Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, MEI/JUNI 2024 - NR 472 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

DOEN:
Modelbouwtips
voor beginners

REPORTAGE:
V 60 Ost
voorbeeld & model

EX-NS 600
RFO
actief in havens



RAILTEST: TRIX BR 94

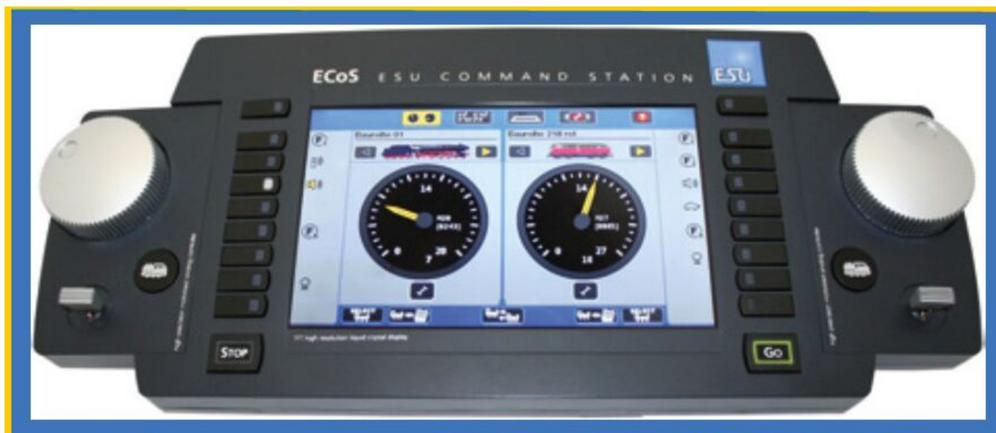


Doen: Tankstation
Met beweegbare hefbrug



Baan in beeld: Wilzschhaus
Saskisch normaal- en smalspoor

00472
8 718836 140471
BP



Nieuw! ECOS 2.5 (50220)



31296 NMBS SNCB 98 040





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

Importeur:

ESU Electronic Solutions Ulm

TSD Train Service Danckaert



Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



Cover
RFO 687

Ex-NS locs serie 600 vinden bij Rail Force One emplooi bij beladen en rangeren.

FOTO:
MARCEL VAN EUPEN



De als gevolg van plotseling invallende dooi in het Noorse Bjerka gestrande museumtrein met Di 3. 616 en 642; 26 januari 2023. (foto Harold van der Meer)

Klimaatverandering en het spoor

Aan discussies over de **klimaatverandering** is tegenwoordig niet meer te ontkomen. Ook de spoorwegen moeten er rekening mee houden en staan voor enorme uitdagingen. De schrijver van deze Stuurstand maakte het in januari 2023 mee toen een door het Noorse Jernbanemuseum georganiseerde treinreis naar het ver boven de **Poolcirkel** gelegen Bodø strandde door plotseling invallende dooi. De temperaturen variëren daar 's winters van -5 tot -25 °C, maar eind januari liep de temperatuur in twee dagen op van -10 naar +8 °C. De zware regenval had lawines en **aardverschuivingen** tot gevolg en onderspoelde delen van de Nordlandsbanen tussen Trondheim en Bodø. De museumtrein, getrokken door twee Nohab Di 3-locomotieven, kwam niet verder dan Bjerka; een goederentrein reed zich bij Dunderland vast in een sneeuwlawine.

Afgelopen winter kende Noord-Scandinavië extreme **sneeuwval** en temperaturen tot -40 °C. De Malmbanen tussen Narvik en Kiruna was maandenlang gestremd door een ontspoorde LKAB-ertstrein. Kort daarna was er weer een ontsporing. Ontdooiende **permafrost** waarop de spoordijk is gebouwd, kan een oorzaak zijn. In zuidelijke landen zetten door de hitte de rails uit en moeten baanvakken worden gesloten. Fabrikanten zijn bezig met accutreinen en waterstof. Ik hoor oudere lezers al denken; **accutreinen**, die had de DB toch al in de jaren 1950/'60, de ETA 150? De geschiedenis lijkt zich te herhalen. Hopelijk gaan de ontwikkelingen snel genoeg en kunnen we **klimaatneutraal** over het spoor reizen. Dat geeft ons als hobbyisten iets om naar uit te kijken: nieuwe treinen en locomotieven.

Harold van der Meer

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
61 Peperkamp Modelbouw
61 Modelspoorgigant
61 TreintjeOost
100 24Trains.tv

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 472



22



68



36



9

6

UITGELICHT:
SBB K3 MÄRKLIN
Verschillen de drie goederenwagens in de set alleen van kleur? Een korte inventarisatie.

14

DOEN: SONSBEEKSINGEL, DEEL 2
De voormalige winkelgalerij langs de Arnhemse spoordijk wordt door Hans van de Ven in het H0-talud gebouwd.

22

HISTORIE: SULMONA
Stoomritten met de FS 940.041 op de Transiberiana d'Italia.

28

BAAN IN BEELD:
WILZSCHHAUS
De volgens Fremo-normen gebouwde Saksische modelbaan met H0 en H0e in tijdperk II van oud-binnenvaartschipper Peter Gradussen.

36

TECHNIEK: 4X NS 500 SCHAAL 0, DEEL 2
De ombouw van vier NS 'Hippels' uit een Britse Class 08 wordt afgerond.

42

RAILINFO+: NS LOCS
Een update van het locomotievenpark van NS anno 2024.

45

RAILFAN: ALLE STATIONS
Sandra Mackus tekent sinds 2020 alle nog bestaande Nederlandse trein- en tramstations.

52

TECHNIEK:
WIELEN DRAAIEN
Meer antislipbanden op een loc? Jan Legierse draait daarvoor een kamer in de drijfwielen.



6



82



62

56
RAILTEST: BR 94 TRIX
De tenderloc gold als de beste rangeerlocomotief bij de KPEV, DRG, DB en DR. Hoe is de kwalificatie in H0?

62
HISTORIE: OOSTERSPOOR, DEEL 1
De Gooilijn bestaat 150 jaar. Han Landman belicht het toen en nu, beginnende met het traject Amsterdam - Hilversum.

68
DOEN: MODELBOUWTIPS, DEEL 1
John Brendel helpt beginnende modelspoorders op weg. In deel 1 de draagconstructie.

82
REPORTAGE: V 60 OST
De in de DDR gebouwde dieselloc lijkt een kat met negen levens. Een update.

90
DOEN: ESSO TANKSTATION
Hanko Milot voorziet de bouwkit van Busch van een werkende hefbrug.

.... EN DE RUBRIEKEN

9 Railinfo
27 Railnieuws
50 Word abonnee
55 Spoorverhalen: onbekende loc
74 Modelnieuws
96 Toen & Nu: Trailstar Wageningen
98 Preview Railhobby 473 & 474

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

3x SBB K3

ZWITSERSE STANDAARDGOEDERENWAGEN IN H0

Het wachten op de in 2023 door Märklin aangekondigde set met drie gesloten Zwitserse goederenwagens heeft geloond. De redactie stelt het trio in een korte Uitgelicht aan u voor.



1.

In 1900 gingen de vele Zwitserse spoorwegmaatschappijen over tot het standaardiseren van goederenwagens. Zo ontstond de gesloten goederenwagen type K2 met een radstand van 4,5 m en lengte van 7,10 m. De standaardmaatvoering maakte voor de expediteurs het beladen en voor de spoorwegmaatschappijen de facturering gemakkelijker. De K in de typeaanduiding stond voor gesloten goederenwagen, met de UIC-normering in 1964 werd dit een G.

K3

De K3 is een doorontwikkeling uit 1913, de radstand ging naar 5 m en de baklengte naar 10 m. Het remsysteem werd verbeterd, maar de opbouw bleef van hout. Van de K2 en K3 zijn door diverse fabrieken in totaal meer dan honderdduizend wagens gebouwd en in de loop der jaren ook verbouwd zodat er de nodige verschillen in maten en uitvoeringen zijn ontstaan. De voor binnenlands en internationaal vervoer ingezette wagens - de meeste hadden een remmershuisje of -bordes - werden door zowel de SBB als de vele particuliere spoorwegmaatschappijen aangeschaft. Vanaf 1947 krijgen de wagens aluminium ventilatieschuiven en nieuwe daken. De wagens gaan lang mee: de BLS beschikte begin jaren zestig nog over 255 wagens K2 en 16 type K3 (inmiddels omgenummerd naar Gms-v en Gkkms-v); een deel sleet zijn leven als werkwagen. Bij de SBB ging de laatste K2 in de jaren tachtig uit dienst. Bij aflevering waren de wagens grijs, vanaf 1955 werden ze roodbruin geschilderd, maar in 1960 reden er nog grijze. Enkele Zwitserse railmusea hebben een - soms zorgvuldig gerestaureerde - K2 of K3 in hun bestand opgenomen.


2.

Model

Tot de wagens waren uitgepakt, verwachtte ik dat de set uit drie identieke goederenwagens zou bestaan, alle met remmershuisje - in Zwitserland ‘Bremshütte’ genoemd -, maar met een andere kleur bak en andere wagennummers. De verschillen zijn echter groter. Twee hebben een zwarte bodemplaat en buffers, de bruine wagen heeft een grijze stelbalk met dito bladveren, aspotten, rangeertreden, treeplanken en buffers. Uit de op de stelbalk vermelde revisie-datum blijkt dat de modellen aan het eind van de jaren vijftig zijn te situeren. De opschriften op de plakbrief- en krijtvlakken zijn aan een kant in het Frans en de andere in het Duits. Op de kopwanden van de bruine wagen staat Yverdon als depot aangegeven, bij de andere wagens is dat Zürich. Het laadvermogen bij de grijze K3 45603 (revisie 2-11-55) bedraagt 12.310 kg, bij de bruine 43983 (revisie 15-11-57) 11.540 kg en de groene K3d 46636 (revisie 27-9-55) 15.600 kg. De remhendel is bij twee wagens geel, maar bij de bruine aangestipt met rood. Verschil moet er zijn. Alle wagens hebben in reliëf uitgevoerde aluminium-kleurige schuifdeuren. Doordat ze kunnen worden geopend zijn er passende laad- en losscènes mee uit te beelden. »



3.


4.


5.

1. De SBB Ee 3/3 16367 heeft met de drie K3-wagens weinig moeite.

2. De PTT Ee 3/3 7 zal wagen 46636 naar het post-perron brengen.

3. De Duitstalige zijde van de SBB CFF K3d 46636.

4. De kleur van het dak verschilt per wagen.

5. De remblokken zijn ter hoogte van de loopvlak-ken aangebracht.

TEKST & FOTO’S: DOLF HEIBLOEM



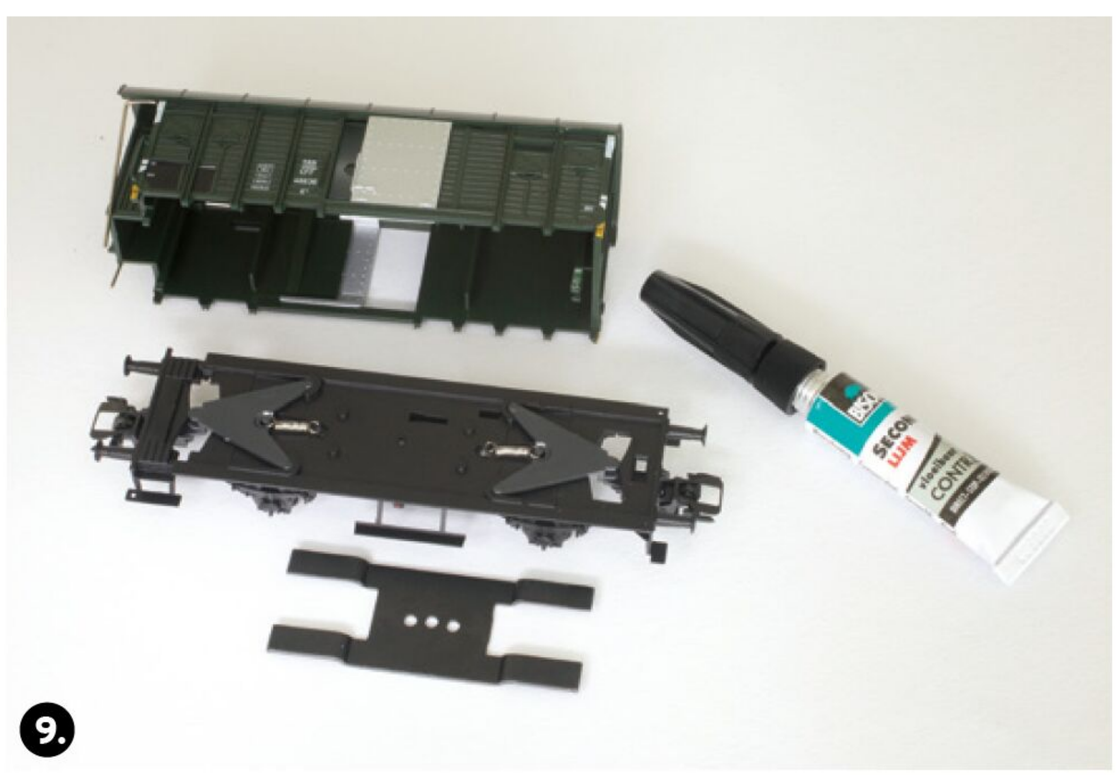
6.



7.



8.



9.

Radstand

De kap is boven een van de kortkoppelingen met een klikverbinding op het onderstel bevestigd. In de kunststof bodemplaat zijn de treden bij de schuifdeuren ingestoken. Het kortkoppelingsmechanisme wordt door een boven de bodemplaat geplaatste metalen plaat afgedekt, deze vormt tevens de laadvloer.
Het terugplaatsen van de kap vergt enige oefening; uiteindelijk heb ik het losse kunststof bordes onder de Bremshütte en de zwarte plaat met secondelijm gefixeerd. Moropnormblad 302 vermeldt als minimumgewicht voor H0 0,40 gram per millimeter wagenlengte, gemeten over de buffers. De l.o.b. is 111 mm zodat de K3 ten minste 44,4 gram moet wegen. Met 49 gram is dat in orde; dat geldt ook voor het rijgedrag op de vrije baan en complexe wisselstraten. De bufferplaten zijn conform het tijdperk - gebouwd voor 1961 - plat. De radstand is 50 mm en is met het wagennummer en remaanduiding op de stelbalk met een loep te lezen. Ook de baklengte van 97 mm, bakbreedte 30,5 mm en daklengte 100 mm zijn te herleiden uit een bouwtekening uit 1934 van de Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren-Zürich (SWS). Mogelijk was de in 1895 opgerichte fabriek betrokken bij het ontwerp van de K2 en K3, in elk geval stond SWS met SIG aan de wieg van de in 1955 ontwikkelde EW I-rijtuigen.
Märklin H0, set van drie SBB K3, artikelnummer 46568, € 119. Voor de tractie is er voor inzet in model-Helvetia voldoende keus en met een lichte weathering van de wagens komt tijdperk III zeker overtuigend over. //

6. De bakken voeren aan vier zijden opschriften.

7. De kopkant met remmershuis van de grijze SBB K3 45603.

8. SBB CFF K3 45603 met Franse opschriften voor de plakbrief en te krijten vertrek- en aankomststations.

9. De gedemonteerde K3; voor het monteren is de hulp van secondelijm ingeroepen.

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel



DB Cargo 298 319 rangeert met gesloten wagens, afkomstig van de lokale vestiging van Bosch, in Nauen op 21 maart. (foto Sander Broerse)

DB Cargo V 100 buiten dienst

Nog slechts zeven exemplaren van de Baureihe 298, onderdeel van de V 100-familie, zijn actief voor DB Cargo in Duitsland. De eens zo omvangrijke V 100-vloot in DB-dienst wordt de laatste jaren steeds verder uitgedund door de komst van nieuwe locomotieven en het wegvallen van kleinschalig vervoer. Deze zomer nog moeten de laatste exemplaren aan de kant; ze worden het slachtoffer van de instroom van de nieuwe Vectrons bij DB Cargo, waardoor locs doorschuiven en de inmiddels tot buitenbeentjes geworden Baureihe 298 terzijde gesteld kunnen worden. De meeste exemplaren uit de serie zijn in en rond Berlijn actief; ook Rostock heeft nog een actieve machine. Van de V 100 zijn van 1966 tot 1978 door LEW Henningsdorf in totaal 1146 machines gebouwd.-SB »



Op 6 april wordt de tweede testkolentrein met aan kop RFO 687 bij de OBA beladen. (foto Marcel van Eupen)

Ontwikkelingen bij RFO

Bij Rail Force One (RFO) zijn weer veel ontwikkelingen te melden. Waar eerder dit jaar drie Euro9000-locomotieven toelating tot Nederland kregen is er nu afscheidsnieuws. In april werden de geliefde Vectrons Sharky 193 623 en RailLogix 193 627 van hun stickers ontdaan en ingeleverd bij de huidige leasemaatschappij Beacon Rail (ex-MRCE). Positief nieuws is dat wanneer dit blad verschijnt een vierde ex-NS 600 in dienst is genomen, de 685. Dit was een van de vier in 2018 van de Middle Peak Railways uit Engeland teruggehaalde 'Bakkies'. Na de eerder gereviseerde 687 en 692 is dit de derde uit die serie. De 671 is voor onderdelen gebruikt en zal niet terugkeren. De frequentie van de door RFO gereden containertrein tussen Moerdijk en het Poolse Katy is verhoogd naar vier keer per week. In april reed RFO twee kolentreinen op proef tussen Amsterdam (bediening OBA) en het Tsjechische Ostrava.-MvE

Testen Alstom Traxx MS3 door Akiem

Leasemaatschappij Akiem heeft in juli 2023 een contract met Alstom getekend voor een raamovereenkomst van 110 Traxx MS3-locomotieven waarvan inmiddels 65 in bestelling zijn; 55 exemplaren krijgen de toelating voor Frankrijk. Voor de homologatietesten in Frankrijk hebben de betrokken partijen eind maart een overeenkomst ondertekend voor drie locs. Twee stuks krijgen het landenpakket D-A-CH-I-F; de derde krijgt daarbovenop ook het NL-B pakket. Dit zou betekenen dat de Traxx voor het eerst vanuit Nederland via Frankrijk over de corridor naar Italië kan rijden. Daarnaast krijgen de locs een last-mile-dieselmotor zodat een rangeerlocomotief niet meer nodig is.-HvdM



Artist impression van de Traxx MS3 in de kleuren van Akiem. (foto Alstom)



Een ICE 4 XXL onderweg tussen Eschwege en Sontra; 7 september 2023. (foto Deutsche Bahn AG, Georg Wagner)

ICE 4 vloot compleet

Met de levering aan DB van het 137ste treinstel afgelopen maart was de ICE 4-vloot waarvan de start in 2016 was, compleet. Gesierd met opschriften 'ICE 4-Flotte komplett' werd het zevendelige treinstel op 19 maart 'Spree' gedoopt. De door Siemens Mobility en Bombardier gebouwde ICE 4 kent drie varianten; 37 stuks met zeven rijtuigen, vijftig twaalf- en vijftig dertiendelige XXL-ICE-treinen. De laatste variant biedt plaats aan duizend reizigers; het kan daarmee zo'n drie tot vier binnenlandse vluchten vervangen en heeft een maximumsnelheid van 265 km/h. De XXL zal voornamelijk te vinden zijn op de hogesnelheidslijnen vanuit Hamburg richting Nordrhein-Westfalen (NRW) en vanuit Keulen naar Zuid-Duitsland over de Rhein/Main-Strecke. De kleinste telg van de ICE 4 wordt ingezet vanuit Berlijn richting NRW en tussen de grotere steden zoals Frankfurt/Main, München en Salzburg.-HvdM



De Stadler Flirt H2 tijdens de wereldrecordrit in Colorado. (foto Stadler Rail)

Stadler met waterstoftrein in Guinness Book of Records

Het Zwitserse Stadler Rail heeft met de waterstof-uitvoering van de Flirt, de Flirt H_2, een afstand van 2803 kilometer afgelegd zonder bij te tanken. Dit wereldrecord werd bereikt op de testbaan in Colorado (USA). In ploegendienst werd met het treinstel meer dan 46 uur achter elkaar onder gecontroleerde omstandigheden gereden. De gemiddelde snelheid lag daarmee op bijna 61 km/h. Stadler verwacht hiermee een milieuvriendelijkere oplossing te kunnen brengen voor de spoorlijnen waar nu nog met diesels wordt gereden. De Flirt H_2-versie die inmiddels door het Californische Caltrans is besteld, biedt plaats aan 108 reizigers en heeft een maximumsnelheid van 130 km/h. Door toepassing van een powerpack zoals dat ook bij de Wink-treinstellen van Arriva is gedaan, is een flexibel platform ontstaan waardoor eenvoudiger aan de wensen van de spoorwegmaatschappijen kan worden voldaan, zoals het vergroten van de reizigerscapaciteit en het verhogen van de maximumsnelheid.-HvdM

RDC Baureihe 101

In hoog tempo worden momenteel DB-locomotieven Baureihe 101 terzijde gesteld, geplukt en gesloopt. In een eerdere uitgave van Railhobby belichtten we al de exemplaren die niet gesloopt, maar aan Train Charter Services verkocht zijn. Nog eens twee exemplaren bleef sloop bespaard; zij kwamen bij RDC terecht. RDC verdient haar geld met het uitbaten van commerciële auto- en reizigerstreinen; de autotrein tussen Niebüll en Sylt, alsmede de vanuit Niebüll rijdende treinen van de NEG behoren tot het concern. De twee 101'en worden ingezet voor de nachttrein van Stockholm naar Berlijn (met locwissel in Padborg) en de in de zomer rijdende autoslaaptrein van Hamburg naar Lörrach. RDC gebruikt hiervoor de blauw geschilderde 101 027 en 031.-SB »



De nachttrein naar Stockholm wordt op 23 maart in Berlijn Lichtenberg klaar gemaakt voor vertrek. Loc 101 031 rijdt de trein tot Padborg. (foto Sander Broerse)



SBB Cargo Re 620 050 + 075 met trein 67829 van Zweidlen-Rothenburg onderweg naar Kölliken; 22 juni 2023. (foto Sander Broerse)

Eerste SBB Cargo Re 620 naar Zweden

Het Zweedse Nordic Re-Finance (NRFAB) heeft weer bij SBB Cargo gewinkeld. Waren het eerder elf Bombardier Traxx AC2-locomotieven uit de SBB C-serie Re 482, zijn het nu zeventien Re 620 (Re 6/6) locs uit eind jaren zeventig. Bij de Zwitsers zijn ze overbodig geworden nu het bedrijf het machinepark moderniseert. De Zweedse onderneming heeft behoefte aan de sterke zesassers en wil hiermee het marktaandeel versterken. Ondanks dat de meeste Re 620'en voorzien zijn van ETCS baseline 2.4, zullen de locs in Zweden (en Noorwegen) alleen met het beveiligingssysteem ATC uitgerust worden. In Scandinavië wordt gereden met ETCS versie 3; een upgrade van dit systeem zou meer kosten dan een nieuwe loc aldus NRFAB. Begin april was de Re 620 052 de eerste die vanuit Basel op transport naar Zweden ging, al snel gevolgd door de 069. Overigens hebben SBB C en NRFAB eind 2023 ook een sale-and-leaseback-contract ondertekend voor 44 Vossloh diesellocs Am 843. De locs blijven nog zeker vijf jaar in Zwitserland rijden, daarna wil NRFAB ze ook in andere landen inzetten.-HvdM

European Sleeper naar Praag

Sinds 25 mei 2023 heeft European Sleeper driemaal per week een treindienst tussen Brussel en Berlijn met onder andere stops in Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Bad Bentheim. Het oorspronkelijke plan om vanaf dag één naar Dresden en Praag te gaan, lukte niet door de vele spoorwerkzaamheden rond Dresden en het gebrek aan (slaap)rijtuigen. Toenmalig concurrent GreenCityTrip bood wekelijkse reizen naar Praag aan, echter is deze verbinding per december 2023 beëindigd toen de rijtuigen nodig waren voor de slaaptrein naar de Oostenrijkse Alpen. Door een samenwerking aan te gaan tussen beide bedrijven, kan met ingang van 25 maart driemaal per week van Brussel via Nederland en Duitsland naar Praag worden gespoord. Train Charter Services verzorgt de tractie in samenwerking met Lineas. In het kader hiervan is Traxx-locomotief 186 291 in een nieuwe kleurstelling gestoken die beide bedrijven vertegenwoordigt.-MS



Op 22 maart rijdt de 186 291 voor het eerst van Brussel naar Berlijn in de nieuwe kleurstelling. (foto Matthijs Schreurs)

Nog meer waterstof-nieuws

Een consortium van Europese bedrijven, waaronder Renfe en Toyota CNH2 hebben met subsidies van de Europese Unie een Renfe CAF Civia 463-treinstel omgebouwd naar een waterstofversie. Het FCH2RAIL-project dat in januari 2021 werd opgestart kon afgelopen maart op de spoorlijn Madrid - Mérida in Spanje succesvol 804 km met de hybride Civia afleggen. Eind vorig jaar werden op bergachtige trajecten in de Pyreneeën proefnemingen gedaan. Doel van het project is het vergaren van kennis over de inzetbaarheid van waterstof als alternatieve brandstof voor diesel. Dit jaar worden commerciële ritten vanuit Madrid naar Talavera, Monfragüe en Cáceres gesimuleerd. Eind december stopt het € 14 mio kostende project en zal rapport aan de EU worden uitgebracht.-HvdM



De op waterstof rijdende CAF Civia tijdens een testrit in de Pyreneeën. (foto FCH2RAIL)



Een MR 66-79 op 29 november 2023 in Heide (B) als IC onderweg naar Essen. (foto Herman Welter)

NMBS haalt meest betrouwbare treinstellen uit dienst

De NMBS wuift de komende maanden de rijtuigen van het type M4 en de motorrijtuigen MR 66-79 uit. Volgens spoorwegkenners gaat het om het meest betrouwbare treinmaterieel ooit. Het was de bedoeling van de NMBS om dit materieel al eerder uit te rangeren, maar door de ruim twee jaar vertraagde levering van de M7-dubbeldeksrijtuigen was dit niet mogelijk. In het jargon worden de MR 66-79 'tweetjes' genoemd omdat de motorstellen bestaan uit twee rijtuigen. Ze kunnen worden gekoppeld tot treinen van maximaal twaalf bakken. Terwijl het rijcomfort nog prima is, is het zitcomfort niet meer van deze tijd. De Spartaans ogende banken hebben in de breedte twee plus drie zitplaatsen. Van december 2014 tot en met 9 december 2023 waren de 'tweetjes' een bezienswaardigheid in Aken: ze reden op de internationale verbinding Spa - Verviers - Welkenraedt - Aken Hbf. Bij Duitse treinliefhebbers kregen ze al snel een cultstatus en de bijnaam 'die Belgische Straßenbahn'. De 'tweetjes' zullen worden vervangen door de Siemens Desiro. De NMBS heeft nog zes MR70-tweetjes in dienst en vijftien MRCR (CR staat voor CityRail). Het werkterrein van de eind vorige eeuw gemoderniseerde MRCR-tweetjes is de ruime regio Charleroi.-MV //

Sonsbeeksingel Arnhem

DEEL 2: SNACKS, BROODJE GEZOND EN EEN GOUDEN BOEDDHA

Het vier meter lange en zeven centimeter hoge talud op de spoorbaan van Hans van de Ven is deels afgewerkt met gipsen muren en een groene spoordijk. Maar het kon best wat afwisselender en vooral verrassender. Daarvoor staan de voormalige etalagewinkels aan de Sonsbeeksingel in Arnhem model.



1.



2.


3.

In deel 1 (Railhobby 471) zijn de vier winkels met zes etalages regen- en winddicht gemaakt. Het hoekpand heb ik ingericht als bloemenkiosk en de aanpalende zaak met twee etalages als elektronicazaak. Van al dat knutselen kreeg ik een knorrende maag en zo kwam ik op het idee om in de derde zaak een cafetaria te vestigen. Tegelijk met de platte beeldschermen voor de elektrowinkel heb ik een foto van het interieur van een snackbar tweemaal afgedrukt. De toonbank is vooraan geplaatst en creëert zo meer diepte. De medewerker met zwart shirt staat op de foto, die met rode trui is van Preiser. In de vensterbank staan een paar kratten frisdrank. Kroketten, nasiballen, broodje gezond: het is allemaal te koop. Klaar terwijl u wacht. Om hygiënische redenen krijgt de snackbar een tegelvloer. Binnen is welgeteld één tafeltje, buiten staan twee statafels met daarop een paar flesjes. Voor het overige is het echt een afhaaltent. Wel netjes van de dame om haar chipszak in de prullenbak te gooien. Het snippertje aluminiumfolie komt uit de eigen keuken. »


4.


5.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HANS VAN DE VEN

1. Witgoedzaak Gerard de Lange heeft de reclame van Bonnier laten staan.

2. Lederwarenzaak Bonnier, Sonsbeeksingel 169, circa 1965. (foto Gemeentearchief Arnhem, collectie Gelders Archief)

3. Sonsbeeksingel met armsein langs het spoor, 1928. (prentbriefkaart, fotos.serc.nl)

4. "Graag twee grote porties friet met mayonaise," bestelt Teun na enig dubben.

5. De Billies voor het interieur zijn afgeleverd. Omdat de ruimte binnen beperkt is, worden ze op straat gemonteerd.



6.



7.



8.

Kringloopwinkel

Nog twee etalages te gaan. Ik overwoog een lampenzaak, maar ook leegstand was een optie; een leeg pand met een ‘te huur’-affiche op het raam. Uiteindelijk bedacht ik dat dit voor een modelbouwer te gemakzuchtig zou zijn. Dus haal ik, letterlijk, alles uit de kast en vestig in het laatste pand een Winkel van Sinkel, Brammetje Dump, Warenhuis Tweedehands. Uit al mijn dozen, bakjes en lades verzamel ik tassen, scheppen, gieters, een jerrycan, tandwielen, kisten, tonnen, ballen en allerhande ongedefinieerde rommeltjes.
Na het aanschaffen van stellingkasten (Noch, 14203) kan het inrichten beginnen. Ik plaats er een ladder bij, zodat snuffelaars ook bij de spullen op de bovenste schappen kunnen. In een verloren hoek staat zelfs een doodskist. Je weet maar nooit welke modelspoorbouwer op zoek is naar een alternatief voor de treinbaan-in-een-koffer. Als lokkertje voor passanten heeft de winkeleigenaar een paar luchtbedden buiten neergezet. Of was dat omdat het winkeltje zelf ramvol staat? Het pronkstuk is natuurlijk de gouden boeddha in de etalage. Het prijskaartje is helaas niet te ontcijferen.



9.

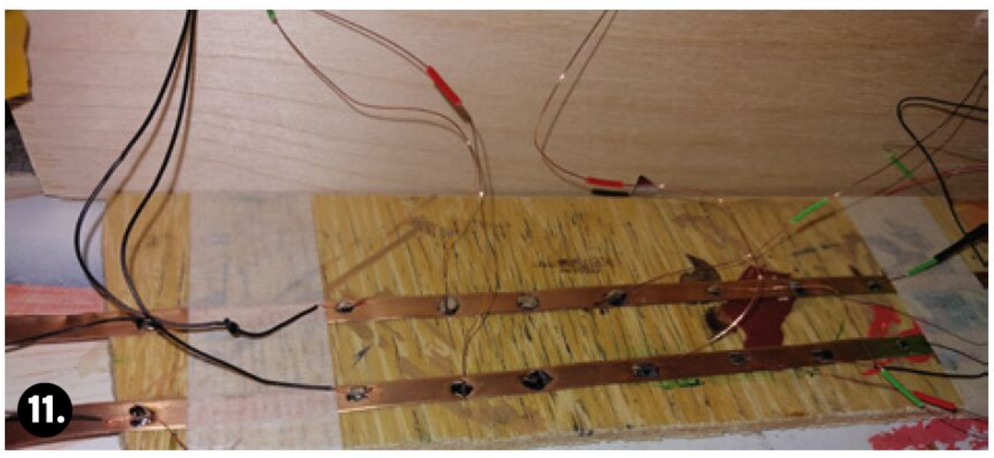
IN EEN VERLOREN HOEK STAAT ZELFS EEN DOODSKIST

Verlichting

Het idee van een lampenzaak ontstond omdat ik in de loop der tijd de nodige losse leds heb verzameld, maar ik bedacht op tijd dat zoveel licht in één winkel een enorme lichtbak zou worden. Beter is het als elke winkel qua verlichting een eigen uitstraling krijgt. Dat wordt iets voor de avonduren, zodat ik steeds kan testen wat het effect is. Gordijnen dicht en even het licht uit om te zien hoe het oogt. In de achterwand van de winkels boor ik gaten van 3 mm en steek daar styreen buizen van een centimeter lengte in. Doordat ze iets de winkelpanden in steken biedt het enige stevigheid bij het bevestigen van de bedrading van de smd-leds. Ik schuif de leds wat door of terug, tot het gewenste effect op het interieur is gevonden. De draden kunnen »



10.


11.


12.

6. **Bij de winkels die zijn ingericht, kunnen de daken worden aangemeten.**
7. **De winkels zijn nog niet wind- en waterdicht, maar het publiek vergaapt zich al aan het aanbod.**
8. **Van de kartonnen proefdaken worden in acryl platen gesneden.**
9. **José overlegt met Elise of zo'n dubbele beefburger wel bij haar dieet past.**
10. **De daken zijn met licht verval geplaatst, de reclame van Bonnier rust op vier 3D-print steunen.**
11. **De leds worden op twee koperstrips aangesloten; na testen worden deze tegen de achterwand van de winkels bevestigd.**
12. **De draden van de leds worden via een buis door de achtermuur gevoerd.**
13. **Goed werk van de magazijnmeester. Maar waarom zijn de rekken al gevuld voordat ze in de winkel zijn geplaatst?**
14. **De voor- en zijkanten van de platte daken worden met lijsten afgezet.**


13.



14.


15.

iets worden gebogen om de leds te richten. Als ze goed zitten, steek ik met een prikkertje wat lijm in de buis om de boel te fixeren. Ik speel ook nog met de waardes van de weerstanden om de lichtsterkte te beïnvloeden. In twee winkels is het licht best koud en dan komt nagellak van pas. In de bloemenwinkel pruts ik in een hoek onderin nog een groene led naar binnen. Ik ben tevreden en al helemaal met het glas-in-lood boven de snackbar en de kringloopwinkel. Wat een paar viltstiftstippen een leuk effect kunnen geven. Alle draden soldeer ik vast op twee zelfklevende koperstrips, eerst tijdelijk op een losse plank, uiteindelijk strak op de achterwand.


16.

DE LETTERS BONNIER STAAN OP 3D-PRINT DRIEPOOTSTEUNEN

Bitumen dak

Tijdens het werk van de elektricien heb ik ook de betimmering boven de etalages aangebracht en de drie dakdelen (1,5 mm styreen) op maat gesneden. De platte daken voorzie ik aan de zij- en voorkant van styreen H-profiel van 3,3 mm. Omdat de daken, ondanks de dikte, enorm doorschijnen, schilder ik de onderkant zwart. Verder is er weinig lichtlekkage. De weerstand van de groene led bleek behoorlijk warm te worden zodat ik die van een kwart watt door een half watt exemplaar heb vervangen. De bovenkant van de dakdelen wordt met bitumen bekleed. Nadat aluminiumfolie aan de achterzijde in de grijze primer



17.



18.

is gezet, snij ik het in stroken van 11 mm en plak deze iets overlappend op de dakdelen met hier en daar een reparatievierkantje. Aansluitend breng ik de daken met Heki 6601 op kleur om ze met een stugge kwast wit te drybrushen waarbij het folie best wat gebutst mag worden.

Op geen van de historische foto's is een schoorsteen te zien. Hoewel de vraag blijft hoe de panden werden verwarmd, plaats ik toch een paar pijpen uit het assortiment Dachentlüfter van Auhagen (80103). Daar ik me al-met-al de nodige vrijheden heb gepermitteerd, wil ik ook de opvallende letters van (voorheen lederwaren- en tassenzaak) Bonnier op het dak plaatsen. Deze winkel was vanaf de officiële opening op zaterdag 17 oktober 1925 in de winkelgalerij gevestigd. Hoewel de letters van Faller (180965) iets te klein zijn, kunnen ze er mee door. De driepootsteunen, gemaakt van diverse styreen profielen, daarentegen zijn in verhouding veel te fors en verschillen van vorm. Derhalve teken ik het ontwerp en print het in 3D zodat ze identiek en strak zijn. »


19.


20.



21.

15. **Het ballasten van de lastig bereikbare stationssporen.**

16. **Hoezo, moeilijk bereikbaar?**

17. **Het assortiment in de Winkel van Sinkel is ongekend groot.**

18. **Voor de kleine witgoedzaak zijn de flatscreens een uitkomst.**

19. **De stroken aluminiumfolie worden als mastiek dakbedekking in de grondverf gezet.**

20. **De vorm van het talud wordt met gipsverband gerealiseerd.**

21. **De link met De Stratenmakeropzeeshow (1972-1974) is snel gelegd.**



De cafetaria blijft tot laat open.

Grasmat

Het talud van de spoordijk is nog niet afgebouwd, dat is niet handig, want hij is door de ligging midden op de baan lastig bereikbaar. Met balanceren en geduld leg ik de kabelgoten (Auhagen 41620), plaats wisselkasten (handig: met het nummer van de betreffende servo), verf de zijkanten van de railstaven roestkleurig (Revell Aqua Color 36184 lederbruin) en strooi en fixeer ballast. Na het plaatsen van de halteringsborden komt het treinverkeer weer op gang. De plaat met de perrons en rails eindigt met een rechte zaagsnede. Voor een mooie glooiing zet ik er een kwartronde lat tegenaan, waarop eerst een hekwerk is geplaatst. Als door de gaten in de 3D geprinte palen - Faller 180432 had ook gekund - verenstaal 0,5 mm is getrokken, kan het talud met gipsverband uit de apotheek worden dichtgemaakt. Dit wordt bruin geschilderd en met stukken van een grasmat 'Spoordijk zomer' (artikel 1624) van Lars op 't Hof, aangevuld met andere groensnippers bekleed. De open plekken worden met een statische begrasser gevuld. Aangezien mijn ProRail-onkruidverdelger uitsluitend tussen de rails spuit, strooi ik spaarzaam wat grasvezels en opschietend onkruid tussen de spoorbanen.
Op een van de historische foto's meen ik in de hoek bij het viaduct een man met gele jas te zien, die overduidelijk hoge nood loost. Ik word uit de waan gehaald als iemand opmerkt dat hij geen hoofd heeft en het een prullenbak is. Maar de wildplasser mag er, tot zijn opluchting, in model toch komen. De rijbaan voorzie ik van bestrating, op de trottoirs komen klassieke lantarenpalen en ik ga nadenken over een passende bebouwing tegenover de winkelgalerij. //

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

Verschillende winkels

De Arnhemse architect Gerrit Feenstra (1890-1985) had een waar kunststukje uitgehaald door in de beperkte ruimte aan de Sonsbeeksingel tussen de Hommelseweg en de Klarendalseweg in de spoordijk zestien winkels te creëren. Mijn zwager Erik beschikt over diverse oude Arnhemse adresboeken. Daaruit blijkt dat de winkelgalerij doorlopend was genummerd van 165 tot 182, waarbij sommige winkels meerdere huisnummers besloegen; de schoenwinkel bijvoorbeeld zat op 174-177. Andere bijzonderheden uit het adresboek van 1960: Koster had een gereedschapswinkel, A.J. Willemsen een wijnhandel, de ijssalon heette Venezia en er was een automatenportiek. In het adresboek van 1942 worden onder meer vermeld: een horlogerie, een vischwinkel, een fotozaak, een slagerij. Op de Facebook-pagina 'Arneym, Geschiedenis van Arnhem' van historicus Jan de Vries worden in de reacties op een post over deze winkelgalerij aan de Sonsbeeksingel onder meer de stoffenhandel van Harry Schut en in de gebogen hoek bij de Hommelsepoort de snackbar van Jan Lohstein genoemd.

NIEUW

Railhobby special
Scenery

Eind juni verschijnt de nieuwe Railhobby special. We hebben de beste artikelen voor u verzameld over het maken van gras en struiken - de landschapsstoffering - maar ook over het maken van seinen en het zelf bouwen van diverse gebouwen. Nieuw zijn artikelen over het maken van een diorama en een parlevinker. Mis deze special niet!

Wilt u deze special met korting ontvangen? Word nu abonnee (zie pagina 50) of upgrade uw abonnement via Railhobby.nl/ upgraden



*Cover onder voorbehoud

€10,99

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

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

Ja, ik wil graag de Railhobby special Scenery bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

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

- ◯ Railhobby 469 - Noviteitenspecial 2024 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99
- ◯ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ◯ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99
- ◯ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99
- ◯ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99

◯ **Scala Publishing BV mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven.**

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

RH472

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

* Gratis verzending t.w.v. € 3,99 bij bestellen vóór 30 mei 2024. De special Scenery verschijnt eind juni. Railhobby 473 bestaat uit eerder verschenen artikelen en twee nieuwe artikelen. Deze special is onderdeel van het print (+ online) abonnement inclusief specials.



1.

Sulmona

STOOM OP DE TRANSIBERIANA D'ITALIA

De 118 km lange spoorlijn van Sulmona naar Carpinone, ook wel Transiberiana d'Italia genoemd, werd op 18 september 1897 geopend. Het doorkruist het ruige terrein van de centrale Apennijnen en is zeker een van de mooiste bergroutes in Italië. 126 jaar na de opening genoot Ad van Sten van het tweedaagse stoomfestival.

Het reizigersvervoer op de bergspoorlijn Sulmona - Carpinone is in 2010 beëindigd. Vier jaar later reed, onder auspiciën van de Fondazione FS Italiane, de eerste uit historisch materieel samengestelde trein op de berglijn. De belangstelling was groot. Doelstelling van de in 2013 opgerichte stichting is onder meer de coördinatie van het in stand houden van historische locomotieven, rijtuigen en goederenwagens, de spoorwegmusea in Pistoia bij Napels en in Triëst en het reactiveren van tien over het land verspreide regionale spoorlijnen door het rijden van historisch materieel in combinatie met het bevorderen van duurzaam toerisme.

Loc 940.041

Op 17 september 2023 trok de 940.041 (gebouwd in 1922 door Officine Meccaniche Reggiane met fabriksnummer 104) een uit authentieke rijtuigen samengestelde reizigerstrein van Sulmona (gelegen op 328 m boven zee) via het bergstadje Rivisondoli-Pescocostanzo (hoogte 1268 m) naar de 52 km zuidelijker gelegen wintersportplaats Roccaraso (hoogte

1226 m). Een dag later gevolgd door een gemengde trein, samengesteld uit reizigers- en goederenmaterieel en, eveneens georganiseerd door Italia on Rails, een kleine groep Italiaanse spoorwegliefhebbers. Ook in Italië wordt het steeds moeilijker om een dergelijk evenement te realiseren - ondanks, of wellicht dankzij de genoemde Fondazione -, maar de organisatie was perfect en de treinen waren een groot succes.

Aangezien begin jaren 1920 de beschikbare locomotieven onvoldoende sterk waren voor het verkeer over de Apennijnen en vooral voor de 349 km lange transversaal van Rome via Tivoli en Sulmona naar het aan de Adriatische Zee gelegen Pescara met hellingen tot 2,7%, werd een nieuwe 1'D1' h2-tenderlocomotief ontwikkeld. De ketel en het frame waren identiek aan de 1'D-serie 740, maar om de rijeigenschappen bij achteruitrijden te verbeteren, werd een set loopwielen toegevoegd. Evenals de serie 740 had de 940 twee externe cilinders met een Walschaerts-stoomverdeling. De watervoorraad van de 940 was 10.000 liter en de kolenvoorraad 3,5 ton en later, door een verhoging van de bunker, zelfs 5 ton. »

1. Met veel aanzet passeert de trein op 18 september 2023 het voormalige station Cansano. Een weg vol haarspeldbochten voert naar het gelijknamige bergdorp.

2. In het massief van de Apennijnen ontkwamen de spoorwegingenieurs er niet aan om een bogenrijk tracé te ontwerpen. De trein is tot de laatste zitplaats bezet.

3. Het is 17 september 2023 als de reizigerstrein over het viaduct tussen Campo di Giove Maiella en Palena rijdt, maar de foto had - in zwart-wit - ook tachtig jaar eerder gemaakt kunnen zijn.

4. De trein is op 18 september 2023 op spoor 2 van Roccaraso binnen gelopen. De loc zal voor de terugrit via spoor 1 omlopen.



2.


3.

VAN DE SERIE 940 ZIJN 53 LOCS GEBOUWD



4.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN



5.



6.

Vijftig locs

Van 1922 tot 1924 werden vijftig exemplaren van deze nieuwe 940 serie geproduceerd door de Officine Meccaniche di Milano/Brescia (940.001-004), door de Officine Meccaniche e Navali di Napoli (940.005-030) en door de Officine Meccaniche di Reggio Emilia / Reggiane (940.031-050). Ze presteerden vanaf het begin wat ze beloofden en bleken uitstekende machines te zijn. Ze werden ingezet voor het reizigers- en »

5. De spoorbaan is vernieuwd en het stationsgebouw en de voormalige watertoren van Cansano zijn gerestaureerd.

6. Omlopen van de 940 041 na waternemen in Roccaraso. De goederenloods is gerestaureerd, het emplacement telt nog drie doorgaande en vier kopsporen.

7. De 940 041 loopt op 18 september 2023 met de gemengde trein in Palena binnen. De spoorbaan is in tiptop conditie.

8. Met een sleep Centoporte- en Corbellini-rijtuigen vertrekt de 940 041 op 17 september 2023 uit Sulmona-Introdacqua naar Carpinone.

9. Op 18 september 2023 heeft de 940 041 een gemengde trein aan de haak. De machinist wacht in Sulmona-Introdacqua op het vertreksein.



7.



8.



9.



Omlopen van de loc in Roccaraso, 18 september 2023.

goederenvervoer. De in 1913 geboren Engelse spoorwegkenner en auteur Peter M. Kalla-Bishop vermeldt in een van zijn publicaties dat in 1930 in Sulmona tot 38 van deze machines waren gestationeerd. Na de elektrificatie (draaistroom) van de lijn Rome - Sulmona werden veel van deze machines ingezet op andere, minder steile of zelfs vlakke spoorlijnen. Dit waren onder andere de lijnen Lucca - Aulla (026, 031, 034, 050), Trento - Primolano (019, 022, 038 en 041), Brescia - Bergamo - Lecco en Faenza - Borgo San Lorenzo - Lavezzola (011), Taormina - Randazzo (036), Cremona - Pavia en Como - Lecco (005, 006, 053) (tussen haakjes de nummers van enkele machines waarvan bekend is dat ze op genoemde trajecten hebben gereden). Ze werden ook gebruikt in het Pusterdal (022) en in Bolzano was één machine ingedeeld voor het zware rangeerwerk tussen het station en het industriegebied.

Grotere schoorsteen

In 1924 werden nog drie machines geleverd aan de Società Strada Ferrata di Biella (SFB). Ze kregen aanvankelijk de nummers 401 tot 403 en werden in 1928 omgedoopt tot 941-943. In 1951 werden ze overgenomen door FS, waar ze reden als 940.051 tot 940.053. Deze levering bracht het totale aantal van deze serie op 53. Om de zuigkracht te verbeteren, werden de schoorstenen in 1968 vervangen door grotere exemplaren. Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakten drie machines onherstelbaar beschadigd; daarnaast vielen vier 940's, die waren toegewezen aan de bezette Oost-Europese gebieden in Ljubljana, in Joegoslavische handen en werden door de JŽ als serie 118 met de nummers 001-004 in dienst gesteld; P.M. Kalla-Bishop vermeldt als respectievelijke herkomst de ex-FS 940.021, 037, 045 en 013. De vroegere FS 940.015 werd pas in 1983 overgedragen aan Joegoslavië, waar zij als JŽ 118-005 voor het station Nova Gorica werd opgesteld. Van de resterende 45 waren er nog 40 locs in dienst toen de stoomtractie bij de FS met ingang van de zomerdienstregeling van 1976 - met uitzondering van de lijn Paola - Cosenza - eindigde. Tot de zomerdienstregeling van 1984 werden in diverse depots een aantal stoomlocomotieven, waaronder achttien van de serie 940, in reserve gehouden. //

Boeken van een rit

Ritten met historisch materieel op regionale spoorlijnen waar de Fondazione FS Italiane bij betrokken is, dienen vooraf te worden geboekt: **www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/en.html**

De laatste NIEUWTJES

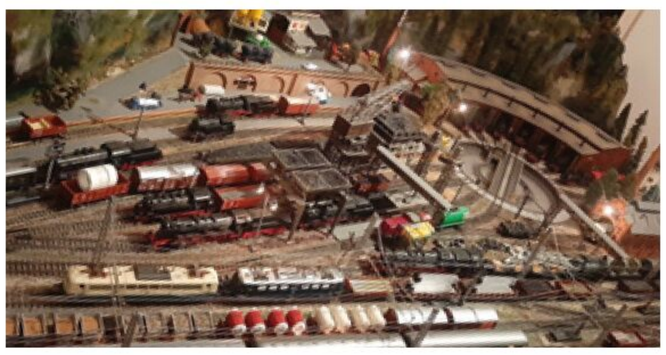
Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



FOTO: NS

Jubileumversie OV-fiets

Iedere provincie krijgt vijf gepersonaliseerde OV-fietsen. Op deze fietsen zijn herkenbare elementen van de verschillende provincies te zien. Zo is op de OV-fiets voor de provincie Utrecht de Dom te zien en op een Drentse fiets de hunebedden. Deze fietsen worden uitgebracht ter ere van het vijftienjarige bestaan van de OV-fiets. Kunstenaar Roozendaal heeft twaalf ontwerpen gemaakt, met minimaal vier bekende kenmerken per provincie.



Modelbaan uit Drachten

De redactie ontving mooie foto's en een video van een modelbaan van een lezer uit Drachten. De modelbaan kent drie niveaus. De grote dubbele hoofdbaan met bovenleiding en schaduwstation en de remise liggen op 50 cm hoogte. De bergbaan (tandrad) op 100 cm hoogte en de paradebaan op 80 cm hoogte. De treinen worden door trafo's bestuurd. Bekijk de video van de baan op **Railhobby.nl/video.**

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.**



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



FOTO: VRIENDENLOTERIJ

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik

Een prachtige verrassing voor de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Het museum ontving op 13 maart 2024 een cheque ter waarde van € 750.000 van de VriendenLoterij voor het project 'Jouw reis'. Het museum gaat door heel Nederland verhalen over reizen ophalen, van vroeger en van nu. Vervolgens zal op zes historische stations, verbonden door twintig kilometer museumspoor, elk een ander verhaal over het reizen worden gepresenteerd.

Saksische modelspoorbaan van Peter Gradussen

DE GOUDEN JAREN TWINTIG ALS THEMA

Een authentieke H0- en H0e-modelbaan in de stijl van de jaren twintig, gestoffeerd met zelfgebouwde gebouwen, stations, bruggen, tunnels en bomen. Peter Gradussen, een voormalige binnenvaartschipper, heeft op zolder iets bijzonders gerealiseerd.

Het romantisch ogende landschap tussen Wilzschhaus en Carlsfeld is fraai vormgegeven.


1.


2.

Langzaam en met de juiste snelheid trekt de Saksische IVK 99 538 een korte goederentrein door een prachtig en groen landschap, op weg naar de halte Carlsfeld. Daar eindigt een fascinerende reis door de tijd die begon op station Wilzschhaus. Onderweg rijdt de authentiek ogende smalspoortrein over een echt uitziende brug en passeert onder andere de zelfgebouwde glasfabriek van Carlsfeld, gemaakt aan de hand van oude foto's. Dat geldt ook voor de naburige zagerij. Even verderop rolt een normaalsporige DRG-locomotief van de serie 79, een niet alledaags H0-model met deels zelfgebouwde goederenwagens langs de rand van een bos. De overige zijn fabrieksmodellen die zijn voorzien van extra onderdelen en vakkundig zijn verweerd. Het moge duidelijk zijn dat Peter Gradussen een stoom- en modelspoorliefhebber par excellence is. De man die een paar jaar geleden begon met het commercieel bouwen van kleine series 3D-locomotieven, -rijtuigen en -goederenwagens in H0, doet dat uit groot enthousiasme voor het spoor. Reden genoeg om bij hem langs te gaan en zijn modelspoorbaan in alle rust in detail te bekijken. Opmerkelijk genoeg hebben Peter Gradussen en zijn vrouw Marjan 25 jaar op drie verschillende binnenvaartschepen, tankers, gewerkt en gewoond. Nu het anker definitief is uitgegooid hebben ze vaste grond onder de voeten.

Modelspoor op een schip

Peter, als voormalig binnenschipper koos je voor een modelspoorbaan met 750 mm spoorwijdte uit Saksen als voorbeeld. Dat vraagt om een nadere uitleg.
Peter Gradussen: "Op een binnenschip is niet zoveel ruimte om een modelspoorbaan te realiseren. Daarom heb ik in de loop der tijd geëxperimenteerd met module-


3.


4.

banen in H0 en later met enkele kleinere smalspoorbanen en smalspoormodules. Toen ik een bouwpakket van een IV K van het merk Glöckner kocht, begon het pas echt."

Wat is precies het thema van je modelbaan?
"De huidige modelbaan heb ik gemaakt in de late jaren negentig. Aan boord ben ik begonnen met het bouwen van twee semipermanente smalspoormodules met als thema het eenvoudige station Wilzschmühle in Saksen. Daarvoor was de beschikbare ruimte toereikend. Later werden gaandeweg nieuwe modules toegevoegd en groeide de modelbaan uit tot en met station Carlsfeld. Twee keer per jaar werd de modelbaan in het schip opgetuigd, kriskras door de woning. Met de kinderen werd daar menig uurtje doorgebracht. Dat is toch het doel van onze hobby? Na een week of wat begon mijn lieve vrouw Marjan over de baan te klagen. Begrijpelijk, want om van de keuken naar de badkamer te komen, moest je twee keer onder de spoorbaan door kruipen.
Maar terug naar je vraag: de modelbaan is vrij gemodelleerd naar de WCd; de ongeveer 42 km lange smalspoorlijn Wilkau - Carlsfeld werd in Saksen WCd genoemd, omdat de afkorting WC in 1889 was toegewezen aan de lijn Walthersdorf - Crottendorf. Vanaf Wilzschhaus (Schönheide-Süd) gaat de smalspoorlijn omhoog over de kam van het Ertsgebergte bij Carlsfeld." »

LÄNDERBAHN-TREINEN RIJDEN NAAST NIEUWERE DRG-LOCS


5.


6.

TEKST: GUUS FERRÉE, **FOTO'S:** DICK VAN BEEK

1. De naar voorbeeld gebouwde Saksische modelspoorweg van Peter Gradussen.
2. Aan weerszijden van station Wilzschhaus ontmoeten normaal- en smalspoortreinen elkaar.
3. Loc IVK 99 585 en Köf 4536 in actie bij de Rollwagengrube in Wilzschhaus.
4. DRG 99 538 heeft Wilzschhaus verlaten en rijdt richting Carlsfeld.
5. Op het terrein van de houtzagerij staan enkele H0i-lorries.
6. Loc 99 589 glijdt langzaam aan het grote woonhuis en het ooievaarsnest voorbij.


7.


8.

Waarom heb je gekozen voor tijdperk II?
“De zogenaamde Gouden jaren twintig in het interbellum vormen voor het spoor de grens tussen de oude Länderbahn-tijd en de nieuwe Reichsbahn. Zo kunnen Länderbahn-treinen naast nieuwere DRG-locs rijden, mijn grote passie.”

Komt alles wat rondrijdt zo uit de doos? Of gaat het mes erin?
“Ik wil niet zeggen dat ik overal het mes in zet, maar geen enkel model komt zo uit de doos de baan op. Voertuigen uit de doos zijn alleen leuk voor de vitrine. Er moet op zijn minst een beetje veroudering plaatsvinden, maar ook subtielere aanpassingen zoals vrijstaande grijpstangen, maken de modellen een stuk realistischer. Daar gaat veel tijd in zitten.”

Kun je een paar merken noemen waarvan je modellen hebt?
“Op de baan rijdt materieel van verschillende fabrikanten. Zo zijn er modellen van Westmodel, Beckert Modellbau, Fulgurex, Bemo, Glöckner, MVT, Piko, Roco, Fleischmann, Technomodell/PMT, Tillig, Märklin, Trix en waarschijnlijk vergeet ik enkele merken.”

Wat is je favoriete smalspoormerk in H0e?
“Of ik hier een duidelijke favoriet heb? Nee, eigenlijk niet. Alles loopt hier kriskras door elkaar.”

Welke smalspoorloc die nog niet geproduceerd is, zou als H0e-model uitgebracht moeten worden?
“Voor het smalspoor is de markt waarschijnlijk zo’n beetje uitgeput. Er is bijna geen model meer dat niet leverbaar is. Wel kunnen met name oudere doosmodellen met apart verkrijgbare onderdelen worden opgewaardeerd. De nieuw ontwikkelde modellen voldoen al aan een zeer hoge standaard.”


9.


10.

Digitaal

Is alles gedigitaliseerd of rijden er ook nog analoge treinen? Waarmee is het gedigitaliseerd? Is er genoeg ruimte voor een decoder in de kleine H0e-modellen?
“Ik ben begonnen met een analoge smalspoorbaan. Die werd met de zogeheten Z-schakelmethode bediend. De digitalisering begon met het normaalspoor. Alle locs zijn inmiddels gedigitaliseerd. Met de kleine decoders van bijvoorbeeld Kühn of Doehler & Haass kan dat ook met kleine normaalspoor seriemodellen en zelfs met kleine smalspoorlocs. Het scheelt veel bedrading van de modelbaan. Het normaalspoordeel is gedeeltelijk geautomatiseerd met het eenvoudige Rocomotion-systeem, rangeren gaat met de MultiMaus van Roco. De baan kan ook volledig met de MultiMaus worden bediend. In station Wilzschhaus worden de wissels van de zijsporen handmatig met een stelstang gesteld. Bij het smalspoor wordt alleen de MultiMaus gebruikt en worden de meeste wissels met de hand gesteld. De baan is gebouwd volgens Fremo-normen met een tafelhoogte van 110 cm.” »


11.


12.

7. De zagerij is met veel gevoel voor details van een foto nagebouwd.

8. In een tijd waarin vrachtwagens nog geen gemeengoed waren, werd de Glashütte in Carlsfeld per spoor voorzien van grondstoffen.

9. Overzicht van het kleine emplacement van Carlsfeld. Veel rondhout wacht op verlading.

10. De IVK heeft met slechts een KKw en een lege OOw aan de haak weinig moeite om de eindbestemming te bereiken.

11. Het kleine depot van Carlsfeld is overtuigend geweatherd.

12. De grote omslagloods van Wilzschhaus is authentiek weergegeven.


13.


14.

DE GEBOUWEN ZIJN LASERGESNEDEN OF AANGEPASTE BOUWKITS

Hoe is de bovenbouw van het spoor ontstaan?
“De sporen zijn voor ongeveer de helft zelf gebouwd. Dat geldt ook voor de wissels. Terwijl voor station Carlsfeld nog industriespoor werd gebruikt, zijn ze in het smalspoorgedeelte van station Wilzschhaus zelf-gebouwd, met uitzondering van de Engelse wissels. In het normaalspoordeel van Wilzschhaus zijn de meeste wissels gebouwd op Weller-dwarsliggers. De flexrails van Peco zijn met grotere dwarsliggerafstanden gelegd.”

Je hebt veel gebouwen zelf gebouwd. Welke documentatie stond je ter beschikking en hoe heb je de afmetingen berekend? Waar zijn de gebouwen van gemaakt?
“De gebouwen zijn deels lasergesneden, deels gekocht als kartonnen bouwpakketten en natuurlijk enigszins verbouwd. Toen het stationsgebouw van Beckert op de markt kwam, werd aangekondigd dat er andere stations zouden volgen. De Köf-loods heb ik uiteindelijk van een ander merk gekocht. De andere gebouwen zijn deels


15.



16.

lasergesneden en deels zelfgemaakt. Tekeningen zijn vrij schaars, maar zijn desondanks te vinden. Uiteindelijk voldoende om mijn eigen bouwtekeningen te kunnen maken. De achtergronden zijn uit hardschuim gesneden. Het voordeel is dat bomen en struiken gemakkelijk kunnen worden bevestigd. De bomen zijn zelfgemaakt, een leuke bezigheid die veel afwisseling biedt. De bladeren zijn van Woodland Scenics."

Schaduwstation

Heb je voor Wilzschhaus, of Schönheide-Süd zoals het nu heet, gekozen omdat er ook normaalspoor is?
"Toen we een woonhuis met een grote zolder kochten, kon ik eindelijk een vaste modelbaan bouwen. De smalspoormodules die ik op het schip had gebouwd zijn hierin geïntegreerd. Het geheel werd gecompleteerd met de station Wilzschhaus en een schaduwstation voor normaalspoor. Er zijn hier slechts vijf sporen. Dit is genoeg voor het weinige verkeer op deze lijn."

Is de modelbaan nu klaar?
"Ja, de baan is klaar. Dat kun je wel stellen. Wat overblijft is de exploitatie en het onderhoud van de complete installatie. Maar dat betekent niet dat er niets meer te doen is. Er is nog zoveel materieel te bouwen en er gaan dus altijd nieuwe treinsamenstellingen komen. Op die manier blijft mijn modelbaan spannend."

Gebruik je de baan ook voor testritten met rollend materieel dat je als Peter's Modelbouwatelier aanbiedt?
"Hoe verder de bouw van de modelbaan in de eindfase belandde, hoe meer ik me realiseerde dat er veel Saksische modellen ontbraken. Nou ja, er zijn altijd beletteringsvarianten, maar zelden wordt authentiek Saksisch materieel aangeboden. Vooral bij de goederenwagens tref je weinig Saksische modellen aan. Na het verbouwen van een keur aan modellen, heb ik ten langen leste tekeningen in 3D gemaakt en ben ik locs, rijtuigen en goederenwagens in 3D-print gaan bouwen. Daarbij word ik geadviseerd door een paar vrienden uit Saksen. Die zijn kritisch op wat ik maak, vertellen wat er verbeterd moet worden, maar zijn en blijven ook goede klanten."

Heb je nog genoeg tijd om van je hobby te genieten als er zoveel tijd in het maken van modellen voor anderen gaat zitten?
"Ja, ik geniet elke dag van mijn passie. Zonder dat zou ik de interesse in het ontwikkelen van nieuwe modellen niet kunnen opbrengen. Dat is nodig voor creativiteit. Modellen dienen met liefde te worden gemaakt en niet als 'moeten.'"

Als je opnieuw zou mogen beginnen, wat zou dan het thema zijn?
"Oh, daar vraag je me wat. Deze hobby is zo veelzijdig dat er heel veel mogelijkheden zijn. Ik houd het voorlopig bij dit thema. Ik vind het erg leuk en de mogelijkheden, vooral met de zelfbouw, zijn eindeloos." //

13. **Een bouwpakket van Beckert leverde het dubbele rijtuig E1 op. Het ontstond in werkelijkheid uit de verbouwing van een motorwagen.**

14. **Voor bochtige trajecten werd in 1916 de sä XV HVT-loc ontwikkeld. DRG 79 002 zien we hier met een goederentrein.**

15. **De 750 mm Fairlie is met een karakteristieke GmP-trein onderweg.**

16. **Ook de IK ontbreekt niet op het 750 mm-smalspoornet.**

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



1.

Deel 2
van 2

Klavertje vier: DE NS 500 IN KWADRAAT

DEEL 2: OMBOUW NAAR DRIE ‘HIPPELS’

Waar in Railhobby 471 de ombouw van één Dapol Class 08 naar een NS 500/600 door Paul de Goede werd belicht, volgen nu nog drie locs van deze series. Nadat Bart van Doorn de eerste foto’s van zijn NS 624 deelde op het spoornulforum, meldden zich drie bouwers die eveneens volop in de ombouwfase zaten.

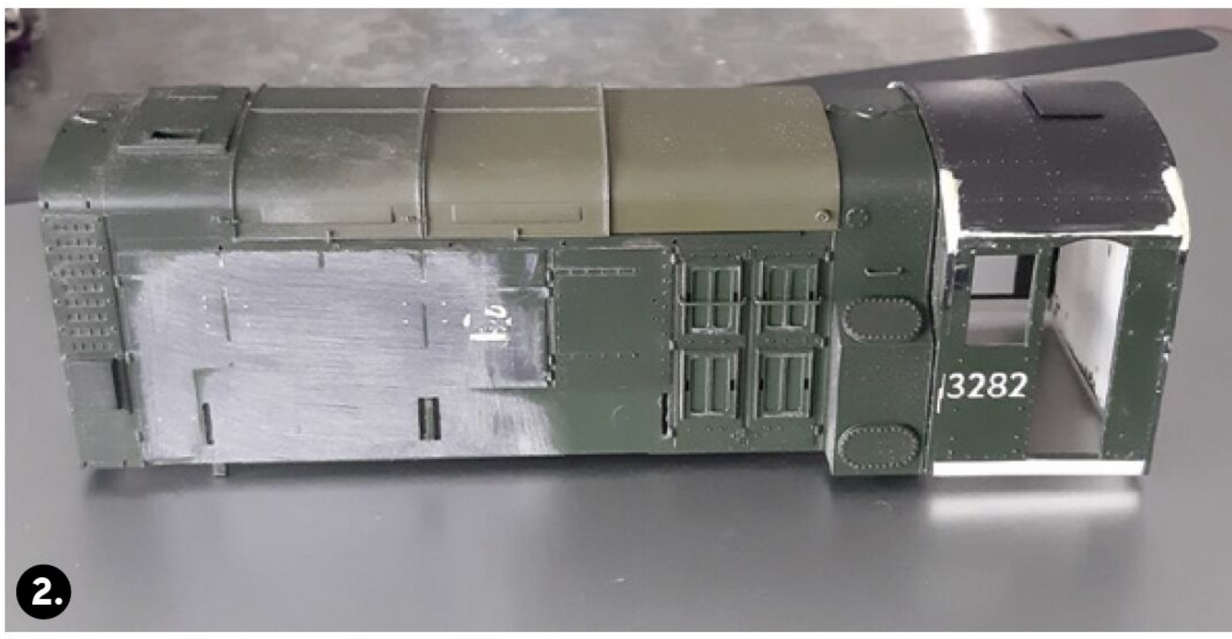
Hoewel ieder het op zijn eigen wijze deed, ontstond er al snel een uitwisseling van kennis, materialen en onderdelen. Waar Bart ervoor koos de cabinevorm ongewijzigd te laten, dachten de bouwers van de andere machines daar anders over. Een van hen is Ries Lourens die zijn carrière bij NS begonnen is als rangeermachinist en heel wat uren heeft doorgebracht op Strukton-loc 300609, de ex-NS 609, die bij Strukton de naam ‘Riek’ droeg. Een goede reden om deze loc als voorbeeld te kiezen. Een geheel nieuwe cabine was niet nodig, maar de nodige cosmetische chirurgie kon geen kwaad. De zijwanden van een bestaande cabine werden aan de onderzijde met styreen opgehoogd. Doordat de daklijn daardoor niet meer klopte is hier met styreen het nodige aangepast.

NS 609

Na het verwijderen van de onjuiste kasten en het maken en plaatsen van de nieuwe, hikte ook Ries tegen het aanpassen van de deuren van de machine-ruimte aan. Met een mal van siliconenrubber en giethars maakte hij een kopie van de deuren van de rechterzijde. Om de kopieën op te kunnen lijmen, is de linkerzijde geheel glad gevijld. Deze waren zo strak dat het geschilderde logo van British Rail nog scherp te lezen was. Hoewel de deuren strak waren, stonden ze door het verlijmen niet vlak, maar bleken onder een zeer kleine hoek te staan. Dat is realistisch omdat bij het voorbeeld de deuren niet goed sloten. Bij een volgend model zal hij de cabine aan beide kanten van gegoten deuren voorzien.
Omdat bij het demonteren van de drijfassen een breuk van een krukpen ontstond, is bij Dapol een nieuwe as met wiel besteld. Het was de enige grote tegenslag bij de ombouw. Ries, vroeger een verstokt thinner spuiter, werkt tegenwoordig met de 'Model air range' van Vallejo. Deze verf laat zich goed opbrengen en de primer, lak en washes bijten elkaar niet. Het model is light green, wat een mooie interpretatie is van het oude NS-groen; de bies is Vallejo beige. Door weer, wind, zon en vervuiling zijn er bij het voorbeeld zoveel tinten, dat onmogelijk van het juiste groen kan worden gesproken. Het model is van NS-logo's voorzien en na het spuiten licht geweatherd. Het voor een H0-goederenwagen bedoelde afwrijfsymbool misstaat de NS 609 niet.

NS 502

Het derde 'Bakkie' in de reeks van vier is gebouwd door Jan Bosman. Na een messingbouwkit van een oersik en de aanschaf van een gewone 'Sik' was een 500/600 het logisch vervolg. Op een Britse rail-show vond hij een gebruikt exemplaar in nieuwstaat waarmee het project was geboren. Omdat de loc op een rangeerbaan anno jaren vijftig komt te rijden is de keus op een 500 gevallen. Later zal een 600 volgen; niet nog een 'Bakkie', maar de vierassige dieselloc »

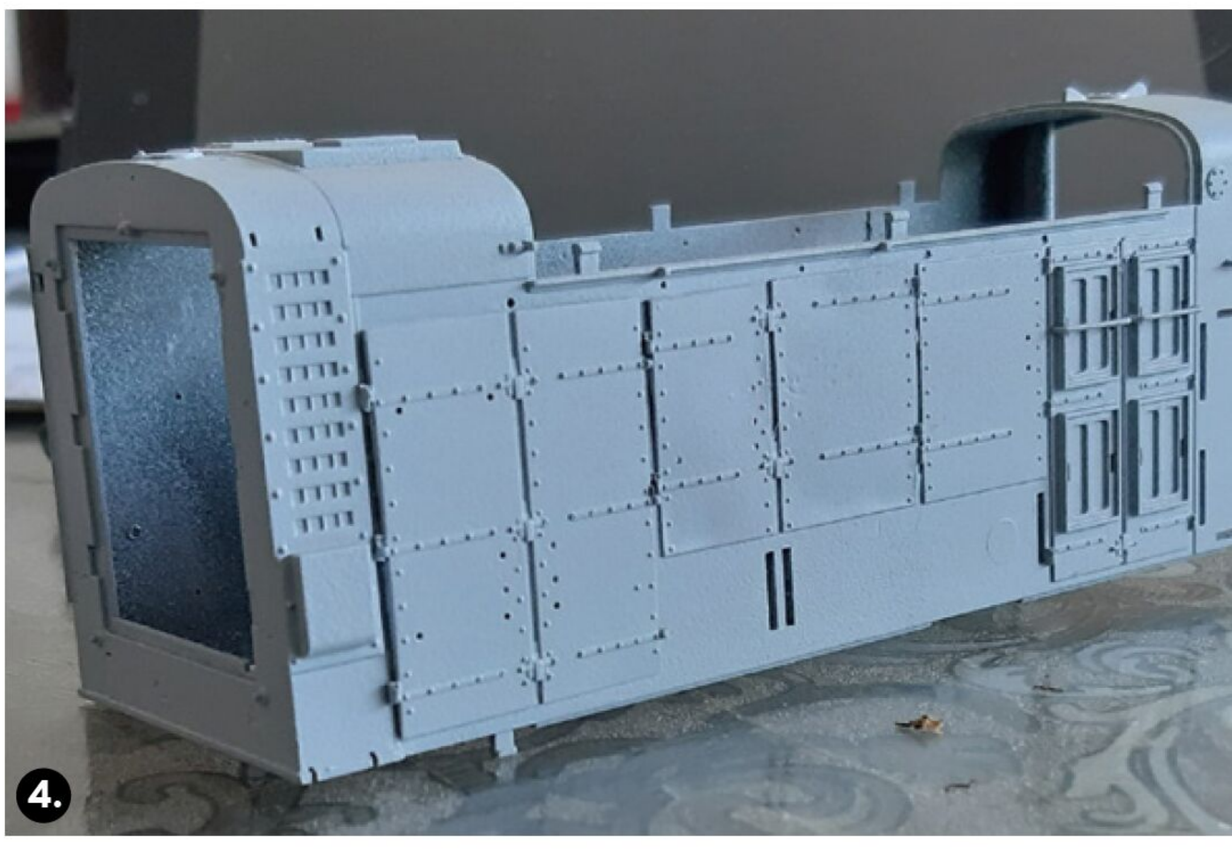


2.



3.

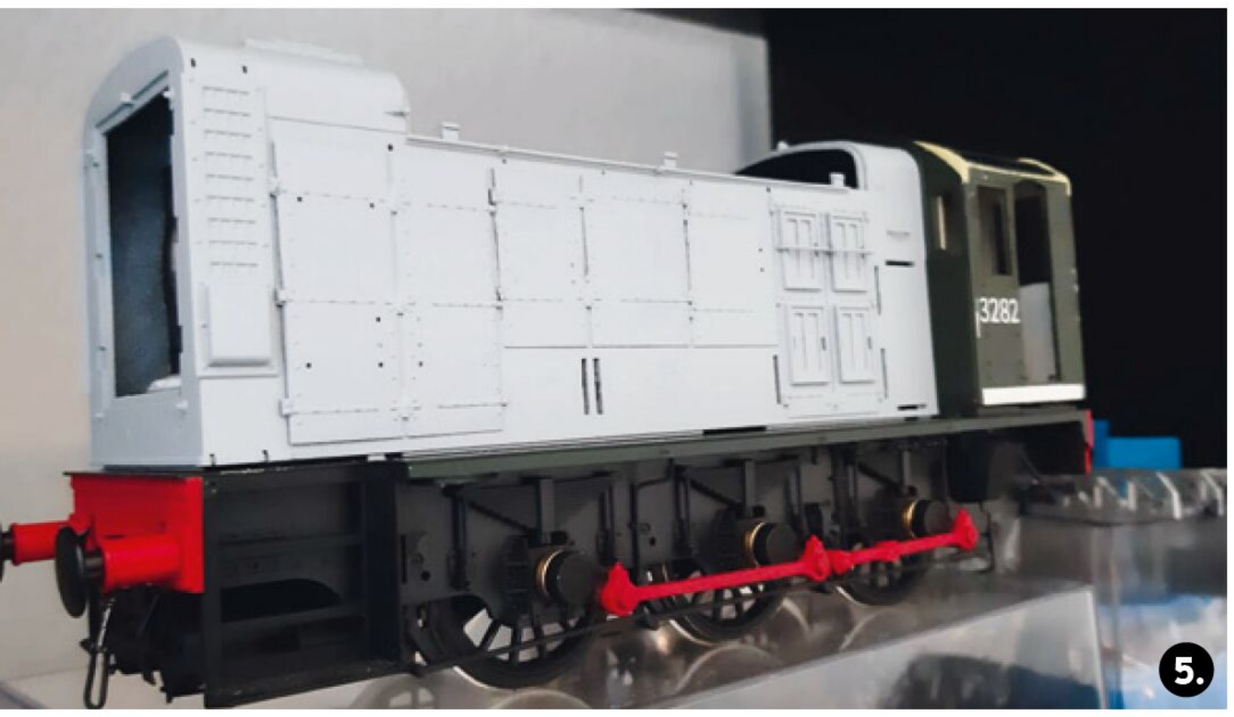
DE 4' TERRIER CLASS-DRIJFWIELEN HEBBEN HET JUISTE AANTAL SPAKEN



4.

1. Staatsieportret van de NS 523.
2. De cabine van de BR 3282 is met een strip aan de onderzijde verhoogd, de machinekamer-deuren zijn vlak geschuurd. (foto's 2, 3 & 4 Ries Lourens)
3. De van de rechterzijkant afgegoten deuren worden op de linkerzijde pas gemaakt.
4. Na het spuiten komen de aanpassingen overtuigend over.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): PAUL DE GOEDE



5.



6.

gebouwd voor het US Army Transportation Corps (USATC). Deze waren aanvankelijk in de serie 600 genummerd, maar werden later in 2001-2019 vernummerd. ‘Bakkies’ van de VSM poseerden voor de foto’s. Jan heeft een nieuwe cabine gebouwd: van een bouwtekening maakte hij een plottekening waarmee de cabine is geplot. Het ombouwen ging lekker, maar bij het afwerken sloeg het pechduiveltje toe. Een kromme naald van de airbrush bracht aanvankelijk te weinig en daarna teveel verf op, daarna bleek de cabine door agressieve afplaktape te zijn aangetast. Twee weken later begon Jan aan een nieuwe cabine, ditmaal uit messing gezaagd. Doorzetten loont, want het is een knappe cabine geworden en waarschijnlijk de stevigste van de vier. De NS 502 is gespoten met verf van Phildie.

NS 523

Ook bij het vierde en laatste ‘Bakkie’ liep het niet altijd probleemloos. Het thema van Paul de Goede is gesitueerd in de vroege jaren zeventig. Dat is net na Spoorslag ‘70 en dus mag er een logo op de huif. De keuze voor een 500 is mede bepaald door de lange accubak; voor de voorbeeldfoto’s kon hij bij Bart terecht. De door Paul op de computer getekende nieuwe cabine vormde tevens de basis voor de geplotte bouwdelen. Met deze tekening werden diverse cabinedelen uit 0,5 mm styreen gesneden, tot 1,5 mm sandwiches



7.

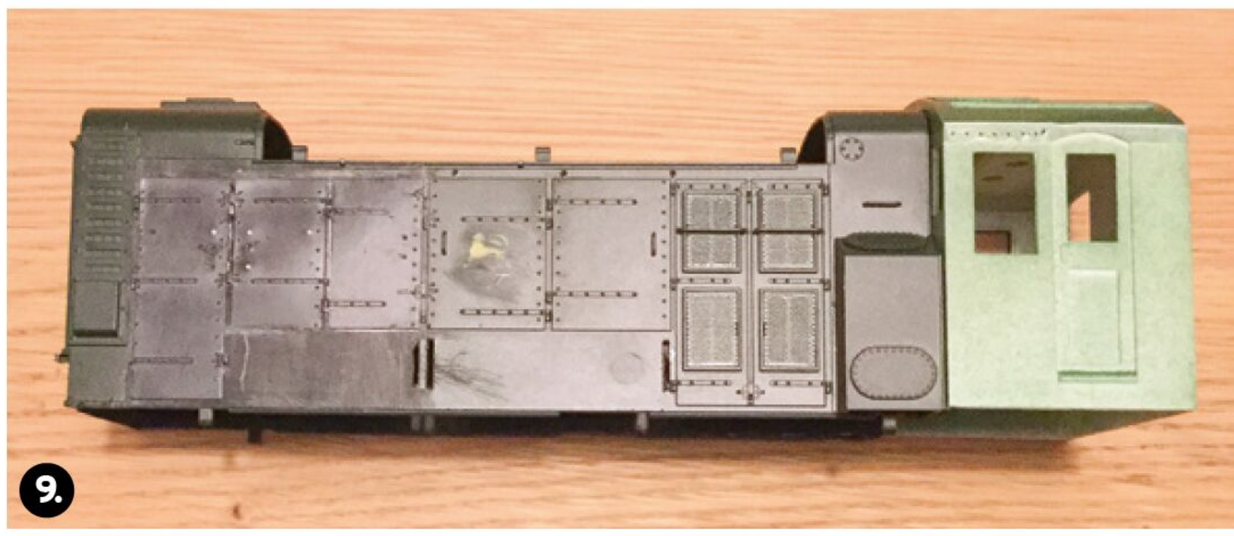
gelijmd en daarna tot een cabine samengevoegd. Ries kon in een set deuren voorzien waarbij Paul de keus had te wachten op een nieuwe gieting of met een ‘sample’ van de eerste, te dikke gietsels aan de slag te gaan. Dat werd het laatste, maar de ‘mislukte’ gietsels bleken uiteindelijk zeer bruikbaar. Na wat schuren zijn ze voorzichtig op het model gelijmd en na het spuiten verraadt alleen een iets uit het lood staande middendeur de plastische chirurgie. Maar van een praktijkman was al geleerd dat dit juist veel realistischer is.

KLEINERE WIELEN

Ergens halverwege de ombouw kon Paul zich niet meer verenigen met de te grote wielen, maar hij was van veel sloop- en breekwerk niet gecharmeerd. Na enig zoeken bleek Dapol losse wielstellen te kunnen leveren van een stoomloc uit de ‘Terrier Class’ met kleinere drijfwielen van 4’. Hoewel een halve inch kleiner dan het zou moeten zijn, is het een aanvaardbaar compromis. Als bonus hebben ze het juiste aantal spaken. In de Britse markt zijn reservedelen (spares) goed te verkrijgen. Zoals vermoed, kwam het basisontwerp van de zes bestelde wielen overeen met die van de Class 08: zowel de dikte, isolatiebus als het profiel en asgat zijn identiek. Omdat een Terrier een binnenliggend frame heeft en een 08 een buitenliggend, moesten de assen worden uitgewisseld. Met bibberende vingers werd het onderstel van de Dapol geopereerd, maar het resultaat is geslaagd. Het is geen goedkope oplossing, maar wel een die gegarandeerd werkt. Een flinke tegenvaller bleek de verlichting. Na wekenlang proberen werd de stille hoop dat de printplaat in de Dapol analoog wisselende front- en sluitverlichting toeliet, de bodem in geslagen. Uiteindelijk is overgestapt naar digitale besturing. Een grote uitdaging was het aansluiten van de topseinen aan de voorzijde. Omdat deze uitsteken kon de aansluiting niet onder de kap weggemoffeld worden. Het origineel heeft een handgreep vlak achter het topsein »



8.


9.

DE CABINEDELEN ZIJN VAN EEN TEKENING GEPLOT


10.

5. Proefpassing van de aangepaste huif. (foto’s 5, 6 & 7 Ries Lourens)

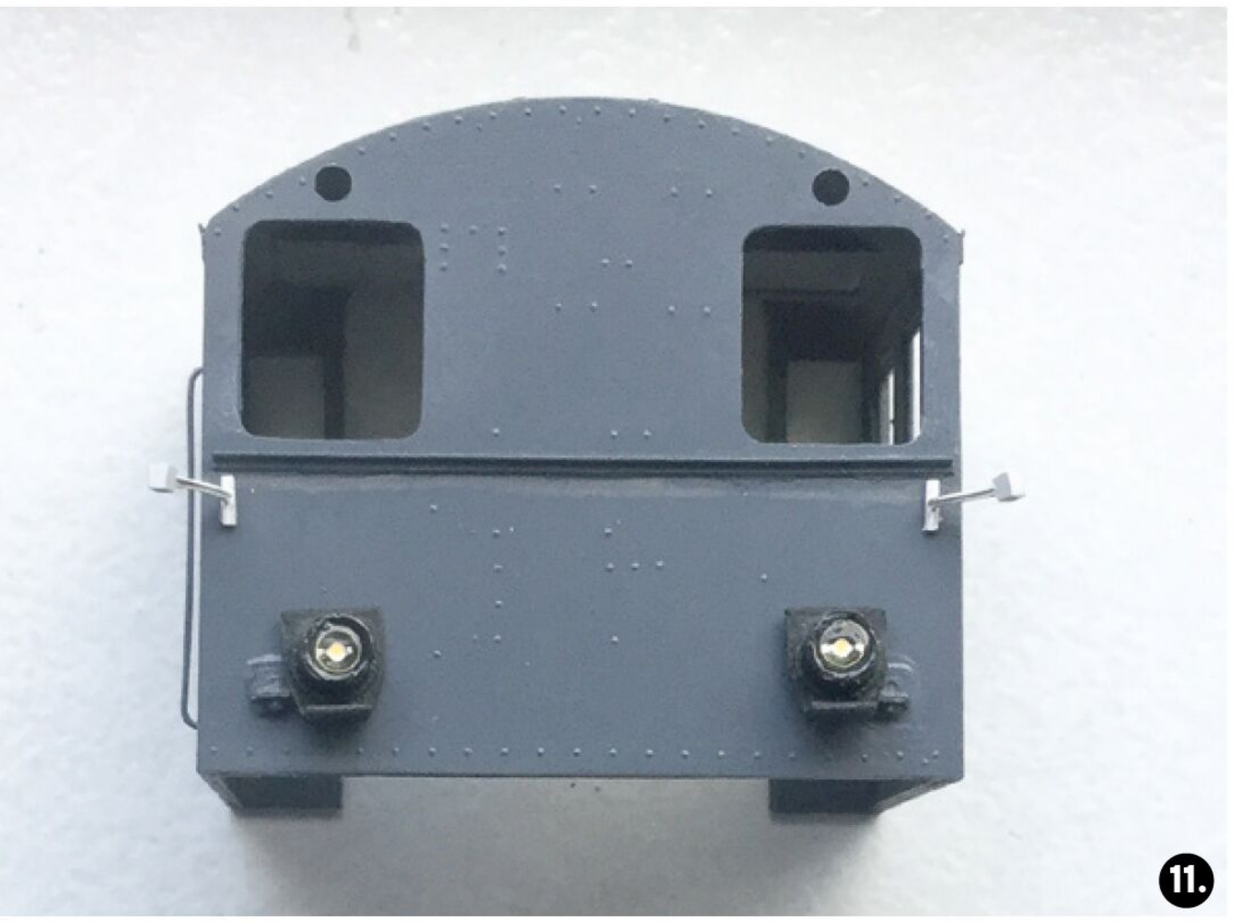
6. De linkerzijde na voltooiing van de ombouw.

7. De licht geweatherde NS 609 kan worden ingezet.

8. De door Jan Bosman gebouwde NS 502. (foto Jan Bosman)

9. De kap met nieuw gegoten deuren van de machineruimte en nieuwe cabine.

10. De cabine is in de primer gezet.



11.



12.

TS-61 NAVO-GROEN LIJKT OP HET OUDE STOOMLOCGROEN

zodat de poot van de led als handgreep kon worden vermomd. De frontseinen lijken sterk op lantaarns op de NS 624 van Bart: de collega-modelbouwer was zo genereus ze voor de NS 523 te printen. Het model is met spuitbussen van Tamiya op kleur gebracht. Niet de goedkoopste oplossing, maar het resultaat is altijd goed. Hoewel niet op die van NS afgestemd, lijkt TS-61 NAVO-groen veel op het oude stoomlocgroen. Moeilijker is het om een geschikte kleur rood voor de bufferbalken te vinden. De producenten van spuitbussen lijken er van uit te gaan dat je een Ferrari gaat spuiten, maar racewagenrood of iets met een parelmoereffect staat niet op een bufferbalk. De bies is met een decal gemaakt. Het strak aanbrengen is een uitdaging, maar spuiten is ook niet eenvoudig.



13.



14.

BASTAARD OF BAKKIE?

En dan rest de hamvraag: zien de bouwers na de ombouw een heus ‘Bakkie’ staan of rest er nog een zweem van Class 08 residu? Ries heeft enorm veel plezier beleefd aan de ombouw en ziet een echte NS 609 staan. Bij Paul staat de NS 523 klaar voor zijn volgende klus en niets anders. Ook Jan ziet met zijn NS 502 een echte ‘Hippel’ staan en hij staat te popelen om hem op zijn in aanbouw zijnde modulebaan te laten rijden. Bij Bart tuft de loc al geruime tijd rond. Het is echt de NS 624 die met een sleep wagens het industrieterrein op komt. Rommelend en rammelend zoals ze dat deden of nog steeds doen. Aan alle ombouwers in spé zouden we willen zeggen: ga er voor. Met wat handigheid, inzet en goede wil is een heuse NS 500/600 in schaal 0 voor iedereen bereikbaar. Allemaal dus ‘aan de bak’. Veel ombouwplezier en graag met foto van het eindresultaat.. //



15.



16.

11. De sluitseinijzers en lantaarns zijn aangebracht.

12. De 523 met nieuwe cabine en uit het midden geplaatste uitlaat in vogelperspectief.

13. De bufferbalk met locnummer, rangeertreden, schroefkoppeling en remslang.

14. De 523 rangeert met een korte ketelwagentrein.

15. De op het kale frame zittende machinist wacht tot zijn machine weer kan worden ingezet.

16. De 523 met nieuw gebouwde accubakken op de voetplaat. De biezen zijn getekend en geprint.

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



Locomotievenpark NS in 2024

In 2024 zet de NS meer locomotieven in dan in de jaren ervoor. En dat gaat geheel tegen de trend in. Sander Broerse belicht de voor binnenlands en internationaal verkeer ingezette locs.

Wie de aantallen door NS ingezette locomotieven van 2023 en 2024 op websites als Treinposities.nl vergelijkt, ziet de trend duidelijk. Eind 2023 gingen de laatste 1700'en bij NS aan de kant, maar daar kwamen veel Vectrons voor terug. Bijna halverwege het jaar is het een goed moment de balans op te maken. We spreken overigens bewust van 'ingezet door NS'; van eigendom is al lang geen sprake meer en alle locomotieven worden voor kortere of langere tijd gehuurd bij leasemaatschappijen Alpha Trains, Akiem en European Locomotive Leasing (ELL).

Traxx

De locomotieven uit de Baureihe 186, vaak gemakkelijk aangeduid als Traxx, zijn de oudste actieve locs in het park van de NS. In actieve jaren is dit de 186 119, die begin juni 2008 naar NS Hispeed kwam. Hij maakte deel uit van de serie 186 111-122, bedoeld om het door de vertraagde instroom van de V250 ontstane gat op te vullen. Van deze serie zijn - door de vertraagde instroom van ICNG - alleen de 'jongste vier', de 119-122, nog bij NS actief. De overige machines zijn na revisie in het goederenvervoer terechtgekomen; NS kan nog van de 119-122 gebruikmaken tot de volgende huurder,

16 JAAR OUDE 186 119 ALS 'OUDSTE NS-LOCOMOTIEF'

de NMBS, ze nodig heeft. Dat is echter pas zodra de 'nieuwe Beneluxtrein' tussen Rotterdam en Brussel, gereden door de NMBS met I11-rijtuigen, gaat rijden. In 2013 bleek dat de V250 nooit in dienst zou komen en de locs 186 111-122 daardoor versterking nodig hadden om een dienst over de hogesnelheidslijn uit te kunnen voeren. Er zouden initieel trekduwtreinen komen, bestaande uit nieuwe Traxx-locomotieven en stuurstandrijtuigen BDs. Via een noodprocedure, en daardoor vrij van de aanbestedingsplicht, plaatste NS bij Bombardier een order voor 19 locs Baureihe 186. Toen bleek dat het niet binnen afzienbare tijd zou lukken de BDs'en als stuurstandrijtuig te gaan gebruiken, werden ook twee opties voor achttien en acht locs in een order omgezet. De laatste loc uit de serie 186 001-045 kwam in 2016 in dienst. Alle zijn in 2024 nog in dienst, waarbij de 186 001-012 zijn aangepast voor inzet in de InterCity Brussel en daartoe Belgische veiligheidsvoorzieningen aan boord hebben. NS least deze serie van 45 locs terug van leasemaatschappij Akiem, na ze daar enkele jaren geleden aan verkocht te hebben. In 2024 zal er nog weinig veranderen bij deze locs en valt alleen te rekenen op teruggave van de 186 119-122 (stand: april 2024). »



2.

1. NS 193 500 slingert met InterCity Berlijn 141 over de Berlijnse Stadtbahn, gefotografeerd tussen het Hauptbahnhof en S-Bahn station Jannowitzbrücke, 22 maart 2024.

2. NSI 186 002 + Beneluxtrein 9252 van Amsterdam naar Brussel heeft zojuist de Groene Hart-tunnel bij Benthuizen verlaten, 13 mei 2023. (foto Edwin Mos)

3. In Wien Hauptbahnhof staat loc 193 733 klaar om met de gecombineerde Nightjet 40490 naar Amsterdam en 490 naar Hamburg te vertrekken; de trein wordt in Neurenberg gesplitst, 28 november 2023.

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



3.



4.

Vectron

In mei 2018 publiceerde de NS een tender voor de lease van twaalf locomotieven Baureihe 193, ook bekend als Vectron. Ze zijn op dat moment bedacht om de krakkemikkig wordende 1700'en voor de InterCity Berlijn te vervangen en deze trein te kunnen versnellen door de locwissel in Bad Bentheim te laten vervallen. ELL kwam met de winnende aanbieding en kreeg er zelfs nog wat contracten bij; voor de nieuwe Nightjet-treinen van ÖBB bleken ook grensoverschrijdend inzetbare locs nodig te zijn. In 2024 worden aldus zestien locs ingezet, waarbij de nummers wat rommelig door elkaar lopen als gevolg van de verschillende subversies. Het zijn de 193 263, 499, 500, 733, 735, 737, 759, 766, 931, 932, 934, 935, 936, 939, 948 en 956. Deze zijn nodig voor de InterCity Berlijn tussen Amsterdam Centraal en Berlijn Ostbahnhof (met Nederlands personeel tot Rheine), de Nightjet Innsbruck/Wenen tussen Amsterdam Centraal en Neurenberg Hbf én de Nightjet Zürich tussen Amsterdam Centraal en Frankfurt am Main Hbf. In een deel van 2023 kwamen de 'Nederlandse' Vectrons zelfs drie keer in de week tot Wenen; in 2024 blijven de locs in Duitsland, hoewel ze met bestemming Neurenberg ook respectabel ver rijden.

Locs serie 1700

In de voormalige wagenwerkplaats in Amersfoort zijn de acht 1700'en opgeborgen die tot de dienstregeling 2024 voor de InterCity Berlijn reden. Ze wachten daar op een eventuele koper. De uit begin jaren negentig stammende machines zijn na jaren beperkt onderhoud behoorlijk 'op'. Een eventuele geïnteresseerde had tot 15 april 2024 de tijd een bod uit te brengen; de nieuwe eigenaar dient uiterlijk drie maanden na aankoop een nieuwe kleurstelling op de locs te hebben aangebracht die niet naar NS verwijst. We houden verdere ontwikkelingen in de gaten en bestempelen vooralsnog de zestien jaar oude 186 119 tot 'oudste NS-locomotief'. //

4. Bij Elst is de omgeleide Nightjet naar Innsbruck en Wenen onderweg achter de 193 737, 7 juli 2023.

5. NS 186 006 en 007 (achterop) staan in Brussel Zuid klaar om als trein 9259 richting Amsterdam Centraal te vertrekken, 13 december 2023.



5.

Alle nog bestaande Nederlandse stations getekend

PROJECT MET TEKENBLOK EN FINELINER

Het is heel goed mogelijk dat u haar heeft gezien, in de directe nabijheid van het treinstation met het tekenblok en een fineliner in de aanslag. Sandra Mackus legt sinds 2020 alle Nederlandse spoorwegstations op tekening vast. Nu het project ten einde loopt, is het tijd voor een nadere kennismaking.

Is dit project dat nu bijna voltooid is het eerste, of zijn er andere projecten met specifieke onderwerpen geweest?

"Als tekenaar vind ik het fijn om aan grotere projecten te werken. Zo tekende ik eerder een blanco kassarol van 54 meter vol met bezienswaardigheden en natuurwonderen uit alle landen van Europa. En ik heb alle dieren die op de Nederlandse rode lijst staan - en met uitsterven bedreigd worden - met de fineliner op afzonderlijke kaarten vastgelegd. Die verzameling van 710 tekeningen vult een behoorlijke kaartenbak." »



1. **Station Overveen, op 3 juni 1881 geopend als Overveen-Bloemendaal, 28 juni 2020.**



IK BEZOEK ALLE BESTAANDE EN OPGEHEVEN TREIN- EN TRAMSTATIONS





Waarom spoorwegstations als onderwerp, heeft dat een relatie met uw opleiding of werkkring?
“Eerlijk gezegd heb ik geen specifieke interesse voor treinen of spoorwegstations, maar ik reis wel veel met de trein. In 2020 fietste ik langs station Weert - waar ik altijd op de trein stap - en die dag viel het mij voor het eerst op hoe mooi dat gebouw is. Het zette mij aan het denken en ik realiseerde me dat ik nooit écht naar stations had gekeken. Ze dienen vooral als snelle doorstroomlocaties om van punt A naar B te komen. Als tekenaar ben ik juist geïnteresseerd in dat waar niemand naar kijkt, omdat het zo gewoon is dat het nauwelijks meer opvalt.”

Of het aantal van zeshonderd stations en haltes klopt weet ik als railhobbyist niet, maar wilt u alle stations op locatie opzoeken en tekenen? Of neemt u alleen de stations die u mooi vindt of waar u iets mee heeft?
“Ik bezoek alle treinstations die nog in functie zijn, maar ook de voormalige trein- en tramstations waar op z’n minst nog een restant van het gebouw aanwezig is. Ik heb nog maar enkele te gaan en dan heb ik iets meer dan zeshonderd plekken bezocht. Omdat ik vaak kilometers moet fietsen, skaten of lopen om een voormalig station te bereiken, zoek ik vooraf meestal niet op hoe het eruit ziet, maar laat me verrassen. Soms fiets ik kilometers door de regen om van station A naar station B te komen. Dan vind ik het fijner om niet van tevoren te weten dat ik een station met alleen een glazen abri of een haltebord zal treffen. Door niet vooraf te weten wat ik zal aantreffen, houd ik het voor mijzelf leuk.”

Zijn de tekeningen alleen voor eigen plezier en genoegen of heeft u plannen om (een deel) bijvoorbeeld in boekvorm uit te geven?
“Het zou heel mooi zijn als ik alle stations tezamen kan exposeren en/of in een boek publiceren. Maar daar ben ik nog niet mee bezig.”

2. Amsterdam CS met het Noord-Zuid Hollandsch koffiehuis, getekend met de naaimachine.

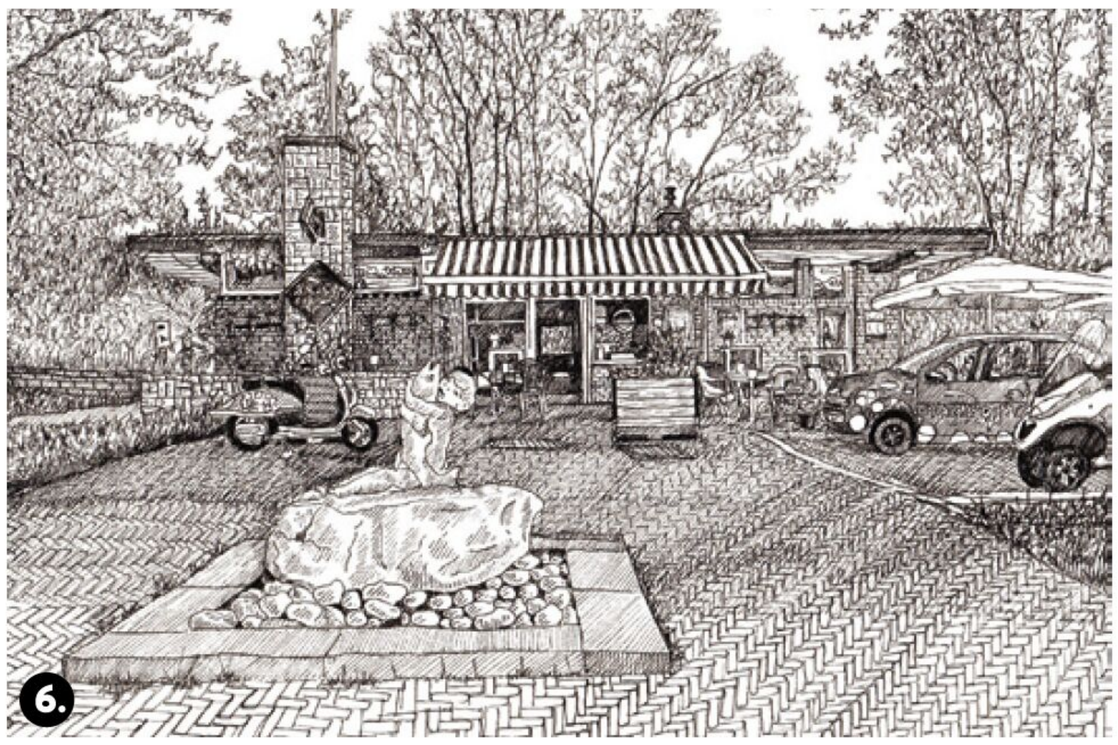
3. Station Kropswolde uit 1868, het rijksmonument staat aan de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans, 8 april 2023.

4. Station Geleen-Oost, halteplaats van Arriva, maar niet uitstappen bij de oversteekplaats voor reizigers, 20 mei 2020.

Volgens een interview door de NOS bent u in 2020 begonnen met het bezoeken van stations. Aanvankelijk, door de coronareisbeperkingen, met eigen vervoer. Gebruikt u anno 2024 nog altijd eigen vervoer of neemt u de trein?

“In 2020 heb ik vanwege corona inderdaad de fiets gepakt. Vanuit Weert ben ik eerst door heel Limburg gefietst om vervolgens in drie weken een rondje Nederland te fietsen, waarbij ik ongeveer 200 stations bezocht heb en 2200 km heb afgelegd. Toen het openbaar vervoer weer open ging, heb ik ook de trein en bus voor mijn reizen genomen. Zo ben ik laatst per trein van Weert naar Appingedam gereisd en vanuit daar op en neer naar het voormalige station Tjugchem-Meedhuizen gelopen - een mooie wandeltocht van zo’n twintig kilometer.” »





5. **Station Valkenburg, in 1953 gebouwd door de Aken-Maastrichtse Spoorweg-Maatschappij, 20 mei 2020.**

6. **Het voormalige station Wijlre-Gulpen aan de Miljoenenlijn, 13 mei 2023.**

7. **Station Weert, waar het tekenproject begon. Getekend met de naaimachine.**





8.

Ik heb geen idee hoeveel tijd u in het project gestoken hebt of wilt steken, maar hoever bent u tot nu toe gekomen?

“In 2020 ben ik aan dit project begonnen en ik ben er bijna dagelijks mee bezig. In de weekenden bezoek ik meestal één of meerdere stationsgebouwen. Verder ben ik op ieder ‘vrij’ moment aan het tekenen. Of ik nu in de trein, de bus, in een wachtkamer of thuis voor de tv zit, ik ben ondertussen altijd aan het tekenen.”

Als u wat verder moet reizen, pakt u dan meer dan één station per trip?

“Dat ligt aan de bereikbaarheid van het gebouw. Meestal kijk ik wel of er meerdere bij elkaar liggen en stippel ik een wandel-, skate- of fietsroute langs enkele stations uit. Het leuke is vaak dat je ook echt de spoorlijn kunt volgen. Zo ben ik vanuit mijn woonplaats naar Drunen gefietst, om van daaruit de halve zolenlijn - een voormalige spoorlijn voor goederenvervoer - naar Waspik te volgen. Ik doe dan meerdere gebouwen.”

In het NOS-interview zien we u aan het werk met een tekenblok en tekenpen eenvoudig op de benen. Maakt u alle stationstekeningen zo, of werkt u ook op andere formaten en met andere technieken?

“Ik ben begonnen met het tekenen op een ouderwetse naaimachine. Omdat dit zo’n arbeidsintensief proces is, waarbij ik wekenlang aan één gebouw werk, ben ik daar uiteindelijk vanaf gestapt. Om alle, ruim zeshonderd gebouwen vast te leggen, viel ik terug op mijn vertrouwde tekentechniek: het werken met fineliner op papier. Het formaat is standaard A5. Dat is handzaam, waardoor ik het altijd mee kan nemen en overal kan werken.”

Tekenen op een naaimachine: hoe moet ik dat zien?

“Ik kan mij voorstellen dat de term ‘tekenen met de naaimachine’ nogal onduidelijk is. In plaats van op papier teken ik hiervoor op katoen. Ik begin met het tekenen van de contouren met fineliner en ga vervolgens achter de naaimachine zitten. Ik borduur machinaal met naald en draad, maar de machine is niet computergestuurd. Ik werk dus uit de losse hand. Om te kunnen tekenen met de naaimachine zet ik het voetje - waarmee je normaal de stof inklemt - zo los mogelijk, zodat ik de stof vrij kan bewegen en zodoende in elke richting lijnen kan trekken. Voor elke kleur is een ander klosje garen nodig. Zo lopen er veel lagen draad over elkaar.”



9.

8. Het voormalige station Engelbert, een ontwerp van architect P. Bruiniers uit 1927, 8 april 2023.

9. Het voormalige station Wieringerwaard, nu rijksmonument. Van 1912 tot 1934 stopten hier de stoomtrams van Schagen naar Van Ewijcksluis waar aansluiting was op de veerboot naar Wieringen, 24 december 2023.

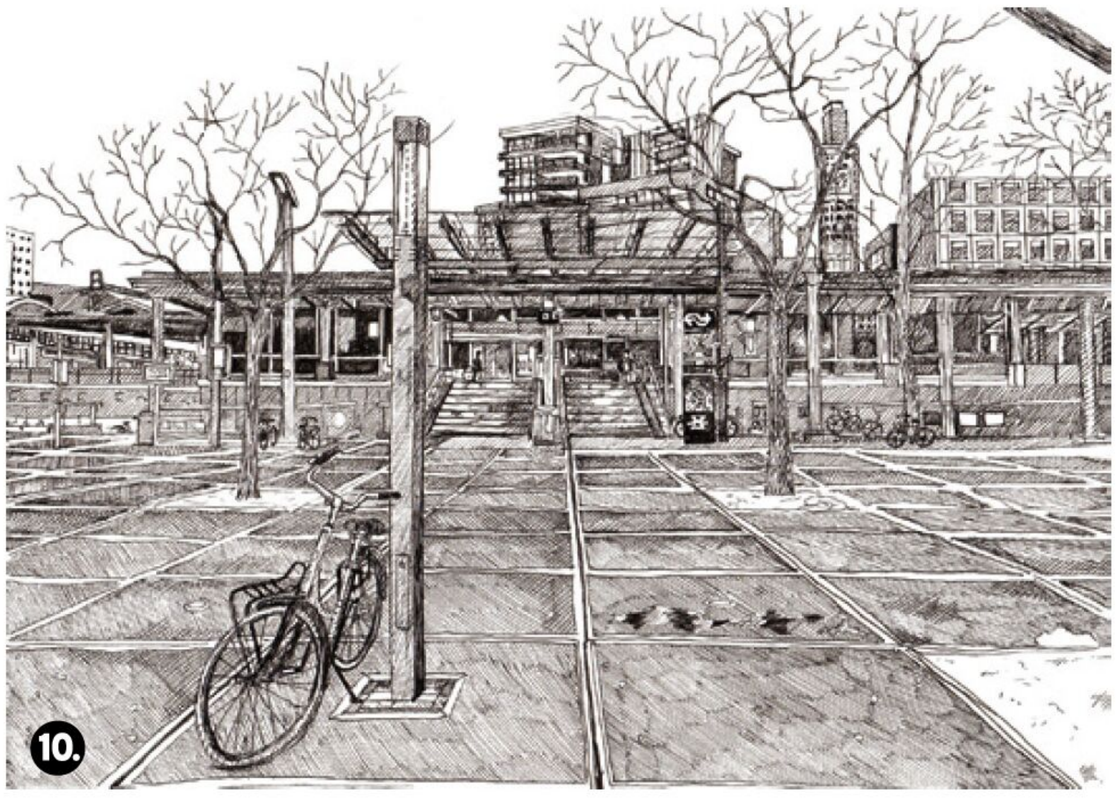
Maakt u de tekening op locatie geheel af of werkt u een en ander thuis verder uit of dient de schets als basis voor een groter werk?

"Soms werk ik op locatie. Maar omdat ik zeer gedetailleerd werk en er vele uren in gaan zitten, maak ik meestal enkele foto's en teken ik aan de hand van die foto's. Ik vind het wel belangrijk om het station te laten zien zoals ik het op dat moment heb aangetroffen. Dus dat kan een station in de steigers zijn of, zoals in 2020, mensen die met mondkapjes op naar de trein lopen."

Krijgt u reacties van publiek of passanten als ze u bezig zien?

"Het leuke van dit project is dat ik veel mensen heb ontmoet. Ik heb ontdekt dat stations veel herinneringen en verhalen oproepen. Zo vertelde een oudere man mij dat hij als kleine jongen, hoewel hij eigenlijk voor straf thuis had moeten blijven, stiekem zijn ouders naar station Valkenburg was gevolgd. Eenmaal daar wist hij de weg terug niet en zat er voor zijn ouders niets anders op dan dat ze hem met de trein hebben meegenomen. Met een beetje spuug wist moeder hem nog gauw een beetje te soigneren." //

Sandra Mackus (Weert, 1988) is beroepsmatig werkzaam als tekenaar, kunsthistoricus en docent. Meer zien van haar werk als tekenaar? Bezoek www.sandramackus.nl



10. Station Enschede, het ontwerp van architect H.G.J. Schelling is in 1951 opgeleverd, 21 januari 2024.

11. Sandra Mackus voor het uit 1870 daterende station Middelburg, 23 juni 2020.



TEKST: REDACTIE, **TEKENINGEN & FOTO'S:** SANDRA MACKUS

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 1986 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 **Noviteitenspecial 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:
◯ Noviteitenspecial 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 incassovoorwaarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort.

*Bovenstaande prijzen zijn geldig in Nederland. Prijswijzigingen voorbehouden. Kijk voor prijzen in het buitenland op Railhobby.nl/abonneren. Korting t.o.v. winkelprijs. Het abonnement wordt jaarlijks geïncasseerd, kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging.

RH472

Doorslippende locs

WIELEN VOOR ANTISLIPBANDEN VOORBEREIDEN

Problemen met slippende locomotieven op modelbanen zijn van alle dag. Er zijn oplossingen, zoals Bullfrog snot, maar een extra antislipband ligt wellicht meer voor de hand. Jan Legierse voorziet drijfwielen van een groef en antislipband.

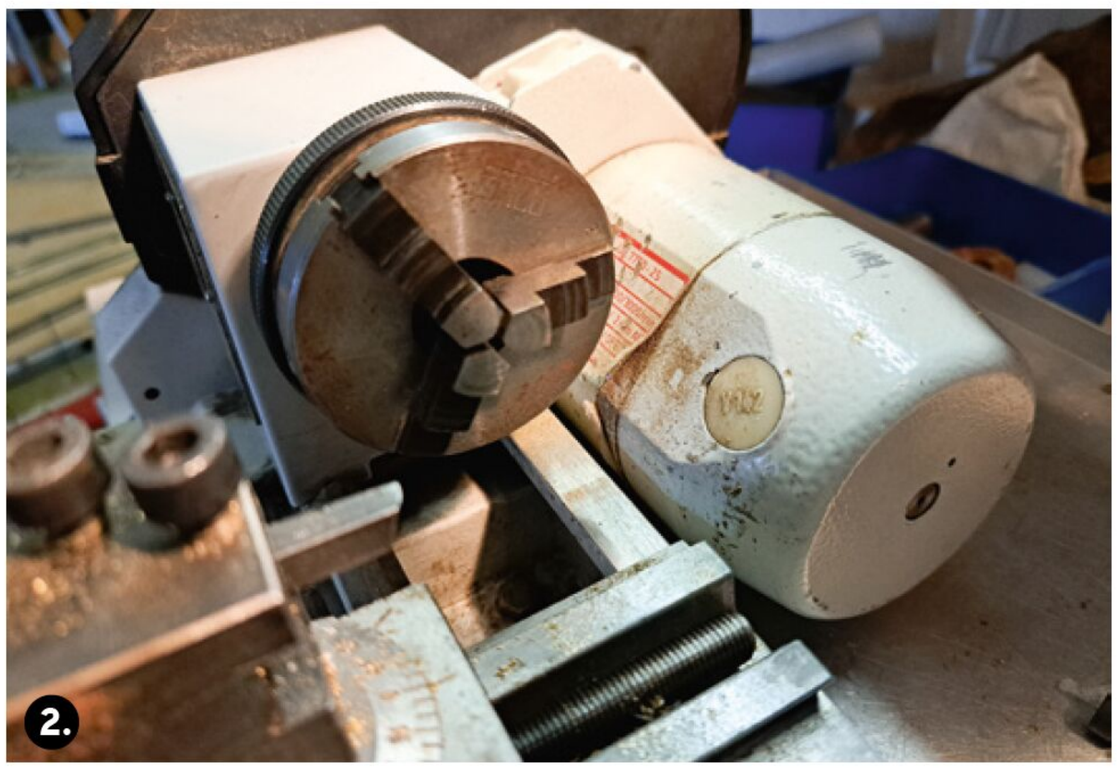
Deze methode is niet voor iedereen weggelegd. U moet over een draaibank kunnen beschikken, evenals enige kennis van draaien. Een andere oplossing kan Bullfrog snot zijn, een transparant opdrogende vloeibare groene kunststof die voor een betere adhesie op metalen drijfwielen van alle schaalgroottes kan worden opgebracht. Een nadeel is dat de wielen dan weinig tot geen stroom meer opnemen. De pasta wordt bij langzaam draaiende motor met een satéprikker of kleine schroevendraaier opgebracht en moet een etmaal drogen. Na verloop van tijd kan de zeer dunne plastic film op de wielen haarscheuren vertonen en met een scalp worden verwijderd en door een nieuwe worden vervangen. Maar ook gewone antislipbanden moeten soms worden vervangen.

Draaibeitel

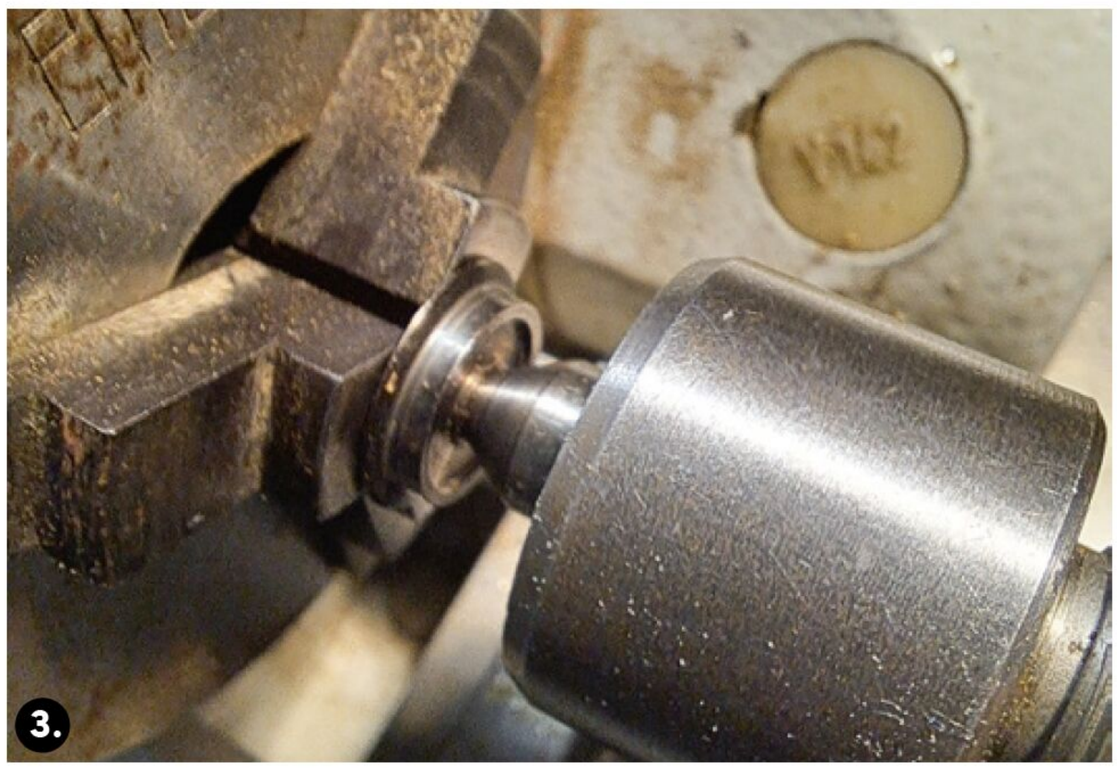
Antislipbanden op meer wielen dan het model nu heeft kan het tractieprobleem verhelpen. Echter, het is niet mogelijk zomaar een bandje om een wiel leggen, het is geen fiets. Hiervoor moet een zogeheten ‘kamer’ worden gedraaid, een inkeping in de wielband. Daarvoor moet de juiste draaibeitel worden geslepen, een steekbeitel. Deze wordt precies op maat gemaakt voor de te draaien kamer. De wielen kunnen door-



1.



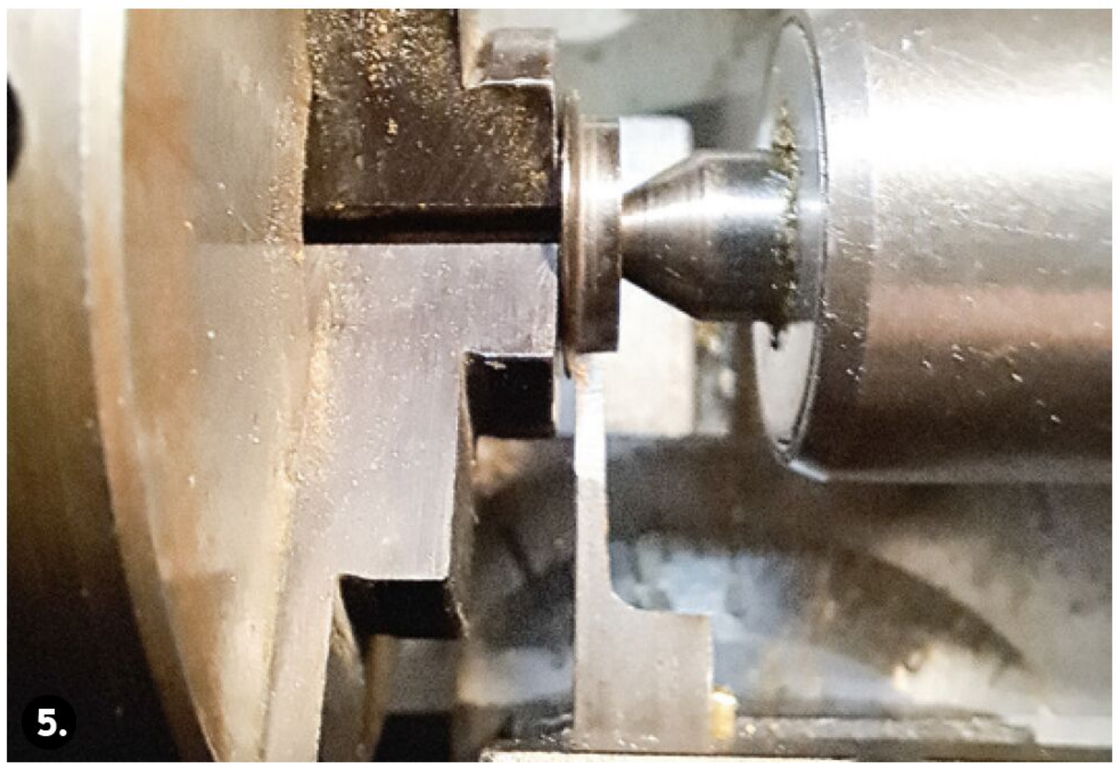
2.



3.



4.



5.

gaans eenvoudig uit de locomotief of het draaistel worden gedemonteerd. Lastiger zal het losmaken van het wiel zijn dat op de as is geperst en er afgetikt moet worden. Bij gelijkstroomwielstellen is het andere wiel in een isolatiebus bevestigd; het demonteren van dat wiel zal gemakkelijker gaan. Essentieel is dat het wiel centrisch en vlak wordt opgespannen. We gebruiken de asgaten om het wiel op te spannen en te centreren. Voor het bewerken hebben we een ‘meedraaiend center’ nodig dat we in plaats van de boorkop in de losse kop van de draaibank spannen. »

1. Door de in uitgedraaide kamers aangebrachte antislipbanden heeft de NMBS 150 012 voldoende trekkracht voor de uit Inox-rijtuigen samengestelde Ile de France.

2. Het ‘meedraaiend center’ is in de draaibank gezet, de beitel is op centerhoogte ingespannen: de punt van de beitel staat precies op hoogte met de punt van dit meedraaiend center.

3. Met een redelijke aandrukkracht wordt het wiel tegen de klauwplaat gedrukt en door de conisch meedraaiende punt is het wiel gelijk gecentreerd.

4. Van de as gedemonteerd wiel.

5. Met een redelijk hoog toerental van de draaibank wordt de beitel naar het wiel gebracht.

6. Draaibeitel gemaakt van een steekbeitel.



6.

TEKST & FOTO’S: JAN LEGIERSE

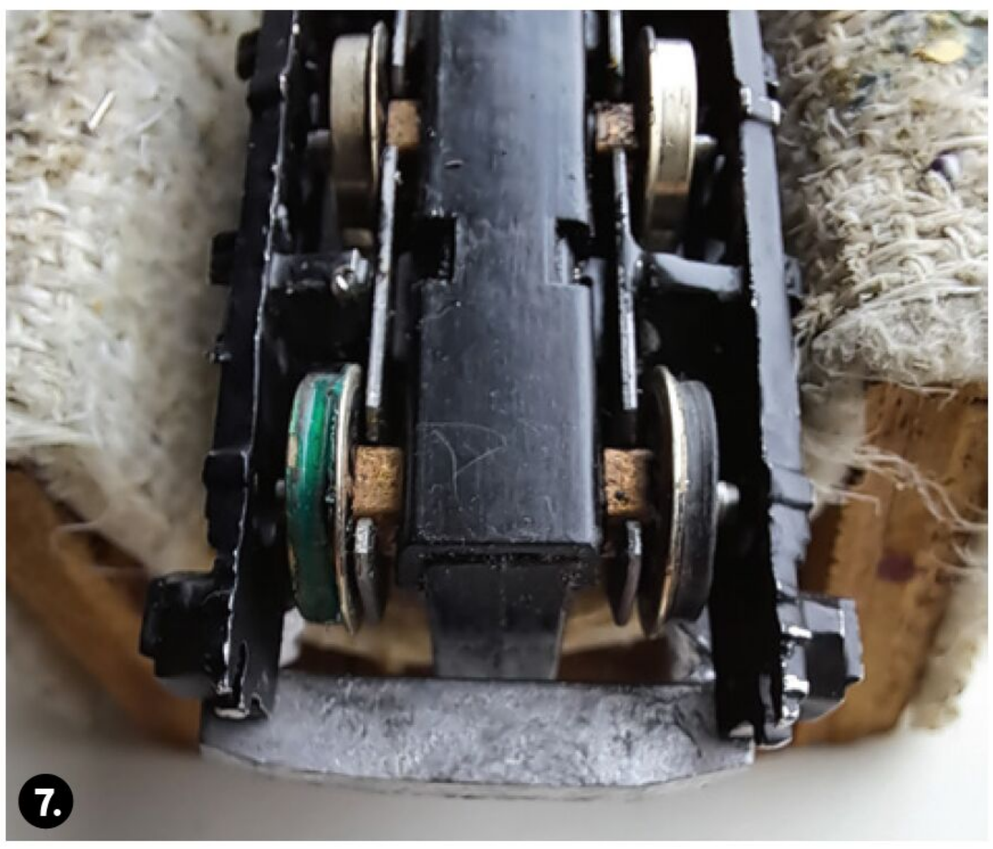
VOOR HET DRAAIEN IS EEN ‘MEEDRAAIEND CENTER’ NODIG

Centerhoogte

De beitel spannen we goed op centerhoogte in, dat wil zeggen dat de punt van de beitel precies op hoogte staat met de punt van het meedraaiend center, anders snijdt de beitel niet correct. Met een redelijke aandrukkracht wordt het wiel tegen de klauwplaat gedrukt en door de conisch meedraaiende punt is het wiel gelijk gecentreerd. Vervolgens zetten we de draaibank aan met een redelijk hoog toerental en brengen de beitel voorzichtig naar het wiel tot de kamer op de gewenste diepte - de dikte van de te plaatsen antislipband - is uitgedraaid.
Antislipbanden zijn als losse onderdelen bij nagenoeg alle modelspoormerken verkrijgbaar. Zo heeft Piko elastische antislipbanden en Märklin heeft wat dikkere rubber banden, beide merken met diverse maatvoeringen. Al naar gelang de breedte van het wiel en de ruimte van de kamerbreedte - dit kan per loctype verschillen - zullen steekbeitels moeten worden geslepen. Op den duur ontstaat een voorraad met verschillende maten.

Romford-wielen

Het verhaal wordt iets anders met bijvoorbeeld Romford-wielen. Dit zijn RP25-modelwielen met opgeperste en vrij dunne flens. Als we hiervoor een kamer willen draaien mogen we niet te diep gaan. Dat heb ik al draaiend ondervonden. Voor deze wielen zijn heel dunne antislipbanden nodig want de groef (kamer) zit kort op het deel met de spaken, dus veel ruimte is er niet. //


7.

7. Wielen met Bullfrog snot in een gedraaide kamer van een ‘Beel’ van Kleinspoor. De groene film is na drogen transparant.

8. Het eindresultaat, een H0-wiel met kamer.

9. Duidelijk is te zien dat de flens op de spaken is geperst.

10. In de roodkoperen wielen van één as van een NMBS reeks 150 van Heljan is een kamer voor antislipbanden uitgedraaid.


8.


9.


10.

Eigenaar onbekend (II)

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In Railhobby 470 stond het eerste deel over de onbekende eigenaar, in dit nummer deel 2.

Terug naar ongeveer 2008. Ineens waren er elektrische locomotieven voor de kleine goederenvervoerders beschikbaar. Ik werkte in die tijd bij zo'n vervoerder en heb de introductie van dichtbij meegemaakt. Hoewel de komst van de Eurosprinter (BR 189) en Traxx (BR 186) al tijden in de lucht hing, was het de infrabeheerder niet tijdig gelukt om voldoende opstelsporen met bovenleiding te organiseren. Emplacement Waalhaven Zuid was in dit opzicht een beruchte plek: veel treinen wisselden hier van eloc naar dieselloc vice versa en dat bracht opstelnood mee. De locatie stond vooral in het weekend vol locs en er waren te weinig sporen om elke vervoerder een eigen spoor toe te wijzen. Had je pech, dan deelde je een spoor met een andere vervoerder en kon je alleen via de A- of juist B-zijde van het spoor af. Had je meer pech, dan nam je concullega het niet zo nauw met de afspraken of hield de machinist de kaart ondersteboven en parkeerde op jouw gedeelte van het spoor. Bij driedubbele pech stond je ingebouwd tussen locs van twee andere vervoerders. Wellicht door een machinist die niet alleen de kaart ondersteboven hield, maar ook niet kon tellen – sporen zijn vaak logisch genummerd en waardoor je vanaf een ijkpunt kunt doortellen. De overtreffende trap? De loc die je ingebouwd heeft is zwart, heeft geen logo's en de infrabeheerder heeft 'niet scherp' door wie de loc is neergezet. Daar sta je dan! Ons spoor had twee uitrijmogelijkheden en dus kwamen we wel weg, maar als zo'n onbekende loc er na zo'n drie dagen nog staat, wordt het irritant. De leasemaatschappij, eigenaar van de betreffende loc, kon me niet snel helpen en de infrabeheerder leek er weinig werk van te maken. De oplossing bleek vanuit de hobbyistenwereld te komen. Hier werden vanaf het eerste uur lijsten bijgehouden welke loc waar rijdt. Een kwestie van archief opbouwen: de juiste loc in het mapje van de juiste vervoerder kunnen stoppen. In een dergelijke lijst trof ik onze verdachte aan - inclusief huidige gebruiker. Een telefoontje naar het kantoor van de gebruiker leverde eerst veel protest op: de loc was er in overleg met de infrabeheerder neergezet, was defect en kon niet weg door een buitendienststelling (iets waar wij geen last van hadden). Op wonderbaarlijke wijze bleek de loc een paar uur later toch verdwenen te zijn. We hebben de betreffende vervoerder vriendelijk en per brief bedankt en driemaal het dagtarief à € 250 in rekening gebracht. //

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



Zo druk als het in het weekend kan zijn, zo rustig is het er doordeweeks: de locsporen Waalhaven Zuid op een dinsdag in april 2008. (foto Sander Broerse)

VOORBEELD & MODEL

Trix model 94 539 maakt REPUTATIE WAAR

GEWAARDEERD MANUSJE VAN ALLES

Ze golden als de beste rangeerlocomotieven bij de KPEV, DRG, DB en DR en reden reizigerstreinen, goederentreinen en GmP's. Kortom, de serie 94 5-17 behoorde tot de succesnummers van de Duitse locomotiefindustrie.

Het nieuwe H0-model van Märklin en Trix treedt wat dat betreft in de voetsporen van het grote voorbeeld. Loc 94 539 is namelijk een getrouwe evenknie geworden: het silhouet, de afmetingen, modelverhoudingen - de vijfasser die dit voorjaar het levenslicht zag in Göppingen overtuigt met grote instemming. Ooit, begin jaren zeventig mocht ik in Emden een paar uur mee rangeren op een dergelijke machine, niet wetende op wat voor een bijzondere loc ik me bevond. Wellicht kwam dat door de rustige dienst. Hier en daar wat wagens wegzetten, waternemen langs de kant van het rangeeremplacement, een praatje met de machinist en een paar 'moeizame' foto's, genomen met mijn eerste camera, vormen nog steeds het onomstotelijke bewijs van deze actie.



1.



2.

DE RODE STIP OP DE CABINE WIJST OP EEN STALEN VUURKIST

DOORONTWIKKELING

De Pruisische spoorwegen (KPEV) schaften grote aantallen aan van de serie T16.1, een doorontwikkeling van de T16. Het frame was wat langer en ook sterker uitgevoerd. Tussen 1913 en 1924 werden in totaal 1236 exemplaren gebouwd. Omdat deze vijfassers na 1919 ook aan onder meer Frankrijk, België en Polen moesten worden afgestaan, nam de DRG 'maar' 1119 van deze locs in haar materieelbestand op en gaf ze de serieaanduiding 94 5-17. In 1935 kreeg de Reichsbahn nog enkele 94'ers van de Saarbahn in bezit. Na de oorlog waren deze 94'ers over diverse landen verspreid. Zo deden ze na die tijd ook dienst in Oostenrijk. Nederland maakte ook kennis met de 94'er maar deze ging in 1947 weer oostwaarts. Bij de Bundesbahn werd het hoofdstuk 94.5 in 1974 beëindigd. Diverse locs zijn voor het nageslacht bewaard gebleven. Een loc, de 94 1640 staat al jaren in Gennep. Als eerbetoon aan het hoofdkantoor van de Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) dat hier ooit was gevestigd, werd de 94'er op 26 februari 1977 op een sokkel gezet en houdt zo de lokale spoorweggeschiedenis levend. »

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

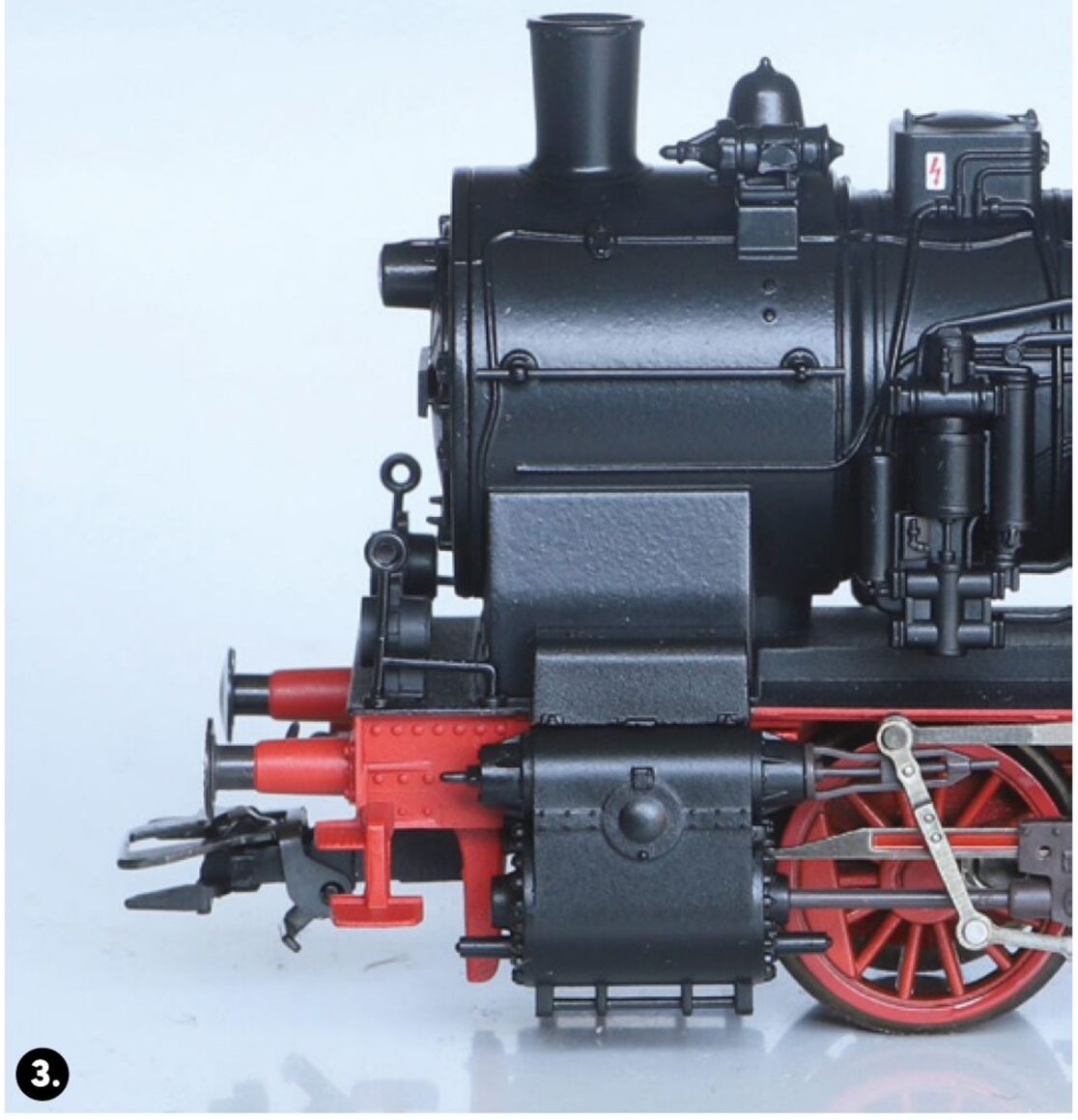
1. De kant van de machinist wijkt op een paar punten af van die van de stoker.

2. DB 94 539 is anno 1960 met een lokaaltrein onderweg.

3. De cilinder moet nog van losse onderdelen worden voorzien.

4. De ketel is voorzien van veel armaturen.

5. De drijfwielen hebben het juiste aantal spaken.



3.



4.



5.



6.



7.



8.

DAKANTENNE

Het in deze test beschreven Trix-model is de 94 539 van Bw Mannheim en weerspiegelt de uitvoering van de beginjaren zestig (revisie op 23 september 1960). Kenmerkende details voor die periode zijn de driepuntsfrontseinen, de verhoogde kolenbak aan de achterzijde van het machinistenhuis en de compacte, opvallende antenne voor de rangeertelefoon op het cabinedak. Het model, gebaseerd op een variant die in 2017 voor het eerst op de 1:87-markt verscheen heeft een stoomdom, twee vierkante zanddommen en een voorverwarmer die boven op het midden van de ketel is geplaatst. Het dak van het machinistenhuis is voorzien van ventilatiekleppen. In feite is dit het klassieke uiterlijk van de 94'ers die in dienst waren bij de DB.

STALEN VUURKIST

Het model is grotendeels gemaakt van metaalspuitgietwerk. De gravures overtuigen, klinknagels zitten op plekken waar ze horen, tal van onderdelen zijn apart aangebracht. De opschriften zijn sober maar goed leesbaar. De 94 539 heeft geen DB-'Keks', het vierkante logo, maar een 'gegoten bordje' met Deutsche Bundesbahn voluit geschreven. Vermeldenswaard is de in het oog lopende rode stip op de zijkant van het machinistenhuis. Dat laat zien dat deze locomotief een stalen vuurkist heeft. Omdat de loc van metaal is gemaakt, beschikt ze over een flink gewicht: 238 gram. Dat heeft voordelen in de zware rangeerdienst waar nog wel eens een lange goederentrein over een aantal achter elkaar liggende wissels moet worden getrokken. Qua inzetbaarheid valt er niets op het model aan te merken. Alle vijf assen worden aangedreven, het laatste drijfwiel heeft antislipbanden. De motor zit in het midden op het frame en drijft via een wormwiel de een na achterste as aan. Via de koppelstang wordt de trekkracht naar de andere wielen overgebracht. De kap is bij dit model gemakkelijk te verwijderen. Daartoe moeten aan de onderkant van het frame twee kleine schroeven worden losgedraaid.

BEL, KOLENSCHEPPEN EN RANGEERFLUIT

GROTE SPELING

Om goed door de bogen te kunnen rijden zit er in de tweede en derde as een grote speling. Beide (verende) assen zetten naar beide kanten 5 mm uit. Dat geldt ook voor de achterste as. De koppelstang bestaat niet uit een stuk. Juist om soepel door de bogen te rijden is het gedeelte dat het eerste en het tweede wiel met elkaar bevestigt apart aan de rest van de koppelstang ‘geklonken’. Door deze constructie kan de 94 539 door bogen met een radius van 360 mm rijden. Bij de eerste kennismaking met dit model valt op dat de ketel een te glanzende zwarte kleur heeft; iets matter had de 94 539 een net wat authentiekere uitstraling gegeven. Het rode onderstel kan de toets der kritiek overigens wel doorstaan. De wielen hebben in model een diameter van 15,0 mm. De drijfwielen van de echte loc hebben een doorsnede van 1350 mm. Omgerekend naar de schaalgrootte 1:87 betekent dat 15,5 mm. Het model heeft een lengte van 146 mm. Het voorbeeld heeft een l.o.b. van 12.660 mm. Dat impliceert een exacte modellengte van 146 mm. De lengte over de buffers is dus exact weergegeven. Pakken we voor het gemak ook nog even de breedte mee, die van de 94 538 bedraagt 35,1 mm. In 1:1 staat daar 3100 mm voor, omgerekend naar 35,6 mm voor de juiste modelbreedte. Blijven we nog even bij de vergelijkingen, de testloc heeft drijfwielen met veertien spaken. Dat aantal komt overeen met het grote voorbeeld. »



9.

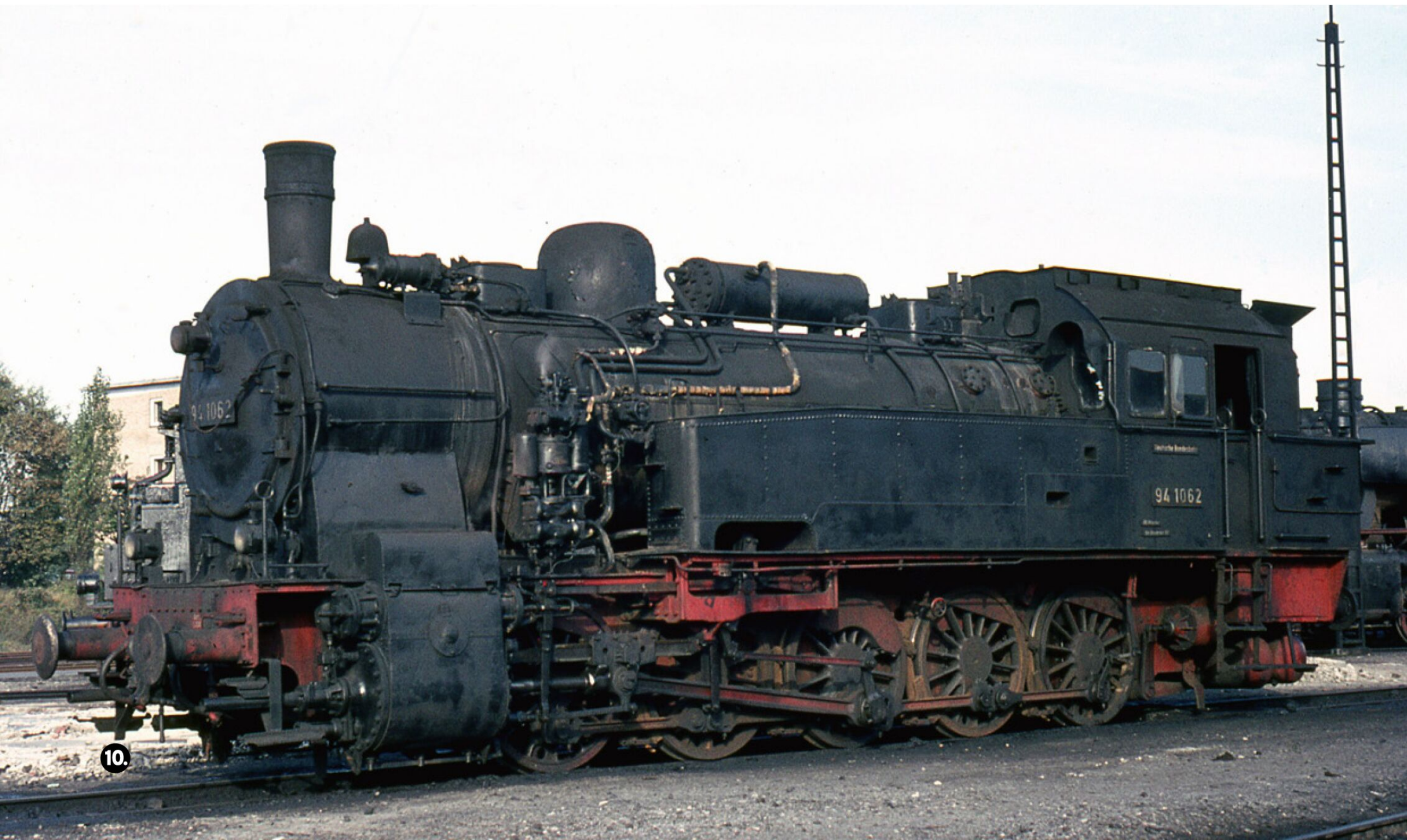
6. De kap kan op een simpele manier worden verwijderd.

7. Het front van de 94 539. De seinen branden al naar gelang de rijrichting.

8. De kolenbak is flink verhoogd.

9. Stokerkant van de 94 539, zoek de verschillen met de machinistenkant op foto 1.

10. DB 94 1062 in Bw Rheine, 2 oktober 1967. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



10.



11.

‘BESCHERMPIJPEN’

De verpakking bevat een paar losse onderdelen. Opmerkelijk genoeg zitten daar ook twee ‘beschermpijpen’ bij voor de zuigerstangen. Normaliter worden deze onderdelen vast aangebracht. Zo schuren ze in bogen immers niet tegen een loopwiel, dat is er niet. Trix DB 94 539, H0: artikelnummer 25940, € 399,99. De drierailversie van Märklin is voor dezelfde prijs verkrijgbaar als artikel 38940. Daarvoor krijgt u een gedigitaliseerde 94’er met een mfx+ decoder die tal van digitale functies heeft. Om er een paar te noemen: het getingel van de bel, het gereutel van de luchtpomp, het gerasp van een schep waarmee kolen in de vuurkist wordt gegooid en het onmiskenbare schrille geluid van de rangeerfluit. Allemaal relevante geluiden van een stoomlocomotief. De loc kan van rookgenerator 72270 worden voorzien. //



12.

11. DB 94 539 rangeert met een goederentrein.

12. Let op de rode stip op de zijkant van het machinistenhuis.

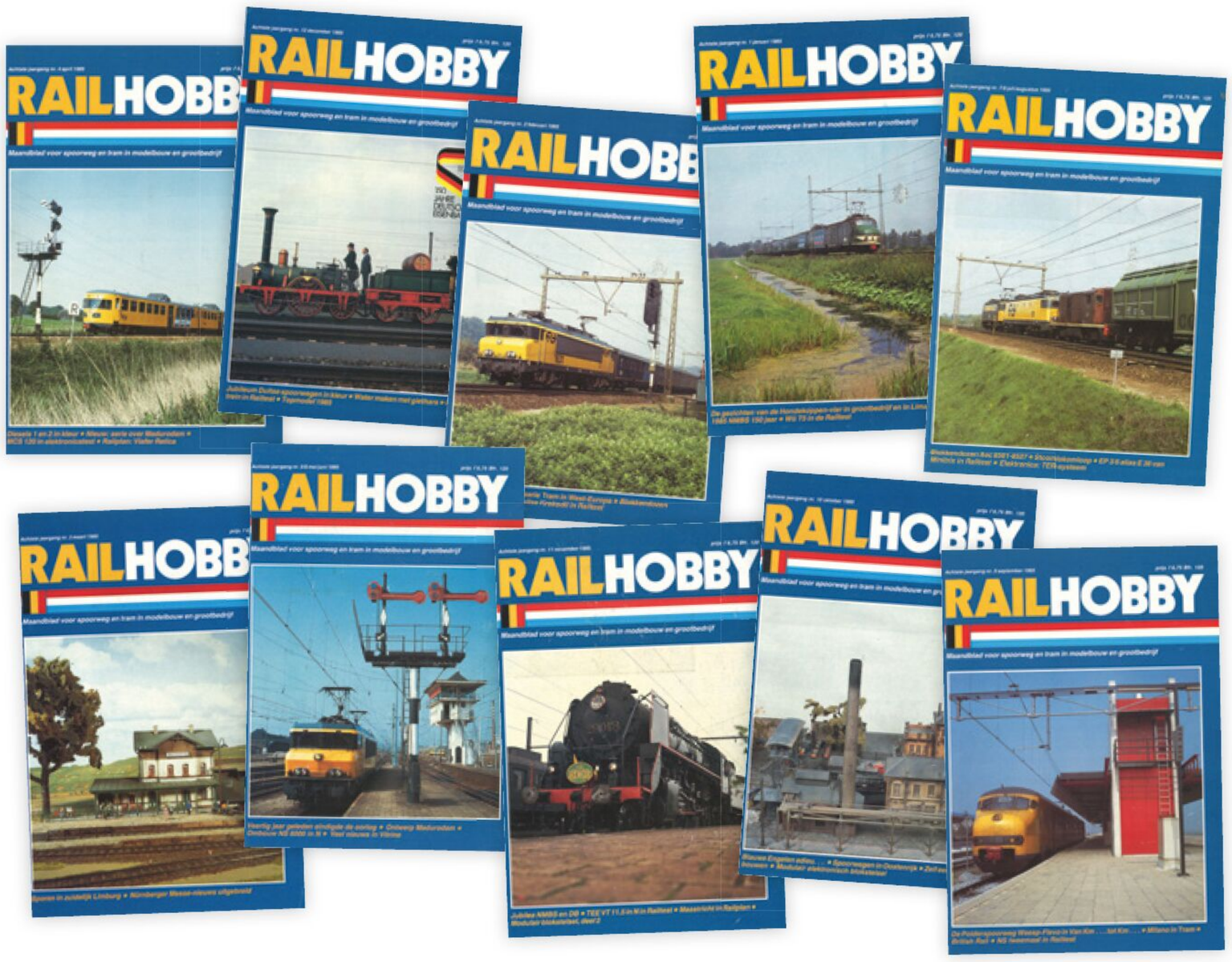
13. DR 94 1292 neemt water in Oberhof, 6 mei 1994. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



13.

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1986 en vanaf 1988 tot heden.
Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 370 uitgaven van Railhobby kunt lezen!

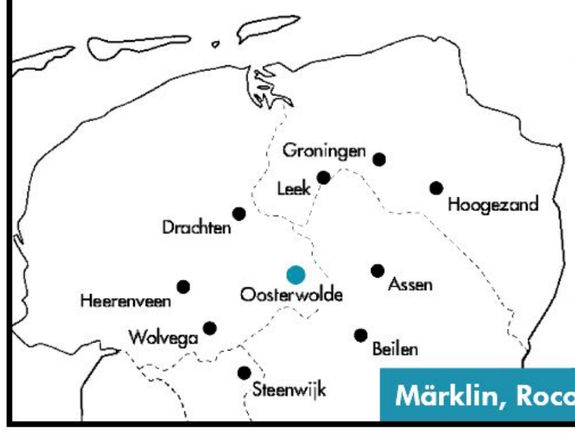


Ga snel naar Railhobby.nl/archief en bekijk alle uitgaven online.

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 50 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

PEPERKAMP
IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN


VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed
Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde
bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl


Bezoek de winkel of bestel online!
www.treintjeoost.nl
Märklin, Roco, Fleischmann, Piko, Busch, Faller, etc.

UW ADVERTENTIE HIER?
Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl
of 0314-763735
Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Geen modelspoorwinkel in de buurt?
Bestel direct online op **Modelspoorgigant.nl**
märklin FALLER TRIX BUSCH
kibri VOLLMER NOCH PIKO

De webwinkel met passie voor modelspoor
- **Grote voorraad** modelspoor scenery
- vanaf € 70,- **gratis thuisbezorgd**
- **Gratis retourneren** binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot **achteraf betalen**

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

Jubileum voor het Oosterspoor

Deel 1 van 3

DEEL 1: 150 JAAR VAN AMSTERDAM NAAR HILVERSUM

In 1874 werd de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort met de aftakking van Hilversum naar Utrecht in gebruik genomen. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de spoorverbinding belicht Han Landman historische ontwikkelingen. Hij volgt beide lijnen met de bestaande en verdwenen stations. In dit deel komt het traject Amsterdam - Hilversum aan bod.



1.

Amsterdam

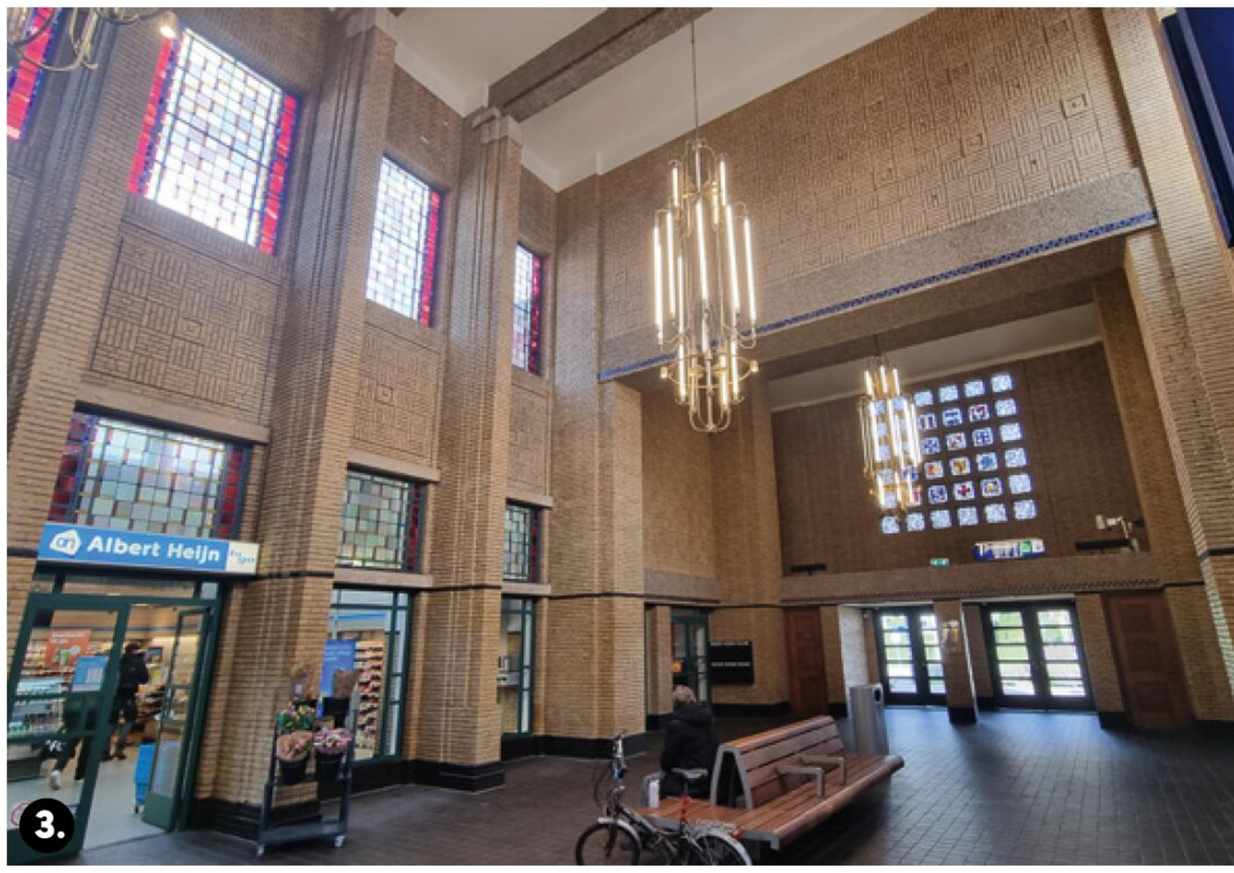
Het eerste station aan de nieuwe lijn was het in 1874 geopende houten station Oosterdok in Amsterdam. Vijf jaar later brandde het geheel af. In 1878 was de verbindingsbaan tussen de stations Oosterdok en Westerdok (waar de HIJSM-treinen naar Haarlem vertrokken) voltooid en reden treinen richting Hilversum vanaf station Westerdok. Dat duurde tot 1889 toen Amsterdam CS in gebruik werd genomen. In 1876 werd het Oosterspoor doorgetrokken naar de bestaande stations van Apeldoorn en Zutphen. Vanaf Zutphen zorgde de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij voor de verbinding naar Duitsland. De hiervoor benodigde lijn naar Winterswijk kwam in 1878 gereed en werd in 1880 doorgetrokken naar het Duitse Borken. Daardoor kreeg de HSM een verbinding met het Ruhrgebied, belangrijk voor de aanvoer per trein van kolen.

Watergraafsmeer

Tussen Amsterdam Muiderpoort en Diemen werd in 1904 bij Watergraafsmeer (Wgm, tot 1921 een zelfstandige gemeente) een emplacement met twaalf sporen aangelegd. In 1939 werd het met twaalf sporen uitgebreid. Aan de Muiderpoortzijde was er een rechtstreekse verbinding met het rangeerterrein De Rietlanden. In 1952 volgde een uitbreiding met een rangeerheuvel die naar 35 verdeelsporen leidde. Alle goederenverkeer naar Noord-Holland verliep via Wgm. Dit duurde tot 1984 toen het emplacement een nieuwe functie kreeg. Tegenwoordig fungeert Wgm als opstelterrein voor reizigersmaterieel, vooral voor dat van internationale treinen. De in 1954 geopende kleine werkplaats voor NS-diesellocs serie 2200/2300 en »



2.



3.

1. **Station Westerdok van de HIJSM op de H0-maquette anno 1889 (het jaar dat het station werd gesloten) in het Spoorwegmuseum.**

2. **Het huidige station van Naarden-Bussum, gebouwd in de kubistische stijl van de jaren twintig van de vorige eeuw.**

3. **Niet alleen het exterieur, ook het (onlangs gerestaureerde) interieur van Naarden-Bussum is de moeite waard.**

4. **Een HSM-goederentrein vertrekt in 1919 richting Hilversum. Het goederenemplacement is volop in bedrijf. Rechts het houten hulpstation (1915-1926) dat dienstdeed na afbraak van het eerste gebouw in 1914. (foto collectie Historische Kring Bussum)**



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAN LANDMAN


5.



6.

500/600 is nu steunpunt voor reparaties. In 2007 is aan de noordzijde een 250 m lange en 50 m brede werkplaats van NS Onderhoud en Service gebouwd. Vooral materieel dat op de HSL rijdt is hier in onderhoud. In 2009 is tegenover het emplacement de halte Amsterdam Sciencepark geopend.

Weesp

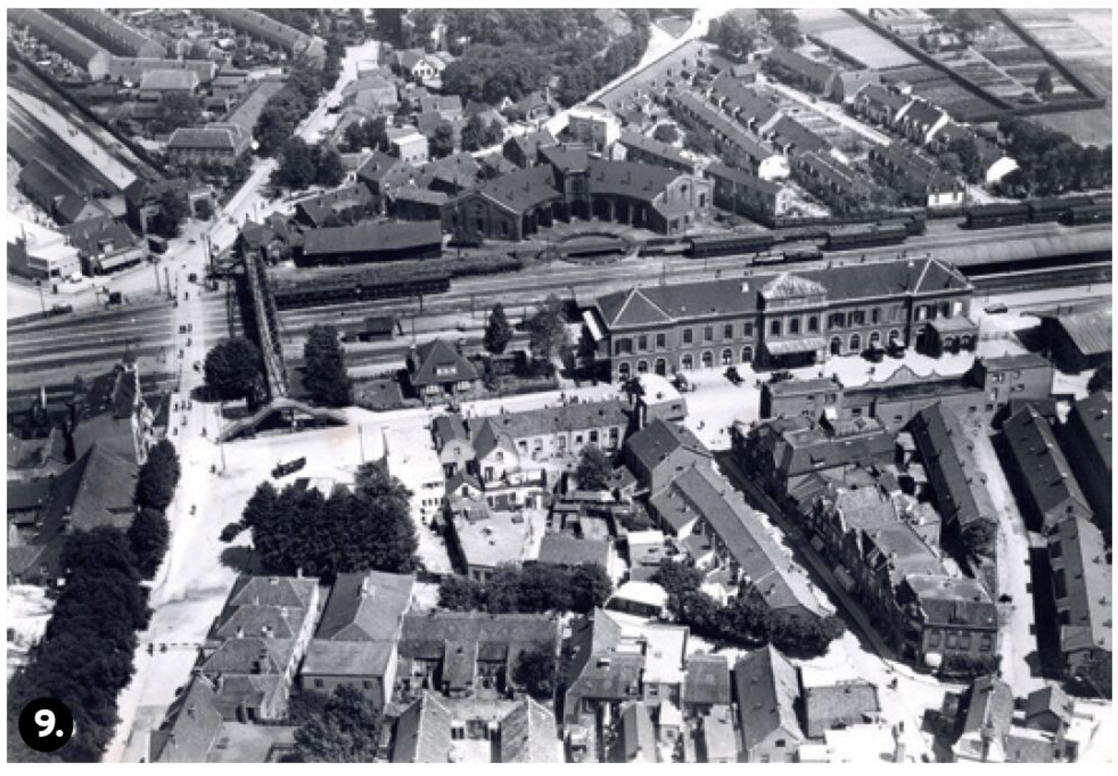
Het in 1874 opgeleverde eerste stationsgebouw Weesp is in 1967 gesloopt. Weesp kende aanvankelijk twee sporen, maar werd door de komst van de Schiphol- en Flevolijn een knooppunt. Daarvoor werd het aantal sporen uitgebreid met twee doorgaande sporen en vier langs de beide eilandperrons. Over het Amsterdam-Rijnkanaal werd een tweede dubbelsporige brug gebouwd. Ten oosten van Weesp werd in 1988 de aftakking naar Almere en Lelystad, de Flevolijn, aangelegd. Om overstappen in Weesp door reizigers uit Hilversum te voorkomen, werd in 1987 het project Oostboog wenselijk geacht. De gemeente Weesp en Natuurmonumenten hadden bezwaar tegen de door NS Railinfrabeheer gedachte fly-over, zodat het een duurdere tunnel werd. De € 81 miljoen kostende, bijna 1,5 km lange op een diepte van 7,5 meter gelegen enkelsporige tunnel in het baanvak Almere - Naarden-Bussum, werd in 2003 als Gooiboog in gebruik genomen. Per richting maken twee treinen per uur van de verbinding gebruik. Voor treinen van Weesp naar Almere was direct bij de bouw een korte tunnel onder de Gooilijn gebouwd.


7.

DOOR DE SCHIPHOL- EN FLEVOLIJN WERD WEESP EEN KNOOPPUNT

Naarden-Bussum

Het eerste gebouw was een standaard HIJSM-gebouw en bijna identiek aan dat van Hilversum. In 1926 werd het vervangen door het huidige stations-gebouw, ontworpen door ir H.G.J. Schelling. Het heeft een schitterende architectuur, passend in de tijd toen het kubisme op kwam zetten. Het eilandperron dateert van 1917 en heeft een prachtige wachtruimte met een bijna koninklijke uitstraling. In 2019 is het emplacement van Naarden-Bussum opgebroken. Van de oorspronkelijke zes sporen resteren er twee, waar-door het station de status van halte heeft. Omdat de wissels zijn verdwenen, kon de baanvaksnelheid van 80 km/h naar 130 km/h worden verhoogd. Een nadeel is dat treinen bij verstoringen elkaar niet kunnen passeren. Op de plek van het voormalige emplace-ment aan de westkant is een nieuwe toegang naar het station gekomen. »



5. **Een treinstel Mat'40 passeert hier de zoge-noemde kleine spoorbomen ten noorden van station Hilversum. De overweg bestaat nog. (foto Nico Spilt)**

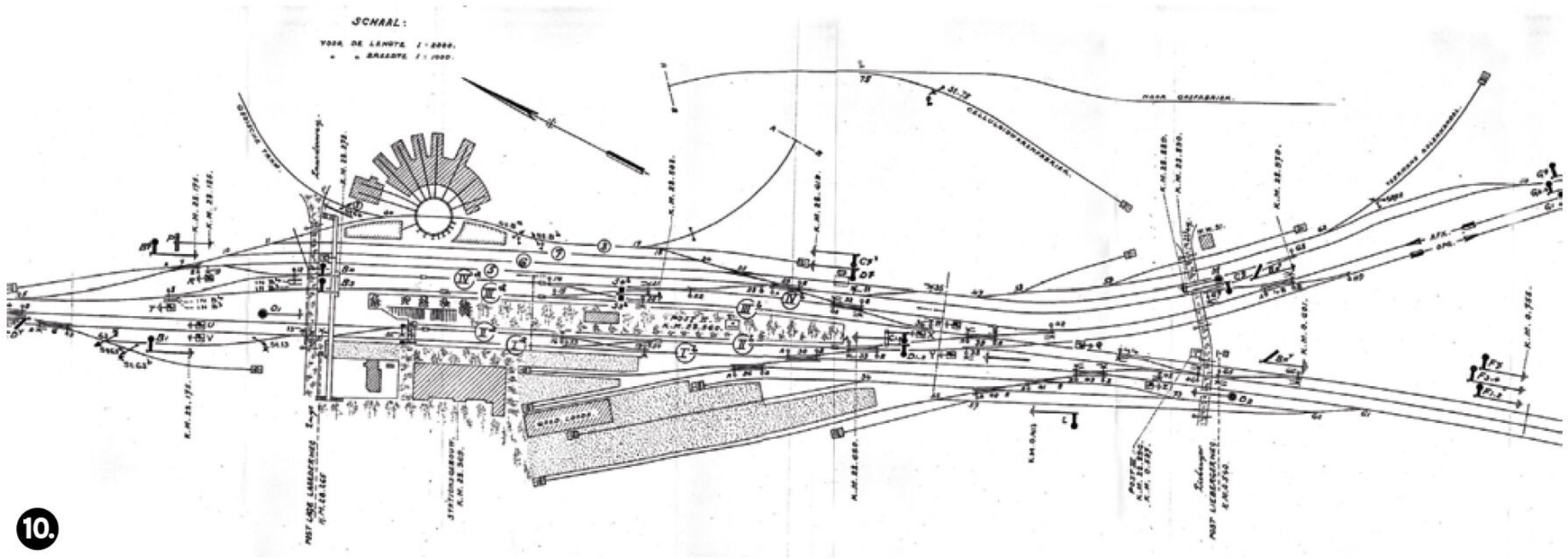
6. **Bussum-Zuid kreeg in 1974 de sextant als sta-tionsgebouw. Het doet inmiddels niet meer als zodanig dienst.**

7. **Een treinstel Mat'36 vertrekt in 1951 vanaf spoor 3 van Naarden-Bussum. (foto collectie Historische Kring Bussum)**

8. **Bij Crailoo, tussen Bussum en Hilversum, is de stapelplaats gevestigd; deze wordt tegenwoordig door Voestalpine geëxploiteerd. (foto Myron van Ruiven)**

9. **Station Hilversum rond 1924 met het depot in vol bedrijf. Linksboven het kopstation van de Gooische Stoomtram (foto KLM Aerocarto 2398, collectie Aviodrome).**

HET EERSTE STATION HILVERSUM HEEFT RUIM HONDERD JAAR DIENST GEDAAN



10.



11.

Hilversum

In 1874 werd aan het Oosterspoor in de kenmerkende HIJSM-bouwstijl het eerste station van Hilversum geopend. Veel stations aan het Oosterspoor hadden hetzelfde ontwerp. Hilversum werd een knooppunt aan het Oosterspoor, naast het tracé richting Amersfoort, werd in 1874 ook de aftakking naar Utrecht (Maliebaan en Lunetten) gerealiseerd. Het eerste station Hilversum heeft meer dan honderd jaar dienst gedaan. Door de aanpassingen van het stationsgebied was het toch gedaan met het stationsgebouw en na een bezwarenprocedure van vijftien jaar ging in 1990



12.

de sloper aan de slag. In deel 2 wordt ingegaan op de nieuwbouw. In Hilversum is het in 2024 dubbel feest: naast de viering van het 150-jarig bestaan van de spoorverbinding, viert de stad het 600-jarig bestaan. Tussen Amsterdam en Hilversum verrezen meerdere stations en haltes, waarvan er diverse in de loop der jaren zijn verdwenen (zie kader). Tussen Bussum en Hilversum had de HSM aan de oostzijde van de Gooilijn een werkplaats voor onder andere het bereiden van houten dwarsliggers. Later werd dit Stapelplaats Crailoo genoemd; hier worden nog steeds bovenbouwmaterialen opgeslagen en bewerkt, maar nu door het Oostenrijkse Voestalpine. //

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



10. Het emplacement van Hilversum in 1923. Veel sporen zijn inmiddels verdwenen. (bewerking tekening Nico Spilt)

11. Voorbereidende werkzaamheden in 1990 voor de sloop. In het gele gebouw rechts was de fietsenstalling gehuisvest. (foto Ton Oosterom)

12. Op een winterse dag passeert eloc 1003 de grote spoorwegovergang bij station Hilversum. Zowel de overweg als het seinhuis (hier nog volop in bedrijf) zijn verdwenen. (foto Nico Spilt)

13. Een NS-tenderloc serie 600 vertrekt in 1935 uit Hilversum met een reizigerstrein met coupérijtuigen. (foto collectie Nico Spilt)

STATION	GEOPEND	HUIDIG GEBOUW	GESLOTEN
Amsterdam Centraal	1889	eerste gebouw, ontwerp Cuypers, in gebruik	
Amsterdam Oosterdok	1874	geen	1879
Kattenburgerbrug	1882	geen	1897
Sint Anthoniedijk	1882	geen	1896
Amsterdam Muiderpoort	1896	1939 tweede gebouw, ontwerp Schelling, in gebruik	
Amsterdam Science Park	2009	in gebruik	
Diemen	1882	1913 tweede gebouw, type Sextant sinds 1974 in gebruik	
Overweg langs de Diemen	1882	geen	1914
Weesp	1874	1967 tweede gebouw, ontwerp Douma, in gebruik	
Keverdijksche Weg	1874	geen	1930
Naarden-Bussum	1874	1926, HIJSM, tweede gebouw, ontwerp Schelling, in gebruik	
Heerenstraat	1895	geen	1914
Bussum Zuid	1966	1974 type Sextant, in gebruik	
Grintweg	1874	geen	1915
Kraailooschenweg	1881	geen	1907
Hilversum Media Park	1974	1974 ontwerp Douma, in gebruik	
Hilversum	1874	1992 tweede gebouw, ontwerp Van Belkum, in gebruik	

Deel 1 van 4

Tips en weetjes voor de beginnende modelbouwer

DEEL 1: GEREEDSCHAP EN DRAAGCONSTRUCTIE

Als kind las John Brendel in de bieb alles wat er te vinden was over (model)treinen. Later kocht hij zijn eerste modeltrein. Met vallen en opstaan, van tapijtrijder naar treintafel. In deze serie helpt hij (her)beginnende modelspoorders en -bouwers op weg.

Na schooltijd was ik vaak op het station te vinden. Met een perronkaartje of staand op een paaltje om over de muur te kijken, vooral naar de machtige stoomlocs. Van mijn eerste verdiende geld kocht ik een V 60 van Fleischmann, de 'Dreibein'. Ik viel voor tweerailgelijkstroom. Er kwam een ophijsbare plaat boven mijn bed voor een treinbaan. Ik had nog niet zo veel met huisjes en boompjes, de techniek vond ik interessanter.

Na school kwam de periode van werken, trouwen, kinderen en kleinkinderen. De trein belandde, verpakt in krantenpapier, in een doos op zolder. Op de vraag van mijn oudste kleinzoon "Opa, wat zit er in die doos," werd een treinbaan op de tafel uitgelegd, voor het eten weer afgebroken …, en na vertrek van de kleinkinderen opnieuw gelegd. Treinvirus 2.0 had toegeslagen. Opa is inmiddels enkele jaren lid van een modelbouwvereniging en van Railhobby.



1.

TREINPLAAT VAN 10, 12 OF 15 MM MULTIPLEX

Hoe te beginnen?

Het idee voor dit artikel ontstond bij het lezen van Railhobby 461, special 2023 Baanplannen. Er zijn modelbouwers die willen beginnen met onze mooie hobby, maar die 'geen kikker van de kant af kunnen duwen'. Hoe begin je dan? Tip: ga eens op bezoek bij de plaatselijke modelbouwvereniging; goed om ideeën en gezelligheid op te doen. Maak een tekening van uw baanontwerp en hang die aan de muur van de treinkamer in wording. Makkelijk als u aanpassingen wilt doen, het voortschrijdend inzicht. En even zo belangrijk: het voorgenieten.

Even een 'zijspoor'. Voor modelspoorders is het grootbedrijf het voorbeeld. Meestal weten we veel van het rollend materieel, maar minder waar dat op rijdt. Op rails, of in ouderwets Nederlands: spoorstaven, die zijn vastgezet op dwarsliggers. Met tussen en onder de dwarsliggers een stevige laag ballast - forse hoekige platte stenen - die goed blijft liggen. Het zorgt voor de krachtverdeling van de zware treinen en afvoer van regenwater. Voor onze modelbaan is rails zonder of met ballast te koop. Rechte stukken zijn er in diverse lengtes, bogen voor cirkels of delen daarvan in verschillende boogstralen, en daarnaast wissels en kruisingen. Zie de catalogi of websites van de modelspoorfabrikanten. Zeer gevorderde modelbouwers kunnen zelfs hun eigen rails en wissels uit losse onderdelen bouwen, maar dat valt buiten het bestek van deze artikelen.

Gereedschap

Het bouwen van de treinbaan gaat niet zonder gereedschap. Als basis hebben we in elk geval nodig: een rolmaat, potlood, schroevendraaiers of schroefboormachine met bitjes, (decoupeer)zaag, lijmklemmen, winkelhaak, waterpas (liefst van 50 cm), (spaanplaat) schroeven, vijl, lijmtangen, houtlijm en schuurpapier. Van de houthandel houten balken, latten en een plaat waarop u uw modelwereld gaat bouwen. Een rolmaat heeft aan het eind een haakse uitschuifbare lip. Bij het opmeten van de buitenkant wordt de haak voor de juiste afmeting iets uitgetrokken, bijvoorbeeld bij het opmeten van een plank. Bij het opmeten van een binnenkant wordt de haak iets ingedrukt zodat de maat ook dan klopt. Bij het opmeten van de binnenzijde is de breedte van de rolmaat bij de afgelezen maat op te tellen. Vaak staat die maat op het huis vermeld, bij mijn rolmaat is het 6,4 cm. Een harde vloerbedekking is aan te bevelen, zeker als u met lijm en verf aan de gang gaat, maar ook zijn kleine schroeven en onderdelen sneller terug te vinden. »

1. **De V 60, mijn eerste aankoop bij het begin van de hobby. De rails ligt op stroken kurk.**
2. **Het gebruik van de rolmaat om de lengte van een plank te meten.**
3. **De breedte van de rolmaat. Deze is te gebruiken bij het meten tussen twee binnenkanten.**
4. **De luchtbel van de waterpas moet precies tussen de zwarte strepen liggen.**

TEKST, FOTO'S & TEKENINGEN: JOHN BRENDEL



2.



3.


4.

Draagconstructie

Voor het onderstel van de baan kunt u kiezen voor schragen, die zijn kant en klaar te koop. Leuker en praktischer is om de draagconstructie zelf te maken van balken en planken. Voor het blad waarop de rails komt te liggen is multiplex van 10, 12 of 15 mm geschikt. Bij dikker plaatmateriaal kan de afstand tussen de ondersteunende balken groter worden en zijn minder tafelpoten nodig. Gebruik geen spaanplaat, dat kan na verloop van tijd kromtrekken. De baan is - zeker een niet al te grote - verrijdbaar te maken door wielen onder de poten te plaatsen. Dan is alles voor onderhoud goed bereikbaar. Bouwmarkten hebben poten met of zonder wielen, let op dat de wielen een rem hebben. Er zijn vaste poten met instelbare voetjes, handig om de baan waterpas te stellen of, als u een demontabele baan wilt bouwen, om op modelspoorexpo's te showen. Bij de bouwmarkt kunnen ze het hout op maat zagen. Schilderen van de baanondergrond voorkomt het mogelijke kromtrekken door weersinvloeden of bij werken met vocht, zoals bij het ballasten. Gebruik hiervoor goedkope acrylverf. Grijs is neutraal en het oogt beter dat een kale plaat hout.


5.

Zolderbaan

Als voorbeeld neem ik mijn eigen op zolder gebouwde modelbaan met de tafels langs de wanden. De ruimte meet 3 x 3,70 m. In een van de lange wanden zit de toegangsdeur. Daar ligt een uitneembare spoorbrug zodat op een U-vormige tafel een rondlopende baan is ontstaan; zie de tekening voor de maten. Aan weerszijden van de brug is de tafel 30 cm breed, langs de korte muren respectievelijk 30 en 60 cm en het deel tegenover de brug 75 cm. Voor poten gebruikte ik balken van 4,2 x 4,2 cm, voor de zijwanden langs de onderkant van de tafelbladen planken van 9,2 x 1,8 cm en voor de tafelbladen 12 mm multiplex. De zijwanden die in het zicht blijven zijn zwart geschilderd. Dan oogt het aangekleed en leidt niet af van de treinbaan.


6.


7.



8.

Ik koos ervoor om de baan 80 cm hoog te maken. Hou er rekening mee, dat veel werkzaamheden onder de baan moeten gebeuren. Denk maar eens aan de stroomdraden voor verlichting, baanvoeding en wissels. Een voordeel van de hoogte is dat er veel opbergruimte onder de baan is. Door de 30 of 60 cm brede treinplaat is alles goed bereikbaar, zoals voor het schoonmaken van de rails. Wordt uw treintafel breder, zorg dan voor uitneembare delen, mangaten van ten minste 40 x 40 cm. Tip: onder mijn baan hangt uit het zicht een sliert kerstboom-ledverlichting; handig bij werken onder de baan.

Aftekenen

Als de treinbaan niet waterpas ligt zullen wagens gaan rollen. Stel dat uw baan 80 cm hoog wordt, zet dan in één hoek een potloodstreep op die hoogte op een muur. Boor elke circa 50 cm een gat in een plank of balk, teken het buitenste boorgat op de muur af - bijvoorbeeld door er een priem door te steken - en zet de plank met een schroef (bij stenen muren in pluggen van 6 of 8 mm) vast. Leg de waterpas op de balk en teken het volgende boorgat af. Ga vanaf deze plank verder met de volgende plank en gebruik de waterpas. Maakt u een vrijstaande baan, zorg dan voor in hoogte verstelbare poten. Als de balken aan de muur of muren zijn bevestigd, gaan we het draagframe maken. Zet aan een dwarsbalk, die provisorisch met »



5. Zolang er geen landschap is, oogt de grijs geschilderde treinplaat beter. Het plexiglas voorkomt dat er iets aan een mouw blijft hangen.

6. De zijkanten zijn zwart geschilderd, de bovenkant van de treinplaat en de steunen grijs.

7. Ondanks de boekenplank is de onderkant van het tafelblad goed bereikbaar. Het aan de tafelrand gemonteerde stopcontact is handig bij onderhoud.

8. De breedte van de rolmaat, af te lezen op de schuifmaat en een rolmaat.

9. De spoorbrug in de opening tussen de beide poten van de U.

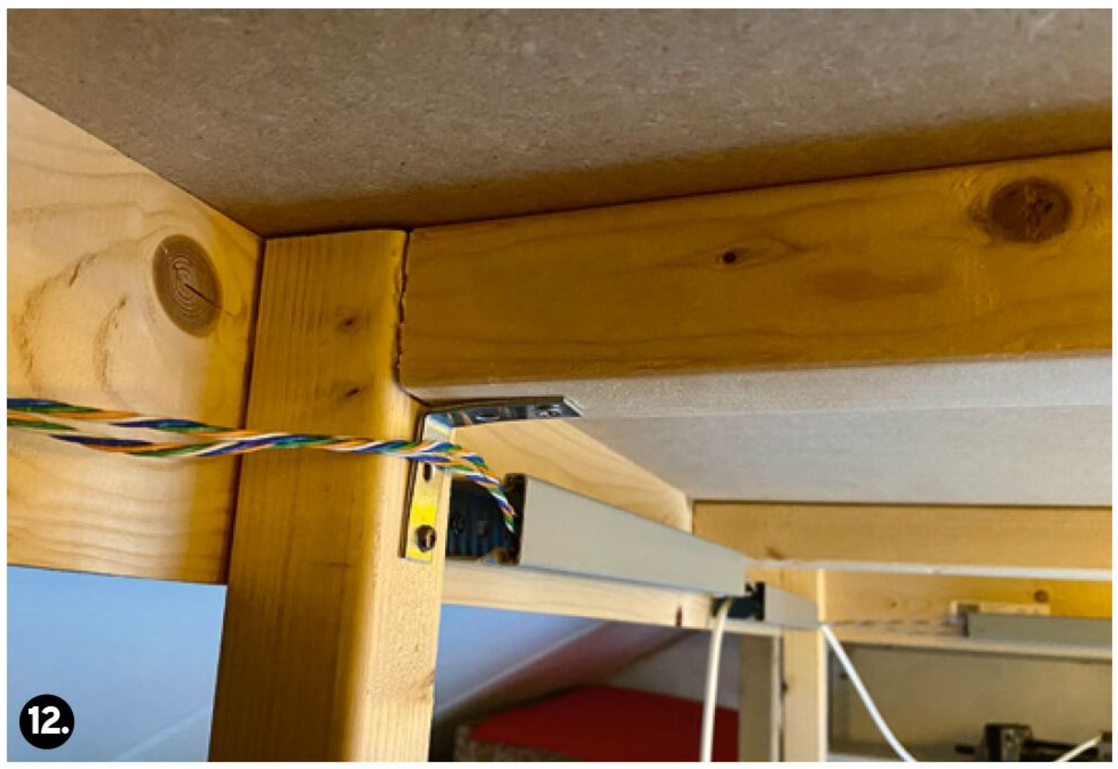
10. De plank is tegen de wand geschroefd, om de treinplaat vast te kunnen zetten, is een balk aan de plank vastgeschroefd. De 230 Volt-kabel voor extra stopcontacten onder de treintafel loopt door de pvc-pijp, voor de zwakstroomdraden zijn op regelmatige afstand clips aangebracht.

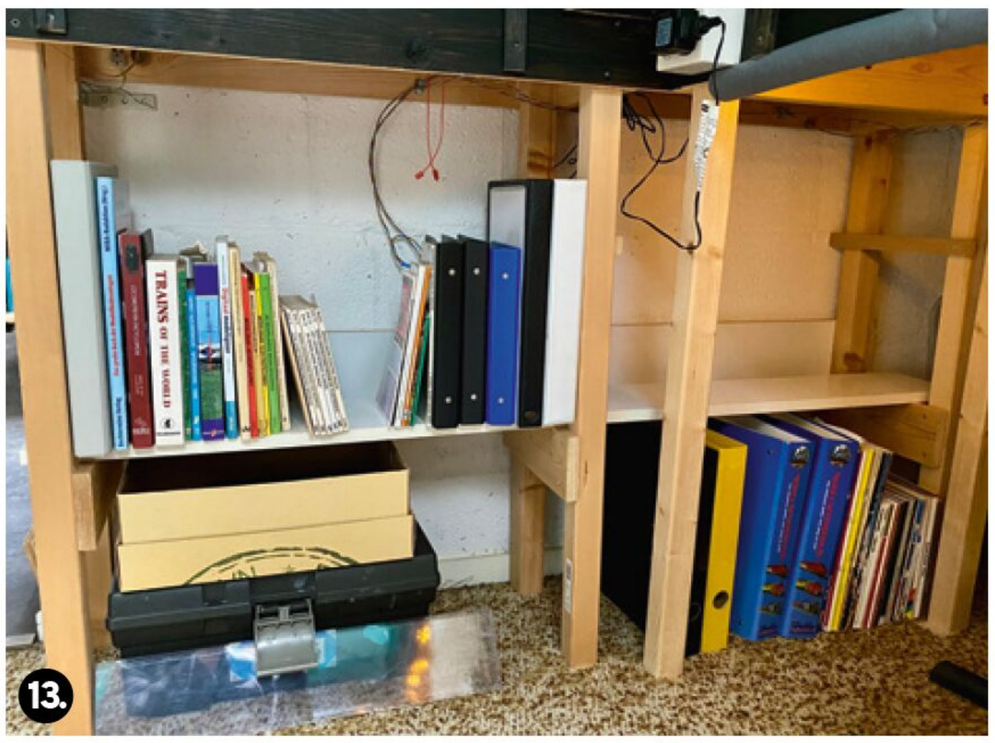
11. Voor meer stabiliteit zijn de poten met een dwarslat verbonden.

12. De dwarsbalk is met een metalen hoek aan de poot vastgezet. De bedrading van wissels en verlichting wordt door de kabelgoot gevoerd.

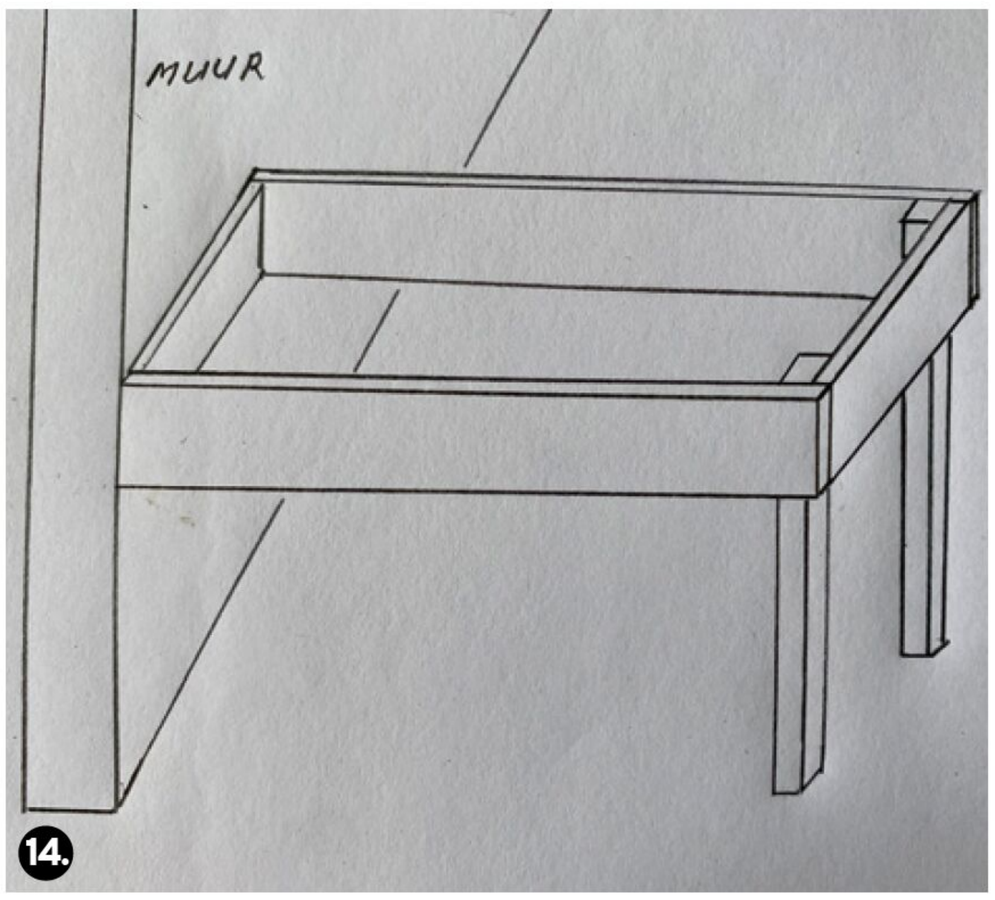




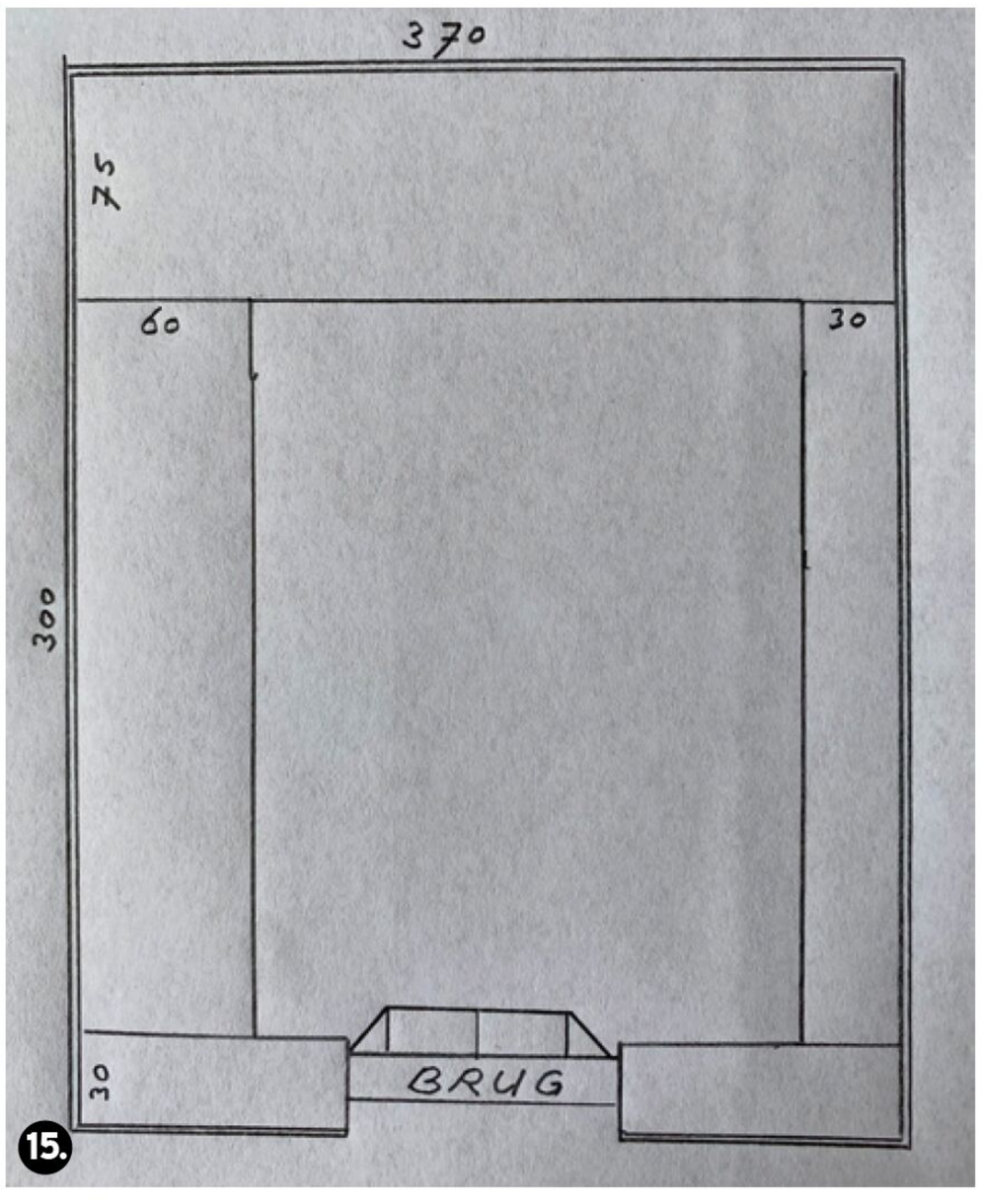




13.



14.



15.

een stalen hoekprofiel aan de plank op de muur is vastgeschroefd, met een lijmtang een tafelpoot vast om de juiste hoogte te bepalen en zorg dat de dwarsbalk waterpas ligt. Bij elke volgende (dwars)balk is het gemakkelijker werken. Controleer telkens of alles waterpas is, zo mogelijk door de treinplaat op de draagconstructie te leggen. Voor mobieltjes is een app beschikbaar met een waterpasfunctie. De balken van het draagframe van de treinplaat heb ik met lijm en schroeven vastgezet en waar nodig met een metalen hoekprofiel. Het half inzagen van dwarsbalken geeft een stevigere verbinding en is voor banen met grotere breedte aan te bevelen. Een grote baan met meerdere niveaus vraagt uiteraard een stevigere ondersteuning. Zorg bij grote banen voor plekken waar u op kunt steunen of desnoods kunt staan. Gebruik daarvoor de wegen. Een paar modelauto's aan de kant en u kunt er uw hand of voet neerzetten.
Nog een tip. Als de treinplaat op het draagframe ligt, teken dan de balkconstructie met potlood op de bovenzijde af. Als u wissels gaat leggen of lantaarnpalen plaatsen is duidelijk waar u niet moet boren om stroomdraden door te voeren. In deel 2 gaan we verder met schaalgroottes, underlay platen, geluiddemping, het leggen van flexrail en het inpassen van een draaischijf. //

13. **Tussen de tafelpoten is een schap voor boeken gecreëerd.**

14. **Schema van een treintafel die aan de wand is bevestigd. Op het draagframe komt de treinplaat van multiplex.**

15. **Plattegrond met maten van de treinbaan. De brug is uitneembaar.**

16. **De kerstverlichting geeft goed licht om onder de baan te werken.**

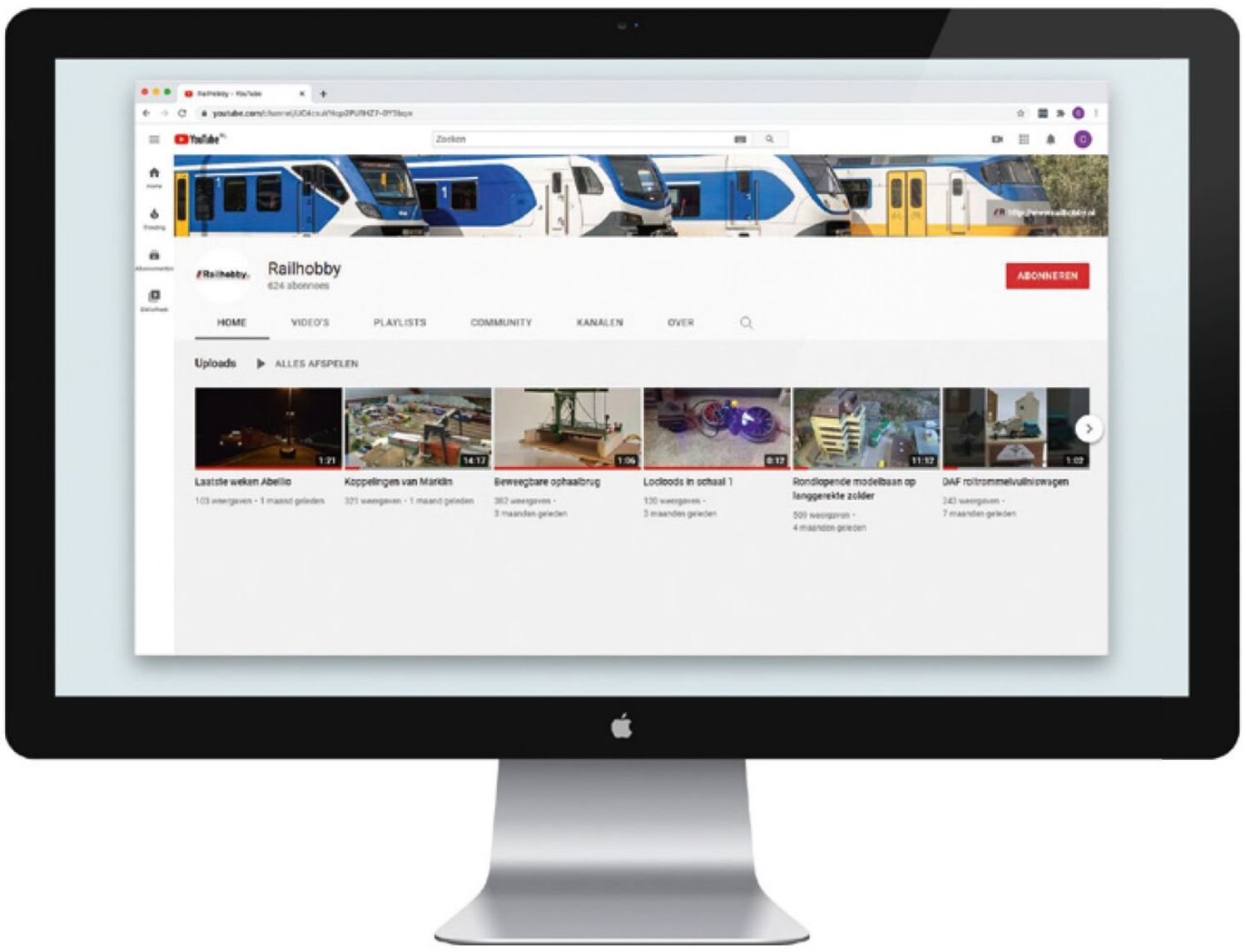
EXTRA ONLINE
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!



16.

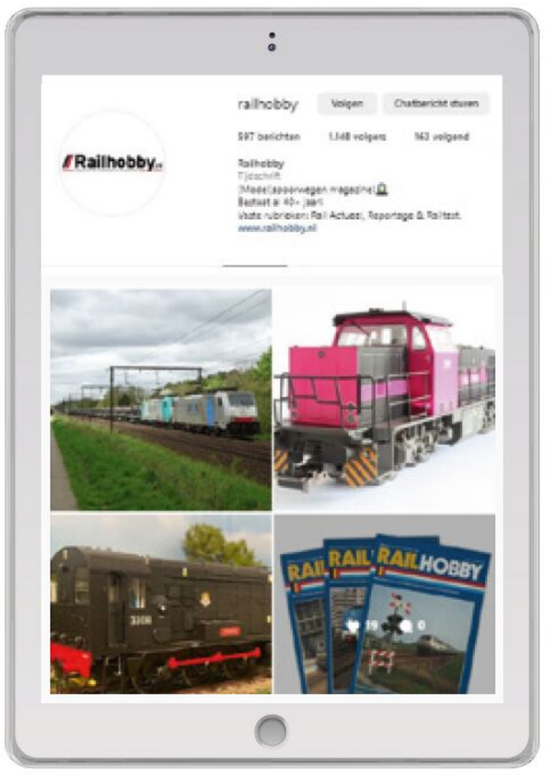
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



YouTube

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



Facebook en Instagram

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

Nieuwsbrief

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

VOLG RAILHOBBY ONLINE:

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

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'.

Exact-Train

H0. De eerste tweeassige, gesloten goederenwagens van het Duitse type Gms35 Bremen zijn uitgeleverd. Dit materieel werd tijdens WO II in grote aantallen voor de DR gebouwd. Na de oorlog kwamen ze terecht in Frankrijk, België, Nederland, Luxemburg, DDR, Polen, Zwitserland, Italië, Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije en Scandinavië. De drie ter beschikking gestelde modellen van de DR (EX23600B, € 53,95, tp. II), ex-SNCF SAAR (EX23620A, tp. III) en DB (EX23621) hebben metalen onderstellen hetgeen de rijvaardigheid ten goede komt. De SAAR-versie heeft een remmersbordes. Veel aandacht is aan de gravure van de wagenbak besteed, alle relevante details zijn aanwezig. Enkele metalen details, zoals de lantaarnhouders moeten zelf worden aangebracht. De schuifdeuren kunnen worden geopend. Doe dat voorzichtig, want aan de bovenkant klemmen ze een beetje. Lengte over de buffers 115 mm. Nederlandse varianten zijn gepland.-GF



EXACT-TRAIN: DB, DR en ex-SNCF SAAR Bremen.

LS Models

H0. Kort nadat de eerste levering van de SBB EuroCity-rijtuigen type EW IV was uitverkocht, werd een herproductie aangekondigd. Deze is inmiddels beschikbaar. Het betreft de Bpm tweede klas (47362 & 47363, à € 89,90, tp. V), Bpm met fiets- en rolstoelvoorzieningen (47364) en de Apm eerste klas (47365). De in twee grijstinten met rode deuren gehouden rijtuigen hebben roken en een niet-roken compartimenten en waren jarenlang ook in Nederland te zien. Het panoramarijtuig Apm61Pano in hedendaagse Gotthard Panorama Express-uitvoering is met drie nummers beschikbaar (47390-47392, à €109,90, tp. VI).-MvE



LS MODELS: fietsenafdeling SBB Bpm.



LS MODELS: SBB Bpm met fietsenafdeling.

Herpa

H0. Het 75-jarig jubileum van de Duitse autobouwer wordt overschaduwd door het bericht dat de in 2022 aangekondigde Opel eCorsa niet in productie zal komen. Door het faillissement van een producent in het Verre Oosten kunnen de gietmallen van het model, ondanks de garantiebetaling, niet worden gebruikt. Andere aangekondigde modellen worden niet door dit debacle getroffen. De Ford Taunus TC 74 Coupé staat in het wit met zwart dak in de showroom. De auto heeft een hoge graad van detaillering waar het destijds uitgebrachte model niet aan kan tippen (023399-003, € 16,95, tp. IV).-DH



HERPA: Ford Taunus Coupé.



1.



2.

Faller

H0. Zowel bier- als modelbouwliefhebbers zullen de moderne brouwerij Veltins - opgericht in 1824 - weten te waarderen. De laatste categorie zeker als zij het 68 x 28,8 cm metende gebouw met de aangedreven afvulinrichting hebben opgeleverd. De grote ramen bieden een goed zicht op de grote ketels en door leds verlichte lopende band van de vulinstallatie. Een Wiking VW LT van Veltins, vaten en kratten worden meegeleverd (130815, € 299,99, tp. V). In het Rock Café komt bier van de tap, in de aan de voormalige loods toegevoegde moderne aanbouw is het restaurant gevestigd. Een uitgebreid interieur wordt met de bouwkit meegeleverd (130149, € 69,99, tp. IV). Voor het muziekpaviljoen (20 x 12,3 cm) dansen twee in rococostijl geklede paren op de maten van de fluitist hun rondjes. De 16 V-aandrijving wordt onder de verhoogde vloer geplaatst (130655, € 64,99, tp. I). Zes in gelijke kledij gestoken figuren zouden op de volgende dans kunnen wachten (151708, € 19,99).-DH »



3.

1. **FALLER: de hal met afvulinstallaties van brouwer Veltins.**

2. **FALLER: brouwerij Veltins.**

3. **FALLER: paviljoen met dansers.**

4. **FALLER: Rock Café.**



4.

Liliput

H0. De set met drie grootvolume-wagens Hbbks van G+H Isover heeft verschillende wagennummers (L230159, € 134,95, tp. V).
H0e. Tweeassige rijtuigen kunnen met een Webasto-heteluchtkachel worden verwarmd (L947010, € 6,95).
N. De vierassige bovenleidings-inspectiemotorwagen BR 704 heeft twee aangedreven assen en een zwenkbaar bordes met neerklapbaar hekwerk. Een luidspreker voor latere digitalisering is ingebouwd. De 146 mm lange werkwagen is leverbaar als DB (L163240, € 292,95, tp. IV) en DB AG (L163241, tp. V). Ook in deze schaal verschijnt de driedelige G+H Isover-wagenset (L260159, € 112).-RB



LILIPUT: DB bovenleidinginspectiewagen.



LILIPUT: G+H Isover.

Artitec

H0. Een verbouwde Britse Austin K2-legertruck waarvan er in de Tweede Wereldoorlog duizenden werden gebouwd als legertruck, ambulance, brandweerauto, noem maar op, is als Nederlandse bestelwagen van de firma Bode Ruijgrok met vestigingen in Wassenaar en Den Haag uitgebracht. Een deel van de lading ligt op het dak (387.576, € 48,80, tp. III). Een Volvo-trekker van het type Bolinder-Munktell (BM 350) zorgt voor het agrarische nieuws. Het model is een gedetailleerde weergave van de tractor die begin jaren zestig werd geproduceerd. Diverse geëtste onderdelen zijn apart aangebracht (387.584, € 32,80, tp. IV). Het straatnieuws wordt gecompleteerd met een straatveger en zijn gedetailleerd weergegeven kar. De bezem is aan een kant afgesleten (5870055, € 11,90).-GF



ARTITEC: bestelwagen van Bode Ruijgrok, straatveger en Volvo-trekker.

Auhagen

H0. Brandblussers zijn op veel plekken verplicht en mogen ook in model niet ontbreken. De set bevat vier kleine en vier grote brandblussers met opgedrukt etiket. De slangen van de blussers zijn doorgaans zwart, die kunt u zelf op kleur brengen (42661, € 9,50). Cafés of restaurants worden met biervaten bevoorraad. De bouwkit bevat twintig stuks, voor de grote dorst (41684, € 9,50).-DH



AUHAGEN: brandblussers in twee maten.



AUHAGEN: biervaten.

Hoontje's Creative World

H0, N. De in 2020 opgerichte eenmanszaak legt het accent op 3D-print-voertuigen naar Nederlands voorbeeld, zowel bouwkits als kant en klare modellen. De bouwkits dienen zelf te worden geschilderd, handig is dat voor het samenbouwen te doen. Bij H0-kits worden lasergesneden ramen geleverd.
De Magirus tankautospuit werd door veel Nederlandse brandweerkorpsen ingezet. De bouwkit van de Rotterdamse versie is met geopende en gesloten luiken leverbaar (H0, € 39,95 / N, € 17,95, tp. III).
N. De DAF A414, een '7-streper', was in de jaren vijftig en zestig niet uit het Nederlandse straatbeeld weg te denken. In model zijn diverse versies leverbaar, ook met geopende deuren (bouwkit € 14,95 / gebouwd € 34,95). Het systeem voor laadkistenvervoer met verlading zonder kraan is eind jaren dertig door DAF ontwikkeld. De ladingrail van de trailer kan in de stand (af)laden of transport worden gebouwd (kit, € 17,95). De modellen zijn in eigen beheer ontworpen en geproduceerd en voorbereid voor inbouw van leds; decals en kentekens zijn apart leverbaar. Alleen te koop via de website en sommige modelbeurzen in Houten.-SI »



HOONTJE'S CREATIVE WORLD: Magirus in H0 en N.



HOONTJE'S CREATIVE WORLD: laadkistenvervoer.

Pola

G. Het dorpsplein zal met de achtkantige, niet-functionele, fontein met vier wateruitlopen (17,2 x 17,2 cm) zeker aan aanzien winnen (333153, € 42,99, tp. I-VI). Van de houtzagerij (88 x 37 cm) is door de open voorgevel de meegeleverde zaag-inrichting goed te zien. Een smalspoorlorrie voor houttransport wordt bij de bouwdoos meegeleverd (331180, € 199,90). De set met spoorwegpersoneel bevat drie jong uitziende figuren (331523, € 28,99), de leeftijden van de vier passanten loopt wat verder uiteen (331522, € 31,49).-DH



POLA: spoorwegpersoneel.



POLA: fontein.



POLA: houtzagerij.

Brawa

H0. De tot stuurstandrijtuig verbouwde tweeassige DB-Donderbus van het type BPwif-28 heeft aan een kant een bestuurderscabine met een driepuntsfront-sein, tyfoon en ruitenwissers. Daar is ook een bagage-compartiment ingericht. Dit materieel is onder meer ingezet in combinatie met stoomlocs Baureihe 78 die altijd met de schoorsteenkant aan de trein waren gekoppeld (46773, € 99,90, tp. III). Blijven we bij de Donnerbussen, er zijn een tweeassige BCi-29 (46790, € 79,90) en een Bi-29 (46789) van de DRG bijgekomen. Deze eveneens 160 mm lange modellen zijn er al een tijdje, maar hebben andere nummers en inzetgebieden. Laatstgenoemd rijtuig heeft gesloten balkons. De opschriften en bruingroene kleur overtuigen. De zes-assige DR Samms-u453 is in 1952 ontworpen voor het vervoer van militaire rupsvoertuigen; later werden ze ook in werktreinen ingezet. De zijschotten van het 182,7 mm lange model kunnen worden verwijderd. Het model heeft alle kenmerken van het grote voorbeeld (47583, € 54,90, tp. V).-SF



BRAWA: stuurstand DB BPwif-28.



BRAWA: Donderbus-stuurstandrijtuig en DR-zwaar-transportwagen.



BRAWA: twee varianten van DRG-Donderbussen.



ROCO: blauwe NS 2415 met sound.



ROCO: witte Siemens 193 818.



ROCO: de kleurrijke LTE 193 280.

Roco

H0. Highlights voor de Nederlandse modelspoorder zijn de beide Vectrons die regelmatig in Nederland te zien zijn: de geheel witte in Siemens-design met nummer 193 818 (7500040, tweerail analoog, € 244,90 / 7510040, idem sound, € 369,90 / 7520040, drierail sound, € 369,90, tp. VI) en de kleurrijke en gelijk geprijsde LTE 193 280 (71924, tweerail analoog / 71925, idem sound / 79925, drierail sound). De blauwe 2400 is opnieuw uitgebracht, deze keer met nummer 2415 (7300007, tweerail analoog, € 199,90 / 7310007, idem sound, € 324,90 / 7320007, drierail sound, € 324,90, tp. III). De VTG-ketelwagen type Zans is als zesdelige set leverbaar (6600007, € 319,90, tp. VI) en als losse wagen (6600008-6600013, à € 54,90). Door de kleine verschillen in detaillering bieden de licht- en donkergrijze ketelwagens een gevarieerd aanzien. De VTG-ketelwagens zijn af fabriek uitverkocht; een nieuwe oplage staat op de rol. De per twee kortgekoppelde gesloten autowagens type Hccrrs van ARS Altmann rijden meestal in bloktreinen (77049, set van 4 wagens, € 319,90, tp. VI).-MvE

Märklin

H0. De Noorse spoorwegen (NSB) worden vertegenwoordigd door ‘Bolle Neus’ type Di3, destijds een paradepaardje van fabrikant Nohab. Het 217 mm lange, olijfgroene metalen soundmodel is getooid met NSB-nummer 3.613. De in het midden geplaatste motor drijft vier van de zes assen aan. Opvallend is het zware traliewerk voor de cabineruiten die deze tegen botsingen met vogels moest verschonen (39686, € 399, tp. III). De drie 227 mm lange vierassige containerwagens type Sgnss van SBB Cargo zijn elk met twee eigen containers beladen. De Y25-draaistellen komen goed tot hun recht (47463, 3 wagens, € 219, tp. VI).-GF »



MÄRKLIN: NSB Nohab 3.513.



MÄRKLIN: SBB Cargo containerwagens.



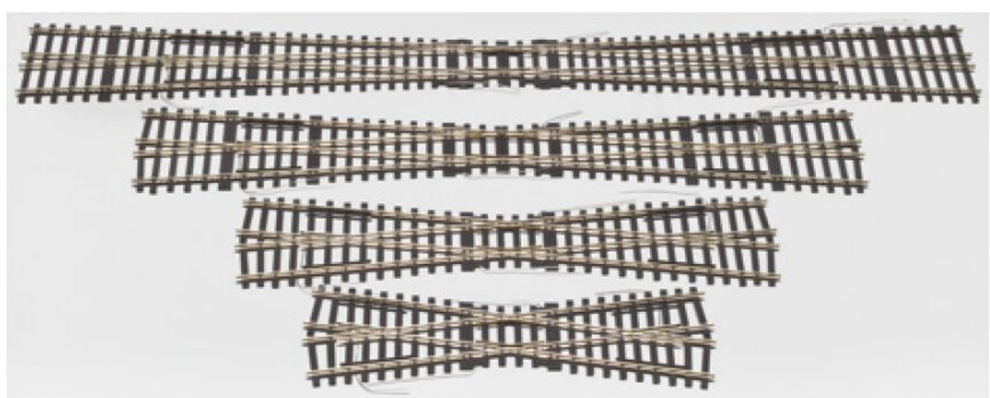
TILLIG: Shell Localbahn Debrecen, Limanowa (Polen) en CFR-bakwagen.

Tillig

H0. De goederentreinset is goed nieuws voor tijdperk II-liefhebbers. Het gaat weliswaar om bestaande modellen, maar ze vertegenwoordigen landen die in deze periode niet vaak aan bod komen. De tweeassige Hongaarse ketelwagen van Shell Köolaj wordt gebruikt bij de Localbahn Debrecen. Een soortgelijke ketelwagen met remmershuis is eigendom van de Poolse chemische fabriek Limanowa en is geïmmatriculeerd bij de PKP. Het derde model is een lichtgrijze, open bakwagen met vier stortgaten die in gebruik is bij de vooroorlogse Roemeense spoorwegmaatschappij CFR (70051, 3 wagens, € 127,79).-SF

Weinert

H0. Het code 75 'Mein Gleis'-railprogramma is met een viertal kruisingen uitgebreid. Met een lengte van 470 mm en hoek van 6,3° (74943, € 147), lengte 341 mm en hoek 8,6° (74643, € 110), lengte 205 mm, hoek 12,6° (74944, € 116) en lengte 192 mm en hoek 17,2° (74644, € 110). De kruisingen zijn berijdbaar met NEM-, RP25- en RP25 fine-wielflenzen.-RB



WEINERT: Mein Gleis-kruisingen.

Wiking

H0. Details van de pick-up-versie van de tussen 1954 en 1958 gebouwde Land Rover 107 zijn alukleurig bedrukt, het logo prijkt op de grill en de achterkant (010701, € 23,99, tp. III). De bak van de oranje Mercedes-Benz LAK 710-kiepwagen is beweegbaar uitgevoerd (089506. € 22,99, tp. III-IV).-DH



WIKING: Land Rover 107.



WIKING: MB LAK 710.

Unique

H0. De lasergesneden twee-onder-een-kapwoning A.G. Hofkeslaan 1-3 vergt een perceel van 16,5 x 10,2 cm (10-0040-04, € 47,50). Van de bouwkit kunt u een bouwverslag in een van de komende uitgaven van Railhobby tegemoetzien.

H0, TT, N. Zelf realistisch ogende dennenbomen maken? De kit met tien lange stammen met voorgeboorde gaten en staaldraden kan tot een mooi bos leiden. Door de gaten worden de volgens het sjabloon op maat geknipte draden gestoken en met lijm gefixeerd (81-1020-03, hoogte 15 cm, € 16,25 / ...-04, 23 cm, € 16,95 / ...-06, 30 cm, € 17,95). De verpakking vermeldt de diverse soorten loof waarmee de bomen in het blad kunnen worden gezet; dit dient apart te worden gekocht. Het bouwen van de dennen met gebruik van spuitlijm en verf wordt in een video uitgelegd op het YouTube-kanaal van Unique Detailed Modeling Channel. -SI



UNIQUE: bouwkit dennenbomen, schaal N.



UNIQUE: twee-onder-een-kap woonhuis.

Muilwijk Modelbouw

Het verwijderen van vuil op de rails kan op veel manieren, zoals met een poetswagen, wasbenzine of andere reinigingsmiddelen. Ook het residu van stoom producerende locomotieven komt op de baan terecht. Muilwijk Modelbouw brengt een reinigingsmiddel dat het reinigen van de baan gemakkelijk maakt; het is ook geschikt voor het reinigen van wielen en motoronderdelen. Aangebracht op een niet-pluizende doek - bijvoorbeeld een oude theedoek - worden de te reinigen delen ingewreven en daarna met een droge doek afgenomen (flesje, 100 ml, € 5,95). Op termijn zal het wellicht ook in andere winkels te koop zijn.-SI //



MUILWIJK MODELBOUW: wiel- en railreiniger.

V 60 Ost in Nederland actief

EEN LOC ALS KAT MET NEGEN LEVENS

De beschikbaarheid van betaalbare last-mile- of rangeer-locomotieven vormt vandaag de dag voor veel private goederenvervoerders een grote uitdaging. De markante Oost-Duitse V 60 blijkt daarvoor nog steeds van grote toegevoegde waarde te zijn. Marcel van Eupen praat u bij.

VOORBEELD & MODEL

Op 17 augustus 2022 is de RXP 6002 van de GPS-terminal in Amsterdam Westhaven met een sleep VTG-ketelwagens onderweg naar emplacement Aziëweg.



1.

Jaap de Groot nam in Railhobby 430 (december 2020) de geschiedenis in Nederland van de Baureihe V 60 onder de loep en sloot af met de indiensttreding van de RXP 6002. Sindsdien hebben de ontwikkelingen bij deze oude krachtpatsers niet stilgestaan. De Oost-Duitse V 60 kent zijn oorsprong in de DDR. Rond 1955 had de Deutsche Reichsbahn grote behoefte aan een standaard rangeerlocomotief. Het 650 pk sterke locomotieftype V 60 zag in 1962 het levenslicht. Zoals destijds bij veel Duitse locomotieftypes werd ook van deze serie een bijzonder groot aantal gebouwd: 2256 in totaal. De loc was twintig jaar in productie waarbij de meeste door LEW in Henningsdorf zijn gebouwd; het was een gewild exportproduct. De maximumsnelheid is 60 km/h. De West-Duitse V 60 wijkt optisch sterk af van de Oost-Duitse variant en is eveneens al jaren in Nederland aan te treffen.


2.

Inzet in Nederland

In Nederland begint het avontuur van de V 60 in 1996 wanneer de oranje 106-02 door een particulier wordt gekocht. De echte inzet start vanaf 1999 wanneer ACTS vier locs, de 6002-6005, in dienst stelt. Vanaf 2001 volgt Shortlines met de SL1001 en SL1002 (ex-ACTS 6002). De Shortlines-locs gaan in 2004 over naar VolkerRail als 106-1 en 106-2. In 2010 gaan de vijf machines van VolkerRail respectievelijk ACTS over naar EETC om tot 2015 te worden ingezet. Na een korte tijd zonder inzet en de verkoop in 2018 aan Rail Rolling Stock gaan de dan nog vier machines (de 6003 is gesloopt) in 2020 over naar RailExperts. Voor de levensloop en vernummering zie de tabel.

NUMMER	ACTS	SHORTLINES	VOLKERRAIL	EETC	RAILEXPERTS	SLOOP	OPMERKING
160-20	6001					2005	Plukloc ACTS
716 524-4	6002	SL 1002	106-2	505	6002		
V 60-18105	6003			503		2018	Plukloc EETC
V 60-16539	6004			501	6004		
716 511-1	6005			502	6005		
V 60-16144		SL 1001	106-1	504	6006		
V 60.4*					6007		
345 064*					345 064		Plukloc RXP

* locomotief is op moment van schrijven nog niet in Nederland geweest.

RailExperts

Het artikel in Railhobby 430 eindigde met een weer inzetbare 6002 bij RailExperts. De locomotief werd verhuurd aan HSL die hem vanuit Amersfoort inzette voor de PON-autotreinen tussen Amersfoort en Leusden. De locomotief werd tot begin 2021 aan HSL verhuurd en naast Amersfoort ook in Almelo ingezet voor het bedienen van Merksteijn. Na een succesvolle opleving en verhuur van de 6002 besloot RailExperts naar de andere V 60's te kijken die van EETC waren gekocht. De 501, 502 en 504 stonden na aankoop van Rail Rolling Stock in de Watergraafsmeer en werden eind 2020 overgebracht naar Amersfoort voor stalling. De 504 dient als pluklocomotief om de 501, 502 en 505 weer op de baan te krijgen. De 502 wordt als eerste naar de SSN overgebracht waar RailExperts de locomotief rijvaardig maakt. Begin 2021 kwam de 502 als 6005 in ACTS-kleurstelling op de baan. De locomotief wordt naar Sloe gebracht waar HSL hem voor het rangeren van gastreinen inzet. De loc wordt, net als de 6002, van kleine HSL-logo's in plaats van die van RailExperts voorzien. Helaas is de verhuur niet succesvol; al na enkele weken raakt de locomotief ernstig defect bij het uithalen van een gasketeltrein bij Vopak. De machine wordt naar Roosendaal overgebracht, blijkt onherstelbaar beschadigd en wordt daar steeds verder geplukt. Als derde locomotief zal RailExperts de EETC 501 als 6004 op de baan brengen. De 6002 en 6004 worden na het HSL-avontuur alleen nog door RailExperts zelf ingezet. Dit kan zijn voor eigen treinen of als inhuur van andere bedrijven »

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



3.



4.

DE GEREVISEERDE 504 ALS 6006 IN ORANJE DDR-KLEURSTELLING



5.

1. Een modelspoorwaardige trein. De ACTS 6004 is op 12 mei 2006 met vier SBB-schuifwandwagens bij Heineken in Den Bosch aangekomen. (foto Roland Korving)
2. De EETC 502, nog herkenbaar als ACTS 6005, rangerend met autowagens van EETC Autoslaaptrein uit Allesandria op 20 mei 2012.
3. Op 26 april 2021 passeert de RXP 6002 met een bouwtrein van station Eindhoven naar Acht het station Eindhoven Strijp-S.
4. De RXP 6002 vertrekt op 17 augustus 2022 met een sleep ketelwagens vanaf de GPS-terminal, tegenwoordig GES-terminal.
5. De RXP 6002 is op 17 augustus 2022 vanaf de GPS-terminal in Amsterdam Westhaven onderweg met een sleep VTG-ketelwagens.



6.


7.

waarin RailExperts de gehele bediening inclusief personeel levert. Dit doet men onder andere voor HSL, Rail Force One en Rurtalbahn. De locomotieven zijn het meest aan te treffen rond Amersfoort (bediening PON) en Amsterdam (met kolenwagens bij de OBA en Rietlanden, met ketels bij de GES-terminal of cacaowagens bij Steinweg). De 6002 is in 2023 een tijdje in de Sloehaven met kolen-, erts- en gasketeltreinen actief geweest. Tot slot worden de locs ingezet bij verbouwingen zoals de 6002 die vanaf begin 2021 enige tijd vanuit Acht werd ingezet bij de verbouwing van station Eindhoven. Daar de locomotieven over de hoofdbaan versleept kunnen worden, is het inzetten een stuk gemakkelijker ten opzichte van de ex-NS 600'en die in principe per vrachtwagen moeten worden verplaatst. Door het grote succes en de defecten aan de 6005 zal de 504 worden opgeknapt. De loc zal in de loop van 2024 als 6006 in Oost-Duitse oranje kleurstelling op de baan verschijnen. In 2023 is de HVLE V60.4 overgenomen; de loc staat in Nordhorn afgesteld om later als 6007 te worden opgeknapt. Tevens is de WFL 345 064 als plukloc voor onderdelen gekocht, maar deze zal niet naar Nederland komen. Na bijna dertig jaar zijn de Oost-Duitse V 60-locomotieven nog steeds in Nederland aan te treffen. In 2024 zal zelfs een volledig opgeknapte oranje variant zijn opwachting maken zoals eigenlijk in 1996 al de bedoeling was.



8.



9.

V 60 in model

Leuk voor de modelspoorder is dat deze rangeerlocomotief ook door diverse modelspoorfabrikanten wordt geleverd. Het gaat te ver om alle varianten te bespreken, dus we beperken het tot de Nederlandse varianten die zijn uitgebracht. Als eerste brengt Gützold in 2005 de ACTS 6005 uit in H0 als tweerail analoog (artikel 41304) en drierail digitaal (41334). In 2008 volgen van Gützold maar liefst acht versies van de V 60: de VolkerRail 106-1 en 106-2, zowel met oude als nieuwe logo's, als tweerail analoog (41305-41308) en drierail digitaal (41335-41338). De ACTS-kleurstelling is in zowel H0, TT als N verschenen. Tot slot komt in 2020 van Piko de ACTS 6004 in H0 voor tweerail analoog (59435) en drierail digitaal (59235). Ook in andere schalen is het model in trek. Zo maakt Tillig in 2018 de ACTS 6002 in schaal TT. Tot slot brengt Fleischmann deze loc in schaal N als ACTS 6002, analoog (7222005) en de Volker Stevin Rail & Traffic 106-1 in analoge (722010) en digitale uitvoering (722083). »

PIKO 6004 MET ROCO VTG-KETELWAGENS



10.



11.

6. Op 1 augustus 2001 rangeert de SL 1001 in de Rotterdamse Botlek. In 2024 moet de loc weer in het oranje op de baan verschijnen. (foto Wouter Radstake)

7. Op 19 augustus 2023 haalt de RXP 6002 voor RFO een kolentrein uit bij de OVET in Sloe. (foto's 7, 8 & 11 David Dekker)

8. Perfect voor de modelbaan is de RXP 6002 met lege gasketelwagen op 19 augustus 2023 onderweg naar Vopak in Sloe.

9. Piko (59435) ACTS 6004 met Roco (6600008-6600013) VTG-ketelwagens.

10. Ook leuk voor de modelbaan is het rangeren met CNL-rijtuigen, zoals de EETC 501 op 23 februari 2013 in de Watergraafsmeer doet. (foto Kevin Piket)

11. Op 26 augustus 2023 haalt de RXP 6002 een erg kleurrijke ertstrein voor RFO uit bij de OVET in Sloe.



12.



13.



14.



15.

Treinsamenstelling

De lange en gevarieerde inzet de afgelopen dertig jaar maakt een scala aan realistische treinsamenstellingen mogelijk. We noemen hieronder enkele voorbeelden in schaal 1:87, waarbij vooral de ACTS-versie de moeite waard is om aan te schaffen. Deze uitvoering is vanaf 1999 tot op heden inzetbaar wanneer u niet te kritisch bent op het ACTS-logo's op de cabine. Wie dat een bezwaar vindt, zou het ACTS-logo kunnen verwijderen (EETC) of aanpassen (RailExperts). Zo is de EETC 502 altijd ingezet in ACTS-kleuren waarbij alleen de witte logo's met ACTS waren weggehaald. In het RailExperts tijdperk zijn de machines nog steeds te zien met een logo dat sterk lijkt op dat van ACTS. Voor het gehele wagenpark van RailExperts levert Kleinspoor afwrijftransfers, maar nog niet voor de V 60. Die zullen puristen zelf moeten maken. De RailExperts 6002 met ketelwagens (zie de foto's), is bijvoorbeeld na te maken door de Piko 6004 (59435) te combineren met de recent verschenen VTG-ketelwagens Zans (Roco 6600008-6600013). Wie de bediening van Heineken wil namaken kan dezelfde V 60 combineren met Piko SBB-schuifwandwagens (set 54508 of losse 24612). In de EETC-tijd rangeerden de V 60-locs voornamelijk met de EETC-autoslaaptreinen in Den Bosch of de EETC en CNL/EN-treinen op de Watergraafsmeer. Deze rijtuigen zijn in groten getale bij ACME, Heris en LS Models verschenen, voor de rode EETC-autowagen van het ex-DB type kunt u bij Roco terecht (67568). De VolkerRail V 60'en werden voornamelijk als duo met de mobiele werkplaats ingezet. Kleinspoor heeft hiervan een bouwkit (artikelnummer 834) beschikbaar. De 106-2 is met Volker Stevin Rail & Traffic ook verhuurd aan Rail4Chem in zijn begintijd waardoor hij in te zetten is met de bonte sets graanwagens van TMF, Transcereales, etc. Deze wagens zijn in vele variaties uitgebracht door onder andere B-Models, Jouef, Märklin en Trix. //

12. Piko ACTS 6004 met EETC-autowagens van Roco (bruin, 67568) en Heris (blauw, 12203-3).

13. Piko (artikel 59435) ACTS 6004.

14. Gützold (41304) ACTS 6005 met EETC-autowagens. (foto's 14 & 15 Harold van Eupen)

15. De Gützold (41307) Volker Stevin Rail & Traffic 106-1 'Knabbel'.

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!

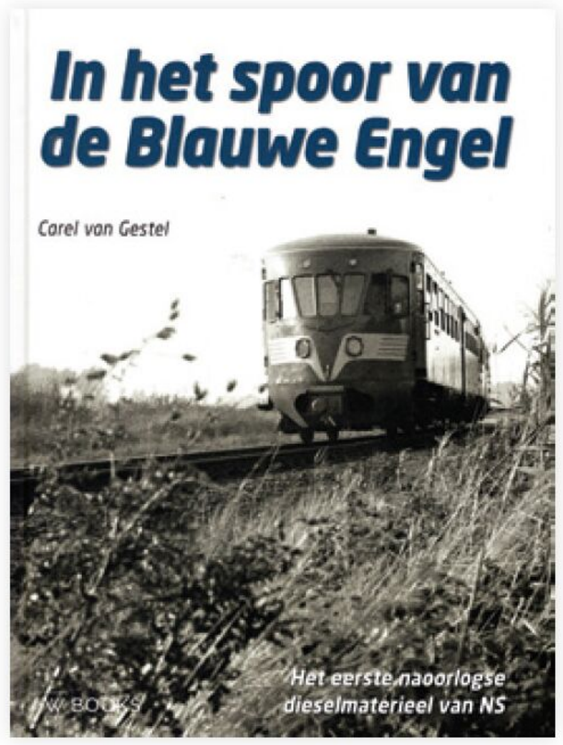


STROOMLIJN OP HET SPOOR

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

IN HET SPOOR VAN DE BLAUWE ENGEL

In de eerste helft van de jaren vijftig werden 40 tweewagenstellen en 20 motorrijtuigen afgeleverd die later bekend zouden worden als Blauwe Engelen. Dit boek brengt de herinneringen aan die tijd weer tot leven. Met schitterende foto's die een uniek beeld van de Blauwe Engel geven, van begin tot het eind. **Prijs: 39,95.**
Railhobby.nl/blauweengel



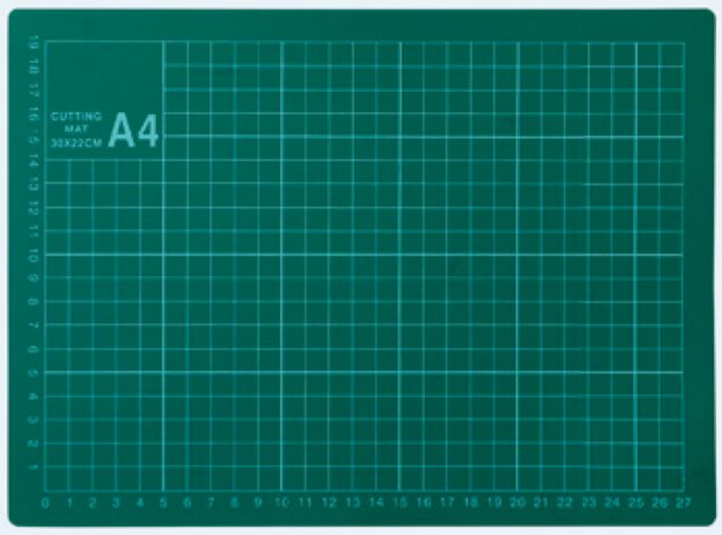
CTA-BAKKEN

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



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Esso-tankstation van Dudok

EXTRA: video hefbrug

H0-BOUWKIT BUSCH GESUPERD

In 1953 ontwierp de Nederlandse architect Dudok een tankstation voor oliemaatschappij Esso. Het door Busch uitgebrachte model mag daardoor eigenlijk op een Nederlandse modelbaan niet ontbreken. Hanko Milot gaat met de bouwkit aan de slag en plaatst een beweegbare hefbrug.



1.

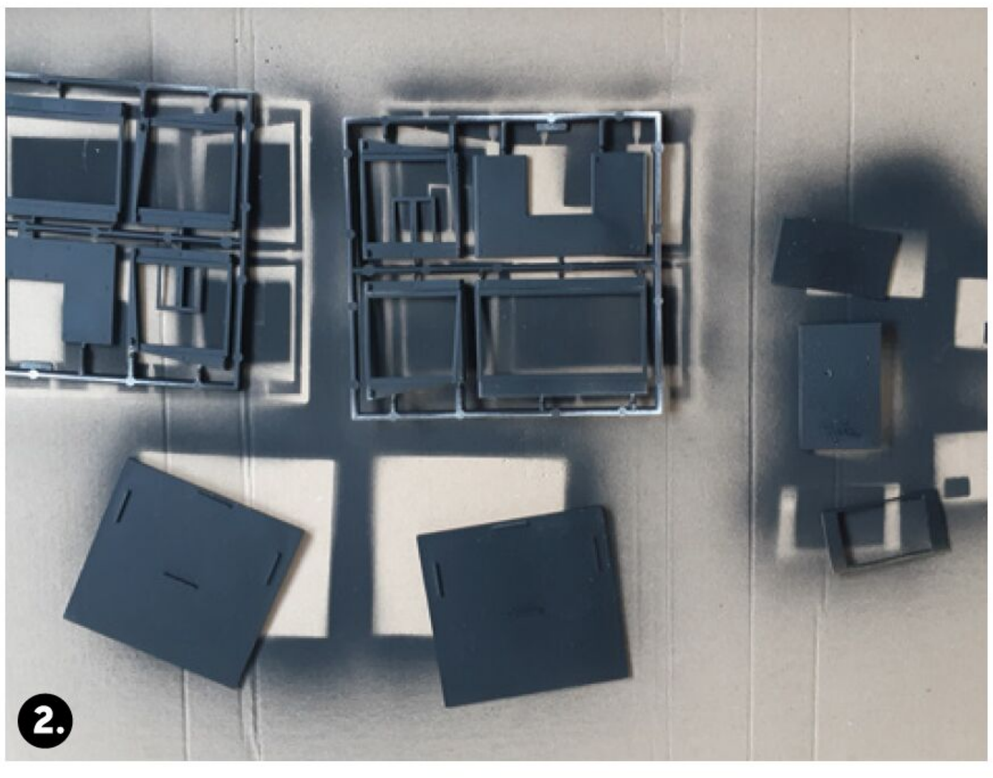
Tot de beeldbepalende, door Willem M. Dudok (1884-1974) ontworpen gebouwen, behoren onder andere het stadhuis van Hilversum (1927) en Velsen (1948), het monument op de Afsluitdijk (1933) en het Havengebouw in Amsterdam (1960). Van de benzinestations zijn er door het gehele land 112 geplaatst; twee zijn aan de sloper ontkomen en staan in Rosmalen en aan de Turfsingel in Groningen (1953). Het tankstation dat aan de A2 bij Vinkeveen stond, is in 1995 met SPMT's (zelfrijdende draagwagens) over de snelweg naar het Autotron in Rosmalen overgebracht. Busch heeft het benzinestation in 2004 met artikelnummer 1005 (€ 37,49) als H0-bouwkit uitgebracht. Na het aanbrengen van verlichting, enkele kleine aanpassingen en een beweegbare brug in de garage, wordt het een eyecatcher op de baan.

Verlichting

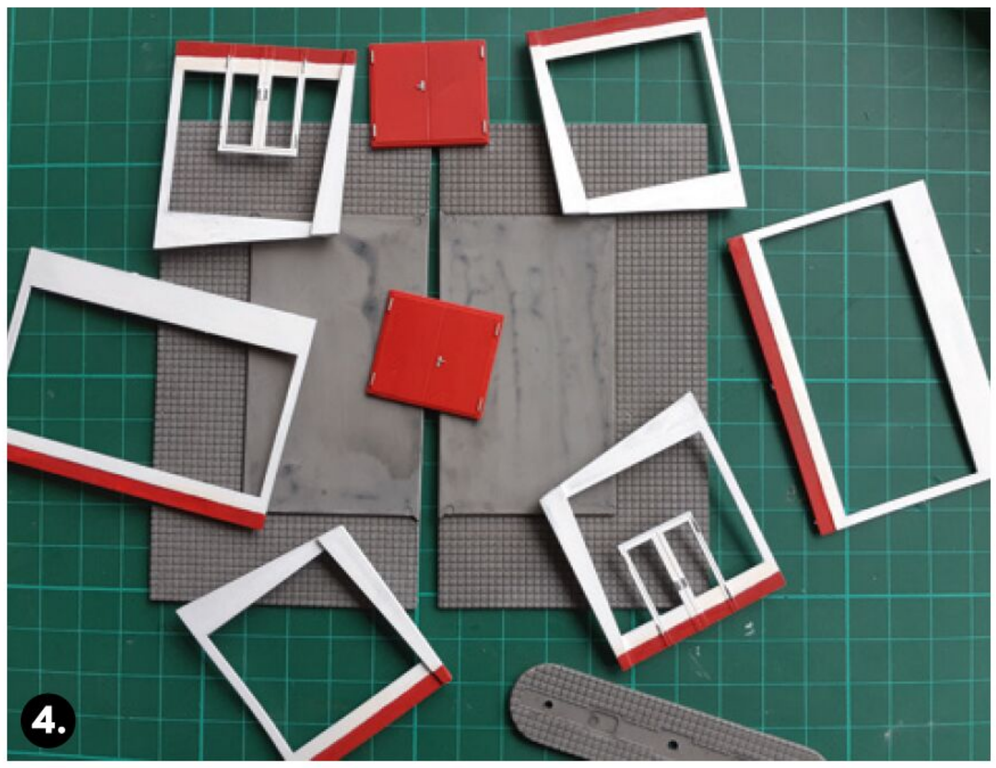
Door het plaatsen van de verlichting en de beweegbare brug verloopt de bouw iets anders dan de handleiding aangeeft. De verlichting komt in het dak: zes

platte warmwitte leds van het type SMD3580; deze zijn eenvoudig van de ledstrip los te solderen. Drie leds zijn in serie gezet met een 10 k Ω-weerstand en geven bij 12V een mooi licht. Eerst worden de gebouwen in elkaar gezet, de shop en werkplaats bestaan uit afzonderlijke gebouwen en worden later tegen elkaar geplaatst. We beginnen bij het dak dat uit een rode boven- en witte onderplaat bestaat. In de witte boren we drie gaten voor de leds; de lakdraden worden tussen beide platen weggewerkt voor ze op elkaar worden gelijmd. Bij de achterwand van de werkplaats komt in beide hoeken op het plafond een oranje knipperled met lange lakdraden. Deze gaan knipperen bij het bedienen van de brug. De lakdraden leiden we door holle buizen (van plastic wattenstaafjes) die in de hoeken van de shop en de werkplaats zijn geplaatst en de in het witte dakdeel en de vloer geboorde gaten tot onder de baan. Om doorschijnen bij de witte bouwdelen van de daken en muren te voorkomen, worden deze aan de zichtkant eerst zwart en na een dag drogen wit gespoten. Hierdoor is ook de plastic look van de onderkant van het dak verdwenen. Loop voor het spuiten de muren na op gietgaten; deze moeten eerst geplamuurd worden. Ik gebruik spuitbussen van Revell; omdat doorschijnen bij kunststof bouwdozen en spoorrijtuigen vaker voorkomt, is de investering van € 18 voor twee spuitbussen (bij ontbreken van een airbrush) zeker lonend. Het (rode) dak mist een opstaande rand (kraal). Deze wordt van 0,4 x 0,75 mm styreenstrip langs de dakrand gelijmd zodat ze in lijn staan met de zijkanten van het dak. Na vlakschuren van de zijkanten worden de styreen strips en zichtbare zijkanten van de daken met Humbrol 151 donkerrood geschilderd. »

1. **Het tankstation is in vol bedrijf.**
2. **De witte delen worden tegen doorschijnen eerst zwart gespoten.**
3. **De zwart gespoten delen worden na een dag drogen weer wit.**
4. **Alle onderdelen worden geschilderd. De deuren zijn met een edding-stift van zilverkleurige accenten voorzien.**
5. **Op de binnenmuren van shop en garage zijn de meegeleverde papieren illustraties gelijmd.**


2.

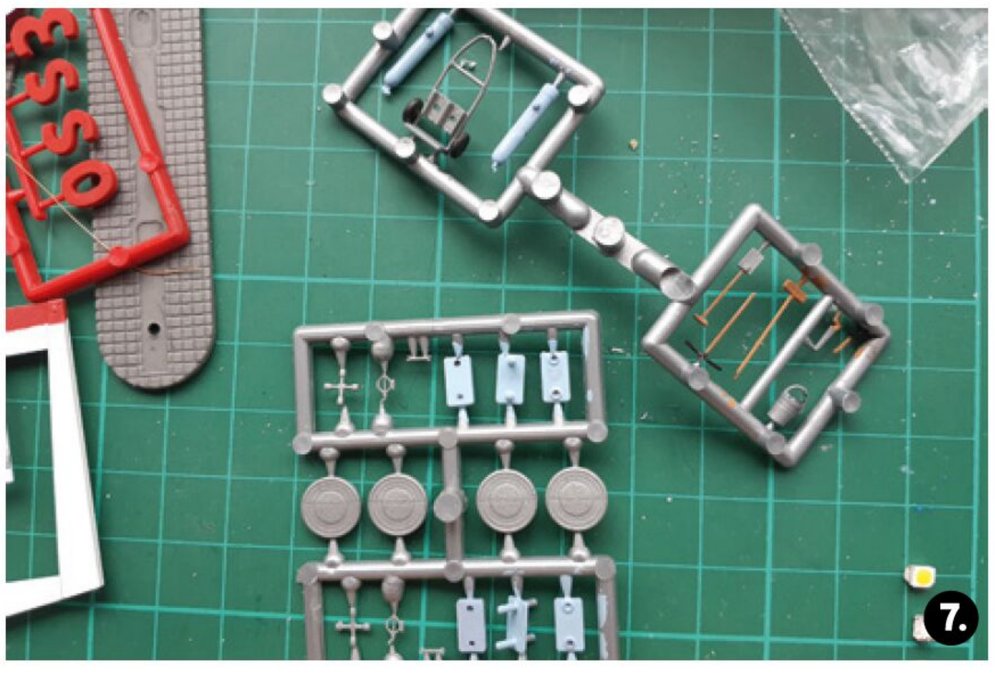

3.


4.

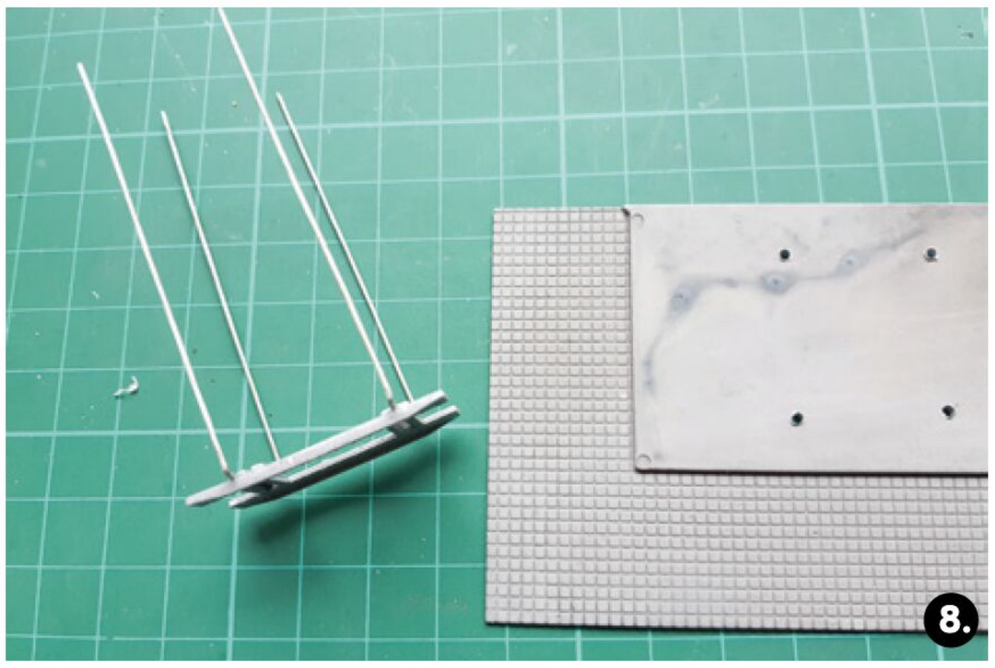

5.

TEKST, TEKENING & FOTO'S: HANKO MILOT

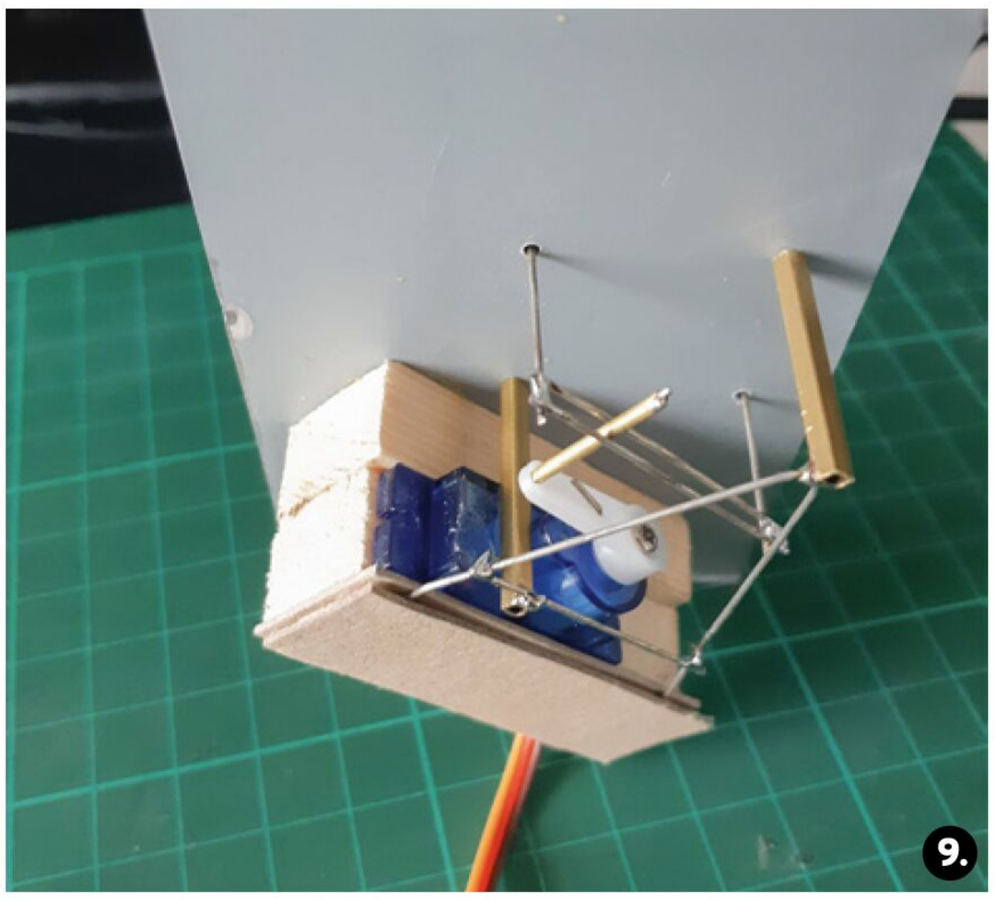
6.



7.



8.



9.

Dubbele deuren

De betonnen randen onder de ramen kunnen van de bijgevoegde rode stroken worden voorzien, maar ik schilder ze Humbrol 151 rood. Ook de dubbele deuren in het interieur krijgen deze kleur. Details zoals handgrepen en scharnieren worden met een edding-stift zilverkleurig gemaakt. De met posters bedrukte wanddecoraties op de binnenmuren van de garage en shop voldoen goed. Om later de beweegbare brug bereikbaar te houden, worden de wanden - anders dan de handleiding aangeeft - alleen aan het dak gelijmd. Let bij het samenbouwen op dat er geen lijm op de ruiten komt. Eventuele naden in de hoeken kunnen met Vallejo Plastic Putty (70.400, flacon 20 ml, € 4) worden gevuld, met deze vuller is het fijn werken. Aansluitend kunnen de bodemplaten en het tankeiland worden geschilderd en geweatherd.

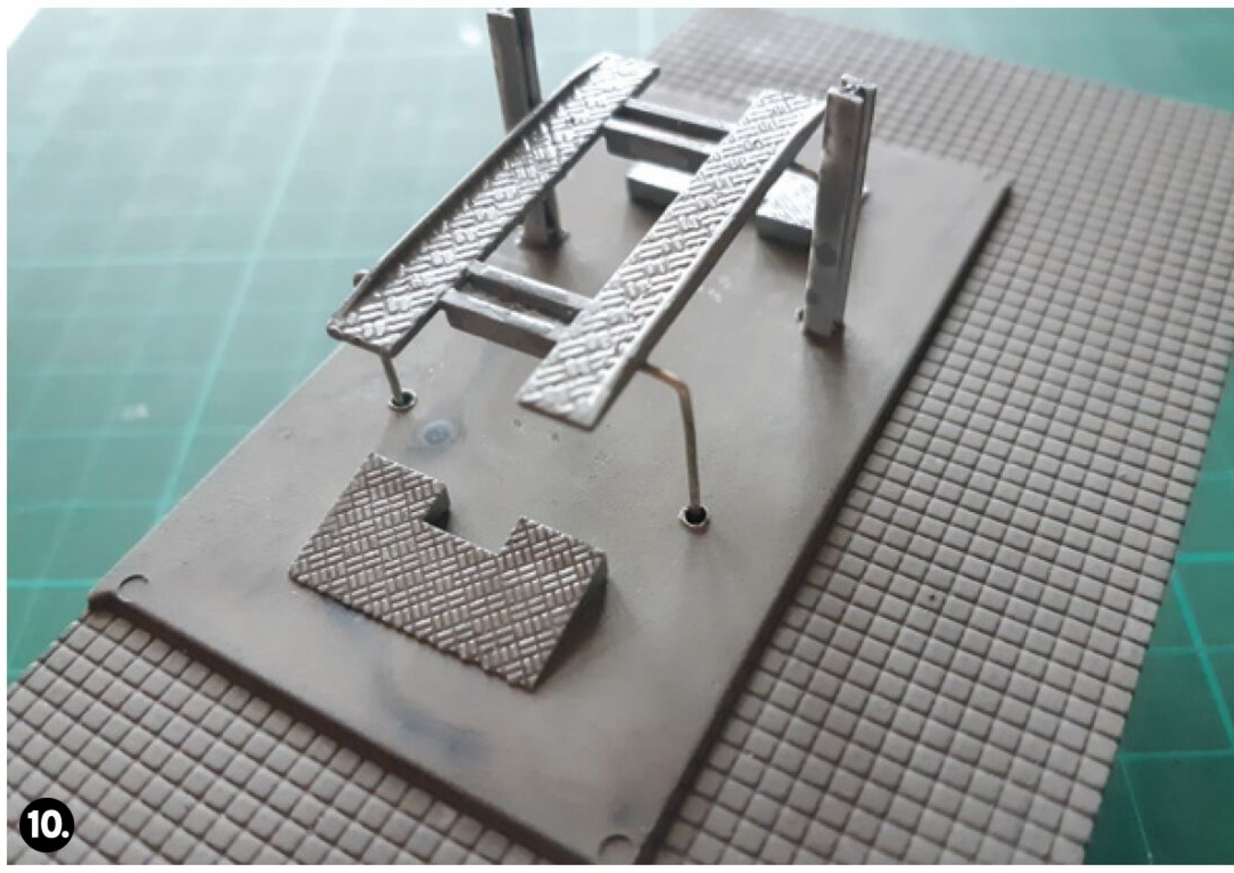
Beweegbare brug

De in de bouwkit opgenomen hefbrug rust op één dikke kolom; een brug met op elke hoek een H-balk oogt minder massief en is bovendien beweegbaar te maken. Op het hefbare brugdeel worden twee uit ijzerdraad gebogen U-vormige poten gelijmd zodat de brug op alle hoeken een steun heeft. De (bewegende) metalen poten worden later gecamoufleerd door er kunststof H-profielen van 2 x 2 mm direct naast te plaatsen; deze beelden het hefmechanisme van de brug uit. De posities van de gaten voor de poten worden op de bodemplaat afgetekend, om exact te werken leggen we de brug daartoe met de poten omhoog op de garagevloer. Na het boren en ontbramen van de gaten, worden de poten door de gaten gestoken. Deze moeten absoluut vrij kunnen bewegen; bijstellen kan door de poten voorzichtig te buigen. De aandrijving (servo) en de geleiding om de brug tijdens het bewegen horizontaal te houden, zijn diagonaal onder de vloer aangebracht. Het systeem blijkt na uitgebreid testen stabiel te werken. De servo wordt met stukjes hout en karton tot een blok ingepakt. Het blok zorgt dat de servo op de juiste hoogte komt en de arm in de hoogste stand niet tegen de onderplaat kan vastlopen. De geleiding van de poten wordt aan het blok bevestigd. Op twee hoeken worden voor de geleiding

vierkante holle profielen met getrokken ijzerdraad aan elkaar en op het servoblok gefixeerd. Tussen de twee andere poten worden twee parallelle ijzerdraden op 2 mm afstand van elkaar gesoldeerd. Op de metalen pin van de servoarm plaatsen we een messing buis van 2 mm. Deze buis zet door de parallel lopende ijzerdraden het draaien van de servo om in het op- en neergaan van de brug.

Arduino

De aansturing van de servo wordt verzorgd door een Arduino Uno (circa € 5), een breed inzetbare en programmeerbare Micro Controller. De op Windows of Linux draaiende programmatuur is gratis te downloaden; het programmeren is - met enige kennis van een programmeertaal - niet moeilijk. Op internet zijn uitleg en talloze schakelingen met voorbeeldskeches te vinden. Een experimenteerbord met break out-paneel (circa € 10) is bij het bouwen en testen een onmisbaar hulpmiddel. De servo staat in rust horizontaal (90º, brug op de garagevloer) en beweegt naar maximaal 180º (brug omhoog). De maximale uitslag (hoogte van de brug) is via een jumper, potmeter en stukje code in de Arduino instelbaar. Als alles goed functioneert kunnen de kunststof H-balken rond de metalen poten met secondelijm op de bodemplaat worden gefixeerd. Alles moet soepel kunnen bewegen, de metalen poten mogen de H-profielen niet raken. Een kleine auto wordt met KristalKlear onder de banden op de brug bevestigd. »

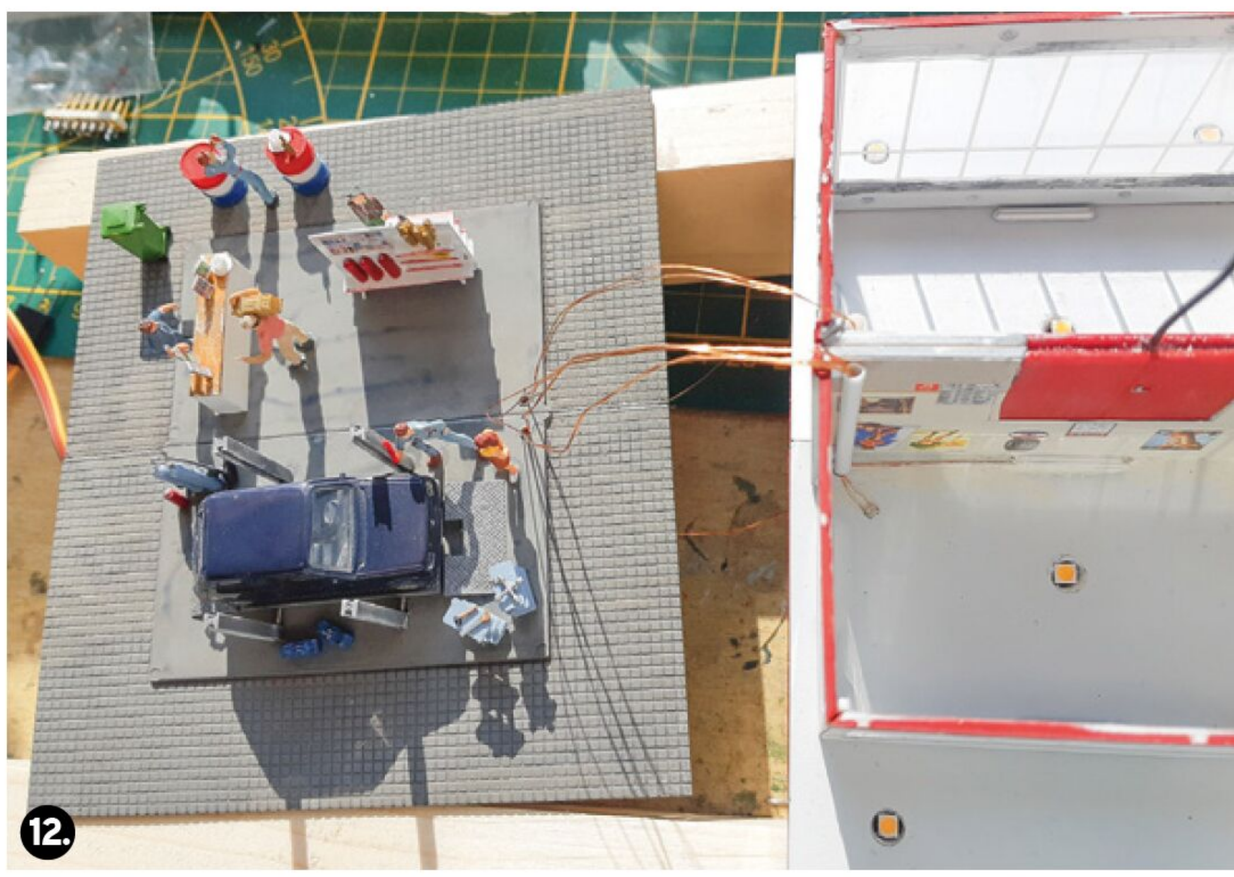


10.



11.

ZES WARMWITTE LEDS WORDEN IN HET DAK INGEBOUWD



12.

6. Het Esso-station staat aan de rand van het dorp Benningen.

7. Gereedschap en trolleys zijn geschilderd en met edding-stiften aangetipt.

8. Aan het beweegbare gedeelte van de brug zijn twee U-vormige metalen poten gelijmd.

9. De servo is onder de bodemplaat vastgelijmd. De metalen stangen van de bediening zijn aan de poten gesoldeerd. De vierkante pijpen zijn met metaaldraden aan het servoblok gefixeerd.

10. De oprijplaten voor de brug zijn vastgelijmd. De brug is omhoog gezet om de H-profielen op de garagevloer te passen en te verlijmen.

11. De garage wordt met gereedschap en Preiser-figuren aangekleed.

12. De shop en garage liggen op een hulpconstructie om de servo en stangen vrije ruimte te geven. De bedrading is door de gaten geleid. Rechts de aan elkaar gekitte gebouwen met ertussen een zwarte draad. De verlichting en de oranje knipperleds in het plafond van de garage zijn zichtbaar.


13.


14.

EEN SERVO ZORGT VOOR DE BEWEGING VAN DE HEFBRUG


15.

Hulpconstructie

De bodemplaten van de shop en de garage worden tegen elkaar gelijmd. Omdat het blok met de servo en de stangen voor de bediening onder de garagevloer uitsteken, zetten we het gebouw in deze fase op een hulpconstructie van enkele latten. De bijgevoegde accessoires kunnen na te zijn geschilderd met secondelijm in het interieur worden vastgezet. De trolleys met gereedschap doen het prima in de garage. De shop krijgt van styreen een extra uitstalrek met daarop een van internet gedownloade, verkleinde en geprinte afbeelding. Met spullen uit de rommeldoos worden de planken gevuld. Klanten en personeel voelen zich direct thuis. Veel tankstations hebben een koffiehoek; hier is dat met twee in Esso-kleuren geschilderde olievaten gerealiseerd.

De shop en werkplaats worden ruggelings met transparant opdrogende acrylaatkit aan elkaar gezet. In de kit wordt een soepele draad meegenomen. Deze draad (in het midden, ter hoogte van de deuren) steekt naar onderen uit en dient later om de bouwdelen met een knoop in de draad op de grondplaat vast te snoeren. Zo is bij problemen met de brug het gebouw van de grondplaat los te nemen. Tijdens het drogen van de kit en de eindfase staat het bouwwerk op de hulpconstructie. Met het boren van de gaten voor de bedrading in de bodemplaten is het samenbouwen afgerond.

Bitumen dak

Daar het meegeleverde asfaltpapier voor het dak geen schoonheidsprijs verdient, wordt het dak van imitatie bitumen voorzien. Op de scheiding van de gebouwen brengen we een strook Tesa-afplakband van ongeveer 1 cm breed aan. Vervolgens werken we dakpansgewijs naar boven. Enkele hulplijnen zorgen voor rechte banen. De stroken schilderen we antracietgrijs en na droging krijgen ze een weathering van zwarte en lichtgrijze drybrush. Na te zijn geschilderd kunnen de Esso-neonletters op rand van het dak worden geplaatst. De papieren Esso-naamborden blijken iets groter dan het ovaal van de reclamezuil. Bijknippen lijkt me geen optie, maar na het schilderen van de randen van het bord met een zelf gemengde kleur blauw oogt het goed. Van de pompen - één benzine en één diesel - zijn de witte en rode delen, de slangen en handvaten geschilderd en daarna met het uitgeknipte telwerk ertussen in elkaar gelijmd. Een emmer met sop voor de ruiten en brandblussers maken het tankeiland compleet.

Plaatsing

Voor de onder het tankstation uitstekende servo is een uitsparing in de onderplaat van de baan nodig. De Arduino met de aansturing voor de oranje knipperleds en de beweegbare brug moet in de buurt van het

tankstation onder de baan worden geplaatst. Kijk bij het plaatsen op de baan naar details van de omgeving van tankstations: een hoekje en apparaat om lucht en water bij te vullen, parkeervakken met banken en afvalbakken, borden langs de weg met tarieven van de brandstoffen en terreinverlichting -die meestal uit gaat als het tankstation gesloten is. //

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

13. **Links in de shop het zelfbouwrek met autobenodigdheden. Buiten de koffiehoek rond de in Esso-kleuren gestoken olievaten. De afvalbak is van Preiser.**

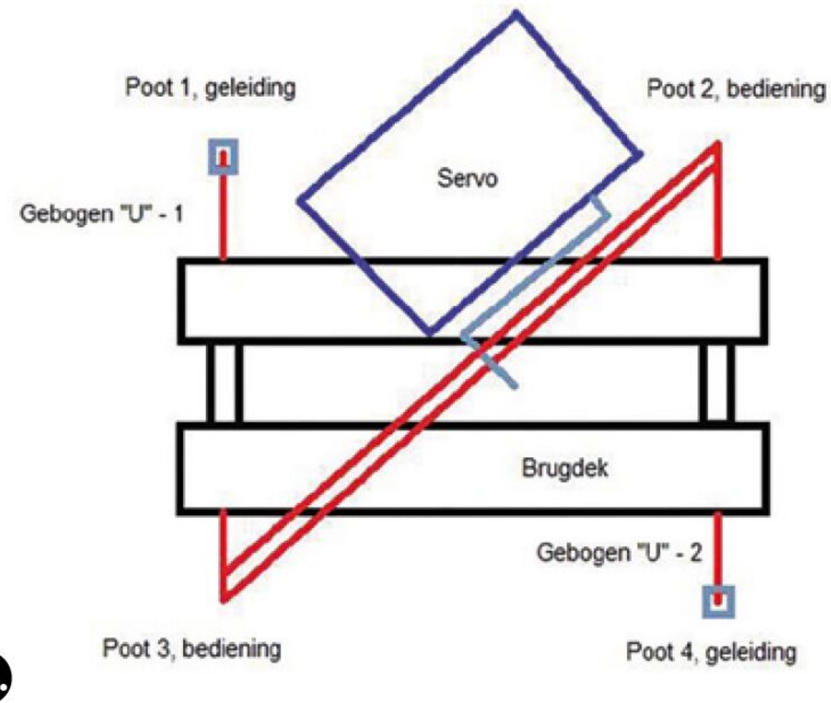
14. **De garage is opgeleverd, de eerste auto staat voor onderhoud op de brug.**

15. **Zicht op de kraal van de dakrand en de bitumen stroken.**

16. **Schematische weergave van de aandrijving, plaats van de servo en de geleiding.**

17. **Het tankstation is 's avonds goed verlicht.**

18. **Het Esso-station is tot 's avonds laat open.**



16.



17.

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



18.



1. 2006

Toen & Nu

TRAILSTAR EDE-WAGENINGEN

Vanuit Ede-Wageningen reden tot enkele jaren geleden treinen naar tal van bestemmingen in Italië. Met trailers of wissellaadbakken.

In 1982 stelt het college van B&W van de gemeente Ede onderzoek in naar de mogelijkheid een huckepack-terminal bij het station te vestigen. ‘Onder huckepack kan worden verstaan een laad- en losplaats, waar wegvervoer via de rail over grote afstanden wordt vervoerd of aankomt’, zo schrijft het Reformatorisch Dagblad ietwat vaag op 27 april 1982. De drijvende kracht voor een terminal voor intermodaal vervoer is Malenstein uit Ede, bekend van de groene trailers met gele opschriften. Malenstein heeft in die tijd veel klanten in Italië en zou graag het spoor gebruiken. Na de opening van de terminal in 1988 zijn er wagengroepen naar Busto Arsizio, Novara en Verona, die veelal in Arnhem Goederen of Emmerich tot volwaardige trein gecombineerd worden. De terminal in Ede kent een bescheiden spoorlengte, waardoor regelmatig wisselen noodzakelijk is. NS stelt daarvoor een dienst vanuit Arnhem. In 1997 krijgt Novara een ‘eigen’ trein: een rechtstreekse trein via de Maaslijn naar Venlo, waar gecombineerd wordt met wagens van de Rail Terminal Born. Deze opzet houdt niet lang stand: op verzoek van VOS Logistics, waarin Malenstein in 1995 is opgegaan, worden de drie bestemmingen samengebracht tot één nieuwe, Italiaanse bestemming: Brescia. Eind 2004 neemt rail4chem de treinen van Railion over. Trailstar heeft de terminal een jaar eerder overgedaan aan Hupac. Voor het rangeerwerk komt het net begonnen Rotterdam Rail Feeding (RRF) naar Ede. Een van Volker Stevin Rail & Traffic gehuurde V 60 neemt de diensten waar zolang de RRF 1, een ex-NS 600, nog niet gereed is voor inzet in Ede. In het rail4chem-tijdperk is het treindeel Ede onderdeel van een shuttle tussen Rotterdam Waalhaven Zuid en Brescia. Rail-

2024

2.

4chem rijdt de treinen via Ede; RRF rangeert overdag de wagens op de terminal en zet deze aan het einde van de dag klaar voor trein 40027 uit Rotterdam. In 2009 werd duidelijk dat Hupac de terminal in Ede wil sluiten. Oplopende kosten, gebrek aan efficiëntie en flexibiliteit én de naderende herinrichting van het stationsgebied spelen een rol. Op 14 december 2009 arriveerden de laatste wagens uit Brescia in Ede en kort daarop verdwijnt ook de trein Rotterdam - Brescia. Verona is de vervangende bestemming, zonder tussenstops en rechtstreeks vanuit Rotterdam. De lading van VOS verhuist mee, zo is de belofte. Nu weten we dat dit maar deels gebeurd is: wie de treinen bekijkt, ziet slechts sporadisch een zwart-oranje trailer of wissellaadbak. //

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

1992



3.

2009



4.

1. RRF-loc 4 wacht op 26 oktober 2006 tot de reachstacker een trailer voor Brescia op de trein heeft gezet.
2. Anno nu herinnert nog weinig aan de terminal. De voormalige terminalsporen zijn niet meer op het hoofdnet aangesloten en zullen binnenkort worden verwijderd; 7 maart 2024. (foto Harold van der Meer)
3. De 2207 rangeert met een ketelwagen voor ENKA en drie wagens voor de Trailstar-terminal in Ede-Wageningen, 16 juli 1992. (foto Paul Engelbert)
4. De één na laatste vertrektrein wordt op 9 december 2009 klaargemaakt.

Preview

De Railhobby Special, Scenery, nummer 473, verschijnt eind juni.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 474, verschijnt eind juli.

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



Railhobby 473 Special Scenery
Overdrukken van artikelen over scenery. Nieuw zijn de artikelen over het maken van een diorama en een parlevinker.



Railmusea: MBS Elna 5
Na een jarenlange revisie is de 97 jaar oude tenderloc weer in bedrijf.



Techniek: NS postwagen 2052
Van messing bouwkit tot gebouwd H0-model.



Techniek: SRV-wagen in H0
Dick Raaijmakers bouwt een rijdende winkelwagen.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Dick van Beek, Rob Blom, Jan Bosman, John Brendel, Sander Broerse, David Dekker, Paul Engelbert, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Paul de Goede, Stefan Izeboud, Hans Koning, Roland Korving, Han Landman, Jan Legierse, Ries Lourens, Sandra Mackus, Hanko Milot, Edwin Mos, Kevin Piket, Wouter Radstake, Matthijs Schreurs, Nico Spilt, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Georg Wagner, Herman Welter **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!

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 12 keer per jaar, inclusief 2 specials.

Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!



3 nummers + online archief voor slechts €19,99

U KRIJGT:

- **Toegang tot het Railhobby archief (1978 t/m 1986 en 1988 tot heden)**
- **De uitgave als eerste thuis op de mat**

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

24TRAINS.TV



VAN VERLEDEN TOT HEDEN

Een enorme collectie aan treinvideo's en magazines!

ZONDER RECLAME!

Stream naar je TV met Google Chromecast of AirPlay!



STOOM
ELECTRISCH
MODELSPOOR
CLASSICS

VIDEO'S
MAGAZINES
REISVERSLAGEN
TUTORIALS
MODELBOUW

Kijk een heel jaar lang naar 24Trains.tv vanaf slechts € 4,99 per maand!

GA NU NAAR 24TRAINS.TV

It's all about trains

24TRAINS.TV