwaardere werk op de modelbaan zijn we aangewezen op grotere, mobiele sneuwploegen. In »

1. In het front van locomotieven geïntegreerde sneeuwruimers.
2. De befaamde RhB-sneeuwfreze Xrotd 9213 van LGB in schaal 1:22,5.
3. De LGB Xrotd 9213 is rijk aan interessante details.
4. De sneuwploeg type 'Meiningen' werd onder meer door Heris in H0 aangeboden.
5. De Klima-sneeuwploeg heeft op de winterse modelbaan van Spoorgroep Zwolle tijdens Eurospoor 2011 het spoor begaanbaar gemaakt.





6.

Duitsland werden daar onder meer kuptenders van terzijde gestelde locs van de series 42 en 52 voor gebruikt. Die werden van hun kolenbunkers en waterreservoirs ontdaan, kregen in plaats daarvan een drietal grote gewichten, een smal bordes aan de voorkant, A-frontseinen en een grote, rode ploeg. Liliput bracht varianten hiervan in het zwart en het groen uit. De toen nog Oostenrijkse modelfabrikant introduceerde het eerste seriemodel van de 'Hannover 6410' in 1972. Het bleek een groot succes. Tot in de jaren negentig werden de vierassige sneeuwplougen met grijze en rode ploeg geproduceerd. Uiteraard moesten deze simpele maar doelmatig omgebouwde tenders door een loc worden geduwd.

TYPE 'MEININGEN W'

Dat laatste geldt ook voor het eveneens naoorlogse type 'Meiningen W' van de Deutsche Reichsbahn. De naam zegt het al, een zware, vierassige sneeuwploug die door het stoomloc-revisiebedrijf Meiningen werd ontwikkeld. Ze werden tussen 1968 en 1981 gebouwd. De eerste vier exemplaren in het Raw Halberstadt, daarna nam Meiningen de productie over. In eerste instantie werden vijftig stuks van deze 11,50 meter

lange sneeuwplougen gebouwd. Daarvoor werden het frame en de draaistellen van niet meer gebruikte tenders van het type 2'2'T32 gebruikt. Vanaf 1978 werden 55 stuks van het type 'W' gebouwd; deze waren op een paar punten verbeterd. Na de eenwording en de totstandkoming van de Deutsche Bahn werden 104 exemplaren overgenomen en kregen het bouwserie nummer 855.

Spieth Modellbau, een inmiddels van de markt verdwenen kleinseriefabrikant, bood in 1992 een bouw pakket in H0 aan van deze effectieve sneeuwploug. Deze 'Meiningen' was ook als kant-en-klaar model in het assortiment van Spieth opgenomen. In 2016 dook Heris in de nichemarkt van de sneeuwplougen en bracht een soortgelijk H0-model uit. Een oranje variant en een rood gespoten model dat tijdperk VI weerspiegelt. Dergelijke modellen hoeven natuurlijk niet op een winterse modelspoorweg te worden ingezet, maar kunnen statisch bij een depot worden geplaatst.

KLIMA-SNEEUWPLOEG

In Duitsland was ook de sneeuwploug van het type 'Klima' populair. Deze was gebaseerd op een drieassige,



7.



8.



9.


10.

Pruisische tender van het type 3T16,5. De bovenbouw werd gedeeltelijk ingekort en er kwam een spits toelopende cabine met daarvoor een hoge ploeg. Om met de bemanning van de achterop lopende (stoom) loc te kunnen communiceren, waren aan de achterkant enkele lampen gemonteerd. Daarmee werd in code-taal met elkaar 'gesproken'. Spieth Modellbau bracht in het verleden een fraai bouw pakket van de Klima-sneeuwplough 'Vohwinkel 6402' uit. Bij de Passauer Eisenbahnfreunde is een dergelijk exemplaar bewaard gebleven.

Er waren ook vierassige varianten. Daarvoor werden overbodige tenders van het type 2'2'T21,5 gebruikt. Ook kwam Spieth Modellbau met overtuigende bouw pakketten. In 2002 maakten ook Märklin en Trix hun entree op de winterse H0-markt. Het ging om een zwarte uitvoering met een recht machinistenhuis aan de voorkant, als 'Hamburg 6404' en lichtgrijze ploeg uit tijdperk III (artikel 46119). In 2002 volgde de authentieke groene variant (46118) die thuishoorde in tijdperk IV. Eveneens voor tijdperk IV werd in 2017 de zwarte Klima met zwarte ploeg en een brede gele streep langs de zij- en onderranden van de vaste ploeg als artikel 46119 uitgebracht. De beide aan de zijkanten geplaatste sneeuwschuifplaten zijn verstelbaar, de schijnwerper kan met een aan de onderkant geplaatste schakelaar worden bediend.

COLLECTOR ITEM

Spieth Modellbau leverde vroeger een interessant messing bouw pakket van de tweeassige sneeuwplough 97-09-40 SP S 036 die bij de Fichtelbergbahn heeft

dienstgedaan. Het Raw Meiningen bouwde in 1988/1989 een kleine serie sneeuwploughen van het type 805. De ploegschaar kon tussen 40 en 130 mm boven de railstaaf worden geschoven. Onder de bak waren twee kleinere ruimers aangebracht zodat ook tussen de rails sneeuw kon worden verwijderd. Ze hadden een lengte van 9,35 meter. Het model van Spieth was zeer gedetailleerd en had alle relevante opschriften. Het is tegenwoordig een veel gezocht collector item. In deel 2 komen de SBB sneeuwrees Xrotm en smalspoor-sneeuwploughen aan de orde. //

- 6. Diverse DR-sneeuwploughen van Spieth Modellbau.**
- 7. Sneeuwrees van de DR geleverd door Minitrix.**
- 8. De SBB Bm 4/4 18440 (Lima) met sneeuwplough (Liliput) lijkt met de verse sneeuw geen moeite te hebben.**
- 9. Klima-sneeuwplough type Henschel van Märklin. De buitenste schuifbladen zijn verstelbaar.**
- 10. Zwarte en groene sneeuwploughen van Liliput, gebaseerd op kuitenders. De frontseinen zijn niet-werkend.**
- 11. Märklin-set met sneeuwrees Karlsruhe.**



EXTRA ONLINE

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

11.


A6-diorama- WEDSTRIJD 2022

DEEL 2: CREATIES OP 14,8 X 10,5 CM

Met het weergeven van een stukje fictie of werkelijkheid op een diorama lijken sommige modelbouwers geen enkele moeite te hebben. Van de A6-diorama's die eind augustus in het museum Stoomtrein Katwijk Leiden te zien waren, hebben bezoekers ten volle genoten.

Deel 2
van 2



De opgestelde A6-diorama's - het resultaat van de door Modelspoorwijzer in samenwerking met Bentink Modelspoor en Railhobby georganiseerde wedstrijd - trokken tijdens de Smalspoormodelbouwdagen in het museum Stoomtrein Katwijk Leiden veel bekijks. Voor het publiek was het soms moeilijk welke van de dertien inzendingen hij of zij voor de eerste, tweede en derde plaats moest nomineren.

Hoewel de bodemmaat van 14,8 bij 10,5 cm en de hoogte van maximaal 30 cm vaststonden, bleek in nagenoeg alle schaalgroottes, ook de grotere, te zijn gebouwd. Het voordeel van het beperkte formaat is dat het project in een redelijke termijn is af te ronden en goed is te detailleren. In augustus 2023 wordt de tweede A6-dioramawedstrijd gehouden. Zin om mee te doen? Kijk dan op het forum van Modelspoorwijzer.



‘Goudzoekers’

Dick Berns

Ver van de bewoonde wereld wordt in een drooggevalle beek in een naaldbos door twee mannen hard gewerkt. Ze spreken een ons onbekende taal en lijken nogal schuw te zijn. Het is daardoor niet geheel duidelijk waar ze mee bezig zijn, maar we vermoeden dat het goudzoekers zijn. Ze spoelen de uitgehakte grond in het stroompje water schoon en dan is het hopen dat ze goud vinden. De vindplaats houden ze graag geheim, dus voor wat betreft de locatie moet u het met ‘het naaldbos’ doen.

◀ Pedro en Alfons zouden goudzoekers kunnen zijn, maar zeker weten doen we niet.

‘Crash’

Hans Fillius

Door grondverschuiving is de door de smalle kloof lopende smalspoorlijn gestremd. Grote rotsblokken blokkeren de rails. Door de lage baanvaksnelheid kon de machinist Henschel-loc 102 tijdig tot stilstand brengen om verdere schade te voorkomen. Slachtoffers waren er gelukkig niet te betreuren, het treinpersoneel en de weinige reizigers konden over de spoorbaan het laatste station te voet bereiken en daar alarm slaan. Met een zware dragline van Tay Woodrow wordt geprobeerd het baanvak op de moeilijk toegankelijke rampplek weer vrij te maken, maar erg vlotten doet dat niet. Er zal zeker enige tijd mee zijn gemoeid voor de spoorbaan is hersteld en de treindienst kan worden hervat. »



Door alert reageren van de machinist heeft loc 102 weinig schade opgelopen.

‘Spoor lassen’

Jan Klein

Uitgerekend op een spoorbrug is een breuk in een van de spoorstaven ontstaan. Om ontsporing van de trein van 11:45 te voorkomen, moet de reparatie met spoed worden geklaard. Onder toezicht van veiligheidsman John, die het niet kan nalaten zijn ervaren collega de nodige aanwijzingen te geven, voert Paul de laswerkzaamheden aan de spoorstaaf uit. Dat is hij gewend, regulier onderhoud heeft bij de spoorwegmaatschappij geen hoge urgentie zodat hij dit een paar keer per maand doet. Bij terugkeer zal John melden dat de spoorsectie weer op orde is. Zo blijven hij en zijn collega van werk verzekerd.

Lassen van de gebroken > spoorstaaf.



‘Kopermijn’

Michel Heiblom

We verplaatsen ons naar Zuid-Amerika. Ergens in het moeilijk toegankelijke binnenland, in een gortdroge woestijn, is koper ontdekt. Omdat naar buiten te kunnen halen, is smalspoor aangelegd. Voor een locomotief was het budget niet toereikend en trekeuzels moeten het zware werk doen. Vanuit de donkere mijn gaan de beladen karren stapvoets naar buiten om verderop onder de brandende zon te worden gelegegd. Er is weinig vegetatie, dus voor de nodige schaduw hebben de mijnbouwers een simpel afdak van golfplaat neergezet.

◀ Een ezel trekt de karren uit de kopermijn de brandende zon in.



Twee korte treinen
onderhouden een
geautomatiseerd
pendelverkeer.



‘Bergspoor’

Henk van Beest

De bouw van de bergspoorlijn vormde voor de ingenieurs een hele uitdaging. Om ruimte te winnen en het spoortracé niet te stijl te maken, waren zelfs enkele tunnels nodig. Sinds de opening van de spoorlijn is het een favoriete bestemming voor dagjesmensen en andere toeristen. Eerst de treinrit en dan het fantastische uitzicht bij het bergstation. Sportievelingen

zonder hoogtevrees klimmen zelfs naar de top op dertig centimeter hoogte en staan daar oog-in-oog met het grazende rund. De dienstregeling wordt uitgevoerd met twee treinen die een automatisch verlopende pendeldienst uitvoeren. Bezoekers hoeven nooit lang te wachten om naar boven te gaan, of weer naar het dal. »

‘Vliegtuigpech’

Jan Kolkman

Modelbouw heeft vele takken van sport. Niet alleen modelspoor, wegvoertuigen en scheepvaart, maar ook vliegtuigen. De radiografische modelvliegerij kent veel liefhebbers. In het diorama probeert modelvlieger Pierre zijn kist weer aan de praat te krijgen. In de op maat gemaakte hulpkist heeft hij alle benodigde meetapparatuur en onderdelen bij de hand. Nog even en de eenmotorige, in 1940 voor de Royal Air Force ontwikkelde Hawker Hurricane MK 1 met registratie V7467 kan weer de lucht in.



Voor onderhoud aan de eenmotorige jachtvlieger is een speciale hulpkist beschikbaar.



‘Fabriek’

Jeffrey Onrust

De fabriek is het modernste onderwerp in deze dioramawedstrijd. De bouwer is tot de maximaal toegestane bouwhoogte gegaan. Het gebouw maakt deel uit van een groter complex, maar het is gissen naar de naam van het bedrijf en wat er wordt geproduceerd. De plakken staal die op de dienstweg voor transport klaarliggen, geven een indicatie. Het zal een staalproductie- of staalverwerkingsbedrijf zijn. De wat kille sfeer van de hedendaagse industrie komt goed over. //

◀ De uitbouw wijst op een groot fabriekscomplex.

EXTRA ONLINE

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



TEKST: JEFFREY ONRUST, TEKST BIJ DIORAMA'S & FOTO'S: TON OOSTEROM



Stationstraat 16c
 8431 EV Oosterwolde
 bel 0516 520 224
 info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.

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

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

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

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

De prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland.

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE

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



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

www.treinplezier.nl

Trein plezier


TOM'S MODELAUTO'S


Modelcars, Kits & Collectables

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



Kijk op
toms.nl/1TO87

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

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

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE

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

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

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

Railhobby.nl
 Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

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

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

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

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



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

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

De webwinkel met passie voor modelspoor

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



Legendarische NOHAB 'BOLLE NEUZEN'

EXTRA:
video
Nohab's

DEEL 2: HISTORISCH OVERZICHT EN HUIDIGE INZET IN SCANDINAVIË

Deel 2
van 3

De bijna zeventig jaar oude dieselelektrische Nohab AA16, alias 'Bolle Neus', 'Kartoffelkäfer' of 'Bulldog nose', wordt door particuliere vervoerders nog steeds ingezet. Harold van der Meer belicht de markante loc in enkele afleveringen.





TågAB TMV 103 en 110 met beladen houttrein 48472 onderweg naar Grums op de brug over Övre Fryken bij Gunnita (SE), 24 januari 2020.



TWEE SERIES WERDEN IN DE ROODBRUINE HUISSTIJL GELEVERD



Norske Statsbaner (NSB) besloot na de Tweede Wereldoorlog af te zien van aankoop van stoomlocomotieven voor de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen, maar in te zetten op dieseltractie. De keuze viel op de AA16 die door Nohab in licentie van Electro-Motive Diesel (EMD), onderdeel van General Motors, werd gebouwd. De eerste AA16, de testlocomotief met fabrieksnummer 2246, werd op 13 oktober 1954 geleverd. In maart 1955 ging de machine terug naar Nohab en werd daarna ingezet voor demonstratiedoeleinden en kwam daarbij zelfs in de Turkse hoofdstad Ankara. Na terugkomst in Noorwegen kreeg de loc op 1 september 1956 het nummer Di 3.602 (nummer 601 was al vergeven aan de Krupp Di 1) en kwam in dienst op de Nordlandsbanen (Trondheim - Bodø). Al snel bleek dat de diesellocomotief veel, en vooral financiële voordelen had ten opzichte van stoomtractie. NSB besloot een aanvullende order voor vijf exemplaren te plaatsen die tussen april en juli 1957 als Di 3.603-607 werden geleverd. Nadat in maart 1957 toestemming was gekregen voor nog eens acht Di 3'en (608-615), die tussen oktober 1957 en juni 1958 werden geleverd, besloot NSB nog een bestelling, nu voor zes stuks, te plaatsen. Deze locs, de 616-621, kwamen in 1958 in dienst. De Di 3'en waren groen geschilderd. Als gevolg van het toegenomen spoorvervoer werden in 1965 zes locomotieven nabesteld, gevolgd door de laatste order voor vier exemplaren in 1969. Deze twee series kwamen in de nieuwe huisstijlkleur van NSB, roodbruin (Gammel-design), uit de fabriek. De in 1960 geleverde Di 3.623 werd datzelfde jaar door Nohab van NSB gehuurd om als demonstratielocomotief naar Oost-Europa te gaan. Dit resulteerde in een order van de Hongaarse spoorwegen (MÁV) als serie M61.

Veel Di 3'en kregen traliewerk voor de cabineramen als bescherming tegen vallende stenen en ijspegels. Vanaf begin jaren zestig werden de deuren aan de rechterkant van de cabines dichtgelast; ze sloten niet goed en lieten veel kou binnen. De laatste serie was door Nohab al zonder rechter cabinedeur geleverd. Vanaf 1985 werden de locs bij groot onderhoud geschilderd in een opvallende rode kleur, het zogenaamde Ny-design. Het dak werd zwart en de beige sierstrepen kwamen te vervallen.

INZET

NSB zette de Di 3'en in eerste instantie in op de Dovrebanen (Oslo - Trondheim), de Bergensbanen (Oslo - Bergen) en Nordlandsbanen. Na de elektrificatie van de twee eerstgenoemde spoorlijnen, verplaatste de inzet van de vrijgekomen locomotieven zich naar de Valdresbanen (Eina - Dokka), Rørosbanen (Hamar - Røros) en Raumabanen (Dombås - Åndalsnes). Nadat in 1996 was besloten tot aankoop van dieseltreinstellen

met kantelbaktechniek (Talenten serie 93), werd het inzetgebied van de Di 3'en steeds kleiner. Eind 1999 waren nog zestien locomotieven voor de omlopen benodigd. Op 26 december 2000 vond de laatste inzet in de reizigersdienst plaats met treinpaar 2302/2303 tussen Trondheim en Hamar. Vermeldenswaardig is dat Ofotbanen in november 2001 vijf Di 3'en van NSB kocht, maar korte tijd later nam NSB de machines terug door problemen met de Talent-treinstellen. De Di 3 was daarmee een half jaar weer in de reizigersdienst op Nordlandsbanen te zien.

TECHNIEK

De eerste generatie Di 3 had een EMD 16-567C watergekoelde zestiencilinderdieselmotor met een vermogen van 1775 pk. Latere leveringen hadden een 567D of -E motor met 1950 pk. De dieselmotor verzorgt via een hoofdgenerator de aandrijving van zes elektromotoren. De maximumsnelheid van de 18,6 meter lange en 102 ton zware locomotieven was 105 km/h. Achter cabine 2 was in eerste instantie de installatie voor de stoomverwarming voor de rijtuigen geïnstalleerd. Nadat deze was vervangen door een dieselmotor met generator voor elektrische treinverwarming, werd het in cabine 2 erg lawaaiig. Daarom werd de locomotief zoveel mogelijk vanuit cabine 1 bediend; door de nog veelvuldig aanwezige draaischijven in Noorwegen konden ze op de eindpunten worden gekeerd. »



1. De roodbruine NSB Di 3.612 in Hamar (N); 8 augustus 1982. (foto Raymond Kiès)
2. De in Great Northern-outfit gestoken TMY 106 rijdt met een goederentrein door Kristinehamn (SE), 14 november 2005.
3. Op 10 juni 2007 trekt Ofotbanen Di 3.623 een houttrein over Solørbanen nabij Flisa (N). (foto Øyvind Svärd)
4. In de werkplaats van TågAB in Kristinehamn worden veel Bolle Neuzen onderhouden, op 23 januari 2020 wordt aan de TMY 105 gewerkt.
5. Di 3.632 van Inlandsbanan aan het werk bij de Zweedse houtverwerker Norrskog in Krokomb, 16 juli 2021.



FINSE LOCOMOTIEVEN

De Finse spoorwegmaatschappij VR had vijf AA16-locomotieven voor de spoorwijdte 1581 millimeter besteld, maar om politieke redenen mochten die niet worden afgenomen. Ze werden in 1960 tegen een gereduceerde prijs aan NSB aangeboden. Twee daarvan waren nog niet volledig afgebouwd en konden volgens de specificaties van de Noren worden gebouwd. Ze waren dertig centimeter langer dan de andere aan NSB geleverde locomotieven. Dit betreft de Di 3.622 en 623. De drie andere waren vrijwel gereed en hadden onder meer een afwijkende draaistelindeling (A1A)'(A1A)'. Ze wogen een ton meer en hadden een maximumsnelheid van 146 km/h. De drie buitenbeentjes werden ondergebracht in de serie Di 3b met volgnummers 641-643. De 602-633 werden daarna vernummerd in de onderserie Di 3a.

SLOOP EN VERKOOP DI 3

Een groot aantal Di 3'en bleef na inzet bij NSB de gang naar de sloper bespaard. De Noorse regering kocht de Di 3.619, 633, 641 en 643 en schonk ze in januari 2001 aan de Verenigde Naties. Ze gingen naar Kosovo waar na de post-Joegoslavische oorlogen het spoorwegnet werd hersteld en er behoefte aan materieel was. Eind 2017 ging de laatste nog actieve Di 3 in Kosovo Polje defect aan de kant. Di 3.622, 626, 630 en 631 werden verkocht aan de Italiaanse sporaannemer Esposito (thans Globalfer) voor inzet op Sicilië. Di 3.642 werd vanaf 2000 ingezet door NSB Bergings og Beredskap

en na bewezen diensten in 2014 geschonken aan het Norsk Jernbanemuseum (NJM) in Hamar. Di 3.602 (in demonstratiekleuren groen met gele banden) en Di 3.616 (in het roodbruin) zijn ook het bezit van NJM en worden regelmatig voor speciale ritten ingezet. Bane Nor heeft Di 3.628 in het geel gestoken voor inzet bij onderhoudstreinen en, in de wintermaanden, met een sneeuwruimer veelal op de Bergensbanen. Eind 2000 kocht het Noorse Ofotbanen vijf Di 3-locomotieven. Na het faillissement van het bedrijf gingen ze naar de Zweedse Inlandsbanan. Inmiddels zijn twee van deze locomotieven naar Hongarije doorverkocht: Di 3.623 aan de Nohab-GM Foundation en de 629 aan Komplex Rail.

HUIDIGE INZET IN ZWEDEN

In Zweden heeft Railcare T de uit Denemarken afkomstige TMX 104 (MX 1021), TMY 1105, 1122, 1150 en 1157. Ze fungeren als stand-by in opdracht van SJ en ze trekken werk- en onkruidbestrijdingstreinen. Voor Kaunis Iron wordt een Nohab ingezet voor rangeerwerkzaamheden. Inlandsbanan, met treinen tussen Mora en Gällivare, heeft ex-NSB Di 3.632 in gebruik voor houttreinen, onder meer vanuit Östersund. TMY 9505 (ex-DSB MY 1128) is sinds 2021 onderdelenleverancier. Het in Nässjö gevestigde Svensk Tågmacht heeft de meeste AA16'en in actieve dienst. Maar liefst acht TMX- en TMY-locs rijden in de goederendienst in het zuiden van Zweden; de meeste zijn in een





opvallende oranje kleurstelling gebracht. Een buitenbeentje is TMY 1111 die in 2019 een lichtrood-zwarte beschildering en een nieuwe Cummins-motor kreeg. Deze is ten opzichte van GM-EMD-motoren zuiniger en stoot minder CO₂ uit.

Een goede plaats om Nohab's te zien is Kristinehamn. Het hier sinds 1994 gevestigde TågÅkeriet i Bergslagen (TågAB) bezit meerdere TMX- en TMY-locomotieven en is de oudste particuliere spoorwegondernemer die de Nohab's nog gebruikt. Maar ook hiervoor valt langzaam het doek. Zo heeft TMY 106 (ex-DSB MY 1108), die bekendheid verwierf door zijn rol in Great Northern-kleurstelling in de speelfilm 'Dancer in the Dark', in 2019 de status van onderdelenleverancier gekregen. TågAB verzorgt op werkdagen onder meer houttreinen tussen Torsby en Grums, maar ook meerdere treinen per week op de Solørbanen (Elverum - Kongsvinger) in Noorwegen.

Voor houtverwerker Vida uit Alvesta worden treinen getrokken door de van de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL cargo Sverige gehuurde TMY 1004 en 1024, ook ex-DSB. Op werkdagen zijn de locomotieven meestal in gebruik tussen Vislanda en Alvesta of wordt een van de Nohab's ingezet voor last mile-werk in de haven van Karlshamn.

BAHNPAK AUGSBURG

Het Duitse Bahnpark Augsburg, dat ook NS-locomotief 1211 herbergt, heeft onlangs de Kosovaarse 005 (ex-NSB Di 3.619) verworven. De verwachting is dat de loc vanaf medio 2023 in Augsburg zal zijn te bewonderen. In het volgende deel komen de Nohab's die in Hongarije rijden of hebben gereden aan bod. //



Bekijk de video van de Nohab's en onze andere video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

6. CFL/VIDA TMX 1024 rangeert bij Alvesta, 23 juni 2022.
7. TågAB TMY 103 en 101 met een houttrein op Frykdalsbanan bij Rottneros, 21 juli 2021.
8. TMX 1004 drukt een trein richting overslagterminal in het Zweedse Karlshamn, 23 juni 2022.



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!

Modelnieuws

Locomotieven, rijtuigen, goederenmaterieel, huizen, auto's en andere scenery. Er is veel nieuws te melden. Locomotieven en treinstellen met sound zijn altijd digitaal, daarom volstaan we bij die productomschrijvingen met 'sound'.

**SPECIAAL
GEKOZEN
MODELLEN**



ROCO: Rail Force One 1829.

Roco

H0. De grijze RFO 1829 is de eerste variant van de vernieuwde NS 1600. In technisch opzicht is het model gelijk aan de NS 1631 die in Railhobby 450 uitgebreid is beschreven (70163, tweerail analoog, € 241,90 / 70164, idem sound, € 351,90 / 78164, drierail sound, € 351,90, tp. VI). De door SBBCI bij ELL gehuurde Vectron met zwart en donkergroen design is ook in Nederland toegelaten (71954, tweerail analoog, € 236,90 / 71955, idem sound, € 346,90 / 79955,

drierail sound, €346,90, tp. VI). De 393 mm lange gelede containerwagens Sdggmrs 738/T3000e is als Wascosa leverbaar met twee (koel)trailers van de expediteurs Ekol (77392), Dissegna (77395) en Westerman (77399) en van het Italiaanse Cemat met groene zeildoekopleggers van Jost (77402, € 109,90 per stuk, tp. VI). De oranje staalrollenwagens Shimmns van Wascosa met blauwe huif zijn in Nederland geïm-matriculeerd (76009, set 3 stuks, € 98,90, tp. VI).-MvE

Bemo

H0m. Op het jaarlijks gehouden Plattform der Kleinserie in Bauma (CH) zou Bemo de eerste monsters van het RhB-Capricorn-treinstel ABe 4/16 tonen. Helaas moest de fabrikant zich vanwege coronabesmettingen bij medewerkers terugtrekken, maar Railhobby kan u toch het handmonster tonen.-RB



BEMO: eerste impressie van het RhB-Capricorn-treinstel.



MODELLBAHN UNION: 40 m³-ketelwagens.

Modellbahn Union

H0. Waggonfabrik Uerdingen bouwde van 1960 tot 1963 ruim vijfhonderd tweeassige 40 m³-ketelwagens, die onder meer aan de EVA werden geleverd. In model zijn de 10,6 cm wagen in 22 kleurvarianten met elk drie verschillende wagennummers uitgebracht, in totaal dus 66 versies. De wagens kunnen met in de NEM-schacht gestoken imitatie schroefkoppelingen worden gekoppeld (€ 39,99, tp III-V). Om met de in 1953 aan de DB geleverde Schienen-Straßen-Bus BS300 op het spoor te kunnen rijden, konden er op bepaalde stations draaistellen onder worden geplaatst. Vanwege de beperkte capaciteit (43 zit- en 24 staplaatsen) gingen ze in 1967 buiten dienst; een staat in het spoorwegmuseum in Bochum-Dahlhausen. Aan het eerder door Brekina uitgebrachte model zijn verbeteringen doorgevoerd, zoals een metalen chassis, nieuwe aandrijving en verlichting (tweerail analoog, € 119,99 / idem digitaal, € 149,99 / sound € 199,99 / drierail analoog, € 159,99 / idem sound, € 209,99, tp. III).-TO



MODELLBAHN UNION: BS300 op draaistellen.



MODELLBAHN UNION: kortgekoppeld met schroefkoppeling.

Tillig

H0. Een variant op een eerder uitgebracht model is de tweeassige ketelwagen voor het vervoer van zuren. De 102 mm lange wagen heeft een remmersbordes, NEM-kortkoppelingshouders en

opschriften van de Deutsche Reichsbahn (77019, € 35,30, tp. II). Als zodanig werd de wagen ingezet door de 'Unterharzer Berg- und Hüttenwerke' voor het vervoer van zwavelzuur.-SF »



TILLIG: zuurketelwagen.



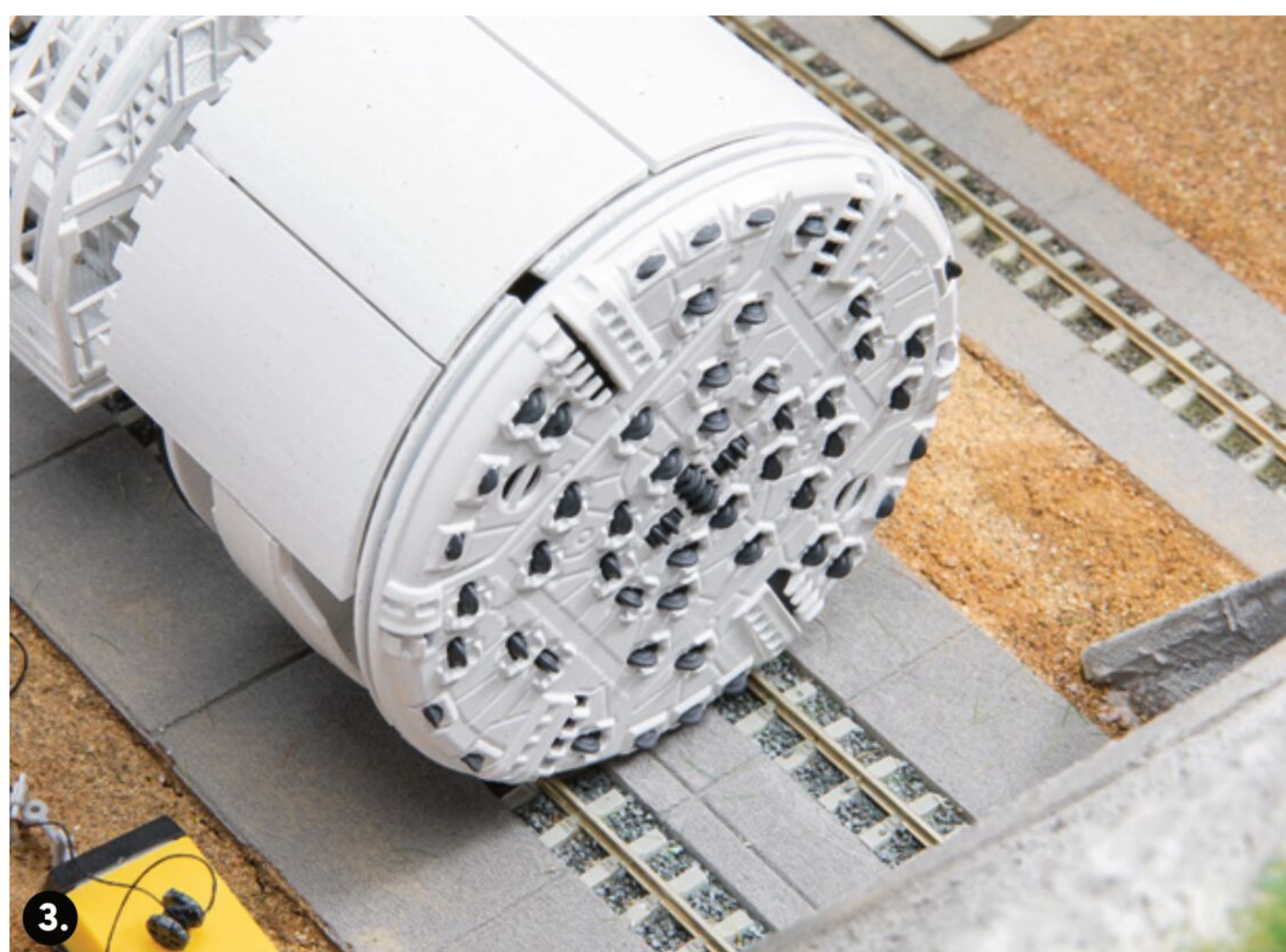
1.

Faller

H0. De Duitse fabrikant bewaart een deel van het nieuws tot het najaar; die modellen liggen vervolgens op korte termijn in de winkel. De 97 cm lange Gripper-TBM, tunnelboormachine, van het Duitse Herrenknecht AG is zeker een hoogtepunt. Daar een TBM op de boorlocatie wordt opgebouwd, zijn er, afhankelijk van de beschikbare ruimte, diverse mogelijkheden om hightech scènes uit te beelden. De TBM bestaat ook in model uit verschillende segmenten die afzonderlijk verkrijgbaar zijn. De complete TBM (diameter 8,5 cm) bestaat uit de boorkop met gemotoriseerd boorschild (5V-gelijkstroom), volgwagens met meetapparatuur, trafo's, pompen en het betonneren van de tunnelwand, transportbanden, luchtschachten en 42 betonnen tunnelwandsegmenten (130900, € 299,99, tp. V-VI). De TBM kan worden uitgebreid met een of meer 24,5 cm lange volgwagens die naar wens met technische toepassingen kunnen worden opgebouwd (130899, € 64,99). De tunnelwandsegmenten kunnen als laadgoed per trein of truck worden aangevoerd (180349, 24 stuks, € 15,99). Als u met de TBM op uw baan of in een diorama aan de slag wilt gaan, ziet de redactie graag een fotoverslag tegemoet.-DH



2.



3.

1. FALLER: tunnelwandsegmenten als laadgoed.
2. FALLER: tunnelboormachine.
3. FALLER: boorkop TBM.



1.

Märklin

H0. Als verrassingsmodel is dit najaar gekozen voor een imitatie van een Slowaakse stoomlocomotief van de serie 498.1, een machine waarvan Škoda in 1954 en 1955 vijftien exemplaren bouwde en als het als summum van de Europese locomotiefontwikkeling werd beschouwd. Het gedigitaliseerde model dat het nummer 498.104 heeft, is voorzien van sound en heeft een lengte van 293 mm (39498, € 679, tp. III en VI). Alle vier de drijfwielen worden aangedreven. De loc heeft veel authentieke details en een dynamische rookontwikkelaar. De cabine is verlicht, daardoor is ook de stokerinstallatie zichtbaar. Het model is een weergave van de huidige museumloc, maar kan ook in tijdperk III worden gebruikt. De laatste exemplaren ruimden pas in 1980 het veld. In een komende Rail-

hobby volgt een uitgebreide test van dit bijzondere model. De DB-serie 146.5 in IC-kleuren is onder meer voor de dubbeldeks IC-rijtuigen type Twindexx te zien, bijvoorbeeld tussen Dresden en Keulen. Op het display van loc 146 572 staat dat deze de IC 2045 naar Dresden Hbf rijdt. Het 217 mm lange model heeft de juiste kleuren en opschriften en aandrijving op alle vier de assen (37449, € 359, tp. VI).-GF »

1. MÄRKLIN: 498.104, Slowaakse Albatros.
2. MÄRKLIN: de machinistenkant heeft andere details dan die van de stoker.
3. MÄRKLIN: DB 146 572 in IC-kleuren.



2.



3.



BRAWA: DR G-wagen.

Brawa

H0. De tweeassige silowagens van de DB werden onder meer gebruikt voor het vervoer van poedervormige stoffen zoals cement en zout. Aanvankelijk werden ze als type Ucs 56 in het materieelpark opgenomen, later als Ucs 908. Het 98,2 mm lange model is nieuw ontwikkeld en heeft veel apart aangebrachte details

en de juiste kleuren en opschriften. Leverbaar is de donkergrijze versie (50520, tp. III) en de cementkleurige (50522, € 49,90, tp. IV). De 107,2 mm lange gesloten goederenwagen type G van de DR met baknummer 32017 heeft eveneens diverse apart aangebrachte details (49807, € 44,99, tp. II).-SF



BRAWA: DB-silowagens.



Minitrains

H0e. De tweeassige Deutz diesellocomotief OMZ 122F is leverbaar in het groen, blauw en grijs. Het onderstel is in alle gevallen rood (€ 144,95). Opmerkelijk is dat de modellen vanuit kwaliteitsoogmerk in Duitsland worden gefabriceerd.-RB

◀ MINITRAINS:
Deutz OMZ 122F.



NOCH: station Amtzell.



NOCH: vrijstaand woonhuis.

Noch

N. De bouwkit van het plattelandstation Amtzell heeft een gedeeltelijk open wachtruimte en een aangebouwde goederenloods. De bodemmaat komt op 43,3 x 32,5 cm, bij plaatsing langs een kopspoor zou het stootjuk voorbij het perron moeten komen (63001, € 45,99). Voor het vrijstaande woonhuis (5,8 x 5,8 cm) is met een tuin een klein perceel voldoende (63608, € 26,99). De luxere villa met aangebouwde garage is met een bodemmaat van 6,9 x 7,2 cm niet veel groter (63606, € 28,99).-DH



HALLING: motorrijtuig VTs 13 met rode deuren.

Halling

H0e. Bij de revisie zijn de deuren van de vierassige dieselstellen serie 5090 rood geschilderd. De modellen met 'fluisteraandrijving' en NEM651-interface zijn leverbaar als VTs 13 'Bramberg', VTs 16 'Stuhlfelden' en VTs 17 'Hollersbach' (€ 249). De rijtuigen serie 3200

van de Mariazellerbahn zijn in de 'Jaffa'-kleurstelling beschikbaar. Zowel het tweede klasse rijtuig B4iph/s (€ 75) als de BD4iph/s met bagageafdeling (€ 79, tp. V) zijn desgewenst en zonder meerkosten met lichte weathering leverbaar.-RB





PIKO: BR 152.

Piko

H0. De BR 101 is een bekende verschijning bij onze oosterburen. Het klimaat is ook daar een issue, reden voor de DB om met reclame op de locs het groene imago van het spoor op te poetsen (51107, tweerail analoog, € 210 / 51108, idem sound, € 325 / 51109, drierail sound, € 325, tp. VI). Voor het zware goederenvervoer kan de vierassige eloc BR 152 van de DB worden ingezet. Het nieuw ontwikkelde, 560 gram zware model, zal in een komende Railhobby nader worden belicht (51120, tweerail analoog, € 210 / 51122, idem sound, € 325 / 51121, drierail, € 260 / 51123 idem sound, € 325, tp. VI). Het DR-restauratierijtuig WRm 61 van Mitropa kan door de ingebouwde decoder diverse geluids- en lichteffecten produceren (55920, tweerail, € 199, tp. IV). Voor de Franse markt is SNCF-

Infra-loc serie verkrijgbaar (96488, tweerail analoog, € 225 / 96489, idem sound, € 335 / 96490, drierail sound, € 335, tp. VI). Voor het later digitaliseren hebben de analoge locs een Plux22-connector.

N. Bij de DB hebben enkele oude railbussen een tweede leven gekregen. Na inbouw van apparatuur worden ze ingezet voor controles aan het spoor. Het model heeft een Plux X16-connector (40254, analoog, € 235, tp. V).-TO //



EXTRA ONLINE

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



PIKO: SNCF-Infra BB 60000.



PIKO: ex-railbussen als meetvoertuigen, schaal N.



PIKO: DR-restauratierijtuig van Mitropa.



Die SBB in den 1930er-Jahren

LOKI Spezial nr. 50

Door Peter Pfeiffer, uitg. Stämpfli Verlag AG Bern, formaat A4, 132 blz., 203 z-w foto's, 1 tekening, Duitse tekst, ISBN 978-3-7272-7848-8, € 29,90.

De ondertitel luidt: Fotogeschichten aus dem Archiv von SBB Historic. De special sluit aan op nummer 49, SBB in den 1920er-Jahren. Ook voor deze uitgave heeft de auteur uit dat fotoarchief kunnen putten. In de jaren dertig kwam de elektrificatie goed op gang, maar er zijn legio foto's met in bedrijf zijnde stoomlocs, zoals op het tandstaaftreksel van de metersporige Brünigbahn. Aan de orde komen onder meer de autopendeltreinen door de Gotthardtunnel en de grote grondverschuiving bij Court in de Jura. Het duurde anderhalf jaar voor de stremming van de spoorlijn was opgeheven. Treinen reden aan weerszijden tot bij de stremming, plankieren overbruggen het treinloze deel. Vanwege de zwaardere treinen werden veel bruggen uit de begintijd vervangen. De nieuwe stalen brug over de Moesa werd door een Krokodil over het spoor op z'n plek gedrukt. Het decennium wordt afgesloten door de Roter Pfeil, zowel de elektrische als dieselversie en de Landi-tentoonstelling in 1939 waarbij zwaar spoomaterieel op stratenrollers door Zürich werd vervoerd. De foto's zijn van uitstekende kwaliteit, een minpuntje is de leesbaarheid van het soms in wit geplaatste bijschrift in een foto.-DH

Het is de tram, die tot ons kwam

Een halve eeuw aan het spoor tussen Steenwijk en Oosterwolde

Door Lourens Looijenga, uitg. Lourens Looijenga Communicatie, formaat A4 (liggend), 213 blz., 469 foto's, merendeel z-w, 3 kaarten, 1 tekening, ISBN 978-9-0806-6674-0, € 29,95.



In Zuidwest-Friesland vond begin twintigste eeuw een opmerkelijke tramontwikkeling plaats. Lokale gemeenschappen brachten met steun van industrie en instellingen een bijzonder tramwegnet tot stand dat onderdeel werd van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM). Aanleiding tot de vasthoudendheid van de initiatiefnemers was de lokale behoefte aan maatschappelijke ontwikkeling door de ontginning, de unieke rietvlechtindustrie en de vestiging van de Maatschappij van Weldadigheid in Frederiksoord. Ondanks de economische crisis, de opkomst van het wegvervoer en de gevolgen van de Tweede Wereldoorlog heeft het trambedrijf tot 29 september 1962 kunnen bestaan. De exploitatiekosten waren hoog en de tram paste niet meer in de mobiliteitsplannen. De schrijver brengt de lezer, met zijn intensieve speurwerk in lokale en regionale bronnen, dicht bij de beleving van het personeel en de gebruikers van de tram in die tijd. De vele illustraties en anekdotes versterken dit gevoel. Het gebruik van de gebouwen langs de lijn en het ingezette materieel komen uitgebreid aan bod, zoals de kleine en de grote Henschels, Maffei-tramlocomotieven en de War Departement-locs. Enkele exemplaren van het NTM-materieel zijn bewaard gebleven.-JB

NVBS kalender 2023

Uitg. NVBS, formaat 31,5 x 23 cm, 26 blz., ringband, artikelnummer 800-2023, € 14,50.

De kalendercommissie van NVBS - Sjoerd Bekhof, Karel Hoorn, John Krijgsman, René Platjouw en Bob Visser - heeft andermaal uit de vele voor de kalender ingezonden foto's, het omvangrijke fotoarchief en specifiek opgevraagde beelden

een verrassende kalender samengesteld. Door het tweewekelijks calendarium worden in een strakke lay-out 24 railgerelateerde onderwerpen gepresenteerd met telkens een paginavullende foto en twee tot vier kleinere. Op elk onderwerp wordt in een korte tekst nader ingegaan. Aan de orde komen onder meer de koninklijke trein, NS-dubbeldekkers (met foto van SHM-stoomloc 16 met twee bakken DDM), posttreinen, de Kameel, interlokale trams, trams in Nederlands-Indië en trams in de regen, occasions uit Hannover, de Class 66, nez cassé-locs van Alst(h)om, seinpalen en -bordessen en door Allan gebouwde railvoertuigen. Kortom een kalender - NVBS-leden hebben hem inmiddels ontvangen - met veel spoorse informatie.-DH //





1.

EXTRA:
video's
langste
treinen

De langste reizigers- trein ter wereld

Op 29 oktober 2022 werd in Zwitserland het record voor de langste reizigerstrein ter wereld aangescherpt. Het oude stond op naam van de Belgische NMBS die het op haar beurt had overgenomen van NS.

Ter gelegenheid van de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland trok op 19 februari 1989 locomotief 1607 zestig ICR-rijtuigen van rangeerterrein Kijfhoek naar Eindhoven Beukenlaan. De rit van de ruim 1600 meter lange trein verliep onder grote belangstelling zonder noemenswaardige problemen. De locomotief had het opschrift 'Ik trek de langste reizigerstrein ter wereld' en op de rijtuigen waren opvallend de tientallen geplakt; aan het einde van de trein was levensgroot 'De langste reizigerstrein ter wereld' te lezen zodat geen twijfels over het doel van de rit konden bestaan. Het oude record dateerde uit december 1974 en stond op naam van een spoorwegonderneming uit Australië: twee locomotieven reden met 42 rijtuigen van Perth naar Port Pirie. Dit moet niet worden gezien als een be-

wuste poging om in het Guinness Book of Records te komen, maar als noodzakelijke evacuering van spoorwegmaterieel na een overstroming.

België neemt record over

Lang bleef het record van NS niet staan, want ruim twee jaar later, op 27 april 1991, stuurde NMBS elektrische locomotief 2711 met een zeventigtal rijtuigen op pad. Deze trein was 1733 meter lang en reed van Gent naar Oostende om de aandacht te vestigen op een inzamelingsactie voor het Belgische kankerfonds. Wie denkt dat hiermee de toon voor nog langere treinen was gezet, komt bedrogen uit: tot 29 oktober 2022 werden geen nieuwe recordpogingen meer ondernomen. Overigens reed in Australië tussentijds nog wel een trein met een lengte van 7,3 kilometer,

maar die was samengesteld uit goederenwagens in plaats van reizigersmaterieel en brak bovendien onderweg in meerdere stukken. Deze trein valt dus buiten de scope van dit verhaal.

Het nieuwe record is in handen van de Rhätische Bahn (RhB), de Zwitserse spoorwegmaatschappij die een 384 kilometer lang meterspoornet exploiteert dat zich voor het grootste deel in het oostelijk gelegen kanton Graubünden bevindt. De rit werd gemaakt als onderdeel van de festiviteiten rond het 175-jarige jubileum van de spoorwegen in Zwitserland. Waar de Nederlandse en Belgische recordtreinen voornamelijk door het vlakke land reden, overwon die van RhB tijdens de 25 kilometer lange rit van Preda naar Alvaneu »

1. De Zwitserse recordtrein daalt vanuit Preda af richting Bergün, 29 oktober 2022. (foto Rhätische Bahn)
2. De recordpoging van de NS geschiedde onder aanvoering van loc 1607. Hulst, 19 februari 1989. (foto's 2 & 3 Marlies Geerts)
3. De opschriften op de laatste rijtuigen van de trein die op 19 februari 1989 langs Hulst reed, maakten duidelijk dat we met een recordpoging te maken hadden.
4. Passage van de 1607 met ruim 1600 meter aan rijtuigen van de overweg in de Wieldrechtse Zeedijk bij Dordrecht. (foto Rob van der Rest)





5.

790 meter hoogteverschil. De lange sleep passeerde maar liefst 48 bruggen en 22 tunnels, waaronder het bekende Landwasserviaduct bij Filisur.

25 steenbokken

De trein bestond uit 25 elektrische vierrijtuigstellen met een totale lengte van 1906 meter en was 2990 ton zwaar. In de nacht voorafgaand aan de rit was de trein in de Albulatunnel samengesteld. Hard ging het niet: de beoogde maximumsnelheid van 35 km/h werd niet eens gehaald. De treinstellen waren van het type ABe 4/16 'Capricorn' (vertaald: steenbok) waarvan Stadler sinds 2019 56 exemplaren heeft geleverd. Dankzij de inzet van zeven machinisten en 21 technici verliep de rit, die in vijftien landen live op tv te zien was, succesvol.

In Bergün ging het feestje verder. Op het festivalterrein werd de recordpoging met LGB-treinen nog een

keer dunnetjes overgedaan. De trein in schaal 1:22,5 had een lengte van tachtig meter. Het idee van de langste reizigerstrein in model is misschien wel afgekeken in Nederland, waar de rit van 19 februari 1989 exact twintig jaar later in schaal H0 bij Miniworld in Rotterdam werd nagespeeld, zij het dat de kleine 1607 de hulp van twee collega's nodig had om de zestien meter lange en twaalf kilo zware trein te trekken. Het is afwachten wie een nog langere trein laat rijden. De uitdaging is groter geworden, want naast het record voor de langste reizigerstrein staat nu ook dat voor de langste trein op smalspoor in de boeken. //



Meer informatie en video's van de diverse recordpogingen vindt u op Railhobby.nl/langste-reizigerstrein

5. RhB-loc Ge 4/4 III 644 kreeg, in aanloop naar de recordpoging, alvast reclame-opschriften. Gefotografeerd bij Chur op 23 juli 2022. (foto Sander Broerse)
6. Op het Bahnfest in Bergün werd het record in schaal 1:22,5 uitgebeeld. Een jeugdige toeschouwer telt of het aantal treinstellen klopt, 29 oktober 2022. (foto Rhätische Bahn)

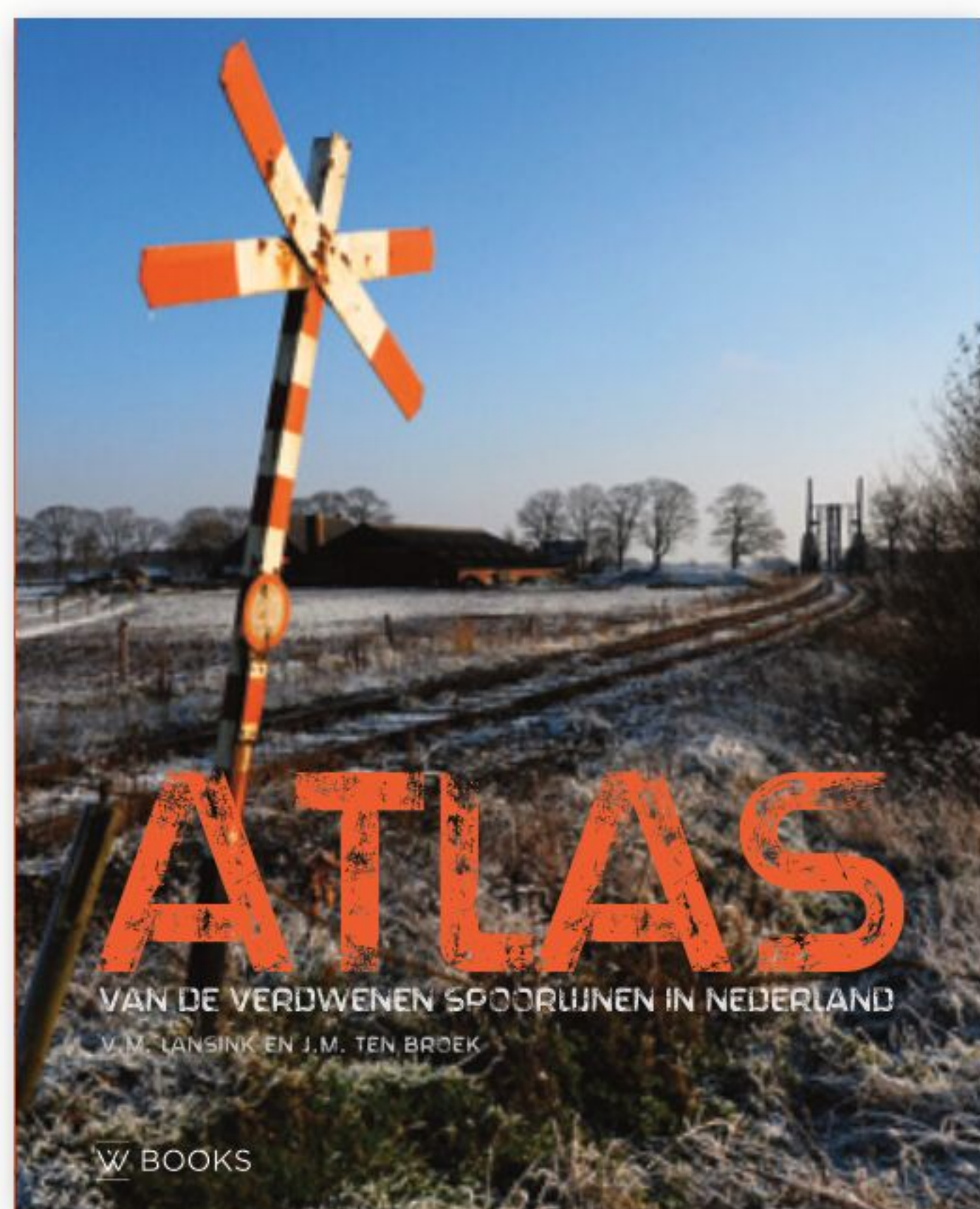


6.

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!



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

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

Railhobby.nl/atlas



STOOM BIJ NS in de jaren dertig

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

Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/stoombijs

RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartalstickers. **Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).**

Railhobby.nl/verzamelband



RAILHOBBY LOC NS 1111

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

Railhobby.nl/botsneus



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Winterdiorama

KERSTSFEER IN H0

Kelvin Terlage, captain van team Oranje, winnaar van De Grote Kleine Treinencompetitie 2021, heeft samen met zijn vader Erik na de wedstrijd een diorama gebouwd. Met als aanleiding dat er in de competitie veel geleerd is en zij dat in vier seizoenen - zomer, herfst, winter en lente - in de praktijk willen brengen. Erik stelt het winterdiorama aan u voor.





De trein, getrokken door een locomotief BR 55, rolt station Nürnberg binnen. Op het perron dat slechts gedeeltelijk sneeuwvrij is gemaakt, heeft zich al een grote groep reizigers verzameld.



DE TUNNEL VORMT MET DE BERG EEN GOED OPTISCH VERDWIJNPUNT



Het idee was om een diorama met kerstsfeer in tijdperk III te bouwen. Door het gekozen tijdperk kan een stoomlocomotief voor de tractie van een korte trein met tweeassige lokaalspoorrijtuigen zorgen. Het dorp met huizen, een kapel en andere bouwwerken, moest vooral gezelligheid uitstralen, zowel dat in het dal bij het station als hoger op de berg. Het winterdiorama is gerealiseerd in oktober 2021. In tegenstelling tot de wedstrijd, waar een modelbaan in slechts drie dagen tijd moest zijn gerealiseerd, hebben we aan het diorama ongeveer een maand gewerkt voor het was voltooid. Als basis dient 12 mm spaanplaat van 60 x 50 cm waarop twee stationssporen zijn gelegd. Vanaf het tunnelportaal gaat de spoorlijn als enkelspoor in de tunnel verder, het wissel ligt net aan het begin van de tunnel. Om voor de perronsporen voldoende lengte te hebben, hadden de spoorbouwers geen andere mogelijkheid. Visueel is het handig dat de spoorlijn via de tunnel een goed verdwijnpunt heeft; de boven het tunnelspoor gebouwde berg draagt daaraan bij. Na het plaatsen van het tunnelportaal hebben we met triplex de contouren van de berg aangegeven. Dit geeft voldoende stevigheid om de berg op de verschillende hoogtes aan te kleden. Om die hoogtes te kunnen bepalen, hebben we in lay-out-technische zin, zeg maar de zichtlijnen, gekeken waar de drie huizen en de kapel zouden moeten komen. Voor de verkeersweg zijn geen dure materialen gebruikt: 2 mm dik karton, in de juiste vorm gesneden, bleek voldoende stevig te zijn.

BERG

De ruwe vorm van de berg bestaat uit fijn gaas dat over de contouren van het triplex is gelegd en met een lijmpistool is vastgezet. Doordat thermische lijm direct droog is, vorderden we met dit deel van de bouw snel. Over het gaas zijn gipsrollen aangebracht tot alle openingen dicht waren. Daarna is met gips alles goed afgesmeerd en in de gewenste vorm gebracht. Het diorama begint vorm te krijgen. Nadat het gips geheel droog was, hebben we de bekabeling voor de verlichting van de huizen en lantaarns aangelegd. Die wordt voor de voeding onder het diorama naar een centraal punt geleid. De bebouwing bestaat uit bouwkits van de bekende merken; bij het bouwen is met de verlichting rekening gehouden door achter de ramen gordijnen met een warme kleur te hangen. De kiosk van Maxe en de drukkbeplante bloemenwinkel op de berg hebben een bij de onderneming passend interieur dat door de binnenverlichting goed zichtbaar is.

SNEEUW

Doordat er kort voor kerst een dik pak sneeuw in Nürnberg is gevallen, zijn ook de huizen, de kapel,

kiosken en het seinhuis met een dik pak sneeuw bedekt. Hiervoor hebben we sneeuwplasta van Busch gebruikt (artikel 7172, bus 150 gram, € 7,29). Dit kan, desgewenst verdund met water, met een kwast of spatel worden opgebracht en het hecht goed op kunststof, hout, karton en metaal. Ook kleine oppervlakken, zoals takken van bomen, kunnen zo van sneeuw worden voorzien. Door de droogtijd van twee tot drie uur is er alle tijd om de sneeuw waar nodig te moduleren, bijvoorbeeld door het aanbrengen van sporen van een auto, slee, skiërs of een dier. Toen de sneeuw was uitgehard, konden de huizen op hun plek worden gezet. Door de sneeuwlaag hoeven de daken niet te worden gewaard. De rotsen en de wegen zijn eveneens met sneeuwplasta behandeld. Hoewel de sneeuwplasta een lichte glittering toont, hebben we er voor meer winter-effect nog wat sneeuwglitter van Noch overheen gestrooid. Op enkele plaatsen hangen ijspegels aan de dakrand.

KERSTMARKT

Naast de sfeervolle kiosk van Maxe waar passanten voor dranken en voor Bratwurst en andere etenswaren terecht kunnen, zijn op het dorpsplein bij het station drie kramen opgesteld. De ruimte rond de statafels bij de caravan wordt door Frau Meike geveegd zodat »



1. In de tunnel is het traject enkelsporig.
2. De Kerstman klautert de helling op om de cadeautjes te brengen.
3. Zelfs de Kerstman heeft de kapel bezocht.
4. Sneeuwpret boven op de berg. Er zijn diverse sneeuwpoppen gemaakt en het is heerlijk sleetje rijden vanaf de helling.
5. Zicht op de helling naar boven. Onder deze omstandigheden een beetje glibberig, goed dat er een hek is geplaatst.





6.

DE HUIZEN ZIJN MET EEN DIK PAK SNEEUW BEDEKT

klanten van de Glühwein kunnen genieten zonder al te diep in de sneeuw te staan. Bij haar buurman die kerstattributen aan de man brengt, is het op dit uur nog niet druk. Dat zal anders zijn als reizigers die voor de kerstmarkt naar Nürnberg zijn gekomen, uit de trein zijn gestapt. Voor de zekerheid schuift Klaus de sneeuw voor zijn kraam aan de kant. Vanzelfsprekend mogen een kerstboom met verlichting en mooi ingepakte cadeaus niet ontbreken.



7.

DETAILLERING

Behalve de huizen en de straten is ook het perron van verlichting voorzien. Dat hebben reizigers zeker nodig omdat het perron smal is en het door het stationspersoneel maar gedeeltelijk sneeuwvrij is gemaakt. In afwachting van de binnenlopende trein vraagt chef Arthur zich af waarom zijn personeel niet beter heeft geveegd. "Dat werd vroeger toch wel anders aangepakt," mompelt hij in zichzelf. De lijn met leds van de



8.



perronverlichting is over houten palen - satéprikkers - getrokken en via de buitenste palen aangesloten. Een hek langs de oplopende weg behoedt voetgangers voor een val naar het dorpsplein. Opgetrokken uit lucifers en dun ijzerdraad, een simpele maar doeltreffende constructie. Het diorama telt 57 bomen, die alle van sneeuw zijn voorzien.

In totaal genieten 76 figuren van Faller, Noch en Preiser van het sneeuwlandschap. De meeste zijn geselecteerd op winterkleding, hoewel het lijkt dat sommige treinreizigers en de nonnen bij de kapel nog geen winterse omstandigheden hadden verwacht. De auto's die bij het woonhuis en de bloemenwinkel zijn geparkeerd zijn met een laagje sneeuw bedekt. Volvo-eigenaar Jürgen - herkenbaar aan de groene jas en muts - betreurt het tijdens het sneeuwschuiven dat ze destijds de bouw van een garage als aanbouw aan hun huis niet hebben doorgezet; "Dan had mijn PV544 nu binnen gestaan," overdenkt de gepensioneerd spoorwegbeambte. De sleetrijdende jeugd denkt in het geheel niet aan binnen zitten en stuift achter elkaar aan de weg af, de backpackers die moeizaam de weg omhoog volgen en de bij de kapel staande hulpkerstman behendig omzeilend.

De stoomloc die na een lange rit met de lokaaltrain die in station Nürnberg binnenloopt, is vrij van sneeuw. De warme ketel heeft dit snel doen smelten. De sneeuwpop bij de kapel zal het zeker nog een tijdje volhouden. Ondanks navragen blijft het onduidelijk waarom de zwaarbepakte echte kerstman te voet de berg heeft getrotseerd, mogelijk was de kerstmarkt te druk voor de rendieren die zijn slee trekken. //



6. In de bloemenwinkel doet men, zo vlak voor Kerst, goede zaken.
7. Achter de rechtse sneeuwpop vermaken kinderen zich met het gooien van sneeuwballen.
8. Op het dorpsplein achter het station heerst met de diverse kramen een gezellige sfeer.
9. Typisch Duits: Bratwurst. Maar een glaasje Glühwein gaat er ook wel in.
10. De besneeuwde weg leent zich uitstekend voor sleetje rijden, hoewel de backpackers daar mogelijk anders over denken.



2003

Toen & Nu

BUDEL - ZINKERTSTREINEN

Zinkertsconcentraat voor Budel was vanaf het einde van de negentiende eeuw een vaste waarde. Per spoor waren het decennialang de Belgische NMBS en haar opvolgers die de aan- en afvoer verzorgden.

Op 1 september 2021 kwam daar verandering in: Railtraxx nam al deze treinen van de inmiddels tot Lineas geworden goederentak van de NMBS over. Het contract bestaat op dat moment uit twee stromen: die naar de fabriek van Nyrstar in het Belgische Balen en die in Budel-Dorplein. Van laatstgenoemde zinkfabriek werd in 1892 met de bouw begonnen. Een fabriek die eigenlijk in België zou komen, maar eigenaar Kempensche Zinkmaatschappij liet zich met goede ontsluiting per water en spoor en een lage grondprijs, verleiden om zich in Nederland te vestigen. De geschiedenisboeken van de fabriek vertellen dat eerder beoogde locatie Weert geen doorgang vond omdat de pastoor en burgemeester de industrialisatie een bron van maatschappelijk verval vonden. Dat was voor Budel geen bezwaar en zo kreeg

de woeste vlakte tussen Weert en Budel bewoning, in vorm van een door de familie Dor te bouwen fabriek en accommodaties voor de arbeiders: Budel-Dorplein. Anno 2022 vormt deze fabrieksnederzetting zelfs een beschermd dorpsgezicht. Bij gebrek aan een eigen aansluiting was er jaren een smalspoorverbinding van drie kilometer tussen de zinkfabriek en station Budel, waar de lading overgeslagen werd op normaalspoor. Pas in 1917 kreeg de fabriek een eigen aansluiting. Jarenlang bleef de fabriek in handen van dezelfde eigenaar, tot Nyrstar hem in 2007 opkocht en daarmee een volgende zinksmelter wist toe te voegen aan haar internationale portfolio. Door de wens om te vergroenen koos Nyrstar ervoor om, verzorgd door vervoerder Railtraxx, de afvoer van zinkoxide van de weg naar het spoor te verplaatsen; ongeveer één derde van de



2.

2021

trein ging sindsdien weer beladen naar Antwerpen. Daar was ABT aan de bundel Groenland de partij die de overslag deed en jaarlijks zo'n 400.000 ton naar Budel verstuurde. We schrijven dit in de verleden tijd omdat Nyrstar op 1 september 2022 haar fabriek in Budel in de waakstand schakelde. Met een stroomverbruik wat op piekmomenten net zo groot is als dat van de stad Eindhoven was de productie niet langer rendabel. Direct na de stillegging begon Railtraxx met het wegrijden van de aanwezige voorraad zinkertsconcentraat naar de fabriek in Balen, die deels doordraait omdat de Belgische tegemoetkoming voor de hoge energieprijzen afwijkt. En zo sneuvelde, nadat Railion per 10 december 2004 de bediening vanuit Nederland schrapte, begin september 2022 de laatste goederentrein naar Budel. Naar men hoopt tijdelijk, want Nyrstar denkt in het voorjaar 2023 weer te kunnen produceren. //

2014



3.

2015



4.

1. De sneeuw geeft extra sfeer aan het beeld met de lege trein naar Antwerpen, getrokken door de 5174 en 5154 op 31 januari 2003. (foto Roelof Hamoen)
2. Achttien jaar later is het een ex-NS-loc in de vorm van de 6484 die voor het stop-/ontspoorblok wacht. Budel, 28 december 2021.
3. Bij gebrek aan capaciteit besteedde Lineas enkele treinen uit aan andere vervoerders. CrossRail DE 6301 rijdt op 15 augustus 2014 bij Overpelt met de lege trein uit Budel.
4. Op 30 december 2015 vertrokken de 7771 en 7774 uit Budel. (foto Edwin Mos)

Preview

De volgende Railhobby, nummer 455, verschijnt half januari.

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



Doen: Blokkendoos, deel 1

Peter Wijshake bouwt de mABD+Cesc in H0.



Treinsamenstelling: PostCH

Marcel van Eupen presenteert de Zwitserse trein in model.



Techniek: Palenboommachine

Niet heien, maar boren. Rob Mooij bouwt een werkende machine in H0.



Reportage: Avtovlak Slovenië

Met de autotrein door de Bohinj-spoortunnel.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyar **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Raymond Kiës, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Michel Altorf-van der Kuil, Rob Blom, Jan Bok, Sicco Dierdorp, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Marlies Geerts †, Bart van 't Grunewold, Roelof Hamoen, Willem van der Houven, Jaap Kerkhof, Ruud Kooger, Martin Menke, Hans de Mooij, Edwin Mos, Sander Mulkens, Jeffrey Onrust, Kevin Piket, Roland J. Reinders, Rob van der Rest, Dirk Rohde, Hans Scherpenhuizen, Kees Stadhouders, Oliver Strüber, Øyvind Svårt, Erik Terlage, Hans van de Ven, M.L. Vocke **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. Prijzen zijn geldig t/m 31-12-2022. 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 2022/2023. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veelevoudigd 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!

Speciale aanbieding!

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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



**3 nummers +
online archief
voor slechts
€19,95**

U KRIJGT:

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

Ga naar **Railhobby.nl/introductie**

MINITRIX



Zwenkdakwagens zijn zelflossers met een te openen dak. Deze wagens worden ingezet voor het vervoer van vochtgevoelige stoffen zoals kunstmest en zout. In de tachtiger jaren van de vorige eeuw verhuurde Armita Wagons uit Amsterdam witte zelflossers aan de Nederlandse Spoorwegen om een tijdelijk tekort door renovatie van het bestaande wagenpark op te vangen.

De locomotieven van de serie 1600 werden in dat decennium niet alleen voor personentreinen maar ook voor goederentreinen ingedeeld, zoals het transport van kunstmest.

Nu als Minitrix-modellen voor uw modelbaan.



IV 14    

16009 Elektrische locomotief NS 1652

€ 245,-*

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



IV 14    

15511 Set met 3 zwenkdakwagens Armita Wagons

€ 135,-*



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



Terug van weggeweest!

Märklin/Trix/LGB Telefonservice

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

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

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

 www.trix.nl

 www.facebook.com/minitrix