

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 46, DECEMBER 2023 - NR 466 - € 9,25 (NL) / € 10,25 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

REPORTAGE:
Mallet C&O 1309
onder stoom

**Véél
model-
spoor**

BAAN IN BEELD:
Ophijsbare modelbaan
naar Nederlands voorbeeld

25 JAAR
CLASS 66
Europese vaste land



RAILTEST: FLEISCHMANN BR 01



Doen: Sneeuwdiorama
Winterlandschap snel gebouwd



Treinsamenstelling: Nightjet
Amsterdam - Wenen in voorbeeld & model



Bied op verzamelbare modeltreinen geselecteerd door Catawiki-experts

Elke dag selecteren onze interne experts zorgvuldig zeldzame en verzamelbare modeltreinen van over de hele wereld voor de veiling.



Kees Smit
Expert in Modeltreinen





Cover CLASS 66

Terwijl RheinCargo's DE 668, nog in de kleuren van HGK, op 18 maart 2018 met een beladen containertrein uit Bad Bentheim naar Nederland vertrekt, rolt NS 1761 gelijk op richting de Nederlandse zijde van het station.

FOTO:
SANDER BROERSE

Adverteerders

- 2 Catawiki
- 17 Ochtruper
- 17 Train Service Danckaert
- 38 Freebit/N-Spoorstore
- 38 Peperkamp Modelbouw
- 38 Fallerstore
- 38 Panzer-Shop
- 38 TreintjeOost
- 59 Broodfabriek
- 59 Lycka till Forlag
- 99 Märklin
- 100 Modelleisenbahn München GmbH



Modellen uit drie belangrijke NS-tijdperken. (foto Sevrien Ferrée)

Noviteiten & scenery

Tijdens de coronapandemie besteedden veel mensen tijd en budget aan hobby's die ze thuis konden uitoefenen. De modelspoorsector was daar één van en zeker winkeliers die een overzichtelijke website hadden, deden goede zaken. Veel pakketbezorgers overigens ook. De verwachting dat die hausse tijdelijk zou zijn, blijkt niet uit te komen. Modelspoor staat nog steeds breed in de belangstelling en fabrikanten blijven **nieuwe modellen** of varianten op eerder uitgebrachte versies presenteren. Hoewel die **aankondigingen** inmiddels jaarrond gebeuren, ligt het accent op de dag dat de Spielwarenmesse in Neurenberg de deuren opent. Al kort na die beurs verschijnt de Railhobby **Noviteitenspecial 2024** met naast de noviteiten ook interviews en grootbedrijf-achtergronden.

De tweede special van 2024 staat in het teken van **scenery**. Van simpele bouwkits tot meer complexere zelf- of verbouw, maar ook het maken van een realistische straatweg, waterpartij of natuurgetrouw groen komen aan bod. Feitelijk alle aspecten die een modelbaan of diorama naar een **hoger plan** brengen. De dit jaar geïntroduceerde rubrieken Spoorverhalen en Railinfo+ worden hoog gewaardeerd en blijven ook in 2024 vaste rubrieken. Het actuele nieuws op onze website en socials wordt verder uitgebouwd met meer verbinding tussen off- en online. In de brede kring van redactie, medewerkers en uitgever zijn er genoeg **ideeën**, dus volg onze website voor nieuwe ontwikkelingen. Ook is Railhobby in 2024 aanwezig op **modelspoorbeurzen**. We hopen u daar persoonlijk te ontmoeten om model(bouw)ervaringen te delen. Op naar een goed 2024!

Ashja Bosboom-Fetvacian (eigenaar en uitgever)
& Dolf Heibloem (eindredacteur)

Volg ons online:

 railhobby.nl
  railhobby
  railhobby
  modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 466



6

DOEN: SNEEUWDIORAMA

Myron van Ruijven deelt zijn ervaringen met het maken van een winterlandschap.

18

TREINSAMENSTELLING: NIGHTJET

De nachttrein tussen Amsterdam en Oostenrijk in model.

24

RAILINFO+: THALYS ADIEU

Thalys en Eurostar zijn in 2022 samengevoegd. Naar Parijs neemt u nu de Eurostar.

26

BAAN IN BEELD: OPHIJSBARE BAAN

De rondlopende H0-baan van Wim Rosbender hangt aan stalen kabels in zijn garage. De auto naar buiten en de baan kan omlaag.

33

REPORTAGE: CLASS 66, DEEL 1

De introductie en inzet op het Europese vasteland wordt door Sander Broerse in drie afleveringen in kaart gebracht.

40

DOEN: INTRATUIN DUIVEN, DEEL 2

De acht grote modelbanen in de kerstshow zijn dagelijks in bedrijf. Onderhoud blijft nodig.

48

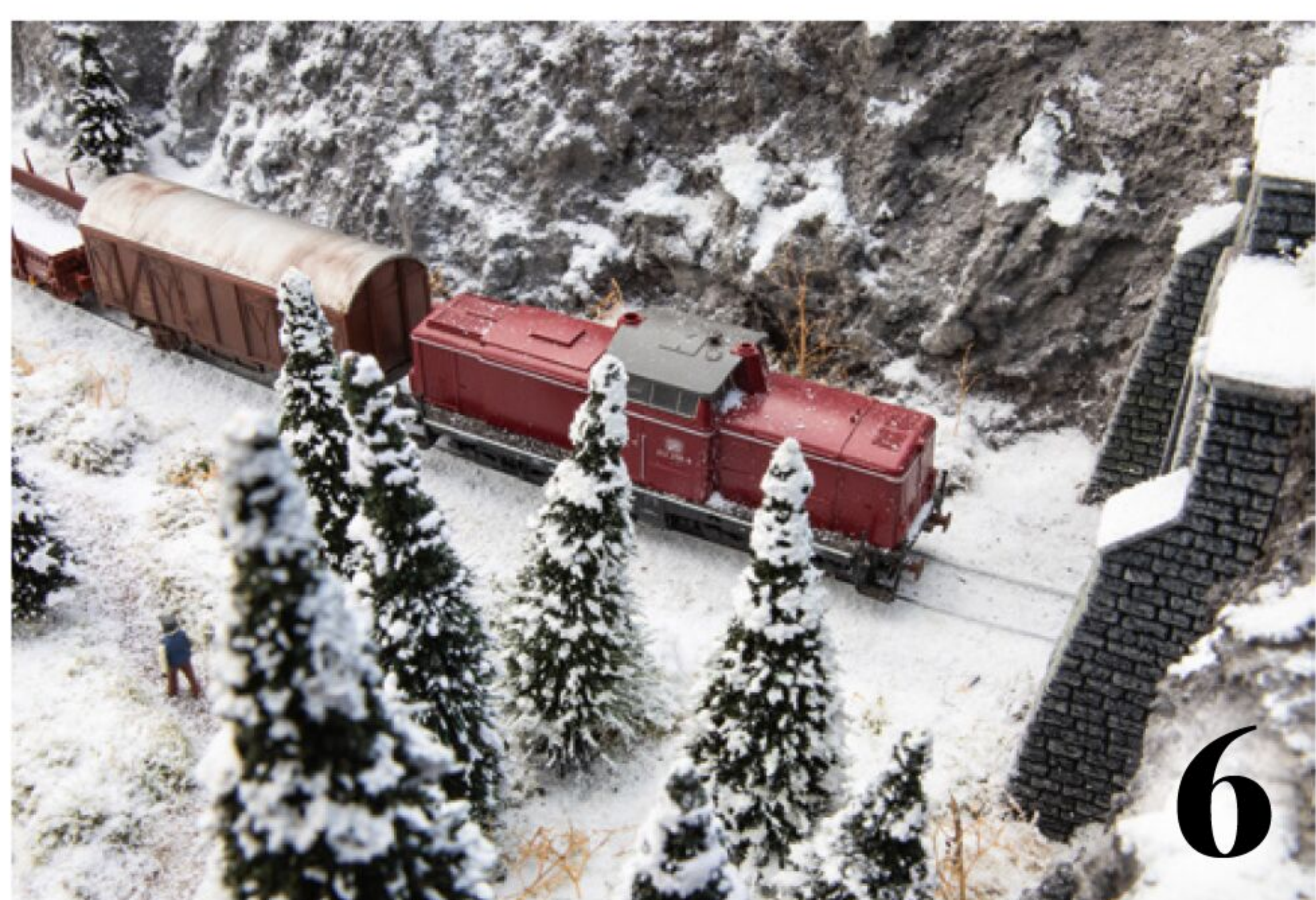
REPORTAGE: DOUROLIJN, DEEL 2

Een impressie van de op de Portugese spoorlijn ingezette locs en treinstellen.

54

TREINSAMENSTELLING: NIEUWESCHANS, DEEL 2

Het grensstation krijgt gestalte met het stationsgebouw en de huizen aan de Stationsstraat.



60

RAILTEST:

FLEISCHMANN BR 01

Een Pacific in spoor N met Altbaukessel. De digitale oliestoker wordt door Ton Oosterom uitgebreid getest.

68

HISTORIE: MAT '46

De kop van de Muizenneuzen is afgeleid van DR 877 'Fliegender Hamburger'.

84

HISTORIE:

MALLET C&O 1309

De 1'CC1'-stoomreus is in het Amerikaanse Cumberland door Ad van Sten vastgelegd. Na een grote en kostbare restauratie wordt de Chesapeake and Ohio 1309 weer regelmatig onder stoom gebracht.

90

DOEN: BCC-DIORAMA

Diorama in schaal 1:48 op het formaat van een business card.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 39 Railnieuws
- 46 Word abonnee
- 67 Spoorverhalen: loc 189 840
- 74 Modelnieuws
- 83 Railpers
- 96 Toen & Nu: Zandvoort
- 98 Preview Railhobby 467



EXTRA ONLINE

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



Winterlandschap: EERSTE ERVARING MET SNEEUW

SNEL EN GOEDKOOP TE REALISEREN

Als u op zoek bent naar een eenvoudig project voor de wintermaanden, dan is het maken van een winterdiorama een goede optie. Van besneeuwde bomen tot bevroren rivieren en bergen bedekt met een laagje sneeuw, een winterlandschap kan een fascinerende toevoeging aan de modelbaan zijn. Of als decoratie dienen tijdens de winterse feestdagen.

Het spoortracé is, behalve de bovenkant van de rails, geheel ingesneeuwd.



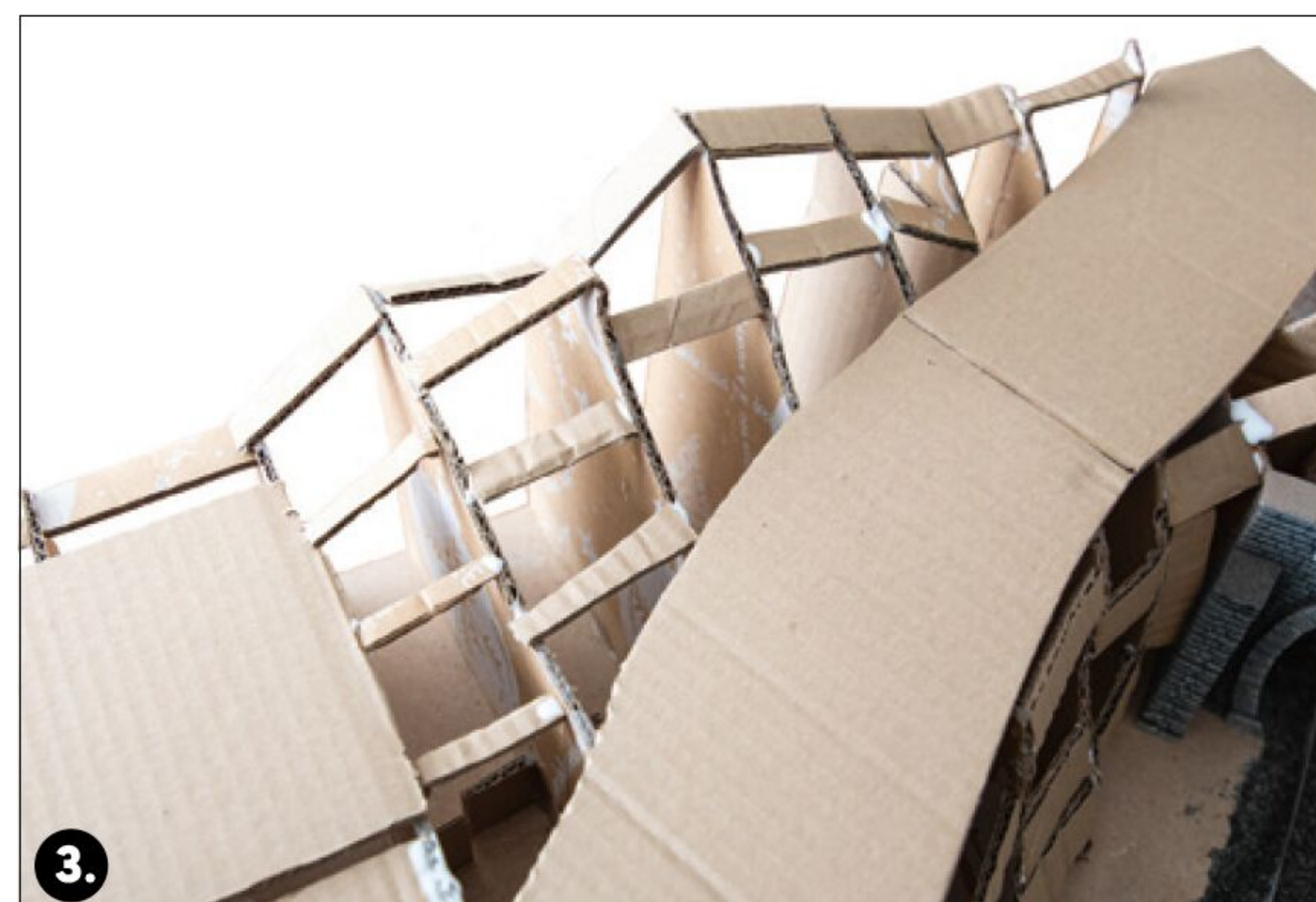
De insteek van dit project was om relatief eenvoudig, goedkoop en snel een diorama neer te zetten. Absolute overtuiging in realisme is meestal mijn doel, maar bij dit project ging het vooral om het testen van producten en het opdoen van ervaring met het aanbrengen van sneeuw. Kun je bijvoorbeeld direct een laag sneeuw over de ondergrond strooien of geeft het meerwaarde om eerst gras neer te leggen? De bevindingen neem ik mee voor een volgend project, een Nederlands winterlandschap. De keuze is voor de snelheid een aantal keer gevallen op kant-en-klare producten, zoals de plakweg, vangrails en naaldbomen van Busch. Uit het resultaat blijkt dat dit ten koste gaat van het realisme, maar het voordeel is dat er wat tempo in het project blijft.

BERGSTRUCTUUR

Het project begint met het maken van het geraamte van een berg. Hiervoor kies ik karton, dit is vaak

gratis te verkrijgen en gemakkelijk op maat te snijden of te knippen. Bij de opstaande delen moet rekening worden gehouden met de weg en het huis die op de berg een plek gaan krijgen. Voor de stroken papier-maché heb ik horizontale repen karton toegevoegd. Een andere werkwijze is om gipsverband of gaas over het geraamte te leggen. Bij grote oppervlakten is dit aan te raden, maar voor dit project volstaat karton. Nadat de rails zijn gelegd, is op het geraamte van de berg papier-maché aangebracht om deze vorm te geven en te verstevigen. Bij papier-maché worden stroken papier in een mengsel van water en behanglijm gedompeld. De stroken zijn aangebracht op het kartonnen geraamte tot de gewenste bergstructuur is ontstaan. Voor meer stevigheid kunnen meerdere lagen papier-maché worden aangebracht, na drogen is het keihard. Als het papier-maché is opgedroogd kan de rotsstructuur worden aangebracht. Met rotsplamuur van Noch (60880, 400 gr, € 7,49) is een realistische uitstraling gecreëerd,





wat na het drogen een kleurbehandeling krijgt met licht- en donkergrijs en zwart. De berg en daarmee de basis voor het diorama is nu gereed en dan komt de scenery aan bod. Eerst heb ik de weg aangelegd en de plaats voor het huis bepaald. De woning is nog niet vastgezet, omdat het dan lastig is de sneeuw eromheen aan te brengen. Enkele details worden in deze bouwphase geplaatst, zoals de vangrail, zodat de palen in de sneeuw staan.

SNEEUW

Voor het aanbrengen van de sneeuw is het goed om vooraf te bedenken hoe dik dit moet worden. Als er een flink pak sneeuw is gevallen, heeft het geen zin om lage begroeiing zoals kort gras aan te brengen. »

1. Ook de retourrit van de DB 212 258 is vastgelegd.
2. Op het kartonnen geraamte kan het papier-maché worden aangebracht.
3. Door de horizontale repen karton zal het papier-maché niet doorzakken.
4. Het resultaat als het papier-maché is aangebracht.
5. Met Noch-rotsplamuur krijgt de rotswand een andere uitstraling.
6. Door de diverse soorten begroeiing oogt de ondergrond niet egaal.
7. De belangrijkste ingrediënten voor de sneeuw.



Echter, er kunnen plekken zijn waar geen sneeuw valt en de ondergrond is te zien. Of er is begroeiing die boven de sneeuw uitsteekt. Bij een lichter pak sneeuw is het hoe dan ook realistisch om de ondergrond te maken, in het echt valt de sneeuw tenslotte op het landschap dat vaak deels zichtbaar blijft. Niets doen met de bodem en alleen een laag sneeuw aanbrengen geeft een te plat resultaat. Zodoende heb ik met

grasvezels en struiken een ruwere ondergrond gemaakt. Met de sneeuwvlokken van Woodland Scenics (SN140, € 21,80) is het effect van echte sneeuwval goed te realiseren. In combinatie met spuitlijm kan sneeuw gedoseerd worden aangebracht. Nevel het landschap waar nodig in en strooi kleine hoeveelheden over het ingespoten gebied. Met de sneeuwlijm van Noch (61138, 250 gr, € 10,29) zijn dikkere pakken sneeuw





te creëren; de lijm blijft na drogen wit van kleur. Door hier vervolgens sneeuwvlokken over te strooien ontstaat al snel een dikke uitstraling. Dit heb ik vooral op de bergen en voor de grote vlakken toegepast. Het kan nooit kwaad om voorbeelden op foto's of video's te bekijken. Waar kan sneeuw op een echte berg bijvoorbeeld liggen? Steile stukken zijn daarom kaal gebleven. Bij details moest vaak wel aan sneeuw worden gedacht. Zo kreeg ook de bovenkant van de vangrail een laag. En langs de weg is de sneeuw vaak vies en donker geworden. Met verdunde zwarte verf werd dit effect nageemaakt.

SPOORTRAJECT

Ook het spoor kan in rijdbare toestand worden ondergesneeuwd. De laag kan dan uiteraard niet erg dik zijn, de spoorstaven en de eventuele middenrail dienen vrij van sneeuw te blijven en de sneeuw moet goed vastzitten. Voor dit diorama maakte dat niet uit en kreeg het spoortraject de volle laag. De dennenbomen van Busch zijn tijdens het aanbrengen van de sneeuw geplaatst. Langs het spoor is een bebost gebied met een zandpad gecreëerd. Van zeeschuim heb ik enkele kale struiken gemaakt, die steken boven de sneeuw uit. Op de oprit van het huis staat een auto die onder een pak sneeuw is bedolven. De bewoners zijn bezig de oprit vrij te maken. Een sneeuwschuiver schuift de witte massa naar de kant van de weg. Voor het schuifblad ligt wat sneeuw, dat zal straks in de berm liggen. De automobilist houdt een veilige

afstand tot de sneeuwschuiver aan. Vandaag ligt er weinig sneeuw; bij grote sneeuwval kunnen bestuurders van de sneeuwschuivers aan de langs de weg staande rode palen zien waar ze moeten rijden. Van de trein zal de meeste sneeuw tijdens het rijden zijn weggevaaid. Op de loc ligt nog wat onder het cabineraam en op het bordes, het bolle dak van de Gs is, in tegenstelling tot de rongenwagen, vrij van sneeuw. //

8. Met een penseel wordt de sneeuwlijm op de details aangebracht.
9. Het eindresultaat na enkele avonden bouwen.
10. De sneeuwschuiver (Wiking) is vervuild en voorzien van aangekoekte sneeuw.
11. Sneeuwvangers (Busch) bij de steile rotswand moeten voorkomen dat de spoorbaan onder-sneeuwt.
12. De bewoners zijn druk in de weer om hun oprit sneeuwvrij te maken.
13. De wegranden hebben een variërende hoeveelheid sneeuw.



EXTRA ONLINE

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

Railinfo

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



Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel



LTE-loc 6406 legt de avondspits op de Waalhaven Oostzijde lam bij vertrek met een Epath-containertrein richting emplacement Waalhaven Zuid, 4 oktober. (foto Sander Broerse)

Nieuwe graanroutes

Als gevolg van de oorlog in Oekraïne is de overzeese export van graan zeer complex geworden. Het vervoer per spoor is geïntensiveerd. Naast transport in bulkwagens (graanwagens) zijn er nieuwe ontwikkelingen zoals het gebruik van bulkcontainers. Bij de Osse Overslag Centrale werden de containers met een reach stacker gekanteld en zo in het ruim van een binnenvaartschip geleegd. Sinds de zomer rijden de treinen met groene Epath-containers naar de Rotterdamse Maasvlakte. De brammen- en aluminiumterminal van C. Steinweg Group zag voor het eerst een container-trein binnen de poorten. Normaal wordt hier aluminium

in schuifwand- of op rongenwagens verladen. Steinwegdochter Marcor Stevedoring, bekend om de gele drijvende kranen en berucht om haar mobiele opslagplaats in de vorm van een vervallen schip in de Waalhaven, sloeg de lading hier over in binnenvaartschepen. Toen begin oktober één van de kranen op de Steinweg-terminal defect raakte reden enige tijd Epath-trein naar Steinweg pier 1 in de Waalhaven Oost. Het ging om wagenladingvervoer en was in treinlengte niet te vergelijken met de lange Epath-containertreinen. In Nederland verzorgt LTE de tractie; de containers worden aan de Oekraïns-Poolse grens verladen.-SB

Werkzaamheden Venlo - Eindhoven

Na wekenlange omleidingen via Venlo - Eindhoven vanwege werkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, was het in de week van 14 tot 22 oktober de beurt aan het eerst genoemde baanvlak. Er werden werkzaamheden uitgevoerd aan de onderbouw en ballast werd vernieuwd rond Horst. De firma RTS verzorgde de werkzaamheden met de G1206, maar huurde van DB Cargo ook materieel voor het rijden van de diverse (vuile) ballasttreinen. Ter hoogte van Griendtsveen werd een ballastdepot ingericht. De NS-reizigerstreinen vielen in deze periode uit, de goederentreinen naar de containerterminal in Blerick werden omgeleid via de Maaslijn.-MvE



Op 19 oktober rijdt de RTS 1018 met een sleep bijpassende oranje Fas'en bij het tijdelijke ballastdepot in Griendtsveen. (foto Rob Quaadvlieg)



Flirt3 5039 in dienst van Connexxion Valleilijn als trein 31325 naar Ede-Wageningen. Station Lunteren, 8 november. (foto Harold van der Meer)

RRReis past treinstellen Valleilijn aan

Per 10 december heeft Keolis onder de naam RRReis de exploitatie van de Valleilijn Ede-Wageningen - Amersfoort van Connexxion overgenomen. De dienstregeling blijft gelijk, maar de treinstellen van de types Protos (nummers 5031-5035) en Flirt3 (5038 en 5039) zullen de nodige veranderingen ondergaan. De blauwe Connexxion-outfit maakt plaats voor paars, blauw en groen met witte cabines. Het interieur wordt daaraan aangepast en krijgt nieuwe stoelen met

zitplaatsherkenning waardoor duidelijk wordt welke stoelen niet bezet zijn. Voor rolstoelen en fietsen wordt meer ruimte vrijgelaten. Over de inbouw van toiletten staat moet de provincie Gelderland als opdrachtgever nog een oordeel vellen. Het eerste treinstel zal begin volgend jaar voor de verbouwing uit dienst genomen worden. Eind 2026 moet het laatste vernieuwde stel op de Kippenlijn, zoals de spoorlijn ook wordt genoemd, te zien zijn.-HvdM »

RSN rangeert in Lillo

Met het suikerbietenseizoen is ook de jaarlijkse suikertreinen-campagne naar de Antwerpse bundel Lillo weer begonnen. HSL Logistik Belgium rijdt de treinen naar de havenstad, waar de lading rechtstreeks vanuit witte bulkwagens in de gigantische silo's van Euroports wordt opgeslagen om later wereldwijd te worden verscheept. Nieuw is dit seizoen het rangeren door Rail Service Net (RSN), dat treinen op de bundel Lillo controleert en vanaf de aansluiting op een spoor met bovenleiding plaatst. Daar neemt HSL Logistik de treinen over. Hiervoor gebruikt RSN voormalige NMBS-locs reeks 73. Twee stuks dragen het kleurenschema van RSN en hebben de namen Tulu (ex-NMBS 7341) en Kees (naar een onlangs gepensioneerd 'magazijnier'). Ook de 7358 'Henk' is beschikbaar, in de NMBS-kleurstelling. -SB



Loc 7341 'Tulu' tijdens rangeerwerk in de bundel Lillo. Antwerpen, 25 oktober. (foto Sander Broerse)



Voorbeeld van een Vossloh Modula EBB. (foto Vossloh)

Vossloh Modula voor Railpool

Vossloh Rolling Stock en Railpool hebben in oktober 2023 een contract getekend voor levering van 45 Modula-locomotieven met een optie op nog eens 142. De locs, eerder bekend als type DM20, zullen worden geleverd in twee verschillende versies: BDD met twee verbrandingsmotoren en een batterijpakket en de EDD, eveneens met twee verbrandings-

motoren en voeding via de bovenleiding. De motoren zijn geschikt voor synthetische brandstoffen. De Modula's krijgen toelating voor Duitsland en Nederland. Inzetgebied is het transport van goederentreinen en zware rangeerwerkzaamheden. De eerste 18700 mm lange en 120 km/h snelle locs worden medio 2026 geleverd. -HvdM



GTW 390 'Bart Brentjens' als trein 32244 Roermond - Nijmegen verlaat Vierlingsbeek, 23 april 2022. (foto Harold van der Meer)

Maaslijn wordt geëlektrificeerd

In Railhobby 453 werd aandacht besteed aan de vertragingen van de elektrificatie en het gedeeltelijk dubbelsporig maken van de 88 km lange Maaslijn. Eind oktober maakte ProRail bekend het opwaarderen van de spoorlijn te gunnen aan Swietelsky Rail Benelux voor een bedrag van bijna € 200 mio. Dit betekent niet dat de schop onmiddellijk de grond in zal gaan; in 2024 wordt het ontwerp uitgetekend en de daadwerkelijke werkzaamheden zijn naar verwachting eind

2027 afgerond. Naast de verdubbeling van het spoor op vier plaatsen en de elektrificatie, zal gewerkt worden aan de veiligheid van overwegen en worden de bogen in het spoor ruimer gemaakt zodat met een hogere snelheid kan worden gereden. De langere elektrische treinen die gaan rijden maken het noodzakelijk dat perrons moeten worden verlengd en op enkele plaatsen verhoogd. De totale kosten van het project komen op € 358 mio.-HvdM

Orient Express in Zuid-Limburg

De Venice Simplon-Orient-Express (VSOE) weet ons land de laatste jaren met enige regelmaat te vinden en doet dan de hoofdstad Amsterdam aan. Vanwege werkzaamheden in België vond op 8 oktober echter een bliksembezoek aan Zuid-Limburg plaats. De VSOE was onderweg van Venetië naar Brussel, maar moest vanwege werkzaamheden bij zowel Verviers als op de Montzenroute omrijden via Nederland. De trein reed via grensovergang Haanrade naar Sittard waar werd kopgemaakt om via Maastricht weer richting België te gaan. Oorspronkelijk zou de trein tot Roermond rijden om kop te maken maar door problemen in de spanningsluis bij Haanrade kon dit niet doorgaan.-MvE



Op 8 oktober zien we de 186 294 van Lineas klaarstaan in Sittard met de VSOE naar Brussel. (foto Peter Franssen)



Op zondag 22 oktober passeren ICM-stellen 4063 en 4072 als IC 1742 van Enschede naar Den Haag Centraal het kale Oudewater. (foto Matthijs Schreurs)

Opbreken wachtspooren Oudewater

Van 16 tot 20 oktober was tussen Woerden en Gouda geen treinverkeer mogelijk. In deze periode zijn de twee wachtspooren bij Oudewater verwijderd; ze werden te weinig benut ten opzichte van de hoge onderhoudskosten. De wachtspooren werden gebruikt om (goederen) treinen aan de kant te nemen en andere treinen voorlans te sturen. In het geval van calamiteiten gebruikte ProRail de wachtspooren om treinen op te stellen of te keren. De wachtspooren waren na ruim dertig jaar aan het einde van hun technische levensduur. Onderdelen van de sporen worden door de spoorinfrabeheerder hergebruikt in andere projecten. Zo worden onder andere vier wissels in de omgeving van Maarn geplaatst en wordt de ballast gedeeltelijk hergebruikt.-MS



Als omgeleide Beneluxtrein 9240 van Amsterdam Centraal naar Brussel Zuid passeert de NMBS 2808 met ICR-stam 16271 en 2802 Oudewater in de oude situatie op zaterdag 7 oktober. (foto Matthijs Schreurs)



Portret van Rail4Ward-ketelwagens bij doorkomst in Moordrecht, 9 oktober. (foto Sander Broerse)

Rail4Ward

Een nieuwe operator is Rail4Ward, gespecialiseerd in het vervoer van granen en biobrandstoffen. Het bedrijf beschikt over 'eigen' goederenwagens, die overigens langdurig van wagenverhuurder Wascosa gehuurd worden. Begin november 2023 waren tachtig ketel- en tachtig graanwagens beschikbaar, alle met matzwarte kleurstelling. De ketelwagens waren toen al voorzien van Rail4Ward-opschriften, die werden in september en oktober op Tilburg Industrie aangebracht. De graanwagens volgen later. De wagens zijn vooral aan te treffen in Pernis, Oss en Coevorden. De tractie wordt voornamelijk door LTE verzorgd.-SB //

28. Emsland Modelbouw

2024



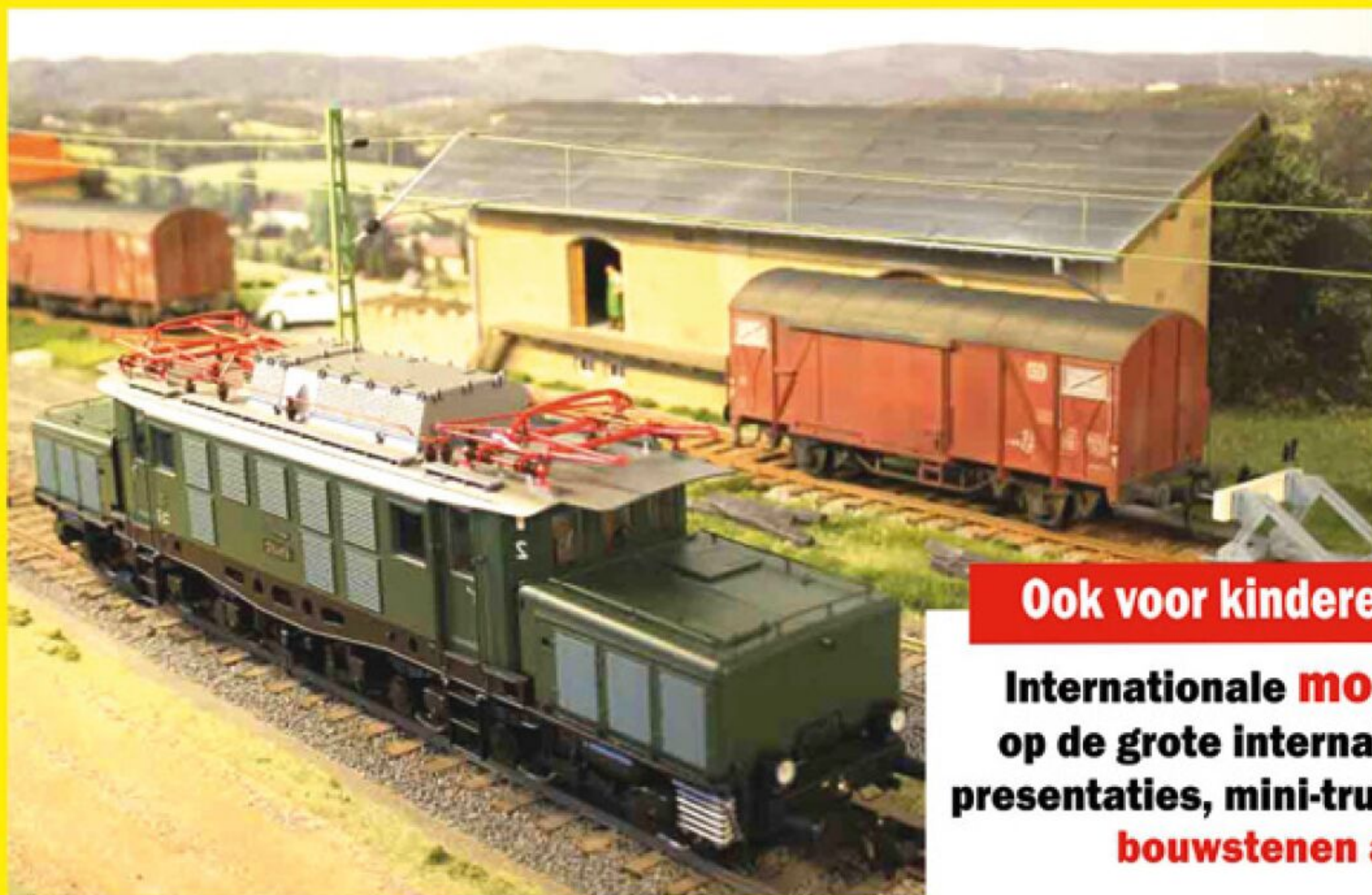
13 & 14 januari

10-18 uur

Emslandhallen Lingen/Ems

Lindenstr. 24a

meer informatie: bv-messen.de



Ook voor kinderen is er genoeg te doen op Emsland Modelbouw

Internationale **modelspoorbanen** + meer dan 40 **handelaren**
op de grote internationale verkoops- en 2de handsbeurs ... non-stop
presentaties, mini-trucker shows, scheepsmodelbouw, **grote speelgoed**
bouwstenen afdeling, kermismodelbouw, rc-car races ...



31447

KG 230B locs nu verkrijgbaar ! Ook de
nieuwe Class 66/77 nu verkrijgbaar !



Sieben neue Class 66

Drei Wiederauflagen



Voorbeeld: 31289 Class 66 ONE
31365 Class 66 I am a climate hero



Bezoek ons
op Euromodelbouw (B)
www.euromodelbouw.be
25-26 november 2023



31443



31444



31430



31441



31445



31449





1.

ÖBB Nightjet NAAR NEDERLAND

DE NACHTTREIN TUSSEN AMSTERDAM EN OOSTENRIJK IN MODEL

Na een periode zonder nachttreinen in Nederland begon de ÖBB op 25 mei 2021 met het rijden van een dagelijkse nachttrein. Onder de naam Nightjet werd een verbinding gestart tussen Amsterdam en Innsbruck en Amsterdam en Wenen. Dat kan ook in model, in dit artikel zetten we de trein om in schaal H0.

Onder de noemer CityNightLine (CNL) en EuroNight (EN) werden tot eind 2016 diverse verbindingen aangeboden, waaronder naar Amsterdam. In Railhobby 446 (maart 2022) is een van de CNL-treinen in model vertaald. Hoewel de DB (op het laatst volledig eigenaar van CNL/EN) de treinen niet meer rendabel vond, dacht de Oostenrijkse ÖBB daar anders over. Direct na het beëindigen van de CNL-diensten neemt de ÖBB een groot aantal CNL-rijtuigen van de DB over die direct op een aantal oude CNL-routes worden ingezet. Naast de overgenomen rijtuigen zet de ÖBB eigen rijtuigen in. De rijtuigen voor het Nightjet-concept

worden geleidelijk gemoderniseerd en in een donkerblauwe nachtoutfit gestoken. In het begin zorgt dat voor een erg bonte samenstelling met rijtuigen in ÖBB-blauw-grijs en rood-grijs, Nightjet-blauw en het oude CNL-rood-wit. De oude bonte CNL-tijden waren even terug. Het duurde tot 25 mei 2021 voor de verbinding naar Nederland tot stand kwam. Begonnen werd met NJ 420/421 tussen Innsbruck en Amsterdam en NJ 40490/40421 tussen Wenen en Amsterdam. De elk uit vijf rijtuigen bestaande delen rijden tussen Amsterdam en Neurenberg gecombineerd; daar wordt de trein gesplitst en gecombineerd met Nightjet-delen uit Hamburg waarna naar Innsbruck c.q. Wenen wordt



doorgereden. Tot 9 december 2023 rijdt drie keer per week een treindeel van vier rijtuigen uit Brussel mee naar Wenen dat in Keulen bij het Nederlandse deel wordt gevoegd. In Nederland rijdt NS deze trein die daarvoor een voor haar compleet nieuw locomotieftype in dienst nam: de Vectron. De Vectron brengt de trein tot Keulen waar de ÖBB de trein met een locomotief type Taurus overneemt en naar de eindbestemming brengt. Sinds 2023 rijdt NS zelfs een aantal dagen per week door tot Wenen. Wie had dat een aantal jaar geleden kunnen voorzien. Om het verhaal compleet te maken: sinds eind 2022 rijdt de NJ 402/403 tussen Amsterdam en Zürich waarbij NS tot Frankfurt (Main) met een Vectron de tractie stelt.

Samenstelling

De trein die wij gaan bespreken is het deel dat in Nederland rijdt en in deze samenstelling standaard in te zetten is tussen Amsterdam en Keulen. De trein rijdt standaard via de route Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Düsseldorf - Keulen Hbf. Er zijn regelmatig omleidingen; de voornaamste zijn: Amsterdam - Utrecht - Geldermalsen - Betuweroute - Arnhem - Keulen en Amsterdam - Utrecht - Den Bosch - Venlo - Keulen. »

1. De Roco 71973 NS 193 759 onderweg met LS Models set MW 2118.
2. NS 193 766 met, vanwege werkzaamheden via de Betuweroute omgeleide, NJ 421 Amsterdam Centraal - Innsbruck Hbf op 10 augustus 2022 ter hoogte van Elst.
3. Op 18 augustus 2021 passeert de NS 193 766 Tricht met NJ 421 uit Amsterdam naar Innsbruck. Duidelijk zichtbaar is de rode ÖBB Bmz, maar wie verder kijkt, ziet ook dat de eerste Bcmz van een ander type is.





De trein wordt getrokken door een NS Vectron en bestaat uit twee groepen van vijf rijtuigen, het eerste deel met bestemming Wenen het tweede met reisdoel Innsbruck. Achtereenvolgens zijn dit voor zowel het deel naar Wenen als Innsbruck: Bmz⁷³, Bmz⁷³, WLABmz, Bvcmbz en Bcmz⁷³. Alle tien rijtuigen hebben de Nightjet-blaauwe kleurstelling. Incidenteel komt het voor dat één of zelfs meerdere Bmz-rijtuigen in rood-grijze ÖBB-kleurstelling opduiken.

Model

Voor de tractie van de Nightjet huurde de NS van leasemaatschappij ELL voor het eerst in haar bestaan locomotieven van het type Vectron. Deze kregen nog voor het rijden van de eerste trein een volledige NS-bestickering. De twee locomotieven van het eerste uur waren de 193 759 en 193 766 waarbij een Vectron de trein reed en de andere reserve stond. Later volgden voor de tweede Nightjet naar Nederland nog twee Vectron-locomotieven, waarna in 2023 diverse extra machines instromen om naast de twee Nightjet-treinen naar Berlijn te kunnen rijden. In model zijn diverse merken ingesprongen op de Nederlandse variant. Zo is de 193 733 er bij Märklin (39335, sound)

en Trix (25198, sound). De 193 759 is te koop bij Roco (71973, tweerail / 71974, idem sound / 79974, drierail sound). De 193 766 staat bij Piko in de catalogus (59730, tweerail / 59731, idem sound / 59732, drierail sound). De 193 766 is ook door LS Models/Models World uitgebracht als set met de vijf Nightjet-rijtuigen Amsterdam - Wenen onder artikelnummer MW2117 (zowel voor het twee- als drierailsysteem, met en zonder sound).

Rijtuigen

Qua rijtuigen zijn, om de volledig Nederlandse trein na te maken, twee sets van vijf rijtuigen in Nightjet-kleurstelling nodig, waarbij de Bmz eventueel de

-
- 4.** LS Models MW 2118-01 Bmz 73 81 21-91 191-6.
 - 5.** LS Models MW 2118-02 Bmz 73 81 21-91 162-7.
 - 6.** LS Models MW 2118-03 WLABmz 61 80 72-90 023-5.
 - 7.** De gangpadzijde van de WLABmz. Zelfs de binnendeuren zijn voorzien van opschriften.
-

rood-grijze ÖBB-outfit mag hebben. De Duitse winkel Menzels Lokschuppen voert van deze trein twee exclusieve sets van LS Models/Models World. De set MW2117 bevat de locomotief en het vijfdelige deel uit Wenen en de MW2118 de vijf rijtuigen uit Innsbruck. Voor wie de trein zelf wil samenstellen, behandelen we de door ÖBB ingezette rijtuigen afzonderlijk.

Bmz⁷³

Als eerste is er de Bmz⁷³ waarvan er vier in de trein zijn opgenomen. Dit zijn 2^e klasse zitrijtuigen met plek tot 66 reizigers en voorzien van airco. Dit zijn zitrijtuigen die oorspronkelijk al van de ÖBB waren. Dit rijtuig is in Nightjet-kleuren door zowel ACME als LS Models uitgebracht. Belangrijk is dat u het type 21-91.1 kiest. Van LS Models is die geleverd als tweedelige set 97025; van ACME is het rijtuig opgenomen in de driedelige set 24210. Wie van meer kleurafwisseling houdt kan er bij dit rijtuig voor kiezen een of meer in ÖBB-kleuren in te zetten.

WLABmz

Vervolgens hebben we de WLABmz die twee keer voorkomt. Dit betreft een 1^e en 2^e klasse slaaprijtuig met twaalf compartimenten met elk de mogelijkheid voor drie bedden. Drie compartimenten hebben een »

-
- 8.** De bedden van de WLABmz zijn redelijk zichtbaar.
 - 9.** De deuren van de beide rijtuigen Bmz zijn fraai bedrukt, het koersbord Amsterdam CS - Innsbruck Hbf is duidelijk leesbaar.
 - 10.** De Bcmz met het afgeschuinde dak. Het bovenbed is met de ladder bereikbaar.
 - 11.** De Roco NS 193 759 en profil.
-



EEN NS VECTRON RIJDT DE TWEE STAMMEN VAN ELK VIJF RIJTUIGEN

eigen douche. In het airconditioned rijtuig vinden maximaal 36 reizigers een slaapplek. De rijtuigen zijn door ÖBB van de DB (CNL) overgenomen. LS Models heeft het slaaprijtuig in haar assortiment opgenomen, maar alleen als onderdeel van diverse sets, waaronder artikel 92027.

Bvcmbz

Het derde type dat we twee keer nodig hebben is de 2^e klasse Bvcmbz. Dit couchetterijtuig is geschikt voor rolstoelgebruikers en tegenwoordig voorzien van airco. Er kunnen tot 54 reizigers mee. Ook dit rijtuig is van origine van de DB (CNL). In model is het door LS Models uitgebracht, maar helaas nooit los.

Het is in diverse sets opgenomen, waaronder het aangekondigde nummer 97025. Er is een variant met SBB-sticker, voor deze Nightjet zoeken we de versie zonder deze sticker.

-
- 12.** LS Models MW 2118-04 Bvcmbz 61 80 59-90 017-4.
 - 13.** De gangpadzijde met glazen binnendeuren en -wanden van Bvcmbz 61 80 59-90 017-4.
 - 14.** LS Models MW 2118-05 Bcmz 73 81 59-91 210-9.
 - 15.** Gangpadzijde van Bcmz 73 81 59-91 210-9.
-





16.

Bcmz⁷³

Tot slot de Bcmz⁷³ die we ook twee keer nodig hebben. Dit rijtuig is van origine van de ÖBB en reed vroeger in het blauw-grijs, maar is nu voorzien van de Nightjet-kleurstelling. Dit betreft een 2^e klasse couchette zit/ligrijtuig voorzien van airco. Wat bij dit rijtuig in het oog springt is het platte dak met schuine hoek. Ook hiervan is nooit een los rijtuig uitgebracht, maar het is wel in de eerder genoemde set LS Models 92027 opgenomen. Belangrijk is dat u een zogeheten Bcmz type 'Modular' koopt, te herkennen aan het platte dak. Alleen LS Models heeft dit wagentype in het assortiment. //

16. De vijfdelige set LS Models MW 2118 met de rijtuigenstam uit Innsbruck.

17. De Roco NS 193 759. Met het plaatsen van de losse onderdelen en het verven van de luchtslangen wint het model in aanzien.



EXTRA ONLINE

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



17.

Thalys adieu

Na 29 jaar verdwijnt de naam Thalys, de naam van de hogesnelheidstreinen op de routes Parijs - Brussel - Keulen en Amsterdam. De rode treinstellen blijven deze verbindingen onderhouden, maar nu onder de noemer Eurostar, bekend van de lijnen vanuit Parijs, Brussel en Amsterdam naar Londen.



Reizigers die de afgelopen tijd met de trein van Amsterdam of Rotterdam naar België en Frankrijk hebben gereisd, hebben het al gemerkt: Thalys bestaat niet meer. Althans de naam. De PBKA-treinstellen (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam) blijven gewoon rijden. Sinds 1 oktober 2023 heet deze hogesnelheidstrein Eurostar. Op 2 juni 1996 reed voor het eerst een Thalys-trein van Paris Gare du Nord via Brussel naar Amsterdam. Het merkenbureau Globrands kreeg van de SNCF, destijds groot-

aandeelhouder, de opdracht voor het bedenken van een Frans klinkende naam voor de TGV-trein naar het noorden. Dat werd Thalys. Hetzelfde bureau bedacht overigens ook de naam Fyra, de trein die later flopte.

Eurostar Group

In 2022 werden de Thalys en Eurostar samengevoegd in de Eurostar Group. De fusie werd al in 2019 aangekondigd. Omdat de naamsbekendheid, vooral buiten Europa, van Eurostar groter bleek, werd de

naam Thalys hier het slachtoffer van. Nu is er een Engels klinkende naam. Vanwege de kosten zullen de rode treinstellen niet worden overgeschilderd in de Eurostar-kleuren. Wel worden successievelijk op het materieel de logo's vervangen. Die operatie moet eind 2023 zijn afgerond, zodat Thalys voorgoed tot het verleden gaat behoren. //

1. PBA Thalys 4341 op de HSL-Zuid te Noorder Kempen nabij Antwerpen, 1 augustus 2008. (foto Ton Oosterom)
2. Het gerestylede PBKA Thalys-treinstel 4341, onderweg van Amsterdam naar Paris Nord, reed op 29 mei 2023 om via Den Bosch en passeert hier Biezemortel.
3. Tijdens een toelatingsrit reed Eurostar-treinstel 4013 op 4 mei 2016 via Oudenbosch naar Amsterdam. (foto Harold van Eupen)
4. Wegens een stremming op de HSL reed op 24 oktober 2021 treinstel 4303 Amsterdam - Parijs om via de Oude Lijn en passeert hier Willemsdorp.



EXTRA ONLINE

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



EXTRA:
video
cabinerit

Ophijsbare H0-MODELBAAN

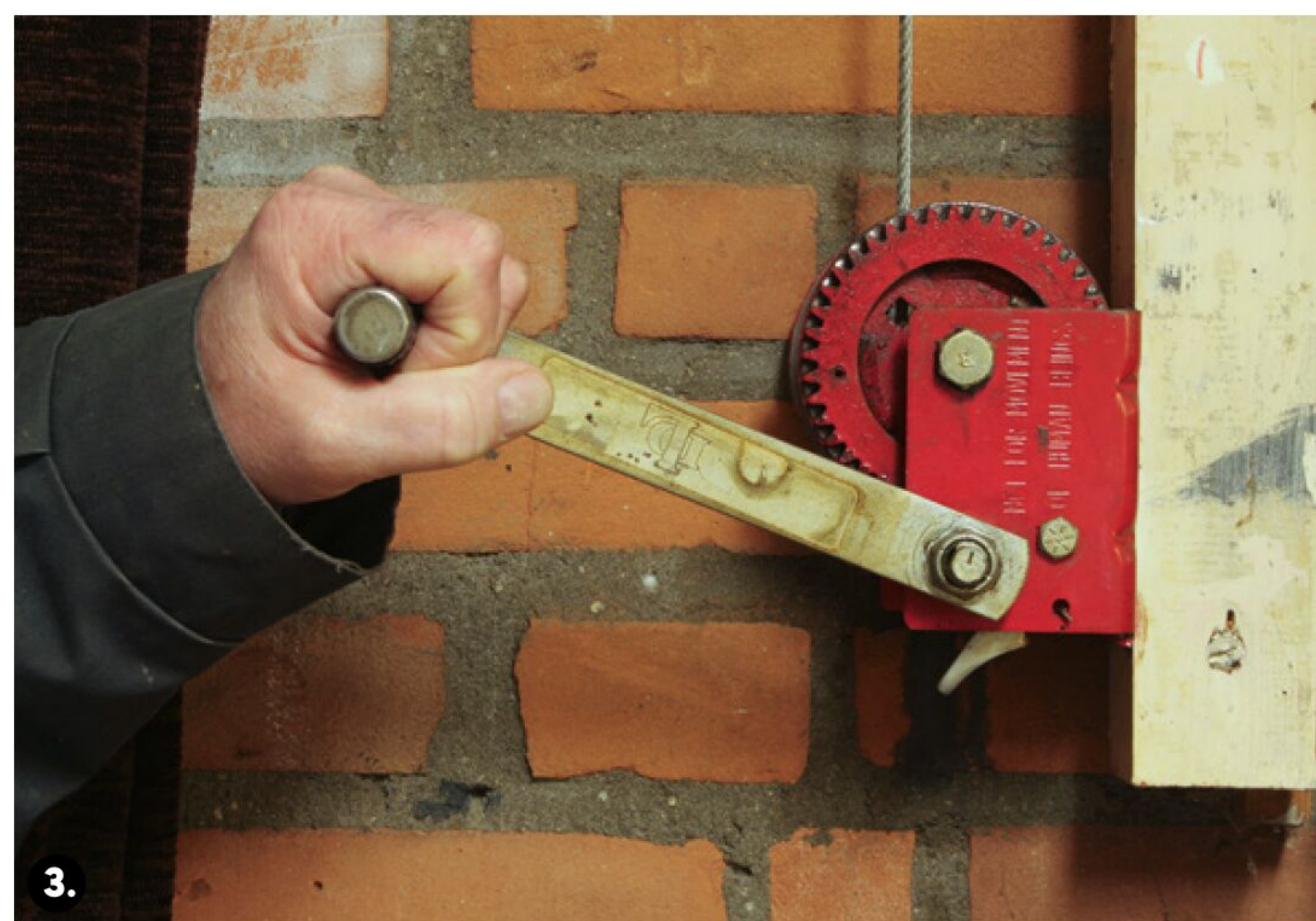
STALEN KABELS IN EEN GARAGE

Wim Rosbender wil zijn auto graag in de garage stallen, maar zocht ook ruimte voor een modelbaan. Na uitgebreide research bedacht hij een systeem om de gehele baan omhoog te kunnen takelen. Tot verrassing van fotograaf Silvio Magnée liet Wim de baan kort na zijn aankomst in de garage tot kijkhoogte zakken.



Het bedenken van het in 1987 gebouwde ophangstelsel heeft heel wat hoofdbreken gekost. Uiteindelijk ontstond een goed ontwerp dat na vele jaren trouwe dienst nog altijd naar behoren functioneert. Wim is er terecht zeer trots op. De rondlopende H0-baan hangt aan stalen kabels van 6 en 8 mm doorsnede die over een reeks kunststof katrollen langs het plafond en de muren naar een lier worden geleid. Met een zwengel kan de baan omhoog of omlaag worden gedraaid; in gewicht verstelbare contragewichten houden de zaak in balans. De baan kan op willekeurige hoogtes door in aan de muur bevestigde muurstrips - Stanley-rails - te steken haken worden geplaatst waardoor de kabels worden ontlast en de baan vrij is van trillingen. De constructie biedt meerdere voordelen: de fietsen en »

1. De bewoners van Boekoul waarderen het vele groen rond het station.
2. De modelbaan kan met de langs het plafond en muren lopende kabels worden opgehesen.
3. Met een zwengel wordt de baan naar de gewenste positie gedraaid.
4. Achter de bebouwing van Asselt loopt de dubbelsporige hoofdspoorlijn.





auto kunnen binnen worden geparkeerd, de was kan in de garage drogen en de baan kan - als de vloer vrij is - naar de gewenste hoogte zakken. Om te kunnen rijden tot baanniveau, maar ook hoger om er zonder rugklachten onder te kunnen werken. Een nadeel is dat de bouwhoogte beperkt is en geen bergen of hoge kerktorens mogelijk zijn, ook vergt het tijd voor je aan de baan kunt werken of gaan rijden. De 6 mm draagkabels lopen voor de achtergrond langs, maar vallen, als het spoorverkeer op gang is gekomen, nauwelijks op.

GROTE RIJLENGTE

De ophijsbare modelbaan is in het 5,50 x 3,50 meter metende voorste deel van de garage ondergebracht. Het vier meter lange achterste deel bevat het schaduwstation en de werkplaats. Het op een vaste tafel van 4 x 0,50 meter gebouwde schaduwstation telt drie in blokken verdeelde lange doorgaande sporen en negen korte, waarvan vier kopsporen. Het ophijsbare deel sluit naadloos op de beide toegangssporen van het schaduwstation aan. Het schaduwstation is niet overdekt zodat daar treinen vanuit de doos of plank kunnen worden samengesteld. Boven het schaduwstation staan diverse treinen op lange planken op een volgende inzet te wachten. In de vier hoeken is de baan dubbelsporig uitgevoerd, op de rechte delen drie- of meersporig. Door de baan langs de muren en



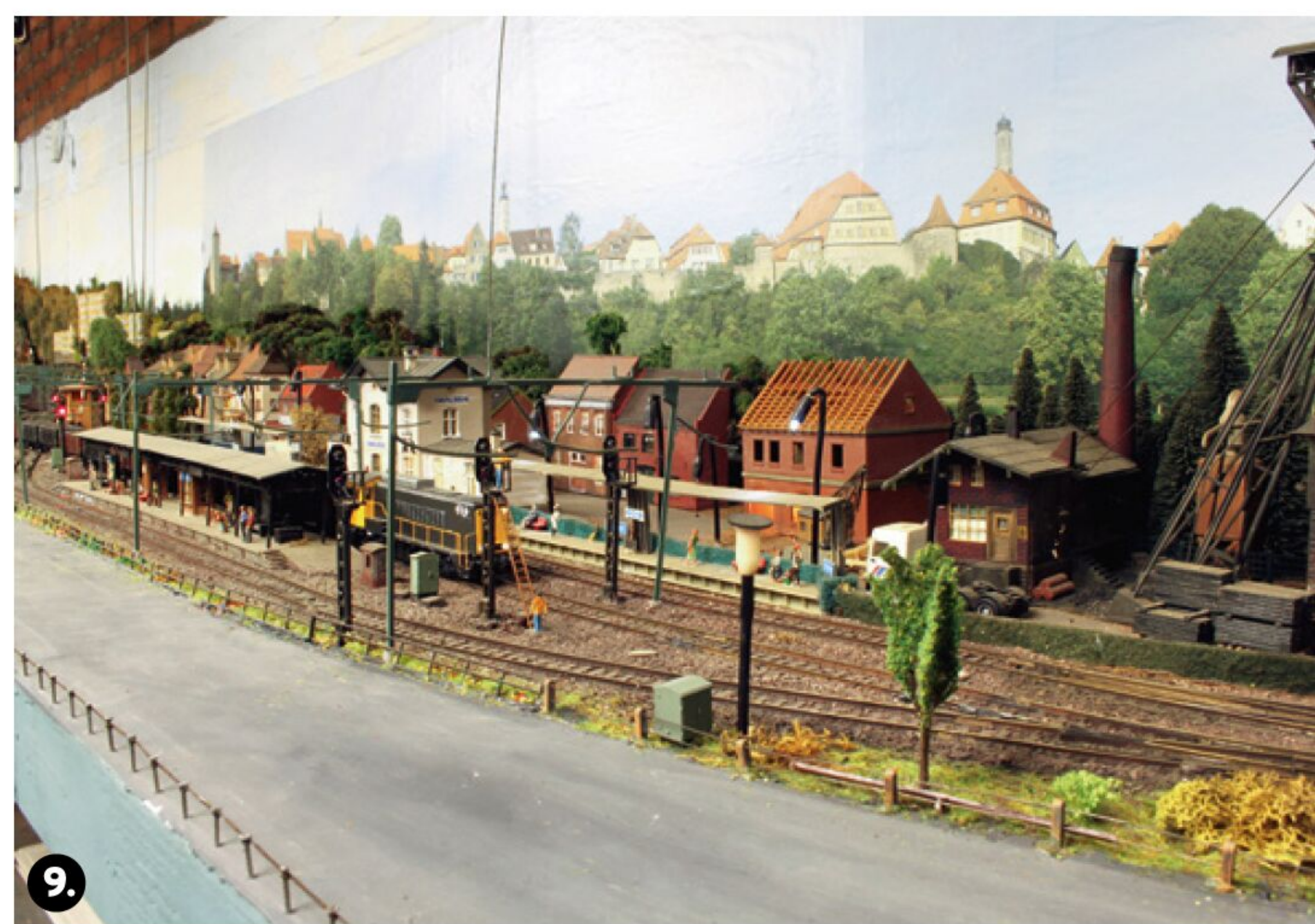


8.

garagedeur in het voorste garagedeel en niet op de daarboven gelegen zolder te bouwen, ontstaat een grote rijlengte met veel ruimte voor scenery zonder last te hebben van de schuine dakdelen.

DIGITAAL

Aanvankelijk was de baan analoog, in 1990 is op digitaal overgestapt: het Fleischmann FMZ-systeem. In de begintijd werden locomotieven, wagens, rijtuigen en sceneryproducten hoofdzakelijk tweedehands aangeschaft, later volgde nieuw uitgebracht rollend materieel van diverse fabrikanten waarbij het accent op Nederlands materieel ligt. Het meeste materieel is van Roco, maar ook dat van Artitec, Fleischmann, Lima, Piko, Rocky Rail en Trix wordt ingezet. Alle locs hebben een ESU-locdecoder. Het uitgebeelde »



9.

5. Het schaduwstation in het achterste deel van de garage.
6. De intercity met loc 1234 passeert in Swalmen een door de 1145 getrokken goederentrein.
7. De eilandperrons van station Roermond zijn via een hoge voetgangersbrug bereikbaar. De brug is bij spoorfotografen meer geliefd dan bij reizigers.
8. De overweg bij station Swalmen is in de automatische baanbeveiliging opgenomen. De gepensioneerde spoorwegbeambte in de rolstoel herinnert aan een tv-serie.
9. Het landelijke station Swalmen met rechts een deel van de toren van de mijnschacht.
10. De Wadloper staat op het kadespoor van de Maashaven in Asselt klaar voor vertrek.



10.



landschap is Nederlands, met een grote knipoog naar Limburg. Getuige hiervan zijn de namen van de stations Roermond, Swalmen, Asselt en Boekoul en de hoge schacht van de kolenmijn. Vanaf 1994 lag de hobby een tijd stil, tot in 2006 de baan samen met Wims zoon Joos werd gewijzigd en opgeknapt. Ook werd in het Fleischmann Twin Center geïnvesteerd. Deze centrale is gekoppeld aan een pc met daarop het besturingsprogramma Koploper. Drie jaar geleden zijn alle Fleischmann-wisselaandrijvingen - de baan telt 35 wissels - vervangen door servo's; deze zijn gekoppeld aan tien onder de baan geplaatste Digikeijs DR 4024-servodecoders. Daarmee was het haperen van de oude wisselaandrijvingen verleden tijd en is de bedrijfszekerheid naar behoren. Vanwege het grotere bedieningsgemak is twee jaar geleden het Twin Center vervangen door een Digikeijs DR 5000. Ook deze centrale is aan Koploper gekoppeld. De laatste twee jaar wordt verouderde scenery opgeknapt of vervangen. Zo zijn er twee nieuwe delen aangebouwd: Asselt met de Maashaven en Zaanse huizen en het regionale station Boekoul waar de zelfgebouwde NS DE1 'Wadloper' rijdt. Het motorrijtuig stopt ook in Asselt. Een bijkomend voordeel van de opgetakelde baan is dat deze weinig stof vangt, de Dapol-railzuiger hoeft daardoor niet continu te worden ingezet.

TECHNIEK

Er wordt geen bepaald tijdperk aangehouden waardoor zowel klassieke als moderne treinen worden ingezet. De meeste rails zijn (messing) Fleischmann-flexrails. De zelfbouw lichtseinen zijn aangesloten op 25 onder de baan gemonteerde OM32-decoders en tonen seinbeelden naar Nederlands voorbeeld. De decoders zijn ooit door Leon van Perlo ontwikkeld en functioneren uitstekend. De zes terugmelddecoders zijn van Litfinski. De draaischijf (Roco) wordt aangestuurd door een Litfinski-draaischijfdecoder. Het schaduwstation heeft twaalf sporen met een totale lengte van ongeveer dertig meter waar ongeveer twintig treinen kunnen worden opgesteld. Als er een trein het »

11. De 'Koploper' is in station Roermond binnengelopen op spoor 3.
12. De monumentale perronkap van station Boekoul dateert uit de stoomtijd. Op de achtergrond de grote gotische kerk.
13. NS DH1 3214 'Wadloper' aan de kade van de Asseltse Maashaven.
14. Station Swalmen is op een later toegevoegd baandeel gesitueerd.
15. De baan op de laagste stand met zicht op het fictieve station Roermond.



13.

KOPLOPER ZORGT VOOR EEN GEAUTOMATISEERD TREINVERKEER



14.



15.



16.



17.



18.

schaduwstation inrijdt, kan er vanaf een ander spoor een trein de baan oprijden en ontstaat er een gevarieerde automatische treinenloop. Aan het naar wens functioneren van Koploper 9.4 ging een lange periode van testen, uitproberen en geduld vooraf.

SCENERY

De huizen en gebouwen zijn van diverse bekende fabrikanten zoals Artitec, Faller, Holland Scale, Kibri en Vollmer. De meeste bomen zijn zelf gemaakt. Het aansturen van de straat- en interieurverlichting, de windmolen en de AKI en AHOB gaat met zes Digikeijs-schakeldecoders. De achtergrond is rondom op de muren en garagedeur aangebracht; als de baan omhoog is getakeld roept dat bij onwetende bezoekers altijd vragen op. De seinen en bovenleiding zijn zelfbouw. //



Bekijk de video van de cabinerit op de rondlopende baan en onze andere video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)

- 16.** Loc 2327 wacht voor een stoptonend sein, ondertussen wordt onderhoud aan het sein gepleegd.
- 17.** De dominerende kerk van Boekoul is vanuit de wijde omgeving een goed oriëntatiepunt.
- 18.** Zaanse huizen in het fictieve Asselt.



EXTRA ONLINE

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

Class 66, kwart eeuw OP HET VASTELAND

DEEL 1: DE INTRODUCTIE

Hate them or love them. Vanaf het moment dat de eerste Class 66 op het Europese vasteland arriveerde, zijn de meningen sterk verdeeld. Een duik in de geschiedenis van de gamechanger van het goederenvervoer per spoor, die in 2024 een 25-jarig jubileum viert.



Kort na aflevering aan Captrain treffen we loc 6607 op het emplacement Waalhaven Zuid, 30 april 2010.

De geschiedenis van de Class 66 brengt ons terug naar de jaren tachtig. In die tijd doet de Class 59, feitelijk de voorloper van de Class 66, zijn intrede op het Britse spoor: op 21 januari 1986 wordt de 59001 vanuit een schip op Britse bodem gehesen. Het is Foster Yeoman, een bedrijf uit de mijnbouw, dat samen met British Rail opdracht voor de bouw van een sterke diesellocomotief

bij General Motors Electro-Motive Division (EMD) neerlegt. De treinen die British Rail voor Yeoman rijdt worden op dat moment getrokken door allerlei oudere locs, ontworpen voor de reizigers- en lichte goederendienst. Het rijden van de zware steenslag- en grindtreinen van Yeoman gaat de oudjes niet bepaald gemakkelijk af; de performance van British Rail zakt in dit vervoer zelfs naar 40%, strandingen zijn aan »



VOORLOPER CLASS 59 HAD EEN BEDRIJFS- ZEKERHEID VAN 99,8%



de orde van de dag. Onder druk van Yeoman gaat British Rail akkoord met een markttuitvraag voor het leveren van sterke diesellocomotieven, gebaseerd op een beproefd concept. Saillant detail is dat om een betrouwbaarheid van minstens 95% wordt gevraagd. EMD kan gemakkelijk aan dit verzoek voldoen door de techniek van de Amerikaanse SD40-2 in een kleiner model locomotief te verwerken, geschikt voor het Britse profiel van vrije ruimte. De cabine wordt afgekeken van de Class 58, zodat het voor machinisten eenvoudig is om beide loctypes te bedienen. De locs met twee drieassige draaistellen met lange radstand, worden in de fabriek van LaGrange (Chicago, VS) gebouwd. EMD levert dusdanig goed werk dat het bedrijf zichzelf enigszins in de vingers snijdt; de Class 59 blijkt sterker en betrouwbaarder dan verwacht en dus verkleint Yeoman de order Class 59 van zes naar vier locs. Na tien jaar inzet blijkt dat de bedrijfszekerheid op liefst 99,8% ligt. De trekkracht van de Class 59 blijkt uit het record dat de 59001, de eerste loc uit de reeks, vestigde door een grindtrein van 4.639 ton te trekken - de zwaarste trein die ooit door een enkele locomotief over het Britse spoorwegnet werd vervoerd. Een voor die tijd indrukwekkend record. Om dit gewicht in perspectief te plaatsen: één van de modernste locs van het moment, de Vectron van Siemens, mag in Nederland maximaal 3.080 ton trekken - overigens wel bij een dienstregelingssnelheid van 90 km/h, maar het bevestigt nog eens de kracht van de Class 59.

SAMENWERKING MET DB CARGO

De prestaties van de Class 59 bleven niet onopgemerkt en al snel volgden meer orders vanuit het Verenigd Koninkrijk. EMD bracht, toen de aantallen steeds groter werden, de productie naar de fabriek in London (Ontario, Canada). Ook buiten Groot-Brittannië werd naar deze revolutie op het spoor gekeken. Op het Europese vasteland komt de privatisering van het goederenvervoer per spoor op gang, waarin Duitsland op dat moment vooroploopt. De (voormalig) staatsvervoerders zoeken naar manieren om de concurrenten van zich af te slaan. Waar terzijde gestelde locomotieven voordien jaren aan de kant stonden, verdwijnen ze nu met een nog warme motor naar de sloop. Bij de nieuwkomers is er grote behoefte aan betaalbare, internationaal inzetbare tractie, waarbij betaalbaar zich zowel uitdrukt in de aanschaf alsmede de betrouwbaarheid en trekkracht.

Yeoman en DB Cargo zien kansen en met die gedachte wordt loc 59003 medio 1997 gemodificeerd en via de Kanaaltunnel naar Duitsland gebracht om daar voor DB Yeoman GmbH grind- en zandtreinen te gaan rijden. Dat gebeurt vooral in de regio Berlijn. De samenwerking eindigde in 1999, waarna de voormalig topman van het samenwerkingsverband Heavy Haul

Power International (HHPI) oprichtte. De 59003, inmiddels als 259 003 genummerd, kwam in 2000 bij HHPI terecht, nog altijd in de kleurstelling van DB Yeoman. In 2014 raakte de 59003 overbodig en werd, na modificatie, in 2015 onder het nummer 59003 bij GB Railfreight in dienst gesteld. Terug op vertrouwde bodem.

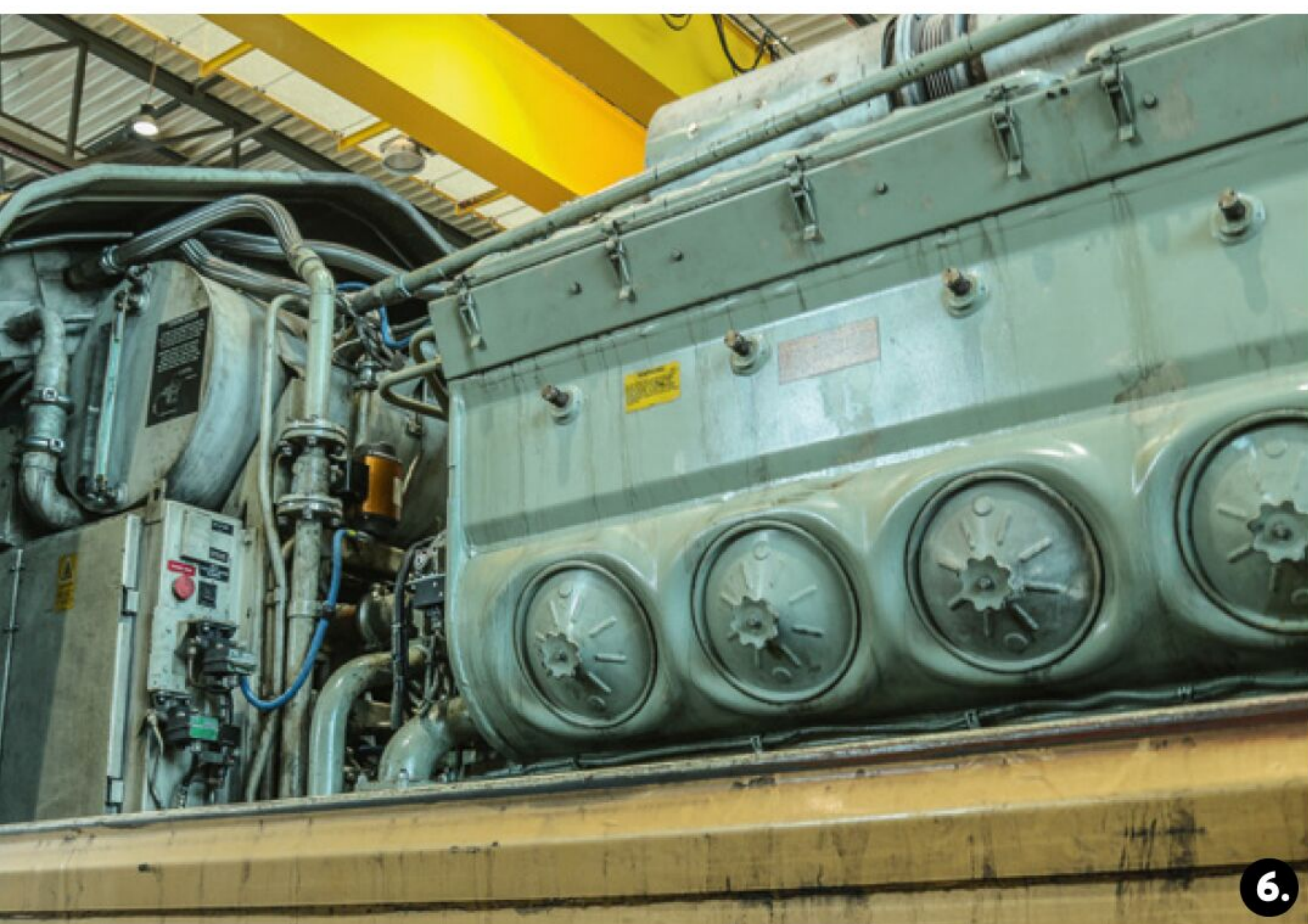
DOWNGRADE EN UPDATE NAAR CLASS 66

Goederenvervoerder EWS - in 1997 liefst 90% marktaandeel in het Verenigd Koninkrijk - liep tegen dezelfde problematiek aan als Yeoman: een verouderde en onbetrouwbare vloot locomotieven die niet geschikt was voor de zware goederendienst. Besloten werd om samen met EMD te kijken of het mogelijk zou zijn de goede ervaringen met de Class 59 te vertalen naar een nieuwe serie locomotieven, gebaseerd op de Class 59, maar dan aangepast aan de technologische ontwikkelingen uit de jaren negentig en de wensen van EWS, zoals een gedowngrade motor. Het resulteerde in de Class 66, waarvan EWS er uiteindelijk liefst 250 bestelde (met een boekwaarde van £ 375 mio). Oorspronkelijk was het de bedoeling de locomotieven in de Class 61 onder te brengen. Op 18 mei 1997 werd in de fabriek in London begonnen aan de bouw van de 66001, die op 23 maart 1998 officieel werd overgedragen - achttien maanden voor het geplande begin van de serielevering. Deze serielevering vond plaats in slechts 26 maanden: in juni 2000 werd het 250ste »

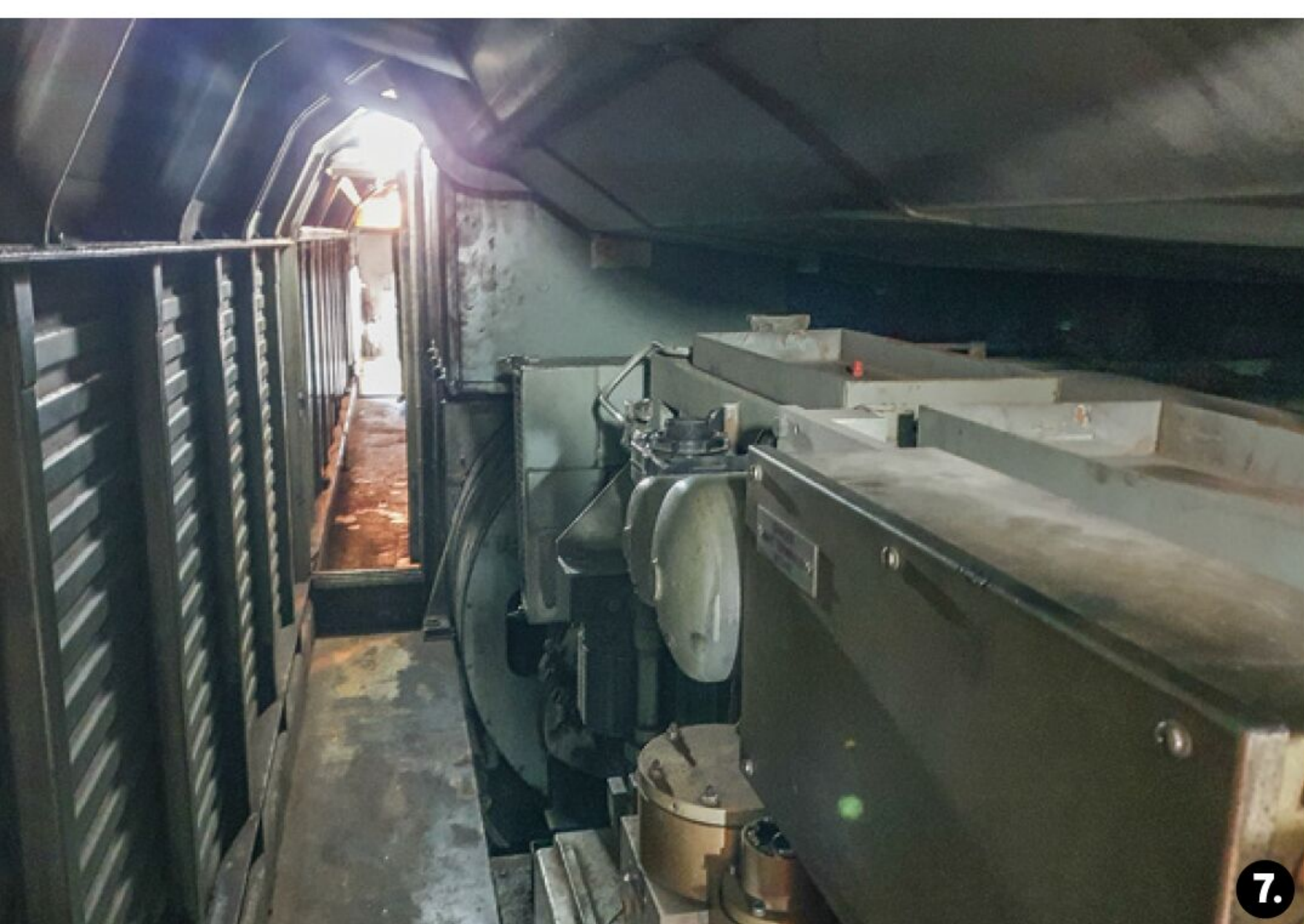


1. HHPI 259 003 ('59003') met een sleep zelf-lossers in Thekla, 25 februari 2010. Let op de Britse frontseinen. (foto Jens Mittwoch)
2. DB Schenker 59002 in de oorspronkelijke Yeoman-kleurstelling met een trein gesteente voor de bouw van het Olympisch dorp in Londen passeert Fairwood Junction, 16 juni 2010. (foto Sicco Dierdorp)
3. Een blik in de EMD-plant in London, Ontario (Canada). Van links naar rechts de EWS 66077, 66073 en 66069 in aanbouw, 1 december 1998. (foto Colin J. Marsden)
4. Zicht in de cabine, waar de machinist aan de linkerzijde zit. (foto Stephan Breugelmans)
5. De magnetron en koelkast in ECR-loc 77028, 14 augustus 2008.





6.



7.

exemplaar aan EWS overgedragen. In de periode die volgt schaffen ook andere Britse vervoerders de loc aan, maar het gaat te ver deze hier te beschrijven. Voor EMD is de JT42CWR, zoals de Class 66 voor de fabrikant heet, dan al een succesnummer.

CIJFERS

Uiterlijk gezien mogen de Class 66 dan vooral een gedrongen indruk maken, in hun cijfers zijn ze veel uitbundiger. Enkele kerndata: een Class 66 weegt minimaal 126 ton en tankt maximaal 6400 liter diesel, goed voor een rijbereik - bij gemiddeld gebruik - van 1800 kilometer. De lengte over de buffers bedraagt 21,4 meter; de maximale aanzetkracht 409 kN en het vermogen van de EMD-motor 2268 kW. De materiaalkeuze en het ontwerp zijn gebaseerd op een maximale termijn van achttien jaar of 1,6 miljoen kilometer tussen grote revisies; een werkplaatsbezoek voor regulier onderhoud zou in theorie slechts elke 180 dagen nodig moeten zijn. In de praktijk is dit overigens niet zo, maar dat heeft vooral met de intensieve inzet op het Europese vasteland te maken.

De prestaties van de Class 66 worden ook buiten het Verenigd Koninkrijk opgemerkt. Zo ook door Hafen- und Güterverkehr Köln (HGK, het huidige RheinCargo). Dankzij de samenwerking met een Duitse investeringsbank lukt het HGK om in 1999 twee Class 66, de DE 61 en DE 62, te bestellen. Het is niet alleen de geboorte van de Class 66 op het Europese vasteland, maar



8.



9.

deze aanschaf staat ook aan de wieg van het lease-model waarop de spoorsector tegenwoordig grotendeels draait (en bijvoorbeeld MRCE haar bestaan aan dankt). In Nederland zou de DE 61 nog een andere geboorte meemaken, daar komen we in het volgende deel op terug. //

MET DANK AAN: OLAF RONTELTAP & ROGIER IMMERS

6. De motorhuiven van de Class 66 kunnen eraf, zoals hier bij loc 653-07 in september 2023. (foto's 6 & 7 Stephan Breugelmans)
7. Het gangpad door de huif: donker en smal.
8. De DE 61 na ombouw in Tilburg in de zomer van 2001. Let op de grote signaalhoorn en aangepaste frontseinen. (foto Olaf Ronteltap)
9. DE1024-loc 13 brengt de gloednieuwe DE 62 en 61 van de Heijplaat naar Leidschendam. Rotterdam Vaanplein, 18 oktober 1999. (foto Wouter Radstake)
10. ACTS 513-9 rijdt op 28 januari 2006 met een containertrein Linz-Maasvlakte over de Suurhoffbrug. (foto Edwin Mos)
11. Op InnoTrans 2008 werd de 6312F met Cross-Rail-logo's gepresenteerd, maar ging uiteindelijk naar VFLI. (foto Rogier Immers)



EXTRA ONLINE

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



10.



11.

N-SpoorStore
Freebit.nl
Modeltreinen



n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-SPOORSTORE.NL

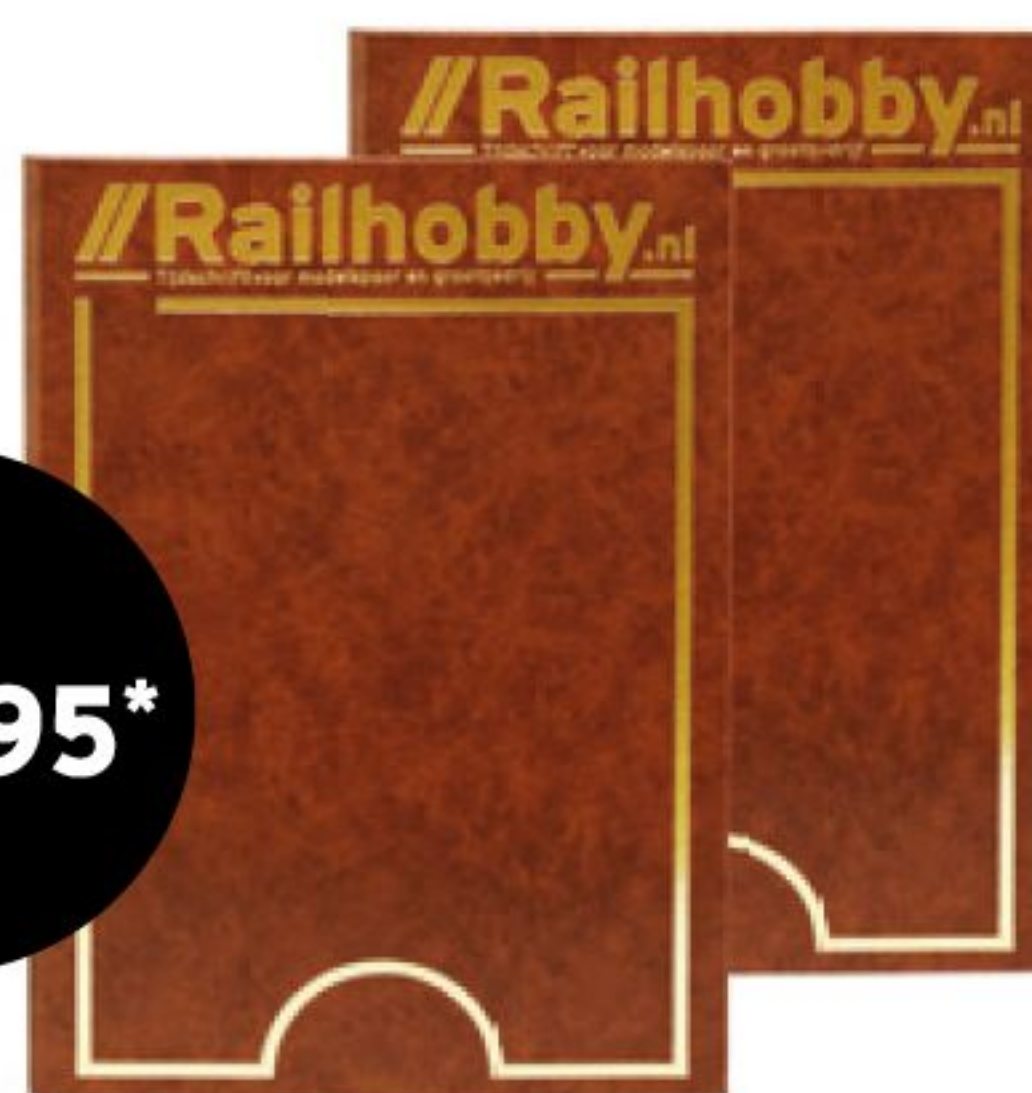
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,
n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor, n-spoor,

N-Spoorstore-Freebit.nl

Eekmolenweg 26, 7241 CM, Lochem
0573-712003, info@freebit.nl
www.n-spoorstore.nl

Verzamelband

€ 15,95*



Met boek-
binderspelden
en jaartal-
stickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten



Panzer-Shop.nl

Nu 10% korting met
de code "Railhobby"!

Voor al uw voertuigen & figuren in N & H0.

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32



PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Geen modelspoorwinkel in de buurt?
Bestel direct online op Modelspoorgigant.nl

märklin

FALLER

TRIX



De webwinkel met
passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 50,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot achteraf betalen

kibri

VOLLMER

NOCH

PIKO

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

FOTO: MARLEEN SCHLICHTING



Winter Station in het Spoorwegmuseum

Tijdens het Winter Station, van 23 december 2023 t/m 7 januari 2024 brengen ontelbare lampjes, kerstdecoraties en een antieke carroussel het hele Spoorwegmuseum in een romantische wintersfeer. In de museumhal ligt een echte ijsbaan waar je rondjes kunt schaatsen rondom een antieke stoomlocomotief. Schaatsen zijn gratis te leen. Reserveren is verplicht.

Twee stoomlocomotieven voor Museum Katwijk Leiden

Na ruim 21 jaar overleg, gesprekken en bezoeken is de Museumstoomtrein Katwijk Leiden er in geslaagd twee bijzondere, in Nederland gebouwde, stoomlocomotieven aan de collectie toe te voegen. De twee machines zijn in de jaren twintig gebouwd door Machinefabriek Du Croo & Brauns uit Weesp voor suikerfabrieken op Java. De sanering van de locs is afgerond en ze zijn inmiddels toegankelijk voor het publiek.



FOTO: MUSEUMSTOOM-TREIN KATWIJK LEIDEN

FOTO: TRAKO EXPO



Trako 2023

Van 21 t/m 24 september 2023 vond in Gdańsk de expositie Trako plaats. Trako is de grootste en meest prestigieuze bijeenkomst van de spoorwegindustrie in Polen en in Europa. De

expositie trok 23.000 bezoekers uit 39 landen en meer dan 500 exposanten van over de hele wereld. Ruim 700 bezoekers bezochten de buitententoonstelling op AmberExpo, waar rollend materieel te bewonderen was, inclusief de nieuwe lanceringen aangekondigd bij Trako 2021.

FOTO: HITACHI RAIL EUROPE



30 ETR 1000 treinstellen voor Trenitalia

Trenitalia heeft bij Hitachi Rail dertig ETR 1000 'Frecciarossa'-treinstellen besteld, met een optie van nog eens tien. De 350 km/h snelle treinen worden in het Italiaanse Napels en Pistoia gebouwd; de eerste levering staat gepland voor begin 2026. De order van de ETR 1000 is bedoeld voor het Italiaanse netwerk, maar kan ook elders in Europa worden ingezet. Zo rijden ze vanuit Milaan naar Parijs. Of ze ook in Nederland te zien zullen zijn, zal de toekomst leren.



1.

EXTRA:
video
kerstshow

Deel 2
van 2

Kerstshow INTRATUIN DUIVEN

DEEL 2: ACHT MODELBANEN IN BEDRIJF

De voorbereidingen voor de kerstshow begonnen in het voorjaar, de bouw van de diverse modelbaantracés is eind augustus ter hand genomen. John Brendel heeft hierover in Railhobby 465 bericht; in deze aflevering toont hij u het kleurrijke en sfeervolle resultaat.

Als begin oktober de scenerybouwers hun omvangrijke werk hebben afgerond, kan de ploeg van de Modelbouwvereniging Arnhem (MVA) weer aan de slag. Alle spoorbanen worden nagelopen en gestofzuigd. Als de rails zijn ontdaan van gemorste kunstsneeuw, delen van begroeiing en resten lijm, volgt met locs die vorig jaar hebben gereden een uitgebreid proefbedrijf. Hier en daar zijn kleine reparaties nodig. Zo zorgt een klodder

lijm uit een lijmpistool voor een ontsporing en ergens anders zal iemand op de rails hebben gestaan waardoor de spoorwijdte niet aan de norm voldoet. Met het plaatsen van een nieuwe railsectie is het probleem verholpen. Waar de treinenloop hapert is meestal een railschoentje verschoven, met een schroevendraaier is dat snel verholpen. Als op alle banen het proefbedrijf is afgerond komt het mooiste moment: de dozen met nieuwe treinsets worden opengemaakt. Dit jaar

betreft dat onder meer de gele NS 186 Traxx met dubbeldeksrijtuigen. De gele treinen steken mooi af tegen de achtergrond. Ook de geliefde 'Hondekoppen' zijn weer vertegenwoordigd, evenals kleine en grote stoomlocs met reizigers- en goederenmaterieel.

SPOORTRACÉS

Elk jaar meten we de lengte van de banen met een Piko-meetwagen op. De kerstshow 2023 telt zes enkel- en twee dubbelsporige banen met een totale lengte van 141 meter. De scenerybouwers hebben ze in kerstsfeer gebracht. Winterlandschappen, verlichte huisjes, waterpartijen, kinderen met sneeuwpret, kabelbanen, skiërs en bergbeklimmers. Zoals in deel 1 vermeld kent de baan geen wissels of gelijkvloerse kruisingen. Zie het kader voor de specificaties.

ONDERHOUD

De MVA-onderhoudsploeg bestaat uit negentien personen die volgens schema als team van twee tot vier personen werken, met de niet-gepensioneerden meestal in het weekend. Dagelijks is klein onderhoud nodig; stof op de rails is de belangrijkste oorzaak van stilstaande treinen. Met wasbenzine worden rails en wielen vuil- en vetvrij gemaakt. Een uitschuifbare »



2.

1. De skipistes en kabelbanen van baan 7/8 kunnen van dichtbij worden bewonderd. Rechts is de dubbelsporige Bietschtalbrücke van Faller te ontwaren.
2. Reizigers in de dubbeldekker op de dubbelsporige baan 9/10 hebben een korte blik op de in stijl geklede bezoekers van het Victorian Christmas-paviljoen kunnen werpen.
3. Een NS Traxx met een stam dubbeldeksrijtuigen passeert enkele rotsmassieven op baan 5.



3.



4.



5.



6.

stok - bedoeld om ramen te lappen - is voorzien van een railpoetsgum, maar wordt sporadisch ingezet, want gum slijt en laat restjes achter. De railpoetswagens zijn effectiever; we gebruiken twee types. Van de Roco-cleanwagen moet het schuurgum onder de wagen regelmatig met wasbenzine worden gereinigd om te voorkomen dat het vuil over de baan wordt verspreid. De mooiste oplossing is de Liliput-tankwagen met wasbenzine van Bert Pas waar met een instelknop de vilten poetsdoek vochtig kan worden gehouden. Een paar rondjes rijden levert glimmende spoorstaven op. De tracés worden regelmatig met een rugzakaccu-stofzuiger gereinigd, deze maakt korte metten met kunstsneeuw, plukjes mos en kleine ongerechtigheden. Bezoekers veroorzaken in hun enthousiasme soms klein onheil. Iemand wijst naar iets aan de andere kant van de spoorbaan waardoor een trein aan een mouw blijft hangen. Of een bezoeker probeert een ontspoorde wagen van een rijdende trein weer op de rails te zetten waarna de gehele stam ontspoot. Schade is er doorgaans niet; het Piko-materieel kan tegen een stootje.

POETSSTOK EN -SOK

Nieuw is dit jaar een verwisselbare sok om de poetsstok. Erna, de echtgenote van Hans van de Ven heeft er een paar gestikt. Ze zijn snel te wisselen en wasbaar. Zo krijgen we met een scheutje wasbenzine de rails in tunnels en op bruggen weer glimmend. Handig is ook het door Bert Pas gemaakte blokje met twee messingstrippen dat met een trafo wordt verbonden. Als het blokje tegen een wielstel van een zijn kop liggende loc wordt gehouden, kunnen de draaiende wielen met een wattenstaafje met wasbenzine worden

DE MVA-ONDERHOUDS- PLOEG BESTAAT UIT NEGENTIEN PERSONEN

gereinigd. De treinen moeten hard werken voor de kost. Ze rijden vanaf begin oktober zeven dagen per week negen uur per dag, op koopavonden en in december alle dagen twaalf uur.

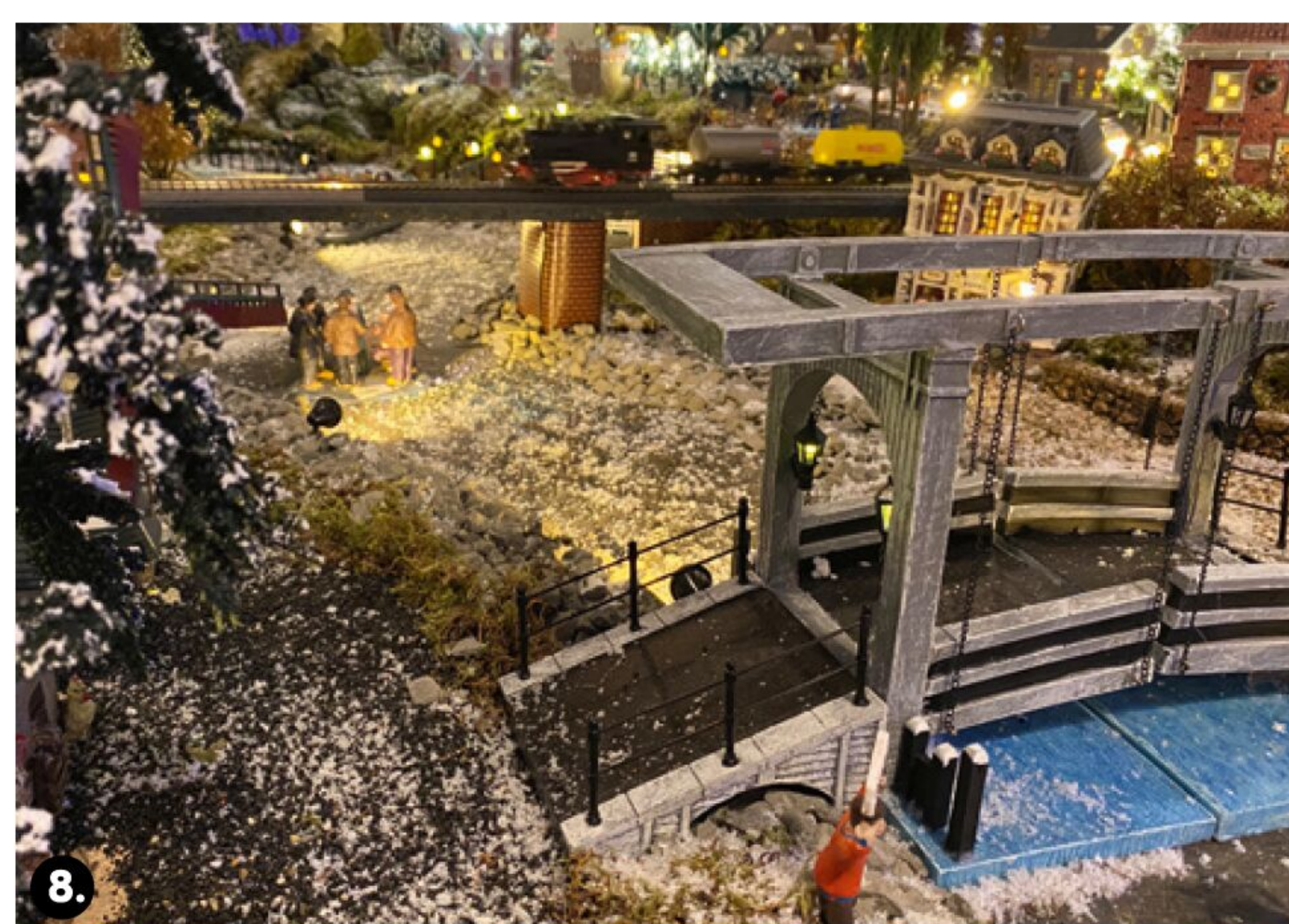
KOPPELINGEN

Tegen de Kerst hebben de treinen er ruim duizend rij-uren opzitten. Niet alle locs en wagens overleven deze duurproef. Veel koppelingen krijgen speling waardoor ontsporingen ontstaan, omdat na een ontkoppeld treindeel de loc verder zijn rondje rijdt en even later op de achtergebleven wagens botst. De banen hebben immers geen blokbeveiliging. Door het slijten van de aspotten komen wagens iets lager te liggen wat de kans op ontkoppelen vergroot. De veertjes in de kortkoppelingen van D-treinrijtuigen hebben het zwaar te verduren; het bij elke boog uittrekken en daarna terugveren geeft slijtage. Sporadisch duikt een trein na een ontsporing het water in. De remedie blijkt simpeler dan gevreesd: droogmaken, klein drupje olie en weer de baan op. De rijrichting van de locomotieven wordt regelmatig omgedraaid, maar toch kunnen wielflenzen soms vlijmscherp worden. Toen ik destijds hoorde dat Piko het materieel zou leveren, had ik mijn bedenkingen, maar die heb ik in positieve zin bijgesteld.

WINKELWAGEN

Tijdens het onderhoud gebruiken we een winkelwagen met een krat met reservewagens en locs en een gereedschapskist met pincet, oliespuit, poetslappen en wasbenzine. Dan ontstaan vaak leuke gesprekken met bezoekers. Kinderen laten we, als er een loc voor onderhoud van de rails moet worden gehaald of »

4. De Waterpoort van Sneek, een rijksmonument, zal bij schaatsers, watersporters en landrotten een blijk van herkenning oproepen. De stoomtrein zal er echter niet stoppen.
5. De mensen op de tribune genieten van het kunstschaatsen, ook de draaimolen vindt gretig aftrek.
6. 'Kinderen, laat je moeder overal afblijven'. Of het helpt?
7. De Mat '54 'Hondekop' op baan 9 zal veel bezoekers bekend voorkomen.
8. Een stoomloc met korte ketelwagentrein rijdt op baan 3. De ophaalbrug hoeft tijdens de vorst niet open.



DE SPOORBANEN VAN DE KERSTSHOW 2023

- Baan 1: romantische baan met een lengte van 18,73 m, slingert door een landschap met oude huizen.
- Baan 2: Eftelingbaan, lengte 13,51 m, de trein rijdt hoog over Lange Jan en Hans en Grietje.
- Baan 3: baan met twee bruggen, lengte 8,80 m. Fotogeniek is de plek waar de rivier door twee spoorlijnen wordt gekruist.
- Baan 4: baan met twee bruggen, lengte 12,35 m en Fries landschap met de Sneeker waterpoort en ijspret met schaatser.
- Baan 5: de waterbaan is met 24,65 m de langste. Het traject ligt grotendeels hoog en loopt via een tunnel over een waterpartij, compleet met waterval.
- Baan 6: oud-Hollands landschap, lengte 17,66 m, het tracé telt twee grote hangbruggen.
- Baan 7 & 8: berglandschap met tunnels, lengte respectievelijk 12,62 (buitenbaan) en 11,44 m.
- Baan 9 & 10: dubbelsporige brug en dito spoor, lengte respectievelijk 10,85 en 10,12 m.



TEGEN KERST HEBBEN DE TREINEN DUIZEND RIJ-UREN GEMAAKT

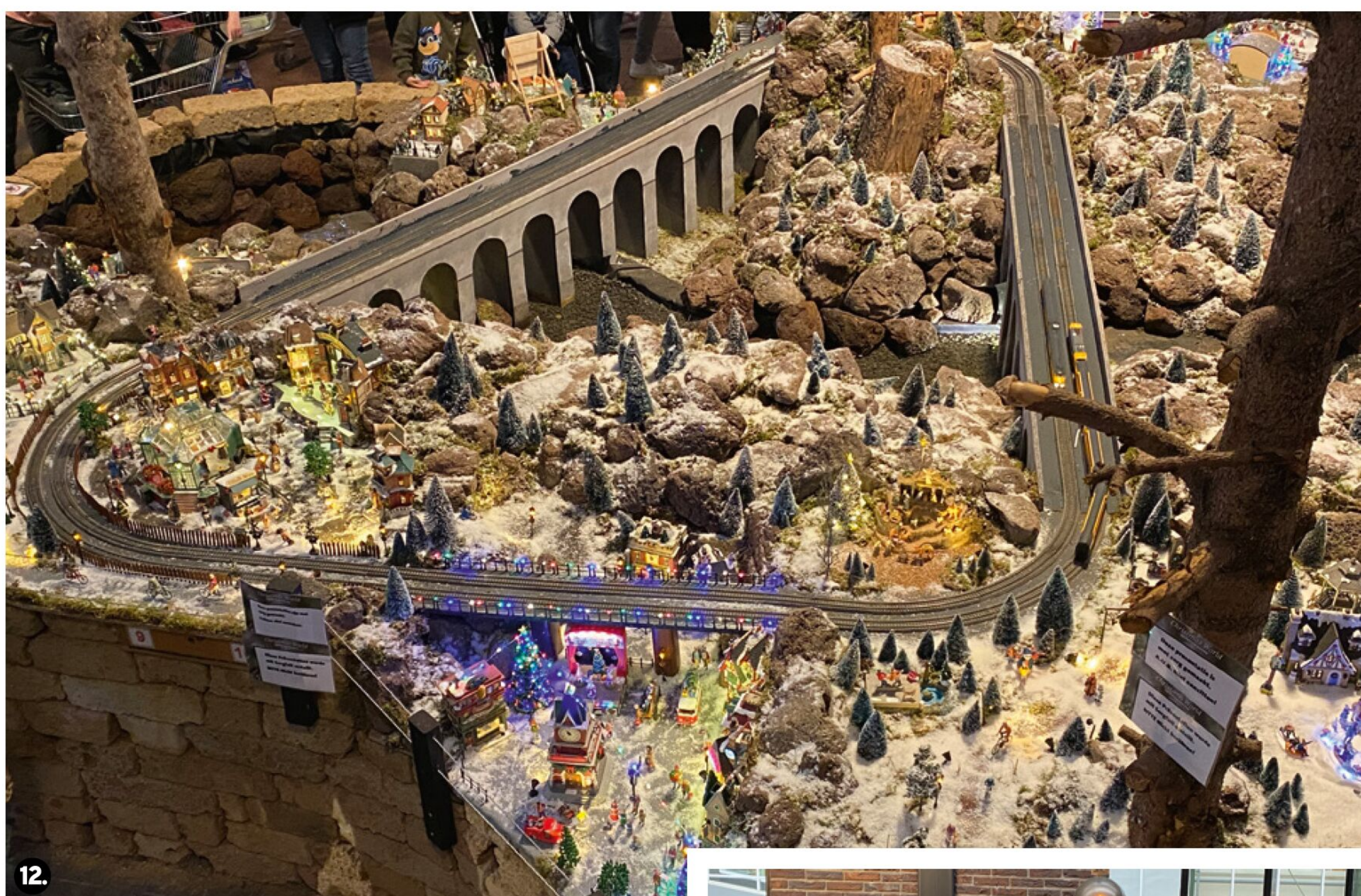


andere wagens worden aangekoppeld, onder onze begeleiding de trafo bedienen. Dat vinden ze prachtig. De (groot)ouders trouwens ook. Het onderhoud aan materieel dat we aan de centraal gelegen servicebalie uitvoeren, wordt door bezoekers met aandacht gevolgd. De gesprekken die hieruit voorkomen werken zeer motiverend. Reserveonderdelen zoals wielen, anti-slipbanden en koppelingen zijn voorhanden, maar voor een complexe reparatie neemt technicus en clubgenoot Martien Beumer de loc mee naar huis. Het vervangen van motoren komt bijna niet voor. Soms nemen de MVA'ers hun eigen trein mee om die op een van de lange banen te laten rijden. Dat kan bijzonder materieel zijn, leuk om te zien. Elk jaar wordt met op een wagen geplaatste videocamera opnamen gemaakt die op YouTube zijn te zien.

BEZOEKERS

Dagelijks lopen duizenden bezoekers uit alle delen van het land en van over de grens langs de banen. Iemand vertelde, toen een 'Hondekop' voorbij zoefde, dat haar zoon machinist is. Moeder staat wel eens langs het spoor en dan toetert zoonlief. Modelspoorders stellen vragen over de baan en het onderhoud. Ouders met kinderen die zich vergapen aan al het moois zijn voor het modelspoor een belangrijke doelgroep. Er worden dan ook heel wat dozen met treinsets verkocht. Bij veel attracties is kerstmuziek te horen. Een bezoeker vertelde dat de kinderen van een bij Intra-tuin werkend familielid begin december dolgraag een kerstboom wilden, maar na drie maanden werken op de kerstafdeling kon zij geen kerstliedje meer horen. De kerstboom is er dankzij oma toch gekomen. Zelf ben ik aan de kerstmuziek na meerdere kerstshows wel een beetje gewend.

Een kort kerstverhaal: een jongentje stond met zijn moeder met verlangende blikken naar de treinen te kijken. Hij wilde zo graag een trein. De MVA'er vermoedde dat de kosten het probleem waren en regelde dat het jochie later een Märklin-does met gebruikte rails, een loc en enkele wagens kreeg. Zo investeren we met onze mooie hobby in de jeugd. Bezoekers gooien muntgeld in de waterpartijen, of ze daarbij een wens doen is mij niet bekend. Een enkele keer komt een munt op de rails terecht, per ongeluk of welbewust gemikt. En wij maar zoeken waar de kortsluiting door wordt veroorzaakt. Als na de Kerst de banen worden afgebroken en het water is weggepompt, worden de munten door vrijwilligers van het goede doel, dit jaar het Rode Kruis, verzameld. Dat zijn meestal een paar emmers vol. De laatste week voor Kerst zijn er weinig



12.

bezoekers; iedereen zit thuis bij de kerstboom. Het werk voor de onderhoudsploeg loopt op z'n eind en hun inzet wordt afgesloten met een door Intratuin aangeboden lunch. Na de Kerst worden de treinen van de baan gehaald en met de losgeschroefde rails ingepakt voor het komende jaar. Het zijn twee trolleys vol. Enkele gebruikte treinen en rails worden in de winkel te koop gezet. Ze zijn direct weg. //



**Bekijk de video van de kerstshow
Intratuin Duiven en onze andere
video's op [Railhobby.nl/video](https://railhobby.nl/video)**



13.

9. Een diesellocomootie doorloopt in baan 2 een hooggelegen boog met goederenwagens van een frisdrankfabrikant. De simpel uitgevoerde wagens zijn niet van Piko.
10. Het verlichte en draaiende reuzenrad trekt tussen de vele lichtjes al snel de aandacht.
11. Het jaarlijkse Winter Ball in het danspaviljoen wordt druk bezocht, de paren dansen een slowfox.
12. Baan 9/10 heeft met de imposante boogviaducten een respectabele rijlengte. Op het podium onder de verlichte spoorbrug wordt een kerstshow opgevoerd.
13. De afsluitende lunch in december 2022 met een deel van de onderhoudsploeg. Van links naar rechts: Martien (ook Intratuin), Dick, Cor, Peter, Herman, Lennart, Anna, Bert, Hans en John.
14. Bert Pas zet een gereviseerde diesellocomootie van Alex op baan 1.



14.



EXTRA ONLINE

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

tot wel
49% korting

Online
al vanaf
€ 4,50
p/mnd



12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,90** p/mnd



Ga snel naar **Railhobby.nl/abonneren**
of scan de QR-code en kies het
abonnement dat bij u past.

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

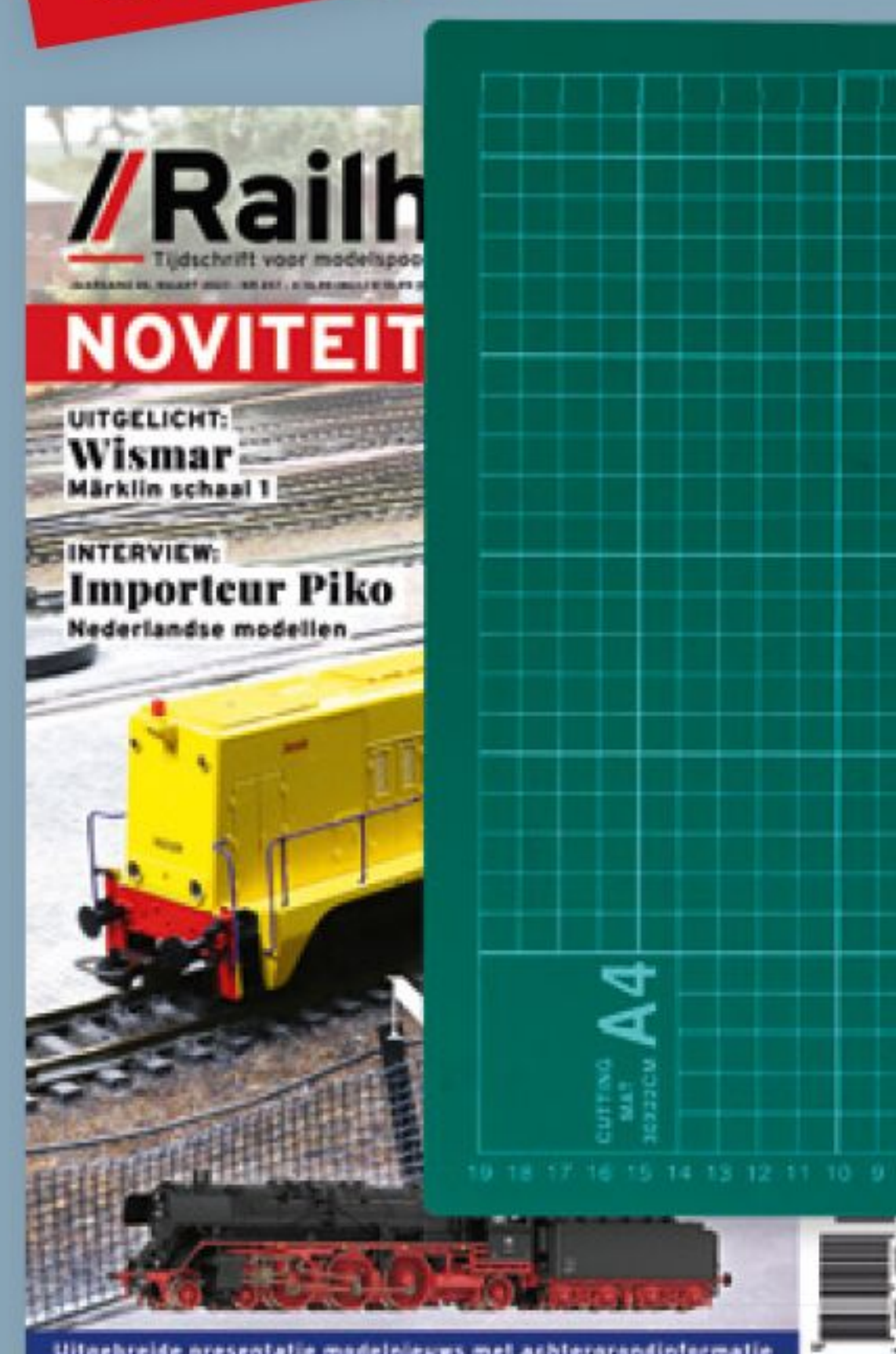
- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1985 en 1988 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen uit het volgende nummer

Railhobby kost in de winkel € 9,25 (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 2023
t.w.v. € 10,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ E-mail: _____
Geboortedatum: _____

**BESTE
DEAL**

- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| Print + online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 7,90 p/mnd (49% korting) | ☐ exclusief specials € 6,85 p/mnd (49% korting) |
| Print jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 7,65 p/mnd (23% korting) | ☐ exclusief specials € 6,50 p/mnd (20% korting) |
| Online jaarabonnement | ☐ inclusief specials € 4,50 p/mnd (44% korting) | |

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

- ☐ Noviteitspecial 2023 t.w.v. € 10,99 ☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

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

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

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

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

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

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



Deel 2
van 2

De Portugese Dourolijn

DEEL 2: TREINEN IN HET DOURODAL

In Railhobby 464 kwamen de spoorlijnen door de Portugese Dourovallei aan bod, nu is het de beurt aan de treinen. Op de Dourolijn worden door Comboios de Portugal (CP) drie typen reizigersmaterieel ingezet.

In de stoptreindiensten (treinserie R 4100) rijden driedelige dieseltreinstellen type 592 die CP sinds 2011 huurt van de Spaanse spoorwegmaatschappij Renfe. De stoptreinen rijden hoofdzakelijk op het westelijke deel van de Dourolijn tussen Porto en Régua/Pinhão. Dagelijks wordt aan het einde van de middag één dienst van Régua naar Pocinho met een 592-treinstel uitgevoerd.

Spaanse huurlingen

Van de serie 592 zijn tussen 1982 en 1984 zeventig treinstellen in dienst genomen die uit twee motorrijtuigen en een middenbak bestaan. Bij het ontwerp is met een schuin oog naar de Baureihe 614/914 van de Deutsche Bundesbahn gekeken. Aan het begin van deze eeuw is een aantal treinstellen gemoderniseerd, waarbij de maximumsnelheid is verhoogd

van 120 naar 140 km/h (serie 592.2). Dat CP treinstellen van dit type huurt, komt omdat de eigen serie 0600/0650 tot de draad versleten was. Toen nieuw materieel gekocht moest worden, was de schatkist leeg. De zeventien huurlingen werden ingezet op de Dourolijn en de verbinding Porto - Valença die inmiddels is geëlektrificeerd. Het huurcontract dat tot 2017 liep, is enkele keren verlengd, hoewel in Portugal veel kritiek is op de verouderde treinstellen, vooral na enkele dubieuze incidenten. Mede daardoor is een aantal 592'en door de gemoderniseerde versie vervangen. De door CP ingezette treinstellen zijn grijs-wit-geel geschilderd en van eigen logo's voorzien. Het Spaanse materieel zal het nog even moeten volhouden: CP heeft een bestelling uitstaan voor hybride Flirt-treinstellen, maar het aantal is te laag om de 592'en te kunnen vervangen. Bovendien zijn nog enkele door Allan uit Rotterdam gebouwde motorrijtuigen serie 0300 in dienst: zusjes van de DE1/DE2'en van NS uit de jaren vijftig en dus niet meer van deze tijd.

De motorrijtuigen zijn op de Linha do Leste naar Elvas te zien. Wellicht schuiven na het gereedkomen van de elektrificatie van de lijnen in de Algarve de daar



2.

ingezette treinstellen serie 0450 door. Deze zijn eind jaren negentig ontstaan door modernisatie van tweerijtuigstellen uit 1965/66 en zouden nog wel een paar jaar meekunnen. »

1. Een niet-gemoderniseerd treinstel serie 592 op het viaduct bij Lagoa, 1 februari 2023.
2. Het door CP van Renfe gehuurde treinstel serie 592 maakt een stop in Barquieiros, 19 april 2023.
3. Sinds enkele jaren terug op de Dourolijn: de CP-locs serie 1400. Op 19 april 2023 was de 1427 bij Ribadouro te zien.



3.



VOOR DE GOEDEREN- TREINEN KUNNEN DRIE LOCTYPEN WORDEN INGEZET



Diesellocs serie 1400

De InterRegio-treinen (treinserie IR 860) bestaan in principe uit een diesel locomotief serie 1400 met een mix aan Schindler- en Sorefame-rijtuigen. De InterRegio's maken per dag vijf (in het hoogseizoen zes) slagen tussen Porto en Pocinho waarbij in Porto treinen zowel station São Bento als Campanhã als begin- of eindpunt hebben. São Bento, bekend door de tegelplateaus, is een kopstation zonder omloopmogelijkheden zodat voor het overbrengen van leegmaterieel een andere loc moet worden ingeschakeld: meestal is dat een Alsthom-eloc serie 2600, familie van 'onze' 1600/1700. Campanhã is het drukste station van Portugal en ligt ten oosten van het centrum van Porto. Er worden drie tussenslagen als InterRegio tussen Porto en Régua gemaakt, die ook wel met een 592-treinstel worden uitgevoerd. Ook komt het voor dat een treinstel in de omloop van een 1400 met rijtuigen terechtkomt.

De serie 1400 bestaat uit 67 locs die tussen 1967 en 1969 voor de CP zijn gebouwd. De eerste tien machines kwamen uit de Engelse fabrieken van Vuncan Foundry; het Portugese Sorefame assembleerde de overige exemplaren. De diesellocs vervingen de laatste breedspoorstoomlocomotieven in Portugal. Een 1400 haalt 105 km/h en heeft een vermogen van 750 kW. De locs reden ook op de Linha do Douro totdat CP ze van de lijn haalde en de volledige reizigersdienst met treinstellen serie 592 ging verzorgen. Diverse locs zijn verkocht aan Medway, Somafel en Takargo, enkele andere vonden in Argentinië een nieuwe eigenaar.

Materieeltekort

Door een aantal redenen trad bij CP materieeltekort op, waardoor 1400'en die inmiddels voor goederen- en infratreinen reden of al aan de kant waren gezet, een revisie kregen. Samen met eveneens opnieuw in dienst gestelde Schindler- en Sorefame-rijtuigen werden ze weer ingezet op de Dourolijn. Volgens sommige critici heeft de treindienst over de Dourolijn hierdoor een toeristisch karakter gekregen, maar niets is minder waar. In het hoogseizoen rijden wel specifiek voor toeristen bedoelde treinen over een deel van de Dourolijn. Hiervoor wordt stoomlocomotief 0186, in 1924 door Henschel & Sohn geleverd, gesteld. De 1400'en op de Linha do Douro zijn er in twee kleurschema's. De meeste hebben de bekende oranje beschildering met witte schrikstrepen en bruine cabines; enkele locs hebben de oorspronkelijke donkerblauwe kleur met crèmekleurige bies. Die beschildering is langer geleden aangebracht ten behoeve van



toeristische treindiensten. De inmiddels antieke rijtuigen hebben als voordeel dat de ramen ver open kunnen waardoor de treinreis langs de Douro optimaal beleefd kan worden. Daarbij moet je niet de pech hebben dat medereizigers gaan klagen dat de locomotief zoveel herrie maakt en ze de ramen liever gesloten zien.

Voorstaddienst Porto

Doordat aan de westkant een deel van de lijn onder de draad is gebracht, rijden tot Marco de Canaveses treinen van het voorstadnet van Porto over de Dourolijn. Deze bestaan in de regel uit een treinstel serie 3400 waarvan aan het begin van deze eeuw 34 exemplaren in dienst zijn gesteld. Ze zijn in Portugal gebouwd door een combinatie van Siemens en Bombardier. De vierdelige treinstellen hebben een maximumsnelheid van 140 km/h. Incidenteel worden ook treinstellen serie 2240, tussen 2003 en 2005 ontstaan door het moderniseren van ouder materieel, voor de voorstaddiensten gebruikt.

Goederenvervoer

Op een deel van de Dourolijn komen op beperkte schaal goederentreinen voor. Meestal op zon- en woensdagen laat Medway een cementtrein vanuit rangeerstation Gaia-Devasas bij Porto naar Godim rijden. De trein vertrekt 's ochtends en keert rond het middaguur vanuit Godim terug. Medway is de vroegere goederentak van de CP die door Mediterranean Shipping Company is ingelijfd. Het bedrijf is inmiddels »



- 4.** Op het geëlektrificeerde deel van de Dourolijn komen treinstellen 3400 van het voorstadnet van Porto in actie. De 3428 tussen São Bento en Campanhã in Porto.
- 5.** Op dit moment hangt de bovenleiding tot Marco Canaveses. CP 3404 staat als trein hierheen in Porto São Bento klaar voor vertrek, 1 februari 2023.
- 6.** De blauwe 1400'en zijn de grote trekpleisters voor spoorwegliefhebbers. De 1455 reed op 1 februari 2023 langs Aregos.
- 7.** Ook de 1413 is teruggeschilderd in het blauw. Linhares, 18 april 2023.
- 8.** CP 1461 op weg van Pocinho naar Porto Campanhã in Pinhão, 22 november 2021. (foto Raymond Kiès)



SPAANSE TREIN- STELLEN EN ENGELSE LOCS BEPALEN HET BEELD

naar Spanje. Nadat in de jaren negentig de elektrificatie van de lijn naar Vilar Formoso was voltooid, resteerde voor de locs een rol in de goederendienst.

Alsthom-locs

Tenslotte heeft Medway diesellocs serie 1900 met een vermogen van 1620 kW. Deze serie heeft grote verwantschap met de CC 72000 van de Franse spoorwegen SNCF. De CP-serie 1900 behoort tot de Nez Cassé-familie en is vormgegeven door Paul Arzens. Het Franse Alsthom tekende voor het ontwerp van de zesassige locs die in 1981 onder licentie door Sorefame zijn gebouwd. De dertien machines werden bij CP vooral ingezet in de goederendienst, waarbij zware kolentreinen uit de haven van Sines in tripletractie tot het takenpakket behoorden. Overigens had CP zeventien vergelijkbare locs serie 1930 met een hogere maximumsnelheid van 120 km/h tegen 100 km/h voor de serie 1900; deze trokken vooral reizigerstreinen. De laatste 1930'en hebben tot 2018 dienst gedaan; de 1931, 1933, 1934 en 1936 zijn met andere Portugese treinen verkocht aan het Argentijnse Ferrocarril,

in meerdere landen actief en ook in Nederland zijn sinds vorig jaar Medway-treinen te zien. Voor het trekken van de trein naar Godim heeft Medway twaalf diesellocomotieven die niet volgens bepaalde regels worden ingezet. Vier Euro 4000-locomotieven van Vossloh in het zwart met gele accenten zijn verreweg de jongste machines. Daarnaast beschikt Medway nog over één loc serie 1960. Deze 1964, in het oranje met witte schrikstrepen, is het enig overgebleven exemplaar uit een serie van dertien die in 1979 door Bombardier is geleverd. De zesassige locs hebben een vermogen van ruim 2200 kW en waren oorspronkelijk bedoeld voor zware reizigerstreinen vanuit Lissabon

maar het kwartet is in Zuid-Amerika niet meer actief. Momenteel zijn nog zeven 1900'ers in Portugal in dienst, alle bij Medway. Ze hadden oorspronkelijk het oranje kleurenschema met witte schrikstrepen. Tijdens revisies is daarin grotendeels verandering gekomen. Deze behandelingen begonnen met de 1903 die geel geschilderd werd met een zwart vlak om de cabineruiten en grijze roosters. De loc kreeg de naam Eva. De 1903 zou een eenling blijven, want de locs die daarna in revisie gingen, kwamen in het zwart-geel van Medway terug op de rails. Het gaat hierbij om de 1904, 1907, 1909, 1911 en 1913. Blijft over de 1905, die inmiddels een revisie heeft ondergaan en daarbij de oorspronkelijke kleurstelling behield. Helaas wordt de 1905 niet veel waargenomen op de Dourolijn: het werkgebied van de loc bevindt zich veelal zuidelijker in Portugal. //



EXTRA ONLINE

Eerdere delen vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!



9. De CP-serie 2600 speelt een heel bescheiden rol in het Douro-vervoer door het trekken van het leegmaterieel vanaf Porto São Bento. De 2610 in Contimil, 17 april 2023.
10. Van de serie 1960 is nog één exemplaar in dienst. De 1973 rangeerde met de 1907 op 5 juni 2014 in Vila Nova de Gaia. (foto Raymond Kiès)
11. Loc 1903 'Eva' is door de beschikking een eenling. Op 1 februari 2023 was ze ingedeeld voor de treinen naar en van Godim, hier bij Aregos.
12. Medway 1909 is op 19 april 2023 met de goederentrein uit Godim richting Porto onderweg als station Barqueros wordt gepasseerd.



Grensstation NIEUWESCHANS

DEEL 2: BOUW VAN DE MODELBAAN

In Railhobby 465 heeft Hans Nuiver de geschiedenis van grensstation Nieuweschans belicht. In dit deel gaat hij in op de bouw van het station met het emplacement, de draaischijven, brugwachterspost en een deel van het dorp.



Na de bouw van de locomotiefloods lag het project enige tijd stil, maar het zoeken naar documentatie ging door. Zoals vermeld in deel 1 stond in het blad *Railpost* van de Modelspoorwegclub Railrunners een verwijzing naar de website Schansker Historie, met veel informatie over het emplacement, de historie, bedrijvigheid, gebouwen en de oorlogsperiode. Met de verzamelde informatie kon de bouw van de modelbaan beginnen. Met het baanontwerpprogramma Anyrail ontstond een railplan van de situatie in Nieuweschans rond de jaren vijftig dat historisch gezien redelijk verantwoord was. In het ontwerp was ook het keerspoor in

de aangrenzende kamer opgenomen. Voor het railmateriaal koos ik Peco code 100 omdat ik ook oudere modellen met hoge wielflenzen heb. Achteraf gezien zou het meer realistisch ogende code 83 beter zijn geweest. De keuze voor code 100 werd mede ingegeven doordat ik van een medehobbyist veel van dit railmateriaal kon overnemen.

MOCK-UP

De volgende stap was het in ruwe vorm maken van papieren schaalmodellen - mock-ups - van het station en de oude rijtuigenloods. Zo kan met passen en meten worden bepaald of de beoogde maquette op het

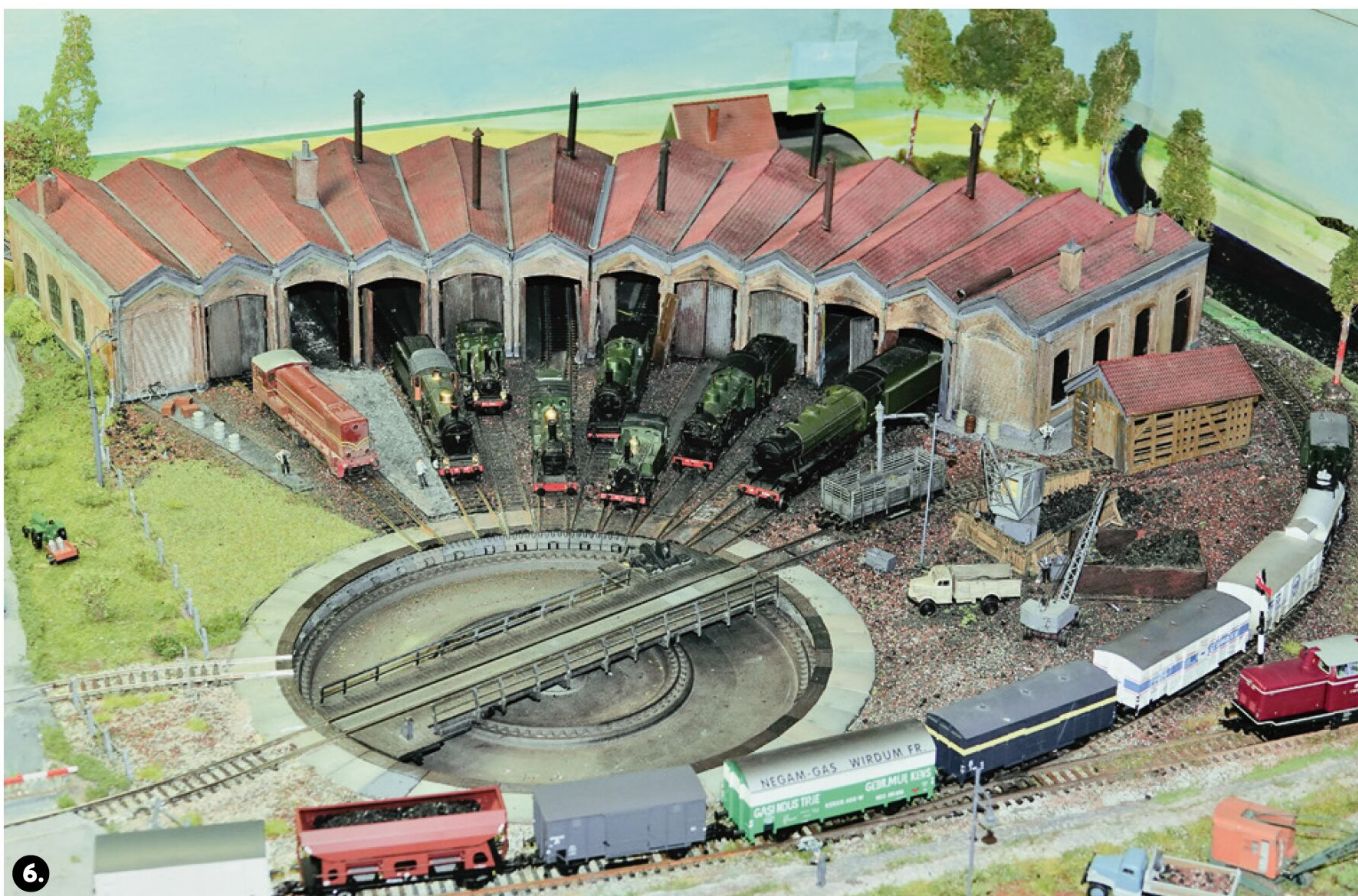
beschikbare baanoppervlak realiseerbaar is. In deze puzzelfase ontstond het idee voor een keerlus in de aangrenzende kamer. Door niet-zichtbare verdwijnpunten zou de trein de baan verlaten en na het doorlopen van de keerlus terugkeren. Voor de draagconstructie bouwde ik de vijf modules van populieren multiplex: vier delen van 1,20 x 0,60 meter en een uitbouw van 1 x 0,60 meter. In het voorjaar van 2019 kon met de opbouw van de baan worden begonnen.

STATIONSGEBOUW

De bouw stagneerde door ziekte, maar het modelbouwen was een welkome afleiding. Maquettebouwer 3Dscalework voert het station van Nieuweschans in H0 (€ 270). In het bouwen en met name het schilderen en het verouderen ging veel (experimenter)tijd zitten, maar het resultaat is er naar. Het naast het station staande douanegebouw was in de stijl van het station opgetrokken. Met het station als referentie bouwde ik één vleugel na; het complete douanegebouw zou niet op de baan passen. Daarna konden per module de rails en wissels worden gelegd en de voeding geplaatst. Voor het gemakkelijk kunnen monteren van de wisselmotoren en het aanleggen van de bedrading konden de modules op hun kant worden gezet. Daarna zijn de modules op elkaar aangesloten en kon de eigenlijke opbouw van het emplacement beginnen. Voor het maken van enkele werkelijkheidsgetrouwe huizen en gebouwen kwam de site Schanser Historie en voor de locatiebepalingen Google Earth goed van pas. Zonder bouwtekeningen, maar met voldoende inzicht in de verhoudingen begon ik te tekenen. De gebouwen zijn met behulp van de laptop, Stanley mes, lineaal en haakse hoek opgetrokken en bestaan uit 1 mm styreenplaat, Slaters muurplaten, ramen en deuren uit bouwkits en sets met losse toebehoren van Auhagen. Na ruim een jaar waren de rijtuigloods, het Stationskoffiehuis en drie aanpalende percelen opgeleverd. Daarna volgden de markante, beeldbepalende graanloods, de brugwachterspost en -woning en het woonhuis bij de grote draaischijf waar het Duitse spoorwegpersoneel tot in de jaren zestig werd »



1. Station Nieuweschans met de Stationsstraat en de beide locloodsen.
2. De zelfbouw rijtuig- en locloods.
3. De brugwachterspost en -woning.
4. In het Stationskoffiehuis zijn ook andere dranken verkrijgbaar.
5. Voor de woning van de Duitse stationschef wappert de was.



ondergebracht. Het schilderen van de gebouwen in de oorspronkelijke kleuren is een lastige opgave omdat vrijwel alle oude foto's in zwart-wit zijn. Zo schilderde ik het stationsdak aanvankelijk rood in plaats van zwart.

ACHTERGROND

Bij het schilderen van de achtergrond gaven de eindeloze graanvelden van het Groningse Oldambt inspiratie; de naar de horizon toelopende akkers geven perspectief en dieptewerking. De baan is vanuit de achtergrond opgebouwd, omdat het spoor daarachter naar de keerlus wordt geleid. Voor onderhoud en het verhelpen van storingen is de achtergrond uitneembaar. Vlak voor de achtergrond liggen de plassen die zijn ontstaan door de zandwinning bij het ophogen van de grond voor het emplacement. Later werd een deel van de plassen als openluchtwembad ingericht. Het verdiept aanleggen van de plassen werd me te complex, zodat ze op gelijke hoogte met de voorgrond liggen. Onder de bestrating van het stationsplein en de Stationsstraat zijn geleidedraden voor de rijdende auto's en bussen van het Faller Car System opgenomen. Het achterste deel van het wegovaal is door de achtergrond aan het zicht onttrokken. De aandrijving van de slagbomen met hangwerk is in het seinhuis ondergebracht.

DRAAISCHIJVEN

De bedoeling was voor de polygonale loods een 16-meterdraaischijf te plaatsen. Omdat deze in model niet tijdig leverbaar was, heb ik de 23-meterdraaischijf van Fleischmann ingebouwd. In 2021 volgde de module met de Duitse draaischijf en de graansilo.

Deze schijf zou groter dan de Nederlandse moeten zijn, maar dat is hier vanwege de beperkte ruimte precies omgekeerd; modelbouw kan niet zonder concessies. Op de Duitse 13-meterschijf (Fleischmann) kunnen de grote Duitse stoomlocs helaas niet worden gedraaid. Op deze haaks op de baan staande module zijn voorts het woonhuis van de Duitse stationschef, de brugwachterspost en -woning en de graansilo van de firma Watermann - alle zelfbouw - ondergebracht. Via de spooraansluiting kan los gestort graan bij de silo worden verladen. »

6. Een goederentrein verdwijnt achter de ronde locloods en achtergrond naar de keerlus in de aanpalende kamer.
7. Twee GADO-lijnbusen wachten voor het stationsgebouw op overstappende reizigers.
8. Het stationsplein met een GADO-lijnbus en overslag van Van Gend & Loos-laadkisten.
9. De beeldbepalende graanloods.
10. De Stationsstraat in de jaren zestig, onder het plaveisel zijn draden voor het Faller Car System aangebracht.





ARMSEINEN

Voor de beveiliging van het emplacement bouwde ik vijf klassieke armseinen - deels uitgevoerd als rangeerseinen - met geëtste vleugels van Philotrain. Ooit zullen ze met de blok- en stationsbeveiliging worden verbonden, maar voorlopig worden ze handmatig bediend. Met het aanbrengen van de vele details zoals lantaarnpalen, voertuigen, fietsen, figuren, laadgoed, kabelgeleiders, wisselstellers, spelende kinderen en wachtende reizigers was bijna een jaar gemoeid. De vele zelfgemaakte bomen en struiken van zeeschuim, zoethout en plastic rietjes zorgen voor dieptewerking.



TECHNIEK

De techniek is simpel: een analoog aangestuurde gelijkstroombaan met gescheiden toevoer van rijstroom en wisselstroom voor de (wissel)aandrijvingen. In alle modules is de stroomtoevoer als hoofdleiding aangelegd. De twaalf baanvakken hebben elk hun eigen rijstroomtoevoer en kunnen met wipschakelaars stroomloos worden gesteld. De wisselstroomringleidingen zorgen voor de voeding van de wissels, draaischijven, Faller Car System-stopschakelaars, sommige lantaarnpalen en - in de toekomst - de armseinen. Alle functies worden vanaf de voorkant van de middelste en rechter module handmatig bediend. De wisselmotoren van het Tsjechische MTB-mp1 zijn betrouwbaar en geluidsarm. Waar nodig (opstelsporen) zijn de wissels stroomtoevoerend. De sporen rond de draaischijf worden met in te pluggen stroomkabels van stroom voorzien. Enkele trafo's en rijstroomregelaars van Fleischmann en Tillig leveren de rijstroom. De baan wordt verlicht met daglicht/warmlicht tl-buizen. //



- 11.** Een reizigerstrein is op spoor 1 binnengelopen. Voor de stekkabels naar de vormseinen en wissels zijn kabelgeleiders geplaatst.
- 12.** De overweg is met slagbomen met hangwerk beveiligd.
- 13.** De kazernewoningen met dichtgetimmerde voordeuren.
- 14.** Het eerste vak wordt als dienstruimte gebruikt, het derde als werkplaats.



EXTRA ONLINE

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

Nederlandse
**MODELSPOOR
DAGEN** 13 & 14
RIJSWIJK JANUARI
2024

TREINEN KIJKEN
VOOR JONG
EN OUD



Koop je tickets via
www.modelspoordagen.nl

Ontvang nu 25% korting
voor een volwassenen ticket
CODE: **RAILHOBBY25**



DE BROODFABRIEK
EXPO & EVENT CENTER

WORKSHOPS

150+ STANDS

30+ BANEN

Havenspooren op Zuid

Paul Engelbert

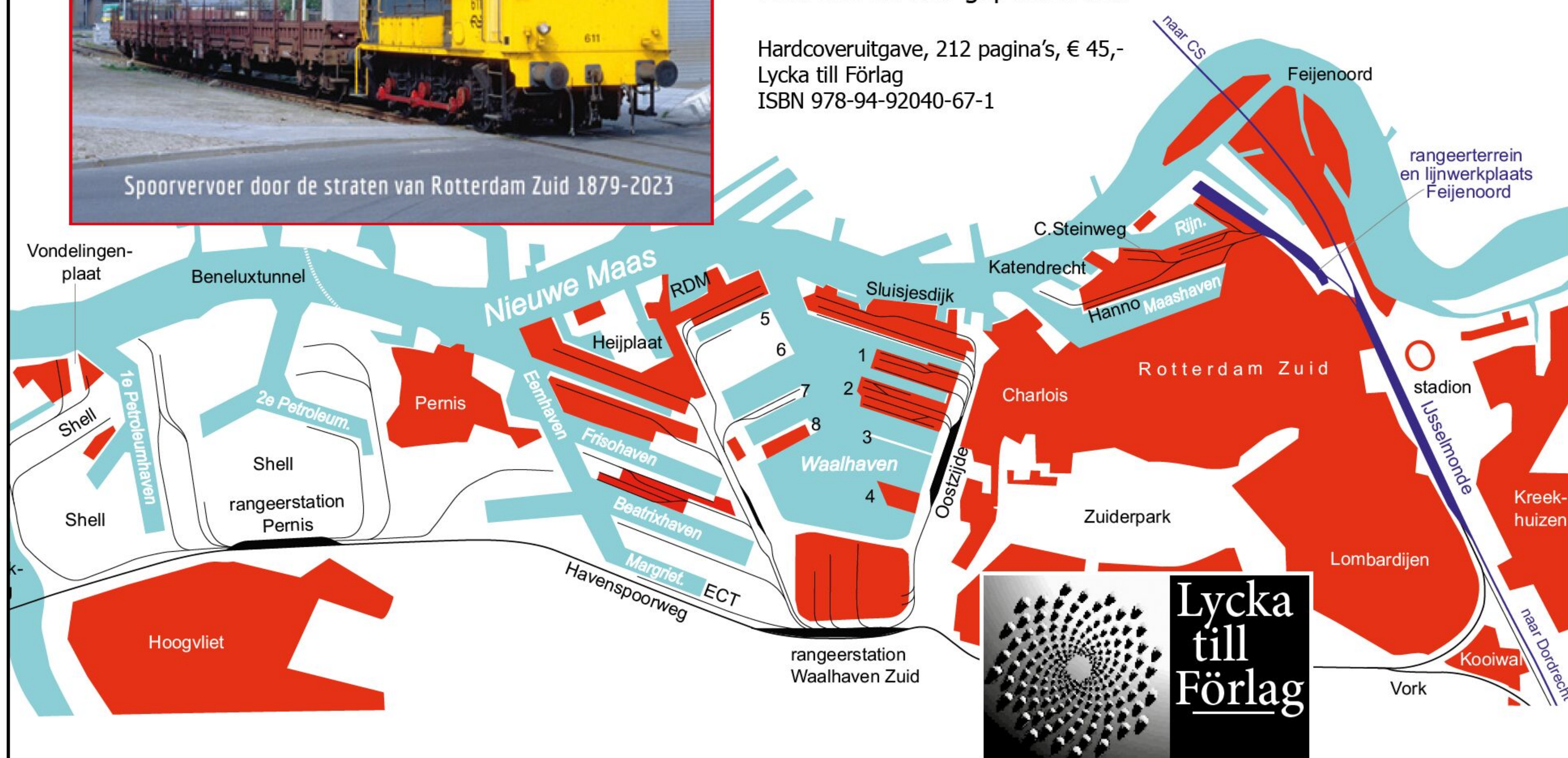


Spoorvervoer door de straten van Rotterdam Zuid 1879-2023

De opkomst, bloei en neergang van het havenspoornetwerk "op Zuid" in de periode 1879-2023 is in dit boek gedocumenteerd aan de hand van vele ontwerptekeningen, NS-rapporten, NS-dossiers, historische stadskaarten en krantenartikelen en de eigen ervaringen van de in Rotterdam geboren auteur.

Het boek is geïllustreerd met talrijke foto's, overzichtskaarten, tabellen, grafieken en tekeningen, waarvan een groot deel hier voor het eerst is gepubliceerd.

Hardcoveruitgave, 212 pagina's, € 45,-
Lycka till Förlag
ISBN 978-94-92040-67-1



Fleischmann BR 01 VAN DE DB

EEN PACIFIC IN SPOOR N

De BR 01 is een populaire loc en door diverse fabrikanten in model uitgebracht. Al in 1974 had Fleischmann in schaal 1:160 een 2'C 1'-stoomloc in het programma: de oliegestookte drie-cilinder BR 01¹⁰, omgenummerd in BR 012. Later kwam daar de kolengestookte BR 011 bij. Wat ontbrak, was de originele BR 01 met een Altbaukessel. Daar is nu verandering in gekomen. Tijd om de nieuwe loc onder de loep te nemen.



An het begin van de vorige eeuw waren diverse spoorwegmaatschappijen in Duitsland actief, de zogenoemde Länderbahnen. Na de Eerste Wereldoorlog, in 1919, werden deze bedrijven samengevoegd tot Deutsche Reichseisenbahnen. In 1924 werd het bedrijf omgevormd tot Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Na het ontstaan van het Duitse Reich kwamen de spoorwegen in 1937 direct onder het ministerie van verkeer te staan en verviel Gesellschaft in de naam en werd het Deutsche Reichsbahn. In 1949 ontstond de Deutsche Bundesbahn (DB) en bleef in de DDR de oude naam behouden, afgekort tot DR. De DRG ging voortvarend van start en ontwikkelde de zogenaamde Einheitslokomotiven. Bij de industrie werd als eerste Einheitslok de tweecilinder BR 01

besteld. De tien prototypen 01 001-010 (Borsig leverde er acht en AEG twee) kregen een 2'2'T30-tender en werden uitvoerig getest. Gelijktijdig werden de viercilinder (compound) loc serie 02 beproefd. Uiteindelijk koos men voor de 01. De serie 02 bleek minder rendabel, zodat de tien locs tot een 01 werden omgebouwd. De testen verliepen dermate gunstig dat bij diverse fabrikanten orders voor meer exemplaren werden geplaatst. Die kregen de grotere, eveneens geklonken, 2'2'T32-tender. Omdat NS nog niet over grotere draaischijven beschikte, werd alleen op het grensverkeer met Nederland nog enige tijd de kortere 2'2'T30-tender gebruikt. De serie werd in vijf delen aan de DRG geleverd. Vanaf loc 01 102 (deellevering III) werden grotere loopwielen in het voorste draaistel geplaatst: 1000 mm in plaats van 850 mm. Deze locs

kregen een zwaarder remwerk waardoor de snelheid kon worden verhoogd van 120 naar 130 km/h. Omdat er behoefte was aan een tender met een grotere inhoud, werden de locs successievelijk voorzien van de gelaste tender 2'2'T34, die al bij de BR 44 werd toegepast. Van 1925 tot 1938 zijn 231 stuks gebouwd. Samen met de tien omgebouwde 02'en telde de serie 241 exemplaren. Voor de spoorlijnen waarvoor de 01 te zwaar was, werd de lichtere BR 03 besteld.

ZWAARDERE LOC, DE BR 01¹⁰

Eind jaren dertig werd de behoefte aan krachtiger locomotieven groter en werden 204 driebcilinderlocs BR 01¹⁰ besteld. Door de oorlog kwam het niet verder »



2.

1. Typierend voor een Altbaukessel zijn de twee dommen.
2. De BR 01 241 staat in 1950 langs het perron waar in het bagagerijtuig stukgoederen worden uit- en ingeladen. De loc heeft nog twee frontseinen en de rookkastdeur geen centrale vergrendeling. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
3. De 01 1075 van de SSN tijdens de Dordtse stoomdagen, 18 mei 2008.
4. De stokerzijde van de 01 102.
5. De bijna vijftig jaar oude BR 012 van Fleischmann is goed gedetailleerd, maar ten opzichte van de nieuwe 01 zijn er verschillen.



3.



4.



5.



6.

dan 55 stuks. Ze werden in 1940 geleverd met een stroomlijnbeplating en hadden een top van 140 m/h met een maximum toegelaten snelheid van 150 km/h. Het waren de sterkste en snelste stoomlocs voor het reizigersverkeer in Duitsland. De middelste cilinder dreef via een krukas de voorste drijfas aan, de buitenste cilinders de middelste as. Deze constructie zorgde wel voor problemen: zelfs bij 120 km/h had de loc door onbalans in het drijfwerk last van doorslippen. Breuk van een aandrijfstaaf kwam geregeld voor. Na de oorlog werd de nogal roestige beplating verwijderd en werden 33 locs omgebouwd naar oliestook (de latere BR 012).

Alle locs BR 01 hebben, al dan niet beschadigd, de oorlog overleefd. Tien zwaar beschadigde machines



7.

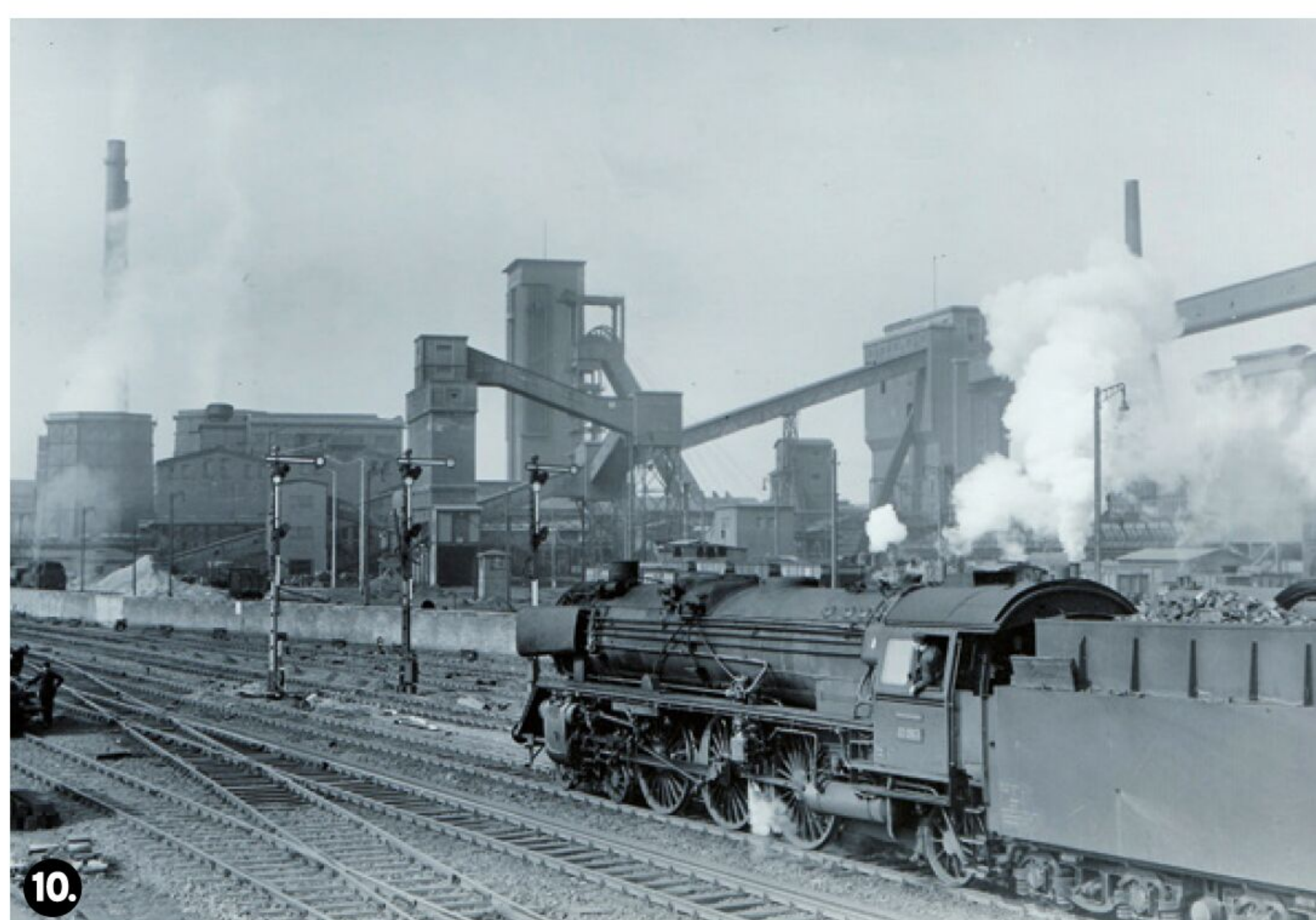
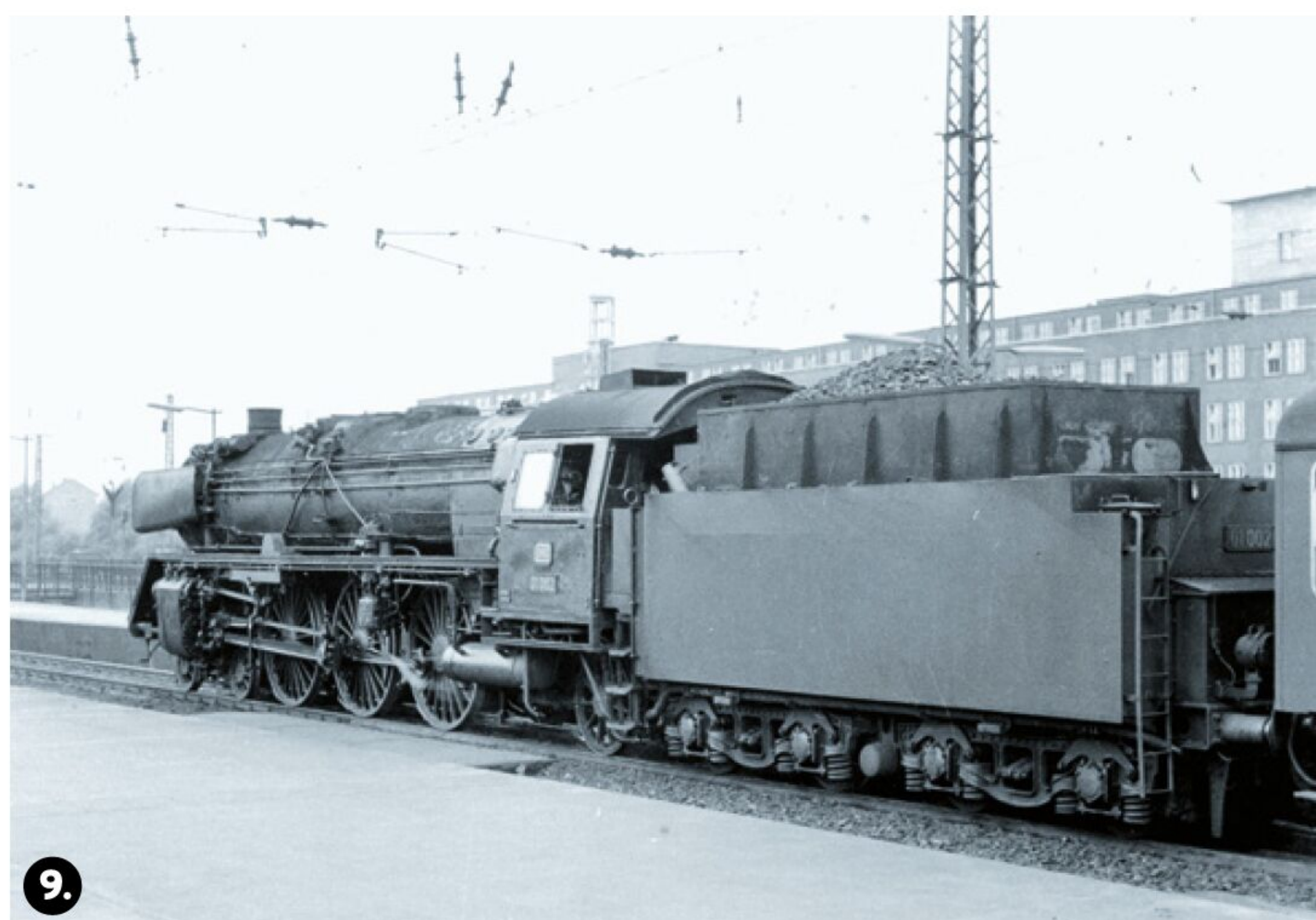
zijn in de periode tot 1950 gesloopt. De serie vormde jarenlang de ruggengraat voor het lange-afstands-verkeer. Omdat de DB ze niet kon missen, werden ze in 1957 ingrijpend verbouwd. De Altbau-ketels, die

-
- 6.** Karakteristiek voor de BR 01 is de schuin geplaatste schermplaat tussen rookkast en bufferbalk.
 - 7.** Het ketelfront is gedetailleerd uitgevoerd. De sounddecoder is in de vuurkist ondergebracht.
 - 8.** Loc BR 01 112 (met grote loopwielen in het voorste draaistel) op het emplacement van Bw Hamm op 19 augustus 1951. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
-

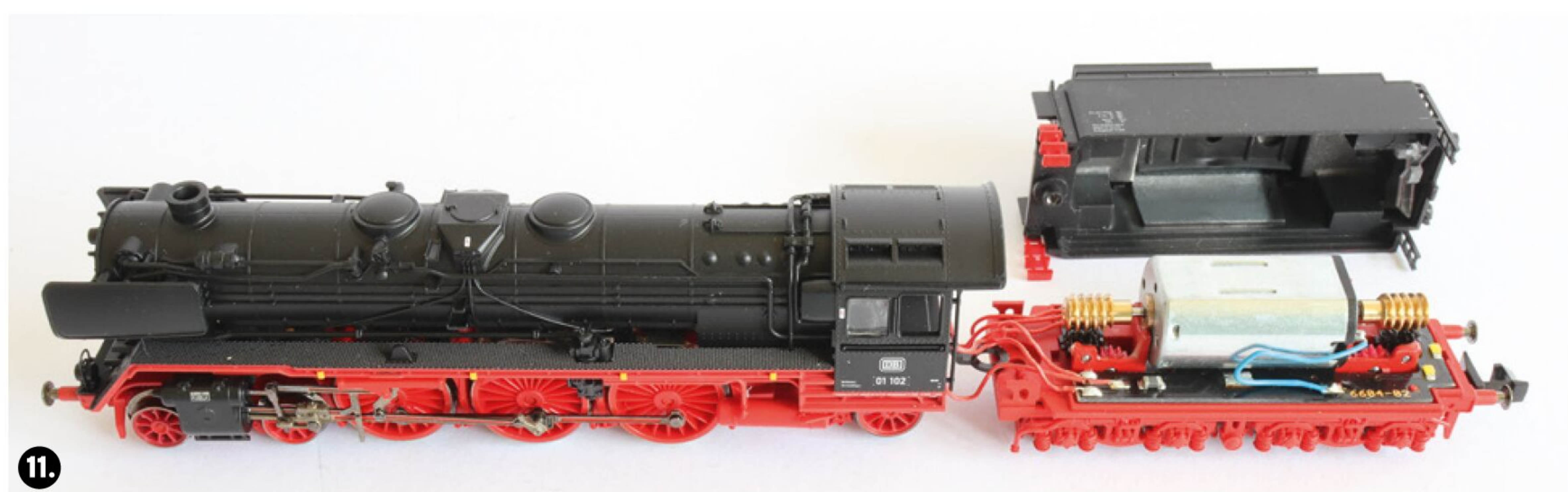


8.

niet zo best meer waren, werden vervangen door hoogrendementsketels. Ook de serie 01¹⁰ kreeg dit type ketel waardoor het uiterlijk veranderde. Zo kwam er maar één dom op de ketel en maakten de zware grote Wagnerwindleiplaten plaats voor het type Witte dat lichter en kleiner is. De glijlagers werden vervangen door rollagers, die de BR 01¹⁰ overigens van begin af aan had. Bij de DR vond een nog grotere ombouw plaats en ontstonden de Reko (Rekonstruktion) locs. De 65 locs werden ingedeeld in de serie 01.5; vijf locs zijn bewaard gebleven. Bij de DB heeft de serie 01 het tot 1972 uitgehouden, de BR 012 zelfs tot 1975, het einde van het stoomtijdperk bij de DB. Opvallend veel locomotieven zijn ontsnapt aan de snijbrander. In totaal zijn veertien locs BR 01 - waarvan enkele met de originele ketel en grote windleiplaten - »



- 9.** Een van de locs uit de protoserie, de BR 01 002. (foto Gerd Hofmeister, collectie Guus Ferrée)
- 10.** Loc BR 01 063 voor een stoptonend sein in Bönen, met op de achtergrond de kolenmijn van Königsborn, 3 mei 1956. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
- 11.** De tenderkap zit met één schroef vast. Na afname van de kap is de motor zichtbaar. De motor ligt los en wordt door een rubberen plaat boven in de tender op zijn plaats gehouden.
- 12.** De wielen van de buitenste tenderassen zijn aangedreven en voorzien van antislipbanden.





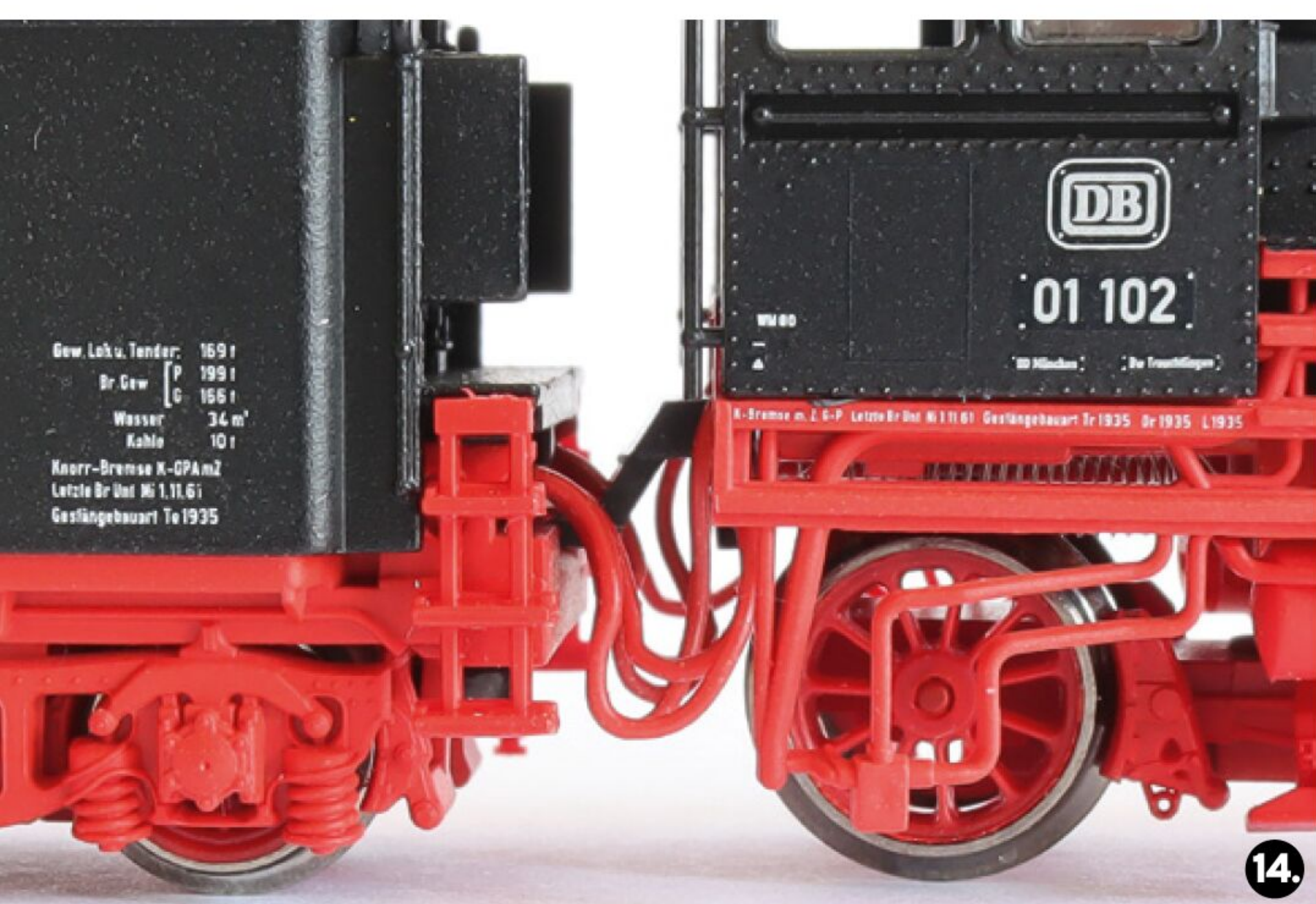
13.

DOOR DE AANDRIJVING IN DE TENDER IS ONDER DE KETEL EEN VRIJE DOORKIJK

en tien locs BR 01¹⁰ (waaronder de 01 1075 bij de SSN) nog aanwezig. Enkele zijn rijvaardig.

MODEL

De detaillering van stoomlocomotieven van Fleischmann in schaal N staat al sinds de jaren zeventig op een hoog niveau. Dat geldt ook voor de BR 012 die vanaf 1974 werd geleverd. Het model kan wat dat betreft nog steeds goed meekomen. Toch is in vergelijking met de bijna een halve eeuw later uitgebrachte BR 01 de vooruitgang goed te zien. De nieuwe BR 01



14.

13. Het drijfwerk is fijn uitgevoerd.

14. De opschriften zijn loepzuiver aangebracht. Te zien is dat op 1 november 1961 de laatste remcontrole heeft plaatsgevonden.

15. De 01 1075 is een van de twee rijvaardige locs BR 01¹⁰. SSN-depot Rotterdam, 21 mei 2010. De ex-BR 012 werd in 1991 in RAW Meiningen teruggebouwd van olie- naar kolenstook.



15.



16.

102 heeft meer vrijstaande onderdelen zoals leidingen en fijner uitgevoerde wielen. De nogal glimmende wielbanden zijn fraai weggewerkt. Dat geldt ook voor het drijfwerk. De stangen zijn net iets fijner en de Heusinger-stoomverdeling is minder grof. Wat bij de stoomverdeling is gebleven, is de constructie van het onderste scharnierpunt van de verticale voorloopstang. Fleischmann past hier al jaren de sleuf in de zuigerstang toe, waar de stang doorheen steekt. Het is een betrouwbare oplossing gebleken.

LUCHTSLANGEN

Voor inzet in krappe bogen is de afstand loc-tender wat ruim, maar kleiner dan bij oudere modellen. Imitatie luchtslangen en schroefkoppelingen zijn voor zelfmontage bijgevoegd. Deze zijn bedoeld voor plaatsing in een vitrine, maar u kunt ook volstaan met de voorzijde, omdat dit type locomotief meestal een kant op rijdt. De nogal grove N-koppeling moet daartoe uit de NEM-schacht worden getrokken. De cilinders kunnen van beschermhulzen worden voorzien, maar dan is het doorlopen van krappe bogen niet mogelijk. Het loopdraaistel zwenkt dan zover uit dat het de hulzen zou raken. Dat gaat ook op voor de opstapjes voor de rangeerder die aan de zijkant van de voorste bufferbalk kunnen worden geplaatst. Fleischmann vermeldt niet vanaf welke boogstraal het kan, maar veiligheidshalve kunt u uitgaan van boogstralen vanaf R3. Het model weegt 102 gram (ter vergelijking: bij de BR 012 geeft de weegschaal 130 gram aan). De lengte over de buffers is 151,5 mm. De drijfwielen hebben een diameter van 12,5 mm en zijn daarmee exact op schaal.

De opschriften zijn op schaal uitgevoerd en alleen met een loep goed te lezen. Hieruit valt op te maken dat de 01 102 Trauchtlingen als thuisbasis had en vanaf München werd ingezet. Daarnaast is te lezen dat zowel de tender als loc in 1935 zouden zijn gebouwd. Volgens



17.

de site van Dampflokmitivarchiv.de zou de loc door Herschel (fabrieksnummer 22459) in oktober 1934 zijn afgeleverd. Volgens deze site is de 01 102 in 1969 gesloopt.

OP DE BAAN

Voor een vrije doorkijk onder de ketel is de aandrijving in de tender ondergebracht. Het nadeel is dat door het lager(e) gewicht van de tender, ondanks de anti-slipbanden, het model al gauw de neiging heeft door te slippen. Dat probleem heeft Fleischmann onderkend en daarom de kap van de tender grotendeels in »

-
- 16.** De Fleischmann BR 01 102 staat vertrek-gereed op spoor 2.
 - 17.** De 01 102 heeft een gelaste 2.2.T34-tender. Voor een hogere adhesie is de kap van metaal.
-



18.

SCHROEFKOPPELING EN RANGEERTREDEN WORDEN MEEGELEVERD

metaal uitgevoerd waardoor de adhesie wiel-rail aanzienlijk toeneemt. Bij de BR 01 worden de buitenste assen van de tender via twee wormwieloverbrengingen aangedreven. Alle vier de wielen zijn voorzien van de antislipbanden. Het effect is duidelijk merkbaar: de loc heeft met een langere trein op een helling weinig moeite. De stroomafname gaat via alle drijfwielen. De loc zelf heeft minder gewicht, zodat een schone baan gewenst is. Omdat de motor geen vlieg wiel heeft, zal de loc bij een minder goed contact sneller stilstaan. Het model rijdt soepel over de baan en wisselstraten. De frontseinen wisselen per rijrichting. Er zijn geen (brandende) sluitseinen.

DIGITAAL

Voor de test ontvingen wij de digitale versie. Zowel analoog als digitaal aangestuurd blijkt de 01 geen snelheidsmonster. Dan kan naar believen worden veranderd door de betreffende cv-waarde te wijzigen. Op een analoge baan zal de loc niet meteen weggrijpen. Eerst zijn sissende geluiden van geopende cilinderkranen te horen, waarna de loc zich langzaam in beweging zet. Op een digitale baan zijn meer geluiden beschikbaar. Zo is bij stilstand af en toe het aanslaan van de luchtpomp en het scheppen van kolen op het vuur te horen. Uiteraard zijn er meer geluiden, zoals de stoomfluit, op te roepen. Locomotieven met drijfwielen van twee meter doorsnede hebben bij vertrek snel de neiging door te slaan, in spoorwegjargon: voeten vegen. Dat was bij de 01 regelmatig het geval en dat effect is in de soundmodule nagebootst. Wel blijven de wielen gewoon doordraaien. Het geluid is bij dit model bescheidener dan bij eerder uitgebrachte Fleischmann-soundlocs. Bij de digitale loc kunnen niet alleen de frontseinen worden ontstoken, maar ook de cabine- en drijfwerkverlichting - nodig bij inspectie van het drijfwerk in het donker. Fleischmann DB 01 102, schaal N: 714505, analoog,



19.

€ 339,90 / 714575, sound, € 464,90, tp. III. Voor liefhebbers van een Pacific in N is deze loc een mooie aanvulling op het assortiment.

DRG

Naast de hier besproken BR 01 in de DB-uitvoering biedt Fleischmann een vooroorlogse uitvoering van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft met nummer 01 116. Uit dit nummer valt af te leiden dat, net als de 01 102, de loc is uitgevoerd met de grote loopwielen van 1000 mm in het voorste draaistel. Het meest opvallend aan dit model zijn de grote Wagnerwindleplaten. Het dak van het machinistenhuis is grijs en, zoals destijds gebruikelijk, zijn er twee frontseinen. Dit model is voorzien van een 2'2'T32-tender in geklonken uitvoering, zoals deze loc aanvankelijk in 1934 in dienst kwam. Al vrij snel kreeg ook de 01 161 de gelaste 2'2'T34-tender (714503, analoog / 714573, sound, prijzen zoals de 01, tp. II). //

18. Door de wielbanden rood te maken, vallen in schaal N de wat over-gedimensioneerde wiel-fenzen minder op.

19. De ketel heeft veel details, zoals los aan-gebrachte leidingen.

Het raadsel van de 189 840

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 editie gaan we op zoek naar locomotief 189 840. Of 189 820?

Dit verhaal brengt ons in 2010. Binnen de spoorhobby zijn er diverse disciplines. Zoals modelbouwers of fotografen die kiezen voor een hoogwaardige beeldopbouw ofwel het documenteren van een bepaalde uitvoering van een trein. Uiteraard zijn er talloze varianten. We spreken nu over de groep hobbyisten die documenteert. Het is de tijd waarin de locserie 189 een steeds grotere rol op het spoorwagennet krijgt. Nieuwe kleurstellingen, andere softwareversies, uitgebreide toelatingen. Waar in het buitenland allerlei kleurrijke locs de sporen betreden, moet de Nederlandse hobbyist het vooral met (Railion-) rood of (MRCE-)zwart doen. Nederland wordt ermee overspoeld en al snel leiden de eens met open armen ontvangen locomotieven onder de liefhebbers tot ‘alweer’-reacties, chagrijnige gezichten en gemor. Uiteraard bereiken deze berichten

ook de kantine van menig vervoerder of werkplaats. Als ons in oktober 2010 gevraagd wordt een witte Siemens-testlocomotief van de serie 189 te ontvangen, hebben we in korte tijd een plan in gedachten. Het zal de eerste keer worden dat een loc in deze kleurstelling zich in Nederland vertoont; we verwachten dan ook de nodige aandacht. Enig speurwerk op internet levert op dat er, naast de 189 820 die wij zullen ontvangen, nog een witte 189 is: de 189 840. Het verschil is dat deze niet in Nederland kan rijden, waar de 189 820 dat wel kan. Om ‘onze’ 189 820 en het doel van het bezoek enigszins onder de radar te houden en de reacties te peilen, besluiten we dat de 189 820 als 840 het land in gaat komen. Met behulp van tape en papier passen we voor binnenkomst in Nederland de nummers aan en kan het wachten beginnen. Het duurt niet lang voor de eerste, verbaasde berichten op het

internet rondgaan. ‘Wat brengt de niet voor Nederland toegelaten 189 840 naar de Waalhaven?!’ Al snel duiken meldingen op van de echte 189 840, gespot in Zuid-Duitsland. Het maakt de chaos compleet; er wordt getwijfeld aan het eigen zicht of dat van anderen. Na enkele dagen valt het iemand op dat het controlecijfer in het locnummer niet overeenkomt en het dus niet om de echte 189 840 kan gaan die op de Waalhaven staat. We besluiten dat dit het moment is om de wereld kenbaar te maken dat de 189 820 in Nederland is. Het raadsel van de 189 840 is dan opgelost. De meesten kunnen er om lachen. Een enkeling, die wellicht uren research in dit raadsel heeft zitten, reageert teleurgesteld. Kwajongens blijven kwajongens... //

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



In een vloeiende beweging is de 189 840 weer 189 820 geworden.



189 820 in Rotterdam Waalhaven-Zuid, 10 oktober 2010.



Mat '46

DE HISTORIE VAN DE MUIZENNEUZEN

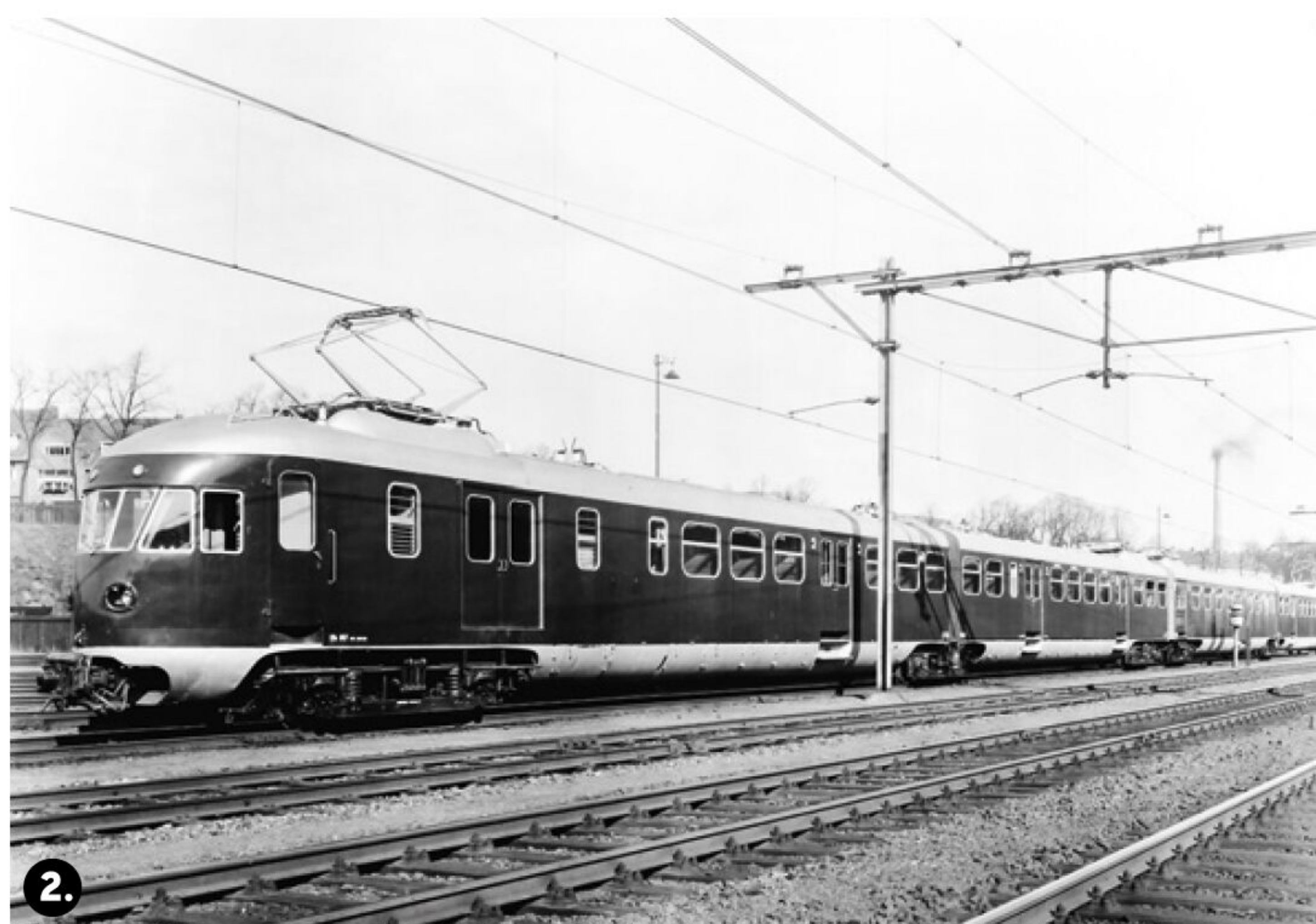
Het was in september 2023 alweer veertig jaar geleden dat de laatste reguliere rit met een elektrisch treinstel Mat '46, de zogenoemde Muizenneus, werd gereden. Tijd voor een terugblik op het materieel waarvan de gestroomlijnde kop is afgeleid van de 'Fliegender Hamburger'.

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog was een groot deel van de infrastructuur en het rijdend materieel beschadigd, naar Duitsland verplaatst of vernietigd. Om het tekort aan elektrische treinstellen, later mede ontstaan door de elektrificatie van de hoofdspoorlijnen, op te vangen, grepen de Nederlandse Spoorwegen terug op een concept uit de jaren 1930: het Mat '36. Hoewel er met Mat '40 een moderner type was, werd voor een snelle ontwikkeling en bouw teruggegrepen op de oudere versie. Het nieuwe materieel, aangeduid als Mat '46, bestaat uit twee- en vierwagen-

stellen met gestroomlijnde stuurstanden die zijn afgeleid van de Duitse DR 877 'Fliegender Hamburger', werd tussen 1948 en 1952 in dienst gesteld. Ze werden gebouwd door Werkspoor Amsterdam, Allan & Co's Koninklijke Nederlandsche Fabrieken van Meubelen en Spoorwegmaterieel in Rotterdam en de Koninklijke Fabrik van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes in Haarlem. De 79 tweewagenstellen werden opgenomen in de serie ELD2 221-299, de 65 viertjes in serie ELD4 641-705. De bijnaam 'Muizenneus' ontstond toen vanaf 1960 een gele snor op de kop werd aangebracht.

Techniek

De treinstellen hadden een elektrische installatie van Heemaf uit Hengelo. Hoewel ze waren ingericht voor een maximumsnelheid van 140 km/h, werd in de praktijk 125 km/h aangehouden. Door de automatische Scharfenbergkoppelingen kon het materieel in treinschakeling rijden met de voorlopers Mat '35, Mat '36 en Mat '40, maar later ook met Mat '54 dat in 1956 zijn intrede deed. Via elektrische en pneumatische verbindingen in de koppelingen konden tot veertien bakken worden geschakeld. De oorspronkelijk olijfgroene kleur met rode bies werd vanaf de jaren 1960 vervangen door grasgroen met een gele snor, eerst een dichte, later een geveerde. Plannen in 1968 om alle treinstellen in de nieuwe NS-huisstijl geel te schilderen sneuvelden; die eer kregen alleen de 279, 281, 295 en 299. De vanaf 1969 op enkele stellen aangebrachte blauwe reclamebanen bleven veelal leeg omdat adverteerders geen interesse hadden in treinstellen die buiten de spits vaak stilstonden. Mat '46 heeft per twee bakken drie draaistellen, waarbij de middelste een Jacobsdraaistel is; ondanks aanpassingen naar voorbeeld van het oudere materieel met deze draaistellen, hadden ze een onrustige loop. De zijdelingse krachten van de rijtuigbakken werden doorgegeven, met slingerende bewegingen tot gevolg. Een test in 1970 waarbij treinstel 259 een aangepast draaistel tussen de bakken kreeg, bleek geen verbetering



te brengen. Bij machinisten was het materieel door de kwetsbaarheid van de krappe cabine bij aanrijdingen niet geliefd. Zo moest de machinistenstoel worden opgeklapt om achter de stuurtafel plaats te kunnen nemen. Conducteurs konden hun benen op »

- 1. Aan het eind van hun levensloop was Mat '46 buiten de spits vaak afgesteld, zoals treinstel 243 op 22 augustus 1981 bij Venlo.**
- 2. Viertje Mat '46 (657) te Arnhem in 1949. (foto Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)**
- 3. Treinstel 297 rijdt station Tilburg binnen en zal om 10.41 uur het spoor naar Eindhoven volgen, 18 augustus 1981.**



de stations ook buiten de trein strekken, de deuren dienden handmatig gesloten te worden. De treinstellen hadden geen automatische deursluiting zoals Mat '54. Vanaf 1962 werden voorbereidingen getroffen voor inbouw van Automatische Treinbeïnvloeding (ATB). Later werd dit verwijderd daar men verwachtte dat het materieel spoedig zou worden afgevoerd. Bij levering vanaf 1948 was er nog sprake van een derde klasse. De serie ELD4 kreeg hierdoor een derde en tweede klas indeling (210 zitplaatsen), naast een restauratie (11 zitplaatsen) en een post- en bagageafdeling (bakindeling Ck, B, C en CDk). De ELD2 kregen een derde en tweede klas (104 zitplaatsen) en een bagageafdeling (Ck en BCDk). Nadat in juni 1953 de uitzonderlijke luxe eerste klasse bij NS verdween, werden de derde en tweede klas opgewaardeerd naar tweede en eerste. Hierdoor veranderde de bakindeling naar Bk, A, B en BDk voor de viertjes en Bk, ABDk voor de tweetjes.

Inzet

De treinstellen waren de eerste jaren na herstel van de oorlogsschade en voortschrijdende elektrificatie in het hele land aan te treffen, zowel als snel- als stoptrein. Na invoering van Spoorslag '70, waarbij een nieuwe dienstregeling met een Intercitynetwerk werd geïmplementeerd met de snel- en stopdiensten, werd Mat '46 op veel langeafstandstrajecten vervangen

door Mat '54. Het voornaamste inzetgebied werd toen Noord-Holland, Zuid-Limburg, de Kippenlijn tussen Amersfoort en Ede-Wageningen en de verbinding tussen Vlissingen en Zwolle. De 'Muizenneuzen' waren nog wel als versterkingsstel bij IC- en sneltreinen aan te treffen. Door toegenomen reizigersvervoer, ondanks de instroom van SGM Sprinters vanaf 1975, was er een materieeltekort waardoor meerdere treinstellen een levensduurverlengende revisie kregen, dit tot ongenoegen van de machinisten. In het begin van





de jaren tachtig beperkte de inzet zich tot Noord-Holland, Zuid-Limburg en stoptreinen rond Eindhoven. In 1983 viel het doek definitief. Op 24 september reed ELD4 676 een afscheidsrit tussen Haarlem en IJmuiden, waarna de volgende dag het officiële einde van Mat '46 in de reguliere dienst een feit was.

Bijzondere uitvoeringen

Veel treinstellen ondergingen bakwisselingen als gevolg van ongevallen. Bij die wisselingen werden de geruilde bakken omgenummerd naar het treinstel waarin ze werden opgenomen. Er werden ook meer rigoureuze veranderingen aan enkele stellen doorgevoerd, zo kregen vier ELD2'tjes een nieuwe rol nadat ze buiten dienst waren gesteld. Stel 258 werd in 1975 omgebouwd tot opleidingstrein met een instructie- en praktijkruimte voor materieelreiniging. Na sloop in 1979 werd de 291 als opvolger aangewezen. In 1984 speelde die, hoewel het materieel niet in het »



- 4.** Oud ontmoet nieuw op Amsterdam CS; links treinstellen 676, 253 en 680 en rechts Sprinter 2036 en 2059, 25 augustus 1982.
- 5.** Op 26 maart 2017 vond met museumstel 273 een afscheidsrit plaats op de Hoekse Lijn. (foto's 5, 6 & 8 Peter Wijshake)
- 6.** ELD4 642 wacht in Maastricht op een volgende inzet; februari 1983.
- 7.** De gele 299 en groene 269 vertrekken uit Tilburg naar Eindhoven; 27 augustus 1981.
- 8.** Twee Mat '46 tweetjes in augustus 1981 in station Tilburg West.



tijdsbeeld thuishoort, een rol in de oorlogsfilm Het bittere kruid. Sloop volgde in 1986. De 285 werd omgebouwd voor proefnemingen met statische omzetters waarmee de stuurstandrijtuigen van de nieuwe dubbeldekkers zouden worden uitgerust. Ombouw vond plaats in 1982 en 1983 en na ingebruikname van de dubbeldekkers was diens rol uitgespeeld en werd in 1985 tot sloop overgegaan. De gele 279 kreeg in 1986 draaistroomaandrijving van Holec als proefneming voor het nieuwe stoptreinmaterieel SM '90. Na vanaf april 1987 in Blerick te zijn gestald, ontkwam het treinstel vijf jaar later, na het verwijderen van bruikbare delen, niet aan de slopershamer. In de zomer van 1980 faciliteerde Nederland de Paralympische Spelen. NS besloot zes ELD4-treinstellen

aan te passen voor het vervoer van negentig aan rolstoelgebonden sporters met hun begeleiders door een deel van het interieur te verwijderen en veiligheidsriemen voor rolstoelen te monteren. Aangepast werden de 660, 661, 678, 679, 690 en 695, herkenbaar aan de grote stickers en gewijzigde koersborden.

De laatste 'Muizenneus'

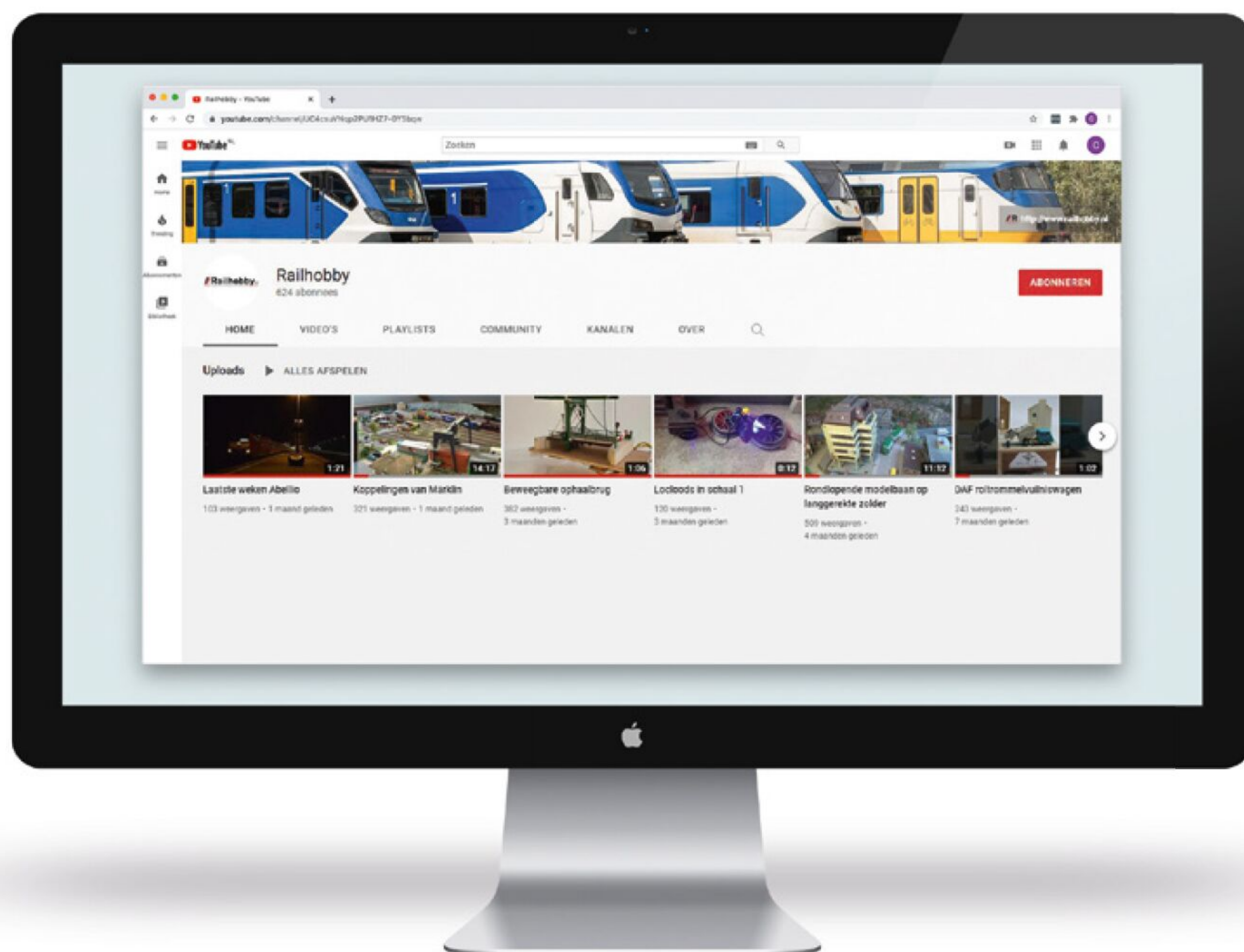
In juni 1983 werd de door Werkspoor gebouwde groene 273, met het nog oorspronkelijke houten interieur en gloeilampen, buiten dienst gesteld. De Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel (Stibans) kocht het treinstel en stelde het in 1987 ter beschikking van het Nederlands Spoorwegmuseum (NSM). Het treinstel werd voor revisie overgebracht naar de Wagenwerkplaats in Amersfoort en kwam in 1996 rijvaardig in dienst. Het tweetje maakt sindsdien in de oorspronkelijke uitvoering deel uit van de NSM-collectie. Een aanrijding in 2009 zorgde bijna voor een vroegtijdig einde toen een Sprinter het treinstel tegen een stootjuk drukte in Utrecht Maliebaan. De beide koppen werden hierbij beschadigd, maar herstel bleek mogelijk bij het Revisiebedrijf in Tilburg; in 2010 werd de 273 voorzien van ATB-e zodat inzet op de hoofdlijnen mogelijk is. //

9. Materieelshow op 13 juni 1956 te Leidschendam Lijnwerkplaats. V.l.n.r. Mat '24, Mat '36 (604), Mat '46 (260) en Mat '54 (726). (foto NS, W.P.F.M. van Schaik, collectie Het Utrechts Archief)

10. Wisselen van borden van derde naar tweede klasse op 7 mei 1956. (foto H. Pot, Anefo, collectie Het Utrechts Archief)

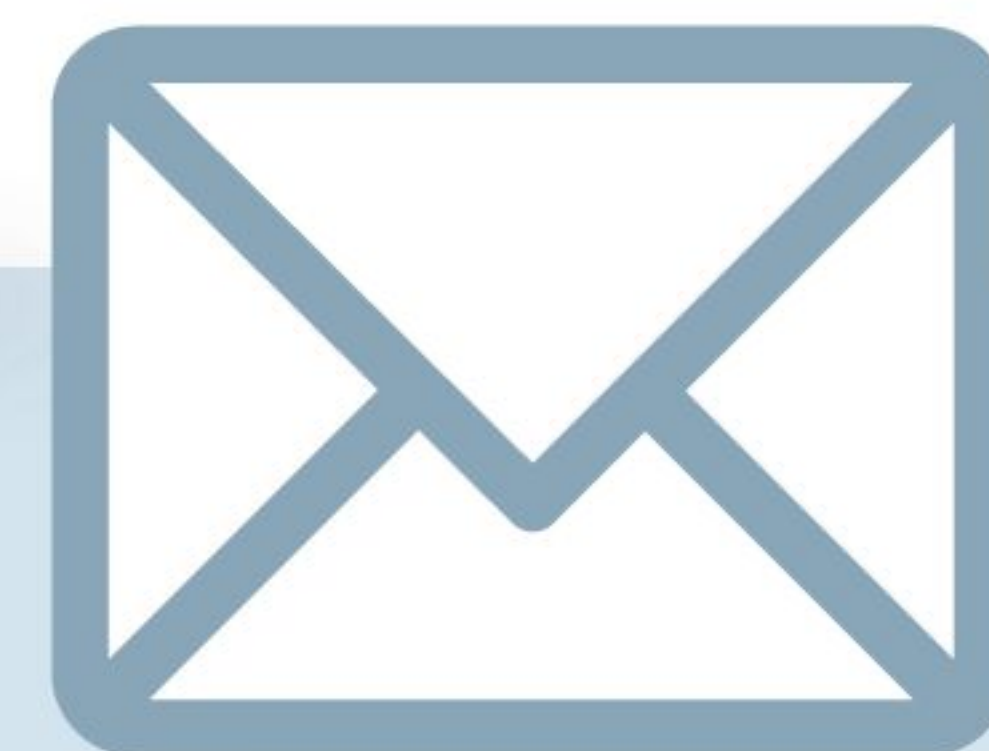
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

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.



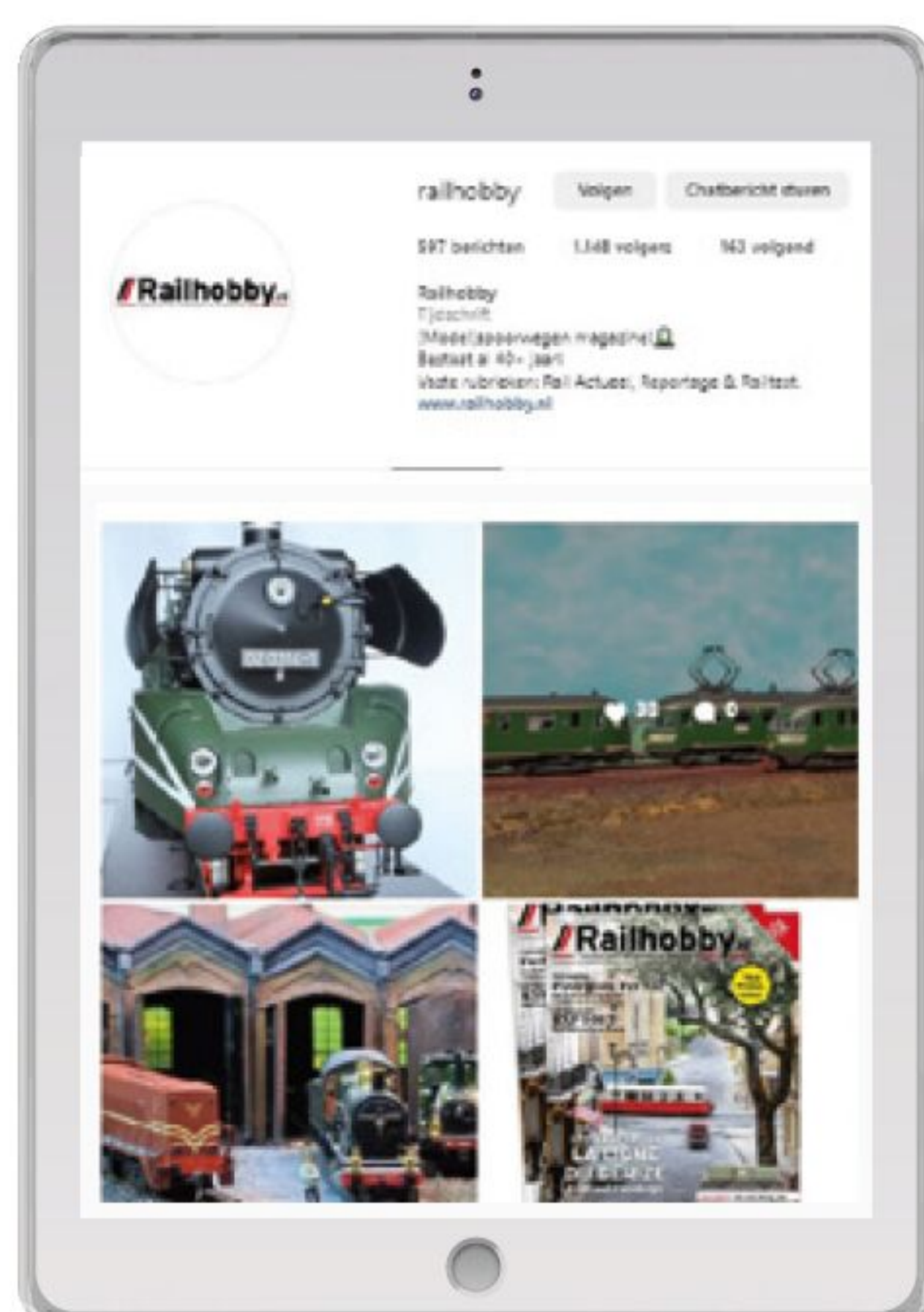
YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 90 films. U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en aftermovies. **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)

**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'.



FLEISCHMANN: ÖBB 1044 202 met damborddesign.

Fleischmann

N. Na de in 2021 uitgebrachte rode ÖBB-eloc serie 1044 met hoge dakventilatoren volgt de versie met het zogeheten dambordmotief op de fronten in de kleuren rood-grijs met crème biezen en hoge roosters in

de dakrand. Vijf locs hebben dit design gekregen (7560009, analoog, € 199,90 / 7570009, sound, € 324,90, tp V-VI). In Railhobby 467 leest u meer over dit model.-TO

Trix

H0. Als reizigersmaterieel voor de naoorlogse uitvoering van de van stroomlijnbeplating ontdane sneltreinstoomloc serie 01.10 is een set met zes tussen 1928 en 1930 gebouwde stalen D-rijtuigen uitgebracht. Dit betreft een DSG-restauratierijtuig type WR4ü, twee sneltreinrijtuigen C4ü-28, een AB4ü-28, een ABC4ü-29 (met sluitseinen) en een bagage-

rijtuig Pw4ü-29. De rijtuigen hebben een interieur waarvan de ledverlichting door de condensator bij een korte stroomonderbreking niet zal flakkeren. De modellen hebben de juiste kleuren en opschriften. De koersborden vermelden Mönchengladbach - Kassel - Leipzig. De eenmalige set van Trix Club (23629, € 579, tp. III) is ook voor Märklin verkrijgbaar (42529).-GF



TRIX: drie van de zes sneltreinrijtuigen anno 1951.



PECO: railprogramma met 1,39 mm profielhoogte.

Peco

TT. Na de overname door Roco van het TT-programma van Kühn Modell (profielhoogte 1,8 mm), is het nieuwe TT-railprogramma van Peco een welkome aanvulling. Het railprofiel met code 55 heeft een profielhoogte van slechts 1,39 mm. De 11,25°-wissels met metalen hartstuk bieden een ruime boogstraal van 922 mm. Ook TT-flexrails zijn in het programma opgenomen.-RB

Schuco

H0. De Kaelble K632 werd ingezet voor het trekken van zware transporten waaronder het overbrengen van goederenwagens op Culemeyer-stratenrollers naar bedrijven zonder spooraansluiting. De details van kunststof maken het in metaal uitgevoerde DB-model compleet (26684, € 19,99, tp. III).-DH



SCHUCO: Kaelble K632.

Peter's Modelbouw

H0. Vanaf 1893 nam de K.Sächs.Sts.E.B. 376 wagens met en 50 zonder remmershuis van het type Gm in dienst. Met het remmershuis met plat dak en dubbele stalen profielen op de deuren onderscheidde ze zich van de soortgenoten van andere Duitse spoorwegmaatschappijen. De laatste wagens gingen in de jaren zestig uit dienst. Het gedetailleerd uitgevoerde 3D-model toont alle typische ken-

merken. De tweeasser is gemaakt van SLA met messing aslagers en kan worden voorzien van opschriften voor tijdperk I, II en III (gebouwd € 395 / bouwkit vanaf € 172,50). Van de Kanderthalbahn staat de lichtgrijze Gm 16856 bij de ISEG (Initiative Sächsische Eisenbahngeschichte) in Neustadt. Van de kits van dit model in tijdperk Ib en Ic gaat de netto-opbrengst naar deze vereniging voor de restauratie van deze wagen.-GF »



PETER'S MODELBOUW: Saksische Gm, tijdperk II.

Busch

0. Door de plaatsing op een hoog fundament heeft de kraanmachinist een goed zicht bij de kolenverlading. De kolenberging behoort tot de bouwkit; kolen zijn afzonderlijk leverbaar (10026, € 199, tp. II).

H0. In de steenzagerij wordt de gewonnen natuursteen tot verkoopbare producten verkleind, de deuren kunnen worden geopend (1976, € 64,99). Met springstof wordt een deel van een rotswand opgeblazen; de set bevat naast de springmeester en zijn assistent, het met een lange kabel verbonden ontstekingsapparaat, gereedschappen, enkele rotsblokken en een forse rookwolk. Springstof en geluid worden niet meegeleverd (7942, € 22,49). Het natuursteen wordt via het veldspoor op 29 mm lange platte wagens naar de zagerij gebracht (12235, 2 wagens, € 28,49), voor drinkwater is een ketelwagen beschikbaar (12237, € 19,99). De veldspoor-diesellocs kunnen aan de pomp - bouwkit 2 x 1,7 cm - tanken (12377, € 12,49). De Land Rover Defender 90 CSW met korte wielbasis is een Formneuheit en in drie kleurstellingen beschikbaar (54300, blauw / 01, wit / 02, groen, € 19,99 per stuk, tp. V-VI).-DH

1. BUSCH: veldspoor ketel- en platte wagens.
2. BUSCH: zagerij van natuursteen.
3. BUSCH: trio Land Rover Defender 90 CSW.
4. BUSCH: kolenkraan en -berging, schaal 0.



BRAWA: Rheingold-restauratierijtuig.

Brawa

H0. De vooroorlogse Rheingold tussen Amsterdam en Basel kan worden uitgebreid met een restauratierijtuig type SB4ük. In de zomermaanden werden de luxetreinen vaak met een paar rijtuigen verlengd. Het model heeft een compleet interieur en een ander nummer dan het eerder uitgebrachte rijtuig (46465, € 94,90, tp. II). De eind jaren twintig gebouwde tweeassige DRG-klapdekselwagens type K voor het

vervoer van vochtgevoelige lading zoals kalk hadden een laadvermogen van 17,5 ton. De gedetailleerd uitgevoerde modellen zijn beschikbaar met (50538, € 49,90, tp. II) of zonder remmershuisje (50539, € 45,65). Diverse onderdelen zijn apart aangebracht; frappant is dat de handgrepen een verschillende kleur hebben; zwart bij die met remmershuis en bruin in de gewone uitvoering. De deksels zijn niet beweegbaar.-SF



1.

Märklin

H0. De honderdjarige 'Flying Scotsman' is als British Rail 60103 uitgebracht, in schaalgrootte 1:87. Dat is bijzonder, omdat het gros van Britse (stoomloc-) modellen in de in Albion favoriete 00-scale (1:76) wordt uitgevoerd. Het 245 mm lange, gedigitaliseerde model heeft alle ins en outs die de loc zo beroemd maakten. Opmerkelijk is de rubberen oversteek tussen het machinistenhuis en de tender. Het model heeft een gladde, in BR Green gespoten ketel met wit-zwarte biezen en dubbele schoorsteen (39968, € 589, tp. III). De voor de LNER gebouwde loc is eigendom van het National Railway Museum in York en heeft windleiplaten waarmee ze in haar nadagen werd voorzien. In Railhobby 467 volgt een Uitgelicht over dit bijzondere model. De NS 1114 is een heruitgave van een in de jaren zestig geproduceerd model. Het zal bij oudere lezers ongetwijfeld herinneringen oproepen. De metalen vierasser is als een leuk speeltje te beschouwen, want bij dit model is niets wat het lijkt: het was destijds op een Franse loc gebaseerd. De 1100 was de eerste Nederlandse loc van Märklin en komt terug als gedigitaliseerd model dat natuurlijk het best gedijt op de vertrouwde M-rails. De loc wordt in een klassieke blauwe doos geleverd (30130, € 299, tp. III). Eigentijds is de Vectron Dual Power 248 002 van de Duitse vervoerder Railsystems RP die zowel met de dieselmotor als onder bovenleiding kan rijden. Een interessant aspect voor de modelbaan. Het 230 mm lange gedigitaliseerde model is rijk aan details; de zijanten hebben conform het voorbeeld verschillende opschriften (39291, € 399, tp. VI).-GF

De 182 mm lange vierassige DB-zelflossers type Tanoos 896 hebben een beweegbaar zwenkdak en zijn gespoten in het kenmerkende verkeersrood van Railion. De losinstallatie, handwielen en bordessen zijn apart aangebracht (48192, set 3 stuks, € 169, tp. V). De wagens hebben elk een ander nummer en zijn door Piko geproduceerd. Dat geldt ook voor de 140 mm lange DR-kalkwagens type Slmmp. De vierassers werden gebruikt voor het vervoer van vochtgevoelig stortgoed, de laadbakken dragen het opschrift van VEB Chemische Werke Buna in Schkopau (48263, set 3 stuks, € 179, tp. IV).-SF

»



2.



3.



4.



5.

1. MÄRKLIN: British Rail 'Flying Scotsman'.
2. MÄRKLIN: NS 1114 uit de jaren zestig.
3. MÄRKLIN: Dual Power 248 002 van Railsystems RP.
4. MÄRKLIN: Railion zwenkdakwagens.
5. MÄRKLIN: DR Slmmp.



Rietze

H0. De Mercedes-Benz eCitaro van het Vlaamse De Lijn rijdt als lijn 295 naar Antwerpen Zuid. De stroomafnemer lijkt voor verbetering vatbaar (75570, € 39,90, tp. VI). Inwoners van Aken kunnen de gelede eCitaro G van Aseag met reclame voor Lindt chocola nemen (77615, € 47,90). De dertien meter lange drieassige Alexander Dennis Enviro500 heeft als Zwitserse Postauto 77 zitplaatsen waarvan 50 op het met twee trappen bereikbare bovendeck. Beneden is plaats voor twee rolstoelen (78010, € 43,90, tp. VI).-DH

-
- 1. RIETZE: De Lijn Mercedes-Benz eCitaro.
 - 2. RIETZE: Alexander Dennis Enviro500 als Postauto.
-



WIKING: DKW Junior de Luxe.

Wiking

H0. Het origineel van de pastelblauwe DKW Junior de Luxe met wit dak rolde van 1959 tot 1963 van de band. Bij het model zijn de koplampen en achterlichten op kleur gebracht (012102, € 12,99, tp. III). De groene Mercedes-Benz LPS 333 met ruime Pullman-cabine kan worden ingezet in de uitvoering rond 1960 van expediteur Schenker & Co uit Wenen (051327, € 29,99, tp. III).-DH



WIKING: MB LPS 333 van Schenker & Co.

AB-Modell

N, Nm. Bij het wereldrecord op 29 oktober 2022 voor de langste reizigerstrein ter wereld heeft de RhB eloc Ge 4/4 III 644 van een passend motief op de zijwanden voorzien. Na het slagen werd de tekst 'Weltrekord-Versuch' vervangen door 'Weltrekord-Fahrt'. Beide versies zijn op basis van het kunststof Kato-model uitgebracht. De locs zijn leverbaar voor spoor N

(€ 279) en Nm (spoorwijdte 6,5 mm, € 479) en kunnen worden uitgerust met de standaard N-koppeling, de Kato-smalspoorkoppeling of de Micro-Trains-klauwkoppeling. Voor eind dit jaar staan beide uitvoeringen als nieuwzilver kleinseriemodel met dubbele Faulhaber-aandrijving op de rol. Fanatieke tijdperkrijders moeten die oktoberdag in gedachten houden.-RB



AB-MODELL: RhB Ge 4/4 III 644 met verschillende record-motieven.



ARTITEC: Fairbairn-kraan en PTT-set.



ARTITEC: Ford AA van zeepfabriek Het Bleekertje met de baanwerkers en de meetploeg.

Artitec

H0. De Fairbairn-havenkraan werd ontworpen door de Schotse ingenieur William Fairbairn (1789-1874). Hij had de combinatie van buisvorm en smeedijzer al bij spoorbruggen toegepast, waardoor zwaardere lasten dan met gietijzer mogelijk waren. Fairbairn-kranen werden in veel Europese landen gebruikt, ze staan onder meer in Kampen, Middelburg, Vlissingen en Zutphen. Het subtiel verweerde resinmodel met geëtste onderdelen kan worden gebruikt in tijdperken I-IV en als museumkraan in VI (387.548, € 31,90). De set Nederlandse posterijen bevat naast twee postbodes met dienstfiets een hoge rode brievenbus (5870052, € 29,90, tp. III-IV). Dit type brievenbus staat bij het MBS-stationsgebouw in Haaksbergen.-GF

Voor het transport van goederen, veelal kisten, beschikte de aan de Rotterdamse Persoonshaven gevestigde zeepfabriek (zeepziederij) Het Bleekertje over een Ford AA met trailer. Het fraaie model met vooroorlogs kenteken heeft diverse apart aangebrachte geëtste details zoals de claxon. De trailer kan worden afgekoppeld (387.504, € 58,20, tp. II). De gedetailleerd beschildeerde sets met Nederlandse baanwerkers (€ 16,90, tp. V-VI) zijn niet eerder aangekondigd: een veiligheidsman en twee landmeters met theodoliet (5870038) en drie baanwerkers (5870039) waarvan een met een zware slijpschijf. Uiteraard dragen de mannen oorbeschermers.-SF



LGB: RhB 1 Rhätia.

LGB

G. De serie Highend-modellen is uitgebreid met drie varianten van de 1'C-tenderloc G 3/4 van de Rhätische Bahn. Het model dat de redactie ter hand werd gesteld beeldt de groene Rhätia anno 2014 uit. De in 1889 door SLM in Winterthur gebouwde machine was de eerste locomotief van de Landquart-Davos Bahn en werd als LD 1 in dienst gesteld. In 1928 ging de 250 pk sterke loc buiten dienst en is nu een niet-rijvaardige museummachine. Van het 350 mm lange model

worden de drie drijfwielen via de koppelstangen aangedreven. De cabinedeuren en de rookkastdeur kunnen worden geopend. De mfx/DCC-decoder biedt veel licht- en geluidsfuncties waaronder cabineverlichting en rijgeluiden en een digitale koppeling aan de achterkant. Opvallend is dat de flenzen minder hoog zijn dan gebruikelijk bij LGB-modellen (26273, € 2990, tp. VI). In Railhobby 467 volgt een uitgebreide test.-GF

»



MODELLBAHN UNION: VT 96 Hohenzollerische Landesbahn en fictieve DB.

Modellbahn Union

N. Van 1956 tot 1969 zijn door MAN aan diverse private spoorwegmaatschappijen zestig tweeassige railbussen met 66 tot 70 zitplaatsen geleverd. Uitgerust met één of twee motoren hadden ze een vermogen van 150 tot 200 pk. Ze reden in heel Duitsland, soms als koppelstel of met goederenwagens; enkele zijn door museumbedrijven verworven. In schaal N is de 102 mm lange Schienenbus in dertien kleurvarianten van diverse maatschappijen leverbaar. Het op de Brekina-railbus gebaseerde model beschikt na de update over een vijfpolige motor (analoog, € 119,99 / digitaal,

€ 169,99 / sound € 229,99, tp III-V).

HO, TT, N. De lasercutbouwkit van een ziekenhuis of kliniek telt zes verdiepingen en heeft een rolstoel-vriendelijke ingang. De dertig ruimten kunnen apart van elkaar worden verlicht. Wie voldoende plek heeft, zou enkele bouwpakketten kunnen combineren, bijvoorbeeld door twee te stapelen tot twaalf etages en een derde ernaast te zetten. Enige ervaring met lasercut bouwkits is gewenst. Een heliplatform behoort tot de mogelijkheden (H00240; H0, € 29,99 / TT, € 21,99 / N, € 19,99).-TO

Noch

H0. Een strand met tussen de palmbomen een langzaam wiegende hangmat. In werkelijkheid soms lastig te realiseren, maar in model kan het. De tussen twee palmen met lasergesneden bladeren bevestigde hangmat wordt door een ondergrondse 16V-motor via een magneet bewogen. Het 8 x 8 cm metende bouwpakket vergt een inbouwdiepte van 3,5 cm (21772, € 59,99). De bouwkit van het paviljoen kan op de 17 x 15 cm metende meegeleverde rotsformatie van hardschuim worden geplaatst. Ook de acht zuilen (3D-print) zijn met de hand licht geschilderd (60764, € 49,99, tp. I-VI).-DH



- 1. NOCH: palmbomen met hangmat.**
- 2. NOCH: paviljoen.**

Herpa

H0. De BMW Alpina B5 Limousine leent zich voor lange tochten (421065-002, € 17,95). Voor pakketvervoer wordt door DHL/Deutsche Post de MAN TGE ingezet (097567, € 23,95), voor diepgevroren producten door Bofrost de Mercedes-Benz Sprinter '18 (097574, € 27,95). Zelfbouwers kunnen met de prijsgunstige Minikit met een witte en rode Volkswagen Tiguan aan de slag; de blauwe zwaailichten kunt u wellicht achterwege laten (013109-002, € 19,95). Formneuheden zijn de trekkers MAN eGTX GX (317108, € 19,95) en Iveco S-way 6x2 (317122, € 19,95). Alle voertuigen vertegenwoordigen tijdperk VI.-DH

1. HERPA: DHL bestel- en Bofrost-vrieswagen.
2. HERPA: MAN eGTX en Iveco S-way.
3. HERPA: Minikit VW Tiguan.



1.



2.



3.

Ferro-Suisse

Om. In november 2022 overleed geheel onverwacht Adolf Breitenmoser, grondlegger en eigenaar van Ferro-Suisse. Daardoor kwamen nieuwe en lopende Om-projecten waaronder het Ferro-Flex-railsysteem van Bemo abrupt tot stilstand. De kleinseriefabrikant Pesolillo uit Purasca in kanton Tessin neemt het Om-programma over. Pesolillo ontwikkelt en fabriceert hoogwaardige messing modellen in de schalen 0 en 1.-RB

»



FERRO-SUISSE:
FO HGe 4/4 31, schaal 0m.



Auhagen

H0. Voor het in het statige pand Schmidt-strasse 39 gevestigde hotel Schwan volstaat een kavel van 12,3 x 12,6 cm (11471, € 64,90). De sfeervolle lichtreclame van het hotel wordt kort voor Kerst uitgeleverd; u dient negen leds met weerstanden en een usb-kabel op een print vast te zetten; enige kennis van solderen is daartoe vereist (58101, € 38,90). Met de toename van het autoverkeer werden de verkeerslichten op drukke kruispunten soms vanuit een toren geregeld. In Amsterdam op de Munt en bij het CS het tramverkeer. Een zelf te schilderen agent op een podest wordt meegeleverd (11473, € 38,50, tp. III-IV).-DH

1. AUHAGEN: lichtreclame Hotel Schwan.
2. AUHAGEN: Hotel Schwan.



Tillig

H0. De vierassige zelfflosser type Facnns van Ermewa wordt in Duitsland voor grindvervoer ingezet. Met EuroDual-locs zijn de fraai uitziende wagens onder meer op de Emslandlijn te zien. Het 145 mm lange en 220 gram zware model heeft diverse apart aangebrachte details (77028, € 64,61, tp. VI). De 288 mm lange vierassige DR-zwaartransportwagens type Rmms 3960 hebben lage, demontabele zijwanden (70049, set 2 stuks, € 91,59, tp. IV). De DR gebruikte dit materieel voor het vervoer van stalen profielen en pantserwagens en tanks van de Nationale Volksarmee.-SF //

1. TILLIG: DR-zwaartransportwagens.
2. TILLIG: zelfflosser van Ermewa.



EXTRA ONLINE

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



Lees de volledige recensies en
nieuwe besprekingen online op
[Railhobby.nl/railpers](https://railhobby.nl/railpers)



Bestemming Buitenland, deel 4

**Bosnië en Herzegovina,
voormalig Nederlands ov-
materieel**

Door Hugo Richter, uitg. Lycka
till Förlag, formaat A4, 124 blz.,
315 kleurenfoto's, hardcover,
ISBN 978-9-4920-4066-4,
€ 42,50.

In het vierde deel van de reeks Bestemming Buitenland bezoeken we Bosnië en Herzegovina. Het fotowerk dat auteur Hugo Richter en anderen hier in de loop der jaren verzamelden, kenmerkt dit kleurrijke boek. Zoals ook bij de andere delen het geval was, herkennen we direct de Nederlandse bussen, die vastgelegd zijn in on-Nederlandse straatbeelden. In dit boek is meer ruimte voor persoonlijke verhalen en belevenissen dan in de voorgaande edities. Ook krijgt spoorvervoer voldoende aandacht. Zo treffen we een reportage over het kolenvervoer rond Tuzla (op normaalspoor) en Banovici (smalspoor), beide voorzien van stoomtractie. Daarnaast is er een weerzien met de ex-GVB-trams in Sarajevo. Kortom: een kleurrijke aanwinst voor liefhebbers van vervoer in brede zin en/of Oost-Europa.-SB

Farbfoto Raritäten von Carl Bellingrodt

Die DB in den 1950er-Jahren

Door Udo Kandler, uitg. VGB/GeraMond, formaat
26,8 x 28,9 cm, 192 blz., 200 foto's, Duitse taal,
hardcover, ISBN 978-3-9645-3643-3, € 49,99.

Carl Bellingrodt wordt in Duitsland nog altijd erkent als toonaangevend spoorwegfotograaf. Terecht. Als je in een tijd van glasnegatieven al een zo indringend oog had voor het alledaagse leven, dan ben je een supertalent en liefhebber. Befamd zijn z'n zwartwitopnamen, minder bekend zijn de kleurenfoto's waarvan de eerste uit 1939 dateren met beelden van de E 19 02 en 03 1081. De oorlog beperkte de kleurenfotografie, maar na 1945 legde de in 1971 overleden grootmeester het ontstaan van de Deutsche Bundesbahn in al haar facetten vast. Daarbij werd de zoekgericht op de stoomtractie, maar later ook op moderner materieel en zien we de eerste V 200, Uerdinger motorwagens en andere railvoertuigen. Curieus is een foto van een 38.10 met een reizigerstrein met daarin een gevangenenrijtuig dat uit de jaren twintig stamt en direct aan de tender is gekoppeld. Het gros van de opnamen toont treinen in het landschap op een manier die blijft beklijven. Hetzelfde geldt voor de minder spectaculaire, maar juist des te waardevollere foto's van thema's als industrie, havens en trams. Het maakt het beeldverhaal van de wederopbouwjaren compleet.-GF

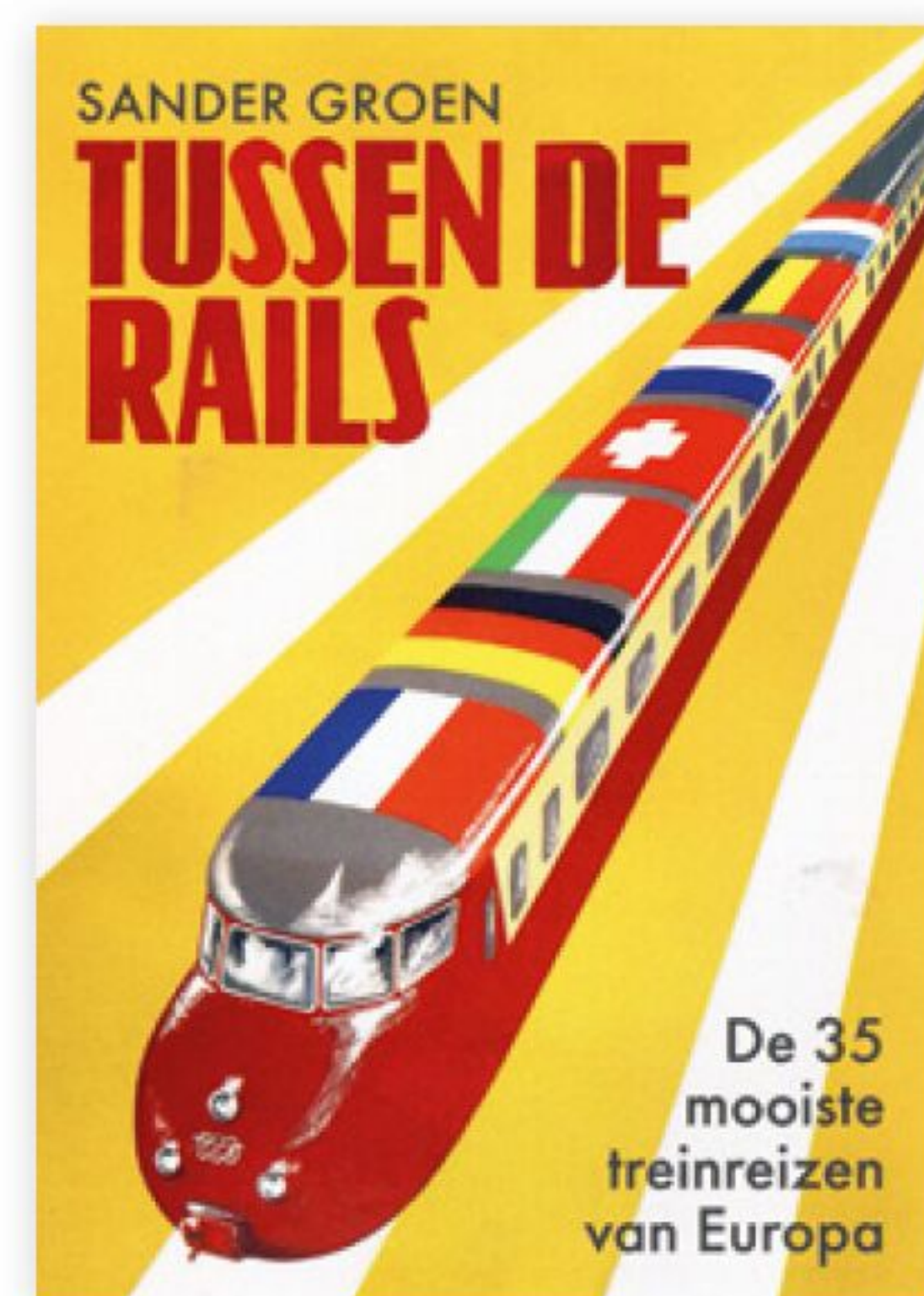


Tussen de rails

De 35 mooiste treinreizen van Europa

Door Sander Groen, uitg. Unieboek/Het Spectrum,
formaat 14 x 21,5 cm, 328 blz., enkele zw/w- en
kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-9-0003-
8079-4, € 22,99.

Oudere lezers zal de naam *Tussen de Rails* bekend voorkomen. Als service voor de reiziger bracht NS in 1951 een tijdschrift met deze naam uit. Nadat de uitgave in 1989 in *Rails* is gewijzigd, werd deze in 2008 opgeheven. De titel is nu als boek verschenen. Sander Groen, die als (trein)reisjournalist vele treinreizen heeft gemaakt en in bladen publiceert, heeft 35 verhalen gebundeld. Paul Haenen, eveneens een verwoed treinreiziger, heeft het voorwoord geschreven. Het boek bevat reizen door geheel Europa. Per reis is een kaartje afgedrukt en wordt praktische informatie gegeven, zodat de lezer die reis zelf kan maken. Paul vermeldt wat voor hem de mooiste spoorwegstations, de fijnste treinreisromans, de chicste treinen, de mooiste spoorwegmusea en stationsrestaurants en de beste treinenfilms en spoorwandelingen zijn. Op 13 oktober 2023 werd het werk in een toepasselijke omgeving gepresenteerd: restaurant 1e klasse van Amsterdam Centraal, waarbij Paul Haenen het eerste exemplaar ontving. Desgevraagd wat Sander de meest bijzondere reis vond, noemde hij die naar Sicilië, omdat daar nog spoorponten varen. Het boek is vlot geschreven en leest als een trein.-TO



Chesapeake and Ohio 1309

1'CC1'-STOOMREUS ONDERWEG IN CUMBERLAND

In de eerste twee weken van februari 2023 reed de imposante 1'CC1'-Mallet # 1309 vijfmaal met een goederentrein tussen Cumberland in Maryland en Frostburg in haar authentieke Chesapeake and Ohio-outfit. Ad van Sten was ter plekke en doet verslag.

EXTRA:
video C&O
1309





De 1309 rondt de Helmstetter's Curve met hopper cars aan de haak.



VANAF 1910 ZETTE DE C&O DE 1'CC1'- MALLET IN



Of deze exercitie ooit kan worden herhaald, lijkt onwaarschijnlijk. Inmiddels is de loc teruggeschilderd als Western Maryland. Het is maar een naam, maar een wereld van verschil. Pete Lerro heeft veel tijd geïnvesteerd in de voorbereiding van de unieke en succesvolle charters. Het weer werkte mee, hoewel het in de eerste week extreem koud was met temperaturen rond -15°C. Een krachtige, ijzige wind maakte het voor het gevoel nog erger.

MALLETS

Nog voor het einde van de Eerste Wereldoorlog beseftte de Chesapeake & Ohio Railway (C&O) dat het beschikbare locomotievenpark niet langer toereikend zou zijn voor de 'Mine Runs', het afleveren van lege wagens en het ophalen van met kolen beladen hoppers bij de kolenmijnen op lijnen met een vaak relatief lichte bovenbouw. De zoektocht was niet moeilijk. De as-indeling 1'CC1' (2-6-6-2 naar Amerikaanse aanduiding) was bij spoorwegmaatschappijen in het oosten van de VS een gewilde optie; voor de bochtige trajecten in de heuvels en bergen waren krachtige locomotieven nodig. Rond 1910 zette de C&O haar eerste 1'CC1'-Mallets in. De voor die tijd enorme locomotieven bleken ideaal voor het harde werk: het trekken van zware kolentreinen over steile hellingen. De C&O beschikte over 25 machines met de (latere) nummers 1300-1324. Ondanks hun enorme afmetingen waren ze met een gewicht van rond 200 ton vrij licht in vergelijking met latere exemplaren, die 300 ton of meer wogen. Na een relatief korte carrière waren alle in 1935 gesloopt. De serie werd opgevolgd door de bijna 300 ton zware, in 1912 ontwikkelde H-4. Enkele jaren later werd een nog zwaardere serie toegevoegd, de van de Hocking Valley Railway overgenomen locs type H-3 (# 1275-1299). In 1919 en 1920 nam de C&O verschillende, bijna 330 ton wegende H-5- (# 1520-1539) en H-6-machines (# 1475-1519) in gebruik.

NABESTELLING

De C&O was met de H-6 tevreden en bestelde hiervan na de Tweede Wereldoorlog een nieuwe serie. Dit is opmerkelijk omdat de stoomtractie ten einde liep. Diesellocomotieven hadden hun superioriteit bewezen en de meeste maatschappijen besloten hun stoomlocs buiten dienst te stellen of af te stoten. De order telde vijftientig 1'CC1'-Mallets, maar dit werd als gevolg van de kolenstakingen in 1949 tot tien locomotieven (# 1300-1309) teruggebracht. Door de staking daalde de productie aanzienlijk waardoor de behoefte aan extra trekkracht minder was. Tot dusverre had Alco de gehele Mallet-vloot van C&O

gebouwd, maar in 1948 ging de nieuwe opdracht naar de Baldwin Locomotive Works. De laatste 1'CC1', # 1309, ging in 1956 buiten dienst en stond enkele jaren in het Peach Creek Roundhouse tot zij in 1972 door het Baltimore & Ohio Railroad Museum werd aangekocht.

RESTAURATIE

De bijnaam 'Chessie' van de C&O is ontleend aan een in 1933 door de Oostenrijkse kunstenaar Guido Grunewald gecreëerde kitten. 'Chessie the railroad kitten', vader Peake en de twee kleintjes Nip en Tuck, behoren met de bijbehorende slogan 'Sleep Like a »

1. De tunnelingang is gehuld in stoomwolken. Alle foto's zijn gemaakt op 2 februari 2023, tenzij anders vermeld.
2. Het indrukwekkende drijfwerk van de Mallet.
3. Met veel geraas en stoomwolken rijdt de goederentrein door de Helmstetter's Curve.
4. In Frostburg wordt water genomen.
5. De trein heeft het tracé door het bos verlaten.
6. De stoomtrein nadert Frostburg.





DE RESTAURATIE VAN C&O # 1309 IS IN 2021 AFGEROND

Kitten' tot de meest succesvolle marketingcampagnes aller tijden. Het maakte de C&O beroemd en de illustratie wordt nog steeds gebruikt, onder meer op vrijwel alle merchandise, waaronder wenskaarten, posters en mondkapjes. Ook is het logo op enkele diesellocs aangebracht. In de nazomer van 2013 overwoog de Western Maryland Scenic Railroad (WMSR) om de Chesapeake & Ohio 1'CC1' # 1309 (Baldwin Locomotive Works nr. 74278, november 1949) weer in operationele staat te brengen. Na de Norfolk & Western class J # 611 en de Union Pacific 2'DD2' # 4014 'Big Boy', was het de derde reus op rij die op het spoor terugkeerde. Het plan werd in mei 2014 bevestigd: de loc moest de belangrijkste trekkraft voor excursietreinen van de WMSR worden. De restauratie verliep echter niet zoals gepland. De WMSR kreeg veel





10.

tegenslagen te verduren, zoals voortdurend stijgende kosten en een diefstal door een werknemer van materiaal ter waarde van meer \$ 250.000. Desondanks kon de grote Mallet op 29 juni 2020 worden getest en op 31 december 2020 reed de locomotief voor het eerst in meer dan 64 jaar weer op eigen kracht. De werkzaamheden werden op 19 november 2021 officieel voltooid. De 1309 wordt af en toe onder stoom gebracht. Meer informatie over de ritten vindt u op Railhobby.nl/co1309 //



**Bekijk de video van C&O # 1309
en onze andere video's op
Railhobby.nl/video**

7. Wat kolen op het vuur zorgt voor donkere wolken uit de schoorsteen.
8. De kippen gaan tijdens het passeren van de stoomtrein ongestoord hun gang.
9. De 1309 is op 3 februari 2023 met een goederentrein onderweg.
10. Stroomlijn L-1 # 490. Baltimore & Ohio museum, 10 februari 2023.
11. In Frostburg geniet het locpersoneel van een korte pauze.



EXTRA ONLINE

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



11.

Business card diorama

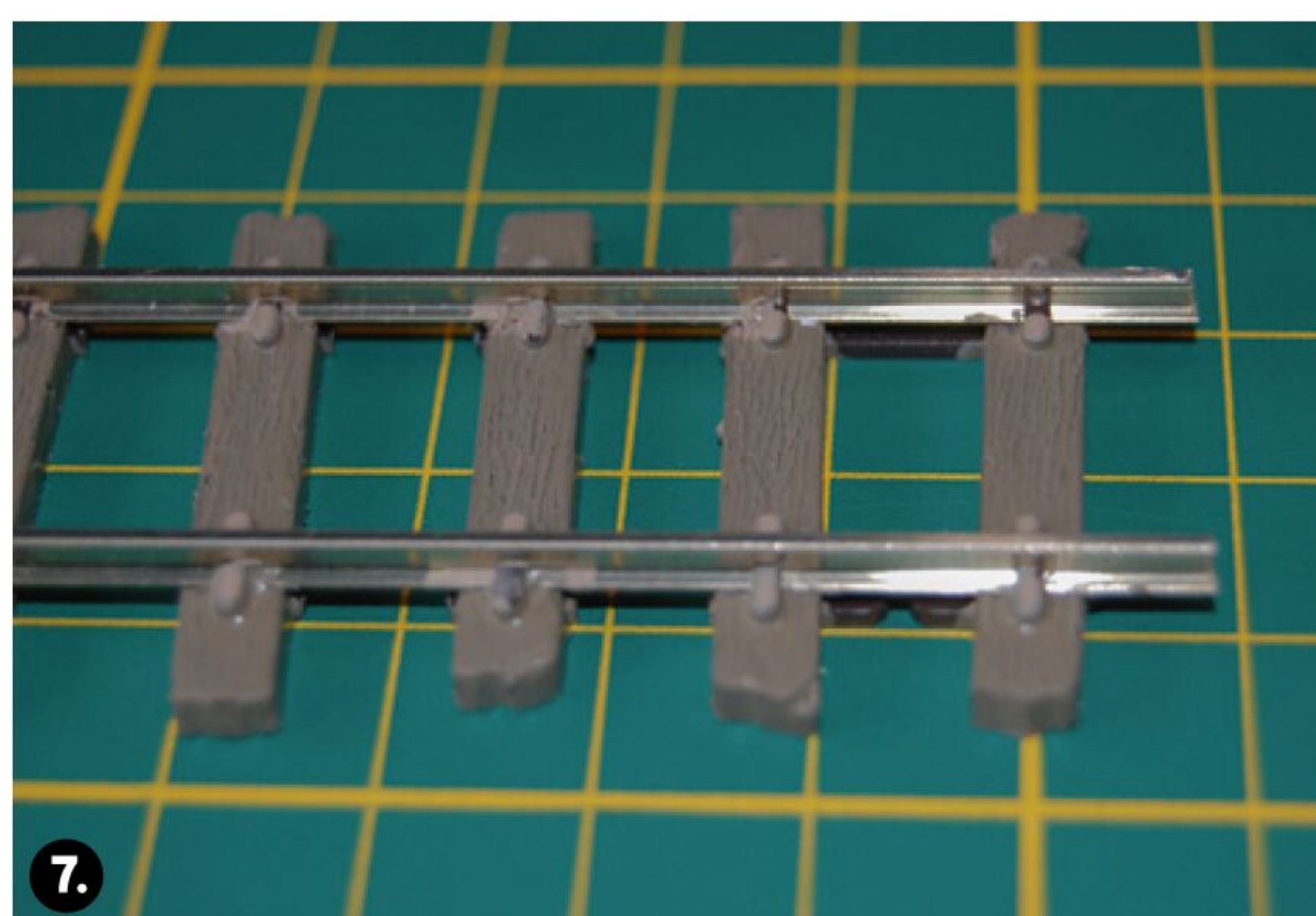
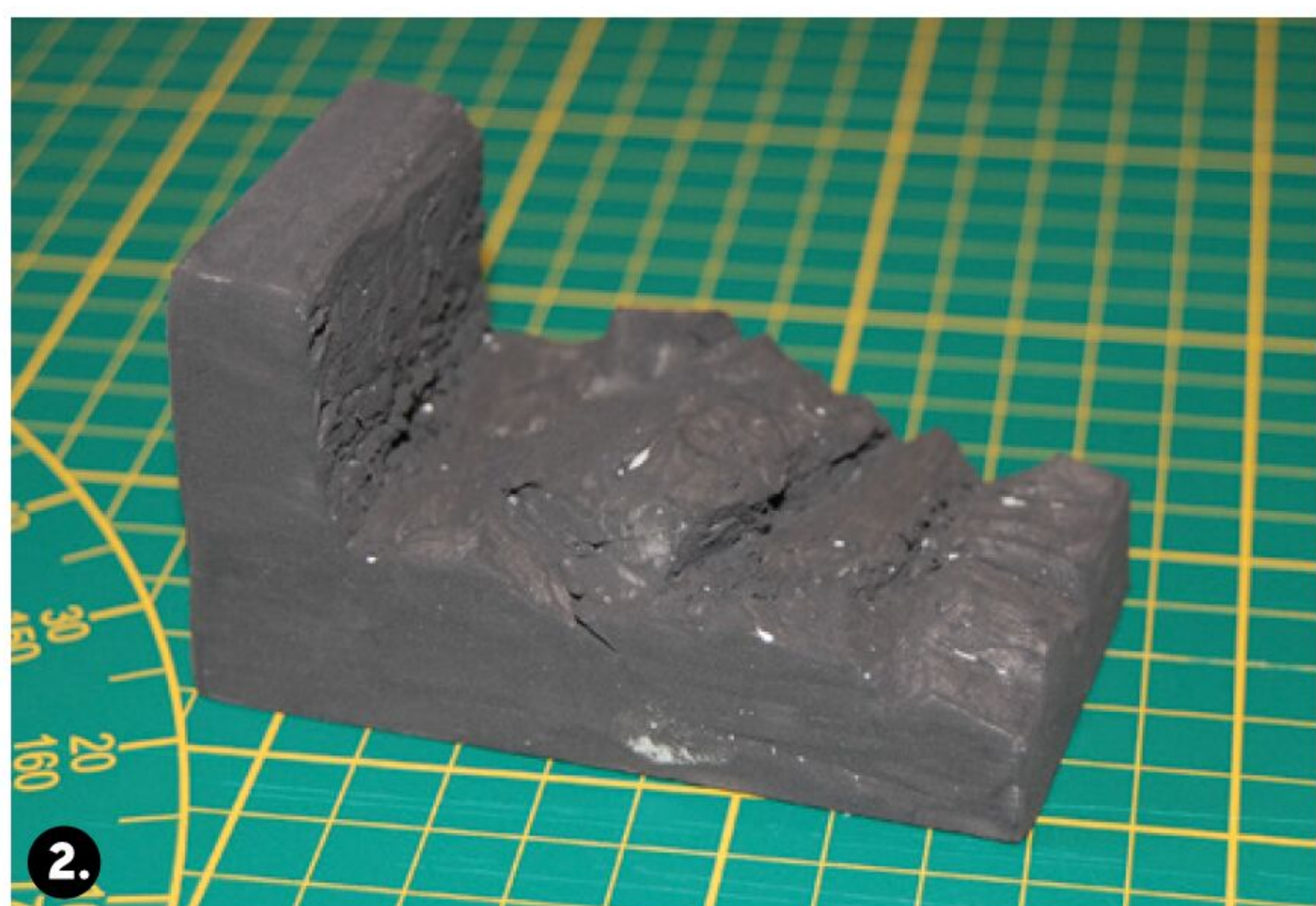
GROTE SCHAAL OP KLEIN FORMAAT

Klein, kleiner, kleinst. Waar modelspoorders vaak een zo groot mogelijke modelbaan voor ogen hebben, blijken sommige dioramabouwers het tegenovergestelde na te streven. Na diorama's in formaat A4 en het kleinere A5 en A6, gaat Jeffrey Onrust de uitdaging aan om op een nog miniemer oppervlak te bouwen. Wij laten Jeffrey aan het woord.



In navolging van de A5-dioramawedstrijd van het Diorama Collectief heeft Sammi L Garoutte, een van de Amerikaanse deelnemers, het idee overgenomen en in het voorjaar van 2021 de eerste Online Business Card Challenge georganiseerd. Zoals de naam doet vermoeden betreft het een online wedstrijd waarbij de diorama's de afmeting moeten hebben van een business card (visitekaartje) van 50 x 90 mm. Bij voorkeur moest de Amerikaanse schaal 0 worden toegepast, dus 1:48. De grote schaal en het zeer kleine oppervlak betekenden een behoorlijke uitdaging. Het thema of het gebruik van rails stond vrij; ik besloot een stukje mijnschacht te bouwen. Het diorama is gemaakt uit XPS-schuim waaruit de structuur is gesneden, de steunbalken - het mijnhout - zijn van balsahout. Het kistje TNT is vervaardigd »

1. Een kipwagen staat op het 50 x 90 mm metende diorama.
2. Het XPS-schuim is met goedkope plakkaatverf zwart geschilderd.
3. Over de natte zwarte verf volgt witte plakkaatverf, daardoor ontstaat gemêleerd grijs.
4. De bovenrand is met zand gevuld en enkele smalle geulen zijn ermee bestrooid.
5. In de randen en kieren is Coarse Turf in twee groentinten aangebracht.
6. Met de begrasser zijn grasplukjes in twee tinten en lengtes in de natte lijm ingeschoten.
7. De dwarsliggers en het kleinijzer na de eerste schilderbeurt.



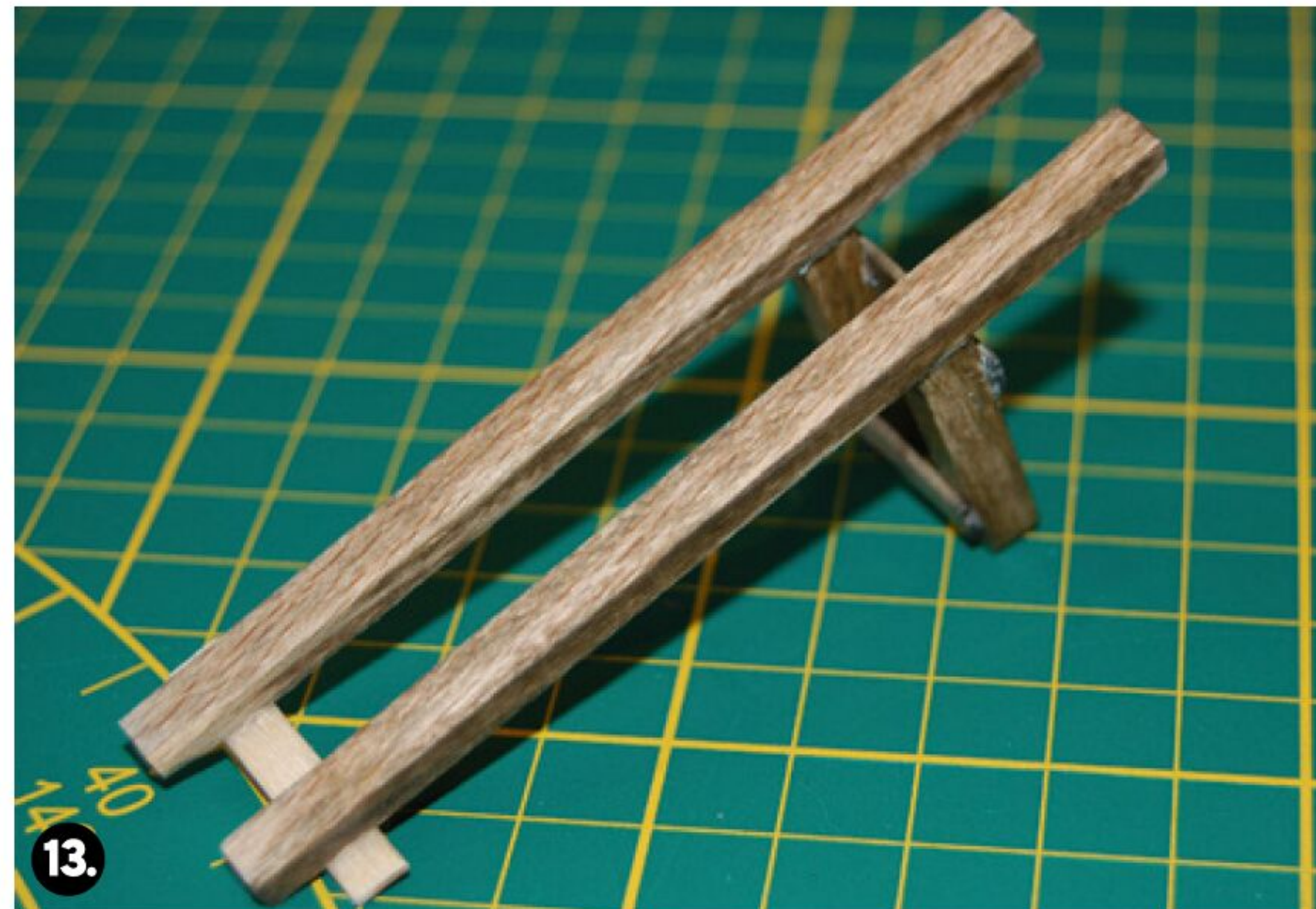
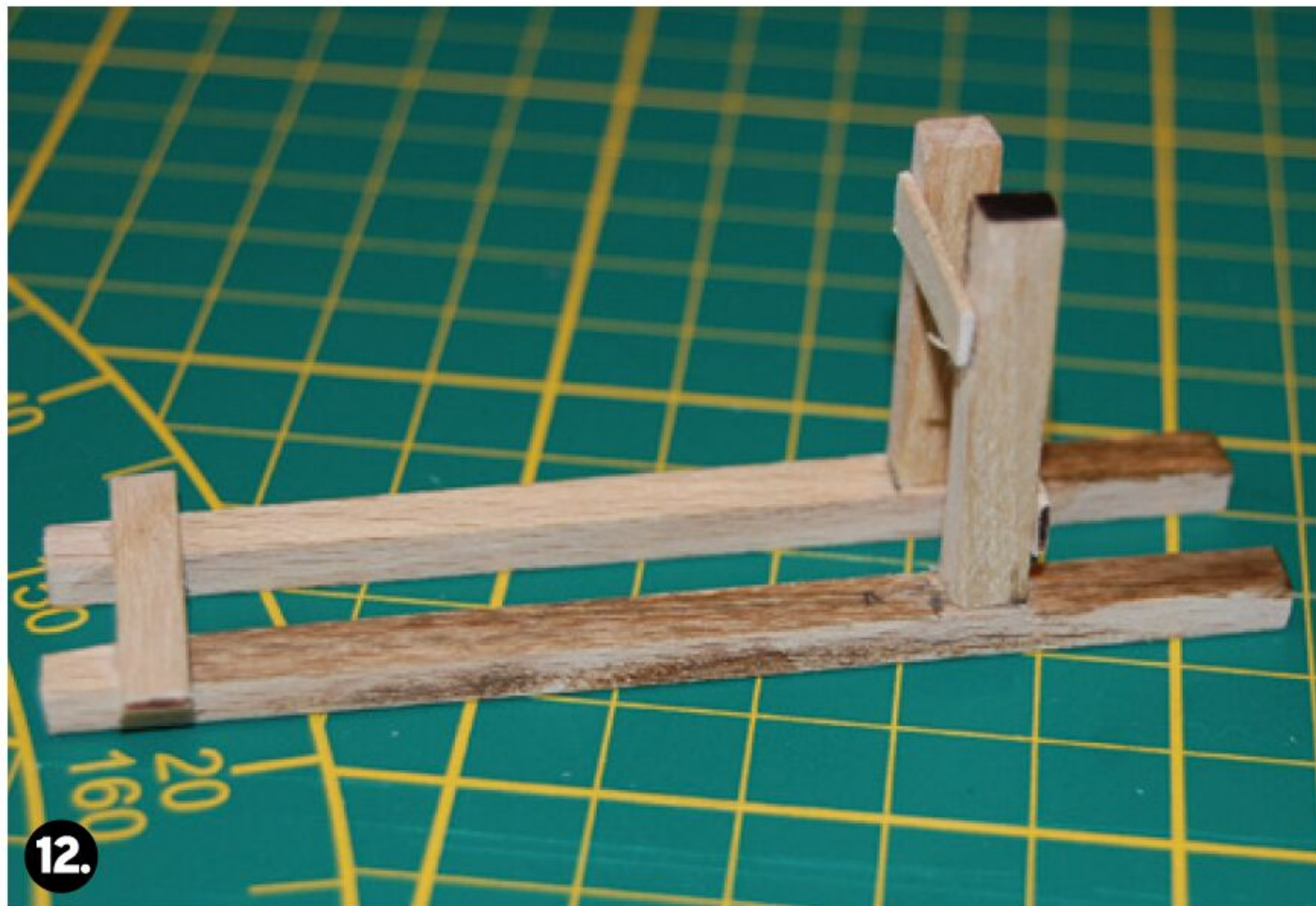
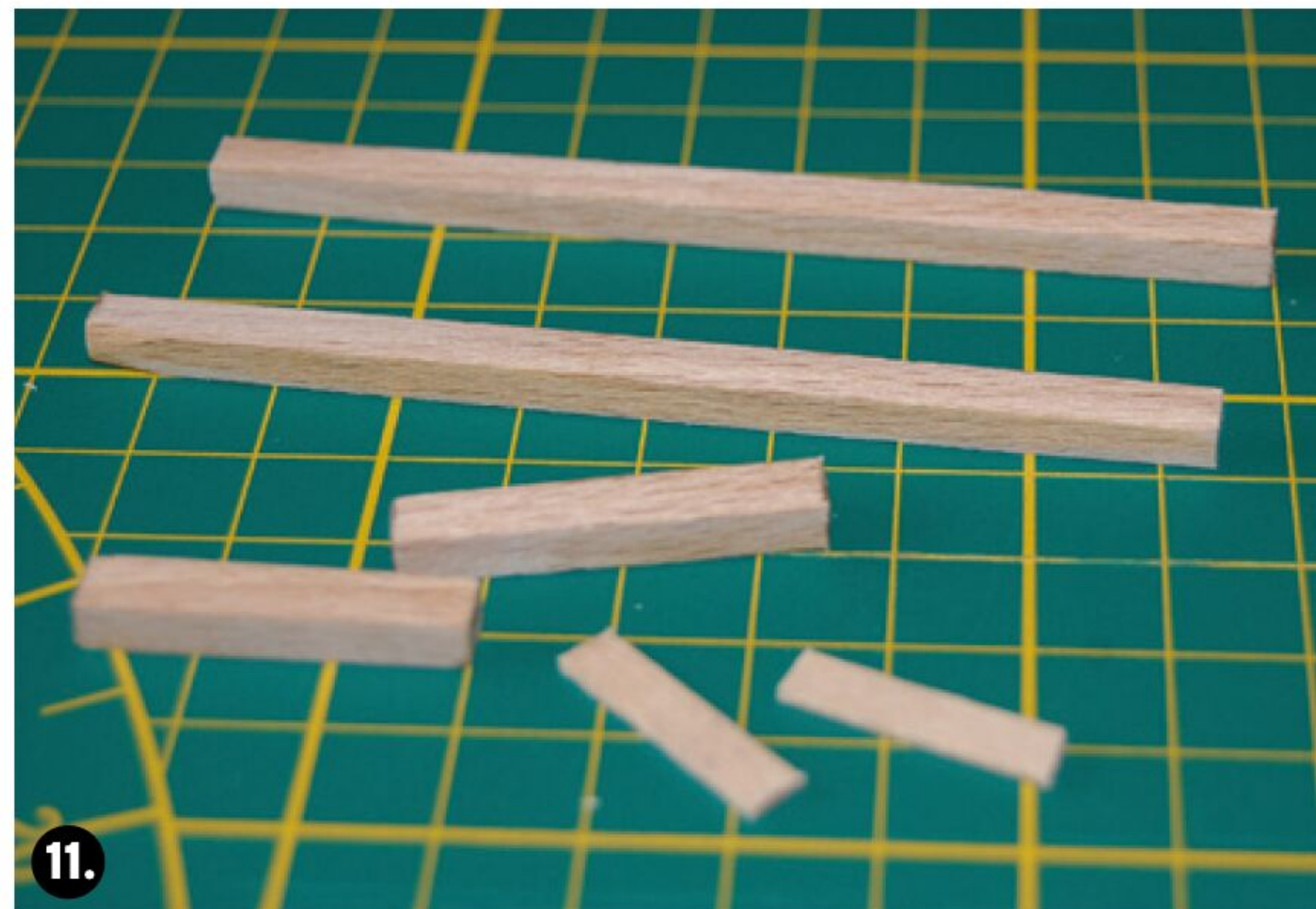
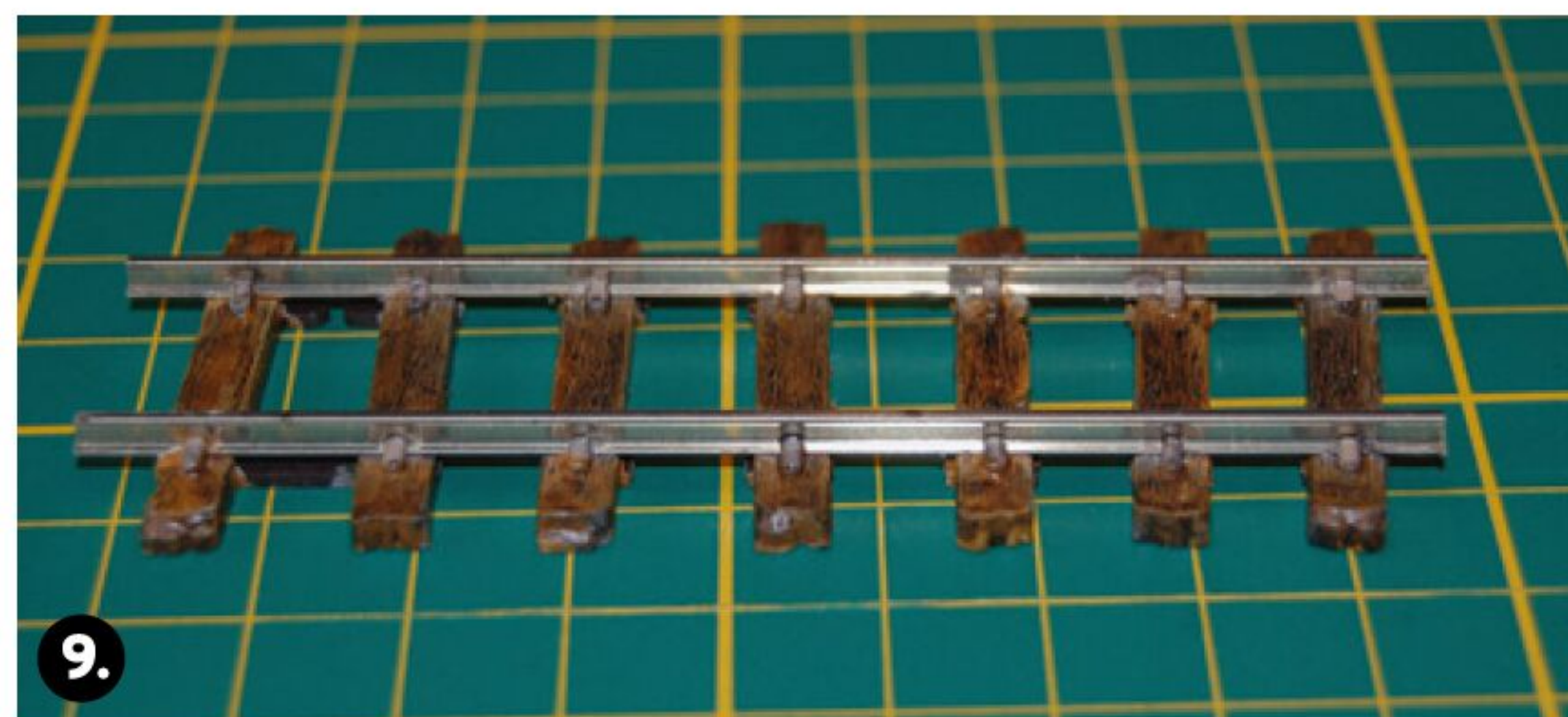
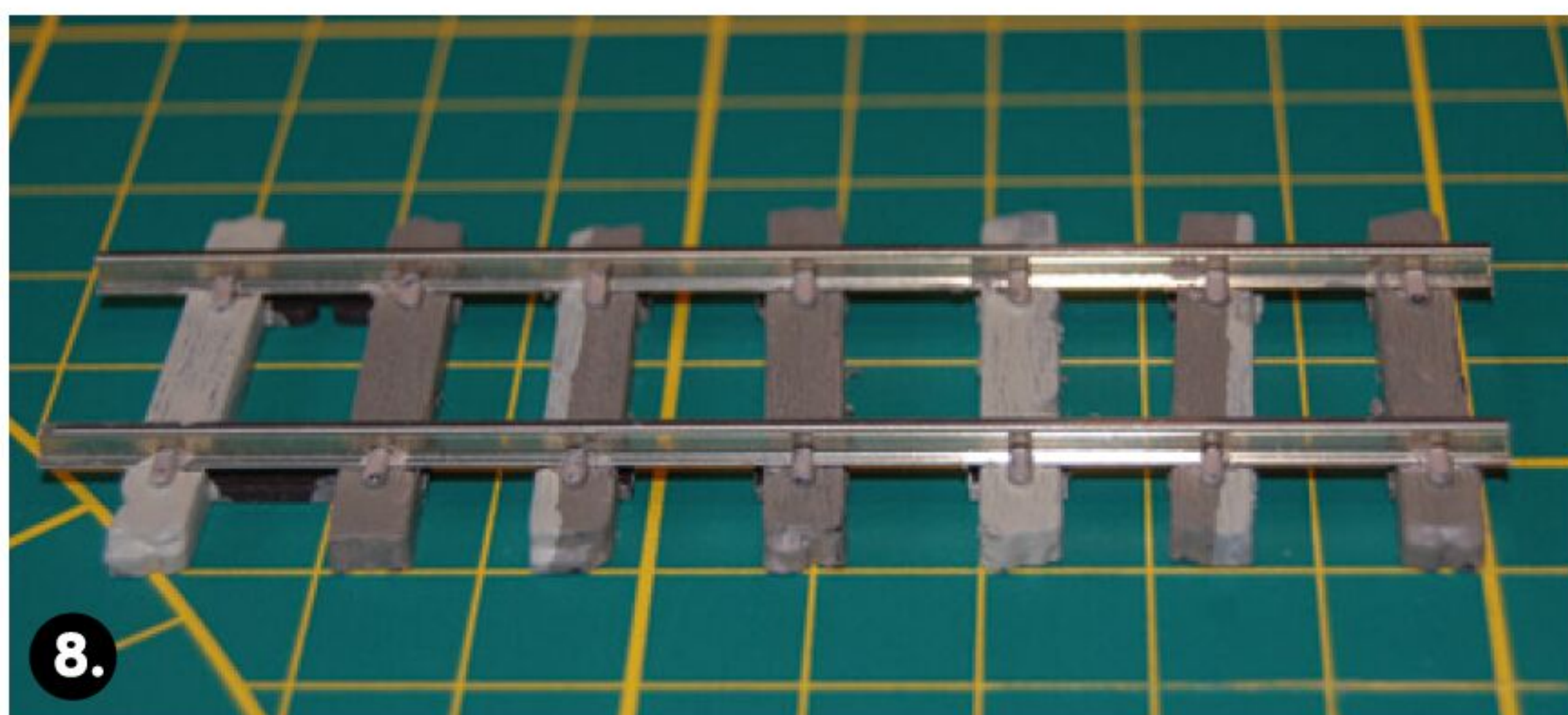
DE TRESTLE BESTAAT UIT BALSAHOUT EN ROERSTOKJES

uit roerstokjes en een flikkerende led zorgt voor de nodige sfeer. Dit kleine diorama - zie de foto 'Mijn-schacht' - heeft in een van de vele categorieën de eerste prijs in de wacht gesleept.

Trestle mijnspoor

Bij mijn inzending voor de derde editie van de Business Card Challenge in 2023 wil ik u van begin tot eind in de bouw van het simpele diorama meenemen. U kunt zien dat feitelijk iedereen een diorama kan bouwen, hoe groot of klein ook, en daarbij het plezier van het modelbouwen kan beleven. Omdat voor de bouw van het diorama maar een paar dagen beschikbaar waren, moest het iets eenvoudigs worden. Het idee is een

-
- 8.** Het resultaat na de tweede ronde met het penseel.
 - 9.** De houtstructuur van de dwarsliggers is goed zichtbaar.
 - 10.** De spoorstaven zijn roestkleurig geschilderd.
 - 11.** De trestle is gebouwd uit balsa hout 4 x 4 mm en roerhoutjes.
 - 12.** De trestle op z'n kop. De dwarsverbindingen zijn uit roerhoutjes gesneden.
 - 13.** Boven-aanzicht van de met verdunde inkt op kleur gebrachte trestle.
-





Het prijswinnende diorama 'Mijnschacht' uit 2021.

stukje spoor in On30 dat via een landhoofd van rondhout over een trestle verder gaat. On30 is smalspoor in schaal 0, dus met spoorwijdte van H0.

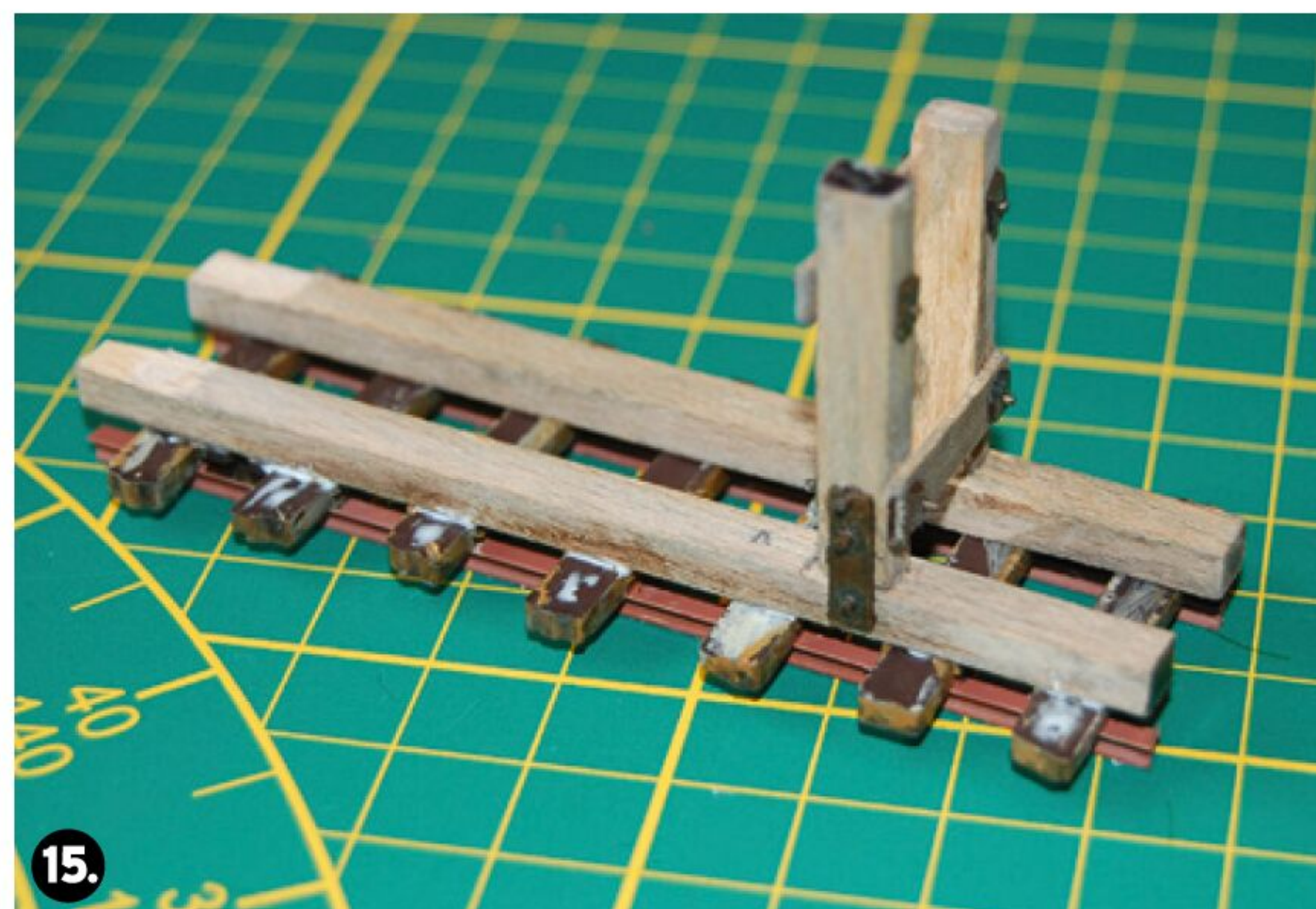
De basis van 50 x 90 mm heb ik uit XPS-schuim gesneden. Dit materiaal is licht, sterk en gemakkelijk te bewerken. De rotsachtige structuur is met een hobbymes aangebracht. Vervolgens heb ik het geheel met goedkope plakkaatverf zwart geschilderd. Door in de nog natte verf over het gedeelte waar de trestle gaat komen een kwast witte plakkaatverf te halen,

mengen de twee lagen en ontstaat een gemêleerde grijze kleur. De rest van de basis blijft zwart. Bij het bewerken van het schuim heb ik rekening gehouden met de twee ronde stammen - dunne rechte takken uit de tuin - die het landhoofd vormen.

Dwarsliggers

Het spoor bestaat uit On30-rails van Peco. De dwarsliggers heb ik met verschillende kleuren Vallejo Model Air-verf bewerkt. Door andere kleurtinten toe te voegen

»



voegen ontstaat het gewenste resultaat. De spoorstaven zijn met Humbrol-verf roestkleurig geschilderd. Terwijl de spoorsectie ligt te drogen heb ik de ruimte bij het rondhout van het landhoofd met zand gevuld; ook tussen de rotsen komt wat zand, als sporen van waterstromen bij regen. Ik gebruik Chinchillazand uit de dierenwinkel dat met de verdunde houtlijmmethode is vastgezet. Aansluitend zijn de randen en kieren voorzien van Coarse Turf van Woodland Scenics. Ik heb twee tinten groen toegepast. Daarna volgen met de statische begrasser enkele plukjes gras in twee tinten en twee lengtes. Deze heb ik vooraf gemengd en ze zijn met speciale lijm van RTS Greenkeepers vastgezet. Eerst een paar dotjes lijm aanbrengen en dan met de RTS-begrasser de vezels in de lijm laten vallen of schieten, zoals soms wordt gezegd.

Trestle

Voor de trestle heb ik balsahout van 4 x 4 mm op maat gezaagd; de dwarsverbindingen zijn uit roerstokjes gesneden. Het geheel is met een mengsel van water en inkt op kleur gebracht. Om de slotbouten waarmee de balken zijn vastgeschroefd te imiteren, heb ik vierkante (4 x 4 mm) en langwerpige platen uit styreen gesneden. In de kunststof heb ik één (de vierkante) of meer gaten geboord waarin rond styreen van 2 mm lengte is gelijmd. Het styreen is met Vallejo-verf op kleur gebracht waarna de spoorsectie op de trestle is gelijmd.

Nadat de complete trestle op het diorama is gefixeerd, heb ik bij het rondhout en de aansluiting naar het spoortracé wat zand en enkele plukjes gras toegevoegd. De bouw van het diorama is daarmee afgerond, de kipwagen maakt de functie van het spoor duidelijk. Het diorama heeft een zeer beperkt oppervlakte en is daardoor relatief snel voltooid. Na de online wedstrijd heeft het op de stand van het Diorama Collectief tijdens de Smalspoormodelbouwdagen gestaan. De bouw van dit kleine diorama gaf mij inspiratie voor een nieuw te bouwen inzending voor de A4-dioramawedstrijd van het Diorama Collectief. //

-
- 14.** De verbindingbouten met lasplaten zijn aangebracht.
 - 15.** De spoorsectie is met de dwarsliggers op de trestle gelijmd.
 - 16.** Het mijnspoor is gereed.
 - 17.** Mijnspoor met trestle in schaal 1:48.
-



EXTRA ONLINE

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

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!



PRAKTIJKBOEK MODELSPoorWEGEN

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

Prijs: € 44,99.

Railhobby.nl/praktijkboek

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

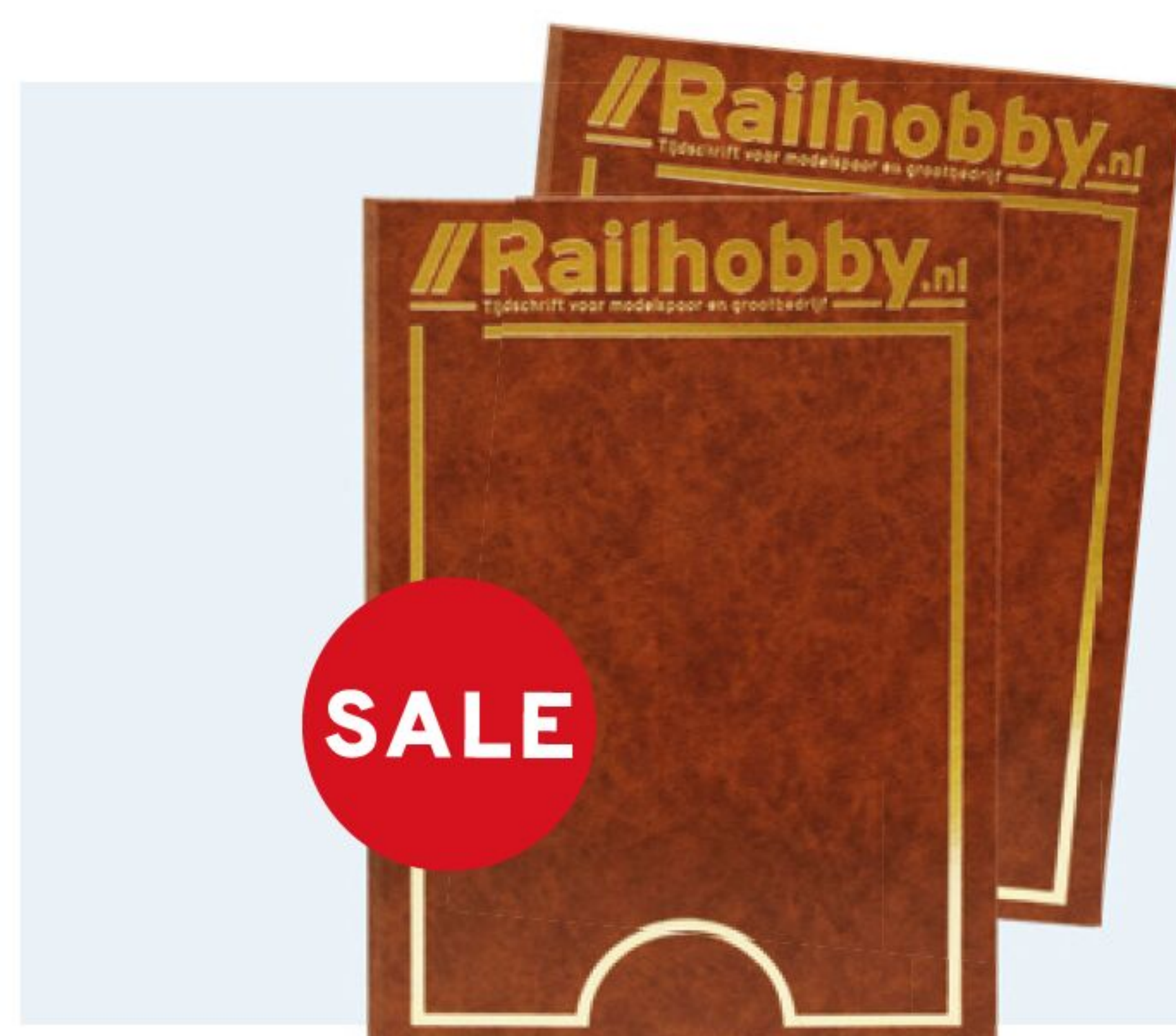


BLOKKENDOZEN OP HET SPOOR

Begin jaren twintig van de vorige eeuw werd besloten een deel van het Nederlandse spoorwegnet te elektrificeren. Er werden door de NS 259 rijtuigen voor de elektrische dienst in gebruik genomen. Dit boek neemt de lezer mee door de geschiedenis van dit materieel.

Prijs: € 39,95.

Railhobby.nl/blokkendozen



RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers.

Prijs: € 15,95 (normaal € 19,00).

Railhobby.nl/verzamelband



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



Toen & Nu

ZANDVOORT

Zandvoort stond ook dit jaar weer in het middelpunt van de belangstelling dankzij de Grand Prix-race op 27 augustus 2023. Na afloop gaan de herinneringen mee naar huis, maar blijft het afval liggen.

Honderd zestig kuub. Dat is de hoeveelheid afval die bij de editie van 2023 na afloop in Zandvoort achterbleef. Dat de race onder een vergrootglas van milieclubs ligt is dan ook goed voor te stellen. Op 7 september 2021 kon de uitgenodigde pers vastleggen hoe Prins Bernhard jr. en Robert van Overdijk papier prikten op de Zandvoortse boulevard; als het plaatje immers maar klopt. Voor de edities van 2021 en 2022 was Bnext.nl verantwoordelijk voor het 'duurzame afvalmanagement': 's nachts werd het verzamelde afval gescheiden en met tien trucks over de weg afgevoerd. Hoe anders was dat tot in de jaren negentig, toen het (circuit- en huishoudelijk) afval uit Zandvoort per spoor werd afgevoerd. 's Ochtends kwamen de lege VAM-wagens aan

om na overdag te zijn beladen aan het eind van de dag naar Haarlem terug te keren. Daar werden ze, alvorens naar het noorden te vertrekken, gecombineerd met de wagens uit Noordwijkerhout en Haarlem zelf. Vaak gebeurde dat met de 600 die toch in Zandvoort aanwezig was voor het bij- en afrangeren van de versterkingsrijtuigen voor de treinen naar het zuiden. De 'VAM-sporen' werden gebruikt voor het opstellen van deze rijtuigen; veel andere opstelcapaciteit kende Zandvoort niet. In de zomer leidde het opstellen in de brandende zon tot bloedhete rijtuigen; bij harde wind tot een forse lading zand in alle kieren en gaten. Het laadstation voor de afvalwagens stond ten noorden van het station, evenwijdig aan de boulevard. De ligging, niet alleen tegen de bebouwing aan, maar ook



dicht op zee, maakte dit stukje grond met vijf lange sporen en een aantal kopsporen tot een gewild object. Het is niet verwonderlijk dat een projectontwikkelaar er mee aan de haal ging; NS Vastgoed kon de grond duur verkopen. Op 19 januari 1992 vertrok dan ook de laatste trein van Zandvoort naar Wijster. In het jaar daarvoor reed een vuilniswagen met omhoogstaande laadbak de gevel uit het vuillaadstation, waardoor instortingsgevaar dreigde. Besloten werd om het vuillaadstation in Zandvoort niet te herstellen, maar het afval voortaan per truck naar Haarlem te brengen en daar op de trein te zetten. Op die manier kwam Zandvoort toch van haar afval af en hoefde de in 1950 gesloten vuilnisbelt niet heropend te worden. Ook voor de in 1926 ingestelde premie op dode ratten, 7,5 cent per exemplaar, kon de geldkist dicht blijven. //



- 1.** Zandvoort in 1987 met de sporen voor het vuillaadstation prominent in beeld. (foto's 1 & 2 Cock Koelewijn)
- 2.** Kijkend over de perrons van station Zandvoort in de richting van het voormalige vuillaadstation is de situatie onherkenbaar veranderd, oktober 2023.
- 3.** NS-loc 653 rangeert op 7 juni 1991 met enkele VAM-wagens in Zandvoort. De 653 vertrok in 2005 naar het Verenigd Koninkrijk en werd in 2020 nog in Wolsingham gezien (als H050, in het blauw). (foto's 3 & 4 Raymond Kiès)
- 4.** Met twee wagens uit Zandvoort rijdt de 653 door Overveen naar Haarlem, 7 juni 1991.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 467, verschijnt half januari.

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



Railinfo+: Mobiele werkplaats

Spooraanneemers reactiveren de mobiele werkplaats.



Doen: Rangeerpuzzel

Het samenstellen van een goederentrein met een switcher.



Uitgelicht: The Flying Scotsman

Het Märklin-model is in every inch a British loco. In schaal 1:87.



Railinterview: Eburg

Modelstad in schaal N met toepassingen in H0.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven
Verder werkten aan dit nummer mee Rob Blom, John Brendel, Stephan Breugelmans, Sander Broerse, Sicco Dierdorf, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Rogier Immers, Raymond Kiès, Cock Koelewijn, Silvio Magnée, Colen J. Marsden, Jens Mittwoch, Edwin Mos, Hans Nuiver, Jeffrey Onrust, Rob Quaedvlieg, Wouter Radstake, Olaf Ronteltap, Marleen Schlichting, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Hans van de Ven, Jeroen Water, Peter Wijshake **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 € 9,25, België € 10,25, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller, bychantaltoller.com **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2023/2024. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veeleelvoudigd 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!

Grenzeloos rijplezier

Met het Mobile Station Wifi kunt u het systeem draadloos met één hand bedienen!

De MS Wifi met interactief display en een nieuw ontworpen draairegelaar

- ✓ Eenvoudige en vertrouwde bediening van de MS2, zelfs zonder te kijken.
- ✓ Met één hand te bedienen bij gebruik van de meegeleverde handgreep (Pop Socket) aan de achterzijde.
- ✓ Nieuwe haptische bedieningsknop voor een nog comfortabelere bediening.
- ✓ Grafische display met achtergrondverlichting en intuïtieve pictogrammen.
- ✓ Weergave op het display draait mee met de positie van het apparaat.
- ✓ Eenvoudige aansluiting op de Wifi-ontvangerbox 60117 of op het Wifi-netwerk thuis, waarmee een Central Station 2, 3 of 3 plus via een netwerkkabel verbonden is.
- ✓ ... en uiteraard alle geweldige functies van de MS2.



Ideaal voor alle modelspoorbanen! ✓

märklin
TRIX





Plan V - De apekop

De tweedelige Nederlandse elektrische treinstellen Plan V – in Nederland beter bekend als Mat '64 of bijgenaamd Apekop (apenkop) waren van het midden van de jaren 60 een van de standaard forensentreinen van de Nederlandse Spoorwegen. Met een totaal van 246 exemplaren was het destijds de grootste bouwserie van NS. Plan V1 en V2 werden geleverd in een groene kleurstelling met zandgele sierstrepen. Tot hun pensionering, werden de treinstellen gebruikt op vrijwel alle geëlektrificeerde spoorlijnen in Nederland.

Het fijn gedetailleerde model heeft filigraan gemonteerde pantografen met fijn geëtste slepers. Aan de onderkant van het treinstel bevinden zich volledig ontworpen aggregaat-, hoogspannings- en compressorboxen. Als je naar binnen kijkt, zie je de verschillende kleuren van de stoelen. Trouwens, de stoelen hebben allemaal de karakteristieke vorm en meegegoten fijne armleuningen. De binnenverlichting is schakelbaar in de digitale versies en voor het 3-licht signaal zijn de typische gele LED's gebruikt.

Elektrische treinstel Plan V, NS



7700001	DC	
7700002	DCC	
7700003	AC	

► Voor het eerst met PluX22 interface

► Digitale versies uitgerust met een geluids- en een functiedecoder

Klik hier voor de modellen:

