//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, MAART 2023 - NR 458 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

TECHNIEK:
STEILEWANDSHOW
Faller H0

REPORTAGE:
ICNG
testbedrijf 200 km/h

AMSTERDAM C
INFRA
op de schop



Baan in beeld: Smalspoor Oostenrijk
Mariazellerbahn in H0e



Modelnieuws: Oliemolen Auhagen
Draaiend waterrad in schaal TT

00458
8 718836 140464
BP

TRIX
H0

© Daniël de Ruig

Met nieuw loc-nummer

Loc-behuizing en chassis van persgietzink

25198 *Elektrische locomotief serie 193*

Highlights

- Locomotiefbehuizing en drager van de locomotief van persgietzink
- Met nieuw loc-nummer
- Veel gemonteerde details
- Machinistencabineverlichting digitaal schakelbaar
- Decoder mfx met uitgebreide gebruiks- en geluidsfuncties

€ 389,–*

märklin

Ook als Märklin H0

39335 ***Elektrische locomotief serie 193***



Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

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

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

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

www.marklin.nl
www.trix.nl

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



Cover
Amsterdam C

Voor het Programma Hoogfrequent Spoor zullen tot 2030 sporen en perrons op de schop worden genomen.

FOTO:
MATTHIJS SCHREURS



Een onderdeel van ETCS-apparatuur in een loc is het beeldscherm, DMI (Driver Machine Interface) genoemd. (foto Ton Oosterom)

ERTMS

Al eerder is in Railhobby aandacht besteed aan het European Rail Traffic Management System **(ERTMS)**. Zo schreven we in Railhobby 405 (november 2018) en in de Stuurstand van 412 (mei/juni 2019) dat dit systeem een einde moet maken aan de lappendeken aan beveiligings-systemen in Europa. Aan de nieuwe Europese standaard moeten vanaf 2002 alle nieuwe **HSL-lijnen** voldoen. Nieuw materieel, na 2012 besteld of vanaf 2015 geleverd, moet de nieuwe apparatuur aan boord hebben. In de wereld van de **nieuwe beveiliging** worden Engelstalige begrippen gebruikt. Naast ERTMS wordt bijvoorbeeld de apparatuur langs de baan en in het materieel ETCS (European Train Control System) genoemd. Deze termen worden nogal eens door elkaar gebruikt. ERTMS gaat over het overkoepelende management, terwijl ETCS de apparatuur betreft.

In de hiervoor genoemde nummers meldden we al de vertraagde uitrol van ERTMS. Volgens de **Europese Commissie** schiet het nog steeds niet erg op. Het zou wel een standje sneller mogen. Een van de oorzaken van de trage invoering zijn de hoge kosten. In Nederland is ERTMS op twee lijnen actief: op de HSL-Zuid en de **Betuweroute**, inclusief de Haven-spoorlijn naar de Botlek. Op de lijnen Amsterdam - Utrecht en de Hanze-lijn is het wel geïnstalleerd, maar nog niet in gebruik. Het plan is om vanaf 2026 meerdere lijnen aan te pakken. Of dat allemaal gaat lukken, zullen we in de komende jaren zien.

Ton Oosterom

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
73 Freebit/ N-Spoorstore
73 Peperkamp Modelbouw
73 Fallerstore
73 Panzer-Shop
73 TreintjeOost
100 Märklin

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 458









6

UITGELICHT:
SBB RE 460
De door SLM en ABB gebouwde loc is door Fleischmann naar schaal N vertaald.

16

DOEN:
RAADHUIS SOEST, DEEL 2
De dakdekkers hebben hun werk gedaan, het raadhuis anno 1892 kan worden opgeleverd.

22

REPORTAGE: ICNG
De eerste ervaringen van het 200 km/h intercitymaterieel. Machinisten en ander personeel spreken zich lovend uit.

30

BAAN IN BEELD:
MARIAZELLERBAHN, DEEL 1
In twee afleveringen stelt Paul Peeters zijn H0e-baan voor. Het doordachte sporenplan verraadt de meester.

36

RAILACTUEEL+:
AMSTERDAM C
De perrons en sporen van Amsterdam Centraal worden de komende zeven jaar grondig op de schop genomen. Een overzicht.

40

DOEN: A5-DIORAMA-WEDSTRIJD, DEEL 1
Terugblik op de creaties die op de Modelspoordagen in Rijswijk dit jaar te zien waren.

48

REPORTAGE: ÖBB 1044
Het verhaal achter de opvallend onopvallende Oostenrijkse serie 1044/1144. Vanaf 1978 zijn 124 locomotieven in dienst gesteld.

54

RAILTEST: ÖBB 1044 ROCO
Het H0-model heeft een up-grade ondergaan. Van daktuin tot draaistellen en frontseinen.



74



22



48

58
TECHNIEK:
MOTORDROME
De bouwkit van de motorfiets steilewandshow van Faller wordt door John Brendel gebouwd. De motoren kunnen hun rondjes draaien.

66
RAILACTUEEL+:
DB BR 101
De Baureihe 103 ruimde in 1995 het veld voor de 101, maar welke serie zal de 101 opvolgen?

84
HISTORIE: ICM, DEEL 2
Modernisering, schades, exploitatie en toekomst van de NS 'Koploper'.

92
DOEN:
TRAMOPLEGGER
Rob Mooij bouwt de tram-oplegger van E.J. van Dijk uit 1948 in H0. Met afneembaar wielstel.

.... EN DE RUBRIEKEN
10 RailActueel
29 Railnieuws
46 Word abonnee
65 Spoorverhalen: Betuweroute
70 Mijn Railhobby met Claudius Teijgeler
74 Modelnieuws
91 Railpers
96 Toen & Nu: Hengelo
98 Preview Railhobby 459

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



1.

Door Fleischmann in N vertaald

SBB RE 460

Al in de jaren zeventig onderzocht de SBB de mogelijkheden om op bepaalde baanvakken met snellere treinen te gaan rijden. In het project, dat de naam Bahn 2000 kreeg, werd geconcludeerd dat snelheden tot 200 km/h mogelijk moesten zijn.

De Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur en Asea Brown Boveri (ABB) in Zürich kregen opdracht hiervoor een locomotief te ontwikkelen. Eind 1987 werden de eerste twaalf locs, toen nog aangeduid als Re 4/4 VI, besteld, in 1989 gevolgd door een tweede bestelling van nog eens twaalf stuks. Het consortium van beide fabrikanten won de uitschrijving van de hoofdserie van 75 locomotieven. Pas in 1991 werd het eerste exemplaar van de Re 4/4 460, zoals de serie inmiddels heette, aan de pers getoond, maar deze was nog niet inzetbaar. Op 28 januari 1992

DE FAIVELY-ÉÉNBEENSTROOMAFNEMERS ZIJN DUMMY'S

vond de officiële levering van de 460 000 plaats, de eerste van 99 stuks. Door kinderziekten duurde het tot 1994 voor de serie volledig kon worden ingezet. Aanvankelijk voor zowel goederen- als reizigerstreinen, na de komst van Traxx-locs in 1999 uitsluitend in de reizigersdienst. Door een nabestelling van twintig stuks is de serie gegroeid tot 119 exemplaren, inmiddels Re 460 genoemd. Behalve een locnummer kregen ze een naam. Dit loctype is nu een onmisbaar tractievoertuig op het spoor in Zwitserland.

Totaalreclame

Om hogere snelheden mogelijk te maken is getracht het gewicht zo laag mogelijk te houden. Dit werd onder andere bereikt door een lichtgewicht frame en een cabine van glasvezelversterkt kunststof. De tractie wordt geleverd door thyristor gestuurde driefasige asynchroon motoren. De eerste locs waren in SBB-rood geschilderd met in grote cijfers 2000 op het front. Vanaf 1994 kwamen steeds meer machines met totaalreclame op de baan. Als eerste met Agfa-reclame, maar al spoedig volgden meer adverteerders. Dit was voor de SBB een goede bron van inkomsten. De 84 ton wegende locomotieven hebben een Vmax van 230 km/h en een dienstsnelheid van 200 km/h. De lengte over de buffers is 18,5 m. De vier tractiemotoren leveren een vermogen van 6.100 kW.

Model

In 2021 introduceerde Fleischmann de Zwitserse Re 460 in schaal N. Daar is nu de oorspronkelijke variant in de rode uitvoering met 2000 op het front bijgekomen. Inmiddels wordt het assortiment verder »

1. Een Re 460 passeert op 7 januari 2023 met IC61 Basel - Bern het viaduct bij Rümlingen. (foto Urs Plattner © SBB)

2. De half zichtbare draaistellen zijn goed gedetailleerd.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): TON OOSTEROM



2.



3.

DE RE 460 HEEFT EEN VMAX VAN 230 KM/H

uitgebreid met de versie 175 jaar spoorwegen in Zwitserland en in het lichtgroen als BLS Re 465. Wij hebben de analoge loc met het nummer Re 460 085-4, getooid met de naam Pilatus, ontvangen. Op het moment van schrijven was nog geen digitale versie beschikbaar. Wereldwijd zijn er problemen met leveringen van chips en daar heeft ook de modelspoorfabrikant last van. Het Oostenrijkse Modelleisenbahn heeft vorig jaar voor Roco (H0) een lijn gelanceerd van 'Sound ready'-locs. Zodra de sounddecoders beschikbaar zijn, kan men met korting zo'n decoder aanschaffen. Voor schaal N is dat nog niet besloten.

Faively-stroomafnemers

Met een lengte over de buffers van 116 mm is het model op schaal. De loc is voorzien van een vliegwiel en twee antislipbanden. Mede door het behoorlijke gewicht - het chassis is van spuitgiet metaal - van 79 gram is een goede trekkracht gewaarborgd. Het naderhand digitaliseren van de analoge Re 460 is eenvoudig uit te voeren. Om de NEM 651-interface te bereiken moet de kap worden geopend. Na het verwijderen van de buffers, dienen de zijwanden van



4.



5.



6.



7.

de kap ter hoogte van de draaistellen licht te worden uitgebogen. De led front- en sluitseinen wisselen in de rijrichting. Op het dak zijn twee fijn uitgevoerde Faively-éénbeenstroomafnemers gemonteerd. Het zijn dummy's, dus niet werkend en vrij kwetsbaar. Fleischmann heeft een waarschuwing toegevoegd om de stroomafnemers niet met de hand, maar met een dun voorwerp zoals een schroevendraaier of satéprikker los te maken. Wanneer de loc altijd één kant op rijdt kan men overwegen de koppeling te verwijderen en het bijgevoegde gesloten frontschort te plaatsen. Met een onder de kap geplaatste dipswitch kan van de niet-bediende cabine de seinverlichting worden uitgeschakeld. De draaistellen zijn door de schorten maar deels zichtbaar, maar tonen desondanks diverse details, zoals remblokken, magneetremmen en zelfs de bevestiging van de wielremschijf op het wiel. Het model kan door de kleinste boogstraal van 192 mm (R1) rijden. Leuk detail: de stuurtafel en machinistenstoel zijn door de frontruit te zien. Fleischmann Re 460 085 'Pilatus': 731300, analoog, € 237,90 / 731370, sound, € 362,90. Als ook de reclame-locomotieven en de gemoderniseerde versie door Fleischmann zullen worden uitgebracht, kan een afwisselend spoorbedrijf met de Re 460 worden uitgebeeld. Zowel in de bergen als op de modelbaan is deze locomotief een markante verschijning. //

3. De N-koppeling is door een front-schort vervangen. De rechter buffer heeft een trede voor de rangeerder.

4. Conform het voorbeeld is het dak sober uitgevoerd. Ter verlaging van de rijweerstand zijn de leidingen weggewerkt.

5. Het model heeft twee antislipbanden.

6. De stroomafnemer is met een kleine schroevendraaier losgemaakt.

7. Mede door de rode kleur en het grote logo is de loc een markant model.

BAUREIHE 140
NA 65 JAAR NOG STEEDS ACTIEF

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



Bayernbahn 140 438 in betere tijden met een Henkel-trein Langenfeld - Wassertrüdingen in Oberwesel, 24 september 2020. (foto Raymond Kiès)

Baureihe 140 nog steeds in beweging

Vorig jaar was het 65 jaar geleden dat de Deutsche Bundesbahn de eerste E 40 (vanaf 1968 139/140) in dienst nam. De Deutsche Bahn nam in 2016 afscheid van het laatste exemplaar. Toch is er nog een aantal 139/140'en bij particuliere vervoerders actief en zijn er regelmatig mutaties. Zo wisselden in februari de 140 003 en 140 070 van eigenaar: Rail Cargo Carrier verkocht het overbodige tweetal aan de Passauer Eisenbahnfreunde (PEF), voor wie het de eerste elektrische tractievoertuigen zijn. Slechter nieuws over de 140 438 die door de Bayernbahn voor bewezen diensten werd bedankt. Deze locomotief trok jarenlang de zogenoemde Henkelzug van Langenfeld naar Wassertrüdingen. De Bayernbahn had in 2012 de 140 438 als pluklocomotief verworven, maar de staat bleek nog zo goed dat besloten is de machine in dienst te nemen. De spoorwegmaatschappij die aan het Bayerische Eisenbahnmuseum is gelieerd, heeft nog een aantal 139/140'en dat wel inzetbaar is; daarnaast behoren een 111, enkele 151'en en een 194 tot de elektrische locomotieven die voor commerciële treinen zijn aan te treffen. Voor degenen die treuren omdat er een groene eenheidslocomotief minder is, is er toch goed nieuws. De afgelopen maanden is de 140 002, eigendom van SunRail en ondergebracht bij de Pressnitztalbahn, in Neustrelitz teruggebracht in de uitvoering van 1957.-RKi



BT Trains 363 825 heeft de trein naar Dourges bij CTT opgehaald en passeert poort 14 van Shell Pernis, 4 februari 2022. (foto Sander Broerse)

Einde containertreinen Rotterdam – Antwerpen

Op 30 januari vertrok de laatste containertrein vanaf de CTT-terminal in Rotterdam Pernis naar de Main Hub-terminal in Antwerpen Noord. Eerder reed deze trein naar de Delta 3-terminal in het Franse Dourges. In die opzet begon de trein in 2016 en reed deze drie keer per week, waarbij Antwerpen later als tussenstop en uiteindelijk als eindpunt werd ingepland. De laatste maanden verslechterde de beladingsgraad van de trein steeds meer. Het was de laatste, vaste containertrein tussen Rotterdam en Antwerpen. Lineas verzorgde de tractie en het rangeerwerk in Pernis, waarbij gebruik werd gemaakt van een V 60C van BT Trains. Twee van deze ex-DB-locomotieven zijn voor Lineas in Pernis gestationeerd; ze worden nu nog uitsluitend gebruikt om de shuttles uit Mortara (Italië, tractie door SBB Cargo International) bij CTT te krijgen.-SB

RFO huurt ITL/ Captrain-Vectron

Rail Force One (RFO) en Captrain werken al jaren samen; in het verleden zijn al eens ITL-Vectrons met Captrain-opschriften met autotreinen tot Oldenzaal gekomen die RFO in Nederland door 1800'en laat trekken. Sinds december 2022 heeft RFO in de vorm van 193 783 een van deze machines voor een jaar gehuurd voor de containertreinen tussen Moerdijk en het Poolse Kąty Wrocławskie. De 193 783 wordt in principe alleen ingezet voor deze trein die via Bad Bentheim rijdt. De frequentie is twee keer per week waarbij vooral de vrijdag/zaterdagslag interessant is. Op vrijdagochtend rijdt de trein van Bad Bentheim naar Moerdijk en op zaterdagochtend is het vertrek in omgekeerde richting. Tot het Duits/Poolse grensstation Horka verzorgt RFO de trein; hier neemt Captrain deze voor het laatste stuk over.-MvE »



Op 6 januari rijdt ITL 193 783 met Captrain-opschriften voor RFO de containertrein 41720 van Katy Wrocławskie naar Moerdijk door de landelijke omgeving van Vught. (foto Marcel van Eupen)



De 186 219, door NS van Alpha Trains geleasd, staat in Rotterdam Centraal klaar met een Intercity Direct naar Amsterdam Centraal, 10 januari. (foto Sander Boerse)

NS levert Traxx in

De vertraagde levering van de ICNG-treinstellen heeft ervoor gezorgd dat nu nog volop met ICR wordt gereden. Die rijtuigen worden omsloten door Traxx'en, waarvan NS van de leasemaatschappijen Akiem en Alpha Trains exemplaren inzet. De locs van laatstgenoemde moeten inmiddels successievelijk terug naar de eigenaar die ze goed kan gebruiken nu de vraag naar tractiemiddelen groot is. Contractverlenging is niet mogelijk en eind september moeten alle door NS van Alpha Trains geleasde locomotieven ingeleverd zijn. Ze worden bij Alstom in Brugge gereed gemaakt voor de goederendienst, onder andere door de software aan te passen. Van de geel-blauwe locomotieven, de 186 111-122, is bekend dat ze een andere kleurstelling moeten krijgen; NS wil niet dat locs in hun huisstijlkleuren voor andere vervoerders rijden. Of de acht grijs-groene Traxx'en waarvan eind januari nog vier in dienst waren, worden geschilderd, hangt vooral van de staat van de laklaag af. Indien nodig wordt de nieuwe, limegroen-grijze huisstijl van Alpha Trains aangebracht. De 186 223 heeft deze kleuren vorig jaar gekregen en reed in die hoedanigheid enkele maanden voor NS. Doordat NS elke maand twee locomotieven aan Alpha Trains moet retourneren, is de verwachting dat de laatste groen-grijze Traxx in april bij NS is verdwenen.-SB/HvdM

Nieuw materieel voor Salzburger Lokalbahn

Stadler levert de Salzburger Lokalbahn (SL) twintig Tram-Trains type Citylink voor de verbinding Salzburg - Bürmoos - Lamprechtshausen/Ostermiething. Het nieuwe materieel vervangt vanaf 2026 de thans ingezette treinstellen ET41-ET58 die tussen 1983 en 2002 door SGP Graz en later Siemens zijn gebouwd. De order komt uit de raamovereenkomst voor 246 Citylinks die een consortium bestaande uit vier Duitse en twee Oostenrijkse partijen met Stadler heeft afgesloten. Er is daarnaast een optie op 258 exemplaren overeengekomen; vijf daarvan zouden voor SL kunnen zijn. De eerste vier Citylinks uit de grootste order die Stadler ooit heeft genoteerd, zijn voor de Duitse Saarbahn. De Tram-Trains worden in Spanje gebouwd.-RKi



SL ET46 als S1 van Lamprechtshausen naar Salzburg Hbf bij Acharting, 24 september 2021. (foto Raymond Kiès)

Elektrificaties rond Mühldorf

Nadat eerder het besluit was gevallen de verbinding München - Mühldorf - Freilassung inclusief de in Tüßling aftakkende zijlijn naar Burghausen onder de draad te brengen, is bekend geworden dat ook de verbinding Landshut - Mühldorf wordt geëlektrificeerd. De lijn naar Freilassung krijgt op een aantal plaatsen dubbelspoor. Het is nog niet bekend wanneer de projecten afgerond moeten zijn. In Mühldorf komt een aantal ongeëlektrificeerde lijnen samen, bij liefhebbers vooral populair door de inzet van de Baureihen 218 en 628; ook vindt er omvangrijk goederenvervoer plaats met onder andere Class 66-diesellocomotieven. Op de lijn naar Burghausen, waar een groot chemiecomplex is gevestigd, rijden hybride Eurodual-locomotieven Baureihe 159. Verder is een aantal stations van de Linienstern Mühldorf nog klassiek beveiligd.-RKi



Treinstel 628 673 van DB Regio-dochter Südostbayernbahn bij Niederbergkirchen op weg van Landshut naar Mühldorf, 12 september 2020. (foto Raymond Kiès)



Op 24 september 2022 wacht 1142 640 in Spielfeld-Straß op de retourtrein uit Ljubljana. SŽ 363-018 rolt terug naar het 3000 volt-gedeelte van het station, 24 september 2022. (foto Raymond Kiès)

Laatste inzet ÖBB 1142'en

In Oostenrijk houden de laatste 1142'en van de ÖBB heldhaftig stand. Voor de dagelijkse dienst zijn nog twaalf locomotieven benodigd, maar als zo vaak bij een serie die op het punt van verdwijnen staat, is er een groot verschil tussen theoretische en praktische inzet. Volgens omloop zouden enkele spitstreinen van Linz naar Schärding, Passau (D) en Leoben met een 1142 moeten rijden. Vanuit Graz trekt zo'n oudgediende een treinenpaar naar Schwarzach St. Veit, net als een trein van Budapest naar Ljubljana tot Spielfeld-Straß. Ook enkele goederentreinen behoren nog tot het takenpakket, maar die rijden meestal met een modernere loc. In de praktijk komt het erop neer, dat de laatste 1142'en 'wild' worden ingezet en dat de fotograferende liefhebber het vooral van veel geluk moet hebben.-RKi »



De bekende Thalys-treinen gaan onder Eurostar-vlag rijden. Op 10 augustus 2022 passeerde PBA-treinstel Thalys 4533 de spanningssluis in Hoofddorp. (foto Raymond Kiès)

Thalys wordt Eurostar

Eind januari werd bekend dat de fusie tussen Eurostar en Thalys is afgerond. De merknaam Thalys zal verdwijnen en alle hogesnelheidstreinstellen van beide bedrijven, die verbindingen tussen Brussel, Londen, Parijs, Amsterdam, Keulen en Dortmund onderhouden, worden dit jaar voorzien van een nieuw logo en zullen onder de merknaam Eurostar gaan rijden. Het logo is geënt op een ster die is geïnspireerd door de historische treindienst Amsterdam - Parijs 'Etoile du Nord'. De eerste twee treinstellen met nieuw logo werden eind januari in Brussel gepresenteerd. Het bedrijf heeft grote ambities: in 2030 moet het aantal reizigers ten opzichte van 2022 verdubbeld zijn; toen namen vijftien miljoen mensen de snelle treinen.-HvdM



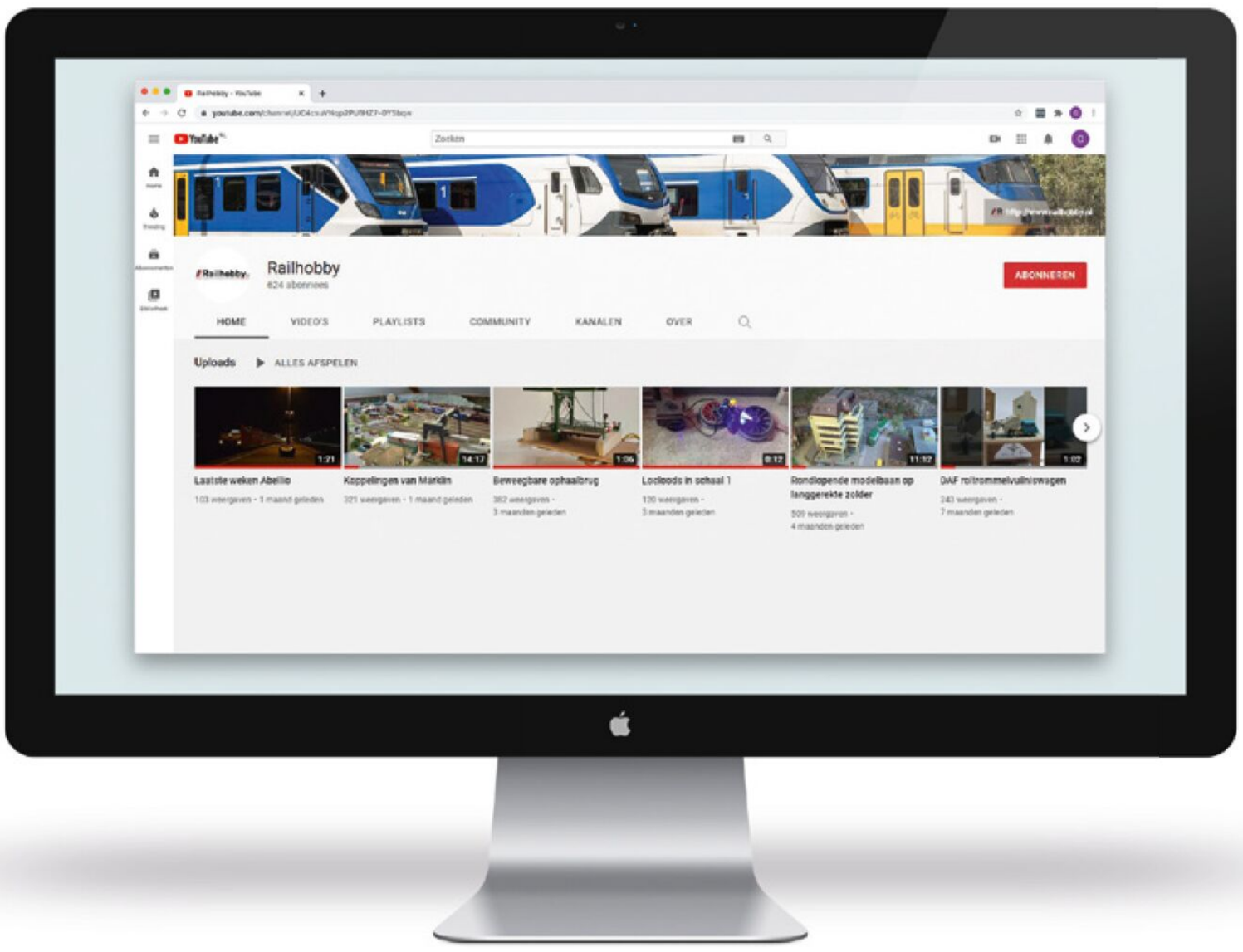
Rail Force One laat treinen rijden tussen Trade Port Noord en de Rotterdamse havens. Vectron 193 623 komt met een containershuttle langs Tilburg, 25 februari. (foto Raymond Kiès)

Plus voor goederenvervoer in 2022

Ondanks de vele werkzaamheden aan het spoor, reed vorig jaar een record aantal goederentreinen door ons land. De oorlog in Oekraïne had duidelijke invloed op de cijfers, in positieve en negatieve zin. Het vervoer van containers uit China over de zijderoute via Rusland halveerde; daartegenover steeg het aantal kolentreinen met bijna een kwart door de onzekerheid over Russische gasleveringen. Het merendeel van de 3900 treinen had zijn bestemming in Duitsland of Polen. Het intermodale vervoer noteerde eveneens een plus, mede omdat het door innovaties steeds makkelijker wordt trailers te transporteren. Dankzij de opening van Trade Port Noord bij Blerick liet de regio Venlo de grootste groei zien. Het verkeer met België nam af, vooral door een verminderd aanbod uit Zeeuws-Vlaanderen.-RKi //

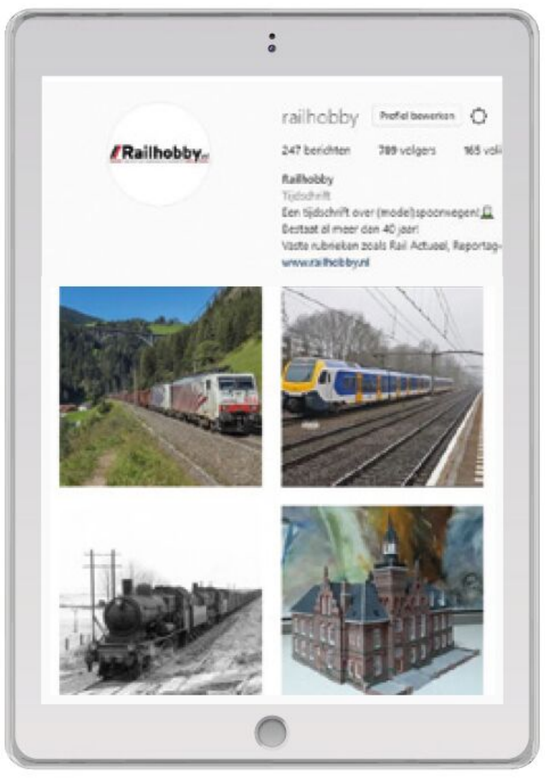
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



YouTube

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



Facebook en Instagram

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

Nieuwsbrief

Dankzij de nieuws-brief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief.**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

railhobby.nl **railhobby** **railhobby** **modelspoorhobby**

Deel 2 van 2

Oude raadhuis SOEST

DEEL 2: SPITSE TOREN HERLEEFT IN MODEL

In Railhobby 456 is de historie van het oude raadhuis van Soest beschreven. Ook is daar te lezen hoe modelbouwer Rob de Zwart de vele ramen en deuren in de baksteenplaten heeft uitgesneden en dat de muren zijn opgetrokken. In deze aflevering rondt hij de bouw af en krijgt het raadhuis zijn markante torenspits terug.



1.

Al bij het eerste idee het oude raadhuis van Soest een plek op de modelbaan van de MSCH te geven, stond vast dat het gebouw in H0 de in 1971 gesloopte spitse toren zou krijgen. In model weliswaar niet van hout, maar van Evergreen-plaatmateriaal. Uit de beschrijvingen van het ontwerp en de bouw van het raadhuis is niet te achterhalen waarom de torenspits als houten constructie is opgetrokken; een gemetselde toren zou de tand des tijds waarschijnlijk beter hebben doorstaan, maar zou het bouwbudget zwaarder hebben belast. Bij de restauratie van het raadhuis in 1971 verdween de markante houten torenspits. Burgemeester en wethouders van Soest besloten tijdens de restauratie ‘dat het opknappen van dat vreemde bouwsel op de toren toch wel erg veel geld zou gaan kosten’. Omdat een

rechte toren, lager dan de top van de trapgevel, geen gezicht was, werd als alternatief een hoge vlaggenstandaard geplaatst. Van de trapgevels werden in de loop der tijd de smalle bovenste geveldelen verwijderd, bij de voorgevel ging het aantal treden van de trapgevel bij de laatste verbouwing terug van zeven naar zes. Deze situatie bestaat nog steeds, waardoor het geheel een enigszins plompe indruk maakt. In model is de oorspronkelijke smalle zevende trede in ere hersteld.

TORENSPITS

Voor het model zijn aan de bouw van de achthoekige torenspits die de vierkante toren siert, een uitgebreide studie en een kartonnen proefmodel vooraf gegaan. Met name de vier halverwege de torenspits geplaatste erkers hebben, mede door de jaloezieën en pirons, een complexe structuur. De versieringen zijn stuk voor stuk uit Evergreen-stafmateriaal gevijld. Een lange naald verhoogt het aanzien van de toren. Voorwaar een, door de op de torenspits geplaatste opbouwen, gigantische klus.

HEKKEN

De balustrades van de toren heb ik naar het voorbeeld op schaal getekend; vervolgens zijn de vier hekwerken door medeclublid Dennis Weitgraven in 3D-print vervaardigd. De sierhekken zijn te fragiel en te ingewikkeld om met de hand te maken. De zuilen op de hoeken zijn met de bolvormige paalkoppen uit polystyreen gesneden, in vorm gevijld en op de vlakke dakplaat van de toren vastgezet. Ook de dakpannen zijn te complex om zelf te maken; de daken zijn bij het voorbeeld gedekt met ouderwetse kruisdakpannen, ook wel bouletpannen genoemd. In model zijn die niet te koop. Vandaar dat Dennis, op basis van de aangeleverde foto's, een aantal platen met kruisdakpannen heeft geprint. Daaruit heb ik, aan de hand van kartonnen mallen, de diverse dakdelen gesneden, die daarna op »

1. Ook bij het voorbeeld was de achtertuin groen.

2. Het raadhuis van Soest in de jaren twintig met een reizigerstrein richting Den Dolder in station Soestdijk. (foto collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

3. Het gemeentewapen op het nu Het Oude Raadhuis genoemde gebouw.

4. Met geglazuurde groene tegels afgewerkte waterlijsten en vensterbanken.

5. De specifiek gevormde muurankers in de trapgevels zijn in model in 3D-print gemaakt.


2.



3.


4.


5.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ROB DE ZWART

de daken, de kleine achthoekige toren aan de achtergevel en de erkers zijn gelijmd. De passing luistert, om kieren te voorkomen, erg nauw. Alle dakdelen rusten op in formaat gesneden, op de zoldervloer geplaatste steunwanden, zodat een solide constructie is ontstaan. De schuine en platte daken zijn waar van toepassing afgewerkt met daklijsten, hoekkepers, dakleer en brede en door balken geschoorde regengoten met binnen- en buitenboorden.

DAKKAPELLEN

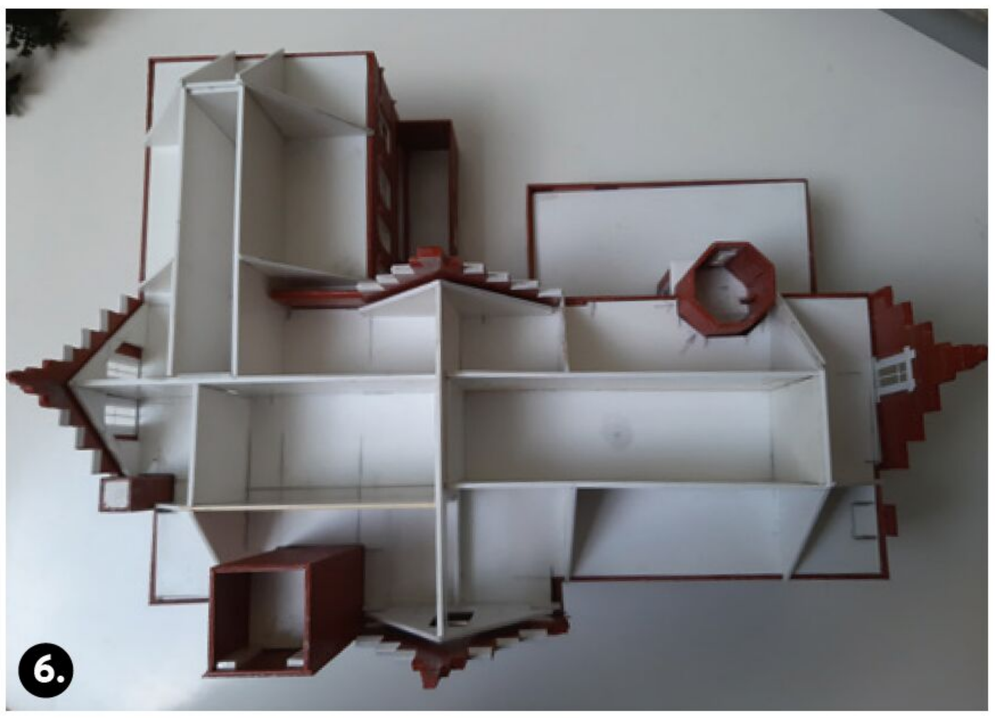
De platte daken boven de zolders en van de aanbouwen zijn met fijn schuurpapier bekleed en grijs geschilderd. Op de platte daken achter de toren en die van de rechtervleugel is een verhoging met dakluik aangebracht. Evergreen-plaat en -profielen leenden zich eveneens voor de beide dakkapellen aan de voorzijde. Deze zijn, evenals veel structuren van de muren, voor het vereiste reliëf uit meerdere lagen opgebouwd. De pirons op de dakkapellen zijn met sleutelvijlen uit Evergreen-stafmateriaal gemaakt; de rondingen en

6. Bovenaanzicht met de vloer van de etage en de daarop geplaatste tussenwanden die de dakconstructie zullen dragen.

7. Passing van het bordes met de toegangstrap en van de spitse toren met de randen voor het bevestigen van de erkers.

8. De achthoekige torenspits krijgt vier erkers met jaloezieën. De eerste topgevel is geplaatst.

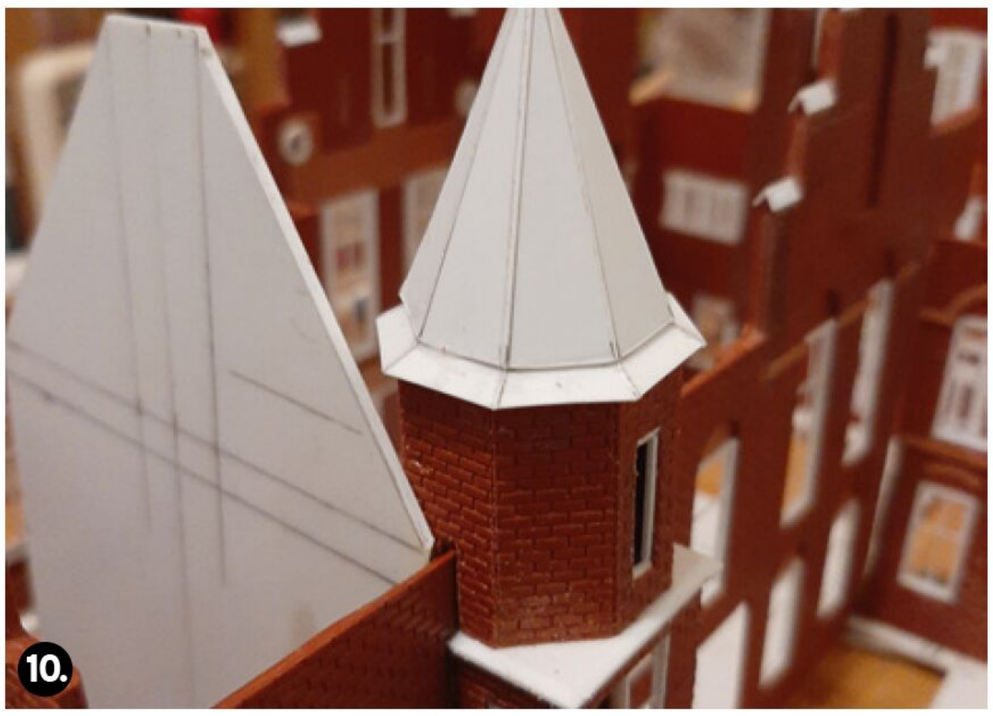
9. Versieringen van de toren met de kleine uitbouwen.










10.


11.


12.


13.


14.


15.

inkepingen ontstonden door de kunststof langs een vijl te draaien tot de juiste vorm was verkregen. Eerst met een platte, daarna met een ronde vijl. Op deze wijze zijn ook de pirons op de erkers van de toren en de bolvormige versiering van de zuilen op het torenbordes ontstaan. Het vergt wat tijd en moeite, maar het model wint in aanzien. De rechte muurankers zijn van Holland Scale. De muurankers in de trapgevels hebben een specifieke vorm en zijn op basis van foto's van het origineel getekend en door Dennis in 3D geprint.

GEGLAZUURDE STENEN

Het gebouw is met matte verf van Humbrol in diverse kleuren geschilderd. De hardstenen ezelsruggen van de trapgevels - de afgeschuinde kanten op de horizontale delen - zijn donkergrijs gehouden, de randen rond de vier verjongende schoorstenen lichtgrijs. De venster- »

10. Het achthoekige spitse dak met rondlopende kraag van de kleine toren.

11. De daken zijn met platen kruisdakpannen, bouletpannen, gedekt. In de uitsparing bij de rechterzijgevel zal een schoorsteen worden geplaatst.

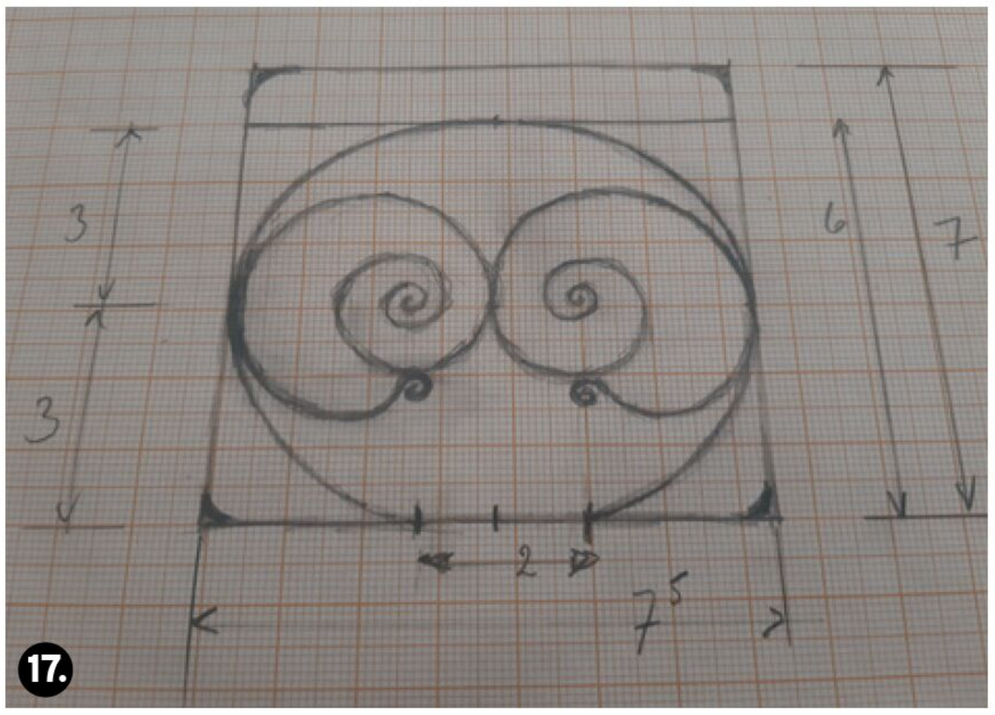
12. De achterkant van het nog ongeschilderde raadhuis op de modelbaan.

13. De dakkapellen zijn, met de pirons, uit materiaal van Evergreen samengesteld.

14. Het nog ongeschilderde model. De beide dakramen links van de toren zijn bij de bouw in 1892 aangebracht en later verdwenen, het linkerraam is bij de laatste verbouwing teruggekeerd.

15. De voor- en rechtergevel. De balustrades op de toren moeten nog worden geplaatst.











16. Het model is in de basiskleuren geschilderd en zal nog worden geweatherd. Het eerste raam in de zijgevel is destijds als blind raam uitgevoerd.

17. Basistekening voor de hekken op de toren. Elk hek bestaat uit vier gelijke segmenten.

18. De hekken zijn tussen de pilaren op de torentrans geplaatst.

19. De façade van het opgeleverde oude raadhuis met torenspits.

20. Bovenaanzicht van het op de modelbaan geplaatste model.

banken en de rondom het gebouw aangebrachte waterlijsten van geglazuurde stenen zijn blauwachtig groen geschilderd. De bogen van metselsteen boven de ramen en deuren en de rondboogfriezen in de trapgevels hebben een meer roodbruine kleur dan de gevels. Alle muren en daken zijn geweatherd met zeer sterk verdunde Model Color van Vallejo in wit en okergeel. Daarna zijn de diverse uitstekende delen en versieringen opgehaald met een andere kleur Model Color.

GEMEENTEWAPEN

Het bordes bij de dubbel uitgevoerde voordeur is via een brede trap bereikbaar, de situatie van voor de verbouwing in 1991. De treden zijn samengesteld uit stroken Evergreen en het bordes uit Evergreen-tegelplaat, met aan weerszijden lage muren van Vollmer-baksteenplaat. Deze zijn bij de aansluiting naar de gemetselde tuinmuur gebogen. Langs de voorgevel is, uitgelijnd met de toegangstrap, een lage muur geplaatst, onderbroken door korte zuilen van baksteenplaat met een deksteen uit plaatmateriaal van Evergreen. De ruimte tussen gevel en muur is met tegels bestraat, zoals dat tot de verbouwing eind vorige eeuw bij het voorbeeld ook het geval was. Boven de toegangsdeur is het gemeentewapen aangebracht, een naar schaal 1:87 verkleinde afdruk van een detailfoto van het huidige gebouw. Het geheel is geplaatst in het landschap grenzend aan de spoordijk waarop station Soestdijk is gelegen. Daarbij is gekeken naar de oude foto's waarop de beplanting is te zien.

BIJZONDER ONGEVAL

De vergadering van de gemeenteraad in de raadzaal achter de hoge zesruitsramen op de eerste verdieping



kan beginnen. De paardentram komt niet meer langs, wel is door de hoge ramen in de achtergevel de stoptrein te zien. Mocht het een vergadering in 1923 zijn geweest, dan had men de gevolgen van een bijzonder ongeval op de spoor-tramkruising in Soestdijk kunnen agenderen. De bestuurder van de tractortram had de dalende spoorbomen niet opgemerkt zodat het tramrijtuig aan de andere kant van de spoorlijn door de slagboom werd geraakt. De wagen ontspoorde, maar werd niet door de trein aangereden. De hulpverlening was door de toen in het raadhuis gevestigde politiepost snel ter plekke. Een jaar later werd de gemeentelijke tram door een busdienst vervangen. //

21. Door de doorlopende nok tussen de voor- en achtergevels hebben de platte dakdelen een eigen dakluik.

22. De rechtergevel met schoorstenen, trapgevel en deur naar de politiepost.

23. De achterzijde met lage toren en dito aanbouwen.

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





NS ICNG

DE EERSTE ERVARINGEN MET DE NIEUWE GENERATIE INTERCITY'S

We staan aan de vooravond van de introductie van de InterCity Nieuwe Generatie (ICNG) in de reizigersdienst. Na heel wat jaren uitstel hebben de eerste belanghebbenden de afgelopen tijd kennisgemaakt met de trein die ICR en deels ICM gaat vervangen. Het is dus de hoogste tijd om de eerste ervaringen te delen.

EXTRA: video ICNG



Onder andere de Hanzelijn dient als proeftuin voor ICNG. Treinstel 3208 tijdens een testrit van Steenwijk naar Lelystad bij Swifterbant, 21 december 2022.



1.


2.

DE ICNG DOORLOOPT SPANNINGSSLUIZEN VOLGENS EEN AUTOMATISCH PROGRAMMA


3.

Hoe zat het ook alweer? NS begon in 2014 met de voorbereidingen voor de ICNG. Eén van de doelen was het integreren van de hogesnelheidslijn in het hoofdrailnet door het bestaande intercitynetwerk, zoals de verbindingen tussen de westelijke Randstad en het noorden van Nederland, met meerspanningsmaterieel te exploiteren. De nieuwe opzet van de Beneluxdienst tussen Brussel en Amsterdam-Zuid en verder richting Lelystad is hiervan een resultaat. Uiteindelijk levert de door NS gepubliceerde aanbesteding vier bieders op: Alstom, Bombardier, Siemens en Stadler. In juni 2016 wordt bekend dat Alstom in beginsel 49 vijf- en dertig achtdelige treinstellen van het type Coradia Stream aan NS mag leveren. In 2018 en 2019 volgen orders voor twee, respectievelijk achttien achtdelige ICNG-B-treinstellen voor de Beneluxdienst. Alstom krijgt in 2021 de vraag hierop een variant te ontwikkelen die ook naar Duitsland kan rijden; er is sprake van twee prototypes. Er zijn opties voor nog 130 treinstellen, die bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden om het resterende ICM en DDZ deels te vervangen. Of die gelicht worden, met de komst van de door CAF gebouwde Dubbeldekker Nieuwe Generatie in het verschiet, is de vraag.

De proefritten

Na een valse start, veroorzaakt door problemen bij de constructie van de ICNG en issues met de software, wordt inmiddels door NS een intensief proefbedrijf uitgevoerd. Het doel hiervan is machinisten kennis met de trein te laten maken. Vanuit Amsterdam vindt een proefbedrijf via de hogesnelheidslijn naar Breda plaats en vanuit Den Haag wordt via Haarlem naar Alkmaar gereden. In de toekomst gaan nieuwe treinstellen hun eerste kilometers in Nederland maken tijdens zogenaamde acceptatieritten. Deze moeten leiden tot een bepaald aantal storingsvrije kilometers voordat een treinstel door NS wordt afgenomen. Dit programma brengt de ICNG in Steenwijk en op de Hanzelijn waar de dienstregeling voldoende ruimte biedt om dagelijkse situaties na te bootsen.

Het rijden

Hoewel het nog steeds de machinist is die de ICNG bedient, kijkt de software van de trein altijd mee. Veel machinisten merken dan ook op dat de ICNG geduld vereist, zowel bij het gereedmaken voor de dienst als tijdens het rijden. Eenmaal aan de rol, ligt de ICNG stevig op het spoor en laat het treinstel zich eenvoudig bedienen. De stuurtafel is overzichtelijk, het zicht op de baan is goed. In tegenstelling tot de nu op de hogesnelheidslijn ingezette Traxx-locomotieven, doet de ICNG alles zelf bij het wisselen van spannings- en/of beveiligingssysteem, ook bij fasescheidingen in de baan. Op het gebied van afstellingen is er nog wel wat

te doen, zoals bij het slippen bij vertrek of het doorglijden bij afremmen. Machinisten geven aan te moeten wennen aan het rijgedrag van de ICNG bij lage snelheden; hierin wijkt de bediening ten opzichte van ICM en DDZ af en ook het verschil in gewichtsverdeling in vergelijk met de locomotieven serie 186 is duidelijk voelbaar. Wat voor de meeste gebruikers ook wennen zal zijn, is de plaats van de lamp 'deuren dicht'. Bij de huidige treinstellen is dit een separate lamp, bij ICNG is deze verwerkt in het paneel met meldlampen en daarnaast kleiner uitgevoerd. De lamp 'deuren dicht' is voor de machinist het teken dat hij mag vertrekken. Vroeger was het een groene lamp, maar vanwege Europese regelgeving is deze nu wit. Nieuw materieel krijgt daarom een witte lamp. Dat geldt bij NS voor de Flirt, SNG en dus ook de ICNG. Het overige materieel is nog uitgerust met een groen gekleurde lamp.

Reizigerscomfort

Tijdens het accelereren is de ICNG soms iets te enthousiast, vooral op de meeste baanvakken tot 150 km/h. Tussen 150 en 200 km/h is het vermogen beperkt, waardoor de trein lang nodig heeft om op topsnelheid te komen. Vanaf het begin van de hogesnelheidslijn bij Hoofddorp wordt 200 km/h voor het eerst bij het inrijden van de Groene Harttunnel tussen Leiderdorp en Hazerswoude bereikt. In Nederland, waar de afstanden tussen de stations vrij klein zijn, leidt dit niet tot grote tijdverliezen. Voor treinreizigers betekent het een iets rustigere reis, al hangt dat in sterke mate af van de baantoestand. De eerste reizigers die met de ICNG zijn vervoerd, veelal medewerkers van NS, zijn te spreken over het interieur. In de kantines doet inmiddels het verhaal de ronde dat je tijdens een lang stationnement prima een dutje kunt doen in de stoelen van de tweede klasse, wat niet geldt voor bijvoorbeeld SNG. Ook de hoge rugleuningen met meegebogen hoofdsteunen en de grote tafels worden als positief bestempeld. »

1. De Coradia Stream rijdt niet alleen in Nederland. Op 16 juni 2022 kwam de ETR104.061 van de Italiaanse FS als trein Messina - Catánia station Taormina-Giardini binnen. (foto Raymond Kiès)

2. De 3122 staat klaar voor een opleidingsrit. Amsterdam Watergraafsmeer, 3 november 2022. (foto Kevin Piket)

3. Tijdens een rondje Utrecht - Tilburg - Gouda - Utrecht rijden de 3112 en 3113 op 7 april 2021 langs Kijfhoek. Deze treinstellen behouden voorlopig de huidige intercity-kleurstelling.

4. De cabine van de ICNG biedt ruim zicht naar voren. (foto Chris Koot)

TEKST: JAAP DE WAAL, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** SANDER BROERSE



Spanningssluizen

Op diverse plaatsen op de hogesnelheidslijn moet omgeschakeld worden van bovenleidingspanning en beveiligingssysteem. Dit gebeurt in de Voltage Change Over (VCO, spanningssluis). Deze zorgt voor de scheiding tussen 1500 volt gelijkspanning (ATB-gebied) en 25 kV-wisselspanning (ERTMS/HSL-gebied). Bij de Traxx-locomotieven moet de machinist alles handmatig doen: eerst treinverwarming en snelschakelaar uitschakelen en de stroomafnemers neerlaten. Vervolgens moet handmatig worden omgeschakeld naar de nieuwe bovenleidingspanning, waarna de machinist moet wachten tot via de ETCS-cabinesignalering toestemming komt om de stroomafnemers weer op te zetten, de snelschakelaar in te schakelen en de treinverwarming aan te zetten. Hierna moet de machinist de tractiehendel bedienen om weer stroom naar de motoren te leiden. De Traxx is niet ontworpen om in kort tijdsbestek zo vaak van spanning te wisselen als op de hogesnelheidslijn het geval is; daarmee wordt het karakter van noodoplossing na het V250-drama voor de hogesnelheidslijn extra benadrukt. Eenvoudigweg gezegd: de Traxx is een locomotief voor de goederendienst, waarin spanningssluizen veel minder vaak voorkomen.
Bij de ICNG was er tijd een automatische procedure te ontwerpen. Bij de spanningssluizen doet de ICNG alles zelf wat de machinist van de Traxx handmatig moet doen. De status is van het begin tot het einde zichtbaar op het hoogspanningsscherm op de stuurtafel. Een klein minpunt is dat het automatisch omschakelen van de ICNG-B in België nog niet functioneert.
Voor zowel Traxx als ICNG geldt dat langs het spoor rond de spanningssluizen 'seinen' in de vorm van borden staan die aangeven wanneer de tractie uitgeschakeld moet worden en de stroomafnemers neergelaten moeten zijn; ook voor het vervolg van de procedures staan er borden. Spanningssluizen bevinden zich bij Zevenbergschen Hoek, Barendrecht, Rotterdam Noord en Hoofddorp.

Fasescheidingen

De hogesnelheidslijn wordt door verschillende voedingsstations vanuit het landelijke 150 kV-net van spanning op de bovenleiding voorzien. Deze moet zo



6.



5.

gelijk mogelijk worden belast. Er zijn drie fasen (secties); de scheidingen (phase locks) bevinden zich op de hogesnelheidslijn bij Breda (grens tussen Nederland en België), Lage Zwaluwe en Zoetermeer. Bij een fasescheiding moet de machinist bij de Traxx-locomotieven dezelfde handelingen verrichten als bij een spanningssluis; het enige verschil is dat er niet omgeschakeld wordt naar een andere bovenleidingspanning omdat deze 25 kV blijft. Ook dit is een handeling die de ICNG volledig van de machinist overneemt. Bij station Lage Zwaluwe is dit nu nog goed zichtbaar, want hier komen de Traxx-locomotieven met gestreken stroomafnemers over de hogesnelheidslijn voorbij - in tegenstelling tot de ICNG, Eurostar of Thalys. Dat de Traxx als enige de stroomafnemers moet neerlaten, heeft te maken met materieelspecifieke storingen.

Strandingen

Feitelijk zijn de sluizen de plekken waarop de combinaties van Traxx met ICR het vaakst stranden. Het ontwerp van de baan, met spanningssluizen op hellingen en fasescheidingen daar dicht op, is daaraan debet. Dit wordt versterkt door de sandwich-combinaties waarbij de Traxx-locomotieven aan weerszijden van de trein een stroomafnemer tegen de bovenleiding hebben. De machinist moet bij een spanningssluis rekening houden met zowel de voor- als achterzijde van de trein; een langere periode zonder tractie is het gevolg. Een praktijkvoorbeeld is de treinserie 1100, de intercity van Eindhoven naar Den Haag. Volgens het basisuurpatroon voegt deze bij Zevenbergschen Hoek in op de hogesnelheidslijn achter de Thalys uit België. Die kan vertraagd zijn waardoor de ‘1100’ op het aansluitspoor naar de HSL voor een Stop Markerings Bord (SMB, ‘rood sein’) moet wachten tot de Thalys voorbij is. Dit SMB staat kort voor de fly-over naar de hogesnelheidslijn; op diezelfde helling bevindt zich »



7.

RIJDEN MET 200 KM/H IS VOOR DE MEESTE MACHINISTEN EEN NOVUM



8.



9.

5. De interieurverlichting kan 256 kleuren tonen. In de normale dienst is dit beperkt tot rood, wit en blauw. (foto’s 5 & 6 Chris Koot)

6. Ook bij de ICNG zijn de stoelen in de eerste klas rood en in de tweede blauw.

7. Tijdens de opleidingsritten Watergraafsmeer - Breda wordt 200 km/h gereden; voor de meeste NS-machinisten een novum. De 3121 tijdens zo’n rit in Rotterdam Zuid op 7 oktober 2022.

8. Het eerste treinstel in de nieuwe Flow-kleurstelling, de voor België geschikte 3303, was op 11 januari 2023 voor het eerst onderweg. Tijdens een rit Amersfoort - Utrecht werd station Utrecht Overvecht gepasseerd. (foto Rens Bloom)

9. Met gestreken stroomafnemers rolt NMBS 2813 met een Beneluxtrein door de spanningssluis bij Zevenbergschen Hoek, 5 augustus 2021.

de spanningssluis die met gestreken stroomafnemers en dus zonder tractie te geven, gepasseerd moet worden. Bij droog weer kan een trein net genoeg snelheid maken
om al rollend over de fly-over te komen. Bij vochtig weer lukt dat moeilijk, zeker met een negendelige ICR-stam (er rijden ook combinaties van zeven rijtuigen, die zijn dus lichter). Door de te lage snelheid blijft de trein hangen; de voorste loc is al over het hoogste punt heen, terwijl de achterste de trein door de zwaartekracht als het ware terug naar beneden probeert te trekken en geen aandrijving mogelijk is. Een gestrande trein is het gevolg, terwijl het verkeer over de A16 voorbij blijft razen. Dit voorbeeld toont aan dat het 'sandwichbedrijf' en het ontwerp van de baan geen gelukkig huwelijk vormen.

Introductie

Op 30 december 2022 ontving Alstom de definitieve toelating van de Inspectie Leefomgeving en Techniek, waarmee de papierwinkel voor de introductie van de ICNG is afgerond. De 3133, die op 12 februari 2023 in Nederland arriveerde, is het eerste treinstel dat volledig af is en niet meer voor nawerk terug naar Alstom hoeft. Er mogen in Nederland maximaal drie vijf- of twee achtdelige treinstellen gekoppeld rijden. De toelating voor België was in het najaar van 2022 al nagenoeg gereed. Voor de lente 2023 staat het begin van het proefbedrijf met reizigers gepland in de treinserie 900 van Amsterdam naar Breda via de hogesnelheidslijn. In het najaar volgt de serie 1100 (Den Haag - Eindhoven, tussen Rotterdam en Breda via de hogesnelheidslijn), bij het ingaan van de jaardienst 2024 staan de intercity's naar het noorden op de rol. Het proefbedrijf in de Beneluxdienst staat voor het najaar van 2023 gepland; dit is ook de verbinding waarop ICR nog het langst ingezet zal worden (tot 2025). //

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

10. Zodra ICNG in de diensten tussen de Randstad en Noord-Nederland instroomt, neemt de inzet van ICM hier af. Trein 1832 van Den Haag C naar Leeuwarden in Dronten, gereden met de 4232, 12 augustus 2022.

11. In de treinserie 1100 doen nu nog ICR-stammen van negen rijtuigen dienst; medio 2023 is hier de geplande instroom van ICNG. De 186 121 met zo'n stam in Tilburg, 21 april 2022.

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Flirt 3-treinstellen

Al ruim zes jaar doen de Flirt 3-treinstellen van de NS onopvallend hun werk in het zuiden en oosten van ons land. Blijkbaar te onopvallend, want in het kader van betere zichtbaarheid krijgt het door Stadler gebouwde materieel gele koppen, zoals eerder bij SNG gebeurde. Dit is een van de aanbevelingen na een overwegbotsing in mei 2020. De 2206 beet in februari het spits af. We zijn benieuwd: zullen de treinstellen meer gaan opvallen?



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 1988. Vanaf nu leest u als online of all-in abonnee de nummers van dat jaar (opnieuw) online. Ga naar **Railhobby.nl/archief**, log in en lees deze uitgaven. 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 1988 tot heden.

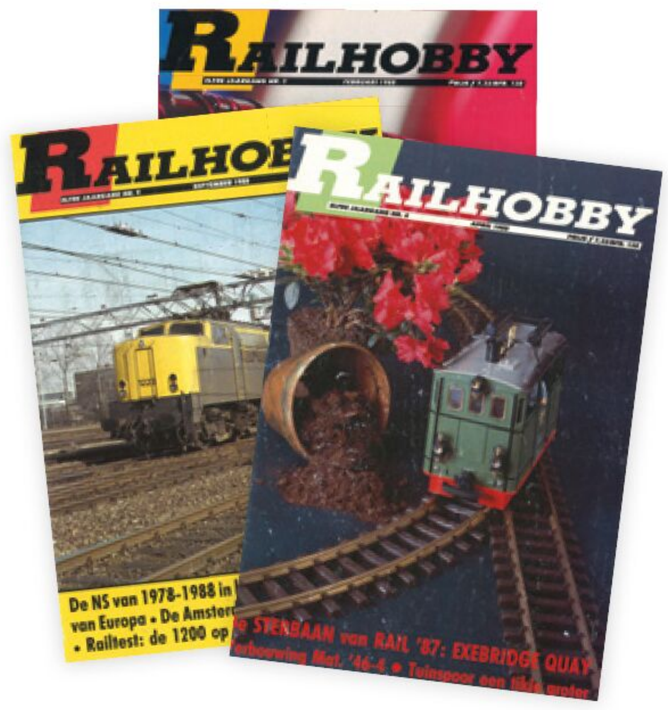




FOTO: HAROLD VAN DER MEER

Minder reizigers voor NS

In 2022 vervoerde NS minder reizigers dan voor de coronapandemie. Vanaf maart kwam de reizigersgroei weer op gang. De groei is echter in het najaar gestagneerd, waardoor NS nu 20 procent minder reizigers vervoerd dan voor corona. Daarbij valt op dat het reispatroon in Nederland fors veranderd is. Zo is het in de weekenden drukker geworden. Doordeweeks is het vooral druk op de dinsdag en donderdag, terwijl het op de andere werkdagen (maandag, woensdag en vrijdag) juist rustiger is geworden omdat de forens meer vanuit huis is gaan werken.



1.

EXTRA:
video Maria-zellerbahn

Deel 1 van 2

Smalspoor in Oostenrijk

DEEL 1: MODELBAAN IN H0e

Roco presenteerde eind jaren tachtig het geheel nieuwe smalspoor programma van de Oostenrijkse Mariazellerbahn. Voor Paul Peeters was het reden om aan zijn H0e-avontuur te beginnen. Hoe dat is verlopen, doet Paul zelf uit de doeken. In dit deel komt de opzet van de baan aan de orde.

Naast het rollend materieel kwam Roco met een compleet railprogramma in H0e: wissels, rails met vaste lengte en flexrail. Om diverse redenen koos ik voor een fantasiemodelbaan, maar geïnspireerd op de Mariazellerbahn met een spoorwijdte van 760 mm, zodat vaststond dat de lijn zou worden geëlektrificeerd. De elocs serie 1099 stonden immers bij Roco op het programma, evenals reizigers- en goederenmaterieel. Ander rollend materieel was al langer op de markt, onder andere van Bemo, Liliput en Tillig. Bovendien brachten enkele Oostenrijkse kleinseriefabrikanten smalspoormodellen uit naar Oostenrijks voorbeeld. Toen de bijna honderd kilometer lange Mariazellerbahn vanaf 1911 werd geëlektrificeerd, kwamen zestien elektrische locomotieven beschikbaar. Deze reden in de oorspronkelijke uitvoering tot eind jaren 50. Ze werden tussen 1959 en 1962 volledig gerenoveerd waarbij het chassis behouden bleef, maar de bovenbouw werd vernieuwd. De locs zagen er daarna veel moderner uit, mede doordat het oorspronkelijke bruin voor een oranje-crème beschildering werd ingewisseld. Na meer dan honderd jaar worden enkele nog steeds incidenteel ingezet.

Bouwkits

Door enkele kleinseriefabrikanten zijn bouwpakketten van de eerste uitvoering van de locs uitgebracht waarbij de bak op een onderstel van Roco moet worden geplaatst. Die bouwpakketten waren voor mij

destijds te prijzig, zodat ik besloot om aan de hand van foto's en bouwtekeningen van de oude uitvoering de bovenbouw zelf te maken. Op het chassis met motor van een Roco 1099 monteerde ik de zelfgemaakte kast. De ingewikkelde oorspronkelijke uitvoering van de stroomafnemers knutselde ik uit staaldraad. De bovenbouw bestaat uit styreenplaat, het dak is in vorm geschuurd balsahout. Al met al een hele klus. Omdat er nog geen sprake was van lasersnijden en 3D-printen, is alles puur handwerk. Hoewel het geheel wat spartaans oogt, mag het resultaat zeker worden gezien. Ook heb ik aan de hand van foto's en tekeningen diverse rijtuigen van Liliput verbouwd.

Sporenplan en opbouw

Voor de vele ontwerpen die mijn tekentafel passeerden, moest ik mij houden aan de beschikbare ruimte in de kamer van mijn toenmalige woning. Uiteindelijk koos ik voor een modelbaan in L-vorm waarbij beide zijden in oorsprong een lengte van 250 cm hadden. Later werd de lengte aangepast, maar daarover meer in het tweede deel van dit artikel. De baan werd gebouwd in verschillende segmenten om deze te allen tijde te kunnen transporteren. Intussen is ze al vijf keer verhuisd. Dat heeft nooit tot problemen geleid, maar telkens moest er een nieuwe ruimte beschikbaar zijn om de baan op te kunnen stellen. Het destijds aangehouden formaat bleek een goede keuze te zijn.

De standaard diepte van de segmenten is 40 cm. Aan de beide uiteinden is dat 60 cm voor de keerlussen met de standaardboogstraal van 52,4 cm. Tijdens het rijden zit ik gewoonlijk bij het bedieningspaneel in de binnenhoek van de L. Onder het station op het rechterdeel is een ruim schaduwstation gesitueerd. De opstelsporen hiervan liggen tien centimeter onder het station. Dit is geheel uitneembaar gebouwd zodat de onderliggende sporen, indien nodig, goed bereikbaar zijn. In de praktijk komt het erop neer dat in het schaduwstation treinen worden afgesteld, maar er geen garnituren worden samengesteld. Samenstellen van treinen en afkoppelen van wagens gebeurt in het »



2.



3.

HET STATION IS UITNEEMBAAR ZODAT HET SCHADUWSTATION BEREIKBAAR BLIJFT



4.

TEKST, FOTO'S & TEKENING: PAUL PEETERS

1. Het gehele station Wienerbruck. Het schaduwstation is aan de voorzijde via neerklapbare panelen bereikbaar. Op het controlepaneel is het sporenplan schematisch weergegeven.

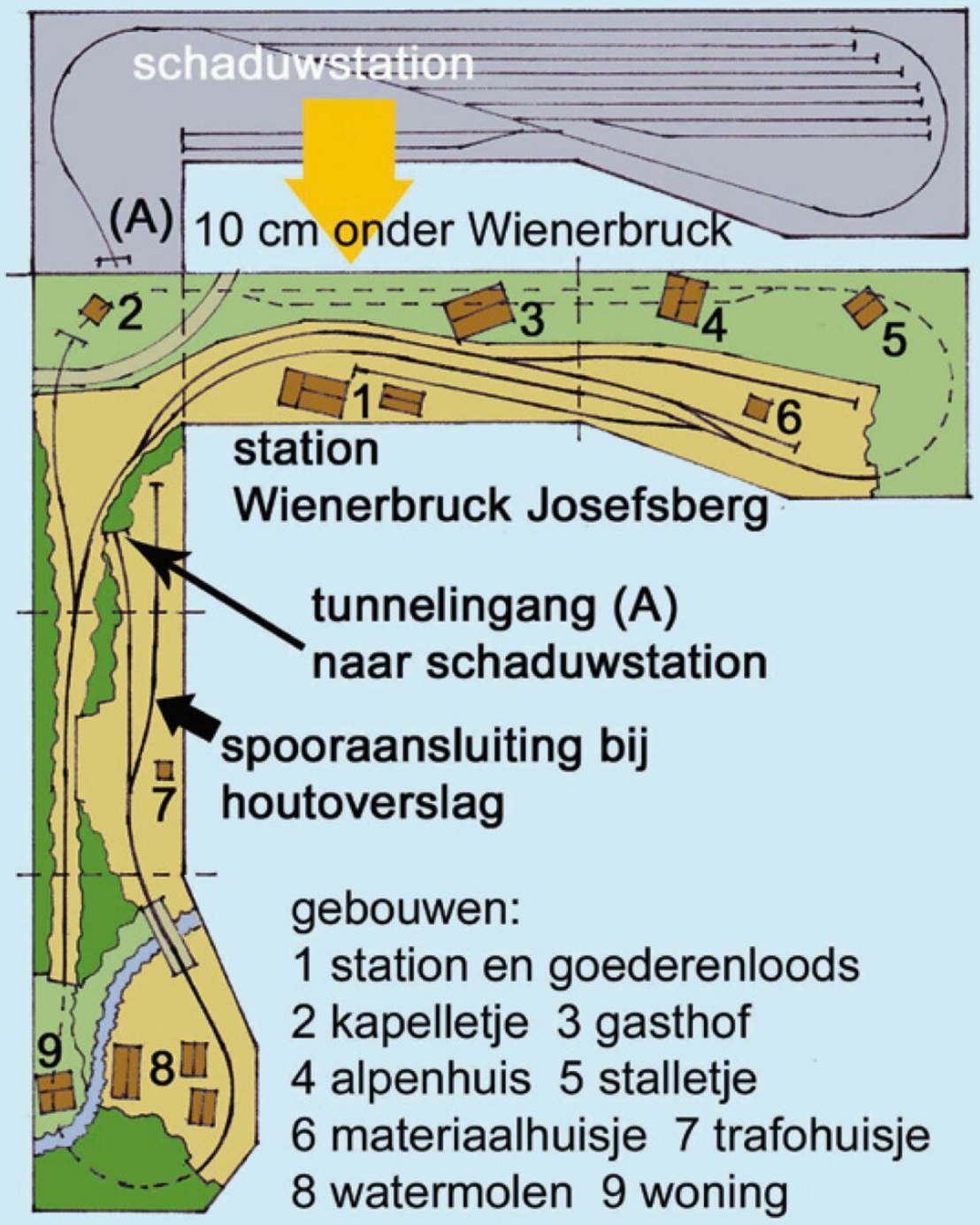
2. Een reizigerstrein met een loc serie 1099 verlaat de tunnel van de keerlus. Het naar rechts afbuigende spoor leidt naar station Wienerbruck.

3. Op het linkerdeel van de baan is een spooraansluiting waar rondhout wordt verladen.

4. De oude versie van de 1099.15. De opbouw van de loc is zelfbouw en staat op het chassis met motor van een Roco-1099.



5.



6.

station dat ik Wienerbruck-Josefsberg heb gedoopt, naar een van de stations van de Mariazellerbahn. Het aangezicht van mijn station is echter niet dat van het grote voorbeeld.

Traject in model

Vanuit het schaduwstation, dat bestaat uit negen kopsporen die deels binnen en deels buiten een keerlus liggen, vertrekken de treinen. De keerlus is overigens in beide richtingen te berijden. Ondergronds rijdt de trein vanuit de lus verder tot aan de hoek van de L. Hier begint de stijging van de lijn op de linkerpoot van de L om uit een tunnel tevoorschijn te komen. Vervolgens klimt de trein langs de voorzijde van de modules om via een in een tunnel liggende boog van 180° aan de achterkant van de baan weer in zicht te komen. De volgende boog is de verbinding naar het rechterdeel van de L met station Wienerbruck. Nog voor het station splitst het traject zich in twee richtingen. Eén spoor voert rechtstreeks naar het station en het andere verdwijnt iets verder in een tunnel naar de achterzijde van de modelbaan. Dit spoor loopt over de volledige lengte onder het landschap door. In dit schaduwgedeelte ligt een opstelspoor voor een extra trein. Aan het einde volgt een boog van 180° waarna de lijn aan de rechterkant vanuit de tunnel station Wienerbruck-Josefsberg bereikt. Op deze wijze is een tweede keerlus gevormd met de mogelijkheid om treinen in twee richtingen het station binnen te laten rijden. De opzet van de baan is in feite de verbinding tussen twee keerlussen.

Baanopbouw

Het geheel bestaat uit vijf modulebakken die met bouten en vleugelmoeren strak aan elkaar zijn gekoppeld. De twee vlakke elementen waarop station Wienerbruck is gebouwd, liggen los op de segment-bakken van het schaduwstation. Alle segmenten liggen los op een onderstel. Bij de opbouw van de baan worden de verschillende modules op het op poten staande onderstel gelegd, tegen elkaar geschoven en verankerd. Dit systeem is voor mij heilig en heeft zich bij alle andere modelbanen die in het verleden zijn gebouwd ten zeerste bewezen. De poten zijn dus onafhankelijk van de baanopbouw. »



7.



8.

5. Het houten Alpenwoonhuis staat bij de achterkant van het station op een verhoogd gedeelte. De achtergrondfoto is met Photoshop ingevuld.

6. Het sporenplan van de oorspronkelijke H0e-baan. Het spoorverloop is in feite een verbinding tussen twee keerlussen.

7. Loc Mh.6 is aan de achterzijde van de paradebaan op weg van Wienerbruck naar het schaduwstation.

8. De achtergrondfoto is met Photoshop uit tijdens een bezoek aan de Mariazellerbahn gemaakte foto's ontstaan.

9. Eloc 1099.06 verlaat de tunnel van het schaduw-station om over de paradebaan richting Wienerbruck te rijden.



9.



10.



11.

Techniek

De twee keerlussen worden met een Roco-keerlus-schakeling handmatig bediend. Het is dus niet mogelijk om treinen ‘doorgaand’ te laten rijden. Bij het passeren van de keerlus moet er worden omgepoold, zodat de trein even stilstaat. De baan is analoog gestuurd en met een eenvoudige elektronische rijregelaar kan ik de treinen heel precies laten afremmen en optrekken. Via het controlepaneel worden de wissels omgelegd en kunnen spoorsecties stroomloos worden gezet. Alles is heel basic, maar het werkt na al die jaren nog uitstekend. Het controlepaneel is afneembaar; in twee grote computerstekkers komt alle bedrading tot aan dit paneel samen. De vele draadverbindingen tussen de verschillende segmenten worden eveneens met computerstekkers gekoppeld. De huizen zijn verlicht; de perronverlichting is van Viessmann en enkele straatlantaarns zijn zelf vervaardigd.

Tot enkele jaren geleden was er een Oostenrijkse fabrikant die enkele uitvoeringen van bovenleidingsmasten van de Mariazellerbahn in model leverde. Op bestelling en aan de hand van het spoorplan, bijvoor-



12.



13.

beeld van het station, maakte het bedrijf de gewenste overspanning. KJ-Modell uit Maria Enzersdorf voert een uitgebreid assortiment aan palen en dwarsoverspanningen naar voorbeeld van de Mariazellerbahn. Uiteindelijk kocht ik enkele palen die langs de vrije baan staan, maar de gehele stationsoverspanning bouwde ik zelf met messingprofielen en draad. De rij- en hangdraden zijn gespannen met N-bovenleiding van Sommerfeldt. Deze is dunner dan H0-draad en toont fijner. Aangezien de segmenten uit elkaar kunnen, moet bij de overgangen de rijdraad kunnen worden losgemaakt. Op de zichtbare trajecten slepen de stroomafnemers van de locs tegen de rijdraad, die overigens spanningsloos is. De niet-zichtbare sporen hebben geen bovenleiding.

Landschap

De gebouwen zijn van Faller, Kibri en Pola waarvan enkele zijn aangepast. De Hexenwatermolen van Faller, boven de keerlus van de linker L-poot, is compleet verbouwd. Het enige spijtige is dat de twee wielen aan de achterkant van de watermolen, zijn onttrokken aan het oog van de toeschouwer omdat de baan hier tegen een muur staat. Om die reden zijn ze niet-draaiend. Het verloop van de snelstromende bergbeek, waar de molen denkbeeldig in draait, belette het ze aan de zichtzijde te plaatsen. Bijna alle bomen en struiken zijn in eigen atelier via diverse technieken ontstaan. Op de linker L-poot loopt het landschap omhoog. Aan de kant van de toeschouwer, vooraan dus, ligt het spoor op een lager niveau dan aan de achterkant, het gevolg van het stijgende verloop richting station. De plaats achter dit hoger gelegen spoor kent een opbouw aan rotsen en keermuren met een bosachtige vegetatie. Hierdoor is de dieptewerking optimaal en is een geschilderde of fotoachtergrond niet noodzakelijk. De fotoachtergrond bij het rechterdeel is met behulp van Photoshop samengesteld uit tijdens een bezoek aan de Mariazellerbahn gemaakte foto's. Tot zover de beschrijving van de oude modelbaanversie. In het tweede deel wordt de (gedeeltelijke) ombouw van mijn H0e-baan uitvoerig beschreven. //

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

10. **Stoomloc Mh.6 werd ingezet op het hellingrijke bergtraject van de Mariazellerbahn. Vanaf 1911 werd de stoomtractie vervangen door sterkere elocs.**

11. **Het laad- en losspoor bij station Wienerbruck met een kleine goederenloods. Op de achtergrond Gasthof Alpenblick.**

12. **Stoomloc Mh.6 bij de brug over de snelstromende bergrivier.**

13. **Avondstemming op station Wienerbruck-Josefsberg en op het terras van Gasthof Alpenblick.**

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



1.

Amsterdam C op weg naar de toekomst

Nadat het Engelse Stockton and Darlington Railway in 1825 de eerste trein ter wereld liet rijden, duurde het nog bijna vijftien jaar totdat Nederland de eerste trein kon verwelkomen. Sindsdien is er veel veranderd.

Op 20 september 1839 was het zover: tussen Amsterdam en Haarlem werd de eerste spoorlijn van ons land geopend. De stoomlocomotieven ‘Snelheid’ en ‘Arend’ trokken de treinen met een snelheid van 38 km/h, bijna drie keer sneller dan het snelste vervoermiddel van toentertijd: de paardenkoets. Inmiddels is de trein niet meer weg te denken uit ons dagelijks bestaan. In 184 jaar is niet alleen veel veranderd op het spoorwegnet, maar ook rond de plek waar de Nederlandse spoorweggeschiedenis begon: Amsterdam.

D’EENHONDERD ROE

Vanaf station d’Eenhonderd Roe in de toenmalige gemeente Sloten in het huidige Westerpark, vertrok de eerste trein van de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij naar Haarlem. Al snel ontstond de wens een nieuw station te openen, eveneens op grondgebied van Sloten. Het station Amsterdam Willemspoort verving d’Eenhonderd Roe op 4 oktober 1842 en bleef tot 15 oktober 1878 in gebruik. Er was besloten de spoorlijn te verlengen naar het centrum van de stad, waardoor deze werd verbonden met de in 1874 geopende Oosterspoorweg naar Amersfoort. Voordat dit gerealiseerd was, stopten de treinen op het tijdelijke station Amsterdam Westerdok totdat het Centraal Station, zoals iedereen dat vandaag de dag kent, op 15 oktober 1889 werd geopend. Het stationsgebouw is getekend door de architecten Pierre Cuypers en Dolf van Gendt en de karakteristieke kap over de sporen twee tot en met zeven is een ontwerp van constructeur L.J. Eijmer. Het station is gebouwd op drie aangeplempte eilanden in het IJ. Het gebruikte zand komt uit de duinen bij Velsen en kwam vrij bij het graven

van het Noordzeekanaal. Om verzakking tegen te gaan, is het station gebouwd op 8687 houten palen.

EUROSTAR

Vanaf Amsterdam Centraal vertrekken tegenwoordig op een werkdag meer dan zevenhonderd treinen naar alle hoeken van het land. Niet alleen de rest van Nederland is per spoor met Amsterdam verbonden, maar ook de rest van West-Europa. Met dagelijks zeven Intercity's richting Bad Bentheim/Hannover - Berlijn, zeven ICE's richting Keulen/Frankfurt (Main), vijftien Thalyssen richting Parijs, zestien Intercity's naar Brussel, vier Eurostars naar Londen en nachttreinen naar Zwitserland en Oostenrijk is Amsterdam Centraal een belangrijk internationaal spoorwegknooppunt. Momenteel kent het station drie reizigerstunnels, zes perrons, elf perronsporen, waarvan één kopspoor, en vier middensporen. Met een dagelijks aantal van tweehonderdduizend reizigers is het na Utrecht Centraal het drukste station van Nederland. Met trams, bussen en metro's is een groot deel van Amsterdam en omstreken met het station bereikbaar.

ONGELIJKVLOERSE KRUISING

Om in de toekomst meer treinen af te kunnen handelen en de verwachte reizigersgroei op te kunnen vangen, gaat het station vanaf 2024 drastisch op de schop. Dit gebeurt in het kader van de projecten Doorstromingsstation Amsterdam Centraal en Programma Hoogfrequent Spoor. Bij de Dijksgracht worden sporen weggehaald om een ongelijkvloerse kruising te realiseren en de omgeving groener te maken. De sporen in het station en de Dijksgracht worden vernieuwd en er »



2.


3.



4.

1. NS 1750 vertrekt vanaf Amsterdam C met een Intercity naar Berlijn, 16 april 2022.

2. NMBS 1187 en 1504 met een D-trein naar Parijs in Amsterdam CS, 7 mei 1986. (foto's 2 & 3 Roelof Hamoen)

3. Op 18 oktober 1987 ontbrak nog de middenkap; die werd pas in 1996 gebouwd. Spoor 15 was nog niet doorgaand.

4. Over spoor 15 kwam op 10 april 2021 een IC uit Berlijn binnen.

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



komen meer seinen waardoor de treinopvolging kan worden verhoogd. Tevens worden overbodig geachte wissels verwijderd, waardoor onderhoudskosten kunnen worden bespaard en de treindienst minder storingsgevoelig wordt. In het monumentale station wordt door het verbreden en verlengen van de perrons en het plaatsen van extra (rol)trappen en liften meer ruimte voor de reizigers gecreëerd. Deze aanpassingen zijn mogelijk door het verwijderen van de middensporen en één doorgaand perronspoor. De smalle oostelijke onderdoorgang wordt verbreed en de vijf stalen spoorbruggen aan de oostzijde van het station worden vervangen.
Naar verwachting is het grote verbouwingsproject in 2030 afgerond. Reizigers kunnen dan elke tien minuten een trein nemen naar alle windrichtingen en als de voorspellingen voor de reizigersgroei uitkomen, groeit het aantal in- en uitstappers naar 275.000 per dag. Voor veel internationale reizigers resulteert de verbouwing in extra reistijd naar het centrum omdat Amsterdam Zuid het begin- en eindstation wordt voor onder andere de treinen naar Parijs en Londen. Het aantal reizigers op dit station zal naar verwachting toenemen van tachtigduizend naar 240.000 per dag in 2030. Hiervoor wordt het Zuidstation met twee sporen uitgebreid. //

5. NS 2448 rangeert op 21 augustus 1981 met drie rijtuigen onder de inmiddels verdwenen loopbrug van spoor 9 naar spoor 8. Spoor 9 zal bij de renovatie verdwijnen. (foto Harold van der Meer)

6. Fairtrains 1315 wisselt op 13 april 2022 met een trein naar Remagen van spoor 3 naar spoor 4.

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?

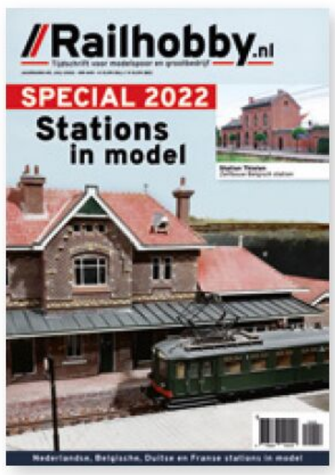


Noviteitenspecial 2023
Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2023 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.



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.

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..



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 457 - Noviteitenspecial 2023 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ◯ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99
- ◯ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99
- ◯ 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).

RH458

A5-diorama-WEDSTRIJD 2023

DEEL 1: VEERTIEN INZENDINGEN

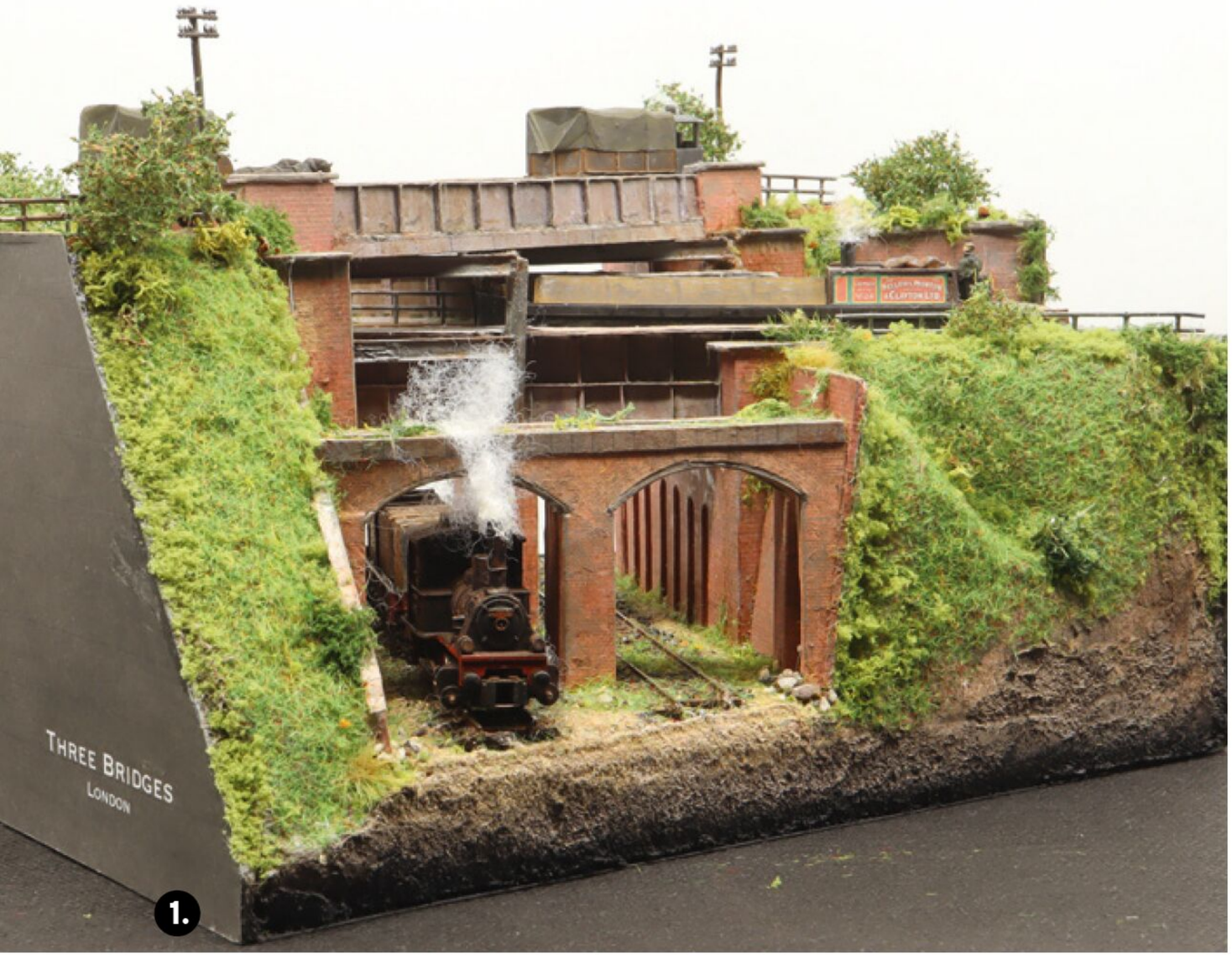
Tijdens de Nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk vond de eindronde plaats van de derde editie van de A5-dioramawedstrijd. Het publiek kon veertien diorama's beoordelen, voorwaar geen eenvoudige klus.



Jeffrey: "Nadat de beide eerdere edities van de A5-dioramawedstrijd door de coronapandemie digitaal werden gehouden, vond de eindronde als vanouds weer op een modelspoorbeurs plaats. De deelnemers konden zo hun (bouw)ervaringen uitwisselen en vragen van het publiek beantwoorden. Dat samenkomen blijft toch een van de hoogtepunten van de wedstrijd. Het niveau van de veertien A5-diorama's was ongekend. De thema's en de gehanteerde schaalgroottes liepen uiteen. H0 werd het meest gehanteerd, maar er werd ook gebouwd in N, On30 en 1:72. Tijdens de twee beursdagen kon het publiek zijn stem voor de zes prijswinnende diorama's uitbrengen, maar ook de andere waren prachtige staaltjes van modelbouwkunst op de vierkante centimeter. Voor de hobby is een grote ruimte niet beslist nodig. Een woord van dank aan de deelnemers, aan de vele stemmers tijdens de beurs, de beursorganisatie en de sponsoren Bentink Modelspoor Apeldoorn en Railhobby."

A4-DIORAMAWEDSTRIJD 2024

"Op het forum van Modelspoorwijzer vindt u een overzicht van de eerdere A4-, A5- en A6-dioramawedstrijden. Daar, en op de Facebookpagina's Dioramawedstrijd, vindt u de spelregels van de komende wedstrijden en de evenementen waar wij met 'Diorama's on Tour' aanwezig zijn. Tijdens de Nederlandse Modelspoordagen in januari 2024 vindt de volgende dioramawedstrijd plaats, dat wordt weer het A4-formaat. Zin om mee te doen? Kijk op het forum Modelspoorwijzer."



1.

‘Three bridges’

Paul Eijkenaar, 1e prijs

Aan de veelheid aan bruggen is het A5-formaat (21 x 14,8 cm) van het diorama niet af te leiden. Een kanaal wordt over de dubbelsporige hoofdlijn geleid en op het hoogste niveau loopt een verkeersweg. »

1. Stoomtractie bij het spoor, een narrow boat in het kanaal en een stoomwagen op de wegbrug.

2. De industriële revolutie samengevat op een A5.

1e PRIJS

2.

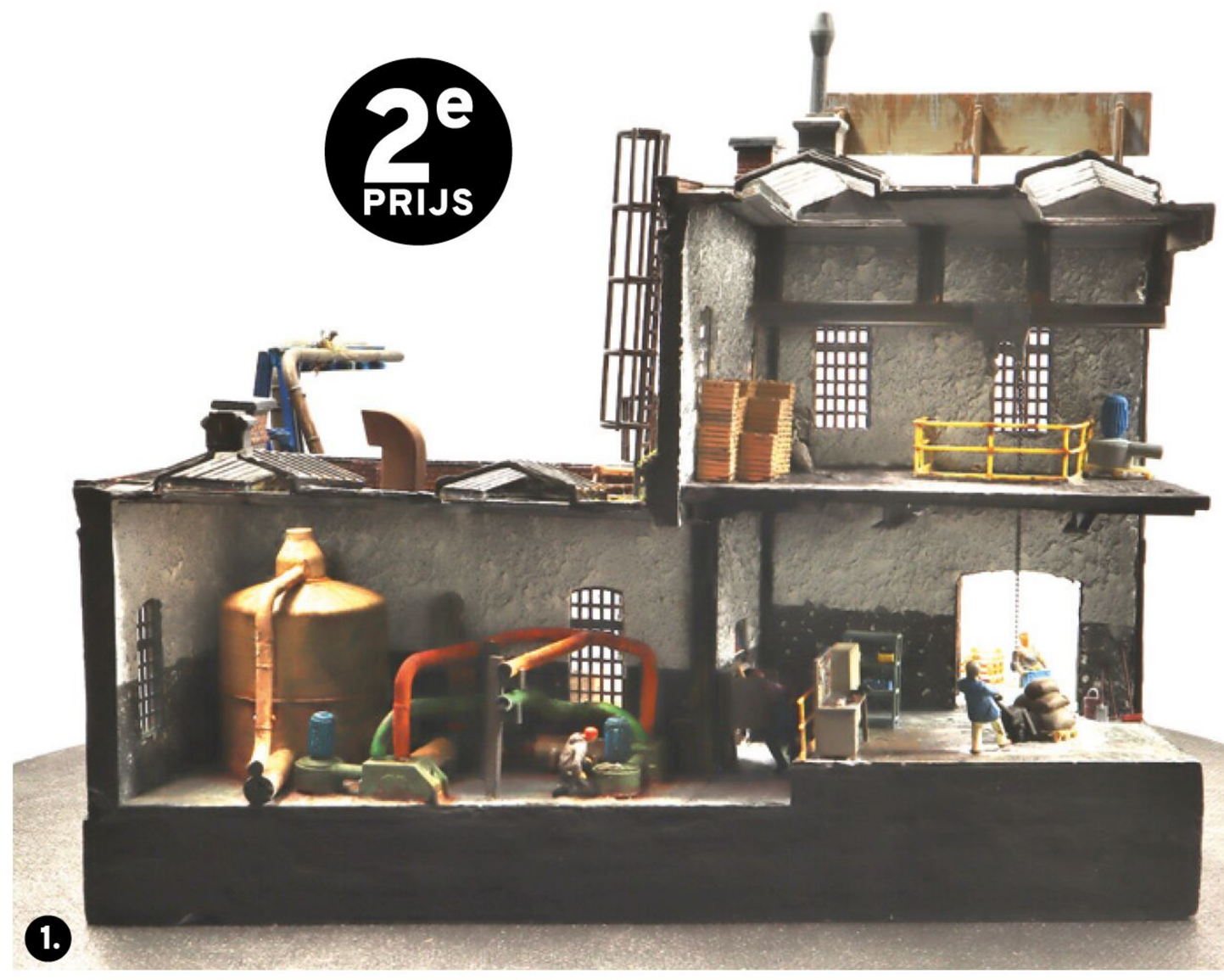
‘A5 Di.Orama Industries’

Dick Berns, 2e prijs

In deze derde editie van de A5-dioramawedstrijd wordt duidelijk waar de vele creaties vandaan komen. De Di.Orama Industries biedt in elk geval veel werkgelegenheid. Door het beperkte formaat kan helaas niet het gehele productieproces worden getoond.

1. A5 Di.Orama Industries, van oudsher specialist in dioramabouw.

2. De heftruck plaatst de pallets met grondstoffen op het bordes.





‘Instorting’

Alexander den Hollander, 3e prijs

Het is al enige tijd geleden dat de trein door een grondverschuiving in de grot belandde. Volgens plaatselijk gebruik worden de goden op passende wijze geëerd. Voor bezoekers zijn enkele wankele bruggen aangelegd, voor de spoorlijn een nieuw tracé. Sinister is het wel. »



3e PRIJS

TEKST: JEFFREY ONRUST, **TEKST BIJ DIORAMA’S:** DOLF HEIBLOEM, **FOTO’S:** TON OOSTEROM

‹ **Uit onderzoek bleek de instorting door een grondverschuiving te zijn veroorzaakt. Naar de exacte oorzaak wordt nog onderzoek gedaan.**

‘Scheepswerf’

Frank Wiegers, 4e prijs

Voor het onderhoud aan kleine boten is weinig ruimte nodig. De boten worden uit het kanaal op de aflopende betonnen vloer getrokken, de visser overdenkt de vangst terwijl zijn collega de netten uitrolt. Aan de dukdalf met steiger is af te leiden dat grote schepen bij de werf aanleggen. Dat verklaart ook de aanwezigheid van een zware heftruck. Ben houdt een oogje in het zeil als de kinderen de eenden voeren.

1. **Freddie overpeinst de vangst terwijl Nelis de netten uitrolt.**
2. **Veel afwisseling aan de oever van het kanaal.**

4e PRIJS



1.



2.

5e PRIJS

‘Vaart’

Henk van Rhenen, 5e prijs

Of de koeien de vaartocht op de vlet kunnen waarderen, valt te betwijfelen. Ook is niet duidelijk waarom de veewagen is gestopt. Wellicht werd voerman Frans door de passerende vlet afgeleid of wilde hij met de bootmannen een praatje aanknopen. Het paard dat voor de wagen is gespannen, zal zich door de pittige helling van de brug zeker schrap moeten zetten.



Het water in de vaart is realistisch weergegeven en kolkt als de vlet is gepasseerd. ›



6e PRIJS

‘Werkplaats’

Jan Kolkman, 6e prijs

In de smalspoorwerkplaats worden onderdelen van rollend materieel en de infrastructuur onderhouden. Voor het vervoer van zware onderdelen is smalspoor beschikbaar, maar steeds vaker komt heftruckchauffeur Henk daarvoor in actie. //

‹ Charles, chef werkplaats, staat erop dat de werkvloer is opgeruimd.

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 1988 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.

RH458

ÖBB-serie 1044/1144

OPVALLEND ONOPVALLEND

De locomotieven Baureihe 1044/1144 van de Oostenrijkse genieten bij zowel spoorwegfotografen als modelspoorders een grote belangstelling. De machines hebben bij revisies diverse wijzigingen ondergaan, onder meer om ze voor inzet in trek-duwcombinaties met dubbeldeksrijtuigen geschikt te maken. Het verhaal achter het voorbeeld.



1.

VOORBEELD & MODEL
Railtest Roco 1144
op pagina 54.

In het begin van de jaren zeventig besloot de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij ÖBB tot de aanschaf van een grote serie elektrische locomotieven, deels om oudere trekkrachten te kunnen vervangen. Hierbij werd voortgeborduurd op de succesvolle Baureihen 1042 (later 1142) en 1043. Met name de ervaringen die waren opgedaan met laatstgenoemde serie werden meegenomen bij het ontwerp van de toekomstige Baureihe 1044. De 1043 was de eerste locomotief met elektronische vermogensregeling door middel van thyristorchoppers in Oostenrijk en kwam uit de Zweedse Asea-fabrieken. De tien exemplaren rolden tussen 1971 en 1973 van dezelfde productielijn als de Rc2 voor de Zweedse staatsspoorwegen. De familiebanden waren onmiskenbaar: zelfs de beschildering was vrijwel identiek. De serie 1043 was gedurende de ÖBB-periode vooral rond Villach actief; op de in 1999 verongelukte 1043 005 na keerden de machines vlak na de eeuwwisseling terug naar het land van herkomst. Ze waren overgenomen door de private vervoerder Tågåkeriet i Bergslagen die ze nog steeds inzet, vooral voor het trekken van houttreinen. Zweedse particuliere vervoerders winkelden overigens graag in Oostenrijk: Hector Rail heeft meerdere 1142'en en reed ook met de drie draaistroomlocomotieven serie 1012, bedoeld



2.

TEKST: RAYMOND KIÈS & MARCEL VAN EUPEN, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** RAYMOND KIÈS

als prototypen voor de nieuwe Oostenrijkse standaardlocomotief. In die hoedanigheid was de 1012 ook voorbestemd als opvolger van de locomotieven waarover dit artikel gaat. De plannen wijzigden nog voordat de 1012'en op de Oostenrijkse rails waren verschenen ten gunste van de goedkopere Taurus die bovendien hogere prestaties levert.

Prototypen

Als voorbereiding op de bouw van de grote serie 1044 nam de ÖBB in 1976 twee prototypen in gebruik die op het technische vlak op een aantal punten van elkaar afweken. Nadat de voor- en nadelen waren afgewogen, ging de ÖBB over tot de bestelling van 124 serielocomotieven, waarvoor de 1044.02 model stond. Uiteraard had het intensieve testbedrijf onvolkomenheden aan het licht gebracht, waardoor bij de serie wijzigingen waren doorgevoerd.
De serielocomotieven die nummers hadden aansluitend op de prototypen, stroomden vanaf 1978 in. Het proefbedrijf had echter niet alle zwaktes van het nieuwe ontwerp blootgelegd. In de eerste jaren kwamen diverse fouten aan het licht, waarvan de meest in het oog springende de aanzuiging van buitenlucht betrof. Er kwam namelijk vocht en sneeuw mee en dat is niet handig als je door de Alpen wilt rijden. De ontwerpfout zorgde ervoor dat de locomotieven in Oostenrijk de bijnaam 'Stofzuiger' kregen. Na modificatie werden de verbeteringen bij de al rijdende locomotieven doorgevoerd. Vanaf de 1044.71 waren deze ook uiterlijk zichtbaar door de hoger geplaatste roosters tegen de dakrand; enkele laag genummerde locomotieven kregen de aangepaste roosterpartijen later bij herstel van



3.

schade. Het waren echter niet de eerste hobbels op het pad naar een succesvolle locomotief, want eerder waren op grote schaal wielbandbreuken opgetreden. »

1. De 1144 kan met veel locomotieven multiple rijden, zo ook met de nieuwe Vectrons. De 1144 256 en 1293 059 met een trein op het Kalte-Rinne-Viadukt bij Breitenstein, 25 juli 2020.

2. Een typische inzet van ÖBB-locomotieven serie 1144 is met regionale treinen. De 1144 083 met een trein naar Wörgl, kort na vertrek uit Salzburg, 20 juli 2016. (foto Marcel van Eupen)

3. De 1044 201 is een van de drie machines die in Schachbrett-design de fabriek verlieten. Wien Westbahnhof, 27 september 1997.



4.



5.

DE 1044 WAS DE STERKSTE VIERASSIGE ELOC WERELDWIJD



6.

Ook hier was een constructiewijziging de oplossing. In 1987 kwam (voorlopig) de laatste locomotief in dienst.

Sterkste locomotief

De 1044 was bij zijn komst de sterkste vierassige elektrische locomotief ter wereld; deze titel raakte de machine in Oostenrijk pas kwijt toen Siemens de Taurus 1016 leverde. Het vermogen van de serieloco-motieven was 5000 kW; de beide prototypen hadden zelfs 200 kW meer tot hun beschikking. Generatie-genoot NS 1600 moest het met 4600 kW doen. De maximumsnelheid was vastgesteld op 160 km/h. Voor de bouw tekenden Brown, Boveri & Cie, Elin, Siemens en Simmering-Graz-Pauker. De 1044 kon alleen onder 15 kV-wisselspanning rijden.

Het bleef niet bij 126 stuks. In 1989 werd begonnen met de levering van een negentig exemplaren tellende tweede serie, waarvan de laatste in 1995 door de ÖBB in ontvangst werd genomen. De nieuwelingen onderscheidden zich op enkele punten van de oudere soortgenoten. De draaistellen zijn van een gemodi-ficeerd ontwerp, de overbrenging was gewijzigd en de geluidsisolatie had meer aandacht gekregen. De locomotieven van de vervolgserie waren vanaf 1044 201 genummerd.

De beide prototypen vervolgden hun loopbaan met wisselend succes. De 1044.01 werd in 1987 omge-bouwd om met hoge snelheden te kunnen rijden. Men paste daarvoor de aandrijving aan, verving de cabine-ruiten door gepantserde exemplaren en de locomo-tief kreeg een aangepaste stroomafnemer waardoor de maximumsnelheid (officieel) omhoog kon naar 220 km/h. Om de nieuwe rol te benadrukken, werd de locomotief vernummerd in 1044.501 en was een speciale beschildering gerechtvaardigd.

Tijdens een proefrit tikte de snelheidsmeter 241 km/h aan, maar blijkbaar was de machine niet bestand tegen dergelijke hoge snelheden. In 1996 ging de locomotief met schade aan de aandrijving terzijde, maar keerde later op normale draaistellen terug in de dagelijkse dienst. De eersteling ging in 2002 defini-tief aan de kant en kreeg dankzij de bijzondere status een plaatsje in het spoorwegmuseum in Strasshof an der Nordbahn.

Onderdelenleverancier

Het andere prototype had minder geluk. De loco-motief werd geslachtofferd voor de herbouw van de bij een ongeluk ernstig beschadigde 1044 043. Het bleek het begin van een doorschuifactie; onderdelen van deze locomotief werden op hun beurt gebruikt bij het herstel van de 1044 241. Deze was, nog geen half jaar oud, in 1993 bij Melk betrokken bij een frontale

DE LOCS SERIE 1144 WORDEN REGELMATIG IN VOORSPAN- OF OPDRUKDIENSTEN INGEZET

aanrijding met een door een Taurus getrokken goederentrein. Nu het toch over schadegevallen gaat, mag de 1044 051 niet onvermeld blijven. De loc was in 1998 in Wolfurt verongelukt en de herbouw was onderdeel van de productie van de tweede serie. De machine kwam als 1044 256 terug in dienst. Toen de tweede serie volledig was geleverd, werd de 1044 291 omgenummerd in 1044 256. Omdat twee locomotieven met hetzelfde nummer administratief en in exploitatie niet handig zijn, vervolgde de ex-1044 051 zijn verdere reis over de Oostenrijkse sporen voortaan als 1044 200. De 1044 235 haalde op 12 december 1995 de pers door de frontale aanrijding bij Garmisch-Partenkirchen (D) met de Gläserner Zug 491 001 van de DB. Dit betekende het einde van het historische motorrijtuig.

Naar Duitsland

De 1044'en waren in geheel Oostenrijk en grote delen van Duitsland aan te treffen voor zowel reizigers- als goederentreinen. Ze kwamen in hun beginjaren tot Frankfurt (Main) als compensatie voor de kilometers die DB-locomotieven in Oostenrijk aflegden. Tussen 2002 en 2005 werden de locomotieven uit de tweede serie gereviseerd waarbij het treinbeveiligingssysteem een upgrade kreeg, maar de belangrijkste wijziging was het geschikt maken voor trek-duwbedrijf en het in treinschakeling rijden met andere loctypen. »

4. **De in Zweden gebouwde 1043'en waren een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van de serie 1044. De 1043.06 in Salzburg, 13 juli 1986.**

5. **ÖBB 1044.16 heeft DB 111 106 geholpen een D-trein de Brennerpas te bedwingen. Het duo bij binnenkomst in Brennero. De 1044.16 is nog in afleveringstoestand, 16 juli 1986.**

6. **ÖBB heeft in het verleden een aantal locomotieven verhuurd, waaronder de 1144 250 die op 13 juni 2008 voor TX Logistik met een autotrein door Jossa (D) reed.**

7. **Het aandeel van de 1144 op de Brennerroute is tegenwoordig marginaal. Op 31 juli 2010 waren de 1144 098 en 1144 104 met een goederentrein bij St. Jodok te zien. (foto Marcel van Eupen)**





8.

Hieronder vallen de Taurussen, maar ook de later geleverde Vectrons. Om het onderscheid kenbaar te maken, kwamen de behandelde locomotieven als Baureihe 1144 terug in dienst. Twintig stuks kregen aanvullend radiografische afstandsbediening, speciaal bedoeld voor opdrukdiensten. De installatie kwam echter niet door de toelating en werd dientengevolge na enige tijd verwijderd. De ingebouwde ledfront-seinen bleven wel. De locomotieven uit de eerste serie werden tussen 2009 en 2013 tot 1144 verbouwd. Verdere uiterlijke aanpassingen betroffen het verwijderen van het bovenste sluitsein en de vervanging van de ronde buffers door rechthoekige.

Oranje

De eerste 126 machines kwamen in de toenmalige oranje huisstijl (Blutorange) in dienst. In het begin hadden de locomotieven op de fronten bescheiden nummerplaatjes; later werden plakcijfers voldoende geacht. Tijdens de levering vonden nog enkele subtiele veranderingen plaats. De ÖBB stapte over op computernummering met driecijferige volgnummers en een controlecijfer; de punt tussen serieaanduiding en volgnummer kwam te vervallen. De 1044.08 bijvoorbeeld werd 1044 008-9. De kleur van het chassis veranderde van zwart naar grijs.
In 1989 werd een experimentele kleurstelling op vijf 1044'en uitgeprobeerd die vooral opviel door beige vlakken, het zogenaamde Schachbrett-design (Schachbrett betekent schaakbord). De nieuw geleverde 1044 201-203 waren hierin geschilderd en de ÖBB gaf de 1044 092 en 117 het livrei tijdens schadeherstel. De nieuwe kleuren kregen blijkbaar de handen niet op elkaar, want vanaf 1044 204 kwamen de locomotieven in het Valousek-schema, naar de ontwerper genoemd, in dienst. De basis werd gevormd door de verkehrsrote lockast met een doorlopende lichtgrijze band. Rond de frontruiten was een donkergrijs vlak geschilderd dat over het dak doorliep. Ook de onderkant van de lockast werd donkergrijs. Uiteindelijk kregen vrijwel alle 1044'en dit kleurenschema aangemeten tijdens revisie of schadeherstel. De 1144 092 en 117 behielden echter hun Schachbrett-beschildering en de als Nostalgielok aangewezen 1144 040 bleef oranje, tegenwoordig zelfs weer met zwart chassis, maar met het historisch niet verantwoorde nummer 1144.40. In 2004 voerde de ÖBB een nieuw logo in ter vervanging van de 'Pflatsch' uit 1974 en uiteraard werd dat ook op de 1044/1144'en aangebracht. De populaire 'Pflatsch' verschijnt echter nog te pas en te onpas op ÖBB-materieel, een stukje hobbyisme van de mensen in de werkplaatsen? Ook de Nostalgielok rijdt weer met het oude logo.

Terreinverlies

Na de verbouwing tot 1144 namen de locomotieven vooral veel diensten van de oudere 1142'en over, maar bleven ook actief in de hoogwaardige reizigersdienst en voor goederentreinen. Door de intrede van de Taurus en later de Vectron verloor de 1144 steeds meer terrein; ook de opkomst van particuliere vervoerders had gevolgen voor de inzet. De locomotieven zijn bijvoorbeeld al redelijk zeldzaam op de bekende Brennerspoorlijn, maar gelukkig zijn

ze op de Semmeringpas nog volop te zien, vaak als voorspan- of opdruklocomotief. Ook in het regionale reizigersvervoer is hun rol nog lang niet uitgespeeld. Vaak rijden ze in trek-duwcombinaties met dubbeldeksrijtuigen. De ÖBB verhuurde een aantal machines aan andere vervoerders, waardoor ze met goederentreinen tot in het noorden van Duitsland kwamen.

Vanaf 2018 stelde de ÖBB steeds vaker 1144'en op non-actief bij grote defecten, schades of verlopen revisietermijnen. In de regel betrof het exemplaren uit de eerste serie. Vooral na 2020 vielen grote klappen. In 2021 werden vijftig stuks gereserveerd voor verkoop aan een Turkse onderneming die ze na ombouw voor 25 kV-wisselspanning wilde inzetten voor bouwtreinen in Afrika. De transactie op zich klinkt al twijfelachtig en het is dus geen verrassing dat de locomotieven in Oostenrijk bleven. De ÖBB was overigens genegen 1144'en te verkopen en daarvoor 1142'en langer in dienst te houden. Een 1144 is in exploitatie aanmerkelijk duurder is dan zo'n oude locomotief of een Taurus. Sommige voor verkoop bestemde locomotieven zijn gesloopt, maar een aantal keerde terug in dienst, wat vooral ten koste van de serie 1142 ging. Het is in deze tijden opmerkelijk dat (nog) geen enkele 1144 aan een andere vervoerder is verkocht. De 1144'en blijven voorlopig nog wel rijden voor de ÖBB, maar zoals bij veel locomotieven die opvallen door hun onopvallendheid, zullen ze op een dag opeens verdwenen zijn. Geen nood, dan is er nog altijd het model van Roco dat de herinnering levend houdt. //



8. **Sinds de aanpassing tot 1144 kunnen de locomotieven in het trek-duwverkeer worden gebruikt. Daarvan werd op 21 juli 2015 gebruik gemaakt bij IC513 naar Graz bij Salzburg. (foto Marcel van Eupen)**

9. **De serie 1144 wordt veel als voorspan- of opdruklocomotief gebruikt. De 1144 089 en 1144 073 keren na zo'n dienst terug naar Gloggnitz. Semmering, 29 juli 2020.**

10. **ÖBB 1144 114 rijdt met dubbeldeksrijtuigen als REX4 2828 van Wien Franz-Josefs-Bahnhof naar Krems an der Donau door station Kritzendorf, 18 september 2021.**



1.

VOORBEELD & MODEL
Reportage ÖBB 1044/1144 op pagina 48.

Vernieuwde 1044/1144 ROCO

UPGRADE VOORMALIG PARADEPAARDJE ÖBB

De locomotieven 1044/1144 van de Oostenrijkse ÖBB rijden sinds 1976 in Oostenrijk en delen van Duitsland en zijn hier nog steeds aan te treffen. Roco voert deze locomotieven al jaren in schaal H0 en heeft het model in 2022 een upgrade gegeven. Reden om de 1144 onder de loep te nemen.

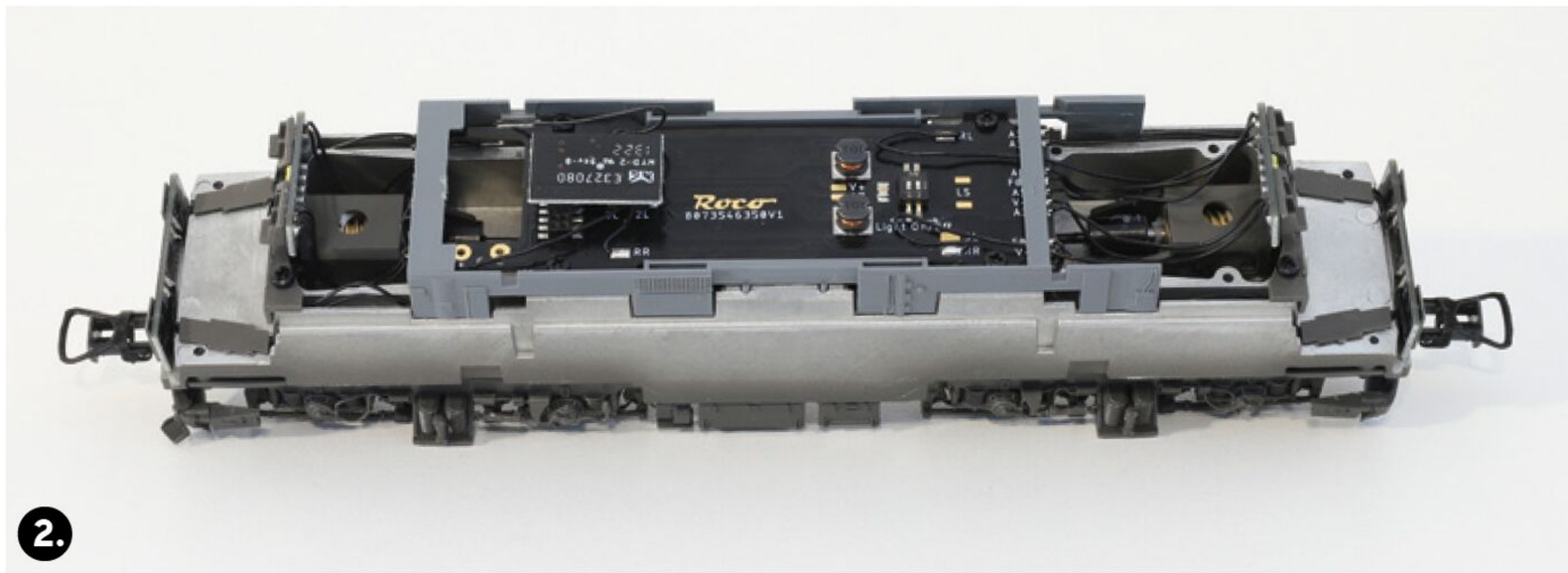
De van 1976 tot 1995 geleverde serie 1044 is na aanpassingen voor trek-duwverkeer omgenummerd in de serie 1144. Door Roco zijn in de loop van de tijd van beide varianten diverse modellen uitgebracht. De redactie ontving van Roco de ÖBB 1144 286-2 (artikelnummer 73546), in de verkeersrood-grijze Valousek-kleurstelling met het actuele ÖBB-logo van tijdperk VI. De analoge loc heeft een Plux22-decoderaansluiting. Het model wordt geleverd in een donkerblauwe doos, de loc ligt in een passend gesneden uitsparing in schuim die met een hardplastic deksel is afgedekt. De handleiding in het Duits, Engels en Frans en het bij Roco gebruikelijke zakje met losse onderdelen, zoals luchtslangen, gesloten baanruimers, imitatie kortkoppelingen, spiegels, ruitenwissers en koppelingshouders is bijgevoegd.

STEVIG EN ZWAAR

Het stevig aanvoelende model weegt 404 gram. De locomotief oogt prettig, de kenmerkende ÖBB-kleuren grijs, rood en gebroken wit zijn goed getroffen. De kleurovergangen zijn scherp en de opschriften zijn helder en duidelijk leesbaar. De draaistellen en het dak trekken direct de aandacht, maar daarover later meer, want dat betreft de



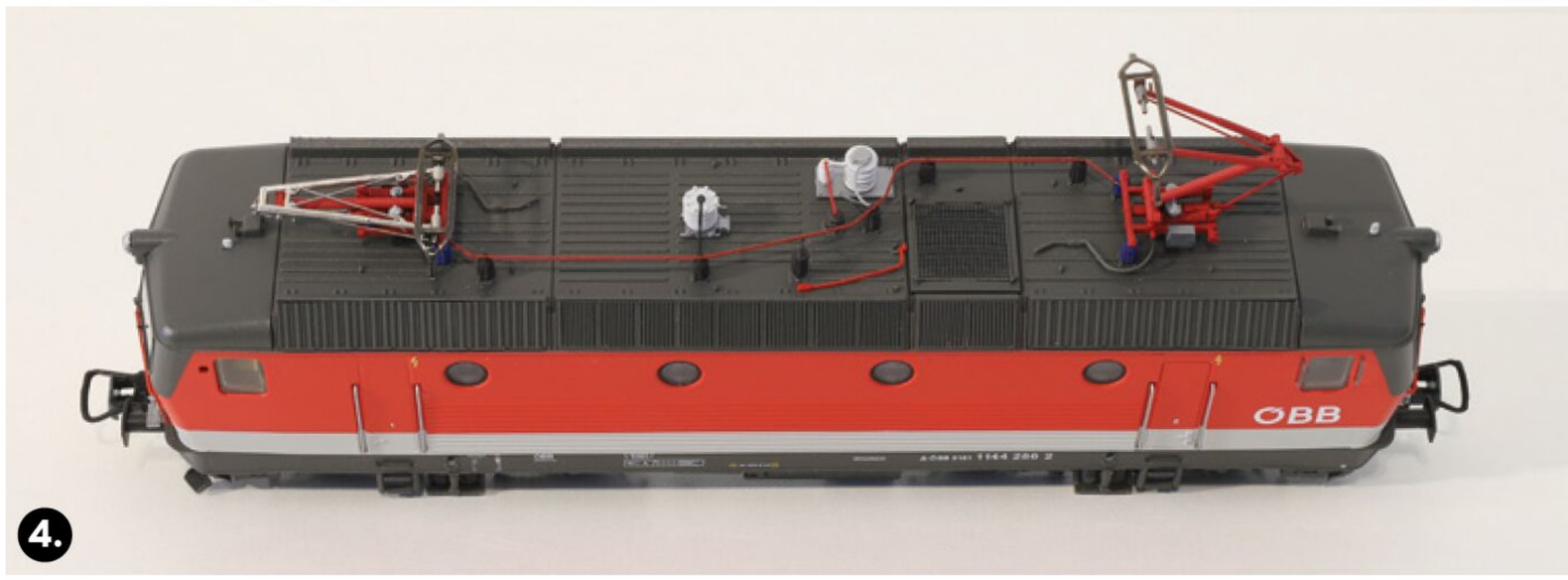
updates die Roco heeft doorgevoerd. De vrijstaande handrails naast de cabinedeuren zijn stevig en recht. Door de patrijspoorten is de machinekamer te zien. Mooie details zijn de transparante windschermen naast de cabineruiten in de rijrichting rechts en op de fronten de apart aangebrachte handrails en de UIC-stekkerdoos. Deze zijn bij de 1144 al aangebracht, terwijl de koper dit bij bijvoorbeeld de Vectron zelf moet doen. De cabines hebben een gedetailleerd weergegeven tweekleurig interieur, helaas zonder machinist, maar deze is bij diverse fabrikanten in hun catalogus te vinden. De frontseinen zijn met de opgestoken lampringen goed weergegeven. »



2.



3.



4.

TEKST & FOTO'S: MARCEL VAN EUPEN

1. De Roco 1144 286 heeft met één Eanos weinig moeite.
2. Het metalen frame en de strak uitgevoerde printplaat.
3. De koppeling en de baanruimers zijn eenvoudig uit te nemen en door een gesloten versie te vervangen.
4. De daktuin is gedetailleerd weergegeven waaronder de verschillende typen stroomafnemers.



5.



6.



7.

DE CABINES HEBBEN EEN GEDETAILLEERD TWEEKLEURIG INTERIEUR

DAKTUIN

Door naar de aspecten waaraan Roco het meeste aandacht heeft besteed bij het vernieuwen van het model, te beginnen bij het dak. Wat opvalt zijn de verschillende stroomafnemers, een met een metaalkleurige onderarm boven cabine 1 (stroomafnemer type 7 met kruisverband in het bovendeel) en een geheel rode (type 8A) boven cabine 2.
De imitatie aandrijvingen zijn bij beide typen verschillend. Het geeft de locomotief een speelse uitstraling en is conform de werkelijkheid. Hoewel het dak van het voorbeeld niet bijzonder spannend is, heeft Roco er een goede replica van gemaakt. Het rooster boven op het dak bestaat uit etswerk en ook de isolatoren, hoofdschakelaar en de vrijstaande stroomkabels zien er overtuigend uit. Aan de onderzijde van de locomotief vallen de draaistellen met talloze details op. De apart aangebrachte onderdelen geven het model een extra dimensie.

BINNENKANT

De kap is, zoals bij Roco gebruikelijk, te verwijderen door de zijwanden iets naar buiten te buigen. De keurig afgewerkte printplaat is onder het kunststof frame dat de machineruimte weergeeft op het metalen chassis geplaatst. Kabels voeren naar de kleine printplaten voor de verlichting op de kopeinden. Door de Plux22-aansluiting zijn er voor de digitale rijder diverse opties voor de verlichting: front- en sluitseinen, grootlicht en cabineverlichting. Bij een analoge loc kan de cabineverlichting met twee dipswitches op de printplaat worden aan- of uitgezet. Onder andere door de vele stijgingen die het Oostenrijkse spoorwegnet kent, rijdt de 1144 veelal samen met seriegenoten of andere type locomotieven, zoals de 1142, de Taurus of later de Vectron. In dat geval komen de instelbare verlichtingsopties goed van pas. De standaard Roco-motor met dubbel vliegwiel en cardanaandrijving op beide draaistellen is onder de printplaat ingebouwd; de smeerpunten van de cardan zijn goed toegankelijk. Alle vier assen zijn aangedreven waarbij van één as beide wielen antislipbanden hebben. In combinatie met het gewicht zorgt dit voor voldoende tractie in schaal 1:87.
Roco ÖBB 1144 286: 73546, tweerail analoog, € 229,90 / 73547, idem sound, € 354,90 / 79547, drierail sound, € 354,90, tijdperk VI. Daarnaast is



8.

de 1044 030 in de oranje tijdperk IV-kleurstelling uitgebracht: 70431, tweerail analoog / 70432, idem sound / 78432, drierail sound, prijzen als de 1144. Tot slot is ook het prototype 1044.01 in de uitvoering anno 1976, tijdperk IV, beschikbaar: 70433, tweerail analoog / 70434, idem sound / 78434, drierail sound, prijzen als de 1144.
De verbeteringen aan het model van de ÖBB 1044/1144 brengen het in lijn met de huidige maatstaven. Het model is geslaagd en mag niet ontbreken op een modelbaan naar Oostenrijks of eventueel Duits voorbeeld. //

5. **De haarscherpe bedrukking en kleurovergangen. De inrichting achter de patrijspoorten is nadere bestudering waard.**

6. **De karakteristieke frontseinen zijn goed getroffen.**

7. **Detailopname van het dak met het geëtste rooster.**

8. **Staatsieportret van de vernieuwde ÖBB 1144.**

9. **De 1144 286 en profil met goed zichtbare details.**



9.

Motorfiets steilewandshow

NIEUWE KERMISATTRACTIE VAN FALLER

In miniatuur is een complete kermis met allerlei attracties op te bouwen. Faller heeft daar onlangs een nieuwe attractie aan toegevoegd: de steile wand. Modelbouwer en motorliefhebber John Brendel heeft het bouwpakket in elkaar gezet. In dit artikel doet hij daar verslag van.

EXTRA:
video steile wand



1.

De in 1937 in het Zweedse Sala gebouwde motordrome - de oudste nog bestaande 'Moving wall of death' - is in 2007 naar Nederland gekomen. Tijdens evenementen worden met motoren uit de jaren twintig shows gegeven, waarbij snelheden tot 50 km/h worden bereikt. In 2021 is de Sala motordrome door Faller in H0 uitgebracht. De vier motorfietsen van het Amerikaanse merk Indian met stoere mannen van het 'leren volkje' vallen na het openen van de verpakking direct op. De gedachten dwalen af naar de kermis in mijn jeugd. Op het plankier voor de motordrome zaten de stoere binken op hun ronkende motoren te gassen om publiek te trekken, terwijl grote boxen keihard rock-'n-roll uitbraakten. Daaromheen giechelende meisjes in petticoats met suikerspinkapsels en jongens met Elviskuiven. Wat een tijd!

Bouwkit

De handleiding van de bouwkit (artikelnummer 140336, formaat 17 x 17 x 12,7 cm, € 109,99, tp. III-VI) bevat duidelijke foto's met details en aanwijzingen in vier talen, waaronder Nederlands. De bouwdoos bevat 167 onderdelen in acht kleuren, een aandrijfmotor, vier motoren en decoratie, maar waarvoor dienen die minuscule magneetjes? Zelfs een doosje met smeervet is meegeleverd, om het wormwiel van de elektromotor te smeren. De steile wand blijkt dubbelwandig. De binnenwand krijgt twee rijdende (bewegende) motorfietsen; rijden kan niet, want de wielen kunnen niet draaien. De handleiding geeft aan dat op het loopvlak van de banden een magneetje moet worden geplakt, maar hoe dat functioneert, »

1. De Sala motordrome is opgeleverd; weathering zal later worden aangebracht.

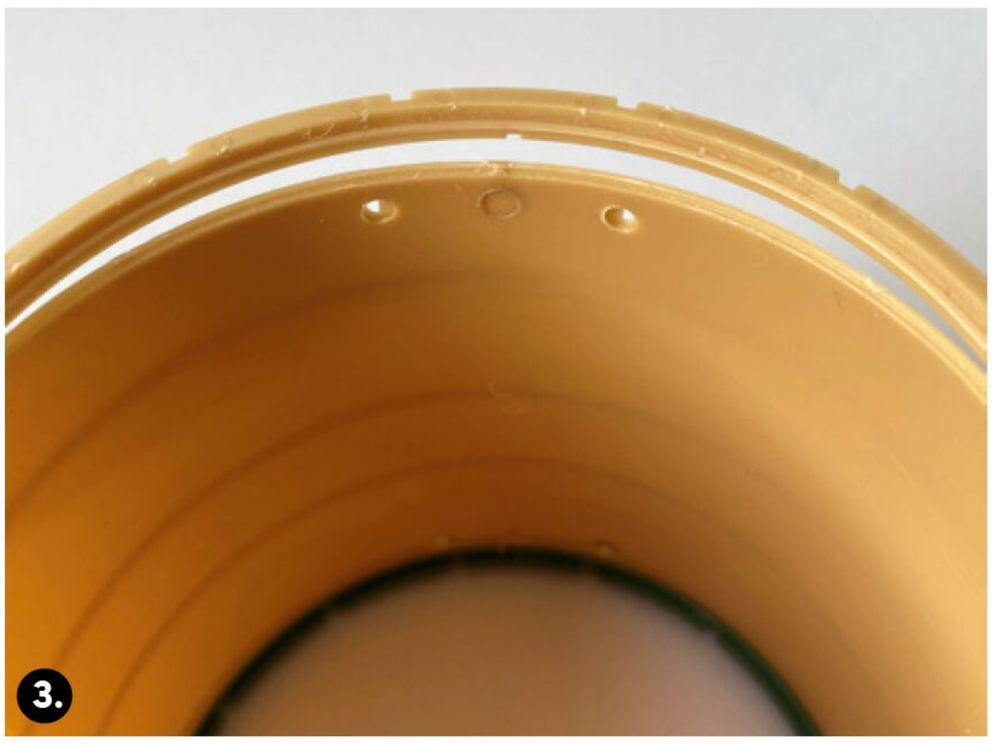
2. De motoren zijn apart verpakt.

3. De pasnok van de trommel met de uitsparing van de ring.

4. De buitentrommel met zijsteunen, rondgang, hekken en steunen voor het slechtweerdak.

5. Bovenaanzicht van de buitentrommel met rondgang en daksteunen.

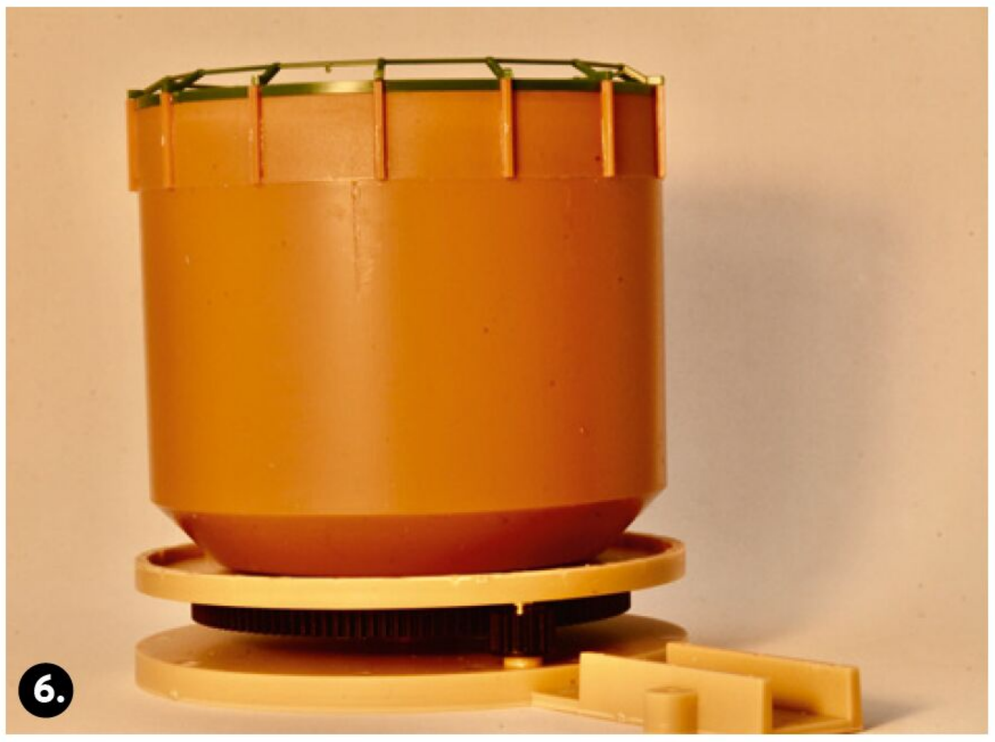

2.

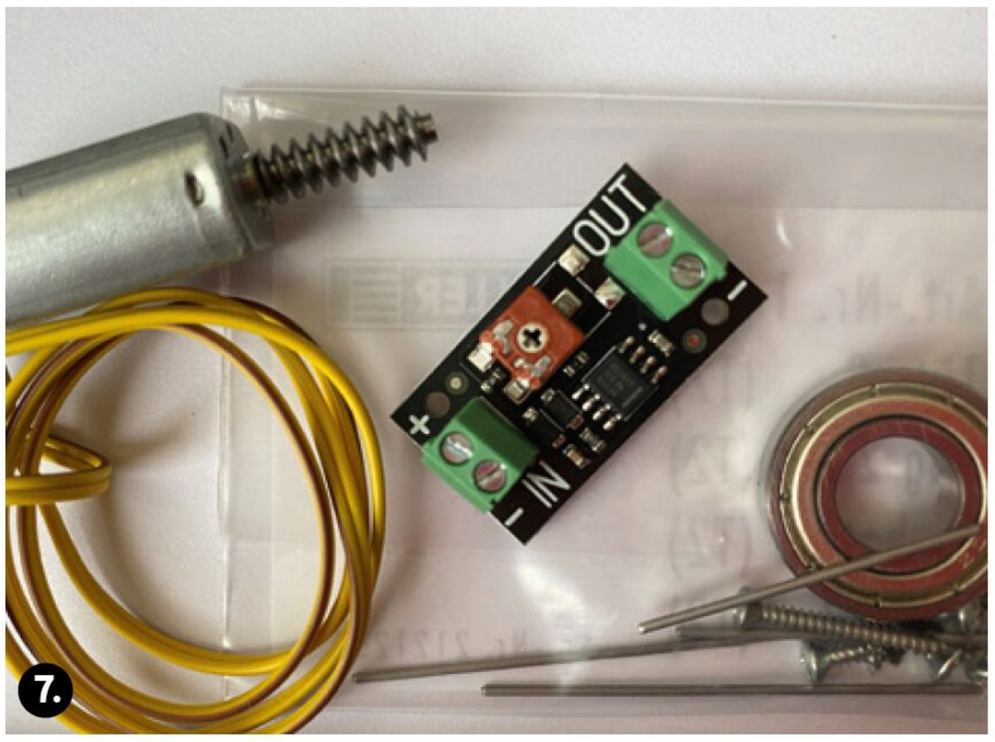

3.


4.

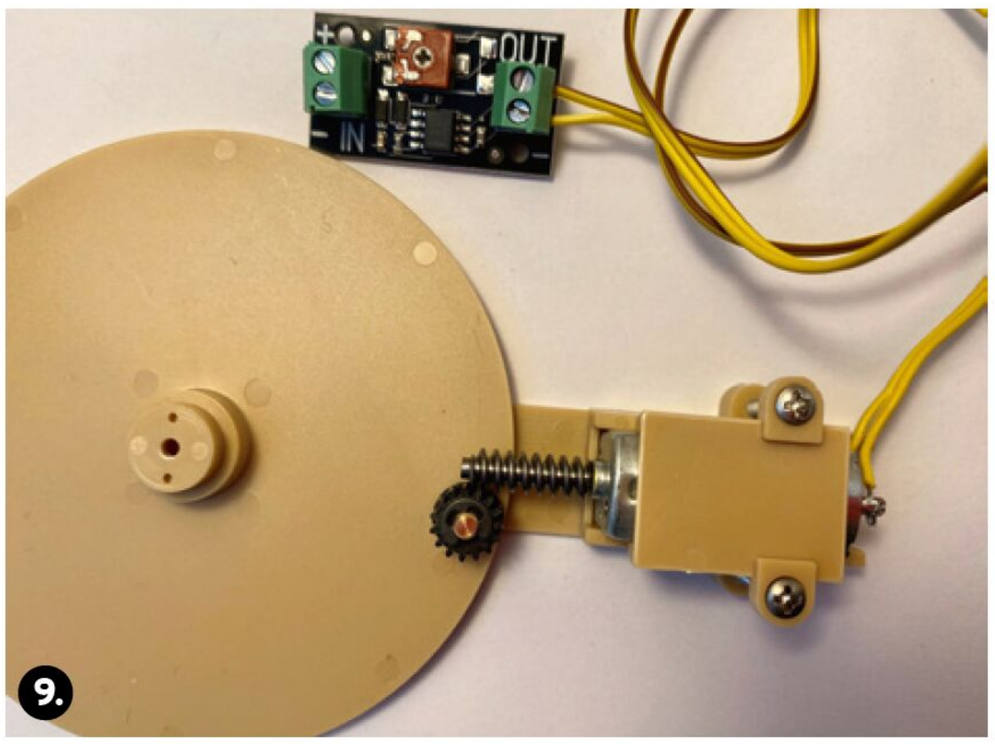

5.

TEKST & FOTO'S: JOHN BRENDEL

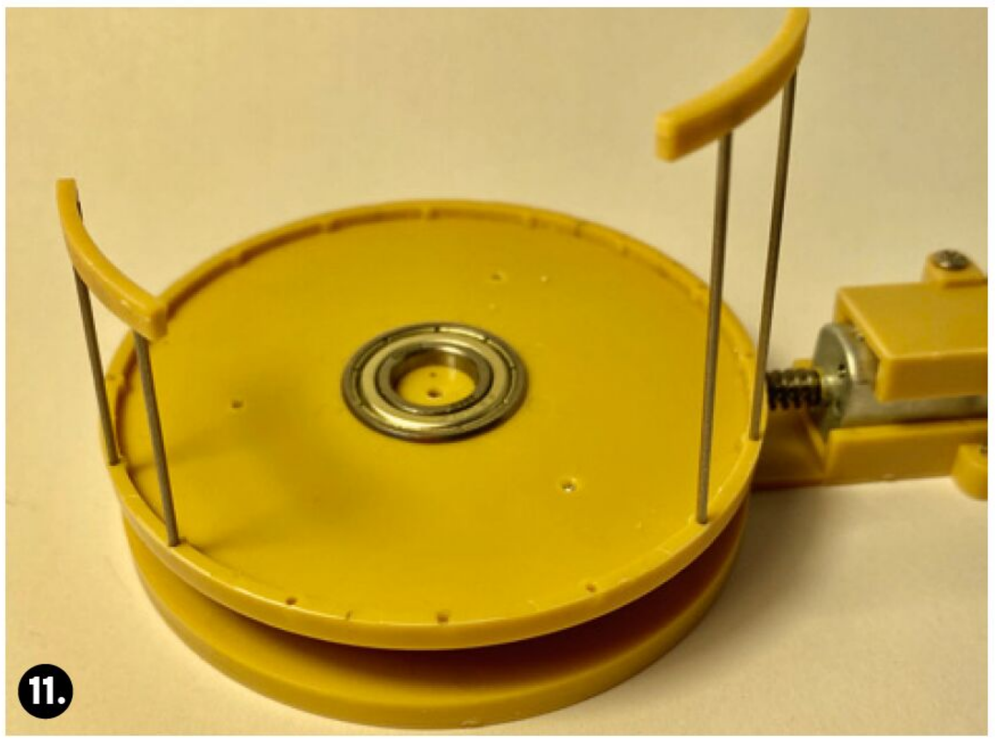












zie ik wel met het opbouwen. Beweging op de modelbaan geeft extra dynamiek. In gedachten zoek ik al naar een mooie plek in mijn H0-wereld op zolder. Een snijplaat, zijkniptang, scherp hobbymes, pincet, sleutelvijlen, schuurblokje en plastic- en secondelijm - de laatste voor de metalen bouwdelen - liggen klaar. Eerst de steile wand uitknippen. Ik heb aangeleerd om, waar mogelijk, de codes van de handleiding met viltstift op de losgeknipte onderdelen te schrijven; dat voorkomt later onduidelijkheden als 'was dit nu 6/2 of 6/1?' En altijd eerst passen en daarna pas lijmen. Al doende leert men.

Buitenwand

Bij de montage van de buitenwand met de rondgang voor het publiek is het goed opletten dat de minuscule

6. De buitentrommel is op de aandrijving gemonteerd.

7. De motor, printplaat met regelaar, kogellagerring, stangen en schroeven.

8. De grondplaat met motorsteun en bevestigingsnok voor het lager, rondsel en de trommelplaat met het lager en tandwiel.

9. De motor met regelaar is bevestigd, het wormwiel drijft het rondsel aan.

10. Beide trommels zijn in elkaar geschoven. In de ruimte tussen de trommels draaien de magneethouders.

11. De magneethouders zitten op verschillende hoogtes (en dus ook de motoren) en kunnen op diverse plekken worden geplaatst.

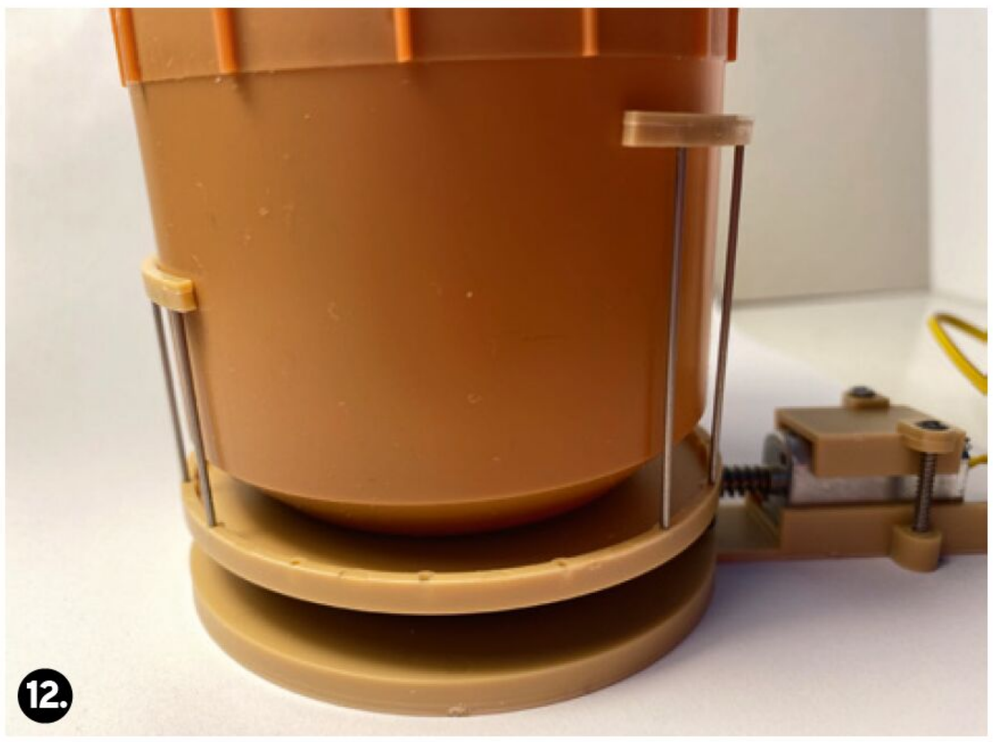
pasnokken in de uitsparingen vallen. Terwijl de gelijmde rondgang ligt te drogen, komen de veertien steunen van de wand aan de beurt. Deze bestaan uit twee met pasnokken aan elkaar te koppelen bouwdelen. De nokken moeten eerst glad worden gevijld, en al werkende valt op dat het model goed is geconstrueerd. Alleen lijkt de ring die aan de uiteindelijke onderzijde wordt gelijmd niet te passen. Na een kritische blik blijkt de buitenwand een minuscule nok te hebben die in de uitsparing van de ring past. De handleiding wijst hier niet op. Maar let op, de ring heeft drie diameters en alleen de kleinste blijkt exact te passen; dit is door de schuifmaat bevestigd. Als de lijm droog is moet een segment van de ring bij de deuropening worden uitgeknipt, anders kan de binnenwand met aandrijving niet in de buitenwand worden geschoven. Aansluitend kunnen de dertien verbindingsstukjes tussen de wandsteunen worden gelijmd. Een waar prutswerk, waarbij de goed doseerbare lijmflacon met langwerpige dunne tuit goed van pas komt. Ook aan de bovenzijde van de steunen bij de rondgang worden verbindingsstrips en rugleuningen gelijmd. Hier bewijst de pincet zijn nut. De volgende stap zijn de lange trappen met leuningen, waarover de toeschouwers omhooglopen naar de rondgang. Daar kunnen ze zich vergapen aan de verrichtingen van de motorrijders in de steile wand »

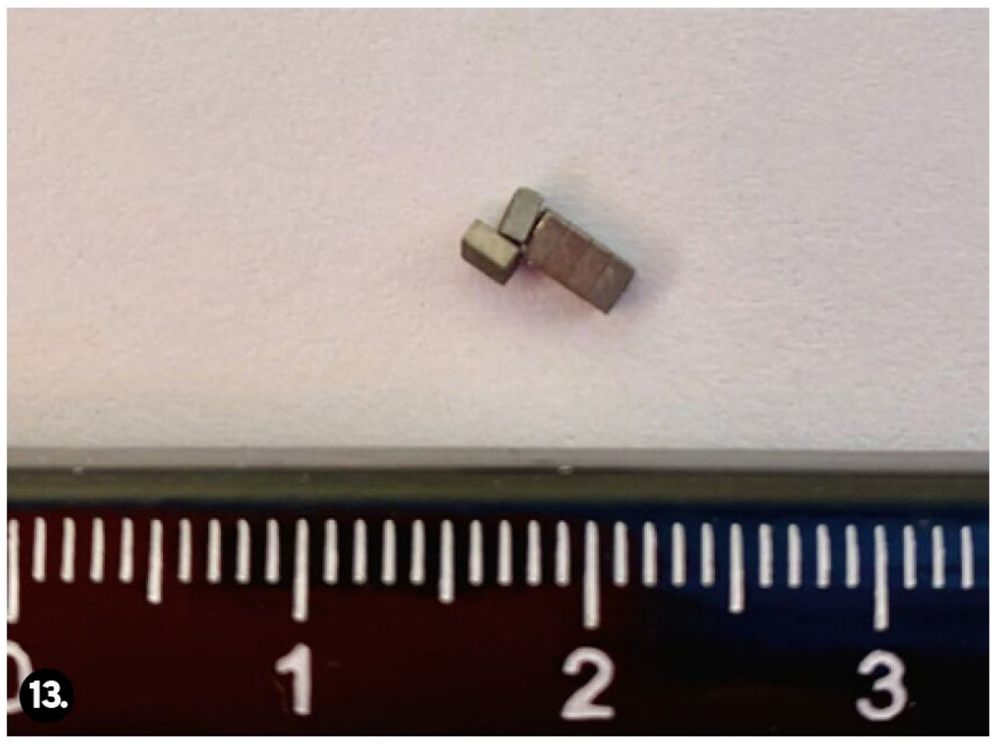
12. De binnentrommel is op de lagering vastgeschroefd. De trommels staan stil, de grondplaat met magneethouders draait tussen beide trommelwanden rond. De motoren glijden over de binnentrommel.

13. De minuscule magneten die de motorfietsen in positie houden.

14. Het principe: de magneten houden motoren op de houders vast. De binnentrommel is ter verduidelijking weggelaten.

15. De onderdelen van de rollenbank, deze zal op het podium publiek gaan trekken.


12.


13.


14.

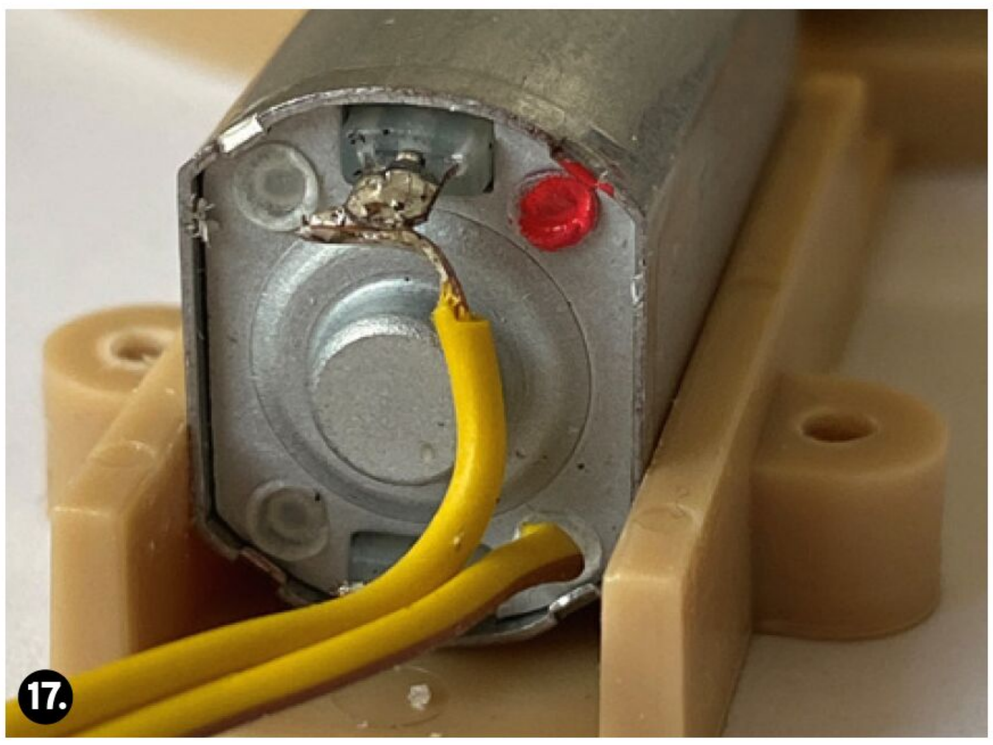

15.

en kunnen ze de uitlaatgassen opsnuiven: iets waar vroeger niet om werd gemaald.

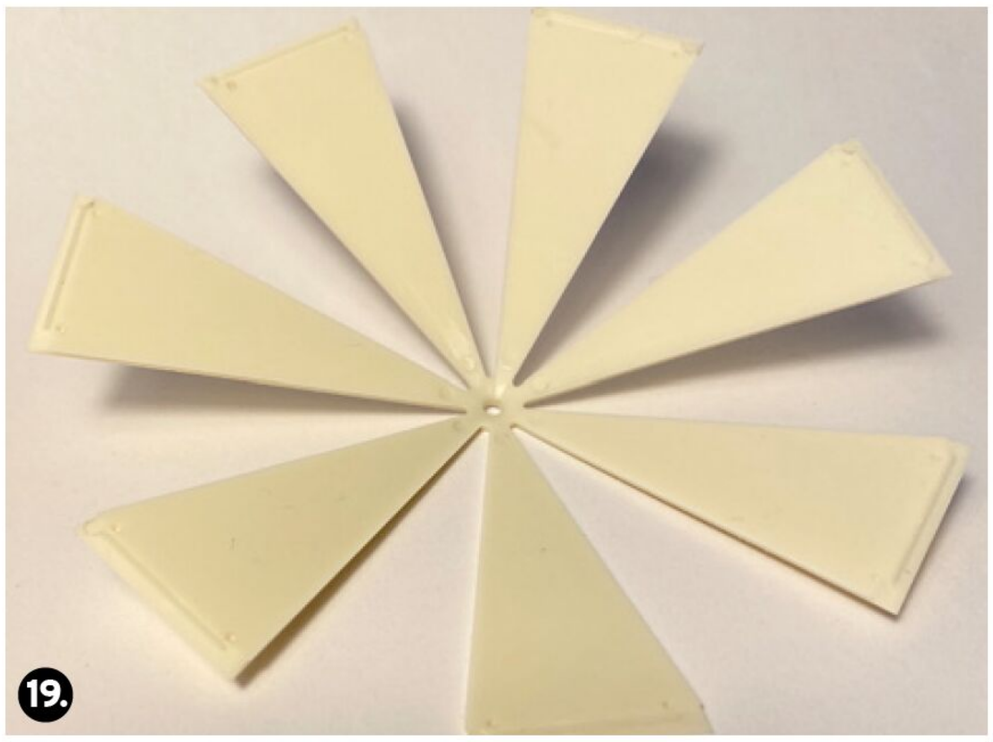
Binnenwand

Op de zichtzijde van de bodem van de binnenwand wordt een ring gelijmd en een sticker aangebracht. Langs de buitenrand passen veertien strips waarop een buizenhek komt, zodat het publiek wel in de binnenwand kan kijken, maar er niet in zal vallen. Ook kunnen de motoren niet uit de steile wand schieten als te fanatiek gas wordt gegeven. De binnenwand met afstandsstukjes past precies in de uitsparingen van de omloop. De kogellagerring wordt in de grondplaat gedrukt. Dop 17 (deze past op de buitenring) druk ik tot de aanslag in het lager; zo nodig de dop met een hamer licht aantikken. Sla, om beschadiging van de kogellagers te voorkomen, niet op de binnenring. De lagerring moet soepel draaien en tot de aanslag in de opening zitten. Vervolgens wordt de schijf met buitenvertanding met drie schroeven op de lager-plaat vastgezet. Deze set komt op de bodemplaat met de motorsteun. Als een metalen as in de uitsparing


16.


17.


18.

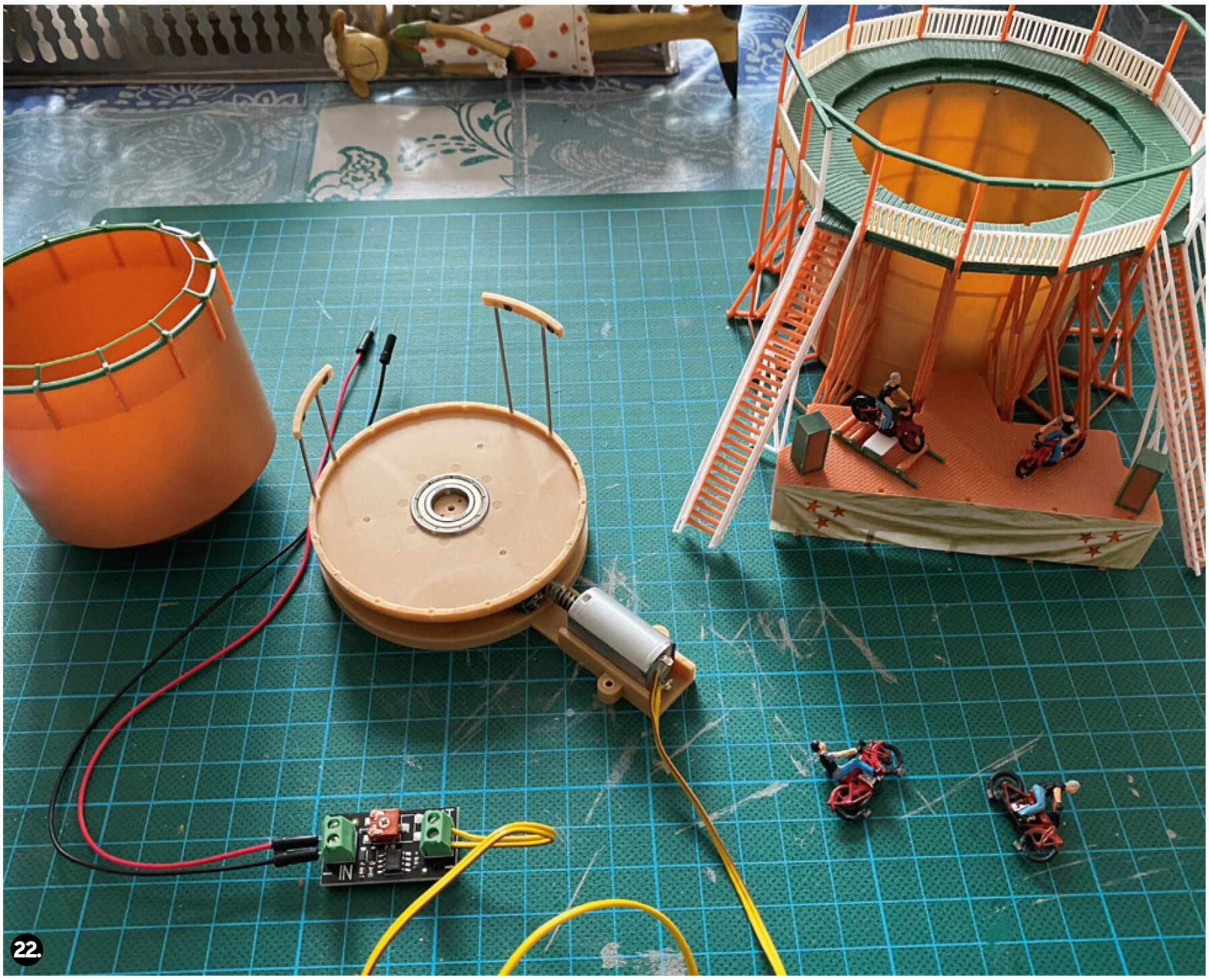

19.



20.



21.



22.

is gedrukt, kan het kleine tandwiel op de as worden geschoven en met een circlip worden geborgd. De schijf met vertanding komt op de bodemplaat. Het lager past op de nok. Daarna gaat de binnenwand op de tandwielplaat, waarbij twee pennen onderaan de binnenwand in de gaten van de nok van de grondplaat passen. De binnenwand wordt met een schroef vastgezet. Het lijkt complex, maar de handleiding geeft voldoende duidelijkheid.

Aandrijving

De motordrome kan proefdraaien, handmatig. De buitenvertanding en het kleine tandwiel draaien, de nokken op de binnenwand vallen in uitsparingen van de omloop die op de buitenwand zijn gemonteerd. Het eureka-moment: ineens wordt duidelijk hoe de steile wand werkt. De beide wanden staan namelijk stil!
Als de motor is geplaatst, drijft deze via het kleine tandwiel de plaat met het grote tandwiel aan. Daarop zijn twee steunen met magneten gelijmd. Door de magneten onder de wielen worden de motoren door het magnetische veld voortbewogen. De handleiding adviseert een speciaal smeermiddel (Faller Teflon 170488, flacon 25 ml, € 9,99) te gebruiken voor de magneten die over de kunststof wand glijden. Van de magneten (2 x 2 mm) moeten dezelfde polen met een viltstift of verfstip worden gemerkt. Ze moeten elkaar aantrekken en niet afstoten, anders vallen de motorfietsen van de steile wand. Daarna worden in »

HET BUIZENHEK VOORKOMT DAT PUBLIEK IN DE STEILE WAND VALT

16. **Het podium waarop de motoren staan warm te draaien en luidsprekers kermismuziek ten gehore brengen.**

17. **De montagepositie van de aandrijfmotor. De bedrading is af fabriek vastgesoldeerd.**

18. **Met losse inlegplaten kan het dak worden gesloten.**

19. **Het slechtweerdak bestaat uit een gietdeel.**

20. **De steile wand is door het gedeeltelijk geopende dak te zien.**

21. **De volgende steilewandshow begint om 13.15 uur. Entree is op eigen risico.**

22. **Voor onderhoud blijven binnen- en buitentrommel en uitdrijving uitneembaar.**



23.



24.

twee gebogen houders twee magneten gelijmd. De houders worden elk met twee metalen staven op de draaiende schijf gefixeerd. Zowel de magneten als de staven zijn met secondelijm vastgezet.
De aandrijfmotor wordt gemonteerd, de spindel krijgt een likje vet uit het meegeleverde doosje waarna de aandrijfplaat erop wordt geplaatst. De binnenwand wordt daarop geschroefd. De banden van de motorfietsen worden over een vijl getrokken, op de platte kanten wordt met secondelijm een magneet geplaatst. Bij het vastlijmen van de magneten op de magneethouders moet de aangebrachte markering zichtbaar zijn, anders blijven de motorfietsen niet tegen de wand hangen. Hier wijk ik iets af van de handleiding: de magneten komen niet onder de motoren, maar op de magneten van de houder. Daar lijm ik de motorfiets op. Het voordeel is dat de magneten van de motor nu een beetje schuin staan en daardoor de ronding van de binnenwand beter volgen.
De paal die in het midden van de binnenwand komt, wordt niet verlijmd. Hij wordt voorzien van (niet werkende) verlichting, luidsprekers, tekstbord en een brandblusser. De paal dient tevens als steun voor het uit zeven driehoekige panelen bestaande dak. Dat steunt op de bovenste railing wordt niet verlijmd zodat de drome voor onderhoud bereikbaar blijft. Panelen om het dak geheel dicht te maken zijn bijgevoegd. Dan staat het publiek droog, maar is het spektakel in de steile wand niet te zien.

Podium

Op het podium - de aandrijfmotor gaat er onder schuil - staan twee motorfietsen te gassen om publiek te trekken. Er staan luidsprekers en er is een klok die aangeeft wanneer het spektakel gaat beginnen. Net echt. Hier kun je lekker hobbyen met kermisgeluiden op een geluidsmodule. Eindelijk is het zover: proefdraaien. De aandrijfmotor wordt aan de print geschroefd. De bruin-gele kabel is de plus voor de voeding met 5 volt gelijkstroom. Het is even zoeken waar de aandrijfmagneten zitten, want die zijn niet meer te zien. Als de motorfietsen vastzitten en de stroom erop staat rijden de motoren hun rondjes tegen de wand. Geinig. Ik mis het geluid van de viertakten, maar na even zoeken op internet zijn ze vlot naar de geluidsmodule gekopieerd. Uitlaatgas, daar begin ik maar niet aan, alhoewel, als ik nu een flesje... Resumé: al met al een leuke bouwdoos. Een prima handleiding van zestien pagina's met duidelijke foto's. Ik tref echter niet de acht figuren aan die in de catalogus worden genoemd. Als liefhebber van weatheren ga ik de attractie nog onder handen nemen. Hij wordt meermalen per jaar opgebouwd, uit elkaar gehaald en vervoerd en heeft dus heel wat te lijden. Van de rijdende motoren en de aandrijving heb ik een filmpje gemaakt. //

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

23. **Na het kopen van een kaartje kan het publiek via de steile trap vanaf de rondgang van de show genieten.**
24. **De Sala motordrome in H0.**

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

De Betuweroute: het mocht wat kosten!

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 testritten op de Betuweroute - of toch niet?

De Betuweroute was jarenlang het (speel)domein van aannemers, fabrikanten en proefritleiders. Niet zo gek, omdat de lijn met een afwijkend beveiligingssysteem en bovenleidingspanning uniek was voor Nederland. Er werden vele duizenden proefritten gemaakt en vaak werden machinisten die normaal gesproken goederentrein reden, voor deze klussen ingehuurd. Ik zou, met een ACTS G1206 als trekkracht, enkele meetritten over de Betuweroute gaan uitvoeren. De rode meet-mP en het meetrijtuig stonden gereed en moesten worden gesleept. Zelfstandig rijden ging vanzelfsprekend niet in verband met de bovenleidingspanning van 25 kV/50Hz. Het was een bitterkoude, vroege ochtend. Vol goede moed ging ik in de duisternis op pad naar Meteren. Daar aangekomen, was een bouwkeet al gevuld met een groot aantal technici. Na een dampende verse bak koffie, ging ik mijn loc prepareren. In Railhobby 454 beschreef ik dat het opstarten van een halfbevroren dieselloc geen sinecure is, dat zelfs risico op forse schade met zich kan meebrengen. Voorzichtigheid en de juiste voorbereidingen zijn dan geboden en dat kost een uurtje extra.

Terwijl ik de klus klaarde, stonden de heren technici vol ongeduld mopperend te wachten. Beter was het natuurlijk geweest als ze een uurtje later waren aangetreden, of ik een uurtje eerder. Na een uur wachten kwam uiteindelijk de ‘Leider der Werkzaamheden’, ofwel de proefritleider aangesjokt: een zeer belangrijk iemand bij dit soort exercities. Hij keek me vanuit de ballast, met veel belangrijk papierwerk in de knuisten, wat bedroefd en bedremmeld aan. Een diepe zucht. “Meester, zet ’m maar weer uit hoor! De klus gaat vandaag niet door. Alle proefritten voor vandaag zijn op de datum voor morgen aangevraagd en de treindienstleiding vertikt het verder nu even de datum op het werkcontract aan te passen.” Zo werd het een kwartiertje later toch nog druk bij het hek van de bouwweg. In de vorst een file van vrolijk wit dampende bestelauto’s van de aannemers en mijzelf, ijlings op weg naar huis! De Betuweroute, het mocht soms wat kosten. //



De testtrein in Meteren op 29 november 2006.

TEKST & FOTO: HANS DE MOOIJ



1.

De toekomst van de DB Baureihe 101

Vanaf 1995 verdreef de Baureihe 101 van de Deutsche Bahn de Baureihe 103 van de sporen. Nu is de tijd gekomen dat op zijn beurt de 101 moet plaatsmaken.

Het op een zijspoor zetten van de locomotieven voor de hoogwaardige reizigersdienst heeft twee oorzaken. Leeftijd is daarvan eentje: de eerste exemplaren zijn inmiddels 28 jaar oud en hebben ruim acht miljoen kilometer op de teller. Hun voorganger, de Baureihe 103, ging er met een vergelijkbaar aantal jaren uit, waarbij moet worden opgemerkt dat de 103'en het grootste deel van hun bestaan treinen hebben getrokken waarvoor ze niet waren ontworpen, met overmatige slijtage als gevolg. Dat ligt bij de 101'en anders; die zijn specifiek geconstrueerd voor de hen toebedachte taken. Wat daarnaast meespeelt, is de slinkende behoefte aan locomotieven bij DB Fernverkehr.

Sloop of tweede leven

Van de tussen 1995 en 1999 door Adtranz gebouwde 145 locomotieven Baureihe 101 waren er in januari nog 126 bij DB Fernverkehr in dienst. Ze worden nu ook ingezet voor tweederangs taken: verwarmings- of rangeerlocomotief, afsleephulp of voor leegmaterieelritten. Van het overschot aan 101'en wordt gebruik gemaakt door een aantal treinen met een locomotief voor en achter te rijden in de strijd tegen dalende


2.

punctualiteitscijfers in het Duitse langeafstandsvervoer. Vijftien locomotieven zijn gesloopt, zestien staan terzijde in afwachting van een koper, de gang naar de sloper of terugkeer in dienst. Vier exemplaren hebben al zicht op een tweede leven. De 101 020 heeft de interne overstap naar DB Systemtechnik gemaakt en RDC Deutschland, dochteronderneming van een Amerikaans bedrijf, heeft de 101 027 en 031 gekocht, met een optie op nog drie exemplaren. RDC is, via dochtermaatschappijen, het bedrijf achter onder andere de autoslaaptreinen tussen Hamburg en Lörrach en de blauw-rode slaaprijtuigen van BahnTouristikExpress. Er gloort dus hoop voor een nieuwe toekomst in het reizigersverkeer. De vierde loc is de 101 001 die onlangs is overgedragen aan het DB Museum. De machine krijgt de oorspronkelijke beschildering in oriëntrood, maar met witte balkjes in plaats van het bekende slabbetje, terug. De eerste drie 101'en kwamen destijds in dit kleurenschema in dienst.

Kantelpunt

Voor de overige locomotieven zou 2023 het kantelpunt moeten worden. De ICE-vloot wordt steeds verder uitgebreid zodat gaandeweg meer getrokken treinen verdwijnen; op dit moment stromen treinstellen van de vierde generatie in groten getale in. Dit maakt forse aantallen rijtuigen overbodig en dus ook de bijbehorende tractieleveranciers. Van deze IC1, zoals de huidige vloot enkeldeks-Intercity-rijtuigen van DB genoemd wordt, dateren de oudste uit de jaren tachtig. De inzet van deze rijtuigen is nog voorzien tot 2030. De komst van Kiss-treinstellen, afkomstig van de Oostenrijkse Westbahn, heeft eveneens invloed op de inzet van intercitymaterieel. De overname van deze treinstellen had primair als doel ze uit handen van concurrenten te houden. Het in dienst nemen van dubbeldeksintercity's met locomotieven Baureihe 146[5] en 147[5] had wel »

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

DE BAUREIHE 101 VERDWIJNT LANGZAAM UIT BEELD


3.


4.

1. De serie 101 wordt veelvuldig als reclameobject gebruikt. DB 101 005 met IC naar Berlijn in Salzbergen, 15 mei 2022. (foto Edwin Mos)

2. De eerste drie 101'en kwamen in het oriëntrood in dienst. 101 002 met een IC bij Nörten-Hardenberg, 21 februari 2007. (foto Raymond Kiès)

3. InterCity 118 'Bodensee' van Innsbruck naar Münster bij Bornheim achter de 101 100, 5 juli 2022.

4. Ter gelegenheid van vijftig jaar Intercity ontving de 101 013 het huidige IC-kleurenschema. Op kop van trein 2046 van Hannover naar Keulen wordt Stadthagen gepasseerd, 4 maart 2022.


5.

directe gevolgen voor de IC1-treinen. Tenslotte worden getrokken treinen gaandeweg vervangen door gemoderniseerde en van twaalf tot negen rijtuigen ingekorte ICE1-treinstellen. De motorwagens Baureihe 401 worden bij Talbot in Aken voorzien van IGBT-halfgeleidertechniek zodat ze nog minimaal tien jaar meekunnen. Saillant detail: de ICE1-motorwagens zijn ouder dan de 101'en. Volgens de huidige plannen rijdt in 2025 de laatste 101 bij DB Fernverkehr, hoewel er nog steeds locomotieven revisies ondergaan. Het oorspronkelijke idee, overbodige 101'en door te schuiven naar de goederendienst, is verlaten.

Vervanging

Er is echter nog een aantal stappen nodig om de 101'en binnen enkele jaren uit te rangeren. De vraag is ook of het tijdschema reëel is. Dat hangt vooral af van de instroom van de 23 door Talgo te leveren ICE L-treinstammen, bestaande uit zeventien rijtuigen, die al behoorlijk vertraagd is. De ICE L (de L staat voor 'low floor', barrièrevrije instap) is bedoeld als rechtstreekse vervanging van de IC1-treinen. Hieronder zijn op internationaal vlak de Intercity's (Amsterdam -) Bad Bentheim - Berlijn te noemen, waar de 101'en in december 2023 worden vervangen door Vectrons die NS zal leasen. Deze maatregel is dus tijdelijk. Ook de Intercity's naar bijvoorbeeld Oberstdorf en Sylt worden in de toekomst met ICE L-materieel gereden. Voor deze treinen is voor de 101 geen rol meer voorzien; de ICE L krijgt eigen bicourante locomotieven Baureihe 105 (15 kV-wisselspanning/1500 volt gelijkspanning), die overigens alleen elektrisch kunnen rijden. Voor de niet-geëlektrificeerde baanvakken heeft DB Fernverkehr bij Siemens 21 Dual Mode-Vectrons besteld, die feitelijk als vervanging van de Baureihe 218 kunnen worden gezien.



6.



7.

De Eurocity's tussen Duitsland en Zwitserland worden vervangen door zowel ICE's als treinstellen van de Zwitserse SBB; voor de uit ÖBB-rijtuigen bestaande Intercity's 118/119 tussen Münster en Innsbruck wordt in de toekomst een beroep gedaan op de Oostenrijkse spoorwegen, die ruim in de locomotieven zit.
Wat voor de 101'en dan nog resteert, is een aantal NightJet-verbindingen. Naar verwachting worden hiervoor locomotieven van externe partijen betrokken of wordt het rijden van nachttreinen door DB Fernverkehr afgebouwd. Ongetwijfeld zullen zich nog andere kopers melden voor één of meerdere locs Baureihe 101; de toekomst zal leren in welke kleurenschema's we de 101 nog kunnen verwelkomen. //



8.



9.

5. Geduwd door loc 101 067 passeert een IC1-stam, met voorop een stuurstandrijtuig type Bpmb-zf297, bij Hasbergen op 25 februari 2021.

6. De IC1 wordt op trajecten zonder bovenleiding vooral door de Baureihe 218 getrokken. DB 218 322 en Railsystems RP 218 490 met een IC bij Klanxbüll; het meevoeren van een 101 is hoogst ongebruikelijk, 20 september 2020. (foto Raymond Kiès)

7. De ICE4 draagt in sterke mate bij aan het overbodig raken van de Baureihe 101. Van treinstel 9039 wordt de frontruit in Zürich Hauptbahnhof gewassen, 30 april 2022.

8. Hoe lang de 101 het nog volhoudt, hangt in sterke mate af van de levering van de ICE L-treinstammen. (fotomontage DB)

9. Siemens levert Dual Mode Vectrons om de ICE L op niet-geëlektrificeerde trajecten te trekken. (fotomontage Siemens)



Mijn Railhobby

In het Railinterview wordt een modelbaan of diorama van een lezer of modelbouwclub getoond. Dit kan inspiratie voor uw baan geven. In deze aflevering stellen wij de modelbaan van Claudius Teijgeler aan u voor. Hij is al decennialang liefhebber van schaal 1:120, Table Top, afgekort TT. Onder het motto 'niet te groot, niet te klein' kan daarin op een beperkt oppervlak een complete modelbaan worden gebouwd.

Hoe bent u met de modelspoorhobby begonnen?
"Mijn eerste treinbaan, een railovaal van Rokal, kreeg ik toen ik zeven was. Veel ruimte voor de modelbaan was er niet, zodat schaal TT een prima alternatief was. Met mijn jongere broer heb ik de baan telkens verder uitgebreid. Na de BR 89.0 uit de startset volgden de E 10, de BR 03, de Pruisische T3 en dieselloc V 60."

Hoe is de verkrijgbaarheid van TT?
"Met het faillissement van Rokal in 1969 waren we al snel aangewezen op tweedehands materiaal. Tot in 1978 Railhobby in winkel ligt: in één van de eerste nummers staat een advertentie van VMHC, waar naast restanten Rokal-materiaal het complete assortiment van Berliner TT Bahnen uit de DDR werd aangeboden. Dat gaf de hobby een nieuwe impuls."

Hoe zit het met Nederlandse modellen?
"Met het huidige aanbod kun je in TT prima aan de slag. Als ik nu zou beginnen, zou ik een bepaald tijdperk aanhouden en de baan digitaliseren. Rijden naar Nederlands voorbeeld is door het beperkte aanbod

lastig. PSK in Haarlem levert enkele modellen naar Nederlands voorbeeld. Niet alle modelspoorwinkels hebben TT in het assortiment. Van de merken die in de meer gangbare schalen actief zijn en ook in schaal 1:120 produceren, kan TT meestal wel worden besteld. Daarnaast zijn er webshops. Voor figuren is Noch de aangewezen leverancier. Een gemis is een breder aanbod aan personen- en vrachtwagens, hierin doet TT duidelijk onder voor de andere schalen."

Kunt u uw railplan beschrijven?
"Mijn baan is feitelijk een dubbelsporige acht, met bij het station de mogelijkheid om van spoor te wisselen of het kopspoor met goederenloods te bedienen. Ik houd geen specifiek tijdperk aan en heb me niet op een bepaald land vastgelegd. Toen ik met de hobby begon, was er weinig beschikbaar. Het meeste materieel is dan ook naar voorbeeld van de DB, DR en de ČD vanaf tijdperk IV."

Hoe wordt de baan bestuurd en beveiligd?
"Sinds tien jaar zijn de meeste locomotieven voorzien van een decoder. Ook de wissels worden aangestuurd via de Ecos-centrale van ESU, maar verder is er geen specifieke beveiliging. De plaatsing van de seinen (Viessmann) is nog niet optimaal. Deze ga ik meer in overeenstemming met de werkelijkheid brengen."

Blijft het landelijke karakter behouden?
"Ik heb het bewust niet volgebouwd, een landelijk karakter heeft mijn voorkeur. Tussen de veelal Duitse bebouwing staat een Nederlands dijkmagazijn, deze bouwplaat kregen de leden van de modelspoorvereniging TT Nederland bij het veertigjarig jubileum van de vereniging. De dwarsligger-faunapassage heb ik naar het voorbeeld in de spoorlijn bij het Naardermeer gemaakt."

Waarom oogt het station als een ruïne?
"Het stationsgebouw is van Auhagen, het station Klasdorf aan de spoorlijn Berlijn - Dresden. Een zoektocht op internet leidde naar een foto van rond 2012 met een in verval geraakt stationsgebouw. Dat heb ik inclusief de planken voor de ramen nagebouwd. Evenals de andere bouwwerken is het geweatherd. »


2.


3.


4.



5.

1. Het hart van de baan: het stationsemplacement.
2. Een Regioshuttle van de Ostdeutsche Eisenbahn. In de verkeerstunnel zelfs graffiti.
3. Het is hard trekken aan de palletheffer op de dijk bij het dijkmagazijn.
4. Een stukje Oost-Duitse idylle.
5. De 'Sebnitz' is losgekomen van de steiger op de teloorgegane TT-demobaan.

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** CLAUDIUS TEIJGELER



6.



7.


8.

Inmiddels is het stationsgebouw uit 1875 gerenoveerd en wordt het als café en vakantiewoning gebruikt. Treinreizigers moeten het met een abri doen.”

Waar bent u het meest trots op?

“Dat ik TT zo lang trouw ben gebleven, ondanks alle ups en downs van deze schaal. Maar ook op mijn voet/fietsveerboot ‘Sebnitz’, waarvan het voorbeeld op de Elbe vaart. Op basis van foto’s van het voorbeeld en de lengte- en breedtematen heb ik met mijn zoon met een 3D-printer een model in 1:120 gemaakt. De foto van de TT-boot is op de teloorgegane ‘Elbe Bahn’ gemaakt, destijds de 1:120-baan van modelspoorvereniging de Hoekse Lijn. Het oude Rokal-materiaal heeft een plek gevonden in de vitrine.” //

6. Niet alles bij het station maakt een verwaarloosde indruk.

7. De stilte in Klasdorf wordt doorbroken als een ‘Ludmilla’ BR 232 voorbij dendert.

8. De bouwkit van station Klasdorf is aangepast naar de situatie anno 2012.

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

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,

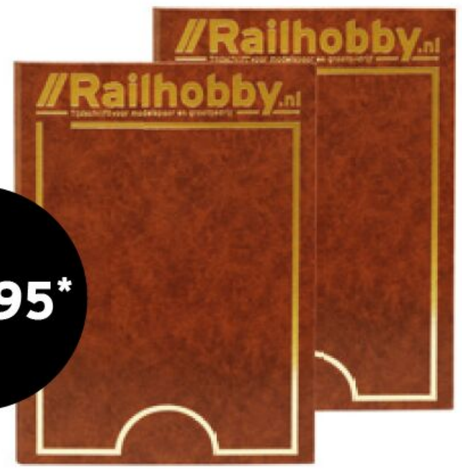
N-SPOORSTORE.NL

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




Panzer-Shop.nl

Nu 10% korting met de code '"Railhobby"!
Voor al uw scenery in N & H0.

PEPERKAMP
IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



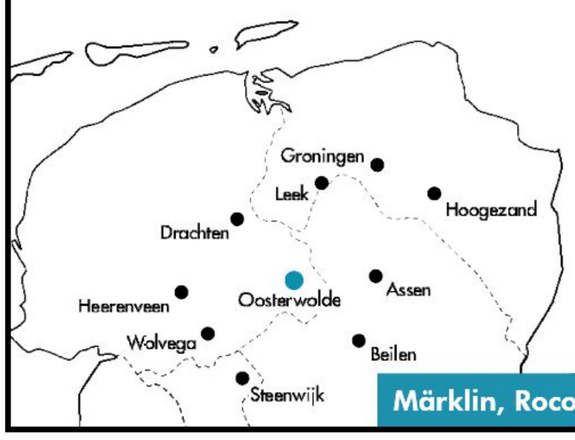


VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

märklin FALLER TRIX BUSCH
kibri VOLLMER NOCH PIKO

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

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

Modelnieuws

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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'.

Peter's Modelbouw

H0. De Werdauer Waggonfabrik bouwde tussen 1903 en 1907 achttien tweeassige fecaliënwagens die door de Leipziger Dünger-Export-Aktiengesellschaft en de Döbelner Chemische Fabrik Oscar Greiner werden gebruikt. Het model van de DRG 550 340 is als bouwpakket (€ 157 plus € 12 voor de decals) en gebouwd (€ 395) leverbaar. Het model is grotendeels gemaakt van geprinte 3D-delen. In Railhobby 459 komen we uitgebreid op dit markante model terug.-GF



PETER'S MODELBOUW: DRG-fecaliënwagen.



1.



2.

Faller

H0. In de driestandige, 69,5 cm lange rijtuigloods kan draaistelmaterieel worden gestald of onderhouden. De loods heeft beweegbaar uitgevoerde deuren aan beide kanten; de loods kan in halve lengte worden gebouwd (120082, € 99,99, tp. II). Het stadspand heeft een natuurstenen plint, gestucte gevel en in vakwerk uitgevoerde dakopbouw met pannendak. De inspringende voor- en achtergevels maken het 22 cm hoge pand extra attractief (130647, € 79,99, tp. I).-DH

1. **FALLER: stadshuis.**

2. **FALLER: rijtuigloods.**



HERPA: Iveco S-Way Shell.

Herpa

H0. De op LNG rijdende Iveco S-Way ND kan met een tankoplegger van Shell worden ingezet, het betreft een eenmalige oplage (315685, € 44,95, tp. VI). Het voorbeeld van de wijnrode Roman Diesel 6x4-trekker is vanaf 1971 gebouwd en gerelateerd aan de MAN F8 (310567-003, € 18,95, tp. IV). Knutselaars kunnen kiepwagens met een hydraulische kraan met tweeschalige grijper uitrusten (054294, € 16,95). De legergroene Mercedes-Benz Axor driekantenkipper wordt door de Bundeswehr ingezet (746946, € 29,95, tp. VI).-DH



HERPA: Bundeswehr MB Axor.

Tillig

H0. Het tweeassige stalen rijtuig C1 31 met licht aflopend tondak werd door de DRG in lokaaltreinen gebruikt. Diverse onderdelen moeten zelf worden aangebracht (74787, € 37,50, tp. II). Dit materieeltype is ook in DR- en DB-uitvoering leverbaar. Bij de tweeassige DRG-kalkwagen wordt een handvol handgrepen voor zelfmontage meegeleverd (76675, € 39,50, tp. II). De beide tweeassige koelwagens zijn bij de Deutsche Bundesbahn geïmmatriculeerd, maar in gebruik bij de FFA, het Franse bezettingsleger in Duitsland. Het gaat hierbij om een eenmalige set (70057, € 82,10, tp. IV).-SF

»



TILLIG: C1 31-rijtuig en kalkwagen, beide van de DRG.



1.

Märklin

H0. Een oldtimer eloc van de Zwitserse SBB vervult de hoofdrol in dit nieuwsoverzicht. De lichte sneltreinloc Ae 3/6 I 10703 heeft een metalen kap, uitschakelbare cabine- en machinekamerverlichting en aan beide kanten Zwitserse frontseinen. Het 169 mm lange model heeft een voor een elektrische locomotief bijzondere asindeling (2'Co1'). Veel aandacht is besteed aan de afwerking van de daktuin (39360, € 469, tp. III). In samenwerking met Preiser en Busch is een complete trein van Circus Busch uitgebracht. Deze bestaat uit vier DR-rongenwagens van drie verschillende types, beladen met een Fortschritt ZT 304-tractor, twee woonwagens, een materiaalwagen en twee verblijfswagens voor de roofdieren die het vroegere DDR-staatscircus tijdens voorstellingen aan het hoog-geëerde publiek liet zien (45040, € 289, tp. IV). De 59,5 cm lange set kan worden gecompleteerd met een rongenwagen die met een Wartburg 353 Tourist en een woonwagen is beladen (45041, € 75,99).

Prototypen

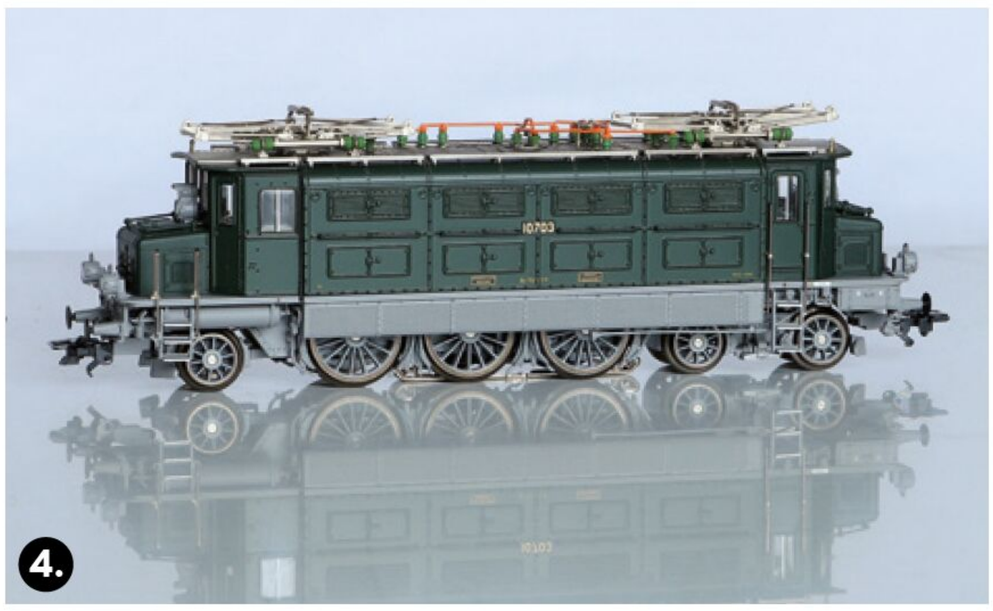
Vlak voor de deadline van dit nummer kon de redactie de handmonsters van de belangrijkste nieuwe Nederlandse modellen bij De Kleine Benelux, dealer voor Nederland, in ogenschouw nemen. Deze zomer wordt de driedelige KLM-variant uitgeleverd, gevolgd door de geel-blauwe driedelige 4015. Volgens Huub van den Burg is de belangstelling voor zowel de Märklin- als de Trix-Koploper groot. "Dan blijkt dat we een eigen doelgroep hebben die zich niet laat leiden door soortgelijke modellen van andere merken. Daar komt bij dat het om gedigitaliseerde treinstellen gaat." De beide prototypes zagen er op het oog strak uit, waarbij de blauwe kleur enigszins mat was aangebracht; dat zal bij de productiemodellen ongetwijfeld nog veranderen. In Meppel was ook de NS 1114 te zien, een zwaar, metalen retromodel dat begin jaren zestig de catalogus sierde. Ofschoon het toen om een interpretatie van een Franse BB-loc en een Nederlandse 1100 ging, is er veel animo voor het retromodel. "Het is frappant", aldus Huub van den Burg, "dat er weer vraag is naar M-rails. Dat komt door de modelbouwprogramma's op de tv die we hebben gesponsord. Heel wat mensen herinnerden zich dat ze die op zolder hadden liggen."-GF



2.



3.



4.

1. **MÄRKLIN: een deel van de Circus Busch-set.**
2. **MÄRKLIN: prototypen NS Koploper.**
3. **MÄRKLIN: retro NS 1114.**
4. **MÄRKLIN: SBB Ae 3/6 I.**

Preiser

H0. Met de rubberboot met buitenboordmotor en peddels kunnen vier personen een tochtje maken (10765, € 24,69). De ijsverkoper (29116, € 7,45) uit de Exclusief-serie zal op meer waardering van het publiek kunnen rekenen dan de op Louis de Funès gelijkende gendarme uit St. Tropez (29114, € 4,35). Een prettige thuiskomst geniet de man die na een zware werkdag door zijn vrouw of vriendin wordt verwelkomd (28182, € 8,19). Bij natuurrampen of zware ongevallen kan de 52 figuren en een brancard tellende set van pas komen. U kunt er uw schilderkunsten op uitleven (16362, € 19,69, tp. VI).-DH



1. **PREISER: 3x Exclusief-serie.**



2. **PREISER: dinghy met opvarenden.**

Schuco

H0. De UTF 5t 6x6 met huif van de Bundeswehr is in camouflagekleuren gehouden (26593 € 29,99, tp. VI). De Citroën 2CV (26700, € 11,99, tp. IV-V) staat in het donkerrood in de showroom, in model is de wat snellere groene Porsche 911 Carrera 3.2 Targa voor dezelfde prijs leverbaar (26703, € 11,99, tp. IV).-DH »



SCHUCO: UTF 5t 6x6.



SCHUCO: Citroën 2CV en Porsche 911 Carrera.

MULTICAR M22 MET NALOPEND WIELSTEL EN VERSTELBARE DISSEL



1.


2.


3.

Auhagen

H0, TT, N. De rivier bestaat uit hoogwaardig bedrukt papier en een transparante folie met golfslag. Uit de drie delen van elk 70 x 50 cm kan een natuurlijke waterloop worden samengesteld (76965, € 45,50). Multicar M22 heeft voor het vervoer van lange objecten een nalopend wielstel met een in lengte verstelbare dissel (41677, € 32,90).

TT. Met een apart leverbare motor kan het waterrad van de oude oliemolen worden aangedreven. Deze kan in het 17 x 11 cm metende pand worden ondergebracht (13353, € 28,50).-DH

---

1. AUHAGEN: oliemolen met waterrad.

2. AUHAGEN: Multicar M22 met naloopwielstel.

3. AUHAGEN: motor met USB-aansluiting.

4. AUHAGEN: het middelste deel van de rivier.


4.

Neurenbergnieuws

Van een aantal fabrikanten ontving de redactie de gegevens van de nieuwe modellen nadat Railhobby 457, de Noviteitenspecial 2023, was afgesloten. Een selectie van dit nieuws vindt u op pagina 79 t/m 83.

Diecast Masters

H0. Het brede schuifblad van bulldozer Cat D5 LGP VPAT is voor transport over de weg gedeeltelijk inklapbaar. Ook in model is dit mogelijk, zodat de machine met een dieplader naar de volgende klus kan worden overgebracht. Van graafmachine Cat 395 is een handmonster beschikbaar. De Caterpillar-modellen zijn merendeels in metaal uitgevoerd.-DH



DIECAST MASTERS: Cat D5 LGP VPAT.

Heki

H0, N. Aan het omvangrijke assortiment bomen worden sets met nieuwe exemplaren toegevoegd. Berkenbomen verschijnen in twee hoogtes: 13 cm (voor H0 en N) en 18 cm (H0). Nieuw is een set met dertig naald- en loofbomen met hoogtes van 5 tot 18 cm, dus voor meerdere schalen geschikt. Als u alleen loofbomen wilt planten, is er de set met 27 bomen van 11 tot 14 cm. Met zeven struiken tellende set kan lage begroeiing in twee tinten groen worden aangebracht, de hoogtes variëren van 6 tot 8 cm.-TO »



1. **HEKI: gemengd bos met naald- en loofbomen.**



2. **HEKI: set met loofbomen.**

Epoke

H0. Het Deense bedrijf presenteert een twaalf-meterdraaischijf voor het twee- en drierailsysteem. De waterkraan naar DSB-voorbeeld en de brand-kranen zijn in 3D-print gemaakt.-DH



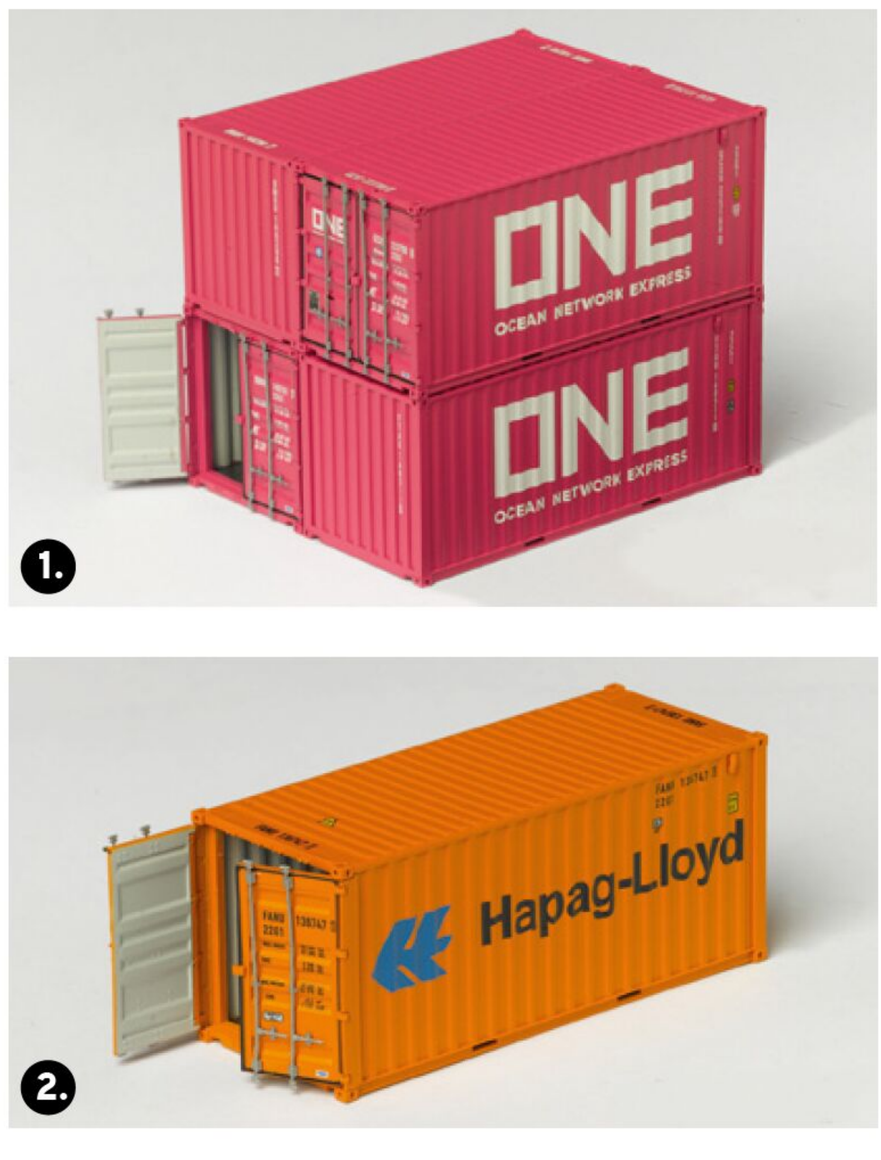
EPOKE: brandkraan.



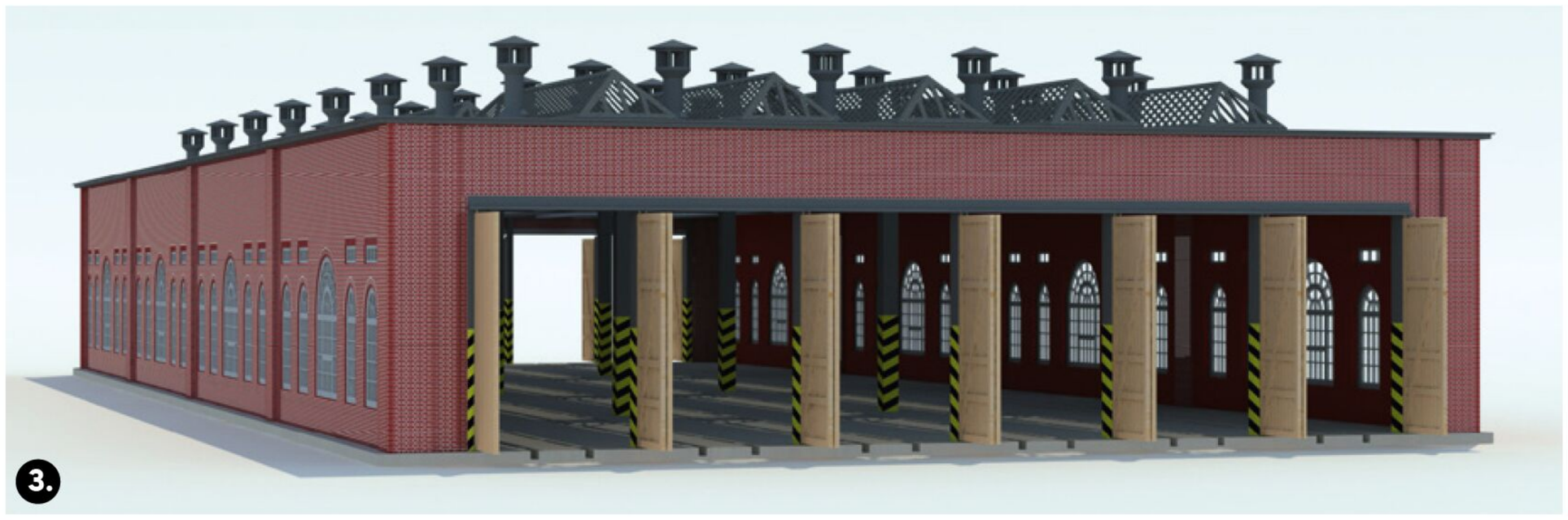
EPOKE: twaalfmeterdraaischijf.

Rocky-Rail

H0. De zesstandige locloods van Jemelle is eerdaags als lasercut bouwkit leverbaar. Het 41,5 x 36,2 cm metende gebouw kan tot twaalf sporen worden uit-gebreid, de breedte komt dan op 83 cm. Van de con-tainers van het door Rocky-Rail vertegenwoordigde PT Trains kunnen de deuren worden geopend. De deurgrendels zijn apart aangebracht, de containers zijn rondom bedrukt. Het assortiment wordt uit-gebreid met containers van onder meer Evergreen Hapag-Lloyd, One en Touax165.-DH



1. **ROCKY-RAIL: 20 ft containers.**
2. **ROCKY-RAIL: Hapag-Lloyd 20 ft.**
3. **ROCKY-RAIL: locloods Jemelle.**





1.



2.



3.

Jägerndorfer

H0. De ÖBB-treinstellen serie 5045/5145 ‘Blauer Blitz’ worden dit jaar als twee- en vijfdelig treinstel uitgeleverd (tp. III-IV). De vierassige ÖBB-dieselmotorwagen serie 5044 (tp. IV) kan ook als BBÖ VT 44.19 (tp. II-III) en DR VT 922 (tp. II) worden ingezet. ÖBB-eloc serie 1163 met middencabine wordt met het oude (tp. IV) en nieuwe logo (tp. VI) uitgebracht. ÖBB-dieselloc serie 2068 komt met het oude (tp. IV) en nieuwe logo (tp. V-VI) en met schuine witte strepen als Rail Cargo Carrier 409 voor inzet in Hongarije (tp. VI). De H0-modellen zijn voor het twee- en drierailsysteem beschikbaar, zowel analoog als met sound. »

1. JÄGERNDORFER: Rail Cargo Carrier 409.

2. JÄGERNDORFER: ÖBB 1073 met koppelstangen, schaal N.

3. JÄGERNDORFER: dieselmotorwagen ÖBB-serie 1044.

4. JÄGERNDORFER: ÖBB 1163 met middencabine.

DE OOSTENRIJKSE FABRIKANT IS GESPECIALISEERD IN MODELLEN NAAR VOORBEELD UIT EIGEN LAND



4.

Jägerndorfer

N. ÖBB ‘Blauer Blitz’ komt als twee-, drie-, vier- en vijfdelig treinstel. De vorig jaar aangekondigde Oostenrijkse 1’C1’ -eloc zal in diverse varianten beschikbaar komen, zoals BBÖ 3319 (tp. II), ÖBB-serie 1073 (tp. III-IV) en DR E 33 (tp. II).-TO

ÖBB BAUREIHE 5054 ‘BLAUER BLITZ’ ALS KORT EN LANG TREINSTEL



JÄGERNDORFER: ÖBB-treinstel 5054 ‘Blauer Blitz’, schaal N.



1.

Liliput

H0. DB-dieseltreinstel BR 628.0 staat met Scharfenbergkoppelingen en met klassiek stoot- en trekwerk op de rol; een luidspreker en binnenverlichting zijn standaard. De vierassige bovenleidingmontagewagen serie 704 komt in de uitvoering van de Bundesbahn en Deutsche Bahn. De tweeassige rangeerloc serie 2060 kan in diverse uitvoeringen van ÖBB en particuliere maatschappijen aan de slag. De reeks DB-grootvolumewagens Hbbks wordt uitgebreid met een set van Isover G+H en een licht vervuilde van Otto Reitbodensysteme.



2.



3.



4.



5.

H0e. De ‘Dampfzug der Murtalbahn’ bestaat uit stoomloc U11, een salon-, bar- en twee personenrijtuigen en een dienstwagen. Daarnaast twee vierassige rijtuigen van de Zillertalbahn, waaronder een tijdperk IV-uitvoering, en twee tweeassige rijtuigen van de Steyrtalbahn.
N. Driedelige goederenwagensets komen als Tchibo-Zug en in NVAG-uitvoering, de grootvolumewagen Hbbks van Isover G+H en, licht vervuild, van Otto Reitbodensysteme. Een gesloten goederenwagen is omgebouwd tot koelwagen van de Kulmbacher Mönchshofbrouwerij. De vierassige platte wagens van de DR en de Bundeswehr zijn voor zware transporten bedoeld.-RB //

1. **LILIPUT: koelwagen Kulmbacher Mönchshof-brouwerij.**

2. **LILIPUT: smalspoorstoomtrein Murtalbahn.**

3. **LILIPUT: platte wagens type SSy.**

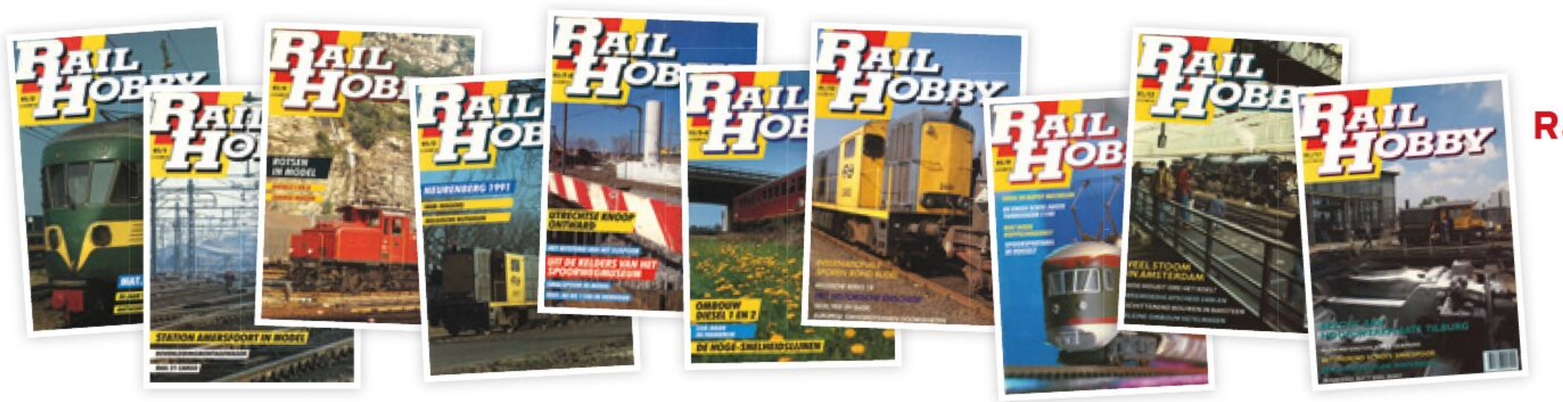
4. **LILIPUT: DB 628.0 met Scharfenbergkoppeling.**

5. **LILIPUT: grootvolumewagens van G+H Isover.**

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

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1981 en vanaf 1988 tot heden.
Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 310 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 46 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

Deel 2
van 2

De Koploper van DE INTERCITYDIENST

DEEL 2: MODERNISERING, SCHADES EN EXPLOITATIE

In het eerste deel van dit tweeluik over het ICM volgden we de weg die is afgelegd van de eerste plannen via de protoserie naar de grote serie treinstellen die al veel jaren de basis vormt voor de traditionele intercitydiensten van NS. Met name de doorloopkop en het daardoor wat futuristische uiterlijk kon jarenlang op grote waardering rekenen van reizigers en personeel. In dit deel zien we hoe het verder ging met de ICM-treinstellen.



1.

De ‘Koplopers’ kregen vanaf eind 1993 baanruimers, waardoor het uiterlijk van de koppen veranderde. Al vroeg was gebleken dat het ICM bij aanrijdingen met wegverkeer makkelijk ontspoorde; de treinstellen werden als het ware uit het spoor getild, soms met grote gevolgen. Voordat werd overgegaan tot het aanbrengen van baanruimers, was een aantal proefnemingen gehouden. In het najaar van 1986 bijvoorbeeld reed de 4042 met experimentele beplating onder een kop. Toch zou het nog een aantal jaren duren voordat daadwerkelijk tot actie werd overgegaan.
Op 30 november 1992 waren de 4224 en 4038 betrokken bij het ernstige ongeval in Hoofddorp. De treinstellen waren onderweg van Amsterdam naar Vlissingen toen ze met te hoge snelheid een vanwege werkzaamheden verlegd stuk spoor bereden. De trein ontspoorde en de sBFk 4224 werd zwaar beschadigd. Meerdere reizigers uit dit rijtuig overleefden het ongeluk niet. Talbot leverde in aansluiting op de lopende productie van de laatste viertjes een nieuwe sBFk waardoor het treinstel terug in dienst kon.



2.

In 1996 werd het Bm-rijtuig van de 4231 voorzien van een eerste klasse interieur om meer capaciteit te bieden in de bekende ‘ambtenarentrein’ 501/502 Den Haag - Groningen v.v. Het stel kreeg hierbij het nummer 4444. Na een aantal jaren verviel deze inzet en werd het Am-rijtuig gedeclasseerd; pas bij de modernisering kreeg het stel het nummer 4231 terug.

Doorloopkoppen gaan dicht

Het ICM stamt uit de tijd dat er nog treinen reden in het groen, blauw en rood, maar het is nimmer als ouderwets beschouwd, of zelfs teruggezet naar minderwaardigere diensten. Toch ontkwam ook de ‘Koploper’ niet aan ouderdomsverschijnselen met de bijbehorende slijtage en de daardoor groeiende behoefte aan een opknapbeurt. Het ICM trok na de eeuwwisseling nog steeds zijn baantjes in grotendeels dezelfde diensten als waarin het in dienst gekomen was, met name de traditionele Noord-Oost-verbindingen. Hoewel nooit helemaal vrij van storingen, bleven de doorloopkoppen hun werk doen. Uit voorzorg werd doorgaans in de wintermaanden niet ‘doorgekoppeld’. Het verzelfstandigde NS Reizigers was zich echter meer dan vroeger bewust van kosten versus baten en dat ging in toenemende mate ten koste van de dienstverlening. In dat kader trok men de conclusie dat het onderhoud van de doorloopkoppen te duur was. Bovendien was de railcatering die veel van de doorloopverbinding gebruik maakte, al grotendeels wegbezuinigd. Tenslotte werd in de nieuwe dienst- »



3.

1. **Als gevolg van personeelstekort bij NS op 13 augustus 2022 was de treindienst Zwolle - Roosendaal ingekort tot ’s-Hertogenbosch. De ICMm-treinstellen 4235 en 4076 kwamen daarbij als IC 3671 uit Zwolle over de Rijnbrug bij Driel. (foto Sander Broerse)**

2. **De reden voor het aanbrengen van baanruimers bij ICM was het lanceren bij aanrijdingen. Dit gebeurde op 1 april 1988 ook met een trein bestaande uit de 4006 en 4004 bij Hekendorp. (foto Raymond Kiès)**

3. **Ook enkele reclamestellen kregen nog baanruimers. ICM 4050 met De Lage Landen-reclame in station Heeze op 27 augustus 1995.**

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

4.



5.



6.

regelingsopzet vanaf 2006 veel minder gecombineerd en gesplitst. Op 31 oktober 2005 werden daarom de doorloopkoppen buiten gebruik gesteld. Het mechanisme bleef voorlopig zitten vanwege de aanstaande modernisering van het materieel. Van een enkel stel werden de kopdeuren bij schadeherstel al wel vervangen door een dichte plaat.

Modernisering

In 2005 besloot NS Reizigers de seriestellen te moderniseren. Dit project startte het daaropvolgende jaar. De treinstellen kregen een nieuw interieur met een groter aandeel voor de coach-opstelling. Er werd airco ingebouwd en de draairamen werden vervangen door vaste ruiten. In de stellen verschenen schermen voor reisinformatie en de eerste klasse kreeg stopcontacten, al waren deze alleen geschikt voor platte stekkers en op een niet al te praktische plek aangebracht. De niet meer gebruikte doorloopkoppen werden verwijderd en de koppen voorzien van een dichte plaat. Aan de buitenkant bleef het geel-blauw behouden, maar werden de hoeken van de blauwe banen afgerond. Op de uiteinden verschenen bestemmingsdisplays in plaats van de koersrollen. De treinstelnummers werden niet meer in het zwart in het midden aangebracht, maar met witte cijfers op de schortbeplating bij de koppen. De naam ‘Koploper’ verdween van de stellen.

De prototypen ICM-0 kwamen niet in aanmerking voor modernisering. Ze waren niet alleen ouder, maar ook op zoveel punten afwijkend dat modernisering relatief duur en tijdrovend zou zijn. In de tweede helft van 2003 ging het zevental buiten dienst. Alleen het AB-rijtuig van de 4007 vond een nieuwe bestemming;

het werd hergebruikt ter vervanging van het door brand vernielde AB-rijtuig van de 4044. Hiertoe werden onder meer de kopeinden van laatstgenoemde overgezet op de AB 4007. Wat hielp, was dat van de 4007 indertijd op proef de Wegmann-draaistellen waren vervangen door de standaard exemplaren van SIG. Door de ombouw werd de afvoer van de 4044 voorkomen en bleef de serie compleet. De protostellen 4001 en 4004 zijn nog aanwezig en dienen als oefenobject in de Kleefse Waard in Arnhem, respectievelijk Ossendrecht. De AB 4005 is nog een tijd bewaard met het oog op een museale bestemming, maar is in 2017 gesloopt.

Het gemoderniseerde ICM werd aangeduid als ICMm en kon gecombineerd rijden met nog niet behandelde stellen. In oktober 2011 was de 4240 de laatste die gemoderniseerd weer op de baan verscheen. Ondertussen waren de diensten van het ICM nog vrijwel ongewijzigd, waarbij de basis onveranderd de intercitydiensten naar het oosten en noorden was, aangevuld met treinen op gedeeltes van deze trajecten. Een deel van de treinen naar het noorden rijdt sinds de opening van de Hanzelijn via Lelystad, zodat het ICM ook op het nieuwe land een vertrouwde verschijning werd. Door de nieuwe route verdwenen de lange combinaties van ICM-treinstellen tussen Utrecht en Amersfoort: een samenstelling van meer dan twee treinstellen is uitzonderlijk geworden. Toch komt ook nu nog een enkele keer een twaalf-bakkentrein voor.

Toch naar een einde?

Met de bestelling van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) kwam de geplande vervanging van ICM in zicht. Oorspronkelijk zou de ICNG vanaf 2020 »

4. Op 13 mei 1997 passeerden de 4444, 4218 en 4238 Nijkerk. De 4444 was uiterlijk te herkennen aan de eerste klas-strepen op beide middenbakken.

5. Het als eerste gemoderniseerde treinstel 4011 met de nog niet-behandelde 4080 bij doorkomst in Baarn, 27 april 2004.

6. Het tweede klas interieur van de gemoderniseerde 4015 op 10 december 2019. (foto Sander Broerse)

7. NS 4097 in de werkplaats Onnen. Het treinstel is in de laatste uitvoering met baanruimer, gesloten doorloopkop en afgeronde blauwe banen, 30 september 2012. (foto Ton Oosterom)



7.

TIJDENS DE MODERNISATIE KREEG HET ICM AIRCO, REISINFORMATIE-SCHERMEN EN WERD DE BLAUWE BAND AFGEROND

in dienst komen en, als alle opties gelicht zouden worden, uiteindelijk al het ICM vervangen. Dat ICNG nog niet in dienst is, zal niemand zijn ontgaan. Ook is inmiddels bij het Spaanse CAF de eerste bestelling voor de Dubbeldekker Nieuwe Generatie geplaatst en lijkt het waarschijnlijker dat deze treinstellen een groot deel van het ICM zullen vervangen in plaats van eventuele vervolgorders ICNG. Hoe dan ook, dat is een proces van meerdere jaren. De coronapandemie en de komst van excessief veel sprintermaterieel in de vorm van SNG hebben wel geleid tot enig materieel-overschot, maar voorlopig nog niet voldoende om grote aantallen ICM te kunnen missen.
Wel was het vanaf 2020 mogelijk een aantal stellen bij schade niet meer te herstellen. In Zutphen botsten tijdens een rangeermanoeuvre de 4021 en 4087 en beide liepen behoorlijke cascoschade op. Het werden de eerste stellen van de serielevering die afgevoerd werden. In 2021 volgden de 4016, 4024 en 4051 met kleinere schades of defecten. In 2022 besloot NS Reizigers een aantal stellen aan de kant te zetten dat kampte met hardnekkige defecten of andere problemen, zoals corrosieschade. Hiervan werden de ‘beste’ exemplaren gestald op het nieuwe opstelterrein bij Arnhem Goederen, waardoor ze relatief snel in dienst gesteld kunnen worden als dat nodig zou zijn. Het betrof de 4013, 4026, 4027, 4034, 4036, 4048, 4203, 4208, 4240, 4244 en 4247. Een aantal andere, minder fortuinlijke treinstellen ging voor opslag naar de Amsterdamse Westhaven. Een deel daarvan is inmiddels gesloopt. Met de (vertraagde) komst van de ICNG zal verdere afvoer, behoudens ernstigere schades, zich beperken tot ICM-1 met weerstandbesturing. De resterende exemplaren van deze deelserie hadden al in januari 2023 aan de kant gemoeten, maar dit wordt nu vermoedelijk in de loop van dit jaar. De





9.

andere deelseries zullen het nog aardig wat jaartjes moeten uithouden tot voldoende nieuw materieel is ingestroomd. Het aantal treinen waarin ICM rijdt, zal wel afnemen. //

8. **Sinds oktober 2004 fungeert de 4001 in de Kleefse Waard in Arnhem als oefenobject, 11 februari 2023. (foto's 8 & 10 Harold van der Meer)**

9. **ICM op de in 2012 geopende Hanzelijn. De 4210 en de 4045 in station Kampen Zuid, 9 augustus 2022. (foto's 9 & 11 Sander Broerse)**



10.

10. **Het nieuwe opstelterrein Arnhem Goederen opstel NS vult zich langzaam met terzijde gesteld ICM. Theoretisch kan (een deel van) dit materieel nog terugkeren in dienst. De 4244 en 4232 wachten naast hun voorganger hun lot af, 29 december 2022.**

11. **ICM bestemd voor de sloper op de USA-terminal in de Amsterdamse Houtrakpolder, 26 januari 2023.**



11.

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

OP = OP

WEBSHOP

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

RANGEERDER

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



GRATIS bij een all-in abonnement!
Kijk op pagina 46.



STOOM BIJ NS
in de jaren dertig

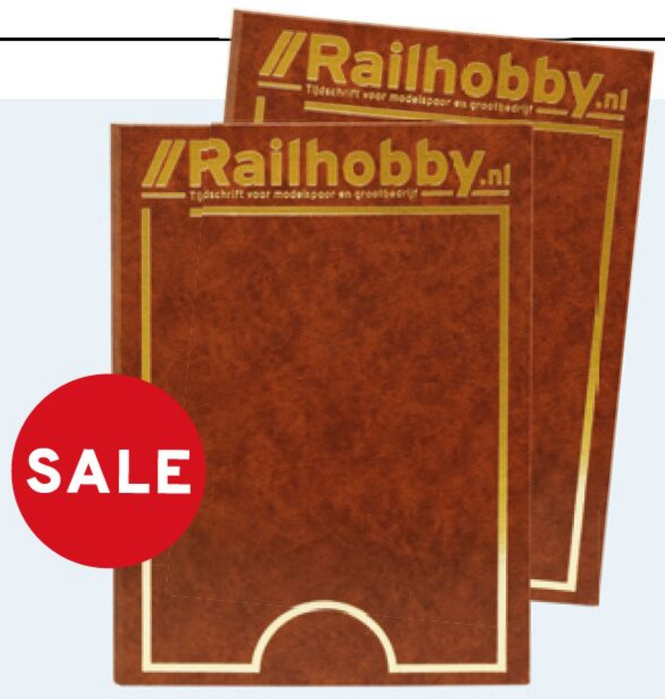
In de jaren dertig van de twintigste eeuw bezochten Britse spoorweg-liefhebbers ons land om stoom-locomotieven te fotograferen. Dit boek toont talloze, nooit eerder gepubliceerde foto's en presen-teert ze ook in een samenhang, voorzien van veel gegevens die vroeger niet bekend waren.
Prijs: € 34,95.
Railhobby.nl/stoombijns

NIEUW!



BLOKKENDOZEN OP HET SPOOR

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



RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinder-spelden en jaartal-stickers.
Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).
Railhobby.nl/verzamelband

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop



Alte Meister der Eisenbahn-Photographie

Detlev Luckmann

Door Udo Kandler, uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 26,7 x 22 cm, 144 blz., 172 z-w foto's, Duitse taal, ISBN 978-3-8446-6241-2, € 29,80.

De in 2015 op 84-jarige leeftijd gestorven fotograaf en filmer Detlev Luckmann heeft een groot aantal films en circa twintigduizend foto's nagelaten. Hij begon met filmen in 1957 bij de sluiting van de Göttinger Garteltalbahn. Daarna heeft hij in alle uithoeken van Duitsland het spoor op de gevoelige plaat vastgelegd, vooral als iets dreigde te verdwijnen. In de reeks Alte Meister heeft Udo Kandler een selectie gemaakt uit het enorme beeldarchief. In het boek is een bonte verzameling van de mooiste opnames bij elkaar gebracht. Luckmann fotografeerde niet alleen treinen, maar ook andere vervoermiddelen, zoals oude schepen, stoomwalsen en paard en wagens. Voorbeelden hiervan treffen we ook in het boek aan, maar het zwaartepunt is toch wel het spoor. Veel stoom bij de Deutsche Bundesbahn, maar vooral de (grotendeels verdwenen) lokaalspoorbanen, maar ook fabrieksaansluitingen, hadden zijn aandacht. In een apart hoofdstuk zien we een activiteit die bij stoomlocomotieven hoort: het waternemen. Meerdere typen waterkolommen passeren de revue. Het boek geeft een goed tijdsbeeld over de periode 1957-1970.-TO

Sporen door de jaren '90

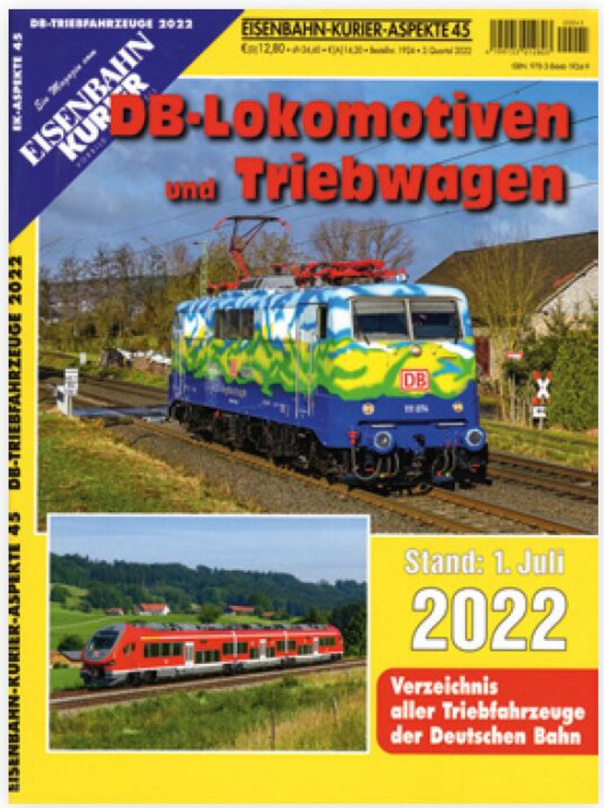
Door Sicco Dierdorp, uitg. Lycka till Förlag, formaat 27 x 21 cm, 180 blz., veel kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-94-9204-058-9, € 39,90.



Eerder van de auteur verschenen in een tweeluik de boeken Rondom de Dom. Vanaf 1992 fotografeerde hij treinen niet alleen rondom de stad Utrecht, maar doorkruiste hij met zijn camera het hele land. Uit de enorme collectie opnames is voor dit boek een selectie gemaakt. In de inleiding beschrijft Sicco de ontwikkelingen bij NS in de jaren negentig, zoals de verzelfstandiging en opsplitsing in onderdelen. Het boek geeft geen compleet overzicht van die jaren, maar wel een goede impressie. Veel opnames zijn inmiddels historisch, omdat er het nodige is verdwenen, vooral op het gebied van rollend materieel. In dit decennium zijn er ook in de infrastructuur veel veranderingen te zien. Het boek heeft geen hoofdstukindeling. Al lezend blijkt dat de fotoreis begint in het noorden en met de wijzers van de klok mee via het oosten en zuiden eindigt in de Randstad. Het is een echt kijkboek; de meestal paginagrote foto's, die van prima kwaliteit zijn, gaan vergezeld van een uitvoerig bijschrift. Voor veel lezers zal het boek een feest der herkenning zijn.-TO

DB-Lokomotiven und Triebwagen, Stand 1. Juli 2022

Special 45, uitg. Eisenbahn Kurier, formaat A4, 66 blz., veel foto's, Duitse taal, ISBN 978-3-8446-1924-9, € 12,80.



Wie wil weten waar welk tractievoertuig van DB zijn thuisbasis heeft, komt met deze special aan zijn trekken. In uitvoerige tabellen is voor elke locomotief en elk treinstel, zowel eigen als gehuurd materieel, aangegeven waar het is gestationeerd. Anders dan bij NS heeft elke loc en ieder treinstel een eigen depot als thuisbasis. De tabellen zijn gerangschikt naar materieeltype. De special bevat niet alleen tabellen, van diverse treinstellen en locomotieven zijn foto's opgenomen: over het algemeen twee per pagina en voorzien van een kort bijschrift. De ontwikkelingen rond het rollend materieel van DB wordt in een voorwoord van vijf pagina's samengevat. Overigens is niet alle vermelde materieel van de DB. Zo is bij de ICE 3M (BR 406) aangegeven welke treinstellen in eigendom van NS zijn en Leidschendam als basis hebben.-TO

Zelfbouw
TRAMTRAILER

OPLEGGER 41 VAN E.J. VAN DIJK UIT DE MEERN IN MODEL

Tramwagens werden vroeger veelal per dekschuit vervoerd. Kort na de Tweede Wereldoorlog werd voor de nieuwe trams van het GVB een speciale oplegger ontwikkeld. Rob Mooij heeft het voertuig in model gebouwd, voor het transport van tramwagens in schaal H0.



1.

Toen de bouw van de eerste nieuwe naoorlogse trams voor Amsterdam bij Werkspoor in Zuilen (bij Utrecht) in 1948 de voltooiing naderde, werd ook druk gebouwd aan een voertuig waarmee die trams naar Amsterdam konden worden gebracht. Dit zou niet meer zoals voorheen per dekschuit gaan, maar over de weg. Werkspoor had dit vervoer opgedragen aan het transportbedrijf van E.J. van Dijk in het naburige De Meern. Het transportbedrijf liet een speciale trailer (of oplegger) bouwen bij Jurg & De Bie aan de Rozenstraat in Utrecht. Een bijzonder voertuig, ook in model.

OPLEGGER

In de jaren van de wederopbouw werd iedere nieuwe wetenswaardigheid met veel enthousiasme onthaald: zo had de nieuwe oplegger volgens de Werkspoorcourant een lengte van 23 meter. Een andere bron sprak zelfs over bijna 25 meter. Op de eerste trekker die met de nieuwe oplegger onderweg was stond als waarschuwing een totale lengte van 23 meter vermeld. In een tweede artikel in dezelfde Werkspoorcourant werd een opleggerlengte van 15 meter genoemd. De totale treinlengte bleef 23 meter. Als we weten dat de betreffende trams een lengte van bijna

13 meter (12.270 mm) hadden, dan kan de oplegger nooit 15 meter lang geweest zijn. Als we uitgaan van een nuttige laadlengte van 14 meter en een treinlengte van 23 meter, komen we voor de oplegger op een respectabele lengte van zo'n 19,5 meter. Om een tram te kunnen laden of lossen kon de oplegger, na het iets opvijzelen van de achteras, in zijn geheel worden afgenomen waarna men de laadvloer op de weg liet zakken. Overigens was van een echte laadvloer geen sprake: om gewicht te sparen, bestond de wagenvloer uit twee rails en smalle looppaden tussen rail en bakrand. De achteras was niet stuurbaar waardoor de combinatie van trekker en oplegger nogal wat ruimte om te manoeuvreren nodig had. Beladen woog het geheel zo'n 30 ton en er waren dan ook verschillende ontheffingen nodig om op de openbare weg te mogen rijden. Dit ging aanvankelijk met de toen gangbare lage snelheden, die in de bebouwde kom nauwelijks boven de 15 km/h uitkwamen.

HTM

De tramtrailer was aanvankelijk gebouwd voor het vervoer van 110 trams naar het GVB in Amsterdam en een kleinere serie (201-216, lengte 13.100 mm) naar de HTM in Den Haag. Toch bleek de wagen ook voor andere vervoeren handig en E.J. van Dijk heeft hem nog veel jaren gebruikt. In 1979 werd de oplegger verkocht aan een tramliefhebber die onder de naam Rail Hobby Holland en getrokken door een DAF 2600 er in ieder geval tot 1 juli 1992 mee heeft gereden. Op deze datum werd met de oplegger PCC 1217, oefenobject van de Haagse brandweer, naar een sloper in Montfoort gebracht. De tram moest weg omdat de kazerne aan de Wilhelmina van Pruisenweg werd gesloopt ten gunste van uitbreiding van het Siemens-complex. Van de oplegger staan op internet veel foto's; een van de weinige na 1979 is te vinden in Railhobby van september 1982. Een artikel over het voertuig met foto's het transport van 1 juli 1992 staat in H0-Modelautoberichten, het huisorgaan van de H0-Modelautoclub Nederland, nummer 169 van februari 2013. Overigens zijn er op door de jaren heen genomen foto's verschillen zichtbaar: zo veranderde de oplegger regelmatig van parknummer. De kop van de oplegger was eerst haaks, later iets afgerond en er heeft ook enige tijd een stoere handlier - mogelijk afkomstig uit de scheepvaart - op het hoge deel gestaan. Bij sommige transporten zaten de spatborden in de weg, die werden dan afgenomen. Ter ondersteuning van ladingen als grote buizen en zelfs schepen, werden stevige houten bokken gebruikt. Door de lange gebruiksduur zijn er veel trekkers geweest die de wagen hebben getrokken.

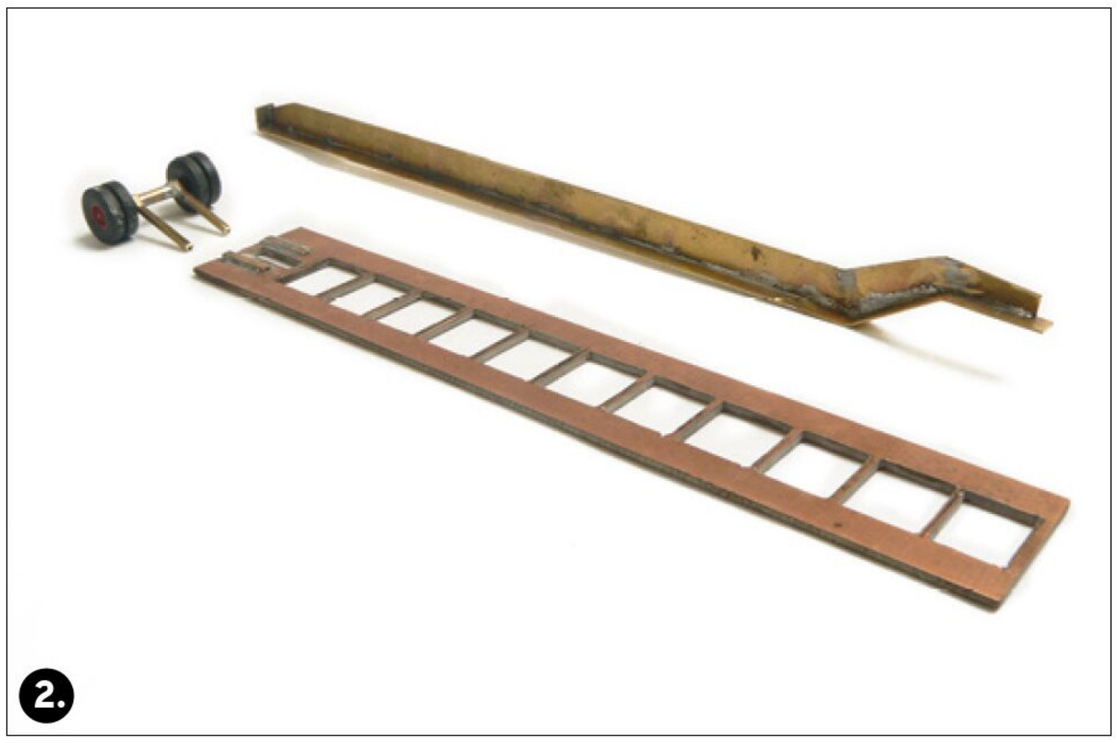
MODEL

Foto's van het voorbeeld had ik voldoende, maar een tekening met de hoofdmaten ontbrak. Om de (on)mogelijkheden inzichtelijk te maken, heb ik op basis van enkele foto's en de vele wel bekende waarden, een zijaanzicht van de oplegger getekend. Dan blijkt de 19,5 meter lange oplegger ook in model van »

1. De tram op weg naar een nieuwe toekomst.

2. Het idee van de opleggerbouw: een eenvoudig ladderchassis met messing wanden.

3. De linkerzijwand is aan het chassis gesoldeerd, ook de rails zijn gemonteerd.



2.



3.

DE WAGENVLOER BESTAAT UIT DUBBEL-ZIJDIGE PRINTPLAAT

behoorlijke lengte te zijn. De trailer is voor het grootste deel opgebouwd uit messing profielen. De beide zijkanten bestaan uit een messing strip die op een tweede messing strip is gesoldeerd. Aan de bovenzijde is de bakrand afgezet met een hoeklijn profiel. Voor de wagenvloer heb ik gekozen voor een stuk dubbelzijdige printplaat. Waaruit de tussenlaag bestaat, kon ik niet beoordelen, maar het kostte veel zaagjes. De miniboor met slijpschijf bleek er minder moeite mee te hebben.
Met het uitzagen van de laatste uitsparing heb ik gewacht tot de constructie voor het afneembare wielstel bekend was. Het enige kunststof onderdeel, het Kibri-wielstel, is gelagerd in een messing buis waarop twee armen van vierkante messingbuis zijn gesoldeerd. Op de wagenbodem zijn twee vierkante messing buizen vastgesoldeerd die een maat groter zijn. Bij de proefpassing blijkt de constructie van de achteras goed is te plaatsen en uit te nemen, zodat ook het laatste stuk wagenbodem kan worden afgewerkt. De spoorrails bestaat uit een stuk slooprail. Aanvankelijk dacht ik aan N-rail, maar het is H0 geworden. Als laatste zijn de spatborden op het wielstel aangebracht. Deze zijn gebogen uit messing strip


4.


5.



6.



7.

en met 0,8 mm messing draad met elkaar gekoppeld. Het geheel rust op twee op maat gemaakte strips. Op de achterste spatbordkoppelstang is een bord voor de verlichting en de kentekenplaat aangebracht.

KLEURENSCHEMA

Het kleurenschema werd duidelijk toen ik kleurenfoto's vond van de oplegger, getrokken door diverse trekkers in de kleuren van E.J. van Dijk. Jammer dat ik als DAF-liefhebber aan de firma E.J. van Dijk een slechte heb: het transportbedrijf beschikt over trekkers van Magirus-Deutz en later vooral Scania. Van beide merken had ik een model. De Magirus van Preiser bleek op te kleine wielen te staan en de Scania van Wiking had een as te veel. Ik had ook een tweeassig trekkeronderstel van Kibri liggen, een Mercedes-chassis. Uiteindelijk heb ik de Wiking-cabine overgezet op het Kibri-chassis. De ware purist zal hiervan gruwelen, maar mij stoort het niet.

Het laatste issue was het bepalen van de lading. Naast vele nieuwe, oude en slooprijpe trams zijn ook woonarken, overmaats buizen en andere zaken met de oplegger vervoerd. Uiteindelijk viel de keus op een tram van Wiking (artikelnummer 749). Het model is 115,8 mm lang, omgerekend geeft dat een wagenbak van ruim tien meter. De motorwagen had iets langer mogen zijn, maar past goed op de oplegger. Het trammodel is iets opgehaald met een grijs dak, enkele raamspijlen en groene sierlijsten. De Wiking-tram kan worden opgeladen en naar zijn nieuwe bestemming worden getransporteerd. //



8.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ROB MOOIJ

4. Met de twee vierkante buizen kan het wielstel in de iets ruimere, op het chassis geplaatste, buizen worden geschoven.

5. Proefrit van de Scania-trekker en de nog ongeschilderde trailer.

6. De tram is met de lier op de trailer geladen.

7. Een transport bij het verlaten van het Werk-spoorterrein. Duidelijk zichtbaar is de enorme benodigde manoeuvreerruimte. (foto J. Bonthuis © NVBS-Railverzamelingen)

8. De eerste lading staat al te wachten: de Wiking-tram nog zonder modificaties.



1.

2011

Toen & Nu

AKZO HENGELO

Langs de Kuipersdijk en over de Schutsluis in Hengelo kan tegenwoordig met spoorfietsen over de restanten van de in 2013 gesloten stamlijn naar AkzoNobel worden gereden. Vroeger reden hier goederentreinen en draaide alles om zout.

Op het in 1930 aangelegde Twentekanaal konden binnenvaartschepen met een laadcapaciteit van 1350 ton varen. De Koninklijke Nederlandsche Zoutindustrie (KNZ) in Boekelo zocht toen goedkopere alternatieven voor de afvoer van zout. Dat ging per trein via een aansluiting van de lijn Ruurlo - Hengelo, maar de bulk per schip vervoeren is goedkoper. In 1936 opende de KNZ daartoe een fabriek aan het kanaal in Hengelo. Een chemisch bedrijf voor vervolgproducten uit de zoutwinning, zoals chloor, volgde en leidde tot een dagelijkse chloortrein naar de Rotterdamse Botlek. In 2006 ging de chemietak naar Delfzijl, het zoutbedrijf bleef open. In de jaren zestig vertrokken per dag tot 30 wagens met zout, bij stremming van het kanaal 150. Eind 1969 besloot KNZ met meeste spoorvervoer naar de weg te verplaatsen.

Chloortreinen

KZN was door fusies inmiddels in AkzoNobel opgegaan. Bijna dagelijks reed er een zouttrein naar de Botlek en kolen werden tot midden jaren negentig per spoor aangevoerd. In 2006 resteerden de chloortreinen naar de Botlek en het Duitse Ibbenbüren en verpakt zout in schuifwandwagens. Door aangepaste regelgeving mochten chloortreinen alleen 's nachts rijden en niet meer in station Hengelo overstaan. Omwonenden van de 'zoutlijn' hadden afgedwongen dat 's nachts geen treinverkeer mocht plaatsvinden, waardoor de chloortrein enkele uren in de bewoonde wereld op de vertrektijd moest wachten. De laatste chloortrein reed in augustus 2006. Het aantal bedieningen ging van drie naar twee per dag, de rangeerloc serie 600 had plaatsgemaakt voor een 6400. In 2008



2.

was het volume zo beperkt dat Railion de bedieningen van Hengelo en Delden staakte. Voor de twee hier gevestigde spoorklanten verzorgde ACTS de vervoeren, als onderaannemer van Railion. In 2010 nam DB Schenker Rail het stokje over. Voor Hengelo heeft dat niet lang geduurd: Akzo kon het met NS Spooraansluitingen financieel niet eens worden en staakte in 2013 het spoorvervoer. Hengelo was het goederenvervoer kwijt en even later werd de stamlijn gedeeltelijk opgebroken. Anno 2023 is het mogelijk op de resterende lijngedeelten te spoorfietsen. Op het omloopspoor staat DE2-treinstel 180, dat ooit als wachtruimte in Twekkelo moet gaan dienen. Dan moet wel zo'n driehonderd meter spoor worden herlegd. En dan komt de spoorlijn van de Museum Buurtspoorweg bij Boekelo in het vizier... //



3.



4.

1. Het omloopspoor aan het eind van de lijn werd in 1985 verlengd en verplaatst. DB Schenker Rail 6412 arriveert met beladen schuifwandwagens voor Zweden, 24 januari 2011.

2. Op dezelfde locatie treffen we in 2022 een 'Blauwe Engel' en een gesloten goederenwagen. Twekkelo, 15 mei 2022.

3. Op 16 juli 1993 duwt NS 658 de bij Akzo opgehaalde chloor- en zoutwagens naar station Hengelo. (foto Roland Korving)

4. Bijna dertig jaar later is de Parallelweg SS tot fietssnelweg F35 geworden en zijn de omloopsporen en aansluiting verdwenen. Flirt-treinstel 7306 van Keolis passeert op 15 mei 2022.

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 459, verschijnt half april.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Reportage: **NS 1600/1700**
Sommige locs verwisselden meermalen van eigenaar; de stand van zaken rond deze locserie.



Doen: **Dieseltankplaat**
Rob Mooij bouwt een tankplaat met opslagtanks voor diesellocs.



Doen: **Spoorwegwatertoren**
Het H0-model van een Bohemia-toren van B&K vertaalt naar schaal 1.



Historie: **Nohab, deel 3**
De 'Bolle Neuzen' genieten in Hongarije een cultstatus.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Sander Broerse, Raymond Kiès, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Rob Blom, Rens Bloom, John Brendel, Sicco Dierdorp, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Roelof Hamoen, Chris Koot, Roland Korving, Hans de Mooij, Edwin Mos, Jeffrey Onrust, Paul Peeters, Kevin Piket, Matthijs Schreurs, Claudius Teijgeler, Hans van de Ven, 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** Tineke Groeneveld-Dorst, 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!



KG 230B locs nu verkrijgbaar !
V60 lok Deutsche Post nu verkrijgbaar !



Ontdek alle nieuwigheden van ESU
op www.loksound.nl

Daar kan U de folders downloaden.



Silberling
CFL-versie
binnenkort
verkrijgbaar.



ESU
Electronic Solutions Ulm

Pullman

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

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 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

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