//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, JULI/AUGUSTUS 2024 - NR 474 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100 PAGINA'S DIK!

REPORTAGE:
Servië
materieelinzet

RAILINFO+:
C9002 'Jaap'
jubileumrit

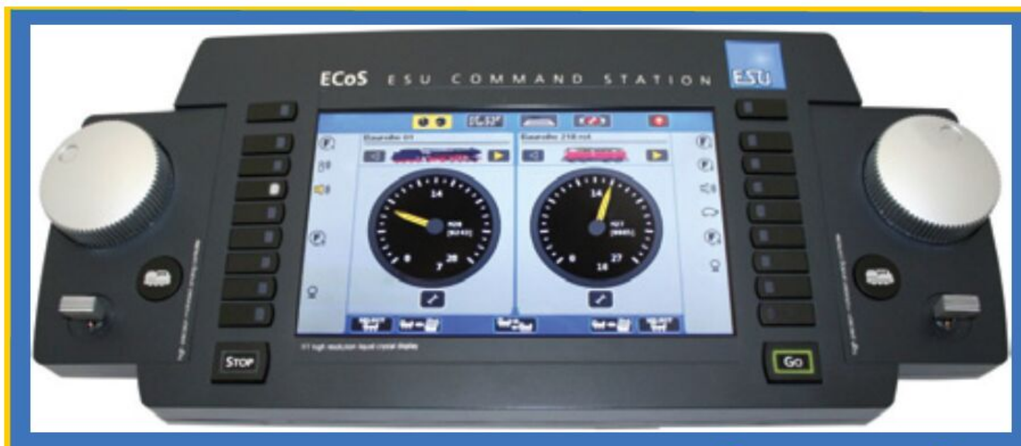
MBS
ELNA 152
in bedrijf

RAILTEST: ROCO SPOORKRAAN

Baan in beeld: **Fremo:87**
Modelspoor volgens dienstregeling

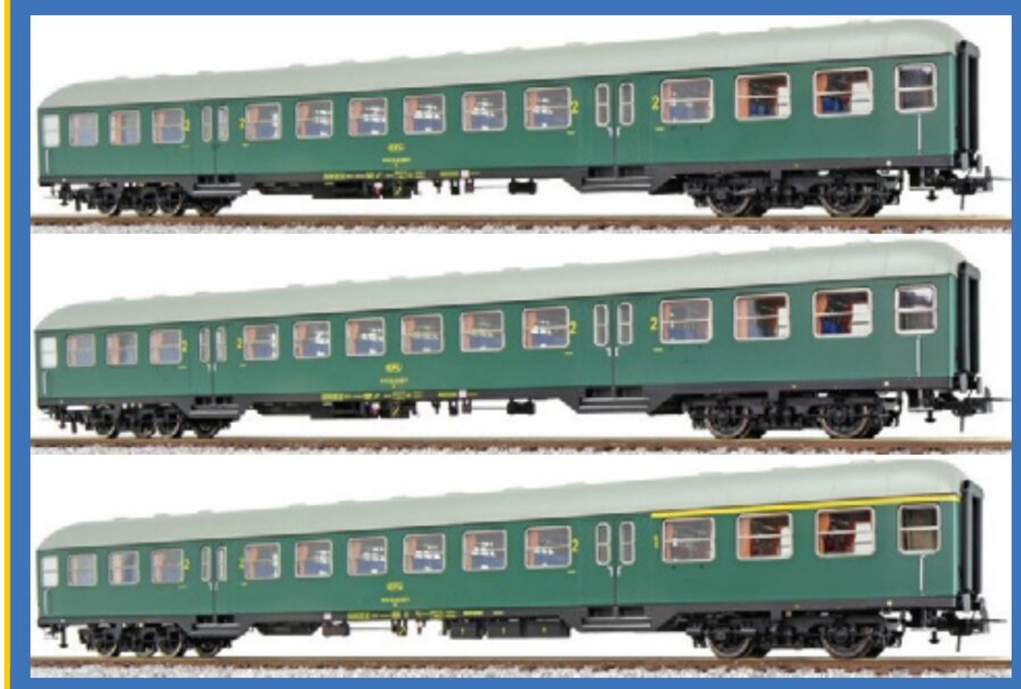
Techniek: **Postwagen P 2052**
Messing bouwkit ex-HSM

00474
8 718836 140471
BP



Nieuw! ECOS 2.5 (50220)

31296 NMBS SNCB 98 040



Silberling n-wagen CFL 31060 tem 31062

Expo-nieuws: Bezoek onze stand op de 10de Grote Modelspoor Expo te Wieze (B.) 28 tem 29 september 2024

Importeur: TSD Train Service Danckaert

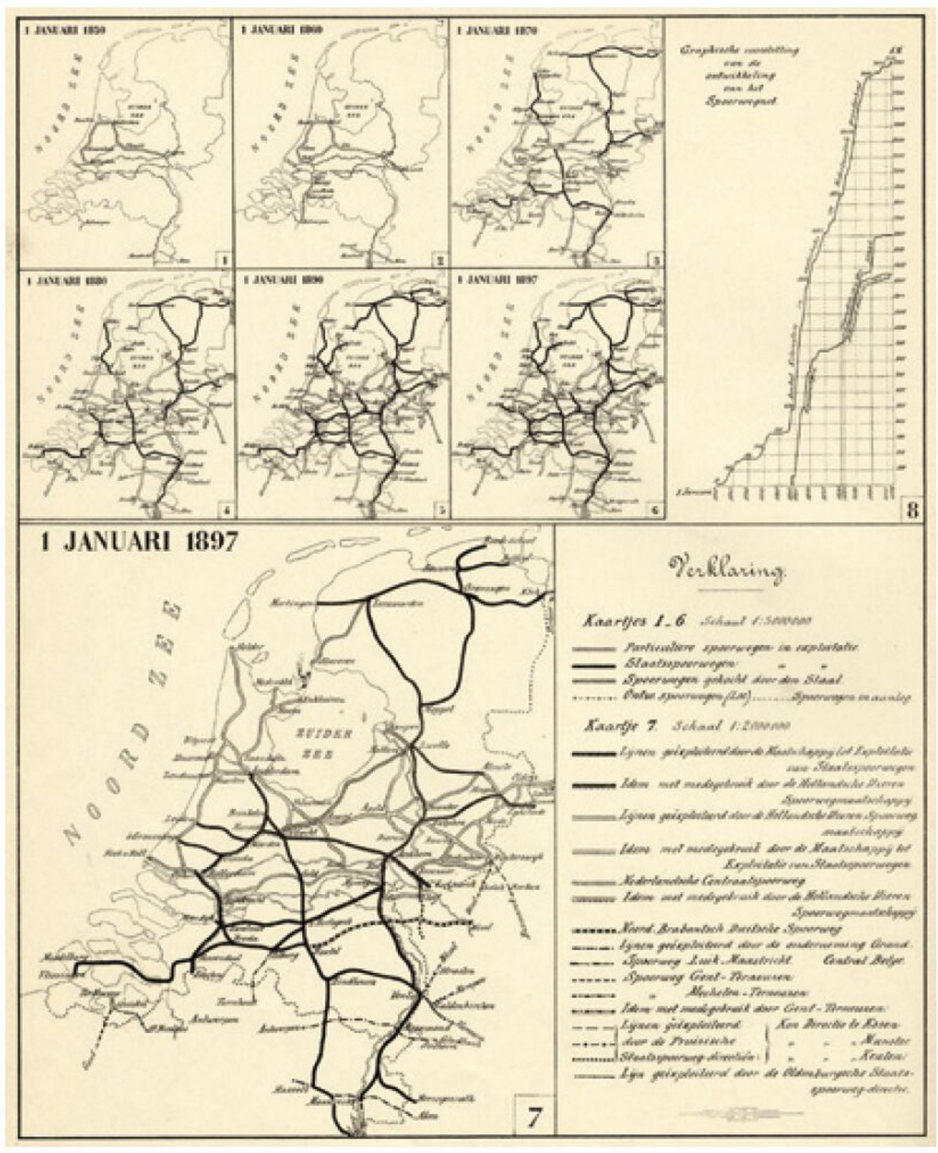
Uitgave van Railhobby gemist?

Bestel via Railhobby.nl/shop

Cover
TWE 152 ELNA

Fotoritten met de gerestaureerde MBS-tenderloc in historische setting.

FOTO:
AD VAN STEN



De ontwikkeling van het spoorwegnet vanaf 1850 met de exploitanten, gepubliceerd in het Gedenkboek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs in 1897. (collectie Het Utrechts Archief)

Marktwerking

Een spoorwegkaart van zo'n 130 geleden laat zien dat al veel is aangelegd, maar ook dat er een lappendeken van spoorwegbedrijven is ontstaan. Deze **beconcurreerden** elkaar hevig en dat was niet altijd in het belang van de reiziger. Aan die situatie kwam een einde toen in 1938 de laatste twee overgebleven vervoerders, SS en HSM, fuseerden tot de N.V. Nederlandsche Spoorwegen (opgericht in 1937). NS had vervolgens in ons land jarenlang het **monopolie** van het spoorwegvervoer. Dat veranderde toen in 1995 NS werd verzelfstandigd en de infra en exploitatie werden gescheiden. Ook werd het mogelijk **andere vervoerders** toe te laten. Het idee erachter is meer efficiëntie en lagere tarieven.

Inmiddels zijn er diverse bedrijven actief, vooral op nevenlijnen. In de **nieuwe concessie** mag NS tot 2033 het hoofdnet exploiteren. De andere vervoerders zijn het er niet mee eens en willen het in Brussel aanvechten. Zij willen ook een stuk van de 'koek'. Vanuit de EU wordt er steeds meer aangedrongen op (nog) meer marktwerking en wil men ook anderen op het **hoofdnet** toelaten. Iets dat in het Verenigd Koninkrijk - daar begon de privatisering - gaandeweg wordt teruggedraaid. De complexheid van het railvervoer maakt het niet gemakkelijk om wijzigingen door te voeren. Bovendien, als een lijn in andere handen komt, kun je dan van **marktwerking** spreken? Immers, de reiziger kan nog steeds niet kiezen en is aangewezen op de exploitant die er rijdt. Of het allemaal gaat veranderen, moet nog blijken, als we maar niet in de situatie verzeild raken als die van eind 19e eeuw.

Ton Oosterom

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
11 TreintjeOost
11 Peperkamp Modelbouw
11 Modelspoorgigant
37 Modelleisenbahn München GmbH

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 474

6
RAILTEST:
RAILKRAAN ROCO
De zelfrijdende zesassige spoorkraan van VolkerRail aan de tand gevoeld.

18
TECHNIEK:
HSM POSTWAGEN
Messing bouwkit naar de in tijdperk I door Werkspoor gebouwde tweeasser.

24
BAAN IN BEELD: FREMO:87
De ultieme werkelijkheid in model inclusief dienstregeling uitgevoerd.

32
RAILMUSEA: MBS ELNA 152
Fotoritten in historische setting van de geheel gerestaureerde tenderloc.

38
DOEN: CAT D7
De H0-bouwkit van Artitec gebouwd en vervuild.

42
HISTORIE:
OOSTERSPOOR, DEEL 2
Van de jubilerende spoorlijn gaat Han Landman in op het baanvak Hilversum - Amersfoort.

48
DOEN:
A4-DIORAMAWEDSTRIJD
Een selectie van de tijdens de Modelspoordagen gepresenteerde topdiorama's.

54
TECHNIEK:
SRV-WAGEN
Dick Raaijmakers bouwt uit componenten van Faller, Shapeways en Tilly Models een rijdende winkelwagen.

58
RAILINFO+: JAAP
René Vink doet verslag van de jubileumrit van de honderdjarige mC9002.

92

38

86

62
DOEN:
MODELBOUWTIPS, DEEL 2
(Her)startende modelspoorders worden op weg geholpen: schaalgrootte, schroeven en boren.

68
INTERVIEW: MCH
Einde van de legendarische Hilversumse modelspoorwinkel.

80
DOEN: MUURHUIS
Stefan Izeboud bouwt en schildert een 19e eeuws muurhuis van AlsaCast.

86
REPORTAGE:
SERVIË, DEEL 1
De spoorlijnen rond Subotica en Novi Sad belicht door Hans-Georg Löwe.

92
UITGELICHT:
TILLIG DR VT 135
Het rood-crème motorrijtuig wordt met bijwagen VB 140 in H0 voorgesteld.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo
23 Railnieuws
52 Word abonnee
61 Spoorverhalen: herstart G1206
72 Modelnieuws
85 Railpers
96 Toen & Nu: Hemmen-Dodewaard
98 Preview Railhobby 475

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

EXTRA:
video
railkraan

Spoorkraan VOLKERRAIL

DIGITALE ROCO-KRAAN MAAKT ALLE FUNCTIES WAAR

Recentelijk heeft Roco een rijdende en zwenkbare telescoop-spoorkraan in H0 uitgebracht. Hoewel het model van het origineel verschilt - de VolkerRail 'Obelix' is een Kirow KRC 1200 - zijn de digitale functies dermate interessant dat Rob Blom er een dynamische reportage aan wijdt.

De gedigitaliseerde kraan in de huisstijl van VolkerRail, type EDK 750, is voor het twee-rail- (artikelnummer 7310023) en het drie-railsysteem (7320023) verkrijgbaar. Het alleen voor digitale aansturing geschikte model wordt in een stabiele en overzichtelijke verpakking geleverd. Naast de kraan en de tweeassige draagwagen worden een hijsjuk, contragewicht, vier stempels met bijbehorende onderstopblokken, strop-benodigdheden, een zakje met onderdelen en een kleine platte schroevendraaier meegeleverd. De uitvoerige handleiding is in het Duits, Engels en Frans, een Nederlandse versie is niet opgenomen. De kleurstelling is goed getroffen en komt overeen met die van VolkerRail. De opschriften, niet alleen van de kraan en de begeleidende wagen, maar ook op het hijsjuk, zijn scherp gestoken.

1.

2.

KRAAN EN DRAAGWAGEN RIJDEN BUFFER AAN BUFFER

Zowel de kraan als de tweeasser zijn voorzien van een kortkoppelingssysteem om (met lage snelheid) buffer aan buffer te rijden. De kraan rust op twee drieassige draaistellen waarvan bij van één de eerste as is aangedreven. De kraan kan ook in opzending gebruikt worden - bij het voorbeeld tot 100 km/h -, dan moet de aandrijving met een schuifje onder het aangedreven draaistel vrij geschakeld worden. Met enige handigheid is het schuifje met een schroevendraaier of satéprikker te bedienen als de kraan op de rails staat. De minimum boogstraal die kan worden bereden is 358 mm.

HIJSJUK

Met het meegeleverde materiaal kunnen drie stroppen gemaakt worden. De pennen om de stroppen aan het hijsjuk en aan het hijsblok te bevestigen zijn bijgevoegd; in de handleiding is helder beschreven hoe de stroppen worden gemaakt. De kraan beschikt over een groot aantal bewegings-, licht- en geluidsfuncties. Voor het testen van deze functies heb ik gebruik gemaakt van de rode Roco Multimuis uit een startset. Weliswaar heb ik een Z21 ter beschikking, maar dit leek me voor de lezer de meest voor de hand liggende oplossing. Vanzelfsprekend kan de kraan ook met andere DCC-regelaars bediend worden. »

3.

4.

5.

1. De vier stempels zijn uitgeklapt en onderstopt, het contragewicht is geplaatst.

2. De kraan is op de meegeleverde rail opgesteld.

3. De omslag van de verpakking.

4. De kraan is keurig verpakt.

5. De inhoud van de verpakking.

TEKST & FOTO'S: ROB BLOM

6.

7.

8.

9.

F19 BRENGT DE KRAAN IN TRANSPORTPOSITIE

FUNCTIETOETSEN

De kraan is standaard op adres 03 ingesteld, maar er kan een ander adres gekozen worden. De functies ‘hefboom heffen/zakken’ worden met F8 en F7 bediend. Vanzelfsprekend moet de functie F8 uitgeschakeld zijn om de functie F7 te kunnen activeren. Dit geldt ook voor de functies telescooparm uit/in (F5/F4) en kraanhaak omhoog/omlaag (F3/F6). Met functie F9 wordt de snelheid van de bovengenoemde functies gehalveerd. De kop van de giek is met een werklamp uitgerust die met functie F10 ingeschakeld wordt. Als functie F2 is ingeschakeld, kan de bovenwagen met de giek via de draairegelknop 360 graden gedraaid worden. Om te voorkomen dat de kraan bij het hijsen van een last om zou kiepen, moeten de stempels altijd uitgeklapt en ondersteund worden. Ook dient het contragewicht achter op de kraan te worden bevestigd. In de handleiding zijn de maximale hefgewichten in combinatie met de draaihoek beschreven. De VolkerRail-kraan is uitgerust met een aangepaste Zimo-geluidsdecoder en biedt diverse geluidsfuncties. Naast het dieselaggregaat zijn er korte en langere akoestische signalen, een compressor en de geluiden bij het passeren van raillassen. De laatste functie wordt met F17 geactiveerd als de kraan rijdt en het geluid aan staat.

10.

GEAUTOMATISEERD BEDRIJF

De functies F18 en F19 bieden beiden een interessante bewegingscombinatie. Met functie F19 wordt de kraan in startpositie voor transport ingesteld. Met de functie F18 start de kraan automatisch op. De giek richt zich op, wordt uitgeschoven en andere bewegingen kunnen dan met de bovengenoemde functies aangestuurd worden. Zodra functie F2 ingeschakeld is, kan de giek ook gedraaid worden. Nadat de werkzaamheden uitgevoerd zijn, kan de kraan eenvoudig in transportpositie geplaatst worden door functie F19 te activeren nadat F18 is gedeactiveerd. Immers, tegengestelde functies kunnen niet gelijktijdig actief zijn. De in de digitale uitgave van deze Railhobby opgenomen video begint na het opstarten van het dieselaggregaat met functie F18 en brengt de kraan in de startpositie met functie F19. Deze vooraf geprogrammeerde functies voor het hijs- en rijvaardig maken van de kraan, geven het model een duidelijke meerwaarde. »

6. **Met het hijsen van de giek komt ook de afdekkap omhoog.**

7. **De giek heeft de hoogste positie bereikt.**

8. **De evenaar is aangehaakt. Voor de kraan zal draaien, moeten de stempels worden uitgeklapt.**

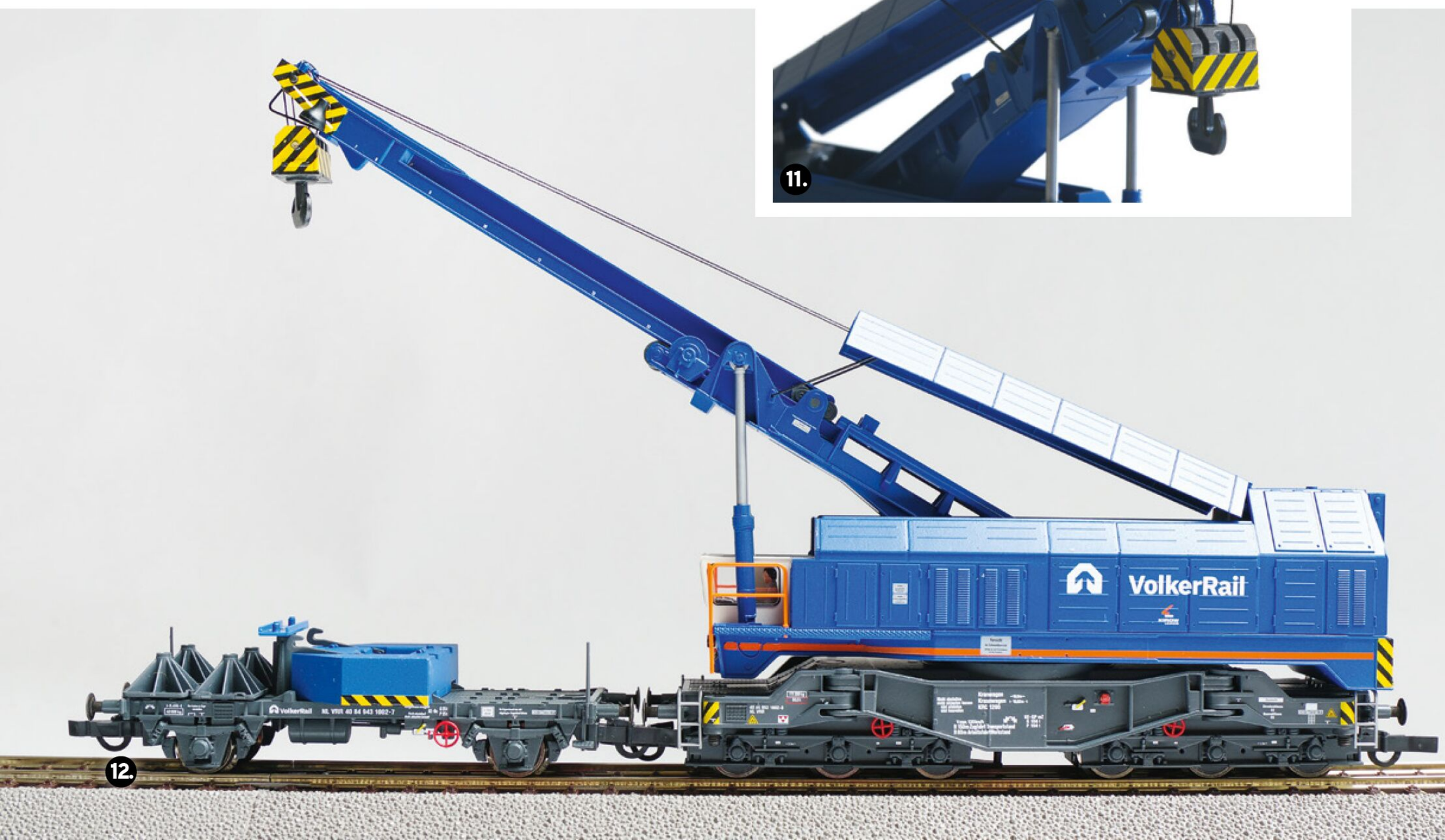
9. **De kraandrijver heeft vanuit het machinistenhuis een goed zicht op het werk.**

10. **De linkerzijde van de VolkerRail-kraan.**

11. **De kabels van het hijsblok lopen over soepel draaiende katrollen, de schijnwerper is naast de giek gemonteerd.**

12. **De giek is uitgeschoven, als de stempels zijn uitgedraaid kan het werk beginnen.**

11.



12.

13.

RIJEIGENSCHAPPEN

De begeleidende tweeassige wagen is uit metaal vervaardigd en weegt met het contragewicht 80 gram. Samen met de 440 gram wegende kraan geven de rijdende eigenschappen in beide richtingen geen problemen. Roco heeft een spoorkraan uitgebracht die op veel Nederlandse modelbanen niet zal misstaan. De digitale functies bieden de gebruiker veel mogelijkheden. De prijs van € 899,90 is pittig, maar veel detaillisten bieden het model voor een lagere prijs aan. De kraan kan in tijdperk VI worden ingezet, bijvoorbeeld met VolkerRail-eloc 7178 (ex-NS 1778, Roco artikelnummer 7510010) en de set met twee werkwagens met lage boorden (6600046), alle gestoken in de hedendaagse blauwe huisstijl met oranje band van VolkerRail. //

13. De ‘Obelix’ is gereed voor opzending, bijvoorbeeld in een werktrein.

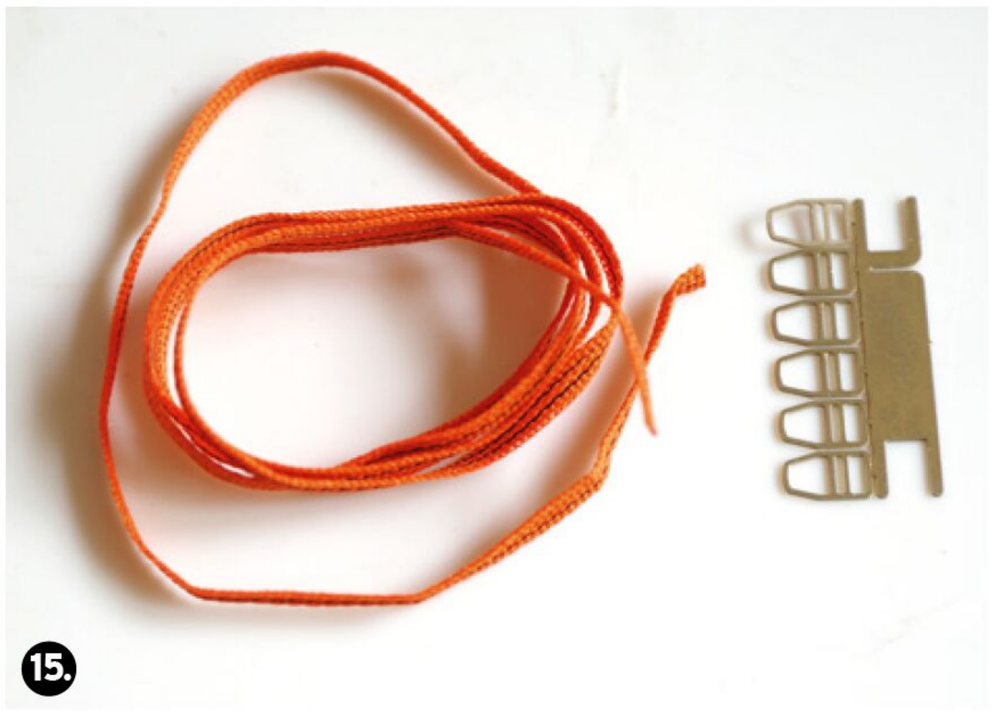
14. Het lange schuifje in opzendpositie, dus met uitgeschakelde aandrijving.

15. De band en de hijsogen voor de stroppen.

16. Imposant, de ‘Obelix’ met uitgeschoven giek recht van voren.

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

14.



15.

16.

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 tot heden. Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 470 uitgaven van Railhobby kunt lezen!

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

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

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN

VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

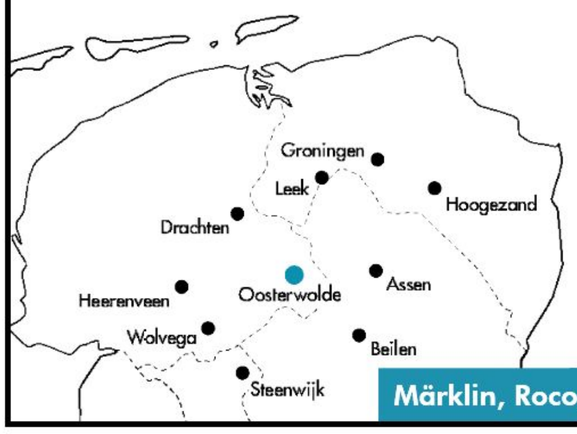
PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

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

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.

Kijk voor meer actueel nieuws op Railhobby.nl/actueel

Een medewerker van OTIV bij CAF-testtram 6129 van De Lijn. (foto De Lijn)

Veiliger tramverkeer bij De Lijn

Met het in Gent gevestigde OTIV en de Spaanse tram-bouwer CAF worden sinds zomer 2023 bij het Vlaams vervoersbedrijf De Lijn innovatieve systemen getest om de veiligheid van het tramverkeer te kunnen verhogen. Daartoe zijn op een tram van de Kusttram sensoren geïnstalleerd. De kustlijn tussen De Panne en Knokke - 's werelds langste tramlijn - is gekozen vanwege de verschillende verkeerssituaties zoals stadscentra en andere drukke gebieden. In de door OTIV ontwikkelde techniek wordt met sensoren, data-analyse en artificiële intelligentie de omgeving van het voertuig continu gescand en het gedrag van voetgangers, fietsers en auto's in realtime op mogelijke gevaren geanalyseerd. Als de verschillende scenario's eind dit jaar zijn geëvalueerd, wordt duidelijk hoe snel de sensoren gevaar kunnen detecteren en hoe de software de reactietijd van de bestuurder kan verbeteren. Volgens Philippe Le Cerf, CIO van De Lijn, kan mede door het gebruik van AI-technologie de veiligheid worden verbeterd: "Het zal helpen bij toekomstige aanbestedingen, waarbij een waarschuwingssysteem voor botsingen als ondersteuning voor de chauffeur kan worden geïmplementeerd."-MV

Op de eerste dag van de werkzaamheden is de Railpro 607 met een sleep Fccpps uit Gilze Rijen naar Dorst onderweg. Dorst, 28 april. (foto Marcel van Eupen)

Werkzaamheden in en rondom Tilburg

Tussen 28 april en 13 mei vonden op de stations Tilburg en Tilburg Universiteit omvangrijke werkzaamheden plaats. Ook werd er aan het spoor tussen Breda, Tilburg en Vught gewerkt. Tijdens deze grote buitendienststelling werd na tien jaar de renovatie van station Tilburg afgerond. Op veel plekken werden spoorstaven, ballast, rijdraden en bovenleiding vervangen. De werkzaamheden werden uitgevoerd door VolkerRail die hiervoor naast haar eigen V100'en de Railpro 602, 606 en 607 op de baan bracht. De 602 was in de weer met de kettinghor, de 606 met Res'en om de vuile ballast af te voeren en de 607 werd met Fccpps'en ingezet. Ter hoogte van Dorst en Tilburg Universiteit waren tijdelijke werkdepots ingericht waar de Res'en werden geleegd en de Fccpps'en beladen. De werkzaamheden kenden een strakke planning want op maandag 14 mei begon de buitendienststelling tussen Emmerich en Oberhausen waardoor veel goederentreinen via Breda - Tilburg moesten omrijden.-MvE

Arriva in Amerikaanse handen

In 2010 nam de Deutsche Bahn Arriva over van de Britse vervoerder Arriva plc. De DB verkeert in financiële problemen en is naarstig op zoek naar mogelijkheden om van de schuldenberg af te komen. Bovendien is er geld nodig voor investeringen. Arriva stond al een tijdje in de etalage. De DB heeft nu een koper gevonden: de Amerikaanse investeerder I Squared Capital in Miami. Alle activiteiten van Arriva in elf landen, waaronder Nederland, inclusief de dochtermaatschappijen, zouden voor zo'n € 1,6 miljard zijn overgenomen. De equitybelegger heeft een kapitaal van USD 38 miljard en 82 bedrijven in 71 landen. De verkoop heeft in Limburg tot vragen geleid. Na onderzoek hebben de Gedeputeerde Staten onder voorwaarden met de overname ingestemd; de concessie in Limburg blijft daardoor gehandhaafd.-TO »

In de Arriva-werkplaats in Leeuwarden is onderhoud aan GTW-DMU-treinstellen ingericht. (foto Ton Oosterom)

Lineas testloc 7855 met Fame-stickers. (foto Lineas)

Fame-loc voor Lineas

Met het testen van Fame als brandstof met loc 7855, benadrukt Lineas - de grootste private spoorwegoperator in Europa - haar focus op het zoeken naar duurzame oplossingen voor het verminderen van de CO_2-uitstoot. Fame (Fatty Acid Methyl Ester) is een biobrandstof die onder meer wordt geproduceerd uit non-food grondstoffen zoals afgewerkte bak- en braadolie. Hoewel het al in scheepsmotoren wordt gebruikt, werd het nog niet voor locomotieven ingezet. Fame biedt ten opzichte van diesel - mits voldaan aan strenge criteria van de afvalstromen - een emissiereductie tot 84%. Lineas wil door het gebruik van Fame en andere biobrandstoffen, de emissies in 2030 met 42% verminderen. In het met Cargill uitgevoerde testbedrijf worden de prestaties en betrouwbaarheid van de loc gemeten. Krzysztof Szmidt van Cargill: “We zien dat het testbedrijf een succes is en dat opent de deur naar grotere decarbonisatie-inspanningen in België en daarbuiten. Het kan de overgang naar schonere, hernieuwbare energie versnellen zodat goederenvervoer duurzamer wordt.” Lineas benadrukt dat om deze brandstof te kunnen gebruiken, op korte termijn de cruciale tankinfrastructuur beschikbaar zal moeten zijn. Samenwerking tussen alle belanghebbenden is nodig om die te ontwikkelen en de transitie naar duurzame transportbrandstoffen te versnellen.-MV

Een deel van de stalen spanten van de Treinenfabriek, samengesteld met behulp van de Genie op het terrein van de SGB, 15 april. (foto Kristian de Winter)

Herbouw Treinenfabriek Allan

Stoomtrein Goes Borsele (SGB) werd in 2017 eigenaar van een grote hal die ooit was gebouwd voor Allan, bekend van de ‘Blauwe Engel’. Later maakte trambedrijf RET er gebruik van. Inmiddels is de omgevingsvergunning aangevraagd met als doel de loods op te bouwen en als tentoonstellingsruimte en opstappunt voor de trein richting Hoedekenskerke te gebruiken. Een hulpvraag voor de opbouw van de Treinenfabriek bij de Genie van de 102 Constructiecompagnie in Wezep werd met enthousiasme ontvangen en medio april is met hun hulp begonnen met het ter controle uitleggen van de stalen spanten. Wanneer het project kan worden opgeleverd is nog niet bekend; dit hangt onder meer af van de snelheid waarmee de vergunningen worden afgegeven.-HvdM

De Talent 2-treinstellen 1442 123 + 102 van Abellio zijn op 18 april bij Haselbach als S5X onderweg naar Zwickau. (foto Harold van der Meer)

NS doet Abellio Duitsland van de hand

De Nederlandse Spoorwegen hebben besloten zich te concentreren op het treinverkeer in de eigen Lage Landen. Nadat in 2023 het Britse bedrijfsonderdeel van de hand was gedaan, volgde afgelopen april het besluit ook van de Duitse tak afscheid te nemen. Abellio Duitsland, met zo'n 1600 medewerkers en drie concessies, is nooit winstgevend geweest en zal verkocht worden aan Benex, een private vervoerder die onder meer eigenaar is van WestfalenBahn. Door dit besluit komt na meer dan twintig jaar een einde aan de buitenlandse activiteiten van de NS.-HvdM

TCS brengt ICE 3neo naar Nederland

Train Charter Services (TCS) verzorgde op 12 mei de tractie door Nederland voor de ICE 3neo 8009. Het treinstel werd door TCS 101002 van Bad Bentheim naar de Watergraafsmeer gesleept, voor de opleiding van werkplaatspersoneel van NS Techniek. Eind mei werd begonnen met de afnameritten voor de treinstellen 8001-8022. De ICE 3neo zal worden ingezet op de ICE's tussen Amsterdam C/Brussel Zuid, Keulen en Frankfurt (Main). Sinds 13 juni worden ICE 3neo's op diensten naar Nederland ingezet, de eerste kwam als ICE 254 uit Basel. De laatste BR 406 vertrok op 14 juni uit Nederland. De treinstellen die nog in goede staat verkeren, worden in Duitsland ingezet. In verband met geconstateerde gebreken aan enkele lasverbindingen is medio juni een afnamestop van nieuwe treinstellen door DB ingesteld. De al rijdende treinstellen zouden niet getroffen zijn door deze productiefout.-TS »

TCS 101002 met ICE 3neo 8009 op sleep passeert Assel als trein 13426 naar Amsterdam Watergraafsmeer, 12 mei. (foto Tiemen Schenk)

Op 2 juni is de 904 als ledig materieel bij ‘s-Hertogenbosch onderweg van Amsterdam naar Roosendaal. (foto Marcel van Eupen)

JAN express kleurt 904 oranje

Accountants en adviesbureau JAN had in het weekend van 1 en 2 juni een jubileumfeest in Breda. Het bedrijf huurde Plan V 904 van 2454 CREW en liet het treinstel voor deze gelegenheid in hun huisstijlkleur oranje bestickeren. Dit maakte de rit van Amsterdam naar Breda op zaterdag en de retourrit de volgende dag voor zowel de eigen medewerkers als voor spoorliefhebbers tot een opvallende gebeurtenis. Nadat het gezelschap naar Amsterdam was teruggebracht, reed de Plan V via ‘s-Hertogenbosch naar Roosendaal om daar de stickers te verwijderen. De lakschade die daardoor is ontstaan bleek snel te herstellen zodat het treinstel op 13 juni weer de baan op kon.-MvE

SETG in Nederland actief

De Siemens Vectron 193 728 die tijdens een huurperiode bij RFO eerder in ons land was te zien, is door ELL verhuurd aan Salzburger Eisenbahn Transportlogistik (SETG) en komt opnieuw naar Nederland. In mei nam het bedrijf het contract voor vervoer van petroleumcokes tussen Terneuzen en het Duitse Garching over van DB Cargo waarbij de Vectron de tractie zal verzorgen. De trein rijdt op woensdag in de namiddag via Venlo naar Roosendaal en op zaterdagochtend van Roosendaal terug. Na Roosendaal neemt Certus het stokje over en rijdt met een reeks 27 op donderdagochtend naar Gent. Het laatste stukje tussen Gent en Terneuzen wordt met een Certus reeks 77 gedaan. Op vrijdagmiddag wordt er vervolgens begonnen aan de terugreis en brengt Certus het geheel naar Roosendaal. Voor de trein zijn VTG Tads gehuurd.-MvE

Op 5 juni rijdt SETG op weg naar Roosendaal met lege VTG-kolenwagens in de middag Eindhoven binnen. (foto Marcel van Eupen)

FlixTrain stopt met treinen in Zweden

De budgetmaatschappij FlixTrain gaat haar diensten in Duitsland uitbreiden, in eerste instantie met het verlengen van de huidige treinen. De krapte op de markt aan beschikbaar materieel noopte de maatschappij tot het besluit de treindienst tussen Stockholm en Göteborg in Zweden te beëindigen. Die treinen, die pas drie jaar rijden, worden vervangen door groene Flixbussen. De vrijgekomen rijtuigen zullen in Duitsland worden ingezet, de Vectron-locs waarmee de treinen werden gereden zijn eigendom van Hector Rail.-HvdM

FlixTrain 23100 Göteborg C - Stockholm C passeert het buitengebied van Hallsberg. De tractie wordt geleverd door de Vectron 243 222 van Hector Rail, 25 juni 2022. (foto Harold van der Meer)

Hector Rail 162.001 (ex-DB 151 013) met de dagelijkse brandstoftrein tussen Stendell en Coswig. Weißenfels, 18 april. (foto Harold van der Meer)

Hector Rail neemt afscheid van BR 151

Nadat Railhobby berichtte dat DB Cargo de inzet van de BR 151-locs gaat beëindigen, heeft in april ook Hector Rail (HR) aangegeven de Class 162 (ex-DB BR 151) geleidelijk uit te zullen faseren. Het bedrijf bezit vijftien van deze zesassers, waarvan er tien in gebruik zijn. De locs zijn geliefd bij zowel personeel als de hobbyisten en kregen dan ook bijnamen als 'alte Tante' of 'altes Schätzchen'. HR heeft in Duitsland veel aan deze machines te danken; ze leverden vanaf begin 2016 betrouwbare tractie voor onder meer brandstof- en staaltreinen. De Class 162 zal de komende jaren worden vervangen door modern materieel zodat Hector Rail ook in de toekomst een betrouwbare vervoerder zal blijven.-HvdM //

Tweeassige postwagen

MESSING BOUWKIT

Gerard van de Weerd (Seinarm.nl) heeft enkele nieuwe etsplaten van historisch Nederlands materieel uitgebracht, waaronder het NS postrijtuig serie P 2026-2062. Onderdelen die zich niet in een etsplaat laten verwerken, zoals buffers en wielen, moeten apart worden aangeschaft. Het H0-model is redelijk snel en eenvoudig in elkaar te zetten. Kijkt u mee?

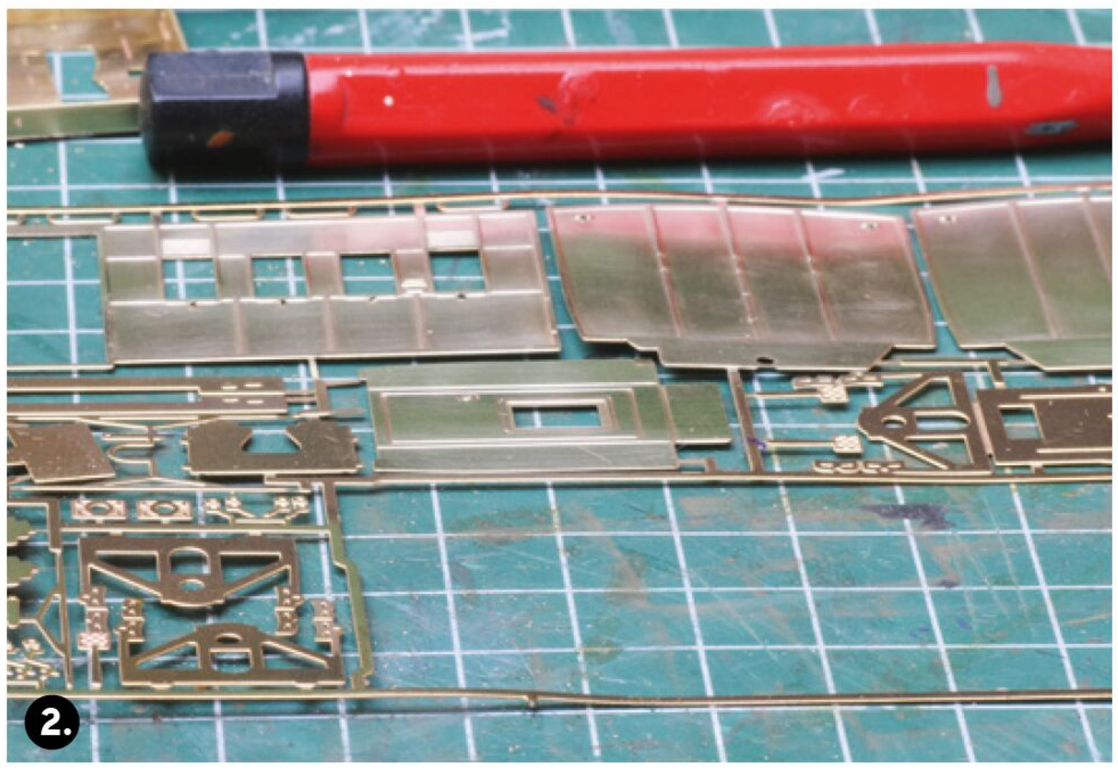
De tweeassige postwagens zijn tussen 1884 en 1899 door Werkspoor aan de HSM geleverd. De nummering L 421-456 is door NS in P 2026-2062 gewijzigd. Langs de zijwanden stonden sorteertafels - de post werd tijdens de rit gesorteerd -, tegen de kopwanden kasten en in het midden een kolenkachel. Een deel van de ruim veertig postwagens werd tot Dg (goederentreinbegeleidingswagen) omgebouwd, de laatste postrijtuigen gingen in 1953 uit dienst.

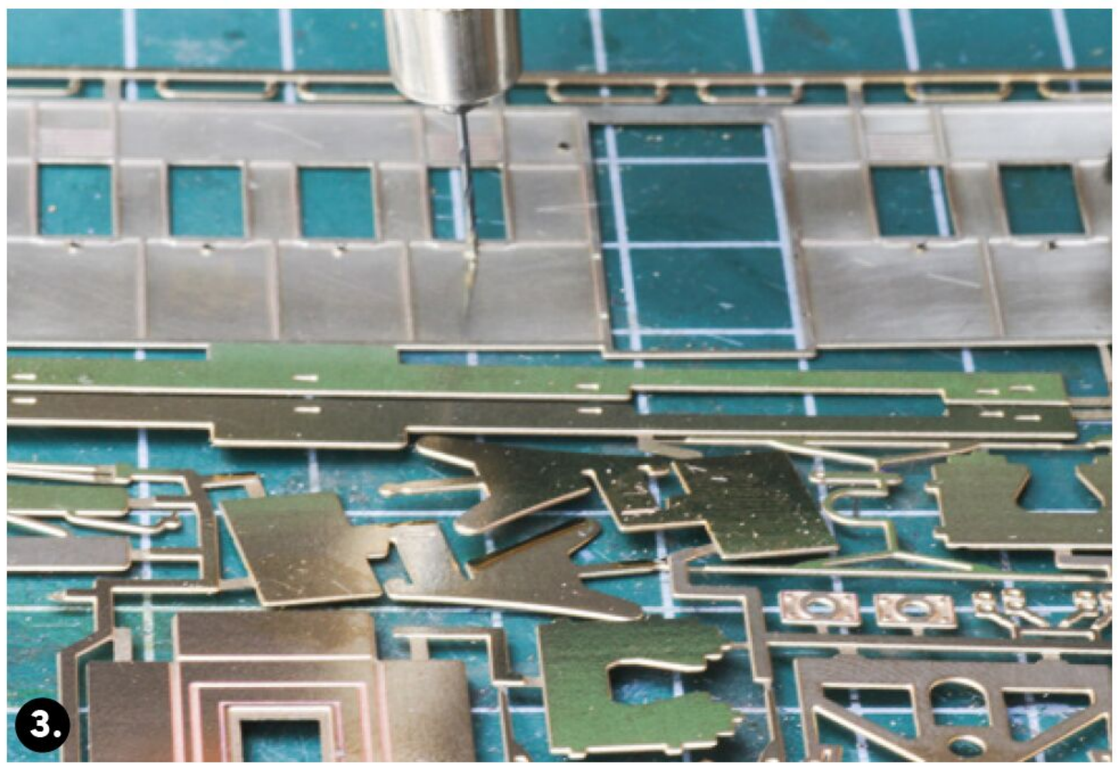
1.

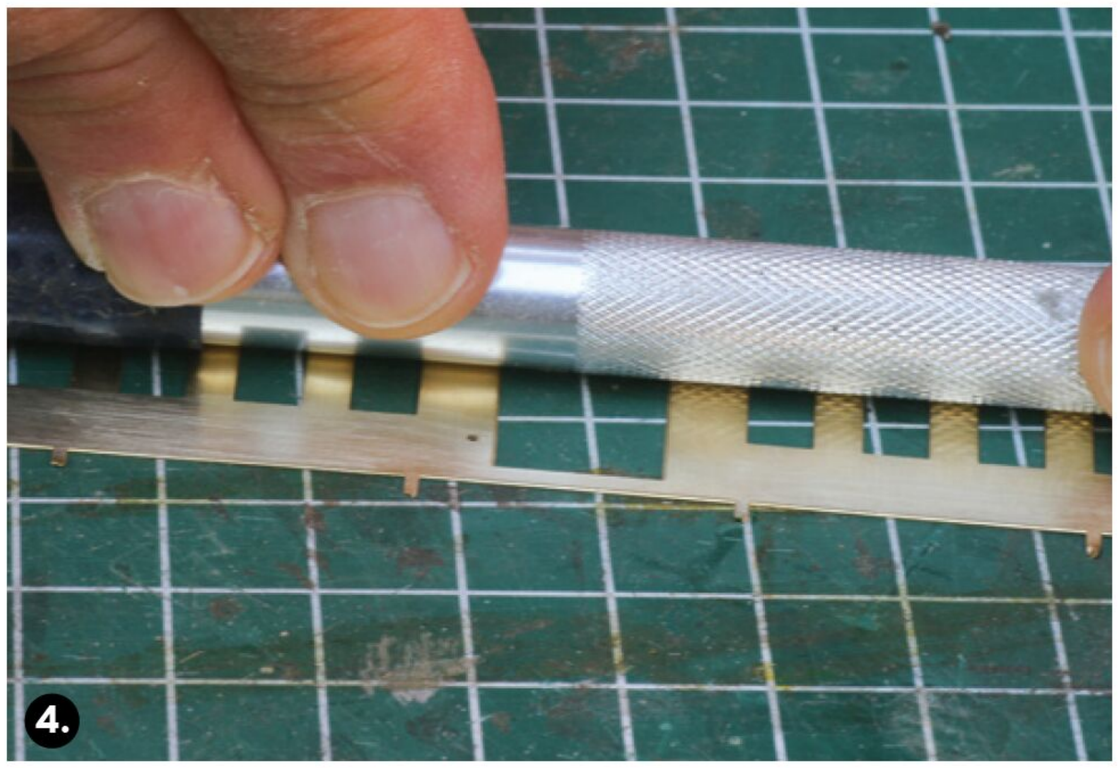
GASLEIDINGEN VAN 0,3 MM MESSINGSTAF

Model

Een link naar de handleiding is bij de bouwbeschrijving gevoegd. Als eerste poets ik de etsplaat met een glasvezelstift om aanslag van het etsbad te verwijderen. Ook boor ik de voorgeëtste gaten met een fijn boortje op. De zijwanden moeten een ronde vorm krijgen. Het rollen met een rond voorwerp op een zachte ondergrond is hiervoor de aangewezen methode. De juiste ronding kunt u met de kopwand controleren. Als de ronding klopt, kan de instapdeur worden gevouwen en in de zijwand geplaatst, waarna de wanden met de lippen aan het dak worden vastgezet. Alle verbindingen lijm ik bij dit model met secondelijm, vloeibaar en gel, al naar gelang wat voor de toepassing het handigste is. De vloeibare lijm is met een draadje aangebracht, waaraan ik een kleine hoeveelheid lijm heb gedaan. Als alle verbindingen goed vastzitten, kunnen de lippen op het dak worden afgeknipt en vlakgevijld. In vergelijking met foto's van het voorbeeld vind ik het messing dak wat dun en lijm er 1 mm dik styreenplaat op. Door daar een groot aantal kerven in te snijden, laat de plaat zich vrij gemakkelijk in de juiste ronding buigen. De gaten voor de dakluchters van de gaslampen zijn van binnenuit doorgeboord. De bak kan nu met de nodige details worden afgewerkt. »


2.

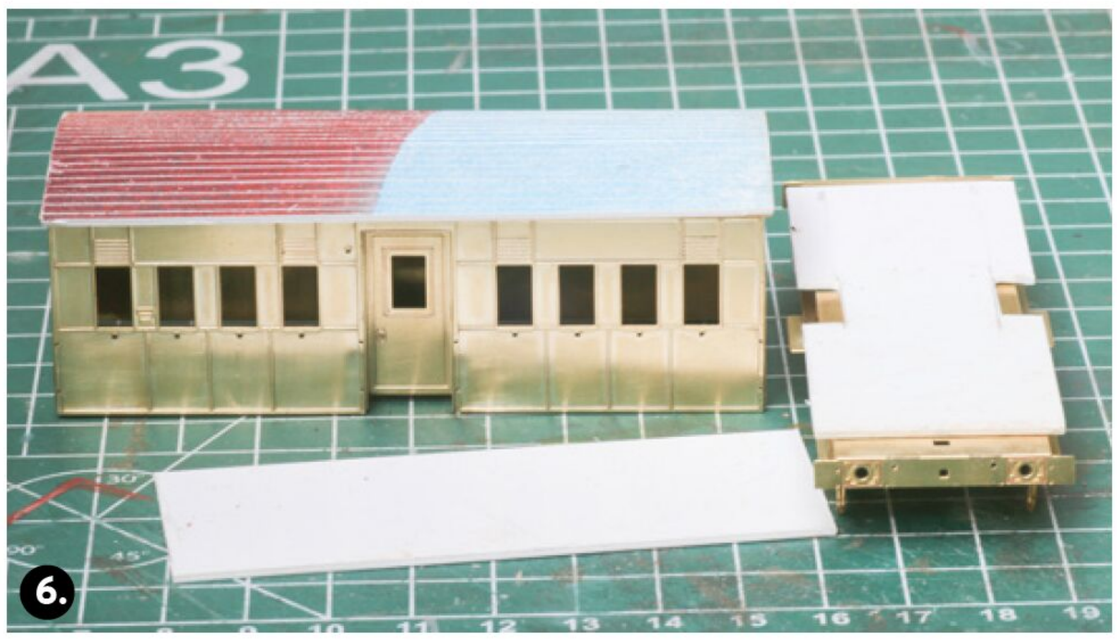

3.


4.

5.

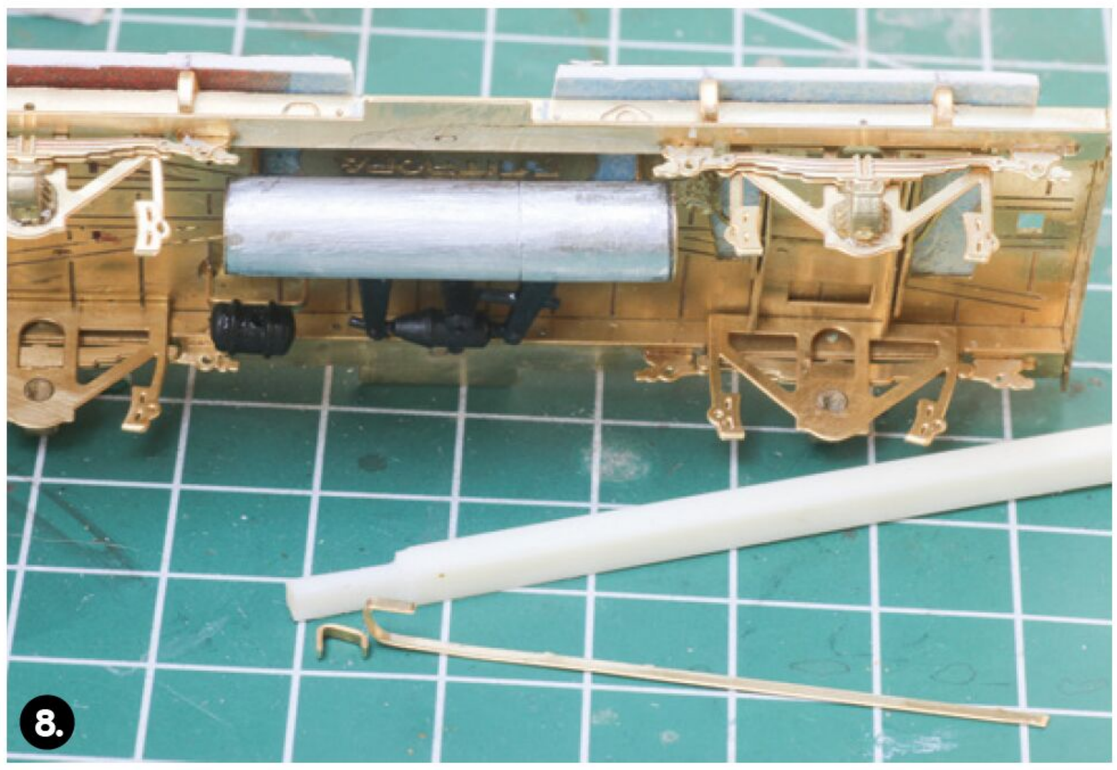
1. De dienst van postbeambte Galensloot begint dadelijk, maar er is nog tijd voor een praatje. De groene vlag (na 1934 geel) geeft aan dat er mensen in het rijtuig zijn en rangeren behoedzaam moet worden uitgevoerd.
2. De etsfret wordt met een glasvezelstift opgeruwd.
3. De voorgeëtste gaten worden met een dun boortje iets verruimd.
4. Met een rond voorwerp kan op een zachte ondergrond de juiste ronding in de zijwand worden gerold.
5. De zijwanden zijn klaar en met de lippen aan het dak verbonden.

TEKST & FOTO'S: THONIS VAN DER WEEL



6.

7.


8.

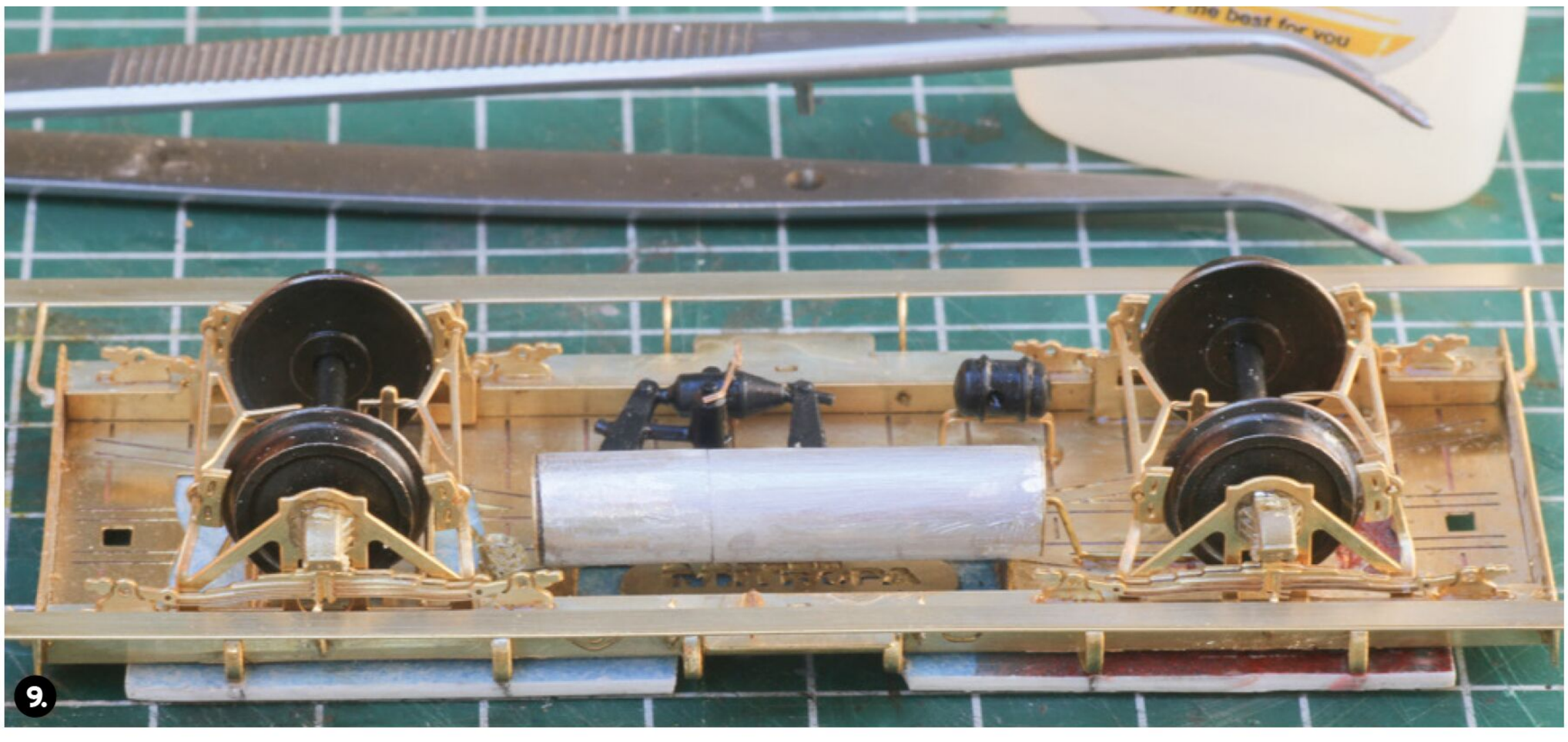
DE POSTWAGENS ZIJN TOT 1899 DOOR WERKSPOOR GELEVERD

Onderstel

Ook het onderstel geeft weinig problemen. De rommeldoos levert een remcilinder en reservoir. De ontbrekende baksteunen aan de stelbalk maak ik van uit de etsfret gehaalde strippen messing. Ze zijn bij het grote voorbeeld opvallend aanwezig en de moeite van het namaken waard. Een buigmal uit een staaf styreen helpt om er de juiste vorm in te buigen. Het aanbrengen is wat gefrummel, maar het resultaat loont de moeite. Doordat het onderstel smaller is dan de bak, hebben de zijwanden de neiging naar binnen te gaan staan. Een op het onderstel gelijmde vloer uit styreenplaat houdt de zijwanden op hun plek.

Primer

Na een dunne laag primer uit de spuitbus, spuit ik het onderstel zwart en de bak groen. De juiste kleur zal altijd een punt van discussie blijven, maar ik ben tevreden met het eigen mengsel. De opschriften in de vorm van transfers zijn met de etsfret geleverd en snel aangebracht. Ik gebruik meermalen Solvaset om de transfers goed te laten aansluiten en bescherm het schilderwerk tenslotte met matte lak van Vallejo. Het enige wat ontbreekt zijn de gasluchters met leidingen op het dak. Die waren lange tijd niet leverbaar, maar toen ik ze in huis had, heb ik de gaten op maat geboord en de gasluchters en de T-vormige schoorsteen


9.

in het dak gelijmd. De gasleidingen voor de interieurverlichting bestaan uit 0,3 mm messingstaf en lopen bij bagage- en postrijtuigen binnen door de wagen naar de gastank. Dit in tegenstelling tot personenrijtuigen waar de leiding met afsluiter over de kopwand loopt. Het dak schilder ik okergeel, gevolgd door ver- »

10.

11.

6. Het dak krijgt met een plaatje styreen wat meer volume. Uit dit materiaal wordt ook de wagenvloer gemaakt.
7. De gaten voor de gasluchters zijn doorgeboord, de wagenbak is op het onderstel gepast.
8. Onder de wagen zijn de gascilinder en het remwerk aangebracht. De baksteunen worden met behulp van een mal uit styreenstaf gebogen.
9. Met het plaatsen van de wielstellen is het onderstel klaar.
10. Een laagje primer uit de spuitbus laat eventuele oneffenheden zien. Daarna volgt de groene verf.
11. Met Kristal Klear worden de ruiten in de bak gelijmd.
12. Na het gesprek wil Galensloot (met aktetas) de P 2052 betreden en kunnen de baanwerkers met de te vervangen dwarsligger aan de slag.

12.

13.

14.

dunde donkergrijze verf als vervuiling. De lange loopplank aan beide kanten van de wagenbak - hierdoor kon de conducteur buitenlangs het volgende rijtuig bereiken - wordt lichtgrijs. Van MK Modelbouwstudio zijn gebruikt: schoorsteen (artikelnummer 850), gasluchters (833), aspotten NS W1 (517) en verende messing buffers (823).
In een redelijk korte bouwtijd is een compacte wagen ontstaan waarmee de post ook naar de kleinere plaatsen op uw modelbaan kan worden vervoerd. Uit de etsplaat is ook de goederentreinbagagewagen (Dg) te maken, waaruit een aantal van deze postwagens is verbouwd. //

13. Het schild van de Nederlandsche Posterijen wordt met een drupje Kristal Klear vastgelijmd.

14. De gasluchters en schoorsteen zijn met de gasleidingen uit 0,3 mm messing gemonteerd.

15. Het dak van het postrijtuig is redelijk vervuild.

15.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

WIN!

De Oosterspoorweg

150 jaar geleden werd het eerste deel van de Oosterspoorweg in gebruik genomen. Onlangs verscheen een boek over deze spoorlijn bij Uitgeverij WBooks. In de Railpers leest u een recensie over dit boek. Wij mogen **3 exemplaren** weggeven. Ga naar **Railhobby.nl/winnen**, beantwoord de vraag en maak kans! Meedoen kan t/m 30 augustus.

Complete archief online

Het online archief is aangevuld met de jaargang 1987. U leest in deze uitgaven onder andere over 150 jaar spoorwegen in Oostenrijk, het aanbrengen van een ballastbed op de modelbaan en Plan V, de stoptrein tweetjes van NS. Ga naar **Railhobby.nl/archief**, log in en lees deze uitgaven. Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via **Railhobby.nl/upgraden**.

WIN!

Win een online jaarabonnement

Hiermee kunt u alle jaargangen in ons archief terugvinden. Met veel dank aan Wouter Roerdink die de afgelopen jaren alle oudere uitgaven van Railhobby heeft ingescand. Om te vieren dat ons archief helemaal compleet is, verloten we **5 online jaarabonnementen.** Kans maken? Ga naar **Railhobby.nl/winnen.**

Nieuwe speeltuin voor Spoorwegmuseum

FOTO: RENZO GERRITSEN

Het Spoorwegmuseum heeft het achterterrein volledig op de schop genomen. Er is daarbij ook een nieuwe speeltuin ingericht. Het museum noemt dit 'de Spoortuin'. Kinderen bereiken de speeltuin via een klimbrug of de trap. Naast een speelparcours vind je hier trampolines en grote graafmachines.

FOTO: © DEUTSCHE BAHN AG / STEFAN WILDHIRT

Met de trein naar het EK

Voetbalsupporters kozen voor de trein om het Europees kampioenschap in Duitsland bij te wonen. Niet eerder was er zoveel treinverkeer naar een internationaal voetbaltoernooi als op vrijdag 14 juni. De Deutsche Bahn had speciaal voor het EK acties bedacht. Zo kon je met een wedstrijdkaartje gratis reizen op veel regionale en lokale lijnen. Voor supporters uit Europa was er een speciale treinkaart om eenvoudig te reizen naar de steden waar gespeeld werd.

FREMO:87

DE ULTIEME WERKELIJKHEID IN MODEL

In het weekend van 12 t/m 15 april 2024 vond een Fremo:87-treffen plaats in het Achterhoekse Lichtenvoorde. Peter Wijshake was met zijn zoon als gast uitgenodigd om mee te draaien bij de activiteiten. Uiteraard had Peter zijn fotocamera meegenomen. Een verslag in woord en beeld.

Station Wapenveld was in werkelijkheid een station aan de voormalige Baronnenlijn tussen Apeldoorn en Zwolle. De blauwe 2415 wacht met een aantal koelwagens op het vertreksein.

1.

2.

Fremo staat voor Freundenkreis Europäischer Modelleisenbahner en vindt in 1981 z'n oorsprong in Duitsland. In 2025 viert de Nederlandse tak van de vereniging z'n 35-jarige bestaan met een groots internationaal evenement in Lichtenvoorde. Diverse Europese deelnames in verschillende spoorgroottes zullen hier acte de présence geven. Een van de deelnemende groepen is Fremo:87. Dit is één van de vele afdelingen binnen Fremo die zich richt op het zo werkelijkheidsgetrouw mogelijk nabootsen van het spoorse gebeuren in 1:87 in periode II, de jaren vijftig en zestig. Geen computernummers, geen NS-logo's en al helemaal geen gele huisstijl.

Wielflenzen

Kenmerkend voor Fremo:87 zijn de tot een minimaal profiel afgedraaide wielflenzen. De sporen worden zelf gebouwd uit Märklin Z-spoorstaven. Het spreekt voor zich dat deze uiterst precies gelegd moeten worden, maar het geeft een zeer realistische uitstraling. Het met schroefkoppelingen gekoppelde materieel rijdt op schaalsnelheid en volgens dienstregeling. Leuk weetje hierbij is dat een Fremo-uur viermaal zo snel gaat als een 'echt' uur: zo duurt een uur in de modeldienstregeling slechts een kwartier. In de planning wordt rekening gehouden met de ochtend- en de middagspits, dan rijden er meer reizigerstreinen dan in de tussenliggende daluren. De klok begint te lopen op het fictieve tijdstip van zes uur 's ochtends en het luid verkondigde 'Uhr laüft', de klok loopt. Kortom, modelspoor voor de fijnproevers die meer willen dan alleen maar rondjes rijden.

3.

4.

De baan

De modulebaan bestaat uit een groot aantal bakken, die vooraf bij de baanplanner zijn aangemeld. In tegenstelling tot de oude Hobby-track modules, is het spoorverloop binnen de eigen inbreng wat vrijer. De overgangen aan de bakeinden - gekozen is voor enkelspoor - zijn voor een vloeiende overgang genormeerd; de beveiliging bestaat uit op afstand bedienbare klassieke armseinen; alle stations hebben in- en uitrijseinen. De baan is nooit rondgaand: er wordt gereden tussen twee - niet overdekte - schaduwstations waar de treinen worden samengesteld. Door de vele hier tussengeplaatste landschapsmodules ontstaat een aanzienlijke rijlengte en diverse stations met passeer- en/of goederensporen. In gebouw De Swite in Lichten- »

1. **De goederenloods van Hattem biedt onderdak aan de voormalige USATC-dieselloc 2006.**

2. **De Stoomhoutzagerij J. Nahuis heeft een spooraansluiting voor het verladen van gezaagd hout. Loc 2434 wacht met rongenwagen S-LWR 84101 en Dg 2390 om het raccordement op te rijden.**

3. **De tramhalte in Lichtenvoorde Dorp met omC 913.**

4. **Diesel-eentje 47 is baanwachterswoning 55 (tussen Winterswijk en Lichtenvoorde) gepasseerd.**

5. **Aan het eind van het stoomtijdperk werden de overgebleven stomers vooral in de goederendienst ingezet. Loc 3705 passeert de voormalige halte Daarle (thans Daarlerveen) met een buurtgoederentrein.**

6. **Station Hattem met omC 913 klaar voor vertrek over de NTM-tramlijn naar Lichtenvoorde =Groenlo. Op het perron staat een 'ijzeren man', een houder met rode vlag, waarvoor gestopt moet worden. Het kleinood is gemaakt door Ewout de Leeuw (Crafftiq).**

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

WIELFLENZEN MET MINIMAAL PROFIEL EN Z-RAILS

5.

6.

voorde is aldus de (fictieve) spoorlijn Winterswijk - Terborg - Wapenveld - Hattem - Daarle - Loenen - Twekkelo - Doetinchem ontstaan. Daarle is een ‘halte aan de vrije baan’, Twekkelo is als station gesloten, maar het gebouw staat er nog. Hattem geeft aansluiting op de NTM-tramlijn naar Lichtenvoorde=Groenlo (via Lichtenvoorde Dorp en Sint Nicolaasga). Onderweg zijn er diverse goederenaansluitingen die bediend moeten worden. Vanuit Winterswijk is de Duitse tak naar Brandlecht en Hemer berijdbaar, de inbreng van Duitse Fremo:87-leden. Alle stations zijn voorbeeldgetrouw nagebouwd, inclusief de sporenplannen. Er wordt digitaal gereden, de treinen worden bediend met handregelaars die - meelopend met de trein - overal in de baan ingeplugd kunnen worden. Inmiddels hebben de eerste ‘WiFred’s’ hun intrede gedaan, waarmee draadloze besturing mogelijk is.

7.

Wat er aan vooraf gaat

Nadat de baan gepland is, wordt naar een dienstregeling gekeken. Voor elk traject - in dit geval drie - wordt een dienstregelingsgrafiek gemaakt zodat inzichtelijk wordt gemaakt op welk baanvakdeel een trein rijdt en in welke richting. Kruisingen kunnen zo op de goede plaats worden gepland. De lengte en rijtijd tussen de stations worden tevoren berekend; het maken van een goede planning vereist de nodige ervaring. Leden die een station inbrengen leveren ook verzoeken in voor goederen die zij daar willen ontvangen of verzenden. Denk hierbij aan hout, kolen en fietsen. Op deze manier worden de goederenwagens in de buurtgoederentreinen ingepland. Voor aanvang van de dienstregeling worden de diensten verdeeld wie welke stations wil(len) bemannen. Dat hoeft niet de gehele dag de eigen stek te zijn. Er zijn ook machinisten nodig om de treinen te rijden. In dat geval liggen er dienstregelingsboekjes klaar, met daarin een beperkt aantal treinen die moeten worden gereden.

1, 2 en 3 sterren

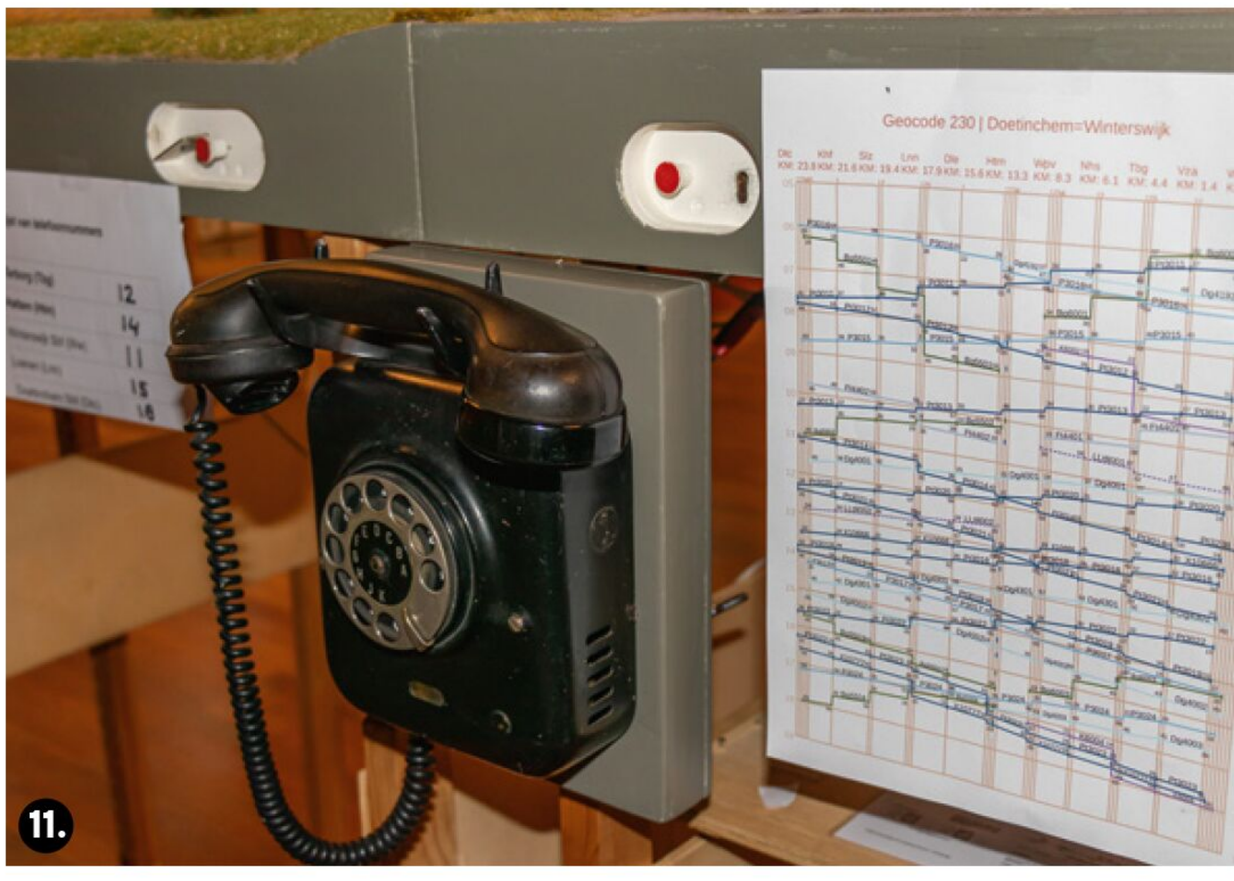
Ieder lid is vrij om een dienstregelingsboekje van de stapel te pakken, ook gasten kunnen meedraaien. Voor beginners zijn er omlopen met één ster, voor de gevorderden met drie sterren. Een simpele dienst is bijvoorbeeld het heen en weer rijden met een omC motorwagen op de tramlijn tussen Hattem en Lichtenvoorde=Groenlo of een Blauwe Engel-treinstel op de hoofdbaan tussen Winterswijk en Doetinchem. Ook zijn er getrokken reizigerstreinen, bijvoorbeeld de Klompentrein (een 2200 met Stalen D, B12c en A Plan E) en de Stille Omgangstrein bedoeld voor bedevaartgan-

8.

gers (2200 met Warme Stoof en zes Plan D-rijtuigen). Een bijzonderheid is de buurlandtrein uit Hemer die twee Duitse rijtuigen naar Winterswijk brengt die daar aan de Klompentrein naar Doetinchem worden gekoppeld. Tussendoor rijden er goederentreinen; de doorgaande treinen rijden zonder te stoppen het gehele traject Winterswijk - Doetinchem, de buurtgoederentreinen vanuit Winterswijk bedienen dan Terborg en Wapenveld; terwijl Hattem en Loenen vanuit Doetinchem bediend worden.

Elk voertuig heeft een eigen wagenkaart (dus alle locs, treinstellen, rijtuigen, goederenwagens). Een goederentrein bestaande uit loc met vier wagens heeft dus vijf kaarten, deze worden door de machinist onder zijn hoede gehouden. Worden bijvoorbeeld in Terborg drie wagens uitgerangeerd, dan worden de betreffende drie wagenkaarten hier aan de stationschef overhandigd. Deze laatste bepaalt hoe (en eventueel) in welke volgorde er gerangeerd wordt, de machinist bedient de loc en (ont)koppelt de goederenwagens. Omdat er met werkende schroefkoppelingen wordt gereden, is het een tijdrovend en secuur klusje. Is de trein klaar voor vertrek, dan wordt op de laatste wagen (dat kan een Dg zijn) een sluitseinbord op de koppelhaak gehangen. »

ALLE MATERIEEL HEEFT EEN EIGEN WAGENKAART



7. Met een pincet wordt het ronde rood/witte sluitbord achter op de trekhaak van de Dg gehangen.

8. Twekkelo is als halte gesloten en ziet een gemengde goederentrein voorbij rijden.

9. De ‘Klompentrein’ getrokken door de 2317. Achter de loc de groene Stalen D en blauwe B12c.

10. Het pleisterwerk van het stationsgebouw van Loenen heeft betere tijden gekend.

11. De diensttelefoon en grafische dienstregeling op station Wapenveld. In de modulebak zijn de sleutelkastjes voor de beide goederensporen zichtbaar.

12.

Stationschef

Net als in het grootbedrijf moeten treinen van tevoren bij het volgende station worden aangemeld. Dat gaat bij Fremo via een heuse diensttelefoon. Op elk station liggen lijsten klaar waarop de treinen (mét treinnummer en tijden) staan vermeld, zodat eenieder weet wat hem (of haar) te wachten staat. Voor elke trein zijn vier korte telefoontjes nodig die worden afgevinkt op de stationslijsten. Als eerste ontvangt de stationschef een telefoontje met de vraag of trein X wordt aangenomen. Als er geen treinen op het betreffende baanvak zijn en er is een spoor voor binnenkomst beschikbaar, zal hij dit honoreren: het eerste kruisje. Hierna worden de wissels goed gelegd, gevolgd door het op veilig zetten van het inrijsein. Als de trein is binnengekomen wordt het inrijsein op rood gezet, gevolgd door het tweede telefoontje met de melding aan het voorgaande station, dat trein X binnen is (en het baanvak weer vrij). Per diensttelefoon wordt contact opgenomen met het volgende station op de route: kan de trein daar worden aangenomen? Zo ja (derde kruisje), dan wordt het wissel aan de uitrijzijde goed gelegd, gevolgd door het veiligtrekken van het uitrijsein. De machinist krijgt een mondelinge mededeling dat de trein mag vertrekken, zodra de Fremo-klok de vertrektijd aangeeft. Als de trein het laatste wissel heeft gepasseerd, wordt het uitrijsein stoptonend gezet. Als het belletje van het volgende station is ontvangen dat trein X daar is binnengenomen (het vierde kruisje), zijn de taken voor deze trein - voor dit station - afgehandeld.
Bijzonder leuk is het als er op het station gekruist moet worden. Liggen de wissels goed? Staan de juiste seinen veilig? Het telefoontje met de melding van een binnengekomen trein kan dan doorgaans gecombineerd worden met de vraag of een volgende tegentrein op pad gestuurd kan worden. En wat doen we bij vertragingen? Gaat die goederentrein voor, of houden we 'm nog even op... Het maakt het spel tot een boeiend geheel, waarbij je het hoofd er goed bij moet houden.

13.

14.

Sleutelen

Het uitrangeren van een goederentrein betekent doorgaans wat extra werkzaamheden, die zich niet beperken tot het omgooien van enkele wissels. Evenals in het grootbedrijf zijn de wissels naar de goederensporen vergrendeld met een fysieke sleutel, die zich in het bedieningsbord van het betreffende station bevindt. Soms is een spoor extra beveiligd met een kantelbaar stop-/ontspoorblok. De stationschef moet dus in de juiste volgorde een aantal handelingen uitvoeren (sleutels insteken / uitnemen, knoppen draaien / indrukken / uittrekken), voordat het gewenste spoor bereden kan worden. De zwart/witte armseinpalen langs het perron mogen - omdat het om een rangeerbeweging gaat - in onveilige stand gepasseerd worden; de stem van de stationschef is hierin leidend. De machinist heeft het dan druk met aan-/afkoppelen van de wagens en het omhangen van het sluitseinbord. Zit er een Dg in de trein, dan moet die weer achteraan komen te hangen. Zo levert een klein rangeerklusje toch de nodige minuten speelplezier op.

Baanvakpenningen

Het rijden op de (voormalige) tramlijn Hattem - Lichtenvoorde Dorp - St. Nicolaasga - Lichtenvoorde=Groenlo gaat op zicht; de beveiliging is hier geregeld met drie baanvakpenningen, tokens genaamd; voor elk baangedeelte tussen de stations één. In principe mag hier alleen gereden worden als men het token bij zich heeft. Deze zijn aan een paal bij elk station weg te pakken of terug te hangen. In elk station worden de tokens gewisseld: het achterliggende baanvak wordt hiermee weer vrijgegeven en het voorliggende geblokkeerd voor andere treinen. Een uitzondering is er als er twee treinen achter elkaar rijden zonder kruisingen onderweg, bijvoorbeeld als de omC wordt gevolgd door de buurtgoederentrein. Dan geldt de instructie 'constateren (dat de token er is), maar niet meenemen'. In Lichtenvoorde Dorp is een diensttelefoon zodat de machinist op de terugweg contact kan opnemen als hij in Hattem wil binnenrijden.

Einde dienst

Om 18.00 uur Fremo-tijd stopt de dienstregeling. We zijn dan twaalf uren verder, in werkelijkheid dus drie klokuren in 'realtime' waarbij zo'n twintig dienstregelingsboekjes - met elk twee of vier retourtreinen - volgens plan zijn uitgewerkt. Vooral bij goederentreinen liggen vertragingen op de loer: het met de pincet koppelen en ontkoppelen is een secuur klusje, wat niet altijd in één keer wil lukken. En door het lage profiel van de wielflenzen en spoorstaven is een ontsporing niet uitgesloten. Als alle treinen op een van beide schaduwstations zijn aangekomen, is het spel ten einde. Doorgaans valt het samen met de lunchpauze. Daarna volgt een nieuwe ronde. Als de eerste treinen in goede positie zijn gezet, de stations en treinen zijn verdeeld kan het signaal 'Uhr laüft' ten gehore worden gebracht.

Interesse?

Als uw interesse gewekt is, bent u van harte uitgenodigd om kennis te maken met de Freundenkreis. Meer informatie is te vinden op: www.fremo-net.eu en, de Nederlandse afdelingen: https://fremo-nederland.nl. Van harte aanbevolen! //

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

12. **Vanuit Winterswijk loopt een spoorlijn naar het Duitse Hemer. De Duitse V 100 1062 heeft met drieassige Umbauwagens het Nederlandse armsein gepasseerd.**

13. **Detail van het stop-/ontspoorblok in gesloten toestand. Eigenlijk behoort deze nog rood/wit geverfd te worden.**

14. **Het stop-/ontspoorblok is omgeklapt: het spoor kan bereden worden. Let op bevestiging van de spoorstaven aan de dwarsliggers.**

15. **In de nachtelijke uren nadert een doorgaande goederentrein getrokken door de 3706 en 2415.**

MET DANK AAN: LEX VAN DER VALK, PAUL HARTMAN EN ALLE AANWEZIGE LEDEN VAN FREMO:87. FREMO:87-MODULES HEBBEN DOORGAANS GEEN ACHTERGROND. VOOR DIT ARTIKEL HEEFT ELVIRA WIJSHAKE EEN DEEL VAN DE FOTO'S VAN EEN LUCHTACHTERGROND VOORZIEN

15.

TWE 152 ELNA

FOTORITTEN MBS IN HISTORISCHE SETTING

Na een revisie met vele hindernissen heeft de Museum Buurtspoorweg de ELNA-tenderloc TWE 152 in december 2023 feestelijk in gebruik genomen en zijn in april fotoritten in historische setting georganiseerd. Stoomtreinfotograaf Ad van Sten behoorde tot de genodigden en doet verslag.

EXTRA: video TWE 152

1.

Nadat op 9 december 2023 de TWE 152 ‘ELNA-type 5’ na een ruim twee jaar durende revisie door de Museum Buurtspoorweg (MBS) feestelijk in gebruik was genomen, stal de machine op 6 april in een besloten evenement de show. Daarbij werd de klok naar de jaren vijftig van de vorige eeuw teruggedraaid. Sevrien Ferrée, vrijwilliger bij de MBS, bewees eens te meer een voortreffelijk organisator te zijn; de rit was tot in de kleinste details minutieus voorbereid. Sevrien had zelfs het weer uitgezocht. Er waren drie zaterdagen gekozen, waarbij de deelnemers drie dagen tevoren werden geïnformeerd of de omstandigheden goed genoeg waren om te rijden (lees: te filmen en fotograferen). Dit vereiste een grote flexibiliteit, maar het resultaat was er dan ook naar.

2.

Treinsamenstelling

De trein bestond uit bijpassende Duitse lokaalrijtuigen, later op de dag aangevuld met enkele goederenwagens, beide historisch verantwoorde treinsamenstellingen. Bromfietsen en auto's uit die tijd verlevendigden het geheel. Bovendien waren er ontmoetingen gepland met de Wismarer Schienenbus KDH T1, die in 1936 bij de Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar met fabrieksnummer 20256 in opdracht van de Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt (KDH) is gebouwd. De railbus met twee benzinemotoren - één voor elke richting - is in 1949 omgenummerd in T148, conform het nummerschema van het Niedersächsiche Landeseisenbahnamt (NLEA) waaronder de KDH ressorteerde. In 1955 is de naam van de KDH veranderd in Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE). »

3.

4.

5.

1. De TWE 152 van MBS in haar element met een uit Duitse lokaalrijtuigen samengestelde reizigerstrein. Alle foto's zijn genomen op 6 april 2024.

2. De MBS TWE 152 ELNA onderweg met een GmP.

3. Hoewel de baanvaksnelheid van 30 km/h niet hoog is, kunnen de bestuurders van de BWM Isetta en de rode Messerschmitt Kabineroller de trein amper bijhouden.

4. De jaren vijftig op de Zoutindustrieweg in beeld gebracht.

5. De machinist heeft zijn komst met de signaalhoorn duidelijk kenbaar gemaakt. De bestuurder van de Borgward Isabella en de berijders van de NSU quickly N en NSU Fochj (beide uit 1954) wachten op veilige afstand.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

6.

7.

8.

9.

NA WO II IS DE LOC VERNUMMERD IN TWE 152

Ontwikkeling ELNA

In 1921 begon in Duitsland een nieuwe ontwikkeling in de stoomlocomotievenbouw voor de particuliere lokaalspoorwegen waarin diverse locomotieffabrieken samenwerkten. Dit resulteerde in ontwerpen van locomotieven van verschillende grootte, gewicht, asindeling, vermogen en snelheid, die echter vergaand uit identieke onderdelen waren samengesteld. Het betrof dus een standaardisatie en normering van zowel de verschillende types als de onderdelen, gericht op zwaardere treinen, hogere snelheden, lagere ontwerp- en productiekosten, snellere productie, kleinere onderdelenvoorraad en goedkoper onderhoud. De naam waaronder de locomotieven van dit ontwerp tot op heden voortleven is ontleend aan de afkorting van de naam van het comité dat dit bouwprogramma in gang had gezet: de Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschuß, oftewel ELNA.

Fabrieksnummer 20818

De 1'Ch2t van de Museum Buurtspoorweg (MBS) is van het type ELNA 5. Ze is in 1927 bij Henschel & Sohn in Kassel met fabrieksnummer 20818 gebouwd en bij de Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) in dienst gesteld onder nummer 19. Na de oorlog werd zij vernummerd in TWE 152 en in 1956 verkocht aan de Kleinbahn Kaldenkirchen-Brüggen, vlak over de

grens bij Venlo. Nadat ze in 1959 nog enkele dagen op de Kleinbahn Beuel-Großenbusch dienst heeft gedaan, is ze in april van dat jaar naar de Jülicher Kreisbahn gegaan, ten noordoosten van Aken. Hier heeft ze, nog steeds onder hetzelfde nummer 152, dienstgedaan tot 1972. In dat jaar is de loc onder nummer 3, als grootste stoomloc in de MBS-collectie, naar Haaksbergen »

10.

11.

12.

6. De machinist is uiterst alert bij het passeren van de onbewaakte overweg.

7. De postzending was naar behoren zodat de railbus zijn weg vervolgt. De bestuurder van de Borgward wil de railbus inhalen, maar wordt door de beide bromfietsers gehinderd.

8. De conducteur controleert de aangeleverde Duitse postzakken met de verzendlijst. De beide knechten wachten de aanwijzingen van de chef in spanning af.

9. De passant die de bestuurster van de BWM Iset-ta 250 Standaard behulpzaam is bij het de weg wijzen, moet even inhouden tot de reizigerstrein buiten gehoorafstand is.

10. De stoker van de 152 kijkt geïnteresseerd hoe landarbeiders de palen voor een afrastering langs het talud plaatsen.

11. Zowel loc 152 als goederenwagen KB 61 verkeren sinds hun restauratie in topconditie.

12. Terwijl de bestuurder van de Duitse Borgward het onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' bij de overweg tracht te begrijpen, bromt de KDH T1 voorbij.

13. De TWE 152 passeert met een GmP (gemengde goederentrein) het vormsein bij de aansluiting Stepelo.

13.

Bij het buurtschap Stepelo vindt een ontmoeting plaats met de op het kopspoor staande Wismar railbus.

gekomen. In 1973 is ze slechts een enkele keer onder stoom geweest alvorens ze in 1975 naar de werkplaats van de Bentheimer Eisenbahn (BE) in Neuenhaus (net over de grens bij Ootmarsum) werd overgebracht. Daar is door MBS-medewerkers een begin gemaakt met de grote revisie. Toen in 1977 de financiën uitgeput waren en de BE haar werkplaatsruimte zelf nodig had, is de revisie stopgezet en de gedeeltelijk gereviseerde loc naar Haaksbergen overgebracht. Daar is ze vervolgens vele jaren letterlijk onder zeil gegaan en bivakkeerde de loc, bij gebrek aan stallingsruimte, buiten in weer en wind. Later, toen in Boekelo de Romneyloods was gebouwd - inmiddels vervangen door Museumdepot -, is zij daar gestald.

Revisie

In 1993 is de revisie in eigen beheer weer ter hand genomen en bijna twee jaar later was ze compleet herboren. De loc heeft tijdens die restauratie haar zwart-rode uiterlijk verruild voor een blauw-zwart jasje. Ze werd in 1995 bij MBS in dienst gesteld onder nummer 5, verwijzend naar de typeaanduiding ‘ELNA 5’. Inmiddels echter grijpt MBS, ook bij het uit Duitsland afkomstige materieel, zoveel mogelijk consequent terug naar de historisch gefundeerde nummering en kleurstelling. Bij de tussenrevisie in de winter van 2011/2012 is de loc dan ook voorzien van vier locplaten met het opschrift TWE 152 en zijn enkele schilderklussen uitgevoerd. Zo werden onder andere de bufferbalken alsmede de ketelbanden opnieuw geschilderd. De loc werd eind 2015 terzijde gesteld in afwachting van een ketelrevisie. Bij Stork Thermeq in Hengelo werd de ketel voorzien van een nieuwe rookkast en dito vlampijpen en -buizen. Ook is een onderzoek op scheurvorming uitgevoerd en zijn een nieuw rooster en een nieuwe rookkastdeur gemaakt. In 2021 is de loc voor een grote revisie verder gedemonteerd. Alle bewegende delen en appendages werden geïnspecteerd en waar nodig gereviseerd. Ten behoeve van herstel van het historische uiterlijk werden ook enkele constructiewijzigingen doorgevoerd, zoals aan de kolenbak en de bufferbalken. Na revisie is de loc in de oorspronkelijke kleuren zwart-rood weer in dienst gesteld. //

Bekijk de video van MBS TWE 152 ELNA en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

Sneltrein uit de jaren 1950

Elektrische locomotieven uit de serie 1200 zijn zware elektrische locomotieven met drie assen per draaistel. Deze locomotieven werden ontwikkeld door de Amerikaanse ondernemingen Baldwin en Westinghouse, maar werden onder licentie in Nederland gebouwd. Nederlandse Spoorwegen (NS) kocht in totaal 25 van deze locomotieven. Turkoois geschilderd trokken ze enige tijd sneltreinen, samengesteld uit de jaren ‘30 van de vorige eeuw daterende «Plan D»-rijtuigen met de opvallende bolle rijtuigkop van hun vooroorlogse voorgangers. Ook deze rijtuigen waren turkoois geschilderd.

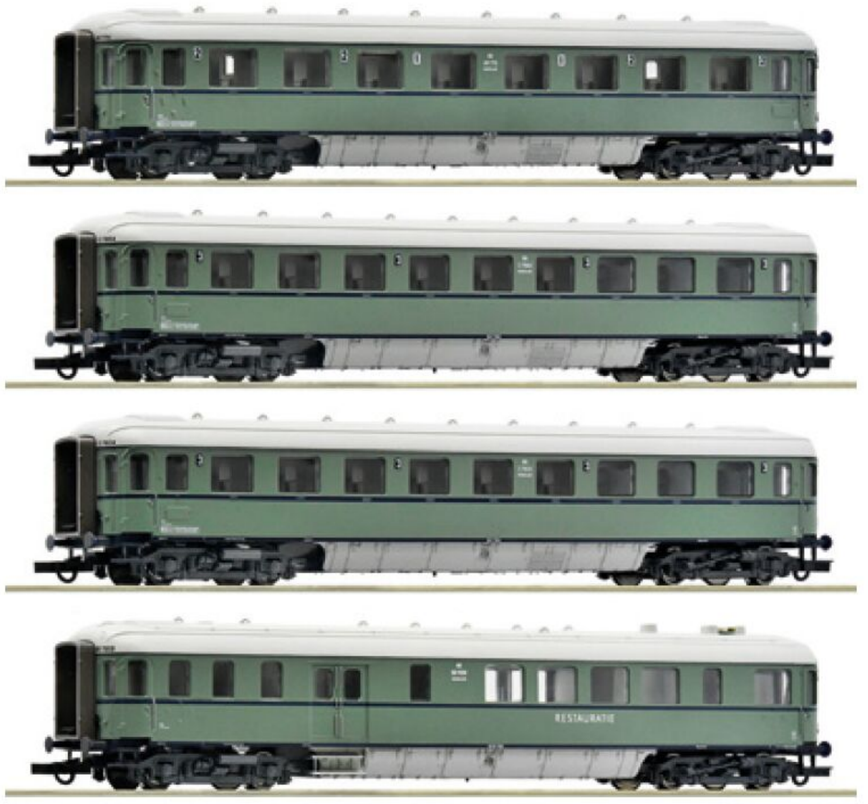
De modellen van ROCO onderscheiden zich dankzij hun perfecte detaillering en vele technische verfijndheden. In digitale uitvoering beschikken de modellocomotieven over een omschakelbare verlichting van zowel stuurstand als machinekamer en over authentieke geluidsfuncties.

Elektrische locomotief 1207, NS

- **Fijn gedetailleerde uitvoering met veel los opgestoken componenten, deels geëtst**
- **Wielstellen met lage spoorkransen**
- **In de digitale uitvoering voorzien van afzonderlijke schakelbare frontlichten, sluitlichten en stuurstandverlichting**

7500051	DC
7510051	DCC
7520051	AC

Vierdelig wagenset: Rijtuig „Plan D“, NS



6200049

Lees meer over dit nieuwe Nederlandse model:

Bulldozer Caterpillar D7

BOUWKIT ARTITEC IN H0

Bij grondverzet wordt vaak een bulldozer ingezet. Als tijdperk III-rijder koos Stefan Izeboud voor de Caterpillar D7 en neemt hij de bouw van de machine met u door.

1.

Als modelbouwer en treinliefhebber bouw ik graag kits van uiteenlopende merken. Veelal zijn die van resin, als ze geëtste messing onderdelen hebben zijn ze iets bewerkelijker, maar eveneens leuk om te maken. De bouwkit van de Cat D7 van Artitec (artikelnummer 10.355, € 14,90, tijdperk III) past goed bij mijn modelspoorbaan die op 1957 is afgestemd. De D7 was toen al jaren in bedrijf, zodat ik het model sporen van gebruik zoals roest en vuil kan geven. De D7 is ook als gebouwd en handgeschilderd model (artikel 387.339, € 45) en in afgedankte, geweatherde versie (artikel 4897.601.01, € 42,80) beschikbaar.

Historie

De boeiende ontwikkeling van de bulldozer maakt het model nog interessanter. Eind negentiende eeuw voerden de heren Daniel Best, Charles Henry Holt en Benjamin Holt in Californië experimenten uit om het werken met stoomtractoren te verbeteren. De zware machines kwamen met enige regelmaat in de soms zachte grond vast te zitten en het was een hele toer om ze weer los te krijgen. Holt kwam op het idee om de machine van een geplaveide rijbaan te voorzien en daartoe monteerde hij houten platen onder een tractor die met scharnieren aan elkaar waren verbonden. De voorloper van de rupsband. Tijdens de Eerste

Wereldoorlog pionierde Holt verder met het gebruik van rupsbanden; ze werden een belangrijk onderdeel van de toen nieuwe tanks. Dit resulteerde in 1925 in de oprichting van Caterpillar. Hoewel Caterpillar niet op de verpakking van Artitec staat, is het model zeker ontleend aan dit nog steeds innovatieve merk. Uit foto's op internet van de D7 - de machine is niet voorzien van hydrauliek - is te herleiden dat deze rond 1933 zal zijn gebouwd. Hoewel de hydrauliek al door de Engelse werktuigbouwkundige Joseph Bramah (1748-1814) was uitgevonden, werd deze techniek tot dusverre alleen op persen toegepast. Het schuifblad van de D7 werd met een lierconstructie bediend; inmiddels is de techniek verbeterd en heeft ook de D7 hydraulische systemen. Voor een betere zichtbaarheid worden sinds 1931 de aanvankelijk grijze machines geschilderd in Caterpillar-geel. »

2.

3.

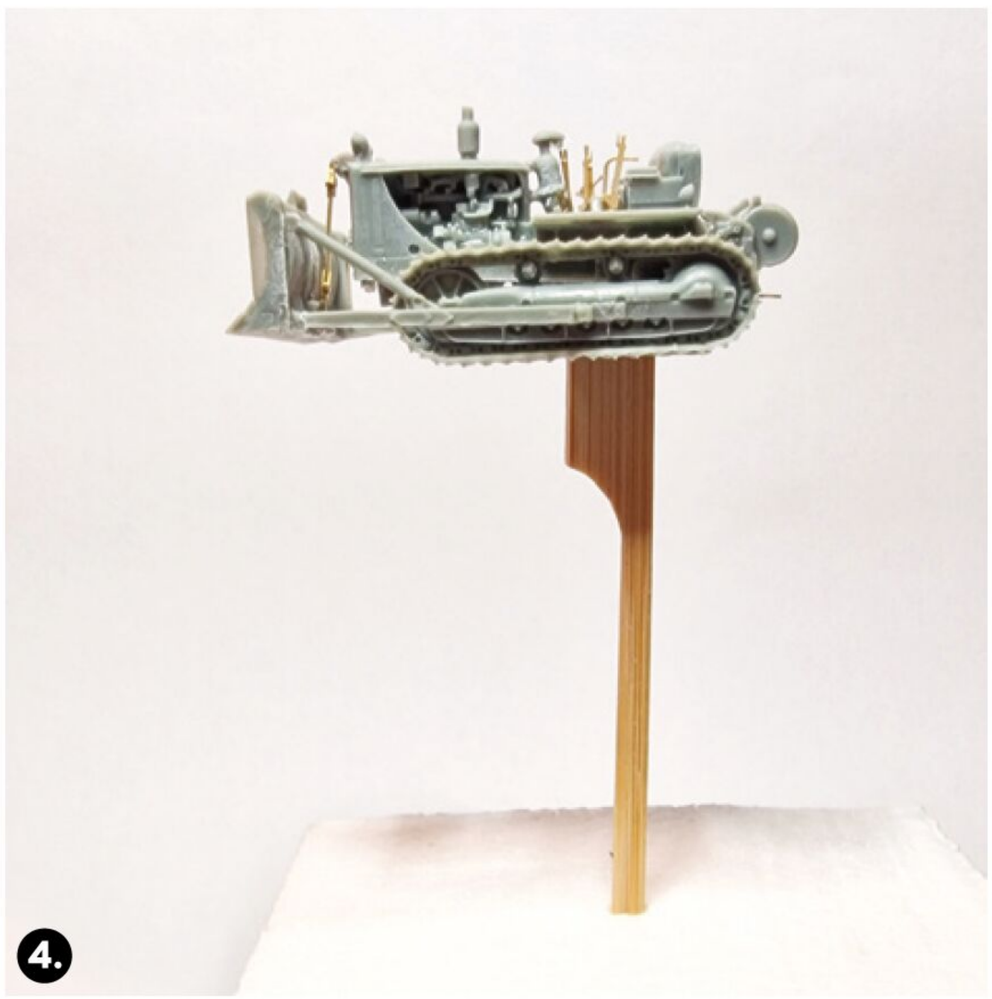
1. **Machinist Martin heeft de draaiende delen gesmeerd, voor de machine een eerste vereiste.**

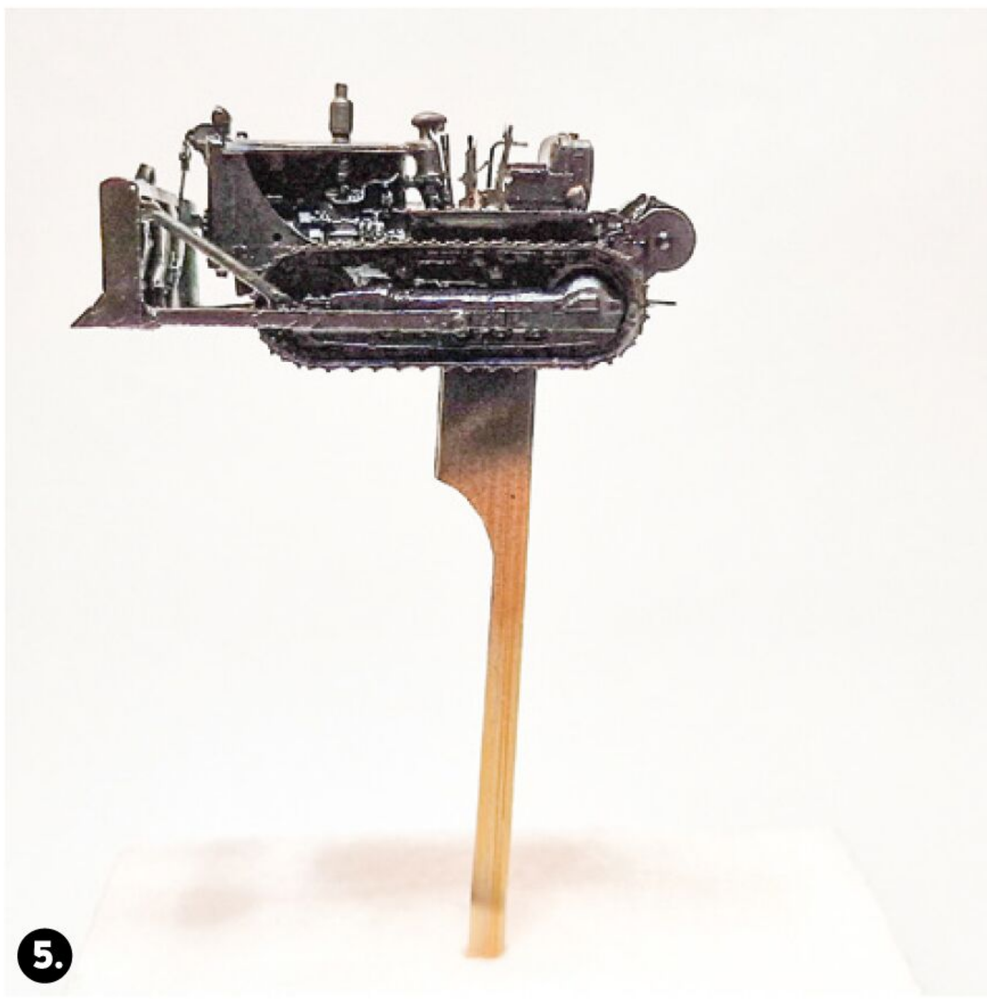
2. **Het aantal te monteren onderdelen is te overzien.**

3. **De D7 staat met de airbrush en primer klaar voor de eerste spuitronde.**

4. **Het model is geassembleerd en voor het rondom kunnen spuiten op een houten spatel gestoken.**

5. **De bulldozer is in de primer gezet.**


4.


5.

TEKST & FOTO'S: STEFAN IZEBOUD

DE ZWARTE PRIMER WORDT MET DE AIR-BRUSH AANGEBRACHT

6.

7.

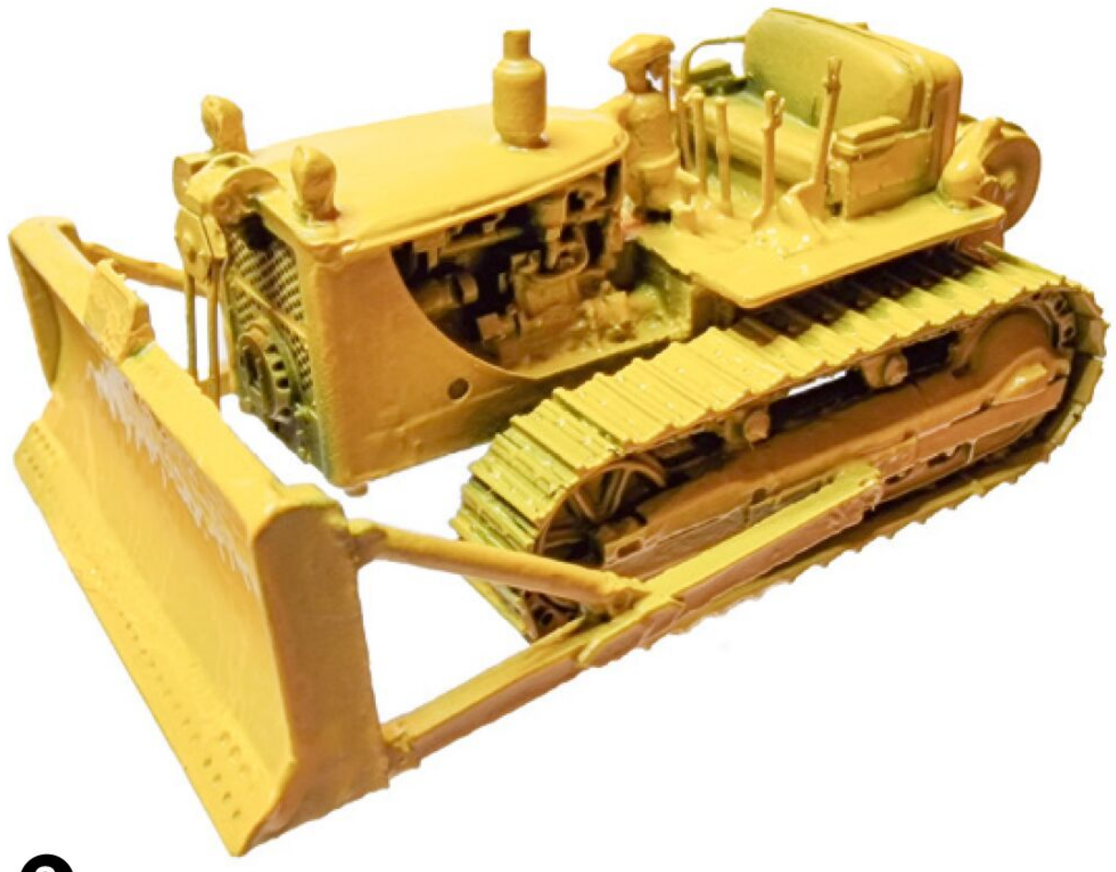
Model

Voordat we met bouwen kunnen beginnen, moeten van alle onderdelen de vliezen worden verwijderd. Daarvoor gebruik ik een scalpel uit de hobbyspeciaal-zaak. Heel fijne delen zoals geëtst messing ruw ik, waar nodig, met zeer fijn schuurpapier, korrel P280, iets op. Daarna kan het resin met een lauwwarm sopje worden ontvet, de restanten van de te assembleren delen losgesneden en kan het model in elkaar worden gezet en met secondelijm vastgezet. De passing is uitstekend. Hierbij wijk ik af van de handhandleiding die monteren na het schilderen aangeeft, omdat op kleur gebrachte bouwdelen bij het lijmen kunnen be-schadigen. Ik kies zwarte primer van Vallejo die wordt aangebracht met een airbrush met spuitdruk 2 bar. Door zwart te gebruiken, zal bij kieren en naden waar de eindkleur niet zal komen, het reliëf bij de diverse onderdelen goed tot uiting komen. Overigens levert de fabrikant de primer ook in een spuitbus. Ook voor het op kleur brengen van de D7 gebruik ik verven van Vallejo, maar iedere modelbouwer kan de verf nemen die voor hem of haar het beste werkt.
Vallejo Model Air 71.078 (geel) breng ik rondom op het model aan, maar zodanig dat de diepere delen zoals bij de motor, radiator en de rupsbandwielen iets zwart blijven. Het voordeel van een airbrush is dat er geen penseelstrepen kunnen ontstaan. Door de druk op 3,5 bar te stellen, kan de lak vanaf enige afstand worden aangebracht en nevelt deze mooi over het model uit. Voor delen die moelijker bereikbaar zijn, komt een langere druk van 1,5 bar in aanmerking. Als het spuitpistool dan voor één derde wordt open gezet, is het bijna mogelijk met de airbrush te schrijven en kunnen moeilijke delen van de gewenste kleur worden voorzien.

8.

Penseel

Voor het aanbrengen van de overige kleuren gebruik ik een zeer fijn penseel. Gewapend met een pallet aan kleine dotjes of druppels acrylverf krijgt het model een steeds realistischer aanzien. Door de verf op het penseel sterk met water te verdunnen, ontstaat een waas van kleur over de bestaande kleur en begint het model een beetje ouder te lijken. Tijdens het schilderen lijkt het of ik de rupsbanden hoor piepen en knarsen en de dieselmotor sputteren en dat brengt mij op het idee dat daar wat gelekte olie of diesel moet komen. Waar de machinist honderden keren op de trede is gestapt, is de verf afgesleten en is er roest ontstaan. Het grote schuifblad mag na jarenlange dienst sporen van gebruik vertonen. De lederen kussens en de armleuningen van de zitbank krijgen een vaalbruine tint, de schoorsteenpijp wordt bruinachtig zwart. Als de machine volledig droog is, loop ik alles nog eens na en tip delen waar nodig bij, zoals de handgrepen van de handles. De Cat D7 kan voor diverse toepassingen op de baan worden ingezet. Zowel bij grondverzet voor het aanleggen van een transportleiding of andere bouwwerkzaamheden of voor een zware klus op een boerenerf. Het bouwen en naar eigen idee op kleur brengen van het model geeft veel voldoening, het is een eigen creatie en daardoor een uniek object dat op de baan staat te pronken. //



9.

10.

11.

12.

6. De machinist heeft een ruime werkplek, maar moet het zonder afdak doen. Het schuifblad wordt met een lierinstallatie bediend.

7. Martin overziet het werk dat hij met zijn D7 heeft uitgevoerd.

8. De sinds 1938 gebouwde D7 is telkens aan de stand van de techniek aangepast.

9. De basiskleur is op het model van de Cat D7 aangebracht.

10. Voorman Frank roept aanwijzingen naar de lui bij de schaftkeet. De klus moet immers volgens bestek worden uitgevoerd.

11. Na de koffiepauze zal de machinist verder gaan met het egaliseren van de helling.

12. Ook de voor de verdere detaillering te gebruiken verf is van Spaanse herkomst.

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

Jubileum voor het Oosterspoor

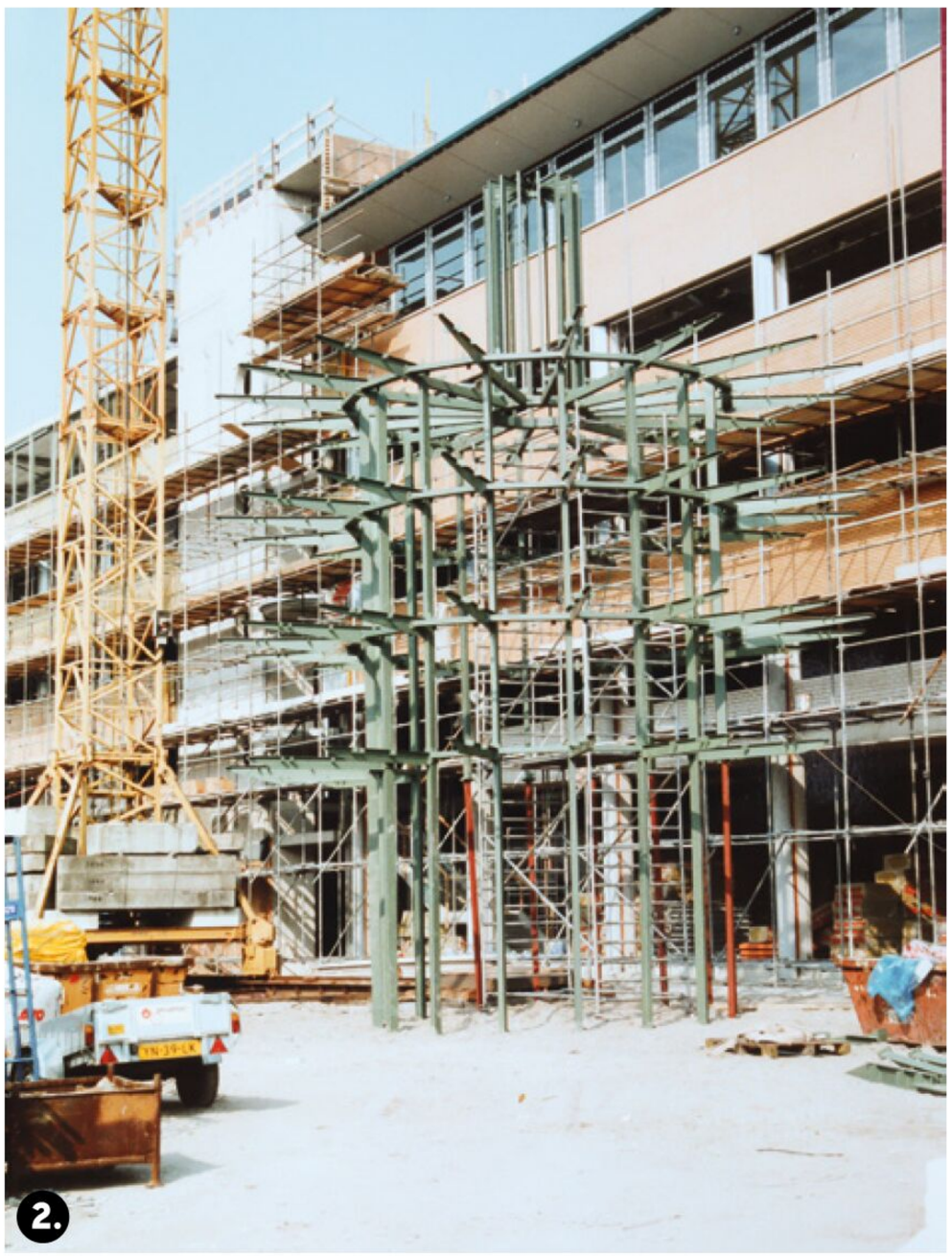
Deel 2 van 3

DEEL 2: 150 JAAR VAN HILVERSUM NAAR AMERSFOORT

In 1874 werd de spoorlijn Amsterdam - Hilversum - Amersfoort met de aftakking Hilversum - Utrecht geopend. Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van deze spoorverbinding belicht Han Landman de historische ontwikkelingen. Hij volgt de lijnen langs de stations die er nog zijn of zijn verdwenen. In deel 1 begon de reis van Amsterdam naar Hilversum, die we nu bekijken van Hilversum naar Amersfoort.

Hilversum

In deel 1 (Railhobby 472) werd stilgestaan bij het feit dat, ondanks hevige protesten, in 1990 het oude stationsgebouw van Hilversum uit 1874 onder de slopershamer viel. De sloop verliep voorspoedig, zodat vrij snel met de nieuwbouw gestart kon worden. In 1992 werd het nieuwe station, ontworpen door Jan van Belkum, opgeleverd. Een bijzonderheid aan het nieuwe gebouw is het grote ronde raam met in het midden de stationsklok. Bij zonnig weer valt een lichtstraal op de goudkleurige kolom in de stationshal. In 1993 verloor Hilversum de status van Intercitystation. Pas nadat er een tweede eilandperron (2007) werd aangelegd, kreeg Hilversum deze status weer terug. De zogenoemde 'Grote Spoorbomen', de overweg om van het oostelijk naar het westelijke stadsdeel (en om- »



2.

1. In vergelijking tot de foto van de situatie rond 1980 is er rond station Amersfoort veel veranderd. Het meest opvallende is het nieuwe station uit 1995. (foto Robert Smulders, Audio Video)

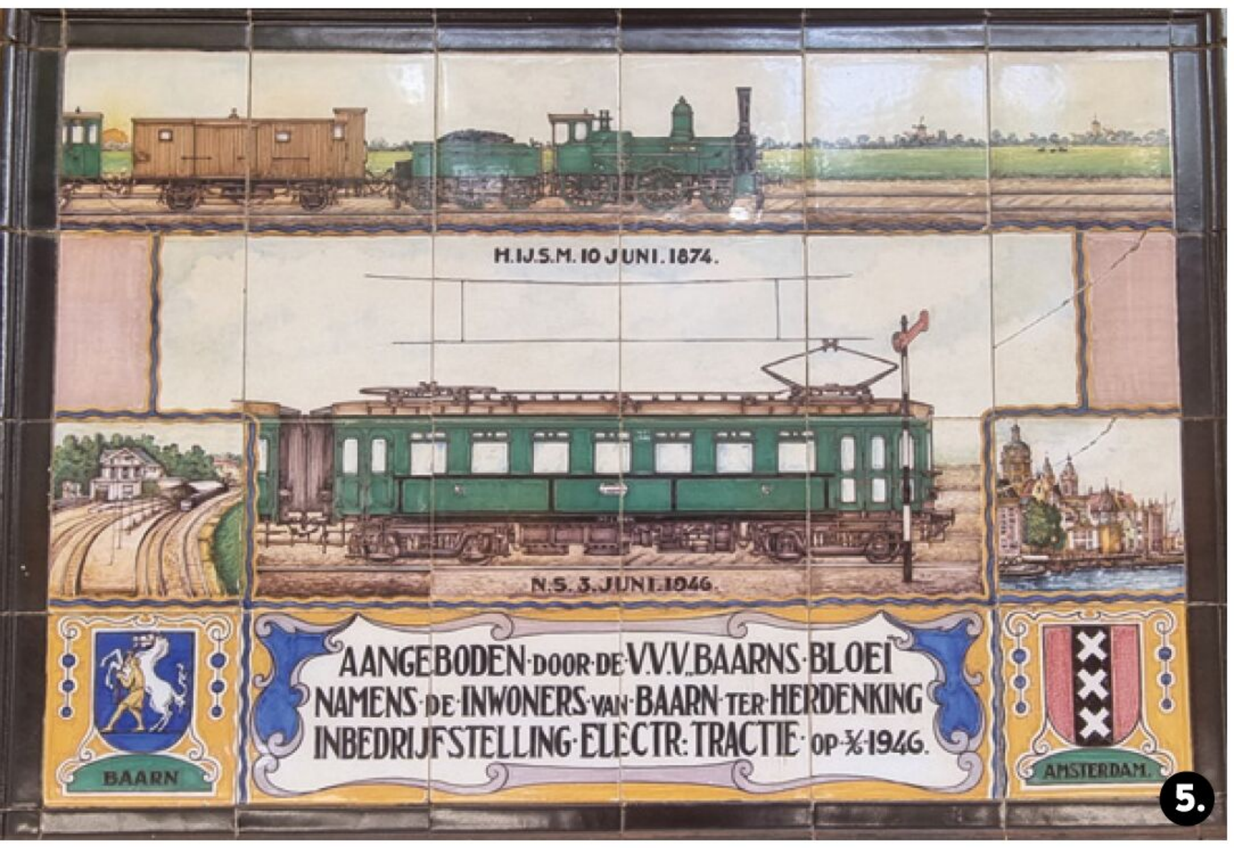
2. Het stalen frame van de toren is gereed om omhoog getakeld te worden.

3. Het nieuwe station van Hilversum in 2010. De situatie is inmiddels gewijzigd. (foto Jan de Jong)

3.

TEKST: HAN LANDMAN, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** TON OOSTEROM

4.

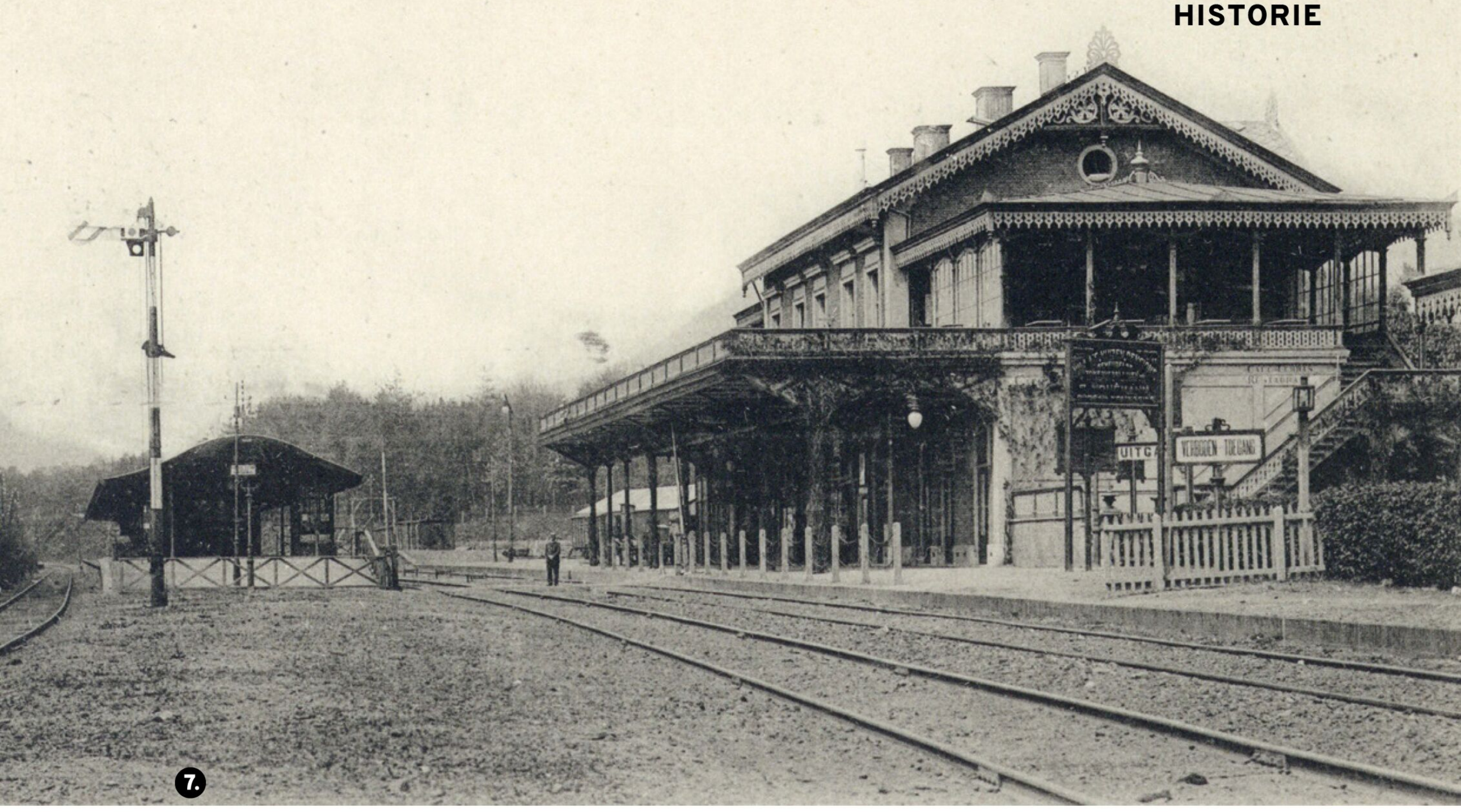


5.

STATION BAARN HEEFT EEN KONINKLIJKE WACHTKAMER

gekeerd) te komen, werd opgeheven. Hierdoor werd het mogelijk de perrons te verlengen, maar moest de verkeersleidingspost (Post T) het veld ruimen. Om het voor voetgangers en fietsers eenvoudiger te maken om de beide stadsdelen te bereiken, werd in 2006 een fiets- en voetgangerstunnel onder het station aangelegd. Automobilisten moeten blijven omrijden. Op het voorterrein van het station is heel wat bebouwing verdwenen, waardoor ruimte voor de bouw van honderden woningen is ontstaan. Daarnaast is er ruimte gecreëerd voor een groen en duurzaam busstation. Voor de toekomst wordt het station nog meer logisch gekoppeld aan het centrum van Hilversum, klaar voor de nieuwe tijd. Ook aan de achterzijde van het station, waar nu een hellend plein ligt en waarvan de vorm doet denken aan het lang geleden gesloopte depot, zijn de nodige ontwikkelingen gaande. De gemeente wil daar de bebouwing slopen en nieuwbouw plegen. Daar is niet iedereen blij mee. Van het voormalige emplacement is niet veel meer over. Alle zij-, laad- en lossporen zijn inmiddels opgebroken.

6.



7.

Baarn

Het eerstvolgende station na Hilversum richting Amersfoort is Baarn. Eveneens in 1874 werd het huidige stationsgebouw van Baarn door de HIJSM in gebruik genomen. Opmerkelijk is dat het gebouw ondanks zijn beperkte afmetingen over een koninklijke wachtkamer beschikt. Reden is dat paleis Soestdijk slechts 2 km verwijderd is; Prins Hendrik (1820-1890) kon zo gemakkelijk de trein nemen. Het gebouw is een rijksmonument en is het enige oorspronkelijke stationsgebouw aan de Oosterspoorweg naar Amersfoort dat nog in gebruik is. In 1898 verrees ten zuidoosten van station Baarn een tweede station, het zogenoemde buurtstation van de Utrechtsche Lokaalspoorweg Maatschappij (ULM), de latere Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS), voor de treindienst op de Stichtse Lijn Baarn - Den Dolder (- Utrecht). Het ULM-station is ontworpen door J.F. Klinkhamer en heeft eveneens een monumentenstatus. In 1948, na de elektrificatie van de lijn Baarn - Den Dolder, werd dit station gesloten en werd het eindpunt van de treindienst van/naar Utrecht verplaatst naar spoor 1 van het huidige station. In het voormalige buurtstation is nu restaurant ‘De Generaal’ gevestigd, waar foto’s aan de wand aan de tijd van de ULM en NCS herinneren. Vele jaren moesten treinen van Baarn naar Utrecht de drukke lijn naar Amersfoort kruisen. In 2008 werd aan de zuidzijde een nieuw perron aangelegd, zodat treinen station Baarn binnenkomen zonder de hoofdsporen te moeten kruisen. Het wissel aan de Amersfoortzijde naar spoor 1 is opgebroken waardoor dit spoor alleen vanuit Hilversum bereikbaar is. »

8.

4. **Het station van Baarn is het enige gebouw aan het Oosterspoor dat sinds de opening in 1874 nog in gebruik is.**

5. **Gedenkplaat op station Baarn ter gelegenheid van elektrificatie in 1946. (foto's 5 & 6 Han Landman)**

6. **Blokkendoos (Mat'24) op station Baarn, tijdens het jubileum 150 jaar Oosterspoor; 8 juni 2024.**

7. **Prentbriefkaart station Baarn, periode 1900-1905. (uitgeverij Nauta, collectie Het Utrechts Archief)**

8. **Ontwerp emplacement HIJSM-station Baarn aan de Oosterspoorweg met het aangrenzende Amaliapark. (collectie Het Utrechts Archief)**

9.

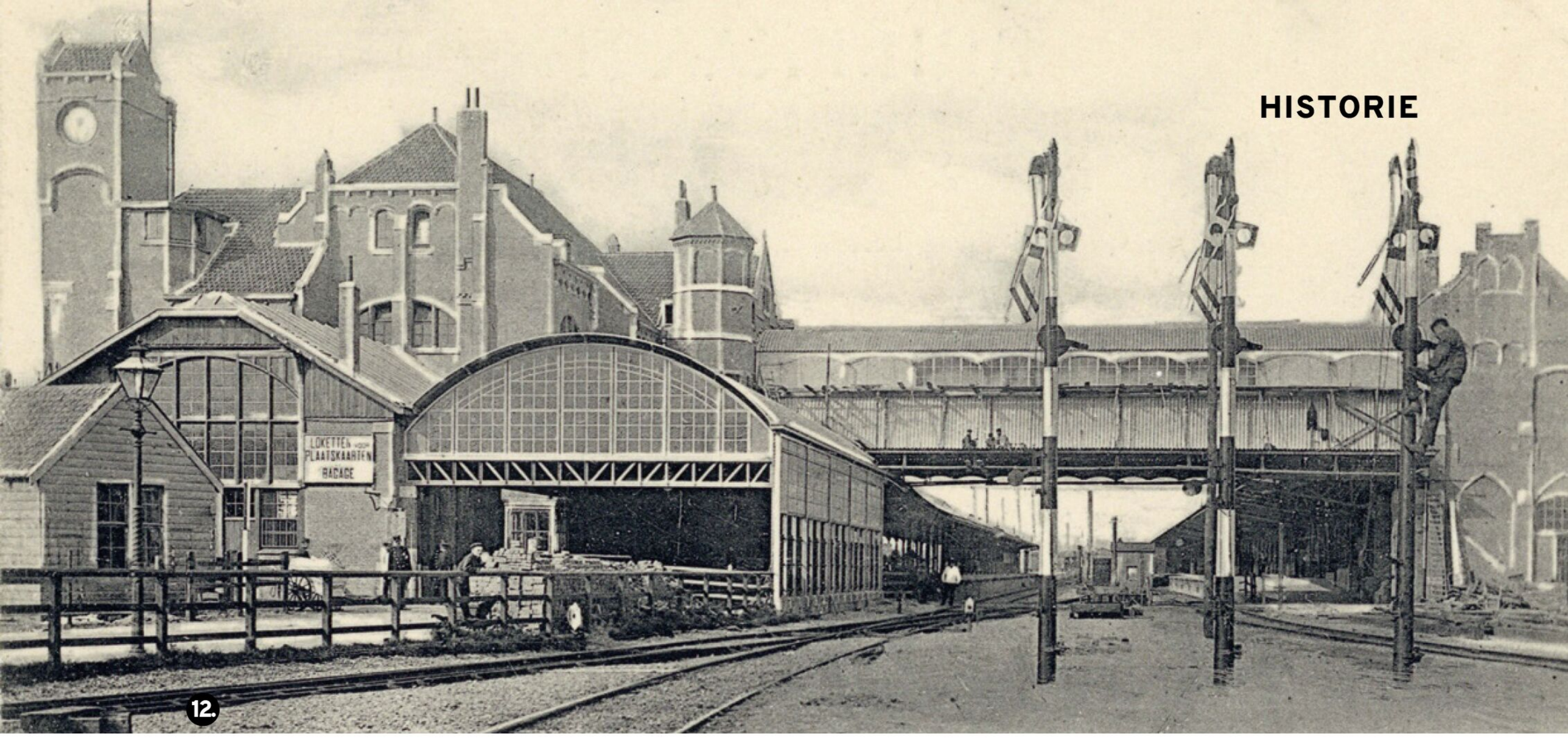
10.

HALTE AANSLUITING (STAAT) WAS BEDOELD VOOR OVERSTAPPERS

Amersfoort

Het station Amersfoort van de NCS, een ontwerp van N.J. Kamperdijk (1815-1887), lag op korte afstand van de stad aan de in 1863 geopende spoorlijn Utrecht - Amersfoort - Zwolle. Met de opening in 1874 van de HIJSM-spoorlijn van Amsterdam via Hilversum naar Amersfoort, deden ook deze treinen dit station aan. In 1876 is de HIJSM-lijn verlengd naar Apeldoorn en Zutphen. In 1896 werd de HSM-spoorlijn Amersfoort - Kesteren (- Nijmegen - Kleef) geopend. Waar de lijn in Amersfoort kort voor het NCS-station afbuigt (de huidige Pon-lijn), werd kort na de aansluiting station Amersfoort Staat gebouwd. Omdat dit voor overstappende reizigers geen goede situatie was, werd in 1901 ter hoogte van de aansluiting van de spoorlijnen uit Hilversum en Utrecht een nieuw station gebouwd: Halte Aansluiting (Staat), alleen bedoeld voor overstappers, er was geen toegang vanaf de straat. Het nieuwe station, op de locatie van het huidige station en ontworpen door Dirk Margadant (1849-1915) lag wat verder van het centrum. Het NCS-station sloot in 1904 en is nu een rijksmonument. In de jaren negentig bleek de capaciteit ontoereikend voor het toenemende reizigersverkeer. Het station Amersfoort Staat werd in 1995 gesloopt en in 1997 vervangen door het huidige grote gebouw naar ontwerp van architect Van Belkum, bekend van het nieuwe station Hilversum. Na moeizame onteigeningsprocedures kon de HSM in 1904 aan de noordzijde van het station de eveneens door Margadant ontworpen wagenwerkplaats voor het onderhoud en de revisie van goederenmaterieel in gebruik nemen. Tussen het station en de werkplaats werd een uitgebreid rangeerterrein aangelegd.

11.



12.

Sinds in 2000 de wagenwerkplaats (officieel Hoofdwerkplaats Amersfoort) werd gesloten, wordt een deel van de gebouwen door verschillende culturele instellingen gebruikt. In juli en augustus 2024 vinden in Amersfoort grote werkzaamheden aan de infrastructuur plaats en is de stad gedurende zeven weken niet per trein bereikbaar. Van de 42 te verwijderen wissels komen er 29 met een kleinere hoek voor het afbuigende spoor terug waardoor de snelheid richting Utrecht en Hilversum kan worden verhoogd van 40 naar 60 en 80 km/h. In 1874 werd eveneens de tak van de Oosterspoorweg van Hilversum naar Utrecht geopend; dit traject wordt in het derde en laatste deel besproken. //

13.

9. **Een zeldzame opname (rond 1890) met het voltallig stationspersoneel van het al in 1901 gesloopte overstapstation Amersfoort Staat. (foto collectie Eemland Archief)**

10. **Het voormalige NCS-station van Amersfoort is een rijksmonument. (foto's 10 & 13 Han Landman)**

11. **Het in 1901 geopende 'nieuwe' station van Amersfoort met de loods van Van Gend & Loos rond 1980. (foto Elias Ruitenberg, collectie Archief Eemland)**

12. **Station Amersfoort met overkapte perrons en loopbrug, periode 1900-1905. (prentbriefkaart A. van Maanen, collectie Het Utrechts Archief).**

13. **Emplacement Amersfoort Centraal oostzijde, 7 april 2024.**

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

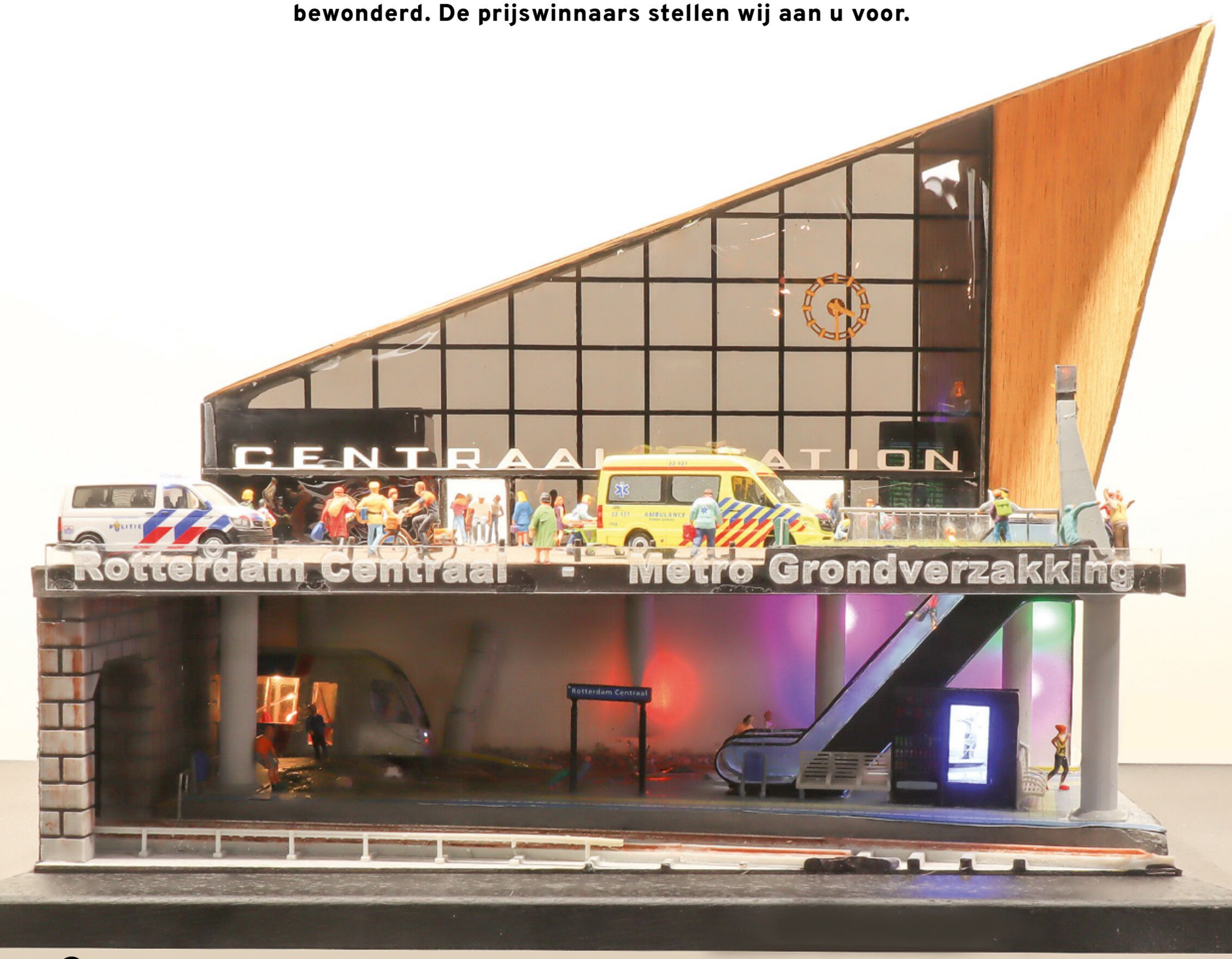
STATION	GEOPEND	HUIDIG GEBOUW	GESLOTEN
Hilversum	1874	1992, 2e gebouw, ontwerp Van Belkum	in gebruik
Zwarte Weg	1874	geen	1898
Baarn	1874	HIJSM, ontwerp Van Gendt	in gebruik
Groote Melmweg	1892	geen	1898
Amersfoort Staat	1889	geen, in 1901 vervangen door Amersfoort CS	
Amersfoort Centraal	1901	1995, 2e gebouw, ontwerp Van Belkum	in gebruik

Overzicht stations Oosterspoorweg Hilversum - Amersfoort

A4-dioramawedstrijd 2024

ZES TOPDIORAMA'S

In De Broodfabriek in Rijswijk vond op 13 en 14 januari 2024 tijdens de Nederlandse Modelspoordagen de achtste editie van de dioramawedstrijd plaats. Op de stand van het Diorama Collectief konden de diorama's worden bewonderd. De prijswinnaars stellen wij aan u voor.



1.

Het publiek kon van de 26 ingezonden diorama's hun top drie aangeven. Het motto van de wedstrijd 'Niet te groot, niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn' bleek ook deze keer voor de creatieve modelbouwers geen beletsel. Na de door het Diorama Collectief voorgestane publicitaire wijzigingen rond de dioramawedstrijd, presenteert Railhobby de door het publiek verkozen top drie-diorama's. De topstukken zijn in Rijswijk gefotografeerd. De spelregels waren gelijk aan de voorgaande edities. De maximale afmetingen van de kavel was A4 en de maximale hoogte 29,7 cm. Voor de schaalgrootte en het onderwerp waren geen beperkingen. De uitslag van de wedstrijd werd door het publiek bepaald: op een stembiljet kon men de top drie aangeven. Er waren twee categorieën: tot en boven de 18 jaar. »

2.

3.

1. **Eerste prijs: 'Rotterdam Centraal' van Marc Rijkhals en Dennius van Mourick met daaronder een ontspoorde metro door een grondverzakking. De reclameborden zijn beweegbaar.**

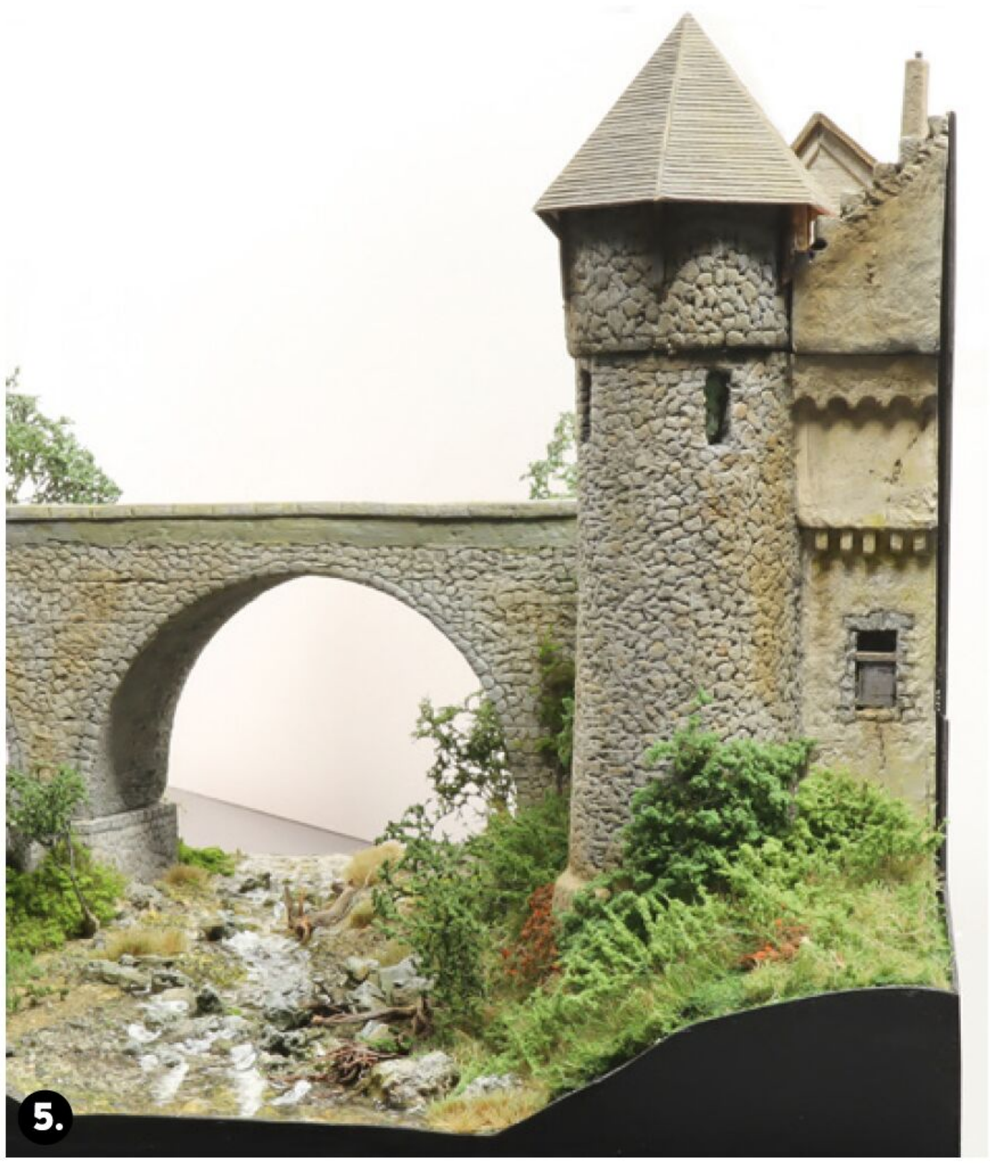
2. **Derde prijs. Het zeilschip 'De Twee Gebroeders' is een model van Artitec, het huis is van Holland Scale. Het diorama is gebouwd door Peter Dirkzwager.**

3. **Henk zal zijn hengel moeten ophalen als Sjors het grote zeilschip door de smalle vaart manoeuvreert.**

4. **Tweede prijs: 'Smalspoormuseum' van Alexander den Hollander. De bomen zijn zelfbouw van zeeschuim, de locomotieven komen van Artitec.**

4.

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM


5.

HET PUBLIEK BEPAALDE DE TOP DRIE

Winnaars

In de categorie tot 18 jaar won Tim van Kuijk met zijn locloods met gedeeltelijk weggezaagde zijmuur waar loc 50 155 wordt gereviseerd. In de categorie 18+ waren Marc Rijkhals en Dennius van Mourick de winnaars van de eerste prijs. Thema van dit diorama is station Rotterdam Centraal met onder de kenmerkende stationshal een scène van een door een

6.

7.

grondverzakking ontspoorde metro. Voor de ingang van het station zijn hulpdiensten aanwezig. De tweede prijs werd in de wacht gesleept door Alexander den Hollander met zijn romantische smalspoordiorama. Dat niet altijd het spoor als thema werd gekozen blijkt uit het diorama van de derde prijs met het schip 'De Twee Gebroeders', gebouwd door Peter Dirkzwager. Hij deed voor het eerst mee. //

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

5. **De middeleeuwse toren biedt een goed zicht - en in roerige tijden schootsveld - op de toegangsweg en de rivier. Diorama Henk van Rhenen, winnaar vierde prijs.**

6. **Het degelijk overkomende diorama 'Krommelwatan 8' is opgebouwd uit XPS-schuim.**

7. **Aan klandizie heeft autobedrijf Roeleveld geen gebrek. Diorama Edward van den Berg.**

8. **De maximale horizontale en verticale invulling van het A4-formaat heeft Jeffrey Lammerts van Bueren met de beide op een doorgezaagde stalen boogbrug geplaatste intercityrijtuigen bereikt. Onder het viaduct wisselt de eigenaar van de goudkleurige bolide een van de banden.**

8.

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 tot 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 2024**
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 2024 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.

RH474

Rijdende SRV-wagen

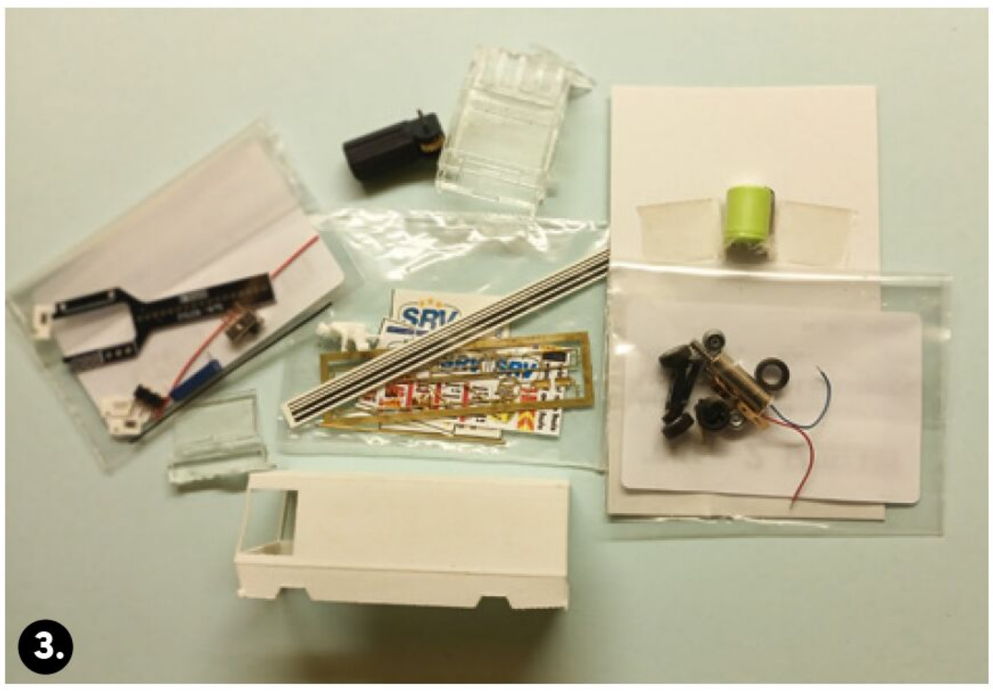
WINKEL AAN HUIS

In de tweede helft van de jaren zestig was het een bekend straatbeeld: de SRV-wagen, de kruidenier die bij je langskwam. De SRV komt niet meer langs, maar op de modelbaan blaast Dick Raaijmakers de wagen een nieuw leven in. Het bouwverslag van een rijdende winkelwagen in H0.

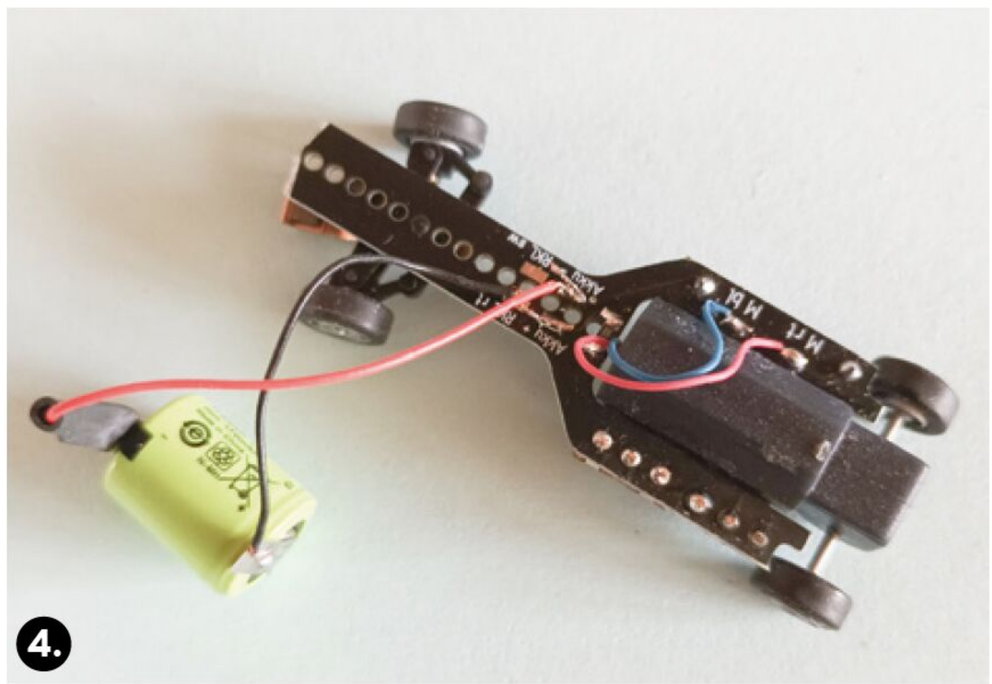
De SRV-wagen is een kleine rijdende supermarkt. De afkorting staat voor Samen Rationeel Verkopen. Later werd geopperd dat het de eerste drie medeklinkers uit het woord ‘SeRVice’ betreft. SRV is in 1966 ontstaan uit de samenwerking van enkele groothandels die door geheel Nederland voornamelijk aan de melkhandel leverden. Aanvankelijk was de SRV een inkooporganisatie. Het concept van de rijdende supermarkt is bedacht door de latere Philips-topman Cor Boonstra, als verkoopleider bij de Zuivel Handelmaatschappij. Hij was van 1966 tot 1974 SRV-directeur. Later werd SRV een verkoopformule met folders, spaarmunten en -zegels, eigen merken, dagblad- en zelfs tv-reclame. Wie kent niet de slogan: ‘Leve de man van de SRV, van de hieperdepiep hoezee’. De winkelwagens werden

1.

2.

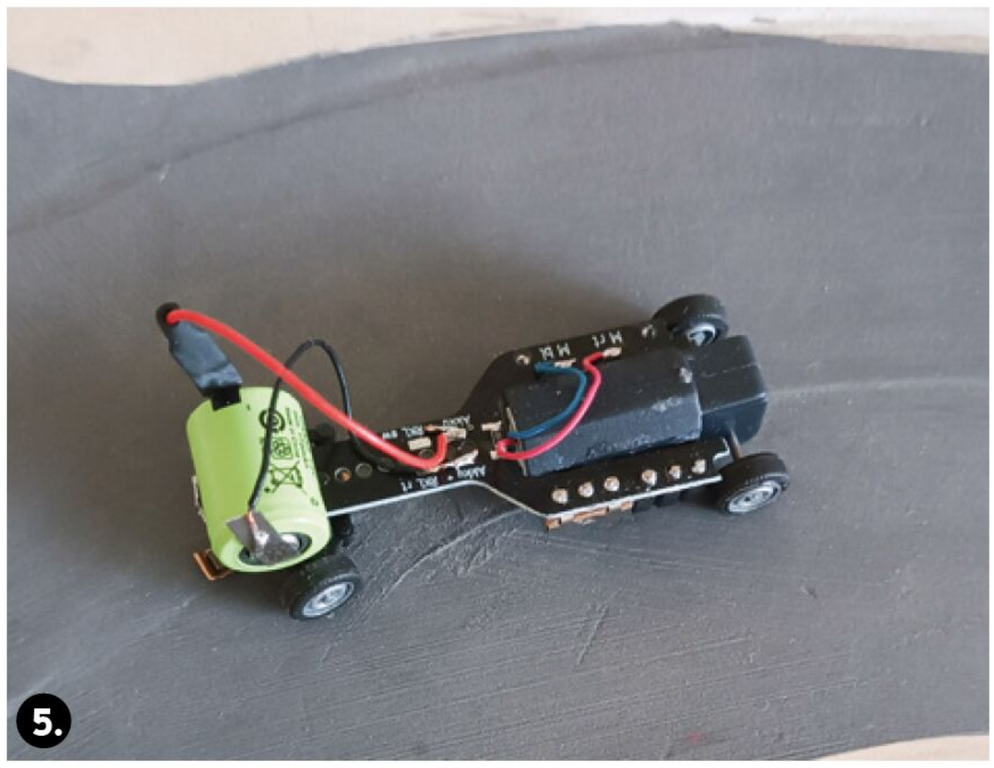


3.

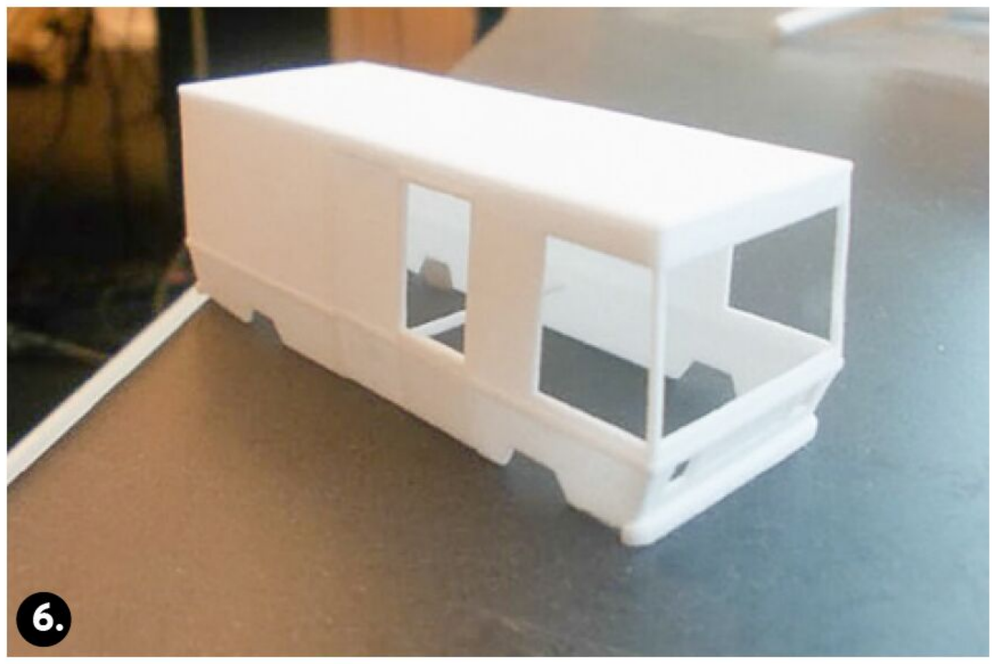


4.

door diverse Nederlandse en enkele Belgische bedrijven gebouwd, waaronder Spijkstaal, Creusen, Hoogstaal, Gova en Smit Joure. De wagen werd aangedreven met een verbrandingsmotor of een elektromotor met accu's. De SRV werd in 1995 opgeheven nadat de formule sinds de jaren zeventig onder druk stond door supermarkten die hun assortiment steeds verder uitbreidden. Anno 2024 zijn er nog zo'n honderd rijdende winkels, met name in dorpen of woonkernen waar geen supermarkt (meer) is. »



5.



6.

1. De SRV staat in de straat, de klanten kunnen hun boodschappen doen.

2. Het onderstel voor het Faller Car System. De vooras wordt, afhankelijk van de lengte van het voertuig, in een van de gaten op het smalle deel vastgezet. (foto Gebr. Faller GmbH)

3. De onderdelen van Faller, Shapeways en Tilly Models waarvan de SRV-wagen is gebouwd.

4. De oplaadbare NiMH-accu is met het onderstel verbonden.

5. De eerste proefritten van het onderstel op de weg in aanleg.

6. Het nog ongespoten model van Shapeways.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): DICK RAAIJMAKERS

3D-PRINT KAP VAN SHAPEWAYS EN CHASSIS VAN FALLER

7.

8.

Model

Mijn baan in aanbouw, genaamd ‘De polder op zolder’, is naar Nederlands voorbeeld in tijdperk III. Onder de weg liggen in beide rijrichtingen magneetstrips waar auto’s via het Faller Car System kunnen rijden. Gezien het thema zocht ik een historisch Nederlands voertuig, de SRV-wagen. Omdat deze in de handel niet (kant-en-klaar) te koop was, werd het zelfbouw. Het destijds door AVT uitgebrachte bouwpakket van een SRV-wagen wordt inmiddels door Tilly Models (artikelnummer 87110, € 39,95) gevoerd. Het AVT-model was niet recht en vertoonde teveel luchtbellen. Daarom heb ik het 3D-print model bij Shapeways aangeschaft met het idee het ooit te motoriseren. Jaren later ontdekte ik dat door Faller bouwkits van een chassis met motor worden uitgebracht, waarbij de afstand tussen de voor- en achteras instelbaar is. Het bouwpakket, Car System chassis-kit Transporter (artikel 163704, € 91,99), bleek geschikt om de SRV-wagen rijdend te maken. Het onderstel heb ik volgens de handleiding met behulp van een pincet, soldeerbout met fijne punt en zijkniptang gemonteerd. De accu moet apart worden aangeschaft.

9.

10.

Aandrijving

Als eerste zijn de schakelaar, de oplaadbus en de reedsensor op de printplaat gesoldeerd. De banden zijn met secondelijm op de velgen vastgezet, de motor is in de houder en de achterwielen zijn op de aangedreven as bevestigd. De printplaat heb ik ingekort, zodat de voor- en achteras op de juiste plaats onder het voertuig passen. Nadat de stuurinrichting met de bijgeleverde stift op de ashouder is gefixeerd - de as moet soepel kunnen bewegen - is de stuurstang aan de vooras geschroefd. Met het een kwartslag weer los draaien van de schroef, kan de stuurstang soepel functioneren. Beide motorkabels en een van de drie meegeleverde smd-weerstanden zijn op de printplaat gesoldeerd. Meegeleverd worden drie smd-weerstanden: van 151, 510 en 820 Ω, voor een accu van respectievelijk 40-80, 80-149 en 150-240 mAh. De smd-weerstanden zijn erg klein; bij mij sprong de weerstand uit het pincet en was onvindbaar. Een e-mail naar Faller leverde na twee weken twee nieuwe weerstanden op, die met succes zijn vastgesoldeerd. Overigens zijn ze voor minder dan tien cent bij elektronicazaken te koop. De accu is met de bijgeleverde draden aan de printplaat gesoldeerd en een kleine magneet met secondelijm op de reedsensor vastgezet. De daarop volgende proefrit met chassis op de weg met magneetstrip verliep succesvol.

Bovenbouw

De kap van Shapeways is in een sopje van afwasmiddel ontvet en na drogen in de primer gezet. Vervolgens is de bovenzijde met Tamiya TS-26 wit gespoten en na drogen de onderrand met Tamiya TS-23 blauw. De bij de AVT-set gevoegde stickers, ruiten en SRV-chauffeur komen goed van pas. De passing van de voorruit en die van de zijdeur is prima. De ruiten zijn met Kristal Klear vastgezet, ook de openingen van de koplampen zijn hiermee gevuld. Voor bevestiging op het chassis heb ik aan de achterzijde aan de binnenkant een dwarsbalk gelijmd. Aan de voorzijde heb ik daarvoor een soort cabine gemaakt waarin de SRV-man zit en waarvan de bodem op het chassis rust. Na uitgebreid passen zijn beide delen met transparante Bisonkit aan elkaar gelijmd. Aansluitend zijn de SRV-logo's, reclameposters en een zwarte sierlijn aangebracht. Bij de set van AVT zouden stickers zijn gevoegd, maar dit bleken afdrukken op fotopapier te zijn. Voor de reclameposters is dat geen probleem, maar wel bij de logo's. De SRV-logo's heb ik gekopieerd, afgedrukt op stickerpapier en op de wagen aangebracht. Het ziet er aanvaardbaar uit en ik heb hiermee een leuke rijdende Nederlandse aanwinst. //

7. De bovenbouw is geschilderd, de stickers kunnen worden aangebracht.

8. De reclameposters, SRV-sticker en sierlijst zijn aangebracht.

9. De SRV-wagen is onderweg naar de volgende klanten. Voor het zebrapad moet hij even wachten voor overstekende voetgangers.

10. Ook bewoners van de flat kunnen voor hun dagelijkse boodschappen bij de SRV terecht.

11. Het voorbeeld, gebouwd door Spijkstaal. (foto collectie Dick Raaijmakers)

11.

1.

Jubileumrit 100 jarige Jaap

Op 2 mei 1924 werd de mC9002 van de materieelserie ‘24 door de fabriek van Beijens overgedragen aan de Nederlandse Spoorwegen. Precies honderd jaar later reed de jubilaris een rondrit. René Vink doet verslag.

Na een veelbewogen geschiedenis - Carel van Gestel heeft er in Railhobby 471 een artikel aan gewijd - kwam dit motorrijtuig bij de Hoofdwerkplaats in Haarlem terecht. Na de buitendienststelling in 1981 heeft Jaap Mol, de toenmalige groepschef in Eindhoven, het initiatief genomen om het motorrijtuig te onderhouden voor een mogelijk museale toekomst. De naam Jaap, die toen op de zijkant van de mC 9002 is aangebracht, is nadien behouden.

Toen het aantal vrijwilligers voor het uitvoeren van onderhoud terugliep, werd gezocht naar een partij die het onderhoud en de inzet van de mC9002 op zich zou willen nemen. Zo kwam het in 2021 bij 2454 CREW terecht. Zowel van binnen als van buiten verkeert de Jaap in zeer goede staat; Nederland mag trots zijn op het behoud van deze motorwagen. De mC9002 is uitgerust met het vereenvoudigde ATB-systeem en GSMR zodat het op de 15 kV-baanvakken kan worden ingezet.

Jubileumrit

Op 2 mei 2024 was het precies honderd jaar geleden dat de Jaap aan NS werd geleverd en dat werd gevierd met een besloten rondrit door het mooie Noord-Hollandse landschap. De stemming aan boord was opperbest. In het selecte gezelschap bevonden zich behalve leden van 2454 CREW ook (ex-)medewerkers van NS die in het verleden de zorg voor Jaap hebben gehad en Paul Leenders, de oud-directeur van Haarlem die de renovatie mede mogelijk gemaakt heeft. De rit voerde van Hoorn via Amsterdam Centraal, waar een stop van rond een half uur werd gemaakt om vervolgens in tegengestelde richting, met de hulp- »

1. **mC9002 'Jaap' op het terrein van Stoomtrein Hoorn-Medemblik en voor de gelegenheid tot hoogglans opgepoetst. De mannen van 2454 CREW waren zichtbaar trots. Kort voor vertrek werd het motorrijtuig met locomotor 361 naar spoor 3 van station Hoorn gerangeerd. Alle foto's zijn op 2 mei 2024 genomen.**

2. **Spanning kort voor vertrek van spoor 3.**

3. **Na kopmaken in Amsterdam Centraal zal de trein met de hulpstuurstand voor richting Haarlem vertrekken.**

4. **Op het tegenoverliggende perron kwam een ICNG langszij waardoor honderd jaar verschil in spoortechnologie in beeld werd gebracht.**

TEKST & FOTO'S: RENÉ VINK

5.

6.

7.

8.

stuurstand voorop, naar zijn geboorteplaats Haarlem te vertrekken. Luid toeterend passeerde het motorrijtuig de werkplaats Haarlem waar er zovele jaren goed voor gezorgd is. De stop in het station van Haarlem, op slechts een steenworp van de locatie waar vroeger de Beijnes-fabriek stond, was wat korter en een deel van het gezelschap nam daar afscheid. Via Alkmaar reden we naar Heerhugowaard waar even gewacht moest worden op de tegentrein die het enkelsporige baanvak Heerhugowaard - Hoorn vrij moest maken. Daarna ging het zonder verdere stops door naar Hoorn. Het prachtige weer maakte dat tot een onvergetelijke rit. De goede planning door leden van 2454 CREW en de professionele ondersteuning van RXP Railexperts zorgden dat de rit zonder ook maar het geringste hikje plaatsvond. //

5. Portret van de voorzijde van Jaap in het zachte licht van de stationsoverkapping van Amsterdam Centraal.

6. Jaap vlakbij zijn geboortegrond. Helaas kwamen we in Haarlem niet onder de kap waardoor de lichtval minder gunstig was.

7. Na terugkomst in Hoorn werd het motorrijtuig met de locomotor terug naar het terrein van SHM gerangeerd. De dag werd besloten met een borrel en een paar korte en vermakelijke toespraken.

8. De mC9002 ‘Jaap’ is weer thuis

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

De herstart

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze aflevering het herstarten van een G1206.

TEKST & FOTO'S: HANS DE MOOIJ

Op zaterdagochtend 4 maart 2006 klom ik na jaren weer zelfstandig op de loc. Blij van zinnen mocht ik op stap met een 'eigen' ACTS-trein. Best spannend bij het begin van een nieuwe periode, na vele jaren in het NS-management werkzaam te zijn geweest. Met collega Jan had ik afgesproken dat ik hem thuis mocht bellen als er onderweg een probleem zou zijn. De rit ging van de Kijfhoek, onderlangs, via Breda, Tilburg, Den Bosch, Utrecht, Amersfoort, Zwolle naar het verre Coevorden. Stukje omrijden, dat wel. Er waren werkzaamheden. Natuurlijk ging het prompt fout. Vanaf Dordrecht over het linker spoor met de loodzware trein omhoog tegen de helling van de Moerdijkbrug kreeg ik een ATB-baanvakstoring met dito snelremming. Daar stond ik dan met trein 360221. Voor het eerst weer zelfstandig onderweg, met de nog vreemd aanvoelende G1206-loc ACTS 1203. Stilstaand, in the middle of nowhere, met een muurvaste trein op een pittige helling. In een lichte neerslag bij een temperatuur net boven het vriespunt. Hoe blij was ik dat collega Jan mij via de telefoon kon helpen. Rustig en goedlachs begeleidde hij mij in de loctechniek van de Vossloh G1206 om de zaak te resetten. Onderwijl hield ik via de GSMR (radio) met een paniekerige Trdl (treindienstleider) contact en probeerde hem enigszins gerust te stellen. Na zo'n tien minuten vertraging, met veel extra verbruik van gasolie, kroop het spul weer brullend verder omhoog. Op de Moerdijkbruggen aangekomen slaakte ik een overwinningskreet. Mijn vuurdoop en lakmoesproef was geslaagd, mede dankzij collega Jan. Ik ben hem er nog altijd dankbaar voor. Trots maakte ik onderweg wat plaatjes. Met een Nokia-telefoon, dus niet zo heel scherp. Ook de bij die eerste dienst behorende dagstaat post ik voor de aardigheid mee. //

Het P-sein toont veilig. De temperatuur is net boven het vriespunt en het sneeuwt.

Na een korte stop in Amersfoort gaat de rit verder naar Zwolle.

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

Deel 2 van 4

Tips en weetjes voor de beginnende modelbouwer

DEEL 2: SCHAALGROOTTE, SCHROEVEN EN BOREN

Na de draagconstructie van de treinbaan in deel 1 (Railhobby 472) gaat John Brendel in deze uitgave in op de verschillende schaalgroottes en de afweging tussen analoog en digitaal. Ook de verschillende soorten schroeven komen aan de orde. Kortom: handige tips voor (her)beginnende modelspoorders en -bouwers.

Voor we een modelbaan kunnen ontwerpen, moet er duidelijkheid zijn met welke treinen we gaan rijden en hoe de scenery, het landschap met bebouwing, er uit zal zien. De schaalgrootte is zeker van belang, maar ook of u aan bergen met niveauverschillen denkt of aan een vlakke baan. Eerst de schaal; een opsomming van de meest voorkomende.

T. 1:450, spoorwijdte 3 mm. Dit komt buiten Japan weinig voor en is lastig verkrijgbaar. De baan kan in een koffertje worden meegenomen. Kleinste diameter keerlus Eishindo 24 cm, grootste 29 cm.

Z. 1:220, spoorwijdte 6,5 mm. Redelijk verkrijgbaar. Op het formaat van een eettafel kunt u een behoorlijk sporenplan met scenery kwijt. Kleinste keerlus Märklin en Rokuhan 29 cm.

1.

GROTERE SCHALEN HEBBEN MEER DETAILLERING

2.

N. 1:160, spoorwijdte 9 mm. Na H0 de populairste schaal. Biedt mogelijkheden een mooie baan te bouwen die niet veel ruimte vraagt. Het aanbod van spoor N zit in de lift. Kleinste keerlus Arnold 38,4 cm, Fleischmann en Minitrix 38,9 cm, Kato 43,2 cm, Peco 45,6 cm.

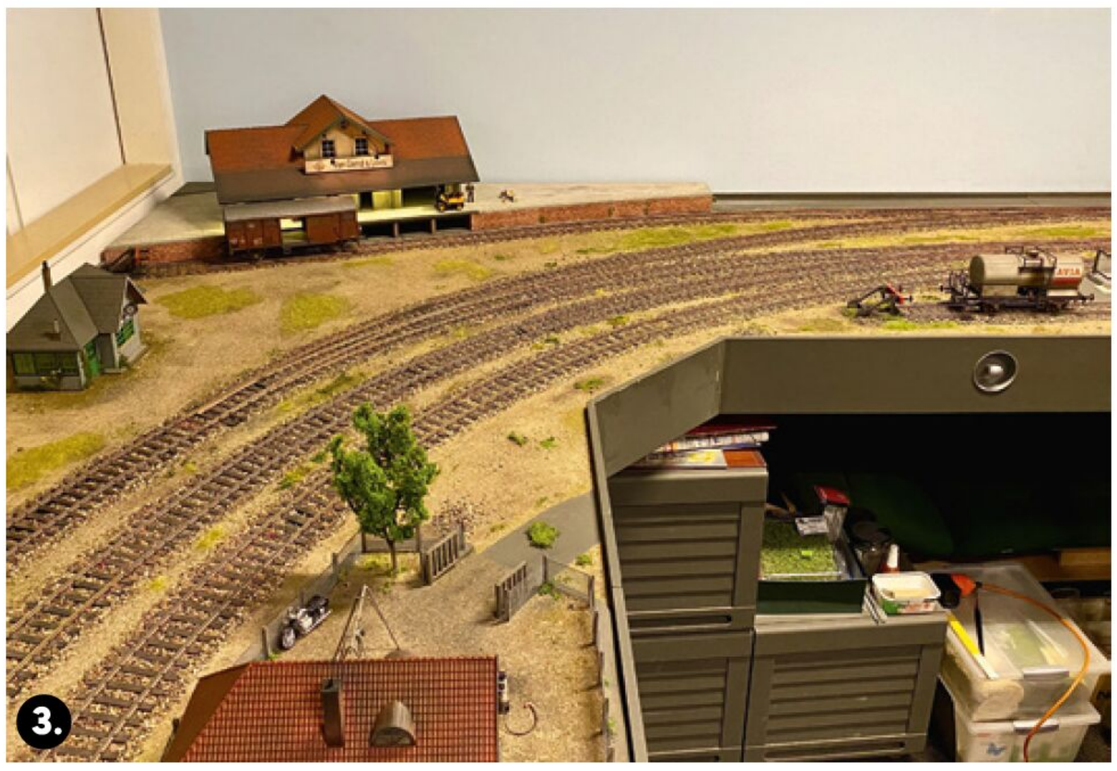
TT. 1:120, spoorwijdte 12 mm. In Duitsland is deze schaal redelijk populair, maar in Nederland minder en lijkt te zijn verdrongen door N. Kleinste keerlus Hornby 53,4 cm, Tillig 62 cm, Roco 64,2 cm.

H0 (half nul). 1:87, spoorwijdte 16,5 mm. De meest voorkomende schaal met het ruimste assortiment aan rollend materieel en scenery. Kleinste keerlus Roco 71,6 cm, Märklin en Piko 72 cm, Hornby 74,2 cm, Kato 86 cm.

0 (nul). 1:45, spoorwijdte 32 mm. Voor een baan is veel ruimte nodig, met name door de ruime boogstraal. Wordt vaak gebouwd met een sporenplan met enkele parallel lopende sporen zonder lange bogen, als pendeltraject. Veel mogelijkheden voor detaillering. Het aanbod van spoor 0 zit in de lift. Kleinste keerlus Lenz 182,7 cm, KM1 188,8 cm, Peco 205,6 cm.

1. 1:32, spoorwijdte 45 mm. Naast voldoende ruimte is een flinke portemonnee nodig. De detaillering is superieur. Verder als spoor 0. Minimum keerlus KM1 en Märklin 204 cm, maar liever 310 cm of ruimer.

G. 1:26, spoorwijdte 45 mm (zoals schaal 1). Schaal G wordt veel gebruikt bij tuinbanen. Feitelijk is het smalspoor waardoor bogen kunnen krapper zijn dan bij 1, maar is dan niet voor alle materieel geschikt. Kleinste keerlus LGB 120 cm. »


3.

4.

5.

1. Digitale H0-baan, drierailsysteem.

2. Locomotieven in schaal 1, H0, N en Z.

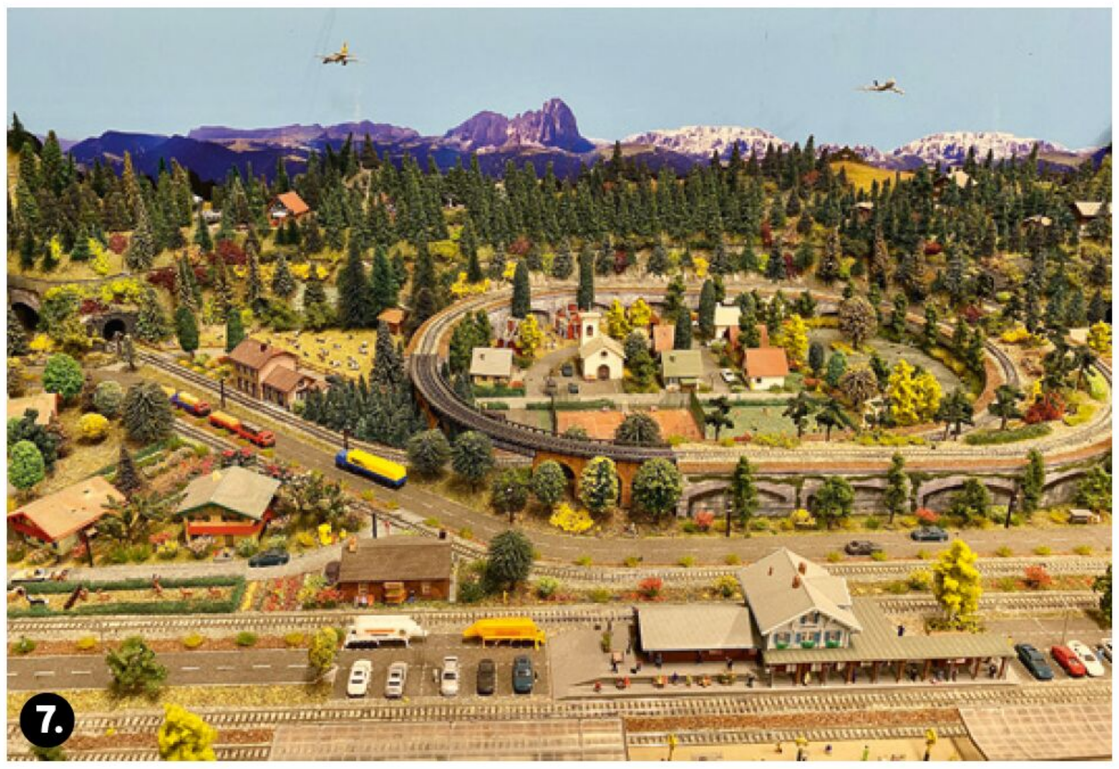
3. Ruime bogen in een schaal 1-baan.

4. LGB-banen kennen ruimtebesparende krappe bogen.

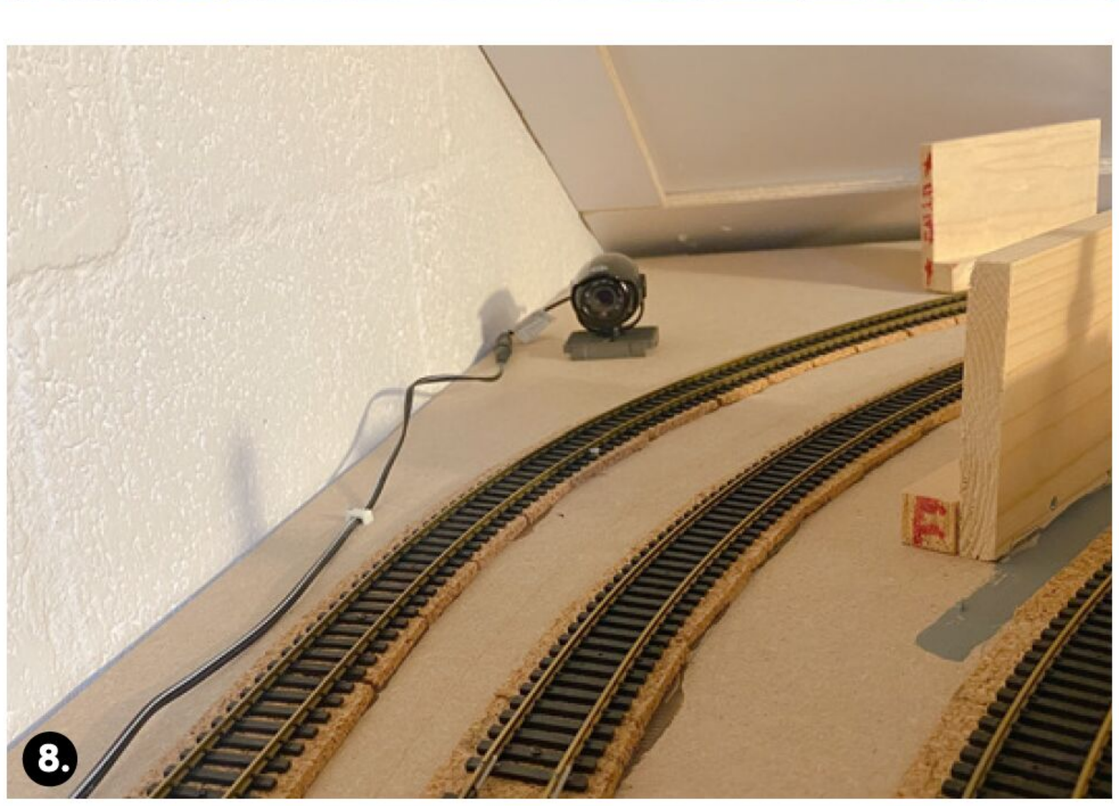
5. Retro H0-baan, Märklin M-rails.

TEKST & FOTO'S: JOHN BRENDEL

6.



7.



8.

Maar wat is het belang van die schalen? Een grotere schaal betekent een veel verder doorgevoerde detaillering van rijdend materieel en scenery, hoewel fabrikanten ook bij kleinere schalen steeds gedetailleerder uitgevoerde modellen op de markt brengen. Belangrijk is de beschikbare ruimte; met name keerlussen kunnen meer ruimte vergen dan u in gedachten heeft. Bij de vermelde afmetingen van de keerlussen - de ruimte die een halve cirkel en dus een keerlus minimaal zal vergen - moeten nog enkele centimeters worden geteld voor de ruimte die naast de rails nodig is. In Groot-Brittannië kiezen veel modelspoorders voor een baan zonder keerlussen, maar met treinen die over een redelijk rechtlopend traject van A naar B rijden (en weer terug). Dat betekent bij getrokken treinen rangeren op de eindstations. De mogelijkheden om te rangeren is een aspect om in de afwegingen mee te nemen. Omdat het de meest verkochte schaalgroottes betreft, zijn locomotieven, rijtuigen, goederenwagens en bouwdozen voor scenery in H0 en N in het algemeen goedkoper. Het beschikbare budget zal bij het kiezen van de gewenste schaal meespelen.

Analoog of digitaal

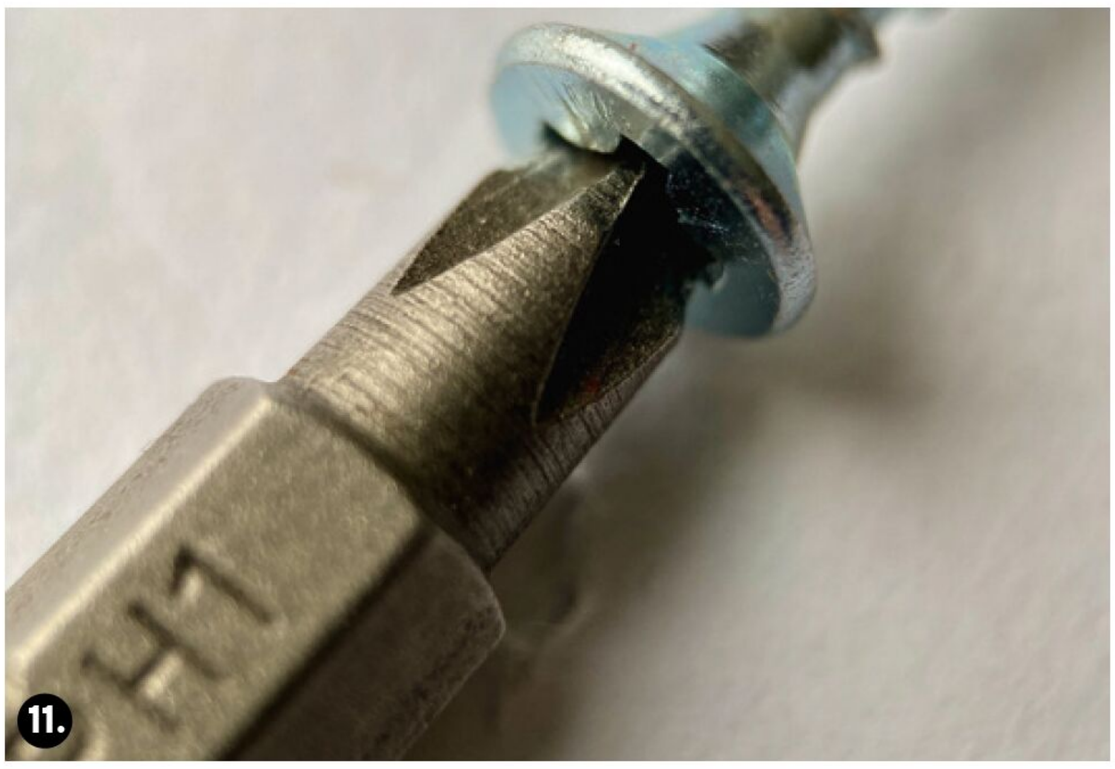
En dan komt er nog een keus. Wordt uw treinbesturing analoog of digitaal? En als het H0 wordt, kiest u voor het twee- of het drierailsysteem? (Alle andere schalen hebben het tweerailsysteem). Bij tweerail is elektronica nodig bij keerlussen; de benodigde componenten vindt u in de catalogi van de modelspoorfabrikanten,

KEERLUSSEN VERGEN VAAK MEER RUIMTE DAN GEDACHT

maar deze voorziening is eenvoudig zelf te bouwen en komt aan de orde als we de elektronica bespreken. Als u een voorkeur voor een merk heeft, is het goed dat verder uit te werken. Om inzicht in de mogelijkheden te krijgen is het bezoek aan een modelbouwbeurs een aanrader. Daar kunt u alle schalen en prijzen - ook van occasions - bekijken en vragen aan standhouders stellen. Zelf ben ik destijds gevallen voor H0 gelijkstroom (tweerailsysteem) en zo af en toe scoor ik op beurzen of in een treinenwinkel een tweedehands loc, rijtuig of goederenwagen. Mijn modelbouwclub heeft diverse banen: in H0 een retro Märklin-wisselstroombaan (drierailsysteem) en een gelijkstroom- en digitale baan en banen in de schalen Z, N, 1 en G. Elke baan heeft zijn liefhebbers.

Digitaal

Kiest u voor digitaal, dan zijn de meeste locomotieven af fabriek voorzien van realistische geluiden. De besturing gebeurt met de computer en/of een handregelaar. U kunt meerdere treinen automatisch en gelijktijdig laten rijden. Ook bij analoog is besturing met de computer mogelijk. De analoge gelijkstroombaan van mijn club heeft twintig baanvakken; de besturing gebeurt met een snelheidsregelaar op het bedieningstableau, waarop ook de wisselschakelaars zitten. Elke trein heeft onder de laatste wagen een magneet die bij het verlaten van een baanvak een reedcontact schakelt. Omdat elk baanvak maar één trein toelaat kunnen er geen kop-staartbotsingen ontstaan. Het klinkt ingewikkeld, maar dat valt mee. Ik kom hier later op terug. Als je dan aan het bedieningspaneel staat en er rijden een stuk of acht treinen, dan ben je geconcentreerd bezig en kun je geen babbeltje maken. Digitaal rijden kan heel eenvoudig met een handregelaar. De verschil- »



6. Schaal N-baan met dubbelsporig, stijgend traject.
7. In schaal Z kan op een klein oppervlak veel worden weergegeven.
8. De camera van een babyfoon bij de toekomstige overbouwing van de stad.
9. Assortiment van de meest voorkomende bitjes. Door de juiste bit te kiezen, kan alles worden vastgeschroefd en losgedraaid.
10. Pozidriv-schroef (PZ).
11. Phillips-schroef (PH).
12. Boven een PH-bit, daaronder een PZ. De laatste heeft een extra groef.

LAAG KOPPELNUMMER BIJ KLEINE SCHROEVEN

13.

14.

15.

16.

lende locomotieven worden via hun eigen decoder aangestuurd en hoeven dus niet stroomloos te worden weggezet om stil te blijven staan. Een veel verder doorgevoerde vorm van digitaal rijden kan worden bereikt met programmeren; dan is een computer vereist, maar het levert een fraai beeld op van treinen die vooraf vastgestelde routes afleggen, compleet met realistisch afremmen en optrekken, met automatisch gegenereerde licht- en geluidseffecten en zo meer. Alvorens in te gaan op schroeven en schroefboormachines, even een zijspoor. Bij het bouwen van mijn baan had ik nog een babyfoon liggen, bestaande uit een camera met wifi en een monitor. Voor het observeren van de onder de stad rijdende treinen heeft de babyfoon een tweede leven gevonden.

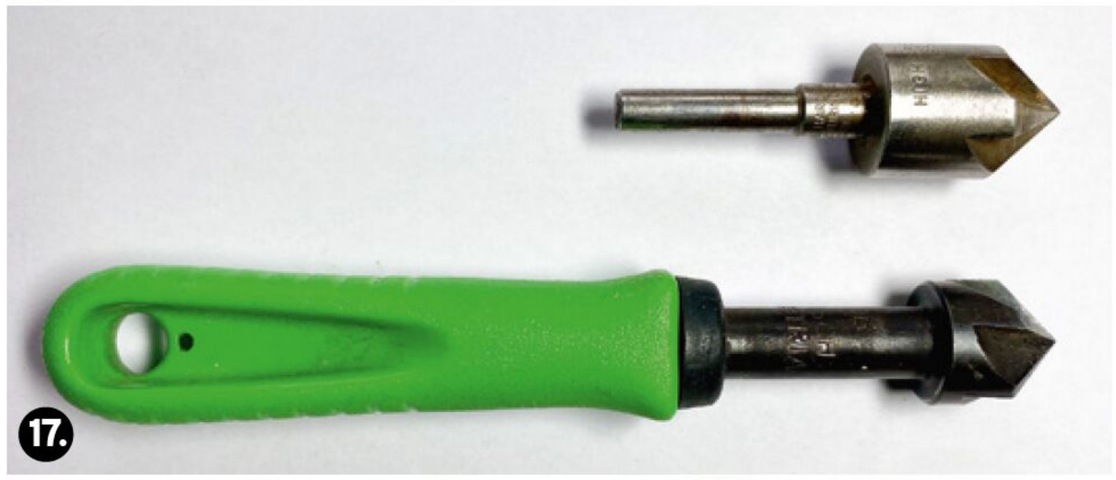
Schroeven

Schroeven zijn verkrijgbaar met bolle of verzonken kop. De daarop passende schroevendraaier of bit met recht blad is nagenoeg geheel verdrongen door die met kruiskop. Bij de kruiskop heeft de schroevendraaier of het bit meer houvast en zal de schroef minder snel beschadigen. Een bit bestaat uit een zeskant aan het ene uiteinde en een schroefdeel aan de andere zijde en past in een schroefboormachine of handvat. Er is keuze uit verschillende soorten schroeven. Voor onze hobby zijn de belangrijkste Phillips (afgekort PH) en Pozidriv (PZ). Een Pozidriv-bit heeft voor een betere grip extra inkepingen. De PH is bedoeld voor een schroevendraaier en de PZ voor gebruik met een schroefboormachine. Maar u kunt PZ ook handmatig gebruiken en PH met de schroefboormachine. Belangrijk is dat schroevendraaier of bit goed past, dat voorkomt beschadiging van de schroef en het gereedschap. Schroevendraaiers, bitjes en de verpakking van schroeven hebben opschriften zodat zichtbaar is wat passend is. Op de verpakking van schroeven kan staan PZ 2, of te wel geschikt voor Pozidriv maat 2 en de dikte en lengte van de schroef. 3 x 35 is een schroef met een dikte van 3 mm en een lengte van 35 mm. De maten beginnen van 000 (heel klein) en dat loopt op tot 00, 0, dan 1, 2, 3, enzovoort.

Schroefboormachine

Hiermee kunt u gaten boren en schroeven in- of uitdraaien. Achter de boorkop zit een draaibare ring met opschriften. De nummers staan voor het instelbare koppel. Een laag nummer dient om kleine schroeven in te draaien. Als de schroef veel weerstand in het hout ondervindt, wordt het koppel ingeschakeld. De motor blijft draaien, maar de boorkop staat als vorm van beveiliging stil. Als de schroef nog niet voldoende

is ingedraaid, moet met de draairing een iets hoger nummer worden ingeschakeld. Kwestie van uitproberen welk nummer het beste bij een bepaalde schroef past. Een schroef moet met de bovenzijde precies gelijk met de bovenkant van het werkstuk liggen. Hoe dikker en langer de schroef, hoe hoger het in te stellen cijfer moet zijn.
Het boor-symbool betekent dat het instelbare koppel wordt uitgeschakeld. Er zijn boren voor metaal, steen en hout. Houtboren hebben een scherpe punt. Als in een plank een doorgaand gat geboord wordt, ontstaan splinters aan de kant waar de boor uit het hout komt. Dit is te voorkomen door een blokje afvalhout strak onder de plank te leggen.
Nog een tip, geleerd van een timmerman. Als u schroeven uit moet draaien die muurvast zitten, draai dan de instelring op bijvoorbeeld nummer 6. Het koppel zorgt er voor dat door de trillingen van de motor de schroef los gaat werken. Een kwestie van spelen met de koppelnummers. In volgende delen besteed ik aandacht aan zagen, schuurpapier, vijlen, hulpmiddelen voor het leggen van flexibele rails, geluiddemping, bergen, tunnels en de bedrading onder de baan. //



13. De schroefboormachine heeft een draairing met cijfers om het koppel en de functie boren of schroeven in te stellen. Hier is de stand schroeven ingesteld en het koppel is laag ingesteld op stand 4.

14. De schroefboormachine is ingesteld op het hoge koppel 12, nodig om een dikkere schroef in dikker materiaal vast te zetten.

15. De schroefboormachine is ingesteld op boren. Het koppel is uitgeschakeld. Deze stand niet gebruiken voor schroeven.

16. Met een fretboor kunnen gaten worden gemaakt op plaatsen waar u met een boormachine niet bij kunt.

17. Met een verzinkboor kan een geboord gat splintervrij worden gemaakt en het gat afgeschuind zodat de schroefkop gelijk komt met de bovenzijde van het materiaal.

18. Diverse handboren.

19. Boven een houtboor, daaronder een metaalboor.

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

MCH sluit voorgoed haar deur

INTERVIEW MET JAN BARNIER

Het Modelbouw Centrum Hilversum (MCH) is niet alleen in de radiostad, maar ook ver daarbuiten een begrip. Veel modelspoorders weten de winkel aan de Hoge Larenseweg te vinden. Maar de eigenaar stopt ermee; een interview met Jan Barnier.

De winkelier is 72, dus wordt het tijd voor wat anders. Voor de vele klanten zal het einde van MCH een gemis zijn. Bij Jan kon je altijd terecht, niet alleen voor een gezellig praatje, gelardeerd met de nodige humor, maar ook voor een goed advies. Daarnaast was het altijd gezellig in de zaak en kon je er lekker rondneuzen. Dat het hier en daar wat rommelig is, heeft juist zijn charme. Vaak vond je er iets van je gading. Jan verkoopt redelijk wat tweedehands spul, waar soms interessante artikelen tussen zitten. De laatste jaren is het aantal speciaalzaken behoorlijk teruggelopen. Toen Jan in 1979 begon telde Hilversum negen winkels, na 31 augustus niet één.

Toen u 45 jaar geleden begon, heette de winkel gelijk al MCH?

"In de begindagen heette de winkel voluit Modelbouw Centrum Hilversum, de winkel (in Hilversum) was

2.

niet van mij, ik was in loondienst. Toen de toenmalige eigenaar een zaak in Zwolle overnam en nog later een in Haarlem, zijn we de afkorting MCH gaan gebruiken waardoor er minder de nadruk op 'Hilversum' kwam te liggen. In 1991 heb ik de zaak samen met m'n collega in Haarlem overgenomen; in 2003 hebben we de zaak gesplitst en was Hilversum helemaal van mij."

Wat bracht u ertoe om modelbouwspullen te gaan verkopen?

"De militaire dienst. In het najaar van 1971 moest ik drie maanden overbruggen tot m'n diensttijd en waar had men personeel nodig in het najaar? Inderdaad, in het speelgoed. Na m'n diensttijd heb ik eerst nog twee jaar in de reclamewereld gewerkt en kwam daarna toch weer in het - inmiddels technisch - speelgoed terecht."

Wat is uw affiniteit met modelspoor?

"Dat begint bij de fascinatie voor 'alles op wielen' en de miniatuurwereld en dat komt perfect samen in de modelspoorwereld, net zoals miniatuurauto's. Daarin speelt mijn technische achtergrond ook mee."

Heeft u zelf aan modelspoor gedaan?

"Anders dan beroepshalve niet, natuurlijk heb ik wel wat gebouwd, als demomodel of voor klanten, maar ik probeer een gezonde afstand te houden tot de hobby. Het is net als foto's maken, als je een paar stappen terug zet heb je beter overzicht."

Wat is de specialiteit van MCH?

"Tja, omdat ik altijd geprobeerd heb een gezonde afstand te houden tot het treinengebeuren, zijn wij niet die klassieke wisselstroomwinkel geworden, maar was de veel bredere keus (van de gelijkstroom-merken) een van de uitgangspunten. Ook toen veel Nederlandse winkeliers stopten met N zijn wij daar juist volop ingegaan, met als resultaat dat er dagen waren dat we meer N dan H0 verkochten. Een ander facet van specialismen komt voort uit de kleinserie-modellen die ik liet ontwikkelen, zo is de tijdperk IV VAM-wagen in N-spoor door en voor mij ontwikkeld, een wagen waarvan ik er in de loop van de jaren meer dan duizend heb verkocht. Ook andere modellen in H0 en in N, zowel op trein- als op autogebied, heb ik laten maken en bedrukken. Een leuk voorbeeld zijn de Dafjes in H0 en N en recent in 1:43, spoor 0." »

3.

4.

5.

1. **Jan Barnier in zijn altijd goed gevulde winkel.**
2. **De VAM-wagen is in meerdere kleurvarianten uitgebracht.**
3. **In de jaren dertig beschikte de Hilversumse NSF over eigen auto's. Links een Mercedes L5 huifwagen van Roskopf en rechts de Ford AA van Busch in H0.**
4. **De door IGRA gemaakte Saviem SG2-bestelbus verscheen in twee varianten van Van Gend & Loos.**
5. **MCH-versie van de ketelwagen van Esso Nederland op basis van een Fleischmann-wagen in schaal N.**

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

6.

7.

8.

Hoe heeft u de kennis over modelspoor vergaard? De ontwikkelingen hebben niet stilgestaan, vooral de komst van digitaal. Volgt u bijscholingen om vragen te kunnen beantwoorden?

"Kennis vergaar je door je te interesseren voor de materie en door het leuk te vinden. Natuurlijk leer je wel wat basisprincipes, maar verder is het meer een kwestie van kijken-lezen-doen en in het diepe springen."

Merken zoals Märklin en Faller willen graag een net verkooppunt. Bij u is dat niet echt het geval. Hoe is het u gelukt om deze merken te verkopen?

"Voor veel klanten is mijn minpunt hun pluspunt, inderdaad opruimen is niet mijn sterkste kant, feitelijk is het altijd een zootje, maar in dat zootje vind je de leukste, soms onverwachte modelspoorsnoepjes. Eén ding is zeker, bij mij is (binnenkort: was) altijd wel iets te vinden, je kunt heerlijk grasduinen en dat lukt in veel showrooms niet."

Als de winkel straks is gesloten, is er in het Gooi geen modelbouwzaak meer. Enig idee waar uw klanten dan naartoe kunnen?

"In de regio is het dun gezaaid, voor N-spoor is er Eemspoor in Eemnes, die heeft geen fysieke winkel, maar staat op beurzen en leveren online. Iets verder weg zijn er natuurlijk in Amersfoort en Utrecht gerenommeerde modelspoorwinkels, in Houten is de modelspoorbeurs voor velen geen onbekende stek en dan is er het wereldwijde internet."

Wat gaat u doen na de sluiting op 31 augustus?

"Na 31 augustus de winkel leegmaken, een website opzetten voor een modelautowebwinkel - anders heb ik helemaal niets te doen -, het pand verkopen voor zover dat al niet gebeurd is, zodat mijn pensioen eruit komt en nog duizend andere dingen en genieten van de vrijheid natuurlijk." //

6. De Daf-bestelauto's zijn geheel in eigen beheer in H0 uitgebracht.

7. Hier staat de deur van MCH nog open, na 31 augustus is deze voorgoed gesloten.

8. Een van de kasten met planken vol tweedehands modellen.

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

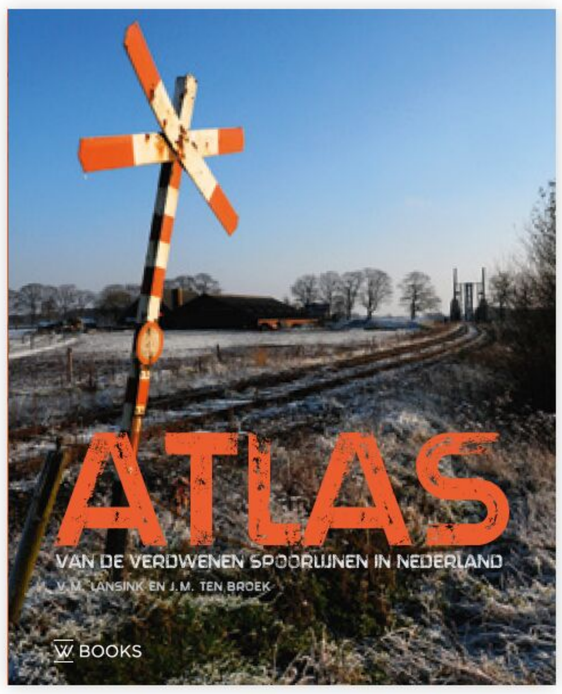
Eigen producties

In de loop der jaren heeft MCH diverse eigen modellen uitgebracht, met name voor spoor N. Tien jaar geleden was de geproduceerde VAM-wagen in schaal 1:160 de eerste. Aanvankelijk had de wagen twee bakken. Omdat dit in de praktijk niet ideaal bleek, werd het er één, maar optisch leken het er twee. Jan zijn voorliefde voor auto's blijkt uit de vele in N en H0 uitgebrachte modellen, zoals de bestelauto's van Van Gend & Loos en K. Visser's Autodiensten, maar ook klassieke bestelauto's van de Posterijen en - specifiek voor Hilversum - van de NSF (Nederlandsche Seintoestellen Fabriek), de bakermat van de huidige omroep. Veel van deze modellen zijn uitverkocht, een enkel exemplaar is nog beschikbaar.

OP = OP

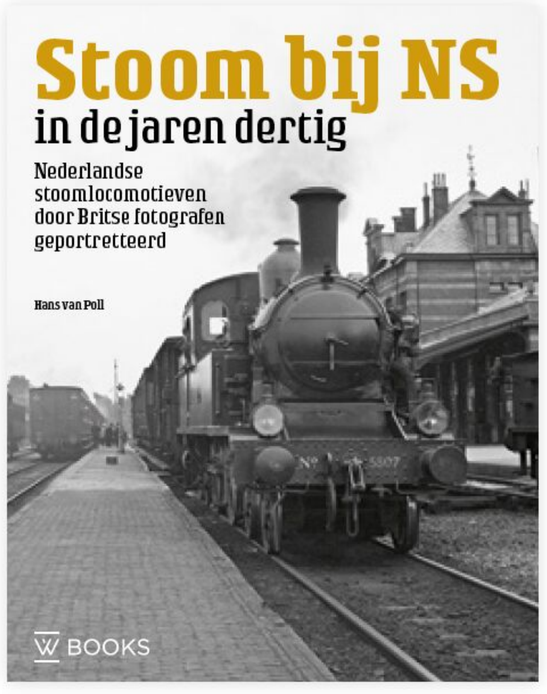
WEBSHOP

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



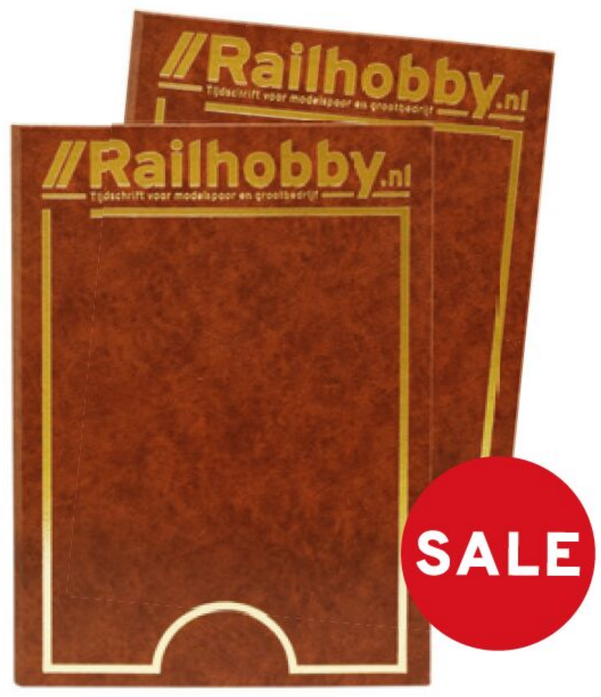
ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

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



STOOM BIJ NS in de jaren dertig

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



RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers (t/m 2024). **Prijs: € 12,95 (normaal € 19,00).**
Railhobby.nl/verzamelband

RANGEERDER

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

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

Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

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. Ze behoren tot de bekendste gesloten standaard-goederenwagens die in de jaren vijftig onder auspiciën van het internationale samenwerkingsverband UIC werden gebouwd, het materieel dat als Gs werd aangeduid. Het ontwerp kwam van de burelen van het Office de Recherches et d'Essais (ORE). De wagens hadden een lengte van 10,58 meter (l.o.b.), een laadvermogen van 28 ton en een vloeroppervlakte van 25,2 m^2. Karakteristiek waren de vier met ventilatieschuiven af te dichten roosters aan weerszijden. De modellen, waarvan diverse varianten zijn voorzien, zijn met 12,2 mm exact op lengte en hebben een metalen onderstel, verende buffers, deuren die kunnen worden geopend en metalen handgrepen. We kregen voor deze bespreking een DB Gs 211, DB Gs213 met geopende roestkleurige ventilatieroosters (EX21052) en een DR GS 1210 (EX20993). De zijwanden van deze wagens zijn 'recent' gedeeltelijk geschilderd (€ 55,95 per stuk, tp. IV). Nederlandse Gs-modellen zijn in aantocht.-GF

EXACT-TRAIN: de geëtste ventilatieroosters zijn roestig weergegeven.

EXACT-TRAIN: twee DB Gs'en en een DR-collega.

Brawa

H0. Tijdperk I wordt vertegenwoordigd door een tweeassige melkwagen van de Königlich Bayrische Staatsbahn (K.Bay.Sts.B) die werd gebruikt voor het snelle vervoer van melkbussen en meereed in reizigerstreinen. Om bij de diverse stations snel te kunnen laden worden de deuren tegengesteld geopend. Het 110 mm lange model met metalen onderstel is zeer gedetailleerd en heeft tal van apart aangebrachte details (50360, € 49,90). De tweeassige DB-containerwagen type BTs30 is beladen met drie losse, gesloten 'Von Haus zu Haus'-containers. In 1949 begon de net opgerichte Bundesbahn met de uitbouw van dit vervoersconcept waarbij onderstellen van terzijde gestelde goederenwagens werden gebruikt. Het model heeft alle relevante kenmerken; tal van (metalen) onderdelen zijn los aangebracht (50595, € 63, tp. III).-SF

BRAWA: melkwagen uit tijdperk 1 en DB-containerwagen.

Herpa

H0. De Volkswagen T6.1 kan bij alle korpsen als brandweer-commandowagen worden ingezet (097888, € 24,95, tp. VI). De VW ID. Buzz zal in diverse kleuren worden uitgebracht, het blauw metallic staat het elektrische voertuig goed (431125, € 19,95, tp. VI). Door de schijnwerpers op de bumper en de zwarte motorkap is de groene Mini Cooper Mayfair een opvallende verschijning (421140, € 16,95, tp. IV).-DH

HERPA: brandweer VW T6.1.

HERPA: VW ID. Buzz en Mini Cooper Mayfair.

FALLER: m/s Oesterreich.

FALLER: boerderij, schaal N.

Faller

H0. De bouwkit van binnenvaartschip Antje - een waterlijnmodel van 36 cm lengte en 6 cm breedte - is beladen met zes onbedrukte 20’ containers (131013, € 44,99, tp. IV).

N. Het woongedeelte van de in Zuid-Duitse stijl opgetrokken boerderij (9,5 x 7,8 cm) is via een houten buitentrap bereikbaar. De grote deuren aan de achterzijde zijn hoog genoeg voor een hooiwagen (232185, € 64,99, tp. I). Het op de Bodensee varende en in 2019 gerestaureerde motorschip Oesterreich kan als waterlijn- en volmodel worden gebouwd. Lengte 36 cm, breedte 6,3 cm (222415, € 84,99, tp. II & VI).-DH

NLmodelspoor

H0. De resin bouwkit van de Hollandse viskraam heeft een gedetailleerd uitgevoerd interieur. Decals voor het in- en exterieur worden meegeleverd. Het monteren van de wagen en het op kleur brengen van details waaronder de banden, zijn eenvoudig uit te voeren (€ 27,50). In eventuele ledverlichting dient u zelf te voorzien. Te koop via NLmodelspoor@outlook.com, Instagram/Facebookpagina van NLmodelspoor en de modelspoorbeurs in Houten.-SI »

NLMODELSPOOR: rijdende viskraam.

TRIX: DB 18 323.

TRIX: DB-lokaaltreinrijtuigen.

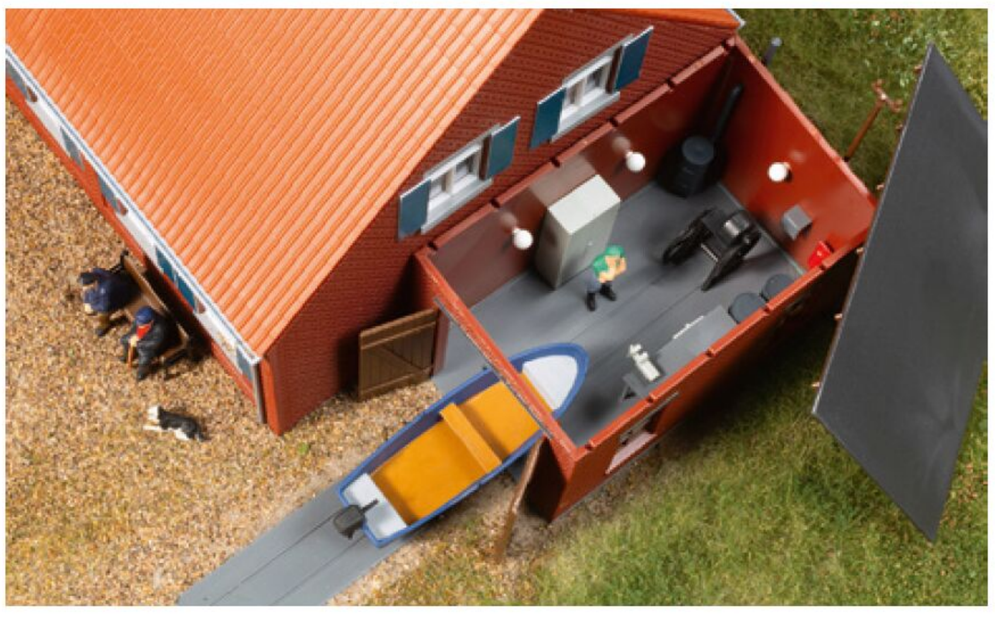
Trix

H0. Indrukwekkend is de na de oorlog gemoderniseerde, van origine Badische sneltreinloc 18 323 die door het test-centrum in Minden werd ingezet voor het rijden van onder meer meet-treinen. Het 272 mm lange, eenmalig uitgebrachte digitale model, wordt via alle drijfwielen aangedreven. De loc kenmerkt zich door de imposante wielen en het front waar de vier cilinders goed zichtbaar zijn. In een Railtest komen we uitgebreid op deze iconische locomotief, die ook een keer in Nederland te zien is geweest, terug (25323, € 679, tp. III). Als Märklin-model is de loc als artikel-nummer 38323 verkrijgbaar. De vier tweeassige rijtuigen en een bagage-rijtuig - een eenmalige set - hebben ten opzichte de eerder verschenen modellen aangepaste onderstellen en daken (23225, € 399, tp. III).-GF

Halling

H0. In mei kondigde Halling een tweeassige tram M TW 4149 van Wenen aan, alsmede een moderne gelede tram naar het voorbeeld van het Finse Tampere. Echter, op 26 mei bereikte ons het bericht dat de firma de activiteiten per direct gaat beëin-digen. De aanwezige modellen en de voor zelfbouw onmisbare onderdelen worden met 30% korting verkocht.-RB

AUHAGEN: vakantiewoning met boothuis, scheepshelling en viswinkel.



AUHAGEN: compleet ingericht boothuis.

Auhagen

H0. De uit metselsteen opgetrokken Noord-Duitse vakantiewoning (18,2 x 11 cm, 11474, € 34,50) kan worden uitgebreid met het compleet ingerichte boot-huis met boot en scheepshelling. Het dak kan afneem-baar worden geplaatst, de lierinstallatie is niet func-tioneel en een op oliedrums drijvende steiger wordt als waterlijnmodel meegeleverd (11476, € 29,90). De voor de verkoop van vis ingerichte schuur heeft een verkoopbalie, uitstalling met bakken vis, weegschaal en een zitje (11475, € 24,90).-DH

Modeltex

H0, N. Bij veel modelspoortunnels ontbreekt de tunnelwand. Met de gemakkelijk rond te buigen tunnelwandplaten wordt het aanzien realistischer. De 1 mm dikke platen zijn in de lengte en hoogte naar de afmetingen van het tunnelportaal - enkel- of dubbelspoor, met of zonder bovenleiding - in te korten en worden aan de achterkant van het portaal vastgelijmd. De wanden zijn leverbaar als metselwerk (Tunnel Brick 01, H0, 29,7 x 42 cm, € 23,99 / N, 29,7 x 21 cm, € 12,99) en beton (Concrete 01). Desgewenst kunnen de panelen worden ingekerfd en mat gelakt.-SI

MODELTEX: gemetselde wand.

MODELTEX: betonnen wand.

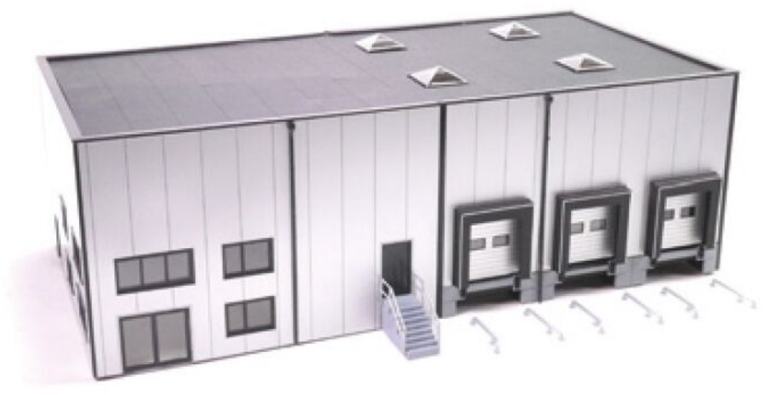
Märklin

H0. Tussen 1911 en 1916 zijn door SLM 34 tenderlocs Eb 3/5 aan de SBB geleverd. Ze kregen de bijnaam ‘Habersack’, haverzak, naar de ransel dat Zwitserse dienstplichtige soldaten jarenlang met zich meedroegen. Het 146 mm lange model heeft een upgrade ondergaan en beschikt nu over een mfx-decoder met veel geluidsfuncties en Telex-koppelingen aan beide kanten; de aandrijving is niet herzien (37191, € 429, tp. III). De Zweedse viercilindersneltreinloc F 1200 is weergegeven zoals de machine zich in het nationale spoorwegmuseum in Gävle presenteert. De loc maakte deel uit van een serie van elf locs die tussen 1914 en 1916 door Nohab aan de SJ zijn geleverd. Het 245 mm lange model met staalblauwe ketel kan met tal van losse onderdelen worden verfraaid (39490, € 679, tp. VI). Ook van deze tijd is de tweedelige DB Regio Lint 41 (met lage instap). Het 481 mm lange model toont RB 25 Giessen in de displays (37714, € 479, tp. VI). De 217 mm lange NMBS-dieselloc 5209 is net als de hierboven beschreven locs voorzien van een mfx-decoder. Aandrijving via een cardanas op vier assen (39679, € 399, tp. IV).-GF »

MÄRKLIN: SJ-museumloc F 1200 en SBB Eb 3/5 ’haverzak’.

MÄRKLIN: NMBS-dieselloc 5209.

MÄRKLIN: Lint 41 van DB Regio.



ELBE-MODELL: bedrijfshal.

Elbe-Modell

H0. De bouwkit van de bedrijfshal met drie laadpoorten en kantoor met etage en trappenhuis beslaat 30 x 15 cm. De gevels zijn van gelaserd zilverplastic, de laadpoorten van bedrukte transparante kunststof, de koelsluizen van matzwarte folie (EM414, € 89). Het gebouw kan met drie poorten worden uitgebreid (EM416, € 34,50). In een komende Railhobby vindt u het bouwverslag. Met de gestandaardiseerde bouwdelen kunnen gebouwen van willekeurige afmetingen worden gecreëerd.-SI

Laser Chef

H0. Van de vijf in 1866 opgeleverde standaardstations derde klasse die architect Karel Hendrik van Brederode (1827-1897) voor de Koninklijke Nederlandsche Locaalspoorweg-Maatschappij (KNLS) heeft gebouwd, waaronder dat van Wapenveld, is dat van Eerbeek bewaard gebleven. In de handleiding die bij de uit MDF en grijs en museumkarton lasergesneden bouwkit is gevoegd, zijn adviezen over de toe te passen kleuren te vinden. Afmetingen 16 x 7 cm, € 55.-SI

LASER CHEF: station Wapenveld.

RIETZE: MB Citaro R-net.

Rietze

H0. De gelede Mercedes-Benz Citaro G'15 NGT met grootwagennummer 1101 rijdt in R-Net-uitvoering op lijn 455 met bestemming Delft Station (73595, € 47,90, tp. VI).-DH

Modelspoor Design

H0. De tankplaat van MDF en 3D-print kan na het leggen van de rails direct in gebruik worden genomen; bij het drierailsysteem zou een messingdraad kunnen worden aangelegd (€ 34,95). De bouwkit met op kleur gebrachte Stelcon-overwegplaten kan desgewenst worden geweatherd (€ 6,95). De Andreaskruisen van gelaserd MDF en messing profiel zijn leverbaar voor enkel- en dubbelspoor (2 stuks, € 7,95). Modelspoor Design heeft een stand op de beurs in Houten.-SI

MODELSPOOR DESIGN: overwegplaten.

MODELSPOOR DESIGN: Andreaskruis.

ARTITEC: RTM Austin K2.

ARTITEC: Van G&L Austin, benzinepomp en Ford AA-kiepauto.

Artitec

H0. Om auto's van benzine te voorzien, is een set met twee historische benzinepompen van Shell beschikbaar. De pompen, waarvan er een is geopend, dus in gebruik, worden gecompleteerd met een kleine oliekar en diverse benzineblikken (387.543, € 19,90, tp. II). De Ford AA-kiepauto met beweegbare bak komt ook uit dit tijdperk (387.503, € 44,50). Een Austin K2 in het grijs-zwart van Van Gend & Loos werd eind jaren veertig, begin jaren vijftig gebruikt door dit dochterbedrijf van de NS. Het betreft een voormalige truck van het Britse leger (387.577, € 40,30, tp. III).-SF

Het voorbeeld van de Britse militaire Austin K2 werd na WO II als noodbus 147 ingericht en bij de RTM in Ouddorp ondergebracht. Het model van naar de bel van de ex-brandweerwagen genoemde 'Bellewagen' is uiterst fijn gedetailleerd, zelfs de verchroomde merknaam is op de radiateur te lezen (387.560, € 45,50).-RB

BUSCH: tuinspoor.

BUSCH: fotografen.

Busch

H0. Met het buiten gebruik stellen van het seinhuis heeft het verval toegeslagen. De plannen voor restauratie zijn er, maar de benodigde fondsen niet. Doordat de gepleisterde muren af fabriek zijn geweatherd, de ruiten ingegooid en de dakconstructie met de houten balken uit slechts vier bouwdelen bestaat, laat de 14 x 9,3 cm metende bouwval zich gemakkelijk bouwen (1949, € 73,49). Met de zestien railsecties, de twee wissels en de locomotief met zitwagen kan bij een H0-huis (niet-rijdend) tuinspoor worden uitgebeeld (79828, € 27,99). Hoewel diverse kleine dieren worden meegeleverd, kunnen de vier fotografen ook als treinspotters langs de lijn worden opgesteld (79810, € 34,99) of bij het sexy model op de Chevy pick-up (79812, € 25,99).-DH »

BUSCH: vervallen seinhuis.

RAILNSCALE: een deel van het nieuwe assortiment.

RailNScale

N. De afgelopen periode is het assortiment automodellen aanzienlijk uitgebreid. Het betreft kant-en-klare modellen in de serie Collectibles zoals de Phänomobil van de Reichspost, Opel Olympia Cabrio, Citroën 2CV, Trabant 601, Renault 5, Audi 50, Ford Escort, Opel Kadett, Saab 900, Hanomag-Henschel F25, Fiat Ducato, Piaggio Ape Furgone 50 en Volvo V70. Diverse modellen zijn in meerdere kleuren leverbaar, prijs per auto vanaf € 19,99.-TO

RAILNSCALE: driewiel Phänomobil.

WIKING: Peterbilt containertruck.

WIKING: BWM 507.

Wiking

H0. Hoewel de BMW 507 bij de presentatie in 1955 op de IAA in Frankfurt werd bejubeld, werden er tot 1959 slechts 252 van gebouwd waardoor verzamelaars er al gauw € 700.000 voor neertellen. Ook het rode model van de twoseater heeft verchroomde bumpers en een zwarte afdekking van de neergelaten kap (082907, € 18,99, tp. III). De Peterbilt combinatie kan met de 40'-container van Sealand in een Amerikaans tafereel worden ingezet (052707, € 26,99, tp. IV).-DH

Pola

G. Voor de donkerrood geschilderde vakantiewoning is een flink kavel van 48 x 37 cm vereist. Het aanzien van beide langszijden is met een bordes met hekwerk en dakkapel gelijk. De deuren kunnen worden geopend (331093, € 199,99). Georg Gruber voert in zijn goed geoutilleerde werkplaats (50 x 38,5 cm) reparaties aan landbouwmachines uit. De grote deuren zijn scharnierend, gereedschap en olievaten worden meegeleverd (331144, € 214,99); de twee monteurs (331529, € 21,99) kunnen er aan de slag.-DH

POLA: vakantiewoning.

POLA: werkplaats.

PIKO: DR-dubbeldeksbagagerijtuig.

Piko

H0. Als aanvulling op de vijfdelige, gelede DR-dubbeldeksrijtuigen type DGBc12 die deze zomer in de exclusieve Classic Nostalgie reeks verschijnen, is een bijpassend vierassig dubbeldeks bagagerijtuig beschikbaar. Tussen 1959 en 1961 zijn hiervan door de DR 21 exemplaren in dienst gesteld. Het model heeft een opvallende vormgeving en kan door de kortkoppelingen strak aan de dubbeldekstrein worden gekoppeld (53182, € 105, tp. IV). Van de dubbeldekstrein kunt u een Uitgelicht tegemoet zien.-SF

TILLY MODELS: twee-onder-een-kapwoning.

Tilly Models

H0. Het origineel van de resin bouwkit van de twee-onder-een-kapwoning (23 x 8 cm, € 69,95) uit de jaren vijftig staat in Geertruidenberg. Aan weerszijden is een garage aangebouwd waarvan bij geopende deuren de bakstenen binnenmuren zijn te zien maar ook een zelf te bedenken invulling.
N. Het dubbele woonhuis meet met de aangebouwde garages in 1:160 12,5 x 3,4 cm. De garagedeuren kunnen in geopende stand worden vastgezet (€ 29,95). Het veerhuis van Overschie is met de steigers en de voetveerpont 'Zeldenrust' eerder in H0 uitgebracht. Handige modelbouwers kunnen de boot met het Magnorailsysteem laten varen (veerhuis, 9 x 6,5 cm, € 29,95 / voetpont € 17,25 / steigers € 13,25).-SI

Tillig

H0. Het DR-materieel is uitgebreid met een tweeassige motorwagen van de serie VT 135 die met een bijwagen VB 140 is gekoppeld. Het treinstel is gespoten in het karakteristieke rood en lichtcrème. De motorwagen waarvan de historie naar de jaren dertig teruggaat, heeft een gedetailleerd weergegeven onderstel waarin de aandrijving onzichtbaar is weggewerkt. Motor- en bijwagen hebben een compleet interieur; talrijke onderdelen moeten nog zelf worden aangebracht (70054, € 313,90, tp. III). Zie ook de Uitgelicht op pagina 92. De tweeassige koelwagen type Icehhqs van Interfrigo was geïmmatriculeerd bij de Roemeense spoorwegen CFR. Het 136 mm lange model heeft aan beide kanten een dubbele trap naar de koelinstallatie (77048, € 44,20, tp. IV).
H0m. Het 87 mm lange tweeassig DR-bagagerijtuig type KDaai werd door de Reichsbahn ingezet op het smalspoornet in de Harz. Het model heeft een balkon en interieur (13972, € 57, tp. IV).-SF //

TILLIG: CFR-koelwagen en DR-smalspoorbagagerijtuig.

TILLIG: DR VT 135 + VB 140.

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

Muurhuis uit de negentiende eeuw

BOUWKIT VAN ALSACAST

Muurhuizen zijn in veel oude steden te zien en mogen niet ontbreken op een modelbaan waar bebouwing van voor tijdperk I staat. Modelbouwer Stefan Izeboud gaat, met hulpmiddelen uit tijdperk VI, met een muurhuis van AlsaCast in H0 aan de slag.

De muurhuizen in oude steden danken hun naam doordat ze zijn opgetrokken met stenen die van de oude stadsmuur afkomstig zijn. Soms kon ook het fundament van die muur voor de 'nieuwbouw' worden gebruikt. Daardoor lopen straten waar muurhuizen staan meestal niet geheel recht, maar volgen de contouren waar ooit de stadsmuur heeft gestaan en is te herleiden hoe de stad is ontstaan. Wanneer we door zo'n oude stad lopen en denken daarbij alles weg wat modern is, dan kunnen we ons met enige verbeelding in de 19e eeuw wanen en zien we Ot en Sien - oudere generaties kennen ze nog van het leesplankje - op straat spelen. Bij het bouwen van een eeuwenoud model probeer ik me te verdiepen in de situatie van toen. De stenen moeten iets gaan vertellen en het gebouw moet er een beetje geleefd, gebruikt en oud uitzien. Met een eigentijds woord: weatheren.

1.

Model

Voordat ik aan het weatheren toekom, moet het model van AlsaCast (artikelnummer 8710.163, bodemmaat 14,3 x 6,7 cm, € 26,95) worden gebouwd. AlsaCast biedt een scala aan - veelal Nederlandse - uit resin vervaardigde modellen. Dit betekent dat ze door de bouwer op kleur moeten worden gebracht. Als model-bouwer vind ik dat het leukste aspect aan de hobby, iets er zo realistisch mogelijk uit te laten zien. Bij het weatheren van het negentiende-eeuwse muurhuis pas ik verschillende technieken toe om het levensecht en verjaard te maken. De basis van weatheren licht ik toe, waarna u naar eigen inzicht verder kunt gaan.

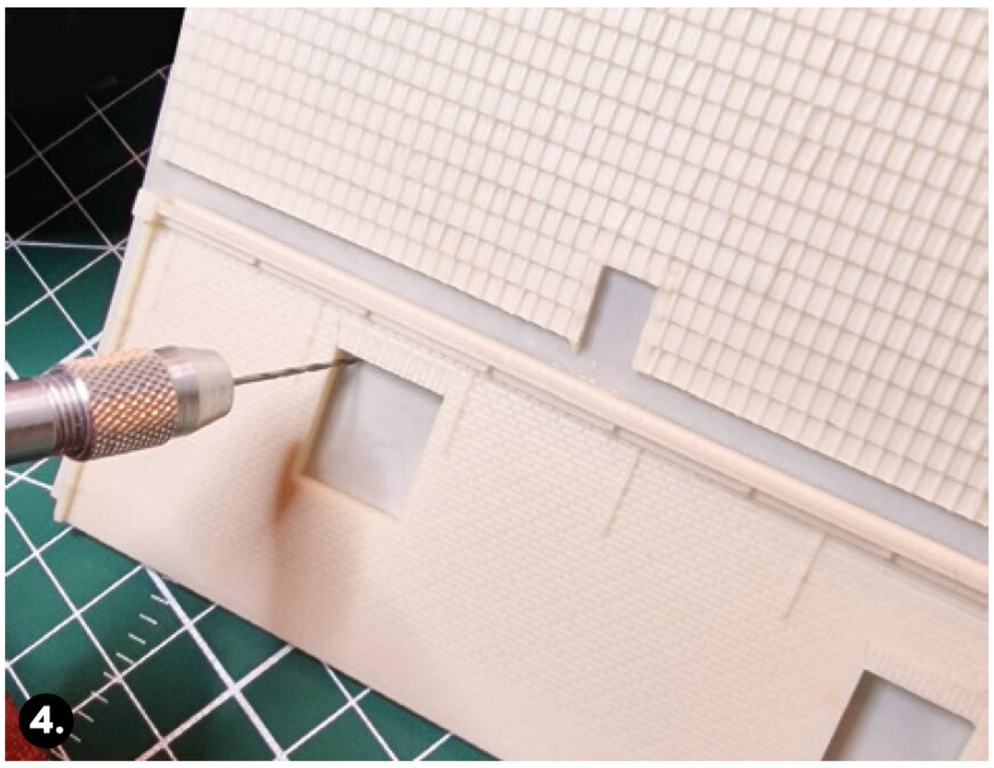
Weatheren

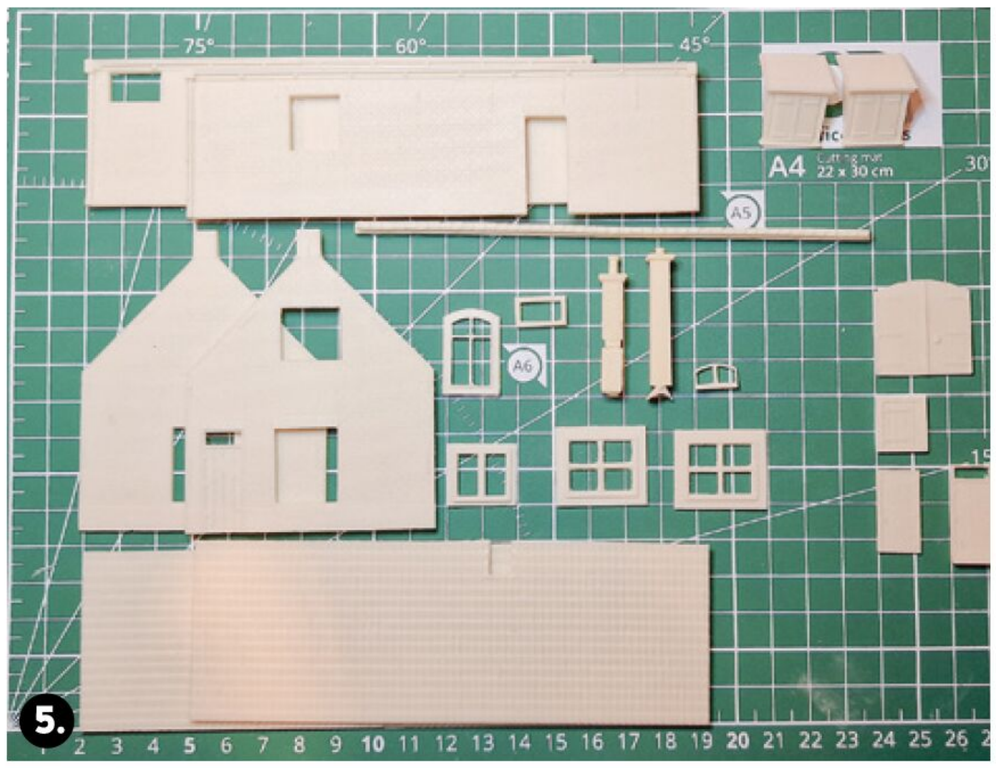
Bij weatheren wordt een model zodanig bewerkt dat het lijkt alsof het er al jaren staat en is gebruikt. Denk hierbij aan roest, vervaalde verf, olievlekken en bij tanks en andere militaire voertuigen zelfs aan kogelgaten en gevechtsschade. De meningen over weathering lopen uiteen; de een vindt het enorm gaaf, terwijl de ander het ziet als een waardevermindering van het object. Ik doe het echter graag, ook omdat je op die manier iets tot uitdrukking kunt brengen en een meer waarheidsgetrouw beeld kunt schetsen.
Het model komt als het ware tot leven en waar eerst het plastic straalde, zijn nu stenen, hout en andere bouwmaterialen te herkennen zoals we die bij het voorbeeld zien. Voor het verweren zijn er diverse technieken mogelijk; na het bouwen van het muurhuis neem ik u mee in twee eenvoudig toe te passen technieken. »

1. **Het muurhuis is op een restant van de oude stadsmuur gebouwd.**
2. **De bouwkit is in een stevige doos verpakt. De foto op de doos bewijst bij het op kleur brengen zijn nut.**
3. **Alle bouwdelen zijn van restdelen ontdaan en schoongemaakt.**
4. **Om schade te voorkomen, worden de ramen opengeboord waarna de restdelen worden weggesneden.**
5. **Alle resin delen zijn ontvet, de bouw kan beginnen.**

2.

3.


4.



5.

TEKST & FOTO'S: STEFAN IZEBOUD

6.

7.

8.

HET MUURHUIS IS MET VERSCHILLENDE TECHNIEKEN GEWEATHERD

Bouwen

Bij het bouwen van het muurhuis kunnen we de handleiding volgen. Allereerst worden de bouwdelen van de vliezen ontdaan. Dat kan met een scalpel of waterproof schuurpapier. Bij de ramen boor ik langs het kozijn met de handboor enkele gaten om daarna met een hobbymes het vlies weg te snijden. Alle losgesneden bouwdelen worden in een lauwwarm sopje ontvet. Na een eerste passing worden de muren en aansluitend de dakdelen met secondelijm vastgezet; de deuren en ramen volgen later. Eventuele kromgetrokken delen leggen we een halve minuut in heet water om ze direct daarna recht te buigen of onder druk vlak te leggen, bijvoorbeeld onder een stapel boeken. Om te zorgen dat de verf op het resin zal houden, moeten alle delen in de primer, grondverf, worden gezet. Deze is in allerlei kleuren leverbaar, maar voor dit model kies ik grijs (Vallejo, 74.615), dan zullen de eindkleuren goed tot hun recht komen. Aansluitend kunnen de verschillende bouwdelen in de basiskleur worden gezet. Doordat de gevel aan de straatzijde uit metsel- en stucwerk bestaat en dus verschillende kleuren heeft, volg ik de afbeelding van AlsaCast door ook het pannendak in twee kleuren uit te voeren. Voor de basiskleuren heb ik een assortiment aan acrylverf onder handbereik. Het opbrengen gaat met een penseel. Ik gebruik Vallejo, dat geeft een goede dekking, maar ook met andere bekende merken zijn goede resultaten te bereiken. Belangrijk is dat de matte verf voldoende pigment bevat. Na het schilderen van de muren, daken, dakkapellen, deuren en kozijnen kan het weatheren beginnen. Daarvoor gebruik ik veel verschillende kleuren. Om de schuurdeuren iets dieper te kunnen plaatsen lijm ik een reep styreen achter de deuren. Het plaatsen van de deuren, kozijnen en dakkapellen gebeurt als de detaillering daarvan is afgerond. Stopverf, voegen, oude stenen, alles krijgt een behandeling.

Washes

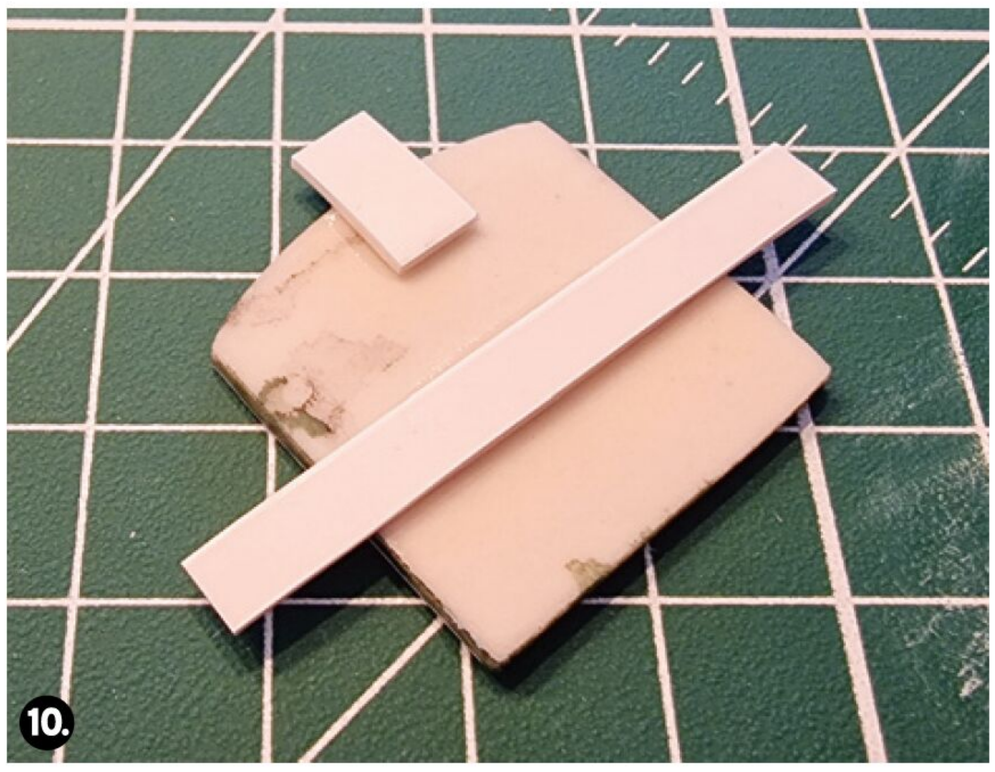
De washes zijn beschikbaar in enamel (op terpentinebasis) en het milieuvriendelijke acryl van bekende merken, maar ook van de wat goedkopere onbekende merken die niet per se duurkoop te hoeven zijn. Belangrijk is waarvoor we ze willen gebruiken. Voor het verouderen van een schutting kies ik meestal de

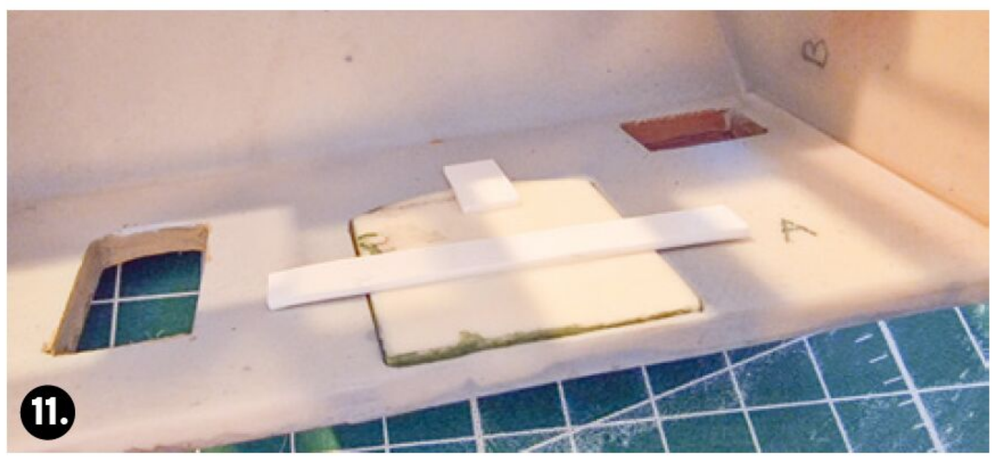
9.

goedkopere varianten en voor gebouwen en voertuigen de duurdere. Washes zijn ideaal voor het verouderen van modelbouwprojecten doordat er veel verschillende effecten kunnen ontstaan, zoals het aanbrengen van schaduwen, het creëren van stof en vuil en het versterken van pigmenten voor een betere kleurovergang. Deze techniek biedt ook de mogelijkheid om accenten te leggen in hetgeen je hebt gebouwd. Voor het muurhuis heb ik Modeling paint in diverse kleuren van Vallejo gebruikt.

Pigmenten

Een andere manier om weathering-effecten aan gebouwen en landschappen toe te voegen, is het gebruik van pigmenten. Hiermee zijn op een snelle en eenvoudige manier as, stoflagen en andere realistische effecten aan te brengen. Ook hierin is ruime keuze, in sommige »


10.


11.

12.

6. De dakdekkers hebben de klus geklaard, de deuren en ramen volgen in een later stadium.
7. De drie voor het huis gebruikte basiskleuren.
8. De basiskleuren zijn aangebracht, de afwerking en het weatheren kan beginnen.
9. Het 19e eeuwse muurhuis is opgeleverd en kan op een mooie plaats op de modelbaan rekenen.
10. Om de schuurdeuren naar achteren te kunnen plaatsen, zijn twee styreenstrips op de achterkant van de deuren gelijmd.
11. De strips houden de deuren in positie zodat ze diep in de gevel scharnieren.
12. De scharnieren en het slot zijn met metallic grijs aangezet.

13.

14.

13. **De achterzijde met de door een loodslab afgedichte hoge schoorsteen.**

14. **De beide erkers; hier is goed te zien wat weatheren doet.**

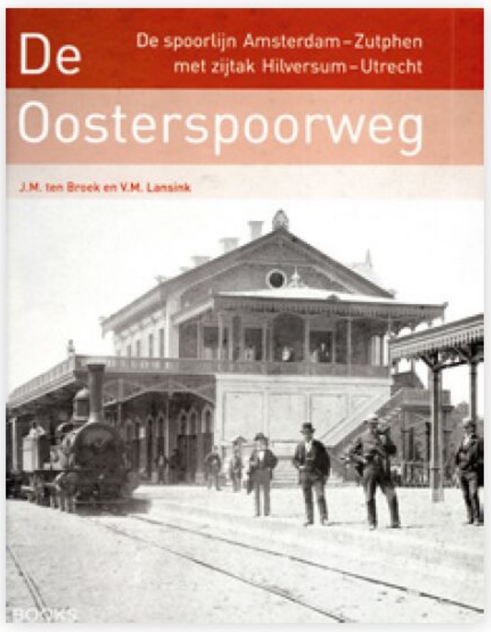
15. **Het verkeer davert over de keien van de smalle straat.**

gevallen neem ik een krijtje. Het poeder dat ontstaat door er met een Stanleymes langs te schaven is ideaal om bijvoorbeeld rond bomen te strooien en dat aardse tinten te geven. Weathering van bouwprojecten betekent meestal niet het slechts aanbrengen van één kleur, maar het opbouwen met diverse tinten in meerdere lagen. Bij de muren van het muurhuis zijn drie tot vier lagen nodig om het verjaarde uiterlijk te krijgen. Aanvankelijk bestond mijn weatheren uit niet meer dan verdunde zwarte verf die ik op de modellen aanbracht om ze er wat ouder uit te laten zien. Het is nog steeds een veel gebruikte methode. Als u een stap verder wilt gaan, gebruik dan verschillende kleuren. De hobby krijgt zeker een meerwaarde. Uw kijk op gebouwen, straten, stoepen en voertuigen, kortom de wereld om u heen, wordt anders, intensiever. Houd die bevindingen in gedachten, ga deze met de omschreven techniek nabootsen en uw modelbaan zal meer tot leven komen. //

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

15.

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



De Oosterspoorweg

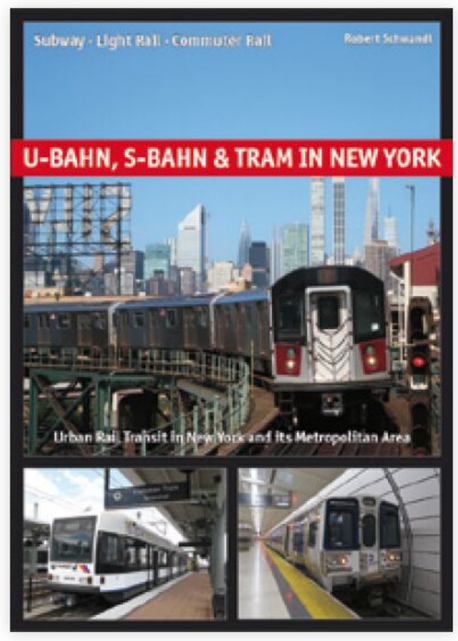
De spoorlijn Amsterdam - Zutphen met zijtak Hilversum - Utrecht

Door J.M. ten Broek en V.M. Lansink, uitg. WBooks, formaat 24,5 x 30,5 cm, 192 blz., 250 afbeeldingen in zw/w en kleur, hardcover, ISBN 978-9-4625-8635-2, € 34,95.

Aan het 150-jarig jubileum van de Oosterspoorweg wordt ruim aandacht besteed. Niet alleen in Railhobby, maar ook in nummer 60 in de boekenreeks van de NVBS dat in samenwerking met het Spoorwegmuseum tot stand is gekomen. Het eerste exemplaar werd in het museum overhandigd aan historicus Maarten van Rossum. In Railhobby beperkten we ons tot de lijnen van Amsterdam naar Amersfoort en Utrecht; in dit boek komt ook het traject van Amersfoort naar Zutphen aan bod. Het werk bevat veel historische foto's. De auteurs volgen de spoorlijn(en) vanuit Amsterdam op zeer gedetailleerde wijze met foto's en tekeningen van vroeger en heden. Het kaartje met de spoorlijnen vermeldt bij de stationsnamen het nummer van de betreffende pagina. Het werk is een aanrader voor geïnteresseerden in de geschiedenis en ontwikkeling van de Oosterspoorweg.-TO

U-Bahn, S-Bahn & Tram in New York

Urban Rail Transit in New York and its metropolitan area



Door Robert Schwandl, uitg. Robert Schwandl Verlag, formaat 17 x 24 cm, 160 blz., ca. 300 foto's, diverse netkaarten en tabellen, Duitse & Engelse taal, paperback, ISBN 978-3-936573-70-1, € 24,50.

In vervolg op de drie zo'n tien jaar geleden uitgebrachte boeken over railvervoer aan de Amerikaanse Oostkust, wordt in de in 2023 afgesloten editie het railvervoer in New York en Newark tot in detail actueel behandeld. Per lijn zijn de openingsdatum van (deel)trajecten, materieel, frequenties, tarieven en een grafiek met de stations opgenomen. Netkaarten waarbij stapsgewijs in detail wordt ingezoomd maken de materie inzichtelijk. Zeker de detailkaarten van Lower en Midtown Manhattan met de duidelijk weergegeven stratenpatronen en de uiterst complexe loop van de diverse lijnen zijn het bestuderen waard. Ook de aansluiting op lijnen van Amtrak en de AirTrains JFK en Newark worden inzichtelijk gemaakt. Lezenswaardig zijn de driesporige metrolijnen waarbij in de spitsrichting voor stop- en expres-treinen twee tot zelfs drie sporen worden gebruikt. Het werk zal bij de voorbereidingen van een (rail)bezoek aan NYC goed van pas komen, maar is ook als lees- en studieboek een aanrader.-DH

De Nieuwe Blauwe Tram

Deel 8 - De lijn Leiden - Den Haag en de lokaaldienst Voorburg - Scheveningen

Door Wim Beukenkamp en enkele co-auteurs, uitg. SDNBT, formaat 21 x 21 cm, 96 blz., circa 150 foto's, meest zw/w, ISBN 978-9-0830-1755-7, € 19,95.

De Stichting De Nieuwe Blauwe Tram is geruime tijd bezig met de reconstructie van de A619/A620 uit 1932. Met de boekenreeks over de historie wordt de herinnering aan de Blauwe Tram levend gehouden; de opbrengst is bestemd voor het project. Ook voor het achtste deel heeft Arie van Eck, burgemeester van Hillegom, het voorwoord geschreven. Aan bod komen de lijnen Leiden - Den Haag en Voorburg - Scheveningen. Het boekje begint met de exploitatie in 1878 door de NRS van de stoomtram van Den Haag naar Scheveningen. Vier jaar later reed de eerste stoomtram van de IJssel Stoomtramweg-Maatschappij naar Leiden. Honderd jaar geleden nam de NZH de exploitatie over en ging de Blauwe Tram rijden. De fraaie elektrische trams uit Hongarije, al snel Boedapesters genoemd, waren meteen een succes. In november 1961 viel in Leiden het doek voor de tram. De uitgave bevat veel historisch beeldmateriaal met daarnaast kleurenfoto's. Kaarten geven de loop van de tramlijnen weer. Evenals de vorige uitgaves is het verkrijgbaar bij de boekhandel en via www.denieuweblauwetram.nl.-TO //

Servië – ‘voor de onverschrokkenen’

DEEL 1: DE SPOORLIJNEN ROND SUBOTICA EN NOVI SAD

In 2023 bezocht Hans-Georg Löwe Servië, waar hij zes jaar eerder voor het laatst was geweest. In die tijd hebben de spoorwegen zich sterk ontwikkeld. De focus van de reis lag op de niet-geëlektrificeerde routes en goederenvervoer. In twee afleveringen wordt een overzicht van de huidige situatie gegeven.

Deel 1
van 2

Een ongewone combinatie in Servië op 10 september 2023 bij station Svrljig. Het defecte treinstel 710-008 werd door de 666-001 opgehaald en als trein Re 2651 naar Niš gebracht.

1.

De algemene indruk is dat de spoorlijnen overal behoorlijk overwoekerd zijn. Zelfs op recent gerenoveerde trajecten zijn geen snoeiwerkzaamheden uitgevoerd. Dat kan natuurlijk positief worden gezien - groene geluidswallen zijn milieuvriendelijk en geen doelwit voor graffitikunstenaars -, maar het heeft ook een schaduwkant. Mede veroorzaakt door de wildgroei is het aantal ongevallen op onbewaakte spoorwegovergangen sterk gestegen waardoor een aanzienlijk deel van het goederenvervoer naar de nachtelijke uren is verplaatst. Daarnaast is het in Servië verboden spoorwegen te fotograferen - iets wat ook in Polen realiteit is geworden. Het is mogelijk een fotovergunning aan te vragen via medijacentar@srbrail.rs, maar die wordt zeer spaarzaam verleend. De huidige spanningen met Kosovo en pro-Russische meningen over de oorlog in Oekraïne, verdelen het land verder. Door de vrees van aanslagen, is het spoorwegpersoneel niet toegestaan informatie aan buitenstaanders te verstrekken.

2.

Subotica en omgeving

Onze reis begint in het noorden van het land. Wie eerder in Subotica is geweest, zal het niet meer herkennen. Volledig omheind en beroofd van bovenleiding, biedt het station het beeld van een enorme bouwplaats. De sporen die vanaf het station naar het noorden richting Hongarije (Kelebia) leiden zijn volledig gedemonteerd. Het depot wordt momenteel niet gebruikt, slechts de tankinstallatie is nog in bedrijf. Het vroegere poortgebouw, ooit bewaakt door een strenge bewaker, is nog slechts een ruïne en er zijn maar enkele locomotieven te zien. Alleen de aanwezige rangeerlocomotief 621-105 maakt een operationele indruk. Het goederenvervoer van en naar Subotica wordt grotendeels afgehandeld door niet-gouvernementele spoorwegmaatschappijen.
De elektrificatie van de spoorlijn Subotica - Szeged (Hongarije) is voltooid. Stations zoals Palić (vier sporen) en Horgoš (drie sporen) zijn geheel gemoderniseerd en voorzien van de onvermijdelijke omheiningen en geluidsschermen. In tegenstelling tot de oostelijke dieselroutes rijdt er een keer per dag een goederentrein van de Železnice Srbije (ŽS, Servische Spoorwegen) tussen Subotica via Sombor naar Novi Sad

die in Bogojevo moet kopmaken. Facultatief is een treinpaar naar/van Erdut (Kroatië). Verdere diensten worden geleverd door ŽSS Cargo. Op deze route zijn de afgelopen jaren alleen de meest noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, waardoor de snelheid op sommige delen erg laag is. Het depot van Sombor is een onderhoudslocatie voor de in het noorden ingezette treinstellen serie 711 en de tweedelige serie 712/714. »

3.

4.

1. De 667 100 van Kombinovani Prevoz d.o.o. met een met Dacia's beladen autotrein onderweg naar Pančevo; het vinden van fotopunten zonder struiken is een uitdaging. Uljima; 11 september 2023.

2. In Subotica stond op 3 september 2023 de jongste aanwinst van Sinhron Rail, de 2044 002 (ex-645-002) waarvan in juni dat jaar de revisie werd afgerond.

3. Station Horgoš is in twaalf jaar tijd enorm veranderd. De gele Bzmot 275 zal naar Szeged terugrijden. De uit Subotica komende railbus 812-199 zal doorrijden naar Kanjiža; deze lijn is inmiddels buiten gebruik, 11 mei 2011.

4. De sporen van het fraai gerestaureerde station Horgoš zijn onder de draad gebracht, 3 september 2023.

5. Een van de laatste niet gemoderniseerde spoorwegbruggen ligt bij Senta. In de ochtend van 4 september 2023 is de 711 066/065 onderweg als Re 2315 van Subotica naar Zrenjanin.

5.

TEKST & FOTO'S: HANS-GEORG LÖWE, **VERTALING:** HAROLD VAN DER MEER

6.

7.

DE INTERNATIONALE SPOORLIJN SUBOTICA - SZEGED IS GEËLEKTRIFICEERD

Het reizigersvervoer op de oostelijke lijnen 33 en 40 is nog minimaal. Momenteel zijn er drie treinparen tussen Zrenjanin en Kikinda, een treinpaar Subotica - Zrenjanin en drie treinparen tussen Subotica en Kikinda in de dienstregeling opgenomen. Het treinverkeer op de route Zrenjanin - Orlovat - Pančevo is stopgezet; de route is overdag vanwege bouwwerkzaamheden volledig gesloten en de spoorbrug van Orlovat afgesloten. Het goederenvervoer van Subotica naar Novi Sad en Pančevo wordt 's nachts afgehandeld.

Novi Sad

Novi Sad is een fraaie stad - afgezien van de industriële ruïnes rond het goederenstation. Indrukwekkend zijn de diverse ontwerpen en kleuren van de nieuwbouw, die voor moderne architectuur een ongekende harmonie hebben. Ook de aan de Donau gelegen vesting Petrovaradin is zeker een bezoek waard. De ruïnes van het depot passen natuurlijk niet in dit plaatje. Beroofd van het aansluitspoor - in een weiland zijn de restanten nog te zien - zullen de installaties binnenkort waarschijnlijk plaatsmaken voor 'vooruitgang'. Enkele van bruikbare delen beroofde diesellocomotieven staan bij het goederenstation geparkeerd. Ten zuidwesten daarvan liggen twee grote terreinen die door het Chinese spoorwegbouwbedrijf worden gebruikt en waar grote kantoorgebouwen, werkplaatsen en woonhuizen zijn opgetrokken. Het rangeerterrein wordt aan de zuidzijde uitgebreid. De geruchten over het stopzetten van de bouwwerkzaamheden aan het traject Novi Sad - Subotica zal ik hier niet becommentariëren; de voltooiing staat gepland voor de dienstregeling van 2024/25.

8.

9.

Zrenjanin

Ook hier heeft de spoorweg aan belang ingeboet; de goederenloods is gevuld met afgedankte goederenwagons, er resteert slechts één vrij doorgangsspoor. Van het deel van de fabriek van metaalverwerker Šinvoz bij het centraal station resten ruïnes, het meeste is al gesloopt. Op het terrein staan de afgedankte, inmiddels zwaar beschadigde railbussen van de ŽS geparkeerd.

In deel 2 komen de spoorlijnen rond Belgrado en de particuliere railvervoerders aan de orde. Dit artikel is in uitgebreide vorm eerder verschenen in *Lokreport* 2024-1. //

6. **Waar vroeger op het traject Pančevo - Vršac veel vrije fotoplekken te vinden waren, is dat op 4 september 2023 zoeken geblazen. De 664-105 naar Pančevo passeert station Alibunar Pančevo.**

7. **Ochtendspits op 3 september 2023 in Bogojevo. Treinstel 711 038/037 uit Sombor rijdt na omlopen door naar Novi Sad.**

8. **Sinhron Rail 742 514 en 513 staan met gasketelwagens uit Subotica in station Pančevo Varoš, 11 september 2023.**

9. **Kaart met spoorlijnen in Servië. (tekening Wolfgang Kieslich)**

1.

VOORBEELD & MODEL

Tillig VT 135 114

IMPULS VOOR LOKAALVERKEER

Motorwagens van de DR zien we relatief zelden in schaalgrootte 1:87. Zeker het kleinere materieel wordt niet vaak aangeboden. De VT 135 114 met bijbehorende bijwagen VB 260 van Tillig vormt een uitzondering.

De eerste aanblik verraadt in feite al genoeg. Na het uitpakken van beide modellen biedt zich een attractieve Oost-Duitse lokaaltrein aan. De goed geproportioneerde letters DR en het treffend gekozen rood-crème livrei laten geen reden tot twijfel. Hier staan een tweeassige motorwagen met bijwagen van de naoorlogse Reichsbahn. Wat direct in het oog springt, is de grote afstand tussen beide wagens door het gebruik van de inmiddels ouderwetse beugelkoppelingen. Ofschoon dit type koppeling onder de gemiddelde modelspoorder meer in zwang is dan je op voorhand zou voorspellen, hebben we ze meteen vervangen door een Fleischmann-kortkoppeling. Motor- en bijwagen vormen zo overduidelijk meer een eenheid.

Remslangen

Het interessante van het gekozen kortkoppelingsmechaniek is dat de remslangen - ze moeten apart naast de koppeling worden aangebracht - kunnen blijven zitten. Let er wel op dat als de trein op een modelbaan met erg krappe bogen wordt ingezet, de remslangen tegen de ver naar voren uitstekende treeplanken kunnen stoten. Dan moeten de remslangen het onderspit delven of de treeplanken iets worden ingekort. De eerste optie heeft dan onze voorkeur: de naar voren doorlopende treeplanken behoren namelijk ontegenzeggelijk bij het dna van dit materieel.

Ruitenwissers

Verder moeten er onder meer een naar beneden uitstekende stekker, een koppelhaak en ruitenwissers op de neuzen van de motorwagen worden gelijmd. Hier en daar moet een scherp mesje worden gebruikt om enkele bij het gieten van de kap dichtgelopen gaatjes te openen. In de handleiding wordt het boren van een klein gaatje aanbevolen. Dat zal niet iedereen prettig vinden om te doen. Bij het aanbrengen van grijpstangen en handgrepen hebben we een loep nodig, zonder dat hulpmiddel lukt dat uw scribent niet. Ook een goed pincet is een nieuwe vriend geworden; het zal wel met de leeftijd te maken hebben. De handleiding maakt duidelijk waar de vele onderdelen geplaatst moeten worden, trek daar wel een uurtje voor uit.

Verschillende daken

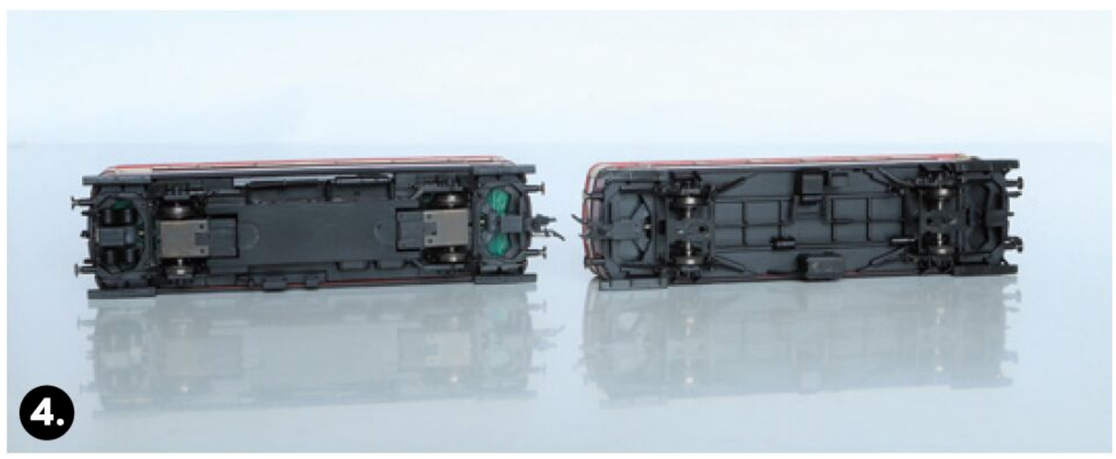
De motor- en bijwagen zijn even lang. Hun l.o.b. in model bedraagt 141 mm. In werkelijkheid was de lengte gemeten over de buffers 12.280 mm. Omgerekend naar 1:87 is dat 141,1 mm. De lengte klopt dus exact. De daken zien er op een paar punten verschillend uit, de plaatsing van de luchtroosters verschilt en de gravure van de bijwagen is wat nadrukkelijker uitgevoerd. De grijstinten daarentegen zijn correct weergegeven. De afwerking van het model (artikelnummer 70054, alleen leverbaar voor het tweerailsysteem, € 313,90, tijdperk III) is prima. Zoals eerder gememoreerd, de kleuren overtuigen en dat geldt eveneens voor de opschriften op de zijkanten en de stelbalken. De teksten zijn strak en met de juiste letters en cijfers weergegeven. Zo valt er te lezen dat de VT 135 114 in Bw Stralsund is gehuisvest en de laatste revisie op 20 juni 1961 werd afgesloten. Ook wordt weergegeven dat de maximumsnelheid 75 km/h bedraagt en dat de wielen rollagers hebben.

Tien DR-motorwagens

De DR kreeg na het einde van de oorlog tien van deze motorwagens in bezit waaronder de in 1938 door Esslingen gebouwde 135 114. In totaal gingen er 32 naar de DB (als VT 70), terwijl op Tsjechoslowaakse grondgebied zestien exemplaren achterbleven. »

2.

3.


4.

1. De kortkoppelingen geven de VT en VB een betere uitstraling.
2. De dakventilatoren op de motor- en bijwagen zijn op verschillende plekken geplaatst.
3. Het ensemble wordt met beugelkoppelingen geleverd.
4. Onderkant van de motor- en bijwagen (rechts).

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

5.

6.

7.

8.

MET KORTKOPPELINGEN VORMEN MOTOR- EN BIJWAGEN EEN EENHEID

Een interessant detail van de 135 114: er is bij de DR geen ander treinstel van deze serie dat zo vaak een depotwisseling heeft meegemaakt. Het eerste depot in april 1938 was Angermünde, daarna volgden onder meer Berlin Anhalter Bf, Templin, Barth en Stralsund. Diverse keren keerde de VT ook weer terug bij een eerder depot. Vermeldenswaard is nog dat deze railbus in de jaren 1949 en 1950 als dienstwagen voor de Bahnpolizei in Erkner, Oost-Berlijn heeft gefungeerd. Daarna is deze blijkbaar toch weer voor het reizigersverkeer in gebruik genomen. Op 14 oktober 1966 werd deze motorwagen buiten dienst gesteld.

Motor onder de vloer

Opmerkelijk zijn de vele leidingen, roosters en bakken aan de onderkant van het model van de VT 135 114. Historische foto's leren dat dit conform de werkelijkheid is. De motor was onder de vloer geplaatst. Daar hebben de constructeurs van Tillig zo veel jaar later handig gebruikt van gemaakt. Van de aandrijving is niets te zien, dat impliceert dat het gehele interieur kon worden weergegeven, een duidelijk pluspunt.
De vrij platte motor zit in het midden en drijft beide assen aan. Dit in tegenstelling tot het voorbeeld dat als asindeling A1 heeft. Bij het model is een as vast in het onderstel gemonteerd, de ander is gevat is een soort lager dat iets naar links en rechts kan kantelen. Het garandeert een zeer soepel rijgedrag waar niets op aan te merken is.

Kap verwijderen

De beide kappen zijn met behulp van een kleine schroevendraaier voorzichtig van het onderstel los te wrikken. Dat hebben we niet gedaan, voor je het weet raakt er iets beschadigd. Iets fixeren met een paar schroeven heeft toch onze voorkeur. Wie de kap wel verwijdert, kan enkele reizigers op een bank lijmen. Dat is altijd een loffelijke bezigheid. Voeg dan ook een bestuurder toe. Eigenlijk zou die standaard moeten worden meegeleverd. Bij diverse stoomloc-modellen zitten een machinist en stoker los in de verpakking, waarom niet bij motorwagens waar ze wellicht meer noodzakelijk zijn? Het model kan overigens van een decoder worden voorzien, ze worden analoog geleverd.

Twee frontseinen

De beide cabines van de VT 135 114 zijn vrij sober weergegeven. Een cabine is wat ruimer uitgevoerd, dit compartiment werd ook gebruikt voor het vervoer van bagage. De verlichting van de frontseinen wisselt al naar gelang de rijrichting. De interieurverlichting brandt vrij helder, ook in de beide bestuurderscabines van de motorwagen. Die horen echter niet te zijn verlicht. Wellicht dat de iets uit het dak stekende leds zwart kunnen worden geschilderd. Of op een andere manier buiten werking kunnen worden gesteld. Het maakt het rijden bij donker net iets realistischer. Vergeet vooral niet om de al eerder genoemde beugelkoppelingen aan de beide fronten te verwijderen. De aanblik van dergelijke, grove koppelingen doet afbreuk aan het algehele uiterlijk van dit model. Een trein die op een modelbaan rijdt moet er zo mooi en authentiek mogelijk uitzien, toch? //

9.

10.

11.

5. De VT 135 114 ontmoet de bekendste van alle DR-motorwagens, de 'Ferkeltax'.

6. De fronten van de VT 135 en VB 260 zijn identiek.

7. De onderkant van de motorwagen heeft tal van leidingen en andere componenten.

8. Bij de aspotten van de bijwagen zitten elk twee beugels.

9. Motorwagen VT 135 114 kan natuurlijk ook zonder bijwagen worden ingezet.

10. De VT 135 069 van Dampfbahn Fränkische Schweiz is in de oorspronkelijke kleuren geschilderd, 30 april 2005. (foto Sevrien Ferrée)

11. Het logo van de DR is strak op de zijkant aangebracht.

1. 1979

Toen & Nu

HEMMEN-DODEWAARD

Ervaren treinreizigers weten dat je op een station met een dubbele naam zelden vlakbij het kerkplein uitstapt. Hemmen-Dodewaard is geen uitzondering: naar Dodewaard is het een dik halfuur lopen en het kleine Hemmen aan de noordzijde ligt nog een paar kilometer verder. Toch staat er een riant stationsgebouw, dat zelfs voorbeeld is geweest voor andere stations.

Dubbelspoor getuigt van het vroegere belang van de oostelijke Betuwelijn (Elst - Geldermalsen), die op 1 november 1882, nog enkelsporig, in gebruik is genomen. Veel meer allure kreeg de lijn rond 1890, toen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) internationale treinen liet rijden van Amsterdam via Amersfoort, Kesteren en Kleef naar steden als Keulen en Wenen. Daaraan kwam begin van de jaren dertig een eind. Door de vernieling in de Tweede Wereldoorlog van de brug over de Rijn bij Rhenen werd de verbinding definitief verbroken. Tegenwoordig stopt Arriva elk halfuur in Hemmen-Dodewaard, 's avonds en in het weekend elk uur, op de regionale verbinding Tiel - Arnhem. Goederenvervoer is er niet meer sinds de opheffing van de buurtgoederentrein Arnhem - Tiel in december 2004. Iets zuidelijker is dat een heel ander verhaal op de nieuwe Betuwelijn langs de A15, die we inmiddels kennen als Betuweroute. Het asymmetrische stationsgebouw met veel decoratie vormde de basis voor zeventien andere stations. Daarvan zijn nu nog aanwezig: Avenhorn, Boxmeer, Cuijk, Meerlo-Tienray en Woudenberg-Scherpenzeel. Architect M.A. van Wadenoijen (1850-1922) zorgde in Hemmen-Dodewaard voor fraaie versieringen, zoals het houtwerk van de kap, de letters 'SS' (Staatsspoorwegen) en glas in lood boven toegangsdeuren. Het was het eerste stationsgebouw dat hij heeft ontworpen. Sinds 1999 is het gebouw, als particulier bezit, een rijksmonument. In 2004 is de buitenzijde gerenoveerd.

2.

Wie van wandelen houdt, kan genieten van de bomenrijke omgeving van Hemmen. Ten noorden van het pittoreske dorpje stroomt de Linge. Van het kasteel op het landgoed is weinig meer over, maar de bijbehorende tuin is door vrijwilligers hersteld. Routebeschrijvingen zijn te vinden op het internet. Ook voor niet-wandelaars kent de halte de luxe van een openbaar toilet. //

1. **DE1 22 stopt op 23 juli 1979 als trein 6130 van Arnhem naar Tiel langs het lage perron van Hemmen-Dodewaard.**

2. **De 10261 van Arriva loopt op een zonnig moment als trein 31144 naar Tiel in Hemmen-Dodewaard binnen, 24 mei 2023. De perrons zijn op standaardhoogte gebracht.**

3. **DE2 167 nadert trein 6131 (Tiel - Arnhem Velperpoort) Hemmen-Dodewaard op 4 januari 1997.**

4. **Buffel 3423 van NS stopt als trein 6142 op 23 maart 2005. Een week later zou Syntus de diensten overnemen. Het nieuw gebouwde perron langs spoor 2 ligt voorbij de bewaakte voetgangersoverweg.**

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

3.

4.

TEKST & FOTO'S: ROELOF HAMOEN

Preview

De volgende Railhobby, nummer 475, verschijnt begin september.

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

Techniek: **Alkmaars Viertje, deel 1**
Peter Wijshake transformeert Roco Blokkendozen naar een ‘Alkmaars Viertje’.

Doen: **Botermijn Maastricht**
Het historische complex wordt door Nick Cruts in model nagebouwd.

Historie: **Du Croo & Brauns**
Stoomlocs door Stoomtrein Katwijk Leiden uit Indonesië teruggehaald.

Doen: **ANWB Pauwmolen**
Rob Mooij bouwt het legendarische ANWB-steunpunt in H0.

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** Rob Blom, John Brendel, Sander Broerse, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Renzo Gerritsen, Roelof Hamoen, Stefan Izeboud, Jan de Jong, Han Landman, Hans-Georg Löwe, Hans de Mooij, Dick Raaijmakers, Tiemen Schenk, Robert Smulders, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, René Vink, Thonis van der Weel, Elvira Wijshake, Peter Wijshake, Kristian de Winter **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

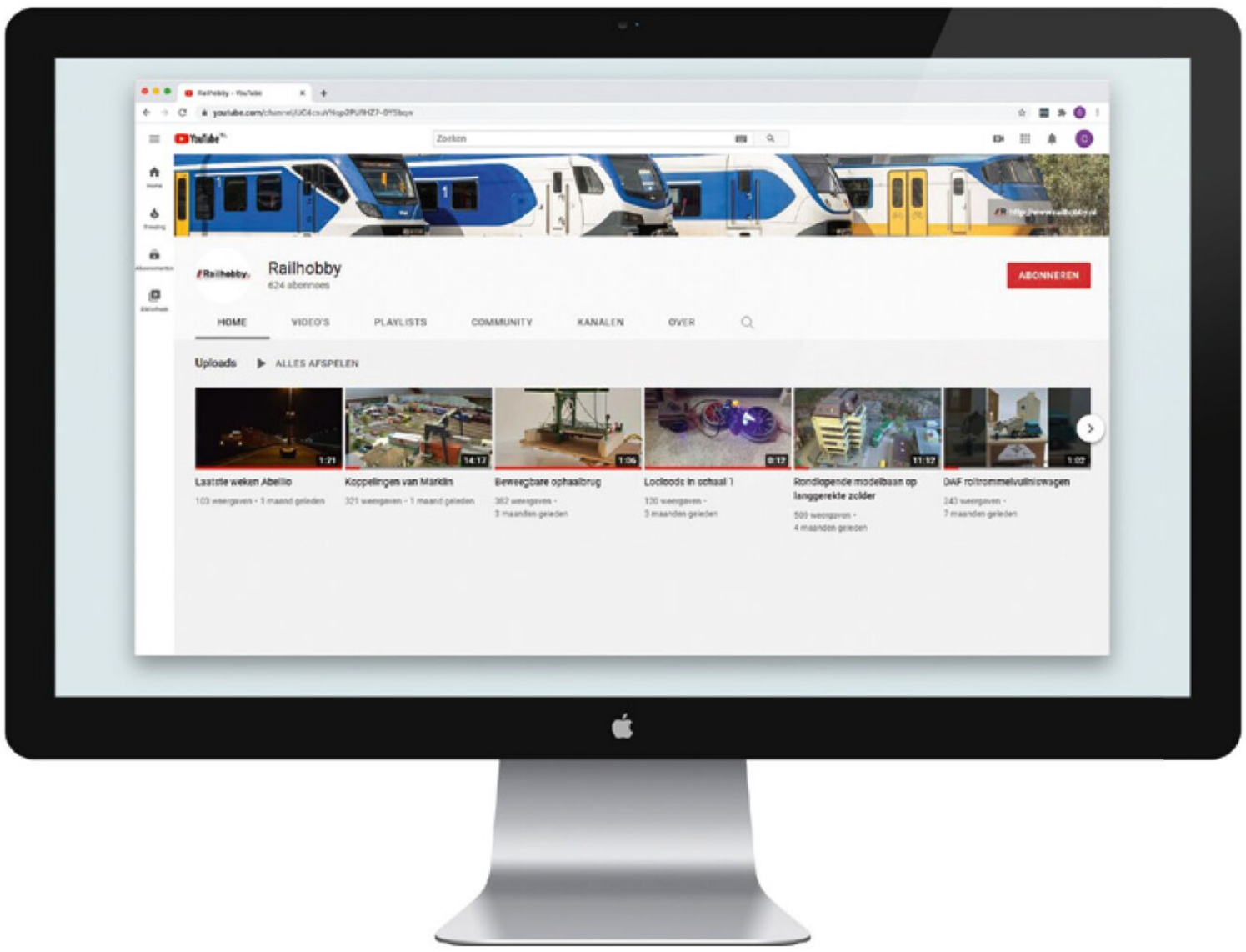
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

Railhobby.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Blad uit? Bewaar, geef weg of gooi bij het oud papier. Samen voor zero waste!

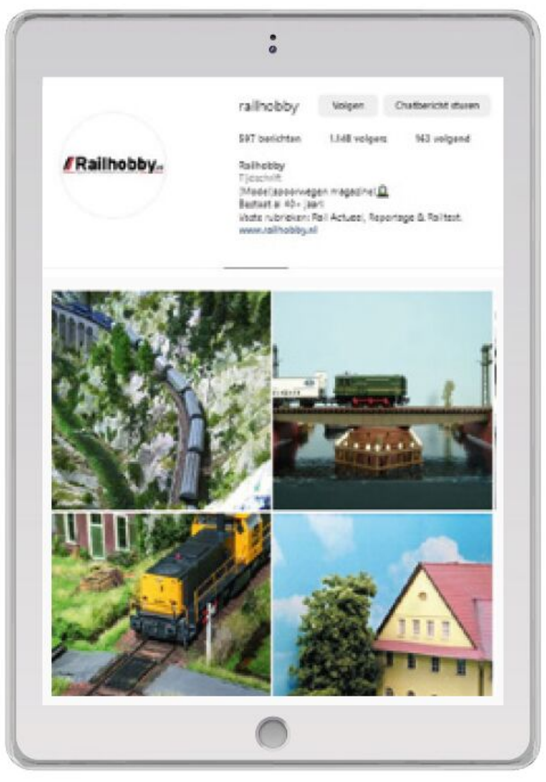
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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**

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

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