//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, FEBRUARI 2023 - NR 456 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

UITGELICHT:
ICR A, B, BDK
in schaal H0

TECHNIEK:
RFO 1830
Portugees design

KOPLOPER ICM
intercitydienst

RAILTEST: TRIX 498.104 ALBATROS



Railinterview: S-Bahn
Berlijns sfeerbeeld in H0



Baan in beeld: Station Lotte
Rondlopende Duitse lokaalbaan

00456
140464
718836
8
BP

Noviteiten 2023 van FLEISCHMANN!

Fleischmann

Elektrische locomotief „Nicole”, Strukton Rail



Overige noviteiten:

- **Elektrische locomotief 9903, RailAdventure: 732105 / 732175**
- **driedelig stel: Personenrijtuigen, NS: 814713**
- **driedelig stel: wagons voor sneltreinen, NS: 881917**

732106 DC 732176 DCC

Fotomontage

Dit jaar vieren wij bij FLEISCHMANN het feit, dat het nu al weer 55 jaar geleden is dat ons „Spoor N“-assortiment werd geïntroduceerd. Voor het jaar 2023 presenteert FLEISCHMANN weer aantrekkelijke modelvarianten van de in het afgelopen jaar volledig nieuw geconstrueerde locomotiefserie 1600/1700/1800. De modellen van FLEISCHMANN overtuigen niet alleen door hun perfecte loopeigenschappen. Ze overtuigen ook door de meeverpakte sierlijke insteekelementen, fijne graveerwerk en perfecte opdrukken!

De actuele catalogus met noviteiten is vanaf nu verkrijgen in de winkel!



Alle noviteiten in 2023 voor uw modelspoorhobby van FLEISCHMANN-treft u online aan via de website www.fleischmann.de

TRADITIE EN PASSIE

www.fleischmann.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

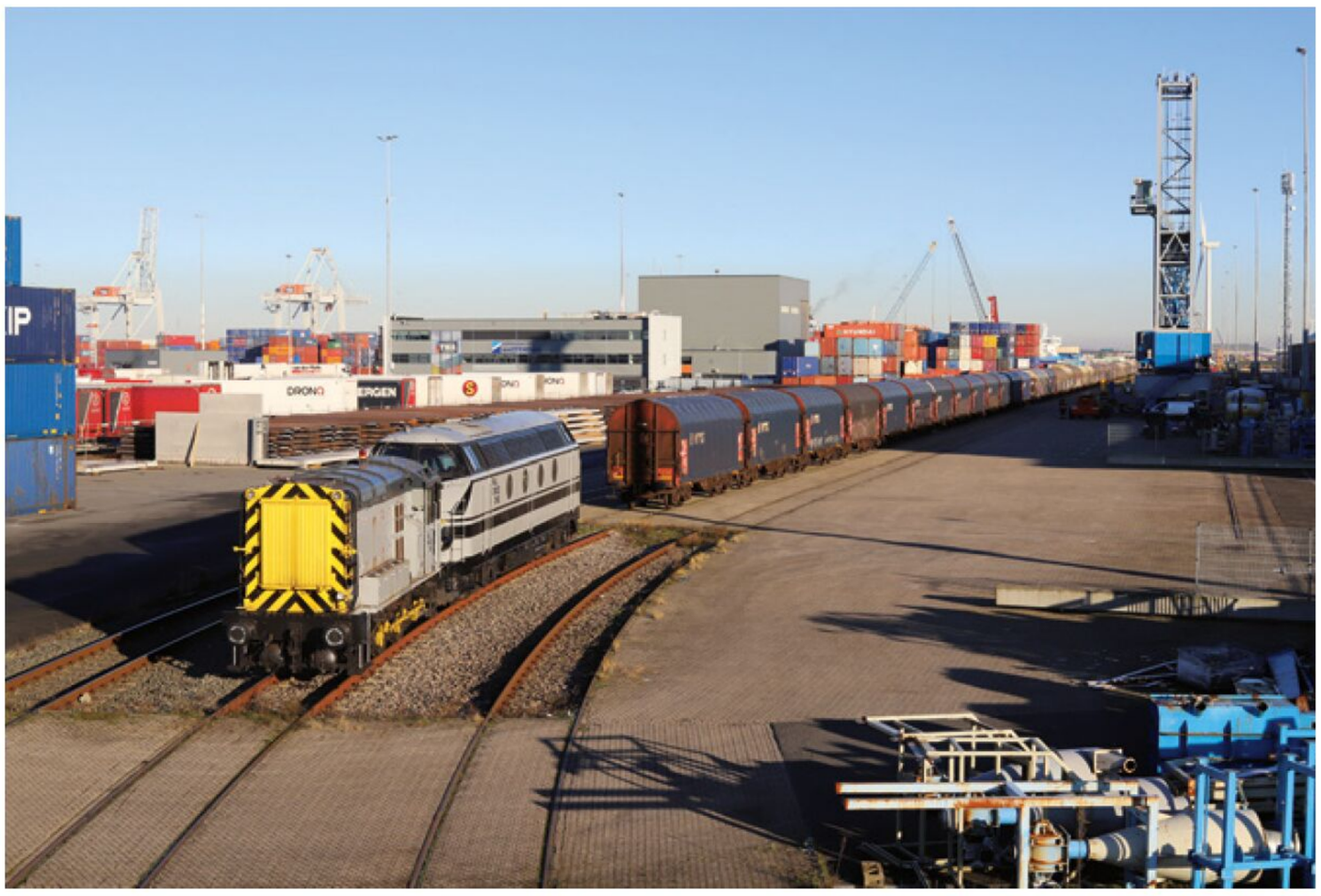




Cover
ICM

Treinstel 4248 passeert tijdens de rit Zwolle - Roosendaal op 24 oktober 2021 het bij Tilburg gelegen Biezenmortel.

FOTO:
RAYMOND KIÈS



RFO 687 (bouwjaar 1956) en 6702 (jaren zestig) op de TMA-terminal in de Amsterdamse Houtrakpolder, 14 december 2022. (foto Raymond Kiès)

Klimaatdoelen

In toenemende mate zijn locomotieven uit de jaren vijftig en zestig aan een **revival** bezig. De grootste drijfveer is goedkope tractie, maar er komt ook een stuk liefhebberij om de hoek kijken. De eenheidslocomotieven van de Deutsche Bundesbahn zijn jaren na hun DB-carrière nog steeds een vertrouwde verschijning op het Duitse spoorwegnet. Ze zijn in uiteenlopende kleurstellingen gebracht, veelal historisch verantwoord of met een knipoog naar het **verleden**. In ons land zijn het vooral diesellocomotieven die de herinnering aan vervlogen tijden levend houden. De Amsterdamse haven is het domein van **rangeerlocomotieven** serie 600, daaronder zelfs uit Engeland teruggehaalde exemplaren. De West- en Oost-Duitse V 60'en en de Belgische RFO-locomotief vormen hierop een leuke aanvulling; dagelijks zijn de antieke machines in de weer met kolen- en ketelwagentreinen. De Stichting 2454 Crew zet diesellocomotief 2454 op diverse plaatsen frequent in.

Het gebruik van oude locomotieven kent echter ook een **keerzijde**. Het brandstofverbruik is naar de huidige maatstaven gemeten hoog en ze leveren niet bepaald een positieve bijdrage aan het behalen van de **klimaatdoelstellingen**. Vraag het aan de mensen die op station Amersfoort kuchend in de blauwe **walmen** die de langdurig warmdraaiende 2454 uitbraakt op hun trein staan te wachten. Je kunt betwijfelen of dat tegenwoordig nog acceptabel is.
Laten we op deze plaats echter de positieve punten benadrukken, want wie had dertig jaar geleden gedacht dat 600'en en 2400'en anno nu nog een dagelijkse bijdrage aan de treindienst zouden leveren?

Raymond Kiès

Adverteerders

2 Modelleisenbahn München GmbH
2 Train Service Danckaert
31 Freebit/N-Spoorstore
31 Peperkamp Modelbouw
31 Fallerstore
31 TreintjeOost
67 Modelleisenbahn München GmbH
100 Märklin

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 456









6

RAILTEST:
MÄRKLIN/TRIX ALBATROS
De imposante Tsjechoslowaakse sneltreinloc 498.104 onder de loep.

16

DOEN:
RAADHUIS SOEST, DEEL 1
Rob de Zwart bouwt het raadhuis anno 1892, compleet met toren en de vier trapgevels.

22

VOORBEELD & MODEL:
DB BR 152, DEEL 2
De Baureihe 152 is in diverse kleuren en als rijdend reclamebord op de Duitse spoorlijnen te zien.

32

REPORTAGE: ICM, DEEL 1
De NS Koploper, van idee via prototype en seriebouw tot inzet in de intercitydienst.

39

TECHNIEK: RFO 1830
Silvester van Kleij transformeert een grijze Roco-1800 naar de oranje Rail Force One 1830 met Portugese schrikstrepen.

44

RAILACTUEEL+:
LINHA DE CASCAIS
De excentrieke 1500 volt-kustlijn van de Portugese hoofdstad Lissabon naar Cascais krijgt een upgrade naar 25 kV.

46

UITGELICHT: NS ICR PIKO
De ICR-rijtuigen in H0 zijn uitgeleverd. Een eerste kennismaking met de geel-blauwe A, B en BKD voor binnenlands verkeer van tijdperk IV.

52

BAAN IN BEELD:
STATION LOTTE
De rondlopende zolderbaan in tijdperk IIIb van Hans Tjalsma bevat een hoofd- en een lokaalspoorlijn, compleet met locdepot en polygonale loods.



46



16



90

60
TOEKOMST:
BRENNER BASISTUNNEL
De drukke bergspoorlijn tussen Oostenrijk en Italië gaat ondergronds. De tunnelbouw vordert gestaag.

68
DOEN: DIESELTANKPLAATS
De spoor 1-diesellocs van Ron ’t Hooft kunnen aan een zelfbouwpomp tanken.

72
RAILACTUEEL+: LOC 2454
Dieselloc 2454 kent een bewogen en internationale geschiedenis, maar is weer op het hoofdspoor te zien.

85
HISTORIE:
WATERSNOODRAMP 1953
Harold van der Meer gaat in op de gevolgen voor de spoorwegen en vergelijkt de situatie tijdens de ramp met die anno nu.

90
DOEN:
BLOKKENDOOS, DEEL 2
De bouw van stuurstandrijtuig Cesc 8109 en motorrijtuig mABD 9801 wordt afgerond. Het Blokkendoos tweetje kan de H0-baan op.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 RailActueel
27 Railnieuws
28 Railinterview met Ger van Aken
50 Word abonnee
59 Spoorverhalen: Mandini-ICM
75 Railpers
76 Modelnieuws
96 Toen & Nu: Susteren
98 Preview Railhobby 457 & 458

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



1.

VOORBEELD & MODEL

Een albatros OP WIELEN

MÄRKLIN VERLEGT GRENZEN MET TSJECHOSLOWAAKSE SNELTREINLOC 498.104

Een Tsjechoslowaakse stoomlocomotief als verrassingsmodel van Märklin en Trix. Het is duidelijk dat 'Göppingen' de grenzen steeds verder opzoekt. De imposante sneltreinloc 498.104 is meer dan een vitrinemodel.

Twee iconische, buitenlandse stoomlocomotieven in een jaar. Na de Deense Pacific E991 verscheen het afgelopen jaar de 2'D1'-loc 498.104 als de ultieme Slowaakse museumlocomotief. Elk jaar brengt Märklin een verrassingsmodel uit. Het ene jaar is dat een Duitse loc, het andere jaar een Europese machine, waarbij de focus ook een keer op Nederland zal komen te liggen. Dat het oog op de 'Albatros' was gevallen, was voor velen een verrassing. De hand van exportmanager Janko Franke wordt steeds duidelijker zichtbaar.

ŠKODA LOCOMOTIEVENFABRIEK

Het model van de 498.104 mag er zijn, al is het alleen al door de bijzondere asindeling. Zoveel locs hebben die niet gekend, althans niet op het oude continent. De blauw geschilderde machine belichaamde het hoogtepunt van de Tsjechoslowaakse locomotiefindustrie die in Škoda een uitmuntende vertegenwoordiger had. Het in Plzeň gevestigde bedrijf bouwde tussen 1952 en 1954 vijftien van deze driecilinderlocs. Het was een doorontwikkeling van de 498 - de asindeling was hetzelfde - waarvan in 1946 en 1947 veertig stuks aan de ČSD, de Tsjechoslowaakse spoorwegen, waren geleverd. De overgebleven museumloc 498.022 bracht in de zomer van 1989 een bezoek aan Utrecht, ter gelegenheid van de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland. De ruim 200 ton zware opvolger 498.1 werd in hoofdzaak ingezet voor het trekken van zware (internationale) exprestreinen en sneltreinen tussen



de grote steden, zoals de Praag-Plzeň Express en de Balt-Orient Express die zelfs door twee locs 489.1 werd getrokken. Daarbij werden zeer krappe rijtijden geboekt, hetgeen veel vergde van het personeel. Het is dus niet voor niets dat later in de serie 498 een mechanische stoker-installatie werd aangebracht; op deze manier werden met behulp van een groot wormwiel kolen van de tender de vuurkist ingeslingerd. Ook de elegante machines van de serie 477 (‘Papoušek’, ‘Papegaai’) hadden een dergelijk hulpmiddel, als enige tenderlocs ter wereld.

KYLCHAP-SCHOORSTEEN

De 498.1 had, zo toont ook het nieuwe model, een dubbele Kylchap-schoorsteen, een uitvinding van de Franse constructeur André Chapelon. Het gaat daarbij om vier »



2.



3.

1. **ČSD 498.104 ‘onderweg’ met een bijpassende sneltrein.**

2. **Loc en tender met maximale onderlinge afstand.**

3. **Loc en tender kortgekoppeld. De uitstraling wordt er flink door verbeterd.**

TEKST & FOTO’S: GUUS FERRÉE



4.



5.

gestapelde mondstukken waarmee op verschillende manieren stoom en uitlaatgassen met elkaar worden vermengd. Omdat bij de constructie een door de Finse ingenieur Kyösti Kylälä ontworpen onderdeel werd toegepast, wordt dit uitlaatsysteem Kylchap genoemd. Dergelijke systemen waren destijds ook te zien bij onder meer Franse, Spaanse en Britse stoomlocs.
De serie 498.1 die de bijnaam ‘Albatros’ (‘Albatros jednička’) kreeg, was aanvankelijk gehuisvest in de depots Praag, Přerov en Žilina, later kwamen alle locs in Bratislava terecht. Zo sterk als ze waren, zo relatief laag was de toegestane maximumsnelheid van 120 km/h. Dat deze 25,50 meter lange locs met een instelbare asdruk veel meer in hun mars hadden, bleek in 1964 toen de 498.106 tijdens proefritten op het testcircuit van Velim 162 kilometer op de snelheidsmeter aantikte.
De 498.104 en 106 werden als laatste van hun serie in 1980 buiten dienst gesteld. Laatstgenoemde machine had twee jaar eerder nog een revisie gekregen, omdat de diesellocs van de serie 753 die op de lijn Brno - Přerov werden ingezet in die tijd erg storingsgevoelig waren. De stoomtractie was nog even onmisbaar. Plzeň was het laatste depot van de genoemde 498.1-locs.

RODE STER

Het robuust ogende model weerspiegelt alle relevante details die dit ontwerp zo fascinerend maakt. De vier drijfwielen, het karakteristieke front met de rode ster en de grote schijnwerper bovenaan de rookkastdeur, de grote vijfassige tender en de constructie van de achterste bogie. De constructeurs van Märklin hebben hun ogen goed de kost gegeven toen ze de loc van nabij bekeken en fotografeerden. Op de schijnwerper is, net als bij het grote voorbeeld, aan de zijkant het goed leesbare nummer van de loc aangebracht. De rode ster was niet altijd onomstreden. In de periode rond de Praagse Lente, de opstand in 1968 tegen het communistische regime, werd die vaak zwart geschilderd.

STAALBLAUW

De ketel, cilinders, machinistenhuis en tender zijn staalblauw geschilderd. Zo ziet de 498.104 er nu uit. Waarnemingen uit het verleden laten een iets paarsere kleur zien, met witte of donkerrode biezen op de ketel, windleiplaten, tender en cilinders. Ook is het dak zo’n 25 jaar geleden donkerblauw geschilderd. In de communistische tijd had het machinistenhuis van deze locs een wit dak. De 489.104 is in de oorspronkelijke staat teruggebracht, dus ook de doorlopende witte streep op de voetplaat langs de ketel, het machinistenhuis en de tender is authentiek. De ketel is verrijkt met tal van apart aangebrachte details. Het gaat om leidingen, afsluiters, een ladder vlak voor het machinistenhuis, noem maar op. De gravures zijn goed, kijk wat dat betreft naar het reliëf van de voetplaat om de ketel.
Het onderstel mag evenmin onvermeld blijven. We zien nogal wat verschillen aan de kant van de machinist en die van de stoker. Zo is aan de linkerzijde de aansturing van de smeerpers aan het derde drijfwiel gemonteerd, een detail dat steeds vaker bij modellen van stoomlocs is te vinden. Het feit dat de beide kruiskoppen niet van metaal, maar van kunststof zijn gemaakt, doet enige afbreuk aan de weergave van de Walschaert-stoomverdeling. Veel aandacht is besteed aan de vormgeving van het frame. Door de relatief hoge ligging van de ketel is er een perfecte doorkijk. Ter hoogte van de beide buitenste cilinders vangen we nog een glimp op van de binnenliggende derde cilinder. Deze was in het echt onder een hoek van tien graden aangebracht.

STOKER-INSTALLATIE

De afstand tussen tender en machinistenhuis bedraagt 4,5 mm. Deze kan worden verkleind door de tender langzaam en met enige kracht richting loc te duwen. Dan volgt een klik en zit de balg van de tender nagenoeg tegen de opening van de cabine. Als de koppelactie succesvol is uitgevoerd, dan klopt de lengte van het model. De loc is zo geschikt voor de vitrine of kan alleen op een modelbaan met ruime boogstralen worden ingezet. Voordat de afstand tussen tender en loc »



6. Museumloc 498.104 tijdens een parade in Boedapest-Angyalföld, 13 juli 1996.



7. Loc 498.106 rijdt met een historische trein nabij Dlouhá Trebova, 26 augustus 1995.

4. Het kenmerkende front van de ‘Albatros’ is goed getroffen.

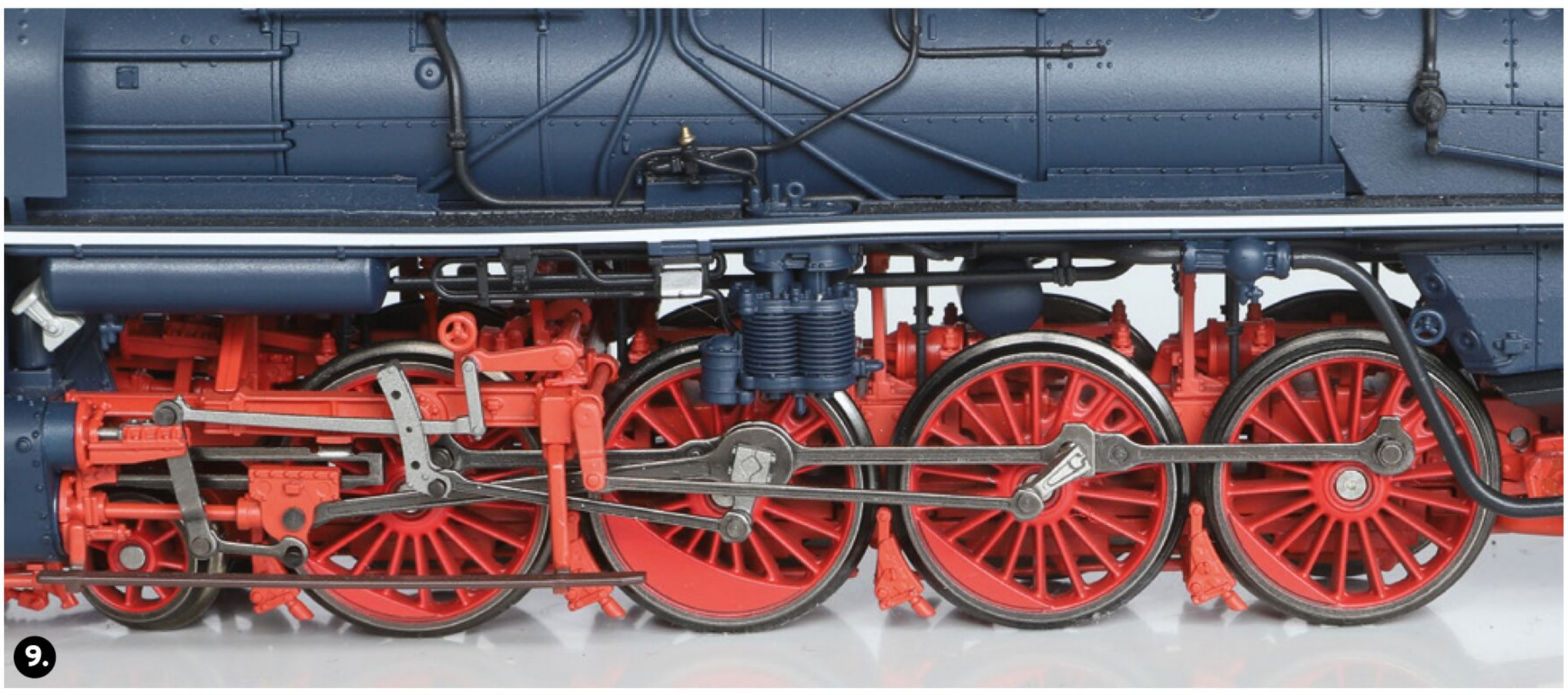
5. Op de zijkant van het machinistenhuis is te lezen dat de 498.104 is gehuisvest in ‘depo Bratislava hl.’

8. Het achterste drijfwiel van de 498.104 heeft antislipbanden.

9. De Walschaert-stoomverdeling en de aandrijving van de smeerpers.



8.



9.

DE KETEL, CILINDERS, MACHINISTEN-HUIS EN TENDER ZIJN STAALBLAUW, HET CABINEDAK IS WIT ZOALS BIJ AFLEVERING

wordt ingekort, moet u even een blik in het machinistenhuis werpen. Let op de kleur van de achterkant van de ketel met de diverse aangebrachte appendages en op de diagonaal weglopende buis in de voetplaat die de mechanische stoker-installatie weergeeft. De digitale techniek zorgt ervoor dat de cabineverlichting kan worden in- en uitgeschakeld. Voor plaatsing in een vitrine kan de tender van de meegeleverde luchtslangen, koppeling en luchtreservoir worden voorzien. De voorzijde heeft een imitatie schroefkoppeling, geen modelkoppeling.

DRIJFWIELEN

Zoals gememoreerd klopt de lengte van het model. De loc is in werkelijkheid 25.500 mm lang. Dat impliceert in 1:87 een lengte van 293,1 mm. Het model van de 498.104 meet 293 mm over de (niet verende) buffers. De andere maten: de drijfwielen hebben in 1:1 een doorsnede van 1830 mm, dus 21,03 mm in 1:87. De schuifmaat noteert 21 mm. Ook de maten van het voorste (880 mm) en achterste loopwiel (1150 mm) zijn qua diameter conform de werkelijkheid. Het aantal spaken? De drijfwielen hebben er achttien, net als bij het voorbeeld. De voorste loopwielen tellen acht spaken, evenveel als het voorbeeld heeft. Het achterste wiel heeft twaalf spaken, ook dat is conform de werkelijkheid. Bij aandachtig kijken, is enig kleurverschil tussen wielen en frame waar te nemen.
De opschriften zijn heel strak weergegeven. Zo kunnen we op de zijkant van het machinistenhuis lezen dat de loc op 25.10.19 een revisie heeft gehad en de 498.104 is gehuisvest in ‘depo Bratislava hl.’, het depot van de Slowaakse hoofdstad. Aan de stokerszijde is zelfs een computernummer op de zijkant geschilderd. De tender heeft een eigen nummer, zoals dat bijvoorbeeld bij Franse locs was te zien; in dit geval 935.2284. De beide voorste assen zijn in een draaistel ondergebracht, bij de Märklin-versie zit daar het sleepcontact.

GROTE TREKKRACHT

De motor is in de lange ketel geplaatst; het is een beproefde aandrijving. De trekkracht is groot. Een sneltrein, bestaande uit negen vierassige ČSD- en DR-rijtuigen van Tillig, wordt probleemloos door een complexe wisselstraat getrokken. Let er wel op dat de loc alleen met de tender op maximale afstand door R2 bogen (diameter 435 mm) kan rijden. De trekkracht komt tot stand dankzij het grote gewicht van ruim 400 gram en de antislipringen op de achterste drijfwielen. Om enige souplesse te genereren, kunnen de assen met de drijfwielen enigszins zijdelings bewegen. De ketel kan worden verwijderd door het losdraaien van drie schroeven, een onder de voorste bogie, de beide andere bij het achterste loopstel.

DIGITALE FUNCTIES

Tot de digitale functies behoren niet alleen allerlei authentieke geluids- en diverse lichtfuncties, maar ook de aansturing van de dynamische rookgenerator. Dit impliceert dat de stoomuitstoot parallel loopt met de exhaust uitslagen. Ten aanzien van het geluid hebben we te maken met typische stoomse aspecten als stoom afblazen, het gereutel van de luchtpomp, het laden van kolen en het gezoem van de injecteur. Wat



10.

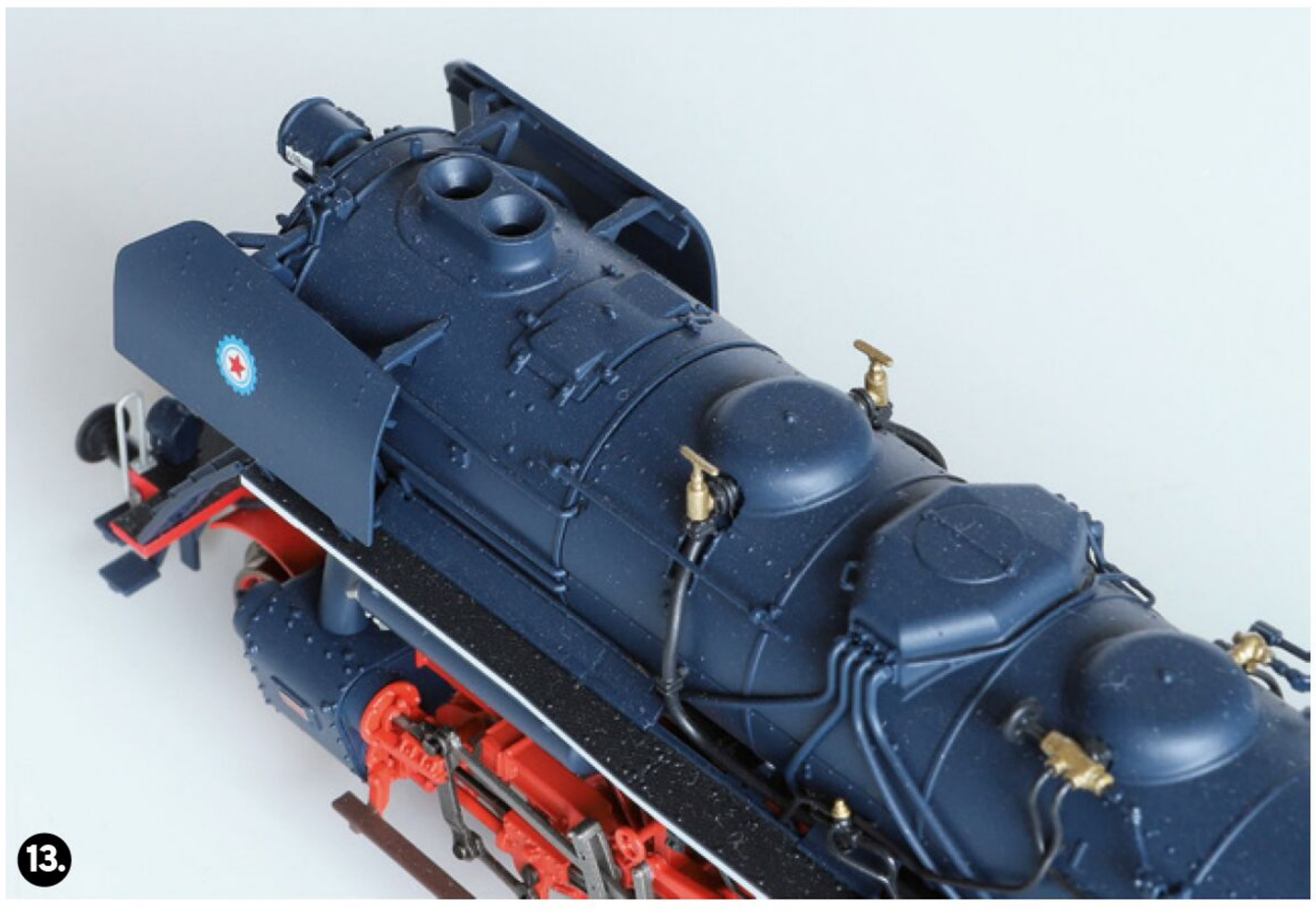


11.

de Trix-uitvoering betreft, de decoder functioneert ook op analoge modelspoorbanen. Deze past zich automatisch aan de railspanning aan. Alle functies blijven actief, met uitzondering van die van het geluid. Artikelnummer Trix 25498, Märklin 39498, € 679, tijdperk VI. Waar rijdt de loc mee? Märklin levert geen eenmalige set met bijbehorende museumrijtuigen, zoals bij de Belgische sneltreinloc van de serie 1 werd gedaan, maar die modelspoormarkt zal ongetwijfeld groter zijn dan die in Tsjechië of Slowakije. Igra, een Tsjechische modelspoorfabrikant, biedt uitkomst. Omdat het model het uiterlijk heeft uit de jaren vijftig en zestig, kunnen rijtuigen uit deze periode worden gekocht. Igra biedt zelfs modellen aan die zijn voorzien van protestopschriften uit de tijd van de Praagse Lente. Verder heeft Tillig ČSD-rijtuigen uitgebracht, onder meer materieel dat in de Balt-Orient Express heeft gereden. //



12.



13.

10. Machinistenkant van de 498.104. De details zijn talrijk.

11. Het model van de 498.104 in volle glorie. Let op de drie dommen, waarvan één bestemd voor zand.

12. Het model van de 'Albatros' beschikt over alle kenmerkende details zoals de strak vormgegeven windleiplaten.

13. De Kylchap-schoorsteen heeft een karakteristieke constructie.

Containertreinen
LOCO TRANS-SPED EUROPOORT - ŁÓDŹ

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



LTE 6406 vertrekt met de nieuwe Łódź-shuttle bij P&O Ferries in de Europoort, 9 december 2022. (foto Sander Broerse)

Kleurrijke ontwikkelingen bij LTE Netherlands

Vanaf de terminal van P&O Ferries in Rotterdam Europoort rijdt sinds oktober 2022 twee keer per week een containershuttle naar het Poolse Łódź, zo'n 130 kilometer ten zuidwesten van Warschau. De logistiek dienstverlener Loco Trans-Sped is opdrachtgever voor de verbinding die in Europoort aansluiting geeft op de lijndiensten naar het Verenigd Koninkrijk. De trein bestaat geheel uit blauwe gelede containerdraagwagens van het type Sggmrss van de Poolse verhuurder Eurowagon. De wagens zijn in Nederland ingeschreven, waardoor het houderskenmerk NL-EUWAG luidt. De witte reefer- en blauwe 45-voets containers van Unit45, gehuurd door Loco Trans-Sped, maken de trein nog opvallender. De vertrekken uit Rotterdam zijn in de tweede helft van de woensdag- en vrijdagmiddag; de trein rijdt in Nederland via de Betuweroute. In Łódź is terminal iHub de bestemming die niet meer voorstelt dan twee hallen, een lading stelconplaten en twee sporen. Containers behandelen is hier nieuwe business: tot medio 2020 werd het terrein door een staalhandelaar gebruikt, maar vanwege de strategische ligging aan de steeds drukker wordende Nieuwe Zijderoute, besloot de eigenaar containers ruim baan te geven. LTE Netherlands verzorgt de tractie voor de nieuwe dienst, waarbij in Polen samengewerkt wordt met het Poolse Bahnoperator Group.-SB



Op 11 november 2022 passeert een omgeleide propaantrein met Crossrail Class 66 DE 6312 Heukelom, onderweg naar Antwerpen. (foto Marcel van Eupen)

Belgische goederentreinen via Nederland

Vanwege diverse werkzaamheden rond Aken zijn er het afgelopen jaar enkele perioden geweest waarin goederentreinen die normaal gesproken vanuit Aachen via de Montzenroute naar België rijden, omgeleid werden via Nederland. Omdat de Montzenroute de belangrijkste verbinding is tussen Duitsland en de havens van Antwerpen en Zeebrugge, gaat het om een aanzienlijk aantal goederentreinen. De werkzaamheden in Aken bestaan onder andere uit het vernieuwen van een brug die over het emplacement loopt. Als alles volgens plan verloopt, wordt vanaf maart verder gebouwd aan de nieuwe Brücke Turmstraße waarbij zestien delen, ieder met een lengte van veertig meter, worden geplaatst. Eind 2023 moet het project gereed zijn. Tijdens het plaatsen van de lange bouwdelen is de hoofdader naar België diverse keren afgesloten en zorgt daardoor voor extra goederentreinen door Nederland, vooral via Venlo.-MvE

Nieuwe Flytoget gaat eindelijk rijden

Het Noorse Flytoget, dat sinds 1998 een treindienst onderhoudt tussen het vijftig kilometer ten noorden van Oslo gelegen vliegveld Gardermoen via het centraal station van de Noorse hoofdstad naar Drammen, beschikt over zestien, in 1997 door Adtranz gebouwde hogesnelheidstreinstellen type 71. De oorspronkelijk driedelige treinstellen zijn in 2008 en 2009 verlengd door het invoegen van een tussenbak. Door het intensieve gebruik en het gebrek aan reserveonderdelen is de 71.16 inmiddels gedegradeerd tot onderdelenleverancier. In 2015 heeft Flytoget om de vervoersgroei op te vangen bij het Spaanse CAF acht treinstellen type Oaris besteld die in juni 2021 in Noorwegen als type 78 op het spoor verschenen. Kort na de eerste ritten werd de hele serie op non-actief gesteld nadat scheurtjes in de ophanging van de draaistellen waren ontdekt. CAF heeft inmiddels een constructiewijziging doorgevoerd en na een testperiode doen de vierdelige treinstellen sinds het begin van dit jaar weer dienst.-HvdM »



Twee afgestelde Oaris-treinstellen type 78 van Flytoget bij de Mantena-werkplaats in Alnabru (N), 18 september 2022. (foto Harold van der Meer)

HTM kiest voor Stadler

Den Haag kende in 1864 de eerste paardentram van Nederland, nu loopt het Haagse vervoersbedrijf voorop met de introductie van de eerste lagevloertram van Zwitserse makelij. De HTM en Stadler tekenden op 16 december 2022 het contract voor de levering van 56 trams van het type TINA, met een optie voor 44 stuks. TINA staat voor Total Integrierter Niederflur-Antrieb. Dit type, met een lage vloer over de gehele lengte, werd eerder besteld door de trambedrijven van Darmstadt, Basel (BLT), Rostock en Halle. De driedelige HTM-versie wordt 36,5 meter lang, biedt plaats aan 237 personen en kan in dubbeltractie rijden. De maximumsnelheid van 70 km/h en de grote acceleratie zullen de rittijden ten goede komen. Vanaf 2026 zal de TINA het Haagse straatbeeld verrijken.-WB



De trams krijgen de aangepaste R-net kleurstelling, waarbij het antraciet voor betere zichtbaarheid door wit is vervangen. (tekening Stadler)



Een containertrein met RFO-G2000 1604 rijdt vanaf emplacement West voorbij de APM 2-terminal, 22 oktober 2022. Straks kan deze trein hier 'linksaf slaan' om emplacement Zuid te bereiken. (foto Sander Broerse)

Uitbreiding opstelcapaciteit Maasvlakte

ProRail presenteerde in december 2022 de eerste tekeningen voor de uitbreiding van de opstelcapaciteit op de Maasvlakte. Momenteel heeft de Maasvlakte 51 opstelsporen met een lengte van meer dan zeshonderd meter; de langste zijn 772 meter. Ten oosten van de N15 liggen vijftien sporen in de 'kolen- en ertsbundel', aan de andere zijde bevinden zich 36 lange sporen bij de emplacementen Maasvlakte West en Maasvlakte West West. Het nieuwe emplacement Maasvlakte Zuid met zes sporen komt langs de Maasvlakteweg en Malakkaweg te liggen, een uitbreiding tot twaalf is mogelijk. De extra breed uitgevoerde viaducten, die nu slechts een kale vlakte overspannen, geven de contouren van het nieuwe emplacement weer, dat uit drie richtingen wordt ontsloten. Vanuit de richting Europoort door middel van een verbindingsspoorlijn langs de Locomotive Workshop Rotterdam, vanuit de richting Euromax-containerterminal en vanuit de richting APM 2-containerterminal. Dankzij de nieuwe sporen kunnen treinen straks een 'rondje Maasvlakte' rijden: via emplacement Zuid en langs de APM 2-terminal naar emplacement West.-SB



De VTA is nog steeds in dienst bij AKN. VT2.65 staat in Norderstedt Mitte klaar om naar Ulzburg Süd te vertrekken, 21 augustus 2016. (foto Raymond Kiès)

Einde VT2E

In december 2022 verdween een markant type treinstel van de Duitse sporen: de VT2E, ontworpen door Linke-Hofmann-Busch (LHB) voor AKN Eisenbahn. De private spoorwegonderneming die ten noorden van Hamburg actief is, nam in 1976 en 1977 zestien exemplaren in gebruik. De dieselelektrische tweewagenstellen zijn gebaseerd op in de jaren zestig aan de metro van Hamburg geleverd materieel dat ook model stond voor de eerste Amsterdamse metro's. Ze hadden een maximumsnelheid van 88 km/h. De tweede klant in Duitsland was de Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (later opgegaan in Hessische Landesbahn, HLB) die in 1987 en 1992 acht, respectievelijk twaalf treinstellen aanschafte. Deze waren ten opzichte van het AKN-voorbeeld iets langer. Op dat moment was de VT2E ook al in Oostenrijk te vinden: Simmering-Graz-Pauker bouwde begin jaren tachtig in licentie vijf treinstellen voor de Graz-Köflacher Eisenbahn (GKE). Een tweede levering van acht stuks volgde in 1986. AKN nam in 2015 afscheid van de VT2E en HLB bedankte haar treinstellen in december 2022 voor bewezen diensten. Ze waren niet meer nodig omdat de verbindingen naar Königstein (Taunus) en Brandoberndorf door DB-dochter Start waren overgenomen. GKE zette de VT2E al sinds 2013 niet meer in. Enkele treinstellen van AKN zijn bewaard gebleven; mogelijk gaan de HLB-stellen naar Roemenië. AKN nam in 1993 zestien treinstellen in dienst die als doorontwikkeling van de VT2E kunnen worden gezien. Deze VTA is gebaseerd op de langere FKE-versie en te herkennen aan de gladde



Treinstel VT2.11 van de HLB, oorspronkelijk aan FKB geleverd, op 26 juni 2010 als trein Friedrichsdorf - Brandoberndorf ter hoogte van Hasselborn. (foto Raymond Kiès)

in plaats van geribbelde zijwanden. Dankzij het hogere vermogen bedraagt de maximumsnelheid 105 km/h. De helft van de serie kan ook elektrisch rijden op de met een derde rail uitgeruste Hamburgse metrosporen. Het hoofdstuk 'VTA' heeft geen vervolg gekregen.-RK //

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

Oude raadhuis SOEST

DEEL 1: ZELFBOUW IN H0

De ModelSpoorClub Huizen (MSCH) bouwt aan een grote modelspoorbaan met als thema de Utrechtse Heuvelrug. Alle gebouwen op de baan zijn gemaakt naar voorbeeld van bestaande situaties of verdwenen gebouwen uit de omgeving. Daar hoort ook het statige oude raadhuis van Soest bij. Rob de Zwart vertelt hoe hij dit gebouw heeft gemaakt.

VOORBEELD & MODEL



Zes jaar voordat door de Utrechtsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (ULS) de Stichtse Lijn van Den Dolder via Soestdijk naar Baarn Buurtstation werd aangelegd, bouwde de Utrechtse architect P.J. Houtzagers (1857-1944) in 1892 het raadhuis van Soest. Houtzagers heeft een keur aan gebouwen in Het Gooi, in en rond de stad Utrecht en in Zeeland op zijn naam staan. Het monumentale pand aan de Steenhoffstraat 2 - tot 1911 Rijksstraatweg geheten - staat op een steenworp afstand van station Soestdijk. De bosrijke regio was, mede door de overloop vanuit Amsterdam, in trek, waardoor het aantal inwoners snel toenam en een groter raadhuis nodig was; kort na de Eerste Wereldoorlog zijn de woonkernen Soest en Soestdijk aan elkaar gegroeid. De spoorlijn van de ULS werd door

de Nederlandse Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) geëxploiteerd. In 1895, drie jaar voor de komst van de ULS-spoorlijn, werd de 5,4 km lange tramlijn van de Soester Paardentramweg van Soest via Soestdijk naar Baarn geopend. De exploitatie van de tramlijn (spoorwijdte 1067 mm) ging in 1900 over naar de NCS. Nadat de gemeente in 1918 de exploitatie als Gemeente-Trambedrijf Soest overnam, werd de tractie in 1922 gewijzigd in een tractortram. Daartoe werden twee Fords met busopbouw aangeschaft, de combinatie van een trekker op luchtbanden en aanhangwagen met tramwielen. Twee jaar later werd de tram door een autobusdienst vervangen; de zes in 1895-1897 door Pennock in Den Haag gebouwde rijtuigen werden afgevoerd.

RAADHUIS

Het in neogotische en neorenaissance stijl opgetrokken pand had door de toren, trapgevels, sierranden, dakkapellen en de in keper-patroon geschilderde luiken het aanzien van een kasteel. Boven de dubbele toegangsdeuren was het gemeentewapen met het opschrift 'Raadhuis' aangebracht. Houtzagers zal het ontwerp van het raadhuis op de in 1883 door hem gebouwde 'stadse vakwerkvilla' aan het lommerrijke Wilhelminapark in Zeist hebben gebaseerd. Kenmerken van de inmiddels afgebroken villa, zoals de asymmetrische voorgevel, uitkragende topgevels, boogvensters en de toren, zijn in het ontwerp van het raadhuis terug te vinden. Waarschijnlijk zal de van »

1. Het raadhuis is opgeleverd, compleet met de spitse toren.

2. Het raadhuis van Soest met de later aangebrachte brede trap en lage muren. (foto's 2, 3 & 4 collectie Historische Vereniging Soest/Soesterberg)

3. De in 1934 geïntroduceerde en over de Steenhoffstraat passerende Citroën Traction Avant, maakt een datering van de foto enigszins mogelijk.

4. De voor- en linkerzijgevel. De op de blauwdruk aangegeven deur in de zijmuur is door een blinde deur vervangen. Rechts is het dak van station Soestdijk zichtbaar.

TEKST MODEL & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ROB DE ZWART, **TEKST HISTORIE:** DOLF HEIBL



2.



3.



4.


5.


6.

1881 tot 1914 zittende burgemeester, de invloedrijke politicus mr. C.J.W. Loten van Doelen Grothe (1851-1925), een belangrijke stem in het ontwerp hebben gehad. Bij het overlijden van de burgemeester schreef De Soester Courant van 11 september 1925 in een in memoriam dat 'naast den hoofdingang van het onder zijn bewind tot stand gekomen tegenwoordige raadhuis, zijn naam als den eerste steenlegger staat gebeiteld'. Overigens was Houtzagers - hij had een deel van zijn opleiding bij de Polytechnische School in Delft (nu TU Delft) gevolgd - in zijn meest actieve periode ook verbonden aan de School voor Kunstnijverheid in Utrecht als docent vaktekenen en bouwkunst en later als directeur. Gerrit Rietveld was een van zijn leerlingen. Van 1884, het jaar van oprichting, tot 1920 was hij tevens directeur van Het Utrechtsch Museum voor Kunstnijverheid. Dat zal zijn aanzien als architect hebben verhoogd, hoewel het werk van zijn vak- en tijdgenoten De Bazel en Berlage een hogere waardering genoten. Ook zat hij in de Utrechtse gemeenteraad en was van 1917 tot 1919 voorzitter van de Bond van Nederlandse Architecten.

ONTWERP

Het kavel van het raadhuis betrof een open ruimte, zodat de architect bij het ontwerp alle vrijheid had. De asymmetrische gevels hebben elk een eigen vensterindeling en accenten zoals schoorstenen en topgevels. Ook de U-vormige plattegrond is asymmetrisch, alle zijden van het gebouw hebben een hoge trapgevel met daarachter een zadeldak. Het meest opvallend was de boven de toegangspartij geplaatste toren met hoge torenspits en windvaan. Waar tot de oplevering in 1892 gemeentelijke afdelingen over meerdere panden waren verspreid - het raadhuis aan de Eemstraat 2 was te klein geworden - kon nu aan andere overheidsdiensten onderdak worden geboden. Het linkerdeel van het gebouw was in gebruik als raadhuis, het rechterdeel aanvankelijk als post- en telegraafkantoor, tot die diensten rond 1908 naar het tegenover het raadhuis gebouwde postkantoor aan de Steenhoffstraat 11 verhuisden. De posterijen hadden een buitendeur in de rechter zijgevel, de politie aan de achterkant van het gebouw. De door de postdienst vrijgemaakte ruimtes werden tot 1946 als politiebureau gebruikt. Tot begin twintigste eeuw was de brandspuit in het pand ondergebracht. Rechts van de ingang was de grote kamer van de burgemeester met daarnaast twee wat kleinere van de secretaris en de wethouders. De grote raadzaal op de verdieping was van buitenaf

aan de hoge ramen in de trapgevel te herkennen; ook in de achtergevel heeft de raadzaal hoge vensters. In het voor het raadhuis gelegen rosarium is in 1901 een muziektent geplaatst. Deze is in 1929 afgebroken en twee jaar later bij de vliegbasis Soesterberg herbouwd.

UITBREIDING

In 1921 werd het achterste deel van het gebouw, de linkerpoot van de U, met een verdieping en zolder uitgebreid. De entree tot het pand is meermalen gewijzigd. Op oude foto's is te zien dat de toegangsdeuren zonder treden zijn te bereiken, later werd dat via een korte, rechte trap. In 1965 werd het gebouw versoberd, onder meer door het verwijderen van de luiken bij de zolderramen van de trapgevels. Bij de restauratie in 1971 werd de torenspits door een vlaggenmast vervangen en verdwenen van de trapgevels de overhoekse uitgemetselde toppen waarin de schoorstenen waren weggewerkt. Na de opening in 1991 van het nieuwe gemeentehuis aan het Raadhuisplein 1 - in de volksmond 'Het Witte Huis' genoemd - werd het gebouw verbouwd tot een huis voor beschermd wonen; sinds 2017 is de organisatie Kwintes beheerder. Met de verbouwing is niet alleen het aanzien, maar ook het binnenwerk gewijzigd. De brede trap is vervangen door een verhoogd bordes met aan weerszijden hardstenen trappen. Achter het gebouw werd, in de aan de spoorlijn grenzende tuin, een groot zorg- »

5. **Het Oude Raadhuis anno 2022. Veel van de versieringen zijn nog steeds te bewonderen.**

6. **De achterzijde van het raadhuis met vooraan de in een boog lopende spoorlijn en achter de boomgroep linksonder station Soestdijk. (foto collectie Historische Vereniging Soest/Soesterberg)**

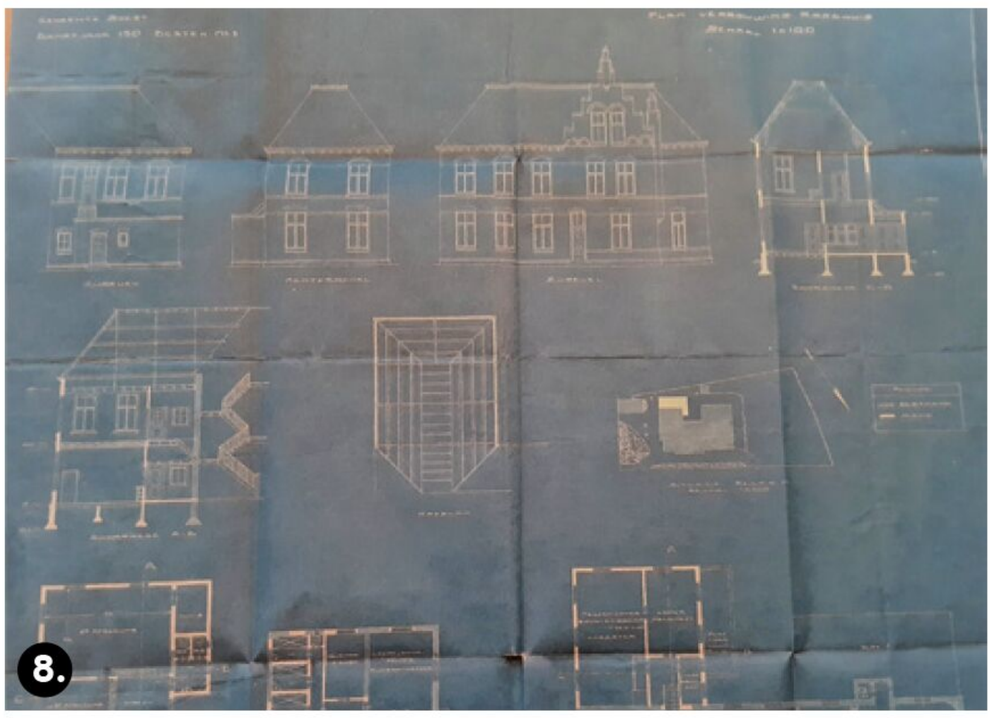
7. **Eric Lorier bericht in de Gooi- en Eemlander van 16 september 2021 over het verdwijnen van de torenspits.**

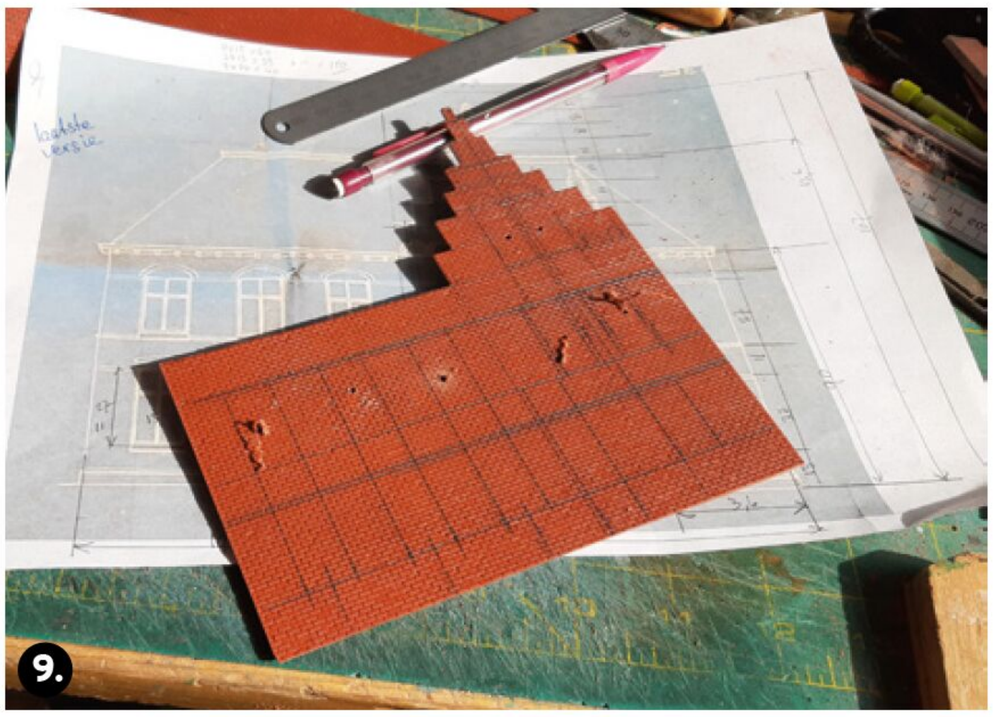
8. **Een van de blauwdrukken, de situatie met politiebureau. In het midden de kapconstructie en rechts daarvan het perceel.**

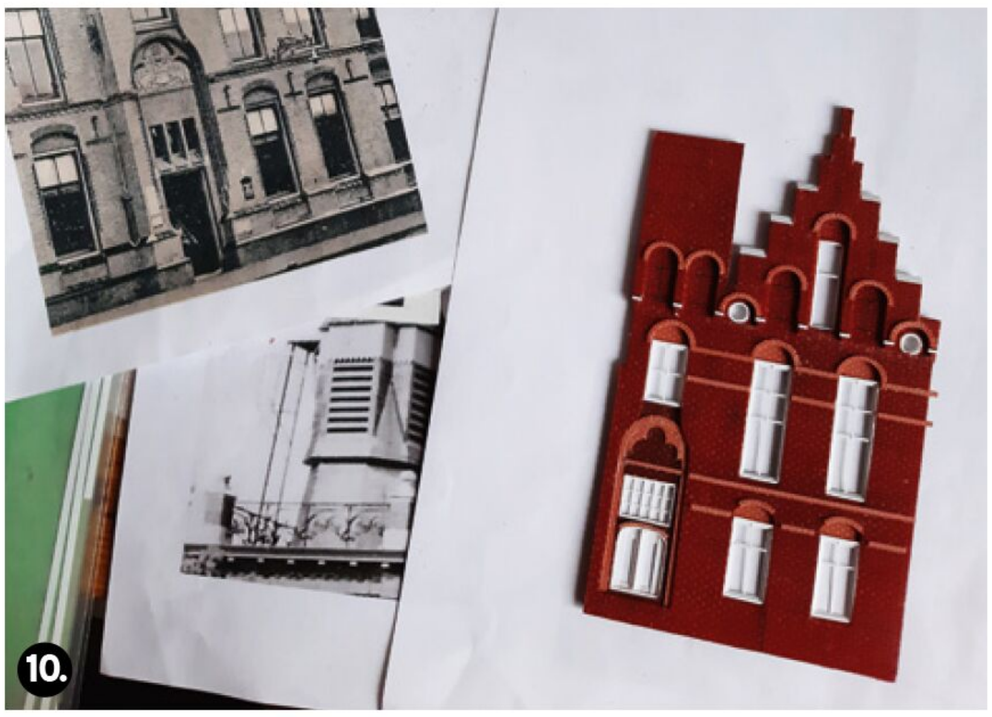
9. **De linker zijgevel met afgetekende ramen en deuren op een baksteenplaat van Vollmer.**

10. **De voorgevel na oplevering.**









complex opgetrokken. Het oude raadhuis is een gemeentelijk monument.

MODELBAAN MSCH

Door de verhuizing van onze MSCH-modelspoorbaan (schaal H0) naar een ander pand in Huizen, kwam er ruimte vrij om in de bocht tussen de stations Soest, Soestdijk en Baarn het oude raadhuis van Soest na te bouwen, nota bene op een plek die overeenkomt met de werkelijke situatie. Op basis van via de Historische Vereniging Soest/Soesterberg verkregen blauwdrukken en oude foto's heb ik, aangevuld met eigentijdse foto's, een aantal tekeningen op schaal 1:87 gemaakt. Het bleek een heel gepuzzel om van het complexe gebouw de juiste verhoudingen te krijgen.

BASISMATERIAAL

De basis van het model bestaat uit polystyreenplaat van 2 mm dikte. Door de hierin gezaagde uitsparingen blijft de binnenkant van het model in de eindsituatie bereikbaar. Ook de etagevloer, die van de zolderetage en de scheidingswanden bestaan uit 2 mm polystyreenplaat. De binnenwanden zijn niet conform de kamerindeling bij het voorbeeld geplaatst, maar geven het


11.


12.


14.


13.



15.

gebouw en de complexe dakconstructie de nodige stevigheid. Door de korte buizen kan de verdieping van verlichting worden voorzien, de pijpen reiken tot net boven de verdiepingsvloeren. De muren van de gevels zijn gemaakt van Vollmer-baksteenplaat. Sommige delen bestaan uit twee of zelfs drie op elkaar gelijmde platen. De uitsparingen voor de ramen en deuren zijn op de muurplaten uitgemeten, afgetekend en uitgezaagd. Daarachter zijn via de beproefde methode van Evergreen-profielen van 0,75 mm en -plaat van 0,25 mm de kozijnen, raamstijlen en deuren geplakt. De versieringen zijn uit baksteenplaat van Slater gesneden, rondgebogen en op de Vollmerplaat gelijmd. De foto's geven een goed beeld van het bouwproces. De toren is met een van de muren verlijmd, door de uitkragende bouw bestaat dit geveldeel uit meerdere op elkaar geplaatste Vollmerplaten waarop de uit Slaterplaat gesneden versieringen zijn aangebracht. In de volgende aflevering komen de dakdekkers in actie en wordt het gebouw gedetailleerd en geschilderd. //

11. De voorgevel met aangebrachte ramen en deuren en opgeplakte randen en bogen van Slater.

12. De voor- en linkergevel zijn geplaatst. Door de uitsparingen in de bodemplaat blijft het interieur bereikbaar.

13. De meeste buitenmuren zijn opgetrokken, evenals de grote toren en de achtkantige kleine toren.

14. De façade met opbouw van de grote toren.

15. De voorzijde met trapgevel en aanzet van de grote toren. De speksteenlijsten, deels uitgevoerd als waterlijsten, en bogen zijn apart aangebracht.

16. De trapgevel is aan voor- en achterzijde van ezelsruggen van polystyreen voorzien, de kleine rondboogfriezen van korte consoles.

17. De onderzijde van het raadhuis. De draden voor de verlichting van de ruimtes op de verdieping zullen door de buizen worden gevoerd.



16.



17.

Baureihe 152

Deel 2
van 2

DEEL 2: VARIATIES OP EEN THEMA

In Railhobby 455 kwam het traject dat leidde tot de bestelling en de indienststelling van de Baureihe 152 aan de orde. Hoewel de typering ‘krachtig en gewoontjes’ suggereert dat verder niets meer over de ES64F te vertellen is, blijkt niets minder waar. Het locomotieftype is ook buiten DB geen onbekende en bovendien zijn ze niet allemaal rood.



DB 152 134, met opschriften voor het Albatros Express-netwerk van Transfracht, bij binnenkomst in Venlo, 23 juli 2021. (foto Marcel van Eupen)


1.


2.


3.


4.

Ten tijde van de komst van de 152'en werd een ander gevolg van de liberalisatie van de spoorwegen zichtbaar: de opkomst van nieuwe vervoerders. Deze hadden een gemeenschappelijk probleem omdat er vrijwel geen locomotieven beschikbaar waren. Alleen in het voormalige Oostblok bleken de spoorwegen genegen om op grote schaal overbodige trekkrachten te verkopen, vooral diesellocomotieven die het stempel 'antiek' meer dan waardig waren. Siemens speelde rond de eeuwwisseling hierop in met de oprichting van Dispolok, verhuurder van tractiemiddelen. Het begon aarzelend met de speciaal voor dat doel gebouwde 152 901 en 152 902 (vanaf 2001 ES64F-901 en ES64F-902), getooid in de huisstijlkleuren geel en grijs. Ook de uit Noorwegen teruggenomen diesellocomotieven serie ME26 (Di6 bij NSB) werden via Dispolok voor verhuur aangeboden, alsmede de 127 001. Het hoofdstuk '152' kreeg bij Dispolok geen vervolg; de verhuurder zette voor wat betreft elektrische tractie vol in op de Taurus en later de ES64F4. In 2005 werden beide 152'en verkocht aan ITL uit Dresden; in 2012 werden ze vernummerd in 152 196 en 152 197. Omdat de verhuurtak door Siemens als vreemde eend in de bijt werd gezien, werd Dispolok in 2006 overgedaan aan Mitsui Rail Capital Europe, bekend van de zwarte locomotieven.

Zuid-Korea en Denemarken

Op basis van de ES64F leverden Daewoo Heavy Industries (tegenwoordig Hyundai-Rotem) en Siemens in 1998 twee prototypes aan de Zuid-Koreaanse spoorwegen. Uiterlijk zijn de familiebanden goed zichtbaar; voor het gebruik van automatische middenkoppelingen moesten het frame en de draaistellen aangepast worden. Na een intensieve testperiode werden in enkele tranches ruim tachtig machines nagebouwd. Later kwam op het Zuid-Koreaanse spoor ook een zesassige locomotief die veel op de 152 lijkt, maar er verder vrijwel geen overeenkomsten mee heeft.

Een zesassige locomotief die dichterbij de ES64F staat, werd in 1999 en 2000 aan de Deense spoorwegmaatschappij DSB geleverd. De ingebruikname van de brug over de Øresund Belt in juli 2000, waardoor rechtstreeks treinverkeer mogelijk werd tussen Duitsland, Denemarken en Zweden, noopte de Denen tot de aanschaf van dertien krachtige locomotieven, vooral ook omdat de tunnel/brugverbinding over en onder de Grote Belt stijgingen kent tot 15,6 ‰.
De machines moesten treinen tot 2000 ton kunnen trekken. Door het ontbreken van faciliteiten voor treinverwarming zijn de in de serie EG3100 genummerde locomotieven uitsluitend geschikt voor de goederendienst. Ze zijn bicourant uitgevoerd: in tegenstelling tot de in Duitsland en Zweden gebruikte 15 kV-wissel-

spanning, was in Denemarken voor 25 kV gekozen. De goederentak van de Deense spoorwegen ging, net als die van Nederland en Duitsland, op in Railion. Enkele naamsveranderingen verder maken de EG3100'en nu deel uit van het materieelpark van DB Cargo Scandinavia en zijn dientengevolge in het verkehrsrot gebracht. De EG3100'en zijn, in ieder geval tot nu toe, de enige zesassige EuroSprinters.

Kleuren en reclamelocs

Al tijdens de ingebruikname kreeg de Baureihe 152 meermaals een ander kleurenschema aangemeten, alle met het bekende verkehrsrot als basis. De eerste locs werden met DB Cargo-opschriften op de flanken afgeleverd. Toen DB Cargo en NS Cargo tot Railion werden, verschenen vanaf 1999 locomotieven met Railion-logo's op de baan. Lang hield deze versie geen stand: al in 2000 rolden locomotieven zonder logo's van de band, alsof men toen al wist hoe vaak de Cargo-tak van DB nog van naam zou wisselen. Extra opvallend waren deze 152'en door de plaatsing van het bekende witte contrastbalkje: niet boven de frontseinen, zoals gebruikelijk, maar daartussenin. De laatste 152'en kwamen vervolgens met logo's van DB Cargo in dienst. Binnen de Baureihe zijn er meer dan voldoende reclame-varianten geweest. Het spits werd in 1999 door de 152 001 afgebeten. De loc werd op initiatief van Märklin in totaalreclame voor 100 jaar DB-museum gebracht. De 152 041 reed vanaf februari 2001 vier jaar met zilverkleurige totaalreclame voor Porsche, de 073, 084 en 086 waren tussen oktober 2001 en februari »

1. Siemens Dispolok begon haar activiteiten met twee ES64F-locomotieven. ES64F-901, inmiddels eigendom van ITL, met een trein richting Nederland. Ahrensdorf, 26 augustus 2011. (foto René de Vries)

2. Nog in de Dispolok-kleurstelling, maar met ITL-logo rijdt de inmiddels 152 196 genummerde loc op 8 juni 2016 door Königstein. (foto Marcel van Eupen)

3. Beide Captrain-locs, de 152 197 en 196, slepen een loc Baureihe 186 en een sleep silowagens door Königstein richting Bad Schandau, 28 mei 2018. (foto Michael Postma)

4. Nog in de DSB Gods-kleurstelling nadert EG 3112 bij Farhus grensstation Padborg, onderweg naar Duitsland; 18 augustus 2011.

5. Op 18 augustus 2011 staan twee vertegenwoordigers van DB Schenker Rail Scandinavia in Padborg: links de door Bombardier gebouwde 185 327, rechts de EG 3108.



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

2003 in het blauw van Siemens onderweg. Eveneens in het blauw zijn de 152 134-138 sinds 30 augustus 2008, maar dan met opschriften voor het Albatros-netwerk (een netwerk van containershuttles) van Transfracht. Tot slot is de 152 005 het vermelden waard: deze was tussen 30 augustus 2007 en november 2013 getooid met totaalreclame voor Claas, bouwer van landbouwvoertuigen. De locomotief raakte betrokken bij een aanrijding en werd aansluitend opnieuw gespoten, maar niet meer beplakt.

ETCS

Hoewel de oudste locomotieven meer dan 25 jaar oud zijn en DB al afscheid heeft genomen van een aantal generatiegenoten Baureihe 101 en 145, zijn er geen plannen de Baureihe 152 op een zijspoor te zetten. Dat blijkt onder meer uit de aanbesteding die in oktober 2022 is gepubliceerd om de 152'en uit te rusten met het treinbeïnvloedingssysteem ETCS. Hiermee is een behoorlijke investering gemoeid. De onopvallende ES64F houdt dus nog wel een tijd manmoedig stand op met name de noord-zuidverbindingen te midden van de bont beplakte Traxx'en en Vectrons. //

6. Met de 152 169 vraagt DB aandacht voor het intranet voor machinisten, het Tf-Portal. Met een afvoertrein van de hoogovens in Dillingen wordt op 8 oktober 2021 het Kraftwerk Ensdorf gepasseerd.

7. Een sleep overtollige zelflossers wordt door de 152 150 van Hamburg naar Bebra vervoerd en passeert Osnabrück op 25 februari 2021.

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





De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



HOVM tijdelijk gesloten

Het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) is sinds 8 januari wegens een verbouwing tijdelijk gesloten. Op 2 april 2023 gaat het museum weer open. De verbouwing is een direct gevolg van het samengaan van het HOVM met de werkgroep Scheveningen van de Tramweg-Stichting. De samenvoeging betekent dat het museum aan de Frans Halsstraat opnieuw wordt ingericht.
Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/hovm

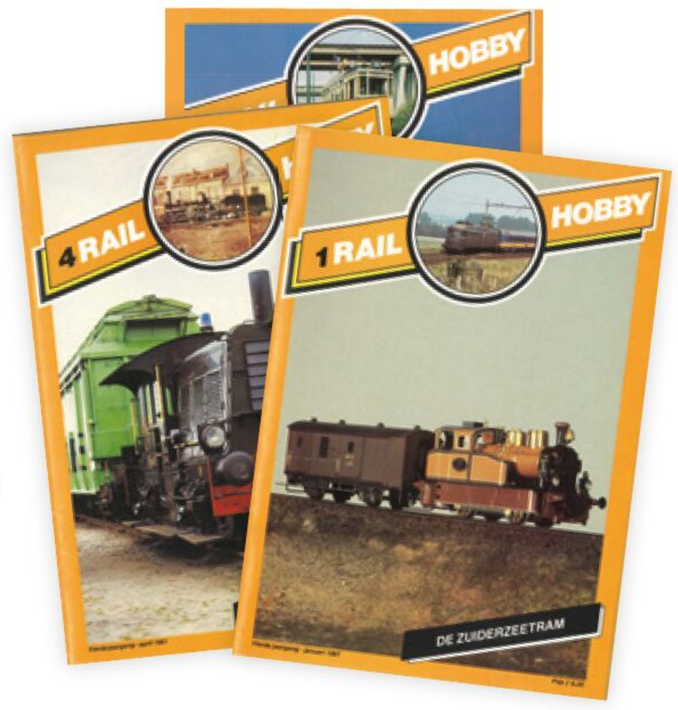


Nieuwsbrief

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

Railhobby archief uitgebreid

Het online archief van Railhobby is aangevuld met de jaargang van 1981. Vanaf nu leest u als online of all-in abonnee de tien nummers van dat jaar online. Ga naar **Railhobby.nl/archief**, log in en lees deze uitgaven (opnieuw). Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via **Railhobby.nl/upgraden** en u heeft direct toegang tot het archief van 1978 t/m 1981 en 1989 tot heden.





Stoomtreinen in Arnhem

In het derde weekend van december 2022 was het druk met stoomtreinen rond Arnhem. De Veluwsche Stoomtrein Maatschappij pendelde twee dagen naar Ede-Wageningen met de Christmas Express, waarvoor de 23 076 en de 23 023 van de Stoom Stichting Nederland (SSN) de tractie leverden. Ook deed op 17 december 2022 SSN 01 1075 met een trein van Rotterdam naar de kerstmarkt in het Duitse Essen de Gelderse hoofdstad aan.



1.

Mijn Railhobby

In het Railinterview wordt een modelbaan of diorama van een lezer of een modelbouwclub getoond. Dit kan inspiratie voor uw baan geven. In deze aflevering stelt Ger van Aken zijn stedelijke modelbaan aan u voor, geïnspireerd door diverse Duitse steden. De hoge gebouwen en S-Bahnviaducten maken het tot een echte stad.

Hoe ontstond het idee voor deze baan?
“In 1985 raakte ik geïnspireerd door een artikel in Railhobby. Daarin werd een modelspoorbaan beschreven waar ook een tramlijn in was opgenomen. Zo ontstond het idee om een baan met de combinatie van trein en tram te bouwen, maar dan in de vorm van een stad.”

Hoelang bent u al bezig met de baan?
“Mijn eerste modelbaan ontstond in 1985, in de slaapkamer bij mijn ouders thuis. Wat later volgde een grotere modelbaan in de kelder. Toen ik in 2003 uit huis ging, verhuisde de gehele baan naar de kelder van mijn nieuwe woning. Daar kon de modelbaan in een aparte kamer worden ondergebracht. Ideaal, want hij staat er nog steeds. Sinds 2017 is de baan te zien op mijn Facebookpagina, genaamd ‘Gercostad’. Daar plaats ik foto’s van de modelbaan, maar ook van nieuwe aankopen zoals auto’s, trams en huizen.”

Welke schaal en tijdperk houdt u aan?
“De afmeting van de huidige modelbaan - gebouwd in schaal 1:87 - is 3,50 x 4,20 meter. Als tijdsbeeld houd ik de jaren 80 en 90 aan, maar er zijn ook enkele moderne elementen te vinden. Een voorbeeld is een zijstraat met oudere woonhuizen, waar een moderne koeriersdienst bestellingen aflevert. Door mijn interesse in Duitse steden en specifiek Berlijn, zijn de huizen,

trams en treinen op Duitse voorbeelden gebaseerd. Naast de treinen van de S-Bahn en trams rijden er - via het Faller Car System - bussen en vrachtwagens."

Heeft u veel zelf gebouwd?

"Het meeste heb ik zelf gebouwd. De baan bestaat uit diverse straten, viaducten en woningen. De woonhuizen zijn bouwpakketten van Faller, Kibri en Pola, waarvan ik de meeste een andere kleur heb gegeven, zodat ze realistischer overkomen. De straten, ook die met het Faller Car System, zijn asfaltkleurig geverfd, de trottoirs zijn van een sceneryfabrikant en grijs gehouden. De viaducten voor de S-Bahn heb ik zelf ontworpen en »



2.



3.

1. De sporen naar het Hauptbahnhof liggen op viaducten.

2. De uit bouwkits van diverse fabrikanten opgetrokken panden staan goed in de verf.

3. Slot Spandau met de grote paleistuinen is met lijn 14 goed bereikbaar.

4. De reizigers in de S-Bahn, hier een BR 480 op ringlijn 41, hebben een goed zicht op de stad. Dat geldt ook voor de passagiers op het bovendek van lijn 145.



4.

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** FOTO'S VAN PAULA



5.

gebouwd. Ik heb het idee om een metro onder de stad aan te leggen. Die ben ik aan het uittekenen, compleet met een metrostation. Helaas is metromaterieel moeilijk te vinden."

Waar bent u het meest trots op?
"Dat is het Slot Spandau. Het is ontstaan uit drie bouwkits van verschillende type huizen en fabrikanten. Ik heb het tot één gebouw gecombineerd. De omgeving rond het slot is aangekleed met fonteinen, bomen, bloemen en gras. Inwoners kunnen tram 14 naar Slot Spandau nemen om het landgoed te bezoeken en wellicht een ritje met de koets maken." //

5. Langs de hoge, statige panden is voor de tram een vrije baan aangelegd. Daar voor de deur parkeren niet mogelijk is, hebben de meeste bewoners een ov-abonnement.

6. Jongeren vermaken zich graag op het grasveld in de boog van het tramspoor. Voor het monument zullen ze geen oog hebben.

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



6.

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



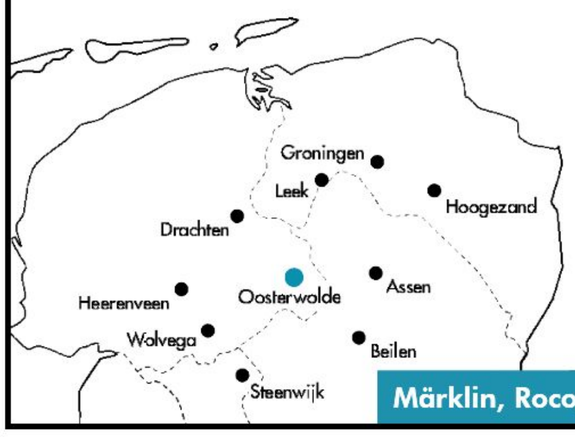
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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 1
van 2

De Koploper van DE INTERCITYDIENST

DEEL 1: ICM, PLAN Z, NIEUW ONTWERP

In 2022 werden de eerste treinstellen van de hoofdserie InterCity Materieel (ICM) gepland buiten dienst gesteld. Hoewel het einde voor dit materieel nog niet direct aan de horizon gloort, zal de rol van de treinstellen de komende jaren sterk afnemen, als de Intercity Nieuwe Generatie eindelijk in dienst komt. Dit vormt, samen met de hernieuwde komst van diverse 'Koplopers' in 1:87, een mooi moment eens nader te kijken naar het ICM.



1.

Hoewel het ICM stamt uit de jaren tachtig en negentig en allerminst als ouderwets wordt gezien, is ook van dit materieel de ontwikkeling te relateren aan het grote moderniseringsplan Spoor naar '75 van de Nederlandse Spoorwegen (NS) van eind jaren zestig. In 1970 werd het nieuwe dienstregelingmodel Spoorslag '70 geïntroduceerd met de aanvankelijk '40 steden tempo-trein' genoemde nieuwe intercity. Het enige dat ontbrak, was nieuw materieel voor deze diensten. Dat was ook niet direct nodig, aangezien de nieuwe opzet van de dienstregeling met het bestaande materieel uitgevoerd kon worden. De comfortabele 'Hondekoppen' waren weliswaar nog niet zo oud, maar kwamen langzaam op gang. In de eerste jaren van het nieuwe dienstregelingmodel veranderden de behoeftes. Niet alleen groeiden de reizigersaantallen, ook kwamen enkele nieuwe spoorlijnen in zicht. Het belangrijkste project was de Schiphollijn. Ook groeide het aantal stations waar intercitytreinen stopten. NS wilde daarom een nieuwe trein met een hogere aanzetsnelheid en die sneller kon rijden.

Protoserie

Het meest opvallende aan de nieuwe treinstellen was de doorloopkop. Dit was een intern NS-idee en werd



2.

TEKST: SICCO DIERDORP & TON OOSTEROM,
FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): BART VAN 'T GRUNEWOLD

uitgewerkt door het uit Werkspoor voortgekomen bedrijf Alpha Engineering. Om ruimte voor de doorloopmogelijkheid te maken, verhuisde de machinist naar een 'cockpit' boven de koppen. Het idee was niet nieuw: de Deense Lyntog-treinstellen Litra MA bijvoorbeeld hadden dit al, zij het minder geavanceerd. Het overstappen tussen de treindelen - als treinen worden gecombineerd en gesplitst - kon dan tijdens de rit plaatsvinden, waardoor chaos op de perrons en de daaruit voortkomende vertragingen konden worden voorkomen. Ook kon de minibar-service de gehele trein bedienen.

De reizigersafdelingen waren modern voor die tijd: open en ruim met balkons alleen aan weerszijden van de bakken. De banken waren deels in vis-à-vis en deels in coach-opstelling geplaatst, conform de verbouwing die een deel van de 'Hondekoppen' in die periode onderging. Talbot was de fabrikant van de stellen die in 1977 als 4001-4007 werden geleverd. Aanvankelijk kende het nieuwe materieel, ook wel ICM-0 genoemd, diverse problemen; met name aan de doorloopkop moest flink worden gesleuteld. Omdat NS bewust voor deze dure technische oplossing had gekozen, wilde men deze goed kunnen testen, wat de hoofdreden was om de proefserie te bouwen. Een van de aanpassingen aan de doorloopkoppen van de protoserie waren de 'puisten' op de kopdeuren. Het was aanleiding de stellen namen te geven, die op elke kop op een van de bewuste deksels werden aangebracht. Dat er tijd was om te testen alvorens een grote serie te bestellen, »



3.

1. **Een kleurrijke verschijning was de 4028 in het kader van vijftig jaar Kinderboekenweek. Samen met een geel-blauwe soortgenoot kwam het treinstel op 3 september 2004 langs Vechten. (foto Edwin Mos)**

2. **De komst van ICM was mede ingegeven door de traag accelererende 'Hondekoppen'. De 1788 is een vertegenwoordiger van dit type, die op 16 oktober 1987 in 's-Hertogenbosch te zien was. (foto Raymond Kiès)**

3. **Vlak voordat in IJmuiden het reizigersvervoer werd beëindigd, kwam prototype 4001 als extra trein op 5 juni 1983 op bezoek.**


4.


5.

speelde ongetwijfeld mee. De bedoeling was al in 1979 zestien treinstellen na te bestellen, maar hiervan werd op het laatste moment afgezien omdat de protoserie nog teveel kinderziektes kende.

Serielevering

Nadat voldoende vertrouwen was opgedaan met de zeven prototypen en een geheel nieuwe doorloopkop was ontworpen, bestelde NS in 1982 veertig treinstellen ICM-1 die eveneens uit drie rijtuigen bestonden. Naar oud gebruik werden de nieuwe treinstellen doorgenummerd vanaf het eerstvolgende tiental. Tussen eind 1983 en medio 1987 kwamen de 4011-4050 in dienst. Het verschil met de voorserie was groot. Buiten de met name technisch afwijkende doorloopkoppen waren de kopgedeeltes anders ingericht, er waren diverse verschillen in het interieur en de raamindeling, waren de koersrollen niet meer boven de reizigerscompartimenten geplaatst, maar aan de zijkant van de koppen. De constructie van de doorloopkop voor de protoserie was in eigen beheer door de Hoofdwerkplaats Haarlem gebouwd. Voor de hoofdseries werden ze door een dochterbedrijf van RMO Werkspoor gefabriceerd. Door de matige loopeigenschappen van de Wegmann-draaistellen van het ICM-0, werd vanaf ICM-1 gekozen voor SIG als leverancier.
De doorloopkoppen van de 4001-4007 konden aanvankelijk niet worden doorverbonden met die van het ICM-1. Daardoor bleef het ICM-0 in de aparte omloop tussen Amsterdam en Nijmegen rijden tot hun doorloopkoppen opnieuw waren aangepast, zoveel mogelijk naar die van het ICM-1. De seriestellen stroomden in de noord-oost-diensten in, die ze aanvankelijk deelden met ‘Hondekoppen’. Aansluitend op ICM-1 kwam een tweede deelserie op de baan: 47 stuks ICM-2 (4051-4097). Hiermee konden niet alleen de gehele noord-

oost, maar ook diverse andere verbindingen door dit materieel gereden worden. Het belangrijkste verschil tussen ICM-1 en ICM-2 is dat eerstgenoemde voorzien was van een traditionele weerstandschakeling en de tweede serie choppers had. Het verschil viel vooral op door geluid en rijgedrag, maar er is ook een klein aantal optische verschillen tussen beide deelseries. In 1990 was de serie compleet, maar door de investeringen in de jaren negentig in de infrastructuur, was meer materieel nodig. Aanvankelijk was het idee meer driedelige stellen bij te bouwen (vandaar dat de serie 4100 altijd is opengehouden) of de bestaande stellen te verlengen. Het laatste idee verviel omdat het een te grote invloed op de rijkarakteristieken zou hebben. In 1989 werden dertig vierdelige stellen serie ICM-3 besteld die de nummers 4201-4230 kregen. In plaats van een AB-middenbak kregen ze een eerste en een tweede klasse-rijtuig; hiervan was één van de draaistellen aangedreven. De driedelige treinstellen hadden twee aangedreven draaistellen. In 1993 werd tenslotte nog de deelserie ICM-4 geleverd, bestaande uit de viertjes 4231-4250.

Reclameobjecten

Uiteraard was het voor de tijd hypermoderne intercitymaterieel het paradepaardje van NS. Ter gelegenheid van de opening van de doorgaande verbinding van Amsterdam naar Leiden via Schiphol, waarbij de nieuwe Westelijke Tak aansloot op de Schipholllijn, werd een opvallende promotiestunt bedacht. In 1986 werden de 4011 en 4012 in de kleuren van de luchtvaartmaatschappijen KLM respectievelijk Martinair Holland gebracht. Beide stellen waren een opvallende verschijning in de reizigersdienst en werden door de hooggelegen cabines en vliegtuigkleuren al snel vergeleken met een Boeing 747. Om de zichtbaarheid van de treinstellen te verbeteren, werden grote stippen op de neuzen »



6.

DE GROOTSTE NOVITEIT VAN HET ICM WAS DE DOORLOOPKOP



7.



8.

4. Een van de puzzelstukken die uiteindelijk tot een compleet ICM-treinstel moeten leiden bij Talbot in Aken, 15 januari 1987. (foto Guus Ferrée)
5. Treinstel 4001 'Arnold' in Utrecht op 22 maart 1985. De puisten op de frontdeuren waren het gevolg van een constructiewijziging van de doorloopkop. (foto's 5 & 8 Raymond Kiès)
6. Vier ICM-treinstellen als intercity van Groningen en Leeuwarden naar Den Haag en Rotterdam komen door het in mei 1998 gesloten station Soestduinen, 4 juli 1989.
7. De 4078 en 4020 hebben Hoofddorp bijna bereikt als de nog dubbelsporige Schipholtunnel wordt verlaten, 6 augustus 1989.
8. De doorloopkoppen van de 4019 (met voetballen) en 4075 in bedrijf. Amersfoort, 16 juni 1990.



9.


10.

IN 1993 WERDEN DE VIERTJES ICM-4 GELEVERD


11.

aangebracht; de 4011 heeft zelfs twee varianten gekend. Hoewel de stellen slechts een, respectievelijk twee jaar reden, hebben ze een bijna mythische status gekregen. Het idee ‘companytreinstel’ sloeg bij enkele grote bedrijven aan en in 1988 werden de 4024 en ex-Martinair 4012 in het uiterlijk van verzekeringsmaatschappij Aegon gestoken. In 1990 werd ook de 4011 een Aegon-stel. De drie werden weer geel-blauw in 1994 en 1995. De 4050 werd in 1995 uitgevoerd in de blauwe huisstijl van De Lage Landen leasing & factoring. In eerste instantie was de bedrijfsnaam in grote witte letters aangebracht, maar omdat dit onleesbaar bleek en reizigers last hadden van de beplakte ramen, werd de outfit na enkele maanden aangepast. In 1998 werd de bestickering vervangen door de eveneens blauwe kenmerken van uitzendbureau Randstad. In die hoedanigheid reed het stel tot 2002. Ter gelegenheid van de sponsoring van NOC*NSF door NS Reizigers werd de 4241 in 2004 in een oranje-witte kleurstelling gebracht, in 2005 gevolgd door de 4201 en 4240 in een veel kleurrijkere variant met foto’s van sporters. Het drietal reed als zodanig tot hun modernisering in 2010/2011.

150 jaar spoorwegen

Ter gelegenheid van het groots gevierde 150-jarige jubileum van de spoorwegen in Nederland in 1989, werd de nieuwe 4083 voorzien van kleurrijke confetti op de buitenkant en speelde het de hoofdrol tijdens een lange televisie-uitzending; het was verbouwd tot rijdende studio. Het idee kwam helaas niet uit de verf, mede omdat het de bijna enige dag met slecht weer van die zomer was. De confetti werd snel verwijderd. Wat bleef, was de naam ‘Koploper’ die op dit stel naast de NS-logo’s was aangebracht. Aansluitend werden ook de andere treinstellen van de bijnaam voorzien. Er waren ook kleinere en kortlopende versieringen. In 1990 kreeg een groot aantal stellen grote voetballen met oranje strepen op de koppen ter gelegenheid van het WK voetbal, maar na de vroegtijdige aftocht van het Nederlands elftal werden ze snel verwijderd. De 4011-4015 werden in 1995 voorzien van Schiphol-logo’s, maar deze werden verwijderd omdat bleek dat het niet haalbaar was om deze stellen daadwerkelijk in diensten naar Schiphol te houden. Tussen 1999 en 2007 reed de 4023 met een kleurrijk interieur van de hand van de Italiaanse ontwerper Alessandro Mendini ter promotie van het Groninger Museum. Uiterlijk was het stel herkenbaar aan de witte deuren. De 4028 reed in 2004 een aantal maanden met een kleurrijke totaalreclame voor de Kinderboekenweek. De 4210 en 4051 hadden korte tijd versieringen ter gelegenheid van de geboorte van de tweede en derde dochter van het koninklijk paar.



12.

Aanpassingen

Zoals gezegd werden de seriestellen vanaf 1984 op de noord-oost-verbindingen ingezet, eerst de treinen vanuit Amsterdam (vanaf 1986 Hoofddorp). Al snel reden ze ook vanuit Den Haag en Rotterdam en naar Enschede. Op de gezamenlijke trajecten, met name Utrecht - Zwolle, reden tot vijf drietjes gecombineerd. Ook de 'boottreinen' naar Hoek van Holland met aansluiting op de boot naar Harwich, een heuse EuroCity, werden enige tijd met ICM gereden. Met de uitbreiding van het aantal stellen kwamen ze ook in andere intercityverbindingen terecht, zoals naar Vlissingen, Venlo en Nijmegen.

Vanaf treinstel 4067 werd de sBk (het stuurstandrijtuig) voorzien van een fietsenruimte. De al geleverde stellen ICM-1 en -2 kregen deze vanaf 1988, waarbij de bakcodering sBFk werd. De motordraaistellen hebben (buitenliggende) wielremschijven; deze kunnen hun warmte minder goed kwijt. In 1992 werden hierin scheuren ontdekt en braken er onderweg zelfs stukken uit. Alle remmen op de motordraaistellen gingen buiten dienst, zodat de maximumsnelheid omlaag moest, wat gevolgen had voor de dienstregeling. Verbeterde remschijven brachten soelaas. NS besloot voortaan geen wielremschijven meer toe te passen, maar de techniek schrijdt voort en men is van mening veranderd: SLT is geheel uitgerust met dit type remschijf. De viertjes waren van meet af aan ook voorzien van magneetremmen en in 2012 en 2013 werden deze ook geplaatst op drie van de vier loopdraaistellen van de drietjes; bij deze draaistellen kwam de blokkenrem te vervallen. Over de modernisering en de jaren die daarna volgden, leest u in het volgende deel. //



13.

9. **Vliegen op vlieghoogte nul met de 4011 tussen Hengelo en Enschede, 16 april 1989. (foto's 9 & 10 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)**

10. **Treinstel 4012 was naar aanleiding van de opening van de Westelijke Tak in de kleuren van Martinair Holland gebracht. Hengelo, 25 juli 1988.**

11. **Treinstel 4050 in de kleuren van Randstad voert bij Loenersloot een intercity aan, 6 juni 1989. (foto's 11 & 12 Sicco Dierdorp)**

12. **Het verhaal ICM is niet uitsluitend geel-blauw getint. De Olympische 4201, samen met de 4083 op 27 april 2007 bij Assel onderweg, is daarvan een voorbeeld.**

13. **De zojuist geplaatste magneetrem onder treinstel 4097 in Onnen, 30 september 2012. (foto Ton Oosterom)**

HÉT ONMISBARE NASLAGWERK MET ALLE NOVITEITEN

Neurenbergspecial 2023

Begin maart verschijnt de zesde Neurenbergspecial. Hiervoor verzamelt de redactie speciaal voor u alle informatie over de verwachte noviteiten van 2023. Alle schalen komen aan bod in een alfabetisch overzicht. Daarnaast stellen we een aantal modellen nader voor in een Uitgelicht. Mis deze special niet!

€ 10,99

Wilt u deze special met korting ontvangen? Word nu abonnee (zie pagina 50) of upgrade uw abonnement via Railhobby.nl/upgraden



BESTEL NU MET GRATIS VERZENDING T.W.V. € 3,99*

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: _____

RH456

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. € 3,99 bij bestellen vóór 10 februari 2023. De Neurenbergspecial verschijnt begin maart.

Rail Force One 1830

EX-NS 1600 MET PORTUGEES DESIGN

Modelliefhebbers zijn soms aangewezen op eigen vaardigheden. Een model van het gewenste locomotieftype is er wel, maar niet in de gewenste uitvoering. Dan zijn er twee opties: wachten tot dat model op de markt komt of zelf aan de slag gaan. Silvester van Kleij deed het laatste om de Rail Force One 1830 op de modelrails te kunnen zetten.

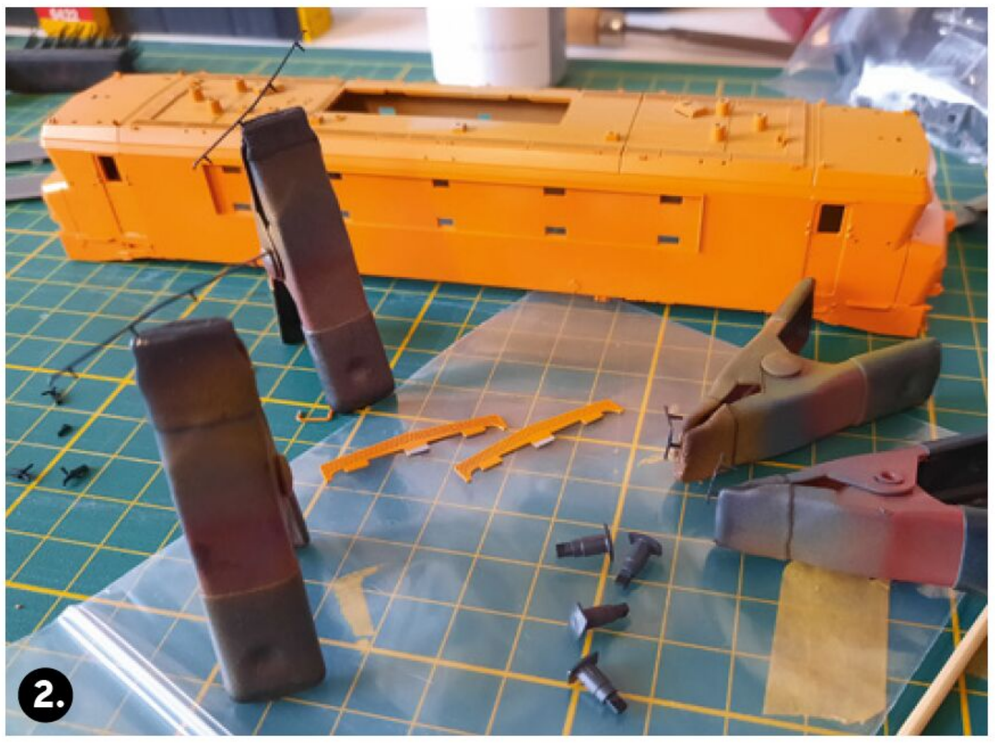


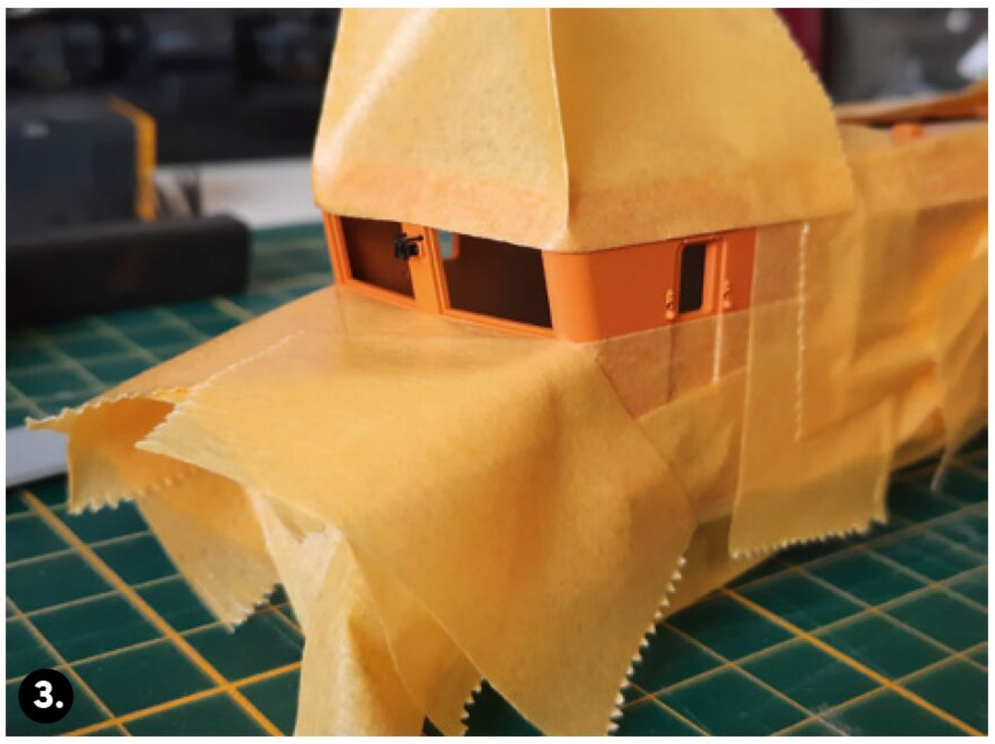
Staatsieportret van het voltooide model.

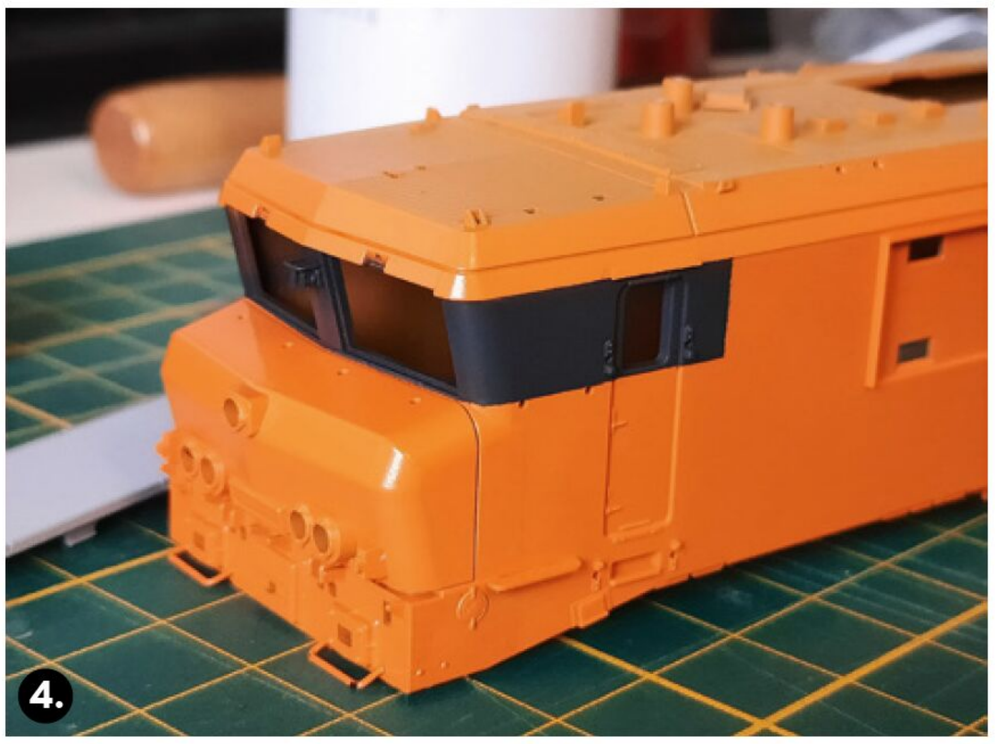
VOORBEELD & MODEL

Rail Force One (RFO) is sinds 2016 speler in het goederenvervoer per spoor in Europa. Voor het Nederlandse binnenlandse vervoer gebruikt men sinds de oprichting locomotieven van de voormalige NS-serie 1600/1800. Het betreft locomotieven die door RailRelease zijn overgenomen uit de boedel van het failliete Locon, die ze op haar beurt van NS Financial Services had verworven. Van de zeven exemplaren zijn er vijf dienstvaardig. RailRelease is evenals Rail Force One een dochtermaatschappij van de Rail Innovators Group. Sinds eind 2022 zijn de door RFO gebruikte 1800'en, net als de 600'en en 'Belg' 6702 bij RFO Fleet Services ondergebracht.
De huisstijl van de vorige eigenaar bleef aanvankelijk duidelijk zichtbaar, maar in 2018 kreeg de 1829 de grijze RFO-kleurstelling, in januari 2022 gevolgd door de 1828. Het onderscheid tussen beide locomotieven is duidelijk: de 1829 heeft wit-zwarte sierlijnen, de 1828 rood-wit-blauwe. In april 2021 verschijnt ook de 1830 in de uiteindelijk gewijzigde kleurstelling voor RFO op de baan. Het opknappen van deze loc werd door eigen personeel tussen de bedrijven door gedaan en is daardoor in meerdere variaties te zien geweest; enige tijd zelfs met twee gezichten waarbij één neus een design had dat op de Marokkaanse versie van dit loctype is gebaseerd. Uiteindelijk kreeg de 1830 een kleurstelling die is geïnspireerd op de Portugese halfzusjes serie CP 2600/CP 2620. »













Model

Voor de vertaling naar model ben ik uitgegaan van de grijze RFO 1829 van Roco, artikel 70163 of 78164. Na het scheiden van onderstel en kap heb ik voorzichtig alle losse details van de locomotiefkap verwijderd. Deze zijn voor de overzichtelijkheid in twee hoofdgroepen verdeeld en in afzonderlijke zakjes bewaard. In het eerste komen de onderdelen die later zonder bewerking kunnen worden herplaatst, zoals de stroomafnemers. In het andere komen de details die een kleurbehandeling moeten ondergaan. De geheel gestripte kap is vervolgens in een bak met ontvetter (Dasty) geplaatst. Na twee dagen kunnen de oude laklagen met een nagelborsteltje gemakkelijk worden verwijderd.

1. De gestripte RFO 1829 met de zakjes met wel of niet te behandelen onderdelen.

2. De kap in zijn nieuwe oranje kleur. De onderdelen voor de volgende kleur liggen klaar.

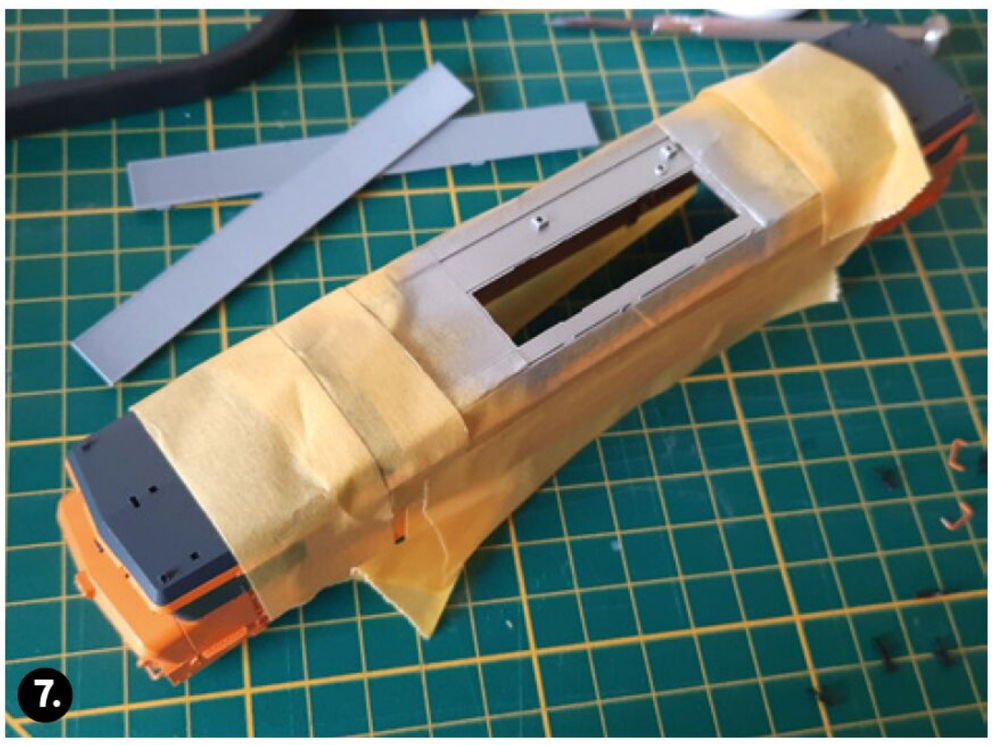
3. De band om de ramen dient netjes te worden afgeplakt. De stekkerdoos tussen de cabineramen is met Kristal Klear vastgezet.

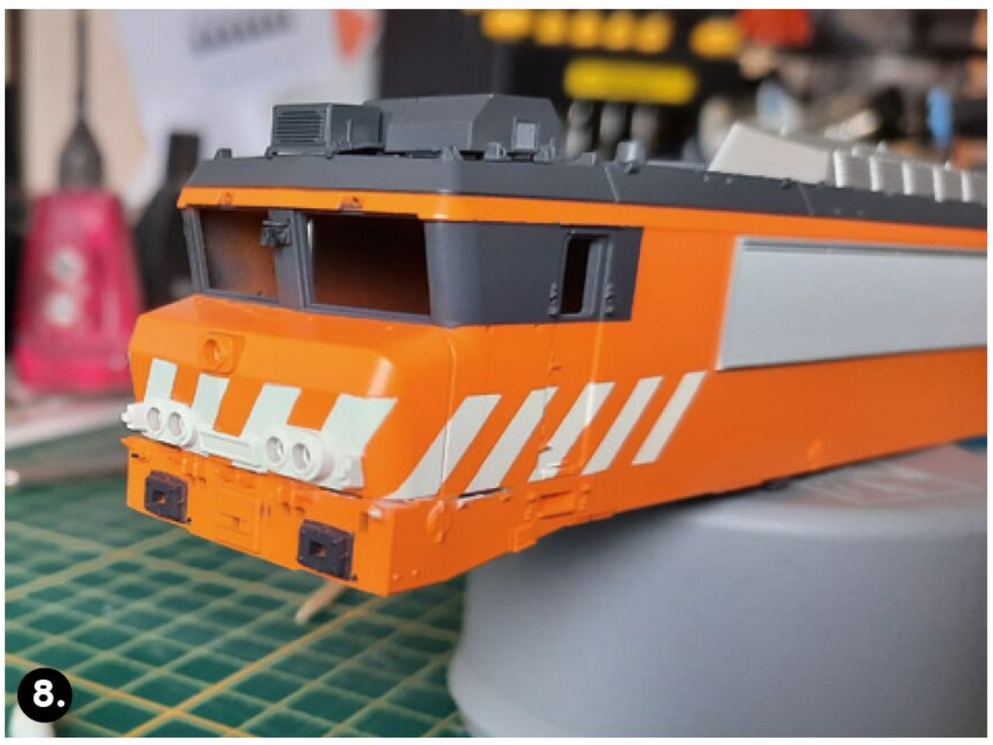
4. Het wegnemen van de maskeertape en het beoordelen van het resultaat zijn altijd spannend.

5. Het dak is in twee kleuren gezet en dat betekent afplakken.

6. Het dak staat strak in de grijze lak.

De volgende stap is het oranje spuiten van de gehele kap (RAL-code 2008) waarbij ook de losse delen die oranje moeten worden, zijn meegenomen. Voor de volgende handelingen moeten bepaalde delen eerst zorgvuldig worden afgeplakt. Waar mogelijk, worden de eerste van de uitgenomen details zoals de stekkerdoos tussen de cabineramen, teruggeplaatst. Na afplakken en het grijs spuiten van de band om de cabineruiten is het spannend hoe het resultaat eruit ziet als de afplaktape wordt verwijderd. De gebruikte kleur grijs is gebaseerd op het Roco-grijs (RAL-code 7016) die bij Sikkens de kleurcode 499H6 heeft. Hierbij is overigens afgeweken van het Portugese voorbeeld, dat een bruine band om de frontruiten heeft. Wel is de band conform de CP 2600 over de cabinedeuren verlengd. Ook enkele details aan de onderzijde van de »


7.


8.


9.



10.



11.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): SILVESTER VAN KLEIJ

7. De tweekleurigheid betekent afplakken voor de volgende spuitronde.

8. Op enkele plaatsen is een kleine nabewerking niet te vermijden.

9. De kap wordt voorzien van de beschermende hoogglanslak.

10. De transfers worden één voor één zorgvuldig aangebracht.

11. De laatste details zijn teruggeplaatst, de aanpassingen aan de loc zijn voltooid.

bakrand worden grijs. Omdat de Roco-loc een geheel zwart onderstel heeft, moeten zowel het onderstel als de draaistellen grijs worden gespoten. Om latere problemen te voorkomen, heb ik de assen met wielen voor het spuiten uitgenomen.
Hierna verplaatsen we onze aandacht naar het dak. Alles dat niet grijs mag worden, is afgeplakt en na het spuiten heeft de kap weer een mooi strak dak. De ventilatiegroep krijgt een andere kleur: zilver, RAL 7006. De ventilatieroosters hadden al de juiste grijze kleur, maar dat geldt niet voor de rand op de kap rondom het rooster. Deze zijn met RAL 7045 in de juiste kleur gezet.

Opschriften

De RFO 1830 heeft met de witte schrikstrepen op de fronten een bijzonder design. Om mooie, strakke banen en lijnen te krijgen, heb ik een speciale methode gevolgd. Op basis van enkele van de voor dit doel gemaakte foto's van de 1830, is op de computer het strepenplan getekend dat later op de plotter is uitgesneden. Dit lijkt de omgekeerde werkwijze, want gewoonlijk zouden eerst de witte vlakken worden aangebracht en daarna de oranje kleur, maar bij een eerder project gaf dat door de vele kleine stukken tape niet het gewenste resultaat. De maskers zijn meerdere keren geplot zodat misplakken of reparaties snel, makkelijk en netjes zijn uit te voeren. Dit bleek nodig toen na het spuiten van de schuine witte strepen de nummerplaat- en lamphouders wit in plaats van oranje waren geworden. Als voorlopig laatste handeling met verfspuit wordt de kap in een beschermende blanke laklaag gezet.
Voor de opschriften op de watertransfers heb ik de maatvoering op basis van de hierboven genoemde foto's opgemeten en vervolgens getekend. Het eigenlijke printen is uitbesteed aan Adrie Gomes, bekend van decals op de beurs in Houten. De transfers worden voor het plaatsen zo klein mogelijk uitgeknipt en met een klein kwastje en een beetje lauw water op de gewenste plaats gemanoeuvreerd. Met een droge kwast is het teveel aan water opgenomen en tevens voorzichtig onder de transfer vandaan gewreven. Deze procedure wordt voor alle andere transfers herhaald, maar let op dat de geplaatste nog kwetsbaar zijn. Met een zilverkleurige stift (Edding 751) worden de lamprandjes, deurklinken en drempels aangezet. Hierna volgt de definitieve beschermlaag in de vorm van een



12.

blanke satin lak. Na drogen kunnen de niet aan te passen onderdelen worden teruggeplaatst. Tenslotte heb ik de lampglazen aan de binnenkant van geel afplaktape voorzien zodat de witte smd-leds van de frontseinen een geler licht uitstralen. De Rail Force One 1830 kan in de hedendaagse outfit in model worden ingezet. //



12. Zijaanzicht van de RFO 1830 in oranje huisstijl.

13. De echte RFO 1830, hier voor een goederentrein op station Nijmegen, 27 januari 2022.

14. De inspiratie voor RFO 1830 kwam uit Portugal. CP 2601 in Porto; let op het bruin rond de ramen en als kleur van het dak, 23 november 2021. (foto Raymond Kiès)



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





1.

Nieuwe toekomst voor Linha de Cascais

De handtekeningen zijn gezet, binnen afzienbare tijd begint het project om de spoorlijn tussen Lissabon en Cascais te moderniseren. Deze verbinding is in Portugal (nog) een buitenbeentje.

De Linha de Cascais is onderdeel van het voorstadsnet van Lissabon dat op één lijn na wordt geëxploiteerd door de nationale spoorwegmaatschappij Comboios de Portugal (CP). De uitzondering is de treindienst naar Setúbal via de Ponte 25 de Abril over de Taag van Fertagus, de enige particuliere reizigersvervoerder in Portugal.

Dagjesmensen

De spoorlijn naar Cascais, mondaine badplaats aan de kust van de Atlantische Oceaan, kwam tussen 1889 en 1895 in dienst. De verbinding parallel aan de Taag was een compromis, want men wilde eigenlijk een spoorlijn via Sintra, hoewel voor deze variant de nodige complexe kunstwerken gerealiseerd hadden moeten worden. De exploitatie van de lijn kwam niet veel later in handen van Sociedade Estoril (SE) die als voornaamste doelstelling had de aantrekkingskracht van de regio Estoril, waar de spoorlijn doorheen loopt, te vergroten. Om de verwachte stijging van de reizigersaantallen te kunnen verwerken, moest de frequentie omhoog en daarvoor zou de lijn geëlektrificeerd moeten worden. In 1926 gingen de elektrische treinen rijden en SE verwierf het exploitatierecht voor vijftig jaar. Als bovenleidingspanning was, net als in Nederland, voor 1500 volt gekozen. Het zou de enige lijn in Portugal blijven die hiermee is geëlektrificeerd;

latere projecten, die overigens pas dertig jaar later volgden, voerde CP met 25 kV-wisselspanning uit. Voor de geïsoleerd gelegen Linha de Cascais had dit geen gevolgen. Cais do Sodré, het beginpunt in Lissabon waarvandaan ook de veerboten over de Taag vertrekken, wordt niet met andere spoorlijnen gedeeld. De enige verbinding met de rest van het spoorwegnet is het niet-geëlektrificeerde lijntje vanaf station Alcântara-Terra in Lissabon, voornamelijk in gebruik door goederentreinen naar de kade van de Taag. In de richting Cascais vindt geen regulier goederenvervoer meer plaats.

Nationalisatie

In december 1976, na afloop van de exploitatie-overeenkomst met SE, werd de Linha de Cascais als laatste spoorlijn in Portugal genationaliseerd. Wat bleef, waren de afwijkende bovenleidingspanning en de aparte regelgeving. Daaraan komt binnenkort een einde. De ruim 25 kilometer lange lijn wordt nieuw geëlektrificeerd, nu met 25 kV, krijgt het treinbeïnvloedingssysteem ETCS level 2, enkele emplacementen worden herzien en de laatste overweg wordt uitgefaseerd. Dit heeft ook consequenties voor de dertien van oorsprong driedelige treinstellen serie 3150 en de achttien als viertjes geleverde serie 3250 waarmee het vervoer nu wordt afgewikkeld. Het materieel is eind jaren vijftig door Sorefame gebouwd en rond de eeuwwisseling gemoderniseerd. CP publiceerde onlangs een aanbesteding voor de levering van 117 treinstellen voor voorstadsverkeer waarvan 34 voor de verbinding naar Cascais zijn bestemd. Het is de bedoeling op korte termijn met de werkzaamheden te beginnen; men verwacht zo'n twee jaar ervoor nodig te hebben. //



2.



3.

DE MODERNISERING BETREFT 25 KV, ETCS LEVEL 2 EN NIEUWE TREINSTELLEN


4.

1. CP-treinstellen 3262 en 3154 als trein Cascais - Cais do Sodré in Lissabon, 15 januari 2022.

2. Twee treinstellen voor de Linha de Cascais in oorspronkelijke uitvoering in Estoril, 12 september 1988.

3. Aangevoerd door CP 3262 vertrekt een trein naar Oeiras vanuit Cais do Sodré. Net als bij veel andere stadsvervoersbedrijven is graffiti ook hier een grote plaag, 18 april 2012.

4. CP-diesellocomotief 1427 vertrekt uit station Alcântara-Terra richting de Taag via de enige verbinding tussen de Cascais-lijn en de rest van het net, 18 april 2012.

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS



1.

ICR-rijtuigen in H0

NIEUW VAN PIKO

De ICR-rijtuigen zijn populair bij veel modelspoorders, als ook bij fabrikanten. Ze zijn door meerdere leveranciers aangekondigd en enkele hebben de modellen al uitgebracht. Het aanbod van dit rijtuigtype in H0 is enorm uitgebreid, zodat er voor de hobbyist valt te kiezen. Afgelopen december lagen van Piko vier varianten in de winkel. Deze zullen we in dit artikel nader bekijken.

Rond 1981 bracht de Italiaanse fabrikant Lima als eerste de ICR-rijtuigen uit: een set met een eloc 1600 en vier rijtuigen. De detaillering was eenvoudig en er zaten onjuiste draaistellen onder. Bovendien zaten er wat foutjes in de modellen. Later kwam Märklin met een ingekorte versie (26,4 cm). De detaillering bij Märklin was duidelijk beter, maar ook daar waren de onjuiste (Franse) draaistellen geplaatst. Zo'n vijftien jaar geleden verraste LS Models de modelspoorder met fraai gedetailleerde rijtuigen op schaal. Het is de vraag, nu er meer spelers in het veld zijn, of de aangekondigde herproductie er volledig zal komen. Vorig jaar kwamen twee andere fabrikanten met het nieuws ICR uit te zullen brengen. PB Models komt binnenkort met dit rijtuigtype en in Railhobby 455 zijn de rijtuigen van Exact-Train in de versie van ICRm besproken. Tot ieders verrassing lagen eind vorig jaar de ICR-rijtuigen van Piko in de winkel. Deze zijn door de fabrikant eveneens in de januari-uitgave aangekondigd en zijn leverbaar in vier uitvoeringen: als A-rijtuig (1e klas), twee B-rijtuigen (2e klas) met verschillende rijtuignummers en de BKD (2e klas, keuken en bagage).

ICR-1

De rijtuigen die Piko nu in het Expert-assortiment heeft uitgebracht, betreffen de oorspronkelijke versie ICR-1, uitsluitend bestemd voor binnenlands vervoer, zoals die in 1980 bij NS op de baan »



2.


3.


4.

1. Drie van de vier uitgebrachte rijtuigen: het A-, B- en BKD-rijtuig.
2. De opschriften zijn loepzuiver. In het raster is aangegeven waar het rijtuig mag worden ingezet.
3. De plaatsing van de dakventilatoren verschilt per rijtuigtype.
4. Af fabriek zijn de rijtuigen nog niet kortgekoppeld, daarvoor zijn kortkoppelingen beschikbaar.

DE LENGTE OVER DE BUFFERS BEDRAAGT 30,4 CM

kwam. Met het rijtuig worden meerdere accessoires meegeleverd. Zo moet de modelspoorder zelf de treeplanken aanbrengen. Er is daarbij de keus uit twee varianten: een korte en een langere. De langere versie is op schaal, maar niet geschikt voor boogstralen R1, omdat het draaistel er dan tegenaan komt. In dat geval kan het kortere exemplaar worden geplaatst. De treden voor de rangeerder moeten eveneens zelf worden geplaatst.

Detaillering

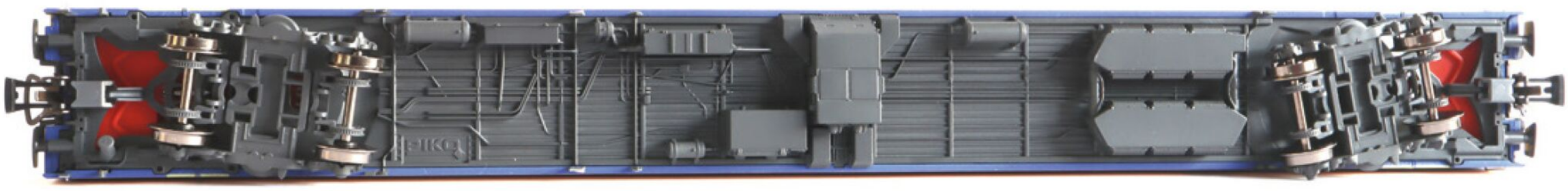
De 133 gram wegende modellen zijn goed gedetailleerd en voorzien van loepzuivere opschriften. Zelfs het kleine remvenster is groen, waaruit blijkt dat de rem is gelost. Op de stelbalk valt te lezen wanneer het rijtuig door fabrikant Talbot aan NS is geleverd. Volgens het opschrift is de lengte over de buffers 26,40 m en is de draaistel-afstand 19,00 meter. Het model is met 30,4 cm en een draaistelafstand van 21,8 cm op schaal. Dat geldt ook voor de radstand van de wielstellen in het draaistel, de aangegeven maat (2,560 m) op het model is in 1:87 precies 2,94 cm. De handgrepen voor de rangeerder zijn apart aangebracht. Omdat Piko niets aan het toeval wilde overlaten, is een team van de fabrikant naar de onderhoudswerkplaats Watergraafsmeer - hier is het ICR-materieel in onderhoud - getogen om de rijtuigen ter plekke op te meten. De draaistellen zijn mooi gedetailleerd uitgevoerd. De wiegdemper zit op de juiste plek. Op de assen zijn de wielremschijven aangebracht. De daken zijn per rijtuigtype verschillend. Om het uitzwenken van het draaistel in krappe bogen te verminderen, is het draaipunt iets asymmetrisch aangebracht. Zoals tegenwoordig gebruikelijk, zijn de modellen voorzien van een kortkoppelingsmechaniek. Af fabriek zijn de rijtuigen niet kortgekoppeld. Dit is te bereiken door de standaardkoppelingen te vervangen door de Piko-kortkoppelingen (56046, € 7,99 per 4 stuks). Binnenverlichting kan naderhand worden ingebouwd; de verlichtingsset wordt compleet met slepers en bedrading voor de stroomafname geleverd. Als bij digitale besturing een functiedecoder XP 5.1 (56516, € 31,99) wordt geïnstalleerd, kan de verlichting naar wens worden in- of uitgeschakeld. Desgewenst kan een rijtuig van werkende sluitseinen worden voorzien.

Demontage

Om reizigers te kunnen plaatsen of verlichting aan te brengen, moet de kap worden afgenomen. Hiervoor moeten de zijwanden licht worden uitgebogen. Om beschadiging te voorkomen, is het wenselijk hier twee houten cocktailprikkers voor te gebruiken. Het interieur is per rijtuig verschillend en is, om de productiekosten laag te houden, in één kleur gehouden. Met een penseel



5.



6.



7.



8.



9.

en verf - een grijze vloer, crèmekleurige tussenwanden en witte tafelbladen - kan daar verandering in worden gebracht.
Verkrijgbaar zijn de rijtuigen 1e klas (artikelnummer 97630), 2e klas (97631), 2e klas met een ander nummer (97633) en de BDK, 2e klas met bagagecompartiment (978632). Prijs per rijtuig € 58, tijdperk IV. In de loop van dit jaar wordt het stuurstandrijtuig uitgebracht. De verwachting is dat er meer (kleur)varianten zullen volgen. //

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

5. **In het interieur zijn alle details aangebracht, maar slechts in één kleur uitgevoerd. Hier het interieur van het A-rijtuig met zijgang langs de vier coupés.**

6. **Onderzijde van het BKD-rijtuig met diverse technische apparatuur, zoals de statische omzetter en remreservoirs.**

7. **Het A-rijtuig (1e klas).**

8. **Het B-rijtuig (2e klas).**

9. **De BKD (2e klas/keuken/bagage).**

10. **De details van het Y32-draaistel zijn in model goed vertaald. Het remvenster toont groen: de remmen zijn gelost.**



10.

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

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 1981 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.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

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.

RH456

Station Lotte

EEN DORPJE ERGENS IN DUITSLAND

De zolderkamer van Hans Tjalsma wordt in zijn geheel in beslag genomen door een rondgaande modelbaan. Omdat Hans de zolder wil isoleren, zit de modelbaan in de weg en moet daarom worden afgebroken. Voordat dat gebeurt, hebben we de modelbaan vastgelegd. Hoe deze tot stand is gekomen en wat er zoal op te zien is, vertelt Hans zelf.

De 98 1041 is met de lokaaltrein in Lotte binnengelopen, de reizigers kunnen op de gereedstaande railbus op spoor 1 overstappen.


1.


2.

VEEL HUIZEN ZIJN ZELFBOUW, ALLE HEBBEN EEN HUISNUMMER


3.

Begin jaren zestig kreeg ik van mijn ouders een startset van Märklin. Het was het begin van een hobby waarvan ik nog steeds geniet. In de begintijd lagen mijn interesses vooral bij de Nederlandse Spoorwegen, maar in de loop van de jaren kreeg ik steeds meer belangstelling voor het Duitse spoor en specifiek het tijdperk IIIb. Dat beslaat in Duitsland de periode 1956-1968. Ook ging ik over op het tweerailsysteem, Peco code 75. Mijn Nederlandse modeltreinen staan in de vitrine, zodat ik er nog steeds van kan genieten. Sinds door Artitec prachtige modellen worden uitgebracht, kan ik het zo af en toe niet laten er een aan te schaffen. Een NS 6300 of Mat ‘54 zijn dus soms op mijn Duitse baan te zien.

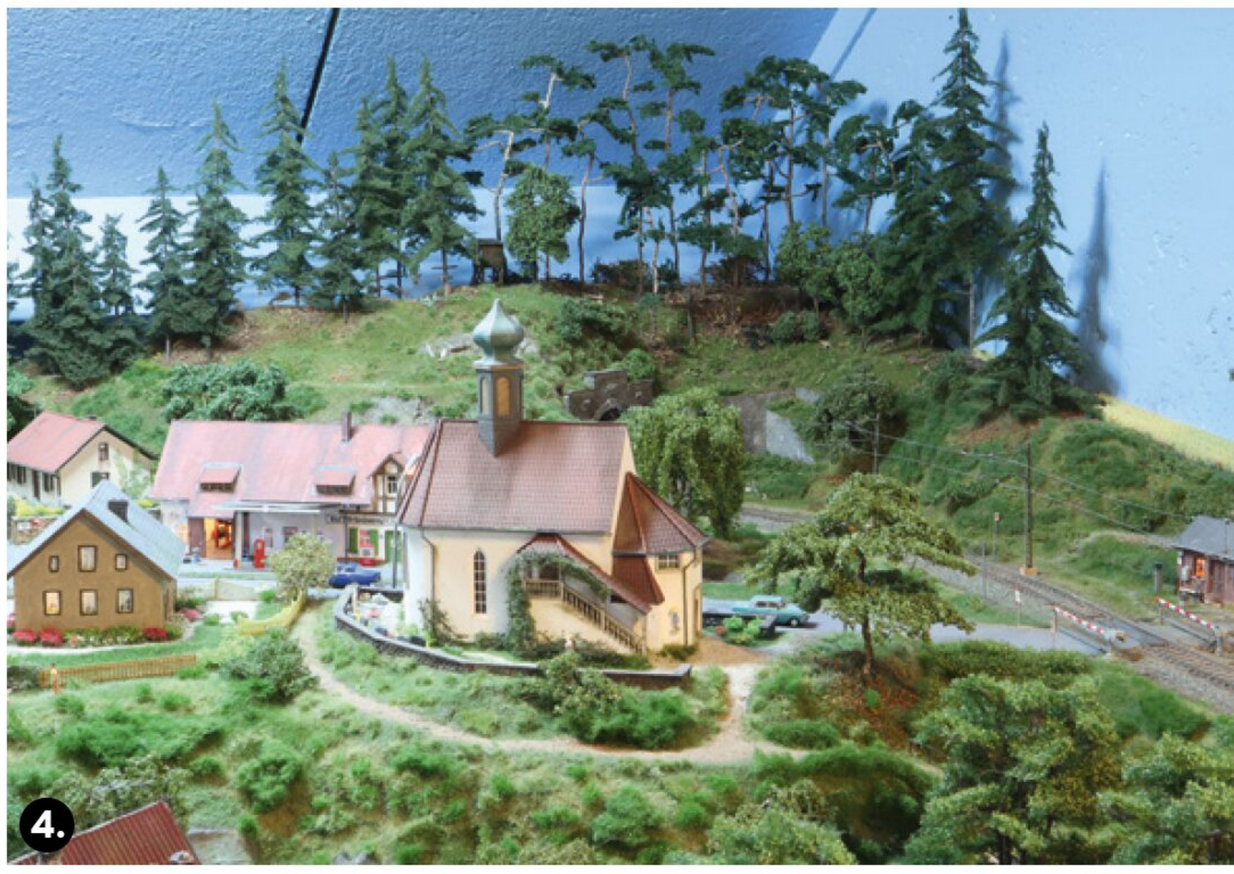
NORDHALBEN

Een kleine acht jaar geleden was mijn vorige modelbaan nagenoeg klaar. Deze was gebaseerd op het station Nordhalben, een kopstation op de grens van het toenmalige West- en Oost-Duitsland in de deelstaat Beieren. De baan zag er mooi uit, maar rijtechnisch gezien was hij niet optimaal. Een goede reden om hem af te breken en opnieuw te beginnen en om, lerend van gemaakte fouten, tot een beter eindresultaat te komen. Nordhalben speelt overigens nog steeds een rol in mijn hobby. Als lid van de Apeldoornse modelspoorvereniging Vames bouw ik met enkele andere leden aan een modulebaan met als thema Nordhalben. Van huis uit ben ik meer een (landschaps)bouwer dan een rijder. Het meeste plezier haal ik uit het creëren van een landschap met alles wat daarbij hoort. Hierbij is de Duitse modelbouwer Joseph Brandl mijn voorbeeld. Graag maak ik gebruik van zijn technieken, maar - helaas - zonder zijn niveau ooit te halen.

LOTTE

Het hoofdthema op mijn baan is het dorpje Lotte met daarvoor het iets lager gelegen station. Achter het dorp langs loopt een enkelsporige geëlektrificeerde hoofdlijn waarop ik, vanuit het viersporige schaduwstation, langere treinen hun rondes kan laten rijden. De hoofdlijn ligt zestien centimeter hoger dan het stationsemplacement. De naam Lotte komt van mijn jongste dochter. Bad Karlsdorf, een locdepot met polygonale loods, bekolings- en zandinstallatie gelegen aan de andere kant van de zolder, is vernoemd naar Karlijn, mijn andere dochter. De lokaalspoorweg heeft eveneens een viersporig schaduwstation. Het rijden met treinen wordt vooral door mijn zevenjarige kleinzoon Sam gedaan. De overwegen gaan op tijd dicht, voor een tunnel wordt gefloten en ook het bedienen van wissels heeft hij al onder de knie. Mijn plan was een echt en dus saai Duits dorpje te bouwen. Dat viel nog niet mee. Veel bouwpakketten bevatten veel te mooie woningen. Zelfbouw was dus in de meeste

gevallen het devies. Een probleem is dat ik geen echte Duitslandkenner ben, dus of de combinatie van de verschillende bouwstijlen in het echt voorkomt, weet ik niet. Nadat ik het baanplan had ontworpen, ben ik gaan kijken wat er op de geplande ruimte gerealiseerd zou kunnen worden. Dat valt altijd tegen. Een kerk, een garage met benzinepomp en een bakker moesten er zeker komen. Daarnaast bleef nog wat ruimte over voor een aantal huizen en een boerderij. Eigenlijk te weinig om een station geloofwaardig te maken. Ik ga er maar van uit dat een deel van de reizigers uit de omliggende dorpen komt. Bovendien gaan kinderen hier, zoals veel voorkwam, met de trein naar school. »


4.


5.

1. De steenoverslag, gebouwd op basis van die in Krummenerl.

2. Op het laadperron wordt hard gewerkt om de vrachtwagen te beladen.

3. Een eloc Baureihe E50 passeert met een lange goederentrein de spoorbrug in de hoofdlijn.

4. De garage met benzinepomp staat aan de doorgaande weg bij de kapel.

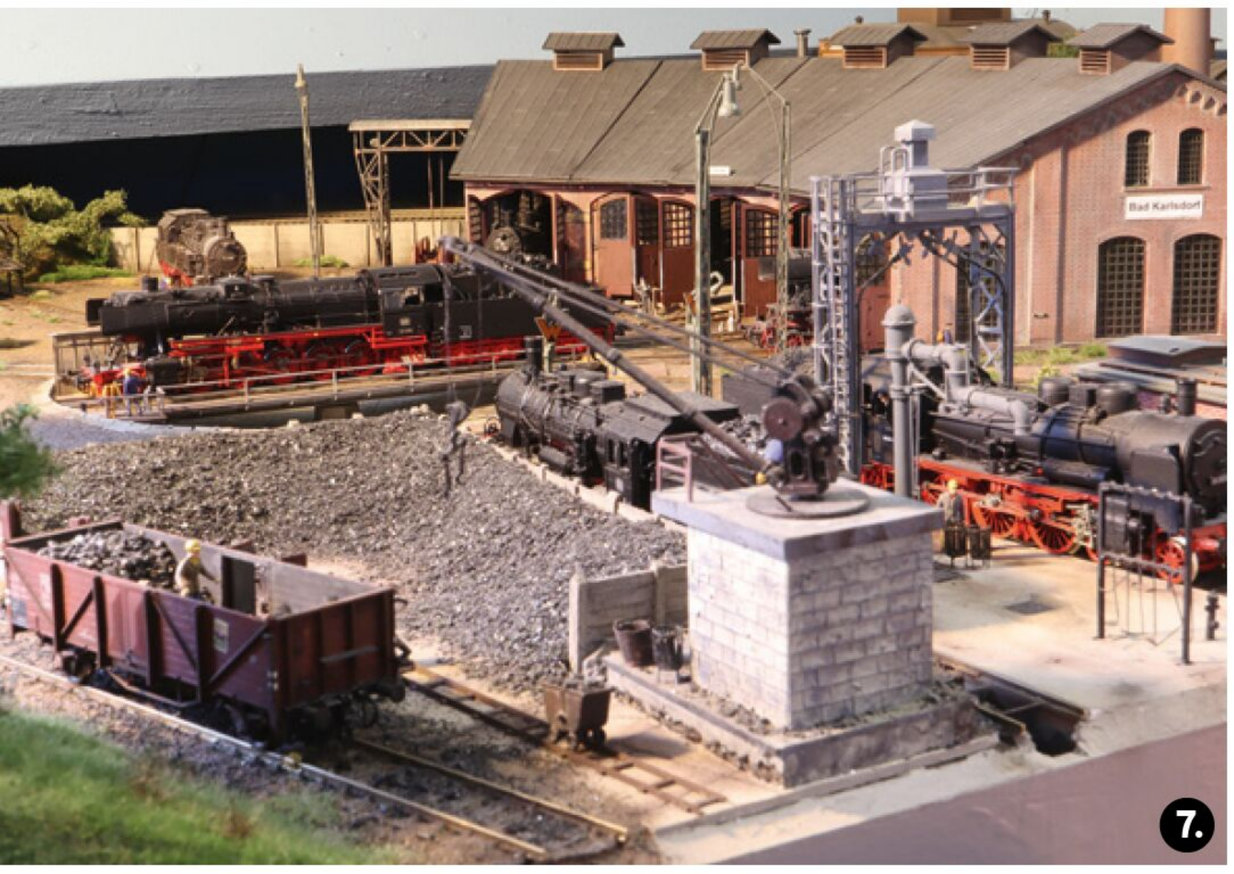
5. Ook 's avonds wordt er gewerkt op het depot. De 50 1356 wordt gedraaid.

6. De schemering valt, het terras van café/pension Stern zit al aardig vol.



6.

TEKST: HANS TJALSMA, **FOTO'S:** TON OOSTEROM, **TEKENING:** BERT VAN EKEREN



7.



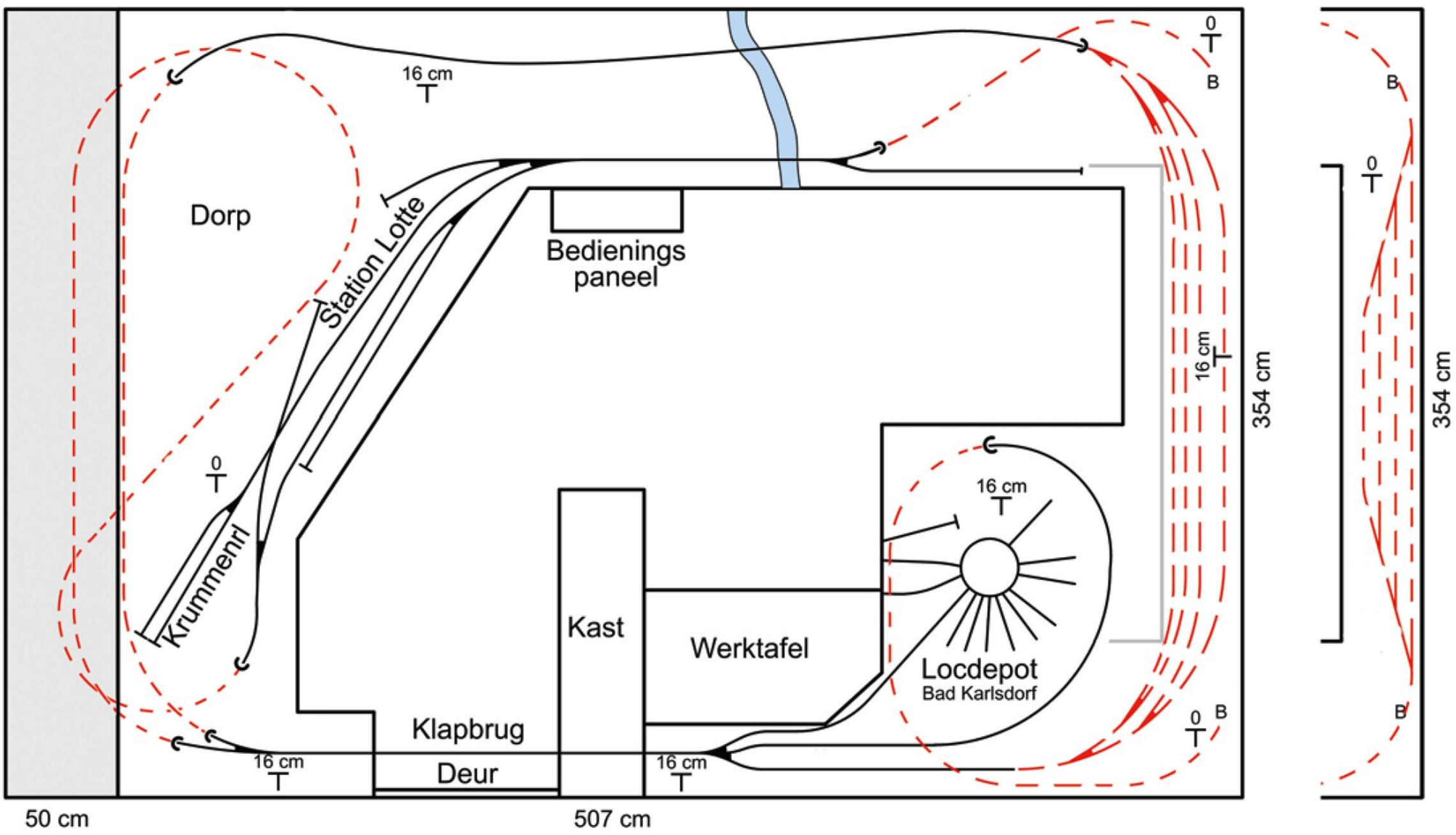
8.

DORPSSCÈNES

Ik startte met het intekenen van alle huizen in het stratenplan. Het dorp kent een licht hellende hoofdstraat en twee zijstraten, waarvan één doodlopend. Alle huizen hebben een huisnummer, zodat de postbode zijn post kwijt kan. In het dorp is een aantal scènes nagebootst. Kinderen die uit de bus stappen, een postbode die last heeft van een hond, een wandelaar die zijn hond uitlaat, een Nederlandse militaire colonne, compleet met blauwe lampen en vlaggen (we zitten in tijdperk III) die het dorp komt binnenrijden, enzovoort. Het meest geniet ik van een vergaande detaillering. Ook is alle bebouwing en het goederenmaterieel geweatherd. Een geschikte overweg kon ik niet vinden. Die van Weinert is prachtig, maar duur. Toen ik het hier op de club over had, kreeg ik een paar weken later door medelid Henk van der Vlag een prachtige overweg met behang, het hangwerk, aangereikt. Die had hij in een paar weken voor mij bedacht en gebouwd.

STEENOVERSLAG

Vlak naast het station staat een steenslagoverslag gebaseerd op die in Krummenerl, een dorp in het Sauerland. Spoortechnisch klopt het hier niet, maar de ruimte was te beperkt om dit anders te doen. Alle bomen en struiken - dat zijn er een paar honderd - heb ik zelf gemaakt. Bij de loofbomen heb ik gebruik gemaakt



9.



10.

van een serie artikelen van Guus Ferrée in Railhobby over het maken van bomen. Voor het loof maak ik hoofdzakelijk gebruik van MiniNatur. Doordat ik de muren en het schuine dak van de zolder lichtblauw heb geschilderd, komt het landschap goed tot zijn recht. De baan is nu zo goed als klaar. Zoals al aangegeven wil ik de zolder van mijn huis isoleren. Aan de ene kant is dit jammer, maar aan de andere kant geeft het ook weer mogelijkheden om van de bij deze baan gemaakte fouten te leren. De eerste plannen voor mijn nieuwe baan heb ik al en kleinzoon Sam heeft al aangeboden om bij de bouw te helpen. //


11.



12.

7. **Het stoomlocdepot Bad Karlsdorf heeft een vijfstandige loods.**

8. **Enkele reizigers wachten op de lokaaltrein die op spoor 2 zal binnenlopen.**

9. **Het baanplan met linksboven station Lotte en rechtsonder Bad Karlsdorf. Alleen de in zwart weergegeven sporen liggen in het zicht, die in het grijze vlak links liggen onder de schuine kap.**

10. **Het plattelandsstation Lotte met een huis- en eilandperron en een goederenoverslag.**

11. **Terwijl de familie een glaasje nuttigt, heeft de postbode het met de hond aan de stok.**

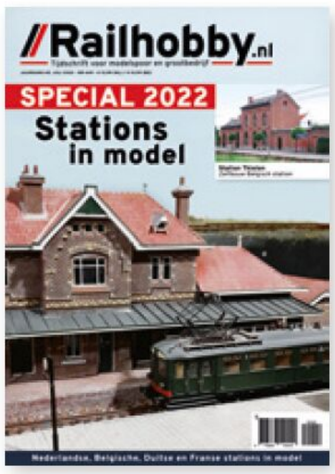
12. **De dorpsstraat is de rust zelve.**

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

Railhobby PROJECTEN

Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



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



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

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



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





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



Over Rollend materieel
Locomotieven, rijtuigen, goederenwagens, treinstellen en wegvoertuigen.

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

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

OP = OP

Ik wil 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 BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 3,99). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én één of twee nieuw(e) artikel(en).

RH456

Intercity wordt Kunsttrein

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

TEKST & FOTO'S: JAAP BARLEEUS

Na 41 werkzame jaren als timmerman/carrosseriebouwer bij de NS Hoofdwerkplaats Haarlem – later NedTrain Refurbishment, nu Treinmodernisering Haarlem – denk ik terug aan ICM 4023. Al bladerende door mijn spoorfotoboeken – inmiddels ben ik zo'n vijftien jaar met pensioen – kwam ik deze trein tegen. In die tijd (1999) spaarde ik kurkentrekkers en in mijn verzameling zaten verschillende exemplaren van de Italiaanse ontwerper en architect Alessandro Mendini. Ik was dan ook verheugd toen ik hoorde dat Mendini, in samenwerking met het Groninger Museum, een treinstel tot kunsttrein zou maken. Ik heb er met veel liefde aan gewerkt. Alessandro Mendini (1931-2019) liet zijn creativiteit los op de drie bakken van ICM 4023, die in rijdende kunstwerken veranderden. Alle banken, plafonds en wc's en de kopschotten kregen een andere kleur of ontwerp. Het demonteren verliep voorspoedig en we schrokken toen we hoorden dat de ICM 4023 op weg naar de cascoafdeling was ontspoord. Het project stond onder een behoorlijke tijdsdruk en dit konden we er niet bij hebben. Gelukkig was er geen schade en stond de trein in de loop van de dag weer op de rails. De Mendini-trein vorderde en in de eersteklascoupé werd de naakte zeemeermin aangebracht. En u raadt het al: van hoog tot laag kwam langs om van de blote zeemeermin te genieten. Ook in die periode was de toenmalig directeur actief om de in de werkplaats aanwezige kalenderfoto's met blote pin-ups van de muren te krijgen, die waren niet gepast. Op de dag van de perspresentatie van de kleurrijke trein was er juist extra belangstelling voor. De meeste kranten hadden de foto van de zeemeermin in volle pracht opgenomen. Op 23 oktober 1999 reed de trein voor het eerst en ter ere van het vijftigjarig bestaan van het Groninger Museum op verschillende routes, steeds zoveel mogelijk richting Groningen. Bij het ontwerpen van het treininterieur liet Mendini zich inspireren door impressionistische schilderkunst en byzantijnse mozaïeken. In de trein waren werken te zien van onder andere Keith Haring, Jeff Koons en Peter Struycken. De zeemeermin is van de hand van de Zaïrese kunstenaar Chéri Samba. Het was de bedoeling dat de kunsttrein zes jaar zou rijden, maar de Alessandro Mendini-trein hield het vol tot 21 november 2007. //



Hersporing van een uit de rails gelopen rijtuig van de 4023.



Werkzaamheden in de zeemeermin-coupé.



1.

Brennerspoorlijn: HELLINGEN TOT 25 ‰

BASISTUNNEL IN BOUW

Bergspoorlijnen hebben iets idyllisch en mythisch. Hoogtes die moeten worden overwonnen, treinen met meerdere locomotieven om boven te komen, krappe bogen, bruggen, tunnels, extreme sneeuwval, bijna teveel om op te noemen. Redenen waarom voor de Brennerspoorlijn een tunnel wordt gebouwd.

In de drang naar efficiëntie en snelheid worden diverse bergspoorlijnen gemoderniseerd en verdwijnen voor grotere afstand onder de grond. Voor reizigers en logistiek dienstverleners een zegen, voor spoorliefhebbers en -fotografen een gemis. Een van de belangrijke noord-zuidassen is de Brennerspoorlijn die nu nog de typische bergsfeer ademt, maar het komende decennium een metamorfose ondergaat.

BOUW

De 127 kilometer lange Brennerspoorlijn loopt van Innsbruck in Oostenrijk naar het Italiaanse Bolzano. Vanuit het noorden komt bijna alle aanvoer via Kufstein aan de grens met Duitsland. In het zuiden loopt de lijn verder langs Bolzano en via Trento naar Verona. Ter hoogte van het Italiaanse Fortezza ligt een aftakking naar Lienz in Osttirol (Oostenrijk, Pustertalspoorlijn). Het traject tussen Innsbruck en Bolzano werd in 1867 enkelsporig opgeleverd, een jaar eerder kreeg het noordelijke deel van de lijn tot Brenner (Italiaans: Brennero) al een tweede spoor. Sinds 1908 heeft de hele spoorlijn dubbelspoor. Tot de elektrificatie in 1928 van het Oostenrijkse deeltraject werden stoomlocomotieven ingezet. De Italiaanse kant van de

lijn kwam een jaar later onder de draad. Omdat beide landen voor een andere stroomvariant hadden gekozen - Oostenrijk 15 kV-wisselspanning, Italië 3000 volt gelijkspanning -, moest tot de komst van multicourante locomotieven in Brenner van loc worden gewisseld. De inrichting van dit station is te vergelijken met het goederenemplacement in Venlo: in het midden is een spanningsluis met aan de ene kant de Oostenrijkse spanning en de andere kant de Italiaanse. Er zijn dus geen perronsporen waar de spanning op de bovenleiding omschakelbaar is.

HUIDIG TRAJECT

De Brennerspoorlijn begint in Innsbruck, maar veel (goederen)treinen komen hier niet langs. Ze worden omgeleid via de 14,8 kilometer lange Umfahrung Innsbruck die vlak voor Hall in Tirol van de lijn uit Kufstein afbuigt. Onderdeel is de 12,7 kilometer lange Inntaltunnel. Deze in 1994 geopende bypass takt voorbij Innsbruck op de Brennerlijn aan. Tijdens een flinke klim met hellingen tot 25 ‰ worden de stations Mattrei am Brenner, Steinach in Tirol, St. Jodok am Brenner en Gries am Brenner gepasseerd, om iets meer dan 35 kilometer later het hoogste punt van de lijn, grensstation Brenner op 1371 meter, te bereiken. Er is dan bijna achthonderd meter geklommen, waarvoor onder meer bij St. Jodok een keerlus is aangelegd. Na het grote grensstation Brenner volgt de bijna negentig kilometer lange afdaling naar Bolzano, dat op 262 meter hoogte ligt, met een maximaal helling- »



1. **Lokomotion 189 904 en 189 917 zijn op 15 september 2020 bij St. Jodok met schroottrein 44221 vanuit Hall in Tirol naar Brescia onderweg. Nog net zichtbaar is opdruklocomotief 139 260.**

2. **De Brennerspoorlijn en het tracé van de BBT.**

promillage van 22,5. Deze begint, sinds de opening in 1999 van de 7,3 kilometer lange, U-vormige Pflersch-tunnel (officieel: Galleria Fleres) tussen Terme di Brennero en Colle Isarco, waarna in het dal de rivier Isarco wordt gevolgd met achtereenvolgens de stations Vipiteno, Campo di Trens, Le Cave en Fortezza. De Brennerspoorlijn loopt vervolgens langs Bressanone, Chiusa, Ponte Gardena en Cardano naar Bolzano. Tussen Ponte Gardena en Bolzano liggen twee tunnels met een totale lengte van bijna zeventien kilometer.

TREINVERKEER

De Brennerspoorlijn kent een intensief en gevarieerd aanbod van reizigers- en goederentreinen. Het reizigers-verkeer aan de Oostenrijkse kant bestaat uit een regionale uurdienst tot Brenner die met een Talent-treinstel wordt uitgevoerd. Daarnaast rijdt elke twee uur een door een ÖBB-serie 1216, 'Taurus 3', getrokken EuroCity van München naar diverse steden in Noord-Italië. Het Italiaanse deel van het traject heeft elk uur een stoptrein van Brenner naar Merano en een aantal keer per dag een stoptrein naar Bologna Centrale en Verona Porta Nuova. Tot slot komt regelmatig de Oriënt Express van en naar Venetië voorbij. De lijn kent daarnaast een hoge intensiteit aan goederentreinen.

Allereerst verzorgt het Oostenrijkse ÖBB nagenoeg elk uur een Rollende Landstraße (RoLa) tussen Wörgl en Brenner of Trento. Daarnaast laten ÖBB, DB Cargo, Mercitalia, Lokomotion en TX Logistik tal van goederentreinen over de Brenner rijden, vaak met doorgaande tractie. Voor het deel door Italië nemen in Brennero Mercitalia en Captrain treinen over die door onder andere ÖBB worden gebracht. Goederentreinen rijden bergopwaarts, zowel aan de Oostenrijkse en Italiaanse kant, normaal gesproken met twee loco-motieven en in Oostenrijk worden regelmatig opdruk-locomotieven ingezet. Lokomotion gebruikt hiervoor veelal oude locomotieven Baureihe 139, ex-DB.



4.

3.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN, **TEKENING:** BERT VAN EKEREN

BRENNER BASISTUNNEL

De bergspoorlijn is een feest om overheen te reizen, maar normale reizigers- en goederenvervoerders hebben daar andere ideeën over. In 2003 is het akkoord voor de aanleg van de Brenner Basistunnel (BBT) getekend. De bouw startte in 2007 aan de Italiaanse zijde en twee jaar later in Oostenrijk. Het idee is overigens niet nieuw, al in 1847 kwam de Italiaanse ingenieur Giovanni Qualizza met plannen voor een tunnel onder de Brenner door. De BBT wordt 55 kilometer lang en begint in Innsbruck. Er komt een verbinding met de eerdergenoemde Inntaltunnel, waardoor goederentreinen 64 kilometer onder de grond kunnen blijven. Het wordt de langste spoortunnel ter wereld. Bij de bouw van de Inntaltunnel is de ondergrondse aansluiting naar de BBT al in ruwbouw voorbereid. »



3. **Een ÖBB-Talent vertrekt uit Steinach am Brenner richting Innsbruck. Op de achtergrond de Nösslachbrücke in de Brennerautobahn, 20 juni 2019. (foto Raymond Kiès)**

4. **Op 15 september 2020 rijden Lokomotion 193 771 en 189 935 met een intermodale trein langs Wolf. Links de woningen voor tunnelarbeiders en de toegangsweg naar de BBT.**

5. **In de U-bocht bij St. Jodok komt op 31 juli 2010 ÖBB 1116 089 met RoLa 53445 uit Wörgl bergopwaarts voorbij, geduwd door 1044 059.**

6. **Een 139 van Lokomotion fungeert als opdrukkocomotief. St. Jodok, 28 juli 2010.**

7. **ÖBB 1144 016 en 120 passeren op 19 juni 2022 St. Jodok met de Venice Simplon Orient Express. (foto Harold van Eupen)**





8.



9.



10.

DE BBT TELT TWEE ENKELSPORIGE TUNNELBUIZEN EN EEN SERVICETUNNEL

Aan de zuidkant krijgt de BBT twee tunnelportalen: kort voor en na het Italiaanse Fortezza, zodat reizigers ook in de toekomst op de treinen van de Pustertal-spoorlijn kunnen overstappen. De BBT zal uit twee enkelsporige tunnelbuizen met een diameter van 8,10 meter bestaan met daartussen een evacuatie- en servicetunnel met een diameter van zes meter. Elke 333 meter zijn de tunnelbuizen door een dwars-verbinding verbonden. De BBT kent stijgingen van 4 tot 7 ‰; het hoogste punt komt op 790 meter boven zeeniveau, 580 meter lager dan de Brennerpas. Beide tunnelbuizen hebben op drie plaatsen vijfhonderd meter lange perrons om reizigers te kunnen evacueren. Ter hoogte van deze ‘tunnelstations’ zijn elke negentig meter dwarsverbindingen.

De werkzaamheden vinden plaats met behulp van meerdere geboorde toegangstunnels, bijvoorbeeld ter hoogte van Wolf. Er wordt gelijktijdig op vijf plekken aan totaal 230 kilometer aan tunnels gewerkt, daarvan de helft met vier door Herrenknecht geleverde tunnel-boormachines. Op het centrale deel wordt, vanwege de complexe geologische omstandigheden, springstof gebruikt. Via vier tijdens de bouw gebruikte hulp-tunnels blijven na oplevering de spoortunnels voor

onderhouds- of hulpdiensten van buitenaf bereikbaar. Medio oktober 2022 was 153 kilometer tunnel in ruwbouw opgeleverd en was de eerste buis bijna helemaal gereed. Aan Oostenrijkse zijde was nog 2,4 kilometer te gaan; de boorwerkzaamheden in Italië zijn afgerond.

TWEE AARDPLATEN

Vanwege geologische eigenschappen wordt op elke bouwplaats in westelijke richting geboord. Dat is een prijzige aangelegenheid: een meter tunnel kost normaal gesproken vijftienduizend euro, maar de duurste meters - waar men tussen twee aardplaten werkt - komen op zestigduizend euro. Ooit zijn de Alpen ontstaan door het botsen van de Afrikaanse en Europese aardplaten. In totaal wordt 21,5 miljoen kubieke meter gesteente uit de bergen gehaald. Onder andere door covid-19 en andere tegenslagen is de opening van de BBT uitgesteld tot 2032. Reizigerstreinen gaan met maximaal 250 km/h door de tunnel rijden, wat de reistijd tussen Innsbruck en Fortezza reduceert van een uur en twintig minuten naar 25 minuten. Voor goederentreinen is de snelheidslimiet 160 km/h. Iets ten zuiden van tunnelstation St. Jodok, het middelste, zijn overloopwissels gepland.



8. ÖBB 1216 008 vertrekt met een EuroCity naar München uit Brenner. Rechts de stoptrein naar Innsbruck, 30 december 2011.

9. De FS D245 6015 rangeert op 25 juli 2010 in station Brenner.

10. Loc EU43-007 van Rail Traction Company rijdt op 18 september 2020 met een intermodale trein van Köln Eifeltor naar Verona bij Le-Cave.

11. Kort na Fortezza passeert op 11 september 2022 een Flirt van FS naar Lienz in Osttirol de plaatselijke burcht.

12. Op 25 juli 2011 komt FS E464 165 Bressanone binnen met een stoptrein uit Brenner.

»



13.



14.

VIER TBM'S BOREN DE HELFT VAN DE TUNNELBUIZEN

VOLGENDE STAP

Er is even te gaan voordat treinen door de BBT zullen rijden. Toch staat het volgende project al in de steigers. De Italiaanse spoorbeheerder RFI heeft een uitvraag gedaan voor een nieuwe tunnel van Fortezza tot Ponte Gardena, die ervoor zal zorgen dat het traject Innsbruck - Bolzano in de verre toekomst bijna geheel in tunnels zal liggen. In volgende artikelen komen de spoorlijnen aan de noord- en zuidkant van de Brennerspoorlijn aan de orde. //

13. Om ruimte voor de aftakking naar Fortezza te creëren is de BBT plaatselijk breder, 18 september 2022.

14. Tijdens een open dag op 18 september 2022 reden bussen vanaf de zijingang bij Mules door de tunnel tot de bouwplaats Fortezza, waar onder de rivier Eisack wordt geboord.

15. Op 13 september 2022 komen de TXL-Vectrons 193 757 en 193 558 langs Albes met intermodale trein 43104 van Verona naar Leipzig.



15.

Elektrische locomotief 7178, VolkerRail



Fotomontage

Overige noviteiten:

- **Digitaal werkende draaibare spoorkraan, VolkerRail:** 7310023 / 7320023
- **Elektrische locomotief 7178, VolkerRail:** 7500010 / 7510010 / 7520010
- **tweedelig stel: goederenwagons met lage boorden, VolkerRail:** 6600046

7310023 DCC 7320023 AC

Noviteiten 2023 van ROCO!

Voor alle liefhebbers van spoorwegen in Nederland introduceert ROCO een werktrein (op spoor H0) van Volker Rail voor railinfrastructurele werkzaamheden. De werktrein kan worden samengesteld uit een model van de elektrische locomotief 7178, een tweedelig stel bijwagens bestaande uit een goederenwagon met lage boorden en een volledig digitaal functionerende draaibare spoorkraan met beweegbare en uitschuifbare giek. Die spoorkraan kan ook zelfstandig rijden of, nadat handmatig de transmissiekoppeling is ontgrendeld, vrij in de wagentrein meelopen.
De modellen zijn zeer gedetailleerd en zijn – in de digitale versie – voorzien van een groot aantal functies.

De actuele catalogus met noviteiten is vanaf nu verkrijgen in de winkel!



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**

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



1.

Dieseltankinstallatie

TANKEN AAN DE POMP

Al een aantal jaren bouwt Ron 't Hooft op zijn zolder aan een schaal 1-baan. Het werd hoog tijd om voor de diesellocs een tankplaats te maken. Faller gaf de voorzet hiervoor, maar wie levert de juiste tanks? Creativiteit speelt hierbij een grote rol.

Op een modelbaan waar diesellocomotieven worden ingezet, mag een installatie om te tanken niet ontbreken. In de ruimte tussen het hoofdspoor en het parallel lopende tweede spoor was plaats voor het optrekken van een tankinstallatie, compleet met hooggelegen tanks. De pomp staat onder een bescheiden afdak op een verhoogd perron zodat het personeel het tanken van de lijn- en rangeerdiesels op adequate wijze kan uitvoeren. In tegenstelling tot benzinestations voor het wegverkeer, is één pomp voldoende, alleen diesel. Dat scheelt in de ruimte.

Ovalen tanks

Alleen een dieselpomp met ondergrondse tanks naast het spoor leek me te simplistisch, de tankinstallatie moet overtuigend overkomen. Maar wat valt er aan de pomp toe te voegen? Van Faller had ik een nooit gebouwde kit van een dieseltankinstallatie in schaal H0 liggen - nummer B-145 in de catalogus van 1980, tegenwoordig verkrijgbaar onder nummer 120145. Voor wat betreft de schaalgrootte veel te klein, maar door de diverse onderdelen op te meten en om te rekenen, ontstond een goede basis voor een installatie in schaal 1. Om eerlijk te zijn, ik heb bij het omrekenen

een beetje gesmokkeld. Want hoe kom je aan een geschikte ovalen tank? En liefst twee. Tot er vier kleine, glimmende deksels van een snoepblik voor me lagen. Gelukkig raakte ik niet onder de indruk van de afbeeldingen van ene M.J. Hümmel. Wie daarvoor valt, googelt de naam en er komt van alles van deze kunstenaar voorbij. De deksels waren eigenlijk iets te klein, maar een gegeven paard... Aan de binnenzijde van de deksels heb ik een plakstrook van styreen gelijmd, die vormt een stevige basis voor de wand van de ovaalvormige tanks. De draagconstructie bestaat uit in holle vorm gezaagde stroken balsahout, aangevuld met kunststof H-profielen. Met Heki asfaltverf (nummer 6601) is de constructie grijs geschilderd.

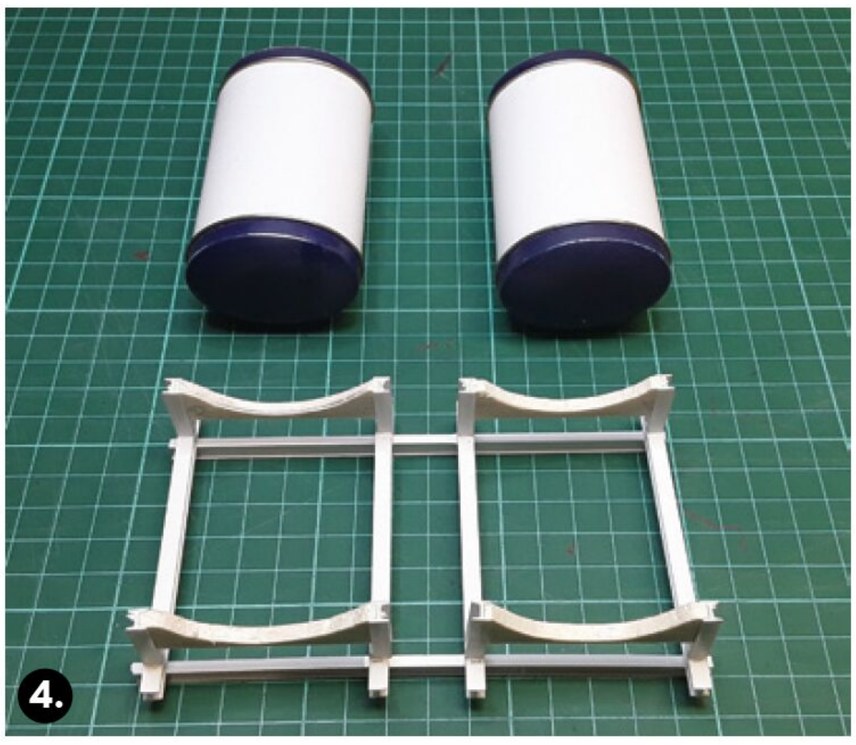
Pomp

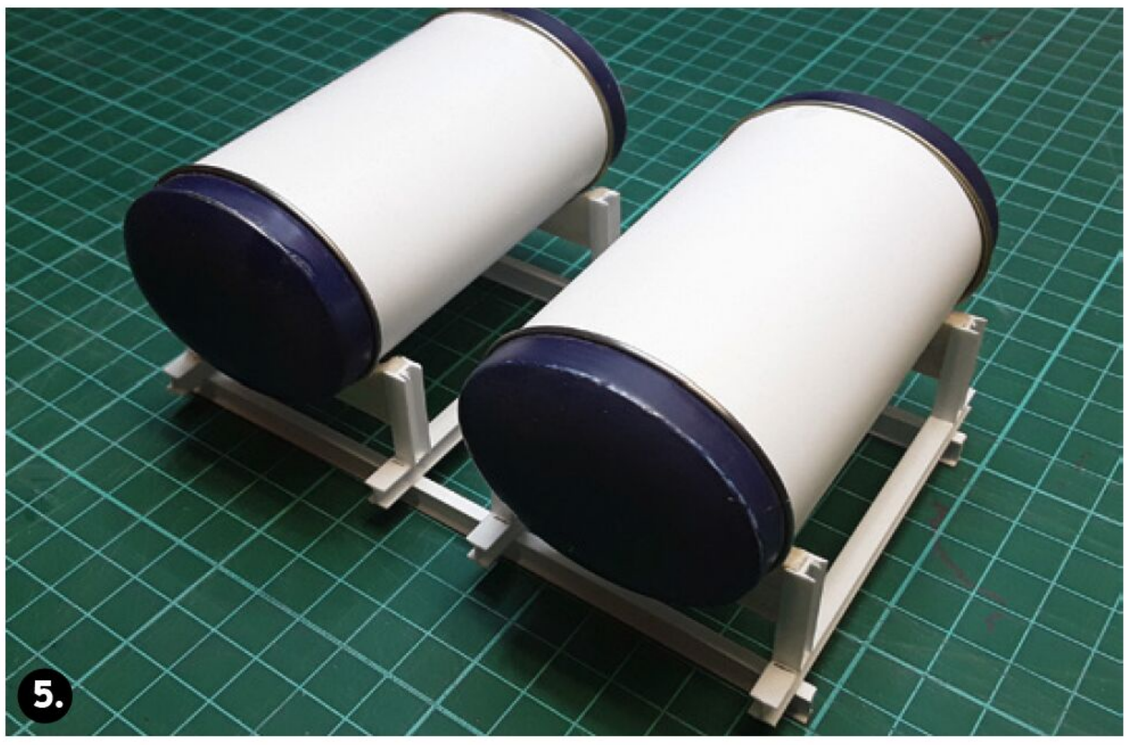
De verhoogde stoep onder de tanks en achter de pomp is van hout. De tegels op de verhoging, 10 x 10 mm, komen van JTT Architectural Model Parts. In werkelijkheid zijn daar de leidingen ondergebracht. JTT Scenery »

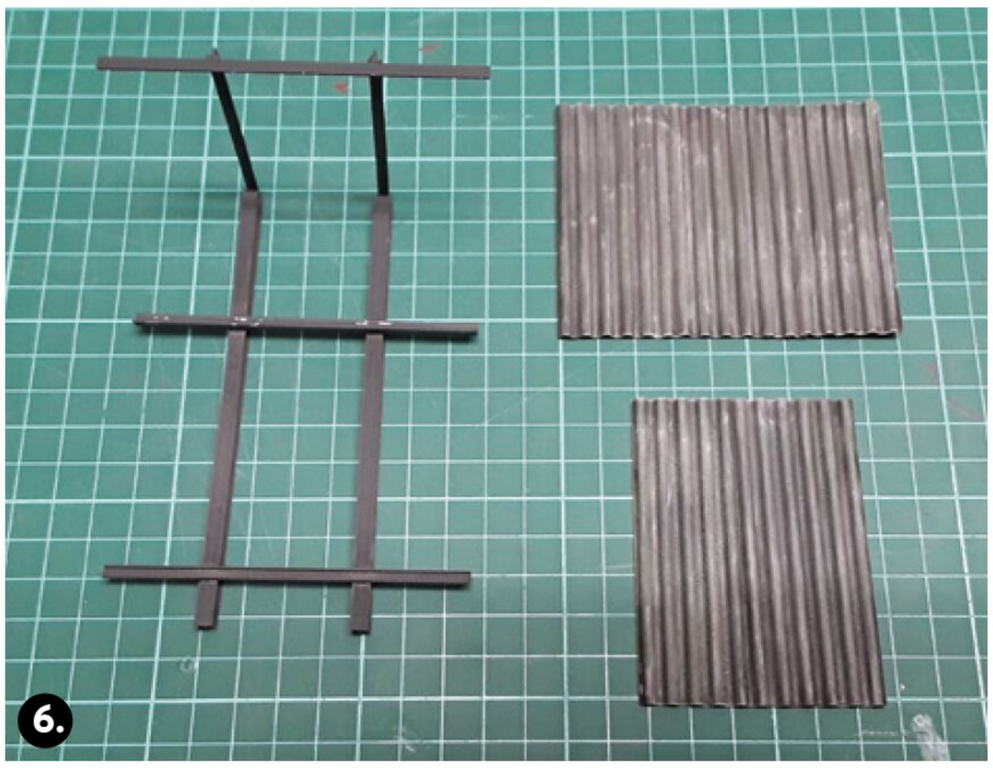


2.


3.


4.


5.


6.

1. Pompmeester Peter kijkt toe hoe de meester zijn loc bij de pomp plaatst.

2. Let niet op de afbeeldingen, maar de ovale deksels lenen zich goed voor de dieseltanks.

3. De ronding van de tank wordt met de kunststof randen aan de binnenkant van de deksels verlijmd.

4. De frames bestaan uit balsahout, het zachte hout is gemakkelijk te bewerken.

5. Proefpassing van de tanks, de deksels zijn in de blauwe grondverf gezet.

6. Het afdak voor de dieselpomp in wording.

TEKST & FOTO'S: RON 'T HOOFT

Products leverde de afdekkende 'diamond plate', de traanplaat, voor de werkbordessen bij de pomp en de tanks. Hoewel deze in schaal H0 is, ziet het er goed uit. Ook locomotieven tanken aan de pomp. Die is simpel te maken: twee restjes hout, een klein venster en een sierprofiel. Een ongekrompen krimpkous vormt de slang en een haarspeld het pomppistool met haak. De pompbediende staat natuurlijk graag droog, dus van enkele profielen en stukjes golfplaat (van JTT) zet ik een afdakje in elkaar. Een led zorgt straks voor licht bij het tanken.

De vulopeningen aan de bovenzijde van de grote tanks bestaan uit dikke metalen ringen, de deksels uit afdek-

7. De golfplaten zijn van JTT Scenery Products.

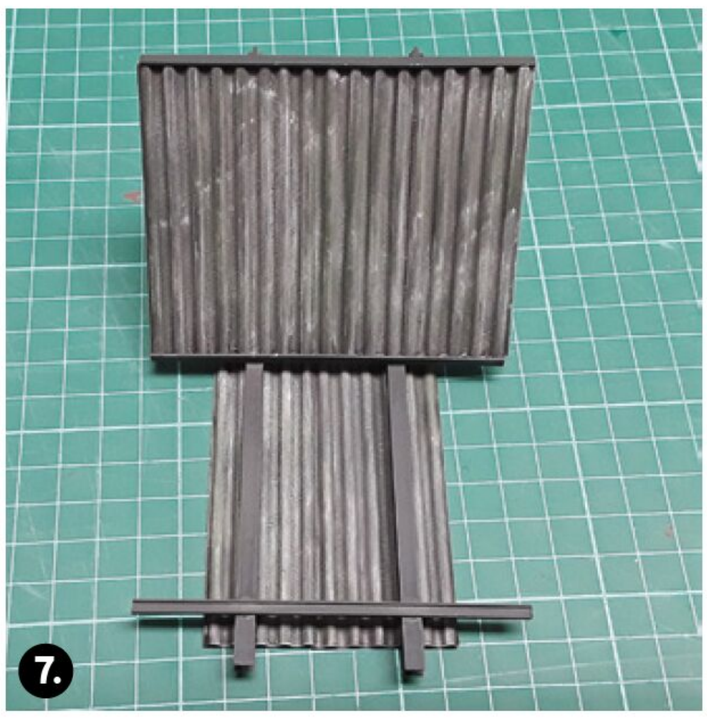
8. Het pomppistool bestaat uit een haarspeld, de teller is in model niet werkend.

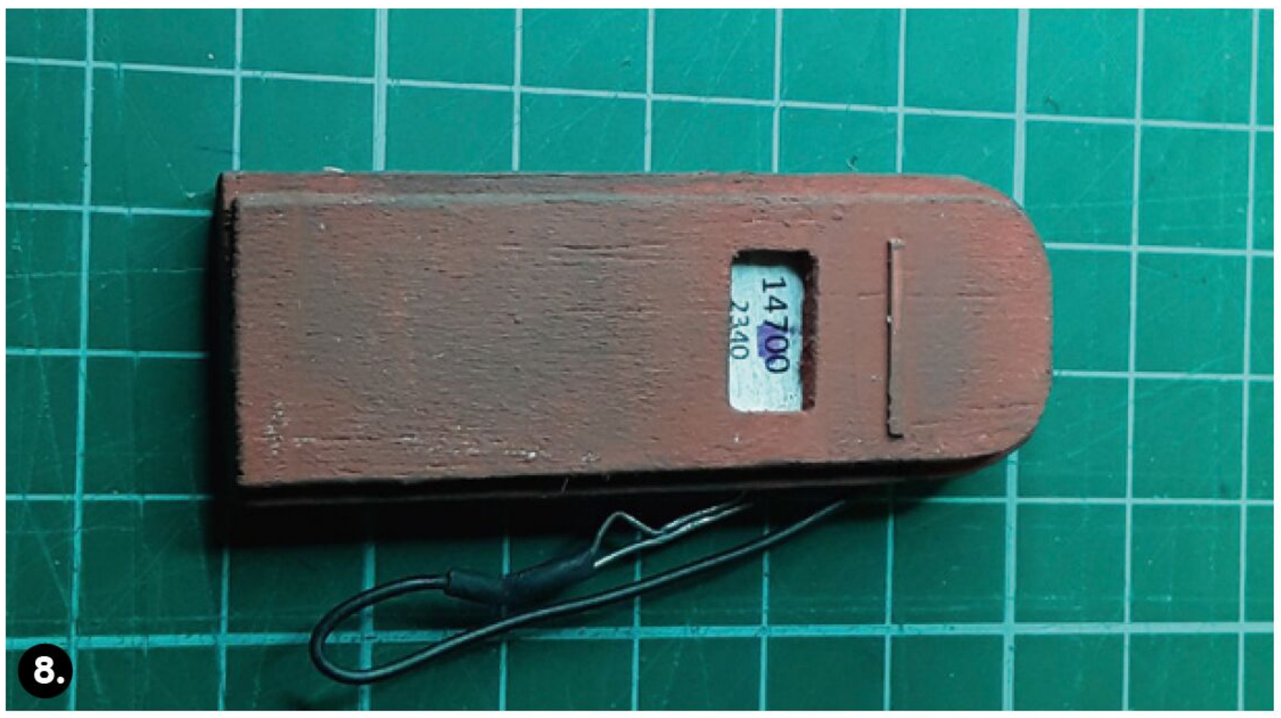
9. Om de tanks te kunnen vullen, is op twee niveaus een plateau aangebracht.

10. De tanks en de pomp zijn geplaatst.

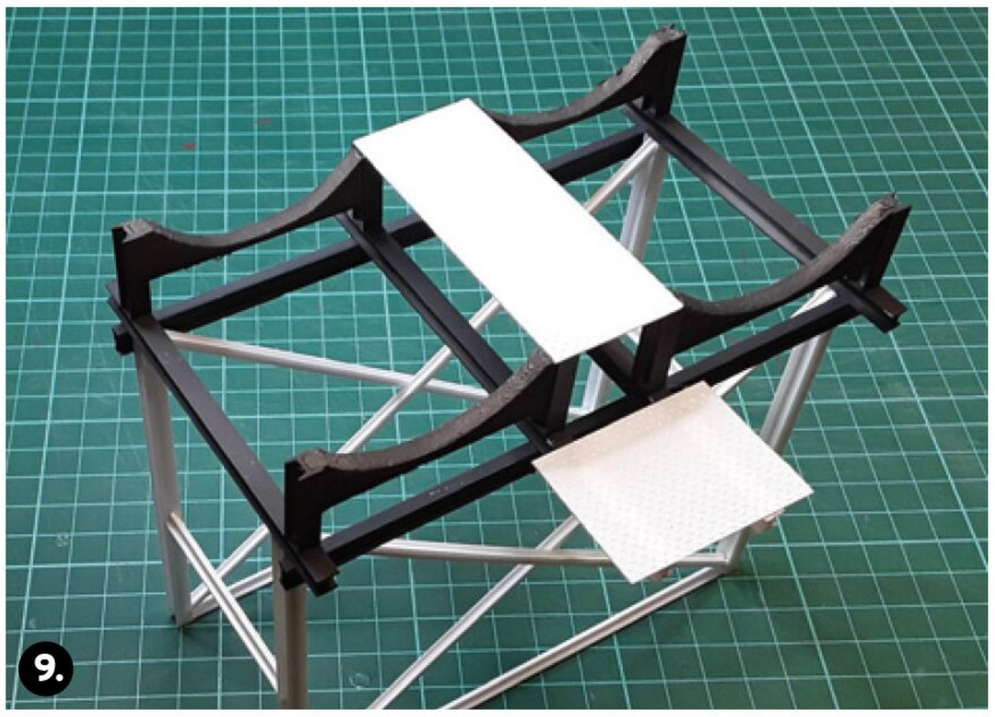
11. De tanks zijn geschilderd in de kleuren van de leverancier van de brandstof.

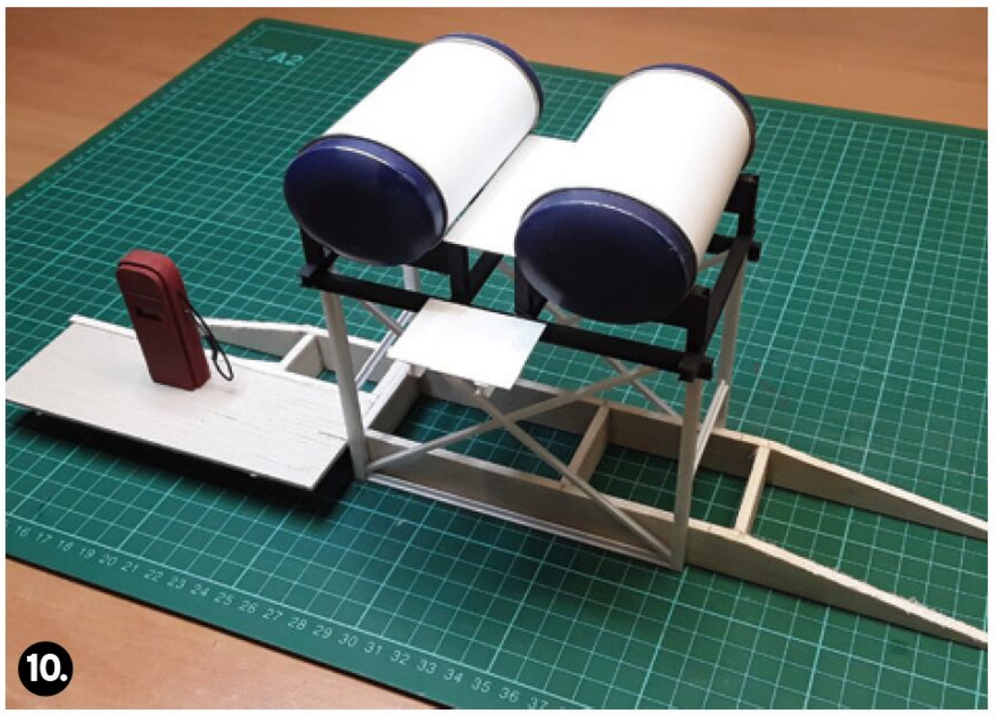
12. Al voor oplevering vertoont de installatie sporen van gebruikt.


7.

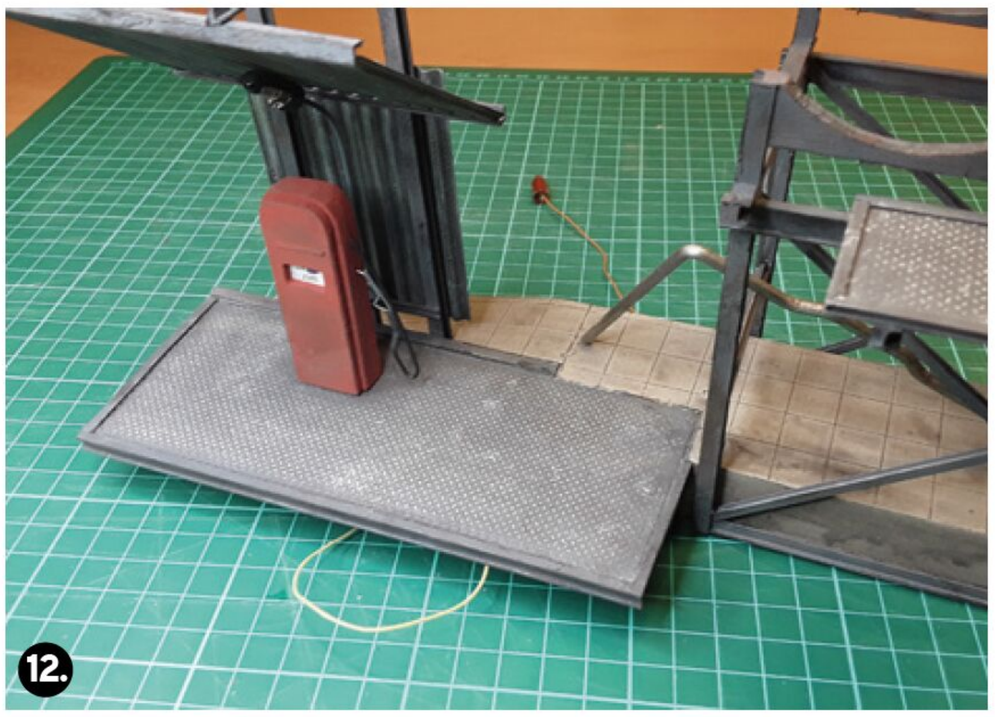


8.


9.


10.


11.


12.



13.

kapjes van schroeven. Als de tanks met matgele en -roodbruine verf zijn geschilderd, voorzie ik ze van twee waterdecals van Shell. Het in de juiste volgorde en op de gewenste positie plaatsen van de diverse onderdelen en de leidingen blijkt een heel gepruts. De aan- en afvoerbuizen zijn gemaakt van laselektroden waarvan de buitenmanteling is afgehaald. Een losse ladder leidt naar het werkbordes bij de tanks; deze staat gewoonlijk achter slot en grendel in de kleine keet van golfplaat. Volgens de voorschriften van de Arbowet zijn aan de langszijde en aan het eind van het smalle vulbordes railingen aangebracht. De kleine keet, een serie oliedrums en een hek langs het hoofdspoor maken de scène compleet. Net op tijd, want er nadert een V 200 om te tanken. Reken maar dat die dorstig is. //



14.



15.

13. Door de geringe afmetingen is de tankinstallatie gemakkelijk in het baanontwerp op te nemen.

14. De spoorwegmaatschappij heeft een hoge muur langs het landgoed opgetrokken.

15. De meester zet zijn V 200 018 naast de dieselpomp.

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

De 2454 mag de hoofdlijn weer op

In mei 2016 kwam ex-NS-diesellocomotief 2454 na omzwervingen door Frankrijk en België terug naar Nederland. Na een opknapbeurt keerde de machine terug op de Nederlandse sporen en mag sinds kort zelfs zelfstandig de hoofdlijn op.



1.

De historie van diesellocomotief 2454 gaat terug naar de jaren vijftig toen de Nederlandse Spoorwegen besloot de resterende stoomtractie te vervangen. Hiervoor werden onder meer diesellocomotieven aangeschaft. Naast 150 stuks serie 2200/2300, gebouwd door Alan en Schneider, werden 130 machines bij Alsthom (thans Alstom) in het Franse Belfort besteld: de serie 2400/2500. In hoog tempo verschenen beide series vanaf 1954 op de Nederlandse sporen en in 1958 had NS genoeg materieel ter beschikking om de laatste stoomlocomotieven af te voeren. De eerste 2400'en, op de 2410 en 2416 na, waren bij levering lichtblauw geschilderd, vanaf de 2423 kwamen de locomotieven in het roodbruin in dienst. Vanaf 1971 werden de meeste 2400'en geleidelijk in de huisstijlkleuren geel en grijs gebracht. Midden jaren zeventig gingen de eerste 2400'en aan de kant en in mei 1991 viel bij NS het doek voor deze markante serie.

Loc 2454

Vijftig 2400'en ontsnapten aan de slopershamer toen de Franse spoorwegmaatschappij SNCF zich in 1990 bij de NS meldde als koper om ze in te zetten voor werktreinen bij de aanleg van hogesnelheidslijnen, waardoor ze dus terug gingen naar het land van herkomst. De locomotieven werden door de SNCF ondergebracht in de serie BB 62400/62500 en begonnen hun buitenlandse avontuur bij de aanleg van LGV Nord. Daarna, vanaf 1993, kwamen de machines in

actie bij de werkzaamheden voor de LGV Interconnexion Est en Oust; na de oplevering hiervan in 1996 werd het drie jaar rustig rondom de inzet van de ex-2400'en. Ze werden gestald in depot Longueau, waarna ze overgeplaatst werden naar Avignon en ingedeeld bij SNCF Infrastructure als serie BB 662400/662500. Vanuit Avignon assisteerden ze bij de aanleg van LGV Méditerranée. Toen deze hogesnelheidslijn was afgebouwd, verhuisden de locs naar depot Miramas waar ze tot eind 2001 bleven. De volgende inzet was onder de vlag van SNCF-dochter VFLI voor rangeerwerkzaamheden bij de aanleg van LGV Est. »



2.



3.

1. NS 2454 verlaat op 12 december 1985 Vinkeveen om bij Indesit in Mijdrecht wagens op te halen. (foto Raymond Kiès)

2. Door faillissement van Rails et Traction in het Belgische Raeren raakten de locomotieven min of meer in de vergetelheid, 7 mei 2014. (foto Roy van Agteren, collectie rki)

3. De BB 62454 wacht op 11 januari 1993 in Oxelaëre (F) op inzet bij de aanleg van de LGV Interconnexion. (foto Rafael Pollentier, collectie rki)

4. Incidenteel is de 2454 te zien voor treinen voor auto-importeur Pon van Amersfoort naar Leusden, zoals op 8 december 2022.



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAROLD VAN DER MEER



5.



6.

Onder hen ook de 2454, bouwjaar 1955. De loc was na een geslaagde proefrit op 17 augustus 1991 op transport naar Frankrijk gezet. In 2003 kreeg de inmiddels BB 662454 genummerde loc samen met elf andere 2400'en een revisie in Petite-Rosselle en verruilde daarbij de nog geel-grijze kleurstelling voor het wit-grijs van aannemer Fertis. Na de voltooiing van de LGV Est in 2006 werd de loc samen met BB 62413 en BB 62424 ingezet bij de kolenmijn HBL in Bouchain. In december 2007 kwam aan die inzet een einde en de drie locomotieven kwamen terecht bij Rails et Traction in het Belgische Raeren. De bedoeling was ze om te sporen naar meterspoor en naar Senegal te exporteren. Door het faillissement van het bedrijf ging dit niet door en kwijnden ze weg op het werkplaatsterrein. In 2016 werden de ex-2424 en -2454 naar Nederland gehaald: eerstgenoemde naar Stoomtrein Goes-Borsele, de 2454 werd door enkele particulieren aangekocht en rijvaardig opgeknapt, in eerste instantie in Haarlem, later in Roosendaal en Stadskanaal. De locomotief werd daarbij weer in het geel-grijs van NS geschilderd, de enige kleurstelling die historisch gezien mogelijk was omdat de 2454, om tocht te weren, afwijkende cabineramen had gekregen. Voor het beheer werd in 2019 de Stichting 2454 Crew opgericht. In december 2018 werd de 2454 vernoemd naar Niels Bakker, een van de eigenaren van de loc. Bakker is inmiddels overleden, maar met zijn naam op de cabine blijft hij in herinnering. De loc wordt sindsdien met enige regelmaat ingezet voor rangeerklussen, extra ritten op museumlijnen of roestrijden na werkzaamheden. Zo was de 2454 te zien in Pernis, de Sloehaven, de aansluitingen met de hogesnelheidslijnen en met autotreinen op de Pon-lijn van Amersfoort naar Leusden.

Inbouw ATB

Om zelfstandig op het hoofdspoor te mogen rijden en daarmee het inzetgebied te vergroten, is de bijna zeventig jaar oude diesellocomotief in mei 2022 voorzien van het treinbeveiligingssysteem ATB-E. Hoewel een aantal 2400'en, waaronder de 2454, in de jaren zeventig in de Hoofdwerkplaats Tilburg was voorbereid op ATB-inbouw, was dat nooit gebeurd. De installatie is in november 2022 goedgekeurd. De 2454 is overigens niet de eerste van zijn serie met ATB-E, de 2530 van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij is hiermee in 2010 uitgerust. Dat Crew veel werk voor de 2454 verwacht, blijkt uit de recente aankoop van de 2368 (de vroegere 2296) van het Techniekmuseum in Hengelo. Deze locomotief wordt rijvaardig gemaakt en achter de hand gehouden voor het geval de 2454 niet beschikbaar is. //

5. Opmerkelijk was de inzet van de 2454 voor een reizigerstrein tussen Oosterhout Weststad en Lage Zwaluwe. Op de foto rijdt de trein bestaande uit SSN-rijtuigen bij Drimmelen, 5 november 2022. (foto Raymond Kiès)

6. De 2454 ging op 12 september 2017 voor afwerken van de draaistelrevisie en een fotorit bij de STAR van Roosendaal op transport naar Stadskanaal. De trailer strandde met een lekke band bij Driebergen.



Die DB vor 25 Jahren (1997)

Ausgabe Ost

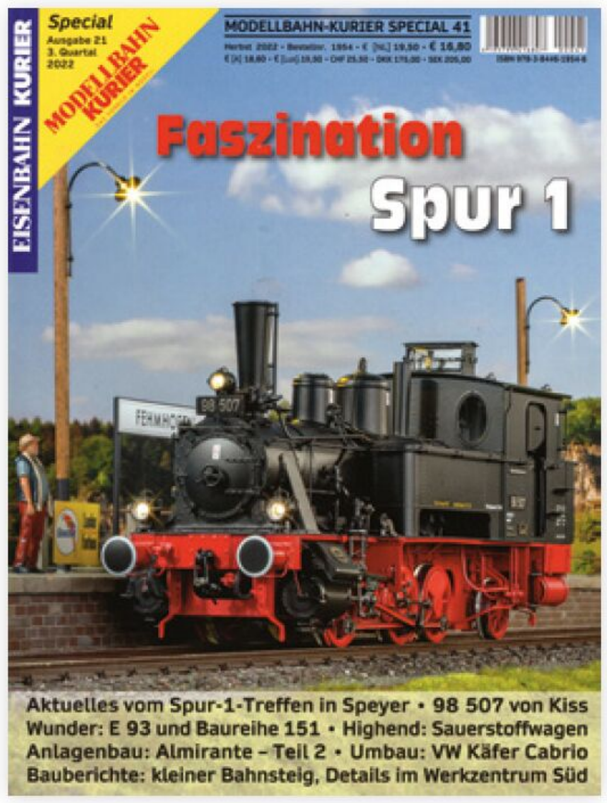
Special, uitg. Eisenbahn Kurier, formaat A4, 100 blz., veel foto's , Duitse taal, ISBN 978-38-4461-891-4, € 15,10.

De uitgever blikt met deze special 25 jaar terug in de tijd. In 1997 was er al veel veranderd bij het spoor, maar er reed nog veel ouder materieel. Begrijpelijk dat deze periode bij veel modelspoorders geliefd is. De uitgave focust op de voormalige DR. Na de 'Wende' ging de DR op in de Deutsche Bahn. Omdat er sprake was van nogal wat achterstallig onderhoud, heeft de DB al het een en ander aangepakt. Uit de tabellen valt af te leiden dat niet alleen de laatste stoomloc werd afgevoerd, maar ook oude elocs en diesellocs. Ook de smalspoorlijnen worden besproken; behalve in de Harz zijn er veel gesloten.-TO

Faszination Spur 1

Ausgabe 21, 3. Quartal 2022

Special, uitg. Eisenbahn Kurier, formaat A4, 100 blz., veel foto's, Duitse taal, ISBN 978-38-4461-954-6, € 19,50.



Regelmatig geeft Eisenbahn Kurier specials uit over modelspoor in andere schalen, zoals spoor 1. In deze schaal is het mogelijk om alles tot in het kleinste detail na te bouwen. Een grote rondgaande spoorbaan is nauwelijks te realiseren, of men moet over een (heel) grote ruimte beschikken. Vaak zal het neerkomen op het bouwen van een diorama. Dat dan heel goed de sfeer van het spoor kan worden opgeroepen, blijkt uit deze special. Diverse modellen worden besproken, zoals de E 93 van Wunder, de BR 98 507 van Kiss en de BR 141 van Wunder. Goedkoop zijn de modellen niet, maar op deze schaal heeft u er waarschijnlijk ook minder nodig.-TO

Züge Von morgens bis abends

Treinen van dageraad tot schemering

Door Søren Jakobsen, uitg. Lycka till Förlag, formaat 30,5 x 21,6 cm, 164 blz., 205 foto's, hardcover, ISBN 978-94-9204-060-2, € 45.

In 2021 verscheen het boek over de Nohabs, geschreven door Søren Jakobsen in het Deens en Engels. Het is nu opnieuw uitgebracht, maar nu in het Duits en Nederlands. De oorspronkelijke versie is besproken in Railhobby 442. Dus kunnen we nu kort zijn: het boek met goed fotowerk is vooral interessant voor liefhebbers van de Bolle Neuzen, maar nu wat makkelijker te lezen.-TO





Bahnhöfe von oben Einst & jetzt

DVD, uitg. EK-Verlag, circa 58 min., Duitse taal, bestelnummer 8603, € 19,80.

Wie met de trein reist, ziet het spoor op ooghoogte. Modelbouwers daarentegen bekijken hun modelbaan meestal vanuit vogelperspectief. Met deze DVD wordt het spoor vanuit dit perspectief bekeken. Luchtopnames bestaan al langer. Op de DVD staat zelfs een promotiefilm uit 1920, waarbij de snel rijdende zeppelin ternauwernood door een vliegtuig kan worden gevolgd. Enkele opnames in oorlogstijd hadden een ander doel. Recentere opnames zijn gemaakt vanuit een helikopter of met een drone. De titel van de uitgave moet niet al te letterlijk worden genomen: weliswaar zijn meerdere stations gefilmd, maar er zijn ook veel opnames langs de baan. Zo zien we ICE's voorbijrazen, maar ook diverse goederentreinen, de stomers in de Harz en museummaterieel. Kortom, een afwisselende film vanuit een niet alledaags standpunt.-TO //

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'.



EXACT-TRAIN: SNCF TTou, DB Esso-ketelwagen en SNCF SCwf van Desmarais.

Exact-Train

H0. Geen nieuwe modellen, wel interessante varianten op bestaande goederenwagens. Bij twee Franse modellen gaat het om Duits materieel dat na de oorlog is achtergebleven. Bij de ex-Klagenfurt bakwagen gaat het nu om een TTou. Het 116 mm lange model heeft openslaande houten deuren (EX20350, € 46,95, tp. III). De ketelwagen is een voormalige Uerdinger die nu in gebruik is bij de firma Desmarais (EX20622, € 49,95, tp. III). De ketelwagen van Esso Duitsland is eveneens afgeleid van een Uerdinger-wagen uit de oorlog. De voetplaat van het remmersbordes is geëtst (EX20616, € 49,95, tp. IV).-SF

Igra

H0. De Tsjechische producent heeft in Nederland een nieuwe vertegenwoordiger en komt met interessant goederenmaterieel. De 189 mm lange vierassige ketelwagen type Zacns98 wordt door de firma Pannonia gebruikt voor het vervoer van ethanol. De bij de ČZ geregistreerde wagen is voorzien van graffiti zoals dat vaak bij dit materieel voorkomt (96110028, € 59,50, tp. VI). De VTG-containerdraagwagen type Sggns-XL is beladen met containers van Hamburg Süd en Hapag-Lloyd (96010071, € 75,90, tp. VI).-SF

IGRA: containerwagen Sggns-XL en ketelwagen met graffiti.



Herpa

H0. De MAN eTGE HD in de uitvoering van UPS kan klimaatneutraal de modelweg op (097123, € 24,95, tp. VI). Minder milieuvriendelijk is de VW Golf II GTI in zilver metallic (430838-002, € 17,95, tp. IV). De Volvo FH GL wordt door Van Deuveren Transport in Barneveld voor het vervoer houtvezelproducten ingezet (315463, € 44,95, tp VI).-DH



1. HERPA: Volvo FH GL van Van Deuveren.

2. HERPA: MAN eTGE HD van UPS.

3. HERPA: VW Golf II GTI.



B-MODELS: Touax Sggmrss met ECS containers.



B-MODELS: Sggmrss met containers van ECS en H. Essers.

B-Models

H0. De recent uitgebrachte 90 ft-gelede containerwagens Sggmrss zijn voor de Nederlandse modelspoorder een welkome aanvulling. De in België geïmmatriculeerde wagens van het Franse Touax Rail rijden onder meer in de containershuttle Rotterdam - Mortara. In model is er een beladen met twee 45 ft-containers van ECS (59102), de andere met containers van ECS en H. Essers (59103, € 109,90 per stuk, tp. VI). Voor de Zwitsers georiënteerde verzamelaar zijn de twee vierassige VTG-containerwagens met elk drie MonTainers van Innofreight/SBB Cargo (90120-122, € 159,95, tp. VI).-MvE »



MÄRKLIN: RAe 4/8 1021 ‘Churchill-pijl’.



MÄRKLIN: DB E71 26.



MÄRKLIN: NS Vectron.

Märklin

H0. De tweedelige ‘Churchill-pijl’ van de SBB wordt als RAe 4/8 1021 anno nu ingezet als treinstel voor extra ritten. Het vuurrode model heeft schakelbare interieur- en cabineverlichting en tafellampen. Kleur en opschriften zijn conform het voorbeeld (39260, € 599, tp. VI). Als nieuw clubmodel is na de imposante 06 een dubbelgelede elektrische loc van de van origine Pruisische serie EG 511-537 uitgebracht. Tot 1921 werden ze gebouwd, in 1959 ging de laatste buiten dienst. Het in metaal uitgevoerde model van de Bundesbahn E71 26 is mooi gegraveerd, heeft typische koelbuizen op de zijkanten en Wendefeld-weerstanden op het dak en heeft twee beweegbare motorcompartimenten (39771, € 459, tp. III). De Vectron is nu ook verschenen als 193 733 van NS. In de Flow-kleurstelling rijdt deze loc de Nightjet van Amsterdam naar Keulen en terug. Het 219 mm lange model is een variant van een bestaand model en is voorzien van onder meer cabineverlichting. Opschriften en kleuren zijn overeenkomstig het voorbeeld (39335, € 389, tp. VI).-SF

ACME

H0. Eind 2022 heeft de Italiaanse producent diverse nieuwe wagens uitgebracht. Zo zijn er twee varianten van de nieuw ontwikkelde 60 ft Sgnss waarvan het voorbeeld dagelijks in Nederland is te zien. De wagen van GTS, beladen met twee GTS 30 ft-bulkcontainers, herkenbaar aan de vier grijze deksels op de container (40417, € 77,80) en een van Cemat met twee 30 ft-bulkcontainers van Bertschi (40418, € 77,80). Voor de verzamelaars van CityNightLine-rijtuigen is een Bomdz 236.9 met fietsenafdeling beschikbaar (52689, € 84,95).-MvE



ACME: GTS-Sgnss met GTS-containers.



ARTITEC: halftrack met kraan en graafmachine van de Bischoff Werke.

Artitec

H0. Na de Tweede Wereldoorlog was er een groot tekort aan bouwmachines. Daarom werden Amerikaanse en Britse vrachtwagens en halftrack-voertuigen van de dump gehaald, verkocht en omgebouwd. Zo ontstond een dragline op basis van een Amerikaanse halftrack. Het model is met diverse geëtste onderdelen zeer gedetailleerd uitgevoerd en in authentieke kleuren geschilderd (387.511, € 75,70, tp. III). Hetzelfde geldt voor de Bischoff Polytrac-graafmachine met grijper zoals die vanaf 1953 door de Bischoff Werke in Recklinghausen werd gebouwd. Dat gebeurde nadat hier de productie van tractoren was gestaakt. Het model is een getrouwe kopie van het grote voorbeeld. De kraan is zwenkbaar (387.378, € 51,50, tp. III).-GF



1.

Brawa

H0. De tweeassige Nederlandse Interfrigo-koelwagen van het type Ibes heeft authentieke reclame van Chiquita-bananen en tal van aangebrachte kunststof onderdelen (48342, € 43,90, tp. IV). Door Duitse autofabrikanten werden tweeassige gesloten goederenwagens van de DRG en DB gebruikt. De Gltr van de Zschopauer Motorenwerke is geïmmatriculeerd bij de Deutsche Reichsbahn en voert reclame van DKW. Diverse losse onderdelen zorgen voor een extra verfijning (50472, € 49,90, tp. II). Hetzelfde geldt voor de grijs gespoten Glr 23 van de DB, in gebruik bij Auto Union (50470, € 49,90, tp. III).-SF »

1. **BRAWA: NS Interfrigo-wagen.**

2. **BRAWA: wagens van Zschopauer Motorenwerke en Auto Union.**



2.



PIKO: ICR BKD-, B- en A-rijtuig.

Piko

H0. De levering van een groot aantal modellen is voor eind 2022 aangekondigd, zoals het driedelige elektrisch treinstel BR 440 van de NordWestBahn (59998, tweerail sound, € 346,99 / 59897, drierail sound, € 365, tp. VI). Vooral voor de Nederlandse markt zijn de in de vorige uitgave aangekondigde ICR-rijtuigen interessant. Inmiddels zijn uitgeleverd het 1e klas (A) rijtuig (97630), het 2e klas (B) rijtuig (97631), idem met ander nummer (97633) en 2e klas/bagage-rijtuig (BKD) (978632, € 58, per rijtuig). In de loop van 2023 verschijnt het stuurstandrijtuig. Meer over de ICR-rijtuigen in de Uitgelicht op pagina 46.-TO



TILLIG: 'Harzer Roller' en NG&SF-ketelwagen.

Tillig

H0. De tweeassige ketelwagen van de Nederlandsche Gist & Spiritus Fabriek in Delft is in beperkte oplage beschikbaar in de actuele uitvoering als museumwagen van de SGB. Alle relevante opschriften zijn aangebracht (502165, € 39,90, tp. VI). Een bijzonder model is de 282 mm lange vierassige 'Funkmesswagen' 296. De oceaanblauwe radiomeetwagen wordt ingezet door Mannesmann Arcor GmbH en is geïmmatriculeerd bij de DB. Het rijtuig is voorzien van een interieur (74981, € 87,30, tp. V).

H0m. In de jaren zeventig werden in de Harz acht à tien meterspoorrijtuigen - het juiste aantal is nog steeds niet bekend - licht- en donkergroen geschilderd om als 'Harzer Roller' enkele jaren op de Harzquer- en Selketalbahn dienst te doen. Het 167 mm lange smalspoormodel van het type KB4ip is qua kleuren en opschriften een getrouwe kopie van het grote voorbeeld. Het rijtuig is voorbereid voor het aanbrengen van binnenverlichting (13987, € 53,60, tp. IV).-GF



TILLIG: radiomeetwagen van Mannesmann Arcor.


1.

Noch

H0. Drie modellen die duidelijk tekenen van verval tonen. De bron met het beeldhouwwerk wordt door de natuur overgenomen, twee berken van 15 cm bieden schaduw (60760). Bij de ruïne van een boerderij staan een verroeste tractor en een lindeboom (60761). De met ijzeren deuren afgesloten mijn is al jaren uit bedrijf, de kipwagen ligt op zijn kant. De eik meet 17 cm (60761). De 16,5 x 12 cm metende hardschuimen taferelen zijn handgeschilderd en gedecoreerd (€ 44,99 per stuk).
TT, N. De bron is eveneens voor schaal 1:120 (12,8 x 9,3 cm, 48001) en 1:160 (9,7 x 7,1 cm, 34760) leverbaar. Prijzen als H0.-DH »

DE NATUUR NEEMT HET BIJ DE RUÏNES OVER


2.

3.

1. NOCH: vervallen bron.
2. NOCH: ruïne van een boerderij.
3. NOCH: gesloten mijn.



CRAFFTIQ: bierwagen en hondenkar.

Crafftiq

H0. Ewout de Leeuw geeft zijn productie van historische scenery steeds meer inhoud. Als handgemaakte modellen zijn nu onder meer een naar Utrechts voorbeeld gemaakte hondenkar en een biervatenwagen verkrijgbaar. Het zijn stuk voor stuk modellen die uitblinken door een fijne detaillering. Voor de hondenkar met opgerold zeildoek (C02-110, € 40,99, tp. II) moet nog wel een hond van Preiser of Noch worden aangeschaft om als trekkracht voor de kar te plaatsen. De handkar voor het vervoer van biervaten is van nieuwzilver etswerk gemaakt (C02-112, € 29,25, tp II). Beide wagens worden zonder lading geleverd, maar de catalogi van sceneryfabrikanten bieden hier zeker uitkomst.-GF



Modellbahn Union

N. In schaal 1:160 kan een complete bovengrondse kolenmijn worden gerealiseerd. De bouwkit is gebaseerd op de mijnen van Zollern en Minister Achenbach uit circa 1900 en bestaat uit meerdere delen, waaronder de bakstenen bovengrondse losplaats op palen (MU_N-i00066, € 79,99, tp. I-VI). Enkele onderdelen zijn los verkrijgbaar, zoals de zichtbepalende 275 mm hoge schachttoren, ook wel schachtbok genoemd, met draaibare schachtwiel (xxx-067, € 29,99). De aandrijving van de schachtliften is het in Jugendstil opgetrokken machinehuis ondergebracht (xxx-070, € 59,99). Om de onderdelen te kunnen koppelen en het wiel te laten draaien, is een bodemplaat met motor beschikbaar (xxx-071, € 29,99).-TO

1. **MODELLBAHN UNION: het wiel in de bok kan worden aangedreven.**
2. **MODELLBAHN UNION: de complete mijn met rechts het Jugendstil-machinehuis.**





WIKING: MB G-Klasse.

Wiking

H0. Liefhebbers van de Mercedes-Benz G-Klasse met korte wielbasis hebben meer dan veertig jaar moeten wachten sinds Wiking de versie met lange wielbasis heeft uitgeleverd. De in groen uitgevoerde 4x4 is geproduceerd volgens de huidige technieken en daardoor goed gedetailleerd (027601, € 18,99, tp. IV).-DH



1.

Roco

H0. De door SBB Cargo International van MRCE geleasede Vectron 193 658 is in de zwarte basiskleurstelling bijna dagelijks in Nederland aan te treffen (70726, tweerail analoog, € 251,90 / 78727, idem sound, € 361,90 / 70727, drierail sound, € 361,90, tp. VI). De beide zijwanden van SBB-loc Re 460 019 tonen in het kader van 175 jaar spoorwegen in Zwitserland verschillende motieven van toen en nu (70677, tweerail analoog, € 314,90 / 70678, idem sound, € 424,90 / 78678, drierail sound, € 424,90, tp. VI). Voor Tsjechische liefhebbers is een 1e klasse sneltreinrijtuig YB70 uitgebracht, zoals het eind jaren negentig werd ingezet (74783, € 63,90, tp. V). Voor de beginnende modelspoorder is een nieuwe digitale startset beschikbaar. De DB-dieselloc BR 232 kan met de drie knikketelwagens met de z21-centrale en de Multimaus over het railovaal worden aangestuurd (51340, € 356,90, tp. VI).-MvE //

1. **ROCO: zwarte ‘Shadowpiercer’.**
2. **ROCO: Re 460 019 heeft aan weerszijden verschillende bestickering.**
3. **ROCO: ČD-rijtuig 1e klasse.**



2.



3.

OP = OP

WEBSHOP

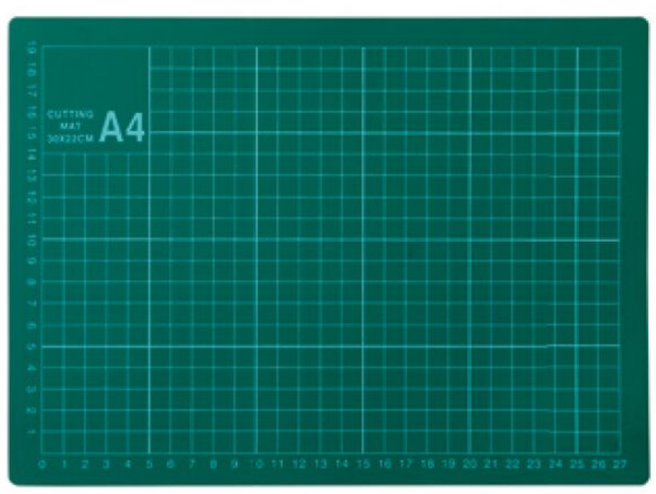
Onze webshop is dé plek waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en benodigdheden. Bestel eerder verschenen uitgaven, online artikelen of leuke producten voor uw modelspoorbaan!



BLOKKENDOZEN OP HET SPOOR

NIEUW!

Begin jaren twintig van de vorige eeuw werd besloten een deel van het Nederlandse spoorwegnet te elektrificeren. Er werden door de NS 259 rijtuigen voor de elektrische dienst in gebruik genomen. Dit boek neemt de lezer mee door de geschiedenis van dit materieel. **Prijs € 39,95**
Railhobby.nl/blokkendozen



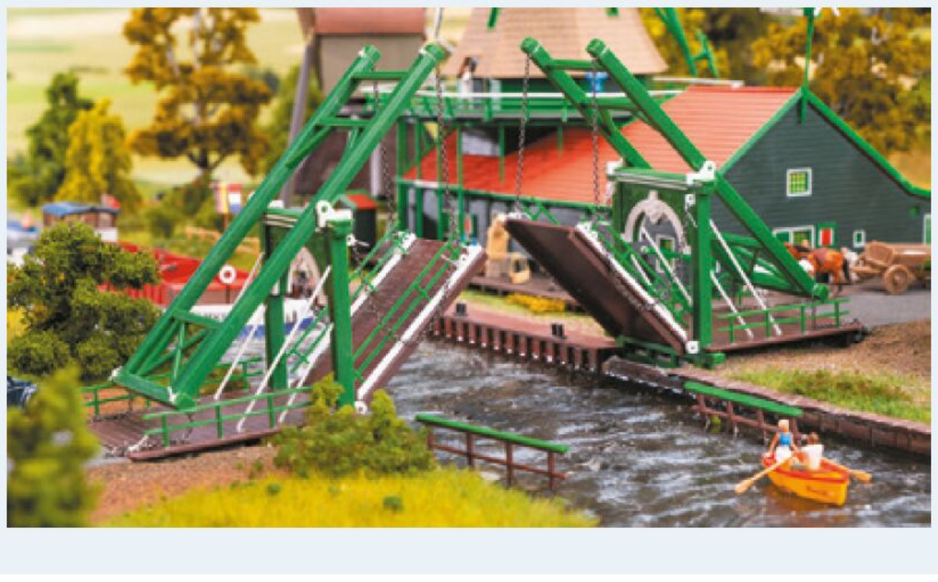
AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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



SPOOR VAN MENSEN

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



FALLER NEDERLANDSE OPHAALBRUG

De ophaalbrug past perfect in typische Nederlandse scènes en kan net als in het grote voorbeeld worden gebruikt voor het overbruggen van smalle vaarten. Schaal H0, tijdperk I-VI.
Prijs: € 20,99.
Railhobby.nl/ophaalbrug

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop



NS locomotieven 3704 en 3811 met trein 5425 op de badkuipspoorlijn vanuit Kruiningen, vlak voor de coupure Oostdijk op 17 juli 1953. (foto J. Lub, Het Utrechts Archief)

Watersnoodramp 1953

TERUGBLIK ZEVENTIG JAAR NA DE RAMP

Sinds de watersnoodramp van 1953 is de aanblik van de Zeeuwse Lijn van Vlissingen naar Roosendaal voortdurend veranderd. Na de elektrificatie in 1957 verdwenen de wachtposten, maar zijn dijkcoupures en enkele stationsgebouwen bewaard gebleven. Zeventig jaar na de ramp nemen we de situatie van destijds en die anno vandaag in ogenschouw.

Het is alweer zeventig jaar geleden dat delen van Zuid-Holland, West-Brabant en vooral Zeeland door een ernstige watersnood werden getroffen. In de nacht van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari 1953 braken de dijken door op meer dan 150 plaatsen door de combinatie van springvloed en een storm met orkaankracht. De gevolgen waren catastrofaal: 1836 mensen overleefden de ramp niet, meer dan honderdduizend mensen verloren hun huis en tienduizenden dieren kwamen om in het verzengende water. De schade bedroeg anderhalf miljard gulden, naar het huidige prijspeil circa 5,4 miljard euro. Onder het spoorwegpersoneel vielen geen slachtoffers, maar de bemanning van wachtposten en stations had benauwde uren door het stijgende water toen ze van de buitenwereld werden afgesloten. Zo heeft, na het doorbreken van de dijk van het Hollands Diep, seinhuiswachter De Pijper ruim 31 uur geïsoleerd op Post I Lage Zwaluwe vastgezeten tot het leger hem kon ontzetten.

Schade bij de spoorwegen

Ook de spoorwegen werden getroffen door het natuurgeweld. De schade aan gebouwen, infrastructuur en rijdend materieel in Zuid-Holland viel relatief gezien mee, al waren de sporen bij het toenmalige Dordrecht Dok flink beschadigd. Door het adequate handelen van NS-personeel was veel rollend materieel in de bewuste nacht naar hoger gelegen delen gebracht en werd van stoomlocomotieven die niet verplaatst konden worden het vuur gedoofd. De schade aan de infrastructuur in Zuid-Holland was snel hersteld en »









vanaf 2 februari was treinverkeer rond Rotterdam beperkt mogelijk, hoewel het tot eind maart duurde eer er volgens de normale dienstregeling kon worden gereden. In het westelijke deel van Noord-Brabant was de schade ernstiger. Het in 1950 geëlektrificeerde baanvak Lage Zwaluwe - Roosendaal was op meerdere plaatsen onderspoeld en emplacement Lage Zwaluwe was verwoest. Het treinverkeer was door de trein-dienstleiding op tijd gewaarschuwd; zo kon een trein vanuit Breda worden teruggestuurd, kort voordat Lage Zwaluwe onderwater kwam te staan.
Omdat emplacement Lage Zwaluwe cruciaal was voor de aanvoer van zand voor het herstel van de vernielde dijken en (spoor)infrastructuur, moest deze sporenbundel met prioriteit worden aangepakt. De beveiliging werd provisorisch hersteld, de weggezakte Post I in het lood gezet en het gat in de spoorlijn richting Moerdijkbrug gedicht. De hoofdsporen konden op 28 februari weer in gebruik worden genomen, waardoor zandtreinen via Dordrecht naar Zeeland konden rijden. Het meeste zand was afkomstig uit zanderij Maarn en het heropende Wouw. Vanuit het gehele land werden zandwagens type GZ naar deze zanderijen overgebracht. De bovenleiding op het voornoemde baanvak was op 7 maart hersteld, zodat vanaf die dag ook elektrisch kon worden gereden. Drie weken later kon via de Moerdijkbrug het reizigersvervoer op de noord-zuid-verbinding worden hersteld.

Zeeuwse Lijn

De staat van het spoor in Zeeland verschilde per regio. In Vlissingen was het emplacement twintig centimeter onder water komen te staan. Op sommige plaatsen was de spoordijk weggeslagen, bij Arnemuiden over een afstand van honderd meter en bij Lewedorp tussen Goes en Middelburg zelfs over tweehonderd meter. Het herstel van dit baanvak verliep voorspoedig en drie dagen na de ramp reed de eerste reizigerstrein, bestaande uit DE5-treinstel 184, tussen Vlissingen en Arnemuiden. Vanaf 16 februari kon de trein doorrijden tot Goes. Bij Goes was de ringlijn, die tegenwoordig ten dele bij de Stoomtrein Goes-Borsele in gebruik is, ter hoogte van Oudelande beschadigd. De grootste schade die het water had aangericht, was tussen Goes en Bergen op Zoom. De nog niet geëlektrificeerde spoorbaan tussen Kruiningen-Yerseke en Oostdijk was vernield, evenals die tussen Krabbendijke en Rilland en ten oosten van Bergen op Zoom in de Augustapolder. Ruim acht kilometer spoor was niet meer bruikbaar doordat het op delen geheel was weggeslagen. Doordat de vloedkeringen in de dijken die op meerdere plaatsen het spoor kruisen, de zogeheten coupures, tijdig waren gesloten, was voorkomen dat een groter deel van Zeeland onderwater kwam te staan.
Om zand voor herstelwerkzaamheden naar Rilland en Kruiningen te krijgen, werd met man en macht

gewerkt aan het herstel van het over 1400 meter beschadigde spoor ten oosten van Bergen op Zoom. Zestien dagen na de stormvloed was de eerste zandtrein over het voorlopig als enkelspoor herstelde traject naar Rilland een feit. De trein werd daar gelost en zandzakken konden worden gevuld. Doordat veel dijken nog niet waren hersteld, stonden grote delen van Zeeland en omgeving bij iedere vloed weer onder water. Het dichten van de Scheldedijk bij Bath vorderde gestaag. De herstelde spoorbaan vanaf Bergen op Zoom tot Krabbendijke kon op 21 april worden bereden. Voor reizigers naar Goes en verder werd een vervangende busdienst uitgevoerd.

Operatie badkuip

Het herstel van het bijna vier kilometer lange baanvak tussen Oostdijk en Kruiningen was een provisorisch, maar technisch hoogstandje. Dit deel werd twee keer per dag overspoeld door water uit de Westerschelde waardoor het baanlichaam steeds verder afkalfde. Omdat men verwachtte dat het vele maanden zou duren voordat de dijken waren gedicht, werd besloten de spoorlijn met een meter op te hogen zodat het spoor bij laagtij kon worden gebruikt, het badkuiptracé. Hiervoor werden over een lengte van vier kilometer aan beide zijden van het baanlichaam veertienduizend palen met handkracht de grond ingeslagen. Tegen de palen werd een houten bekisting aangebracht die niet met zand, maar met grind werd gevuld zodat het water er door de open structuur bij vloed doorheen »



1. Op 16 februari 1953 was het emplacement van Lage Zwaluwe nog overspoeld met water uit het Hollands Diep. (foto's 1 & 5 NS, Het Utrechts Archief)

2. Na veel verbouwingen is emplacement Lage Zwaluwe niet meer te vergelijken met de situatie uit 1953. Alleen de bomenrij op de achtergrond vormt nog een oriëntatiepunt.

3. Van de coupure Zanddijk liggen de zware houten afsluitbalken onder het afdak naast de spoorlijn. Kruiningen, 11 november 2022.

4. Captrain 1618 rijdt op 23 maart 2020 met trein 51055 (Sloe - Lutterade DSM) door de coupure van de Lapdijk bij Krabbendijke. (foto Matthijs Schreurs)

5. De gesloten coupure Oostdijk bij km 34,6 op 24 februari 1953.

6. De coupure bij Oostdijk zeventig jaar later gezien richting Kruiningen, de vroegere badkuipspoorlijn.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAROLD VAN DER MEER





7.


8.

kon spoelen en er minder druk op het baanlichaam werd uitgeoefend. Nadat emplacement Kruiningen was hersteld, werd in drie maanden tijd door vierhonderd man het badkuiptracé aangelegd. Dit werd op 5 mei bekroond toen de in Vlissingen sinds de ramp opgesloten Pec's 915 en 929 door 'Sik' 265 voor verder vervoer naar Krabbendijke werden gebracht. Een proefrit op 18 mei met een 'Sik' en enkele rijtuigen verliep succesvol, evenals de rit een dag later met een stoomlocomotief en vijftig lege zandwagens. Daarna kon op 20 mei DE5 184 uit Vlissingen voor onderhoud met een andere DE5 worden omgewisseld, een dag later werd het baanvak voor goederenvervoer vrijgegeven. Hiervoor zette men de vloeddeuren tussen de getijden een uur en drie kwartier open zodat treinen met maximaal 10 km/h over de badkuipspoorlijn konden rijden. Een trein had daar, op de door de getijden bepaalde dienstregeling, 24 minuten voor nodig. Op die manier konden bij daglicht meerdere ritten per getijdeblok worden uitgevoerd, voorafgegaan door een locomotor om het spoor te schouwen en eventueel rij te maken van aangespoeld materiaal. Dit was zelfs nieuws in Amerika, getuige een artikel in The New York Times van 17 juni 1953. Tijdens vloed steeg het water tot een meter boven het niveau van de verhoogde spoorbaan. Op 24 juli was het laatste gat in de Scheldedijk bij Kruiningen gedicht en kon worden begonnen met het leegpompen van de polder. Het reizigersvervoer


9.



10.

Vlissingen - Bergen op Zoom en verder werd op 3 augustus hervat. In januari 1954 was het tweede spoor van het dubbelsporige traject weer beschikbaar.

Huidige situatie

Zeventig jaar na de watersnoodramp zijn veel wachtposten en andere gebouwen verdwenen. Het emplacement van Lage Zwaluwe is meermalen verbouwd en in 2003 is het huidige station met de loopbrug geopend. Aan de westkant liggen de sporen van de hogesnelheidslijn richting Antwerpen. De Zeeuwse Lijn is sinds 1957 onder de draad en de klassieke beveiliging heeft plaatsgemaakt voor het automatische lichtseinstelsel. Door de herinrichting van spoorlijnen en de destijds afnemende reizigersaantallen, zijn vooral in de jaren zestig stationsgebouwen en wachtposten gesloopt. Het stationsgebouw van Goes is in 1982 vervangen door een kantoorgebouw met wachtruimte voor reizigers, station Rilland-Bath sneuvelde in 2006, een jaar later gevolgd door Vlissingen Souburg. De stationsgebouwen Kruiningen-Yerseke, Krabbendijke en Kapelle, gebouwen van het type SS vijfde klasse, zijn ondanks de waterschade nog aanwezig, maar niet meer als station in gebruik. Ook de minder beschadigde stationsgebouwen van Vlissingen en Middelburg zijn bewaard gebleven. De Zeeuwse Lijn kent nog steeds dijkcoupures, onder andere in de Zanddijk en Oostdijk in de Kruiningenpolder. Bij Oostdijk staan achter de boerderij bij de kruising tussen de Nieuwlandse Binnendijk en de Noordelijke Parallelweg nog enkele goederenloodsen van het voormalige emplacement Oostdijk.
In 1966 werd een deel van de voormalige tramlijn Goes - Hoedekenskerke - Goes uit 1927 in gebruik genomen als verbinding tussen de Zeeuwse Lijn en de Sloehaven bij Vlissingen. In 2008 werd de nieuwe aansluiting die bij Lewedorp van de hoofdlijn aftakt in dienst gesteld, waarna de oude werd gesloten en getransformeerd tot fiets- en wandelpad. De nieuwe lijn naar de Sloehaven is, in tegenstelling tot de oude, geëlektrificeerd. Niet direct spoorgerelateerd, maar historisch gezien van waarde, zijn de noodwoningen die door diverse landen aan Nederland zijn gedoneerd. Ook spoorwegpersoneel vond een nieuw onderdak in dergelijke houten huizen, zoals wachtpost 30 bij Kruiningen. Op veel locaties zijn de oude noodwoningen nog aanwezig, zoals aan het Finlandplein in Nieuwe-Tonge en de Noorsestraat in Ouwerkerk. //

7. Bij laag water kwam de badkuipspoorweg droog te liggen, maar Post 30 bleef in het water staan. (foto's 7 & 8 NS, Het Utrechts Archief)

8. Station Kruiningen gezien vanaf coupure Zanddijk kort na de ramp.

9. De huidige situatie vanaf de Zanddijk met op de achtergrond station Kruiningen, 11 november 2022.

10. Luchtopname van de coupure in de Lapdijk nabij Krabbendijke met op de achtergrond de Oosterschelde, 11 november 2022.

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



Deel 2 van 2

Blokkendoos tweetje mABD – Cesc

DEEL 2: CESC 8109, DE LANGE BLOKKENDOOS IN H0

In Railhobby 455 toonde Peter Wijshake hoe hij uit een standaard Roco-rijtuig mBD de Blokkendoos mABD heeft gebouwd. In deze aflevering gaat hij verder met het stuurstandrijtuig Cesc en rondt hij de bouw van het tweewagenstel af.

Er zijn meerdere wegen die naar Rome leiden. Dat geldt ook voor het verlengde stuurstandrijtuig, de Cesc 8109. Roco heeft twee verschillende derde klasse-rijtuigen in model uitgebracht: de Ces (met stuurstand, zonder wc) en de Cec (met wc, maar zonder stuurstand). Beide rijtuigen zijn als basis geschikt, maar ik heb gekozen om een Cec te verlengen, zoals in het grootbedrijf is gebeurd. Aan een zijde krijgt het tweedeursbalkon een extra deur. Dat geeft namelijk één zaagsnede over het dak. Zouden we vanuit de Ces werken, dan moet er een wc-groep tussen worden geplaatst en dat zou twee zaagsneden, over het dak en de zijwanden, betekenen. Voor de bodemplaat kunnen we beter een Ces nemen, die heeft het draaipunt van het draaistel bij de driedeurszijde op de goede plaats. Gelukkig biedt de onderdelenbak soelaas.

TEKST: PETER WIJSHAKE, **FOTO'S:** ELVIRA WIJSHAKE & PETER WIJSHAKE

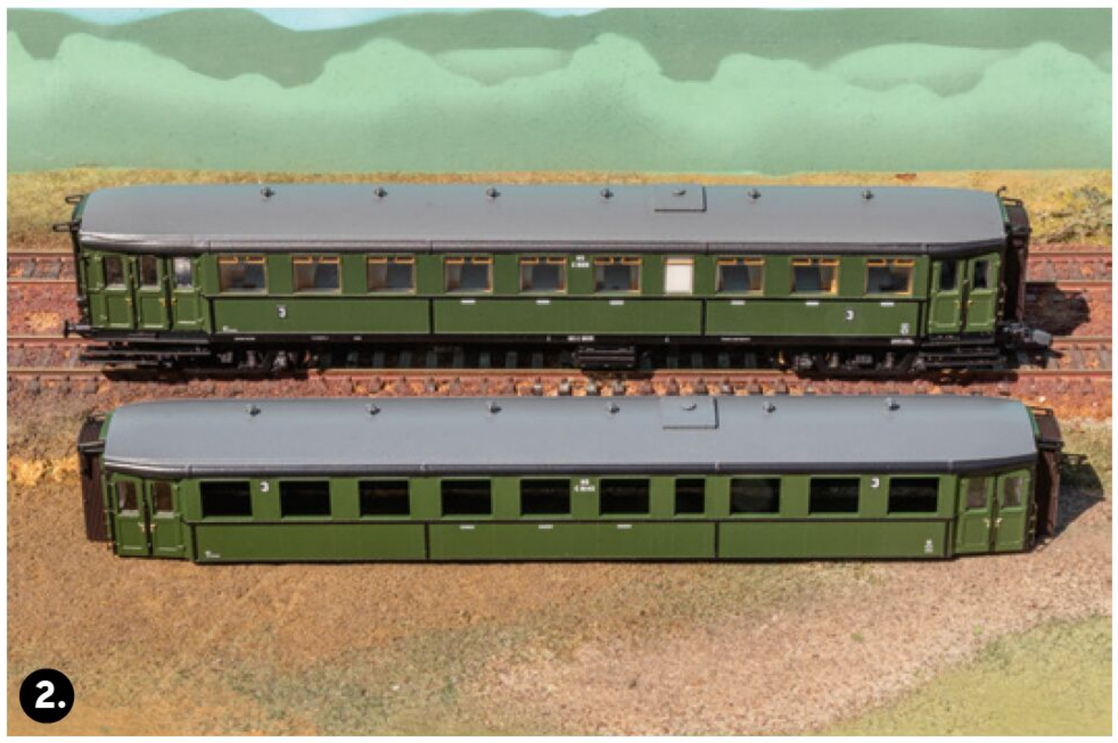
Drie deuren

Het uiteennemen van het tussenrijtuig gaat op identieke wijze als het motorrijtuig. We maken de bak kaal door het verwijderen van de ramen en handgrepen. Het balkon dat het verst bij de wc vandaan zit, moet worden verlengd. Van een eerdere verbouwing heb ik nog een wanddeel met drie deuren van een Ces liggen, helaas is dat beschadigd zodat slechts twee van de drie deuren bruikbaar zijn. Dat betekent dat van het Cec-balkon slechts één deur in plaats van beide deuren moet worden verwijderd; de stand van de deurknoppen is correct. Om het geheel goed uit te lijnen, lijm ik vier dunne stroken kunststof aan de nieuwe kop: twee in het dak en één aan elke zijkant. Daarna wordt het geheel aan de rijtuigkap vastgelijmd. Pas na het lijmen bemerkte ik dat de deurpanelen »

1. Blokkendoos tweewagentrein mABD 9801 en Cesc 8109 in model, geheel conform de grote werkelijkheid op 17 september 1945. Blik op het verlengde stuurstandrijtuig met toiletgroep.

2. Een vergelijking: om te komen tot de keuze uit welke Roco-bak Cesc 8109 (boven) gemaakt gaat worden. Op de voorgrond de geplukte en gebruikte kap van Cec 8145.

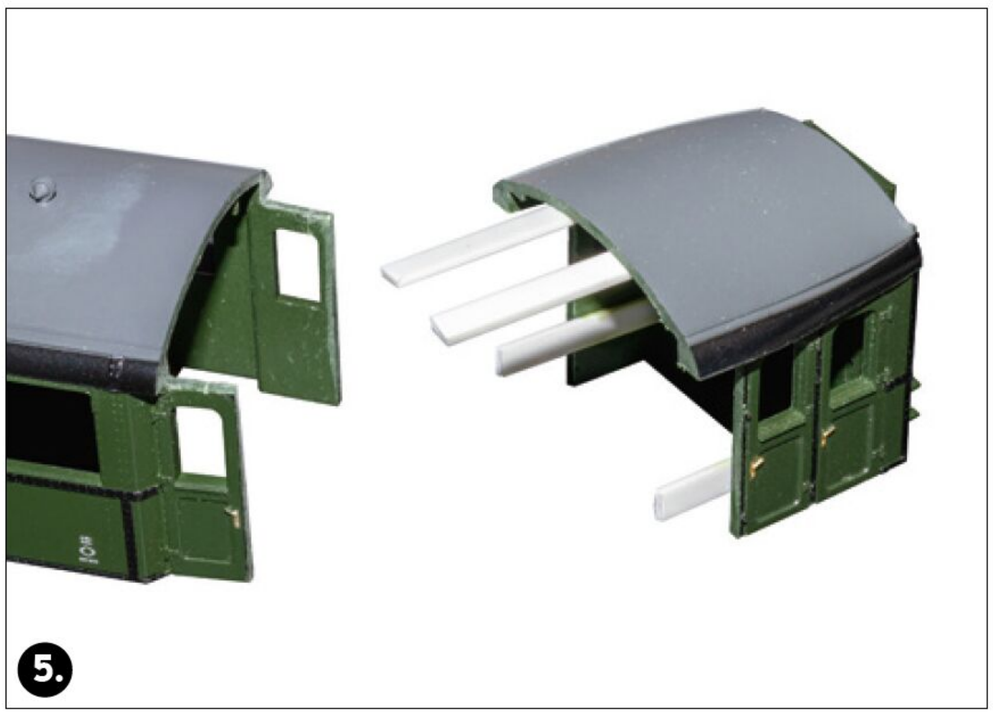
3. Nogmaals de Cesc 8109 (boven), nu met het wc-loze stuurstandrijtuig Ces 8102. Een dergelijk rijtuig gaat de stuurstand (linker kop) afstaan voor ons ombouwproject.


2.


3.



4.



5.



6.



7.



8.

onder de ramen van de Cec en Ces verschillende hoogtes hebben, kennelijk heeft Roco de maten ooit aangepast. Ik heb het maar zo gelaten, het valt amper op. Een optie is om het balkon met drie deuren in zijn geheel te vervangen, dan komt de zaagsnede wellicht meer in het zicht te liggen; bij de gevolgde bouwwijze zit deze tussen de tweede en derde deur, gerekend vanaf de kop. Omdat er later een losse handgreep overheen valt, hoeft hier niet te worden geplamuurd. De kleine kier in het dak wordt gedicht en gevlakt zoals hiervoor beschreven. Probeer de regengoten te ontzien. Ook hier komen op de vier hoeken lantaarnijzers, Philotrain 870/10402 bij de stuurstand en 870/10403 aan de andere kant.

Apparatenkast

Als de kap klaar is, richten we ons op de onderkant. De niet gebruikte (oude) Ces-bodemplaten uit de voorraaddoos komen nu goed van pas: een levert de linkerhelft, de andere de rechterhelft en wel zo dat ze tezamen de goede lengte van de Cesc vormen. Uiteraard kunt u ook de originele bodemplaat van de Cec (deels) hergebruiken. Verstevig ze aan de onderzijde met wat dunne strips. De apparatenkasten en wc-pijpen kunnen nu op de goede plaats worden gelijmd; ter versteviging heb ik aan de achterzijde van de kast een kunststof hoeklijn geplaatst. De wc-pijpen zijn door de bodemplaat geboord, dat is steviger dan eronder hangen.

Evenals een groot aantal Blokkendoosrijtuigen heeft ook de lange Cesc 8109 in de oorlogsjaren beplating op de stelbalk gekregen. Het doel was vermindering van de luchtweerstand, doch het voorkomen dat werkplaatsmedewerkers voor de ‘Arbeitseinsatz’ bij de bezetter opgeroepen zouden worden, is wellicht een betere verklaring. Roco heeft de Bec ook van een

dergelijke beplating voorzien, die zit meegegoten aan de kap. Voor de Cesc kies ik er voor om de stelbalk van het onderstel glad te schuren en daarop een Evergreen-strip (nummers 100 en 124) te lijmen. Als ze goed vast-zitten, worden de onderkanten iets schuin afgeschuurd, zodat het lijkt alsof de beplating naar binnen loopt. Door de strips is niet meer te zien dat de bodemplaat uit twee delen is samengesteld. Merk op dat de mABD 9801 deze beplating niet heeft gehad. À propos: er bestaat nog één Blokkendoosrijtuig, waarop deze beplating nog deels aanwezig is: de Aec 8514 bij camping de Schaopvolte in het Drentse Eext.

Interieur

Omdat het stuurstandrijtuig ook het eind van de trein is, heb ik de kortkoppelingkulisse verwijderd en de bufferbalk voorzien van koppeling en remslangen. Door de verlenging van de bodemplaat moet de kap op een andere wijze op het onderstel worden bevestigd. De bodemplaat heeft achter de bufferbalk twee schroef-gaten waarmee het bruine interieur wordt bevestigd. Door achter de beide overloopdeuren een klein kunst-stof blok te lijmen - onzichtbaar van buitenaf en zodanig dat het interieur ertussen past - wordt de kap met langere schroeven gefixeerd. Het stuurstandrijtuig heeft aan elke zijde twee derde klasseborden maar geen koersborden.

Standgroen

Als kap, frame en onderstel gereed zijn, gaan we verder met de afbouw. Beide bakken heb ik geheel opnieuw gespoten, met uitzondering van de bruin-beige over-loopdeuren. Deze heb ik afgeplakt met Tamiya Masking Tape. De primer, een spuitbus Motip grondverf grijs (04054), wordt als dunne laag opgebracht. Als er na het spuiten oneffenheden zichtbaar zijn, kunnen die in dit stadium nog goed worden weggewerkt. Voor de kap groen wordt gespoten, moeten het dak en de plekken van de rode en zandgele delen op de koppen worden afgeplakt. De standgroene kleur komt van Kleinspoor (nummer 17), deze verf is heel fijn gepig-menteerd en laat zich uitstekend spuiten en verdunnen met wasbenzine. Met het spuiten brengen we een aantal dunne lagen op, in geen geval één dikke. Zo wordt voorkomen dat de klinknagelranden 'vol' lopen. »

4. Van het Cec-tussenrijtuig is de helft van het balkon met één deur verwijderd. Vanuit de Ces is een deel met twee deuren van de stuurstandkop afgesneden. Let op het langer doorlopende dak: dit is dus niet het balkon met twee deuren.

5. Aan de nieuwe kop zijn vier verstevigingsstrips gelijmd.

6. De bak van de Cesc is in ruwbouw klaar. Er is nog niets geplamuurd.

7. De verlenging met stuurstandkop. De naad in het dak kan worden geplamuurd. De panelen van de deuren hebben een ongelijke hoogte.

8. De apparatenkasten van de oude Ces-bodem-plaat zijn los gesneden en de zijsteunen dunner gemaakt. Op de nieuwe plaats worden ze aan de achterkant met een kunststof hoeklijn verstevigd.

9. Beide Blokkendoosrijtuigen zijn geplamuurd, geschuurd en in de primer gezet. Er zijn geen kieren en naden meer zichtbaar.



9.

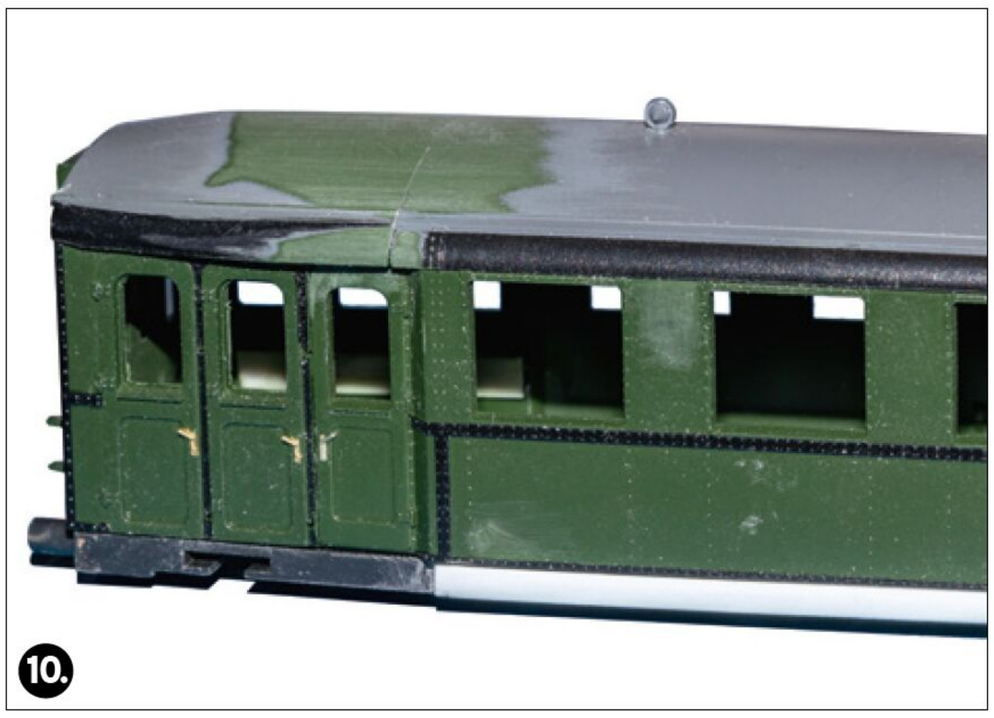
DE DEURKRUKKEN WORDEN MESSINGKLEURIG AANGESTIPT

Zodra het groen dekkend is, kan het plaktape worden verwijderd. Aansluitend worden de rode banden op de koppen aangebracht - bij de mABD op beide koppen, bij de Cesc alleen bij de stuurstand -, gevolgd door de zandgele driehoekjes - bij beide rijtuigen alleen op buitenste koppen. Aan de stuurstandzijde van de Cesc krijgen ook het vouwbalgframe en de overloopplaat rode accenten (op dezelfde hoogte als de rode bies). Nu resteren nog twee kleuren: grijs voor het dak en zwart voor de dakronding, bodemplaat en dergelijke. Ik heb eerst het zwart gespoten, omdat het dak met alle obstakels moeilijker is af te plakken. De onderstellen, trappen, draaistellen en het metalen frame ter plekke van de motor zijn meteen meegespoten. Ook het grijs komt van Kleinspoor, maar ontstaat na menging van grijs (nummer 02) en crème (nummer 21). De kleur moet nagenoeg overeenkomen met het originneel van Roco. Gelijk met het dak zijn de loopplanken, dakschakelaars en stroomafnemers grijs gespoten. De dunne opgelegde klinknagelranden maken we met een watervaste viltstift (Edding 400 of 3000) zwart.

De ruimte tussen de reizigersdeuren wordt zwart gemaakt met de dunste Edding-stift (deuren afplakken) of een Rotring-tekenpen (0,35 mm). Ook het koersbord voor de mABD en alle sluitseinijzers worden zwart gepenseeld. De deurkrukken worden messingkleurig aangestipt. Ook het interieur krijgt een kleurtje: de banken van de mABD zijn donkergroen (met houtkleurige leuningen), de Cesc heeft houten banken. De vloeren worden in een grijstint gekwast.

Isolatoren

De opschriften heb ik door een goede vriend als waterdecals laten drukken (opbrengen met Microscale Micro Set en Micro Sol). Op de grootbedrijffoto is te zien dat het koersbord schoolbordzwart is geschilderd en er met wit krijt ‘den Haag H.S. Leidschendam-Voorburg’ op geschreven is. Uiteraard moet dit zo ook op het model komen. In het assortiment van Kleinspoor zitten echter ook afwrijftransfers voor Mat’24. Op de foto’s kunt u zien waar ze horen te zitten.
De volgende stap is het aanbrengen van de witte


10.


11.


12.


13.



14.

isolatoren op het dak van het motorrijtuig; de bovenkant waarin de leiding komt te liggen, is grijs gemaakt. In dit stadium heb ik alle onderdelen met een zijdeglans vernis gespoten (Model Masters semi gloss (2016) en flat clear (2015) in een verhouding van ongeveer 3:1, verdund met 2018 van hetzelfde merk). De reden om de rest van de dakopbouw later te monteren, is om zekerheid te hebben dat het gehele dak een vernislaag krijgt en er niets van de loopplanken wordt overslagen. Als alles goed droog is, kan de dakopbouw worden afgerond, hier komt geen lijm aan te pas. Als laatste worden de ramen teruggeplaatst. Bij het stuurstandrijtuig kunnen ze er zo ingeklikt worden, maar bij het motorrijtuig worden ze vastgelijmd met gewone houtlijm of Kristal Klear. Het halve raam van de mABD moeten we zelf maken uit een smaller derde klasse-raam, zie de tekening in deel 1 (Railhobby 455).

Tot de laatste klusjes behoren het monteren van alle handgrepen, vouwbalgen, trappen, kortkoppelingkulissen, het aansluiten van de motor en de verlichting gevolgd door het samenvoegen van kap en onderstel. Veel succes bij uw verbouwing van het Blokkendoos tweetje! //

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

10. De stelbalk is gladgeschuurd en voorzien van (witte) beplating over de gehele lengte.

11. De eerste grondverflaag laat zien waar nog moet worden geplamuurd (bij de dakrand). Op de voorgrond de aangepaste bodemplaat.

12. De onderzijde met verplaatste apparatenkasten, wc-pijpen en remcilinders. De afgebroken buffer is met een kunststof buis hersteld.

13. Via het bij de kop verlijmde blokje worden onderplaat, interieur en kap vastgeschroefd. Het interieur is van een ander rijtuig.

14. Cesc 8109 (rechts) met doorboorde sluitseinen en doorgetrokken rode band en Roco-Ces 8102.

15. Bij Blokkendoos Aec 8514 op camping de Schaopvolte in Eext is de stroomlijnbeplating op de stelbalk nog grotendeels aanwezig.



15.



Toen & Nu

SUSTEREN, VAN RANGEERTERREIN NAAR NATUURGEBIED

Rangeerterrein Susteren werd geopend in 1917 en was sindsdien één van de belangrijkste van het land, gelegen op het smalste stukje van Nederland. Het was een spil in het vervoer vanaf de steenkolenmijnen in Zuid-Limburg. De beladen wagens werden gerangeerd, gebufferd en verzonden naar andere verdeelstations. Een kleinere rol was weggelegd voor het overige wagenladingvervoer in Limburg.

In 1953 werd het kolenvervoer opgenomen in het wagenladingvervoer met Susteren als groepshoofdpunt. Het rangeerterrein bestond uit aankomst- en vertreksporen, aan de noordkant een omvangrijk aantal verdeelsporen met een rangeerheuvel en aan de zuidkant een fors aantal opstelsporen. Ook was er aan die kant een werkplaats voor onderhoud en reparaties aan de ooit zo vele wagens die nodig waren voor het vervoer in de regio. Bekend waren vooral de mechanische beveiliging en de aanwezige seinhuizen. Toen Nederland in de jaren zestig steeds meer overstapte op gas en besloten werd de mijnen te sluiten, viel geleidelijk aan een groot deel van het werk weg. Toch verdween het laatste commerciële vervoer pas eind jaren tachtig, toen een reorganisatie het aantal groepshoofdstations voor NS terugbracht tot drie: Kijfhoek, Amersfoort en Venlo. Laatstgenoemde nam het resterende rangeerwerk voor de regio van Susteren over. Susteren werd nog wel bediend: de driesporige wagenwerkplaats bleef in gebruik voor wagens van NS en met name DSM. Hiertoe was een facultatieve trein ingelegd vanaf Sittard of Geleen Lutterade. De werkplaats beschikte voor het rangeerwerk over een ‘Sik’. Op de voormalige verdeelsporen werd vanaf de jaren tachtig een alsmaar groeiende hoeveelheid afgedankte wagens verzameld, in



2. 2022

afwachting van sloop. Begin jaren negentig werd zelfs een aantal afgevoerde 2200'en op een van de sporen bij de wagenwerkplaats gestald. Nadat dat materieel was weggevoerd en hun lot had ondergaan en de wagenwerkplaats in 1999 de deuren sloot, werd Susteren definitief gesloten. De wildgroei aan onkruid en bomen op en rond het terrein kon voortaan ongebreideld zijn gang gaan en veranderde het terrein in korte tijd tot zo'n wildernis dat vanuit een passerende trein alleen de voorste sporen nog te zien waren. Kort na de eeuwwisseling werd begonnen met de afbraak van de sporen en de resterende installaties. Het inmiddels in een groene oase veranderde terrein bleef verder ongemoeid en is tegenwoordig een natuurgebied en knooppunt voor toeristische fietsroutes. //

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

1992



3.

1993



4.

1. In de tijd dat de IC's naar het zuiden minder frequent reden, maar wel lang waren, passeert NS 1601 op 14 april 1993 station Susteren.

2. De berken hebben het overgenomen, de wachtsporen zijn verdwenen en het perron is verlengd. De toren van de Onze-Lieve-Vrouw Onbevlekt Ontvangenkerk is op 14 oktober 2022 het ijkpunt. (foto Sander Broerse)

3. Op 7 augustus 1992 zijn de 2266 en 2306 naar Susteren gereden om een beladen kolentrein uit Born, bestaande uit NS Eanos, te wegen. (foto Roland Korving)

4. NS 6444 rangeert op 14 april 1993 met enkele pas gereviseerde DSM-kunstmestwagens.

Preview

De Railhobby Neurenbergspecial 2023, nummer 457, verschijnt begin maart.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 458, verschijnt eind maart.

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



Neurenbergspecial 2023
Het modelnieuws van A tot Z, met verwijzingen naar het historische of moderne voorbeeld.



Baan in beeld: Smalspoor in Oostenrijk
De Mariazellerbahn in H0e.



Doen: Tramoplegger
Rob Mooij bouwt een trailer voor tramtransport.



Voorbeeld & Model: ÖBB 1044/1144
Railtest van de Roco-loc en beschrijving van het voorbeeld.

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** Ger van Aken, Jaap Barleeus, Rob Blom, Wim Broerse, Sicco Dierdorp, Bert van Ekeren, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Bart van 't Grunewold, Ron 't Hooft, Silvester van Kleij, Hans Koning, Roland Korving, Edwin Mos, Coen Ormel, Michael Postma, Matthijs Schreurs, Hans Tjalsma, Hans van de Ven, René de Vries, Elvira Wijshake, Peter Wijshake, Rob de Zwart **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@scalacrossmedia.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!

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 12 keer per jaar, inclusief 2 specials.

Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!



3 nummers + online archief voor slechts €19,95

U KRIJGT:

- **Toegang tot het Railhobby archief (1978 t/m 1981 en 1989 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

Ga snel naar **Railhobby.nl/introductie** of scan de QR-code.

märklin
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