Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, JANUARI 2023 - NR 455 - € 8,99 (NL) / € 9,99 (BE)

REPORTAGE:
DB 152
Siemens ES64F

UITGELICHT:
NS ICRm
Exact-Train

Véél model-spoor

BLOKKENDOOS
ZELFBOUW
mABD + Cesc

RailActueel: **Certus Rail Solutions**
Infratreinen België

Railtest: **DH2 PB Models**
Wadloper 3228 in H0

00455
8 718836 140457
BP

märklín
TRIX

Vooraankondiging
Nieuwe modellen 2023

N | mfx | DCC | LED | IV | 1:93,5 | 15+

39425 Elektrisch treinstel serie ICM-1 „Koploper“

Voorbeeld: Driedelig elektrisch treinstel als intercitytreinstel serie ICM-1 „Koploper“ van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Geel/blauwe basiskleurstelling in de standaard uitvoering. 1 motorwagen als eindwagen mBk 2e klas. 1 tussenrijtuig AB 1e/2e klas. 1 stuurstandrijtuig als eindwagen sBk 2e klas. Bestemmingsweergave „Hoek van Holland“. Bedrijfsnummer van het treinstel 4015. Zoals in gebruik in tijdperk IV, in de afleveringstoestand van 1984 - 1988.

Dit model is in gelijkstroomuitvoering leverbaar en heeft artikelnummer 25425 in het Trix H0-assortiment.

€ 559,-*

Highlights:

- **Standaard schakelbare led-binnenverlichting.**
- **Met diverse Nederlandse stationsmeldingen en omroepberichten in de trein.**
- **Digitale speelwerelddecoder mfx+ met uitgebreide gebruiks- en geluidsfuncties.**
- **Bestemmingsweergave: Hoek van Holland.**

Met aangepaste schort, prototype.

Vanaf zomer 2023 bij uw dealer te bestellen.

N | mfx | DCC | LED | IV | 1:93,5 | 15+

37424 Elektrisch treinstel serie ICM-1

Voorbeeld: Driedelig elektrisch treinstel „Koploper“ als intercitytreinstel serie ICM-1 van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Uitvoering in KLM-vormgeving. 1 motorwagen als eindwagen mBk 2e klasse, 1 tussenwagen AB 1e/2e klasse, 1 stuurstandrijtuig als eindwagen sBk 2e klasse. Bedrijfsnummer van het treinstel 4011. In gebruik rond 1986/87.

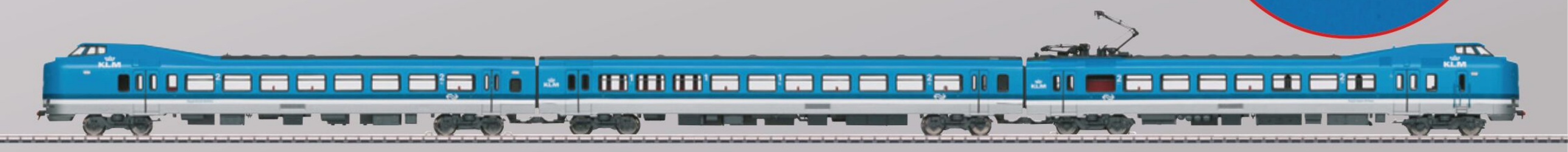
Dit model is in gelijkstroomuitvoering leverbaar en heeft artikelnummer 22396 in het Trix H0-assortiment.

€ 559,-*

Highlights:

- **Standaard schakelbare led-binnenverlichting.**
- **Met digitale speelwerelddecoder mfx+ en uitgebreide gebruiks- en geluidsfuncties.**

Bestemmingsweergave: Amsterdam CS - Schiphol.



*Geadviseerde verkoopprijs. Wijzigingen en leverbaarheid voorbehouden. Informatie over prijs, datums en maten onder voorbehoud.

www.marklin.nl
www.trix..nl

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Cover
Blokkendoos mABD

Tweemaal Blokkendoos mABD: crèmegroene ABD 9001 en groene ABD 9801, beide door Peter Wijshake gebouwd.

FOTO:
ELVIRA WIJSHAKE

Adverteerders

2 Märklin
20 Freebit/N-Spoorstore
20 Peperkamp Modelbouw
20 Fallerstore
20 TreintjeOost
67 PIKO Spielwaren
67 Train Service Danckaert
91 Exact-Train
99 PB Models
100 Modelleisenbahn München GmbH

Op de Spielwarenmesse 2018 hadden veel modelspoorfabrikanten nog een stand. (foto Myron van Ruijven)

Koplopers

Voor veel modelspoorders blijft januari een spannende maand. Hoewel de **Spielwarenmesse** in Neurenberg pas op 1 februari zijn deuren opent, zijn er meer en meer fabrikanten die hun nieuws al eerder bekend maken. Wat dat betreft boet 's werelds grootste speelgoedbeurs voor de modelspoorsector qua belangrijkheid in. Dit is voor een aantal grote producenten reden om deze beurs vaarwel te zeggen en naar regionale **modelspoorbeurzen** uit te wijken. De redactie van Railhobby zal de vele noviteiten online verzamelen en bundelen in de **Neurenbergspecial**. Ook lichten we een paar modellen uit in een Uitgelicht en Railtest. Daarnaast voorzien we u van achtergrondinformatie over het grote voorbeeld van een aantal nieuwe modellen.

Zoals gezegd, **nieuws** is steeds vaker eerder bekend. Daardoor ontstaat ook hectiek rond aankondigingen op een eerder moment. Recent was het **ICM**, de NS **Koploper**, de oorzaak. Märklin kondigt de driedelige versie aan en Exact-Train en PB Models zowel de drie- als vierdelige. Met de ontwikkeling van een dergelijk model zijn zeker drie jaar en hoge kosten gemoeid. Die treinstellen moeten wel aan de man worden gebracht om de investering terug te verdienen. Wat de markt ervan vindt, zal in de loop van het jaar blijken. Voor de Nederlandse **modelspoorder** betekent het een ruime, maar wellicht moeilijke keuze. De ICM-modellen van alle fabrikanten zullen in Railhobby uitvoerig worden belicht.

Dolf Heibloem

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 455

84

76

26

21

6
UITGELICHT:
NS ICR EXACT-TRAIN
Twee rijtuigen voor binnenlands verkeer en twee voor de Beneluxdienst worden besproken.

14
TECHNIEK:
PALENBOORMACHINE
Funderingspalen werden vroeger geheid, tegenwoordig vaak geboord.

21
REPORTAGE:
SNEEUWPLOEGEN, DEEL 2
Sinds het begin van de spoorwegen worden de rails met sneeuwploegen en -frezen sneeuwvrij gemaakt.

26
UITGELICHT:
SNEEUWPLOEGEN, DEEL 2
Sneeuwfrezen en -ploegen voor normaal- en smalspoor, ze zijn ook in model uitgebracht.

32
RAILACTUEEL+:
PENDELTREIN POSTCH
Met twee locs Eem 923 en zes containerwagens is door SBB Cargo en PostCH een innovatief proefbedrijf uitgevoerd.

34
RAILTEST:
WADLOPERS PB MODELS
NS DH2-treinstel 3228 wordt door Marcel van Eupen nauwgezet aan de tand gevoeld.

40
DOEN:
BLOKKENDOOS, DEEL 1
Peter Wijshake gaat in op de historie van de mABD en Cesc en bouwt deze in schaal H0.

46
RAILACTUEEL+: **ICNG**
Problemen met het laswerk en de software zorgen voor vertraging bij de indienststelling. Een update.

50
BAAN IN BEELD:
SCHRAVENDEELBAAN
De houtindustrie in Oregon stond model voor Pine Creek. De spoorveerhaven en houtzagerij geven veel bedrijvigheid.

34

40

50

56
HISTORIE:
POSTVERVOER, DEEL 2
Sicco Dierdorp volgt de markante mP's in hun tweede leven als werk- en museummaterieel.

62
DOEN: WATERTOREN
De open constructie van de betonnen watertoren bij de IJmuidense Vissershaven leent zich voor nabouwen in model.

68
TREINSAMENSTELLING:
ZWITSERSE POSTTREIN
De wagens van Die Post zijn in model uitgebracht.

74
RAILACTUEEL+:
VOGELFLUGLINIE
In augustus 2022 nam de laatste trein de Fehmarnsundbrug en de spoorpont Puttgarden - Rødby.

84
VOORBEELD & MODEL:
DB BR 152, DEEL 1
Van het type ES64F nam de DB er 170 in dienst. Raymond Kiès gaat in op de ontwikkeling en inzet van de loc.

92
VOORBEELD & MODEL:
PIKO DB BR 152
Bij eloc 152 019-6 zijn verrassend veel details te ontdekken.

.... EN DE RUBRIEKEN
10 RailActueel
39 Railnieuws
48 Word abonnee
55 Spoorverhalen: 6700 met ERTMS
76 Modelnieuws
83 Railpers
96 Toen & Nu: Kranenburg
98 Preview Railhobby 456

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

1.

ICRm binnenland en Benelux

EXACT-TRAIN PRESENTEERT NIEUWE STANDAARD VOOR RIJTUIGEN

De tussen 1980 en 1988 gebouwde ICR-rijtuigen van NS worden in alle varianten door Exact-Train in H0 uitgebracht. De eerste vier zijn beschikbaar. De afwerking en detaillering is zonder meer uitstekend; iets dat ook geldt voor de rijeigenschappen.

Dat de gebroeders Piet en Hans Keppel van Exact-Train (ET) nooit over één nacht ijs gaan, bleek tijdens de presentatie van de nieuwe H0-modellen van de NS ICRm. Niet alleen werd een nieuwe standaard op het gebied van rijtuigen geopenbaard, tegelijkertijd werd een nieuwe huisstijl met nieuw logo getoond. Het een kan niet los van het ander worden gezien. Voor ET betekent de komst van de ICRm-modellen een flinke stap voorwaarts op het gebied van techniek en kwaliteit. Vier rijtuigen, leverbaar in twee sets, worden in deze Uitgelicht besproken, een eerste en tweede klas voor binnenlands vervoer, een Apmz10 en Bpmz10, en een eerste en tweede klas voor de Beneluxtreinen, een Apmz10 en een Bpmez10. Het laatste is een rijtuig met voorzieningen voor evacuaties dat zich aan het uiteinde van een stam bevindt. In alle gevallen gaat het om rijtuigen die tijdperk VI weerspiegelen.

Metalen onderstel

Wie deze rijtuigen voor het eerst in handen krijgt, wordt geconfronteerd met zeer strak uitgevoerde modellen. De basis wordt gelegd door de onderstellen. Die zijn van metaal en garanderen ook op termijn een liniaalrechte onderkant. Bij lange rijtuigen met een frame van kunststof bestaat de kans dat ze op den duur iets doorbuigen. Omdat ET alle varianten van het ICR zal uitbrengen - het zijn er een kleine dertig -, is voor een universele bodem gekozen. Die heeft diverse gaten, waarin naar gelang de uitvoering, details als airconditioning en accubakken kunnen worden aangebracht. Het metalen onderstel heeft het voordeel

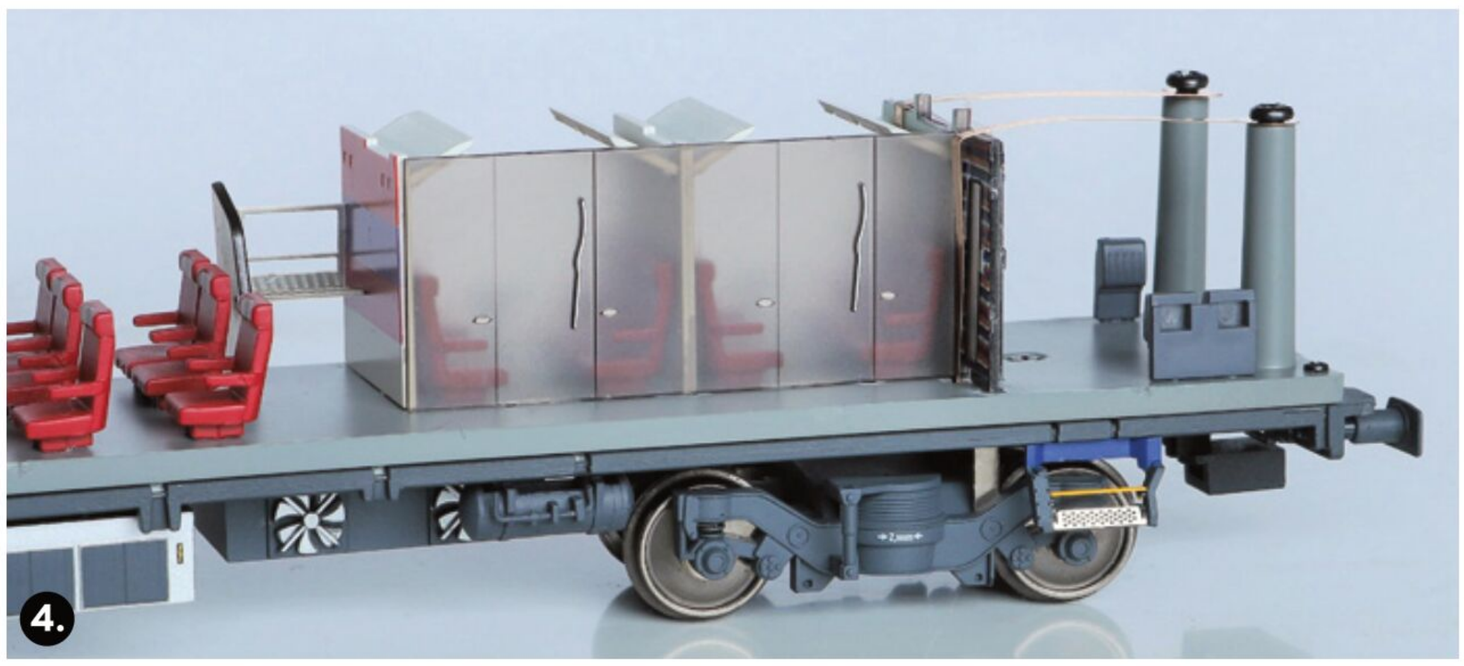
dat het model met 175 gram een relatief hoog gewicht heeft en daardoor, in combinatie met de zeer zwenkbare draaistellen, prima rijeigenschappen heeft. Door de excentrische ophanging van de draaistellen kunnen de rijtuigen door bogen met een radius van 360 mm rijden.

Kleuren apart gespoten

Voor de ruwbouw van de bak is blauwe kunststof gebruikt. Dit in tegenstelling tot het ICR-materieel van LS Models waar het blauw op de gele kunststof bak is gespoten. De kleuren van de ET-modellen ogen fris. Er is niet met RAL-codes gewerkt, maar volgens de zogeheten NCS-methode. Om de juiste samenstelling van het blauw en het geel te krijgen, zijn diverse opnamen van het voorbeeld gemaakt, met in het achterhoofd het gegeven dat lichte verf na een tijdje wat fletser wordt. De vier tot »

2.

3.



4.

1. NS 186 033 is met een binnenlandse trein bestaande uit ICRm onderweg.

2. De gedetailleerd uitgevoerde onderkant van de Bpmez10.

3. De BKD (links) en een IC+-rijtuig in wording.

4. De afwerking van beide coupés is top.

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

5.

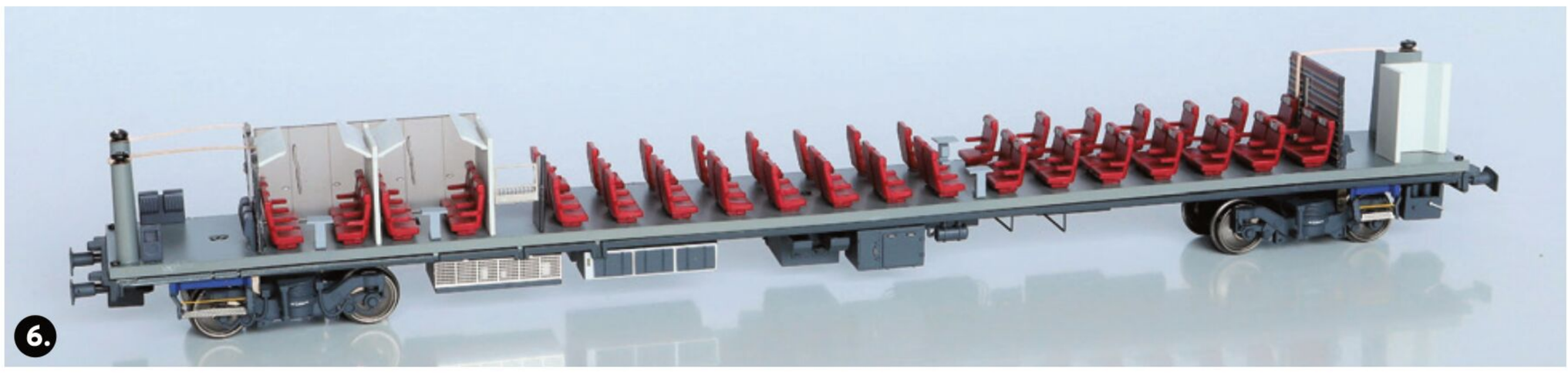
onze beschikking gestelde modellen hebben een lengte van 303 mm, gemeten over de (verende) buffers. Daarmee hebben ze de exacte lengte. In werkelijkheid is de ICR 26,40 meter lang. De CAD-tekenaar heeft zijn werk dus goed gedaan.

Stiltecoupé

De bovenbouw is correct: het aantal ramen, de brede en smalle zwaaizwenkdeuren, de opschriften op de deuren van de Benelux-rijtuigen, de aanduiding ‘S’ van stiltecoupé en de opschriften op de stelbalk. In het midden van de bak is boven een raam een klein geëtst ventilatierooster aangebracht. De treden onder de deuren zijn geëtst en apart gemonteerd. Ook de koppen zijn zeer gedetailleerd en van verschillende etsplaten voorzien. Op de grote stekker van de hoogspanningskabel zien we een hoogspanningssymbool.

Echt rubber

Volgens de Keppels is bij de constructie van de kap ervoor gekozen om de kopkanten niet mee te gieten, maar om die later apart aan te brengen. Voor deze constructie is gekozen om de kap zo strak als mogelijk te krijgen. De overgangsbalgen zijn van echt rubber,


6.

7.

8.

dat geeft door de kortkoppelingen een gesloten treinverband. Als de kap voorzichtig uit elkaar wordt gebogen, kan deze zonder veel moeite van het onderstel worden verwijderd. Het interieur is indrukwekkend. Aantal rijen en aantal stoelen, bepaalde opschriften op tussenwanden, bagagerekken, het klopt allemaal. Kijk bij de Benelux-versie naar de beide afgesloten coupés en de verticale handgreep. Zelfs de klapstoelen ontbreken niet.

Dunne leidingen

De eerder aangehaalde onderkant is rijk aan allerlei apparatenkasten zoals airco's en dun uitgevoerde leidingen. Eén bak heeft aan de voorkant een subtiel geëtst rooster waarachter drie ventilatoren zichtbaar zijn. Een opgedrukte sticker vermeldt de naam 'Alstom'. Een van de hier beschreven rijtuigen heeft een schuin weglopende wc-pijp. De andere drie hebben in het echt al een chemisch toilet, dus ook in 1:87.

Draaistellen

Door de wijze van uitvoering kunnen de draaistellen alle bewegingen opvangen. Een oneffenheid in het spoor wordt soepel genomen. Bij een as is per draaistel boven een wiel een echte veer geplaatst. De proefmodellen hadden stevige en zichtbare stroomafnemers bij de wielen, bedoeld voor later in te bouwen verlichting. Die constructie bleek veel weerstand te geven en daarom is het ontwerp aangepast. De stroomafnemers zijn nu onzichtbaar. De rijtuigen hebben overigens geen verlichting. Daarvan is, vanwege de tijdsdruk die dit project kende, afgezien. Verlichtingsets komen later beschikbaar, net als rijtuigen die in de toekomst af fabriek van ledlampjes zijn voorzien. Ook het dak is een getrouwe kopie van het grootbedrijf, zowel qua kleur als ronding en door de ventilatoren die apart zijn aangebracht. Er is zelfs een klein vierkant doorkijkje schuin boven de smalle toegangsdeur. De bijbehorende stuurstandrijtuigen komen medio 2023. De ICRm Fyra, ICR IC+ en de tijdperk IV- en V-varianten staan gepland voor uitlevering in maart. Set EX11002B, binnenlands verkeer Apmz10 en Bpmz10; set EX11020A, Benelux Apmz10 en Bpmez10, € 159,90 per set. //

5. De kopwand van de Apmz10 is juist weergegeven.

6. Het interieur van de Apmz10.

7. De onderkant van de Apmz10. De gaten zijn voor andere uitvoeringen.

8. ICRm Bpmz10.

9. De ventilatieroosters op het dak zijn apart aangebracht.

10. In het draaistel is boven de linker aspot een echte veer aangebracht.

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

9.

10.

Tiende vervoerder België

NIEUWE ONDERNEMING IS GELIEERD AAN STRUKTON

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel

Op 8 november 2019 deed Strukton een beroep op Infrabel om stopmachine Unimat 5 van Denderleeuw naar Visé over te brengen. Passage in Wonck. (foto Sander Broerse)

Certus Rail Solutions

Als tiende goederenvervoerder heeft Certus Rail Solutions toelating gekregen tot het Belgische spoorwegnet. Certus ontving de certificering medio oktober 2022 en is inmiddels op zoek naar machinisten, waarmee het rijden van eigen treinen mogelijk wordt. De focus ligt op infratreinen, zoals het overbrengen van machines van en naar de werkplek. Het bedrijf is sterk gelieerd aan Strukton; de CEO vervult ook deze functie bij Strukton Rail Belgium. Ook het kantoor in Merelbeke, bij Gent, wordt met Strukton gedeeld. Het is dus te verwachten dat vooral het Belgische werk van Strukton door Certus ondersteund zal worden. In België is Strukton een middelgrote speler voor de vernieuwing van spoorinfra. Begin november 2022 werd bijvoorbeeld gewerkt aan vijftien kilometer spoor tussen Brugge en Oostende. Strukton heeft in België onder andere een bovenleidingsmontagetrein gestationeerd. Ander materieel wordt aangevoerd uit Nederland, waarbij Lineas en Infrabel vooralsnog de transporten verzorgen.-SB

Nu nog als Lötschberger onderweg, binnenkort in het regionale verkeer elders: RABe 535 110 in Lalden op 3 juni 2022. (foto Wim Broerse)

Modernisering Lötschberg-bergtraject

De Zwitserse BLS moderniseert het materieel op het Lötschberg-bergtraject. De lijn, die vanuit Bern, via Thun, Spiez en de Lötschbergtunnel naar Brig in Wallis loopt, is de belangrijkste van de BLS. Hier reed de Lötschberger, serie RABe 535, een lagevloertreinstel dat is gebaseerd op de S-Bahn RABe 525 Nina. Het eerste door Bombardier volgens specificaties van de BLS gebouwde treinstel, de RABe 535 101, kwam op 21 mei 2008 in dienst. Sinds 11 december 2022 wordt de dienst op de bergroute uitgevoerd met de serie RABe 528 Mika (Moderner Innovativer Kompakter Allroundzug). Deze behoort tot de Flirt 4-familie van Stadler en wordt sinds mei 2021 in Regio Express- en S-Bahn-uitvoering ingezet. De order betreft 58 stuks, waarvan dertig in de RE- en de overige in S-Bahn-uitvoering. Bij de BLS is het traditie elk dertiende voertuig uit een serie een naam te geven. Voor Mika RABe 528 113 is Akim 113 gekozen. De RE-uitvoering heeft een bistro met een snack- en koffieautomaat en slechts één deur per rijtuigbak. In dit opzicht lijkt hij op de Traverso van de Südostbahn. De S-Bahn-versie heeft twee deuren per rijtuigzijde. De 105 meter lange en 160 km/h snelle Mika heeft 242 (RE) of 240 (S-Bahn) zitplaatsen. Tot vier stellen kunnen gekoppeld rijden.-WB

Ontwikkelingen VIRM

De revisie van de VIRM's van de tweede en derde generatie verloopt snel. Halverwege maart 2022 was het laatste vierwagenstel behandeld en in de nieuwe Flow-kleurstelling gebracht. Daarna is gestart met de zeswagenstellen. Bij de VIRM's uit de eerste en vierde generatie, de treinstellen die geen Flow-kleurstelling hebben of voorlopig krijgen, wordt sinds oktober 2022 het grijze deel onder de cabineramen grotendeels geel gemaakt. Dit in navolging van de fronten van de SNG-treinstellen waar het oorspronkelijke blauw omwille van een betere zichtbaarheid geel is geworden, een direct gevolg van de aanrijding bij Hooghalen in maart 2021.-MS »

VIRMm 9559 onderweg naar Roosendaal bij Harculo. Van dit treinstel is de frontbeschildering aangepast, 24 november 2022. (foto Sicco Dierdorp)

De 193 280 op de eerste dag van inzet in de nieuwe kleuren met een containertrein van de Rotterdamse Maasvlakte naar Mannheim. Herwijnen, 24 november 2022. (foto Sander Broerse)

LTE: three forces

Een nieuw design voor Vectron 193 280 die door goederenvervoerde LTE van European Locomotive Leasing wordt gehuurd en tot voor kort in de standaardkleurstelling wit-zwart-groen reed. In de laatste week van november kreeg de loc in de Locomotive Workshop Rotterdam een nieuwe jas aangemeten waarin drie kleuren centraal staan: geel als de kleur van graan (lading), groen dat voor duurzaam staat en blauw voor 'attractieve krachten' (zijnde de vervoerder LTE). In dit thema werden eerder al locomotieven beplakt, zoals machines uit de Baureihe 186 (941-945) en onlangs nog Vectron 193 299.-SB

Ex-DSB ME-diesels naar Polen

Het Zweedse Nordic Re-finance (NRFAB) heeft vorig jaar 32 diesel-elektrische locomotieven type ME van de Deense DSB gekocht (zie ook Railhobby 440). Hiervan krijgen 22 exemplaren het beveiligingssysteem ETCS. Inmiddels worden meerdere van deze locomotieven na revisie ingezet in Denemarken (door DB Cargo Scandinavia en Contec Rail), Noorwegen (Onrail en CargoNet) en Zweden (Nordiska Tåg). Contec Rail in Denemarken, die al over ME 1530 beschikt, heeft vanaf eind november 2022 ook de 1535 en 1536 gehuurd. Zodra machines met ETCS beschikbaar komen, worden ze omgeruild. NRFAB heeft de activiteiten buiten Scandinavië weten uit te breiden. Op 24 november 2022 zijn de ME 1503, 1505, 1511, 1517, 1522 en 1532 die in Malmö stonden, via

Acht ME'en van Nordic-Re-finance stonden op 20 september 2022 in Malmö. Zes zijn aan SKPL Cargo verhuurd. (foto Harold van der Meer)

Denemarken en Duitsland naar Polen gegaan. Na een revisie, de inbouw van het Poolse treinbeveiligingssysteem en de toelatingsprocedure zullen de ME'en door SKPL Cargo worden ingezet.-HvdM //

EEN ONMISBAAR NASLAGWERK MET ALLE NOVITEITEN

Neurenbergspecial 2023

Begin maart verschijnt de zesde Neurenbergspecial. Voor deze special verzamelt de redactie speciaal voor u alle informatie over de verwachte noviteiten van 2023. Alle schalen komen aan bod. Een compleet alfabetisch overzicht van de noviteiten. Daarnaast lichten we een paar modellen uit in een Uitgelicht. Mis deze special niet!

€ 10,99

Wilt u deze special met korting ontvangen? Word nu abonnee (zie pagina 48) of upgrade uw abonnement via Railhobby.nl/upgraden

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

Ga naar Railhobby.nl/neurenberg23 of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag de Railhobby Neurenbergspecial 2023 bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik wil (ook) graag:

- ○ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ○ Railhobby 445 - Neurenbergspecial 2022 voor € 10,99
- ○ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 10,99
- ○ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 9,99
- ○ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99
- ○ Railhobby Projecten - Over Rollend materieel voor € 9,99

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

RH455

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/neurenberg23

* Gratis verzending t.w.v. € 2,99 bij bestellen vóór 10 februari 2023. De Neurenbergspecial verschijnt begin maart.

Werkende palenboor IN H0

FUNDERINGSPALEN BOORMACHINE

Regelmatig is Rob Mooij op modelbouwevenementen met door hem gebouwde modellen te zien. Vaak is dat een werkende heistelling waarbij een opmerking uit het publiek de opmaat werd voor een tweede machine uit de funderingstechniek.

Een veel gehoorde opmerking op modelbeurzen is dat de getoonde heistelling met valblok - voor de bouwbeschrijving zie Railhobby 2011/05 - nauwelijks meer wordt gebruikt. Mijn reactie is dat een functioneel diesel- of hydraulisch heiblok als model in schaal half-nul lastiger is te maken. Toen een mede-exploitant opmerkte dat de palen ook kunnen worden geschroefd, bedacht ik dezelfde dag hoe dat is te realiseren. In gedachten vloog de boor al de grond in. Een zoektocht op internet bracht mijn kennis van de techniek van het boren van fundatie-palen op peil.

BODEMONDERZOEK

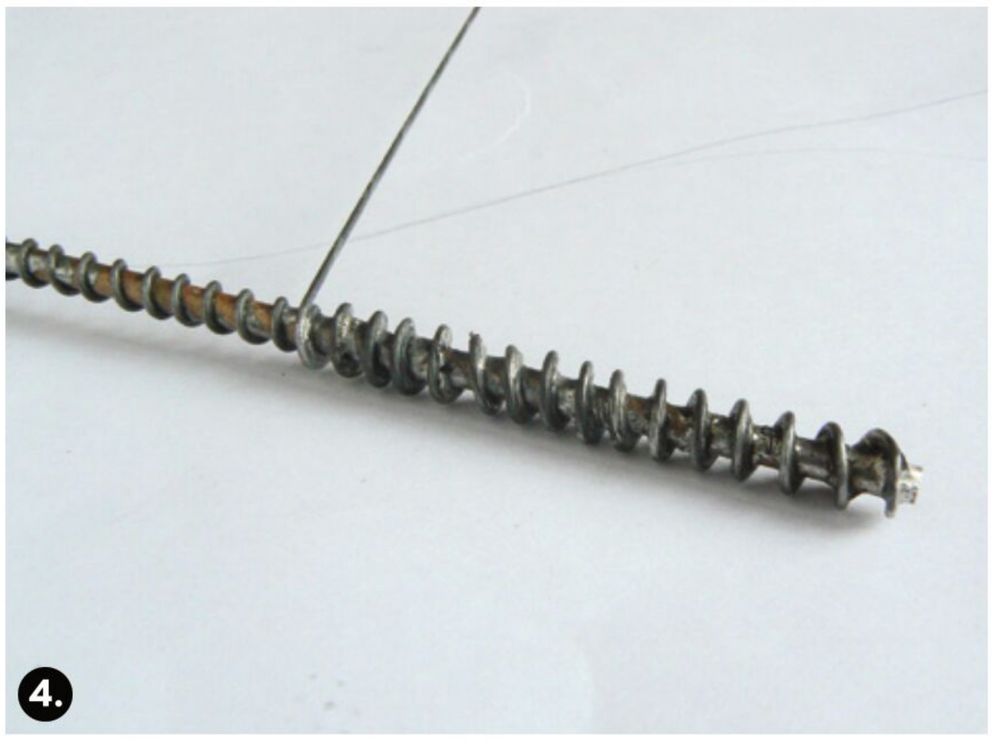
Funderingstechniek begint met bodemonderzoek, meestal door sondering waarbij door een speciale truck met een metalen sondeerstaaf de weerstand en vastheid van de bodem worden bepaald. De lengte van de benodigde funderingspalen wordt uit de meet-gegevens berekend. Een paal geeft draagvermogen als de paalpunt op een vaste zandlaag rust. Soms wordt er ‘op kleef’ geheid: dit is de weerstand die de paal ondervindt van de grond die aan de paal plakt en de verdichting die de grond onder de paalkop door het heien heeft ondergaan. Daarna wordt de te volgen techniek bepaald. De bekendste methode is die om op lengte gemaakte palen door heien in de grond te »

1. Een kleine boorinstallatie in bedrijf.

2. Terwijl het beton voor de fundering in de bekisting is gestort, worden voor het volgende pand de palen geboord

2.

3.


4.

5.

6.

brengen. Aanvankelijk door van een bepaalde hoogte een zwaar heiblok op de paal te laten vallen. De eerste mechanisatie was de stoomheimachine. Nieuwere methoden maken gebruik van een dieselheiblok of een krachtiger hydraulisch heiblok. Als de paal op diepte is volgde vroeger het zogeheten kalenderen. Op de heipaal en op de stelling wordt een merkteken aangebracht, waarna er dertig slagen met het heiblok worden gegeven. Het verschil tussen beide merktekens wordt opgemeten: dit heet de kalender. Er werd vooraf een maximale waarde voor de kalender afgegeven. Overigens heb ik dit bij recente heiwerken niet meer zien doen. Heien heeft één belangrijk nadeel: afhankelijk van de grondstabiliteit is een kleiner of groter deel van de omgeving aan de trillingen onderhevig waardoor er schade kan ontstaan aan gebouwen of dijken in de directe omgeving. Het antwoord op die ongewenste trillingen is de techniek van de schroefpaal.

BOORBUIS

Een holle boorbuis heeft aan de buitenzijde gedeeltelijk een grove schroefdraad. Het begin van de schroefdraad wordt gevormd door een grondverdringende kegel die, als de boor de grond in wordt gedraaid, er voor zorgt dat er aan de bovenzijde geen of zo weinig mogelijk grond naar boven komt. Als het geboorde gat op de gewenste diepte is, wordt de boor langzaam naar boven gehaald en wordt er tegelijkertijd door de holle boorschacht beton in het gat geperst. Zodra de boor geheel uit het gat is, wordt in het nog natte beton een stuk bewapeningsstaal geduwd. Op deze werkwijze zijn enkele variaties bedacht, zoals de buisschroefpaal en de groutinjectiepaal. Een andere, hier verder buitenbeschouwing gelaten techniek, is die van de betondrukpaal.
Met deze informatie in het achterhoofd heb ik de verzamelde afbeeldingen van heistellingen nog eens, en

nu met andere ogen bekeken. Een heistelling is meer dan een gewone hijskraan met een heiblok. Naast een hijsdraad voor het heigereedschap is er een hulphijs voor het hanteren van bijvoorbeeld de heipaal. Sommige grotere stellingen werken voor het vullen van geboorde gaten met beton met een extra hijsdraad waaraan een betonkubel is gekoppeld. Om het beton ook op grotere hoogte in de boorbuis te kunnen gieten, heeft de mast soms zelfs een lift met werkbordes. De mast, die is meestal zwart is, waarlangs het heiblok of de grondboor worden geleid, wordt in hei-jargon makelaar genoemd. Naast het boormechaniek is de kraan van belang. Heistellingen zijn al snel grote, zware en complexe machines die doorgaans maar enkele dagen op een werk actief zijn. Om ze snel naar de volgende locatie te kunnen verplaatsen hebben de nieuwste generaties vaak alleen een makelaar die, opgehangen in een speciaal mechaniek, snel van werk- naar transportstand is te brengen. Voor het model had ik een iets klassiekere uitvoering in gedachten.

MODEL

Eerst heb ik gekeken wat er in model beschikbaar is. Kibri heeft een hydraulische kraan met een kleine grondboor, maar deze past niet in mijn bewegingsconcept. Wel is er een zware Menck-kraan met vakwerkmast met een tang om damwanden te trekken. Ik had nog ergens een Menck-kraan met functionele dieplepel liggen waarvan de lepel met twee niet verlijmde pinnen aan de kraan is bevestigd. Deze was snel verwijderd; het kraanhuis op rupsbanden was beschikbaar, nu de boorinstallatie.

GRONDBOOR

De holle grondboor zou al draaiend om een vast gemonteerd draadeinde omlaag en weer omhoog moeten bewegen. Gezien de maatvoering viel de keus op M2-draadeind en een daar soepel omheen passende messing buis. Om deze buis heb ik met 0,8 mm ijzerdraad een schroefvorm gemaakt die stukje voor stukje is vastgesoldeerd. De laatste 1,5 cm is aan beide buiseinden vrijgelaten. Om de boor wat meer body te geven is de eerste omgang met een tweede draad dikker gemaakt. De volgende stap is de aandrijving. Omdat de boor zich al draaiend omhoog en omlaag »

3. Het donormodel, de Menck-kraan, met de originele mast en dieplepel.

4. De modelboor in wording: het aanbrengen van de tweede gang.

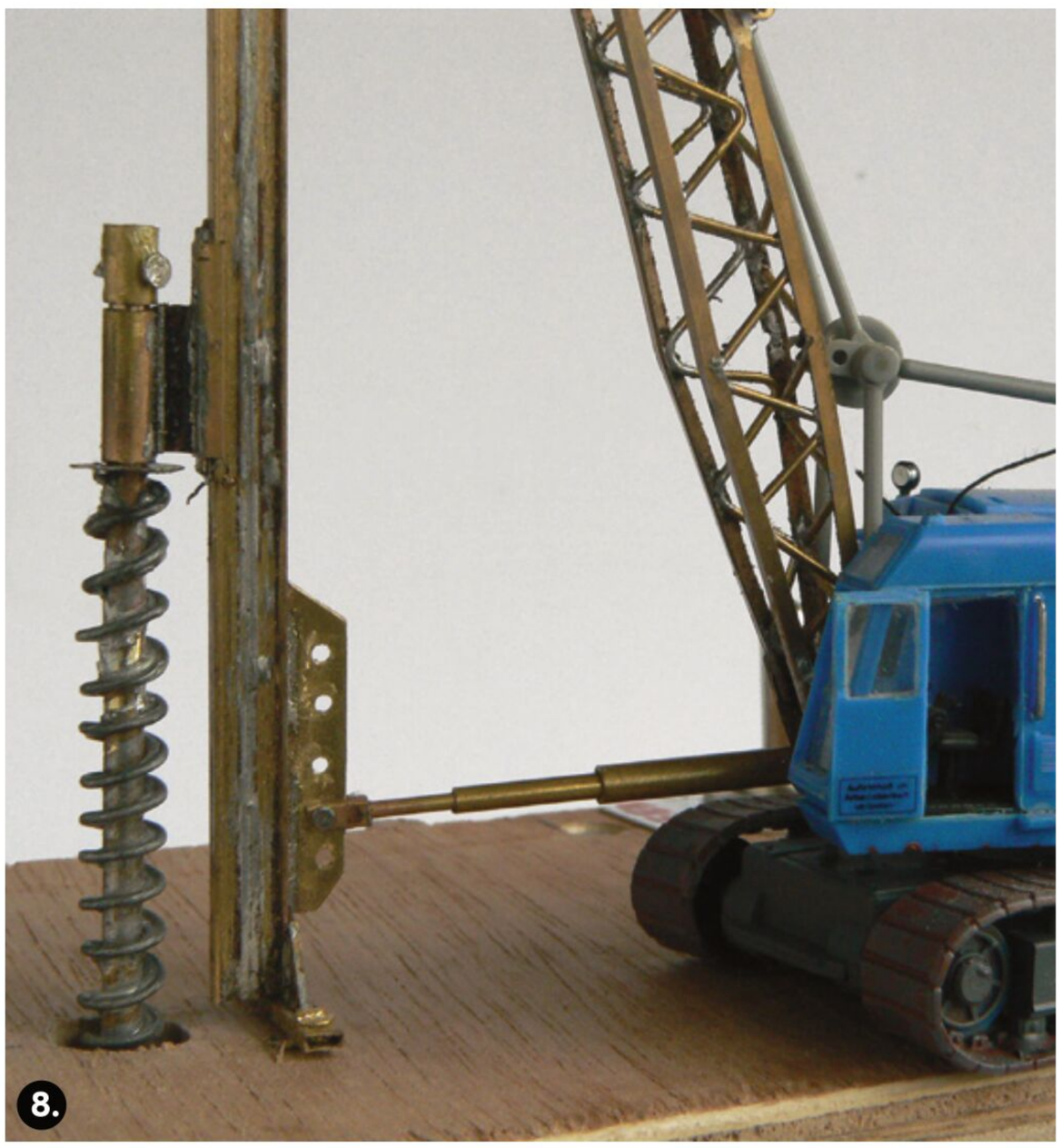
5. De nieuwe, rechte vakwerkmast in wording.

6. De mast is met de makelaar en de slee met de boor samengebouwd.

7. De complete boorinstallatie voor het schilderen.

8. De onderzijde van de makelaar met het verstelmechaniek om onder iedere gewenste hoek te kunnen boren.

7.



8.

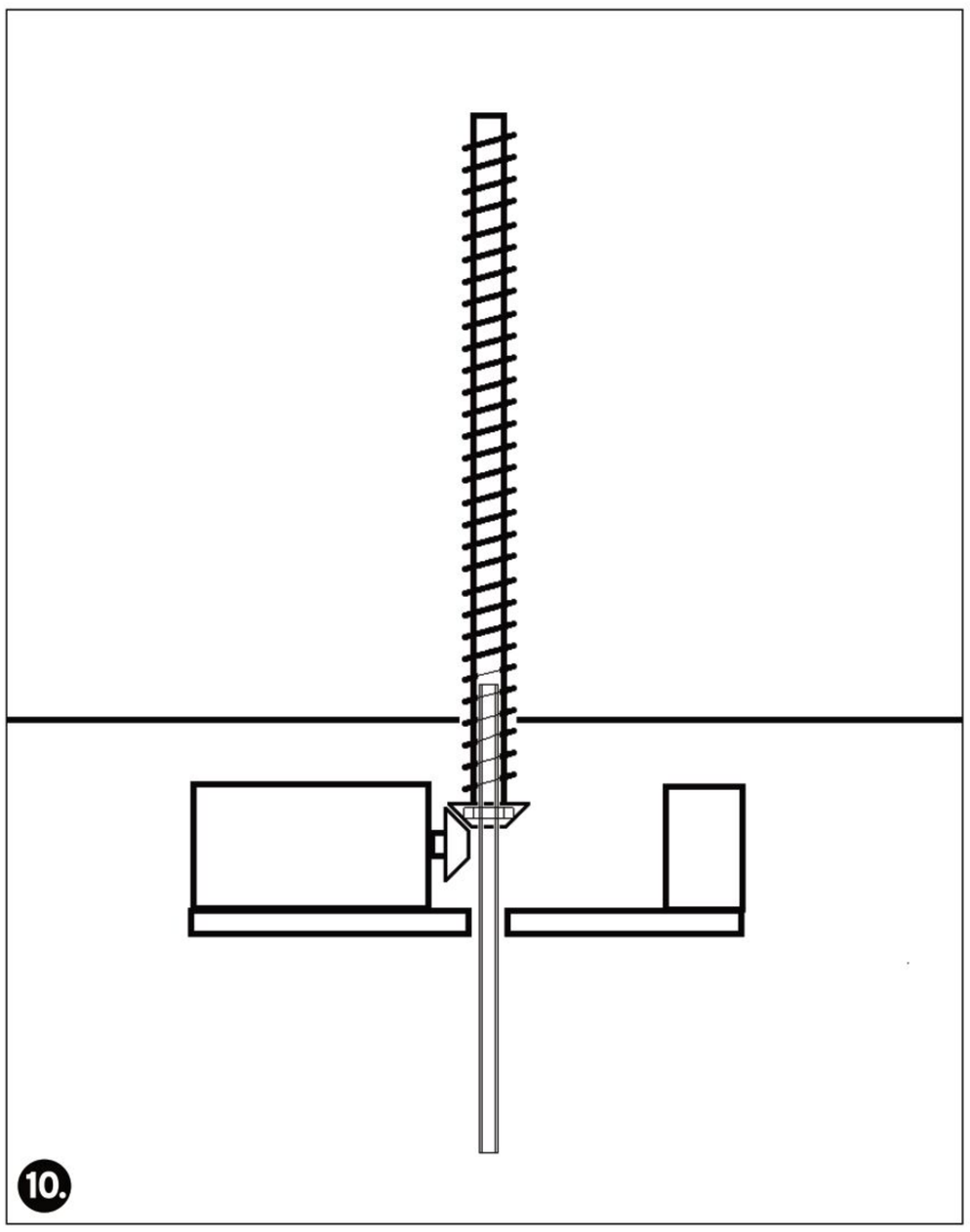
TEKST, FOTO'S & TEKENING: ROB MOOIJ

verplaatst, dient ook de motor met vertraging mee te bewegen. Een op een slede horizontaal geplaatste motor met aangebouwde vertraging drijft via twee conische tandwielen een verticaal geplaatste buis met een daarin gesoldeerde M2-moer aan. Dit geheel kan langs een eveneens verticaal geplaatst draadeinde omlaag en omhoog 'wandelen'. In de bovenzijde van de aangedreven buis wordt de eigenlijke grondboor gestoken. Een simpele pen/gatkoppeling aan de buitenzijde van de boor voorkomt dat de boor in de aangedreven buis gaat slippen.
Uit triplex ontstond een simpele bouwopstelling. Na het boren van een gat voor de grondboor zijn het draadeinde en de slede met de aandrijving onder de bouwplaats gemonteerd. De grondboor is door het gat in de bouwplaats gestoken en met de aandrijving gekoppeld. Met het inschakelen van de motor geschiedde het wonder: de paal liet zich in en uit 'de grond' draaien. Het was een merkwaardig gezicht want een kraan was niet te zien en ook van een boorstelling was nog geen sprake.

MAKELAAR

De boorstelling die ik op het oog had bestaat uit een zware kraan, een korte, stevige vakwerkmast en een makelaar met de schroefkop. De lengte van de vakwerkmast is op het oog bepaald, de breedte van de voet van de mast is bepaald door de positie van de ogen aan het kraanhuis. Vier stukken messing hoeklijn (L-profiel) van 1,5 x 1,5 mm vormen de langsliggers van de mast. Messing draad van 0,8 mm, gebogen als een muizentrap, vormt het vakwerk. De onderzijde van de mast heb ik open gelaten. De masteindplaat is van messing strip 2 x 2 mm gemaakt. Als laatste zijn twee bussen geplaatst waaraan de trekstangen van de kraan worden bevestigd.
Soms moet je wat geluk hebben: toen ik op zoek was naar iets wat als kabelschijf aan de masttop kon dienen, kwam mijn dochter met het verzoek om haar gitaar opnieuw te besnaren. Aan de oude stalen snaren zaten aan één zijde messing tonnetjes die precies de vorm hadden van wat ik zocht. Een win-winsituatie: mijn dochter nieuwe snaren en ik mijn nieuwe kabelschijven.
De makelaar bestaat uit twee H0-railstaven die met de koppen tegen elkaar zijn gesoldeerd. Op ongeveer een derde van de top is een van een gat voorziene schetsplaat gesoldeerd waarmee de makelaar aan de vakwerkmast wordt gekoppeld. Aan de bovenzijde van de makelaar is een messing H-profiel als dwarsbalk geplaatst waarin twee kabelschijven zijn geplaatst. Omdat de constructie mechanisch wordt belast, heb ik een stukje messing buis horizontaal onder de makelaar gesoldeerd. In deze platte buis zijn twee gaten geboord waarmee de makelaar met twee kleine schroeven nagenoeg onzichtbaar aan de bouwplaats kan worden vastgezet. Om een paal ook onder een hoek te kunnen heien of boren, heeft een heistelling een tafel of een positioneringsarm voor de makelaar. Enkele in elkaar schuivende messing profielen beelden de hydraulische cilinder uit. Een eenvoudige gaffel en een strip met

9.


10.

11.

enkele gaten maken ook in model een voorbeeldgetrouwe opstelling mogelijk. Een laatste klusje vormde de imitatie booraandrijfkop aan de makelaar.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Uit een dubbelpolige aan-uit-aan schakelaar, bedraad als ompoler en twee microschakelaars als eindafschakelaars, ontstond een eenvoudige tijdelijke bediening voor het proefdraaien. Na een probleemloos bedrijf op enkele lokale evenementen werd het tijd voor de volgende stap. De console met de boorinstallatie zal op een diorama van een bouwterrein worden ingepast. Na de montage heb ik rond de boormachine enkele geboorde palen uitgebeeld: stukjes horrengaas steken als wapeningsstaal uit een iets verhoogde rand met rondom fijn modelstrooigoed omhoog. Grijze en roestbruine verf deden de rest.

Bij het voorbeeld kan de makelaar voor transport zonder de maximumhoogte te overschrijden over de machine worden gelegd. Bij de gebruikte Menck-kraan is dat niet te realiseren. Toch gaat het boren van funderingspalen in model gestaag door en vormt het als educatief element een leuke tegenhanger van de nog altijd actieve oude heistelling. //

9. Het geheel op de bouwplank. Onder de machine is een behoorlijke ruimte nodig om de techniek onder te brengen.

10. Principeschema van het boormechanisme.

11. De machine ingebouwd in een diorama met diverse bouwmachines.

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen

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

N-SPOORSTORE.NL

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

N-Spoorstore-Freebit.nl

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

Verzamelband

€ 15,95*

Met boek-binderspelden en jaartal-stickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN

VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

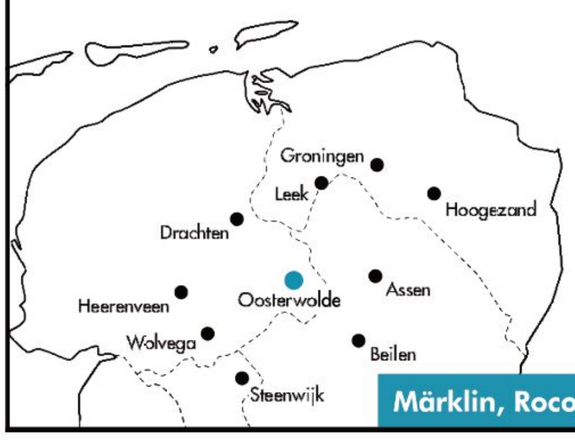
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

UW ADVERTENTIE HIER?

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

märklin FALLER TRIX BUSCH kibri VOLLMER NOCH PIKO

De webwinkel met passie voor modelspoor
- **Grote voorraad** modelspoor scenery
- vanaf € 50,- **gratis thuisbezorgd**
- **Gratis retourneren** binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot **achteraf betalen**

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

Deel 2 van 2

Spoor strijdt TEGEN DE WINTER

DEEL 2: SNEEUWPLOEGEN

Als het sneeuwt, ziet alles er op en rond het spoor opeens anders uit. En is het alle hens aan dek om de treindienst gaande te houden. Behalve sneeuwfrezen worden daar ook sneeuwschuivers en -ploegen voor gebruikt.

VOORBEELD & MODEL
Model sneeuwploegen op pagina 26.

EXTRA: video Beilhack-sneeuwfrees

Sneeuwfrees 1 van de White Pass & Ykon Route Railway in Skagway, 12 juni 2011. (foto Sevrien Ferrée)

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): GUUS FERRÉE

Het meest in het oog lopende materieel om sneeuw van het spoor te verwijderen zijn stoomsneeuwfrezen, zoals in Railhobby 454 beschreven. Behalve in Zwitserland, is onder meer in Alaska nog zo'n imposant, bedrijfsvaardig exemplaar te vinden. Sneeuwfrees nr. 1 van de White Pass & Yukon Route Railway werd in 1899 door de Cooke Locomotive & Machine Co in Patterson, New Jersey gebouwd. Precies 65 jaar deed ze onafgebroken dienst. In die tussenliggende tijd rukte de stoomfrees 2580 keer uit en legde een afstand van 181.000 mijl af. Tot verrassing van velen werd ze in de winter van 1995 rijvaardig gemaakt en een jaar later, op 25 april in dienst gesteld. Met deze grote, met de in Skagway staande, 129 ton zware stoomfrees, worden nu op gezette tijden in de winter exclusieve fotoritten gehouden. Daarbij worden eigen diesellocs of een van beide stoomlocs gebruikt. Er zijn echter ritten gemaakt waarbij beide rijvaardige stoomlocs 69 en 73 (beide gebouwd door Baldwin Locomotive Works) werden ingezet, zo hoog waren de sneeuwmuren. De meeste sneeuw op deze lijn wordt overigens door bulldozers verwijderd. Ook in de Amerikaanse Rocky Mountains werden soortgelijke evenementen gehouden, bij de Rio Grande Railroad en de Cumbres & Toltec Scenic Railroad. Die waren altijd in een mum van een tijd uitverkocht. Twee stoomsneeuwfrezen overleefden hier de slopershamer, de OM en OY. »

1.

2.

3.

4.

HSB-SNEEUWFREES

Dergelijke sneeuwfrezen waren geen algemene verschijning. Het gros van het materieel is kleiner, compacter en in een aantal gevallen in eigen beheer gemaakt. Zo bezaten de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) de tot sneeuwfrees LSF 07 verbouwde werktrein. Aan de voorkant waren twee kleine frezen gemonteerd die vanuit een cabine werden bediend. Het vehikel werd in de laatste jaren 's winters door een 'Harzkameel', een dieselloc serie 199, van Wernigerode naar de Brocken geduwd. Geen prettige dienst, want het was meestal flink aanpoten in de kou. Zo ook op 14 februari 2005 toen schrijver dezes zich om 06:00 uur in station Wernigerode-Westerntor moest melden om een rit naar het hoogste punt in de Harz mee te maken. Het rijden van trein 90201 leek een routineklus te worden voor Uwe Koch en Uwe Eichler, de mannen die de frees zouden bedienen. Tot Schierke ging alles volgens plan. De sneeuw in de stations Drei Annen Hohne en Schierke werd soepel verwijderd, met menskracht werden hier nog wel een paar wissels schoon gebezemd. Na de overweg in de Goethestrasse, buiten Schierke, werd de sneeuwhoogte allengs hoger en hoger. Tot de trein zich uiteindelijk vastreed, een kilometer of zes onder de top van de Brocken, in sneeuwduinen van ruim drie meter hoog. Wat het personeel ook deed, er was geen doorkomen meer aan. Uiteindelijk kwam, na uren wachten, een shovel van de Brocken die de trein bevrijdde en de sneeuwfrees vrije doorgang naar boven verschafte. In 2006 nam de HSB een veel moderner meterspoorexemplaar in gebruik. Op het onderstel van een oude sneeuwploeg werd in de werkplaats Meiningen een draaibare bovenbouw van de Zwitserse firma Zaugg geplaatst. De 22 ton zware frees, die eveneens door een dieselloc moet worden geduwd, ruimt de sneeuw over een breedte tot ruim vier meter. Bij een snelheid van maximaal 30 km/h wordt de sneeuw tot dertig meter weggespoten.

GRONAU - ENSCHEDE

Zo moeizaam als hierboven beschreven ging het jaren later niet op de lijn Gronau - Enschede. Op dit enkelsporige grenstraject waar geen goederentreinen mogen rijden, vertoonde zich op 10 februari 2021 tot ieders verrassing de gele 218 477 van DB Fahrwegdienste die de rode Beilhack-sneeuwploeg 40 80 9475 182-8 voortduwde. In een gerieflijke cabine zaten twee DB-medewerkers die op plekken waar dat nodig was de grote sneeuwploeg lieten zakken. Het bijzondere ensemble was uit Münster komen rijden nadat als gevolg van flinke sneeuwval het treinverkeer in de regio enkele dagen tot staan was gekomen. Van Enschede ging het terug naar Gronau en van hieruit naar Coesfeld en verder naar Münster. Voor het personeel was het een leuke afwisseling van het dagelijkse werk. Het

was overigens de eerste keer dat de lijn Gronau - Enschede op deze manier sneeuwvrij werd gemaakt. Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat de sneeuwploeg nauwelijks aan het werk werd gezet. Elders in de Euregio lag meer sneeuw op de rails.

DRAAIBARE BAK

De Beilhack-sneeuwploeg is genoemd naar de gelijknamige machinefabriek in Rosenheim - sinds 2005 een divisie van Aebi Schmidt Group - die bekend werd door de bouw van sneeuwfrezen en -schuivers voor gebruik op verkeerswegen. Beilhack bouwde ook sneeuwfrezen voor onder meer de Oostenrijkse en Zwitserse spoorwegen. Van het type PB600, de ploeg die door de 218 477 naar Enschede werd geduwd, werden in 1972 en 1973 veertien exemplaren door de DB in dienst gesteld. Het zijn tweeassige ploegen die in de regel door een dieselloc worden geduwd. Ze hebben tijdens de winterse inzet een maximumsnelheid van 50 km/h; in opzending is dat 80 km/h. Het grote voordeel van deze ploeg is dat bij een eindpunt de bovenbouw geheel kan worden gedraaid. Op die manier staat de ploegschaar altijd in de goede richting. De hiervoor benodigde hydraulische aandrijving wordt gevoed door een dieselmotor die achter de cabine is geplaatst. Behalve de grote ploegschaar met een capaciteit voor sneeuwhoogtes van 60 tot 70 centimeter, kan aan beide kanten een ploeg zijwaarts worden uitgeklapt. Hierdoor kan een dubbelsporig traject in één rit van sneeuw kan worden verlost.

»

1. HSB-sneeuwfrees LSF 07 is bij de Teufelskanzel in een sneeuwduin gereden, onder de top van de Brocken, 14 februari 2005.

2. Sneeuwfrees LSF 07 heeft de bosrand bij de overweg Goethestrasse tussen Schierke en de Brocken bereikt.

3. Het zicht vanuit de cabine van de HSB LSF 07 is magnifiek.

4. Breedspoorsneeuwploeg 19356260 in het Wit-Russische station Jerike, 1990.

5. DB Fahrwegdienste 218 477 rijdt met een Beilhack-sneeuwploeg door Enschede, 10 februari 2021. (foto's 5 & 6 Sevrien Ferrée)

6. Loc 218 477 met sneeuwploeg type PB 600, DB-serie BA 851, nummer 40 80 947 5 182 ter hoogte van Ochtrup, op weg naar Gronau.

6.

7.

SNEEUWPLOEGEN BIJ TRAMS

Trams hadden in de winter net zo goed last van de sneeuw als hun spoorse collega's. Bij de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen in België waren voor de lange buitenlijnen aparte sneeuwploegen in gebruik. Een exemplaar, sneeuwploeg 51532, wordt momenteel opgeknapt in het museum Schepdaal bij Brussel. Het zal nog wel even duren voordat dit unieke, symmetrisch gebouwde museumstuk in oude glorie is hersteld.

OUDE TENDERS

Sneeuwploegen zijn er voor alle spoorwijdtes, variërend van breedspoor tot 750 millimeter. Vaak werden daar oude, niet meer gebruikte tenders voor gebruikt. Ook afgedankte diesel- en elektrische locomotieven kwamen in aanmerking, dan werd het hele voertuig gestript en verbouwd. Zo zagen we tijdens een trip door Wit-Rusland in Jerike een indrukwekkende eigenbouw sneeuwploeg - voorzien van nummer 19356260 - die ongetwijfeld in menige winter goede diensten heeft verleend.

SMALSPOORPLOEGEN

Ook in Oostenrijk waren allerlei soorten en maten sneeuwploegen aan te treffen. Bij de Steiermärkische Landesbahnen stond in station Murau-Stolzalpe jarenlang een kleine sneeuwploeg waarvan er geen tweede was. De bovenbouw van de StLB X 1 moet ongetwijfeld flink zijn verzwaard, anders zou deze bijzondere constructie bij een bepaalde sneeuwhoogte uit de rails worden gewipt. De simpelste manier van sneeuwruimen is het monteren van een ploegschaar aan de voorkant van een locomotief. In de beginjaren van de spoorwegen werden buiten de stations door paarden getrokken houten ploegen gebruikt. De sporen in de stations werden aanvankelijk met bezem en schop sneeuwvrij gemaakt. Daarna, ergens na 1870, werden oude goederenwagens verbouwd, verzwaard en voor-

8.

zien van een houten ploegschaar; geen verfijnde techniek, maar deze constructies bewezen zonder meer hun nut. Een kleine sneeuwploeg aan de voor- en achterkant van een locomotief is nog steeds actueel. Met deze voorziening waren tot het einde van het stoomtijdperk op lokaalspoorlijnen in Zuid-Duitsland tenderlocs van de series 64 en 86 in de wintermaanden uitgerust. De sneeuwploegen die op basis van oude kuiptenders waren gebouwd, werden voor belangrijkere trajecten gebruikt. Ook werden hiervoor sneeuwruimers ingezet die op basis van uitgerangeerde (Pruisische) tenders waren gebouwd.

KLIMA-SNEEUWPLOEG

De zogeheten Klima-sneeuwploeg is daar een goed voorbeeld van. Deze constructie kwam uit de koker van de Oostenrijkse ingenieur Rudolf Klima. Zijn eerste geslaagde productie werd in 1926 gepatenteerd. Deze hadden een hoge cabine aan de voorkant en een dermate hoge ploegschaar aan de voorkant dat een sneeuwmuur van anderhalve meter hoogte geen probleem vormde. De ploeg en de beide kleinere zijploegen werden met druklucht bediend, een novum in die tijd. Het principe van de Klima-sneeuwploeg werd behalve in Oostenrijk ook in Duitsland toegepast en later verder verfijnd. //

Bekijk de video van de Beilhack-sneeuwfrees en onze andere video's op Railhobby.nl/video

9. StLB-sneeuwploeg X 1 in station Murau-Stolzalpe, augustus 1975.

10. De Amerikaanse Cumbres & Toltec-loc 487 met een hoge sneeuwploeg in station Chama, 19 oktober 2012.

11. ÖBB-Klima sneeuwploeg 985 202 in Knittelfeld, 7 juli 1967.

12. De gereviseerde 760 mm ÖBB-sneeuwploeg 98 504 op weg naar station Garsten, juli 1979.

7. Sneeuwploeg 51532 van de NMVB in museum Schepdaal, 2 oktober 2022.

8. De Zweedse serie Dm3 beschikt over grote baanruimers. Depot Kiruna, zomer 1970. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

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

1.

VOORBEELD & MODEL

Reportage sneeuwploegen op pagina 21.

Winter vormt geen barrière OP DE MODELBAAN

DEEL 2: SNEEUWRUIMERS, -PLOEGEN EN -FREZEN

Met winterse omstandigheden hoeven we op de modelbaan - behalve wellicht bij tuinspoor - geen rekening te houden. In heuvel- en bergachtige gebieden mogen sneeuwploegen of -frezen echter niet ontbreken. Als er geen sneeuw ligt, kunnen ze op een zijspoor worden afgesteld.

Deel 2 van 2

In een tweetal afleveringen nemen wij enkele van de vele uitgebrachte modellen met u door, met het accent op schaal H0 en H0m. Sneeuwfrezen en -schuivers staan in de warmere periode doorgaans op een zijspoor bij een depot afgesteld. Dat kan ook in model een goed tafereel opleveren. Veel modellen worden als eenmalige productie uitgebracht, maar zijn soms op beurzen of veilingen beschikbaar. Sommige zijn na verloop van tijd in een andere uitvoering beschikbaar, met een ander nummer, logo of kleurstelling.

BEILHACK-SNEEUWFREES

In 1982 stelde de SBB de zelfrijdende sneeuwfrezen Xrotm 4/4 95 en 96 voor inzet op de Gotthardlijn in dienst. De beide door de Duitse machinefabriek Beilhack - sinds 2007 onderdeel van de Zwitserse Aebi Schmidt Gruppe - ontwikkelde en gebouwde machines, hebben een lengte van 13,09 meter en een gewicht van 54 ton. De bovenbouw kan 180º op het onderstel draaien; dat vergroot de inzetbaarheid zonder rangeermanoeuvres aanzienlijk. De maximum-

snelheid is 80 km/h, bij sneeuwruimen zal dat lager zijn. Op de Spielwarenmesse van 2011 kondigde Roco de Xrotm 4/4 96 in H0 aan, op de beurs van 2013 werd een werkend prototype getoond. Een jaar later lag de machine als artikel 72800 (78800 voor het drierailsysteem) in de winkel. Van de vier in het starre onderstel geplaatste assen wordt er een aangedreven, de opbouw kan 180° draaien. Let bij het draaien op obstakels langs de baan en eventueel treinverkeer op parallel lopende sporen. De 149 mm lange machine beschikt naast twee machinisten over tal van digitale snufjes. Zo kan de kast met de frezen worden geheven en kunnen de cabinetrappen worden verlicht. Een uitgebreide handleiding in het Duits, Engels, Frans en Italiaans verklaart de werking. Inmiddels is de sneeuwfrees in de (al dan niet bestaande) uitvoering van de DB, SNCF, FS, NSB, ÖBB en diverse Amerikaanse spoorwegondernemingen uitgebracht.

SMALSPOOR SNEEUWRUIMERS

Winterse perikelen spelen ook bij smalspoorlijnen een rol. Omdat daar de bij sneeuwruiming ingezette krachten en massa's minder zijn, kan hevige sneeuwval een nog grotere barrière vormen dan bij normaalspoor. Sneeuwploegen zijn er dan ook voor 750 mm, 1000 mm en andere spoorwijdtes. De Duitse firma Modellbau Veit biedt als artikel 76014 voor smalspoor een tweeassige, oranje sneeuwploeg waarvan het voorbeeld in 1916 werd gebouwd en anno 2022 met een later aangebrachte ploegschaar in Oberwiesenthal staat. Verder heeft deze fabrikant een zeer basic, tweeassig model in het assortiment. Het gaat om sneeuwploeg 97-09-58 (artikel 76012) die in Thum was gehuisvest. Peter's Modelbouw uit Druten gebruikt deze, in de jaren tien van de vorige eeuw gebouwde sneeuwploeg, om er een cabine en een nieuwe ploegschaar op te zetten. Daarmee werd deze in Kirchberg gestationeerde sneeuwruimer in de jaren zestig van de vorige eeuw uitgerust. Het 750 mm model (H0e) is zowel als bouwpakket en als gebouwd model »

TEKST: GUUS FERRÉE & DOLF HEIBLOEM, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** GUUS FERRÉE

2.

3.

4.

5.

1. Met veel stoomuitstoot baant de loc BR 99 zich een weg door de witte massa. Ook in model laat een winters tafereel zich uitbeelden. (foto collectie Guus Ferrée)
2. Peter's Modelbouw: bouwpakket voor een bestaande 750 mm-ploeg.
3. RhB zelfrijdende stoomsneeuwfrees Xrot d 9214 in Landquart in 1980. (foto's 3 & 5 Rob Blom)
4. Compleet gebouwde smalspoorsneeuwploeg van Peter's Modelbouw.
5. Groene RhB sneeuwploeg R3, Bemo.

6.

7.

8.

verkrijgbaar. De onderdelen zijn door Peter Gradussen in 3D-print gemaakt. Verder biedt deze kleinserie-fabrikant een sneeuwruimer aan voor de Liliput ÖBB-dieselloc serie 2095 en voor de drieassige 1K-stoomloc van de Saksische spoorwegen die Technomodel in H0e uitbrengt.

ALP GRÜM

De op meterspoorlijnen ingezette sneeuwruimers konden met sneeuw tot een hoogte van ongeveer een meter uit de voeten. Uit het rond 1890 in Amerika ontwikkelde Leslie-systeem met een verticaal rond-draaiende sneeuwfrees, leverde het in Kassel gevestigde Henschel & Sohn in 1895 in licentie van de Rotary Steam Shovel Manufacturing Company uit Paterson, New Jersey, een 'rotary'-machine voor de Gotthardbahn. Toen de Berninabahn (BB) de tot dusverre alleen in de zomermaanden geopende spoorlijn St. Moritz - Tirano door de toenemende vervoersvraag ook in de wintermaanden wilde exploiteren, bestelde zij bij de Schweizerische Lokomotiv- und Machinenfabrik (SLM) in Winterthur een stoomsneeuwfrees. De machine met asindeling C' C'+2 (de toevoeging 2 staat voor de tender) was zelfrijdend. De Dampfschneeschleuder kwam in 1910 als R 1051 in bedrijf, twee jaar later gevolgd door de R 1052. In de winter van 1910/11 kon van Pontresina tot Alp Grüm worden gereden, in de winter van 1914/15 over het gehele traject. De machines zijn 13,96 m lang, 2,80 m breed en 3,80 m hoog, het dienstgewicht bedraagt 58,2 ton. Met de frees met een diameter van 2,50 m was de Dampfschneeschleuder op de hooggelegen bergpas Alp Grüm tegen 2,65 m hoge sneeuwmassa's opgewassen. Met de verstelbare zijpanelen ontstaat een werkbreedte tot 3,60 m. Door de Rhätische Bahn (RhB) werden de machines in 1950 omgenummerd naar 9211 en 9212 en later in Xrot d 9211 en 9212. In

de typeaanduiding staat ‘X’ voor dienstvoertuig, ‘rot’ voor roterend en ‘d’ voor Dampfgetrieben (stoom-aandrijving). In 1913 werden door de RhB twee aan de R 1051-1052 ontleende stoomsneeuwfrezen in gebruik genomen. Deze waren niet zelfrijdend en konden alleen met een locomotief worden ingezet. De 9211 werd in 1966 in Samedan gesloopt. De Xrot d 9214 (ex-BB R 1052) is overgenomen door de Furka-Oberalp-Bahn (FO) en kwam via de Museumbahn Blonay-Chamby in het bezit van de Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB, zie ook de reportage in Railhobby 454).

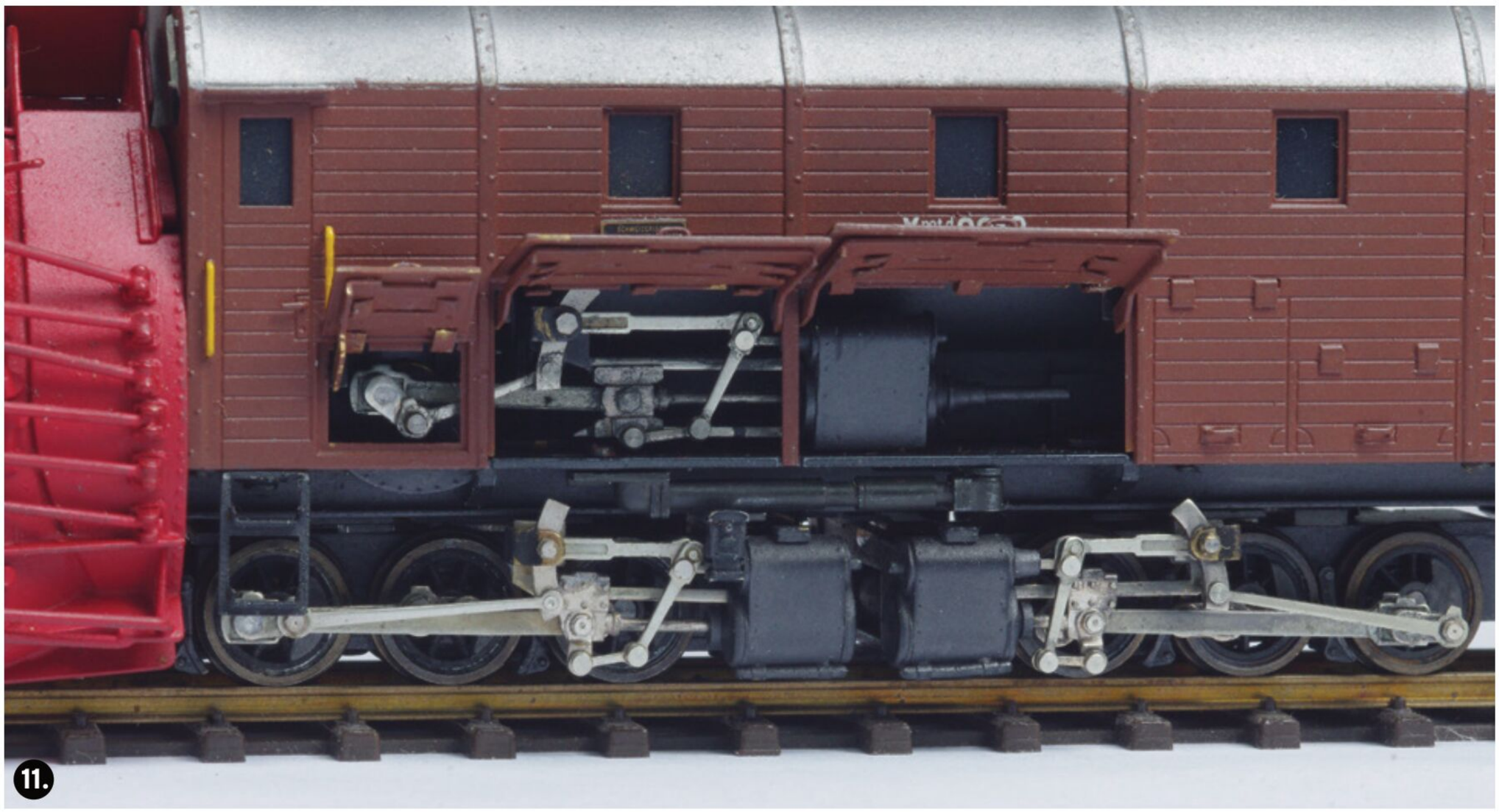
MODEL XROT D 9213

Zoals in Railhobby 454 beschreven, heeft LGB de Xrot d 9213 in schaal 1:22,5 uitgebracht. Voor H0m was het Ferro-Suisse die de Xrot d 9213 als messing bouwkit bij hun tienjarig jubileum presenteerde. Dit model heeft twee motoren, een voor de aandrijving op alle assen, de tweede voor de grote frees.
In het jaar 2000 is de Xrot d door Bemo in H0m in de serie Metal Collection uitgebracht. De Xrot d 9213 met gele schoepen, tp. IV-V (artikel 1299113). In 2011 volgde de Xrot d 9214 met rode schoepen (artikel 1299114). »

9.

6. **Voor opzending heeft de Xrotm aan de achterzijde stoot- en trekwerk. In model kan de machine niet gekoppeld rijden. (foto’s 6, 7 & 10 Dolf Heibloem)**
7. **De vierdelige frezen kunnen draaien, de geel-rode spuitmonden kunnen naar links en rechts worden versteld. Alles is digitaal aan te sturen.**
8. **RhB Xrot d 9213 in H0m van Ferro-Suisse. (foto Rob Blom)**
9. **Sneeuwploeg van Peter Gradussen voor een IK-locomotief.**
10. **De zelfrijdende sneeuwfrees Xrotm 96 van de SBB is een model van Roco.**

10.



11.

RHB R.3 / X 9103

In 1903 stelde de RhB de tweeassige, door SLM gebouwde sneeuwploeg R.3 in bedrijf. De 6,90 m lange en 15,5 ton zware ploeg had een ruime cabine en werd met maximum 40 km/h door een (stoom) locomotief geduwd. Na een jarenlange afstelling in Samedan als X 9103 werd de roestbruine ploeg in 2017 groen geschilderd en van het oorspronkelijke nummer R.3 voorzien.

De RhB sneeuwploeg R.3 is door Bemo in H0m in het groen, tijdperk I-II en VI (artikel 2286123) en in 1994 als X 9103 in het bruin van tijdperk III-V uitgebracht (2286113). Om ook zonder sneeuw met het model te kunnen rijden is het met railreinigingsgum uitgerust. Spoor G. De uit messing en edelstaal gebouwde RhB sneeuwploeg X 9103 wordt door het Duitse atelier Hermann 3D uitgebracht. Het 316 mm lange gedigitaliseerde model heeft ledseinen en een rookgenerator.

TWEERICHTING SNEEUWPLOEG

Door een aantal Zwitserse meterspoorbedrijven wordt de door Stadler ontwikkelde tweerichting sneeuwploeg, systeem Jörger, gebruikt. De 7,04 m lange en 8,2 ton zware ploeg kan voor de loc of het eerste rijtuig van een reguliere goederen- of reizigerstrein of een werk-motorwagen worden gekoppeld. Maximumsnelheid 60 km/h. De hoogte van de in het midden geplaatste ploeg is op afstand bedienbaar. Daar op het chassis alleen lage apparatenkasten zijn geplaatst, heeft de treinmachinist vrij zicht op de baan. In 1966 werd het prototype beproefd, daarna bestelde de RhB zeven stuks waarvan de laatste in 1989 werd geleverd. Ze zijn als serie X 9141-9147 in het materieelpark opgenomen.

De tweerichting sneeuwploeg is in 2001 door Bemo als Metal Collection in H0m uitgebracht. De in metaal uitgevoerde, 85 mm lange sneeuwruimers hebben door de onder de middenploeg geplaatste reinigings-blokjes tevens een railpoetsfunctie. De tweerichting ploeg is uitgebracht als FO X 4904 met grijs frame en opbouw en zwarte ploegen, tijdperk V (artikel 2299204). In 2014 verscheen de RhB Xk 9141 met bruine opbouw en gele ploegen met rode zijkanten, tijdperk VI (artikel 2299131), de X 9144 met bruine opbouw en rode ploegen, tijdperk IV-V (artikel 2299104) en de Xk 9143 in dezelfde kleurstelling als tijdperk VI (2299113).

12.

13.

14.

15.

Waar de serie X(k) 9142-9144 uit U-profielen was gebouwd, werd bij de vervolgserie 9145-9147 een glad frame toegepast waarbij zowel de radstand als de ploeg iets korter zijn geworden. Die bouwwijze is toegepast bij de sneeuwruimer van de Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB).
In 2015 volgde in H0m bij Bemo de MGB Xk 4904 met donkergrijs frame, gele schuifbladen en rode apparatenkast in de uitvoering zoals in 2010, tijdperk VI (2299254). Inmiddels zijn bij de MGB de ploegen geheel rood geschilderd, die versie zal bij Bemo zeker volgen. Doordat de MGB-ploeg door de andere bouwwijze nieuw moest worden ontwikkeld, is een model van de RhB serie Xk 9145-9147 zeker te verwachten. Dat geldt ook voor de FO X 4904.
Spoor G. De gedetailleerd uitgevoerde, 303 mm lange RhB-sneeuwploeg Xk 9143 is door het in het Duitse Westhausen gevestigde atelier Hermann 3D uit messing en edelstaal gebouwd. De middenploeg is in hoogte verstelbaar, de beide ledseinen branden op voeding van een batterij. De onderdelen zijn met schroeven bevestigd.

XK 9123

In 2020 heeft Bemo in de serie Metal Collection als eenmalige productie RhB-sneeuwruimer Xk 9123 in de roodbruine uitvoering van 1974 uitgebracht (H0m, artikel 2299191). De schuifbladen van de tweeassige Xk 9123 zijn verstelbaar, de ruimer wordt voor een locomotief gekoppeld.
Het Japanse Joe Works heeft, tot het overlijden van de eigenaar eind vorige eeuw, naast messing bouwkits van talloze Amerikaanse stoomlocs en getrokken materieel in schaal H0n30 - via Ferro-Suisse - sneeuwploegen en -frezen in H0e van Europese smalspoormaatschappijen uitgebracht. Door de toegepaste 'hot stamp'-methode is de passing uitstekend. //

11. Het H0m-model van Ferro-Suisse heeft beweegbaar uitgevoerde afdekkingen. (foto's 11 t/m 15 Rob Blom)

12. Bouwkit sneeuwschuiver in H0e van Joe Works.

13. Roterende sneeuwfrees in H0e, bouwkit Joe Works.

14. RhB-tweerichting sneeuwploeg X 9144.

15. FO-sneeuwploeg systeem Jörger X 4904.

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

1.

Innovatieve postpendel-trein in Zwitserland

SBB Cargo, de goederentak van de nationale spoorwegen van Zwitserland, heeft met de Schweizerische Post, het nationale post-bedrijf, een innovatieve pendeltrein getest. Doel is het logistieke proces te versnellen, meer via het spoor te vervoeren en de CO_2-uitstoot te verminderen. Zo wordt tevens een belangrijke bijdrage geleverd aan de Zwitserse energie- en klimaatdoelstellingen.

Het principe van de pendeltrein is eenvoudig en innovatief tegelijk: twee hybride locomotieven type Eem 923 worden aan het begin en einde van een trein gekoppeld. Deze bestaat, in de proefopstelling, uit zes containerdraagwagens type Sgnss met plaats voor totaal twaalf containers. Voordeel van het gebruik van containers is dat ze gemakkelijk zijn te wisselen. Bovendien is de trein voorzien van een automatisch remproefsysteem en - in de proefopstelling alleen de wagens - automatische koppelingen. De trein pendelt tussen de grote pakketcentra van PostCH in Daillens (kanton Vaud), Härkingen (Solothurn) en Frauenfeld (Turgau). Door de hybride locomotieven voor en achter de trein vervalt het tijdrovende locwisselen en kan de trein rechtstreeks tot in de pakketcentra doorrijden. Doel van de pilot is om te meten welke tijdsbesparing dit oplevert en hoeveel vrachtwagenritten er kunnen worden uitgespaard. Ook moet duidelijk worden wat de invloed van de inzet van pendeltreinen is op het logistieke proces van PostCH. Immers, er zal in de dienstregeling toch 'een gaatje' voor de trein moeten worden gevonden. Daarnaast wordt ervaring opgedaan met de automatische koppeling in het goederenvervoer en de automatische remtest.

Van straat naar spoor

“Deze pilot past volledig in het voornemen van PostCH om in de toekomst nog meer transport via het spoor te laten plaatsvinden,” aldus Johannes Cramer, directeur Logistiek-Services van PostCH. “Met deze nieuwe logistieke invulling hopen wij, in samenwerking met SBB Cargo, duidelijke tijdwinst te bereiken. De evaluatie van de pilot zal ons duidelijk maken waar en op welke manier de inzet van de pendeltrein met containers mogelijk en zinvol is. Wel is het voor deze vorm van railtransport een vereiste dat wij over snellere dienstregelingspaden kunnen beschikken”, aldus Cramer in een persbericht van SBB Cargo. Ook Désirée Baer, CEO van SBB Cargo, is enthousiast over de pilot en de samenwerking met PostCH. “Wij zijn zeer tevreden over het verloop van de pilot. Dit is een typisch voorbeeld van onze strategie voor klantspecifieke, creatieve oplossingen. We gaan nu, met PostCH, verdere stappen nemen om de verhuizing van goederenvervoer van de straat naar het spoor te faciliteren. Voor beide bedrijven is dit een zeer belangrijk item als bijdrage aan de Zwitserse energie- en klimaatdoelen.”

Automatisch remproefsysteem

Bij het automatische remproefsysteem detecteren sensoren de werking van de remmen. Vervolgens worden deze gegevens draadloos naar de tablet van de verantwoordelijke van de remproef verstuurd. Op deze manier kan de tijdrovende inspectieronde rond de trein vervallen. Bij een huidige remproef moet het treinpersoneel de trein tweemaal controleren: eenmaal met aangezette remmen en daarna met geloste remmen. Door dit te automatiseren, wordt ongeveer dertig minuten per trein bespaard en wordt ook de toestand van de remmen gedocumenteerd. Momenteel zijn tweehonderd wagens met dit systeem uitgerust; komende herfst zal het systeem in het intermodale vervoer worden ingevoerd. //

2.

3.

ZES CONTAINERWAGENS SGNSS TUSSEN TWEE HYBRIDE LOCS EEM 923

4.

1. Trein 50021 uit Härkingen vervoert naast post ook gekoelde producten over de Gotthardlijn. Passage in zuidelijke richting bij Goldau op 29 april 2022. (foto’s 1 & 3 Sander Broerse)

2. Voor een efficiënte verlading van de postcontainers beschikken de sorteerstations van PostCH over grote portaalkranen. (foto’s 2 & 4 SBB Cargo)

3. De van automatische koppelingen voorziene Re 420 286 trekt de trein van Cadenazzo naar Härkingen langs Steinen, 22 juli 2022. De wagens hebben conventionele schroefkoppelingen.

4. De testpendeltrein van SBB Cargo en PostCH.

TEKST: WIM BROERSE

1.

Wadloper van PB Models

SERIEMODEL VAN DE WADLOPER IN H0

Hoewel ze al enige tijd in Nederland niet meer actief zijn, hebben de NS DH1 en DH2 (de Wadloper) aan populariteit nauwelijks ingeboet. Fleischmann heeft in het verleden een model in schaal N uitgebracht, maar een seriemodel in H0 was er niet. Met de aankondiging in december 2021 door het nieuwe merk PB Models is die leemte opgevuld. Inmiddels zijn de eerste DH2'en uitgeleverd en nemen we in deze Railtest treinstel 3228 onder de loep.

Toen de NS-motorrijtuigen en treinstellen type DE1 en DE2 het einde van hun levensduur naderden, moest voor de diesellijnen in de provincies Groningen en Friesland een knoop worden doorgehakt: nieuw materieel aanschaffen of de treinen door bussen vervangen. De keuze viel uiteindelijk op nieuwe treinen. Om de exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden, moest het materieel zo licht mogelijk zijn uitgevoerd en geschikt zijn voor eenmansbediening. De eerste klasse zou komen te vervallen. Als basis voor de Wadlopers dienden de Baureihen 627 en 628 van de Deutsche Bundesbahn; motorrijtuig 627 008 maakte in februari 1978 twee weken proefritten in Noord-Nederland, maar was ook in Haarlem en tussen Geldermalsen en Tiel te zien. Uiteindelijk plaatste NS in 1979 bij Waggonfabrik Uerdingen een bestelling voor negentien motorrijtuigen (serie 3100) en 26 tweedelige treinstellen (serie 3200), in 1980 gevolgd door een order voor nog eens vijf treinstellen. Nieuw voor NS was de hydraulische aandrijving. In 1981 arriveerde de eerste DH2 in Nederland, het eerste motorrijtuig volgde in 1983. Zowel de DH1 als de DH2 hebben een maximumsnelheid van 100 km/h; er konden tot maximaal zes rijtuigen in treinschakeling rijden. De Wadlopers hebben in de loop der tijd diverse (optische) veranderingen ondergaan. Zo kregen de stellen in 1988 elektrische magneetremmen om doorglijden te voorkomen; hieraan vooraf gingen proefritten met DB-treinstel 628 220 in januari 1988. In 1992 en 1993 werd dakventilatie aangebracht met daarbij een gewijzigde uitlaat, zodat de uitlaatgassen niet naar binnen werden gezogen. De grootste, deels uiterlijke veranderingen vonden plaats tijdens de grote revisie/modernisering tussen 1996 en 1998 waarbij onder andere baanschuivers, cabineairco en een nieuw interieur werden geplaatst.

NOORDNED

De carrière van de Wadlopers bij NS eindigde tussen 1999 en 2003; vervolgens vond een groot deel van het materieel onderdak bij NoordNed/Arriva die ze tot 2007 inzette op de noordelijke nevenlijnen waarvan de exploitatie in 1999 was overgenomen van NS. Van 2002 tot en met 2007 vonden de motorrijtuigen 3101 en 3102 emplooi bij Connexxion op de lijn Almelo - Mariënberg en voor NS tussen Zwolle en Kampen. Tot slot werd een groot gedeelte van de bij NoordNed overbodig geraakte Wadlopers tussen eind 2006 en begin 2008 door Veolia op de Maaslijn Roermond - Nijmegen ingezet. Zo kwamen de Wadlopers ver van het oorspronkelijke inzetgebied. Op twee na zijn de DH1/DH2'en altijd in de NS-kleur geel met blauwe reclamebanen gebleven. De 3222 kreeg in 1999 de groene NoordNed-kleurstelling en Veolia bracht de 3226 in de eigen rood-witte huisstijl. Na de Veolia-periode zat de tijd van de Wadlopers in Nederland erop; zowel in het noorden bij Arriva als in het zuiden bij Veolia waren hun diensten overgenomen door GTW's, geleverd door Stadler. In de jaren die volgden, zijn alle motorrijtuigen en treinstellen verkocht aan diverse maatschappijen in Polen, Roemenië en Argentinië; ook in Uruguay zijn ze te zien geweest. De tijd zal leren of er ooit een Wadloper voor museale doeleinden terugkomt; het is te betreuren dat in Nederland geen exemplaar bewaard is gebleven van de laatste motorwagens die NS heeft gehad.

NIEUW MERK

Eind 2021 werd modelspoorland met en door een nieuw Nederlands bedrijf verrast: PB Models, dat op eerste kerstdag zijn eerste model aankondigde, de Wadloper. Op de eigen website omschrijft de nieuwkomer zich: 'PB Models is een jong en dynamisch bedrijf met veel passie voor modelspoor. Wij hebben een jarenlange ervaring met modelspoor en modeltreinen. Wij ontwerpen, ontwikkelen en fabriceren onze eigen modellen in de schaal 1:87.' Er werden direct vijf varianten van zowel de DH1 als de DH2 aangekondigd in de uitvoeringen zoals ze bij NS reden. Een hiaat in de modeltreincollectie van menig Nederlands modelspoorder kan daardoor worden gevuld, een zeer welkome aanvulling. Railhobby toonde de eerste handmonsters in de Neurenbergspecial 2022. Begin 2022 werd een tweede model aangekondigd: de NS ICR-rijtuigen, in maar liefst 36 varianten. Ambities zijn het merk dus zeker niet te ontzeggen. Dat binnen een jaar na de aankondiging het eerste model al bij zowel uw redacteur als de modelspoorder in huis is, is een keurige prestatie. Overigens is met het proces, van de eerste schetsen van het nieuwe model tot het uitleveren van het eindproduct, veelal meer dan drie jaar gemoeid.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN

2.

3.

4.

MODEL

Om het eerste model van PB Models te kunnen testen, ontving de redactie DH2-treinstel 3228 in tweerail-uitvoering met sound (artikelnummer 72129). Het model wordt geleverd in een luxe kartonnen doos, »

1. PB Models Wadloper 3228 met artikelnummer 72129.

2. De DH2 heeft een reeks aan apparatenkasten onder de bak.

3. De motor valt door de lage plaatsing nagenoeg niet op.

4. De machinist inspecteert de nog relatief nieuwe Wadloper 3228.

5.

6.

7.

waarbij beide bakken zijn gevat in schuim en omwikkeld met een zijden doek. Hoewel het om het model gaat, zorgt het ontbreken van hard plastic in de verpakking voor een goede eerste kennismaking. Een zakje met zelf te plaatsen onderdelen is bijgevoegd, de handleiding is via de QR-code op de verpakking of via de website te raadplegen.
De kleuren van het treinstel zijn goed getroffen en helder van kleur. Dit geldt zowel voor het NS-geel, het blauw van de reclamebanen als het grijs van de daken en het onderstel. Het stel is strak gespoten zonder rafelrandjes bij de kleurovergangen. Alle opschriften zijn scherp, netjes en goed leesbaar. Waar we in de modelspoorwereld steeds meer digitale drukvormen met de bijbehorende nadelen zien, is daarvan hier geen sprake. Omdat het model een metalen frame heeft, voelt het relatief zwaar aan. De wagen met motor weegt 234 gram, de andere 189 gram. De rijtuigbakken worden gekoppeld met een achtpolige stekker. Dit vergt wat concentratie, maar hierdoor ontstaat een goede en stabiele verbinding. Op de website van PB Models staan duidelijke aanwijzingen om de rijtuigbakken te koppelen. Door de kortkoppeling resteert tussen de balgen een kier van slechts een millimeter.

SCHARFENBERGKOPPELINGEN

Als we het model onder de loep nemen, vallen enkele aspecten op. De cabines zijn voorzien van interieur, apart geplaatste ruitenwissers, fraai weergegeven Scharfenbergkoppelingen met losse leidingen en losstaande spiegels. De koppelingen zitten in een NEM-schacht en kunnen door een koppeling naar keuze worden vervangen. Een koppeling om twee DH-treinstellen te koppelen, wordt meegeleverd. De apparatenkasten onder de rijtuigbakken zijn, evenals de draaistellen, gedetailleerd weergegeven. Het model laat zich makkelijk openen door de zijwanden iets naar buiten te trekken. Het interieur van de 3228 heeft rode banken. Alleen achter de cabine - hier is de speaker geplaatst - en boven de motor in het midden van de bak, is op het meubilair bespaard. De motor

8.

9.

10.

heeft twee vliegwielen en drijft beide draaistellen aan. Hoewel slechts één rijtuigbak is aangedreven, is het interieur van beide bakken gelijk. Het dak van het test-treinstel is conform het grote voorbeeld redelijk eenvoudig met slechts een telerailantenne en twee kleine uitlaatpijpen. Latere varianten hebben de grotere uitlaten en luchtkoelers.

DIGITAAL

Ook op elektronisch en vooral digitaal vlak is bij de Wadlopers flink uitgepakt. Zo zijn ze niet alleen voorzien van front- en sluitverlichting, maar ook van rangeersein, verlichte cabines en interieur, en remproefverlichting. De software is door het Nederlandse YaMoRC ontwikkeld. Klein minpuntje zijn de witte frontseinen die eigenlijk wat meer richting geel behoren te zijn. Dit is simpel zelf te verhelpen. Tijdens het nemen van de remproef branden acht oranje lampen onder het treinstel, bij elke toegangsdeur één, net als in het echt. Daarnaast valt op dat het in- en uitschakelen van de diverse lichtfuncties geleidelijk gaat en goed is geprogrammeerd. Het testmodel produceert een overtuigend klinkend geluid: de motor, een hoge en lage tyfoon, luchtlossen, de compressor, het openen en sluiten van de zwenk/zwaaideuren en de conducteursfluit. De digitale stellen hebben een ESU v5.0-sounddecoder. De rijeigenschappen van het model zijn goed. Via de naast alle wielen geplaatste kleine groefwielen wordt van beide bakken via alle assen stroom afgenomen; door de achtpolige stekker zijn alle elektrische functies in beide rijtuigen beschikbaar. Het model heeft, mede door het gunstige gewicht, een rustig rijgedrag. De minimum boogstraal is 358 millimeter (Roco Geoline R2, Märklin en Piko R1).

UITVOERINGEN

PB Models heeft ervoor gekozen de modellen alleen direct aan de klant te leveren. Dit om de prijzen voor de consument zo gunstig mogelijk te gehouden.
Via de webshop geplaatste bestellingen kunnen desgewenst op modelspoorbeurzen, zoals die in Houten, worden afgehaald. »

5. Op 23 april 1987 wacht NS 3216 in Nieuweschans op vertrek. De uitvoering is gelijk aan de geteste Wadloper in model. (foto Raymond Kiès)

6. Treinstel 3228, te gast in deze Railtest, maar dan in zijn nadagen op 9 september 2007 bij de werkplaats in Eindhoven in afwachting van onderhoud.

7. Tijdens de afscheidsrit voor de Wadlopers op 26 januari 2008 werd een line-up gemaakt voor de containerterminal in Blerick. We zien de 3226 in Veolia-kleuren en de DH1'en 3111 en 3105.

8. Met drie frontseinen aan staat het treinstel klaar voor vertrek.

9. De B-bak (links) en de Bz van de 3228 tegen elkaar. Een koppeling om twee treinstellen te koppelen is bijgevoegd.

10. De beide bakken zijn kortgekoppeld waardoor er bijna geen kier te zien is.

CONCLUSIE

We kunnen concluderen dat PB Models voor de Nederlandse modelspoorder een waardige toevoeging is. Het eerste model smaakt zeker naar meer. Qua ontwerp, kleuren, bedrukking en technische uitvoering weet het model te overtuigen. Dat men bij PB Models kritisch is, blijkt uit de vertraging in de uitlevering van de DH1. Bij controles is een drukfout op de bak ontdekt die niet was te herstellen. Zodra de nieuw geproduceerde kappen beschikbaar zijn, wordt de DH1 uitgeleverd. Op korte termijn verwacht de fabrikant de eerste ICR-rijtuigen op de markt te zetten. Met de Wadloper in het achterhoofd belooft dit veel goeds. Of er direct plaats is voor nieuwe ontwikkelingen kan uw auteur niet zeggen, maar naast kleurvarianten van de Wadlopers zou een Buffel als laatste NS-dieseltrein-stel, een mooie toevoeging zijn. //

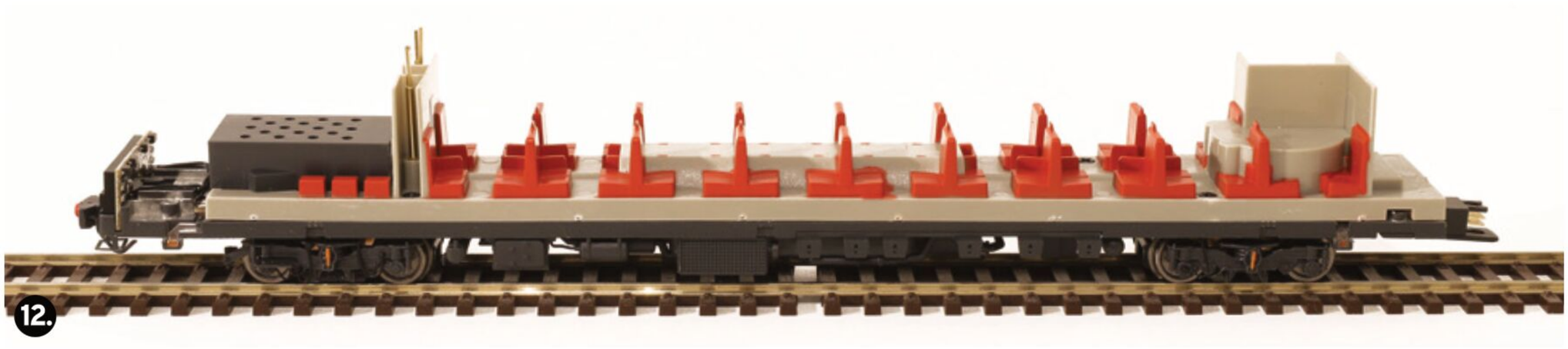
11. Beide koppen van DH2 3228 naast elkaar. De Scharfenbergkoppeling kan met rode of grijze kap worden geplaatst.

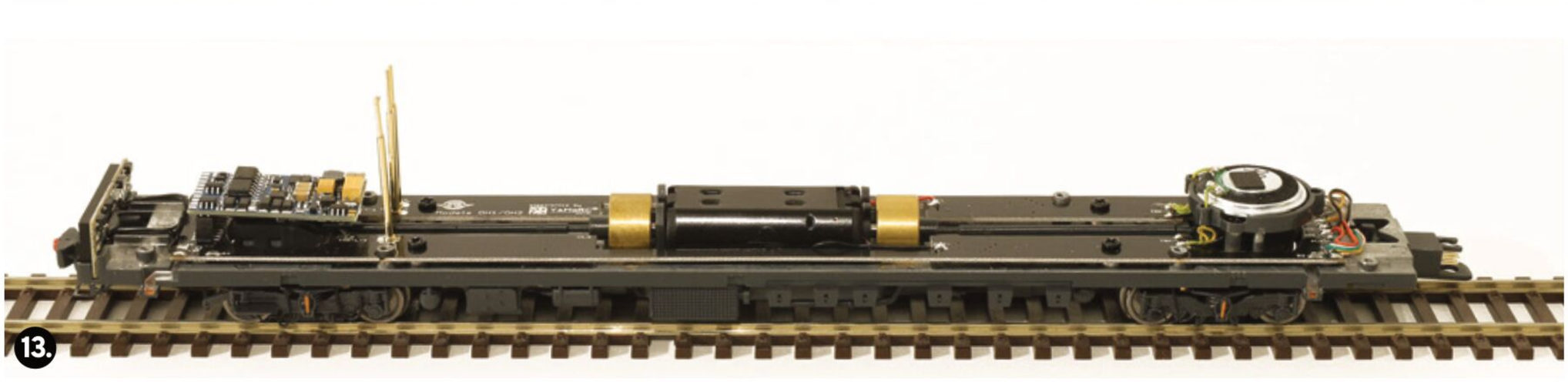
12. Het gemotoriseerde rijtuig met links de decoder en bij het toilet rechts de luidspreker.

13. Nadat het interieur met vier schroeven is losgehaald, is de motor met de vliegwielen te zien. Tevens valt de strakke printplaat op.

14. De onderzijde van het gemotoriseerde rijtuig met de weergegeven aandrijving.

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





De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

Blokkendozen op het spoor

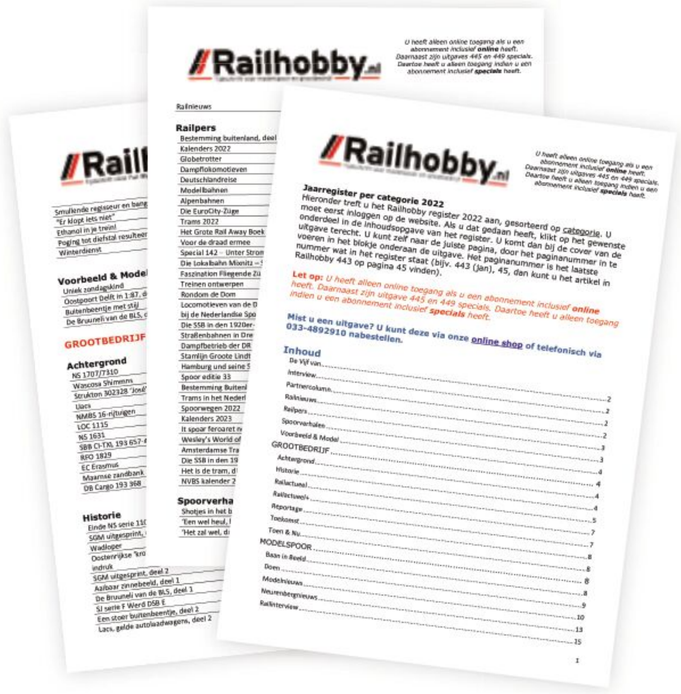
Dit boek neemt de lezer mee door de geschiedenis van dit roemruchte materieel. Een lange boeiende geschiedenis, want na het einde van de Blokkendozen in de reizigersdienst kregen de rijtuigen functies van uiteenlopende aard, variërend van motorpost tot museumrijtuig. We mogen 2 exemplaren verloten. **Ga naar Railhobby.nl/winnen, beantwoord de vraag en maak kans!** Kijk op pagina 83 voor een recensie. *Uitgeverij WBooks, ISBN 9789462585133, € 39,95*

Volg Railhobby op social media!

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

Jaarregister 2022 online

Het jaarregister van 2022 staat online. In dit register vindt u een overzicht van alle onderwerpen die het afgelopen jaar in Railhobby aan bod zijn gekomen. Er is een alfabetisch en systematisch overzicht, waarin de onderwerpen per rubriek zijn gerangschikt. **Kijk op Railhobby.nl/register en download het jaaroverzicht.**



Vraag naar kolen

Mede door de situatie in Oekraïne is er een toegenomen vraag naar kolen. In de Amsterdamse haven worden de laatste tijd steeds meer treinen behandeld, onder andere bij overslagbedrijf Rietlanden. Voor de spoorwegliefhebber is daarbij de veelvuldige inzet van oude rangeerlocomotieven interessant. Op 14 november 2022 assisteerde de 6004 van Railexperts, gebouwd in de DDR, bij het beladen van een trein van NIAG.

Blokkendoos tweetje mABD – Cesc

Deel 1 van 2

DEEL 1: ‘CRISIS-TWEETJE’ IN MODEL

Peter Wijshake heeft al heel wat Nederlands stroomlijnmaterieel en Blokkendozen in model gebouwd. Blokkendoos-motorrijtuig mABD en stuurstandrijtuig Cesc ontbraken nog in zijn assortiment. Hij toont u de bouw in een tweetal afleveringen.

Blokkendoos tweewagentrein mABD 9801 en Cesc 8109 in model, geheel conform het voorbeeld van 17 september 1945.

Bij het doorbladeren van het boek Elektrische Treinen in Nederland, deel 1, van Carel van Gestel en anderen, viel mijn oog op een Blokkendoos-tweewagentrein. Het was de eerste reizigerstrein na de bevrijding op het traject Leidschendam-Voorburg - Den Haag HS, bestaande uit motorrijtuig mABD 9801 en stuurstandrijtuig Cesc 8109. Twee rijtuigen uit een kleine serie met een eigen historie, waarvan ik verwacht dat ze nooit door Roco in model zullen worden geleverd. Tijd dus voor wat zelfwerkzaamheid.

Motorrijtuigen mABD

Speciaal voor de IJmondlijn Amsterdam CS - IJmuiden wordt in 1927 een tweewagenstel gebouwd in de combinatie mABD - Ces. Van het motorrijtuig mABD wordt een kleine serie van vier stuks gebouwd. In tegenstelling tot de andere Blokkendoos-motorrijtuigen, krijgt dit viertal van meet af aan twee stroomafnemers op het dak (één als reserve). Naast een eerste en een tweede klasse hebben ze een beperkte bagageruimte. Het zijn ‘vijf-en-een-half-ramers’, hierbij alleen de ramen in het reizigersgedeelte tellend. Ze worden crème-groen in dienst gesteld met een derde klasse stuurstandrijtuig zonder toilet (Ces 8101-8103, waarbij de ‘e’ staat voor dienst in elektrische treinen en de ‘s’ voor stuurstand). Hiervan worden er drie gebouwd, zodat er altijd een mABD als reserve voorhanden is. Vanaf 1931, als de lijn Velsen-IJmuiden Oost (via de Velserbrug) naar Uitgeest onder de draad komt, rijdt deze combinatie (inmiddels geheel in het groen) ook naar deze bestemming. Rond 1934 verdwijnen de mABD’s van de IJmondlijn en nemen mBD’s (dus zonder eerste klasse) de dienst over; de mABD’s verschijnen op de Oude Lijn (Amsterdam - Rotterdam), om aan het eind van hun leven weer in IJmuiden terug te keren. De serie is aanvankelijk genummerd ABD 9001-9004, in 1930 worden ze vernummerd tot ABD 9801-9804 (de nummering vanaf 9001 wordt namelijk ook gebruikt voor de Blokkendoos-motorrijtuigen mBD én mC hetgeen wat verwarrend was). Ruim na de oorlog worden ze gedeclasseerd tot BD 9001-9004 (de oude nummers), om vanaf 1955 - na afschaffing van de oude eerste klasse - vernummerd te worden in AD 9001-9004. Dat duurt tot 1958, als ze een nieuwe carrière als mP (motorpost) subserie 9231-9234 tegemoet gaan. Uiteindelijk wordt de laatste ex-mABD motorpost in 1966 buiten dienst gesteld, een enkeling weet z’n leven als werkwagen te rekken tot medio jaren 80. Geen van de IJmond-motorwagens is bewaard gebleven.

Stuurstandrijtuigen Cesc

Het afnemen medio jaren 30 van het reizigersverkeer door de wereldwijd heersende crisis, heeft op diverse trajecten gevolgen voor de treinlengtes. Minder geld »

betekent ook hier minder reizigers. Zo worden onder meer de stoptreinen op de Oude Lijn tot twee- of drie-wagentreinen ingekort. Hiervoor worden vier Cec's (derde klasse tussenrijtuigen) met een stuurstand verlengd, om achter een mBD dienst te kunnen doen. Het balkon dat het verst bij de toiletgroep vandaan zit, wordt met 95,5 cm verlengd waarbij ook het draaistel naar buiten wordt verplaatst. Deze zijde is te herkennen aan de drie deuren. Het voordeel boven de eerder genoemde Ces is dat hier een toilet aanwezig is; wat resulteert in de benaming Cesc (hoewel ook de afkorting Cecs wordt gebruikt). De geselecteerde Cec-rijtuigen zijn de 8501, 8502, 8506 en 8507, die in deze volgorde worden vernummerd in de serie 8107-8110. Ze komen in 1935 in dienst, veelal in een vaste combinatie met een mBD of mABD. Deze inzet als 'crisis-tweetje' wordt ook na de oorlog nog enige tijd gecontinueerd. Uiteindelijk wordt de stuurstand buiten dienst gesteld en vervalt hiermede het onderscheid tussen de derde klasse rijtuigen Cec, Ces en Cesc. Het laatste rijtuig van deze lange Blokkendozen wordt in 1973 in het blauw als getrokken tweede klasse rijtuig buiten dienst gesteld. Voor rijtuig Cesc 8109 ligt aanvankelijk nog een museale toekomst in het verschiet als het in 1972 door de KNHS wordt overgenomen voor de Hoogovens Excursietrein, met het bedrijfsnummer 76101. Dat duurt tot eind jaren 80 als het bedrijf de Blokkendozen buiten dienst stelt en de excursietrein vervangen wordt door kortere en jongere Umbauwagen van de toenmalige Deutsche Bundesbahn. De rijtuigen worden te koop gezet. In die tijd heeft het Spoorwegmuseum plannen voor een bedrijfsvaardig Blokkendoos-tweetje. De Cesc 8109 is met stuurstand en wc een serieuze kandidaat, doch de technische staat wordt uiteindelijk te slecht bevonden. Na bruikbare onderdelen te hebben geleverd aan het museumstel en de Blokkendozen van

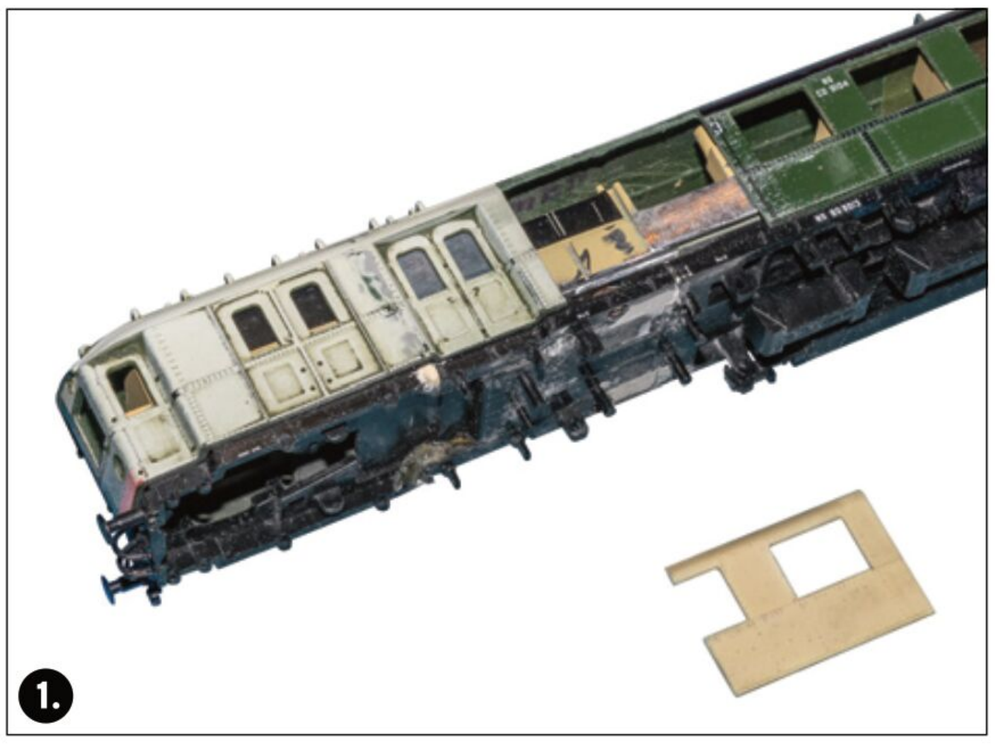
---

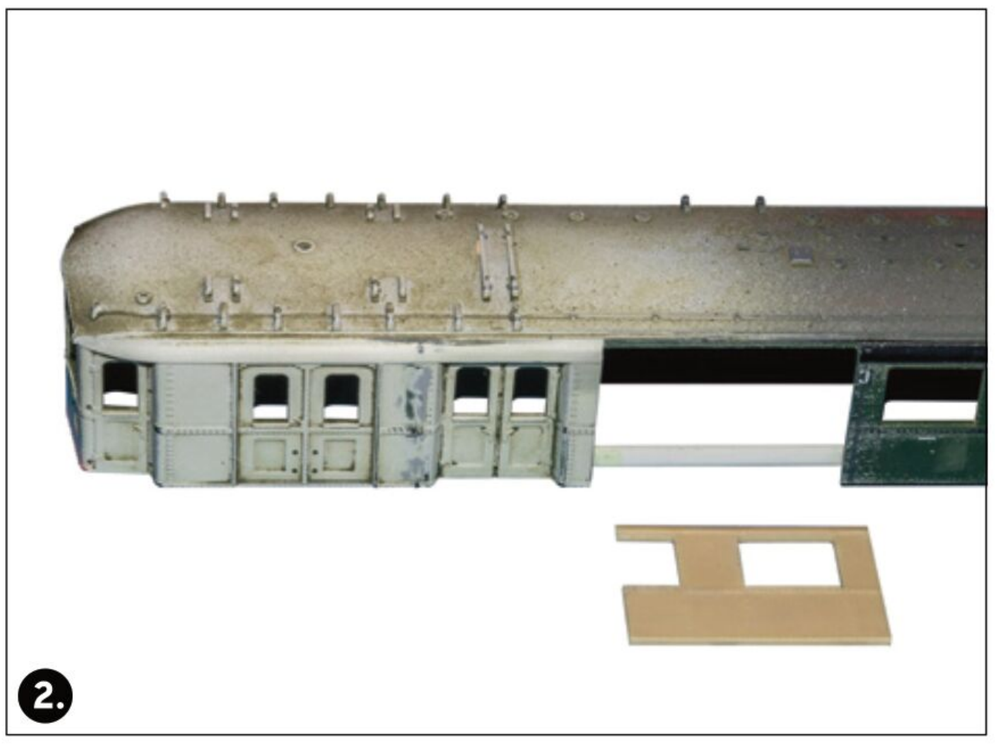
1. De deuren van de mABD staan op hun nieuwe plek. In het gat wordt een stuk uit de donor-Bec (ter grootte van anderhalf raam) gelijmd. De bodemplaat is bij de passagiersdeuren aangepast.

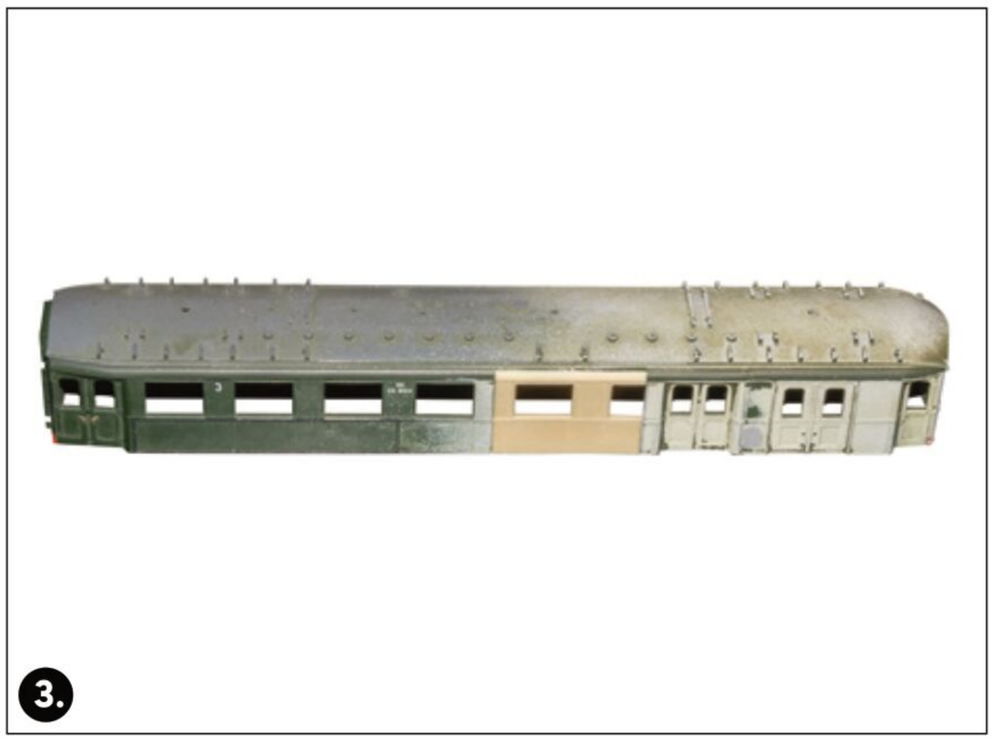
2. Achter het te verlijmen wanddeel is ter versteviging een kunststof strip gelijmd.

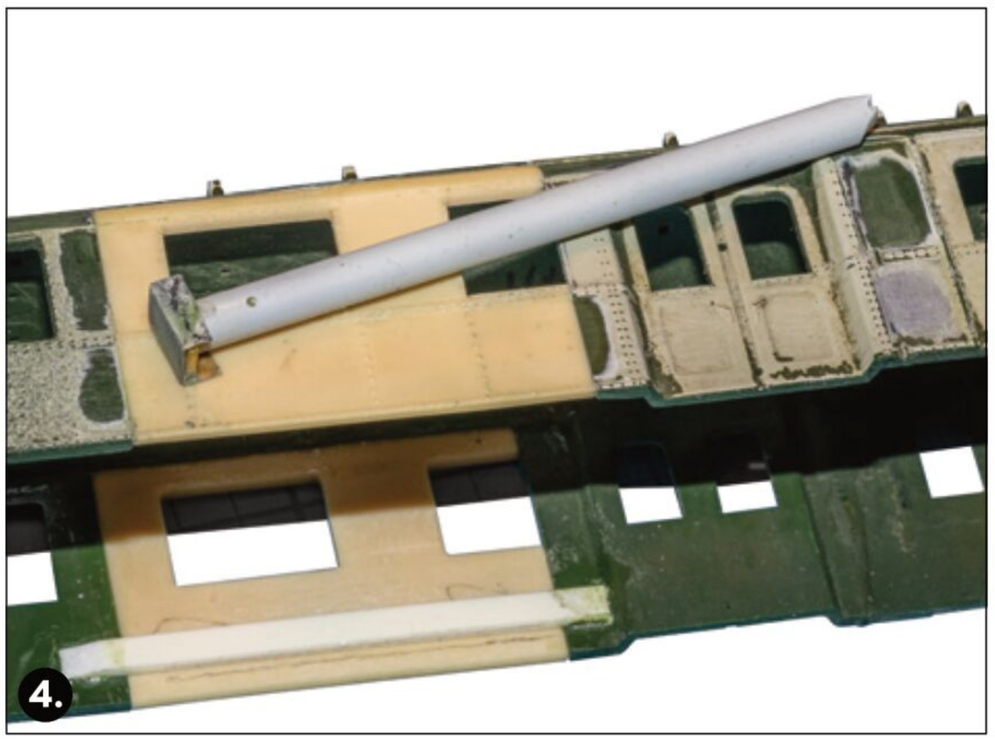
3. De 'vijf-en-half-ramer' begint met het geplaatste wanddeel vorm te krijgen. De regengoot is intact gebleven. De afstand tussen het vierde en vijfde raam is groter dan bij de andere ramen.

4. De naden worden met een schuurstokje voorzichtig gladgeschuurd. Door het kleine schuuroppervlak kunnen de klinknagels worden ontzien.









TEKST: PETER WIJSHAKE, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** ELVIRA WIJSHAKE & PETER WIJSHAKE, **TEKENING:** ELVIRA WIJSHAKE

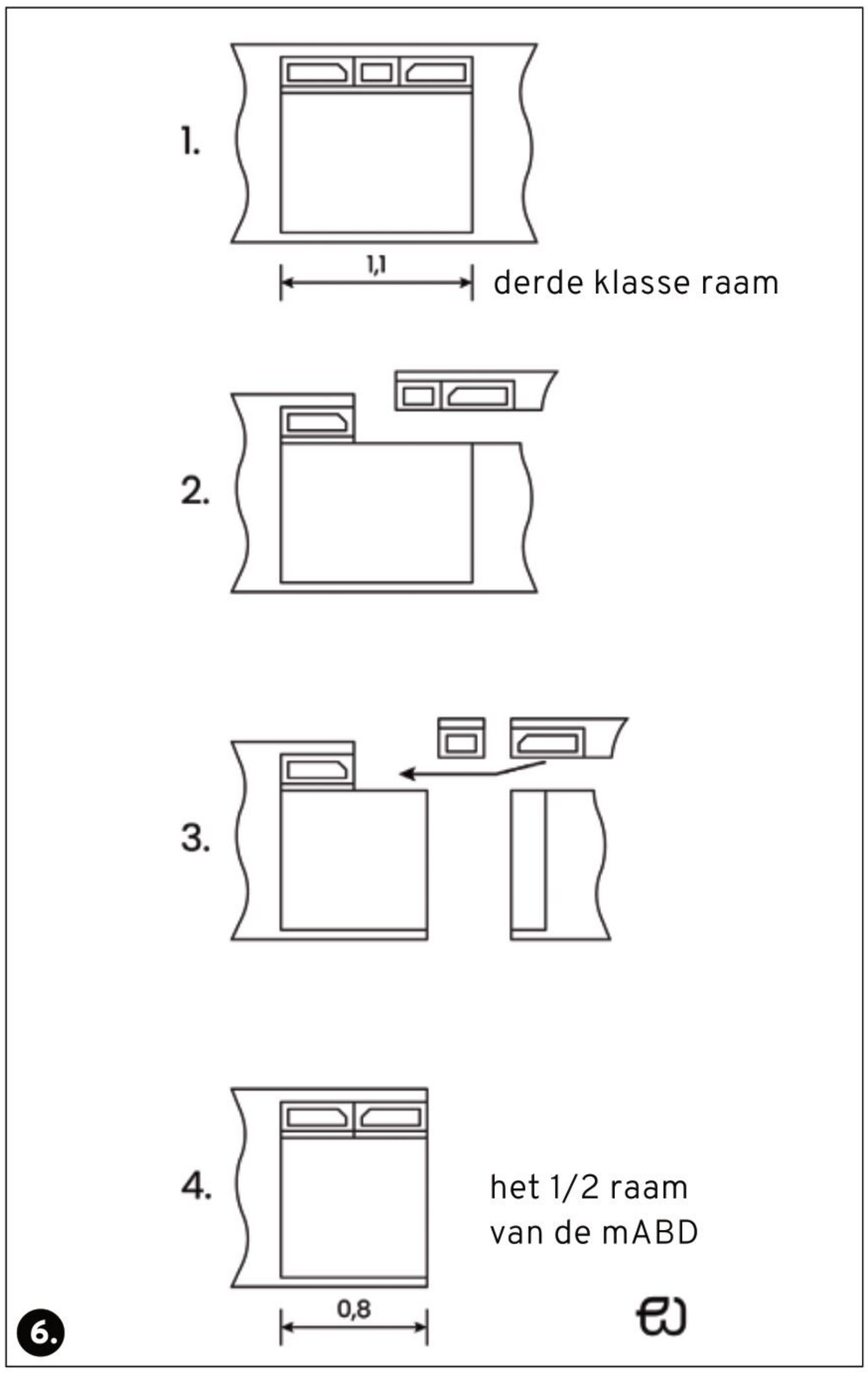
de SGB, is het uiteindelijk gesloopt. Volledigheidshalve: voor het museumstel wordt teruggegrepen op de voormalige motorwagen mCv 9411 ('v' = vouwbalg) die wordt omgebouwd tot Ces. Het is uiterlijk bijna gelijk aan de eerder genoemde IJmond-stuurstandrijtuigen en krijgt zo het aansluitende nummer 8104.

Modellen

De beide foto's van het grootbedrijf inspireerden mij voor de bouw van deze twee rijtuigen in H0. Modellen in de uitvoering zoals op de foto's is te zien, als korte stoptrein in de crisistijd. Van het motorrijtuig mABD heb ik ruim twintig jaar geleden een model gebouwd in de crème-groene afleveringstoestand. Een uitgebreide bouwbeschrijving kunt u in Railhobby 2002/10 en 2002/12 terugvinden. Het verlengde stuurstandrijtuig is nog niet in deze kolommen aan bod gekomen.

mABD 9801

Destijds ben ik uitgegaan van het oude Roco-motorrijtuig type mB4D (met vier ramen in het reizigersdeel en een grotere bagageafdeling), nu wil ik het model bouwen uit de nieuwere mBD (met vijf grote ramen). Roco heeft dit motorrijtuig ook als gedeclasseerde mCD met hoge klasseborden uitgebracht, maar dat maakt voor de modelbouw niet uit. De voordelen zijn dat zowel de detaillering als de motor beter zijn geworden, ook is de nu gebruikte kunststof gemakkelijker te bewerken. Naast de mBD hebben we een donorrijtuig nodig om het reizigersgedeelte groter te maken. Dit kan een tweede mBD zijn, maar een Bec (tweede klasse tussenrijtuig met acht ramen) is een stuk goedkoper. Merk op dat een Ce8c ook volstaat (dit is namelijk dezelfde achtraamsrijtuigbak, maar dan gedeclasseerd). Omdat een volledige bouwbeschrijving met maattekeningen digitaal voorhanden is in het online archief van Railhobby, volsta ik hier met een summiere beschrijving voor dat deel, dat afwijkend is aan de ombouw vanuit de oude mB4D.
Het demonteren van de mBD gaat simpel door het rijtuig op z'n kop te leggen: aan de onderzijde zitten vier bevestigingsnokken die een kwart slag moeten worden gedraaid. Door de buitenwanden iets naar buiten te »

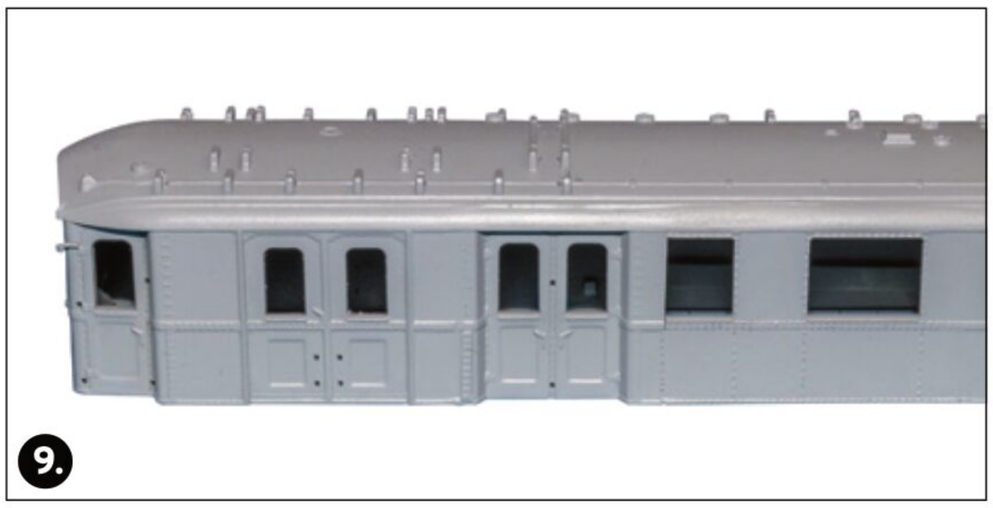


5. De laatst overgebleven Cesc was de 8109. Hier in dienst als 76101 van de Hoogovens Excursietrein. Circa 1973. (foto Harrie Hoekstra, collectie Peter Wijshake)

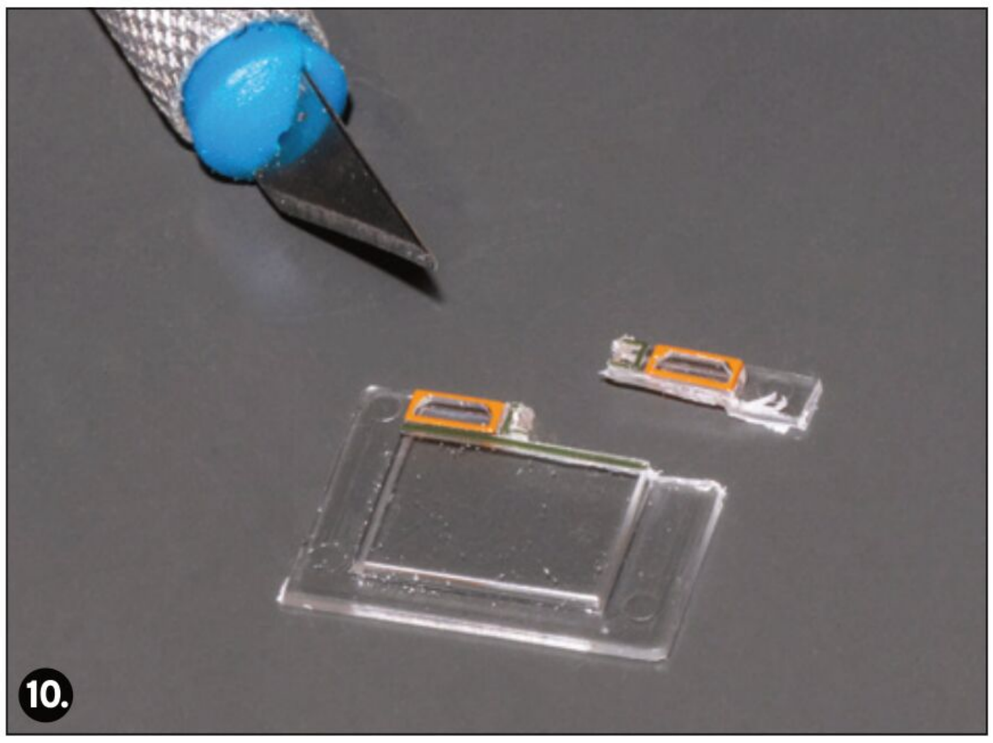
6. Figuur: de werkwijze om tot een 'half' raam te komen, met erboven twee klapraampjes.

7. De eerste reizigerstrein na de bevrijding bij vertrek uit Leidschendam-Voorburg naar Den Haag HS, bestaande uit mABD 9801 en Cesc 8109, 17 september 1945. (foto J.J.B. Vellekoop, © NVBS-Railverzamelingen)

8.



9.



10.

11.

drukken komt de kap vrij. Ontdoe de kap van alle losse en los te halen onderdelen, de ramen, stroomafnemers, dakopbouw, handgrepen, enzovoort.

Vijfde raam

De linker- en de rechterzijwand worden na elkaar aangepast, zodat de stevigheid optimaal blijft. De bagagedeuren kunnen blijven zitten, maar de naastgelegen passagiersdeuren moeten worden verplaatst. De bagageafdeling van de mABD heeft geen raam. In het reizigersdeel heb ik de eerste vier ramen (gerekend vanaf de doorloopkop) laten zitten. Het vierde en vijfde raam heb ik verwijderd, omdat de afstand tussen het vierde en vijfde raam groter moet worden (het voorbeeld heeft hier een scheidingswand). Voor de maattekeningen: raadpleeg het archief. Voor de rechtopstaande zaagsneden heb ik de Roco-knutselzaag en een blokhaak gebruikt. Het wanddeel wordt vervolgens uitgesneden onder de onderste regengoot (op de scheiding van zwart en grijs) met een scherp afbreekmes. Het gat dat nu is ontstaan heeft een lengte van circa 6 cm. De passagiersdeuren worden van het net verwijderde wanddeel losgesneden en op de nieuwe plaats in de kap verlijmd. Ik gebruik MEK (methylethylketon), te koop bij de verfspeciaalzaak. Dit versmelt de kunststof delen aan elkaar, zonder dat er residu achterblijft. Belangrijk is goed te ventileren. De volgende stap is het op maat maken van het 'anderhalve' raamdeel, dat ongeveer 3,5 cm groot is. Hiervoor hebben we een stukje zijwand van de Bec nodig. Voor de zichtbaarheid op de foto's is dit stukje crèmekleurig gemaakt. Het halve raam (dat naast de passagiersdeuren moet komen) is 8 mm breed. Zorg dat de naden goed recht en vlak zijn, dat voorkomt extra plamuren en schuren. Als versteviging heb ik een witte strook kunststof (Evergreen) aan de binnenzijde onder de ramen in het gat gelijmd, dat geeft het nieuwe wanddeel extra houvast. Is de ene zijwand klaar, dan volgt de tegenoverliggende zijde op identieke wijze. In feite is dan de ruwbouw van de mABD-kap klaar.

Klinknagels

Als de lijmverbinding goed uitgehard is, kunnen de kieren en naden worden dichtgemaakt met een minimum aan plamuur en dikke verf. Breng Alabastine tweecomponentenplamuur op met een kleine tandartsspatel, doe dat voorzichtig om zo min mogelijk details van de geklonken kappen te beschadigen. Voor het glad schuren heb ik een 'schuurstokje' gemaakt: een plaatje kunststof (circa 4 x 3 mm) dat op een rond kunststof profiel is gelijmd. Op het plaatje wordt met secondelijm een stukje in U-vorm gebogen waterproof schuurpapier met korrelgrootte 600 of hoger gelijmd. Hiermee kunnen we voorzichtig tussen de klinknagelranden door manoeuvreren en de oneffenheden wegschuren. Als het schuurpapier 'op' is: afsnijden en

8. Na de eerste laag primer blijken sommige naden zichtbaar te zijn, dus opnieuw plamuren en schuren.

9. Alle naden zijn glad. Linksonder en naast de passagiersdeuren is een klinknagelrand opgelegd. Links naast en onder het 'halve' raam is een rij klinknagels ingeprikt.

10. Het 'halve' raam maken we uit een derde klasse raam.

11. Het 'halve' raam is geplaatst. De twee klapramen zijn kleiner dan die van het raam ernaast. De middelste kleine ruit is komen te vervallen.

er een nieuw stukje op lijmen. Een (dunne!) laag primer laat zien waar er nog onregelmatigheden zijn en er nabewerking is vereist. Weggeschuurde klinknagels kunnen herleven door met een vlijmscherpe priem minuscule gaatjes te prikken. Als het rijtuig straks is gespoten, valt het verschil met een 'echte' klinknagel amper op. Datzelfde geldt voor de ontbrekende klinknagelrand onder en naast het halve raam. Naast de passagiersdeuren zitten dikkere rijen klinknagelranden, als die bij het schuren zouden zijn verdwenen, dan kunnen ze worden hersteld door een flinterdun strookje uit de donor-Bec te transplanteren. De restanten van de Bec zullen bij een volgende verbouwing van pas komen. Op de hoeken plaatsen we in de ronding net boven de baknummering vier Philotrain-lantaarnijzers: tweemaal 870/10402 bij de gesloten kop en tweemaal 870/10403 bij de doorloopkop. Met een kleine boor in de handboorhouder boren we de sluitseinen door.

Klasseborden

Op de voorbeeldfoto's zien we twee tweede klasseborden, maar slechts één eerste klassebord. Kennelijk is het tweede eerste klassebord in tijden van schaarste elders nodig geweest. Kleine stukjes kunststof ter grootte van de klasseborden kunnen als extra reliëf op de goede plaats worden gelijmd. Ook het koersbord vraagt enige aandacht; dit zit exact op een klinknagelrand; door deze rand ter plaatse wat glad te schrapen kan het koersbord er strak overheen worden geplaatst. De dakopbouw van de mABD komt in grote lijnen overeen met die van de mBD, ik heb dit verder zo gelaten. Doordat de bagagedeuren zijn verplaatst, zal het metalen frame niet meer passen. Dit geldt eveneens voor de kunststof onderplaat. Het is een kwestie van vijlen, schuren en steeds weer passen. Daar waar de klikverbinding tussen kap en onderstel door de nieuwe zijwandindeling is verdwenen, moeten nieuwe pinnen aan de binnenzijde van de wand worden aangebracht. Deze mogen niet te dik zijn om te voorkomen dat de kap bij demontage ver moet worden uitgebogen. De kortkoppelingskulisse aan de voorzijde bij de dichte kop heb ik verwijderd; de bufferbalk krijgt een imitatie schroefkoppeling en remslangen. In het tweede deel pakken we de draad op bij het bouwen van het stuurstandrijtuig Cesc 8109, waarna beide rijtuigen worden afgebouwd. //

12. De combinatie van foto 7 in Leidschendam-Voorburg op 12 oktober 1945. Let op de stelbalkbeplating op de Cesc. (foto J.A. Bonthuis © NVBS-Railverzamelingen)

13. Van de mABD zijn de loopplanken, stroomafnemers en isolatorkoppen grijs geschilderd.

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

1.

Voortgang ICNG

De door Alstom gebouwde ICNG-treinstellen worden aan een uitgebreid proefbedrijf onderworpen. Daarnaast wordt het rijdend personeel en dat van de werkplaatsen ermee vertrouwd gemaakt. Volgens de bijgestelde planning zal het materieel het komende voorjaar in de reizigersdienst instromen.

Sinds 2009 worden de ICRm-rijtuigen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) op de HSL ingezet in de treindienst tussen Amsterdam, Rotterdam en Breda, de Beneluxdienst en later ook Den Haag - Eindhoven. Toen in 2013 de Fyra V250 na aanhoudende problemen buiten dienst werd gesteld, besloot NS de volledige ICRm-vloot te renoveren om de treindienst op de HSL op te kunnen schalen. De eerste rijtuigen waren begin jaren tachtig in dienst gekomen; die zijn nu veertig jaar in bedrijf. Het aantal reizigers op het hoofdrailnet is het eerste decennium van deze eeuw flink gegroeid. Voor NS waren dit redenen in juli 2014 met de aanbesteding voor de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) te komen. Alstom, Bombardier, Siemens en Stadler waren in de race voor de gunning. In juli 2016, nadat Siemens een kort geding had verloren, maakte NS bekend dat de order voor de ICNG aan Alstom was gegund. In eerste instantie werden 79 treinstellen besteld, 49 vijf- en de overige achtdelig, maar al in 2019 werd de order met twintig achtdelige treinstellen uitgebreid. Deze zijn bedoeld voor de internationale treindienst naar Antwerpen en Brussel (ICNGB). De verwachting is dat de ICNG(B)'s op den duur de ICRm-rijtuigen en een deel van de ICMm-treinstellen zal vervangen. Op 23 mei 2020 kwam de eerste ICNG naar Nederland, het betrof de 3108. Daarna is begonnen met de lange toelatingsprocedure voor het Nederlandse spoor. Op 4 december 2022 arriveerde de 3303, de eerste in Flow-design.

Proefbedrijf

Halverwege 2022 begon NS met het proefbedrijf en het opleiden van machinisten voor de ICNG. In september, oktober en de eerste twee weken van november werden vrijwel dagelijks meerdere ritten in het kader van het proefbedrijf zonder passagiers tussen Amsterdam Watergraafsmeer en Breda gemaakt,

waarbij de trein ook op de HSL werd beproefd. Half november verschoof het proefbedrijf naar Den Haag - Vlissingen. Vanwege werkzaamheden tussen 13 en 26 november bij Amsterdam Zuid was de dienstregeling rond Schiphol Airport aangepast; tussen Amsterdam C en Schiphol reden meer treinen, waardoor de capaciteit voor extra ritten beperkt was. Later werd tussen Den Haag en Alkmaar gereden. Op het moment van schrijven is de eerste inzet in de reizigersdienst voorzien in het tweede kwartaal. Van een aantal treinstellen blijkt het laswerk niet in orde en vertoont de software nog bugs; ook veroorzaken de coronapandemie en de Oekraïne-oorlog leveringsproblemen. //

2.

3.

1. Op 7 oktober 2022 staat ICNG 3121 onder de monumentale stationskap van Amsterdam C.

2. Traxx 186 024 in dienst van NS met een ICR-stam en de 186 041 is op 6 juni 2021 de Moerdijkbrug bij Willemsdorp gepasseerd.

3. Op 8 mei 2021 sleept Railexperts 9903 het nieuwe ICNG-treinstel 3204 bij Holkerveen naar de Watergraafsmeer.

4. Op 8 februari 2022 brengt bij Ede het nog zwarte treinstel 3204 de defecte 3207 naar Utrecht Cartesiusweg. (foto Harold van der Meer)

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MATTHIJS SCHREURS

4.

tot wel 49% korting

Online al vanaf € 4,10 p/mnd

12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR € 7,50 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 € 9,25
(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 € 7,50 p/mnd **(48% korting)** ◯ exclusief specials € 6,50 p/mnd **(49% korting)**
Print jaarabonnement ◯ inclusief specials € 7,30 p/mnd **(23% korting)** ◯ exclusief specials € 5,95 p/mnd **(23% korting)**
Online jaarabonnement ◯ inclusief specials € 4,10 p/mnd **(49% 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 € 7,50 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):
◯ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
◯ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
◯ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

RH455

1.

Amerika in Sneek

OREGON MODELBAAN VAN LEX SCHRAVENDEEL

Meer dan 36 jaar werkte Lex Schravendeel aan een bijzondere modelbaan naar Amerikaans voorbeeld. Toen hij klaar was, verhuisde de baan naar het Modelspoor-museum. Kees Bregman bezocht het museum, verdiepte zich in de baan en legde deze vast.

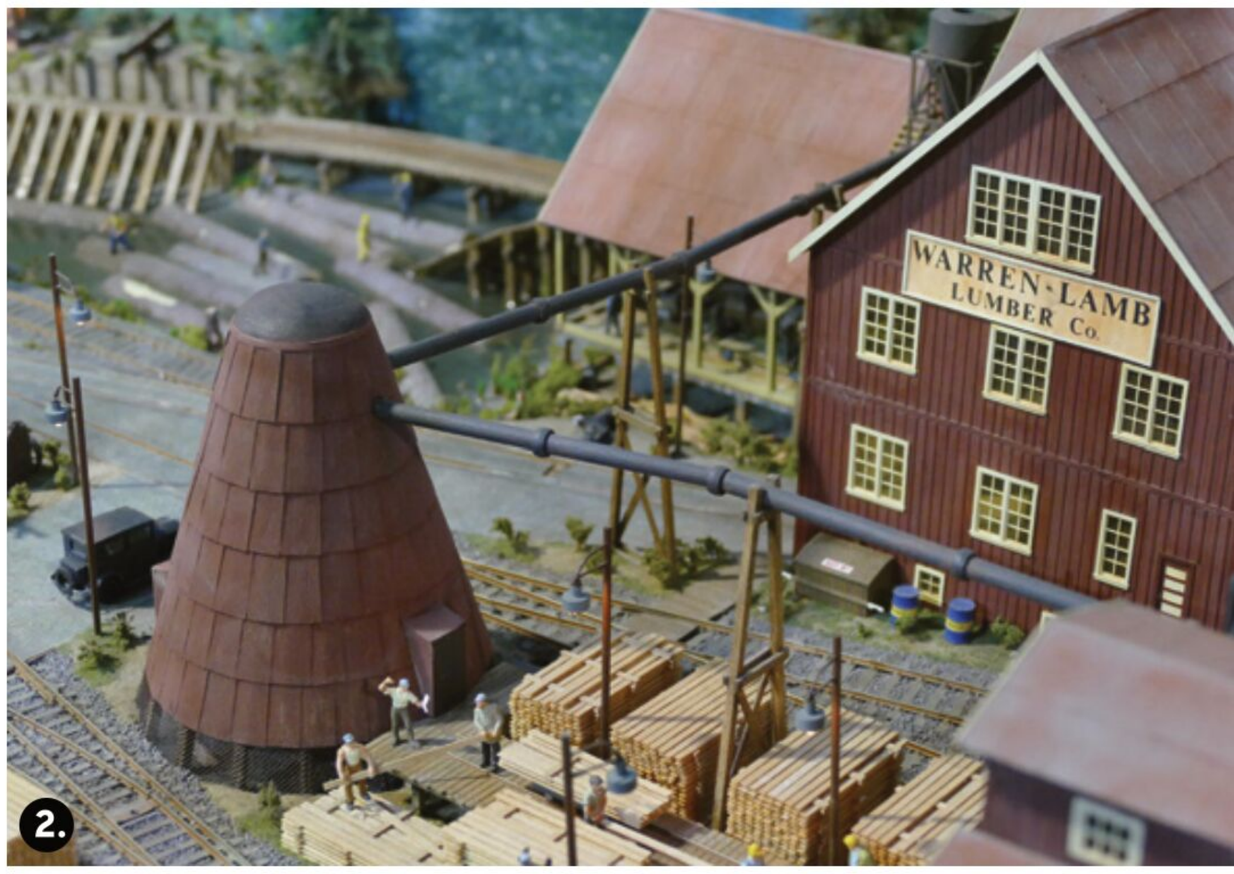
Het Modelspoormuseum in Sneek kreeg op 17 januari 2013 een bijzondere H0-baan cadeau. De bouwer was Lex Schravendeel, een gepensioneerde geschiedenisleraar. Samen met zijn vrouw bewoonde hij een serviceflat in Heerenveen, waar hij bijna dagelijks aan zijn modelbaan werkte. Dat moet een mooi gezicht zijn geweest: op de gang van de eerste verdieping van het senioren-complex kreeg Schravendeel een ruimte ter beschikking waar hij aan zijn baan kon knutselen, terwijl er af en toe nieuwsgierige huisgenoten toekeken hoe hij met een loep voor zijn bril overal minuscule details aan-bracht. Alles naar eigen ontwerp en zelf gemaakt, want veel Amerikaans materieel uit de jaren dertig was niet voorhanden. Op zijn 78e was de baan gereed en schonk hij hem aan het Sneeker Modelspoormuseum. “Dan kunnen er meer mensen van genieten”, was zijn uitleg. Uitrusten deed hij niet, want al meteen stond een nieuw project op stapel: het in model nabouwen van het vlaggenschip Victory van admiraal Nelson.

Bosbouw in Oregon

Het idee voor dit project ontstond zo'n vijftig jaar geleden. Lex Schravendeel bezocht toen samen met zijn vrouw Lucie de Noord-Amerikaanse staat Oregon in het uiterste noordwesten van de Verenigde Staten. Geen regio waar je meteen aan denkt bij een bezoek aan de VS. Oregon is een dunbevolkt gebied, waar jarenlang bosbouw en houtproductie de belangrijkste inkomstenbronnen vormden. Maar de hoogtijdagen van die industrie waren al in de jaren dertig van de vorige eeuw over hun hoogtepunt heen. Om een idee van die tijd te geven: de houtvesters en de arbeiders in de zagerij maakten lange dagen van april tot oktober, zes dagen in de week. Daarna brak de lange winter aan en was het vervoer van boomstammen over de rivier naar de zagerij niet mogelijk. Het was zwaar en gevaarlijk werk voor de seizoenarbeiders, die in karig gemeubileerde barakken werden gehuisvest. Als historicus én liefhebber van modelspoor ontstond bij Schravendeel al gauw het idee om dit beeld uit de jaren dertig in een H0-modelbaan uit te beelden. En dan niet een baan met plastic Fallerhuisjes zoals hij die in de jaren daarvoor bouwde, maar met eigenbouw materieel en scenery.

Inspiratie

Na die eerste keer in Amerika volgden er nog zeker vijftien bezoeken aan Oregon. Toen Lex Schravendeel in 1976 de verpauperde resten van de Warren-Lamb Lumber Company zag, wist hij dat dit het thema van zijn modelbaan zou zijn. Telkens maakte hij schetsen en aantekeningen voor zijn spoorbaan-in-wording. Lucie vergezelde hem trouw op al die ontdekkingsreizen, als hij weer op zoek ging naar inspiratie voor zijn project. Bij elk bezoek maakte Schravendeel foto's die als voorbeeld konden dienen voor zijn eigenbouw huizen, loodsen, schepen en andere scenery. Vooral voor de kleurige opschriften op de goederenwagons »



2.

3.

4.

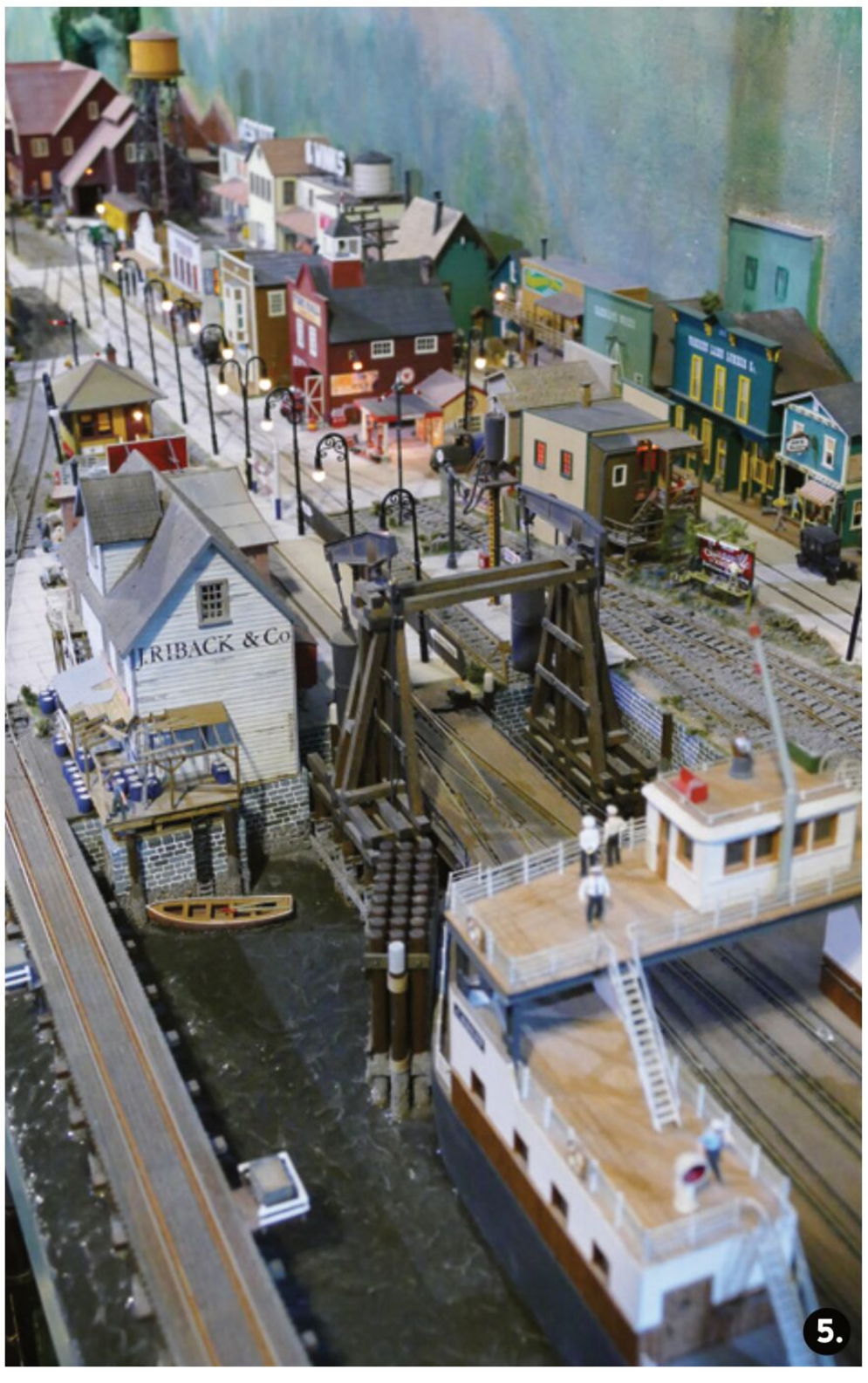
TEKST & FOTO'S: KEES BREGMAN

1. Overzicht van de baan. Linksonder gaat het spoor verder over de hoge houten brug tot achter de coulissen.

2. Het kloppend hart van de Warren-Lamb Lumber Company.

3. De brug in typisch West-Amerikaanse stijl, geheel van houten balken.

4. De drijvende stammen worden voor de zagerij verzameld. Links staat een Union Pacific boxcar klaar om beladen te worden.



5.

putte hij later uit zijn uitgebreide fotocollectie. Op de locomotieven na is alles op de modelbaan volledig eigenbouw. De eerste opzet ontstond op de zolder van hun huis in Nieuwegein, waar hij werkte als rector in een scholengemeenschap. Aangezien hij eerder in Friesland had les gegeven, verhuisden de Schravendeels later naar het verzorgingshuis in Heerenveen. Voorwaarde was wel dat de modelbaan mee mocht, want die was nog lang niet af.

River steamer

De baan is bijna 7,50 m lang en 60 cm diep, verdeeld over een aantal modules. Aan de linkerzijde worden daar de boomstammen over de rivier aangevoerd. Hier is, als blikvanger, een hoge trestle brigde met houten balken naar typisch West-Amerikaans voorbeeld gebouwd. Het centrale gedeelte van de baan wordt ingenomen door het fictieve dorp Pine Creek. Maar wat is fictief bij Schravendeel? Het voorbeeld van alle scenery is overal in Oregon te vinden. Naast wat huizen, een café en een paar winkels bestaat Pine Creek hoofdzakelijk uit een houtzagerij en enkele

6.

7.

loodsen. Ook is er een zeer gedetailleerd uitgevoerd onderhoudsdepot voor de locomotieven van de zware goederentreinen die in Pine Creek worden samengesteld voor hun tocht over en langs de rivier. Aan de rechterzijde van de baan is namelijk een spoorwegpont met karakteristieke dubbele schoorsteen aangemeerd, met in het midden van het veerschip vier sporen voor de goederentreinen. Op de kade is een hefbare aansluiting voor het spoor, waarover de trein langzaam vanaf de boot de dorpsstraat in en uit kan rijden. Telkens valt de uitgebreide detaillering van de baan op. De zaagmachines, de reserveonderdelen, het meubilair in de loodsen, de lantaarns, het personeel - het ziet er allemaal levensecht uit.

Tandpastatubes

Omdat alles zelfbouw is, moest Schravendeel inventief zijn. Om in stijl te blijven, was hout zijn voornaamste basismateriaal. De huizen, de spoorwagens en natuurlijk de grote rivierboot zijn voor het grootste gedeelte van hout gemaakt. Voor het metalen dak van de houtzagerij moest een andere oplossing worden gezocht. Dat maakte hij van gebruikte lichtmetalen tubes tandpasta, die zorgvuldig plat werden gestreken. De roest op de randen werd met roodbruine verf aangebracht. Ook het strooimateriaal is eigen werk. Of zijn vrouw er blij mee was, valt te betwijfelen, maar zand en bladafval verdwenen voor het juiste resultaat in een koffiemolen. Dat hierbij heel wat mesjes van die molen werden versleten, nam hij op de koop toe. Ongetwijfeld kreeg Lucie een nieuwe molen. Zo ontstond in de Heerenveense serviceflat stukje bij beetje de Warren-Lamb Lumber Company, een verstild stukje oude Amerikaanse glorie. Lex Schravendeel is inmiddels »

8.

PINE CREEK: HOUTZAGERIJ EN SPOORVEERHAVEN

5. De pier met de aangemeerde spoorpont. Het verschil in waterstanden wordt via de hefbare spoorsteiger overbrugd.

6. Eén van de locs wordt verzorgd. Let op de vele accessoires, arbeiders en reserve-onderdelen.

7. Het centrum van Pine Creek. Schravendeel bracht overal details aan, zoals rechts de slagerij met grote stukken vlees aan de haken.

8. De trestle bridge overspant de rivier waarover de boomstammen worden aangevoerd.

9.

10.

11.

overleden, maar in het Modelspoormuseum heeft zijn baan een mooie plek gekregen. Af en toe laten de medewerkers van het museum het werk van Schravendeel weer tot leven komen. Als hommage aan de in 2021 op 87-jarige leeftijd overleden opmerkelijke modelbouwer.

Modelspoormuseum

Het Modelspoormuseum groeit uit zijn jas en gaat verhuizen. Hoewel velen de sfeervolle locatie in het oude Sneeker station zullen missen, zal het museum inclusief de Schravendeelbaan in het najaar van 2023 naar een grotere en meer praktische nieuwbouw worden overgebracht. //

9. Olie en kolen zorgen ervoor dat de stoommachines van de zagerij blijven werken.

10. De spoorpont Lansdowne is aangemeerd en kan worden gelost. De kleurige zelfbouw goederenwagons zijn op basis van eigen foto's van opschriften voorzien.

11. Het in planken gezaagde hout wordt opgeslagen voor transport. Het zaagsel van de zaagmachines belandt in de grote silo.

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

Humor of verdriet?

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen uit de spoorbranche aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze editie de perikelen met een bejaarde 6700.

De oude ACTS/Locon serie 6700 werd in juli 2016 voor spoorvernieuwing bij Elst ingezet. De vele tonnen verse ballast werden met vrachtauto's naar het Container Uitwissel Punt (CUP) op de Betuweroute aangevoerd. Naast de negen opstelsporen is daar een kopspoor zonder bovenleiding waar het verse grind werd gestort. Een mobiele grijper belaadde de zelflossers, waarna de oer-Belg met de steenslagtrein via de verbindingsboog naar Elst vertrok. Tijdens die werkzaamheden belde een Locon-machinist mij licht paniekerig en vroeg om technisch advies. "Hans, weet jij dat ze op die 6700 een portable ERTMS-treinbeveiligingsinstallatie hebben gebouwd? Wellicht een nieuw systeem van Keyrail of ProRail, omdat we de loc dit weekend gebruiken met de werktrein op de Betuweroute?" ERTMS is ook op de Betuweroute in bedrijf. Ik viel even stil bij deze vragen, als instructeur en examinator ERTMS-systemen wilde ik niet voor joker komen te staan. Een 6700 met ERTMS? De oude Belg heeft nog niet eens ATB, laat staan een computergestuurd systeem als ERTMS. "Misschien iets nieuws van ProRail, iets dat jij nog niet kent? Met EVC-computers kan alles portable worden gedaan en je weet hoe slecht ze dat communiceren." Mijn twijfels verdwenen toen hij een foto stuurde met een draagbaar ERTMS DMI-computerscherm op de stuurtafel. "Ik kom nu naar je toe, meester," riep ik, al kerende ter hoogte van Utrecht, "overal van afblijven." Niet eerder heb ik een machinist met zo'n brede glimlach uit z'n cabineraam zien hangen. Hij toonde door het zijraam zijn laptop met een foto van een ERTMS-computerbeeld. "Fijn dat je bent gekomen," begon hij. "Het echte probleem is niet de ERTMS, maar, eerlijk gezegd, ik durf de dieselmotor niet uit te zetten. Ik weet niet hoe ik die weer moet opstarten." Hij had de loc met draaiende motor van zijn collega overgenomen. Die bleek het ook niet te weten. Urenlang stond de machine stationair te draaien. Vervuilend, brandstof slurpend, wachtend op haar volgende inzet. Ter plaatse heb ik een uitgebreide herinstructie op de 6700 gegeven. Zonder daarbij het woord ERTMS te noemen. De herinstructie ging niet geheel zoals het hoorde. Na het demonstreren van het op vier manieren stoppen van de dieselmotor, wilde deze na de laatste demo niet starten. Te laat dachten we aan de mogelijkheid van een aangesproken overtoerenbeveiliging. De accu-pakketten bleken leeg gestart. Enfin, het was duidelijk. Ik had m'n dag niet, maar de rit naar de CUP was zeker nuttig. En ja, achteraf hebben we erg gelachen. //

TEKST & FOTO'S: HANS DE MOOIJ

Het portable ERTMS DMI-computerscherm.

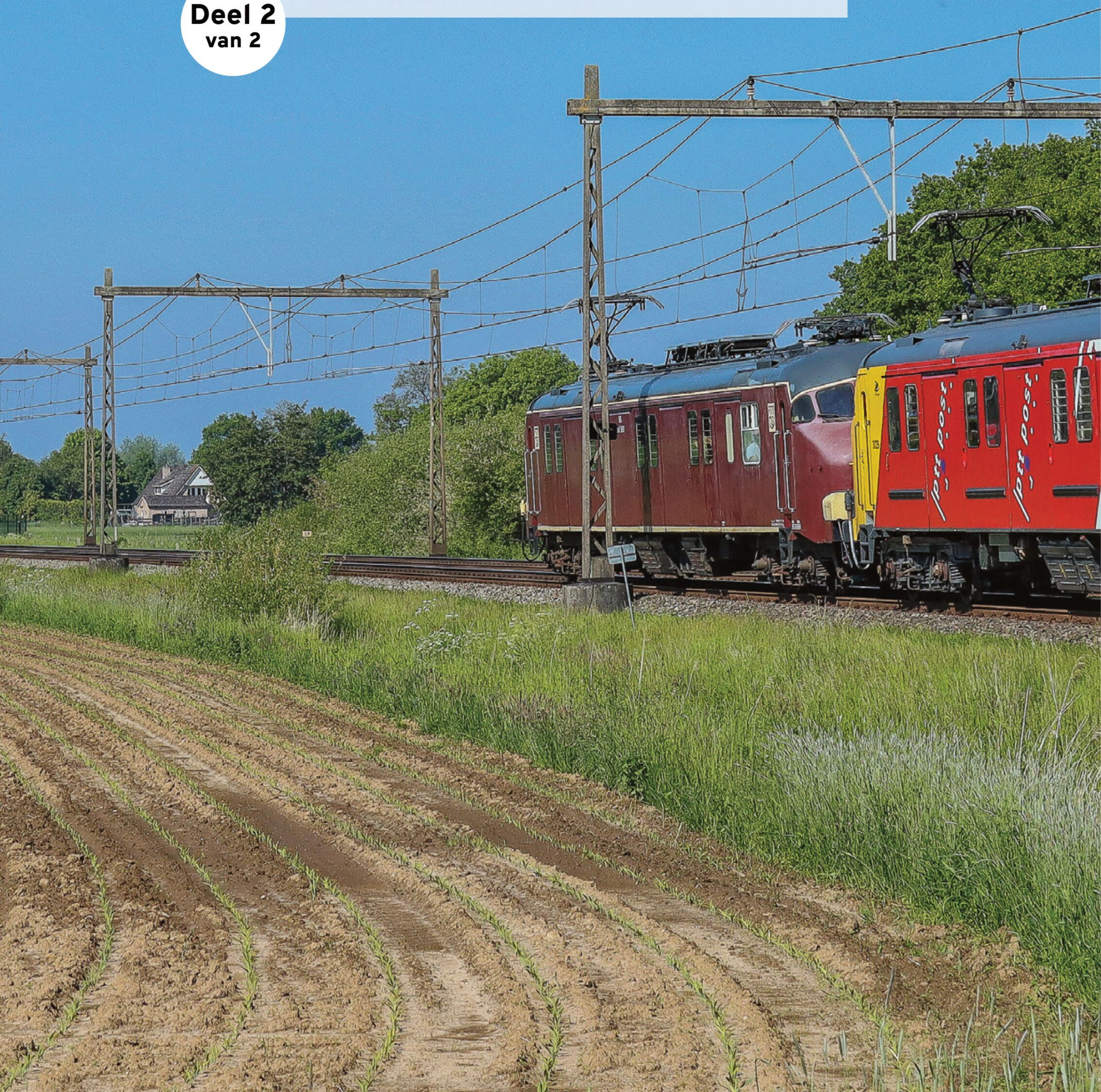
Loc 9802 met trein op het CUP.

Posttreinen

DEEL 2: MOTORPOSTEN NA HET POST-STERNET

In Railhobby 454 is het verhaal verteld over het ontstaan van het post-sternet en de geleidelijke afbraak ervan vanaf eind jaren tachtig. In deze aflevering komt het gebruik als werk- en museummaterieel aan de orde.

Deel 2
van 2



Hoewel PTT enige jaren volhield dat er een toekomst was voor spoorvervoer als NS beter zou gaan presteren, bleek de overgang van de distributie naar de weg al in gang gezet. Met de reductie van het aantal post-treinen ontstond geleidelijk een surplus aan motorposten die nog eigendom van het postbedrijf waren. Vooruitlopend op het afschaffen in 1991 van de zaterdagslag kon PTT niet alleen de beschadigde 3035 missen, maar ook de 3032 aan NS overdoen. Het uitbranden van de 3008 in maart 1995 leidde evenmin tot krapte, zeker omdat op vrijwel hetzelfde moment de afbouw van het sternet in gang was gezet.

mP 'Jules'

De eerste mP die een carrière na de posterijen kreeg, was de 3032. NS was in 1991 op zoek naar vervanging voor de ATB-meettrein 'Jules', ontstaan door de verbouwing van een motorrijtuig van het buffermaterieel uit de jaren twintig: de 'Blokkendozen'. Een behoorlijk aantal Blokkendozen werd, nadat ze in de reizigersdienst niet meer nodig waren, verbouwd tot dienstmaterieel waarvan 25 tot motorpost. Ze werden daarmee de voorlopers van de mP serie 3000. 'Jules' was één van de motorposten die later werd verbouwd tot meettrein. De naam was geïnspireerd op de Franse film Jules et Juliette uit 1962. Uiteraard was er ook een meetrijtuig 'Juliette', makkelijk herkenbaar door de koepel die een camera herbergde waarmee de wisselwerking tussen bovenleiding en stroomafnemer werd geregistreerd. »

‹ Op 30 mei 2021 waren de 3031 en 3029 van het Spoorwegmuseum respectievelijk Stichting 2454 Crew samen op pad. De combinatie passeert Teuge.

1.

2.

3.

In de jaren zeventig werd ‘Jules’ aangepast tot meettrein voor het seinwezen (ATB, later ook Telerail en nog later GSM-R) en in die hoedanigheid overleefde hij de andere dienstmotorwagens. Na de meetcampagne in 1991 ging ‘Jules’ aan de kant. Een jaar later kwam in de vorm van de 3032 zijn vervanger in dienst en met een knipoog naar het verleden werd deze omgedoopt tot ‘Jules II’ of ‘mP Jules’. Het motorrijtuig was in een opvallende grijs-gele kleurstelling gebracht en voorzien van toepasselijke teksten.

Werkplaatsvervoer

Nadat PTT Post (of eigenlijk moederbedrijf KPN) definitief had besloten te stoppen met postvervoer per spoor, begon de afbouw van het sternet op 20 maart 1995. Vanaf dat moment raakte een steeds groter deel van de mP’s overcompleet. Het geleidelijk zelfstandig wordende NS-bedrijfsonderdeel voor het goederenvervoer, NS Cargo, zag wel brood in deze relatief goedkope tractiemiddelen. Van PTT werd een aantal mP’s gehuurd als trekkrachten voor het uitwisselen van wagens voor het vervoer van onderdelen tussen de werkplaatsen van NS (later NedTrain). Hiervoor werd een sternet ontwikkeld met Utrecht Goederen als middelpunt, waar ruimte was ontstaan door het verminderde postvervoer. Op werkdagen werden rond het middaguur wagens uitgewisseld tussen treinen van en naar IJsselmonde (werkplaatsen Feijenoord en Leidschendam), Onnen (Onnen, Zwolle en Amersfoort), Haarlem (Haarlem en Amsterdam Zaanstraat) en Maastricht (Maastricht, Eindhoven en

Tilburg). De treinen bestonden uit gesloten wagens met componenten, maar ook uit platte wagens (bijvoorbeeld voor wielstellen) en zelfs een enkele open wagen. Karakteristiek waren de twee blauwe ‘Lineaalwagens’ type Hbis, in 1992 geschilderd ter gelegenheid van de modernisering van de wagenwerkplaats in Amersfoort.
Voor de werkplaatstreinen waren zeven mP’s nodig en aanvankelijk reden deze in een gezamenlijke omloop met de posttreinen. Ze hadden nog de PTT Post-uitvoering. In 1996 waren meer mP’s overcompleet dan NS Cargo nodig had en gingen de slechtste exemplaren aan de kant. De resterende exemplaren »

1. Bij een werkplaatsrit Haarlem - Utrecht rijdt achter de 3019 een ‘liniaal-Hbis’. Maarssen, 6 oktober 1995. De situatie is hier flink gewijzigd.

2. Jules’ assisteert bij het testen van de NMBS-loc tussen Roosendaal en Essen. Essen, 10 april 1996.

3. Tijdens een proefrit vanuit Tilburg passeert de ex-3032 Hulten, 27 januari 1998.

4. De 3019 met de Bvk van DD-AR stam 7457 op sleep. Heemstede-Aerdenhout, 22 april 1997.

5. In NS Cargo-design haalde de 3030 in Emmerich locs 1632 en 1614 op. Moordrecht, 20 oktober 1999. (foto Raymond Kiès)

6. Motorrijtuig 3034 rijdt met de 6511 op de Betuweroute nabij Papendrecht, 23 juni 2005.

TEKST & FOTO’S (TENZIJ ANDERS VERMELD): SICCO DIERDORP

7.

8.

9.

10.

raakten daarna snel in overtal en vanaf 1996 gingen ze buiten dienst. Na het einde van het postvervoer op 1 juni 1997 werden de 3019, 3024, 3027, 3029, 3030, 3033 en 3034 aan NS Cargo verkocht en moesten de PTT-opschriften worden verwijderd. Motorpost 3020 diende, in PTT Post-uitvoering, nog enige tijd als reserve. In het verwijderen van de opschriften was niet veel moeite gestoken, waardoor de zeven een wat rommelig uiterlijk hadden. De inzet was tanende doordat zo min mogelijk geld werd besteed aan onderhoud of herstel. In 1999 reden slechts nog de 3027 en 3030, waarvan laatstgenoemde in NS Cargo-rood was gestoken (hoewel het bedrijf toen al Railion heette), in 2003 vervangen door het rood van Railion. De rest van de werkplaatstreinen werd door locomotieven getrokken. In 2000 was in Utrecht door de ombouw van het station en het emplacement geen ruimte meer voor het werkplaats-sternet en verhuisde het uitwisselpunt naar Tilburg Goederen, twee jaar later naar Amsterdam Westhaven en tenslotte in 2007 naar Amersfoort. Op 29 maart 2008 leidden verdere verzelfstandigingen, opnieuw, tot de verplaatsing van het werkplaatsvervoer van het spoor naar de weg. De 3027 en 3030 werden na 2000 al niet meer voor deze treinen gebruikt. Ze hadden een Sandite-installatie gekregen en reden tot 2005 in de herfst op bepaalde baanvakken in de strijd tegen de gladheid van de sporen.

Nog meer meettreinen

Vier van de ‘groep van zeven’ hadden ondertussen al een derde leven gekregen. Voor het testen van het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS werden vanaf 2000 de 3024 en 3029 in het noorden van het land ingezet met een installatie van Bombardier; de 3033 en 3034 testten in het zuiden met apparatuur van Alstom. De inzet van het in Railion-rood geschilderde viertal, dat door de afdeling Railinfrabeheer werd gehuurd, duurde tot 2008.

Even terug naar mP ‘Jules’. Vooruitlopend op de verzelfstandiging van NS kwam deze in 1994 terecht bij het nieuwe NS Infra Services. Toen dit bedrijfsonderdeel in 1997 werd afgestoten en onder de hoede van onafhankelijke infrabedrijven kwam, werd het meetbedrijf overgeheveld naar NS Technisch Onderzoek. In 2000 werd ook dit afgestoten en, samen met ‘Jules’, overgenomen door Eurailscout, waar de mP de aanduiding BRT-91 kreeg. In 2004 werd het motorrijtuig in de gele huisstijl van Eurailscout geschilderd. In 2008 nam Eurailscout ook de overcompleet geraakte 3024 en 3029 over van Railion. De 3024 werd omgebouwd tot tweede meettrein en kreeg de aanduiding BRT-08 en de bijnaam ‘Jim’; de 3029 kreeg een rol als onderdelenleverancier. Door de verminderde behoefte aan de BRT-meettreinen ging de 3024 in 2019 buiten dienst. ‘Jules II’ is vandaag de dag nog incidenteel in

11.

gebruik. Sinds 2014 is het uiterlijk ‘ontsierd’ door een grote kap op het dak die moet zorgen voor zuiverdere meetresultaten. De 3027, 3030, 3033 en 3034 zijn in juni 2009 gesloopt.

Museum

Toen in 1997 de meeste motorposten buiten dienst gingen, werd de 3031 overgedragen aan het Nederlands Spoorwegmuseum (NSM), waarbij na een revisie in Tilburg de originele roodbruine kleurstelling met zandgele lichtbakken terugkeerde. In 2022 was het NSM decor van een vooral op kinderen gerichte expositie om te herdenken dat 25 jaar geleden een einde was gekomen aan het postvervoer per spoor. Tot de getoonde posttreinen-collectie behoorden ook Plan C P7920 en ‘deukneus’ D8502. De aanwezigheid van laatstgenoemde is overigens niet te danken aan het NSM, maar aan de Stichting tot Behoud van af te voeren Nederlands spoorwegmaterieel en de PTT. In 2019 werd de 3029 bij Eurailscout overbodig toen de BRT-08 (ex-3024) buiten dienst ging. De 3029 werd overgenomen door de Stichting 2454 Crew, die de ex-mP onmiddellijk een opknapbeurt gaf. Begin 2021 kwam de mP terug in dienst in de uitvoering van de jaren negentig. Zowel de 3029 als de 3031 blijken wederom handig als trekkracht voor overbrengingen en zijn met enige regelmaat zelfstandig rijdend te zien. De twee hebben zelfs al multiple gereden. //

7. Op 10 maart 2006 reed Eurailscout ‘Jim’ langs Houten.

8. Geen 1600 of 6400, maar motorrijtuig 3030 werd op 15 april 2008 gebruikt om het in Randers (DK) gereviseerde treinstel 2141 naar de werkplaats Leidschendam te brengen, omsloten door remwagens. Passage nabij Teuge. (foto Björn Nielsen)

9. De 3024 en 3029 naast de 3030 (rechts) in Amersfoort op 8 juli 2008. De BAM-sticker op de 3030 herinnert aan zijn tijd als Sanditetrein. (foto Marcel van Eupen)

10. Op 7 oktober 2014 werden GSM R-meetritten in Zeeuws-Vlaanderen uitgevoerd. Geduwd door RRF-loc PB 06 verlaat ‘Jules’ de Axelse Vlakte. (foto’s 10 & 11 Sander Broerse)

11. Door problemen met de meetapparatuur van ‘Jules’, werd de najaarscampagne 2012 deels uitgevoerd met het Belgische B Telecom-rijtuig. ‘Jim’ en ‘Jules’ met het rijtuig bij Willemsdorp, 4 september 2012.

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

Watertoren in H0

SVHB-WATERTOREN IJMUIDEN

In de jaren 1914/15 werden er in IJmuiden maar liefst twee watertorens gebouwd. Eén voor de plaatselijke drinkwatervoorziening, de andere ter vervanging van de kleine houten watertoren uit 1901 bij de visafslag. Die tweede toren, met een open betonnen draagconstructie, inspireerde Rob Mooij tot nabouwen in H0.

1.

De watertoren aan de Dokweg bij de Vissershaven in IJmuiden die de houten toren verving, is ontworpen en gebouwd in opdracht van Rijkswaterstaat. Deze verzorgde de drinkwatervoorziening rond het in opkomst zijnde havengebied en kwam in gebruik bij het Staats Vissers Havenbedrijf (SVHB), de exploitant van de havens. Het is een industriële watertoren die eigenlijk mooi van lelijkheid is, maar als monument zeker een model waardig. Op zondagen, wanneer is als kleine jongen met mijn ouders bij familie op bezoek ging, liepen we vaak langs wat de 'kleine watertoren' werd genoemd. Met een hoogte van 24,50 meter was deze lager dan de 42,60 meter metende 'grote watertoren' aan de Evertsenstraat. De kleine toren staat niet op een duin of verhoging, maar op straatniveau. De waterinhoud was met 600 m^3 groter dan die van de 'grote toren', die het met 550 m^3 moest doen. Constructief zijn de torens geheel verschillend. De toren aan de Evertsenstraat kent een vierkante bouwvorm, die aan de Dokweg viel op door zijn achthoekige, open bouw in gewapend beton. Beide staan op de Rijksmonumentenlijst, maar zijn niet meer als watertoren in gebruik. Doordat bij de Dokwegtoren de reinwaterkelders en pompgebouwen zijn gesloopt, is het project voor de modelbaan behapbaar. Aan de hand van foto's, metingen ter plaatse en informatie op internet heb ik een werkschets gemaakt. Bij het onderzoek bleek dat de acht aanzichten niet alle identiek zijn. De onderbouw heeft twee gevels met deuren, een met een vierkant raam en vijf met rechthoekige ramen. Onder het reservoir is op één plaats een kleine uitbouw aangebracht. Door die uitbouw is ook de plaats van de trappen en de toegang tot de ombouw van het reservoir bepaald.

Model

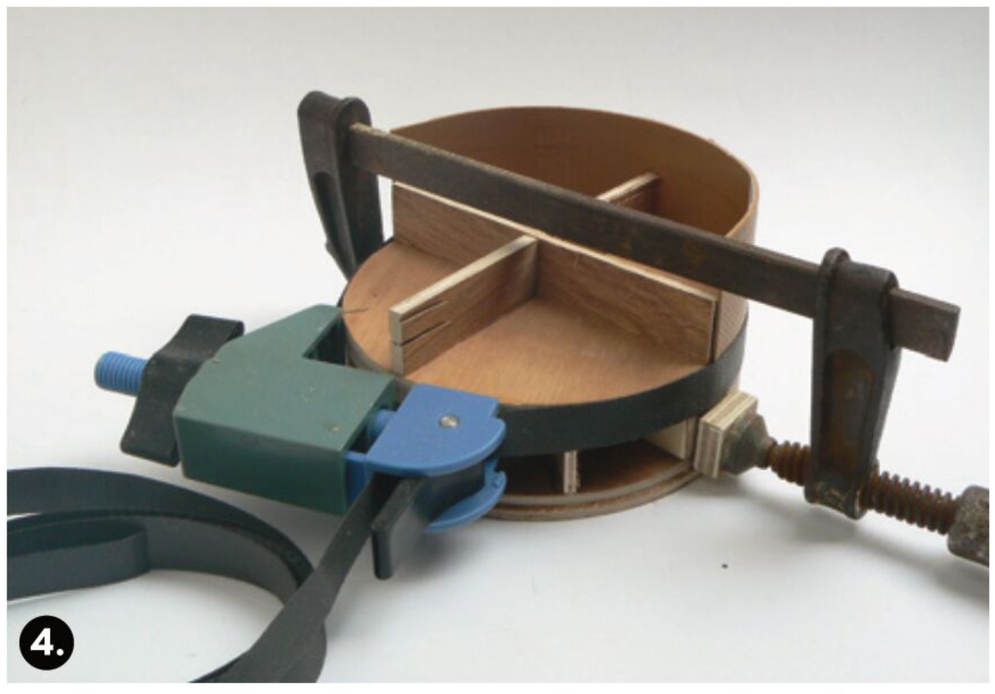
Om niet te veel met de bestaande bebouwing op mijn H0-modelbaan uit de toon te vallen, heb ik het model in schaal 1:95 gehouden. De acht poten die het gebouw »

1. De SVHB-watertoren is in model opgeleverd.

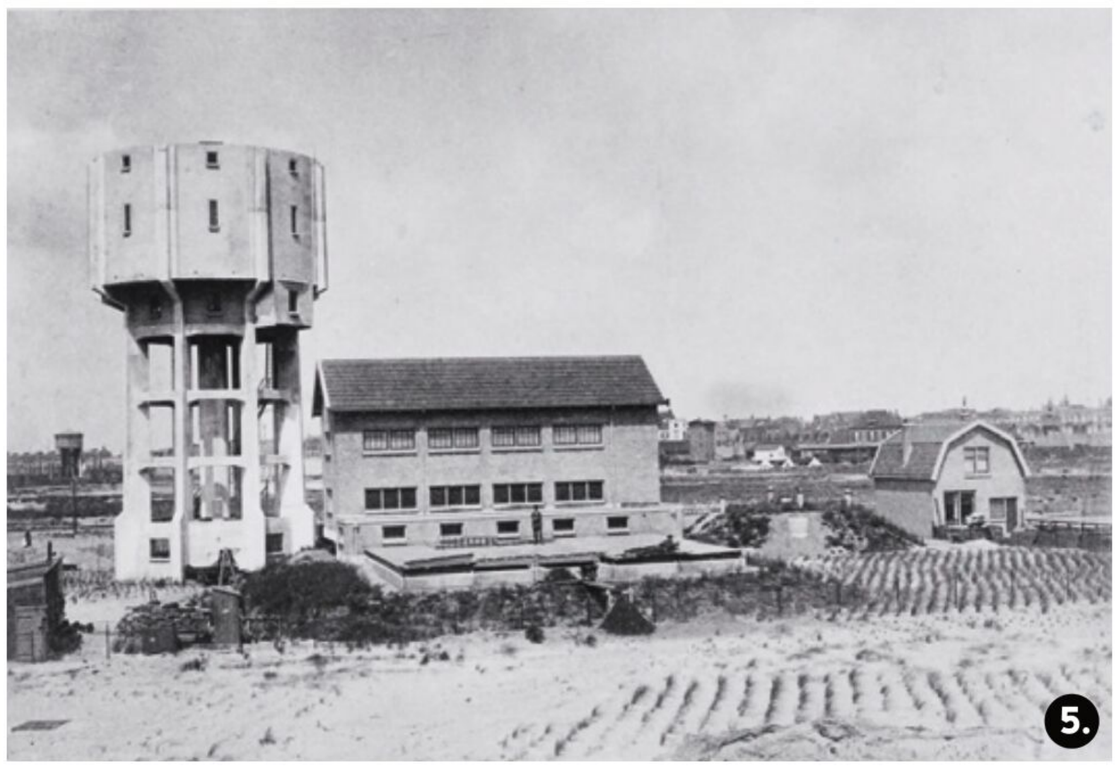
2. De eerste poten staan fier overeind, geholpen door enkele steunwanden.

3. Het onderstel is in ruwbouw gereed, de eerste muur voor het reservoir is gebogen.

4. Het reservoir in wording, gevangen in de lijmklemmen.



TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ



5.

6.

7.

zijn kenmerkende uiterlijk geven, zijn uit triplex gezaagd. Aan de hand van de getekende plattegrond zijn de staanders stuk voor stuk aan de boven- en onderzijde met een muurpartij aan zijn voorganger gekoppeld. Alle houten muurdelen zijn afgeschuind zodat na plaatsing geen kieren zijn te zien. De bouwdelen heb ik met witte houtlijm gefixeerd; na het plaatsen van een volgende staander volgt een pauze voor voldoende klem- en droogtijd. De hoeken zijn inwendig met kneedbaar hout versterkt. Dit geeft extra stevigheid, maar blijkt bij de volgende bouwfase minder handig te zijn. Door het kneedbare hout bleek het niet mogelijk om het dak van de kantoorruimte uit een stuk te maken. Uiteindelijk bestaat het uit een achtkantig, binnen de poten passend vlak, met passtukken bij alle muurdelen. De volgende stap is het maken van de zogenoemde lekvloer. Bijna elke watertoren heeft direct onder het reservoir een ruimte waar afsluiters en andere appendages zijn ondergebracht. Omdat er, zeker bij metalen reservoirs, altijd flink wat condensvorming is, wordt de ruimte onder het reservoir lekvloer genoemd. Deze is bij de toren van buitenaf goed te herkennen als de achtkantige ruimte, direct onder het ronde reservoir. Door de open constructie is de doorgang voor de steektrap goed zichtbaar en is op één plaats de lekvloer tussen de poten uitgebouwd met een ruimte voor de trap naar de omloop om het eigenlijke reservoir.

Reservoir

De draagconstructie van het gebouw vormt nu een stevig geheel, zodat aan het reservoir kan worden gewerkt. Overigens is de buitenzijde van het reservoir bij het voorbeeld niet de wand van het reservoir; het was (en is) mogelijk om rond het reservoir te lopen. De acht pijlers hebben voor het dragen van het reservoir een uitkraging. In model bestaat de pijlers uit stroken 0,8 mm vliegtuigtriplex. Na het plaatsen kon de exacte buitenmaat van het reservoir worden bepaald. Vanaf de straat lijkt dit deels in metselwerk te zijn uitgevoerd. Aan de toren is meermalen groot onderhoud uitgevoerd, waarbij in 1953 het reservoir ter bescherming met beton is bespoten, maar de waalstenen herkenbaar bleven. In 2019/20 is de toren opnieuw gerenoveerd. Op een foto, genomen bij het ontsteigeren van het reservoir, zijn de metselstenen goed te zien, maar blijken stenen en voegen in één kleur te zijn geschilderd. In model heb ik de kunststof baksteenplaat niet gevoegd, maar voorbeeldgetrouw in één kleur gezet. Wel moeten de platen eerst in de gewenste ronding worden gebogen. Een blikken koekbus met de juiste diameter brengt uitkomst. De baksteenplaat van Auhagen heb ik zo strak mogelijk om de bus gebogen en met een spanband vastgezet. Het vullen van het

blik met water van 80 ºC en het drie keer herhalen van dit ritueel met telkens het naspannen van de spanband, leverde het gewenste resultaat. Voor de torenbekleding blijken twee platen voldoende. De bodem en het dak van het reservoir zijn uitgevoerd in beton. Om de kunststof platen zoveel mogelijk spanningsvrij te kunnen bevestigen, zijn de bodem en het dak - beide van triplex - een goede basis voor een extra bevestigingsrand. In het reservoir zijn voor de stevigheid en strakke vorm twee houten tussenringen geplaatst en met Bison Kit vastgezet. Tijdens het drogen is het geheel gefixeerd met een spanbandklem die voor schilderijlijsten wordt gebruikt.

Steektrappen

Na een mislukte zelfbouwpoging van de lange stalen steektrappen heb ik voor kant-en-klare (Aeronaut, 7 mm, nummer 5740/32) uit de scheepsmodelbouw gekozen. De leuningen zijn van 0,8 en 0,5 mm messingdraad. Om de trappen te kunnen plaatsen zijn de centrale buis voor de leidingen en de koppelbalken tussen de poten nog niet aangebracht. Voor de stevigheid zijn er in twee poten messing steunen voor de trappen gestoken. Pas toen het na het ontsteigeren van de gerenoveerde toren weer mogelijk was om detailfoto's te maken, bleken twee poten betonnen steunen voor de trappen te hebben. Na het plaatsen van de opgang, is de centrale koker geplaatst: een stuk rondhout van 16 mm.

Ramen

Door de gekozen werkwijze vormt het maken en plaatsen van ramen en kozijnen in het reservoir een minder gemakkelijke klus. Om de kunststofplaat goed te kunnen buigen heb ik er geen raamopeningen in uitgespaard; dit moet nu achteraf gebeuren. Het reservoir is nog niet met het onderstel gefixeerd en enkele »

5. De prentbriefkaart toont de toren met pompgebouw en reinwaterkelders kort na de oplevering. Op de achtergrond links de oude toren en rechts het station met locloods van IJmuiden. (foto collectie Rob Mooij)

6. De SVHB-toren kort voor de laatste renovatie, opvallend is de slechte staat van het beton.

7. De reparatiewerkzaamheden aan de onderbouw.

8. De toren nog zonder de horizontale koppelbalken.

9. De toren met de twee keer acht koppelbalken.

8.

9.

10.

11.

merktekens op het reservoir maken de positionering na uitnemen duidelijk. Per veld zijn de raamopeningen afgetekend, uitgeboord en uitgevijld. Bij de langwerpige ramen zitten de tussenringen in de weg. Een tweede uitdaging vormen de kozijnen. Dat gaat gemakkelijk bij een los en vlak kunststof geveldeel maar is hier wat bewerkelijker. Om wat houvast te hebben en strak te kunnen werken, heb ik witte styreenprofielen gebruikt. Voor de vierkante bovenramen vierkante buis 6 x 6 mm en bij de staande ramen rechthoekige buis 5 x 10 mm. Deze laatste bestaan in de hoogte uit 1,5 x de buishoogte. Onder de kozijnen is een strip styreen als lekdorpel geplaatst. Ook de ramen in de ruimte bij de lekvloer zijn zo de ramen zijn met Kristal Klear beglaasd. Veel details zijn uit foto's af te leiden, maar naar het dak blijft het raden. Op foto's zijn enkele luiken of ontluchtingen en een daktrim te zien. De toren zal een mastieken dakbedekking hebben. Op een prentbriefkaart van vlak na de oplevering is een antenne op de toren te zien. Zoals bij veel torens, ontbreken uitwendige hemelwaterafvoeren. Het dak is in model een stukje artistieke vrijheid geworden. Voor ik het reservoir inbouw, worden de deuren, kozijnen en ramen in de onderbouw geplaatst. Zowel de voordeur als de werkplaatsdeur - de laatste is bij de renovatie dichtgezet - waren eenvoudige opgeklampte exemplaren. Alle kozijnen zijn gemaakt van houten stroken uit de scheepsmodelbouw, de deuren zijn uit 0,8 mm triplex gezaagd. De roeden van het vierkante vierruits raam aan de straatzijde bestaan in model uit een versmald tegelkruis. De ramen zijn van binnenuit met doorzichtig kunststof folie beglaasd.

Koppelbalken

Als het reservoir op zijn plaats is vastgezet, komen de zestien koppelbalken aan de orde. Deze zijn gezaagd uit een 4 mm dik beuken verfroerhoutje. De laatste toevoeging is giswerk. De trap naar de toren is bereikbaar vanaf het dak van de kantoor/werkplaatsruimte. Hoe men op dit dak kwam is in nevelen gehuld. Vanwege de veiligheid en matige bouwtechnische staat van de toren is een deel van de trappen jaren geleden verwijderd, dus aan recente foto's had ik niet veel. Ik vermoed dat er bij de werkplaatsdeur een vaste buitentrap naar het werkplaatsdak heeft gestaan. Ook deze trap komt uit de scheepsmodelbouw en is van enkele extra treden voorzien. Het schilderwerk is vrij eenvoudig: het hele gebouw is betongrijs, behalve de muurimitaties die steenkleurig zijn gehouden. Beton heeft echter nooit een egale kleur, zodat ik, om een realistischer beeld te krijgen, met meerdere tinten grijs, deels nat in nat, heb gewerkt. De toren in IJmuiden is uitwendig gerestaureerd; naar een nieuw gebruiksdoel wordt nog gezocht. Het nabouwen van een bekend gebouw uit mijn geboorteplaats heeft weer geleerd dat, hoewel je denkt te weten hoe het er uit ziet en in elkaar steekt, er altijd behoefte is aan meer foto's en informatie of om ter plaatse te kijken. //

10. Het reservoir is via een lange steektrap bereikbaar.

11. Het voltooide model in vogelperspectief.

PIKO

Illustratie toont 97630

De ruggengraat van het Nederlandse personenvervoer

NIEUW: de ICR rijtuigen van de NS

97630	NS ICR-rijtuig A,1e kl. periode IV	**58,00 €***
97631	NS ICR-rijtuig B, 2e kl. periode IV	**58,00 €***
97632	NS ICR-rijtuig BKD, 2e kl. met bag.afd. periode IV	**58,00 €***
97633	NS ICR-rijtuig B, 2e kl. periode IV, ander nummer	**58,00 €***

Binnenkort leverbaar!

* adviesverkoopprijs

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

YouTube
www.piko.de

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

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

Daar kan U de folders
downloaden.

ESU
Electronic Solutions Ulm

1.

Postvervoer in ZWITSERLAND

POSTCONTAINERS EN SPECIALE WAGENS

Het vervoer van post per trein komt bij velen waarschijnlijk over als iets uit een ver verleden. lets dat nog wel op de modelbaan kan worden uitgebeeld, maar in het groot niet meer past in de huidige tijd. Maar niets is minder waar: in het wegvervoer beperkende Zwitserland bepalen treinen nog altijd het beeld in het landelijke postvervoer.In dit artikel kijken we naar de stand van zaken en vertalen deze ook naar schaal 1:87.

Tot het eind van de vorige eeuw hadden veel landen een netwerk van posttreinen waarmee zowel brieven als pakketten werden vervoerd. Het concept was simpel: aan het perron of speciale postperrons werd geladen en gelost. De post werd tussen de knooppunten getransporteerd met postrijtuigen die in treinen van de normale dienstregeling waren opgenomen of aparte posttreinen. Voorbeelden in Nederland zijn de postrijtuigen Plan C (gebaseerd op Plan D), Plan E en Plan L (vervolg op Plan E), de Pec's die aan treinstellen konden worden gekoppeld en de in de jaren zestig speciaal voor de PTT gebouwde motorposten (mP), later aangevuld met goederenwagens type Hbbkkss (gP). Ook internationaal werden poststukken vervoerd zoals met de Beneluxtreinen naar Brussel, waarvoor twee rijtuigen Plan E waren aangepast. In Nederland heeft de PTT spoorvervoer gebruikt tot juni 1997. In Zwitserland is nog steeds sprake van intensief postvervoer per spoor, waarvoor in 2016 nieuwe schuifwandwagens

in bedrijf zijn gesteld. De reden dat de Zwitsers nog steeds posttreinen hebben, is tweeledig: het fijnmazige spoorwegnetwerk en het willen minimaliseren van wegvervoer. Daardoor kent Zwitserland bijvoorbeeld ook supermarktdistributie per spoor in plaats van volledig over de weg.

OPZET

In de huidige opzet van het Zwitserse postvervoer per spoor worden zowel schuifwandwagens als containerwagens met wissellaadbakken gebruikt. De wissellaadbakken kunnen van Swiss Post zijn die door klanten worden gehuurd of van klanten zelf zijn. Bedrijven kunnen deze naar een terminal brengen waarna Swiss Post het verdere vervoer verzorgt. Op deze manier hoeven vrachtwagens alleen het eerste en laatste stuk te rijden - de zogenaamde first & last mile - en wordt de trein gebruikt voor de grote afstanden. De hoofdvestiging is in Härkingen, centraal gelegen in de driehoek Basel, Zürich en Bern bij de kruising van de snelwegen A1 en A2. Het grote sorteercentrum voor brieven en pakketten beschikt over een zessporige containerterminal en een dubbelsporige loods waarin de schuifwandwagens worden behandeld. De andere terminals waar wissellaadbakken geladen en gelost kunnen worden, zijn Daillens, Frauenfeld, Cadenazzo en Landquart aan het smalspoornetwerk van de Rhätische Bahn. Verder zijn er tientallen locaties waar post uit schuifwandwagens en wissellaadbakken kan worden in- en uitgeladen, zoals Basel, Bern en Brig.

MATERIEEL

De treinen van Swiss Post worden getrokken door locomotieven van SBB Cargo. Standaard worden hiervoor locs type Re 420 (voorheen Re 4/4 II) ingezet, maar ook de inzet van de sterkere Re 620 (voorheen »

TREINSAMENSTELLING

2.

EEN RE 420 OF RE 620 VERZORGT DE TRACTIE

3.

4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN

1. Op 18 juli 2012 passeert SBB Cargo Re 6/6 11641 'Moutier' Wassen met een posttrein, twee grijze schuifwandwagens en een koelwagen van Härkingen naar Cadenazzo.

2. De SBB Cargo Re 4/4 II 11309 en 11243 komen door Rodi Fasso met de relatief lange middagposttrein Härkingen - Cadenazzo, 18 december 2012.

3. Op 19 juli 2012 passeert SBB Cargo Re 6/6 11641 'Moutier' met de middagposttrein van Härkingen naar Cadenazzo, Arbedo-Castione. De standaard postwagens zijn duidelijk in de minderheid.

4. Aan het einde van de middag komt op 19 juli 2013 SBB Cargo Re 4/4 II 11173 met posttrein Cadenazzo - Härkingen bij Arbedo-Castione voorbij met een behoorlijke klim over de Gotthard voor de boeg.

5.

Re 6/6) komt voor. Er zijn geen vaste locomotieven, dus alle mogelijke varianten en kleurstellingen zijn te zien. De schuifwandwagens waren tot 2016 van het type Z2, bij aflevering groene, daarna gele tweeassige wagens in eigendom van Swiss Post. De gele hadden diverse postgerelateerde opschriften in de in Zwitserland gesproken talen Frans, Duits en Italiaans. In 2016 zijn de oude Z2-wagens vervangen door nieuwe vierassige gesloten wagens type Habbiillnss die van Wascosa worden gehuurd. Ook deze zijn in het geel met andere drietalige opschriften. De containerdraagwagens zijn van het type Lgnss die van Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE, onderdeel van VTG) worden gehuurd. De wagens zijn speciaal gemaakt voor het postvervoer; ze zijn iets verlaagd, zodat de speciale postwisselladbakken op dezelfde hoogte staan als de schuifwandwagens, handig op plekken waar geen containerterminal is. Ook de aangepaste gele wissellaadbakken van Swiss Post hebben diverse spreuken in drie talen. De containerwagens zijn geschikt voor wissellaadbakken van derden. In de posttreinen worden regelmatig andere wagens meegenomen: veel gezien zijn SBB-koelwagens type Hbbills-uy of grijze schuifwandwagens type Habbins van SBB of AAE.

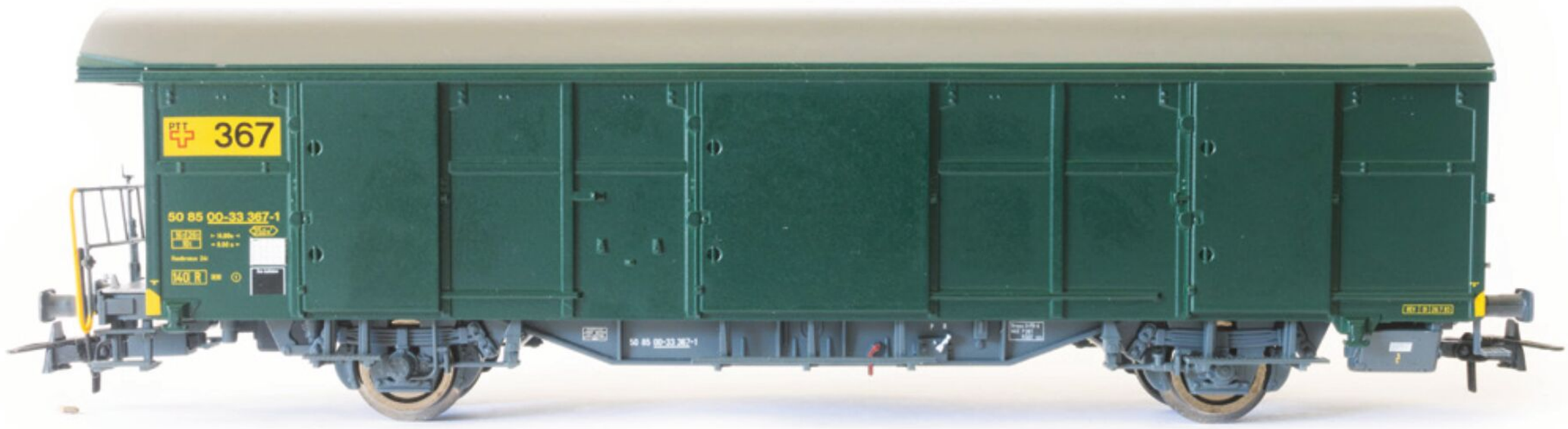
RECLAMELOC

De SBB locserie Re 460 wordt sinds de reclame voor Agfa in 1994 veelvuldig voor reclamedoeleinden gebruikt. Die Post heeft de Re 460 037 en 070 in 1998 in het geel met opschriften La Poste, Die Post, La Posta laten uitvoeren. In 2002 is een gewijzigd ontwerp aangebracht op loc Re 460 083 met op een zijwand het jaartal 1902 en op de andere 2002. De post-Re 460'en trokken evenwel reizigers- en goederentreinen, geen posttreinen. In H0 zijn de postlocs door HAG (nummer 280/281) en Roco (63512) uitgebracht.

SAMENSTELLING IN MODEL

De doorgaans korte en bonte samenstellingen met de vrolijke gele tinten maken de treinen van Swiss Post zeer geschikt voor de modelbaan. Blijkbaar vinden de grote merken dat ook, want veel fabrikanten hebben wel een (deel van) het Swiss Post-materieelpark in hun assortiment. Sommige hebben de specifieke aanpassingen voor postvervoer meegenomen, terwijl anderen alleen de postkleurstelling op standaardwagens hebben toegepast. Hieronder een beknopt overzicht met het belangrijkste materieel in H0. Voor de tractie hebben we een Re 420, Re 4/4 II of III,

6.



7.

8.

een Re 620, Re 6/6 of, indien de trein de situatie tot 2013 uitbeeldt, een Ae 6/6 nodig. Voor wat betreft de kleurstelling zijn er geen harde eisen: groen, rood of cargo-rood-blauw, het kan allemaal, zolang de loc maar van de goederentak van SBB is. Daarin zijn ook reclamelocomotieven mogelijk. In 1:87 hebben of hadden Fleischmann, HAG, Lima, Märklin, Piko, Roco en Trix een of meer van deze locs in hun assortiment. Voor de schuifwandwagens beginnen we met het type Z2 dat tot 2016 in gebruik was. Deze is door Heris en Roco in diverse varianten met verschillende teksten uitgebracht. Wie een meer recente trein wil nabootsen, heeft wagens type Habbiillnss nodig die zowel door Märklin als Roco worden aangeboden. De structuur met verticale stijlen van de deuren lijkt bij Märklin »

5. **Als locomotief voor deze trein gebruiken we Roco 72600, de rode SBB Re 6/6 11626 'Zollikofen'. Deze loc heeft de oude metalen nummers en de sierstrepen die alleen deze Re 6/6 had.**

6. **Dankzij diverse fabrikanten kunnen de posttreinen in 1:87 natuurgetrouw worden samengesteld. Met vijf wagens is al een trein te maken, een lengte die ook voor kleinere modelbanen prettig is.**

7. **De Z2-postwagens (Roco) zijn gedetailleerd uitgevoerd, remslangen en de imitatie schroef-koppeling voor het plaatsen op de laatste wagen zijn bijgevoegd. (foto Dolf Heibloem)**

8. **Oud type Z2-postwagen 85 00-33 290-5 uit set 76200 van Roco.**

iets beter weergegeven. Door Märklin is in 2016 als eenmalige productie de set 48059 met drie gehuurde schuifwandwagens Habbiillnss van Wascosa in de gele uitvoering van Die Post uitgebracht. De 267 mm lange wagens hebben wisselende leuzen in het Duits, Frans en Italiaans.

CONTAINERWAGENS

De tweeassige grijze AAE-containerwagens type Lgnss met gele Swiss Post-containers zijn in 1:87 uitgebracht door Liliput en Piko. De Liliput-wagens zijn conform het origineel voor zowel de containerwagen als wissellaadbak. De versie van Piko betreft een niet-aangepaste standaardwagen. Beide merken hebben diverse varianten van de wagens voor wie een langere trein wil samenstellen. HAG heeft onder nummer 600-601/79030-79031 containerwagen Sgs met twee postcontainers in ten minste achttien versies uitgebracht, telkens met anders containernummers en slogans. De vierassige containerwagen Sgns is, beladen met twee postcontainers, door Roco in 2011 uitgebracht (66658). In hetzelfde jaar presenteerde Roco de gelede containerwagen type Sggmrss met vier postcontainers. Hoewel deze wagen niet door de Zwitserse post lijkt te zijn gebruikt, zou hij met een knipoog in model kunnen worden ingezet. De extra wagens die regelmatig in posttreinen meerijden, zijn ook in model te koop. De speciale koelwagens type Hbbills-uy zijn in diverse uitvoeringen en nummervarianten door Mabartren uitgebracht. De vierassige grijze schuifwandwagens type Habbins zijn te koop van Märklin/Trix en Roco. Wel opletten dat het de variant

9.

10.

11.

12.

betreft met gladde deuren met alleen verticale stijlen. Losse postcontainers zijn door Bemo in 2004 in H0 uitgebracht, set 7469101 bevat vier wissellaadbakken met verschillende reclameslogans.

POSTPENDELTREIN

Op pagina 32 van deze Railhobby vindt u het artikel ‘SBB Cargo en Zwitserse Post testen innovatieve pendeltrein’ met door Stadler gebouwde locomotieven Eem 923 van SBB Cargo. Deze loc is in 2011 door HAG aangekondigd, maar helaas is dit model, alsmede de Ee 922 ‘Pausmobiel’, na de doorstart van de Zwitserse fabrikant niet meer in het assortiment opgenomen. Bij het ontwerp van de Ee 922 was door Stadler een last mile-functie met voeding via een accupakket voorzien. Na een pilot in 2021 volgt een jaar later een testbedrijf als Eem 923. De Ee 922 is door HAG Classic Swiss Model in 2015 in H0 uitgebracht maar af fabriek uitverkocht; een herproductie is aangekondigd, maar of en wanneer de loc verkrijgbaar zal zijn is niet bekend. Van de door het Tsjechische BuBI-Modell in 2013 als 3D-print in H0 en TT aangekondigde Ee 922 is de rode versie leverbaar, de rood-blauwe cargo Eem 923 is gepland. De uitvoering van de modellen is eenvoudig. //

9. Liliput heeft in diverse sets de correcte containerwagens en postwissellaadbakken uitgebracht. Set 240035 met wagens 68 443 3 059-3 en 68 443 3 229-2.

10. AAE-containerdraagwagen 68 443 3 229-2 met postcontainers 606 en 803 van Liliput.

11. AAE Lgnss 43 68 443 3 220-1 met wissellaadbakken 117 en 613 uit Liliput-set 240037. (foto’s 11, 12 & 14 Dolf Heibloem)

12. De voorzijde met rolluik en de gesloten achterzijde. De 708 en 117 zijn van Liliput, de 831 en 528 van Roco.

13. AAE-schuifwandwagen Habbins 68 277 0 927-8 uit Roco-startset 41269.

14. AAE Sggmrss 33 68 496 1 589-1 met postcontainers 259, 378, 528 en 831, Roco 66569. Een fictief model?

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

13.

14.

Vogelfluglinie, einde van een tijdperk

Honderd jaar na de eerste plannen werd in 1963 de directe verbinding tussen Hamburg en Kopenhagen geopend voor zowel auto- als treinverkeer over de Fehmarnsundbrug en de veerverbinding tussen Puttgarden (D) en Rødby (DK). In augustus 2022 reed de laatste trein via de Vogelfluglinie naar Puttgarden.

1.

Plannen voor de verbindingen van de Deense ondernemer Gustav Kröhnke uit 1863 werden niet uitgevoerd als gevolg van de Duits-Deense oorlog in 1864. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd vanuit militair oogpunt de rechtstreekse verbinding met het door Duitsland bezette Denemarken belangrijk. In 1941 werd begonnen met de bouw van de brug over de Fehmarnsund tussen het vasteland van Duitsland en het eiland Fehmarn. De werkzaamheden werden na twee jaar gestaakt, maar in 1958 werd het project nieuw leven ingeblazen en begon de bouw van de huidige Fehmarnsundbrug. De officiële opening was in 1963. De treinen tussen Puttgarden en Rødbyfærge vervolgden de reis per veerboot over de Fehmarnbelt. Naast internationale reizigerstreinen reden goederentreinen via de Vogelfluglinie. Tot de komst van treinstellen bestonden de personentreinen Hamburg - Kopenhagen uit door diesellocs (Baureihe 221, later de 218) getrokken materieel voor het Duitse deel. In Denemarken werd

de trein getrokken door een Nohab MY, MX of MZ dieselloc. Bij de veerboot werden de locs afgekoppeld en de rijtuigen de boot opgeduwd.

Einde van een tijdperk

Vanaf 1993 zette de Deense spoorwegmaatschappij IC3-dieseltreinstellen in; in 2007 verschenen ICE-TD treinstellen. Deze waren door de Deutsche Bahn (DB) na een lange problematische periode aan de kant gezet. De DSB had door het debacle met de door AnsaldoBreda gebouwde IC4'en behoefte aan extra materieel en huurde een aantal ICE TD'en om deze onder andere tussen Kopenhagen en Hamburg in te zetten. Dit duurde tot 2017; in december 2019 vond de laatste treinpassage met een veerboot plaats. Aan Deense kant van de Vogelfluglinie begon men met het opwaarderen en elektrificeren van het traject Rødbyfærge - Ringsted. Aan Duitse zijde werd doorgereden met Lint 41-treinstellen en door de Baureihe 218 getrokken seizoensgebonden Intercity's. De IC-treinen Kopenhagen - Hamburg maken sinds december 2019 gebruik van de 160 kilometer langere Jutlandroute via Flensburg, nog steeds met de IC3-treinstellen 5076-5092 die zijn uitgerust met het Duitse beveiligingssysteem PZB 90. Sinds de opening van de Storebælt-brug in 1998, waardoor een vaste verbinding tussen de eilanden Sjæland en Fyn is ontstaan, maken goederen- en slaaptreinen hiervan gebruik. In augustus 2022 vonden meerdere afscheidsritten plaats met door Bolle Neuzen en V 200'en getrokken treinen, de laatste Intercity reed op 30 augustus 2022. Met een vertraging van meer dan zeven jaar wordt inmiddels gewerkt aan een nieuw geëlektrificeerd traject met een tunnelverbinding voor auto's en treinen onder de Fehmarnsund en Fehmarnbelt. Als de planning wordt gehaald, rijden er vanaf 2029 weer treinen op Fehmarn. //

TEKST & FOTO'S: HAROLD VAN DER MEER

2. DSB IC3 5082 verlaat op 16 mei 2002 als EC Hamlet de Scandiclines-veerboot Prins Richard in Puttgarden.

3. DB 648 837 verlaat als RB 85 Oldenburg in Holstein richting Puttgarden en passeert daarbij de oude graansilo, 6 augustus 2022.

4. Press 218 056 verlaat met IC 2416 station Oldenburg (Holstein) op 6 augustus 2022.

1. CLR MY 1138 en 1142 met een afscheidstrein na een zware onweersbui nabij Burg in Holstein; 5 augustus 2022.

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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'.

FLEISCHMANN: SBB Re 6/6 11653.

Fleischmann

N. SBB eloc Re 6/6 is nu ook bij Fleischmann verkrijgbaar. Eerst de groene met ronde frontseinen met nummer 11653 'Grünlingen' (734120, analoog, € 225,90 / 734190, sound, € 335,90, tp. IV), daarna volgt de blauw met rode SBB Cargo Re 620 051-3 met rechthoekige frontseinen (734121, analoog / 734191, sound, prijzen als de Re 6/6, tp. V-VI). De modellen zijn geheel nieuwe constructies en hebben veel details, zoals geëtste ruitenwissers en metalen stroomafnemers. Dichte baanruimers met imitatie schroefkoppeling en luchtslangen worden meegeleverd. Vier van de zes assen worden door een motor met vliegwiel aangedreven. De zware stoomloc BR 44 is op veler verzoek opnieuw uitgebracht, nu met nummer 44 1325 (714409, analoog, € 324,90 / 714479, sound, € 434,90, tp III).-TO

Herpa

H0. De Citroën 2CV Queue de Paris met opgerold dak en kofferuitbouw is in diverse kleuren uitgebracht, maar ook de groene versie zal bij velen fijne vakantieherinneringen oproepen (027632-005, € 15,95, tp. III-IV). Van moderne snit is de rood metallic BMW X5, ook deze zal bij vakantiereizen in de smaak vallen (033695-006, € 17,95, tp. VI).-DH

HERPA: Citroën 2CV met kofferuitbouw en BMW X5.

Piko

H0. In de Railtest van de BR 93 van de DB in Railhobby 454 spraken we de verwachting uit dat er meer varianten van deze tenderloc zouden komen. Inmiddels beschikbaar zijn de ÖBB 693 324 (50654, analoog / 50655, sound), loc Tk1-63 van de PKP (50661, analoog / 50662, sound) en de groene NMBS 97.035 (50657, tweerail analoog, € 370 / 50659, idem sound, € 480 / 50658, drierail analoog, € 420 / 50560, idem sound, € 480, prijzen zijn voor alle spoormaatschappijen gelijk, alle locs tp. III). Varianten van andere maatschappijen zullen zeker volgen.

N. Het assortiment NS-locs is uitgebreid met eloc 1146 in de geel-grijze uitvoering zonder botsneus (40374, analoog, € 225 / 40375, sound, € 340, tp. IV). De analoge locs in schaal H0 en N kunnen via de aanwezige interface later worden gedigitaliseerd.-TO

PIKO: NMBS 97.035.

PIKO: NS 1146 zonder botsneus, schaal N.

Exact-Train

H0. Het grote nieuws van de firma uit Leerdam is de komst van de Koploper. Het ICM-materieel zal in de oorspronkelijke en de gemoderniseerde versie als drie- en vierdelig treinstel worden uitgebracht. Ten opzichte van het door Märklin aangekondigde ICM - met verkorte lengte 1:92 - zal dat van Exact-Train de juiste lengtemaat hebben. De treinstellen krijgen interieurverlichting en zullen in de loop van 2023 op de markt verschijnen. Op de rol staan ook uitvoeringen van Aegon, KLM, Martinair en de Olympische Spelen.

De door NS aan de DR verkochte gesloten goederenwagen stond daar als G[1000] te boek. Het 122 mm lange model heeft beweegbare zijdeuren (EX20914, € 53,95, tp. IV). Beweegbare deuren heeft ook de 116 mm lange open bakwagen van het type Klagenfurt met versterkte houten bak van de PKP (EX20385, € 41,95, tp. IV). De Joegoslavische Spoorwegen (JŽ) worden vertegenwoordigd door een tweeassige zilverkleurige ketelwagen van het Duitse type Uerdinger. Het 102 mm lange model heeft een zilverkleurig remmershuis (EX20631, € 49,95, tp. IV). Net als de beide andere goederenwagens heeft deze wagen diverse apart aangebrachte metalen details en verende buffers.-SF »

EXACT-TRAIN: DR G[1000], PKP Klagenfurt en JŽ Uerdinger ketelwagen.

1.

2.

Weinert

H0m. De bufferwagen wordt op 1000 mm-smalspoorlijn Hoya - Syke - Asendorf ingezet om de op rolbokken geplaatste goederenwagens met een smalspoorloc te kunnen vervoeren. Het bouwpakket van het model bestaat uit messing en witmetaal onderdelen en is leverbaar voor H0m (artikel 6292) en H0e (6092, € 119,80). De foto's tonen het model nog zonder opschriften.
H0. Het vrachtwagenprogramma is uitgebreid met een bouwpakket van een gedetailleerd uitgevoerde tweeassige Henschel-kiepwagen met steigeropbouw. De vrachtwagen is in witmetaal vervaardigd, de steiger-opbouw uit nieuwzilver, beide hebben een uitstekende passing (45023, € 83,60).-RB

3.

1. **WEINERT: rolboktransport van normaalspoorwagens bij de HSA.**
2. **WEINERT: HSA-smalspoorbuffer-wagen.**
3. **WEINERT: Henschel-kiepwagen met steigeropbouw.**

Wiking

H0. De Magirus-Deutz met torpedoneus werd van 1957 tot 1967 gebouwd, de wagen was leverbaar met korte en lange radstand. De korte versie is door veel bouwondernemingen in gebruik, onder meer als kiepwagen. De achterklep is bij het model beweegbaar uitgevoerd, de buitenspiegels zijn voor zelfmontage bijgevoegd (042496, € 24,49, tp. III-VI). De witte Unimog U 20 voor de gladheidsbestrijding is gedetailleerd uitgevoerd. De wagen is rondom voorzien van schrikstrepen, maar voor het uitrijden is het wenselijk de achterlichten rood te schilderen (064606, € 18,49, tp. VI).-DH

WIKING: Unimog U 20 winterdienst en Magirus kiep-wagen.

MODELLBAHN UNION:
koprijtuig ET 403.

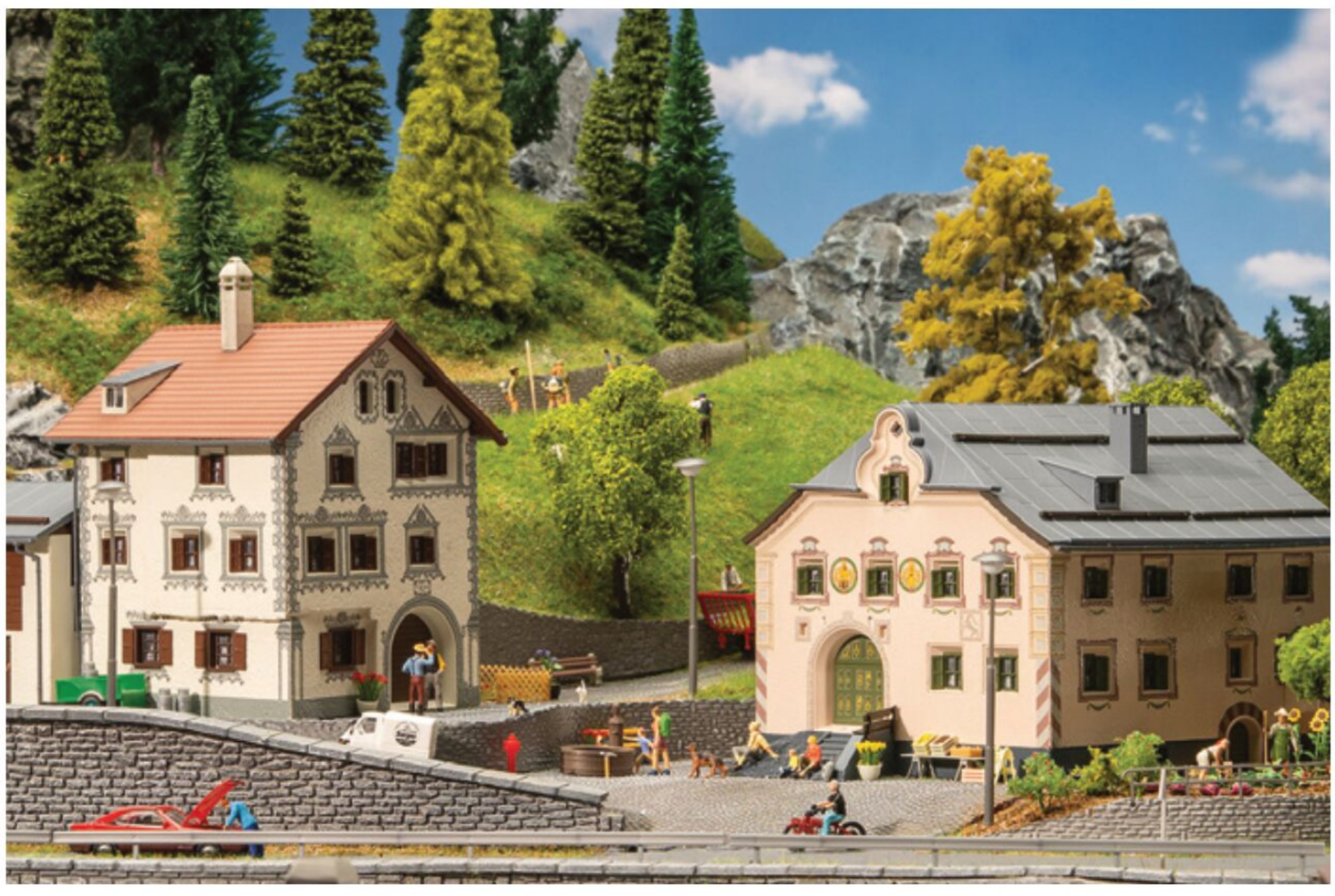
Modellbahn Union

N. Het eerste door Modellbahn Union in eigen beheer ontwikkelde model is de vierdelige, ruim 67,2 cm lange, ET 403 van de DB. Het treinstel, dat van onze Oosterburen de bijnaam Donald Duck kreeg, is uitgebracht in de kleuren van Lufthansa Airport Express waarvoor ze van 1982 tot 1994 tussen de luchthavens van Düsseldorf en Frankfurt met een stop in Keulen zijn ingezet. De motorwagen heeft een vijfpolige motor met vliegwiel. De analoge versie is via de Next-18 interface naderhand te digitaliseren. De metalen stroomafnemers hebben geen functie. Het model is van veel details voorzien, de rijtuigen zijn kortgekoppeld (N-T40301, analoog € 399,99 / digitaal, € 519,99 / sound, € 579,99, tp IV/ V).-TO

MODELLBAHN UNION: ET 403 als Lufthansa Airport Express.

Faller

H0. Twee grote boerderijen in het Zwitserse Engadin zijn naar schaal H0 vertaald. De eerste steen van het huis uit het dorp Sent (25 x 14 cm) zou in de 18e eeuw zijn gelegd, de muurdecoraties - in model digitaal opgedrukt - zullen in de loop der tijd meermalen zijn bijgewerkt (130631, € 88,99, tp. I-VI). De drie bouwlagen tellende herenboerderij uit Bergün (17,4 x 10,3 cm) heeft een oranjerood pannendak en eveneens een aangebouwde schuur (130632, € 86,99).-DH »



FALLER: herenboerderijen › uit het Engadin.

1.

Halling

H0e. Geheel naar de laatste stand van de techniek zijn de vierassige diesellocomotieven van de Mariazellerbahn (V9, V10 en V15) in de nieuwe blauwe kleurstelling uitgebracht. Overeenkomstig de originelen zijn de fronten verschillend. Het interieur is zeer gedetailleerd uitgevoerd; een aansluiting voor een geluidsdecoder is aanwezig (€ 249 per stuk). De rijtuigen van de Mariazellerbahn serie 3200 in 'Jaffa'-kleurstelling zijn nu ook met 'tand des tijds'-sporen of met graffiti verkrijgbaar (€ 79). Eind 2022 verscheen een rijtuig in Advent-uitvoering: de ÖBB B4ip/s 3206 als Garstner Advent van de Steyrtalbahn (€ 75). Het toebehorenprogramma is met twee rijwielen als etsproduct uitgebreid (€ 13).-RB

2.

3.

4.

5.

JAFFA-RIJTUIG AF FABRIEK VERVUILD

1. **HALLING: de fronten van de diesellocs zijn verschillend.**
2. **HALLING: Garstner Advent-rijtuig.**
3. **HALLING: Mariazellerbahn met gebruikssporen.**
4. **HALLING: V10 in de blauwe museumuitvoering.**
5. **HALLING: dames- en heren-rijwiel.**

1.

Märklin

H0. Na de in 2008 uitgebrachte vierdelige NS Koploper zal dit jaar een driedelige versie verschijnen. Eerst de geel-blauwe versie van het ICM en later, zo laat een woordvoerder van Märklin weten, reclamestellen. Evenals het eerder uitgebrachte ICM is de lengteschaal iets ingekort. Van de DB serie 65 zijn slechts achttien locs gebouwd. Van de eerste bouwserie is een geweatherd model beschikbaar met computernummer 065 001-0. De loc heeft alle kenmerken van de laatste DB-tenderlocomotieven (39651, € 449, tp. IV). Van oudere datum is de van origine Pruisische 038 382-8 met vierassige tender die in Bw Tübingen was gehuisvest. Het model heeft een enkele stoomdom en Witte-windleiplaten (39382, € 499, tp. IV). De loc behoorde tot de laatste rijvaardige P8'en bij de Bundesbahn. Beide locs kunnen met een rookgenerator worden uitgerust.-SF

2.

3.

1. MÄRKLIN: 03 382-8 van Bw Tübingen.

2. MÄRKLIN: geweatherde DB 65 001.

3. MÄRKLIN: nieuw voor 2023, de driedelige Koploper, hier bij doorkomst in Holten.

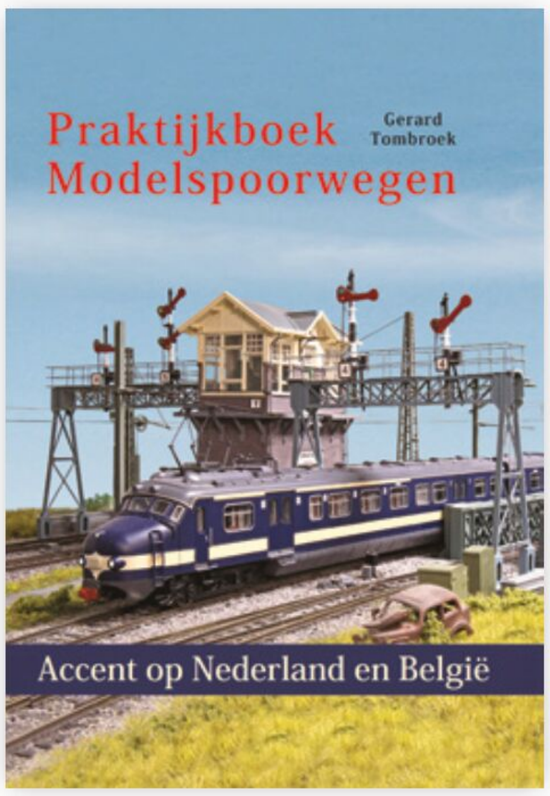
PB Models

H0. Op 5 december 2022 werd modelsporend Nederland verrast met de aankondiging van het NS ICM-1 en ICM-2 in vijftien uitvoeringen. De Koploper zal als drie- en vierwagenstel met en zonder baanschuivers voor de tijdperken III en IV voor het twee- en drierailsysteem worden uitgebracht. De digitale uitvoeringen hebben een Lokpilot- of Loksound-decoder van ESU. De front- en sluitseinen wisselen met de rijrichting. Bij dubbeltractie - een Scharfenbergkoppeling wordt meegeleverd – kunnen deze worden uitgeschakeld, ook kunnen dan de gesloten frontdeuren door geopende worden vervangen. De verlichting van de cabines, het interieur en de richtingfilms zijn apart te schakelen. Stroomafname over alle assen. Met de stellen in KLM- en Martinair-uitvoering worden frontdeuren met verschillend design meegeleverd. Uitlevering is voorzien in 2023.-DH //

OP = OP

WEBSHOP

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



PRAKTIJKBOEK MODELSPOORWEGEN

Dit praktijkboek geeft algemene informatie over schalen, tijdperken, het kiezen van een thema, het landschapsontwerp en de presentatie van een modelspoorweg. Kortom, een onmisbaar handboek voor iedereen die een modelspoorweg wil bouwen. **Prijs: € 44,99.**
Railhobby.nl/praktijkboek

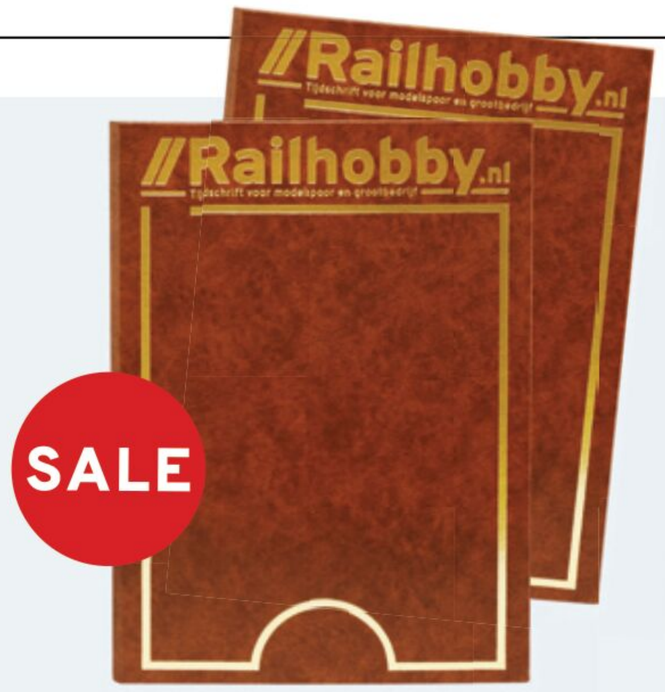
RANGEERDER

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

GRATIS bij een all-in abonnement! Kijk op pagina 48.

STROOMLIJN OP HET SPOOR

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



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 jaartal-stickers.
Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).
Railhobby.nl/verzamelband

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Blokkendozen op het spoor

Het roemruchte Materieel '24 van de Nederlandse Spoorwegen

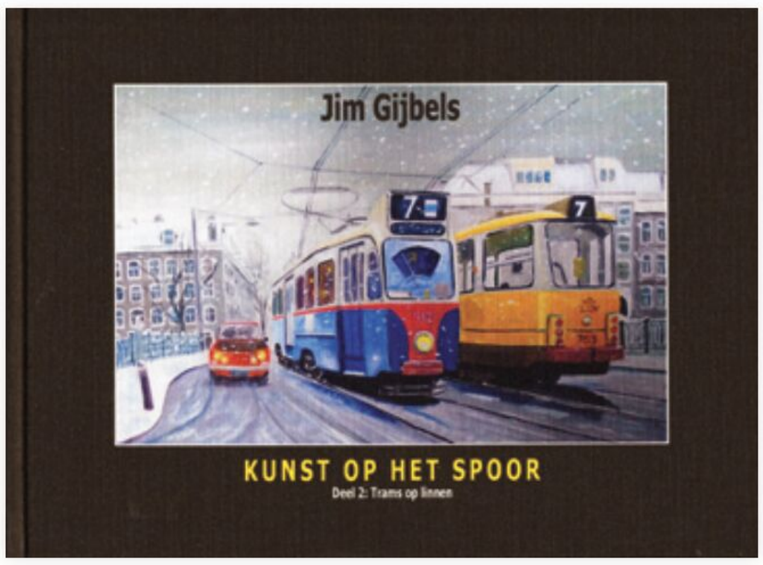
Door Carel van Gestel, diverse fotografen, uitg. WBooks, formaat 21 x 28 cm, 176 blz., 380 z-w en kleurenfoto's, 24 tekeningen, hardcover, ISBN 978-94-625-8513-3, € 39,95.

Op 11-11-2022 werd in het Spoorwegmuseum het zevende boek bij WBooks van Carel van Gestel gepresenteerd. Het behandelt een roemrucht materieeltype. Voor geëlektrificeerde spoorlijnen werd nieuw materieel besteld: het Materieel '24. Het kreeg de bijnaam Blokkendoos, maar bij de spoorwegen sprak men van buffermaterieel. Lang was het boek van Van Wijck Jurriaanse uit 1982 het standaardwerk over het Mat '24. De nieuwe uitgave brengt ook de latere ontwikkelingen in beeld. De tien varianten van de rijtuigen worden uitvoerig beschreven en met tekeningen van Lex Tempelman en foto's belicht. Aan de orde komt de ontwikkeling en constructie van het materieel en de inzet ervan. Veel foto's, soms niet eerder gepubliceerd, geven een goed tijdsbeeld van vervlogen jaren. Nogal wat materieel - het heeft tot 1972 dienst gedaan - kreeg een andere bestemming, zoals dienst- of museummaterieel. Van de varianten van de grote serie - 130 motor- en 129 tussenrijtuigen - zijn tekeningen van Peter van der Welle opgenomen. Mede door de uitgebreide tabellen, kan het worden gezien als een nieuw naslagwerk.-TO

Kunst op het spoor

Deel 2: Trams op linnen

Door Jim Gijbels, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4 (liggend), 76 blz., 78 afbeeldingen, hardcover, ISBN 978-94-9204-059-6, € 29,95.

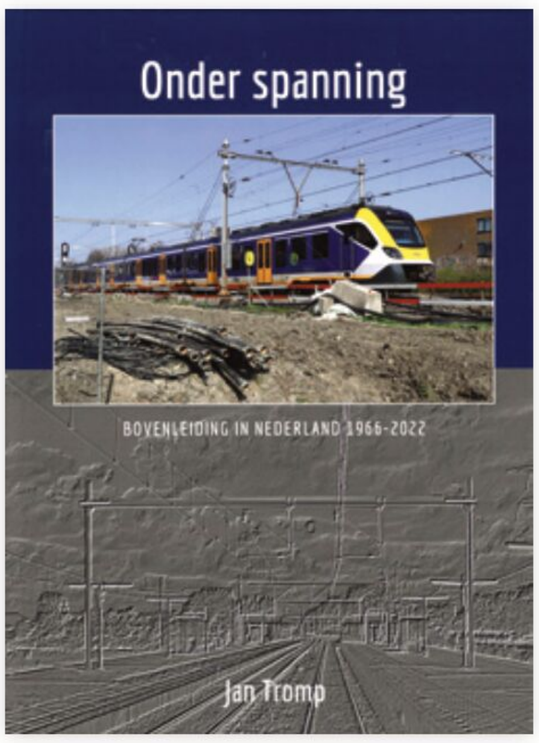


Eind 2018 verscheen het eerste deel met door Jim Gijbels geschilderde treinen. Dat schilderen van treinen en trams doet hij al jaren. Aanvankelijk in aquarel, maar later, toen hij in 1994 een goedkoop olieverfdoosje kreeg, bleek dat voor hem heerlijk materiaal om mee te werken. Het aantal schilderijen met een spoors onderwerp is inmiddels behoorlijk groot geworden. Een deel van zijn werk wordt nu in boekvorm getoond. Ging het eerste deel over spoorwegen, in deel twee komen trams aan bod. Ook nu is weer veel gebruik gemaakt van zelfgemaakte foto's, maar soms ook van opnamen van zijn vader en van derden. De schilderijen hebben van oorsprong een flink formaat, zodat ze voor het boek verkleind moesten worden. Niet alleen Amsterdamse trams, ook die van andere trambedrijven, zoals van Den Haag en Rotterdam, zijn geschilderd. Zelfs de blauwe tram van de NZH is vereeuwigd. Op enkele platen is een trein te zien met onder andere zijn favoriete eloc serie 1200. Ook nu kan worden geconstateerd dat het schilderen van treinen en trams zeker een extra dimensie aan het object kan geven.-TO

Onder spanning

Bovenleiding in Nederland 1966-2022

Door Jan Tromp, diverse fotografen, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,9 x 30,9 cm, 88 blz., 275 kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-94-9204-054-1, € 35.



Na het verschijnen van het boek 'Voor de draad er mee', dat handelt over de ontwikkeling van de bovenleiding van 1924 tot 1966 in Nederland, heeft vervoertechnicus Jan Tromp het tweede boek over de verdere ontwikkeling tot heden geschreven. Behandeld worden de systemen die in ons land actief zijn of waren (B1 t/m B8). Voor lezers die niet over het eerste boek beschikken, wordt de beginperiode kort samengevat. Grote spoorwegwerken passeren de revue, zoals de Havenspoorlijn, Betuweroute, HSL-zuid en de Hanzelijn. De aanleg en bijzondere constructies van het 25 kV-systeem krijgt aandacht, alsmede de mogelijkheid aan om over te stappen op 3000V-gelijkstroom. Net als bij het eerste deel, wordt enige kennis van de techniek verondersteld en ontbreken tekeningen die het een en ander kunnen verduidelijken. De tekst is prettig leesbaar geschreven en het fotowerk prima verzorgd. De foto's komen uit diverse archieven, waaronder dat van de NVBS. Ook dit tweede deel is een lezenswaardig boek over een boeiend onderwerp.-TO //

Deel 1
van 2

Baureihe 152

DEEL 1: KRACHTIG EN GEWOONTJES

De DB nam tussen 1997 en 2000 170 locomotieven van het type ES64F in dienst als Baureihe 152. Een krachtige locomotief, ontwikkeld voor de zware goederendienst. Ze vertonen inmiddels 26 jaar bijna onopgemerkt hun kunnen.

VOORBEELD & MODEL

Railtest Piko BR 152
op pagina 92.

De Baureihe 152 is vooral actief op de noord-zuidas. Op 25 september 2020 reed DB Cargo 152 123 met een lege trein bij Harrbach door het Main-dal.

Begin jaren negentig was het voor de Deutsche Bundesbahn tijd om te kijken naar opvolgers van de bekende eenheidslocomotieven. De Baureihen 110, 140, 141 en 150 en afgeleiden wikkelden op dat moment nog het grootste deel van het elektrische treinverkeer af, maar voor de oudste exemplaren begon het einde van de levensduur in zicht te komen. Ook de vanaf begin jaren zeventig geleverde 103'en stonden op de nominatie om afscheid van te nemen. De voor snelle, maar vooral lichte treinen ontworpen locomotieven waren door het intensieve gebruik in de intercitydienst vrijwel tot op de draad versleten.

Geen universele locomotief

Al eerder bestonden plannen om het complete park elektrische locomotieven geleidelijk te vervangen door één type universele locomotief. Deze 121 zou het vervolg moeten worden op de Baureihe 120, de eerste draaistroomlocomotief van de Deutsche Bundesbahn waarvan eind jaren tachtig na vijf prototypen zestig stuks in dienst waren genomen. De industrie speelde op de ontwikkelingen in; dit leidde tot de prototypen 127 001 (ES64P) van Siemens en 12X (128 001) van AEG. Het Bahnreform en de daaruit volgende opdeling van de Duitse spoorwegen gooide echter roet in het eten. De nieuw gevormde concernonderdelen hadden liever locomotieven die toegespitst waren op de specifieke taken. Dat zou aanzienlijke kostenbesparingen moeten opleveren; aan universele locomotieven hangt nu eenmaal een steviger prijskaartje en een deel van de capaciteiten blijft onbenut. De Deutsche Bundesbahn nodigde de industrie daarom uit aanbiedingen te doen voor het leveren van locomotieven voor de snelle reizigersdienst (Intercity en Eurocity) en voor het trekken van middelzware en zware goederentreinen. Voor het regionale reizigersvervoer was geen behoefte aan nieuwe tractiemiddelen. Aan de horizon gloorden nieuwe elektrische treinstellen (Baureihe 423/424/425/426) en daarnaast was een groot aantal locomotieven Baureihe 143 beschikbaar, afkomstig van de Deutsche Reichsbahn (DR) uit de DDR. Deze relatief jonge machines bleken uitstekend bruikbaar voor de hen toebedachte taken. Ook oudere locomotieven werden naar regionale diensten doorgeschoven, zoals 110'en 111'en. Hierdoor kon de Baureihe 141 met pensioen. Het was in deze periode dat de Deutsche Bundesbahn en de DR samen gingen in de Deutsche Bahn (DB).

Drie opdrachten

De bestelling voor de snelle locomotieven ging naar ABB Henschel, opvallend de enige leverancier die geen prototype voor de eventuele 121 had ontwikkeld,

1.

2.

3.

TEKST: RAYMOND KIÈS & SANDER BROERSE, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** RAYMOND KIÈS

maar twee locomotieven Baureihe 120[0] als proefkonijnen gebruikte. De 101 was als tussenoplossing gedacht, want het idee was in de toekomst alle langeafstandsvervoer met ICE-treinstellen af te wikkelen. De 101'en, waarvan er 145 het levenslicht zagen, konden daarom na verloop van tijd naar de goederendienst verhuizen. Inmiddels is duidelijk dat die plannen in de ijskast zijn gezet. Voor de reizigersdienst overbodige 101'en worden, waarschijnlijk, ook om ze uit handen van de concurrentie te houden, zo snel mogelijk richting sloper gestuurd. AEG kreeg de opdracht voor de levering van de trekkrachten voor middelzware goederentreinen. Voor deze Baureihe 145 werd teruggegrepen op de ervaringen die met de 128 001 waren opgedaan. De 145 was de wegbereider voor de omvangrijke Traxx-familie; leden hiervan zijn in Nederland niet onbekend. In tegenstelling van wat vaak wordt aangenomen, is de 145 zelf geen Traxx.

EuroSprinter

Voor de opvolger voor de Baureihe E50 (later 150), een zesassige goederenlocomotief waarvan tussen 1957 en 1973 in meerdere batches 194 exemplaren waren gebouwd, kwam Siemens in beeld. De fabrikant had het EuroSprinter-platform ontwikkeld, een flexibel concept waarmee eenvoudig op klantwensen kon worden ingespeeld. Het prototype was de al eerder gememoreerde 127 001, afgeleid van de serie 252 van de Spaanse Renfe die ook model stond voor de LE5600 van de Portugese spoorwegen en de serie 120 van de Griekse OSE. De Renfe 252 was op zijn beurt ontwikkeld met de ervaringen opgedaan met de DB 120. Tussen 1991 en 1996 leverden Siemens/ Krauss-Maffei en CAF 75 exemplaren in twee varianten: voor normaalspoor (vijftien stuks) en Iberisch breedspoor (1668 millimeter), geschikt voor 3000 volt gelijkspanning en een aantal ook voor 25 kV-wisselspanning. Het was dit platform waarmee Krauss-Maffei en Siemens intekenden op de aanbesteding voor de levering van 195 locomotieven voor de zware goederendienst in Duitsland en Oostenrijk. Met succes: op 10 december 1996 werd prototype 152 001 gepresenteerd, later gevolgd door drie exemplaren die aan de nodige testen werden onderworpen, onder andere »

1. De Baureihe 120 stond aan de wieg van de ontwikkeling van de huidige generaties draaistroomlocomotieven. DB 120 105 met een Intercity Zürich - Stuttgart in Horb (Neckar), 22 juni 2010.

2. De Baureihe 101 was een prominent deel van het verjongingsprogramma voor elektrische locomotieven uit de jaren negentig. DB 101 072 met een Eurocity in Bornheim, 11 mei 2022.

3. Op basis van de 128 001 werd de Baureihe 145 ontwikkeld. Op 7 juni 2008 treffen in het depot van RBH Logistics in Gladbeck West de van Railion gehuurde 145 064 en 6464 elkaar.

4.

met het oog op het verkrijgen van de toelating tot het Duitse spoorwegnet. Deze werd in juli 1997 door het Eisenbahn-Bundesamt verleend. Voor de zware goederendienst was een maximumsnelheid van 140 km/h ruim voldoende, reden om de aandrijving eenvoudiger en dus goedkoper uit te voeren dan die van de 230 km/h snelle 127 001. Het was overigens de tweede keer dat DB de Baureihe 152 gebruikte; ook sneltreinlocomotieven uit de jaren twintig waren hierin genummerd. De laatste exemplaren van deze serie werden in 1973 in Kaiserslautern buiten dienst gesteld nadat ze in de goederendienst waren 'opgereden'.

Serielevering

De serielevering van de Baureihe 152 begon in maart 1998 en de eerste omloop voor de nieuwelingen werd twee maanden later van kracht; twaalf stuks konden in de dagelijkse praktijk laten zien waartoe ze in staat waren. Bij de bouw van de locomotieven fungeerde Krauss-Maffei aanvankelijk als hoofdaannemer met Siemens als leverancier van de elektrische uitrusting. In 1999 nam Siemens de spoorse activiteiten van Krauss-Maffei over en werd daarmee hoofdaannemer. De locomotieven Baureihe 152 zijn uitgerust met voorzieningen voor trek-duwbedrijf en elektrische treinverwarming, maar afgezien van enkele verdwaalde diensten in het begin van hun carrière, hebben de 152'en geen rol van betekenis gespeeld in het reizigers-vervoer, mede een gevolg van het Bahnreform.
De locs worden ook wel aangeduid als ES64F, waarbij ES de afkorting vormt voor EuroSprinter, 64 betrekking

5.

heeft op het vermogen (x 1000) en de F voor Fracht (vracht) staat. Deze F kan in de EuroSprinter-terminologie ook een P (personen) of U (universeel) zijn; is een type geschikt voor meerdere spanningssoorten, wordt het aantal achter de typeaanduiding geplaatst.
Met een aanzetkracht van 300 kN legde de vierassige Baureihe 152 het af tegen de 438 kN van de Baureihe 150. In duurvermogen ligt dat anders, met 6400 kW om 4500 kW. De draaistroomtechniek van de nieuwe locgeneraties is hier duidelijk in het voordeel. Toch konden de 152'en de doelstellingen niet volledig waarmaken, want het lukte niet de toelating tot het Oostenrijkse spoorwegnet te verkrijgen. De 152 voldeed niet aan de nieuwste eisen die voor loop-eigenschappen waren opgesteld; ten tijde van de Duitse toelating waren deze nog niet van kracht. Om toch doorgaand naar Oostenrijk te kunnen rijden, storneerde DB de laatste 25 exemplaren ten gunste van evenzoveel 182'en, gelijk aan de serie 1116 (Taurus, ES64U2) van de Oostenrijkse ÖBB. In tegenstelling

DE SERIELEVERING VAN DE BR 152 BEGON IN 1998

tot de 152 is de 182 een bicourante loc: hij kan naast de in Duitsland en Oostenrijk toegepaste 15 kV-wisselspanning ook onder 25 kV rijden. Net als de 152 is de Taurus een directe afstammeling van de EuroSprinter. De 182 is in 2010 door DB uit het goederenvervoer teruggetrokken ten faveure van snelle regionale reizigerstreinen in het noorden van Duitsland. Daar komen ze met hun hogere maximumsnelheid beter tot hun recht. De goederentak van DB beschikte inmiddels over Traxx'en die de grens wel over mochten.
De optie voor honderd 152'en die onderdeel was van de met Krauss-Maffei/Siemens afgesloten overeenkomst, werd omgezet in een bestelling van viersysteemlocs. Deze Baureihe 189 (ES64F4) was de volgende stap in de ontwikkeling die met de EuroSprinter was ingezet. De Belgische reeks 18/19 en de Portugese LE4700 zijn generatiegenoten van de ES64F4; het uiterlijk van beide series vertoont echter al de kenmerken van de opvolger van de ES64F4, de inmiddels wijd verbreide Vectron.
Wie de DB-materieellijsten bekijkt, mist wellicht de 152 032. Deze is bij wijze van proef voorzien van »

6.

4. De directe aanleiding voor de aanschaf van de Baureihe 152 was het naderende einde van de 150'en. Op 23 juli 1986 trok de 150 163 een kolentrein door Geislingen (Steige).

5. De serie 252 van de Spaanse Renfe stond model voor de EuroSprinter. Op 19 september 2016 was de 252 050 bij Vilanova i la Geltrú te zien.

6. Net als andere nieuwelingen werden ook de 152'en aan testen onderworpen. De 152 108 bevond zich op 10 augustus 2000 bij DB Systemtechnik in Minden.

7. In plaats van honderd extra 152'en leverde Siemens de multicourante 189'en aan DB. Op 21 februari 2007 kwam de 189 028 met een Unit Cargo langs Nörten-Hardenberg.

7.

8.

IGBT-halfgeleidertechniek en, om het onderscheid ook aan de buitenkant zichtbaar te maken, 152 190 genummerd.

Aanrijdingen

Nog tijdens de serie-aflevering werd loc 152 027 in december 2000 bij een aanrijding met een vrachtwagen bij Treysa onherstelbaar beschadigd en derhalve afgevoerd. Daarvoor werd, gebruik makend van onderdelen van de eerste 027, een nieuwe 027 gebouwd, die in 2004 werd geleverd. Eenzelfde actie vond plaats met de in 2001 in Köln-Gremberg zwaar beschadigd geraakte 152 040 die in 2005 nieuw in dienst kwam. De lockast van de eerste 152 040 staat als monument bij de DB-werkplaats in Dessau. Hoewel de locs altijd voor DB hebben gereden, zijn ze in de loop der tijd diverse keren van eigenaarskenmerk gewisseld door de voortdurende herstructureringen binnen het DB-concern en dan met name van de goederentak. Tot 1 juli 1999 vielen de (toen al geleverde) machines onder DB Geschäftsbereich Ladungsverkehr. Vervolgens kwam DB Cargo op het eigendomsbewijs te staan en vanaf 1 september 2003 Railion Deutschland. DB Schenker Rail was de volgende broodheer vanaf 16 februari 2009. Sinds 1 maart 2016 tenslotte is het weer DB Cargo. //

8. De Baureihe 152 heeft enkele jaren onder de vlag van Railion gereden. De 152 007 met Railion-kenmerken in Berlin-Wannsee, 6 november 2011. (foto Marcel van Eupen)

9. DB Cargo 152 058 komt met een intermodale trein door Laufach. Links een van de 151'en die destijds als opdrukhulp voor de Spessarthelling werden gebruikt, 25 mei 2017.

9.

NS ICM Koploper in super kwaliteit !!!

Details die overtuigen!!

Exact-train

MIN. R=360mm

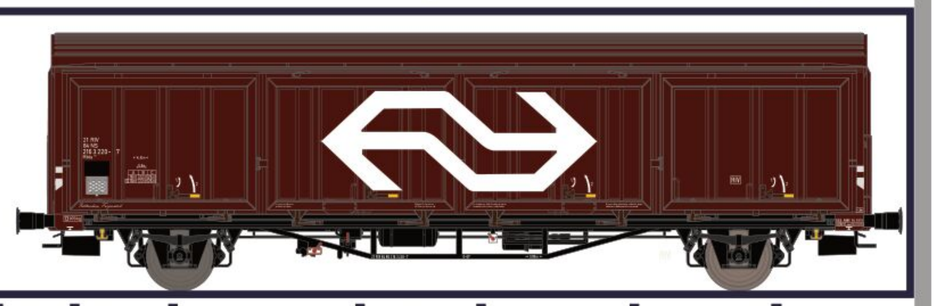
Technische kenmerken:

1.In samenwerking met MCK en Dekas is een eigen aandrijving ontwikkeld die zich al jaren heeft bewezen.
2.Geruisloze aandrijving zodat de sound goed tot zijn recht komt. In tegenstelling tot aandrijvingen met hoge geluidsproductie heeft de stille aandrijving een lange levensduur!
3.Voor de digitale techniek en sound gaan we voor de hoogste standaard met vele (geluids)functies! MFX-techniek met en zonder sound is voor wisselstroom onze standaard.
4.ICM-treinstellen worden met veel (metaal)details uitgevoerd.
5.De ICM-treinstellen worden van verlichting voorzien.
6.De ICM-treinstellen kunnen door een boogstraal R1 lopen.

Kortom: Exact-Train wil met de ICM-treinstellen de hoogste standaard op motor-aangedreven treinen gaan neerzetten!

Alle reclame-varianten ICM zullen bij Exact-Train verschijnen.

Leverbaar begin volgend jaar



De eerste serie ICR personenwagens zijn in december leverbaar!

Kijk ook op onze site **WWW.EXACTTRAIN.EU** IJsvogellaan 15 | NL-4143 AT Leerdam | info@exacttrain.eu

Uitgave van Railhobby gemist?

Bestel via Railhobby.nl/shop

Piko DB Baureihe 152

EEN KRACHTPATSER IN H0

Eloc BR 152 van de DB is in H0 eerder door onder meer Lima, Märklin, Roco en Trix uitgebracht. Daar is Piko nu bijgekomen. Deze fabrikant introduceerde ruim een jaar geleden de fraai gedetailleerde Intercity-eloc BR 101. Hoewel, zeker in technisch opzicht, de 152 een andere machine is dan de 101, was het voor Piko niet moeilijk om deze cargo-loc te ontwikkelen. Graag stellen we dit model aan u voor.

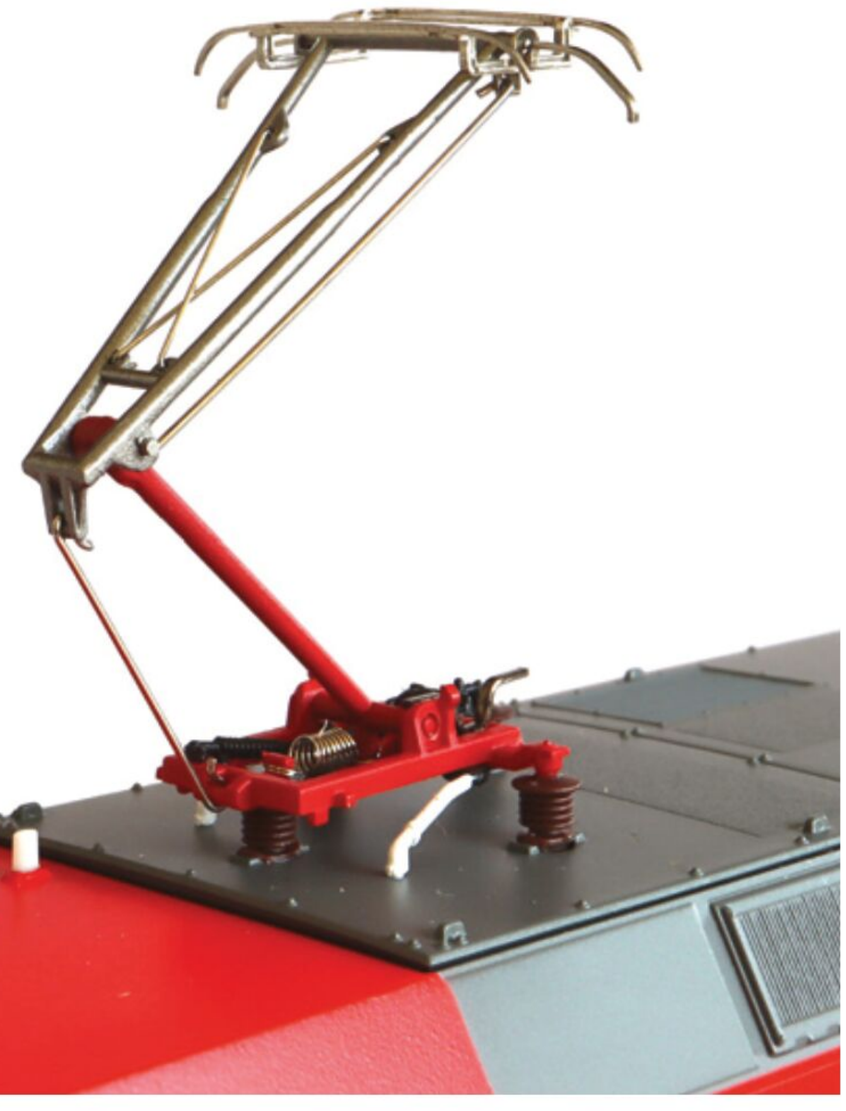
VOORBEELD & MODEL
Historie BR 152 op pagina 84.

1.

Van de 170 aan de DB geleverde locs type ES64F is door Piko de 152 019-6 uitverkoren om in model te worden vertaald. Wat direct opvalt als het model uit de doos wordt gehaald, is het strakke uiterlijk van de machine. Bij de ontwikkeling van de EuroSprinter door Krauss Maffei en Siemens is ernaar gestreefd de rijweerstand zoveel mogelijk te beperken door kabels en dergelijke uit het zicht te plaatsen. Gevolg is dat ook bij het model de daktuin tamelijk leeg is.

Detaillering

Net als bij de 101 is bij de 152 veel zorg besteed aan de detaillering. Handgrepen en ruitenwissers zijn apart aangebracht. De stroomafnemers zijn filigrein uitgevoerd en conform het voorbeeld op de isolatoren bevestigd. De draaistellen zijn goed weergegeven en bevatten diverse details. Hoewel de onderzijde van een model op de baan niet is te zien, zijn zelfs daar details aangebracht. Zo is de ligging van de tractiemotoren en tandwielkasten aangeduid en lopen er diverse kabels. De loc is voorzien van wielremschijven »



1. Bij de stoere eloc BR 152 is de rode kleur goed getroffen.

2. De fijn uitgevoerde stroomafnemer is, zoals in werkelijkheid, op de isolatoren gemonteerd. De kabel wordt het dak ingeleid.

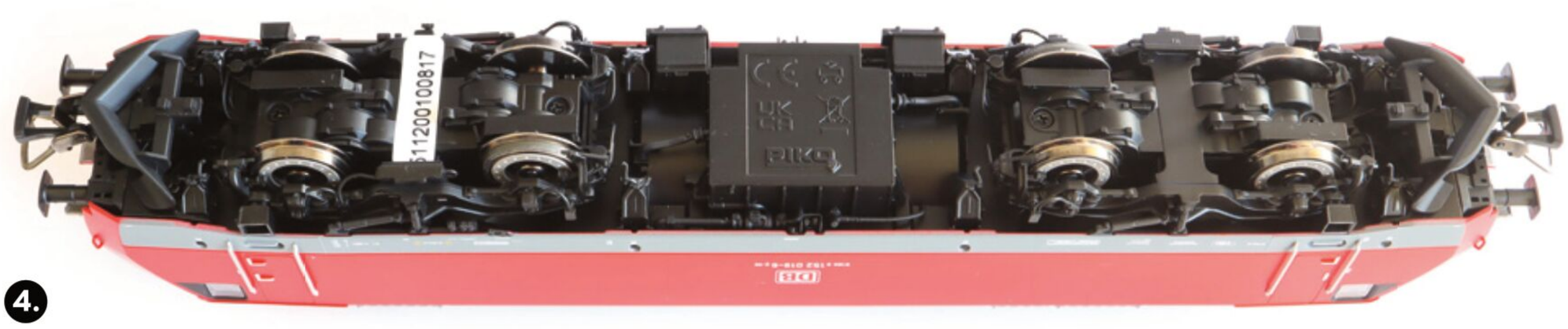
3.

EEN SCHEMA VAN SIEMENS STAAT OP DE APPARATENKAST

die conform het voorbeeld van gaten zijn voorzien. Piko heeft de standaard voor detaillering weer op een wat hoger niveau gebracht. Wie een Preiser-machinist in de cabine plaatst, kan overwegen om, als het model maar één kant op rijdt, de in een NEM-schacht gestoken koppeling uit te wisselen voor de bijgevoegde imitatie schroefkoppeling. Dan kunnen ook de luchtslangen op de bufferbalk worden aangebracht. De opschriften zijn loepzuiver; alleen met de loep is te lezen dat de verf tot 4 augustus 2005 is gewaarborgd. Ook op de apparatenkast onder de bak zijn opschriften, zoals een schema van Siemens, aangebracht.

Digitaal

Het model is in meerdere versies verkrijgbaar. De analoge variant is naderhand eenvoudig te digitaliseren. Het model is voorzien van een Plux 22 (NEM 658) interface, die eenvoudig is te bereiken door de kap af



4.

5.

6.

7.

8.

te nemen. Door de draaistellen iets uit te draaien zijn de twee schroeven bereikbaar waarmee de kap is bevestigd. Bij de af fabriek gedigitaliseerde versie wordt het geluid geproduceerd door de Piko SmartDecoder XP5.1. De verlichting van de cabines en de instrumenten op de stuurtafels kan worden ingeschakeld. De front- en sluitseinen hebben diverse standen.

De 225,1 mm lange loc is met 560 gram relatief zwaar. De aandrijving geschiedt door middel van een midden in de loc geplaatste motor met aan beide zijden een vliegwiel, cardanassen en een tandwieloverbrenging op beide draaistellen. Mede door de vliegwielen rijdt de loc stabiel en rolt op een stroomloos stuk nog wat uit. Zelfs met het analoge model zijn lage snelheden mogelijk en is de topsnelheid niet te hoog. Van beide draaistellen is één wiel voorzien van een antislipband. Samen met het hoge gewicht is de loc in staat om lange treinen te trekken. De trekkracht is zo'n 250 gram.

Piko DB Baureihe 152 in H0: 51120, tweerail analoog, € 210 / 51122, idem sound, € 325 / 51121, drierail analoog, € 260 / 51123, idem sound, € 325. Tijdperk VI.

Piko heeft een robuust model op de baan gebracht en geeft ten aanzien van de hoge detailleringsgraad een goed visitekaartje af. Het zou ons niet verbazen als er andere varianten uit de EuroSprinter-familie zullen volgen. //

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

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

3. **De heldere frontruiten geven een blik in de ruime cabine. De ruitenwissers zijn apart aangebracht.**

4. **De tractiemotoren en tandwielkasten zijn weergegeven.**

5. **Op de stuurtafels zijn diverse details te zien. Rechts van cijfer 1 is de plek voor de decoder aangegeven.**

6. **De treeplanken hebben een fijne gravure. De front- en sluitseinen zijn aparte armaturen.**

7. **Hoewel de vermelding anders doet vermoeden, is de loc alleen in Duitsland toegelaten.**

8. **Uit de tabel valt af te leiden dat de loc een remgewicht heeft van 125 ton in de R-stand, 103 in de P-stand en 90 in de G-stand. De Federspeicher (veerrem) levert 45 ton op.**

FEDERSPEICHER

De term Federspeicher betekent veerrem. Deze rem werkt tegengesteld aan de gewone rem: om de veerrem te lossen moet er juist (lucht) druk op de cilinder werden gezet. Gaat de druk er af, dan wordt de rem door een sterke veer bekrachtigd. Deze rem wordt meestal als parkeerrem gebruikt. Mocht er, bijvoorbeeld na langere stilstand, geen druk meer aanwezig zijn en de loc moet worden verplaatst, dan kan de veerrem mechanisch worden gelost. De plaats waar de loshandel zit wordt aangeduid met het opschrift Federspeicher.

Toen & Nu

RAILVERVOER ROND KRANENBURG

Wie nu op een mooie dag bij het station van Kranenburg op de railfiets stapt voor een tochtje naar Groesbeek of Kleve, kan zich waarschijnlijk niet voorstellen dat hier in de jaren tachtig nog D-treinen met brullende 218'en reden.

Kranenburg ligt in Duitsland vlak over de grens met Groesbeek. De spoorgeschiedenis van het plaatsje dat thans zo'n elfduizend inwoners telt, begon in 1865 toen de spoorlijn van Kleve naar Nijmegen als verlengstuk van de verbinding vanuit Keulen in dienst kwam. Niet alleen voor Kranenburg betekende de ingebruikname van de lijn aansluiting op het spoorwegnet, maar ook voor Nijmegen dat pas veertien jaar later door de opening van de lijn uit Arnhem werd verbonden met de rest van de Nederlandse spoorwegen.

Teloorgang

De laatste reguliere reizigerstrein tussen Nijmegen en Kleve reed op 1 juni 1991. De vier, door DB 215 019 getrokken Silberlingen waren afgeladen en dat vormde een heel contrast met het geringe aantal reizigers dat de laatste jaren de treinen bevolkte. De teloorgang van de internationale treinverbinding had zich al lang geleden in gang gezet. De laatste hoogwaardige reizigerstreinen reden in 1988; ze waren populair onder spoorwegliefhebbers omdat ze achter een Bundesbahn 215 of 218 naar Arnhem kwamen. Het aanbod werd destijds aangevuld met enkele buurlandtreinen die door een 110 of 111 van Keulen naar Krefeld werden getrokken; het stuk tot Nijmegen was voor een diesellocomotief. Met een beetje geluk was dit een van de tien oranjegrijze 218'en die vanuit Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey werden ingezet en primair waren bedoeld voor de experimentele Citybahn Keulen - Gummersbach. In 1988 werd de treindienst beperkt tot de eens per twee uur rijdende pendel tussen Kleve en Nijmegen. Voor het handjevol reizigers volstond een (stuurstand) rijtuig, doorgaans gekoppeld aan een DB V 100.

2.

Inspanningen

Na de laatste trein roestten de rails voor zich uit en in 1999 werd de lijn gesloten. Alles duidde erop dat nooit meer een voertuig eroverheen zou rijden, maar sinds 2008 is het weer mogelijk tussen Groesbeek en Kleve per spoor te reizen. Weliswaar per railfiets, zodat van de ‘reizigers’ veel inspanningen worden verwacht. Het centrum van de activiteiten is station Kranenburg, dat door het verdwijnen van de meeste armseinen, de post aan de westzijde en de loopbrug veel van zijn charme heeft verloren. Desondanks is het railfietsen een populair uitje waarbij de spoorliefhebber heel wat relikwieën uit de spoorse hoogtijdagen kan ontdekken. En wilt u het traject per eigen fiets verkennen? Dat kan, want sinds 2019 ligt tussen Groesbeek en Kleve een fietspad parallel aan de spoorlijn. //

3.

4.

1. **Op 3 maart 1990 had de fotograaf in Kranenburg geluk: voor de pendeltrein Kleve - Nijmegen werd Citybahn-loc DB 218 146 ingezet.**

2. **Kranenburg, ooit stopplaats van internationale treinen, nu het centrum van railfietsactiviteiten, 16 oktober 2022.**

3. **Station Kranenburg vanaf de verdwenen voetbrug. DB 212 239 heeft op weg naar Kleve nog geen ‘veilig’ gekregen, 13 september 1989.**

4. **Wolfgang is met zijn gezin op weg van Kleve naar Kranenburg. Langs het grootste deel van de lijn ligt een fietspad, 16 oktober 2022.**

TEKST & FOTO’S: RAYMOND KIÈS

Preview

De volgende Railhobby, nummer 456, verschijnt begin februari.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.

Reportage: Brennerbahn
De bij spoorweghobbyisten populaire spoorlijn via de Brennerpas wordt de komende jaren vervangen door een tunnel.

Historie: ICM, deel 1
De ontwikkeling, bouw, aanpassingen en inzet van de Koploper.

Doen: Raadhuis Soest, deel 1
Trapgevels en toren, zelfbouw in schaal 1:87 door Rob de Zwart.

Techniek: RFO 1830
Een Roco-1800 krijgt een op Portugese locs geïnspireerd design.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Raymond Kiès, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Rob Blom, Kees Bregman, Robert Brink, Wim Broerse, Sicco Dierdorp, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Hans Koning, Hans de Mooij, Björn Nielsen, Matthijs Schreurs, Hans van de Ven, Elvira Wijshake, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@uitgeverijscala.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,50 p/mnd en in België € 8,50 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,50 p/mnd en in België € 7,35 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland € 9,25, België € 10,25, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2023. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

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

Railhobby.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

PB Models begon met wadlopen, nu gaan we koplopen!

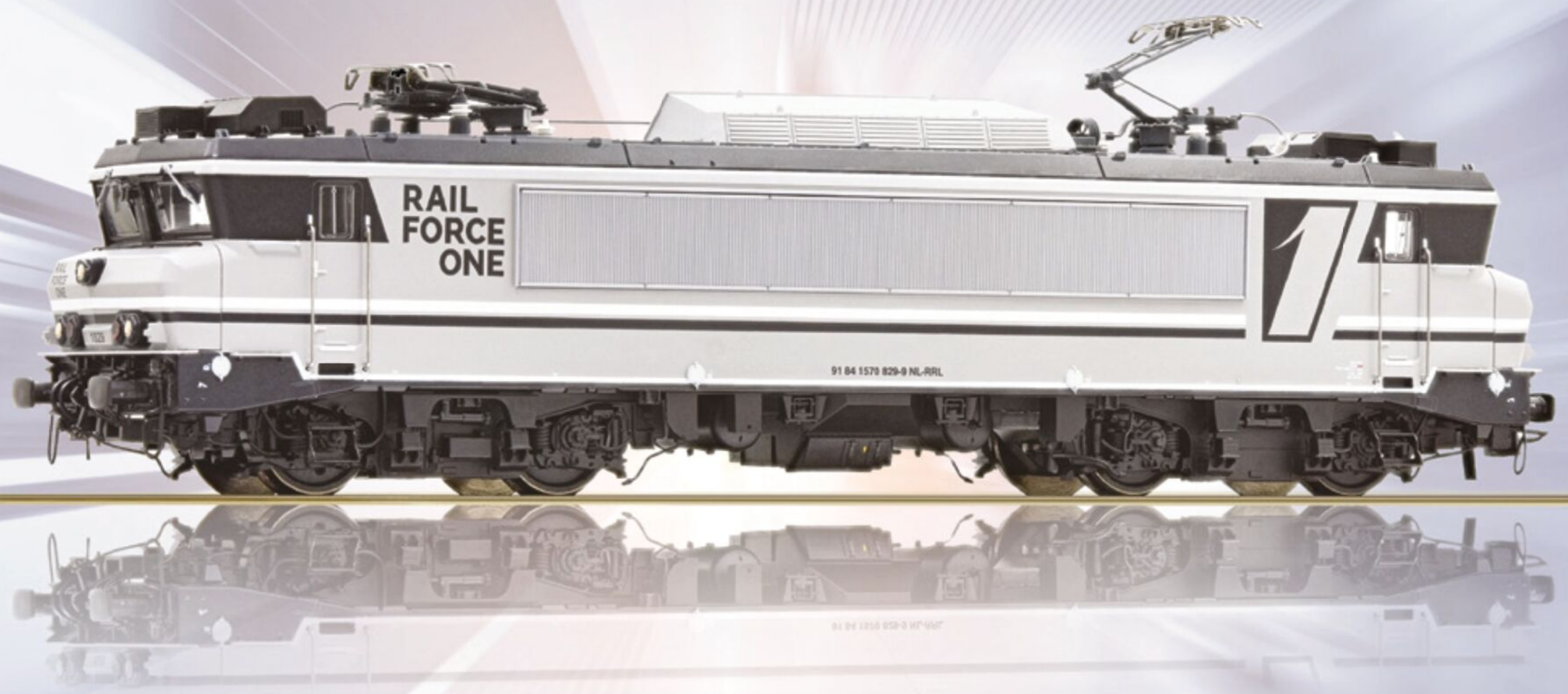
PB Models brengt de Koploper (plan Z) in NS en totaal reclame versies in ICM 1, 2, 3 en 4 in verschillende tijdperken!

De modellen zijn voorzien van:
- een compleet interieur
- interieurverlichting
- cabineverlichting
- front- en sluitseinen
- rangeersein
- verlichte koersborden

De treinstellen zijn onderling te koppelen via een imitatie Scharfenberg met NEM schacht. De motor is onzichtbaar geplaatst en heeft cardan aandrijving op de beide draaistellen in de motorwagen. Natuurlijk ook verkrijgbaar in FULL SOUND!

En het allerbelangrijkste: de Koploper van PB Models is natuurlijk 1:87!

Op onze website leest u meer over de Koplopers. U kunt uw favoriete Koploper(s) bestellen!
We vragen geen aanbetaling. Bezoek onze website en shop op www.pbmodels.nl



«Gebroken neus»

De Nederlandse firma Rail Force One heeft in 2017 zes locomotieven overgenomen van de firma Locon Nederland. De elektrische locomotief gebouwd in Frankrijk de 1829 (ex 1629 van de Nederlandse Staatsspoorwegen, gebouwd in 1982) was de eerste machine die in de bedrijfskleuren werd gestoken. In het land van herkomst is de naam Nez Cassé verzonnen, wat gebroken neus betekent, die nog steeds in gebruik is.

Het nieuwe ROCO-model van de 1829 reproduceert vakkundig het nobele uiterlijk van het grote model in de schaal 1:87. Een onberispelijke lak en bedrukking en perfecte detaillering maken dit model. Alle greepstangen en ruitenwissers of dakleidingen worden apart bevestigd. Als highlight wordt de omloop in etsmetaal uitgebeeld en versterkt daarmee de optiek van het speciale model.

Elektrische locomotief 1829, Rail Force One

70163	DC
70164	DCC
78164	AC

Hier is het model:

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

Roco levert u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis. Bezoek gewoon onze e-shop: | www.roco.cc