Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, JULI/AUGUSTUS 2023 - NR 462 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

BAANPLAN:
JÜLICHER KREISBAHN
Tijdperk III

RAILTEST:
MÄRKLIN S 2/6
Schaal 1

TESTRITTEN
ICE 3NEO
in Nederland

PIKO DR-TENDERLOC BR 64



Railinfo+: Amsterdam Westhaven
Nieuw opstelemplacement geopend



Uitgelicht: Bensdorp
Brekina VW T1b & Piko NS CHDK

00462
8 718836 140464
BP



KG 230B locs nu verkrijgbaar ! Ook de nieuwe Class 66/77 nu verkrijgbaar !



Voorbeeld: *31289* Class 66 ONE
31365 Class 66 I am a climate hero

ESU

Ontdek alle nieuwigheden van ESU
op *www*.loksound.nl
Daar kan U de folders downloaden.















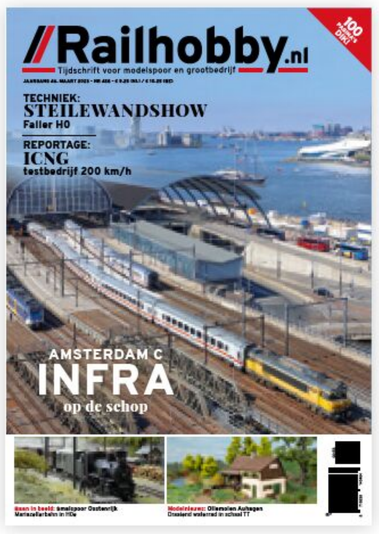


Uitgave van Railhobby gemist?





















Bestel via Railhobby.nl/shop



Cover
ICE 3neo

Vanaf 19 juni 2023 doorloopt ICE 3neo 8002 het toelatings-programma voor Nederland.

FOTO:
MATTHIJS SCHREURS



Het metersporige treinstel 208 van het Baskische Euskotren in het boog- en tunnelrijke tracé bij Bermeo, 18 juni 2012. Deze spoorlijn kent overigens geen profielproblemen. (foto Raymond Kiès)

Profiel

Het zal je maar gebeuren: heb je net die **tunnel** op de modelbaan gemaakt, kan dat lange rijtuig er niet goed doorheen. In de krappe boog wijkt de rijtuigbak iets meer uit dan gedacht en raakt het de tunnelwand. Schrale troost: dat kan iedereen gebeuren, als je even niet goed oplet. En denk niet: dat is echt iets voor modelspoorders. Ook bij het grootbedrijf kan men er wat van. Voor het **meterspoor** in Cantabrië en Asturië bestelde in 2019 de Spaanse spoorwegmaatschappij Renfe (met Europese subsidie) 31 treinstellen bij CAF. Al in 2021 ontdekte men dat er behoorlijke **meetfouten** zijn gemaakt. Het bleek dat het materieel niet door enkele tunnels zou passen.

Maar er bestaat toch een **profiel van vrije ruimte** (aan de infra-kant) en een **omgrenzingsprofiel** (aan de materieelkant)? Als je je daaraan houdt, zou alles goed moeten gaan. Gebleken is dat Adif (het Spaanse ProRail) is uitgegaan van oude profielen van vrije ruimte. Merkwaardig is dat men het probleem anderhalf jaar onder de pet heeft gehouden. Pas begin dit jaar begon men met het oplossen ervan. Uiteindelijk kostte het zowel een Renfe-directeur als een Adif-topman en een staatssecretaris hun baan. Gevolg: er moeten **nieuwe tekeningen** worden gemaakt, die op zijn vroegst in 2024 klaar zijn. Nog een geluk dat CAF niet al begonnen was met de bouw. Het materieel, dat eind dit jaar had moeten rijden, komt nu pas in 2026 op de baan. Een duur foutje.

Ton Oosterom

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
47 Freebit/N-Spoorstore
47 Peperkamp Modelbouw
47 Fallerstore
47 Panzer-Shop
47 TreintjeOost
99 PIKO Spielwaren

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 462









6

UITGELICHT: BENSDORP
De VW-bus T1b (Brekina) en NS CHDK (Piko) figureren bij de H0-fabriek van Bensdorp.

14

RAILTEST:
MÄRKLIN S 2/6 SCHAAL 1
Sneltreinloc K.Bay.Sts.B S 2/6 3201. Drijfwielen van 68,75 mm, werkende stoker. Hoe doorstaat de loc de test?

20

RAILMUSEA: SHM
Naast de locloods anno 1929 is een moderne werkplaats met bovenloopkranen opgetrokken.

22

TECHNIEK:
WMG-RAILKRAAN
Rob Mooij bouwt de vierassige spoorkraan in H0.

26

REPORTAGE: BRENNER
Na de Brenner Basistunnel komen de noordelijke naar Brenner leidende spoortrajecten in beeld.

32

BAAN IN BEELD:
STIRMOUTH & SOUTHERN
De jaren dertig herleven in de Rocky Mountains met smalspoor in 0n30.

40

RAILINFO+:
AMSTERDAM WESTHAVEN
Op het nieuwe emplacement Amsterdam Westhaven wordt divers reizigersmaterieel afgesteld en bevoorraad.

48

REPORTAGE: EMO, DEEL 1
In twee artikelen brengen we een bezoek aan Nederlands grootste spoorklant en de grootste drogebulkoverslagterminal in Europa.

54

UITGELICHT: PIKO BR 117
De klassieke eloc met asindeling 1'Do 1' in de vertaling naar H0.



54



58



92

58
RAILINFO+:
RTM-TRAMS IN ROEMENIË
In Galați en Brăila beleven de Rotterdamse trams een tweede leven.

62
DOEN: MINIDIORAMA'S
Is er op formaat visitekaartje of bierviltje nog modelbouw-eer te behalen?

69
BAANPLAN:
JÜLICHER KREISBAHN
Het eenvoudige sporenplan van de JKB leent zich voor het omzetten in model. Tenderlocs en railbussen voeren de boventoon.

72
RAILINFO+: LOCS SERIE 600
Matthijs Schreurs inventariseert de inzet van 'Bakkies' in de Westhaven.

86
HISTORIE:
MAT '36 252, DEEL 2
Met het plaatsen van de banken en de emaillen bordjes is fase 4 van de renovatie afgerond.

92
DOEN: VOETGANGERSBRUG
Ook met simpele middelen zijn goede resultaten te behalen. Lees het bouwverslag van Arie den Heijer.

.... EN DE RUBRIEKEN

10 Railinfo (RailActueel)
39 Railnieuws
44 Mijn Railhobby met André Stronks
52 Word abonnee
61 Spoorverhalen: gestrande ertstrein
76 Modelnieuws
85 Railpers
96 Toen & Nu: nummers
98 Preview Railhobby 463

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

Bensdorp TRANSPORTER

BREKINA VW-BUS T1B IN H0

Regelmatig brengt Brekina automodellen uit met Nederlandse opschriften. Dat gebeurt vaak op voorstel van een modelbouwwinkel. Ook bij de nieuwe VW-busjes met Bensdorp-opschriften is dit het geval, op initiatief van Modelbouw Centrum Hilversum (MCH).



1.

In Railhobby 403 (september 2018) belichtten we de chocoladefabriek Bensdorp in Bussum. In een tweedelig artikel is de bouw beschreven van een model van de fabriek, die door leden van de Modelspoor Club Huizen (MSCH) voor een flink deel in H0 is nagebouwd. De historie van de fabriek kwam daarbij uitgebreid aan bod, zodat we ons beperken tot een korte samenvatting.

HISTORIE

In 1840 stichtte Gerardus Bernardus Bensdorp de cacao- en chocoladefabriek in Amsterdam. In 1884 gevolgd door een fabriek in Bussum waarbij handig gebruik werd gemaakt van de in 1874 geopende spoorlijn naar Hilversum. De vraag naar chocoladeproducten bleef gestaag toenemen, zodat de Bussumse vestiging in 1897 en 1906 werd uitgebreid. In 1926 werd de productie in Bussum geconcentreerd; de fabriek in Amsterdam werd gesloten. In het pand huist nu het Eden-hotel. De groei ging onverminderd door, zodat ook in het buitenland filialen werden geopend: in 1901 in Kleef en zes jaar later in Wenen en Genua. Zelfs in Kaapstad (1949) kwam een fabriek. Verkoopkantoren verrezen in Boston, Londen en Zweden. Voor de promotie van Bensdorp-producten rond Stockholm werd in 1958 een bestelauto aangeschaft. In de jaren vijftig had het concern circa achthonderd

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



2.

medewerkers, waarvan driehonderd in Bussum. Bensdorp nam in 1962 de Amsterdamse cacaofabriek Blooker over om deze meteen te sluiten. Het aantal werknemers was rond 1970 tot circa duizend gegroeid. In 1973 werd Bensdorf onderdeel van Unilever en in 1985 kwam het bedrijf in handen van het Zwitsers/Belgische Barry Callebaut. Met de verhuizing in 2000 van de Bussumse productie naar Frankrijk, sloot de fabriek haar deuren. Voor de werknemers een onaangename ontwikkeling, maar veel bewoners in en rond Bussum waren opgelucht om van de soms doordringende lucht verlost te zijn.

TRANSPORT

De eigen spooraansluiting was voor zowel de aanvoer van grondstoffen als het transport van de producten ideaal, zeker in de beginjaren. Van de »

1. De twee door Brekina uitgebrachte varianten.

2. Opvallend is het verschil in kleur van de daken.

3. Bedrijvigheid op het laad- en losperron van de Bensdorp-fabriek.



3.

aansluiting werd de laatste jaren steeds minder gebruikgemaakt: veel vervoer verhuisde naar de weg. Om klanten te bevoorraden beschikte Bensdorp over een flink aantal crème-bruine bestelauto's met Bensdorp-logo. Ook de buitenlandse vestigingen hadden dergelijke auto's, uiteraard met de tekst in de taal van het land. In 1950 introduceerde Volkswagen de Transporter, intern aangeduid als type 2. Later kreeg het voertuig de typeaanduiding Transporter 1, afgekort T1. De oerversie werd T1a genoemd; in 1955 volgde de verbeterde versie, de T1b.

MODEL

Brekina brengt twee verschillende versies van de VW T1b met Bensdorp-logo uit: met Nederlandse (32777, € 14,75, tp. III) en Zweedse (32778, € 14,75) opschriften. Binnenkort komt daar de grotere Bedford TK-vrachtwagen bij (35919, € 24,95). De Bedfords reden weliswaar in Bensdorp-kleuren, maar waren van het Hilversumse transportbedrijf Van Straaten. De opschriften op de modellen zijn goed leesbaar. Opvallend is het verschil in de kleur van het dak: de Nederlandse versie is beige, de Zweeds bruin. De ruitenwissers kunt u desgewenst alu-kleurig maken. Passend bij de bestelbussen en de vrachtwagen is de vorig jaar (ook op voorstel van MCH) door Piko uitgebrachte tweeassige gesloten goederenwagen met remmershuisje CHDK met NS-nummer 14441 met Bensdorp-opschriften (95358, € 29,99, tp. II/III). Daar de VW-busjes bij de fabriek van Bensdorp het meest tot hun recht komen, zijn ze op de modelbaan van MSCH gefotografeerd. //



4. De VW-busjes (Brekina) en goederenwagen (Piko) met Bensdorp-logo bij het laad- en losperron van de fabriek.

5. De Bensdorp-fabriek met de Brekina VW-bussen in vogelperspectief. (foto Rob de Zwart)

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

Railhobby PROJECTEN

Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



Baanplannen
In deze special vindt u baanplannen bij banen naar Nederlands, Duits, Belgisch, Frans, Zwitsers, Oostenrijks en Amerikaans voorbeeld.



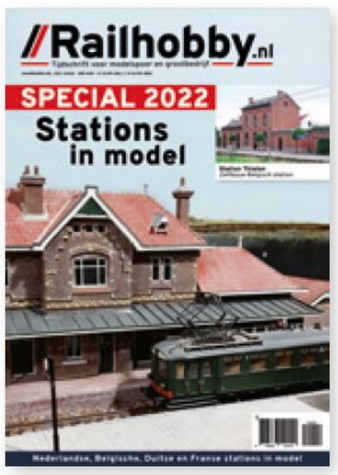
NS in de jaren 80 en 90
De beste artikelen over het materieel waarmee de NS in de jaren 80 en 90 reed. Lees alles over de laatste bruine locomotieven en bekijk treinsamenstellingen in model.

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



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





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



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

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

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

OP = OP

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99
- ◯ 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

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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

RH462

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



ICE 3neo 8002 van DB Fernverkehr keert na pendelritten Venlo - Kaldenkirchen terug naar Amsterdam Westhaven Opstel. Duivendrecht, 19 juni. (foto Matthijs Schreurs)

ICE 3neo in Nederland

Op 13 juni arriveerde ICE 3neo-treinstel 8002 van DB Fernverkehr in ons land voor het doorlopen van het toelatingsprogramma. Railpexperts haalde het treinstel in Venlo op. De ICE 3neo is de doorontwikkeling van de ICE 3, waarvan de meersysteemvariant Baureihe 406 sinds 2000 vanuit Amsterdam naar Duitsland en Basel wordt ingezet. Het is de bedoeling dat de ICE 3neo deze diensten en die naar Brussel vanaf volgend jaar gaat overnemen. De vooral in de zomermaanden storingsgevoelige ICE 3'en rijden vanaf dan alleen nog in Duitsland. De proefritten begonnen op 19 juni waarbij vanaf de tijdelijke thuisbasis Amsterdam Westhaven Opstel met name in het begin grensbaanvakken werden bereden. Op 23 juni kwam in de vorm van de 8003 het tweede treinstel in Nederland aan.-MS/RKi

Een deel van de houten perronkap van station Ede-Wageningen wordt op zijn plaats gehesen, 14 mei. (foto Harold van der Meer)

Eerste deel perronkap Ede geplaatst

Het nieuwe station Ede-Wageningen krijgt steeds meer vorm. Tussen 12 en 15 mei zijn de eerste dertien elementen van de nieuwe perronoverkapping geplaatst. De tot 65 ton zware delen zijn op het bouwterrein bij het station vervaardigd en met een kraan tot op de millimeter nauwkeurig tussen de kolommen gehesen. Tegelijkertijd is de brug voor langzaam verkeer bij de Sysselt in twee delen op de sokkels gezet. Het volgende weekend zonder treinverkeer is tussen 7 en 10 juli; dan krijgen de overige twaalf delen van de perronoverkapping hun definitieve plek. Volgend jaar moeten de werkzaamheden afgerond zijn.-HvdM

Nieuwe look voor VolkerRail V 100

De vervoerstak van VolkerRail beschikt over vier diesellocomotieven Baureihe 203, ook bekend als V 100 Ost. Drie zijn dienstvaardig, de vierde wordt gebruikt om beperkt leverbare onderdelen te wisselen tijdens de revisie van soortgenoten. Eind mei kwam de 203-2 (ex-DB 202 691, bouwjaar 1974) na revisie als eerste van zijn serie in de nieuwe huisstijlkleuren van VolkerRail op de baan. Daarmee was er weer een variant van dit in Nederland populaire type bijgekomen.-SB »



VolkerRail 203-2 in Dordrecht › met de Sherloc-meettrein die nog de oude kleuren heeft, 2 juni. (foto Edwin Mos)



De 186 111 in nieuwe Alpha Trains-huisstijl vertrok op 14 juni in NS-dienst met een IC direct vanuit Rotterdam C naar Amsterdam. (foto Raymond Kiès)

NS Traxx in nieuwe kleuren

Door de komst van ICNG zullen de Traxx-locomotieven die NS inzet op de verbindingen Amsterdam - Rotterdam - Breda en Den Haag - Eindhoven binnen afzienbare tijd zijn verdwenen. De groen-grijze locs van Alpha Trains zijn al weg bij NS; de van hetzelfde bedrijf geleaste 186 111-122 zijn als volgende aan de beurt. Vooruitlopend hierop verwisselen deze machines in de Amsterdamse werkplaats Zaanstraat het geel-blauw van NS voor de nieuwe huisstijl van de eigenaar. 186 111 beet het spits af en kwam in de opvallende kleuren op 8 juni 2023 tijdelijk terug in NS-diensten. De enige geel-blauwe Traxx'en die langer bij NS zullen blijven, zijn de in de Benelux-diensten rijdende 186 001-012.-RKi

Railpool Vectrons

Op 24 mei 2023 nam Railpool de eerste van zeventig Vectrons in ontvangst. Het zijn de eerste locs van dit type voor deze leasemaatschappij en ze zijn bestemd voor de Rijn-Alpen-corridor. De 193 106 werd in gebruik genomen door KombiRail Europe (KRE) en kreeg folie met teksten als 'We Trust In Rail, 15 Years KombiRail' om de jarenlange samenwerking tussen de vervoerder en Railpool te onderstrepen. KRE breidt het aantal Vectrons uit tot vier en neemt afscheid van de tot dusver gebruikte Traxx'en. Andere locs uit de eerste levering gingen naar SBB Cargo International en zullen als 'Silberpiercer' regelmatig ook in ons land te zien zijn.-EM/RKi



Het eerste optreden van de 193 106 voor KombiRail Europe in Nederland. De loc bij Hogebrug, 31 mei. (foto Edwin Mos)



Met locomotief 1761 staat IC 145 in Amersfoort C om de sporters naar Duitsland te brengen, 12 juni. (foto Matthijs Schreurs)

NS International supports Olympics Team NL

Van 17 tot en met 25 juni vonden in Berlijn de Special Olympic World Games voor sporters met een geestelijke beperking plaats. De delegatie reisde per trein, wat voor NS International reden was de zijwanden van de locomotieven 1745 en 1761 van de tekst 'NS International supports Olympics Team NL' te voorzien. Op 12 juni vond in station Amersfoort C de formele ploegoverdracht plaats waarna de 55 Nederlandse sporters naar Münster reisden om kennis te maken met de Duitse cultuur. Drie dagen later vervolgden ze hun reis naar de Duitse hoofdstad.-MS



1.

Train Charter Services

Voor het laten rijden van reizigerstreinen in België en Duitsland heeft Train Charter Services (TCS) de licenties verworven. Het bedrijf, onder andere bekend van de Dinner Train, maakt hiervan gebruik voor de European Sleeper, de nachttrein die sinds eind mei drie keer per week Brussel via Amsterdam met Berlijn verbindt. Het is de bedoeling de treindienst in de nabije toekomst te verlengen tot Praag en de frequentie te verhogen. Vooralsnog verzorgt een Traxx-locomotief van de Belgische goederenvervoerder Lineas de tractie op het gehele traject, de rijtuigen zijn gehuurd van het Slowaakse Wagon Service, Gesellschaft für Fahrzeugtechnik uit Crailsheim en TRI Train Rental. Als het aan TCS ligt, blijft het niet hierbij: het bedrijf heeft concrete plannen voor een nachttrein naar Barcelona en is daarvoor op zoek naar rijtuigen. TCS verzorgt ook de TUI-nachttreinen die eerder als Green City Trip reden. TCS heeft de 101 051 en 101 128 van DB overgenomen en de locs 103001 en 103002 genummerd. Bij de Teutoburger Wald-Eisenbahn in Lengerich hebben ze dezelfde kleuren gekregen als de vier in Nederland rijdende 1700'en en 1835. Een vaste dienst voor de 101'en lijkt op vrijdagen de tussen Rheine en Herzerath (Moezel) rijdende 'zuiptrein' die op zondagmiddag terugkeert. Inmiddels heeft TCS haar eerste dieselloc. Van NS werd G 400 B 709 overgenomen die in Rotterdam de huisstijl van de nieuwe eigenaar kreeg.-EM/RKi //



2.

1. TCS 103001 trok op 27 mei een trein met voetbalsupporters van Bremen naar Berlijn en kwam langs Woltorf. (foto Sicco Dierdorp)

2. De European Sleeper van Berlijn naar Brussel onder aanvoering van Lineas 186 455 bij Kerkbuurt, tussen Rijswijk en Schiedam, 31 mei. (foto Edwin Mos)



1.

S 2/6 van Märklin IN SPOORGROOTTE 1:32

EEN EEUWIG FLONKERENDE STER

Een enkele keer krijg je een model in handen waar de historie vanaf druipt, zeker als het om schaalgrootte 1:32 gaat. Het lijdend voorwerp? De S 2/6 van Märklin, voor Guus Ferrée de overtreffende trap van fraai.

Of het de mooiste Duitse stoomlocomotief is, zoals met enige regelmaat in de literatuur te lezen is? Over smaak valt niet te twisten, ook niet als het om technische constructies gaat. Dat de ontwerpers van deze viercilinder record-locomotief het aspect schoonheid zwaar hebben laten meewegen, is een ding dat zeker is, al was het niet de insteek om alles aan de esthetiek ondergeschikt te maken. De komst in 1906 van de S 2/6 was het antwoord van de Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) op de succesvolle proefritten die hun Pruisische evenknie met enkele snelle locs van de series S 7 en experimentele S 9 hadden gehouden. Daarbij werden met een 156 ton zware trein snelheden tussen de 133 en 143 km/h aangetikt. Fabrikant J. A. Maffei moest het grootste Duitse spoorwegbedrijf van repliek dienen. De befaamde hoofdconstructeur Anton Hammel trok alles uit de kast en binnen vier maanden werd de machine opgeleverd. Op 21 november 1906 verliet loc 3201 het fabrieksterrein in München. De twee drijfwielen met een diameter van 2,20 meter waren de grootste wielen die een Beierse stoomloc ooit waren toebedeeld. A star was born.

SNELHEIDSRECORD

Een jaar later, op 2 juli, vestigde de S 2/6 tussen München en Augsburg een snelheidsrecord met 154,5 km/h. Een topprestatie die 29 jaar lang stand

zou houden. Het spreekt dat de media Anton Hammel en de zijnen op het schild hesen en superlatieven te kort kwamen om de geslaagde recordpoging te bewieroken. Daarna werd het wat stil rond de 3201. Technisch gezien was het een Fremdkörper waarbij speelde dat de infrastructuur in die tijd niet voor zulke hoge snelheden was ingericht. Bovendien, Duitsland had na de Eerste Wereldoorlog andere dingen aan zijn hoofd. Hoewel de trekkracht niet optimaal was, werd de recordloc niet aangepast en bleef zij tot 1925 in dienst. Na een opknapbeurt bij Maffei werd de loc van de oorspronkelijke groene kleur voorzien en naar het Verkehrsmuseum in Neurenberg gesleept. Daar is ze nog altijd als een van de iconen uit de Duitse spoorweghistorie te bewonderen. »

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

1. De Beierse S 2/6 3201 in volle glorie.

2. Het gestroomlijnde front van de 3201 met forse olielampen, een groot contrast.



3.

OPEN STAVENFRAME

Gelden die superlatieven ook voor het nieuwe Märklin 1-model? Het antwoord is volmondig ‘ja’. Schoonheid gaat bij deze 2’B2’-loc op een bijna ongeëvenaarde manier gepaard aan techniek. Kijk voor wat dat laatste betreft naar wat er uit de koker van de constructeurs uit Göppingen is gekomen. Alle aspecten die het model zo bijzonder maken, komen aan bod, bijvoorbeeld het drijfwerk. Wat zich direct aan beide zijden van de buitenste cilinder bevindt, is een lust voor het oog. Alle drijf- en koppelstangen zijn zeer gedetailleerd nagebootst. Wie verder kijkt ziet in het opengewerkte frame het tweevoudige, binnenliggende drijfwerk. De S 2/6 is immers een viercilindersneltreinlocomotief. Uiteraard beweegt ook het binnenste drijfwerk.

AMERIKAANSE CONSTRUCTIE

À propos, over frame gesproken, de details van het stavenframe overtuigen eveneens en geven het model extra cachet. De Beierse spoorwegen hadden deze techniek uit de Verenigde Staten gekopieerd. Rond 1900 had het op een na grootste Duitse spoorwegbedrijf vier stoomlocs bij Baldwin gekocht. Alle Amerikaanse locs hadden een stavenframe en in München waren de betrokkenen erg benieuwd naar de uitwerkingen ervan. Die waren louter positief, ook was door de vrije ruimte het gemakkelijker om onderhoud uit te voeren. Vandaar dat niet alleen de prestigieuze S 2/6, maar ook de even roemruchte S 3/6 een dergelijk frame kregen. De finesses van deze constructie die voor een bepaalde mate van luchtig-



4.

heid zorgen, zijn goed te zien bij dit Spur 1-model met artikelnummer 55162 dat € 3649 kost. Een fictieve blauw-zwarte variant is als artikel 55167 te verkrijgen. De groene versie is af fabriek uitverkocht.

WIELEN EXACT OP SCHAAL

De machtige wielen van het digitale model hebben in 1:32 een diameter van 68,75 mm. In werkelijkheid bedraagt de doorsnede 2200 mm, dat impliceert 68,75 mm in schaalgrootte 1:32. De drijfwielen zijn dus exact op maat. Daarnaast is naar de voorste en achterste loopwielen gekeken (die identiek zijn), hun diameter in 1:1 is 1006 mm. Dat is vertaald in 1:32 31,43 mm. De digitale schuifmaat meldt een doorsnede van 31,41 mm. Het spreekt dat ook lengte, breedte en hoogte aan de normen voldoen.

SPITSE ROOKKASTDEUR

De ketel is opvallend glad. Samen met de spits toelopende rookkastdeur en het machinistenhuis, de enigszins gestroomlijnde dom en schoorsteen en de afgeronde schortplaat tussen voorste bufferbalk en onderkant van de rookkast suggereren pure snelheid. De drie voor die tijd gangbare petroleumfrontseinen doen enigszins geforceerd aan. Ze zijn historisch juist, maar het geeft ook aan dit vooral aspecten voor de bühne waren. De K.Bay.Sts.B beschikte in die tijd niet over bijbehorende, gestroomlijnde rijtuigen, zodat een deel van de hoge snelheid wat teniet werd gedaan.

BEWEGENDE STOKER

Diverse onderdelen kunnen worden bewogen, lees geopend, zoals de rookkastdeur, de klep van de dom waardoor zand tegen het doorslippen van de wielen zichtbaar wordt en de gereedschapskist achter op de tender. Met de schakelknop in de gereedschapskist kan de stoker aan het werk worden gezet. Hij draait en schept kolen waarbij het niveau van de kolen in de tender, als een rubberen imitatie weergegeven, daalt. Leuk bedacht. Tevens gaat de vuurdeur open waarbij een geel-rood flakkerend vuur zichtbaar wordt. Er zijn tal van andere digitale functies. Zo is er een dynamische »



5.



6.



7.

3. De tender en profil. Diverse deksels kunnen worden opengeklapt.
4. De drijfwielen zijn precies op schaal 1:32.
5. Ook de smeerpers is in model aanwezig.
6. De achterkant van de tender. Hier kan een functionele schroefkoppeling worden aangebracht.
7. Van bovenaf is goed te zien hoe glad de S 2/3 is vormgegeven.



8.



9.



10.

stoomuitstoot, dus gelijk aan de cilinderslagen; het geluid daarvan is afhankelijk van de snelheid. Aan andere geluiden is eveneens geen gebrek. Fluit, zandstrooier, injecteur, rooster, waterpomp, innemen van water, alle relevante stoomlocgeluiden zijn van de partij. Al vraag ik me af waar de medewerkers in Göppingen het geluid van een viercilinderloc vandaan hebben gehaald. Van de 18 316, toen die een paar keer onder stoom is gebracht? Of van de S 3/6 uit oude geluidsarchieven? Wie het weet mag het zeggen.

FLAKKEREND LICHT

Het gestroomlijnde machinistenhuis heeft aan de binnenkant een aantal apart aangebrachte details. De loc heeft twee vuurdeuren die, zoals beschreven, mechanisch kunnen worden geopend. Om de stoker de draaiende beweging te laten maken, is zijn linkervoet via een pin verbonden met een kleine motor. Het machinistenhuis heeft - uiteraard- verlichting en het flakkerende licht in de vuurkist zorgt voor enige 'warmte'.

SIMPELE HAAK

De grote tender is met een zestienpolige stekker en een simpele recht-toe-recht-aan haak met de loc verbonden. De haak moet in van de twee kleine gleuven worden gestoken. De achterste is bedoeld voor opstelling in een vitrine waarbij het een gepriegel is om loc en tender op die manier te koppelen. De andere wordt gebruikt voor inzet op de baan. De tender heeft twee draaistellen die beperkt beweegbaar zijn. Dat komt onder meer door de dunne pijpen aan de voorkant. De minimale radius bedraagt 1020 mm.



11.

Wie met de bijgevoegde schroefkoppelingen wil rijden, dient over bogen met een minimumdiameter van 2320 mm te beschikken. Let ook op de nogal naar buiten toe uitstekende trappen van het machinistenhuis. Ze staan ver van het frame zodat het laatste wiel van de achterste bogie er niet tegen aan schuurt. Wie louter ruime bogen op zijn of haar modelspoorweg heeft of het model in de vitrine plaatst, kan de beide trappen onder het machinistenhuis losschroeven en vervangen door twee meegeleverde rechte exemplaren. Deze hebben de vorm van het grote voorbeeld en geven de loc een veel betere uitstraling. De naar buiten stekende trappen doen iets afbreuk aan het totaalbeeld.

GROTE TREKKRACHT

Op de 1:32-modelspoorweg van een vriend kon de 3201 prima uit de voeten. De loc die 7,1 kg zwaar is en waarvan een staande motor in de vuurkist de beide grote wielen aandrijft, beschikt over een opmerkelijke trekkracht. Zonder schudden en schokken verlaat het Beierse kleinood met zes lange, Duitse, vierassige Bm-rijtuigen het in het Roergebied gelegen station. Ook bij minimale bogen komt er geen geklaag, de snelheid zakt maar heel weinig terug. Het liefst hadden we de proefrit uitgevoerd met tijdperk 1-rijtuigen, maar omdat de gastheer een onmiskenbaar jaren zestig/zeventig-thema heeft nagebootst, moeten we wat dat betreft wat water bij de wijn doen. Het maakte de pret er niet minder om. Hoe vaak beschik je immers over een S 2/6 als gastlocomotief? //



12.



13.

8. **De rookkastdeur kan worden geopend.**
9. **Het machinistenhuis is eveneens gestroomlijnd.**
10. **De rookkastdeur in gesloten toestand.**
11. **De stokerszijde van de K.Bay.Sts.B. S 2/6 3210.**
12. **De voorkant van de tender is vrij sober.**
13. **Het machinistenhuis met apart aangebrachte appendages. De stoker staat links en kan om zijn as draaien.**



1.

Loods in Hoorn uitgebreid

MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK TOEKOMSTBESTENDIG

Op 23 mei 1968 begon de Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) met ritten tussen de twee West-Friese steden met slechts twee locomotieven - de vierkante 18 ‘Leeghwater’ en de 30 - en enkele ‘Blokkendoos’-rijtuigen. Sindsdien is de collectie aanzienlijk uitgebreid waardoor de historische loods in Hoorn uit 1929 te krap werd.

Uitbreiding van de loods was het devies. Sinds 2012 is hierover nagedacht en in 2019 kwam hiervoor groen licht; de toegezegde subsidies waren ontvangen. Om het plan verder uit te werken, werd TKT Project & Engineering in de arm genomen. Het project bestaat uit twee fases: de realisering van de werkplaats en een expositieruimte die naast de nieuwe werkplaats moet komen. In overleg met Monumentenzorg is besloten een qua bouwstijl geheel afwijkende werkplaats tegen de oude aan te bouwen. Een van de argumenten is dat er geen duplicaat van het bestaande gebouw mocht komen omdat later niet meer te zien zou zijn welk deel historisch is. Daarnaast was er behoefte aan een hoger gebouw, zodat bovenloopkranen kunnen worden geïnstalleerd.

Rookgassen

Het bouwwerk is goed geïsoleerd en toekomstbestendig. Rookgassen uit stoomlocs worden opgevangen en de warmte daarvan kan voor later

DE HOGE WERKPLAATS BIEDT RUIMTE AAN BOVENLOOPKRANEN

gebruik worden opgeslagen. Op den duur wil het museum zoveel mogelijk energieneutraal zijn, geheel van het gas af en zelf elektriciteit opwekken. De nieuwe loods heeft twee sporen, waar spoor 4, met een werkput, is aangesloten op het emplacement. Spoor 5 is niet aangesloten en dient voor het met behulp van de twee kranen opstellen van materieel. Nog voor de jaarwisseling werd materieel in revisie naar de nieuwe loods overgebracht en ging de collectie locs naar de oude loods. Er moet nog wel wat gebeuren; zo wordt er aan het plein voor de loods nog gewerkt. Dit wordt Albersplein gedoopt, ter nagedachtenis aan de in 2021 overleden Luud Albers, specialist op tramgebied. Hij heeft talloze foto's gemaakt, meerdere boeken op zijn naam staan en heeft veel betekend voor de SHM. Op 15 april, twee weken voor de burgemeesters van Hoorn en Medemblik de officiële handelingen verrichtten, konden donateurs al een kijkje nemen in het nieuwe onderkomen. Als alles af is, gaan deze zomer de poorten open voor publiek. Als educatieproject is een speelparkje ingericht. Door een rangeerspel kan de jeugd wegwijs worden gemaakt en ervaren wat het is treinen te laten rijden. Het spoor en materieel is afkomstig van de Stoomgroep Hollandsche Rading. Het gebouw uit 1929 zal in oude luister worden opgeknapt. //

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM



2.



3.



4.



5.

1. Het contrast tussen de nieuwe en oude loodsen is groot. Alle foto's zijn op 15 april 2023 gemaakt.

2. Aan belangstelling geen gebrek tijdens de donateursdag.

3. Donateurs maakten een rit naar Wognum. In de trein het onlangs opgeknapte rijtuig NCS BC 6 (ex-GoTM 21).

4. Educatie voor de jeugd: spelenderwijs de beveiliging leren met het nieuwe rangeerspel.

5. De WSM-loc 23 wordt vooralsnog niet rijvaardig, maar krijgt een optische opknapbeurt.

WMG-railkraan

NEDERLANDSE RAILKRAAN VOOR NEDERLANDSE SPOORWEGAANNEMERS

Met enige regelmaat denkt Rob Mooij aan Wim Sonneveld die zich als stalmeester beklaagt en roept: “Want er is al genoeg waardevols naar de kloten gegaan de laatste tijd.” Dat geldt ook voor Nederlandse bouwers van hijskranen. Veel kleine, maar ook hele grote, konden alleen dankzij fusies overleven. Anderen leven alleen nog in de herinnering voort, zoals WMG.



VOORBEELD & MODEL

1.

Spoorwegliefhebbers kennen de Weger Machinefabriek Gouda (WMG) vooral als bouwer van de begin jaren 70 op de rails verschenen spoorkranen van Spoorwegbouwbedrijf Maarssen (later Strukton), Railbouw Leerdam (VolkerRail) en van Van Welzenes Spijkenisse (BAM Rail). De kranen, die meestal als paar opereerden, vertoonden grote gelijkenis, maar dit betrof niet de onderwagens daar hiervoor deels bestaande wagens werden gebruikt. De vier WMG-kranen van Strukton stonden op vijfassige onderstellen, het duo van Railbouw Leerdam en dat van Van Welzenes op twee tweeassige draaistellen. Opmerkelijk is dat bij alle kranen het kraanhuis op één van de wageneinden was geplaatst. Om het geheel tijdens transport en bedrijf in balans te houden, stond op het andere wageneinde een ballastgewicht. De hydraulische kranen hadden een VW Industrie 126A-benzinemotor van 36 pk die twee hydropompen aandreef.

Contragewicht

Naast het ballastgewicht hadden de kranen een verschuifbaar contragewicht. Bij transport van de vierassige kranen werd het contragewicht van het kraanhuis losgemaakt en in het midden van de wagen gezekerd. Het waren de eerste kranen waarbij dit ontwerp werd toegepast. Bij de vijfassige Struktonkranen werd het contragewicht niet gedemonteerd.

Van de twee kranen van Railbouw Leerdam was er één zelfrijdend; de andere kon slechts hijsen en zwenken en moest dus door de andere kraan of een ander tractievoertuig worden verplaatst. Met het door WMG gebouwde kraantype waren spooraannemers zeer content. De opvolgers van Gottwald tonen duidelijke familietrekjes en hebben de goede, maar niet de minder geslaagde delen van het WMG-ontwerp. Na het zien van een foto van een WMG-kraan op de website van de Feijenoordse Meesters (deze is sinds begin 2023 uit de lucht), ben ik naar meer gegevens op zoek gegaan. Van de opvolgers, de Gottwald-kranen, zijn veel foto's te vinden, maar Van Welzenes hield waarschijnlijk niet van fotografen en van de WMG-kranen van Railbouw Leerdam zijn slechts foto's van de buiten dienst gestelde kranen te vinden. Wel zijn er foto's waarop een mobiele kraan de WMG-bovenwagen op een gereviseerde onderwagen plaatst. De op tweeassige draaistellen staande WMG-kraan op de foto van de Feijenoordse Meesters is van Van Welzenes. De firmanaam is met blauwe verf weggeschilderd; het geverfde vlak is kleiner dan dat bij Railbouw Leerdam zou zijn geweest. Van de vier Struktonkranen met vijfassige onderwagen resteert er nog één die via het Spoorwegmuseum bij de STAR in Veendam is ondergebracht. De onderwagens met vijfassige draaistellen behoorden bij Duits geschut en zijn na de oorlog in Nederland achtergebleven. De WMG-kranen waren niet het eerste hijsgereedschap dat op deze onderstellen is gebouwd: nadat de draaistellen ook aan de tweede zijde van stoot- en trekwerk waren voorzien, werd er aanvankelijk een soort Derrick-kraan op geplaatst. »

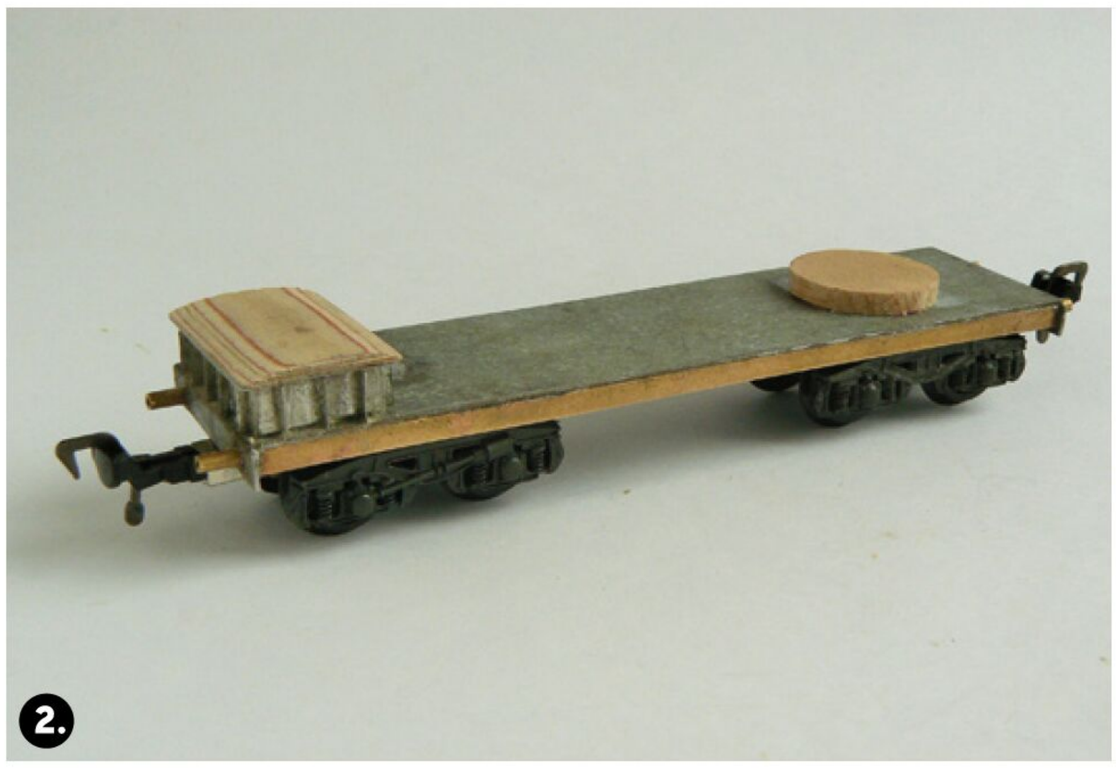
1. De kraan is opgenomen in een werktrein en klaar voor de volgende klus.

2. Het vierassige onderstel met het ballastgewicht en de ronde steunring voor het kraanhuis.

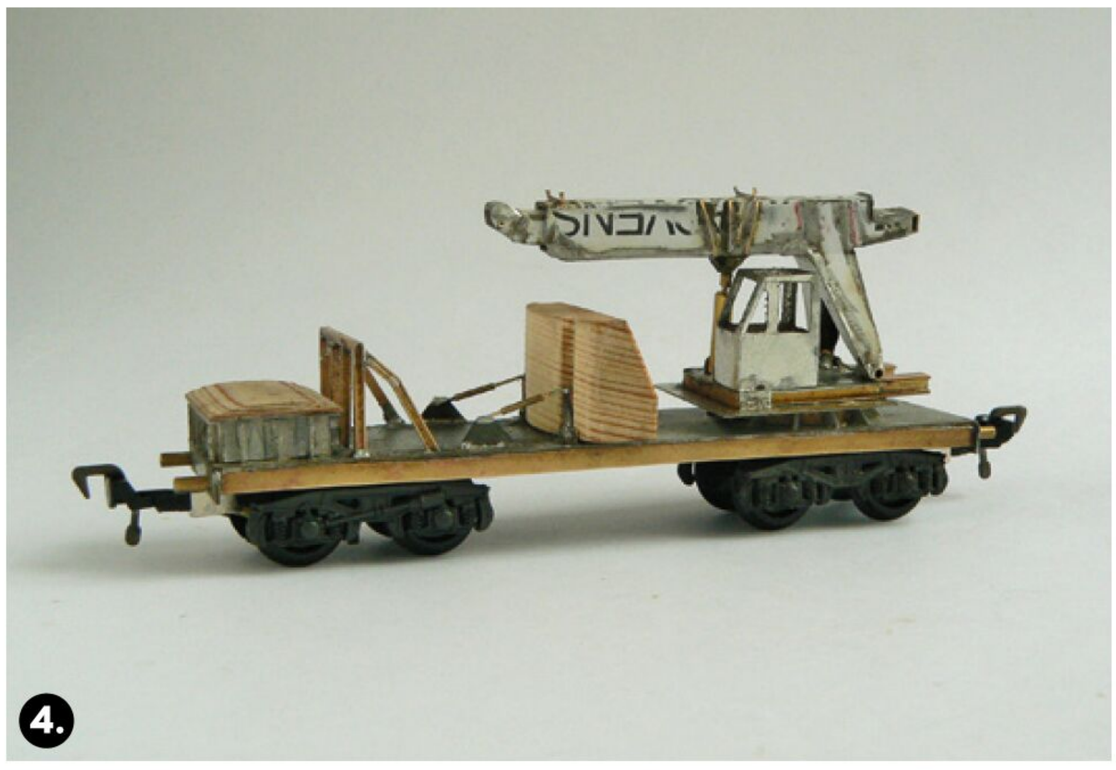
3. De bovenwagen tijdens de eerste proefpassing. De wagen staat op tijdelijke draaistellen.

4. Het uitschuifbare mastdeel en het houten contragewicht zijn geplaatst.

5. Het afneembare contragewicht is op de uitstekende balken van het draaibare frame geplaatst.


2.


3.


4.


5.


6.

Model

In de werktrein op mijn modelbaan is een Boots-railkraan als bouwkit van Dapol opgenomen. Door enkele aanpassingen is hij niet direct als 00-schaalmodel te herkennen, maar zijn Engelse achtergrond is niet te verbloemen. Een WMG-kraan zou een goed alternatief zijn, maar daarvan zijn tekeningen en hoofdafmetingen niet beschikbaar. Door mijn voorkeur voor een vierassige onderwagen besloot ik de WMG-kraan van Van Welzenes te bouwen.
Als maatstaf voor de onderwagen diende een korte vierassige schuifdakwagen van Fleischmann, aanvankelijk met draaistellen van een Lima-koelwagen. Onder de wagenbodem van 0,5 mm verzinkt plaatstaal soldeer ik messing U-profielen als stelbalken en op de bakeinden de bufferbalken van 0,5 mm staalplaat. Op het onderstel komt het eerste ballastgewicht, gemaakt van blik met op de bovenkant in vorm geschuurd vliegtuigtriplex. Ook de draaikrans onder het kraanhuis is van hout. Deze heeft vermoedelijk een inwendige vertanding, want aan de buitenzijde zijn veel driehoekige schetsplaten te zien. In model zijn deze met kunststof driehoeken uitgebeeld.

Kraanmast

De basis voor de kraan en het kraanhuis is een vierkante plaat blik met de buitenmaten van de omloop. Hierop zijn messing U-profielen geplaatst; op de uitstekende balken komt het contragewicht te staan. Op de toegevoegde kleinere plaat blik wordt de cabine geplaatst. De bouw van de kraanmast vormt een uitdaging. Omdat de geplande rechthoekig messing buizen als basis- en binnenmast niet in de juiste maten beschikbaar zijn, ontstaat na wat fröbelen met blik een bruikbare basis. De mast komt op een V-vormige steun te staan met aan de achterzijde de tafel voor de lier van de haak. Om het gewicht tijdens het transport van de kraanwagen over beide draaistellen te verdelen, werd bij vierassige wagens het contragewicht in het midden van de wagen geplaatst. Voor het opnemen



7.


8.


9.


10.

en afzetten van het ballastgewicht aan en van de kraan bevonden zich twee hydraulische cilinders aan de zijkanten van het frame. Tijdens het transport werd de ballast door profielen op de wagenvloer en met spankettingen geborgd. In model is geen behoefte aan extra gewicht, zodat een houten ballastgewicht volstaat. Voor het monteren aan de kraan zijn de geboorde (blinde) gaten voor de armen vierkant gevijld. Een imitatie borging uit hoeklijn en het spansysteem is op de wagenbodem geplaatst; in model wordt het blok hout met een pen/gat-verbinding geborgd. Ook de apparatenkasten en tanks naast en achter de cabine zijn van hout. Het lierwerk op de mast van de kraan bestaat uit een tonnetje uit een gitaarsnaar dat tussen twee messing strips is gevangen.

Kraanrijden

Het solderen van de kraanhaak met de dubbele ramsoren is lastig: als dit niet snel genoeg gaat, wordt meestal iets anders weer losgesoldeerd. De haak is met zwart naaimachinegaren aan de mast gehangen en is niet functioneel. Omdat één van de Railbouwkranen een aandrijving voor het rijden van de kraan had, ga ik er vanuit dat dit ook voor een van de Van Welzenes-kranen gold. De dieselmotor was ondergebracht onder de door een constructie van U-profielen beschermde grijze kap tussen de ballastbak en het -gewicht. Dit detail is in model weergegeven. De niet-gelijkende draaistellen zijn in de eindronde vervangen door goedgelijkende van een Lima-zwenkdakwagen. Daarbij dienden de opstapjes onder de wagen iets te worden verplaatst. Bij het voorbeeld lag de maximumsnelheid zelfrijdend rond 10 km/h, in opzending 100 km/h.

Schilderen en afwerken

Ondanks een grondige nacontrole brengt een primerlaag enkele ongeregeldheden aan het licht. Het uiteindelijke kleurenschema is eenvoudig: onderwagen zwart, kraan geel en de motorhuif grijs. Met drybrushing zijn de draaistellen en de onderwagen van lichte gebruikssporen voorzien. Voor de opschriften op de onderwagen zijn Kibri-transfers gebruikt. Het WMG-logo is met behulp van Paint gemaakt, verkleind en daarna geprint. Ook de Van Welzenes-opschriften op foto's van internet heb ik met Paint bewerkt. Ze zien er netjes uit, de tijd zal leren of ze kleurecht zijn. Tijdens het probleemloze proefbedrijf realiseerde ik me dat dit type een van de eerste railkranen was waarvoor geen afstands- of schutwagen nodig was. Hoewel ze meestal paarsgewijs werden ingezet, blijft de kraan in model voorlopig alleen: als modelbouwer heb ik een hekel aan seriewerk en bovendien dienen de plannen voor de bouw van een ander type kraan zich aan. Kort na het gereedkomen van het model verscheen er een interessante bijdrage over deze kranen op de site industriespoor. Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/WMGkranen. //

6. **WMG-kraan van Van Welzenes, de naam is weggeschilderd, 20 mei 1989. (foto B. van Wevering, collectie Feijenoordse Meesters)**

7. **De vijfassige WMG-kraan (ex-Strukton) in juni 2006 bij de STAR in Veendam. (foto Peter Wijshake)**

8. **De cabinezijde van het voltooide model met definitieve draaistellen.**

9. **De kraanopbouw staat strak in de lak, de onderwagen is met de draaistellen geweatherd.**

10. **De Van Welzenes WMG-kraan in vogelperspectief.**

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



Van München naar Innsbruck

AANVOERROUTE WORDT GEMODERNISEERD

In Railhobby 456 beschreef Marcel van Eupen de veranderingen bij de Brennerspoorlijn door de aanleg van de tunnel. In dit artikel komt de belangrijke aanvoerroute vanuit München aan bod. Ook hier gaat, vooral door de komst van de Brenner Basistunnel, veel veranderen.

De spoorlijn van München naar Innsbruck via Kufstein is de belangrijkste noordelijke toegang tot de Brennerspoorlijn en is te verdelen in drie stukken. Het eerste deel is het 65 kilometer lange traject tussen München en Rosenheim dat overigens als laatste pas in 1871 in dienst kwam. Het tweede gedeelte verbindt Rosenheim met het Duits/Oostenrijkse grensstation Kufstein. Deze 32 kilometer lange spoorlijn werd geopend in 1858. Het laatste, in Oostenrijk gelegen, deel van de lijn, de zogenaamde Unterinntalbahn, van Kufstein naar Innsbruck is 75 kilometer lang en werd eveneens in 1858 geopend. De spoorverbinding heeft diverse aansluitingen met hoofd- en secundaire lijnen. De belangrijkste zijn in Rosenheim, waarvandaan een spoorlijn richting Salzburg loopt, bij Wörgl waar de bij wintersporters bekende Brixentalbahn naar Zell am See begint en bij Innsbruck met de aansluiting van de Arlbergbahn naar Bludenz. Hoewel enkelsporig aangelegd, is de gehele verbinding al meer dan honderd jaar dubbelsporig en uiteraard inmiddels geëlektrificeerd.

Huidige traject en toekomst

Het tracé tussen München en Wörgl is nog grotendeels origineel, met de kanttekening dat het gedeelte tussen de Beierse hoofdstad en Grafing in de jaren tachtig ten behoeve van de S-Bahn München naar vier sporen is verdubbeld. Aan modernisatie ontkomt de lijn echter niet, getuige de geluidsschermen die op steeds meer plekken verschijnen en het vervangen van overwegen door viaducten of het simpelweg opheffen ervan. Hierdoor probeert men de overlast door het steeds verder toenemende treinverkeer binnen de perken te houden. Het gedeelte van Wörgl tot Innsbruck is al »



2.



3.

1. Op 28 juni 2019 rijden de DB Cargo-Vectrons 193 305 en 193 350 met een containertrein van Ludwigshafen naar Verona door het Inntal.

2. München Hbf, het begin van onze reis naar Innsbruck. DB Regio 111 039 trekt de trein, die via de andere verbinding Garmisch-Partenkirchen zal rijden, 23 juli 2011.

3. Als de plannen ten uitvoer zijn gebracht, komen er geen langeafstandstreinen meer door Aβling. Nordcargo 189 988 met een Intercity naar Italië, 16 juli 2010. (foto Björn Nielsen)

4. DB 101 063 komt op 29 juni 2019 voorbij Vogl met EC 217 Saarbrücken - Graz.



4.

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



5.



6.

OVER DE NIEUWE UNTERINNTALBAHN KAN 220 KM/H WORDEN GEREDEN

flink onderhanden genomen. Na Wörgl begint de in 2012 geopende nieuwe Unterinntalbahn die iets voor Hall in Tirol weer op de oude lijn aantakt. De Ausbaustrecke is dubbelsporig, loopt grotendeels door tunnels en is geschikt voor snelheden tot 220 km/h. De meeste doorgaande (goederen)treinen nemen de nieuwe lijn in plaats van de oude langs de rivier de Inn. Bij Hall in Tirol is er aansluiting op de Inntaltunnel waardoor goederentreinen richting de Brennerpas niet meer door Innsbruck hoeven te rijden.

Vier fases

Na de opening van de Brenner Basistunnel verwachten zowel Duitsland als Oostenrijk een aanzienlijke toename van het aantal treinen zodat er plannen zijn om ook de rest van het traject München - Innsbruck te verbeteren. Na verder uitwerken moeten de komende twintig jaar deze vier fases worden gerealiseerd:



7.



1. Aanpassen van de beveiliging tussen München en Grafing waardoor de capaciteit van dit viersporige traject omhoog kan en het S-Bahnverkeer van en naar München kan worden uitgebreid.
2. Tussen Grafing en Ostermünchen moet een nieuwe tweesporige lijn worden gebouwd waarvan het tracé, in tegenstelling tot de volgende deelprojecten, nog niet vast staat.
3. Er moet een nieuwe dubbelsporige lijn tussen Ostermünchen (D) en Schaftenau (A) worden aangelegd. Die zal grotendeels door tunnels lopen en met een boog aan de oostkant om Rosenheim heen gaan. Vlak boven Oberaudorf moet de Inn worden overgestoken waarna de nieuwe lijn ten westen van de huidige spoorlijn verder loopt.
4. In Oostenrijk tussen Schaftenau en Radfeld moet een nieuwe dubbelsporige lijn komen in aansluiting op de al bestaande nieuwe Unterinntalbahn. Ook dit traject zal veel tunnels kennen; Wörgl wordt overgeslagen.

De huidige spoorlijnen zullen op twee kleine gedeeltes na gehandhaafd blijven. Al met al is er dus sprake van een enorm project waarbij van Grafing tot voorbij Wörgl sprake is van een geheel nieuwe spoorlijn. Op enkele plaatsen zal deze aansluitingen krijgen op de bestaande infrastructuur.

Gevarieerd treinverkeer

In het verhaal over de Brennerlijn beschreven we al het intensieve en gevarieerde treinverkeer dat deze verbinding kent. Hier bespreken we kort de belangrijkste treinen die specifiek zijn voor de noordelijke »



5. SETG 193 831 met een kalkslurrytrein van Freilassing naar Augsburg bij Rann, 27 juni 2019.

6. Op 20 september 2020 passeert TXL 193 274 Oberraudorf met trein 43143 Lübeck - Verona. In Kufstein wordt een loc bijgeplaatst.

7. De oude spoorlijn Rosenheim - Innsbruck volgt de loop van de Inn. ÖBB 1216 025 met EC 286 naar München Hbf bij Kiefersfelden.

8. Tussen München en Kufstein verzorgt Bayerische Regiobahn de regionale treindiensten. Oberaudorf, 28 juni 2019.

9. ÖBB 1216 007 met de gecombineerde Nightjets uit Düsseldorf en Hamburg bij Niederaudorf, 27 juni 2019. Tegenwoordig heeft het deel uit Düsseldorf Amsterdam als bestemming.



10.


11.



12.

toegang. De stoptreindiensten tussen München en Kufstein worden met Flirt 3-treinstellen uitgevoerd door de Bayerische Oberlandbahn onder de noemer Bayerische Regiobahn, tot 2020 Meridian. Tussen Kufstein en Innsbruck verzorgt de Oostenrijkse ÖBB de regionale treindiensten. Verder zijn op deze lijn diverse Railjet-verbindingen aan te treffen, bijvoorbeeld vanuit Innsbruck of München via Rosenheim naar Salzburg en verder. Ook rijden er Eurocity's naar Italië en op delen van het traject zijn diverse Intercity's met een ÖBB Taurus of een DB 101 als trekkracht te zien. Tevens rijden van en naar Innsbruck diverse NightJet-treinen, bijvoorbeeld die uit Amsterdam. De interessantste reizigerstreinen zijn de extra wintersporttreinen uit diverse landen die vaak bij Wörgl richting Zell am See gaan. De veelal oude rijtuigen worden door een bont arsenaal aan locomotieven getrokken, vaak van private vervoerders.

Frequent goederenvervoer

De verbinding kent een frequent goederenvervoer. Naast het verkeer richting de Brenner rijden ook diverse treinen van München naar Salzburg en verder. De vele industrie in het Inntal zorgt eveneens voor omvangrijk goederenvervoer, zoals de LTE-containertrein uit Rotterdam naar Wolfurt. Het grensstation in Kufstein wordt door een aantal vervoerders, vooral Lokomotion en TXL, gebruikt om locomotieven te wisselen of bij te plaatsen. Tot Kufstein is het mogelijk de oude Lokomotion-locs Baureihe 139 en 151 voorop een trein te fotograferen, hierna is dit veel zeldzamer. TXL heeft regelmatig maar één locomotief tot Kufstein voor de trein. //

13.

10. Op 12 juli 2008 staat DB 103 245 in Kufstein klaar voor vertrek met IC 1280 Großglockner van Zell am See naar München. (foto Björn Nielsen)

11. ÖBB Talent 4024 025 rijdt op 27 juni 2019 bij Schaftenau als S1 5116 van Kufstein naar Telfs-Pfaffenhofen.

12. Lokomotion 139 555 met de Sneeuw Express uit Den Haag naar Bischofshofen bij Fieberbrunn op 20 februari 2016. De trein is in Wörgl gesplitst; het andere treindeel heeft Bludenz als bestemming. (foto Peter Franssen)

13. Spoorlijnen aan de noordzijde van de Brenner. (tekening Deutsche Bahn Netz AG)

14. Lokomotion 189 904 en 189 907 met een containertrein op de oude lijn bij Vomp, met achterop Traxx 185 664, 30 december 2010.


14.

Stirmouth & SOUTHERN

AMERIKAANS SMALSPOOR IN 0N30

Het Wilde Westen van de jaren dertig in Amerika vormt het onderwerp van de smalspoorbaan Stirmouth & Southern van de Modelspoorvereniging Midden-Limburg, gebouwd in schaal 0n30. Silvio Magnée bezocht de modelspoorvereniging, zonder revolver, maar met camera en notitieblok.

EXTRA:
video Stirmouth & Southern

Station Stirmouth met houten huisperron. De loc wacht op spoor 2 op de tegentrein.



1.


2.



3.



4.

De in 1981 opgerichte Modelspoorvereniging Midden-Limburg (MSM) verhuisde in 1996 van de zolder van het NS-station Roermond naar de zolderverdieping aan de Steegstraat 24a in Roermond. De club beschikt hier, na een grote verbouwing, over aanmerkelijk meer ruimte. Naast de vijf modelbanen - waarvan de meeste in aanbouw - zijn er een kantoor, koffiehoek, bibliotheek, vergaderruimte en een goed uitgeruste ruime werkplaats. Voor de bouwmaterialen van de modelbanen stelt de club een budget beschikbaar, de clubleden nemen zelf hun rollend materieel mee. Uitgangspunt is dat de banen modulair zijn gebouwd zodat ze op tentoonstellingen kunnen worden getoond. In het bouwen van degelijke constructies met een hoge bedrijfszekerheid, heeft de club in de loop der jaren voldoende ervaring verkregen.

SCHAAL 0N30

De smalspoorbaan Stirmouth & Southern Railroad Company is in ‘Old Western Style’ gehouden en gesitueerd in de Rocky Mountains in de jaren dertig van de vorige eeuw. De schaal is 0n30, Amerikaans smalspoor in schaal 0 (1:48), met spoorwijdte 16,5 mm van H0. Het originele smalspoor heeft een spoorwijdte van 2½ voet (30 inch), oftewel 80 cm. De in Europa niet veel voorkomende schaal nodigde uit tot veel zelfbouw. De baan ademt de sfeer van het Wilde Westen. Voor de bouw van de smalspoorbanen was doorgaans een beperkt budget beschikbaar, zodat zoveel mogelijk het ter plaatse in overvloed aanwezige hout werd gebruikt. Hout diende ook als brandstof voor de locomotieven. Aan de exploitatie van de spoorlijnen kwam de nodige improvisatie van pas.

STOOMLOCS

Door de Amerikaanse locomotieffabrieken werden reguliere stoomlocs verder ontwikkeld, maar ook nieuwe versies ontworpen die tegen de vaak slechte ligging van de rails en de steile baanvakken van de smalspoorbedrijven moesten zijn opgewassen, zoals de door de Lima Locomotive Works in Ohio gebouwde Shay met excentrieke aandrijving via cardanassen en kroonwielen en de uit het midden geplaatste ketel, nodig om de loc in balans te houden. De Climax Manufacturing Company in Pennsylvania ontwikkelde een locomotief met aan weerszijden op- en neergaande zuigerstangen die via een ingenieus tandwielsysteem in het midden onder de loc voor het overbrengen van de beweging op de wielassen zorgden. Na de in 1988 geïntroduceerde Climax Class A, volgde in 1893 de grotere Class B en later de Class C. Bij de Heisler-locomotief - de eerste werden vanaf 1892 gebouwd door de Dunkirk Engineering Company in New York

- waren de cilinders dwars geplaatst met eveneens een centraal geplaatste aandrijfas.

‘GALLOPING GOOSE’

Naast stoomlocomotieven werden railvoertuigen met een verbrandingsmotor ingezet, zoals de ‘Galloping Goose’ bij de Rio Grande Southern (RGS). Het in 1930 ontwikkelde voertuig - bij de RGS ‘motor’ genoemd - is in diverse uitvoeringen gebouwd. Aanvankelijk op een onderstel van een Buick Master Six, later op dat van een schoolbus van Wayne met dito opbouw. De vooras werd door een tweeassig onderstel vervangen, de enkele achteras veelal door een tweeassig onderstel. De bak van de oplegger had een tweeassig loopstel. Voor spoorlijnen met weinig reizigersverkeer waren ze in exploitatie aanzienlijk voordeliger dan een stoomlocomotief met een of twee rijtuigen. De ‘motors’ hadden uiteraard een forse baanschuiver. Door de lichte constructie hadden de rails, onderbouw, bruggen en trestles weinig te verduren. Dat scheelde in onderhoud. De opzienbarende voertuigen bleven tot 1952 in bedrijf. Van de ‘motors’ zijn ook goederenversies gebouwd, met open en gesloten laadbak.
De ‘Galloping Goose’ No. 4 staat in het Ridgway Railroad Museum in Colorado. Na een complete en in 2012 afgeronde restauratie, wordt de zesassige (twelve »



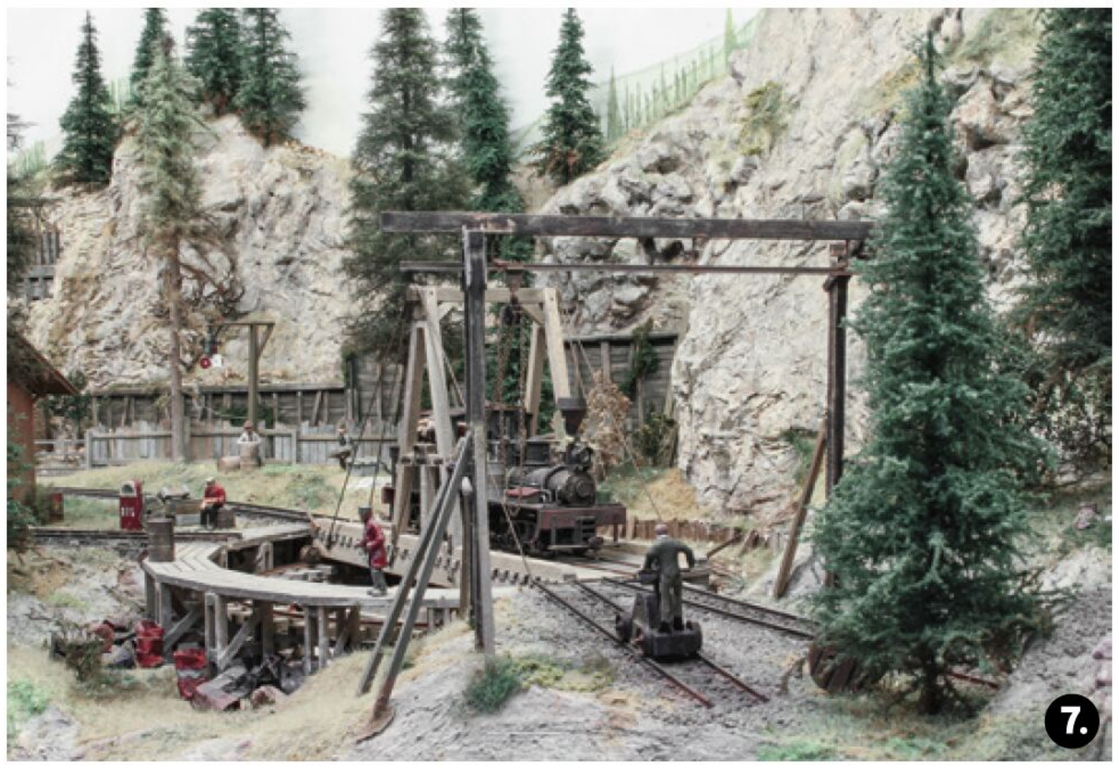
5.

1. **Het hotel is tegen de bergwand gebouwd, aan de dalzijde hebben gasten een weids uitzicht.**
2. **Zowel voor de portaalkraan als de draaischijf is hout gebruikt.**
3. **Restaurant Station Diner is in een oud spoorrijtuig gevestigd, een spoorkraan was nodig om het op de houten constructie te plaatsen.**
4. **De kade van Stirmouth Harbor en de ertsbunker hebben een spooraansluiting. Het per trein aangevoerde kopererts wordt in de bunkers gestort en in schepen verder vervoerd.**
5. **De ‘Galloping Goose’ 4 van de Rio Grande Southern is op spoor 1 binnengelopen, het wachten is op de vertraagde down train.**
6. **Het diepe dal wordt door ‘The long view’ genoemde trestle overbrugd. Door de krappe boog is de snelheid laag en kunnen reizigers lang van het uitzicht genieten.**



6.

TEKST & FOTO’S: SILVIO MAGNÉE



7.



8.

wheeler) ‘motor’ met de US Mail No. 1 en Inspection Car No. 1 van mei tot oktober op zaterdagen ingezet.

MODEL

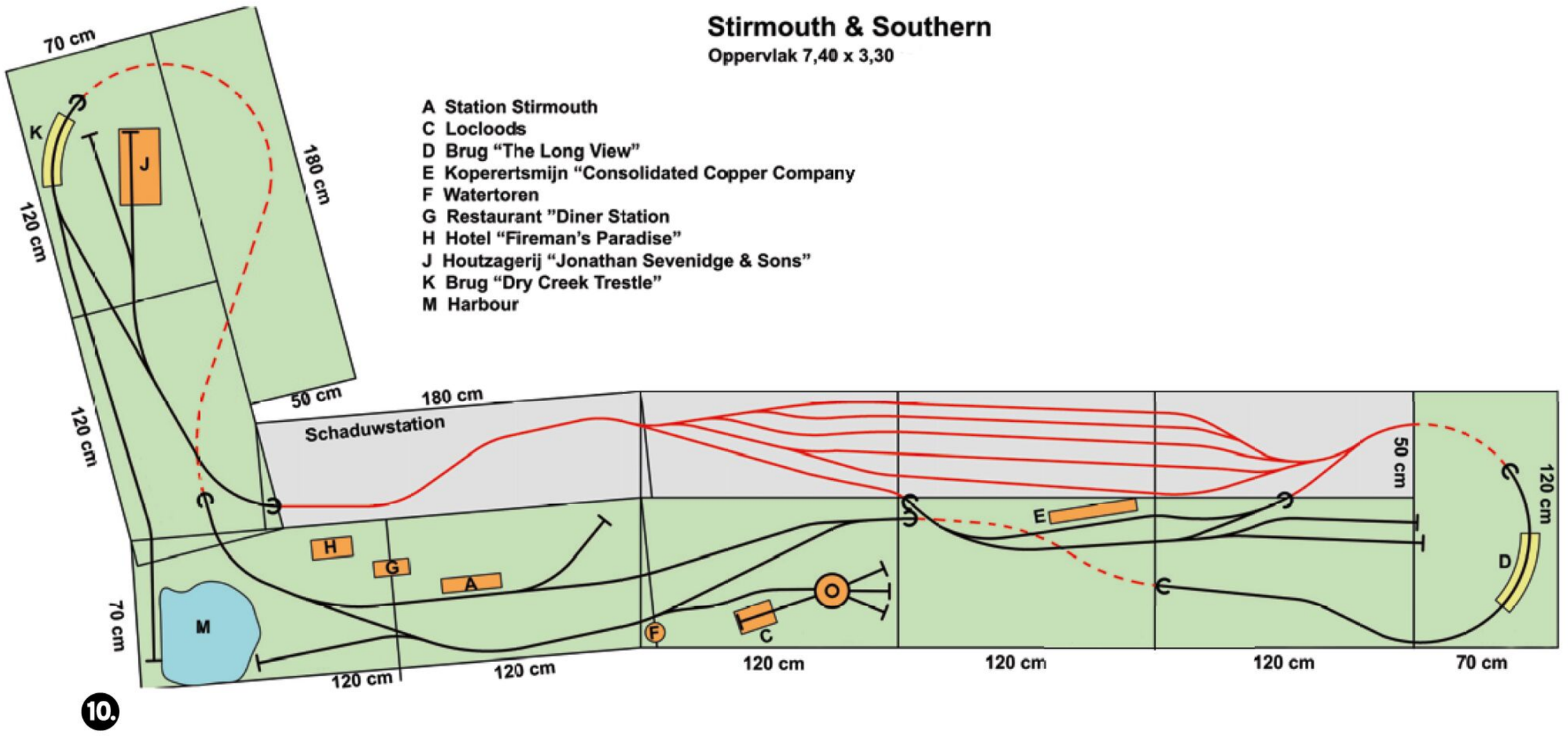
De ingezette modellocomotieven zijn afkomstig van onder meer Bachmann, Con-Cor, Lionel en Precision Craft Models en hebben een sounddecoder. De aansturing gaat met het besturingssysteem Z21 van Roco. Omdat dit systeem draadloos werkt, kan de bestuurder met de trein meelopen. De wissels worden, zoals bij het voorbeeld, met de hand bediend. Daartoe zitten aan de voorkant van de baan trekstangen; door het naar binnen of naar buiten schuiven wordt het wissel gesteld. Door de lage baanvaksnelheid werkt dit naar wens. Het sporenplan is eenvoudig, er is één station waar treinen kunnen kruisen of elkaar inhalen. Daarnaast zijn er diverse bedrijfsaansluitingen die rangeerbewegingen nodig maken.

TRESTLE

Het bergachtige landschap kent een aantal grillig gevormde canyons. Bij de bouw van de spoorlijn moesten de spoorwegingenieurs een aantal tunnels,



9.



10.

bruggen en trestles in uitvoering nemen. Desondanks kent de lijn weinig rechte trajecten zodat de snelheid van de treinen laag is. Een huzarenstukje was de hoge, in een krappe boog gebouwde trestle, nodig om vanuit de tunnel het plateau bij station Stirmouth te bereiken. Sinds het ontsporen en neerstorten van een tweeassige loc met een korte goederentrein, ronden treinen de boog met 5 mph. De loc is overigens nooit geborgen, treinreizigers kunnen na een schietgebedje op hun gemak van het uitzicht genieten.

SCENERY

De bouwers wilden op de beperkte afmetingen van de L-vormige baan een veelheid aan bedrijvigheid laten zien zoals die zich rond het smalspoor afspeelt. Door kleine plateaus in de steile rotsformaties uit te sparen, kunnen scènes ook boven elkaar worden uitgebeeld. Dat vergroot de dieptewerking en geeft meer afwisseling. De bezoeker kijkt van de bedrijvigheid en de vele meeuwen bij de steiger op meerniveau via de naastliggende imposante overslaginstallatie naar de houtzagerij en de koperertsmijn. De kleine locloods is via een in hout uitgevoerde draaischijf bereikbaar, ook het uit houten balken bestaande laadportaal geeft een solide indruk. Een gewild rustpunt is 'Station Diner', ondergebracht in een op een houten stellage geplaatst afgedankt vierassig spoorrijtuig. Klanten worden door de grote reclameborden gelokt vanaf het wat lager gelegen station. Een iets langere klim is het in lokale stijl opgetrokken hotel Fireman's Paradise. De kamers aan de spoorzijde bieden een mooi uitzicht over het meer en de onder het hotel dampende locs. De kamers aan de bergzijde zijn goedkoper (en een stuk rustiger), maar missen het uitzicht.
Omdat er van deze niet alledaagse schaalgrootte weinig te koop is, zijn de meeste gebouwen, bruggen, steigers, enzovoorts, aan de hand van foto's of naar eigen fantasie ontworpen en gebouwd. Het meest gebruikte materiaal is hout. »



11.

EEN HOGE TRESTLE LEIDT VAN DE TUNNEL NAAR HET PLATEAU BIJ STATION STIRMOUTH

7. **De zojuist gerepareerde pomplorrie wordt door John op het overslagspoor getest.**

8. **De watertoren staat tussen het station en het depot.**

9. **Nadat bij noodweer het middendeel van de trestle is weggeslagen, heeft de spoorwegmaatschappij een stalen brug met betonnen pijlers geplaatst.**

10. **Sporenplan Stirmouth & Southern. (tekening MSM)**

11. **Of de waarschuwing het privaat of de mijnopening betreft, blijft onduidelijk.**



12.



13.



14.

NAMEN

Op veel gebouwen staat de naam van het bedrijf in grote letters vermeld. De bedrijfsnamen zijn verzonnen, maar voor insiders zijn die naar de bouwers te herleiden. Hoe men in Roermond op de naam Stirmouth kwam? Die plaats is nergens in de Rocky Mountains te vinden, maar is de vertaling van de stad waar de baan is gebouwd: Roer = Stir, mond = mouth. Op 7 en 8 oktober 2023 is Stirmouth & Southern te zien tijdens de 3rd American Rail Convention in het Zwitserse Neuendorf. De MSM neemt op 4 en 5 november 2023 ook deel aan de modelspoorten-toonstelling van Spoor Groep Zuid in de Trevianum Scholengemeenschap in Sittard. //

Bekijk de video van Stirmouth & Southern en onze andere video's op Railhobby.nl/video

12. De kopermijn bestaat inmiddels uit een veelheid aan gebouwen en installaties.

13. De 'Galloping Goose' van de Rio Grande Southern loopt binnen op spoor 2.

14. Een sleepboot is beschikbaar om duwbakken onder de trechters te manoeuvreren.

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

De laatste NIEUWTJES

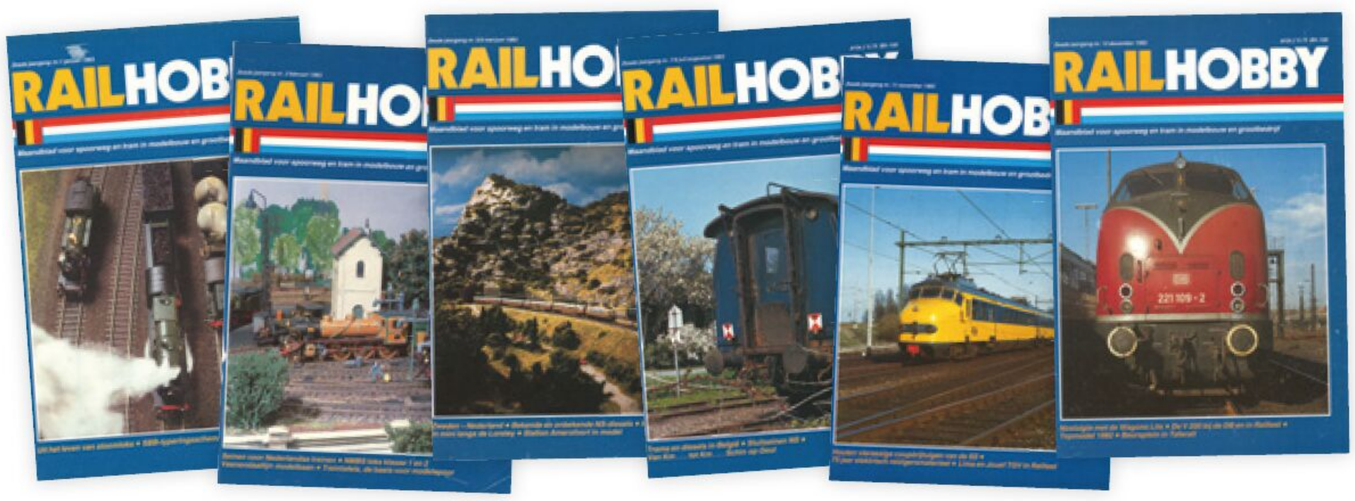
Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

In memoriam Bert van Ekeren

De redactie ontving het droevige bericht dat Bert van Ekeren op 62-jarige leeftijd na een kort ziekbed is overleden. Sinds 2020 leverde Bert bijdragen aan Railhobby. In nummer 428 publiceerden we een interessant artikel van hem over de ombouw van een containerkraan. De laatste jaren was hij ook actief als tekenaar. Meerdere sporenplannen van zijn hand zijn in Railhobby gepubliceerd. We gaan Bert enorm missen en wensen zijn vrouw Willeke en kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe.

Redactie Railhobby zoekt versterking

Lijkt het jou leuk om in een betrokken en gezellig team mee te denken over het magazine, het online gedeelte en de toekomst? Dan horen we graag van je. Het werk gaat grotendeels online, dus digitale kennis en goede communicatieve vaardigheden zijn essentieel. We zoeken een coördinator grootbedrijf, social media-coördinator en ondersteuning bij de modelspoor-redactie. Voor de werkzaamheden krijg je een vergoeding. Er is veel ruimte voor eigen initiatief en zelfontplooiing. Kijk voor meer informatie op **Railhobby.nl/versterking**



Lees jaargang 1983 online

Het online archief is aangevuld met de jaargang van 1983. Vanaf nu leest u als online of all-in abonnee de nummers van dat jaar (opnieuw) online. U leest in deze uitgaven onder andere over seinen voor Nederlandse treinen, het bouwen van ADE-rijtuigen, het schaduwstation en het afscheid van het Materieel ’46. Ga naar **Railhobby.nl/archief**, log in en lees deze uitgaven. Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via **Railhobby.nl/upgraden**



FOTO: MÄRKLIN

Märklin Open Dagen en Internationale Modellbahnaustellung

Europa’s grootste modelspoor evenement vindt van 15 t/m 17 september 2023 plaats op meerdere locaties in Göppingen. Deze zijn door pendelbussen met elkaar verbonden. In de Werfthalle vindt u meer dan honderd exposanten en op het station kunt u een locomotievenparade bewonderen. Kijk voor meer informatie op **Railhobby.nl/evenementen**



Nieuw opstelterrein Amsterdam geopend

In Railhobby 458 zijn de verbouwingsplannen voor het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal beschreven. Op 27 mei 2023 is daarvoor een belangrijke stap gezet.

Op die dag werd emplacement Amsterdam Westhaven Opstelterrein (in spoortermen Awhvo) na een bouwtijd van tien jaar in gebruik genomen door de aankomst van de eerste treinen van NS International, sindsdien met beide Nightjet-nachttreinen en de Intercity's van en naar Berlijn/Hannover op de nieuwe sporenbundel. Train Charter Services verhuisde met de Dinner Train eveneens van de Watergraafsmeer naar de westkant van Amsterdam.

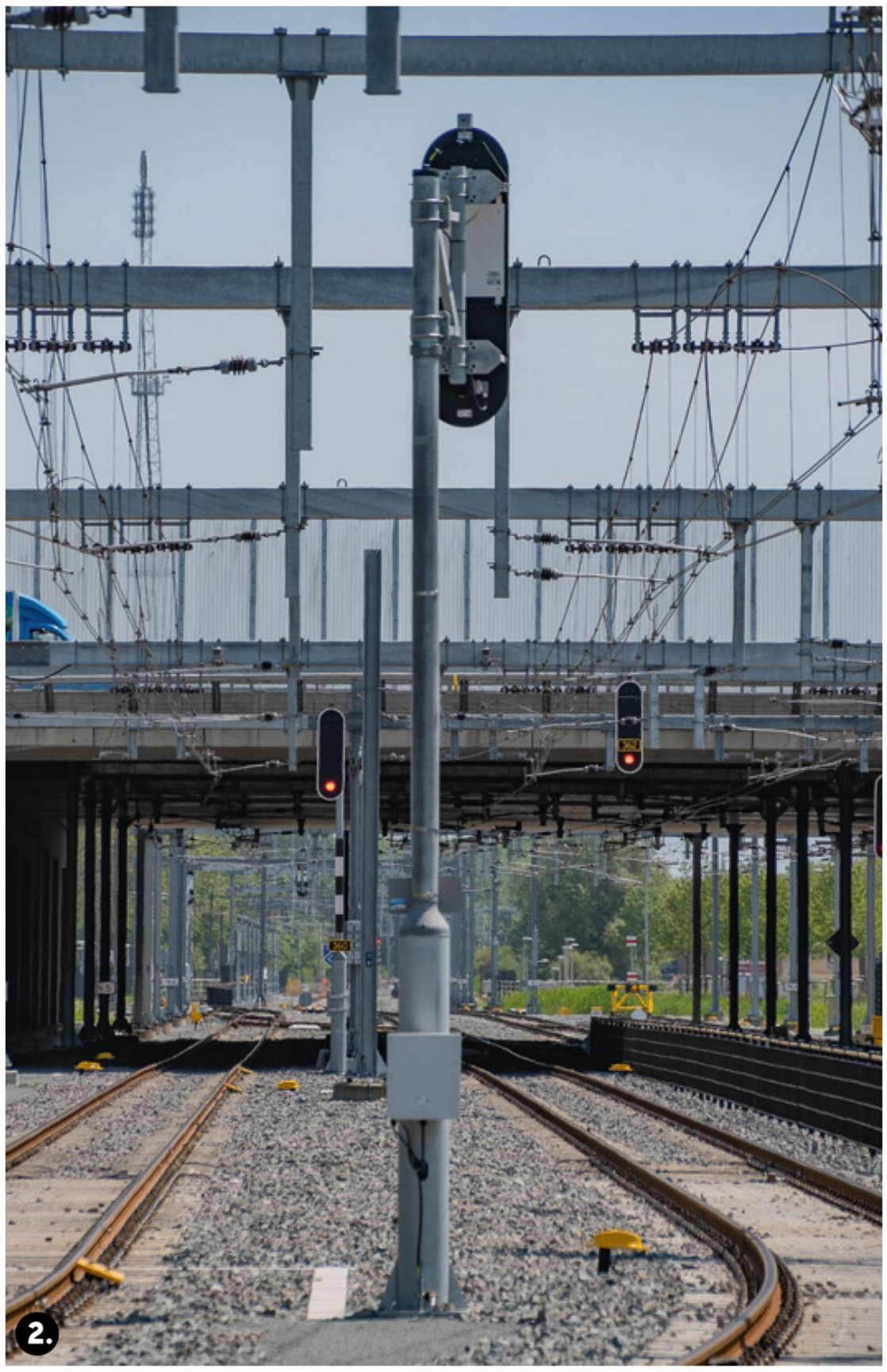
PHS Amsterdam Centraal

Het nieuwe opstelterrein is nodig om het Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam Centraal mogelijk te maken. Hierin wordt het Centraal Station van de hoofdstad geoptimaliseerd door perrons te verbreden en de middensporen te verwijderen. De wisselstraten worden vereenvoudigd en de corridors ontvlochten waardoor het aantal kruisende treinbewegingen beperkt wordt en de capaciteit omhoog kan. Hiervoor wordt op het voormalige opstelterrein Dijksgracht een vrije kruising gebouwd. Omdat de treinen ergens moeten blijven - bijvoorbeeld om te keren of te worden gereinigd -, ging ProRail op zoek naar een locatie ten westen van Amsterdam Centraal. Die werd gevonden naast het goederenemplacement Amsterdam Westhaven. Om ruimte te maken voor het nieuwe opstelterrein verhuisden de tankplaat en de laad- en

loslocatie van de noord- naar de zuidzijde van het emplacement en werden bomen gekapt. Eén daarvan werd verwerkt tot vergadertafel die in het ProRail-hoofdgebouw De Inktpot in Utrecht een plaatsje heeft gevonden.

Assentellers

Het nieuwe terrein heeft dezelfde oppervlakte als twintig voetbalvelden en biedt plaats aan 110 rijtuigbakken. De sporen variëren in lengte van vierhonderd tot 650 meter. Er is aan de noordzijde rekening gehouden met de aanleg van twee extra sporen. Die zijn nodig als de werkplaats Zaanstraat verdwijnt; de gemeente wil daar woningen bouwen. Overigens »



1. NS Reizigers leverde een bijdrage aan de ingebruikname van het emplacement met een line-up van intercitymaterieel. Van oud naar jong en van links naar rechts de 4049, 7540, 9525 en 3122.

2. Nieuwe lichtseinen geven toegang tot vier sporen onder de A10 richting Amsterdam Centraal.

3. Het officiële openingsmoment. Van links naar rechts Harro Homan, regiodirecteur ProRail; Reinier van Dantzig, wethouder Ruimtelijke Ordening Amsterdam; Irma Winkenius, regiodirecteur NS en met microfoon Ankie Hectors, projectmanager ProRail.



TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE



4.

wordt het opstelterrein in Hoofddorp verder uitgebreid en ook op de Watergraafsmeer is ruimte om extra opstelcapaciteit te creëren.
Spoor 44, het middelste in de bundel is een doorrijdspoor waarvoor een maximumsnelheid van 40 km/h geldt. Het gebied wordt centraal vanuit de VL-post Amsterdam bediend. De seinen zijn van het nieuwe type met één ledlamp die drie kleuren kan tonen. Voor de detectie wordt gebruik gemaakt van assentellers. Het oude systeem, op basis van detectie, wordt vanwege de beperkte beschikbaarheid van onderdelen langzaam maar zeker uitgefaseerd.
Tussen de sporen bevinden zich 84 punten voor stroom en water en een netwerk van paden, waardoor eenvoudig bij de treinen te komen is. De bevoorrading van de nachttreinen is hierdoor op dezelfde wijze mogelijk als op de Watergraafsmeer. Niet alleen werkmethodes zijn overgenomen; door beperkte beschikbaarheid zijn bij de aanleg veel materialen hergebruikt. Het gaat om elf kilometer aan spoorstaven, dwarsliggers voor zeven kilometer en vier wissels, deels afkomstig van de opgebroken sporen in Naarden-Bussum en bij de Calandbrug in het Rotterdamse havengebied.

Tachtig miljoen

Direct naast de sporen staan zes windturbines. IJsafzetting op de bladen hiervan zou kunnen leiden


5.



6.

tot vallende stukken ijs. Voor het geval dat dat gebeurt, is een noodprocedure opgezet waarbij ontruiming van het emplacement tot de mogelijkheden behoort. Camera's en meetsystemen op de bovenleidingsportalen houden de situatie op de grond in de gaten. Een innovatieve oplossing, waardoor windturbines en opstelterrein hetzelfde stuk grond kunnen delen. Door de complexiteit en de grote hoeveelheid kabels onder de grond duurde de bouw lang en hing een fors prijskaartje van tachtig miljoen euro aan het nieuwe opstelterrein. Op 27 mei 2023 overheerste echter de trots tijdens de officiële ingebruikname. Het project is op tijd opgeleverd en men is binnen budget gebleven. Er was dus in de openingstoespraak ruimte voor een grapje. Eén van de sprekers vroeg zich af hoe omwonenden zich kunnen storen aan het serene en rustgevende geluid van de roterende bladen van de windturbines. De tijd zal leren hoe daarover zal worden gedacht. //



7.

4. De nieuwe seinen hebben voor de herkenbaarheid door machinisten de bekende vorm, maar hebben maar één (led-)licht.

5. NS 1746 vertrekt met een lege IC Berlijn-stam richting Amsterdam Centraal, 27 mei 2023.

6. Links het al langer bestaande goederenemplacement.

7. Assentellers vormen het nieuwe detectiesysteem. De kastjes aan weerszijden van de tellers tonen dat deze in twee richtingen kunnen tellen.



1.

EXTRA:
video rijdend weg-verkeer

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 André Stronks zijn grote H0-baan voor. Hierop rijden niet alleen treinen, maar ook een groot aantal auto's.

Sinds wanneer bent u modelspoorder?
"Als tienjarige, inmiddels vijftig jaar geleden, begon ik met treinen en rails van Lima en het Auto Motor Sport-systeem van Faller. Na te zijn getrouwd, bouwde ik in de eigen woning een nieuwe baan. Toen de kinderen een eigen kamer nodig hadden, moest die worden afgebroken, maar met de bouw van een garage met een zolder was er weer plaats voor een modelbaan. Naast Lima kwamen er locs van Fleischmann."

Staat de baan nog steeds op de garagezolder?
"Met de verhuizing achttien jaar geleden is de baan afgebroken. Ik ben toen overgestapt naar Roco digitaal, echt een nieuw begin. De Fleischmann- en Lima-rails zijn hergebruikt en het oude Faller AMS met vaste rijbanen werd vervangen door het veel meer voorbeeldgetrouwe Faller Car System. Bij het plannen en bouwen heb ik met het Car System rekening gehouden. Wel heb ik de fout begaan van de wirwar aan bedrading en decoders onder de baan, iets dat andere modelspoorders bekend zal voorkomen."

Kunt u iets vertellen over de baan zelf?
"De baan is zo'n 8,5 m^2 groot en staat op een verrijdbaar onderstel waardoor de achterkant bereikbaar is. Het railplan kent vier niveaus. Op ongeveer 65 meter rails rijden veertien treinen. De schaduwstations en overdekte sporen hebben

voldoende lengte zodat, als de baan niet in gebruik is, het materieel stofvrij kan worden gestald. Het rail- en wegenplan en het landschap zijn zelf bedacht. In december kunnen de kerstbomen en de kerstmarkt feeëriek worden verlicht."

Houdt u een bepaald tijdperk of situatie aan?
"Nee, geen bepaalde periode of spoorwegmaatschappij. Het is tegenwoordige tijd met moderne auto's en treinen, hoewel er enkele stoomlocomotieven en andere oudere locs te zien zijn. Een deel van het rollend materieel is naar Duits voorbeeld, zoals het TEE-dieseltreinstel VT 115 van Roco. Naast lange reizigerstreinen - met interieurverlichting - rijden er korte goederentreinen."

Heeft u de wegvoertuigen aangepast?
"Rond 2018 ben ik begonnen met het digitaliseren van de eerste Faller Car System-auto's zodat ze met de pc te bedienen zijn. Naast een decoder kregen ze werkende verlichting en de hulpvoertuigen zwaailichten. De vijf Faller-auto's die ik toen had, zijn gedigitaliseerd en van leds voorzien. Inmiddels zijn er vijftien auto's die merendeels zijn omgebouwd tot DC Car. De uitbreiding, vaak modellen van Herpa, heb ik voorzien van stuurbare voorwielen, een motor, decoder, leds, laadconnector, reedcontact en accu. In de wagens zijn zo'n 1300 leds verwerkt."

Zijn er wagens met speciale toepassingen?
"Medehobbyisten zeggen dat ik de grenzen bij het (ver)bouwen opzoek, niet alleen bij de Cola-truck, maar ook bij de vuilniswagen en de betonmixer. De vuilniswagen kreeg een extra servo met een zelf ontworpen decoder waardoor de container kan zakken en weer opgehaald kan worden. De betonmixer heeft twee gestuurde voorassen. Het is overigens niet eenvoudig om het spoor- en wegverkeer goed op elkaar afgestemd te krijgen. Immers, de techniek is soms al meer dan dertig jaar oud." »



2.


3.



4.

1. **De verrijdbare baan met de computergestuurde bediening voor het spoor- en wegverkeer.**
2. **De drie perrons zijn goed verlicht, 's avonds is het aantal reizigers beperkt.**
3. **Een liefdevol gedetailleerd doorkijkje bij de boerderij met druivenpers.**
4. **De trots van de bouwer: de rijdende Coca-Cola truck, verlicht met 800 leds.**

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S:** ANDRÉ STRONKS



5.



6.

Waar bent u het meest trots op?
"Vorig jaar heb ik de Coca-Cola kerstshowtruck gebouwd waarin achthonderd leds zijn verwerkt. Na een bouwtijd van twee maanden kon de truck de weg op. In het donker geeft dat een onvergetelijk schouwspel en de truck steelt dan echt de show. Veel van de toegepaste technieken heb ik mijzelf aangeleerd, onder meer via YouTube-video's. Daarbij gaat weleens wat mis, maar de aanhouder wint. Mijn video's van de baan zijn te vinden op YouTube (@Jan Derk Stronks)." //

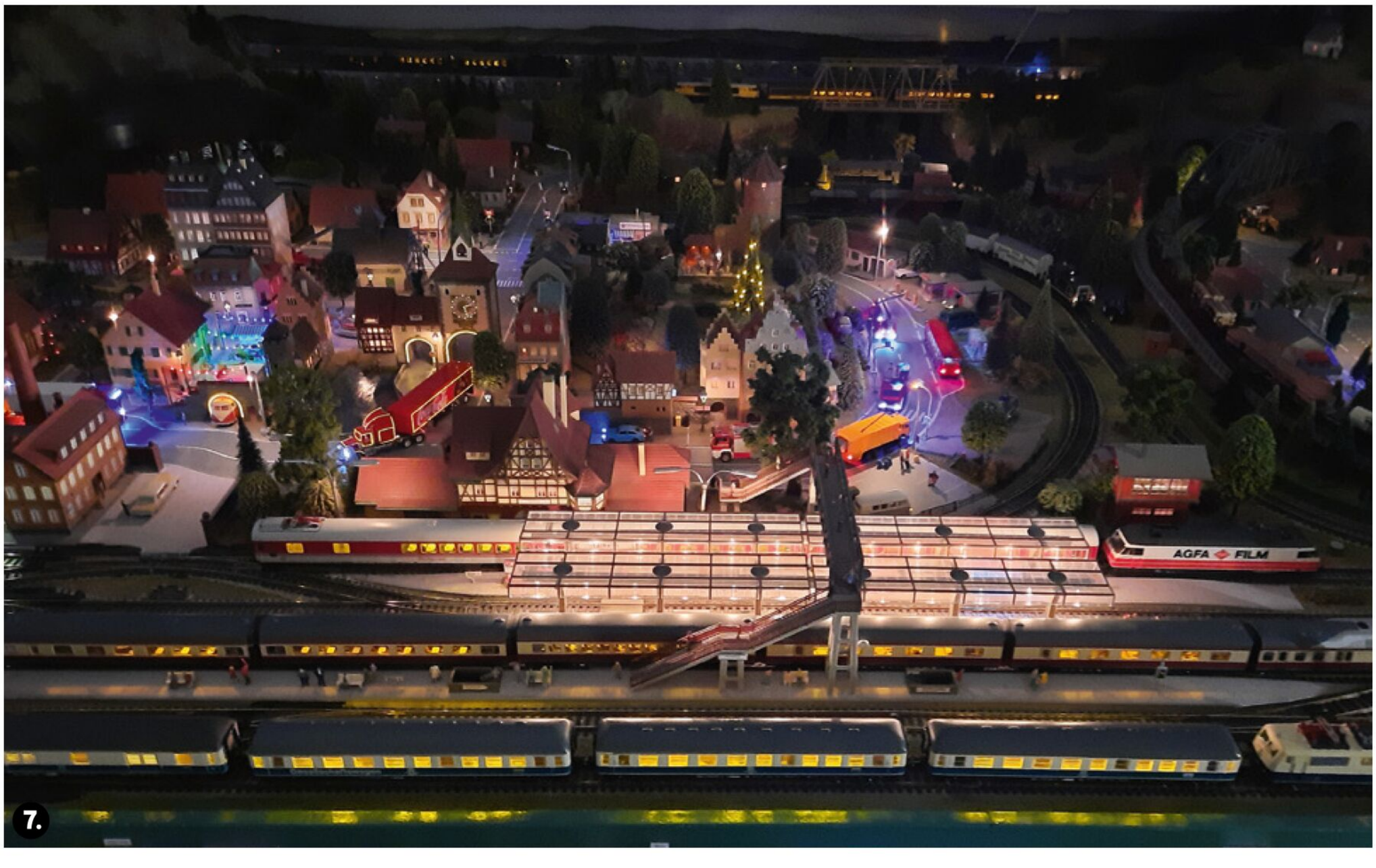
Bekijk de video van het rijdend wegverkeer en onze andere video's op Railhobby.nl/video

5. De brandweer rukt met twee wagens uit, in de vuilniswagen wordt een rolcontainer geleegd.

6. De wegen hebben voldoende breedte en ruime afslagen.

7. Avondstemming: het is duidelijk waar de voorliefde van de bouwer naar uitgaat.

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



7.

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



1.

Deel 1 van 2

EMO

DEEL 1: VIJFTIG JAAR MASSAGOED OP DE MAASVLAKTE

Wie vanuit Rotterdam over de A15 richting de kust rijdt, kan ze niet missen: de bergen ijzererts en steenkool. Omgeven door reusachtige kranen, kilometerslange transportbanden en grote schepen vormen ze het decor van het EMO. In 2023 viert het bedrijf het vijftigjarig jubileum.

In de spoorwereld is het Europees Massagoed Overslagbedrijf (EMO) vooral bekend door de erts- en kolentreinen die vanaf de Maasvlakte naar het Duitse achterland (en soms verder) rijden. Zware, veelal eentonige treinen die hoogstens opgeleukt worden door een afwijkende route of locomotief. Het schoolvoorbeeld van hoe massa-overslag werkt, verdient meer aandacht. Verdeeld over twee artikelen brengen we een bezoek aan de grootste spoorklant van Nederland en de grootste drogebulk-overslagterminal in Europa. Een woord dat nog niet eens de hele lading dekt.

Waalhaven

Het verhaal over het bedrijf op de Maasvlakte begint een stuk dieper in de Rotterdamse haven. Verder landinwaarts ligt het industriegebied Waalhaven, dat van ver is te herkennen aan de radiotoren die hoog boven de containerkranen uitsteekt. Om ruimte te bieden aan de oprukkende stad verdwenen hier meer en meer havenactiviteiten. De zware industrie op de pieren maakte plaats voor lichtere overslag en kantoren en havenbekkens werden gedempt. Uiteindelijk week ook de lichte, minder belastende overslag voor kantoren en woningen. De haven trok de stad uit, niet in de laatste plaats door schaalvergroting in de scheepvaart. De door diepgang en lengte beperkte kades konden met hun (te) lage kadekranen lang niet alle schepen afhandelen. Daardoor moesten die uitwijken naar andere havens. Al in 1964 was dit punt van onderzoek door een samenwerkingsverband tussen Transport- en Handelsmaatschappij Steenkolen

Utrecht en ATIC Services (met Manufrance als houdstermaatschappij). Die samenwerking was tien jaar daarvoor begonnen op pier 5 in de Waalhaven. Als antwoord op de schaalvergroting en veranderende marktomstandigheden werd op 5 december 1969 het Verenigd Overslagbedrijf Maasvlakte (VOM) opgericht, waarin Frans Swarttouw participeerde. Swarttouw werd later een van de grondleggers van de huidige ECT Terminals. In 1973 werd de terminal op de Maasvlakte in gebruik gesteld. VOM heette inmiddels Erts- en Kolen Overslagbedrijf Maasvlakte (EKOM). Twee jaar later begon de samenwerking met de 'buren' van EBS in de Botlek, eveneens gespecialiseerd in de overslag van kolen en erts en sinds 1 januari 1975 vinden de activiteiten van de terminal op de Maasvlakte onder de naam EMO plaats. EMO maakt anno 2023 deel uit van HES International met overslagbedrijven in de havens van Amsterdam en Rotterdam, maar ook in Duitse havens.

Tweehonderdduizend ton

Het terrein van EMO lijkt van boven het meest op het landschap van een planeet ver bij ons vandaan. Vele tinten zwart en bruin door de hopen kolen en erts, soms met een laagje wit cellulose tegen het verstuiven. Grote shovels en dumptrucks zijn de werkers: ze ruimen op en zorgen voor het (bescheiden) interne transport op het terrein. Het meest in het oog springen de kadekranen. Langs de zeekade staan er vijf, aan de binnenvaartkade drie. De maximale overslagcapaciteit van zo'n kraan bedraagt zevenduizend ton per uur. Om het af te maken, ligt een drijfkraan paraat die assisteert bij de directe overslag van zee- op binnenvaartschip. De negen kranen brengen de maximale loscapaciteit op tweehonderdduizend ton per dag. De 1400 meter lange zeekade is ingericht voor schepen met een maximale diepgang van 23 meter. Lopende banden zorgen voor de distributie op het 170 hectare grote opslagterrein. Hier geldt overduidelijk de wet van de grote aantallen.

Wassen en zeven

Hoewel de cijfers doen vermoeden dat EMO zich alleen bezighoudt met massaoverslag, worden in opdracht van klanten ook andere werkzaamheden uitgevoerd. Steenkool wordt gezeefd of gemengd voor betere verbranding in centrales. Bijna direct naast de hoofdingang staan zes bruin uitgeslagen mengsilo's, goed voor zo'n veertigduizend ton capaciteit. Ook het wassen van steenkool behoort tot de mogelijkheden; dit is nodig wanneer het product verontreinigd is met uit de mijn opgedolven gesteente. Steenkool en ijzererts worden van oorsprong vooral »

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE


2.


3.

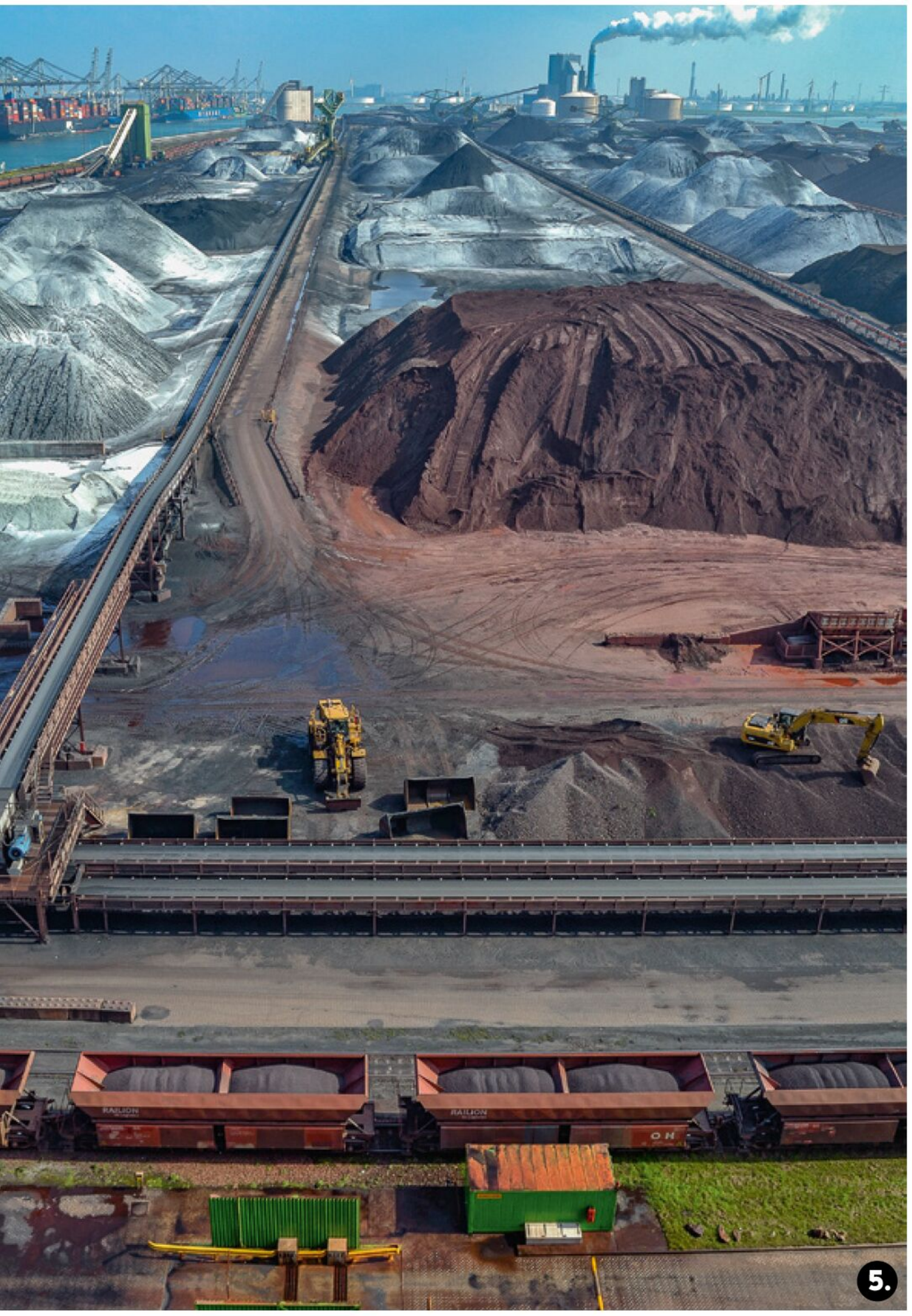

4.

1. Vanaf de mengtorens op het terrein is de ertsbunker goed zichtbaar. Een trein voor Dillingen wordt juist beladen.

2. Zicht op het noordelijk deel van het EMO-terrein. Links zijn de twee kolenladers en de Amazonehaven met bijbehorende ECT-containerterminal zichtbaar.

3. De locomotieven van de vervoerders komen in principe niet verder dan net onder de laadtorens.

4. Onderhoud aan de losbruggen op de zeekade vindt plaats door middel van hoogwerkers, die vergeleken bij de kranen erg kleine ogen hebben.



5.

DE ZEEKADE TELT VIJF KADEKRANEN, DE BINNENVAART-KADE DRIE



6.

ingevoerd uit Zuid-Amerika, Australië en Afrika, maar de laatste jaren nam - tot de Oekraïne-oorlog - vooral voor steenkool de import uit Rusland toe. Schepen van 250 meter lang en dertig meter breed zorgen voor de aanvoer. Een aanzienlijk deel van de lading gaat per binnenvaartschip naar de volgende kade, een ander deel gaat met een lopende band naar de eveneens op de Maasvlakte staande kolencentrale. Het kleinste deel is voor het spoorvervoer. EMO is in Nederland de grootste spoorklant.

Samenstellingen

De EMO-geschiedenis van het spoorvervoer begint in 1977. In dat jaar wordt het laatste stuk van de Haven-spoorlijn tussen Europoort-West en de Maasvlakte in gebruik genomen. De enkelsporige lijn eindigt als driesporig emplacement in een soort niemandsland, op een enorme zandvlakte. Via een ruime boog om de Hartelhaven bereikt de lijn de twee laadsporen op het EMO-terrein. Op 16 mei 1977 vertrekt vanonder de nieuwe laadbunker de eerste ertstrein naar de Duitse staalindustrie in Dillingen. Aanvankelijk drie treinen per dag, bestaande uit vijftig zelflossers type Fads. Ze vervoeren vierduizend ton ijzererts, door zeeschepen aangeleverd vanuit Zuid-Amerika. Op kleinere schaal worden wagens met steenkool voor Akzo in Hengelo geladen. Als gevolg van economische omstandigheden loopt het aantal ertstreinen in 1978 terug tot één per dag. Het is een ontwikkeling die we steeds terugzien: de staalindustrie is sterk verbonden aan economische ontwikkelingen en de aanvoer van ijzererts dus ook. Talloze keren wijzigt de frequentie tot het huidige niveau van zes treinen per dag met elk een capaciteit van 5100 ton.

In de loop der jaren wordt het concept van de erts-treinen telkens geoptimaliseerd. Zo maken de vier-assige zelflossers van NS plaats voor Duitse zesassers met automatische koppelingen waardoor in Nederland wel een koppelwagen tussen locomotief en trein nodig is. De lagere zesassers worden op hun beurt vervangen door twaalfassige, iets hogere wagens die uit twee eenheden bestaan. Hiermee wordt de dienst anno 2023 nog steeds uitgevoerd. Ook de dienstregeling wordt in de loop der tijd gewijzigd. De belangrijkste ontwikkeling vindt in 2010 plaats: twee elektrische locomotieven Baureihe 189 vervangen de tot dan ingezette diesellocomotieven. Hiervoor zijn twintig exemplaren uitgerust met automatische koppelingen waardoor de koppelwagens kunnen vervallen. Ook de locomotiefwissel in Venlo behoort door de inzet van meersysteemlocomotieven tot het verleden en vanaf de zomer van 2010 wordt steeds vaker met doorgaande tractie van Rotterdam naar Dillingen gereden. De



7.

nieuwe tractievorm beschikt over meer kracht waardoor de punctualiteit op de Brabantroute (waarvan de treinen dan nog gebruik maken) toeneemt. Allerlei projecten en oproepen om de loodzware ertstreinen vrij baan te geven wanneer ze eenmaal op gang zijn, sterven na 2010 een stille dood als ze eind dat jaar van de Brabantroute naar de Betuweroute verhuizen. Vanaf dat moment liggen de bewoners van Hardinxveld-Giessendam 's nachts in hun bed te trillen en durven de omwonenden van het spoor bij Dordrecht hun erfstukken in de servieskast terug te zetten.

Vervoer in de kantlijn

Naast het constante vervoer naar Dillingen lopen kleinere stromen ijzererts, die een wisselvalliger karakter kennen. Een recent vervoer is dat naar Linz in Oostenrijk, afwisselend vanaf de Maasvlakte of de Sloehaven bij Vlissingen. De staalfabriek van Voestalpine in Linz gebruikt het ijzererts voor de productie van onder meer spoorstaven. Ten opzichte van de ertstreinen naar Dillingen valt op dat voor deze trein standaard zelflossers type Falns of zelfs bakwagens type Ea(n)os worden ingezet. De treinlengte is echter beperkt tot ongeveer 24 stuks en in tegenstelling tot de kolenzelflossers zijn ze herkenbaar aan de bruine uitslag over de wagens in plaats van grijs-zwart.
In het verleden werd voor de treinen naar Linz op creatieve wijze gebruikgemaakt van bakwagens type Eanos: bij de terugrit naar Rotterdam werden containers met gereed staalproduct vervoerd. Ondanks veel positieve berichten in de media verdween deze efficiënte oplossing in 2019 toen zelflossers in dit vervoer verschenen. Treinen met Eanos-wagens beladen met containers worden sinds januari 2020 overigens regelmatig waargenomen tussen Linz en de haven van Hamburg. In deel 2 komen de infrastructuur, het materieel en de inzet van rangeerrobots aan de orde. //

EMO PLAN

De website van EMO bevat een interessante pagina: EMO PLAN. Hierop zijn de behandelde of nog te behandelen schepen en treinen te zien, inclusief vertrek- en aankomsttijden en het aantal wagens en treinnummer. Zie www.emo.nl.

5. Een deel van het terrein van EMO, gezien vanaf een mengtoren. Ook de lading ijzererts in de trein naar Dillingen is goed zichtbaar.

6. Zicht op de binnenzijde van een van de mengtorens. Lopende banden zorgen voor de aanvoer van te mengen steenkool.

7. Op het terrein worden trucks en shovels gebruikt om op te ruimen en kleine hoeveelheden erts of steenkool te verplaatsen.

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*:

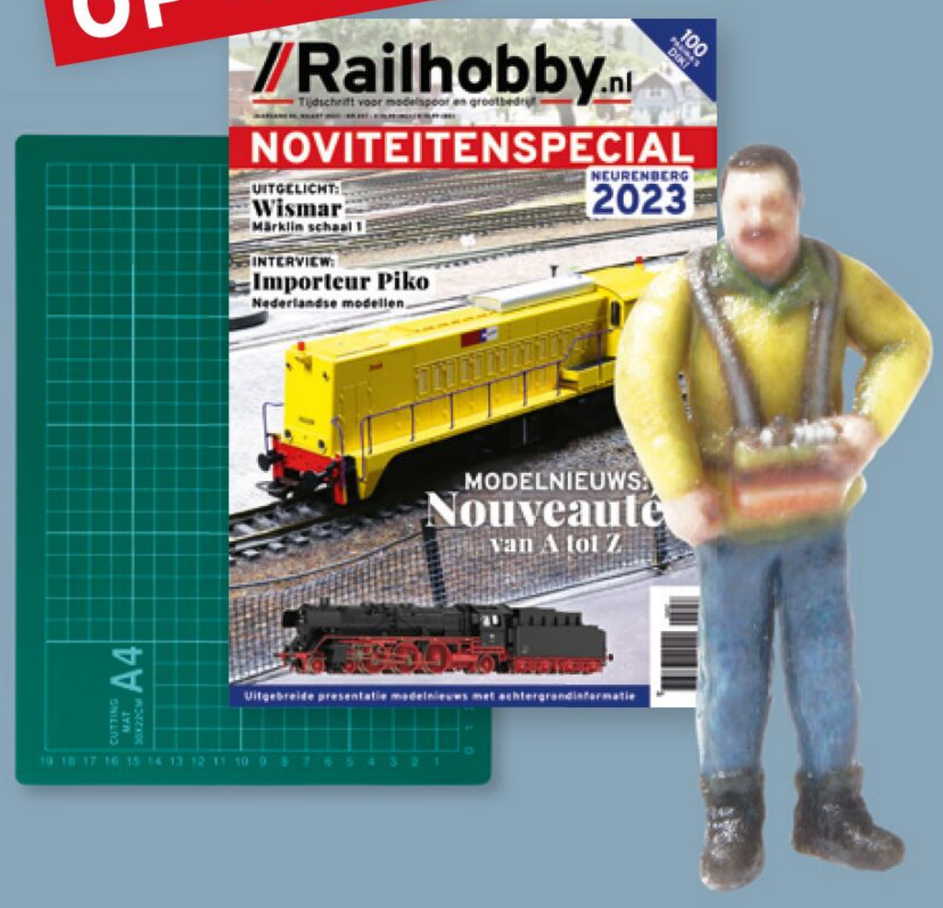
- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1983 en 1988 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen 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 2023**
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 2023 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.

RH462

EXTRA:
video
BR 117

Piko BR 117

DB-KLASSIEKER VERTAALD IN H0

Het is alweer zo'n acht jaar geleden dat de eloc Baureihe E 17 van de DB in H0 door Märklin en Roco werd uitgebracht. Daar is nu de versie van Piko bijgekomen, die de situatie van na 1968 weergeeft, dus met computernummers, de BR 117. Tijd om het geheel nieuw ontwikkelde model nader te bekijken.

In 1927 bestelde de toenmalige Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) 33 locomotieven serie E 17, bestemd voor middelzware sneltreindiensten. De bestelling werd later verhoogd naar 38 stuks. De serie werd gebouwd door AEG en Siemens-Schuckerwerke (SSW). De levering vond plaats in 1928 en 1929.

De eerste achttien exemplaren reden vooral in Zuid-Duitsland. De volgende twaalf locs (E 17 101-112) waren te vinden in Midden-Duitsland en de laatste acht in Silezië. De locs hebben vier aangedreven en twee loopassen. De asindeling is 1'Do 1'; dit geeft aan dat de vier drijfwielstellen vast in het frame zitten.



Federtopf

De DRG wilde af van de aandrijving met zware stangen, afgeleid van stoomlocomotieven. Bovendien waren schokken en trillingen door oneffenheden in het spoor niet gunstig voor de levensduur van de motoren. Ook het wegrijden of schakelen tijdens het rijden veroorzaakte soms schokken, wat het rijcomfort nadelig beïnvloedde. Om deze problemen te beteugelen ontwikkelde AEG de holle as met de zogenaamde Kleinow Federtopf (veerpot) aandrijving, voor die tijd revolutionair. Het idee was om de schokken te dempen door het toepassen van een holle as, die over de motoras werd geschoven. De aandrijfkracht moet aan de uiteinden van de holle as worden overgebracht op de wielen. Hiervoor zitten op beide uiteinden van de holle as een ster met (meestal) zes spaken, die tussen de wielspaken passen. Tussen de wiel- en holle as-spaken zitten scharnierende schroefveren, de zogenaamde Federtöpfe. Door deze constructie worden stootkrachten vanuit de baan en het schokkerige motorkoppel gedempt. In 1933 waren er al met succes proeven gehouden met enkele locomotieven serie E 04. In de praktijk bleken de veren door corrosie breukgevoelig. De stalen veren werden vervangen door rubberen ringveren. Hierdoor kon de maximumsnelheid, die was teruggebracht naar 120 km/h, weer worden verhoogd naar 140 km/h. De constructie is vanaf 1935 ook toegepast bij de E 18 en vanaf 1938 in de E 19. Ook bij NS kwam de holle as voor, zoals bij de series 1100 en 1300 en de latere treinstellen Plan U en Mat ’64. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen 26 locs E 17 in dienst bij de Deutsche Bundesbahn (DB) en twee bij de Deutsche Reichsbahn (DR). Deze twee locs (E 17 123 en 124) waren uit de door de Sovjet-Unie bezette zone teruggekeerd. Enkele andere E 17’en die in Oost-Duitsland waren achtergebleven, werden voor onderdelen gebruikt. In 1968 werden de DR-locs gesloopt, bij de DB ging de laatste pas op 24 april 1980 buiten dienst. Voor een betere betrouwbaarheid »



‹ Door de ruiten in de bak is de imitatie van de motorruimte waarneembaar.

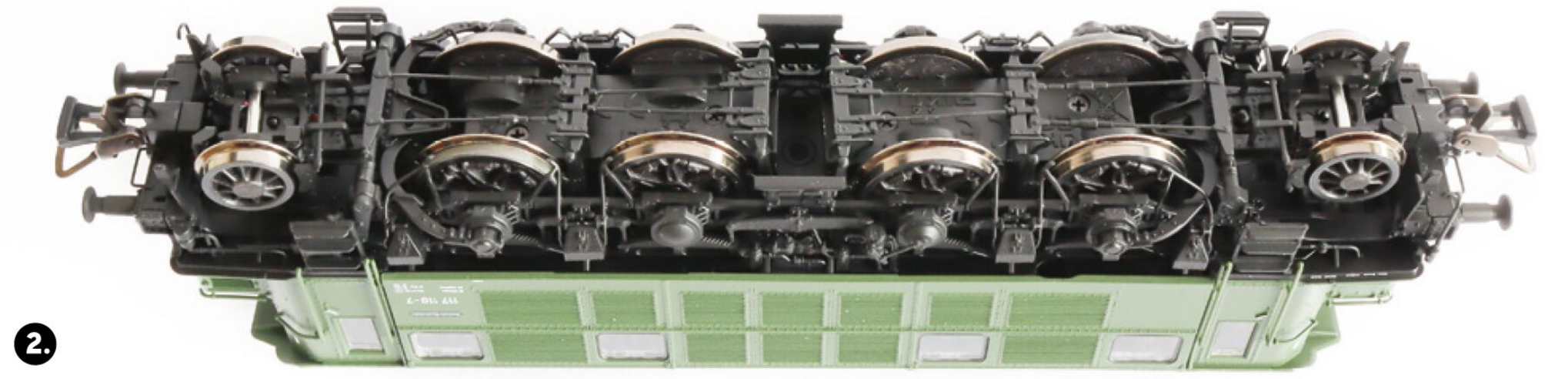


1.

bouwde de DB in de jaren vijftig extra ventilatoren in, begin jaren zestig werden ze gemoderniseerd. Twee locs zijn bewaard gebleven: de E 17 113, eigendom van de DGEG, in het Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße en de E 17 103 in het Bahnbetriebswerk Lichtenfels.

Model

Wat direct opvalt bij het openen van de doos is dat Piko de locs anders verpakt. Voorheen kon een model zo op de baan worden geplaatst. Dat gaat nu niet: de loc is op een zwarte kunststof groefrail gemonteerd en kan met de meegeleverde 2,5 mm inbussleutel worden losgemaakt. De detaillering staat op een hoog plan, wat vooral aan het onderstel goed is te zien. Alle leidingen, waaronder de remleidingen en de zandstrooiers, zijn weergegeven. Het complete remwerk (remblokken, remstangen en verstellers) is aanwezig. De Federtopf-aandrijving in de wielen is goed zichtbaar. Ook de gravure van de bak is fijn uitgevoerd. Zowel de handrails op de neuzen als de zwarte ruitenwissers zijn apart aangebracht. Zoals de laatste tijd bij Piko gebruikelijk, zijn de opschriften loepzuiver. De daktuin is eveneens rijk gedetailleerd. De rode leidingen zijn wat te opvallend; in de praktijk zullen ze dat door weersinvloeden en bovenleidingslijpsel snel niet meer zijn; hier is weatheren een optie. Het model meet over de buffers 183 mm en is daarmee exact op schaal. Bij Märklin en Roco waren de drijfwielen, feitelijk de binnenwielen, rood, bij het model van Piko zijn de wielen zwart, zoals de locs de laatste jaren hebben gereden.



2.



3.

Techniek

De redactie ontving een exemplaar met sounddecoder. Piko heeft een flinke luidspreker ingebouwd zodat de geluiden duidelijk hoorbaar zijn. Op een digitale baan zijn diverse geluiden op te roepen. De loc trekt realistisch op en het afremmen verloopt voorbeeldgetrouw. De front- en sluitseinen en de cabineverlichting kunnen apart worden geschakeld. Leuk detail is de schakelbare verlichting van de meters op de stuurstanden. Ook op een analoge baan bent u niet verstoken van geluid. Wanneer de regelaar direct op 12 V wordt opengedraaid, rijdt de 117 niet direct weg. Eerst zijn er diverse schakelgeluiden te horen, daarna worden de ventilatoren ingeschakeld en pas na circa veertig seconden komt de loc langzaam in beweging en accelereert tot een snelheid die niet te hoog ligt. Als de regelaar naar circa 6 V wordt teruggedraaid, remt de loc langzaam af en komt tot stilstand, waarbij de front- en sluitseinen blijven branden. Als de regelaar vervolgens weer wordt opengedraaid, rijdt de loc wel direct weg.

Drijfwielen

Het 458 gram wegende model is voorzien van twee antislipbanden en heeft daardoor voldoende trekkracht. De motor drijft via een wormwieloverbrenging de vier drijfwielen aan. Dankzij het vliegwiel staat het model bij een stroomonderbreking niet abrupt stil. Alle assen nemen stroom af. Conform het voorbeeld lijken de drijfwielen vast in het frame te zitten. Om het rijden door krappe bogen mogelijk te maken, heeft Piko de motorwielstellen toch in draaistellen geplaatst. Deze kunnen tussen de zijkanten van het frame een kleine uitslag maken. Op de baan valt het niet op dat het draaistel beweegt en de aspotten dat niet doen. De stroomafnemers zijn niet functioneel, maar dat zal op een digitale modelbaan geen bezwaar zijn. Desgewenst kan de modelkoppeling door een imitatie schroefkoppeling en remslangen worden vervangen. Gekozen is voor nummer 117 110-7, een loc die volgens het opschrift standplaats Augsburg had. Voor rijders naar Duits voorbeeld in tijdperk IV is dit model een welkome aanvulling.

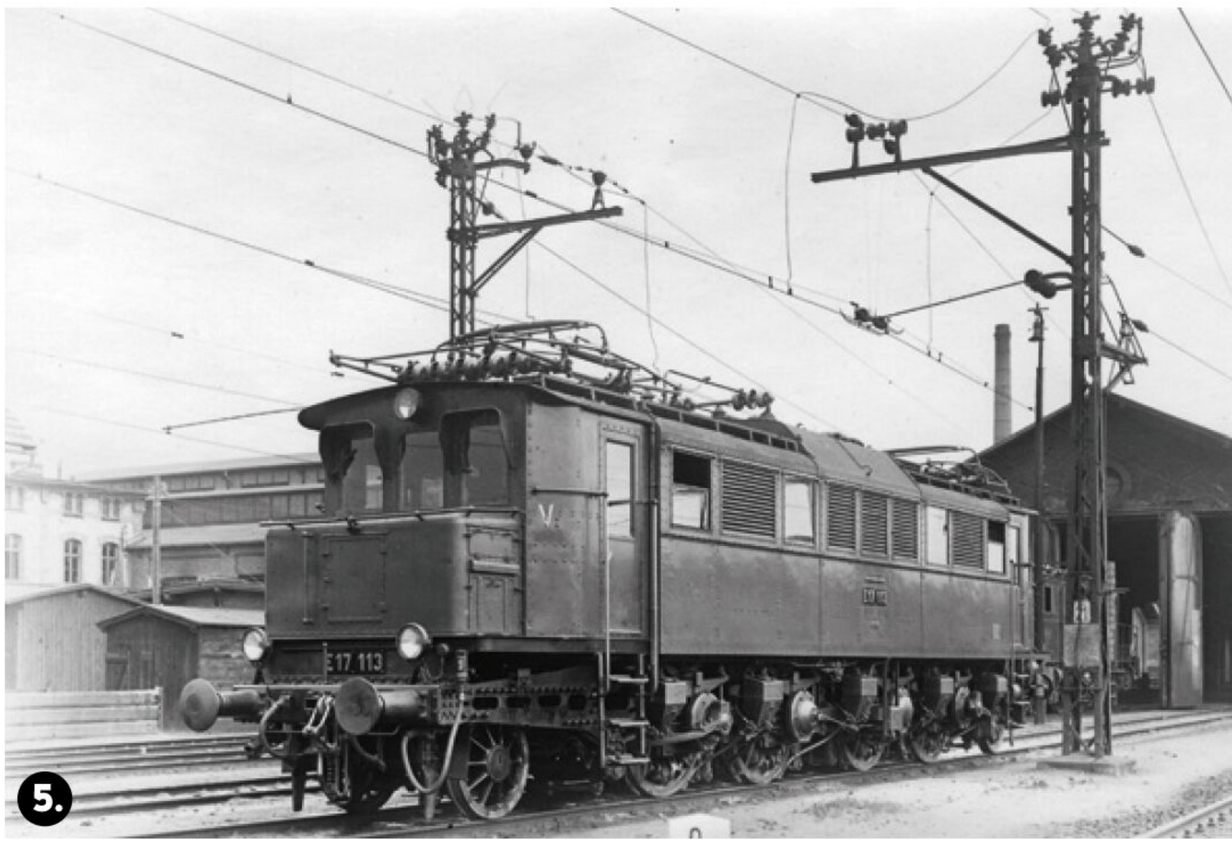
De beschikbare uitvoeringen van Piko 117 110 in H0: 51480, tweerail analoog, € 239 / 51492, idem sound, € 349 / 51491, drierail analoog, € 289 / 51493, idem sound, € 349. //

Bekijk de video van BR 117 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!



4.



5.

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

1. De filigrein uitgevoerde stroomafnemers zijn niet functioneel.
2. Aan de onderzijde is het complete remwerk weergegeven.
3. Voor de detaillering van het onderstel zijn geen concessies gedaan.
4. Door de cabineruiten is het interieur goed zichtbaar, waaronder de machinistenstoel en het wiel van de handrem.
5. De 117 113, hier als DRG E 17 113, is bewaard gebleven, Rbd Halle. (foto Hubert, collectie Guus Ferrée)



1.

Rotterdammers IN ROEMENIË

Na de val van de Muur verdwenen veel West-Europese trams naar voormalige Oostbloklanden. De afdankertjes waren doorgaans in betere staat dan hun Oost-Europese soortgenoten en mede daardoor kon in een aantal steden het trambedrijf blijven voortbestaan.

Ook Nederlandse trams vonden een tweede leven in het oosten. Vanuit Amsterdam ging een aantal exemplaren naar Poznań en Sarajevo en twee bedrijven in Roemenië namen trams uit Rotterdam over. De Amsterdammers in Polen en Bosnië en Herzegovina zijn al een tijdje uit het straatbeeld verdwenen, maar in Galați en Brăila kunnen de voormalige RET-trams nog niet worden gemist.

Brăila

SC Braicar, het vervoersbedrijf van Brăila, stelde in 2005 dubbelgelede wagens uit Rotterdam in dienst. Ze waren afkomstig uit een serie van 35 die eind jaren zestig als enkelgelede trams door Werkspoor was gebouwd. In de jaren tachtig kreeg een aantal een middenbak afkomstig uit eerder door Düwag geleverde trams. In 2001 nam het RET definitief afscheid van de wagens, waarna tien exemplaren naar Roemenië vertrokken. Er zijn nog drie stuks dienstvaardig en deze rijden met uit Wenen en Graz afkomstige trams op het gedecimeerde netwerk van Brăila dat in het voorjaar uit slechts stadslijn 22 en buitenlijn 24/25 bestond. De rest van het net was al dan niet tijdelijk buiten dienst. Ondanks de geringe grootte van het net zijn er twee remises die vooral plaats bieden aan een grote hoeveelheid ogenschijnlijk slooprijp materieel.

Hoelang de ex-RET-trams het nog volhouden, is lastig te zeggen. Ze hebben ernstig te lijden door de erbarmelijke staat van de infrastructuur - op grote delen wordt noodgedwongen stapvoets gereden. De 1604 en 1613 hebben nog de groen-witte kleuren uit Rotterdam, de 1615 is redelijk recent in een bonte uitmonstering gebracht. De Weense en Grazer trams rijden ook ten dele in de oorspronkelijke kleurstelling, andere wagens zien eruit alsof ze door lagere school-kinderen onder handen zijn genomen.
SC Braicar heeft niet zo lang geleden een aanbesteding gepubliceerd voor twee nieuwe lagevloertrams waarop door de industrie niet erg enthousiast is gereageerd. Tot een bestelling is het dan ook niet gekomen. Het tramnet van Brăila is voor de fotograferende liefhebber interessant. Het noordelijke deel bestaat uit een grote keerlus, waardoor een heel stuk enkelsporig is. Parcul Monument, beginpunt van de lijnen 24 en 25, heeft keerlussen in een bosachtige omgeving. Hier begint ook het op vrije baan gelegen gedeelte dat een onmiskenbare Oostblok-sfeer ademt. De talloze zwerfhonden zien er dreigend uit, maar ook hier geldt: blaffende honden bijten niet.

Galați

Galați ligt net als Brăila in het oosten van het land aan de Donau. De treinreis tussen beide plaatsen duurt »



2.

1. **De vroegere RET 842 rijdt als Transurb 1264 als lijn 39 in Galați op de Strada Stadionului, 26 maart 2023.**
2. **De 1604 van het vervoersbedrijf van Brăila heeft nog de Rotterdamse kleuren. Strada Grigore Alexandrescu, 26 maart 2023.**
3. **Kleurrijk is de 1615 van Braicar zeker. Als lijn 22 steekt de wagen de Bariera Dorobanților over, 27 maart 2023.**



3.

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS



4.



5.



6.

ongeveer een half uur en kan met veel geluk in een voormalige 'Wadloper' van Transferoviar Călători worden gemaakt. Galați, de grootste Donau-haven, is niet ver verwijderd van Moldavië en Oekraïne. Het plaatselijke vervoersbedrijf SC Transurb nam in 2008 en 2012 in totaal 26 Rotterdamse trams over, waarvan één voor het leveren van onderdelen. Het betreft hier zogenaamde Zwevend Gelede Tramrijtuigen (ZGT) die in de jaren tachtig in twee series door Düwag zijn geleverd. De laatste vijftig exemplaren zijn gebouwd met gebruikmaking van onderdelen uit afgedankte gelede trams. De wagens uit Galați stammen uit deze deelserie. Het tramnet is recent deels gemoderniseerd waardoor ruim anderhalf jaar geen verkeer mogelijk was. Heden ten dage bestaat het uit drie lijnen. Het grootste deel van de diensten wordt uitgevoerd met acht door de Roemeense fabrikant Astra Vagoane Călători eind 2021 gebouwde Autentics; een tweede bestelling ging om financiële redenen niet door. Daarom kunnen de ZGT'en niet worden gemist; er zijn nog dertien stuks dienstvaardig. In de regel rijden ze op lijn 39 Piața Micro 39 - Micro 19. Volgens het personeel voldoen de Rotterdamse trams nog prima, alleen begint het casco slecht te worden. //

4. Het noordelijke deel van het net van Brăila is enkelsporig. De ex-Graz 582 in de Strada Walter Mărăcineanu, 27 maart 2023.

5. De grijze 1528 (ex-812) op de halte Piața Micro 39 in Galați. De wagenvoerster wilde samen met haar zus op de foto, 26 maart 2023.

6. Naast de voormalige RET-trams rijden in Galați Autentics. De 1861 als lijn 7 Micro 19 - Piața Centrală in de Strada Traian, 26 maart 2023.

Ertstrein

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: gestrand met een ertstrein.

Als ik op de Maasvlakte twee locs Baureihe 189 tot een multiple-set heb samengesteld, arriveert de rangeerdienst van de EMO met een duo 6400'en met mijn beladen trein. Ik rangeer mijn locs ervoor, doe een kleine remproef en vertrek rustig. Je moet voelen wat je aan gewicht hebt en 5200 ton is niet niks. Bij het Theemswegtracé gaat het omhoog, daarna volgt de Botlektunnel. Voor de tunnel schakel ik de tractie uit en rem elektrodynamisch bij, zodat stroom naar de bovenleiding wordt teruggevoerd en de remblokken worden gespaard. Met 60 km/h rol ik de tunnel in, om door het dode gewicht achter me onderin de tunnel 100 km/h aan te tikken. Na een stop op de Kijfhoek volgt in de Sophiatunnel de spanningswissel van de Betuweroute. Wat een mooie rit leek, wordt kort na de tunnel onder de Giessen door een GSM-R oproep verstoord: "Meester, er is brand in uw trein, geconstateerd door een tegenligger." Blijkbaar zijn ergens remmen na de remming voor de Giessentunnel niet gelost. Bij Herwijnen zet ik mijn trein stil en loop naar achteren. Na 600 meter zie ik rook bij de laatste wagen. Een smeulend remblok, een vaste rem. Ik bel naar onze techniekafdeling, want het remblok is met geen mogelijkheid van het wiel los te trappen. Even later stopt de politie op de vluchtstrook van de A15 en vraagt of alles goed gaat. Ze hadden de rook gezien en vragen of ik de brandweer nodig heb en of het om gevaarlijke stoffen gaat. Nou nee, anders stond ik hier niet, denk ik bij mezelf. "Fijne dienst verder, ik handel het zelf af." Ondertussen worden treinen mondjesmaat om mijn trein geleid. Als na een uur de mannen van de techniek zijn gearriveerd, slaan ze het remblok met zwaar gereedschap los, binden het op en stellen de rem buiten dienst. Echter, volgens voorschrift moet het achterste voertuig beremd zijn. De laatste wagen heeft echter geen schroefkoppeling maar een automatische koppeling (AK). Dat is alleen met een AK op te lossen. Gelukkig heeft een lege tegentrein vanuit Dillingen twee 189'en met AK en we besluiten één van deze locs achterop mijn trein te hangen. De tegentrein stopt ter hoogte van mijn trein en met de andere machinist rijd ik naar Gorinchem Overloop. Daar koppelen we de voorste loc af en rijden die naar de achterkant van mijn trein. De tegentrein kan met één loc verder naar de Maasvlakte. Na de remproef ga ik met drieënhalf uur vertraging verder richting Koblenz, maar door de vertraging moet ik in Oberhausen worden afgelost. De Fahrdienstleiter meldt dat de trein daarvoor wordt binnengenomen op Oberhausen West, maar vlak voor het emplacement krijg ik veilig richting hoofdbaansporen. Bellen. "Tja, foutje, maar je kunt hier nu niet meer binnengenomen worden." Na veel belletjes met DB Netz, Fahrdienstleiter en bijsturing kan ik op Duisburg Wedau wel worden afgelost. Per taxi bereik ik vermoeid het hotel in Koblenz. De volgende dag reed ik een lege trein terug naar Rotterdam. //

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



Een lege ertstrein arriveert op de Maasvlakte, 14 april 2021. (foto Sander Broerse)

Minidiorama's

KUNSTWERKEN VAN FORMAAT

Tijdens de op Eurospoor 2021 gehouden A4-diorama-wedstrijd kreeg de redactie de tip om de daar tentoon-gestelde minidiorama's te fotograferen. De uiterst gedetailleerd uitgevoerde diorama's stelt Dolf Heibloem in een fotoreportage aan u voor.







In de loop der jaren heb ik vele diorama's gefotografeerd, zowel in formaat A4, A5 als A6, maar voor die met de nog geringere afmetingen, zijn goede ogen of een leesbril onontbeerlijk en voor het fotograferen een goede macrolens. De hier getoonde, door bekende Nederlandse modelbouwers gecreëerde diorama's, hebben tijdens de covid 19-pandemie meegedaan aan de Amerikaanse Business Card Challenge - formaat visitekaartje 8,5 x 4,8 cm, aan de wedstrijd van de Belgische MTD Treinenclub - formaat mobiele telefoon -, of in de 'Bierdeckel'-competitie - formaat vierkant bierviltje met afgeronde hoeken - van de Duitse Schmallen Spuren. Gezien het kleine oppervlak hebben enkele dioramabouwers het in de hoogte gezocht om het gedachte tafereel weer te kunnen geven. Het zijn stuk voor stuk meester-werken die in een museum niet zouden misstaan, een aantal viel zelfs in de - buitenlandse - prijzen.

A4-dioramawedstrijd 2024

Op de Facebookpagina A4 Dioramawedstrijd vindt u een overzicht van de eerdere door het team van Jeffrey Onrust georganiseerde A4-, A5- en A6-dioramawedstrijden. Daar leest u tevens de spel-regels en vindt u de evenementen waar 'Diorama's on Tour' te zien is. In januari 2024 zal tijdens de Nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk de volgende A4-dioramawedstrijd plaatsvinden. Zin om mee te doen? Raadpleeg dan de hierboven genoemde Facebookpagina.

‘Bergspoor’

Jeffrey Onrust, Schmallen Spuren

Voor de bouw van de smalspoorlijn hadden de ingenieurs de keuze tussen het verder uithakken van de bergwand of het oprichten van een hoge trestle. Omdat de houtconstructie veel voordeliger bleek te zijn, had de directie het besluit snel genomen. Voor het treinpersoneel en de passagiers in de weinige reizigerstreinen blijft de gekozen constructie een bron van spanning en zorg. Tot dusverre hebben zich geen problemen voorgedaan, mede doordat de trestle goed wordt onderhouden.

Ter plekke van de trestle houden › machinisten de snelheid beperkt.

FORMAAT BIERVILTJE, DUS DE HOOGTE IN





‘Tapijtrijder’

Pascal Kok, MTD Treinenclub

De startset met railcirkel, stoomloc en tunnel is op de grond uitgelegd en met de trafo kan het spoorbedrijf in schaal 1 beginnen. Het in vakwerk opgetrokken modelhuis maakt het verhaal compleet. Door de ruime kamer ligt een uitbreiding met enkele wissels en opstelsporen in het verschiet, maar het is de redactie niet bekend of de vrouw des huizes zich daarin kan vinden. Zoonlief zal op de spoorcirkel immers snel zijn uitgekeken. »

‹ De batterij onder de parketvloer zorgt voor urenlang rijplezier op de spoorcirkel.

TEKST & FOTO’S: DOLF HEIBLOEM



Het met een boxcar aangevoerde hout wordt op de Ford-truck verder vervoerd.

‘Lumber company’

Michel Heiblom, MTD Treinenclub

Voor houtbedrijf W.A. Pierce Co. wordt gezaagd hout doorgaans per spoor aangevoerd. In een boxcar blijft het in elk geval droog en is de kans op diefstal in tussenstations minder groot. Om de bestelling bij de zaak af te kunnen leveren, beschikt Pierce over een Ford-trekker en loopwiel. De rongen maken een veilig transport van de houtlading mogelijk, alleen bij harde wind zullen Frank en William de lading met singles vastsjorren. Met het uit- en opladen zijn ze wel een uurtje bezig.



‘Werfkelders’

Paul Eijkenaar, Business Card Challenge

Een voordeel van werfkelders is dat de per schip aangevoerde vracht direct in de kelders kan worden opgeslagen zonder het verkeer te hinderen. De stationaire kraan maakt verlading van schip naar trein of omgekeerd op de kadesporen mogelijk. Het staalbedrijf heeft een loods met spooraansluiting zodat producten altijd droog kunnen worden verladen. Voor goederen die in de pakhuizen op de hoger gelegen straat worden opgeslagen is soms een vrachtwagen nodig, hoewel sommige panden een hijsinstallatie tot in de werfkelder hebben.

‹ De loods van het staalbedrijf heeft voor het beladen van treinen aan beide kanten deuren.

‘Boomhut’

Alexander den Hollander, Business Card Challenge

Als je in een wildpark meer avontuur wilt beleven dan het verblijf in een lodge biedt, kan een boomhut uitkomst brengen. Ideaal om het wild van nabij te kunnen fotograferen, wellicht zelfs zonder 600 mm-telelens. Lastig is dat je het doorreizen niet goed kunt plannen; voor je het weet hebben enkele roofdieren hun domicilie onder de boom gekozen. »



‹ Op hun tweede dag in de boomhut vinden Pierre en Marianne het nog spannend, onduidelijk is wanneer het beneden weer veilig is.

‘Mijnbouw’

Henk van Rhenen, Business Card Challenge

Voor de afvoer van het gedolven erts heeft de mijndirectie een iets lager gelegen smalspoor laten aanleggen. Het erts wordt met een hefboom en mankracht in de klaarstaande kipwagens gestort. Voor de machinist van de kipwagen-trein is het zaak de lege wagen precies voor de tunneluitgang te plaatsen. Een enkele keer gaat het mis. Een omlaag gestorte kipwagen is na demontage nog wel omhoog te halen, maar voor het bergen van de tweeassige dieselloc is nog geen oplossing gevonden.



Machinist Yaro moet de lege › kipwagens precies voor de mijnuitgang manoevreren.



‘TNT’

Jeffrey Onrust, Business Card Challenge

Om na te gaan of exploratie van een bergwand bij de kopermijn in het Amerikaanse Tucson haalbaar is, worden enkele mijngangen in de berg gebouwd. Dat gaat deels mechanisch, maar soms heeft springstof, zoals TNT, de voorkeur. Dat geeft nogal wat stof en rommel, maar werkt lekker snel. De mijn-gang wordt met stevig mijnhout gestut; later zal er smalspoor worden gelegd.

‹ Om de springstof te kunnen aanbrengen, maakt Donald de kist met een breekijzer open.

STEVIG MIJN-HOUT ONDER-STEUNT DE MIJNGANG



‘Baanwerkers’

Jeffrey Onrust, MTD Treinenclub

De opslag- en schaftkeet van de spoorwegmaatschappij staat pal aan het tracé. Bij voortgang van de werkzaamheden kan deze gemakkelijk (en met weinig kosten) worden verplaatst. De hoge pijnboom zal dan waarschijnlijk worden gekapt, nu zekert die de keet tegen het op de rails schuiven. Voorman John neemt met baanwerker Thomas - voor hem is er geen zitplaats - het werk door dat na de schaft moet worden aangepakt. Dat moet zijn afgerond voor de westbound-trein van 7 pm langs komt.

‹ Voorman John geniet zijn lunch op de trap van de schaftkeet.

VOOR 7 PM MOET HET BAANWERK ZIJN AFGEROND

‘Mijnbouw’

Henk van Rhenen, Schmallen Spuren

De geologische ligging van de mijn maakt de afvoer van het gedolven erts met een kipwagentrein mogelijk. Dat scheelt in de kosten zodat het mijnbedrijf in een goede dieselloc en ruime keet heeft geïnvesteerd. Terwijl Alfonso met de oranje loc twee volle wagens vanuit de mijn naar de verder gelegen stortbunker brengt, vult Alvaro de watervoorraad in de keet aan. Het water in de snelstromende beek is glashelder en geschikt als drinkwater en om er koffie mee te zetten. »

Met twee volle kipwagens passeert de loc › de snelstromende beek.



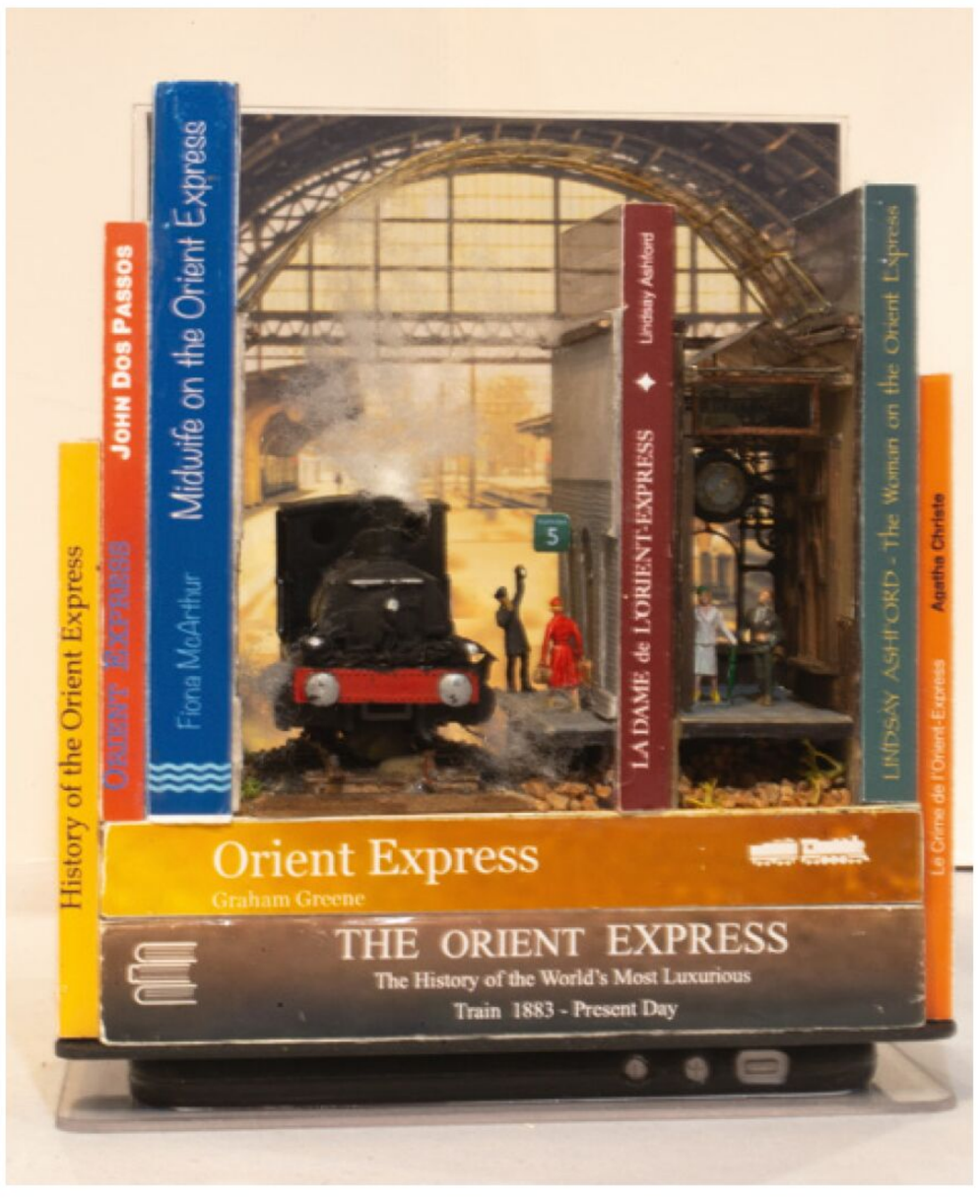


Het proeflokaal en de herberg in het pand anno 1748 trekken voldoende klandizie. De sjouwers en bootsmannen zijn er kind aan huis.

‘1748’

Henk van Rhenen, MTD Treinenclub

De vestingpoort zal, gezien de bouwwijze en gebruikte metselstenen, van eerdere datum zijn dan het anno 1748 daterende pand met trapgevel en opschrift ‘Nederlandsch-Indië’. Hier is een herberg met proeflokaal gevestigd met de toegangsdeur in de zijgevel. Het brede lage pand wordt als pakhuis gebruikt, goederen worden per schip of (spoor)wagen aangevoerd. Op de kade is begin tijdperk I rails gelegd, waardoor de aan- en afvoer van goederen wat gemakkelijker gaat dan met paard en wagen. Door de beperkte breedte van de kade is het wel uitkijken geblazen om elkaar niet voor de wielen te rijden.



‘Oriënt Express’

Paul Eijkenaar, MTD Treinenclub

Het station is geklemd tussen de werken ‘Midwife on the Orient Express’ van Fiona McArthur en ‘The Woman on the Orient Express’ van Lindsay Ashford. Van laatstgenoemde schrijfster fungeert ‘La Dame de L’Orient-Express’ als afscheiding naar de wachtkamer. ‘The Orient Express, the History’ en ‘Orient Express’ van Gragham Greene vormen een stevige basis. Drie andere boeken over dezelfde trein maken het boekenkaststation compleet. Of de dame in het rood op platform 5 een van deze werken in haar valies heeft gepakt, is niet bekend. //

‹ De Oriënt Express, een blijvende bron van inspiratie.

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

Jülicher Kreisbahn

LOKAALSPOOR ALS INSPIRATIE VOOR MODEL

In het zuidelijke deel van Noordrijn-Westfalen, tussen Aken en Keulen, ligt Jülich. Bij spoorenthousiasten geniet de stad enige bekendheid door de Jülicher Kreisbahn. De eerste trein reed in 1911, de laatste eind jaren negentig. Een stukje geschiedenis leeft in Nederland voort door tenderlocomotief 152 van de MBS.



ELNA JKB 152, nu MBS, voor de voormalige loods in Gronau tijdens het overbrengen naar Enschede, juni 1973. (foto Harm Beuvink, collectie Jan Keppels)

TEKST & TEKENING: ROB MOOIJ

De Jülicher Kreisbahn (JKB) exploiteerde maar één lijn en wel het 15,2 km lange traject van Jülich-Nord naar Puffendorf. De in normaalspoor uitgevoerde lijn is in twee delen in 1911 en 1912 geopend. Het locomotievendepot was in Jülich-Nord. Voor de reizigersdienst bediende men vijf stations en een halteplaats. Alle stations hadden een klein gebouw met wachtruimte, goederenafhandeling en een toiletgebouw. Goederentreinen bedienden enkele fabrieksaansluitingen en twee zandwinningen. In Kirchberg was een aansluiting op het net van de DR, daar beschikte men over een weegbrug. Op het eindpunt Puffendorf kon men op de treinen van de metersporige Geilenkirchener Kreisbahn overstappen, ook was er - met rolbokken - doorgaand goederenvervoer. Het reizigersvervoer bij de JKB heeft bestaan van 1911 tot 1971. Het goederenvervoer heeft het - vanaf 1984 onder de vlag van de Dürener Kreisbahn - tot in de jaren negentig volgehouden. »



1.

Stoomlocomotieven

Het voertuigenpark is door de jaren heen bescheiden van omvang geweest. Twee in 1910 door Humboldt in Keulen gebouwde tweeassige stoomlocomotieven, met de nummers 1 en 2, vormden het tractiepark. Twee rijtuigen tweede/derdeklasse stonden, aangevuld met een eveneens tweeassige postwagen, ter beschikking van de reizigersdienst. Vanaf 1952 werd het reizigersvervoer met de door Waggonfabrik Talbot gebouwde railbus type Taunus, genummerd T1, uitgevoerd. De ongeveer vijftien goederenwagens waren ingebracht in het Staatsbahnwagenpark. Tenslotte beschikte men over twee goederenwagens voor de binnendienst. De JKB had, zeker de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog, veel werk aan de jaarlijkse suikerbietenoogst. Veel zijladingen waren verhoogd uitgevoerd, zodat bieten rechtstreeks vanaf de boerenwagens in de open goederenwagens konden worden gestort. Ook beschikte men over enkele speciale overslageenheden; deze zijn door Faller als bouwkit in schaal 1:87 uitgebracht (artikel 130184, € 30). Voor het suikerbietenvervoer is in 1959 van de Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) de sterkere tenderlocomotief 152 (ex-TWE 19, Henschel & Sohn, Kassel, fabriksnummer 20818, 1927) gekocht. Deze loc, van het type ELNA 5 met asindeling 1'C, is in 1972 door de MBS in Haaksbergen samen met een rijtuig van de JKB overgenomen. Bij de MBS is de loc onder nummer 3 in dienst gesteld en na restauratie in 1995 omgenummerd naar 5. Na een grote revisie komt de loc in deze zomer als TWE 152 weer in bedrijf.

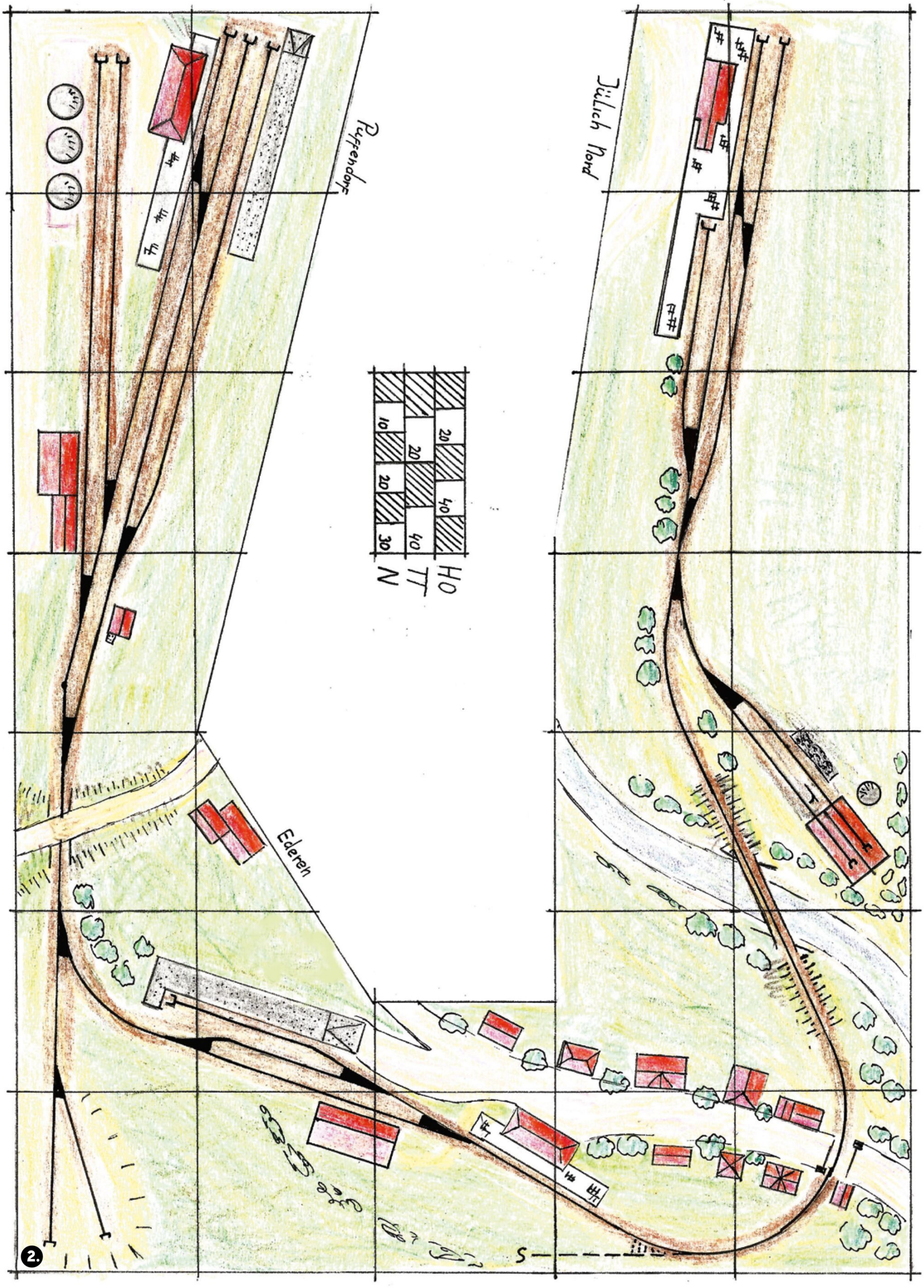
Dieselloc

In 1966 werden stoomlocomotieven afgelost door de tweeassige MaK-diesellocomotief type G 320 B, genummerd V34. Deze was onder een ongelukkig gesternte gebouwd en werd al twee jaar later vervangen door een identiek nieuw exemplaar, de V35, waarbij de eerste loc door MaK als onderdelenleverancier werd teruggenomen. De T1 en V35 zijn naar de Rurtalbahn overgegaan.
Uit bovenstaande blijkt dat dit soort kleine spoorwegmaatschappijen zich heel goed lenen als voorbeeld voor een modelbaan. Stoom- en dieseltractie, aangevuld met een railbus en diverse goederenwagens van de eigen en andere spoorwegmaatschappijen kunnen voorbeeldgetrouw worden ingezet. In H0 wordt de ELNA 5 door Weinert uitgebracht, de ELNA 4 onder andere door Tillig. //

BRON: DEUTSCHE KLEIN- UND PRIVATBAHNEN BAND 4: NORDRHEIN-WESTFALEN, DOOR GERD WOLF, EK VERLAG REIBURG 1997. ISBN 3-88255-660-9.

1. MBS-loc 5, ex-JKB 152, tussen Boekelo en Boekelo Bad, 11 september 2010. (foto Sevrien Ferrée)

2. Baanplan JKB met tweestandige loods in Jülich-Nord en verhoogde zijlading in Ederen en Puffendorf. De rolbokinstallatie in Puffendorf is niet getekend, maar zou bij voldoende ruimte kunnen worden toegevoegd.


Puffendorf
Eidereh
Jülich Nord
10
20
20
20
40
40
30
HO
TT
N
2.



1.

‘Bakkies’ in DE WESTHAVEN

Ondanks hun respectabele leeftijd zijn de pruttelende, drieassige diesellocomotieven serie 600 nog steeds in gebruik bij diverse spoorvervoerders die geregeld het Amsterdamse Westelijk Havengebied aandoen.

Kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog kwam een aantal drieassige diesellocomotieven van het Engelse War Department naar Nederland. In totaal nam de NS na enkele ruilacties tien locomotieven over. Ze bevielen zo goed, dat NS besloot honderd locomotieven bij te bestellen, verdeeld over de series 500 en 600. Het grootste verschil is de doorgaande treinrem die de 600’en wel hadden; de serie 500 was met alleen een locomotiefrem uitgerust. Daarnaast plaatste NS een order voor nog eens vijftien locomotieven serie 700 die in Nederland een Stork-Thomassen motor kregen. Vanwege het pruttelende motorgeluid, de vorm van de locomotieven en de drijfstangen kregen de locomotieven de bijnamen ‘Bakkie’ en ‘Hippel’.

OVERAL AAN TE TREFFEN

De locomotieven deden het grootste deel van hun bestaan bij NS dienst op stations en goederenemplacementen en bij werkplaatsen. Van Terneuzen tot Groningen, de ‘Bakkies’ waren overal aan te treffen. In de periode tussen 1989 en 1991 werden 23 exemplaren voorzien van radiografische afstandsbesturing. Deze locomotieven werden in 1992 en 1993, om het onderscheid kenbaar te maken, omgenummerd in de serie 671-693. Vanaf eind jaren negentig is een deel van de locomotieven gesloopt, verkocht aan private vervoerders of spooraannemers in Nederland of vond onderdak bij een museumorganisatie. Daarnaast gingen enkele locs naar Engeland, waarvan Rail Force One (RFO) in 2018 vier exemplaren terug naar Nederland haalde.

OVERZICHT SERIE 500/600/700

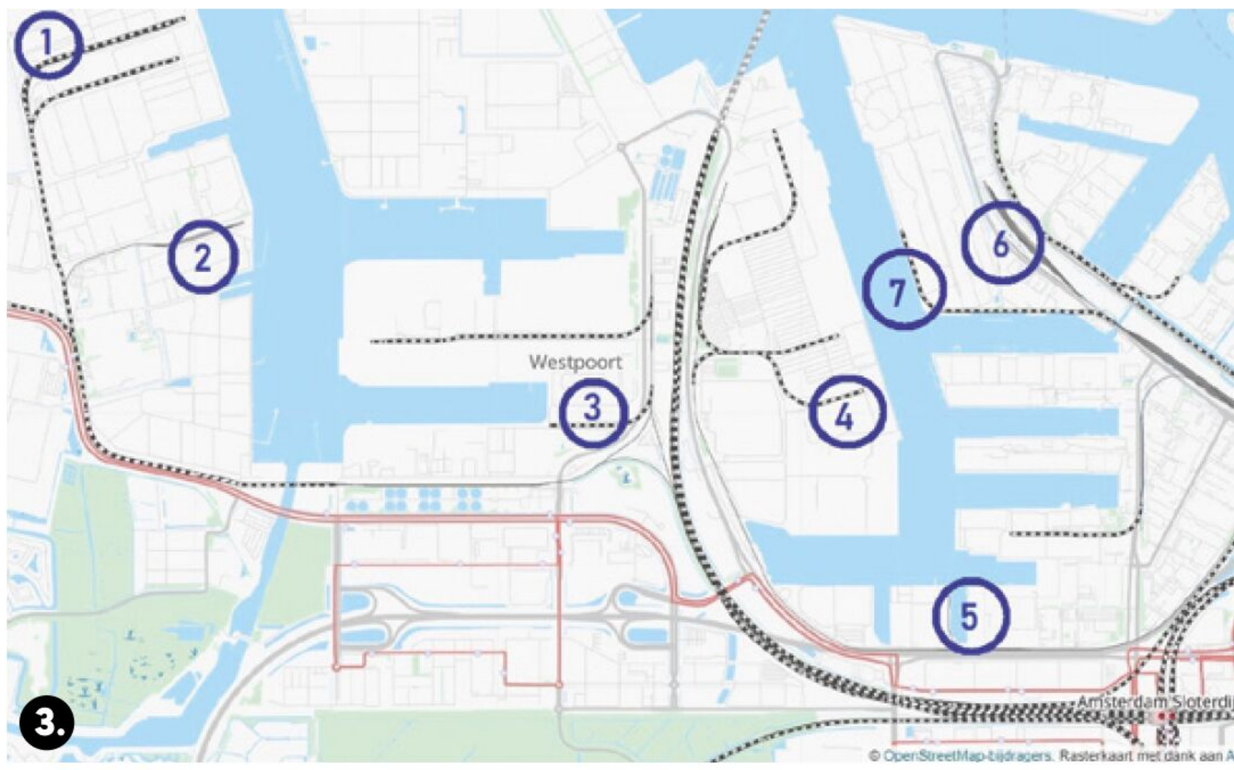
nummers	in dienst	levering	buitendienststelling
501-510	1945-1946	bestaand, War Department	1969-1972
511-545	1949-1954	fabrieksnieuw	1976-1989
601-665 (671-693)	1955-1957	fabrieksnieuw	1991-heden
701-715	1952-1953	fabrieksnieuw, zonder motor	1972-1973

WESTELIJK HAVENGEBIED

Anno 2023 is nog een aantal ‘Bakkies’ in Nederland actief. Vooral in het Amsterdamse Westelijk Havengebied zijn ze veelvuldig aan te treffen. De 606 en 607 zijn in dienst bij RailPro. De 683, 687 en 692 rijden bij RFO. Daarnaast wordt de 9702 door RFO ingezet, deze is door Jacko Fijn Techniek (JFT) aan hen verhuurd en wordt in de regel rond Amersfoort ingezet. In onderstaand overzicht zijn de voornaamste inzetgebieden weergegeven; de nummers corresponderen met die op het kaartje. »



2.



3.

1. **Op 19 oktober 2022 bracht de 687 van RFO met de 1828 in opzending een staaltrein naar de TMA. Op de foto passeert de trein de Oiltanking.**

2. **Al eerder waren ‘private’ 600’en in Amsterdam actief. VSM 661 in EETC-dienst op de Watergraafsmeer met rechts een ICNG-voorloper, 14 juni 2013. (foto Raymond Kiès)**

3. **Overzichtskaart Westelijk Havengebied Amsterdam. (bron: OpenStreetMap, openstreetmap.org/copyright)**

4. **Op 19 februari 2021 heeft RFO 683, nog in Locon-kleuren, een staaltrein op de TMA afgeleverd.**

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



4.



5.


6.

SERIE 600 IN AMSTERDAM, 2023

nummer	bedrijf
606	RailPro
607	RailPro
683	RFO
687	RFO
692	RFO
9702	JFT

(1) TMA HOUTRAKPOLDER

Enkele malen per jaar zijn er perioden met staalvervoer van Beverwijk naar de Houtrakpolder. De treinen zijn afkomstig van Tata Steel en de lading wordt op de TMA Terminal overgeladen op een schip dat het staal naar Mexico brengt. Het vervoer wordt verzorgd door RFO, in de regel met een 1800. Het laatste deel is voor een 600, maar het is ook mogelijk dat de Belgische diesel-locomotief 6702 (ex-ACTS, ex-Locon) in actie komt.

(2) GLOBAL PETROL STORAGE

Begin februari 2022 is de nieuwe aansluiting (GPS) in de Houtrakpolder in dienst genomen. GPS verwelkomt meerdere malen per week ketelwagentreinen. Naast Railexperts, hier vaak te zien met een V 60D-diesel-locomotief, komt RFO hier wekelijks met een ‘Hippel’.



7.



8.

3 AFVAL ENERGIE BEDRIJF

Op 30 april reed de eerste trein met huisvuil uit Rome naar Amsterdam; het was het begin van regelmatig vervoer. Het is een bloktrein bestaande uit gesloten wagens waarvoor TX Logistik de tractie verzorgt; RFO is ingehuurd voor de last mile. De eerste keer kwam hiervoor de 687 in actie die de trein een dag later uithaalde.

4 STEINWEG 4

Vrijwel elke werkdag is RFO actief bij het bedrijf Steinweg 4 om cacaowagens te wisselen. In de vroege ochtend worden lege wagens geplaatst en in de tweede helft van de middag haalt de middagploeg ze uit. De wagens worden verzameld en een keer per week gaan ze als bloktrein naar een chocoladefabriek in het Zwitserse Olten.

5 NOORD-EUROPEES WIJNOPSLAG BEDRIJF

Bij het Noord-Europees Wijnopslag Bedrijf in de Mainhaven wisselt RFO regelmatig ketelwagens uit. Naast RFO komen hier ook andere vervoerders, maar meestal met andere diesellocomotieven.

6 WESTHAVENWEG

Op het emplacement langs de Westhavenweg rangeert RailPro op onregelmatige basis met ballastwagens type Fccpps en gebruikt hiervoor de 'Bakkies' 606 of 607. Een kraan langs de Westhavenweg belaadt de wagons met ballast. Vervolgens worden ze in lange slepen klaargezet voor spoorwerkzaamheden. RailPro zet ook 600'en in op het terrein van de stapelplaats Crailoo.

7 OBA BULK TERMINAL AMSTERDAM

Bij de OBA Bulk Terminal Amsterdam, voorheen het Overslagbedrijf Amsterdam, worden dagelijks diverse kolentreinen beladen. Meerdere keren per week brengt RFO een kolentrein naar het Tsjechische Ostrava. Het beginpunt verschilt; naast de OBA is het mogelijk dat de trein op de Rotterdamse Maasvlakte wordt beladen. Voor de bediening in Amsterdam gebruikt RFO meestal de Belgische 6702, maar de inzet van een 'Bakkie' is geen uitzondering.

Het Amsterdamse havengebied is dus voor de liefhebbers van oude rangeerlocomotieven een bezoek meer dan waard. Naast de vroegere NS-locs komt ook de al gememoreerde, in de DDR gebouwde V 60D van Railexperts vrijwel dagelijks in actie. Voor de twee V 60C'en van West-Duitse herkomst die door de Belgische goederenvervoerder Lineas van BT Trains zijn gehuurd en in Amsterdam gestationeerd, is op dit moment geen emplooi. Om het verhaal compleet te maken: ook de diesellocs serie 6400 van DB Cargo zijn in de havens overal te zien. //

5. RFO 692 heeft bij Steinweg 4 enkele cacaowagens opgehaald en brengt ze naar Hornweg, 20 juli 2022. (foto's 5 & 7 Raymond Kiès)

6. Op 19 oktober 2022 was RFO 692 met vijf ketelwagens langs de Hornweg op weg naar de NWB.

7. Havenatmosfeer bij de bediening van NWB met RFO 692, 10 augustus 2022.

8. Op 19 oktober 2022 rangeerde de 606 van RailPro met een sleep beladen Fccpps'en langs de Westhavenweg.

Modelnieuws

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

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



SUDEXPRESS: Retrack VTG-Eurodual.

Sudexpress

H0. Het in de Portugese stad Braga gevestigde Sudexpress stuurde een analoge versie van de Eurodual, de hybride zesassige loc van Stadler. Het 266 mm lange model is een kopie van de door de particuliere Retrack van ELP geleasde 159 221-1. De loc valt op door de gedetailleerd weergegeven daktuin met realistische stroomafnemers en de fijne afwerking van de draaistellen. Bij de digitale versie kunnen de ventilatoren op het dak draaien en de pantografen op en neer bewegen. De cabineverlichting en de frontseinen wisselen met de rijrichting (S1592211, € 303, tp. VI). In Railhobby 463 volgt een uitgebreide test van deze loc.-SF



WIKING: Mercedes-Benz O 6600 en VW 1200.

Wiking

H0. Het geopende schuifdak maakt het rijden bij mooi weer met de chocoladebruine VW Kever 1200 tot een genoegen. De flanken en het interieur van de auto zijn crèmekleurig gehouden, de koplampen en achterlichten zijn apart ingezet. Het origineel rolde vanaf 1970 van de band (079433, € 17,99, tp. IV). De van 1950 tot 1954 gebouwde Mercedes-Benz O 6600 H Pullman was de eerste reiswagen met frontstuur en werd door de posterijen in München voor excursies door Beieren ingezet. Het postgele model is voorzien van interieur en imperiaal (070002, € 24,99, tp. III). De Magirus-Deutz tankwagen reed eind jaren zestig voor de Italiaanse benzinemaatschappij Agip (080747, € 21,99, tp. III-IV).-DH



SAI: Renault ZJ uit 1934.

Sai Collections

H0. Het Franse merk levert een groot scala aan voor- en naoorlogse auto's, bussen en vrachtwagens uit het land van Marianne. De diecast modellen zijn strak uitgevoerd en zeer gedetailleerd. Van de antraciet-grijze tussen 1934 en 1937 gebouwde Renault ZJ zijn diverse onderdelen, zoals de ruitenwisser en het stuur, apart aangebracht (7441, € 68, tp. II). De bus wordt ook in andere kleuren geleverd, evenals met passagiers en als bouwpakket.-GF



BECKERT: vuurloze loc type 1F.

Beckert

H0. De kleine Duitse kleinseriefabrikant brengt de tweeassige vuurloze locomotief type 1F in onder meer de kleuren van de Saksische spoorwegen. De 6,75 m lange loc werd in 1917 onder fabrieksnummer 3981 door Richard Hartmann in Chemnitz gebouwd. De Saksische spoorwegen stelden een exemplaar in dienst bij het Schwellentränkwer in Wülknitz, een bedrijf dat dwarsliggers impregneerde. De loc werd begin jaren zeventig afgevoerd. Het digitale model heeft uitstekende rijeigenschappen en alle relevante details, zoals apart aangebrachte zandpijpen naar alle wielen (€ 795, tp. I). Nieuw is ook de tweeassige, normaalsporige sneeuwploeg waarvan de Saksische spoorwegen tien stuks aanschaften. Enkele werden tot in de jaren zestig ingezet. Het model is verkrijgbaar voor tijdperken I, II en III (€ 145). Loc en sneeuwschuiver zijn ook in TT leverbaar.-GF



DEKAS: CM-rijtuigen, het voorste heeft houten draaistellen.

Dekas

H0. De vierassige DSB-rijtuigen type CM hebben het karakteristieke bruinrood van de jaren zestig en verschillende draaistellen. De 215 mm lange rijtuigen zijn op schaal en hebben een zijgang met acht coupés, latere exemplaren hadden negen compartimenten. Bijde ramen zijn de handels van de stoomverwarming te zien, de bagagerekken zijn van geëtst metaal en de binnendeuren hebben metaalkleurige klinken. De uitgetrokken rubberen balgen sluiten bij gebruik van kortkoppelingen goed aan. Metalen onderstel met doorgaande stoomleiding, de buffers zijn verend. Rijtuig CM 2201 heeft zogeheten 'Berlijnse' (Pruisische) draaistellen (DK-876105, € 95, tp. III), het andere met nummer CM 2197, houten draaistellen (DK-876103, € 95, tp. III).-SF »



Faller

N. Het voorbeeld van het uit de middeleeuwen daterende stadshuis met aangebouwde schuur staat in Neurenberg. Tot de eerste verdieping is het gebouw in natuursteen opgetrokken, daarboven in vakwerk. De lasercut bouw-kit heeft een bodemmaat van 9,8 x 8,3 cm, de 13 cm hoge achtergevel heeft alleen vanaf de derde etage enkele ramen. In de rechter zijgevel is achter de aan-gebouwde schuur een toe-gangsdeur opgenomen (232169, € 25,99, tp. I).-DH

‹ FALLER: hoog woonhuis, schaal N.



BRAWA: twee DRG-varianten van de Pw4ü Pr16.

Brawa

H0. De bagagerijtuigen type Pw4ü Pr16 van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft zijn in twee verschillende kleuren opnieuw uitgebracht. Een is gespoten in donker violet (45428, € 105,90, tp. II) en is daarmee bestemd voor de vooroorlogse Rheingold die Nederland als beginpunt had. De luxe trein reed vaak met deze bagagerijtuigen als eerste en laatste wagen. Voor degenen die eerder de Rheingold-set aanschaften een mooie gelegenheid om de trein te completeren. Het tweede, eveneens 213,7 mm lange model heeft een afwijkende bruine kleur en is eveneens van de Reichsbahn en niet van de Pruisische staatsspoor-wegen (45425, € 105,90, tp. II). Beide hebben kort-koppelingen en interieur.-GF

Igra

H0. Het 260 mm lange vierassige D-treinrijtuig type Bp van de ČSD is in de authentieke kleur groen gespoten en voert de juiste opschriften. Het betreft een oorspronkelijke Bai die in 1983 een andere aanduiding kreeg. Veel onderdelen zijn voor zelfmontage bijgevoegd. De rijeigen-schappen zijn door de toegepaste ophanging van de draaistellen uitstekend (97110043, € 66, tp. IV). Verlichting kan naderhand worden in-gebouwd.-SF



IGRA: ČSD Bp-rijtuig.

Herpa

H0. De schaal waarin modelvliegtuigen worden uitgebracht, past meestal niet bij die van de modelbaan of het diorama. De in Zürich gestationeerde Cessna 172 Skyhawk van Swiss Flying Club met registratie HB-CQM is door het formaat van het voorbeeld in 1:87 beschikbaar. De lengte van het toestel is 9,5 cm (019446, € 34,95, tp. VI). Belgische modelspoorders zullen content zijn met de VW T6.1 personenbus van de politie in Voeren (097468, € 24,95, tp. VI). De grijze Mercedes-Benz Actros L rijdt met de nieuw ontwikkelde drieassige bulktrailer (316545, € 39,95, tp. VI). De trailer is met witte opbouw en rood chassis ook los leverbaar (077057, € 18,05). De in Rijnsburg gevestigde bloemengroothandel J.M. Driebergen beschikt over de nieuwe DAF XG+ (315296, € 47,95, tp.VI), de XG+ komt ook in de uitvoering met een grootvolume trailer van Jozef Hermans (953467, € 51,95).-DH



1.



2.



3.

1. HERPA: Cessna 172 HB-CQM.

2. HERPA: VW T6 politie Voeren.

3. HERPA: DAF XG+ van J.M. van Driebergen.



SCHUCO: Duitse nutsvoertuigen en THW.

Schuco

H0. Door wijzigingen in de productie worden de volgende metalen H0-modellen eind dit jaar uitgebracht. Recent zijn enkele interessante sets uitgeleverd. DB Notfallmanagement bevat twee VW T5-bussen en vijf DB-medewerkers, gehuld in oranje werkkleding (45265 5500, € 34,90, tp. VI), DB Stukgoed een Mercedes-Benz LP 608, Hanomag F 55 en Volkswagen T2 (45265 5300, € 39,90, tp. IV). De set van het Duitse Technisches Hilfswerk (THW), vergelijkbaar met wat in Nederland de Bescherming Burgerbevolking was, bestaat uit een Landrover 88, Unimog 404 als mobiele werkplaats en Mercedes-Benz-truck type LG 315, alle in het karakteristieke blauw en voorzien van authentieke opschriften (45265 6000, € 39,90, tp. IV). De set nutsvoertuigen bevat een VW T2, Unimog 404 en Mercedes-Benz L322 met watertank. Zoals alle Duitse nutsvoertuigen zijn deze oranje (45265 5600, € 34,90, tp. IV).-SF »



SCHUCO: DB-stukgoed en DB-crisismanagement.



KM1: Ardelt 57t stoomkraan.

KM1

1. De zesassige, 106 ton zware, in 1949 door Ardelt aan de DRG afgeleverde stoomkraan, heeft een hefvermogen van 57 ton. Bij het overbrengen van de kraan - met maximaal 80 km/h - moest alleen de schoorsteen worden afgenomen. De uit messing en hoogwaardige metalen gebouwde kraan met schutwagen hebben kogelgelagerde assen. Het rijden en draaien van de kraan, de kraanarm en het hijsblok zijn met de verlichting en de rook met dynamische uitstoot digitaal aan te sturen. Handmatig kunnen deuren worden geopend en de kraansteunen uitgedraaid en gezekerd. De schoorsteen is afneembaar. Lengte met schutwagen 706 mm, gewicht 5 kg, minimumradius 1020 mm (€ 5999 / fine scale wielen € 6159, tp. II-III-IV).-DH

AB-Modell

Nm. De vierassige RhB-bagagerijtuigen serie D 4210-4213 reden vanaf 1960 in treinen met rijtuigen type EW I. Het uit nieuwzilver vervaardigde kleinseriemodel heeft in 3D geprinte onderdelen en MicroTrains-koppelingen en verschijnt met witte opschriften uit de jaren 70 (Nm-112.5, € 279, tp. III) en met het gele RhB-logo (Nm-112.4, tp. IV). Per model zijn vier wagennummers beschikbaar.-RB



AB-MODELL: RhB-bagagerijtuig D 4212 met witte opschriften.



PB MODELS: ‘Wadloper’ DH1 zonder baanschuivers.

PB Models

H0. Door een productiefout in de bedrukking van de kappen is de uitlevering van de ‘Wadloper’ DH1 vertraagd. De inmiddels uit China ontvangen nieuwe kappen worden in Nederland met die van de eerder geleverde modellen omgewisseld zodat na de DH2 nu ook de DH1 op de modelbaan kan worden ingezet. De techniek van de DH1 is gelijk aan de DH2. Het motorrijtuig is leverbaar met of zonder baanschuivers, voor zowel het twee- als het drierailsysteem, analoog (€ 328,95), digitaal (€ 368,95) en met sound (€ 458,95). Op de uitvoering afgestemd interieur, twee antislipbanden, minimum boogstraal 358 mm. In Railhobby 463 kunt u de DH1 in een Uitgelicht tegemoetzien.-DH



EXACT-TRAIN: Frico-wagen.

Exact-Train

H0. De tweeassige NS-wagen type CHGZ met het opschrift Frico is onberemd. Het heeft de juiste opschriften en kleuren, waaronder het lichtgrijze dak. Diverse details zijn apart aangebracht (EX23401, € 52,95, tp. IIIb). Verende buffers en te openen schuifdeuren hebben ook de wagens Gm39 die zijn geïmmatriculeerd bij de Deutsche Bundesbahn en in gebruik zijn bij Persil (EX23400, € 52,95, tp. III) en Maggi (EX23402, € 52,95, tp. IV). De bruin gespoten wagens zijn eveneens een getrouwe kopie van het voorbeeld, de Persil-wagen is ingebracht in de Europ-pool. Dit materieel werd vanaf 1949 gebouwd. De modelversie van de ČSD staat op de rol. De hier genoemde wagens hebben een l.o.b. van 116 mm.-GF



EXACT-TRAIN: DB Gm 39 van Maggi en Persil.

Fleischmann

N. Van 1987 tot 1991 reed de Eurocity Frans Hals (EC 26/27) van Amsterdam naar München v.v. en tot 2000, het jaar van de introductie van de ICE, van Amsterdam naar Keulen v.v. (EC148/145). Met de set van vier rijtuigtypen die in deze EC reden, kan deze trein (deels) in schaal 1:160 worden samengesteld. In Nederland werd de Frans Hals door alle typen elocs getrokken, bij de DB stond vaak een 103 voor de trein (881915, € 209,90). Nieuw ontwikkeld is de ÖBB-eloc serie 1044 in de nieuwe kleuren (7560009, analoog, € 199,90 / 7570009, sound, € 324,90). In Railhobby 463 nemen we dit model nader onder de loep.-TO »



FLEISCHMANN: rijtuigen EC › Frans Hals.



PETER'S MODELBOUW: DRG Saksische PwPost(i)SA-17.

Peter's Modelbouw

H0. De tweeassige bagagerijtuigen type Pw(i)SA-17 kregen een postcompartiment. Als voorbeeld voor het model diende de bak van een dergelijk rijtuig dat in 1917 door de Waggon- und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft vormals Busch in Bautzen aan de Saksische spoorwegen werd geleverd. De wagen overleefde de oorlog en kreeg in 1958 bij de Reichsbahn het nummer 730-230. Elf jaar later ging het in Gera buiten dienst en overleefde in Großenhain waar de bak, met die van twee Pruisische en een Württembergisch bagagerijtuig, als magazijn diende. De Duitse museumclub ISEG, die zich inzet voor het behoud van waardevol historisch spoorwegmaterieel, ontfermde zich in 2014 over de restanten en bracht de bak over naar het terrein van de Döllnitzbahn (Oschatz-Mügeln). Daar werd het uiterlijk opgeknapt. De voorbeeldgetrouwe modellen zijn gemaakt met 3D-printtechniek, aangevuld met metalen en messing onderdelen en zijn als tijdperk I-, II- en III-rijtuig met of zonder postcompartiment leverbaar (bouwkit € 275, gebouwd € 450). Op verzoek zijn RP25-wielen mogelijk.-SF

Märklin

H0. In 1959 sloten Volkswagen en DB een overeenkomst voor het vervoer tussen de autofabrieken. Op twee-aan-twee kortgekoppelde omgebouwde rongenwagens type Rm(r)so 31, werden in zes gestandaardiseerde bakken 36 motoren of 96 versnellingsbakken vervoerd. Vanaf 1966 reden de bakkenwagens Laabs voor het eerst tussen Hannover en Wolfsburg, Emden en Ingolstadt, alsmede tussen Kassel-Baunatal en Emden, Wolfsburg en Ingolstadt en later ook Brussel. Vanaf 1970 kwamen daar Salzgitter, Neckarsulm, Stuttgart en Osnabrück (Karman) bij. De kortgekoppelde Laabs zijn beladen met zes geel en grijs gespoten kunststof containers (46661, € 94,99, tp. IV).-SF

De tweeassige DB-autotransportwagens type Laaes zijn kortgekoppeld en beladen met acht VW's 1500 en 1600 van Brekina. Het bovendek is beweegbaar. Lengte 253 mm (46129, € 149, tp. IV). De 229 mm lange DB-rongenwagen type Res 687 heeft beweegbare rongen (47129, € 49,99, tp. VI).

Z. Om het 50-jarig bestaan van de Märklin Mini-Club op te luisteren, is de Zwitserse 'Krokodil' Ce 6/8 III in beperkte oplage met een platina coating uitgebracht. De 91 mm lange loc is gemaakt van brons, is rijvaardig en wordt geleverd in een houten kistje (88569, € 579, tp. VI).-GF



MÄRKLIN: Laabs met VW-containers.



MÄRKLIN: DB autotransportwagen Laaes en Res.



MÄRKLIN: 'Krokodil' met platina coating, schaal Z.

Piko

G. De eerder uitgebrachte tenderloc BR 64 is beschikbaar als DR 64 211. Van het goed gedetailleerde model kan de rookkamerdeur worden geopend. De loc is voorzien van een rookgenerator (37214, € 770, tp. III).
H0. Het 100,3 cm lange, vijfdelige treinstel BR 440 van DB Regio kan naderhand van een sounddecoder worden voorzien (21627, € 275, tp. VI). Bij NS is de Fyra taboe, maar op de modelbaan kan deze nog wel worden ingezet. Een complete trein is te formeren met de zes verschillende ICR-modellen in Fyra-design (met opschrift Fyra: 97635, 1e klas / 97638, 2e klas / zonder opschrift: 97634, 1e klas / 97637 & 97639, 2e klas / 97636, 2e klas/bagage, € 61,99 per stuk, tp. V). SBB-motorrijtuig RBe 4/4 1434 met oud logo en rode fronten is voorbereid voor de inbouw van een sounddecoder (96822, € 350) en kan met stuurstandrijtuig BDt EW II met oude logo en groen front (96753, € 160, tp. IV) worden ingezet.
N. In schaal 1:87 was het model er al, maar nu kunnen ook N-spoorders de gele ex-NS Strukton-dieselloc 302328 op hun modelbaan inzetten (40446, € 228, tp. V). Het assortiment NS-elocs serie 1100 is uitgebreid met de 1136 met botsneuzen en geschilderd in de laatste kleuren. Beide locs kunnen door de NEM 658 PluX12-connector later worden gedigitaliseerd (40376, € 240, tp. IV).-TO



PIKO: DR-tenderloc BR 64, schaal G.

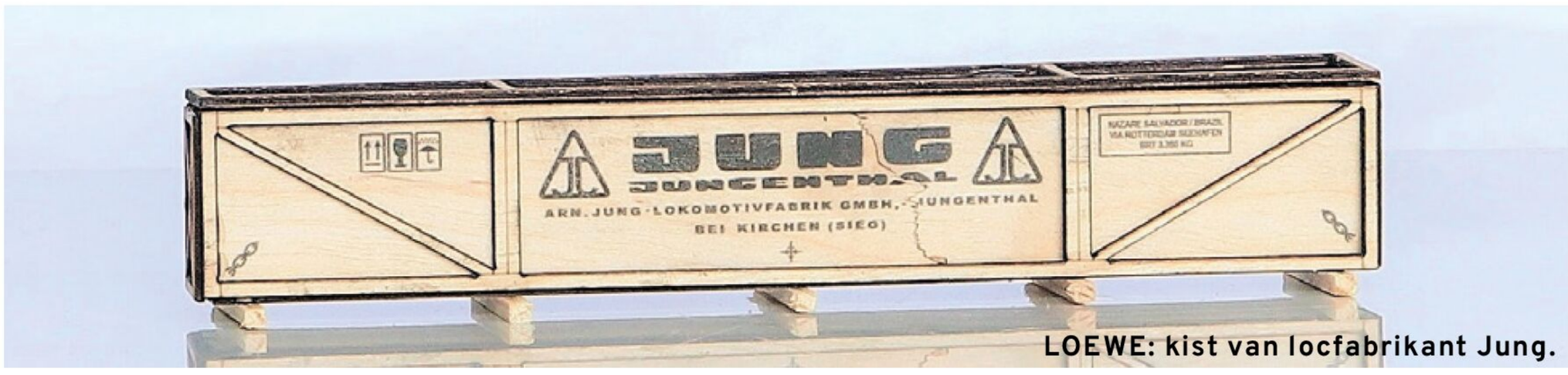


PIKO: ICR-rijtuigen 1e en 2e klas in Fyra-design.



PIKO: NS-eloc 1136 met botsneus, schaal N.


PIKO: Fyra-rijtuigen.



LOEWE: kist van locfabrikant Jung.

Loewe

H0. De Kleine Benelux in Meppel heeft Loewe laadgoed in zijn assortiment opgenomen. De eerste levering was bij het ter perse gaan van deze Railhobby nog onderweg uit Coburg, maar toch konden we het eerste model tegen het licht houden. Overigens zet Loewe bij de lasercut gesneden producten medewerkers van een Duitse sociale werkplaats in. De grote (scheeps) kist van locomotieffabrikant Jung uit Jungenthal komt met de authentieke opschriften overtuigend over (2250, € 18,90, tp. IV).-GF »



TILLIG: loc 10 van de steenkolenmijn Anna.

Tillig

H0. Elna-loc 10 van de steenkolenmijn Anna uit Alsdorf is voorbereid voor het plaatsen van een geluidsdecoder en een rangeerkoppeling. Diverse losse onderdelen zijn meegeleverd. Hoewel een Nederlandse tekst ontbreekt, verdient de handleiding een plus (72026; € 381,70, tp. VI).
TT. Zowel de Vectron Dual Mode BR 248 in de uitvoering van de Mindener Kreisbahnen (04866, € 213,30, tp. VI) als de Taurus 1216 902-7 van de Tsjechische spoorwegen (ČD) (04974; € 230,80, tp. VI) beschikken over kortkoppelingen en een NEM-decoderaansluiting. De 220 mm lange DB BordBistro ARkimbz 266.5 (16216; € 59, tp. V) en eerste klasse rijtuig Aimz 261.7 rijden kortgekoppeld (16217).-RB





BUSCH: Land Rover Discovery en Mercedes-Benz O 3500.

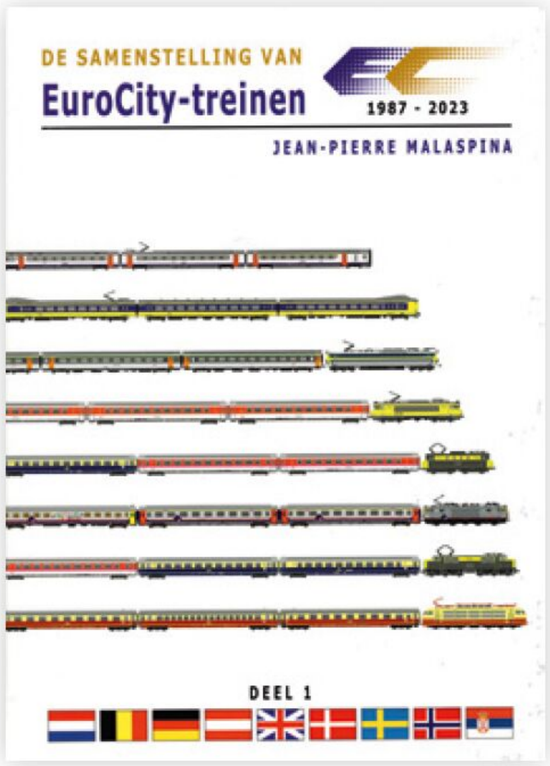


BUSCH: afvalcontainers.

Busch

H0. Met de twee afzetbakken, het tuinafval en de oprijplanken kan de man met de kruiwagen aan de slag (7939, € 16,99). Van de aan 29 passagiers plaats biedende Mercedes-Benz O 3500 zijn tussen 1949 en 1955 2644 stuks gebouwd. De touringcar van Halver uit Noordrijn-Westfalen werd voor meerdaagse reizen ingezet; de bagage ging mee op het imperiaal (41023, € 23,99, tp. III). Op de succesvolle, in 1989 geïntroduceerde Land Rover Discovery, volgde in 1998 een herziene serie. In model is de 4WD verkrijgbaar in bruin (51903, € 21,49, tp. IV-V) en blauw (51904).-DH //

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



De samenstelling van EuroCity-treinen

Deel 1, 1987-2023

Door Jean-Pierre Malaspina, uitg. Lycka till Förlag, formaat 22,6 x 36 cm, 312 blz., enkele foto's, diverse afbeeldingen, 890 tekeningen, hardcover, ISBN 978-94-9204-061-9, € 49,90.

Regelmatig schrijven we in Railhobby over treinsamenstellingen, van vaak grensoverschrijdende treinen. In 1987 ging de EuroCity (EC) van start. De Franse auteur Jean-Pierre Malaspina schreef met zijn Duitse vriend Martin Brandt al eerder boeken over EC's, feitelijk de opvolger van de TEE, maar nog niet hoe de treinen zijn samengesteld. Deze uitgave brengt daar verandering in: alle treinen (42 vooral internationale verbindingen) in het nu behandelde deel van Europa zijn opgenomen. Het is een bijzonder boek, waarin, behalve het in het Nederlands vertaalde voorwoord, weinig valt te lezen. Van alle treinsamenstellingen is een tekening in schaal 1:1000 opgenomen, met per twee pagina's zes tot acht treinen. Kaartjes geven informatie over de route die ze reden; de koersborden zijn klein afgedrukt. Bij de tekeningen, maar ook in tabellen achterin het boek, zijn de namen van de treinen terug te vinden. Bij elk rijtuig staat het type aangegeven, zodat de modelspoorder kan nagaan of de trein in model realiseerbaar is. Bij treinen van en naar Nederland de curieuze vermelding van de EC's 62/63 (Benjamin Britten) en 67/66 (Admiraal de Ruijter), die tot 1988 met drie ICM-treinstellen als boottrein tussen Amsterdam en Hoek van Holland reden. In het nog te verschijnen deel 2 komen EC's uit andere landen, zoals in Oost-Europa, aan bod.-TO



De Nieuwe Blauwe Tram

Deel 6 - Naar de bollen met de tram

Door Wim Beukenkamp en enkele co-auteurs, uitg. SDNBT, formaat 30 x 21 cm, 64 blz., veel foto's, meest zw/w, ISBN 978-90-8301-755-6, € 17,95 (€ 23,70 incl. porto).

In de Stuurstand van Railhobby 448 (mei/juni 2022) werd de stichting De Nieuwe Blauwe Tram genoemd, waar men bezig is met de reconstructie van het tweelingtramstel A619/A620 uit 1932. Van de befaamde Blauwe Tram is het meeste materieel verdwenen. De stichting wil met de reconstructie en het uitbrengen van boeken de herinnering aan de Blauwe Tram levend houden. De opbrengst van de boeken komt ten goede aan het project. In het zesde deel van de boekenreeks - met een voorwoord door Arie van Eck, burgemeester van Hillegom - wordt de geschiedenis van de tramlijn door de Bollenstreek belicht. Uit de beginperiode blijken nog heel wat foto's te bestaan, waarvan een deel niet eerder is gepubliceerd. Belicht wordt de periode van 1880 tot 1909 van de NZHSTM. In de periode 1909-1932 vindt de elektrificatie plaats en maken stoomlocs plaats voor moderne elektrische trams. In 1949 valt het doek voor de lijn. De tien tweelingtrams worden elders ingezet, tot ze in 1961 naar de sloper verdwijnen. Het lezenswaardige boekje geeft een goed beeld van de Bollenlijn Haarlem-Leiden. Een kaartje toont alle haltes. Zowel deze als de vorige uitgaves zijn verkrijgbaar bij boekhandels, zeker in het voormalige werkgebied, of te bestellen via www.denieuweblauwetram.nl.-TO //

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



1.

Deel 2 van 2

Restauratie TREINSTEL 252 AFGEROND

DEEL 2: DE PERIODE VANAF 2008

In Nederland bevindt zich een treinstel uit 1938: de 252, als enig overgebleven vertegenwoordiger van de eerste grote serie elektrisch stroomlijnmaterieel van NS. Op 15 mei 2023 was het 85 jaar geleden dat het stel in dienst kwam. In Railhobby 460 keken we terug op de 252 tot 2008, nu komen de jaren daarna aan bod.

In april 2008 vertrok de 252 onder grote belangstelling naar SFW Schienenfahrzeugwerk (SFW) in Delitzsch bij Leipzig voor de casco- en draaistelrevisie. Het interieur, inclusief plafonds, wandbekleding en toiletinrichtingen, was door de Stibans-vrijwilligers verwijderd, geïnventariseerd, gedocumenteerd en opgeslagen. Na het strippen tot op het stalen casco zijn slechte stukken plaatwerk vervangen, buitenschuifdeuren, klapdeuren en draairamen gerepareerd en gangbaar gemaakt. Het treinstel is vervolgens in- en uitwendig gestraald en geconserveerd.

De 252 is daarna geschilderd in de afleveringskleuren en de ramen werden teruggeplaatst. Ook de stroomafnemers, draaistellen en koppelingen zijn in Duitsland gereviseerd. De restauratie van het interieur was inmiddels in voorbereiding. Alle in de loop der jaren verzamelde onderdelen zijn bekeken op bruikbaarheid. De vierde fase betrof de technische revisie.

FASE 3

De restauratiefases 1 en 2 zijn begin 2010 afgerond. Daarna zou SFW beginnen aan fase 3, maar na de

komst van een nieuwe bedrijfseigenaar wilde men niet meer aan historisch materieel werken. Daarom besloot het museum de fases 3 en 4 in eigen beheer uit te voeren, waarbij wordt gestreefd het in- en exterieur van de 252 terug te brengen naar de staat van indienststelling. Om de 252 rijvaardig toegelaten te krijgen op het Nederlands spoorwegnet moeten moderne technieken zoals ATB worden ingebouwd. De restauratie is gericht op inzet op het landelijk spoorwegnet en op een aanzienlijke levensduurverlenging. Overigens werd het definitieve besluit tot rijvaardig herstel telkens uitgesteld. Tijdens de lange looptijd van het project veranderden de technische eisen regelmatig en daarmee ook het kostenplaatje. Bij de werkzaamheden is rekening gehouden met rijvaardige inzet. Indien het stel onverhoopt, bijvoorbeeld om budgettaire redenen, toch niet dienstvaardig zou worden, dan moet het in technisch opzicht geschikt zijn om, gesleept door Mat '46 of Mat '54, reizigers te vervoeren.
Al met al is het een uniek project. De meeste treinen waren compleet en soms rijvaardig toen ze in de collectie van het museum werden opgenomen. De 252 was verre van compleet toen het in handen kwam van de Stibans. Omdat er op diverse plekken door verschillende mensen werd gewerkt, was het lastig het overzicht te behouden. Naast het casco treinstel waren er een enorme hoeveelheid onderdelen en duizenden tekeningen. Succes met de puzzel, maar het is gelukt.
In februari 2011 kwam de 252 terug in Nederland en is hard gewerkt om het stel verder op te bouwen. Vanaf 2021 raakten de werkzaamheden in een stroomversnelling en werkten niet alleen vrijwilligers, maar ook professionele krachten aan de trein. Het museum leverde de faciliteiten zoals ruimte en mankracht, maar de fondsen komen, zoals afgesproken, van de Stibans met ondersteuning van de Vrienden van het Spoorwegmuseum. Met het doel de 252 in mei 2023 rijvaardig te presenteren. »


2.


3.

ALLE EMAILLEN BORDJES ZIJN GEPLAATST


4.

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

1. De kale CDk-bak bij SFW Delitzsch. Slechte stukken plaatwerk zijn vervangen en een beschermende grondlaag is aangebracht, 12 juni 2009.
2. Een kale bak aan de binnenzijde. Door het ontbreken van de vloer zijn de nieuw aangebrachte pijpen voor de bekabeling zichtbaar.
3. De BCk-bak in de spuitcabine. Het rood van de biezen wordt ruim bemeten aangebracht, 10 november 2009.
4. Treinstel 252 staat opgebokt in Blerick, 6 augustus 2022.



5.


6.


7.

VERRICHTE WERKZAAMHEDEN

• 2012: Het laten maken van kabelbomen, revisie van ventilatoren, motorgeneratoren en compressoren.
• 2013: Het treinstel is van het Spoorwegmuseum in Utrecht naar Blerick overgebracht. Hier is een begin gemaakt met de aanleg van de bekabeling, het monteren van grote componenten onder de trein, het leggen van het eerste deel van de vloer en het monteren van de doorgaande remleiding ten behoeve van het eventuele vervoer van het treinstel.
• 2014: De vloer is afgemaakt zodat veilig door de gehele trein kan worden gelopen. De kanalen voor warme lucht zijn aangelegd en de rijweerstanden schoongemaakt en gemonteerd. De banken zijn door een externe partij bekleed.
• 2015: De plafondframes zijn ingebouwd en de warme luchtkanalen/verwarmingskokers verder afgemaakt. De koven om de verwarmingskokers zijn gebouwd, de tussenschuifdeuren opgeknapt en geplaatst, de rijcontrollers krijgen een opknapbeurt en begonnen is met de cabine-inrichting. De zijwanden zijn geïsoleerd en de eerste linoleumvloerbedekking is gelegd.
• 2016: Doordat in de loods in Blerick asbest is aangetroffen moeten de werkzaamheden worden stilgelegd. Wel kan aan de andere rijcontroller worden gewerkt en zijn de vervolgwerkzaamheden voorbereid.
• 2017: De asbestproblematiek speelt nog steeds, er is beperkte toegang tot de hal waar de 252 staat, maar de onderdelen zijn niet toegankelijk. De cabine-inrichting is met de inbouw van meters en rijcontrollers afgerond. Voor de verwarmingskoffers zijn ontwerptekeningen gemaakt zodat de benodigde onderdelen daarvoor kunnen worden geproduceerd.
• 2018: De onderdelen zijn weer toegankelijk waardoor er weer voortgang is. De wandpanelen voor de tweede klas zijn besteld. Voor het monteren van de houten raamlijsten zijn de ramen verwijderd; de draairamen zijn gangbaar gemaakt. De plafondbeplating in de tweede klas is geplaatst, net als de eerste bankzittingen. De eerste coupés zijn gereed. De verwarmingskoffers zijn opgebouwd en aan de buitenzijde alle emaillen bordjes geplaatst.
• 2019 en 2020: De asbestproblemen zijn nog niet opgelost en de onderdelen niet bereikbaar. Wel kunnen alle schortplaten worden schoongemaakt, gerepareerd, geconserveerd en gemonteerd. De verwarmingskoffers staan klaar voor montage. Er wordt gewerkt aan de ramen in de derde klas. Voor de interieurbekleding worden kleuranalyses van alle onderdelen van het interieur gemaakt. In de tweede klas worden de bagagerekken aangebracht.
• 2021-2023: Er kan weer aan het interieur worden gewerkt. Nadat de plafonds van de balkons en de cabines grijs zijn geschilderd wordt daar isolatiemateriaal en kippengaas aangebracht zodat de laatste dakframes konden worden gemonteerd. Gelijk met de



8.

zijwandplaten boven de ramen zijn de noodrembakken aangebracht. Alle dakplaten zijn gemonteerd en in China is een betaalbare wandbekleding gevonden die tegen het houtwerk wordt gelijmd.

PROEFOPSTELLING

Om te kijken of het meubilair zou passen zoals bedoeld, is van enkele banken een proefopstelling gemaakt om te bepalen waar eventuele sparingen moeten worden opgevuld, de bagagenetten goed boven de banken zitten en deze goed kunnen worden vastgezet. De zittingen en rugleuningen zijn door een stoffeerderij voorzien van nieuwe bekleding. De 252 krijgt een omroepsysteem waarvoor voor de bekabeling van de speakers pvc-buizen zijn gelegd. Dit is niet conform het origineel, maar nodig om het stel met ander materieel in te kunnen zetten. De vrijwilligers zijn dagenlang bezig geweest met poetswerk van tafelranden, vloer- en wandroosters, raamlijsten van het toilet en de aluminium vloerplinten. Diverse onderdelen, zoals de tafelsteunen, zijn gestraald en geschilderd. Ook de luchtcomponenten zijn zo behandeld. Daarnaast zijn, conform de technische tekeningen, de kabels voor de treinverlichting en de karakteristieke in/uit-bordjes getrokken. In het Spoorwegmuseum zijn de elektrische onderdelen gereviseerd. Medio 2022 werd het stel opgebokt zodat aan de onderzijde kan worden gewerkt.

ONDER HOOGSPANNING

Op 13 mei zou het treinstel door de 273 en 386 naar het Spoorwegmuseum worden overgebracht, maar problemen met een glijlager gooiden roet in het eten. Een tweede poging op 21 mei was succesvol. Het »



9.

5. De binnen- en buitenvouwbalg zijn in Delitzsch gereviseerd. In Blerick zijn de vele emaillen borden weer aangebracht, 20 oktober 2018.

6. In Blerick zijn de werkzaamheden voor de binnenzijde afgerond. De vloer is gelegd en aan de zijkanten zijn de verwarmingskoven ingebouwd, 20 augustus 2015.

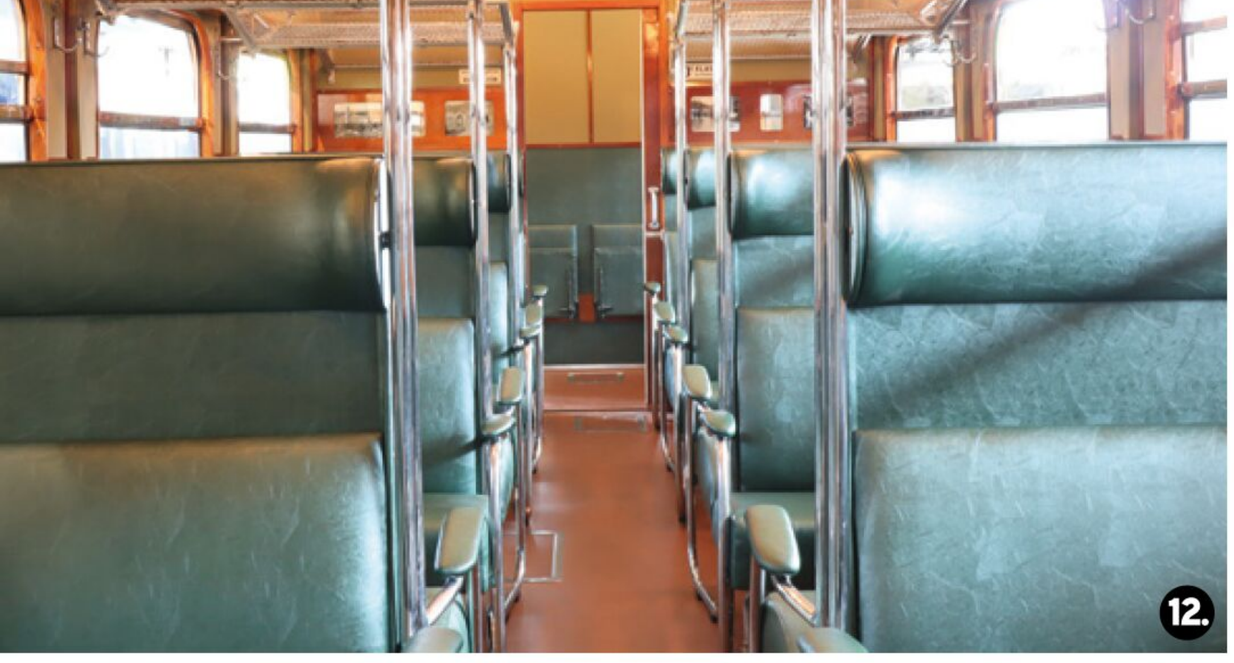
7. Op 28 november 2015 is de vloerbekleding aangebracht en zijn de verwarmingskoven uit het zicht verdwenen.

8. De plafondframes met isolatiemateriaal, vastgeklemd met kippengaas, zijn aangebracht. De zijwanden zijn verder afgewerkt.

9. De proefopstelling om te zien of alles past. De plafonds zijn inmiddels gereed, maar alles gaat eruit om de wanden te behangen.

stel is gereed voor de tentoonstelling en kan worden gesleept. Het is nog niet zelfstandig rijvaardig, dat bleek binnen het tijdsbestek te ambitieus, maar na de tentoonstelling zal verder worden gewerkt aan het daadwerkelijk rijvaardig maken.
Inmiddels stond het stel langer buiten dienst (55 jaar) dan het in dienst geweest is. Veel Stibans-vrijwilligers zijn al dertig tot veertig jaar met de 252 bezig. De twee artikelen in Railhobby bevatten slechts een korte weergave van het verrichte werk; feitelijk te kort om recht doen aan de enorme inspanningen. De presentatie in het museum is de kroon op het werk. Hulde aan alle medewerkers aan dit project! De 252 is het middelpunt van de grote expositie 'Onder Hoogspanning' ter gelegenheid van het in dienst komen van de elektrificatie van het middennet, 85 jaar geleden. Te zien t/m 26 november 2023 in het Spoorwegmuseum. //





10. **De 252 speelt de hoofdrol in de expositie 'Onder Hoogspanning' in het Spoorwegmuseum. (foto's 10 t/m 12 Ton Oosterom)**

11. **De cabine van de 252 na renovatie, 31 mei 2023.**

12. **De 3e klas met de bekende groene banken.**

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

OP = OP

WEBSHOP

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

RANGEERDER

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



GRATIS bij een all-in abonnement!
Kijk op pagina 52.



NIEUW

BOSUIL IN H0

Deze uilen zijn gemaakt en hand-beschilderd door Van Petegem Scenery. Een waar kunstwerk in schaal H0. Elk model is uniek. Er is een kleine oplage beschikbaar dus op = op. De set bestaat uit twee bosuilen.
Prijs: € 24,95.
Railhobby.nl/bosuil



STROOMLIJN OP HET SPOOR

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



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop
*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Voetgangersbrug in H0

ZELFBOUW MET HOUTEN ROERSTAAFJES

In een hoek van de modelbaan van Arie den Heijer liggen twee heuvels met daartussen een weg die naar de achtergrond voert. Om het verdwijnpunt van de weg te camoufleren, moet daar een voetgangersbrug komen. Een exemplaar met de juiste lengte bleek niet te vinden, zodat Arie voor zelfbouw kiest.



1.

De ingrediënten zijn simpel. Een roerhout voor verf van de bouwmarkt bleek als basis voor de brug de juiste lengte te hebben. Daarnaast heb ik stukjes hout gebruikt die ooit in een hobbywinkel zijn aangeschaft, een soort luciferhoutjes van 5 cm lengte, maar dan zonder kop. Lucifers van ongeveer deze lengte zijn ook bruikbaar. Tevens is een smal houten roerstaafje nodig, zoals ze in veel zelfbedieningsrestaurants worden gebruikt. Nadat ik een flink aantal houtstaafjes met een hobbymes doormidden heb gesneden, is hiermee het gehele roerhout aan één zijde volgelegd en zijn de houtjes met houtlijm vastgezet. Dit geeft later meer houvast aan de houtstaafjes die rechtop langs de zijkanten van de voetgangersbrug worden gelijmd. Aan één zijde van het roerhout worden de houtstaafjes exact gelijk gelegd met de zijkant van het roerhout; een extra roerhout is hierbij een handig hulpmiddel. Na drogen van de lijm worden de uitstekende delen met een Dremel met slijpschijf afgezaagd.

Opbouw

Om het geheel meer dynamiek te geven laat ik de zijkanten van de brug aan de bovenzijde vanuit het midden naar de beide landhoofden schuin aflopen. In het midden zijn de houtstaafjes 3 cm hoog, aan de

uiteinden 2 cm. Ik begin met de doormidden gesneden houtstaafjes van 2,5 cm lengte tegen de zijkant van de brugbodem te lijmen; zodra de hoogte meer moet zijn, ga ik verder met hele houtstaafjes. Het blijkt handig om een stuk of tien houtstaafjes als prefab tegen elkaar te lijmen en dat te laten drogen. Het prefab-proces wordt een aantal keren herhaald en als de voorbereide delen droog zijn, worden ze tegen de zijkant van de brugbodem gelijmd, net zoveel als nodig is.

Vormgeven

Als één zijde van de brug geheel met houtstaafjes is beplakt, trekken we vanuit het midden een lijn vanaf 3 cm hoogte naar beide uiteinden op 2 cm hoogte en zagen met de Dremel met slijpschijf het overtollige materiaal af. Afgezaagde stukjes hout met voldoende lengte kunnen aan de uiteinden van de andere kant van de brug worden hergebruikt. Daarna verloopt het proces identiek aan dat van de kant van de brug die gereed is.

Afbouw

Als de brug met zijkanten klaar is, komen de landhoofden waar de uiteinden van de brug op zullen rusten aan de orde. Twee kleine blokjes hout, waar steentjespapier op wordt gelijmd, zijn voldoende. De blokjes worden in uitsparingen in de 5 cm hoge modelheuvels van hardschuim geplaatst. Deze hoogte is perfect voor de brug en geeft voldoende ruimte voor een hoge vrachtauto. Het goed uitgevoerde baksteenpapier (A4, 297 x 210 mm) heb ik voor £ 3,31 besteld bij scalescenes.com. Het Britse bedrijf voert een breed assortiment met bij het metselwerk veel keuze in soorten en kleuren. Daar het als pdf wordt geleverd, is het na downloaden steeds opnieuw te »

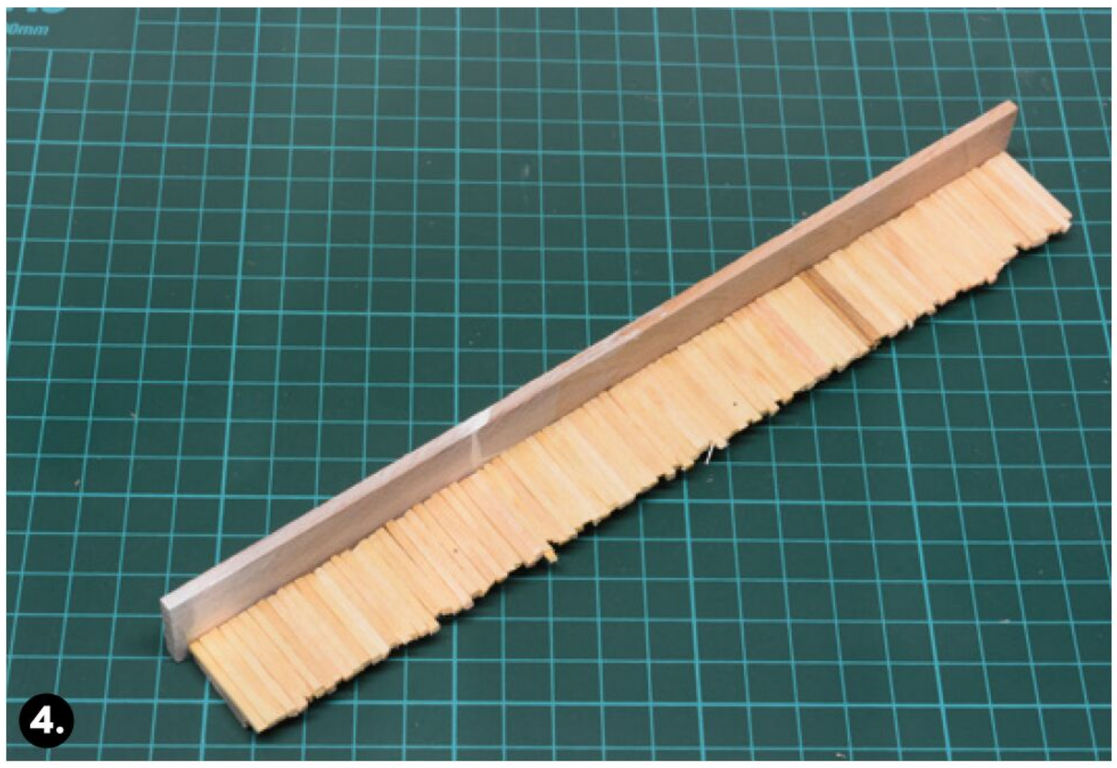
1. **De brug is ingepast in het landschap. Wandelaars kunnen hun tocht ongestoord voortzetten.**
2. **De benodigde materialen voor de voetgangersbrug.**
3. **Het doorsnijden en verlijmen van stukjes hout op de roerstaaf.**
4. **Met een extra roerstaaf worden de houtjes aan één zijde gelijk gehouden.**
5. **Met de Dremel worden de overstekende stukjes hout afgezaagd.**



2.



3.


4.

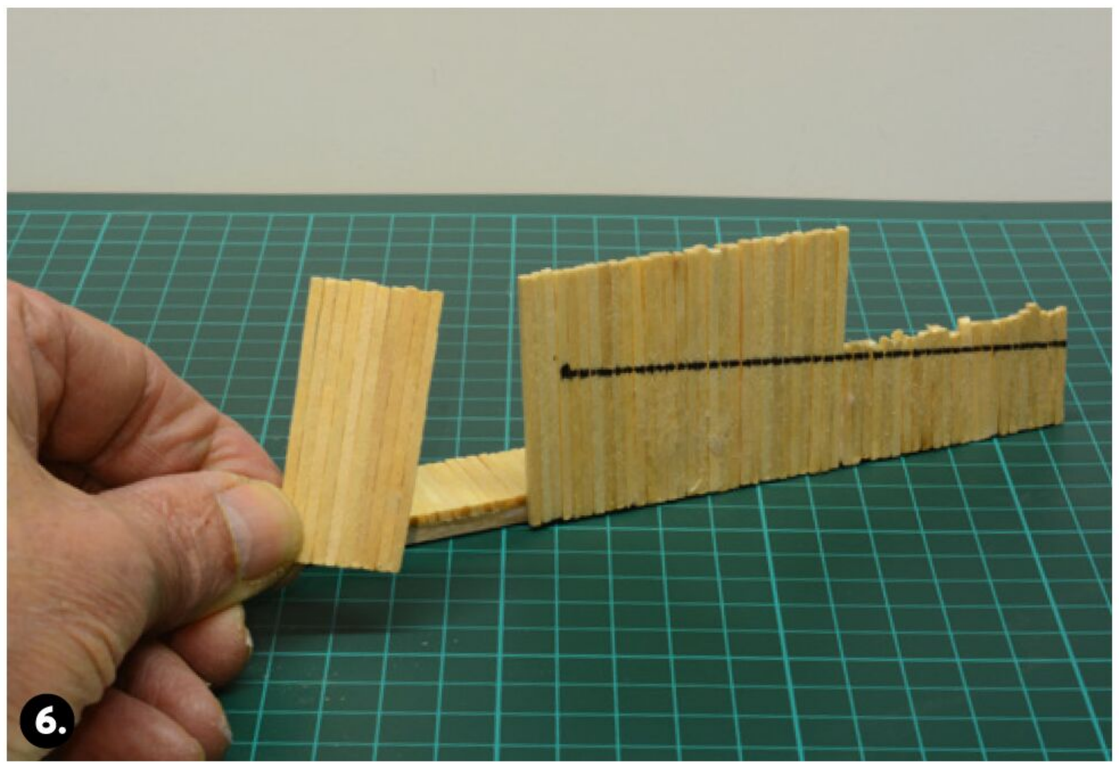


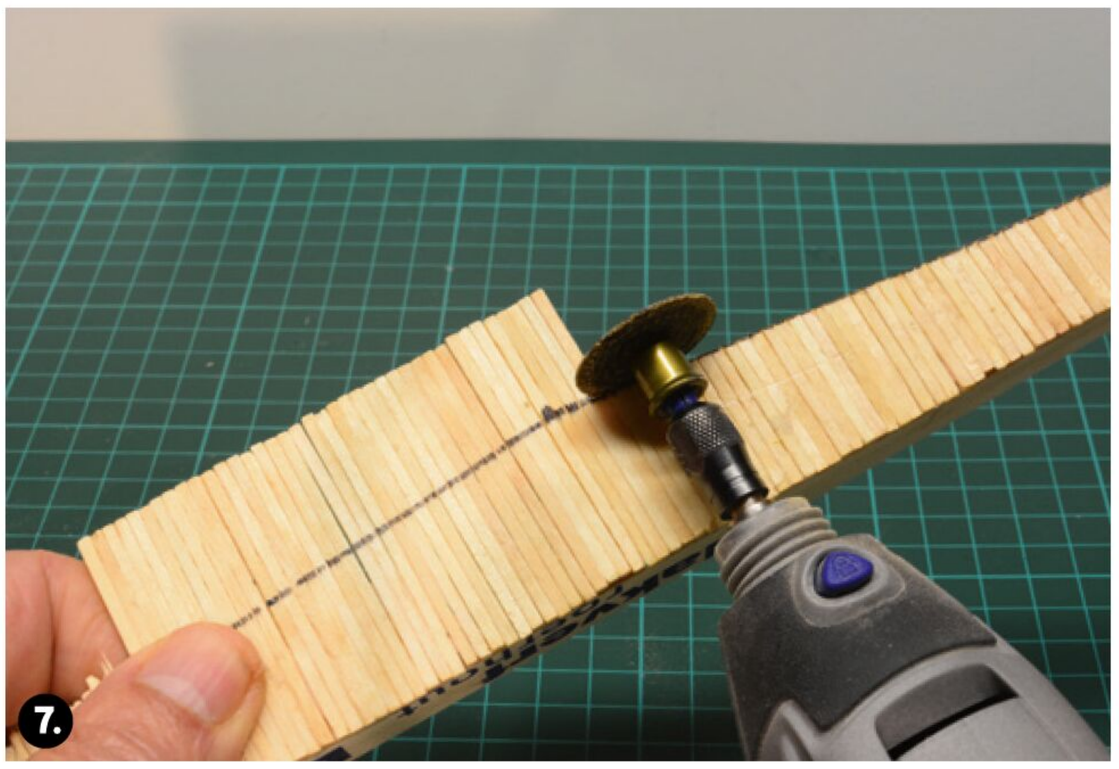
5.

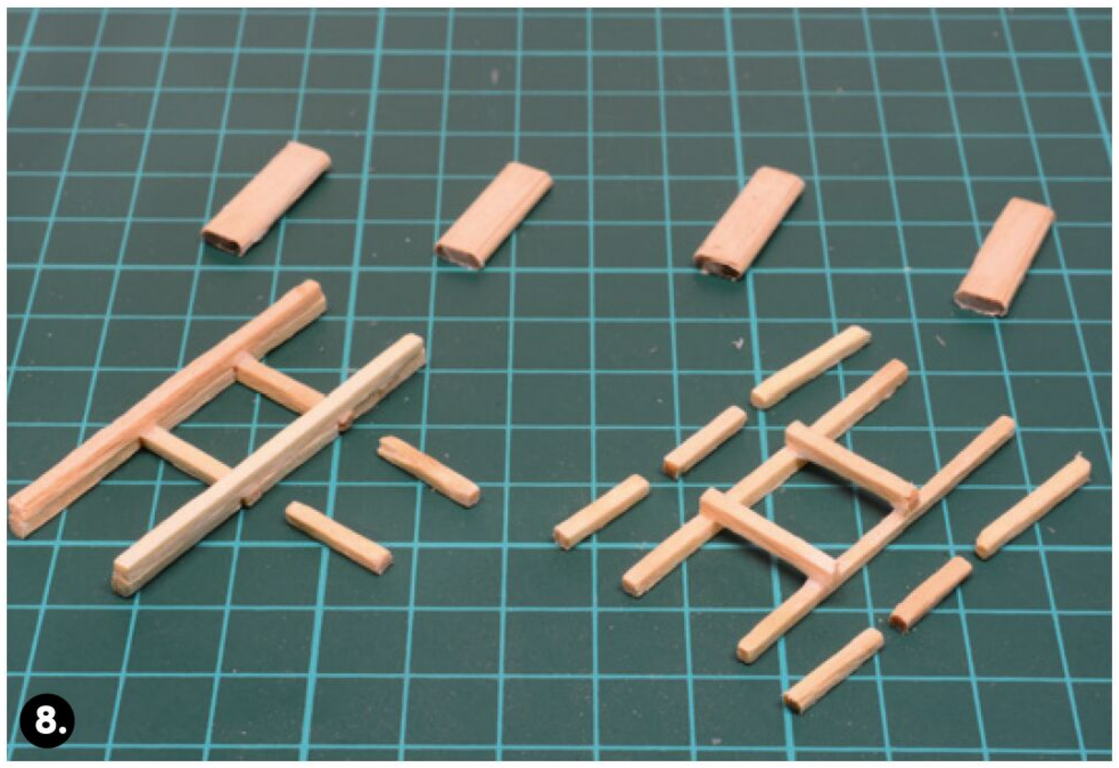
gebruiken. De stukken hardschuim op de foto's in dit artikel dienen slechts als hulpstukken tijdens de bouw van de brug. Op de modelbaan zijn ze niet gebruikt omdat daar de heuvels waar de brug op rust al aanwezig zijn.

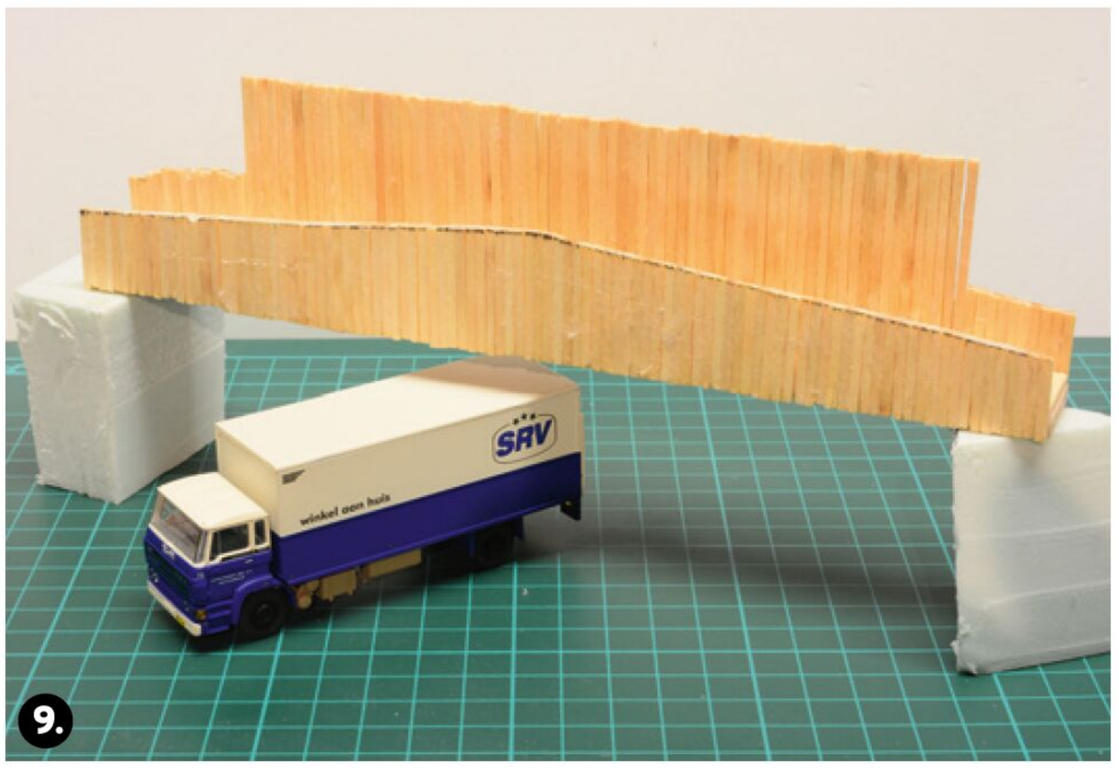
Pijlers

De brug krijgt twee schuin geplaatste pijlers, gemaakt van 5 cm lange houtstaafjes. Als fundament dienen stukjes roerstaaf, die iets breder zijn dan de pijler. Nadat ze grijs geschilderd zijn, lijken het betonnen sokkels. Ook onder het brugdek worden twee van deze stukjes roerstaaf gelijmd, maar deze blijven houtkleurig, net als de rest van de brug. De pijlers bestaan uit twee houtstaven, waarop twee dwarsverbindingen worden gelijmd. Omdat dit als brugsteun onvoldoende robuust oogt, vul ik de kant van de dwarsverbindingen op met op maat gesneden hout-


6.


7.


8.



9.


10.



11.

staaf, zodat een dubbele laag hout ontstaat en de pijlers er stevig genoeg uit zien. De onder- en bovenkanten van de pijlers worden met de Dremel schuin afgezaagd, zodanig dat de pijlers passen tussen de roerstaaf onder het brugdek en het fundament. Ik heb de pilaren iets schuin geplaatst, zodat de krachten die op het brugdek worden uitgeoefend, goed worden opgevangen. Bij verticaal plaatsen van de pijlers worden die uiteraard niet scheef afgezaagd.

Aankleding

Als afwerking heb ik bruine beits gebruikt, hoewel verf uit de modelbouwwereld ook goed bruikbaar is. Na plaatsing van de brug zijn de heuvels verder in vorm gebracht en voorzien van gras, bomen en struiken. Een wandelpad voert door de heuvels en over de brug en (Preiser-)wandelaars maken er dankbaar gebruik van. De herten aan de bosrand lijken zich daar weinig van aan te trekken. //

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

MATERIALEN

- **roerhout**
- **houtstaafjes lengte 5 cm**
- **stukjes hout voor de landhoofden**
- **baksteenpapier**
- **houtlijm**
- **bruine beits**
- **hobbymes**
- **Dremel met slijpschijf**

6. **Opbouw van de zijkant van de brug met vooraf verlijmde houtjes.**

7. **De zijkant van de brug wordt langs de lijn met de Dremel afgezaagd.**

8. **Het samenstellen van de pijlers. Door een extra laag ogen de staanders robuust.**

9. **Proefpassing van de brug op 5 cm hoog hardschuim, de vrachtauto past er goed onderdoor.**

10. **De brug met pijlers op het hardschuim.**

11. **De brug is geschilderd en op de landhoofden geplaatst.**

12. **Wandelaars maken dankbaar gebruik van de brug, links bij de bomen lijken de herten zich daar niets van aan te trekken.**

TEKST & FOTO'S: ARIE DEN HEIJER



Toen & Nu

NUMMERS

Nieuwe treinen van NS zijn tegenwoordig vaak genummerd in series die in een recent verleden voor ander materieel werden gebruikt. Toen & Nu van deze maand staat daarom een keer in het teken van nummers.

Op 19 april 2023 reed voor het eerst een ICNG in de reizigersdienst: treinstel 3222 dat via de HSL enkele slagen Amsterdam - Rotterdam maakte. Oudere lezers zullen bij het nummer 3222 waarschijnlijk eerder associaties hebben met een DH2-treinstel dan met zo'n nieuwe, door Alstom gebouwde Coradia Stream. De 3222, in juli 1985 door NS in dienst genomen, verwierf grote bekendheid door het groene uiterlijk uit de NoordNed-periode waarmee het jarenlang in het noorden van het land reed en ook enige tijd voor Veolia op de Maaslijn Nijmegen - Roermond actief was. Voor de nieuwe ICNG-treinstellen greep NS dus terug op de series die men eerder voor de motorrijtuigen DH1 en treinstellen DH2 had gebruikt (3100 en 3200). Bij de komst van SLT in 2008 zette NS een trend voort die feitelijk met SGM al was ingezet: het hergebruiken van series waarin eerder diesellocs dienst deden. De vierdelige SLT's waren in de serie 2400 genummerd, de zesjes in de serie 2600 (de beruchte 'Beelen'). Ook de later door Stadler geleverde Flirts kregen nummers van nog niet zo lang verdwenen diesellocs: 2200 (voor de driedelige treinstellen) en 2500 (voor de viertjes). Ook SNG werd voorzien van nummers die in een recent verleden NS-materieel hadden gesierd: 2300 (diesellocs) en 3000 (mP's) voor de drietjes; de vierdelige SNG-treinstellen zijn in de serie 2700 ondergebracht. Die serie is eerder gebruikt bij drie stoomlocomotieven die in 1877 door de HIJSM in dienst waren genomen. Ook nummers in de 3300-serie die NS

heeft gereserveerd voor de Benelux-ICNG's zijn eerder op stoomlocs te zien geweest.
Het lijkt vreemd nummerseries te hergebruiken, maar NS heeft het in het verleden bonter gemaakt. Er hebben heel wat treinstellen en locomotieven tegelijkertijd met dezelfde nummers gereden. Denk daarbij aan de elektrische 1200'en en de 'Hondekoppen' voor de Beneluxdienst of de vier TEE-treinstellen die net als de oudste serie elocs in de serie 1000 waren ondergebracht. Ook rangeerlocomotieven en elektrische treinstellen deden dienst met dezelfde nummers: 'Hippels' reden met nummers die ook op Plan T, diverse typen stroomlijnmaterieel en 'Hondekoppen' waren te vinden. De nummers van de 'Sikken' hadden een evenknie eveneens op stroomlijnmaterieel en 'Hondekoppen'. Deze situatie van dubbele nummers komt nu niet meer voor, maar voor velen is het toch even schakelen als het over een 2400 gaat: betreft nou het een dieselloc of een SLT? //

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS

1. 'Wadloper' 3222 in dienst van NoordNed met de gele 3211 in Roodeschool, 10 mei 2002.

2. De 'nieuwe' 3222 komt, gekoppeld met de 3133, op de eerste rit met reizigers Rotterdam C binnen, 19 april 2023.

3. Twee diesellocs waarvan de nummers nu voor Flirt 3-treinstellen worden gebruikt, rangeren op 28 september 1984 in Mijdrecht: 2245 en 2516.

4. Flirt 3 2516 van NS rijdt op 9 mei 2021 in de omgeving van Biezenmortel.



2.



3.



4.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 463, verschijnt begin september.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Baan in beeld: Kwidzyn
De Poolse modelbaan van Leszek Lewinski scoorde op On traXS 2023 hoge ogen.



Techniek: **Pec 952, deel 1**
De bouw door Peter Wijshake van postrijtuig Pec in H0.



Doen: **Villa Radenbosch**
Thonis van der Weel bouwt een Duits station als Nederlandse villa.



Historie: **Severn Valley Railway**
Het Spring Diesel Festival werd door veel lijndiesels opgeluisterd.

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

N 1:160

Nieuwe mal
2023



PIKO

Diesellocomotief NS 600

- Volledig nieuw ontwerp
- Filigrane, apart bevestigde handrails, opstaptreden en ladders
- Filigraan gegraveerde ventilatorroosters
- Glasheldere, vlakliggende ramen
- Verlichte lampen op de motorhuiven
- Wisselend wit/rood licht afhankelijk van de rijrichting
- Bij 40801: digitaal schakelbare verlichting in de machinistencabine

40800 Diesellocomotief NS 600, periode III 190,00 €*
40801 Diesellocomotief NS 600, periode III, 300,00 €*
incl. PSD XP S met PIKO TrainSound® *onboard*

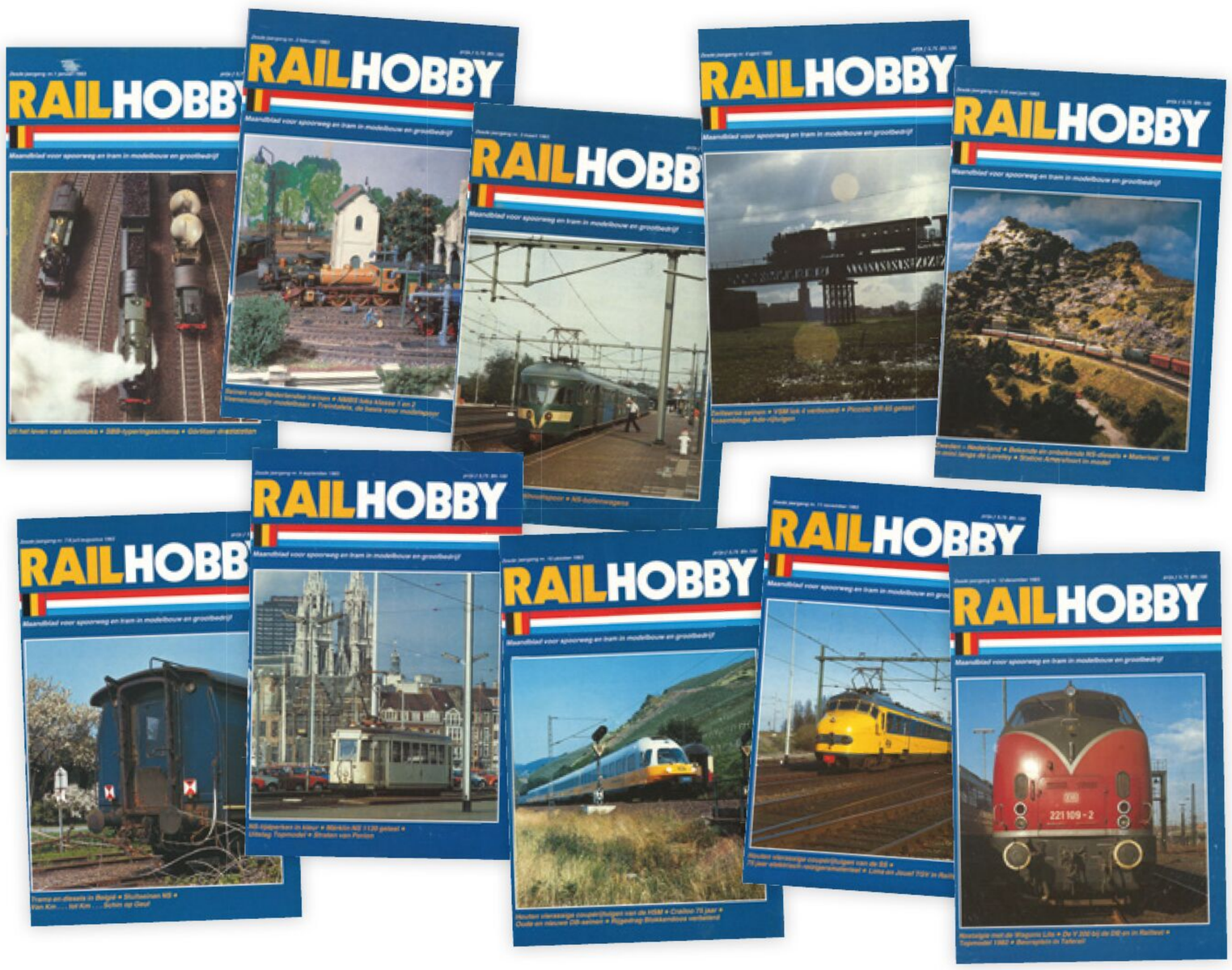
* Adviesverkoopprijs

Deze en andere noviteiten vindt u in de speciaalzaken en direct bij PIKO.
Scan nu de QR-code, download gratis onze actuele catalogi en ontdek alle PIKO noviteiten voor 2023

YouTube
www.piko.de

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1983 en vanaf 1988 tot heden.
Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 330 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 52 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

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 1983 en 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

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