

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, MAART 2024 - NR 470 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

RAILINFO+:
NG-seinen
nieuwe lichtseinen

RAILPLAN:
Roodeschool
compacte modelbaan

RAILTEST
BR91
KM1 schaal 1

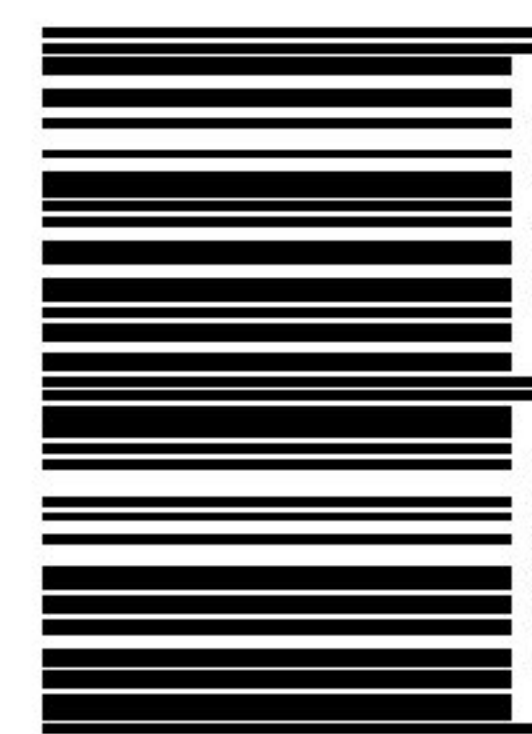


Reportage: Neuss Hafen
Wirwar aan spooraansluitingen



Baan in beeld: Hasselfelde
H0m met rolbokvervoer

00470



140471

718836

BP

8

Nieuwe modellen 2024

märklin

H0



30131 Elektrische locomotief serie 1100

Voorbeeld: Elektrische locomotief van de serie 1100 van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Kleur turkooisgroen. Met schaarpanografen. Bedrijfsnummer van de loc 1117. Model in de uitvoering tussen 1950 en 1954.

€ 299,-*

Highlights

- Märklin klassieker uit de vijftiger jaren.
- Nieuw locomotiefnummer 1117.
- Verpakking in overeenstemming met de gekleurde verpakking uit de toenmalige tijd.
- Volgens de hedendaagse eisen voorzien van een digitaal decoder mfx.

Stroomafnemers digitaal op en neer beweegbaar.



Exclusief bij Märklin en Trix.

39721 / 25161 Elektrische locomotief serie 1800

Voorbeeld: Elektrische locomotief serie 1800 van Strukton Rail B.V. Kleur geel met opvallende zij-opschriften van Strukton Rail. Locnummer 1824 „Nicole“. Model in de uitvoering vanaf 2021 met aanvullende bestickering „100 jaar Strukton“.

€ 429,-*

TRIX

Dit model heeft artikelnummer 25161 in het Trix H0-assortiment.



48659 Set zwaartransportwagens voor het vervoer van spoorstaven

Voorbeeld: Twee 6-assige zwaartransportwagens type Salmmps als privé wagens van de Voestalpine Track Solutions Netherlands B.V., vroeger Railpro. Kleur ultramarijn blauw. Model in de uitvoering vanaf 2020

€ 139,-* (2 wagens)

Terug van weggeweest!

Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

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

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

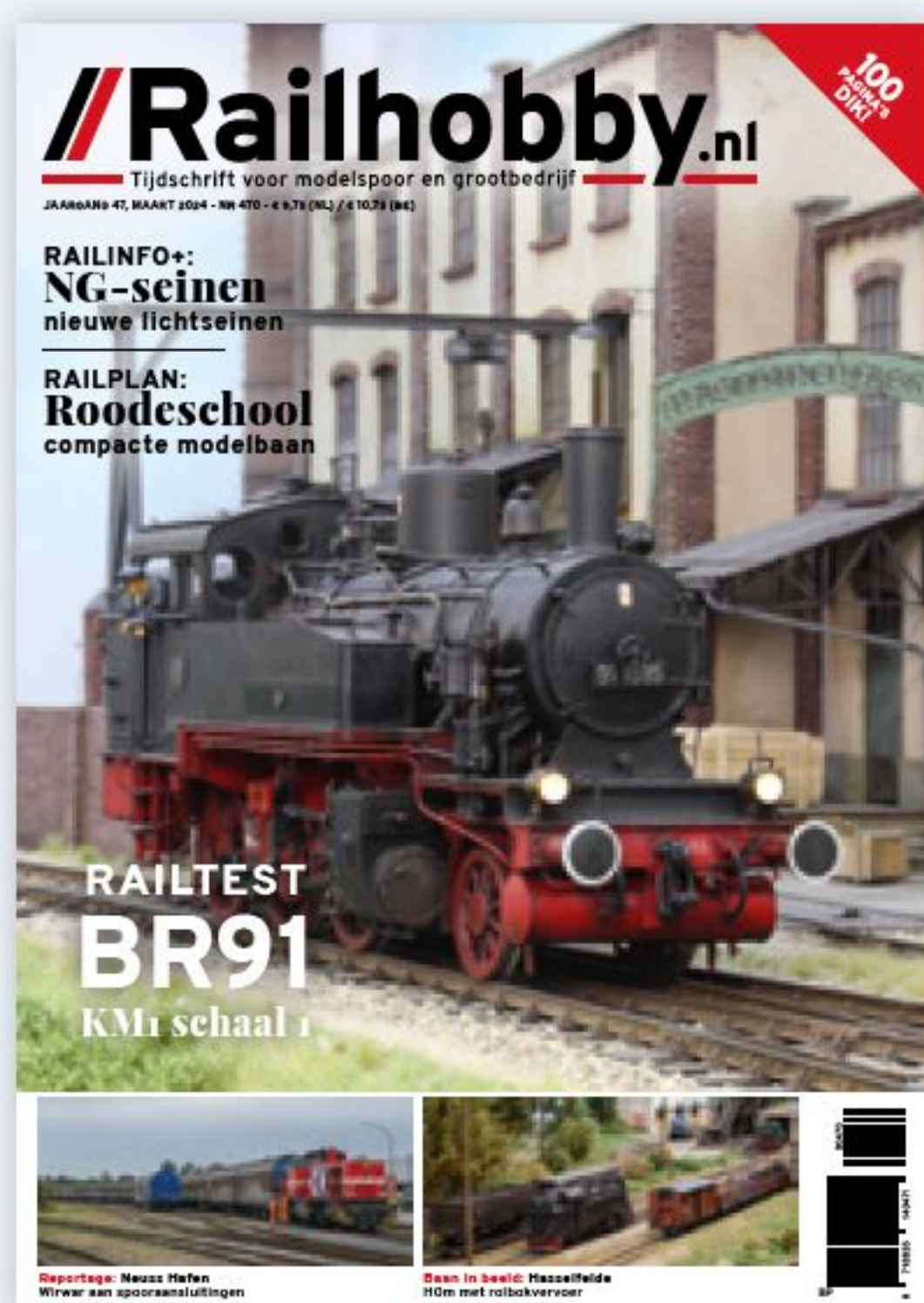
* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.



www.marklin.nl | www.trix.nl



www.facebook.com/maerklin



Cover KM1 BR 91

Railtest van tenderloc
BR 91 in schaal 1
van KM1.

FOTO:
MICHIEL STOLP

Adverteerders

2 Märklin
25 Train Service
Danckaert
25 Peperkamp
Modelbouw
25 Fallerstore
25 TreintjeOost
51 Artitec
99 24Trains.tv
100 Modelleisenbahn
München GmbH



Het wissel in Santpoort Noord richting IJmuiden zou zo nodig teruggeplaatst worden, maar ondanks inspanning van de Haarlem IJmuidense Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) was het opbreken definitief, 12 november 2007. (foto Rob Mooij)

Robuuste dienstregeling

Het is voor de fabrikanten van modelspoorartikelen in het algemeen, en die van modelrails in het bijzonder, te hopen dat modelspoorders niet altijd het doen en laten van het grote spoor volgen. Dit zou, als de modelspoorder de policy van ProRail volgt, wel eens desastreus voor die **fabrikanten** uit kunnen pakken. In het kader van een robuuste dienstregeling is ProRail door het hele land voortvarend inhaal- en opstel-sporen aan het opbreken. Een trend die, mits in het klein ook gevolgd, niet echt bevorderlijk is voor de verkoop van **modelrails en -wissels**. In ditzelfde licht bezien is een andere investering des te verwonderlijker. Onlangs heeft ProRail vier tweeweg Unimogs aangeschaft om op de A2-corridor **gestrande reizigerstreinen** snel weg te slepen teneinde het overige treinverkeer weer op gang te helpen.

Dit is op zich een nobel initiatief, maar waar moet je heen met een door een Unimog met geringe snelheid voortgesleepte trein als alle **opstel- en inhaalmogelijkheden** zijn opgeruimd? Wat eenmaal weg is, is weg en komt meer dan waarschijnlijk nooit meer terug. Hoe moeizaam het is om ergens een verandering te realiseren, kunnen we zien rond **Meppel**. Deze belangrijke schakel en tevens grote bottleneck in het treinverkeer naar het noorden barst zo ongeveer uit zijn voegen. Nadat het kabinet voor het noodzakelijke **vierde perron** € 35 mio had uitgetrokken, heeft de Tweede Kamer uiteindelijk de voor de bouw van het perron en onderdoorgangen en de aanleg van wissels en rails de ontbrekende € 40 mio vrijgemaakt. Voor de reizigers tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden is het nog even wachten tot dit is gerealiseerd.

Rob Mooij

Volg ons online:



railhobby.nl



railhobby



railhobby



modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 470



6

RAILTEST: CIWL LS MODELS

De rijtuigen van de Nord Express boden in tijdperk II alle comfort die de reiziger zich kon wensen.

18

DOEN: VESTING BRIELLE, DEEL 2

De vestingstad anno 2022 in schaal 1:250 wordt afgerond en naar Brielle overgebracht.

22

RAILINFO+: NG-SEINEN

De uitrol door ProRail van de nieuwe lichtseinen ondervindt vertraging.

26

RAILTEST: KM1 BR91

Roelco Rens belicht de gedigitaliseerde en geweatherde spoor 1-loc.

32

TECHNIEK: OMBOUW RAILKRAAN

Digitaliseren en motoriseren van de H0 Fleischmann-spoorkraan.

36

RAILINFO+: OUDE DB-LOCS

Voor de vele ex-DB-machines die een nieuwe eigenaar vonden, begint het tij te keren.

40

MODELSPoorCLUB: POCOLOCO

De club in Nootdorp beschikt over een rondlopende baan met 7¼ en 5 inch spoorwijdte maar ook één in LGB-schaal.

44

REPORTAGE: ROCKY MOUNTAINS

Twintig minuten wachten tot de honderden meters lange trein de rail road crossing is gepasseerd.

52

DOEN: VITRINE BOUWEN

Jan Legierse parkeert zijn modeltreinen in zelfgebouwde vitrines.



78



58

HISTORIE:

LOWA MILDENBERG

De voormalige baksteenindustrie bij Berlijn herleeft in een attractief museum. Inclusief het smalspoor.

62

BAAN IN BEELD: **HASSELFELDE**

Het smalspoor op de door Arnold van Waes gebouwde baan kent kolenvervoer op rolwagens.

68

RAILPLAN: ROODESCHOO

Een modelbaan met beperkte afmetingen en voldoende rij- en rangeermogelijkheden.

74

RAILINFO+: ERTMS

De uitrol van ERTMS kost miljoenen en tijd. Een update.

86

REPORTAGE: NEUSS HAFEN

Alle vijf havenbekkens hebben een spooraansluiting met een druk treinverkeer.

92

DOEN: VVV IJMUIDEN

Het voormalige VVV-kantoor herleeft in model.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 39 Railnieuws
- 56 Word abonnee
- 73 Spoorverhalen: onbekende wagen
- 78 Modelnieuws en nagekomen noviteiten
- 85 Railpers
- 96 Toen & Nu: Wisselbouw Utrecht
- 98 Preview Railhobby 471



EXTRA ONLINE

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



1.

Ster in HET DUISTER

LS MODELS LAAT LUXE NORD EXPRESS IN H0 HERLEVEN

**De meeste treinen, in het echt en in model, aanschouw
je het liefst bij (dag)licht. Er zijn uitzonderingen.
De zevendelige, vooroorlogse Nord Express van
LS Models mag er ook in de nachtelijke uren zijn.**

Luxe treinen zijn altijd mooi om te zien, maar sommige hebben ook in het donker een bijzondere uitstraling. Neem de Nord Express die in de jaren dertig Parijs via Aken, Berlijn en Warschau met Niegoreloje verbond, het eerste station op Russische bodem. En voor die tijd, van 1896 tot 1914, Parijs en Oostende (met aansluiting op de veerboot uit Engeland) een doorgaande verbinding met St. Petersburg bood. Tussen 1909 en 1914 reed deze door Compagnie Internationale des Wagens-Lits (CIWL) in het leven geroepen slaaptrein ook tot station Moskou Koerskaja, maar na de doorstart, twaalf jaar later, hadden de Russische spoorwegen geen interesse meer bij doortrekking naar de hoofdstad. De zevendelige set (artikelnummer MW 1001, € 929), bestaande uit twee bagagerijtuigen, een restauratie- en vier slaaprijtuigen, geeft op een perfecte manier in schaalgrootte 1:87 het luxe reizen in de jaren dertig weer.

Dat gebeurt in het bijzonder als het licht op de modelbaan wordt uitgedaan en de standaard ingebouwde verlichting van alle zeven rijtuigen te zien is. De wat ingetogen verlichting van het restauratierijtuig verdient een twintigtal Preiser-figuren uit die tijd. Volgens de zeer summiere gebruiksaanwijzing - waar is een boekje met historische achtergronden? - zijn de daken te verwijderen door ze aan een kant omhoog te trekken. Nou, dat hebben we geweten. Het lukt inderdaad om de grijze daken aan een kant los te maken, maar daarna begint de ellende. De andere kant is namelijk niet zomaar los te maken. Dan gaan een paar dunne, metalen handgrepen die aan de bovenkant zitten een eigen leven leiden. We hebben daarom de boel maar de boel gelaten. Jammer, de fraaie interieurs hadden dames met gekleurde dophoedjes en mannen met hoog gestevende kragen verdiend. Zeker in het restauratierijtuig (WR) dat 42 zitplaatsen telt.



SLUITSEIN ALS OLIELAMP MET FRANSE DRIEHOEK IN HET GLAS

LAMBRISERING

Het interieur van dit laatstgenoemde model met CIWL-nummer 3398, kent fijn weergegeven tafellampjes die mooi oplichten als de trein gaat rijden. Ook de plafondverlichting komt authentiek over, voor zover je daar in H0 over kunt schrijven. De vierassige slaaprijtuigen, drie van het type WL S1 en een WL Y, verdienen wat interieur betreft eveneens een aparte vermelding. Drie hebben een bruine inrichting, laatstgenoemde vierasser is afgewerkt met een opvallende lichtgroene ‘betimmering’ dan wel lambrisering. Als de verlichting is ingeschakeld is te zien dat de bedovertrekken een groot CIWL-logo hebben, een bijzonder detail. Verder is een vaste, houten trap te zien die leidt naar een bed dat aan de bovenkant van het compartiment is aangebracht. De slaapcompartimenten kunnen worden verfraaid door het aanbrengen van apart meegeleverde ‘gordijnen’. Op het velletje papier dat voor een gebruiksaanwijzing moet doorgaan, is te zien hoe dat moet. »

1. Est loc 241-004 onderweg met Nord Express L11.
2. Zelfs de doekjes om de rijtuigen beet te pakken, hebben een CIWL-logo.
3. Kopeinden van de beide bagagerijtuigen. De linker heeft drie (brandende) sluitseinen.
4. De balgen sluiten goed tegen elkaar aan.





5.



6.

OLIELAMPEN

Om bij de verlichting te blijven, de bagagerijtuigen die aan beide einden van de trein meelopen en tevens de functie van schutwagen hebben, hebben eveneens interieurverlichting. Het leuke is dat daardoor ook wat van het inwendige is te zien. Rijtuig 1246 dat in deze samenstelling aan het eind van de trein is gekoppeld, heeft verlichte sluitseinen. Het gaat om twee kleinere olielampen die boven de vouwbalg zijn geplaatst en een grotere lamp die rechtsonder is gemonteerd. Deze heeft zo'n typisch Franse driehoek in het glas. De rijtuigbakken zijn voorzien van diverse apart aan-gebrachte onderdelen. Die zijn voornamelijk terug te vinden rond de goed op elkaar aansluitende balgen. Trappen, handgrepen, deels rood geschilderde hendels, ze geven de kopeinden van de rijtuigen de nodige brille. De Franse buffers geven de modellen ook extra allure. Dat geldt evenzeer voor het in messing gemaakte logo van de CIWL op de zijkanten van de rijtuigen. Alleen de beide bagagerijtuigen hebben een strak 'geschilderd' embleem. De donkerblauwe kleur en de gele opschriften zijn conform het grote voorbeeld. De rijtuigen hebben de bestemmingen Luik, Kopenhagen, Berlijn en Warschau. Het spreekt vanzelf dat de modellen exact op lengte zijn. Imitatie schroefkoppelingen en luchtslangen worden voor zelfmontage meegeleverd.



7.



8.

DRIJFRIEM

Veel aandacht is ook aan het onderstel besteed. Dat is zeer gedetailleerd en verschilt per model. De drijfriem voor de generator die aan het onderstel is bevestigd, draait op een subtiële manier mee in de bogen. Het ziet er echter wel fragiel uit. De vraag is hoe deze lichte constructie zich houdt bij een langdurige dienst op de modelspoorweg. Om te zorgen dat het aan de onderkant niet te veel gaat wringen, geldt voor de bogen een minimumradius van 450 mm. We hebben de modellen na de fotosessie voorzien van Fleischmann-kortkoppelingen en de zevendelige trein over een aantal complexe wisselstraten laten rijden. Ze gleden daarbij als het ware over de railstaven. Het gewicht van de modellen is ruim voldoende voor een stabiel rijgedrag. Het interessante van een luxe langeafstandstrein als de Nord Express die medio 1936, de uitvoering van de set van LS-Models, dagelijks reed, is dat deze door Frankrijk, België, Duitsland, Polen en een stukje Sovjet-Unie voerde. Dat betekent verschillende stoomlocs als tractie. In Frankrijk werden onder meer

Atlantics (2'B1') van de Nord ingezet, in België kregen 2'C-machines van de reeks 9 deze taak toebedeeld. Voor de foto hebben we 2D1-loc 241-004 (serie 13) van de Chemin de Fer de l'Est voor de modellen gezet, een fraai Trix-model dat echter niet voor deze luxe trein te vinden was. Van foto's is bekend dat vanaf station Berlijn-Schlesischer Bahnhof richting Polen Reichsbahn-machines van de serie 17.10 van depot »

-
- 5. Romantisch dineren in het restauratierijtuig. De binnenverlichting is optimaal.**
 - 6. De slaapcompartimenten van de WL Y 3589.**
 - 7. Slaaprijtuig WL Y 3589 heeft een zeegroene lambrisering.**
 - 8. Deel van de LS Models rijtuigen van de Nord Express.**
 - 9. Kort voor Luik kruist een reeks 66 van de Belgische spoorwegen de Nord Express.**
-



9.



10.

Frankfurt (Oder) Pbf. als trekkkracht werden ingezet. Daar heeft Fleischmann in de nadagen als zelfstandig merk een mooi model van gemaakt.

DUITS GRONDGEBIED

Wie een van de 350 gelukkigen is die deze set heeft kunnen aanschaffen, dient te weten dat luxe treinen als een Nord Express voor hoge snelheden waren



11.



12.

ingelegd. CIWL had in 1919 bedongen dat die bijzondere positie ook gold voor Duits grondgebied. De Nord Express gold enige tijd in Frankrijk zelfs als snelste trein. In Duitsland reden rijtuigen van deze trein als koerswagens ook met andere treinen verder mee naar onder meer Kopenhagen. In 1939 werd deze treindienst gestaakt als gevolg van het begin van de Tweede Wereldoorlog. De oorspronkelijke Nord Express ging op 9 mei 1896 van start en had Sint Petersburg als eindbestemming. Uiteraard moest bij de grens op breedspoor (teakhouten) rijtuigen worden overgestapt. De Nord Express sloot in Parijs aan op de Sud Express naar Lissabon vanwaar zeeschepen naar Amerika vertrokken. Ook Londen (Oostende) was met deze luxetrein verbonden. Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd de verbinding geschrapt en pas na het nodige politieke gesteggel op 14 mei 1926 weer in gebruik genomen. //

10. De gangkantzijde van slaaprijtuig WL S1 2944.

11. Bagagerijtuig 1246. Ook dit model heeft verlichting.

12. DRG 17 1103 rangeert naar de voorkant van de Nord Express om deze vanuit Berlin Schl. Bf richting Polen te brengen.

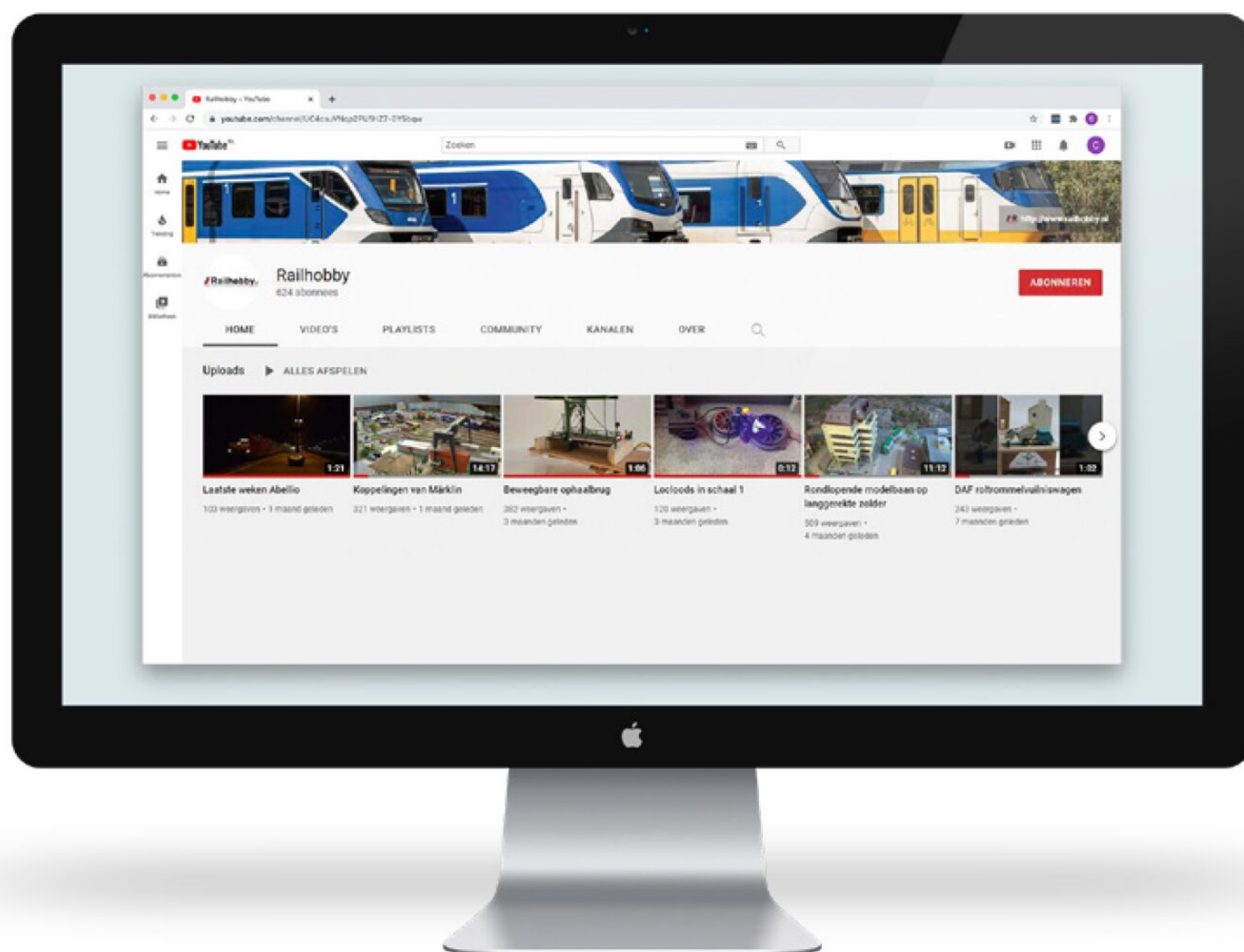


EXTRA ONLINE

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

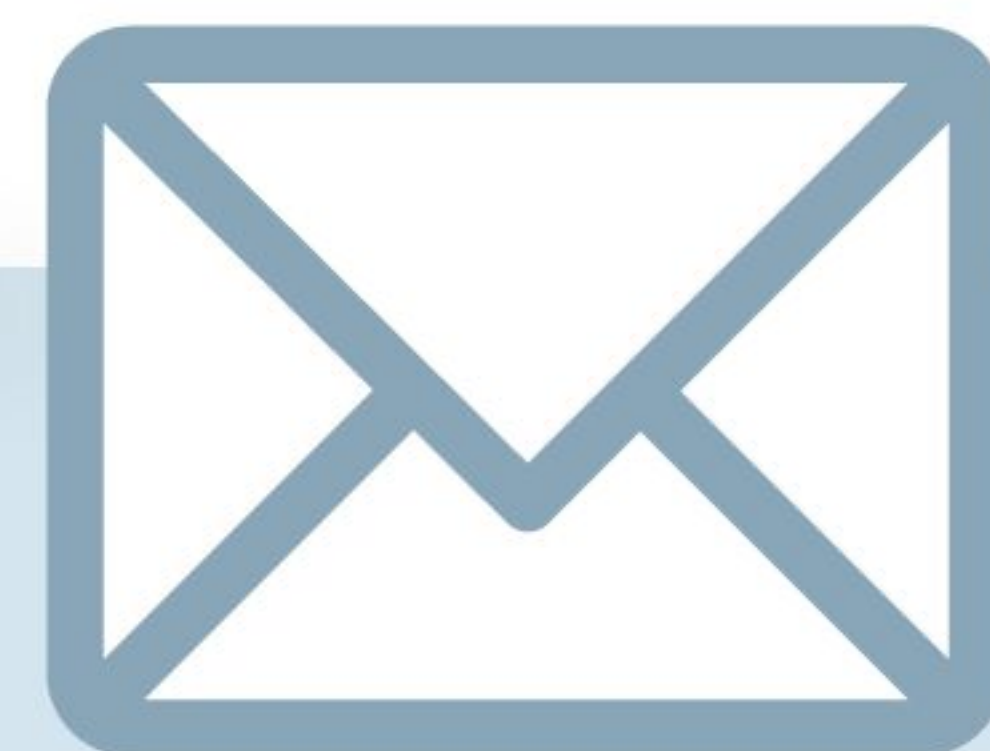
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



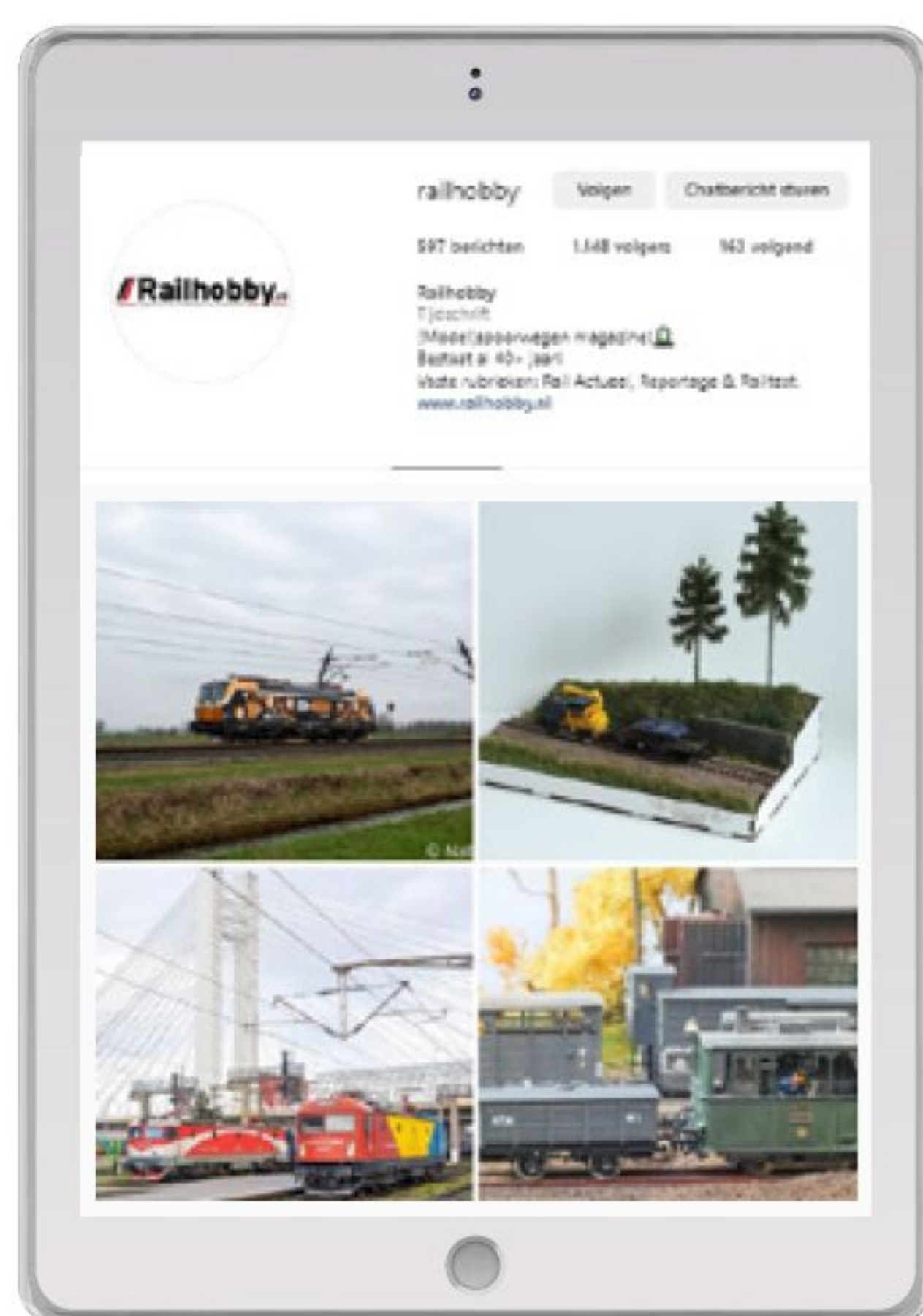
YouTube

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



Nieuwsbrief

Dankzij de nieuwsbrief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. Ga naar [Railhobby.nl/nieuwsbrief](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief).



Facebook en Instagram

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

VOLG RAILHOBBY ONLINE:



[railhobby.nl](https://www.railhobby.nl)



[railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)



[railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)



[modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby)

Railinfo

**SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND
EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.**



Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel



TX 193 282 met Verona-shuttle 41046 nabij Dordrecht richting de Waalhaven, 10 februari.
(foto Sander Broerse)

TX Logistik rijdt meer treinen

In de dienstregeling 2024 rijdt TX Logistik fors meer treinen in Nederland. Ongewijzigd rijdt de Jan de Rijck-trein tussen Gekkengraaf en Melzo wekelijks vijf keer op en neer; lange tijd was dit de enige trein die TX in Nederland bracht. De vorig jaar opgestarte vuiltrein van Italië naar de Houtrakpolder verdubbelde begin dit jaar in frequentie: wekelijks wordt nu 1800 ton afval uit de regio Rome aangevoerd. Op de valreep van 2023 kwam daar een vuiltrein naar Moerdijk bij, eveneens afkomstig uit Italië. Deze moet uiteindelijk wekelijks gaan rijden

en bestaat uit containerdraagwagens, elk beladen met twee 30'-containers. Captrain verzorgt het traject tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk. De intermodale treinen tussen Verona en Waalhaven-Zuid (vijf slagen per week) en die tussen Brescia en Waalhaven-Zuid (drie slagen per week), gingen van DB Cargo over naar TX, waarbij Captrain de terminalbediening doet. Daardoor rijdt DB Cargo bijna geen containershuttles meer naar Rotterdam: alleen voor de shuttles tussen de Maasvlakte en Basel zijn nog rode locs te zien.-SB



De Railtraxx 6482 met één van de laatste lege zinktreinen van Budel naar Antwerpen, 19 januari. (foto Marcel van Eupen)

Voorlopig einde van de zinktrein

Een vaste waarde op de IJzeren Rijn was de zinktrein tussen Antwerpen en Budel, die elke werkdag reed. Vanaf september 2021 wordt dit vervoer gereden door Railtraxx met groene ex-NS 6400'en. De treinen komen vroeg in de ochtend aan in Budel en na het lossen van de zinkerts gaan ze aan het begin van de middag terug naar Antwerpen. De laatste tijd gingen ook afvalstoffen mee retour. Nadat de fabriek in

Budel al eerder voor enige tijd vanwege de hoge energieprijzen werd gesloten, is deze in januari 2024 opnieuw stilgelegd. De structurele hoge kosten voor energie zijn ook nu de boosdoener. Deze keer ziet het er minder gunstig uit zodat de industriesector de noodklok luidt. De tijd zal leren of de fabriek weer opgestart zal worden. De IJzeren Rijn ligt er ondertussen stil bij.-MvE

Werkzaamheden Schiphol Airport

In verband met werkzaamheden rond Schiphol Airport was er in het weekend van 20 en 21 januari geen treinverkeer mogelijk naar Amsterdam Centraal. Ten gevolge hiervan werd de IC Direct omgelegd naar Amsterdam Zuid alwaar men kon overstappen op de metro naar Amsterdam Centraal. Zo kon men alvast gaan wennen aan de situatie die vanaf december 2024 de nieuwe standaard wordt. Vanaf dat moment zal, mits het project geen verdere vertraging oploopt, de Airport Sprinter in dienst komen en achtmaal per uur tussen Schiphol en Amsterdam Centraal gaan pendelen. De IC Direct rijdt dan niet meer naar Amsterdam Centraal, maar naar Zuid.-MS

»



Als trein 1058 naar Rotterdam Centraal staat de 186 122 met ICR-stam 16115 en loc 186 026 op 21 januari in Amsterdam-Zuid klaar voor vertrek. (foto Matthijs Schreurs)



Impressie van de ÖBB Siemens Mireo in de Cityjet-uitvoering. (foto Siemens Mobility)

ÖBB bestelt Siemens Mireo treinstellen

De Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB) hebben de eerste zeventig treinstellen van het type Siemens Mireo besteld uit de raamovereenkomst van maximaal 540 stuks die in de zomer van 2023 was afgesloten. Met de order is zo'n achthonderd miljoen euro gemoeid. De treinstellen zijn van alle moderne gemakken voorzien en bieden ruimte aan ski's, snowboards en dertig fietsen, maar ook aan buggy's en rolstoelen. De rijtuigen zijn voor meer binnen-

ruimte iets breder dan de standaard Mireo-uitvoering. Bijzonder is dat alle rijtuigen twee eigen draaistellen type SF7500 (gebouwd bij Siemens in Graz) krijgen in plaats van een Jacobsdraaistel tussen twee rijtuigen. De 160 km/h snelle treinen krijgen ETCS en worden in drie configuraties geleverd: elf stuks van 73 meter lengte voor lokaalvervoer, 28 stuks met 106 meter lengte voor regionale inzet en 31 van de 106-meter-versie voor de langeafstand.-HvdM

ÖBB verkoopt 1144'en aan Noorwegen

Het in Noorwegen gevestigde Grenland Rail (GR) heeft acht 1144'en van de Oostenrijkse ÖBB overgenomen. Het eerste weekend van januari werden de 1144 003, 010, 018, 019, 020, 023, 024 en 045 van Wenen naar Rostock Seehafen vervoerd. Bij RailCare zal in zes locs het Zweedse en Noorse ATC en ECTS worden ingebouwd, twee locs zullen voorlopig als reserve bewaard worden. Na onderhoud en een schilderbeurt gaan ze waar mogelijk medio 2024/2025 de diesellocs van het type MZ, Skd 229 (ex-DB 214) en DE 6400 (ex-NS) vervangen voor het realiseren van een lagere CO₂ uitstoot. De komst van de ÖBB-locs betekent ook het einde van de inzet van de twee Ma-locs uit 1954. GR heeft in juni 2022 twee Stadler EuroDuals besteld; die zullen dit jaar geleverd worden.-HvdM



De 1144 018 is één van de locs die door Grenland Rail is gekocht; Wiener Neustadt Hbf, 20 augustus 2018. (foto Harold van der Meer)

Vectron Dual Mode in Slowakije

De in 2018 op de InnoTrans gepresenteerde Vectron Dual Mode (Br 248) kan inmiddels een succes genoemd worden. De door Siemens gebouwde loc kan elektrisch onder 15 kV AC rijden maar beschikt ook over een 2,4 mW sterke dieselmotor. Met een tankinhoud van 2500 liter is in die modus een groot bereik mogelijk. Eind 2023 en begin 2024 is de 248 019 door meerdere goederenvervoerders in Slowakije getest. Het land kent nog veel diesellijnen, maar ook terminals die veelal geen bovenleiding hebben waar de Dual Mode uitkomst kan bieden. Slowakije kent net als Tsjechië waar de loc al eerder op proef was, zowel 3 kV-gelijkstroom als 25 kV-wisselstroom. Siemens wil in de toekomst de Br 248 in de 25 kV AC-configuratie aanbieden met een typegoedkeuring voor Tsjechië, Slowakije en Oostenrijk.-HvdM



De eerste Vectron Dual Mode testloc 248 001 in Mönchengladbach, 23 november 2019. (foto Harold van der Meer)



De zogenoemde corridor-Traxx Br 5332 met trein Maschen - Malmö passeert het Deense Taulov, 21 juni 2022. (foto Harold van der Meer)

Green Cargo vervangt Traxx

Het Zweedse Green Cargo (GC) heeft zes Traxx F140 AC2-locomotieven die gebruikt worden op de corridor tussen Malmö en het Duitse Maschen. De locs zijn ingedeeld in de serie Br (5332-5334 en 5404-5406) en beschikken onder meer over ETCS en de toelating voor vervoer over de Øresundbrug. In augustus 2023 arriveerden de eerste van vijf van Alpha Trains

geleaste Vectrons in Zweden en kon de opleiding van het personeel beginnen. Daarnaast heeft GC vijf Vectrons bij Akiem geleast, waarvan de eerste (193 479) inmiddels op de corridor te zien is. Eind dit jaar zullen alle Br Traxx-locs zijn vervangen en alleen nog voor binnenlands verkeer in Zweden worden ingezet.-HvdM

»



RXP 9902 brengt twee koppelwagens van Amersfoort naar Venlo. Best, 9 januari 2023. (foto Marcel van Eupen)

Kleurrijke RXP 9902

Op 6 januari werd de 9902 van RailExperts gepresenteerd in haar nieuwe outfit. De locomotief heeft een blauwe kleurstelling gekregen met daarop een drukke print met reclame voor het kinderboek 'De treinreis van Tommie en Tess naar de bergen' van Bart Haans. Na de presentatie van de loc, die bestickerd werd op het SSN-terrein in Rotterdam, reed die een rondje door de randstad. Een dag later werd de loc ingezet voor twee personeelsfeesten. Beide ritten werden uitgevoerd met het SSN Mitropa- en BTE Zugtreff-barriertuig. Hierna ging de 9902 de gewone RXP-diensten in en is onder andere ingezet om een ICNG over te brengen. Ook bracht het de 2454Crew plan U 115 over van Onnen naar Amersfoort waar het dieseltreinstel zal worden opgeknapt.-MvE



Centralbahn 110 278 brengt de 186 022 over vanuit Venlo naar Talbot in Aken en passeert hier het Duitse Breyell, 10 januari. (foto Harold van Eupen)

Revisie NS Traxx'en

Door de vertraagde instroom van ICNG zijn de NS Traxx-locs toe aan hun achtjarige revisie. De locomotieven, die vooruitlopend op hun einde bij de NS al verkocht zijn aan leasemaatschappij Akiem, krijgen deze revisie bij Talbot in Aken. Vanwege de configu-

ratie is het niet mogelijk om in Duitsland te rijden en verzorgt Centralbahn het overbrengen van Venlo naar Aken. Inmiddels worden niet alle ICR-rijtuigen meer gebruikt en staan afgevoerde rijtuigen te koop. TCS heeft als eerste negentig rijtuigen overgenomen.-MvE



Op 11 januari is de SBB Cargo International 193 529 net uit Sittard vertrokken als Geleen Oost gepasseerd wordt onderweg terug naar Keulen. (foto Peter Franssen)

Meer treinen via Haanrade

Om de grensovergang bij Venlo te ontlasten, worden meer goederentreinen via grensovergang Haanrade bij Heerlen geleid. Sinds de nieuwe dienstregeling rijdt SBB Cargo twee keer per week een keteltrein tussen Keulen en Sittard, waarna Captrain de ketels naar het Chemelot-terrein brengt. De trein rijdt maandag en donderdag vroeg in de ochtend naar

Sittard om net voor de middag terug naar Keulen te gaan. Nieuw is dat DB Cargo gasketeltreinen tussen Gremberg en Sloe via Haanrade rijdt die voorheen van de grensovergang Venlo gebruik maakten. Deze treinen steken op dinsdag tot en met vrijdag in de loop van de middag de grens over richting Sloe en zijn standaard voorzien van een loc serie 189.-MvE

TRI actief op RB 37

Net over de grens is TRI op 8 januari gestart met haar diensten op de RB 37, de Niers-Erft-Bahn. De RB 37 pendelt maandag tot en met vrijdag ieder uur tussen Krefeld en Neuss als aanvulling op de RE 7. Voor de dienst is één compositie nodig, maar door corrosieschade aan de Flirt-treinstellen kan VIAS deze compositie niet zelf leveren. TRI Train Rental kwam daardoor in zicht en pendelt met een stam van drie rijtuigen; begin februari leverde de blauwe 145 087 de tractie. Het contract met TRI loopt de gehele dienstregeling 2024. Het in 2013 opgerichte en in het Beierse Eckental gevestigde TRI Train Rental beschikt over rond vijftien ex-DB locs en tweehonderd rijtuigen. Deze worden veelal voor adhoc-vervoer of in opdracht van vervoersregio's ingezet.-SB //



Met de 'Wittenberger Steuerwagen' voorop is de RB 37 bij Meerbusch onderweg van Neuss naar Krefeld, 9 februari. (foto Sander Broerse)



Deel 2
van 2

Vesting Brielle in 1:250

**DEEL 2: OP BESTELLING DOOR MINIWORLD
ROTTERDAM GEBOUWDE MAQUETTE**

In het eerste deel van de grote maquette van de Vesting Brielle werd beschreven met welke twee bouwwijzen de huizen en gebouwen zijn gemaakt. In deze uitgave gaat Rob Mooij in op de bouw van de bijzondere modellen, de groenvoorziening en de verhuizing naar Brielle.

Zoals in deel 1 (zie Railhobby 468) vermeld, zijn de grotere en beeldbepalende gebouwen op de maquette op dezelfde wijze ontstaan als de standaard gebouwen die in Miniworld Rotterdam zijn te zien. Deze worden als holle maquettes gecreëerd, waarbij de wanden, het dak, de verdiepingen en de ramen gedetailleerd worden nagebouwd en rekening met het inbouwen van verlichting wordt gehouden. Op deze wijze zijn voor de Vesting Brielle

onder meer de Sint-Catharijnekerk, het Arsenaal, het stadhuis, het Asyl voor Oude en Gebrekkige Zeelieden en de Provoost ontstaan. Een belangrijk thema is de bevrijding van Brielle op 1 april 1572 door de watergeuzen. De gebouwen die aan deze historische gebeurtenis gerelateerd zijn, hebben extra aandacht gekregen. Zoals de Noordpoort - de toegangspoort waardoor de watergeuzen de stad zijn ingetrokken en de Spaanse bezetters hebben verdreven -, maar ook de

Langepoort, het Kruithuis, de Geuzenkerk, het Geuzengesticht en het geuzenschip 'De Prince Admiraal' zijn met gevoel voor detail nagebouwd. Uiteraard zijn het in 1708 gebouwde Arsenaal en het moderne stads kantoor - evenals de meeste andere gebouwen voorzien van binnenverlichting - in 1:250 aanwezig. Het Wellerondom is een bekend en vooral oergezellig historisch pleintje in Brielle. Het is de enige plek waar, voor de sfeer, een terras in schaal 1:250 staat. »

1. De voltooide maquette in het atelier van Miniworld in Rotterdam.
2. De bedevaartkerk van 'Martelaren van Gorcum' staat ook op de maquette buiten de vesting.
3. Het Wellerondom met kanon en schandpaal. Op de maquette het enige plein met een terras.
4. De maquette Vesting Brielle op zijn plaats in het historische stadhuis van Brielle met enkele van de trotse bouwers.





5.



6.

DE SINT-CATHARIJNEKERK IS OPGETROKKEN UIT MDF, KUNSTSTOF, KARTON EN 3D-PRINTS



7.

SINT-CATHARIJNEKERK

De Sint-Catharijnekkerk is veruit de grootste en meest complexe maquette en daarbij is de toegepaste bouwmethode goed zien. Een complicatie waren de elkaar tegensprekende tekeningen zodat veel aan de hand van foto's gereconstrueerd is. Het gebouw is opgetrokken uit een combinatie van MDF, kunststof en karton, aangevuld met enkele in 3D geprinte delen. Ook kleinere bouwwerken zoals het op Bastion II staande kruithuis en korenmolen 't Vliegent Hert' op Bastion I zijn nagebouwd. De aan De Rik staande bedevaartkerk 'Martelaren van Gorcum' is ook in de maquette opgenomen. Hoewel de kerk buiten de vesting staat, mocht deze, door de belangrijke rol in het verhaal van 1 april niet ontbreken. Ook deze kerk is als open constructie gebouwd, waardoor verlichting gemakkelijk kan worden aangebracht. Het is een relatief eenvoudig gebouw, dat door het ontbreken van bouwtekeningen nagenoeg geheel aan de hand van foto's is nagebouwd. Het uitwerken van de maatvoeringen was daardoor lastig, maar is prima gelukt.

GROEN

Na het afronden van de bebouwing kon het landschap worden aangelegd, eveneens als puzzelstukken. Alle tuinen, perken en het gemeentelijk groen in het bebouwde gebied zijn na het plaatsen van de percelen op de betreffende kavels aangebracht. Voor het groen rond de vesting en op de omliggende landerijen werd een bij modelbouwers bekende methode gebruikt: strooigroen dat met verdunde witte houtlijm wordt vastgezet. Het kan met beleid worden gestofzuigd, zonder dat bij een schoonmaakbeurt alle groen verdwijnt. Zo kan de maquette, inclusief het groen, periodiek stofvrij worden gemaakt. Om natuurgetrouwe en gemêleerde kleurovergangen te krijgen zijn verschillende tinten groen en bruin door elkaar gebruikt. In en rond de vesting zijn duizenden bomen geplant. Door nijvere handen in massaproductie gemaakt.

VERHUIZING

Stap voor stap en fase na fase, ontstond een indrukwekkende miniatuurweergave van Brielle anno 2022. Na het afronden van de groenvoorziening en het testen van de elektronica, kwam na vele maanden werken in september 2022 het moment van oplevering. De maquette waaraan medewerkers van Miniworld met veel passie, geduld en overtuiging hebben gewerkt, moest naar zijn definitieve bestemming worden overgebracht: het Stedsmuseum van Brielle. Ondanks dat er bij het ontwerp en de bouw met de verhuizing rekening is gehouden, was het overbrengen een enorme operatie. De



8.

gehele maquette wordt met het onderliggende frame ontmanteld, de delen, puzzelstukken, ingepakt en in een grote verhuishagen geladen. Voor het overbrengen naar Brielle waren twee ritten nodig. Door een vakkundig team van zeven mensen is het draagframe in het museum opgebouwd en zijn alle puzzelstukken van de maquette zorgvuldig ingepast. Aan het eind van de avond was de assemblage voltooid. Het resultaat mag zeker verbluffend mooi worden genoemd. Zoals eerder vermeld is de maquette niet geheel vlak: het water ligt iets lager dan het land met de bebouwing en de vestingwallen zijn iets verhoogd. De bouwers van het modelbouwatelier van Miniworld Rotterdam zijn er trots op dat ze deze opdracht konden uitvoeren en wensen dat de maquette nog vele jaren in het Stedsmuseum van Brielle zal zijn te zien zodat vele generaties Briellenaren en toeristen er van kunnen genieten. //



9.



10.

5. De Sint-Catharijnekkerk is veruit het grootste en meest complexe gebouw op de maquette.
6. De Sint-Catharijnekkerk is een puzzelstuk op zich. Proefpassing van de nooit afgebouwde 15^e eeuwse domkerk.
7. Ondanks de grootte van de kerk blijken sommige details verrassend klein.
8. De bastions worden nauwgezet nagebouwd.
9. Het bekendste 1 april-onderwerp: het geuzenschip 'De Prince Admiraal'.
10. Veel van de grotere gebouwen zijn kerken, zoals de 17^e eeuwse St. Jacobskerk.

Uitrol NG-seinen uitgesteld

De indienststelling van de Nieuwe Generatie Seinen is gedeeltelijk uitgesteld. Tijdens projectwerkzaamheden in Den Haag, Tilburg (emplacement wijzigingen) en Kijfhoek (plaatsing extra seinen) bleek dat de NG-seinen niet altijd genoeg zichtbaar zijn.



Het door ProRail ontwikkelde Nieuwe Generatie sein (NG-sein) heeft ten opzichte van het oude AY-sein enkele voordelen. Het is compacter gebouwd waardoor het minder ruimte inneemt en het eenvoudiger langs en tussen de sporen kan worden geplaatst. Door gebruik van aluminium, led-technologie en één lens zijn er

minder grondstoffen nodig. Het sein regelt afhankelijk van weer- en zichtomstandigheden zelf de benodigde lichtsterkte. De reflecterende rand zorgt bij donker voor een betere zichtbaarheid. De NG-seinen behoeven minder onderhoud dan AY-seinen en zijn door de materiaalkeuze minder zwaar en daardoor gemakkelijk te vervoeren en te plaatsen.

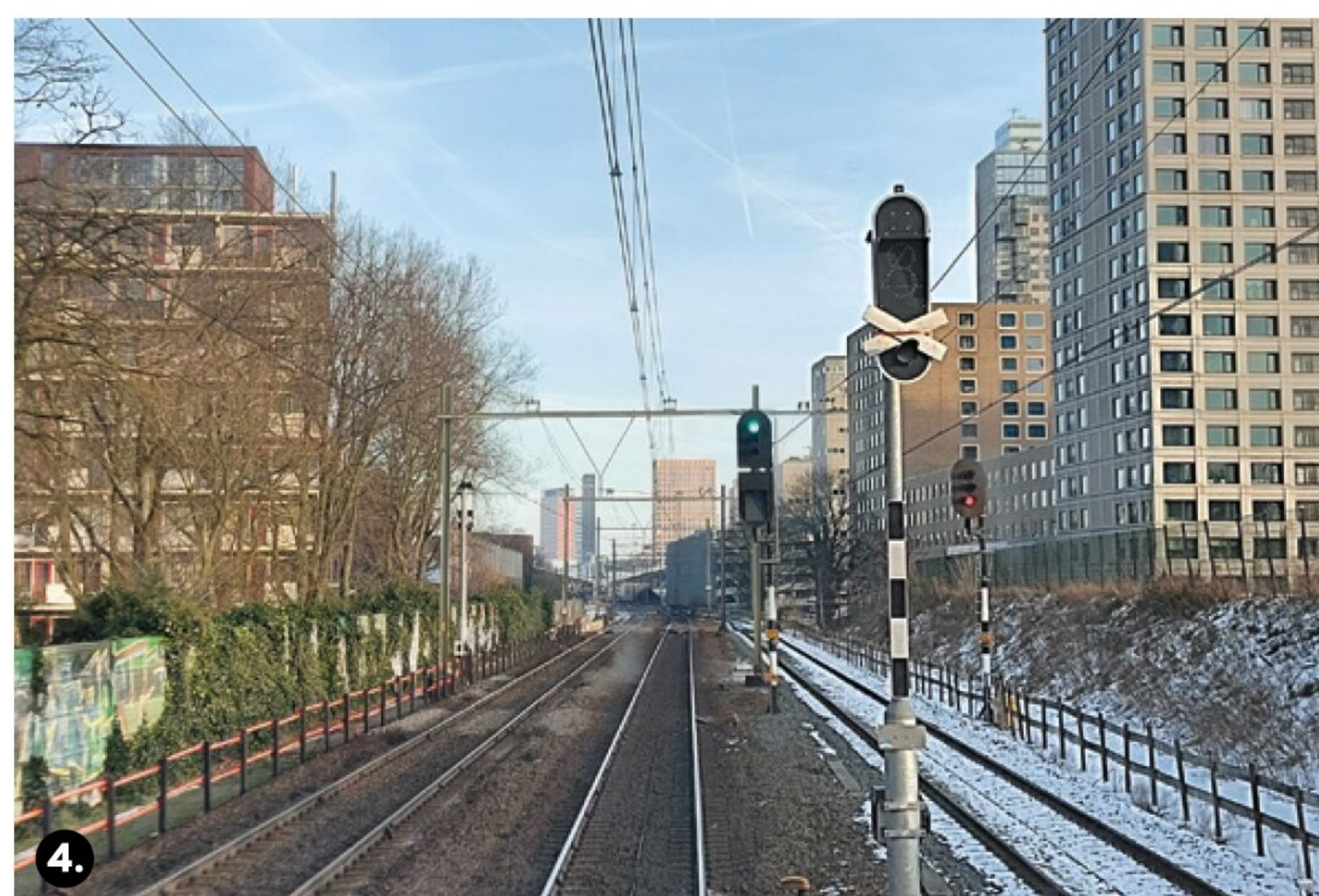


Gebruik in projecten

Om praktijkervaring op te doen zijn NG-seinen op twee locaties geplaatst; volgens de aanvankelijke planning zouden ze in 2024 in vijftien projecten worden geplaatst. Ten opzichte van de AY-seinen die een forser schild met drie lampen boven elkaar hebben, blijkt de zichtbaarheid van de NG-seinen onder bepaalde omstandigheden minder te zijn, zodat controles op de zichtlijnen opnieuw moeten worden uitgevoerd. De uitrol van NG-seinen is opgeschort, wat consequenties heeft voor de voortgang van de geplande en lopende projecten en de leverancier VRS van AY-seinen en Pintsch van NG-seinen. Bij het (ver)plaatsen van seinen is ook de beveiligingsketen betrokken. Die is gebaseerd op geïsoleerd spoor en relaistechniek, zaken die niet eenvoudig zijn aan te passen. »

1. Inrijseinen 414 en 415 en laaggeplaatst sein 418, Amsterdam Westhaven, 24 januari 2024. Door de lage baanvaksnelheid hebben deze seinen geen cijferbak. (foto's 1 & 3 Edwin Mos)
2. Plaatsing van de NG-seinen in Meeteren. (foto ProRail)
3. Seinen 372, 374 en 376, Amsterdam Westhaven, 24 januari 2024.
4. Inrijsein Tilburg zijde Tilburg Universiteit, 20 januari 2024. Het kleinere formaat van het (afgekruiste) NG-sein biedt meer mogelijkheden voor plaatsing dan het groen tonende AY-sein. (foto Roland Korving)

TEKST: HANKO MILOT





Den Haag, Tilburg en Kijfhoek

Voor de ombouw van de emplacementen van Den Haag en Tilburg is er onvoldoende tijd om de beveiliging aan te passen. Een deel van het werk wordt daardoor uitgesteld. Op Kijfhoek worden extra NG-seinen geplaatst om de veiligheid te vergroten en het rangeerproces te verbeteren. De extra seinen worden wel geplaatst, maar afgekruid en niet in dienst genomen. Zolang deze situatie bestaat, blijft de bestaande werkwijze op Kijfhoek zonder de extra seinen van kracht. De werkzaamheden voor het vervangen van de installaties van het heuvelsysteem worden wel volgens de planning uitgevoerd.

Oplossing

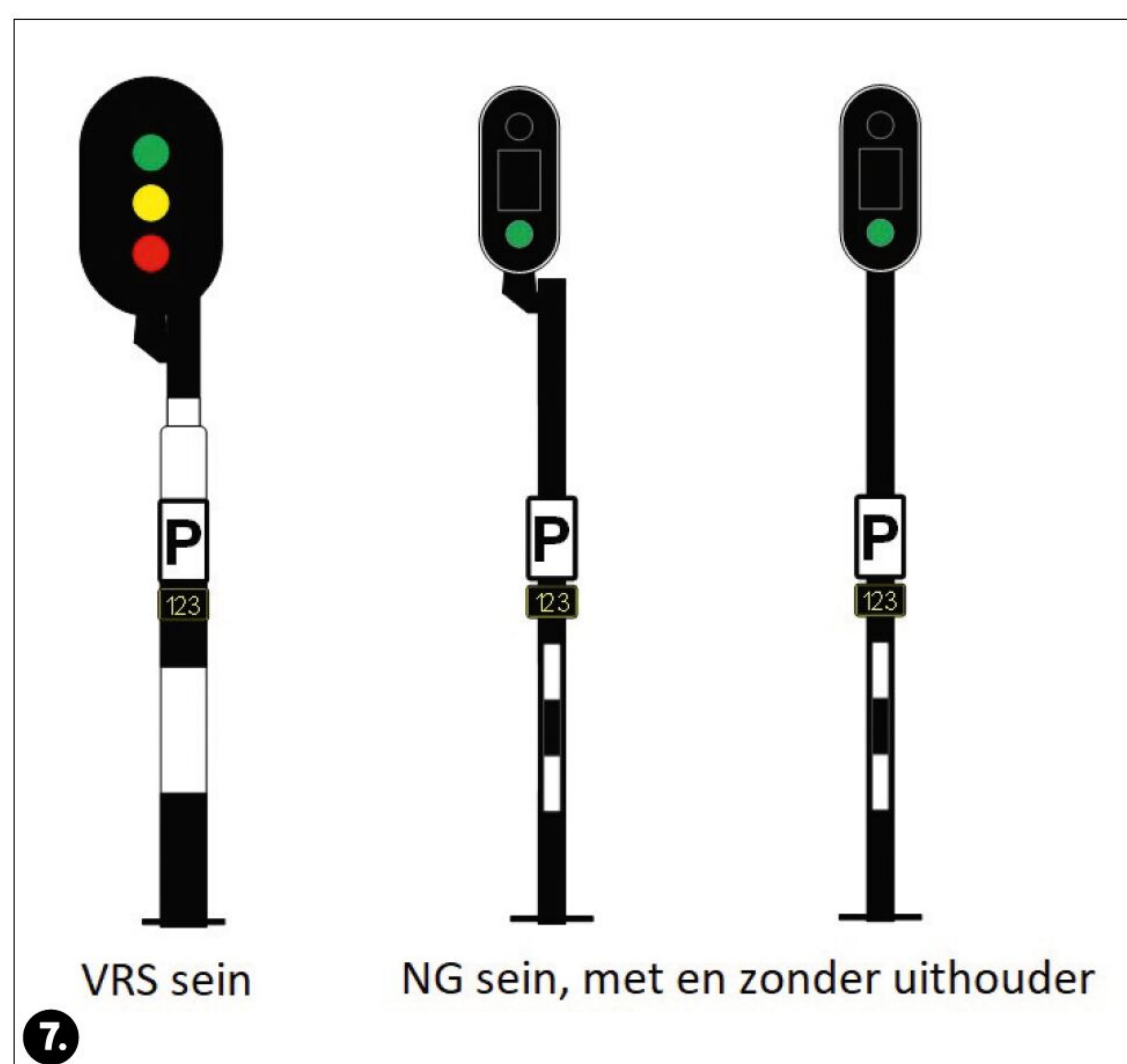
Op dit moment wordt in kaart gebracht welke onderdelen van vijftien projecten verplaatst kunnen worden en welke wel door kunnen gaan. Ook wordt een planning gemaakt om de uitgestelde werkzaamheden alsnog uit te voeren. De vertraagde uitrol heeft geen gevolgen voor de dienstregeling. Voor de projecten die in 2024 lopen wordt teruggegrepen op het gebruik van de oude AY-seinen. Momenteel zijn NG-seinen in dienst bij Meteren en het opstel terrein Westhaven. Op deze locaties wordt ervaring opgedaan met de nieuwe seinen en die kunnen - ondanks de bij de projecten geconstateerde verminderde zichtbaarheid - gewoon in gebruik blijven. //

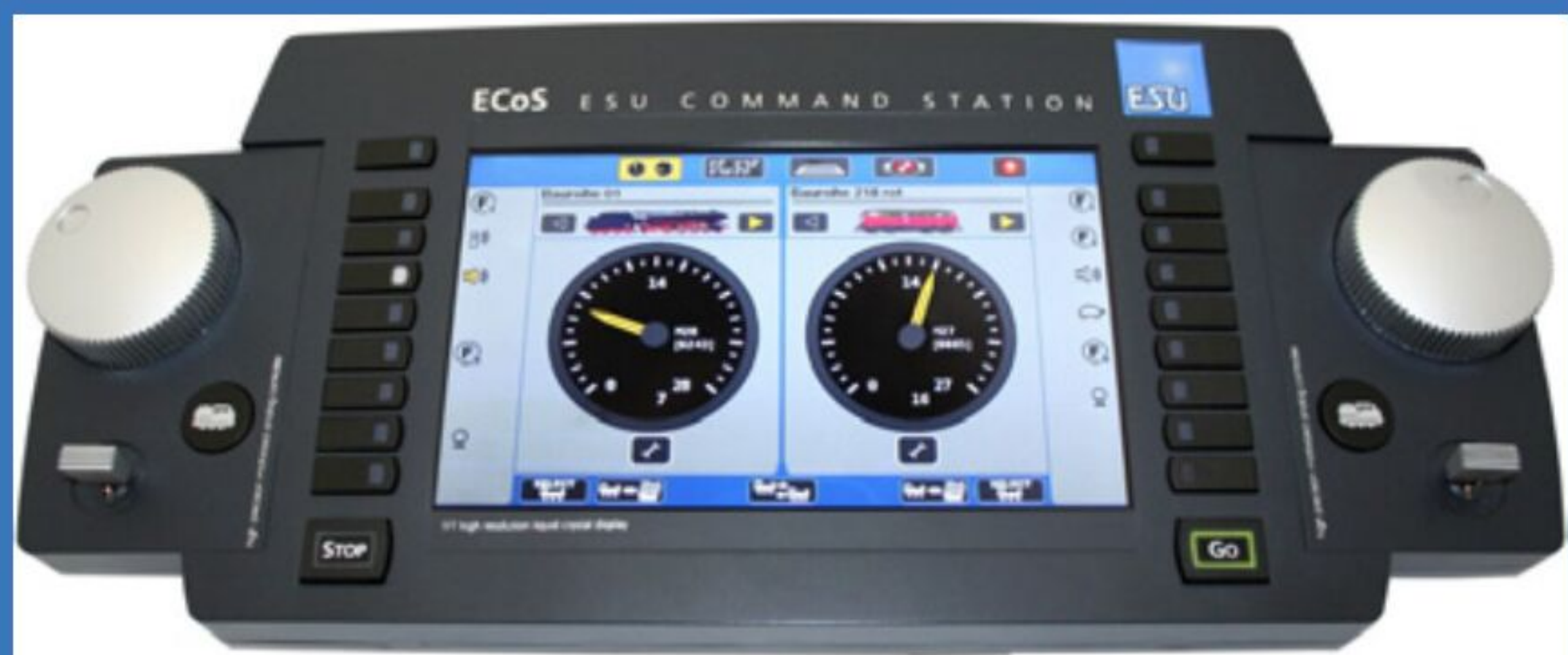
- 5.** Afgekruid P-sein richting Tilburg Aansluiting, 20 januari 2024. (foto Roland Korving)
- 6.** Sein 376 in Amsterdam Westhaven bevat alleen de ledlamp. (foto Edwin Mos)
- 7.** AY en nieuwe NG-seinen. (tekening ProRail)



EXTRA ONLINE

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





Nieuw! **ECoS 2.5 (50220)**



Ontdek alle nieuwigheden
2024 van ESU op
www.loksound.nl

Importeur:



IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN

VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

PEPERKAMPMODELBOUW.NL

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.

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

De webwinkel met passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 70,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot achteraf betalen

EXTRA:
video
BR 91

BR 91, EEN VEELZIJDIGE TENDERLOC

SCHAAL 1-MODEL KM1

De Duitse fabrikant KM1 staat er om bekend fraaie en goed gedetailleerde modellen in schaal 1 te maken. Alle geluiden zijn hoorbaar en bij stoomlocs komt rook uit de schoorsteen en cilinders. Na jaren van voorbereiding is de Pruisische loc T 9.3, de latere BR 91, in verschillende uitvoeringen beschikbaar.

De T 9.3 van de Pruisische staatsspoorwegen, met asindeling 1'C, waren veelzijdige locs die voor het goederen- en reizigersvervoer ingezet werden. Het is een doorontwikkeling van de T 9.2, waarbij het grootste verschil zit in de constructie van het draaistel van het voorloopwielstel.

In plaats van een Adams-as werd een Krauss-Hemholtz-draaistel toegepast. Hierdoor kon de snelheid verhoogd worden naar 60 km/h, later zelfs 65 km/h. Tussen 1901 en 1914 zijn voor de Pruisische staatsspoorwegen door diverse fabrikanten 2060 exemplaren gebouwd en nog eens 142 stuks voor



andere maatschappijen. Vanaf 1925 kwamen ruim 1500 locs bij Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) terecht; deze werden genummerd van 91 303 tot 91 1805. Naast deze Pruisische locomotief werden naar voorbeeld van de T 9.3 tien locomotieven, de Württembergse T 9, door Maschinefabrik Esslingen gebouwd en geleverd aan de K.W.Sts.E. Deze locs hadden kleine verschillen en kwamen uiteindelijk bij de DRG terecht waar ze 91 2001-2010 werden genum- »

1. Even een moment van rust net buiten het fabrieksterrein voor de volgende inzet. (foto Michiel Stolp)
2. De remleidingen met afsluitkranen onder de frontseinen zijn af fabriek gemonteerd. De transportbescherming van de koppeling is nog niet verwijderd.
3. De opschriften zijn loepzuiver aangebracht.
4. De kolenvoorraad wordt zichtbaar door het luik te openen.





5.

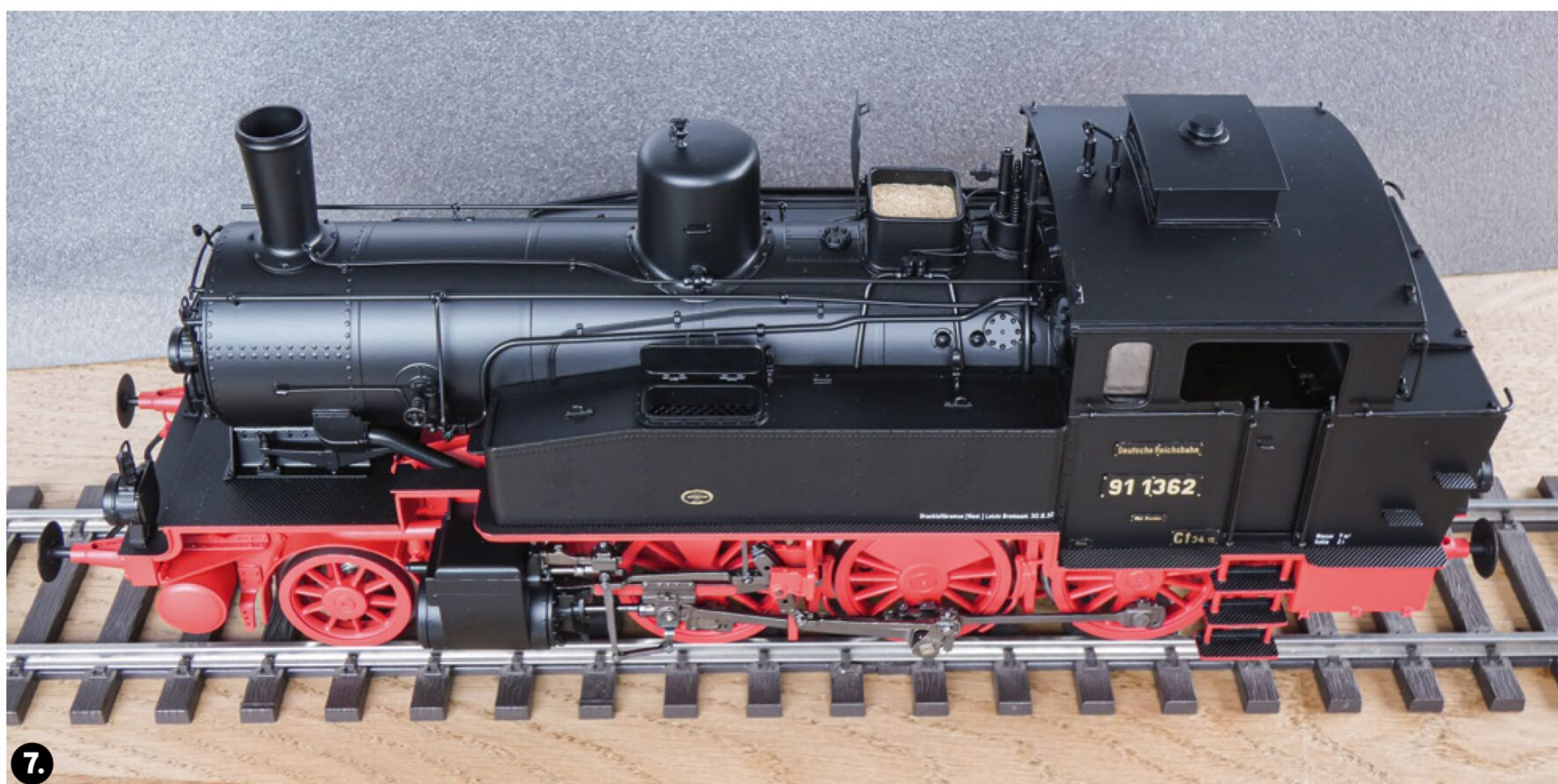


6.

merd. Na WO II zijn deze locs bij de DB ondergebracht en in 1950 terzijde gesteld en gesloopt. In 1935 kwamen er nog 31 exemplaren bij van de Saarländischen Eisenbahnen; deze kregen de nummers 91 1806-1836. In de Tweede Wereldoorlog werden de in België geconfisqueerde locs 91 1837-1844 genummerd. In 1949 kwamen bij de Deutsche Reichsbahn (DR) slechts vijf T9.3 locs van private bedrijven terecht: de 91 6501, 6576, 6577, 6581 en 6582. Reeds in 1945 werden de eerste terzijde gesteld. In 1964 doofde bij de DB het vuur van de laatste BR 91 en bij de DR in 1971. Bewaard gebleven zijn de 91 896 in Dresden en de 91 936 in Berlijn. In 2015 kwam loc 91 406, die in Finland verbleef, naar het Bayerisches Eisenbahnmuseum en wordt daar optisch gerestaureerd. Twee machines staan in Polen, de TKi-3-120 en TKi-3-26, geen van beide is rijvaardig.

MODEL

KM1 heeft deze veelzijdige loc uitgebracht in schaal 1 (1:32) in negen uitvoeringen, te leveren met zowel NEM- als Fine Scale-wielen: de 91 896 in museumuitvoering, de 91 7266 anno 1912 (tp. I), loc 7372 in de gedaante van rond 1924 (tp. IIa), de 91 1362 omstreeks



7.



het jaar 1933 (tp. IIb). Loc 91 1250 en 91 1736 in de uitvoering van 1952 (tp. III), de locs 91 1160 en 91 1595 zoals uit de jaren 1959 - 1962 (tp. IIIb) en de 91 456 van medio 1961 (tp. III). Af fabriek zijn alle versies uitverkocht. Prijs met NEM-wielen € 2200 tot € 2300, toeslag Fine Scale-wielen € 200, digitale koppelingen € 100. Op termijn zou een herproductie zijn te verwachten. Voor de Railtest bekijken we de 91 1362 van de DRG (tijdperk IIb), artikel 169103. Het uit messing en edelstaal gebouwde model beschikt over een klok-ankermotor, sounddecoder en een dynamische rookgenerator, die niet alleen zorgt voor rook uit de schoorsteen, maar ook stoom uit de cilinders. De front- en sluitseinen wisselen met de rijrichting. De wielassen zitten in geveerde kogellagers. De buffers kunnen veren en de rookkast- en cabinedeuren worden geopend. De opschriften zijn zeer strak en loepzuiver uitgevoerd, ook het interieur van het machinistenhuis is gedetailleerd weergegeven. De 3340 mm lange loc weegt ongeveer 3 kg. De minimumboogstraal is 1020 mm. Nog in de doos merk je dat je echt iets in handen hebt, ondanks dat het maar een 'kleine' loc betreft. Het model is goed verpakt en bevestigd op een houten plank. Twee handschoenen, een flacon met 20 ml rookvloeistof, een pipet om de rookvloeistof bij te vullen, een handleiding en een inbussleutel om de loc los te halen worden meegeleverd. De diverse onderdelen die kunnen worden geopend en de schroefkoppelingen zijn met tape vastgezet. Eenmaal losgemaakt vallen alle details van de loc goed op. De handleiding geeft aan dat, voor de loc mag rijden, rond het drijfwerk enkele punten moeten worden gesmeerd.

»

- 5.** Drijfwerk en cilinder aan de rechterkant.
- 6.** De cabine is gedetailleerd uitgevoerd, de meters zijn af te lezen. Rode accenten zijn conform het voorbeeld.
- 7.** De verschillende openingen zijn functioneel weergegeven. Zelfs zand is aanwezig.
- 8.** Staatsieportret van de rechterkant. Het deksel van de waterkast staat open.
- 9.** Het ovale cabineraam van de machinist staat op een kier.





BIJ VERTREK VEEL STOOM UIT DE CILINDERS



RIJEIGENSCHAPPEN

Eenmaal op de baan is de loc digitaal te sturen onder adres 91. Er zijn 28 functies beschikbaar. Als het geluid wordt geactiveerd, is dat goed en krachtig hoorbaar. De stoomfluit is door een groot deel van het huis te horen. Na het vullen met rookvloeistof en het activeren van de rookfunctie, komt er een mooie sliert rook uit de schoorsteen. Als de loc in beweging komt ontsnapt een flinke hoeveelheid damp uit de schoorsteen en de cilinders. Na enige tijd is de uitstoot alleen nog bij de pufgeluiden en komt er bij de cilinders geen rook meer vrij. Deze functie kan via F5 weer worden geactiveerd, maar zoals bij het voorbeeld, gebeurt dit alleen bij het net op gang komen. Al snel vult de ruimte zich met de rook. Het past wel





bij een stoomloc: hij laat zich horen, zien en ruiken. Maar binnenshuis lijkt het beter de stoomgenerator niet te veel te gebruiken. Bij deze uitvoering ontbreekt de bel op de ketel. Wel zit er achter functie-toets F3 het belgeluid; dit is via een setting om te programmeren naar een korte fluitstoot. De fluit op F2 is niet elke keer hetzelfde, maar kent variatie. Bij het wisselen van de rijrichting is het omschakelen van het mechanisme te horen. Maar fysiek gebeurt er bij deze versie niets omdat de loc geen servo-techniek heeft. Omdat er geen mogelijkheid was de loc op de baan te laten rijden, is deze op een rollenbank getest. Ook zo laat dat een geweldige indruk van de locomotief en zijn geluid achter.

VERWERING

Een nadeel bij het grote formaat is dat het extra opvalt dat de loc erg nieuw is. Enige vorm van vervuiling zal dit model nog mooier maken. Met Michiel Stolp van Becasse Weathering is een afspraak gemaakt om de loc onderhanden te nemen en de nieuwigheid er af te halen en het model een gebruikte uitstraling te geven. Omdat het personeel wel goed voor de loc zorgt, was het zeker niet de bedoeling om deze er verwaarloosd uit te laten zien. Het eindresultaat mag er zeker zijn: de felle rode kleur is er niet meer, ook het zwart heeft een verwerking gehad, niet alleen in kleur maar ook met een 3D-effect. Kolen en kolengruis dat je in het echt tegen kunt komen. Ook voor de rookkastdeur zijn slakken en vuil achtergebleven, waardoor een mooi effect ontstaat. Gladde onderdelen hebben een bewerking gehad waardoor het gladde er af is en de loc uitstraalt al even mee te gaan. Bij het vullen van

het water wordt er ook wel eens een beetje gesmeerd en her en der is wat roest te zien. Dat geeft geen verwaarloosde indruk, sporen van gebruik horen er nu eenmaal bij. Op de voetplaat staan machinist en stoker zodat de loc nu echt ingezet kan worden. Het model is een aanwinst en zeker na het weatheren is de loc er nog mooier op geworden. De eigenaar krijgt er een (Duits) certificaat van echtheid bij. //



Bekijk de video van BR 91 en onze andere video's op Railhobby.nl/video

- 10.** Ook bij de cabine is de verwerking te zien. De tekst blijft leesbaar. De stoker die bezig is met het opstoken van de loc is door de, op de deur leunende machinist, niet te zien.
- 11.** Voor de volgende inzet is de bak goed met kolen gevuld. De klep zal de stoker tijdens de rit dichtklappen. (foto's 11 & 13 Michiel Stolp)
- 12.** De nieuwigheid is verdwenen en de zichtbaarheid van de vele details is er met het weatheren beter op geworden.
- 13.** Niet verwaarloosd, maar met gebruikssporen.



EXTRA ONLINE

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



1.

EXTRA:
video
railkraan

Krupp-Ardelt SPOORKRAAN

DIGITALISEREN FLEISCHMANN-KRAAN

Tegenwoordig liggen gedigitaliseerde railkranen in H0 in de winkel. Jan Legierse koos ervoor zijn handbediende Fleischmann-spoorkraan een digitale en mechanische update te geven. De veel tijd kostende ombouw heeft hij in een kort artikel samengevat.

Op een van de modelbouwfora staat uitgebreid beschreven hoe de 90 tons railkraan van Fleischmann (artikel 5597) voor digitale besturing kan worden omgebouwd. Märklin en Roco voeren digitale railkranen, maar die zijn aan de prijs. Dat was, met de uitdaging tot ombouwen, voor mij reden zelf aan de slag te gaan. Met het project bleek veel tijd gemoeid want er waren telkens andere aspecten die om een oplossing vroegen. Video's op YouTube kunnen dan behulpzaam zijn. Na het demonteren van de kraan heb ik de beschikbare ruimte in de cabine in kaart gebracht. De kraan hoefde niet zelfrijdend zijn, maar moet in stamcombinatie inzetbaar zijn, dus met de wagens met de armsteun en contragewichten en een hulpgoederen- en ongevallenwagen. De kraan moet kunnen draaien, toppen

(gieken) en natuurlijk hijsen. Dat betekent drie aandrijvingen.

ONDERSTEL

De wielstellen moeten geïsoleerd zijn. Van de beide draaistellen neemt één de plus (rijstroom) op, de andere doet de min (massa, retourstroom). De stroomdraden worden door boorgaten naar de bovenkant geleid, waar ze worden vastgezet. Op het onderstel komt een tandwiel dat in het onderstel van het kraanhuis past met daarop een pertinaxplaat met koper. Op de draaibank zijn in het koper cirkels gemaakt en met de beitel uitgesneden waardoor er een plus en min aan de bovenkant van het onderstel is ontstaan. Voor het draaien wordt in de bodem van het kraanhuis een rondsel geplaatst dat precies op het gemonteerde

tandwiel past. De spanning wordt met twee koolborstels overgebracht, die voor de middelste ring van spoor N, voor de buitenste H0. De ideale overbrenging gaat met een lichte veerdruk zoals op de collector van een Fleischmann- of Märklin-motor. Eén koolborstel is achterop de eerste buis geplaatst, de andere zit achter het tandwiel. Een klemvast eroverheen geplaatste bus met daaraan gesoldeerde voedingsdraad houdt door veerdruk de koolborstel tegen. Een uitstekend contact ontstaat door na het monteren een druppel ATF-olie in de borstelkokers te doen. ATF wordt gebruikt voor automatische versnellingsbakken en autogarages zullen best bereid zijn om een klein flesje te vullen. Met ATF kunnen ook modelrails worden schoongemaakt, niet teveel want het is vettig en trekt stof aan. Deze olie is geleidend terwijl normale olie isoleert.

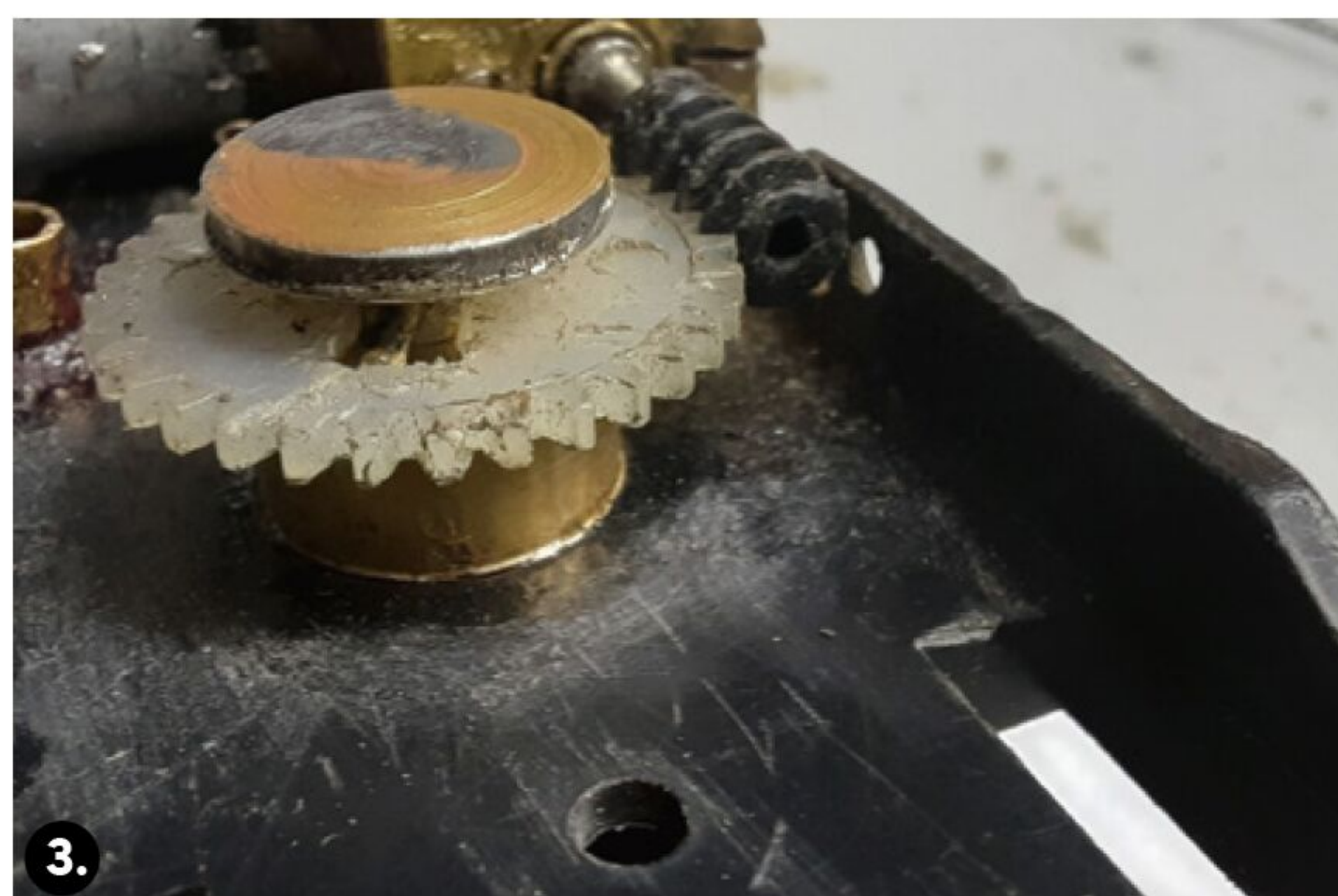
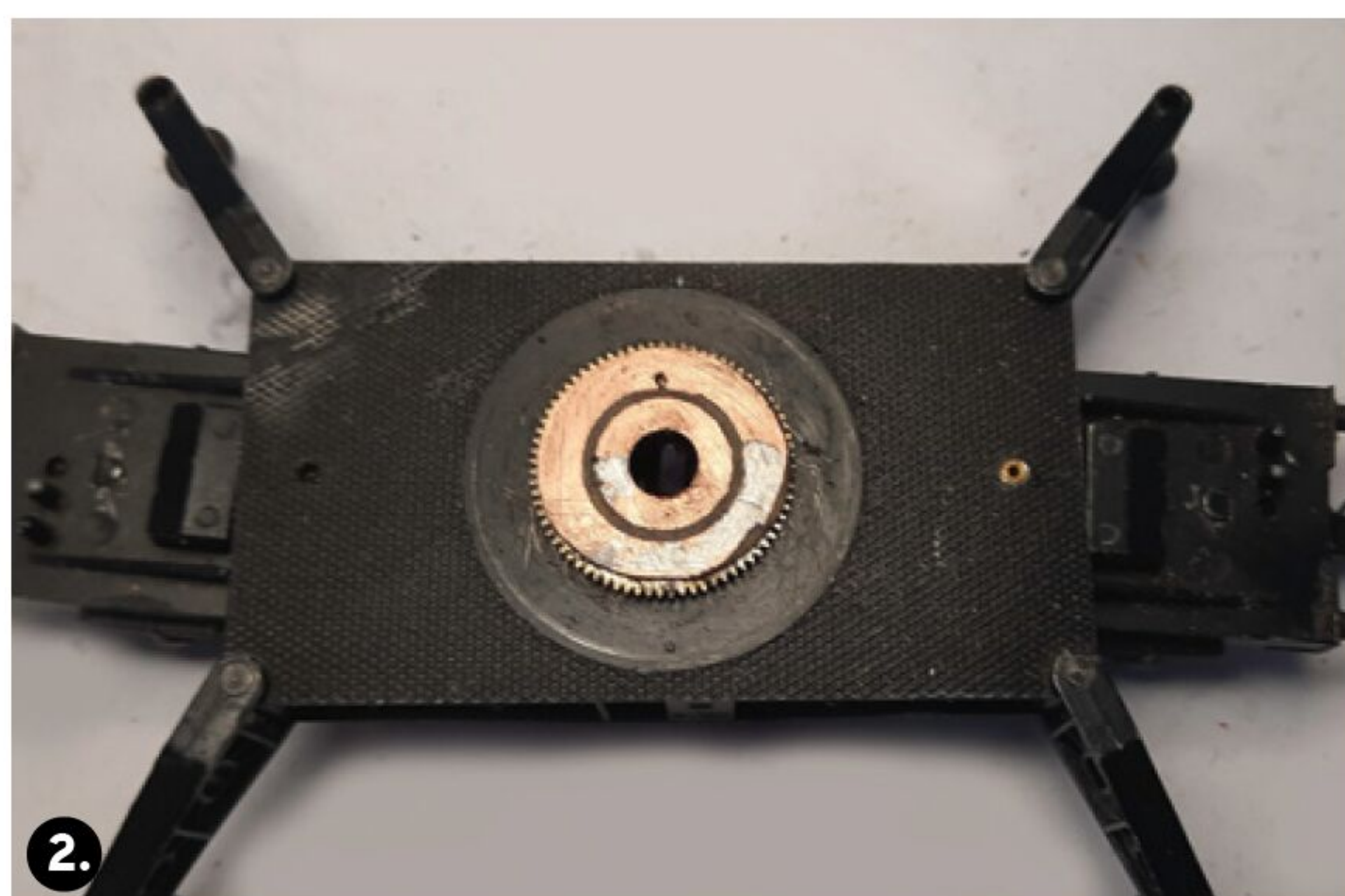
KRAANHUIS

Op de bodemplaat zijn de posities van alle aandrijvingen uitgemeten. De aandrijvingen met verschillende toerentallen en haakse aandrijving zijn met trefwoord

mini gear bij een Chinese website besteld. Onder het grote tandwiel gaat een as met rondsel naar het onderste tandwiel. De beide kabeltrommels zijn op de draaibank gemaakt, uit enkele versies met diverse groottes is de beoogde geselecteerd. Ook de hijskabel is belangrijk, daarvoor heb ik gezocht naar snaren van de juiste dikte en stevigheid. In de hijshaak zit een katrolwiel gemonteerd met een geringe speling in zijn kast, een te dunne draad zal er snel aflopen. De kabel moet, om goed in het gareel te blijven, 0,4 mm dik zijn. Omdat deze gemakkelijk tussen het wiel en het huis kan verdwijnen en de boel laat vastlopen, heb ik voor voldoende vrijloop van de kabel in het huis enkele buisjes van kous gelijmd. De draden lopen door de kous. Ook de hoekplaten waarmee de drie aandrijvingen op de bodemplaat worden vastgezet, vormden een uitdaging; een mal bracht hier uitkomst. De meeste onderdelen zijn met schroef en moer M 1,4 of M 1,8 gemonteerd. »

VOOR DRAAIEN, TOPPEN EN HIJSEN ZIJN DRIE AANDRIJVINGEN NODIG

1. De giek rust op de tweede hulpwagen, de contragewichten staan gezekerd op de platte wagen voor zwaar transport.
2. De bovenzijde van het onderstel met uitgedraaide stempels.
3. De worm en het tandwiel voor het draaien van het kraanhuis.
4. De draaistellen met geïsoleerde wielen, de isolatie in het ene draaistel aan de linkerkant, in het andere aan de rechterkant.



DE MEENEEMKOPPELING MAAKT RIJDEN IN BOGEN MOGELIJK

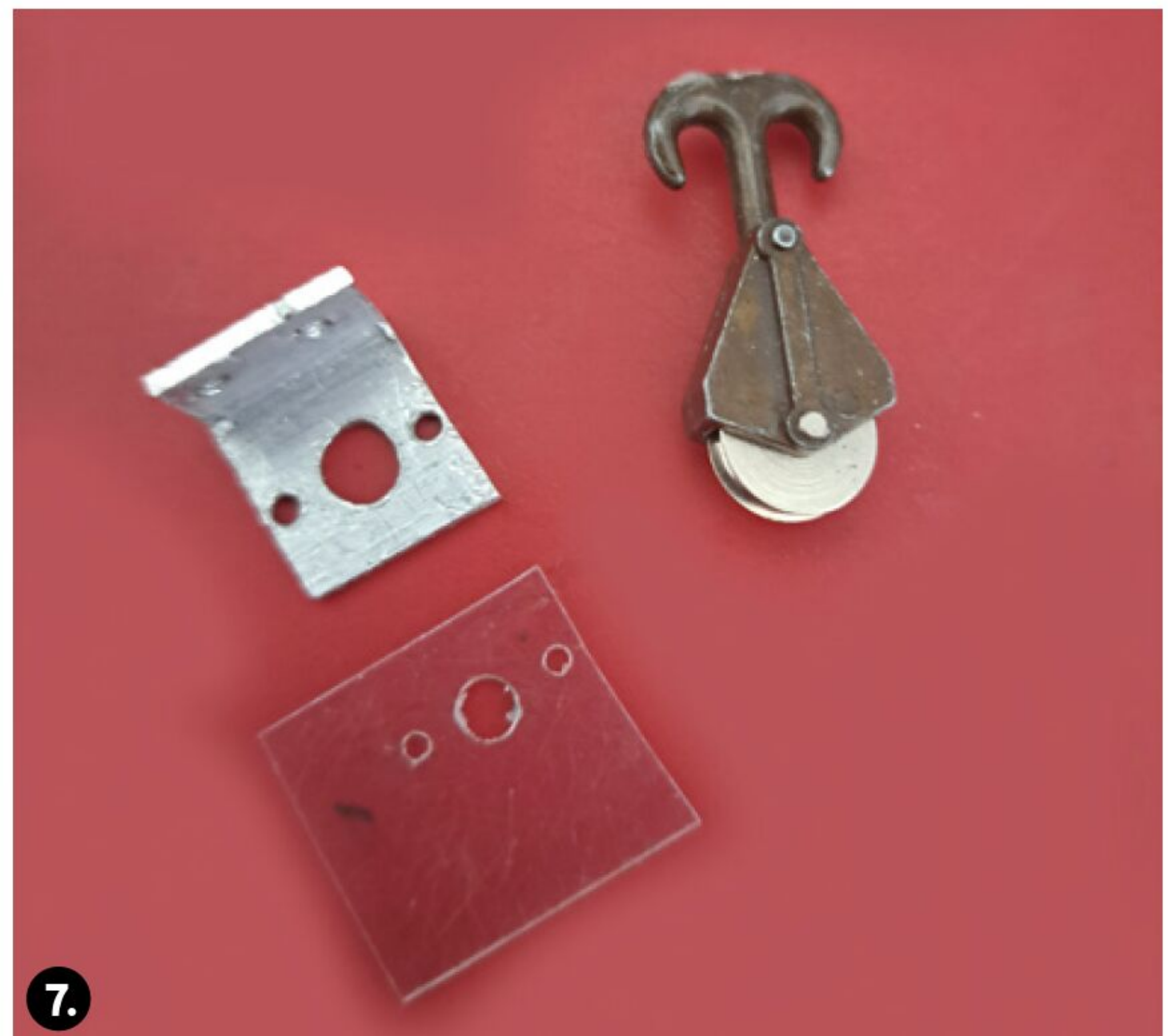
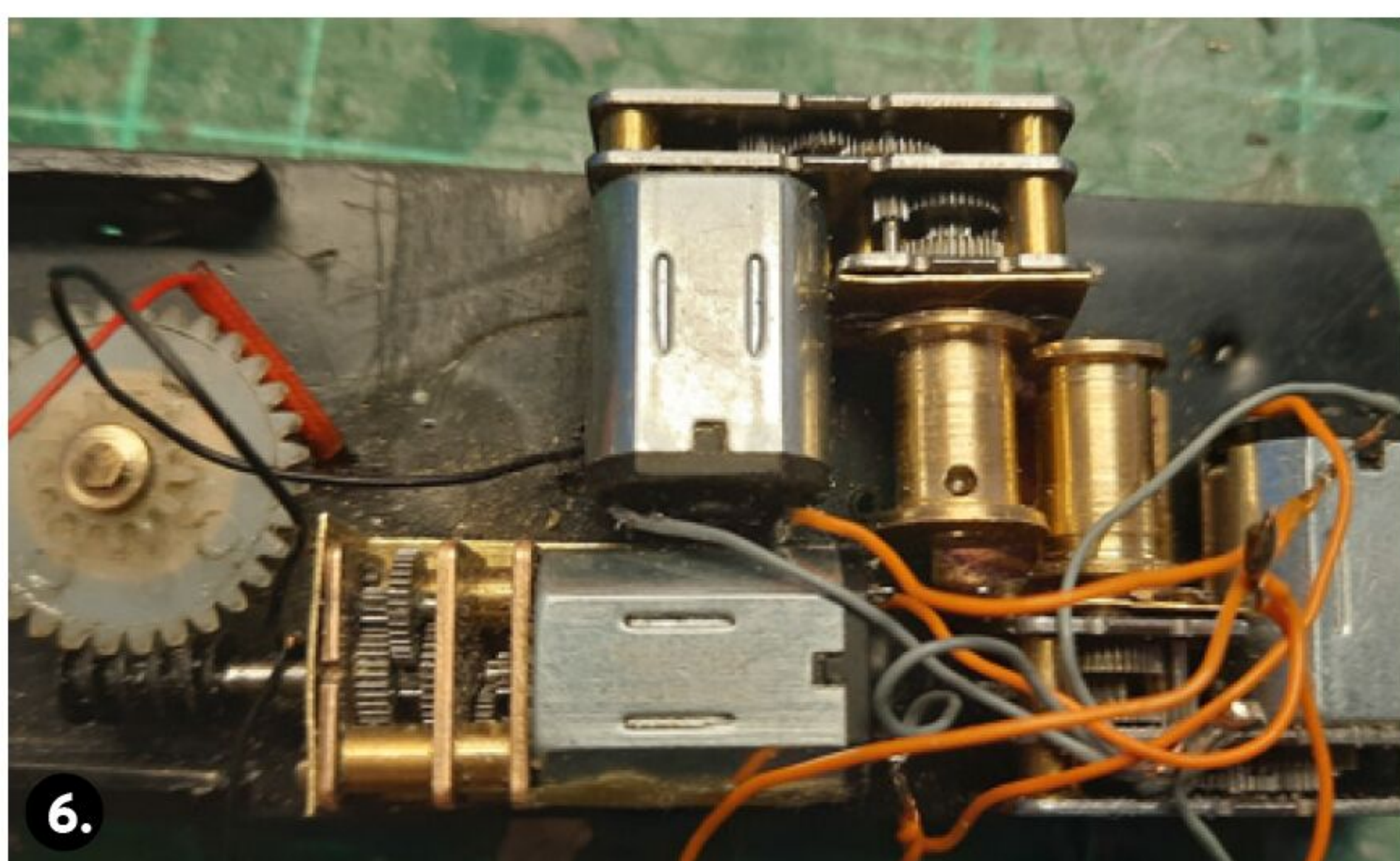
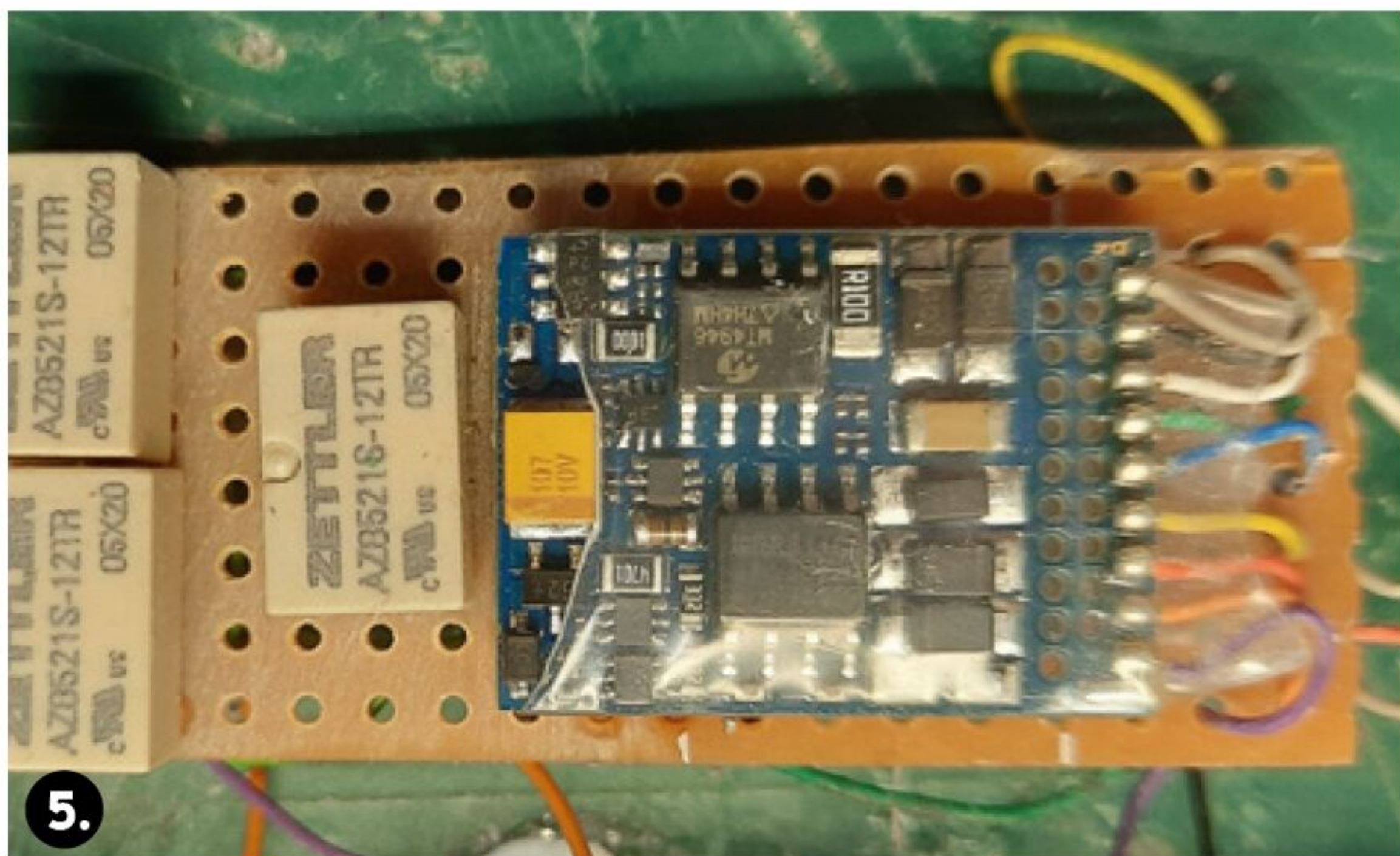
ELEKTRONICA

De kraan wordt met een ESU 4.0-decoder met één extra functie, de groene draad, bestuurd. De aansluitingen zijn overzichtelijk; de commando's worden naar een relais gestuurd dat voor de omschakeling zorgt. De adressen zijn eenvoudig te programmeren. Voor de drie aandrijvingen - voor draaien, gieken en hijsen - zijn drie relais nodig. Belangrijk is op de bouwhoogte te letten, in het kraanhuis is niet veel ruimte meer vrij. Door een imitatie kabeltrommel uit het huis te zagen en het gat met een plasticplaat af te dekken, ontstond ruimte voor de decoder. Een elektrisch schema is op YouTube te vinden. Voor de aansturing op en neer en

links- en rechtsom draaien gebruik ik de Intellibox Daisy. Het is hier eenvoudig verteld, maar voor alles perfect draaide moest er voor nader onderzoek veel worden gedemonteerd en teruggeplaatst.

SPOORBEDRIJF

Nu de crux van het verhaal. Bij sommige modelrailkranen kan bij opzending een probleem in bogen ontstaan doordat de lange kraanarm ten opzichte van het kraanhuis niet voldoende kan meedraaien. De arm rust in een armsteun op de aangekoppelde wagen zodat hij in bogen soepel kan meedraaien. Bij





10.

een starre wormoverbrenging is dat niet mogelijk. De oplossing is een meeneemkoppeling. Op foto 9 van de tandwielen is een gefreesde gleuf te zien. Het blauwe (Fleischmann-)tandwiel is niet meer gebruikt. Van de as met koppelpennen en een met het rondsel voor de overbrenging heb ik enkele versies gemaakt en uitgeprobeerd. Door de constructie heeft het kraanhuis een vrije slag voor het werkelijk gaat draaien, Daardoor duurt het even voor het gaat draaien, maar door de vrije slag kan het kraanhuis op de wagen, geleid door de armsteun op de hulpwagen, enigszins meedraaien waardoor niet al te krappe bogen zijn te doorlopen. In de spuitcabine heb ik het kraanhuis blauw en bruin gespoten, maar uiteindelijk is het geel geworden. De Fleischmann-kraan werd geleverd met drie platte wagens: een tweeasser met een steun voor de giek en stophout voor de stempels en een met stapels stophout en een platte wagen met twee gezeerde contragewichten. De ongevalwagen van Artitec en twee groene materiaalwagens maken de karavaan compleet. Met de NS 2514 als tractie kan de kraan waar nodig worden ingezet. //



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

- 5.** De op pertinax geplaatste ESU 4.0-decoder.
- 6.** De drie aandrijvingen zijn gemonteerd.
- 7.** De hijskabel kan goed tussen het wiel en het huis worden geleid en zal niet snel vastlopen.
- 8.** Enkele proefversies van kabeltrommels.
- 9.** Het niet gebruikte blauwe tandwiel en enkele probeersels van de as met koppelpennen en één met het rondsel voor de overbrenging.
- 10.** De NS 2514 is voor de materiaalwagens en de kraan geplaatst.
- 11.** De railkraan staat met hulpwagens gereed voor de volgende inzet.
- 12.** De Krupp-Ardelt-railkraan met schutwagens, contragewichten en ongevalwagen.



11.



12.

Ontwikkelingen ex-DB Cargo-locs

In Duitsland hebben heel veel voormalige DB-machines een tweede leven in het goederenverkeer gevonden en dat worden er nog steeds meer. Maar het tij begint te keren.



In Duitsland leek aan het hoofdstuk ‘tweede leven voor oude elocs’ geen einde te komen. Ondanks investeringen van honderden miljoenen in nieuwbouw locomotieven, zowel door DB Cargo als door leasemaatschappijen, vonden tegelijkertijd tientallen locomotieven uit de Baureihen 101, 110, 111, 139, 140, 143, 151 en 155 nieuw werkterrein. Achteraf gezien lijkt het tweede leven van de oude locomotieven samen te hangen met de aanschaf van nieuwe locomotieven. Als gevolg van de coronapandemie en flinke investeringen in nieuw materieel ontstonden lange levertijden bij de fabrieken van Alstom (Traxx) en Siemens (Vectron). Om toch aan

tractiemiddelen te komen - een behoefte die werd opgedreven door het toenemende goederenvervoer per spoor - kozen vervoerders voor de tijdelijke inzet van een oudere loc, die door de saneringsdrift van de DB-groep in grote aantallen aan de kant staan. Een tijdelijke inzet kan in dit geval een lease (via bijvoorbeeld Railpool) van enkele maanden betekenen tot een periode van enkele jaren, waarbij in het laatste geval vaak voor aanschaf gekozen wordt. De forse aantallen terzijde staande locomotieven en lage opbrengsten vanuit verkoop aan slopers zullen ongetwijfeld een positief effect op de aanschafprijs hebben gehad.

Het einde

Na jaren van overvloed komt er dus verandering. Daar ligt een aantal oorzaken aan ten grondslag. De belangrijkste is waarschijnlijk de inmiddels op stoom gekomen aflevering van nieuwe locomotieven. In het geval van de Vectron is de aflevergolf zo groot dat de nummerserie 193 inmiddels vol is: de nummers 001-999 zijn bezet of gereserveerd; nieuwe Vectrons worden vanaf 6193 001 genummerd. Al die nieuwe locomotieven moeten, of ze nu uit de stallen van Alstom, Siemens of Stadler komen, een baasje vinden en dat drukt de prijs. Dat wordt nog eens bevestigd door het vertrek van relatief 'jonge' leaselocomotieven uit de families EuroSprinter en Traxx naar de Oost-Europese markt. Het maakt moderne leaselocomotieven ook voor de kleine goederenvervoerders betaalbaar en daar bovenop worden ze nog eens maximaal ontzorgd doordat leasecontracten ook voorzien in onderhoud én vervangende locomotieven. Twee pakketten die bij oude locs niet aangeboden worden. Ook de kundigheid van personeel, zowel in werkplaatsen als achter de stuurtafel, speelt een rol: de oude generatie, die opgroeide met deze machines en hun gebreken, verlaat zo langzamerhand het toneel en de nieuwe generatie machinisten wordt met het oog op de toekomst slechts beperkt opgeleid. En dan zijn er machinisten die er niet op willen rijden; in een markt van tekorten kunnen zulke eisen gesteld worden.

Baureihe 151

Het resultaat is dat DB Cargo per 30 juni 2024 alle nog actieve locs Baureihe 151 retour eigenaar, leasemaatschappij Railpool, doet. Deze locs kwamen samen met locs Baureihe 155 in 2017 bij Railpool terecht; DB Cargo had behoefte aan geld en een flexibele schil en Railpool kon in beide voorzien door 130 locs te kopen »

- 1.** Een vaste dienst voor de DB 151's is de 'Andernacher'. Rond lunchtijd passeren de 151 031 en 045 met de beladen trein naar Andernach Duisburg, 10 februari 2023.
- 2.** Een eenling is de 151 129 dankzij de logo's van Railpool. Bij Dedensen-Gümmer passeert de loc met een bonte trein Seelze-Hagen Vorhalle, 4 maart 2022.
- 3.** DeltaRail 243 145 met een containertrein uit China, met overladen aan de grens tussen Polen en Oekraïne, in Stadthagen op 5 maart 2022.
- 4.** EVB Logistik 140 798 levert de tractie voor een autotrein. Salzbergen, 7 april 2019. (foto Edwin Mos)



ALLE BR 151 VAN DB CARGO GAAN RETOUR RAILPOOL





5.

en direct aan DB Cargo terug te leasen. De teruggave van de 151 (de 155 verdween eerder bij DB Cargo) zorgt er op haar beurt voor dat de DB-werplaats Cottbus in het najaar stopt met het onderhoud aan oude locs; het in stand houden van de benodigde specifieke kennis en administratie levert te weinig op. Er zijn overigens alternatieve werkplaatsen beschikbaar, maar met minder capaciteit. Voor Railpool is de teruggave van deze aan revisie toe zijnde locs aanleiding deze te koop te zetten of anders eind 2024 voor sloop aan te bieden.

Lokomotion, eigenaar van vier dienstvaardige locs Baureihe 151, zette haar machines medio januari 2024 aan de kant, nadat besloten was om de benodigde grote revisie niet uit te voeren. HSL Logistik en Widmer Rail Services, beide bekend om hun grote park occasions, ontdeden zich al eerder van de meeste oude locs. En tot slot is DeltaRail het vermelden waard. De vervoerder is onder fotografen geliefd door het grote park ex-DB-locs Baureihe 143, maar testte eerder al uitvoerig moderne locomotieven zoals de EuroDual en Vectron. Het is de vraag hoelang de Trabi's het nog uithouden nu DeltaRail in buitenlandse handen is (zie ook Railhobby 464).

Respijt voor diesels

Ook honderden diesellocomotieven hebben na hun carrière bij DB een nieuw leven elders gevonden. Hoewel de meeste ervan, denk daarbij aan de locs type V 100 of Baureihe 295, op leeftijd komen, zijn ze zelfs bij DB Cargo nog onmisbaar. Bovendien zijn ze erg goedkoop in gebruik en dat is zeer gewenst: de eerste en laatste kilometers van een goederentrein - bijvoorbeeld tussen terminal en emplacement - zijn de relatief duurste. Net als in Nederland en België is er in Duitsland een gebrek aan alternatieve locs. Maar er vormt zich al een volgende golf, ditmaal bestaande uit nieuwbouw diesel- of hybride locs, die de markt zal overspoelen. De voormalige DB-diesels zullen dus de meeste voormalige elektrische locs van DB gaan



6.



7.

overleven. Wie nog een Baureihe 151 in DB-dienst wil zien, doet er goed aan om zich ruim voor 30 juni 2024 in het Ruhrgebied te melden. //

-
- 5.** Ook bij HSL Logistik staan de 151's inmiddels aan de kant. Nabij Stadthagen passeerde de 151 130 op 4 maart 2022. (foto's 5, 6 & 7 Edwin Mos)
 - 6.** MEG 155 047 brengt drie Pendolino-treinstellen van Hamm naar Ehrang. Bullay, 21 april 2019.
 - 7.** Ook de serie 145 (uit 1998) wordt inmiddels aan DB-dochters verkocht, zoals de 145 010 aan RBH. Salzbergen, 4 september 2018.
-

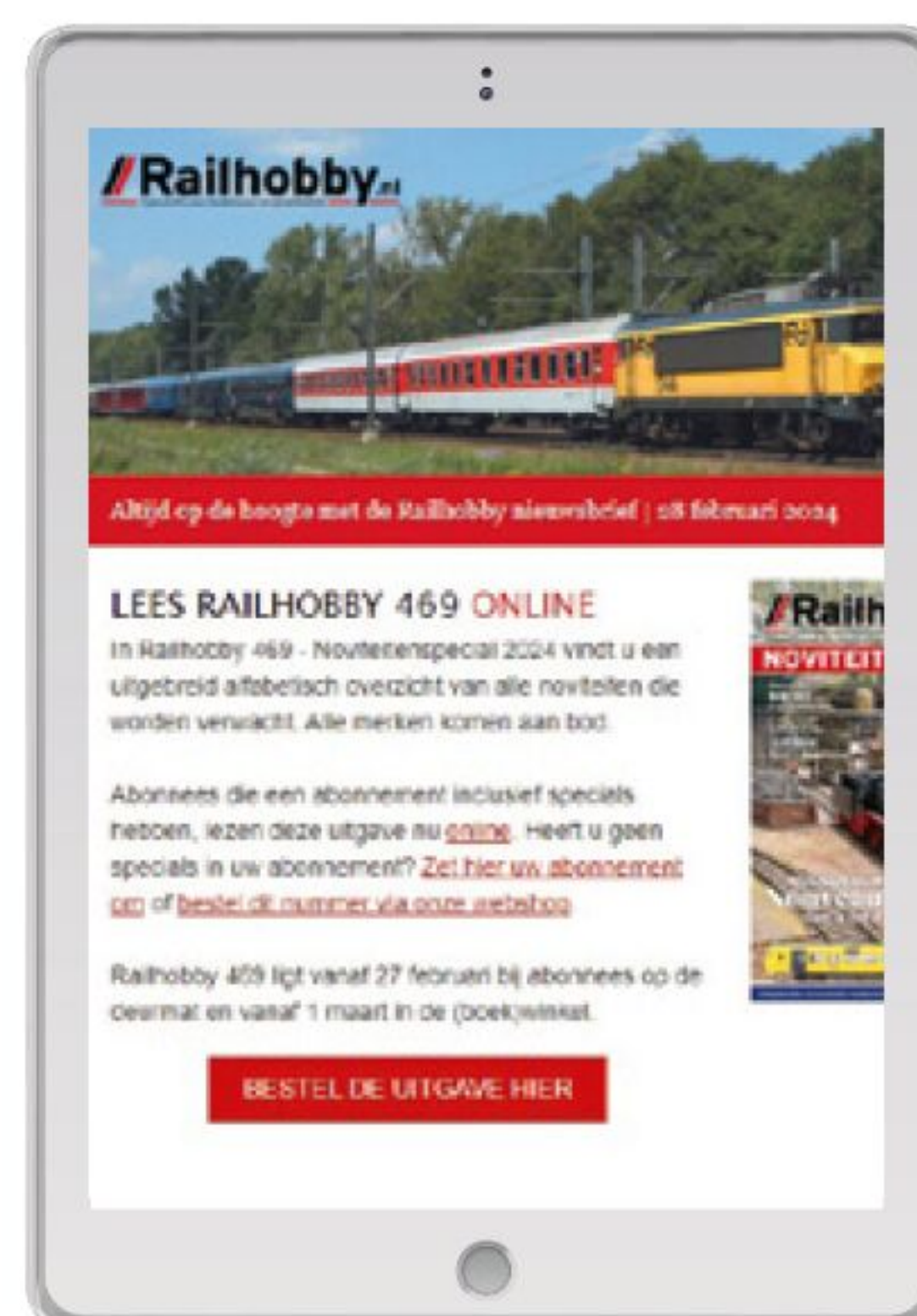
De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

Tentoonstelling Maliebaanstation 150 jaar

Van 25 april t/m 1 november 2024 is in het Spoorwegmuseum de tentoonstelling 'Maliebaanstation 150 jaar' te zien. Het Maliebaanstation is één van de iconische gebouwen van de stad Utrecht en ook het entreegebouw van het museum. Het is 150 jaar geleden dat de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij dit station opende en dat wordt gevierd met een uitgebreide tentoonstelling waarin wordt teruggeblikt op de bouw.

[Spoorwegmuseum.nl](https://www.spoorwegmuseum.nl)



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.

Waardering stations

ProRail en NS onderzoeken jaarlijks hoe reizigers over stations denken. In 2023 gaven reizigers stations gemiddeld een 7,2. Dat cijfer is lager dan vorig jaar. Het station dat het hoogst scoorde, een 8,7, was wederom Klimmen-Ransdaal. Dit station wordt onder andere gewaardeerd vanwege de mooie ligging en het monumentale stationsgebouw uit 1931 met restaurant en terras. Op de laatste plek met een 4,6 staat Lage Zwaluwe.

FOTO: THONIS VAN DER WEEL



Bouwers gezocht

Railhobby is op zoek naar nieuwe modelbouwers voor de rubriek Doen. Bent u een goede modelbouwer en vindt u het leuk om bij uw projecten een beschrijving te maken? Dan ontvangen we graag een paar foto's van uw zelfgebouwde projecten, bij voorkeur ook werkfoto's en een korte tekst waarin u iets vertelt over uw vaardigheden. Deze kunt u mailen naar redactie@railhobby.nl.

Kijk voor meer informatie op
Railhobby.nl/modelbouwer

Modelspoorclub POCOLOCO

Ooit telde Nootdorp nabij Delft meerdere spoorwegstations. Daar is er anno 2024 geen van over. Toch is er nog wel een modelspoor station: Pocoloco Nootdorp. Het station wordt aangedaan door treinen van de modelspoorclub Pocoloco. Een verslag.



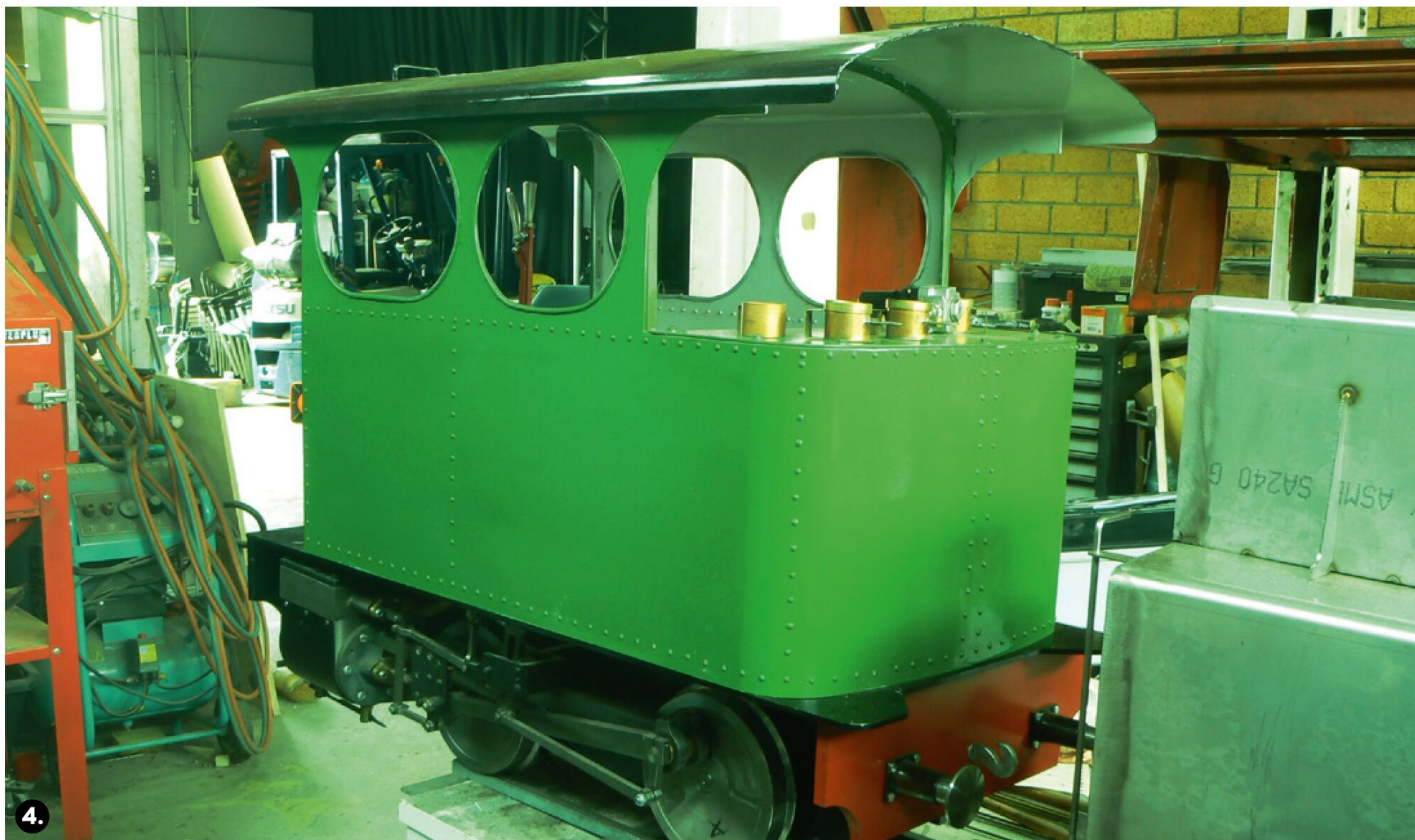
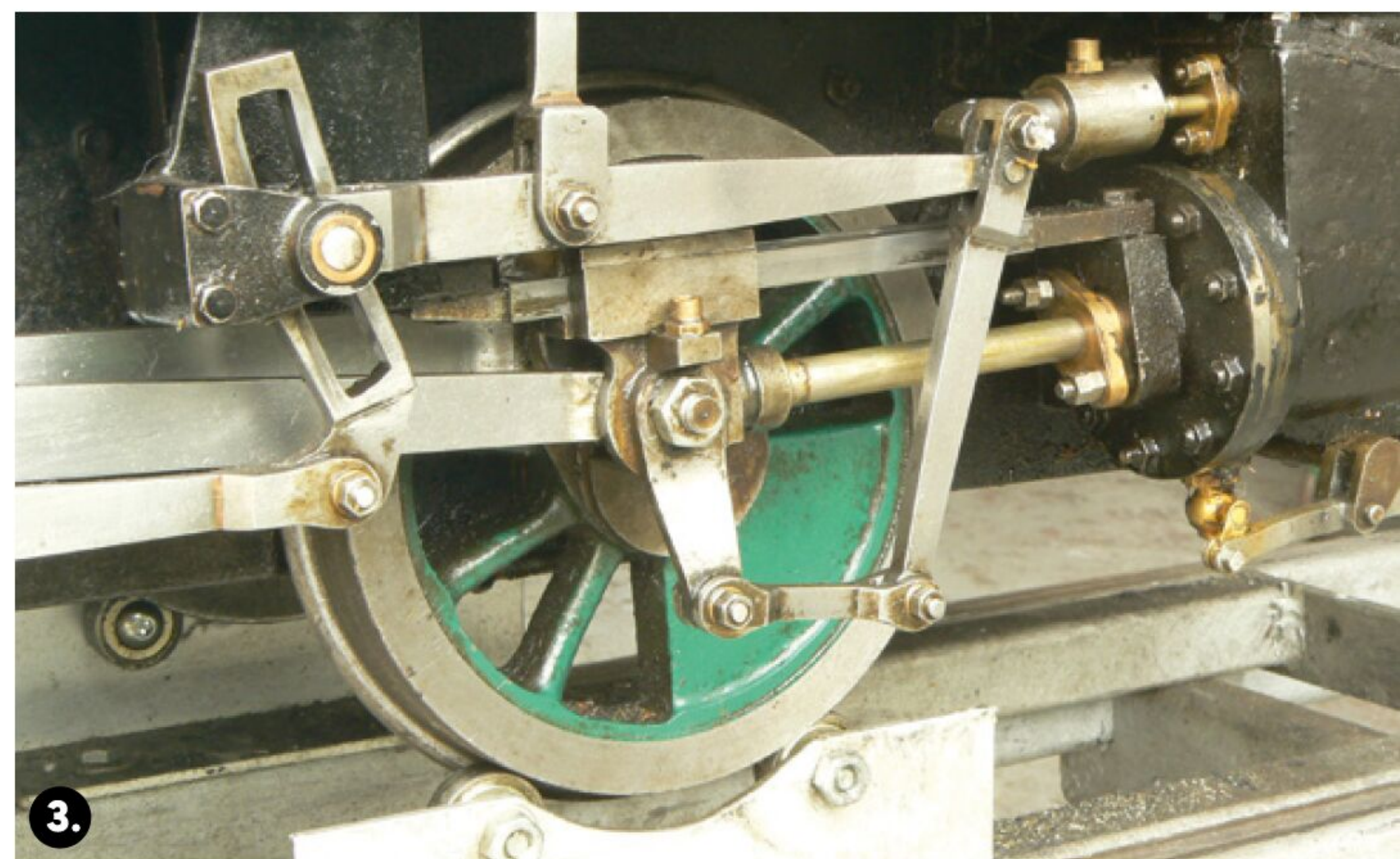
Pocoloco is een samenvoeging van het Spaanse 'een beetje gek', en de verwijzing naar een locomotief. Bij de modelspoorclub wordt gereden met in eigenbeheer gebouwde elektrische en stoomlocomotieven op rails met $7\frac{1}{4}$ inch spoorwijdte (184,15 mm). Deze spoorwijdte is over de gehele wereld gangbaar en ook Walt Disney reed op deze spoorwijdte met treinen door zijn tuin. Bij Pocoloco rijden de treinen eveneens door een tuin en zelfs om het huis met aangebouwde loods annex werkplaats

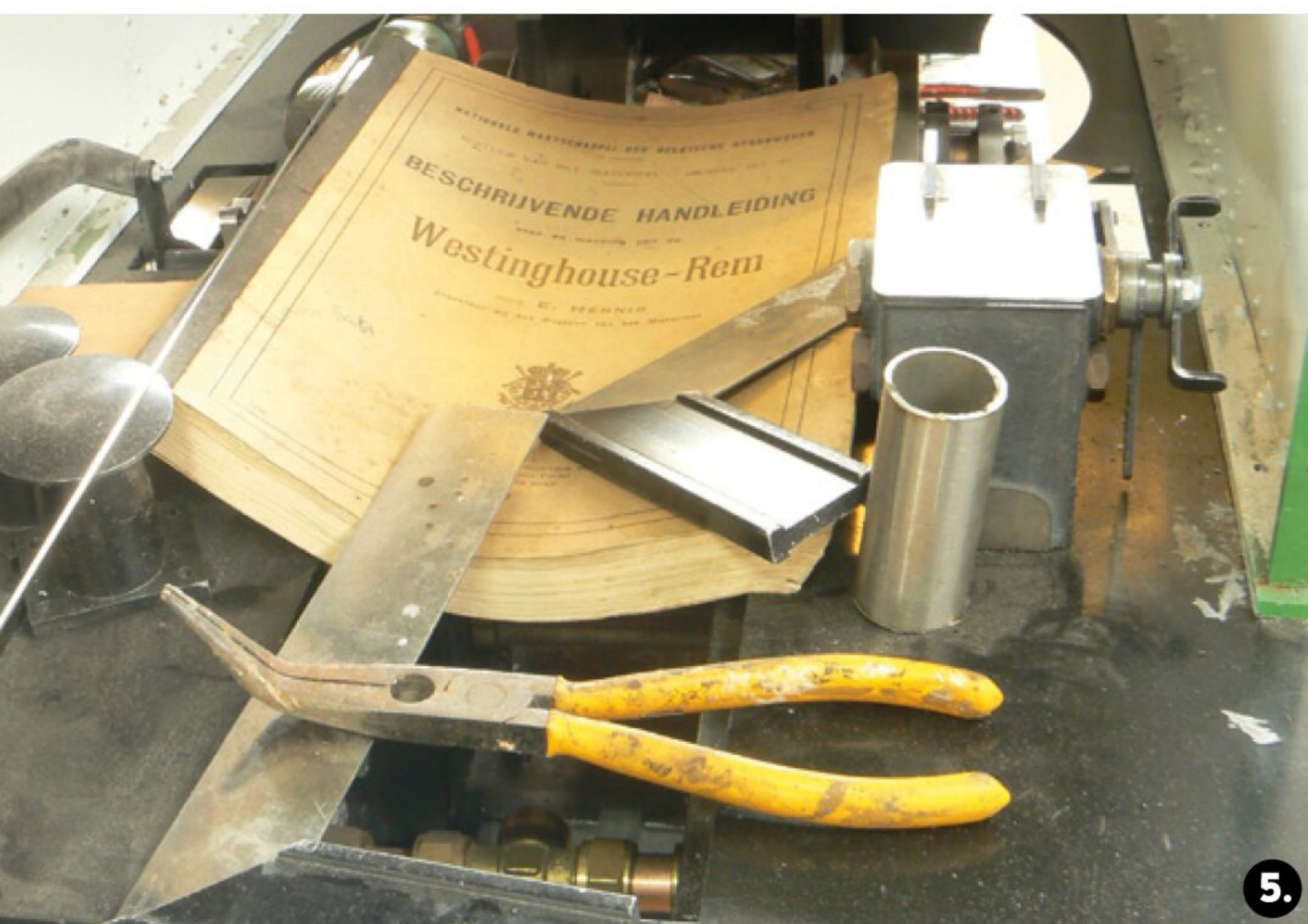
van een van clubleden. Bij ritten rond het woonhuis kunnen passagiers meereizen; de rails liggen op een betonnen onderbouw en zijn bij de toegang en het terras als straatspoor uitgevoerd. De tien clubleden nemen regelmatig deel aan evenementen en andere banen en schromen niet zo nodig de rails van de club mee te nemen. De club beschikt over een flink aantal rechte en gebogen railramen met een totale lengte van bijna honderd meter. Naast deelname aan evenementen in België, Duitsland en Engeland

DE CLUB HEEFT 100 METER AAN RECHTE EN GEBOGEN RAILRAMEN

organiseert de club zo'n zes keer per jaar een rijdag waar ook gasten en hun materieel aan deelnemen. Om extra flexibiliteit te bieden is het traject buiten uitgevoerd als drierailspoor zodat ook 5 inch-modellen (127 mm spoorwijdte) kunnen worden ingezet. »

1. De nauwelijks te missen toegang tot de werkplaats van Pocoloco.
2. De in 2022 door Fred Powell gebouwde loc 'Frederick' op de rollenbank.
3. Ook in model is het mechaniek van de 'Frederick' op flinke krachten berekend.
4. Een rechthoekige stoomtramloc in aanbouw.





5.

Werkplaats

De locomotieven, rijtuigen en wagens worden naar originele tekeningen in eigenbeheer gebouwd. De club beschikt daartoe over een flinke bibliotheek met boeken en tijdschriften. Om duidelijkheid te geven hoe een model eruit zou kunnen zien, wordt er meestal eerst een mock-up gemaakt. Voor de modelbouw is een goed geoutilleerde werkplaats met onder andere een draaibank, freesbank en lasapparatuur beschikbaar. Niet alles is voor de volle honderd procent eigenbouw: bewerkelijke onderdelen worden getekend in Autocad en laat men elders maken of worden als halffabricaat betrokken. De meeste clubleden zijn ook actief in andere takken van modelspoor. In de loods naast de werkplaats staat een flinke LGB-baan. Op



6.

5. Bij enige twijfel wordt de nodige vakliteratuur geraadpleegd, zoals de werking van de Westinghouserem.
6. Het is minder gek dan het lijkt: de olifant als lastdier voor een locomotief. Alleen betrof het bij het voorbeeld een kleine smalspoorloc.
7. Een zelfbouw NS 1200 met rijtuigen Plan E op de LGB-baan.



7.

GROTE WERKPLAATS MET DRAAI- EN FREESBANK EN LASAPPARATUUR

de spoorwijdte van 45 millimeter rijdt ook materieel dat niet van LGB afkomstig is. Ook worden diorama's gebouwd voor deelname aan diverse wedstrijden. In de koffiekamer zijn veel - soms prijswinnende - voorbeelden te vinden in de meest uiteenlopende schalen. Een hoogtepunt was de deelname van enkele leden aan het eerste seizoen van 'De Grote Kleine Treinencompetitie' van Omroep MAX. Een van de gebouwde items was de opening van een kerncentrale in 1954. Gewonnen werd er niet, maar een mooie ervaring rijker was men wel. Wie het station van Pocoloco Nootdorp wil bezoeken en een ritje wil meemaken: de club houdt meerdere rijdagen per jaar waarvan de actuele data zijn te vinden op de site Pocoloco-Nootdorp.nl. //

- 8.** De Sik heeft met de vierassige wagen geen moeite. Bij het terras is de rails als straatspoor uitgevoerd. (foto's 8, 9 & 10 Pocoloco)
- 9.** Meerijden kan, maar hoeft gezien de radio-grafische besturing niet per se.
- 10.** Te gast op een van de rijdagen: de stomende locomobiel 'Di-An'.



EXTRA ONLINE

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



8.



9.



10.

Naar Vancouver DOOR DE ROCKY MOUNTAINS

CP EN CN HEBBEN EIGEN SPOORLIJNEN

De Canadese maar ook Amerikaanse Rocky Mountains zijn bekend door de uitgestrekte natuur en het vele wildlife. Dat de regio ook op spoorgebied interessant is, toont Marcel van Eupen in een uitgebreide reportage.

Ter hoogte van Walhachin zien we op 20 juni 2023 de CN 2245 en 2569 met een containertrein naar Vancouver voorbijrijden.





SPECTACULAIRE KEERLUSSEN EN KEERTUNNELS



Dat fotograferen in de Rocky Mountains niet zonder gevaar is, blijkt uit het feit dat ik een gewenste fotoplek moest overslaan omdat een drietal beren op de spoorlijn bivakkeerde. Ook op de andere fotopunten is het raadzaam om waakzaam te zijn. De veelal lange treinen hoor je wel aankomen, met wilde beesten kan dat anders zijn.

CANADIAN PACIFIC

De Canadian Pacific Railway (CP) werd in 1881 opgericht en is in het voorjaar van 2023 verdergegaan als Canadian Pacific Kansas City (CPKC) nadat in 2021 de Kansas City Southern Railway werd overgenomen. In tegenstelling tot Europa hebben de maatschappijen in Noord-Amerika ook hun spoorlijnen in eigen beheer. In totaal heeft de maatschappij momenteel in Canada, de VS en Mexico 32.000 kilometer spoorlijn en ongeveer 2500 locomotieven en rond de 50.000 goederenwagens. Het gaat te ver om hier alle spoorlijnen te beschrijven; we leggen de focus op de hoofdroute door de Canadese Rocky Mountains van Calgary in de staat Alberta naar Vancouver in British Columbia. We pakken de draad op in Calgary, onder schaatsliefhebbers bekend van het snelle ijs. De stad kent verschillende emplacementen waar diverse crews hun treinen gereedmaken voor de tocht door de Rocky Mountains richting Kamloops, het volgende grote emplacement. Treinen zijn, in tegenstelling tot Europa, vaak kilometers lang, waardoor ze met meerdere locomotieven worden gereden: aan de kop, in het midden en aan het eind. Na een vlakke aanloop van honderd kilometer doemen rond Canmore de Rocky Mountains op. In de volgende tachtig kilometer wordt de Bow Valley gevolgd en passeert de spoorlijn bekende plaatsen als Banff en Lake Louise. Niet geheel toevallig, want in het onherbergzame gebied speelde de spoorlijn een cruciale rol in de Canadese geschiedenis en in de ontwikkeling van het toerisme in dit gebied. Opmerkelijk is dat er buiten de spoorlijn, snelweg en provinciale weg gedrieën de Bow rivier volgen, geen enkele zijstraat te vinden is.

- 1.** Op 10 juni komen de CPKC en CN gezamenlijk met een auto- en containertrein door Banff richting Vancouver. De enorme trein valt geheel weg in het landschap. Alle foto's zijn in 2023 gemaakt.
- 2.** Na lang wachten, kwam een trein door de Morant's Curve in beeld. We zien de 8928 en 8043 van de CPKC op 12 juni met een lange containertrein richting Vancouver rijden.
- 3.** In Lake Louise kan bij het station in stijl in enkele oude rijtuigen worden gedineerd.



4.

MORANT'S CURVE

Kort voor Lake Louise wordt Morant's Curve gepasseerd, Canada's meest beroemde fotopunt waar de bekende fotograaf Nicolas Morant (1910-1999) vele foto's maakte. Helaas is het fotopunt behoorlijk dichtgegroeid en is het snoeien van bomen in de nationale parken van Canada ten strengste verboden. Vanuit Lake Louise volgt een steile afdaling naar de stad Field met onder andere spectaculaire keerlussen en twee keertunnels. Hoewel het emplacement van Field redelijk lang is, moeten treinen om op tegentreinen te kunnen wachten in twee stukken worden geknipt om opgesteld te worden. De spoorlijn is grotendeels enkelsporig waardoor er regelmatig lang op kruisende treinen moet worden gewacht. Na Field volgt de spoorlijn de Trans Canada Highway (Highway 1) via Golden, Beaver, Revelstoke naar Kamloops - feitelijk »



5.



6.

4. Een kilometerslange potashtrein komt op 13 juni Lake Louise binnen gereden richting Kamloops. Aan kop zaten de 8742 en 8068, in het midden de 7040 en Union Pacific 6181 en achterop de 8067.
5. Op 13 juni komt de Rocky Mountaineer met de 8018, 8012 en 8019 aan kop Field binnengereden.
6. Op 14 juni zijn de CKPC 8076 en 8716 begonnen aan de afdaling vanuit Lake Louise naar Field met een gecombineerde auto- en container-trein.



7.



8.

omgekeerd, want de spoorlijn is eerder aangelegd dan Highway 1. Vanwege de enorme afstanden die treinen afleggen, soms helemaal van oost naar west, gaat het verkeer 24 uur per dag en 7 dagen in de week door waarbij er gemiddeld elk uur een trein rijdt. Te zien zijn voornamelijk dubbel beladen containertreinen (double-stackers) en kaliumcarbonaat-treinen (potash). Naast de CPKC-locomotieven worden ook locs van derden ingezet en rijden concurrenten op de lijn. Voor reizigers wordt de Rocky Mountaineer van Vancouver via Lake Louise tot Banff en terug ingezet. Deze trein, met prijzen vergelijkbaar met de Oriënt Express, biedt unieke panorama's op de Rocky Mountains. Maar uw auteur kan bevestigen dat de reis ook met een gewone huurauto prima te doen is.

-
- 7.** Op 18 juni komen de CN 3032 en 2859 Mc-Murphy met een lange containertrein binnengereden.
 - 8.** Een voordeel is dat treinen niet zo hard rijden zodat de trein van foto 7 in het troosteloze Vavenby nogmaals kon worden vastgelegd.
 - 9.** Op 16 juni stond de VIA Rail 6415 te wachten op een volgende inzet in Jasper.
-



9.



CANADIAN NATIONAL

De andere maatschappij die door de Rocky Mountains trekt, maar dan een stuk noordelijker, is de Canadian National (CN). De in 1919 opgerichte maatschappij met hoofdkantoor in Montreal, is actief in zowel de VS als Canada en beschikt over 32.831 km spoorlijn. Vanuit Edmonton volgt de Canadian National Highway 16 naar Jasper National Park om daar de Rocky Mountains te doorkruisen. Het mooie traject begint bij Hinton waar de lijn via vele meren en befaamde uitzichtpunten via Snaring in Jasper aankomt. Het station heeft een groot emplacement waar treinen worden op- en samengesteld. Naast de eerder genoemde luxe Rocky Mountaineer die ook van de spoorlijnen van CN gebruik maakt, rijdt er een gewone reizigerstrein tussen Edmonton en Jasper. Verwacht hier geen kwartierdienstregeling, maar denk aan een dagelijkse trein. Na een stop in Jasper waar vaak een personeelsswisseling plaatsvindt, gaat de reis verder via Lucerne, het bekende Moose Lake en de afdeling bij Mount Robson. Hier is een splitsing waarbij de treinen die richting Vancouver gaan naar het zuiden afbuigen om de Yellowhead Highway richting Kamloops »

10. De CN 2245 en 2569 rijden op 20 juni het oude Goldrush stadje Ashcroft binnen met een lange containertrein. Op de andere oever is de CPKC-spoorlijn zichtbaar.
11. Bij het station van Jasper staat de goed in de verf zittende stoomlocomotief 6015 opgesteld.
12. Op veel plaatsen in Canada zijn items te zien uit de rijke spoorweggeschiedenis, zoals de fraai opgeknapte CN caboose 79124 in Duncan.





te volgen. Na een lange maar geleidelijke afdaling van meer dan 300 kilometer komt deze lijn eveneens aan in Kamloops. Ook in deze grote stad heeft CN een enorm emplacement. Zeker in de winter die in de Rocky Mountains van oktober tot eind april duurt, kan het hier goed spoken en worden baanvakken door sneeuwval regelmatig gestremd. De spoorlijnen lopen zowel bij CN als CPKC vaak door grote natuurgebieden waardoor ze over de weg lastig bereikbaar zijn. Daardoor staat een machinist er met zijn team dus vaak min of meer alleen voor. De frequentie op CN-lijnen is met gemiddeld twee tot drie treinen per uur een stuk hoger. Ook hier rijden veel containertreinen, maar daarnaast zijn er diverse unit cargo's, olie- en kolentreinen te zien.

KAMLOOPS - VANCOUVER

Van Kamloops tot Vancouver zien we een fenomeen dat in Europa niet voor te stellen is. Beide maatschappijen hebben in het verleden hun eigen lijn gebouwd en gebruiken die heden ten dage nog steeds. Vanuit Kamloops gaat het eerst in westelijke richting via het Kamloops Lake tot Ashcroft. Na het meer volgen beide spoorlijnen de Thompson River - CN langs de rechter oever en CPKC de linker - en later, vanaf Lytton, de Fraser River om zo in Vancouver met uitgestrekte emplacementen te raken. CN gebruikt de noordelijke of westelijke lijn en CPKC de zuidelijke of oostelijke. Ook hier maken de maatschappij afhankelijk van de bestemming of stremmingen wel gebruik van elkaars lijnen. Voor de beeldvorming: een trein die van Edmon-

ton naar Vancouver onderweg is heeft een reis van 1150 kilometer voor de boeg, de reis van Vancouver naar Calgary is ongeveer 1000 kilometer. Tel daar de natuurlijke hindernissen en grotendeels enkelsporige trajecten bij op en je krijgt met de fraaie omgeving een voor de liefhebber zeer interessante omgeving. Uiteraard is er naast het spoor meer dan genoeg te zien. //

AAN WEERSZIJDEN VAN DE THOMPSON RIVER LIGGEN SPOORLIJNEN

13. Op 20 juni moet de CPKC 8711 met potashtrein in Savona wachten op een containertrein uit Vancouver. De spoorlijn van CN loopt langs de andere kant van de rivier.



EXTRA ONLINE

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

Verzamelband



€ 12,95*

Met boek-
binderspelden
en jaartal-
stickers
(t/m 2024).

Bestel via
Railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten

Artitec® Nieuw

Nu verkrijgbaar in H0



387.584 - Volvo BM350 Tractor 387.371 - Smalspoorlokje
5870034 - Baanwerkers tot 1970 387.525 - Ford Model A Tudor

Noviteitenfolders



Download de 3 folders met het overzicht van onze noviteiten
op www.artitec.nl of vraag ernaar bij uw winkelier!

www.artitec.nl | info@artitec.nl

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via **Railhobby.nl/shop**

Bouwen van EEN VITRINE

TREINEN ACHTER GLAS

Sommige modelspoorders hebben meer rijdend materieel dan er op de baan past. Anderen verzamelen specifieke modellen. In beide gevallen kan een vitrine waarin locomotieven of complete treinen zijn opgesteld uitkomst bieden. Jan Legierse bouwt een vitrine om zijn collectie onder te brengen. Het lijkt moeilijker dan het is.



Het voordeel van een vitrine is dat u uw verzameling op elk gewenst moment kunt bewonderen; achter glas staat het keurig en stofvrij opgesteld. Vitrines zijn te koop in diverse afmetingen, voor diverse schaalgroottes, gebouwd met uiteenlopende materialen en voor uiteenlopende prijzen. De voordelen zijn legio en meestal zijn ze prima afgewerkt. Dit neemt niet weg dat het zelf bouwen, met wellicht een paar tekortkomingen, een tevreden gevoel kan geven. Als u zelfbouw overweegt zijn er drie stappen te nemen: beschik ik over het benodigde gereedschap, heb ik voldoende kennis van houtbewerking en durf ik het aan.

BOVENFREES

Voor een houten vitrinekast hebben we als gereedschap een goede bovenfrees met diverse frezen nodig. Voor een vitrinekast voor H0-modellen zijn voor de houtbewerking de volgende frezen nodig: 4 mm voor de groeven voor de glaspanelen, 7 mm voor de groeven van de planken waarop de treinen komen te staan en 10 mm om de kopkanten in te frezen. Daarnaast lijk-klemmen, liefst zeer grote - sergeanten, zijn ook te huur - en een stalen rij om de frees te geleiden. Het verlijmen kan met gewone of watervaste houtlijm. Voor de afwerking kan acrylvernis, verf of jachtlak worden gebruikt. Ik houd het op jachtlak, lekker

ouderwets. Met verzonken houtschroeven (3 x 20) bevestigen we de achterwand aan de onder-, boven- en zijkanten. Desgewenst kunnen een of meer led-strips de collectie uitlichten.

KEUZE AAN HOUT

Uit de veelheid aan materialen wordt bij houten vitrines MDF het meest toegepast. Het duurdere multiplex of meubelplaat kan op termijn beter zijn (beter bestand tegen invloeden van vocht), maar kan bij het frezen meer splinters geven. Handig is om bij multiplex en meubelplaat voor het zagen of frezen het verspaningsoppervlak met schilderstape af te plakken. Hier houden wij het op MDF voor de omlijsting, multiplex voor de achterwand en vuren latten voor de planken.

GLASPLATEN

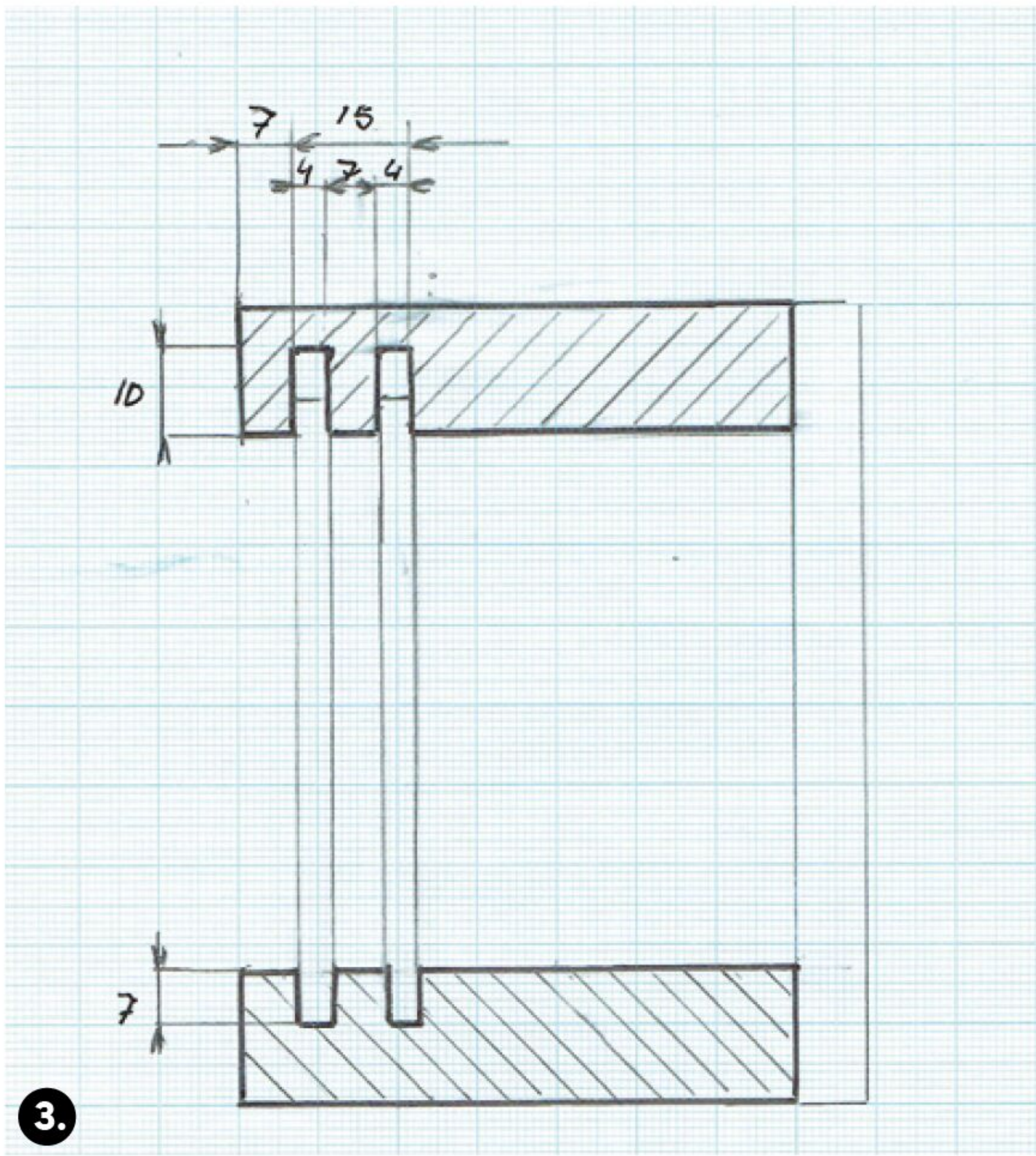
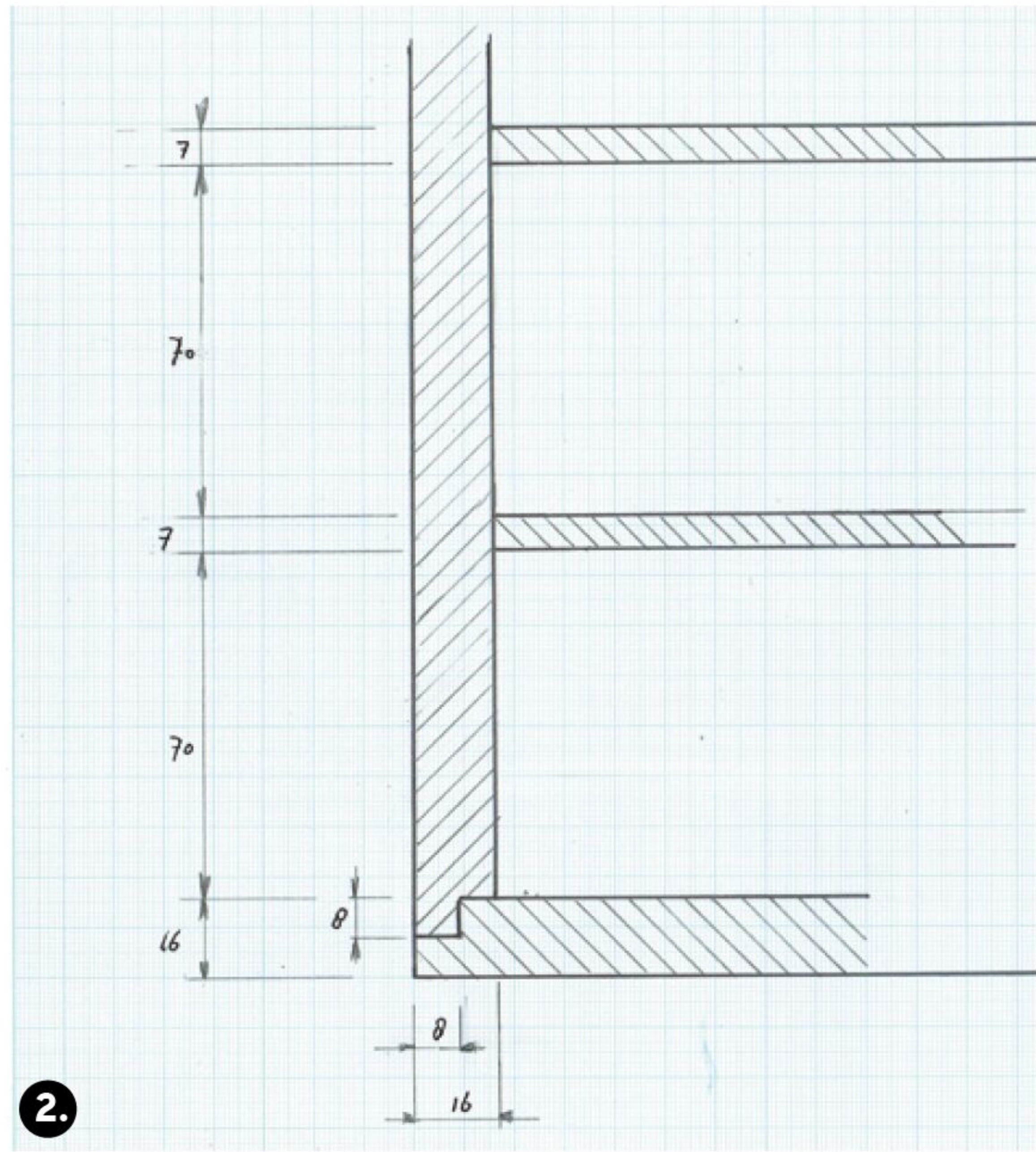
De vitrine wordt afgesloten met twee geslepen glasplaten van 4 mm met een gat erin geboord voor een handgreep, of ingeslepen sleuven om de ruiten te openen en sluiten. Sleuven zijn lastig te slijpen, dus we volstaan met een boorgat per ruit. Op internet zijn voldoende glasleveranciers met hun prijzen te vinden. Geef bij de opdracht duidelijk aan of de maten in centimeters of millimeters zijn. Handig is een tekening met de maten aan te leveren met rechtsonder bij de stuklijst: alle maten in millimeters, tenzij anders vermeld. In dit ontwerp schuiven de glasplaten in groeven in het hout. Schuiven in rails is mogelijk, maar biedt bij niet-intensief gebruik weinig voordeel.

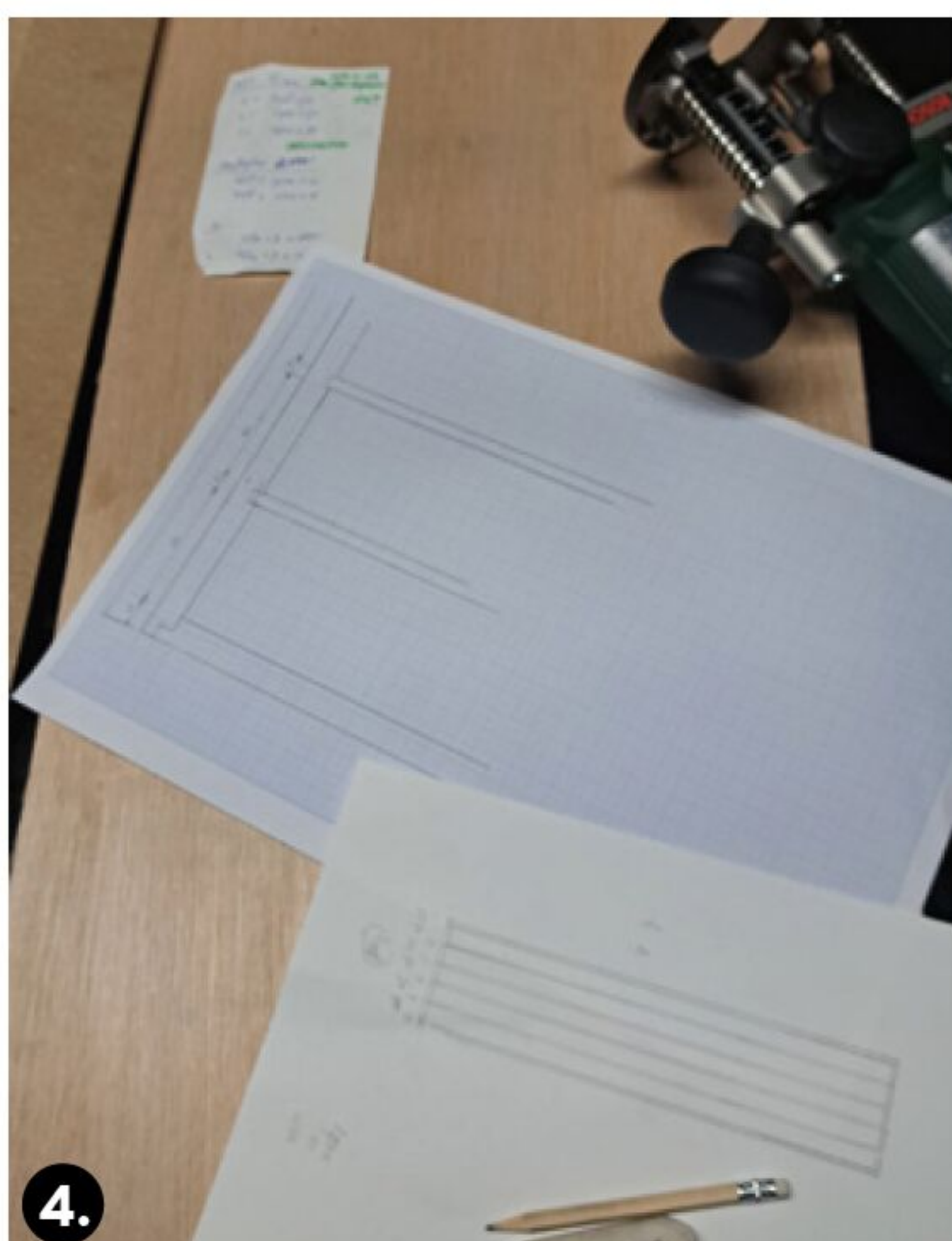
METEN IS WETEN

Voor het bouwen hebben we een schone en gladde ondergrond nodig, een grote tafel of bijvoorbeeld de vloer van de schuur of garage. Voor we kunnen gaan bouwen maken we een bouwtekening met daarop alle maten. De hoogte en breedte van de kast zal mede afhangen van de beschikbare ruimte en welke treincomposities u wilt opstellen. Als voorbeeld nemen we een kast met acht tussenplanken en de onderplank om treinen op te stellen, totaal dus negen niveaus met railvoertuigen. Voor H0 houd ik een vrije hoogte voor de treinen van 70 mm aan. Als treinen op rails worden geplaatst, moet de hoogte van de spoorsectie erbij worden geteld. Voor de boven-, onder- en zijkanten (de omlijsting) gebruik ik MDF stroken van 16 mm dik en 7 cm breed, de lengte is afhankelijk van het formaat van de kast. De achterwand bestaat uit multiplex 9 mm en de planken uit vuren latten 7 x 40 mm. Het MDF en multiplex laten we in de bouwmarkt zagen. »

- 1. In de zelfbouw vitrine komt het vele H0-materiaal goed tot zijn recht.
- 2. Een hoekverbinding van het 16 mm MDF in detail. De kastplanken van 7 mm MDF worden in de gleuven van de achterwand gelijmd.
- 3. De gleuf voor het glas is aan de onderzijde 2 mm diep, aan de bovenzijde 4 mm. De ruimte tussen de glasplaten en tot de voorzijde bedraagt 7 mm.

TEKST, FOTO'S & TEKENINGEN: JAN LEGIERSE





HOOGTEBEREKENING

De hoogteberekening voor de vitrinekast met acht planken: onder- en bovenplaat $2 \times 16 \text{ mm} = 32 \text{ mm}$, 8 planken $\times 7 \text{ mm} = 56 \text{ mm}$, opstelruimte treinen op 9 niveaus, $9 \times 70 \text{ mm} = 630 \text{ mm}$, geeft een totale hoogte van 718 mm. Voor elke plank extra komt er $7 \text{ mm} + 70 \text{ mm} = 77 \text{ mm}$ bij. Met de gegevens van de hoogte en lengte kan ook de achterwand van watervast (okoumé) of multiplex worden gezaagd. In de achterwand frezen we groeven van 2 mm waar de planken in worden gestoken en verlijmd. We zetten de maten op de grondplaat uit, stellen de machine in met frees 7. De groeven in de achterplaat kunnen kaarsrecht worden gefreesd door een stalen rij met kleine schroeven op die plaat vast te zetten. Om op de smalle stroken met een bovenfrees te kunnen werken, zal aan weerszijden van het te frezen materiaal hout van dezelfde hoogte en voldoende breedte klemvast moeten worden gelegd. Als u niet eerder met een bovenfrees hebt gewerkt, is het aan te raden dat eerst met een proefstuk te doen. Wanneer alle gleuven voor alle planken zijn gefreesd, kunnen deze in de groeven worden gedrukt en met houtlijm vastgezet. Eventuele vlekken direct met water verwijderen. Tijdens het drogen drukken we de verlijmden planken met gewichten aan, bijvoorbeeld met een

stapel boeken. Bij de lengte van de planken moeten we rekening houden met de dikte van de zijwanden die straks op de achterwand worden geplaatst. De planken moeten $2 \times 16 \text{ mm} = 32 \text{ mm}$ korter worden gezaagd. Bij een 1200 mm brede kast, hebben de planken derhalve een lengte van 1168 mm. Zelf heb voor de kopkanten van de planken ook in de zijpanelen gleuven gefreesd. Dit is niet beslist nodig en

- 4.** Het maken van een vitrinekast begint met een goede bouwtekening. Het insteken van de planken in gefreesde gleuven in de zijkanten is voor treinen tot schaal H0 niet echt nodig.
- 5.** Voor de eerste regel wordt een stalen rij als geleider van de frees vastgeschroefd.
- 6.** De 7 mm dikke planken zijn in de gefreesde gleuven met houtlijm vastgezet.
- 7.** Proefpassingen van een lange vitrinekast met vier planken. De gleuven voor het glas moeten nog worden gefreesd. De lange plaat rechts ligt klaar voor een volgende vitrine.
- 8.** De kopkanten van de MDF-stroken van de onder-, boven- en zijkanten worden in één regie gefreesd.

het is precisiewerk om deze te laten aansluiten bij het freeswerk in de achterplaat. Handig bij het infrezen van de MDF-omlijstingen is alle stukken bij elkaar te klemmen en de inkepingen van 8 x 8 mm collectief langs een stalen rij te frezen. Daarna volgt het andere eind van de omlijstingen.

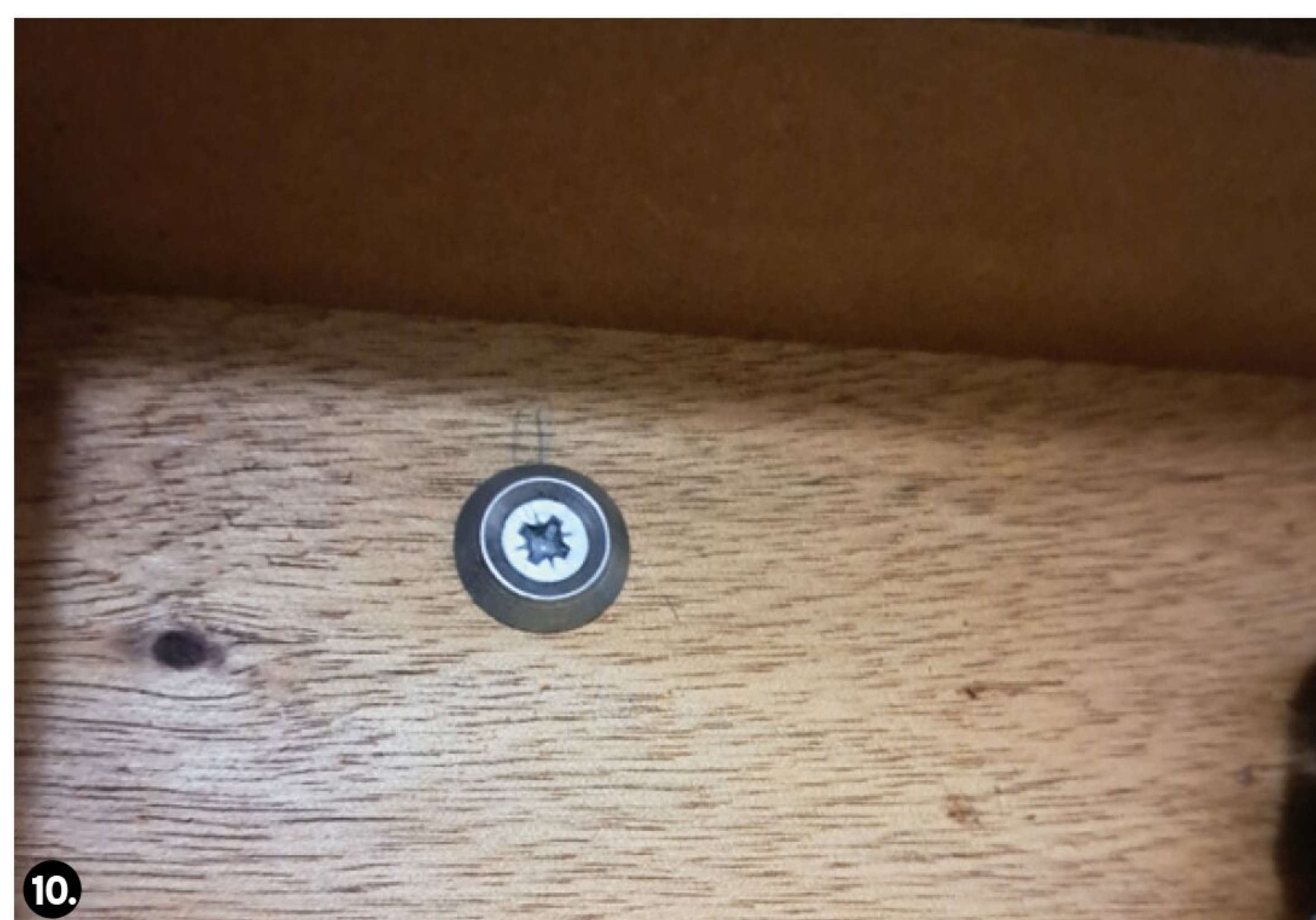
EVERGREEN

Voor we de onder- en bovenkant monteren, moeten voor de twee glazen platen twee 4 mm brede gleuven worden gefreesd. Door de frees twee keer heen en weer te laten gaan, ontstaat een iets bredere gleuf (4,2 mm) en heeft de glasplaat iets meer ruimte om soepel te kunnen schuiven. De voorste gleuf komt op 7 mm vanaf de voorzijde, de tweede groef 7 mm na de eerste. Wees voorzichtig met de voorste rand: MDF breekt gemakkelijk af. Om de ruiten te kunnen plaatsen moeten de gleuven aan de bovenkant dieper worden dan de onderste. Als de onderste gleuven 2 mm diep zijn, moet die maat bij de boven-groeven worden geteld. De maten van het glas meten we op als de kast in elkaar zit. Een stuk Trespa zou als handmonster kunnen dienen om de maat nauwkeurig te bepalen.

Als de onderste groef iets te diep is gefreesd, kan een strook styreen van Evergreen die iets opvullen. Met het voordeel dat de ruiten zachter schuiven.

Als de onder- en bovenplaat zijn gemonteerd, kan de achterwand op de omlijsting worden geschroefd, kunnen vlekken worden weggeschuurd en het geheel worden gebeitst of geschilderd. Met het bevestigen aan de muur moet rekening worden gehouden dat een vitrine vol treinen veel weegt. Voor een kleine kast zou met schroeven op de vier hoeken kunnen worden volstaan, voor een grotere kast komen boorgaten elke 50 cm aan de boven- en onderzijde en pluggen van 8 mm met schroeven 4x40 of 50 met facetringen in aanmerking. Monteer eventueel een extra lat onder de vitrinekast. Na drogen hangen we de kast waterpas op, plaatsen voorzichtig de ruiten en zetten de eerste trein op een van de planken. //

- 9.** De kast is met zes schroeven aan de muur bevestigd. Het rollend materieel kan uit de dozen worden gehaald en op vijftien niveaus geëtaaleerd.
- 10.** Bevestiging met spaanplaatschroef en facetring.
- 11.** Een iets kleinere kast biedt plaats voor een loc en vijf of zes rijtuigen.



DE PLANKEN WORDEN IN DE GROEVEN GEDRUKT EN VASTGELIJMD



tot wel
49% korting

Online
al vanaf
€ 4,50
p/mnd



12x

Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,90** 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 1985 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 € 9,75
(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 **Noviteitspecial 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 € 7,90 p/mnd (49% korting) | ☐ exclusief specials € 6,85 p/mnd (49% korting) |
| Print jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 7,65 p/mnd (23% korting) | ☐ exclusief specials € 6,50 p/mnd (20% korting) |
| Online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 4,50 p/mnd (44% korting) | |

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

- ☐ Noviteitspecial 2023 t.w.v. € 10,99 ☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,90 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 incassovooraarden (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.



LOWA MILDENBERG

BAKSTEENPRODUCTIE BERLIJN

Het begin van de baksteenproductie in het gebied ten noorden van Berlijn gaat terug tot 1887, toen bij de aanleg van de spoorlijn Löwenberg - Templin rijke kleiafzettingen werden ontdekt. Ad van Sten brengt een bezoek aan de tot museum verworpen steenfabriek.

Rond de wisseling van de negentiende naar de twintigste eeuw ontstond bij Mildenberg in korte tijd een omvangrijk gebied met steenfabrieken; wellicht het grootste van zijn soort in Europa. De ontwikkeling werd gestimuleerd door de ligging aan de rivier de Havel, waardoor de producten gemakkelijk naar het zich snel uitbreidende Berlijn konden worden vervoerd.

Ringovens

Rond 1910 bedroeg de jaarlijkse baksteenproductie in meer dan dertig fabrieken met totaal 57 ringovens ongeveer 625 miljoen ton. Op het hoogtepunt vonden er vijfduizend mensen werk. In de jaren dertig liep door de wereldwijde economische crisis de vraag aanzienlijk terug en werden fabrieken gesloten.

DDR

Na 1945 ontwikkelde de baksteenindustrie in de bezettingszone van de Sovjet-Unie zich opnieuw voorspoedig. Voor de wederopbouw waren massa's bouw materiaal nodig. In de DDR was het gebied rond Mildenberg de grootste, thans nationale, producent van bakstenen en dakpannen, tot de invoering van de prefabbetonbouw in de jaren zestig leidde tot een afnemende interesse. Na de Wende, eind 1989, konden de steenfabrieken de concurrentie niet aan en ging het ene bedrijf na het andere dicht. Westerse investeerders zagen geen toekomst in de steenfabrieken zodat de activiteiten in 1991 werden gestaakt. In 1997 werd op het terrein van de steenfabriek Mildenberg, gelegen aan de rivier de Havel, een industrieel en technisch museum geopend, dat de geschiedenis van

de baksteenindustrie tot leven brengt met tentoonstellingen, rondleidingen en evenementen.

Orenstein & Koppel

De in 1876 door Benno Orenstein en Arthur Koppel in het bij Berlijn gelegen Schlachtensee opgerichte machinefabriek Orenstein & Koppel (O&K), groeide in twee decennia uit tot een onderneming met diverse fabrieken in Duitsland, maar ook in Brazilië, India, Indonesië en Zuid-Afrika. De productie in Schlachtensee verhuisde in 1898 naar Babelsberg bij Berlijn. In 1941 kwamen de aandelen van de joodse eigenaren in handen van de staalfabriek Hoesch AG; de fabriek in Babelsberg stond aan het eind van de Tweede Wereldoorlog in de Russische bezettingszone. In 1946 werd de productie van stoomlocomotieven hervat, op 18 maart 1948 werd het bedrijf genationaliseerd en omgevormd tot een Volkseigener Betrieb (VEB). Onder de paraplu van het in 1945 gestichte VEB LOWA Lokomotivbau - een jaar later werd 'Karl Marx' aan de naam toegevoegd (LKM) - werd het leverancier van spoorwagematerieel in de DDR. Na de Duitse hereniging werd LKM in 1992 opgeheven.

In 1949 werd O&K in West-Duitsland actief en een jaar later ging de locomotiefabriek een samenwerking aan met de Lübecker Maschinenbau. Met de bouw van de Berlijnse Muur verhuisde het hoofdkantoor van West-Berlijn naar Dortmund, in 2019 naar Heilbron. De naam LOWA gaat terug tot de in 1823 opgerichte zadelmakerij in Ammendorf bij Halle. In 1830 volgde de bouw van koetsen, in 1903 werd het eerste spoorrijtuig aan de Pruisische spoorwegen geleverd, vanaf 1908 volgden carrosserieën voor auto's en bussen. De fabriek werd in 1945 onteigend en omgevormd in VEB Waggonbau Ammendorf als onderdeel van VVB (Vereinigung Volkseigener Betriebe, een soort brancheorganisatie) LOWA. In 1990 werd het bedrijf met andere fabrieken van spoorwagematerieel in de DDR ondergebracht in de Deutsche Waggonbau AG (DWA). In 1998 ging DWA over naar Bombardier; de fabriek in Ammendorf werd in 2005 gesloten. »

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

1. De loc heeft met de dertien lege kipwagens weinig moeite. Alle foto's zijn gemaakt op 19 september 2021.
2. Fabrieksplaat van de 127114. De smalspoorloc heeft geen ander nummer dan het fabrieksnummer gehad.
3. De 127114 is bij ondergaande zon met een reeks beladen kipwagens onderweg.
4. Het grootste deel van het terrein van het baksteenmuseum is groen, de rails is soms amper te zien.



LOC 127114 IS DOOR DE LOKOMOTIVBAU KARL MARX GEBOUWD





LOWA Lokomotivbau Karl Marx

VEB LOWA Lokomotivbau Karl Marx bouwde stoom- en diesellocomotieven voor verschillende spoorwijdtes, zowel voor inzet in de DDR als - ongeveer 30% - voor de export. De bouw van stoomlocomotieven eindigde in 1960; die van diesellocomotieven Baureihe V 60 D ging in 1964 over naar VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke 'Hans Beimler' (LEW) in Hennigsdorf, hoewel in 1969 toch weer stoomlocomotieven werden geleverd en diesellocs serie V 180 tot 1976 werden gebouwd. Het overzicht van Jens Merte laat zien dat LKM 7762 locomotieven heeft gebouwd, bij O&K in Babelsberg waren dat er 15073 en in Nordhausen (tot 1916 Gerlach & König) 11737. LKM begon in 1950 met de bouw van industriële smalspoorstoomlocomotieven type B-n2t van 50 en 70 pk als montagegroep nummer 16 - feitelijk een voortzetting van door O&K gebouwde machines. De 50 pk-locs van deze groep kregen de fabrieksnummers 26xxx en die van 70 pk de nummers 27xxx. Vanaf begin 1954 werd een voorloopcijfer toegevoegd: 1 voor stoom- en 2 voor diesellocomotieven.





7.

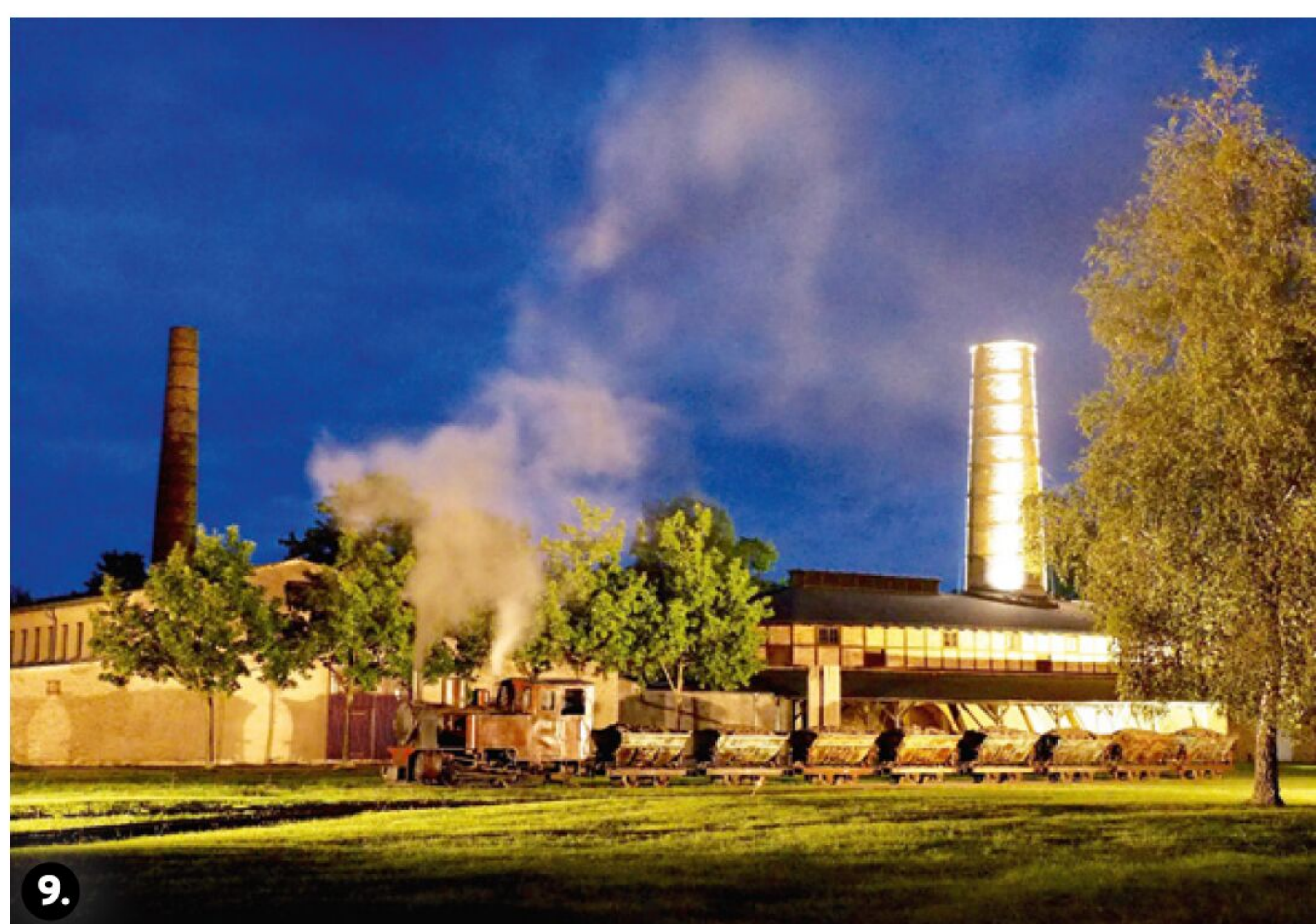
LKM 127114

De B-gekoppelde 70 pk-stoomlocomotief is in 1955 met fabrieksnummer 127114 door de Lokomotivbau Karl Marx in Potsdam-Babelsberg voor de VEB Ziegelwerke Zehndenick, Werk 5, gebouwd. Zij werd tot 1979 ingezet voor het vervoer van klei van de afgraving naar de op het fabrieksterrein staande steenovens. De 127114 behoorde tot een reeks van 140 locomotieven met de fabrieksnummers 127001 tot 127140. De loc stond twee jaar in beheer van het Deutsches Historisches Museum in Berlijn als monument bij de ingang van het museumpark voordat zij in 2002 werd gereviseerd. De machine heeft de kleurstelling als bij aflevering behouden. Elk jaar wordt de 127114 door het museum op het veldspoor met 630 mm spoorwijdte ingezet, soms ook met gaststoomlocs; zie de agenda van het museum voor de rijdagen. Het veldspoor is circa 4,5 km lang, maar ongeveer een derde is overwoekerd en niet berijdbaar. Het baksteenmuseum Ziegeleipark Mildenberg is het gehele jaar geopend en omvat naast de binnenhaven, de fabriekscomplexen met machines en ringovens, veldspoor in drie spoorwijdtes. Bij de entree is een rondrit met de meermalen per dag rijdende smalspoortrein met 500 mm spoorwijdte inbegrepen. Op diverse plekken op het terrein staan locomotieven, kip- en steentransportwagens opgesteld. Het lijkt of de tijd heeft stilgestaan. //

-
- 5. De 127114 heeft altijd de kleuren zoals bij aflevering gehouden.
 - 6. Rijdende en afgestelde kipwagens bij één van de ovens.
 - 7. De lange kipwagentrein geeft een goed beeld hoe de klei destijds vanuit de groeven werd aangevoerd.
 - 8. De schoorstenen van de beide ovens zijn vanuit de wijde omtrek te zien.
 - 9. Vastgelegd bij zonsondergang heeft de machinist de korte trein stilgezet.
-



8.



9.

EXTRA:
video
Bahnhof
Hasselfelde

Bahnhof Hasselfelde

SMALSPoor IN DE HARZ

De door Arnold van Waes in samenwerking met Martin Welberg naar voorbeeld van de HSB gebouwde modelbaan gooide hoge ogen op Modeltrein Expo On traXS 2023. Een jaar na dato kunt u in Railhobby opnieuw genieten van de tot in de finesses gedetailleerde baan.



De 99 7439 rangeert met een gesloten DR-goederenwagen. De gasten op het terras van Restaurant & Kaffeestube Nostalgie lijken er geen boodschap aan te hebben.





1.



2.

De modelbaan draagt als subkop ‘Harzer Smalspurbahnen’, de gehanteerde spoorwijdte is twaalf millimeter, H0m, en geeft het tijdbeeld kort na de Duitse Wende in 1990 weer. Als voorzitter van Modelspoorclub Pacific in het Vlaamse Roeselare heeft Arnold van Waes diverse hoog scorende modelbanen en modules op zijn naam staan, waarvan het eind 2022 voltooide Bahnhof Hasselfelde de meest recente is.

HARZER SMALSPOORLIJNEN

De oudste geschriften over Hasselfelde dateren uit 1043, het dorp kreeg rond 1222 stadsrechten. In de middeleeuwen stond er een koninklijk jachtslot. De stad is meermalen door brand getroffen, maar sinds de laatste in 1893 staat brandpreventie kennelijk hoger in het vaandel. Hasselfelde (hoogte 452 m boven zeeniveau) is het eindstation van de 61 km lange metersporige Selketalbahn, de oudste van de smalspoorlijnen in de Harz. Het eerste deel van de lijn, het baanvak van Gernrode tot Magdesprung, is in 1887 door de Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft (GHE) geopend. Vijf jaar later was ook



3.

Hasselfelde vanuit het op 4,6 km gelegen Stiege (hoogte 486 m) per stoomtrein bereikbaar. In 1946 werd de GHE met de in 1896 opgerichte Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) samengevoegd om in 1949 op te gaan in de Deutsche Reichsbahn (DR). In 1993 ging, na de Wende en na twee jaar voorbereiding, het smalspoornet in de Harz van de DR over naar de Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), inclusief het personeel, materieel, de gehele infrastructuur en de exploitatie. Tegenwoordig bedraagt de netlengte 104,4 km en worden 44 stations en haltes bediend. Hasselfelde is een geliefd uitgangspunt voor wandeltochten door de heuvelachtige omgeving.

MODEL

Het lichtgeel geschilderde houten stationsgebouw is een bouwkit van lasercut karton. Gelijk het voorbeeld ligt het perron op gelijk niveau als de bovenkant van de rails. De andere gebouwen zijn in zelfbouw opgetrokken. Kolen, aangevoerd met op vierassige rolwagens staande normaalsporige tweeassige bakwagens, worden met de wielkraan in de trechtervormige bak gestort. Via de lange transportband belanden ze in de overdekte silo. Het voorbeeld is nauwgezet nabgebouwd. Ook de kolenbak voor de bevoorrading van stoomlocomotieven wordt met de kraan gevuld. Bij uitlevering aan woningen en bedrijven in de omgeving belanden de kolen via een tweede transportband in de kleine silo en in de vrachtwagen. De waterkraan staat voor de kleine locloods. »



DE BAAN GEEFT HET TIJDBEELD KORT NA DE WENDE IN 1990 WEER



1. Loc 99 7439 heeft een lange sleep aan de haak waaronder enkele op rolwagens geplaatste normaalsporige goederenwagens.
2. Vanuit de kolensilo worden zowel stoomlocs als de huizen en fabrieken in de omgeving bevoorraad.
3. De machinist heeft kort voor de overweg met de Landgraben een fluitsignaal gegeven.
4. De waterkraan staat vlak bij de locloods.
5. De meeste huizen en gebouwen in de regio zijn in hout opgetrokken.
6. De overweg in het kopspoor voorbij het station kent weinig treinverkeer, maar de chauffeur van de Liaz 110 rijdt op de Kirschenberg behoedzaam.



7.

KOLENWAGENS WORDEN OP ROLWAGENS AANGEVOERD



8.

FIDDLE YARD

De met de hand over rails verschuifbare fiddle yard met vijf schakelbare sporen wordt door een black box van de baan gescheiden. Het zicht op de doorgang wordt door een dichte begroeiing van hoge bomen aan het oog onttrokken. Het baanvak eindigt aan de rechterkant in de aanzet van een woud.

Op Open railway map is te zien dat een van de sporen met een boog naar rechts doorliep tot aan de Sellgraben; in model is dit spoor kort na de overweg in de Kirschenberg afgekapt. De spoorstaven en negen wissels van Hobby-Ecke Schumacher liggen op houten dwarsliggers en zijn met kleinijzer van metaal bevestigd. Voor de fiddle yard zijn rails van Peco gebruikt. De fiddle yard heeft een doorrijspoor zodat locs kunnen omlopen zonder dat deze van de rails moeten worden gehaald.



9.

RANGEERBEWEGINGEN

De locomotieven en rolwagens zijn van Weinert, de goederenwagens en rijtuigen van Tillig en Weinert. Alle materieel is in meer of mindere mate gewearerd. Daar Hasselfelde een eindstation is, bestaan de treinbewegingen merendeels uit rangeerbewegingen. Voor de locverzorging, het water en kolen nemen op het spoor dat naar de locloods voert, het omlopen van de loc en weer aankoppelen voor de terugreis en het samenstellen van reizigers- en goederentreinen. Voor de aansturing van Hasselfelde worden het besturingssysteem z21 van Roco en decoders van Roco en Zimo gebruikt. De bediening gaat via twee tablets, waarvan er een in de black box is ingebouwd. Het ontkoppelen gebeurt handmatig met een lange stift. In de praktijk blijkt dat goed te voldoen. Door de zwart geschilderde fries en het zwarte schort over de gehele lengte van de baan wordt de aandacht van de bezoeker niet afgeleid als deze een op schaal-snelheid rijdende trein volgt. De rondlopende hoeken en de doordachte afstemming van het landschap op de geschilderde achtergrond zorgen voor een goede dieptewerking. //



Bekijk de video van Bahnhof Hasselfelde en onze andere video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

7. Van de zeventien locs tellende serie 99 7231-7247 is de 7239 met nog acht andere rijvaardig.
8. De vierassige rolwagens zijn met kolenbakken beladen, de voorste hogeboordenwagen zal bij het kolenpark worden gelost.
9. Gezien het struweel lijkt het laadperron niet vaak te worden gebruikt. De landbouwgereedschappen op de rongenwagen zullen na het lossen weinig sporen achterlaten.
10. Vanaf het woonhuis van de chef is de baanvak-snelheid 30 km/h.
11. Hasselfelde gezien in de richting van de fiddle yard.
12. Het sporenplan van Hasselfelde is overzichtelijk. De stationslantaarns herinneren duidelijk aan de DDR.
13. De fiddle yard met gereedstaande reizigers-treinen en een goederentrein met rolwagens.



EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!





Railplan Roodeschool

Een overzichtelijke en niet te grote modelbaan met voldoende rij- en rangeermogelijkheden. Rob Mooij koos voor Roodeschool, tot de opening van station Eemshaven het meest noordelijke station in Nederland.

Met het stijgen der jaren word je er als modelspoorder niet leniger op. Modelbanen met diverse niveaus bieden wel veel rijlengte, maar zijn vaak minder toegankelijk. Wie op latere leeftijd aan een nieuwe baan begint, zal toch eisen stellen aan de toegankelijkheid, zowel voor het sporen en het landschap op het zichtbare deel, als de verdeckte sporen. Voor dit railplan ben ik uitgegaan van een kamer met standaardmaten van drie bij vier meter met alleen een deur en een raam. Het railplan is een vrije vertaling van wat ooit het meest noordelijke station van Nederland was: Roodeschool.

Op 16 augustus 1893 werd het baanvak Sauwerd-Roodeschool van de Groninger Locaalspoorweg-

Maatschappij (GLS) geopend. In Sauwerd sloot de lijn aan op de lijn Groningen - Delfzijl. Volgens de statuten van de GLS was het de bedoeling de lijn via Spijk door te trekken naar Delfzijl, maar dit is bij een plan gebleven. Van 1922 tot 1942 is er een zijtak naar Winsum en Zoutkamp geweest.

Locomotievenloods

Roodeschool kreeg een stationsgebouw van het tweede klasse standaardtype van de GLS. Evenals het eindpunt Delfzijl, kreeg ook Roodeschool een locomotievenloods met twee sporen, dienstruimten, smederij en twee reservoirbakken. Aanvankelijk werd gereden met lokaalspoorlocomotieven serie SS 500-516 (later vernummerd in NS 6801-6817). De exploitatie

werd verzorgd door de Staatsspoorwegen (SS), vanaf 1917 door de belangengemeenschap Nederlandsche Spoorwegen. In 1940 werd de GLS door de NS genaast.

Draaischijf

Het kolenpark werd in 1916 uitgebreid en in 1923 werd een 13,5 meterdraaischijf geplaatst. In 1953 werd de stoomtractie op deze lijn beëindigd en werd het reizigersvervoer door de nieuwe dieselelektrische treinstellen DE1 of DE2 'Blauwe Engel' verzorgd. In de beginjaren van de exploitatie met 'Blauwe Engelen' zou in Roodeschool enige tijd een Dg gestaan hebben waarin de machinist en de conducteur van de laatste trein konden overnachten om de volgende ochtend de eerste trein te kunnen rijden. Deze Dg zou later in het museum van Riekje in Waterhuizen terecht gekomen zijn.

In 1967 heeft de NS de minister verzocht de sinds jaren onrendabele lijn te mogen sluiten. Dit werd afgewezen en nog hetzelfde jaar werd de oude beveiliging vervangen door Centrale Radio Verkeersleiding (CRVL). Na het ernstige ongeluk bij Winsum in 1980 is in 1981 de CVRL op zijn beurt vervangen door lichtseinen. Sinds 2007 heeft de lijn ATB-NG. In 1973 is »

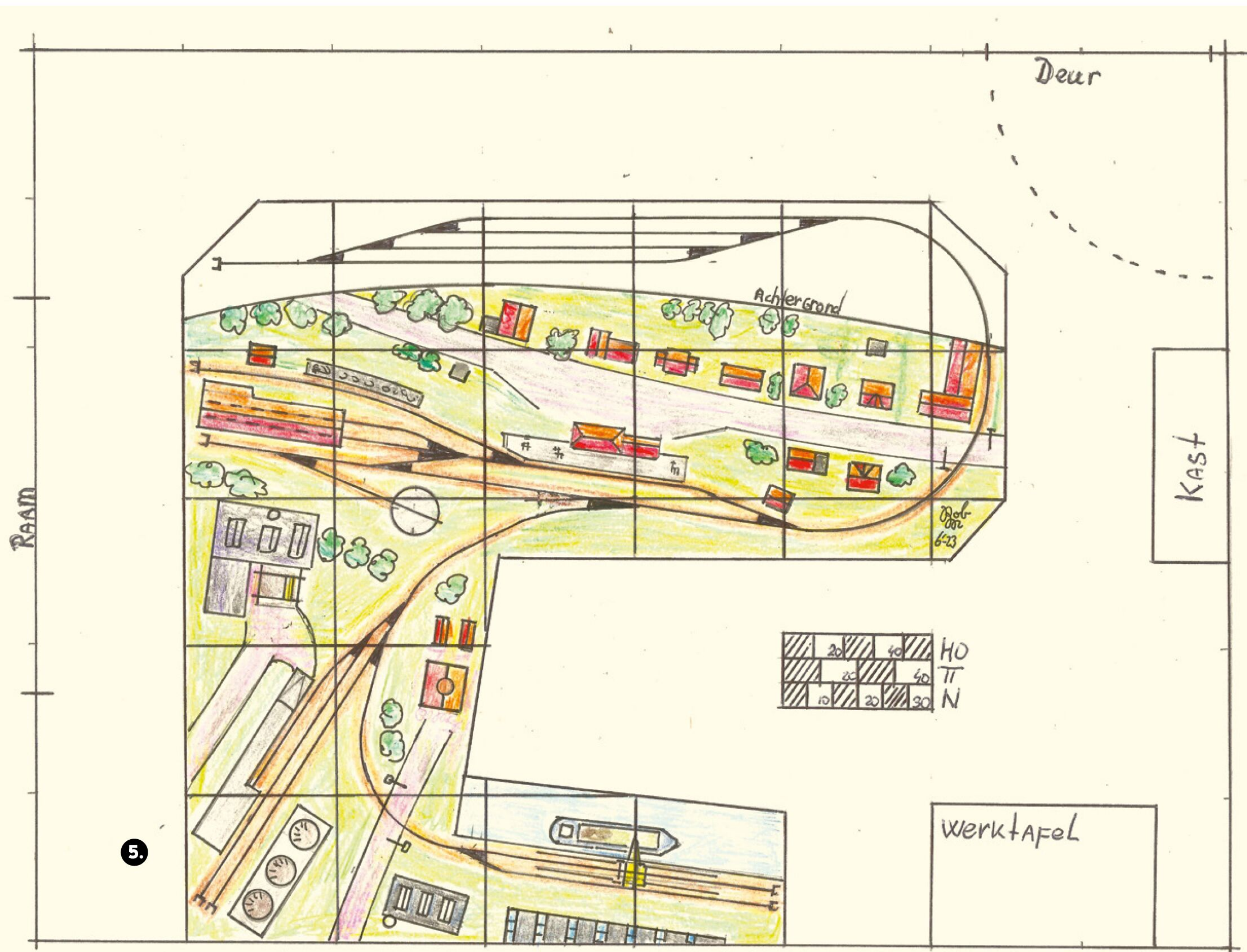


1. De 6417 staat op 28 juli 2015 klaar om, nadat de poort geopend is, een set lege Zans ketelwagens het terrein van Noordgastransport op te duwen om met aardgascondensaat gevuld te worden. Rond die tijd was bekend dat het station van Roodeschool zou worden verplaatst en dit een beeld zou zijn van het verleden. Om de geluids-overlast van de ronkende dieselmotor voor het woonhuis links op de foto te verminderen, stopte de GTW eerder langs het perron. (foto Myron van Ruijven)
2. Station Roodeschool met DE2 'Blauwe Engel' in november 1970. (foto's 2 & 3 NS, collectie Het Utrechts Archief)
3. Station Roodeschool met op de achtergrond de losweg, november 1970.





het stationsgebouw gesloopt en vervangen door eenabri. Bij het station is een laadplaats voor het zeer licht ontvlambare aardgascondensaat; sinds 2022 gaat dit vervoer voor ten minste twee jaar over de weg. De verlenging voor goederenvervoer van Roodeschool-aansluiting naar de Eemshaven werd op 3 mei 1978 geopend. In 2017 is begonnen om de enkelsporige lijn naar de Eemshaven voor personenvervoer geschikt te maken. Hiertoe is onder andere het station Roodeschool in 2018 verplaatst naar iets buiten het dorp, waar de stamlijn naar de Eemshaven de Hooilandseweg kruist. Een deel van de treinen rijdt van Roodeschool door naar het station Eemshaven en geven aansluiting op de boot naar het Waddeneiland Borkum. De 'Blauwe Engel' werden in 1982 afgelost door de 'Wadloper'. In 1999 ging de exploitatie van NS naar Noordnet en in 2005 naar Arriva. In 2007 werden de 'Wadlopers' vervangen door Spurts van Arriva.





Sporenplan

Veel van het boven beschrevene vindt u terug in het sporenplan. De wat onlogische plaats voor de draaischijf is, gezien het feit dat deze veel later is gebouwd, toch voorbeeldgetrouw. Als u geen behoefte aan een locomotievendepot heeft, is de laadplaats voor het aardgascondensaat een goede vervanger. Er is voorzien in een kleine haven, weliswaar op een andere manier aangesloten en veel kleiner dan de echte Eemshaven, maar het biedt wel de mogelijkheid om met goederentreinen te kunnen rijden. Het rijden zelf beperkt zich tot rangeren en een pendelbedrijf

naar het achter de achtergrondplaat gelegen schaduystation. Het materieel waarmee gereden wordt, zal afhangen van de uitgebeelde periode. Veel is mogelijk en zeker transporten van en naar de haven bieden mogelijkheden tot variatie. In schaal H0 kan naast stoomtractie de 'Blauwe Engel' of 'Wadloper' worden ingezet. //

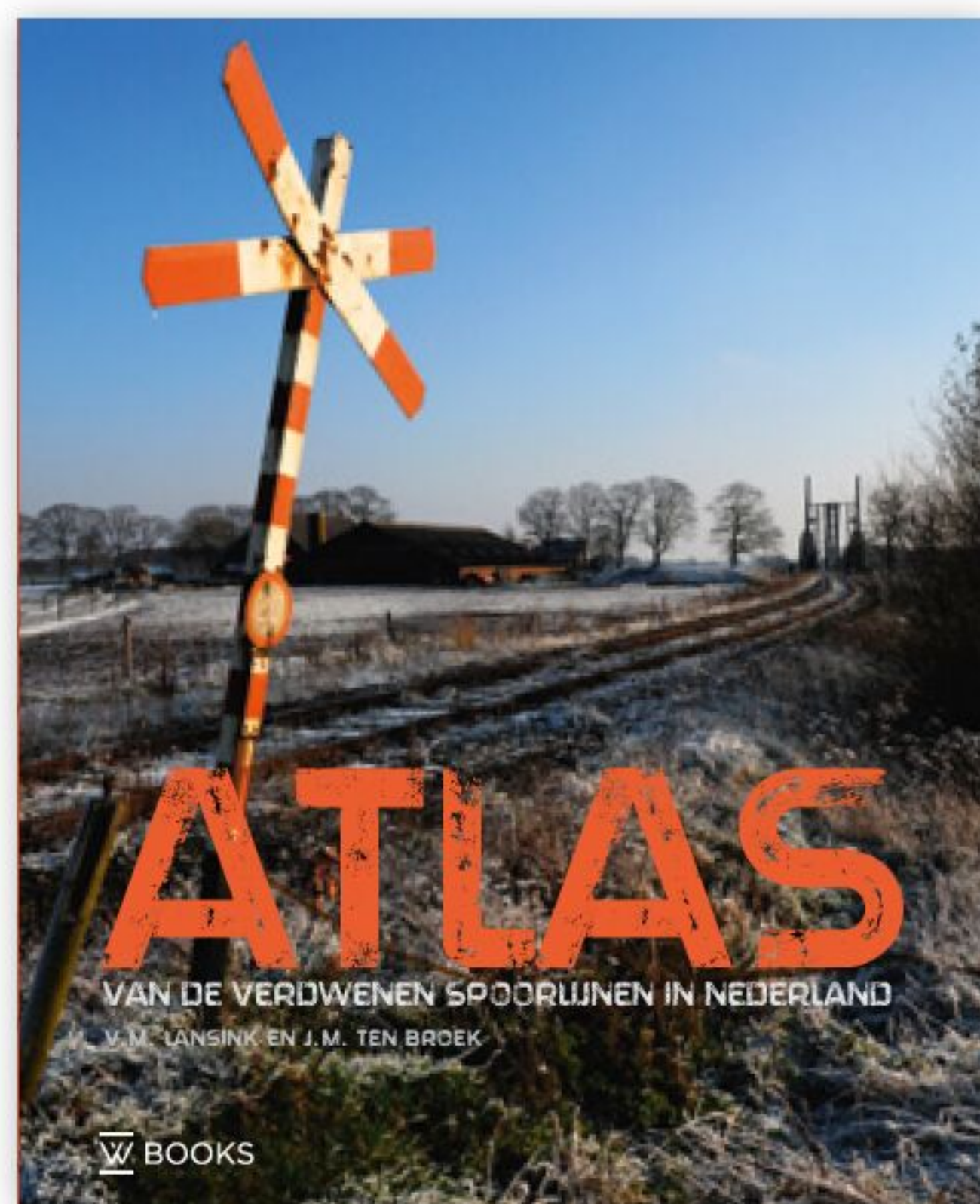
-
- 4.** Treinstel DE2 'Blauwe Engel' uit de serie 61-106 staat in november 1970 langs het perron van Roodeschool. (foto's 4, 6 & 7 NS, collectie Het Utrechts Archief)
 - 5.** Baanplan Roodeschool en Eemshaven.
 - 6.** Het emplacement Roodeschool, het perron van het NS-station en op de achtergrond de loc-loods, 26 juli 1948.
 - 7.** Een dieselelektrisch treinstel DE2 staat in november 1970 klaar voor vertrek uit Roodeschool.
-



OP = OP

WEBSHOP

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



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

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

Railhobby.nl/atlas

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



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

RANGEERDER

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

Railhobby.nl/rangeerder

GRATIS bij een all-in abonnement!
Kijk op pagina 56.



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Eigenaar onbekend (I)

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. Verspreid over twee delen: de onbekende eigenaar.

Wie denkt dat er in de huidige informatie-maatschappij nooit iets zoekraakt of misgaat, zit er beslist naast. Probeer u maar te achterhalen van wie die ene fles wijn in de voorraad kwam, zodat u niet de fout begaat deze aan de eerste eigenaar cadeau te doen. Bij het spoor gaat het net zo. Rond 2008 werkte ik op een afdeling van een kleine goederenvervoerder die verantwoordelijk was voor de dagelijkse operatie. We werkten veel samen met onze partner uit Oost-Duitsland, die veel werk in Oost-Europa aannam. Plezier gegarandeerd, want we waren altijd vol spanning wat voor treinen we aan de grens aangeboden zouden krijgen. Onze collega's hadden er namelijk een handje van om schutwagens - in Oost-Europa gebruikelijk tussen de locomotief en wagens met gevaarlijke stoffen - door Duitsland mee te nemen en zo bij de trein te houden. Met de verwachting dat die ook weer met de trein terug zouden komen. Een mooie theorie, maar houdbaar zolang zich geen problemen met de betreffende trein voordeden. En zo kwamen we in 2008 met een dergelijke schutwagen in onze maag te zitten. Die had eigenlijk al aan de grens afgekeurd moeten worden, maar kwam toch in de Botlek terecht. Daar werd hij, op basis van een te slechte staat, alsnog afgekeurd. Voor de betreffende wagen begon vervolgens het lange dwalen door de Rotterdamse haven, op

zoek naar een spoor waarop hij niet in de weg zou staan en hopelijk zou worden vergeten. Tot die tijd poogden we de rechtmatige eigenaar te vinden om af te spreken wat er mee diende te gebeuren. Die bleek echter onbekend: op de wagenlijst in Duitsland kwam de wagen niet voor (terwijl hij toch echt van Polen naar Nederland was vervoerd) en de Poolse eigenaar, die we afleidden van de opschriften op de wagen, bleek niet bereikbaar. Heel lang niet bereikbaar en selectief niet bereikbaar. Zo werden oproepen met een Nederlands nummer niet beantwoord, maar vanuit Duitsland wel. Weken later, toen de wielen zo'n beetje aan de spoorstaaf waren vastgeroest, kwam er post uit Polen: een rekening voor het in gebruik hebben van de betreffende wagen, met het vriendelijk verzoek binnen zeven

dagen te betalen en ondertekend door de advocaat van de firma. Weer bracht het zoeken van contact geen oplossing, maar werden we geholpen door het recht: in de tijd dat de brief met rekening onderweg was geweest, was de wagenverhuurder failliet verklaard en volgens de pers was er geen kans op een doorstart. Hoe het de schutwagen verging? Hij heeft nog enkele jaren rond Rotterdam gezworven. Het schijnt dat er na enige tijd een oud-ijzerboer verscheen, die wel interesse had in een wagen voor een zacht prijsje. Sindsdien schijnt er niets meer van de wagen vernomen te zijn. Maar dat weet u niet van mij. //

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



ITL 102 duwt een uit Oost-Europa afkomstige keteltrein door de Rotterdamse Botlek, 3 december 2007. (foto Sander Broerse)



ERTMS, de stand van zaken

In 2019 werd besloten om het Nederlandse spoorwegnet met ERTMS uit te rusten, ter vervanging van de Automatische Treinbeïnvloeding (ATB). Treinen krijgen dan ETCS aan boord, waarmee de trein met ERTMS communiceert. Vijf jaar later is het tijd voor een tussenstand.

Altereerst een disclaimer: het project ERTMS (European Rail Traffic Management System) kent tientallen varianten en deelprojecten. Daar willen we u niet mee vermoeien. Dit artikel vertelt het verhaal in grote lijnen, waarbij enkele details bewust niet benoemd zijn. De uitrol van ERTMS komt voort uit de wens om ATB, dat technisch verouderd raakt, te vervangen en de verplichting om vanuit Europese wetgeving internationaal spoorvervoer vanaf 2030 beter te faciliteren. De Nederlandse overheid heeft daarbij, in samenwerking met ProRail, voor de strategie gekozen om in eerste instantie de ombouw van het materieel te faciliteren, gevolgd door de uitrol over baanvakken. Baanvakken met een grote maatschappelijke baat krijgen daarbij prioriteit. Een reden waarom het tracé

Kijfhoek - Belgische grens voorrang krijgt is omdat deze druk bereden route door grote steden als Dordrecht en Roosendaal voert en deels de omleidingsroute bij werkzaamheden aan de Betuweroute is. Op papier brengt dit risico's met zich mee, hoewel spoorvervoer in de praktijk één van de veiligste manieren van transport blijft. Een andere reden is de geplande uitrol van ERTMS in België, waardoor straks een aaneengesloten corridor van Kijfhoek naar Antwerpen ontstaat. In de huidige plannen lijkt dit 'ergens' tussen 2028 en 2030 plaats te vinden. Nederland rolt straks op grote schaal ERTMS level 2 baseline 3 uit: de modernste variant, tevens een versie zonder gebruik van lichtseinen en ook een andere versie dan nu op de Betuweroute en hogesnelheidslijn gebruikt worden. De manier van uitrollen zorgt ervoor dat de laatste baanvakken

pas rond 2050 aangesloten zullen worden. Dat mag weinig ambitieus klinken, maar blijkt dat nu toch al te zijn. Oorzaken daarvan zijn de bekende redenen, die sinds de coronapandemie vaker aangevoerd worden: tekort aan personeel, tekort aan capaciteit en tekort aan geld. Ook speelt gebrek aan besluitvorming een rol; telkens worden belangrijke beslissingen vooruitgeschoven, waardoor ook de vervoerders niet weten waar ze aan toe zijn. De Nederlandse overheid verwacht dat het beschikbare budget, ruim 2,7 miljard euro tot 2031, veel te klein zal zijn: de kosten worden geraamd op 3,9 miljard euro, gebaseerd op het prijspeil 2022. Tot zover het goede nieuws. »

1. ICM-treinstellen 4222 en 4025 op de Hanzelijn in de buurt van Dronten, 28 februari 2022.
2. NSR 2219 als Sprinter Roosendaal - Dordrecht tussen Zevenbergen en Lage Zwaluwe, 28 januari 2024.
3. Het vooralsnog met lichtseinen uitgeruste Zevenbergen op 20 december 2023 tijdens passage van de Eurailscout BRT-91 'Jules'. Ook deze trein is (nog?) niet uitgerust met ETCS.
4. 176 dubbeldekkers type VIRM krijgen ETCS. De 9506 is daar één van en stond op 11 januari 2023 in Rotterdam Centraal.



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

ETCS

ERTMS mag dan bedacht zijn om grote verbeteringen te brengen, maar zal in het begin bij de vervoerders uitdagingen te zien geven. Zo kunnen straks bijvoorbeeld Kijfhoek, Dordrecht en Roosendaal niet meer worden bereikt door treinen zonder ETCS (European Train Control System) aan boord, de cabine-apparatuur die bij ERTMS hoort. Dat betekent dat locs

serie 1600 en 1700 niet meer naar Kijfhoek kunnen komen, de Qbuzz-treinen op de MerwedeLingelijn zonder ETCS niet langer naar station Dordrecht kunnen rijden en ook om Vlissingen te bereiken ETCS nodig is. Voor de MerwedeLingelijn zijn daartoe nieuwe treinen bij CAF besteld; het bleek economisch niet haalbaar om ETCS in te bouwen in de GTW-treinstellen uit 2007. NS bouwt in haar treintypen Flirt, SLT en VIRM ETCS in om ze in de toekomst te kunnen blijven gebruiken. ERTMS en het ontbreken van ETCS aan boord zullen straks de inzet van DDZ en ICM beperken en uiteindelijk onmogelijk maken. Om de vele locs van de goederenvervoerders om te kunnen bouwen, heeft de overheid een subsidie in het leven geroepen. Ze voorziet in een vast bedrag per locomotief die omgebouwd wordt; het type locomotief bepaalt de hoogte van het bedrag. Voor locs die eenvoudig om te bouwen zijn, zoals de G1206 en G2000, betekent dit zo'n € 100.000 per loc. Bij loctypen die nog geen ETCS aan boord hebben of niet voorbereid zijn, is dit bedrag aanzienlijk hoger. Zo is ruim € 3 mio beschikbaar voor het prototype voor de ombouw van de reeks 77. Of deze bedragen daadwerkelijk uitgekeerd worden is afwachten; eigenaren vinden het





bedrag te laag en in een aantal gevallen zal de aanschaf van nieuwe locs goedkoper uitpakken. De V 100, een veelgebruikte loc onder goederenvervoerders, ontbrak overigens in dit overzicht. Voor treinen met een museale functie, de zogenaamde zwarte vloot, ziet de toekomst er onder ERTMS een stuk somberder uit. Het is vaak niet mogelijk om het oudste materieel van ETCS te voorzien zonder de halve trein te moeten slopen of een bank te moeten overvallen. Er wordt nog nagedacht over subsidies en een lichtversie van ETCS, zoals in Zwitserland al is getest. Geld, of meer het gebrek daaraan, zijn hier de spelbrekers.

OV SAAL

De planning voorziet tot 2031 in de aanleg van ERTMS op de volgende baanvakken: OV SAAL oost (met trajecten Weesp - Lelystad, Amsterdam - Weesp - Hilversum, maar zonder emplacement Amsterdam Centraal), Hoofddorp - Duivendrecht, Utrecht - Meteren (zonder emplacement Utrecht Centraal), Kijfhoek - Belgische grens, Roosendaal - Den Bosch (inclusief Zevenbergschen Hoek - Breda en Tilburg - Boxtel), Meteren - Eindhoven, Eindhoven - Venlo en de noordelijke lijnen (de huidige concessie van Arriva). Het besluit om de noordelijke lijnen om te bouwen komt uit 2021 en is later genomen toen duidelijk werd door het goedkoper zou zijn om de ATB-NG door ERTMS te vervangen, dan ATB-NG te vernieuwen. Op de baanvakken Amsterdam - Utrecht en de Hanzelijn is ERTMS nu al actief als onderdeel van test- en

trainings-doeleinden; de Hanzelijn zal naar verwachting vanaf januari 2027 vier maanden buiten dienst moeten om deze om te bouwen naar de Baseline 3-versie. Dat lot treft eveneens de reizigers tussen Harlingen Haven en Leeuwarden (ombouw vanaf 2026), de eerste noordelijke lijn die als ERTMS-baanvak in gebruik komt. Arriva bouwt samen met Stadler tot die tijd bijna zeventig treinen om. Via voortgangsrapportages houdt het verantwoordelijke ministerie de Kamer op de hoogte van de uitrol van ERTMS. Ze omvatten tientallen pagina's per stuk en maken niet alleen duidelijk dat er te weinig budget is, maar ook hoe complex het project is. Online zijn deze terug te vinden, bijvoorbeeld via de website van de Tweede Kamer. Voor wie liever de samenvatting leest: we houden u ook de komende jaren op de hoogte. En geniet tot die tijd van een baanvak voorzien van seinen en rijdende treinen. //

-
- 5.** Voor treinen uit de 'zwarte vloot' ziet de toekomst er somber uit. Zelfs gesleept door een 1600 is de passage van Dordrecht niet meer mogelijk. Op 18 februari 2022 kon dat nog wel; de 9903 trekt de 3029 en 2454.
 - 6.** GTW-treinstellen 325 en 231 nabij Sneek-Noord, 30 maart 2021. (foto's 6 & 7 Edwin Mos)
 - 7.** WINK 616 van Arriva passeert de brug bij Koudum-Molkwerum, 16 juni 2023.
-

**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'.



ARTITEC: Ford AA brandweerwagen, NS-conducteurs en rangeerders op een Sik.

Artitec

H0. Het assortiment Ford AA-trucks is uitgebreid met een brandweerwagen met eenassige aanhanger met opgerolde slang. De wagen is fraai vormgegeven met slangen aan beide kanten, gereedschappen tussen de beide langsbanken, pompapparatuur aan de achterkant en het daarboven geplaatste reservewiel. Transfers van de gemeentelijke korpsen Alkmaar, Doesburg, Enschede, Oldenzaal en Winschoten en decals van vooroorlogse kentekens zijn bijgevoegd (387.500, € 58,90,

tp. II). Het assortiment figuren is uitgebreid met onder meer drie rangeerders in een herkenbare werkhouding op een NS-Sik (5870036, € 15,90, tp. IV). De drie NS-conducteurs met zwarte werkkleding op het perron weerspiegelen de periode 1950-1970. Let op de koperen knopen; een 'hc' heft de vertrekstaf (5870040, € 15,90). Drie andere collega's zijn gehuld in het blauw met bijbehorende pet anno 1990 (5870046, € 15,90). Wanneer volgt een vrouwelijke conducteur?-GF

Markenbourg

H0. Op bedrijfsterreinen en in werkplaatsen worden sporen aan het eind vaak met een vaste remschoen afgesloten. De uit stevig karton lasergesneden remschoenen zijn licht vervuild. De bouwkit bevat dertig stuks waarmee vijftien sporen kunnen worden beveiligd (H0, € 12,99 / N, € 10,99).-DH

**MARKENBURG:
remschoenen.**





BRAWA: Silberling met zeegroene onderrand.

Brawa

H0. Het prototype zag als zogeheten ‘n-Wagen’ (nieuwe Nahverkehrswagen) in 1958 het levenslicht. De gekozen constructie beviel zo goed dat vanaf 1960 zo’n 5000 exemplaren van de vierassige rijtuigen die later door hun karakteristieke uiterlijk de vleierende bijnaam ‘Silberlinge’ zouden krijgen, zijn gebouwd.

In Nederland zijn ze in Nijmegen te zien geweest. Het 303 mm lange model bevat alle kenmerken die deze rijtuigen zo onderscheiden. Het model is exact op lengte, heeft fijn gegraveerde draaistellen en een in latere jaren aangebrachte zeegroene onderrand (46598, € 84,90, tp. IV).-GF

NSU SPORT PRINZ MET VERCHROOMDE DELEN



HERPA: MAN eTGX GX.

Herpa

H0. Zowel de witte Simca Rally II met matzwarte motorkap uit 1962 (024358-004, € 16,95, tp. III) als de rode NSU Sport Prinz twoseater uit 1958 met chroom omrande ramen en achterlichten (024396-004, € 16,95) zijn gedetailleerd uitgevoerd, alleen de kentekenplaten ontbreken nog. Van de MAN eTGX GX rollen dit jaar de eerste wagens uit de fabriek, na een doorontwikkeling van het accupakket zullen ze na 800 km aan de (snel)lader moeten (317108, € 19,95, tp. VI).-DH



HERPA: Simca Rally en NSU.



POLA: vrijstaand woonhuis.

Pola

G. Met de niet-gemotoriseerde bokkraan kunnen in depots of spooransluitingen verladingsscènes worden weergegeven. De lengte van 61,2 cm is toereikend voor twee sporen of een combinatie met een losweg. De bouwkit is weerbestendig (331181,



POLA: bokkraan.

€ 99,99, tp. II-VI). Voor het vrijstaande woonhuis met balkon en twee dakkapellen is een kavel van 34, 3 x 29,5 cm nodig, plus ruimte voor de tuin. De muren zijn gepleisterd, de voordeur kan worden geopend (331092, € 179,99).-DH

Preiser

H0. Van de Deutz D 6206 zijn van 1974 tot 1980 zo'n 8000 stuks gebouwd. In model is de tractor voorzien van een afneembaar afdak en in twee posities vast te zetten laadschop. De voorruit kan worden geopend. Een eenassige aanhangwagen en een berg (kunststof) mest en dito laadgoed worden meegeleverd (17944, € 32,99, tp. IV). Koningin Elisabeth II wordt, gekleed in groen mantelpak, vergezeld van echtgenoot prins Philip, prins (nu koning) Charles en Camilla; de memorial set speelt voor het overlijden van Philip in april 2021 (13407, € 15,65). Indien u een bordesscène zou willen uitbeelden heeft Preiser voldoende publiek in het assortiment. Uit de Exclusief serie noemen we de vrouw met een middeleeuwse waterfles (28221, € 4,35) of zittend op een parkbank (28226, € 4,35) en twee monniken (28220, € 6,49). De zelfbouwer kan met de 9,5 x 9,5 cm metende kunststof platen parket- (19577, 19581) en tegelvloeren (19600, 19605) leggen en betegelde (19615) en glazen wanden (19624) optrekken (3 stuks per blister à € 4,95). De platen kunnen met I-, L-, T- en X-vormige hulpstukken worden vastgezet waarbij stroomdraden door de holle wanden en plafonds kunnen worden geleid (19540, 70 bouwdelen, € 9,99).-RM



PREISER: tractor met aanhangwagen.



PREISER: Britse koninklijke familie.

VRIJSTAANDE WONING MET SERRE EN OVERDEKT BALKON

Faller

H0. De perronkap van station St. Georg (35 x 15,5 cm) biedt voldoende beschutting om op de trein te wachten, maar omdat de wachtkamer en dienstruimte tot aan de perronrand doorlopen, zullen reizigers niet aan het huisperron kunnen instappen. Aan de straatzijde bieden twee deuren toegang tot het hoofdgebouw (110252, € 29,99, tp. I-III). Nadat we in Railhobby 463 (september 2023) in deze rubriek het woonhuis 'City-Life-700' van het in Rheinau gevestigde WeberHaus hebben voorgesteld, vervolgen we de presentatie met het 15,5 x 13,8 cm metende type 'Villa' met inpandige garage en zonnepanelen (231720, € 57,99, tp. VI). De vrijstaande woning 'Rustica' met serre en overkapt balkon is een ontwerp uit de jaren tachtig (130659, € 32,99, tp. IV).

N. De fabriek met hoge schoorsteen en een door de lange hal lopende spooraansluiting meet 22 x 14,8 cm. De bouwkit is af fabriek licht vervuild (231720, € 31,99, tp. III).-DH

»

1. FALLER: straatzijde station St. Georg.
2. FALLER: station St. Georg.
3. FALLER: WeberHaus 'Villa'.
4. FALLER: fabriek, schaal N.
5. FALLER: woonhuis 'Rustica'.



1.



2.



3.



4.



5.



EXACT-TRAIN: CHGZ van Frico met kruiwagen en DB Gbs.

Exact-Train

H0. Een deel van de NS ICR- en ICRm-modellen is nu ook met interieurverlichting en reizigers leverbaar. Het gaat onder meer om de blauwe ICR Plus (EX11188, tp. VI, alle rijtuigen € 89,95 per stuk), de Benelux (EX11172, tp. IV) en Fyra-variant (EX11188, tp. VI) en de blauw-gele BKD (EX11164, tp. IV). Na een opmerking in deze rubriek dat er louter vrouwelijke figuren op de banken zitten, zijn er ook mannelijke reizigers te zien. Het Nederlandse goederenmaterieel is uitgebreid met

twee tweeassige Frico-wagens. Een voert naast het opschrift Frico de opdruk van een kruiwagen en moet doorgaan als een CHGZ van de NS (EX23406, € 52,95, tp. III), de andere heeft alleen het opschrift van de zuivelfabrikant en betreft een X-CHG (EX23405, € 52,95, tp. III). Hoewel vrij gedetailleerd uitgevoerd, zijn het geen getrouwe kopieën van deze NS-wagens. De twee-assige Gbs heeft een remmersbordes en DB-logo op de schuifdeuren (EX23103, € 53,95, tp. IV).-GF



EXACT-TRAIN: ICR met verlichting en reizigers.



AUHAGEN: wielkraan T170.



AUHAGEN: Multicar M25.

Auhagen

TT. Zowel de in de jaren vijftig ontwikkelde wielkraan T170 (43683, € 33,50, tp. III) als de Multicar M25 kiepwagen met hoge boorden (43682, € 24,90), worden als eenmalige oplage in de uitvoering van een

kolenhandel geleverd. De kraan (een bouw pakket) kan met een grijper of haak worden uitgerust en is 360° draaibaar. Ook de hoek van de giek kan worden ingesteld.-DH



TRIX: hybride 249 002 van DB Cargo.

Trix

H0. DB Cargo zet sinds 2022 hybride locs in van de Baureihe 249, ook bekend onder de naam Dual Mode light. Het is een doorontwikkeling van de serie 248, met dien verstande dat de maximumsnelheid is teruggebracht van 160 naar 120 km/h en dat de 249 door de rangeerbordessen iets langer is geworden, 20,5 tegen 19,9 meter. De nieuwkomers worden ook

als rangeerloos gebruikt en treden daarbij in de sporen van de verouderde serie 290. Het gedigitaliseerde model heeft verlichte cabines en dito machinekamer. Het grotendeels metalen model beschikt door de aandrijving op alle vier assen over een grote trekkracht (25290, € 399, tp. VI). De 249 002 staat als artikel 39290 in de Märklin-catalogus.-SF



WIKING: 3x Volkswagen, schaal N.

Wiking

H0. De Volkswagen New Beetle zal in safari-look zeker opzien baren. De koplampen en achterlichten zijn apart ingezet, de raamrubbers zwart en de velgen en de VW-logo's zijn zilverkleurig aangezet (003514, € 18,99, tp. VI).

N. De Volkswagen Golf I, Passat en Transporter LT uit de jaren zeventig zijn als driedelige set beschikbaar. Voor ze de showroom verlaten, kunt u de koplampen en achterlichten desgewenst op kleur brengen (091504, € 9,99). De deuren van de uit golfplaten opgetrokken garagebox uit de jaren vijftig kunnen worden geopend. Bij inzet in een later tijdperk zou het bouwsel met wat roestkleurige verf kunnen worden behandeld (17114004, € 8,49, tp. III).

1. Door de doordachte asophanging staat de Fendt 724 Vario ook bij oneffen bodem en uitgedraaide voorwielen met alle vier banden aan de grond. De deuren en voorruit kunnen worden geopend, de armleuningen omhoog geklapt. De afneembare laadschop is in hoogte verstelbaar (17077869, € 124,95, tp. VI).-DH

»



WIKING: Fendt 724 Vario, schaal 1.



WIKING: VW Safari.



EXTRA ONLINE

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

Noviteiten 2024

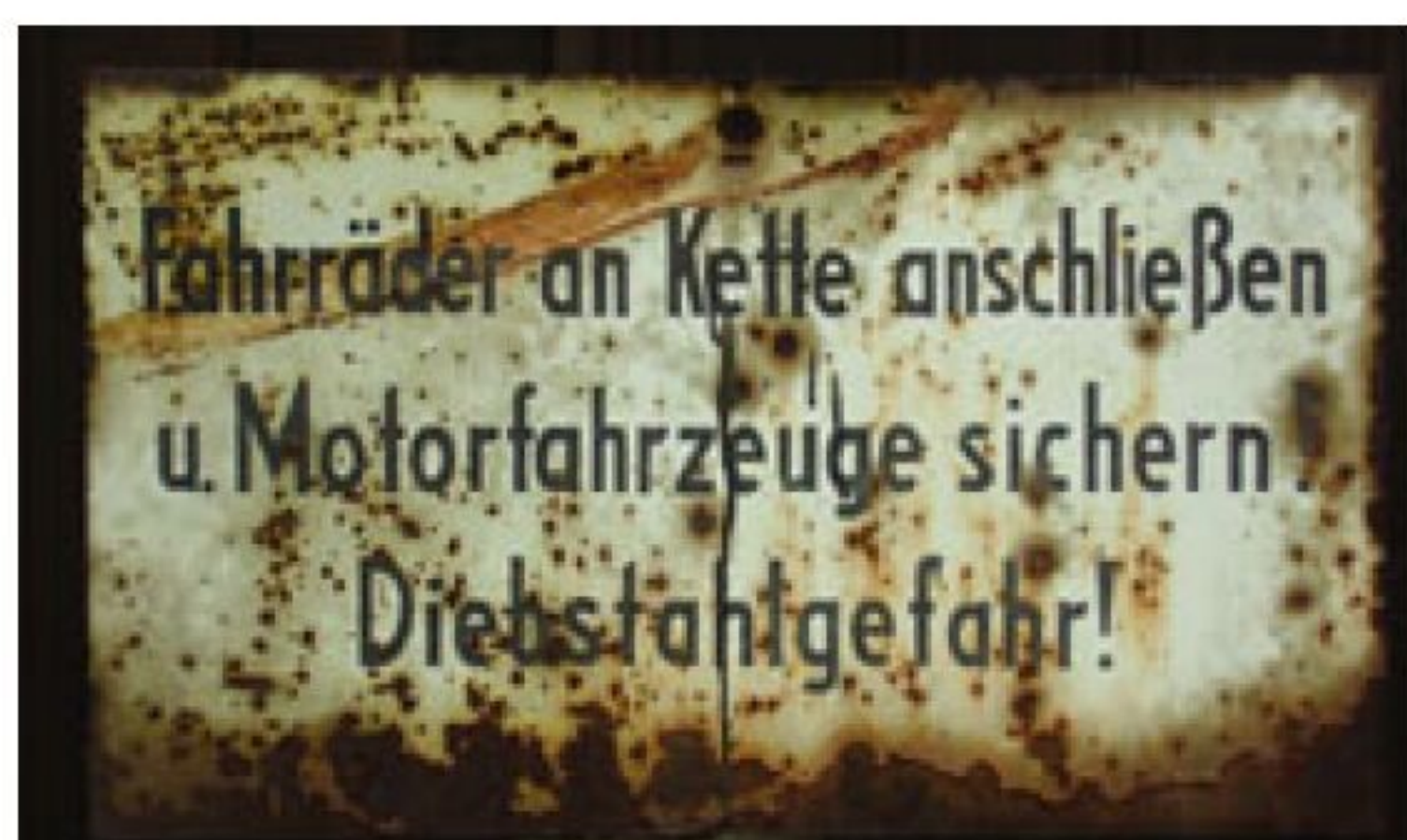
Van twee fabrikanten ontving de redactie de gegevens van de nieuwe modellen nadat Railhobby 469, de Noviteitspecial 2024, was afgesloten. Een selectie vindt u op deze pagina.

Krüger Modellbau

Martin Krüger heeft ook voor dit jaar een groot aantal ideeën voor verbetering van de detaillering van grootserie modellen geschetst. Bij voldoende belangstelling worden deze verder geconcretiseerd.

1. Voor de Märklin BR 96 Malletloc worden verbeteringen aan de trappen en de bufferbalk aan de tenderzijde genoemd. Ook geëtste fabrieksplaten zijn niet vergeten. Voor dieselloc V 80 worden ventilatieroosters in licht geopende positie voorgesteld. Het waarschuwbord om ter voorkoming van diefstal-gevaar fietsen op slot te zetten kan bij de oudere modelspoorliefhebbers de wenkbrauwen doen rijzen.

0. Ook voor deze schaal zijn ventilatieroosters voor dieselloc V 80, diverse fabrieksplaten en de eerdergenoemde waarschuwborden aangekondigd.



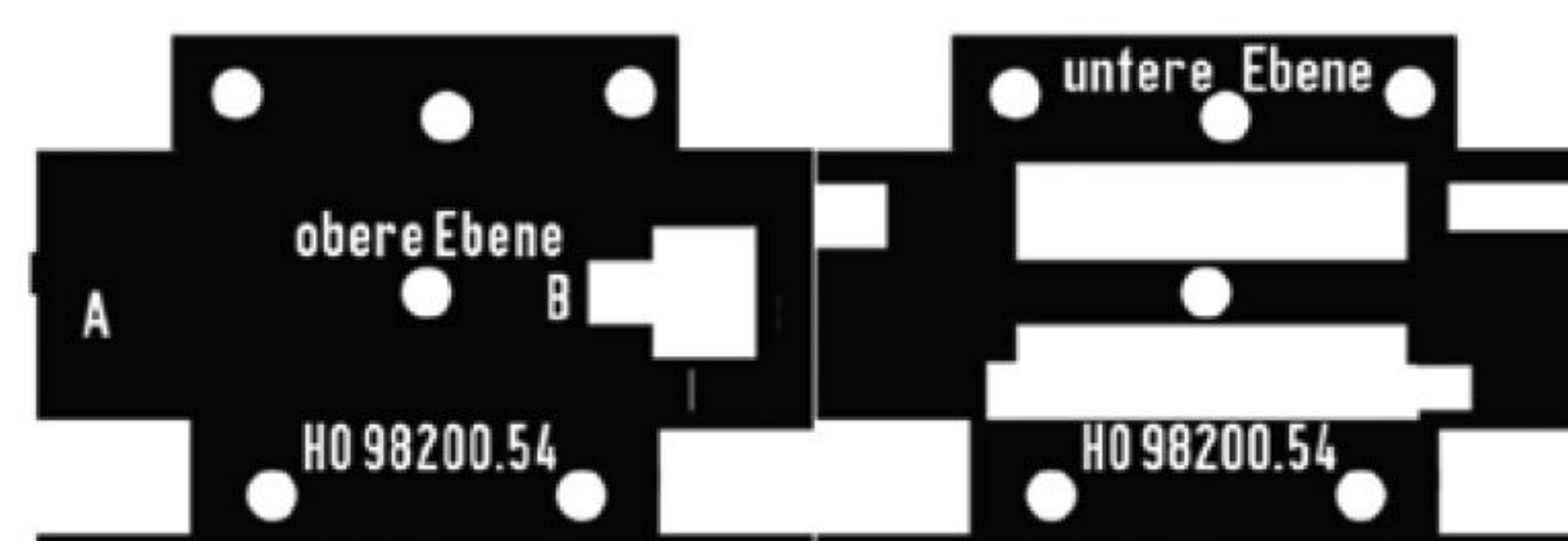
KRÜGER MODELLBAU:
fietsen aan de ketting, schaal 1.

H0. Voor diverse stoomlocs worden detaillering-verbeteringen en uitvoeringsvarianten voorgesteld. De Märklin/Trix dieselloc BR 216 'Lollo' kan met verschillende onderdelen een nieuw aanzicht krijgen. Interessant voor drierailrijders zijn de uiterst dunne puntcontactslepers om ook het kleine Klv 20 VW inspectievoertuig en de Rivarossi Breuer-rangeerloc te kunnen inzetten. Het bruggenprogramma wordt met een brug naar het voorbeeld van Wilischthal uitgebreid.

TT. Ook op schaal 1:120 verschijnt de vakwerkbrug Wilischthal.

N. Voor dieselloc V 60 komen er geëtste rangeerbordessen. De MAN-railbussen van Brekina en Hobbytrain kunnen met dakventilatoren verfijnd worden.

Z. Vierassige rijtuigen kunnen van geëtste instaptreden worden voorzien.



KRÜGER MODELLBAU: sleepcontact voor Rivarossi Breuer-loc.

NME

H0. De meest opvallende noviteit is het BLS-stuurstandrijtuig BDt dat voor de autotransporttreinen door de Lötschbergtunnel wordt ingezet. Aanvankelijk zou dit rijtuig door het in eind 2023 gesloten Spaanse Mabar Tren geproduceerd worden, maar gelukkig heeft Rolf Fleischmann de productie van de BDt veilig kunnen stellen. Het rijtuig wordt met een functiedecoder voor zowel het twee- als drierailsysteem uitgebracht waarmee de gehele autotransporttrein rond de komende jaarwisseling kan worden uitgeleverd. Het goederenwagenprogramma wordt met de vier-assige Tagnpps 95m³ Interfracht-silowagen en de Eanos 15,74m open goederenwagen in de uitvoeringen van Ermewa en Wascosa met verschillende wagennummers uitgebreid. //



NME: BLS-stuurstandrijtuig BDt.



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



Offene Wagen (2)

**Hintergrundinformationen,
Modell-Bauanleitungen und
Basteltipps**

Door Stefan Carstens, uitg.
Modellbahn Union, formaat
A4, 180 blz., ca. 500 zw/w en
kleurenfoto's, ca. 21 tekeningen,
Duitse taal, ISBN 406-39-5609-
686-8, € 32,90.

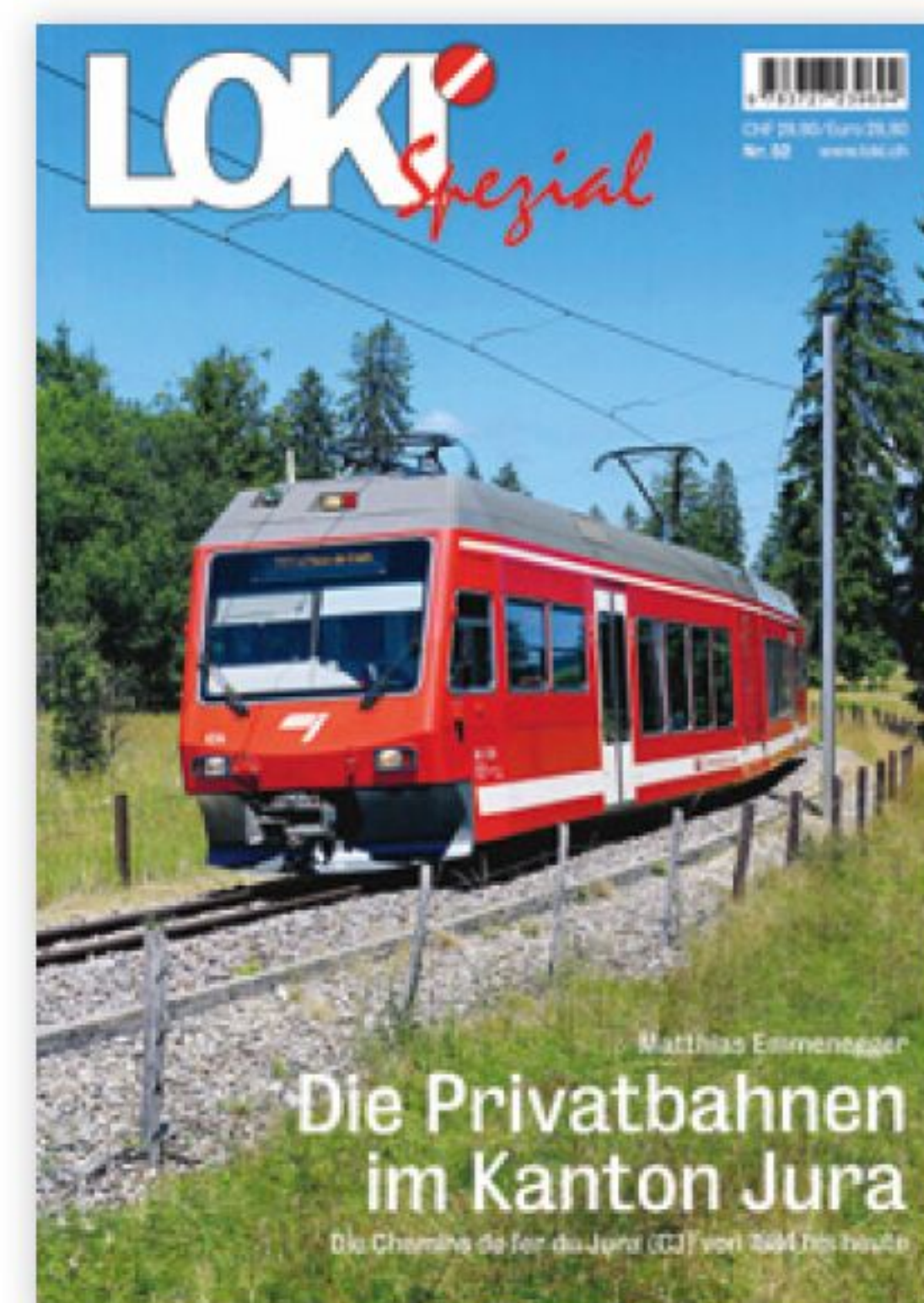
In aanvulling op deel 1 is worden in het iets dikkere deel 2 verschillende typen wagens beschreven, gevolgd met een vertaling naar model (H0) en voorbeelden voor het beladen. De focus ligt op de ontwikkeling van de open wagens na 1945 bij de DB en DR. Sommige hebben nog een houten opbouw, zoals de Owp. Vanaf 1948 volgt nieuwbouw, zoals de Ommu. Uitvoerig belicht (ook in model) wordt het in 1951 opgerichte Europ voor internationaal vervoer. Vanaf de jaren 50 worden uitsluitend gelaste wagens gebouwd en komen veel DB-wagens bij private ondernemingen terecht. In de loop van de jaren 60 verschijnen er steeds meer vierassers. De Ea(no)s kan dan ook niet onvermeld blijven. Ook dit deel is voor de (model)spoorder een interessante uitgave met een mix van grootbedrijf en model.-TO

Die Privatbahnen im Kanton Jura

**Loki Spezial 52, Die Chemins de fer du Jura
(CJ) von 1884 bis heute**

Door Matthias Emmenegger, uitg. Stämpfli
Verlag, formaat A4, 132 blz., 54 zw/w en 182
kleurenfoto's, 2 kaarten, 7 tabellen, Duitse taal,
ISBN 978-3-7272-3969-4, € 29,90.

De eerste trein in de Zwitserse Jura reed in 1884, het meterspoor met een helling van 40% tussen Tramelan en Tavannes. Het traject van Tramelan naar Le Noirmont - bekend om de uurwerkindustrie - was met 50% nog steiler. In 1890 verving de trein tussen Saignelegier en La Chaux-de-Fonds de postkoets. Om de kosten van een tunnel uit te sparen, bouwde de smalsporige Régional Saignelégier-Glovelier in 1904 in Combe-Tabeillon een kopstation, dat nog altijd via een 'Spitzkehre' bereikbaar is. Niet handig bij getrokken treinen, maar bij trekduwbedrijf of treinstellen hoeft alleen de machinist een stukje te lopen. De aanvankelijk zes particuliere spoorwegmaatschappijen gingen in 1944 op in de Chemin de fer du Jura; het net omvat 74,3 km smal- en 10,9 km normaalspoor. Sinds 1921 worden normaalsporige goederenwagens met rolwagens over het smalspoor vervoerd, anno 2024 zijn dat vierassige rongenwagens (rondhout) en ballastwagens. Vanaf de jaren tachtig zijn bogen verruimd en overwegen opgeheven of beveiligd en kon de snelheid van 30 naar 80 km/h worden verhoogd. Perrons zijn van niveau spoorstaaf naar 35 cm verhoogd en houten bovenleidingspalen door stalen vervangen. De CJ is met de tijd meegegaan.-DH



Focus op Modelspoorwegen

Door Gerard Tombroek, uitg. Lycka till
Förlag, formaat 21,3 x 26,6 cm, 168 blz.,
287 kleurenfoto's, 22 tekeningen, hardcover,
ISBN 978-94-9204-068-8, € 39,90.

Gerard Tombroek heeft meerdere boeken op zijn naam staan. Zo publiceerde hij De Nederlandse Modelspoorweg en de Praktijkboeken Modelspoorwegen.

Daar is nu een nieuwe uitgave bijgekomen. Gerard begon rond 1980 in Railhobby met schrijven over modelspoor. Sinds 2007 is hij verbonden aan het Belgische tijdschrift *Modelspoormagazine* (MSM). Fotograferen van modelbanen doet hij graag en hij is dan ook vaak met zijn camera op modelspoorbeurzen te vinden. Dat fotograferen is, zoals hij zelf schrijft, een wat uit de hand gelopen hobby. De twintig opgenomen banen zijn eerder in MSM en andere modelspoortijdschriften gepubliceerd. Voordeel van een boek ten opzichte van een tijdschrift is dat er meer foto's geplaatst kunnen worden zodat enkele niet eerder getoonde beelden zijn opgenomen. Per baan - twee in schaal N, de overige in H0 - is een tekening van het sporenplan opgenomen en zijn gegevens van de baan en de gebruikte fotocamera vermeld. Voor menig modelspoorder kan het boek een bron van een inspiratie zijn.-TO //





Treinen in Neuss Hafen

WIRWAR AAN SPOREN

Dicht op de grens met Nederland, net ten zuiden van Düsseldorf, ligt het compacte maar druk bereden spoornetwerk van Neuss. RheinCargo heeft hier het alleenrecht, maar dat maakt de variatie er niet minder op.

RheinCargo is de exploitant van de haven én het spoornetwerk in de haven. Een naar Nederlandse maatstaven unieke situatie, die in het geval van Neuss resulteert in een sterke overslag tussen trein en binnenvaart en vice versa. Overigens worden de havens van Düsseldorf en Keulen ook op deze wijze uitgebaat. RheinCargo ontstond uit een fusie tussen beide verantwoordelijke havenbedrijven: Häfen- und Güterverkehr Köln (beter bekend als HGK) en Neuss-Düsseldorfer Häfen. Laatstgenoemde

organisatie was op haar beurt weer de eigenaar van de Neusser Eisenbahn, dat dus samen met HGK anno 2024 de spoorwegonderneming RheinCargo vormt. Samen zijn ze dit jaar goed voor 88 locomotieven en meer dan 700 eigen goederenwagens. Wie zich afvraagt hoe al dit materieel ingezet wordt, doet er goed aan om eens willekeurig op Google Maps het emplacement Köln Niehl-Häfen op te zoeken en hier vandaan de sporen rond de stad te volgen. Een gigantisch netwerk ontvouwt zich vervolgens op uw beeldscherm.

Rondje om de haven

De zes aan de Rijn gelegen havens die door Rhein-Cargo geëxploiteerd worden waren in 2022 goed voor bijna 33 miljoen ton goederenoverslag; ongeveer 8 procent van het volume van de Rotterdamse haven in dat jaar. Over Neuss zijn geen specifieke cijfers bekend. Wie echter ziet hoeveel overslag plaatsvindt op een relatief klein oppervlak, kan zich een voorstelling maken van het aandeel in het totaalvolume.

Neuss kent vijf havenbekkens, alle met de weinig originele naam 'Rheinkanal' en een volgnummer. De in het noordoosten van de stad gelegen haven ligt opgesloten tussen enerzijds de bebouwing van de stad en aan de andere zijde de Rijn en daarnaast Düsseldorf. Alle pieren van de havenbekkens worden ontsloten door spooraansluitingen. Door deze dichtheid zou het mogelijk zijn om per trein een rondje om de haven te rijden, iets dat in de praktijk overigens niet gebeurt. »



2.

1. De DH 712 drukt de KRE-container trein van Neuss naar Rotterdam Maasvlakte het emplacement Hessentor op, 7 januari 2022.
2. Bij de werkplaats naast emplacement Hessentor rangeert de DH 111, de ex-DB 333 219 uit 1977.
3. RC DH 107 draagt nog de Neusser Eisenbahn-kleuren en vertrekt met PKP 193 518 en een voor China bestemde container trein vanaf Hessentor naar Gbf, 26 augustus 2022.



3.



ALLE HAVENBEKKENS WORDEN DOOR SPOORAANSLUITINGEN ONTSLOTEN



Emplacementen

Belangrijk in de havenoperatie zijn de twee grote emplacementen die in Neuss liggen. In Neuss Güterbahnhof (Gbf) dragen de goederenvervoerders hun treinen over aan RheinCargo, of levert RheinCargo ze af. Ook vormt het emplacement een hub voor bedieningen die DB Cargo in de regio doet. Neuss Gbf kent een noordelijke en zuidelijke bundel met ten oosten daarvan de verbinding naar het netwerk van RheinCargo. De sporen liggen dus in een driehoek en die komt regelmatig van pas om een trein met nieuwe personenauto's in de goede richting te zetten, zodat deze met 'de neuzen vooruit' gelost kan worden. De verbindingslijn naar het RheinCargo-netwerk komt uit op emplacement Hessentor. Dit is de voormalige thuishaven van de Neusser Eisenbahn en er is weinig moeite gedaan om dat te verhullen: op de muren prijkt nog het oude logo. Hessentor wordt veelal gebruikt om wagens langdurig op te stellen; iets wat in Neuss Gbf ook zou kunnen, maar waarvoor vergoeding aan DB Netz betaald zou moeten worden. Het sporenplan is ook ingericht op het samenstellen van treinen. De vele verbindingen via wissels en zelfs een rangeerheuvel laten dit duidelijk zien. Verder is er een bescheiden werkplaats voor locomotieven en wagens en wachten zowel locomotieven als bemanning hier op nieuw werk. Het kan er gezellig druk zijn, vooral in de kantine. Voor de werkzaamheden in de verderop gelegen haven zijn hier gemiddeld acht locs plus bemanning gestationeerd; vanaf het viaduct in de Düsseldorfer Straße zijn de activiteiten goed waar te nemen. Ook het interessante sporenplan inclusief 'vast kruis' laat zich hier vandaan goed bekijken en fotograferen.

Ingezet worden allerlei diesellocs, waarbij zowel de voormalige kleurstellingen van HGK en de Neusser Eisenbahn nog te zien zijn, alsmede lichtgrijze RheinCargo-kleuren. Publiekslievelingen zijn de DH 107 (in Neusser Eisenbahn-kleuren) en de locs type DE 1002 (HGK-outfit, een aantal heeft ook in Nederland gereden). De DE 1002 behoort met bouwjaar vanaf 1986 tot de oudste locs die gebruikt worden, terwijl de locs type DE 18 (uit 2019) de modernste zijn.



DE AANSLUITING NAAR THYWISSEN GAAT VIA STRAATSPOOR

Hessentor

In Hessentor liggen alleen (nog) doodlopende sporen en dat betekent dat alle treinen hier kop moeten maken. Dat zijn er enkele tientallen per dag, die hier onderweg van of naar de terminals in de haven enkele minuten tot uren staan. Vanaf het emplacement Hessentor buigt het spoor in zuidelijke richting naar de tunnel onder de drukke hoofdlijn naar Düsseldorf en de brug over de Obererft, de verbinding tussen de Rijn en de haven. In de oksel van de boog vinden we direct naast het emplacement de eerste, in 2024 nog actieve, aansluiting: dwarsliggerleverancier Sateba ontvangt gebruikte en verstuurt nieuwe dwarsliggers per spoor. Op het terrein ligt een uitgebreid netwerk van sporen, dat deels intern is en deels aangesloten is op het netwerk van RheinCargo. Er zijn onder andere een Unimog en Köf actief. »



4. De DH 708 rijdt onder station Neuss am Kaiser door, waar juist de Regiobahn Integral VT 113 vertrekt. Op de voorgrond de aansluiting van Sels, 8 januari 2022.
5. De DE 71, een loc type DE 1002, drukt op 29 december 2023 een lege graantrein bestaande uit GBX/ChemOil-wagens over de brug van de Obererft. De silo's zijn van Sels.
6. De door DB Cargo 's ochtends in Neuss Gbf afgeleverde bonte trein wordt nu door de DH 712 langs de Floßhafenstraße uitgesorteerd, 26 augustus 2022.
7. Loc DH 717 met beladen graanwagens voor Plange op het emplacement langs de Floßhafenstraße, 29 december 2023.
8. De kade langs Rheinkanal III werd op 29 december 2023 door de DE 74 bereiden, die hier een voor sloop bestemde containerwagen achtergelaten heeft.



9.



10.



11.

Containers en auto's

Vlak voor de brug over de Obererft takt het spoor rechtsaf. Hier is de sporadische spookklant O. & L. Sels gevestigd, een fabriek voor koolzaadolie en veevoeder. Zo af en toe worden er treinen met graanwagens gelost. De kade ligt hier laag zodat bij hoog water het spoor niet kan worden gebruikt. Aan de andere kant van het water, net over de brug, ligt de aansluiting van Dykerhoff Zement. Plukjes silowagens worden hier vanaf Hessentor naartoe gebracht. De lange sporen aan de waterkant worden ook dankbaar gebruikt als opstellocatie. Na een volgende boog komt de toegang tot de haven uit op het bescheiden emplacement aan de Floßhafenstraße. Hier vandaan waaier het grootste deel van de treinen uit over de overige terminals. Lange container- en autotreinen, tot een lengte van 750 meter, en treinen met gips steken hier terug om op de achter het emplacement gelegen terminals te komen. Dit kopmaken via drie overwegen veroorzaakt, versterkt door de afstelling van de Duitse verkeerslichten telkens een klein verkeersinfarct. De treinen hebben hun bestemmingen aan weerszijden van het Rheinkanal V: aan de linkerzijde zijn dat de containerterminals van Ambrogio en Trimodal Neuss, alsmede de gipsverwerkingsfabriek van Danogips. Aan de rechterzijde van het water zijn dit de containerterminal Contargo en de Autoterminal Neuss. Autotreinen komen in beperkte mate naar Neuss en de laatste terminal wordt slechts sporadisch bediend.

Graanpier

Een pier verder naar het zuidwesten bevinden zich enkele in staal handelende of staal verwerkende bedrijven als spoorklant. Een deel van de wagens vindt zijn weg via het netwerk van Novelis door de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk of Sierre in Zwitserland. Het op deze pier meest zuidelijk gelegen spoor, aan het Rheinkanal III, de hier gestationeerde rangeerrobot kende ooit drukke tijden met de overslag van steenkool en schroot. Op de volgende pier, gelegen tussen Rheinkanal II en III, staat de handel in graan centraal. De grootste spoorklant is Plange, dat in 2021 een nieuwe losinstallatie voor graantreinen in gebruik nam. In sets van maximaal vijftien wagens wordt een wagon hier in drie minuten van zijn lading ontdaan. RheinCargo lost de trein als eenmansbediening, waarbij de machinist de locomotief op afstand bedient en ondertussen zelf bij de losput staat. Om overig verkeer voor de trein te waarschuwen hebben enkele locs een Amerikaanse waarschuwingsbel. Wanneer de silo van Plange vol zit, wordt naar de andere kant van de pier uitgeweken. Hier bezit Fortin Mühlenwerke een klassieke silo inclusief lospunt voor treinen. Treinen kunnen hier in sets van acht wagens gelost worden, een vorkheftruck assisteert bij het lossen.

Spoor langs stadspark

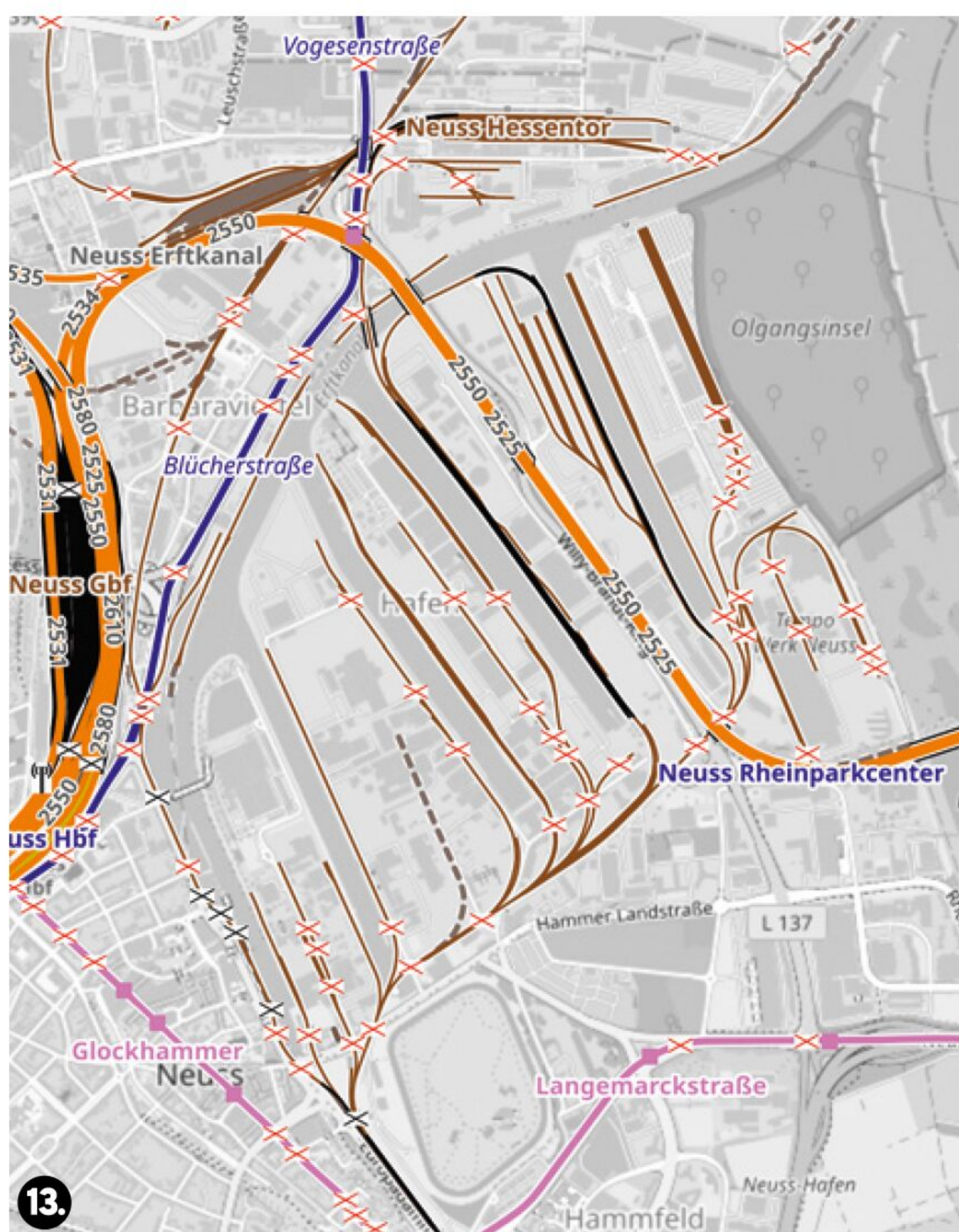
Op de laatste pier van deze reis is goed te zien dat de stad de haven verdringt. C. Thywissen is hier de enig overgebleven spoorklant. De fabriek, groot in (plant-aardige) oliën, zit er al sinds 1839 maar krijgt steeds meer gezelschap van hippe restaurants en dure lofts. Aan weerszijden van de fabriek ligt spoor, waar ketelwagens met bijvoorbeeld zonnebloem- of raapolie gelost worden. Voor kleinschalig rangeerwerk beschikt het bedrijf over een shovel en een rangeerloc. De bediening van Thywissen vindt plaats vanaf een emplacement aan de zuidkant van de haven, dat dicht op het stadspark ligt en een ander karakter heeft dan de overige sporen in de haven. Vanaf dit emplacement loopt ook een verbindinglijn, deels uitgevoerd als straatspoor, via de Hessentordamm en Düsseldorfer Straße, naar emplacement Hessentor. Dit spoor maakt het rondje door de haven van Neuss compleet. Sporadisch maakt een trein nog zo'n ronde, maar het drukke verkeer op de Hessentordamm maakt dit gecompliceerd. Per auto, fiets of zelfs lopend is deze ronde overigens goed te maken en biedt hij niet alleen fraaie havengezichten, maar ook volop inspiratie voor de eigen havenbaan in model. //



EXTRA ONLINE

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

9. Acht nieuwe Wascosa-graanwagens zijn zojuist bij Fortin gelost en worden door de DH 711 opgehaald, 24 december 2021.
10. Het lossen van een graantrein bij Fortin, waar duidelijk nog veel handwerk bij komt kijken, 24 december 2021.
11. Bij Plange worden schepen, trucks en treinen gelijktijdig behandeld. Zo ook op 24 december 2021, toen de DH 711 hier druk was.
12. Op de kade van C. Thywissen is op 24 december 2021 de bedrijfsloc met ketelwagens in de weer.
13. Spoorkaart Neuss Hafen. (kaart Open Railway Map, openstreetmap.org/copyright)



VVV-kantoor IJMUIDEN

ZELFBOUW IN H0

Vaak is (of was) de plaatselijke VVV in een beeldbepalend gebouw gevestigd. In het naoorlogse en deels verwoestte IJmuiden was dit niet voorhanden zodat hiertoe een markante huisvesting is ontwerpen en gebouwd. Rob Mooij heeft het bijzondere paviljoen in model omgezet.



Ondanks de hoge smalle ramen en de expressieve dakvorm oogt het door H.J. Peters, toenmalige hoofd van de gemeentelijke afdeling bouwkunde, ontworpen gebouw vriendelijk, gemoedelijk en tijdloos. In 1962 is de kiosk op de hoek van de Lange Nieuwstraat en het Marktplaatsplein opgetrokken en zo'n dertig jaar voor het beoogde doel gebruikt. Midden jaren negentig werd de huur voor de plaatselijke VVV te hoog - mogelijk was met het volbouwen van het Marktplaatsplein de huur iets meer

dan geharmoniseerd. De tweede gebruiker schilderde het gebouw in de kleur van zijn handel: zuurstokroze. Het gebruik als snoepwinkel duurde maar kort en de Hypotheekshop diende zich als volgende huurder aan. Deze bleek niet alleen financieel, maar ook bouwkundig iets met het kantoor te hebben: zowel uit- als inwendig is het opgeknapt zonder het ontwerp geweld aan te doen. Het vele houtwerk is geschilderd en van een imitatie houtnerf voorzien. Anno 2024 zijn de stijlen zwart en is het in gebruik als ijssalon.

BIJ HET SCHILDEREN IS HET OORSPRONKELIJKE KLEURENSCHEMA AANGEHOUDEN

MODEL

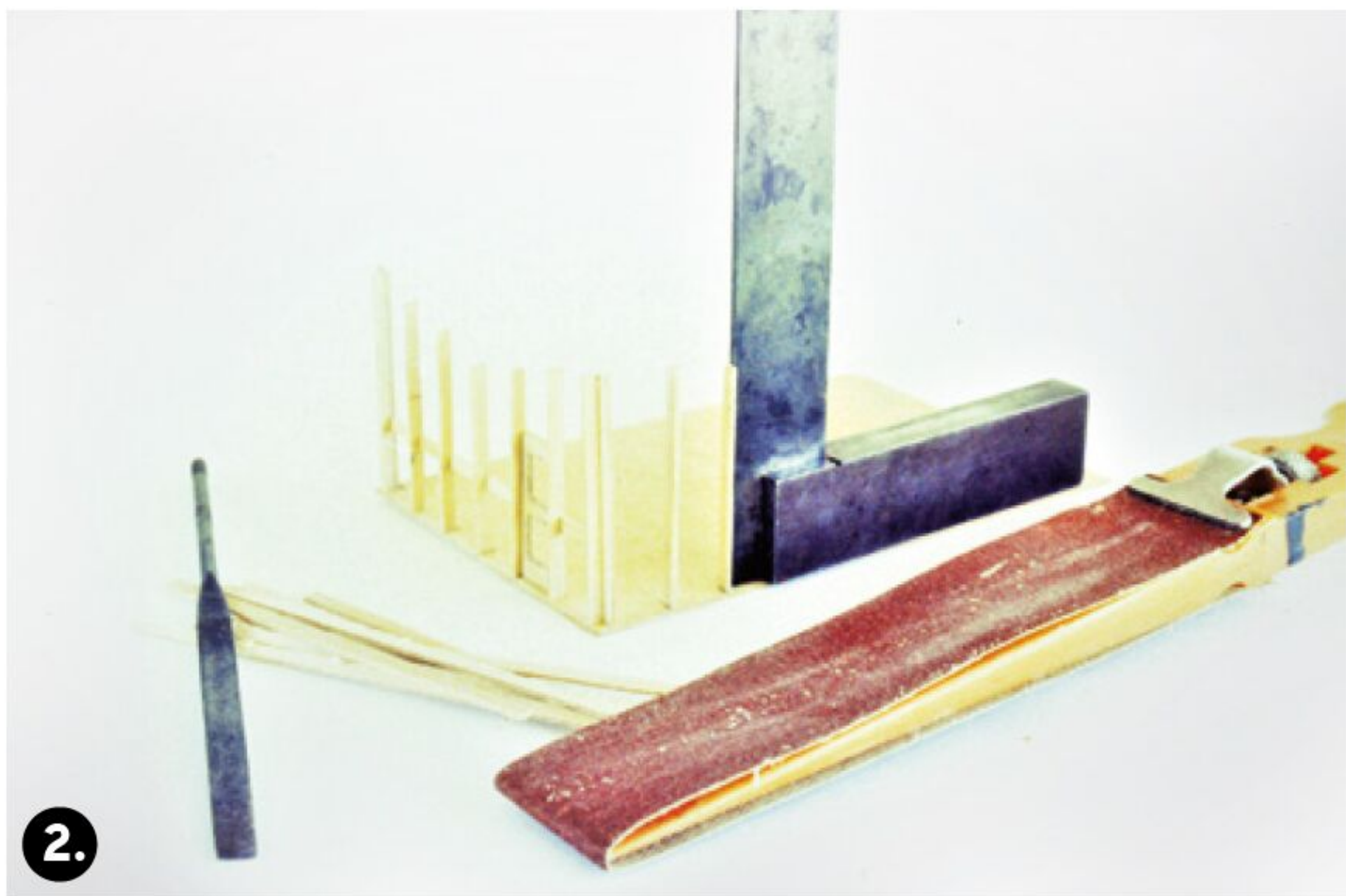
Al langere tijd wilde ik het VVV-kantoor nabouwen; het formaat en ontwerp lenen zich daartoe. In juni 1985 heb ik op het nog onbebouwde Marktplaats foto's van de gevels gemaakt, maar het zou tot 2005 duren voor de modelbouw op gang kwam. Aan de hand van de dia's uit 1985 en metingen ter plaatse zijn de bouwtekeningen gemaakt en kon de bouw beginnen. Als bodemplaat dient 1 mm dik vliegtuigtriplex waarin aan de zijkanten sleufgaten zijn gemaakt waarin de houten raamstijlen worden gestoken. De stijlen zijn uit een plaat van 0,8 mm dik vliegtuigtriplex gezaagd en per vier stuks pasgemaakt en aansluitend met witte houtlijm gefixeerd. Om de stijlen de nodige stevigheid te geven, zijn de deuren en de dwarsbalken direct geplaatst. In een latere fase zijn de dwarsbalken op de vloer aangebracht. De hoekstijlen zijn bij het voorbeeld verbonden met stalen L-profielen, in model is volstaan door één van de hoekstijlen iets breder te houden en beide stijlen voor het plaatsen haaks op elkaar te lijmen. Om problemen met de sleufgaten in de vloerplaat te voorkomen, steekt bij de samengestelde hoekstijlen maar één deel in het sleufgat. De twee muren zijn uit kunststof baksteenplaat in schaal N van Kibri gezaagd.

DAKRANDVERLICHTING

De karakteristieke vormgeving met de vier schuine dakvlakken werd 's avonds geaccentueerd door de twee rijen inbouwspots die in de breed uitstekende dakranden waren geplaatst. Dat gaf bij donker een mooi sfeerbeeld; helaas zijn ze bij de ombouw naar snoep- of hypotheekshop verwijderd. In model wilde ik die karakteristieke buitenverlichting doorvoeren. Dat zou kunnen met glasfiberdraden als lichtgeleider of

plexi(acryl)glasplaat dat tevens de functie van lichtgeleider zou vervullen of het gebruik van gele minileds. Na een avond stoeien met lampjes, stroken en staven doorzichtig plastic en enkele leds, bleek de laatste optie een kans van slagen te hebben en kon de bouw van het dak worden uitgewerkt. Na het maken van mallen uit karton, is het dak uit vier platen acrylglas van 2 mm dikte samengesteld. Als na veel passen en meten het dak op de gevels rust, kan de verlichting worden ingebouwd. Het aantal inbouwspots bij het voorbeeld leek me niet reëel, zodat ik het aantal leds (van 2 mm Ø) op 24 heb afgestemd. Op elke hoek komt een led, aan de voor- en achterzijde vier leds en langs de beide zijgevels zes. Om het aansluiten gemakkelijker te maken, zijn zes leds parallel in een groep geplaatst. Bij het voorbeeld is de bekabeling in het dakbeschot weggewerkt, dat is bij het model niet mogelijk. »

- 1. VVV tourist information; het ontwerp van architect H.J. Peters is tijdloos.
- 2. De eerste raamstijlen en één van de toegangsdeuren zijn geplaatst.
- 3. De kiosk anno 2024 in gebruik als ijssalon. De inbouwspots zijn verdwenen.
- 4. Het pand is in ruwbouw gereed; het uit transparante plaatmateriaal gebouwde dak is op de foto moeilijk te zien.



TEKST, FOTO'S & TEKENINGEN: ROB MOOIJ

Na het uitmeten en boren van de lampopeningen heb ik aan de bovenzijde van het dak goten gefreesd waarin de stroomdraden worden gelegd. Zes leds zijn met twee messingdraden van 0,5 mm Ø met elkaar verbonden en de draden zijn naar de onder het dak geplaatste diode en voorschakelweerstand getrokken. Na deze operatie drie keer te hebben herhaald, zijn de vier groepen op één kroonsteentje aangesloten. Het testresultaat is goed, zodat het dak kan worden afgewerkt.

LICHTLEKKAGE

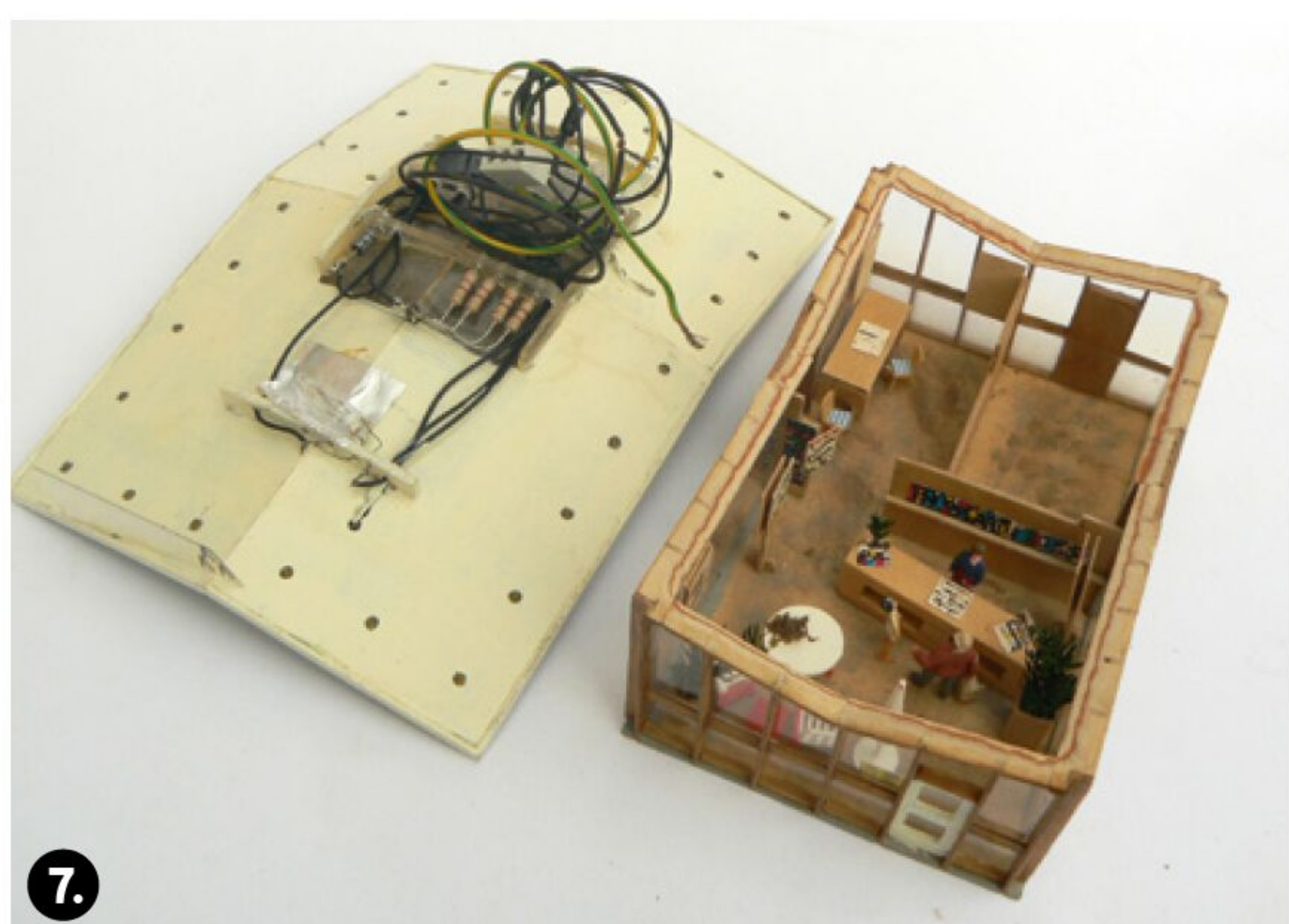
Het dakleer is geïmiteerd met zwart watervast schuurpapier korrel 600. Om ook in model een goed en lekvrij dak te krijgen, is vanuit het laagste punt gewerkt. Voor meer structuur is het dakleer opgebouwd uit 12 mm brede stroken waarbij elke rij uit een korte en een lange baan bestaat die per rij verspringen. Elke volgende rij is iets overlappend op de vorige geplakt. Het is rechttoe rechtaan werken daar hindernissen zoals schoorstenen ontbreken. Na het plakken van de eerste twee stroken heb ik het dak in een geheel donkere kamer op lichtlekkages gecontroleerd; tegen de verwachting in was het schijnsel van de leds door het schuurpapier zichtbaar. Om de lichtlekken te dichten zijn de leds, voordat de dakbedekking is vastgeplakt, aan de bovenzijde zwart gemaakt en heb ik over de

leds kleine witte stickers geplakt. Nadat de dakbedekking van een vuilgrijze kleur is voorzien, kunnen de uit vliegtuigtriplex gezaagde daklijsten worden geplaatst.

GLASWERK

Voordat de glaszetter zijn gang kan gaan, wordt het bouwwerk uitwendig geschilderd. Ik heb het oorspronkelijke kleurenschema aangehouden: muren en rand van de bodemplaat lichtgrijs, de onderzijde van het dak, de daklijsten en de deuren gebroken wit en het houtwerk middenbruin. Dat laatste is bereikt door het hout niet te schilderen, maar met binnenbeits in twee lagen af te lakken. De beglazing bestaat uit een halfhard transparant schutblad van een luxe brochure. Gewoon de plastic plaat tegen de gevel houden, de contouren aftekenen en recht afknippen. Om de ramen vlek vrij te houden, heb ik eerst de kopgevels en daarna de zijgevels van glas voorzien.

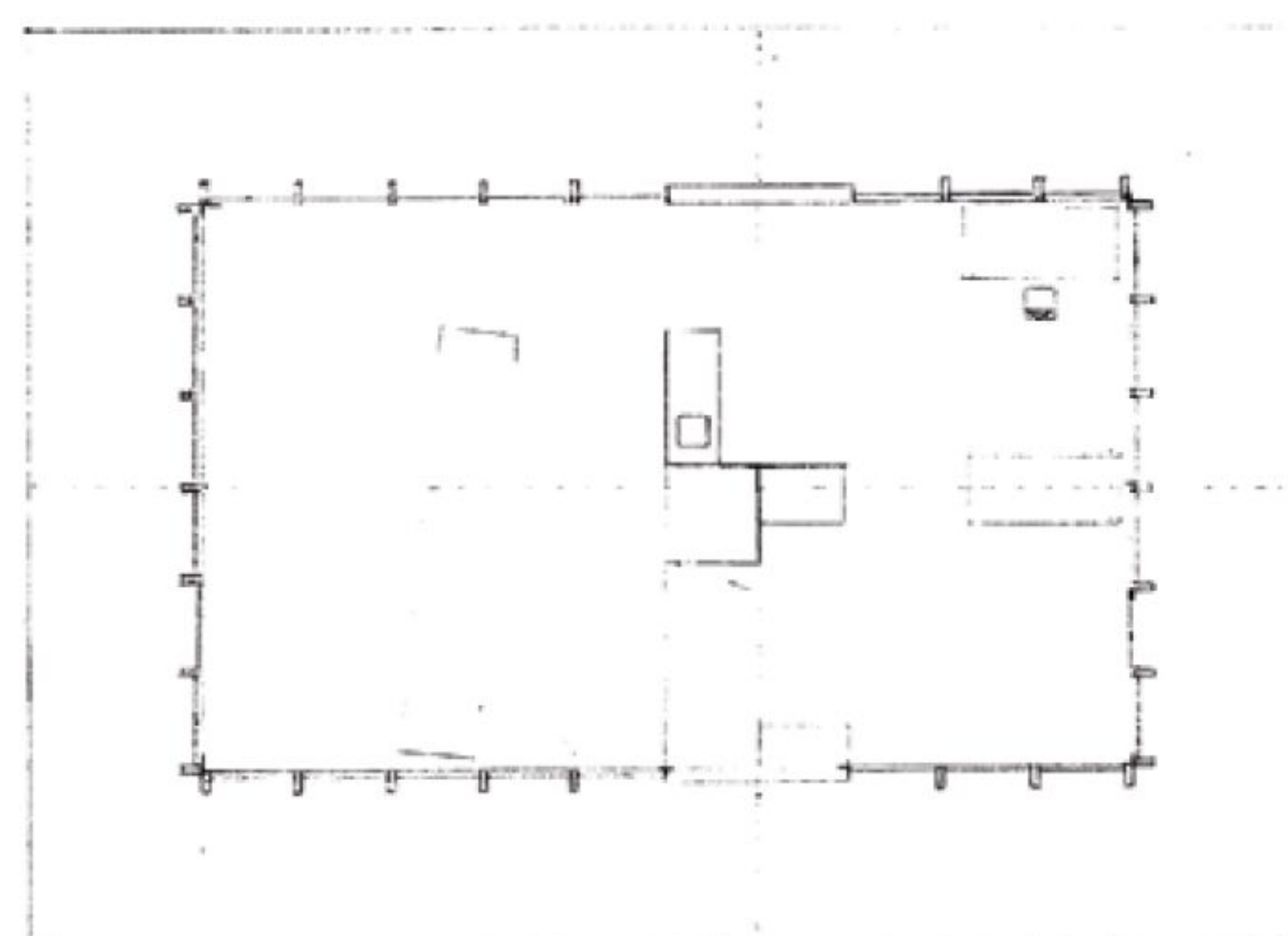
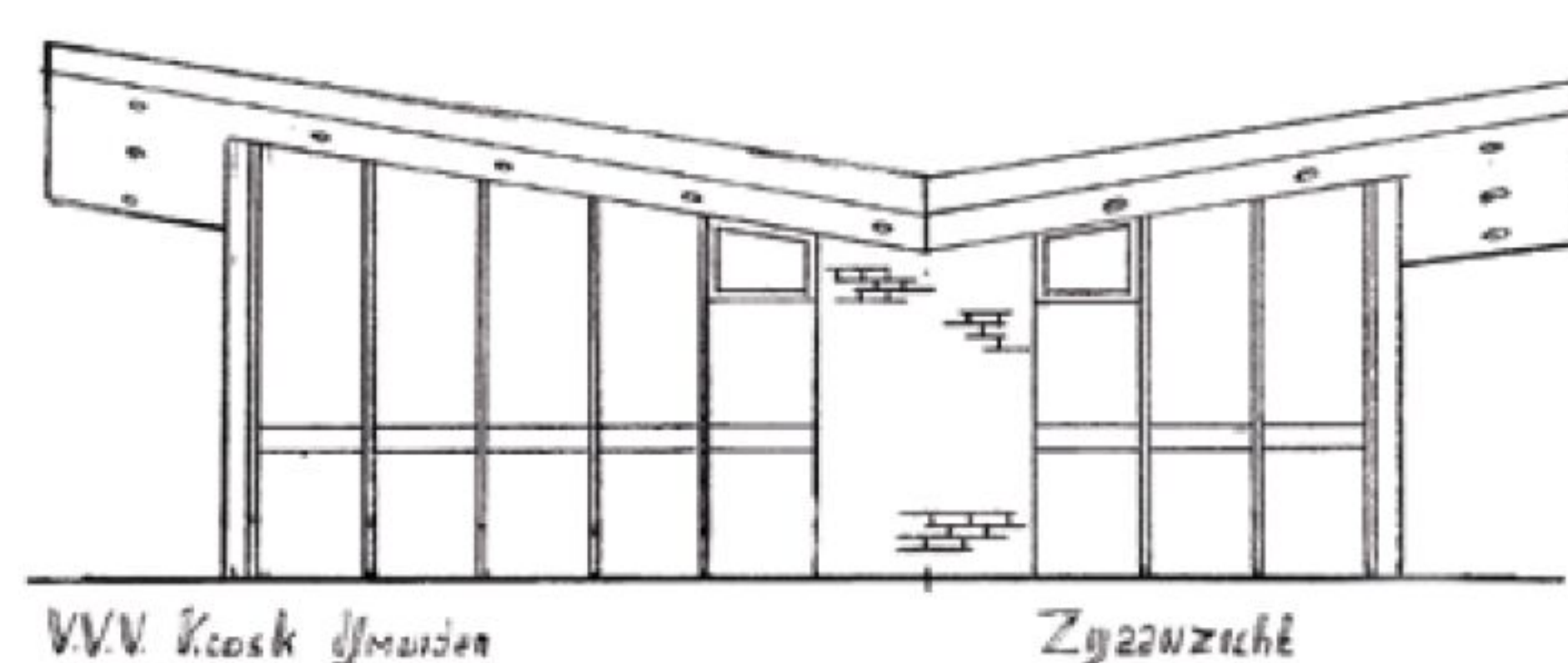
IN DE WINKELRUIMTE KOMEN EEN TOONBANK EN EEN ZITJE



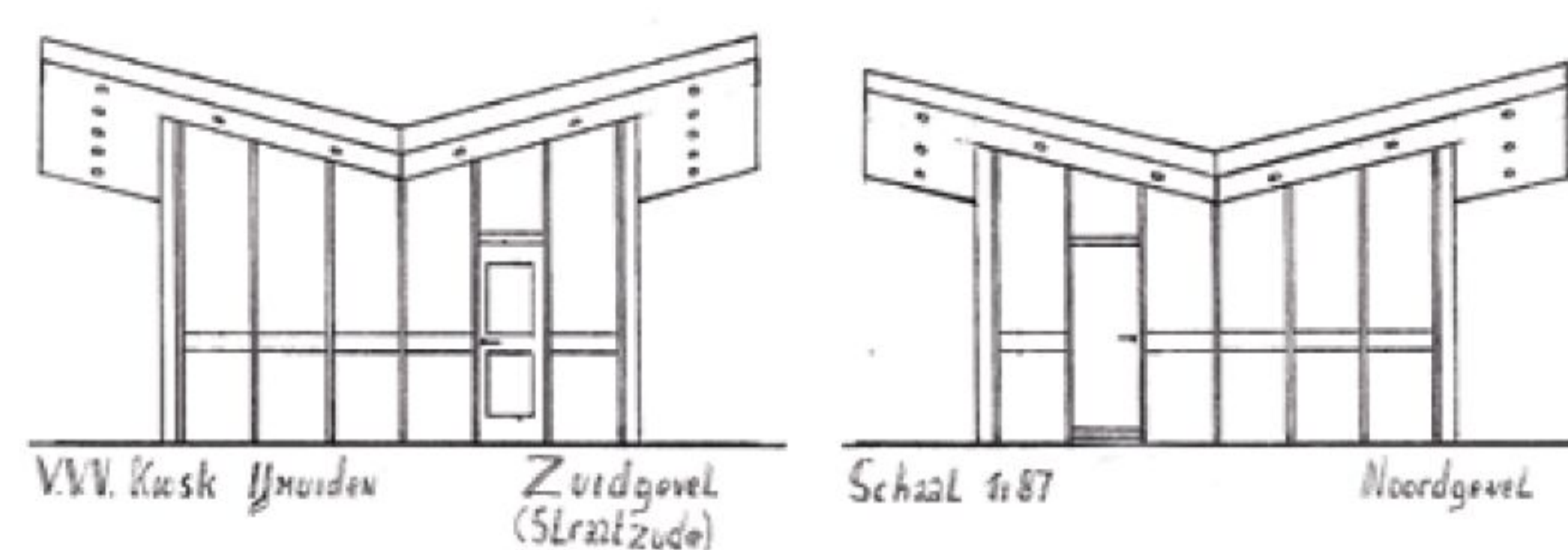


INTERIEUR

Door het vele glas is een interieur essentieel. Wie snel klaar wil zijn, plakt enkele plakaten met 'Te Koop' achter de ramen, in alle andere gevallen kan de interieurbouwer aan de slag. Na het optrekken van de binnenwanden zijn aan de achterzijde de onderste ramen met plakfolie ondoorzichtig gemaakt. In de winkelruimte komt een flinke toonbank en in het kantoor een bureau met twee stoelen. Om het eventuele wachten te veraangename zijn twee tuinstoelen en een tuintafel met een (opgeklapte) parasol neergezet. De heer en mevrouw Preiser worden door baliemedewerkster mevrouw Airfix van informatie voorzien. Planten van 'Natur Moos' van Busch verhogen de sfeer. De kleinste staat op de balie, de andere staan in een houten ton en een kloeke kist (beide uit een ladingassortiment van Faller). De doos met transfers, opschriften en gordijnimitaties leverde een scala aan posters op. Enkele zijn direct achter de ramen geplakt, andere aan weerszijden van een standaard. Tijdschriftimitaties dienen als reisbrochures. Een fitting met lampje bleek voor de interieurverlichting lastig in te bouwen en een overdaad aan licht te geven zodat twee onder het dak geplaatste, in serie geschakelde rijstkorrellampjes voor een mooi, fluweelzacht schijnsel zorgen. Op een eerdere baan diende het als stationsgebouw, op de baan in wording doet het dienst waarvoor het is ontworpen: VVV-kantoor annex reisbureau. //



5. De dakdekker is aan het plakken; hij werkt vanaf het laagste punt aan beide kanten naar boven.
6. Het VVV-kantoor in juni 1985 op een nog onbebouwd Marktplaats. Onder het uitkragende dak zijn de dubbele rijen inbouwspots te zien.
7. De binnen- en buitenverlichting zijn met de elektronica geplaatst.
8. De fraai ingerichte balieruimte met zithoek, het kantoor en het (lege) magazijn. De pantry en het toilet zijn niet weergegeven.
9. Het gebouw in vogelperspectief.
10. Tekeningen van de plattegrond en de vier gevels.





2007

Toen & Nu

UTRECHT

Spoorzones zijn helemaal hot. Menige hal van een voormalig spoorgerelateerde werkplaats of fabriek heeft inmiddels een nieuwe bestemming gekregen.

Zo is de voormalige wagenwerkplaats in Amersfoort nu het 'zakelijke en creatieve hart' van de stad en dient het voormalige revisiebedrijf Tilburg de gemeenschap nu bijvoorbeeld als bibliotheek en restaurant. Utrecht heeft zelfs twee van deze 'hete locaties': het Werkspoorkwartier nabij de Cartesiusweg en het gebied rond de 2e Daalsedijk. Die laatste hoek bezoeken we in deze aflevering en dan een hoekje helemaal achterin: het Wisselbouw Bedrijf Nederland (WBN). Het bedrijf had een terrein inclusief spooraansluiting en eigen rangeerloc aan de spoorlijn naar Amsterdam, zo ongeveer ten noordwesten van de Concordiastraat. Het uit twee loodsen bestaande complex werd in 1905 aan NS opgeleverd als Bovenbouwwerkplaats en Telegraafwerkplaats. In de Bovenbouwwerkplaats werd gewerkt aan alles dat bovenop dwarsliggers lag, zoals delen spoorstaaf en wissels. Hier werd niet alleen de basis gelegd voor vele kilometers spoor, maar ook voor het

latere WBN. Om bij de Bovenbouwwerkplaats en later WBN te komen, moest een trein langs de HTMU-loodsen (Herstelpunt Tractie & Materieel Utrecht) rijden en vervolgens enkele honderden meters evenwijdig aan de lijn naar Amsterdam. WBN kreeg een sterk op een Köf II gelijkende rangeerloc in gebruik die we in deze rubriek al eerder gezien hebben: bij Van der Mheen in Harderwijk en Den Hartigh in Kesteren. Ook bij WBN droeg deze door Lokomotivbau Karl Marx gebouwde loc nog de groene kleurstelling waarmee hij in 1956 aan de eerste eigenaar afgeleverd werd. Uiteindelijk vertrok WBN met de LKM-loc naar het Voest Alpine Railpro-terrein in Crailoo. Bij gebrek aan activiteiten veranderde de aansluiting van WBN al snel in een bescheiden bos, maar daar kwam in 2014 verandering in. In het kader van vernieuwings- en saneringswerkzaamheden rond Utrecht Centraal verdwenen vele wissels. Omdat die te groot zijn om door het centrum van Utrecht te vervoeren, dienden



2024

ze in de buurt te worden afgebroken. Dat gebeurde op het voormalig WBN-terrein; in plaats van wissels bouwen, werd het de plek waar wissels werden afgebroken. De transporten tussen Utrecht Centraal en afbreuklocatie werden met twee spoorkranen uitgevoerd. Het bleken de laatste stuiptrekkingen van deze aansluiting; in de omgeving werden toen al de eerste stappen gezet om de sporen te ruimen en gereed te maken over een nieuwe functie. Uiteindelijk moeten er in de omgeving woningen en horeca komen, maar ook ruimte voor creativiteit en ontspanning. Heel toepasselijk gebeurt dit onder de naam Wissel-spoor. In de omgeving herinneren straatnamen als Overloopwissel en Wisselstraat aan 'toen'. //



Bekijk de locatie op [Railhobby.nl/utrecht](https://railhobby.nl/utrecht)

1. De Kö staat met een platte wagen onder de portaalkraan afgesteld. De sporen in noordelijke richting zijn na de wissels opgebroken, 6 april 2007.
2. De rails tussen de achterkant van de huizen aan de Seringstraat en de spoorlijn naar Amsterdam hebben plaatsgemaakt voor een strook asfalt, 11 januari 2024.
3. Hoewel lastig te zien, staat de VolkerRail V 100 op rails, 23 juli 2014. (foto Edwin Mos)
4. De twee Gottwald-spoorkranen van BAM rangeren op 21 juni 2016 met het restant van een wissel richting WBN.



2014



2016

Preview

De volgende Railhobby, nummer 471, verschijnt half april.

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



Techniek: 4x NS 500, deel 1

De Britse diesellocomotief in schaal 0 door vier modelbouwers in vier versies gebouwd.



Techniek: REO rangeerwagen

De rangeerwagen is door Rob Mooij in H0 omgezet.



Doen: Sonsbeeksingel, deel 1

De Arnhemse winkelgalerij herleeft in H0, inclusief spoordijk.



Reportage: Cabooter

De grootste binnenlandse containerterminal nader belicht.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven
Verder werkten aan dit nummer mee Henk van Beest, Rob Blom, Sander Broerse, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Roland Korving, Jan Legierse, Hanko Milot, Edwin Mos, Roelco Rens, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Michiel Stolp, Hans van de Ven, Jaap de Waal, Thonis van der Weel **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 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,90 p/mnd en in België € 8,90 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,85 p/mnd en in België € 7,70 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 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Sterre de Jong **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2024. 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!

Interview / ERIK DE ZWART

“24Trains.tv is de perfecte aanvulling voor de échte treinenfanaat”



Wie kent 'm niet als radio-dj, televisiepresentator en ondernemer. Daarnaast is Erik de Zwart al jarenlang gek op treinen. “Op mijn vijftiengste begon ik met het verzamelen van Zwitserse modeltreinen”, vertelt Erik, die vroeger altijd met zijn ouders op vakantie ging naar Zwitserland. “Het was liefde op het eerste gezicht.”



DE WERKZAAMHEDEN IN 2003



HET RESULTAAT MAG ER ZIJN!

24TRAINS.TV

Naast de aanleg van zijn eigen modelbaan richtte Erik het platform 24trains.tv op. “24Trains.tv is de perfecte aanvulling voor de échte treinenfanaat” vertelt Erik. 24Trains.tv is een online streamingplatform voor en door treinenliefhebbers. Erik en zijn team zoeken en verzamelen de beste treinvideo's, documentaires, series, reisverslagen en tijdschriften zodat abonnees deze online kunnen bewonderen of kunnen streamen naar TV met Google Chromecast of AirPlay. Erik; “24Trains.tv zou je kunnen vergelijken met Netflix”.



ALLEREERSTE TREIN

“Mijn allereerste trein kocht ik van Herman van Boeyen, de zanger van Vitesse, een Nederlandse band die een hit had met ‘Roselyn’. Ik kwam hem tegen toen ik voor Veronica ‘Nederland Muziekland’ presenteerde. Hij had voor z'n zoontje een modelbaan van LGB (fabrikant van modeltreinen, red.) gekocht, maar die vond er niks aan. Logisch, het was grootspoor (schaal 1:22,5) daar kun je geen kant mee op als je driehoog op de Rozengracht in Amsterdam woont. Het was een replica van de Rhätische Bahn, een Zwitserse spoorwegmaatschappij in het kanton Graubünden.

OPSLAGPLAATS

“Hoe de treinen daar een tunnel ingaan en dan weer een brug over, om vervolgens langs de bergen te rijden, is gewoon prachtig”, zegt Erik, die een aantal jaar geleden besloot om het glooiende Zwitserse landschap na te bootsen in zijn tuin. De baan loopt door zijn tuin en gaat de schuur in via een speciale opening in de muur. Dat is de opslagplaats waar de treinen 's avonds en 's nachts worden gestald.

TRAMBEWIJS

in 2022 haalde Erik zijn trambewijs, samen met goede vriend Paul van der Lugt. “Paul is net zo'n spoorfanaat als ik. Regelmatig rijden we in Den Haag als vrijwillig trambestuurder van de toeristentram. Ik ga met regelmaat die kant op om een rondje te rijden en haal daar veel plezier uit.”

Terugkomend op zijn streamingdienst vertelt Erik ons dat er in maart weer nieuwe afleveringen te zien zullen zijn op tv bij omroep ONS. Wij zijn nu al enthousiast! Wil je meer weten over 24Trains.tv van Erik de Zwart? Ga dan naar de website www.24trains.tv. Meer dan de moeite waard voor de échte treinfanaat! ■

**“24Trains.tv
zou je
kunnen
vergelijken
met
Netflix”**



Nederlandse diesellocomotief

Vanaf 1954 werden de eerste locomotieven van de serie 2400 bij de Nederlandse Spoorwegen in dienst genomen. Naast enkele reizigerstreinen trokken ze vooral goederentreinen en werden ze ingezet bij het rangeren.

Het model maakt indruk door zijn exacte schaaluitvoering met fijne gravures en vrijstaande handgrepen. Bij de DC-versie kunnen de koplampen met behulp van DIP-schakelaars individueel worden in- of uitgeschakeld, ongeacht de rijrichting. De digitale versies zijn voorzien van authentieke geluiden en schakelbare rangeerlichten.

Diesellocomotief 2415, NS

In onze actuele catalogus vindt u alle Nederlandse nieuwtjes :



7300007	DC	
7310007	DCC	
7320007	AC	

- Voor het eerst in dit kleurenschema met PluX22-interface of met geluidsdecoder
- Uitvoering in grijs/blauw kleurenschema

Lees meer over dit nieuwe Nederlandse model:

