Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, SEPTEMBER 2023 - NR 463 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

Véél model-spoor

UITGELICHT:
ICR stuurstand
Piko

DOEN:
Villa Radenbosch
Nederlands landhuis

SMALSPOOR
KWIDZYN
Polen anno 1968

RAILTEST: SUDEXPRESS EURODUAL



Historie: Severn Valley Railway
Spring Diesel Festival



Techniek: Pec 952
Zelfbouw postrijtuig in model

00463
140464
718836
8
BP

MINI WORLD ROTTERDAM



GEOPEND

GROOT-BRITTANNIË IN MINIATUUR

Met honderden inspiratiebronnen uit
Engeland, Wales en Schotland.

Ruim 190 m² aan miniatuur

Bewonder de historische gebouwen, spectaculaire
spoorlijnen en natuurlijke landschappen.

www.miniworldrotterdam.com

Weena 745 / Rotterdam / 5 minuten lopen vanaf Rotterdam CS



Cover
KWIDZYN

Van een Poolse smalspoorlijn is een kort traject anno 1968 naar een module-baan vertaald.

FOTO:
MYRON VAN RUIJVEN



Modelspoorders hebben bij het ICR een royale keuze. Op de foto modellen van LS Models, Piko en Exact-Train. (foto Sevrien Ferrée)

Keuzestress

Veel mensen vinden het fijn als er keuze is, maar als die te groot is, kan dat keuzestress geven. Niet alleen in de supermarkt, maar ook in de **treinenwinkel**. H0-modelspoorders die naar Nederlands voorbeeld rijden, zien al enige tijd uit naar de veelheid aan nieuw ontwikkelde **NS-modellen**. Een deel daarvan is (binnenkort) verkrijgbaar. Het wordt moeilijk kiezen. Het ICR wordt door vier fabrikanten uitgebracht: Exact-Train, LS Models, PB Models en Piko, waarbij tenminste twee producenten alle kleur- en uitvoeringsvarianten op de rol hebben staan. Het ICR in blauw-geel, vernieuwd blauw-geel, Benelux rood-geel, **IC+ donkerblauw**, NS Hispeed rood-roze-wit en wit-rood-roze met of zonder Fyra-logo. Dat alles als eerste en tweede klas, met bagageafdeling en als **stuur-standrijtuig** voor tijdperk IV, V en VI.

Ook bij het ICM is er keuze. De '**Koploper**' wordt door Exact-Train, Märklin/Trix en PB Models uitgebracht, als drie- en vierdelig treinstel. Ook hier, met name bij de Nederlandse fabrikanten, veel keuze uit tijdperk en uit-voering. Met een gedegen beslissing naar merk en versie zal zeker enige tijd zijn gemoeid. Wat dat betreft hebben Zwitserse modelspoorders het wat makkelijker. De door Stadler voor de SBB gebouwde **RABe 501** 'Giruno', tijdperk VI, wordt door Märklin en Piko naar H0 vertaald. Dat houdt de keuze beperkt. Bij beide fabrikanten kan de basisset tot een elfdelig treinstel worden uitgebreid, als de ruimte op de baan en het **budget** het toelaten. Het zijn ware luxeproblemen.

Dolf Heibloem

Adverteerders

2 Miniworld Rotterdam
42 Miniworld Rotterdam
57 Freebit/N-Spoorstore
57 Peperkamp Modelbouw
57 Fallerstore
57 Panzer-Shop
57 TreintjeOost
74 Modelleisenbahn München GmbH
99 Train Service Danckaert
99 PIKO Spielwaren
100 Modelleisenbahn München GmbH

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 463









6

RAILTEST:
EURODUAL SUDEXPRESS
De door Stadler ontworpen zesasser is in schaal H0 onderwerp van de Railtest.

16

DOEN: VILLA RADENBOSCH
Thonis van der Weel transformeert een Duits station naar een Nederlandse villa.

22

UITGELICHT:
ICR STUURSTAND PIKO
De Bs maakt de Beneluxtrein compleet. In bordeauxrood of Fyra-design.

26

RAILINFO+: ŠARGAN EIGHT
Bosnisch smalspoor in Servië: een technisch meesterwerk.

32

BAAN IN BEELD: KWIDZYN
Leszek Lewiński bouwde een kort traject van de Poolse smalspoorlijn na, exact anno 1968.

38

RAILINFO+: SBB RE 4/4 II
Naast de S-Bahn Zürich is de locserie tot 2035 in het goederenvervoer actief.

42

PARTNERBIJDRAGE:
MIINIWORLD ROTTERDAM
Het Glenfinnan-spoorviaduct is één van de eye catchers in de Scottish Highlands.

44

TECHNIEK: PEC 952, DEEL 1
Peter Wijshake bouwt de stroomlijnpostrijtuigen Pec 951 en 952.

58

HISTORIE:
SEVERN VALLEY RAILWAY
Het Spring Diesel Festival 2023 werd door 24 lijndiesellocomotieven opgeluisterd.



76



84



92

66

UITGELICHT:
DH1 PB MODELS
De ‘Wadloper’-motorwagen wordt door Rob Mooij aan de tand gevoeld.

70

TECHNIEK: SERVOHOUDER
De door Henk Schipper ontwikkelde houder maakt het ondergronds monteren van servo’s gemakkelijk.

74

PARTNERBIJDRAGE:
FOTOWEDSTRIJD ROCO
De winnende en de genomineerde foto’s van VolkerRail-loc 7178.

84

REPORTAGE:
NS-SERIE 1600/1700, DEEL 2
Enkele ex-NS elocs gingen naar particuliere vervoerders. Ze worden onder meer voor speciale ritten en werktreinen ingezet.

92

DOEN: HEKWERKEN
Roelco Rens gaat aan de slag met drie soorten hekwerk in lasercut 0,1 mm.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo (Railactueel)
31 Railnieuws
52 Word abonnee
54 Mijn Railhobby met Ton Spaans
65 Spoorverhalen: keuring remblokken
76 Modelnieuws
91 Railpers
96 Toen & Nu: koppelwagens
98 Preview Railhobby 464

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



1.

VOORBEELD & MODEL

Sudexpress

EURODUAL IN 1:87

DUITSE 159 221 VAN RETRACK

Het is een indrukwekkende, 23 meter lange, hybride locomotief, de EuroDual van Stadler. De zesassige machine die toelating heeft voor diverse landen in en buiten Europa is eveneens in H0 een model om 'U' tegen te zeggen. Guus Ferrée legt het model van Sudexpress langs het meetlint.

Het gebeurt niet vaak dat een betrekkelijk nieuw model in deze rubriek het lijdend voorwerp is. De Duitse 159 221 van Retrack is daar een goed voorbeeld van. Vorig jaar bracht de Portugese fabrikant uit Braga de eerste exemplaren op de markt en die waren in een ommezien uitverkocht. Nu komen er mondjesmaat, behalve digitale locs, ook analoge versies op de 1:87 markt. De EuroDual dus. Een product van Stadler, al legde Vossloh in de fabriek in het Spaanse Valencia de fundamenten voor dit locomotiefplatform. De historie in kort bestek: de basis van de EuroDual, een dual mode locomotief die zowel een elektrische als een dieselelektrische aandrijving heeft en dus ook over niet geëlektrificeerde lijnen en fabrieksaansluitingen kan rijden, werd in 2013 gelegd met de zesassige Euro4000. Nadat Stadler de fabriek in 2016 had overgenomen, werd het ontwerp doorontwikkeld en ontstond een 123 ton zware zesassige machine die behalve een elektrische 7000 kW (bij 25 kV) of 6150 kW (15 kV)-motor ook over een zestien cilinder viertakt dieselmotor van Caterpillar beschikt. Het eerste exemplaar werd in 2019 aan de Duitse vervoerder HVLE overhandigd. Inmiddels rijden ze bij diverse bedrijven, zoals HHPI, Captrain, Lappwaldbahn, VFLT en het Turkse Körfez Ulaştırma dat zeven van deze zesassers kocht. Het gros is overigens aan lease-maatschappijen verkocht.



Het voorbeeld van dit model maakte deel uit van een batch van drie locs die Stadler in februari 2021 aan leasemaatschappij ELP heeft geleverd. De 159 220 werd direct verhuurd aan de Erfurter Bahn-service (EBS), de beide andere, 221 en 222 gingen naar Retrack, een dochtermaatschappij van VTG.

MODEL

Het model spreekt al aan als deze nog in de verpakking zit. Zo vaak krijg je immers een locomotief uit tijdperk anno nu die een lengte heeft van 266 mm niet onder ogen. Het is een en al robuustheid dat uit de doos komt. Breekbare robuustheid wel te verstaan, want er zitten tal van fijne (geëtste) onderdelen aan de loc, waarvan een enkele al los zit in de verpakking. Haal het model dus met overleg uit de doos. Wat er dan op tafel, op de modelrails, de werkbank of waar »

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



1. EuroDual 159 221 van Retrack is met een ketelwagentrein onderweg.

2. De EuroDual en profile. Het silhouet klopt.



3.



4.

DE DAKVENTILATOREN KUNNEN DIGITAAL WORDEN GESCHAKELD



5.

dan ook staat, glanst ook tijdens een donkere, sombere dag. Zelden heb ik een model van een eigentijdse locomotief gezien waar zoveel toeters en bellen aan zitten.

TWEE VENTILATOREN

Op het dak zien we naast de twee fraai vormgegeven stroomafnemers, diverse leidingen, twee ventilatoren (die bij de digitale versie apart kunnen worden geschakeld) en twee grote componenten. Die laatste zijn voorzien van subtiel geëtste roosters. De stroomafnemers kunnen bij de digitale versie overigens met een servo omhoog en omlaag worden geklapt.
Het model dat hier wordt gefileerd (artikelnummer S 1592211, € 297, tp. VI) is een analoge loc. Al is die evenmin te versmaden, zie de afwerking van de kunststof bovenbouw en het metalen onderstel.
Om met dat laatste te beginnen, het is opvallend hoeveel er aan de onderkant van deze locomotief is bevestigd; er is bijna geen ruimte meer over. Ook hier zien we kleine en grote leidingen en de nodige geëtste onderdelen. Onder andere zien we die bij de roosters. Aan de draaistellen is eveneens veel aandacht besteed. Variërend van losse, gebogen leidingen tot zandstrooipijpen. Ook de vuldoppen van de zandreservoirs en het glas waardoor de zandvoorraad is te zien, zijn geïmiteerd. Kleine, subtiele decals zorgen aan de onderkant voor de finishing touch. Normaliter geldt bij modelbouw de kunst van het weglaten, het is goed dat het constructieteam uit Portugal zich die nog niet heeft eigen gemaakt.

JUISTE BLAUWTOON

Qua kleuren en opschriften overtuigt het model eveneens. Aan de hand van eigen foto's van het grootbedrijf valt af te leiden dat de juiste kleurtoon blauw is gekozen en dat ook de opschriften overeenkomstig schaalgrootte 1:1 zijn. Ze zijn bovendien loepzuiver. Een mooi voorbeeld van hedendaagse 'drukkunst' zijn de minieme computernummers van de loc die op het front zijn aangebracht. Zo klein en toch leesbaar.
De lengte, breedte en hoogte van het voorbeeld bedragen respectievelijk 23.020 mm, 2900 mm en 4290 mm. Dat geeft omgerekend naar 1:87 de maten 265 mm, 33,3 mm en 49,3 mm. Het model meet 266 mm; als de verende buffers iets zijn ingedrukt, is de loc exact op lengte. Ook voor de breedte en hoogte is de maatvoering correct. Met andere woorden, de 159 221 kan qua afmetingen gezien worden. De loc kan met diverse meegeleverde onderdelen worden verfraaid, zoals een baanruimer zonder ruimte voor de koppeling. Ideaal voor gebruik in de vitrine, of bij inzet in een vaste rijrichting. De sober weergegeven cabine - de verlichting daarvan is digitaal schakelbaar - vraagt om een machinist. Het binnenwerk is bereikbaar door de kap bij de draaistellen iets van het frame uit te buigen en naar boven te trekken.

GROTE TREKKRACHT

Het model heeft een grote trekkracht. Dat is ook niet verwonderlijk voor een model van 598 gram. Daar komt een krachtige, vijfpolige motor bij die precies in het midden tussen de draaistellen is gemonteerd. Die motor heeft aan beide kanten een alleszins redelijk vliegwiel. De drie assen van beide draaistellen worden via een wormwiel in combinatie met een aantal »



6.

3. Retrack 159 222 rangeert op 21 mei 2021 in Bad Bentheim.

4. Presentatie van de 159 227 van EBS in het museumdepot van Weimar, 31 juli 2021. (foto Eric Sallevelt)

5. Captrain 159 102 rijdt op 23 februari 2022 met lege zelflossers bij Neerlage. (foto Sevrien Ferrée)

6. De pantografen zijn fijn uitgevoerd.

7. Bij de afwerking van de draaistellen zijn diverse losse onderdelen gebruikt.

8. Onder de loc zijn diverse apparatenkasten geplaatst, rechts de grote dieseltank.



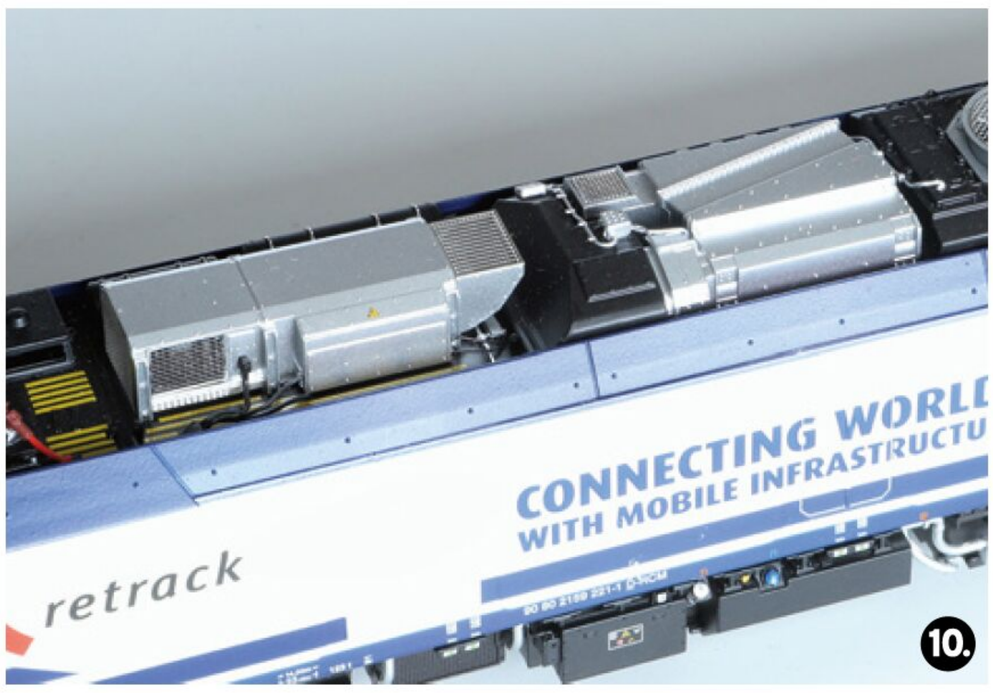
7.



8.



9.



10.



11.

tandwielen aangedreven. De printplaten en decoder zijn van ESU. De minimum radius is 358 mm. In werkelijkheid zijn zesassers moordenaars voor spoorstaven, bij deze loc is daar door toepassing van zijwaartse speling veel minder sprake van. Ondanks de relatief kleine wieldiameter kan het in bogen toch gaan wringen. De wielflenzen zijn laag en zitten tegen RP25 aan. Dat impliceert dat, in combinatie met de geadviseerde grote boogstraal, een goede ligging van de rails een absolute vereiste is. Met name bij de overgang van wissels zou een probleem kunnen ontstaan.

BOVENLEIDING

Het complete model overziend zou je bijna gaan spreken van een nieuwe standaard. Al is dat, eerlijk gezegd, teveel eer, maar gedetailleerd is de miniatuur 159 221 in elk geval. Het aantrekkelijke van deze Euro-Dual is dat dit model niet per se in combinatie met dure en niet altijd even authentiek ogende bovenleiding hoeft te worden gebruikt. Een aspect dat veel ‘elektrische’ rijders aan hun laars lappen. Omdat de loc zowel elektrisch als dieselelektrisch kan rijden, is een ‘waslijn’ boven een baanvak niet nodig.

KLEURVARIANTEN

Wat er achter de loc moet? De EuroDuals van HHPI, Captrain en Retrack die bij schrijver dezes voor de



12.

lens zijn gekomen, fungeerden als trekkracht voor onder meer vierassige steenslag- en ketelwagentreinen van GATX. Mooie modellen van moderne ketelwagens heeft onder meer B-models in het assortiment. Die laatste zijn gebruikt bij de openingsfoto van deze test. Sudexpress biedt diverse kleurvarianten, zowel voor twee- als drierailsysteem, met en zonder sound. Zo kunnen onder meer modellen van de HVLE (artikelnummer S 1590018, sound, € 490), HHPI of Captrain worden ingezet. //

9. **De kop van het Retrack-model biedt weinig reden tot kritiek.**

10. **Veel aandacht is besteed aan de realisatie van het dak.**

11. **Bij de digitale versie kunnen de beide ventilatoren draaien.**

12. **Op het dak is een veelheid aan applicaties te zien.**

13. **Sudexpress Retrack 159 221 in volle glorie.**



13.

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



De van ELL geleaste 193 733 arriveert met Nightjet 40421 Amsterdam - Wenen en 491 uit Hamburg in station Wien Meidling, 15 juli. (foto Sander Broerse)

NS-Vectron in Wenen

Sinds 13 februari komen de Vectron-locomotieven van de NS drie keer per week tot Wenen met de gecombineerde Nightjet-delen uit Amsterdam en Hamburg. Ze zijn op zondag, woensdag en vrijdag in de Oostenrijkse hoofdstad te bewonderen, de dagen waarop het treindeel van/naar Brussel niet rijdt en de ÖBB eigenlijk een loc tekortkomt. Met ingang van de dienstregeling 2024 vervalt de Nightjet Brussel - Wenen ten gunste van een nieuwe dienst Brussel - Berlijn en gaan Vectrons met de trein uit Amsterdam dagelijks doorrijden naar Wenen. Het is nog niet duidelijk of dit NS-locs worden of dat de ÖBB ze stelt.-SB

DB 101 museaal actief

In Railhobby 458 schreven we al over de sombere vooruitzichten voor de Baureihe 101 bij Deutsche Bahn (DB). Positiever is het nieuws dat de 101 027 en 101 031 inmiddels aan RDC verkocht zijn, de 101 051 en 101 128 door het Nederlandse Train Charter Services zijn verworven (zie RH 462) en de 101 001 aan het DB Museum in Koblenz is overgedragen. De 'private' locomotieven rijden alle in een blauwe kleurstelling voor chartertreinen of worden voor andere extra vervoeren gebruikt. De loc van het DB Museum, inmiddels onderweg in TEE-kleuren, is regelmatig aan te treffen voor treinen die uit TEE-rijtuigen bestaan.-MvE



Op 27 mei maakte de 101 001 van het DB Museum een retourrit van Dortmund naar Andernach. Op de foto is de trein op de heenweg bij Brühl te zien. (foto Marcel van Eupen)



Lineas 186 294 met de uit 13 rijtuigen bestaande trein 13401 Antwerpen - Amsterdam in Dordrecht, 24 juli. (foto Sander Broerse)

Treinen Tomorrowland

Eind juli vond, verdeeld over twee weekenden, in het Belgische Boom het festival Tomorrowland plaats. Om de bezoekers, die doorgaans van over de hele wereld komen, te ontzorgen, bood de organisatie tickets met aansluitende treinreizen aan. Daartoe werden bij de NMBS 21 rijtuigen gehuurd en volledig beplakt. De chartertreinen reden vanuit Düsseldorf en Amsterdam en bestonden grotendeels uit rijtuigen type I11.-SB

Uitbreiding voor RFO

Eerder dit jaar nam Rail Force One (RFO) een aantal nieuwe Vectrons van European Locomotive Leasing in dienst die al dan niet gedeeltelijk de haaienkenmerken kregen. Dit bleek niet voldoende, want in de zomer kwamen daar nog twee bontgekleurde huurlocomotieven bij: de 193 299 in geel-zwarte Locmasta-uitmonstering en de 193 489 in het blauw van Bahnoperator. Sinds de zomer maakt RFO ook gebruik van een loc type Euro9000 waarvan de toelating tot Nederland nog even op zich laat wachten. 'Bakkie' 683 is vanaf de containerterminal Gekkengraaf (bij Blerick) verhuisd naar de Botlek voor de Wenen-shuttles van Wiener Lokalbahnen Cargo.-HvE

»



Op 30 juni komt de bontgekleurde 193 299 in dienst van RFO Eindhoven binnen met een containertrein van Gekkengraaf naar de Maasvlakte. (foto Harold van Eupen)

Arriva Lint

De zes Lint 41-treinstellen van Arriva die jarenlang op de Maaslijn te zien waren, gaan vanaf december tussen Zutphen en Oldenzaal rijden. De DB-dochter neemt deze treindienst dan over van Keolis. De Lints worden in de werkplaats in Winterswijk geschikt gemaakt voor hun nieuwe taken en krijgen de Blauwnet-kleuren. Om het ontstane materieelgat te vullen, verhuizen enkele GTW-treinstellen uit de noordelijke provincies naar de verbinding Nijmegen - Roermond. Het materieel kan in Groningen en Friesland gemist worden door de instroom van Wink-treinstellen en de afronding van het renovatieprogramma dat de GTW's ondergingen.-SB/RKi



Lint-treinstel 29 van Arriva kort na vertrek uit Cuijk als trein 32325 Nijmegen - Venray, 7 juli. (foto Sander Broerse)



De werkzaamheden in Rijen op 8 juli met links de tijdelijke overweg. De trein is op weg naar Eindhoven. (foto Raymond Kiès)

Ondertunneling Rijen

Het project Ondertunneling Oosterhoutseweg in Rijen beleefde in augustus een mijlpaal toen de onderdoorgang voor de N631 naar Oosterhout onder de spoorlijn Breda - Tilburg werd geschoven. De tunnel was in de periode daarvoor ter plekke gebouwd. De werkzaamheden waren in het najaar 2022 begonnen met de aanleg van een tijdelijke overweg en de bijbehorende wegverlegging om ruimte voor de onderdoorgang te maken. ProRail verwacht dat het wegverkeer in de zomer van 2024 van de tunnel gebruik kan maken; de tijdelijke overweg wordt aansluitend opgeruimd.-RKi

Luxon naar Amsterdam

De Deutsche Bundesbahn nam in 1962 en 1963 voor de luxetreinen 'Rheinpfeil' en 'Rheingold' vijf uitzichtrijtuigen in dienst. De inzet werd al in 1973 beëindigd waarna het vijftal een zwerftocht langs diverse eigenaren begon. Een van de rijtuigen werd in 2011 door Railadventure gekocht die het van allerlei moderne snufjes voorzag en het sinds 2019 als Luxon in de verhuur heeft. Op 7 juli werd het rijtuig door een gezelschap gebruikt voor een rit van Hamburg naar Amsterdam; het was de tweede keer dat de Luxon zich in Nederland liet zien.-RKi

De Luxon achter de 9903 in Railadventure-kleuren van Railexperts op weg naar Amsterdam. Weesp, 7 juli. (foto Raymond Kiès)

DSB Vectron EB 3215 steekt met IC91198 naar Kopenhagen bij Middelfart de Kleine Belt over, 17 juni. (foto Harold van der Meer)

DSB-Vectrons naar Hamburg

Vectrons van de Deense spoorwegmaatschappij rijden sinds 17 juni 2023 tot Hamburg. Het gaat om drie slagen per dag van en naar Kopenhagen. Omdat de voor deze dienst voorziene Talgo-rijtuigen nog niet beschikbaar zijn, bestaan de treinen uit van DB gehuurd intercitymaterieel. DSB verwacht zestien achtdelige rijtuigstammen uit Spanje; de bouw heeft door de nasleep van de coronapandemie aanzienlijke vertraging opgelopen. De levering door Siemens van de Vectron-locomotieven is vorig jaar afgerond; alle 42 exemplaren zijn inmiddels in dienst. Opmerkelijk is dat deze locs alleen onder wisselspanning kunnen rijden; ze zijn toegelaten in het thuisland, Zweden, Duitsland en Oostenrijk.-HvdM/RKi

Inzet ICNG uitgebreid

Op 19 april begon het ICNG-proef-bedrijf-met-reizigers met een aantal diensten tussen Amsterdam en Rotterdam via de hogesnelheidslijn. Het spits werd afgebeten met één treinstel - in de regel de acht-delige 3222 - en korte tijd later verscheen op dezelfde verbinding ook een combinatie van twee vijfjes. Het proefbedrijf leverde sterk wisselende resultaten op, maar dat weerhield NS er niet van op 3 juli ICNG in de treinserie 1100 Den Haag - Eindhoven te introduceren. Hier verschenen twee gekoppelde vijfwagenstellen. Eind juli waren twee achtdelige treinstellen en vier vijfjes voor het proefbedrijf beschikbaar.-RKi //



NS 3222 vertrekt op 15 juli als 1047 Eindhoven - Amsterdam uit Tilburg. (foto Raymond Kiès)

Villa RADENBOSCH

VAN STATION NAAR VILLA

Bij modelbouwer Thonis van der Weel ontstaat zelden een huis of gebouw zoals de fabrikant van de bouwkit heeft bedacht. Er zijn altijd constructies of details die anders kunnen. Zo kan een stationsgebouw naar Duits voorbeeld ook als villa met Nederlandse uitstraling worden opgeleverd. Het verhaal achter Villa Radenbosch.



1.

Met enige regelmaat presenteert Faller voordelige sets van bij elkaar passende gebouwen zoals die van station Radebusch (190060, € 39, tp. I), ook uitgebracht als station Nieder-Ramstadt-Traisa (191717, € 44). Het fraaie vakwerkgebouw is natuurlijk als station te gebruiken, maar met een paar aanpassingen is er een villa van te maken, zoals die in plaatsen als Bloemendaal zijn te vinden. Rond de wisseling van de 19e naar de 20e eeuw werd dit soort huizen in opdracht van kapitaalkrachtige lieden in de lommerrijke omgeving gebouwd. Helaas zijn veel fraaie panden de laatste decennia vervangen door non-descripte appartementencomplexen.

MODEL

Na een analyse van de diverse bouwdelen, heb ik deze een verfje gegeven: de muren kregen een laagje wit »

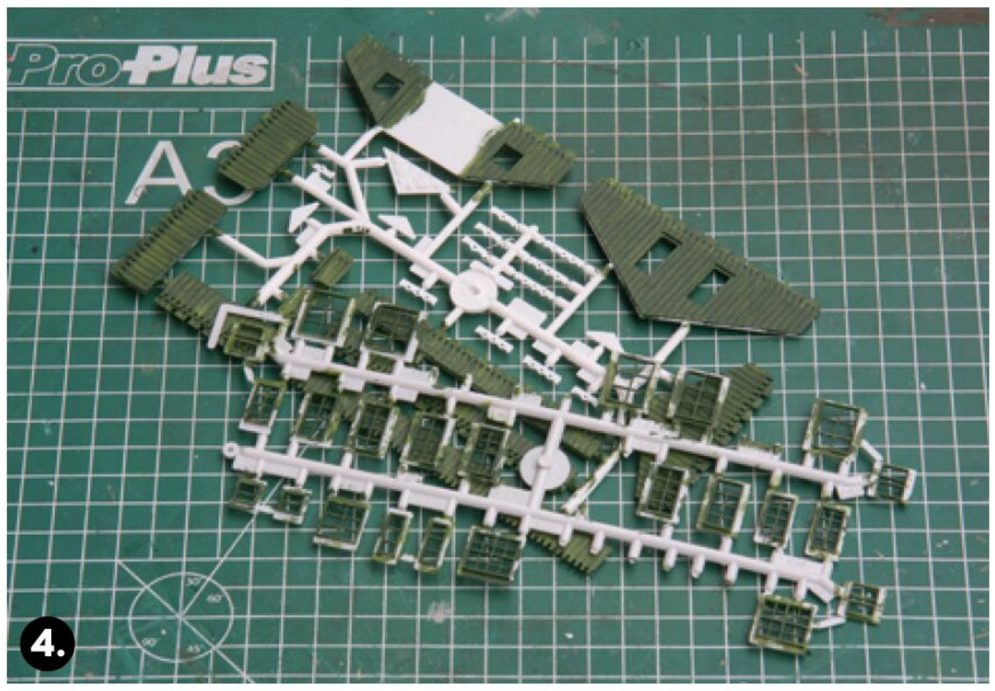
1. **Villa Radenbosch is opgeleverd, de familie Adelsberg heeft zijn intrek genomen.**
2. **In de verpakking zit niet alleen het station, maar ook een goederenloods, een kiosk en een perron met overkapping. Voor Villa Radenbosch gebruiken we alleen het station.**
3. **De diverse onderdelen worden voor montage geschilderd. Voor de witte muren gebruik ik een spuitbus.**
4. **De vensters en een deel van het houtwerk worden groen.**
5. **Het gebouw wordt in twee delen in elkaar gezet. Op de grondplaat worden ze tot één geheel samengevoegd.**
6. **Het gebouw krijgt vloeren en binnenmuren. Door de gaten in de vloeren kan later verlichting worden ingebouwd. De goederenloods is tot een derde ingekort.**



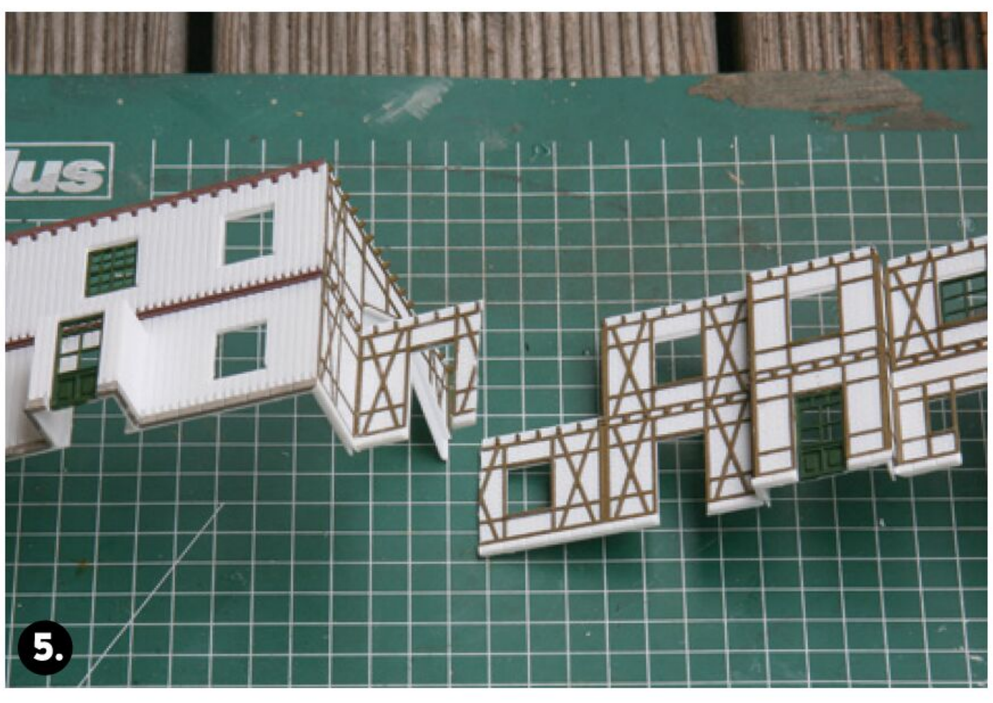
2.

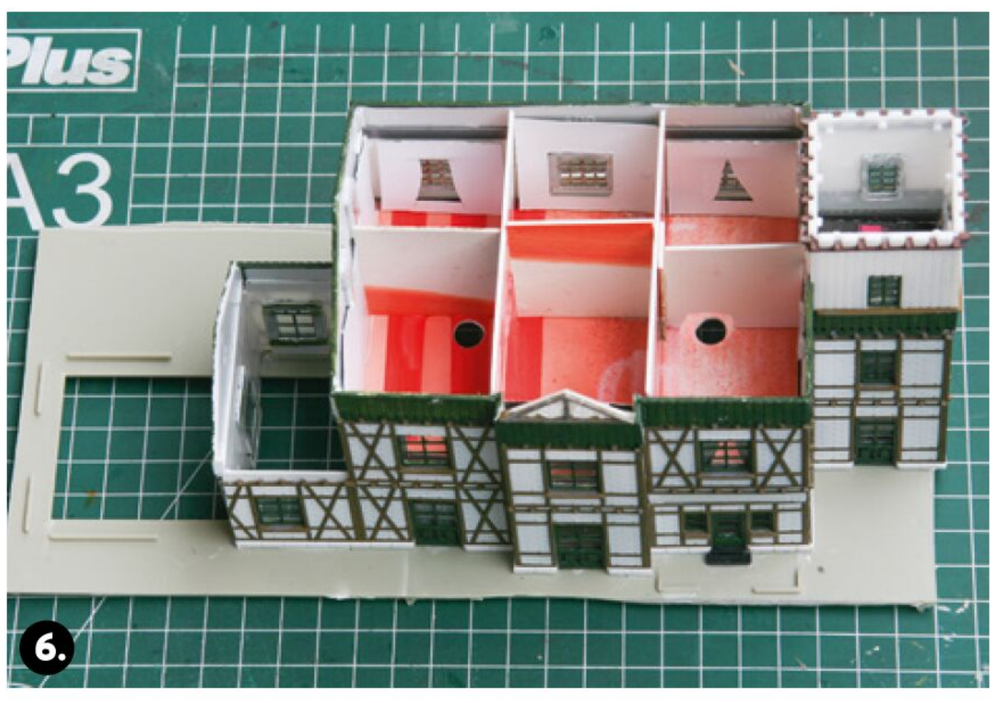


3.



4.


5.


6.

TEKST & FOTO'S: THONIS VAN DER WEEL



7.

uit de spuitbus, het vakwerk schilderde ik bruin en diverse betimmeringen en vensters werden groen. Door de complexe vorm van het gebouw gebruik ik de bodemplaat om de wanden stabiel te kunnen plaatsen. Wel zijn de opstaande randen van de bodemplaat afgesneden zodat een vlakke funderingsplaat overblijft; het verhoogde perron zal immers niet nodig zijn. Het vereist enige studie van de handleiding om alle bouwdelen op de juiste plaats te krijgen; veel onderdelen lijken op elkaar, maar de onderdeelnummers brengen uitkomst. De uitbouw van de seinpost laat ik weg. Daartoe moet een stukje zijmuur worden weggesneden en de opening in de voorgevel met styreenplaat worden gedicht. De aangebouwde goederenloods kort ik tot een derde van de lengte in.

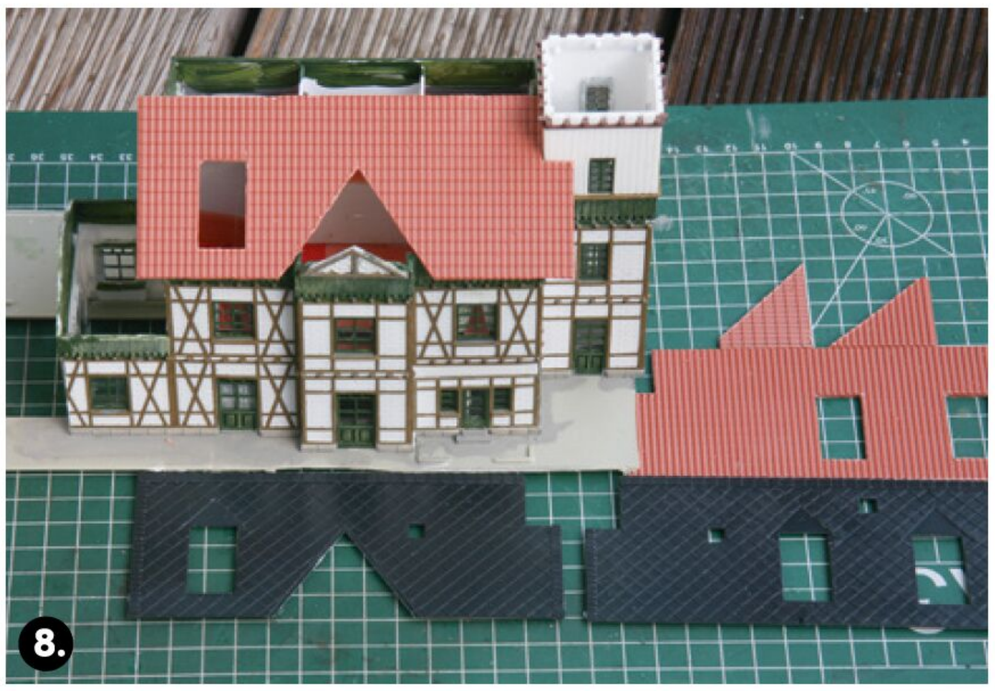
BINNENMUREN

Het gebouw krijgt vloeren en tussenwanden van styreenplaat, zodat de kamers individueel kunnen worden belicht en doorkijk wordt vermeden. Door in de vloeren geboorde gaten kunnen later eventueel leds worden gestoken. De meegeleverde maskers voor de buitenwanden moeten hierdoor worden versneden. De gordijnen blijven open zodat het interieur zichtbaar wordt; achter enkele ramen komt een figuur. Om het dak een meer Nederlands tintje te geven, sneed ik de Faller-dakdelen - leisteen - na in dakpanplaat van Auhagen. Het dak van de toren

7. De achterzijde van het pand is een oase van rust met een zonnig grasveld en lommerrijk struweel.

8. De dakplaten worden vervangen door dakpanplaten van Auhagen.

9. Ten opzichte van de achterzijde zijn de schoorstenen een kwartslag gedraaid.

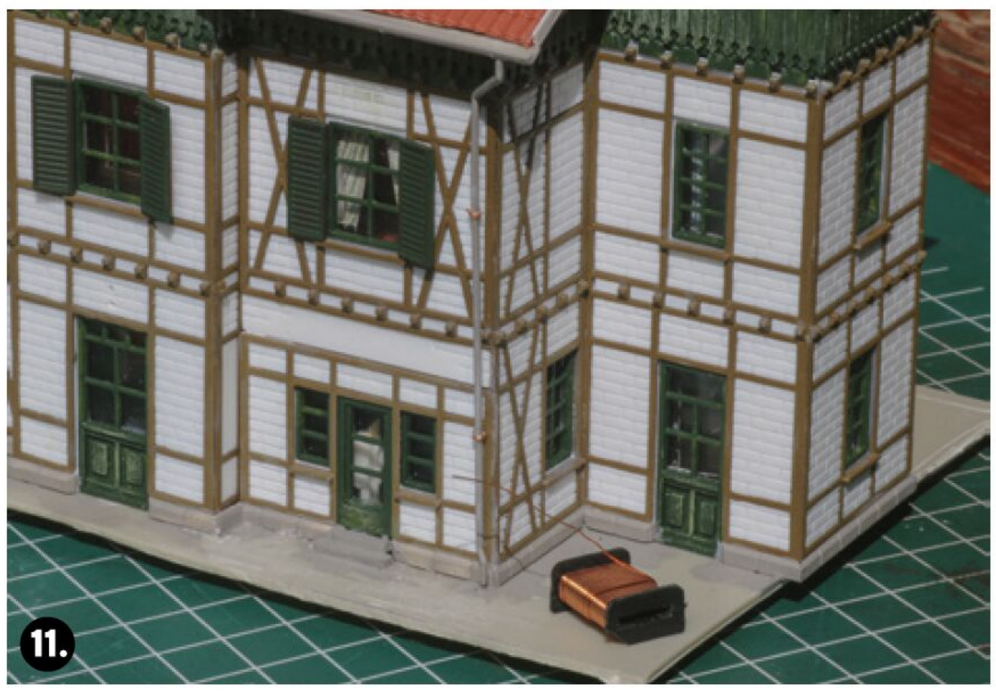


8.



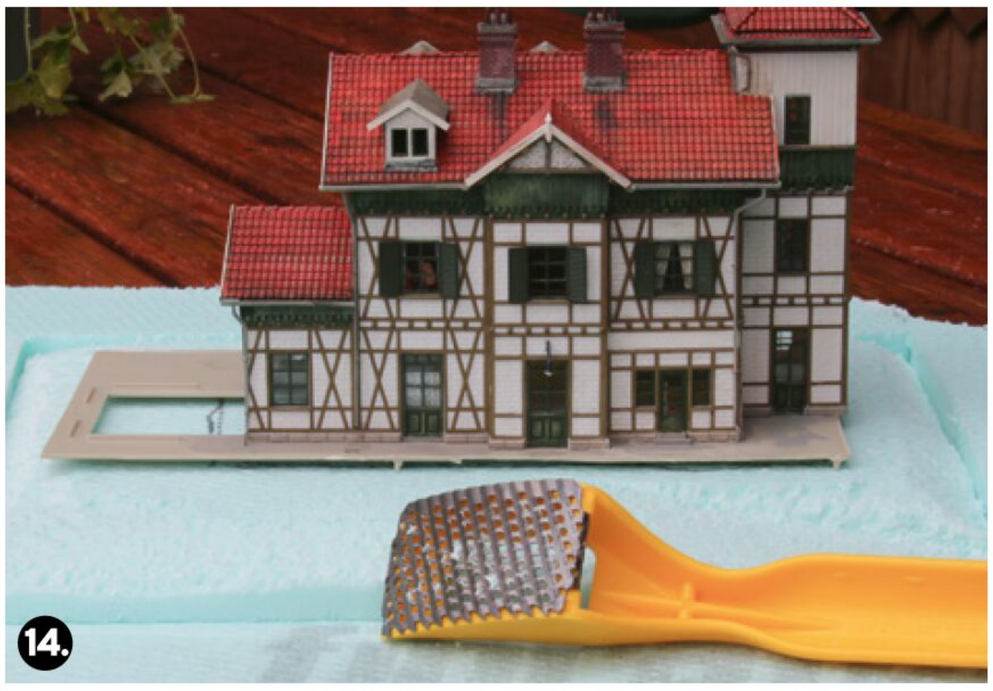
9.


10.


11.


12.


13.


14.


15.

maakte ik met vier uit dakplanplaat gesneden identieke gelijkbenige driehoekjes wat hoger en steiler. Daar ging een proefstukje uit karton aan vooraf om teleurstellingen en materiaalverlies te voorkomen. De vierkante daklijst van de toren vormt een stevige basis voor het pannendak. De nokvorsen komen eveneens uit het assortiment van Auhagen.

BOEIBOORDEN

Met gele en rode verf, op het dak gemengd, kregen de dakpannen hun kleur. Onder de uitstekende dakranden lijm ik korte stukjes styreen vierkantstaf ter imitatie van de dakbalken. De dakplaten van de drie dakkapellen heb ik zo vlak mogelijk gevijld en van een nieuwe dakbedekking uit dun papier voorzien. De lood-imitatie geeft het dak meer afwisseling. De »

10. De aansluiting van de schoorstenen met het dak zijn met daklood uit vloeipapier waterdicht gemaakt.

11. De beugels van de regenpijpen bestaan uit dun wikkeldraad.

12. Met gele en rode verf, op het dak dooreengemengd, zijn de dakpannen op kleur gebracht.

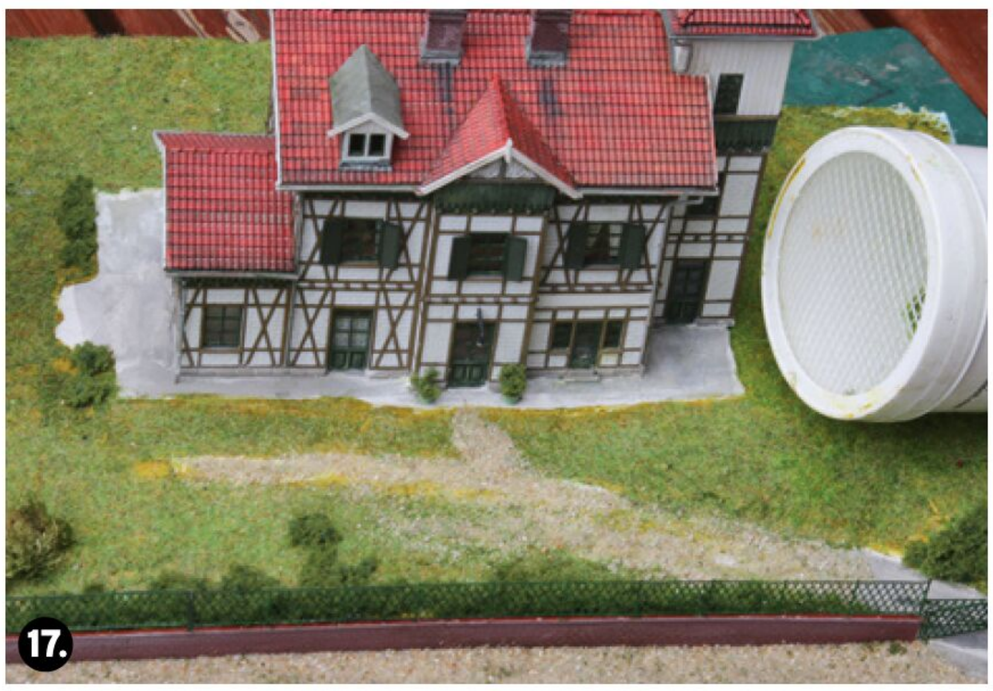
13. Dakbalken ontbreken vaak bij bouwdozen. Hier zijn ze uit styreenstrips gemaakt.

14. Het hardschuim voor het diorama is met een Surformrasp goed te bewerken; vanwege de rommel liefst boven de afvalbak.

15. Het landschap krijgt met een dunne laag gips gestalte.



16.



17.

boeiborden snij ik uit styreenstrip en de schoorstenen komen uit het assortiment van Auhagen met schoorsteenpijpen van rond styreenstaf van Evergreen. De stationsschoorstenen, hoewel fraai, ogen beslist niet Nederlands. Om de schoorstenen en waar de daken op de muren aansluiten, plak ik daklood uit dun sigarettenvloei. Met een drupje dunne plasticlijm (Revell Contacta, 39604) voegt het papier zich goed tegen de schoorstenen en over de dakpannen. Het daklood wordt Revell Aqua Color steengrijs geschilderd. De luiken naast de ramen op de bovenverdieping komen uit de rommeldoos; de regenpijpen krijgen beugels uit dun wikkeldraad. Na het bijwerken van kleine beschadigingen, krijgt het gebouw een lichte wash met donkergrijs om de details meer te accentueren. Het dak is met sterk verdunde grijze en groene verf wat zwaarder aangepakt.

DIORAMA

De villa komt op een diorama te staan. Daarvoor lijm ik twee platen hardschuim van 20 mm op elkaar om dit daarna met de Surformrasp in de vorm van een lage heuvel te brengen. Dit gaat erg vlot, maar het geeft een hoop rommel, zodat dat het beste boven de afvalbak kan worden gedaan. Het geheel is met gips afgewerkt en daarmee is ook het gebouw vastgezet. De tuinmuur snij ik uit baksteenplaat van Auhagen met daarop een afdekstrook van staande stenen. Voor het plaatsen van het fraaie geëtste Staatsspoorhek van MK-Modelbouwstudio heb ik in de afdekrand gaten geboord. Een strook styreen vormt de stoeprand, als afscheiding van het trottoir van in verdunde houtlijm gelegd zand. Het grasveld is met de electrostaat in groene acrylverf geschoten en opgeleukt met struikjes en bloembedden uit vlokken en matten van Heki. De bomen maakte ik al eerder, deels uit bouwpakketten, deels uit draad. Blaadjes van Noch brengen ze tot leven. //

16. De wegen in deze gemeente worden uitstekend onderhouden, maar toch is een Land Rover een must.

17. Het tuinhek is geplaatst, het gras ingezaaid en het grindpad aangelegd.

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.



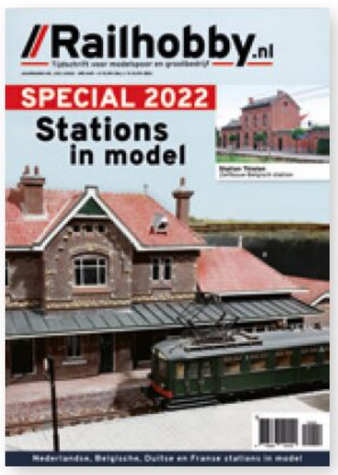
NS in de jaren 80 en 90
De beste artikelen over het materieel waarmee de NS in de jaren 80 en 90 reed. Lees alles over de laatste bruine locomotieven en bekijk treinsamenstellingen in model.

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 deze 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).

RH463

VOORBEELD & MODEL

Stuurstandrijtuigen van Piko

BENELUXTREIN COMPLEET

In Railhobby 456 (februari 2023) hebben wij de ICR A-, B- en BKD-rijtuigen gepresenteerd. Inmiddels is het stuurstandrijtuig beschikbaar, in de geel-rode Benelux-versie en in het wit-rood-roze van NS Hispeed. Ton Oosterom heeft de Bs geanalyseerd.



1.

2.

In de jaren 1986-1987 leverde Waggonfabrik Talbot 59 ICR-3 rijtuigen aan NS. Deze waren bedoeld als vervanging van de twaalf oude Benelux-treinstellen uit 1957, de Benelux-trekduwtreinen, bestaande uit Plan W, Plan D en NMBS-rijtuigen. De levering omvatte tevens elf stuurstand-rijtuigen type Bs (bij NS en NMBS stuurrijtuig genoemd). Vanuit de Bs (2e klas met stuurstand) kon de duwende eloc serie HLE-11.8 van de NMBS worden bediend. Net als in de loc zat in dit rijtuig de machinist links.

Benelux

De nieuwe Benelux-rijtuigen werden in de nieuwe kleur-stelling geleverd, een combinatie van de huisstijlen van NS en NMBS. Ze waren NS-geel geschilderd, maar in plaats van blauw werd de band rond de ramen bordeauxrood. In 2009 startte High Speed Alliance (HSA), een consortium van NS en KLM, met de diensten op de HSL-Zuid. Vanaf 2003 kregen de rijtuigen een revisie, waarbij het materieel geschikt werd gemaakt voor inzet op de HSL met Traxx-locs. In 2006 kreeg



3.

het materieel de wit-roze-rode Fyra-kleurstelling van NS Hispeed. De Bs'en vielen buiten deze acties: de Benelux-treinen zouden immers verdwijnen als de V250-treinstellen tussen Amsterdam en Brussel via de HSL gaan pendelen. Rond dezelfde tijd werden, in een poging de kwaliteit van de treindienst te verbeteren omdat die zwaar te wensen overliet, de twaalf locs 11.8 vervangen door Traxx-locomotieven van NS en NMBS. De Belgische locs vervulden nog enkele jaren een bescheiden rol in het binnenlandse verkeer. Dit versnelde het einde voor de Bs-rijtuigen. Op één na zijn ze begin 2011 gesloopt; de 50 84 28-70 10-1 ging naar het Spoorwegmuseum. Rijtuig 112 stond sinds 2008 opgeborgen in Amersfoort en viel pas in 2022 ten prooi aan de snijbrander. Op initiatief van twee Ned-Train-medewerkers van de werkplaats Watergraafsmeer is een Bs-rijtuig, de 50 84 28-70 105-8, buiten werktijd in de Fyra-kleurstelling geschilderd. Dit ter gelegenheid van de eenjarige samenwerking tussen NS en NedTrain. Door een later ontstaan defect kon het rijtuig alleen getrokken dienstdoen en eindigde het in 2011 roemloos bij de sloper. Bij een revisie in 2014 werd de Fyra-bestickering van het materieel verwijderd en werd blauw-geel.

Model

De Bs-rijtuigen worden in twee kleurvarianten geleverd. Het model met rijtuignummer 50 84 28-70 104-1 heeft de standaard Benelux-kleuren. Rijtuig 50 84 28-70 105-8 heeft het roze-rode Fyra-design. De modellen zijn, zoals gebruikelijk bij Piko, goed gedetailleerd, zoals we dat zagen bij de ICR-rijtuigen. »



4.



5.

1. **Het Bs-rijtuig getooid in Fyra-kleuren.**
2. **Het stuurstandrijtuig in de Benelux-kleuren.**
3. **De fronten van de stuurrijtuigen zijn goed weergegeven.**
4. **Loepzuivere opschriften op de stelbalk. In het raster staat aangegeven dat het rijtuig is toegelaten in Nederland en België.**
5. **De loepzuivere opschriften op het Bs-rijtuig in Fyra-kleuren.**

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



6.

De modellen zijn voorzien van getinte ramen. De kop van het rijtuig is nieuw ontwikkeld en in model goed weergegeven. Diverse delen, zoals een handrail langs de cabineramen, de handgrepen bij de cabinedeuren en de ruitenwissers zijn apart aangebracht. Het gehele interieur heeft één kleur (oranje-rood). Dat geldt ook voor de stuurtafel. Dit deel is op eenvoudige wijze (licht)grijs te schilderen. De rijtuigen zijn voorzien van een Next18-connector waarop een decoder kan worden aangesloten en op een digitale baan diverse functies, zoals de front- en sluitseinen, kunnen worden geschakeld. De rijtuigen voor het drierailsysteem beschikken af fabriek over een decoder. Verlichting kan naderhand worden ingebouwd; de daarvoor benodigde onderdelen zijn op de bijgevoegde exploded-viewtekeningen duidelijk aangegeven. Daartoe moet de kap voorzichtig worden afgenomen en bedrading en contacten worden aangebracht.

Schroefkoppelingen

Af fabriek zijn aan de stuurstandzijde imitatie schroefkoppelingen en luchtslangen aangebracht. Als u aan deze zijde wilt kunnen koppelen, moet de schroefkoppeling worden verwijderd en de meegeleverde standaardkoppeling in de NEM-kortkoppelingsschacht worden gestoken. Voor het rijden door krappere bogen zijn de treeplanken iets ingekort. Langere exemplaren zijn bijgevoegd, maar dan wordt het model veroordeeld tot en plek in de vitrine of inzet in zeer ruime bogen. De opschriften zijn loepzuiver aangebracht. Hieruit valt op te maken dat rijtuig 50 84 28-70 104-1 in april 1986 door Talbot is geschilderd en het Fyra-rijtuig de kleurstelling in januari 2009 kreeg. Sterk vergroot lijkt de rode kleur op het Fyra wat korrelig, maar in de praktijk is dat op de modelbaan niet te zien.
Piko NS ICR Bs geel-rood: 97652, tweerail analoog,


7.


8.



9.



10.

€ 115 / 97653, drierail digitaal, € 165, tp. IV / Fyra, 97650, tweerail analoog, € 115 / 97651, drierail digitaal, € 165, tp. V-VI. Terwijl de Beneluxtreinen verleden tijd zijn, kunnen ze op de modelbaan blijven voortbestaan. Met de komst van de Bs-rijtuigen is het mogelijk een complete stam te formeren. Piko levert de bijbehorende Traxx-loc. Dat geldt alleen niet voor de oude NMBS-loc serie HLE-11; wellicht kunt u deze ergens van Lima of LS Models op de kop tikken. //



11.



12.

6. **Naast de cabinedeur is het NS Hispeed-logo aangebracht.**

7. **Bs-rijtuig 108 in de werkplaats Watergraafsmeer voor een onderhoudsbeurt. 14 november 2017. (foto's 7 & 8 Cock Koelewijn)**

8. **Bs-rijtuig 105 in Fyra-kleuren, de trein wordt geduwd door een NMBS-loc HLE 11.8, Warmond, 22 maart 2009.**

9. **De imitatie schroefkoppeling kan desgewenst vervangen worden door een standaard H0-koppeling.**

10. **Opvallend: de roze handrails onder de cabineramen.**

11. **Onder de rijtuigbak zijn de diverse kasten met apparatuur aangebracht.**

12. **Ook de onderzijde van het Y32-draaistel is gedetailleerd, zelfs de remvoeringen en koelkribben van de remschijven zijn nagebootst.**



1.

Een meesterwerk IN SERVIË

In het westen van Servië, vlakbij de grens met Bosnië en Herzegovina, is de Šargan Eight te vinden. De ruim vijftien kilometer lange smalspoorlijn is een technisch meesterwerk.

Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog nam het Oostenrijks-Hongaarse Rijk, dat destijds zowel Servië als Bosnië en Herzegovina bezette, het initiatief voor een spoorverbinding met Belgrado. Daarvoor moest de ontbrekende schakel tussen Užice (het huidige Servië) en Vardište (Bosnië en Herzegovina) worden aangelegd, een afstand van 57 kilometer. Užice was sinds 1912 per spoor bereikbaar.

KRIJGSGEVANGENEN

Om de bouw, die in 1916 begon, te bespoedigen, werden Russische en Italiaanse krijgsgevangenen ingezet. De nieuwe lijn zou de Kamešina-rivier volgen en over de berg Šargan lopen. De bouw ging door talloze problemen niet zo voorspoedig als gehoopt en kwam al in 1916 abrupt ten einde na een explosie in een in aanbouw zijnde tunnel. Hierbij kwamen tussen honderd-vijftig en tweehonderd arbeiders om het leven; een monument bij de huidige Budim-tunnel herinnert aan dit feit. De plek wordt tegenwoordig Deveti Kilometar (negende kilometer) genoemd omdat tot op dat moment negen kilometer spoorlijn was aangelegd. In 1921 werden de werkzaamheden weer opgepakt. Het project was door het in 1917 gevormde Koninkrijk der Serviërs, Kroaten en Slovenen (Joegoslavië) hoog op de prioriteitenlijst geplaatst.

ACHTVORMIG TRACÉ

De route week echter af van het door het Oostenrijks-Hongaarse Rijk bedachte plan. Het hoogteverschil van driehonderd meter over de top van de Šargan werd

bedwongen door een tracé in de vorm van een acht. Dit gedeelte was ruim vijftien kilometer lang en door de vorm passeerde de trein op enkele plaatsen twee keer hetzelfde punt. Het was de bedoeling de lijn in april 1924 te openen, maar door problemen van constructieve aard reed de eerste trein pas op 25 januari 1925. Als men bedenkt dat meer bruggen, steunmuren en tunnels moesten worden gebouwd dan oorspronkelijk gepland, moet van een enorme prestatie worden gesproken. Er waren dan ook vijfhonderd arbeiders continu in touw. De route over de Šargan telde vijf bruggen en 22 tunnels, waarvan de langste 1666 meter. Het beginpunt in Užice lag op 404 meter boven zeeniveau, het hoogste punt van de lijn bevond »



2.



3.

1. ŽS-dieselloc 740-101 staat met een trein naar Mokra Gora klaar voor vertrek in station Šargan-Vitasi. Alle foto's zijn op 25 mei 2023 genomen.

2. De dag begint in Mokra Gora: de loc van dienst wordt uit de overkapping gereden. Op reserve staat de L45H-098.

3. Het deels opnieuw gebouwde station van Mokra Gora. De omgeving doet sprookjesachtig aan.

4. Langs de lijn staan locs, draisines en railauto's opgesteld. Dit exemplaar in Mokra Gora vervulde een hoofdrol in de film Life is a Miracle.



4.

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS



5.



6.

DE RIJTUIGEN WORDEN DOOR ROEMEENSE LOCOMOTIEVEN GETROKKEN



7.

zich op 808 meter. Het gebied waardoor de spoorlijn liep, is rijk aan waterbronnen. Alleen al langs de spoorlijn waren er 365 bekend; het water droop langs de tunnelwanden naar beneden.

BOSNISCH SMALSPOOR

De laatste schakel van de verbinding, tussen Belgrado en Obrenovac, werd voltooid op 30 oktober 1928 waarna de directe treinreis tussen Belgrado en Sarajevo mogelijk werd: 444 kilometer. Opmerkelijk voor een spoorlijn van een dergelijke lengte was de spoorwijdte van 760 millimeter, ook bekend als Bosnisch smalspoor. Van heel grote betekenis werd de spoorlijn ondanks de hooggespannen verwachtingen niet; het vervoer was voornamelijk lokaal van aard en ook het goederenverkeer speelde geen grote rol. Op 28 februari 1974, nog geen halve eeuw na de opening, viel het doek.

NIEUWE INITIATIEVEN

Halverwege de jaren negentig werden de eerste initiatieven genomen om de spoorlijn, of in ieder geval een deel ervan, opnieuw in gebruik te nemen. Het beoogde centrale punt was Mokra Gora, een klein dorp op de noordelijke hellingen van het Zlatibor-gebergte. Tijdens een inspectie werd helaas geconstateerd dat de toestand van sommige tunnels behoorlijk achteruit was gegaan. In 1997 en 1998 werd op initiatief van de vereniging Homeland Society of Mokra Gora het spoortraject inclusief de tunnels vrijgemaakt. De Servische staat, die het belang op juiste waarde schatte, reconstrueerde een van de tunnels en plaatste vervolgens het gedeelte Mokra Gora - Šargan Vitasi op de lijst van wederopbouwplannen. Vanaf dat moment ging het snel. De gesloopte stationsgebouwen van Mokra Gora, Jatare en Šargan-Vitasi werden binnen een jaar herbouwd en waar sporen ontbraken, werden ze opnieuw gelegd. Het Servische ministerie van Toerisme en de nationale spoorwegmaatschappij Železnice Srbije (ŽS) sloegen de handen ineen voor de herbouw van de lijn over de Šargan-pas; in oktober 2002 werd de eerste voorzichtige proefrit gemaakt en op 1 september 2003 nam men de spoorlijn feestelijk in gebruik.

NATTE BERG

Mokra Gora, letterlijk vertaald Natte Berg vanwege de vele waterbronnen in het gebied, was op dat moment als toeristisch centrum volop in ontwikkeling. Dit kreeg in 2004 een stimulans door de film Life is a Miracle van de Servische regisseur Emir Kusturica waarin voor de spoorlijn een prominente plaats was ingeruimd. Station Golubići speelde een belangrijke rol, maar ook het speciaal voor de film gebouwde dorpje Drvengrad (houten stad) bij Mokra Gora. Na het afronden van de filmopnamen werd dit niet afge-



8.

broken; de locatie is nu populair bij de vele toeristen en eens per jaar wordt er een film- en muziekfestival gehouden. Emir Kusturica bleef een enthousiaste ambassadeur voor de Šargan Eight.
Een nieuw hoogtepunt viel op 28 augustus 2010 te noteren bij de voltooiing van de heraanleg van het gedeelte naar het in Bosnië en Herzegovina gelegen Višegrad. De lijn werd een jaar later in gebruik genomen, helaas is het van een reguliere treindienst nooit gekomen. De verlenging in oostelijke richting tot Užice stond voor 2013 op de agenda, maar dit plan was te ambitieus. De sporen liggen sinds 2011 tot een halve kilometer voor Kremna; het vier kilometer lange lijngedeelte wordt wel regelmatig bereden om het in conditie te houden.

HUIDIGE SITUATIE

De treindienst is seizoens-afhankelijk. In rustige tijden rijdt de trein eenmaal per dag tussen Mokra Gora en »



9.

5. De vroege ochtendtrein naar Šargan-Vitasi, kort na vertrek uit Mokra Gora.

6. Golubići speelde een belangrijke rol in de film Life is a Miracle. De railauto heeft een Peugeot 404 als basis.

7. In het dorp Jatare staat Waldbahnlok 764-427 opgesteld. De machine is in 1954 door het in Roemenië gevestigde Reșița gebouwd.

8. Station Jatare ligt op grote afstand van het gelijknamige dorp. ŽS 740-101 is met zijn trein op weg naar Šargan-Vitasi.

9. De rijtuigen zijn met oog voor historische details gerestaureerd.



10.



11.



12.

Šargan-Vitasi, in het hoogseizoen worden vier slagen gemaakt. Doorgaans wordt op de heenweg een langere stop gemaakt in Jatare met een schitterend uitzicht op de bergen. Op de terugrit zijn stops in Ksrt waar de 'acht' goed is te zien en bij de vroegere filmset Golubići.

De historische rijtuigen worden in de regel getrokken door een van de vier door het Roemeense Faur gebouwde L45H-diesellocomotieven; bij speciale gelegenheden komt stoomlocomotief 83-052, in 1926 door Jung gebouwd, op de baan. Het is mogelijk voor een redelijke prijs een complete trein te huren. Het materieel wordt onderhouden in de nieuwgebouwde werkplaats in Šargan-Vitasi, waar bezoekers echter niet welkom zijn. Langs de lijn staan op diverse plaatsen Denkmalloks, draisines en railauto's opgesteld. Al met al is de Šargan Eight geen voor de hand liggende reisbestemming, maar wie desondanks de trip naar het westen van Servië maakt, wordt niet teleurgesteld. In station Mokra Gora kan uitstekend worden overnacht. //

10. ŽS 740-101 is met een trein uit Šargan-Vitasi vlak voor station Jatare te zien. Niet veel later zal het achtvormige deel van het tracé worden bereden.

11. Bij gelegenheid komt de 83-052 op de baan. De stoomloc stond op 25 mei 2023 in de werkplaats in Šargan-Vitasi.

12. Dieselloc 740-101 tijdens een rangeermanoeuvre in Šargan-Vitasi. Links enkele locs in het kader van spoorwegmuseum, op de achtergrond de werkplaats.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



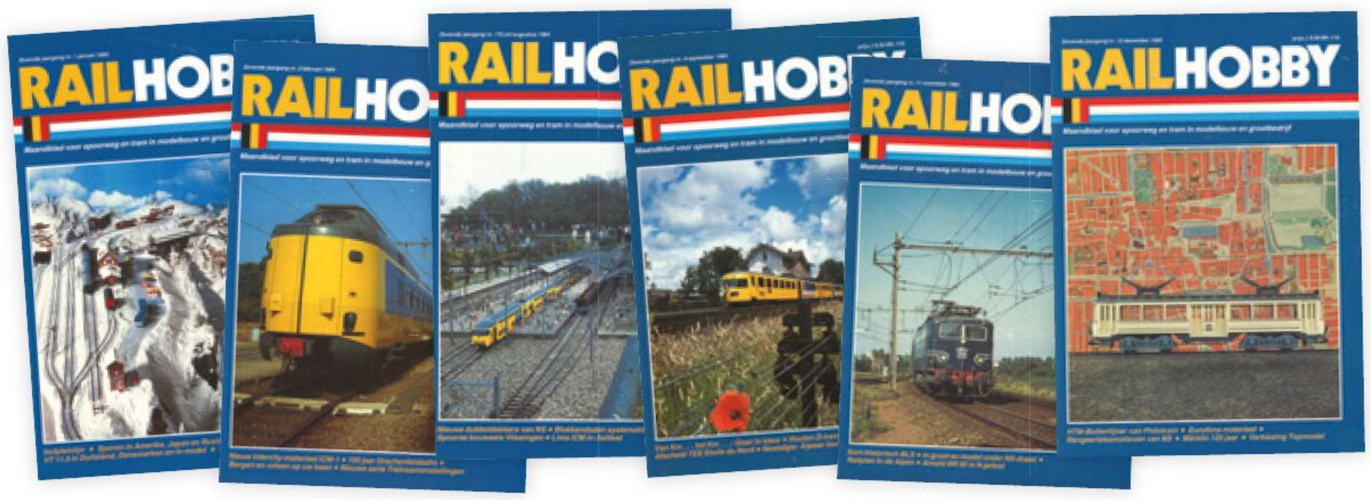
FOTO: RAILDAGEN

Raildagen

Op 15 en 16 september 2023 kan iedereen zien hoe interessant de railsector is. Op ruim 50 locaties zetten bedrijven vol trots hun poorten open voor publiek. Ook bouwprojecten, stations en tentoonstellingen zijn door iedereen te bezoeken. Naast rondleidingen kunt u ook ateliers bezoeken of meedoen aan wedstrijden. Het bezoeken van de opengestelde locaties is bijna overal gratis. Als er tickets vereist zijn, staat dat op de pagina van de betreffende locatie.
Kijk voor meer informatie op **Railhobby.nl/evenementen.**

Onderzoek naar spoortrillingen

Op twintig locaties langs de Brabantlijn doet ProRail onderzoek of onderhoud invloed heeft op de mate van trillingen, die door spoorverkeer wordt veroorzaakt. Door verschillende trillingsmeters op diverse afstanden van het spoor wil ProRail inzicht krijgen in het effect van specifieke werkzaamheden op spoortrillingen. Het onderzoek loopt tot eind dit jaar, begin volgend jaar worden de resultaten verwacht.



Lees jaargang 1984 online

Het online archief is aangevuld met de jaargang van 1984. 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 Duitse treinen in de praktijk en in model, bergen en rotsen maken, de treinstellen van de NMBS en het railplan van Uralbach anno 1937. 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: SANDER BROERSE

FlixTrain in Nederland

De Duitse open acces-vervoerder FlixTrain, die zich richt op het langeafstandsvervoer, deed een aanvraag om vanaf de dienstregeling 2025, of mogelijk al eerder, tweemaal daags een reizigerstrein Oberhausen - Rotterdam via Arnhem, Utrecht, Amsterdam en Den Haag te laten rijden. Hiervoor wordt in Nederland de samenwerking met een vervoerder gezocht die de treindienst als onderaannemer wil uitvoeren: een voor FlixTrain gebruikelijke werkwijze.

EXTRA:
video Kwidzyn

Kwidzyn

SMALSPOOR IN NOORD-POLEN ANNO 1968

De door Leszek Lewiński gebouwde Poolse smalspoorbaan scoorde op Modeltrein Expo On traXS 2023 hoge ogen. Het Spoorwegmuseum had de première van de gedetailleerd uitgevoerde baan. Daar ging tien jaar onderzoek en bouwen aan vooraf.

De PKP Ty 2 1461 rijdt met bagagewagen Fhi 4621 en de rijtuigen Bhi 1126 en 1254 richting Mareza.


1.


2.

HET SMALSPOOR-TRAJECT TUSSEN KWIDZYN EN DE LIWA IN MODEL


3.

Op de modulebaan wordt het traject van de smalspoorlijn tussen de stations Kwidzyn en Mareza, gelegen circa 110 km ten zuiden van Gdansk, nauwgezet uitgebeeld. Om precies te zijn, daar waar de spoorlijn met een flauwe boog de straat Drzymaly in een buitenwijk van Kwidzyn en de rivier Liwa kruist. Het landschap is heuvelachtig en om de rivier te passeren moest tussen de straatweg en de rivier een spoordijk worden aangelegd. Door de hoge ligging van het spoor kijken de passagiers over de daken van de huizen van de stad uit en moeten bewoners hun blik altijd omhoog richten om een trein te kunnen zien. Dat verklaart de naam van de modulebaan: ‘Nad dachami Kwidzyna’, ‘Boven de daken van Kwidzyn’.

Marienwerder

De geschiedenis van Kwidzyn - tot het einde van de Tweede Wereldoorlog Marienwerder - gaat terug tot 1233 toen in Oost-Pruisen de Duitse ridderorde op de plek waar de Pruzzen een verdedigingswerk hadden opgetrokken, een burcht bouwden. In 1284 werd het met de domkerk uitgebreid; in latere eeuwen volgden diverse aanbouwen. Het imposante complex staat nu als kasteel Kwidzyn te boek. De normaalspoorlijn Marienwerder - Schementau (in het Pools Czerwinsk) is, als onderdeel van de hoofdspoorlijn Berlijn - Koningsberg (nu Kaliningrad), in 1909 geopend. Bij het einde van de Eerste Wereldoorlog was de uitbouw tot dubbelspoor van de voor militaire transporten belangrijke lijn voltooid.

Smalspoor

De tussen 1901 en 1909 in etappes geopende 20,4 km lange 750 mm smalspoorlijn Mareese (Mareza) - Russenau (Rusinowo), had ter hoogte van de boog aan westkant van Kwidzyn een 3,5 km lange aftakking naar het kleine kopstation, het Kleinbahnhof. Het er naast liggende normaalspoorstation had drie eilandperrons met zes perronsporen en een groot emplacement met locdepot. De Kleinbahn-AG Marienwerder, exploitant van de smalspoorlijn naar een overslagkade aan de rivier Weichsel, werd geïntegreerd in de in 1900 opgerichte, in Koningsberg gevestigde, Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG). De vele smalspoorlijnen waren met name voor de suikerindustrie en het vervoer van andere landbouwproducten van belang, maar kende ook reizigersvervoer. Vanwege het hoogteverschil met de rest van de spoorlijn werd deze met een viaduct over de Drzymaly-straat geleid, om na een flauwe S-boog over een dijk met een rechte visbuikbrug de Liwa, een smalle rivier, over te steken. Dit deel is in model nagebouwd. Een bijzondere spoorconstructie was het viaduct in de stad waarmee het smalspoor de eigen lijn met de aftakking naar de suikerfabriek kruiste. Tot de sporen van de normaal-

sporige hoofdlijn werden verlegd, ging het smalspoor kruisingsvrij over het viaduct. In 1939 waren vijf stoomlocs, elf rijtuigen, twee bagagewagens en rond zeventig goederenwagens beschikbaar. Vanaf eind jaren vijftig ging het vervoer gaandeweg over naar de weg. Op 31 december 1985 werd het reizigers- en goederenvervoer beëindigd; in 1989 is het smalspoor opgebroken. Op Google Earth is het tracé vanaf station Kwidzyn, de ruime boog door de stad en het in model nagebouwde en nog intact zijnde viaduct en de brug over de Liwa en het vervolg van de lijn aan de andere kant van de rivier goed te zien. »

1. **Aan details geen gebrek: wasgoed aan de lijn, twee honden op het erf en een deur die half open staat.**

2. **Er zijn niet veel reizigers tijdens de ochtendrit van PKP-dieselmotorrijtuig MBd1-119.**

3. **De diepte van de modelbaan is gering, maar de op het landschap en bebouwing afgestemde foto-achtergrond zorgt voor een grote diepte-werking.**

4. **Dieselmotorrijtuig MBd1-119 verlaat Kwidzyn via de spoorbrug over de Liwa.**

5. **De bebouwing zoals die in 1968 langs de Drzymaly-straat stond.**

6. **Vanwege de weekmarkt is dieselmotorwagen MBd1-118 met rijtuig Bxhpi 1932 versterkt.**


4.


5.


6.

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



7.



8.

Research

Een groot deel van de bouwtijd ging op aan uitvoerige research door Leszek Lewiński en zijn team van Kwidzyn en de omgeving anno 1968. Het accent lag daarbij op het viaduct over de straat Michala Drzymaly, de woonhuizen en bedrijfsgebouwen bij het viaduct, langs de spoordijk lopende straat en de rivierbrug. Er zijn honderden oude foto's, enkele films en landkaarten geanalyseerd. De baan is in drie segmenten in een flauwe knik gebouwd zodat de ruime spoorboog kon worden weergegeven en toeschouwers een goed overzicht hebben. De schaal is H0, voor het smalspoor is H0e aangehouden. Het sporenplan is eenvoudig, aan de zichtzijde ligt enkelspoor; aan de achterkant van de rondlopende baan maken drie lange opstelsporen een afwisselend spoorbedrijf mogelijk. Het smalspoor-station van Kwidzyn ligt buiten het bereik van de module; toeschouwers zien op schaalsnelheid passerende, door een stoom- of dieselloc getrokken reizigers- en goederentreinen en een al dan niet met een rijtuig versterkte dieselmotorwagen. Het rollend materieel (meest Roco, alle met geluidsdecoder) is aangepast naar de uitvoering zoals ze op deze lijn dienst hebben gedaan en op overtuigende wijze geweatherd; de aansturing gaat via een laptop.

Foto-achtergrond

De spoorbrug over de Liwa, een vakwerkvisbuikbrug, is uit metaal gebouwd, de straatweg wordt door vier



9.

korte, in een boog liggende brugdelen overbrugd. De drie pijlers en de landhoofden zijn in metselwerk uitgevoerd. Bij beide bruggen zijn contrarails als beveiliging bij ontsporingen aangebracht. De zelfbouw huizen zijn in autocad getekend en voorzien van een interieur. De tientallen bomen zijn gemaakt door Małgorzata Lewińska, echtgenote van Leszek. Zij heeft niet alleen groene vingers, maar reist mee naar buitenlandse expo's. De fotoachtergrond is door Marcin Turko in Photoshop samengesteld met foto's van onder meer door een door Sebastian Marszal bestuurde drone. De luchtfoto's kwamen ook van pas bij sommige in model nagebouwde woonhuizen en bedrijfspanden. Een deel daarvan is in halfreliëf opgetrokken, waarbij de gebouwen in de achtergrond doorlopen. Ook de vorm en kleuren van het landschap, de rivier Liwa en de Drzymaly-straat komen met de achtergrond overeen. De dieptewerking is hierdoor optimaal. Voor de ontwerpen van de rivierbrug en het viaduct tekende Piotr Ciechocińskiski; daar deze aan de voorkant van de module staan is een goede weergave essentieel. De fotoachtergrond is aan lange plankendragerstrips bevestigd, de zwart geschilderde fries en de ledverlichting aan 50 cm lange uithouders. De belangstelling voor 'Nad dachami Kwidzyna' zal op de tournee langs komende Europese modelspoorexpo's zeker zo groot zijn als in Utrecht. //

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



10.

OVER DE RIVIER LIGT EEN METALEN VAKWERKVISBUIKBRUG



11.



12.

7. De PKP Px 5 1650 passeert de visbuikbrug over de Liwa richting Kwidzyn.

8. De in een flauwe boog lopende spoorlijn is door het vele groen amper te zien. Het modellandschap gaat naadloos in de achtergrond over.

9. Paardentractie op de keien van de Michala Drzymaly, toen een belangrijke noord-zuidroute.

10. De treinenloop op het polygonaal gebouwde spoorviaduct is door contrarails gezekerd.

11. Het voor de opslag van diverse materialen gebruikte achterhof is via de zijstraat van de Drzymaly bereikbaar.

12. Divers materieel staat op de in blokken verdeelde opstelsporen op hun inzet te wachten.

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

SBB Re 4/4 II

Met 277 exemplaren was de serie Re 4/4 II de grootste van de Zwitserse spoorwegmaatschappij SBB. In de reizigersdienst zijn de elektrische locomotieven sinds de zomer van 2023 nog maar beperkt actief. Het is daarom de hoogste tijd voor een overzicht.



1.

In diverse subseries met onderling kleine afwijkingen zijn de locs Re 4/4 II in 1964 (prototypes) en tussen 1967 en 1985 aan de SBB geleverd; ook enkele particuliere maatschappijen namen locs in dienst. De twintig locomotieven serie Re 4/4 III waren gelijk aan de Re 4/4 II, maar hadden een gewijzigde overbrenging en werden bij voorkeur op trajecten met sterke stijgingen ingezet. Deze machines zijn inmiddels door SBB bedankt voor bewezen diensten. Hoewel de klassieke vormen anders doen vermoeden, zijn de jongste locs maar 38 jaar oud, terwijl het oudste nog rijdende exemplaar al 56 zomers heeft doorstaan. De Re 4/4 II, tegenwoordig in de series 420 en 421 - geschikt voor Duitsland - genummerd, is als echte Universallokomotiv zijn hele bestaan actief in reizigers- en goederendiensten. Hier beperken we ons tot de bedreigde inzet in de reizigersdienst; voor goederentreinen zijn de locs zeker nog tot 2035 te zien (stand: juli 2023).

Hotspot Zürich

De uitfasering in de reizigersdienst is bij de SBB al sinds 2010 aan de gang. Treinstellen uit binnen- en



2.

buitenland verdringen de locs naar een zijspoor. Op 2 juni 2023 gebeurde dat bijvoorbeeld in de Intercitydienst tussen het Duitse Singen en Zürich door de instroom van dubbeldekstreinstellen type Kiss van de Deutsche Bahn. Desondanks blijft Zürich Hauptbahnhof de hotspot voor de klassiekers uit het SBB-park. Vanuit de grensstations Basel en Buchs komen ze hiernaartoe met Eurocity's en nachttreinen, zoals de Nightjet uit Amsterdam. Op doordeweekse dagen zijn er diensten voor binnenlandse Intercity's van en naar Chur en overbrengingsritten op de oostwest-as. In de tabel is hiervan een overzicht opgenomen. De absolute highlight is de inzet voor de Gotthard Panorama Express (GoPEx) die zes dagen per week van Arth-Goldau naar Lugano via de Gotthard Bergstrecke rijdt. In deze trein zijn, naast luxe panoramarijtuigen, ook rijtuigen opgenomen waarvan de ramen open kunnen: anno nu een unicaat. Daardoor kan men met de wind door de haren genieten van het uitzicht op de bergen en het typerende geluid van de Re 4/4 II.

Kleuren

Onder de nog actieve locs Re 4/4 II zijn opvallend veel eenlingen die recent gereviseerd zijn en dus nog een tijd meekunnen. Naar verluidt zou dat aan een liefhebber bij de SBB te danken zijn. Veruit de bijzonderste exemplaren zijn de 420 109 en 420 161. Eerstgenoemde is de laatste actieve »



3.

1. **De Gotthard Panorama Express heeft op 9 april 2022 zojuist achter de groene 420 161 Arth-Goldau verlaten.**
2. **Swiss Express-loc 420 109 vertrekt met de vertraagde Nightjet 466 uit Buchs, 22 juli 2022.**
3. **De gemoderniseerde Re 420 211 en 216 met een spitsversterker S19 van de S-Bahn Zürich nabij Effretikon, 28 april 2022.**

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE


4.

5.

6.

vertegenwoordiger in het oranje-grijs van de Swiss Express, de snelle trein die tussen 1974 en 1986 St. Gallen en Genève met elkaar verbond. De 420 109 heeft niet het beveiligingssysteem ETCS waardoor de inzetmogelijkheden beperkt zijn; de loc is daardoor relatief vaak aan te treffen tussen Zürich en Basel of Buchs. De 420 161 is de laatste groene Re 4/4 II in de reizigersdienst en beschikt wel over ETCS. De machine kan daardoor voor de GoPEx over de Gotthard ingezet worden.

Modernisering

In de werkplaats Bellinzona werden tussen 2011 en 2016 dertig exemplaren (Re 420 201-230) grondig gemoderniseerd. Naast veel technische wijzigingen vallen uiterlijk de nieuwe rode kleurstelling (gebaseerd op die van de Re 460) en ledverlichting op. Ze doen, met voor en achter een loc, met dubbeldeksrijtuigen dienst op de S-Bahn Zürich. Twee locs zijn nodig om met zes rijtuigen dezelfde rijtijden te halen als de driedelige stammen met een loc Re 450. Aangezien er meer locomotieven dan rijtuigstammen beschikbaar zijn, kan men de Lion (projectnaam van de modernisering voor de S-Bahn Zürich)-locomotieven ook voor andere treinen aantreffen.

Verhuizing naar Cargo

De oudste locomotieven zien er iets anders uit dan vertegenwoordigers van de latere series. Uiterlijk

valt op dat ze slechts één stroomafnemer hebben - meestal een schaarpantograaf - en dat het front iets minder spits is. Bij de boedelscheiding van Cargo en Personenverkehr gingen de oudste locs naar de reizigersdienst. Het zijn deze locomotieven die nog enige tijd geen revisies nodig hebben en nu ze bij Personenverkehr overbodig worden, heeft de goederendivisie juist meer behoefte aan locs met geldige revisietermijn. SBB Cargo hoeft dan geen revisies uit te voeren en kan machines, waarvan de revisietermijn is afgelopen, buiten dienst stellen. Daarom rijden sinds de zomer van 2023 tien exemplaren uit de oudste serie bij SBB Cargo, iets dat jarenlang zeer uitzonderlijk was. Ze worden kriskras door Zwitserland ingezet, maar de grootste trefkans bestaat op de oostwest-as, bijvoorbeeld rond Biel. De meeste van deze locs hebben een revisietermijn tot eind 2024. Dat geldt ook voor de exemplaren van Personenverkehr. Het definitieve einde in de reizigersdienst staat voor december 2024 in de agenda, met uitzondering van de S-Bahn Zürich. Hier valt nog tot begin 2030 te genieten van een stukje jaren zestig op het spoor. //

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



4. Ook het trekken van de Venice Simplon Oriënt Express hoort nog tot het takenpakket van de Re 4/4 II. Passage van de trein achter de 420 198 en 159 nabij Villnachern, 29 april 2022.

5. Nightjet 403 uit Amsterdam wordt in Basel gesplitst. Het treindeel naar Zürich in Hornussen achter de 420 303, 24 juni 2023.

6. Tien reizigerslocs sluiten bij Cargo hun loopbaan af. Locomotief 420 147 met een posttrein nabij Ligerz, 26 juni 2023.

7. Kiss-dubbeldekkers van DB losten per 3 juni 2023 de serie Re 4/4 II af tussen Singen en Zürich. Voordat het zo ver was, passeerde op 28 april 2022 de 420 172 met trein 483 bij Rafz.

Lange-afstandstreinen met SBB Re 4/4 II, stand 1 juli 2023

Nachttrein	NJ 402	Zürich HB 21:59 - Basel SBB 22:54
Nachttrein	NJ 403	Basel SBB 06:45 - Zürich HB 08:04
Nachttrein	NJ 464	Buchs 08:12 - Zürich HB 09:20
Nachttrein	NJ 465	Zürich HB 20:41 - Buchs 21:48
Nachttrein	NJ 466	Buchs 07:12 - Zürich HB 08:20
Nachttrein	NJ 467	Zürich HB 21:41 - Buchs 22:48
Nachttrein	NJ 470	Zürich HB 20:59 - Basel SBB 21:53
Nachttrein	NJ 471	Basel SBB 08:35 - Zürich HB 10:03
Eurocity's (dubbeltractie)	EC 163 EC 164	Zürich HB 08:41 - Buchs 09:48 Buchs 18:12 - Zürich HB 19:19
Intercity's (alleen ma-vr)	IC 929 IC 931 IC 934 IC 936	Zürich HB 16:08 - Chur 17:22 Zürich HB 17:08 - Chur 18:22 Chur 17.37 - Zürich HB 18.53 Chur 18.37 - Zürich HB 19.53
GoPEx (niet op ma)	PE 3092 PE 3093 Leegmaterieel van/naar Chiasso	Lugano 09:18 - Airolo 10:40 - Arth-Goldau 12:00 Arth-Goldau 13:16 - Airolo 15:09 - Lugano 16:41

Scottish Highlands

PROJECT MINIWORLD ROTTERDAM

Van de bouw van Groot-Brittannië bij Miniworld Rotterdam is in Railhobby 414 (september 2019) de eerste fase van het project belicht: Engeland en Wales. Uiteraard kan niet heel Groot-Brittannië in miniatuur worden nagebouwd, maar is er een bloemlezing van bijzondere landschappen, bruggen, stations en andere typerende landmarks. Na realisatie van fase 1 ligt de focus nu op het Schotse deel.



1.

Wie weleens in het echte Schotland is geweest, zal het niet ontgaan zijn hoe weids en indrukwekkend de landschappen zijn. Vooral in het noorden, de Highlands, is het ruig, ruw en imponerend, maar ook heel divers. Aan de medewerkers van Miniworld de uitdaging dat in model neer te zetten. Uiteraard worden er diverse spoorlijnen, zoals de Glenfinnan-route, doorheen verweven.

BERGEN

Het bouwen in de hoogte is een uitdaging op zich. Waar ons Rotterdam-deel voornamelijk uit vlakke tafels bestaat, zijn hier bergtoppen tot drieënhalve meter hoog met steile hellingen gerealiseerd. Dat maakt de bereikbaarheid voor de landschapsbouwers uiterst ingewikkeld en is opgelost door de bergen op te bouwen uit stevige houten spanten waarin, behalve opstapplekken ook de spoorlijnen en wegen worden opgenomen. De opstapplekken komen van pas om het landschap te bouwen en dienen daarna om een trein aan te kunnen duwen en onderhoud te plegen. Gelukkig voor de medewerkers lopen, conform de werkelijkheid, in het Schotse deel minder treinroutes dan aan de Engelandzijde. Alle spoorobjecten, zoals

bruggen en stations, zijn gebaseerd op bestaande objecten. Niets komt ‘uit het doosje’, maar alles wordt in het atelier van Miniworld Rotterdam op maat gemaakt om ingepast te worden in het geheel.

BROCH

Naast de aan spoorwegen gerelateerde modellen duikt Miniworld Rotterdam graag de geschiedenis in. Waar in het Engelse deel Stonehenge, zoals het drieduizend jaar geleden zou kunnen zijn geweest, is nagebouwd, staan in Schotland twee ‘Brochs’, de uit de ijzertijd stammende ronde stenen torens. Eén van deze Brochs is gebouwd als ruïne zoals die in Schotland nog steeds te vinden zijn, de andere is een doorsnede van hoe deze versterkte woontorens ooit zullen zijn gebruikt.

LOCH NESS

In Schotland wordt met de seizoenen gespeeld. Er zijn besneeuwde bergtoppen, herfstkleuren, paarse heidevelden en zomerse bloemenvelden. Met daartussen meren, kastelen, woeste rivieren en distilleerderijen, alles uit eigen atelier. Hoewel het meer van Loch Ness er niet is, zwemt er wel een monster; het Magnorail-systeem zorgt voor de aandrijving.
De Highlands bij Miniworld Rotterdam zijn vanaf de zomervakantie van 2023 voor het publiek te zien. Daarna volgen de laatste vierkante meters met zuidelijk Schotland. Het deel dat ‘de grote stad’ is gedoopt, met Edinburgh als inspiratie, inclusief een station met tien doorgaande sporen en tien rangeersporen. Naast de stad komt een groot meer met een deel van de Forth Bridge. De wereldberoemde brug zou op schaal zo’n vijfentwintig meter lang worden - dat zal helaas niet passen - maar het segment van de Forth Bridge wordt zeker indrukwekkend. //

TEKST & FOTO’S: MINIWORLD ROTTERDAM


2.


3.


4.


5.

1. De Highlands met het kasteel Eilean Donan op een prominente plek. Op de achtergrond het beroemde Glenfinnan-viaduct.

2. De hoogte in, pieken tot drieënhalve meter hoogte: de markante rotsformatie Old man of Storr en de Glencoe-vallei.

3. Herfst, zomer en winter tussen de rotsformaties. Rechts de grot waardoor bezoekers naar binnen kunnen.

4. De opengewerkte ‘broch’, een dubbelwandige toren waar mensen leefden, vee werd gehouden en voorraden lagen opgeslagen.

5. De Forth Bridge in aanbouw. Een combinatie van pvc, styreen en karton in schaal H0.

Deel 1
van 3

Stroomlijnpostrijtuigen Pec 951 en 952

DEEL 1: VOORMALIGE FIETSENRIJTUIGEN IN MODEL

Modellen van de Pec worden in diverse uitvoeringen door Artitec uitgebracht, zowel de korte uitvoering met deukneus als de langere versie met gewone neus. Er is echter een minder bekende variant die niet in model is verschenen: de (omgebouwde) fietsenwagens die vanaf 1949 als Pec dienst hebben gedaan. Peter Wijshake vult dit hiaat in een drieluik op.

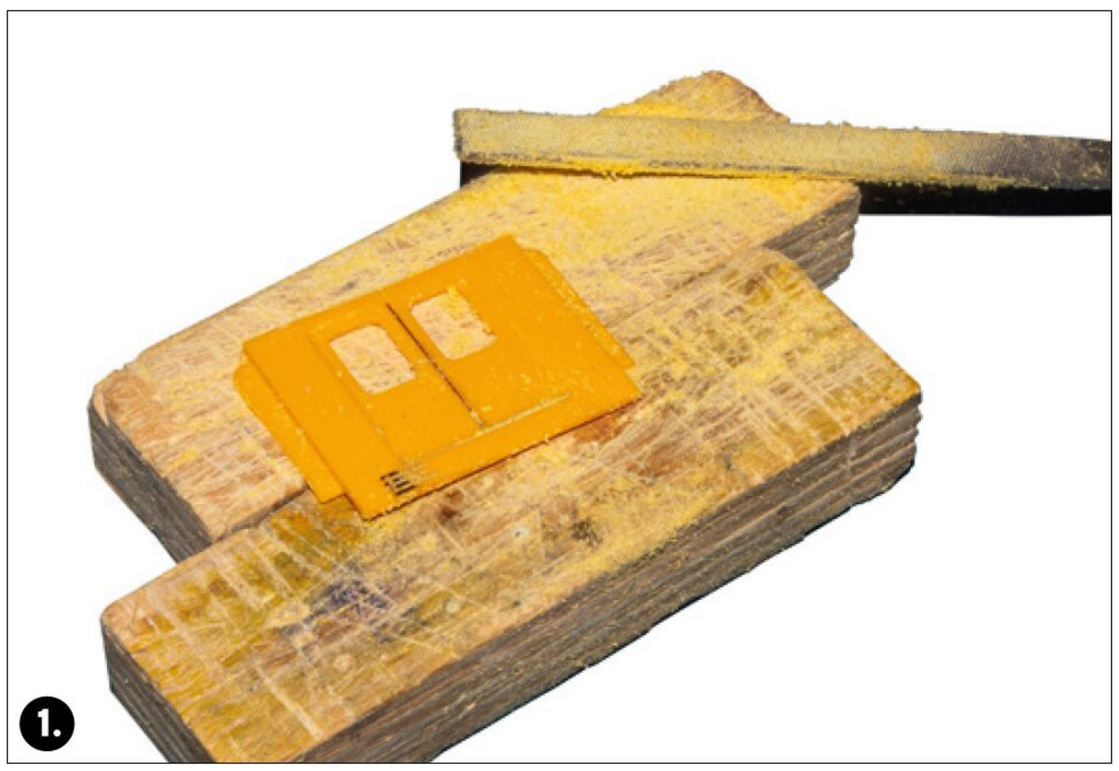
Staatsiefoto van Pec 952 in de uitvoering van de jaren zestig.


NEDERLANDSE
POSTERIJEN
Pec 952

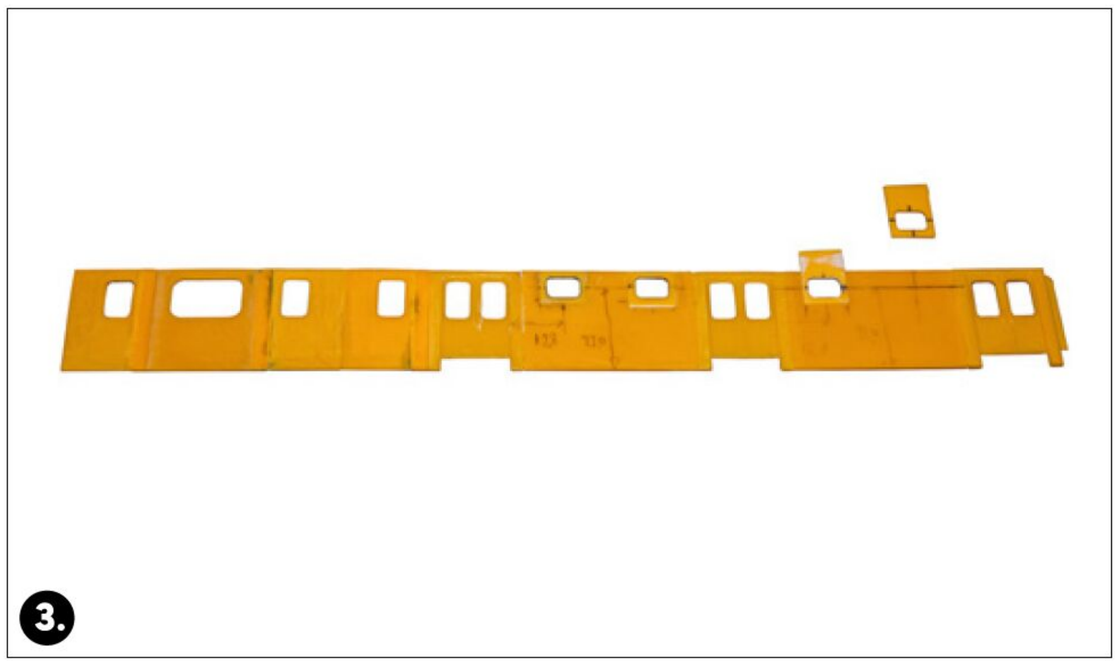
In Railhobby 454 en 455 heeft Sicco Dierdorp uitgebreid stilgestaan bij het postvervoer in Nederland per trein. Als de NS begin jaren dertig met gestroomlijnde treinstellen gaat rijden, ontstaat de noodzaak van bijpassende postrijtuigen. Deze krijgen de aanduiding Pec (Postrijtuig, geschikt voor Elektrische treinen, voorzien van een Closet). De eerste serie van zes stuks, genummerd 8501-8506 (vanaf 1950: 901-906), wordt in 1938 in dienst genomen en heeft een karakteristieke deuk in de neus. In deze uitsparing zit een koppelstuk dat nodig is om met dieselelektrische DE 3-stellen uit 1934 te kunnen rijden. Deze diesels zijn aanvankelijk uitgerust met een afwijkende Unirop-koppeling, terwijl alle volgelingen een standaard Scharfenbergkoppeling krijgen. De eerste Pec's hebben een lengte van 24.200 mm. De opvolgende Pec-series (met gladde neuzen en een lengte van 25.200 mm) worden geleverd in 1940 en 1941 en krijgen de nummers 8507-8521 (vanaf 1950: 907-921). In 1950 volgt een nalevering, de serie 922-936.

Fietsenrijtuigen

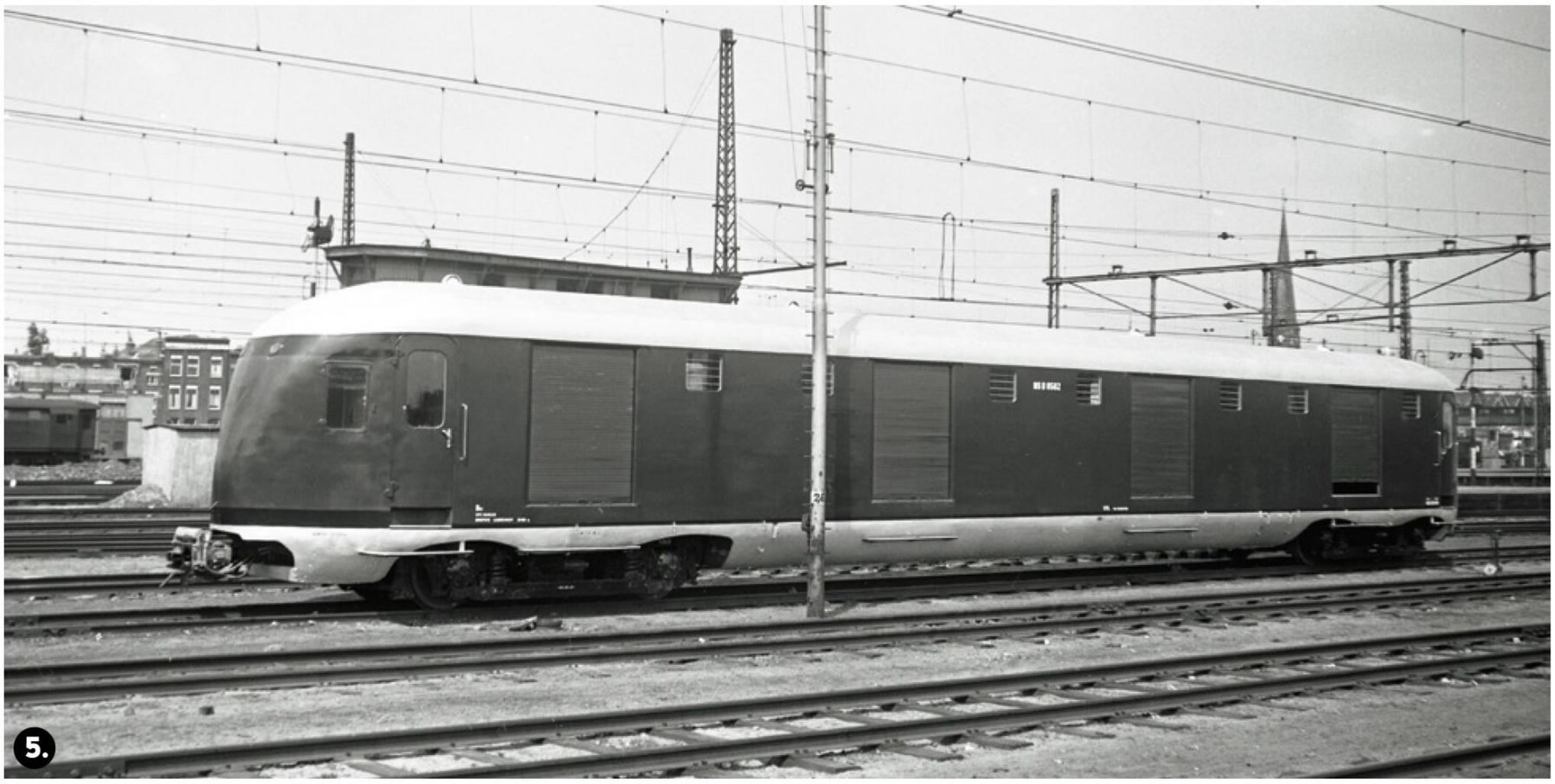
In 1948 worden bij Allan in Rotterdam Hillegersberg twee bijpassende stroomlijnbagagewagens Dec 8501-8502 voor fietsenvervoer gebouwd. Deze nummers worden gelijktijdig ook gebruikt voor de oudste Pec's en de 'Blokkendoos'-tussenrijtuigen Cec. De beide zijkanten krijgen vier rolluiken en zeven kleine ramen onder de daklijst. In tegenstelling tot de Pec's hebben de fietsenrijtuigen in beide neuzen toegangsdeuren. Ze bieden met een lengte van 26.200 mm plaats aan 140 rijwielen. Een succes is het niet geworden, al na enkele maanden worden de fietsenwagens omgebouwd voor postvervoer. Ze komen in mei 1949 in dienst als Pec 8551-8552 (vanaf 1950: 951-952). Bij deze verbouwing wordt aan de wc-zijde van de zijwanden één van de rolluiken vervangen door een raam 1e klas en worden drie bovenramen aangepast naar de hoogte van het raam 1e klas. Ze krijgen een kachel en de kopdeuren aan de kant waar geen wc zit worden afgesloten door het verwijderen van de deurkrukken. Rond 1953 worden de storingsgevoelige (en tochtige) rolluiken vervangen door dubbele schuifdeuren en in 1955 worden de al eerder vergrendelde kopdeuren geheel verwijderd. Het zijn donkere rijtuigen met weinig daglicht en een kleinere postsorteerafdeling, waardoor ze bij PTT'ers minder geliefd zijn. Begin jaren zestig wordt er geen onderscheid meer gemaakt in materieel met en zonder toilet, waardoor de benaming feitelijk wordt gewijzigd van Pec in Pe. Tevens komt vanaf 1965 in het kader van onderhoudsbesparing de mooie schortbeplating aan de onderzijde grotendeels te


1.


2.


3.


4.



5.

vervallen. In figuur 1 is een schematisch overzicht van alle uitvoeringen te zien.

Dienstuitvoering

Als na de oorlog de eerste postrijtuigen van hun opgelopen oorlogsschade zijn hersteld, worden ze in een serie van zes stuks (waaronder ook de nieuwe 8551-8552) ingezet. Aanvankelijk doen ze uitsluitend dienst op de lijn Amsterdam - Dordrecht, met de zijtakken Amsterdam - Zaandam, Haarlem - Zandvoort en Schiedam - Hoek van Holland. Hierbij rijden ze doorgaans in het midden tussen ofwel twee stellen Mat '36 (serie EID-4 601 + serie EI-3 441) ofwel Mat '40 (serie EID-5 801) + Mat '36 (serie EID-4 601). Dat scheelt rangeren op de eindpunten. In slechts de helft van deze diensten is er echter postvervoer aanwezig, zodat de Pec's in de andere helft worden aangewezen als 'personenrijtuigen met uitsluitend staanplaatsen'. Deze personendiensten zijn in 1950 voorbij. Vanaf 1951 rijden de inmiddels vernummerde 951 en 952 in een eigen omloop, waar ze niet meer vanaf komen. In twee dagen rijden ze twee slagen Amsterdam - Rotterdam - Roosendaal, later uitgebreid met een slag Amsterdam - Eindhoven.
In juni 1972 worden de 951 en 952 uit dienst genomen, om in juli naar de werkplaats Onnen te worden overgebracht om gestript te worden. Daarna worden ze achter een Hondekop-vier naar de Watergraafsmeer overgebracht en later naar de Rietlanden. Op 11 september 1972 worden beide - met Mat '40 vijfwagenstel (1)831 - naar sloperij Koek in Mijdrecht overgebracht. Het zijn de eerste Pec's die planmatig worden gesloopt, de allerlaatste 'gewone' Pec's gaan pas eind september 1979 buiten dienst.

Pec 952 in model

Mijn voorkeurstijdperk is de jaren zestig; een tijd die ik me uit mijn jeugd goed kan herinneren. Derhalve heb ik gekozen voor versie 4 uit figuur 1. Van voorgaande bouwprojecten resteren de nodige onderdelen,

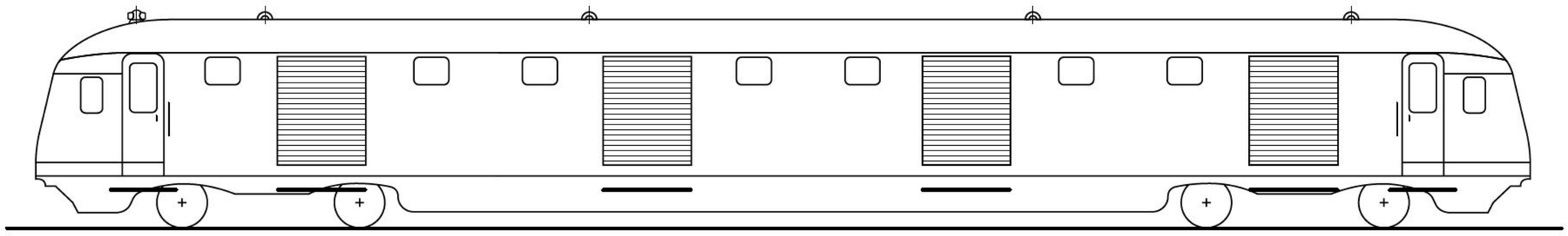


6.

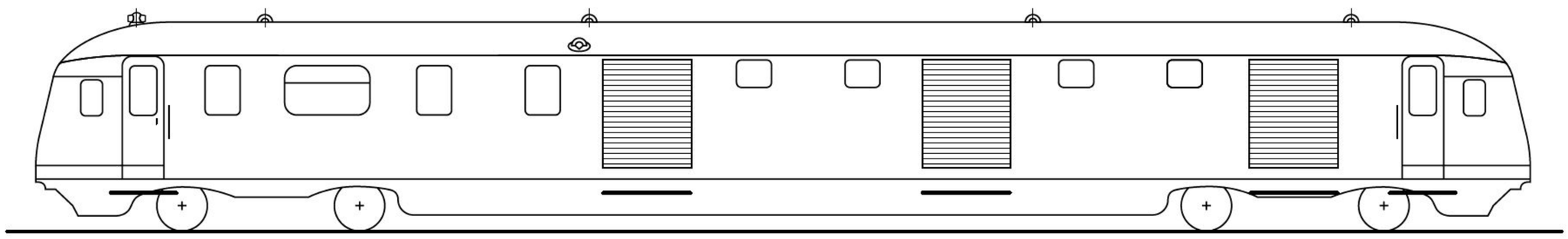
die komen nu goed van pas. De moeilijkheid bij dit postrijtuig is de veelal afwijkende maat van de ramen, zodat onze inventiviteit flink op de proef wordt gesteld. Ook het maken van de juiste kopvorm wordt een uitdaging. Als basis neem ik een tussenrijtuig van de »

1. **Het vlakvijlen van de bagagedeuren zodat twee ramen in een plat vlak overblijven.**
2. **Om de zijwand geheel recht en vlak te krijgen, worden de zojuist gelijmde delen op een aluminium L-profiel geklemd.**
3. **De nieuwe zijwand is bijna klaar, het laatste hoge raam moet nog worden aangebracht.**
4. **De basis wordt gevormd door een tussenrijtuig van de Lima-Hondekop en twee voorzetneuzen van giethars. De eerste zijwand is gereed.**
5. **Bagagewagen Dec 8502 (later Pec 952) kort na aflevering. Rotterdam Delftsche Poort, 9 mei 1948. (foto J.J. Overwater, © NVBS-Railverzamelingen)**
6. **Postrijtuig Pec 952 zoals we in exact deze uitvoering in model gaan bouwen. Arnhem, 20 augustus 1965. (foto J.C. de Jongh, © NVBS-Railverzamelingen)**

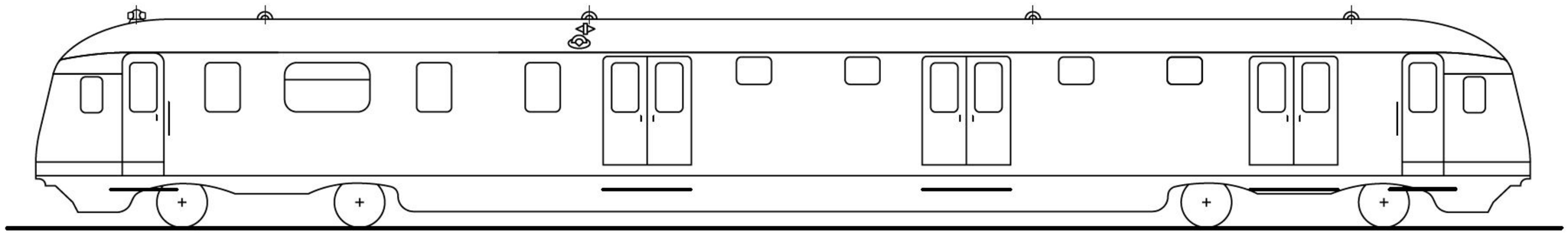
TEKST: PETER WIJSHAKE, **FOTO'S:** PETER WIJSHAKE & ELVIRA WIJSHAKE, **TEKENINGEN:** ELVIRA WIJSHAKE



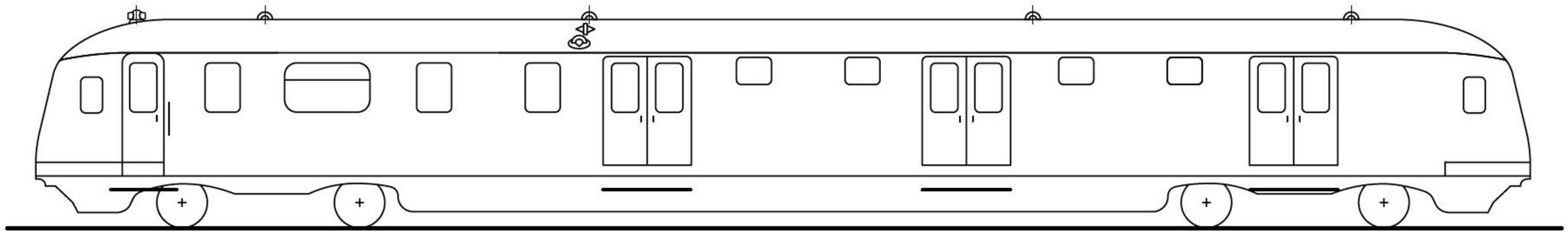
1e versie: 1948 - 1949 als Dec 8501 - 8502 (fietsenrijtuig)



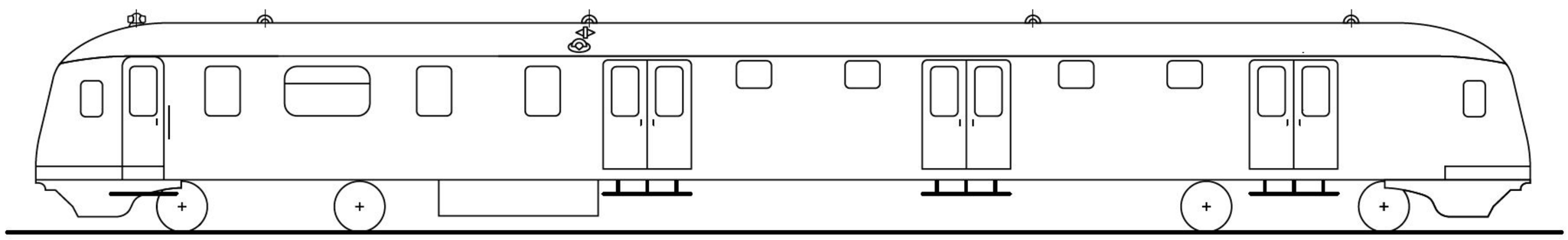
2e versie: 1949 - 1953 als Pec 8551 - 8552, na 1950 Pec 951 - 952 (postrijtuig)



3e versie: 1953 - 1955 als Pec 951 - 952 (rolluiken vervangen door deuren)

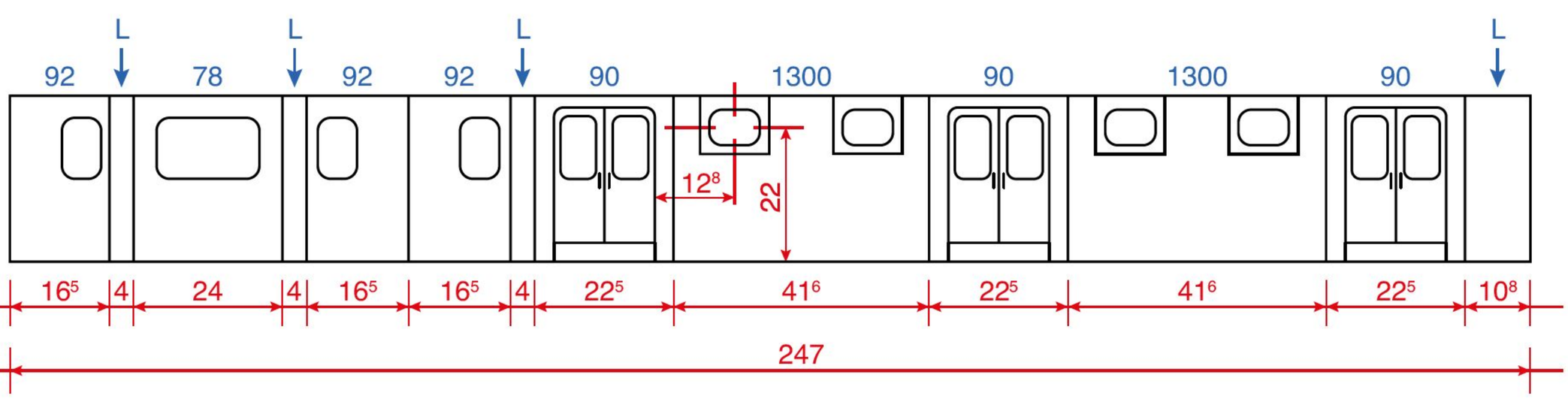


4e versie: 1955 - 1965 als Pec 951 - 952 (kopdeuren rechterneus vervallen)



5e versie: 1965 - 1972 als Pec 951 - 952 (schortplaten grotendeels afgenomen)

7.



8.

Mastica nummer (L = stukje Lima-wand)

Maten in mm

Lima-Hondekop, waarbij ik voor lief neem dat deze iets te breed is, maar zo valt de Pec straks niet uit de toon bij mijn andere stroomlijners. Ook een Pec van Artitec zou als basismodel kunnen dienen, maar is een stuk duurder.
Van de na te bouwen Pec beschikte ik over een haaks op de zijwand genomen foto. Deze heb ik exact op schaal laten printen, zodat de plaats van de ramen en schuifdeuren goed was te bepalen. Op de foto had de Pec nog drie rolluiken, maar de maat komt overeen met de Mastica-schuifdeuren nummer 90. Op basis van deze foto is figuur 2 ontstaan. We beginnen met ramen in de sorteerafdeling, links op de tekening. Het grote raam komt overeen met een Mastica-raam 1e klas (en is dus groter dan de ramen van de andere Pec's). Hiervoor kan wandelement nummer 78, lengte 24 mm, worden gebruikt. De drie langwerpige ramen zijn gelijk aan die van de bagagedeuren, wandelement nummer 92. Om de deuren te verbouwen tot bruikbare vlakke wanddelen, moeten ze volledig worden glad-gevijld en -geschuurd. Daarna worden ze exact midden-door gezaagd. Een tip: markeer voor het schuren de naad tussen de beide deuren met een potloodstreep en twee putjes van een scherpe priem. Bij het schuren verdwijnt de streep, maar de putjes blijven zichtbaar. Voor het lijmen gebruik ik MEK (methylethylketon) in een klein flesje met kwastje. Dit chemische goedje is niet ongevaarlijk, maar het werkt super: de kunststof wordt kortstondig een beetje week, waarna de beide delen versmelten zonder residu achter te laten. In totaal moeten drie deurenparen (92) worden verbouwd tot zes raamdelen van elk 16,5 mm. In figuur 2 is te zien hoe ze uiteindelijk op hun nieuwe plek komen. Een recht geheel ontstaat door ze op een aluminium L-profiel te leggen; met de buitenkant van de wanddelen tegen het profiel. Tijdens het droogproces houden klemmen ze vlak. Uit een restant Lima-zijwand worden zes stroken van 4 mm gesneden; deze zorgen voor een goede afstand tussen de raamelementen (onder-delen 'L' uit figuur 2).

Het rechterdeel van de wand gaat uit van drie deuren-paren nummer 90, met daartussen 41,6 mm lange blinde stukken. Rechts van de rechterdeur komt een stukje van 10,8 mm breedte (ook 'L' in de tekening). Voor de grote wandelementen heb ik Mastica nummer 1300 gebruikt, maar ze zijn ook uit Evergreen-platen van gelijke dikte te maken. Verstevig het geheel waar nodig aan de binnenzijde met kunststof strips. Herhaal de hele procedure in spiegelbeeld voor de andere zijwand.

Bovenramen

Elke zijwand krijgt vier kleine ramen. Ik heb een beroep gedaan op de zijwanden van een oud Lima Hondekop-koprijtuig. Hier zit aan één zijde onder de koersrol een klein wc-raam. Uit de voorraad heb ik acht ramen losgesneden en 90º gedraaid in de nieuwe wand gelijmd. Als u er niet genoeg hebt, kunt u zo'n raamdeel als mal gebruiken. Belangrijk is dat de ramen in een lijn komen te liggen. Op de foto's en in figuur 2 is te zien hoe ik de hartlijnen heb uitgezet: afstand hart raam - onderkant is 22 mm; afstand hart raam - zijkant schuifdeur 12,8 mm. Zorg er voor dat de ramen in beide wanden precies tegenover elkaar komen te zitten. Controleer de passing van de kleine raamframes regelmatig; niet te strak (dat kan krom-trekken geven), maar ook niet te ruim. Als laatste wordt »

7. Figuur 1: Zijaanzicht van de verschillende uitvoeringen Pec 951 - 952.

8. Figuur 2: Zaagplan zijwanden Pec 951 - 952.

9. De nieuwe wand is een fractie korter dan de oude Lima-wand; de kopschotten blijven voor de stevigheid nog even staan. Tamiya-tape houdt de nieuwe wand op z'n plek.

10. De gelijmde neus wordt met cocktailprikkers zo uitgelijnd, dat de punt van de neus tijdens het drogen goed vlak op het L-profiel staat.



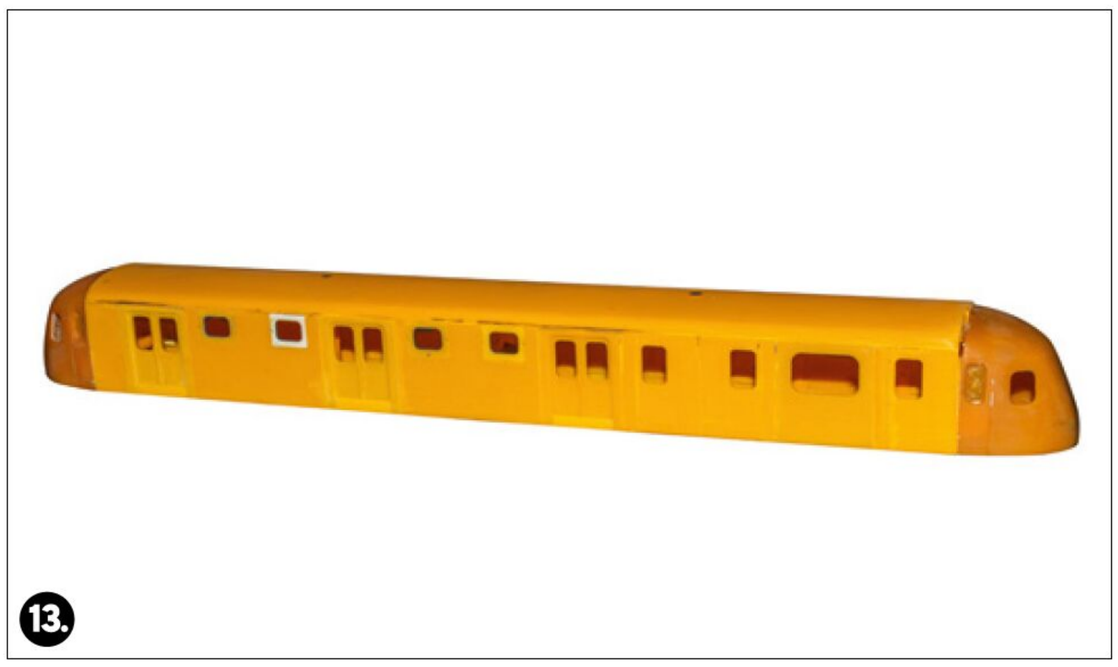




11.



12.



13.



14.

een stukje Lima-wand gebruikt om de ruimte onder de deuren op te vullen. De nieuwe wand is uiteindelijk 24,7 cm. Dat past prima in een Hondekop-tussenrijtuig.

Zijwanden plaatsen

Het Lima-tussenrijtuig is te demonteren door twee schroeven aan de onderzijde los te draaien en de twee klikverbindingen aan de kap bij de koppen uit te buigen. Leg de glasbak, bodemplaat met draaistellen, het interieur en gewichtsblok terzijde. Het dak wordt geheel kaal gemaakt: de regengoten en ventilatoren worden weggevijld. Daarna zijn de zijkanten één voor één aan de beurt. Met twee griptangen wordt een stalen liniaal zodanig op de eerste zijwand geklemd dat we met een scherp afbreekmes langs de scheiding van het geel en grijs kunnen snijden. De kopschotten heb ik nog even laten zitten. Smeer de bovenzijde van de nieuwe wand en de onderzijde van de dakrand in met MEK. Breng ze samen en strijk de lijmnaad aan de binnen- en buitenzijde goed na. Plaats het geheel op de bodemplaat en fixeer het geheel met tape (Tamiya), zodat het goed op zijn plek blijft. Doordat de wand alleen aan de bovenzijde vast zit, is deze enigszins instabiel. Desgewenst kunt u een beige Mastica-lijmmal (nummer 100) gebruiken, die u aan één kant aan de tegenoverliggende (oude) Lima-wand vastlijmt. Als de eerste wand stevig vastzit, herhaalt u de procedure voor de tegenoverliggende zijwand. Voorzichtigheid is geboden. Zaag als laatste de kopschotten weg. Als u twijfelt aan de stevigheid van de Pec, kunt u nog enkele dwarsverbindingen aanbrengen (Mastica nummer 100 of wat extra steunen).



15.

Nieuwe neus

In de jaren tachtig leverde Combispoor/Spoorcuriosa gegoten kunsthars voorzetneuzen, deze zijn op beurzen nog steeds te vinden. Ze zijn vrij broos, maar prima te bewerken. Hoewel de vorm niet optimaal is, gebruiken we ze toch als basis. Met waterproof schuurpapier 600 worden ze geheel glad geschuurd zodat de buitenste (glimmende) laag verdwijnt. Ook de achterzijde (die tegen de kap komt te zitten) wordt recht gevijld. Een blokhaak of L-profiel bewijst hier goede diensten. De 4e versie uit figuur 1 heeft maar één neus met deuren. De openingen voor de ramen kunnen nu op maat worden gemaakt, maar dat heeft weinig zin: er moet eerst geplamuurd worden. Aan beide zijwanden en aan de bovenkant lijmen we plastic strips waarover de neus zal worden geschoven. Het hoogteverschil aan de binnenzijde wordt opgelost door een proef-ondervindelijk te bepalen aantal stukjes plastic op elkaar te lijmen. In de kap lijmen we enkele Masticamallen nummer 100, om te voorkomen dat deze door de iets smallere neuzen aan de onderzijde naar binnen wordt getrokken. De neuzen worden met Bison Hard-PVC-lijm gefixeerd. Smeer beide zijden goed in, schuif de neus voorzichtig over de aangebrachte lijmstrips en druk het stevig aan. Fixeer het desgewenst met secondelijm. Zorg er voor, dat de neus tijdens het droogproces vlak op het werkblad blijft staan. Na drogen bleek het nodig om een van de neuzen met behulp van twee cocktailprikkers nog iets uit te lijnen. Bak en neus heb ik tijdens het drogen gefixeerd met Tamiya tape op een L-profiel. Als de neus na een etmaal drogen goed vast zit, kan de procedure voor de andere kant herhaald worden. In deel 2 gaan we verder met het opnieuw en in de juiste vorm opbouwen van de neuzen. //

LITERATUUR

- De stroomlijnpostrijtuigen van de Nederlandse Spoorwegen door N.J. van Wijck Jurriaanse, uitgave Stibans
- Elektrische treinen in Nederland, deel 2, door Carel van Gestel, Bert van Reems en Lex Tempelman
- Railwiki

11. De kap is stevig ingebakerd en geklemd zodat hij tijdens het uitharden van de lijm bij de neuzen goed recht blijft. De cocktailprikkers zijn ingekort en worden later weggefreesd.

12. De neus bij het raam eerste klas krijgt aan beide kanten een deur. Van de forse kier tussen de neus en het dak zal uiteindelijk niets te zien zijn.

13. De Pec is ondanks de vele stukjes recht van lijf en leden. De rechter neus krijgt twee toegangsdeuren, die bij de andere neus zijn in 1955 verwijderd.

14. Met een kleine spatel wordt de tweecomponenten plamuur op de naden aangebracht.

15. Pec 952 gekoppeld aan de Ak van Mat '40 vijfwagenstel 831; dit eerste klas koprijtuig is na de oorlog verbouwd vanuit een BDk van een tweewagenstel en is derhalve afwijkend van de seriestellen.

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



tot wel 49% korting

Online al vanaf € 4,10 p/mnd



12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR € 7,50 p/mnd

Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren** of scan de QR-code en kies het abonnement dat bij u past.

Ook bereikbaar via 033-4892910 (ma t/m vr 9-17 uur).

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1984 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.

RH463



1.

EXTRA:
video opklapbare modelbaan

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 Ton Spaans zijn modelbaan Tannenhofen aan u voor, een tweerailsysteem met zowel analoge als digitale aansturing.

Hoe ontstond het idee voor de baan?
"In mijn jeugd had ik met mijn broer een kleine modelbaan. Na mijn opleiding werkte ik in Zuid-Duitsland, aanvankelijk zonder interesse in modelspoor, maar toen een speelgoedwinkel opheffingsuitverkoop hield, ben ik gaan kijken. En daar bleef het niet bij. Een probleem was de beschikbare ruimte, maar een uitklapbare baan bleek de oplossing. Wel was het een uitdaging om op 260 x 160 cm een H0-baan met afwisselend spoorverkeer, mogelijkheden om te rangeren en landschap te realiseren. Het ontwerpen van de baan Tannenhofen nam dan ook veel tijd in beslag."

Hoe lang bent u met de bouw bezig?
"In 1991 ben ik met de bouw begonnen. Toen de opklapbare en verrijdbare draagconstructie gereed was, werden de eerste rails (Fleischmann-Profigleis) gelegd en was treinverkeer mogelijk. Gaandeweg heb ik de baan volgens plan uitgebouwd. In rustig tempo, want juist het bouwen geeft mij voldoening. Na mijn pensionering in 2013 heb ik de baan afgebouwd, hoewel die eigenlijk nooit helemaal af is."

Heeft een opklapbare baan veel beperkingen?
"Er zijn voor- en nadelen. Het rollend materieel moet voor het opklappen van de baan worden gehaald en alles wat blijft staan, moet zijn vastgelijmd. Voordat ik kan rijden, is er wat tijd gemoeid. Een voordeel is dat de bedrading en de techniek onder de baan goed bereikbaar zijn en alles minder stoffig wordt. Gebouwen en bergen mogen niet te hoog zijn of moeten afneembaar zijn. Het tafelblad bestaat uit twee delen van elk 130 cm breed zodat verhuizen mogelijk is. Doordat de constructie ver-

rijdbaar is, bedraagt de maximale afstand overal op de tafel hooguit 80 cm vanaf de kant."

Welke schaal en tijdperk houdt u aan?
"Omdat ik de Fleischmann-treinen en enkele gebouwen uit mijn jeugd wilde gebruiken, stonden schaal H0 en het tweerailsysteem vast. Met een schakelaar kan van digitaal naar analoog worden omgeschakeld, zodat ook mijn locomotieven van vroeger kunnen rijden. Ik houd geen specifiek tijdperk aan, maar de meeste treinen - voornamelijk Duits en Nederlands - heb ik in werkelijkheid zien rijden, dus vanaf 1955 tot heden."

Is alle scenery door u bedacht?
"Nadat het railplan ontworpen was, moest er een dorp komen en een berg met een tunnel, een boerderij, een meer, enzovoort. In de loop van de tijd heb ik verschillende gebouwen gekregen en ook had ik nog huisjes die ik als kind in elkaar gezet heb. Het was een leuke opgave om die op de baan te integreren. In de scenery zijn veel zaken van vroeger verwerkt zodat de baan veel persoonlijke herinneringen bevat."

Heeft u veel zelf gebouwd?
"Het mooie aan de modelspoorhobby is om dingen zelf te bedenken en die dan ook zelf te implementeren. Als dat niet meteen lukt, moet je een oplossing vinden en is creativiteit nodig. Dat maakt een modelbaan voor mij zo interessant."

Waar bent u het meest trots op?
"Dat is zondermeer het eindresultaat. In het begin twijfelde ik of het zou lukken iets leuks te creëren op een paar vierkante meter. Een grote modelbaan biedt natuurlijk andere mogelijkheden, maar neemt veel ruimte in beslag. Daarom hebben veel modelspoorders een kleine baan. Er is nooit genoeg plaats »

TEKST: REDACTIE, **FOTO'S & TEKENING:** TON SPAANS

1. De twee hellingen verbinden de beide spoorniveaus, het hoogteverschil is 9 cm.

2. De perrons zijn op lange treinen, zoals de RAm TEE, afgestemd.

3. Veel huizen, en ook het bovendeel van de kerktoren, zijn in vakwerk opgetrokken.

4. Onder de rails geplaatste reedcontacten zorgen voor de treindetectie.

5. Een dieselloc V 200 passeert met een lange goederentrein.



2.


3.

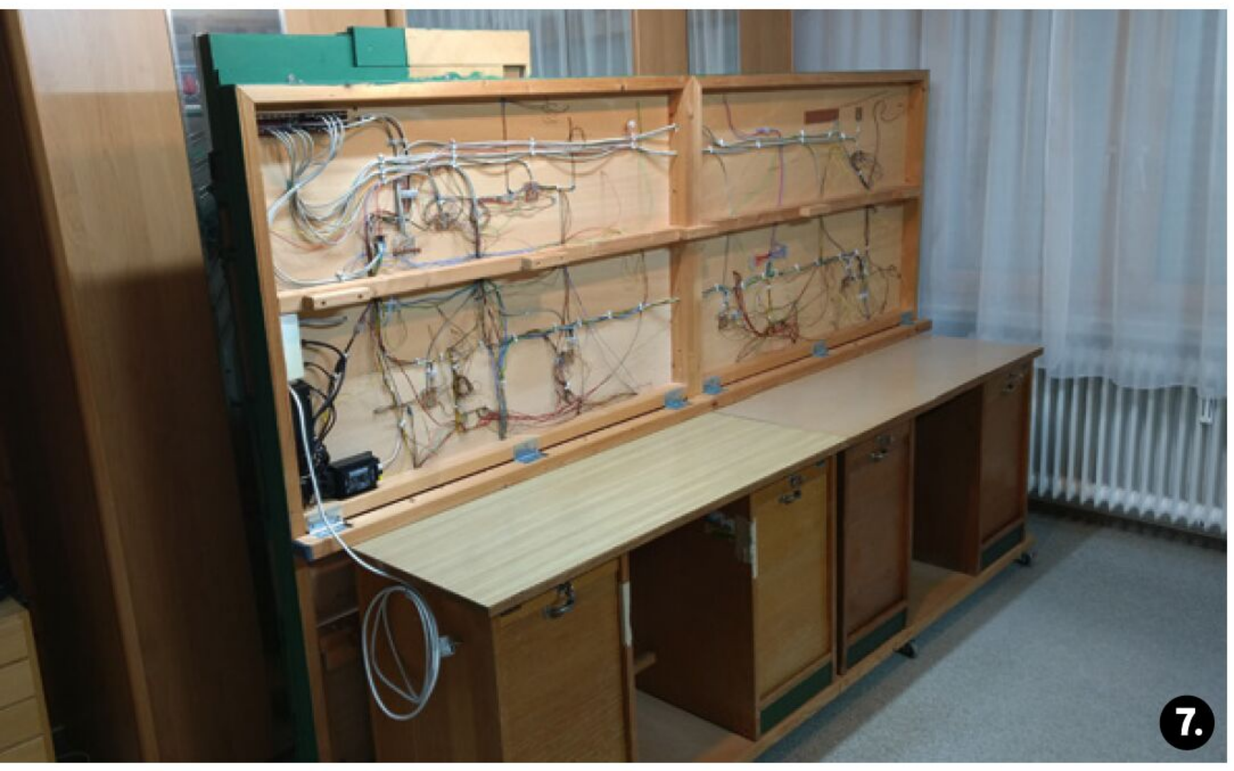


4.


5.



6.



7.

om op een modelspoorbaan de werkelijkheid na te bouwen, maar op een kleine modelbaan is dit nog gecompliceerder. Dus moeten er altijd compromissen worden gevonden, dat kan een heel gepuzzel zijn. Het gaat erom dat het resultaat een goede indruk maakt. Of dat gelukt is, kunt u zelf beoordelen." //

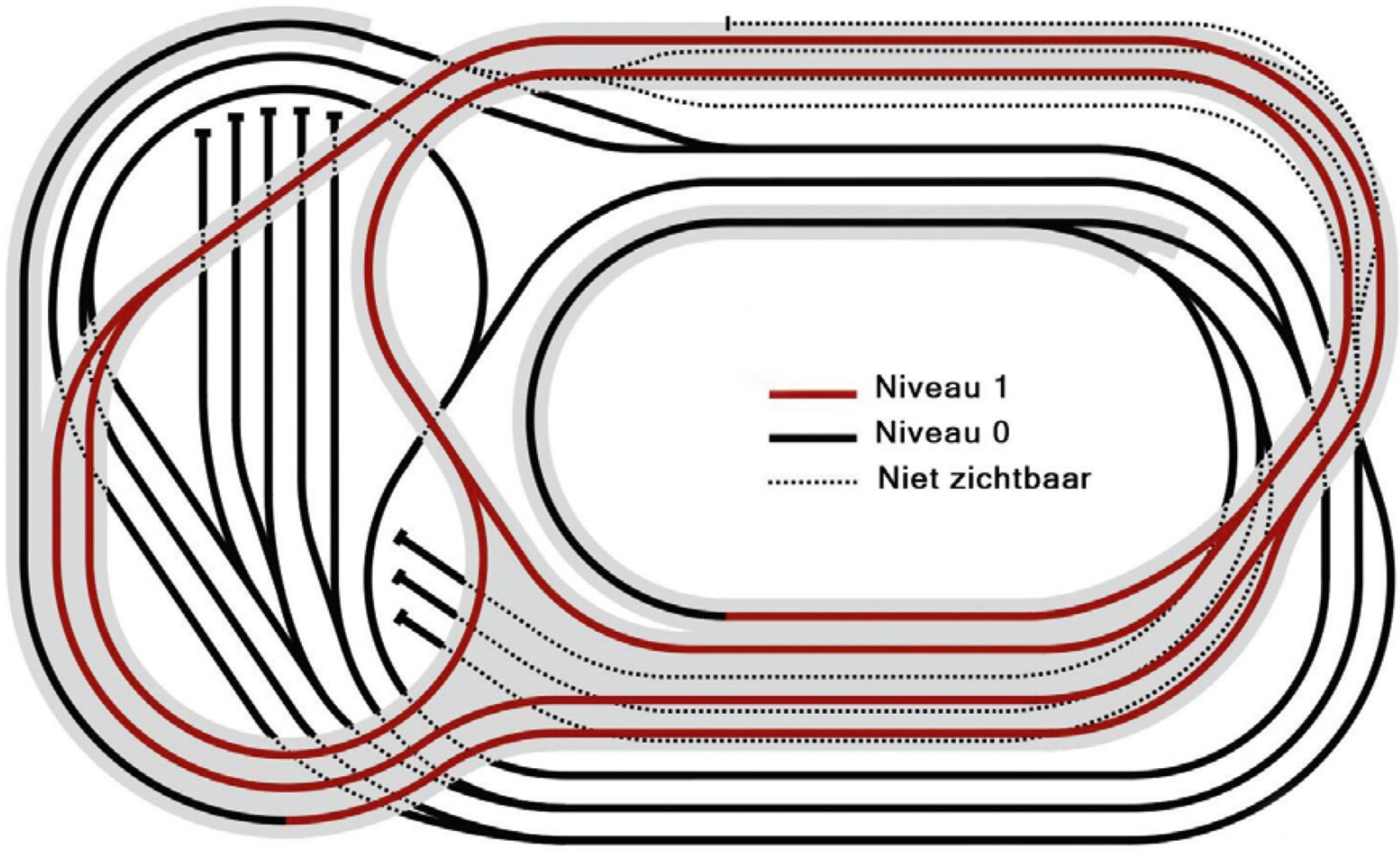
Bekijk de video van de opklapbare modelbaan en onze andere video's op Railhobby.nl/video

6. **De 39 103 houdt de rails met een Dapol-railzuiger stofvrij.**

7. **Opgeklapt en tegen de wand geschoven neemt Tannenhofen weinig ruimte in beslag.**

8. **Het baanplan Tannenhofen.**

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



8.

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

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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

Spring Diesel Festival

LIJNDIESELS BIJ DE SEVERN VALLEY RAILWAY

Maar liefst 24 lijndiesellocomotieven van 16 verschillende typen namen van 18 t/m 21 mei 2023 deel aan het Spring Diesel Festival van de Severn Valley Railway. Nooit eerder waren zoveel lijndiesellocs door een Britse museumorganisatie bij elkaar gebracht.

EXTRA:
video Spring Diesel Festi-val 2023

Gezien vanaf het balkon van het spoorwegmuseum in Highley: jubilarus D821 ‘Greyhound’ met trein van Kidderminster naar Bridgnorth, 19 mei 2023. (foto Arno Verhagen)



1.


2.



3.

Er was een uitstekende reden om groots uit te pakken: vijftig jaar geleden was D821 'Greyhound' de eerste Britse lijndieselloco-motief die na buitendienststelling door lief-hebbers werd bewaard. Sinds 1991 is de locomotief bij de Severn Valley Railway (SVR) gestationeerd. In het lange weekend rond Hemelvaartsdag reden gedurende vier dagen dieseltreinen volgens een intensieve dienstregeling waarbij drie verschillende treindiensten werden uitgevoerd. De treinen die over de gehele museumlijn van Kidderminster naar Bridgnorth reden, stopten op alle tussenliggende stations. Als aanvulling hierop waren er pendeltreinen tussen Bridgnorth en Hampton Loade en van Kidderminster naar Highley. Laatstgenoemde pendeldienst bediende ook station Arley, in karakteristieke stijl gerestaureerd en bij lief-hebbers van de Britse tv-serie 'Oh Doctor Beeching!' bekend als Hatley. De eerste trein vertrok al voor negen uur uit Kidderminster en rond elf uur 's avonds werd in dit station de dieselmotor van de laatste trein uitgezet.

Severn Valley Railway

De SVR ligt ten westen van Birmingham en is een van de langste museumlijnen van Groot-Brittannië. Het Spring Diesel Festival overtrof met een record aantal bezoekers alle verwachtingen. Naast de abonnement-houders maakten meer dan 6500 reizigers een rit over de 26 kilometer lange lijn. Aanvankelijk maakte de spoorlijn tussen Bewdley en Bridgnorth deel uit van de verbinding Hartlebury - Shrewsbury. Tijdens de bouw wisselde de Severn Valley Railway Company in twee dagen tijd twee keer van eigenaar, in 1860 kwam de maatschappij in handen van het nieuwe West Midland Railway. Een jaar na de opening nam in 1863

de Great Western Railway (GWR) het bedrijf over. Om de aansluiting op het netwerk van de GWR te verbeteren, werd in 1878 de 'Kidderminster loop line' in gebruik genomen, de verbinding tussen Kidderminster en Bewdley. De spoorlijn had een regionaal karakter en is enkelsporig gebleven. Na de Tweede Wereldoorlog daalde zowel het reizigers- als het goederenvervoer; British Rail (BR) stelde tussen 1963 en 1982 delen van de lijn buiten dienst. Vanwege de »



4.



5.

1. De 31466 van de Dean Forest Diesel Association loopt op 19 mei om in Kidderminster. Alle foto's zijn in 2023 gemaakt.

2. Treinen met de locs 33108 en 47712 'Lady Diana Spencer' kruisen op 20 mei in Arley. (foto's 2, 3 & 5 Arno Verhagen)

3. Locomotief 50035 'Ark Royal' passeert de werkplaats van Kidderminster, 20 mei.

4. Locomotief 47712 is met bijpassende rijtuigen als pendeltrein onderweg naar Kidderminster. Arley, 19 mei.

5. De motor van Colas Rail 50056 'Survival' draait op met waterstof behandelde plantaardige olie. Arley, 20 mei.

6. De hybride 88004 'Pandora' van Direct Rail Services - de modernste loc op het festival - passeert Highley op 20 mei.



6.

TEKST: ARNO VERHAGEN, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** YANNICK DE VYNCK



7.


8.

sluiting werd in 1965 in een pub in Kidderminster de SVR opgericht. De nieuwe organisatie wist steeds de gesloten delen van het traject te kopen. In 1984 werd de huidige omvang bereikt en konden de treinen van Kidderminster naar Bridgnorth rijden.

Materieel

Door de jaren heen redde de SVR niet alleen de spoorlijn, maar vond ook veel spoorwegmaterieel er een thuisbasis. Na restauratie kwam een groot deel terug in dienst. De SVR beschikt over vijf goed uitgeruste werkplaatsen. In Bridgnorth zijn er uitgebreide faciliteiten voor het onderhouden en restaureren van stoomlocomotieven en in Bewdley worden rijtuigen en goederenwagens onderhouden. De dieselwerkplaats staat in Kidderminster, met twee extra werkplaatsen voor rijtuigen en goederenwagens. De grootste loods heeft vier sporen van elk vierhonderd meter lengte, goed voor het onderbrengen van ruim zestig rijtuigen. Hier worden ook werkzaamheden aan materieel van andere museumorganisaties uitgevoerd.

Gerestaureerde stations

De stations waar treinen stoppen, zijn gerestaureerd en nodigen uit voor een bezoek. Elk station heeft een volledig functioneel seinhuis, Bewdley zelfs twee, van waaruit de mechanische seinen en wissels worden bediend. Een grote sleutel (token) die aan de machinist wordt meegegeven, zorgt voor veilig treinverkeer. In een oude goederenwagen of rijtuig worden tweede-


9.

hands spoorwegboeken verkocht. Spoorwegmusea zijn er in Kidderminster en Highley. In Kidderminster, dit wordt zelfstandig gerund, zijn allerhande spoorweg-artefacten uit het gehele Verenigd Koninkrijk samen-gebracht en wordt uitgelegd hoe een mechanisch seinsysteem werkt. Bezoekers kunnen hiervan een goed beeld krijgen als de restauratie door vrijwilligers van de hendelinrichting van het voormalige seinhuis van Wrangaton is voltooid. Het seinhuis is in 1994 vanuit het graafschap Devon naar Kidderminster overge-bracht. Het museum in Highley heeft naast spoorweg-materieel enkele displays met uitleg over de werking van de spoorwegen. Op het balkon van de cafetaria heeft u een prachtig uitzicht over de vallei van de Severn en de spoorlijn.

Spring Diesel Festival

Tijdens het Spring Diesel Festival waren zowel moderne als museale diesellocomotieven te zien en werden meerdere nieuwtjes getoond. Locomotief 33108 van »



7. **Railadventure was op 19 mei met de 43465 en 43484 op het festival present.**

8. **Het token wordt door de seinhuiswachter aan de bijrijder gegeven. Bewdley, 19 mei.**

9. **Loc 31270 ‘Athena’ van Nemesis Rail arriveert op 19 mei in Bewdley met een trein naar Kidderminster. (foto Arno Verhagen)**

10. **Alle seinhuizen zijn tijdens drukke dagen operationeel. Arley, 20 mei.**

Aanwezige locomotieven Spring Diesel Festival 2023

CLASS	NUMMER	NAAM	EIGENAAR
17	D8568		Diesel Traction Group
20	20048		Class 20189 Limited
	20142	Sir John Betjeman	Class 20189 Limited
	20189		Class 20189 Limited
31	31270	Athena	Nemesis Rail
	31466		Dean Forest Diesel Association
33	33108		Class 33/1 Preservation Company
37	37263		Privé
40	40106	Atlantic Conveyor	Class 40 Preservation Society
42	D821	Greyhound	Diesel Traction Group
43	43186	Taunton Castle	Great Western Railway
	43188	Newport Castle	Great Western Railway
	43465	Railadventure	
	43484	Railadventure	
47	47712	Lady Diana Spencer	Locomotive Services Group
50	50035	Ark Royal	The Class 50 Alliance
52	D1015 / D1039	Western Champion/Western King	Diesel Traction Group
	D1062	Western Courier	Western Locomotive Association
56	56051	Survival	Colas Rail
57/3	57307	Lady Penelope	Avanti West Coast / Direct Rail Services
60	60062	Sonia	DB Cargo
73/9	73951	Malcolm Brinded	Network Rail
	72952	Janis Kong	Network Rail
88	88004	Pandora	Direct Rail Services

de Class 33/1 Preservation Company verscheen in de nieuwe ‘Dutch Livery’-beschildering. De D1015 ‘Western Champion’ had vanwege de kroning van koning Charles III aan een zijde de naamplaat ‘Western King’ en het nummer van de in 1974 gesloopte D1039. Brush Type 4-loc 47712 ‘Lady Diana Spencer’ was gedurende het festival actief met een bijbehorende stam rijtuigen die vorig jaar in ScotRail-kleuren zijn gebracht. Van de 47712 en elf andere Class 47-locs was in de jaren zeventig de maximumsnelheid verhoogd tot 150 km/h om de treinen tussen Edinburgh en Glasgow te versnellen.

Jubilerende D821

Op Hemelvaartsochtend vond de officiële ingebruikname plaats van de jubilerende D821. Na een dienstperiode van amper twaalf jaar bij BR, kocht in 1973 een lid van de Diesel Traction Group (DTG) de diesel-hydraulische loc. Deze vertegenwoordiger van de Class 42, een kleine versie van de Duitse V 200, werd op deze wijze de eerste museale lijndiesellocomotief in het Verenigd Koninkrijk. De loc kreeg in 2022 bij de SVR een grote opknapbeurt waarbij het plaatwerk werd geconserveerd en defecten werden verholpen. Afsluitend volgde een schilderbeurt waarna de loc in BR-blauw met volledig gele fronten de dieselwerkplaats in Kidderminster uitrolde.
Een bezoek aan de SVR is een echte aanrader, vooral tijdens een van de stoom- of dieselfestivals in het voor- of najaar. Tijdens de stoomfestivals wordt ook ’s nachts gereden. Voor meer informatie kijk op www.svr.co.uk. //



Bekijk de video het Spring Diesel Festival 2023 en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

11. **D1015 ‘Western Champion’ wacht op het vertrek met een trein naar Kidderminster. Highley, 20 mei.**

12. **Alle stations van de Severn Valley Railway zijn gerestaureerd. BR class 17 D8568 staat op 19 mei klaar met de pendeltrein naar Bridgnorth. (foto Arno Verhagen)**

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

Flertex

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: hindernissen bij de keuring van remblokken voor de eloc 1600.

Jarenlang had ik als technicus bij NS de keuring van mechanisch remwerkonderdelen, zoals remunits (remcilinder met versteller), magneetremmen, remblokken en remvoeringen in mijn portefeuille. Regelmatig was ik op dienstreis om een partij onderdelen af te nemen. Bijna veertig jaar geleden moest ik een partij ‘semelles de frein’ voor de eloc 1600 keuren in de fabriek Flertex (nu Alstom) in St. Florentin. In Parijs moest ik van de sneltrein overstappen op de trein naar Dijon. Tot Brussel verliep de reis voorspoedig, maar wegens een overstroming door aanhoudende regen was er een omleiding en zou de trein vijftig minuten later in Gare du Nord aankomen. Mijn overstap werd erg krap en ik haastte me naar de overvolle metro naar Paris Est, een groot kopstation. Na een korte sprint stapte ik, terwijl de conducteur floot, hijgend in het achterste rijtuig. In Florentin bleek de trein langer te zijn dan het perron, dus een stukje te voet door de ballast. Na uren reizen wilde ik het half uur naar het hotel lopen. Volgens de vertegenwoordiger uit Parijs zou dat vlak bij de kerk staan. Niet dus. Het plaatsje was uitgestorven, maar na enig dwalen vond ik het hotel. De volgende dag vertelde ik dit aan de vertegenwoordiger die me bij het hotel ophaalde. “Oui, maar met de auto is het hotel vlakbij de kerk.” Franse logica. De keuring kon beginnen en verliep voorspoedig. De terugreis echter minder. Ik werd naar het station gebracht, waar een van de drie aanwezige beambten vroeg wat ik kwam doen. Ik antwoordde de trein van 16:10 naar Parijs te willen nemen. Maar die rijdt vandaag niet. Ook typisch Frans: de vertrekstaat toont veel treinen, maar die rijden op verschillende dagen. In de telefooncel op het stationsplein de fabriek gebeld waarop de vertegenwoordiger mij naar station Troyes bracht. Dat ligt aan een andere spoorlijn en daar zou ik de trein van 16:40 nemen. Inderdaad, ik was op tijd. Ding-dong, mededeling: “De trein naar Parijs heeft een vertraging van twintig minuten.” Ook nu een krappe overstap in Parijs van het ene naar het andere station. Ik miste de laatste rechtstreekse trein naar Rotterdam en mijn overstap naar Utrecht. Er ging nog een trein naar Brussel en daar kon ik overstappen op de Intercity. Die ging tot Rotterdam, maar er waren geen aansluitingen meer. Gelukkig kon ik in Zwijndrecht bij m’n ouders overnachten. Het kostte wat moeite, maar de partij remblokken was goedgekeurd. //

TEKST & FOTO: TON OOSTEROM

ANDERE REMBLOKKEN

Met de komst in 1981 van de eloc-serie 1600 werd bij NS een nieuw type remblok geïntroduceerd: het K-blok. De wrijvingscoefficiënt daarvan is twee keer zo hoog als die van een gietijzeren blok. Dit is nodig om aan het vereiste remvermogen van de zware 1600 te komen. NS koos zelfs voor langere remblokken dan de SNCF: twee keer 320 mm per houder in plaats van tweemaal 250 mm. Er bestaan overigens ook L-composietblokken met ongeveer dezelfde µ-waarde als die van gietijzer en M-blokken die er een beetje tussenin zitten.



Detail van het draaistel van eloc 1835 (ex-NS 1635). Nog net zichtbaar is het onderste remblok type K.

‘Wadloper’ in H0

PB MODELS DH1 NS 3101-3119

Soms herhaalt de geschiedenis zich zelfs in model. Kwamen bij de NS in 1983 de DH1-motorwagens ruim een jaar na de DH2-stellen, ook in model is de DH1 geruime tijd na de DH2 beschikbaar. Inmiddels worden de motorwagens door PB Models uitgeleverd.



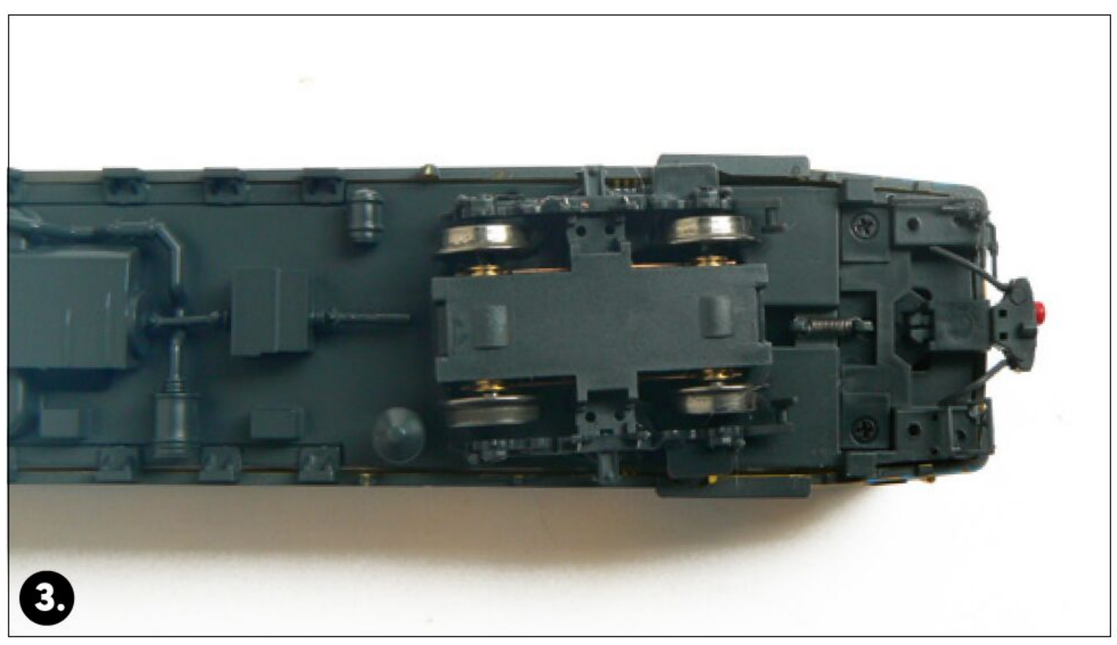
1.

Het Nederlandse PB Models levert niet via modelspoorzaken; de modellen kunnen rechtstreeks worden besteld en worden opgestuurd of kunnen op de modelspoorbeurs in Houten worden afgehaald. Vooral de eerste optie maakt dat een goede en stevige verpakking een vereiste is. De ‘Wadloper’ wordt, gewikkeld in een zachte doek, in een stevige doos met een binnenwerk van zachtschuim geleverd. Als het model via de post wordt geleverd, wordt het geheel in een stevige bruine doos verpakt zodat het in goede staat bij de besteller arriveert. Al bij het wegvouwen van het beschermdoek toont het model zijn kwaliteit en eenmaal uit de doos genomen kan het bewonderen echt beginnen. Alle, bij andere fabrikanten, soms los bijgevoegde delen als ruitenwissers en handgrepen, zijn gemonteerd zodat de motorwagen meteen de baan op kan. Dit geldt ook voor het hier besproken

model, de analoge uitvoering van NS DH1 3112 met artikelnummer 71127 (€ 328,95).
De motorwagen heeft aandrijving op alle assen, van elk draaistel is één wiel voorzien van een antislipband. De stroomafname gaat in principe over alle wielen, maar de twee met antislipband zullen daaraan substantieel minder bijdragen. Het model heeft met de rijrichting wisselende (sluit)seinen en is, voor een analoog model bijzonder, uitgevoerd met functionerende interieurverlichting. Aan beide zijden is de wagen voorzien van een standaard NEM-koppelingsschacht »



2.



3.

1. De grote voorruit met fraaie ruitenwisserimitaties.

2. Het motorrijtuig is solide verpakt.

3. De kortkoppelkinematiek, een deel van de appendages en de afvoerbuis van het toilet naast het wiel met antislipband.

4. De DH1 in de modeldienst op de sporen waarvoor ze zijn ontwikkeld: de nevenlijn.



4.

DE SCHARFENBERGKOPPELING MAAKT GEKOPPELD RIJDEN MOGELIJK

waarin een koppeling naar keuze kan worden gestoken. Meegeleverd worden imitatie Scharfenbergkoppelingen, zowel zonder als met beschermplaat en een versie waarmee de DH1 met een andere motorwagen of een DH2-treinstel permanent kan worden gekoppeld.

Loket

Over het model zelf kan ik kort zijn: het is van koppeling tot koppeling op en top een DH1-motorwagen, in overtuigend geel met goed dekkende blauwe banen en veel details. Zelfs het ooit voor de eenmansbediening gedachte loket naar de cabine en de voor dit doel benodigde spiegels zijn aanwezig. De scheidingswand met loket is apart ingezet; de interieurs zijn ook in model per tijdperk verschillend. De filigreine ruitenwissers zijn uit nieuwzilver geëtst. De rijeigenschappen zijn door de gekozen bouwwijze en betrouwbare stroomafname en dito trekkracht dik in orde. Als enig minpuntje zou de lichtlekkage vanuit het interieur naar de cabines genoemd kunnen worden. Dit kan wellicht worden ondervangen door, net als bij NS destijds, de ramen en de scheidingswand te blinderen. Het ontbreken van reizigers en een machinist valt door de grote en heldere ramen en de interieurverlichting op, maar dat euvel kan door de koper worden opgelost.

SRV-wagen

Tot nu toe is bewust gesproken van de DH1 en DH2, maar aanvankelijk werden ze als Plan PEN betiteld en was de eerste bijnaam ‘SRV-wagen’. Die sprak niet aan en na een prijsvraag werd stel DH2 NS 3231 als eerste getooid met de naam ‘Wadloper’. Deze naam werd kort daarna op de andere motorwagens en stellen aangebracht. Juist de naam ‘Wadloper’ zou bij het DH1-model van PB Models nog voor wat beroering zorgen. Na ontvangst van een eerste serie DH1-kappen bleek het NS-logo niet op de juiste plek te staan. Omdat PB Models perfecte modellen nastreeft, liet het voor de DH1 nieuwe kappen maken. Ondanks alle zorgen, oplettendheid en extra controles bleek er kort na aflevering van de eerste motorwagens toch een kleine omissie te zijn. Aan een kant is de naam ‘Wadloper’ naast het NS-logo niet geheel recht op-



5.

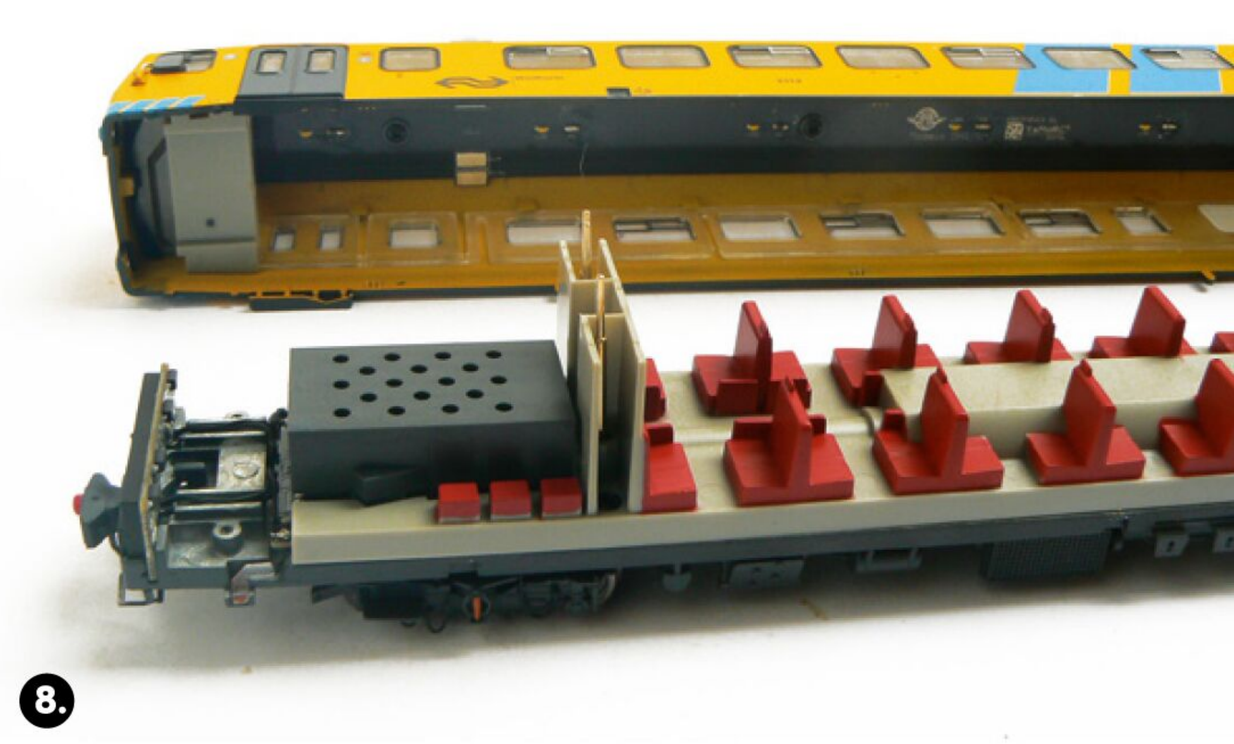


6.

gedrukt. Mede omdat de uitlevering in volle gang was, werd besloten het er maar bij te laten. Als de DH1 op de modelbaan voorbij rijdt, zal het niemand opvallen. De DH1-motorwagens zijn in vijf verschillende uitvoeringen - als hier besproken, met gewijzigde uitlaat, met baanschuiver, enzovoorts - op de markt gebracht. Bij elke uitvoering kan er, naast het twee- en drierail-systeem, worden gekozen voor analoog en digitaal zonder of met sound. Een gebruiksaanwijzing is niet bijgesloten: alle benodigde - en geactualiseerde - info is op de website te vinden. Er is door PB Models niet voorzien in onderdeelnummers voor reserve motoren, draaistellen en bijvoorbeeld koppelinghouders. Met het uitbrengen van de Wadlopers lijkt PB models een groot gat in de markt te hebben aangeboord: diverse uitvoeringen van zowel de DH1 als DH2 zijn inmiddels uitverkocht. De tijd zal leren of we varianten als Wadfietser, van Connexxion of het Poolse SKPL, tegemoet kunnen zien. //



7.



8.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ

5. In vogelperspectief blijkt het dak voorbeeldgetrouw bijna leeg te zijn.

6. De 'Wadloper' is voorzien van Scharfenbergkoppelingen met beschermkap.

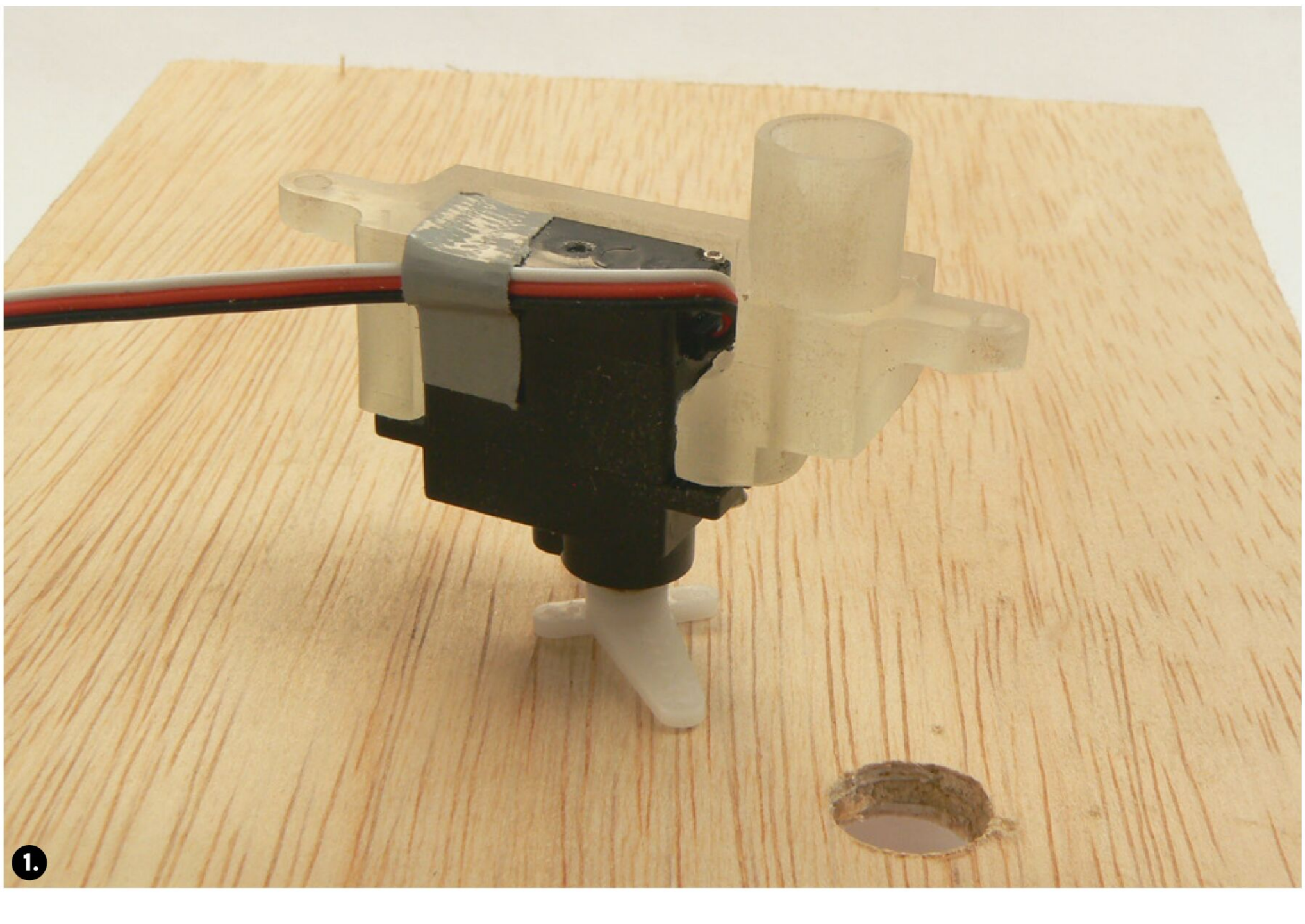
7. De gewraakte omissie: het opschrift 'Wadloper' staat aan de wc-zijde een fractie schuin.

8. De onder het dak geplaatste binnenverlichting wordt via de opstaande verende pennen gevoed. Onder de kap kan een decoder worden geplaatst.

Servohouder

INBOUWHULPSTUK VOOR SERVOWISSELSTELLER

Al decennialang waren ze vele modelspoorders een doorn in het oog: de forse aan modelspoorwissels bevestigde magneetspoelwisselstellers. Voor de onder de baan lastig te monteren wisselstellers heeft modelspoorder Henk Schipper een oplossing bedacht.



1.

In de begintijd van het modelspoor konden wissels alleen met de hand worden omgezet. Met de door fabrikanten ontwikkelde magneetspoelwisselstellers die aan het wissel waren gebouwd of daaraan konden worden bevestigd, konden wissels op afstand worden bediend. Die wisselstellers werden door de jaren heen weliswaar steeds kleiner, maar hadden twee bezwaren: de bovengrondse magneetspoelwisselstellers ogen onnatuurlijk en het met een klap omzetten is niet realistisch. Al snel verschenen er motorische wisselstellers om onder de baan te monteren, zoals van Fulgurex en Roco. Na de eeuwwisseling kwamen de in andere takken van modelbouw al langer gebruikte servo's in opkomst. Al deze onder de baan te plaatsen wisselstellers kenden een nieuw probleem: ze zijn vaak lastig en moeizaam in te bouwen.

3D-printer

Met de komst van tekenprogramma's en 3D-printers moest er een betere oplossing zijn. Een houder voor kleinere (en goedkopere) servo's die, zoveel als mogelijk is, van bovenaf kan worden ingebouwd. Als gebruiker van Peco- en Roco-railmateriaal heb ik een servohouder ontwikkeld waarvan de juiste positie van bovenaf is te bepalen. Tevens zorgt de houder er voor dat de zwenkbeweging van de servo-arm wordt omgezet in een tuimelbeweging voor de uiteindelijke meeneempen. Bij Peco-wissels en mogelijk die van andere fabrikanten, dient het veertje te worden verwijderd; de tongen moeten ongehinderd kunnen bewegen. In de houder is ruimte uitgespaard voor de aansluitkabel van de servo. De servohouder steekt niet buiten het wissel uit zodat die andere wisselstellers in dezelfde wisselstraat niet in de weg zit.

Schuivende dwarsligger

Als de exacte positie van het wissel bekend is, wordt in de schuivende dwarsligger die de wisseltong meeneemt in het midden een klein gat geboord. Als wissels daar al een gat hebben, kan dat worden gebruikt. Met de wisseltongen in de middenstand wordt de positie van dit gat in de ondergrond overgezet. Dit punt is het center van een gat van 12 mm waarin de opstaande rand van de trechter gestoken wordt. Door de houder nu 'op zijn kop' in het geboorde gat te steken kunnen de montage-gaten voor de schroeven worden overgenomen. Het vastzetten van de servohouder gaat wel van »

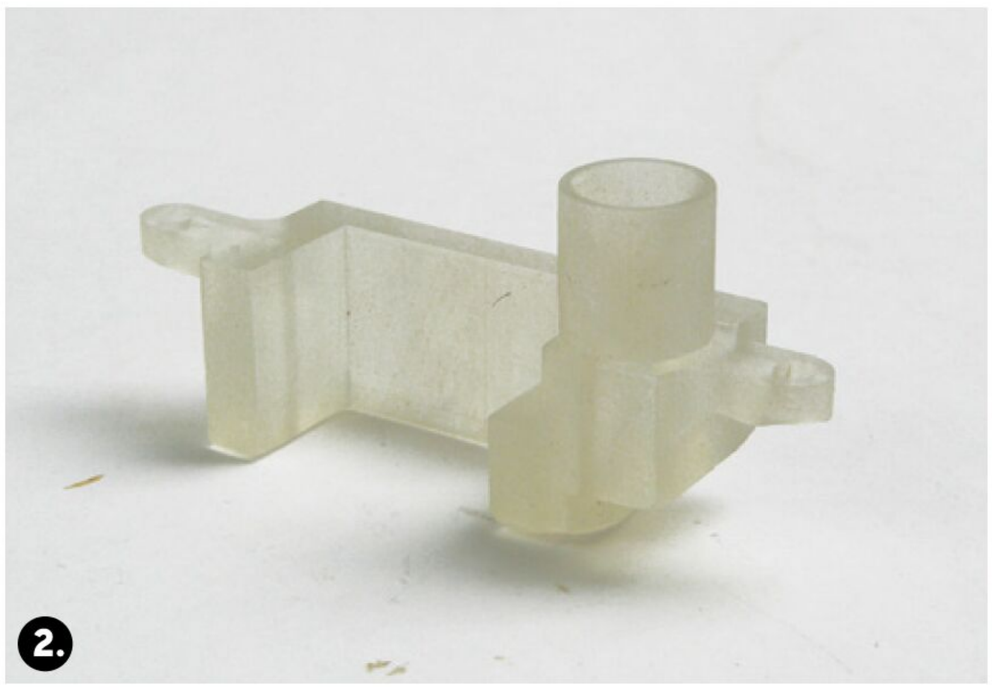
1. Het 12 mm gat is geboord en de servo in de houder geplaatst.

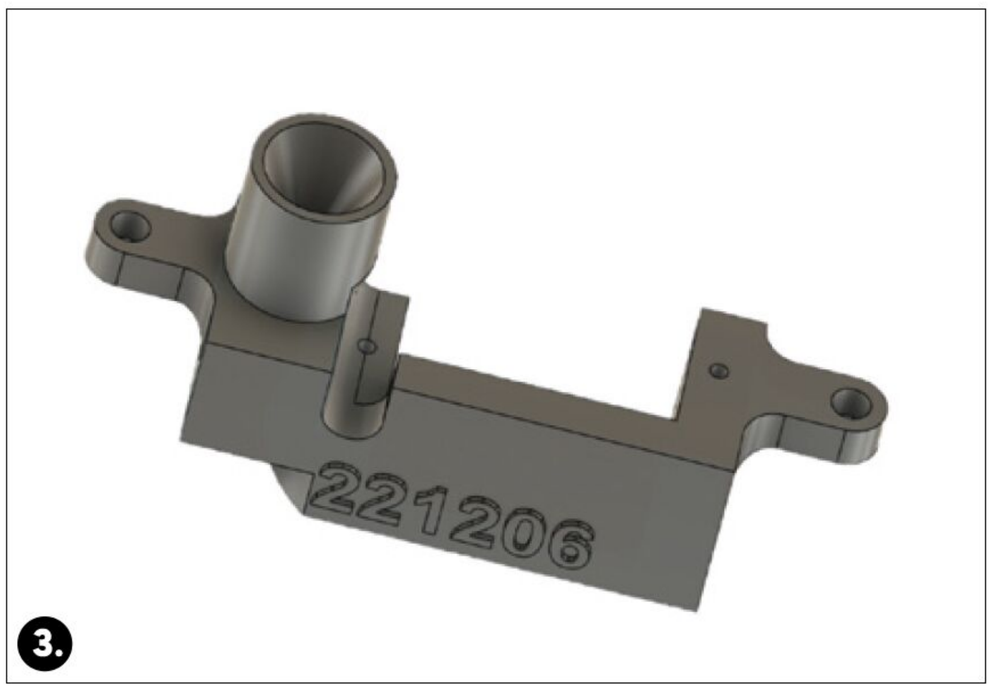
2. De servohouder van wit resin zo uit de printer.

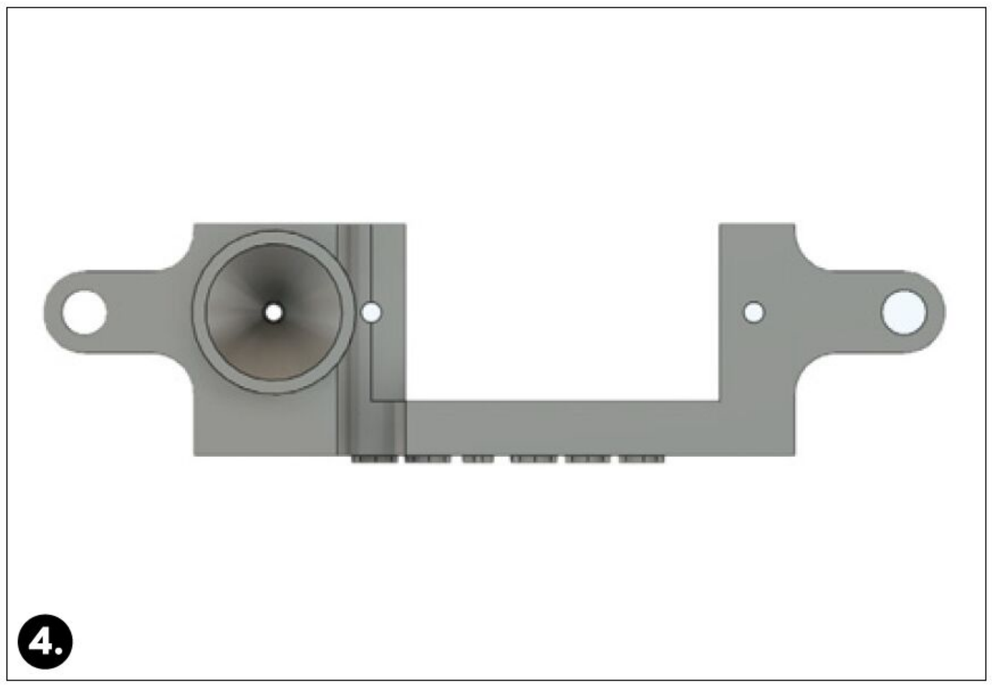
3. De servohouder zoals het tekenprogramma die laat zien.

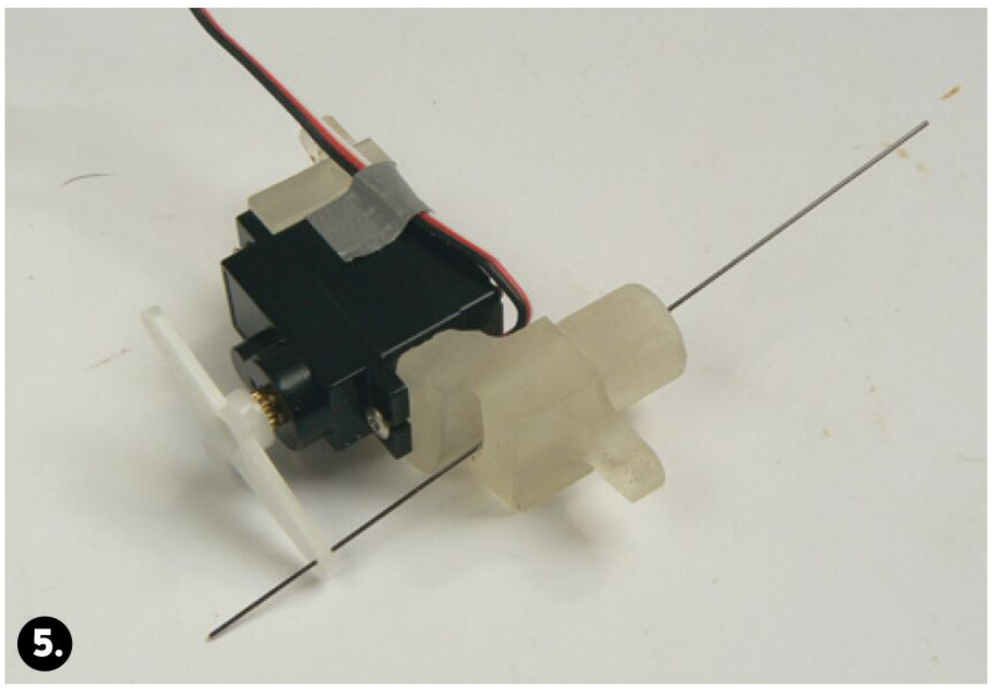
4. Bovenaanzicht van de servohouder.

5. De servohouder met geplaatste servo en verenstaal.

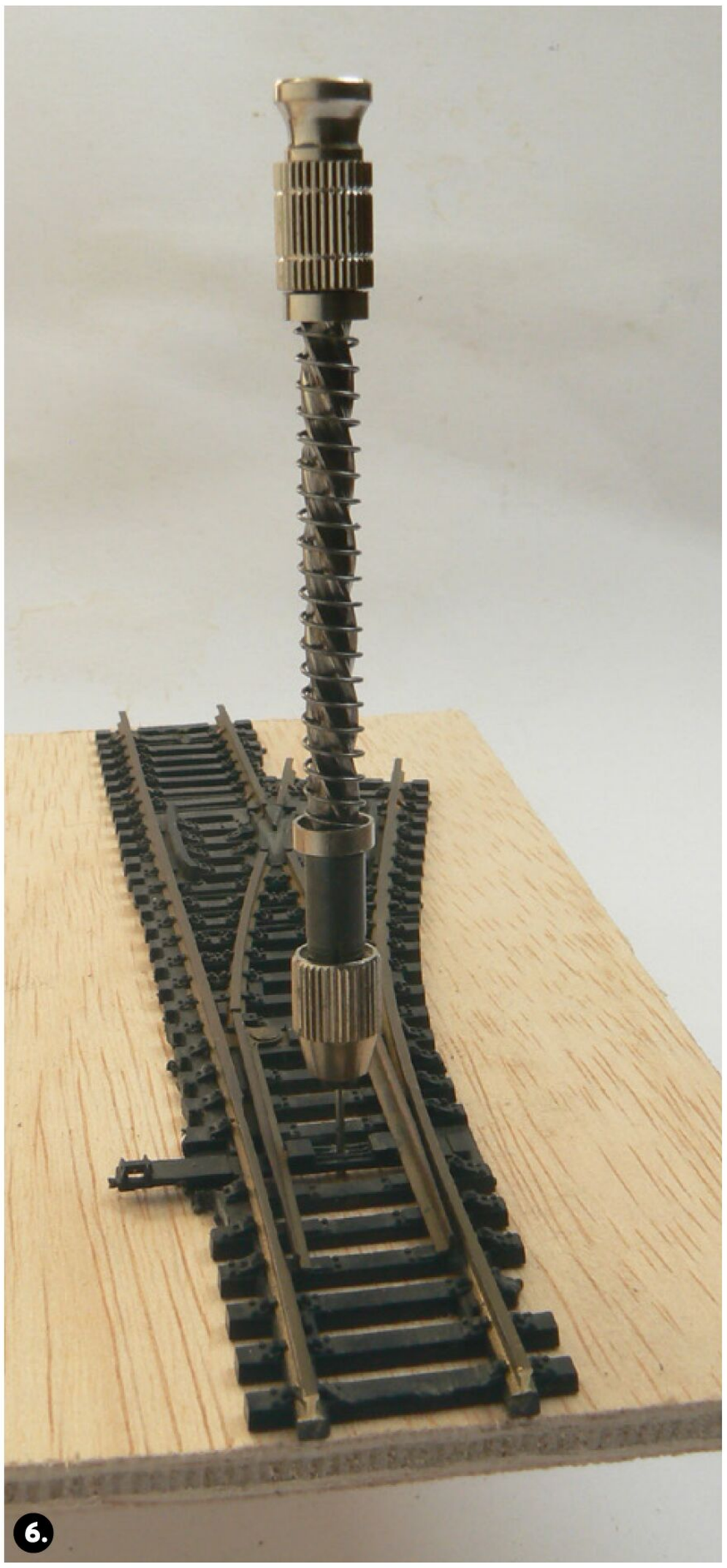




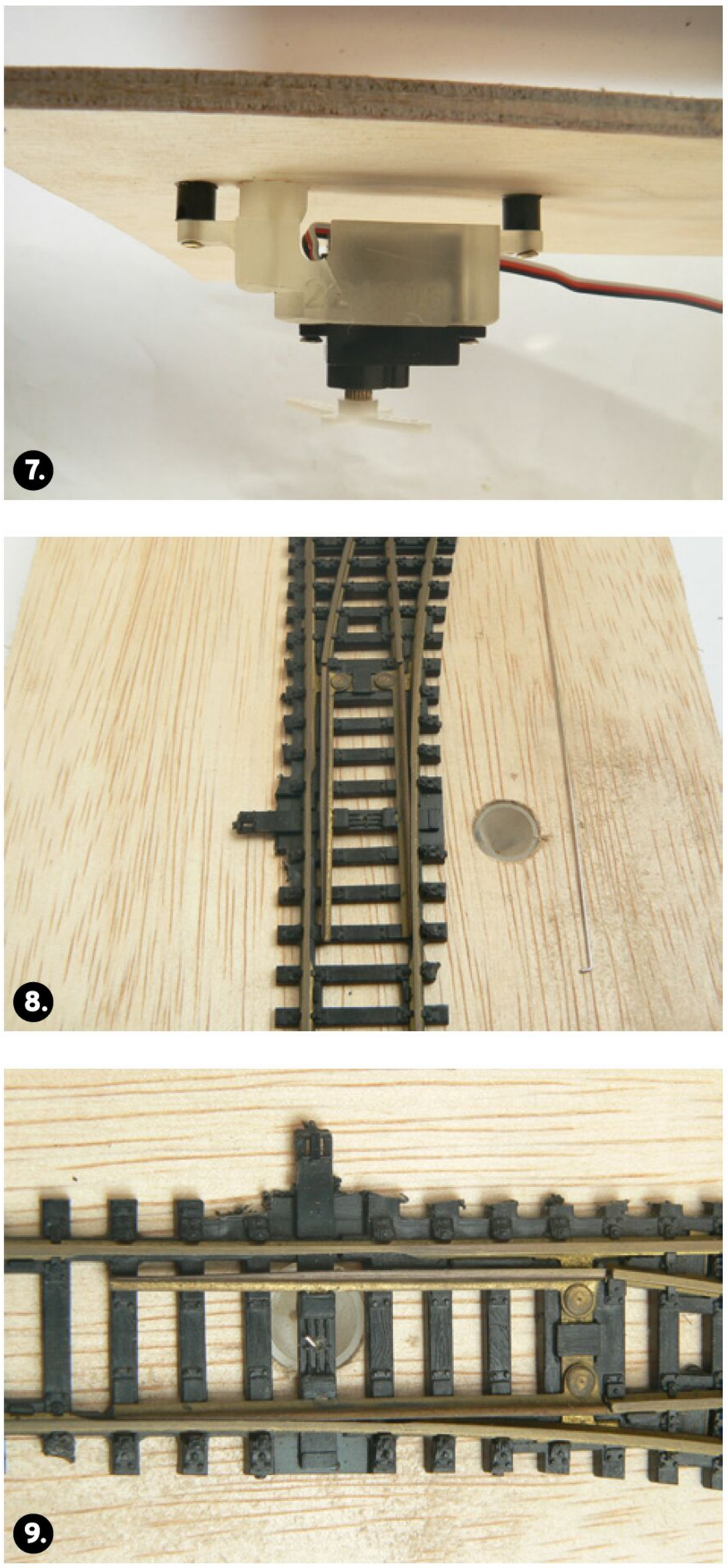




TEKST & TEKENINGEN: HENK SCHIPPER, **FOTO'S:** ROB MOOIJ


6.

onderaf, maar het monteren gaat een stuk gemakkelijker. Als laatste wordt aan een stukje verenstaal van ca 0,8 mm doorsnede aan één zijde een stukje van 2 à 3 mm haaks omgezet. Het niet omgezette einde wordt door de schuivende dwarsligger in en door de trechter gestoken en komt uiteindelijk in een van de gaten in de servoarm. Het omgezette stukje zorgt ervoor dat het verenstaal op de gewenste hoogte blijft hangen.
De houder is bedoeld voor kleine, algemeen verkrijgbare standaard servo's en ontworpen voor montage onder plaatmateriaal tot 12 mm. Toepassing bij iets dikker of dunner plaatmateriaal is mogelijk. Het is getekend in de gratis uitvoering van het tekenprogramma Fusion 360 en het ontwerp is gratis toegankelijk op https//www.thingiverse.com/thing:291005. Het getoonde exemplaar is geprint op een Anycubic Photon Mono X, een 'resin'-printer. //


7.

8.

9.

6. Met een 0,8 mm boor wordt de schuifbiels doorboord en het midden van grote gat bepaald.

7. De houder is met de servo onder een 6 mm dikke plaat geschroefd. Twee (zwarte) 6 mm vulbusjes zorgen ervoor dat het tot 12 mm plaatdikte komt.

8. De ingebouwde servohouder met het wissel en ernaast de lange stelveer.

9. Het wissel met de niet-zichtbare servohouder en geplaatste stelveer.

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 1984 en 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

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



1.

Fotowedstrijd Roco

VOLKERRAIL ELOC 7178

Tijdens Modeltrein Expo On traXS 2023 (17 t/m 19 maart) was VolkerRail-eloc 7178 (ex-NS 1778) met het nieuwe logo op het buitenterrein van het Spoorwegmuseum te bewonderen.



2.

Omdat loc 7178 met het nieuwe logo deze zomer door Roco wordt uitgebracht, stelde VolkerRail de machine voor de beursdagen beschikbaar. Direct daarna werd de locomotief weer ingezet. Roco schreef voor amateurfotografen een fotowedstrijd uit waarbij de locomotief, die op veel geëlektrificeerde baanvakken in Nederland actief is, moest worden gefotografeerd. In de outfit van VolkerRail komt Roco later dit jaar met de zesassige spoorkraan Obelisk met hulpwagen en twee lageboordenwagens Klmos. Tot en met 23 april konden foto's worden ingestuurd; iedereen vanaf 14 jaar kon meedoen. Een vakjury heeft de vele foto's beoordeeld en uit de genomineerde beelden de winnende foto gekozen. De uitslag van de wedstrijd is op de Facebook-pagina van Roco

bekendgemaakt; de deelnemers hebben persoonlijk bericht ontvangen. De winnaar heeft het nieuwe Roco-model, artikel 7510010 - digitale versie met sound - inmiddels in ontvangst genomen. De makers van de winnende foto en de genomineerde foto's zijn: Vincent van Werkhoven (prijswinnaar), Etienne Blaas, Remco Glaudemans, Brian Grevenstuk, Thomas Henkes, Steven Oskam, Arie Poots en Tim Sabelis. De winnaar en genomineerden: gefeliciteerd! //


3.


4.

1. De 7178 onderweg met een werktrein. (foto Vincent van Werkhoven, prijswinnaar)

2. Tussen de 7178 en 203-4 wordt een stopmachine overgebracht. (foto Steven Oskam)

3. Loc 7178 en dieselloc 203-4 met een lange sleep Railpro-zelflossers aan de haak. (foto Remco Glaudemans)

4. VolkerRail 7178 poseert bij de markante spoorbrug in Dordrecht. (foto Arie Poots)

5. Een trein met Railpro-zelflossers in een winters landschap. (foto Tim Sabelis)

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

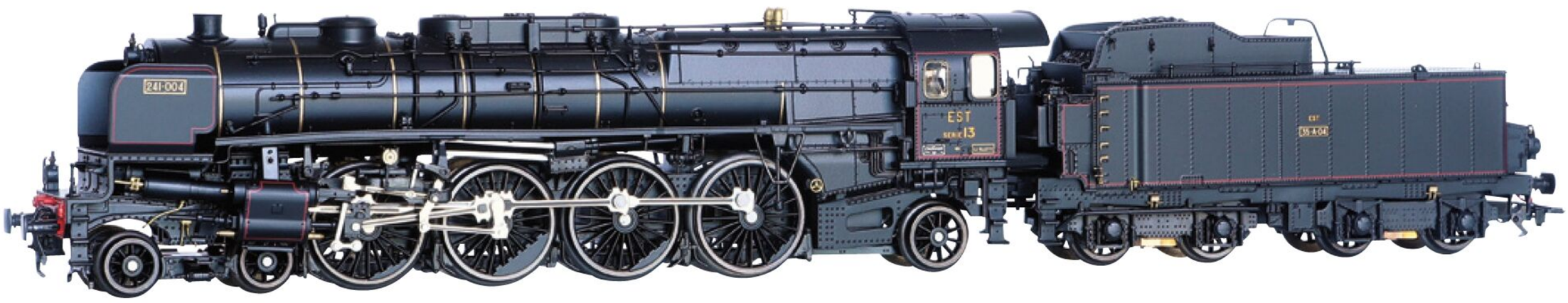

5.

TEKST: REDACTIE

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

Modelnieuws

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



TRIX: 241.004 van de Franse Est.

Trix

H0. De imposante Franse 2'D1'-locomotief is in een exclusieve uitvoering verschenen als de vooroorlogse 241.004 van de Chemin de Fer de l'Est. De zwarte loc heeft rode biezen, messingkleurige ketelringen en aangepaste windleiplaten. Het 304 mm lange model is een indrukwekkende kopie van het voorbeeld. Veel apart aangebrachte details geven de gedigitaliseerde en van sound en een rookgenerator voorziene machine iets extra's. In het oog lopend zijn de onder een hoek staande cilinders. Het framegedeelte onder het machinistenhuis kan worden vervangen door een onderdeel dat letterlijk minder ruimte overlaat voor het achterste loopwiel. Dat is bedoeld voor gebruik in een vitrine of heen en weer rijden in het depot. Enige minpunt zijn de te hoge flenzen (25241, € 679, tp. II). De drierailversie is leverbaar als Märklin-artikel 39244. De loc kan worden ingezet voor de Edelweiss Pullman Express (Amsterdam - Brussel - Zürich), de vier salonrijtuigen en twee bagagerijtuigen tellende set zal later dit jaar verschijnen.-GF

RailNScale

N. Onder de naam RailNScale Collectibles zijn kant-en-klare automodellen geïntroduceerd. Ze hoeven niet, zoals voorheen, zelf te worden geschilderd. Ook de knipper- en achterlichten en ruitenwissers zijn op kleur gebracht. Het wagenpark bestaat uit tien auto's: Mercedes-Benz 190 'Heckflosse', Trabant 601 Sedan, Range Rover, Fiat 126, Volvo 240 Estate, Lada Niva 1600, Volkswagen Golf IV, Peugeot 205 5-deurs, Citroën BX en Ford Ka. Alle miniaturen zijn in twee kleurvarianten verkrijgbaar (€ 19,99 per auto). De verkoop verloopt via DM-Toys, waarmee de auto's zijn ontwikkeld. Nadere info op railnscale.com.-TO



RAILNSCALE: geschilderde auto's.



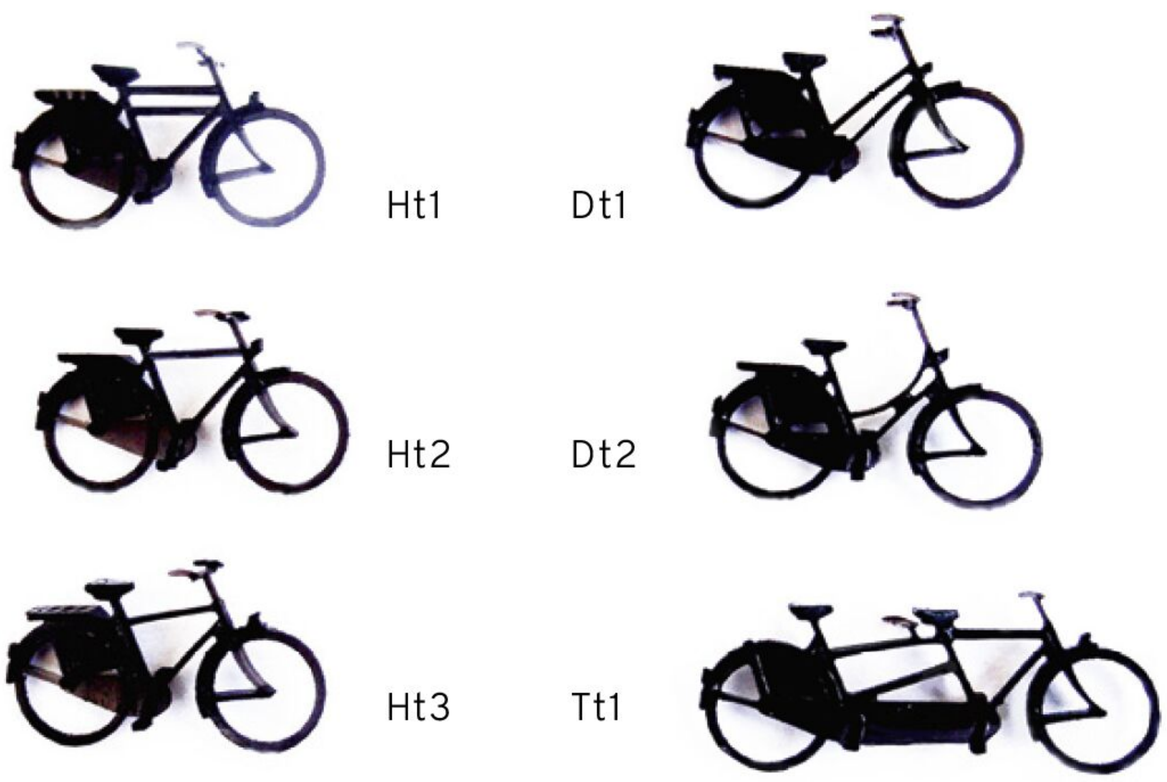
HERPA: Nederlandse politie-wagens.

Herpa

H0. Op initiatief van importeur De Kleine Benelux kan het wagenpark van de Nederlandse politie met twee wagens worden uitgebreid. De Porsche 991 met nummer 33 werd ingezet door de KLPD, het korps landelijke politiediensten (955034, € 29,95, tp. III). De eerder in model uitgebracht Audi A6 Avant 3.0 TDI komt, eveneens in beperkte oplage, met de meest recente striping (955027, € 29,95, tp. VI).-DH

ModelbouwVisser

H0. Op een baan naar Nederlands voorbeeld mag een typische Hollandse fiets niet ontbreken, maar die was tot voor kort nauwelijks verkrijgbaar. Met de zes typen 3D-printfietsen is daar verandering in gekomen. De sets bevatten tien identieke fietsen (herenfiets Ht1, Ht2, Ht3; damesfiets Dt1, Dt2 of tandem Tt1, per set € 7,50). De tandem gaat per vijf stuks. Daarnaast is een set van twaalf rijwielen van vier verschillende typen beschikbaar (€ 10). Prijzen zijn exclusief verzendkosten. De fietsen worden in het zwart geleverd, ontdaan van printondersteuning. Het zadel, stuur en de banden dient u desgewenst zelf te schilderen. Berijders van de fietsen staan in de planning. De fietsen zijn te bestellen via info@modelbouwvisser.nl.-TO



MODELBOUWVISSER: zwarte 3D-geprinte fietsen.

Piko

H0. De Duitse fabrikant heeft vaart in de uitlevering van nieuwe modellen gezet. Na het ICR volgden al snel de rijtuigen in Benelux- en Fyra-kleuren. De stuurstandrijtuigen Bs zijn leverbaar in twee versies: de rood-gele Benelux-kleuren en met Fyra-design. Op pagina 22 zijn deze rijtuigen nader voorgesteld (97652, BNL tp. IV / 97650, Fyra, tp. V-VI, € 115).-TO »



PIKO: stuurstandrijtuigen ICR.



TILLIG: loc 10 van de EBV-mijn Anna.

Tillig

H0. Op basis van de vierassige ELNA is een variant gemaakt van loc 10 van de Eschweiler Bergbau Verein (EBV) mijn Anna in Stolberg nabij Aken. De sinds lang gesloten kolenmijn bezat twee van deze locs die bij de Hersfelder Kreisbahn reden, een zwart-rode en een groen-rode. Het 116 mm lange model is een sobere, gedegen weergave van het grote voorbeeld; het karakteristieke silhouet is goed weergegeven. Het model kan, zo bleek bij een korte test, heel langzaam rijden, een must als rangeerloc. De loc heeft de juiste opschriften, alleen de kolenbak is niet geheel juist. In werkelijkheid was die voor een grotere kolenvoorraad verhoogd (72026, analoog, € 381,70, tp. IV). De regeringstrein van de toenmalige DDR is uitgebreid met het 303 mm lange salon/restauratierijtuig type WRm. Het in de juiste kleur groen gespoten model heeft, met name aan de onderzijde van de bak, diverse apart aangebrachte details en, conform de werkelijkheid, een sober interieur. Door de raamgordijnen is dat van buitenaf moeilijk te zien (74976, € 93,20, tp. IV).-SF



MODELLBAHN UNION: DB ET 403, schaal N.

Modellbahn Union

H0. Midden jaren 50 had de DB een tekort aan begeleidingswagens voor goederentreinen. Op basis van de tweeassige gesloten goederenwagen Gms 54 werden 1200 van dergelijke wagens gebouwd, de Pwghs 54. Er waren onderlinge verschillen, alle hadden een kantoor en toilet. Na verloop van tijd werden ze alleen op zijlijnen ingezet. De in tien uitvoeringen leverbare, 128 mm lange modellen hebben beweegbare schuifdeuren, interieur en kortkoppelingen. De interieurverlichting wordt door twee knoopcelbatterijen (niet meegeleverd) gevoed (G55001-G55017, € 44,99, tp. III-IV).

N. Na de Lufthansa-uitvoering is het vierdelige treinstel ET 403 in de DB-kleuren wit en grijs met oranje biezen uitgeleverd. Technisch zijn beide versies gelijk. Als de imitatie Scharfenbergkoppeling voor een standaard N-koppeling wordt verwisseld, kan met een koppelstel worden gereden. De aanbevolen minimale boogstraal is 250 mm; bij R1 (192 mm) moeten de bijgevoegde lange koppelingen worden toegepast (N-T40302, analoog, € 399,99 / sound, € 579,99, tp. IV-V).-TO



MODELLBAHN UNION: DB-goederentreinbegeleidingswagen.



MODELLBAHN UNION: het interieur van de Pwghs.



1.

Exact-Train

H0. De NS-serie ICR is met kleurrijke varianten uitgebreid, waarbij sommige rijtuigen een gewijzigde vorm en aangepaste onderstellen hebben. Ze zijn precies op schaal, hebben een compleet interieur en diverse apart aangebrachte (geëtste) onderdelen. De modellen EX11140-11146 zijn gespoten in roze, rood en wit en deden als Fyra 1 dienst tussen Amsterdam en Brussel en tussen Amsterdam en Rotterdam/Breda. Eindrijtuig EX11146 heeft een gewijzigd onderstel. Tijdperk VI. Van de rood-gele Benelux-rijtuigen die in tijdperk IV tussen Nederland en België reden, zijn zes uitvoeringen uitgebracht: EX11080-11085; het stuurstandrijtuig volgt later. In het oog lopend zijn de zes IC+-rijtuigen EX11120-11125. Volgens een bericht van de gebroeders Keppel van Exact-Train is de metallic kleur van diverse gespoten proefmodellen niet juist; deze zal worden verbeterd. De twaalf in 1994 en 1995 in Haarlem verbouwde rijtuigen reden als IC+ (verwen)-treinen voorzien van een comfortabel interieur tussen de Randstad en Limburg. De aanduiding eerste klas boven de ramen bestond uit zilverkleurige rondjes. Van het BDK-rijtuig werd de stoelopstelling veranderd en er werd een kinderspeelplek toegevoegd. Later deden ze ook samen met blauw-gele ICR's dienst. Het verbouwde rijtuig Bf 50 84 29-70 494-5 (EX11103, tp. IV) en B 50 84 20-70-802-8 (EX11060B, tp. V) is in de nieuwe kleuren blauw en geel uitgebracht. Het eerstgenoemde model weerspiegelt de eerste verschijningsvorm en reed in de reizigersdienst naar België, Duitsland en Luxemburg. Tot slot zijn er drie tweedelige sets ICRm (Amsterdam - Brussel) voor tijdperk VI: EX11020-11022 (€ 159,90). Deze modellen worden gecompleteerd met sluitrijtuig EX11023, een Bpmbdez8. Bovengenoemde rijtuigen zijn voorbereid voor binnenverlichting, prijs tussenrijtuigen € 79,95. Nadat de eerste modellen zonder verlichting zijn uitgebracht, is het ICRm-assortiment nu met (Duitse) verlichtingstrips en reizigers beschikbaar. Opvallend is dat van een rijtuig tweede klas van de dienst Amsterdam - Breda, na het verwijderen van de kap, de vijftien reizigers louter uit vrouwenfiguren blijken te bestaan (EX11150, € 89, tp. VI). Ook de ICRm eerste klas die wordt gebruikt op de verbinding Amsterdam - Brussel (EX11160, € 89, tp. VI) telt relatief veel vrouwen. Omdat de dames in de spotlights zitten, is het aan te bevelen enkele met een fijne penseel wat extra te kleuren.-GF »



2.



3.



4.

DE EERSTE KLAS VAN DE IC+ WAS DOOR ZILVERKLEURIGE STIP-PEN TE HERKENNEN

1. **EXACT-TRAIN: geel-blauw eindrijtuig ICRm, Benelux-rijtuig en Fyra eerste klas.**
2. **EXACT-TRAIN: geel-blauwe ICR voor treinen naar Duitsland, België en Luxemburg, Fyra eindrijtuig en IC+ tweede klas.**
3. **EXACT-TRAIN: IC+ BDK met achter de drie patrijspoorten de kinderplek en A-rijtuig met zilverkleurige rondjes boven de ramen.**
4. **EXACT-TRAIN: ICRm-rijtuigen met reizigers en verlichting.**



FALLER: spoorweg-overgang, schaal N.



FALLER: WeberHaus ‘CityLife’.

Faller

H0. De architecten van het in Rheinau, Baden-Württemberg, gevestigde WeberHaus hebben een aantal in grootte en uitvoering variërende vrijstaande woningen ontwikkeld waarbij innovatieve toepassingen met hout, comfort en milieuaspecten hoog in het vaandel staan. Het object type ‘CityLife-700’ heeft een grote living met open keuken, werkkamer, twee balkons, terras en carport. Op de etage drie slaapkamers en een badkamer. De L-vormige slaapkamer biedt ruimte voor een treintafel, maar bij de 18 x 16 cm metende versie van Faller hoeft daar geen rekening mee te worden gehouden (130639, € 50,99, tp. VI).

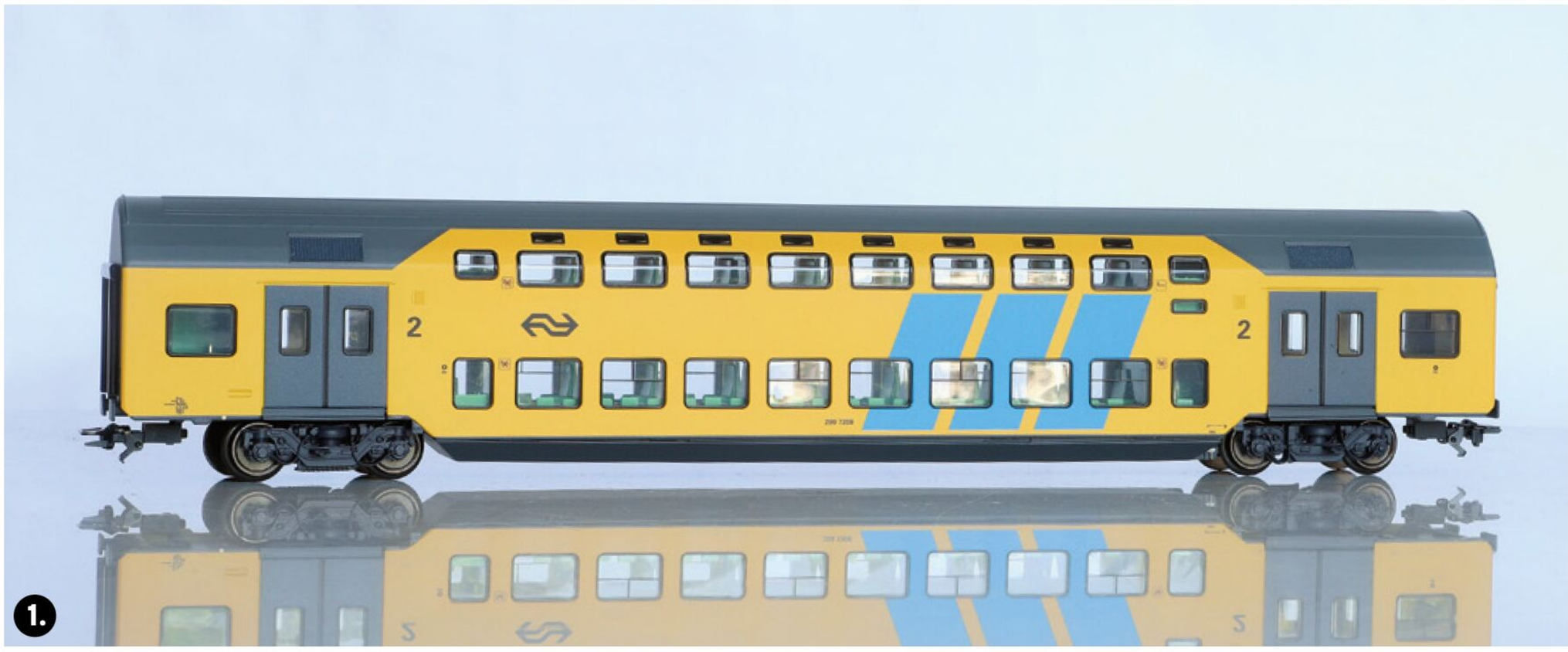
N. De spoorwegovergang die met slagbomen is beveiligd, is geschikt voor enkel- en dubbelspoor. Het seinhuis wordt meegeleverd (231718, € 32,99, tp. III).-DH



WIKING: Tempo Matador-huifwagen en brandweer VW T3.

Wiking

H0. De Tempo Matador rolde van 1949 tot 1952 van de band. In model is de lichte huifwagen leverbaar in de uitvoering van Transit Transport Flensburg met telefoonnummer 3111. De wagen heeft rondom opschriften, gekleurde achterlichten en een cabine-interieur. De ruitenwissers zijn op de voorramen in reliëf weergegeven; deze kunt u met een gelstift zilverkleurig maken (033509, € 23,99, tp. III). Van latere datum is de Volkswagen T3, ingezet als materiaalwagen van de Duitse brandweer. Daar op het voertuig geen korps is vermeld, kan het breed worden ingezet (060133, € 13,99, tp. IV-V).-DH



1.

Märklin

H0. De oranje-gele RRF 189 091 wordt in grensoverschrijdend verkeer naar Duitsland ingezet. Het 225 mm lange model heeft alle kenmerken van het vierassige voorbeeld. Aandrijving via een cardanas op alle assen (39867, € 399, tp. VI). Nieuw ontwikkeld is de zesassige Reichsbahn 120 052 met de bijnaam 'Taigatrommel', een typische dieselloc uit de voormalige DDR. Van het in de juiste rode kleur gespoten model kan de verlichting van het machinecompartiment digitaal worden geschakeld. De trekkracht is groot, per draaistel worden twee assen via een cardanas aangedreven (39200, € 399, tp. IV). Tijdens het samenstellen van dit nummer leverde Märklin de NS-'Koploper' 4015 uit. Het driedelige model weerspiegelt Eurocity 67 (Amsterdam - Hoek van Holland) in 1987 (39425, € 519,99). In Railhobby 464 volgt een uitgebreide test van de ICM-1. Van het vorig jaar aangekondigde NS-dubbeldeksmaterieel DDM-2 met loc 1707 en stuurrijtuig Bvk is het tweede klas Bv-rijtuig 280 7208 van DDM-2 beschikbaar. Het 282 mm lange rijtuig heeft een lichtgroen interieur, niet-bedrukte blauwe reclamebanen en is voor de inbouw van verlichting voorbereid (43578, € 79,99, tp. V). De 184 mm lange zwenkdakwagen Taoos-y 894 van DB Cargo heeft aan beide kanten een bordes en diverse apart aangebrachte details; weatheren zal het aanzien realistischer maken (48191, € 62,99, tp. V). Nieuw is de vierassige 82 m^3-silowagen type Uacns van VTG. Het 187 mm lange model heeft de juiste opschriften en aluminiumachtige kleur. Beide goederenwagens zijn een coproductie met Piko (48190, € 67,99, tp. VI).-SF »


2.



3.

1. **MÄRKLIN: NS-dubbeldeksrijtuig DDM2/3Bv.**
2. **MÄRKLIN: RRF 189 091 en DR 120 052.**
3. **MÄRKLIN: zwenkdak- en silowagens.**
4. **MÄRKLIN: ICM 4015.**



4.



1.

Roco

H0. Van de afgelopen zomer uitgeleverde modellen noemen we die voor de Nederlandse markt belangrijk zijn. Van Plan V, treinstel 418, is de ingebouwde interieurverlichting bij digitaal bedrijf schakelbaar (63138, tweerail analoog, € 329,90 / 63139, idem sound, € 509,90 / 69319, drierail sound, tp. IV-V). De vorig jaar geheel herziene serie 1700 kan worden ingezet als Railexperts 9903 in wit-grijze Railadventure-kleuren (ex-DB Cargo 1611) (70165, tweerail analoog, € 241,90 / 70166, idem sound, € 366,90 / 78166, drierail sound, tp. VI) en als Volker-Rail 7178 (ex-NS 1778) met het nieuwe logo, zie ook pagina 74 (7500010, tweerail analoog, € 241,90 / 7510010, idem sound, € 366,90 / 7520010, drierail sound, tp. VI). Inspelend op de veelheid aan ICRm dat wordt uitgebracht, heeft Roco de NS-Traxx als 186 012 uitgebracht (70653, tweerail analoog, € 239,90 / 70654, idem sound, € 364,90 / 78654, drierail sound, tp. VI). De drijfwerkverlichting van de 275 mm lange oliegestookte DR-sneltreinloc 03 0059 met nieuwbouw tender kan worden geschakeld (70067, tweerail analoog, € 449,50 / 70068, idem sound. € 574,90 / 78068, drierail sound, tp. IV). Minder milieubelastend is de DB Cargo Vectron 193 312 'Das ist grün' (70723, tweerail analoog, € 239,90 / 70724, idem sound € 366,90 / 78724, drierail sound, tp. VI). Twee- en drierail soundmodellen zijn in prijs gelijk. Het SBB-panoramarijtuig Apm 6185 in Connecting Europe Express-uitvoering deed tijdens de tournee in 2021 ook Nederland aan (6200015, € 109,90, tp. VI). De Eanos van Ermewa zijn in Nederland geïmmatriculeerd (76001, set 2 wagens, € 71,90, tp. VI).-MvE



2.



3.



4.



5.

1. **ROCO: NS 186 012.**
2. **ROCO: Railexperts 9903 in Railadventure-design.**
3. **ROCO: NS Plan V 418.**
4. **ROCO: oliegestookte DR 03 0059.**
5. **ROCO: SBB Apm Connecting Europe Express.**



1.

Noch

H0, TT, N. Met het transparante folie (26 x 41 cm) met de structuur van lichte golfslag kan een waterpartij naar wens worden gerealiseerd. Afhankelijk van de kleur die u de bodem van het meer of de sloot geeft, ontstaat het beeld van helder of troebel water (60852, € 7,99). Voor het op kleur brengen van de bodem kan de acrylverfset van pas komen (60878, 5 flacons à 30 ml, € 22,99). De 1 mm dikke betontegels geven het straatbeeld door de sporen van gebruik een realistisch aanzien (H0, 14237, 40 tegels 2,3 x 2,3 mm / TT, 14429, 40 stuks 1,7 x 1,7 mm / N, 14629, 45 tegels 1,3 x 1,3 mm / € 9,99).-DH //



2.



3.

1. NOCH: toepassing met waterfolie.

2. NOCH: waterfolie.

3. NOCH: verweerde betontegels.

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

Deel 2
van 2

De series 1600 EN 1700

DEEL 2: TWEEDE EN DERDE LEVEN

In Railhobby 459 was te lezen dat de rol van de ‘Nez Cassé’ bij NS bijna is uitgespeeld, maar dat een aantal 1800’en een tweede of zelfs derde leven bij diverse vervoerders heeft gekregen. Ook 1600’en en 1700’en ontsnapten aan de gang naar de sloper. Hun lotgevallen komen in dit deel aan bod.



1.

De locomotieven serie 1600 die in 1999 bij de boedelscheiding van NS naar de nieuw gevormde goederentak gingen, reden achtereenvolgens onder de vlag van NS Cargo, Railion Nederland, DB Schenker en DB Cargo. Gedurende de jaren werd de behoefte aan de machines steeds minder, onder andere door de instroom van de meerspanningslocs Baureihe 189. In 2008 werden tien 1600’en verkocht aan Railmotion, de zustermaatschappij van vervoerder ACTS die zich bezighield met materieelverhuur. ACTS had al eerder dankbaar gebruik gemaakt van het locoverschot bij Railion door enkele 1600’en op huurbasis in te zetten. Van de Railmotion-locs kwamen de 1606, 1609, 1619 en 1621 in NS-geel bij ACTS in dienst waardoor de 1200’en en Engelse diesellocs Class 58 aan de kant konden. De andere locs werden afgesteld in afwachting van betere tijden of voor het leveren van onderdelen. In 2011 werden de activiteiten van ACTS bij Husa Capital ondergebracht. De meeste locomotieven, waaronder de vier

dienstvaardige 1600'en, kregen de oranje-blauwe Husa-kleuren met gestileerde ganzen op de zijwanden.

Van Husa naar RRF en EETC

In 2014 staakte Husa abrupt de spoorse activiteiten. Bij de verdeling van het taakpakket over andere vervoerders kwamen de dolimetreinen uit België naar Veendam bij Rotterdam Rail Feeding (RRF) terecht. Onderdeel van de transactie waren de 1606 en 1609. RRF nummerde ze 4401 en 4402 en gaf ze de kleuren van het Amerikaanse moederbedrijf Genesee & Wyoming. De 4401 en 4402 zijn de oudste locs van de 1600-serie die nog in dienst zijn. Hun werk bestaat tegenwoordig voornamelijk uit het trekken van ketelwagentreinen tussen Rotterdam en Bad Bentheim. De inzetfrequentie fluctueert: lange stilstand wordt afgewisseld met vrijwel dagelijkse ritten.
De 1619 en 1621 verhuisden in december 2014 naar Euro-Express Treincharter (EETC), bekend van de wintersport- en autoslaaptreinen. Ook de 1618 van Railmotion werd overgenomen, hoewel de loc op dat moment al jaren buiten dienst stond. EETC gebruikte tot op dat moment de in particulier bezit zijnde 1251, 1252 en 1254. Veel kilometers maakten de 1600'en niet voor hun nieuwe eigenaar. Die zag in het voorjaar van 2015 geen brood meer in de vakantietreinen en trok van het een op het andere moment de stekker uit zijn bedrijf. De 1621 was kort daarvoor in Amsterdam nog wel in het EETC-rood gewrapt. De 1618 en 1619 hebben nooit voor EETC gereden.

Rail Rolling Stock

Nadat EETC plotseling van het spoortoneel was verdwenen, gingen de drie 1600'en op huurbasis naar Captrain. Hiervoor werd de 1618 na jarenlange stilstand weer tot leven gewekt. Captrain gaf ze een nieuw uiterlijk: de 1621 wisselde het EETC-rood voor grijs »



2.


3.



4.


5.

1. TCS 102001 met een chartertrein op de Lekbrug bij Culemborg, 9 oktober 2022.

2. ACTS 1609 heeft een trein naar Coevorden gebracht en keert achter de D25 van de BE naar het station terug, 2 mei 2008.

3. RRF 4402 heeft in Bad Bentheim een ketelwagentrein met bestemming Rotterdam overgenomen. Biezenmortel, 24 oktober 2021.

4. EETC 1251 passeert op 14 februari 2015 met de 1621 Bussum.

5. Een van de weinige inzetten van de 1621 in EETC-dienst: met een wintersporttrein naar Amsterdam rijdt de loc door Tilburg, 29 maart 2015.

TEKST & FOTO'S: RAYMOND KIÈS



6.

DE 1618 EN 1619 HEBBEN NOOIT VOOR EIGENAAR EETC GEREDEN

met groene accenten. De 1618 (nog NS-geel) en 1619 (Husa-kleuren) kregen een sterk op de beschildering van de SNCF-series CC 6500/BB 15000 geïnspireerde jas aangemeten. De twee locs weken op details van elkaar af en waren vooral van elkaar te onderscheiden door de verschillend gekleurde roosterpartijen (1618 rood, 1619 grijs). Voor de verhuur van de EETC-locs was inmiddels Rail Rolling Stock opgericht, die de toekomst waarschijnlijk rooskleurig had ingezien, want ook 'blokjeslocomotief' 1832 (ex-HSL) was overgenomen om weer rijvaardig te worden gemaakt. Toen Captrain de machines niet meer nodig had en de 1618 in augustus 2020 als laatste had ingeleverd, bleek er voor de locs geen interesse meer te zijn. De opknapbeurt van de 1832 ging niet door en de vier locs werden via een advertentie in een hobbyblad te koop aangeboden. Zonder succes: ze staan nu in Amersfoort onder andere met 1200'en in een kleurrijk rijtje locs dat weinig toekomstperspectief meer heeft.

Railexperts

Railexperts (RXP) ontstond in 2009 na het faillissement van The Train Company, het bedrijf achter de Bergland-Express. In eerste instantie richtte men zich op wintersporttreinen, later werden ook andere chartertreinen aan het takenpakket toegevoegd. De tractie werd ingehuurd waarvoor RXP meestal een beroep deed op Locon. Na het faillissement van dat bedrijf nam RXP de 9901 (ex-NS 1827) over.
Nadat DB Cargo in april 2021 afscheid had genomen van de serie 1600, verwierf RXP de laatste zes exemplaren. Hiervan waren de 1611, 1615 en 1616 dienstvaardig en de eerste twee kwamen bij RXP in dienst als 9903 en 9902. Ook de 1615 zou weer moeten gaan rijden (als 9904), maar dat plan is op de lange baan geschoven, zo niet verlaten. De andere van DB Cargo



7.



8.

overgenomen locs (1602, 1604 en 1614) werden op het terrein van de Stoom Stichting Nederland gestald en fungeren sindsdien als onderdelenleverancier. RXP mikte voor de 1600'en vooral op de verhuur, waarbij met name werd gedacht aan tractie voor spotvervoeren: Power by the hour. De 9902 reed, nog in verkehrsrot van DB Cargo, lange tijd voor HSL Netherlands. De loc werd vooral gebruikt voor de inmiddels opgeheven containertreinen tussen Coevorden en het Rotterdamse havengebied en autotreinen tussen Bad Bentheim en Amersfoort die inmiddels zijn overgegaan naar Rail Force One. In mei 2021 nam Railadventure een meerderheidsbelang in RXP en om dat kracht bij te zetten, werd de 9903 in de kleuren van het Duitse bedrijf geschilderd inclusief Railadventure-opschriften op de zijwanden. Railadventure is actief in tal van landen, vooral met materieeloverbrengingen.

Serie 1700

Het einde van de serie 1700 bij NS komt in zicht, maar daarmee verdwijnen deze locs niet van het Nederlandse spoorwegnet. In het vorige deel was al te lezen dat Strukton enige exemplaren in dienst heeft genomen, met ambitieuze plannen voor voeding met behulp van batterijen. In navolging van Strukton winkelde VolkerRail als tweede spooraannemer bij NS. In oktober 2020 werden de 1732, 1743 en 1778 gekocht; de 1733, 1749 en 1762 mochten voor onderdelen worden geplukt. De 1743 en 1778 zijn inmiddels in dienst in het blauw-wit van VR met subtiel veranderde nummers: 7143 en 7178. Mogelijk komt ook de 1732 weer op de baan.



9.

Train Charter Services

In 2013 is Railpromo opgericht. De Dinner Train, die aanvankelijk onder de naam Panorama Rail Restaurant reed, is waarschijnlijk de meest bekende activiteit. In eerste instantie werden hiervoor de 1251 en 1252 ingehuurd en in 2018 werden van NS de 1772, 1775 en 1781 gekocht. Het drietal kreeg de blauw-witte »

6. De 1618 in dienst van Captrain met een LPG-trein Geleen - Sloehaven bij Oisterwijk, 23 april 2019.

7. RXP 9901 heeft op 15 oktober 2017 een charter-trein naar Venlo gebracht die door 110 169 van Euro-Express Sonderzüge is overgenomen.

8. De 1619 van Captrain brengt NSB-treinstel BM 73004 naar Haarlem voor revisie. Barneveld, 18 mei 2016.

9. De 9903 in Railadventure-kleuren tijdens het transport van twee Traxx 3-locs in Helmond, 15 augustus 2021.

DE 1768, BOUWJAAR 1993, WAS AL NA 26 JAAR ZEKER VAN EEN TOEKOMST ALS MUSEUMLOCOMOTIEF

Railpromo-kleuren en de nummers 101001 (1781), 101002 (1772) en 101003 (1775). Railpromo ging in 2019 failliet en de bezigheden werden door Train Charter Services (TCS) overgenomen. TCS behoorde tot dezelfde holding als Independent Rail Partner, dat nauw met Lineas samenwerkte en inmiddels door de Belgische goederenvervoerder is ingelijfd. De drie 1700'en kregen daardoor steeds meer werk in de goederendienst. Om de charter- en dineractiviteiten te kunnen voortzetten, werd de bij de Bentheimer Eisenbahn overbodige 1835 overgenomen. Deze machine is tegenwoordig als 102001 min of meer de vaste trekkracht van de Dinner Train.
De goederentreinen waarvoor de TCS 1700'en worden gebruikt, zijn de dolimetreinen vanuit België naar Veendam tussen Sittard en Onnen. De onregelmatige transporten met Italiaans afval naar Noord-Nederland waren eveneens een taak voor de TCS-elocs die ook af en toe voor treinen met gasketelwagens in actie komen.

1700'en voor de verhuur

Het tot dan onbekende DC Tractie schafte in het najaar van 2020 de 1751, 1760, 1766, 1770 en 1780 aan; men zag voor de locs kansen op de verhuurmarkt. Het duurde een tijdje voordat de eerste klant was gevonden, maar sinds 2022 is de 1751 in dienst van TCS. De loc reed al met de Dinner Train en leverde tractie voor de GreenCityTrip/TUI-nachttreinen. De 1751 was lange tijd van de andere TCS-locs te onderscheiden door de gele neuzen; de zijkanten waren wel in de kleuren van de huurder gebracht. Inmiddels zijn ook de voorkanten van blauw-witte folie voorzien en is de loc 101004 genummerd. De overige locs van DC Tractie staan in NS-geel op de Watergraafsmeer in Amsterdam hun verdere lot af te wachten. Tot slot moet de 1768 worden genoemd. Nadat deze op 15 december 2019 de tractie leverde voor de afscheidsrit van DDM-1 werd de loc overgedragen aan het Spoorwegmuseum waar hij langere tijd als 'loopjongen' fungeerde.





11.

De toekomst

Hoelang de 'Nez Cassé's' het nog volhouden, is de vraag. Het lot van de NS 1700'en is bekend, hun taken worden door Vectrons overgenomen. Wellicht worden enkele machines verkocht, maar de markt lijkt verzadigd. Voor de meeste 1600'en hangt de toekomst af van de spanningssluis bij Oldenzaal; als die er komt, zal het emplooi voor vooral deze locs sterk slinken. Ze kunnen dan niet meer in Bad Bentheim komen. Vooralsnog maakt een aantal vervoerders nog dankbaar gebruik van hun diensten: goedkopere tractie is er niet te vinden. //



12.



13.

10. VolkerRail 7178 komt als losse locomotief door Tilburg, 5 juni 2021.

11. TCS-huurling 1751 van DC Tractie met de Dinner Train in Oosterbeek, 17 december 2022.

12. De TCS 1700'en worden onder andere ingezet voor dolimetreinen. Op 14 februari 2021 liep bij uitzondering in Vught de 101001 achter G2000 2104 van IRP in opzending mee, ook Lineas 2841 was van de partij.

13. De 1768 van het Spoorwegmuseum met een materieeloverbrenging naar Roosendaal in Tilburg, 10 juni 2020.

EXTRA ONLINE
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!



STOOM BIJ NS
in de jaren dertig

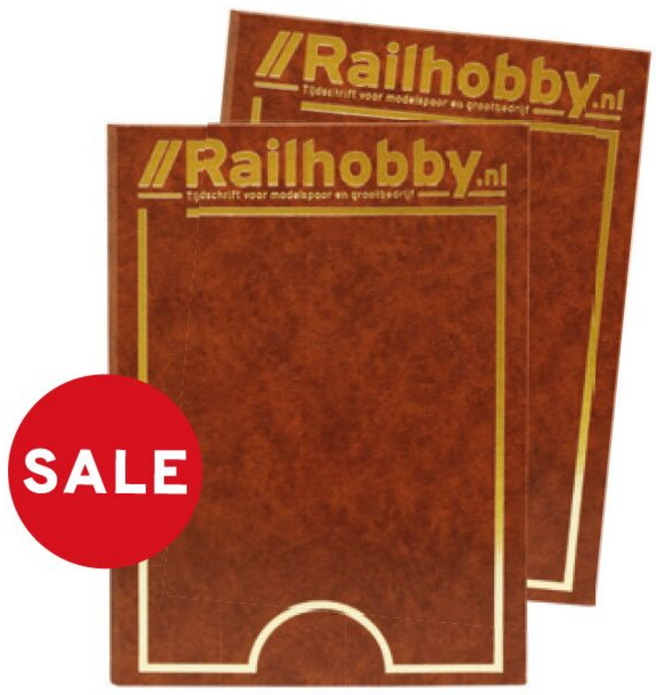
In de jaren dertig van de twintigste eeuw bezochten Britse spoorwegliefhebbers ons land om stoomlocomotieven te fotograferen. Dit boek toont talloze, nooit eerder gepubliceerde foto's en presenteert ze ook in een samenhang, voorzien van veel gegevens die vroeger niet bekend waren. **Prijs: € 34,95.**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

CTA-BAKKEN

NIEUW!

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





RAILHOBBY VERZAMELBAND

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

RAILHOBBY LOC NS 1111

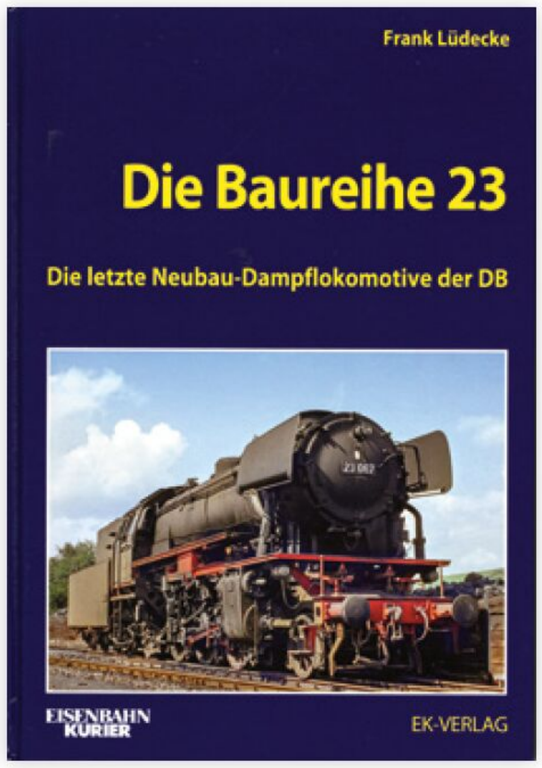
De NS 1111 met botsneus in H0 is een exclusieve loc uitgebracht door Railhobby, in samenwerking met Piko. Het model is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Voorzien van kaartje met uniek nummer. **Prijs: € 184,99, tweerail analoog (normaal € 204,99); € 224,99, drierail digitaal (normaal € 249,99).**
Railhobby.nl/botsneus

SALE



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

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



Die Baureihe 23

Die letzte Neubau-Dampflokomotive der DB

Door Frank Lüdecke, uitg. EK-Verlag, formaat 29,7 x 21 cm, 344 blz., 600 foto's (zw/w en kleur), Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-8446-6057-9, € 54.

Terwijl bij NS in 1958 het stoomtijdperk werd afgesloten, werd een jaar later de laatste nieuwe stoomloc aan de DB geleverd: de 23 105. Na de WO II was er bij de DB een toenemende behoefte aan snelle stoomlocs voor het reizigersverkeer. Ook was een opvolger voor de BR 38 (P8) nodig. Onder leiding van Friedrich Witte (van de kleine windleiplaten) kwamen DB en de industrie tot het ontwerp. De auteur beschrijft de ontwikkeling van de locomotief, de techniek, proefritten, inzet, de talrijke constructiewijzigingen en de levensloop tot aan het onderhoud in de depots en de huidige museumlocs. De serie heeft het tot 1975 uitgehouden. Acht exemplaren zijn bewaard gebleven, Zes zijn dienstvaardig waarvan drie (de 23 023, 071 en 076) in Nederland. Die locs hebben langer bij de musea dan bij de DB gereden. Een lezenswaardig boek over een moderne stoomlocomotief.-TO

Bw Rheine

Die letzte Dampflokhochburg der Bundesbahn

DVD, uitg. EK-Verlag, ca. 58 min., Duitse taal, bestelnummer EK 8636, ISBN 401-8-8760-8636-9, € 22,80.



In de jaren zeventig was het Bahnbetriebswerk (Bw) Rheine een mekka voor liefhebbers van stoomlocs. Vanwege de ligging trok het depot veel Nederlandse bezoekers. Voor een paar DM kon je ongestoord over het terrein lopen. De DVD gaat terug naar de laatste periode van het Bw. Het zijn oudere opnames, waardoor de kwaliteit soms wat minder is. Naast het depot zijn er beelden van de stoomtreinen die Rheine aandeden. Indrukwekkend zijn de zware ertstreinen met voorspan op de Emslandlijn. De laatste jaren waren alleen oliegestookte locs, series 012 (BR 0110), 042 (BR 41 Öl) en 043 (BR 44 Öl) actief. Uiteraard ontbreekt het afscheid in het Bw op 10 en 11 oktober 1977 niet. De filmploeg keek ook naar de huidige situatie, van het depot is weinig over. De ringloods en het kantoor (zonder ramen) staan er nog, maar worden waarschijnlijk dit jaar gesloopt. Van de draaischijf rest slechts een betonnen muurtje; een heel berkenbos heeft zich meester gemaakt van het terrein. De laatste stoomloc bij de DB, de 043 196, staat opgesteld in Salzbergen, ten noordwesten van Rheine. Een DVD, die je terugbrengt in de tijd.-TO

Die Mehrsystem-Elloks der Deutschen Bundesbahn

Die Baureihen 181, 182, 183 und 184

Door Harald Jordan, Manfred Lohmann, Mathias Oestreich, Tobias Pokallus, Manfred Traube, uitg. EK-Verlag, formaat 29,7 x 21 cm, 387 blz., 500 foto's (zw/w en kleur), Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-8446-6039-5, € 49,90.



Voor het grensoverschrijdend verkeer werd de DB geconfronteerd met verschillende stroomsystemen bij de buurlanden: 1,5 kV- en 3 kV-gelijkspanning, 15 kV 16 2/3 Hz en 25 kV 50 Hz wisselspanning. Er waren meersysteemlocomotieven nodig wat in 1960 resulteerde in de eerste experimentele locs: de E 320 (vanaf 1968 BR 182) en E 344 (BR 183). Vanaf 1966 volgden vier tweespanningslocs BR 310 (BR 1810-1) en vijf vierspanningslocs BR 410 (BR 184). De eerstgenoemde waren alleen geschikt voor wisselspanning, de storingsgevoelige BR 184 kon ook op het gelijkstroomnet in België en Nederland rijden. De multisysteemlocs worden in detail omschreven; naast technische uiteenzettingen met tekeningen en schema's, volgen de ontwikkelingen chronologisch tot nu toe. In 2018 stopt de DB met de inzet van deze locs. Twee locs BR 1812 gingen naar het museum en enkele naar een particulier bedrijf. Ook van BR 310 en 320 is een loc bewaard gebleven. Voor moderne locs met draaistroommotoren en thyristorbesturing vormen andere stroomsystemen geen probleem.-TO //

Hekken in LASERCUT

STALEN HEKWERK IN MODEL

Hekken zijn overal en in allerlei uitvoeringen te vinden. Ook op de modelbaan zijn ze noodzakelijk. Wel moet worden gekeken welk type hekwerk waar kan worden geplaatst. Roelco Rens gaat aan de slag met drie soorten hekwerk in lasercut 0,10 mm.



1.

In werkelijkheid zijn er diverse situaties waarom een hekwerk is geplaatst, bijvoorbeeld ter bescherming of om bepaalde gebieden niet of moeilijk toegankelijk te maken. Hoewel ze daar geen functionele waarde hebben, mogen hekwerken op de modelbaan niet ontbreken. Ze geven de baan een meer realistische uitstraling. Om hekken voorbeeldgetrouw te maken, worden ze op schaal erg fijn en daardoor kwetsbaar. Ze worden door nagenoeg alle sceneryfabrikanten in diverse uitvoeringen aangeboden. In dit artikel neem ik drie verschillende hekwerken in schaal H0 van HR Products onder de loep; dit merk is door onder meer Lars op ´t Hof Scenery in het assortiment opgenomen. De hekwerken zijn in ver-

schillende uitvoeringen verkrijgbaar, zodat naar gelang de situatie het bijbehorende type hek kan worden gekozen. De in lasercut uitgevoerde hekwerken hebben een hoogte van 11 mm (in het echt 95 cm) of 16 mm (140 cm) en lengtes van respectievelijk 32,4 cm en 24 cm. Prijs € 8,99 per set.

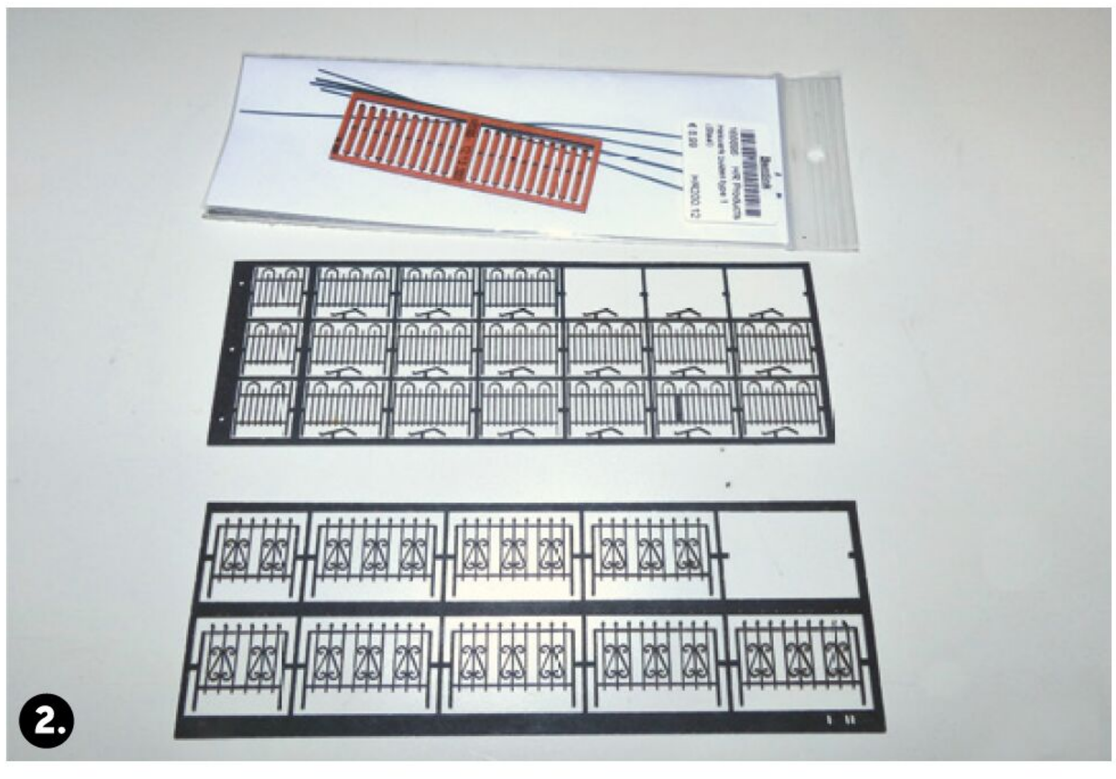
SCHILDEREN

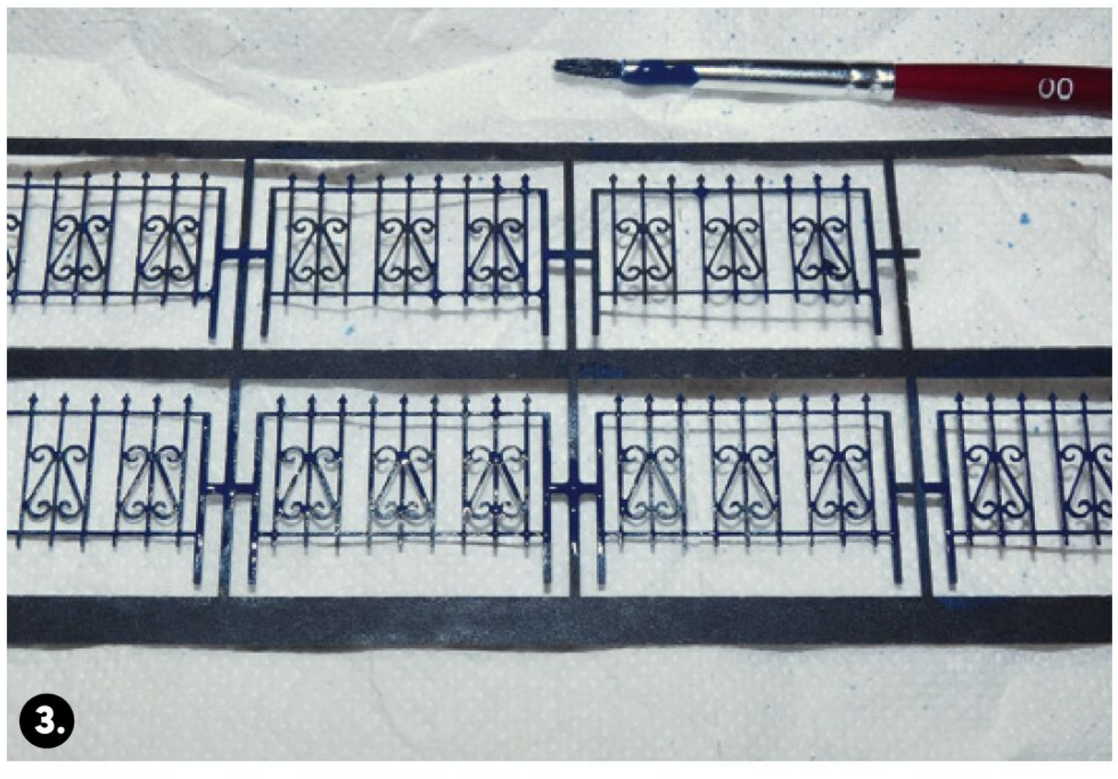
De meegeleverde handleiding beschrijft de inhoud en bevat tips over het behandelen van het product en hoe het hekwerk kan worden geplaatst. Aanbevolen wordt de onderdelen op kleur te brengen als ze nog in het frame zitten. Ik kies een klein penseel en groene en metaalkleurige donkerblauwe verf. De donkere kleuren lijken niet veel effect te hebben aangezien het materiaal zelf al donker is, maar het eindresultaat laat toch een duidelijk verschil zien. Bij het schilderen is te merken dat het om laserboard gaat: het strakke hekwerk gaat na de schilderbeurt wat golven. Bij verf op waterbasis is dit effect nog sterker, maar na drogen is het geheel weer strak. Voor het stalen hekwerk met de buizen schilder ik alleen de staanders; de buizen worden na het plaatsen op kleur gebracht.

BUIZEN HEKWERK

Na het drogen kan het hekwerk worden geplaatst. De handleiding geeft aan hiervoor op vaste afstand kleine gaten te boren en daarin het hekwerk te plaatsen. »

1. **Dankzij het hek kan de V 36 veilig de rangeerbewegingen uitvoeren.**
2. **De drie hekwerken zoals beschreven. Bovenaan HR200-12, midden HR200-3 en onder HR200-10.**
3. **De hekwerken worden geschilderd als ze nog in het frame zitten. De sierhekken worden blauw.**
4. **Let op dat bij het schilderen van de palen de gaten open blijven.**
5. **De palen worden 20 mm uit elkaar geplaatst. Een druppel lijm fixeert ze op de houten perronrand.**


2.



3.

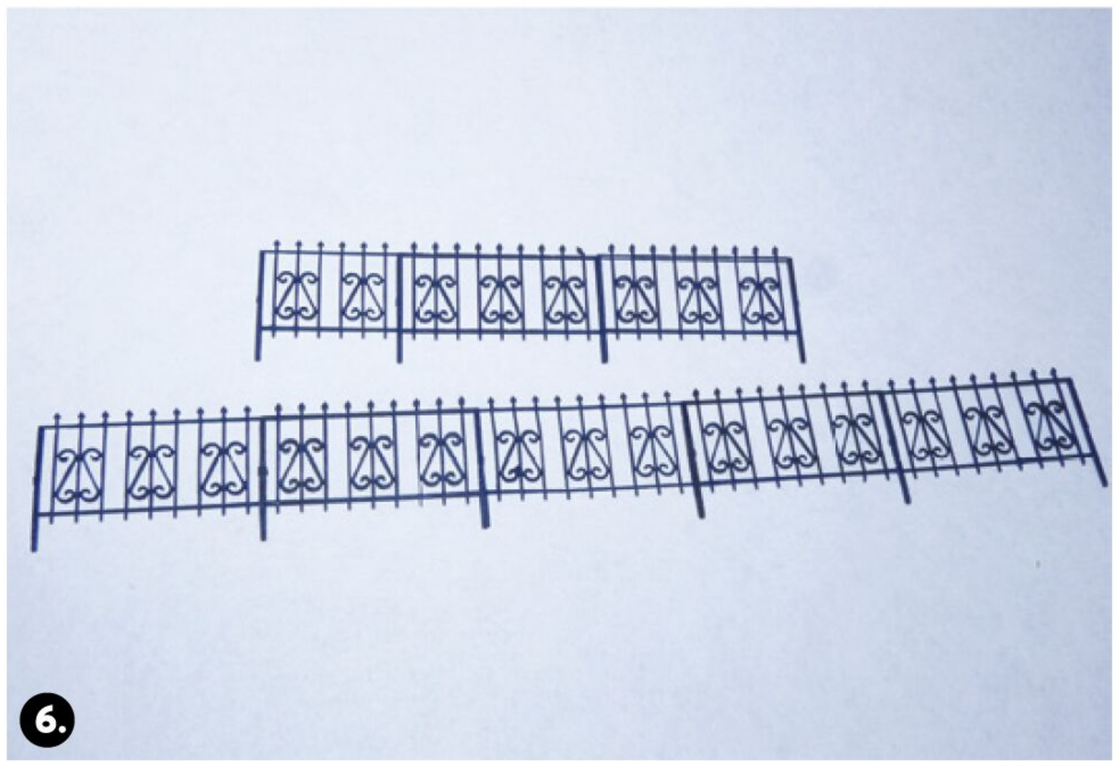

4.


5.

Door de plek op de baan waar het hek moet komen, is die werkwijze niet overal toe te passen. Daarom wijk ik af van de beschrijving en fixeer de staanders met een druppel lijm. Bij het andere type hek houd ik wel de methode met geboorde gaten aan. Na het plaatsen van de palen kan de staaldraad als buis door de gaten in de staanders worden gestoken en wordt deze op kleur gebracht. Door de verf komt het geheel vast te zitten.

SIERHEKWERK

Voor het sierhekwerk worden eerst de gaten geboord en het hekwerk als proefpassing geplaatst. Voor het definitief plaatsen wordt het hekwerk aan elkaar


6.


7.


8.


9.


10.


11.



12.

gelijmd zodat een strak geheel ontstaat. Na het plaatsen van het complete hek komt de kwast in actie om een lichte verwering aan te brengen. Valt dat in deze schaal nog op? Ja, het aanzicht wordt er zeker beter op. In de afrondende fase breng ik wat groen bij de palen aan. Op het perron komt een bank tegen het hek te staan.

De hekwerken geven een mooi en voorbeeldgetrouw beeld. Te zien is dat niet alle palen even strak staan, maar is dat erg? Het geeft daardoor de tand des tijds weer. Het blauwe sierhekwerk staat er wel strak bij. //



13.

6. Voor het definitieve plaatsen worden de hekdelen voor een strak resultaat aan elkaar gelijmd.

7. De hekken zijn in de met een kleine handboor gemaakte gaten geplaatst.

8. Het perron wint met het hekwerk in aanzien.

9. De stalen buizen zijn door de palen gestoken en op kleur gebracht.

10. Het hekwerk beschermt de reizigers voor de treinen op spoor 2.

11. In de loop van de tijd zijn sommige palen iets uit het lood komen te staan.

12. Waar weinig wordt gelopen, is wat meer onkruid te zien.

13. Rond de palen is wat groen aangebracht en er is een zitbank geplaatst. Het hekwerk is licht vervuild.

MATERIALEN

- Stalen buizen, type 1, artikel HR200-12
- Spijlen, type 3, artikel HR200-3
- Sierhek, type 6, artikel HR200-10

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

TEKST & FOTO'S: ROELCO RENS



1.

2009

Toen & Nu

ERTSTREINEN EN HUN WAGENS

Indrukwekkend door hun verschijning, saai door hun regelmaat. Zo zou je de ertstreinen tussen de Maasvlakte en Dillingen kunnen omschrijven.

Vijf of zes keer per dag, 363 dagen per jaar en altijd bestaande uit twee locs Baureihe 189 en een sleep zelflossers, de ertstreinen zijn een constante factor. Toch is er in de loop der jaren variatie te zien. In 1988 zien we de komst van koppelwagens. De eerste ertstreinen bestonden uit zelflossers type Falns met schroefkoppelingen. Om het treingewicht te kunnen verhogen, waren sterkere koppelingen nodig. De Deutsche Bundesbahn (DB) had sinds de jaren zestig geëxperimenteerd met de automatische UIC-koppeling (AK). Het doel het Europese wagenpark ermee uit te rusten bleek financieel niet haalbaar. Voor zware ertstreinen was de AK bruikbaar omdat ze altijd in vaste samenstellingen reden. De eerste ertswagens met AK waren de zes-assige Faals, vanaf 2003 opgevolgd door de twaalf-assige Falrrs. Dit zijn wagensets die uit twee vast met een koppelstang verbonden eenheden bestaan. Beladen wagens wegen maximaal 201 ton. Door de inzet van AK-wagens waren koppelwagens nodig; NS-locs konden niet met automatische koppelingen worden uitgerust. DB had die locs wel: de serie 140 en 151. In 1988 leverde de werkplaats Amersfoort acht wagens met aan de ene zijde een AK en aan de andere kant een schroefkoppeling. Ze waren ontstaan door van gesloten wagens type Hbis de bovenbouw te verwijderen. Door het lage eigen gewicht in combinatie met de vrijkomende krachten van de beladen treinen, kregen ze als snel een ‘kattenrug’. Ze werden vervangen door onthoofde Falns-wagens’. Vele Falns-ombouw-

varianten volgden, op het laatst ook zonder verwijderde bovenzijde. Wel werden de loskleppen verwijderd zodat eventueel gestort erts direct uit de wagen stroomde. Die maatregel was niet voor niets, want vanuit de hooggelegen laadbunker leken de koppelwagens op de reguliere ertswagen. Tot 1994 werden de ertstreinen tussen Rotterdam en Venlo getrokken door een eloc - in eerste instantie een 1300, later een 1600 - en twee 2200'en als aanzethulp. Ze werden afgelost door driespannen 6400. In 2010 verschenen de eerste locs Baureihe 189 met automatische koppelingen (en verstevigde constructie). Ze losten niet alleen de trio's 6400 af, maar verwezen ook de koppelwagens naar een zijspoor. //

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

1. De 6401, 6433 en 6443 met een eerste generatie uit een Falns omgebouwde koppelwagen en een uit lagere Faals en hoge Falrrs bestaande trein nabij het RSC Rotterdam, 18 maart 2009.

2. Voorzien van een hulpstuk kunnen ook locs met schroefkoppeling met de AK-locs koppelen. De DB Cargo 189 096 en 036 met beladen Falrrs-ertstrein nabij Duisburg, 11 februari 2023.

3. De lege ertstrein 49146 van Emmerich naar Rotterdam IJsselmonde bestaat op 25 februari 1978 uit NS Falns en passeert achter NS 1309 de Waalbrug in Nijmegen. (foto's 3 & 4 Hans Scherpenhuizen)

4. Tijdens een excursie is DB-loc 234 440 tegen een beladen ertstrein gezet, bestaande uit DB Faals en een NS Falns als koppelwagen, 23 mei 1993.







Preview

De volgende Railhobby, nummer 464, verschijnt begin oktober.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Baan in beeld: Rotterdam CS-Spoorsingel
Thom Raven en zijn team beelden Rotterdam CS van architect Sybold met de Spoorsingel op overtuigende wijze in een grote module uit.



Doen: Bierdeckel diorama
Jeffrey Onrust creëert een diorama op het formaat van een bierviltje.



Reportage: Linha do Douro
Heden en toekomst van de Noord-Portugese diesellijn wordt belicht.



Railtest: Rivarossi FS 835
De Italiaanse rangeerloc was in heel Italië te vinden.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Sander Broerse, Yannick De Vynck, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Raymond Kiès, Cock Koelewijn, Roelco Rens, Eric Sallevelt, Hans Scherpenhuizen, Henk Schipper, Ton Spaans, Hans van de Ven, Arno Verhagen, Thonis van der Weel, Elvira Wijshake, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, abonnementen@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!



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
Electronic Solutions Ulm

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



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



Krachtpatser bij VolkerRail

In oktober 2020 kocht VolkerRail drie locomotieven uit de serie 1700 en drie donor-locomotieven van de NS. Na uitgebreid onderhoud en schilderen in de bedrijfskleuren is in januari 2021 de eerste elektrische locomotief van het bedrijf, de «VolkerRail 7178», in gebruik genomen. De locomotief, voorheen door de NS aangeduid als 1778, wordt door het Nederlandse Infrabedrijf ingezet voor het trekken van verschillende werktreinen.

De locomotief is perfect geschikt voor gebruik bij de spoorkraan de EDK 750, art. nr. 7310023/7320023 en de wagenset, art. nr. 6600046. Hierdoor kunnen authentieke rijscènes worden weergegeven op weg naar bouwwerkzaamheden. De EDK-kranen worden onder andere vaak ingezet om rails te vervangen. De 7178 is nu verkrijgbaar bij de vakhandel!

Elektrische locomotief 7178, VolkerRail



7500010	DC
7510010	DCC
7520010	AC

- **Exclusief verkrijgbaar bij ROCO**
- **Uitvoering met airconditioning en claxonkast**
- **Stroomafnemer met innovatieve opbouw**
- **In digitaal bedrijf met individueel schakelbare koplampen, achterlichten en cabineverlichting**

Klik hier voor de modellen: