Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, MEI/JUNI 2023 - NR 460 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

TECHNIEK:
ZELFBOUW
Commer Walk Thru

UITGELICHT:
RALPIN 186
Roco H0

SNCF
BB 67400
actuele situatie



RAILTEST: MÄRKLIN BR 52 IN H0



Doen: Station IJmuiden
Zelfbouw in H0



Baan in beeld: Carolo Metal
Belgische staalindustrie in model

00460
140464
718836
8
BP



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

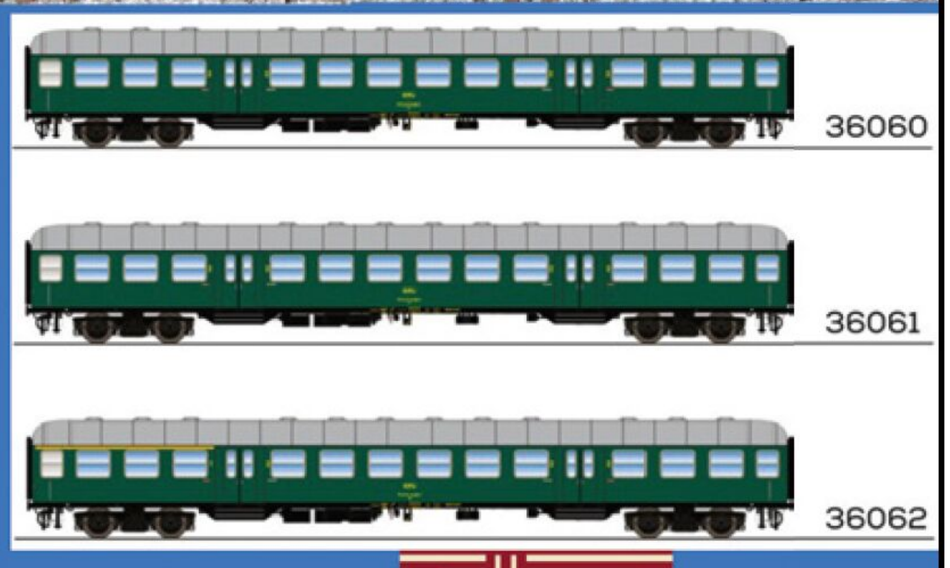


Ontdek alle nieuwigheden van ESU
op www.loksound.nl

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



Cover
SNCF BB 67400

De inzet van de diesellocs serie BB 67400 in de reizigersdienst lijkt ten einde te lopen.

FOTO:
JEROEN WATER



Tijdreis naar de roaring thirties bij de MBS waar een door ex-NS loc 8107 getrokken goederentrein een Buick Master Six Phaeton 55 uit 1929 passeert. Boekelo, 5 november 2022. (foto Sevrien Ferrée)

Railmusea

Tijdens de Paasdagen reden de treinen bij de **museumspoor- en tram-bedrijven** weer. Zowel het publiek - men ging en masse de deur uit - als de gepassioneerde medewerkers hadden er zin in. Voor liefhebbers van historisch spoor- en trammaterieel was het moeilijk kiezen. De **website** railmusea.nl van de koepelvereniging **Historisch Railvervoer Nederland** vermeldt zo'n dertig museale, spoorgebonden organisaties. Van het Noord-Nederlands Trein & Tram Museum in Groningen, de ZLSM in Zuid-Limburg tot de SGB in Zeeland en Museumsteenfabriek 'De Werklust' in Twente. Met daartussen de 26 organisaties die hier niet zijn genoemd.

Liefhebbers van historische stoom-, diesel- of elektrische trams kunnen terecht bij het Haags OV Museum, de EMA in het Haarlemmermeerstation, de RTM in Ouddorp, de Stoomtram Hoorn-Medemblik, het Openluchtmuseum in Arnhem, het NZH Vervoer Museum en het Rotterdamse Tram Museum. Een aantal musea met spoormaterieel biedt een **culinair programma**, zoals mosselen eten bij de SGB, de reis voert immers door Zeeland. De VSM bakt pannenkoeken in het CIWL-rijtuig en de MBS combineert de stoomtreinrit met een diner van vijf gangen. Liever actief op de **voetplaat**? Bij enkele railmusea is het mogelijk als **hulpstoker of -machinist** te fungeren; een bijzondere ervaring. In deze Railhobby leest u over twee railmusea, in het noorden en zuiden, maar ook de collecties van de andere musea maken een bezoek de moeite waard. Het wordt nog moeilijk kiezen, de komende maanden.

Dolf Heibloem

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
32 Freebit/N-Spoorstore
32 Peperkamp Modelbouw
32 Fallerstore
32 Panzer-Shop
32 TreintjeOost
100 Modelleisenbahn München GmbH

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 460









6

RAILTEST: BR 52 MÄRKLIN
De oorlogslocomotief, zevenduizend werden er gebouwd, onder de loep. Kan het sobere H0-model overtuigen?

16

TECHNIEK:
COMMER WALK THRU
Rob Mooij bouwt de klassieke bestelwagen in H0 waarbij het stuur rechts zit.

22

RAILMUSEA: ZLSM
Stoom- en dieseltreinen in het Limburgse heuvellandschap. Blijft de aansluiting in Kerkrade intact?

26

BAAN IN BEELD:
CAROLO METAL
De staalindustrie rond het Belgische Charleroi wordt door Rik Martens nauwgezet in H0 weergegeven.

34

REPORTAGE:
SNCF BB 67400
De Franse diesellocomotieven zijn nog met reizigerstreinen rond Straatsburg actief. Jeroen Water belicht de SNCF-serie.

40

TECHNIEK:
PIMP MY 'HIPPEL'
Een upgrade voor de NS 500/600 van Roco. Maxon-motor, ledseinen en sound.

44

REPORTAGE: FOTOSTOP
Tot in detail gearrangeerde fotosessies met historisch rollend materieel. In België en in Nederland.

50

UITGELICHT:
RALPIN 186 ROCO
De Zwitserse loc heeft aan weerszijden verschillende decoraties.



50



26



72

56
HISTORIE:
MAT ’36 252, DEEL 1
Het gerenoveerde treinstel 252 is op 15 mei gepresenteerd. Daar ging veel aan vooraf, Peter van der Meer bericht.

60
DOEN: STATION IJMUIDEN
Verslag van het bouwen van de 3D-bouwkit. Er blijken wat aanpassingen nodig.

66
RAILMUSEA: STAR
Per trein door de Veenkoloniën. Heden, verleden en toekomst van de noordelijkste Nederlandse museumspoorlijn.

72
REPORTAGE: BOSNIË, DEEL 2
De laatste normaalsporige stoomlocomotieven in Europa rijden in de Balkan. Onder moeizame omstandigheden.

86
RAILINFO+: SERIE 2200
De zeventigjarige diesellocs zijn nog lang niet uitgerangeerd.

90
DOEN:
MOLEN ‘DE WINDHOND’
De Model Spoor Club Huizen bouwt de korenmolen van Soest in 1:87. Met zeilen viermaal vol.

.... EN DE RUBRIEKEN
12 Railinfo (RailActueel)
33 Railnieuws
49 Spoorverhalen: ICM 4003
54 Word abonnee
70 Mijn Railhobby met Alfred van Mill-Didden
78 Modelnieuws
85 Railpers
96 Toen & Nu: Alblasserdam
98 Preview Railhobby 461 & 462

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

VOORBEELD & MODEL



Märklin Baureihe 52 VERNIEUWD

SOBERHEID TROEF

Kan iets dat maximaal is uitgekleed tot de verbeelding spreken? Bij een stoomloc zou dat kunnen. Kijk naar het nieuwe Märklin-model van de Duitse serie 52.

De Baureihe 52 kent bij Märklin een geschiedenis van zo'n dertig jaar. Het spits werd in 1994 afgebeten met de 52 3604 die in de oorspronkelijke donkergrijze kleur werd geleverd. Het model dat een Delta-besturing had, kende aan de zijkant van de verbrede vuurkist een deels zichtbaar tandwiel dat voor de aandrijving zorgde. Sindsdien is er veel ten goede veranderd en is de fabrikant uit Göppingen via verschillende uitvoeringen van onder meer de 52 1060, 1911, 3181, 3321, 3329, 3604 anno nu bij de 52 1530 beland. Een machine in dienst van de Deutsche Bundesbahn (DB) die de eindjaren vijftig weerspiegelt. Volgens de opschriften op het machinistenhuis is de loc in Bw Friedrichshafen gestationeerd. De 52 1530 reed tot 1954 voor DB.

BELADEN HISTORIE

De historie van het grote voorbeeld gaat verder terug in de tijd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam de bevoorrading van de Duitse troepen met name in het oosten in de knel. Voor de aanvoer van troepen en materieel werd veelal teruggegrepen op gedateerde Länderbahn-locomotieven, al had de

Reichsbahn ook later gebouwde 44'en en 50'en in dienst. Om een degelijke loc aan dit materieelbestand toe te kunnen voegen, werd een uitgeklede variant van de laatstgenoemde serie gebouwd. Alle overbodige franje (lees: schaarse edelmetalen en -legeringen zoals koper, messing maar ook zink) is daarbij weggelaten. Borsig leverde in juni 1942 het eerste exemplaar. Omwille van propagandadoeleinden kregen de eerste twee locs nummer 52 1325 en werden tijdens een uitgebreide toer door de Heimat van alle kanten gefilmd. De aflevering kwam te laat op gang om een gamechanger te zijn bij het oostfront. Van de serie 52 zijn rond de zevenduizend locs gebouwd. Ook na de oorlog werden enkele afgeleverd. Een aantal kreeg een grote condenstender. Bij de VSM, STAR en ZLSM zijn in de DDR gemoderniseerde machines van de Baureihe 52^{80} aanwezig.

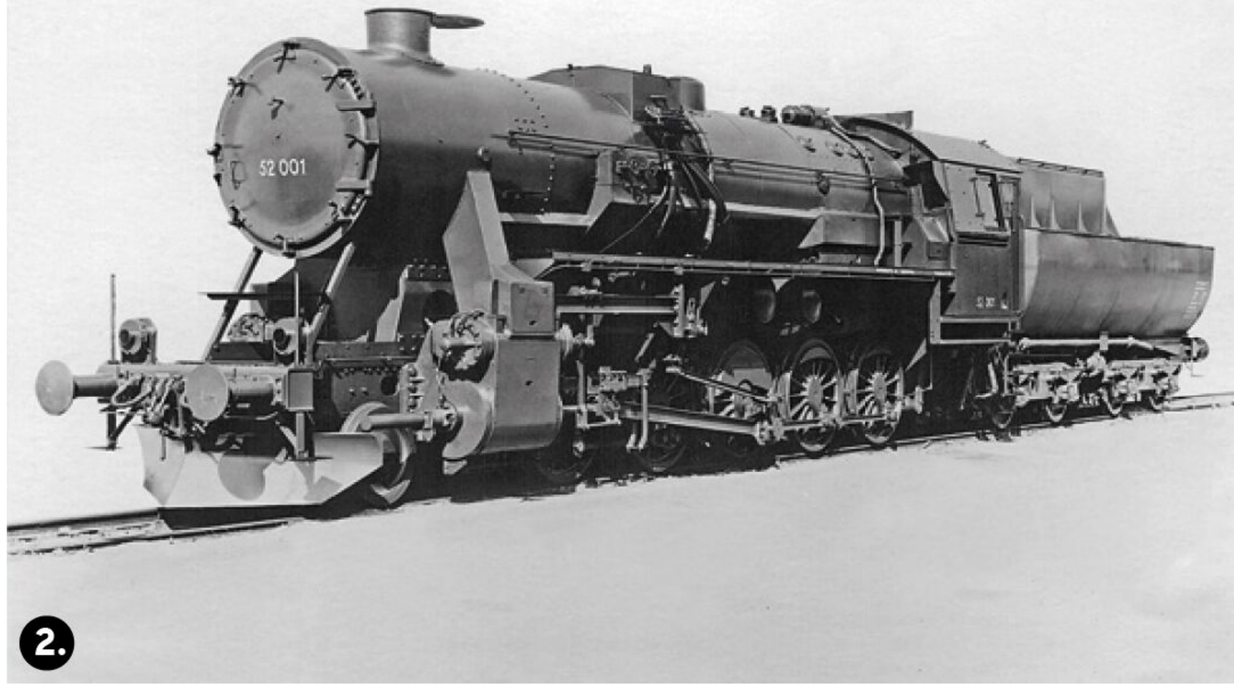
ZANDPIJPIMITATIES

Wat het eerst opvalt bij het nieuwe Märklin-model (artikelnummer 39530, € 509) is de ruimte tussen de ketel en het frame. De producent meldt dat het om een nieuwe constructie gaat en dat wordt onder meer met deze royale 'inkijk' gestaafd. Daardoor »

1. DB 52 1530 is met een jaren vijftig goederentrein onderweg.

2. De eerste 52 001 die door Borsig werd afgeleverd. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

3. De kuiptender is qua afmetingen en silhouet goed getroffen.





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



4.

TWEE LOCS GINGEN ALS 52 1325 OP TOURNEE


5.

zijn ook de acht (!) zandpijpen goed zichtbaar die van de zanddom op de ketel naar het frame worden geleid. Met de kanttekening dat de pijpjes bij het frame ophouden te bestaan en niet doorlopen tot de onderkant van de wielen. Voor deze constructie is ongetwijfeld gekozen omdat het anders onbegonnen werk is de ketel van het frame los te schroeven. Dat is nu redelijk te doen door het losdraaien van drie schroeven, een tussen de cilinders en twee die aan de onderkant van het machinistenhuis zijn aangebracht. Let kritisch op de stand van de overigens zeer flexibele zandpijpimitaties als de ketel weer op het frame wordt geschroefd; die kunnen gemakkelijk bekneld raken. Misschien moeten de constructeurs van Märklin bij een volgende upgrading van dit model hier nog eens naar kijken.

WEINIG FRANJE

De aanblik van de loc heeft door de vorstelijke doorkijk tussen frame en ketel flink aan authenticiteit gewonnen, al valt dat bij het model meer op dan bij het voorbeeld. Dit komt wellicht omdat bij een model het geheel in een oogopslag is te zien, bij een echte 52 lukt dat niet. Door de nieuwe constructie komt ook de soberheid goed tot uiting. Het model kent evenals het voorbeeld weinig franje, niet zo verwonderlijk, want in vergelijking met een 50 van de DRB, heeft deze loc zo'n duizend onderdelen minder. De kunst van het weglaten heeft de uitstraling van het nieuwe model bepaald niet in de weg gestaan.

ACCENT OP SOBERHEID

De soberheid wordt geaccentueerd door de goed gekozen matzwarte kleur van ketel, rookkast, cilinders, machinistenhuis en kuiptender en het donkerrood van het onderstel van loc en tender. Deze zijn kort gekoppeld, tenminste als ze bedoeld zijn voor bogen met een radius van ten minste 500 mm. Tussen de achterkant van het machinistenhuis en de voorkant van de tender zit in werkelijkheid een zwarte balg, die bij het model ontbreekt. Dat zou het rijden door R1-bogen - rails met een radius van 360 mm, de minimumeis - naar alle waarschijnlijkheid te gecompliceerd maken. Op modelbanen met grotere radii zou het wel een interessant onderdeel kunnen zijn.
De drijfwielen hebben vijftien spaken, zoals bij het voorbeeld; de diameter is 15,5 mm. De doorsnede van het 1:1-drijfwiel is 1400 mm, omgerekend in 1:87 betekent dat 16,1 mm. De modelwielen zijn dus iets te klein. Het loopwiel, een schijfwiel, heeft in werkelijkheid een doorsnede van 850 mm. Dat

betekent 9,7 mm in model. Het model van de 52 1530 heeft een loopwiel met een doorsnede van 9,0 mm, dus ook dit wiel is aan de kleine kant. Krimpflatie ook in Göppingen? De lengte van de echte 52 1530 bedroeg 22.975 mm, dat impliceert een modellengte van 264 mm. De gemeten lengte is eveneens 264 mm.

KRACHTIGE MOTOR

Het model wordt aangedreven door een krachtige in de vuurkist geplaatste motor. Die geeft de 52 1530 meer dan voldoende trekkracht. Het hoge gewicht van 450 gram van de grotendeels metalen loc, spreekt in het voordeel van het vernieuwde model. De printplaat die bij dit gedigitaliseerde model hoort is in de kuiptender type 2'2'T30 ondergebracht. Tijdens een proefrit slalomde het model zonder enige noemenswaardige inspanning met 25 tweeassige goederenwagens over een nogal complexe wisselstraat. Om een soepel rijgedrag te »



4. Het front van de 52 1530 doet robuust aan.

5. De zandpijpjes eindigen ter hoogte van het frame.

6. De windleiplaten van de 52 1530 hebben een typische knik.

7. De kleuren en opschriften overtuigen bij dit model.





8.



9.

kunnen garanderen, zijn de aandrijfassen niet star gemonteerd: de tweede en derde as zijn zelfs 4,3 mm zijdelings beweegbaar, de laatste as 5 mm. De twee antislipbanden zijn op de wielen van de vierde drijfas aangebracht.

NEM-BUFFERHOOGTE

Märklin meldt dat bij het upgraden van dit model de bufferhoogte naar NEM-norm is gebracht. Om dat te verifiëren hebben we het model tegen een 52 van Liliput gezet. En inderdaad, beide modellen staan op een perfecte manier buffer aan buffer. Daarbij valt op dat de bejaarde Liliput-loc een stuk grover is. De vergelijking maakt de verbeteringen goed duidelijk. De knik in de windleiplaat van de Märklin-loc werd pas later bij de bouw van de serie 52 ontwikkeld. Het model kent een veelheid aan digitale functies. Om enkele te noemen: het geluid van een werkende stoomdynamo, het sissen van de ketelveiligheid, het gereutel van de waterpomp, het innemen van water, het gestoemp van de luchtpomp en het piepen van de remmen. Verder kunnen de frontseinen worden ingeschakeld, evenals de verlichting van de (gesloten) cabine. Met een aantal meegeleverde accessoires kan de loc worden verfraaid, zoals een trekhaak, luchtslangen en beschermhulzen voor de zuigerstangen. Die laatste kunnen alleen worden aangebracht als het model over radii van tenminste 500 mm zal rijden.



10.

COMPROMIS

Resumé: 81 jaar na de introductie van de eerste 52 heeft Märklin een drie- en tweerailversie (Trix, artikelnummer 25530) uitgebracht dat bepaald geen slecht figuur slaat op de H0-modelbaan. De robuustheid paart aan subtiele soberheid. Wel jammer dat de loop- en drijfwielen iets te klein zijn, was dat een broodnodig compromis? Of lagen deze wielen bij wijze van spreken nog in het magazijn? De prijs is ook een dingetje. Ofschoon in Nederland bijna overal een standaardkorting van 10% wordt gegeven - iets waar Märklin met zijn prijspolitiek rekening mee houdt -, moet voor dit model een flinke greep in de portemonnee worden gedaan, zeker als je in ogenschouw neemt dat een exclusief verrassingsmodel maar zo'n € 150 duurder is. Voor tijdperk III-rijders zal de 52 1530 echter een welkome aanvulling zijn. //



11.

LOC MET GROTE DOORKIJK TUSSEN FRAME EN KETEL



12.

8. De cabine met een enkel raam is een voorbeeld van de versoberde oorlogsloc.

9. Na het losdraaien van drie schroeven kan de ketel vrij gemakkelijk van het frame worden verwijderd.

10. De bufferhoogte van het Märklin-model is hetzelfde als die van de Liliput 52 3109.

11. De relatief kale ketel laat zien dat het bij de serie 52 om een uitgeklede versie van een loc Baureihe 50 gaat.

12. Twee keer 52 1325. Deze locs waren voor propagandadoeleinden van hetzelfde nummer voorzien. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)



Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



Protos-treinstellen zijn alleen te zien op de Valleilijn en dat zal voorlopig ook zo blijven. De 5035 van Connexxion als trein Amersfoort - Ede-Wageningen bij Meulunteren, 8 augustus 2021. (foto Raymond Kiès)

Keolis

De provincie Gelderland heeft het vervoerscontract voor de Valleilijn Amersfoort - Barneveld Zuid - Ede-Wageningen gegund aan Keolis. De overeenkomst met een looptijd van dertien jaar gaat in december 2023 in. Keolis neemt het stokje over van Connexxion die sinds 2006 de exploitatie van de lijn verzorgt. Het personeel en materieel wordt door de nieuwe vervoerder overgenomen en ook de dienstregeling blijft ongewijzigd. De zeven treinstellen, vijf van het type Protos en twee Flirt 3, worden in de komende twee jaar gemoderniseerd en krijgen de wit-groen-paars-blauwe kleurstelling van RRReis, het overkoepelende merk voor regionaal openbaar vervoer in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel. Voor Keolis is het winnen van de Valleilijn een opsteker: recent werd bekend dat het bedrijf in december 2023 de treindienst Oldenzaal - Zutphen moet afgeven aan Arriva.-RKi

SNG compleet

Op 11 april werd treinstel 2788 als 206e en daarmee laatste Sprinter Nieuwe Generatie (SNG) op het spoor gezet. Dat gebeurde, zoals bij bijna alle andere stellen ook het geval was, bij de werkplaats Amsterdams Zaanstraat. Voor de diepladers van de firma Westdijk kwam daarmee nog geen einde aan de vele ritten tussen de Rotterdamse Botlek, waar de SNG's van het schip kwamen, en Amsterdam. Ook de nieuwe Amsterdamse metrostellen M7 leggen deze reis per dieplader af. Aansluitend op de aankomst van de 2788 ging de onbeschadigde kopbak van de 2304 (ongeval Hooghalen) van Haarlem naar de opslag in Amersfoort.-SB



Na zes dagen in dienst staat SNG 3049 op 1 maart in Almere Centrum. (foto Sander Broerse)



Met de 'Deutz' 303004 worden in Oss diverse rangeerbewegingen gemaakt om de met graan beladen containertrein op de OOC-terminal te kunnen lossen, 29 maart. (foto Marcel van Eupen)

Oekraïens graan voor Oss

Sinds februari ontvangt de terminal van OOC in Oss graantreinen uit Oekraïne in opvallende, groene 20ft Epaht-containers, die eerder op onregelmatige basis naar Tilburg Industrie werden vervoerd. De trein wordt door de korte sporen op de terminal in delen gelost waardoor relatief veel rangeerbewegingen nodig zijn. Het lossen van de containers gaat daarentegen razendsnel. Een reachstacker tilt dc container van de trein waarna de deuren worden geopend en de container een kwartslag wordt gekanteld. De treinen worden in Oss aangeleverd door LTE die tot recent ook verantwoordelijk was voor de last mile tussen station Oss en de terminal. In mei 2022 werd het stokje overgenomen van Rail Force One; de tot dan ingezette rangeerloc serie 600 maakte plaats voor de van Strukton gehuurde Deutz-diesellocomotief 303004. Inmiddels heeft OOC Rail een eigen licentie voor railvervoer en wordt de treindienst onder eigen verantwoordelijkheid uitgevoerd. De 303004 is gebleven en heeft inmiddels een OOC-logo gekregen. Naast graan wordt ook zonnebloemolie uit het door oorlog geteisterde land aangevoerd.-MvE »

ICE 4 Velaro testritten

In maart werden opnieuw in Oostenrijk testritten met een Velaro ICE 4-hogesnelheidstreinstel gehouden. Deze keer kwam de uit dertien rijtuigen bestaande 9474 van Deutsche Bahn in actie. De proefnemingen vonden onder andere plaats op de Tauern-spoorlijn tussen Salzburg en Villach. Een week eerder werd hier getest met de door Stadler gebouwde Euro 9000-locomotief 2019 302 die voor de Nederlandse vervoerder Rail Force One is bestemd. Eerdere proefritten met DB-Velaro's in Oostenrijk vonden plaats in 2017, 2019 en 2022. Wanneer de ICE 4 daadwerkelijk in Oostenrijk ingezet gaat worden is nog niet bekend. De treinstellen rijden inmiddels in Zwitserland; in België zijn al ritten uitgevoerd die tot toelating moeten leiden.-MvE



Velaro-treinstel 9474 van de Deutsche Bahn passeert Hofgastein tijdens een testrit naar Villach Bad, 23 maart. (foto Marcel van Eupen)



IRP-loc 2201 drukt BLS Cargo-Vectron 193 495 en trein 40050 uit Novara de P&O-terminal op, 17 februari. (foto Sander Broerse)

Ontwikkelingen P&O Europoort

Op 14 maart 2023 arriveerde de eerste intermodale trein uit Melzo, gelegen ten oosten van Milaan, van operator Hannibal in de Rotterdamse Europoort. Deze was grotendeels beladen met grijze huiftrailers. De trein maakt twee slagen per week; locomotieven van BLS Cargo verzorgen de tractie en Independent Rail Partner (IRP) verzorgt plaatsing op de terminal van P&O. Op de kleinschalige terminal met twee sporen worden nu wekelijks negentien treinen behandeld: twee uit Łódź (tractie LTE), vier uit Poznań (LTE), vier uit Lovosice (ČD Cargo, plaatsen door LTE), zeven uit Novara (BLS Cargo, plaatsen door IRP) en nu dus twee uit Melzo. Een portaalkraan boven de sporen heeft de terminal niet, wat hem in de Rotterdamse haven een unicaat maakt.-SB



TXL 185 529 arriveert met een beladen afvaltrein voor Coevorden in Bad Bentheim, 5 april. De Bentheimer Eisenbahn verzorgt het verdere vervoer. (foto Sander Broerse)

Ontwikkelingen afvalvervoer

Italië kampt al jaren met een groot tekort aan verbrandingscapaciteit van restafval. Om die reden ontvangt Coevorden sinds enkele jaren Italiaans afval per trein. In het voorjaar van 2023 werd dit contract uitgebreid: het afval uit Maddaloni (nabij Napels), dat eerst per spoor naar Delfzijl ging, komt sindsdien ook naar Coevorden. De eerder gebruikte schuifwandwagens werden voor de gelegenheid vervangen door open top-containers. Helemaal nieuw is de wekelijkse aanvoer van huishoudelijke afval uit Rome naar de spooraansluiting van AEB in de Amsterdamse Houtrakpolder, zo'n 900 ton per trein. Deze aansluiting, die lang buiten gebruik was, werd speciaal voor de komst van deze treinen opgeknapt. TX Logistik en Rail Force One verzorgen de tractie.-SB

Stickers NMBS-locs

Medio april 2023 waren nagenoeg alle NMBS-locs reeks 28, die ingezet worden in de Beneluxdienst tussen Amsterdam en Brussel, voorzien van een opvallende gele sticker op het front. De stickers zijn NMBS-geel en bieden ruimte voor het logo van de NMBS, het locnummer en een bijnaam. Loc 2808 kreeg, na herstel van schade aan het verfwerk, zelfs een compleet aangepast front met rode en gele accenten. Zoals eerder geschreven, blijft de NMBS voorlopig nog een beroep doen op de reeks 28, namelijk voor de nieuwe IC-dienst Brussel - Rotterdam via Breda en de hogesnelheidslijn.-SB //



NMBS 2809 en 2808 met Beneluxtrein bij Rotterdam Zuid, 8 april. (foto Raymond Kiès)

VOORBEELD & MODEL

Van Gend & Loos COMMER WALK THRU

BESTELWAGEN MET STUUR RECHTS

Bij zijn bezoek aan het Openluchtmuseum in Arnhem merkte Rob Mooij de Commer Walk Thru van het transportbedrijf Van Gend & Loos op. Tot 1999 een bekend fenomeen in het Nederlandse straatbeeld, maar inmiddels bijna vergeten. De Commer Walk Thru zou goed bij de loods op zijn modelbaan passen. Rob ging op zoek naar een H0-model.



1.

Het was geen idee van de ontwerpers van de Britse Commer-automobielfabriek, maar ze hebben er veel succes mee gehad, het ‘Walk Thru’-concept voor lichte bestelwagens. Ook in Nederland was de Commer Walk Thru, door de meer dan vijfhonderd wagens die Van Gend & Loos jarenlang in bedrijf had, een bekende verschijning. Ook bij de PTT en enkele brandweerkorpsen waren ze te vinden. De vanaf 1957 gebouwde Commer BF met rondere carrosserievorm werd vierjaar later door de Walk Thru opgevolgd. Deze was leverbaar in diverse uitvoeringen met laadvermogens van anderhalf, twee en drie ton, waarbij de laatste dubbele achterbanden en bredere wielkasten had. Verder »



2.



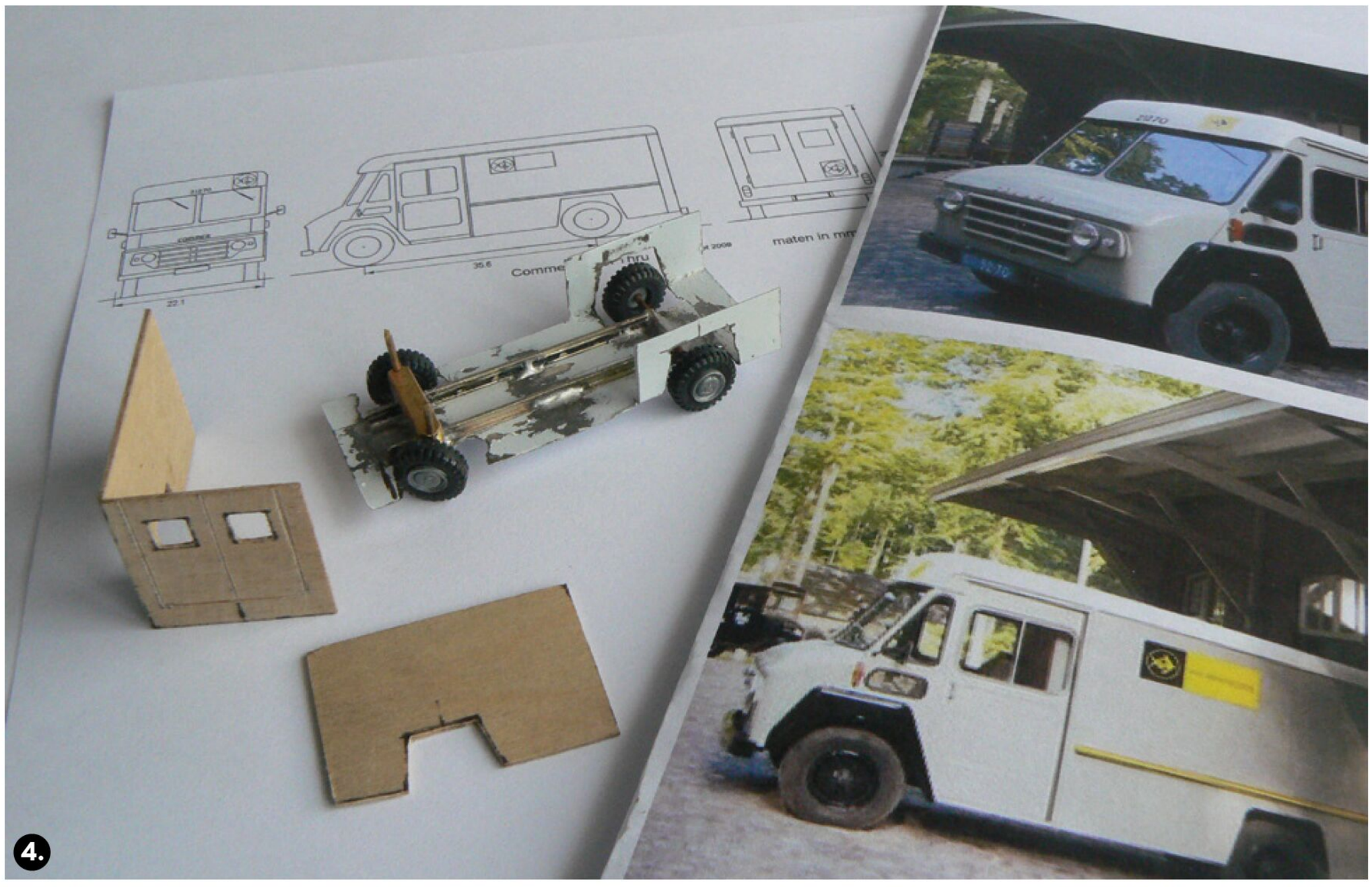
3.

1. De zijdeur staat open, de chauffeur zal zo wel uitstappen. Ook in model steekt de tankdop uit.

2. Wielen, chassis en de carrosserie in wording.

3. Goed te zien is de schuifdeurgeleiding in zowel bak als dak. Het stuur en de stoel zijn later naar de juiste (rechter)zijde van de cabine verplaatst.

4. De maatschets en enkele voorbeeldfoto’s: de bouw kan beginnen.



4.

TEKST & FOTO’S: ROB MOOIJ

was er keuze in benzine- of dieselmotor, waarbij sommige versies een iets forsere neus en motorkap hadden. De wagen had rechtse besturing en slechts één (gemakkelijk opklapbare) stoel. De handrem was aan de stuurkolom geplaatst. Niet specifiek voor de Commer, maar een euvel waaraan veel tijdgenoten leden, waren de matige werkomstandigheden voor de bestuurder; stuur- en rembekrachtiging en geluids-isolatie waren nog geen gemeengoed. Een van de laatste wijzigingen was op de motorkap te vinden: in de laatste productiejaren stond hier de naam Dodge.

Model

Modellen van de Walk Thru zijn in diverse schalen beschikbaar, behalve in H0. Van het eerste, 'ronde' type BF 3023, is bij Modelbouw Visser in H0 een resin kap verkrijgbaar. Door de hoekige en strakke vorm leek zelfbouw van de Walk Thru mogelijk, maar waar is een goede tekening met maatvoering te vinden? Op een modelbeurs presenteerde modelautoclub Namac een collectie PTT-voertuigen, waaronder de Commer Walk Thru, artikel 49C van Lion Car. Dit model heb ik nauwkeurig nagemeten; helaas stond de schaalgrootte niet op de originele doos vermeld. De eigenaar wist die niet, internet bracht geen uitsluitsel omdat diverse bronnen elkaar met 1:50 en 1:43 tegenspraken en ook een boek over de geschiedenis van Lion Toys, de fabrikant van Lion Car, bracht geen duidelijkheid. Van de Commer BF met ronde vormen is in 1960 als artikel 28 een model in 1:50 uitgebracht, in 1970 volgde het hoekige type (artikel 49) wat volgens het boek een 1:43-model is. Na omrekenen van de hoofdafmetingen en metingen bij andere H0-voertuigen bleek dat ook dit model in schaal 1:50 moest zijn. Met het aan de tekening toevoegen van de omgerekende H0-maten kon de bouw beginnen.

Chassisplaat

Het model zou het specifieke Walk Thru-karakter moeten krijgen, dus met tenminste één en liefst twee functionerende schuifdeuren en een summier interieur. De wielen en velgen zijn van een Roco-model, de rest is zelfbouw. De chassisplaat heb ik uit een plaat blik geknipt met ter versteviging bij de achterwielkasten een opstaande rand. De wielassen bestaan uit 1 mm messing staf. De achteras is in messingbuis gelagerd, de voorwielen zijn sturend uitgevoerd, maar onderling niet gekoppeld. De voorwielassen bestaan uit haaks omgezette messing draad die in de boorgaten zijn gestoken van een op het chassis gesoldeerde vierkante buis. Om uitvallen te voorkomen zijn de assen met kleine busjes geborgd.



5.



6.

Achterdeuren

Ondanks het strakke uiterlijk heb ik voor de opbouw voor een makkelijk te bewerken materiaalsoort gekozen: hout. De zij- en achterkant van de laadruimte bestaan uit 0,8 mm dik vliegtuigtriplex. De achterdeuren zijn met enkele inkervingen weergegeven, de beide ramen zijn uitgezaagd. Ook de schuifdeuren zijn van dit materiaal, maar hier zijn per deur één raam en één blindplaat uitgespaard/gefreesd. De zijkanten van de cabine zijn uit 0,8 mm dik triplex gezaagd, tegen een kleine glaslat gezet en aansluitend in- en uitwendig grofweg in vorm gebracht. Ook de kenmerkende wielkastverbreding is in deze bouwfase geplaatst. De volgende stap is het samenvoegen van het chassis met de ruwe carrosseriedelen. Voor de beweegbare schuifdeuren worden aan weerzijden van het chassis een messing hoeklijn als geleiderails gesoldeerd. De wanden van de laadruimte kunnen tegen het chassis worden gelijmd. Een geleidemechaniek als vloerimitatie in de cabine en de laadruimte zorgt voor het soepel schuiven van de deuren.

Grille

In het plaatstaal van de grille is een rechthoekige uitsparing gemaakt. Vier daarover gesoldeerde messing draden geven het karakteristieke front weer. Voor de koplampen zijn twee gaten geboord; de vanaf de achterzijde geplaatste centerponsafdrukken vormen de stadslichten. De koplampen zijn bewerkte koppen van draadnagels; deze zorgen tevens voor een goede bevestiging van de grille. Om de ruimte achter de spijlen meer diepgang te geven, is wat materiaal uit de houten neus gehaald. Voor het dak heb ik de ook bij de wielkastverbreders gebruikte techniek toegepast. De Engelsen noemen het de ‘butter and »

WALK THRU MET TWEE FUNCTIONERENDE SCHUIFDEUREN



7.

5. De originele Commer Walk Thru bij de voormalige goederenloods uit Tiel in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem.

6. Het voltooide H0-model. Bij een Engelse wagen is dit de bijrijderszijde (maar zonder zitplaats).

7. Zowel in- als uitwendig is de ruwbouw gereed; de schilder kan zijn gang gaan.



8.



9.

bread'-methode: waar meer materiaaldikte is gewenst, wordt een extra laag materiaal gelijmd. De basis van het dak bestaat uit drie lagen vliegtuigtriplex met daaronder een uit twee delen bestaande vierde laag. Het eerste deel vormt de dakrand boven de voorramen, het tweede is in de laadruimte als de deurgeleider onder het dak gezet en maakt dat het dak goed op de opbouw is gefixeerd. Na zorgvuldig vijlen en schuren, ontstaat de beoogde dakvorm. Stroken van 1 mm breed (en dik) vliegtuigtriplex geven de profielen aan de buitenzijde van de wagen weer. Ook de contouren van de achterlichten en de raamstijl tussen de voorruiten zijn zo ontstaan; na drogen van de lijm zijn ze iets dunner gemaakt. De raamstijl is in twee kleine gaten vastgezet. De tussenwand tussen cabine en vrachtruimte (met 'Walk Thru'-doorloop) fungeert tevens als deurgeleider; bij proefpassen bleek die middengeleiding voor de deuren onmisbaar.

Stuur rechts

Voor de laatste details zijn geëigende materialen gebruikt, zoals de kunststof Faller-stoel in de cabine. Het stuurwiel is uit messingdraad gebogen en in een boorgat gestoken. Op elk model is wel wat aan te merken en op het verkeerde been gebracht door een foto van een brandweer-Commer zat het stuur bij het model aanvankelijk links. Bij de Van Gend & Loos-wagens zat het stuur rechts; de fout bleek in de eindfase eenvoudig te corrigeren. De bumpers bestaan uit messing U-profiel, waarbij de achterbumper een opstap heeft. Voordat het voertuig kan worden geschilderd, is het in grijze primer gezet. Het eigenlijke kleurenschema is eenvoudig: de carrosserie is lichtgrijs, de bumpers en voorspatborden zwart en het dak wit. Door de jaren heen zijn er kleine verschillen in de belettering van Van Gend & Loos geweest. De aanvankelijk gele kleur van de tekstbalk is in oranje gewijzigd. De wagen in het Openluchtmuseum heeft de tekst op een gele balk, maar de plaats van de opschriften is niet geheel conform oudere foto's. De model-Commer Walk Thru krijgt gele tekstbalken, evenals de sierstrip boven de achterwielen. Als de met de computer gemaakte opschriften en het logo zijn geprint en op de wagen geplaatst, kan de Van Gend & Loos-chauffeur met de Commer Walk Thru in H0 de bestellingen afleveren. //

8. Enkele stappen verder. De rechterdeur is op proef geplaatst, het dak nog niet in vorm gebracht. Ook de middenraamstijl ontbreekt nog.

9. De Van Gend & Loos Commer Walk Thru heeft rechtse besturing. De onbeschermd buiten de wagen stekende tankdop zou nu niet meer mogen.

NIEUW

Railhobby special
Baanplannen

Eind juni verschijnt de nieuwe Railhobby special over baanplannen. Voor deze special hebben we de beste artikelen over baanplannen in diverse schalen voor u verzameld. Nieuw zijn de artikelen over het verkleinen van de hart-op-hartafstand van Märklin C-rail en een bijzonder grote LGB-tuinbaan naar Zwitsers voorbeeld. Boordevol inspiratie voor uw eigen modelbaan. Mis deze special niet!

Wilt u deze special met korting ontvangen? Word nu abonnee (zie pagina 54) of upgrade uw abonnement via Railhobby.nl/ upgraden



*Cover onder voorbehoud

€10,99

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

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

Ja, ik wil graag de Railhobby special Baanplannen bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

Ik wil (ook) graag (op = op):

- ◯ 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 mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven.**

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

RH460

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

* Gratis verzending t.w.v. € 3,99 bij bestellen vóór 8 juni 2023. De special Baanplannen verschijnt eind juni. Railhobby 461 bestaat uit eerder verschenen artikelen en twee nieuwe artikelen. Deze special is onderdeel van het print (+ online) abonnement inclusief specials.

Zuid-Limburgse STOOMTREIN MAATSCHAPPIJ

STOOMTREINEN IN HET HEUVELLANDSCHAP

Het dorp Simpelveld is het centrum van de activiteiten van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij. Naast materieel is een spoorlijn in beheer, waaronder een gedeelte van de beroemde, in 1934 na een bouwtijd van negen jaar geopende, 'Miljoenenlijn' Landgraaf - Simpelveld.



1.



2.

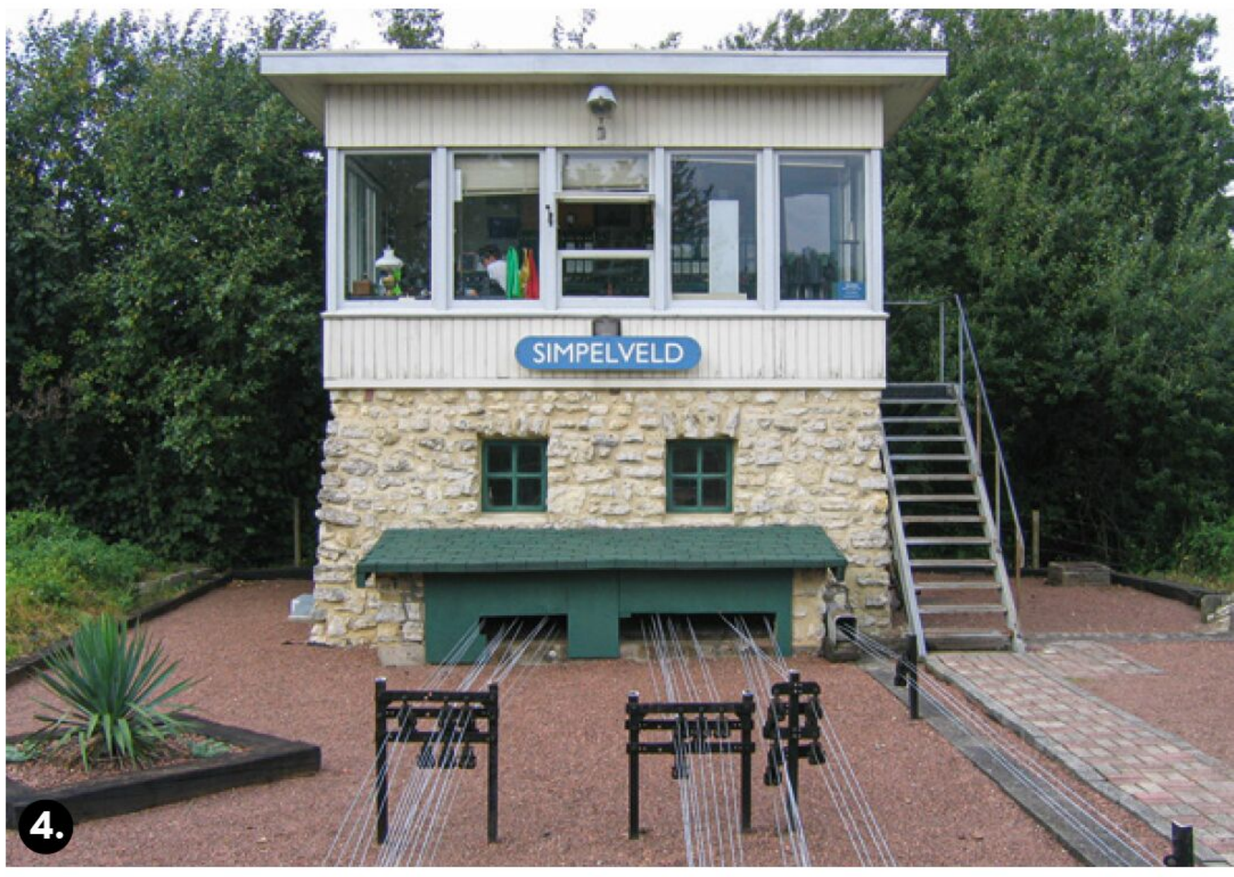
Zeven jaar na de oprichting van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) in 1988 reden de eerste museale treinen op de spoorlijn tussen Schin op Geul, Simpelveld en Kerkrade. In 2004 werd het traject Simpelveld - Vetschau aan de lijn naar Aken toegevoegd. Het depot en het hoofdstation zijn gevestigd in Simpelveld - het stationsgebouw staat op de Rijksmonumentenlijst - vanwaar in drie richtingen wordt gereden. Bij Schin op Geul en Kerkrade zijn aansluitingen op het landelijke spoornet. In het verleden kwamen de treinen van de ZLSM tot Valkenburg en soms Maastricht, tegenwoordig worden die aansluitingen alleen gebruikt door materieel dat op ZLSM-lijn te gast is.

AANSLUITING KERKRADE

Hoewel de ZLSM er fel op tegen is, heeft ProRail aangekondigd bij komende werkzaamheden de aansluiting in Kerkrade te verwijderen vanwege de slechte toestand van het spoor. Tot 2014 kwamen de ZLSM- »



3.



4.

1. Op 7 januari 2023 werd een afscheidsfotodag georganiseerd voor de 1040. Tijdens een fotostop zien we hier de ZLSM 1040 met goederentrein te Eys richting Wijlre. (foto's 1 & 2 Rob Quaedvlieg)

2. Op 8 december 2012 komt de 1040 door Wijlre, onderweg van Schin op Geul naar Simpelveld.

3. Op 4 januari 2015 reden de ZLSM-treinen nog tot Valkenburg. Loc 1040 komt Schin op Geul binnen met een Kerst Expres uit Valkenburg. (foto Peter Franssen)

4. Seinhuis Simpelveld met trekkabels voor de bediening van wissels en seinen.

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


5.


6.

treinen op station Kerkrade Centrum, waarna de overweg werd ontmanteld. Door een versperring is in Kerkrade Centrum spoor 1 vanuit Simpelveld niet meer bereikbaar. De door de ZLSM gebruikte infrastructuur is in 2013 verkocht aan de provincie Limburg om financiële problemen het hoofd te kunnen bieden. Mocht de verbinding met het landelijke net in Kerkrade Centrum gehandhaafd blijven, zal de provincie daarvoor in de buidel moeten tasten. De ZLSM speelt immers een belangrijke rol in de toeristische infrastructuur van Zuid-Limburg. Tot de doelstelling van de stichting ZLSM behoort ook het instandhouden van cultuurhistorische bouwwerken en andere voorzieningen die voor de spoorweg van belang zijn. Daartoe behoren ook de vier seinhuizen met een klassieke handle-inrichting voor het stellen van de wissels en armseinen.

MATERIEEL

Naast diesellocomotieven beschikt de ZLSM over een groot aantal stoomlocomotieven, waaronder vier van Zweedse herkomst die sterke gelijkenis vertonen met serie 4700 die bij NS reed. Overigens heeft ook museumspoorlijn STAR een Zweedse loc, zij het dat die niet bedrijfsvaardig is. Van de vier ex-Statens Järnvägar (SJ)-stoomlocomotieven is er op dit moment slechts één rijvaardig: de E2 1040 anno 1910. De loc vervult dit jaar in principe een reserverol; eind 2023 zal de machine wegens een grote revisie buiten dienst gaan. De E 1090 is sinds 1998 defect en wordt als statisch object opgeknapt; een revisie is financieel gezien niet haalbaar. De B 1220 en B 1289, beide ex-SJ, kregen in 2012 met ketellekkages te maken; revisie is mogelijk, maar is niet voorzien. Naast de


7.

vier ‘Zweden’ beschikt de ZLSM over een aantal andere stoom- en diesellocomotieven alsmede een aantal ex-DB-railbussen en het niet-dienstvaardige treinstel DE2 179.
De ZLSM heeft dit jaar een aantal locomotieven in bruikleen om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. Stoomlocomotief 57 ‘Bonne’ van de Hoogovens Stoom IJmuiden (Esslingen, 1943) neemt de voor- en najaarsritten voor zijn rekening. Van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) is de 52 532 voor lange tijd in bruikleen verkregen; de loc zal na het afsluiten van een jarenlange revisie in 2023 in het hoogseizoen inzetbaar moeten zijn. Diesellocomotief 2215 van het Spoorwegmuseum fungeert als reserve. Tot slot probeert men al een behoorlijke tijd de 50 0073 van de VSM in bruikleen te krijgen. Bij de ZLSM zijn een groot aantal vrijwilligers (m/v) actief, op de locomotieven en in de treinen, op de stations en in de seinhuizen en het depot en langs de baan. Zonder hun inzet rijden er geen treinen op de historische Miljoenenlijn en zal het Limburgse erfgoed in mindere mate onder de aandacht worden gebracht.

RIJDAGEN EN EVENEMENTEN

Voor info en de actuele dienstregelingen en speciale ritten zie de site miljoenenlijn.nl. In het voor- en naseizoen wordt op zon- en feestdagen gereden, in de mei- en de herfstvakantie ook op zaterdag. In het hoogseizoen, juli-augustus, wordt ook op woens-, zater- en zondagen gereden. Van de evenementen noemen we ‘Weekend at War’ op 1 en 2 juli en de Zomeravond Expres. Culinaire spoorliefhebbers kunnen terecht in het ex-CIWL Pullman-salonrijtuig 4129 anno 1927. //



5. Op 17 mei 2012 verlaat Schienenbus VT 798-04 met twee bijwagens serie 998 Simpelveld richting Vetschau (D). (foto 5 & 6 Rob Quaedvlieg)

6. De van het Spoorwegmuseum geleende 2215 trekt een fotogoederentrein richting Kerkrade bij het seinhuis van Simpelveld, 7 januari 2023.

7. Op 20 oktober 2018 was de VSM te gast bij de ZLSM. De 2459 met twee ‘Oostenrijkers’ en SHD 2205 in Simpelveld.

8. SMMR 2225 en SHD 2205 zijn op 9 juli 2017 ter hoogte van Wijlre met een goederentrein onderweg van Schin op Geul naar Simpelveld. (foto’s 8 & 10 Peter Franssen)

9. Ook private vervoerders zijn bij de ZLSM te zien: Strukton 303004 rijdt op weg van Simpelveld naar Schin op Geul langs Overeys, 26 mei 2018.

10. Op 24 oktober 2021 is de SHD 2205 met een goederentrein naar Schin op Geul bij Simpelveld te zien.

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

PRORAIL WIL DE AANSLUITING MET HET HOOFDSPOOR IN KERKRADE VERWIJDEREN





Carolo Metal

STAALVERVOER EN -INDUSTRIE IN H0

De op de staalindustrie rond Charleroi geïnspireerde modelbaan van Rik Martens beleefde op Modeltrein Expo On traXS 2023 de Nederlandse première. Het sfeerbeeld van eind jaren zeventig wordt door de doordachte uitvoering en sublieme detaillering op overtuigende wijze overgebracht. Een impressie.

EXTRA:
video Carolo Metal



Loc 5166, die met de achttienassige torpedowagen met vloeibaar staal over de spoordijk passeert, zal ook in de arbeiderswoningen te horen zijn.


1.


2.


3.

De in spoortechnisch opzicht eenvoudige baan heeft aan de zichtzijde slechts een over een wegviaduct voerend, diagonaal geplaatst enkelspoor met een aansluiting naar een staalverwerkende fabriek. Echter, bij nauwkeurige beschouwing blijkt de baan tal van goed uitgevoerde details te bevatten. Het brommende geluid van de met enige regelmaat passerende diesellocomotieven met zorgvuldig geweatherde goederentreinen versterkt het beeld. De H0-baan is gesitueerd in een buitenwijk van de Belgische industriestad Charleroi waar het fictieve Carolo Metal een vestiging heeft. Tijdens de coronaperiode heeft Rik Martens met behulp van Google Streetview zijn ideeën verder uitgewerkt. Sommige huizen en gebouwen, maar ook de omhoog-lopende straat, zijn daardoor naar bestaande situaties te herleiden.

MAQUETTEKARTON

De panden van de acht arbeiderswoningen aan de rechterkant van de straat staan telkens op een iets hoger niveau. Ze vormen door de gezamenlijke voor- en achtergevels met de aangebouwde schuren in de kleine achtertuinen een gesloten verband; daardoor kon het geheel op de werktafel worden voltooid. Bij het ontwerp is de lichte bolling in, en de helling van de straat in de gevelwand meegenomen. De panden zijn in houtkarton opgetrokken, dit heeft aan een zijde een gladde en aan de andere kant een lichte textuur. Elk perceel heeft een schoorsteen en voor de stevigheid een tussenmuur. De dichte kopgevels zijn met leien bekleed. De voordeuren naar typisch Belgisch voor-beeld - sommige met filigrein ijzeren smeedwerk - en de kozijnen zijn in 3D geprint. De dakpannen zijn

per perceel met een stempel van Aumo gemaakt, waardoor alle daken kleine verschillen vertonen. Ook de daken van de vier panden op het vlakke deel van de straatweg zijn op deze wijze ontstaan. Van deze huizen wordt een van de hoekpanden door drie fors uitgevallen steunberen gestut.

ASFALTSTRUCTUUR

De omhooglopende straatweg is van maquettekarton gemaakt, dat aan een zijde van de papierlaag is ontdaan en met een staalborstel bewerkt tot een structuur van grof asfalt ontstond. Op enkele plaatsen is het bitumen versleten en zijn de onderliggende kasseien zichtbaar. Die zijn steen voor steen in de foamplaat gedrukt. De straat is aan weerszijden met een dubbele rand stenen afgezet, enkele kolken zorgen voor de afvoer van regenwater. Op de aan weerszijden van de weg gelegen smalle trottoirs is het voor aanvang en na afloop van de ploegendiensten redelijk druk. Friture Gaston trekt dan veel klandizie; de uitbater is dan ook content met de plek van zijn frietkot en de bushalte. Direct na het spoor-zviaduct loopt de straat na een flauwe bocht omhoog. Bovenaan de heuvel is drankenhandel Bière Art gevestigd. De groothandel heeft geen spooraansluiting, zodat er redelijk wat vrachtverkeer door de smalle dorpsstraat moet worden afgewikkeld. De in reliëf uitgevoerde voor- en achtergevel van het twee verdiepingen tellende magazijn bestaat uit lasergesneden metselwerk. De zijgevels zijn dicht, op de gemetselde gevel aan de straatzijde is een protestleus aangebracht, die aan de spoorzijde is met leien bekleed, daar loopt een luchtkoker tot aan het dak.

STAALVERWERKINGSFABRIEK

De fabriek Carolo Metal bestaat uit vier delen en een hoge schoorsteen in metselwerk. Met de watertoren is het complex op een uitneembare bodemplaat bevestigd zodat alle bouwdelen goed bereikbaar zijn. Een »



4.

HET MEESTE SPOORVERKEER BESTAAT UIT STAAL- EN ERTSTREINEN



5.



6.

TEKST: DOLF HEIBLOEM, **FOTO'S:** MYRON VAN BRUIJVEN

1. NMBS 5906 met een trein met tweeassige ertswagens.
2. De spooraansluiting van staalverwerkingsbedrijf Carolo Metal takt direct op de hoofdbaan aan. De portaalkraan is geschikt voor lasten tot 5 ton.
3. De rangeerloc van Carolo Metal verlaat de fabriekspoort met een beladen platte wagen.
4. NMBS 5166 passeert Carolo Metal met een torpedowagen.
5. Boven de passerende ertstrein zijn de lasergesneden gevels met uit 0,2 mm papier gesneden ramen met roeden zichtbaar.
6. De arbeiderswoningen kijken uit op groothandel Bière Art, de geluiden van het laden en lossen zullen door de ertstrein worden overstemd.

DE ARBEIDERSWONINGEN STAAN TELKENS OP EEN IETS HOGER NIVEAU


7.



8.


9.

deel van het dak is voor onderhoud uitneembaar. De ramen met de roedenverdeling in de zijgevels zijn uit 0,2 mm dik zwart papier gelaserd. Na een dunne wash met wit is hier en daar een roestplek aangebracht. De muren zijn al eerder met roodbruin gespoten. De daklichten op de hallen met zaagtanddaken hebben aan de steile kant ramen en aan de vlakke kant pannen. Van de metalen daklichten op de platte daken loopt een aardingskabel langs de gevel naar beneden. Een eyecatcher is de hoge schoorsteen. Die staat op een rechthoekig fundament en is opgebouwd uit 250 lasergesneden kartonnen ringen met telkens een iets geringere diameter; de ijzeren spanbanden zijn met donkere tape weergegeven. Een ladder voert naar de omloop met geëtste roosters, naar de top van de schoorsteen zijn klimijzers beschikbaar. Evenals de andere bouwwerken zijn alle bouwdelen tot in detail uitgewerkt en met het programma Solidworks getekend, inclusief het metselverband van de in lasercut gemaakte muurdelen. Via de poort in het lage gebouw - de toegangsdeur kan op afstand worden geopend - kunnen door de kleine rangeerloc goederenwagens in de fabriekshal worden geplaatst, de nummerloze loc heeft toelating tot het hoofdspoor. Met de portaalkraan die boven de spooraansluiting en de toegangsweg is geplaatst, kunnen objecten tot 5 ton worden verladen.

SPOORBRUG

De diagonale, geklinknagelde stalen spoorbrug met filigreine hekken is in 3D getekend en geprint. Aan het eindresultaat gingen vele proefprints vooraf. De hogedrukleiding die parallel aan de spoorlijn loopt is bij het viaduct op betonnen palen gefundeerd. Ter



10.

hoogte van de fabriekspoort wordt de buis met een portaal over de spoorlijn geleid. Bij de koppelstukken is een lichte roestvorming zichtbaar, een onder de leiding gespannen staalkabel moet bij breuk in de controlekamer een alarm doen afgaan.

VERDWIJNPUNT

Aan de linkerkant bereiken treinen vanuit een tunnel het 1,50 x 0,60 m metende zichtbare deel van de baan. Aan de rechterkant vormen hoge bomen en de betonnen constructie met de pijpleiding het verdwijnpunt. Achter de baan is een groot schaduwstation met drie rondlopende sporen ondergebracht. De doordacht geplaatste spoorkruising maakt lange opstelsporen mogelijk. Om meer diepte te creëren is de lichtgrijze watertoren die achter het fabriekscomplex staat in schaal 1:160 uitgevoerd. De dieptewerking wordt ook versterkt door de voorbij de drankenhandel afbuigende straatweg en de in diffuse tinten geschilderde achtergrond. Daarvan lopen de hoeken rond en is de onderrand niet zichtbaar. Dat de lucht in de staalregio eerder grijs dan blauw is, zullen de inwoners beamen.

BLOKTREINEN

Het meeste spoorverkeer bestaat uit goederentreinen, waarbij de dieselloc reeks 5100 (Van Biervliet) met een achttienassige torpedowagen (Trix) zeker de aandacht trekt. Een zware reeks 5900 trekt een bloktrein met zestien beladen ertsonderlossers. Vierassige rongenwagens type Sahmms (Liliput) zijn beladen met rollen of platen staal, die, evenals veel andere objecten die op Carolo Metal zijn toegepast, met de 3D-printer Elegoo Mars Pro zijn geprint. De lading van de lange sleep bakwagens bestaat uit op maat gesneden foamplaat met kolenstructuur. Treinreizigers zijn aangewezen op het enkele keren per dag rijdende dieselmotorrijtuig type 554 (Piko), over het comfort van de groene ‘Brossel’ zijn de meningen verdeeld. De wissels worden analoog aangestuurd, de treinen digitaal, rails en wissels komen uit het Elite-programma van Tillig. Niet alleen de bebouwing, bruggen en spoorinfra zijn op overtuigende wijze geweatherd, ook aan het rollend materieel is te zien dat ze zwaar werk verrichten. //

---

7. **De schuine hoek waarmee spoorbaan en verkeersweg elkaar kruisen maakte een trapeziumvormig viaduct nodig. Voor het omleggen van de weg ontbrak de ruimte.**

8. **Drankengroothandel Bière Art is in een voormalig fabriekspand gevestigd. Op de begane grond kan de heftruck worden gebruikt, op de etages zal het op mankracht aankomen.**

9. **Door de lijsten laat Carolo Metal zich als een schilderij bekijken.**

10. **De last van de torpedowagen 26 met vloeibaar staal wordt door achttien assen gedragen.**

Bekijk de video van Carolo Metal en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

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 voertuigen & figuren 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

De leukste NIEUWTJES

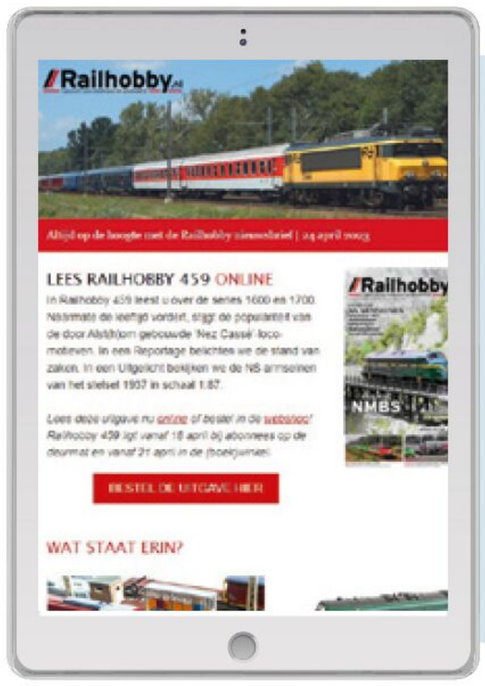
Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



FOTO: COLLECTIE SPOORWEGMUSEUM

Historische elektrificatie

In 1938 kopten de kranten ‘Grootse veranderingen bij de spoorwegen’ en ‘Als de treinen sneller gaan snellen’. Op 15 mei van dat jaar was de elektrificatie van het Middennet een feit. Het Spoorwegmuseum blikt met de tentoonstelling ‘Onder Hoogspanning’ terug op deze operatie die de spoorwegen in Nederland in één klap tot de modernste van de wereld maakte. De tentoonstelling is vanaf 26 mei 2023 te bezoeken. Op pagina 56 leest u meer over de elektrificatie en het Mat ’36.



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**

Lelylijn

Sinds 7 april 2023 is in het Modelspoor Museum in Sneek de tentoonstelling ‘Zuiderzeelijn vs. Lelylijn’ te zien. De tentoonstelling vertelt over de ideeën door de jaren heen om Friesland beter per spoor te verbinden met de Randstad. Maar de uitvoering blijft nog altijd achterwege. Komt er dan eindelijk een spoorlijn door de polder? Een 1:2 schaalmodel van een hyperloop van de TU Delft sluit de tentoonstelling af.



FOTO: MODELSPOOR MUSEUM



ICNG in normale dienst

Na een lange periode van proefritten was het op 19 april 2023 zover: de door Alstom gebouwde ICNG-treinstellen verschenen eindelijk in de normale dienst. De 3222 en 3133 reden als Intercity Direct tussen Amsterdam en Rotterdam nog wel onder de noemer ‘testbedrijf met reizigers’. In Rotterdam werden de reizigers voor de eerste ritten, die zonder problemen verliepen, door NS welkom geheten.

SNCF BB 67400

LAATSTE INZET IN DE FRANSE ELZAS

Van het ene op het andere moment lijken ze vervloekt: diesellocomotieven. Met brullende motoren en milieuvervuilende uitlaatgassen zijn ze niet meer van deze tijd, zeker de oudere series. Naast een efficiëntere en dus goedkopere exploitatie van het spoorbedrijf met treinstellen, is het milieu reden om afscheid te nemen van de oudere series. Jeroen Water belicht de SNCF-serie BB 67400.



Ten westen van station Urmatt werd TER 831807 naar Straatsburg op 8 juli 2020 vastgelegd.



1.

Voor de spoorhobbyist, liefhebber van oudere wetse diesellijnen, met treinen, bestaande uit een diesellocomotief en een paar rijtuigen, is haast geboden om nog iets te beleven van een periode die bijna voorbij is. Anno 2023 is gelukkig nog een aantal van die verrassende spoorlijnen met een dieseltrein in de ons omringende landen te vinden. In dit artikel wil ik u meenemen naar Noordoost-Frankrijk, specifiek de spoorlijn van Straatsburg naar Saint-Dié-des-Vosges in de Elzas. Op ruim vijfhonderd kilometer van Utrecht is daar nog iets van de authentieke spoorsfeer te vinden, waarin de SNCF-serie BB 67400 een hoofdrol speelt. De diesellocs hebben het, tot genoegen van de liefhebbers, langer uitgehouden dan tot eind 2021, de prognose van Edwin Mos in Railhobby 429.

SNCF BB 67400

De lijndiesellocomotieven serie BB 67400 zijn een doorontwikkeling van de serie BB 67000, waarvan door de SNCF 124 exemplaren tussen 1963 en 1968 in dienst werden gesteld. De machines waren ontwikkeld voor zowel goederen- als reizigerstreinen. Door het ontbreken van voorzieningen voor elektrische treinverwarming moest in reizigerstreinen een generatorwagen meerijden. Om hiervan af te komen, kreeg in 1965 de BB 67036 een draaistroomgenerator met gelijkrichter, zodat de locomotief rijtuigen elektrisch kon verwarmen. Bij deze ombouw werd de machine vernummerd in BB 67291. De locomotief beviel dusdanig goed, dat tussen 1967 en 1969 zeventig nieuwe locomotieven met deze voorziening werden geleverd: de serie BB 67301-67370. Tussen 1975 en 1979 werden nog twintig machines van de serie BB 67000 omgebouwd, zoals met de BB 67291 was gebeurd. Deze werden omgenummerd in BB 67371-67390. De niet verbouwde BB 67000-locs werden daarna hoofdzakelijk in de goederendienst ingezet. In januari 1967 bestelde SNCF nog eens 232 vierassige diesellocomotieven. Deze machines hadden een vermogen van 1765 kW, een gewicht van 83 ton en konden 140 km/h rijden. Ter vergelijking: de BB 67000 was 10 km/h langzamer en moest het met 1470 kW doen. De firma's Brissonneau & Lotz en Material de Traction Électrique leverden ze tussen 14 augustus 1969 en 31 oktober 1975. Ze kwamen in dienst als serie BB 67400. Uiterlijk verschilden ze van de BB 67300 vooral door de draaistellen.

INFRA-LOCOMOTIEVEN

De serie BB 67200 dient voor de volledigheid te worden genoemd. Deze serie ontstond tussen 1980 en 2004 toen de SNCF tachtig locomotieven van de oorspronkelijke serie BB 67000 ombouwde voor de afdeling SNCF Infra. Zeventig zijn voorzien van een automatische koppeling aan één zijde om als duo te kunnen fungeren als wegsleeplocs voor gestrande TGV's op hogesnelheidslijnen. De BB 67200'en hebben alle het treinbeveiligingssysteem TVM300 of TVM430 dat door SNCF wordt gebruikt op de HSL's. Uit het aantal machines dat de serie BB 67000-BB 67400 omvatte, blijkt dat ze jarenlang een grote bijdrage hebben geleverd in de reizigers- en goederendienst in Frankrijk en zelfs daarbuiten. In met name de periode tussen 2010 en 2020 realiseerde de SNCF een grote modernisering van het materieelpark,

veelal gefinancierd door (regionale) overheden. Daardoor is een omvangrijk deel van het oude SNCF-materieel in dit decennium vervangen door moderne, efficiëntere treinstellen. Hierbij werd de gehele serie BB 67300 afgevoerd en ook een groot deel van de BB 67400'en is aan de kant gezet. Inmiddels worden de BB 67200'en bij SNCF Infra vervangen door moderne Vossloh-diesellocs van het type DE18.

BB 67400 INZET IN 2023

Het staatsbedrijf SNCF is aan het begin van deze eeuw, zoals in veel Europese landen, opgedeeld in meerdere bedrijfstakken. Het verdelen van het materieel resulteerde bij diverse locomotiefseries in vele kleurstellingen. In praktijk werden (en worden) de locs regelmatig voor treinen van een andere bedrijfseenheid ingezet, dat geeft leuke variaties op het spoor.

De BB 67400'en werden verdeeld over:
SNCF Intercité ten behoeve van intercity-diensten
SNCF TER voor regionale stoptreindiensten
SNCF Fret voor commercieel goederenvervoer
SNCF Infra voor infratreinen op het klassieke net
SNCF CMR (vanaf 2018) voor overbrengen (sloop) materieel.

Bij SNCF Intercité worden volgens plan geen BB 67400'en meer ingezet. Deze locomotieven duiken soms nog op voor de nachttrein Paris Austerlitz - Rodez/Albi op het traject vanaf Brive-la-Gaillarde als de BB 75300-locs die deze trein normaliter rijden, niet beschikbaar zijn. Deze nachttrein rijdt alleen in het weekend door naar Albi en alleen op dat gedeelte bij daglicht. Bij de goederentak »



2.



3.

DE SERIE BB 67400 RIJDT VANUIT STRAATSBURG TER-TREINEN



4.

1. **Vanaf de ooit voor dubbelspoor gebouwde spoorbrug bij Fouday zien we BB 67603 met ledig materieel W 754529, 15 juni 2018.**

2. **TER 831807, bestaande uit BB 67512 en de RRR-stammen 301 en 226, in prachtig ochtendlicht bij vertrek uit Urmatt op de route vanuit Saales naar Straatsburg, 14 juni 2018.**

3. **Deze scholierentreinen rijden tegenwoordig niet meer met een BB 67400 en Corailrijtuigen. Op 6 juni 2014 komt BB 67434 met TER 830906 van Krimmeri Meinau naar Sarreguemines langs Minversheim.**

4. **Ter hoogte van Steinbourg, aan de spoorlijn Straatsburg - Saverne, rijdt BB 22282 met TER 830120 vanuit Straatsburg naar Saverne langs het Canal de la Marne au Rhin, 17 juni 2022.**

TEKST & FOTO'S: JEROEN WATER


5.


6.


7.

SNCF Fret waren de ballasttreinen naar het Belgische Quenast de laatste jaren populair bij hobbyisten. Door de modernisering van de treinbeveiliging op de Belgische L96 zijn de BB 67400'en op dit baanvak niet meer toegelaten. Sinds dit jaar worden de Quenast-ballasttreinen door SNCF Fret met een elektrische loc type Traxx (186) gereden. Op het dieselbaanvak tussen het Belgische Clabecq en de groeve in Quenast zet Lineas in opdracht van SNCF Fret een dieselloc reeks 77 in. Volgens plan worden de BB 67400'en bij SNCF Fret nog ingezet voor water- en staaltreinen in de regio Clermont-Ferrand.
SNCF Infra gebruikt de BB 67400-locs voor diverse infratreinen. Hiervan heeft echter maar een enkeling redelijk vaste rijdagen. Het gaat om de ballasttreinen tussen Verneuil-sur-Vienne en Limoges-Bénédictins. Het bedienen van de groeve is afhankelijk van de vraag naar ballast. Ook zet SNCF Infra wel eens andere loctypen in voor dit vervoer. SNCF CMR is een afdeling die sinds 2018 veel overbrengingen van reizigersmaterieel verzorgt. Die ritten zijn helaas niet te voorspellen.

ROND STRAATSBURG

Ten behoeve van de Transport Express Régional (TER)-diensten worden vanuit depot Straatsburg alleen nog BB 67400'en ingezet voor twee spitstreinen tussen Straatsburg en Saint-Dié-des-Vosges/Saales. Twee locs rijden kort na elkaar met een trein bestaande uit twee RRR-rijtuigstammen. Elke stam bestaat uit twee rijtuigen en een stuurstandrijtuig. Deze treinen rijden in trek-duwbedrijf, waarbij de BB 67400 in de avondspits duwt en in de vroege ochtendspitsen voorop de trein staat.
s Ochtends zijn deze treinen met name rond het dorp Urmatt in mei en juni op twee locaties goed te fotograferen. In de avondspits rijden beide treinen terug, maar nu met duwende locomotief. De treinen overnachten in Saint-Dié-des-Vosges, respectievelijk Saales.

De omloop, geldig tot 26 juni 2023:

Maandag t/m vrijdag				
TER 831807*	St.-Dié-des-Vosges	05:40	Straatsburg	07:24
TER 831809*	Saales	06:25	Straatsburg	07:46
TER 831830	Straatsburg	17:06	St.-Dié-des-Vosges	18:48
TER 831836	Straatsburg	18:14	Saales	19:48
Zaterdag				
TER 831853*	St.-Dié-des-Vosges	06:11	Straatsburg	07:46
TER 831855*	Saales	07:28	Straatsburg	08:46
Zondag				
W 752674**	Straatsburg	15:32	St.-Dié-des-Vosges	16:43
TER 831886	Straatsburg	17:14	Saales	18:33

* Locomotief voorop ** Ledigmaterieeltrein



8.

ZATERDAGOCHTEND

Op zaterdagochtend rijden beide treinen met de locomotief voorop een uur achter elkaar naar Straatsburg. Omdat er een uur tussen beide treinen zit, geeft dit meer speling om van fotostek te wisselen. Beide treinen blijven tot en met zondagmiddag in Straatsburg, waarbij de locomotieven het depot ingaan en voor andere exemplaren kunnen worden gewisseld. Zondagmiddag rijden beide treinen met locomotief achter terug naar Saint-Dié-des-Vosges en Saales, waarbij de eerste trein als ledigmaterieel rijdt. In de zomermaanden worden de BB 67400'en met hun RRR-stammen normaal gesproken niet ingezet. Omdat een aantal scholierentreinen in die periode niet rijdt, is er voldoende materieel om ook de spitstreinen met treinstellen uit te voeren. Of de BB 67400'en na de zomermaanden terugkomen, is al enkele jaren de vraag. Deze is tot nu toe altijd positief beantwoord.

FOTOGRAFEREN IN DE ELZAS

Wilt u alleen voor diesellocs naar de Elzas, dan is het de vraag of de beperkte inzet de moeite waard is om daarvoor richting Straatsburg af te reizen. U kunt het combineren op doorreis naar de Duitse Allgäu voor de intercity's met een DB-dieselloc Baureihe 218. Bent u ook in elektrische treinen geïnteresseerd, dan is de Elzas zeker de moeite waard een paar dagen te vertoeven. Er rijden aardig wat goederentreinen op de lijn van Straatsburg naar het zuiden (richting Sélestat) en vanuit Straatsburg richting Saverne. Daarnaast rijden op deze lijnen BB 22200'en - familie van de NS-series 1600/1800 en 1700 - met RRR-stammen als TER-treinen. Deze locomotieven en bijbehorende rijtuigstammen rijden afwisselend met AGC- en Régiolis-treinstellen. Voor het fotograferen van deze treinen is het handig om te weten dat de BB 22200 vanuit Sélestat naar Straatsburg en van Straatsburg naar Saverne altijd voorop rijdt. Ook rijden op beide lijnen trek-duwstammen bestaande uit een elektrische locomotief serie BB 26000 'Sybic' en Corailrijtuigen; bij deze treinen staat de loc aan dezelfde kant als die met een BB 22200. De frequentie van het treinverkeer op deze twee lijnen is dusdanig dat u zich niet hoeft te vervelen. Naast deze twee lijnen en de spoorlijn van Straatsburg naar Saint-Dié-des-Vosges kent de Elzas andere niet-geëlektrificeerde lijnen die de moeite waard zijn. Weliswaar zonder BB 67400'en, maar ook van AGC-treinstellen en motorwagens X 73500 kunnen mooie foto's worden gemaakt. //

5. Net buiten het dorp Ebersheim is zicht op de spoorlijn van Sélestat naar Straatsburg met daarachter de uitlopers van de Vogezen. SNCF Fret BB 27084 in France Relance-outfit met goederentrein 75162 van Gevrey-Triage naar Hausbergen-Triage, 17 juni 2022

6. TER 200 96212 (Basel SBB - Straatsburg) wordt op 14 juni 2018 ter hoogte van Kogenheim door Sybic BB 26150 getrokken.

7. In de avond van 7 juli 2020 trekt Sybic BB 26233 van SNCF Fret de Naviland-container-shuttle 50631 Straatsburg-Port-du-Rhin - Gevrey-Triage bij Hochfelden.

8. TER 823906 van Straatsburg naar Sarreguemines werd op 25 juni 2015 gereden door motorwagen X 73904. De foto is bij het dorp Frohmuhl genomen.

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

EXTRA:
video
Roco
NS 600



1.

Pimp my ‘Hippel’

Upgrade voor Roco NS 500/600

Vanwege de zeer goede rijeigenschappen wilde Ivo Beuvink een H0-rangeerloc serie 500/600 van een Maxon-motor voorzien, het liefst zonder te frezen. De verlichting moest worden verbeterd en sound toegevoegd. Een pimpproject voor zijn ‘Hippels’.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog kwamen er diverse Britse War Department diesellocomotieven naar Nederland, waaronder de in de jaren dertig door de London Midland and Scottish Railway ontwikkelde Class 08. Tien van deze drieassige locs werden na de oorlog door NS als serie 500 overgenomen. Ze bevielen goed zodat er bij de English Electric Company in Londen 115 werden bijbesteld. Bij levering waren de machines - ze kregen de bijnaam ‘Hippel’ of ‘Bakkie’ - olijfgroen, later werd dit voor de meeste machines geel-grijs. In 1963 kregen ze een blauw zwaailicht om beter op te vallen, in 1984 werd het zwaailicht rood. De locs waren in drie series verdeeld: de 500-545 hadden alleen een rangeerrem, de 601-665 een doorgaande luchtdrukrem. De 700-715 die zonder motoren en tractie-installatie aan NS werden geleverd, kregen bij Stork een tweetakt- in plaats van de bij de andere locs toegepaste viertaktmotor. In 1969 gingen de eerste buiten dienst, een aantal locs is bij railmusea en verschillende particuliere bedrijven nog actief.

Model

Sinds 1981 is bij Roco de ‘Hippel’ in diverse kleur- en vormvarianten verschenen, zoals die van NS, VSM, Strukton, Kandt, Railpro, DSB en de Australische Victorian Railways. De NS-versies zijn uitgebracht zonder en met NS-logo, rode of blauwe zwaailichten in het groen en geel-grijs. Gaandeweg werd de loc iets gemoderniseerd: de stroomafname werd aangepast en een NEM-interface toegevoegd. Door de korte wielbasis was de stroomafname niet optimaal.

Maxon-motor

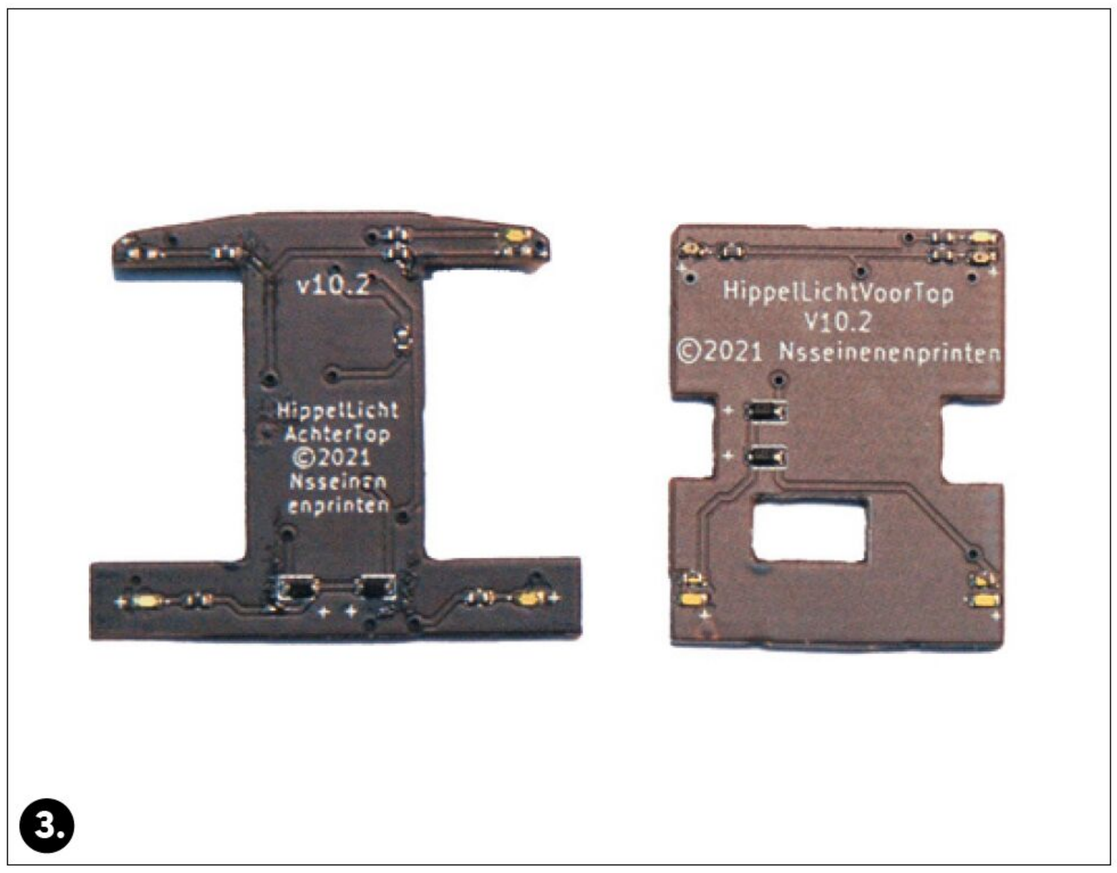
Basis van de ombouw zijn de geel-grijze NS 634 (artikelnummer 63955) en de groene 514 (43397). De 634 heeft een printplaat met NEM-interface, de 514 geen van beide. Met het verwijderen van de printplaat, condensatoren, verlichting en bedrading kan de ombouw beginnen. Beide modellen moeten een stillere en soepel lopende aandrijving krijgen. SB Modellbau levert onder artikelnummer 28158 een Maxon-motor met vliegwiel en wormwiel, een bevestigingsschroef en handleiding. Door de eigenschappen van klokankermotoren zoals die van Maxon, kunnen modeltreinen met een minimale optrekspanning rijden. Het constante toerental, de geringe inbouwmaat, fluisterzachte loop, het minimale onderhoud en de lange levensduur maken ze geschikt voor modelspoor. Het zeer geringe stroomverbruik (5-10 mA) is optimaal voor digitale aansturing. De motor is door SB Modellbau op een messing blokje gelijmd. Als de oude motor met het losdraaien van de schroef onder de loc is verwijderd, kan de Maxon daar worden vastgeschroefd. Door het kleinere formaat is er voor de elektronica voldoende ruimte. Na de inbouw bleek de motor uiterst nauwkeurig en rustig te lopen.

Stroomtoevoer

Bij de 634 rust op beide voorwielen een U-vormige staaf, aan de bovenkant drukt deze tegen een koperstrip. Door de ronding van de U-staaf bij de wielen iets vlak te vijlen, ontstaat een breder contactvlak. De verbinding tussen de U en de koperstrip is verbeterd door beide met 0,15 mm koperlakdraad te verbinden. De stroomafname van het achterste wiel is geoptimaliseerd door het plaatsen van een stukje krimpkous tussen de locmassa en de contactstrip. Ik kies voor de ESU-Locsound 4 micro, daarin kan ik met de ESU-programmer het Class 08-geluid zetten. Later vond ik een YouTube-video van R.J. de Vries; in een Zimo-decoder had hij bij het Engelse DCC Trains het geluid van een Class 08 laten zetten. Dat lijkt het 'rammelende' geluid van de 'Hippel' beter weer te geven. Voor een betere stroomvoorziening heb ik op de ESU-geluidsdecoder een ESU-powerpack aangesloten. Door de kleine soldeerpads is het solderen van het »



2.



3.

DE HIPPEL KRIJGT L-SEINEN, SLUIT- EN RANGEERSEINEN



4.

1. **De omgebouwde en gedigitaliseerde NS 634 heeft uitstekende rijeigenschappen en kan alle seinbeelden tonen.**

2. **Ombouwset van SB Modellbau.**

3. **De print is doorgezaagd.**

4. **De 'Hippel' met rangeerlicht.**

TEKST & FOTO'S: IVO BEUVINK

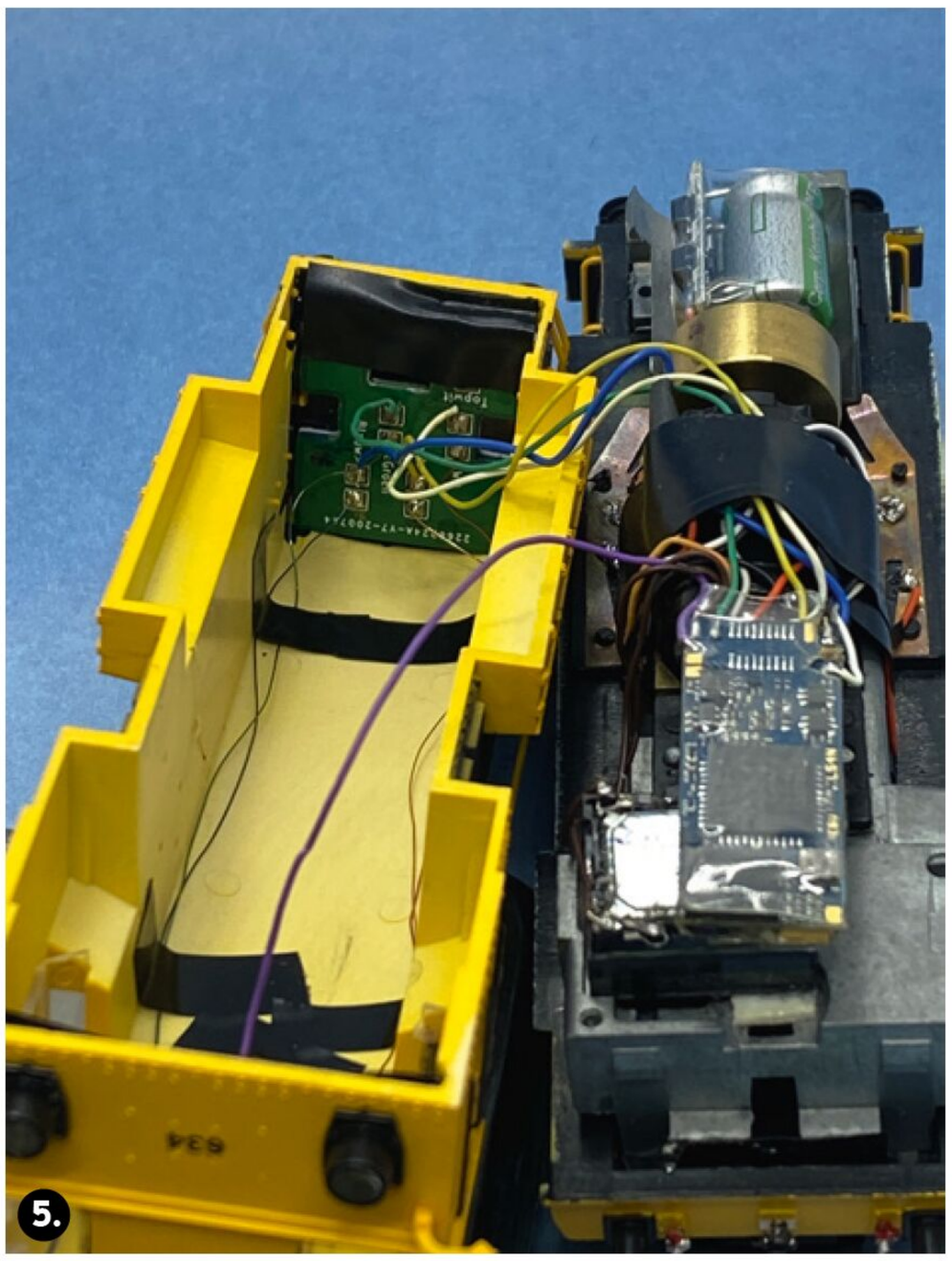
powerpack aan de decoder een secuur werkje. De handleiding geeft aan waar de draden moeten worden vastgezet. De plek van het vliegwiel van de Roco-motor biedt ruimte voor het powerpack. De luidspreker met daarop de decoder komt in de cabine. Aansluitend volgt een proefbedrijf op de rollenbank. In de YouTube-video is te zien tot welke rijeigenschappen de motor en decoder in staat zijn. Bij het beoordelen kijk ik niet naar de maximale snelheid, maar naar de minimale snelheid die wordt gerealiseerd.

Verlichting

Het vinden van een oplossing voor een werkelijkheidsgetrouwe verlichting was lastig. Samen met Lex van der Loo had ik een printje ontworpen en laten produceren dat de 'Hippel' kan voorzien van twee- of driepuntsverlichting, sluitseinen en rangeerverlichting. De print heeft een soldeereiland waarop de draden van de rode of blauwe led van het knipperlicht kunnen worden gesoldeerd. Bij modellen uit de periode van voor 1963 kan dit soldeereiland voor de cabineverlichting worden gebruikt. Na het verwijderen van de zwarte lantaarns en de gele of witte ringen halen we de lichtgeleiders annex ramen uit de kap; cocktailprikkers zijn daarbij een goed hulpmiddel. De uit de kap stekende delen van de lichtgeleiders heb ik zilverkleurig geverfd. De lichtgeleiders worden zo dicht mogelijk bij de voet afgezaagd en met secondelijm of Kristal Klear op hun plek vastgezet. Aansluitend kunnen daar de lantaarns en ringen worden gelijmd. Als de ramen uit het transparante plastic zijn gezaagd kunnen deze op hun oorspronkelijke plaats worden teruggezet.

Moederprint

Om de verlichtingsset die Lex en ik leveren volledig te kunnen gebruiken, is aansturing door een locomotiefdecoder noodzakelijk. Daarbij dient tenminste een van de uitgangen de knipperfunctie te ondersteunen. De set bestaat uit een moederprint met de prints voor de seinen aan voor- en achterkant van de loc, vier koperlakdraden om beide prints te verbinden en een naar keuze rode, blauwe of witte led met aangesoldeerde koperlakdraden. Alle benodigde onderdelen zijn op de print gesoldeerd en kunnen rechtstreeks op de decoderuitgangen worden aangesloten. Met een hobbyzaag (Roco, artikel 10900) worden beide prints volgens de meegeleverde handleiding van de moederprint losgemaakt. Met het onderling verbinden van de gemarkeerde soldeereilanden op de beide prints ontstaat een driepuntsein (L-sein). Het niet-verbinden van de beide eilanden geeft een tweepuntsein. Als de prints kops tegen elkaar zijn gelegd, kunnen de koperlakdraden aan de prints worden gesoldeerd.


5.



6.



7.

Lichtlekkage

Bij locs met een gele kap is het, om lichtlekkage te voorkomen, wenselijk de binnenkant van de kap aan de voor- en achterkant zwart te maken. Na het schilderen kunnen de decoderdraden aan de print voor de voorkant worden vastgezet. De prints hebben twee soldeereilandjes, per kleur een eiland voor de decoderdraden, de andere om de achterprint mee te verbinden. De rode of blauwe led, of het witte cabinelicht, kan vervolgens aan de achterste print worden vastgesoldeerd. De prints worden met dubbelzijdig plakband in de kap vastgezet. Voor het fixeren van de koperlakdraden aan zijwanden komt isolatietape in aanmerking. Dat geldt ook voor de led van het knipperlicht. Als laatste brengen we tape aan tussen de onderkant van het machinistenhuis en de print. Dat voorkomt lichtlekkage aan de onderkant van de kap. Na het instellen van de decoder - een uitgang moet knipperen en de rangeeruitgang met het rangeersein combineren - is de loc gereed voor een testrit. Als alles naar behoren werkt, kan de kap worden gesloten en is de loc klaar voor vele uren rijplezier. De verlichtingsset voor de Hippel is verkrijgbaar bij de betere modelspoorzaak of via nsseinenenprinten@gmail.com. Prijs € 20,95, exclusief verzendkosten. //



8.

Bekijk de video van de Roco NS 600 en onze andere video's op Railhobby.nl/video

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

5. De loc is voorzien van elektronica en prints. De koperlakdraden links en rechts in de kap zijn nog niet met tape vastgezet, de paarse draad gaat naar het knipperlicht of de binnenverlichting, de groene naar het rangeersein.

6. De 634 op de rollenbank met L-sein.

7. Testbedrijf van de 'Hippel' met brandend L-sein.

8. De beide sluitseinen branden.

EXTRA:
video Fotostop

Fotostop

MET HET SPOOR TERUG IN DE TIJD

Op een met strakblauwe lucht gezegende herfstdag in 2011 staat motorwagen 4506 van het Toerisme & Spoorpatrimonium langs het perron van station Spontin. De dauw op de spoorberm verdampt langzaam als het vertreksein wordt gegeven voor het eerste door Fotostop georganiseerde evenement.



1.

In de weken voorafgaand aan de rit op de spoorlijn van het Belgische Le Chemin de Fer du Bocq (CFB), werden door het toen nog uit twee personen bestaande team van Fotostop de eerste ervaringen opgedaan met het organiseren van fotodagen. Het uitgangspunt van zo'n dag is op een veilige manier een mooie dag voor spoorwegfotografen te organiseren. Daarnaast wordt op deze manier de betrokken museumlijn financieel ondersteund.

Museumspoorlijn

De organisatie van alle fotoritten na die mooie herfstdag in 2011 is in grote lijnen hetzelfde gebleven. Het is een puzzel die een lange adem vergt en met vrijwilligers van de betrokken partijen moet worden opgelost. Bij de eerste contacten met een museumspoorlijn wordt gekeken welk materieel beschikbaar is. De aandacht gaat niet alleen uit naar het tractiematerieel, maar ook naar rijtuigen en goederenwagens. Daarna wordt

nagedacht over de treinen die, met een bepaald jaartal of decennium in het achterhoofd, kunnen worden samengesteld. Na een bezoek aan de spoorlijn waarbij fotopunten worden geïnventariseerd, wordt rekening houdend met de zonnestand, een uitgekiende dienstregeling gemaakt. Dit alles leidt tot een draaiboek dat de leidraad voor de fotodag wordt. Naast de planning worden ook de handen uit de mouwen gestoken. Zo zijn door de jaren heen al heel wat meters spoorberm gesnoeid om fotopunten vrij te maken. Ook zijn de vrijwilligers van museumlijnen geholpen bij het schilderen van het in te zetten materieel en zijn goederenwagens schoongemaakt en voorzien van opschriften.

Avondritten

Sinds 2018 worden ook fotosessies in de avonduren georganiseerd. Uit technisch oogpunt zijn deze losgekoppeld van de fotodagen. In de avonden worden verschillende scènes met spots uitgelicht, dat geeft een mooi sfeerbeeld. Fotostop beschikt over ongeveer acht kilowatt aan spots en meer dan vijfhonderd meter kabel. Ook de technische kennis is in huis; enkele medewerkers hebben een elektrotechnische achtergrond en plannen de opstelling van de spots. Tijdens de avonden leggen ze aan de hand van tekeningen de kabels. Inmiddels zijn in Nederland en België elf fotodagen en -avonden georganiseerd: bij de CFB, de Museum Buurtspoorweg (MBS), het Stoomcentrum Maldegem, de Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP), Stoomtrein Goes - Borsele (SGB) en het Toerisme en Spoorpatrimonium (TSP).

Eerste Fotostopdag

Op 22 oktober 2011 werd de eerste fotodag gehouden bij de CFB. Naast de voormalige NMBS-motorwagen 4506 werden rangeerlocomotief 7305 (ex-NMBS) en de van de Luxemburgse spoorwegen afkomstige 806 ingezet met een goederentrein. »



2.



3.

FOTORITTEN VAN MUSEUMMATERIEEL IN HISTORISCHE SAMENSTELLING



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ARNO VERHAGEN

1. **Op 22 april 2018 werd met rangeerlocomotief 7305 van het TSP over de lijn van CFB gereden waarbij een 'Caboteur' werd uitgebeeld, op de foto in Purnode. (foto's 1 & 2 Davy Beumer)**

2. **Op 8 oktober 2022 kregen de aanwezige fotografen de kans om een groot deel van de dieselvloot van de SDP te fotograferen. ES 205 reed voor het eerst op de museumlijn, de baanwerkers groeten de machinist nabij Puurs.**

3. **Een NS-onderhoudsploeg controleert de spoorlijn tussen Enschede en Haaksbergen. De jaren zeventig scène ontstond op 23 april 2022 bij de MBS. (foto 3 Sicco Dierdorp)**

4. **omC 909 van de Stoomtrein Goes - Borsele was de ster van de avond tijdens een fotosessie op 9 maart 2019.**

Stoomtrein Dendermonde-Puurs

Na de eerste rit bij de CFB bleek dat de goederentrein bij de deelnemers in de smaak was gevallen. Daarmee in het achterhoofd werd samen met de SDP in het najaar van 2012 een fotodag georganiseerd met de jaren tachtig als thema. De hoofdrolspelers waren motorwagen 4302 en de locomotieven 8463 en 8509 (alle ex-NMBS). De niet rijvaardige 8463 was voor de gelegenheid sleepwaardig gemaakt. De twee locomotieven omkaderden een aantal zogenaamde Colli-wagens type Glms die vanaf 1976 door de Belgische spoorwegen voor pakketvervoer werden gebruikt. Tijdens die dag werd ook een wegvoertuig als foto-object ingezet, een luchtgekoelde Volkswagen T3-bus.

Museum Buurtspoorweg

Het team van Fotostop was inmiddels van twee naar vier personen uitgebreid. Samen met vrijwilligers van de MBS werd in 2014 een grote jaren vijftig-fotodag georganiseerd rond diesellocomotief 451. Deze machine was na restauratie als nieuw uit de werkplaats gekomen. Na een voorbereidingstijd van twee jaar passeerde een groot deel van de MBS-diesellocs de lenzen van de fotografen. Ingezet werden locomotief 10 (ex-Koninklijke Stoomweverij) en de voormalige NS-machines 125, 145, 259, 293, 451 en 660. Ook gaven verschillende oude wegvoertuigen en tractoren van de Oude Trekker Club Albergen & Omstreken acte de présence.

Le Chemin de Fer du Bocq

Intussen was vier jaar voorbij gegaan sinds de vorige fotodag. Om er als team weer in te komen, werd in 2018 een kleinschalige rit georganiseerd. Ster van de dag was rangeerlocomotief 7305 met een zogenaamde ‘caboteur’. Deze buurtgoederentreinen waren jarenlang een vertrouwd beeld op de Belgische spoorlijnen. Op de laadkoeren die de stations toen hadden, moesten wagens bij- en weggezet worden. Een arbeidsintensieve klus dat tussen het normale spoorverkeer werd afgewikkeld. Tijdens de dag werden, zoals in de jaren tachtig, langs de museumlijn enkele goederenwagens opgehaald en weggezet en de treinsamenstelling steeds veranderd. Leuk voor de fotografen. In het najaar van 2018 volgde een tweede bezoek aan deze museumlijn. Voor het eerst werd een fotoavond georganiseerd, waarbij het stationsgebouw van Dorinne-Durnal werd uitgelicht. Motorwagen 4602 en rangeerlocomotief 7305, beide voormalige NMBS-voertuigen, poseerden geduldig.

Stoomtrein Goes – Borsele

Na de eerste ervaringen met een fotoavond werd een paar maanden later, in 2019, een tweede georganiseerd. Deze keer stelde Fotostop samen met de SGB een programma samen rondom railbus omC 909, ‘Oersik’ 122 en rangeerlocomotief 521. In Goes vormde het voormalige Middelburgse seinhuis het decor.



5.



6.

Caboteur deel 2

Onder de titel ‘Caboteur deel 2’ werd de CFB in de lente van 2019 bezocht waarbij het idee van de buurtgoederentrein nogmaals werd opgepakt. Voor de gelegenheid werd de recent geschilderde locomotief 7402 omgenummerd naar de niet meer bestaande 7385. Als sneak-preview kregen de deelnemers ook rangeerlocomotief 7305 te zien die vanwege een later te houden evenement in het diepste geheim de oude beschildering had teruggekregen. Fotostop had in de voorafgaande weken geholpen bij de schilderbeurten. Tijdens de fotodag werden goederenwagens opgehaald en weggezet. Voor de fotorit waren ze gewassen en opnieuw voorzien van opschriften.

Stoomcentrum Maldegem

De derde avondsessie vond in 2019 plaats bij het Stoomcentrum Maldegem. De pas geverfde en rijvaardig gemaakte Brossel-motorwagen 553.12 vervulde daarbij een prominente rol. In het station van Maldegem werden enkele scènes nagespeeld waarbij ook de voormalige NMBS-locomotieven 7408 en 9131 op de voormalige goederenkoer te fotograferen waren.

Toerisme & Spoorpatrimonium

Zoals veel organisaties ondervond ook Fotostop de gevolgen van de coronapandemie. Na ruim twee jaar kon dankzij de vrijwilligers van het TSP in 2022 onder de titel ‘A Night at the Museum (-depot)’ groots worden uitgepakt. Voor de fotografen werden de deuren van het voormalige Atelier de Traction Diesel wagenwijd open gezet. ’s Avonds werden binnen en buiten »



7.

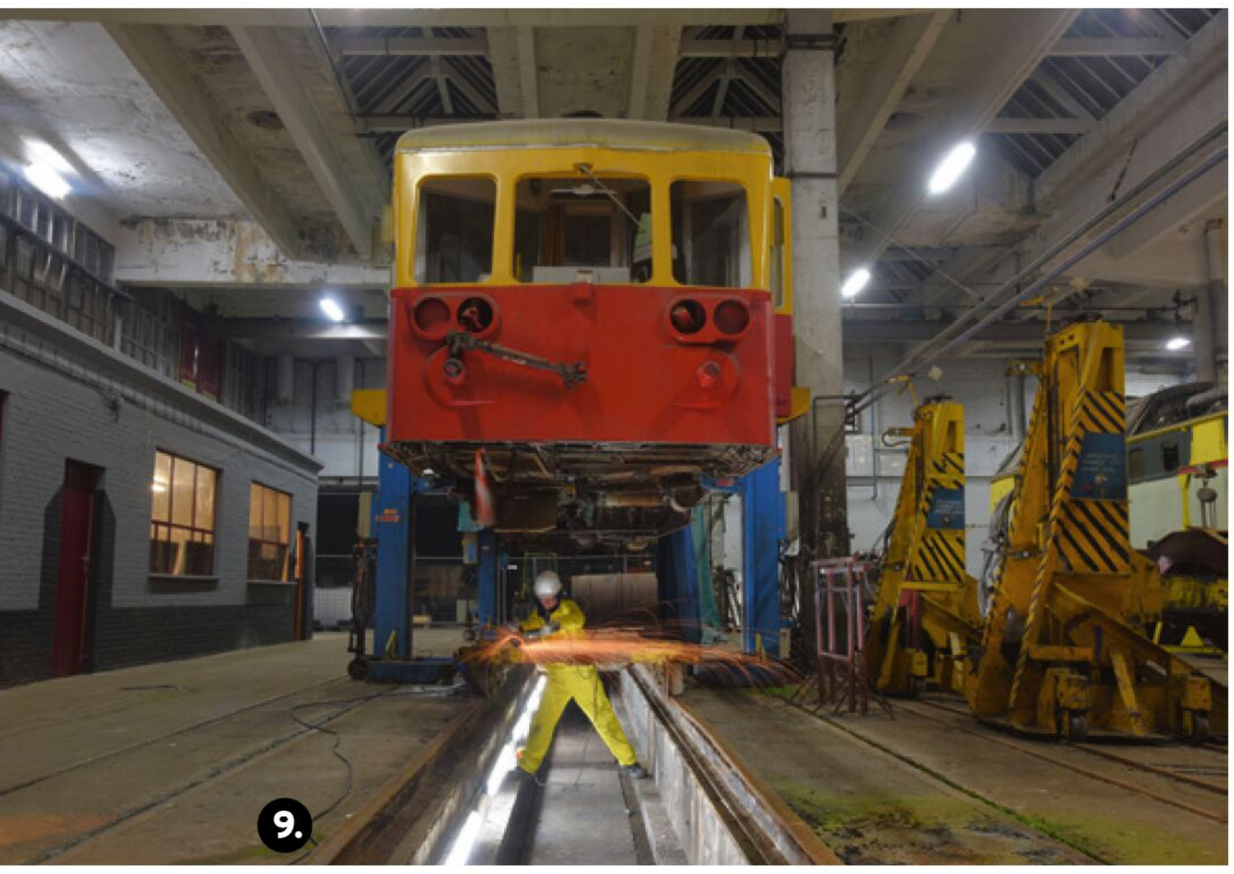
5. **De eerste fotodag werd op 22 oktober 2011 georganiseerd in samenwerking met CFB. In het najaarszonnetje staat de 4506 van het TSP bij de overweg van Gemenne. (foto Pascal Martens)**

6. **Op 13 oktober 2012 werd de eerste fotorit georganiseerd met de SDP. In Oppuurs was een ontmoeting tussen de fotogoederentrein en een Volkswagen T3. Op kop van het konvooi de 8463.**

7. **Samen met het Stoomcentrum Maldegem werd een fotoavond georganiseerd. Motorwagen 4620 was één van de voertuigen die in Maldegem in de spotlights kon worden gefotografeerd.**



8.



9.

het museumdepot diverse situaties met een grote verscheidenheid aan Belgisch museummaterieel in scène gezet.

Museum Buurtspoorweg

De laatste dagen van de NS-bediening van de lijn tussen Enschede en Haaksbergen werden in 2022 herbeleefd tijdens de tweede rit die samen met de MBS was georganiseerd. De deelnemers werden vervoerd met TET-bus 38. Natuurlijk werd dit voertuig onderweg ook gebruikt als fotomotief met de treinen die door 'Sik' 242 en 'Hippel' 660 werden getrokken. Voor de gelegenheid waren de 660 en enkele goederenwagens teruggebracht in de staat van de jaren zeventig.

Stoomtrein Dendermonde-Puurs

Ter afsluiting van een druk jaar werd in 2022 een rit georganiseerd die terug ging naar 1980, toen de NMBS lijn 52 sloot, de spoorlijn waarover tegenwoordig de treinen van de SDP rijden. Ingezet werden de pas gerestaureerde lijndiesellocomotief 5922 en de nieuw in de lak gezette 8228. De laatste verf was de dag voor de rit op de rangeerloc gezet. Speciaal voor de gelegenheid was een silowagen type Ucs uit de collectie van de museumlijn opgeknapt. Beide machines trokken twee goederentreinen en zoals gewoonlijk kwamen ook op de weg oude voertuigen in actie. Ook inspectievoertuig VB 205, kort voor de rit rijvaardig gemaakt, kwam voorbij. Het was voor het eerst op deze spoorlijn te zien. //

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

8. In Baasrode-Noord is de oude goederenkoer nog vrijwel geheel intact. Tijdens de fotodag bij de SDP reed de recent geschilderde 8228 met een buurtgoederentrein. (foto Sicco Dierdorp)

9. Motorwagen 4605 van het TSP is opgebokt in de museumwerkplaats in Saint-Ghislain. Op 19 februari 2022 kon 's avonds in het gewoonlijk gesloten gebouw de museumcollectie worden gefotografeerd.

Het team van Fotostop wil iedereen bedanken die zich, vaak dag en nacht, heeft ingezet de fotoritten mogelijk te maken, in het bijzonder de vrijwilligers van de museumlijnen. Wilt u meer weten over de initiatieven van Fotostop? Kijk dan op www.fotostop.eu.

Proefrit met treinstel 4003

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze editie gaan we terug naar 1977 voor een proefrit met ICM-treinstel 4003.

Als elektricien met bevoegdheid voor het ICM-0 was ik voor een proefrit met de 4003 naar Eindhoven en Horst-Sevenum ingedeeld. Met de verantwoordelijke voor de inbedrijfstelling van de tractie-installatie en de ontwerper van de tractie-elektronica van Holec vertrokken we uit Leidschendam. In Utrecht stapten enkele medewerkers van Mw3, de toenmalige constructieafdeling van NS-materieel en werkplaatsen, in. Na kopmaken op spoor 3 in Horst-Sevenum gingen we terug naar Eindhoven voor een volgende slag naar Horst-Sevenum. Een deel van het baanvak Eindhoven - Venlo is geschikt voor 160 km/h, de snelheid waarvoor het ICM was ontworpen. Tijdens andere proefritten tikte de snelheidsmeter hier 176 km/h aan; die extra 10% is een vereiste voor de toelating. Toen na de proefritten de Mw3-technici in Utrecht waren uitgestapt, zocht ik in het AB-rijtuig de heren van Holec op. Kort voor de aansluiting bij Harmelen veranderde het rijgedrag van de 4003. De AB vertoonde een lichte trilling die steeds erger werd. Het nam dusdanige vormen aan dat ik de machinist vroeg de snelheid naar 100 km/h terug te brengen en de verkeersleiding (VL) om een extra stop in Gouda verzocht. Daar zag ik dat de AB-bak ten opzichte van de sBk lager stond. De luchtveren bleken leeg te zijn, waardoor het rijtuig op de noodveer rustte. De regelstang van de luchtveren die de bak met elke belading op de juiste hoogte houdt, was losgeraakt en beschadigd. Herstel ter plekke was niet mogelijk. Ik overlegde met de machinist wat te doen. De boog tussen Rotterdam Noord en Rotterdam Kleiweg vormde een risico. Er waren twee opties: met 100 km/h naar Rotterdam Noord en dan met 20 km/h door de boog richting Kleiweg of de VL bewegen ons via de Binckhorst en Den Haag HS naar Leidschendam te laten gaan met 100 km/h. De VL voelde niets voor de tweede keuze, dus reden we direct achter de intercity naar Rotterdam Noord en met 20 km/h door de boog waarin het AB-rijtuig behoorlijk schommelde. Op de Hofpleinlijn, berucht vanwege de bodemgesteldheid, reden we niet harder dan 80 km/h. Toen de 4003 de volgende dag boven de put stond, heeft een monteur de hoogteregelstang hersteld, maar eerst heeft een medewerker van Talbot het probleem bekeken om lering te trekken voor de geleverde en nog te leveren treinstellen. Hierbij kwam een van de zwakke punten van de Wegmann-draaistellen naar voren: slechts één centrale noodveer. Bij de SIG-draaistellen van ICM-1 hebben de balgen zelf een noodveer zodat bij afwezige luchtdruk het rijtuig op twee noodveren komt te liggen, met een stabielere loop als gevolg. //

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



De 4003 en 4004 tijdens een proefrit van Venlo naar Eindhoven. Nuenen, 26 februari 1978. (foto Hans Scherpenhuizen)

VOORBEELD & MODEL

Roco Ralpin 186 908

ZWITSERSE 186 MET TWEE GEZICHTEN

Al jaren rijden er Rola-treinen (Rollende Landstraße) tussen het Duitse Freiburg en het Italiaanse Novara. Sinds eind 2020 worden hier doorgaand locomotieven van de serie 186 ingezet die aan beide kanten met folie verschillend zijn gedecoreerd. Reden voor Roco om deze locomotief in model om te zetten.

Zwitserland wil al decennialang het aantal vrachtwagens minimaliseren, met name het transitverkeer is een doorn in het oog. Daarom is men erg positief over het Rola-concept: de chauffeur rijdt zijn vrachtwagen op een vooraf gereserveerde trein om daarna in het begeleidingsrijtuig een zit- of ligplaats op te zoeken. Zo'n tien uur later kan hij of zij weer de weg op. In 1981 werd door Hupac met een verbinding tussen het Duitse Freiburg (Breisgau) en het Italiaanse Milaan gestart. Sinds 2001 wordt deze verbinding verzorgd door Ralpin AG, een joint venture van BLS, SBB en Hupac. Tegenwoordig rijdt de Rola van Freiburg (Breisgau) via de Lötschberg-Simplonspoorlijn naar het Noord-Italiaanse Novara. Per week gaan er per richting gemiddeld 48 treinen, elk beladen met maximaal 23 vrachtwagens. Op jaarbasis worden honderdduizend trucks vervoerd. Tot eind 2020 verzorgde BLS Cargo de tractie tussen Freiburg en het Zwitsers/Italiaanse grensstation Domodossola met locomotieven type 185, waarna SBB Cargo het laatste stuk voor haar rekening nam met locs Re 474 (Baureihe 189) of Re 484 (Traxx). Sinds 2020 worden de Traxx-locomotieven 186 901-186 910 ingezet die toelating hebben voor de drie landen waar de Rola's rijden. Een zijkant van de locs voert opschriften van SBB Cargo International, de andere kant van Ralpin. Het ontwerp van Railcolor is in lijn met de 'Piercer'-look die we kennen van diverse Vectrons van SBB Cargo.



1.



2.

Model

Voor deze bespreking hebben we de beschikking over de 186 908 met artikelnummer 70651. Het voorbeeld is eigendom van leasemaatschappij Akiem en wordt door SBB Cargo International gehuurd. Het analoge model voor het tweerailsysteem heeft een Plux22-decoderaansluiting waardoor het naderhand eenvoudig is te digitaliseren. De digitale versie is ook met sound leverbaar. Het model is door Roco in Vietnam geproduceerd en wordt geleverd in een donkerblauwgrijze kartonnen verpakking met transparant binnendeksel. De doos is, in vergelijking met die waarin locs de laatste jaren waren verpakt, stevig uitgevoerd. Bijgevoegd zijn de handleiding en een zakje met losse onderdelen zoals ruitenwissers, cabinetrapjes, gesloten baanschuivers en luchtslangen. Een verademing ten opzichte van de Vectron.

Contrastvlak

Het model voelt zwaar aan, de weegschaal geeft 512 gram aan; laat die 23 vrachtwagens maar aanrukken. Direct uit de doos oogt het model goed en komt overeen met hetgeen uw auteur zich van de »



3.



4.

1. **Met de vorig jaar door Roco uitgebrachte Rola-wagens kan de gehele trein worden samengesteld.**

2. **Ralpin 186 904 rijdt station Preglia (Italië) binnen met een Rola van Freiburg (Breisgau) naar Novara.**

3. **Staatsieportret van de loc, Ralpin-zijde.**

4. **De afbeelding van naamgever Lötschberg is op alle cabinedeuren scherp aangebracht.**

TEKST & FOTO'S: MARCEL VAN EUPEN



5.



6.

CABINEDEUREN MET AFBEELDING VAN NAAMGEVER LÖTSCHBERG



7.

echte locs herinnert. Belangrijk bij deze serie locomotieven is dat de basiskleur niet wit, maar lichtgrijs is, waarbij het contrastvlak op de fronten wel helderwit is. Dit heeft Roco keurig voor elkaar. Ook de kleuren van de opschriften komen mooi en helder over.

Zwitsers sleepstuk

Het dak staat, zoals gebruikelijk bij multisysteemlocomotieven, bol van de details. Hier vinden we vier stroomafnemers waarvan een met smal Zwitsers sleepstuk, twee met Italiaans sleepstuk en tot slot een met Duits sleepstuk. Leuk detail is dat de Italiaanse pantografen conform het voorbeeld lichtgrijs zijn. De isolatoren zijn, met de leidingen, de hijsogen en de diverse antennes goed weergegeven. De beide horizontale dakroosters zijn geëtst. De koppen van de locomotief zijn aan beide zijden bijna gelijk. Het enige verschil is dat in cabine 1 een machinist is geplaatst. Op de kop zien we het Zwitserse Griekse kruis en de naam van de leasemaatschappij. Verder zien we opengewerkte roosters boven de buffers. Het front is voorzien van diverse handrails, de ruitenwissers moet u zelf plaatsen. Het interieur van de cabines is erg simpel, hier hadden wat meer details niet misstaan.

Rolling Highway

De linkerzijkant heeft een groot Ralpin-logo met daaronder de tekst Rolling Highway. Mocht de machinist verdwalen, dan is de route naast het logo te vinden. Rond de ramen is met een zwarte band door Railcolor geprobeerd de 186 qua design wat meer richting de Vectron te trekken. Dit geeft de locomotief zowel in het echt als in model een stoere en moderne uitstraling. Ook heeft elke locomotief de naam en beeltenis van een tunnel gekregen, bij de 186 908 is dat Lötschberg. Naast de deuren zijn de achteruitkijkcamera's als uitstekende onderdelen gemonteerd. De handrails zijn apart ingestoken, ze zijn van metaal en daardoor kaarsrecht. Het model is voorzien van alle opschriften, deze zijn scherp aangebracht en goed leesbaar. De rechterzijkant toont een Alpenlandschap en het logo van SBB Cargo International. De bedrukking is digitaal aangebracht, de kleuren zijn goed en helder getroffen. Tot slot de onderkant en draaistellen. Beide staan bol van de details. De draaistellen zijn zeer gedetailleerd waarbij de metalen remschijven goed opvallen. Ook zijn alle apparatenkasten aangebracht en waar nodig voorzien van gekleurde details.

Nummervariant

Roco Ralpin 186 908, H0: 70651, tweerail analoog, € 249,90 / 70652, idem sound, € 374,90 / 78652, drierail sound, € 374,90, tijdperk VI. Het model is

af fabriek uitverkocht, maar dusdanig populair dat later dit jaar een nummervariant zal volgen. De 186 906 zal uitkomen onder artikelnummers 70732/70733/78733. De bijpassende Rolawagens en het begeleidingsrijtuig type T2s vindt u eveneens bij Roco. Het rijtuig heeft artikelnummer 64769 en kost € 76,90, de achtassige Rola-wagens type Saadkmms zijn beschikbaar als eindwagen met buffers (76342, € 57,90) en bufferloze tussenwagens (76341 en 76340, € 54,90). Het begeleidingsrijtuig Bcm dat het meest wordt ingezet, is door ACME als artikel 52417 en 52418 enkele jaren geleden uitgebracht, maar af fabriek uitverkocht. //



5. **Staatsieportret van de loc, de SBB Cargo International-zijde.**

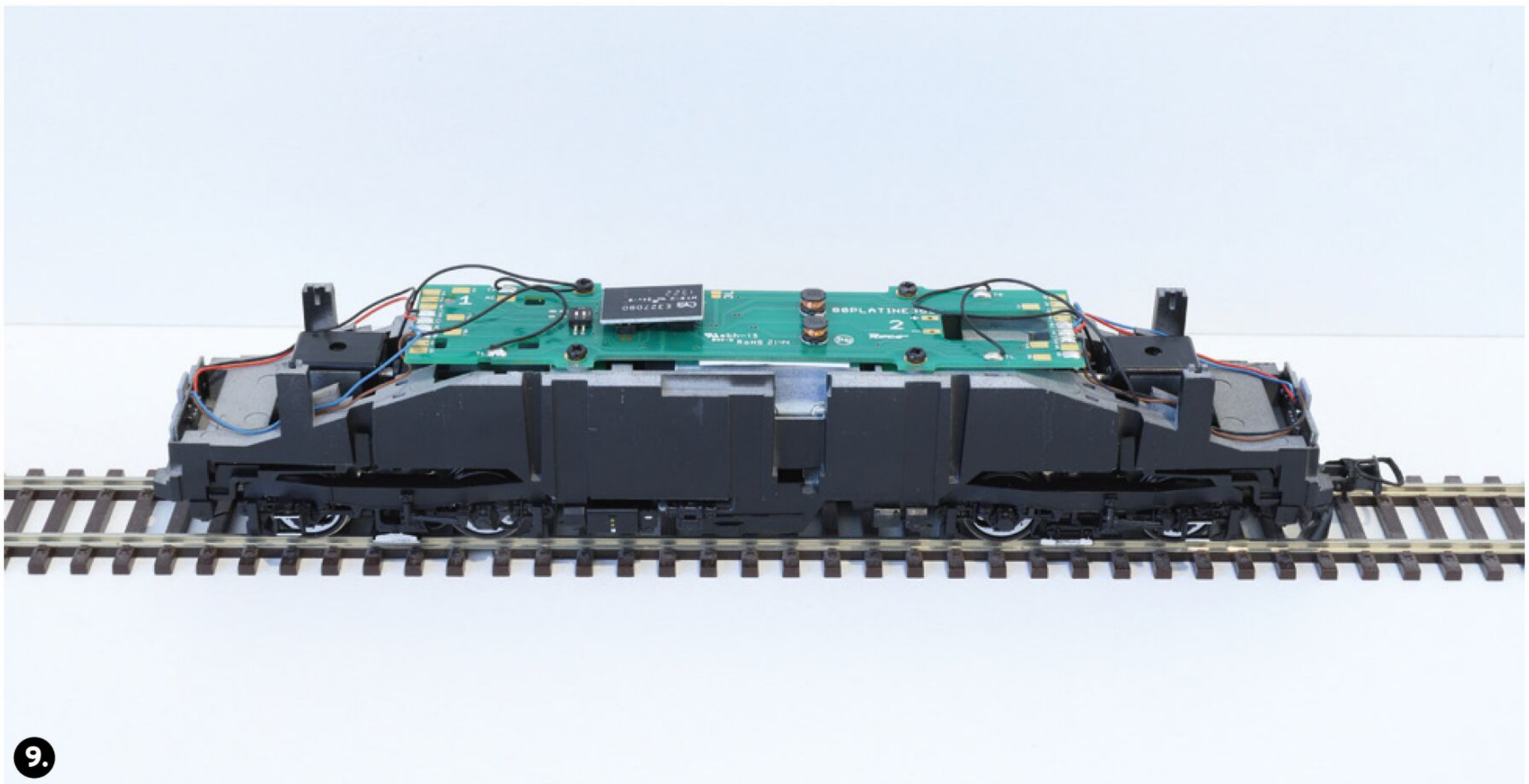
6. **De kop van de machine met de goed zichtbare machinist in cabine 1.**

7. **Zelfs de apparatenkasten hebben opschriften.**

8. **Na het plaatsen van de losse onderdelen ziet de voorkant er goed uit.**

9. **De printplaat is strak opgezet.**

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



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 1982 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.

RH460

Deel 1
van 2



1.

RESTAURATIE TREINSTEL 252

DEEL 1: VIA STIBANS NAAR SPOORWEGMUSEUM

Treinstel 252 is de enige overgebleven vertegenwoordiger van de eerste grote serie elektrisch stroomlijnmaterieel van NS. Op 15 mei 2023 is het treinstel in gerestaureerde staat in het Spoorwegmuseum gepresenteerd, 85 jaar nadat het in dienst kwam. Hiermee heeft Nederland uit elk decennium van de vorige eeuw een rijvaardig treinstel: reden om stil te staan bij dit bijzondere feit.

De Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel (Stibans) is in 1979 opgericht toen bleek dat het Spoorwegmuseum geen mogelijkheden had van elk type spoorwegmaterieel een exemplaar te bewaren. De Stibans vervult een niet te onderschatten functie bij het veiligstellen van Pec 8502, eloc 1010, DE1-motorrijtuig 41, Mat '46-treinstel 273, HSM-D 1920 en de stalen D 7521. Pas jaren nadat de Stibans het materieel had veiliggesteld, kon het worden opgenomen in de collectie van het Spoorwegmuseum. Dat geldt nu ook voor Mat '36-treinstel 252.

TREINSTEL 252

Het Mat '36 is in 1936 ontworpen en besteld en aanvankelijk gebouwd als twee- en driedelig treinstel. Later werd de capaciteit uitgebreid door het toevoegen van een tussenrijtuig en ontstonden drie- en vierwagenstellen. Treinstel 252 kwam in 1938 op de baan en behoorde tot de serie tweewagenstellen 211-263. Deze was samen met de latere vierwagenstellen 601-637 bestemd voor de in 1938 gereedgekomen elektrificatie van het middennet: Den Haag/Rotterdam/Amsterdam - Utrecht - Eindhoven/Arnhem. De 252 is gebouwd bij Werkspoor en was bij levering samengesteld uit een rijtuig derde klasse met bagageafdeling (CDk) en een rijtuig met tweede en derde klasse (BCk). In 1956 werden, net als elders in Europa, de klassenaanduidingen gewijzigd: de tweede klasse werd eerste klasse, de derde klasse tweede. In 1942 werd de 252 verlengd met een gecombineerd derde klasse/bagagerijtuig (CDo). Hierbij is de 252 omgenummerd in 418, onderdeel van de serie ELD-3 401-429.



2.

HERNUMMERING

In de Tweede Wereldoorlog werd de 418 naar Duitsland afgevoerd. Zwaar beschadigd keerde het pas begin 1948 terug. In 1949 ging de 418 voor herstel naar de hoofdwerkplaats Haarlem; dit werd in 1951 afgerond. In de jaren vijftig werd het treinstel overal ingezet waar bovenleiding hing, zoals tussen Amsterdam en IJmuiden en op de Hofpleinlijn, maar het kwam ook voor dat de 418 was opgenomen in sneltreinen naar »

1. Vierwagenstel Mat '36 615 in de oorspronkelijke kleurstelling in 1966 in Hilversum. (foto's 1 & 3 Lex Lijsten, collectie Peter van der Meer)

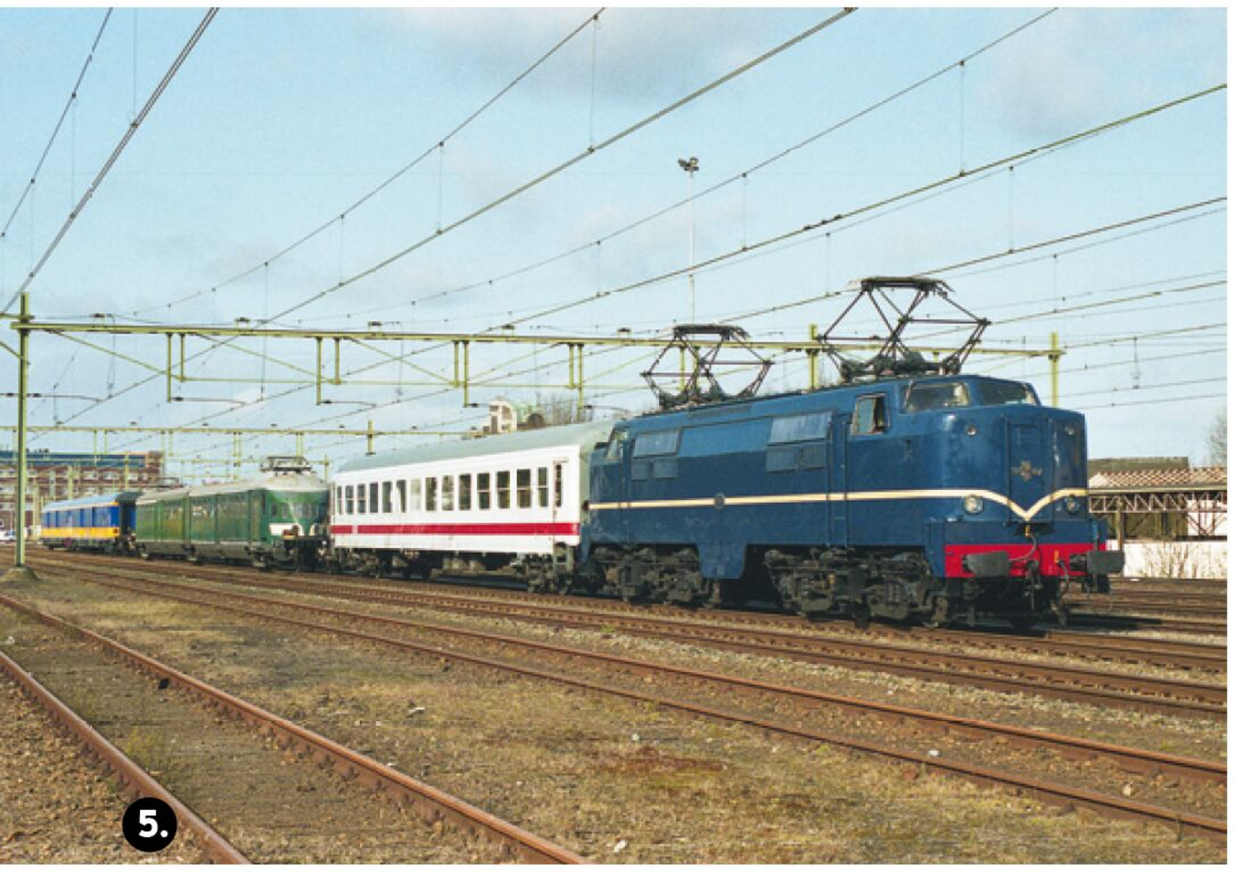
2. Bij Werkspoor is medio jaren dertig een CDk-bak in aanbouw. (foto collectie Peter van der Meer)

3. Vierwagenstel Mat '36 611 heeft inmiddels zandgele biezen en een snor. Bussum Zuid, 22 mei 1965.

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


3.


4.


5.

IN DE JAREN VIJFTIG WERD DE 252 DOOR HET GEHELE LAND INGEZET


6.

het noorden en op de Oude Lijn tussen Amsterdam en Rotterdam.
In verband met de komst van Mat ’64 werd de 418 in 1966, om nummerdoublures te voorkomen, omgenummerd in 440. Dit duurde slechts kort, want in 1968 werd het stel na dertig dienstjaren afgevoerd. De tussenbak werd verwijderd en gesloopt en de overgebleven rijtuigen werden in Blerick gestald. Het was de bedoeling de tot tweewagentreinstel gereduceerde 440 te gebruiken voor proefnemingen met pulssturing.
In 1970 begon een zwerftocht door bijna geheel Nederland, waarbij de werkplaatsen Maastricht, Amsterdam Watergraafsmeer, Haarlem, Amersfoort werden aangedaan, alsmede het terrein van de Hoogovens, de loods in Roosendaal, Philips Roosendaal, opnieuw Hoogovens en de Watergraafsmeer. In 2002 eindigde het proefbedrijf in Blerick waar de Stibans inmiddels haar onderkomen had. Het stel was door NS vergeten, maar niet door hobbyisten. Mede om de status van de 252 te legaliseren, werd in 1979 de Stibans opgericht.
In 1985 bleek NS drie draaistellen kwijt te zijn en nader onderzoek leerde dat hierop nog een trein stond, namelijk de 252. De kwestie is door NS opgelost door de draaistellen, met de rest van het treinstel, dat jaar aan de Stibans te schenken. In 1989 werd de 252 tentoongesteld op de treinenshow in Utrecht ter gelegenheid van de viering van 150 jaar spoorwegen in Nederland. Ter voorbereiding was in de NS-loods in Roosendaal aan het treinstel gewerkt. Bij aanvang van het jubileumjaar waren bij Jansen in Bergen op Zoom enkele reparaties uitgevoerd; ook had het treinstel daar een nieuwe verflaag gekregen. Na afloop van NS-150 kon het treinstel helaas niet terug naar de Roosendaalse loods.

BLERICK

In augustus 2002, inmiddels ruim twintig jaar geleden, mocht de Stibans de loods in Blerick op antikraakbasis gebruiken en keerde de 252 terug naar de plaats waar het stel 55 jaar geleden ook stond. Eindelijk was het treinstel weer beschermd tegen de weersinvloeden en kon de Stibans de werkzaamheden oppakken. In Blerick is de 252 verder gedemonteerd, waarbij alle onderdelen zijn gelabeld en gefotografeerd zodat een digitaal archief ontstond. Ook werd in die jaren het restauratiebestek opgesteld; aan de hand daarvan kon een cascorevisie worden uitgevoerd.
Voor de Stibans is de volledig gerestaureerde en rijvaardige 252 altijd het uitgangspunt geweest; voor een statisch museumobject werden weinig toekomstmogelijkheden gezien. Voor het restauratieproces werden vier fases gedefinieerd: allereerst de casco- en draaistelrevisie (fase 1 en 2), gevolgd door de interieuropbouw (fase 3) en tenslotte het rijvaardig maken. Na de vooral cosmetische opknapbeurt uit 1989 heeft het stel jarenlang in de buitenlucht gestaan wat het geen goed heeft gedaan.



7.

DELITZSCH

In 2007 werd wereldkundig gemaakt dat door de Mondriaan Stichting, het Prins Bernhard Cultuurfonds en het VSBfonds een aanzienlijk bedrag voor het herstel van de 252 was toegezegd. Samen met een eerder verkregen erfenis en bijdragen van de donateurs was de restauratiekas nu voldoende gevuld om tot actie over te gaan. Op 12 april 2008 was het zover: de 252 ging voor de casco- en draaistelrevisie naar Schienenfahrzeugwerk in het Duitse Delitzsch, ten noorden van Leipzig.

Tijdens een van de reizen naar Delitzsch die hieraan voorafgingen, ontstond bij de Stibans het plan de 252 nogmaals aan het Spoorwegmuseum aan te bieden. Loc 1010 stond daar al in bruikleen en het museum wilde deze graag in eigendom. Prima, maar dan krijg je de 252 erbij! Het museum ging in 2009 akkoord, op voorwaarde dat de Stibans het project financieel en met de aanwezige kennis zou blijven ondersteunen. Na dertig jaar Stibans maakte het Mat ’36-treinstel eindelijk deel uit van de museumcollectie! De Stibans ging verder als stichting die zich alleen nog richtte op het afronden van de restauratie van treinstel 252: het verwerven van fondsen en het bieden van ondersteuning aan het Spoorwegmuseum. Het museum heeft behalve het treinstel dus ook het lopende restauratieproject overgenomen.

A-STATUS

In het Nationaal Register Railmonumenten heeft het treinstel de A-status: ‘Elektrisch treinstel NS 252 is de representant van een belangrijke ontwikkeling van het Nederlands railvervoer, namelijk de eerste serie elektrische gestroomlijnde treinstellen waarmee de modernisering van het spoorwegbedrijf in de jaren dertig in gang werd gezet.’ Hiermee wordt bedoeld dat met de komst van treinstellen met automatische koppelingen het dienstregelingmodel van NS, met onderweg splitsen en combineren van treinen, wezenlijk anders werd. Dat was met rijtuigen en het Mat ’24 een stuk lastiger. Het toen ingevoerde treinstelbedrijf is nog steeds de basis van de NS-exploitatie. In februari 2011 keerde de 252 in Nederland terug en in 2021 besloot het museum dat de 252 rijvaardig wordt gemaakt. Het moment dat de 252, de enige overgebleven representant van het Nederlandse elektrische stroomlijnmaterieel van voor de Tweede Wereldoorlog, weer in vol ornaat op de baan verschijnt, komt steeds dichterbij. Daarover meer in deel 2. //

4. De tweewagenstellen 448 en 437 in een winters Amsterdam CS in 1965. (foto’s 4 & 7 Lex Lijsten, collectie Peter van der Meer)

5. Op 8 april 2008 vertrok de 252 naar Delitzsch. Museumloc 1202 trok de trein van Eindhoven naar Bad Bentheim, hier op Deventer Goederen. De rijtuigen dienden als remwagens, het voorste rijtuig bood plaats aan de meereizende technici.

6. De 252 na de cascorevisie. Op 10 februari 2011 wacht deze in station Emmerich op verder transport naar Utrecht Maliebaan.

7. De door de Stibans bewaarde treinstellen 252 en 273 en motorrijtuig 41 tijdens een Open Dag bij de wagenwerkplaats Roosendaal in oktober 1984. Het verschil in kopvorm is goed zichtbaar, evenals de verschillende tinten groen.

VOORBEELD & MODEL

Het tweede station VAN IJMUIDEN

STATIONSGEBOUW MET TWEE GEZICHTEN

Dat er door de jaren heen wat wordt veranderd aan gebouwen is geen nieuws. Dat het gebouw daardoor soms wezenlijk verandert ook niet. Zeker bij het nabouwen in model is het zaak dat de bouwer weet hoe het er wanneer heeft uitgezien. Zo'n gebouw is het stationsgebouw van IJmuiden, zoals dat bestaan heeft van 1899 tot 1995.



1.



2.



3.



4.



5.

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

In het nog jonge IJmuiden (officieel ontstaan in 1876 bij de opening van het Noordzeekanaal) was het stationsgebouw uit 1899 het tweede. Door de opkomst van de visserij, de visafslag en de vishandel, kwam er een speciaal visstation en werd het eerste station verplaatst. Het nieuwe gebouw is een ontwerp van architect D.A.N. Margadant. In de Tweede Wereldoorlog had het flink te lijden door bombardementen op de nabije havens, sluizen, Schnellbootbunkers en de Hoogovens. Het stationsgebouw is hersteld, maar daarbij versoberd. Iets van de oorspronkelijke grandeur is nog te zien in het eveneens uit 1899 daterende en door Margadant ontworpen station Santpoort Zuid. Vanaf de jaren zestig lag de IJmuidenlijn onder een vergrootglas. De plaats ontwikkelde zich verder van de spoorlijn af en de goederenspoorlijn langs de duinwijk naar het strand kwam als mogelijke uitbreiding nooit in beeld. Op 23 september 1983 beëindigde NS na jaren van achteruitgang het reizigersvervoer; de vistreinen bleven vooralsnog rijden. Tussen 1996 en 1998 exploiteerde Lovers Rail een treindienst tussen Amsterdam en IJmuiden met gehuurde diesellocs serie 2200 en in België verworven rijtuigen.

MODEL

Het station van IJmuiden wilde ik graag op mijn modelbaan uitbeelden, maar dat werd pas concreet toen ik dit station op de website van 3dscaleworks ontdekte. De bouwkit (€ 329,95) is 'on demand' leverbaar, maar niet is vermeld welke periode er wordt uitgebeeld. Na het bestellen en de vraag over de gewenste uitvoering te hebben beantwoord, arriveerde na enige tijd de doos met keurig verpakte geveldelen, gemerkte zakjes met benoemde onderdelen, enkele ruwe bouwmaterialen en een eenvoudige bouwbeschrijving. De bouwwijze wijkt niet veel af van die van een gebouw in resin. De 3D-geprinte muurdelen behoeven minder nabewerking dan gegoten exemplaren en waar de printer een steekje laat vallen, brengt het vulmiddel Putty uitkomst. De wijze van het vlak krijgen van iets krom staande muurdelen is hetzelfde als bij resin. De delen worden met gelsecondelijm verlijmd; door de gel is er iets meer tijd om de onderdelen te positioneren. Het gebruikte filament levert een kunststof op die vrij hard en taai is, maar is met enige moeite goed te bewerken. Door de lengte van het gebouw - in H0 »

1. Het station is op de modelbaan geplaatst, IJmuiden zoals het eens was.

2. Station IJmuiden, november 1974. (foto's 2 & 3 NS, collectie Het Utrechts Archief)

3. Wachtkamer 1e en 2e klasse van station IJmuiden. Koffie of thee 12 cent, melk 18 cent, bier of broodje kaas 29 cent; 24 april 1941.

4. Op 13 maart 1983 is het verval van station IJmuiden duidelijk zichtbaar.

5. Het perron van IJmuiden biedt voor het Plan V-treinstel voldoende ruimte, 13 augustus 1983.



6.



7.



8.



9.



10.



11.

50 cm - wordt het in twee delen gebouwd. De in een donkere steensoort uitgevoerde muren zijn na verlijmen met drybrushen op kleur gebracht. De voegen heb ik niet ingekleurd: door de donkere steenkleur vallen ze nauwelijks op en in de 3D-prints zijn de stenen iets te grof en niet overal even netjes weergegeven. Dit geldt zeker voor de rollagen en sierstenen.

KOZIJNEN

De kozijnen, en speciaal die met roeden, hebben nabewerking nodig door het wegnemen van printrag, de dunne slierten filament die bij het verplaatsen van de printkop ontstaan. De passing van de muurdelen, kozijnen en ramen is in het algemeen prima. Om problemen met het verlijmen voor te zijn, heb ik de kozijnen en deuren na plaatsing geschilderd. Het hoofdgebouw kon mij direct bekoren, maar aan de loods zijn enkele details toegevoegd. Uit zowel oude als recentere foto's blijkt dat de onderzijde van de deurposten van circa 80 cm hoge natuursteen is voorzien. In model zijn dat ronde en halfronde styreenstrips. Aan de perronzijde hadden de deuren, evenals de twee blinde deuren, naast de natuurstenen deurpost een gemetselde boog. Die ontbreekt in het model, waarschijnlijk omdat het door de overkapping niet opvalt. Ik heb het maar zo gelaten. Omdat de loodsmuur met de vele openingen wat begon te trekken, heb ik de loods op een uit 1 mm dik MDF gezaagde bodemplaat gezet. Soms is nergens te vinden wanneer bouwkundige wijzigingen zijn uitgevoerd, zoals bij de loodsdeuren.

Bij een vervanging zijn ze flink versoberd en tegelijkertijd (of iets later?) zijn aan de noordgevel de bovenlichten dichtgezet. De meegeleverde loodsdeuren hebben de ramen uit de begintijd. Uit mijn jeugd ken ik het gebouw alleen met blinde deuren, zodat ik nieuwe deuren van styreenplaat met V-groef heb gemaakt. Om het gebouw niet een al te sombere uitstraling te geven, zijn de bovenlichten intact gebleven.

PANNENDAK

Met het bouwpakket wordt schuurpapier als dakbedekking voor het hoofdgebouw geleverd; dat deel van het gebouw heeft echter een pannendak. In model pas ik dakpanplaten Frankfurter Pfanne van Faller (artikel 180742) toe. De kunststof dakplaten zijn veel dikker dan het door de ontwerper gedachte schuurpapier, zodat hier en daar enige creativiteit nodig is. Aan de dakspanten zijn, waar nodig, dakvormstukken toegevoegd; hierdoor zijn de dakplaten goed pas te maken. Onder het hoofddak heb ik enkele steunplaten toegevoegd. De dakvorsten zijn van Auhagen (48649). De meeste schoorstenen zijn in de loop der tijd verdwenen, het model krijgt er drie.

MARQUISE

Een niet te missen onderdeel van station IJmuiden is de marquise - zo genoemd op de originele bouwtekening - aan de perronzijde, het glazen of houten afdak als bescherming tegen zon en regen. In tegenstelling tot de vele kleine en deels slappe onderdelen, is de marquise vrij stevig. Om overdag meer licht op het perron te hebben, werden op drie plaatsen daklichten in de marquise geplaatst. De taaiheid van het dunne »

6. **In close-up blijkt de wat grove detaillering van de muurdelen.**

7. **De natuurstenen deurpostbescherming is uitgebeeld met styreenstrip.**

8. **De beschermers zijn geplaatst, de deuren zijn in V-groefplaat uitgevoerd waarbij een dubbele deur open zal blijven.**

9. **Met enige creativiteit zijn de Faller-dakplaten passend gemaakt; de gebruikte kunststof is immers dikker dan het meegeleverde schuurpapier.**

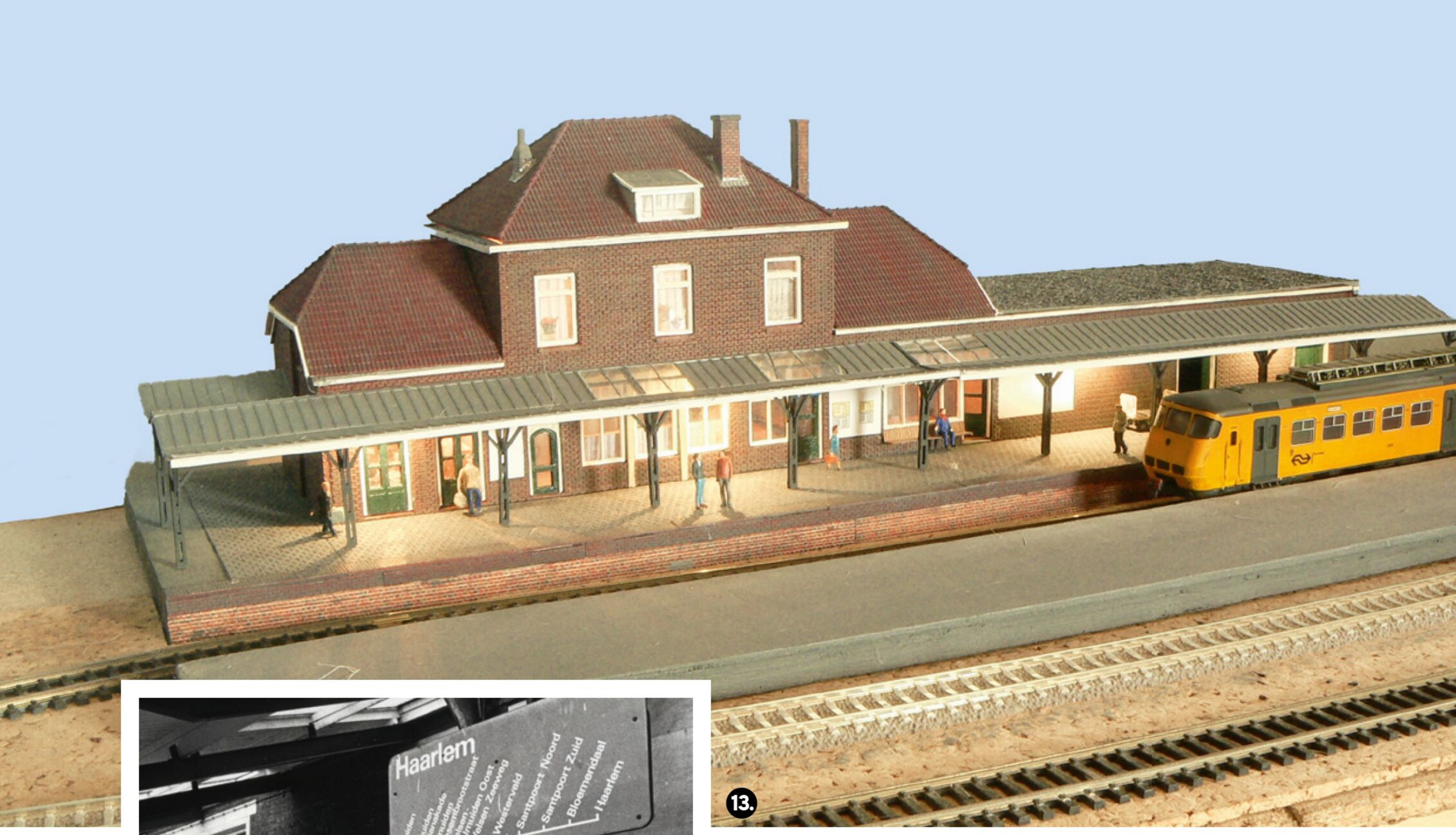
10. **De witte Faller-dakplaten en de rode Auhagen-dakvorsten zorgen ervoor dat het model gelijkenis heeft met het voorbeeld.**

11. **Aan de pleinzijde zal de bestrating op het niveau van het plaatskaartenkantoor en de loods komen te liggen.**

12. **Mat '46 treinstel 646 staat op 23 september 1983, de laatste dag van de reizigersdienst door NS, voor vertrek gereed.**



12.



13.



14.

printwerk bleek bij het aanbrengen daarvan in model. Het uitsnijden van de openingen lukte niet, maar de figuurzaag had er geen moeite mee. Met het plaatsen van staanders en schoren is deze bouwfase afgerond.

PERRON

Het gebouw is op 18 mm hechthout geplaatst, dit geeft een reële perronhoogte. In IJmuiden werd het hoogteverschil tussen de straat- en spoorzijde van het gebouw door het duinlandschap opgelost. Na het plaatsen van de perronrand zijn de twee halve gebouwen aan elkaar vastgezet en is het loodsdak geplaatst. Dat dak is aan de onderzijde van enkele verstevigingslatten voorzien en grijs geschilderd. Met fijne ballast is de beschermende laag dakgrind uitgebeeld.
Vanuit het plaatskaartenkantoor in de lage aanbouw aan de pleinzijde was het perron binnendoor bereikbaar. In model heb ik daartoe in de gevel van het hoofdgebouw een uitsparing gemaakt. Het binnenwerk is door de vele grote ramen goed zichtbaar; de restauratie, het plaatskaartenkantoor en het kantoor van de stationschef krijgen derhalve een interieur.

Ook in de goederenloods zullen activiteiten zichtbaar zijn. Onder de marquise zijn vier warmwitte leds geplaatst, het gebouw wordt door drie gloeilampjes verlicht. Het grote manco van de IJmuiderlijn was het gebrek aan reizigers. In model is daar minder van te merken: het is geen dringen maar de opkomst is niet slecht.

RESUMÉ

Met het op deze manier in de markt zetten van gebouwen wordt voor modelbouwers met voldoende handvaardigheid het model van hun keuze bereikbaar. De prijs zal deels door het tekenwerk worden bepaald, zonder een goede basis is goed printwerk immers niet mogelijk. Bij sommige bouwdelen is bij de materiaalkeuze een kanttekening te plaatsen, met name bij het dak mag de bouwer het zelf uitzoeken. De in 3D geprinte muurdelen tonen minder details dan we bij gegoten of lasercutmodellen zien, maar in algemene zin wordt een goed product aangeboden. IJmuiden is in model in elk geval door meer materieelsoorten aangedaan dan het voorbeeld. //

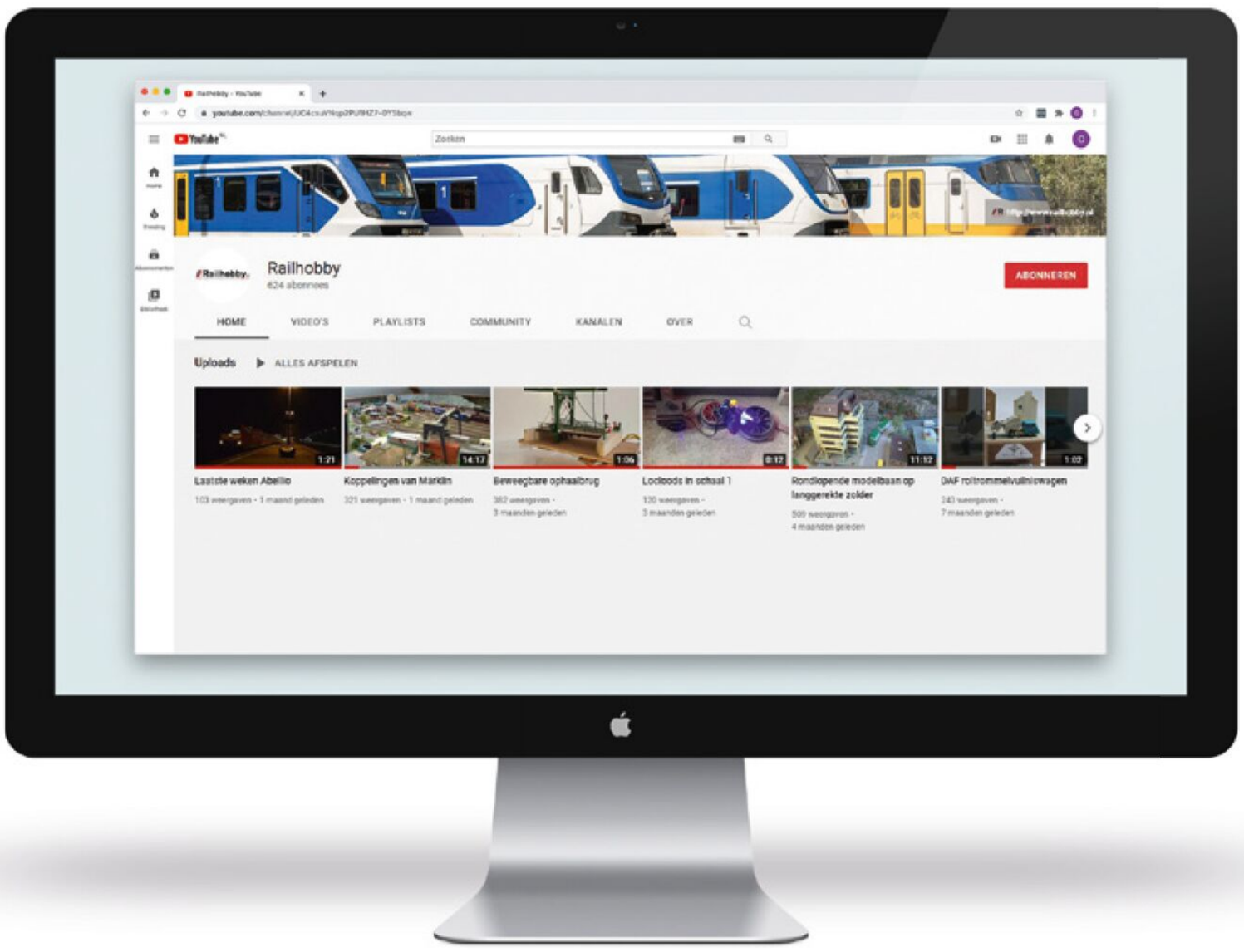
13. De Sprinter loopt binnen en zal na korte tijd terug naar Haarlem gaan.

14. Een conducteur van NS geeft het vertreksein op station IJmuiden. De daklichten in de marquise zorgen voor daglicht op het perron. (foto E. Tappen, collectie Het Utrechts Archief)

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

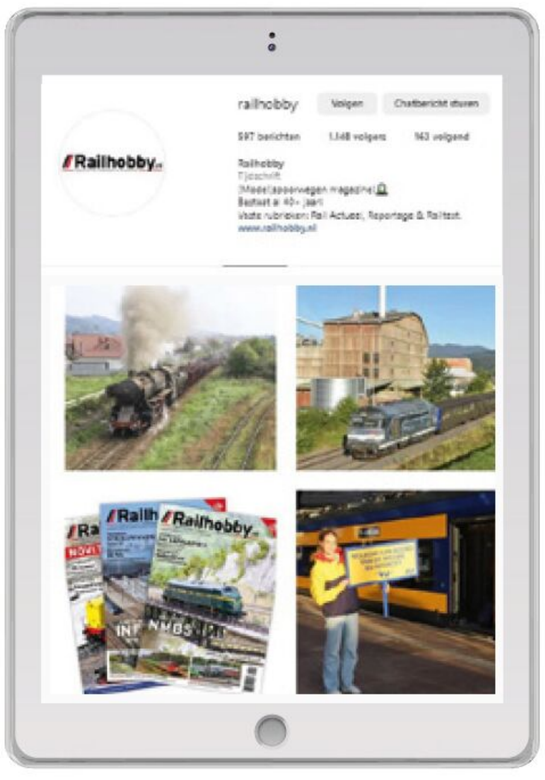
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



YouTube

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



Facebook en Instagram

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

Nieuwsbrief

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

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

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

EXTRA:
video rit met STAR



1.

Stomen bij de STAR

PER TREIN DOOR DE VEENKOLONIËN

Nederland telt zeven museumspoorlijnen, waarvan de meest noordelijke in de provincies Groningen en Drenthe te vinden is. Met Peter Wijshake reizen we af naar de Veenkoloniën voor een nadere kennismaking met de museale stoom- en dieseltreinen van de STAR.

De Museumspoorlijn Stichting STAdskanaal Rail (STAR) werd in 1992 opgericht met als doel de spoorlijn Veendam - Stadskanaal - Musselkanaal als industrieel monument te behouden. Het is het laatste restant van het netwerk dat begin vorige eeuw werd aangelegd door de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij (NOLS) en de Groningsch-Drentsche Spoorwegmaatschappij Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens (STAR). De laatste personentrein van Stadskanaal naar Groningen reed in 1953, het goederenvervoer werd in 1990 beëindigd. Het verwerven van subsidies en fondsen door een kleine groep vrijwilligers resulteerde in 1994 in de aanschaf van de drieassige stoomlocomotieven Anna en Emma en enkele rijtuigen. Sindsdien is er veel vooruitgang geboekt: de restauratie en het terugbrengen in oude staat van het baanvak en de kunstwerken, waaronder een aantal monumentale draaibruggen en de aanleg van halteplaatsen op historische plaatsen en het verwerven van station Veendam. Een mijlpaal was ook de herbouw van station Stadskanaal. De rijtuigenloods met museum, werkplaats, kolenbunker, watertoren, een seinhuis en de armseinen maken het beeld compleet. Rijdend materieel is aangeschaft en gereviseerd of gerestaureerd. In 2021 is 'Post Schijf', het voormalige rangeerdersverblijf uit Groningen, naar Stadskanaal overgebracht en vorig jaar als souvenirwinkel in gebruik genomen.

HEDENDAAGS MUSEUM

In de eerste jaren werd tot Musselkanaal gereden, sinds 2019 is Nieuw Buinen het (voorlopige) eindpunt van de lijn. Het baanvak Nieuw Buinen - Musselkanaal is te slecht om planmatig te rijden. Een rit over het nu 18,3 km lange traject duurt met tussenstops evenwel een paar uur. Op normale rijdagen wordt er gereden tussen Veendam en Stadskanaal - in beide plaatsen kunt u instappen -, in het hoofdseizoen ook naar Nieuw Buinen. In Veendam kan op de trein van Arriva worden overgestapt. Een retourtje met de STAR biedt unieke uitzichten over het weidse Oost-Gronings en Drentse platteland.

MATERIEEL

Sinds de beide drieassige stoomlocs naar Duitse zusterorganisaties zijn overgegaan, beschikt de STAR »



2.



3.

1. Stoomloc 52 8060, sinds 2015 het parade-paardje van de STAR, passeert op 19 april 2022 het oude NOLS-station in Veendam anno 1910. (foto's 1 & 3 Bart Wijshake)

2. Voor de 50 3645 bestaan nog geen revisie-plannen. Stadskanaal, 18 september 2010.

3. De ex-NS 2278 met vier Württembergers komend uit Nieuw Buinen in de boog voor Stadskanaal, 17 september 2022.

4. In de kerstvakantie worden de traditionele winterritten gereden. Op een ijskoude 29 december 2010 staat de Rus, ofwel TE 5933 / 52 5933, in Stadskanaal gereed voor vertrek naar Veendam.



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): PETER WIJSHAKE



5.



6.

over zes stoomlocomotieven (waarvan drie rijvaardig) en tien diesellocs (waaronder zes ex-NS) en een grote collectie rijtuigen en goederenwagens. In 2023 wordt de dienst met twee grote stoomlocomotieven van de Baureihe 52[80] uitgevoerd, de 52 8060 en 52 8082. Laatstgenoemde is vorig jaar na een langdurige revisie in bedrijf genomen. Door de authentieke uitstraling lijkt het alsof ze zó uit dienst bij de Deutsche Reichsbahn is gekomen; geen glimmend gepoetst zwart en rood, maar dof en bruin voeren de boventoon. Een groot contrast vormt de in hoogglans gebrachte zustermachine 52 8060. De vuurloze 6326 - particulier eigendom en in Stadskanaal ondergebracht - is op open dagen op het emplacement als rangeerhulp actief. De stoom krijgt ze van een van de rijvaardige 52-locs. In het voor- en naseizoen en bij speciale ritten kan ex-NS-dieselloc 2278 worden ingezet. De geel-grijze vierasser is ook voor speciale arrangementen, zoals een fotogoederentrein, beschikbaar. Voor rangeer- en baanwerkzaamheden zijn enkele ex-NS 'Sikken' beschikbaar, waaronder de 203 en 204, de oudste nog bestaande. De groene 204 en 249 zijn bedrijfsvaardig, de geel-grijze 353 is in revisie en de wit-groene 203 zal op termijn worden gereviseerd. 'Hippel' 609 is niet rijvaardig. Voor de reizigersdienst worden veelal de groene Duitse en Oostenrijkse tweeassers ingezet. Op open dagen



7.



8.

rijden ook de korte (foto)goederentreinen met historisch NS-materieel. De kop van ‘Blauwe Engel’ DE-1 21 staat in het museum opgesteld, de cabine is toegankelijk. Met de revisie van de in januari dit jaar in Stadskanaal gearriveerde stoomhijskraan anno 1928 zal de nodige tijd zijn gemoeid. Een compleet materieeloverzicht is te vinden op www.nmld.nl.

TOEKOMST

Naast het lopend onderhoud aan de bedrijfsvaardige machines, wordt binnenkort begonnen met de revisie van de derde 52: de TE 5933, ook bekend als ‘de Rus’. De machine met grote rode ster op de rookkastdeur heeft van 2007 tot eind 2014 tussen de Groningse toendra’s gereden. Voor stoomloc 50 3645 zijn nog geen concrete herstelplannen. Aan herstel van de zesde stoomloc, de Zweedse S6 1611 ‘Britta’, wordt gewerkt, maar het zal nog jaren duren voor de tenderloc in bedrijf kan worden genomen. Het realiseren van de plannen van de provincie en vervoerder Arriva om de reizigersdienst op de lijn Groningen - Veendam naar Stadskanaal te verlengen, zal een grote impact op de exploitatie van de museumlijn hebben.

DINERTREIN

Voor liefhebbers is het mogelijk op de voetplaat van een stoomlocomotief mee te rijden of als hulpstoker of -dieselmachinist te fungeren. Culinair door de Veenkoloniën: in februari reed de stamppottrein, op 18 juni kunt u de pannenkoekentrein nemen en op 24 juni de dinertrein. Special voor kinderen wordt op 29 oktober de teddyberenexpress ingezet. Tijdens de open dagen (16 en 17 september 2023) zal een intensieve dienstregeling worden gereden, daar zijn vaak ook gastlocomotieven of -treinstellen van andere railmusea aanwezig. Meer info op stadskanaalrail.nl. //

---

5. De 52 8082 passeert op 18 maart 2023 met een groep Duitse spoorliefhebbers Stadskanaal Noord. (foto’s 5 & 8 Elvira Wijshake)

6. Een blik in de toekomst? Wink-treinstel 604 van Arriva was op 18 april 2022 te gast in Stadskanaal ter gelegenheid van de naamgeving ‘Museumspoorlijn STAR’. Geheel rechts Post Schijf.

7. De 204, de op één na oudste ‘Sik’, rangeert op 19 september 2021 met een korte historische goederentrein langs het armsein aan de zuidkant van emplacement Stadskanaal richting Nieuw Buinen.

8. De rode Mak DL12 rangeert op 6 oktober 2018 in Nieuw Buinen een GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), een gemengde trein. De schoorsteen is van de oude Philipsfabriek, links het OGB-spoor naar de vroegere betoncentrale. De dieselloc is momenteel buiten bedrijf.

Bekijk de video van de STAR en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

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



Mijn Railhobby

In deze rubriek wordt een modelbaan of diorama van een lezer of een modelbouwclub getoond. Dit kan inspiratie voor uw baan geven. In deze aflevering stelt Alfred van Mill-Didden zijn regionale Duitse modelbaan in schaal N aan u voor.

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"De regelmatige bezoeken aan kleine en middelgrote Duitse steden zoals Speyer en Bad Dürkheim leverden de inspiratie. Uitgangspunt van de baan is het Rhein Platz. Voor het stratenpatroon heb ik in Münster, Limburg an der Lahn en Gießen gekeken. Het regionale verkeer met korte treinen en enkele stations en goederenloodsen vormen het motief. Zo krijg je het beeld dat mensen en goederen van plek A naar B gaan, iets wat bij veel modelbanen ontbreekt. Zeg nu zelf, wanneer stap je in een trein om weer op hetzelfde punt terug te komen zonder een ander station te hebben gezien?"

Welke schaal houdt u aan?
"De afmeting van de baan is 3,50 bij 2 meter. Doordat ik schaal N aanhoud, zijn er meer mogelijkheden om een stad te kunnen weergeven dan bij een grotere schaal. Zo staan er gebouwen die van Noord- tot Zuid-Duitsland zijn te vinden, kenmerkend voor Duitse steden en het platteland."

Hoelang bent u al bezig met de baan?
"Met de baan ben ik begonnen toen ik 25 was. Inmiddels ben ik zo'n 37 jaar met mijn hobby bezig en is de baan compleet. In het begin reed ik analoog, op digitaal gebied was er voor schaal N niets voorhanden.

Toen Uhlenbrock met de Intellibox II kwam, heb ik mijn analoge treinen verkocht en ben ik op digitaal overgestapt. In het begin was het bijzonder dat bij in een station staande treinen de front- en sluitseinen en de binnenverlichting bleven branden."

Heeft u veel zelf gebouwd?
"Op de baan staan kopieën van gebouwen uit diverse steden, zoals de Dom van Gießen, het raadshuis van Lindau en de stations van Bad Dürkheim en Swarzburg. Ze zijn gemaakt met standaardbouwpakketten van verschillende fabrikanten. Als gebouwen niet in Nederlandse treinenwinkels verkrijgbaar waren, bracht de Duitse N-club International vaak uitkomst. Verder zijn er diverse taferelen, zoals een trouwerij en een begrafenis."

Is er een bepaald tijdperk dat u aanhoudt?
"In de periode 1950-1970 beschikte de Deutsche Bundesbahn over een grote variëteit aan railbussen en stoom- en diesellocomotieven, voor mij een mooi tijdperk om aan te houden. De baan heeft een regionaal karakter met overwegend railbussen en locomotieven met korte Umbau-wagens. Van het goederenmaterieel, alleen tweeassige wagens, heeft een deel een remmershuis. Dat past bij het tijdperk."

Waar bent u het meest trots op?
"Dat ik in 'De Grote Kleine Treinen Competitie' van Omroep MAX in Team Geel heb kunnen werken. Dat zie ik als een waardering voor de baan die ik thuis heb opgebouwd. Daarnaast ben ik trots op het zomerkamp voor welpen dat op de baan te zien is. De metalen figuren komen uit Engeland en moet je zelf schilderen. De tenten zijn afkomstig uit Oostenrijk en de klimtoestellen met de totempaal uit Hongarije. Als ik een idee voor een nieuw tafereel heb, kan het soms even duren voor alle benodigdheden in huis zijn, maar de ideeën houden de hobby levendig." //


2.


3.


4.


5.

1. Het muziekkorps begeleidt het jonge bruidspaar naar de limousine.

2. De machinist van de VT 98 wacht tot het sein veilig is gesteld.

3. Het doorgaande en het landbouwverkeer maakt van de langs het dorp lopende Bundesstraße gebruik.

4. Avondspits in het station met zelfs twee treinen op spoor 1.

5. De treindienstleider heeft zijn handen vol aan de vele rangeerbewegingen.

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

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** ALFRED VAN MILL-DIDDEN

Deel 2
van 2

Duitse Kriegsloks IN BOSNIË

DEEL 2: INZET STOOMLOCS BIJ DE KREKA-MIJN

De laatste normaalsporige stoomlocomotieven rijden in Europa in Bosnië en Herzegovina. Zoals beschreven in Railhobby 459 weet niemand hoelang die moeizame inzet nog zal duren. Wel duidelijk is dat de politiek hierin een rol speelt.



1.

In een andere Kreka-mijn, in Dubrave, ten zuiden van Tuzla, wacht de 33-248 op de volgende inzet. De chef van de mijn, die uitstekend Engels spreekt, fungeert tijdens ons bezoek als machinist. Hij legt uit dat de door Henschel gebouwde locomotief (1944, ex-52 4779) in principe alleen overdag wordt gebruikt. De loc rangeert met gevulde wagens ten behoeve van de 'Kennedy's', de zesassige diesellocomotieven die ooit door de VS aan Joegoslavië werden overgedragen en na de oorlog in de jaren negentig ook in Bosnië werden achtergelaten. In het verleden brachten de 33'ers van Kreka de lucratieve kolentreinen naar de overdrachtsstations, maar de in 2001 opgerichte staatsspoorwegen Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (ŽFBH) hebben die ritten vanaf 1 januari 2016 zelf opgeëist. Tot die tijd toe werden voortdurend nieuwe technische eisen »

1. **Kreka-lok 33-248 rangeert op het terrein van de mijn in Dubrave, 12 oktober 2022.**

2. **Het seinpaneel van de werkplaats Bukinje**

3. **Koppelstang van de 33-503 in de werkplaats Bukinje.**

4. **De 33-248 rangeert in Dubrave, 12 oktober 2022.**



2.



3.



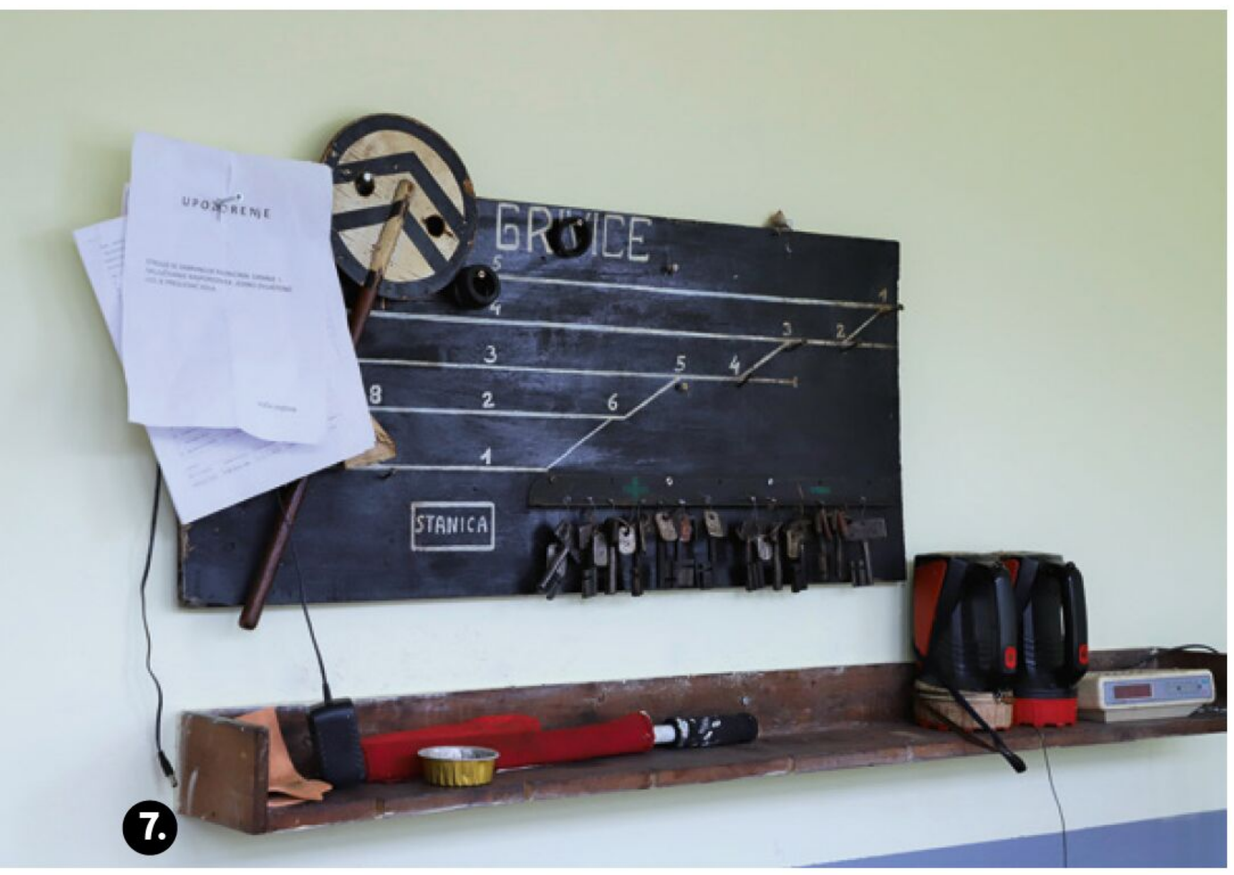
4.

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE


5.


6.

OP DE SMALSPOORLIJN WORDEN DIESELLOCS INGEZET



7.

aan de stoomlocomotieven gesteld om zo de kolentransporten van de mijnlocomotieven te dwarsbomen. Daarom rijden de 33'ers nu met ledfrontlichten, een wat grotesk gezicht. Sindsdien behoren alleen de sporen bij de schachten tot het inzetgebied van de laatste standaardstoomlocomotieven in Europa. De actieradius van de 33-248 is dus ook beperkt tot het emplacement van de eigen mijn.

Presidentschap

De Kreka-mijnen zijn een belangrijke pijler van de Bosnische economie. Ze werden in 1885 opgericht en spelen ook een rol in het delicate politieke proces. Normaal gesproken zou de stofkam allang door het mijnbedrijf zijn gehaald, maar werknemers ontslaan zou politieke zelfmoord zijn. Vooral in de aanloop naar de brisante presidentsverkiezingen op 2 oktober 2022. Bosnië en Herzegovina heeft sinds het einde van de burgeroorlog in 1995 een van de meest complexe kiesstelsels ter wereld. Toen werden de drie leden van het gezamenlijke voorzitterschap gekozen: een Bosniak, een Kroaat en een Serviër. Een roterend presidentschap. Na een door de oppositie afgedwongen hertelling bleef Milorad Dodik de grote winnaar van de Bosnische presidentsverkiezingen. Deze nationalist, die Poetin-vriendelijk is en afscheiding van het Servische deel van het land voorstaat, is nu stevig aan de macht.

USATC

Hoe deze ontwikkelingen de zwakke economie zullen beïnvloeden, is onzeker. Het laatste restje stoomtractie is in elk geval nog intact en niet alleen in Šikulje en Dubrave. In de mijn in Banovići, een stad in het noordoosten van Bosnië en Herzegovina, rijdt nog steeds een drieassige stoomlocomotief van de serie 62. De 62-125, gebouwd in 1957, maakte deel uit van een serie gebaseerd op het ontwerp van de oorlogslocomotief S-100 van het USA Transportation Corps. De Joegoslavische Spoorwegen JDŽ hebben met de steun van UNRRA, de hulporganisatie van de Verenigde Naties, vanuit een grote dump bij Parijs 106 van deze overtollige rangeerlocomotieven ontvangen, de serie 62-001 - 106. Bovendien bouwde de Joegoslavische locomotieffabriek Đuro Đaković in Slavonski Brod tussen 1956 en 1959 in licentie 122 locomotieven: 62-107 - 129. De 62-125 werd in 1957 door Đuro Đaković geleverd met fabrieksnummer 614. Overigens leverde Đuro Đaković deze locomotieven ook rechtstreeks aan onder meer mijnen en hoogovens. Ze waren herkenbaar aan een iets hogere ketel, het gevolg van een ander type frame. Ook was de kolenvoorraad vergroot en zag het machinistenhuis er iets anders uit. De nagebouwde serie luidde overigens het einde in

van de bouw van stoomlocomotieven in Joegoslavië. Het rangeerwerk in Banovići wordt gewoonlijk uitgevoerd door twee diesellocomotieven. Als er een storing is, of een van de locs onderhoud krijgt, dan komt de 62-125 in actie. In 2022 stond die hierdoor wekenlang onder stoom. Een tweede reserveloco-motief, 19-12, gebouwd door Škoda in 1949, is reserve. Deze drieassige industrielocomotief was tijdens ons bezoek tijdelijk buiten dienst wegens werkzaamheden aan beide cilinders. »

5. **De 83-158 en 83-159 zijn met een kolentrein onderweg bij Grivice, 14 oktober 2022.**

6. **De stationschef van Grivice heeft het druk.**

7. **Het sporenplan van Grivice: hoe overzichtelijk is hier de wereld.**

8. **In de smalspoorwerkplaats in Banovići werken enkele vrouwen in leidinggevende posities.**

9. **760 mm-loc 25-30 staat bij de stortinstallatie in Grivice.**


8.


9.

Aanwezige locomotieven

Stand oktober 2022,
lijst opgesteld door Michael Reimer, Berlijn.

• Bukinje/Tuzla (Kreka):
33-216 DWM 1943 tot DRB 52 1218 ÖBB,
1947 tot JDŽ 33-216, ond
33-236 Hen 1944 tot DRB 52 817 DRw/DB,
1951 tot JDŽ 33-236, rep
33-504 Hen 1944 tot DRB 52 793 DRo,
1947 tot USSR, 1964 tot JDŽ 33-504, rep
62-123 ĐĐ 630/1957, bd
62-368 ĐĐ 368/1953, bd
62-376 ĐĐ 376/1954, bd
62-637 ĐĐ 637/1955, bd

• Kreka-mijn Šikulje:
33-064 DWM 1943 tot DRB 52 1134, JDŽ 33-064, id
33-503 DWM 1944 tot DRB 52 1345 DRo,
1947 tot USSR, 1964 tot JDŽ 33-503, rep

• Kreka-mijn Dubrave:
33-248 Hen 1944 tot SDZ 33-001 DRw/DB 52 4779,
1951 tot JDŽ 33-248, id

• mijn Banovići:
19-12 Skoda 1912/1949, rep
62-125 Đuro Đaković 614/1957, id
144 R-03 FivL 5234/1954, ond
83-158 ĐĐ 53/1948, id
83-159 ĐĐ 54/1948, id
55-59 Boedapest 5599/1949, rep
25-30 ČKD Praha 2530/1949, id
25-33 ČKD 2533/1949, monument in park
83-157 ĐĐ 52/1948, bd
25-29 ČKD 2529/1949, bd
25-31 ČKD 2531/1949, bd
25-32 ČKD 2532/1949, bd

Legenda:

ČKD	Českomoravská Kolben-Daněk, Praha (Praag)
ĐĐ	Đuvo Đaković, Slavonski Brad, Industrija Lokomotiva Strojevai Mostova
DWM	Deutsche Waffen- und Munitions-fabriken AG, Werk Posen (voor-heen Cegielski)
Hen	Henschel und Sohn Kassel
bd	buiten dienst
id	in dienst
ond	onderdelenleverancier
rep	in reparatie of wachtend daarop
rev	in revisie

10.

11.



12.

760 mm smalspoor

De 760 mm smalspoorlijn van de mijn tussen Oskova en Turija wordt al jarenlang volledig gedomineerd door diesellocs van de series 720 (B-dh) en 740 (B'B'-dh). Desondanks zijn er nog enkele stoomlocomotieven rijvaardig, al zijn die in principe alleen voor speciale ritten beschikbaar. Dat zijn de 83-158 en 83-159, beide smalspoorlocomotieven, in 1949 geleverd door Đuro Đaković. Deze machines vertegenwoordigen de laatste ontwikkeling van deze beroemdste Joegoslavische smalspoorlocomotief die door het personeel 'Ćiro' werd genoemd. De nagebouwde locs (83-153 - 83-183) van het D1'-h2 type werden in 1948-1949 geleverd als oververhitte varianten. In Banovići deden ze nog een tijdje dienst na het einde van de oorlog, midden jaren negentig, toen er geen geld was voor diesel. De kleine C-locomotief 25-30 (ČKD Praha 2530/1949) is ook rijvaardig en werd in 2022 opnieuw groen geschilderd. Ze diende in het verleden voornamelijk als rangeerlocomotief.

Bruinkool

Tijdens onze reis bleek dat loc 83-181 (Đuro Đaković 137/1948) in de openlucht een uiterlijke opknapbeurt krijgt bij een bedrijf in Živinice. Ook dit is een voormalige mijnlocomotief. De ontwikkeling van Banovići begon na de voltooiing van de spoorlijn Brčko - Banovići in 1946. Door de goede kwaliteit zijn bruinkool en steenkool uit Banovići zeer gewild. Een deel ervan lijkt naar Servië te worden gebracht. Een werknemer van het bedrijf zei dat de mijn onlangs een vraag naar kolen uit Duitsland had ontvangen. Er kon echter geen concreet antwoord worden gegeven op de vraag over het hoe en wat. //



13.

10. **De werkplaats Bukinje met de 33-326 (links) en 53-504.**

11. **Loc 83-159 pauzeert in station Grivice.**

12. **Smalspoorlocs 25-30 en (rechts) 83-150 in Oskova, 14 oktober 2022.**

13. **Mijnloc 62-125 rangeert op 14 oktober 2022 in Banovići.**

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

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

Modelnieuws

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

Faller

H0. De 47,5 cm lange stalen vakliggerbrug wordt geleverd met twee korte landhoofden en twee afgeronde middenpijlers. De brug kan voor dubbelspoor (breedte 16,4 cm) of met dubbele lengte als enkelspoor worden gebouwd. Feitelijk zijn het twee naast elkaar te plaatsen enkelsporige bruggen, dat maakt de toepassingsmogelijkheden groter. Gezien de vakwerkconstructie hoeven bij de dubbelsporige versie de middenpijlers niet strikt te worden geplaatst, bij opstelling voor enkelspoor wordt een van de pijlers halverwege de brug geplaatst. De brug is geschikt voor alle gangbare railsystemen (120497, € 65, tp. II-VI).-DH



FALLER: dubbelsporige vakliggerbrug.



KM1: railtransportwagen SSml.

KM1

1. De vierassige rongenwagen type SS werd in 1913 in gebruik genomen voor het transport van 15 meter lange spoorstaven, toen de standaard lengte. Het maximale laadgewicht bedroeg 35 ton. Enkele wagens zijn na WO II bij de DR als SS 65 en DB als SS 15 ingezet. De uitvoering van het 534 mm lange model met spaakwielen, remmershuis en schroefkoppelingen is afgestemd op het tijdperk (I t/m IV) en de spoorwegmaatschappij (KPEV, K.Bay.Sts.B, DRG, DB, DRO en ÖBB, € 429, meerprijs fine scale wielen € 30).-DH



1.

Roco

H0. BLS Cargo zet voor het doorgaande vervoer tussen de zeehavens in Nederland en België en Italië meer en meer Vectrons in. BLS Cargo Re 475 425 is in model in het meest recente design beschikbaar (70681, tweerail analoog, € 239,90 / 70682, idem sound, € 366,90 / 78682, drierail sound, € 366,90, tp. VI). De door Ralpin geleasede 186 908 'Lötschberg' is met de verschillend gedecoreerde zijwanden een opvallende verschijning, zie ook de Uitgelicht op pagina 50 (70651, tweerail analoog, € 249,90 / 70652, idem sound, € 374,90 / 78652, drierail sound, € 374,90, tp. VI). Voor liefhebbers van stoom is een variant van de DR 01 508 verschenen. Het voorbeeld van het 419 mm lange model is in Bw Erfurt ondergebracht (71267, tweerail analoog, € 369,90 / 71268, idem sound, € 494,90 / 79268, drierail sound, € 494,90, tp. III). Bij baanonderhoud kunnen de met ballast beladen rongenwagens type Res van DB Bahnbau Gruppe figureren, een lichte weathering zal het aanzien realistischer maken (77026, set 2 wagens, € 99,90, tp. VI).-MvE

1. ROCO: BLS Cargo Re 475 425.

2. ROCO: DR 01 508.

3. ROCO: rongenwagen met ballast van Bahnbau Gruppe.



2.



3.



BRAWA: DRG Gw.

Brawa

H0. Het materieelpark van de Deutsche Reichsbahn is uitgebreid met een tweeassige gesloten goederenwagen type Gw. Het 97,1 mm lange model met het nummer 'Magdeburg 2505' heeft een opvallend fijn gegraveerde houten opbouw. Diverse losse onderdelen geven de wagen extra uitstraling (48040, € 55,90, tp. II).-SF »



1.

Busch

H0. De grote transportkisten zijn afkomstig uit Krasnodar in de Sovjet-Unie (1840, set 2 kisten, € 14,99, tp. III-IV) of van machinefabriek Deutz in het Duitse Keulen (1841). Bij een verbouwing kan het puin met afzetbakken van 1,5 m^3 of 2,5 m^3 worden afgevoerd. Zowel de lage (7752, € 9,99, tp. V-VI) als hoge (7753) zijn per vier stuks in vier kleuren beschikbaar. Wat vervuiling en gestort puin maken het tafereel compleet. In het voorjaar wordt de tuin op orde gebracht en het hek geschilderd. De set bevat lange en korte hekken, twee schilders, wat tuingereedschap en borden die op de natte verf wijzen (7984, € 19,99). In 2020 onderging de Nissan Navara D231 een facelift, maar door de sluiting van de fabriek in Barcelona een jaar later is de pickup-truck in Europa vooralsnog alleen in model leverbaar. Naar keuze in het rood (53700, € 24,49, tp. VI), zwart (53701) of wit (53702).-DH



2.



3.



5.

1. **BUSCH: lage en hoge afzetbakken.**
2. **BUSCH: Nissan Navara D231.**
3. **BUSCH: transportkisten uit de Sovjet-Unie.**
4. **BUSCH: transportkisten van Deutz.**
5. **BUSCH: verven van een tuinhek.**



4.



1.

Märklin

1. Van de prestigieuze locomotief die de Beierse spoorwegen in 1906 in dienst stelden, de 3201 van de serie S 2/6, heeft Märklin in een beperkte oplage een spoor 1-model uitgebracht. Het in metaal gebouwde model - lengte 66,2 cm, gewicht 6,8 kg - is een exacte kopie van de 2'B2'-loc die in het Verkehrsmuseum in Neurenberg is opgesteld. De loc heeft enkele bijzondere details. Zo kent het flakkerende vuur bij geopende vuurkist twee kleuren rood en draait de stoker op de voetplaat als hij kolen in het vuur schept. Ook kent het digitale model dynamische sound: naar gelang de 'inspanning' van de 3201, wordt de geluidsweergave aangepast. Vrije doorkijk tussen de beide drijfwielen, de rookkastdeur kan worden geopend (55164, € 3649, tp. I). In Railhobby 462 volgt een uitgebreide test van de S 2/6 3201.

H0. De van oorsprong Duitse oorlogsloc 52 1350 wordt als vredelievende DB-variant als vernieuwd model aangeboden. De digitale loc is grotendeels van metaal en heeft door de combinatie van een sterke motor en hoog gewicht een grote trekkracht. Het 1:87-model heeft alle relevante opschriften en overtuigt door de matzwarte kleur en het donkerrode onderstel (39530, € 509, tp. III). Meer over deze machine in de Railtest op pagina 6. Van de Zweedse serie Rc6, de bijkans onverwoestbare vierassige machines van de SJ, is een zwarte uitvoering uitgebracht. Het model heeft alle relevante kleuren en opschriften van het pure Zweedse ontwerp. Het metalen model met sound, een geheel nieuwe constructie, heeft een lengte over de buffers van 177 mm. De koppeling aan de voorzijde kan door een gesloten sneeuwploeg en imitatie schroefkoppeling worden vervangen (39280, € 399 €, tp. VI).-GF »

1. **MÄRKLIN: vernieuwde 52 1350.**
2. **MÄRKLIN: K.Bay.Sts.B. S 2/6 3201.**
3. **MÄRKLIN: SJ Rc6 in het nieuwe kleurenschema.**



2.



3.

EXTRA:
video Piko



1.

Piko

H0. Aan het assortiment ‘Altbau’-locs is eloc 117 110 toegevoegd. Vanaf 1928 werd de 38 machines tellende serie bij de DRG als E 17 in bedrijf genomen; het laatste exemplaar ging in 1980 buiten dienst. Het model wordt uitgebracht in de versie van de DB als BR 117 en is daardoor inzetbaar in tijdperk IV (51492, tweerail sound, € 349 / 51493, drierail sound, € 349). Eveneens nieuw is de crème-rode eloc S499.0205 van de ČSD. Het front van de door Škoda gebouwde machine is met de in aluminium frames gevatte ruiten op overtuigende wijze weergegeven (97400, analoog, € 210, tp. IV). Het naderhand digitaliseren is door de PluX22-interface gemakkelijk uit te voeren.-TO

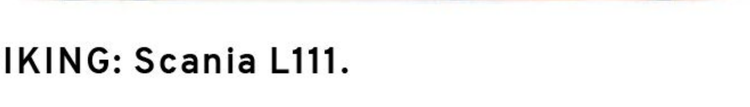
Bekijk de video van Piko en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

1. PIKO: gemoderniseerde DB 117 110.

2. PIKO: ČSD S499.



2.



WIKING: Scania L111.



WIKING: Jaguar E-type Roadster.

Wiking

H0. Het voorjaar leent zich goed voor een trip met de Jaguar E-type Roadster. De twoseater rolde van 1961 tot 1967 van de band. In model is de wagen eerder als cabrio in het geel en als coupé uitgebracht, maar door de lichtblauwe carrosserie, de donkerblauwe kap en het crèmekleurige interieur zal de liefhebber van modellen van de Britse fabrikant snel tot uitbreiding van zijn of haar wagenpark overgaan (081707, € 17,49, tp. III).
De Scania L111 is van 1975 tot 1980 gebouwd. In model trekt de gele trekker een niet beladen rongenoplegger. De rode accenten van het cabinedak, de rongen en de laadvloer maken de wagen tot een opvallende verschijning (051844, € 35,99, tp. IV).-DH

Modellbahn Union

N. Het assortiment halfreliëfhuizen wordt verder uitgebreid met een winkelpand (€ 19,99). Het in een scherp hoek opgetrokken huis, eveneens een winkelpand, sluit aan bij de huizen in halfreliëf, maar heeft aan beide zijden gevels met ramen en balkons (€ 24,99). Voor een nieuwe auto kunt u in de moderne showroom terecht (€ 29,99). Het bedrijf kan met een werkplaats worden uitgebreid, daarvan kunnen de deuren worden gesloten (€ 19,99). De smederij (€ 29,99) is te completeren met zelf te beschilderen 3D-print accessoires (€ 19,99). De houten keet kan dienen als schaftlokaal en voor opslag (€ 14,99).-TO



1.



2.

1. MODELLBAHN UNION: autoshowroom.

2. MODELLBAHN UNION: autowerkplaats.



HERPA: VW Tiguan en Mercedes-Benz 200.

Herpa

H0. Met de als Truck of the year 2022 uitgeroepen DAF XG+ kan de logistiek ook in model worden gemoderniseerd. De tweeassige trekker is in geel metallic (315784, € 22,95, tp. VI) en wit (316033) beschikbaar. De Mercedes-Benz 200 staat met ivoorkleurige carrosserie en zwart dak in de showroom (430739-003, € 17,95, tp. IV), de VW Tiguan in lichtblauw metallic (038607-006, € 18,95, tp. VI).-DH //

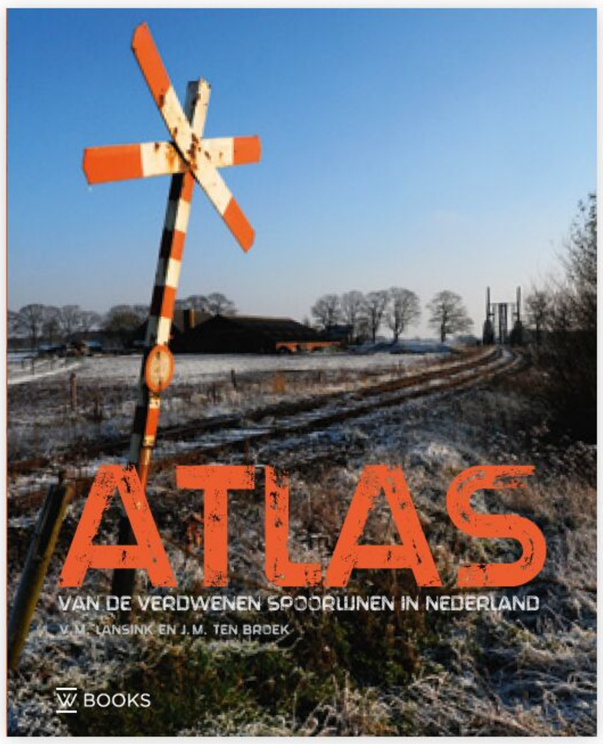


HERPA: DAF XG+.

OP = OP

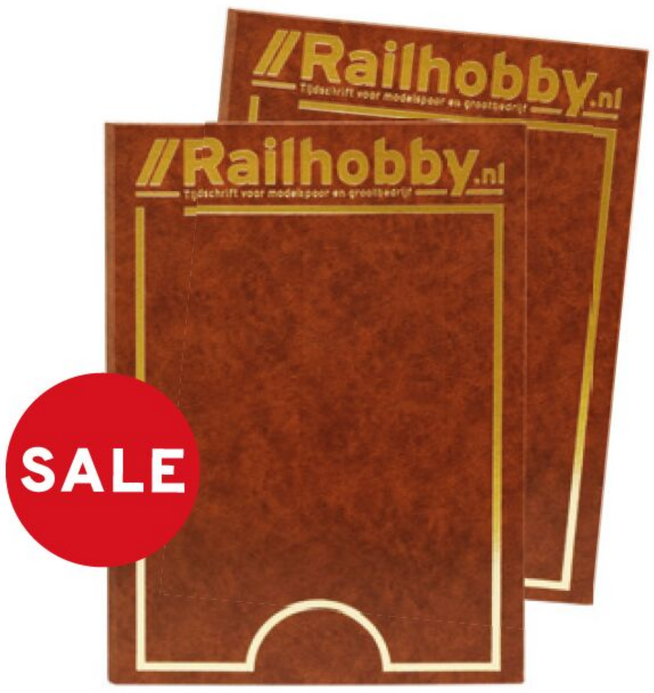
WEBSHOP

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



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

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



RAILHOBBY VERZAMELBAND

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

CTA-BAKKEN

In samenwerking met SpoorObjecten brengt Railhobby een set CTA-bakken, Centrale Trein Aanwijzer, zoals die op alle stations zijn te vinden. De set bestaat uit twee CTA-bakken in H0, een voor spoor 1, de andere voor spoor 2. **Prijs: € 12,99.**
Railhobby.nl/cta





FALLER NEDERLANDSE OPHAALBRUG

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

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

Lees de volledige recensies en nieuwe besprekingen online op Railhobby.nl/railpers



Dampfloks in Ost-Berlin

Faszinierende Fotografien aus den 60er- bis 80er-Jahren

Door Ingo Thiele, uitg. Sutton Verlag, formaat 17 x 24 cm, 122 blz., 190 foto's, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-96303-382-7, € 22,99.

De hoofdstad van de DDR was tot in de jaren tachtig van de vorige eeuw doordesemd met stoom. Reizigerstreinen en goederenverkeer werden met stoomtractie verzorgd. Bekend zijn de diensten die de 01, 01^{5}, 03, 03.10, 35, 50 en 52^{80} hier verrichtten, maar Oost-Berlijn bood nog veel meer. We zien zelfs een opname van de 93 6679, een tenderloc, die afkomstig was van de geprivatiseerde Niederbarnimer Eisenbahn. De meeste opnamen zijn op de vrije baan genomen, een hoofdstuk is gewijd aan de depots Lichtenberg, Ostbahnhof, Pankow en Schöneweide. Ter illustratie: na de oorlog telde de toen nog ongedeelde stad dertien 'Bahnbetriebswerke'.-GF

Belevenissen op het spoor

Kritische beschouwingen door een ervaren treinreiziger

Door Jo Spätgens, uitg. Lycka till Förlag, formaat 13,8 x 21,2 cm, 180 blz., 8 foto's, paperback, ISBN 978-94-9204-063-3, € 22,50.



De in 1963 geboren auteur groeide op in Sittard, waar hij al vroeg treinen zag rijden. Hij had belangstelling voor het spoor en zag de veranderingen na de sluiting van de mijnen. Als tiener ging hij vaak per trein op pad. Hij beschrijft zijn belevenissen als treinreiziger en ziet dat ouder materieel plaatsmaakt voor nieuwkomers. Ook de Thalys, Eurostar en perikelen rond de Fyra komen aan bod. Behalve in Nederland worden enkele van zijn buitenlandse bezoeken beschreven, zowel dichtbij (zoals Frankrijk, Duitsland en Engeland), als verder weg. Hij bezocht de VS dertig keer en reisde ook daar met de trein. Jo gaat in op de toekomst van het spoor en zet hier en daar vraagtekens bij diverse ontwikkelingen. Zo noemt hij dat om reden van efficiëntie ProRail al heel wat wissels heeft opgeruimd, maar dat daardoor de bijsturing bij calamiteiten lastig is geworden. De actualiteit komt aan bod, zoals diverse problemen bij het spoor in 2022. Het boek, dat op prettige toon is geschreven, geeft een aardige blik op het spoor dat continu aan het veranderen is.-TO

Schweizer Bahnen 1940er-Jahre

Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg

Door Ronald Gohl, uitg. Edition Lan, formaat 16,5 x 24 cm, 144 blz., 159 z-w en 8 kleuren-foto's, 8 tabellen, 6 tekeningen, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-39-0690-930-1, € 44,90.



Zwitserland was ook in de Tweede Wereldoorlog neutraal, maar ervaarde de druk van het naziregime vanuit het noorden en dat van Mussolini vanuit het zuiden. De vijf oorlogsjaren worden per jaar met een zwarte achtergrond belicht, de ontwikkelingen bij materieel en infrastructuur van normaal-, smalspoor- en trambedrijven komen met de kleurfonts minder aangrijpend over. Een dag na de Duitse inval in Polen op 1 september 1939 werden de eerste Zwitsers gemobiliseerd, de spoorwegen hebben bij het vervoer van troepen en materieel een grote rol gespeeld. Tijdens de oorlogsjaren is nieuw materieel in dienst gesteld, is het lichtseinenstelsel geïntroduceerd, zijn spoorlijnen geëlektrificeerd, bruggen vervangen en tunnels geboord. De Gotthard- en Simplonlijn kenden een intensief goederenverkeer: kolen en goederen van noord naar zuid, van vijand naar vijand, Italiaanse dwangarbeiders naar het noorden. Met de explosie in 1947 in het ondergrondse munitiedepot bij station Blausee-Mitholz was de oorlogsellende nog niet afgelopen.-DH

SERIE 2200

DE ZEVENTIGJARIGE 2200 IS NOG LANG NIET UITGERANGEERD

Een van de meest iconische series Nederlandse diesellocomotieven is de 2200/2300. Tussen 1954 en 2003 werden de machines ingezet bij NS. Veel locs kregen een tweede of zelfs derde leven bij andere vervoerders en museumorganisaties. In dit artikel werpen we een blik op wat er na hun NS-afscheid met de 2200'en gebeurden.



1.

Een korte geschiedenis. In 1952 gaf NS opdracht voor de levering van honderd diesellocs serie 2200 die vanaf 1954 in dienst kwamen. Uiteindelijk werden er 150 gebouwd; de eerste honderd door Heemaf met Allan en Stork als onderaannemers en de rest, omdat er in Nederland geen productiecapaciteit was, in Frankrijk door MTE, het samenwerkingsverband tussen Creusot-Loire en Jeumont-Schneider. De karakteristieke, 887 pk zware locomotief heeft een lange huif met aan één kant een cabine. Ze begonnen hun loopbaan in 'goederenbruin' met beige sierlijsten en werden vanaf 1971 geel-grijs geschilderd; alleen de 2275 bleef bruin. De 2384 werd ter promotie in 1995 in de rode NS Cargo-kleurstelling gebracht. De laatste jaren beperkte de inzet zich tot Zeeuws-Vlaanderen.

Nog niet rijp voor het museum

Na hun NS-carrière kregen diverse 2200'en een tweede leven voordat ze eventueel bij een museumorganisatie van hun pensioen konden genieten, maar al eerder waren locs voor andere ondernemingen actief, zoals Strukton en Lovers Rail. Voor laatstgenoemde trokken ze reizigerstreinen tussen Amsterdam en IJmuiden. In 1995 verkocht NS 25 machines aan de NMBS voor het trekken van werktreinen bij de aanleg

van de hogesnelheidslijn van Brussel naar Frankrijk. In België werden ze in de reeks 76 genummerd en behielden op de 7617 (ex 2219) na hun kleuren; dat betekende dat de 7608 (ex 2275) bruin bleef. De 7617 werd in NMBS-kleuren overgedragen. Toen ze niet meer nodig waren voor werktreinen, reden ze nog een tijd in de goederendienst, vooral in het Antwerpse havengebied.

De 2270, 2282 en 2328 werden tussen 1994 en 1996 verkocht aan Strukton die de machines in de gele huisstijl bracht. De locs werden gebruikt voor werktreinen en bij gelegenheid verhuurd aan private vervoerders zoals ACTS en Shortlines. Tussen 2002 en 2003 kregen de locs tijdens een grote revisie een lagere huif voor beter zicht van de machinist. In 2007 ging »



2.



3.

1. Tijdens 'Terug naar Toen' rijdt VSM 2233 trein 5 Apeldoorn - Beekbergen. Lieren, 3 september 2022.

2. Strukton 302270 en 302328 met de originele huif komt begin 2002 als setje Eindhoven binnen, onderweg vanuit Venlo. (foto Harold van Eupen)

3. Op 26 april 2007 passeert Strukton 302282 met een aantal werkwagens Breda met bestemming Roosendaal. (foto Sicco Dierdorp)

4. Op 9 februari 2021 kwam na lange tijd een 2200 op de Betuweroute. SHD 2205 maakte de goederenlijn met een schuiver sneeuwvrij. We zien de locomotief Haaften passeren onderweg van de Kijfhoek naar Zevenaar.



4.

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



5.


6.

het drietal over naar Eurailscout. Ze behielden de gele kleurstelling en kregen Eurailscout-opschriften en -nummers: VST07-1 - VST07-3. Als videoschouwtrein waren ze in het hele land aan te treffen. Voor de VST07-1 (ex-2270) viel in 2010 het doek, waarna de locomotief als onderdelenleverancier werd gebruikt en uiteindelijk gesloopt. De VST07-2 (ex 2328) ging in 2015 aan de kant en werd als plukloc gebruikt; de motor is in de 2225 geplaatst. De VST07-3 bleef tot eind 2018 in dienst bij Eurailscout om daarna tot in 2021 als 302282 voor Strukton te rijden.

Geliefde museumlocomotief

De 2200 is nog steeds populair, wat zich uit in het grote aantal bewaarde exemplaren. De Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) beschikt over vier stuks. De geel-grijze 2203 en 2207 kwamen uit Zeeuws-Vlaanderen en zijn op het moment niet rijvaardig. Al in 1994 kocht de VSM van NS de 2233 (ex 2208) en 2299; deze zijn bruin geschilderd. De 2233 keerde rond de eeuwwisseling als huurloc van Shortlines enige tijd terug in de commerciële dienst. De machines zijn voornamelijk te zien op de eigen spoorlijn, bijvoorbeeld tijdens het evenement ‘Terug naar Toen’. De Stichting Historisch Dieselmaterieel (SHD, gehuisvest in Amersfoort) beschikt over drie exemplaren. In 2004 werden de 2205 en 2275 van de NMBS overgenomen en in 2021 kwam daar de (30)2282 van Strukton bij. Op het moment zijn dienstvaardig de



7.



8.

2205 (opgeknapt in het geel-grijs) en de 2282 in Strukton-kleuren, maar zonder opschriften. De 2205 rijdt regelmatig voor Strukton met het CTO-meetrijtuig of maakt zijn opwachting bij museale evenementen, maar werd ook enige tijd door Euro-Express Treincharter als rangeerloc op de Watergraafsmeer ingezet. De 2275 wil men in bruine kleurstelling terug op de baan krijgen.

Kijfhoek

Het Spoorwegmuseum beschikt over de geelgrijze 2215; deze is momenteel in bruikleen bij de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM). Ook bezit het museum de 2264 die in Blerick rijvaardig wordt gemaakt en de oorspronkelijke kleuren terugkrijgt. De Stichting Museum Materieel Railion (SMMR) verkreeg in 2003 de 2225, 2278 en 2368 (2296). De 2225 werd gereviseerd en bruin geschilderd. De loc heeft als standplaats Kijfhoek en wordt bij speciale gelegenheden ingezet. De Museumspoorlijn STAR nam in 2012 de geel-grijze 2278 over voor inzet vanuit Stadskanaal. Tot slot de Stichting 2454 Crew, die eind 2022 de 2296 wist te verwerven. Deze loc was in 2012 door onderhoudsbedrijf Shunter van de SMMR overgenomen om hem als rangeerloc te gebruiken, maar daarvan is het nooit gekomen. In 2019 ging de machine in eigendom over naar het Oyfo Techniekmuseum in Hengelo, maar dat kreeg geen toestemming om de loc als monument te plaatsen. De Stichting 2454 Crew is voornemens de loc weer in dienst te stellen en als back-up of aanvulling voor de 2454 te gebruiken. Het is het enige overgebleven exemplaar met radiografische afstandsbediening en laag derde frontsein. Na zeventig jaar lijkt de rol van de serie 2200 voorlopig dus nog niet uitgespeeld, dankzij twaalf, veelal dienstvaardig bewaarde exemplaren bij diverse eigenaren en in verschillende kleurstellingen. //



9.

5. De SHD 7608/2275 wacht op 23 augustus 2008 in Zutphen op verdere ontwikkelingen. De locomotief heeft de bruine kleurstelling nooit verloren. (foto Harold van Eupen)

6. Op 17 oktober 2015 rangeerde de 2215 van het Spoorwegmuseum in Blerick met museum-Plan V 876. Tegenwoordig heeft de locomotief blauwe zwaailichten en rijdt bij de ZLSM.

7. Op 27 juni 2011 was de SMMR 2225 bij Best onderweg met een sleep SSN-rijtuigen van Rotterdam Noord Goederen naar de ZLSM.

8. Tijdens de fotodag op 19 mei 2018 bij de STAR was de 2278 met een VAM-wagen te zien ter hoogte van Musselkanaal. Ook van deze loc zijn de zwaailichten weer blauw. (foto Sicco Dierdorp)

9. Op 31 maart 2023 werd de 2368 bij de Alstom-werkplaats Rotterdam Blindeweg gereed gemaakt voor transport. (foto Sander Broerse)

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

Korenmolen ‘DE WINDHOND’

EEN BLIKVANGER IN H0

De Model Spoor Club Huizen bouwt aan een grote model-spoorbaan met als thema de Utrechtse Heuvelrug. Alle gebouwen op de baan zijn gemaakt naar bestaande of verdwenen voorbeelden. Zo ook de in 2008 herbouwde stellingkorenmolen ‘De Windhond’ in Soest, die een plek heeft gekregen bij het station van Soest. Rob de Zwart vertelt.



1.


2.

Al in het begin van de 15e eeuw wordt melding gemaakt van een molen in Soest op een stuk land dat het molenstuk werd genoemd en naast de plek lag waar later de molen ‘De Windhond’ zou worden gebouwd. In 1474 verleende bisschop David van Bourgondië toestemming om op de Soester Eng een molen te bouwen. De aanvrager, Claes de Beer, bouwde een houten standerdmolen, ook wel spilmolen genoemd. In 1632 werd de molen verkocht aan molenaarsknecht Gerrit Alberts Varecamp. Een nazaat van deze Gerrit liet in 1737 deze molen vervangen door een stenen stellingkorenmolen, genaamd ‘De Windhond’. Deze raakte begin 20e eeuw buiten gebruik en werd in 1930 afgebroken. De herbouw van ‘De Windhond’ begon in april 2006 en in 2008 kon de kap worden geplaatst. Tijdens de Nationale Molendag van 10 mei 2008 was de molen voor het eerst open en later dat jaar bedrijfsvaardig. Het is een ronde stenen stellingmolen waarbij de romp in kruisverband van extra hard gebakken ijsselsteen, de kleinste soort metselsteen, is gebouwd. De ronddraaiende houten kap is gedekt met dakleer. Het wiekenkruis is oudhollands opgehekt. De buitenroe heeft een lengte van 21,90 meter. In oktober »


3.


4.

1. **De molen staat op een lichte verhoging in het landschap.**

2. **‘De Windhond’ met vier halve zeilen.**

3. **Het kruiwiel en het ondereind van de staartbalk.**

4. **De achterkeuvelens, korte spruit, korte schoren, staartbalk, vangstok, vlaggenmast en stok met windvaan van ‘De Windhond’.**

TEKST & FOTO’S: ROB DE ZWART

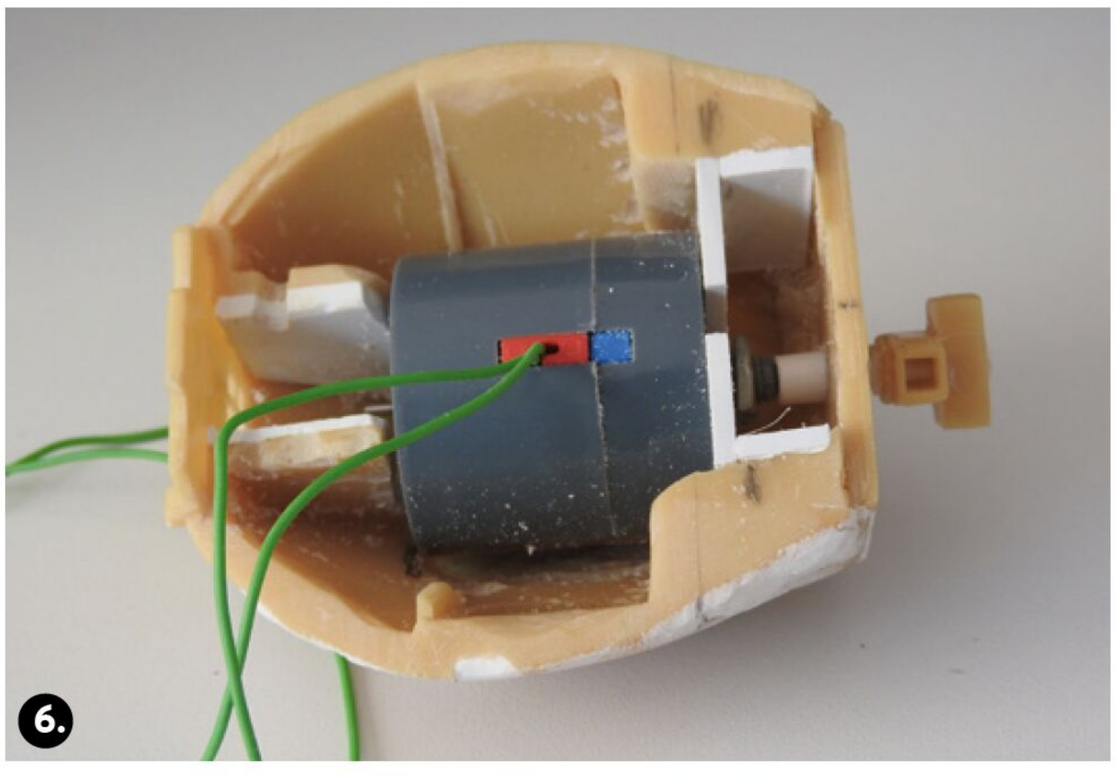

5.

IN DE KAP WORDT DE FALLER-MOTOR GEPLAATST

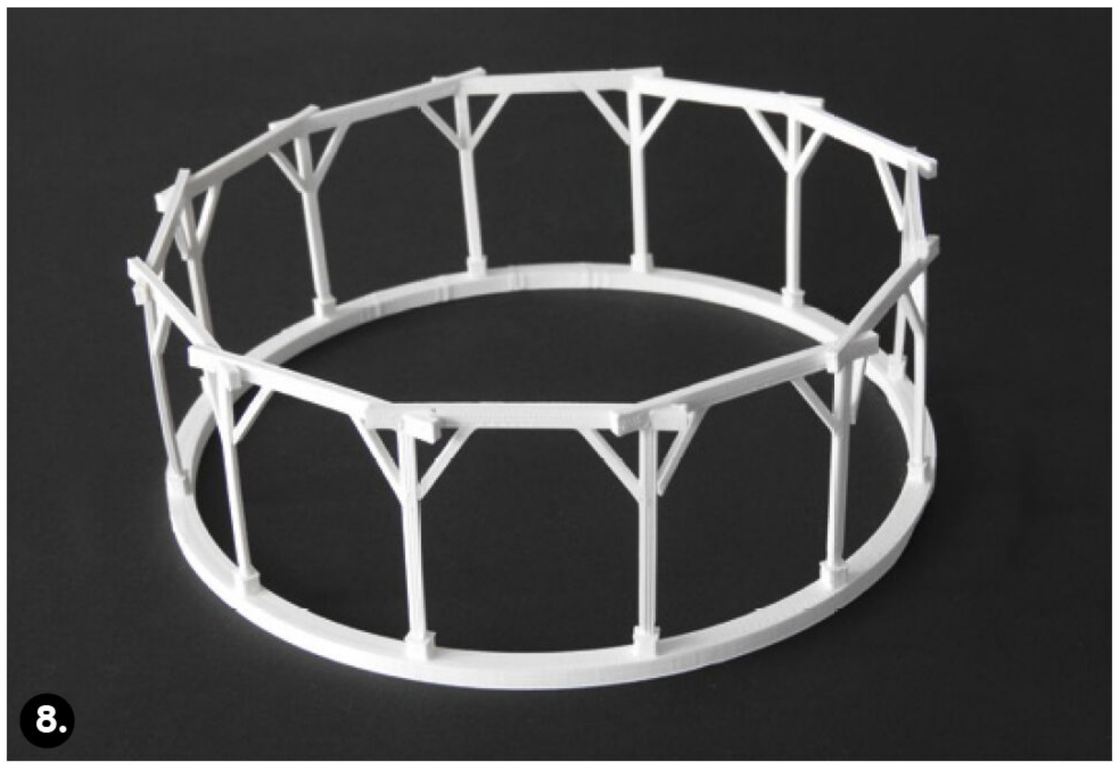
2019 is vanwege problemen met doorslaand vocht aan de zuidwestkant van de romp een witte vochtwerende laag aangebracht. Daardoor komt het uiterlijk van ‘De Windhond’ meer overeen met zijn witgepleisterde voorganger.

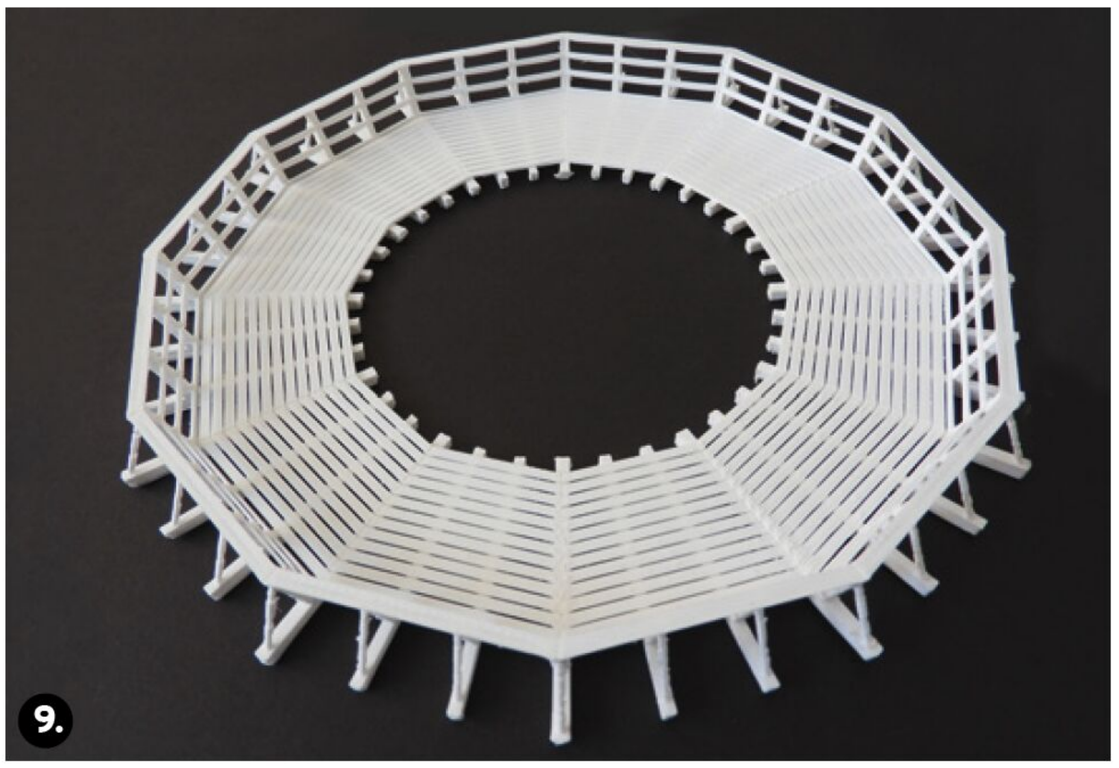
MODEL

Als basis is gebruik gemaakt van het bouwpakket van de stenen stellingmolen van Tilly Models (artikel 87033, € 76,45), waarvan alleen de romp, de kap en de askop zijn gebruikt. De meeste andere bouwdelen zijn in 3D-print ontstaan, maar ook zijn Evergreen-plaat en -strips en fijn schuurpapier gebruikt. De molen in schaal H0 is een gezamenlijk project van Gijs van As, verantwoordelijk voor de afwerking en het schilderwerk, Dennis Weitgraven, expert in 3D-printen en mijzelf.


6.


7.


8.

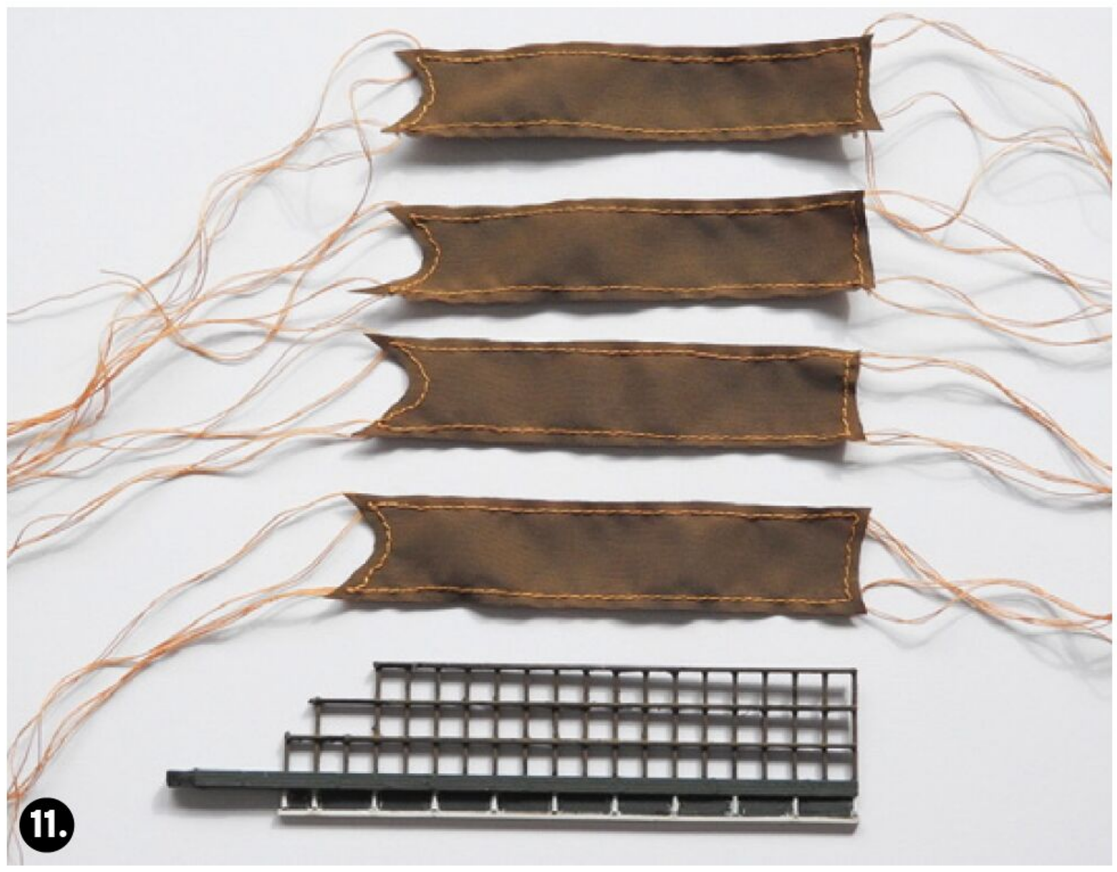

9.



10.

ROMP EN KAP

In het onderste deel zijn conform de werkelijkheid een toegangsdeur en een extra vensteropening gezaagd. Van materiaal van Evergreen zijn de ramen en deuren vervaardigd. Overeenkomstig het voorbeeld is een deel van de molen wit gepleisterd. De kap is uitgefreesd en voorzien van steunen uit Evergreen plaatmateriaal, waarin de Faller-motor klemvast wordt geplaatst. In de askop van Tilly Models is een voorziening aangebracht, waardoor het wiekenkruis stevig aan de Faller-motor is bevestigd, maar toch afneembaar blijft. Aan de voorkant van de kap is de tekst ‘de Hoop’ weggefreesd en vervangen door een bordje met de naam ‘De Windhond’. Als imitatie van het dakleer is de kap beplakt met stroken fijn waterproof schuurpapier. »



11.



12.

5. De zuidwestkant is witgepleisterd.

6. Voor de Faller-motor is de kap uitgefreesd en van plaatmateriaal voorzien.

7. De kap is voor het aanbrengen van het dakleer glad geschuurd.

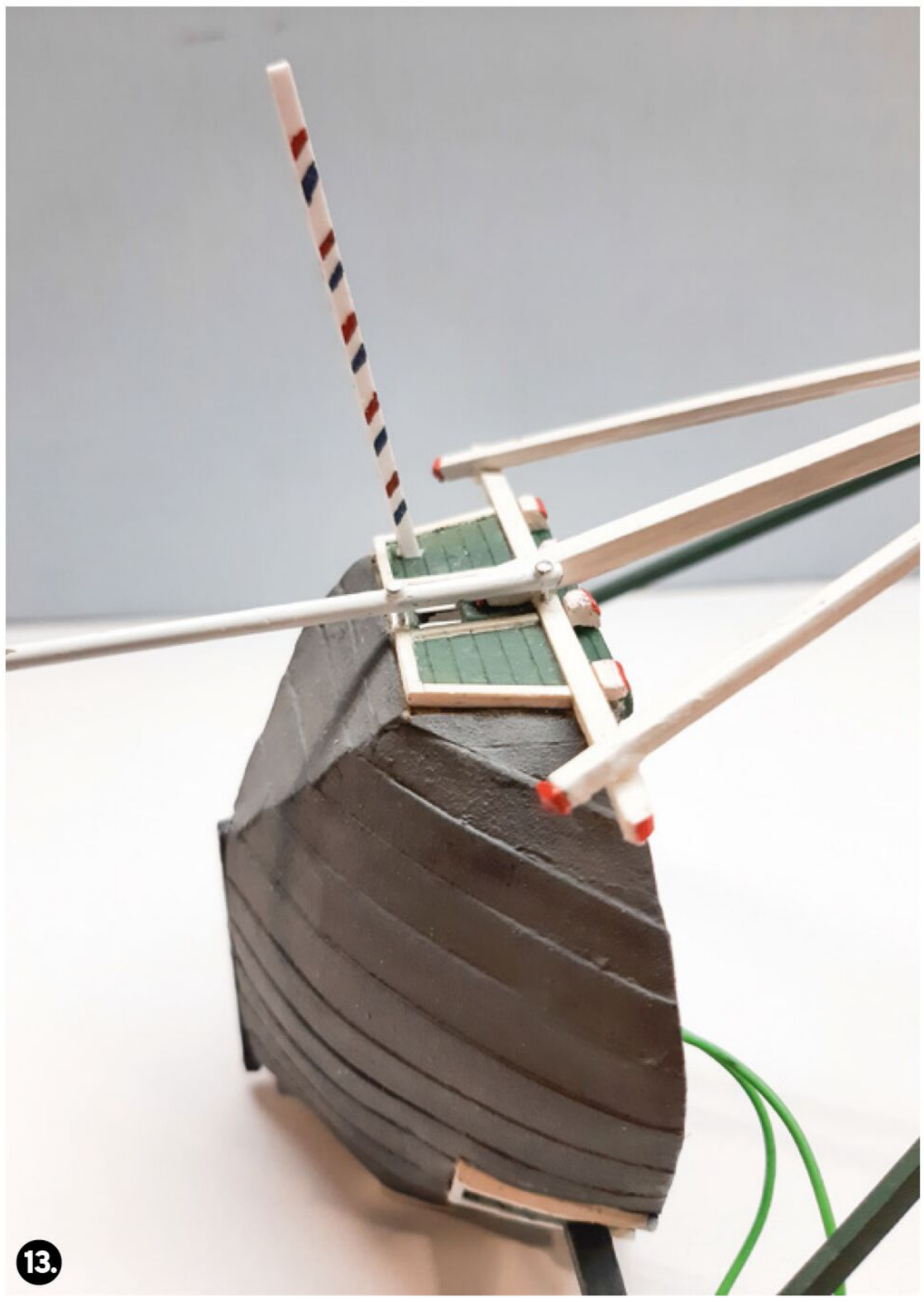
8. De complete ondersteuning van de stelling is op de pasring geplaatst.

9. De geheel in 3D geprinte stelling met ondersteuning en stellinghek.

10. De onderkant van de stelling wordt geschilderd.

11. De zeilen met hoektouwen zijn met de naaimachine vervaardigd.

12. Alle wieken hebben vol zeil. In jargon: viermaal vol.


13.

DE WIEKEN TONEN VIERMAAL VOL

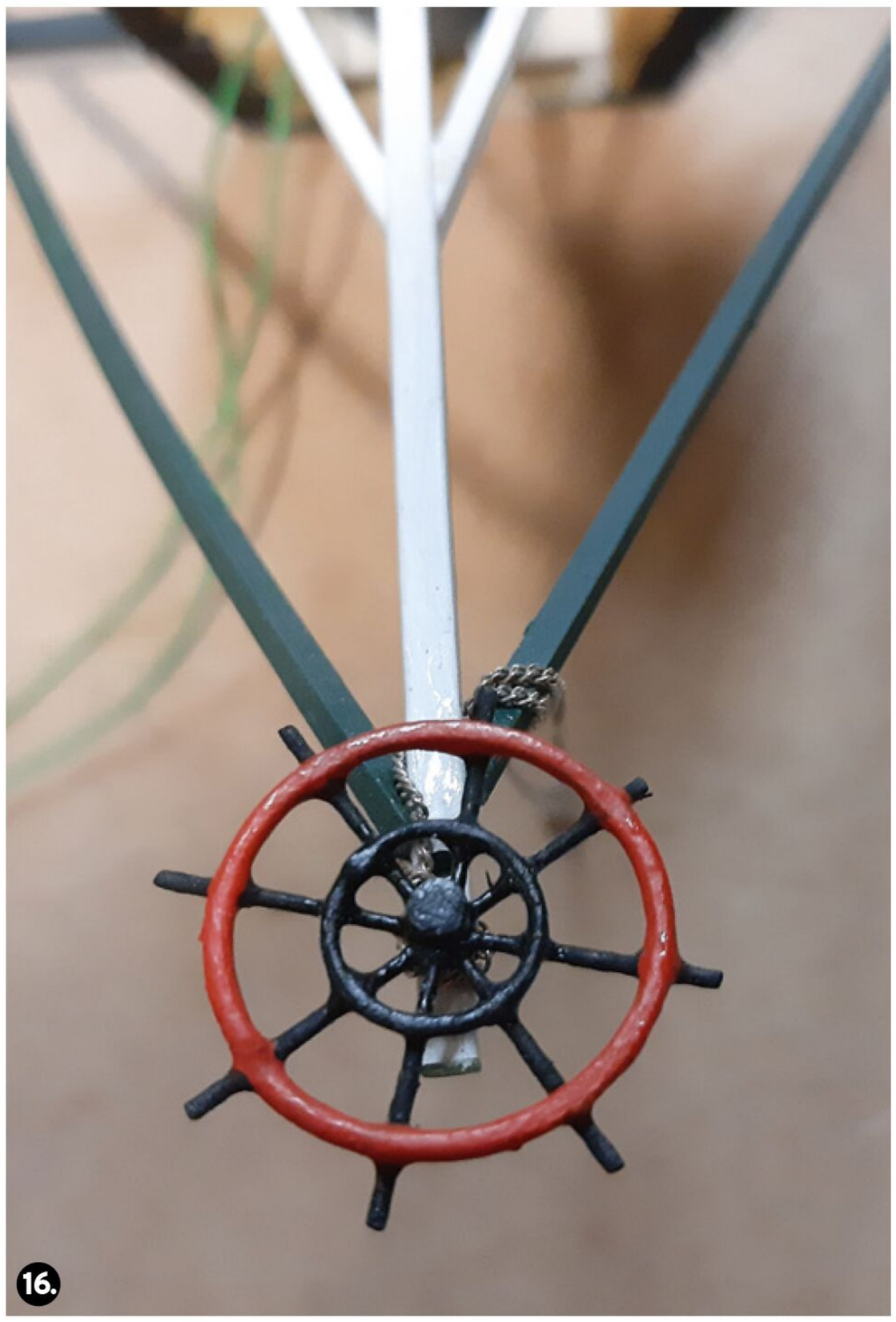
Aansluitend is het geheel naar het origineel in kleur geschilderd. Een trotse vlaggenmast met oranje knop siert de molen, later zal daaraan de Hollandse driekleur worden bevestigd. De spruitbalken, staartbalk en schoren zijn nieuw gemaakt en in 3D geprint, hierdoor is een stevige constructie ontstaan.

STELLING MET HEKWERK

De stelling met de ondersteuning en het rondlopende stellinghek bleek een waar huzarenstukje. De printer had meer dan 24 uur nodig om dit voor elkaar te krijgen. We wilden een 100% gelijkenis met de echte molen hebben. Het perfect op elkaar laten aansluiten van de twaalf staanders is een kunstwerk op zich. Door het printen van een tijdelijke pasring kon het geheel stevig worden opgebouwd. Later zijn de pasgaten voor de staanders in de bestrating overgenomen. De stelling met fijn rasterwerk en het rondom lopende hekwerk is perfect gelukt. In 3D geprint is het een stevig en zeer gelijkmatig geheel. Na het schilderen kan het rond de romp van de molen worden geplaatst, de passing is exact.


14.


15.



16.



17.

DE 3D-PRINTER HEEFT IN 24 UUR DE COMPLETE STELLING GEPRINT

WIEKEN

Ook de wieken zijn in 3D ontworpen en geprint. De uiteinden van de roeden moeten precies in de bestaande askop passen. Nadat ze zijn geschilderd, zijn ze voorzien van de bruine zeilen; deze zijn door de vrouw van Gijs met de naaimachine vervaardigd. Op de modelbaan staat er weinig wind zodat de vier wieken als viermaal vol, dus met volledige zeilen worden gevoerd. De windvaan is uit een plaat metaal gezaagd, op een stuk draad gesoldeerd en zwart geschilderd.

KRUIWIEL EN VANGSTOK

De rondlopende stenen bestrating is in drie gelijke delen in 3D geprint. Het vraagt heel wat hoofdbrekens en vakmanschap om een straat in deze vorm te vervaardigen. Na het voegen en schilderen van de bestrating is de molen erop geplaatst. De grote gording van het in 3D geprinte kruiwiel is rood geschilderd, de acht spaken en de kleine gording zwart. De vangstok met vangtouw, hier als ketting uit de scheepsmodelbouw, is - na een bezoek aan de molen - als laatste gemaakt. Na het bevestigen van de vlag aan de vlaggenmast heeft de molen een plaats op onze baan gekregen, op de daarvoor in het landschap gemaakte molenberg. ‘De Windhond’ is daarmee een van de pronkstukken van onze scenery. //

13. **De kap met de vangstok.**

14. **De metalen windvaan van ‘De Windhond’.**

15. **De windvaan van ‘De Windhond’ is geplaatst.**

16. **Het kruiwiel.**

17. **De molen met spruiten, schoren, staartbalk en kruiwiel, alleen de vangstok ontbreekt nog.**

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



1.

2006

Toen & Nu

NEDSTAAL ALBLASSERDAM

Alblasserdam zal niet bij elke lezer een lampje doen branden. Een aansluiting op het spoorwegnet heeft het damdorp immers niet en ook nooit gehad. Toch reden er treinen.

Komende vanuit de richting Ridderkerk was het Nedstaal-complex in Alblasserdam niet te missen. Machtige, uit baksteen opgetrokken fabriekshallen en schoorstenen bepaalden het aanzicht van de kade aan de rivier de Noord. De laatste decennia verdween echter langzaam de glans van de fabrieken en trad het verval in. Nedstaal had last van concurrentie uit lagelonenlanden; de ooit omvangrijke productie van stalen knuppels en staaldraad werd gedecimeerd. Keer op keer kon een faillissement op het nippertje worden afgewend, maar in de jaren tien was er tot twee keer toe geen ontkomen meer aan. Het faillissement dat op 31 januari 2017 werd uitgesproken, deed het uit 1938 daterende bedrijf de das om. Op het terrein lag zo'n twee kilometer spoor. Tijdens de hoogtijdagen van het spoorbedrijf waren vijf diesellocs en zo'n vijfendertig wagens actief in het vervoer van halffabricaten, zoals vloeibaar staal en staalblokken. Om de wagens na het vervoer van warm staal af te laten koelen, waren enorme douches aanwezig; een douchebeurt leverde gigantische hoeveelheden stoom op. Nagenoeg het hele netwerk, van staalfabriek tot strip-hal, bevond zich op dijkniveau, maar de werkplaats en lag op polderniveau, wat tot een helling van 4% in het spoornetwerk leidde. Zekerheidshalve was onderaan de helling een stop-/ontspoorblok aangebracht om te voorkomen dat een op hol geraakte trein de fabriekshal binnen zou stormen en daar



2.

het toekomstige schroot zou produceren in de vorm van kapotte machines. Geen overbodige luxe, want de wagens waren onberemd en zwaar: de gietwagens hadden een laadvermogen van bijna 43 ton bij een eigen gewicht van ruim 10 ton. Nedstaal was haar tijd ver vooruit door al in de jaren vijftig circulaire economie toe te passen: een bij Spoorijzer in Delft verkregen Ruston & Hornsby-locomotief was overbodig geworden en werd ter plekke tot schroot en vervolgens tot walsdraad verwerkt. Vermoedelijk zijn de meeste wagens in 2017 ook zo aan hun einde gekomen; voor de locs werd een nieuwe eigenaar gevonden. Een uitgebreid artikel over Nedstaal en het spoorvervoer staat in Op de Rails 1988-4. //



3.



4.

1. De nieuwste loc, de 6, met een wagen voor vloeibaar staal, 16 juni 2006.

2. Dezelfde locatie, achttien jaar later. Sinds 2017 wordt het terrein gefaseerd ontmanteld. Het reinigen en bouwrijp maken van de grond zal een hele klus worden.

3. Loc 2 in de striphal met warmhoudwagens voor staalblokken, circa 1970. Links een wagen met zogenaamde coquilles, waarin vloeibaar staal wordt vervoerd. (foto Regionaal Archief Dordrecht)

4. Dezelfde hal in 2022.

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

Preview

De Railhobby Special, Baanplannen, nummer 461, verschijnt eind juni.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 462, verschijnt begin augustus.

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



Railhobby 461 Special Baanplannen

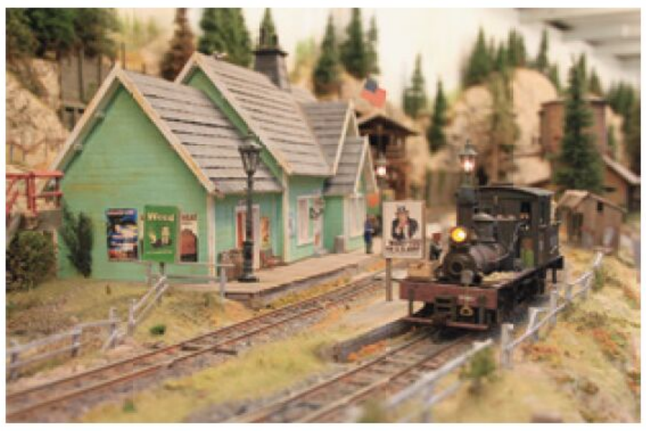
Overdrukken van artikelen over kleine en grote baanplannen in diverse schaalgroottes. Nieuw zijn artikelen over het leggen van C-rail met kortere hart-op-hart afstand en een bijzonder grote LGB-tuinbaan.



Reportage: EMO Maasvlakte
Sander Broerse bezoekt de grootste drogebulkoverslagterminal van Europa.



Techniek: WMG-railkraan
Rob Mooij bouwt de Nederlandse WMG-railkraan in H0.



Baan in beeld: Stirmouth & Southern
De 0n30-smalspoorbaan van de modelspoorclub in Roermond.

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** Davy Beumer, Ivo Beuvink, Sicco Dierdorp, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Pascal Martens, Peter van der Meer, Alfred van Mill-Didden, Rob Quaedvlieg, Michael Reimer, Hans Scherpenhuizen, Hans van de Ven, Arno Verhagen, Jeroen Water, Bart Wijshake, Elvira Wijshake, Peter Wijshake, Rob de Zwart **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,50 p/mnd en in België € 8,50 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,50 p/mnd en in België € 7,35 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland € 9,25, België € 10,25, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Tineke Groeneveld-Dorst **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

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

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

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

Railhobby.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en groot-bedrijf 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 1982 en 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

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



Plan V

update

De tweedelige Nederlandse elektrische treinstel Plan V – in Nederland beter bekend als Mat ‘64 of bijgenaamd Apekop (apenkop) – Het ipv De vanaf het midden van de jaren 60 een van de standaard forensentreinen van de Nederlandse Spoorwegen. Vanaf de V3-serie overheerste ook in Plan V de nieuwe kleurstelling van de Nederlandse Spoorwegen: knalgeel met grijze details aan de voorkant en drie blauwe diagonale strepen aan weerszijden van het treinstel. Tot hun pensionering, werden de treinstellen gebruikt op vrijwel alle geëlektrificeerde spoorlijnen in Nederland.

Het fijn gedetailleerde model heeft filigraan gemonteerde pantografen met fijn geëtste slepers. Aan de onderkant van het treinstel bevinden zich volledig ontworpen aggregaat-, hoogspannings- en compressorboxen. Als je naar binnen kijkt, zie je de verschillende kleuren van de stoelen. Trouwens, de stoelen hebben allemaal de karakteristieke vorm en meegegoten fijne armleuningen. De binnenverlichting is schakelbaar in de digitale versies en voor het 3-licht signaal zijn de typische gele LED’s gebruikt.







Elektrische treinstel Plan V, NS



63138	DC
63139	DCC
69139	AC

- **Voor het eerst met PluX22 interface**
- **Digitale versies uitgerust met een geluids- en een functiedecoder**

Klik hier voor de modellen: