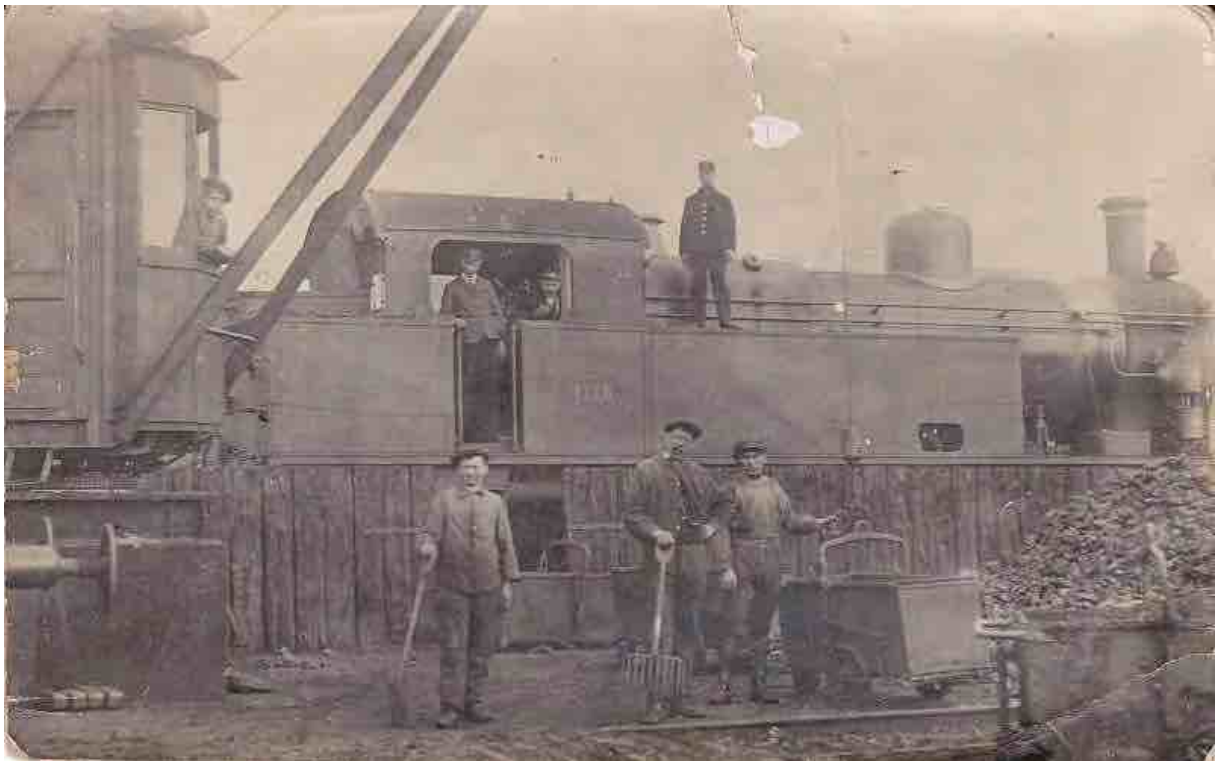


Kolenkraan

door **Hans van de Ven**
door **Ron 't Hooft**

Machinist en stoker, het waren beroepen die veel fysieke inspanning vergden. Zwaar werk onder hete omstandigheden. Maar wat dacht je van het onderhoud van zo'n stoomloc? Achter het romantische plaatje van een sissende en puffende trein bij een nostalgisch stationsgebouw gaat een hele wereld schuil. De loc moet van een nieuwe voorraad kolen worden voorzien, boven de asput worden ontdaan van slakken, water innemen, de zandkisten moeten bijgevuld en het loopwerk geïnspecteerd boven de smeerput.



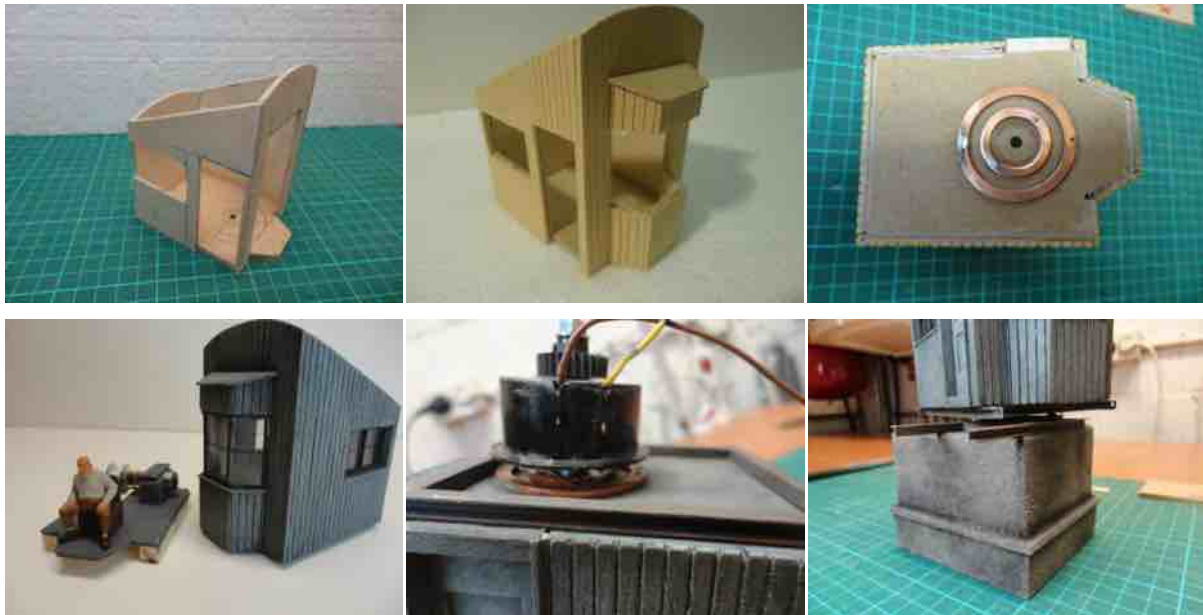
Ron wil het allemaal uitbeelden op zijn nieuwe modulebaan in schaal 1. Het stationsgebouw Güglingen mochten we presenteren in Zijspoor 1 en 2 uit 2014 én in ModelSpoorMagazine 146 en 147. Ook een seinhuis en een Rohrblasgerüst (vrijwel onvertaalbare compressorinstallatie om de rookkamer door te blazen) met een rek vol poken zijn gereed. Toen werd het tijd voor de bekolingsinstallatie. Google leverde welgeteld maar één bruikbare foto op, maar op de site van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers¹ wordt onder nummer 20.09.002 een perfecte bouwtekening van deze kolenkraan aangeboden. Daarmee waren het bouwen van de grondplaat (50 x 20 cm) met keerwanden en de cabine van de kraan twee peulenschillen. Voor zo'n gebogen dak en een erker aan de stuurcabine draait ie zijn hand niet om. Vloerprofiel scheepsdek uit de modelscheepsbouw bleek uitstekend geschikt, zowel voor het maken van keerwandbalken als voor het bekleden van het kraanhuis. Wel werd met puntvijl en kraspen het profiel nog danig ruwer gemaakt.

Op de beurs in Dortmund² tikte Ron twee prachtige motortjes op de kop. De ene windt eenvoudig de tuidraad van de haak (waarover verderop meer) op dan wel af. De andere moet zorgen voor het draaien van de gehele kraan. Minstens veertig jaar lagen de wielen van een

¹ surf naar www.modelbouwtekeningen.nl voor maar liefst 3300 modelbouwtekeningen

² ook aan te schaffen via www.1zu87modellbau.de

oude raceauto in de rommeldoos te wachten. Vanwege de kogellagering nooit weggegooid en terecht. De band zelf mocht niet meer meedoen, alleen de velg voldeed uitstekend. Zelfgebogen sleepcontacten zorgen tijdens het draaien via twee koperen afdichtingsringen voor de elektrische voeding. Het lijkt zo simpel, maar deze zelfgebouwde kraan kan dus elektrisch bediend draaien en hijsen! Doe het maar eens na.



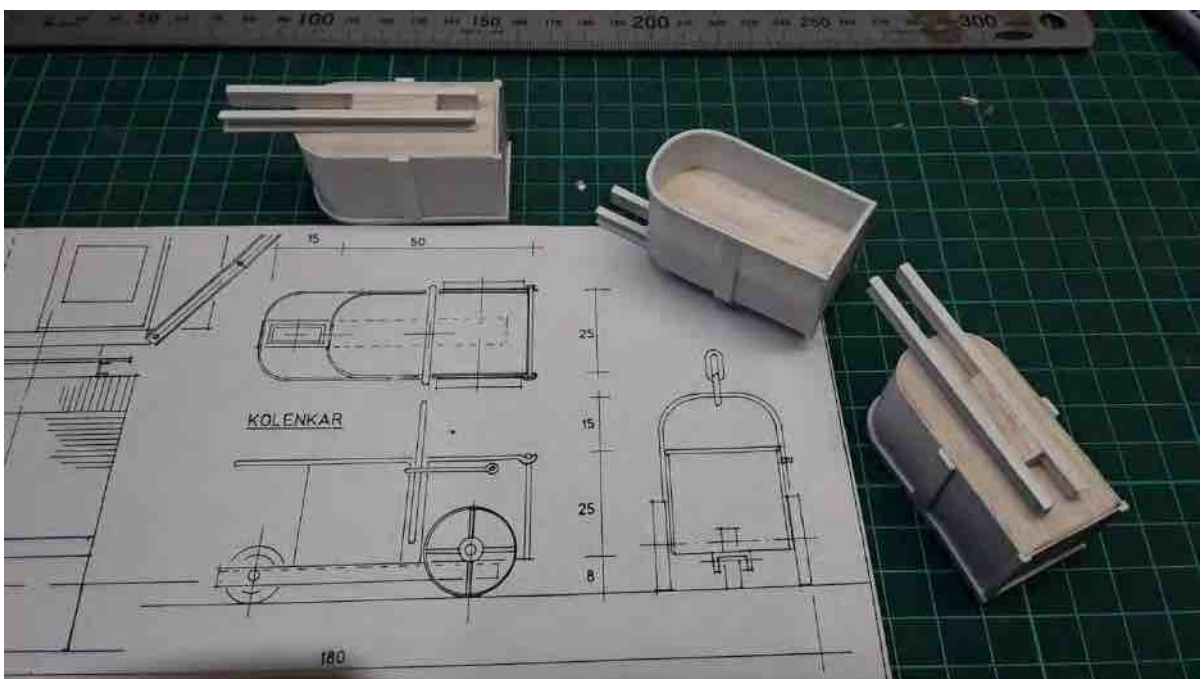
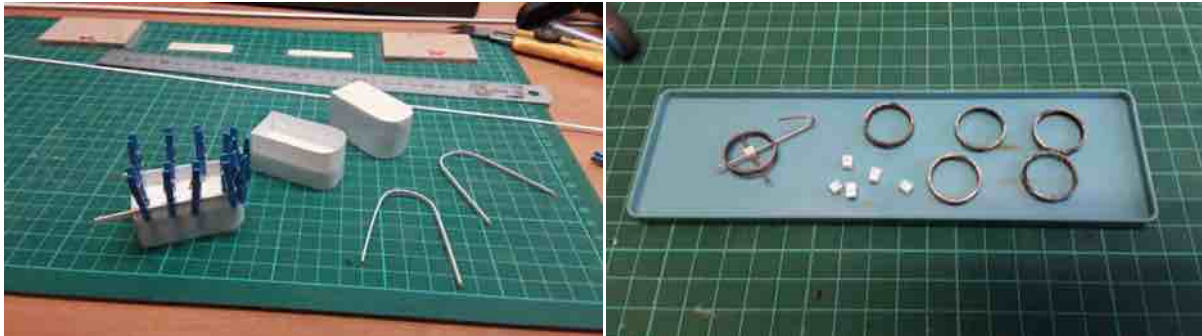
Tijd voor de console met draaiconstructie en voor de giek. In beide gevallen werd messing U-profiel toegepast. Je zou verwachten dat deze delen gesoldeerd worden, maar Ron werkt het liefst met secundelijm. Sowieso werkt hij graag op zijn eigen manier. De bouwtekening dient dus alleen voor de maatvoering. M2-boutjes onder aan de giek? Dat is geen gezicht, dus dat moet anders. En zo gaat het bij veel details. Overal is de hand van de meester te herkennen. Neem de haak. Die moet van zichzelf een beetje gewicht hebben. Op naar de hengelsportwinkel voor een vislood. Het wordt gehalveerd en het oog aan de andere zijde gemonteerd. Uit een stukje styreen wordt de vorm van de haak gemaakt die vervolgens aan de platte zijde van het lood wordt bevestigd. Roestverf zorgt voor de rest. Doe meteen ook maar een likje op de 1mm stalen stangen die de giek in positie houden.



Soms kijk je even vol verbazing naar de bouwtekening. Zo'n trapje en bordes langs de console, dat snap je. Die kraanmachinist moet tenslotte zijn cabine kunnen bereiken. Maar zonder trapeuning en zonder reling? Mag dat wel van de arboregels? Gelukkig is het bordes belegd met traanplaat, zodat je niet gemakkelijk uitglijdt. Het mdf-hout wordt van betonstructuur voorzien met vogelzand, aangebracht met verdunde houtlijm. Grijs Heki-verf (betonkleur) als basis aanbrengen, met sterk verdunde zwarte verf inwassen, nadeppen met een sponsje en drybrushen met wit. Voilà! De grondplaat van 4 mm mdf krijgt een Jokerbestrating³. De bedrieglijk echte steenkool - het zou zomaar de glimmende antraciet uit de kolenkit van mijn ouders kunnen zijn - blijkt toch iets anders: het is grit van de betonfabriek.

³ keuze volop bij www.joker-ruegen.de

Maar de echte juweeltjes van deze kolenbunker zijn toch echt de kolenkarretjes. Een vloertje van mdf is zorgvuldig in vorm gezaagd en geschuurd. Daaromheen is een wandje van 0,8 mm styreen gevormd. Profieltjes zorgen voor een verdikte bovenrand en versterkte hoeken. Het voorwiel is een ijzeren ring met een iets dunnere houten kern; op het asgat is aan weerszijden nog een afdekringetje geplaatst. De achterwielen kostten wat meer hoofdbreken. Uiteindelijk werden het schijfjes koperen waterleidingbuis, doorsnede 19 mm. Dat viel nog niet mee om ze rondom keurig op 3 mm breedte af te zagen! De spaken (één lange en twee korte) werden tijdelijk gepositioneerd met een blokje styreen dat na uitharding van de lijm grotendeels werd weg gevild. Een opsluitringetje zorgt voor een perfect optisch resultaat. De sierlijke beugels geven de prachtig vervuilde karretjes een zeer karakteristiek uiterlijk, toch?



De machinist van dienst kreeg een vuilgeel T-shirt en nam plaats achter het niet helemaal glasheldere raam. Hij kan aan het werk, terwijl Ron tevreden mag toekijken!

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.



Toegift: ik legde de foto van pagina 20 voor aan Remmo Statius Muller, actief binnen de Stoomstichting Nederland. Hij schreef:

Een zeer interessante foto, qua opname totaal onbekend voor mij. Van vóór 1922 bestaan er niet zo veel opnamen van deze serie (SS 1101-1140). Van de periode na 1922 zijn er wel veel foto's bekend: de laatste locomotieven van deze serie deden tot 1957 dienst. Ik dacht aanvankelijk dat de foto is genomen in Susteren, maar dat depot werd in 1924 pas geopend. De foto moet gemaakt zijn in de periode tussen 1912 (eerste bouwjaar) en 1922. De locomotief is immers nog voorzien van nummerplaten van de voormalige Staatsspoorwegen. Bij de NS kregen de locomotieven (in 1921 en 1922) de meer bekende NS-nummerplaten (NS-serie 6201-6240). Deze locomotieven waren aanvankelijk uitsluitend in (Zuid-)Limburg te vinden. Na veel zoeken kwam ik - dankzij de kolenkraan - op het depot Heerlen. Dat depot had naast deze kolenkraan in die jaren ook een "modernere" voorziening om de locomotieven van kolen te voorzien. De kolenkraan ziet er zelfs voor die dagen al knap ouderwets uit... Na de "fusie" en vooral na de introductie van de NS-serie 6300 werden verschillende overcomplete exemplaren van de serie 6200 "overgeplaatst" naar andere depots, vaak grensdepots. Ook bleken zij uitermate geschikt te zijn voor het zware rangeerwerk op de grote goederenemplacementen, verspreid over het gehele land.

Bron: [Het Zijspoor](#) - clubblad van de Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.