

REPORTAGE: **Amersfoort** ombouw emplacement

DOEN: **Taverne** bouwkit Noch

TREINEN MALIEBAAN

en route



RAILTEST: PIKO BR 62



Baan in beeld: Spoor 1-baan
Koningspoor naar Nederlands voorbeeld



Techniek: Leds in auto's
Smd-leds als kop- en achterlichten



24TRAINS.TV



Image by freepik

Stream nu ook naar je TV!



ON

Met Google Chromecast of Apple AirPlay

**STOOM
ELECTRISCH
MODELSPOOR
CLASSICS**

**VIDEO'S
MAGAZINES
REISVERSLAGEN
TUTORIALS
MODELBOUW**

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

GA NU NAAR 24TRAINS.TV



It's all about trains





Cover MUSEMMATERIEEL ACTIEF

Hondekop 386 passeert
op 19 augustus 2024
America bij het
overbrengen van de
DE 41 van Utrecht
Maliebaan naar Blerick.

FOTO:
RONNIE BEIJERS

Adverteerders

2 24Trains.tv
30 Peperkamp
Modelbouw
30 Modelspoorgigant
30 Modelspoorclub
De Blokkendoos
30 TreintjeOost
75 Messe Sinsheim
99 Train Service
Danckaert
99 Exact-Train
100 De Kleine Benelux



Spoorboekje en vertrekstaten: tot op de minuut nauwkeurig. (foto Rob Mooij)

Op tijd...

Met de definitieve aankomst op 12 juli 2024 van de koninklijke trein in het **Spoorwegmuseum** is de laatste altijd punctueel op tijd rijdende trein van de Nederlandse sporen verdwenen. Toegegeven: het viel niet mee om die trein op tijd te laten rijden: voorafgegaan door een vóórtrein, rijdend met **twee machinisten** én een tractieopzichter met een directe hotline naar de Centrale Verkeerleiding, reed de trein altijd op tijd. Zeker zo belangrijk was dat hij op de juiste plaats stopte. Ook hier werd niets aan het toeval overgelaten zodat het **koninklijke rijtuig** altijd met de juiste deur voor de **rode loper** tot stilstand kwam.

Op het huidige spoorwegnet lijkt het amper mogelijk om treinen op tijd te laten rijden. Gelukkig is de infrastructuur van een **andere partij** en kan er naar elkaar verwezen worden. De ene keer zijn de rails versleten of zijn complete stations voor zes weken van het netwerk gescheiden, de andere keer zakken de viaducten langzaam weg in de veengrond waarop ze met een te lichte fundering gebouwd zijn. Als **treinreiziger** moet je afwachten of er wordt gestopt op het station waar je naar toe wilt. Om problemen met de autoriteiten te voorkomen wordt er, om nog een beetje op tijd in het eindstation aan te komen, wel eens een station overgeslagen. Dat er niet overal een rode loper voor de gewone reiziger is uitgerold, is te begrijpen. Maar waarom het slechts een enkele keer per jaar lukte om een trein **én op tijd** te laten rijden én op de juiste plaats te laten stoppen, blijft een raadsel. Typerend voor de huidige punctualiteit is dat zelfs het koninklijke rijtuig (maar zonder de koning aan boord) enkele minuten **te laat** op zijn laatste bestemming arriveerde.

Rob Mooij

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 476



6

TECHNIEK: HOUTOVERSLAG

Hijzen en draaien met een Wiking-kraan in H0.

16

BAAN IN BEELD: SPOOR 1 BAARN

Koningsspoor met Nederlands tintje op een grote rondlopende baan.

24

REPORTAGE: NS WIELSTELLENBEDRIJF

Het bedrijf in Haarlem is nagenoeg geautomatiseerd. Harold van der Meer belicht het proces.

32

TECHNIEK: BLOKKENDOOS, DEEL 2

Peter Wijshake voorziet de Roco-motorrijtuigen van een nieuwe dakopbouw.

40

HISTORIE: MID HANTS RAILWAY

De Southern Railway 34070 'Manston' onder stoom. De destijds toegepaste locseinen lijken een ware puzzel.

46

TECHNIEK: LEDS IN AUTO'S

André de Wilde plaatst koplampen en achterlichten in H0-auto's.

52

REPORTAGE: AMERSFOORT EMPLACEMENT

De grote verbouwing van het westelijke emplacement in de afgelopen zomer in woord en beeld.



46



84



16

60

DOEN:

MODELBOUWTIPS, DEEL 4

Ook in model ontkomt rollend materieel niet aan onderhoud. John Brendel gaat in op het schoonmaken van draaiende delen.

66

RAILTEST: PIKO BR 62

Zal het H0-model aan de hooggespannen verwachtingen voldoen?

72

RAILINFO+:

CARGO

De spoorgoederensector kampt met problemen.

84

RAILINFO+: ALBANIË

Raymond Kiès belicht verleden, heden en toekomst van het spoorvervoer.

90

DOEN: TAVERNE NOCH

De taverne met Biergarten aan de Bodensee wordt in H0 gebouwd.

.... EN DE RUBRIEKEN

10 Railinfo

31 Railnieuws

50 Word abonnee

65 Spoorverhalen: Zilverrail

76 Modelnieuws

89 Railpers

96 Toen & Nu: Vleuten

98 Preview Railhobby 477



EXTRA ONLINE

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

Houtoverslag

DRAAIENDE EN HIJSENDE KRAAN

Voor incidentele houtverlading van rail naar weg (of omgekeerd) worden op loswegen soms mobiele kranen ingezet. Op het diorama van Rob Mooij kan een Wiking-kraan in schaal 1:87 draaien en hijsen. Het geheim zit 'm in de aandrijving.

Over de langs de losweg te plaatsen spoorwagens was ik het snel eens, maar de lading van de vierde wagon bleef lange tijd een vraagteken. Dat is een rongenwagen waardoor er veel mogelijkheden voor de belading zijn. Wel moet er beweging bij de wagon zijn, deze staat immers op een losweg met andere functionele modellen. Een hijskraan zou de beweging kunnen

maken, bijvoorbeeld het overslaan van een flinke houten kist, een machinedeel of buizentransport. Uiteindelijk is gekozen voor de kleine houtoverslag. Wel moet er een geschikte hijskraan komen. Bij een houtoverslag was vaak een (houten) derrickkraan, een laadboom, te vinden en op Duitse modelbanen is op kleinere stations vaak een spildraaikraan of een borkkraan te zien.



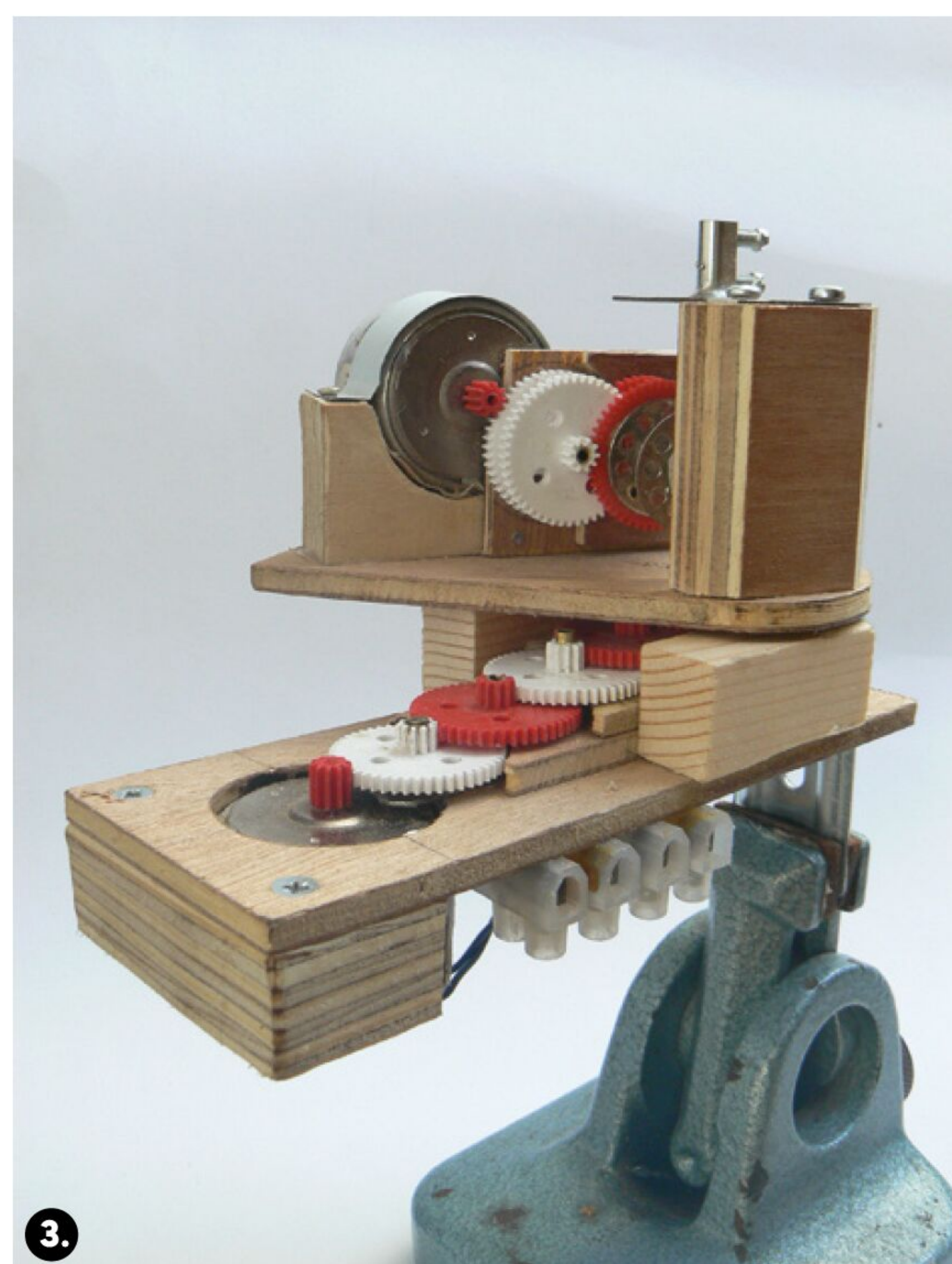


Wielkraan

Het bestuderen van foto's van diverse Nederlandse loswegen leerde dat bokkranen weinig, en spildraai- en derrickkranen nauwelijks langs het spoor werden gebruikt. Een mobiele kraan zou getrouwer over komen, bijvoorbeeld een kleine draadkraan, zoals een Fuchs 300. Uit mijn collectie voertuigmodellen lichte ik de Krupp Ardelt-wielkraan van Wiking. Dit model is in diverse uitvoeringen zowel met een rups- als bandenonderstel geleverd. Aan de belangrijkste nadelen, de nogal korte giek en het plasticachtig uiterlijk, is zeker wat te doen. De giek bestaat uit twee delen zodat een extra giekdeel, gemaakt uit vierkante buis van Maquette, gemakkelijk is tussen te voegen. Dit type kraan heeft geen zogeheten boomstoppers, maar voor een betrouwbaar modelbedrijf wil ik de mast in een bepaalde stand fixeren. Daartoe is van dun staaldraad tussen de onderste kabeltrommel en de mast een afstandhouder (annex boomstopper) gebogen. »

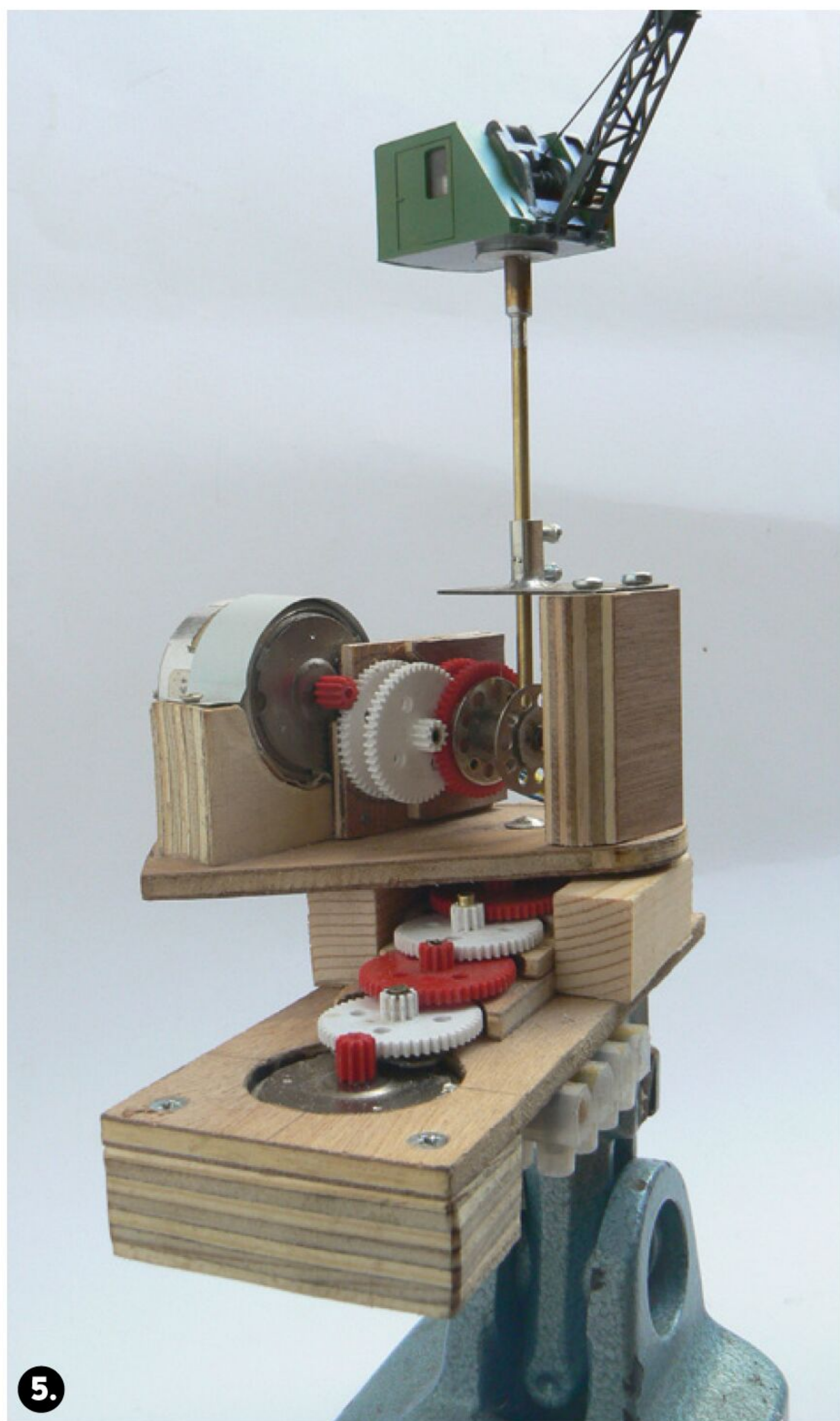
1. Het pak hout kan ook gewoon op de losweg worden gezet.
2. De omgekeerde afstempeling van de kraan is duidelijk te zien. De DAF 2600 was de trots van menig trucker in de jaren zestig.
3. Proefpassing van de beide mechanieken. Op de naaimachinespoel wordt de hijsdraad gewikkeld.

DE GIEK IS MET EEN TUSSENDEEL VERLENGD





4.



5.

Naaimachinespoel

Zoals gebruikelijk zijn de aandrijvingen voor hijsen en draaien onder het tafereel ondergebracht. De beide identieke 12V DC-motoren bleken een hoog onbelast toerental te hebben en werken nu op 6 V DC. Om een natuurgetrouwe bewegingssnelheid te krijgen, moet een flinke vertraging worden aangebouwd. In de kraanhuisbodem heb ik een messingbuis gelijmd waarbij de daarin gestoken tweede buis de verbinding met het mechaniek vormt. Door een oude naaimachinespoel met hoge wangen als ondergrondse hijstroommel te gebruiken, zal de hijsdraad niet snel naast de trommel belanden. De vier voeten onder de afstempeling zijn aan het kraanonderstel meegegoten. Weliswaar had dit soort kranen een veel beperktere afstempeling dan de huidige exemplaren, maar een kraan zonder die voorziening is geen gezicht. De meegegoten voeten heb ik voorzichtig losgezaagd en één voor één op een stukje styreenplaat gelijmd. Het geheel is, geplaatst onder de afstempeling, net hoog genoeg om de kraan te dragen. Een kraan in actie vraagt om een machinist en om deze op zijn werkplek te krijgen moet de cabinedeur geopend worden. Dat gaat met een scherp mes zonder problemen. Na het schilderen van het kraanhuis en het plaatsen van de machinist is de deur beglaasd en in geopende stand teruggeplaatst. De opzet was dat het te gebruiken mantelblok een één-schijfsversie zou worden zodat de last aan twee draden zou hangen. Echter, de draden blijken ook na diverse aanpassingen steeds in elkaar te draaien zodat uiteindelijk een kraanhaak zonder schijf in gebruik genomen is.

BUNDEL BALKHOUT VAN VERZAAGDE IJSLOLLYSTOKJES

Zeildoek

Op de tweeassige rongenwagen waarmee het te verladen hout wordt aangevoerd passen twee bundels. Het gegeven dat hout tijdens transport meestal met zeildoek wordt afgedekt, maakt het uitbeelden van de helft van de lading een stuk eenvoudiger. Rond een op maat en in vorm gebracht blokje hout is printerpapier als opengeslagen zeil gevouwen en daarna bruin geschilderd. De tweede helft van de lading ligt al open en blijkt behoorlijk gevarieerd te zijn. Op de wagenbodem ligt een dubbelpak dikke planken van Kibri met daarop een pakket hardhouten planken - verzaagde huidbeplanking uit de modelscheepsbouw - en een pakket balkhout dat zal worden verladen. Het bestaat uit verzaagde ijslollystokjes die tot een bundel gezaagd hout zijn gemaakt. Voor een meerbedrijfszekere exploitatie bestaat de kern van de bundel uit metaal. De huisstroppen zijn van zwart garen en om die goed op hun plaats te houden, zijn ze waar mogelijk met houtlijm gefixeerd.

Rongenoplegger

Met de kraan kan het pakket hout van de rongenwagen worden gehaald en op de losweg geplaatst. Leuker zou zijn als het hout op een vrachtwagen zou worden overgeslagen. De doos met voertuigen leverde een Brekina-rongenoplegger en een DAF 2600 zou een passende trekker kunnen zijn. Het vitrinemodel van een Brekina DAF glom als een gerestaureerde oldtimer en is daardoor voor de losweg niet geschikt. De kort voor het uitkomen van dit Brekina-model gekochte resin cabine van de DAF 2600 heb ik op een Kibri-trekkerchassis geplaatst. De rongenoplegger van Brekina oogde erg Duits en is door het bijna 2 mm verlagen van de chassishoogte (na het afnemen van de laadvloer) vernederlandst. Zowel trekker als oplegger krijgen een lichtgroene matte kleur en een lichte weathering. Na het aanstippen van enkele details zoals de lampen en spiegels, is de wagen met twee schroeven vast op zijn plaats gezet. Bij enkele proefverladings bleek het wenselijk om twee rongen iets te verlengen en te gebruiken als uitrichtpunt. Het valt nauwelijks op maar werkte matig, zodat later een uit 0,3 mm dik verenstaal gebogen beugel is toegevoegd. //



- 4.** De eerste stap van de verlaadcyclus: de last op de rongenwagen is aangeslagen.
- 5.** De bodem van het kraanhuis is aangepast. Door het kroonsteentje onderaan de aandrijving kunnen kraan en mechaniek snel en eenvoudig ge- en ontkoppeld worden.
- 6.** Het van de wagen hijsen van het pakket hout.
- 7.** De kraan zwenkt met de last in de richting van de oplegger.
- 8.** De last wordt op de wagen geplaatst. De twee verlengde rongen vooraan de trailer zijn later met een kleine beugel als geleider aangevuld.

Railinfo

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



Op 6 augustus is de ÖBB 193 962 onderweg ter hoogte van Montzen met de omgeleide Nightjet trein uit Wenen en Berlijn naar Brussel. (foto Ronnie Beijers)

Omleidingen Nightjet

Door werkzaamheden op het traject Utrecht - Arnhem moest de ÖBB-Nightjet van 29 juli t/m 13 augustus omrijden via Geldermalsen - Betuweroute - Elst. Helaas dienden zich enkele keren aanvullende problemen aan met het dieptepunt op de eerste dag van de omleidingen. De Nightjet naar Wenen trok bij Arnhem de bovenleiding naar beneden en door een tekort aan beschikbare hotelkamers moesten reizigers in de stilstaande trein

overnachten. Dit haalde zelfs de nationale pers. Ook in België moest de Nightjet tussen Brussel en Wenen/Berlijn omrijden. Reden waren de spoorwerkzaamheden tussen Trooz en Verviers van 5 t/m 25 augustus. In tegenstelling tot Nederland, rijdt de Belgische NJ alleen op dinsdag, donderdag en zaterdag. Sinds februari 2024 rijden deze treinen met een ELL Vectron in Nightjet-kleurstelling. -MvE



Strukton 1740 passeert met de geplukte NSR 4014 en 4040 van Hengelo naar Amersfoort Goederen als trein 51771 op 8 augustus Assel. (foto Tiemen Schenk)

Slooptransporten ICM

Strukton verzorgt in opdracht van NS het transport van terzijde gesteld NS-materieel. Onderdeel hiervan is het brengen en ophalen van geplukte ICMm-treinstellen. In Hengelo worden de treinstellen ontdaan van belangrijke onderdelen voordat ze naar de sloper worden gebracht. De te plukken stellen worden

eerst opgehaald uit Arnhem Goederen en vanuit daar via Amersfoort naar Hengelo gesleept. In de Overijsselse plaats wordt het treinstel in het NS Onderhoudsbedrijf geplaatst, waarna Strukton een geplukt stel meeneemt naar de Amsterdamse Houtrakpolder.-TS

Stadler Class 99 op InnoTrans

Van 24 tot en met 27 september werd de tweejaarlijkse InnoTrans in Berlijn gehouden. Stadler presenteerde daar onder meer de nieuw ontworpen Class 99 voor leasemaatschappij Beacon. Lessee is het Britse GB Railfreight. De Class 99 is een aan het kleinere Britse baanprofiel aangepaste EuroDual. Het vermogen in elektrische modus is 6 MW, terwijl bij gebruik van de Stage V-dieselmotor ruim 1,7 MW beschikbaar

is. Met de Co'Co'-asindeling kunnen de dertig in april 2023 bestelde locs 500 kN trekkracht op het spoor overbrengen en ligt de topsnelheid op 120 km/h. Door toepassing van hybridetechnologie wordt een grote reductie van de CO² uitstoot bereikt. Op veel geëlektrificeerde spoorlijnen worden nu diesellocs ingezet, daar kan met de nieuwe machines straks eenvoudig naar bovenleiding worden omgeschakeld.-HvdM »



Presentatie van de Class 99002 bij de fabriek in Albuixech bij Valencia. (foto Stadler Rail)



Medewerkers van Lineas monteren stille remmen in een goederenwagen. (foto Lineas)

Stilspoor tussen Diest en Leuven

Het eerste stilspoor voor goederentreinen in België loopt vanaf de Duitse grens vanuit Limburg via Hasselt, Diest, Aarschot, Leuven en Mechelen naar de Antwerpse havens. Dat is goed nieuws voor de bewoners langs de spoorweg. Tegen 2030 moet het goederenvervoer per spoor verdubbeld worden en om dit duurzaam te realiseren, moeten goederenvervoerders concrete oplossingen bieden voor de herrie die goederentreinen veroorzaken. Daarom heeft spoorvervoerder Lineas de gietijzeren rem-

blokken op vijfduizend wagons vervangen door die van composiet. Dat zorgt voor vermindering van geluid op het gehele traject, ook als niet wordt geremd, doordat de ruwheid van de wielen afneemt. Sinds 2017 installeert Infrabel railpads, de kleine rubberen zolen of matten die tussen de spoorstaven en de betonnen dwarsliggers worden geplaatst en de geluidsoverlast met drie decibel verminderen. Dat komt overeen met de helft van de geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door trillingen bij het passeren van treinen.-MV



Ter hoogte van Boxholm passeert op 20 mei een Snälltåget vanuit Stockholm C richting het zuiden. (foto Harold van der Meer)

Snälltåget verlengd tot Dresden

Bij wijze van proef heeft Snälltåget het treinenpaar 300/301 (Stockholm C - Berlin Hbf) verlengd tot Dresden. De nachttrein rijdt die slag tot en met 3 november elk weekend om te peilen of er voldoende vraag zal zijn om deze trein in een nieuwe dienstregeling op te nemen. Vanaf 27 november (vertrek

uit Stockholm) wordt een extra rit gemaakt naar Dresden die op zondagen (tot en met 15 december) naar het noorden terugrijdt. Het idee hierachter is dat de populaire kerstmarkten in zowel Dresden als Stockholm op een milieuvriendelijk manier kunnen worden bezocht.-HvdM



TCS 101003 is op 5 augustus met Sziget-Express 1 en de Duitse 103004 (ex-DB 101 033) in opzending als trein 13417 bij Utrecht Vaartsche Rijn op weg naar Venlo. (foto's Rob Bemelen)

Baureihe 101 doorkruist Nederland

Sinds 1993 in het Hongaarse Boedapest het Sziget-festival plaatsvindt, is het aantal bezoekers - met een onderbreking in 2020 en 2021 door de covid-pandemie - telkens toegenomen. De festivalgangers komen met bussen, treinen of eigen vervoer. De sinds enkele jaren rijdende Sziget-Express is door verschillende spoorwegmaatschappijen vervoerd met als startpunt Amersfoort Centraal. Omdat dit station dit jaar door werkzaamheden niet bereikbaar was, werd

het beginpunt verlegd naar Utrecht Centraal en werd gereden via de grensovergang Venlo. Daardoor zijn alle grote grensovergangen door deze trein aangedaan. Dit jaar liep vanaf Bad Bentheim de Duitse 101 van TCS in opzending mee. Voor het eerst kwam een loc van de Baureihe 101 (bij TCS ondergebracht in de serie 103) een stuk verder in Nederland dan Venlo, waar deze locs inmiddels geen bijzonderheid meer zijn.-RB

»



Op 18 augustus passeren de TCS 101002, Spoorwegmuseum 1656 en TCS 111001 Helmond onderweg van Blerick naar Utrecht Maliebaan. (foto Marcel van Eupen)

Ontwikkelingen Spoorwegmuseum

Het Spoorwegmuseum beschikt sinds juni over het ECM-certificaat (Entity in Charge of Maintenance), nodig om materieel op het hoofdnetaan te sluiten. In juni werd op het museumterrein de vernieuwde kinderspeelplaats geopend. Daar zijn de reserve cabines van een gele SGM-kop en een groene Plan V/T geplaatst. Die maand is 'Koploper' 4011 aan het museumbestand toegevoegd, het treinstel is in 1993 door NS in dienst gesteld en heeft onder meer in KLM-outfit gereden. Op 18 augustus is de 1656 door TCS van de opslag-

locatie in Blerick naar het Spoorwegmuseum overgebracht, een dag later bracht Hondekop 386 'Blauwe Engel' DE 41 naar Blerick. Na onderhoud aan de DE 41 zal deze voor drie jaar in bruikleen naar de ZLSM gaan. Hondekop 386 zou voor reparaties in Blerick blijven, maar keerde door plaatsgebrek dezelfde dag los terug naar Utrecht. De kleurrijke 'Hippel' 673 ging voor rangeertaken naar Blerick. Loc 1302 krijgt de Berlijns blauwe kleurstelling met L-sein; in augustus stond de zesasser in de grondverf.-MvE

Hondekop 386 brengt op 19 augustus de DE 41 vanuit Utrecht naar Blerick en rijdt hier America binnen. (foto Ronnie Beijers)



Tunnel station Ede-Wageningen vervangen

Tijdens de treinvrije periode van 29 juli tot en met 13 augustus zijn de laatste spoorwerkzaamheden bij station Ede-Wageningen uitgevoerd. Nadat op 23 februari het nieuwe station in gebruik is genomen, zijn eind juli de resten van het oude station gesloopt en de oude voetgangerstunnel verwijderd. De naast de spoorlijn gebouwde nieuwe tunnelbak is in drie delen in recordtijd geplaatst. Zo'n twaalf uur voor op het schema kon al een begin worden gemaakt met het herstellen van het spoor. De nieuwe fiets- en voet-

gangerstunnel biedt straks een snelle verbinding tussen noord en zuid. In juni is in het nieuwe station een zogeheten huiskamer geopend waar reizigers op hun trein kunnen wachten en kunnen werken. Overigens hebben vooral de roltrappen en liften regelmatig te maken met storingen, wat reizigers met een beperking voor problemen stelt. Tijdens zware regenbuien stroomt de hal onder het spoor nogal eens vol. Aan oplossingen wordt gewerkt en in het voorjaar van 2026 moet het hele gebied opgeleverd worden.-HvdM



De nieuwe fiets- en voetgangerstunnel is ingeschoven en zal Ede noord en zuid straks met elkaar verbinden, 5 augustus. (foto Harold van der Meer)

Dinner Train failliet, doorstart wordt onderzocht

Train Charter Event (TCE) die het rijdende restaurant Dinner Train exploiteerde, is eind augustus failliet verklaard. In 2019 nam TCE het concept van Het Panorama Rail Restaurant na faillissement van Railpromo over van de curator. Het vier jaar eerder gestarte bedrijf maakte onder meer gebruik van een panoramarijtuig uit de fameuze Rheingold- en Rheinfeil-treinen. Dat TCE al enige tijd in zwaar weer verkeerde was door het intrekken van de ritten deze zomer al duidelijk; de effecten van de coronapandemie ijlden nog steeds na. Ook zou het veelvuldig door storingen getroffen rijtuigpark, gehuurd van Train Charter Services (TCS) een oorzaak zijn. Een curator is gevraagd te onderzoeken of een doorstart mogelijk is. In hoeverre TCS door het faillissement van TCE getroffen wordt, zal de toekomst leren.-HvdM //



Bij de passage op 24 maart van Veenendaal-De Klomp tekenden zich al donkere wolken boven de TCS 10200 (ex-NS 1835) en de Dinner Train af. (foto Harold van der Meer)

Van Belmermeer naar Santvoorde

NEDERLANDSE MODELBAAN IN SPOOR 1

Als thema werd gekozen voor een museumspoorbaan, zodat met locomotieven uit alle tijdperken en verschillende landen kan worden gereden. Zo ontstond de BMBS, de Baarnsche Miniatuur Buurt Spoorweg, van Belmermeer naar Santvoorde. De schaal 1:32-baan naar Nederlands voorbeeld zullen we nader belichten.



Zo'n veertien jaar geleden begon de bouw van een grote modelbaan in het zogeheten Koningsspoor: schaal 1. Dat werd mogelijk omdat achter het nieuwe huis in Baarn een flinke schuur staat. Peter Belmer is al lang bezig met modelspoor. Aanvankelijk was dat in H0 met Märklin, maar uiteindelijk wilde hij met een grotere schaal aan de slag. In zijn vorige woning was geen ruimte voor een vaste baan in schaal 1. De rails lagen op zolder op de grond, waar je overheen moest stappen om de was op te hangen. In de grote schuur kon een spoor 1-baan van vijf bij zes meter worden gecreëerd. Peter vindt het een groot voordeel dat zelfbouw in schaal 1 meer mogelijkheden biedt dan bij kleinere schalen; alle details kunnen worden weergegeven. De model- »

1. De standen van de locloids naar Hilversums voorbeeld zijn goed gevuld.
2. Het lokaaltreinstation Santvoorde is in een van de hoeken ondergebracht.
3. De NS 239 'Sik' is zelfbouw.
4. De wisselstraat op het linkerdeel van de baan. Enkele van de naar voorbeeld van de spoorlijn Hilversum - Utrecht gebouwde portalen zijn geplaatst, de bedrading moet nog worden aangebracht.





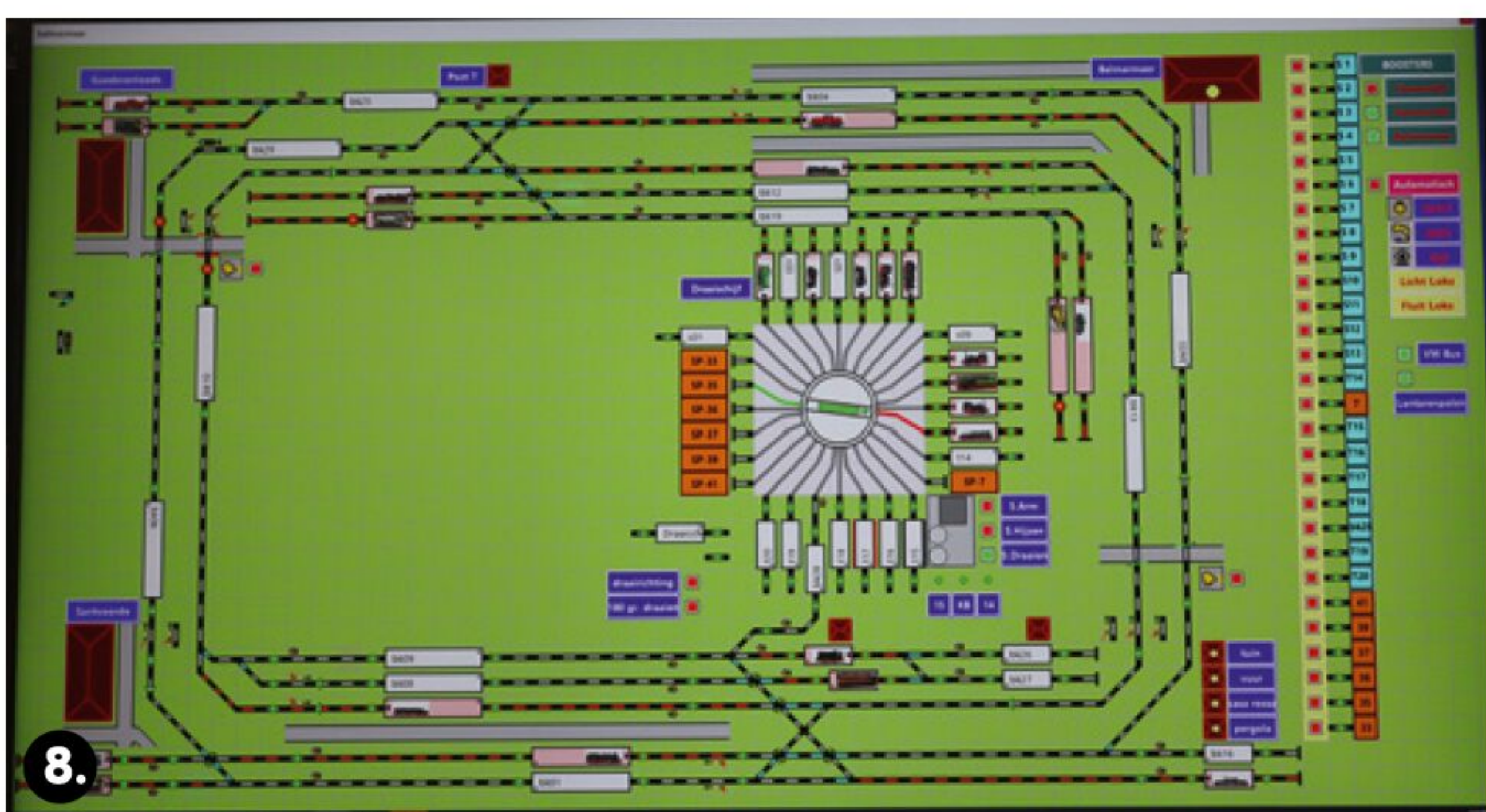
DE LOCOMOTIEVEN ZIJN GEBOUWD VAN 0,8 MM MESSINGPLAAT



baan is aangelegd naar Nederlands voorbeeld en in tegenstelling tot H0 en in mindere mate in N, zijn in spoor 1 geen Nederlandse modellen verkrijgbaar. Dus moet alles zelf worden gemaakt, iets dat hij graag doet. Niet alleen rollend materieel, maar ook seinen, overwegen en bovenleiding.

Zelfbouw

Op de baan rijden drie zelfgebouwde locs: een 'Sik' (NS 2/300), NS 2200 en een vierkante tramloc, een zogeheten kastenloc, van de 'Gooische Moordenaar'. Alle locomotieven zijn gebouwd van 0,8 mm messingplaat. De 'Sik' ontstond naar tekeningen uit *De Modelbouwer*. Die waren in schaal 1:45 (spoor 0) en zijn vergroot naar 1:32, spoor 1. Toen hij later een echte 'Sik' tegenkwam en een rolmaat op zak had, merkte hij dat bij deze werkwijze ook alle compensaties en aanpassingen die in een tekening sluipen, worden mee vergroot. Ook de NS 2200 is gebouwd naar tekeningen van *De Modelbouwer*, maar voor de maatvoering diende een 2200 op ware grootte. Op een rangeerstation in de buurt stond een 2200 op zondagen afgesteld en hij kreeg toestemming om daar met een rolmaat en kladblok aan de gang te gaan. Dat de detaillering ver is door te voeren, blijkt uit de los te draaien tankdoppen van de dieseltank. Ook de pluniers van de remcilinders zijn beweegbaar. Ook voor de tramloc, Gooische Stroomtram 16, vormden de tekeningen van *De Modelbouwer* de basis. Bij de Museumstoomtram Hoorn Medemblik kon Peter bij het daar aanwezige broertje van de 16, de Gooische Stoomtram 18, met rolmaat, schrijfblok en fototoestel de details en de maten vergaren. De onderdelen van de appendages zijn geleverd door 'Spur 1 Werkstatt'. Momenteel bouwt hij een T3 van Märklin om naar een 'Bello', NS 7700. De motoren voor de locomotieven zijn van de Spaanse firma Tren uno; deze passen met de vertraging en stroomafneming in een 3D geprinte behuizing tussen de wielen waardoor in de kap van de locs plaats is voor andere zaken. De geëtste fabrieksschilden voor de 'Sik' en de 2200 zijn door Philotrain geleverd. Voor de tramloc en de NS 7702 worden ze door de Tramfabriek op bestelling op het formaat voor spoor 1 geëtsd.



Bovenleiding

De op de monumentenlijst staande gebogen betonnen portalen van de spoorlijn Hilversum - Utrecht zijn door Peter in model nagebouwd. Daarbij heeft hij geen enkele concessie gedaan: alle onderdelen zoals bij het voorbeeld, zijn in de constructie verwerkt. De uit trespa gefreesde portalen zijn exact op maat; door Peter zijn ze ter plekke opgemeten. Ze bevatten inclusief alle bouten en moeren 103 onderdelen. Ook de stan- »

5. De nieuwe Kevers op de autotransportwagens zullen bij de importeur worden gelost.
6. De werktrein is beladen, spoorarbeiders vertellen zich aan de dwarsliggers.
7. Druk treinverkeer op het rechterdeel van de baan.
8. Het spoorverloop is op het bedieningspaneel van Rocrail af te lezen. De hefbare spoorbrug aan de linkerkant is niet apart aangeduid.
9. Met de uitneembare achtergrondplaat komt het tafereel van de spoorbrug beter tot z'n recht.
10. De bovenleiding op de spoorbrug is in aanbouw.
11. De DB 38 1970 (een Märklin P8) staat langs het perron.





daard NS-bovenleidingportalen zijn zelfbouw en uit een veelheid aan onderdelen opgebouwd. Een tijdrovende klus. Bij beide portaaltypes zijn messing bouten en -moeren van 0,7, 1, 1,2 en 1,4 mm gebruikt.

De vele gebouwen zijn afgeleid van wat er in Nederland te vinden is. In het oog springend is de grote locloods midden in de baan. Voor de bouw heeft Peter gebruikgemaakt van originele tekeningen van de locloods die in Hilversum heeft gestaan. De polygonale loods op de modelbaan heeft dertien standen, die in de radiostad had er zeven. De draaischijf is iets groter dan de Hilversumse, zodat ook grotere stoomlocs gedraaid kunnen worden.

Vanwege de vlizotrap en om voldoende loopruimte te houden zijn de sporen aan de linkerzijde iets ingekort; daar kunnen kortere tenderlocs afgesteld worden. Peter is liefhebber van stoomlocomotieven, maar helaas zijn er geen stomers naar Nederlands voorbeeld in de handel, zodat er tot nu toe alleen Duitse machines op de baan zijn te vinden. Dat wordt anders als de ombouw van de T3 naar een NS 7700 is afgerond.





Het railmateriaal is van de voormalige, van spoor 0- en 1-modellen bekende Duitse firma Hübner. Het in 1966 opgerichte bedrijf is in 2007 aan Märklin verkocht. Oprichter Wolfgang Hübner is in 2016 overleden. Peter prefereert het railmateriaal van deze fabrikant boven dat van Märklin. Inmiddels voert Märklin het voormalige Hübner-railmateriaal als Märklin-rails. Zeker de Hübner-wissels munten uit door de gekozen constructie. De op de baan toegepaste overgangsbogen geven een realistische loop van de treinen bij het ingaan van een boog. De achtergronden zijn gemaakt van de in de bosrijke omgeving van Baarn gemaakte foto's, zoals kasteel Groenveld en de Lage Vuursche. Deze zijn op grote panelen geplakt.

Digitaal

Alle locs hebben een sounddecoder; doorgaans gaat het inbouwen wat gemakkelijker dan bij kleinere schalen. De aansturing gaat met Rocrail. Met dit programma zijn zonder te scrollen tot vijftien functies te schakelen, een verbetering ten opzichte van de vier bij de eerder gebruikte Intellibox. Het treinverkeer kan automatisch worden afgewikkeld, »

12. In de wisselstraat op het rechter baandeel geven vrijbalken het vrij profiel aan.
13. Een vreemde eend in de bijt is de Zwitserse Ce 6/8 II.
14. Een van de topstukken, de S 3/6 alias DB 18 478 staat op de draaischijf.
15. Wachtende reizigers op station Belmermeer.
16. De spooraansluitingen op de draaischijf zijn maximaal benut. In de slakkenput kunnen leds nagloeiende sintels weergeven.
17. Ook in de linkerhoek is de ruimte met onder- en bovenkasten optimaal benut.

GOTISCHE PORTALEN UIT 103 ONDERDELEN

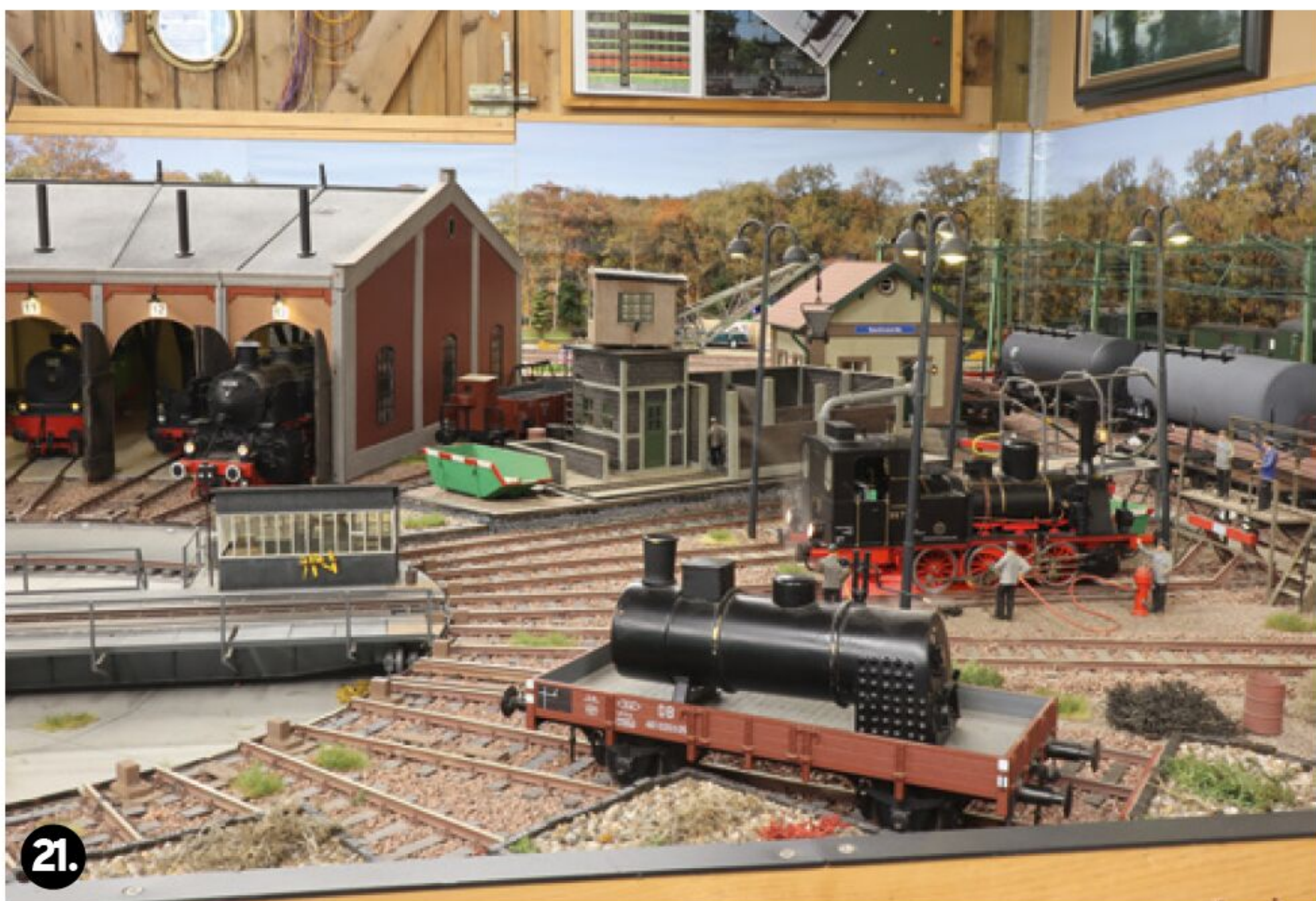




DE BAAN WORDT MET ROCRAIL AANGESTUURD

maar met de hand rijden en rangeren blijft mogelijk. De communicatie tussen Rocrail en de baan gaat via melders, reedrelais of hallsensoren, die door magneten onder de locomotieven geschakeld worden. Rocrail kan hiermee de locdecoders aansturen. Door het plaatsen van een enter-melder en een in-melder, kan in het baanplan een blok gecreëerd worden. Rocrail zorgt er dan voor dat een locomotief in tien stappen in het baandeel tussen de enter- en de in-melder netjes afremt tot de plek waar deze moet stoppen. Zo zijn er geen railonderbrekingen nodig om stopsecties te creëren. Rocrail zet alle wissels en seinen bij een opdracht om van het ene blok naar het andere te rijden in de juiste stand. Alle functies, zoals de diverse geluiden van locdecoders, kunnen via deze en andere melders in de baan door Rocrail aangestuurd worden. Ook zijn random-functies aan te sturen. Op het beeldscherm, waar het baanplan in blokken is gedeeld, is te zien waar welke trein of loc zich bevindt.

Zowel het rangeren in het depot als de aansturing van de draaischijf is geautomatiseerd. Op de draaischijf is een spoor met een slakkenkuil aangesloten. Uit de kuil komt rook tevoorschijn en er is flakkerend vuur te zien. Om treinen rond te kunnen laten rijden - de baan is langs de vier muren gebouwd -, kan bij de toegangsdeur een dubbelsporig brugdeel met lieren omlaag gedraaid worden. Desgewenst kan achter de brug een achtergrond worden geschoven. Als de treinen rijden zal bij binnenkomst in de schuur moeten worden gebukt. De bovenleiding op de brug is nog in uitvoering. //



- 18.** De bruine NS-dieselloc 2204 is geheel zelfbouw; de schroefkoppelingen zijn functioneel.
- 19.** Tramloc 16 van de Gooische Stoomtram is uit 0,8 mm messingplaat gebouwd.
- 20.** Een T3 op de draaischijf.
- 21.** De T3 is op het slakkenspoor geplaatst.

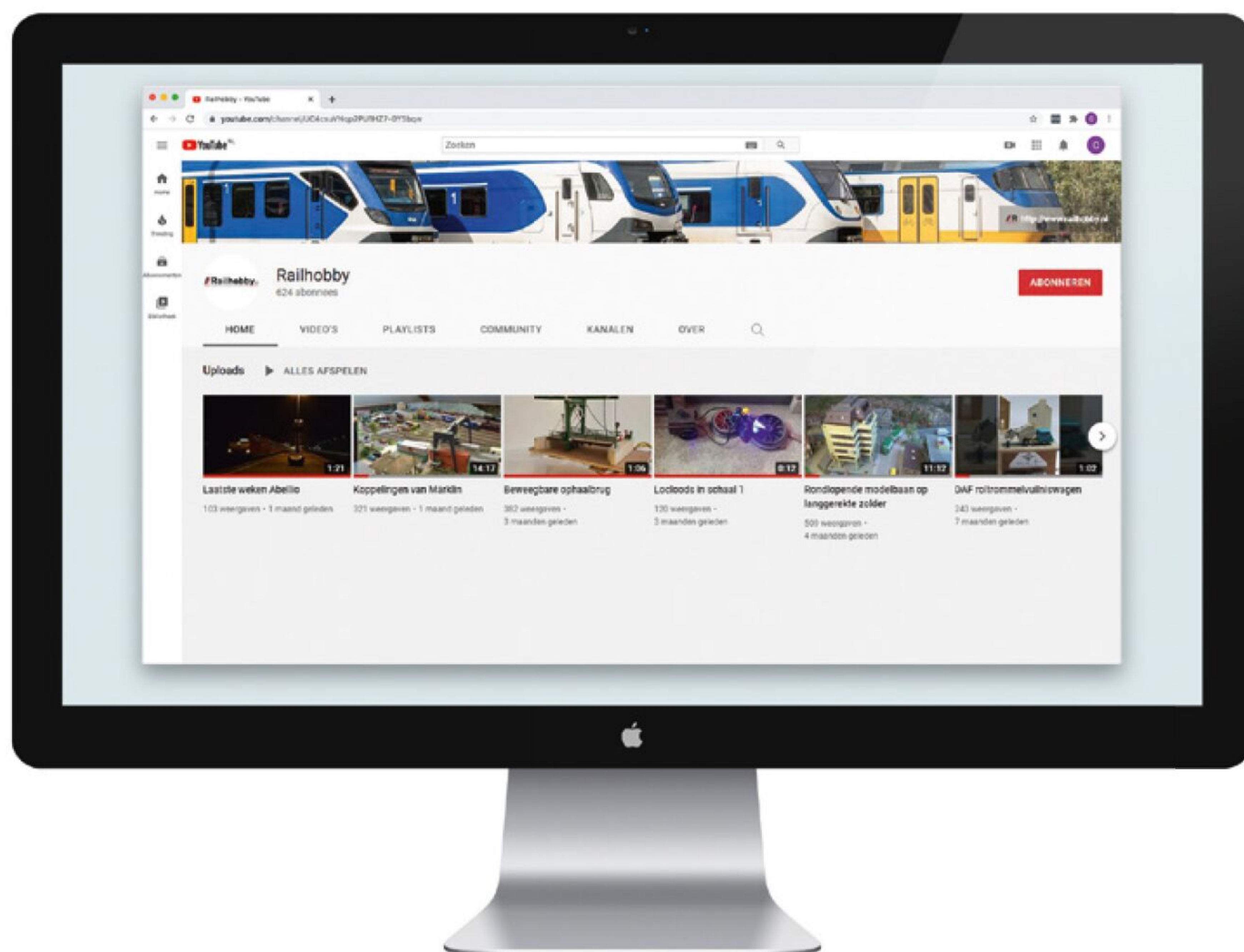


EXTRA ONLINE

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

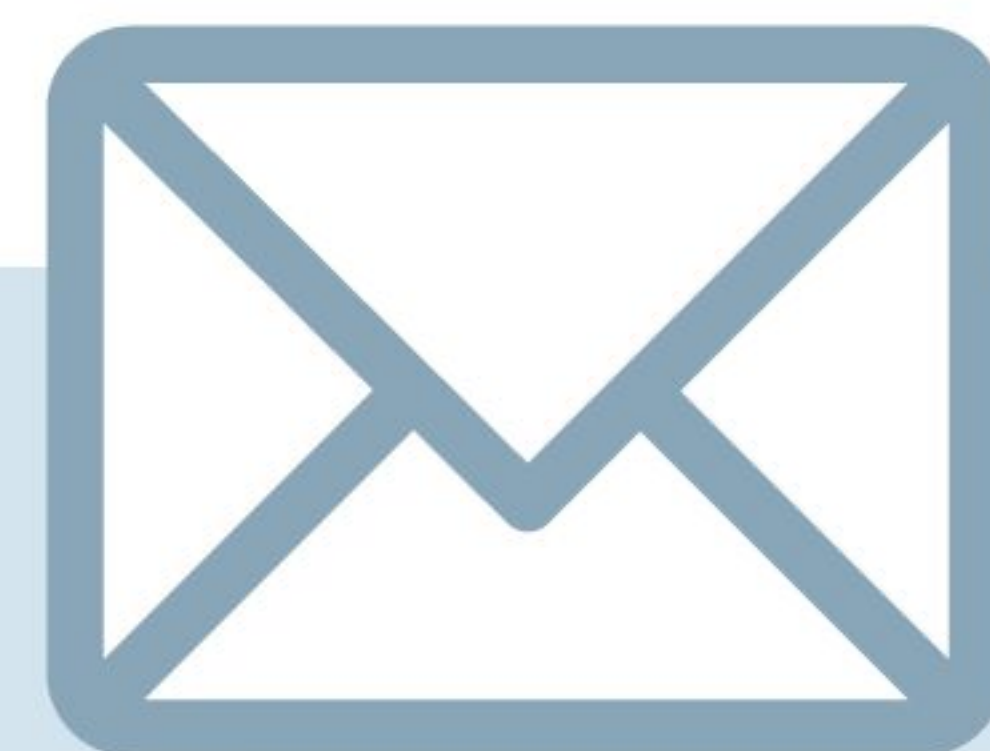
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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



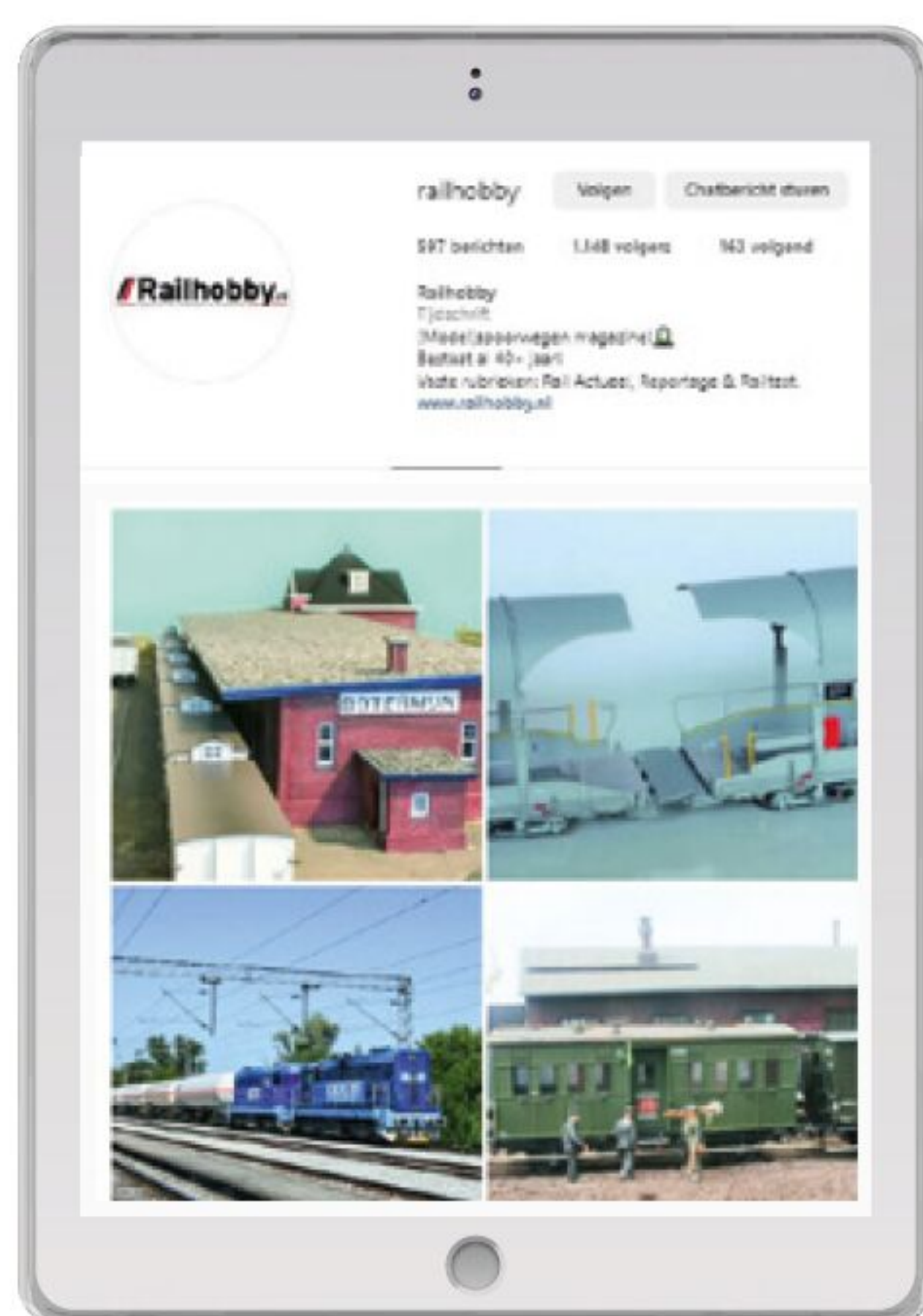
YouTube

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



Nieuwsbrief

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



Facebook en Instagram

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

VOLG RAILHOBBY ONLINE:



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



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



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



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

NS draai- en wielstellenbedrijf Haarlem

EEN VRIJWEL VOLLEDIG GEAUTOMATISEERD PROCES

Na het startschot in 2013 kon, in wat voorheen de wielenwerkplaats werd genoemd, enkele jaren later een geheel nieuw productieproces in gang worden gezet. Harold van der Meer bracht een bezoek aan het draai- en wielstellenbedrijf van NS in Haarlem.

Met het inregelen van de apparatuur en het opleiden van het personeel was een traject van meerdere jaren gemoeid. Waar er in de eerste weken gemiddeld één wielstel van de ‘band’ rolde, zijn het er heden ten dage twaalf tot veertien per dag. De capaciteit is toereikend voor het vernieuwen van meer dan 3000 wielstellen per jaar, maar eerst terug in de tijd.

Volwielen in plaats van wielbanden

Op de huidige locatie van NS Treinmodernisering stond tot 1842 het station Haarlem van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Door de uitbreiding van het materieel was er behoefte aan een centrale onderhoudswerkplaats, waarvoor in 1844 de eerste schop de grond inging. Bij de uitbreidingen

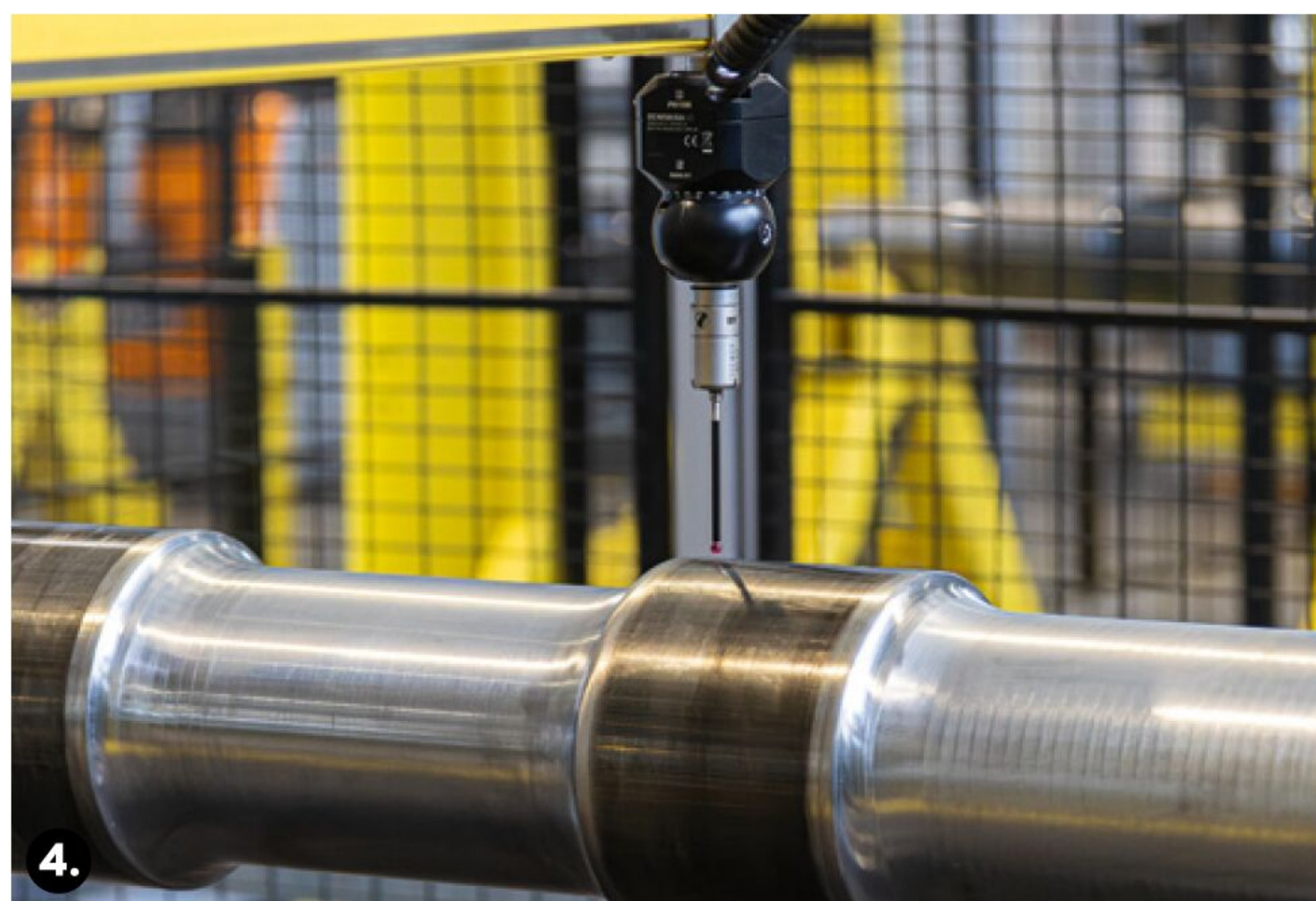




DE WIELSTELLEN KRIJGEN EEN MAGNETISCHE QR-CODE

zo'n vijftig jaar later werd onder meer de wielenwerkplaats gebouwd, in 1913 volgden verdere uitbreidingen en het wielenbedrijf verhuisde naar de nieuwe hallen 31 en 32. Door de vele gebouwen ontstonden allemaal 'eilandjes' wat voor het productieproces niet ideaal was. Na de eeuwwisseling werd besloten een deel van het werk af te stoten en het gehele terrein van de werkplaats te reorganiseren. Zo werd ook de wielenrevisie, tegenwoordig onder de naam Revisie Loopwerken en inmiddels ondergebracht in hal 12, aanpak. Tot 2017 bestond dit uit het vervangen van wielbanden. Als die de afkeurmaat hadden bereikt, werd het wielstel uitgenomen en de banden met branders doorgesneden, waarna de wielbanden van het binnenwiel gehaald konden worden. De nieuwe wielband werd in een inductieoven verhit, waarna door het uitzetten van het materiaal de band om het binnenwiel gekrompen kon worden. Een sprenging zorgde voor extra borging waarna de wielband op de draaibank het juiste profiel kreeg en op maat werd gebracht.

»



- 1.** De wielstellen na reiniging en verwijderen van de lagers in hal 13, de voorwerkstraat, klaar voor intern transport. Alle foto's zijn gemaakt op 30 april 2024.
- 2.** Het voorterrein van werkhal 13 met diverse typen wielstellen.
- 3.** De eerste fase van het proces dat de wielstellen zullen doorlopen.
- 4.** Na het afpersen van de diverse delen en het de-coaten wordt de wielas met lasermetingen gecontroleerd.



Volwielen zijn de nieuwe norm

Het idee om van de losse wielbanden over te gaan naar de zogeheten volwielen, is ingegeven door ontwikkelingen in de markt en uit kosten oogpunt. Als gevolg hiervan zijn minder productiestappen nodig en wordt het proces van vernieuwen van wielen eenvoudiger en goedkoper. Een groot deel van het proces is geautomatiseerd, waardoor een deel van het personeel een andere functie heeft gekregen. Bij binnenkomst in de in 2017 opgeleverde hal vallen direct de reinheid, het binnenvallende daglicht en het geringe geluidsniveau van het productieproces op. De

penetrante geur van verbrand ijzer en oud vet is verdwenen. Groene banen geven de looproutes aan en bij iedere machine staan veiligheidspoortjes. Als een poortje niet is gesloten, kan de machine zijn taak niet uitvoeren. In de hal zijn twee gescheiden processen ondergebracht; het draaistellenbedrijf aan de ene en het wielstellenbedrijf aan de andere kant. Boven een deel van de productiehal is het kantoor met zicht op de wielstellenstraat gevestigd; de lunchpauze kan op het dakterras worden genoten. De vele zonnepanelen op het dak maken de BREEAM gecertificeerde hal energiezuinig. Ook aan de natuur is aandacht besteed: kasten voor vleermuizen en vogels zorgen voor slaap- en nestgelegenheid.

Bouw nieuwe wielenstellenhal

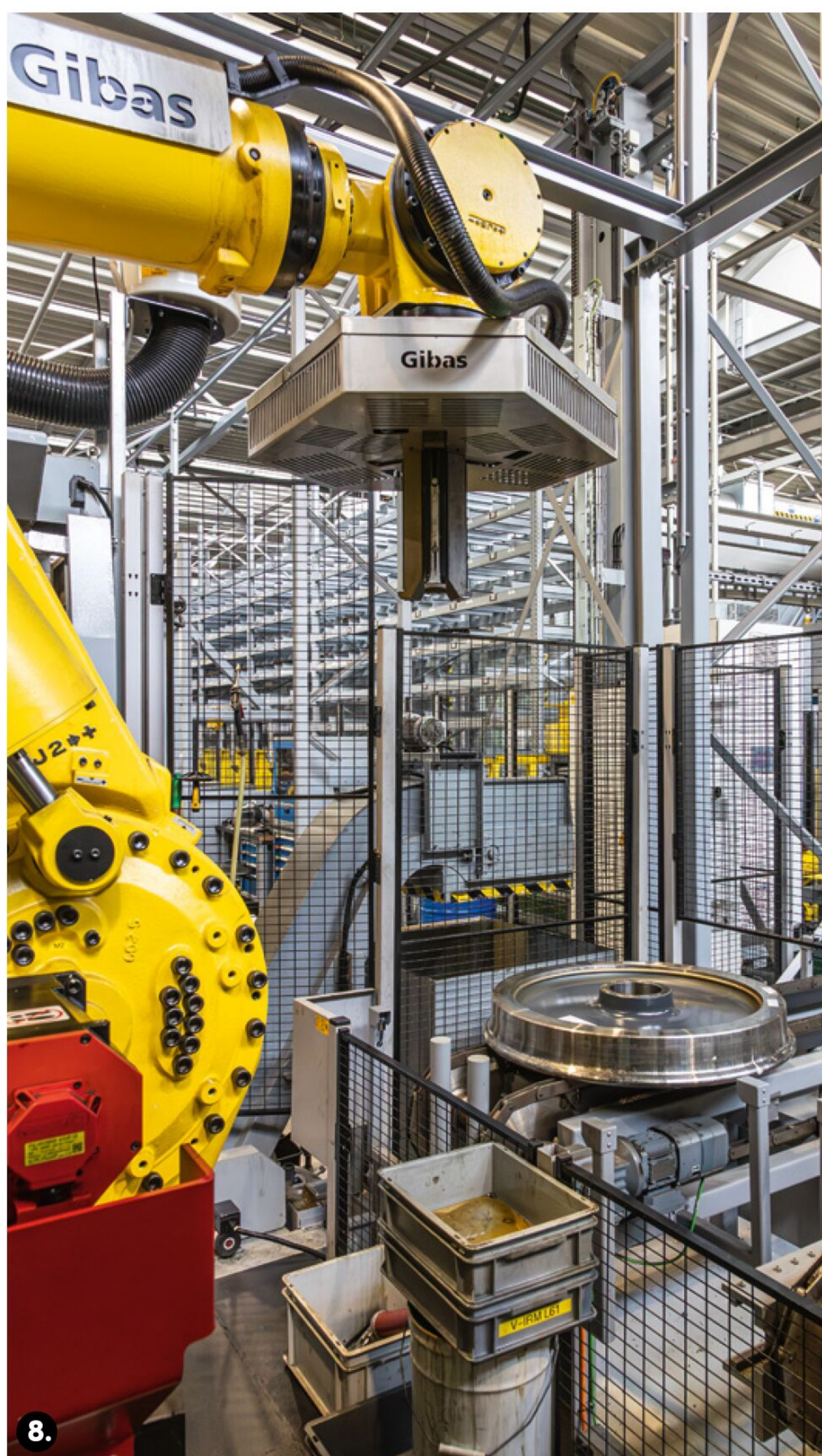
Voordat volgend jaar een nieuwe hal in gebruik wordt genomen, komen de 'vuile' wielstellen van alle bij NS rijdende treinstellen in hal 13 aan. De nieuw te bouwen hal sluit straks aan op die uit 2017, waardoor een optimale productielijn ontstaat. Met een ander project, de bouw van een treinstellenhal, is inmiddels begonnen. Daar kunnen straks complete treinstellen zoals de acht bakken tellende ICNG voor het verwijderen van de draaistellen worden gelift, maar ook kunnen airco's en andere grote componenten snel uitgewisseld worden zodat de onttrekking van het treinstel korter zal duren. Belangrijk is immers dat NS zoveel mogelijk treinen volgens dienstregeling kan inzetten. De voor hal 13 bestemde wielstellen worden vanuit de diverse onderhoudsbedrijven van NS met vrachtwagens aangeleverd. In het vooropnameproces worden de lagers van de assen verwijderd, gereinigd, gecontroleerd en van nieuw vet voorzien. Afgekeurde exemplaren gaan naar de schrootbak. Voor de wielstellen per heftruck naar de nieuwe revisiestraat worden overgebracht, krijgen ze, evenals alle andere onderdelen, een unieke magnetische QR-code.



Schoner proces

Het gehele proces kan terecht indrukwekkend worden genoemd. Er is een duidelijke scheiding tussen de ‘vuile’ processen en het daarop aansluitende schone lijnproces. Het in Haarlem binnengekomen wielstel wordt op een robotwagen - een zogenoemde ‘shuttle’ - gelegd, gescand en richting afpersinstallatie gereden. Na eveneens geautomatiseerd overhevelen naar de pers, wordt onder druk olie in de beide kanalen - elk wielcomponent heeft een eigen oliekanal - gespoten, waarna met enorme kracht het wiel van de as wordt geperst. De olie zorgt hierbij voor een betere geleiding zodat er geen groeven in de as ontstaan. Eenzelfde procedure volgt bij de remschijven. De afgenomen herbruikbare delen worden gecodeerd en in rekken geplaatst om daarna het revisieproces in te gaan. De wielen die bij NS worden gebruikt zijn afkomstig van twee producenten zodat men niet van één partij afhankelijk is. De reizigerstreinen moeten immers blijven »

5. De as van een wielstel wordt voor het spuiten voorbereid.
6. Binnen strenge toleranties kunnen geringe afwijkingen op de draaibank worden weggedraaid.
7. Via een kettingsysteem worden de wielassen na afplakken door de spuit- en droogstraat geleid.
8. De robot van het onderdelenmagazijn levert de delen aan die op de specifieke wielas gemonteerd dienen te worden.
9. VIRMM 8653 is gelift en staat op zelfrijdende dolly's. Indien noodzakelijk worden de draaistellen naar Revisie Loopwerken gebracht.



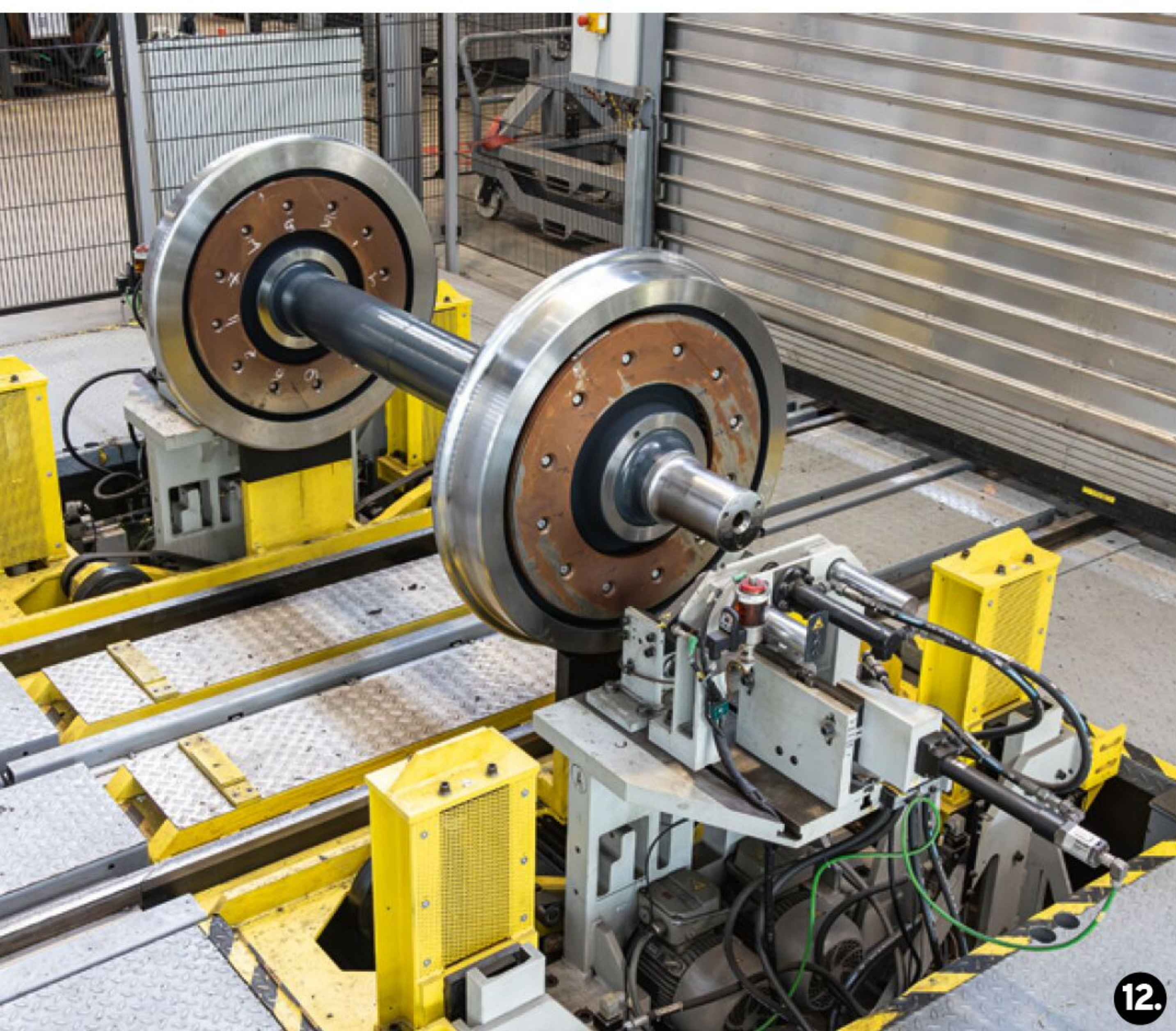


10.



11.

NS KENT ZEVENTIEN TYPEN DRAAISTELLEN PLUS VELE SUBTYPEN



12.

rijden en met zo'n 13.000 wielstellen in 6400 draai-
stellen is niet alleen onderhoud essentieel, maar vooral
de beschikbaarheid.

Terug naar het proces: de nu kale wielassen worden na
de-coating - het met schuurborstels verwijderen van
de oude conservering en ongerechtigdheden - naar een
3D-meetmachine getransporteerd. Het meten gebeurt
driedimensionaal met een nauwkeurige taster. De
controle op scheurtjes of breuken wordt zowel ultra-
soon als magnetisch uitgevoerd. Op twee draaibanken
kunnen geconstateerde oneffenheden binnen de vast-
gelegde, strakke toleranties worden weggedraaid. Aan-
sluitend gaat de wielas naar de conserveerstraat, waar
een spuitrobot de grond- en aflak aanbrengt, uiteraard
alleen op de delen waar geen onderdelen gemonteerd
gaan worden.

Opbouw gerenoveerd wielstel

Aansluitend kan de opbouw beginnen; feitelijk het
proces in omgekeerde volgorde. In de oppers-pers
worden de wielstellen weer samengesteld, waarbij de
gecodeerde onderdelen exact op de specifieke positie
worden gemonteerd. In het dagelijkse vakjargon
worden hier simpelweg de codes A t/m E voor gebruikt.
De maatvoering van elk deel dat in de onderdelenstraat
ligt - waarover straks meer - moet matchen met dat van
de wielas. Zo komt wiel A met binnenmaat X op positie
A op de wielas met asmaat X, etc. Tijdens het gehele
proces worden de maten van de onderdelen opgeslagen
en doorgegeven aan het volautomatische magazijnsys-
teem dat de onderdelen op de specifieke positie A t/m
E voor de uiteindelijke samenstelling klaarlegt. In de
meest geavanceerde machine in deze productiestraat,
de profileermachine, wordt alles driedimensionaal
gecontroleerd en kan zo nodig nog een correctie op de
wielmaat worden uitgevoerd. Bij de balanceermachine
wordt bepaald of de onbalans binnen de grens van
75 gram/meter zit. De laatste stap is de montage van
de lagers en na de eindcontrole is het wielstel klaar om
naar de Supply Chain Organisatie te gaan, die zorgt
voor de levering aan de diverse onderhoudsbedrijven.

Onderdelenstraat

De gedemonteerde remschijven worden gemeten en
op scheurtjes gecontroleerd en op een verticale draai-
bank worden de boringen van nieuwe componenten
gedraaid. De vele verschillende type wielen vormen
hierbij een uitdaging. Zo heeft de SNG wielen met dikke
flenzen in het midden, waardoor de verticale draaibank
aangepast moest worden om de gehele binnenkant te
kunnen afdraaien. Remschijven worden hergebruikt of
vervangen. Hieraan worden, behoudens controles, geen
werkzaamheden verricht. Een remschijf gaat gemiddeld
drie keer zoveel kilometer mee als een wiel. Zoals hier-
voor gezegd, worden de onderdelen in het magazijnsys-



13.

teem opgeslagen en aansluitend gemonteerd. Globaal worden voor alle grote handelingen zoals afpersen, controleren, conserveren en oppersen een vaste ‘tak-tijd’ aangehouden. Al met al een redelijk strak schema waarin storingen in het ene deelproces vertraging in het volgende geeft. Procedures en protocollen moeten daarom strak gevolgd worden. Alle data worden in het Manufacturing Execution System opgeslagen; zo kan bij eventuele calamiteiten achterhaald worden waar in het proces iets fout is gegaan.

Draaistellen

Niets ten nadele van de eerder genoemde processen, maar op de afdeling draaistellen wordt nog op de traditionele manier ‘gesleuteld’. Complete draaistellen, zowel loop- als motordraaistellen, worden binnengebracht en geheel gedemonteerd. Op de tractiemotoren na - die zijn bij het Componentenbedrijf in Tilburg in onderhoud - wordt elk onderdeel binnen Revisie Loopwerken gecontroleerd en gereviseerd. Wat opvalt is dat niet alleen elk type treinstel zoals SNG, ICNG en Flirt een eigen specifiek draaistel heeft, maar er ook binnen een treinsteltype, zoals de VIRMm, per deelserie grote verschillen zijn te zien. Denk alleen al aan de draaistellen met en zonder magneetrem. Er zijn binnen NS maar liefst zeventien typen draaistellen te vinden met daarbinnen diverse subtypen.

Bij binnenkomst wordt het draaistel gekanteld zodat assen en andere aanbouwdelen gedemonteerd kunnen worden. Remmen, remschommels en dergelijke worden bij de onderdelenherstelling onderhanden genomen. Veersystemen, zoals in een ICR-loopstel, worden uitgenomen en pas dan valt op onder wat voor druk een schroefveer in het frame gemonteerd is. Frames en onderdelen die opnieuw gecoat moeten worden, gaan naar een extern bedrijf en worden na terugkomst in het opbouwproces opgenomen. Het draaistelframe wordt na montage van alle onderdelen weer gekanteld en verder afgewerkt, waarna in de proefstand wordt getest of de druk per wiel gelijk is. Hierin mogen, om de veiligheid van de trein te waarborgen, slechts minimale verschillen zitten. De wielstellen die in dit proces worden uitgenomen, worden gecontroleerd en bij geconstateerde gebreken ‘bij de burens’ opgenomen in het wielstellenproces. Indien de wielstellen aan de normen voldoen, worden ze opgeslagen voor later gebruik. Al met al een bijzonder proces waarbij één doel voorop staat: het veilig laten rijden van de treinen. //



14.

10. Overzicht van de in 2007 opgeleverde Evert Eising Hal.
11. Het oppersen van de volwielen in de opperspers; de wielen worden tegengehouden en de as op de juiste positie gedrukt.
12. Het balanceren van een wielstel.
13. Na de profileermachine komen de assen aan in het laatste deel van het proces: de montage van de wiellagers. Daarna kan het eindproduct naar de afnemer.
14. Demontage van een VIRM-draaistel aan het begin van het revisieproces.



EXTRA ONLINE

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

MET DANK AAN: ING. M. DE HAAN, HOOFD BEDRIJFSBUREAU RLW BIJ NS TREINMODERNISERING.

Verzamelband



€ 12,95*

Met boekbinderspelden en jaartalstickers (t/m 2024).

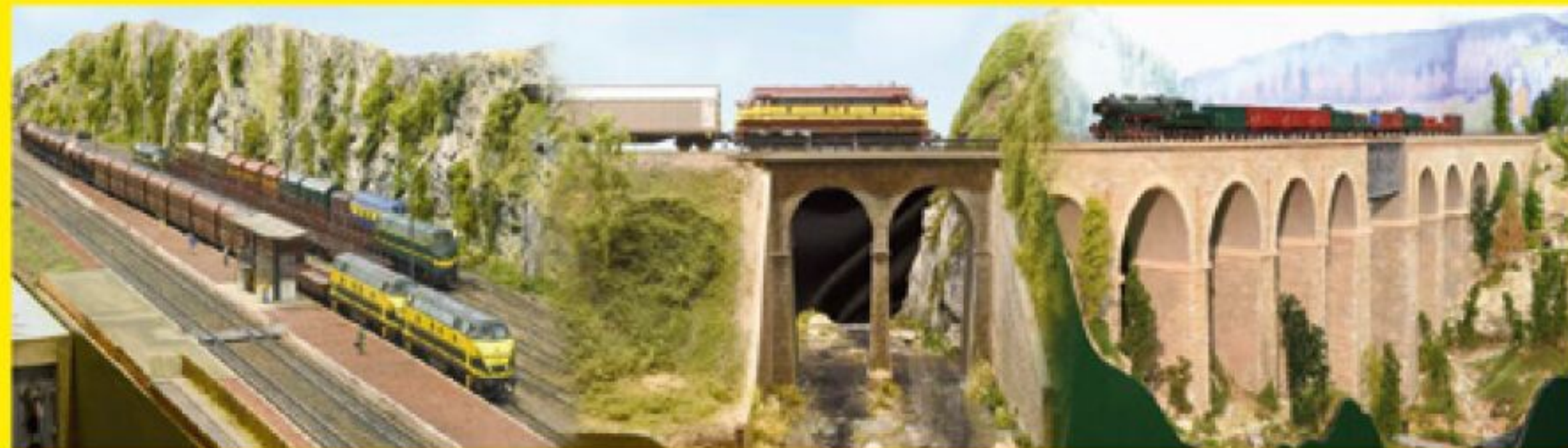
Bestel via
Railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten



Modelspoor Evenement

21 & 22 december '24



HANZEHAL te ZUTPHEN

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

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

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 10,-

Beursdata 2025: 20 & 21 december

T. 06 - 44 32 41 11



info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com



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



Geen modelspoorwinkel in de buurt?

Bestel direct online op Modelspoorgigant.nl

märklin

FALLER

TRIX



kibri

VOLLMER

NOCH

PIKO



De online winkel met passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 85,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Bezoek onze winkel in Hillegom

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Jubileum Noord-Nederlands Trein & Tram Museum

Op 10 oktober 2024 viert het Noord-Nederlandse Trein & Tram Museum het 10-jarig jubileum. Het museum in Zuidbroek werd in 2014 officieel geopend door toenmalig staatssecretaris Wilma Mansveld. Tijdens een restauratieperiode van dertien jaar (2001 t/m 2014) werd het museumstation in oude staat teruggebracht. Hierbij werden de verdwenen bovenverdieping en zijvleugels hersteld. Speciaal voor het jubileum is het museum van 10 t/m 13 oktober geopend.

Stoomtreinen-festival

In het weekend van 7 en 8 september 2024 vond bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij het stoomtreinenfestival 'Terug naar Toen' plaats. Liefhebbers konden vroegere tijden herbeleven tussen Apeldoorn en Dieren. Op beide dagen waren een groot aantal gerestaureerde stoomlocomotieven actief. Met een dienstgewicht van 130 ton en een grootte van bijna 23 meter zijn dit de grootste machines die in Europa hebben gereden. Daarnaast waren er diverse stands met modelbaanartikelen en occasions aanwezig.



FOTO: NS

Campagne voor een rookvrij station

Vanaf oktober 2020 zijn de stations en perrons in Nederland rookvrij. Om dat kenbaar te maken, hangen er op stations borden met huisregels. Toch blijkt dat het niet voor iedereen duidelijk is dat er niet gerookt mag worden op stations en dat vaper onder hetzelfde rookverbod valt. Daarom starten ProRail en NS met een campagne om deze boodschap extra onder de aandacht te brengen.

WIST U DAT U ZICH NOG KUNT AANMELDEN VOOR HET RAILINTERVIEW? MAIL NAAR REDACTIE@RAILHOBBY.NL

FOTO: MUSEUMSTOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK



Stoomcursus machinist en stoker

Museumstoomtram Hoorn-Medemblik introduceert vanaf oktober 2024 de 'Stoomcursus'. Gedurende een dagdeel krijgt u de kans om in de schoenen van een machinist en stoker te staan. Tijdens deze stoomcursus is er individuele begeleiding op stoomlocomotief 30 uit 1908. Naast de introductie vindt er ook een voetplaatrit naar Wognum en vice versa plaats en is er een uur de tijd om onder begeleiding de locomotief te rijden en te stoken.

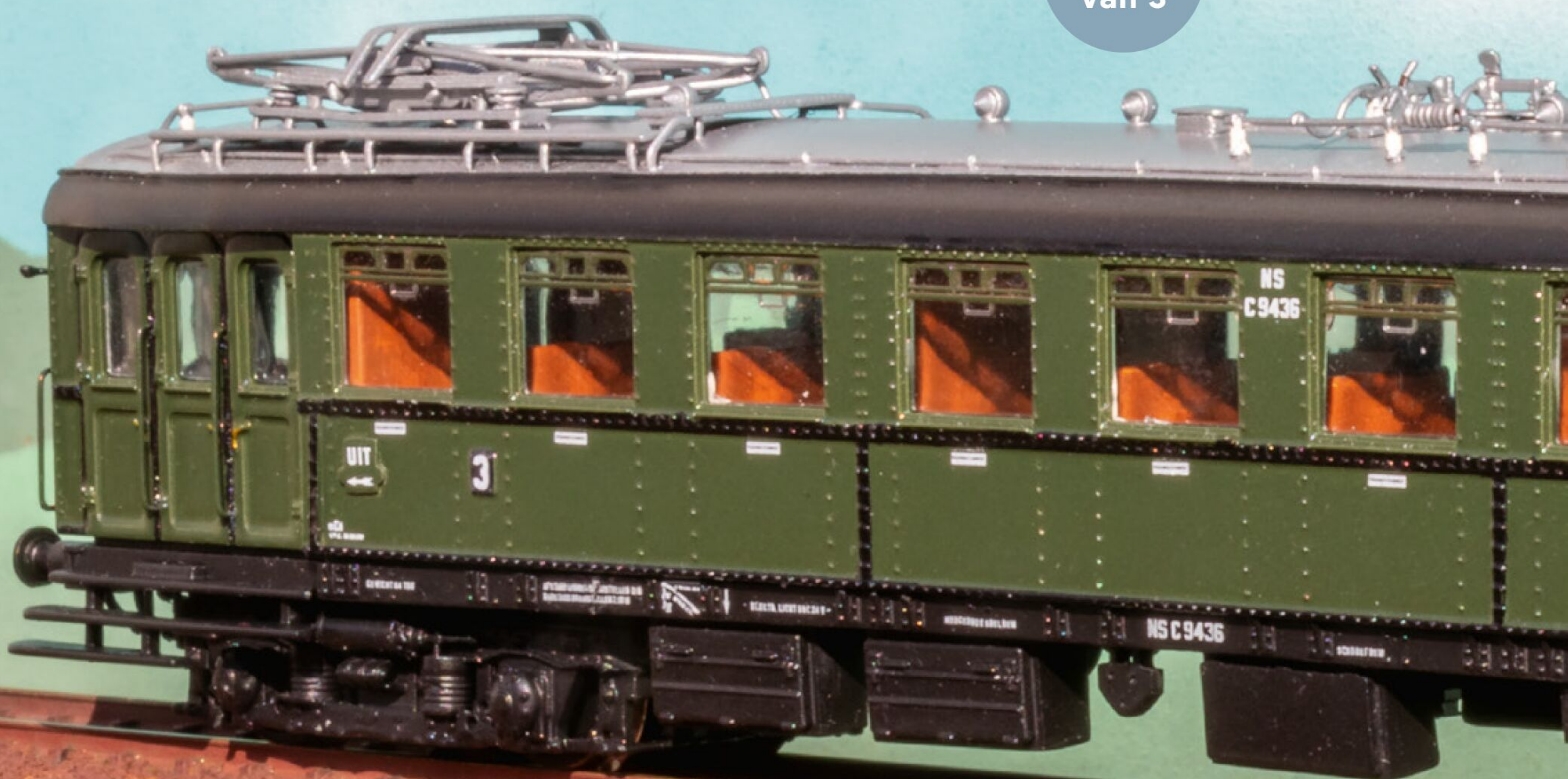
Meer informatie vindt u op [Stoomtram.nl/evenementen](https://stoomtram.nl/evenementen)

Het 'Alkmaars Viertje' in model

DEEL 2: NIEUWE DAKOPBOUW

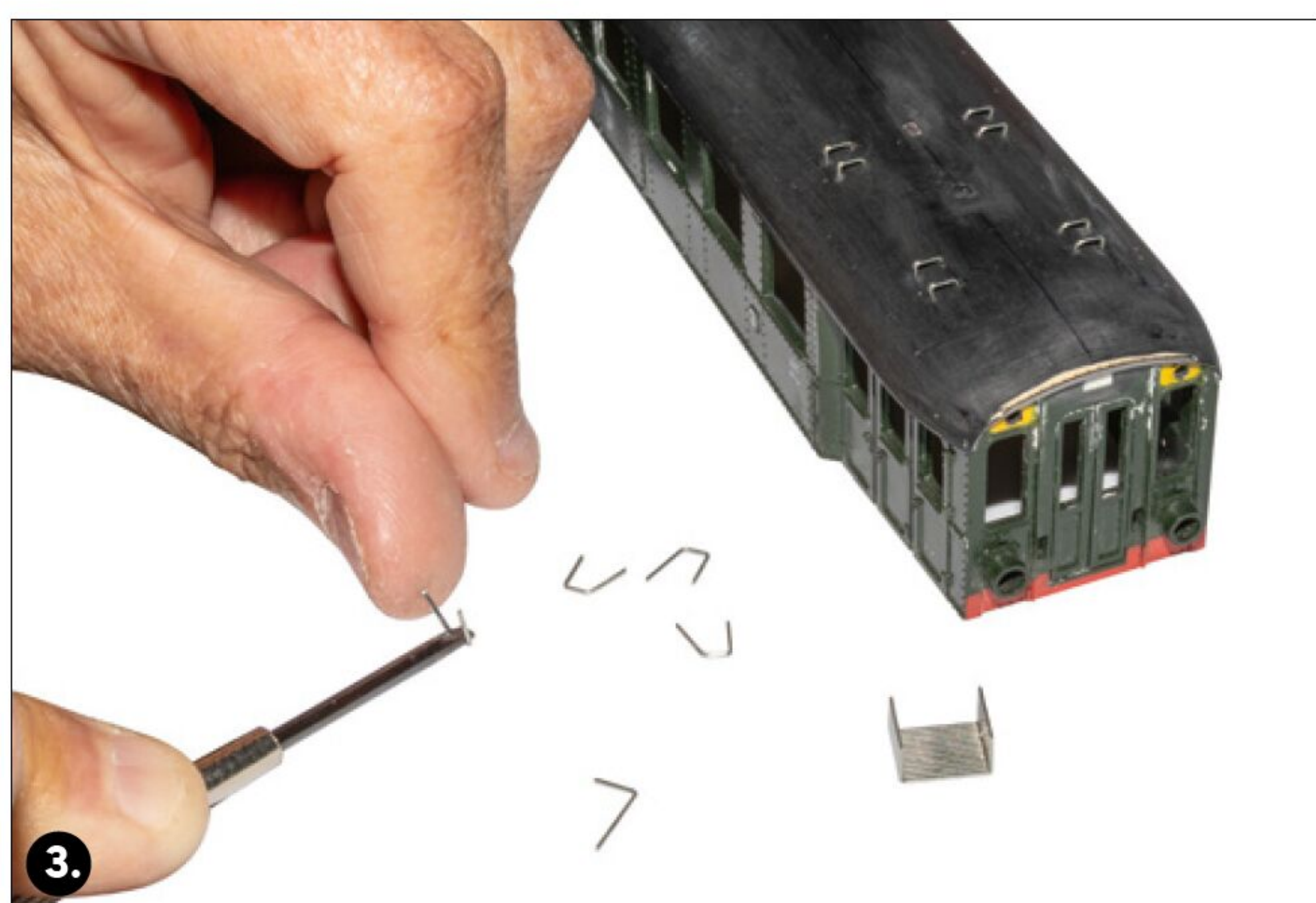
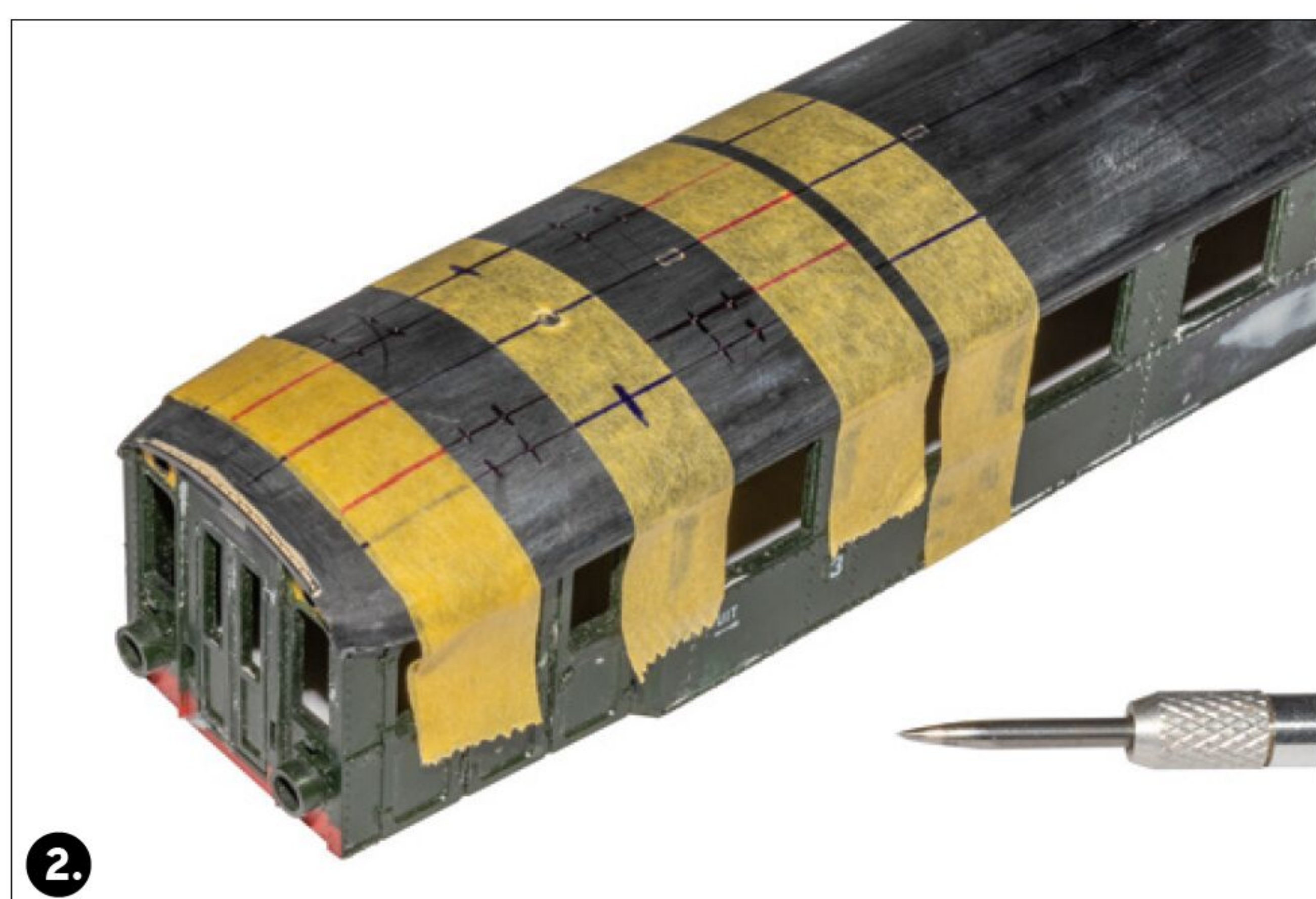
In Railhobby 475 is de geschiedenis van het Blokkendoos 'Alkmaars Viertje' door Peter Wijshake aan u voorgesteld en heeft hij met de grote verbouwing een begin gemaakt. In deze aflevering gaan we verder met de dakopbouw van de twee motorrijtuigen en de beide tussenrijtuigen.

Deel 2
van 3





Staatsieportret van Blokkendoos motorrijtuig mCv 9436. Deze is ontstaan uit stuurstandrijtuig Ces 8103.



DE LOOPPLANKEN LIGGEN OP AFGEKNIPTE NIETJES

Voor beide motorrijtuigen geldt dat de complete dakopbouw nieuw gemaakt moet worden. Trek als eerste met potlood de hartlijn midden over het dak van waaruit alle maten te bepalen zijn. Ik heb een moderne Roco mCv als referentie voor de maatvoering genomen; de plaats van de stroomafnemers is daaruit te bepalen. Bij de Roco-onderdelenservice (via uw vakhandel of ETS-modelspoor) heb ik de volgende onderdelen besteld: 106449 (isolatoren en dakschakelaar), 130745 (dakveiligheid met vonkhoorn) en 130744 (loopplanken bij de stroomafnemers); elk tweemaal. In figuur 2 staan de boormaten voor de steunen. Voor de complete dakopbouw zie de figuren 3 (mB⁴D) en 4 (mCv).

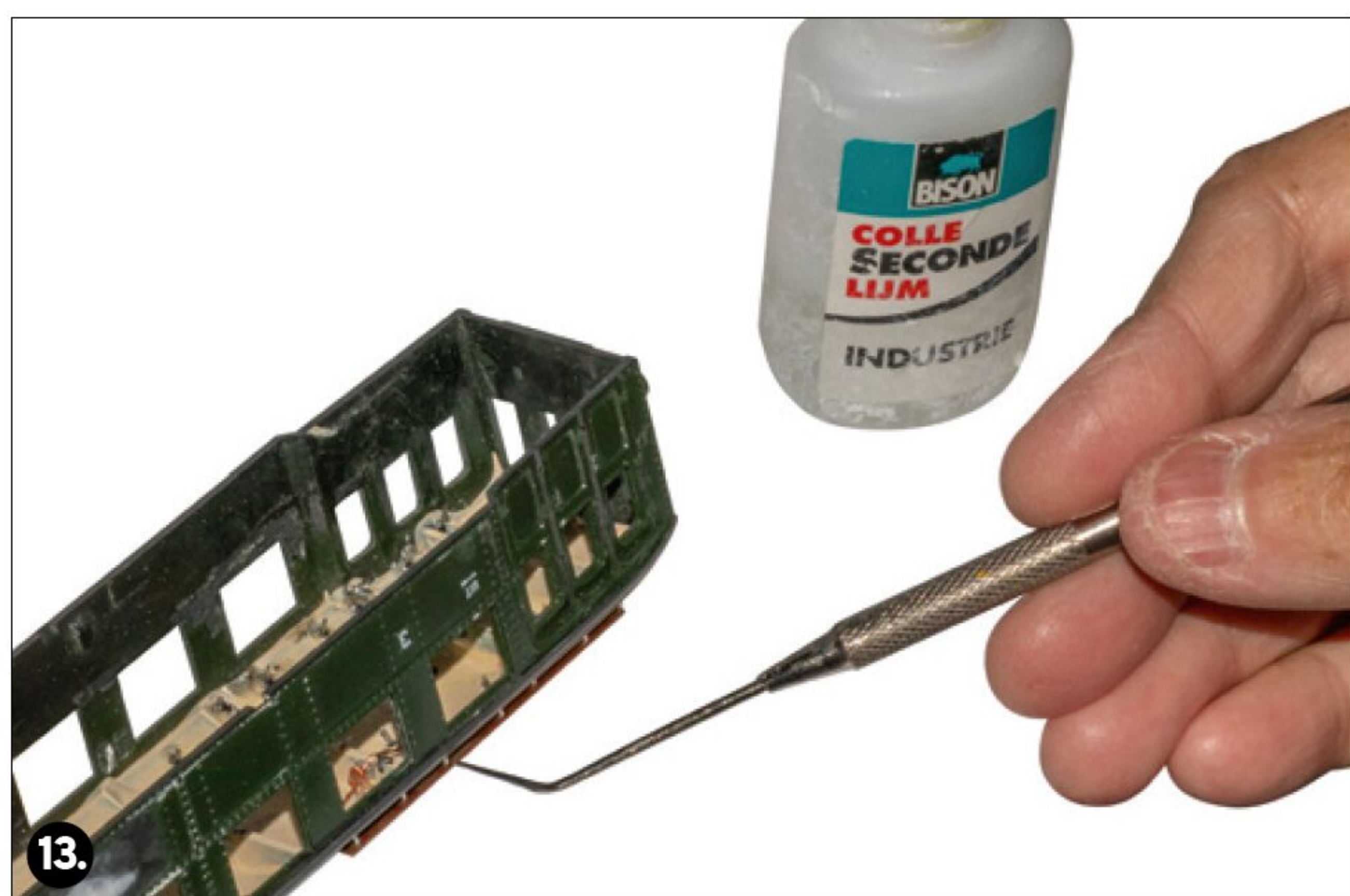
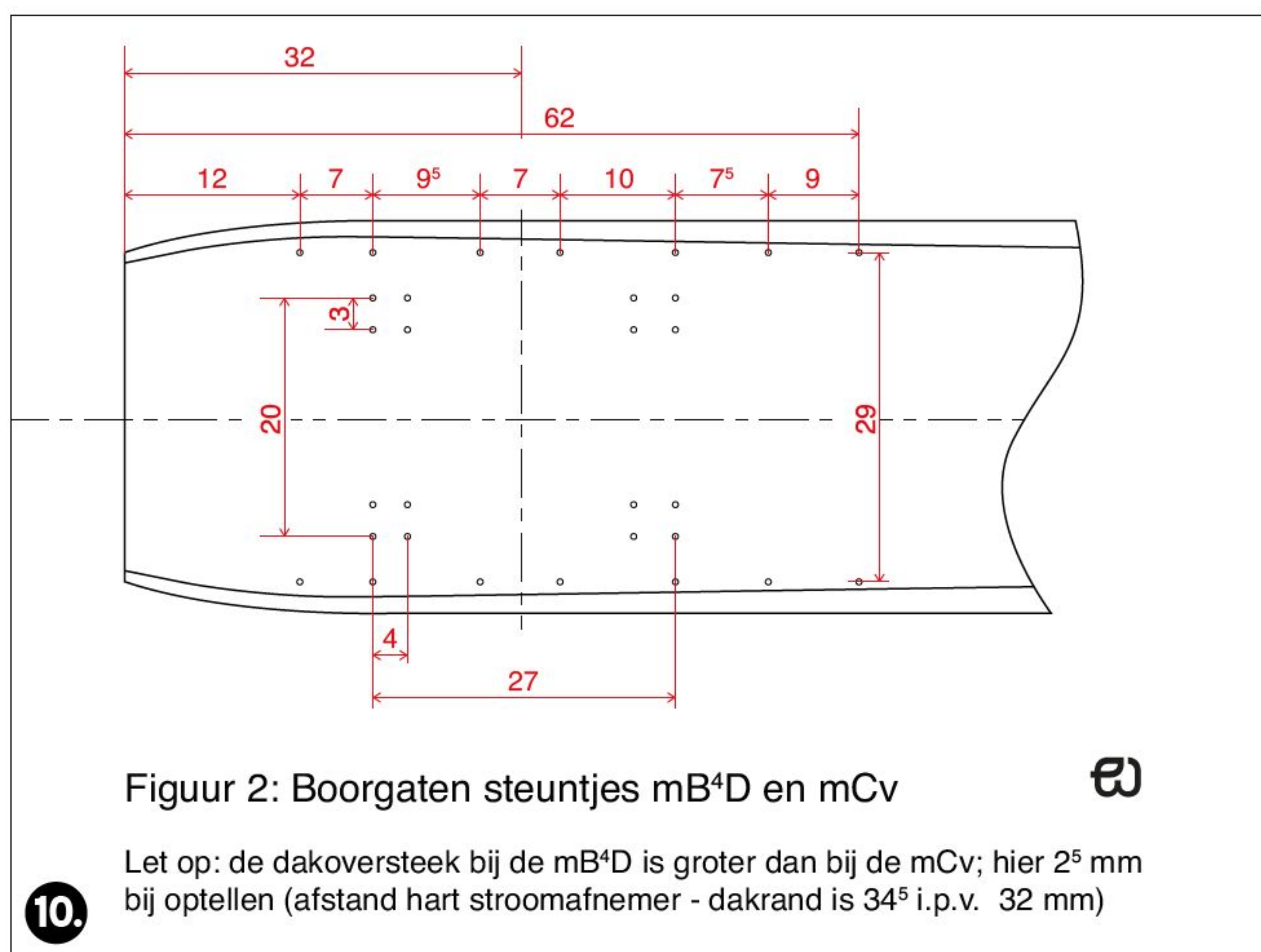
Loopplanken

Alle loopplanken komen op metalen steunen te liggen, die we simpel en voordelig van 9 mm nietjes maken. Aan de hand van de tekeningen bepalen we waar alle gaten moeten komen. Als ze zijn afgetekend en geboord, beginnen we met het aanbrengen van de pantograafsteunen, acht voor elke stroomafnemer. De volgende stap zijn de regengoten uit messing staf van Ø 0,5 mm. Op de foto's is te zien, dat deze niet recht loopt maar enigszins gebogen. In het midden is de afstand tot de hartlijn 14 mm, aan de einden lopen ze in een fraaie boog uit. Ik heb de vorm empirisch bepaald en toen dit naar tevredenheid was, deze deels vastgelegd met Tamiya-tape en daarna vastgelijmd met secundelijm (op de laatste stukken van 1,5 cm bij de kopeinden na). Pas na het verwijderen van de tape worden ook die laatste delen gefixeerd. Om de bochten bij de uiteinden mooi van vorm te krijgen, heb ik ze met Tamiya 'de hoek om getrokken' en vastgelijmd. Een beetje in de goede vorm voorbuigen kan geen kwaad, het voorkomt dat er teveel kracht op de

lijmverbinding komt te staan. Na een uurtje kunt u de overstekende stukjes afknippen en met een vijl de hoeken goed afronden. De lijmresten worden met een glasvezelpotlood en fijn schuurpapier verwijderd. »

1. De mB⁴D 9156 en profiel.
2. Met een scherpe priem worden de gaten voor de steunen voor geprikt.
3. Uit 9 mm nietjes worden de beugels geknipt en gebogen waarop de steunen voor de stroomafnemer worden gelijmd. De kleine schroevendraaier zorgt voor de goede (en constante) breedte.
4. Met een pincet worden de beugels in de gaten gepositioneerd. Zorg dat de bovenzijde horizontaal loopt. Aan de binnenzijde fixeren met secundelijm.
5. Terwijl de gebogen regengoot met Tamiya-tape op zijn plek wordt gehouden, wordt op de vrijliggende delen met een haakpen secundelijm aangebracht.
6. De uiteinden van de regengoten worden met Tamiya-tape 'de hoek omgetrokken'. Daarna is het geheel met secundelijm gefixeerd.
7. Bij de gesloten kop van de mB⁴D lopen de regengoten aan de kopkanten in een flauwe boog uit.
8. Voor het goed positioneren van de beige strips (de poten van de stroomafnemer vallen in de binnenste gaten), wordt de pantograaf tijdelijk gemonteerd. Met een cocktailprikker worden de strips tijdens het drogen van de lijm goed op de steunen gedrukt.
9. Met een dun (wit) kunststof profiel worden de steunen op de juiste hoogte uitgelijnd. Hierop komen later de loopplanken. Als de secundelijm (binnenzijde) droog is, worden tape en hulp-profielen verwijderd.



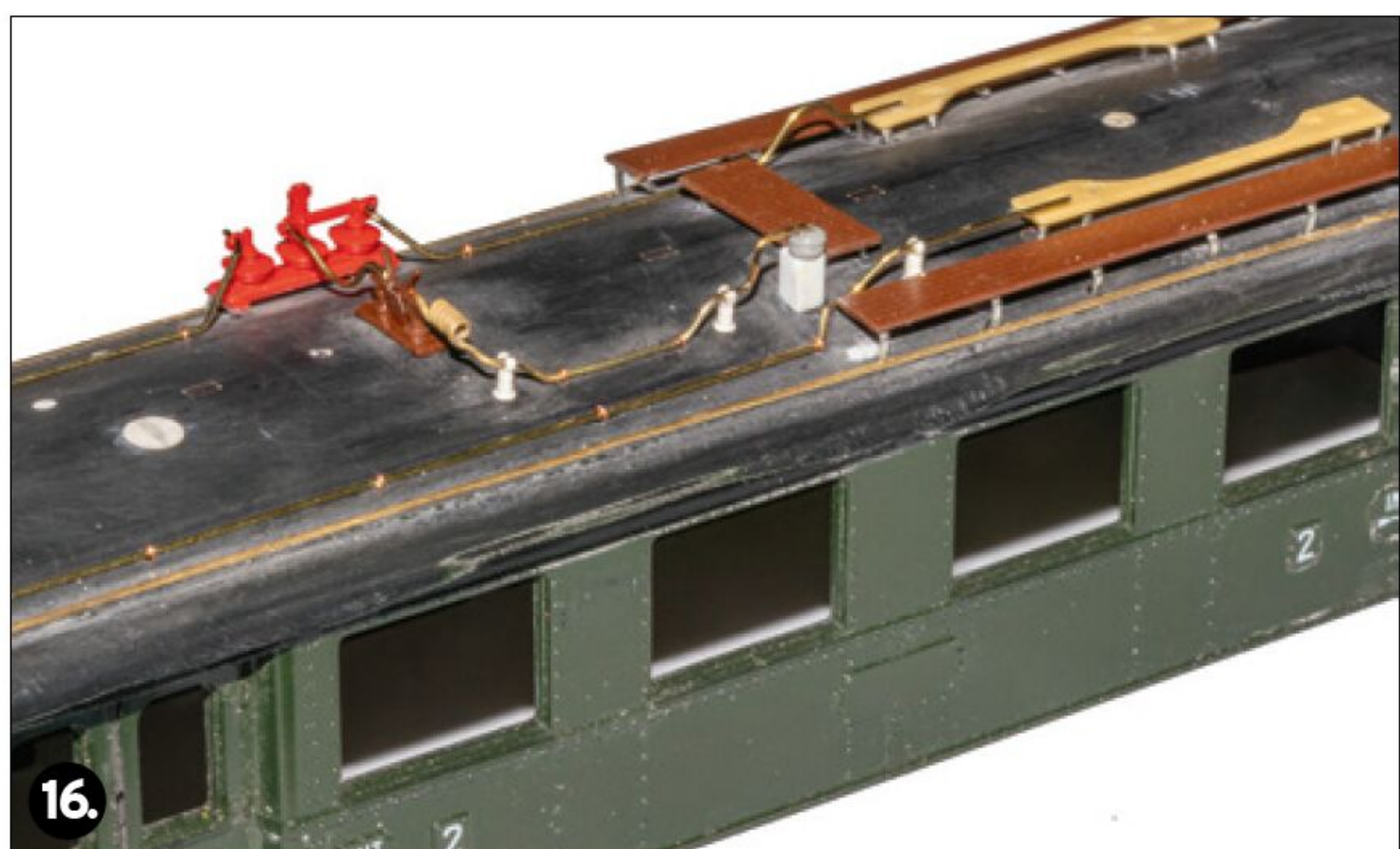


Hierna worden de beugels van de lange loopplanken aangebracht. De lengte van de horizontale ligger is 4 mm, de breedte van de loopplank. Met een 1,4 mm hoge kunststof mal is de maatvoering van de steunen gelijk gehouden. Vastzetten met secondelijm. Merk op dat deze beugels alleen aan de buitenzijde door het dak gestoken zijn. Als alles goed uitgehard is, kunnen we ze simpel ombuigen, zodat het losse uiteinde het dak raakt.

Het opzetten van de stroomafnemers gaat met lucht. De luchtleidingen (blauw in de figuren 3 en 4) beginnen in het cabinedak van de hoofdstuurstand en liggen plat op het dak en lopen vlak voor de stroomafnemers via een stangisolator (uit Roco-set 106449) naar de hefcilinder omhoog. Om ze op het dak te bevestigen, heb ik om de 15 mm gaten geboord (priem en dan handboor, diameter 0,5 mm). Met plat- en rondbektangen worden de leidingen in de gewenste vorm gebogen en daarna vast gezet met circa 5 cm lange koperen aders van een elektrakabel. Hiervan worden lussen gemaakt die door de eerder geboorde gaten gestoken worden. Daarna de leiding door de lussen halen en aan de binnenzijde aantrekken. Met een platbektang worden de poten rondgedraaid en per twee lussen aan elkaar getrokken, waardoor de leiding mooi strak op het dak wordt gespannen. Als alle lussen zijn aangedraaid, worden ze met een druppel secondelijm gefixeerd. De Roco-strips (voor onder de stroomafnemers) en alle loopplanken (uit set 130744) kunnen nu op hun plek gelijmd worden. Let op dat alles aan de binnenzijde niet te veel uitsteekt; de passing met de lichtgeleiders voor de interieurverlichting is erg nauw.

Onder hoogspanning

Voor mijn Alkmaars Viertje wilde ik graag de binnenste stroomafnemers omhoog hebben; dat betekent dat de dakschakelaar moet worden aangepast en omgedraaid. Bij Roco's mBD staat hij ingesteld op de buitenste panto's. Ook deze komt op beugels op het dak te zitten. Vanaf de dakschakelaar loopt de hoogspanningsleiding over de dakveiligheid (met vonkhoorns) via een smoorspoel naar de dakdoorvoer, rood aangegeven in de figuren 3 en 4. Merk op dat de plaats van de dakschakelaar bij de mCv met stalen dak op een andere plaats zit dan die bij de mCv met houten dak. De smoorspoel maken we uit messingstaf 0,45 mm: even met een tang in een gasvlam van het fornuis houden totdat hij uitgegloeid is. Na afkoelen kan de staf eenvoudig opgewikkeld worden, bijvoorbeeld om een kopseld. Bij de mB⁴D staat hij haaks op de rijrichting, bij de mCv evenwijdig daaraan. Bij de mB⁴D loopt de leiding na de smoorspoel in het midden van het reizigersgedeelte omhoog, om via een soort rechthoekige toren met bovenop een isolator naar binnen te gaan. Het is lastig te omschrijven, zie



DE SMOORSPOEL MAKEN WE UIT MESSINGSTAF 0,45 MM

hiervoor de detailfoto's. Bij de mCv gaat de doorvoer van de kabel door het dak bij de tussenwand (bij de verticale klinknagelrand in de zijwand). De condensator (vierkante kast) is met een dunne leiding verbonden met de vonkhoorn (groen in de tekeningen). De oorspronkelijke ventilatoren zijn te grof; Philotrain en Kleinspoor leveren mooie kleinere varianten. Ik had nog kleine Roco-exemplaren van een eerdere verbouwing over die nu van pas komen.

Metalen frame

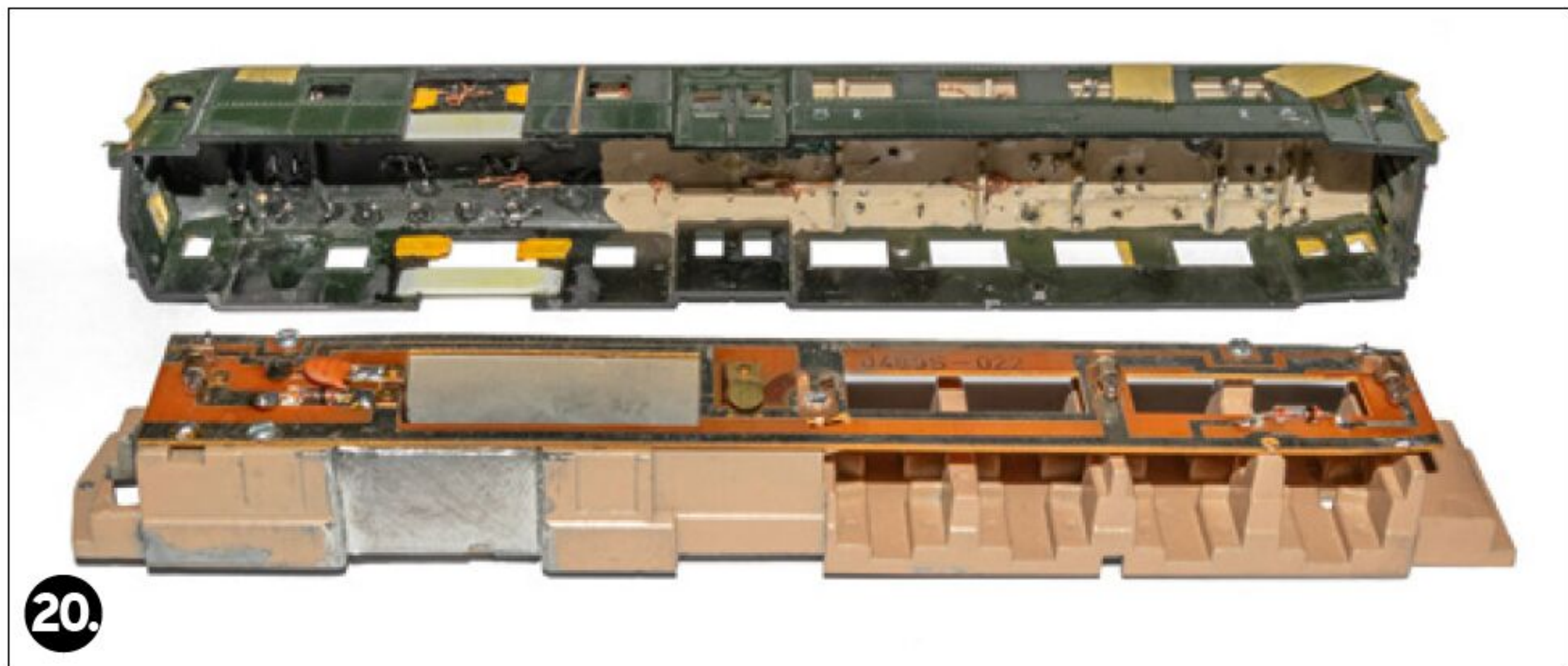
Na de kap komen het metalen chassis en het kunststof onderstel aan de beurt. Als eerste de mB⁴D: van het onderstel verwijderen we de bovenliggende printplaat door het losdraaien van vier schroeven en het doorknippen van de draden. Het frame is met vier schroeven vast aan het onderstel bevestigd, de twee binnenste houden tevens de motor op zijn plaats. Na losdraaien houden we de volgende attributen over: het kunststof onderstel, metalen frame, motorblok, een veer (verbinding motor-draaistel), draaistel met tandwielkast en de schroeven. Het loswrikken van het voorste draaistel met de tandwielkast is lastig, maar is met wat geduld te doen. We leggen alles terzijde »



10. Figuur 2: boorgaten van de steunen van de dakopbouw mB⁴D en mCv.
11. Aan één zijde zijn de beugels voor de lange loopplank aangebracht. Hieronder wordt de luchtleiding voor de hefcilinder aangebracht, daarna worden ze vlak omgebogen.
12. De luchtleiding is aangebracht, de loopplank is op de dakbeugels gelijmd. De korte bruine strip is tijdelijk geplaatst om de lengte van de luchtleiding te bepalen.
13. Als de luchtleiding is geplaatst, volgen de lange loopplanken. Dit gebeurt met een tandartshaak en secundelijm.
14. De loopplanken liggen op hun plek; op de mCv moet de dwarsgeplaatste plank nog op de beugels vastgelijmd worden.
15. De smoorspoel wordt gemaakt door het opwikkelen van een uitgegloeide messing staf om een kopseld.
16. Detail dakopbouw mB⁴D.
17. Detail dakopbouw mCv.
18. Detail dakopbouw mCv.



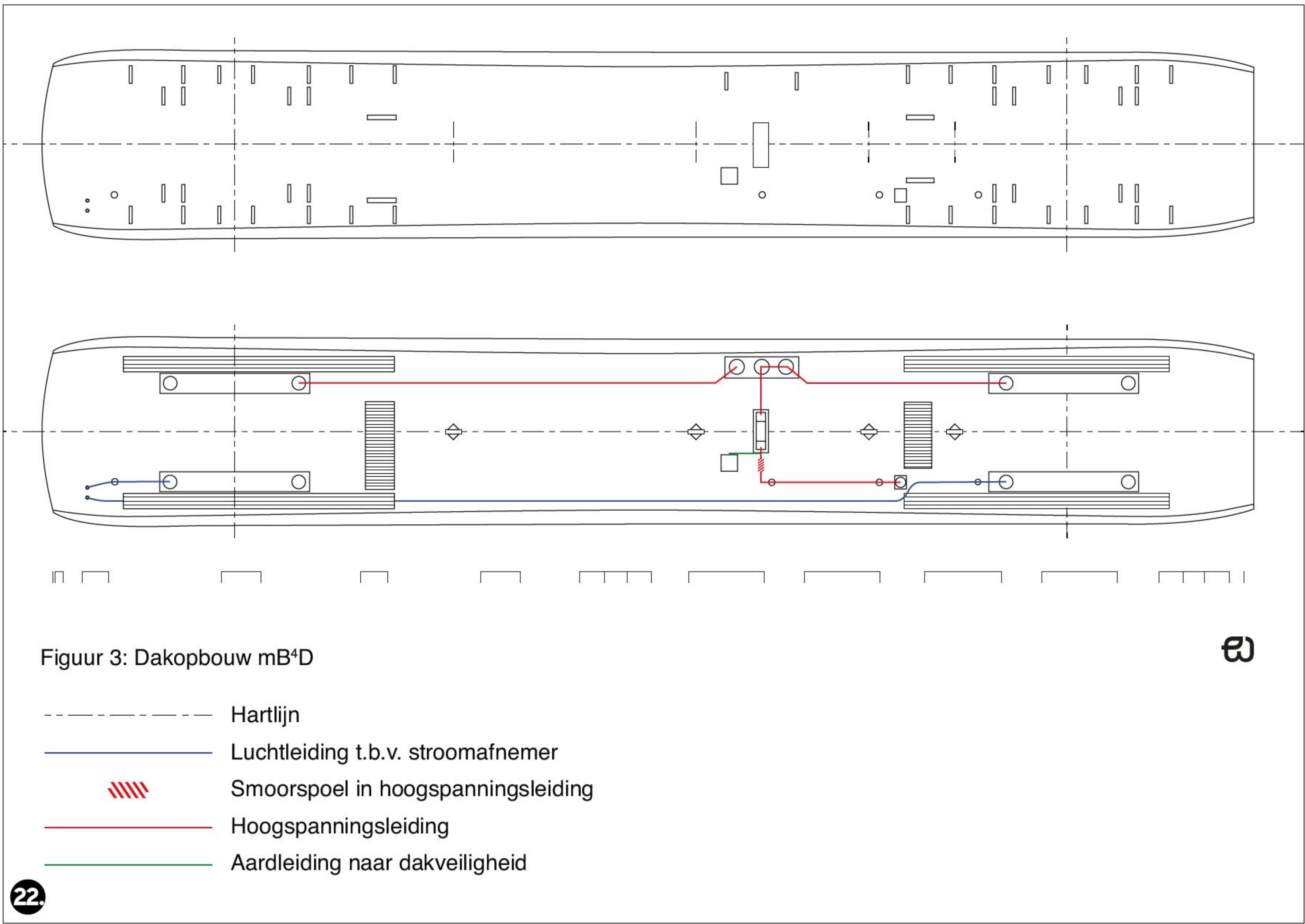
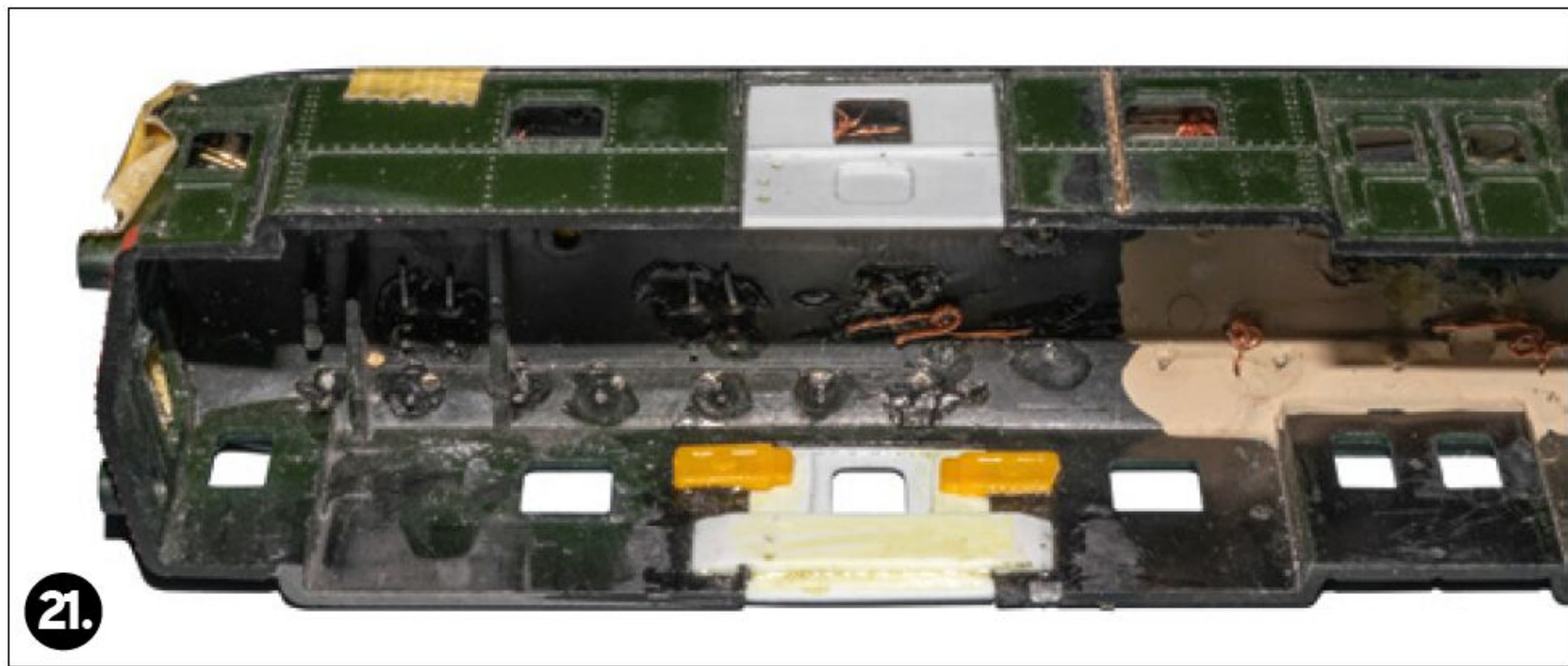
NIEUWE BAGAGEDEUREN ZIJN OP MAAT GEVIJLD

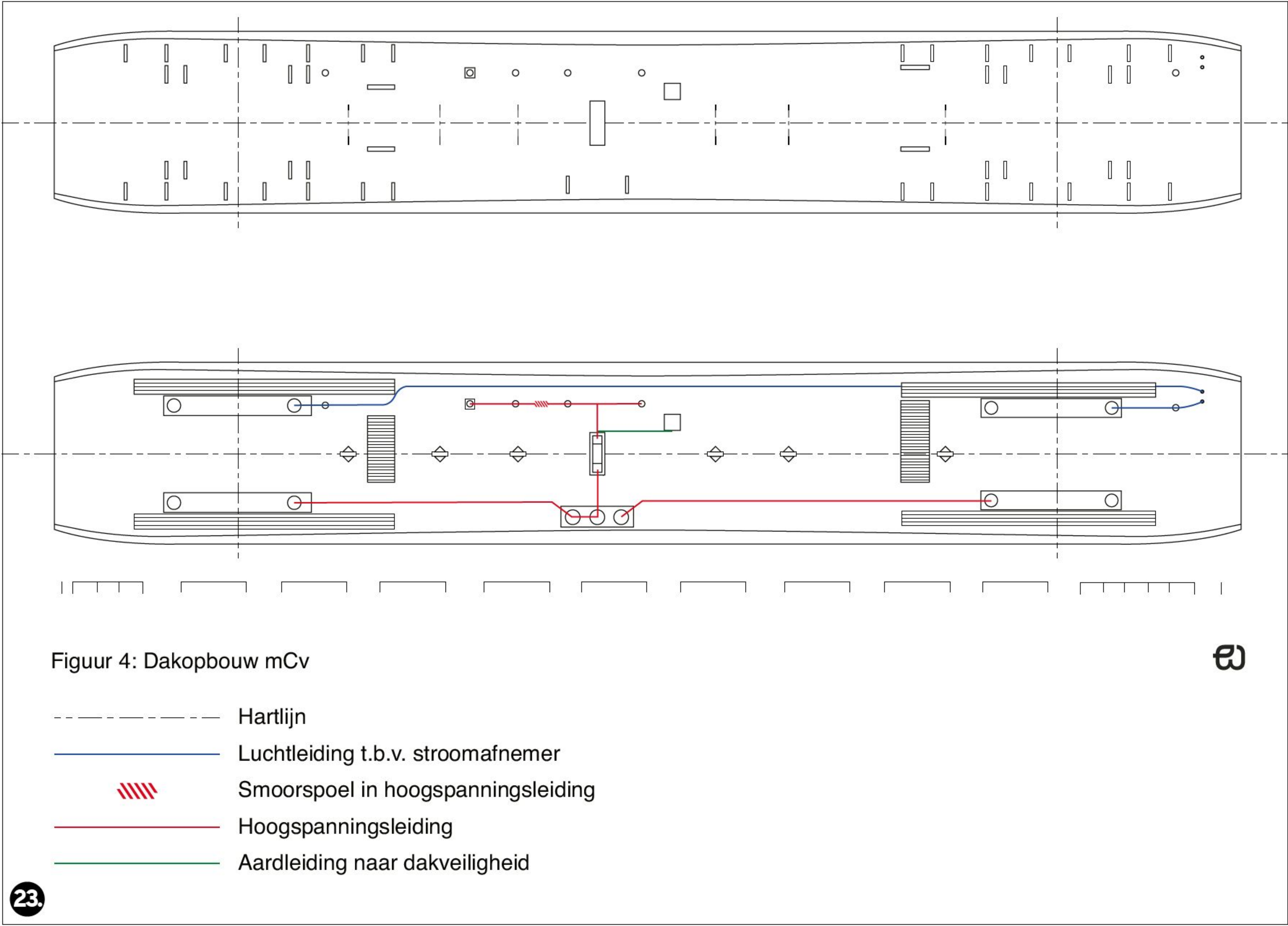


en beginnen met het metalen frame. Met een figuur-zaagbeugel en zaagbladen voor metaal worden op de plaats van de nieuwe bagagedeuren enkele grotere inhammen gemaakt. Indien u de beschikking heeft over een freesbank is de klus gemakkelijker te klaren. Achter de nieuwe deuren moet een verstevigingsstrip gelijmd worden en we willen voorkomen dat er te veel kracht op komt te staan.

Bagagedeuren inlijmen

Om de deuren te monteren, wordt met een combinatie van MEK en secundelijm een verbindingsstrip aan de achterzijde vastgezet. Aan de bovenkant heb ik twee extra lippen gelijmd (geel op de foto) en wel zo, dat het raam van de deur vrij blijft. De nieuwe bagagedeuren kunnen nu exact op maat worden gevijld en op hun plaats gelijmd. Daarna volgt het boren van de gaten voor de handgrepen en deurklink.





DE APPARATENKASTEN WORDEN MET EEN PLAAT KUNSTSTOF DICHTGEMAAKT

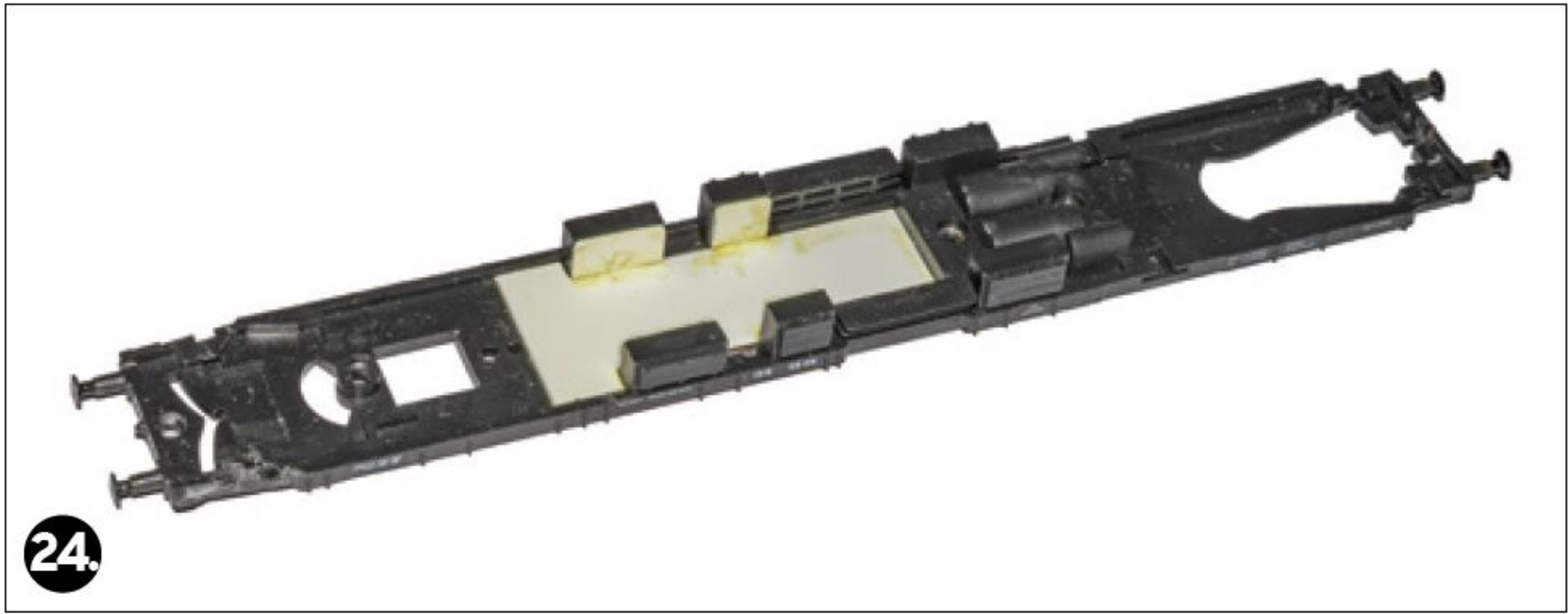
Onderstellen

De onderzijde van de mB⁴D heeft tussen de apparatenkasten twee grote lelijke kasten, waarvan elk nut mij ontgaat. Beide kunnen met een smal zaagblad in de meshouder en een scherp afbreekmes worden losgesneden. In het ontstane gat wordt een nieuwe 2 mm dikke plaat kunststof gelijmd waarvan de maat proefondervindelijk wordt vastgesteld. Let op dat u niet boven de oorspronkelijke bodem uitkomt, daar anders het metalen frame niet goed aansluit. De vier apparatenkasten krijgen met een plaat kunststof een nieuwe achterkant. De onderbouw van de mCv moet geheel opnieuw geconstrueerd worden. Ik heb me hierbij laten leiden door de moderne Roco-versie. De apparatenkasten komen uit de voorraad. De remcilinders zijn naar vrije interpretatie nagebouwd van Roco. In het volgende deel gaan we verder en ronden we de modelbouw af. //



EXTRA ONLINE

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



19. Het aanbrengen van de messing spant in de bagageruimte.
20. Ter plekke van de nieuwe bagagedeur is het metalen chassis smaller gemaakt.
21. De bevestiging van de nieuwe bagagedeuren. Er is ruimte gelaten om het raam straks binnen de dikte van de deur te lijmen. De gaten voor de handgreep en deurklink zijn geboord.
22. Figuur 3: dakopbouw motorwagen mB⁴D.
23. Figuur 4: dakopbouw motorwagen mCv.
24. De aangepaste bodemplaat van de mB⁴D; de lelijke kasten zijn weggesneden.



Mid Hants Railway

SR 34070 'MANSTON' ONDER STOOM

Op zaterdag 24 februari 2024 vormde 2'C1' 34070 'Manston' de trekkraft voor een goed georganiseerde fotocharter op de Mid Hants Railway in het Zuid-Engelse Hampshire. De dag begon met een goederentrein, gevolgd door een typisch groene Southern-reizigerstrein.

An het eind van de jaren 1930 was het bestand aan stoomlocomotieven van de Southern Railway (SR) achterop geraakt bij die van de andere drie maatschappijen van de 'Grote Vier', de Great Western Railway (GWR), London, Midland and Scottish Railway (LMS) en London and North Eastern Railway (LNER). De nieuwe hoofdingenieur, Oliver V.S. Bulleid, kreeg de opdracht een nieuwe locomotief te ontwerpen die zowel de zwaarste sneltreinen als goederentreinen kon trekken.

Southern Railway 21C1 Merchant Navy Class

Zijn ontwerp was gebaseerd op de asindeling 2'C1' die op papier geschikt was voor gemengd vervoer, belangrijk om de opdracht binnen te halen. Vanwege de beperkingen in oorlogstijd mochten er geen sneltreinlocomotieven worden gebouwd. Tussen september 1941 en juli 1942 werden door Eastleigh Works tien locs gebouwd; de ketels kwamen van toeleveringsbedrijven. De machines werden genummerd

21C1-21C10 en vernoemd naar rederijen die havens in het werkgebied van de SR aandeden. Na proefritten werden enkele wijzigingen aangebracht, met name om het gewicht te verminderen. Nog eens tien locs met grotere tenders vormden de tweede serie, gebouwd tussen december 1944 en juni 1945 en genummerd 21C11-21C20. Hoewel besteld door de SR, werd de derde serie van tien locs tussen september 1948 en april 1949 aan British Railways (BR) geleverd en met de nummers 35020-35030 in dienst gesteld. »

1. De 34070 nadert vanuit Alresford met een uit historische materieel samengestelde reizigers-trein het station Ropley. Vanuit het station is het sein stoptonend. Alle foto's zijn op 24 februari 2024 gemaakt.
2. Naamplaat van loc 34070 'Manston'.
3. De meeste sneeuw is verdwenen als de 34070 'Manston' over de Watercress Line rijdt. Seinbeeld: trein van Waterloo via Earlsfield of van Southampton via Richmond.
4. De 34070 'Manston' is bij zonsopkomst met een korte goederentrein onderweg tussen de stations Ropley en Medstead and Four Marks. Het frontsein geeft een down mainline goederentrein aan; bij reizigerstreinen geeft dit seinbeeld, afhankelijk van het traject, het vertrekstation aan.





DE 'MANSTON' WAS IN 1947 DE LAATSTE VOOR SOUTHERN RAILWAY GEBOUWDE LOC

De zware boottreinen reden tijdens de oorlog niet, zodat de locs voor sneltreinen naar Southampton en Exeter werden ingezet. De Merchant Navies vertoonden enkele problemen, waarvan de meeste tot het onorthodoxe ontwerp waren te herleiden. Op slechte kolen liepen ze goed, maar het verbruik was, in vergelijking met soortgelijke locs van de 'Grote Vier', relatief hoog. Door rook en stoom was het zicht voor de bemanning slecht, een probleem dat met windleiplaten niet kon worden verholpen. Na de oorlog werden veel sneltreinen in ere hersteld. Naast gewone reizigerstreinen trokken de machines tot eind jaren zestig prestigieuze sneltreinen zoals de 'Bournemouth Belle', 'Thanet Belle', 'The Man of Kent', 'Night Ferry' en de 'Golden Arrow'. Incidenteel werden ze voor goederentreinen ingezet. In 1949, toen Bulleid de SR verliet, besloot BR de gehele serie te renoveren. Daarbij werd de stroomlijnbeplating verwijderd, maar het vermogen bleef ongewijzigd. De overgang van de South Western Mainline van de Southern Region naar de Western Region en komst van diesellocs leidden vanaf 1964 tot het uit de dienst nemen van de serie.





Southern Railway 21C101 West Country Class

De West Country Class en de Battle of Britain Class waren een verkleinde versie van de Merchant Navies. Ze hadden dezelfde onorthodoxe ontwerpkenmerken, maar waren kleiner en hadden een lichtere asdruk. De Merchant Navies waren voor veel trajecten te zwaar, zodat daar locs van de West Country- en de Battle of Britain-serie werden ingezet. De eerste serie van twintig locs werd in april 1941 besteld, maar door de oorlog werd de eerste locomotief, de 21C101 'Exeter', pas in mei 1945 geleverd. De North British Locomotive Company leverde de ketels, terwijl Brighton Works de rest van de locomotieven bouwde. Nog voordat de bouw van de eerste serie van start was gegaan, werd een tweede order voor tien in Brighton te bouwen locs geplaatst. Van de zestig SR-locomotieven werden er vijftig vernoemd naar steden in de West Country en de overige naar vliegtuigen, eskaders en personen die betrokken waren bij de Battle of Britain. Nadat de SR in BR was opgegaan, volgde een order in drie series voor veertig locs. De laatste van de honderdtien gebouwde Pacifics werd in januari 1951 geleverd en als 34110 '66 Squadron' in dienst gesteld. Bulleid hanteerde hetzelfde merkwaardige nummeringsschema als bij de Merchant Navy Class, beginnend bij 21C101 en eindigend bij 21C170 ten tijde van de nationalisatie. British Railways hernummerde de bestaande locomotieven in 34001-34070 en de nieuwe in 34071-34110. De locs waren zeer betrouwbaar en reden reizigers- en goederentreinen op hoofdlijnen in het gebied van de SR van Plymouth tot Kent, maar ook op secundaire lijnen. Daar de West Country/Battle of Britain-klasse met dezelfde problemen als de 21C1 kampte, volgde de ombouw van zestig locs naar het concept van de Merchant Navies. Elektrificatie en strategiewijzigingen bij SR leidden tot buitendienststelling van de gehele serie. De laatst gebouwde loc was één van de tien, die in 1963 na twaalf jaar dienst werd afgesteld. »



5. Evenals de andere stationsgebouwen langs de lijn is dat van Ropley, inclusief het plaatskaartenkantoor en andere toebehoren, geheel gerestaureerd.
6. Aankomst in Ropley uit de richting Alresford. De voetbrug stond vroeger in het Londense King's Cross. De SR gebruikt frontlampen of -schijven van 15 inch diameter om het type trein aan te duiden. Van de zes posities konden er maximaal vijf worden getoond.
7. De boog bij Gundleton ligt in een fotogenieke ingraving. Het voorsein (gele arm) toont stop, achter het laatste rijtuig is het laatste deel van het bord Whistle te zien, fluiten voor het voorbij de boog liggende overpad.
8. Met vijf rijtuigen is de 34070 'Manston' tussen Ropley en Medstead and Four Marks onderweg. Dit frontsein werd onder meer gebruikt voor diensten van London Bridge en Portsmouth via Mitcham Junction naar bestemmingen op het centrale en oostelijke deel van het SR-net.



De 34070 'Manston' vastgelegd bij Bishop's Sutton ten westen van Ropley.

Battle of Britain 34070 'Manston'

De 'Manston' verliet in november 1947 de fabriek in Brighton als 21C170. Het was de laatste voor de Southern Railway gebouwde loc en werd toegewezen aan Ramsgate voor dienst op de hoofdlijn naar Londen, waar zij BR-nummer 34070 kreeg. Op 31 mei 1948 reed de loc de eerste 'Thanet Belle Pullman' tussen Ramsgate en Victoria. In november 1949 werd zij overgeplaatst naar Stewarts Lane voor de belangrijke diensten naar Folkestone, Dover en Brighton. In juni 1955 volgde stationering in Dover, voor inzet in onder andere de continentale boottreinen, waaronder de 'Night Ferry'. Met de voltooiing in 1961 van de elektrificatie van de Kent Coast Line was er geen geschikt werk meer in Dover. De loc werd in mei 1961 toegewezen aan Ashford en vertrok in oktober dat jaar naar haar laatste standplaats. Vanuit Exmouth Junction deed zij dienst op het uitgebreide Southern-netwerk in Devon en Noord-Cornwall en op de hoofdlijn tussen Exeter en Salisbury. De loc ging in augustus 1964 uit dienst en in december voor sloop naar Woodham's in Barry. Na daar achttien jaar te hebben gestaan, werd de loc door de Manston Locomotive Preservation Society gekocht en in juni 1983 overgebracht naar Richborough Power Station in Kent en vandaar voor restauratie naar de Great Central Railway in Loughborough.

Na een moeizame fondsenwerving werd de loc in september 1998 overgebracht naar Sellindge in Kent,

waar enkele Bulleid Pacifics in verschillende stadia van revisie stonden. In 2001 ging de ketel voor revisie naar Crewe, de drijfwielen naar Swindon en het draaistel naar Herston. Zoals de meeste Bulleid Pacifics die in Barry werden gered, had 'Manston' geen tender, zodat het team in Herston een nieuwe bouwde. Loc 34070 'Manston' is in 2008 bij de Swanage Railway gestationeerd en wordt regelmatig aan andere historische spoorlijnen uitgeleend. Na een frontale botsing met de 80104 in juli 2017 werd de 34070 in de herfst van 2018 voor herstel naar de Tyseley Locomotive Works overgebracht. De langdurige revisie was in oktober 2022 afgerond en in november 2022 kon de loc weer onder stoom worden gebracht. //

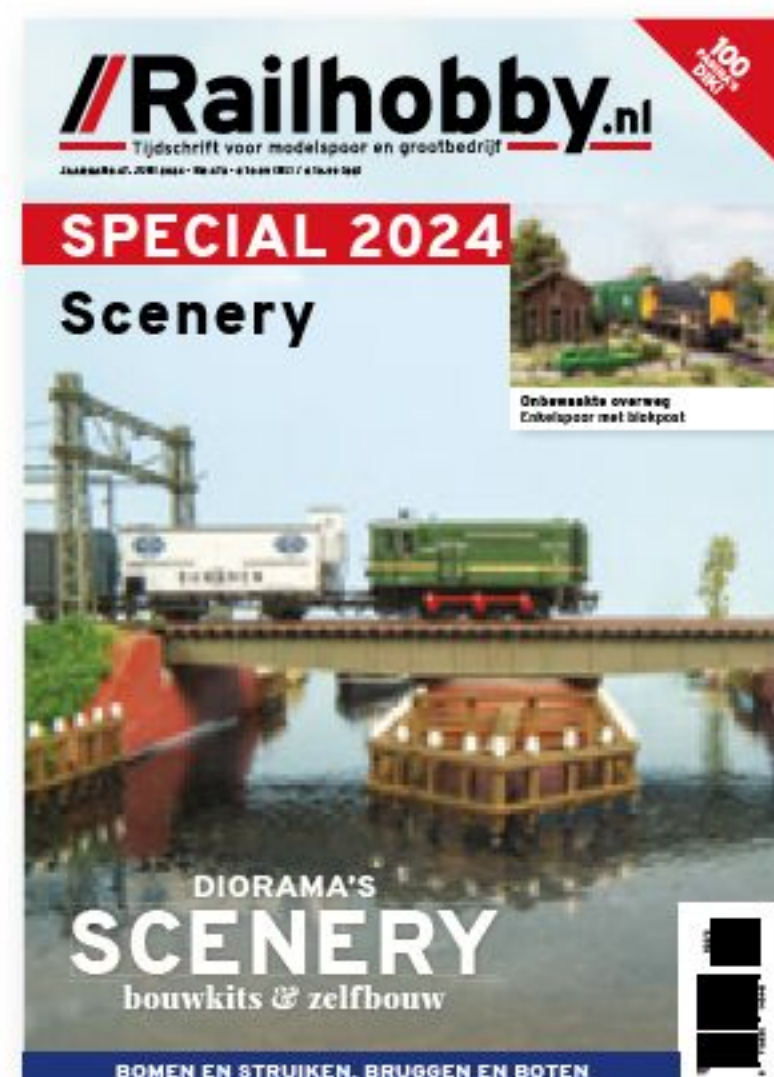
Museumbedrijf

De in 1865 geopende Mid Hants Railway, ook Watercress Line genoemd, werd in 1973 gesloten. Vier jaar later werd het 16 km lange traject Alton - Medstead and Four Marks - Ropley - Alresford etappegewijs als museumlijn heropend. De stationsgebouwen, seinhuizen, seinpalen en abri's en andere toebehoren zijn gerestaureerd. Het depot in Ropley kent een grote vierstandige locloods en een tweesporige werkplaats. Meer info op www.watercress.co.uk.

Railhobby SPECIALS

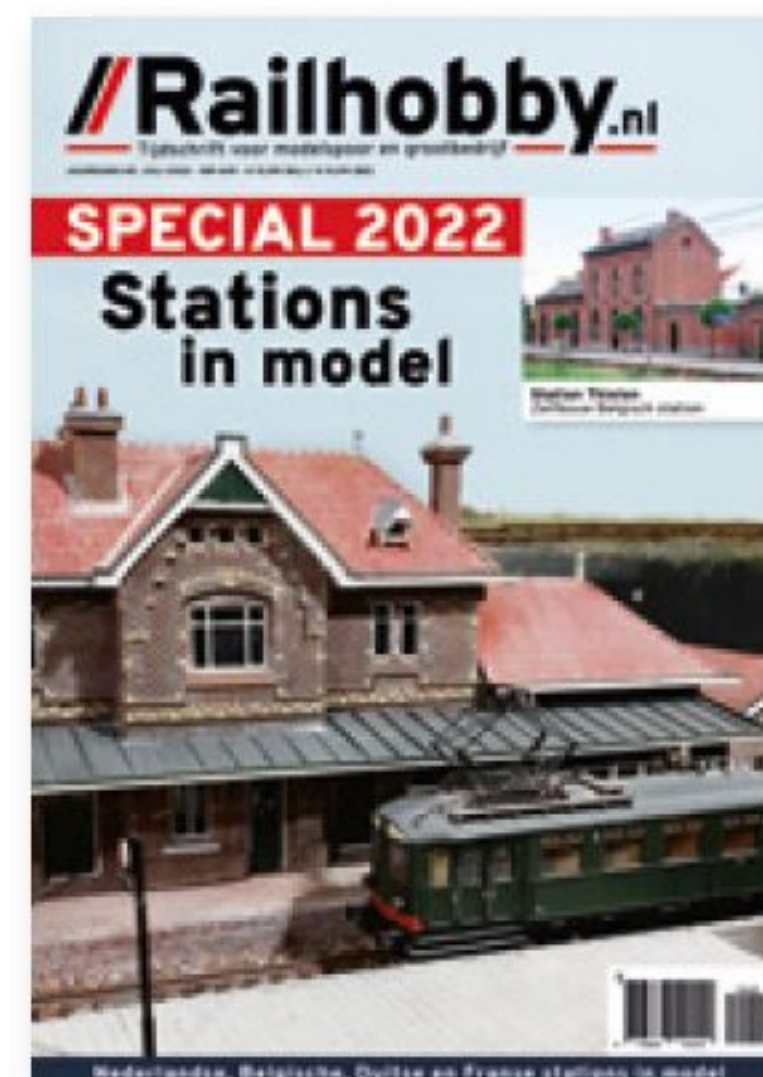
Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



Scenery

In deze special gaan we aan de slag met het maken van bruggen, bergen, bomen en struiken. Nieuw zijn de artikelen over de bouw van een parlevinker en Nederlandse vegetatie.



Stations in model

In deze special vindt u de beste artikelen over de bouw van stations. Van bouwkits in karton en kunststof tot complete zelfbouw.

Noviteitspecial 2024
Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2024 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.



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



Baanplannen

In deze special vindt u baanplannen naar Nederlands, Duits, Belgisch, Frans, Zwitsers, Oostenrijks en Amerikaans voorbeeld.



Oorlog en Wederopbouw

In deze special leest u over het materieel dat gebruikt werd tijdens de oorlog en bij de wederopbouw. Ga aan de slag met de bouw van Hotel De Wereld en militair materieel.



Bestel op **Railhobby.nl/shop**
of vul onderstaande bon in.



Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ Geb. datum: _____
E-mail: _____

Ik wil graag:

- | | |
|---|---|
| ☐ Railhobby 473 - Scenery voor € 10,99 | ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 |
| ☐ Railhobby 469 - Noviteitspecial 2024 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99 |
| ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99 |

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ Handtekening: _____

OP = OP

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 4,95). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én één of twee nieuw(e) artikel(en).

Wegvoertuigen juist verlicht

LEDVERLICHTING IN MODELAUTO'S

Jarenlang was het beeld op modelbanen dat, op de auto's na, zo ongeveer alles verlicht kon worden. De laatste jaren is ook het inbouwen van verlichting in auto's gangbaar geworden, maar er zijn valkuilen, zoals de tijdperken. In dit artikel beperken we ons tot statische automodellen.



1.

Als u wegvoertuigen van werkende verlichting wilt voorzien, is het goed het voertuig en het uit te beelden tijdperk nader te bekijken. Een eenvoudige auto als de Volkswagen Kever heeft op verlichtingsgebied een metamorfose ondergaan. Van de aanvankelijk kleine 6 Volt-armaturen werd het met grotere armaturen en een spanning van 12 Volt al een stuk beter. De komst van de halogeenlamp is aan de Kever voorbijgegaan, evenals de nu gangbare xenon- en ledverlichting. Zeker als auto's van voor 1960 een voorbeeldgetrouwe verlichting moeten krijgen, komt er veel inventiviteit bij kijken.

Oldtimer Opel

De in oudere automodellen gespecialiseerde modelbouwer André de Wilde heeft de Opel 4 tons vrachtwagen uit 1914 van Artitec van verlichting voorzien. Waar moderne auto's van de bekende merken meestal eenvoudig zijn te demonteren, ligt dat voor de uit resin en messing etsdelen opgebouwde Artitec-modellen anders. Het met de hand uitboren van de lampen is lastig en dat geldt ook voor het plaatsen van de leds op de messing houders. Bij de koplampen wordt, om het midden te bepalen, begonnen met een 0,3 mm boor. Daarna wordt het gat met een steeds

grotere boor vergroot en verdiept. Aan de gele smd-leds serie 0403 heeft hij lakdraden gesoldeerd door eerst het kaalgeschrapte deel van 1 mm voor te vertinnen. De smd-led wordt in een instrument-makers bankschroef geklemd en de eerste draad aangesoldeerd. Als dit een mooi glimmende verbinding geeft, volgt de tweede draad. Na testen worden de draden getwist zodat ze minder snel losgetrokken worden. Let op dat u geen kortsluiting veroorzaakt. Overigens zijn er bedrade smd-leds te koop, dat werkt wel zo gemakkelijk. Bij auto's naar ouder voorbeeld met vrijstaande koplampen zoals de Opel, is het netjes wegwerken van de draden en het plaatsen van de smd-leds op de messinglamphouders lastig. De aansluitdraden zijn eerst naar onder en dan via de motorruimte weggeleid en nauwelijks zichtbaar. Het achterlicht is gemakkelijker te realiseren omdat auto's in die tijd slechts één klein achterlicht hadden.

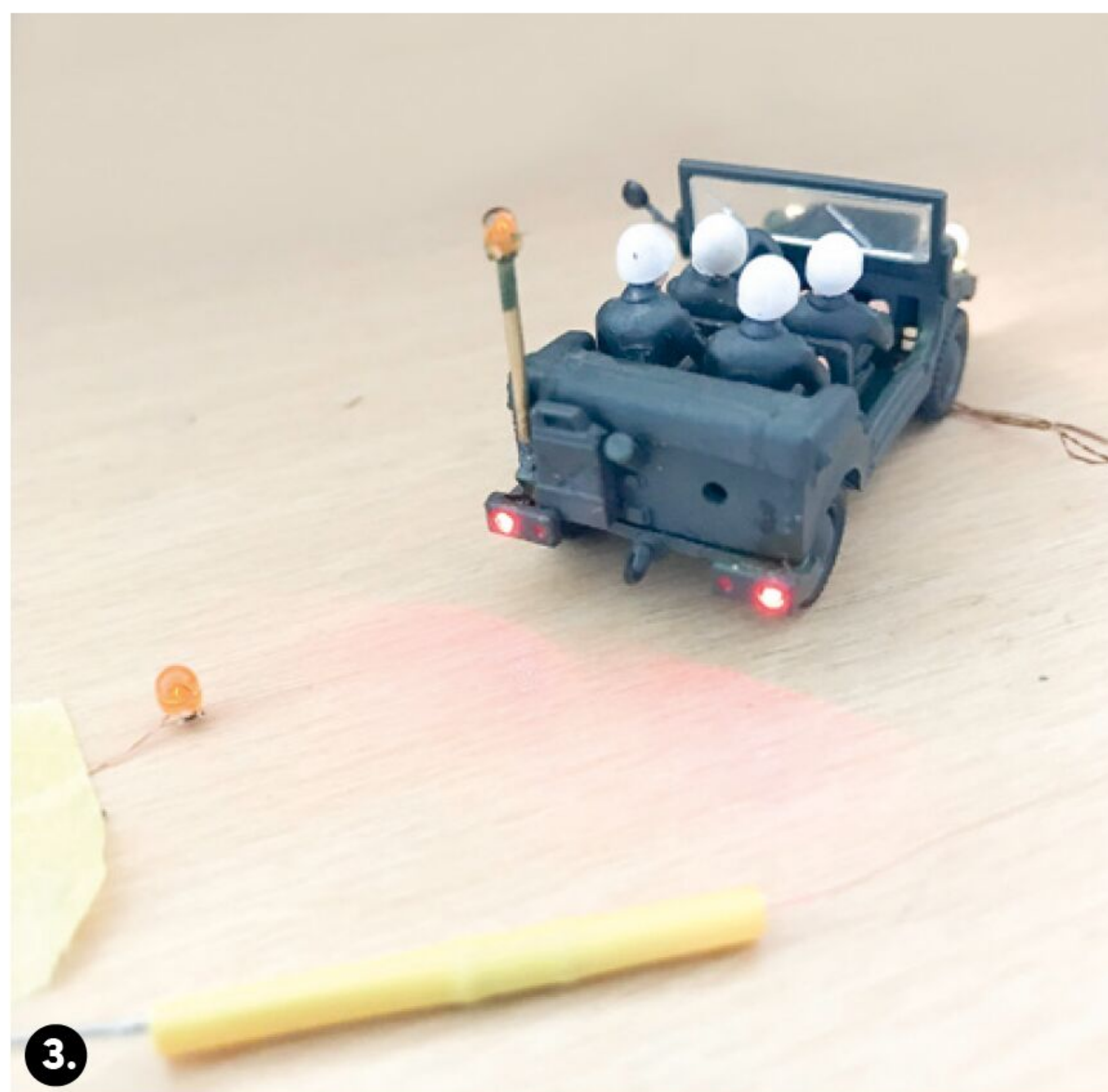
Horch

Een later tijdperk vraagt om een andere aanpak. De Horch 850 van Wiking is met wat wrikken te demonteren. Omdat de wagen in een bruidsscène zal worden geplaatst, is eerst het rechter achterportier open »

1. De Opel met brandende koplampen. Ook het ene brandende achterlicht van de blauwe Ford is ondanks de grootte goed zichtbaar.
2. Fietser met ladder en werkende verlichting.
3. De Munga van Roco Minitanks met werkende voor- en achterlichten en knipperlicht.
4. De keurig weggewerkte, hier nog gedoofte, smd-leds in de vrijstaande koplampen van de Opel van Artitec.



2.



3.



4.



5.



6.

DE KOPLAMPEN WORDEN 0,3 MM VOORGEBOORD

gemaakt. Het brandend maken van de koplampen blijkt eenvoudig: als de armaturen zijn uitgeboord kunnen de leds worden geplaatst. Voor de stadslichten op de spatborden is een andere techniek gevolgd: de led is de wielkast geplaatst en een dunne transparante kunststof draad (uit een sierlamp) fungeert als lichtgeleider. Een gat van 0,3 mm is voldoende om de lichtgeleider door te laten en voor het juiste effect te zorgen. Ook de kleine achterlichten zijn op deze wijze brandend gemaakt. Voor het juiste effect zijn de lampgroepen apart schakelbaar. Bij de beide laatste zijn leds serie 0603 gebruikt: deze zijn iets groter, geven meer licht en zijn eenvoudiger uit te richten. Let op dat er geen lichtlekage is.

Mercedes-Benz

Toen Busch eind jaren zeventig gele mini-leds en een knippermodule uitbracht, heeft André de Munga van Roco Minitanks van een werkend zwaailicht voorzien. Toen de knippermodule defect ging, is het model nogmaals onderhanden genomen. Nu niet alleen met een werkend zwaailicht, maar ook met brandende voor- en achterlichten. Laatstgenoemde functioneren via lichtgeleiders. De constructie van de Brekina-touringcar Mercedes-Benz LO 3500 blijkt geen problemen te geven. De koplampglazen zijn los ingezet en aan de achterkant grijs gemaakt; door het kleine formaat is het verwijderen van de verf lastig. Omdat de bus open ligt zijn een chauffeur en enkele passagiers geplaatst. De achterlichten branden via lichtgeleiders. Ook fietsers kunnen bij donker veilig over de modelwegen rijden, getuige de fietsende werkmán met ladder.



7.



SMD-LEDS 0403 ALS KOPLAMPEN

Tips

Koudwitte leds komen feitelijk alleen in aanmerking bij de nieuwste generatie auto's en treinwagens. Warmwitte kunnen voor wat oudere auto's worden toegepast, maar voor de echt oude zijn deze nog te wit. Geel is te geel, maar er is veel te winnen door op de warmwitte led een flinterdun laagje Talens Glass & Porcelain Transparent te doen. Als het resultaat toch te geel is, kan het voor een nieuwe poging eenvoudig worden verwijderd. Gebruik bij voorkeur 0,1 mm lakdraad waarvan aan het eind voor het vertinnen met een mes 1 mm van de isolatie wordt weggeschrapt. Knip een eventueel uitstekend deel na het solderen af. Een iets dikkere draad is vaak moeilijker te verwerken en weg te werken, maar geeft minder kans op storingen. Zorg er bij het twisten voor dat de beide draden geen verbinding maken. De mini-leds serie 0403 en 0603 zijn in diverse kleuren te koop. Vergeet niet om een voorschakelweerstand te plaatsen; de waarde is afhankelijk van de gewenste lichtopbrengst en gaat voor koplampen tot 5 kΩ of hoger. Bij lagere waarden is het of de auto grootlicht voert. Reken bij achterlichten tot een waarde van 40 kΩ, maar dat wordt ook door de hoogte van de voedingsspanning bepaald. Rode leds branden al snel zo fel dat het lijkt of de chauffeur constant op het rempedaal trapt. Om de levensduur van de leds bij het gebruik van wisselspanning te verlengen, dient een beschermddiode geplaatst te worden. //



5. De Horch 850 met alleen de stadslichten brandend.
6. De Horch met brandende koplampen. Bij het geopende achterportier is aan de binnenzijde deurbekleding aangebracht.
7. De Hansa Lloyd Merkur (Artitec) in zomeruitvoering is niet alleen voorzien van verlichting, maar ook van een motor.
8. De achterlichten van de Mercedes-Benz-bus worden via lichtgeleiders aangelicht. Links de bus transparante lichtgeleiders.
9. De koplampen van de Brekina Mercedes-Benz LO 3500 zijn duidelijk zichtbaar.

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 Noviteitspecial 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:

- ☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Noviteitspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief specials voor € 7,90 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

- ☐ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
☐ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
☐ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovooraarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

IBAN: _____

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.

Vernieuwing emplacement Amersfoort West

GROTE OPERATIE BIJ EEN SPOORWEGKNOOPPUNT

Station Amersfoort is een van de grote knooppunten van ons land waar dagelijks vele reizigers en goederen uit en naar verschillende richtingen passeren, zelfs naar het buitenland. In dit artikel nemen we een kijkje achter de schermen van het emplacement dat afgelopen zomer op de schop is genomen.

Het spoor en de wissels naar de sporen 1 t/m 4 zijn verwijderd. Middenspoor 3 tussen de beide perrons wordt onder meer door de Pon-treinen gebruikt.







Door het intensieve treinverkeer waren de rond de dertig jaar oude wissels aan vervanging toe. Direct na de viering van 150 jaar Oosterspoor heeft aannemer Dura Vermeer in opdracht van ProRail de grootschalige aanpassingen van de infrastructuur in en bij Amersfoort Centraal aangepakt.

Historie

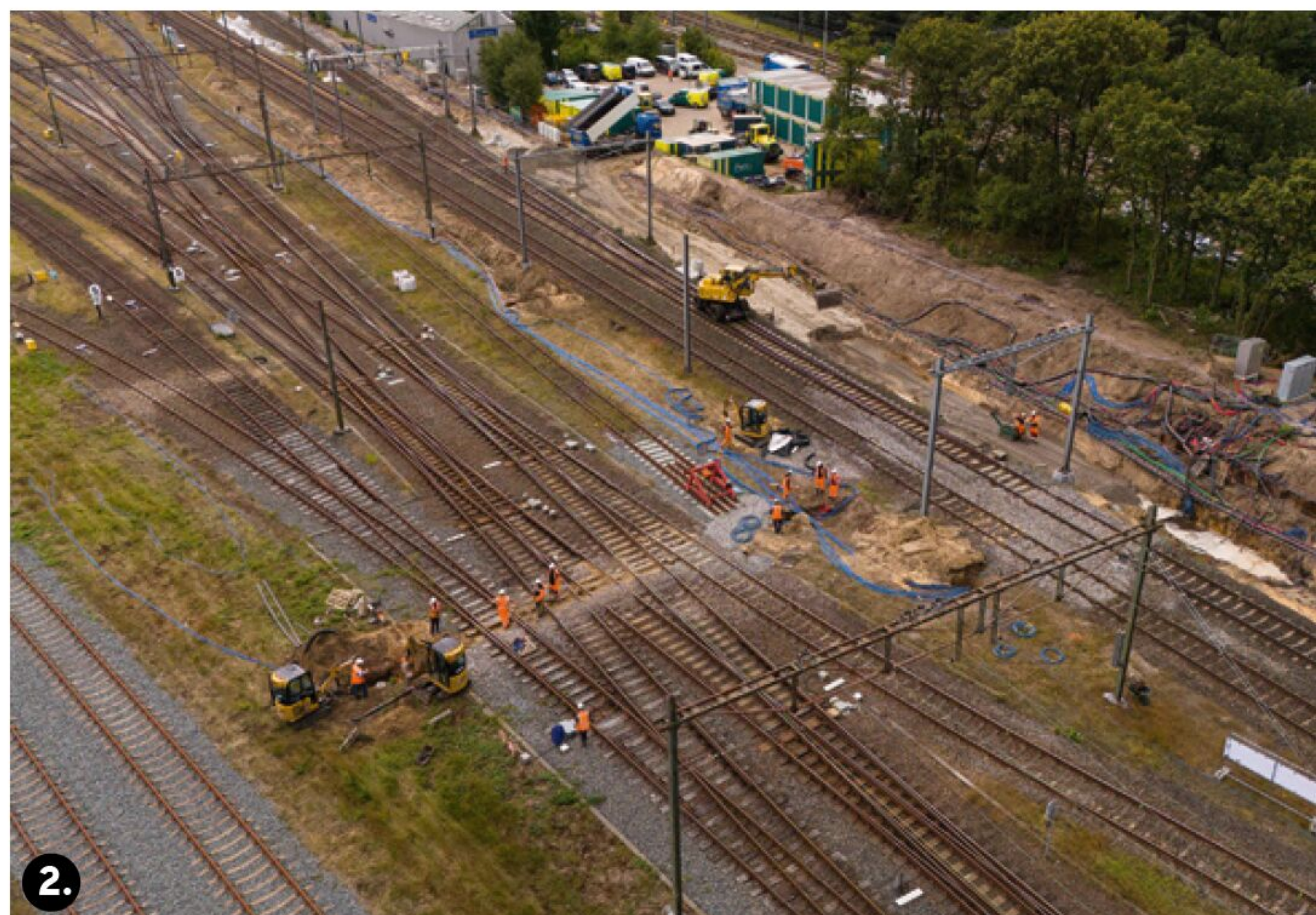
In het artikel 150 jaar Oosterspoor deel 2 in Railhobby 474 is al het een en ander over station Amersfoort geschreven. In 1901 werd op de huidige locatie het station Amersfoort in gebruik genomen en het werd al begin vorige eeuw een belangrijk spoorwegknooppunt. Regelmatig werden in Amersfoort diverse nieuwigheden voor het eerst toegepast. Zo kwam daar in 1962 de eerste roltrap in een Nederlands station. Met de stations Amsterdam en Arnhem kreeg Amersfoort Centraal bediende treinaanwijzers (CTA), waardoor de handbediende vertrekklokken en -aanduidingen vervielen. Amersfoort behoorde tot de eerste stations waar vanaf 1967 het vertrek van de treinen niet per perron, maar per spoor werd aangekondigd. In 1969 werd het eerste perron verbouwd tot eilandperron, waardoor reizigers richting Zwolle en Deventer crossplatform konden overstappen. Het stationsgebouw werd in 1997 vervangen door nieuwbouw, maar de historische bebouwing op het tweede perron is behouden. In 1996 werd Amersfoort verrijkt met een derde eilandperron waardoor de kopsporen op perron 1 en 2 overbodig werden.

Wissels

Bij de spoorvernieuwing zouden alle oude wissels simpelweg door nieuwe vervangen kunnen worden, maar door het aantal wissels te verminderen wordt de doorstroom van treinen beter. Dat is tevens een duurzame oplossing. Immers, minder wissels betekent minder onderhoud en minder kans op verstoringen. In 2020 is dit aan de oostzijde van Amersfoort doorgevoerd en heeft Dura Vermeer in samenwerking met Movares zowel wissels vervangen als geheel verwijderd. Van de 55 wissels werden er veertien definitief verwijderd. Dit jaar was de westzijde aan de beurt en is daar het sporenplan aangepast. Al enkele maanden voor de grote buitendienststelling begonnen de voorbereidende werkzaamheden: het (ver)leggen van kabels, aanbrengen van het baanlichaam voor het verlengen van het uithaalspoor richting Baarn, het verleggen van het spoor naar de dive-under, werk rond de overweg Soesterweg en de relaishuizen. Van de 42 wissels zijn er 29 teruggekomen; een aanzienlijke vermindering. De oude wissels in Amersfoort hadden een hoekverhouding van 1:10. Deze verhouding wordt niet meer toegepast omdat ze in aftakkende stand met maximum 40 km/h bereden mogen worden. De nieuwe wissels zijn slanker en laten een snelheid van 60 km/h toe. Door het kleinere aantal wissels en de grotere hoekverhouding, kunnen treinen met een hogere snelheid binnenkomen. De bij wissels storingsgevoelige gasverwarming maakt plaats voor duurzame elektrische verwarming. Bovendien is de afhankelijkheid van (buitenlands) gas minder groot

en is er minder CO₂-uitstoot. Het werk aan de wissels vond plaats tijdens de grote buitendienststelling van 6 t/m 19 juli, enkele weken na de feestelijkheden rond 150 jaar Oosterspoor. In deze periode was er van en naar Amersfoort beperkt of geen treinverkeer mogelijk. Van 29 juli t/m 14 augustus was het treinverkeer naar Den Dolder en het opstel terrein Bokkeduinen gestremd. Van 15 t/m 18 augustus reden er opnieuw geen treinen van en naar de Keistad omdat de beveiliging van het aangepaste emplacement in dienst werd gesteld. Bijkomend werk was het opsporen van bommen uit de Tweede Wereldoorlog die langs het traject naar Utrecht mogelijk in de grond kunnen zitten en verwijderd moeten worden. In de treinvrije perioden zijn bussen ingezet. »

- 1.** De oude situatie van het westelijke deel van het emplacement van Amersfoort gezien vanuit oostelijke richting.
- 2.** Diverse werkzaamheden aan de wisselstraat en het leggen van nieuwe kabels.
- 3.** Voorafgaand aan de grote buitendienststelling was er beperkt treinverkeer mogelijk. (foto's 3 & 4 Han Landman)
- 4.** Bij de nieuwe wissels en het nieuwe spoor is schone ballast aangebracht.





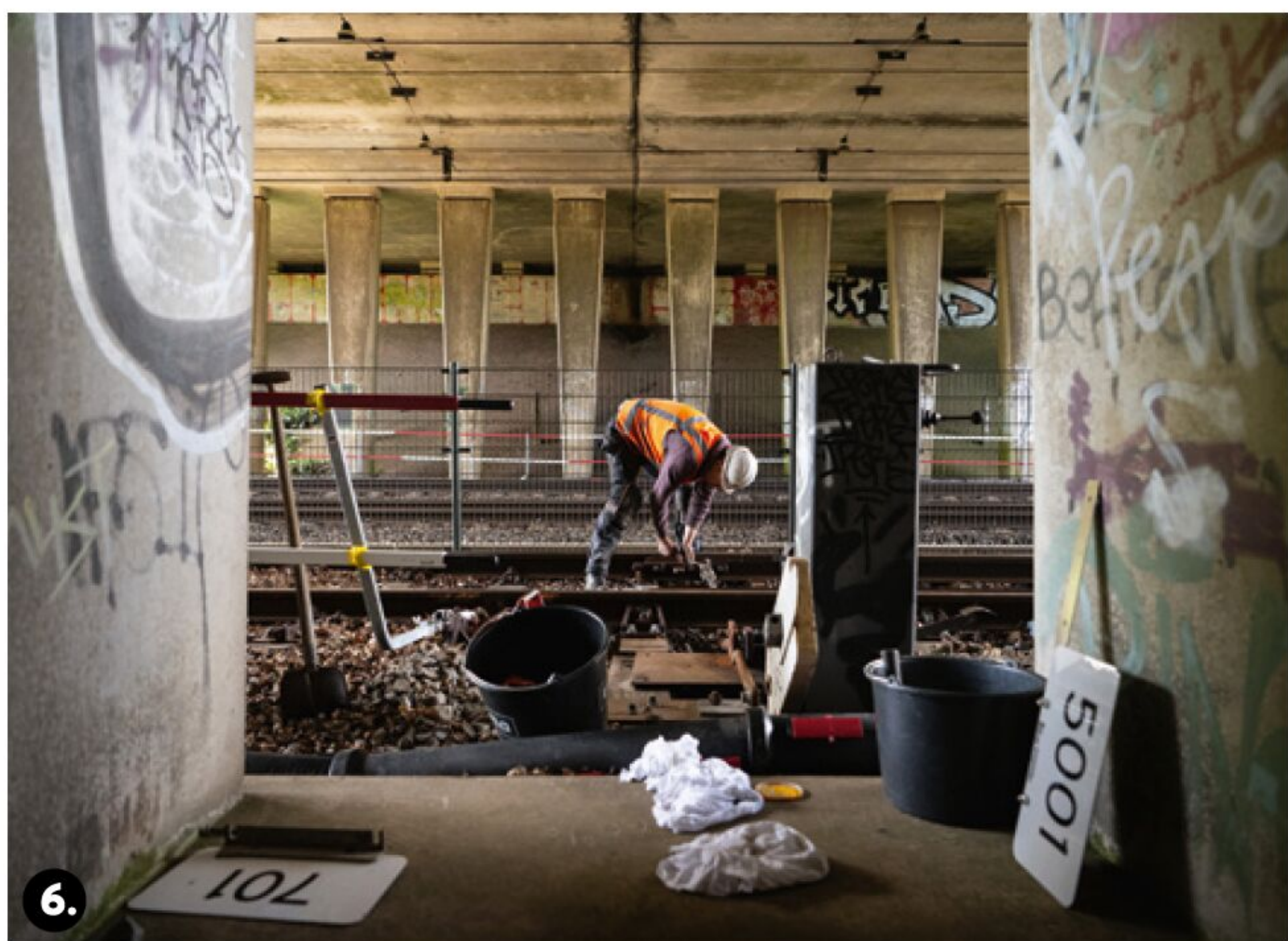
SLANKE WISSELS GESCHIKT VOOR 60 KM/H

Bovenleiding

Als wissels worden vervangen door nieuwe met een andere hoekverhouding, moet ook de bovenleiding worden aangepast. Hierdoor moeten bovenleidingsmasten en -portalen worden vervangen en nieuwe soms op een andere plek worden geplaatst. Voor het fundament van nieuwe palen moet ruimte worden vrijgemaakt om de sokkel te kunnen plaatsen. Vooral de werkzaamheden aan de bovenleiding hebben, naast het installeren van de nieuwe beveiliging, voor de lange buitendienststelling gezorgd. Veel monteurs hebben in ploegdienst draden getrokken en aan de uithouders en hangdraden bevestigd.

Pon

Ter hoogte van het Soesterkwartier staat enkele keren per week een goederentrein met nieuwe auto's te wachten om naar de Pon-aansluiting te kunnen rijden. Als de goederentrein uit Duitsland op het emplacement van Amersfoort is binnengelopen, volgen enkele rangeerbewegingen. De trein moet via spoor 28 worden omgerangeerd om uiteindelijk naar Pon te kunnen rijden. Hiervoor wordt de trein langs de laad- en losplaats De Birkte richting Baarn gezet. De overweg Soesterweg is tijdens rangeren soms twintig minuten gesloten. Een diesellocomotief rijdt de trein vervolgens naar middenspoor 3. Wanneer de sporen 1 en 2





9.

vrij zijn, kan de trein de hoofdsporen kruisen om naar Leusden te rijden. Na de spoorvernieuwing gaat het veel eenvoudiger. Het opstelspoor voorbij De Birk is verlengd, zodat de overweg niet wordt geblokkeerd. Daarna hoeft de Pon-trein alleen nog op spoor 3 te wachten tot hij naar Leusden kan rijden.

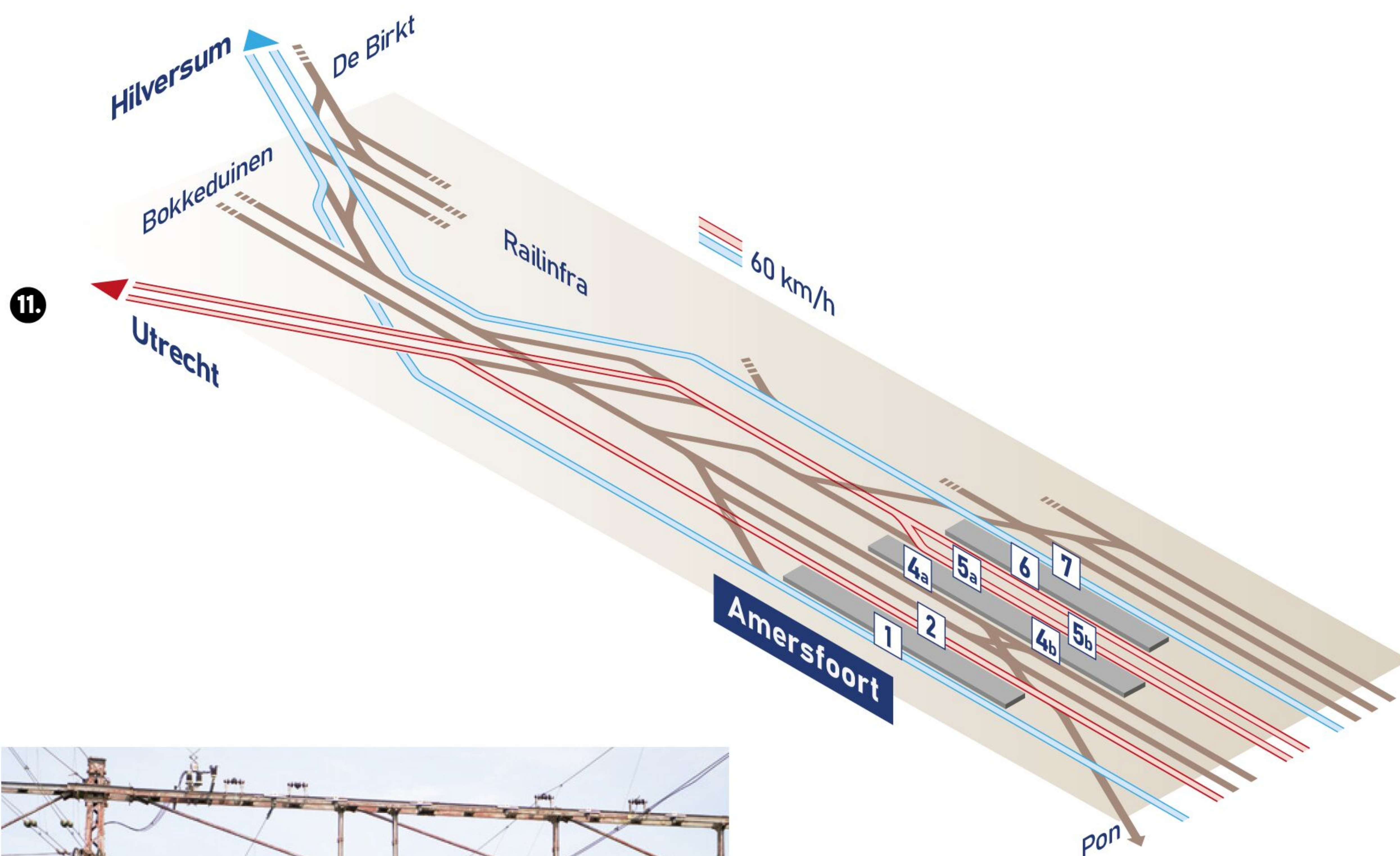
Beveiliging

Niet alleen de wissels, ook de rails en dwarsliggers zijn vervangen. Vijf kilometer spoor is inclusief het ballastbed en de bovenleiding in zeven weken tijd vernieuwd. Met Railpro-onderlossers is 24.000 ton ballast gestort. Tevens is de drainage aangepakt om de afwatering bij hevige regenval te verbeteren. Omdat rond het emplacement westzijde in de bossen en grasgebieden beschermde diersoorten leven, heeft de aannemer in samenspraak met een ecooloog voor de nachtelijke werkzaamheden groene bouwlampen geplaatst die geen overlast aan deze dieren geven. Omdat er geen treinverkeer was, zijn tevens vanuit Amersfoort de kabels in de richtingen Barneveld, Hilversum en Utrecht vernieuwd. Dat verkleint de kans op wissel- en seinstoringen en vergroot de veiligheid. In vier relaishuizen is alle logica en techniek voor de beveiliging van het spoor ondergebracht. De oude Elektronische Beveiliging Siemens (EBS) van zowel Amersfoort Centraal, Amersfoort Goederen, Amersfoort Aansluiting en Amersfoort Schothorst, heeft plaats gemaakt voor het moderne PLC-interlocking (Programmable Logic Controller). Het relaishuis in de voormalige verkeersleidingspost aan de Barchman »



10.

5. Terwijl op de voorgrond een spoorstaaf wordt doorgeslepen, trekt een kraan een wisselsegment uit de ballast.
6. Onder het viaduct van de Amsterdamseweg worden onderdelen van een wissel gedemonteerd. De achterliggende hoofdsporen zijn door een hek gescheiden.
7. Nieuwe ballast wordt in Railpro-zelflossers aangevoerd. (foto's 7 & 8 Han Landman)
8. VolkerRail 203 met Railpro-zelflossers met ballastwagens aan de haak.
9. Bij het verwijderen van wissels wordt zwaar gereedschap ingezet.
10. Nieuwe rijdraden worden vastgezet.



MODERNE PLC-BEVEILIGING VERVANGT EBS

Wuytierslaan - met de verhuizing naar Utrecht sinds 2019 buiten gebruik - en dat bij het Smallepad naast het oude NCS-stationsgebouw, zijn uitgebreid. Op het emplacement Bokkeduinen en bij de Zielhorsterweg zijn nieuwe relaisgebouwen neergezet. In totaal is zo'n 700 km kabel gelegd. De ombouw en het testen van het beveiligingssysteem is mede oorzaak van de lange buitendienststelling.

Perrons

De hoogte van de perrons is belangrijk, zodat ook mensen met een rolstoel of rollator zo mogelijk zelfstandig kunnen in- en uitstappen. Dat perron en trein-vloer op gelijke hoogte zijn, is niet vanzelfsprekend. Aanvankelijk kenden perrons door heel Europa veel hoogteverschillen. Inmiddels is de Europese standaard perronhoogte op maximaal 760 mm boven BS (bovenkant spoor) vastgesteld. In Nederland is dit bij de meeste stations 840 mm. In de zomer van 2022 is in Amersfoort van het eerste perron bij spoor 2 de hoogte met tien tot vijftien centimeter verlaagd. Deze zomer is dat ook bij spoor 1 gebeurd, zodat het perron



overal even hoog is. Bij treinen met lage vloer, zoals de treinstellen SLT en SNG, kunnen ook reizigers in een rolstoel zonder problemen de trein in- en uitstappen. De veiligheid bij het werken aan het spoor staat hoog in het vaandel. Bij grote klussen kan het niet anders dan dat het spoor buiten dienst moet. Dat is vervelend voor de reiziger, maar die is ruim tevoren geïnformeerd en er wordt vervangend busvervoer ingezet. Na voltooiing van de werkzaamheden zal het treinverkeer beter en sneller kunnen doorstromen, wat de reistijd van en naar Utrecht met zelfs anderhalve minuut zal verkorten. //

- 11.** Sporenplan van de nieuwe situatie aan de Amersfoort westzijde. Aangegeven is waar de toegestane snelheid is verhoogd van 40 naar 60 km/h. (tekening ProRail)
- 12.** De VolkerRail KRC 1200 spoorkraan 'Obelix' voert een vooraf samengebouwd wisseldeel aan.
- 13.** Een korte spoorsectie is doorgebrand en kan worden afgevoerd.
- 14.** Bij de voormalige verkeersleidingspost worden in een diepe geul kabels vervangen en nieuwe toegevoegd.
- 15.** Aan het verlengen van het kopspoor voorbij de overweg bij De Birkt ging het nodige grondwerk vooraf.
- 16.** De nieuwe portalen zijn geplaatst. De onderbouw van matten, zand en een eerste laag ballast wordt voor het plaatsen van de wissels in gereedheid gebracht.
- 17.** Het nieuwe spoor zal, als de bovenleidingspaal is verwijderd, door de stopmachine strak worden gelegd. Een nieuwe mast is al in het perron geplaatst.



EXTRA ONLINE

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

Tips en weetjes voor de beginnende modelbouwer

DEEL 4: ONDERHOUD AAN LOCS EN WAGENS

In drie eerdere afleveringen kwamen de treintafelconstructie en het gebruik van diverse gereedschappen aan de orde.

Wellicht rijden er al treinen op uw baan, maar ook in model heeft rollend materieel onderhoud nodig. John Brendel gaat in op hoe uw treinen soepel blijven rijden.



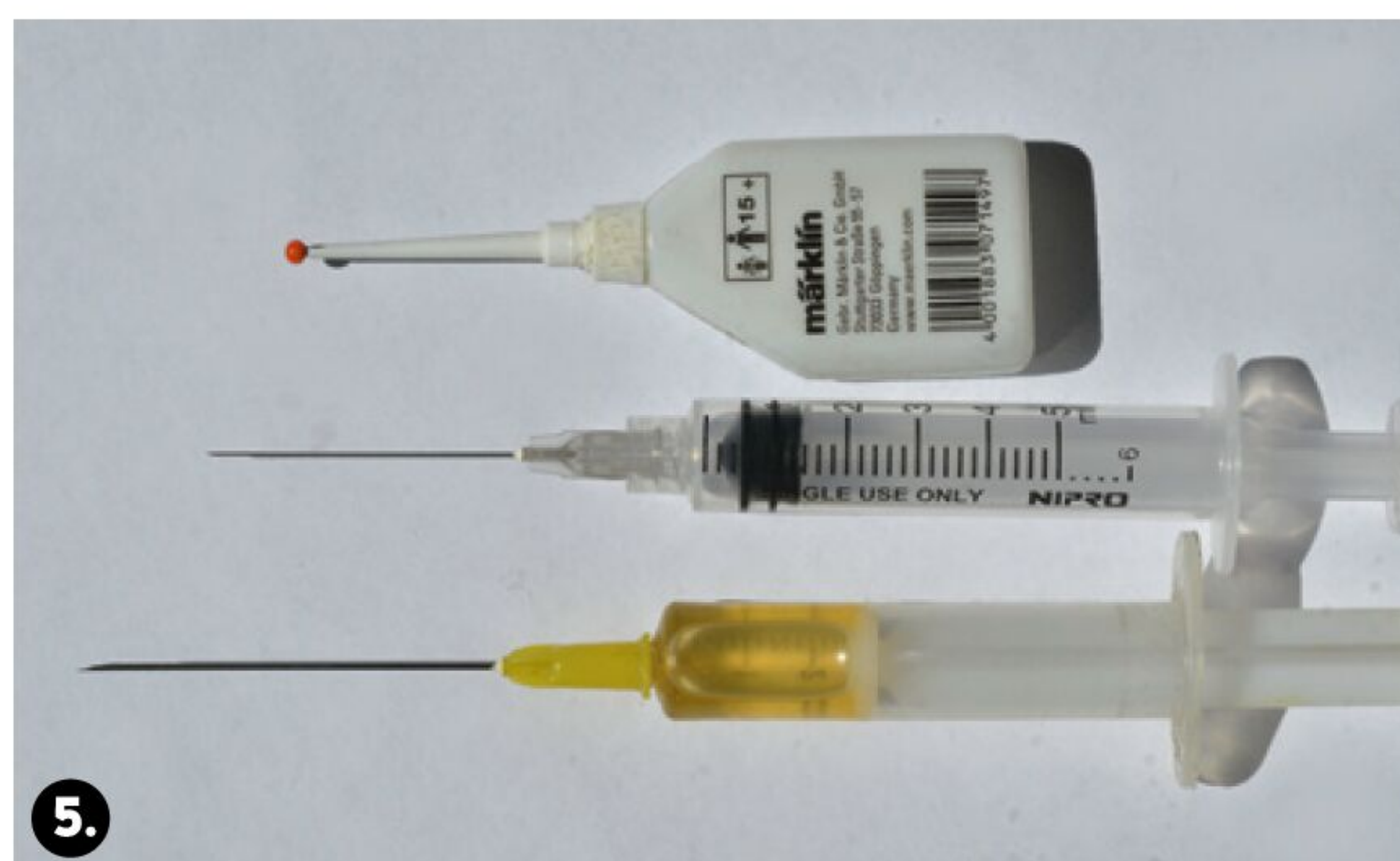
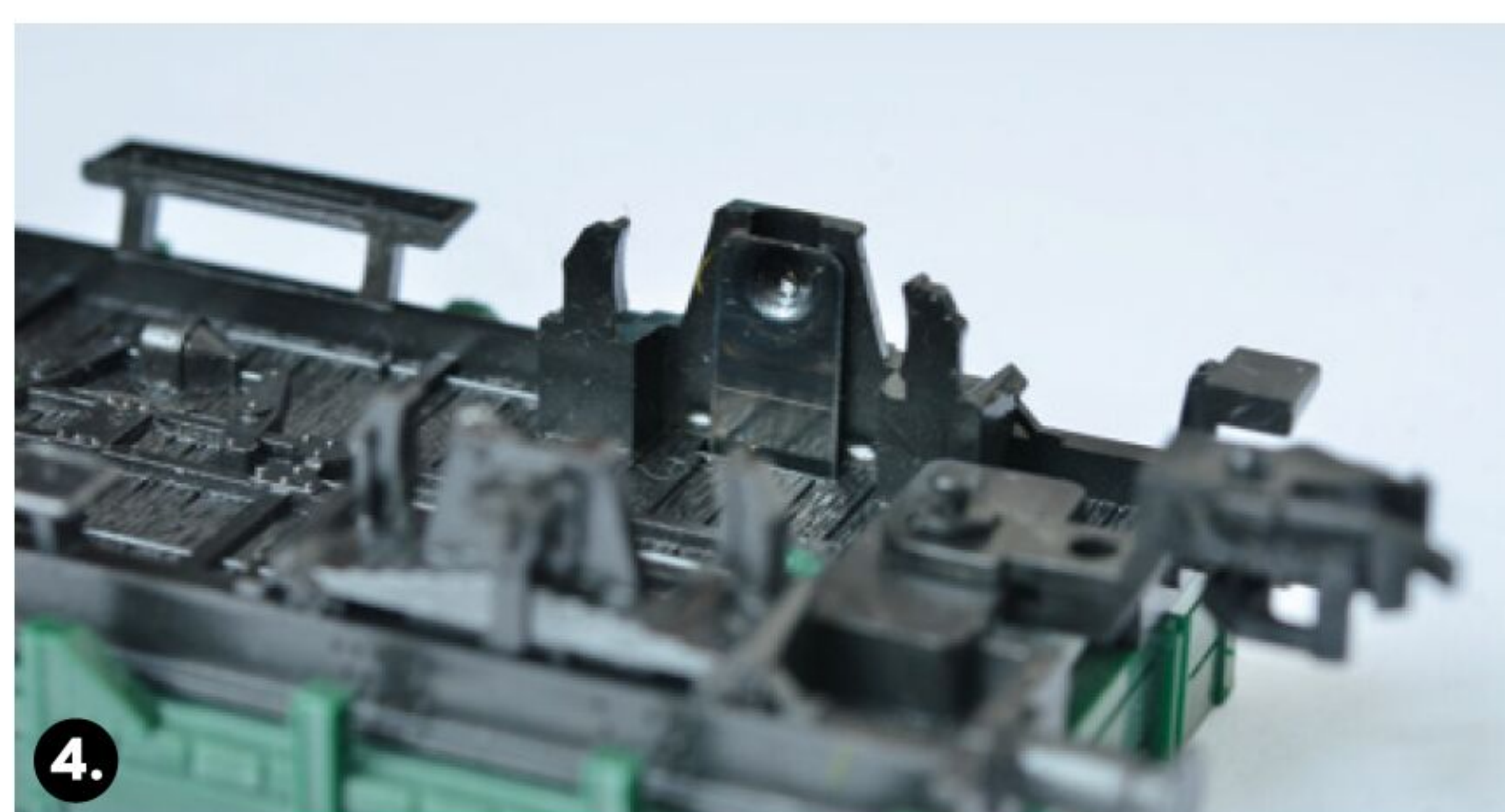
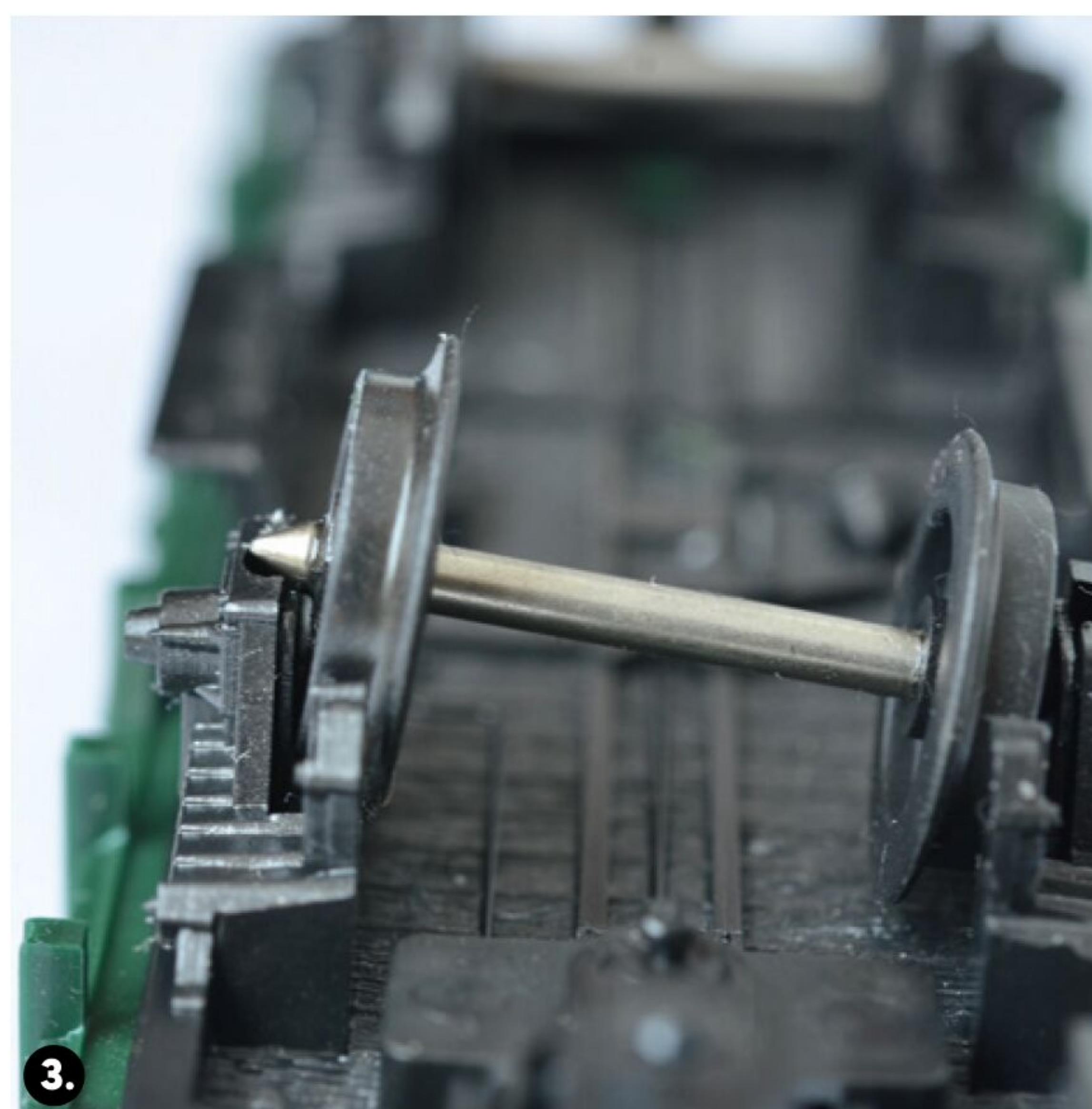
Om onderhoud aan rollend materieel te kunnen uitvoeren maken we een plek op de werktafel vrij. Een vel keukenpapier op een oud dienblad voorkomt beschadigingen, bovendien blijven op het geribbelde papier de onderdelen beter liggen. Zorg dat een tangetje, een set kleine schroevendraaiers, een pincet, schoonmaakvloeistof (wasbenzine of alcohol) en wattenstaafjes onder handbereik liggen. Ook een loep, bijvoorbeeld op een zogeheten derdehandje en een kwast met zachte haren komen van pas. Met een U-vormig blok schuim (te koop bij hobbyzaken) om

een loc of wagen in te leggen, wordt wegrollen en schade door afbrekende onderdelen voorkomen. Ik gebruik een oud dienblad als ondergrond, dan kan het onderhanden werk gemakkelijk opzij worden gezet. Op het vel keukenpapier schrijf ik wat voor, achter, links en rechts is. Bij elocs staat bij de cabine aan de ene (voor)zijde een 1 en aan de andere (achter)zijde een 2. Handig is om tussentijds met het mobieltje foto's te maken, dan kan bij het monteren worden teruggekeken hoe alles zat. Tip: Mijn eega weet dat zij oude T-shirts en theedoeken niet moet weggooien, het zijn prima poetslappen.

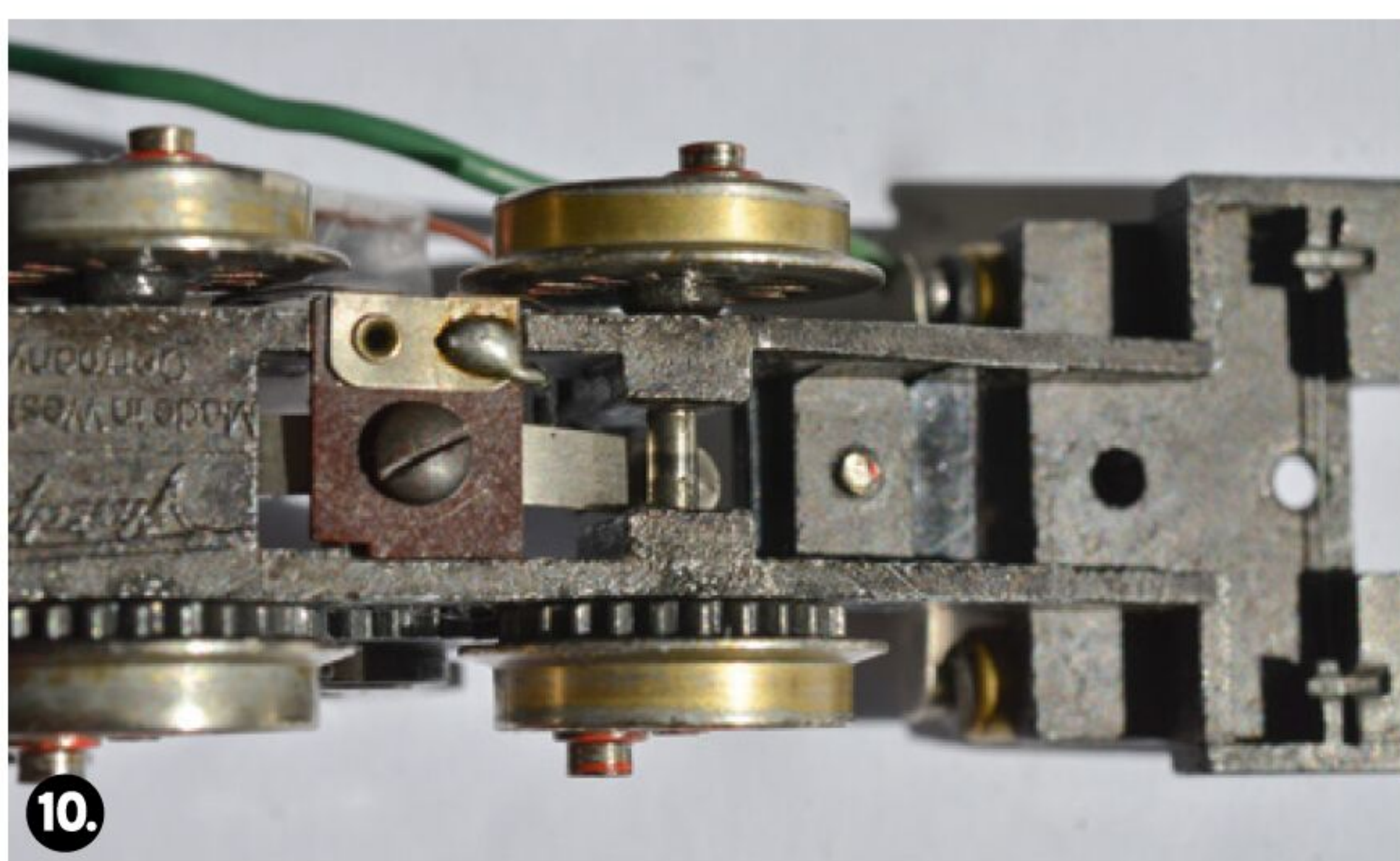
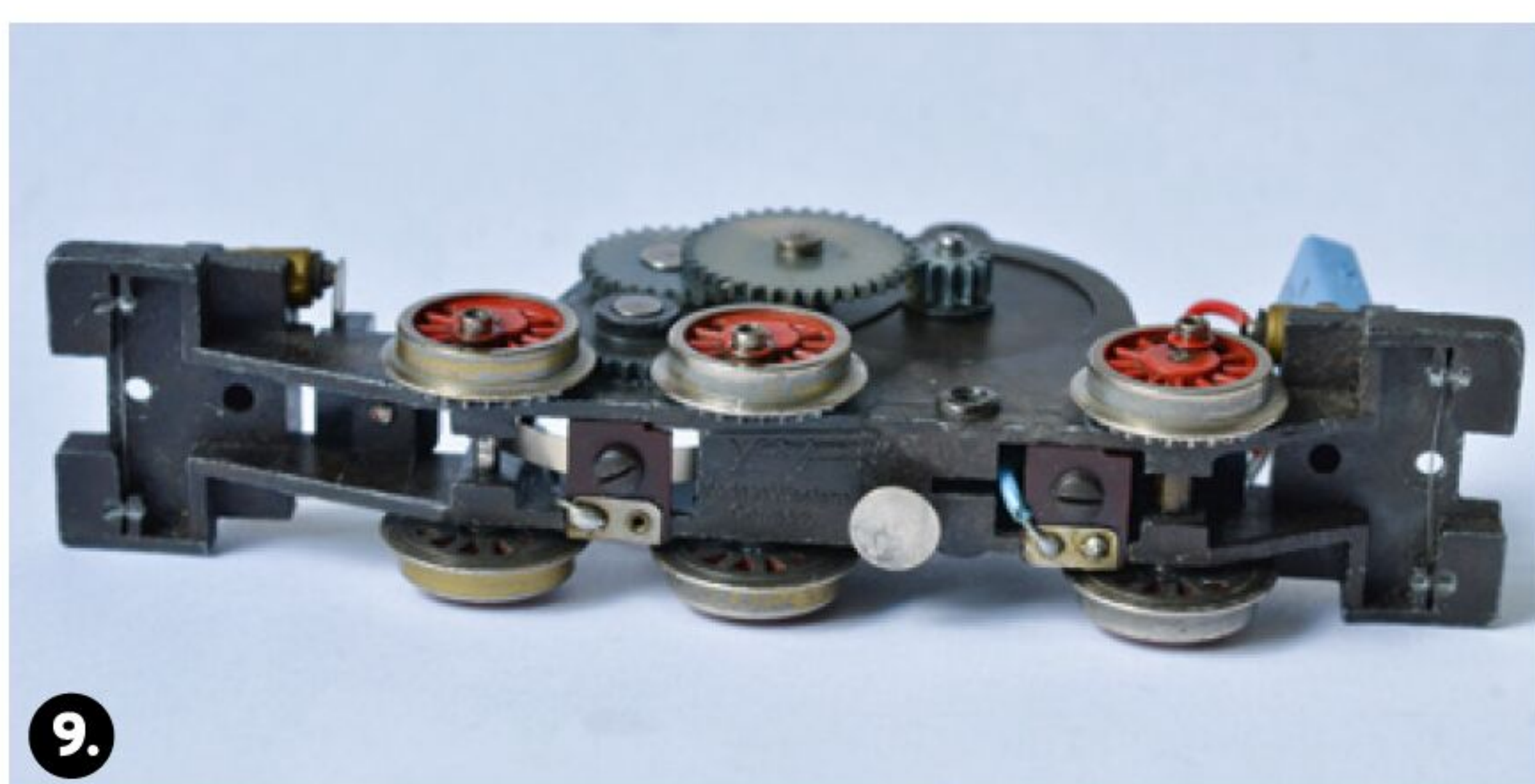
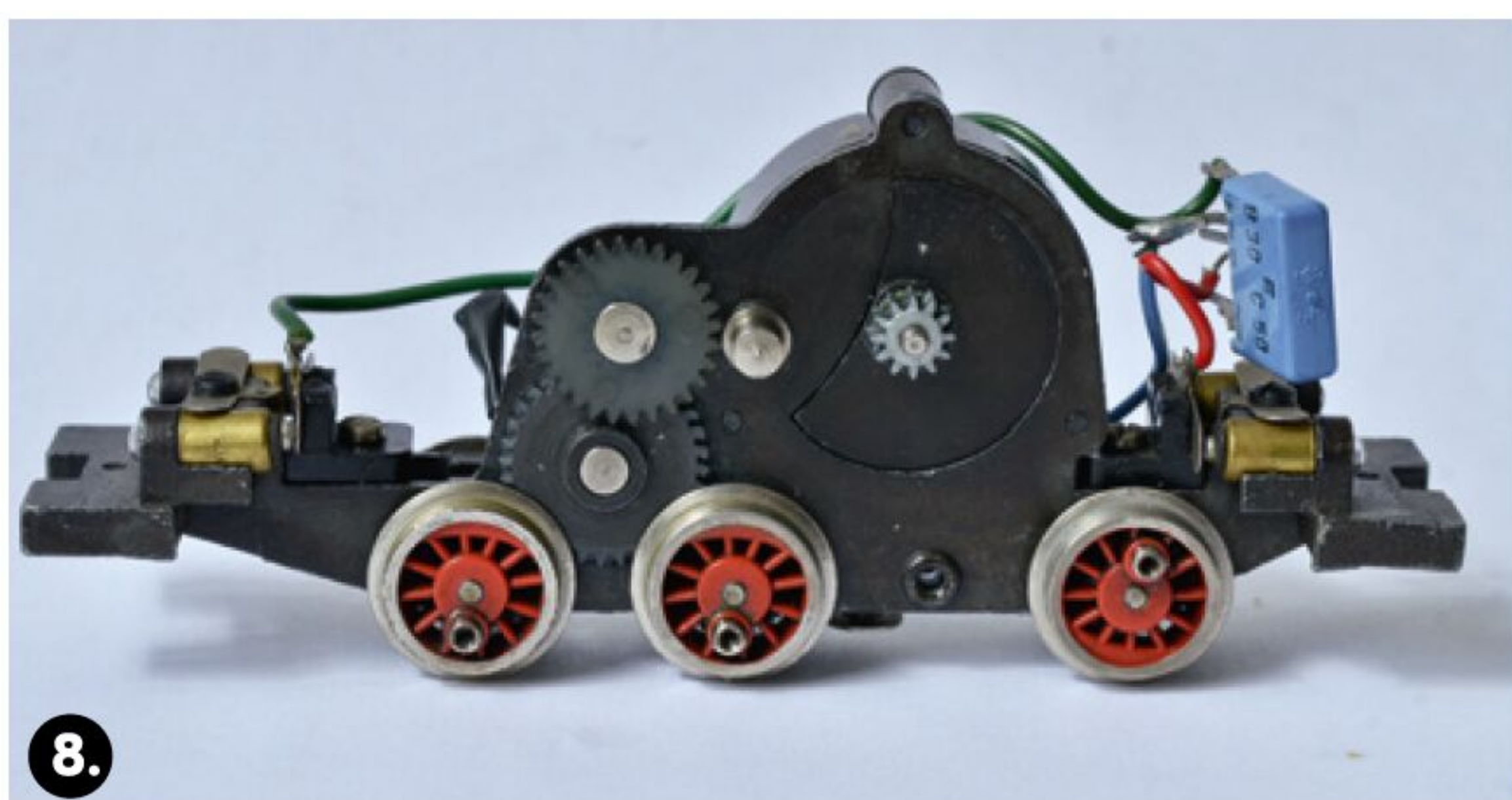
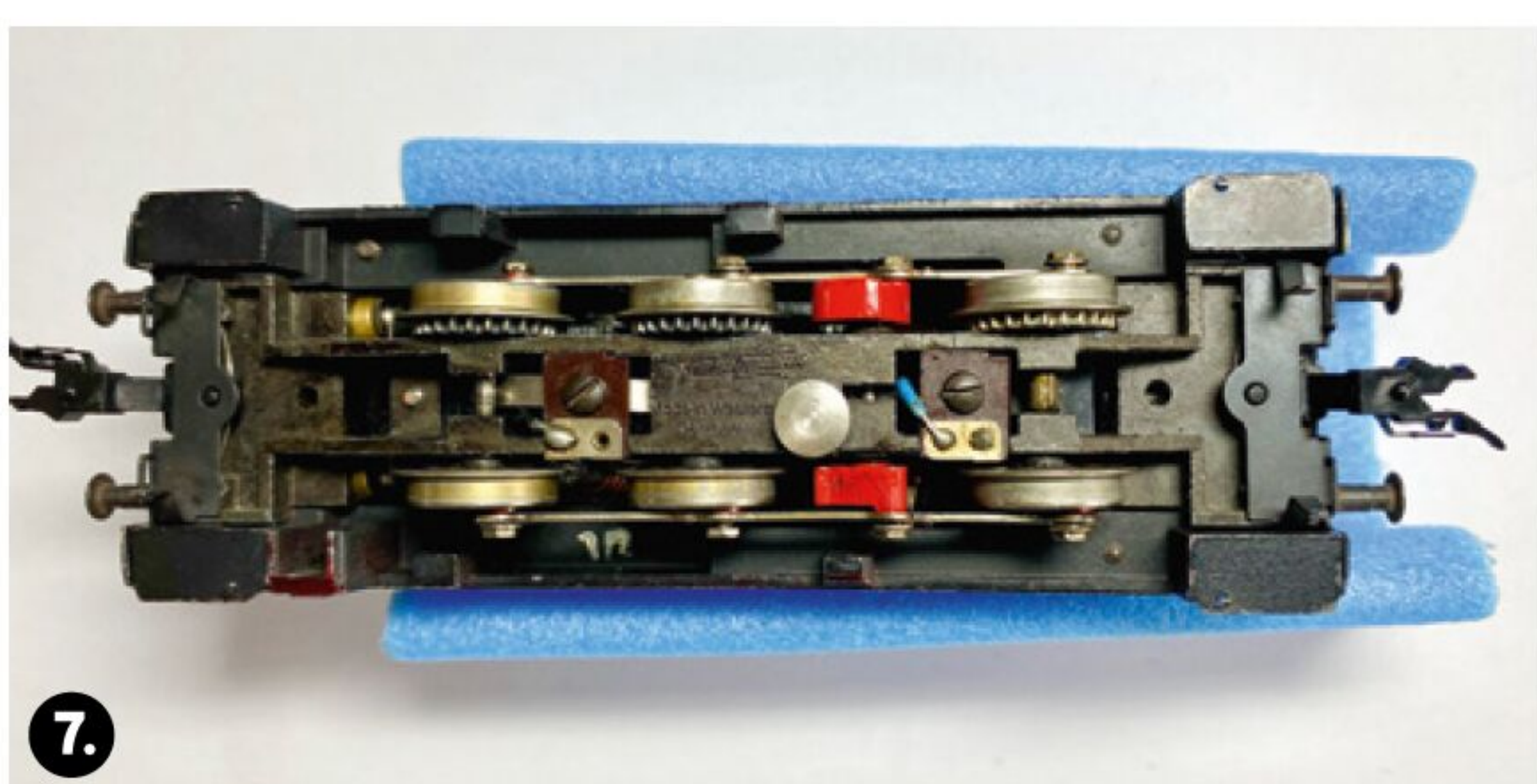


Aspunten

Als u voor het eerst onderhoud gaat plegen, is het raadzaam om met een goedkope en eenvoudige goederenwagen te beginnen. Zet deze op de baan en geef hem een zetje. Als u dit na de schoonmaakbeurt herhaalt, ziet u hoe soepel die nu loopt. Leg de wagen op z'n kop, buig een aspot iets naar buiten en neem de as uit. Doop een wattenstaafje in de schoonmaakvloeistof en poets de aspunten en loopvlakken van de wielen schoon. Schrik niet hoeveel vuil ervan afkomt. Daarna krijgt de andere as een beurt. Kijk kritisch, eventueel met de loep, naar de aspunten en de lagering. Als een wagen regelmatig ontspoort, is het goed met een schuifmaat de afstand tussen de wielen te checken om te zien of die aan de fabrieksmaat - zie de catalogus van de fabrikant - voldoet. Zo nodig de maat corrigeren (of het wielstel vervangen); de wagen zal weer probleemloos over wisselstraten rijden. Als alle onderdelen schoon zijn gepoetst en geborsteld, monteren we alles in omgekeerde volgorde. De draaipunten krijgen een minidruppeltje olie. Bij een teveel aan olie wordt deze bij het rijden rondgeslingerd en ontstaat een vettige laag op het loopvlak van de wielen en de rails. Modelbouwwinkels leveren speciale olie in handige potjes met tuit en kleine tubes vet. Doe een druppel olie in een dop, steek de punt van de as er iets in en laat de olie eraf lopen. Monteer de as in de aspotten, zet de wagen op de rails en geef hem een zetje. Een groot verschil met voor de schoonmaakbeurt. Tip: ik gebruik een injectiespuit met kleine naald om moeilijk bereikbare plekken spaarzaam te smeren. »



1. De Baureihe 38 is bij veel modelspoorders geliefd. Een gewetherde loc van Fleischmann. (foto Sevrien Ferrée)
2. Fleischmann dieselloco V 60.
3. De as is uit de aspot gewipt, het puntlager is zichtbaar.
4. De holte waarin de puntvormige as draait.
5. Speciale treinenolie in busje met tuit, daaronder een nieuwe injectiespuit en één met olie.

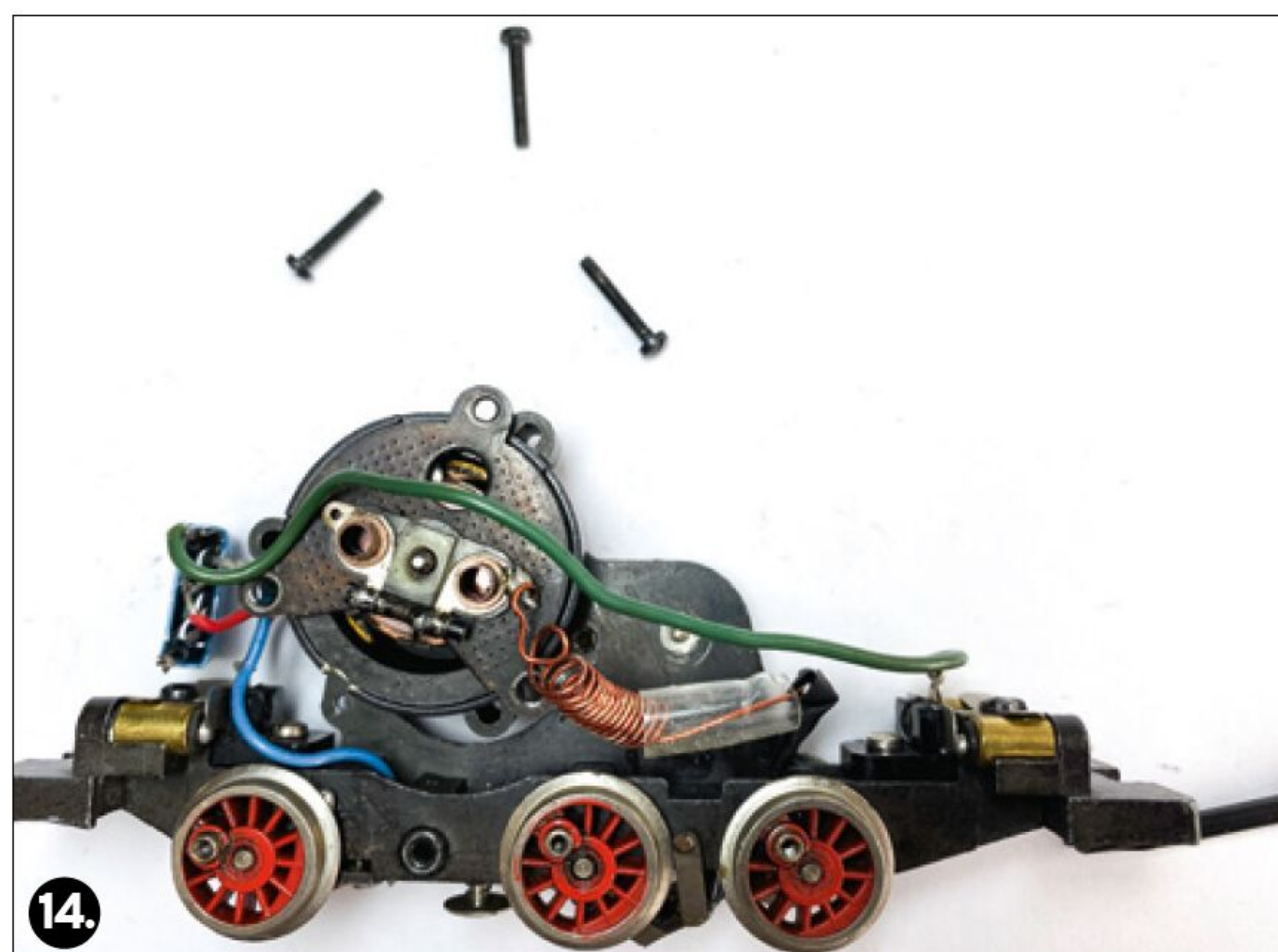
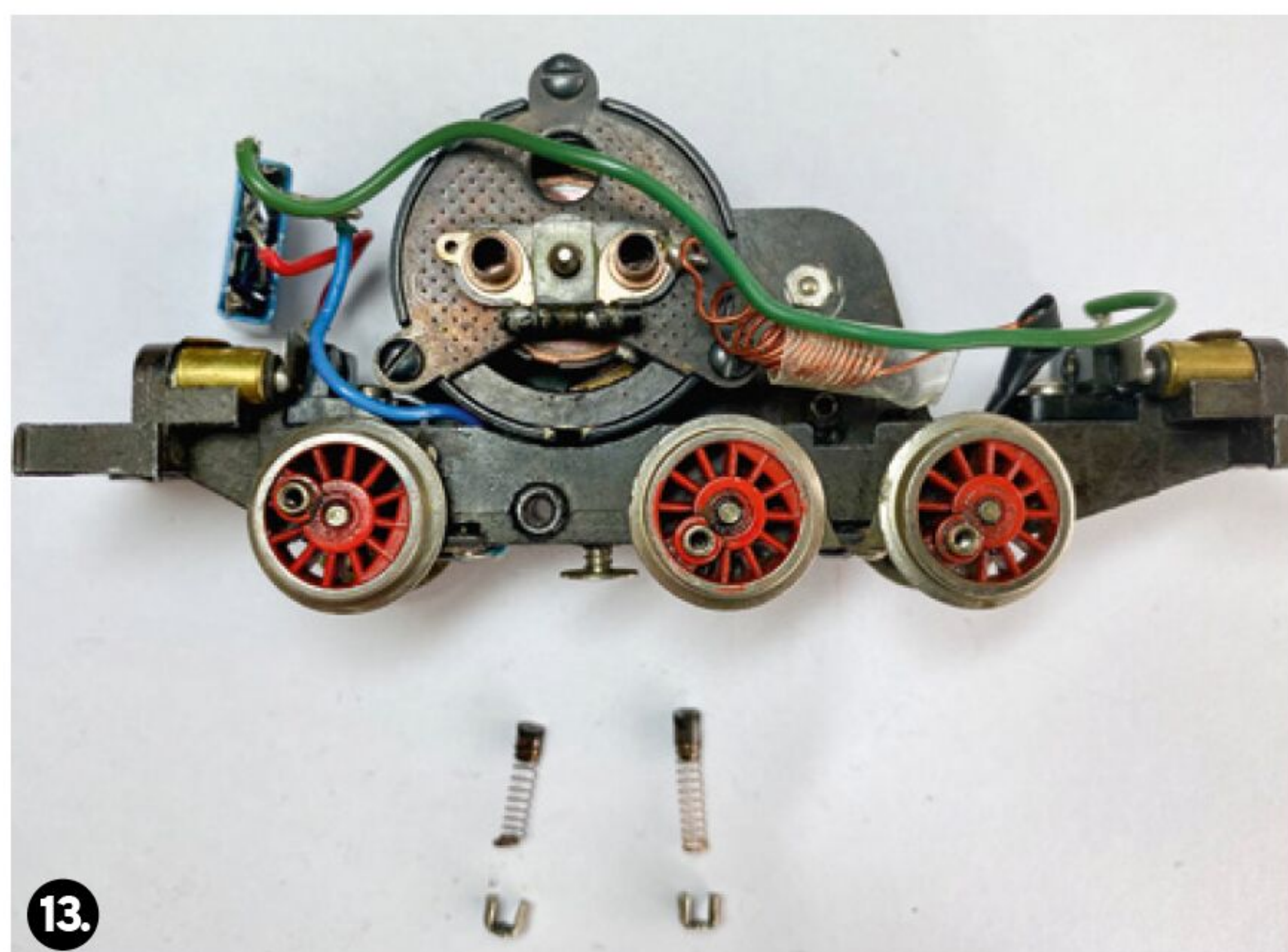
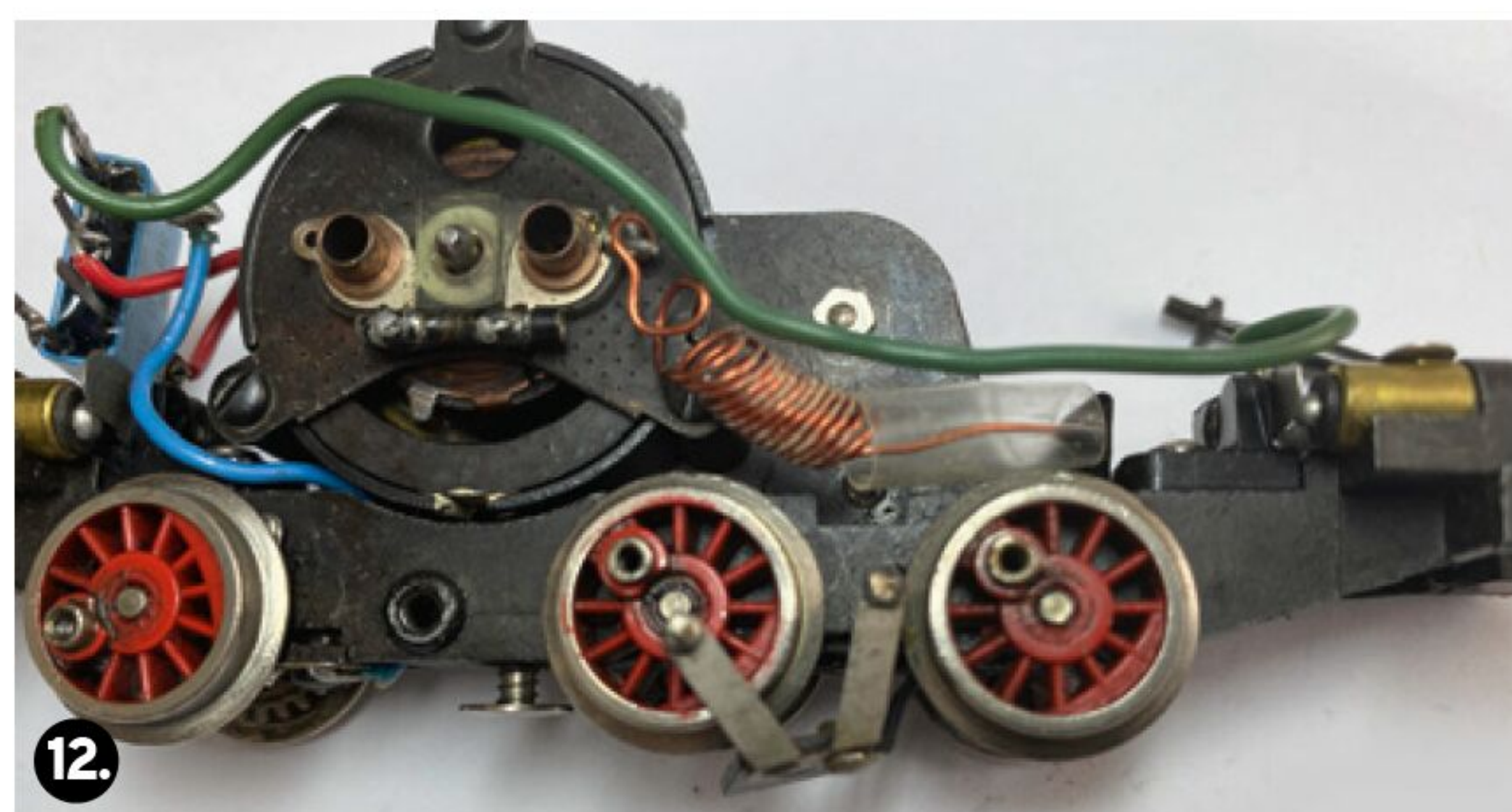


Onderhoud loc

De zestigjarige V 60 van Fleischmann is aan groot onderhoud toe. Als de loc in het U-vormige schuim ligt, schroef ik de buffers los en komen ook de hekwerken en koppelingen vrij. Leg deze op het keukenpapier, waarop V(oor), A(chter), L(inks) en R(echts) staat. Daarna worden de bouten van de koppelstangen gedemonteerd. Leg de onderdelen op de juiste plek en vergeet niet tussentijds foto's te maken. Verwijder de schroeven van de stroomafnemers die tegen de binnenzijde van de wielen drukken. Door de daaraan gesoldeerde draden met een pincet vrij te halen, kunnen de wielen worden gereinigd. De tandwielen worden met een clip op hun plaats gehouden; wees bij het verwijderen alert dat ze gemakkelijk wegspringen. Ik wrik even met een schroevendraaier en vang de wegspringende clips met de hand op. Daarna volgen de koolborstels. Weer een hand eroverheen houden als de dopjes met een spitsbektang worden verwijderd. De koolborstels worden met kleine veren aangedrukt. Aansluitend wordt de met drie schroeven bevestigde plaat met de koolborstelhouders losgemaakt. Verwijder de ringvormige magneet en het driehoekige anker, let op dat de wikkelingen van het anker niet beschadigen. Let op de verfmerken, zodat de onderdelen op de juiste plaats kunnen worden gemonteerd. Het anker met ankerplaat en aandrijftandwiel demonteer ik niet verder. Als het tandwiel versleten is, kan dit het beste door een modelspoorwinkel worden vervangen. Die beschikken over het juiste gereedschap. Maak alles met een wattenstaafje en alcohol schoon. De drie koperen plaatjes waar de koolborstels tegen drukken, verdienen extra zorg en voorzichtigheid. Krab voorzichtig de koolaanslag tussen de plaatjes weg. Controleer de koolborstels. De ronde motormagneet had veel koolaanslag; de koolborstel was flink versleten en is door een exemplaar uit de reservevoorraad vervangen.

Montage

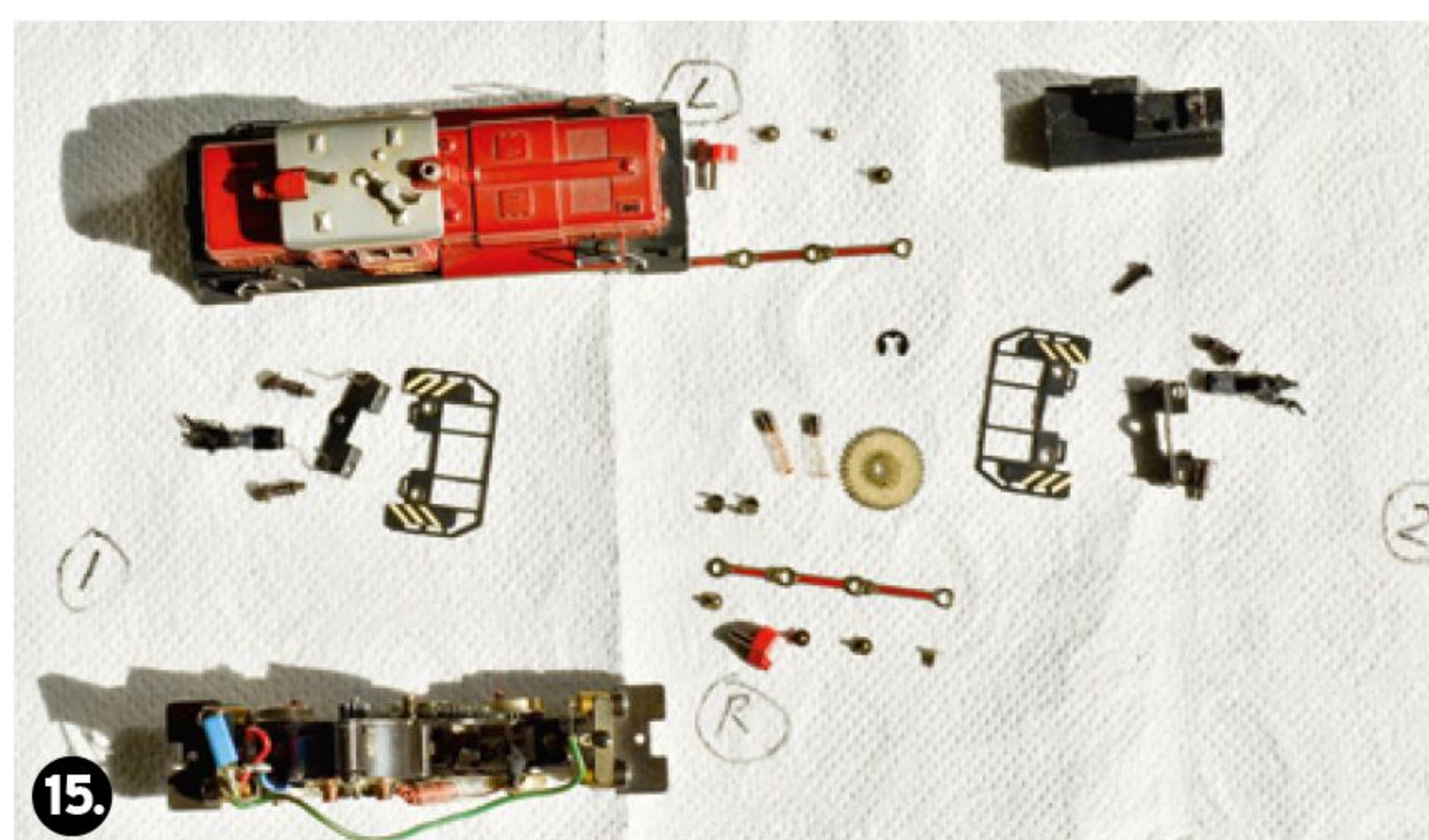
Als alle onderdelen schoon zijn kan het motoranker worden teruggeplaatst en de motor opgebouwd. De ankerlagers krijgen een spaarzaam drupje olie. Doorgaans zijn de lagerbussen van poreus materiaal dat olie vasthoudt, vandaar het spaarzame smeren. De tanden van de tandwielen mogen met wat speciaal vet gesmeerd worden, bijvoorbeeld Trix 66626. Ook hier geldt dat weinig voldoende is. De tandwielassen, wielassen en de draaipunten van de koppelingen krijgen iets olie. Na deze onderhoudsbeurt komt het moment: hoe rijdt de loc? Gaat dat rustig en soepel? Na grote revisies is een kleine beurt voldoende. Als de loc daarvoor in het schuimblok ligt, kunnen de assen, koppelstangen en de motorlagering spaarzaam worden gesmeerd.



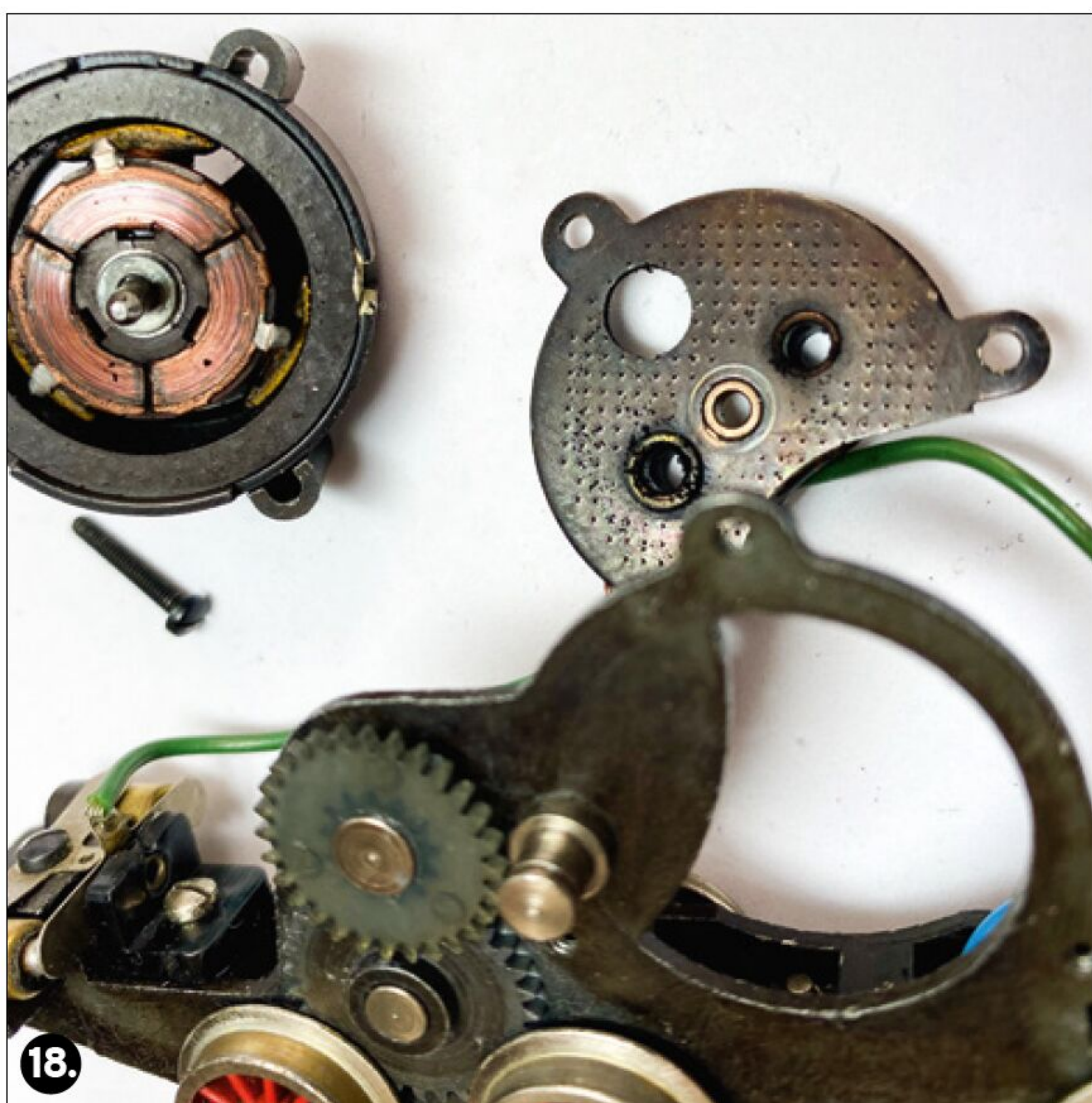
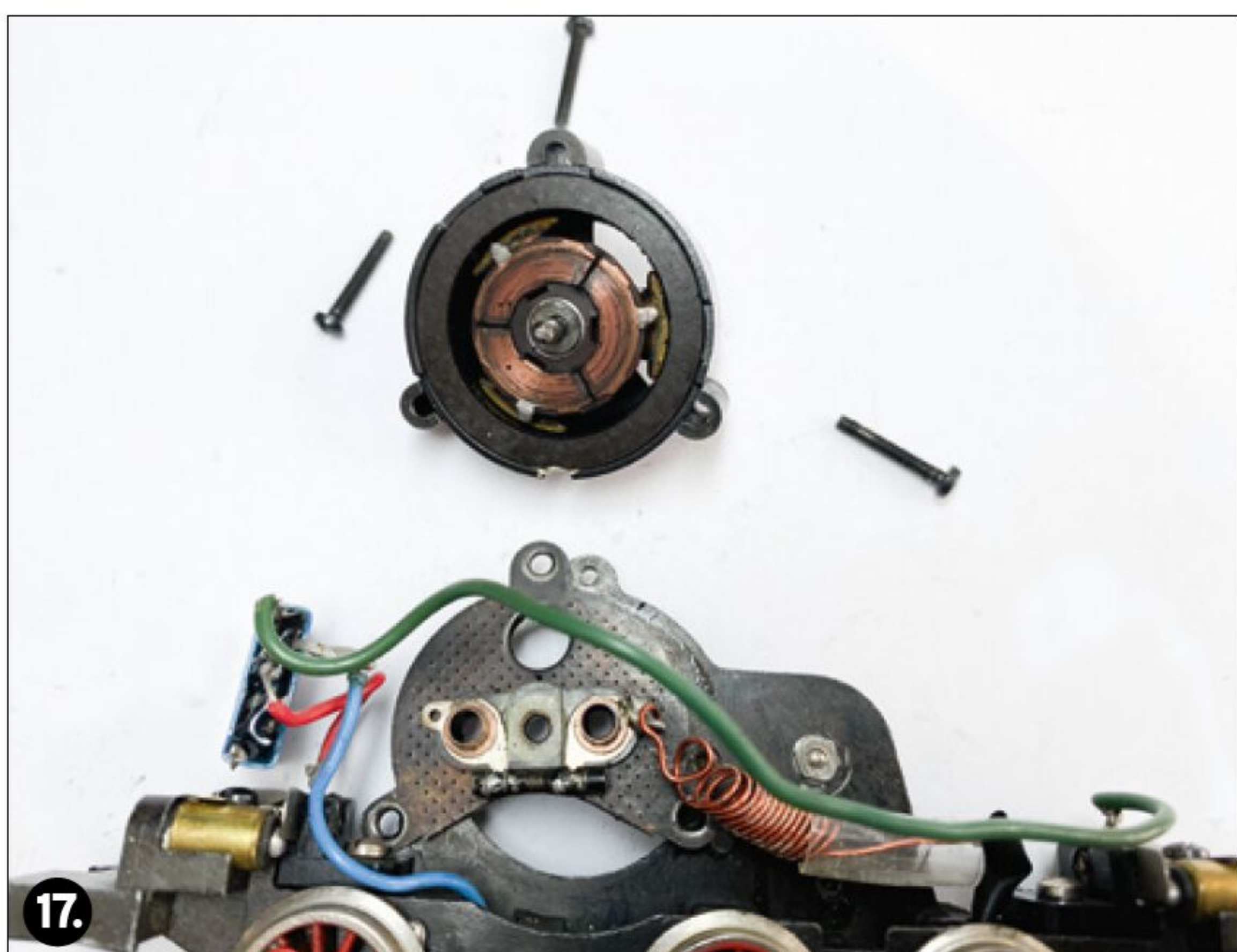
TEVEEL AAN OLIE GEEFT EEN VETTIGE LAAG OP WIELEN EN RAILS

Baanonderhoud

Na het reinigen en smeren van de draaiende delen van locomotieven, wagens en rijtuigen, zijn de rails aan de beurt. Schone spoorstaven zijn belangrijk voor een goede stroomdoorvoer van de wielen naar de motor en de verlichting. Een railreinigingsrubber voldoet, maar laat restjes achter. Mijn voorkeur gaat uit naar nat reinigen met een poetslap met alcohol. Je schrikt hoeveel vuil er vanaf komt. Op mijn treinenclub rijdt een stofzuigerwagen, die komt ook op moeilijk bereikbare plekken. Met een oude tot railgumhouder omgebouwde selfiestick zijn alle plekken zoals in tunnels bereikbaar. Tip: dek na gebruik de baan af met underlayplaten voor laminaat. Die wegen bijna niets en het scheelt veel stof en poetsen. Tip 2: tijdens perioden dat de baan weinig wordt gebruikt, is het aan te bevelen om de wissels een paar keer te bedienen en alle treinen een paar rondjes te laten rijden. Het gezegde 'Rust roest' gaat ook bij modelspoor op. En als laatste: zet de ene keer alle wissels op rechtdoor en een volgende keer op afbuigen. De bij sommige wissels ingebouwde vering die de wisseltongen en soms ook het puntstuk in één richting aandrukken, raken dan niet 'vermoeid'. »



6. De lockap, het frame met de motor, de koppelingstang en blinde as met bouten gezien aan de koolborstelzijde.
7. De loc in een U-vormige schuimhouder.
8. Het frame met de motor aan de tandwielzijde. Om de as te smeren, is het tandwiel met de clip verwijderd.
9. De onderzijde van het frame. Met de schroeven zijn de stroomafnemers aan de binnenzijde van de wielen bevestigd.
10. De stroomafnemer aan de binnenkant van het wiel is met een schroef vastgezet.
11. De gedemonteerde motormagneet met koolslip rondom.
12. De stroomafnemer is losgeschroefd.
13. De koolborstels zijn gedemonteerd.
14. De schroeven van het ankerhuis zijn verwijderd.
15. Alle onderdelen zijn gesorteerd neergelegd. Wel zo handig bij het monteren.



TUSSENTIJD GEMAAKTE FOTO'S ALS HULP BIJ HET MONTEREN

Stoomtrein

In deel 3 noemde ik de Vectron, in deze aflevering enkele gegevens van een populaire stoomloc, de Baureihe 38, in het vroegere Pruisen P8 genoemd. Hiervan zijn vanaf 1906 door diverse fabrieken zo'n 4000 locomotieven gebouwd. In Duitsland trokken ze tot 1975 reizigerstreinen. De locs met asindeling 2'C h2 hadden goede rijeigenschappen en waren zuinig met kolen. Bij de asindeling staat 2' voor een niet aangedreven tweeassig voorste draaistel, C voor drie gekoppelde aangedreven assen, de h voor Heissdampf (de stoom in de ketel is vochtig en wordt eerst in een verhitter gedroogd en dan pas naar de cilinders gevoerd) en de laatste 2 betekent dat het een twee-cilinder is. De loc heeft een lengte van 18,6 m, hoogte van 4,55 m, gewicht van 70,7 ton, een maximum-snelheid van 100 km/h vooruit en 50 achteruit en een vermogen van 1180 pk/868 kW. Door de afstand tussen de tweede en derde aangedreven as die groter is dan tussen de eerste en tweede, is de loc gemakkelijk te herkennen. In model is de BR 38 onder meer door Brawa, Fleischmann, Lenz, Märklin, Roco en Trix uitgebracht. //

- 16. De bovenste koolborstel is duidelijk versleten; deze wordt door de klaarliggende nieuwe vervangen.
- 17. Het vervuilde ankerhuis is uitgenomen.
- 18. Frame, ankerhuis en koolborstelplaat. In en rond de borstelhouders ligt veel koolslijpsel.
- 19. De ankerplaat met koolslijpsel.



EXTRA ONLINE

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

Zilverrail

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 de Zilverrail Feest Express in 2005.

De trein was een geschenk voor het zilveren regeringsjubileum van Koningin Beatrix. Negen zilverkleurig bestickerde IC-rijtuigen, met aan beide einden een loc serie 1600, deden als feesttrein een groot aantal steden aan. De NS-hoofddirectie stelde mij als projectleider aan. Mijn laatste bijzondere klus bij NS kende vele uitersten: van toponverleg met het koningshuis tot het rondbanjeren in een werkoverall. De IC-rijtuigen waren voor hun Haarlemse revisiebeurt van stoelen ontdaan, maar aan zijkanten zagen ze er met slechte lak en graffiti niet fraai uit. Ook waren ze technisch aan hun eind. Nadat door een eventbureau de zijwanden in de oude wagenwerkplaats in Amersfoort professioneel met zilverfolie waren bestickerd, resteerde een storende gele band tussen de vensters en de dakrand. Dit professioneel laten verfraaien was geen optie. Dus ben ik met mijn kameraad Jos (geen NS'er) aan de slag gegaan. We vonden een goedkope en effectieve oplossing: zilverkleurige ducttape. De trein stond enkele dagen langs het perron in Amersfoort zodat de deelnemende organisaties hun rijtuig konden inrichten. Zo konden wij er met onze keukentrap goed bij en plakten in totaal 475 meter aan zilvergrijze ducttape over de vuile strook NS-geel. Met verfrrollers hebben we de onderste baan van het vieze dak donkergrijs gemaakt. Bij enkele rijtuigen bleek door lange stilstand de batterij uitgeput.

NS had geen tijd of goede raad, maar een garage-eigenaar hielp ons, na een goed verhaal over het 'Koninklijk Staatsbelang' en wat vrijkaartjes, aan een goede vrachtwagenaccu. Uiteindelijk stond er een stralende Zilverrail voor de koninklijke openingsrit gereed. Elf dagen toerden en toeterden we door het land met vaak David R. als hofmachinist. Van Vlissingen tot Groningen, van Enschede tot Maastricht, de 'Koninklijke Trein' had de hoogste prioriteit. De laatste rit (voor mij ook bij NS) reed ik naar Delft om daar, luid tyfonerend, de op het perron wachtende koningin op te halen. Dat kabaal was natuurlijk uit deze boze. Arme Trix, maar ach, het was immers feest. Ze lachte er vrolijk om, zag ik. Sommige NS-managers iets minder. Een week later kreeg ik een telefoontje van

een erg boze Werkplaats Haarlem. Alle rijtuigen waren ontdaan van de zilverfolie, maar voor de grote revisie moest de grijze ducttape eraf. Die kregen ze met geen mogelijkheid verwijderd. "Welke idioot had die er opgeplakt, wie had hier toestemming voor gegeven?" Of ik dat wist, voor hun schadeclaim. Met kameraad Jos ben ik de volgende dag stiekem naar een ducttape-rijtuig gegaan. Gewapend met een trapje, stanleymes, accuschuurmachine, fles zoutzuur en een verfbrander. Na een half uur hielden we het voor gezien. Ze hadden in Haarlem 100% gelijk. De tape is niet te verwijderen. Hoe dit verhaal is afgelopen? Geen idee. Even later verliet ik de NS voor nieuwe, mooie en spannende avonturen in de cargowereld. Bij NS vonden sommigen dat in het geheel niet erg. //



Het aanbrengen van de zilverfolie en stickers in de voormalige wagenwerkplaats. Amersfoort, 28 september 2005. (foto Martijn Haman)

DB tenderlocomotief BAUREIHE 62

OVERTUIGEND MODEL VAN PIKO IN H0

EXTRA:
video
Piko BR 62

Voor Duitse begrippen is de tenderloc BR 62 met vijftien exemplaren een kleine serie. Desondanks hebben meerdere fabrikanten, zoals Liliput en Fleischmann, een model van deze locomotief in H0 en N uitgebracht. Daar is de H0-versie van Piko bijgekomen. Diverse tijdschriften zijn lovend over dit model. Of dit terecht is, hebben we nader onderzocht.



1.

Voor de inzet van snel- en stoptreinen ontwikkelde het Engeren Lokomotiv-Normen-Ausschuss van het Reichsbahn-Zentralamt een 2'C-loc met tender (BR 20) en een 2'C2'-tenderloc (BR 62). Naast de eis van de maximumasdruk van twintig ton moesten de locs voor de gemakkelijke uitwisseling van onderdelen aan het zogeheten Einheits Programm voldoen. De Baureihe 20 zou de verouderde BR 38 (P8) moeten aflossen, maar is niet verder dan de tekentafel gekomen. De BR 62 die de, eveneens verouderde, tenderloc BR 78

(T18) zou moeten vervangen, is wel gebouwd. In 1928 werden na een jaar bouwtijd twee prototypen door Henschel aan de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft geleverd. Nadat de locs uitvoerig waren getest, werden er dertien bijbesteld. Het totaal kwam hiermee op vijftien. Hoewel de 62 003-62 015 in 1928 gereed waren, nam de DRG ze pas in 1932 af. De vraag bij de DRG bleek minder hoog dan verwacht en de locs bleken met 161.170 Reichsmark tamelijk duur. Van het oorspronkelijke aantal van twintig exemplaren is het dus nooit gekomen.



2.

DE LOC HEEFT WITTE-WINDLEIPLATEN EN TWEE FRONTSEINEN

100 KM/H

Wel werd ruimschoots voldaan aan de eis dat de locs op licht glooiende baanvakken in beide richtingen 100 km/h konden rijden. De tenderlocs hadden het voordeel dat ze op het eindpunt niet gedraaid hoefden te worden; dat scheelde behoorlijk wat tijd. Op echt lange trajecten konden ze vanwege de relatief kleine watervoorraad (14 m³) in de tender niet worden ingezet. Dat de serie uiteindelijk niet groter werd, lag vooral aan de hoge aanschafprijs. Na de Tweede Wereldoorlog bleken alle locs aanwezig. Zeven gingen naar de DB, waar ze het slechts tot 1956 hebben uitgehouden. De acht exemplaren van de DR hebben langer dienstgedaan: de laatste ging in de DDR eind 1968 buiten dienst. Eén exemplaar, de 62 015, is bewaard gebleven en maakt deel uit van de collectie van het Verkehrsmuseum Dresden. De loc is rijvaardig en wordt af en toe ingezet bij museumritten. De 62 015 heeft als museumloc de oorspronkelijke grote Wagner-windleiplaten teruggekregen. »



3.

1. De BR 62 is ook met de kleine Witte-windleiplaten een stoere loc.
2. De 62 002 gezien aan de stokerszijde. Opvallend is de grotere afstand tussen het middelste en achterste drijfwiel.
3. Loc 62 015 bij de loods van het Verkehrsmuseum Dresden. (foto Paul Boersma)
4. Loepzuivere opschriften. Te lezen is waar de loc was gestationeerd.



4.



5.



6.

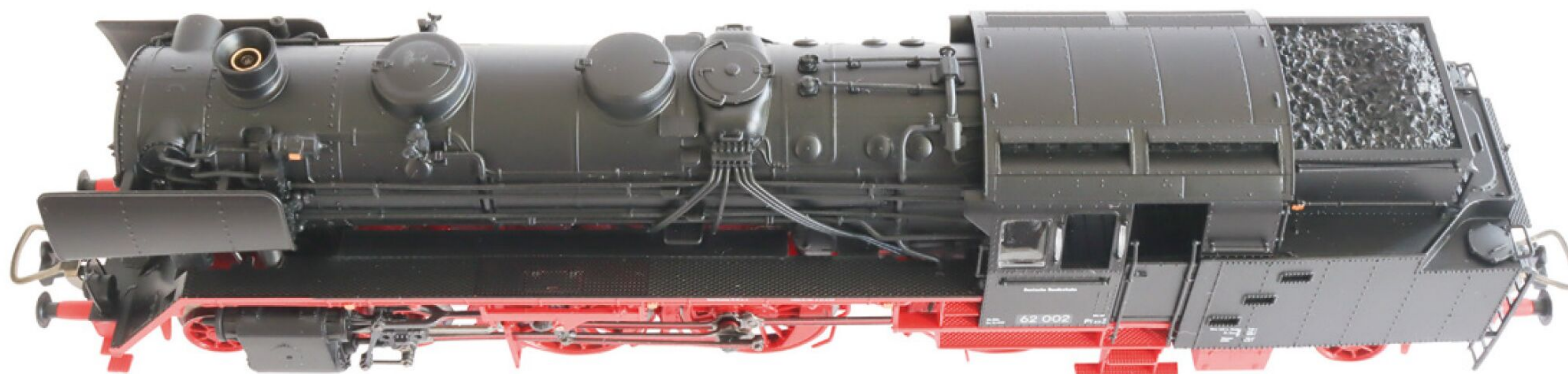
ROOK EN EXHAUSTSLAGEN LOPEN SYNCHROON

MODEL

Piko heeft gekozen voor de DB-versie tijdperk III. Het model heeft de naoorlogse kleine Witte-windlei-platen, maar nog wel de vlakke rookkastdeur. Omdat pas in 1959 het A-frontsein verplicht werd gesteld - de BR 62 was toen al uit dienst -, heeft het model twee frontseinen. Deze wisselen per rijrichting, de achterste seinen branden rood. Een bijzonderheid is dat de ketel niet van kunststof, maar van zinkspuitgietwerk is gemaakt. Enkele leidingen zijn meegegoten, maar het merendeel is apart aangebracht. Dat geldt ook voor alle appendages. Door het gebruik van zink wordt het model zwaarder, hetgeen gunstig is voor de adhesie op het spoor. De mate van detaillering die bij producten van kleinseriefabrikanten de norm is, is nu ook bij een grote modelspoorfabrikant verwezenlijkt: de loc is buitengewoon gedetailleerd uitgevoerd. Niet alleen aan de bovenzijde, ook aan de onderkant zijn leidingen apart aangebracht. Alle zandstrooipijsen en het remwerk zijn aanwezig.



7.



8.

Hoewel op de baan nauwelijks zichtbaar, is het ketelfront eveneens rijk gedetailleerd. Een bijzonderheid hierbij is dat de vuurdeur, waardoor de stoker de kolen in het vuur gooit, is geopend. Daarover later meer. Zoals gebruikelijk bij Piko zijn de opschriften loepzuiver. Te lezen valt dat op 27 juni 1952 de laatste remwerkinspectie heeft plaatsgevonden. De spaken in de wielen zijn ragfijn en laten hierdoor een blik op het barframe toe. Het model is 197,7 mm lang en daarmee exact op schaal.

De in de ketel ondergebrachte motor drijft via een wormwieloverbrenging de achterste drijfwielen aan. De andere wielen worden, zoals bij het voorbeeld, door de koppelstangen aangedreven. Door deze constructie is er een vrije doorkijk onder de ketel. Opvallend bij de BR 62 (net als bij de P8) is de grotere afstand tussen het middelste en achterste drijf wiel zodat de vuurkist breder kon worden. In model is dit tot op de tiende millimeter nauwkeurig doorgevoerd. Zelf te monteren onderdelen zoals luchtleidingen, imitatieschroefkoppelingen en beschermhulzen voor de zuigerstang worden meegeleverd. Door alle aangebrachte details is het model wel kwetsbaar geworden. Dus enige voorzichtigheid met vastpakken is geboden. »

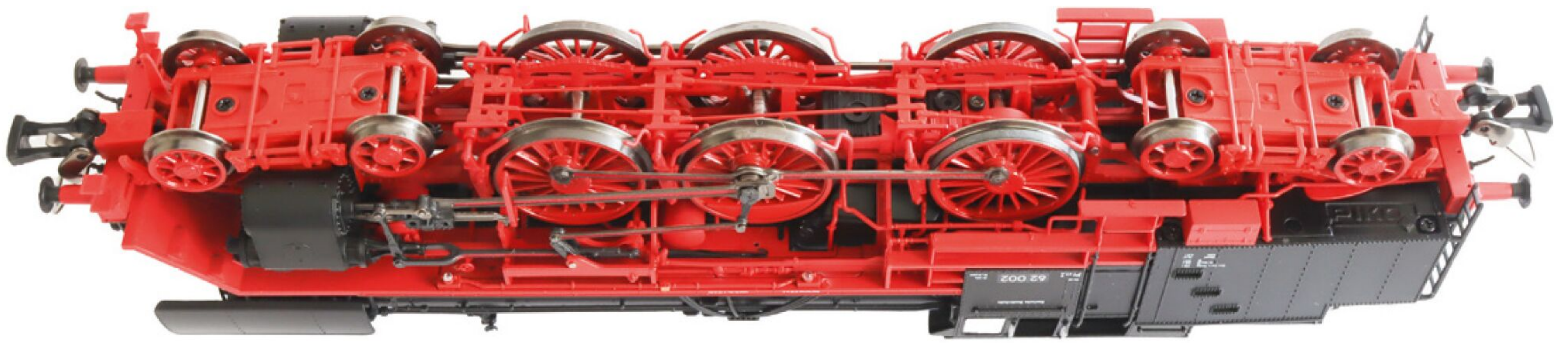


9.



10.

5. De BR 62 is een gedetailleerd uitgevoerd model.
6. Fabrieksfoto van de BR 62 007. De loc heeft hier de grote Wagner-windleiplaten (persfoto DRB, collectie Nico Spilt)
7. Tussen ketel en frame is er een vrije doorkijk.
8. De ketel bevat veel losstaande leidingen en appendages. De rookgenerator in de schoorsteen is duidelijk te zien.
9. Detail linker stoomcilinder. De Heusingerstoomverdeling is fijn uitgevoerd.
10. Het ketelfront in het machinistenhuis is gedetailleerd uitgevoerd.



11.



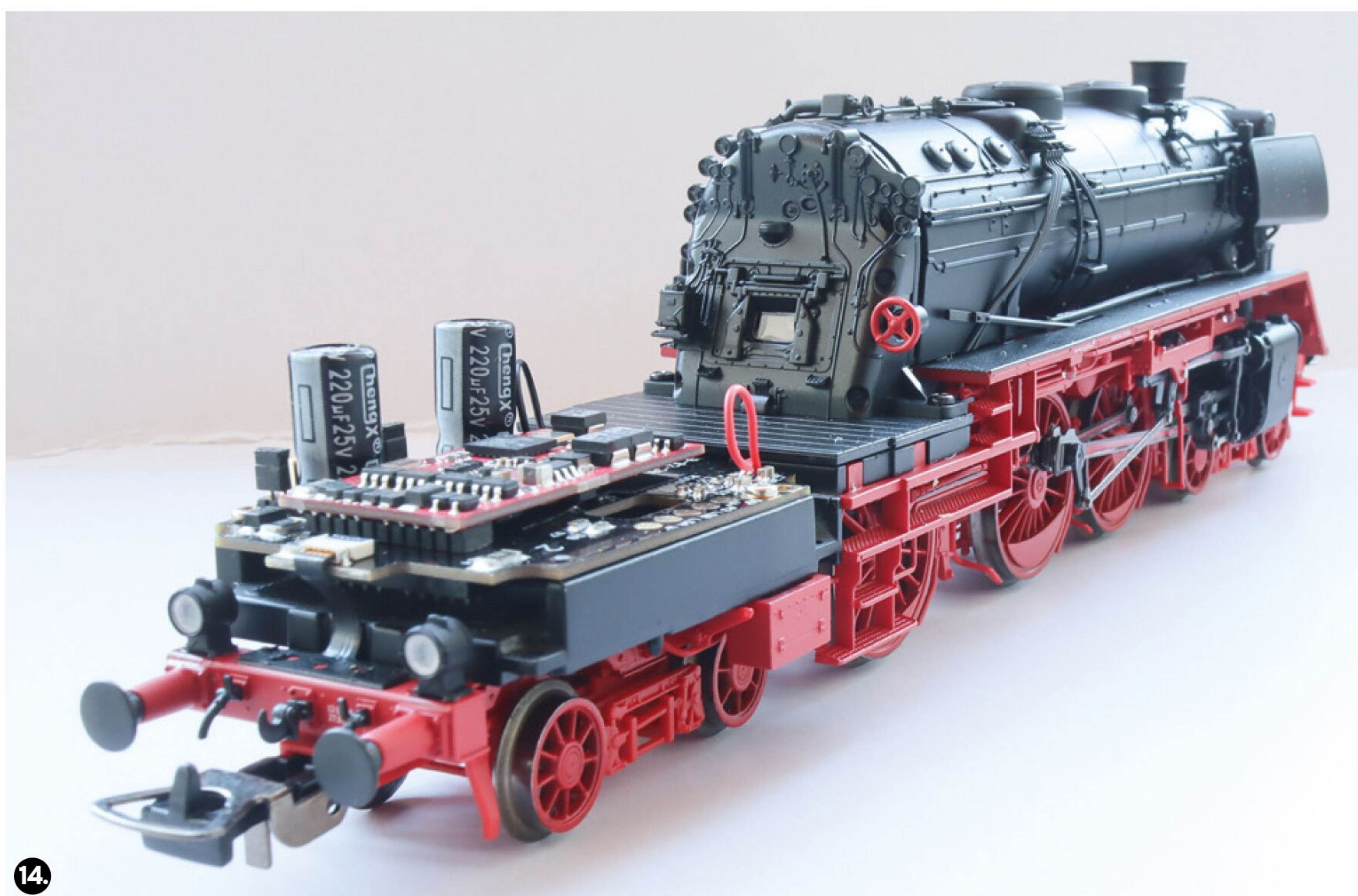
12.

OP DE BAAN

Voor deze railtest ontvingen we de digitale versie met sound. Uit een test in het Duitse *Modell Eisenbahner* kwam naar voren dat de snelheid van de analoge loc bij 12 volt aan de hoge kant is. Dat is bij de digitale versie niet het geval: de maximumsnelheid is dan conform de werkelijkheid. De achterste twee drijfwielen hebben antislipbanden. Mede door het hoge gewicht van 401 gram heeft de loc een goede trekkraft. Vooral in boegen dient het spoor goed gelegd te zijn. In tegenstelling tot de drijfwielen, is de contactdruk van de loopwielstellen niet hoog. Mede door de lage flenzen en de lagere asdruk bestaat er bij een minder vlak liggende baan een kans op ontsporing. Doordat de minimale boogstraal 422 mm (R3) is, kan de loc niet op modelbanen met kleinere boogstralen worden ingezet. De meegeleverde zuigerstanghulzen vergen een nog ruimere radius of plaatsing in de vitrine.



13.



EXHAUSTSLAGEN

Mede door het grote vliegwiel rijdt het model soepel en maakt nauwelijks geluid. Dat wordt anders als bij de soundversie geluid wordt ingeschakeld. Het model maakt dan realistische stoomlocgeluiden. Ook kan het specifieke geluid van de cilinders worden opgeroepen. In de ketel is niet alleen de motor ingebouwd, er is ook een rookgenerator aangebracht. De 'rook' komt er pulserend uit, synchroon met het geluid van de exhaustslagen. Als de loc veel rook moet produceren, is het gezien het hoge gebruik, raadzaam de rookgenerator goed met rookvloei-stof te vullen. Zoals hiervoor aangegeven, staat de vuurdeur open. Het is mogelijk om flakkerend vuur weer te geven. Dan is door de schepgeluiden ook te horen dat de stoker aan het werk is. Het model heeft schakelbare cabine- en drijfwerkverlichting. Het analoge model heeft een NEM PluX 22-connector, zodat het naderhand digitaliseren eenvoudig is uit te voeren. Behalve het geluid zijn dan alle functies schakelbaar. Piko geeft aan dat het naderhand inbouwen van een sounddecoder en luidspreker (46630, € 132) mogelijk is. Voor de analoge versie is een rookgenerator verkrijgbaar. Piko DB 62 002, tijdperk III, schaal H0: 50700, tweerail analoog, € 379 / 50702, idem sound, € 489 / 50703, drierail sound, € 489. De DR-variant met drie frontseinen en gebolde rookkastdeur is aangekondigd. Piko heeft met het uitbrengen van dit model de lat weer hoger gelegd en we kunnen het met anderen eens zijn dat we over een zeer geslaagd model kunnen spreken. //



11. Aan de onderzijde van het model is het complete stangenstelsel van het remwerk te zien. Van de zandstrooi-inrichtingen zijn alle leidingen weergegeven.
12. De 62 002 heeft een vlakke rookkastdeur.
13. De rookgenerator is ingeschakeld.
14. De decoder is achter het machinistenhuis onder de tenderkast ingebouwd.
15. De achterzijde van de loc bevat meerdere ladders.



Bekijk de video van de Piko BR 62 en onze andere video's op Railhobby.nl/video



1.

Zware tijden voor goederenvervoer

Het piept, het kraakt en het is lek. Geen advertentie over een opknappertje op Funda, maar dit is de harde realiteit van het goederenvervoer per spoor anno 2024.

Laten we positief gestemd beginnen. Er zijn nog bedrijven die heil zien in het goederenvervoer per spoor door Nederland. Bijvoorbeeld Rail Cargo Carrier, onderdeel van de ÖBB, dat haar groeiambitie duidelijk maakte door de Nederlandse tak van Captrain te kopen. Of DB Cargo, dat volop investeert in materieel en door middel van wervende teksten op haar materieel ook haar enthousiasme toont ('Guter gehören auf die Schiene'). Of wat te denken van bedrijven als Stadler, die locomotieven bouwen die uitsluitend voor het goederenvervoer ontwikkeld zijn. Kansen genoeg.

Min tien procent

De harde realiteit is echter dat het goederenvervoer per spoor tussen 2022 en 2023 met ruim tien procent daalde, zo meldt ProRail in haar jaarrapport 'Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland 2023'. Dat was een te verwachten effect; de door de energiecrisis in de lucht gehouden stromen steenkool zouden een keer opdrogen. Dat het spoor te lijden heeft onder de verminderde overslag in de haven van Rotterdam draagt ook bij aan de afname. Wie het rapport verder leest, komt een alinea tegen over het teruglopen van het wagenladingverkeer, ofwel de bonte treinen.

Er worden geen concrete aantallen genoemd, wel mogelijke oorzaken: Lineas begon in 2023 met reorganiseren, om op die manier uit de rode cijfers te komen. Het Green Xpress Network, waarin Lineas ook het kleinschalige werk van enkele wagens per bediening opnam, sneuvelde bijna geheel. Als andere oorzaak wordt de renovatie van Kijfhoek genoemd, werk dat in 2024 nog volop gaande is. De heuvelsporen werden vernieuwd, waardoor het uitsorteren van bonte treinen beperkt moest worden. Om die reden worden wagens voor cluster Onnen al maanden vanuit Hagen aangevoerd en niet meer vanuit Kijfhoek. Een waterleidingbreuk verergerde de situatie op Kijfhoek.

Doodstille Betuweroute

Het niet beschikbaar zijn van infrastructuur zorgt voor vervoerders en dus ook voor haar klanten voor toenemende kosten, bovenop de steeds verder toenemende kosten voor het gebruik van het spoor (zoals energie en infraheffing). Daarin legt spoorvervoer het steeds vaker af tegen het wegtransport of de binnenvaart; er is nu eenmaal geen gelijk speelveld. De lange colonnes vrachtwagens op de A15 en in verhouding doodstille parallel lopende Betuweroute zijn exemplarisch. Aan de werkzaamheden aan het derde spoor aan Duitse zijde van de Betuweroute lijkt ondertussen maar geen einde te komen. Bij onze oosterburen wordt sinds 2022, na jaren van achterstallige investeringen, gewerkt aan herstel van het spoorwegnet. Er wordt volop bijgebouwd en vernieuwd, maar zo lang deze werkzaamheden niet afgerond zijn, is Duitsland verdragingsmaker nummer 1. Het Ruhrgebied en de spoorlijn van Freiburg naar Basel zijn in dat opzicht berucht, waarbij het effect van de werkzaamheden versterkt wordt door de werkdruk bij de Duitse treindienstleiders, die vaak nog op lokaal niveau opereren. »

- 1.** Autotreinen worden vaak begrensd door de momenteel toegelaten treinlengte. Lineas 186 510 komt met een Ford-autotrein uit Dillingen aan in de Sloehaven, 20 januari 2024.
- 2.** Een nog nieuwe toetreders is het Tsjechische ČD Cargo. Loc 383 001 met een beladen staaltrein uit Beverwijk in Santpoort Noord, 11 december 2023.
- 3.** Ook in 2024 was de 2454 weer druk met commerciële goederentreinen. Met een autotrein voor Pon rijdt hij door het Lockhorsterbos bij Leusden op 12 december 2023.
- 4.** Het Amsterdamse havengebied heeft door het opdrogen van het kolenvervoer flink wat spoorvervoer moeten inleveren. Op 25 januari 2024 was Lineas met een V 60 van BT Trains een kolentrein aan het laden.



A15 MET COLONNES VRACHTWAGENS EN EEN DOODSTILLE BETUWERROUTE





Nachten waarin een goederentrein ruim zeven uur nodig heeft om van Emmerich naar Mainz te rijden zijn geen uitzondering. Enkele vervoerders kiezen er zelfs voor om treinen op de as Italië-Nederland via Bad Bentheim om te leiden. De reis is dan weliswaar langer, maar de dienstregeling betrouwbaarder. SBB Cargo International is op deze wijze inmiddels een bekende verschijning op de Bentheimroute geworden. Kijken we verder naar het zuiden, zien we ook in Zwitserland grootschalige werkzaamheden als oorzaak van omleidingen en dus vertragingen. De Gotthard Basistunnel was de gehele zomer van 2024 nog deels gestremd door de eerdere ontsporing van een goederentrein, terwijl aan Italiaanse zijde van de Simplontunnel, alsmede tussen Domodossola en Novara werkzaamheden plaatsvonden. Voor goederenvervoerders leverde dit omleiding na omleiding op. Enkele voorbeelden zijn de werkzaamheden bij Rastatt (bouw tunnel, daarvoor omleidingen via Straatsburg) of de normaal via de Simplon rijdende treinen van Geleen naar Padova. Zij werden bij gebrek aan een alternatief maar via de Brennerroute omgeleid.

Moderne standaardlocs

Is er dan geen toekomst voor het goederenvervoer per spoor? Die is er zeker wel. Maar de steeds hoger oplopende kosten zullen er, als er niets verandert, voor zorgen dat nagenoeg al het bonte, kleinschalige vervoer verdwijnt. Alleen voor vervoeren die echt niet over de weg kunnen, zoals bepaalde brandbare stoffen, of die zich in de oksel van grotere stromen bevinden, zal nog toekomst zijn. Intermodale treinen, treinen met bijvoorbeeld containers of opleggers en bloktreinen zullen de boventoon voeren. Hier is veel volume in één trein te pompen, waardoor de kosten eenvoudiger gedekt kunnen worden. ProRail speelt er al op in door het Nederlandse spoorwegnet in beperkt



tempo geschikt te maken voor goederentreinen tot 740 meter. De introductie van ETCS en drang naar meer efficiency zullen ervoor zorgen dat het vooral moderne locomotieven zijn die de tractie verzorgen, die zich aan de buitenkant veelal uitsluitend onderscheiden door de stickers - of juist het gebrek hieraan. De Vectron, Traxx en Euro9000 bepalen het toekomstbeeld.

Voor de hobbyist zal er dan veel kleinschalige charme verdwijnen, voor de urban explorers is er meer verlaten spoor om te verkennen. Maar bovenal is er toekomst voor het goederenvervoer per spoor, al is het op een andere manier dan we nu gewend zijn. De wereld verandert, het spoor verandert gewoon mee. Tot die tijd is het nog in de verte turen naar die ene trein op een lege Betuweroute, ondertussen kijkend naar de file vrachtwagens op de A15. En dan te bedenken: dit had ook via het spoor gekund. //

-
- 5. RRF 16 vertrekt met een intermodale trein uit Italië vanaf emplacement Botlek. De eindbestemming, de terminal van Cobelfret, is bijna bereikt. 13 april 2024.**
 - 6. Een Oostenrijker op de Maasvlakte: loc 1293 087 arriveert met een korte trein uit Linz op 28 juli 2024.**
-

Faszination Modellbau



1. – 3. NOVEMBER 2024

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

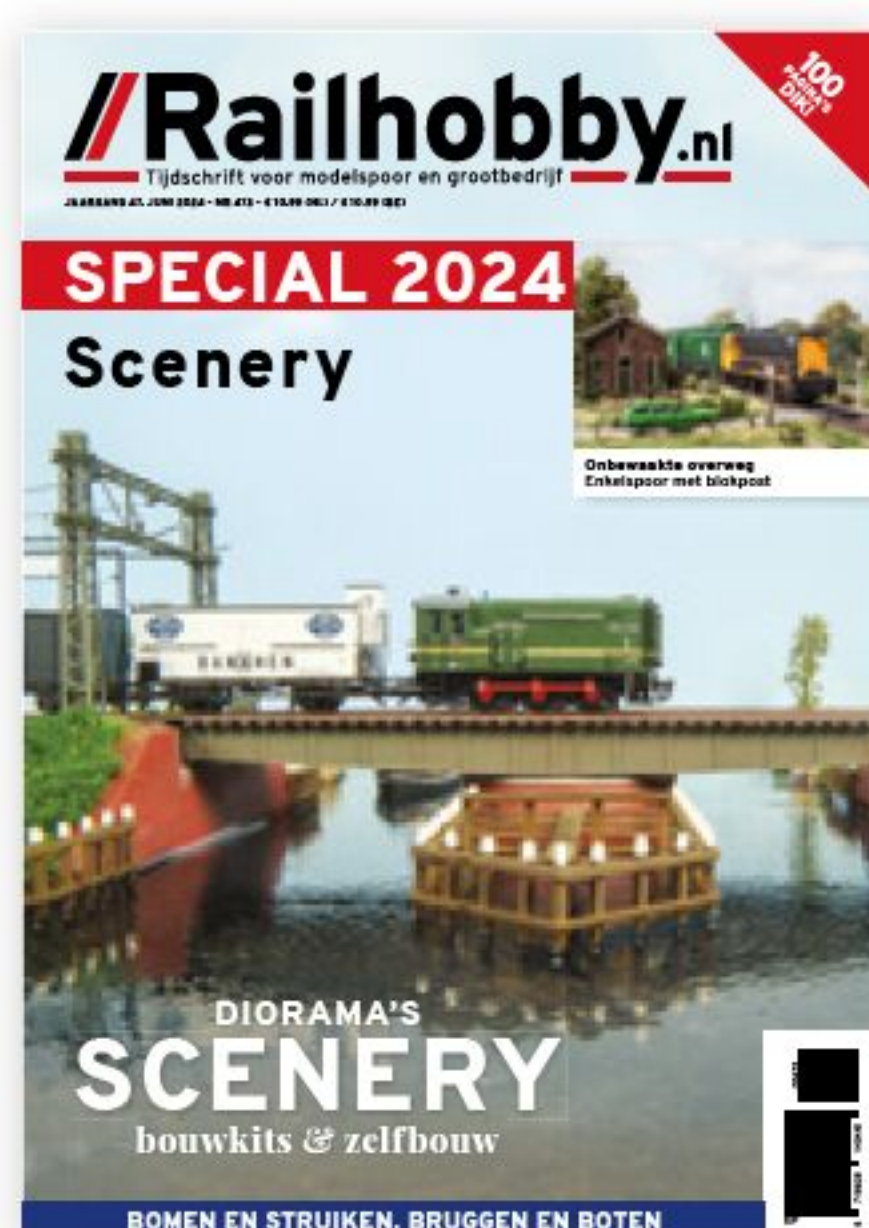


WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

[faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau) [faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau) [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH, Gustav-Werner-Straße 6, D-72636 Frickenhausen, T +49 (0)7025 9206-100, F +49 (0)7025 9206-88100, modelbau@messe-sinsheim.de, www.messe-sinsheim.de

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

**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'.



PETER'S MODELBOUWATELIER: ASD BDe 4/4 403.

Peter's Modelbouwatelier

H0. Het Zwitserse Chemin de Fer Aigle-Sépey-Diablerets (ASD), sinds 1999 onderdeel van de Transports Publics du Chablais, nam bij de modernisering van het materieel in 1987 vier treinstellen BDe 4/4 401-404 in gebruik. Voor het eerst brengt Peter Gradussen, na lange voorbereiding, een elektrisch treinstel in schaal 1:87. Sommige onderdelen van het 3D-print-model bestaan uit ander materiaal zoals het dakrooster (geëetst nikkelzilver) en de scharnierende ramen

(karton). De ruiten zijn uit transparante folie gesneden. Het model van de BDe 4/4 403 'Ollon' heeft ronde lampen, een interieur met verlichting, een Halling-aandrijving op één draaistel, een printplaat als bodemplaat en is voorbereid voor een Next18-decoder. Het model is in de juiste kleuren gespoten (gebouwd, € 1500 / bouwkit, € 475). Bij de bouwkit worden de nummers en namen van alle vier motorwagens meegeleverd.-GF



PIKO: NS 1002 in het oorspronkelijke groen.

Piko

H0. Begin dit jaar werd het model aangekondigd en nu ligt de oerversie van NS eloc 1000 in de winkel. De 1002 heeft de groene kleur, zoals deze in 1948 op de baan verscheen (97500, tweerail analoog, € 240 / 97502, idem sound, € 350 / 97503, drierail sound, € 350, tp. III). In Railhobby 477 wordt dit model uitvoerig besproken. Om de analoge versie naderhand te kunnen digitaliseren heeft het model een PluX22-connector.-TO



FLEISCHMANN: SNCF BB 26000 Sybic.

Fleischmann

N. De NS 1753 heeft veel details waaronder de kenmerkende airco op het dak. De in 1993 geleverde loc werd tot 2000 veelal voor de dubbeldekstreinen DDAR ingezet, later ging zij naar NS International en reed internationale treinen tot Bad Bentheim (732104, analoog, € 229,90 / 732174, sound, € 354,90, tp. VI). De vierassige SNCF-eloc BB 26000 Sybic, is in geheel Frankrijk voor diverse soorten treinen te vinden. Ze hebben een top van 200 km/h en een vermogen van 5.600 kW. Bij de digitale versie kunnen de frontseinen volgens voorbeeld worden geschakeld. Het model heeft conform het voorbeeld verschillende stroomafnemers (7560020, analoog, € 224,90 / 7570020, sound, € 349,90, tp. VI). In 1972 kwamen de zesassige elocs Re 6/6 bij de SBB in dienst ter vervanging van



FLEISCHMANN: SBB Re 6/6 11673 'Cham'.

de Ae 6/6 op de Gotthard Strecke. De 140/h snelle machines hebben een vermogen van 7.850 kW. De rode Re 6/6 11673 met het wapen van Cham heeft, evenals de hierboven genoemde locs, aandrijving op vier assen. De stroomafnemers zijn onzichtbaar bevestigd (734124, analoog, € 239,90 / 7341940, sound, € 364,90, tp. V).-TO »



FLEISCHMANN: NS 1753.

Trix

H0. Zo langzamerhand krijgen alle Trix- en Märklin-modellen de NEM-bufferhoogte. Deze zat vanwege de koppelingen jarenlang iets te hoog. Dit geldt actueel voor de kobaltblauwe DB 110 461 die de kenmerkende ‘vouw’ op de neus heeft. De loc is ook op diverse andere punten gewijzigd. Zo heeft de gedigitaliseerde soundloc nieuw ontworpen pantografen van het type

DBS 54, een ventilatierooster over de gehele zijwand, een regengoot rondom en een doorlopende handgreep op de fronten. De pantografen kunnen digitaal omhoog en omlaag worden gebracht (22774, € 429, tp. IV). De serie was jarenlang het werkpaard bij de sneltreindienst. De Märklin-versie heeft artikelnummer 39125.-GF



TRIX: DB 110 461.

Merten

H0. De thuisschilders in Mauritius zullen met de badkleding van de zes zonliefhebbers weinig moeite hebben gehad. Eén stel lijkt al langer in de zon te

hebben gelegen (0210954, € 10,90). Zes klassiek geklede dames met handtas wachten tot de trein, tram of bus zal voorrijden (0210853, € 10,90).-DH



MERTEN: badgasten.



MERTEN: zittende reizigers.



HERPA: Mammoet Volvo FH GL 2020 met dieplader.



HERPA: Minikit MAN TGE en VW Crafter.



HERPA: 2x VW ID.3.

Herpa

H0. Een Formneueit is Volkswagen ID.3 in het grijs (421126, € 18,95, tp. VI) en de een euro duurdere metallic rode (431101). Beide auto's hebben een zwart dak. Voor zwaar transport kan de Volvo FH GL 2020 van Mammoet worden ingezet (318358, € 54,95, tp. VI). De prijsgunstige reeks Minikit is uitgebreid met de witte bestelbus MAN TGE (014021, € 12,95) en de identieke VW Crafter (014038), beide met verhoogd dak.-DH



MÄRKLIN: SNCF 141 R1244.

Märklin

H0. Toen de Wehrmacht zich in de jaren dertig van de vorige eeuw op de oorlog voorbereidde werden veel transporten uitgevoerd waarbij het legermaterieel met zeil werd afgedekt. Een set met drie zesassige zwaar transportwagens type SSyms Köln markeert de beladen periode. De wagens hebben alle een ander nummer en de lading bestaat uit drie verschillende voertuigen. Rongen zijn bijgevoegd, treinlengte 460 mm (48660, set 3 wagens, € 189, tp. II). Als jongste verrassingsmodel presenteerde Göppingen deze nazomer een model van de SNCF 141 R 1244. De 1D1-stoomloc die een belangrijke rol speelde in de wederopbouw van het naoorlogse Frankrijk, weerspiegelt een van de bewaard gebleven machines. Het voorbeeld van het 283 mm lange metalen model (38141, als Trix 25141, € 679, tp. VI) rijdt bij de Zwitserse Verein Mikado 1244 en heeft, zoals bij afleve-



MÄRKLIN: SSyms met Wehrmacht-voertuigen.

ring, een olietender. Om als echt verrassingsmodel te kunnen fungeren moest uw scribent een geheimhoudingsclausule van de fabrikant ondertekenen. In Railhobby 477 volgt een Railtest van de 141 R 1244 met de vergelijking van het gelijkwaardige model van Jouef.-SF

»

MBR

H0, TT. De handgemaakte, 14 tot 16 cm hoge sparren, kunnen voor een realistische achtergrond zorgen (51-4207, 4 stuks, € 19,95). De sparren zijn ook met een lengte van 18 tot 21 cm leverbaar. De circa 15 cm hoge Italiaanse populier is vaak langs waterlopen of boerderijen aan te treffen (51-2207, € 15).-SI



MBR: sparren.



MBR: Italiaanse populier.



WIKING: Porsche 914.



WIKING: Faun F610/36.

Wiking

H0. De eerder uitgebrachte, voor zwaar transport ontworpen Faun F610/36 is nu in het oranje met beweegbare telescoopkraan en korte laadbak leverbaar. Een laadbak met lage wanden wordt meegeleverd. Kenners zullen de ruitenwissers met een fineliner alukleurig of zwart maken (049305, € 31,49, tp. III-IV). De ooit in het blauw uitgebrachte Porsche 914 kan nu in felgroen de weg op (079208, € 21,99, tp. IV). Het voorbeeld rolde van 1969 tot 1976 van de band.-DH

Modellbahn Union

N. Een bijzonder bouwwerk is de scheepslift die van 1899 tot 1969 in het Dortmund-Eemskanaal bij Henrichenburg gefunctioneerd heeft. Het is nu een museum. Het bouw pakket bevat ruim 330 lasercut en 100 3D-print bouw delen en enkele metalen buizen. Voor het bouwen is enige ervaring gewenst. Op de modelbaan is de lift een echte blikvanger (00081, € 299,99). Het bijbehorende machine- annex ketelhuis is apart verkrijgbaar (00082, € 24,99).-TO



MODELLBAHN UNION: scheepslift.

Roco

H0. In eenmalige oplage verschijnt DB-loc 101 039 met aan weerszijden verschillende klimaatvriendelijke motieven om het autovrije verkeer in de Alpen te promoten (7500067, tweerail analoog, € 269,90 / 7510067, idem sound, € 394,90) / 7520067; drie-rail sound, € 394,90). De DB 141 278 kan met andere luchtroosters in oceaانبlaauw-crème worden ingezet (7500056, tweerail analoog, € 239,90 / 7510056, idem sound, € 364,90 / 7520056, drierail sound, € 364,90). De D377 'Hispania Express' reed vanaf 1969 tussen Hamburg en Port Bou. De samenstelling van de drie sets komt overeen met de dienstregeling van 1976/1977 en bestaat uit rijtuigen in de klassieke kleuren groen, blauw, oceaانبlaauw-crème en de bordeauxrood-crème restauratie (6200051, set 1: Büm 234, ABüm 225, ABüm 225, € 199,90 / 6200052, set 2: Büm 23, ABüm 225, WRümz 234, € 219,90 / 6200053, set 3: Büm 234, ABüm 225, ABüm 225, € 199,90).-RB Van 1974 tot 1979 werden in het binnenlandse postvervoer goederenwagens type Gs met het opschrift POST ingezet. Het beladen van de tot 100 km/h toegelaten wagens was niet optimaal en het laadvermogen werd slecht benut. Om het postvervoer te versnellen is in december 1976 een grootvolume prototype geschikt voor 120 km/h en per zijkant twee klep/deuren getest.



ROCO: DB 101 039 met Alpenmotieven.

De Hbss met nummer 219 5 000 beviel goed zodat in 1979 een serie van 61 wagens als Hbbkkss volgde. De eindserie week op enkele punten af. Omdat Roco de bestaande mal van de Hbbkkss gebruikt heeft, zijn niet alle veranderingen uitgebeeld. Correct zijn het rode dak, de rode kopwanden en de opschriften. De kleine ramen die het prototype had, zijn door opdruk uitgebeeld. Niet geheel juist zijn de verstevigingsprofielen op de kopwanden en er mist een stijl tussen kopschot en klep/deur. Hiermee kan het postvervoer in de periode 1976-1979 worden uitgebeeld met als tractie een bruine mP, 2200 of 1100. De Hbss 20 84 219 5 000 is historisch gezien niet te combineren met de Hbis 20 84 124 2 870 met Post-opschrift die in 1986 werd ingezet (660074, set 2 wagens, € 94,90).-RM »



ROCO: set 2 van D377 'Hispania Express'.



ROCO: postwagens Hbss en Gs.



BRAWA: DRG Cid en CPostid.



BRAWA: FS Fc, DRG-ketelwagen Hugo Stinnes en DB BTs 30.

Brawa

H0. De lokaaltreindienst kan worden uitgevoerd met de 160 mm lange personenrijtuigen. Attractief is het gecombineerde post/personenrijtuig type CPostid met open balkons en veel apart aangebrachte details, waaronder aan het onderstel (45768, € 72,90, tp. II). Dat geldt ook voor het derde klas rijtuig type Cid (45767). De modellen zijn in de juiste bruingroene Reichsbahn-kleur gespoten. De vierassige ketelwagen type ZZ[p] van de firma Hugo Stinnes uit Mühlheim/Ruhr is geïmmatriculeerd bij de DRG. Het 120,5 mm

lange model heeft starre draaistellen, maar daarbinnen is ruimte gecreëerd om de wielstellen wat te laten zwenken (48513, € 47,50, tp. II). De beide Italiaanse spitsdakwagens type Fc kunnen in internationale goederentreinen en op een Italiaanse modelbaan worden ingezet (48572, set 2 wagens, € 99,80, tp. II). De DB BTs 30 is beladen met drie Efkr.401 'Von Haus zu Haus'-containers. Het opengewerkte model laat veel, deels metalen, details zien. De afneembare containers zijn correct bedrukt (50597, € 63, tp. III).-SF



RIETZE: HTM Mercedes-Benz eCitaro G.



RIETZE: MAN Lion's City Breng.

Rietze

H0. De gelede Mercedes-Benz eCitaro G kan op lijnen van de HTM worden ingezet (77618, € 49,99), de MAN Lion's City CNG als Breng 5435 in Gelderland (72697, € 39,90). De VW T6 wordt door de Zwitserse posterijen gebruikt (32060, € 23,90). Alle voertuigen kunnen in tijdperk VI de weg op.-DH



BEMO: RhB Sb-v 7721 met Taufix-strooizoutcontainer.

Bemo

0m. 0m. De Rp-w werd bij de bouw van de Vereinatunnel ingezet voor de afvoer van gesteente, later kregen ze rongen voor houttransport. Het gedetailleerd uitgevoerde model is voorzien van Kadee-klauwkoppelingen en naar keuze een houtlading. Standaard koppelingen worden meegeleverd (met lading: 9481-119, Rp-w 8359 / ...-120, Sp-w 8360, € 329,99 / zonder lading: ...-112, Rp-w 8352 / ...-127, Sp-w 8357, € 289,99, tp. V-VI).

H0m. RhB Bernina-motorrijtuig ABe 4/4 34 en FO-bordestandradloc HGe 4/4 I 31 krijgen een Next18-aansluiting en ledseinen. Tussen 1896 en 1906 zijn van de gesloten goederenwagen type K (radstand slechts 3,15 meter) 151 stuks gebouwd. De door Club 1889 gerestaureerde RhB K 5342 kan ook in model worden ingezet (2294-142, € 60,99, tp. I, VI). Versies voor andere tijdperken volgen. De tweeassige ballastwagens zijn als herproductie in verschillende uitvoeringen beschikbaar, waaronder de geroeste en vervuilde RhB Xc 9421 (2294-142, € 64,99, tp. V-VI) en de rode MGB Fd 4851 (2253-271) en groene Fd 4852 (...-264). De vierassige RhB Sbk-v 7704 is beladen met een Taufix-strooizoutcontainer (2289-141, € 84,99, VI).

H0e. DR-stoomloc 99 731 komt als jaarmodel in 'Fotoanstrich' en is uitgerust met een klok-ankermotor, ESU Loksound en warmwitte ledseinen (1108-891, € 1399, tp. II).-RB



BEMO: Sp-w met houtlading en Rp-w, schaal 0m.



BEMO: rode en groene MGB-ballastwagens.



BEMO: DR 99 731 in Fotoanstrich, H0e.

Halling

H0. Vers van de pers is het positieve bericht dat het leveringsprogramma in samenwerking met het eveneens Oostenrijkse Ferro-Train wordt voortgezet. Voor tram- en smalspoor liefhebbers en zelfbouwers is dit een uitkomst.-RB //



EXTRA ONLINE

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



Toekomst voor Albanese spoorwegen

De spoorwegen in Albanië staan voor een ommezwaai. Na de val van het communisme raakte het net in verval, hoofdzakelijk door de grote opkomst van het individuele vervoer en de regering die deze ontwikkeling volgde.

De investeringen werden hoofdzakelijk in het wegennet gedaan en men liet de spoorwegen aan hun lot over. Toen de belangrijkste goederenklant zijn activiteiten staakte, leken de Albanese spoorwegen definitief ten dode opgeschreven. Enige tijd reden zelfs helemaal geen treinen: er was geen geld voor dieselolie. Daarnaast werden de spoorwegen geteisterd door natuurgeweld, vandalisme en diefstal van materialen. Op een gegeven moment bereikte het dagelijkse aantal reizigers met twintig een triest dieptepunt.

Eerste spoorlijn

Het normaalspoornet in Albanië, qua oppervlakte ongeveer 70 % van Nederland en een inwonertal van bijna drie miljoen, is nog relatief jong. De eerste lijn werd in 1947 geopend. De geschiedenis van de spoorwegen op het grondgebied van Albanië gaat echter terug tot de Eerste Wereldoorlog. De Oostenrijks/Hongaarse en Italiaanse legers hadden een uitgestrekt smalspoornet aangelegd dat voornamelijk voor militaire transporten werd gebruikt. De meeste lijnen kregen na de oorlog korte tijd respijt; de laatste lijn

hield het tot 1994 vol. De Ferrovia Decauville a Valona, dertig kilometer lang, spoorwijdte 600 millimeter en gelegen in het zuidwesten van het land, werd gebruikt voor het vervoer van bitumen uit de mijnen bij Selenicë naar de haven van Vlorë. In 1994 reed de laatste trein en twee jaar later waren de sporen uitgewist. De lijn is nooit onder het beheer gekomen van de staatsspoorwegen van Albanië, Hekurudha Shqiptare (HSH).

Hulp uit de Sovjet-Unie

Ook in de Tweede Wereldoorlog werden smalspoorlijnen aangelegd en de verbinding tussen Sukth en Lekaj vormde de basis van de eerste normaalspoorlijn. »

- 1.** De trein van Dürres naar Elbasan is net aan zijn reis begonnen en rijdt langs de snelweg die vooral door auto's uit het hogere segment wordt gebruikt, 30 juni 2024.
- 2.** De trein naar Dürres rijdt maar drie dagen per week, de rest van de tijd staat hij onder bewaking in Elbasan, 26 juni 2024.
- 3.** Geen spoorwegsloperij, maar station Shkodër waar het materieel van de pelgrimstreinen in afwachting van het nieuwe station is afgesteld, 23 juni 2024.
- 4.** De halte Plazh is door de verbouwing van station Dürres het begin van de treindiensten van HSH, 30 juni 2024.





5.

Voor de aanleg waren ‘vrijwilligers’ onder burgers en studenten gerekruteerd. Het was tekenend voor het nieuwe regime onder leiding van Enver Hoxha. Albanië was feitelijk een satellietstaat van de Sovjet-Unie, die het land met financiën en ‘kennis’ ondersteunde. Dat betekende een snelle ontwikkeling van de industrie, het onderwijs en de gezondheidszorg. Het analfa-betisme onder volwassenen werd spectaculair teruggedrongen en het land werd zelfvoorzienend op het gebied van landbouw. De innige band met de Sovjets had ook keerzijden. Hoxha elimineerde de oppositie door doodstraf of lange gevangenisstraffen aan politieke tegenstanders op te leggen. De Sigurime, de geheime dienst die met hulp van de Sovjet-Unie werd uitgebouwd, hield de bevolking onder de duim. De band met de Sovjet-Unie verslechterde na de dood van Stalin in 1953 - Hoxha was een groot bewonderaar - in hoog tempo. Albanië haalde de banden met China steviger aan, maar toen China in 1978 de relatie met Albanië beëindigde, raakte het land in een isolement.

Hoogtepunt

Op het hoogtepunt was het normaalspoornet van Albanië zo’n 450 kilometer lang. De verbindingen waren enkelsporig en niet geëlektrificeerd. De treinen hadden als voornaamste taak het transport van mineralen uit de mijnen naar de havens van Dürres aan de Adriatische kust en naar de verwerkende industrieën. De aansluiting op het internationale net kwam pas in 1986 tot stand door de opening van de 64 kilometer lange lijn tussen Shkodër en Titograd in Joegoslavië, beter bekend als Podgorica, de hoofdstad van het huidige Montenegro. Deze lijn heeft nooit reizigersverkeer gekend. Vooral door de Balkanoorlogen raakte de verbinding zwaar beschadigd; alleen op het Montenegrijnse deel van het traject rijden op incidentele basis goederentreinen.



6.

De laatste tijd lijkt een frisse wind door het Albanese spoorwegland te waaien. Het enige concrete project is de heraanleg van de route tussen Dürres en de hoofdstad Tirana, die op dit moment wordt uitgevoerd. Al enkele jaren is er sprake van afronding ‘volgend jaar’. Als de werkzaamheden er op zitten, inclusief de aftakking naar de luchthaven Nënë Tereza, moeten treinen de reis in twintig minuten kunnen maken. Het is nog niet bekend met welk materieel HSH dit denkt te kunnen doen. Bovendien is de situatie in Tirana verre van ideaal. Treinen kunnen niet verder rijden dan het Kashar-station aan de rand van de stad. Het oorspronkelijke station van Tirana werd in 2013 opgeofferd voor het verlengen van de hoofdboulevard. Voor verder transport de stad in zou een tram ideaal zijn, maar het uit twee lijnen geplande net bestaat slechts in de hoofden van enkele idealisten. Het Kashar-station is in 2015 gerenoveerd, maar sinds 2018 is er geen treinverkeer. Begin dit jaar heeft de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling een lening toegekend voor de heraanleg voor de lijn van Vorë, gelegen tussen Dürres en Tirana, tot de grens met Montenegro. Het idee is om in Mjete, ten zuiden van Shkodër een lijn te laten aantakken, zodat Kosovo een spoorverbinding krijgt met de haven van Dürres. Tussen Vorë en Shkodër is sinds 2019 geen verkeer meer mogelijk, nadat een brug door de aardbeving in dat jaar is ingestort.

Beperkt treinverkeer

Tot voor kort was het treinverkeer in Albanië beperkt tot een treinpaar tussen Elbasan en Durrës van vrijdag tot en met zondag. Vanwege de reconstructie van de lijn naar Tirana, kunnen treinen niet naar het hoofdstation rijden, maar eindigen in Plazh, een buitenwijk van Durrës. Enkele maanden per jaar rijdt één keer per week een trein ten behoeve van pelgrims van Shkodër naar Gjolme. Die doet twee uur en een kwartier over de 56 kilometer lange reis. Op 6 juli is het aanbod uitgebreid met een trein van Durrës naar Lushnjë die alleen in de weekenden rijdt. Tussen Lushnjë en Rrogozhinë is daarnaast een treinpaar ingelegd in aansluiting op de treinen van en naar Elbasan, waardoor twee keer per dag naar Durrës kan worden getreind. Reizigerstreinen bestaan uit Duitse en Italiaanse, op het oog slooprijpe, rijtuigen. De tractie wordt geleverd door een Co'Co'-diesel locomotief serie T669, waarvan eind jaren zeventig door ČKD uit Tsjechoslowakije ruim zestig exemplaren zijn gebouwd. Dit standaardtype is ook geleverd als serie ЧМЭЗ aan enkele Sovjet-republieken en aan de spoorwegen van Tsjechoslowakije, Irak, Syrië en India. Ze hebben de ex-DB-locomotieven Baureihe 221 die rond 1990 in dienstkwamen, ruimschoots overleefd. De werkplaats is in Durrës waar met het oog op mogelijk positieve ontwikkelingen meer locomotieven dienstvaardig worden gehouden dan noodzakelijk. HSH voert geen goederenvervoer meer uit; de enige goederentreinen in Albanië zijn van de particuliere spoorwegmaatschappij Albrail die in eigen beheer de dertig kilometer lange lijn Fier - Vlorë heeft opgeknappt. Sinds 2018 rijden dagelijks enkele olietreinen van de raffinaderij in Fier naar de haven van Vlorë,

waar de olie naar Italië wordt verscheept. Albrail heeft twee lijndiesel locomotieven T770 die in de jaren tachtig in Tsjechoslowakije zijn gebouwd en een uit Nymburk afkomstige rangeer locomotief uit 2004. //

-
5. Ter gelegenheid van de opening van het gerenoveerde Kashar-station kreeg T669 1054 in 2015 de actuele HSH-kleuren. Op 29 juni 2024 stond de locomotief bij de werkplaats in Durrës.
 6. Rijtuig 015-1 is afkomstig van DB en heeft in november 2023 een revisie ondergaan. Het is tekenend voor de huidige situatie van HSH. Plazh, 30 juni 2024.
 7. Diesel locomotief T770 702 van Albrail arriveert met een lege set oliewagens in Fier, 29 juni 2024.
 8. Rangeren bij het Albrail-depot in Fier met locomotief T770 701, 29 juni 2024.
-



7.



8.

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!



IN HET SPOOR VAN DE BLAUWE ENGEL

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

Prijs: € 39,95.

Railhobby.nl/blauweengel

CTA-BAKKEN

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

Prijs: € 12,99.

Railhobby.nl/cta



PRAKTIJKBOEK MODELSPORWEGEN

Dit praktijkboek geeft algemene informatie over schalen, tijdperken, het kiezen van een thema, het landschapsonwerp en de presentatie van een modelspoorweg. Kortom, een onmisbaar handboek voor iedereen die een modelspoorweg wil bouwen.

Prijs: € 44,99.

Railhobby.nl/praktijkboek

AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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

Prijs: € 7,99.

Railhobby.nl/snijmat



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



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



Anatomie van de Blauwe Brabanders

Door John Simons, uitg. Lycka till Förlag, formaat 26,8 x 21,3 cm (liggend), 84 blz., 7 zw/w- en 13 kleurenfoto's, 43 overige afbeeldingen, hardcover, ISBN 978-9-4920-4071-8, € 39,90.

In 1908 stelde de Noord-Brabant-sch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij (NBDS) een nieuw type 2'C-sneltrainlocomotief in dienst, de serie 30-36, gebouwd door Beyer Peacock. Een gewaagde onderneming voor een kleine spoorwegmaatschappij die het niet breed had. De locs waren nodig voor de steeds zwaarder wordende sneltreinen van Duitsland naar Vlissingen die aansloten op de mailboten naar Engeland. Omdat het spoor en enkele bruggen niet zo sterk waren, moest de asdruk laag zijn. Daarvoor werden diverse concessies gedaan, zoals per wiel één spaak minder en binnenliggende cilinders. Het dunner maken van de frameplaten bleek geen goed idee te zijn: na verloop van tijd - in de NS-tijd als serie 3500 - ontstonden er scheuren. Bijzonder zijn de diverse foto's uit de begintijd die met speciale software zijn ingekleurd. De schrijver heeft veel informatie verkregen uit de musea in Manchester en York. Daar komen ook tekeningen vandaan. Helaas is geen van deze machines bewaard gebleven, de laatste is in 1946 afgevoerd. Wel is er een door C.J. Honig gebouwd 1:10-model dat in het Spoorwegmuseum is te zien. Het werk sluit af met de NBDS 1'D-goederentreinlocs 118 en 119 (NS 4500).-TO

Kalenders 2025

Uitg. Eisenbahn Kurier, formaat 48 x 30 cm, bestelnummer, ISBN-nummer en prijs: zie tekst.

Traditiegetrouw hebben we ook dit jaar vijf van de jaarlijks twintig uitgebrachte grootformaat kalenders van Eisenbahn Kurier (EK) geselecteerd. Het formaat is hetzelfde als in voorgaande jaren, ze zijn voorzien van een ringband en gedrukt op kunstdrukpapier. Ook in 2025 heeft elke foto een bijschrift, dat op de achterkant wordt herhaald.



Globetrotter (bestelnr. 5945, ISBN 978-3-8446-5945-0, € 17,95). De kalender biedt een grote verscheidenheid aan soms spectaculaire foto's, gemaakt in verschillende continenten. Op de voorplaat een opname van een goederentrein, getrokken door een dieselloc, die over een van de mooiste spoorbruggen ter wereld rijdt, de 2523 meter lange brug over de Firth of Forth in Schotland.



Alpenbahnen (bestelnr. 5940, ISBN 978-3-8446-5940-5, € 17,95). De bergen in de Alpenlanden staan altijd garant voor fraaie opnames. Dat geldt ook weer voor de kalender van 2025. Soms heeft een fotograaf geluk, zoals bij de opname van de voorplaat, waar twee ex-SBB elocs Re 4/4 II een lange trein van Eisenbahntouristik op de Lötschberg Südrampe aan de haak hebben.



Dampflokomotiven (bestelnr. 5931, ISBN 978-3-8446-5931-3, € 13,95). Alle foto's op de enige zwart-wit-kalender van EK komen uit het enorme archief van Carl Bellingrodt. De meeste opnames zijn gemaakt in de jaren vijftig. Vijf van de dertien foto's zijn voor of in de oorlog genomen, zoals die van loc 23 001 in 1941 op de voorplaat. Van deze Einheits BR 23 zijn er slechts twee gebouwd.



Modellbahnen (bestelnr. 5943, ISBN 978-3-8446-5943-6, € 16,95). Net als dat bij eerdere jaren het geval was, betreffen de meeste foto's van deze kalender H0-banen. Twee opnames geven een modelbaan in TT-schaal weer. Hoewel de foto van november naar Duits voorbeeld is, is die gemaakt van de door de Nederlandse MSC Spijkspoor gebouwde spoor 0-baan Spitzkehre.



Deutschlandreise (bestelnr. 5932, ISBN 978-3-8446-5932-0, € 13,95). De kalender bevat platen van zowel modern als historisch (museaal) materieel, gemaakt door meerdere fotografen. Op vier foto's is een stoomtrein in actie te zien.-TO //

Wirtshaus mit Biergarten

LASERCUT BOUWKIT IN H0

Het voorbeeld van het door Noch als bouwkit uitgebrachte 'Wirtshaus mit Biergarten' staat in het Oostenrijkse Bregenz aan het Bodensee. Robert Mooij doet verslag van de bouw van de lasercut taverne met biertuin.

VOORBEELD
& MODEL



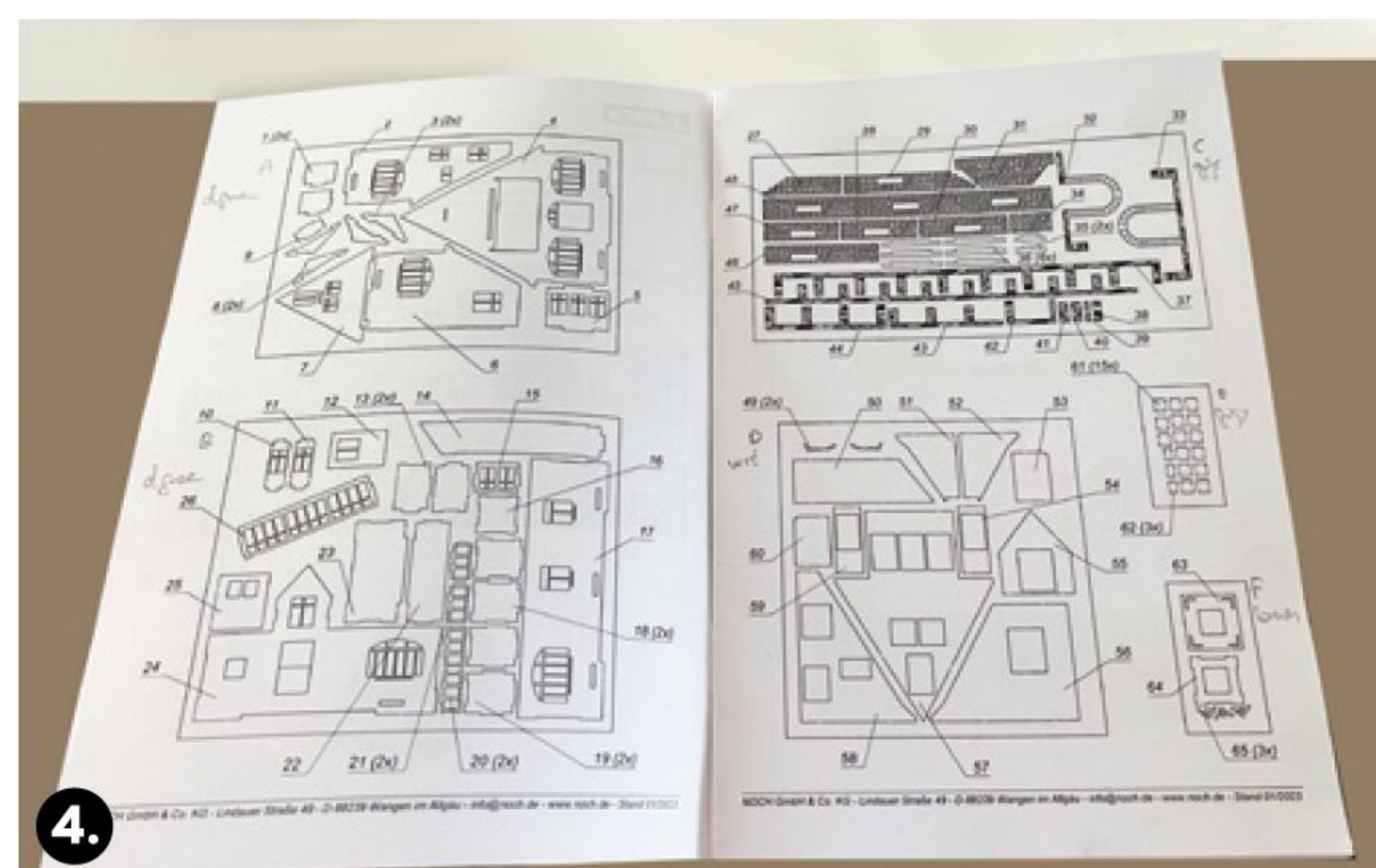


Het in 1907 in aan de Seepromenade als 'Sporthaus' opgetrokken gebouw diende lange tijd als clubhuis van de plaatselijke zeilvereniging. Vanaf 1930 verhuurt de gemeente Bregenz het als taverne, sinds 1995 staat het op de monumentenlijst. In januari 2004 brandde tijdens de wintersluiting de dakopbouw af; na een in enkele maanden gerealiseerde herbouw kon het vakwerkpand door de huidige huurders worden heropend. In 2015 was ik in Bregenz, maar kan me niet herinneren het huis te hebben gezien, maar het blijkt op een door mij toen gemaakte panoramafoto te staan.

Model

De bouwkit (artikelnummer 66401, bodemmaat 18,9 x 17,2 cm, hoogte 18,5 cm, € 124,99) bestaat uit veel op maat lasergesneden papier, karton en hout, variërend van 1 mm tot de dikte van fotopapier. De inhoud van de doos ziet er verzorgd uit, een tube UHU-houtlijm is bijgevoegd. Een minpuntje is het iets bol staande houten terras, maar dat is van latere orde. Na het doornemen van de handleiding leg ik het benodigde gereedschap klaar: een schaar, hobbymes, scalpel, pincet, sleutelvijl en tandenstoker. De met kleine puntjes aan het lasergesneden frame vastzittende kartonnen bouwdelen, snijd ik, naar mate de bouw vordert, met een scalpel los. »

DUNNE PANELEN HEBBEN HET RELIËF VAN GRANOL



1. Het uitkragende hoge dak geeft het grote pand een specifiek aanzien.
2. Het Wirtshaus am See staat direct aan de Bodensee. (foto Noch GmbH & Co. KG)
3. Het gebouwde model en de foto op de wikkel van de doos.
4. De omvangrijke handleiding geeft voldoende duidelijkheid.



5.



6.



7.



8.

Vensterglas

Als eerste worden de ramen in de zwarte muurdelen voorzien van deuren, glas en gordijnen. Uit de transparante plaat kunststof wordt het vensterglas geknipt en achter de ramen geplakt. Daarna volgen de papieren gordijnen en kunnen de wanden op de bodemplaat en aan elkaar worden gelijmd. De zwarte bouwdelen vragen om een goede verlichting op het werk. De verdiepingvloer van één millimeter dikte heeft eveneens een zeer nauwkeurige passing; alle nokken steken exact in de gefreesde gleuven en er ontstaat een stevige constructie. De volgende stap is de erker in de voorgevel. Voor meer stabiliteit van het nog toe te voegen geveldeel, krijgt deze aan de binnenkant een afgesloten kamer, ook in het zwart. Iets te laat merkte ik dat bij het bouwen meer licht nodig is: het kleine dak van de erker was verkeerd om vastgezet, maar dat kon snel worden hersteld.

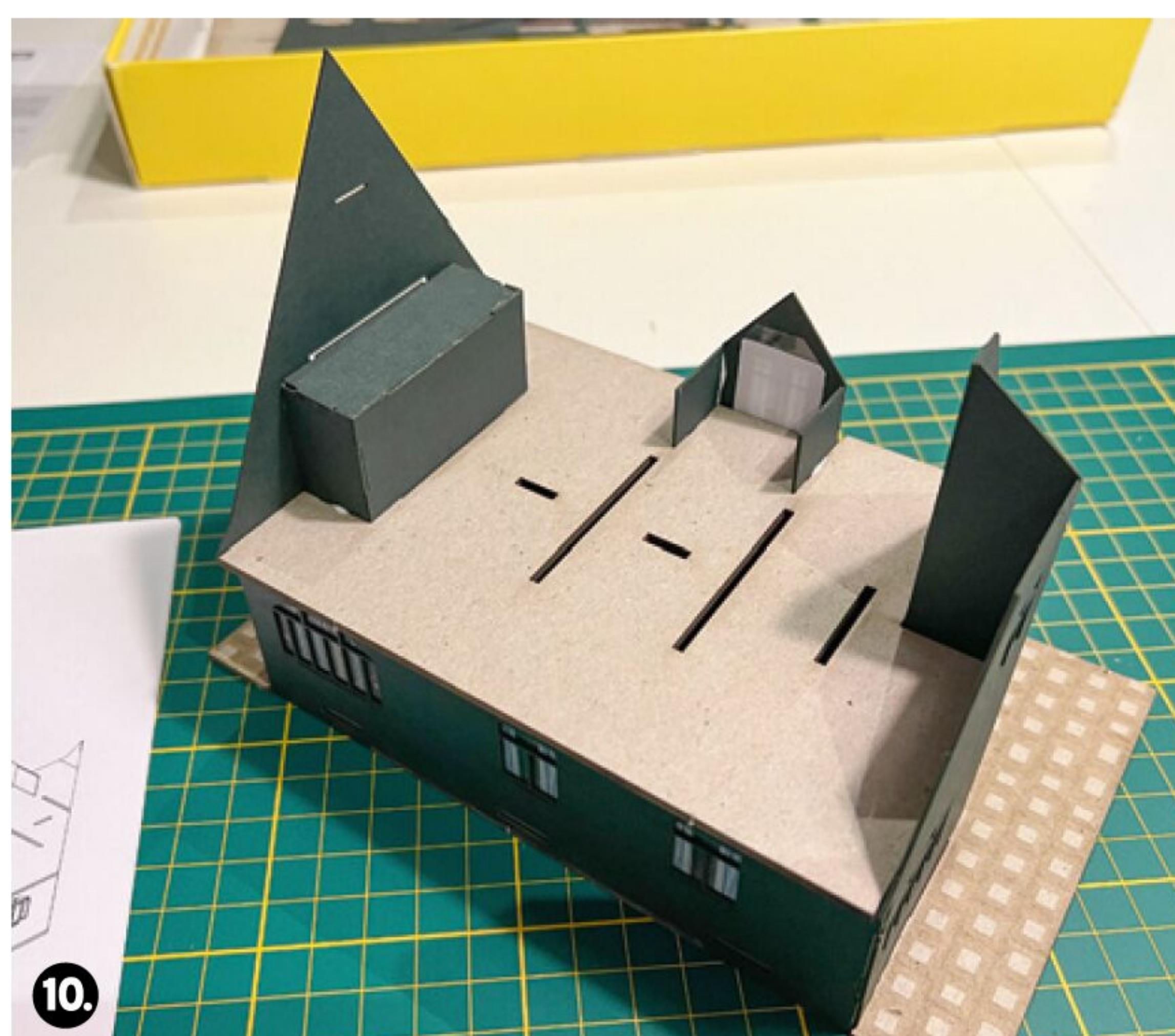
Granol

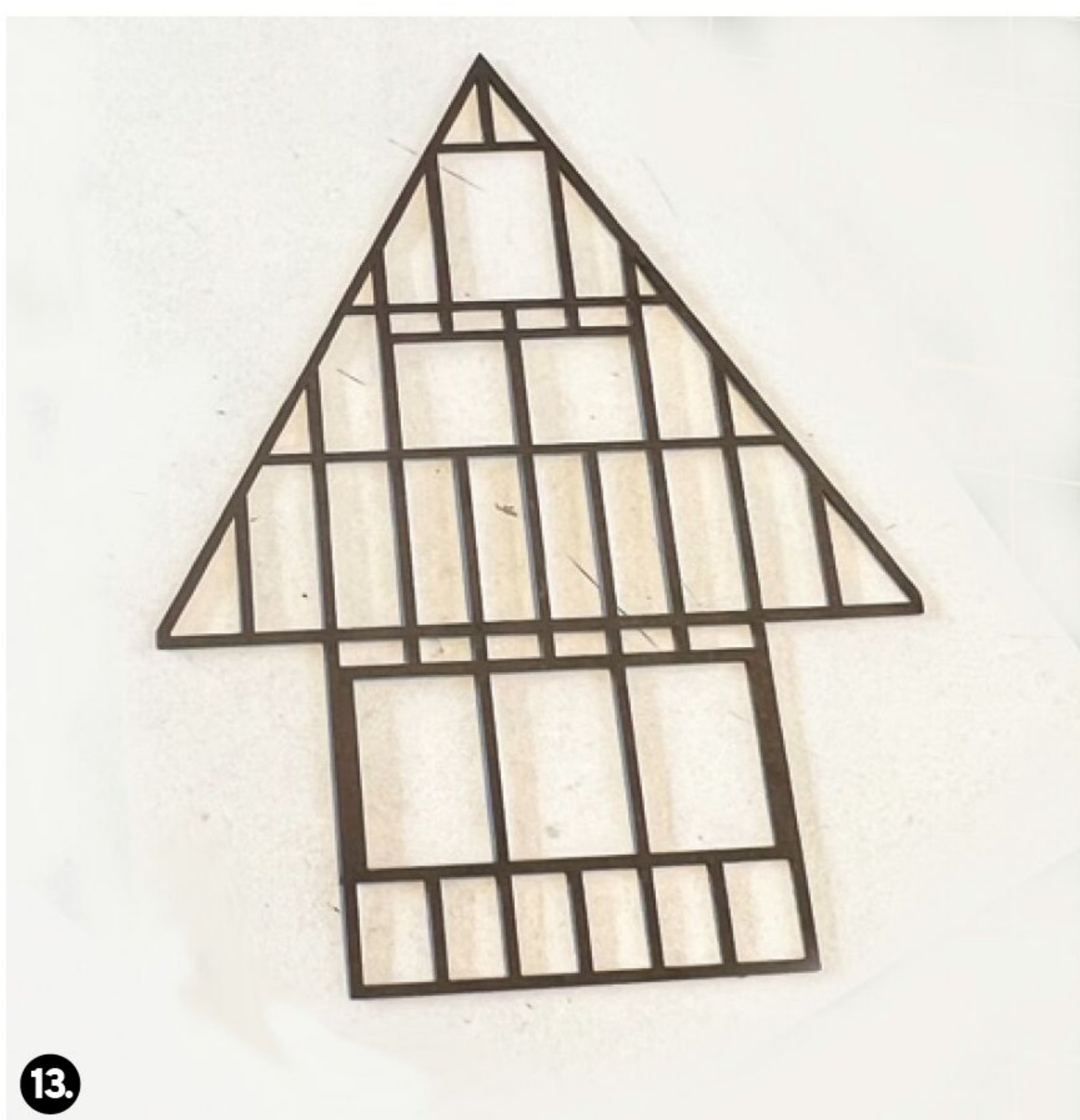
Na afbouw van de zwarte wanden kunnen de buitenmuren gegranold worden. Daar komt geen roller aan te pas: het zijn dunne panelen met het reliëf van granol. Een kwestie van uitsnijden en op de wanden plakken; het oogt meteen anders. Het sombere zwart maakt plaats voor gebroken wit. Toch een puntje van kritiek: op enkele hoeken aan de achterkant is door een kier een dun reepje zwart te zien. Mogelijk is het zwarte karton van de achterliggende muren door de hoge luchtvochtigheid iets uitgezet. De handleiding is een onmisbaar hulpmiddel bij het bouwen. Echter, de onderdelen op de frames zijn niet genummerd zodat die uit de handleiding moeten worden gehaald om ze vervolgens op de plattegronden van de frames op te zoeken. Dat betekent veel terugbladeren en enige discipline, maar het werkt. Dus niet op voorhand alles lossnijden, want dan wordt het een onoverzichtelijke klus. Ik volg de handleiding en streep de uitgesneden bouwdelen af. Vervolgens komt het vakwerk aan de beurt: mooie, flinterdun uitgesneden bruin kartonnen rasters. Omdat de lijm direct uit de tube niet goed is te doseren, doe ik een druppel op een stukje afvalkarton en voorzie met een hierin gedoopte tandenstoker de dunne balken van lijm. Aansluitend volgt het stucwerk tussen de houten balken van het vakwerk. Die pasklare vlakken zijn gemakkelijk te plaatsen. Met alle over elkaar geplakte lagen is de constructie van het huis nog steviger geworden.

Dakkapellen

Na het plaatsen van enkele ondersteunende delen op de verdiepingsvloer, is het de beurt aan het dak. De eerste laag van het dak, de constructieplaat, moet in zijn geheel worden aangebracht. Enkele vouwranden volgen de vorm van het dak. In de sparingen komen de dakkapellen. De kozijnen hiervoor heb ik als één van de eerste gemaakt en komen nu eindelijk op hun plek. Ik verbaas me steeds meer hoe doordacht het model is samengesteld. Voor details zoals de vensterbanken, klein en fijn, is het raadzaam een pincet te gebruiken. Langs de onderkant van de gevels komen stenen randen waarin de denkbeeldige kelder is opgenomen. Ook hier ontstaat door de verschillende lagen een mooie dieptewerking en lijkt het of de kelderramen kozijnen hebben. Hierna komen de dakdekkers in actie. »

5. De panoramafoto met geheel links de taverne.
6. De voorgevel is gereed, in de rechthoek komt straks de erker.
7. De vele ramen zijn voorzien van glas en gordijnen.
8. De zwarte muren zijn op de bodemplaat opgetrokken, een deel van de achtermuur volgt nog.
9. De passing van de etagevloer is uitstekend.
10. De zwarte binnenwanden bij de erker en zijwanden van dakkapel zijn geplaatst.
11. Proost! De gasten weten de Biergarten te vinden.





Het pannendak wordt op dezelfde wijze aangebracht als de dakconstructieplaten. Een bouwdeel dat in zijn geheel met vouwlijnen op de dakconstructie wordt gelegd en vastgelijmd. Met een sleutelvijl maak ik de openingen voor de dakkapellen iets ruimer zodat het dak kan worden gelegd zonder de dakkapellen te beschadigen. De nokvorsten op de daken maken het geheel af. Onder de grote ramen komt een stenen rol-laag. Een mooi detail en mede door de afwijkende kleur treffend en realistisch. Het laatste deelproject is de torenkamer. Dit is, inmiddels ben ik met de bouwwijze bekend, bijna een routineklus. Eerst de zwarte basis, met dit keer heldere ramen, waarna er witte planken tegenaan komen en als laatste het dak. Helaas zit de makelaar die op het torentje hoort niet in de doos, maar wellicht dat de rommeldoos daar een oplossing voor heeft.

Biergarten

Nu het Wirtshaus zijn voltooiing nadert, wordt het tijd voor de Biergarten. Zoals eerder genoemd, is de vloer van het terras niet recht. Hoe krijg je die vlak? Anderhalve week aandrukken onder een stapel boeken bracht geen soelaas. Na enkele andere pogingen heb ik de plank op z'n kop gelegd met beide uiteinden iets verhoogd, een gewicht op de bolle kant gezet zodat het iets doorzakt en een vochtige tissue (gewikkeld in een vel bakpapier) aan de holle kant gelegd. Na een paar dagen met een gewicht op de bolle kant was de bolling vrijwel weg. Na drogen met druk op de bolle kant stond de vloer weer iets bol, maar het bouwdeel is te gebruiken. Als alternatief had ik een plaatje triplex in gedachten om daar het huis en het terras op vast te zetten, maar de lage terrasmuren brengen uitkomst. Met het vastlijmen van de muren verdwijnt de bolling in de terrasvloer. Elke muur bestaat uit vier delen. Twee onbewerkte kanten worden tegen elkaar gelijmd en na het plaatsen op de terrasvloer volgen aan de binnen- en de buitenzijden dunne sierranden met steenstructuur en vormt het een stevig geheel. Met de dekstenen op de zuilen is de Biergarten klaar voor gebruik.

Torenkamer

Het eind van de handleiding raakt in zicht: de afwerking van het dak is aan de beurt. Nadat de torenkamer op zijn plaats is gelijmd, volgen de kozijnen van de dakvensters. Daarvoor hanteer ik bij het verlijmen de tandenstokermethode; de randen zijn niet meer dan enkele tienden millimeters dik. De schoorstenen hebben geen vaste plek, in elk geval geen uitsparing in het dak en kunnen dus naar wens worden geplaatst. Ik houd het voorbeeld op de doos aan. Bij de filigreine kartonnen leuning aan weerszijden van de trap komt de pincet van pas. Dat geldt ook voor de plantenbakken onder de ramen van de etage. Daarvoor wordt een zakje met pollen van grasvezels en bloemen meegeleverd. De



doorgeknippte pollen gedijen goed in de plantenbakken. Met deze laatste stap is het model klaar voor oplevering en kan het op de modelbaan worden geplaatst.

Tenslotte

Het model ziet er zeer goed uit, er is goed gedacht aan details en dat - zo moet ik toegeven - had ik niet verwacht. Voor mij was het de eerste kennismaking met een lasercut bouwpakket en het is een andere manier van werken en denken, maar het Wirtshaus behoort zeker tot de top in de bouwpakketenwereld. Het enige minpunt of punt van aandacht vind ik het materiaal, dat is gevoelig voor het klimaat, met name de luchtvochtigheid, tijdens het bouwen. Als u daar rekening mee houdt, heeft u een heel mooie aanwinst voor uw modelbaan. Voor de eindfoto heb ik de Biergarten aangekleed met de Noch-figuren 15832 'Biergarten' (€ 17,99) en 14817 'Biergarten-Zubehör' (€ 15,99). Mocht u twijfelen of het Wirtshaus voldoende stevig is: abusievelijk zwiepte iemand het model van tafel, maar het doorstond de val zonder schade. Dus die zorg is ongegrond, of ik heb geluk gehad. //

- 12. De achter- en zijgevels hebben de structuur van granol.
- 13. Grote delen van het vakwerk zijn in één bouwdeel ondergebracht, dat betekent snel werken.
- 14. De erker is met de topgevel van vakwerk voorzien, de stenen trap is geplaatst.
- 15. Langs de onderkant van de gevels komt metselwerk.
- 16. Ook de asymmetrische achtergevel wint met het vakwerk.
- 17. Het grote onderdak biedt een stevige ondergrond voor het pannendak.
- 18. Onder het rechter raam is de rollaag aangebracht.



EXTRA ONLINE

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



Toen & Nu

VLEUTEN

“Stationnetje Vleuten”, riep een jolige conducteur soms om in de tijd dat Plan V’s nog tussen Utrecht en Leiden pendelden. Veel was het ook niet: een klein gebouw met een hoog dak en twee smalle perrons.

Het dorp Vleuten heeft altijd een nauwe band met Utrecht gehad. Mensen met geld uit de stad bouwden er riante woningen en fruittelers verhuisden naar de vruchtbare grond. Tegenwoordig vinden de stadsbewoners dankzij het enorme project Leidsche Rijn er vooral woonruimte. In verband daarmee zijn van 2007 tot 2010 de sporen van twee naar vier verdubbeld en op een hoge dijk gelegd. Ongeveer driehonderd meter westelijker kreeg Vleuten een nieuw station met hoge trappen, liften en beschutte perrons. Bepaald geen ‘stationnetje’ meer. Het contrast met 1855, de opening van het traject Utrecht - Rotterdam, is nog groter. Toen konden Vleutenaren alleen zwaaien naar passerende treinen, want de Rhijnspoorweg-Maatschappij vond een halte niet nodig. Met geld van de gemeenten Vleuten en Haarzuilens kwam die er in 1881 toch. De behoefte aan een halte was bij een proef met een stoomtram op de treinsporen tussen Utrecht en

Harmelen aangetoond. Onderweg werd bij tien overwegen gestopt: ‘lightrail’ is ouder dan je denkt. Aan de zuidzijde van het spoor aan de Krogt dijk, later Wilhelminalaan en Stationsstraat, verrees een haltegebouw dat oogde als een uitgebreide wachterswoning. Voor het goederenvervoer kwam er een laad- en losspoor, dat in 1971 is opgebroken. Het stationsgebouw aan de noordzijde van de verdwenen lage baan dateert van 1922 en is ontworpen door Ad van der Steur. Van zijn hand waren ook een aantal stationsgebouwen in Groningen en Drenthe en gebouwen in Rotterdam, zoals museum Boijmans van Beuningen. Het stationsgebouw is sinds de Tweede Wereldoorlog niet meer compleet: de schuingeplaatste entree met open voorportaal en kleine hal werd bij een bombardement verwoest. Na de invoering van moderne beveiliging werd het aangebouwde seinhuis afgebroken. Toen het gemeentelijke monument alle spoorse functies had verloren - het loket sloot in 2001-, was er jarenlang



2.

2024

een bloemenzaak gevestigd. Tegenwoordig kun je op de plek van het eerste perron in Italiaanse stijl een terrasje pakken. Wie wil weten hoe het eerste haltegebouw eruit zag, kan in een van de drie onderdoorgangen van de hoge sporen een blik werpen op de tegelplateaus. Zij tonen behalve het station van toen ook bekende boerderijen en bodemvondsten. //

1. Tijdens de aanleg van de beide eerste hoge sporen is dit zijaanzicht mogelijk met Plan V's als stoptreinen tussen Leiden en Utrecht, 19 maart 2006. Let op de in de muur gemetselde zitbank en de verlichting boven de deuren.
2. Alle vier hoge sporen zijn op 10 mei 2024 in gebruik. Het vroegere stationsgebouw, nu een Italiaans restaurant, biedt uitzicht op het bijna vijf meter hoge baanlichaam.
3. Het nieuwe VIRM-treinstel 8201 passeert het stationsgebouw van Vleuten op 3 mei 1994.
4. De treinen rijden sinds 5 november 2007 over de twee hoge sporen. De opbraak van de lage sporen is op 8 maart 2008 al ver gevorderd. Tot 2010 worden nog twee hoge sporen aangelegd en komt de op de achtergrond zichtbare nieuwe halte volledig in dienst.



1994

3.



2008

4.

**EXTRA ONLINE**

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 477, verschijnt begin november.

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



Railtest: Märklin SNCF 141R

De 141 R 1422 uit Göppingen versus de loc van Jouef.



Doen: Verkeertunnel

De tunnel in de Stichtse Lijn in H0 nagebouwd.



Reportage: HSL's en HST's in China

Rens Bloom verkent het wereldwijd grootste HSL-netwerk.



Doen: Moderne loods

Modulaire bouwkit Elbe-Modell. Uitbreiding is mogelijk.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacıyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven
Verder werkten aan dit nummer mee Ronnie Beijers, Rob Bemelen, Rob Blom, Paul Boersma, John Brendel, Sander Broerse, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Martijn Haman, Roelof Hamoen, Stefan Izeboud, Raymond Kiès, Han Landman, Hans de Mooij, Robert Mooij, Tiemen Schenk, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Elvira Wijshake, Peter Wijshake, André de Wilde **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!



Nieuw! **ECOS 2.5 (50220)**



31296 NMBS SNCB 98 040



Silberling n-wagen CFL 31060 tem 31062



31530



31175



Importeur:



Exact-train
Classic H01:87®

Details die overtuigen!



- Ex20820 Set van twee, NS .Hbis nr. 21 RIV 84 NS 216 3 220-7, drie ribbels, bruin, groot NS logo met opschrift 'Rotterdam Feyenoord' en NS .Hbis nr. 21 RIV 84 NS 216 3 020-1, drie ribbels, bruin, groene strepen en opschrift 'Bellinzone', tijdperk IVa
- Ex20821 NS .Hbis nr. 21 RIV 84 NS 216 3 236-3, drie ribbels, bruin, groot NS logo en opschrift 'Amsterdam Rietlanden', tijdperk IVb
- Ex20822 Set van twee, NS Hbis nr. 21 RIV 84 NS 225 4 275-1, drie ribbels, bruin, groot NS logo, opschrift 'Köln Eifeltor' en NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 183-1, drie ribbels, bruin, groene strepen, opschrift 'Vienne', tijdperk IVb
- Ex20823 Set van twee, NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 244-1, drie ribbels, bruin, groot NS logo, opschrift 'Hamburg Altona' en NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 153-4, drie ribbels, bruin, witte strepen, opschrift 'Philips Kobenhavn', tijdperk IVc
- Ex20824 NS Postwagen nr. 50 84 006 9 001-4, drie ribbels, bruin, groene strepen, tijdperk IVa
- Ex20825 Set van twee, NS Hbis nr. 25 RIV 84 NS 225 4 232-8, drie ribbels, blauw, groot NS logo, opschrift HCR 'Bellinzone' en NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 067-6, drie ribbels, blauw, witte strepen en opschrift HCR 'Torino', tijdperk V

- Ex20826 Set van twee, NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 302-7, drie ribbels, blauw, groot NS logo, opschrift 'Aachen' en NS Hbis nr. 01 EUROP 84 NS 225 4 135-1, drie ribbels, blauw, witte strepen, opschrift 'Philips Kobenhavn', tijdperk V
- Ex20828 NL-RN Hbis 281 Railion 21 RIV 84 NS 226 0917-0, drie ribbels, bruin, witte strepen, tijdperk V
- Ex23744 NS Bremen Blauw Grijs opschrift Nederland, tijdperk III
- Ex23746 NS Bremen Frico opschrift Nederland, tijdperk III
- Ex23755 SNCB/NMBS Bremen Goederen wagon (groen), tijdperk III
- Ex23761 CFL Bremen EUROP Goederen wagon (grijs), tijdperk III
- Ex23769 SNCF Bremen EUROP Goederen wagon (bruin), tijdperk III
- Ex23775 SNCF Bremen EUROP Goederen wagon (oranje), tijdperk IV
- EX25000 Set van vijf DC grondset BLS-autotransport-trein 1 Talbot (1x stuurstandrijtuig BDt, 2x oprijwagen Sdt en 2x rampenwagen Sdt), exclusief voor KML en Nederland, tijdperk 6
- EX25001 Set van vier DC grondset BLS autotransport-trein 1 Talbot (4x middelwagen), tijdperk 6

Kijk ook op onze site **WWW.EXACTTRAIN.EU** | Jsvogellaan 15 | NL-4143 AT Leerdam | info@exacttrain.eu

Ons Verrassingsmodel 2024

Elegante en robuuste stier

Het type 141.R. Voor het eerst in het Märklin assortiment en onmiddellijk verkrijgbaar bij uw vakhandelaar!

märklin
TRIX



Voorbeeld: Stoomlocomotief voor algemene dienst met olietender 141.R.1244 van de Franse staatsspoorwegen (SNCF). Model in de hedendaagse uitvoering zoals de locomotief tegenwoordig dienstvaardig in gebruik is bij de Vereniging Mikado 1244 in Brugg, Zwitserland.

Alle informatie over dit model vindt u online in een speciale presentatie op:
www.marklin.nl/verrassingsmodel-2024-stoomlocomotief-141-r-1244
en <http://trix.nl/nieuws/verrassingsloc-2024/>

Modelhighlights:

- Volledig nieuw ontworpen model.
- Type 141.R voor het eerst in het Märklin assortiment.
- Bijzonder fijn gedetailleerd metalen model.
- Met een groot aantal los gemonteerde details.
- Standaard voorzien van een rookgenerator.
- Verlichting in het machinistenhuis, bij het drijfwerk en het flakkeren van de vuurkist apart digitaal te bedienen.
- Met speelwereld digitale mfx+ decoder, voorzien van uitgebreide licht- en geluidsfuncties.
- Bufferhoogte volgens NEM.

Wisselstroom



38141 Stoomlocomotief 141.R.1244

märklin
H0



€ 679,- *

Gelijkstroom



25141 Stoomlocomotief 141.R.1244

TRIX
H0



€ 679,- *

Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefonservice

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

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

SNCF® is een gedeponeerd merk van SNCF Mobilités. Alle rechten voorbehouden.
* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken.
Prijs, data en maten kunnen afwijken.



www.marklin.nl | www.trix.nl



www.facebook.com/maerklin