

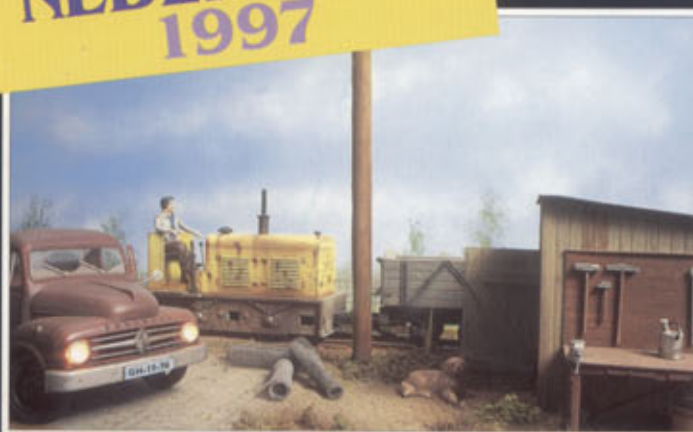
RAIL MAGAZINE

Spoorwegen & Modelspoor

143 19e jaargang nr. 3 April 1997 Prijs F.10,75



Met folder
**RAILMUSEA IN
NEDERLAND
1997**



Trekken en Duwen kost Energie

Proefstomen met de Jumbo ■ Goederenvervoer in Vlissingen Sloe ■ Reichsbahn-sneltreinlocomotieven serie 01⁵
Honderd jaar Mallet-locs bij de Harzquerbahn ■ Spoorwegen in Bolivia ■ Onder de Loupe genomen ■ Theo's Treinen
Smalspoor in de Slaapkamer ■ Een DAF AZ 1900 in H0 ■ Van Klein naar Groot in het Klein ■ Hatley



Een niet alledaagse personentrein die de 2323 hier trekt. Len de Vries

Trekken en Duwen kost Energie

De Energiewagen in H0

Frank Oude Elferink

Sinds jaar en dag zijn van Lima Plan E-rijtuigen en van Roco 2200' en te koop. Met deze modellen is een trek/duw-combinatie na te bootsen, zoals deze in de zomerdienst tot en met 1986 bij de NS gereden heeft. Indien we deze "dieseltrek/duw" ook in de periode september tot en met mei willen laten rijden, dan moet er een energiewagen aan de trein worden toegevoegd (bij de NS tot en met 29 mei 1987). Deze energiewagen is niet te koop in de winkel en dus zullen we deze zelf moeten bouwen, hoe u dat kunt doen, leest u in dit artikel.

Mijn eerste kennismaking met de energiewagen dateert van november 1981, toen ik op aanraden van een klasgenoot eens in Enschede ging kijken om de trein uit Zwolle (aankomst 18.20 uur) op te wachten, want dan kwam er een "Duitse Hydraulische" binnen. En ja hoor, daar stond ik oog in oog met een grote rode 216 uit het de-

pot Oldenburg. Deze locs kende ik nog uit de tijd dat Oldenzaal - Bentheim nog met dieseltractie werd bereden. Achter deze fraaie locomotief ontsierde een lelijk klein wagentje het treinbeeld en stond een enorme herrie te maken. Later ontdekte ik dat dit de energiewagen was, die buiten de zomermaanden de Plan E-trein van energie voorzag. Zowel

de gehuurde DB 216 als de NS 2200' en hebben met de diesel Plan E's gereden. De energiewagens zijn in juni 1987 afgevoerd toen de DE-Plan E-treinen zijn opgeheven. In Modelkroniek 2 (november 1989) en Railkroniek 61 (januari 1989) en 88 (oktober 1991) is uitgebreid aandacht besteed aan deze treinen.

De gehele, niet alledaagse, trein in beeld, een Roco 2200, een zelfgebouwde energiewagen, drie Lima Plan E-rijtuigen en een dummy 2200. Len de Vries



Met eenvoudige materialen heeft de auteur de energiewagen gebouwd.

Len de Vries

De bouw

Het maken van een energiewagen hoeft geen kostbare zaak te zijn. De basis voor het model is namelijk een CSD-goederenwagen van Roco (nummer 48033), die voor rond de vijftien gulden te koop is. Daarna heb ik een gedeelte van het dak van een Belgisch M2-rijtuig (Lima) gebruikt, kunststofplaat, ramen en deuren uit Mat'46, messing ladders, compressoren uit de Plan V-onderplaat en TV-onderdelen(!). De gebruikte goederenwagen is gemeten over de buffers 117 mm lang. Het grote voorbeeld meet 10.580 mm en meet in 1:87, ruim 121 mm, dit komt dus aardig overheen. Ik ben begonnen met het verwijderen van het dak en heb de zijwanden uit de goederenwagen gesneden. De kopwanden werden gladgeschuurd en de bovenkant werd zodanig afgerond dat het M2-dak er gemakkelijk tegenaan te lijmen is, zelf een dak maken van polystyreenplaat behoort natuurlijk ook tot de mogelijkheden. Het dak werd op maat gezaagd en op de wagen gelijmd. Vervolgens kon de bodem uit de wagen gehaald worden. Aan beide zijden heb ik 5 mm laten zitten zodat de klik-constructie bewaard kon blijven. De nieuwe zijwanden werden uit 1 mm dik polystyreenplaat gemaakt. De wanden zijn 101 x 28 mm; in deze stroken worden ook de openingen voor de ramen en deuren gesneden. Deze komen uit de bagageruimte van Mat'46, ze kunnen ook uit de



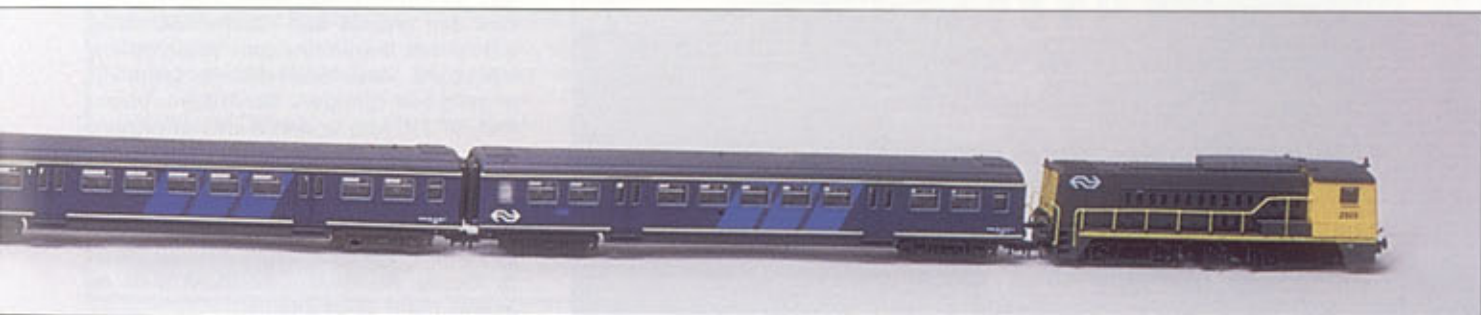
Mastica-ombouwset van de Hondekop gehaald worden of van dunne styreenplaat zelfgemaakt worden. Daarna werden er nog aan beide kanten acht roosters van 9 x 5 mm aangebracht. Deze roosters kunnen van Evergreen plaat gemaakt worden. De wanden kunnen nu in de wagen geplaatst worden, hierbij valt het op de zijwanden langer naar beneden doorlopen dan de kopwanden, dit is ook de bedoeling. Aan het onderstel dienen nog twee compressoren aangebracht te worden, deze komen op de plaats van de koppelingsschacht en er zit niet anders op dan een vierkante uitsparing in de compressoren te maken zodat deze om de schacht heen komt te zitten. Mijn compressoren ko-

men van de onderplaat van een Plan V. Bij het ombouwen van een Plan V naar Plan U zijn deze vrijgekomen. De compressoren draaien wel mee in de bocht met de koppelingsschachten en dat is wel even een vreemd gezicht, maar als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan. Op de plaats van de sluitlichten werden gaatjes geboord waarin hulsjes werden aangebracht die de sluitlichten nabootsen.

Het spuiten

Als alles goed geplamuurd en geschuurd is kan de wagen in de primer. Na het primeren kan beoordeeld worden of er nog meer geplamuurd en geschuurd moet worden. Zo nee, dan kun-

De energiewagen op zijn plaats in de trein. Len de Vries





Een voorbeeld uit het grootbedrijf zoals dat tot en met de zomerdienst van 1986 te aanschouwen was. De locomotieven 2250 en achterop de 2322 met trein 7939 (Zwolle - Enschede) bij Nijverdal op 6 augustus 1986. Zoals te zien is was de energiewagen in deze zomerperiode niet actief. Alex Wouters

nen de diverse onderdelen op de wagen aangebracht worden, zoals de messing ladders en de dakinrichting. Op het dak heb ik vier weerstanden (uit een TV) geplaatst en twee kastjes. Hierna heb ik de wagen grijs gespoten, afgeplakt wat grijs moest blijven, het restant wit gespoten en daarna geel. Het wit is noodzakelijk omdat anders het geel niet dekt.

De belettering

Nu kunnen de opschriften worden aangebracht, allereerst de witte NS-emblemen van Rietsma en vervolgens de wagennummers. Deze wagennummers zijn niet te koop en moeten dus zelf sa-

mengesteld worden, dit kan uit de Plan E nummerset van Rietsma. Er zijn zeven energiewagens geweest met de nummers 21 84 954 2 501-7 tot en met 21 84 954 2 507-4. Omdat het te ver voert uit te leggen hoe een computer-controle-nummer berekend dient te worden, geef ik de volgnummers van de tussenvallende wagens: 502-5, 503-3, 504-1, 505-8 en 506-6. Nadat de nummers waren aangebracht kon de energiewagen worden voorzien van een vernislaag. Deze laag geeft de wagen een egale transparante laag die bovendien de opschriften beschermt. Na droging kunnen de ramen in de bak gelijkmd worden

en kan de bovenbouw op het onderstel worden geklikt.

Inzet

Ondanks het feit dat in de reeds genoemde uitgaven uitgebreid is ingegaan op het grote voorbeeld, wil ik toch iets vermelden over de inzet van deze wagens. De energiewagens werden in de loop van augustus uit het vet gehaald en begonnen in mei aan hun vakantie. Zij reden in combinatie met de Plan E-rijtuigen en de 2200'en en de gehuurde DB 216 die zelf de energie voor verwarming en licht niet konden leveren. De Plan E-rijtuigen die in deze treinen reden waren speciaal aangepast voor deze diensten. Er waren rijtuigen met alleen 2e klas (B) en rijtuigen met 1e en 2e klas (AB). Aan weerszijden bevond zich dan een 2200. De minimum samenstelling van zo'n trein was dan twee locs, drie rijtuigen en een energiewagen. De trein kon er dan als volgt uit zien: 2200 + EW + AB + 2200. De inzet van de DB 216 was veel beperkter, er was dan slechts één locomotief nodig terwijl het minimum aan rijtuigen op vier stond. Vaak reden deze locs met vijf of zelfs zes rijtuigen. De minimumtrein met de 216 kon er dan als volgt uitzien:



Ook energiewagens hebben hun rust nodig: de 21 84 954 2 502-5 en 501-7 werden op 25 mei 1985 tijdens hun weekeinderust te Zwolle Werkplaats gestoord door de auteur. Frank Oude Elferink

Energiewagen 84 954 2 501 in het voorjaarszonnetje in het laatste dienstjaar. Zwolle, 21 april 1987. Alex Wouters

216 + AB + AB + B + B + EW. Aan het eindpunt moest dan gerangeerd worden en kwam de loc voor de energiewagen te staan. De energiewagen en Plan E-rijtuigen zijn reeds gesloopt, de 2200' en zijn hard op weg en ook de DB-serie 216 komt zo langzamerhand in haar laatste levensjaren. In het depot Oberhausen zijn deze locs heden ten dage nog te aanschouwen, zelfs nog in de oude rode kleur, de kleur waarin zij veelal met de Plan E-treinen werd gesignaleerd. In de (moderne) oceaanblauw/beige kleurstelling hebben ze echter ook dienst gedaan met de Plan E-rijtuigen.

De trein

Märklin heeft beide kleurstellingen in haar programma. Ooit leverde Röwa (later overgenomen door Roco) beide kleurvarianten. Vooral het blauw-beige exemplaar is voor gelijkstroomrijders te prefereren boven een Hamo-model. Ondanks dat het een oude loc betreft, is het redelijk fijn gedetailleerd. Voor de 2200' en kunnen we natuurlijk bij Roco terecht, beide kleurstellingen (bruin of geel/grijs) kunnen gebruikt worden. Voor de rijtuigen kunnen we bij Mastica of Lima terecht. De rijtuigen van Mastica moeten zelf in elkaar gezet worden, de Lima's dienen danig opgeknapt te



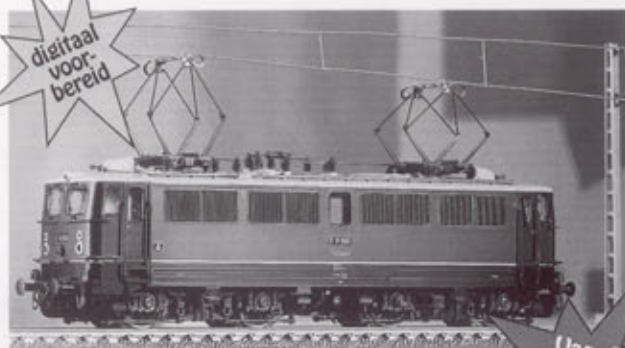
worden alvorens zij een acceptabel beeld opleveren. Mijn eigen trein bestaat uit drie Lima-rijtuigen (AB + AB + B), die geheel opnieuw gespoten zijn. Ze zijn voorzien van nieuwe opschriften, interieur, kortkoppelingen en vouwbalgen. Het is een vaste stam waar in principe niet mee gerangeerd wordt. Zo heb ik tussen de rijtuigen oude Hondkopvouwbalgen gebruikt die aansluiten op die van het volgende rijtuig, terwijl aan de eindrijtuigen de "sluitvouwbalgen" van Plan D (Roco) zijn gebruikt, compleet met overloopvoetplaat. Ook heb ik

twee locs aangewezen als vaste tractie voor de DE-stam, de bruine 2252 en de geel/grijze 2323. Uit de 2252 heb ik de aandrijving gehaald om te voorkomen dat de zaak gaat wrikken en ontspoord. De vrijgekomen ruimte in dit model zou eventueel gebruikt kunnen worden om accu's op te slaan voor constante verlichting in de rijtuigen. In de winterdienst wordt de energiewagen 502 aan de stam toegevoegd om te voorkomen dat er al te veel klachten binnenstromen over te koude en onverlichte rijtuigen... □

De catalogus incl. de noviteiten 1997 ligt voor u klaar!
Haalt u hem af bij uw vakhandelaar of maak f 9,- over op girorekening nr. 3650625 t.n.v. Philotrains o.v.v. „PIKO 1997“

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

direct
voor-
bereid



51030 E11, DR
51230 Wisselstroom

Vanaf
maart
'97

Het model van de DR E11 005 is, net als in werkelijkheid, uitgevoerd met acht dubbele roosters op de zijwanden voor de geforceerde luchtkoeling. Via de filigraine DR RBS 58 pantografen kan de stroom in model ook via de bovenleiding worden afgenomen. Het volledig nieuw ontwikkelde PIKO model van de elektrische locomotief E11 005 is uitgevoerd in de DR kleuren en met de loupezuivere opschriften van tijdperk III.



Exclusief importeur voor Nederland: Philotrains
Antilopestraat 1 -
7315 EG Apeldoorn -
tel. (055) 5221259



studio 22,5
modelbouw

de speciaalzaak!

L.G.B., Pola-G, Piko-G, Preiser-G,
NOCH-G

Alle modelbouwartikelen

Verkoop en Inkoop

Taxatie van verzamelingen bij u thuis

Bisschopstraat 24, 7595 AT Weerselo
telefoon (0541) 662217 fax (0541) 661890

Makkelijk bereikbaar via de A1,
afslag Hengelo-Noord. De Bisschopstraat
is de hoofdstraat van Weerselo.

wo 13.30-19.00 uur

do 13.30-19.00 uur

vr 13.30-21.00 uur

za 10.30-16.00 uur

zo iedere eerste zondag van de maand
14.00-17.00 uur

daarbuiten ook op afspraak