Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, OKTOBER 2023 - NR 464 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

Véél model-spoor

UITGELICHT:
Benelux-treinstel
Piko schaal N

REPORTAGE:
Dourolijn
Heden en toekomst

RAILINFO
VSM 41 241
onder stoom

RAILTEST: MÄRKLIN ICM 4015



Baan in beeld: Rotterdam CS - Spoorsingel
Station en stadsdiorama anno 1965



Modelbaan: AMC 80 jaar
Amsterdam en omstreken in model

00464

8 718836 140464

BP

TT

Roco



Een programma voor iedereen – ROCO is terug op de TT-markt

ROCO betreedt voor het eerst het TT-podium als totaalleverancier! Door de spuitgietmallen van de firma Kühn aan ROCO over te dragen, kunnen we nu een volledig assortiment TT-modellen inclusief rails aanbieden. Of het nu om de stoomlocomotieven van de serie 38, 44 of 94, elektrische locomotieven zoals de bekende knoedelpers of de mooi gevormde 103, diesellocomotieven van de serie V100 Oost of V60 West gaat. Slechts enkele wensen blijven onvervuld in het uitgebreide vormenprogramma. Aangevuld met een ruim aanbod aan personen- en goederenwagens, zoals gebruikelijk gedetailleerd tot in het kleinste onderdeel. Het assortiment wordt gecompleteerd door ons onafhankelijke railsysteem, dat de komende jaren stap voor stap zal worden uitgebreid.

Je mag verheugd zijn, ROCO staat weer op het TT-podium en zal je verrassen met vele kleurvarianten van populaire modellen, maar ook met compleet nieuwe ontwikkelingen.

Stoomlocomotief 38 2471-1, DR



- **wielen met fijne spaken**
- **werkplaats Rbd Magdeburg, Bw Roßlau**

7180001	DC
7190001	DCC

4-delige set 1: Rekowagen, DR



6280002

2-delige set 2: Rekowagen, DR



6280003

Meer informatie over deze modellen krijgt u bij uw winkelier.

Roco levert u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis. Bezoek gewoon onze e-shop: | **www.roco.cc**



Cover
VSM 41 241

De genenoveerde loc slaagde op 5 augustus met vlag en wimpel voor de 'Lastprobefahrt'.

FOTO:
TEUN LUKASSEN

Adverteerders

2 Modelleisenbahn München GmbH
35 Freebit/N-Spoorstore
35 Peperkamp Modelbouw
35 Fallerstore
35 Panzer-Shop
35 TreintjeOost
67 Modelspoorclub De Blokkendoos
67 Euromodelbouw
99 Ochtruper
99 Train Service Danckaert
100 Bison



Voor de treinen van de Stoomgroep Turnhout is altijd veel belangstelling, 16 augustus 2014. (foto Ton Oosterom)

Uit met de pret

Mijn vader zong graag een liedje van Louis Davids dat eindigde met 'En 's avonds om tien uur was het uit met de pret, want dan stak zijn vrouw de slinger onder het bed'. Of het om tien 's avonds was, vertelt het verhaal niet, maar voor vele modelspoorgroepen is het wel degelijk uit met de pret. Modelspoorbanen waarmee personen kunnen worden vervoerd, vallen sinds enige tijd onder de **NVWA**, de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit. Dat betreft de vaak in parken aangelegde spoorbanen waar **model(stoom)locomotieven** met enkele (onberemde) wagens met passagiers rijden. Nederland telt er twaalf, waaronder 'Het Y' in Spaarnwoude, 'Rading Spoor' in Hollandse Rading en de 'Stoomgroep West' in het Zuiderpark. De rijdagen trekken veel **publiek** dat voor een klein bedrag een ritje kan maken; voor veel clubs een welkome aanvulling op de clubkas. Veel **rollend materieel** is zelf gebouwd en - behalve stoomketels - nooit aan een keuring onderworpen geweest.

De clubs hadden aanvankelijk het idee dat de bemoeienissen van de NVWA wel mee zouden vallen, maar de realiteit blijkt anders. De rijtuigen moeten een **reminstallatie** hebben en de spoorbaan een **afzetting** met voldoende vrije ruimte. Zowel de baan als het materieel dienen gekeurd te zijn. Dat betekent geen inkomsten van ritten met publiek en veel extra werk. Open dagen waarbij alleen de locomotieven met **machinist** rijden zijn wel mogelijk. Hopelijk vinden de clubs op korte termijn een betaalbare en bruikbare technische oplossing. Als dat niet lukt, valt het doek voor een bijzonder deel van de modelspoorhobby.

Rob Mooij

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 464









6

RAILTEST:
'KOPLOPER' MÄRKLIN
De kopdeuren van het driedelige ICM-1 4015 kunnen in een doorloopkop worden getransformeerd.

16

DOEN: WATERMOLEN
De in 1900 in Aalten gesloopte watermolen 'Op de Pol' herleeft in H0.

22

HISTORIE: PRIMOLANO
FS-tenderloc 880.001 is door Ad van Sten in een historische setting vastgelegd.

28

TECHNIEK: PEC 952, DEEL 2
Peter Wijshake bouwt de stroomlijnpostrijtuigen Pec 951 en 952, de ex-fietsenrijtuigen Dec 8501-8502.

36

RAILINFO+: JUBILEUM RET
100 jaar elektrisch naar Hillegersberg.

40

BAAN IN BEELD: ROTTERDAM CS-SPOORSINGEL
Het team Hollandse Tram Maatjes bouwde het station als stadsdiorama anno 1965 in H0.

50

RAILTEST: FS 835 RIVAROSSI
De rangeerlocs Gruppo 835, nuttige en noeste werkers, staan ook in H0 hun mannetje.

56

DOEN:
BIERDECKEL DIORAMA
Rotsformatie met hooggelegen trestle op formaat bierviltje in schaal 0n30.

60

REPORTAGE:
DOUROLIJN, DEEL 1
Jeroen Water legde zowel de 160 km lange Noord-Portugese spoorlijn als het fotogenieke landschap vast.



92



84



16

68
MODELBAAN: AMC 80 JAAR
Rob Mooij bleek onder de indruk van de modelbanen van de Amsterdamse Modelbouwers Club. Een korte impressie.

74
RAILINFO+: TX LOGISTIK
Door overnames wordt het een van de grootste Duitse goederenvervoerders.

84
REPORTAGE:
EMO MAASVLAKTE, DEEL 2
Sander Broerse belicht de infrastructuur, robots en de vervoerders.

89
DOEN:
CONTAINERS VERZWAREN
Toegevoegde ballast maakt het verschil tussen dansen en denderen bij containertreinen in model.

92
UITGELICHT:
BENELUX-TREINSTEL PIKO
Het blauwe Benelux-materieel van 1957 in schaal N onder de loep.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo
21 Railnieuws
48 Word abonnee
73 Spoorverhalen: ontsporing
76 Modelnieuws
96 Toen & Nu: Dordrecht
98 Preview Railhobby 465

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



1.

Driedelige ICM-1 VAN MÄRKLIN

KOPLOPER MET LAPSUSSEN

Veertien jaar na de introductie van het eerste H0-model van de NS-‘Koploper’, heeft Märklin een gedeeltelijk geüpgrade versie uitgebracht. Dit keer geen vierdelige ICM-3 4221, maar driedelig ICM-1 4015. Goed nieuws voor de Nederlandse modelspoorliefhebber.

Sinds Simba Dickie, een modern geleide Duitse familieonderneming die diverse speelgoedmerken onder haar hoede heeft, Märklin aan haar portfolio toevoegde, gaat het crescendo met het modeltreinmerk. Voornamelijk in het hogere segment doet ‘Göppingen’ steeds meer van zich spreken, zowel qua modelkeuze als kwalitatief. De tijd dat Märklin modellen alleen van enige afstand op het grote voorbeeld leken, lijkt inmiddels ver achter ons te liggen. Natuurlijk worden er wat lengtes betreft nog wel eens concessies gedaan omdat modellen per se door R1-bogen moeten kunnen rijden - je kunt je afvragen waarom dat 2023 nog steeds een dwingende vereiste is -, maar over het algemeen neemt Märklin de consument steeds serieuzer.

BEWUST KORTE BAKKEN

Dat de ‘nieuwe’ NS-‘Koploper’, bestaande uit motorwagen mBk, AB-rijtuig en stuurstandrijtuig sBk niet over de juiste lengte beschikt, maar bewust in lengteschaal 1:93,5 is gehouden, is een strategische beslissing waar desnoods wel wat voor te zeggen is. Degenen die destijds een vierdelig model aanschaften en er nu een tweede, driedelige ‘Koploper’ aan willen koppelen, doen dat niet met twee ICM’s die verschillende baklengtes hebben. Dus zijn de oude en nieuwe ICM-bakken even lang. Dat de gehele Märklin- en Trix-oplage al in juli bij de fabriek was uitverkocht, onderstreept het goede zakelijke instinct in Göppingen. Althans in dit opzicht. Echter, de vraag is of modelspoorzaken daar ook zo over denken. Want zo op het oog ziet de driedelige 4015 er goed uit. Een mooi nieuw Nederlands treinstel dat menigeen ongetwijfeld met een open hart verwelkomt. Vergroten we het anno 1987 weerspiegelende treinstel (artikelnummer 39425, € 559) echter uit, dan zien we een paar tekortkomingen die niet zijn te negeren. Maar voor we daar verder op ingaan, wat meer over de actuele upgrade van het 2023-model. Volgens een mededeling van de leverancier zijn de oude mallen van de vierdelige variant gebruikt met dien verstande, dat er fine tuning aan de schortplaten is gedaan. Verder zijn de modellen voorzien van de nieuwste generatie decoder en is nieuw geluid van het oude ICM-1 aangeleverd.



NIEUWE SOUND

Daarop inhakend, bepaalde delen van de sound komen authentiek over, maar bij het remgeluid lijkt er iets te zijn misgegaan. Het gepiep dat de miniatuur 4015 tijdens het remmen laat horen, is mijns inziens niet van een ‘Koploper’. Wat het dan wel is, Mat ‘64? Zeg het maar. In elk geval klopt hier iets niet. Mogelijk is het de sound van een vierdelige ‘Koploper’ waarbij het geluid van de chopperinstallatie is weggefilterd. Bij het verwerken van de sound - dat van een ‘Koploper’ van de eerste serie (4011-4050) is naar Göppingen gestuurd - is in elk geval iets niet goed gegaan. Gelukkig heeft Märklin na het bekend worden van dit euvel hier vrij snel op ingespeeld. Voor de ‘Koploper’ wordt een nieuw geluidsbestand samengesteld dat wordt gebruikt voor de nog uit te leveren Trix- en KLM-modellen. Dit bestand wordt in de vrij toegankelijke geluidsdatabank (marklin.nl/service/downloads) van Märklin opgenomen, zodat ook de reeds uitgeleverde ‘Koplopers’ hiervan kunnen worden voorzien.



2.

KNIK IN DE MIDDENBAK

Maar goed, geluid is geluid, dat is desgewenst uit te schakelen. Bij een middenbak die niet recht is, maar een lichte knik van ruim een millimeter vertoont, kunnen we echter niets camoufleren. Voor de gelegenheid heb ik mijn licht ook elders opgestoken; de ‘Koploper’ die op de burelen van de redactie was beland zou een ’maandagochtend’-product kunnen zijn, hoewel de huidige automatisering nauwelijks steken laat vallen als het om normering gaat. Al blijft het mogelijk dat een tamponeermachine die opschriften »



3.

1. **Märklin’s ICM-1 4015.**

2. **Kop van de motorwagen met koersbord Hoek van Holland.**

3. **De andere kant van de mBk heeft door de cabinedeur een andere indeling.**

TEKST: GUUS FERREE, **FOTO’S:** SEVRIEN FERREE



4.



5.



6.

van een motorwagen aanbrengt verkeerd is afgesteld. Ook elders bleken de nieuwe ‘Koplopers’ van Märklin een middenbak te hebben die een lichte, maar duidelijk waarneembare knik hebben. Stevig aandrukken heeft geen zin, de bak komt vanzelf weer omhoog. Het bijzondere is dat het onderstel dezelfde afwijking heeft. Het effect is dat de bovenkant van de middenbak niet correspondeert met die van het motor- en het stuurstandrijtuig. Tijdens het rijden is dat niet te zien, bij stilstand wel. Er is een hoogteverschil van zeker een millimeter. Uit de reactie van De Kleine Benelux uit Meppel, de vertegenwoordiger van Märklin en Trix in Nederland, blijkt dat ook motorrijtuigen met dit euvel kunnen kampen. Naar de oorzaak is het helaas vooralsnog gissen.

GEEL RAAMKADER

Een ander punt van kritiek is de dikke blauwe band die rond de ruiten is aangebracht. De bakken zijn eerst in de gele NS-kleur gespoten waarna ze vervolgens aan de bovenkant digitaal blauw zijn bedrukt. Die band voelt dik aan en sluit niet goed aan bij de raamlijsten. Ergo: rond de ramen is eerst een dun, geel ‘kader’ te zien en dan pas het blauwe folie. Bij de ‘oude’ vierdelige stellen waren de ramen keurig zwart omkaderd. Dit is met een dunne zwarte viltstift te verhelpen, maar daarvoor is wel een redelijk strakke hand vereist.
À propos ramen: omdat de motor in het motorrijtuig is ondergebracht zijn de eerste drie ruiten donker uitgevoerd. Zo wordt het zicht op de aandrijving ontnomen. Als de verlichting digitaal wordt ingeschakeld schijnt hier geen licht door. Wellicht dat een handige hobbyist er mee aan de slag kan gaan.

HOEK VAN HOLLAND

Het interieur is qua inrichting prima. De rode stoelen vragen wel om een paar reizigers. Ook over de opschriften hoeven geen opmerkingen te worden gemaakt, die zijn conform de werkelijkheid. Dat geldt voor alle drie de bakken. Frappant is het pictogram voor de rokers coupé, een rokende sigaret, een detail dat nu volstrekt ondenkbaar is, maar in het gekozen tijdperk nog volop in gebruik was. De eindbestemming Hoek van Holland is goed leesbaar. Volgens de informatie van de fabrikant gaat het om een weergave van EuroCity 67 ‘Admiraal De Ruyter’ op de verbinding Amsterdam - Hoek van Holland (- Londen).

BREEDTE EN HOOGTE

Over de lengte hebben we het al gehad, het 866 mm lange treinstel is bewust op de lengteschaal 1:93,5 gehouden. Nieuwsgierig zijn we nu naar de maten van de breedte en hoogte. De breedte van het model is 32,2 mm, de hoogte 53,4 mm. In werkelijkheid bedraagt de breedte 2,84 meter (32,6 mm in H0) en



7.



8.

de hoogte 4,65 meter (53,4 mm in 1:87). In dit opzicht voldoet dit model aan de huidige eisen. Interessant is ook de diameter van de aangedreven wielen. Die hebben bij het voorbeeld een diameter van 950 mm, voor de niet-aangedreven wielen staat daar 920 mm voor. Het spreekt bijna vanzelf dat Märklin heeft gekozen voor wielen met dezelfde afmetingen. Die hebben een doorsnede van 11 mm. Dat komt overeen met de 10,9 mm van de aandrijfwielen. Ik ben benieuwd of modellen van andere merken met twee verschillende wielmaten zullen komen.

DOORLOOPKOP

We leggen bij deze testen echt niet op alle slakken zout want dan zouden we ook moeten wijzen op het treinstelnummer 4015 waar te veel wit, of in dit geval geel, tussen de afzonderlijke cijfers zit. Gelukkig is het ‘Koploper’-model van 2023 niet louter omgeven met een mineurstemming. Attractief is de vouwbalg met de geopende kopdeur die wordt meegeleverd. Met twee van deze modellen is zo de werkelijkheid tot oktober 2005 na te bootsen waarbij via de kopdeur het volgende treinstel bereikbaar was. Vanaf dat moment werden de deuren geblokkeerd en in 2007 door een dichte plaat vervangen. Dit onderdeel kan overigens alleen bij de mBk, het motorrijtuig, worden aangebracht. Het is een simpel klusje. Verwijder de (starre) miniatuur Scharfenbergkoppeling en druk »

TRIX EN KLM

Als gevolg van de onvolkomenheden bij de ‘Koploper’ van Märklin is besloten om de Trix- en de KLM-versie later uit te brengen. Eerst moet zijn achterhaald wat er is misgegaan met het geel-blauwe wisselstroommodel. Een datum van de nieuwe levering kon Huub van den Burg, bij de Kleine Benelux verantwoordelijk voor onder meer de producten uit Göppingen, bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet geven.

4. Achterste kopwand van het sBk-rijtuig.

5. Het motorrijtuig met afgenomen, gesloten kopdeur.

6. De kop van de mBK met geopende deur en vouwbalg.

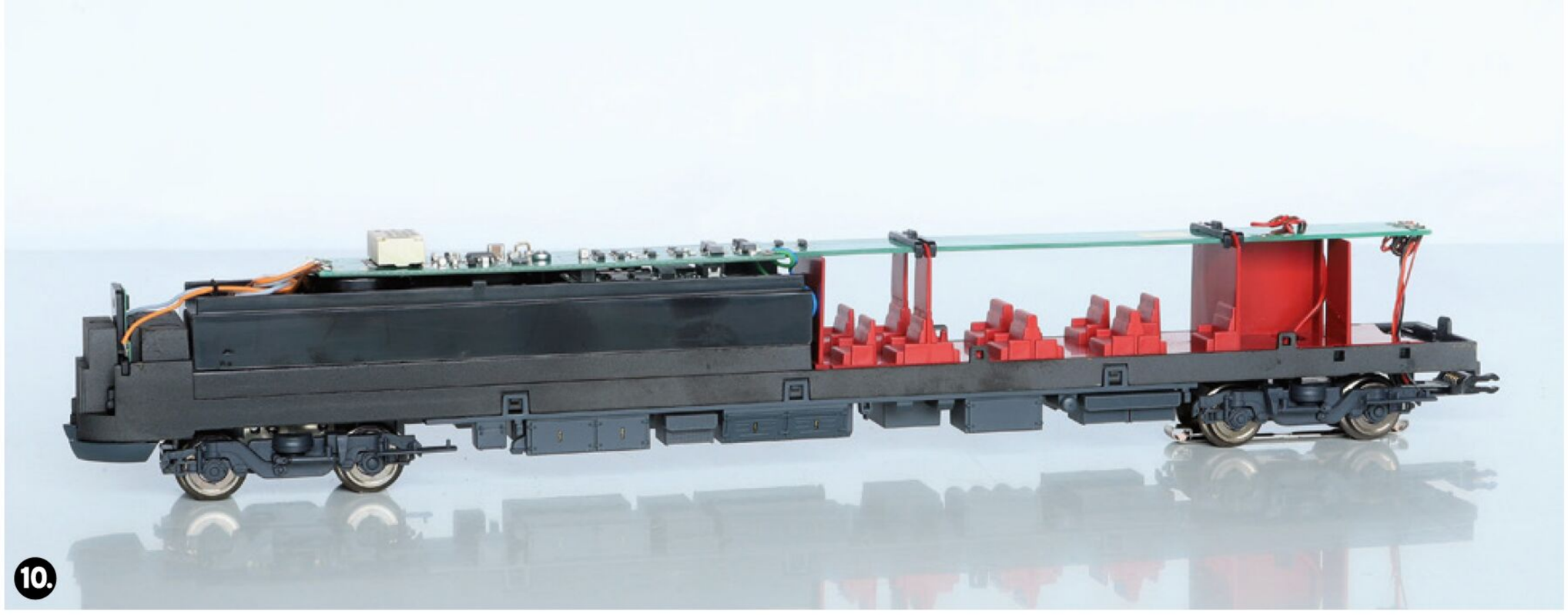
7. De motorwagen is voorzien van twee Faiveley-pantografen.

8. De zonnekap boven de cabine is apart gemonteerd.

9. De eerste drie ramen van de motorwagen bieden door de aandrijving geen doorkijk.



9.



10.

aan de onderkant met een nagel, tandenstoker of kleine schroevendraaier de gesloten kopdeur weg. Daarna kunnen de balg en de andere deur in de daarvoor bestemde openingen worden gedrukt. Houd er wel rekening mee dat de kap na het verwijderen van de gesloten deur los zit. Laat deze niet uit uw handen glippen.

FAIVELEY-STROOMAFNEMERS

Behalve de deur in de doorloopkop waaraan de 'Koploper' zijn bijnaam te danken heeft, zijn er enkele interessante details te zien waaronder de apart aangebrachte zonnekappen boven de cabines. Toch een verschil of deze worden meegegoten of niet. De ruitenwissers daarentegen zijn wel meegegoten. De cabine van de machinist is vrij sober uitgevoerd. Wie daar een machinist wil plaatsen moet na het verwijderen van de kap de gehele cabine uitnemen en het onderlichaam van de 'mcn' amputeren, anders past hij of zij niet in de stoel.
De daken zien er sober uit, net als bij het grootbedrijf het geval is. De stroom wordt op het motorrijtuig via twee mooi zwarte, halve stroomafnemers van het type Faiveley afgenomen. Ze zijn wat grof van vorm en kloppen qua uitvoering niet voor de volle honderd procent. Doordat ze zo robuust zijn, is er probleemloos 'echt' elektrisch mee te rijden, dus met de rijdraad boven het modelspoor.

ZWAAR MOTORRIJTUIG

Zoals al aangestipt, zit de aandrijving in de motorwagen, dus de bak met de beide stroomafnemers. De motor met vliegwiel drijft via de klassieke combinatie van wormwiel en tandwielen de beide assen in het voorste draaistel aan. De vier wielen van het eerste draaistel hebben alle antislipbanden. In combinatie met het hoge gewicht (435 gram) van het motorrijtuig - het onderstel is van metaalspuitgietwerk -, is er sprake van een zeer krachtig treinstel. Märklin zou kunnen overwegen om ooit een dummy van de 'Koploper' uit te brengen, al schijnt de productie van een motorloze ICM-1 niet veel goedkoper uit te vallen dan een gemotoriseerd treinstel. Tussen de drie bakken zitten spanning voerende connectorkoppelingen die kortgekoppeld rijden mogelijk maken.

KNIPPERENDE VERLICHTING

Het driedelige model heeft standaard een mfx+ decoder en daarmee diverse digitale (geluids)functies. De



11.

frontseinen branden al naar gelang de rijrichting en kunnen worden uitgeschakeld. Bij het inschakelen van de interieurverlichting knippert deze in het begin even. Een leuk detail, dat gebeurde bij de echte ICM-1 vroeger ook. Degenen die analoog rijden kunnen alleen genieten van de lichtwisselfunctie en de interieurverlichting.
Wat is de eindconclusie? Hoe moeten we de lapsussen van Märklin beoordelen? Het is zonder meer een prima ontwikkeling dat er weer een 'Koploper' in schaalgrootte 1:87 op de markt is verschenen. En dat er wat aan een model mankeert, het is en blijven imitaties in miniatuur. Maar dit treinstel kan niet ongeschonden uit een test tevoorschijn komen. De hamvraag is, waarom de eindcontrole van Märklin niet heeft ingegrepen? Heeft die de tekortkomingen überhaupt wel opgemerkt? Dit wordt intern tot op de bodem uitgezocht. Net als het ontstaan van de imperfecties. //

10. mBk-bak met afgenomen kap.

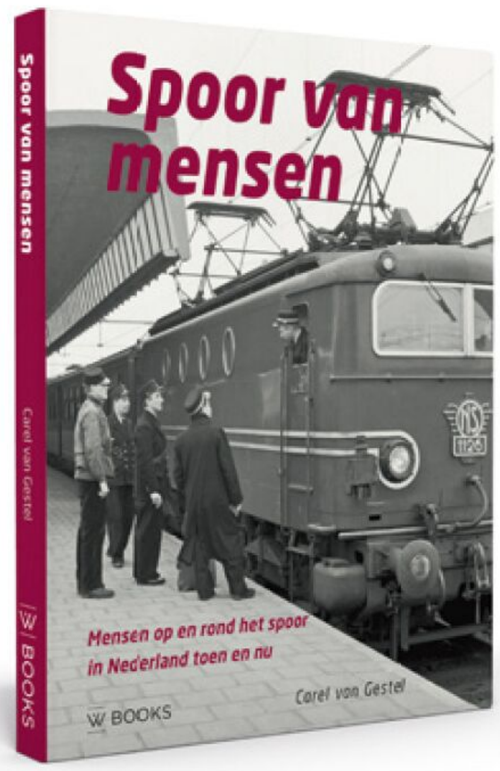
11. Doordat de blauwe band niet goed aansluit, is een gele raamlijst ontstaan.

EXTRA ONLINE
Meer foto's 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!



SPOOR VAN MENSEN

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

PAUW IN H0

Deze kleurrijke pauw van Van Petegem Scenery steelt de show op iedere modelbaan. Elke pauw is handgeschilderd en daardoor uniek. Er is een kleine oplage beschikbaar, op = op. **Prijs: € 45,00.**
Railhobby.nl/pauw





PRAKTIJKBOEK MODELSPOORWEGEN

Dit praktijkboek geeft algemene informatie over schalen, tijdperken, het kiezen van een thema, het landschapsontwerp en de presentatie van een modelspoorweg. Kortom, een onmisbaar handboek voor iedereen die een modelspoorweg wil bouwen. **Prijs: € 44,99.**
Railhobby.nl/praktijkboek



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



Voor het eerst sinds 2016 zijn SBB-locs Re 460 weer planmatig op de Bergstrecke te zien. De 460 013 met een omgeleide InterCity in Wassen, 20 augustus. (foto Sander Broerse)

Stremmingen Gotthard Basistunnel

Op 10 augustus ontspoorde een deel van de 32 wagens tellende SBB Cargo-goederentrein 45016, getrokken door twee locs van DB Cargo en rijdende naar het noorden, in de Gotthard Basistunnel (GBT). Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, maar er ontstond enorme schade. Kort na het inrijden van het zuidelijke tunnelportaal brak een wielstel van een schuifwandwagen. Zeven kilometer verder, op het wissel naar de andere tunnelbuis, werd de wagen gekatapulteerd en schoot deels door één van de brandwerende deuren heen. Deze scheiden de tunnelbuizen en zijn gesloten als het wissel in niet-afbuigende stand ligt. De 22 wagens achter deze wagen ontspoorden en kwamen tegen de tunnelwand tot stilstand. Tot 25 augustus was de gehele tunnel versperd om de branddeur provisorisch te herstellen. Het reizigersverkeer werd via de Bergstrecke omgeleid; het goederenverkeer reed via de berg of de Lötschbergroute. Naar verwachting is de GBT eind 2023 weer geheel beschikbaar; er moeten 22.000 dwarsliggers en zeven kilometer betonnen baan worden vernieuwd. Tot die tijd wordt de capaciteit in de andere buis aan goederentreinen beschikbaar gesteld en rijden reizigerstreinen via Erstfeld en Airolo. Wat de situatie extra complex maakt zijn geplande werkzaamheden op de corridors via de Brenner en Lötschberg. Om niet het gehele goederenvervoer plat te leggen, werd een deel van dat werk afgebroken of opgeschort. Begin 2024 staat regulier onderhoud aan de GBT gepland en is de capaciteit opnieuw beperkt. Ook dan zullen reizigers- en goederentreinen via de Bergstrecke rijden, inclusief opdruklocs voor laatstgenoemde treinen. Voor liefhebbers zijn het gouden tijden en kan er voorlopig genoten worden van intensief verkeer op de oude route.-SB



Na de succesvolle proefrit volgde op 6 augustus de publieke inzet met een reizigerstrein tussen Beekbergen en Dieren, hier kort na het vertrek uit Dieren. (foto Teun Lukassen)

VSM 41 241 rookt weer

In 1971 brandde voor het laatst vuur in de vuurkist van een kolengestookte Bundesbahn 41, de 41 293 om precies te zijn. Wie had ruim een halve eeuw later kunnen bedenken dat er weer een kolengestookte machine zou terugkeren op het spoor. Na een grote revisie door de vrijwilligers van de VSM, maakte de 41 241 op 4 augustus zijn eerste meters op eigen kracht, waarna de volgende dag een zogenaamde 'Last-probefahrt' volgde tussen Beekbergen en Dieren.

De 'blauwe trein' leverde het extra gewicht waarmee de machine met luide exhaustslagen zijn terugkeer inluidde. Kort voor de aankomst in Beekbergen, maakte de machine nog één keer vaart alvorens de proefrit succesvol kon worden afgesloten - een dag later stond reeds de eerste inzet met reizigers gepland. De 'Polarstern' is terug; de bijnaam dankt de machine aan zijn eerste rit na een revisie in 1991, die haar helemaal tot in het Noorse Narvik bracht.-TL

Class 86 reist door Nederland

Zestien locomotieven van de Britse Class 86 waren in juli en augustus op doorreis in Nederland. Goederenvervoerder Freightliner nam in maart 2021 afscheid van de locs en stalde ze in Crewe Basford Hall. Vanuit Bulgarije kwam interesse in de locs; in het land rijden al zes exemplaren. De reis van de voormalige Freightliner 86's liep via de haven van Rotterdam. In de Europoort kwamen de diepladers met de locomotieven per schip vanuit Immingham aan, waarna een korte reis naar de Rhenus-terminal op de Maasvlakte volgde. Vanwege het gewicht en de hoogte van de diepladers (respectievelijk 131 ton en 4,92 meter) was een speciale vergunning nodig en werd een aantal viaducten in de A15 met maximaal 25 km/h bereden. Op de Maasvlakte werden ze gelost en in een schip naar Varna geladen; de diepladers gingen leeg terug naar het Verenigd Koninkrijk. Vervoer per spoor naar Bulgarije bleek te gecompliceerd, omdat voor elk doorvoerland een ingewikkelde vergunningsaanvraag nodig is. Daarom werd voor transport per schip gekozen.-JdW »



Geladen op een dieplader is de 86613 zojuist in de haven van Rotterdam gearriveerd, 15 augustus. (foto Jaap de Waal)

Effishunter 1000 in Europa

Het Tsjechische CZ Loko timmert met de Effishunter 1000 behoorlijk aan de Europese (spoor)weg. In Tsjechië, Hongarije, Roemenië, Slovenië en Slowakije is de loc al regelmatig op het spoor aan te treffen. Met name in Italië is de loc in trek: negen spoorwegmaatschappijen maken er gebruik van en DB Cargo Italia was met het in ontvangst nemen van de 744 154 de tiende gebruiker. Behalve in Oost- en Zuid-Europa is de fluisterstille diesel ook in Scandinavië toegelaten. Trainpoint Norway heeft vijf locs verhuurd aan het Zweedse Railcare T (RCT) waar ze worden ingezet voor rangeer- en onderhoudswerkzaamheden en het rijden van de onkruidbestrijdingstrein. RCT heeft een stand-by-contract voor de Zweedse spoorwegmaatschappij SJ waarvoor de Effishunters de plaats van de bijna 70-jarige Nohab TMY-locomotieven meer en meer zullen gaan innemen.-HvdM



Effishunter 744 157 aan kop van de Weedfree-trein in Mellansel (S) op 23 juni. (foto Harold van der Meer)



Inlandsbanan Y41 003 staat op 20 juni in Kristinehamn (S) in afwachting van afronding van de laatste werkzaamheden voordat de keuring zal plaatsvinden. (foto Harold van der Meer)

Ex-Syntus Lint in Zweden

Met een vertraging van twee jaar worden twee van de vijf Coradia Lint 41h-treinstellen die Inlandsbanan (IBAB) in 2019 van NS Financial Services had gekocht, dan toch in gebruik genomen. In Nederland werden ze onder meer door Arriva ingezet. Opvallend is dat dit niet op de Inlandsbanan tussen Mora en Östersund zal zijn, maar op Fryksdalsbanan tussen Kristinehamn en Torsby. Värmland zal de twee Linten die in de serie Y41 zijn ingedeeld, enkele jaren leasen. De op deze lijn voor Värmlandstrafik (in opdracht van Vy Tåg) rijdende Itino-treinstellen worden geplaagd door storingen en zullen in Noorwegen een grote revisie krijgen. Ondanks dat de vijf Lints al sinds het najaar van 2022 uit de grote revisie in Polen in Zweden zijn aangekomen, konden ze niet worden ingezet. Uit onderzoek bleek dat het verwarmingssysteem niet goed functioneert en er sprake is van een ongelijke gewichtsverdeling door de aanpassingen in het interieur. Verwacht wordt dat de eerste twee treinstellen medio november goedgekeurd zullen worden.-HvdM



Voorlopig nog onmisbaar zijn de combinaties van Traxx-locomotieven en rijtuigen ICR. Een trein van Amsterdam naar Brussel passeert op 16 juli Rotterdam Stadion. (foto Sander Broerse)

Ontwikkelingen rijtuigen ICR

Een deel van de NS-InterCity Rijtuigen (ICR) lijkt een tweede leven in de chartermarkt te krijgen. In 2022 maakten de NS bekend de rijtuigen in batches van 75 stuks te koop aan te bieden. Daartoe werd een 'show-stam' samengesteld, om de diverse soorten rijtuigen aan potentiële kopers te kunnen laten zien. Via een leasemaatschappij heeft Green City Trip (GCT) een batch gekocht. GCT biedt met reisorganisatie TUI meerdaagse treinreizen naar Praag. Met het ICR willen GCT en TUI ook dagtreinen naar buitenlandse bestemmingen aanbieden, zoals de Alpenlanden en Scandinavië. In augustus stond een deel terzijde op het nieuwe opstelterrein bij Arnhem Goederen. De overige stammen kunnen beperkt worden gemist door de steeds verder vertraagd rakende instroom van, en problemen met, ICNG. Onlangs werd bekend dat de introductie hiervan op de diensten naar Brussel wordt uitgesteld, waarmee ook de uitfasering van ICR naar achteren opschuift. De Traxx-locomotieven blijven voorlopig nodig en gaan daardoor langzamer dan gepland retour leasemaatschappij. Het omschilderen van de voormalige NS-locs naar groen-grijs, dat in de werkplaats Zaanstraat zou gebeuren, is hierdoor tijdelijk stil komen te liggen.-SB

SMMR 2225

De in 1955 door Allan gebouwde dieselloc 2225 van de Stichting Museum Materieel Railion (SMMR, voorheen stichting DE-loc 2225) is op 23 augustus bij DB Cargo in de commerciële dienst ingezet. Vanuit Kijfhoek reed de loc de UnitCargo naar Lage Zwaluwe. De voor de dienst gestelde 6400 liep in opzending mee. Vanuit Lage Zwaluwe werden wagens naar Oosterhout gebracht waarna de loc zonder wagens terugkeerde. Vervolgens werden een aantal gesloten wagens aangehaakt en naar Moerdijk gereden, waarbij de voor de dienst gestelde 6400 in Lage Zwaluwe achterbleef. Na enkele jaren in Blerick en Roosendaal terzijde te hebben gestaan, is de 2225 in de staat van eind jaren 50 teruggebracht, maar met derde frontsein en geluiddemper. De 2225 kreeg de dieselmotor van Strukton-loc 302328 en beschikt over ATB.-EM //



De voor DB Cargo ingezette SMMR 2225 rijdt op 23 augustus bij Moerdijk. (foto Edwin Mos)

Watermolen ‘Op de Pol’
IN AALTEN

ZELFBOUW IN SCHAAL 1:87

In Aalten bij de beek Boven Slinge stond een karakteristieke watermolen. Helaas is deze rond 1900 verdwenen en zijn er - de fotografie stond nog in de kinderschoenen - niet veel foto’s van bekend. Modelspoorder Ramon Vreeman (34 jaar) heeft interesse in de historie van Aalten en besloot de watermolen tijdens de lockdownperiode in model na te bouwen.


1.

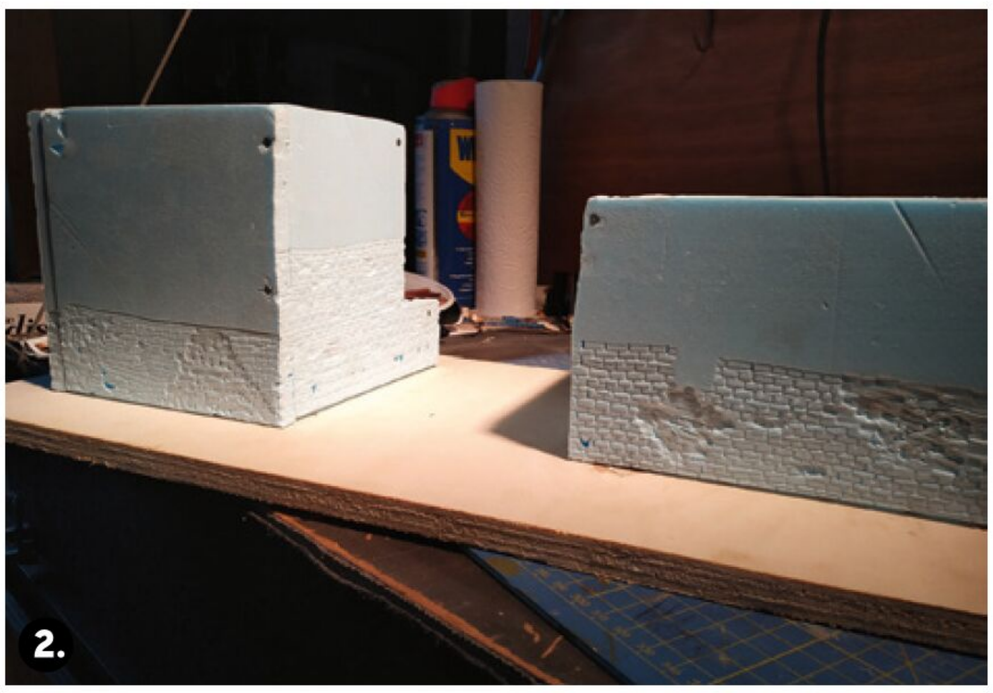
Bij de bouw heb ik gebruik gemaakt van Styrodur. De 10 mm dikke muren zijn van dit materiaal gemaakt. Het is erg mooi om te bewerken. Je kunt er met bijvoorbeeld een schroevendraaier of een ander gereedschap gemakkelijk steentjes in reliëf in drukken. Zo heeft iedereen zijn eigen manier. Voor de molen heb ik gebruik gemaakt van foto’s van het origineel, waar duidelijk is te zien dat er veel verval was aan de stenen muren. Dat was redelijk gemakkelijk na te maken. Echt scherpe detailfoto’s waren er niet en dus is een stukje eigen fantasie

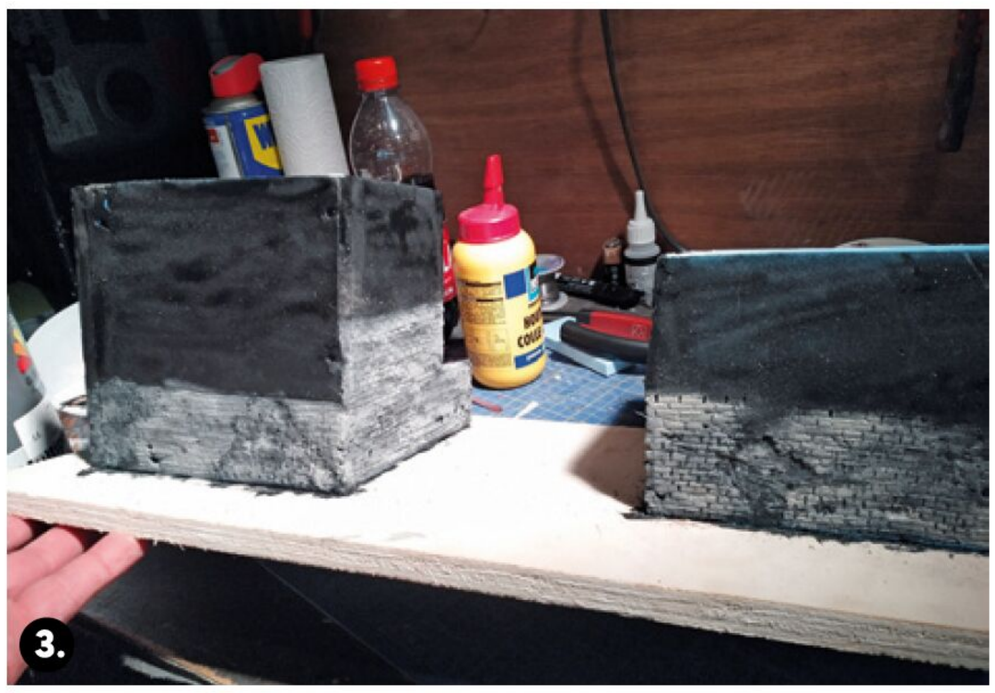
toegevoegd. Hierna komt het schilderwerk, voor mij misschien wel het leukste: lekker knoeien en stoeien tot het gewenste effect is behaald. De grijze muren zijn met heel fijn zand wat ruw gemaakt, gedaan in de nog natte latexverf van de bouwmarkt. Soms hebben schilders nog wat verf over die ze eigenlijk moeten afvoeren omdat het voor hen niet meer bruikbaar is. Een oproep heeft mij erg veel soorten water gedragen verf voor binnen en buiten opgeleverd.

WATERRAD

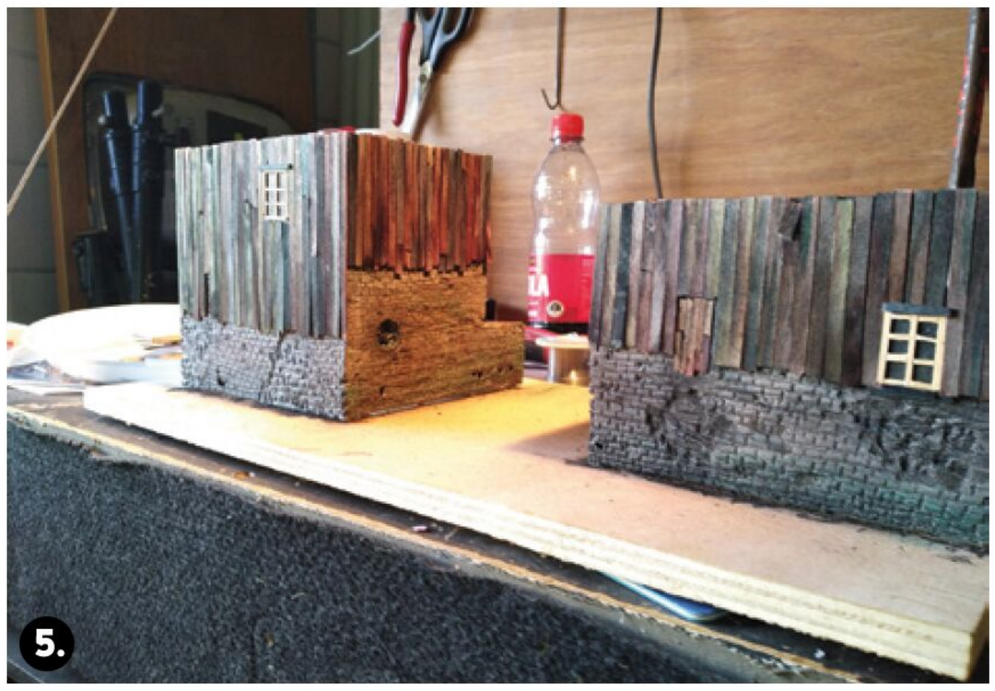
Het waterrad is het belangrijkste onderdeel van de watermolen. Het was even zoeken hoe ik dat »

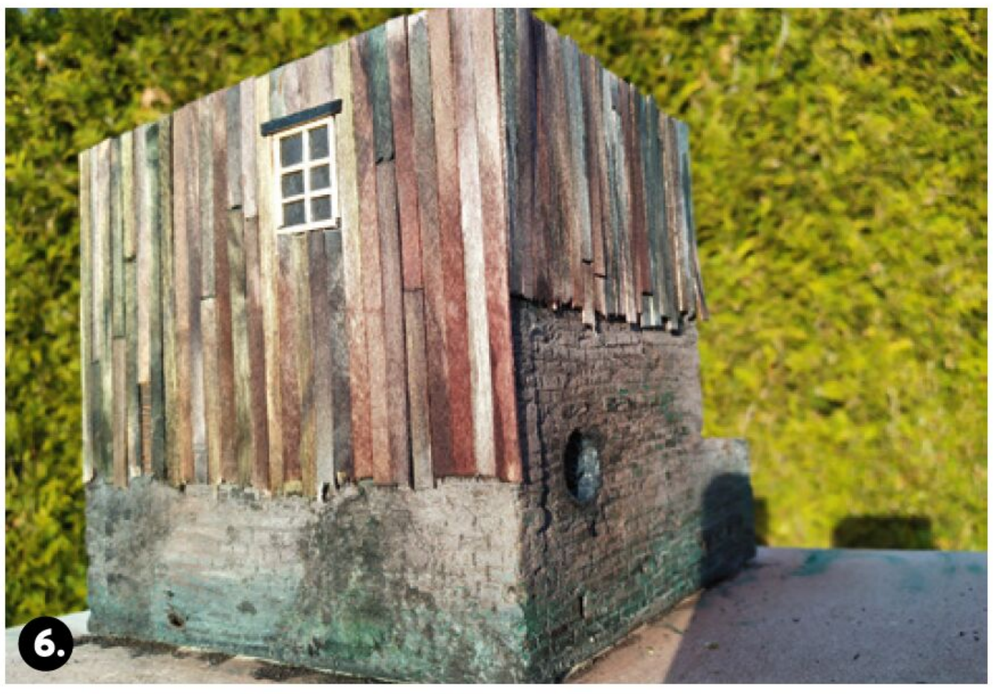
1. **De Aaltense watermolen 'Op de Pol' is opgeleverd.**
2. **De muren van de beide gebouwen zijn op een houten plank vastgezet.**
3. **De grijze muren zijn met heel fijn zand, aangebracht in de natte verf, ruwer gemaakt.**
4. **Het houtwerk van in inkt gedrenkte roerstaafjes.**
5. **De roerstaafjes zijn met houtlijm bevestigd.**
6. **De houten wanden zien er in het zonlicht verweerd uit.**
7. **De diverse kleuren van de roerstaafjes zijn door toeval ontstaan.**


2.


3.


4.


5.


6.


7.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): RAMON VREEMAN

zou maken. Uiteindelijk kreeg ik het idee om een stukje regenpijp te gebruiken en daar wat dikkere roerstaafjes op te bevestigen. De roerstaafjes zijn met secondelijm vastgeplakt. Met vuurpijlstokken is het binnenwerk gemaakt. Vroeger zaten er meer schoepenraden aan deze molen, maar daar zijn, voor zover ik weet, geen foto's van. Voor het water heb ik gebruik gemaakt van Murky van Woodland Scenics (CW4511, 354 ml, € 48). Dat bleek echt zo dun als water en liep overal doorheen. Gelukkig ving een dik kleed dat op. Het spul dikt echter vrij snel in, maar is pas na minimaal 24 uur uitgehard. Om het effect van ruw water en schuim/luchtbellen onder water te maken, heb ik bij de stuw

8. Proefpassing van het waterrad.

9. Het binnenwerk is uit vuurpijlstokken ontstaan.

10. De lage steunmuren voor het waterrad en de stuwen zijn geplaatst.

11. De oevers zijn met tegellijm aangelegd, later zullen die grotendeels onder water komen te staan.

12. Ook groen, takken en stukken plank en baksteen mogen niet ontbreken.

13. Langs het gebouw is de bodem onder water, het Murky, nog enigszins zichtbaar.


8.


9.


10.


11.


12.


13.



14.

wc-papier voorzichtig in het water gelegd en vervolgens golvend ingedrukt zodat het water wat meer golft, net als in het echt.

DAKPANNEN

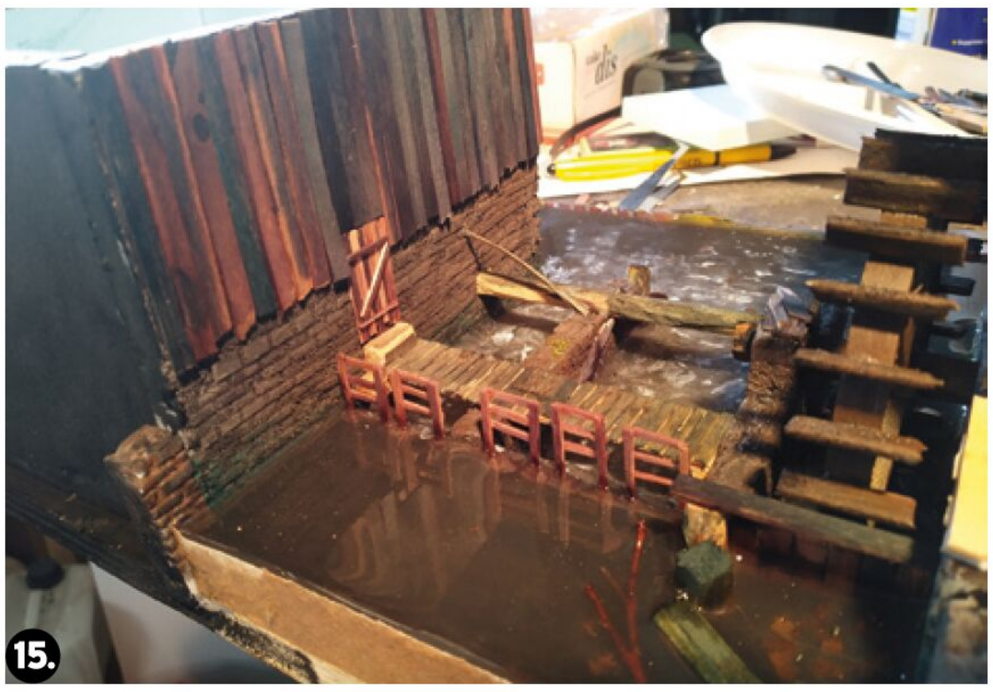
Hoe en waarvan het dak te maken? Omdat het niet buiten hoeft te staan, besloot ik hiervoor hout en karton en papier te gebruiken. De naden en kieren zijn met papier dichtgeplakt. Hierna waren de dakpannen aan de beurt. Hiervoor kwam de onlangs aangeschafte 3D-printer goed van pas. Op internet vond ik een leuk bestand voor het printen van dakpannen (enkel, vierdelig en zestiendelig). »

DE DAKEN ZIJN MET ACHTHONDERD DAKPANNEN BELEGD

14. Rond 1900 was het verval duidelijk zichtbaar. (foto collectie Ramon Vreeman)

15. Het effect van schuimend water met onder de waterspiegel luchtbellen is goed weergegeven.

16. De vijf stuwen worden vanaf de loopplank met de hand bediend.



15.



16.











Het leek het gemakkelijkste om grote plakken te gebruiken. Maar helaas: het resultaat leek nergens naar. Ik besloot pannetje voor pannetje te gaan plakken. In totaal meer dan achthonderd pannetjes stuk voor stuk gelijmd. Alleen aan de overhangende randen heb ik vierdelige plaatjes gebruikt. Voor de nokpannen zijn van papier loodplaten gemaakt. Voor het plakken van de dakpannen heb ik deze in groene zeep laten liggen om ze te ontvetten. Zo kon ik zonder grondverf met latexverf de dakpannen op kleur brengen. Het dak van het gebouw met het waterrad is antraciet-kleurig, het andere oranjerood. Nadat met een spuitbus met bruine matte spuitverf de gebouwen licht zijn behandeld is de bouw afgerond. De herinnering aan watermolen 'Op de Pol' blijft door het model bestaan. //

17. **De dakpannen komen uit de 3D-printer.**

18. **Ook het tweede dak is op kleur gebracht.**

19. **De pannen zijn voor het plaatsen ontvet en geverfd.**

20. **Watermolen 'Op de Pol' in schaal 1:87.**

21. **Het model van de watermolen gefotografeerd op de plek waar het voorbeeld meer dan honderd jaar geleden is gesloopt.**

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

De leukste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

Concurrentie-strijd op het Europese spoor

De Italiaanse nationale spoorwegmaatschappij Ferrovie dello Stato Italiane (FS) gaat de concurrentiestrijd aan op het spoor. FS is van plan een verbinding tussen Brussel en Parijs te exploiteren. Daarnaast wordt gekeken naar een verbinding tussen Amsterdam en Brussel. Hiermee kan de trein gelijk aansluiten op de lijn naar Parijs. Ook worden de mogelijkheden voor het uitbreiden van een treindienst naar Berlijn bekeken. Trenitalia exploiteert al enkele trajecten in Frankrijk en Spanje.



Nieuwsbrief

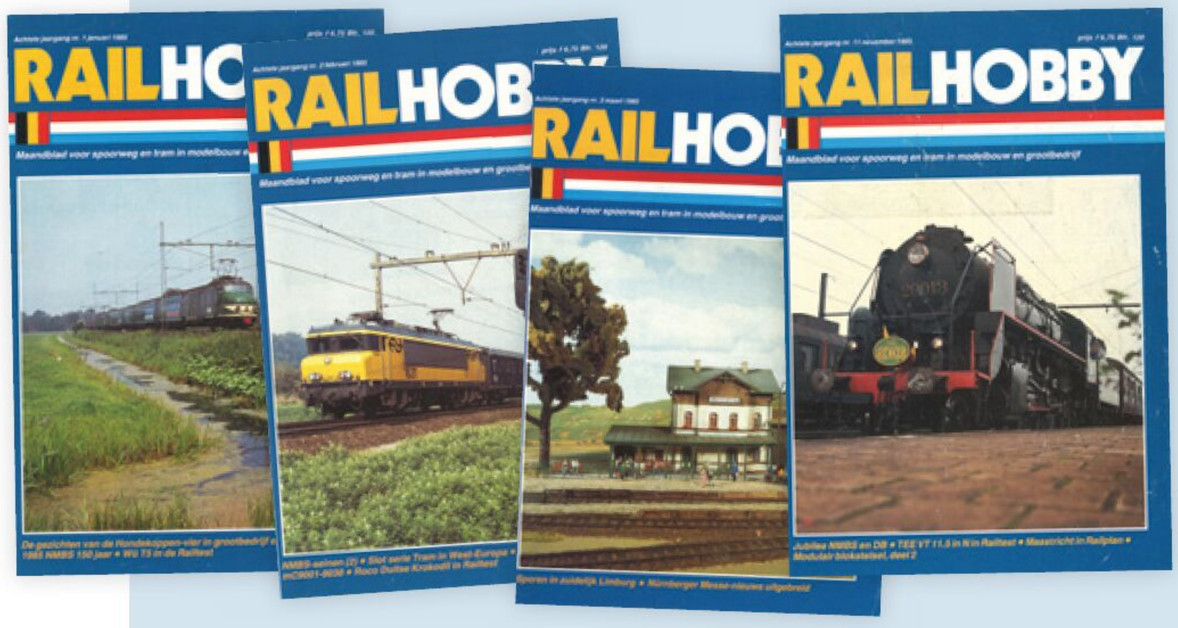
Schrijf u nu in voor de nieuwsbrief van Railhobby. U weet dan als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft op de hoogte van leuke aanbiedingen, beursacties en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief**

Volg Railhobby op social media!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden. **Volg ons via Facebook.nl/railhobby of zoek ons op Instagram via @railhobby.**

Locov ontevreden

Het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) uit ontevredenheid over de nieuwe dienstregeling voor 2024. De NS zet vanaf volgend jaar 1800 treinen per week extra in, maar de organisatie vindt dit onvoldoende. Het Locov is blij dat er meer treinen gaan rijden, maar zou ook graag zien dat de dienstregeling op afgeschaalde trajecten zo snel mogelijk weer wordt opgeschaald.



Lees jaargang 1985 online

Het online archief is aangevuld met de jaargang van 1985. 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 de 'Hondekop-vier', Madurodam, de ombouw van de NS 6000 in schaal N en zelfbouw van Engelse wissels. Ga naar Railhobby.nl/archief, log in en lees deze uitgaven. Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via **Railhobby.nl/upgraden.**

FS tenderloc 880.001

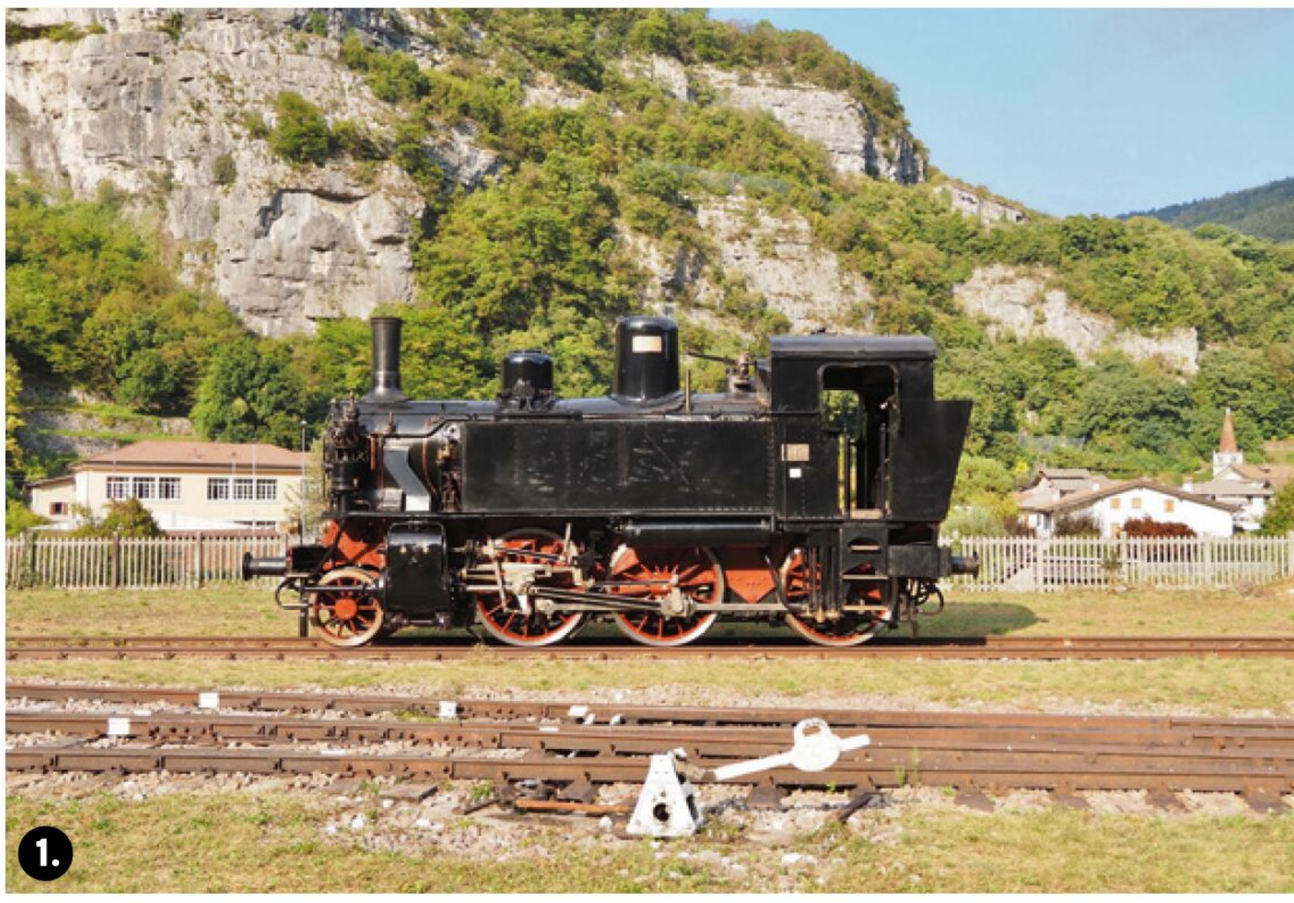
HISTORISCH ITALIAANS SPOORMATERIEEL IN PRIMOLANO

De spoorwegclub Associazione Società Veneta Ferrovie beschikt in het Noord-Italiaanse bergdorp Primolano over een kleine locloods met emplacement voor het onderbrengen van historisch rollend materieel. Daarvan wordt tenderlocomotief 880.001 met enige regelmaat onder stoom gebracht. Ad van Sten was met zijn camera ter plekke en doet verslag.

De 880.001 voor de loods onder stoom. Op het tweede spoor de draisine met rode vlag, FBS automotore 209 002 en Sogliola L914. Alle foto's zijn op 12 september 2021 gemaakt.

HISTORIE

Het station van Primolano ligt aan de 156 km lange, tussen 1896 en 1910 in etappes geopende enkelsporige spoorlijn Trento - Venetië Mestre. De niet-geëlektrificeerde lijn heeft in de geschiedenis een belangrijke rol gespeeld. Het op 21 juli 1910 geopende station is in opdracht van de Società Italiana per la Ferrovia della Valsugana (SIFV) gebouwd. In 1912 ging de exploitatie van het station over naar de Ferrovie dello Stato (FS). Tot het einde van de Eerste Wereldoorlog was Primolano een internationaal grensstation tussen de spoorwegnetten van het Oostenrijks-Hongaarse keizerrijk en het Koninkrijk Italië. Tot 1918 eindigden hier zowel de internationale treinen vanuit het noorden als het zuiden. Het station beschikt over drie perronsporen - een zij- en twee smalle eilandperrons - en een opstelspoor. Aan de kant van het stationsgebouw ligt, toegankelijk vanaf het noorden, een zijspoor dat naar het emplacement van de spoorclub SVF voert. De tweestandige rechthoekige locloods annex werkplaats is via een Engels wissel bereikbaar. Voor de draaischijf in het spoor naast de loods moet via de Engelsman worden kopgemaakt. Daarnaast zijn er twee kopsporen. De hoofdspoorlijn is met lichtseinen beveiligd; de langs een van de doorgaande sporen staande waterkolom is in 2007 gerestaureerd. Tegenwoordig wordt de reizigersdienst als halfuurdienst met door Alstom gebouwde dieseltreinstellen ‘Minuetto’ uitgevoerd.



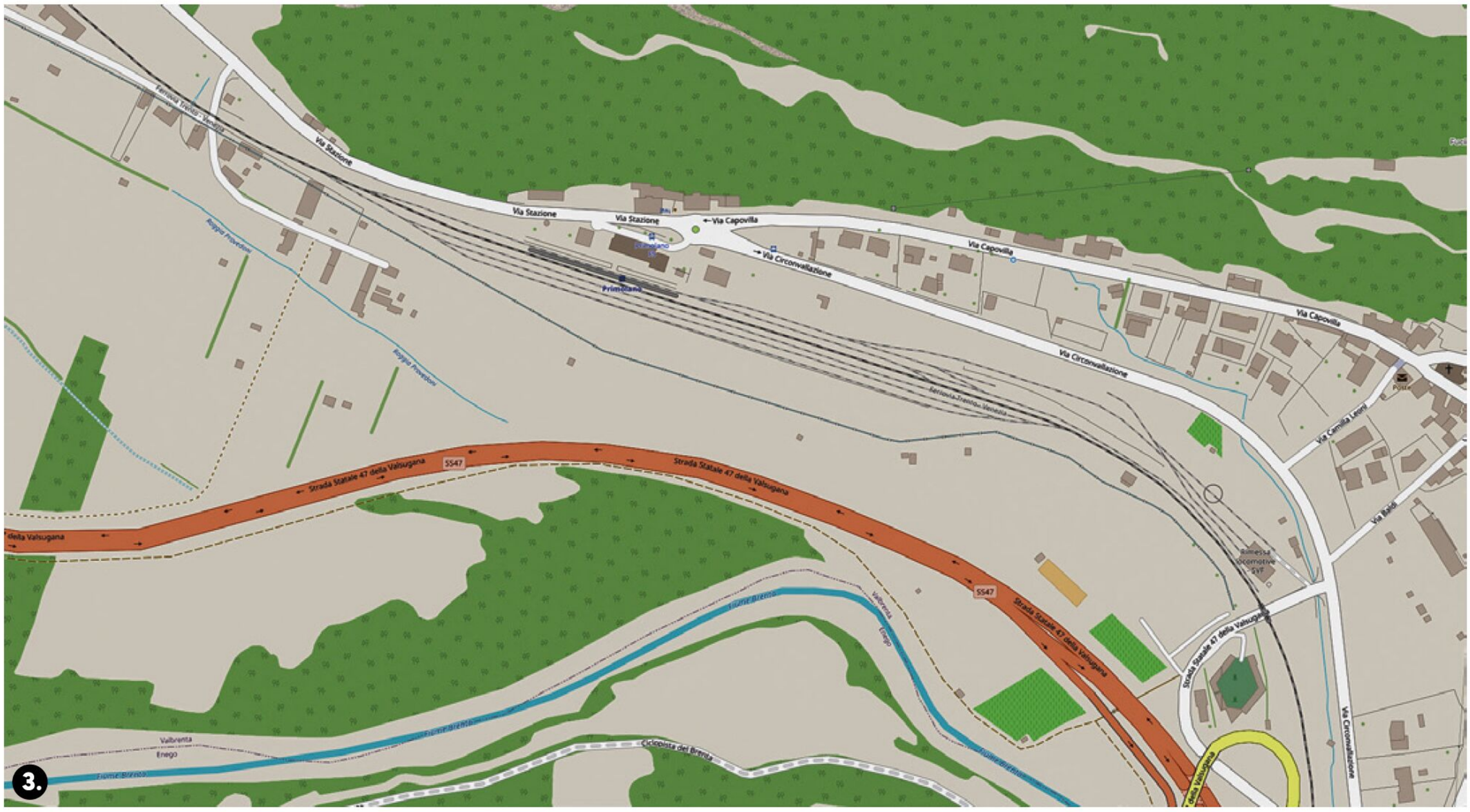
1.

Serie 880

De hoogbenige 1’C-tweecilindertenderlocomotieven met Walschaerts-stoomverdeling van de serie 880 werden in 1914 besteld en vanaf 1916 geleverd. Het ontwerp was gebaseerd op de serie 875, maar werkte op oververhitte, in plaats van verzadigde stoom. Door hun relatief grote drijfwielen - een doorsnee 1510 mm - en hun geringe asdruk waren ze uitermate geschikt voor reizigers- en goederentreinen op secundaire lijnen. Wel was het ontwerp hierdoor omstreden: door de geringe afmetingen en de vele starts en stops was het de vraag of de voordelen van oververhitte stoom wel ten volle konden worden benut. Ook werd de bouw van een kleine locomotief met oververhitte



2.



3.

stoom te duur geacht. De twijfel bleek echter ongegrond: de eerste proeven waren zo succesvol dat aan het einde van de oorlog besloten werd meer locs van dit type te bouwen.
Tot 1922 leverde Breda zestig exemplaren met de nummers 880.01-60 (later 880.001-060). Hieraan werden van 1931 tot 1933 door het ombouwen van locomotieven van de afwijkende serie 875, nog eens 28 stuks toegevoegd. Van die machines werd het oorspronkelijke serienummer met 100 verhoogd (bijvoorbeeld 875.002 werd 880.102 en 875.117 werd 880.217). Ze werden door de FS in hoge mate gewaardeerd; een aantal werd door de FS aan andere spoorwegmaatschappijen verhuurd. Door hun veelzijdigheid heeft de FS de locs, ondanks hun geringe vermogen, tot het begin van de jaren 80 in heel Italië ingezet, met uitzondering van Sicilië en Sardinië. Tot de depots waar ze in groten getale voorkwamen, behoorden Cremona, Novara, Cuneo en Udine. Enkele locs zijn bewaard gebleven in musea of als monument. »



4.


5.

1. Zowel de loc als de wisselsteller zitten goed in de verf.
2. De loc met het tweeassige rijtuig BI type 1936 en de vierassige middeninstapper Bz 38.416 ‘Corbellini’ uit begin jaren 50.
3. Station Primolano met rechts het SVF-depot. (kaart: © OpenStreetMap)
4. Achter de draisine - de SVF heeft er twee - de Fiat 500 motocarrello C964 uit de jaren 60.
5. Rond zonsondergang wordt de loc voor de rit naar de locloods gedraaid.



6.



7.

DE REVISIE VAN DE 880.001 IS IN 2017 AFGEROND



8.

880.001

Van de locomotiefserie 880 zijn twee machines nog bedrijfsvaardig: de 880.001 en de 880.051, hoewel laatstgenoemde al geruime tijd in reparatie is. De 880.001 werd in 1916 door de in Milaan gevestigde Società Italiana Ernesto Breda (Breda) aan de FS geleverd. Pas in 1983 werd de, toen in Udine gestationeerde, locomotief door de FS uit het locbestand verwijderd en begin 1987 door een elektrische locomotief naar Cittadella gesleept. De tenderloc is thans eigendom van de op 19 april 2006 door spoorliefhebbers opgerichte Associazione Società Veneta Ferrovie (SVF) in Primolano. De naam herinnert aan de Società Veneta per l'Esercizio di Ferrovie Secondarie, een particuliere spoorwegmaatschappij, die ooit. naast de genationaliseerde Ferrovie dello Stato (FS) één van de grootste van Italië was. Toen de SVF de 880.001 van Cittadella naar Primolano liet overbrengen, had deze een verrassend goede staat. Na een grondige revisie, waarbij ook de hulp van het Dampflokwerk Meiningen werd ingeschakeld, is de loc op 18 november 2014 voor restauratie van de ketel over de weg naar Lucato Termica in Castelletto Monferrato getransporteerd. Na afloop van de werkzaamheden is de machine op 28 maart 2017 naar Primolano teruggekeerd. De ketel is in oktober 2019 weliswaar gecertificeerd, maar desondanks is de locomotief nog altijd niet op staatssporen toegelaten.

Locomotievenloods

Inmiddels zijn ook de historische locomotievenloods, daterend uit de tijd dat Primolano een grensstation was, en de draaischijf volledig gerenoveerd. Met twee bijpassende rijtuigen - een tweeasser van het type 1936 en een zogeheten 'Corbellini' uit 1952 - worden er in het najaar in het depot van Primolano open dagen gehouden. Alleen dan is de 880.001 - in de stoomtijd was de loc enkele jaren in Primolano gestationeerd - onder stoom te zien. Zie hiervoor societavenetaferrovie.it. Naast de 880.001 beschikt de SVF over rangeertractor L914 uit 1943, automotore 209 002 anno1956, railinspectiewagen Fiat 500 motocarrello C964, dieselloc DE 424 04 uit 1957, drie rijtuigen en enkele goederenwagens. Hiervan wacht een deel nog op restauratie. Wat door de vrijwilligers van de SVF tot stand is gebracht, verdient een groot compliment; zeker in gedachte de Italiaanse bureaucratie is veel doorzettingsvermogen vereist. Aan de restauratie van de locloods, draaischijf en andere infra hebben naast spoorliefhebbers, de lokale en regionale overheden financieel bijgedragen. Het is te hopen dat de 880.001 uiteindelijk voor excursieritten mag worden ingezet; de loc is in een uitstekende conditie. Wie het overzichtelijke Primolano in model

wil uitbeelden: FS-loc 880.001 is in H0 door Roco uitgebracht (artikel 43277) en als kleinseriemodel door Fine Scale. De rijtuigen door onder meer ACME, Lima, Rivarossi en Roco, de Sogliola door Rivarossi en het Minuetto-treinstel door ViTrains. //

6. De drijfschijf wordt per traditie met spierkracht bediend.

7. De 880.001 rijdt met een korte trein van het station naar het depot.

8. De serie 875/880 werd voor reizigers- en goederentreinen ingezet.

9. De 880.001 met frontlantaarns op de draaischijf.

10. FS-loc 880.001 met reizigerstrein. Op de achtergrond ex-SV bagagemotorwagen DE 424 04 uit 1957.

11. Loc 880.001 met de in twee tinten bruin geschilderde rijtuigen 832420200 en 38.416 'Corbellini'.

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







TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

Deel 2
van 3

Gestroomlijnde postrijtuigen Pec 951 en 952

DEEL 2: VOORMALIGE FIETSENRIJTUIGEN IN MODEL

In het eerste deel van dit drieluik hebben we kennis gemaakt met het grote voorbeeld. Tevens is een begin gemaakt met de kap van Pec 952. We pakken de draad weer op bij het vormgeven van de neuzen.

De vorm van de voorzetneuzen van de Pec blijkt niet overeen te komen met de werkelijkheid: ze zijn veel te spits. Heden ten dage is 3D-printen wellicht een goede optie, maar die techniek beheers ik niet. Afschalen van de Artitec-neus is geen optie daar ons rijtuig iets breder is. Als we het grote voorbeeld goed bestuderen, zit er op de voorkant een trapeziumvormig deel dat iets platter is dan de rest van de kop. Dit is karakteristiek voor de Pec-neuzen die immers geen cabineramen hebben. Dit gaan we ook in model doorvoeren. De kunstharsneus heeft deze vorm ook, maar veel te schuin. Het afvijlen van de neus levert niet het gewenste resultaat: de ramen en deuren zitten dan te



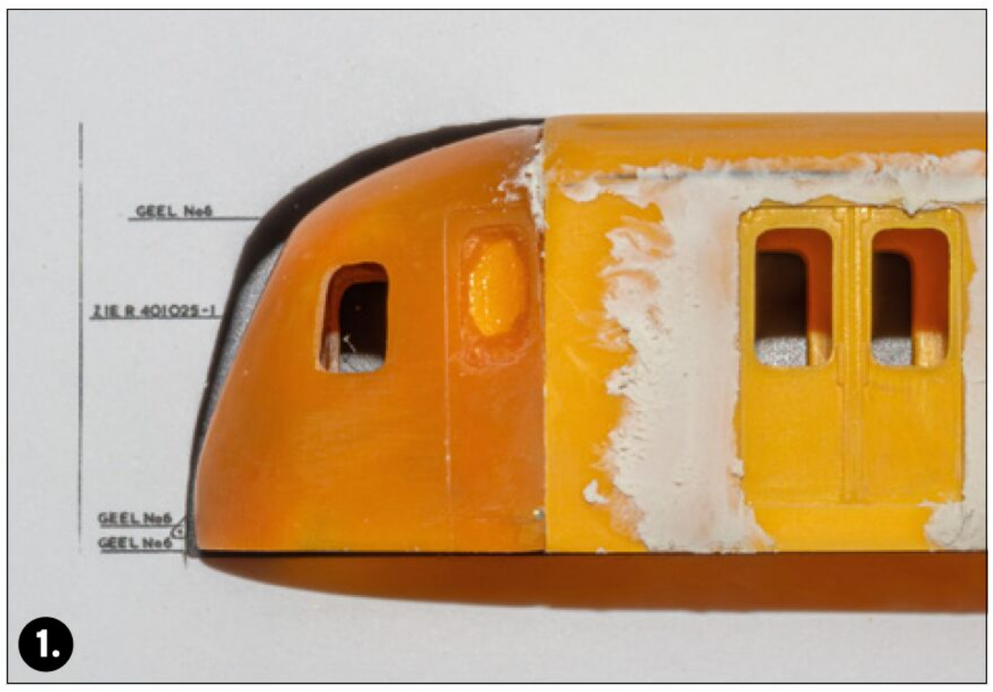
ver naar voren. Bovendien is het trapezium er niet goed (uit de hand) in terug te brengen. Gelukkig zijn er goede tekeningen voorhanden, die in schaal 1:87 op dik papier worden uitgeprint. In ons geval zijn de maten van het Lima-rijtuig bepalend: breedte 35,6 mm, hoogte 33,5 mm. Met een scherp puntig mes wordt de mal (kop plus zo'n 15 cm rijtuiglengte) uitgesneden. De contouren (zeg maar het wit om de rijtuigafdruk heen) gebruiken we als pasvorm. Om de goede schuinte in de neus te krijgen, heb ik een stukje oude Lima-wand in een trapeziumvorm gevijld (hoogte 20 mm, breedte aan de bovenkant 13,5 mm, aan de onderzijde 9 mm). Aan de achterzijde wordt bovenaan een stukje kunststof van 10 mm breed en 6 mm hoog gelijmd.
De volgende stap is dit trapezium met secondelijm op de neus lijmen; exact in het midden waarbij de onderste rand (het 9 mm brede stuk) op 6 mm van de onderzijde komt te zitten. Daarna worden de scherpe kanten wat afgerond. Met een aantal lagen Alabastine tweecomponenten polyesterplamuur en veel vijlwerk wordt de neusvorm opgebouwd. Controleer regelmatig aan de mal of de goede ronding erin zit en let op dat de trapeziumvorm in de voorzijde van de neus intact blijft. Van bovenaf gezien moet de neus ook vloeiend aansluiten op de zijwanden. Het is een tijdrovende klus, die meerdere herhaalstappen kent. Gebruik een dunne laag Motip-primer (spuitbus 04054) om te checken of het geheel echt glad is.

AFWIJKENDE RAMEN

Voor de acht hoog geplaatste ramen in de zijwanden gebruiken we tijdens de afwerking Microscale Kristal Klear. Het grote voorbeeld heeft namelijk geen raamlijsten, dus kunnen we de kleine vierkante Mastica-ramen nummer 26 niet gebruiken. Deze zijn wél te gebruiken in de neus met de kopdeuren. Met het uitmeten, uitboren en uitvijlen is de nodige tijd gemoeid. Dit geldt ook voor de ramen in de neusdeuren; hier komen later ramen nummer 32 ('passagiersdeuren zonder deelspijl').
De ramen in de deurloze neus hebben een iets andere maat en zijn wat minder afgerond in de hoeken. Hiervoor korten we twee ramen 32 in, totdat ze 7,2 mm hoog zijn (gemeten over de aluminium lijsten), zie figuur 3. In mijn geval zijn de neuzen behoorlijk dik geplamuurd, waardoor de ramen te diep zouden »



Postrijtuig Pec 952 maakte deel uit van een kleine subserie van twee stuks. Het model staat gekoppeld aan Mat '36 stel 608, terwijl op het achterste spoor het Mat '40 stel 831 passeert.



1.


2.


3.


4.


5.


6.

komen te liggen. Ik heb de plakranden van alle zes de ramen in de neuzen weggevijld, zodat ze straks vanaf de zichtzijde in de openingen naar binnen kunnen worden gedrukt. De deuren worden met de mal die ik voor de Diesel-Vijf had gemaakt ingekerfd (zie Railhobby 419, bladzijde 95). Naast deze deuren komen later handgrepen in de vorm van twee 9 mm nietjes. Met een 0,5 mm boor boren we twee gaten: de bovenste komt op een derde van de raamhoogte, de andere 9 mm daaronder. De nietjes worden pas na de definitieve laklaag aangebracht.

SLUITSEINEN

Het uitmeten van de sluitseinen is een secuur werkje. In tegenstelling tot het gewone reizigersmaterieel zijn er geen cabineruiten aan de voorkant die als referentie kunnen dienen. De sluitseinen zitten 11 mm uit elkaar en 23,5 mm vanaf de onderkant van de neus,

1. De uit de schaaltekening gemaakte mal laat een grote ruimte bij de voorzetneus zien. Dit moet worden opgevuld.

2. Om de trapeziumvorm in de neus te houden wordt een uit twee delen gemaakt stukje kunststof met secondelijm op de neus gelijmd.

3. De hellinghoek is nu goed en minder spits dan de oorspronkelijke voorzetneus.

4. Met veel plamuur wordt de nieuwe neusvorm opgebouwd. Op de foto de eerste plamuurstappen, er zullen er meerdere volgen.

5. Het resultaat van veel plamuren en schuren begint zich af te tekenen. Het trapeziumvormige stuk is goed te herkennen.

6. De neus bij de sorteerafdeling heeft twee deuren. Achter het voorste raam is het toilet. Het trapezium is nog steeds herkenbaar.

zie figuur 4. Met een scherpe priem prikken we een tweetal putjes die we in stappen naar 1,8 mm doorboren. De sluitseinglazen, kleine plakjes kunststof buis van 2 mm doorsnede, worden met een cocktailprikker boven de gaten gepositioneerd en met secondelijm vastgezet. Daarna worden ze met een platte vijl voorzichtig iets dunner gevijld, tot de gewenste dikte is ontstaan. Desgewenst kan het gat (waardoor straks het rode licht schijnt) met een boortje in de handboorhouder wat worden geruimd, afhankelijk van de dikte van het gekozen buisje.

BODEMPLAAT

De bodemplaat van het Lima-tussenrijtuig is iets te kort, waardoor een tweede exemplaar nodig is om de juiste lengte te krijgen. In figuur 1 (zie Railhobby 463) is te zien dat het draaipunt van het rechter draaistel gelijkloopt met het midden van de deuren. Dit houden we als referentie aan. De afstand van het draaipunt tot de punt van de neus bedraagt dan 5 cm. »

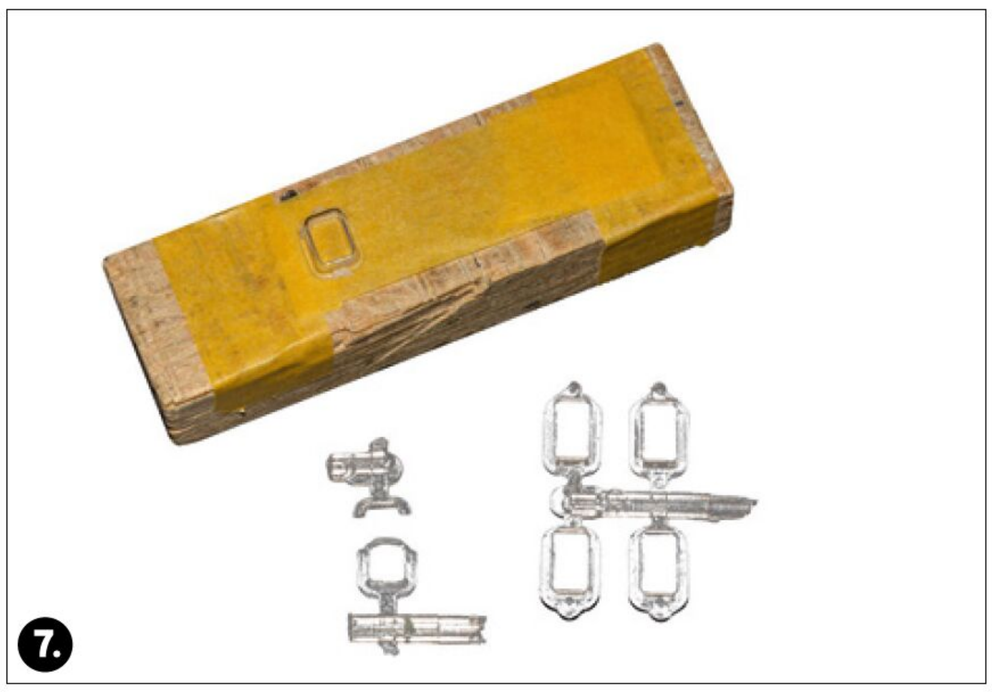
7. De ingekorte ramen voor in de neus-zonderdeuren worden gemaakt uit Mastica-raam 32, zie ook figuur 3.

8. Voor het uitmeten van de sluitseinen is gebruik gemaakt van Tamiya-tape, waarop de afstanden zijn afgetekend. De tijdelijke bies van tape is ter oriëntatie aangebracht.

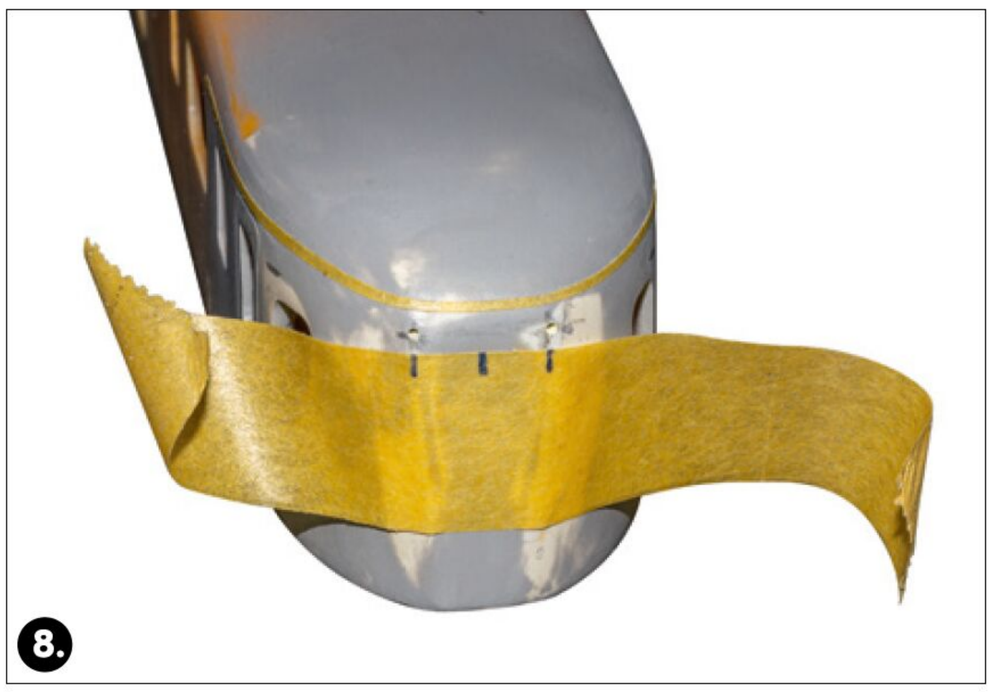
9. Figuur 3: Inkorten neusramen.

10. Figuur 4: Vooraanzicht Pec

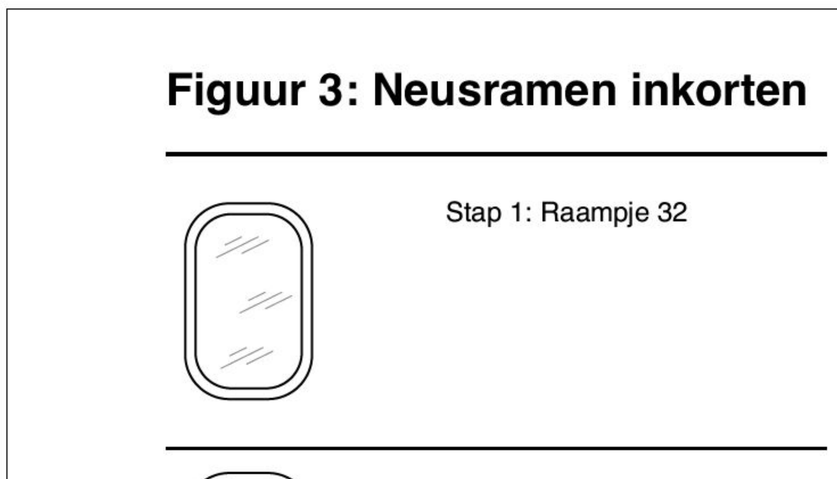
TEKST: PETER WIJSHAKE, **FOTO'S:** PETER WIJSHAKE EN ELVIRA WIJSHAKE, **TEKENINGEN:** ELVIRA WIJSHAKE



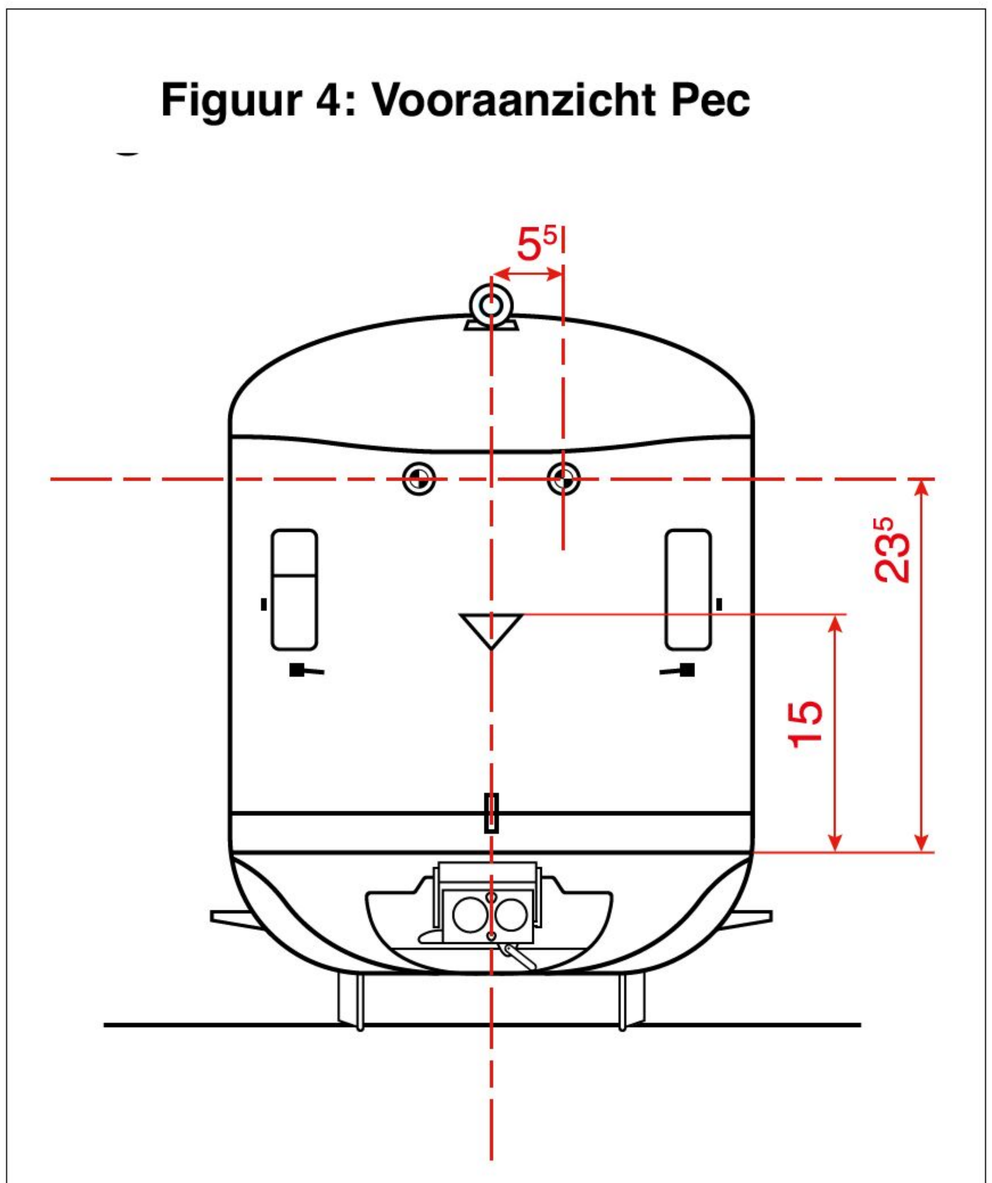
7.



8.



9.



10.

BIJ DE OMBOUW NAAR PEC ZIJN TWEE EXTRA VENTILATOREN GEPLAATST

Deze zelfde afstand nemen we vanaf de andere neuspunt tot aan het draaipunt van het andere (linker) draaistel. Hierdoor is de lengte van de onderplaat bepaald op 26 cm (de afstand hart-op-hart draaipunten is 20 cm). Daar de schroefkokers niet meer met de oorspronkelijke gaten overeenkomen, zagen we deze zo dicht mogelijk bij het dak af en lijmen ze (met MEK) op hun nieuwe plaats vast, af te meten aan de onderbak. Dan de stukjes onder de neuzen: bevestig de onderbak aan de kap en fixeer dit met tape. Neem twee stukjes kunststof van ongeveer 30 x 40 mm (dikte circa 2 mm) en teken met een potlood of kraspen de contouren van de voorzetneuzen af. Met een kleine zaag (of slijpschijf in de Proxxon-boormachine) kan de omtrek in grote lijnen op maat worden gemaakt. Naderhand vijlen we het geheel met een brede platte vijl pas aan de neus.

SCHORTPLATEN

De Pec heeft evenals het vooroorlogse stroomlijnmaterieel elegante schortplaten bij de draaistellen. Het ziet er fraai uit, maar het beperkt de inzetbaarheid omdat kleine boogstralen niet bereden kunnen worden. Hier is een compromis nodig, afhankelijk van uw modelbaan. Als eerste worden vier kunststof

---

11. Ter vergelijking: het afgebouwde model van Pec 952 met een onbewerkte voorzetneus. Het verschil in schuinte is duidelijk.

12. Onder de neus is een plaat aan de onderbak gelijmd. Ter versteviging is een klein hoekprofiel aangebracht. Met tape wordt een en ander op zijn plaats gehouden.

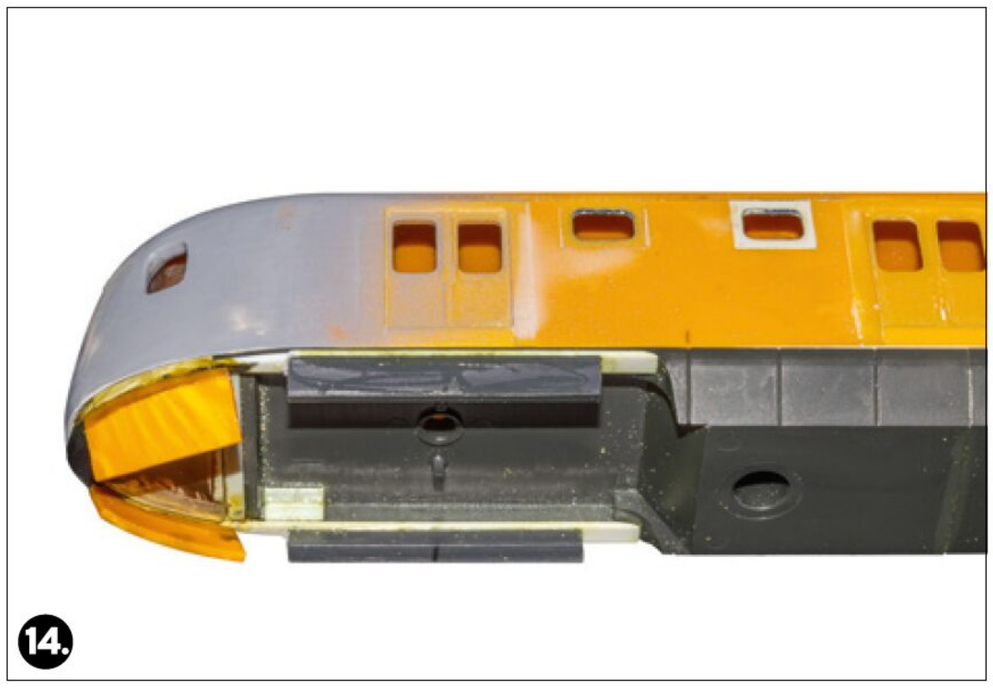
13. Met een kraspen worden de contouren van de neus op de onderbak afgetekend. Het overtollige materiaal wordt met een schuurtol, vijl en schuurpapier verwijderd.

14. Het passen van de onderbak aan de kap. De potloodstreep op de (gele) kap markeert de eerste groef in de onderbak. De schortbeplating om het draaistel ziet er nog prematuur uit.


11.


12.


13.


14.



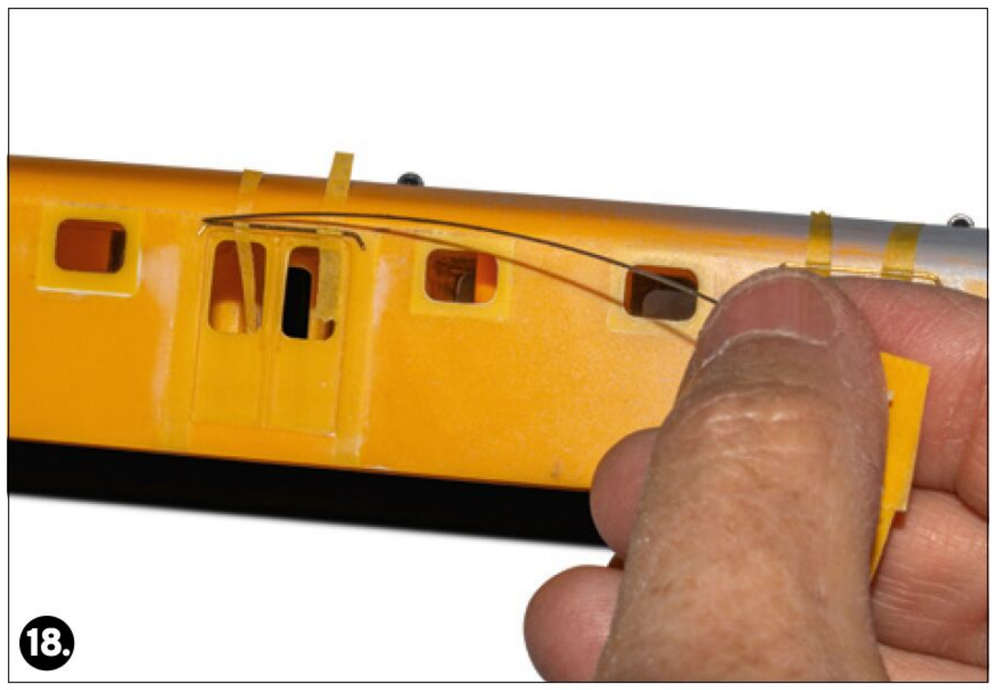
15.



16.



17.



18.

strips onder de dunne stelbalk gelijmd (Evergreen nr. 146, 1,0 x 3,2 mm, lengte 5,5 cm). In de Hondekop-ombouwset levert Mastica grijze passtukken voor de onderplaat, we nemen een stuk van 4 cm lengte van strip nummer 93 waarbij we de aan de lange zijde afgeschuinde kant op de zojuist aangebrachte witte strip lijmen en wel zo, dat het midden van de schorten ter hoogte van het draaipunt van het draaistel komt. De schortbeplating onder de neus bestaat uit twee stukjes plastic (oude Lima-wand) van circa 20 x 10 mm die we met een rondbektang iets krombuigen tot ze dezelfde ronding als de bodemplaat onder de neus hebben. Deze komen straks onder dezelfde schuinte als de bestaande schortbakken onder het nieuwe deel te zitten. De uitstekende bovenzijde vijlen of schuren we vlak af, zodat ze goed aan de bodemplaat kunnen worden gelijmd. Met plamuren, vijlen en schuren worden de uiteindelijke vormen bepaald. Het draaistel moet kunnen zwenken en de Scharfenbergkoppeling voldoende ruimte hebben. Lijm vervolgens een dunne strook plastic (2 mm breed) onder de afgeschuinde delen en verbindt deze in horizontale richting met elkaar. Deze verbinding behoort later onder de Scharfenbergkoppeling te zitten.

TREKOGEN

De trekogen heb ik gemaakt uit dunne stroken Evergreen-strip (nr. 124, 0,5 x 2 mm). Nadat we in de strip een klein gat hebben geboord, vijlen we de strip in de beoogde vorm. Voor het trekoog maken we met de Roco-zaag in het midden van de neus een kleine inkeping en fixeren het met secondelijm. Aan de voorzijde van de Combispoor-neuzen zit een dikke laag kunsthars. Hierin heb ik vanaf de onderkant een gat geboord (Ø 1,8 mm) om de bodemplaat met een M2-schroef te kunnen fixeren. Dit voorkomt dat de onderplaat onder de neus kan gaan kieren. Het inlijmen van een extra blokje is daardoor niet nodig.

VENTILATOREN

In de tijd als fietsenwagen had het dak vier waaier-ventilatoren en een torpedoventilator boven de wc. »

15. Op de bodemplaat zijn met blauwe pen drie strepen gezet; deze geven het midden van de aspotten c.q. het draaistel aan. Met een schuurtol worden in een langzaam tempo de juiste rondingen aangebracht. Het finetunen gaat handmatig.

16. De treeplanken onder de deuren rusten op twee kleine pennen in de onderbak.

17. Bevestiging van de Scharfenbergkoppeling met een M2-schroef. Deze is uitwisselbaar met een imitatie exemplaar voor vitrinegebruik. Nog net zichtbaar is het schroefgat in het midden onder de koppeling voor de bevestiging van de neus.

18. De regengoten worden met tape op hun plek gehouden, om ze daarna met een paar druppels secondelijm te fixeren.



Pec 952 ingeklemd tussen de stroomlijnstellen Mat ’40 831 en Mat ’36 608.

Bij de ombouw naar Pec volgden twee extra ventilatoren: een waaierventilator en een torpedoventilator, beide op een kleine verhoging. Daaronder stond de kolenkachel, zie figuur 1 en de foto’s; Mastica (Plan E) en Roco (‘Blokkendoos’) leveren de juiste types. Let wel dat de laatstgenoemde een kwartslag gedraaid is ten opzichte van die van de ‘Blokkendoos’. In tegenstelling tot de ‘gewone’ Pec’s hebben de 951 en 952 voor zover ik kon nagaan geen dakluik voor de watertank.

REGENGOTEN

De regengoten kunnen uit dunne stroken Scotch-tape worden gemaakt, maar ook uit messing staf van 0,45 of 0,5 mm. Ik kies voor de laatste optie. Op maat afknippen, in de goede vorm buigen, fixeren met tape en vastlijmen met secondelijm. Als de lijm droog is kan de regengoot met vijl en schuurpapier vlakker worden gemaakt. Overtollige lijmresten zijn met een glasvezelpotlood en waterproof schuurpapier te verwijderen. Hierna volgen de deurkrukken van de kopdeuren uit Tamiya-tape. Om wat meer reliëf bij de nummerplaat te krijgen, heb ik daar een dunne kunststof plaat (3,5 x 3,5 mm) op de zijwand gelijmd.

SCHARFENBERGKOPPELING

Bij deze Pec heb ik ervoor gekozen de koppelingen aan de bodemplaat vast te schroeven in plaats van aan het draaistel. Dit biedt de mogelijkheid van koppeling te wisselen: sierkoppelingen (Artitec, Mastica) of functionele koppelingen (Artitec, Philotrain, Spoorcuriosa). Als eerste de sierkoppeling voor in de vitrine. In werkelijkheid lopen er enkele slangen en leidingen via deze koppelingen naar een tweede stel. Uit dunne messing staf van 0,45 mm worden drie leidingen in de juiste vorm gebogen. De onderste - in het midden - is de luchtleiding (voor de remmen). Voorts één links en één rechts. In de bodemplaat heb ik op 18 mm van de neuspunt een gat geboord (Ø 1,8 mm). De koppelpen van Mastica heb ik vervangen door een M2-schroef in het gat te draaien. De koppeling zit niet op de goede hoogte, maar dit kan worden verholpen door extra lagen kunststof onder de bodemplaat te lijmen; in mijn geval was 2,5 mm voldoende. Als de Pec de baan op gaat, moet hij door een stroomlijnstel of koppelwagen worden getrokken. De meeste van mijn treinstellen hebben een functionele messing Scharfenbergkoppeling van Spoorcuriosa. Om oneffenheden in de baan op te vangen heb ik deze verend gemaakt. De koppelingsboom van Mastica snijden we op 8 mm af en vijlen het geheel rond zodat er een veertje van een Wilesco-stoommachine (catalogusnummer WIL01621) overheen kan worden geschoven. Ook de pennen van de messing koppelingen worden rond gevijld en iets ingekort zodat deze aan de andere zijde in het veertje passen. De lengte wordt proefondervindelijk aan de onderbak vastgesteld. Fixeren met secondelijm.

TREDEN

Onder de deuren worden treeplanken aangebracht uit Evergreenstrips nr. 124 (0,5 x 2,0 mm). De lengte is gelijk aan de twee schuifdeuren, de plaats wordt aan de kap bepaald. Boor voor elke trede twee gaten (0,4 mm), waardoor korte messing staf wordt gestoken. Goed uitlijnen en fixeren met secondelijn. Controleer de lengte van de pennen met de treden (aan de zijkanten mogen ze niet uitsteken). De volgende stap is het fixeren van de treden met secondelijm, gevolgd door het afronden van de hoeken. Onder de kopdeuren wordt op gelijke manier een treeplank gemonteerd. In deel 3 wordt de bouw van Pec 952 afgerond. //

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

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen

n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-SPOORSTORE.NL

n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-Spoorstore-Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem
0573-712003, info@freebit.nl
www.n-spoorstore.nl

Verzamelband



€ 15,95*

Met boek-binderspelden en jaartal-stickers.

www.railhobby.nl/shop
* exclusief verzendkosten





Panzer-Shop.nl

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

PEPERKAMP
IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32



PEPERKAMPMODELBOUW.NL

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

Jubileum RET

100 JAAR ELEKTRISCH NAAR HILLEGERSBERG

Hillegersberg, een water- en lommerrijke wijk in het noorden van Rotterdam, kreeg in 1923 de elektrische tram naar het centrum. Om het 100-jarig bestaan te vieren werden op 29 juli ritten met historische trams gereden.



1.

In 1882 werd een tramverbinding van Hillegersberg naar Rotterdam geopend. Hillegersberg was nog een zelfstandige gemeente, het was dus een interlokale tramlijn. Het ging er eind 19e eeuw rustig aan toe. Het trambedrijf werd geopend door de Schielandsche Tramweg-Maatschappij (SITM), die de exploitatie de eerste jaren zelf met negen door paarden getrokken tramwagens uitvoerde. Het 4,4 km lange enkelsporig traject had een spoorwijdte van 1067 mm en liep van het Hofplein naar de Dorpsstraat in Hillegersberg. In 1887 nam de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) de exploitatie over. Dat duurde tot 1919, toen de tramlijn werd overgenomen door de Rotterdamsche Elektrische Tramwegmaatschappij (RETM). In 1922 begon de RETM met het elektrificeren en ombouwen van het smalspoor naar normaalspoor. In 1923 reed de eerste elektrische tram van Rotterdam naar het nieuwe eindpunt aan de Molenlaan. In hetzelfde jaar werd de nieuwe remise aan de Kootsekade, vlak achter de Straatweg, geopend. Met de overname in 1927 van de RETM door de gemeente ging de exploitatie naar de Rotterdamse Elektrische Tram (RET). In 1941 werd Hillegersberg, samen met Schiebroek, Overschie en IJsselmonde, door Rotterdam geannexeerd en was het geen interlokale tramlijn meer.

Materieel

In de beginjaren werd er gereden met crèmekleurige tweeassers, de twee-, drie- en vierramers. Dit materieel, dat ook elders in ons land reed, had balkons aan beide zijden en reed ook op de lijn naar Hillegersberg. Daar kwam verandering in toen de RET tussen 1929 en 1931 de voor die tijd moderne vierassers met middenbalkon aanschafte. Het was robuust materieel, dat tot begin jaren 70 heeft gereden; een flink aantal is bewaard gebleven. Voortbordurend op het concept met midden-balkon, verschenen begin jaren 50 de Allan-tram-stellen. Ze waren langer dan de voorgangers en een novum was dat de bestuurder een cabine had en niet meer hoefde te staan. Wel was nog drie man personeel nodig; zowel de motor- als de bijwagen hadden een conducteur. Dat veranderde met de komst van de »



2.



3.

1. **Vierasser 522 met bijwagen 1020 beten om 10 uur het spits af met de eerste jubileumrit naar Hillegersberg.**

2. **De richtingfilm was op de bekende bestemming gedraaid.**

3. **Soms laat de techniek je in de steek en moet een wissel handmatig worden omgelegd.**

4. **Nostalgie: de Allan-tram aan het eindpunt Molenlaan in Hillegersberg.**



4.

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



5.

Schindlers in 1956: voor dit lichte materieel, dat meerdere gesloten balkons en verlaagde instap had, was één conducteur nodig. Het duurde tot 1964 voor er nieuwer materieel kwam: de Düwags, gevolgd door het ZGT (Zwevend Geleed Tramrijtuig) in 1982 en de Citadis vanaf 2003.

Trammuseum

In 1997 werd de stichting RoMeO (Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie van Oldtimers), opgericht. De stichting bundelt de activiteiten van organisaties die actief zijn op het gebied van historisch materieel, zoals de Tramweg Stichting. Vanaf 2023 presenteert RoMeO zich als Rotterdams Openbaar Vervoer Museum (ROVM). Sinds 1968 waren de historische trams van de Tramweg Stichting in de uit 1904 daterende tramremise in Delfshaven ondergebracht. Nadat een deel van de remise in de jaren 80 was gesloopt, wilde de gemeente in 2010 het restant van de remise ontruimen. In 2011 kon de collectie naar de ruime en niet meer gebruikte remise aan de Kootsekade verhuizen. Het in 2014 geopende museum beschikt over circa vijftig historische trams waarvan de meeste opgeknapt en rijvaardig zijn. Een deel van



6.

de collectie is van RoMeO, een flink deel van de Tramweg Stichting. Van april tot eind oktober kunt u met lijn 10 een rondrit met historische trams maken.

Jubileum

Om het honderdjarig bestaan van de elektrische tram naar Hillegersberg te vieren, werden op zaterdag 29 juli door het ROVM vanuit remise Kootsekade ritten naar de Molenlaan uitgevoerd met historisch materieel, dat merendeels op deze lijn heeft dienstgedaan. Elk half uur vertrok uit de remise één van de zeven verschillende tramtypen met het oude lijnnummer 14. Vanwege het zomercarnaval was het niet mogelijk naar het centrum te rijden, waardoor werd gekozen voor het eindpunt Burgemeester Oudlaan in Kralingen. De eerste jubileumrit begon om 10 uur met vierasser 522 en bijwagen 1020. Bij veel tramliefhebbers ging de belangstelling uit naar Allanmotorwagen 130 met bijwagen 1040; dit materieel werd jarenlang (tot 1983) op lijn 14 naar Schiedam ingezet. Lijnnummer 14 was tot 1967 in gebruik, daarna werd het lijn 4. Tijdens de ritten werden door de passagiers veel herinneringen opgehaald. Dat gaat in de Allans moeilijk: de wagens zijn nogal rumoerig en naar Rotterdamse gebruik werd met open balkondeuren gereden, wat extra lawaai betekende.
De tram is een milieuvriendelijk en comfortabel vervoermiddel dat een grote vervoerscapaciteit biedt. Daarom is het vreemd dat er onzalige plannen zijn om diverse tramlijnen op te heffen. Na hevige protesten blijft de tramlijn naar Hillegersberg behouden. Nu maar hopen dat er meer protesten komen en de plannen definitief in de prullenbak verdwijnen. //



7.



8.

HET ROVM BESCHIKT OVER CIRCA VIJFTIG HISTORISCHE TRAMS



9.

5. **Ook de tweeassige vierramer 192 nam aan de jubileumritten deel. De motorwagen heeft ooit dienstgedaan op de lijn naar Hillegersberg.**

6. **Oud naast nieuw: het Allanstel naast Citadis 2134 op het eindpunt Burg. Oudlaan in Kralingen. (foto Joop Boer)**

7. **In de oude vierassers moest de trambestuurder staan. Personeel met hogere rang mocht het zadel gebruiken.**

8. **Modern in de jaren 50: de cabine van een Allan-tram.**

9. **De klassieke routekaart, maar inmiddels als lijn 4.**

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

Rotterdam Centraal Station - Spoorsingel

STATION EN STADSDIORAMA ROND 1965

Rotterdam Centraal Station-Spoorsingel is na het Haagse en het Amsterdamse het derde diorama dat het team Hollandse Tram Maatjes heeft gebouwd. De tram in de stad als thema wordt hier getoond in de buurt aan de noordkant van het Centraal Station. Ook een deel van dit station, dat al enige tijd is vervangen door een nieuwe en grotere versie, is te zien.

Het stadsdiorama wordt omgeven door de achtergrond en een perron van het centraal station met de kenmerkende vlinderkap. (foto Gerco van Beelen)

BAAN IN BEELD


1.


2.



3.


4.

Oorspronkelijk had het team Hollandse Tram Maatjes drie kleine diorama's gebouwd. Ook de Spoorsingel, zoals het Rotterdamse diorama heette, was maar 70 x 90 cm. Alle drie zijn enorm vergroot; de Spoorsingel is aan de zij- en achterkant met ongeveer 30 cm uitgebreid. Hier is voornamelijk bebouwing toegevoegd, maar is ook ruimte voor een opstelgelegenheid voor trams gemaakt. Maar vooral de mogelijkheid om een rondlopende achtergrond te plaatsen en de dieptewerking te vergroten, lag hieraan ten grondslag. Omdat we - het bouwteam bestond uit Gerco van Beelen, Paul Bijleveld, Alex Huijskes, Rogier Potter, Thom Raven en Sig Wollburg -, naast trams, ook treinen wilden laten rijden en omdat de achtergevel van het station al aanwezig was, besloten we aan de voorkant van het diorama één segment van het voormalige centraal station toe te voegen.

Stadsdiorama

Kenmerkend voor Rotterdamse buurten als deze zijn de singels. Waterpartijen omzoomd door grastaluds met grote boomgroepen en af en toe een voetgangersbrug en een fontein. Twee van deze singels komen samen op een pleintje aan de noordkant van het station: de naar achter lopende Spoorsingel en de Provenierssingel, die naar rechts loopt. Op het pleintje liggen de tram- en bushaltes. De trams komen links langs de huizen het pleintje op en verlaten dit via de singel rechts, vice versa. In werkelijkheid liggen de tramsporen aan beide zijden van de singel, maar daarvoor was hier geen ruimte. Niet bezwaarlijk, omdat het een sfeerimpressie is. Langs de singels staan woonhuizen en, in 1965, nog een hotel en een kerk. Het water in de singels is gemaakt van een plaat acrylaatglas en ligt verdiept ten opzichte van de straat. Het is aan de onderkant grijsgroen geschilderd; de rimpeling in het water is verkregen door er enkele lagen super glanzende bootlak overheen te smeren. Het gras bestaat uit grasmatten, de bomen zijn deels zelf gemaakt, deels op speciaal verzoek door Jos Geurts van Grove Den gebouwd. De gebouwen zijn vervaardigd volgens bekend recept. Als basis styreenplaat van 0,5 mm dik, gesneden en gegraveerd met behulp van een digitale snijplotter en samengesteld uit meerdere lagen achter elkaar. Alle ornamenten zijn van styreenprofielen van Evergreen of, boven de ramen, vreselijk maar waar, afgesneden kopjes van poppetjes. Na samenstellen zijn de gevels geschilderd met (acryl-)verf van Vallejo, Humbrol, etc. Op de daken staan tv-antennes, zoals die in de jaren 60 veelvuldig voorkwamen. Er is op bescheiden schaal bewegende scenery aangebracht: een werkster die op een balkon aan het mattenkloppen is en een

fontein in de Spoorsingel. Een deel van de panden heeft verlichting.

Achtergrond

Om een klein diorama voldoende diepte te geven is een achtergrond noodzakelijk, liefst rondlopend en zonder naden. Deze bestaat uit twee aparte schermen. Het voorste sluit direct aan op de gebouwen en het landschap en toont de horizon op korte afstand. Via lasertechniek is een nauwkeurige horizon uitgesneden. Geprobeerd is het perspectief te laten doorlopen. Ook vervagen de kleuren naar achteren toe iets. De overgang van straten en singels is zoveel mogelijk gecamoufleerd. In de Spoorsingel ligt een kenmerkende voetgangersbrug zó, dat de naad niet opvalt. Het achterste scherm toont de lucht en de horizon ver weg en er zijn alleen vage contouren te zien. Beide schermen van de achtergrond sluiten nabij de voorkant van het diorama op elkaar aan. De eerder genoemde kerk aan de Provenierssingel is deel van het voorste achtergrondscherm, maar gelijmd tegen het achterste, de lucht, daar waar de twee beide samenkomen. Voorkomen moet worden dat er schaduw van het voorste op het achterste scherm valt. Goed geplaatste en diffuse verlichting van het diorama - toegepast zijn ledstrips aan de voor- en bovenzijde met een kleurtemperatuur van 4000K - kan dit voorkomen.

Trams en tramverkeer

In feite ligt er een dubbelovaal, met links achter de achtergrond in beide rijrichtingen een inhaal- of wachtspoor. Hierdoor kunnen er tegelijkertijd meer trams worden ingezet en is het tramverkeer afwisselender. De trams rijden analoog op zicht met een »

1. De huizenwand en een passerende vierasser weerspiegelen in de Provenierssingel.

2. De nog steeds bestaande fietstunnel. Net als in werkelijkheid is er hier en daar een lamp stuk. (foto's 2 & 3 Gerco van Beelen)

3. De perrons zijn via de voetgangerstunnel bereikbaar. Het Mat '46 staat op het punt van vertrek.

4. De gevels hebben veel reliëf en ornamenten.

5. Op het plein achter het station liggen de tram- en bushaltes.



TEKST, FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD) & TEKENING: THOM RAVEN

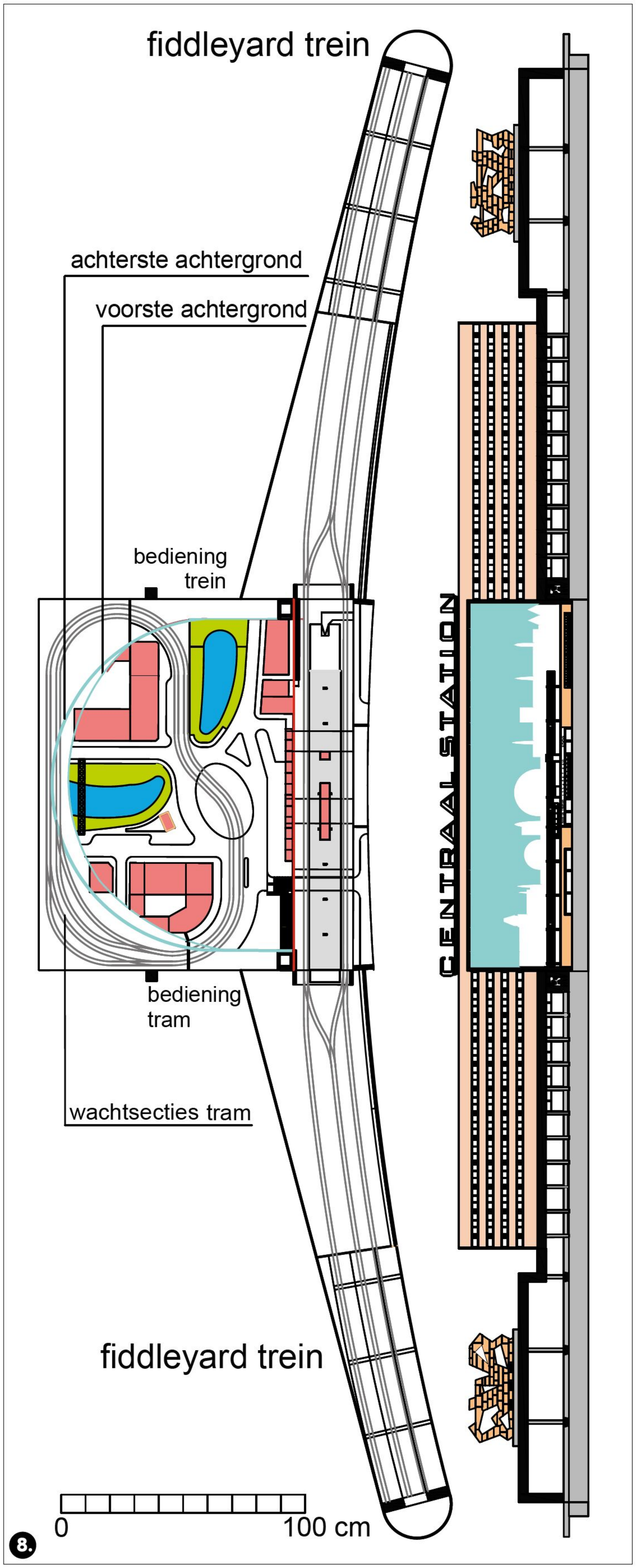

6.
6.


ROTTERDAM C.S.
7.

bedienkastje aan de linkerzijde van het stadsdiorama. Er kunnen vier trams op de baan staan, op elk circuit twee. Beide circuits hebben een rijregelaar met een gestabiliseerd uitgangssignaal. De trams stoppen automatisch na één rondje op een van de wachtsporen. Met een druk op de knop gaat een van de trams weer rijden. Voor het schoonhouden van de rails door de speciale schoonmaaktram kunnen wachtsecties worden overbrugd. De trams zelf zijn van alle typen die in die tijd bij de RET in dienst waren: vierassers uit 1931, Allantrams uit 1949, Schindlers uit 1957 en Düwags uit begin jaren 60. De eerste typen zijn zelf gebouwd uit styreenplaat met uit resin gegoten daken. De aandrijving bestaat uit een messing bodemplaat met motor en cardanaandrijving naar de draaistellen. De Schindlers hebben een kleine staande motor die op een draaistel is geplaatst. De Düwags zijn verbouwd uit vergelijkbare Duitse modellen van de firma Halling.

Module Centraal Station

Deze module is aan de voorzijde van het stadsdiorama toegevoegd als zelfstandig element. Er zijn twee sporen gelegd met daartussen een perron met karakteristieke kap. Omdat de sporen verhoogd liggen ten opzichte van het maaiveld, zijn er drie tunneltjes: een voetgangerstunnel met trappen naar het perron, een fietserstunnel van de voor- naar de achterzijde van het station en een bagagetunnel. De eerste twee zijn compleet, maar sterk verkort, weergegeven. Van de bagagetunnel is alleen de ingang in de stationshal te zien. Boven het perron is een perronkap aangebracht volgens het ontwerp van architect Sybold van Ravesteyn. Het vlindermodel is in model lastig te maken. Het moest in vorm en over 1,2 meter strak blijven. Gekozen is om de »



6. De werkster klopt de mat, aangedreven door een Faller-motor via een verend armpje op een kamwiel.

7. Een Benelux-'Hondekop' flankeert de mP die op weg is naar het naast het station gelegen stationspostkantoor.

8. Plattegrond en aanzicht van het 6,30 m lange diorama.



9.



10.

kap te maken uit één stuk gedroogd beukenhout, dat vanuit een CAD-tekening in de kenmerkende vorm is gefreesd. Langs de randen zijn glasstroken van 2 mm dik lexan gemonteerd. Het geheel staat op een reeks smalle kolommen en wordt mede ondersteund door twee perrongebouwen: de kantine en de liftschacht. Dit biedt voldoende stabiliteit. De verlichting in de tunnels, onder de kap en in de kantine bestaat uit korte reeksen afzonderlijk geschakelde, uiterst kleine leds.

Treinverkeer

Omdat op twee sporen niet veel treinverkeer mogelijk is, is aan beide zijden van het station een fiddle yard met elk drie sporen toegevoegd waarbij het middelste de beide perronsporen verbindt. Er is voldoende lengte om een loc met vier rijtuigen te kunnen laten pendelen. De loc moet handmatig worden omgezet, maar gelet op het grote aandeel treinstellen bij de NS komt dit niet al te vaak voor. Met het bedienkastje trein aan de rechterkant van het diorama, worden de wissels en seinen bediend. Het rijden gebeurt digitaal met twee Roco Multimuizen. De bedienaar zorgt voor afwisseling in de treinenloop met diverse treinstellen en enkele getrokken treinen in eind tijdperk III-uitvoering. Een laptop geeft zicht op de treinen op de linker fiddle yard. De presentatie omvat mede het afspelen van geluidsfragmenten op de laptop en een geluidsmodule



11.



onder het station. Bij kinderen zeer in trek is de knop waarmee ze het fluiten van een conducteur kunnen activeren. De knop wordt op een geschikt moment door de treinbedienaar vrijgegeven, waarna de trein vertrekt.

Stationsgevel als passe-partout

Door de toevoeging van de fiddle yards aan weerszijden van het station ontstond een lengte van bijna 6,5 meter. De verhouding tussen de fiddle yards en het station kwam vrijwel overeen met die van de oorspronkelijke gevel van het station. De centrale hal in het midden had weer de juiste verhoudingen om als kader te dienen voor het stadsdiorama en het ervoor gelegen station. Aldus werd besloten voor de gehele gevel als ware het een passe-partout, een schilderijlijst, te maken, ter afscherming van de voorzijde van het diorama. Dit gaf een sterke extra dimensie en ode aan het gesloopte station, dat gedurende decennia kenmerkend was voor de Rotterdamse wederopbouw. De stationsgevel is een kopie geworden met een schaal van 1:33. In de hal zijn, weer op schaal H0, het loketten-front en de ingang van de tunnels aangebracht. In de hal kan de glasgevel met klok los worden ingezet, zodat die zichtbaar is zoals die was ontworpen. Zonder glasgevel kijk je door de hal heen naar het station en het erachter gelegen stadsdiorama. Kenmerkend waren ook de beeldengroepen aan de beide uiteinden, door Rotterdammers ook wel aangeduid als speculaasjes. Maar een echte uitdaging waren de letters CENTRAAL STATION op het dak van de hal. De verlichte letters zijn uit 8 mm dik perspex gelaserd en worden vanaf de onderkant door drie kleine leds verlicht. De verlichting bestond in werkelijkheid uit outline neonbuizen. Daarom hebben we het centrum van de letters afgedekt met een plaatje styreen en de zijkanten donkergrijs geschilderd. //

9. Het doorlopend perspectief van de straatwand in de achtergrond. De voetgangersbrug camoufleert de overgang van het water naar de achtergrond.

10. Op de hoek van de singel was vroeger een slagerij gevestigd. De hond moet buiten wachten.

11. Een 'Hondekop' is zojuist langs het perron binnengelopen.

12. Een lift verbond de bagagetunnel met de perrons. De 521 zoekt een sleep goederenwagens.

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.

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.

RH464



1.

Rivarossi rangeerloc Gruppo 835

NUTTIGE, NOESTE WERKERS

Zelden zijn Italiaanse stoomlocs onderwerp in de testrubriek. Dat is jammer, want het land heeft fraaie ontwerpen voortgebracht. Zoals sneltreinloc 685, maar de drieassige rangeerloc serie 835 mag er ook zijn. De vertaling door Rivarossi in 1:87.

Ze behoren tot de categorie anonieme werkpaarden, de 370 exemplaren van de Gruppo 835 van de Ferrovie dello Stato (FS). Ze trokken nooit echt de aandacht, maar zonder hun aanwezigheid was het bijna onmogelijk geweest om reizigers- en goederentreinen samen te stellen. Door heel Italië waren ze aan te treffen, deze nuttige, noeste werkers die door constructeurs van de RM -Rete Mediterranea (Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo) in Turijn waren ontwikkeld. Uiteindelijk waren Ansaldo (24 exemplaren), Ernesto Breda (150), Officine Meccaniche (166) en Reggiane (30) bij de bouw betrokken. De afleveringen die na de nationalisatie van de belangrijkste spoorwegen direct aan de FS geschiedden, besloegen de periode 1906-1922. Met de kanttekening dat geen van deze locs tijdens de Eerste Wereldoorlog is gebouwd.

Veel loc

Persoonlijk heb ik de ruim negen meter lange en 45 ton zware tenderlocs nog meegemaakt in Triëst en Mestre. In laatstgenoemde plaats, een wijk van Venetië op het vasteland, nodigde de machinist van loc 834 234 me in april 1978 uit om mee te gaan met rangeren over het uitgebreide emplacement, ondertussen honderduit pratend over ... Erasmus. In Mestre stond toen ook de 835 222, het voorbeeld van het hier beschreven model. De locs van de Gruppo 835 hadden een redelijk comfortabel machinistenhuis en maakten goed stoom. De laatste dertig stuks waren



tot het einde van het stoomtijd-perk bij de FS, begin jaren tachtig, actief. In totaal zijn 53 locs voor het nageslacht bewaard gebleven en staan verspreid over Italië bij stations, in musea en in parken. De 835.001 is gebouwd in 1906 en staat in het fraaie spoorweg-museum van Pietrarsa bij Napels. Drie stuks, de 835.019, 198 en 220 bleven na het einde van de Tweede Wereldoorlog achter op Joego-slavisch grondgebied en werden met de FS-nummers door de JŽ in gebruik genomen.

Goede detaillering

Het nieuwe model van Rivarossi - onderdeel van de Hornby-groep -, is een doorontwikkeling van een ouder product dat nogal simpel van constructie was. De nieuwe loc, 835 222, is daarentegen aan-gepast aan de eisen van de tijd. »



1. **FS835 222 rangeert met karakteristieke Italiaanse Fc-goederenwagens.**

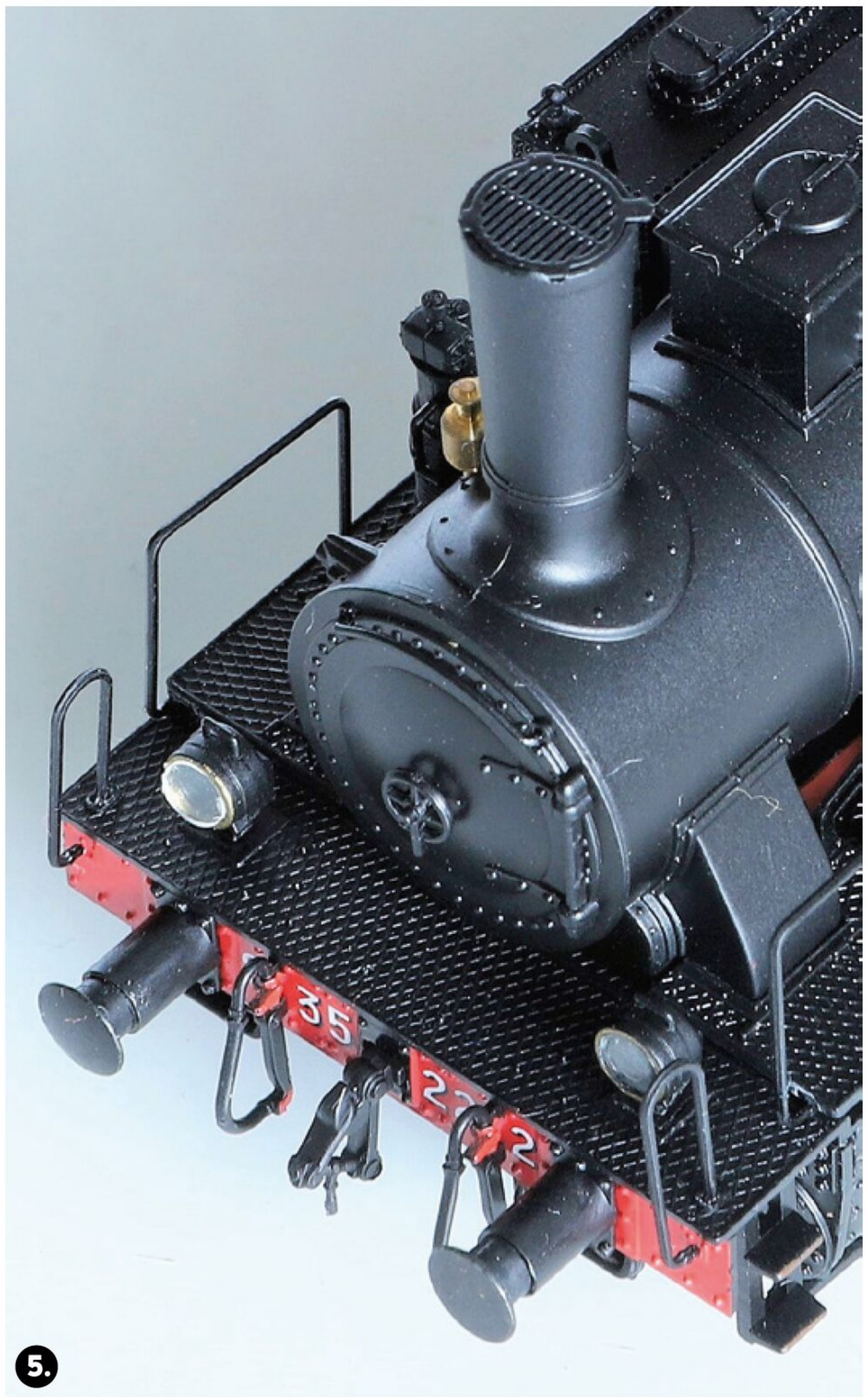
2. **FS 835 234 rangeert op 17 april 1978 in Mestre bij Venetië.**

3. **Het voorbeeld van het Rivarossi-model, de 835 222, staat op 18 april 1978 in deposito Mestre.**

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE



4.



5.

Het analoge model (artikelnummer HR2918, € 229,90, tp. IVa) is zo op het oog goed gedetailleerd, klopt qua silhouet en heeft alle relevante opschriften die Italiaanse stoomlocomotieven in de laatste decennia van hun bestaan eigen zijn. Wat opvalt, zijn de grote, hoge, handgrepen boven de beide cilinders. Via een trapje dat pal naast de voorkant van de cilinders is aangebracht, kon de rangeerder een goede plek bereiken om tijdens het rangeren mee te rijden en was hij op een veilige manier bij machte om de machinist aanwijzingen te geven.

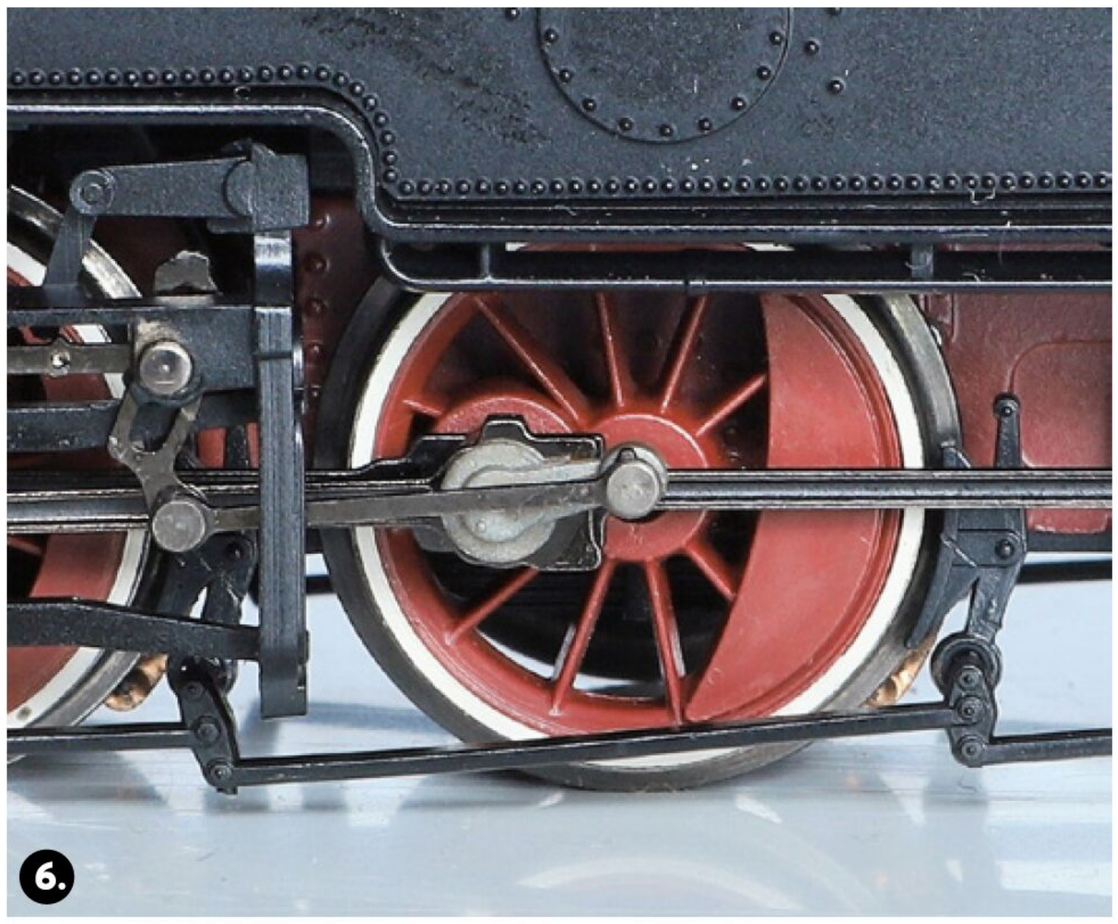
Aandrijving

In het oog lopend zijn de witte wielbanden op de drie drijfwielen, die zo een subtiel accent krijgen. Ook die horen bij ‘epoca 4’, net als in de tijdperken daarvoor overigens. Die drijfwielen zijn gekoppeld door een sober uitgevoerd aandrijfmechaniek, dat is conform het voorbeeld. Inwendig drijft een soepel lopende, in het midden geplaatste compacte motor via een klein wormwiel en vervolgens via vier tandwielen de middelste en achterste drijfas aan. De voorste as heeft geen tandwiel en is slechts via de koppelstang met beide andere assen verbonden.

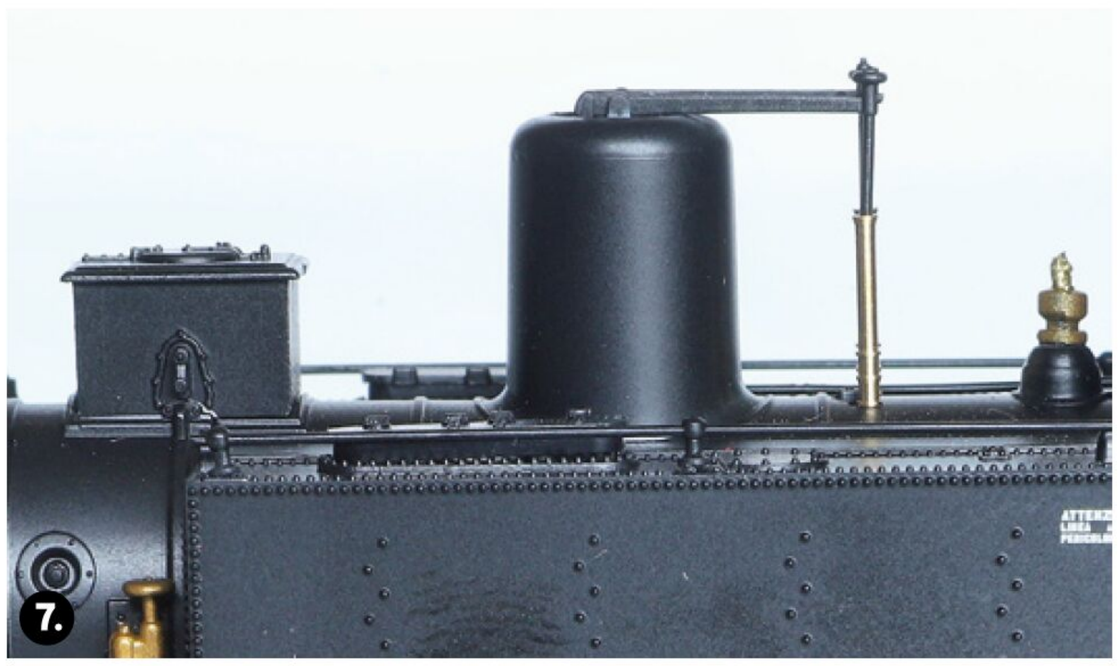
Kleine schakelaar

Aan de onderkant van het onderstel is ter hoogte van het voorste drijfwiel een kleine schakelaar aangebracht, bedoeld voor de verlichting voor de ‘modalità di manovra’, de rangeermodus. Indien de schakelaar op ‘on’ staat, branden de leds al naar gelang de rijrichting. Ze lichten mooi op. Wie een blik wil werpen op het binnenste van dit model moet met een kleine schroevendraaier in de hoge schoorsteen een schroef losdraaien. Vervolgens kan de kap in zijn geheel

worden verwijderd waar wat wringen aan te pas komt. Let op dat de kleine ramen aan weerskanten van de cabinedeur niet wegspringen. Houd daarom bij demontage voor de zekerheid een bakje onder de loc. Het slechts 120 gram zware model heeft ondanks het geringe gewicht een prima rijgedrag. Door de vrij brede wielbanden is goede stroomafname gegarandeerd. Geen van de wielen heeft een antislipring. De 835 222 rijdt soepel en vooral heel stil door bogen en over wisselstraten. Ook kan de loc goed langzaam rijden, een vereiste voor een rangeerloc. Over de trekkracht zijn er geen klachten. Een leuk details is dat de deuren van het machinistenhuis kunnen bewegen. Zo zou bijvoorbeeld een in de deuropening geplaatste stoker bij het rangeren mee kunnen kijken. »



6.



7.

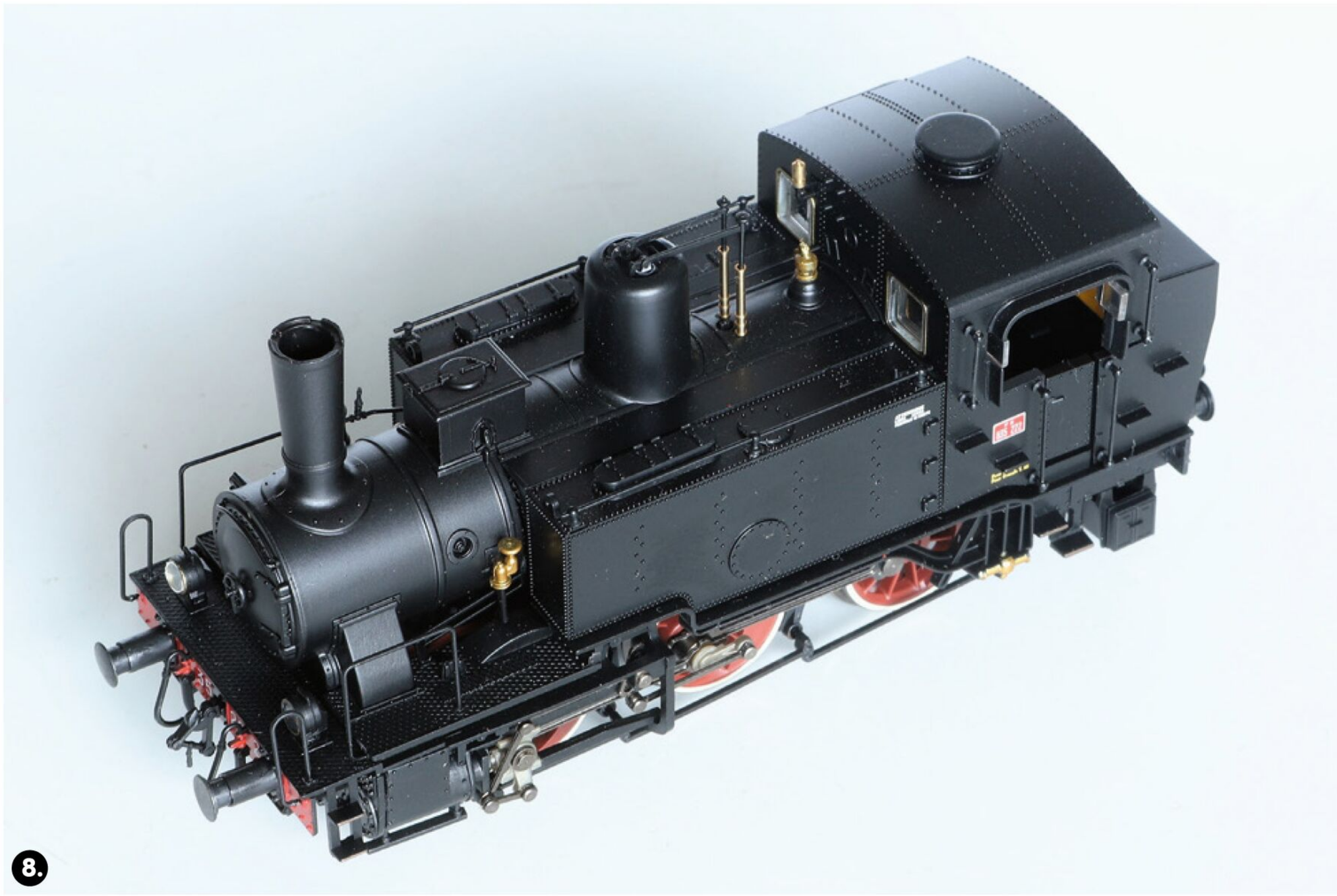
4. Zijaanzicht van de machinistenkant.

5. Het model met vonkenvanger in de schoorsteen.

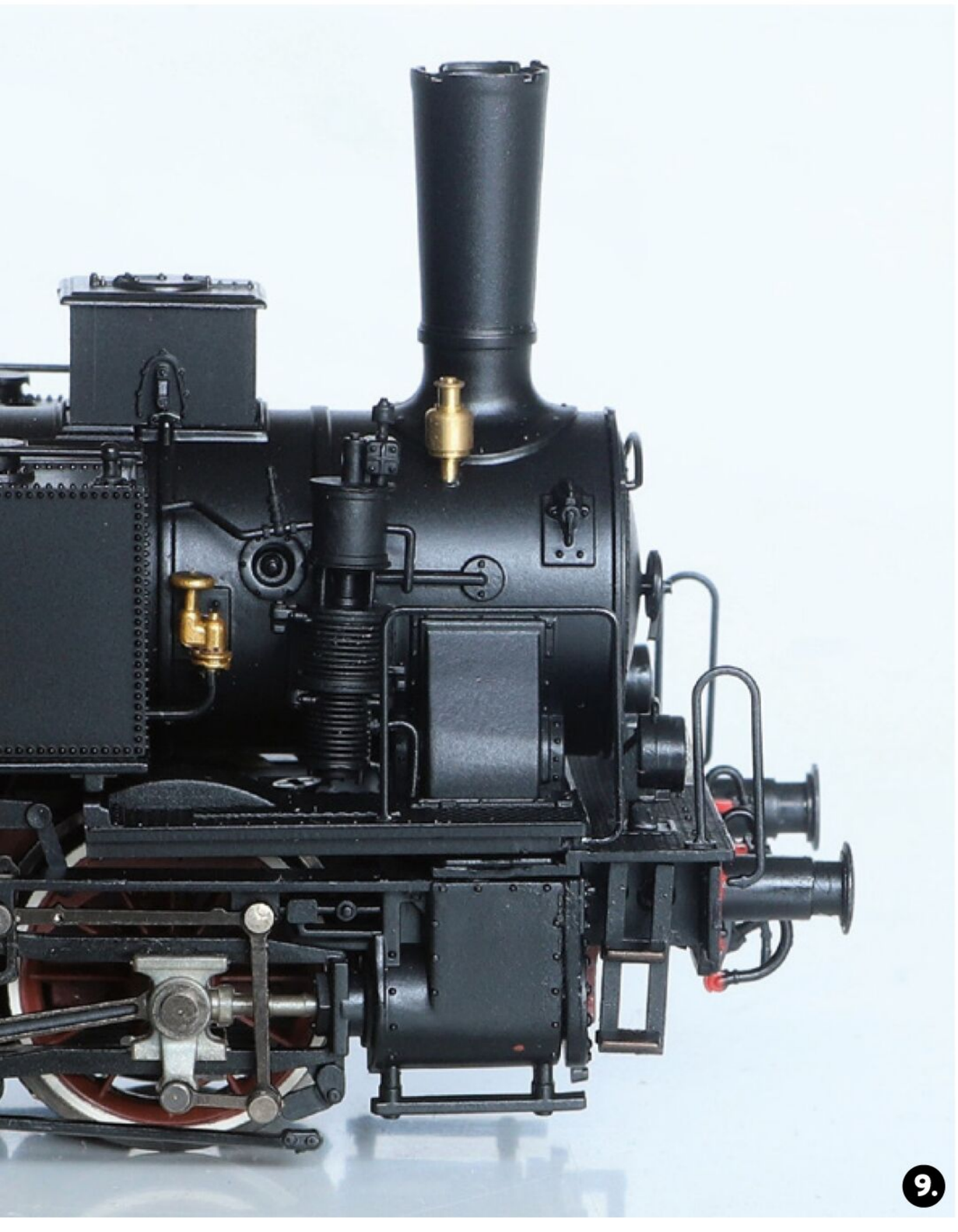
6. De drijfwielen hebben een witte wielband.

7. De hoge dom is typerend voor de Gruppo 835.

8. Loc 835 222 vanuit vogelvlucht.



8.



9.



10.

EEN ROOSTER OP DE SCHOORSTEEN DIENT ALS VONKENVANGER

Exacte lengte

De loc heeft in 1:1 een lengte van 9,16 meter. Dat betekent in 1:87 een l.o.b. van 105,3 mm. De schuifmaat laat 105,4 mm noteren. De hoogte van een echte 835 is 4,205 meter, omgerekend 48,3 mm. We noteren eveneens 48,3 mm voor het Rivarossi-model. Ook de breedte van 33,9 mm klopt als een bus. Uitstekende waarden, al met al. De drijfwielen hebben bij het grote voorbeeld een doorsnede van 1310 mm. Dat impliceert 15,0 mm in H0. De 835 222 in het klein heeft een diameter van exact deze afmeting. Ook het aantal van twaalf spaken komt overeen met die van een echte 835. De Italiaanse tak van de Britse modelspoorfabrikant Hornby, voluit 'Modellini di treni Rivarossi', heeft de rangeerlocomotief goed in model omgezt.

Kenmerken

Kent het model nog andere specifieke Italiaanse kenmerken dan alleen de karakteristieke witte wielbanden? Jazeker. De hoge, smalle dom is typerend voor deze serie. Verder de olielampen met de driehoeken op het glas aan de voor- en achterkant en niet te vergeten de glazen ruitjes aan beide kanten van de deur van het machinistenhuis die stoker en machinist enige beschutting moesten geven als ze hun hoofd buiten boord staken. Kenmerkend voor Italiaanse stoomlocomotieven is de grote fabrieksplaat aan weerszijden van de stoomdom. Het gaf deze machines een eigen uitstraling. Maar waar is die bij dit model gebleven? Jammer dat de nummerplaat niet als decal is bijgevoegd. Dat is toch een slippertje.

Machinistenhuis

Het machinistenhuis is aan de binnenkant vrij sober uitgevoerd. Een miniatuurmachinist en -stoker zouden niet misstaan om dat enigszins te verhullen. Opvallend zijn de beide minuscule ronde ramen aan de achterkant; ze boden echter weinig zicht op het spoor. Andere machines, zoals de 1'C-locs van de serie 880, hadden de ronde ramen niet; daar moest de bemanning het doen met een enkel raam in het midden, boven de kolenbak.

Vonkenvanger

Het model wordt afgeleverd met een beugelkoppeling en kortkoppelmechaniek aan de achterkant en remslangen en een imitatie koppeling aan de voorzijde. Een kortkoppelingshouder is bijgevoegd om ook de voorkant van een werkende koppeling te kunnen



11.



12.

voorzien. Hoe dat moet is op een duidelijke tekening in de handleiding weergegeven. Voor de achterkant worden imitatie koppelingen en remslangen, keurig voorzien van rode remkranen, meegeleverd. Dat geldt ook voor een fijn uitgevoerd rooster voor de schoorsteen om brandjes langs de spoorlijn door uitgespuugde gloeiende deeltje te voorkomen. Zorg ervoor dat bij het vastlijmen van deze vonkenvanger het grootste lipje in de daarvoor bestemde uitsparing wordt gedrukt. Bij modelspoorders naar Italiaanse voorbeeld zal de 835 222 zeker emplooi vinden. //

9. **De cilinder met daarboven de hoge reling.**

10. **Het machinistenhuis is aan de zijkanten open, de deuren zijn beweegbaar uitgevoerd.**

11. **Het front met de hoge schoorsteen is conform de werkelijkheid.**

12. **De achterkant van de cabine wordt gekenmerkt door twee kleine ronde ramen.**

13. **De kant van de stoker toont, conform het voorbeeld, andere details.**



13.

Bierdeckel competitie

DIORAMA OP FORMAAT BIERVILTJE

Tijdens de coronaperiode kon de jaarlijkse A4-diorama-wedstrijd niet worden gehouden. Dioramabouwer Jeffrey Onrust ging op zoek naar alternatieven en zag op Face-book de aankondiging van Olaf Pflüger voor een online dioramawedstrijd op zijn pagina Schmale Spuren. Dat sprak hem aan en hij heeft zich direct ingeschreven.



1.

De naam ‘Diorama auf einen Bierdeckel’ zegt het al: een diorama op het formaat van een bierviltje, in dit geval een vierkant van 9 x 9 cm met afgeronde hoeken. Net als bij de A4-dioramawedstrijden wilde ik de maximale hoogte gebruiken. Daar aan het diorama geen maximum-hoogte was gesteld heb ik daarvoor 35 cm aangehouden. In de eindfase bleek deze maatvoering niet ideaal, omdat voor de beoordeling foto’s moeten worden ingestuurd. Voor het maken van een goede compositie bleek de afwijkende afmeting een handicap te zijn. De publicatie en het stemmen ging via Facebook.

On30-loc

Diagonaal geplaatste smalspoor in schaal On30-loc zou binnen de afmetingen van het bierviltje passen en al brainstormende ontstond het idee voor een rotswand waar het spoor op een halve trestle tegenaan was gelegd, half op de rots en half op de brug.

Twee tegen elkaar gelijmde stukken XPS-schuim vormen een blok van de gewenste afmeting. Nadat de rotswand met een thermocutter en een hobbymes is uitgesneden, heb ik deze met plakkaatverf zwart »

1. **De uitsparing in de rotswand is net voldoende voor het profiel van de trein.**
2. **De rotsformatie heeft met een thermocutter en een hobbymes vorm gekregen.**
3. **In de natte zwarte verf zijn door mengen met wit vijftig tinten grijs ontstaan.**
4. **De balken van de trestle zijn met het schuim verlijmd.**
5. **Schuin geplaatste steunen en een gehalveerd rondhout voorkomen wegglijden van de trestle.**
6. **Op horizontale vlakken is Chinchilla-zand aangebracht.**











TEKST & FOTO’S: JEFFREY ONRUST

DE TRESTLE HEEFT IMITATIE BEVESTIGINGSBOUTEN VAN STYREEN

geschilderd. Door met witte verf over de zwarte te gaan, ontstaat door het mengen van de verf een grijze kleur in verschillende tinten. Hoe meer witte verf er wordt gebruikt, hoe lichter het grijs wordt en door te spelen met de verf ontstaat er een gemêleerde kleurstelling.

Trestle

De halve trestle is opgetrokken uit op maat gesneden en met houtlijm gefixeerd balsahout. Na drogen heb ik het hout met washes bewerkt: water, gemengd met zwart en verschillende tinten bruine Vallejo-verf.

7. **Het aantal dwarsliggers is gehalveerd, de rails zijn roestkleurig geschilderd.**

8. **Door de gekleurde foliage staan de struiken in bloei.**

9. **Hoog en laag struweel gedijdt op de winderige bergtop.**

10. **Proefpassing van de spoorsectie.**

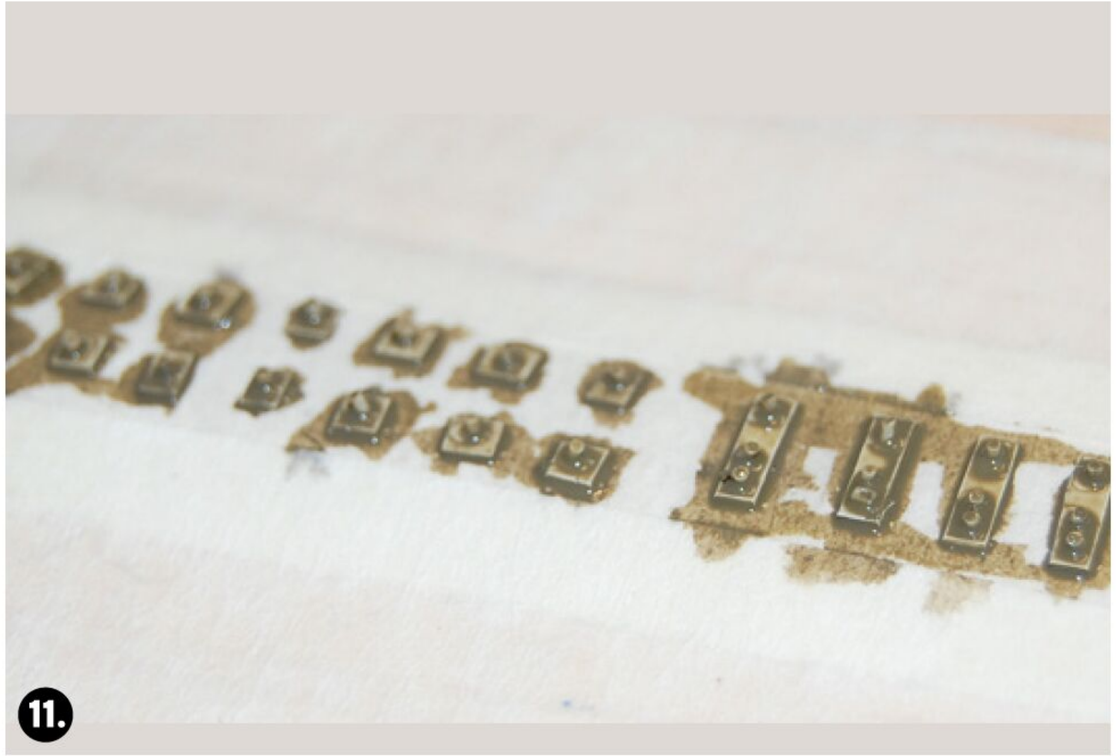
11. **De geschilderde bevestigingsbouten en -platen.**













12.



13.

Daar ik geen 0n30-spoor in huis had en de winkels beperkt open waren, heb ik H0-rails gebruikt waarvan een aantal dwarsliggers zijn weggezaagd. De spoorstaven zijn roestkleurig geschilderd en de dwarsliggers met verschillende tinten Vallejo-verf bewerkt tot er een lichte, door de zon verbleekte kleur ontstaat die redelijk dicht bij die van het balsahout komt.
Voor ik met het groen aan de slag ga, heb ik op de horizontale delen Chinchilla-zand - verkrijgbaar bij dierenwinkels - aangebracht. Dit zand is zeer fijn van structuur en daardoor goed in de dioramabouw te gebruiken. Het uitgestrooide zand is met verdunde houtlijm (houtlijm, water en druppel afwasmiddel) vastgezet. Daarna heb ik de rots bekleed met plukjes gras. Aan de voet van de brug donkerder groen dan bovenop de rots waar het gras door de zon meer zal zijn uitgedroogd. Rond het gras zijn de kieren in de rots sporadisch voorzien van coarse turf en het fijnere blended turf van Woodland Scenics. Uit kleine stukjes zeeschuim zijn struiken ontstaan door het schuim met spuitlijm in te spuiten en er daarna foliage over te strooien. Een aantal struiken is met een kleurige foliage van bloemen voorzien. De struiken zijn aan de voet van de trestle en bovenop de rots geplaatst.

Bouten

De bevestigingspunten van trestle krijgen een imitatie van de bouten waarmee ze aan elkaar zijn geschroefd. Deze zijn in Amerika te koop, maar zelfbouw is leuker. In vierkantjes van 4 x 4 mm, getekend op een stuk styreen, heb in het midden een gat geboord, de vierkantjes uitgesneden en met dubbelzijdig tape op een werkplank geplakt. Van rond styreen profiel heb ik lengtes van 2 mm gesneden en deze in het boorgat van het vierkantje gelijmd. Ook de rechthoekige verbindingen tussen de balken zijn op deze manier gemaakt. Na het drogen van de lijm is het styreen roestkleurig geschilderd en met de punt van een mes van de tape losgemaakt en met een beetje houtlijm op het balsahout vastgezet.
De zijkanten van het XPS-schuim zijn mat zwart geschilderd en als finishing touch is de loc, een Porter van Bachmann die met roesttinten is verweerd, op het spoor gezet en daarmee is mijn Bierdeckel Diorama klaar. Enkele weken na het insturen van mijn foto's vond de eindronde op Facebook plaats. Met de tweede plaats die mijn diorama 'Bergspoor' in de wedstrijd haalde ben ik zeer content. Met dank aan Olaf Pflüger voor het organiseren van deze wedstrijd. Deze gaf het Diorama Collectief inspiratie voor de eerste online A5-dioramawedstrijd. //

12. Hoewel contrarails wenselijk zijn, heeft de spoorwegmaatschappij die wegbezuinigd.

13. Alle bouwdelen zijn met forse bouten vastgezet.

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

De Portugese DOUROLIJN

Deel 1 van 2

DEEL 1: SPOORLIJNEN IN HET DOURODAL

Portugal: een gastvrije bevolking, overbekende Portwijnen, vaak mooi weer, tegeltjeswanden en de schitterende natuur. Kortom: een heerlijk vakantieland dat ook spoorwegliefhebbers veel te bieden heeft, mede door de recente ontwikkelingen bij de Portugese spoorwegen. In dit artikel neemt Jeroen Water u mee naar de Dourovallei, waardoorheen de prachtige spoorlijn loopt die Porto met Pocinho in het oosten van het land verbindt.

Het Dourodal: schitterende vergezichten en dieseltreinen. CP-loc 1455 met een InterRegio naar Pocinho bij Freixo de Numão-Mõs, 18 april 2023.



1.


2.

DE LINHA DO DOURO WERD TUSSEN 1875 EN 1887 GEOPEND


3.

Portugal is vanuit Nederland prima te bereiken, mede door de vliegverbindingen naar drie populaire bestemmingen. Voor een bezoek aan het Dourodal is Porto het ideale uitgangspunt, waar eventueel ook een auto gehuurd kan worden. Langs de Douro, de bijna negenhonderd kilometer lange rivier die in de Spaanse Sierra de la Demanda op 2200 meter hoogte ontspringt, wordt het nodige van de bestuurder gevraagd. Vooral de talloze nauwe straatjes drijven menige automobilist tot wanhoop. Vanwege het milde klimaat en de hoeveelheid zonuren is het prima mogelijk ook in de winter een tripje naar Portugal te maken. Het gebied langs de Douro is dunbevolkt en buiten het toeristenseizoen zijn maar weinig eetgelegenheden open: iets om rekening mee te houden.

LINHA DO DOURO

De tegenwoordig 160 kilometer lange Linha do Douro takt in Ermesinde ten noorden van Porto af van de spoorlijn richting Valença aan de Spaanse grens. Tot Marco de Canaveses is de lijn vanaf 1995 in gedeeltes geëlektrificeerd; de laatste etappe kwam in 2019 in dienst. Het grootste deel van dit traject kreeg tevens dubbelspoor en hierdoor werd het voorstadsnet van Porto steeds verder uitgebreid.

De Linha do Douro, tot Barca d'Alva aan de grens met Spanje, uitgevoerd in Iberisch breedspoor (1688 mm), kwam gefaseerd in dienst. In 1875 werd het gedeelte tot Penafiel geopend en twaalf jaar later bereikte de eerste trein Barca d'Alva. Hiervandaan kon worden doorgereisd naar La Fregeneda waar aansluiting bestond op het Spaanse spoorwegnet. In de oorspronkelijke vorm was de lijn bijna tweehonderd kilometer lang. Op 31 december 1984 beëindigde de Spaanse spoorwegmaatschappij Renfe de treindienst tussen Salamanca en de grens met Portugal, waarop Comboios de Portugal (CP) het baanvak vanaf Barca d'Alva sloot. Veel stelde het grensoverschrijdende vervoer echter niet meer voor. Het Spaanse gedeelte tot de grens werd tot cultureel erfgoed verheven waardoor dit lijngedeelte in redelijke staat blijft; de Portugezen daarentegen hebben hun sectie tot de grens verwaarloosd.

NIEUW EINDPUNT

Barca d'Alva was gedurende vier jaar het oostelijke eindpunt van de Dourolijn. In oktober 1988 werd de treindienst met 28 kilometer ingekort tot Pocinho dat daarmee veel van zijn spoorse betekenis verloor. Op dezelfde dag werd namelijk ook

de metersporige Linha do Sabor naar Duas Igrejas officieel gesloten. Het reizigersvervoer op deze verbinding was al in 1981 gestaakt. De brug over de Douro houdt de herinnering aan de 106 kilometer lange lijn levend.

METERSPOORLIJNEN

De Linha do Sabor was niet de enige meterspoorlijn die aansloot op de Linha do Douro. In Livração takte de Linha do Tâmega naar Arco de Baúlhe af die grotendeels de loop van de Tâmega-rivier volgde. Het eerste gedeelte van de lijn werd geopend in 1909, het laatste pas in 1947. In 1990, ruim veertig jaar na ingebruikname, werd de noordelijke sectie gesloten en in 2009 volgde de rest. De toestand van de baan was te slecht geworden en omdat de lijn alweer de hoogste subsidie van alle Portugese spoorlijnen kreeg, was sluiting een logisch gevolg. Dat het vervoerspotentieel niet groot was, bleek drie jaar later, toen ook de vervangende autobusdienst werd geschrapt.

Ook in 2009 viel het doek voor de Linha do Corgo van Régua naar Vila Real en Chaves, bijna honderd kilometer lang. Deze verbinding was eveneens in gedeeltes geopend tussen 1906 en 1921. In 1990 reed de laatste trein tussen Vila Real en Chaves; de sluiting van de rest van de lijn zou van tijdelijke aard zijn. Het was de bedoeling om de infrastructuur de noodzakelijke opknapbeurt te geven waarna de treinen in 2011 weer zouden kunnen gaan rijden. Het bleef slechts bij voornemens en het lijkt uitgesloten dat er ooit nog een smalspoortrein uit Régua vertrekt, hoewel recente plannen ons anders moeten doen geloven. In Régua getuigt nog veel van het smalspoorverleden; het emplacement is nog steeds deels metersporig en sommige delen zijn zelfs drierailig uitgevoerd. »

1. Het station van Ermida is bekend om de watertoren. CP 1438 is op 1 februari 2023 met IR 865 naar Pocinho vertrokken.

2. De treinen door de Dourovallei hebben Porto als beginpunt. InterRegio 869 staat met loc 1415 gereed in station São Bento, 21 november 2021. (foto's 2 & 4 Raymond Kiès)

3. Op diverse plaatsen in Portugal neemt de natuur bezit van uitgediende locomotieven, zoals meterspoor-Mallet E213 in Pocinho, 18 april 2023.

4. De sporen van de Linha do Tua zijn nog niet uitgewist. Een treinstel serie 592 vertrekt richting Pinhão uit Tua, rechts de meterspoorlijn, 20 juni 2012.

TEKST EN FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): JEROEN WATER



4.



5.



6.

VEEL HERINNERT NOG AAN DE OPGEHEVEN SMAL-SPOORLIJNEN

LINHA DO TUA

De vierde lijn liep van Tua naar Bragança en was 134 kilometer lang. De opening was in 1887; in 1991 verloor het gedeelte Mirandela - Bragança als eerste het reizigersvervoer. De passagierstreinen op het resterende stuk hielden in 2008 na enkele ontsporingen abrupt op met rijden. De slechte rijeigenschappen van de motorrijtuigen van oorspronkelijk Joegoslavische herkomst waren hieraan debet. Toen bij Brunheda opnieuw een trein ontspoorde en deze een stuk naar beneden viel, met een dode en 25 gewonden als gevolg, vond CP het genoeg. Wat overbleef was de Metro de Mirandela, een zeventien kilometer lang eiland-bedrijf tussen Cachão en Carvalhais waarop twee motorrijtuigen pendelden. Dit werd in 2018 gesloten. De hoop op de gewenste heringebruik-name van de Linha do Tua vervloog in 2016 toen na de bouw van een stuwdam een groot gedeelte



7.



8.

van de lijn onder water verdween. Ook in Tua zijn nog genoeg relikwieën uit het smalspoorverleden te vinden; net als in Pocinho en Régua staat zelfs nog materieel afgesteld. In Portugal resteert aan smalspoor nu alleen de Linha do Vouga tussen Aveiro en Espinho, waarvan het gedeelte tussen Sernada do Vouga en Oliveira de Azeméis op het moment door de slechte staat van de infrastructuur geen verkeer kent. De vooruitzichten voor deze lijn zijn echter positief; er is budget voor een grootschalige renovatie.

TOEKOMSTPLANNEN

In het najaar van 2022 kwam een rapport van het Portugese Ministerie van Infrastructuur en Huisvesting beschikbaar waarin de toekomstplannen voor het nationale spoorwegnet worden beschreven. De Dourolijn heeft daarin een prominente plek. De topprioriteit is het aanbrengen van het treinbeveiligingssysteem APT op het gedeelte Marco Canaveses - Régua. Dit traject moet ook onder de draad gebracht worden, waarbij 2024 als ambitieuze streefdatum wordt genoemd. De aanbesteding hiervoor is gepubliceerd, maar daarbij moet worden aangetekend dat dit al eerder gebeurde, echter zonder resultaat. De hele lijn tot Pocinho moet in 2030 elektrisch berijdbaar zijn en van APT zijn voorzien. Verder wordt de reactivering van de smalspoorlijn Régua - Vila Real - Chaves gemeld, maar dat is haast net zo onrealistisch als het opnieuw leven inblazen van de verbinding van »



9.

5. **De laatste stuiptrekking van het meterspoor rond de Dourovallei was de Metro de Mirandela. Motorrijtuig 9505 verlaat station Mirandela, 20 juni 2012. (foto's 5, 6 & 7 Raymond Kiès)**

6. **Emplacement Régua is deels nog smalsporig en kent zelfs drierailige gedeelten, 20 juni 2012.**

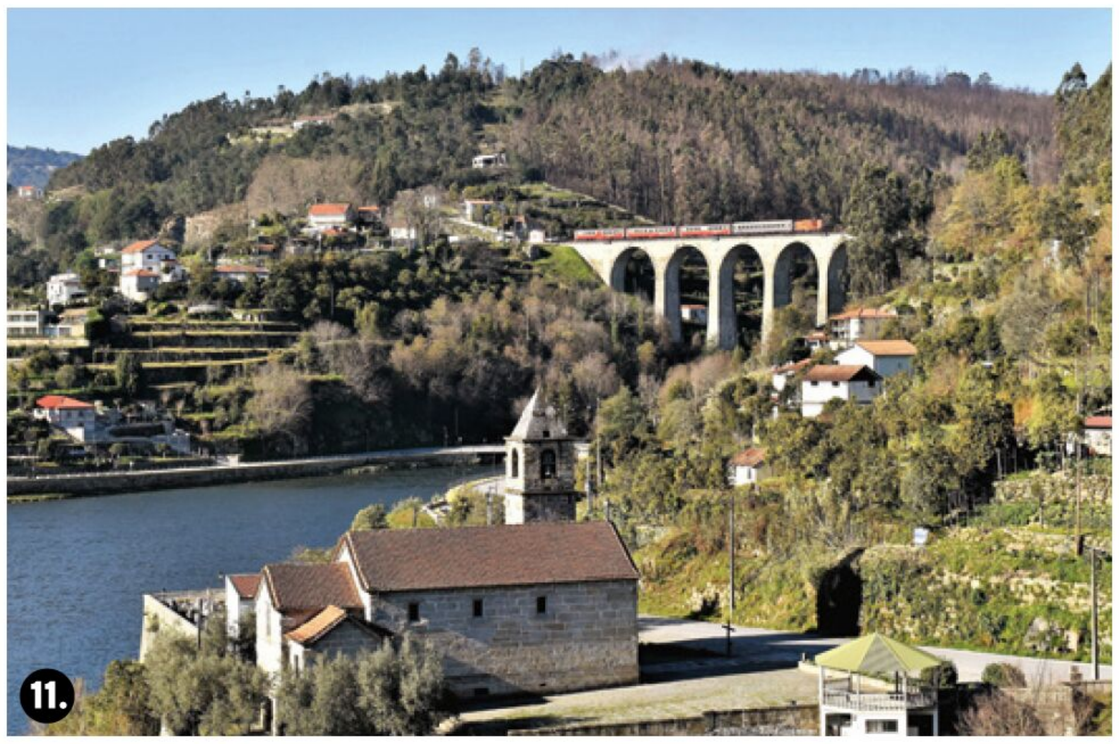
7. **Om het smalspoormaterieel tegen de weersinvloeden te beschermen, is in Régua een overkapping gebouwd, 20 juni 2012.**

8. **Naast van orgine Britse diesellocs bepalen Spaanse treinstellen het dagelijkse beeld langs de Douro. De 592.204 op weg van Porto naar Pocinho bij Aregos, 1 februari 2023.**

9. **Station Régua op 31 januari 2023 met CP-loc 1461 en enkele rijtuigen als IR 875 naar Pocinho.**



10.



11.

FOTOGRAFEREN LANGS DE DOUROLIJN

De frequentie van de treindienst op de Dourolijn is niet hoog. Daarnaast volgen in tegenstelling tot de spoorlijn de wegen de loop van de rivier niet, dus moet veel worden omgereden. Het inhalen van treinen zit er dus niet in. Per dag is de opbrengst kwantitatief gering, maar dat wordt ruimschoots vergoed door de kwalitatief goede foto's mede door het mooie landschap. Sommige fotostekken zijn alleen bereikbaar door een stuk langs de spoorbaan over het schouwpad te lopen.

Pocinho naar Vila Franca da Naves, ook een van de in het rapport genoemde punten. Wel reëel is het hervatten van het verkeer op het tracé naar Barca d'Alva en verder naar Spanje; ook in het buurland staat men hier positief tegenover. Als dit doorgaat, wordt dit lijngedeelte uiteraard ook geëlektrificeerd. Er is dus nog genoeg werk aan de winkel voor Refer, de Portugese evenknie van ProRail.

MATERIEELINZET

Al deze mooie plannen hebben uiteraard gevolgen voor de materieelinzet. In 2021 zijn de voorbereidingen gestart voor een aanbesteding voor de aanschaf van nieuw materieel, waaronder 117 treinstellen. Die zullen vast ooit nog weleens op een van de mooiste trajecten van Europa te zien zijn, maar voorlopig is de Dourovallei nog het domein van oude Engelse diesellocomotieven, bedaagde rijtuigen en Spaanse drierijtuigstellen. Over het materieel dat op de Dourolijn rijdt, gaat het in het volgende deel. //

10. Een van de spaarzame goederentreinen passeert, getrokken door Medway-loc 1903, op 1 februari 2023 Aregos.

11. Het zijn niet alleen de treinen die de Douro-vallei de moeite waard maken. Een kerkje uit 1941 in Ribadouro en de trein hoog in de achtergrond, 31 januari 2023.

MODELSPOORBEURS ZUTPHEN
EEN GEZELLIG DAGJE UIT!

Modelspoor Evenement

16 & 17 december '23



HANZEHAL te ZUTPHEN

Met o.a. diverse rijdende modelspoorbanen, workshops verkoopbeurs (vele standhouders) activiteiten voor kinderen

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN
(350 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 9-

Beursdata 2024: 21 & 22 december

T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com

EUROMODELBOUW LIMBURGHAL

ZA-ZO 10-18u 25-26 NOV 2023 GENK

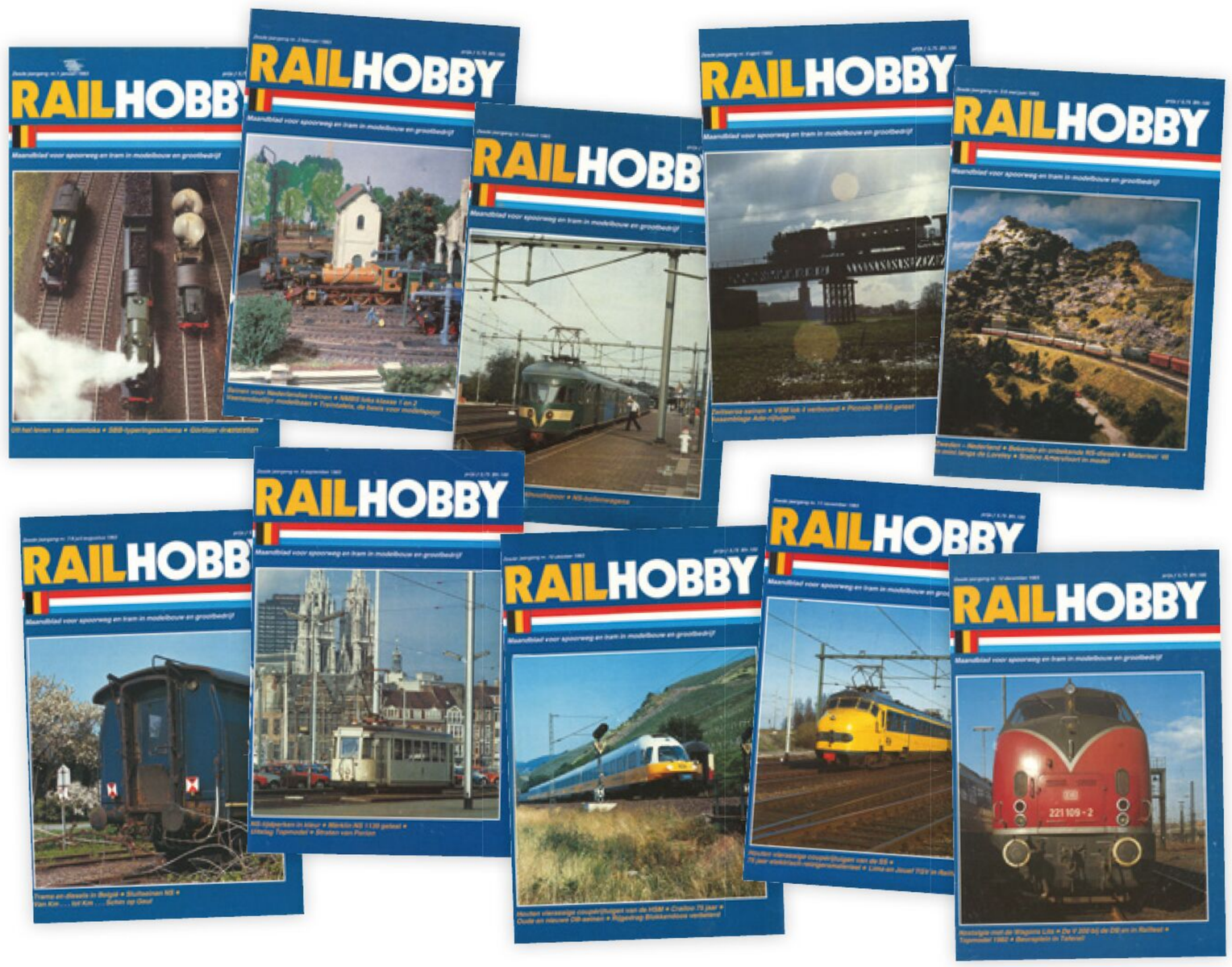


MODEL EXPO

Modelspoor
TSD Train Service Dankkaart
CC Rails www.cc-rails.com In- en verkoop van miniatuurtreinen Achat et vente de trains miniatures
märklin
Treinshop OLAERTS

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1984 en vanaf 1988 tot heden.
Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 330 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 48 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.



AMC 80 jaar

AMSTERDAM EN OMGEVING IN H0

Opgericht in het oorlogsjaar 1943 viert de Amsterdamse Modelbouwers Club dit jaar haar tachtigjarig jubileum. Rob Mooij bezocht de club en was direct onder de indruk van de doordacht uitgevoerde modelbanen. Een korte impressie.

De Amsterdamse Modelbouwers Club (AMC) is bekend door de grote modelbaan waar op de zolder van een Amsterdamse school een deel van het centrum van Amsterdam in H0 was uitgebeeld. Zoals bij veel modelspoorclubs sloeg ook voor de AMC het noodlot in de vorm van een gedwongen verhuizing maar liefst twee keer toe. Met de laatste verhuizing, zo'n tien jaar geleden, vond de club onderdak op een van de ruime zolders van hotel De Rijper Eilanden in het Noord-Hollandse De Rijp. Direct na die verhuizing begonnen clubleden met de opbouw van de modelbaan. Naast enkele delen uit de oude baan die door slim verzagen nog bruikbaar waren, is er veel oud materiaal verdwenen. Met goede delen van de oude, aangevuld met nieuw gebouwde, is in relatief korte tijd een fraaie baan ontstaan. Met het motto van de hoofdbaan 'Amsterdam met een knipoog' wordt aangegeven dat verschillende taferelen herkenbaar zijn, maar

niet precies naar het voorbeeld zijn gebouwd. Indien mogelijk wordt er met originele tekeningen gewerkt, maar vaak is het stenen tellen op foto's om de afmetingen te bepalen. Nagenoeg alle gebouwen zijn eigenbouw maar niet altijd exact op schaal. Ook de wat oudere huizen en gebouwen dwingen bewondering af; gebouwd uit simpele materialen als karton en steentjespapier zijn het pareltjes die de tand des tijds goed hebben doorstaan. Aan de AMC zijn de moderne technieken zoals 3D-printen en materialen, niet voorbij gegaan en is de wijze van bouwen aan de tijd aangepast. »


2.


3.

1. Sinds de verhuizing doet Amsterdam CS het met één stationskap. De lengte van de perrons zijn berekend op de inzet van lange treinen.

2. Het grote Van Gend & Loos-distributiecentrum heeft uiteraard een spooraansluiting.

3. Een deel van Havens Oost, compleet met de spoorpont naar de Distelweg in Amsterdam Noord.

4. De camping is geliefd bij vakantiegangers. De wilgen langs de oever zijn onlangs geknot waardoor de bewoners van de woonarken weer vrij zicht over de polder hebben.


4.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ

AMSTERDAM CS, DE DIJKSGRACHT EN HET OOSTELIJK HAVENGEBIED IN MODEL


5.



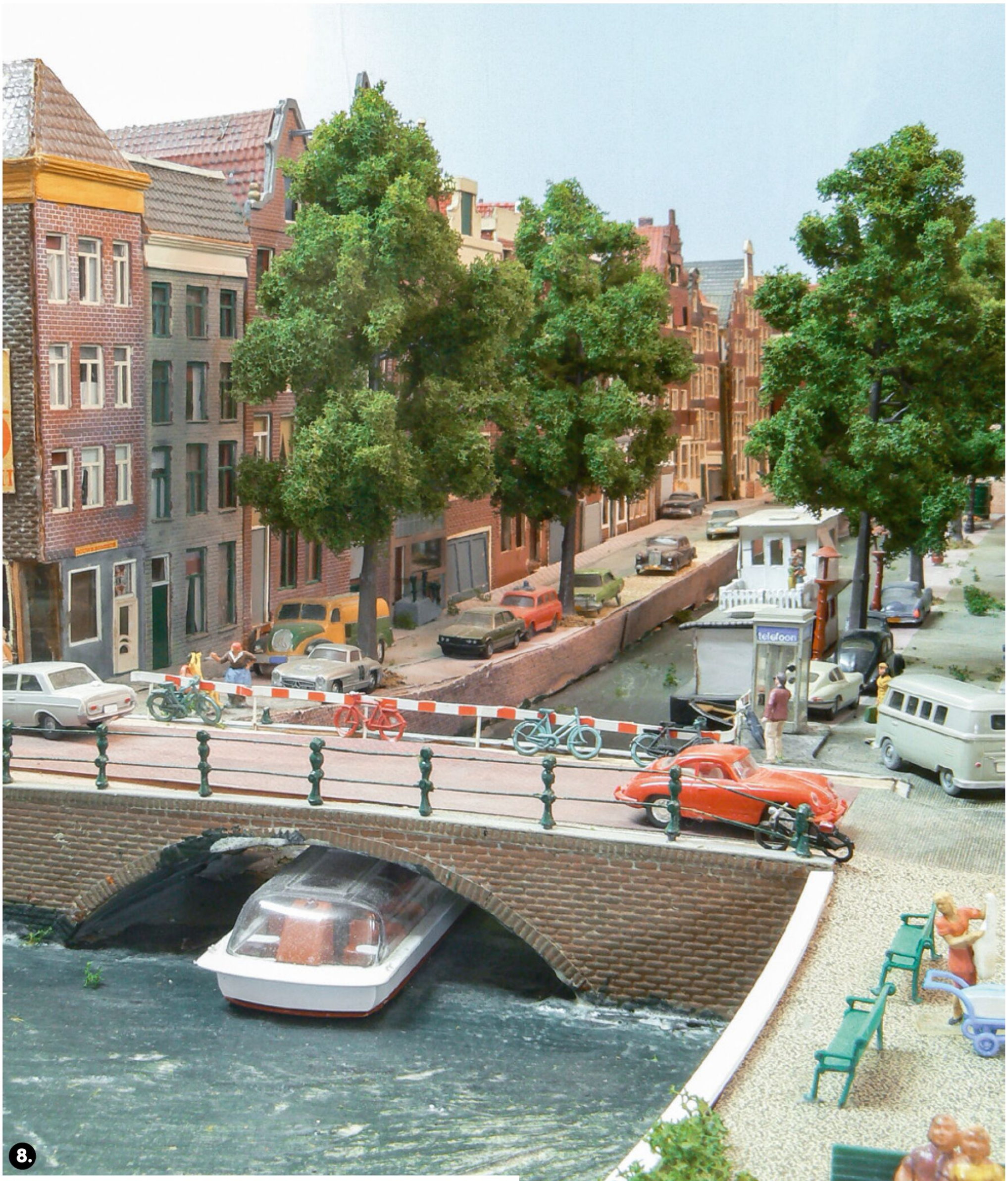
6.

Dijksgracht

In de Rijp is een deel van Amsterdam compleet met tramlijnen, de opstelsporen aan de Dijksgracht en een stukje van het oude Oostelijk Havengebied opnieuw gebouwd. Van de oude baan vonden het dorp Sloten, een flink deel van station Amsterdam CS en het gebied rondom de Zeedijk en Damrak een plek. Waar Amsterdam CS op de oude baan twee kappen had, is dat in de nieuwe situatie tot een gereduceerd. De grote dubbelsporige brug over het nieuw aangelegde kanaal is gebaseerd op de brug bij Weesp. Uit een gestopt project met modulebakken is, met de nodige aanpassingen, een forse baanuitbreiding met landelijk tintje ontstaan. Op dat deel zijn gebogen betonnen bovenleidingsportalen geplaatst. Het uitgebeelde tijdperk is IV, met een knipoog uitgebreid tot de periode ’70-’90. Aan de grote baan wordt nog steeds gebouwd, een stad is immer nooit klaar. Een deel van de oude gebouwen moet worden gerenoveerd of vervangen door nieuwe. Ook zijn er



7.



8.

5. De langs het fort lopende spoorlijn heeft boogvormige betonnen portalen. Een dieselloc passeert met een zeer korte goederentrein de draaibrug over het zijkanaal.

6. Bij de meeste van de achttien poorten worden trucks geladen of gelost. Bestelwagens kunnen door de bruggen aan het laadbordes worden behandeld.

7. Het voorbeeld van de grote spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is bij Weesp te vinden.

8. De stad is altijd vol leven. De brugleuning wordt vernieuwd, de schipper stuurt zijn rondvaartboot door de smalle gracht, in de PTT-telefooncel kun je voor een kwartje bellen.

door het inpassen van oude en nieuwe baandelen nog lege kavels waar de bouwmeesters zich kunnen uitleven. Nieuwe leden zijn bij de AMC dan ook meer dan welkom.

Weesperpoortstation

Naast de DCC-gestuurde en door iTrain ondersteunde grote baan - lengte ruim veertig meter, een rondje is ongeveer honderd meter - heeft »



9.



10.

het AMC twee analoge banen en enkele modules. De Zwitserse smalspoorbaan 'Helvetia' is uitgevoerd in H0m, het oude Weesperpoortstation in H0. Zowel op de grote baan als bij het Weesperpoortstation is het wegverkeer aangepast aan het uitgebeelde tijdperk. Door externe omstandigheden is een open dag voor het vieren van het tachtigjarig jubileum dit jaar niet mogelijk, maar staat voor het voorjaar van 2024 gepland. Voor meer informatie en beeldmateriaal van de AMC zie de website www.amclub.co.nl of stuur een e-mail naar info@amclub.co.nl. Enkele AMC-leden zijn actief op Beneluxspoor en YouTube zodat aankondigingen ook daar zijn te vinden. //

9. De Helvetia-baan is in H0m-smalspoor uitgevoerd. Een door een Bernina-motorrijtuig getrokken trein wacht in station Obermatt op het vertreksein.

10. In de Zwitserse baan is een imposant viaduct over het stuwmeer opgenomen.

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

Ontsporing op vrijdag de dertiende

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 vertelt oud-machinist Cees over zijn ontsporing met trein 289.

Vrijdag de dertiende: 13 maart 1998. Om half-zes 's ochtends begint mijn dienst in Roosendaal om met de 1308 D-trein 289 uit Parijs van Roosendaal naar Amsterdam van tractie te voorzien. De trein wordt in Roosendaal aangebracht door een NMBS-locomotief. De rangeerder maakt die los van de trein en maakt mijn 1308 vast. De reis verloopt voorspoedig. In Amsterdam CS kom ik op tijd aan op spoor 2, waar de trein leeg wordt gemaakt en voor reiniging naar de Watergraafsmeer gaat. Om daar te komen moet ik van rechts naar links door de wisselstraat oostzijde. Soepel rijdt de zware zesasser met 40 km/h en veertien rijtuigen door de wissels. Bij het laatste wissel hoor ik een enorme dreun en voel ik een klein sprongetje, gevolgd door het niet te missen gehobbel van stalen wielen op dwarsliggers. Intuïtief klamp ik me vast aan de stoel waarop ik zo even nog zat, bang dat de loc omvalt. Dat blijft uit en bekomen van de schrik stap ik uit om de schade op te nemen en een sigaret op te steken. Via de alarmknop op de Telerail licht ik de treindienstleider in over de ontsporing en de blokkade van de wisselstraat. Op enige empathie hoef ik niet te rekenen, gezien zijn eerste en enige reactie: "Dan heb ik nu een probleem" waarna de verbinding wordt verbroken. Verbijsterd blijf ik achter. Vanaf het station komt een storingsmonteur toegesneld, die me subtiel op mijn sigaret en op de plek van de 1308 wijst, namelijk boven een gasleiding. Hij biedt aan me naar het ziekenhuis te brengen, maar dat is niet nodig. Hulp uit onverwachtse hoek komt wanneer ik met een Vlaams accent hoor vragen om een kortsluitlans. De NMBS-collega wilde kennelijk met mijn lege trein naar de Watergraafsmeer passagieren en heeft wellicht de klap niet gevoeld, maar wel de vreemde plek opgemerkt om langdurig stil te staan. Hij geeft direct aan wat hij in België heeft geleerd: de trein bij de treindienstleider in nood verklaren en op de omliggende sporen een kortsluitlans plaatsen, zodat de seinen voor aanstormende treinen rood worden. Een procedure die we in Nederland anders kennen. Enigszins ongeduldig krijg ik nogmaals dezelfde vraag - alsof ik behoefte heb aan een cursus Nederlandse (of Belgische) regelgeving. Mijn vraag waar hij zoveel kortsluitlansen vandaan denkt te halen is voor hem reden om uit beeld te verdwijnen. Twee uur later zit ik weer in de trein, terug naar mijn standplaats Roosendaal. Pas weken later komt de Ongevallenraad bij me langs om mijn kant van het verhaal te horen. Wat blijkt later: vrijdag de dertiende deed zijn naam eer aan. De ontsporing werd veroorzaakt door nieuwe wielbanden op de 1308 in combinatie met een wissel dat tegen de afkeurmaat aan zat en de door de rangeerder erg strak aan de trein gekoppelde loc. Kennelijk was vrijdag 13 maart niet de beste dag voor een rit met een 1300. //

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



NS 1110 met trein 289 in Amsterdam Centraal, 21 juni 1998. Het CIWL-rijtuig was uitzonderlijk in deze trein. (foto Lolke Bijlsma)

TEKST: SANDER BROERSE



1.

TX Logistik op overnamepad

Een opvallende overname is in de maak in het Duitse spoorlandschap. TX Logistik wil een deel van Exploris Gruppe overnemen en wordt daarmee een van de grootste goederenvervoerders in Duitsland.

De naam Exploris zal bij de meesten niet direct een belletje doen rinkelen. Dat is niet vreemd, want de naam van de in Luxemburg gevestigde moedermaatschappij is nauwelijks op treinen aan te treffen. Bekender zullen enkele dochtermaatschappijen zijn: DeltaRail, HSL Logistik en Via Cargo. Eerstgenoemde vervoerder is actief op de oostwest-as, voornamelijk met van DB overgenomen locomotieven Baureihe 143 (nu 243). Dankzij hun klassieke DR-kleurstelling, waarbij 'DR' ingevuld kan worden als Deutsche Reichsbahn of DeltaRail, werden ze onder liefhebbers razend populair. Nagenoeg wekelijks zijn de locomotieven aan de Nederlandse grens met bestelwagentreinen voor Pon in Leusden aan te treffen.

In Nederland

Een andere publiekslieveling die onder de overname valt is HSL Logistik. De chocoladebruine huisstijl siert een bont locomotievenpark, variërend van ex-DB locomotieven Baureihe 151 tot de moderne Traxx. Wie de huidige structuur van Exploris Gruppe nader bekijkt, ziet dat de Duitse activiteiten van HSL Logistik onder Exploris Deutschland vallen. Dat is het deel van Exploris waar TX Logistik inte-

resse in toont. Om ook de Belgische, Nederlandse, Oostenrijkse, Poolse en Zwitserse activiteiten van HSL over te kunnen nemen, wordt de Duitse holding omgebouwd tot een andere, platte structuur. Het valt dus te verwachten dat alle activiteiten van HSL, en dus ook DeltaRail en het Tsjechische Via Cargo, te zijner tijd onder TX zullen vallen. Daarmee zou de nu nog bescheiden aanwezigheid van TX Logistik in Nederland wel eens flink vergroot kunnen worden. In Nederland heeft HSL vooral 'spotcontracten': vaak kortlopende contracten voor bulkvervoer. Naast een geleasede G 2000 voor rangeerwerkzaamheden worden veelal Traxx-locomotieven van leasemaatschappijen Akiem en Railpool ingezet; later dit jaar aangevuld met de eerste Euro9000. Overigens is het overnemende TX Logistik op haar beurt weer onderdeel van de Italiaanse staatsspoorwegen FS.

Het doel

In de uiterst competitieve markt voor goederenvervoer per spoor zijn de groeimogelijkheden beperkt en in drie grote 'machtsblokken' vertegenwoordigd: Deutsche Bahn (via onder andere vervoerders DB Cargo, MEG en RBH), SNCF Fret (via bijvoorbeeld aandelen in BLS Cargo/CrossRail en Captrain) en FS (onder meer Mercitalia Rail, TX Logistik). De eenvoudigste manier om een positie te verkrijgen of juist te verstevigen zijn dus overnames. Terwijl DeltaRail, HSL Logistik en Via Cargo vooral op de oostwest-as actief zijn, is TX Logistik tot dusver meer gefocust op de noord-zuidverbindingen. Dankzij de geplande overname krijgt FS in een andere geografische markt voet aan de grond. En daarbij nog eens de beschikking over zeker 75 extra locomotieven, waar anno 2023 in Europa een groot gebrek aan is. Als de betrokken mededingingsautoriteiten de overname goedkeuren, gaat het West-Europese machtsspel in 2024 een nieuwe fase in. //



2.



3.

EIND 2023 KOMT NAAST DE TRAXX DE EURO9000 IN BEELD



4.

1. **HSL Logistik 187 536 met een keteltrein in station Arensdorf, 3 maart 2022.**

2. **ELL-leaseloc 193 278 is in dienst van TX Logistik en op 30 april 2022 bij Arth-Goldau onderweg.**

3. **De inmiddels verdwenen Coevorden-shuttle rolt achter HSL Netherlands 1324 over de tweede Maasvlakte, 14 augustus 2022.**

4. **DeltaRail 243 972 met een bestelwagentrein voor Leusden in Salzbergen, 7 april 2019.**

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE

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'.



TILLIG: SZD-slaaprijtuig en DB-roldakwagen.

Tillig

H0. Het vierassige slaaprijtuig 1e en 2e klas type Y van de Russische spoorwegen SZD reed destijds in de Hoek-Warszawa Express en had Moskou als eindbestemming. In 1993 was dit de laatste internationale trein die uit Hoek van Holland vertrok. Het 282 mm lange model is in de juiste kleur groen gespoten, heeft authentieke opschriften en een compleet interieur, dus met slaapcabines. Opvallend is het vrij hoge gewicht van 240 gram (74989, € 71,40, tp. IV). Van de vierassige, 180 mm lange DB-roldakwagen Tamns 893 hebben enkele delen van de bak een frisse lik verf gekregen (77033, € 62,90, tp. VI).-SF



WIKING: VW Golf Cabrio, Opel Manta B, Mercedes-Benz 190 SL Cabrio en Ruthemeyer straatwals.

Wiking

H0. De van 1956 tot 1962 gebouwde Ruthemeyer-dieselwals werd tot eind jaren 80 ingezet. Het goed gedetailleerde donkerrode model kan bij wegwerkzaamheden worden ingezet (089805, € 12,99, tp. III--IV). De Volkswagen Golf 1 Cabrio werd van 1979 tot 1992 gebouwd. In model is de groene kap neergelaten, zowel het logo op de grill als de merk- en typeaanduiding op de achterkant zijn zilverkleurig aangezet (004605, € 14,99, tp. IV-V). Meer comfort, in elk geval op de voorstoelen, biedt de van 1955 tot 1963 gebouwde Mercedes-Benz 190 SL Cabrio, in model is het prijsverschil gering (025002, € 15,99, tp. III). De Opel Manta B is beschikbaar in het geel (023401, € 18,99, tp. IV) en lichtblauw (xxx02), beide zijn voorzien van striping zoals die op het voorbeeld was aangebracht.-DH



ARTITEC: Hansa Lloyd-vrachtwagencombinatie, Austin 7 en twee sets vrachtwagenchauffeurs.

Artitec

H0. Een fraaie combinatie is de naoorlogse uitvoering van de Hansa Lloyd-truck met aanhanger. Het model heeft de uitvoering van de Bremer expediteur Friedt. Weber heeft diverse fijn geëtste onderdelen. De huif van zowel de truck als de aanhanger kan worden verwijderd (387.537, € 89,90, tp. III). De Austin 7 met gesloten kap is letterlijk van een heel andere grootte. De kleine auto, met het stuur aan de linkerkant, heeft enkele subtiele details en wielen met zeer fijne spaken (387.515, € 38,90, tp. II). Om het goederentransport te kunnen uitvoeren zijn twee sets met elk drie vrachtwagenchauffeurs uitgebracht. De mannen die de periode 1940-1970 uitbeelden hebben een stuur tussen hun handen (587.0011, € 15,90); de vrachtwagenrijders uit de tijdspanne 1970-2000 hebben geen stuur en zijn moderner gekleed (587.0012, € 14,90).-GF

KM1

0. Van de vanaf 1914 door Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gebouwde tenderlocs met asindeling 1'C1' zijn 135 machines als type VIc door de Badischen Staatseisenbahn (BadStB) in dienst gesteld. Een nabestelling van 23 stuks is door Arnold Jung gebouwd. Van de 90 km/h snelle locs gingen er 107 als BR 75 naar de DRG. In de jaren twintig zijn ze ook op de Berliner Stadtbahn ingezet. 66 gingen over naar de DB, in 1967 ging de 75 118 als laatste van de serie uit dienst. Deze is bewaard gebleven en wordt nu door de UEF voor museumritten tussen Amstetten en Gerstetten ingezet. Het uit messing en edelstaal gebouwde model beschikt over kogelgelagerde assen, dynamische rookuitstoot, te openen rookkamerdeur en schakelbare cabine- en vuurplaatverlichting. Lengte 282 mm, gewicht 2,5 kg, minimumradius 910 mm. De loc is leverbaar als BadStb, DRG, DB en UEF (€ 1990-€ 2100, tp. I, II, III & VI). Digitaal te bedienen koppelingen en ander locnummer en depot tegen meerprijs.-DH »



KM1: UEF 75 1118.



MODELLBAHN UNION: proto-railbus VT 50.

Modellbahn Union

H0. In 1949 ontwikkelde Waggonfabrik Uerdingen met Büsing de voorserie van de bekende railbus; deze kwam in 1950 op de baan in Zuid-Beieren, Noord-Duitsland en Luxemburg. Van de protoserie staat in Luxemburg een rijvaardig exemplaar, de Schienenbus in het Duitse Gerolstein wacht op restauratie. De railbus is in model in diverse versies beschikbaar (analoog, € 119,99, digitaal € 149,99, sound € 199,99, tp. III). Voor de in de jaren 60 door de DB gebouwde gesloten goederenwagen type Gms 54, de latere Gls 205, zijn onderstellen van oudere wagens gebruikt. Van de 14.100 stuks resteerden er in 1987 rond 4.000, daarna zijn ze, op enkele na, vrij spoedig gesloopt. Het model heeft veel details en is verkrijgbaar als Gms 54 en Gls 205 met verschillende wagennummers. Op aanvraag en zonder meerkosten kunnen de wielstellen door niet-geïsoleerde assen voor het drierailsysteem worden vervangen (€ 39,99, tp. II-VI). Voor de artikelnummers van de twaalf versies zie de site van de fabrikant.-TO



MODELLBAHN UNION: DB-Gls met UIC-nummer en Gms 54 met bordes.



RIVAROSSI: Amerikaanse log cars.

Rivarossi

H0. Voor het vervoer van rondhout uit de uitgestrekte wouden werden op de Amerikaanse boslijntjes simpele, maar robuuste vierassige lorries, log cars, gebruikt. Dat gebeurde ook op normaalspoor. De in werkelijkheid grotendeels houten wagens zijn in model per twee verpakt en volgens de opschriften in gebruik bij de Coos Bay Lumber Co., een houtbedrijf uit Oregon. De vierassers kunnen met kunststof boomstammen worden beladen (zoethout is mooier) en kunnen letterlijk worden opgetuigd met diverse losse onderdelen, zoals kettingen (HR6630, € 67,90, tp. III).-GF



HERPA: Scania 143 van Wolter Koops.

Herpa

H0. De achterkant van de Porsche 911 Turbo is voorzien van een spoiler, vier verchroomde uitlaten en imitatie ledstrips (028615, € 17,95, tp. VI); bij goed weer kan voor de wijnrode metallic cabrio 911 worden gekozen (038928, € 18,95). De Scania 143 Streamline in de uitvoering van de in Zeewolde gevestigde firma Wolter Koops verschijnt met een koeltrailer in gelimiteerde oplage (316736, € 46,95, tp. IV). Voor de Cessna 172P Skyhawk van KLM Aeroclub met registratie PH-KBA is ook in model een korte start- en landingsbaan toereikend; het origineel is voor verhuur vanaf Lelystad Airport beschikbaar (019439, € 46,95, tp. V-VI).-DH »



HERPA: Cessna 172 van KLM Aeroclub.



HERPA: 2x Porsche 911 Turbo.



1.



2.

Busch

H0. Het met hout betimmerde bad kan ook als whirlpool in de tuin worden opgesteld. De bouwkit bevat tevens drie figuren - de kapsels en badkleding zelf op kleur brengen - en een luchtbed (1832, € 19,99). De betonnen lichtmast is met twee (led)armaturen uitgerust (4169, € 22,99). Zijn er filmopnamen op de modelbaan? De Rubur Garant K 30 kan voor de technische ondersteuning worden ingezet, wellicht kan met de camera op statief vanaf de imperiaal een scène worden geschoten (51819, € 35,99, tp. III).-DH



3.

1. BUSCH: whirlpool.

2. BUSCH: lichtmast.

3. BUSCH: Rubur Garant K 30.

MF-Train/Lemke

N. Het in het Spaanse Murcia gevestigde MF-Train heeft exclusief voor Lemke in een gelimiteerde serie een tweedelige set met groene, Belgische coilwagens type Shmmns uitgebracht. De beide wagens van B-Cargo zijn beladen met drie rollen plaatijzer die los kunnen worden aangebracht. De wagens hebben de juiste kleuren en opschriften maar beschikken niet over een NEM-koppelingsschacht (MF33035, € 54,90, tp. V-VI).-SF



MF-TRAIN: coilwagen Shmmns.



1.

Märklin

H0. Kort na de oprichting van de DB in 1949 werd een beperkte, hoogwaardige treindienst in het leven geroepen. Daarvoor werden de sneltreinlocs van de serie 01.10 gebruikt die de oorlog hadden overleefd. De stroomlijnbeplating waarmee deze locs in dienst waren gesteld, werd verwijderd en er moest een nieuwe ketelbeplating worden gemaakt. De oorspronkelijke plek van de voorverwarmer boven de rookkastdeur werd vooralsnog gehandhaafd, wat voor een curieus uiterlijk zorgde. Als voorbeeld is de 01 1088 van Bw Hagen-Eckesey gekozen. Met de nieuwe Witte-windleiplaten en Indusi weerspiegelt het eenmalige model de vroege jaren van tijdperk III. Bij de 01 1088 resteren na de verbouwing nog enkele onderdelen van de vroegere stroomlijnbekleding. Dankzij de mfx+ decoder kunnen 28 geluids-, licht- en bedrijfsfuncties worden geschakeld. De rijeigenschappen zijn prima dankzij de motor met vliegwiel en het hoge gewicht van 537 gram. De loc heeft een dynamische rookgenerator, diverse onderdelen worden apart meegeleverd (39760, € 599).
1. Met 9,2 kg schoon aan de haak behoort DR-loc 02 0314-1 (ex 18 314), een tot testloc verbouwde Badische sneltreinmachine, tot de gewichtigste modellen van dit jaar. De 738 mm lange, van metaal en messing gemaakte loc is het toonbeeld van modelbouw. Het model, met aan de tenderkant een telexkoppeling, heeft diverse kleppen op de ketel en de tender die kunnen worden geopend. De knevels, hoe klein ook, zijn net als in het echt gewoon beweegbaar. De machinist bedient de regulateur via een servo. Een leuke gimmick (55127, € 3999 tp. IV). In Railhobby 465 volgt een Uitgelicht over dit overtuigende 1:32-model.-GF »

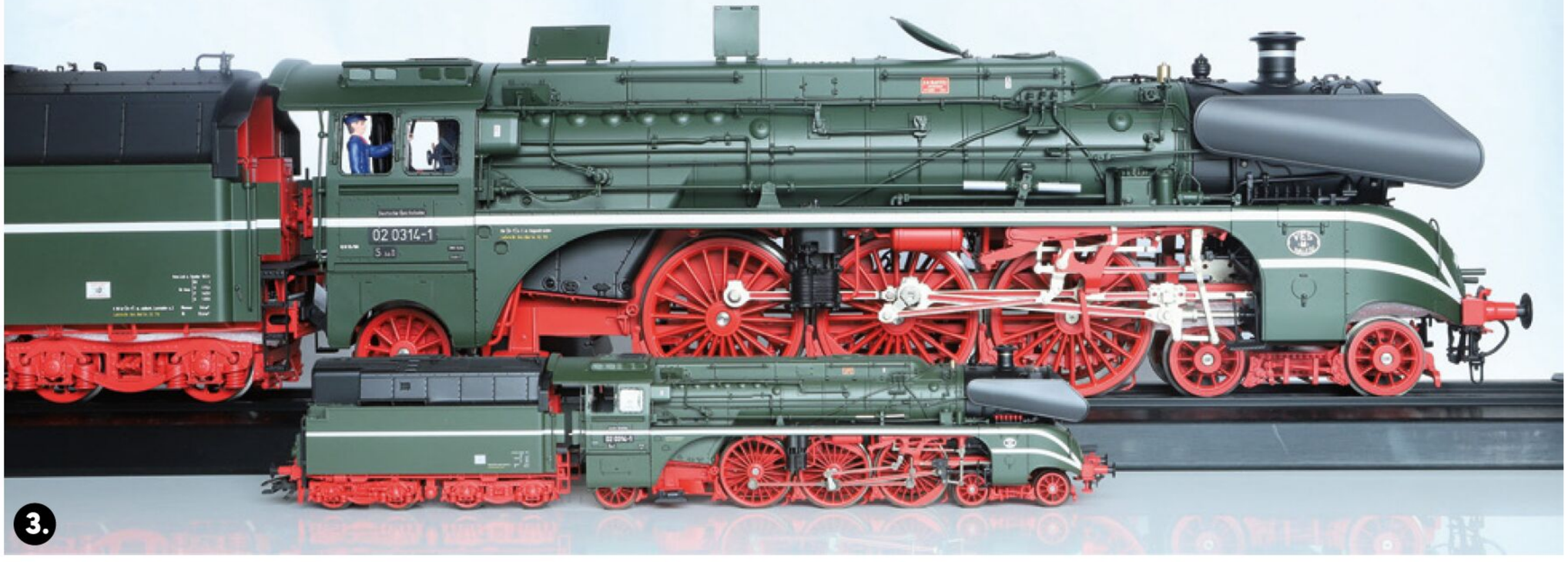


2.

1. MÄRKLIN: 01 1088 uit tijdperk III.

2. MÄRKLIN: de voorverwarmer zit bij de 01 1088 op een bijzondere plek.

3. MÄRKLIN: DR-loc 02 314 in 1:32 met ter vergelijking hetzelfde Trix-model in H0.



3.



NOCH: pension met terras.

Noch

H0. Het voorbeeld van het pension met terras staat aan de Bodensee in Bregenz. Voor het bouwen van de in lasercut uitgevoerde bouwkit is enige vaardigheid gewenst. De bodemmaat inclusief het terras bedraagt 19 x 17,2 cm, de toren meet 18,5 cm (66401, € 124,99). Voor het meubileren van het terras zijn twee sets beschikbaar: 5 tafels en 8 stoelen en een reclamebord (14822, € 14,99), 4 tafels waarvan een gedekt, 6 stoelen en 5 zittende gasten, een ober met trolley, een grill en kok als reclameobject (16246, € 39,99).

N. Voor hetzelfde pension met terras is in 1:160 een perceel van 10,3 x 9,4 cm nodig (63401, € 91,99).-DH



NOCH: gasten aan tafel.

ACME

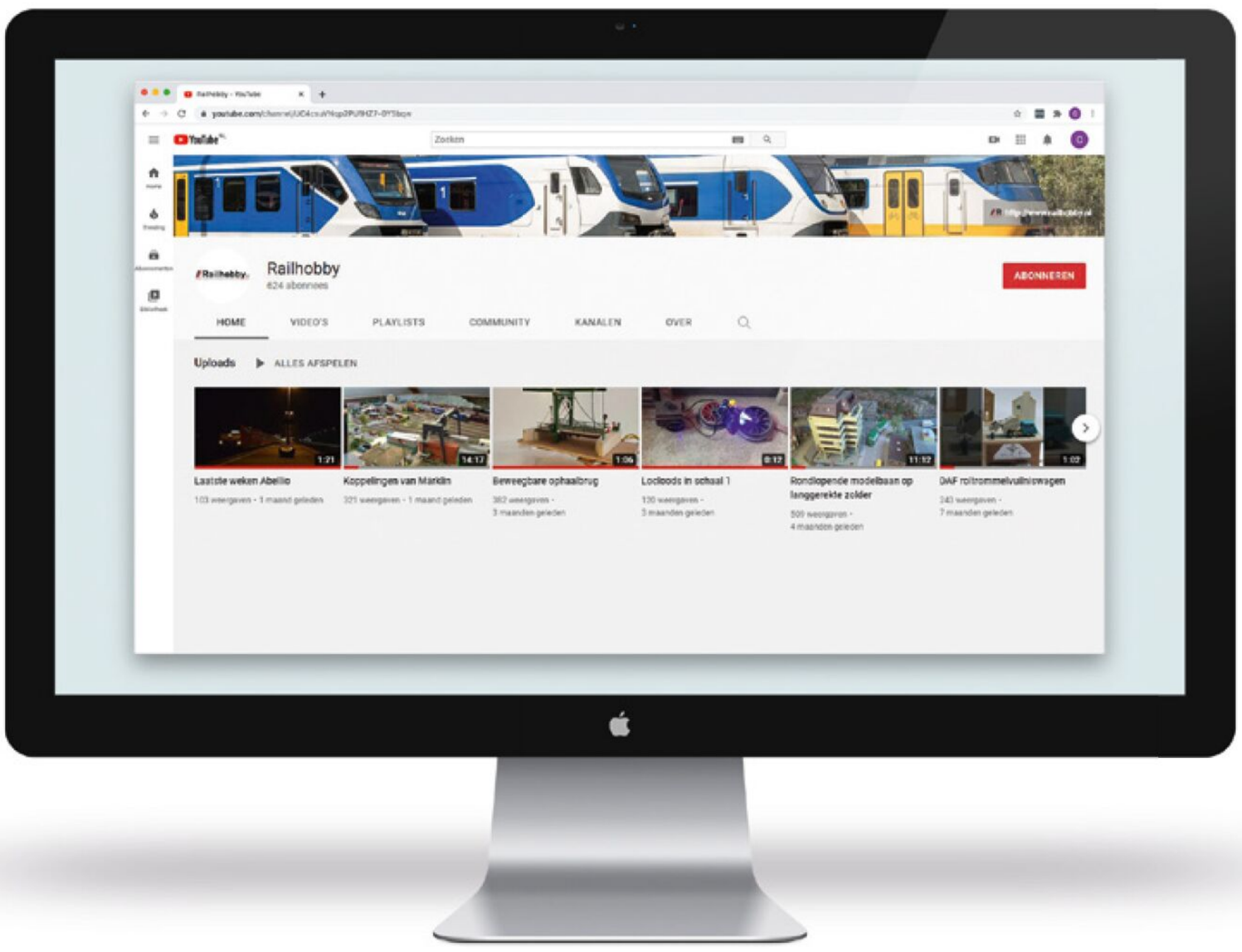
H0. De modelspoorfabrikant uit Milaan heeft een tweedelige containerdraagwagen Sggrmss 90 van de firma Wascosa uitgebracht. De oranje wagens zijn beladen met twee containers van de firma H. Essers. De containers hebben verschillende nummers en gedetailleerd uitgevoerde deuren. Het model kan met diverse los bijgeleverde onderdelen worden verfraaid (40386, € 116,60, tp. VI).-SF //



AMCE: Wascosa-containerwagens met Essers-lading.

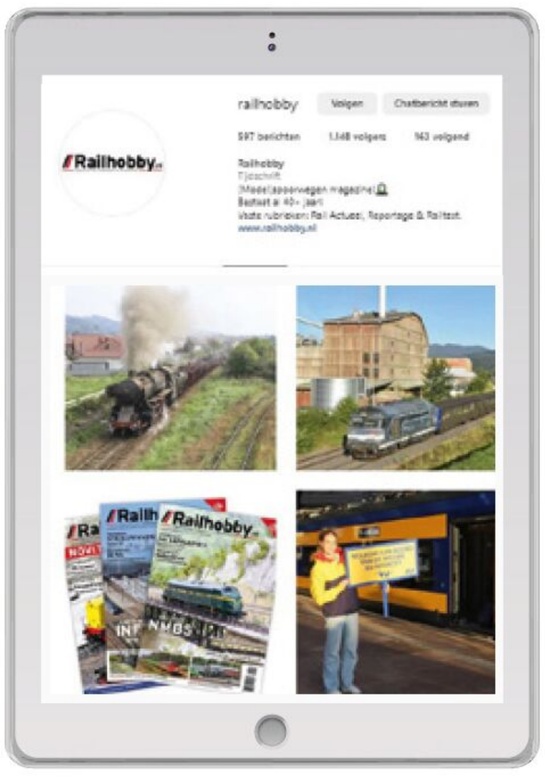
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



YouTube

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



Facebook en Instagram

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

Nieuwsbrief

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

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

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



Deel 2 van 2

EMO

DEEL 2: INFRASTRUCTUUR, ROBOTS EN VERVOERDERS

In Railhobby 462 kwam de geschiedenis van EMO aan de orde en de verhuizing van de Waalhaven naar de Maasvlakte. Slechts een deel van het ijzererts en de steenkool die over zee bij EMO binnenkomt blijft in Nederland, de bulk gaat met de binnenvaart of per trein naar andere Europese landen.

IJzererts is er in alle soorten, kleuren en maten - elk met hun eigen soortelijk gewicht. Alleen daarom al zijn de ertstreinen de moeite van het bekijken waard, liefst vanaf een viaduct. De lading is dan goed zichtbaar en ook is duidelijk te zien dat de wagens vanwege het hoge gewicht van de lading nooit tot de rand gevuld worden: in theorie tenminste. Mocht dat toch gebeuren, dan zit er niets anders op dan de betreffende wagen uit te rangeren en ter plekke te lossen. Door verbeterde technieken en het gebruik van rangeerrobots (zie verderop) wordt de kans op dit soort akkefietjes steeds kleiner. De tijd dat een paar keer per jaar een zwart of bruin uitgeslagen 6400 zich bij de werkplaats meldde, met gruis in alle kieren en roosters, ligt achter ons.

Steenkool is booming

De tweede tak van sport waarin EMO goed is, is de overslag van steenkool voor met name de Duitse markt. Naar de staalindustrie in het Duitse Dillingen wordt met maximaal zes dagelijkse treinen jaarlijks zo'n zes miljoen ton steenkool per spoor naar Dillingen vervoerd. In tegenstelling tot ijzererts is dit minder direct aan economische schommelingen onderhevig. In 1993 nam EMO de eerste kolenlader met bijbehorende sporen in gebruik, in 2007 gevolgd door een tweede laadtoren. Steenkool is op dat moment booming door de stijgende vraag naar energie en de sluiting van Duitse kolenmijnen. De Duitsers worden daarmee afhankelijk van importkolen en veel energiecentrales kunnen brandstoffen alleen via het spoor aangeleverd krijgen. Waterwegen zijn er niet, of zijn niet diep ge-

noeg. Toch wordt een aanzienlijk deel van voor Duitsland bestemde steenkool over het water vervoerd, vaak met bestemming Duisburg, waar de lading van schip op trein wordt overgeslagen. Kennelijk is dat in financieel opzicht gunstiger. Voor het spoorvervoer zijn de verwachtingen voor deze specifieke stromen gunstig: de door de oorlog in Oekraïne omgeslagen energietransitie zorgt voor een toenemende steenkoolbehoefte in Duitsland. Allegaartjes aan wagens en verrassende vervoerders vullen de gaten die door capaciteitsgebrek bij DB Cargo ontstaan. De ontwikkelingen in deze markt van kortlopende contracten gaan echter zo snel dat het onmogelijk is alle stromen up to date in deze uitgave te krijgen.

Vervoerders

In tegenstelling tot het ertsvervoer, mengen ook andere vervoerders dan DB Cargo zich in het kolenvervoer. De instapkosten zijn veel lager: er zijn geen specifieke wagens (met automatische koppelingen) nodig en de markt voor huurwagens is groot. Vrijwel alle in Nederland actieve vervoerders hebben voor langere of kortere termijn vanaf de EMO-aansluiting kolentreinen verzorgd. Tegenwoordig zijn RRF (namens de Duitse vervoerder HHPI), Captrain en KombiRail Europe naast DB Cargo er te zien, maar in periodes van laag of hoog water kan dit een veelvoud aan vervoerders zijn, afgezien van de normaal al dynamische goederenwereld. Kolentreinen bestaan meestal uit zelflossers van het type Falns, maximaal 44 wagens. DB Cargo zet bruine (vroeger rode) wagens in. De treinen van andere vervoerders bestaan vaak uit een mix van blauwe, witte en zwarte Falns'en. De treinen van HHPI/RRF zijn samengesteld uit een afwijkend model Roemeense Falns. Voor de modelbouwer is weatheren eenvoudig: voorzie een model-zelflosser van enkele kleurrijke kindertekeningen (of een andere vorm van graffiti), spuit er een dikke laag bruine of zwarte verf overheen, doe dit 44 keer en de kolentrein is compleet. »



2.



3.

DE AUTOMATISCHE KOPPELING VAN DE 189 MAAKT KOPPELWAGENS OVERBODIG



4.

1. Een schip aan de zeekade wordt door twee van de vijf kranen gelost.

2. De lege HHPI-kolentrein naar de Maasvlakte achter RRF-loc 653-01 bij Willemsdorp, 26 mei 2023.

3. De rangeerrobots zijn voorzien van automatische koppelingen.

4. RheinCargo DE 675 haalt op 28 juli 2014 een kolentrein voor het Duitse Moers op, bestaande uit Roemeense Falns. De tijd dat RheinCargo kolentreinen door Nederland verzorgde, is voorbij.

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE



5.

Robots

Het sporenplan bij EMO is, ten opzichte van het volume, eenvoudig. Voor de poort splitst de in dubbelspoor uitgevoerde stamlijn: het spoor rechtdoor leidt naar de ertsbunker en het spoor links naar de twee kolenbunkers. Achter de kolenbunkers liggen vier opstel- of omloopsporen, voor de ertsbunker zijn dat er twee. Er zijn vier robots waarmee de treinen vanuit de controlekamer tijdens het laadproces worden bediend. Drie doen dienst, de vierde staat reserve (stand: december 2021). De drie jongste exemplaren zijn uitgevoerd in dubbeltractie, in feite twee onderling verbonden robots. De rangeerrobots trekken de treinen onder de bunkers door en staan aan de stootjukzijde van de treinen. Het beschrijven van de rangeerrobots van EMO zou dit artikel te lang maken. Op de website industriespoor.nl is hierover meer informatie te vinden.

Koppelwagens

Met de komst van de 189'en zijn de koppelwagens tussen trein en locomotief grotendeels overbodig geworden. Alleen voor het plaatsen en uithalen van de treinen op de Maasvlakte worden nog koppelwagens gebruikt. De uit zelflossers omgebouwde (ex-NS-) koppelwagens hebben plaatsgemaakt voor platte, Duitse exemplaren. Een aantal ervan heeft in meer of mindere mate een 'kattenrug' door de krachten van de locomotieven enerzijds en de ertstrein anderzijds, of een harde ontmoeting tussen beide. Gelukkig zijn reservewagens in ruime mate voorhanden. Door het



6.



7.

gebruik van platte wagens behoort het bij vergissing volstorten van een tot koppelwagen verbouwde zelflosser tot het verleden.
Voor de vervoerders is EMO een makkie: geen arbeidsintensief laadproces waarbij de trein elke keer een paar meter naar voren of achteren moet, maar slechts een kwestie van trein plaatsen, tijd voor koffie of andere activiteiten en vervolgens de trein ophalen. De meeste kleine vervoerders gebruiken het loze moment tijdens het laden van de trein heel efficiënt om een ander klusje op te knappen; op de drukke Maasvlakte is immers altijd werk voorhanden. DB Cargo heeft genoeg treinen van en naar EMO om vaste locomotieven te stellen. Vaak is dat een enkele 6400 voor de kolentreinen en een setje van twee exemplaren (met koppelwagens) voor de ertstreinen. Vanaf de Maasvlakte verzorgen moderne, elektrische locomotieven het vervoer naar het achterland. RRF is daarop een uitzondering: zwoegende Class 66'en trekken de treinen naar Gelsenkirchen-Scholven. Voor liefhebbers vormt het geronk van de Canadese diesels een indrukwekkend schouwspel.

Tien miljoen ton

Het ijzererts- en kolenvervoer is goed voor zo'n tien miljoen ton per jaar. Daarmee is EMO, in tonnage, veruit de grootste spoorklant in Nederland. In de aanloop naar 2018 was het spannend of dat zo zou blijven. In dat jaar liep het contract tussen EMO en het Havenbedrijf Rotterdam af voor het gebruik van het terrein op de Maasvlakte. Tijdens het maatschappelijk debat over het nut en de noodzaak van kolen(centrales) »



8.

5. **Captrain arriveert bij EMO met een lege kolentrein uit het Duitse Bottrop. De 203 103 trekt de trein, gemakshalve is ook de aanbrengende 186 459 meegenomen, 6 juli 2016.**

6. **Independent Rail Partner heeft met loc DE 801 van RheinCargo een extra kolentrein voor Moers opgehaald en is daarmee onderweg naar emplacement Maasvlakte Oost, 4 februari 2017.**

7. **Captrain 203 101 en 103 hebben voor NIAG een kolentrein voor het Kraftwerk Fenne uitgehaald en zijn via de boog rond de Hartelhaven onderweg naar emplacement Maasvlakte Oost, 12 februari 2022.**

8. **Op 6 mei 2013 is de strak in de lak zittende 6422 met 44 lege Falns onderweg naar EMO. Ze zullen later als trein 48729 naar Oberhausen West vertrekken.**



werden de rollen van de haven van Rotterdam en die van EMO besproken als aanvoerlijn voor deze centrales. De directe en indirecte werkgelegenheid waarvoor EMO goed is, werd in die discussie uit het oog verloren. Stemmen gingen op dat het beter zou zijn de samenwerking met EMO stop te zetten om op die manier veel centrales droog te kunnen leggen. Dat andere havens stonden te springen om de rol van Rotterdam over te nemen, werd daarin niet benoemd. EMO besloot gebruik te maken van een clausule die in het contract was opgenomen: na 25 jaar huur mocht EMO eenzijdig beslissen om het contract met eenzelfde periode te verlengen. Met het oog op de recente investeringen in de terminal is voor verlenging gekozen, waarmee EMO nog tot zeker 2043 in Rotterdam lijkt te blijven. Of de overslag van bulkgoed dan nog zo volumineus is, blijft gissen. Sluiting van kolencentrales in Duitsland, Amerikaanse heffingen op Europees staal, een onrustige wereldeconomie, een oorlog, het zijn allemaal factoren die invloed uitoefenen op de overslag van kolen en erts. Ze bieden zowel kansen als risico's. Het maakt de kolen- en ertstreinen meer het bekijken waard; het kan zomaar voorbij zijn.

RANGEERROBOTS TREKKEN DE TREINEN ONDER DE BUNKERS DOOR



Maasvlakte West west

Op het huidige emplacement Maasvlakte Oost (gelegen ten oosten van de A15) begon het spoorvervoer op de Maasvlakte, inmiddels lang geleden. De treinen van en naar EMO zijn het enige reguliere vervoer op dit deel van de Maasvlakte. Aan de andere zijde van de snelweg is het veel drukker en wordt de spoorinfrastructuur fors uitgebreid. Het ene opstelterrein is nog maar net opgeleverd of de aanleg van het volgende begint. Emplacement Maasvlakte West kent inmiddels buuremplacement Maasvlakte West west en de voorbereidingen voor aanleg van emplacement Maasvlakte Zuid zijn begonnen. Genoeg reden om in een latere uitgave op de Maasvlakte terug te komen, want er gebeurt heel veel meer. //



9. De 'nieuwe' koppelwagens vertonen duidelijk een kattenrug door de vrijkomende krachten. De 6427 en 6423 met een lege ertstrein.

10. De rangeerrobots 1 en 6 zijn in de weer met kolentreinen.

11. In de zomer van 2010 werden de oude koppelwagens alleen nog gebruikt voor het plaatsen en uithalen van de ertstreinen. De 6502 wacht op de Maasvlakte Oost met twee uit DB-zelflossers verbouwde wagens, 9 juni 2010.

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

Containers verzwaren

HET VERSCHIL TUSSEN DANSEN EN DENDEREN

Op de zolderbaan van Hans van de Ven rijden diverse goederentreinen. Niet speciaal afgestemd op een specifiek tijdperk, maar gewoon naar de smaak van de bouwer. Ook een sleep containerwagens maakt deel uit van het rijdend materieel. Maar juist bij die stoere lading schortte er iets: ze waren te licht. De bouwer kwam in actie en vond een oplossing.



Vijf eenvoudige blokjes vormen een krachtig beeldmerk.

Wat mij betreft wordt de wedstrijd voor het meest geslaagde logo moeiteloos gewonnen door Nedlloyd. Vijf blokjes, waarvan drie eenvoudig afgerond, die samen een zeer krachtige twist vormen. Een verstrengeling van formaat, een oersterke kabel, maar het heeft niet kunnen voorkomen dat ook dit merk in fusiegeweld ten onder ging. Toen ik een containerwagen type Lgns met containers met dit logo bij Piko aantrof, wist ik dat deze op mijn baan thuishoorde. Daarna volgden nog acht andere wagens met containers met andere logo's, waaronder een die ik bij mijn bezoek aan Miniatur Wunderland kocht. Zo ontstond een kleurrijke sleep die ik graag door mijn modellandschap zie trekken. Je hoort hem ook duidelijk, maar dat is iets minder stoer. Waar ik niet op had gelet, »

MOROP-NORM 302 GEEFT 0,4 GRAM PER MILLIMETER H0-WAGENLENGTE AAN

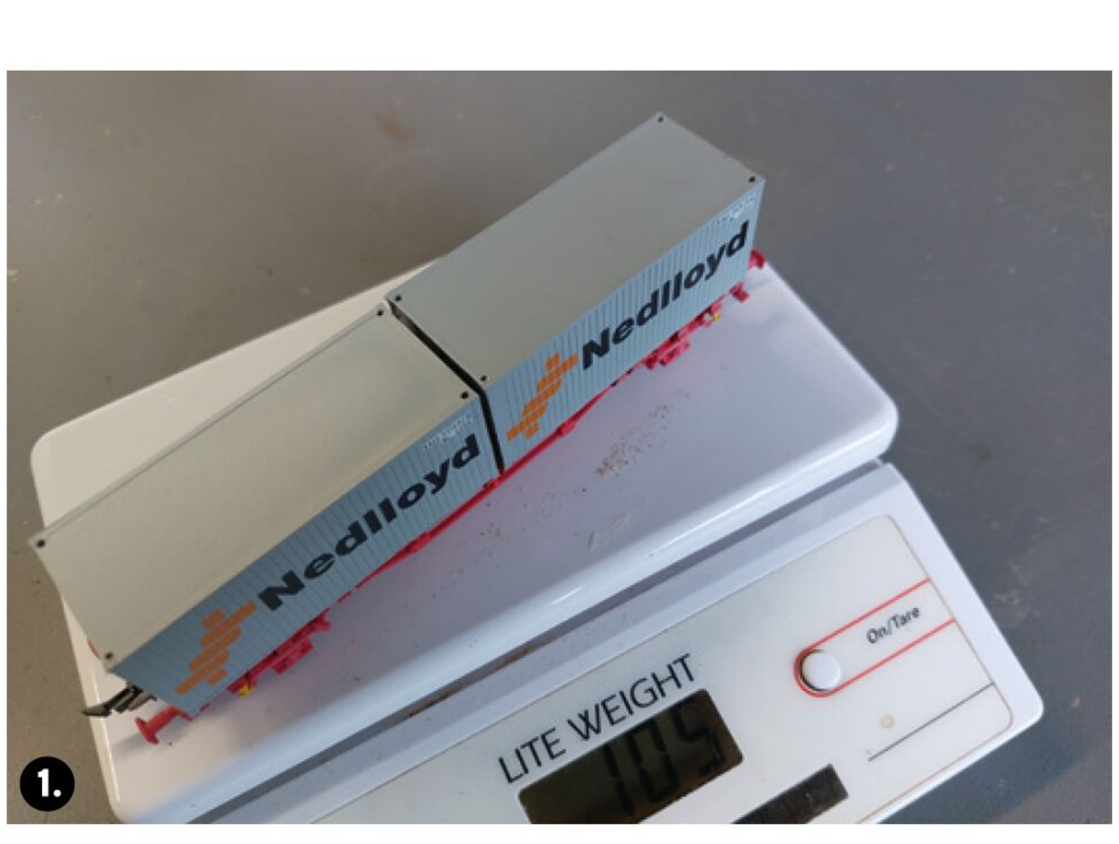
was het feit dat de wagens redelijk licht zijn en de kunststof containers tijdens het rijden soms staan te dansen. Tijd om daar wat aan te doen.

Containers

De containers hebben vier nokken die op de draagwagen in evenzoveel gaten vallen. Dat is sowieso niet de ultieme vergrendeling, maar een drupje Bisonkit kan wonderen doen. Mijn baan heeft geen terminal, dus is het wisselen van containers niet aan de orde. Lastiger is dat de meeste containers af fabriek geheel zijn gesloten; de bodem kan niet worden losgemaakt om wat gewicht toe te voegen. Ik had wat zelfklevende stalen wielgewichten klaarliggen, bedoeld voor het balanceren van autobanden, en uit de knutseldoos van mijn overleden oom Herman had ik een paar plakken lood (ja, ik weet het: giftig spul) veiliggesteld. Andere opties die afvallen zijn vislood, stalen kogeltjes en een paar stevige moeren. Destijds hadden wijnflessen een loden capsule; alleen mensen met een goed gevulde wijnkelder kunnen hun goederenwagens wellicht op die manier verzwaren.

Morop-normen

Hoeveel gewicht moeten modeltreinen hebben? De website www.morop.eu geeft op bijna alle modelvragen antwoord, in het Engels, Frans en Duits. Mijn webbrowser Chrome vertaalt het spontaan naar het Nederlands. Ik ga direct door naar de pagina NEM, de normen, maar ik kan aanbevelen de hele website bij gelegenheid door te nemen. Bij NEM 302, de wagenmassa, noteer ik dat voor schaal H0 0,4 gram per millimeter lengte (over de buffers) aanbevolen wordt. De digitale brievenweger brengt uitkomst. De Nedlloyd-wagen meet 15,5 cm en weegt 105 gram. Daarmee komt zijn 'bmi' zelfs boven de Morop-norm. Immers, 155 x 0,4 = 62 gram. Hoewel het onderstel van de Piko-wagen van metaal is, besluit ik de containers met 20 gram zand te verzwaren. De wagens van de containertrein vervoeren elf 20 ft en drie 40 ft containers. Daarvan hebben er negen twee klein gaten in de bodem. Met een theezeefje ontdoe ik speelzand van ongerechtigheden om met een minitrechter en een stukje van een pipet het zand zonder knoeien in de betreffende containers te storten. Tip: gebruik











5.

geen wit zand; de douane zou kunnen denken dat de container een zeer bedenkelijke lading bevat. De openingen worden met Revell masking tape afgesloten en een druppel Bisonkit Transparant Contactlijm zorgt voor bevestiging op het onderstel. De vijf andere 20 ft containers, waaronder die van Nedlloyd, hebben scharnierende deuren. Daar plaats ik als ballast wat metaal in; Bisonkit zorgt ervoor dat de lading niet gaat schuiven.

De (Märklin-)wagen uit Hamburg heeft een 30 ft container. Het onderstel is met een metalen plaat verzwaard waardoor de wagen 48 gram weegt. De l.o.b. is 11,5 cm, dus niets meer aan doen. Wel krijgt de wagen een Artitec-sluitlicht (28.116, 6 stuks, € 9.90), op mijn to do-lijst vermeld ik er ooit een led in te bouwen. Hoe dat kan, is uitvoerig beschreven in Railhobby 400 (met decoder) en 406 (zonder decoder). Voor nu: de sleep kan de baan weer op. Hoor, hij dendert voorbij. //



6.



7.

1. De weegschaal geeft voor de Lgns met Nedlloyd-containers 105 gram aan.
2. Een theezeefje levert gezuiverd zand op.
3. Met een minitrechter worden de containers zonder morsen met zand gevuld.
4. Ook stalen kleefgewichten uit de autogarage kunnen als ballast dienen.
5. De lading bestaat uit 20 en 40 ft containers.
6. De wagen met Nedlloyd-containers gekoppeld tussen die met andere containers.
7. Op de brug geven de verzwaarde containerwagens veel resonantie.

TEKST & FOTO'S: HANS VAN DE VEN



1.

Piko Benelux-materieel
VAN 1957

TWEEDELIG TREINSTEL SCHAAL N

Begin dit jaar werd door Piko de komst van het Beneluxtreinstel in spoor N aangekondigd. Het model is nu beschikbaar, zodat we het blauwe tweetje met gele bies nader kunnen bekijken.

In de zomer van 1957 kwam de elektrificatie van de lijn Roosendaal - Antwerpen gereed, de eerste verbinding met bovenleiding naar het buitenland. Juist op tijd werden van juli tot september de twaalf Benelux-treinstellen geleverd. Acht stellen, de 1201-1208, voor NS en de identieke 220.901-904 voor de NMBS. Het materieel is gebouwd door Werkspoor, dat kon aansluiten op de productie van de Mat '54 II-treinstellen 321-350. Wel week de indeling hiervan af. Zo hadden de Beneluxen, ook wel Mat '57 genoemd, een keuken en een douanecoupé, die beide later werden verwijderd. Eveneens afwijkend waren de stroomafnemers. Op de ABKk (kopbak 1e/2e klas met keuken) stond de 1500 Volt stroomafnemer, op de BDk (kopbak 2e klas met bagage-afdeling) de 3000 V-stroomafnemer. De elektrische installatie is geleverd door de vennootschap ASEC te Charleroi) en SEM in Luik. Het materieel was geschikt om op zowel de Nederlandse 1500 V-gelijkspanning als het Belgische 3000 V-net te rijden, hetgeen voor die tijd een novum was. Zoals de naam Benelux aangeeft, was het plan om ook naar Luxemburg te rijden. Voor het zware materieel bleek het vermogen voor de hellingen in de Ardennen niet toereikend. Een eis van NS was dat de treinstellen gekoppeld konden rijden met ander stroomlijnmaterieel, zoals Mat '46 en '54. Dat ging niet altijd vlekkeloos. Oorzaak was de toepassing van de in België gebruikelijke zware JH-schakelwals - ontworpen door Jeumont Haidmann - die niet altijd met de NS-schakelwals van Heemaf synchroon liep. De JH-wals moet bij opschakelen eerst terug naar de nulstand, iets dat bij de Heemaf-wals niet nodig is. Machinisten die een trein reden vanuit een Nederlands stel, moesten hier rekening mee houden en, om vastlopen te voorkomen, niet te snel opschakelen. De stellen hadden onderhoud in de Lijnwerkplaats Zaanstraat in Amsterdam waar monteurs voor het onderhoud aan de JH-schakelwalsen waren opgeleid. Een tweede schakelwals was voor de omschakeling naar de verschillende spanningen. Door de komst van de nieuwe trekduwtreinen viel met ingang van de zomerdienst 1987 het doek voor diensten naar België. Op het Nederlandse net hebben ze het nog een jaar volgehouden; de 3 kV-installatie was daartoe afgekoppeld. Alle NS-stellen zijn gesloopt,



alleen de Belgische 230.902 is bewaard en was jarenlang opgeborgen in Leuven. Omdat men er daar van af wilde, kon de Stichting Hondekop het stel verwerven. In 2017 keerde het treinstel naar Nederland terug en wordt momenteel in Roosendaal opgeknapt.

MODEL

De aankondiging van Piko van het Benelux-treinstel in schaal 1:160 (artikelnummer 40282, € 233) was een verrassing. Om de prijs laag te houden heeft men enkele concessies moeten doen. Zo is gebruik gemaakt van de mallen van het in 2013 uitgebrachte Mat '54 II-treinstel waardoor de indeling van de Benelux niet correct is. Dat geldt ook voor de plaats van de stroomafnemers en het ontbreken van de neustrappen. Om een juiste indeling te verkrijgen zou de mal aanzienlijk moeten worden aangepast en zou, gelet de productie-aantallen, de prijs zo'n anderhalf keer zo hoog zijn geworden. Technisch is het Beneluxstel gelijk aan de tien jaar oudere Mat '54-versie. In het septembernummer 2013 van Railhobby stond de »



2.



3.



4.

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

1. Beneluxtreinstel 1208 in schaal N.
2. De aandrijving in de ABDk is goed weggewerkt.
3. De rode imitatiekoppelingen zijn nog niet door een van de kortkoppelingen vervangen.
4. Met de meegeleverde korte koppeling worden twee treinstellen met elkaar verbonden De afgenomen rode imitatiekoppelingen en de lange koppelboom voor de minimumboogstraal R1 liggen er voor.


5.

groene versie van het model reeds in de schijnwerpers. Zoals destijds werd opgemerkt is, in tegenstelling tot de H0-versie, de kap uit één stuk gegoten zodat er geen naden zichtbaar zijn. De kleurstelling, blauw met gele bies, is goed getroffen. Deze gele bies is strak aangebracht. De detaillering is op hetzelfde niveau als de NS-versie. Op de modelbaan valt het niet direct op dat het model niet helemaal klopt.
Conform het voorbeeld zijn er weinig opschriften. Naast de cabinedeuren is de bakaanduiding weergegeven. Zo heeft het model een ABDk (was in werkelijkheid een ABk) en een Bk (was een BDk). Dat er in de inzetperiode in de trein nog stevig gerookt werd, blijkt uit de tweetalige bordjes niet roken/non fumeurs boven de niet-rookcoupés. De koersborden zijn met witte vlakken aangeduid en bevatten geen tekst. Wellicht een idee voor de fabrikant om stickers met bestemmingen bij te voegen. Het model heeft een derde frontsein. Bij het voorbeeld werd dit vanaf 1971 aangebracht. Het model valt daardoor in tijdperk IV.

TECHNIEK

De aandrijving zit in het ABDk-rijtuig. De motor is mooi weggewerkt door deze laag in de lengte van het rijtuig aan te brengen. Door de lage ligging is een vrije doorkijk door de ramen mogelijk. De motor drijft via cardanassen de twee draaistellen aan: van het draaistel aan de vouwbalg-zijde één as, bij dat onder de kop beide assen. Twee wielen zijn voorzien van antislipbanden. De stroomafname verloopt via alle wielen van het andere rijtuig. Af fabriek is interieurverlichting aangebracht. Het model is alleen in de analoge versie verkrijgbaar. Het digitaliseren is echter eenvoudig te realiseren. Door onder de niet-aangedreven bak het met een schroef vastgezette luikje te openen, kan de in de PluX12-connector gestoken brugstekker worden uitgenomen en door een decoder worden vervangen. Bijvoorbeeld de Piko Smart-Decoder 4.1 PluX12 (46401, € 41). De brugstekker is voorzien van een schuifschakelaar, waarmee de binnenverlichting van het analoge model kan worden uitgeschakeld. De elektrische verbinding tussen de bakken gaat via de koppeling met zes contacten. Met een lichte druk verloopt het koppelen soepel; de rijtuigen zijn kortgekoppeld en de imitatie vouwbalgen raken elkaar nagenoeg.
Op de baan rijdt het model soepel en maakt een zoemend geluid. Bij geheel opengedraaide regelaar (12 V) rijdt het treinstel niet te snel en heeft de juiste maximumsnelheid. In de praktijk reden er meestal twee treinstellen gekoppeld. Het model heeft aan weerszijden een imitatie Scharffenberg automatische koppeling (AK). Om twee modellen te kunnen combineren worden twee versies koppelingen meegeleverd.



6.



7.



8.

De AK's kunnen worden verwijderd (wel goed bewaren) en vervangen door één van beide kortkoppelingen. De mooiste versie is de korte koppeling, zodat de stellen kortgekoppeld worden, dan is de minimumboogstraal 390 mm. Wilt u ook bogen R1 (192 mm) kunnen berijden, dan is de lange versie nodig. In de analoge situatie kunnen aan de gekoppelde zijden de front- en sluitseinen niet worden uitgeschakeld, digitaal kan dit wel. Het model is voorbereid om een sounddecoder in te bouwen; hiervoor is de soundkit - decoder met luidspreker (46193, € 99,99) verkrijgbaar. De bodem van het ongemotoriseerde rijtuig heeft een uitsparing voor een luidspreker; door openingen in de bodem is het geluid goed hoorbaar. Al met al is het model voor de N-spoorder een welkome aanvulling op het assortiment materieel naar Nederlands en Belgisch voorbeeld. //



9.



10.

5. De elektrische verbinding tussen de rijtuigen geschiedt door een zespins kortkoppeling.

6. De bakken zijn strak gekoppeld, zodat de vouwbalg één geheel lijkt. Op de baan valt de nogal fors uitgevallen kortkoppeling niet op.

7. Aan de onderzijde is te zien dat drie assen zijn aangedreven.

8. Na verwijderen van het luik kan een decoder worden geplaatst. De openingen in de bodem verraden de locatie voor een luidspreker.

9. Inzet van het treinstel op de modelbaan.

10. Drie gekoppelde Benelux-stellen: voorop de 1202, daarachter de 1201 en NMBS 220.901 op station Leiden. Links het LUMC in aanbouw. 20 mei 1982. (foto Cock Koelwijn)



Toen & Nu

DORDRECHT KREEKWEG

In deze rubriek gaat het vaak over vergane glorie. Deze keer is dat anders. We bespreken een state-of-the-art-overslagbedrijf in Dordrecht. Er komen alleen geen treinen meer.

Dordrecht Zeehaven kent nog drie actieve spooraansluitingen. Aannemers BAM Rail en VolkerRail hebben er beide een werkplaats, waar eigen materieel en dat van derden wordt onderhouden of gereviseerd. Commercieel goederenvervoer vindt nog plaats naar de aansluiting van Standic, dat ketelwagens ontvangt. Een meer onregelmatige spoorklant is Van der Wees. Bij gebrek aan een eigen spooraansluiting worden de wagens op het asfalt van de smalle 's-Gravendeelsedijk behandeld, wat soms tot chaotische situaties leidt. Fietsforensen banen zich dan een weg tussen lossende heftrucks, vrachtwagens en goederenwagens. Die hectiek vinden we helaas niet meer aan de Kreekweg. Het spoor naar de Kreekweg takt met een krappe boog af van de Wieldrechtseweg en loopt na zo'n 250 meter dood tegen een stootjuk. Aan de Kreekweg treffen we twee voormalige spoorklanten; het spoor leidt een rustig bestaan en wordt gebruikt voor het opstellen van inframaterieel. De meest in het oog springende aansluiting is Silo Dordrecht, dat tot 1995 intensief spoorvervoer kende en in 1997 de laatste wagen ontving. Er werd graan aangevoerd in veelal Franse wagens; op het terrein lagen twee korte kopsporen over een losput, goed voor maximaal zes wagens. De landelijke opleving van graanvervoer per spoor bereikte Dordrecht helaas niet en rond 2020 werd het spoor op het terrein verwijderd. Het aansluitwissel ligt er nog wel. In 2021 werden drie nieuwe loodsen opgeleverd, waarmee de capaciteit van Silo



2.

2023

Dordrecht verder werd uitgebreid. Er is voldoende potentie voor vervoer per spoor. Dat geldt ook voor de Transterminal Dordrecht (TTD), die verderop aan de Kreekweg staat. Een eigen spooraansluiting heeft TTD niet, maar we weten dankzij Van der Wees dat dit geen probleem hoeft te zijn. In 2000 en 2001 werden langs de Kreekweg nog schuifwandwagens gesignaleerd, waarin big bags met kunstmest werden geladen. TTD is groot in de overslag, opslag en het verpakken en zeven van kunstmest; op de website wordt zelfs nog naar de mogelijkheid van vervoer per spoor verwezen. De realiteit is echter dat de Kreekweg anno 2023 geen commerciële goederenwagens ziet en DB Cargo ruim genoeg heeft aan een wekelijkse bediening om alle resterende klanten tevreden te houden. //

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

1. Op 21 januari 1992 plaatst de 6437 een beladen graanwagen bij Silo Dordrecht. (foto Remco Bruggink)

2. Op 7 februari 2023 treffen we langs de Kreekweg recent vernieuwde andreaskruizen, die een overweg beveiligen waar geen trein meer zal komen.

3. Vlak voor de poort houdt het spoor op. In de hal, waar zich de losput bevond, is het spoor onder een betonvloer verdwenen.

4. De aansluiting naar de Kreekweg bevindt zich langs de Wieldrechtseweg, waar op 2 juni 2023 VolkerRail 203-2 passeert.



3.

2023



4.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 465, verschijnt begin november.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Baan in beeld: La Ligne du Gérize
Autorails bepalen het beeld in de hoofdstraat van de in Frankrijk gesitueerde modelbaan van Wim Wijnhoud.



Railtest: **NS 600 Piko**
Een nieuw ontwikkeld model, de ex-USATC-dieselloc in schaal N.



Modelbaan: **Intratuin Duiven**
De Arnhemse modelbouwclub creëert tien modelbaancircuits in kerstsfeer.



Reportage: **Beograd-Bar**
De 476 km lange bergspoorlijn werd na 24 jaar bouwen in 1976 geopend.

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** Gerco van Beelen, Joop Boer, Sander Broerse, Remco Bruggink, Lolke Bijlsma, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Raymond Kiès, Cock Koelewijn, Teun Lukassen, Edwin Mos, Jeffrey Onrust, Thom Raven, Ad van Sten, Hans van de Ven, Ramon Vreeman, Jaap de Waal, Jeroen Water, 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!

RAILHOBBY 2023

vroeger EuroModell Bremen



BREMEN MESSE

25 internationale modelspoorbanen — **hal 6**

modelauto tentoonstelling

+ meer dan 50 handelaren

op de grote verkoops- en 2de handsbeurs

25/26 november
Zaterdag 10-18 uur, Zondag10-17 uur

www.bv-messen.de



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

T S D
Train Service Danckaert

Bezoek ons
op Euromodelbouw (B)
www.euromodelbouw.be
25-26 november 2023



BISON

BISON HOUTLIJM EXTRA D3

Droogt transparant op. Hierdoor is Bison Houtlijm Extra D3 ideaal voor het creëren van gras-, grond- en zandoppervlakten.

Breng de houtlijm op de ondergrond aan en strooi de gras- of zandkorrels hier overheen. Meng Bison Houtlijm Extra D3 in een verhouding van 1 deel lijm met 2 delen water in een plantenspuit en spuit over het uitgestrooide materiaal. Wanneer de lijm opdroogt ontstaat er een solide, maar natuurlijke oppervlakte.



www.bison.nl

Ik werk *alleen* met Bison.