

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, FEBRUARI 2024 - NR 468 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

DOEN:

Vesting Brielle

in schaal 1:250

TECHNIEK:

Pocloc-kraan

zelfbouw in H0

Véél
model-
bouw

SOFTRONIC TRANS- MONTANA

Europese opmars



RAILTEST: PIKO SBB CARGO RE 482

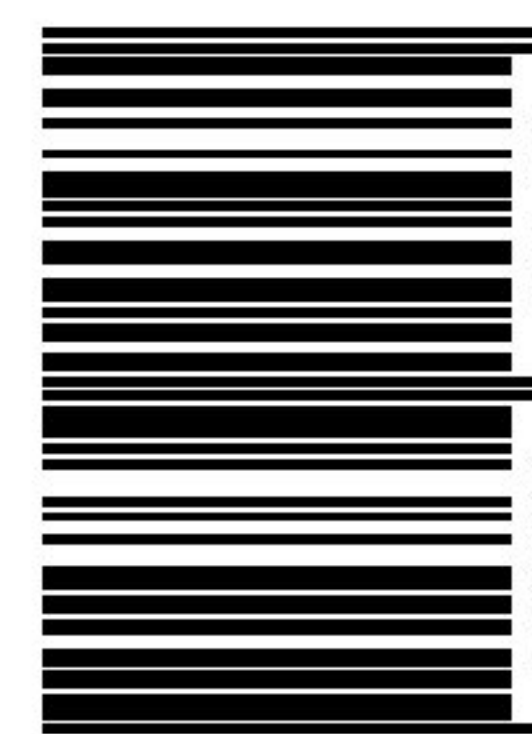
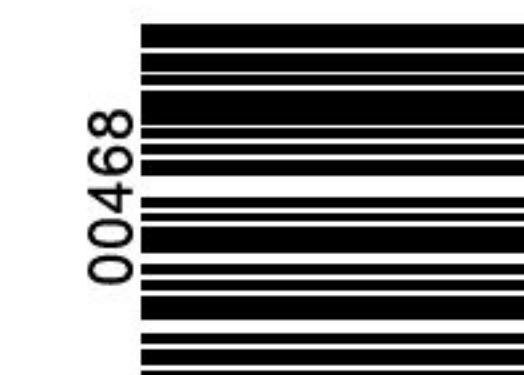


Baan in beeld: Amerikaans ON30
Fictief rail road station



Techniek: NTM-waterwagen
Gelijmde messing kit

00468



BP

8

Artitec®

Kijk op www.artitec.nl voor onze 2024 noviteiten!

Vanaf nu los verkrijgbaar: **NS Zandwagen**

De hier vermelde zandwagens nummers zijn vanaf nu ook los (dus niet meer als set van 3) verkrijgbaar tegen de verlaagde prijs van slechts € 25,- per stuk



20.317.01-1	NS 172384, Depot Maarn, III	€ 25,-
20.317.01-2	NS 172443, Depot Maarn, III	€ 25,-
20.317.01-3	NS 172473, Depot Maarn, III	€ 25,-
20.317.04-1	NS 145-6, Depot Crailoo, IV	€ 25,-
20.317.04-2	NS 135-7, Depot Crailoo, IV	€ 25,-
20.317.04-3	NS 177-9, Depot Crailoo, IV	€ 25,-
20.317.06-1	NS 144-7, Depot Maarn, IV	€ 25,-
20.317.06-2	NS 137-1, Depot Maarn, IV	€ 25,-
20.317.06-3	NS 074-6, Depot Maarn, IV	€ 25,-



28.124 - **Zandwagen lading schroot**

28.122 - **Zandwagen lading zand A (2x)**

28.123 - **Zandwagen lading zand B (2x)**

Nieuw kant-en-klaar H0



387.500 - **Ford AA brandweer NIEUW 2024**

387.484 - **PTT telefooncel 1100, groen NIEUW 2024**

Nieuwe figuren H0

5870040 - **NS Conducteurs op perron jaren 50-70**

5870046 - **NS Conducteurs op perron jaren 90**

5870047 - **NS Conducteurs op trein jaren 90**



www.artitec.nl | info@artitec.nl



31447

Nieuw! **ECOS 2.5 (50220)**



Ontdek alle nieuwigheden 2024
van ESU op www.loksound.nl



Klein ontmoet groot! **Bezoek ons op
ontraxS van 15 tem 17 maart 2024**



31448



31444



31445



31449



31430



31441





Cover SOFTRONIC

De Roemeense fabriek timmert aan de spoorweg. Softronic Phoenix CFR 47 3004 en Electroputere 47 7742 op 2 april 2022 bij station Boekarest Nord.

FOTO:
HAROLD VAN DER MEER

Adverteerders

2 Artitec
2 Train Service
Danckaert
21 Peperkamp
Modelbouw
21 Fallerstore
21 Panzer-Shop
21 TreintjeOost
63 Bentink Modelspoor
100 Märklin



OV Service & Tickets op Utrecht Centraal. (foto Ton Oosterom)

Tickets

De tijd dat op bijna elk station een kaartje kon worden gekocht, ligt al ver achter ons. De belofte van NS dat met de komst van de **automaat** de lokettisten hun baan zouden behouden, is niet uitgekomen. Alleen op elf grotere stations (zoals Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Schiphol, Arnhem, Leeuwarden en Zwolle) zijn ze er nog, de **OV Service & Tickets winkels**. De OV-chipkaart heeft loketten ook minder nodig gemaakt. De soms-reiziger of toerist is op de automaat aangewezen. Wie per trein naar het buitenland wil, heeft heel wat hobbels te overwinnen. Vanuit milieuoogpunt zou je het moeten doen, maar ook voor middellange afstanden is vliegen beduidend goedkoper. Het uitzoeken en boeken van vliegtickets gaat veel makkelijker.

Op enkele bekende bestemmingen na, is het een hele toer om **treinprijzen** te vergelijken en een kaartje te kopen. Oorzaak is de enorme versnippering in Europa. De nationale spoorwegbedrijven houden hun eigen systeem erop na en zijn **weinig transparant** over hun tarieven. Men wil de eigen markt beschermen en 'internationaal' staat niet op de prioriteitenlijst. De Gemeenschap van Europese Spoorweg- en Infrastructuurondernemingen (CER) kent het probleem en wil hier iets aan doen. In 2025 hoopt men een Europees gestandaardiseerd **boekingsplatform** te hebben waar reizigers terecht kunnen. We zijn benieuwd.

Ton Oosterom

Volg ons online:

railhobby.nl
 railhobby
 railhobby
 modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 468



6

RAILTEST: PIKO SBB Re 482

De Traxx-loc van SBB Cargo in schaal N aan de tand gevoeld. Komt de loc met een trein de berg op?

16

TECHNIEK: POCLOC-KRAAN

Er zijn er slechts twee geweest, in twee versies. In model niet te koop, dus Rob Mooij bouwt de kraanloc zelf.

22

BAAN IN BEELD: AMERIKAANS ON30

Jan Faro bouwt een fictief rail road station, compleet met turn table en loc shed.

26

HISTORIE: CLASS 66, DEEL 3

De door EMD gebouwde diesel-loc was voor veel maatschappijen de beoogde invulling van hun materieelpark. Hoelang zullen de zesassers nog in continentaal Europa rijden?

32

DOEN: VESTING BRIELLE

Het team van Miniworld Rotterdam bouwde de vestingstad anno 2022 in schaal 1:250.

38

RAILINFO+: SOFTRONIC

Het Roemeense bedrijf is omgevormd van werkplaats naar locomotieffabriek.

42

TREINSAMENSTELLING: NIEUWESCHANS, DEEL 4

De serie treinsamenstelling wordt door Hans Nuiver afgerond met de periode 1950-1980.

48

DOEN: DIORAMAWORKSHOP

Marcel van Eupen doet verslag van zijn snelcursus bosland-schap bouwen bij Bentink Modelspoor in Apeldoorn.

54

HISTORIE: omBC 2900

Carel van Gestel belicht de in 1937 gebouwde stroomlijn motorrijtuigen.



64



48



26

58

TECHNIEK:

DIGITALISEREN PIKO MAT '54

De Hondekop wordt door Arie den Heijer van een decoder, front- en sluitseinen en binnenverlichting voorzien.

64

UITGELICHT:

MÄRKLIN SBB RAe 4/8 1021

In etappes is de Churchill-Pfeil van SBB Historic in H0 uitgeleverd.

70

RAILINFO+: EURO9000

De eerste impressies van de nieuwe zesassige Stadler-loc op Nederlandse sporen.

82

DOEN: REDEDORP

Tineke en Fred van Reden bouwen hun eigen woning in H0. Compleet met kerstkrans op de voordeur.

86

HISTORIE: LIMOGES

Met twee stoomlocs werd een gevarieerd programma gereden, tot genoeg van Ad van Sten ook in dubbeltractie.

92

TECHNIEK:

NTM-WATERWAGEN

Niet solderen maar lijmen. Thonis van der Weel gaat aan de slag met een messing bouwkit.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo

37 Railnieuws

52 Word abonnee

69 Spoorverhalen:
presidentieel rijtuig

74 Modelnieuws

91 Railpers

96 Toen & Nu: Bergen op
Zoom

98 Preview Railhobby
469 & 470



EXTRA ONLINE

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

SBB Cargo Re 482 VAN PIKO

UITBREIDING ASSORTIMENT TRAXX IN N

De familie Traxx is behoorlijk uitgebreid. De Duitse vestiging van Bombardier heeft een groot aantal locs gebouwd. Ook in model hebben diverse fabrikanten de loc uitgebracht. Daar is Piko nu bij gekomen, waarvan we de SBB Cargo versie in N in deze Railtest nader bekijken.

In de jaren 90 begon de DB een onderzoek naar de vervanging van de locs series 103, 151, 111, 181.2 en 120. In 1994 werd door AEG Henningsdorf prototype 12X als mogelijke vervanger gepresenteerd. Dat leverde uiteindelijk een order op voor Adtranz te Kassel voor de bouw van serie 145. De verschillende

versies rolden later bij de door Bombardier overgenomen locomotiefbouwer in Kassel uit de fabriek. Uit de doorontwikkeling van dit loctype ontstond de Traxx, Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility. Flexibel is het ontwerp zeker. Door de modulaire opbouw kan Bombardier verschillende ver-



sies aanbieden. Sinds 1998 zijn zowel elektrische als dieselversies aan diverse vervoerders geleverd. Vanaf 1999 kwam bij de DB het type F140 AC/F140 AC2 in dienst. De locs werden ingedeeld in Baureihe 185. De tweespanningsloc, geschikt voor 15 kV 16 2/3 Hz en 25 kV 50Hz, heeft vier stroomafnemers, twee per spanning. Een ander type Traxx met vier stroomafnemers is de F140 MS2, een vierspanningsloc die ook in Nederland kan rijden. Deze BR 186 is in Nederland een veel voorkomend type, onder andere op de HSL.

ZWITSERLAND

Ook in Zwitserland ontstond de behoefte om het locomotievenpark te moderniseren. Vervoerder SBB zocht naar een geschikte loc voor het grensoverschrijdende goederenvervoer; de BLS wilde locs van de oudere series Ae 4/4, Ae 8/8 en Re 4/4 door nieuwe vervangen. Het ontwikkelen van een nieuwe loc kost veel tijd en is kostbaar. Uiteindelijk werd gekozen »

1. Voor de foto zijn twee stroomafnemers opgezet, iets dat bij het voorbeeld niet zal gebeuren.
2. SBB Cargo Re 484 002, type Traxx F140AC. Chiasso, 26 oktober 2004. (foto's 2 & 3 SBB Cargo)
3. SBB Cargo Re 482 017 (Traxx F140MS) met een goederentrein op het traject Dottikon - Dintikon.





4.



5.

voor de bij de noorderburen ontwikkelde Baureihe 185. Omdat de aanpassingen voor inzet in Zwitserland beperkt waren, kon Bombardier relatief snel leveren. De SBB bestelde 35 exemplaren, geleverd vanaf 2002, later gevolgd door 15 stuks, zodat het totaal uitkwam op 50 locs. De machines werden ingedeeld in de serie Re 482. Ook de BLS bestelde in twee etappes: de eerste reeks van tien stuks en later eenzelfde aantal. De tweespanningsloc heeft twee verschillende stroomafnemers op het dak: die voor het Zwitserse 15 kV-net hebben smallere schuitjes dan die voor het 25 kV-net. De 18,9 meter lange en 85 ton wegende locomotieven hebben een top van 140 km/h en kunnen in multitractie rijden met locs Re 420 en Re 620.

MODEL

Omdat de Traxx-loc in een grote verscheidenheid voorkomt, is het voor fabrikanten interessant hiervan een model te maken. Kleurvarianten en het aanbrengen van kleine aanpassingen, maken het aantrekkelijk om tegen redelijke kosten een model op de markt te brengen, zoals in H0 als in N. De versie van het Zwitserse SBB Cargo is sinds 2020 als Re 482 036 in N bij Minitrix te koop. Begin 2023 kondigde Piko aan Traxx BR 185 ook in schaal 1:160 uit te brengen in zowel de rode DB-uitvoering als de rood-blauwe versie van de Re 482 met opvallende Cargo-opschriften. Beide modellen lagen eind vorig jaar in de winkel. Voor deze railtest ontving de redactie de Re 482. Zoals we



6.



7.

inmiddels van Piko gewend zijn, is het model goed gedetailleerd en zijn de opschriften loepzuiver. De kleur van het model is goed getroffen. Conform het voorbeeld zijn op de bicourante loc vier stroomafnemers gemonteerd: de twee buitenste voor het bestaande 1,5 kV 16 2/3 Hz-net en twee voor de modernere 25 kV 50 Hz-spoorlijnen. Piko heeft de filigrane stroomafnemers voorzien van verschillende schuitjes: de smalle zijn voor het Zwitserse profiel. De draaistellen hebben veel details. De zandbakken zijn niet meegegoten, maar apart aangebracht. Er zijn twee versies: analoog en digitaal met sound. Om het analoge model naderhand te digitaliseren kan, nadat de kap door het lossen van twee schroeven is afgenomen, in de Next 18-interface een decoder worden aangebracht. Het model is redelijk robuust, maar met de apart aangebrachte metalen handrails is het bij vastpakken oppassen geblazen: ze zijn in kleine gaten gestoken en kunnen loskomen. Leuk detail is het meegeleverde rolscherm dat als zonnenscherm achter de frontruiten kan worden ingestoken.

OP DE BAAN

Het 118 mm lange model weegt 93 gram en is voorzien van twee antislipbanden op de binnenste wielstellen. Hiermee wordt voldoende trekkracht bereikt. Op onze testbaan had de loc met tien wagens aan de haak geen enkele moeite met een helling van 2,5%. De maximumsnelheid is niet erg hoog, maar voor een goederentreinloc, die in werkelijkheid niet sneller dan 90 km/h rijden, is deze snelheid prima. Het model »

4. De kop van de loc heeft veel details, zoals los aangebrachte ruitenwissers en handgrepen.
5. Door de frontruit zijn de machinisten- en bijrijdersstoel te zien.
6. De blauwe kleur van het model is goed getroffen.
7. De Re 483 112 op de modelbaan onderweg met een goederentrein.
8. De draaistellen hebben veel details, zoals de zandstrooiers.



8.



9.

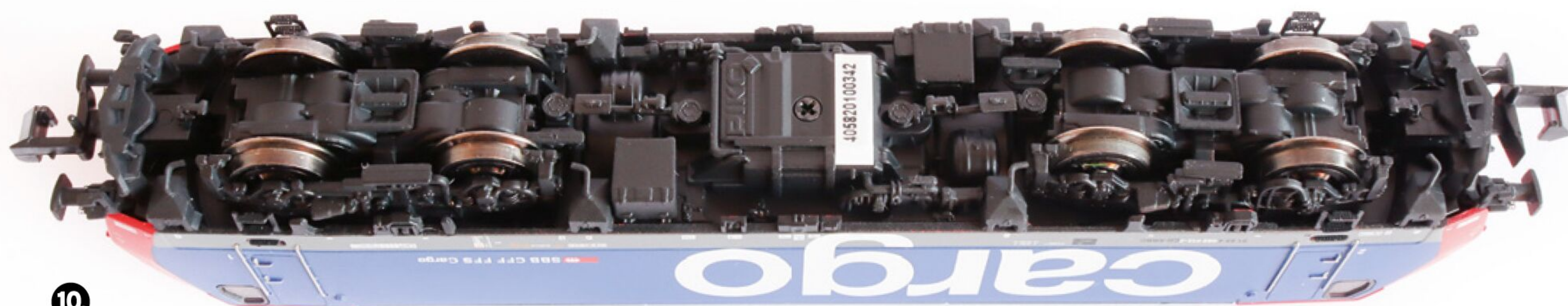
heeft een langs-liggende motor die via wormwieloverbrengingen alle wielen aandrijft. De motor heeft aan weerszijden een vlieg wiel. Hierdoor rijdt het model soepel. Bij de digitale versie is dat gebruikelijk, maar opvallend is dat ook met het analoge model zeer langzaam rijden mogelijk is. De ledfrontseinen branden redelijk fel. Bij de analoge loc wisselen zowel de frontals als sluitseinen met de rijrichting. De sluitseinen zijn niet uit te schakelen, bij de digitale loc kan dat wel. Bovendien zijn daarbij allerlei geluiden op te roepen. Piko, SBB Cargo Re 482 012, schaal N: (40582, analoog, € 180 / 40583, sound, € 300). Voor wie in het huidige tijdperk naar Zwitsers voorbeeld rijdt is het een aantrekkelijk modern model. //

- 9. De Re 482 heeft een stoer uiterlijk.
- 10. Ook aan de onderkant zijn veel details zichtbaar.
- 11. De daktuin met rode kabels. Duidelijk zijn de verschillende schuitjes op de stroomafnemers te zien.



EXTRA ONLINE

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



10.



11.

HÉT ONMISBARE NASLAGWERK

Noviteitspecial 2024

Begin maart verschijnt de zevende Noviteitspecial. De redactie stelt speciaal voor u een overzicht samen van de nieuwe modelspoorproducten die in 2024 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod. Daarnaast stellen we een aantal modellen nader voor in een Uitgelicht en interviewen we twee fabrikanten. Mis deze special niet!

€10,99

Wilt u deze special met korting ontvangen?

Word nu abonnee (zie pagina 52) of upgrade uw abonnement via Railhobby.nl/upgraden



BESTEL NU MET GRATIS VERZENDING T.W.V. € 3,99*

Ga naar **Railhobby.nl/noviteiten24** of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag de Railhobby Noviteitspecial 2024 bestellen!

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

Ik wil (ook) graag:

- ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 ☐ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99
☐ Railhobby 457 - Noviteitspecial 2023 voor € 10,99 ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99
☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 ☐ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99

☐ Scala Publishing mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven.

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Postbus 38, 3800 AA Amersfoort of bestel op Railhobby.nl/noviteiten24

* Gratis verzending t.w.v. € 3,99 bij bestellen vóór 9 februari 2024. De Noviteitspecial verschijnt begin maart.

Railinfo

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



**Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel**



TCS 101001 met trein 33260, waarin onder meer rijtuigen uit stam 16128, 16504 en 16506, nabij Veenendaal-De Klomp; 20 december 2023. (foto Harold van der Meer)

TCS koopt ICRmh-rijtuigen

Train Charter Service (TCS) heeft 90 ICRmh-rijtuigen van NS gekocht die na onderhoud en diverse aanpassingen (zoals de kleurstelling) en de juiste toelating, gebruikt gaan worden in Centraal-Europa. Details zijn nog niet bekend. Vooralsnog zijn de rijtuigen niet voorzien voor de treinen die door Flywise Travel zijn aangevraagd. Onder de merknaam GoVolta heeft Flywise Travel een opentoeegangsmelding bij de ACM geplaatst voor treinen vanuit Amsterdam naar Parijs, Berlijn, Basel, Kopenhagen en München. De begindatum is gesteld op 1 januari 2026, zo mogelijk eerder, maar

niet voor 1 januari 2025. Op 20 december 2023 vonden drie transporten met elk vijftien ICRmh-rijtuigen plaats vanuit Arnhem Goederen naar Amsterdam Watergraafsmeer. Conform de verkoopheisen waren de NS-logo's verwijderd en tijdelijke TCS-logo's aangebracht. In het UIC-nummer was 'NS' vervangen door 'TCS'. In het eerste transport waren onder meer de stuurstandrijtuigen uit stam 16504, 16506 en 16128 opgenomen, in het tweede de 16509 en 16123 en bij de laatste de 16413 en 16414. TCS is tevens eigenaar geworden van de 1751.-HvdM

Oliebollenritten mC 9002

Blokkendoosmotorwagen mC 9002 'Jaap' is eind 2021 overgegaan naar de stichting 2454 CREW; daar is het herstel afgerond. Sinds maart 2023 is de motorwagen weer volledig operationeel, net op tijd voor het honderdjarig jubileum in 2024. De motorwagen heeft als thuisbasis de SHM in Hoorn en wordt door 2454 CREW met enige regelmaat ingezet. Zo ook op 30 december bij het rijden van twee 'oliebollenritten' door Noord- en Midden-Nederland als SNE-afsluiting van het jaar 2023. De ochtendrit ging van Amsterdam naar Amersfoort, de middagrit de andere kant op.-MvE



Blokkendoos mC 9002 onder de boogjes bij Maartensdijk; 30 december 2023. (foto Marcel van Eupen)



De 2530 en 2459 brengen het Blokkendoosrijtuig van Rotterdam naar Dieren; Bunnik, 30 december 2023. (foto Marcel van Eupen)

VSM 2530 strekt de benen

Museummaterieel moet van het beveiligingssysteem ATB zijn voorzien om op de hoofdbaan te rijden. Hierdoor is maar een beperkt deel van de collecties op het hoofdnet te zien. Hoewel de locomotief zelden buiten de eigen museumlijn is aan te treffen, heeft de VSM ook in loc 2530 deze beveiliging gemonteerd. Dat kwam op 30 december goed van pas, toen een achtergebleven Blokkendoosrijtuig in Rotterdam moest worden opgehaald. Deze had tijdens de eerdere SSN-open dagen een warmloper gekregen.-MvE

TUI Ski Express

Tussen 22 december 2023 en 17 maart 2024 rijdt TCS in opdracht van TUI wekelijks een wintersporttrein naar de Oostenrijkse Alpen. Vertrek uit Amsterdam Centraal is op vrijdag om 17.28 uur met stops in Utrecht C, Eindhoven C en Venlo. In laatstgenoemd station wordt de 'Nez Cassé' afgekoppeld en neemt een van de in 2023 door TCS van DB overgenomen Baureihe 101-locs de trein over. De TUI Ski Express keert op zondag terug in Nederland, waarbij Amsterdam C om 12.58 uur wordt bereikt.-EM »



Op 29 december 2023 reed de 103003 met veertien rijtuigen na wissel van machinist in Kaldenkirchen de sneeuw tegemoet. (foto Edwin Mos)



ICNG-D 3352 arriveerde op 14 december 2023 bij Velim voor een testprogramma bij VÚZ. (bron X: @ as_vuz / Alstom)

Duitse ICNG-varianten voor NS

Op verzoek van NS heeft Alstom uit de order van 99 Coradia Stream-treinstellen twee achtdelige stellen aangepast voor de Duitse bovenleiding (15 kV) en beveiliging (PZB en LZB). Op 14 december 2023 arriveerde de eerste D-variant bij het Tsjechische testcentrum Vůzkumny Ústav Železniční (VÚZ), beter bekend als de Ring van Velim. Of er meer voor Duitsland uitgeruste ICNG'en besteld worden en aan welke grensoverschrijdende lijnen gedacht wordt, is nog niet bekend. Medio januari waren negen vijfrijtuig en zes achtrijtuig ICNG'en bij NS in gebruik. Drie stuks, waaronder de ICNG-B 3311, verkeerden in de acceptatiefase en twee waren in opslag in Arnhem. ICNG-B 3312 is in gebruik voor de opleiding van personeel.-HvdM



Artist impression
Siemens Mireo
vierrijtuigtreinstel.
(© Siemens Mobility)

Siemens Mireo voor S-Bahn Leipzig

In december 2023 maakte Siemens Mobility bekend een order voor 75 Mireo-treinstellen te hebben ontvangen voor de S-Bahn regio Leipzig, het zogenoemde MDSB 2025+ netwerk. De bestelling omvat 41 drierijtuig- en achttien vierrijtuigstellen, alsmede zestien tweedelige batterij-gevoede Mireo Plus B.

Laatstgenoemde zullen vanaf december 2026 worden ingezet op de S1 (Leipzig - Döbeln), de elektrische treinstellen op de lijnen S3, S4, S5, S6 en S10. Met deze order van € 500 mio heeft Siemens inmiddels meer dan 400 Mireo's aan 23 verschillende (regionale) spoorwegondernemers verkocht.-HvdM



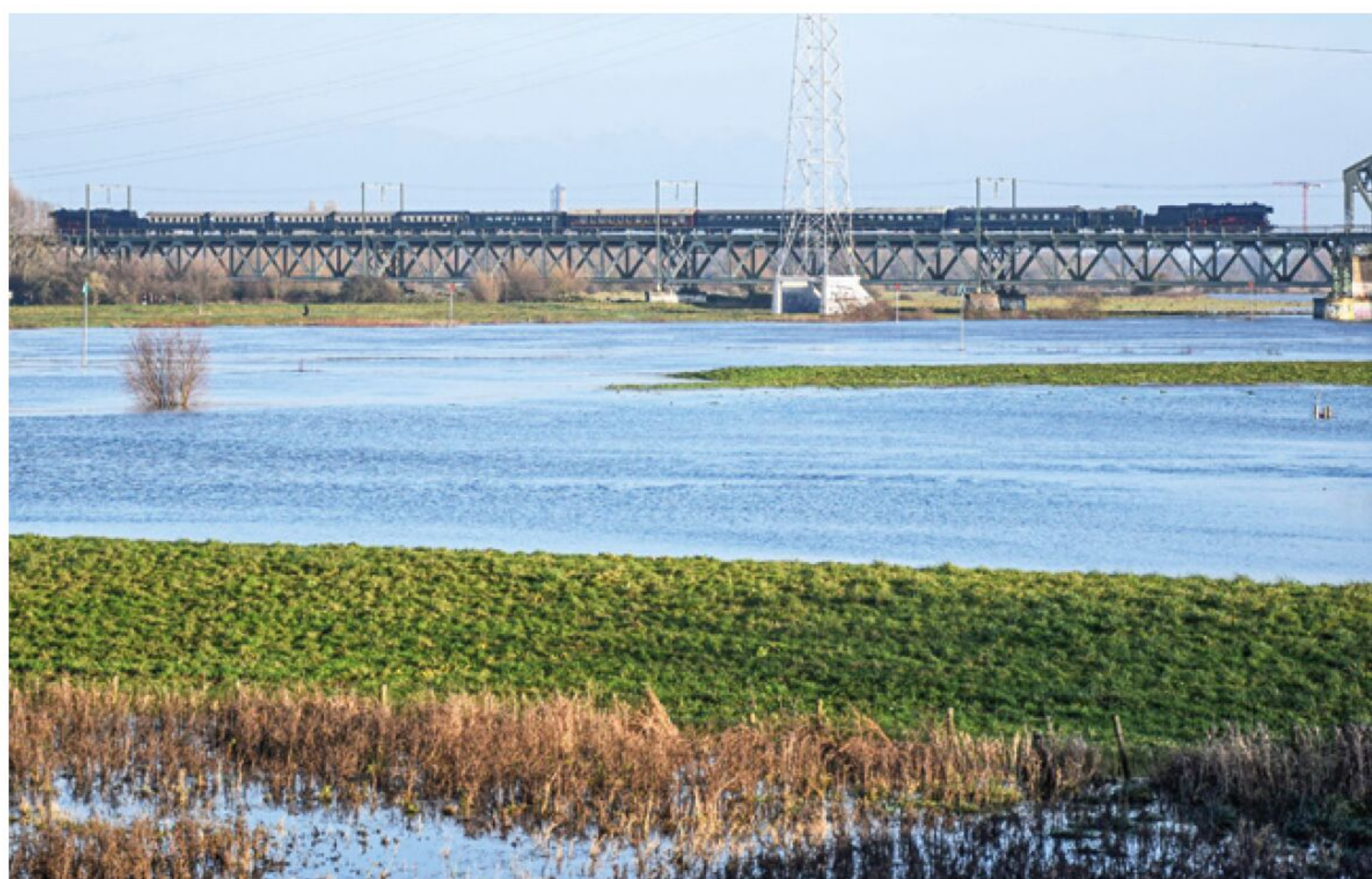
ICMm 4011 als trein 804018 staat in Alphen aan den Rijn klaar voor vertrek, 17 december 2023. (foto Matthijs Schreurs)

Speciale rit ICMm 4011

De veertig jaar oude ICMm 4011 'Koploper' is het oudste rijdende treinstel van NS. Het werd op 14 december 1983 door Waggonfabrik Talbot in Aken afgeleverd en kwam een kleine maand later in dienst. Ter ere hiervan organiseerde een clubje NS'ers een speciale rit door Nederland. Vanuit Utrecht Centraal werd via Maastricht naar Heerlen gereden, waarna het via Eindhoven, Dordrecht en Rotterdam naar Gouda Goverwelle ging. Vervolgens werd via de Binckhorstboog Den Haag HS bereikt om via Leiden, Woerden en Almere naar Zwolle te sporen. Met een ommetje van Amersfoort via Hilversum eindigde het jarige treinstel weer op Utrecht Centraal na een rit van bijna 13,5 uur.-MS

Christmas Express

Op zaterdag 16 en zondag 17 december 2023 werd door de VSM de Christmas Express gereden tussen de stations van Arnhem en Nijmegen. Op beide dagen werden tussen deze twee steden zes slagen met de stoomlocomotieven 23 071 en 23 076 gereden met daartussen een bont gezelschap van VSM-rijtuigen: vijf zogenoemde Oostenrijkers, een Blokkendoos, een rijtuig Reihe 36, drie Mitropa/Wagons Lits-rijtuigen en een tweeassige bagagewagen. De belangstelling voor deze ritten was groot, mede door de ruime aandacht die de pers aan dit stoomspektakel had geschonken. Opstappen was alleen mogelijk in station Arnhem, na aankomst in Nijmegen werd direct de terugreis aanvaard. Volgens vrijwilligers van de VSM waren de reacties van reizigers en publiek hartverwarmend en ontroerend.-CvG



De Christmas Express van de VSM bij passage van de Rijnbrug met ondergelopen uiterwaarden in Arnhem op 17 december 2023. (foto Carel van Gestel)



2454 CREW 3029 met de aanwinsten van de stichting en van RXP ter hoogte van Vught op 17 december 2023. (foto Marcel van Eupen)

Ontwikkelingen RXP en 2454 CREW

De innig samenwerkende organisaties RXP en 2454 CREW bracht eind van 2023 de nodige nieuwtjes. Bij RXP is te melden dat de 9902 in een nieuwe blauwe huisstijl wordt gestoken en wanneer dit blad bij u op de mat ligt onthuld zal zijn. Tevens heeft RXP in december de 1766 van DC Tractie gekocht. De loc zal bij RXP als onderdelenleverancier gebruikt worden. In oktober 2023 heeft diesellocc 2454 een Gbs geruild met een H-Post goederenwagen van de STAR. Na transport over de weg naar Amersfoort is daar een eerste revisie uitgevoerd om de wagen inzetbaar te

maken. Op 17 december 2023 bracht de 2454 Motorpost 3029 de H-Post en de 1766 over van Amersfoort naar Roosendaal. De 1766 werd aansluitend naar de SSN overgebracht, waar onderhoud aan het materieel van RXP wordt uitgevoerd.-MvE //



EXTRA ONLINE

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

Pocloc in H0

KROL AVANT LA LETTRE

Bij het zoeken naar gegevens over NS-railkranen was Rob Mooij al eens op foto's van een Pocloc gestuit. Meer informatie was er lange tijd niet te vinden tot de collegae van *Railmagazine* met een artikel met zijaanzichttekening van een van de twee gebouwde kranen kwamen. De basis van een model stond nog dezelfde week op de rails.



1.

Door spooraannemers werd bij het zoeken naar manieren om het zware en intensieve spooronderhoud te verlichten naar de wegebouw gekeken. Daar waren hydraulische kranen in opkomst zodat ze begin jaren zeventig ook op het spoor verschenen. Een van de eerste was de Pocloc. Er zijn twee typen Poclocs geweest; van

beide is er maar één gebouwd. Beide hadden een oude locomotor als onderwagen en een kraan van fabrikant Poclain. Het eerste type was gebouwd op een van motor en opbouw ontdaan onderstel van een locomotor uit de serie 100. De tweede was gebouwd op een onderstel van een Sik uit de serie 200, waarschijnlijk de 367. Met name dit tweede onderstel is

flink onder handen genomen. Ook hier waren motor en machinistenhuis verwijderd en het onderstel, waar nodig, voorzien van een gesloten voetplaat. De instapopeningen naar het stuurhuis werden dichtgezet en veel voor de Sik karakteristieke zaken zoals treeplanken, de voet- en handrem en zandstrooiers, waren afgenomen. De oude wielophanging met glijdlagers werd vervangen door een met aangepaste rollagers.

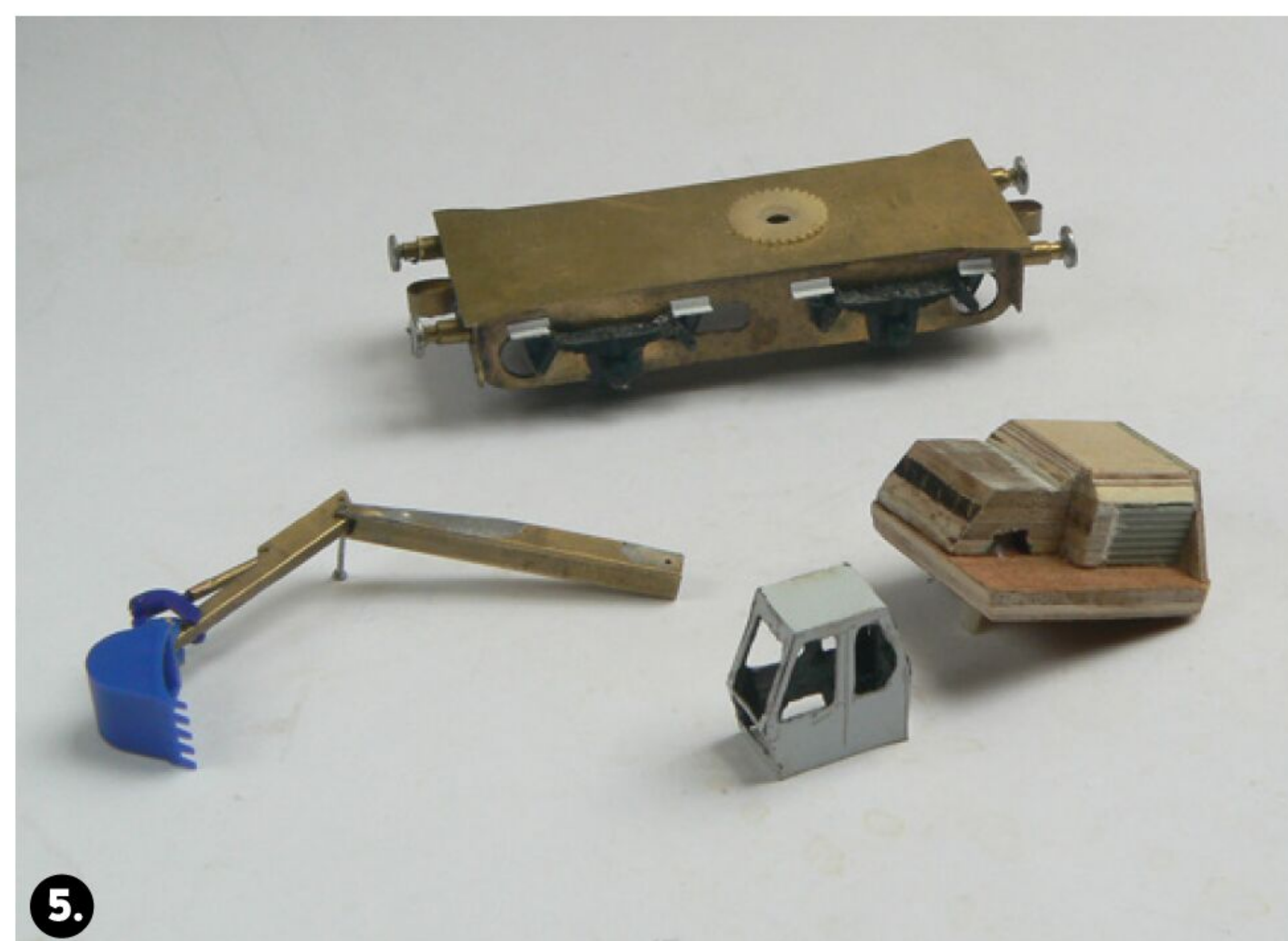
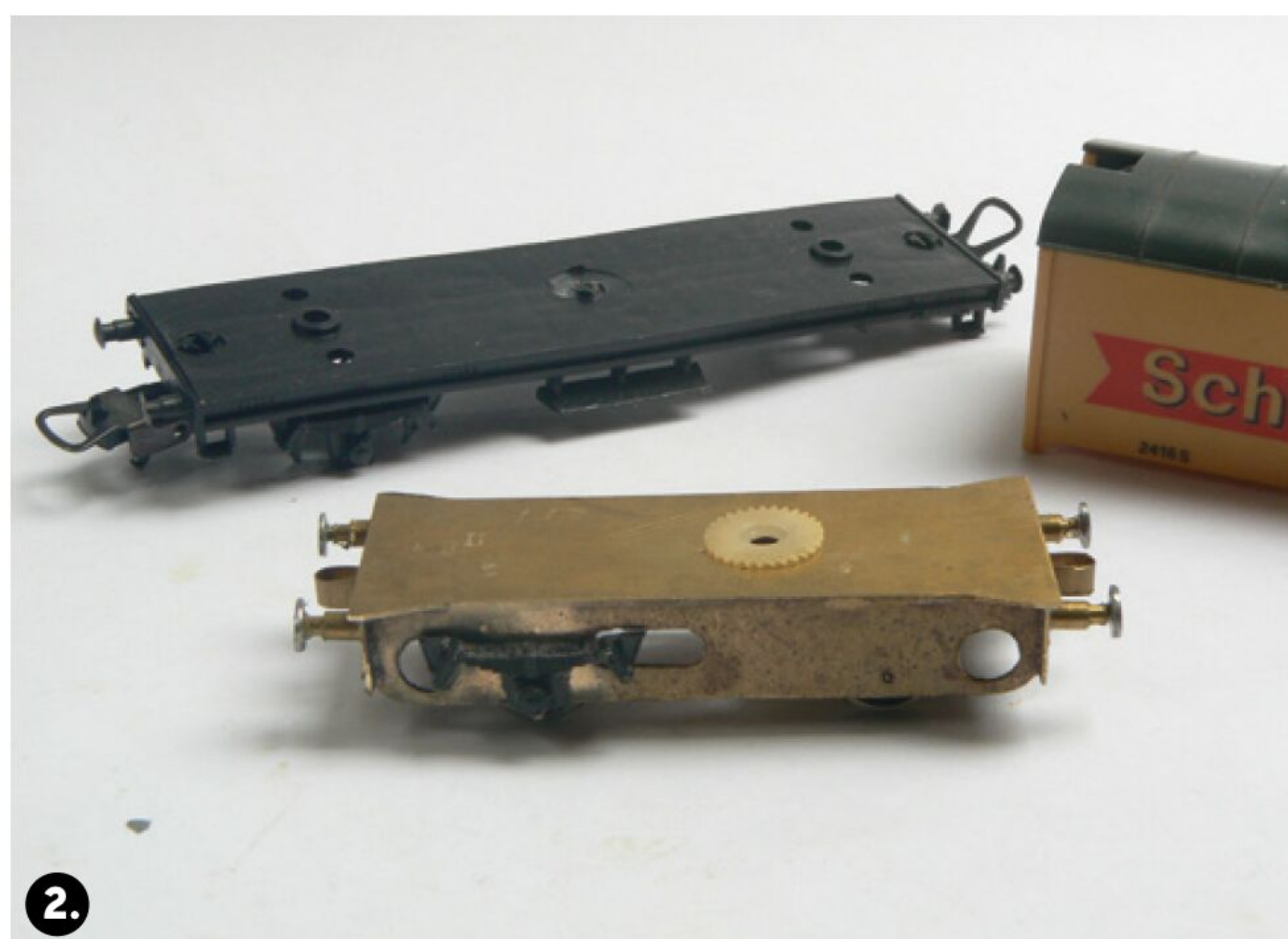
Kraanbedrijf

Tijdens kraanbedrijf kon de aangepaste vering voor extra stabiliteit buiten werking worden gesteld (lees: vastgezet). Op het werk was de kraan zelfrijdend, tijdens overbrengingen moest de aandrijving door het afnemen van de aandrijfketting buiten gebruik worden gesteld. Ook moest tijdens deze ritten de bak van de kraan worden afgenomen en de giek vastgezet aan een borgklem op de voetplaat van de Pocloc. De beide kranen lijken speciaal gebouwd te zijn voor de

metrobouw in Rotterdam - veel aanpassingen waren nodig voor het werken bij de derde rail -, maar ze zijn ook elders in het land te zien geweest.

De gebruikte kranen waren van het type Poclain »

1. De kraan aan het werk.
2. Het nieuwe onderstel met een eerste verenpakket. De Lima-donorwagen ligt op de achtergrond.
3. De onderwagen met voetplaat is met de bovenwagen, motorruimte en cabine in ruwbouw gereed.
4. Proefpassing van het kraanhuis met de motorruimte op het onderstel.
5. De mast in wording, de cabine is nog los om het plaatsen van de twee scharnierpunten tegen de motorruimte niet te bemoeilijken.



DE ASPOTIMITATIES MET VEERPAKKETTEN KOMEN VAN EEN LIMA-KOELWAGEN

TC45. Poclain was een Franse kranenbouwer die kranen leverde met een banden- of rupsonderwagen. Bijzonder was een grote serie met een typisch driewielig onderstel waarop de bovenwagen asymmetrisch was geplaatst. Later ging Poclain samen met Potain onder de naam PPM verder. In 1995 viel het doek en nam Terex de boel over. De beide Poclocs hebben maar relatief kort bestaan. Rond 1984 werd de kraan van de tweede loc naar België verkocht en restte alleen een kaal onderstel. Het concept was ingehaald door de KROL (KRaan Op Lorries).

Model

Voor het model is de keus gevallen op de tweede Pocloc. Door de vele aanpassingen aan het onderstel vervalt de optie van een Sik van Roco. In plaats daarvan heb ik uit 0,5 mm dik messingplaat de beide

zijanten en bufferplaten gezaagd. Ook de voetplaat is van dit materiaal. Met een zware soldeerbout zijn de vijf plaatdelen aan elkaar gesoldeerd. De buffers bestaan uit twee in elkaar passende messingbuis delen, met bewerkte platkopnagels als bufferschotels. De wielstellen komen van Roco, de aspotimitaties met de veerpakketten en ophanging zijn van een oude Lima-koelwagen. Nadat deze delen aan de achterzijde vlak zijn gemaakt en de remblokimitaties zijn verwijderd, zijn ze met Ruderer L530 op hun plek gelijmd. Volgens voorbeeld is de Pocloc niet van remblokken of reminstallatie voorzien. De nieuwe ondersteuning van de veerophanging is uit styreen L-profiel ontstaan. Een kunststof tandwiel uit de rommeldoos levert de tandkrans die op de voetplaat is gelijmd. In tegenstelling tot het voorbeeld kan de model Pocloc zichzelf niet verplaatsen.





10.

Cabine

Omdat een Poclain-kraan een kenmerkend uiterlijk heeft, bleek het geheel zelfbouwen handiger dan het ombouwen van een bestaand model. De kraan is opgebouwd in gemengde bouwwijze. De voetplaat en de machineruimte zijn van triplex gemaakt; de roosters in de motorruimte zijn gezaagd uit een kunststof golfplaatimitatie. De basis van de cabine bestaat uit een metalen label waarin de ramen aan de zijkanten vooraf zijn uitgezaagd en nabewerkt. Daarna zijn de beide zijkanten met een strip blik tot het kraanhuis aaneengesoldeerd. Om van een huis tot cabine te komen zijn vervolgens de voor- en achterraamen afgetekend en met de Dremel uitgefreesd. De mast is gemaakt van verschillende messing profielen. De bak komt van Kibri en hoorde ooit bij een set hulpstukken voor een shovel van het THW. Voor de kleuren ben ik uitgegaan van de enige beschikbare voorbeeldfoto: het Sik-onderstel zwart met rode bufferplaten en enkele rode accenten, de kraan rood en de cabine wit. Het kraannummer 605202 was zeer summier op Pocloc 2 aangebracht, op de cabine stond met grote letters 'Pocloc'. Achter de cabine heb ik naast de motorruimte enkele jerrycans gezet.

Breuksteenwagen

Bij Pocloc 2 hoorde lange tijd een breuksteenwagen. De wagens werden in de jaren 61 tot 66 gebruikt om

grote brokken steen (van 300 kilo tot 6 ton) uit steengroeven in België naar de havenwerken (het verlengen van de beide pieren) in IJmuiden en Velsen-Noord te brengen. Bij de start van een tweede project (verlengen pier Hoek van Holland en bouw Maasvlakte) bleken de breuksteenwagens opgereden en kwamen er vijfhonderd nieuwe. Hiervan werden er 250 door de NMBS gebouwd en de NS verbouwde eenzelfde aantal overtollig geraakte E'tjes tot breuksteenwagen. De tweede serie breuksteenwagens is gebruikt tot medio 1971, daarna was er weinig tot geen emplooi voor dit type wagens. Er zijn weinig foto's van te vinden. »

-
- 6.** De Pocloc is in ruwbouw gereed. De mast is beweegbaar en kan in veel standen gepositioneerd worden. De verschillende gebruikte materialen zijn duidelijk herkenbaar.
 - 7.** Pocloc 2 bekeken vanaf de motorzijde.
 - 8.** Een reden waarom er geen vervolg op de Pocloc kwam, is duidelijk: het kraanbereik is vrij gering.
 - 9.** De breuksteenwagen als hulpkraanwagen is nog ongeschilderd. De plankenimitatie is met een slijpschijf verbeterd.
 - 10.** Destijds konden kraanbakken niet zijdelings in positie worden gedraaid.
-



11.

Wel staan bij de STAR en de VSM nagenoeg gelijke wagens, maar volgens de database van de NMLD zijn deze twee wagens ooit uit een drie exemplaren tellende serie omgebouwd voor het toenmalige Spoorwegbouwbedrijf. Geen echte breuksteenwagens dus. Bijzonder aan de breuksteenwagens was dat ze vaste lage wanden zonder deuren hadden. Het laden en lossen van de onregelmatig gevormde lading ging met grote poliepgrijpers.

Voor een model is teruggegrepen naar een lage openbakwagen uit het Fleischmann-startassortiment. Door het uitboren van de twee smeltnagels zijn bak en onderstel van elkaar gescheiden. De bakrand is van de bodem losgezaagd en de wat steriel ogende plankenimitatie met een slijpsteen in de Dremel iets

opgehaald. De bodemplaat is daarna op het onderstel vastgelijmd. Van styreen plaat- en stripmateriaal is een nieuwe en meer gelijkende bakrand gebouwd. Het kleurenschema is eenvoudig: onderstel zwart en bak bruin. Aan de binnenzijde is de bak houtkleurig geschilderd. Het geheel is met drybrush vervuild. //

11. De Pocloc 2 met hulpwagen op 2 maart 1976 in Zwolle. (foto J.C. de Jongh, © NVBS railverzamelingen)

12. De breuksteenwagen na schilderen en vervuilen.

13. De Pocloc op het werk gekoppeld aan de breuksteenwagen.



12.



13.

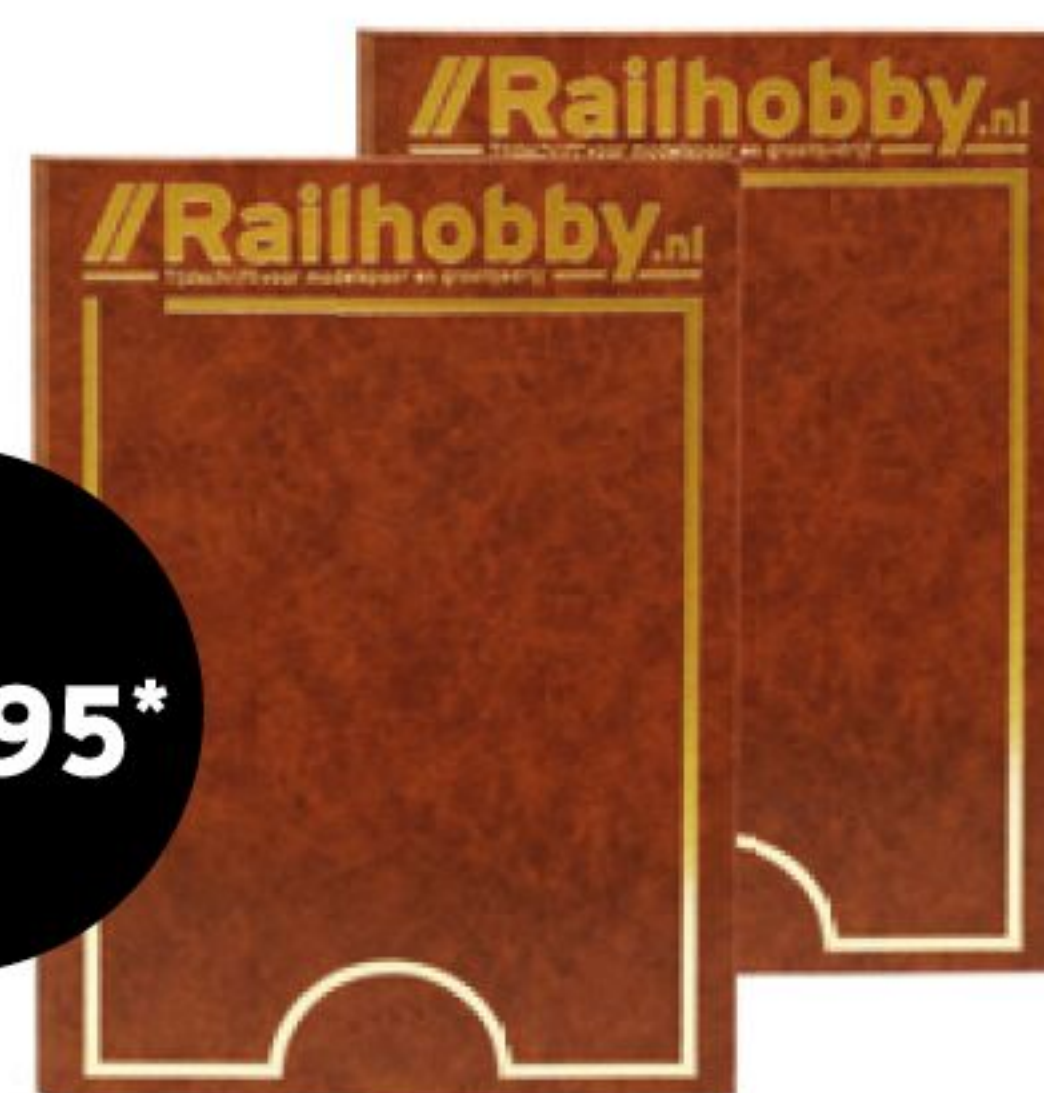
Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via
Railhobby.nl/shop

Verzamelband

€ 15,95*



Met boek-
binderspelden
en jaartal-
stickers.

www.railhobby.nl/shop

* exclusief verzendkosten



**Nu 10% korting met
de code "Railhobby"!**

Panzer-Shop.nl 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

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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.

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

märklin

FALLER

TRIX

BUSCH

kibri

VOLLMER

NOCH

PIKO

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

**De webwinkel met
passie voor modelspoor**

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



Amerikaanse baan in On30

FICTIEF RAIL ROAD STATION

De mogelijkheden bij smalspoor kunnen door de krappere bogen groter zijn dan bij normaalspoor. Als dan een grote schaal als On30 wordt gehanteerd, nemen ook die voor een vergaande detailering toe. Jan Faro benut beide voordelen bij zijn Amerikaanse baan: smalspoor in schaal 1:48.

Bij toeval kwam ik op internet de schaal On30 tegen. Deze schaalgrootte kende ik niet, maar de getoonde modellen en het formaat spraken mij ten zeerste aan. De ideeën voor een kleine modelbaan naar Amerikaans voorbeeld werden steeds concreter en toen ik een aanbieding van TrainWorld.com zag, heb ik direct enkele locomotieven en wagens besteld. Dat de Verenigde Staten tot mijn favoriete vakantie landen behoren, bleek al uit het Railinterview in Railhobby 450 (juli/augustus

2022) waarin ik mijn Amerikaanse diorama in H0 met de vele 'diners' heb voorgesteld.

Schaal On30

On30 is het smalspoor van schaal 0 (spoorwijdte bij het voorbeeld 2,5 feet), maar maakt gebruik van H0-rails, spoorwijdte 16,5 mm. Doordat ik een voorraad railmateriaal van Piko in die schaal had liggen, kon ik snel aan de slag. Overigens is On30-railmateriaal in de catalogus van enkele modelspoorfabrikanten

te vinden. Voor mij is het bouwen van de huizen en andere bouwwerken met een gedetailleerd weergegeven scenery echter belangrijker dan het rijden. De diverse scènes moeten de juiste sfeer overbrengen. Het sporenplan heb ik dan ook eenvoudig gehouden. Enkele wissels, kopsporen en een draaischijf - een omgebouwde turn table in H0 van Walthers - en achter het zichtbare deel een keerlus. Het is in de VS bij modelbanen gebruikelijk alles met de hand te bedienen zoals de wissels en het aan- en ontkoppelen van het rijdend materieel. Zo ook op mijn baan. Het wissel van de keerlus wordt gewoon opengereden waardoor door treinen de ene keer linksom en de volgende keer rechtsom gaan. »

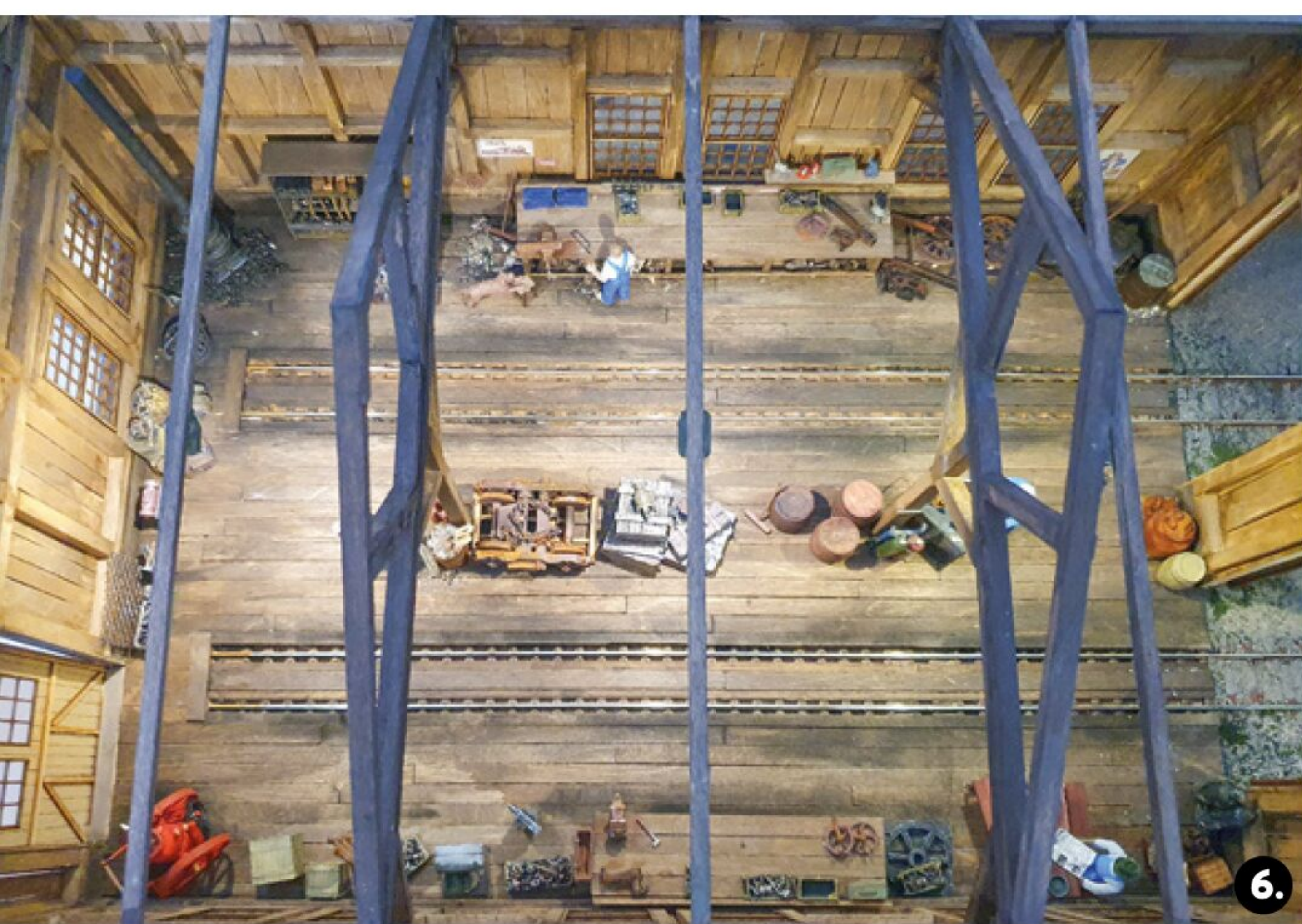
1. Vanwege de weekmarkt rijdt de railbus met een trailer (Bachmann).
2. Hoefsmid Henry neemt de tijd om de hoeven van de hengst schoon te maken. Daarnaast repareert hij wagenwielen.
3. Donald knapt na een lange werkdag graag een uiltje op de veranda. Morgen gaat hij verder met het vellen van de boomstam.
4. Terwijl Edward doorgaat met zagen, overleggen Frank en Robert over de voortgang van de bouw. De familie Drump kan er volgende maand zijn intrek nemen.





Amerikaanse schaal 0

Er zijn legio firma's die gebouwen, figuren en toebehoren in schaal 0 leveren. Let op, want schaal 0 is in de VS 1:48, maar in Europa 1:43,5. Automodellen in schaal 1:48 kunnen vaak worden gebruikt, maar voor andere zaken is het verschil in formaat meestal te groot. Slechts vier huizen zijn bouwkits, de rest heb ik zelf ontworpen en gebouwd, zoals de tweestandige locloods, de kolenopslag, watertoren en de gebouwen aan de kopzijde. Ook de bouwkits zijn aangepast. Het voordeel van zelfbouw is dat het object geheel op de bouwlocatie kan worden afgestemd; daarbij komt dat het gebruik van eenvoudige materialen gunstig is voor het budget. Een doos roerhoutjes en wat ramen en deuren van Kit Wood Hill Models helpen daarbij. Alle huizen en gebouwen hebben een interieur en verlichting. Dat in schaal 0 een verregaande detailering mogelijk is blijkt uit de locloods. Op de beide werkbanken ligt een keur aan gereedschappen en ook langs de muren en tussen de sporen staat en ligt divers materiaal. Voor een goed zicht is het dak afneembaar.



Locomotieven

De asindeling van locomotieven wordt in Noord-Amerika niet volgens de UIC-norm aangeduid, maar



volgens die van Whyte. Een stoomloc met asindeling 2'B (draaistel met twee voorloopassen en twee aangedreven assen) wordt 4-4-0, vier voorloopwielen, vier drijfwielen en geen achterloopwielen. De apostrof die aangeeft dat de wielstellen in een draaistel zijn geplaatst, kent de Amerikaanse notatie niet. Een 1C1-loc wordt in de Whyte-vermelding 2-6-2. De gele vierassige Withcomb 50-Ton Center-Cab dieselloc is van Bachmann en, evenals het andere rollend materieel, op overtuigende wijze geweatherd. De 4-4-0 stoomloc, het salonrijtuig met open balkons, de caboose en het meeste goederenmaterieel en de 18' logging caboose komen uit de catalogus van Bachmann. Een opvallende verschijning is de twee-assige railbus met trailer (dieselmotorwagen met bijwagen) met uitstekende radiator en bij de op de hoeken van het dak geplaatste lantaarns. Een flat car van Bachmann werd in zelfbouw tot box car getransformeerd. Het rollend materieel is niet van nummers, maatschappijnaam en andere opschriften voorzien. De baan is in het eerste deel van de vorige eeuw gesitueerd, ruwweg tussen de beide wereldoorlogen, hoewel het tijdperk niet overal consequent is doorgevoerd. Bezoekers merken soms op dat sommige aspecten niet geheel kloppen, de ramen zijn te schoon, er staan te veel lantaarnpalen en voor deze schaal is de beschikbare ruimte eigenlijk te klein. Maar dat is het leuke van onze hobby: het is mijn wereld! //

5. Bij de rail road crossing is truck driver Thomas altijd extra oplettend. Donald heeft vanaf de veranda al heel wat aanrijdingen zien gebeuren.
6. De tweesporige loods is tot in detail ingericht.
7. Doordat de spoorwegmaatschappij de railinfra beperkt wilde houden, betekent het kruisen van treinen extra rangeerwerk. Vertragingen zijn aan de orde van de dag.
8. De façade van het tankstation annex autowerkplaats van George oogt imponerend.
9. De boxcar is zelfbouw op een Bachmann-flatcar. De schutting is onlangs vernieuwd, maar hangt inmiddels weer vol met reclameborden.
10. John heeft zijn diesel (Bachmann) op de draaischijf geplaatst om na een stukje draaien de loods in te rijden.



EXTRA ONLINE

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



8.

DE WERKBANKEN IN DE LOCLOODS LIGGEN VOL GEREEDSCHAP



9.



10.

Deel 3
van 3

Class 66, 25 jaar op het vasteland

DEEL 3: DE INZET

Locomotiefbouwer EMD sprong met de Class 66 op het juiste moment op de golf. Ook in het spoorweglandschap veroorzaakte de Class 66 een beweging. De diesellocomotive vormde voor veel maatschappijen de beoogde invulling van hun materieelpark.



In deel 1 van dit drieluik werd de totstandkoming van de Class 66 beschreven, in deel 2 volgde de bouw en komst naar het Europese vasteland. De hoogste tijd om in deel 3 de inzet en toekomst uit te lichten.

Privatisering op het spoor

Aan de basis van het succes van de Class 66 op Nederlandse en Belgische bodem, staat de liberalisering van het goederenvervoer per spoor. Onder druk van de Europese Unie was het tijd voor meer concurrentie op het spoor. Na Lovers Rail en ACTS verkreeg ShortLines in april 1997 haar toelating tot het Nederlandse spoorweganet, daarbij de focus leggend op goederenvervoer. Locomotieven waren nauwelijks beschikbaar; met de hete adem van de naderende concurrentie in de nek, wist NS (-Cargo) niet hoe snel het afgestelde locomotieven moest laten slopen. Daarom werd in het buitenland gezocht en die werden gevonden bij Hafen- und Güterverkehr Köln (HGK, inmiddels opgegaan in RheinCargo). HGK had voor inzet naar Nederland de beschikking over diesellocomotieven typen DE1002 en DE1024; later kwamen daar de eerste Class 66 op het Europese vasteland bij. Ze waren bij aankomst 9901 en 9902 genummerd, maar werden al voor de inzet naar Nederland in respectievelijk DE 62 en DE 61 omgenummerd. ShortLines haalde ze op 18 oktober 1999 met de van HGK gehuurde DE 13 van de kade op de Heijplaat en bracht ze naar de werkplaats Leidschendam; een week later volgde transport naar Tilburg. Op 1 juli 2001 werd de DE 61 voor de dienst vrijgegeven en direct ingezet voor de openingstrein naar de Railterminal in Acht. De inzet van de Class 66 in Nederland was daarmee een feit.

De eerste leasemaatschappijen

Begin jaren 2000 waren leasemaatschappijen in opkomst; zo ook in de spoorwereld. Eén van hen was Porterbrook, dat sinds begin jaren 90 in het Verenigd Koninkrijk actief was. Wellicht verklaart dit waarom Porterbrook de eerste grote bestelling voor 'Europese' Class 66 bij EMD plaatste. Twintig locs kwamen voor ombouw naar Tilburg, gestoken in een donkergrijze basiskleur met gele fronten. ShortLines werd de eerste afnemer: eind januari 2002 kwamen de PB 01 en PB 02 in dienst; een jaar later kwam daar de PB 17 bij. Na het faillissement van ShortLines in 2004 ging het trio over naar Rail4Chem Benelux.

De eerste locomotieven

Dankzij de Class 66 kregen nieuwkomers eindelijk de beschikking over slagkracht. In België bracht het Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) op het spoor. Op 3 april 2002 trok DLC met de PB 03 de eerste 'geli-



beraliseerde' goederentrein, warm welkom geheten door militante vakbondsleden die heilig in de NMBS geloofden. DLC ging in 2007 op in het Zwitserse CrossRail, dat anno 2023 bij BLS Cargo hoort. Op het »

1. Rotterdam Rail Feeding 653-01, de voormalige Veolia 8653-01, in de Europoort, 8 april 2020.
2. De zojuist bestickerde ERS Railways PB 07 wordt op 24 september 2002 op emplacement Waalhaven Zuid geflankeerd door ShortLines PB 01. (foto Wouter Radstake)
3. Met veel geweld sleurt DLC's PB 03 een beladen containertrein over lijn 24 de bult bij Gemmenich op, 23 augustus 2007.
4. Inmiddels bij Rail4Chem brult de PB 01 bij Dordrecht met een trein naar Duisburg, 17 juli 2007.



5.



6.

TWEE LOCS KREGEN LOGO'S VAN OPEL EN GENERAL MOTORS



7.

hoogtepunt had CrossRail twintig Class 66 in gebruik en was daarmee een grootverbruiker. Ook in Nederland kon dankzij de Class 66 een goederenvervoerder van start: ERS Railways, dochtermaatschappij van operator European Rail Shuttle en sterk gelieerd aan de A.P. Møller-Mærsk Group. ERS Railways begon in 2002 met vijf locomotieven, de PB 07-PB 11, en bracht 'dieselen onder de draad' naar een volgend level door met diesels vanuit Rotterdam naar Basel en Bad Schandau te rijden. Elektrische meersysteemlocomotieven waren er nog niet en dus zat er niets anders op dan honderden kilometers op standje 8 te rijden. De inzetten naar Basel, met zware treinen over de drukke Rheintalbahnhof, leverden heel wat commentaar vanuit vooral DB-gelederen op. Uiteraard dienden de locs direct na aankomst in Basel of Bad Schandau afgetankt te worden voor de terugreis naar Rotterdam. In Germersheim, een andere bestemming van ERS Railways, werden de locs op het terrein van een bouwbedrijf 'geparkeerd' en als extra service van een paar honderd liter diesel voor de terugreis voorzien. Op het hoogtepunt had ERS Railways 17 stuks Class 66 in dienst, deels geleased via CBRail (waarin Porterbrook later opgegaan is), deels via MRCE dat inmiddels ook over verhuurbare Class 66 beschikte. Het waren de meersysteemlocomotieven die hier uiteindelijk de Class 66 de das om deden. De instroom van de MRCE Baureihe 189 maakte de Class 66 bij ERS overbodig en in 2013 sloot de 6617 het tijdperk af; in 2017 staakte ERS Railways haar activiteiten. De derde 'Benelux'-goederenvervoerder die met de komst van de Class 66 aan de slag kon, was Connex Cargo. Dat begon in 2005: met de MRCE 561-5 werd een kolentrein van de Maasvlakte naar het Ruhrgebied gereden. Connex werd al snel door het Franse Veolia ingelijfd, wat op haar beurt in de Captrain-groep belandde. Captrain werd een grootverbruiker van de locs, met name voor haar Belgische activiteiten. Zo waren er begin 2010 elf Class 66 voor het bedrijf onderweg.

Opel

Het zou voor dit artikel te ver gaan om alle mogelijke inzetten van de Class 66 bij goederenvervoeders te benoemen. Een paar opvallende varianten lichten we er uit. Zo zwichtte uiteindelijk zelfs Railion voor de druk van de Class 66; er kwamen drie locs van het type in dienst, specifiek voor de Opel-onderdelen-treinen tussen de fabrieken in Bochum en Antwerpen. De wens van Opel om met 'eigen locs' te rijden wordt vaak als aanleiding voor deze bestelling genoemd; zowel Opel als EMD maakten destijds onderdeel uit van General Motors. Twee van de drie locs, de 266 452 en 453, bleven grijs maar kregen logo's van Opel en General Motors. De derde, de 266 107, was oorspron-

kelijk voor Freightliner Poland voorzien, maar werd nooit afgenomen. In plaats daarvan werd het een demonstratieloc die in 2007 aan CBRail werd verkocht in Tilburg in Railion-rood gespoten.

Veranderende markt

Eenmaal aangekomen gebeurde het vaker dat locomotieven nooit afgenomen werden, vaak ingehaald door de snel veranderende markt. Het verging zeven »

- 5.** De PB 07 kwam na een carrière bij ERS Railways als 6601 bij SNCF Fret Benelux terecht. Roosendaal, 25 september 2009.
- 6.** Soms reed een Railion 'Opel Class 66' andere treinen. RN 266 107 met lege ertstrein in de Botlek, 26 januari 2008. (foto Edwin Mos)
- 7.** De ERS Railways 6616 gefotografeerd op 14 juli 2009 bij Barendrecht. In deze plaats raakte de loc twee maanden later na een aanrijding total loss.
- 8.** Captrain 6609 had lange tijd ook het oorspronkelijke nummer PB 05 op de cabine. Antwerpen-Berendrecht, 29 oktober 2013.
- 9.** Op 27 augustus 2012 brult Captrain 6601 met 25 zelflossers bij Eygelshoven richting Heerlen.
- 10.** HGK DE 61 met een lege kolentrein bij Maarn Goederen, 24 augustus 2009.





voor Veolia Cargo France Class 77, die door de herstructurering van Veolia Cargo al sinds 2009 in Nederland bivakkeerden en uiteindelijk in 2011 aan leasemaatschappij Akiem verkocht werden en vervolgens bij VFLI, later Captrain France, in dienst kwamen. Anno 2023 doen vijf van de zeven locs uit deze serie 77501-77507 dienst in het Verenigd Koninkrijk. Twee aanvankelijk voor CrossRail Benelux bestemde locs verging eenzelfde lot. In 2008 arriveerden ze in Rotterdam, maar tot aflevering kwam het nooit. In 2011 werden ze door NedTrain Rotterdam omgebouwd voor inzet door Setrag in Gabon en in juni 2011 vanaf de Heijplaat verscheept. De nieuwe eigenaar was zo tevreden over deze CC 401 en CC 402, dat bij Progress Rail vier locs werden bijbesteld.

Een nieuwe rol

In de periode 2003-2007 waren Nederland en België echte Class 66-landen en daardoor ook populaire bestemmingen van Britse spoorweghobbyisten. De instroom van de Baureihe 186 en 189 bracht verandering in de heerschappij van de Canadezen. Zeker toen ook leasemaatschappijen over deze locs beschikten, de brandstofprijzen records braken en de kredietcrisis toesloeg. De Class 66 werd verdrongen door veel zuinigere, snellere en comfortabelere elektrische locomotieven. Een nieuwe rol voor de motor van de



privatisering. Om de machines in de toekomst inzetbaar te houden, bouwde Bombardier vanaf 2006 het beveiligingssysteem ETCS in een handvol locs in. Een uitgebreid testprogramma volgde, met zelfs testritten op de hogesnelheidslijn. Na het succesvol doorlopen van dit programma volgden meer locs, waardoor ze nog steeds inzetbaar zijn in België, de Havenspoorlijn en Betuweroute - allemaal gebieden waar ETCS noodzakelijk is. Helaas had de inbouw van ETCS een negatieve uitwerking op de betrouwbaarheid, met een hoge defectenstand tot gevolg. De inbouw van een nieuwe variant, Baseline 3, zou de prestaties weer op peil moeten krijgen. Loc 653-07 dient als prototype en ging in oktober 2023 na ombouw in Rotterdam voor test- en toelatingsritten naar Frankrijk.

Baseline 3

Anno 2023 kan de Class 66 nog niet gemist worden. Van de Nederlandse goederenvervoerders gebruikt alleen RRF ze nog. In België is de rol groter en rijden ze bij CrossRail, HSL Logistik, Medway, Railtraxx en RTB Cargo. Hier zijn onvoldoende alternatieven beschikbaar en leveren de Class 66 een grote bijdrage aan het rangeren in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Bouwbedrijf TUC Rail kijkt voor de vervanging van haar reeks 55-locomotieven nadrukkelijk naar de Class 66, waarbij de instroom vanaf 2024 plaats moet vinden. In ons omringende landen zijn de Class 66 nog in grote aantallen actief in Duitsland (zoals de 60 ECR-exemplaren bij DB Cargo en mondjesmaat DB-rood worden geschilderd), Frankrijk, Polen en Zweden. De opkomst van het Stadler Euro-platform, met daarin zowel de EuroDual als multicourante Euro9000, zal zeker gevolgen hebben voor de actieve Class 66 in België en Duitsland. Of er nog een volgend 25-jarig jubileum valt te vieren is dus de vraag; kenners verwachten dat de locs op het vasteland door het zeer intensieve gebruik niet ouder dan 35 jaar kunnen worden.

Verenigd Koninkrijk

Aan het einde van deze reeks gaan we terug naar waar we begonnen: het Verenigd Koninkrijk. Hier is de rol van de Class 66 zeker nog niet uitgespeeld; de jongste locs komen immers uit 2014. Toch doemen ook hier donkere wolken op. De recente bestelling van 30 dualmode Class 99-locs door Beacon Rail, bestemd voor inzet bij GB Railfreight, spreekt boekdelen. De Class 99 is gebaseerd op het Euro-platform van Stadler, dat in 2015 de Spaanse fabriek van Vossloh overnam. De ontwikkeling van het Euro-platform door Vossloh zorgde ervoor dat EMD in 2011 stopte met de ontwikkeling van de Class 66EU, een doorontwikkelde loc voor het Europese vasteland. EMD zag meer heil in een rol als toeleverancier voor wat toen de Euro



3000 en Euro 4000 waren. De tijd zal het leren of deze keuze uiteindelijk het einde van de Class 66 betekent. Recent hebben tien Class 66 de oversteek vanaf het vasteland naar het Verenigd Koninkrijk gemaakt, om daar nog minimaal tien jaar ingezet te worden. Hier overbodig, elders nog van waarde. //

MET DANK AAN: OLAF RONTELTAP & ROGIER IMMERS

- 11.** Captrain 653-08 rijdt op 2 juni 2011 een staaltrein door de Botlek. Loc en wagens hebben het smalle, Britse profiel.
- 12.** Lineas 513-10 in huisstijl met de dolimetrein van Veendam naar Hermalle. Vught, 1 mei 2019. (foto's 12 & 14 Stephan Breugelmans)
- 13.** CrossRail gaf de meeste van haar Class 66 een statige, rode kleurstelling. Loc DE 6301 in Antwerpen, 24 juli 2013.
- 14.** Boemelend door Zeeuws-Vlaanderen passeert RTB Cargo PB 10 op 5 november 2021 nabij Zandstraat.
- 15.** Het transport van de voor Setrag bestemde CC 401 en 402 in de haven van Rotterdam, onderweg richting verscheping op de Heijplaat. 21 juli 2011.



EXTRA ONLINE

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

Deel 1
van 2

Vesting Brielle in 1:250

DEEL 1: MINIWORLD ROTTERDAM BOUWT VOOR HET STADSMUSEUM BRIELLE

Als het op schaal bouwen van maquettes tot je specialiteiten behoort, is het logisch om hiervoor ook door derden te worden benaderd. Miniworld Rotterdam realiseerde een grote maquette van de Vesting Brielle anno 2022 voor het Stadsmuseum Brielle.



Een tafereel met een oppervlakte van 4,5 bij 5,5 meter is voor Miniworld-begrippen niet zo groot. Wat wel anders was, is de schaal waarop gebouwd zou gaan worden. Om de vesting Brielle op dit oppervlak te laten passen, werd de toe te passen schaal bepaald op 1:250. Duidelijk andere koek dan het 1:87 waarmee normaal gewerkt

wordt en zelfs nog iets kleiner dan het 1:220 van spoor Z. Bij het ontwerpen van een maquette als Brielle moet met veel aspecten rekening gehouden worden. Hij moet bestand zijn tegen een normale tentoonstellingsomgeving, op eenvoudige wijze kunnen worden onderhouden, stofvrijgemaakt, en waar nodig zijn te repareren. Ook defect geraakte

ledlampjes moeten gemakkelijk kunnen worden vervangen. Alleen een goed doordacht ontwerp zal gedurende een langere periode voldoening geven.

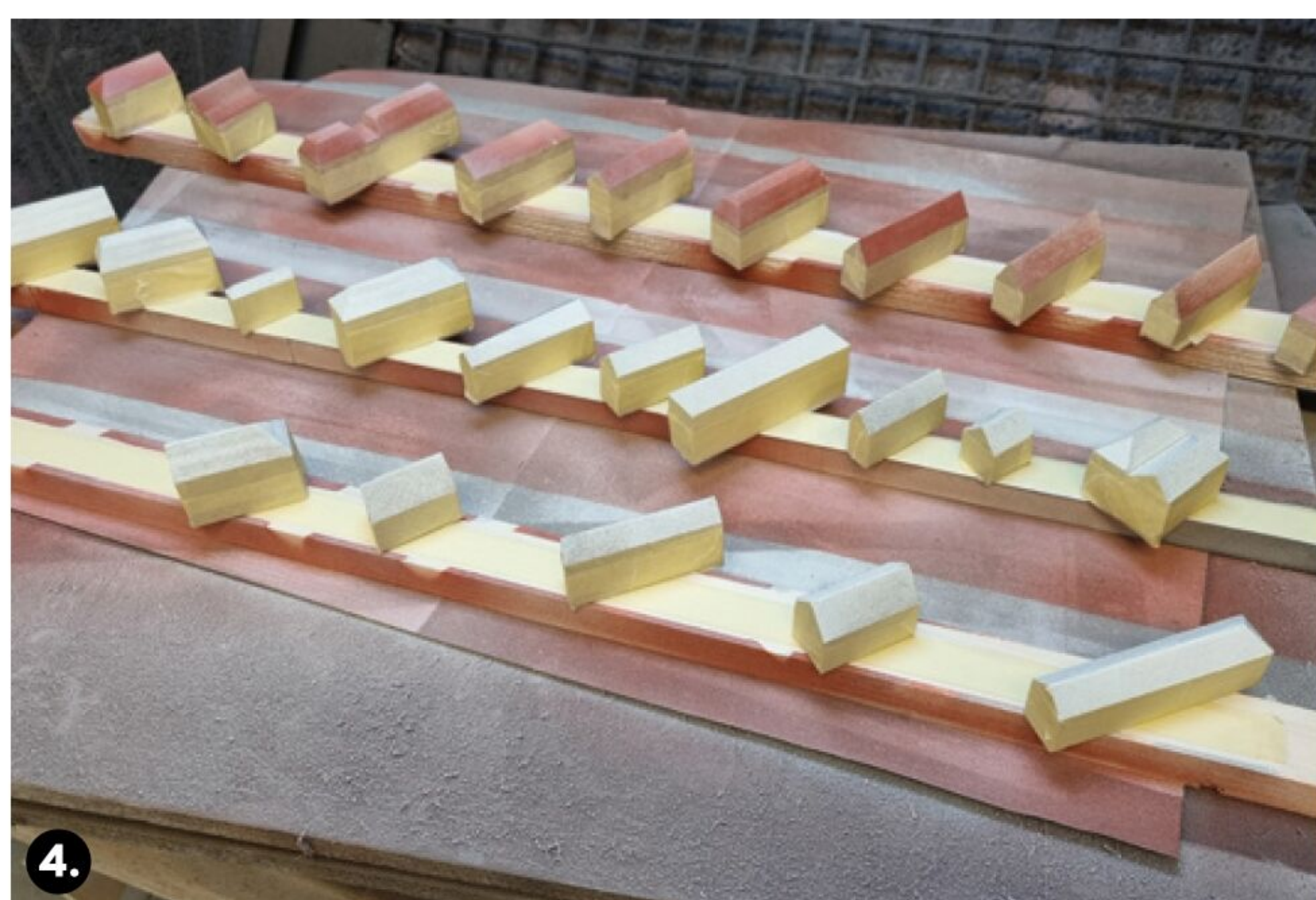
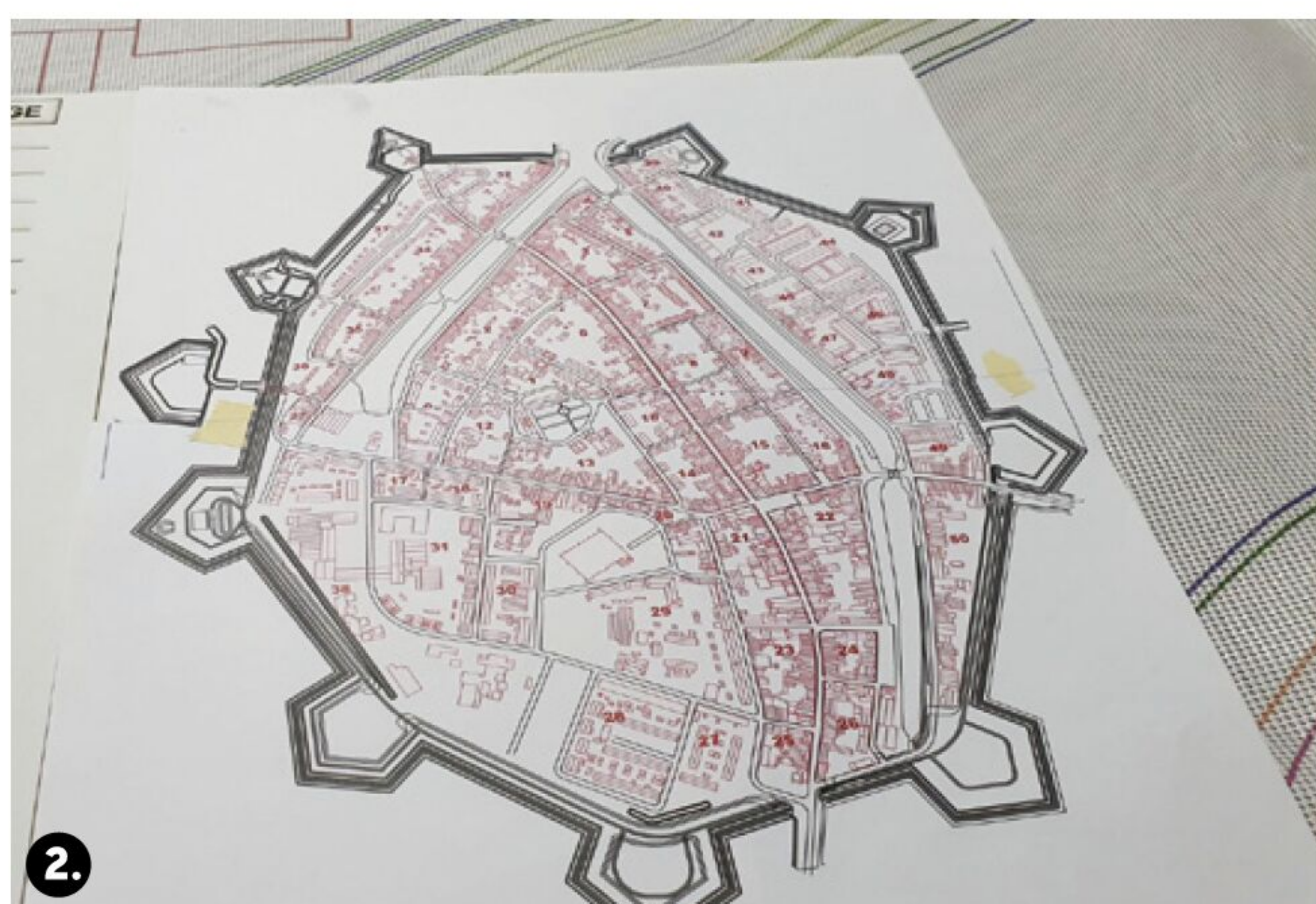
Digitale tekening

In oktober 2021 begon het modelatelier met het ontwerp in AutoCad van Brielle in miniatuur. In een grote digitale plattegrond van de contouren van de vesting, zijn alle huizen, kerken, bijzondere gebouwen en andere objecten ingetekend. Daarna volgde een onderverdeling in kavels, waarbij de afzonderlijke percelen zijn ingemeten. De maquette is uiteindelijk opgesplitst in vijftig kavels. Om de bouw te kunnen volgen, werd op planborden de status van alle kavels nauwgezet bijgehouden. Voor de voortgang van speciale gebouwen was een apart planbord beschikbaar, dat geldt ook voor de verlichting van gebouwen en de straatverlichting. Het stroomlijnen van het geheel vormde een uitdaging op zich.

Twee bouwmethoden

Mede gezien het grote aantal gebouwen, zijn twee verschillende bouwmethoden toegepast. Voor de grotere en beeldbepalende speciale gebouwen wordt de gangbare bouwmethode, zoals bij de eigen maquettes van Miniworld, gevolgd. Deze worden als »

- 1. Brielle anno 2022, de maquette is voltooid.**
- 2. Het begin: een gedetailleerde plattegrond met perceelnummers.**
- 3. Het bouwterrein met als proef gebouwde huizen in 1:250.**
- 4. De op maat gezaagde en geschuurde panden worden in de juiste volgorde gezet. De daken van de huizen op de achterste rij zijn geschilderd.**
- 5. De apart gelaserde geveldelen worden op kleur gebracht.**





holle maquettes gebouwd waarbij de wanden, het dak, verdiepingen en de ramen in detail worden nagebouwd en interieurverlichting kan worden ingebouwd. Bij het gros van de gebouwen is de simpelere bouw-methode toegepast, afwijkend van de bij Miniworld gangbare bouwwijze. Aan de hand van de bodemmaat van het perceel en de geveltekeningen, bestaan de gebouwen uit massieve houten blokjes in de schaal-grootte van de percelen. De bouwers beschikken over diverse zaag- en schuurmachines waarmee de objecten op maat worden gezaagd en geschuurd, waarbij de schuine daken de juiste hellinghoek krijgen. Na het tot op de millimeter gladschuren met een schuur-machine, beginnen de blokjes op huizen en gebouwen te lijken. Als een kavel compleet is, worden, waar mogelijk, de houten blokken onderling verlijmd, zodat ze als één blok kunnen worden afgebouwd. Intussen heeft het modelatelier van alle gevels detailtekeningen gemaakt, waarvoor regelmatig gebruik is gemaakt van Google Streetview en Birds Eyeview. Bij het navigeren door de straten van Brielle kunnen huizen en gebouwen zo tot in detail worden bekeken en kan worden gezocht naar specifieke details zoals unieke elementen aan de gevel, maar ook bijzondere schoor-stenen of dakgoten. Op elk detail wordt gelet. Gezien de beschikbare tijd kunnen niet alle details worden

uitgewerkt. Maquettebouw is ook de kunst van het weglaten en dat geldt zeker voor schaal 1:250.

Lasersnijmachine

Terwijl de bouwers de houten blokjes gereed maken, worden de voorgevels in het digitale tekenprogramma ontworpen. Alle deuren, ramen, dakgoten, schoor-stenen en andere bijzondere elementen worden inge-meten en getekend. Deze aanzichttekeningen worden vervolgens in twee of drie lagen opgedeeld, zodat elke laag apart kan worden gelaserd en geverfd. In de basisvorm van de gevel zijn de gaten voor deuren en ramen uitgesneden. Daarachter komt een

- 6. Proefpassing van de opgebouwde gevels van nieuwere woningen.**
- 7. De variatie in gevelindeling en kleuren is groot. De gevels van de oude percelen zijn smal, maar de diepte van de panden groot.**
- 8. In de kleur van de daken is bewust meer een-heid gehouden.**
- 9. De puzzelstukjes vallen gaandeweg in elkaar. Waar straten een boog kennen, wordt die door de gevellijn gevolgd.**



laag met de kozijnen en deurposten waardoor de gevels reliëf krijgen. Nadat de ontwerptekeningen in de lasersnijmachine zijn ingevoerd, worden de gevels uit karton gesneden. Aansluitend worden de lagen geverfd. De gevels worden steenkleurig of wit, de achterliggende laag krijgt de kleuren van de kozijnen en deurposten. Het resultaat is daardoor zo voorbeeldgetrouw als mogelijk.

Steenkleur

Van de houten blokken worden de muren en daken geschilderd: de muren steenkleurig en de pannendaken oranje-rood. Het origineel wordt zo nauwkeurig mogelijk benaderd, maar het is niet doenlijk elke muur, elk dak en elk kleurdetail exact na te maken. Voor het schilderen van muren en daken zijn een

aantal kleurtinten beschikbaar zodat de werkelijkheid goed kan worden gevolgd. De lagen van de geschilderde geveldelen worden per perceel op elkaar geplakt en vervolgens op het houten blokje. Werkend van huis tot huis komt een kavel tot leven. Eventuele »

-
- 10.** Enkele puzzelstukken zijn al goed gedetailleerd, maar de lege plekken betekenen nog een hoop werk.
 - 11.** Een van de kleinere grote gebouwen: het Geuzengesticht.
 - 12.** Afgedaan als kerk en jarenlang als werkplaats gebruikt. Thans fraai gerestaureerd: de Geuzenkerk.
-





bijzondere elementen van een gebouw of huis worden in dit stadium toegevoegd waarna het huizenblok op de basisplaat van de kavel wordt geplaatst en het geheel op de corresponderende plek van de maquette. Zo groeit de Vesting Brielle stap voor stap en is duidelijk hoeveel er nog is te gaan.

Bastions

De maquette is als ware puzzelstukken opgedeeld en blijft geheel uitneembaar. Daardoor zijn alle kavels modulair gebouwd en is schoonmaken en onderhoud goed uit te voeren. De maquette is niet geheel plat, maar toont het nodige reliëf. Het is essentieel de vesting van Brielle te tonen in samenhang met het omliggende water, de wallen en bastions. De scheidslijnen van de puzzelstukken volgen zoveel mogelijk de

natuurlijke lijnen in de stad, zoals de waterkanten en wegen. De speciale gebouwen hebben verlichting en op een aantal plekken zijn straatlantaarns gepland. Onder elk puzzelstuk ligt een stukje infrastructuur van de elektrische installatie. In deel twee volgen de bijzondere gebouwen, de detaillering en de afbouw. //

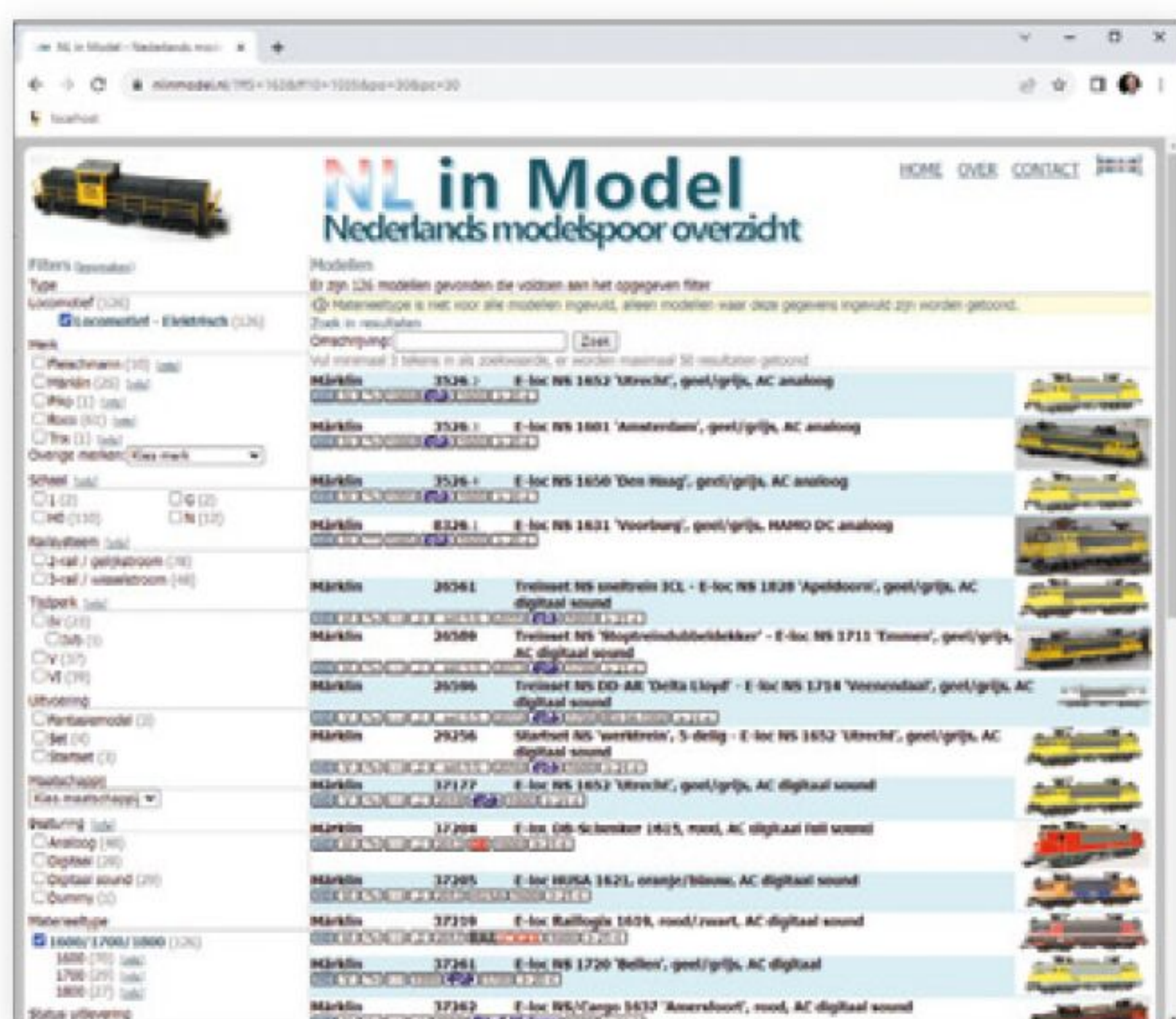
- 13.** De specifieke vorm van de vesting begint zichtbaar te worden. Op de tafel links zijn ontbrekende puzzelstukken in aanbouw.
- 14.** De trotse bouwers zijn benieuwd hoe de kerk in het stadsbeeld overkomt. Aan een deel van de omliggende bebouwing wordt nog gewerkt.
- 15.** Vergelijking tussen 1:250 op de voorgrond en het 1:87 van de vaste presentatie: keurig werk.



De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

FOTO: KOEN NEDERLOF



NL in Model

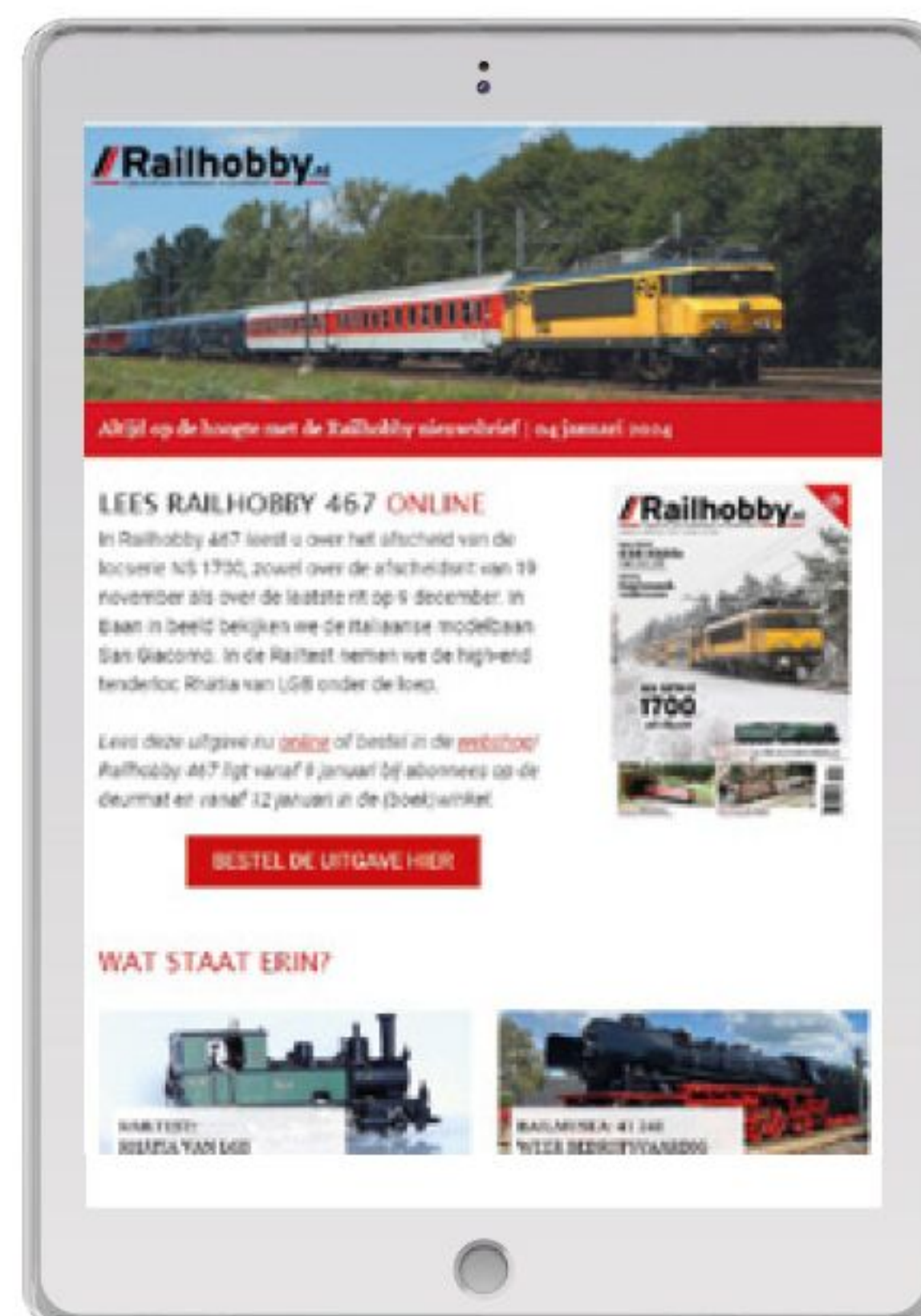
De website NL in Model biedt een overzicht van alle Nederlandse modelspoor-modellen die ooit gemaakt zijn. Het doel van de website is om een helder en gemakkelijk overzicht te bieden aan modelspoor hobbyisten. Zo kunt u op de website snel vinden welke varianten er van een bepaald type locomotief of wagen gemaakt zijn of welke modellen van een bepaalde maatschappij zijn uitgebracht. Bezoekers kunnen aanvullingen doorgeven om het overzicht compleet te houden. Kijk voor meer informatie op Nlinmodel.nl.

Gorner-gratbahn

Tot 17 april 2024 is het mogelijk om met de tot NostalChic Class omgebouwde BHe 2/4 2021 naar de Gornergrat op 3089 meter hoogte te reizen. De dagtocht duurt zes uur en begint en eindigt in Zermatt. Onderweg geniet u van het schitterende uitzicht over Matterhorn en lokale specialiteiten. Ook is er een tussenstop om foto's te maken. Kijk voor meer informatie op Gornergrat.ch.



FOTO: GORNERGRATBAHN



Nieuwsbrief

Schrijf u nu in voor de nieuwsbrief van Railhobby. U weet dan als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft op de hoogte van leuke aanbiedingen, beursacties en het laatste nieuws. **Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief**

FOTO: MODELSPOOR MUSEUM



Nieuwbouw Modelspoor Museum

De gemeenteraad van Súdwest-Fryslân heeft op 21 december 2023 ingestemd met de nieuwbouw voor het Modelspoor Museum. Daarmee staan alle seinen op groen om naast De Stolp aan de Smidsstraat in Sneek een groot pand voor het museum te bouwen. "In dit nieuwe pand hebben we meer dan genoeg ruimte om mensen de wereld van de modeltreinen te laten ontdekken, beleven en zelf veel dingen te laten doen," aldus Jan Willem van Beek, directeur van het museum. De planning is om het nieuwe museum in het voorjaar van 2025 feestelijk te openen.



Softronic: van modernisering naar producent

Na de sluiting van Electroputere in het Roemeense Craiova in 1999 werd Softronic opgericht met als doel het moderniseren van diesel- en elektrische locomotieven. Een kleine tien jaar later werd het eerste eigen product voorgesteld, de elektrische locomotief Phoenix, in 2012 gevolgd door een treinstel.

De Roemeense staatsspoorwegmaatschappij Căile Ferate Române (CFR) was een groot-afnemer van locomotieven die door het in 1949 opgerichte staatsbedrijf Electroputere in Craiova geproduceerd werden. Dit waren vooral de zesassige diesellocomotieven van het type 060-DA en elektrische locomotieven type 060-EA. Van de 060-DA, gebaseerd op een ontwerp van het Zwitserse SLM Winterthur, werden tussen 1960 en 1982 meer dan 2400 stuks gebouwd. Export vond onder meer plaats naar China en Iran, DA-locomotieven met spoorwijdte van 1520 mm gingen naar Moldavië en Oekraïne. Van het type EA, licentiebouw van een ontwerp van het Zweedse ASEA/Nohab, werden 1080 stuks

gebouwd tussen 1965 en 1991 en bij CFR ondergebracht in series 40 en 41. Na modernisatie waarbij ze onder meer nieuwe draaistellen en remmen en een door Siemens ontwikkeld besturingssysteem kregen, zijn ze ondergebracht in serie 45 en 47. Laatstgenoemde heeft een vermogen van 6600 kW (in plaats van 5100 kW) en wordt vooral door goederenvervoerders ingezet. Export van EA-locomotieven ging onder meer naar het voormalige Joegoslavië en Bulgarije.

SOFTRONIC PHOENIX EN TRANSMONTANA

Nadat de locomotiefafdeling van Electroputere in 1999 werd gesloten, nam Softronic een groot deel

van het personeel over. De wens om eigen locomotieven te ontwikkelen resulteerde in 2008 in de Softronic Phoenix op basis van de bekende door ASEA ontwikkelde zesassige elektrische locomotief voor 25 kV/50Hz (zie ook Railhobby 434). Dit was geen succes: er werden slechts zes exemplaren gebouwd, waarvan twee specifiek voor goederenverkeer (maximumsnelheid 120 km/h) en de andere voor reizigerstreinen (200 km/h). De Phoenix was wel de opmaat voor de in 2010 gepresenteerde Transmontana, ook een zesasser, maar met asynchrone tractiemotoren en een »

- 1.** Green Cargo (SE) heeft medio 2023 22 Transmontana's in dienst. Op 29 juni 2022 trekken Mb 4003 + 4015 de lege staaltrein 9118 langs Långsele richting Luleå.
- 2.** De gemoderniseerde 060-DA (CFR 64 0990) in de kleuren van de Roemeense vlag rijdt op 31 oktober 2021 station Cluj-Napoca binnen met R-E 4006 uit Baia Mare.
- 3.** Grup Feroviar Roman 40 0517 met een goederentrein ter hoogte van Poiana Cămpina (RO) op 4 april 2022.
- 4.** Op 2 april 2022 trekt de eerste Softronic Transmontana (CFR 48 0001) trein IR 1753 van Suceava Nord naar Boekarest Nord.



vermogen van 6000 kW. De LEMA, de fabrieksaanduiding van de Transmontana, is vanaf de veertiende loc geschikt voor zowel 25 kV als 15 kV wisselspanning. De eerste waren alleen geschikt voor 25kV. De verkoop kwam maar langzaam op gang. Tijdens Nordic Rail 2011 in het Zweedse Jönköping werd de LEMA 001 voorgesteld, op de beurs InnoTrans 2014 in Berlijn werd LEMA 017 met een geoptimaliseerd crashfront getoond. De loc werd hierdoor 45 cm langer. Inmiddels zijn meer dan tachtig exemplaren afgeleverd.

GREEN CARGO

Bij het Zweedse Green Cargo rijden er momenteel 22, waarvan zes stuks uit de in augustus 2020 gesloten raamovereenkomst voor de levering van maximaal

honderd exemplaren. Door de toepassing van speciaal staal en aangepaste isolatie kunnen temperaturen tot -40 °C worden doorstaan voor het gebruik in het extreme Scandinavische klimaat. Het onderhoud van de Mb zoals de locomotief in Zweden wordt aangeduid, wordt in de werkplaats in Borlänge uitgevoerd. Na toelating in Noorwegen - de eerste testen zijn uitgevoerd - zullen ze ook daar worden ingezet. De inzet van gehuurde (Traxx en Eurodual) locomotieven is dan niet meer nodig. Doordat de machine ook onder 25 kV kan rijden, is het mogelijk ze in de toekomst in Denemarken in te zetten.

Andere afnemers van de Transmontana zijn DB Cargo Roemenië met de meeste exemplaren voor inzet in Roemenië, Hongarije, Slowakije en Bulgarije; op 28 december 2023 werd de 26e loc afgeleverd, in april volgt LEMA 085. LTE Rail en E-P Rail gebruiken ze in Roemenië, Hongarije en Slowakije, terwijl CER Cargo, Constantin Grup, MMV Rail en Cargo Trans Vagon zich beperken tot inzet in Roemenië en Hongarije, Vest Trans Rail bedient alleen Roemenië.

Dat Softronic met de Transmontana in Europa aan de weg timmert blijkt uit de visie 2020-2025. Hun locomotief met asynchrone, in eigen beheer gebouwde motoren, heeft een hoog vermogen en grote betrouwbaarheid. Daarnaast worden de Transmontana's tegen een lagere kostprijs aangeboden dan die van de concurrentie zoals Siemens en Alstom. In de toekomst verwacht men in Europa servicecenters op





7.

te richten en de machines toegelaten te krijgen op de spoorwegnetten van Oostenrijk, Slovenië, Servië en Macedonië. In augustus 2022 werd bekend dat de Transmontana leverbaar wordt met ETCS van Thales. Het Oostenrijkse LTE heeft vijf locomotieven van deze versie besteld voor Roemenië en Hongarije. Aan een toelating voor Oostenrijk wordt gewerkt. Met het succesvol afsluiten van de testen voor het TSI-certificaat in juni 2023, waarvoor loc 480 065 in Bulgarije uitvoerig aan de tand werd gevoeld, is een belangrijke stap naar verdere integratie in het Europese spoor-netwerk gezet.

SOFTRONIC HYPERION

Softronic wilde de horizon verbreden en stelde in 2013 de Hyperion voor, een vierdelig treinstel geschikt voor 3 kV-gelijkspanning en 25 kV wisselspanning. Het sterk verouderde materieelpark van CFR lag daaraan ten grondslag. Het bijna zeventig meter lange treinstel heeft een maximumsnelheid van 160 km/h en kan eenvoudig geschikt gemaakt worden voor 200 km/h. De Hyperion biedt 188 zitplaatsen. In 2014 vonden de eerste proefritten plaats met de zogeheten Ramă Electrică Suburbană (vrij vertaald elektrisch treinstel voor voorstadsverkeer, RES) 001, een jaar later gevolgd door RES 002. De Hyperion bleek geen succes, de Roemeense markt was er niet klaar voor en buiten Roemenië was er geen belangstelling. Na de aflevering van RES 003 werden geen treinstellen meer gebouwd. Tegenwoordig rijdt het drietal voor dochterbedrijf Softrans op de verbinding tussen Craiova - Boekarest Nord - Braşov drie slagen per dag. //



8.

5. Transmontana 48 0039 van EP Rail met een goederentrein richting Ploieşti. Halta Prahova, 5 april 2022.
6. Hyperion RES 003 als trein R 11614 (Craiova - Boekarest Nord - Braşov) bij Poiana Câmpina, 4 april 2022.
7. DB Cargo Romania Transmontana 48 0018 met een kolentrein ter hoogte van Halta Clondiru bij Ulmeni, 3 april 2022.
8. Softronic Hyperion RES 003 als trein R 11633 Boekarest Nord - Braşov ter hoogte van Tinosu, 5 april 2022.



EXTRA ONLINE

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

Grensstation NIEUWESCHANS

DEEL 4: TREINSAMENSTELLINGEN 1950-1980

In Railhobby 465 en 466 beschreef Hans Nuiver de bouw van zijn modelbaan. Daarna volgde het derde deel met enkele treinsamenstellingen in de jaren dertig tot vijftig (Railhobby 467). In dit laatste deel gaat het over treinsamenstellingen tussen 1950 tot eind jaren zeventig, na te bootsen in model.



In de jaren vijftig vond in Nederland op de niet-geëlektrificeerde secundaire lijnen de omslag van stoom- naar dieseltractie plaats. Het verhaal wil dat de toenmalige directeur van de Nederlandse Spoorwegen, de heer Den Hollander, deze transitie met spoed wilde doorvoeren om het bedrijf een moderner imago te bezorgen. Ook in Nieuweschans kwam het einde van de stoomlocomotief in zicht. Spaarzame foto's uit begin jaren vijftig laten een treinsamenstelling zien met een stoomloc uit de serie NS 6000 uit depot Groningen. Foto's van het station Stadskanaal tonen dat er in 1953 stomers uit de serie

5500 reden, ook afkomstig uit depot Groningen. Hoewel ik daar nog geen harde bewijzen voor heb, veronderstel ik dat deze machines incidenteel ook lokaaltreinen naar Nieuweschans hebben gereden; reden om deze trein in dit overzicht op te nemen.

BLAUWE ENGEL

Vanaf 1953 werden de getrokken stoomtreinen vervangen door de nieuwe dieselelektrische treinstellen, de DE1 en DE2, 'Blauwe Engel'. Reizigersvervoer werd al eerder door dieselelektrische treinstellen uit 1934, de DE3, verzorgd. Deze vervingen in de jaren dertig

regelmatig stoomtreinen op de trajecten van het westen naar het noorden. Voor zover mij bekend hebben de DE3 nooit op het traject Groningen - Nieuweschans gereden. De 'Blauwe Engel' daarentegen werd na 1955 een bekende verschijning op de noordelijke nevenlijnen. De instroom van dit materiaal ging minder snel dan de uitstroom van de stoomtractie, zodat eind jaren vijftig en begin jaren zestig teruggegrepen moest worden op getrokken treinen, maar nu met dieseltractie die primair bedoeld was voor het goederenvervoer. De eerste diesellocs van de series 2200 en 2400 dienden als tractie van treinen die veelal waren samengesteld uit oudere (stalen) coupérijtuigen (C12C), deels resterend (internationaal) stalen materiaal (AD9d, AB 7500), verbouwde bolkoppes en blokken-doomsmateriaal. Soms werden 'nieuwe' stalen rijtuigen ingezet (Plan D en E). Het leverde een keur aan bonte treinen op, waarvan ik enkele voorbeelden in model heb samengesteld. Tussen Groningen en Leeuwarden »

1. DB BR 50 op de (Nederlandse) draaischijf, een anachronisme want in 1965 was deze draaischijf al gesloopt en lag de 23-meterschijf aan de andere kant van het spoor.
2. 1954: sneltrein Groningen - Nieuweschans met NS 600 (DJH), stalen D4 en C12C (Artitec).
3. 1957: blauwe NS 2400, groene Stalen D (Artitec), C12C groen (Artitec) en B mat 24 (Roco).
4. 1961: Groningen - Bremen, treinnummer NS 2200, energiewagen, BDumm, DB 14082 Han en DB B.
5. 1965: goederentrein op weg naar Duitsland: DB BR 50 (Italeri) en gemengde goederentrein.
6. 1966: NS 2400 met een sodatrein Groningen - Delfzijl na het passeren van station Groningen-Noord.
7. De bij foto 5 genoemde goederentrein heeft zijn lading gelost en kolen geladen.





liep soms een goederenwagen mee, maar ik heb niet kunnen vaststellen of dat ook rond Nieuweschans het geval is geweest.

Vanuit Duitsland reden veel langer getrokken treinen met stoomtractie, omdat het Duitse stoombedrijf pas eind jaren zestig werd afgebouwd. In verschillende publicaties worden locomotieven Baureihe 38 genoemd, waarvan ik geen foto's heb kunnen vinden. Wel toont een foto een BR 65 op de brug over Westerwoldese Aa. Eind jaren vijftig worden in Nieuweschans de diesel-hydraulische locomotieven Baureihe V 100 gesignaleerd, die de stomers geleidelijk vervangen.

JAREN ZESTIG

In het seizoen 1961-1962 was het één jaar mogelijk om rechtstreeks van Bremen naar Amsterdam te reizen. In de trein van Bremen naar Groningen was een doorgaand rijtuig type Han 14082 opgenomen dat in Groningen werd afgekoppeld en aan de sneltrein naar Amsterdam gerangeerd. Vanaf Groningen liep dit rijtuig direct achter een eloc serie 1100 naar Zwolle, waar de loc eraf ging en het deel uit Leeuwarden er

tegenaan werd gezet. 's Avonds keerde het rijtuig op dezelfde manier via Groningen naar Bremen terug. Begin jaren zestig rijden er regelmatig bonte treinen waarin (internationale) rijtuigen als versterkingsrijtuigen hun (laatste) diensten bewijzen. Een voor-

8. Begin jaren 50: lokaaltrein Winschoten - Nieuweschans (fantasie), NS 5500 (DJH) met vernederlandste Duitse drieassers (Roco).

9. 1956: Groningen - Nieuweschans met DE1 (Artitec).

10. De rode DE2 (Artitec) deed ook Nieuweschans aan.

11. Groningen - Leer, treinnummer 491: DB V 100 (Piko) met DB BDumm, DB AB en DB B (of Mit-teneinsteigers).

12. Een zeldzame verschijning in Nieuweschans: DE3, de Rode Duivel (Artitec).

13. De trein naar Leer in de avondzon: DB V160 (Piko) en twee Silberlingen (Roco).



beeld is trein 3361 uit 1962 bestaande uit een NS 2200, een verbouwde bolkop (B6D 6800), een (eerste) stalen rijtuig ABd9 en enkele stalen coupérijtuigen B12c uit de serie B 6400. Volgens een artikel in Railhobby werd in dergelijke treinen naar Leeuwarden regelmatig een ovaalramer uit de serie 6100 (voorheen 7100) ingezet; deze is aan de treinsamenstelling in model toegevoegd.

Zodra voldoende DE1 en DE2 was ingestroomd, werd het reizigersverkeer vooral met dit materiaal verzorgd. In de loop van de jaren zestig verkleurde de Blauwe Engel naar diesel-rood en verschijnen al of niet gekoppelde één- of tweewagentreinstellen als standaard reizigersmateriaal op de noordelijke niet-geëlektrificeerde lijnen. In die tijd woonde ik nabij het Noorderstation in Groningen en was het gebrom van de optrekkende diesels een vertrouwd geluid, evenals het steunen en kreunen van een 2400 met een sleep bollenwagens, bestemd voor de soda-fabriek in Deltzijl. Uit nostalgische overwegingen heb ik hiervan een modelsamenstelling gemaakt.

DB V 100

Later bestonden treinen vanuit Duitsland uit een Duitse diesellocomotief V 100, oude stalen rijtuigen Gruppe 28/39, Mitteleinsteigwagen en meestal een DBumm. Het lukte mij niet goed om een compleet beeld

te krijgen van de inzet van Duits reizigersmateriaal op het traject Oldenburg - Groningen. Goederentreinen uit Duitsland werden in de jaren zestig vaak getrokken door een Baureihe 50, die op de Duitse 23-meterdraaischijf in Nieuweschans richting Heimat werden gedraaid. Er zijn veel foto's van deze zware machines op het emplacement van Nieuweschans; ze waren daar tot 1968 te zien. Toen was het met de stoom in Nieuweschans gedaan en werd hetzelfde jaar de Duitse draaischijf afgebroken.

JAREN ZEVENTIG

Begin jaren zeventig zetten de NS de vernieuwings-slag Spoorslag '70 in. Het reizigersmateriaal werd gemoderniseerd en er kwamen nieuwe dieselelektrische treinstellen (Plan U, DE3), die sporadisch in Nieuweschans waren aan te treffen. Op de noordelijke lijnen reed Plan U voornamelijk op de lijn Groningen - Leeuwarden. In de jaren zeventig werd de Duitse V 100 vervangen door de modernere V 216 en treffen we »

14. Het emplacement in het begin van de jaren vijftig.

15. NS 1100 (Roco), DB 14082 Han (Roco) en Plan E (Artitec) op weg via Zwolle naar Amsterdam.





EIND JAREN ZEVENTIG WERDEN KLOMPEN- TREINEN INGEZET

steeds meer Silberlingen als getrokken rijtuigen in de treinen uit Duitsland aan. Korte goederentreinen werden getrokken door de kleinere V 60, die vanaf eind jaren vijftig de Duitse kleine (stoom)rangeer-locomotieven verving. Aanvankelijk nog in de rode, later ook in de blauwwitte DB-kleurstelling.

In de jaren zeventig bloeide het internationale treinverkeer op, omdat treinen vanuit Groningen doorreden - na aankoppeling in Bremen - naar Braunschweig en Hannover, zoals ook voor de oorlog het geval was. Het was mogelijk rechtstreeks van Groningen naar Berlijn te reizen, door, als reiziger door de trein lopend op het juiste moment het juiste rijtuig op te zoeken. De verbinding bloeide ook op omdat veel Duitsers via Nieuweschans op vakantie gingen naar de Waddeneilanden en daarbij hun fiets konden meenemen. Er was zelfs een doorgaande trein naar de boot van Harlingen. Oude tijden keerden terug!

In de jaren tachtig ging het snel bergafwaarts met het treinverkeer tussen Groningen en Bremen door de komst van de ICE, waardoor de bestemming in Duitsland devalueerde van Bremen via Oldenburg naar Leer. Veel gedoe over concessies en kapotte bruggen deden het internationale treinverkeer tussen Groningen en Leer daarna de das om. Hopelijk is er toekomst voor deze internationale spoorverbinding, als het concept van de Wunderline succesvol blijkt.

HET EINDE VAN EEN TIJDPERK

Nog eenmaal keerde de NS 2200 als tractie op de verbinding Groningen - Nieuweschans terug. Door materieeltekorten werden eind jaren zeventig op een aantal secundaire lijnen zogeheten klompentreinen ingezet, met als tractie voor en achter een NS 2200, later ook in geel-grijze huisstijl, met een stam Plan E. Omdat de diesellocs - in tegenstelling tot de elek-



- 16.** Jaren zeventig: een Nederlandse goederentrein passeert Nieuweschans richting Winschoten.
- 17.** Groningen - Nieuweschans 1958, aankomst treinnummer 334: NS 2200 (Piko), Stalen D (Artitec), AB Mat '24 (Roco), B12c (Artitec).
- 18.** De sneltrein uit Groningen is zojuist in Nieuweschans aangekomen; nadat de loc is omgelopen, kan naar Groningen worden teruggereden.
- 19.** De DE1 en DE2 (Artitec) verschenen eind jaren zestig in het rood. Het dak van het station is nog rood.



trische locomotieven - 's winters deze rijtuigen niet elektrisch konden verwarmen, werd een energiewagen toegevoegd, die via dieselgeneratoren stroom leverden voor de treinverwarming. De trein bestond uit Plan E-rijtuigen met aangepaste stroomkabels. Deze rijtuigen voerden onder het (computer)nummer de aanduiding DE. Vanaf oktober 1979 waren deze klompentreinen korte tijd aan te treffen op het traject Groningen - Nieuwesches. Hoewel deze trein buiten mijn perioden valt, heb ik deze in model samengesteld. Eind jaren zeventig huurde de NS van de DB - weer als gevolg van materiaaltekort - enkele diesellocomotieven serie V 216, die in enkeltractie een stam Plan E trokken. Hoewel een V 160 de rijtuigen elektrisch kon verwarmen liep soms toch een energiewagen mee. In Groningen liep de loc om. Medio jaren tachtig kwam er een einde aan de inzet van de klompentreinen, waarna korte tijd later de rijtuigen Plan E werden afgevoerd.

Tot zover een impressie van mijn modelbaan en van vijftig jaar treinsamenstellingen op dit traject. Ik houd me aanbevolen voor aanwijzingen van geïnteresseerde en goed geïnformeerde lezers om meer te weten te komen over het historisch treinverkeer tussen Groningen, Nieuwesches, Leer, Oldenburg en Bremen. Mogelijk leidt dat tot een vervolgpublicatie. Reacties en aanvullingen kunt u sturen naar modelspoorbaannieuwesches@gmail.com. //

20. DB V 160 nadert als losse loc Nieuwesches vanuit Duitsland.

21. DB V 60 (Piko) met gemengde goederentrein.



BRONNEN

Informatie voor dit artikel heb ik ontleend aan publicaties in Railhobby, Railmagazine, Op de Rails, Railpost van Railrunners Groningen, het forum Beneluxspoor, de websites Seinarm en van Nico Spilt en diverse uitgaven in boekvorm.



EXTRA ONLINE

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

Dioramaworkshop

BOSLANDSCHAP BOUWEN IN EEN DAG

Hoe pak je het bouwen van een modelbaan of diorama aan? Waar en hoe te beginnen? Marcel van Eupen schreef zich in voor een workshop bij Bentink Modelspoor. Tijdens de sessie maakte hij aantekeningen en - tussen de werkzaamheden door - foto's. De diorama-workshop in woord en beeld.



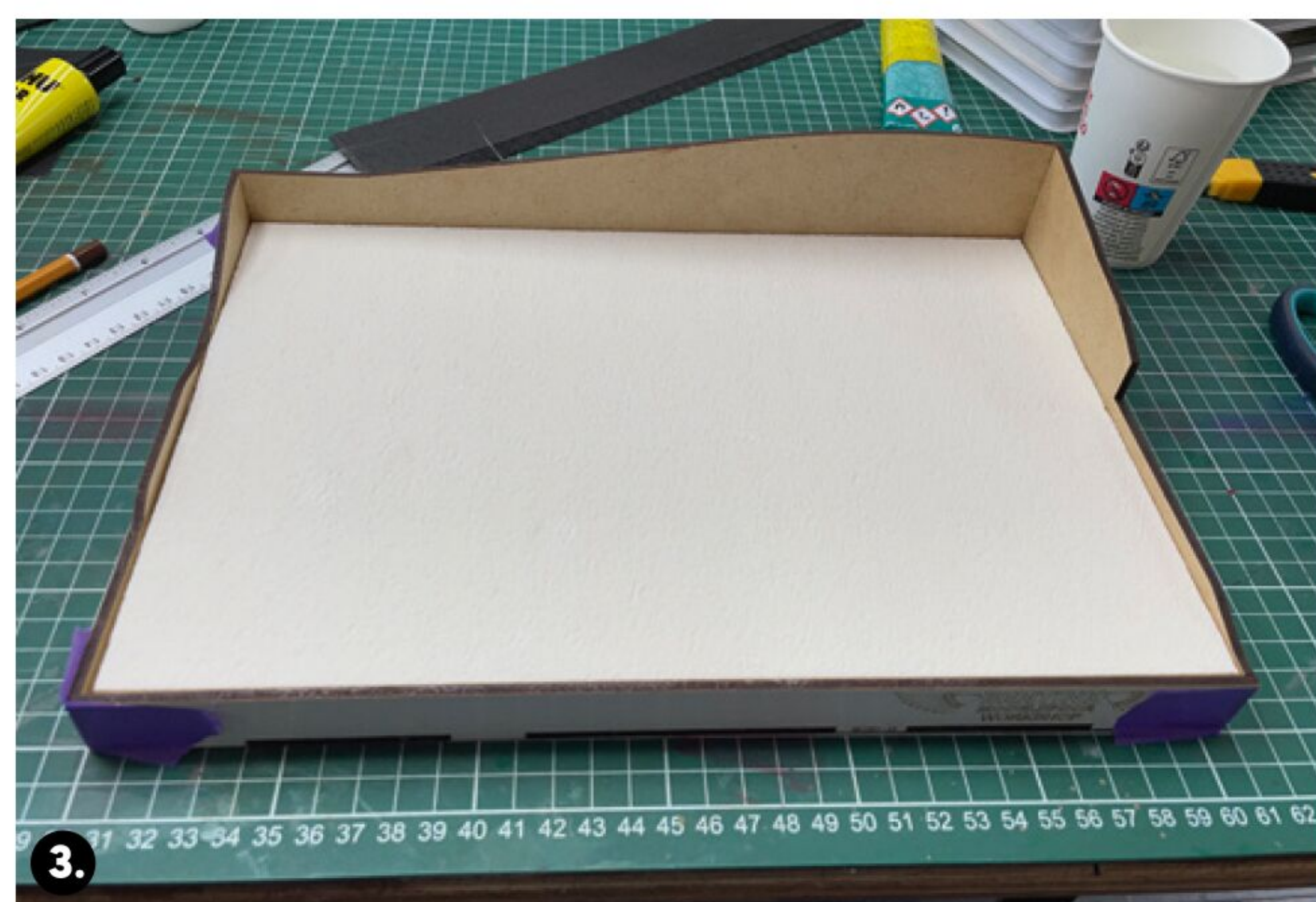
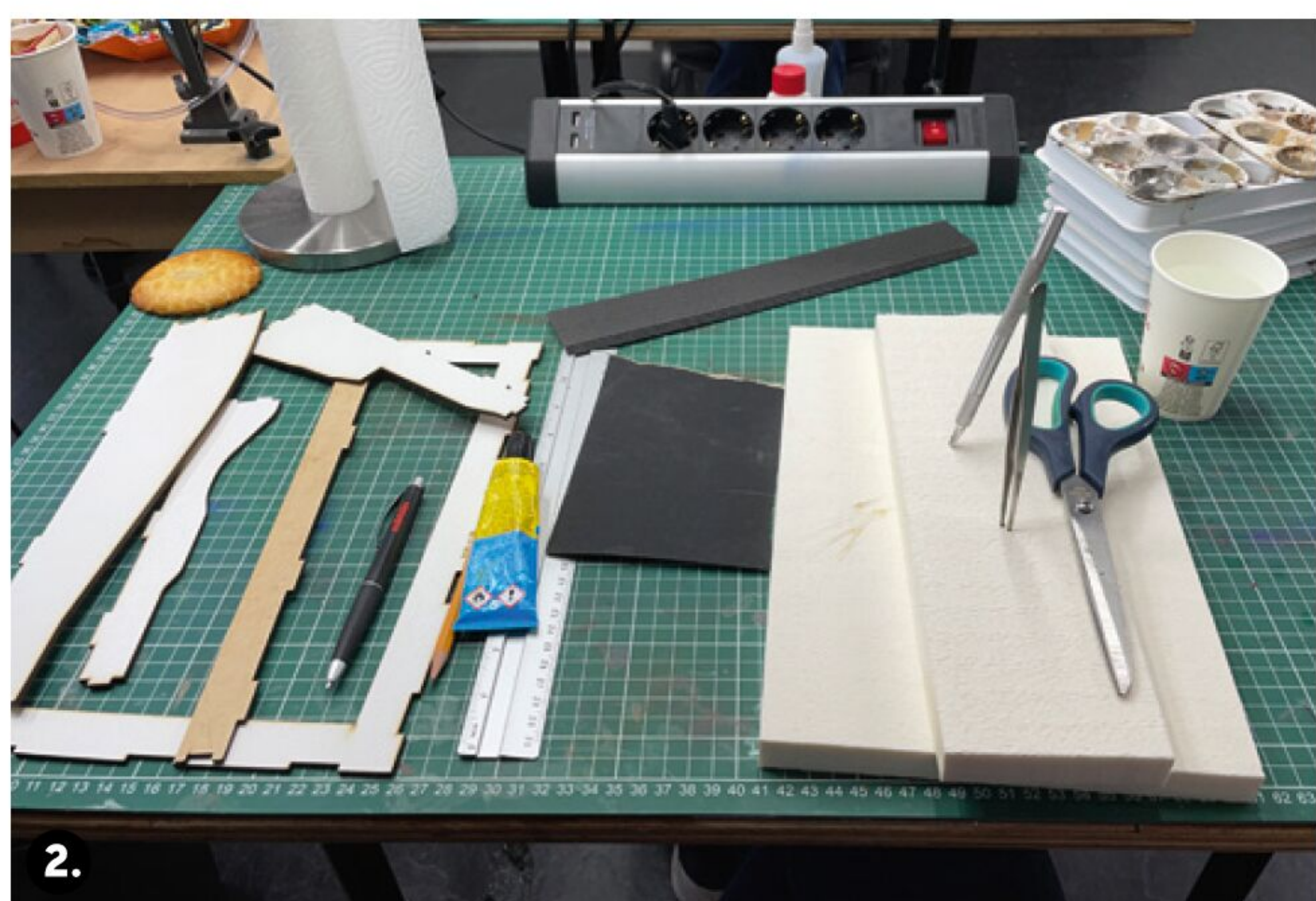
De beginnende modelbouwer zal het gevoel zeker herkennen: na jaren plannen, schetsen en tekenen ligt er een stapel rails op de tafel, maar hoe maak je daar een mooi geheel van. Modelbouw is niet per se lastig, maar zonder ervaring kan het complex aanvoelen. Waar kun je het beste mee beginnen en welke technieken en materialen komen in aanmerking om te gebruiken? Bentink Modelspoor in Apeldoorn zag dat een groeiende groep mensen behoefte heeft om hier ervaring in op te doen. Dat resulteerde in een reeks workshops in samenwerking met enkele gerenommeerde modelbouwers.

Achtergrond

Hoewel uw auteur al een behoorlijke tijd in de modelspoorsector meedraait, hikte ook hij aan tegen de drempel om met het bouwen van een landschap in 1 op 87 te beginnen. Dat was de reden om deel te nemen aan de workshop Bosgrond & Spoor diorama. In deze workshop zouden alle aspecten behandeld worden om van een kale dioramabak naar een heuvelachtig boslandschap met een stuk spoor te

komen. Op een koude decemberdag was het zover en om tien uur begon de workshop boven de winkel van Bentink in Apeldoorn, gegeven door eigenaar Marcel van der Bent en de bekende modelbouwer Lars op 't Hof. Samen met negen lotgenoten wordt met een kop koffie kennisgemaakt. Hoewel sommige deelnemers al behoorlijke ervaring hebben is het niet vereist om modelbouwen al in de vingers te hebben. »

- 1. Het diorama in perspectief. De witte zijanten worden wellicht donkergrijs of -bruin geschilderd.**
- 2. Bij aanvang van de workshop ligt een deel van de materialen klaar, er moet nog een hoop gebeuren.**
- 3. De dioramabak is in elkaar gelijmd, met XPS-platen wordt het landschap vormgegeven.**
- 4. De contouren van het landschap zijn ingevuld, de muur staat in de grondverf. De volgende stap is het op kleur brengen van de rails.**
- 5. Met de scenery is een begin gemaakt, de muur is op kleur gebracht. (foto Bentink)**



Begin van de bouw

Omdat het een redelijk vol programma is en het de bedoeling is om aan het einde van de dag een compleet diorama mee naar huis te nemen, wordt direct van start gegaan. De eerste stap is het in elkaar lijmen van de dioramabak die uit lasercut onderdelen bestaat. Direct daarna komt de eerste uitdaging: met XPS-schuim moet een glooiend landschap worden gemaakt. Na een uitleg en demonstratie van de verschillende tools die hiervoor kunnen worden gebruikt, mogen we zelf aan de slag. Omdat de lasercut onderdelen de contouren van het landschap weergeven en die aan alle zijanten anders zijn, volgt direct een mooie uitdaging. Gelukkig is er genoeg reservemateriaal wanneer er een fout wordt gemaakt. Tijdens het modelleren van het landschap wordt alvast de onderbouw van het spoor van Woodland Scenics geplaatst, daarop komt in een later stadium de spoorsectie.

Handgemaakte muur

Het is de bedoeling dat er in het landschap een zelfgemaakte muur wordt opgetrokken. Ook hier wordt

gebruik gemaakt van XPS-schuim. Nadat de muur goed in het landschap is ingepast, moeten de stenen met de hand worden ingekrast. Aansluitend wordt de muur met een zwarte primer op kleur gebracht. Tot verrassing van de cursisten wordt dit met een airbrush gedaan zodat we ook daar ervaring mee opdoen. Vervolgens wordt de muur met een verdunde grijze acrylverf behandeld. Met enkele rode en bruine tinten worden hier en daar stenen aangezet. Aan het einde van de workshop wordt uitleg gegeven over het verwerken door middel van washes.

Spoorlijn

Een onderdeel van de workshop is het plaatsen en ballasten van een stuk spoor. Als het spoor op maat is geknipt worden de spoorstaven in een roestige kleur gespoten. Op het einde van de workshop wordt tussen en naast de dwarsliggers ballast aangebracht. Deze wordt uitgestrooid en als de dwarsliggers zijn schoongeveegd kan de vloeiverbeteraar worden aangebracht en alles met Minitec-ballastlijm gefixeerd.





10.

Scenery

Het onderdeel waar demogever Lars het meest naar uitkijkt is het creëren van het landschap. Er wordt gewerkt met matten die Lars zelf produceert en in vele varianten te koop aanbiedt. Voor deze workshop wordt gebruik gemaakt van de spoordijk en bosmat. De finishing touch wordt verzorgd door pollen en struiken. Ook hier wordt eerst uitleg gegeven hoe het beste te werk kan worden gegaan om vervolgens zelf aan de gang te gaan. De matten werken erg prettig en zorgen snel voor resultaat. Door eerst met een vel A4-papier een sjabloon te maken, ontstaat een goede pasvorm. Na het aanbrengen van de pollen en struiken komt het diorama echt tot leven. Tot slot geeft Lars als tip dat modelbouw soms ook het maskeren betekent en een kleine naad of beschadiging in een muur met een struik of pol goed kan worden weg-gewerkt. Voor een realistisch landschap is het echter van belang om vooral naar de natuur om ons heen te kijken; waar groeit een struik of een stuk onkruid? Op het einde krijgen de deelnemers twee hand-gemaakte dennenbomen van MBR Model om het diorama af te maken.

Conclusie

De workshop behandelt alle aspecten van model-spoorbouw behalve de elektronica. Hoewel het veel lijkt om in een dag te doen is er genoeg tijd om alles

naar wens voor elkaar te krijgen. De workshop wordt gegeven door kundige mensen die naast de uitleg ook rondlopen en meehelpen. Ook kunnen tijdens de workshop vragen over het bouwproces worden gesteld. Ik ervaar het als erg prettig dat alle materialen (inclusief reserves) en tools aanwezig zijn. Hierdoor kan op een laagdrempelige manier kennis worden gemaakt en lukte het ook deze keer om aan het einde van de dag tien naar tevredenheid afgeronde diorama's te zien. Naast het diorama krijgen de deelnemers een hand out mee waar alle stappen thuis in detail zijn na te lezen. Het resultaat van een dag werk mag er voor een beginner zeker zijn.

Kijk voor meer informatie over de workshops op pagina 63 of ga naar Bentinkmodelspoor.nl //

-
- 6. De workshopdocenten Marcel van der Bent en Lars op 't Hof. (foto Bentink)
 - 7. De muur heeft vele washes ondergaan. De stenen zijn met de hand ingekerfd.
 - 8. Op het lage deel van de muur begint het onkruid te woekeren.
 - 9. Met pollen en struiken is de overgang van spoor naar het begroeide talud gerealiseerd.
 - 10. Een korte trein maakt het helemaal af.
-

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*:

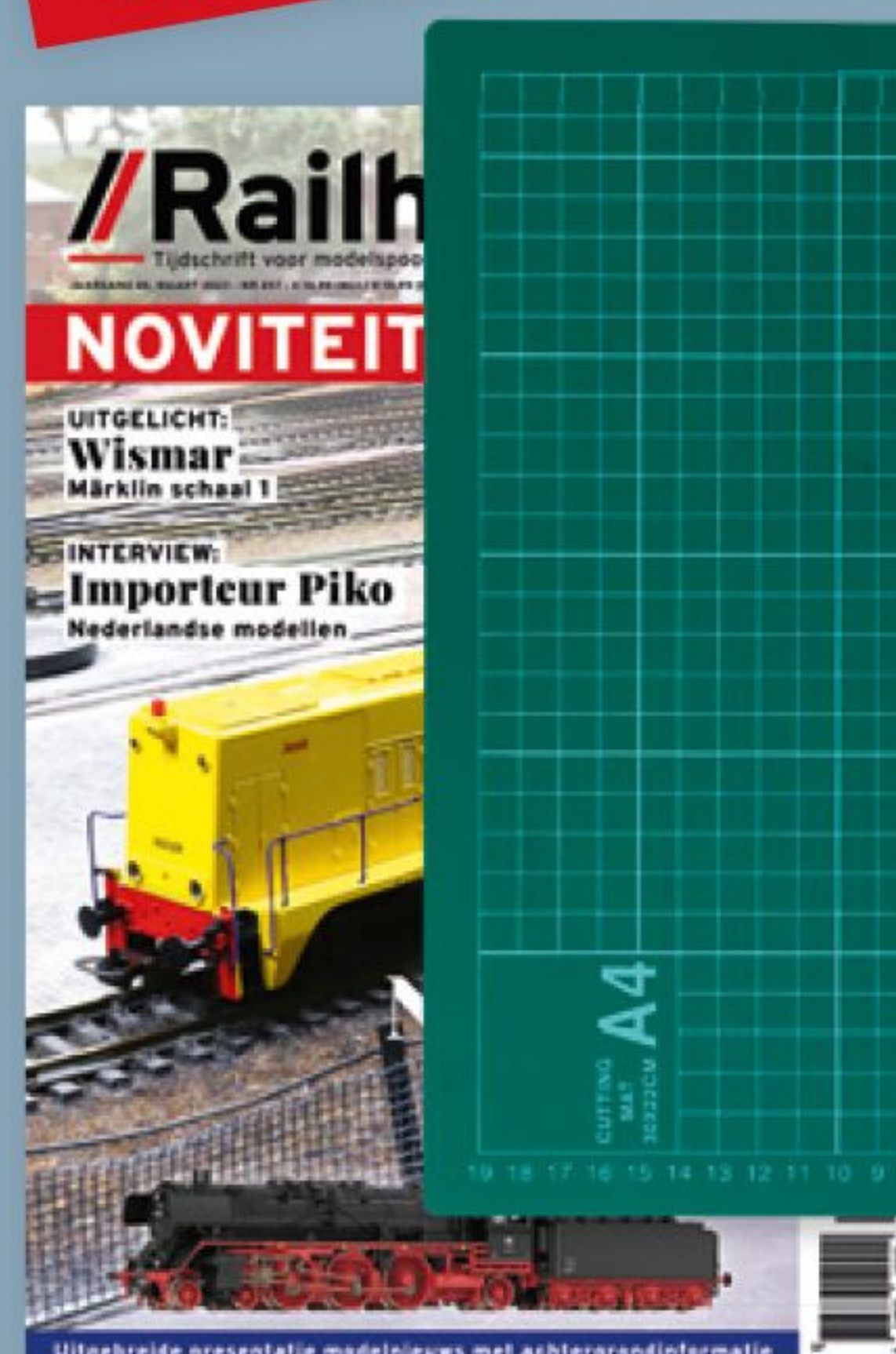
- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1985 en 1988 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen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

Railhobby kost in de winkel € 9,75
(specials kosten € 10,99)

* Abonnees met een print + online abonnement incl. specials krijgen bovenstaande voordelen.

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP



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

omBC 2900

OUD CONCEPT IN NIEUWE VORM

Het technisch concept van deze in 1937 gebouwde motorrijtuigen was weliswaar grotendeels gelijk aan het technisch concept van hun voorgangers uit 1929, de serie omBC 1904-1910, maar hun uiterlijk deed dat geenszins vermoeden. Met prachtig tekenwerk van wijlen Lex Tempelman en enkele historische foto's nemen we een kijkje in de wereld van deze markante motorrijtuigen die voortijdig en roemloos ten onder gingen.



In navolging van zowel het diesel- als elektrisch materieel dat kort ervoor op de baan was verschenen, werden ook de omBC's serie 2900 in een fraai gestroomlijnd jasje gehuld. De omBC's serie 2901 waren geheel van eigen bodem. Kom daar tegenwoordig nog maar eens om. Ze werden door Werkspoor gebouwd en hadden motoren van twee fabrikanten. De 2901, 2902 en 2905-2907 kregen twee achtcilinder Stork/Ganz-dieselmotoren van elk 150 pk, de 2903, 2904 en 2908 werden met zes-cilinder Thomassen/Frichs-motoren uitgerust, ook van 150 pk. Met de opmerking dat de 2904 en 2907 hun motoren in 1938 ruilden en dat ook de 2903, na levering van twee reservemotoren door Stork in 1937,

Stork-motoren heeft gekregen. Met deze motoren kon een maximumsnelheid van 105 km/h worden bereikt. Naar verluidt was de loop van deze omBC's goed, maar wilde de aanzet wel eens schokkend verlopen. De aandrijving geschiedde door middel van een platenkoppeling, via de Mylius-wisselbak, echter met synchronisatie van alle vier versnellingen. Via een cardanas werd een verbinding met de binnenas van elk draaistel gevormd. De motoren hadden elk een eigen koelwatercircuit, met een koelwateromloop voor de cilinders en een aparte omloop voor de koeling van de smeerolie. In bedrijf waren deze omlopen gescheiden. Om de motoren stilstaand op bedrijfstemperatuur te houden, werden beide koelwateromlopen verenigd

en met een automatisch geregelde oliebrander warm gehouden. Door elke motor werd een ventilator voor het ventilatiesysteem aangedreven. 's Winters werd deze lucht door het motorkoelwater verwarmd.

Indeling en vorm

De motoren waren in het midden geplaatst en dreven langs mechanische weg de draaistellen aan. Pal boven de motoren was bescheiden bagageruimte. Aan de ene kant hiervan waren twee compartimenten tweede klas met banken in de 2+1-opstelling, aan de andere zijde waren het twee grotere compartimenten derde klas met de 2+2-opstelling. In de voorste coupés stonden de banken achter elkaar; vanaf die plaatsen had de reiziger door enkele grote ramen vrij uitzicht naar voren. Op verzoek van het personeel is deze situatie later ongedaan gemaakt; men wilde niet op de vingers worden gekeken. De beide koppen van het rijtuig waren gestroomlijnd, maar met een spitsere neusvorm dan de diesel-drieën uit 1934 en het elektrische materieel '35/'36. De kopvorm van de omBC's zou ook bij het elektrische en dieselmaterieel '40 worden toegepast. Hiervan is helaas niets bewaard gebleven.

Bij hun indienststelling waren de omBC's gehuld in het donkergroen van Mat '36, met rode banden en biezen. Dak en schortbeplating waren zilvergrijs, maar tijdens de oorlog hadden deze een donkergrijze kleur. Inspectierijtuig 11 (zie hierna) kreeg een donkerblauwe kleur, dezelfde als die van DE20 'Kameel'. De motorrijtuigen omBC serie 2900 (met 'om' voor oliemotorrijtuig en de BC voor tweede en derde klas) waren eigenlijk voor de lijnen Alkmaar - Den Helder en Alkmaar - Enkhuizen bedoeld, maar ze werden na hun indienststelling op Amersfoort - Ede - Arnhem ingezet. Dit betrof een uurdienst, waarbij elke twee uur naar Doetinchem werd doorgereden.

Een kort leven

Zoals we al eerder zagen bij de diesel-drieën, was er na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog een enorm tekort aan brandstof waardoor ook de omBC's in »

1. Een door Werkspoor in 1937 afgeleverde omBC, hier nog zonder nummer. (foto's 1 & 4 Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)
2. Derde klas afdeling 'rooken' van de omBC 2904 met vrij uitzicht naar voren, 1937. (foto's 2 & 3 NS, collectie Het Utrechts Archief)
3. De omBC 2905 in dienst op het traject Amersfoort - Ede - Arnhem ter hoogte van Lunteren, 1937.
4. Interieur van de afdeling derde klas, 1937.



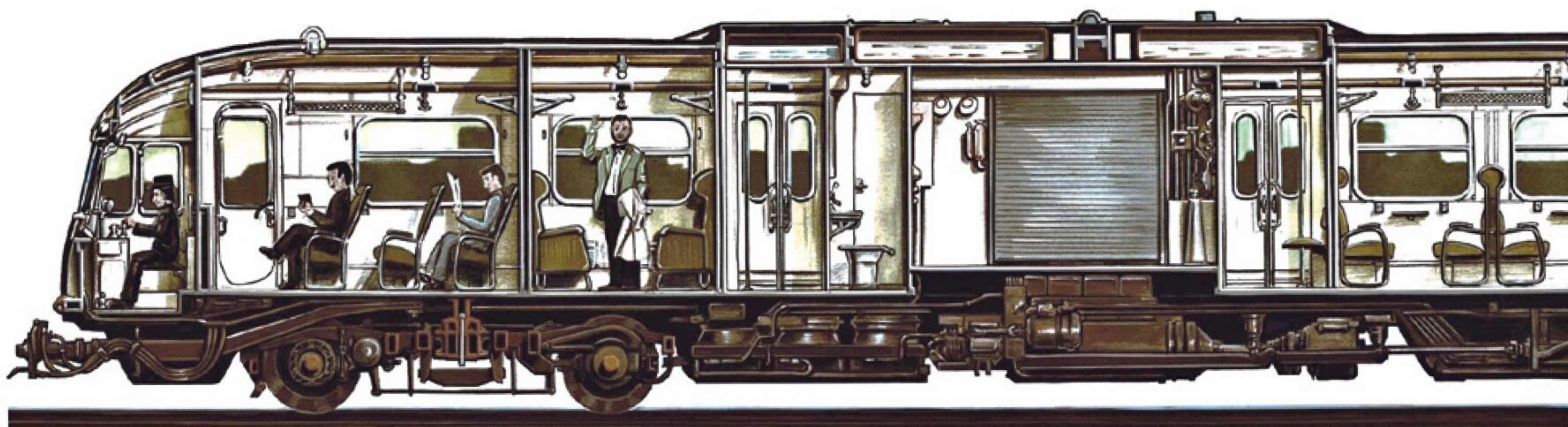
**MET TWEE MOTOREN
WAS DE MAXIMUMSNEL-
HEID 105 KM/H**



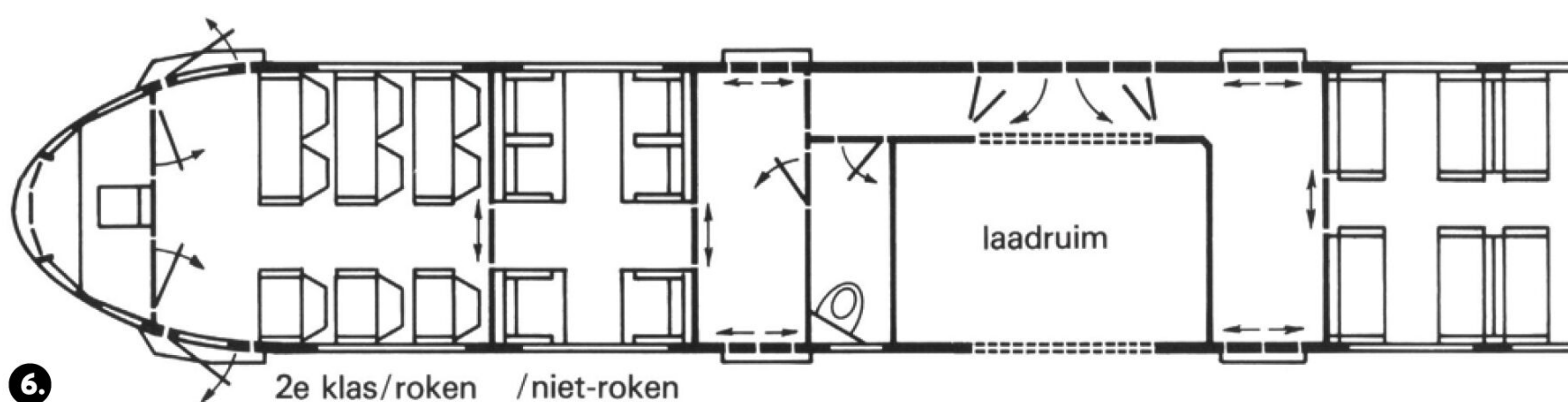
DE VOORSTE AFDELING 'ROKEN' HAD VRIJ UITZICHT NAAR VOREN

Arnhem terzijde werden gesteld, waar ze in depot waren, en vervangen door stoomtreinen. De Slag om Arnhem was er mede de oorzaak van dat na de oorlog alleen de 2904 nog bruikbaar was. In augustus 1944 werden de 2901 en 2902, samen met de DE3 21 en 49, van depot Arnhem overgebracht naar de spoordijk bij Oosterbeek Laag, waar ze veiliger zouden staan. Bij de Slag om Arnhem, op 17 september 1944, raakten de stellen beschadigd, maar waren nog wel herstelbaar. Voor de Britse speelfilm 'Theirs is the glory' werden ze kort na de oorlog in brand gestoken, met fatale afloop. De 2903 en 2905 werden als vermist opgegeven, maar werden later in het oosten van

Duitsland teruggevonden. De 2905 werd in 1948 officieel afgevoerd, de 2903 werd geconserveerd opgeborgen in afwachting van mogelijk herstel. De overige omBC's waren zwaar beschadigd, alleen de 2907 en 2908 kwamen voor herstel in aanmerking en werden daarna, samen met de 2904, tot 1952 op de lijn Gouda - Alphen aan den Rijn ingezet. In 1950 werden de toen nog in dienst zijnde motorrijtuigen in de nummering van treinstellen ondergebracht: de 2904 werd 101, de 2907 werd 102 en de 2908 werd 103. De nog te herstellen 2903 zou nummer 104 gekregen hebben, maar zover is het niet meer gekomen: hij werd afgevoerd en in 1952 gesloopt. In dat jaar



5.



6.



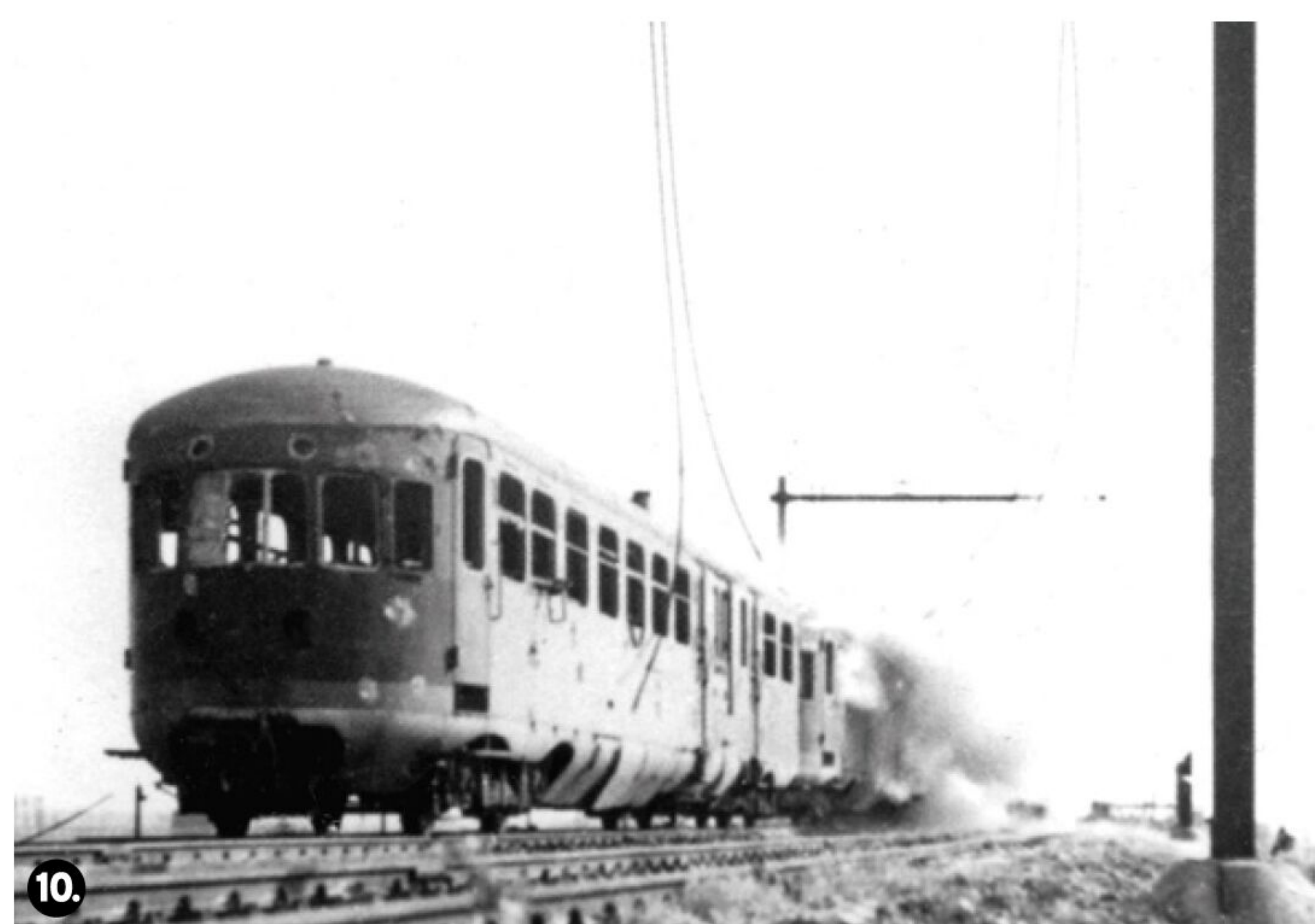
7.



werden ook de 101 en 103 afgevoerd, zodat van de hele serie alleen de 102 nog resteerde. Door de komst van de Blauwe Engelen serie 61-106 dreigde een nummerdoublure, zodat in 1952 de omBC 102 opnieuw werd vernummerd, nu in omAB 11. Onder dat nummer heeft het rijtuig tot 1960 als inspectierijtuig dienst gedaan. In 1955 werden de koppelingen verwijderd en werden de hierdoor ontstane openingen in de kopwanden gedicht, met een bijzondere stroomlijn-vorm als resultaat. De 11 werd in 1961 afgevoerd en in Zutphen gesloopt, slechts de draaistellen bleven behouden; deze kwamen korte tijd later onder het Blokkendoosrijtuig in de sproeitrein terecht, maar ook dit is inmiddels voltooid verleden tijd. Resten ons slechts enkele historische foto's. //



5. De voor een deel opengewerkte omBC 2908.
6. Corresponderende plattegrond met afbeelding 5.
7. Kop met de derde klasse van de BC 2908 met koersbord Arnhem.
8. Motorrijtuig 11, ex-omBC 2907, bij het 65^e Iustrum van de Universiteit van Amsterdam, Haarlemmermeerstation, 6 juli 1957. (foto Wim van Rossem, collectie het Nationaal Archief/Anefo)
9. Motorrijtuig 2901 bij aflevering in 1937, compleet met nummers en opschriften. (foto Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)
10. De 2901 en 2902 werden voor de speelfilm 'Theirs is the glory' kort na de oorlog in brand gestoken. (fotograaf onbekend, collectie het Gelders Archief)





Upgrade Piko Hondekop

DIGITALISEREN H0-TREINSTELLEN

De tweedelige Hondekop (Mat '54) en het Beneluxstel (Mat '57) van Piko zijn met een decoder met een achtpolige stekker eenvoudig te digitaliseren. Arie den Heijer voorziet de treinstellen tevens van binnenverlichting.

Omdat het interieur in compartimenten is verdeeld is het plaatsen van een lichtstrip niet mogelijk; leds van 3 mm doorsnede per compartiment zijn de remedie. Van de vijfpolige stroomvoerende koppeling zijn er drie gebruikt, waardoor in de stuurstand voeding voor de front- en sluitseinen beschikbaar is, maar niet die voor de binnenverlichting. Dat is met enkele kleine ingrepen op te lossen.

Motorrijtuig

De kap van het motorrijtuig kan worden afgenomen door de schroef van de Scharfenbergkoppeling los

te draaien en de koppeling en de kunststof kap onder de neus uit te nemen. De twee dan zichtbare schroeven moeten, evenals de beide bij het andere draaistel worden gelost. De kap komt pas vrij als het blokje met de frontseinen is losgemaakt, bijvoorbeeld door met een tandenstoker of satéprikker de glaasjes van de frontseinen naar binnen te duwen. Als de brugstekker voor analoog bedrijf is verwijderd en de achtpolige decoderstekker is ingestoken, is het treinstel klaar voor digitaal bedrijf. Aangezien mijn reizigerstreinen binnenverlichting hebben, wordt ook de Hondekop hiervan voorzien.

Interieur

Het eenkleurige interieur van de Hondekop moet worden geschilderd. De banken van de Benelux worden donker-rood en van het Mat '54 groen, de vloeren en de wanden grijs. Ik gebruik matte verf zodat het door de verlichting niet zal glanzen. De machinist wordt losgemaakt en zijn blauwe Piko-uniform wordt een NS-uniform: wit overhemd, zwarte stropdas, rood jasje en grijze broek. In beide cabines wordt de stuurtafel lichtgroen gemaakt met enkele zwarte accenten voor de handels en knoppen. De vloer en achterwand worden grijs. Naar behoefte kunnen reizigers op de banken plaatsnemen.

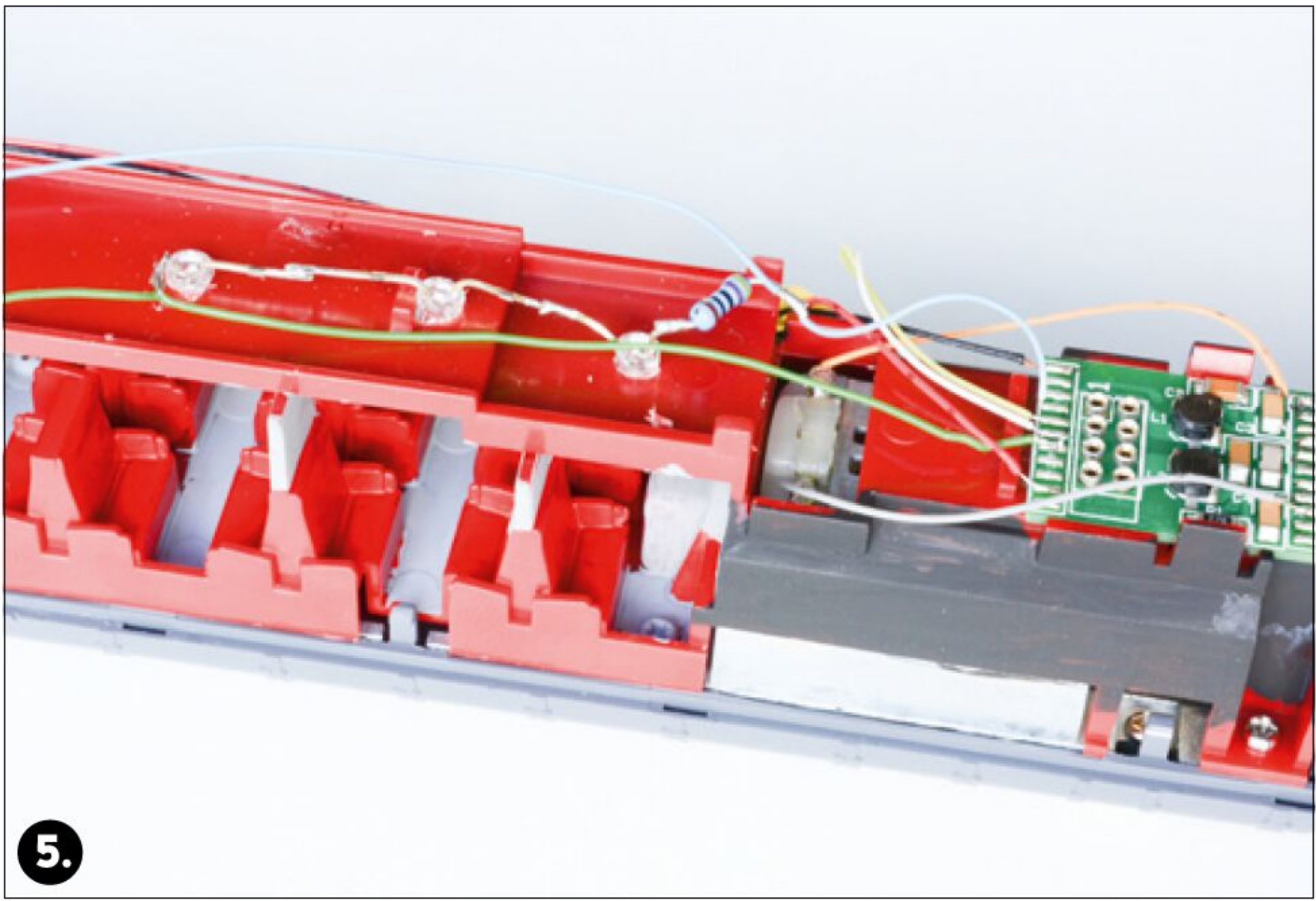
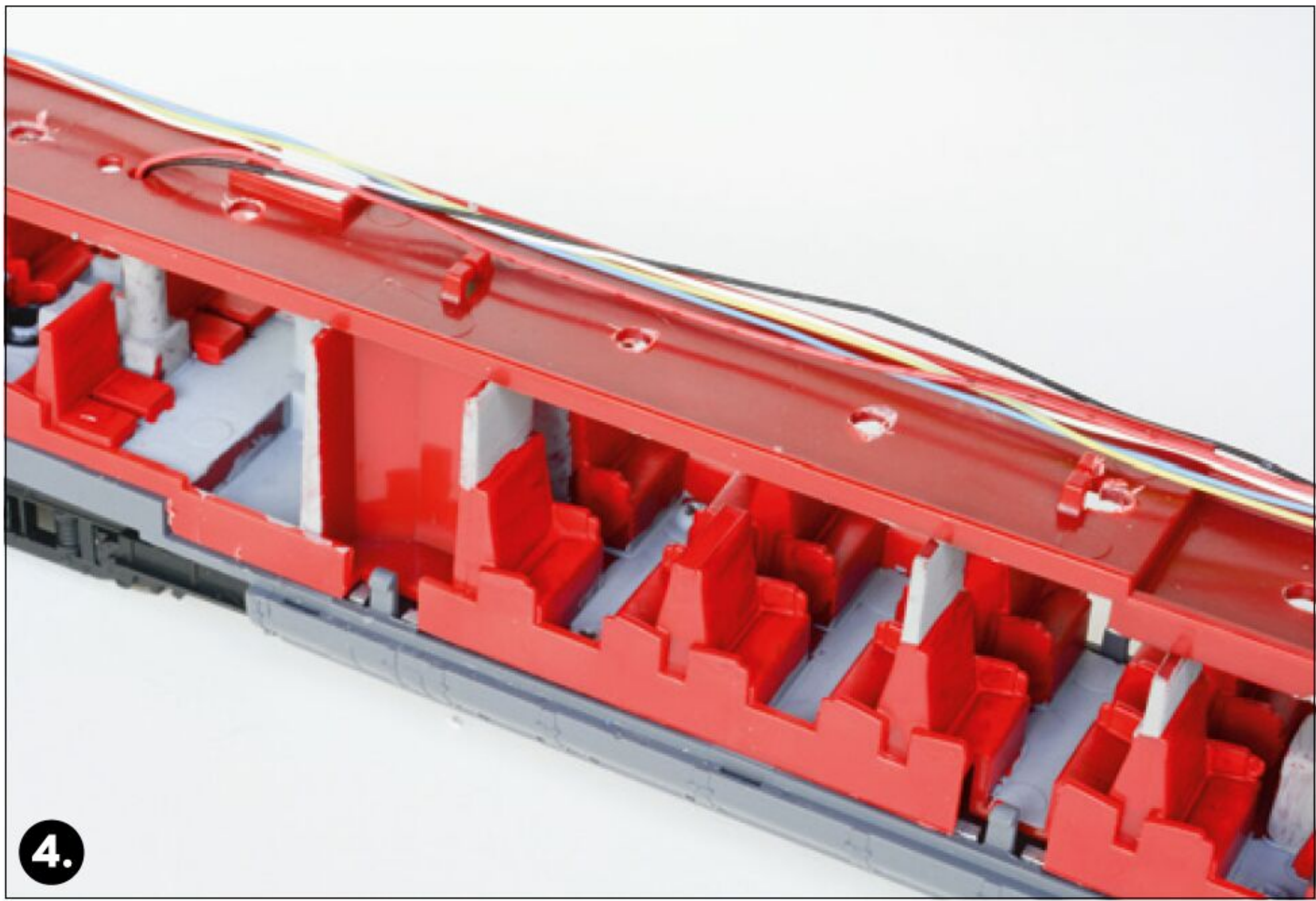
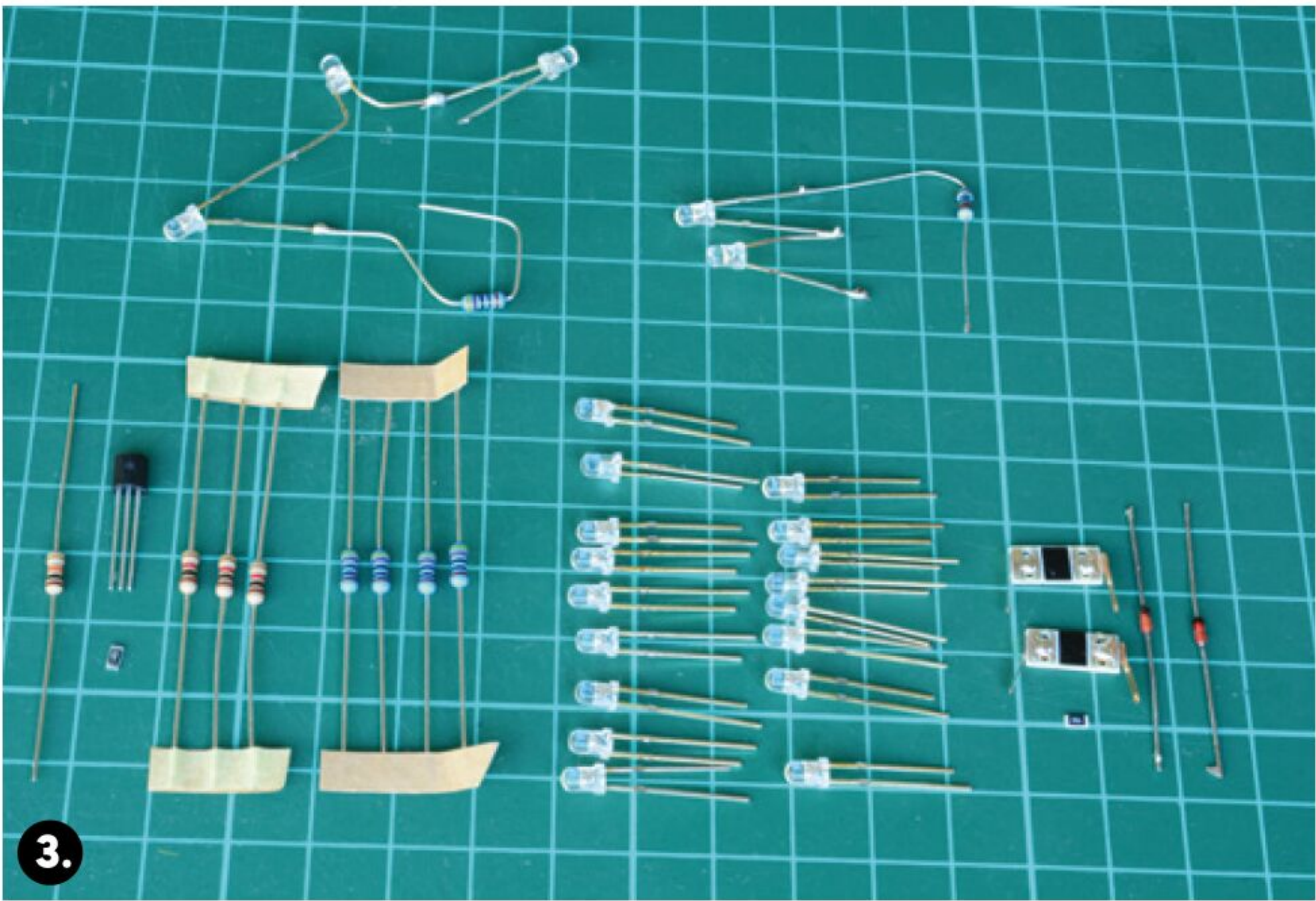
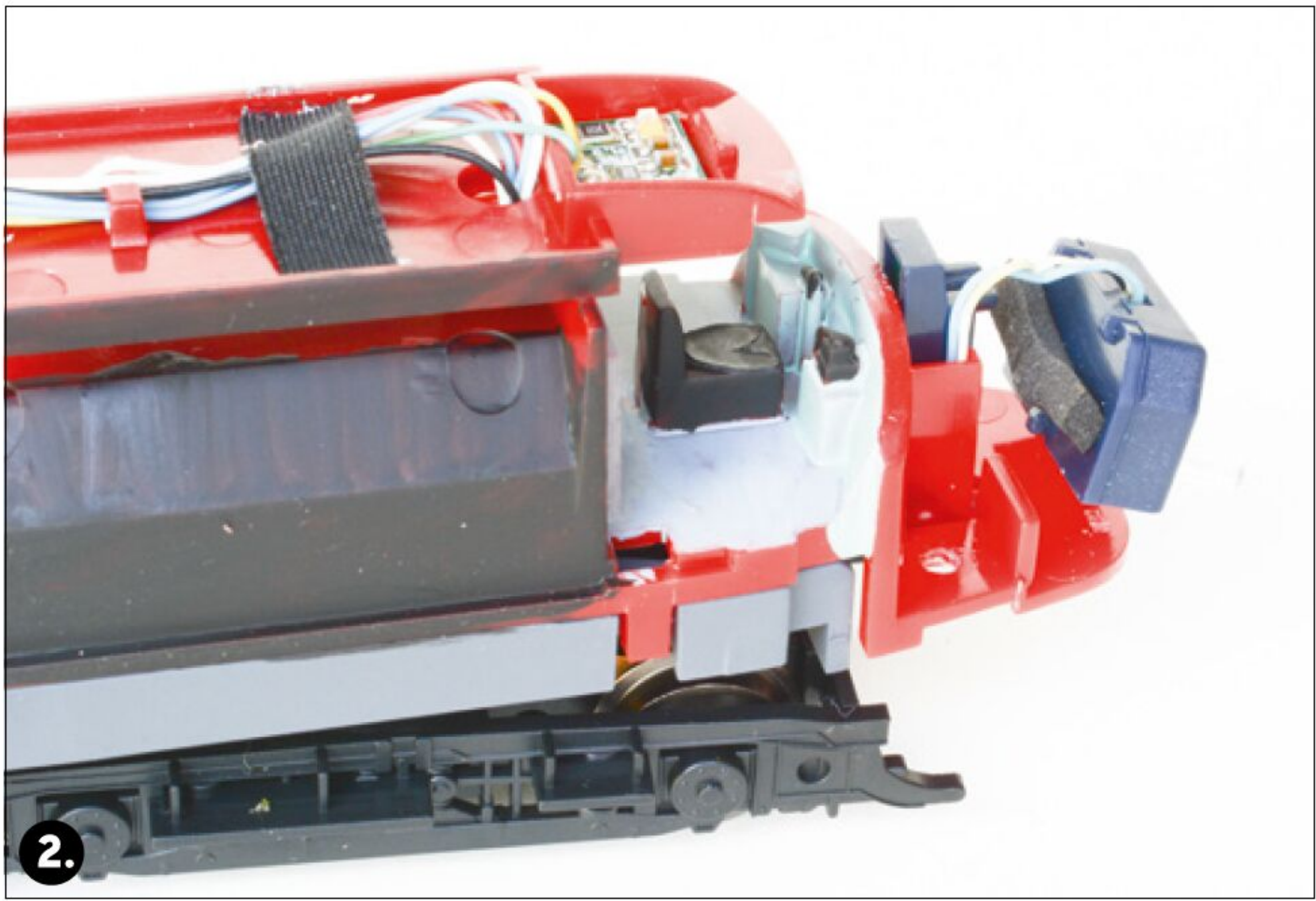
Led-binnenverlichting

Daar een ledstrip niet past, kies ik voor warmwitte leds van 3 mm Ø. Boven elk compartiment en de beide balkons wordt een gat van 3 mm in het plafond geboord. De motorwagen krijgt zeven leds en het stuurrijtuig tien. De leds kunnen in serie worden geschakeld door de pluspool met de minpool van de volgende led te verbinden. Ze kunnen niet en bloc worden aangesloten, omdat dan de gezamenlijke kniespanning per led te hoog wordt om te kunnen »

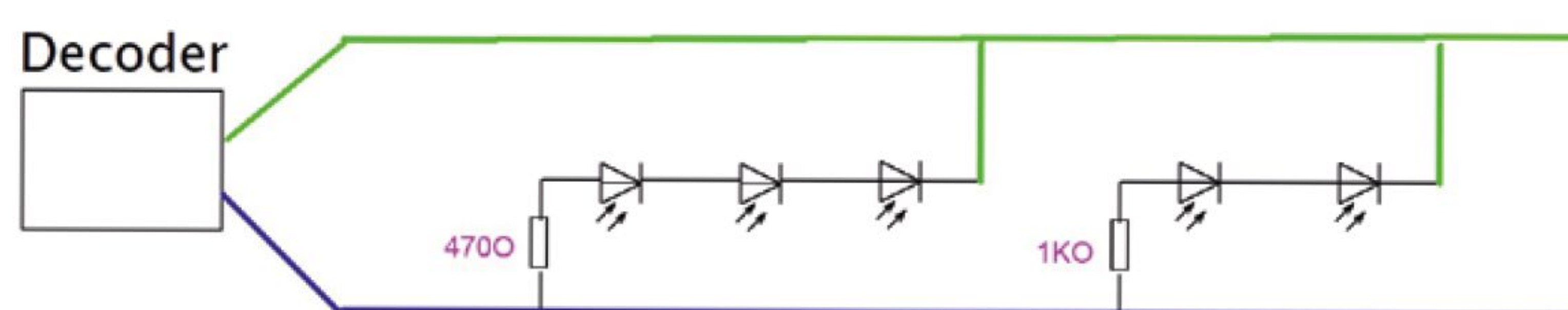
MATERIALEN

Weerstanden van 470 Ω, 1 kΩ, 10 kΩ (smd) en 15 kΩ (smd), warmwitte leds van 3 mm doorsnede, ESU-slepers voor de draaistellen van het stuurrijtuig, ESU Lokpilot-decoder, transistor BC327, decoderdraad, soldeerstation, functionele Scharfenbergkoppeling, fijne kniptang, pincetten

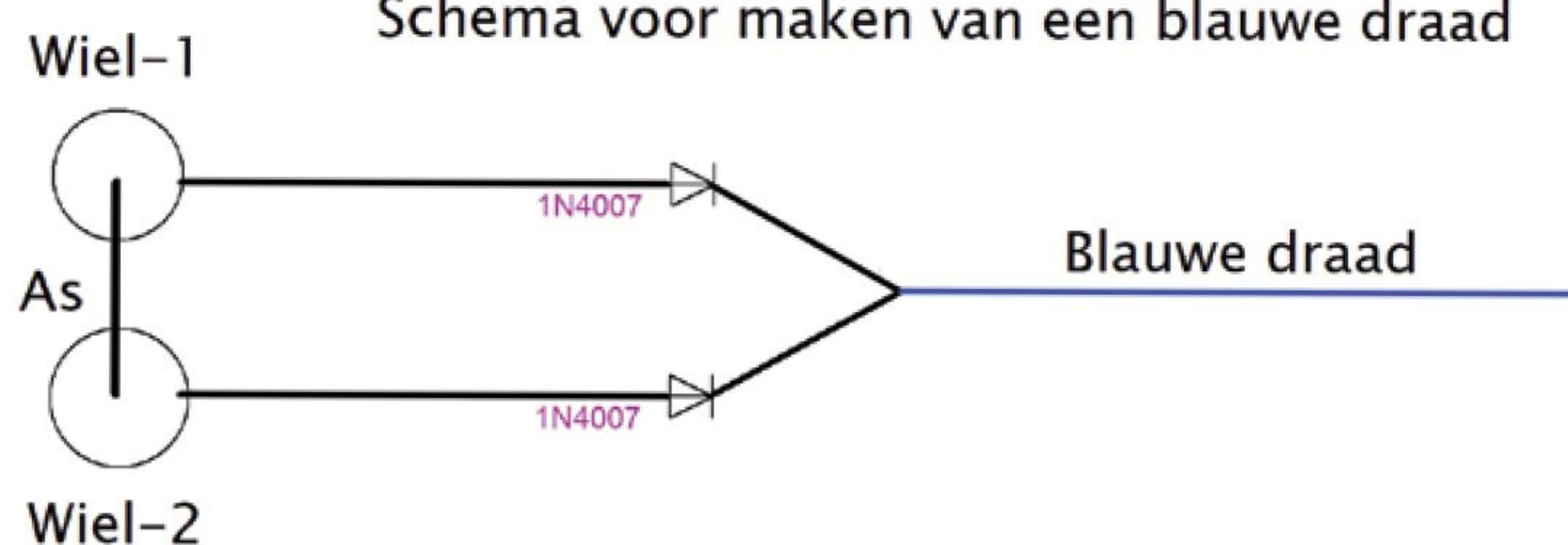
1. Het Beneluxtreinstel met ontstoken interieurverlichting.
2. De geschilderde cabine met de unit met de twee lage lampen van het A-sein.
3. Overzicht van het gebruikte materiaal met als test samengevoegde 3 mm leds.
4. In het plafond zijn boven de zitgroepen en balkons gaten van 3 mm geboord.
5. De eerste set van drie leds is gereed. Het plafond biedt voldoende ruimte voor de bedrading.



Schema voor aansluiten LEDs die per twee of drie worden geschakeld



Schema voor maken van een blauwe draad



6.

branden. Maximaal kunnen drie leds in serie worden geschakeld. Dit houdt in dat in het motorrijtuig één set van drie en twee sets van twee leds parallel aan elkaar worden aangesloten. In het stuurrijtuig komen twee sets van drie, en twee van twee leds. Door de grote behuizing van de motor worden de voorste reizigerscompartimenten niet verlicht.

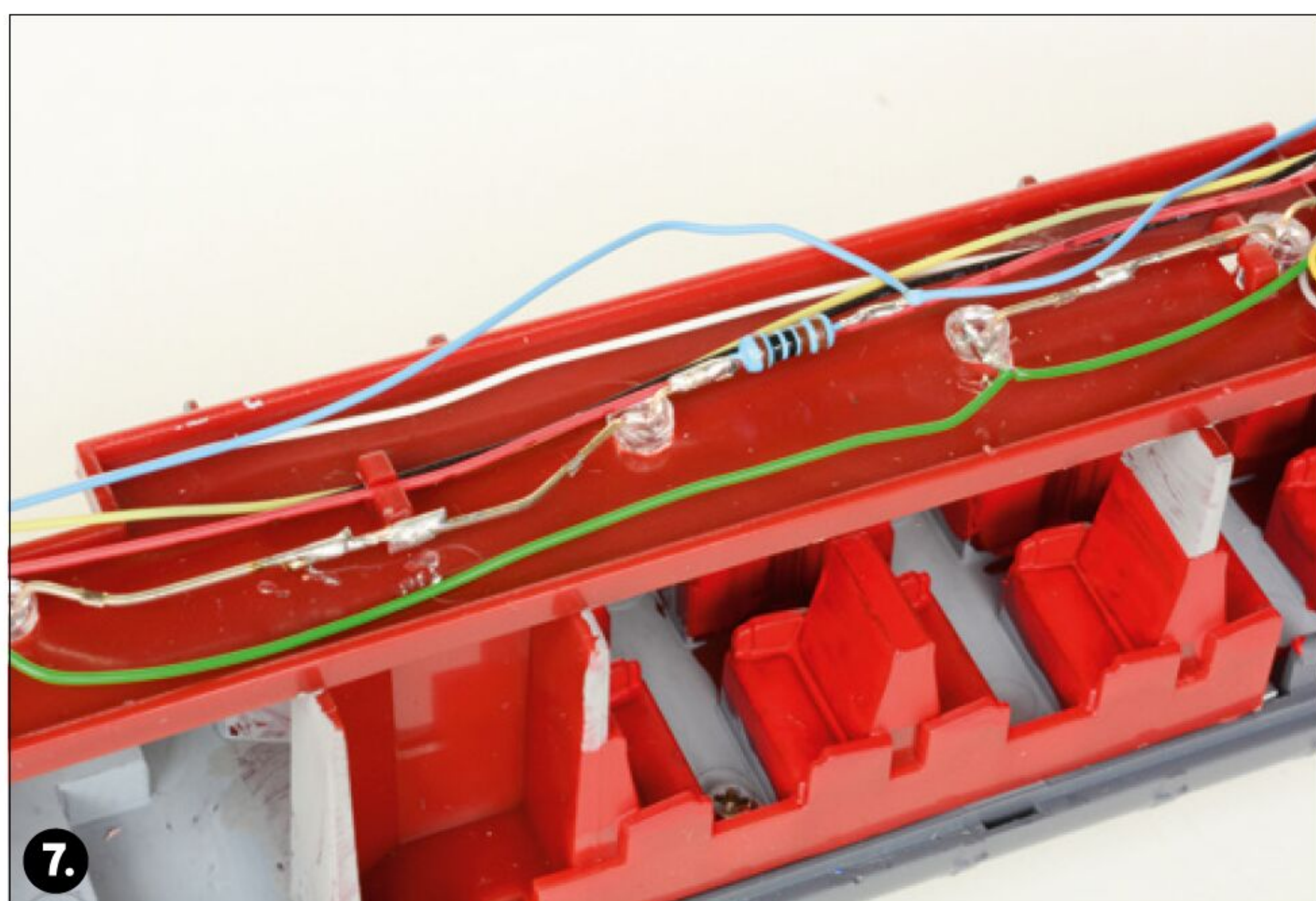
Weerstand

De set van drie leds krijgt een weerstand van 470 Ω , die van twee leds 1 k Ω , waardoor de lichtopbrengst per set vrijwel gelijk is. Zo nodig is de lichtsterkte voor het gehele treinstel achteraf aan te passen door het wijzigen van de betreffende cv's. De leds worden met de plus- en minpolen per set van drie of twee aan elkaar gesoldeerd. Dit kan als ze in de geboorde gaten zijn gestoken en met Kristal Klear vastgezet. Alle pluspolen (de langste poot van de led) moeten in één richting liggen, dan liggen ook de minpolen correct. De polen overlappen elkaar, overtollig materiaal kan worden afgeknipt, een korte soldeerverbinding volstaat. Vooraf worden alle polen van de leds vertind

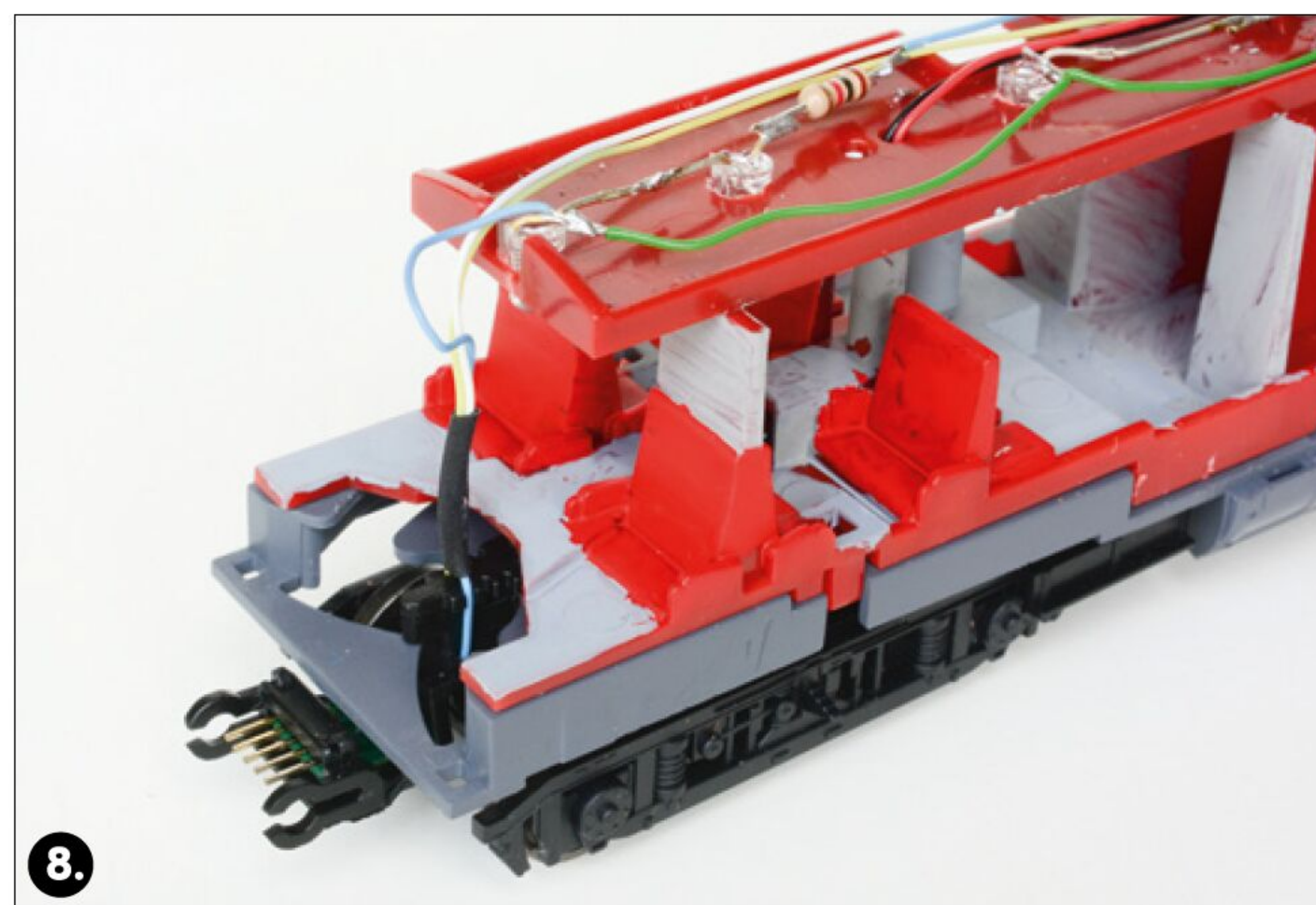
met soldeertin. Per set worden de plus- en minpolen aan elkaar gesoldeerd, behalve uiteraard de polen aan het uiteinde van een set. Per set wordt aan de plus-pool de juiste weerstand gesoldeerd (zie tekening).

Bedrading

Omdat het solderen aan de twee vrije soldeerpaden op de koppelingen lastig is, heb ik de bestaande door-verbindingen gebruikt en aangepast. Het ontbreken van een schakeldraad in het stuurrijtuig voor de binnenverlichting is op te lossen door van de blauwe draad die van het motorrijtuig naar het stuurrijtuig loopt een 'groene' draad te maken. Op de achtpolige stekker van de decoder is de groene draad gesoldeerd aan de tweede poot van de decoderstekker, die weer verbonden is met de soldeerpad direct naast de witte draad op de print waar de stekker wordt ingestoken. Ik heb een groene draad aan de genoemde soldeerpad gesoldeerd, op lengte gebracht en gesoldeerd aan de minpool van de eerste set leds. Van een tweede groene draad wordt het gestripte uiteinde om het gestripte uiteinde van de eerste draad gedraaid, de in

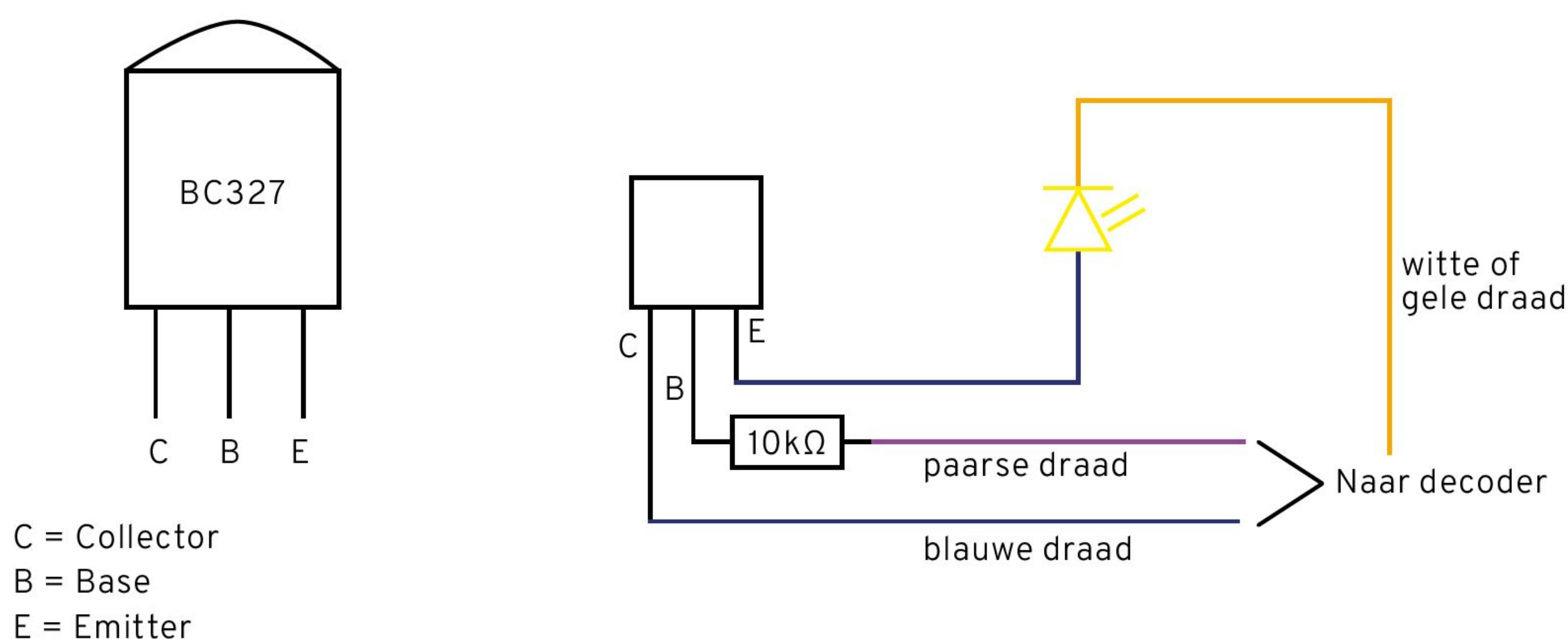


7.



8.

Door middel van onderbroken blauwe draad en transistor BC327 ontstaat de mogelijkheid tot in- en uitschakelen van verlichting aan één zijde van locomotief met functietoets F2



9.

elkaar gedraaide uiteinden vertind en aan de minpool van de eerste set leds gesoldeerd.

De blauwe draad die vanaf de print in het motorvoertuig naar het achtereind loopt, wordt zodanig afgeknipt dat het uiteinde kan worden gesoldeerd aan de weerstand die aan de pluspool van de eerste set leds zit. Zoals beschreven bij de groene draad, worden de uiteinden van de blauwe draad en de volgende draad in elkaar gedraaid, vertind en aan de weerstand gesoldeerd. Dit proces herhaalt zich naar elke volgende groep leds, zodat er een doorgaande blauwe en groene draad is om alle sets leds van spanning te voorzien. Bij de laatste weerstand kan het uiteinde van de blauwe draad worden gesoldeerd (zie tekening). De blauwe draad die uit het achterste draaistel komt wordt samen met het laatste stuk groene draad verbonden aan de minpool van de laatste set leds, waardoor dat stukje blauwe draad in feite 'groene' draad is geworden en er dus een witte, gele en groene draad via de koppeling naar het stuurrijtuig gaat. De binnenverlichting kan met functietoets F1 (ESU-decoder) worden in- en uitgeschakeld.

Stuurrijtuig

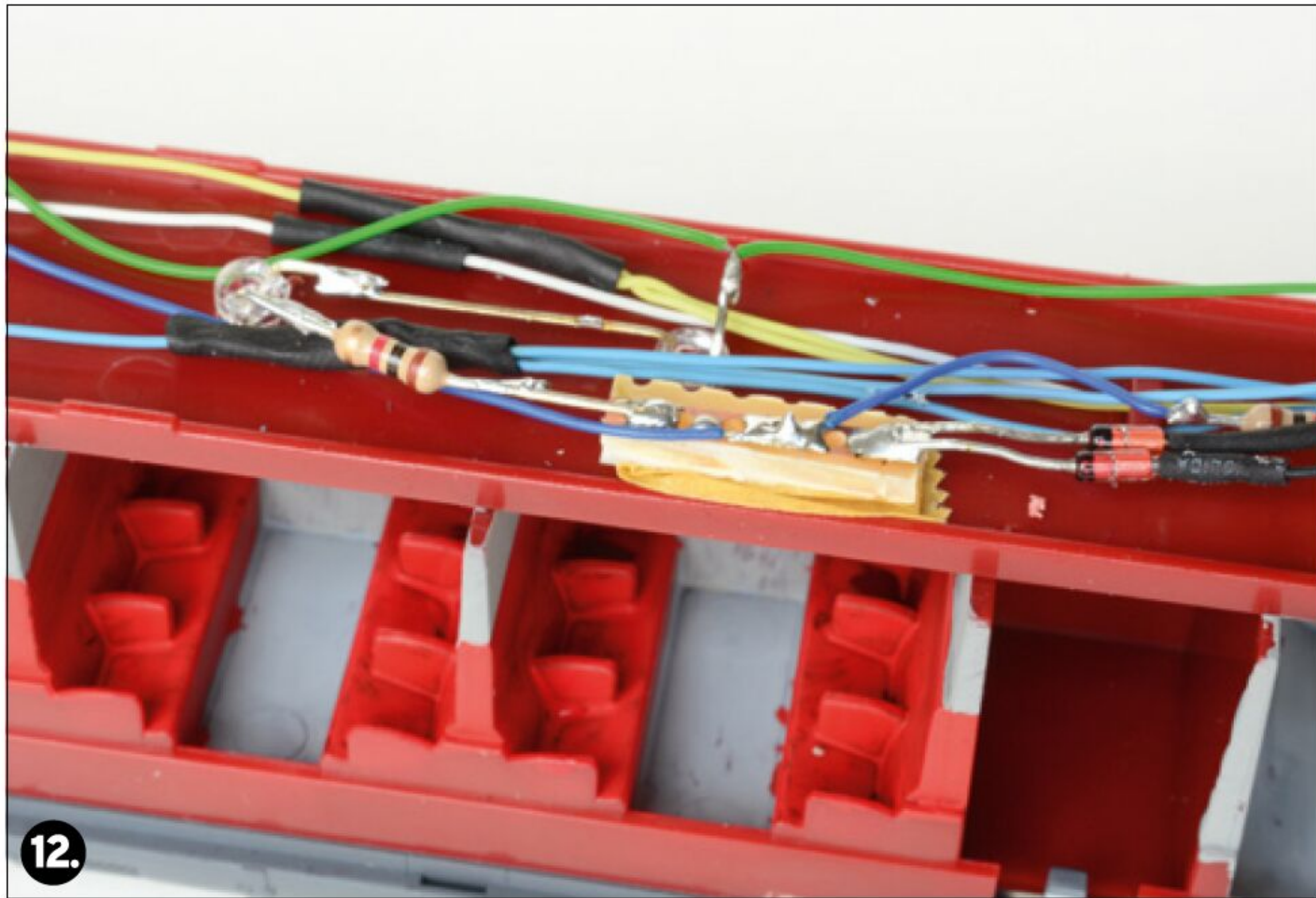
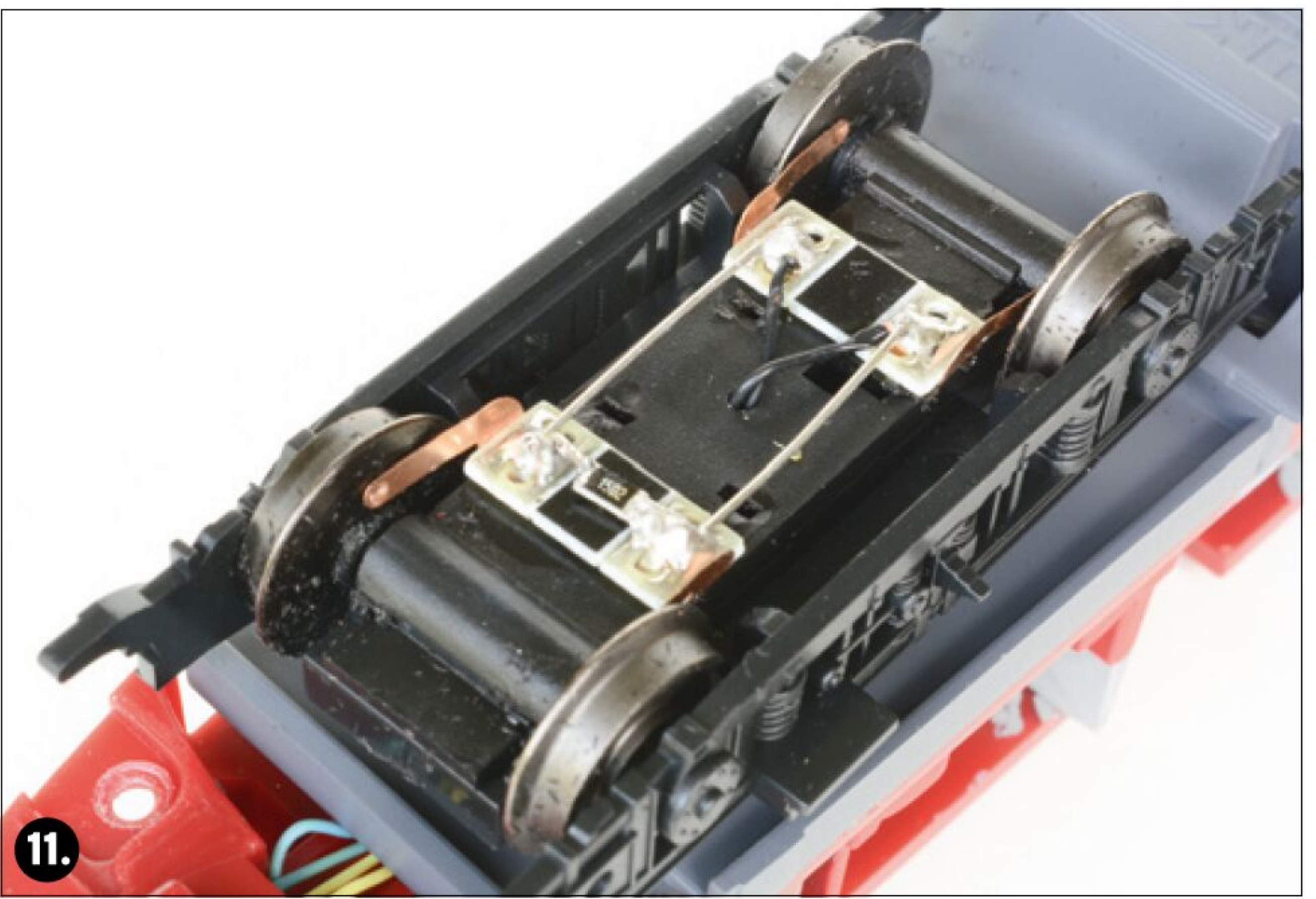
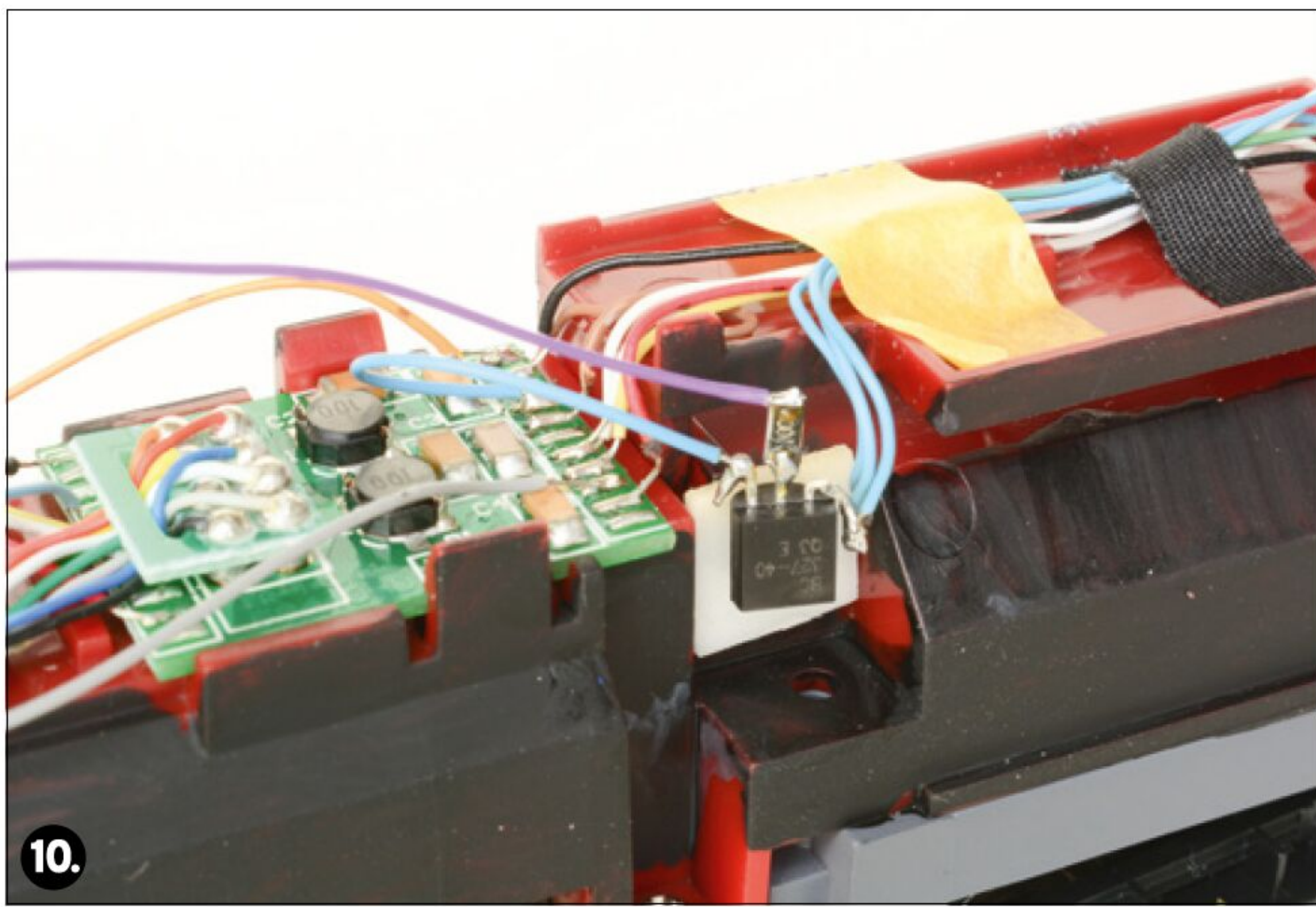
Via de stroomvoerende stekker komen de witte, gele en groene draad in het stuurrijtuig. Er is (nog) geen blauwe draad die er moet zijn om alle verlichting te laten branden. Een blauwe draad kan worden gemaakt door ESU-slepers op de assen van het stuurrijtuig te plaatsen zodat van beide railstaven spanning wordt verkregen. Aan beide zijden wordt de draad die met de sleper is verbonden voorzien van een diode die de spanning in de richting van het rijtuig doorlaat; dit voorkomt dat stroom in tegengestelde richting loopt. De uiteinden van de draden worden aan elkaar gesoldeerd; het resultaat is een zelfgemaakte blauwe draad die door de bodem van het stuurrijtuig naar binnen wordt gevoerd en wordt verbonden met de leds

voor de front- en sluitseinen en de binnenverlichting (zie tekening). Een (smd-)weerstand van 15 kΩ tussen de slepers zorgt ervoor dat het stuurrijtuig door het besturingssysteem van de modelbaan wordt 'gezien'.

Schakelbare front- en sluitseinen

In het motorrijtuig komt een schakeling waardoor aan één zijde van het treinstel de verlichting kan worden gedoofd als met gekoppelde stellen of Pec wordt gereden. Op de print in het motorrijtuig worden de drie op één soldeerpad bevestigde blauwe draden losgesoldeerd; deze gaan naar de sluitseinen, de top van het A-sein (bij de Benelux) en de lage lampen van het A-sein. Op deze soldeerpad wordt een nieuwe blauwe draad gesoldeerd die wordt verbonden met de ingang van de BC327-transistor. De drie losgesoldeerde blauwe draden worden op lengte gemaakt en aan de uitgang van de transistor gesoldeerd. De 10 kΩ-smd-weerstand wordt aan de middelste poot van de transistor gesoldeerd. Als laatste wordt de paarse draad van de (ESU-)decoder aan de smd-weerstand gesoldeerd. Via functietoets F2 kunnen de front- en sluitseinen aan één zijde van het treinstel gezamenlijk worden aan- of uitgezet. »

6. Het in serie schakelen van leds en onderaan het principe van een blauwe draad.
7. De blauwe en groene draden worden van set naar set verbonden.
8. Vanaf de laatste set leds wordt de blauwe draad die naar de koppeling gaat aan de groene draad gesoldeerd.
9. Schema voor het aansluiten van een BC327-transistor.



Machinist

Bij het weer in elkaar zetten van het treinstel is aan één zijde de Piko-koppeling door een functionele Scharfenbergkoppeling vervangen. Bij het groene treinstel heb ik de machinist verplaatst naar het stuurrijtuig en de rijrichting van het treinstel omgedraaid door bij cv29 in de decoder de waarde 1 op te tellen. Vooruitrijden doet het treinstel na deze ingreep altijd met het stuurrijtuig voorop. //



EXTRA ONLINE

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

- 10.** De BC327-transistor met 10 kΩ smd-weerstand. Het geheel wordt tussen de motor en het plafond geschoven zodat er ruimte blijft voor de schroef waarmee de kap wordt vastgezet.
- 11.** Het voorste draaistel van het stuurrijtuig met twee gekoppelde ESU-slepers en draden die naar binnen zijn geleid. Door de smd-weerstand tussen de voorste wielen wordt het treinstel door het besturingssysteem gedetecteerd.
- 12.** Rechts de twee diodes die op een printplaat zijn gesoldeerd. Vanaf dat punt is het een blauwe draad geworden.
- 13.** Het groene Mat '54 en het Benelux Mat '57 gekoppeld.
- 14.** De front- en sluitseinen tussen de gekoppelde stellen zijn gedoofd.



BENTINK
MODELSPOOR

Voor leerzame workshops!

airbrush
scenery
weathering




Bezoek onze website
www.bentinkmodelspoor.nl

Volg onze sporen op Instagram
[bentinkmodelspoor](https://www.instagram.com/bentinkmodelspoor)

MIFOSHAPE!
A SCULPTING POW(D)ER MIXTURE
WHICH IS GOING TO GIVE YOU A
SMILE 😊

YOU CAN SHAPE SCENES EASILY!
GET STARTED NOW

Specially formulated
and used by
MINIMA FORMA

AVAILABLE NOW

Visit our website
www.scapesupplies.com

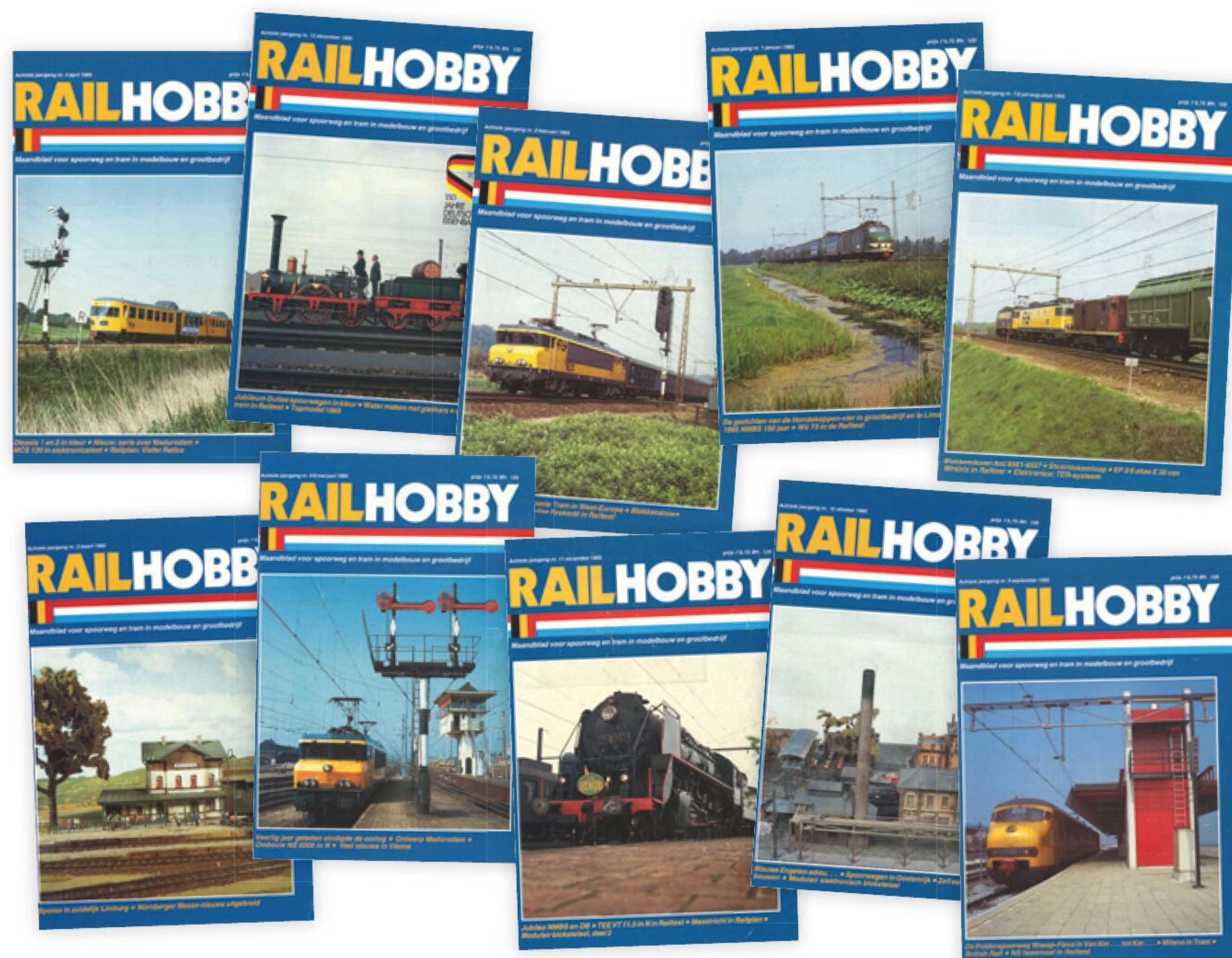
Follow our tracks on Instagram
[scapesupplies](https://www.instagram.com/scapesupplies)





Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 t/m 1985 en vanaf 1988 tot heden.
Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 350 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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



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



1.

EXTRA:
video SBB
RAe 4/8
1021

Churchill-Pfeil

SBB RAe 4/8 1021 VAN MÄRKLIN

Het aanvankelijk als 'Rote Doppel-Pfeil' of 'Landi-Pfeil' betitelde en Re 4/8 301 genummerde treinstel kreeg zijn bijnaam toen de Britse premier Winston Churchill in september 1946 Zwitserland ermee doorkruiste. Anders dan de eendelige Rode Pijl zijn tot dusverre van de dubbele versie weinig modelversies uitgebracht.

De RAe 4/8 is ontwikkeld uit de Roter Pfeil CLe 2/4 203-207 (de tweede bouwserie na de CLe 2/4 201-202), die voor het toenemende aantal grotere toeristische reisgezelschappen te weinig plaats bood. De CLe 2/4 had 70 zitplaatsen, bij de RAe 4/8 zijn dat er 134, waarvan 6 bij het buffet en 16 klapstoelen. De door SLM, BBC, MFO en SAAS gebouwde dubbele Rode Pijl kwam kort voor de Landi-tentoonstelling van 1939 in dienst als Re 4/8 301. Het 92 ton zware treinstel had een maximumsnelheid van 150 km/h (tegenwoordig 125 km/h) en was daarmee 25 km/h sneller dan de CLe 2/4. De beide middendraaistellen zijn aangedreven, de andere zijn loopdraaistellen. De transformatoren en de meeste elektrische componenten zijn in de beide neuzen ondergebracht. De toegangsdeuren zijn ten opzichte van de Rode Pijl iets naar het midden geplaatst, waardoor er achter beide cabines ruimte ontstond voor vier rijen tweepersoonsbanken waarvan de rugleuning in de rijrichting kan worden verzet.

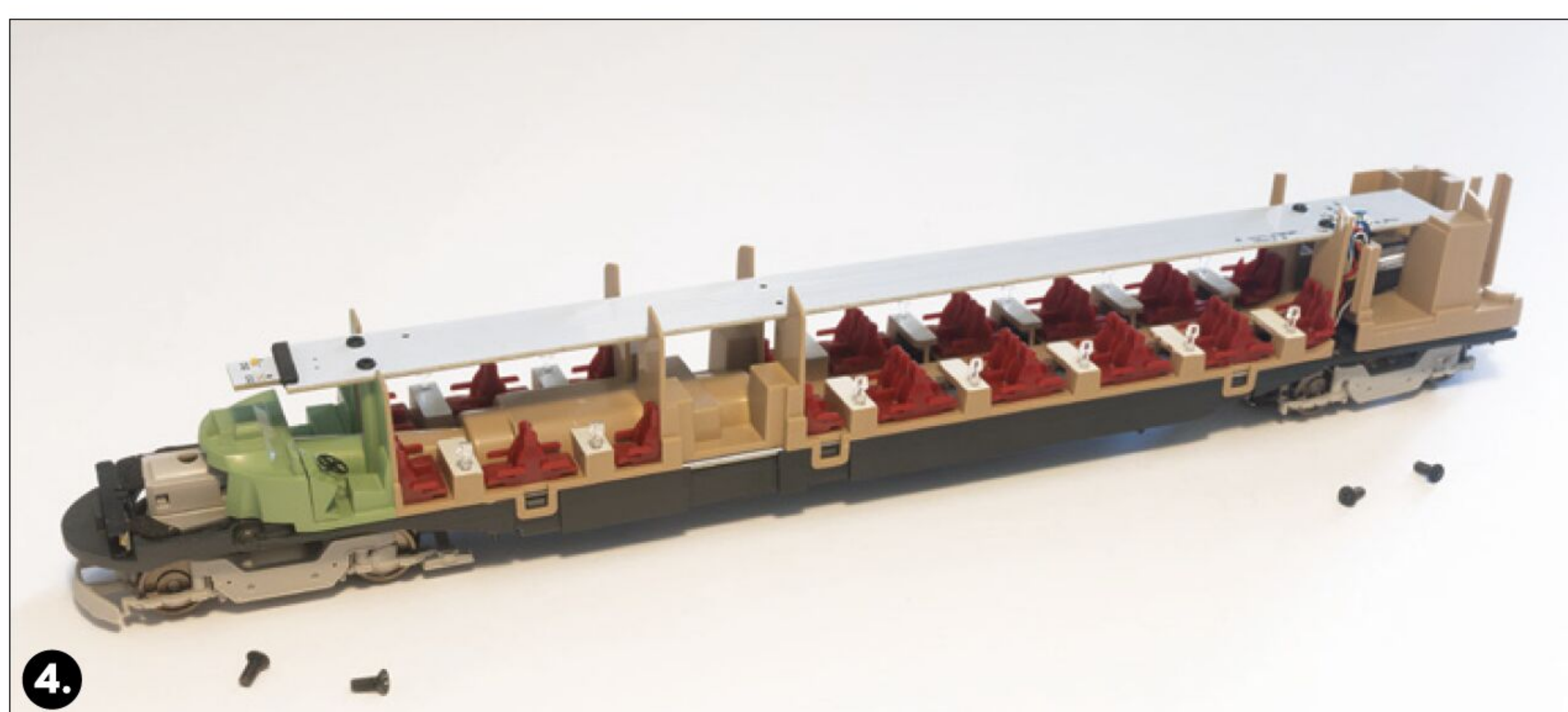
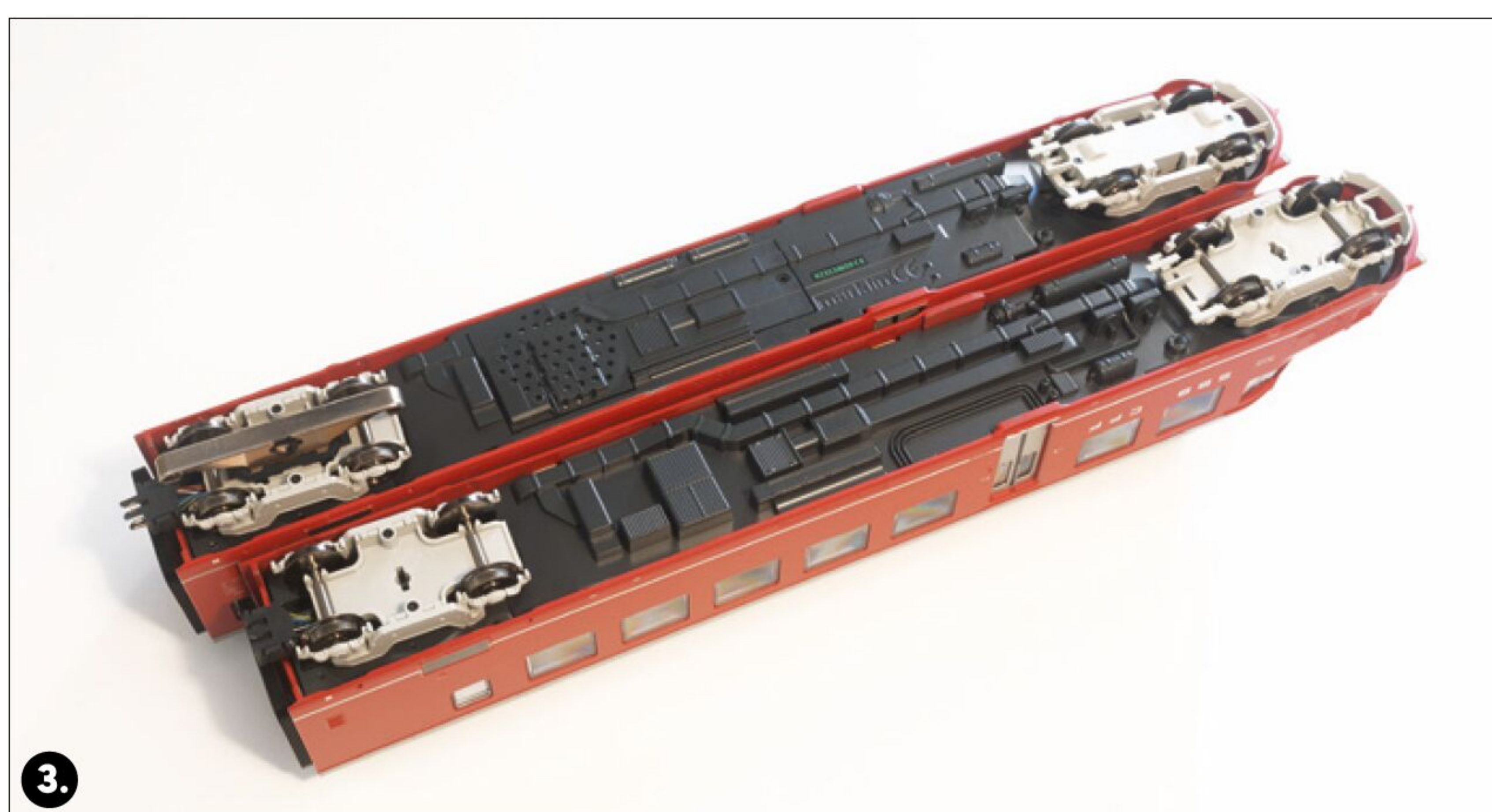
De andere banken stonden vis-à-vis. De kortgekoppelde bakken hebben een doorloop via de rubberbalg waardoor het buffet met kleine keukens (in wagen 1), de twee toiletten en het kantoor (in wagen 2) vanuit beide bakken bereikbaar zijn. Bij de laatste renovatie zijn 27 vis-à-vis banken met tafels aangebracht.

Omnummering

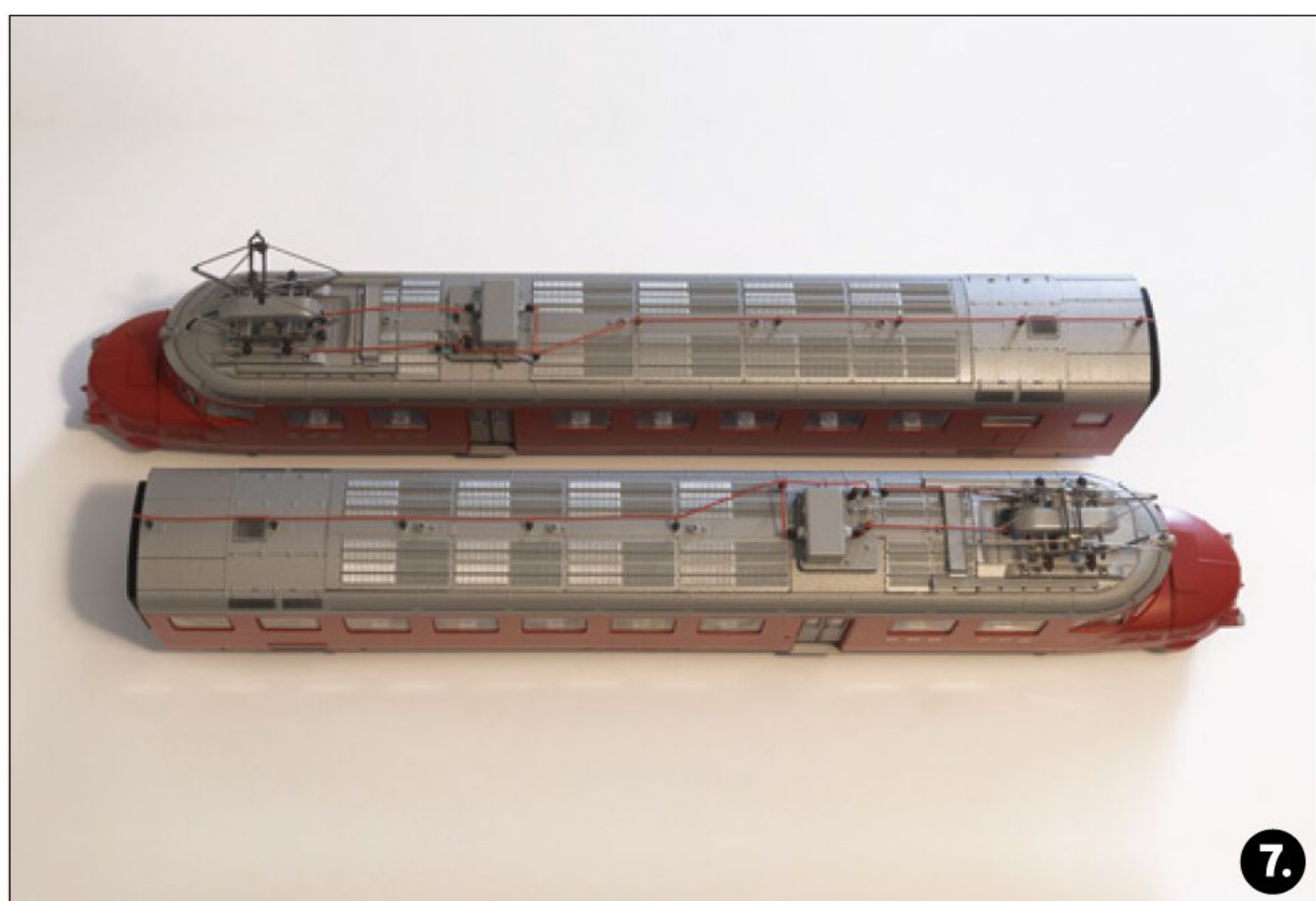
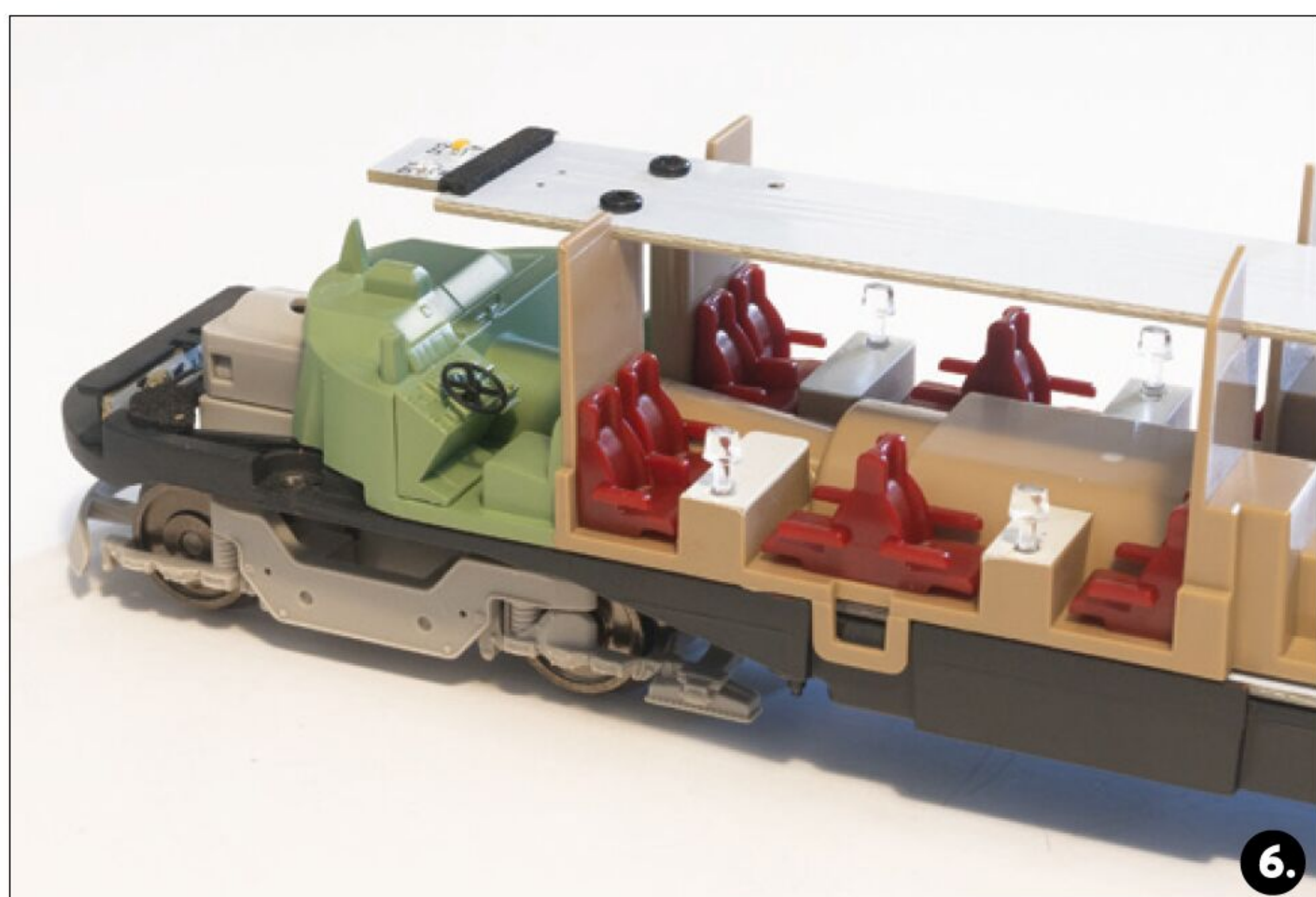
In 1937 werd het driedelige treinstel Re 8/12 502 'Tatzelwurm' door de SBB in bedrijf genomen, een jaar later volgde de 501. Door het grotere aantal zitplaatsen voldeden ze beter aan de vervoersvraag, zodat het bij slechts één Roter Doppel-Pfeil is gebleven. De typeaanduiding en nummering van de Rode Pijlen is regelmatig gewijzigd, ook de tweedelige versie is daar niet aan ontkomen. In 1948 is de Re 4/8 301 omgenummerd in RBe 4/8 651, in 1956 (bij het vervallen van de 3e klas) in RAe 4/8 651, in 1959 RAe 4/8 1021, in 1996 bij MThB RAe 4/8 506 en tenslotte in 2004 bij SBB in RAe 4/8 1021. Met de revisie in 1967 werd



de kleur rood een tint donkerder, de toen verwijderde verchroomde letters SBB CFF en SBB FFS zijn inmiddels teruggeplaatst. De Churchill-Pfeil is, behoudens enkele incidentele korte ritten, nooit in de reguliere dienstregeling ingezet, maar alleen voor groepsreizen en excursies. Uitgerust met een breed sleepstuk op een van de stroomafnemers kwam zij een enkele keer in Zuid-Duitsland en Oostenrijk. Toen brandschade aan de transformator in 1979 het einde leek te betekenen en het Verkehrshaus in Luzern geen onderdak kon bieden, heeft het Duitse reisbureau Intraflug haar in 1985 tegen de schrootprijs van Sfr 12.000 overgenomen. Het weer rijvaardig maken bleek financieel niet haalbaar, waarna het stel in 1994 naar de reisafdeling van de Mittelthurgaubahn (MThB) overging. In de SOB-werkplaats in »



1. SBB RAe 4/8 1021 'Churchill-Pfeil' als Märklin H0-model.
2. Het zwarte hulpstuk is nuttig bij het koppelen van de bakken. Brede sleepstukken worden meegeleverd, evenals de ladder en draaistelddetailering bij vitrine-opstelling.
3. Aan de onderzijde zijn kabels en appendages weergegeven. In de gemotoriseerde bak is achter het luik met gaten voor een luidspreker de decoder ondergebracht.
4. De aandrijving is in en achter de cabine laag ingebouwd zodat ook daar een vrije doorkijk is.



Samstagern is de Churchill-Pfeil gerenoveerd en de elektrische uitrusting gemoderniseerd; in 1996 was zij weer rijvaardig. Met het bankroet van de MThB in 2002 kwam het stel weer in bezet van de SBB. Bijzonder is dat de Churchill-Pfeil, het oudste rijvaardige treinstel van de SBB, in het depot in Zürich door ten minste zeven man van het rijdend personeel wordt onderhouden. Het stel wordt vanuit Zürich ingezet voor speciale ritten en kan worden gehuurd.

Model

Na de aankondiging in 2021 zijn de eerste modellen eind 2022 uitgeleverd. Een jaar later volgde de tweede batch waarbij in de styropor binnendoos een zwart koppelhulpstuk is bijgevoegd. Hoewel de bakken af fabriek niet zijn gekoppeld, wordt het treinstel in een 68 cm lange doos geleverd. Op het kartonnen deksel prijkt een fraaie afbeelding, maar een verpakking met de bakken boven in plaats van achter elkaar zou bij vervoer (in de tram had ik aardig bekijks) en in de kast vol dozen van locs en rijtuigen handiger zijn. De laag geplaatste motor drijft via een cardan beide assen in het voorste draaistel aan, daarvan hebben de wielen van een as antislipbanden. Het 900 gram wegende treinstel heeft met hellingen geen probleem, het rijdt immers nooit gekoppeld met rijtuigen of goederenwagens en heeft derhalve geen buffers, maar rubberen stootbumpers. Bij het voorbeeld kan de trein met een achter de frontplaat verborgen trekhaak worden versleept. Alle Zwitserse seinbeelden kunnen worden weergegeven. De interieur- en cabineverlichting en de tafellampen zijn schakelbaar waardoor een machinist en reizigers eigenlijk niet mogen ontbreken. Om de metalen kappen af te nemen moeten vier kleine schroeven per kap worden gelost. Let bij het oppakken van de bakken op de filigreine isolatoren en dakleiding. De RAe 4/8 is ruim voorzien van geluid waarbij de Duitse aankondigingen over de excursie en het treinstel op het inzetgebied zijn afgestemd. Boogstralen van 36 cm zijn mogelijk; voor inzet in zeer ruime bogen of in een vitrine kunnen de schortplaten bij de draaistellen voor een authentiek aanzicht van meegeleverde zijstukken worden voorzien. Voor een optimaal rijgedrag dienen rails en wissels goed te zijn gelegd, bij M-rails is er kans op ontsporing en kunnen wissellantaarns in de weg zitten.

Maatvoering

De lengte van het origineel is 46.200 mm, naar 1:87 omgezet 531 mm. De hart-op-hart afstand tussen de draaistellen bedraagt 17.500 mm, in H0 201 mm, de radstand is bij alle draaistellen 2700 mm, omgerekend 31 mm. Bij nameten van de H0-versie kloppen alle maten, de trein is op schaal. De pantografen zijn met



een smal sleepstuk uitgerust, hoewel bovenleiding-bedrijf niet mogelijk is, zijn brede bijgevoegd. De in reliëf uitgevoerde handgrepen zijn met de deuren meegegoten; bij het voorbeeld zitten ze aan de zij-kanten van het portiek. De ruitenwissers hebben een aluminiumkleurige stang en zwarte wisser. De bakken zijn dekkend gespoten; alle roosters en andere in reliëf uitgevoerde delen zijn goed zichtbaar. Bij het voorbeeld zijn de letters SBB CFF en SBB FFS (opnieuw) met verchromde letters aangebracht, in model zijn ze opgedrukt waardoor een eventuele eerdere versie eenvoudiger is te realiseren. Ook de andere opschriften en de sierlijnen zijn ragfijn weergegeven. De onder het treinnummer vermelde naam 'roter Pfeil Churchill' en de stoelnummers naast de deuren zijn alleen met een loep te lezen, die met de lage nummers betreffen wagen I. SBB RAe 4/8 1021, Märklin artikel 39260, Trix 25260, € 619, tijdperk VI.

Eerdere modellen

In 1935 is door Märklin in schaal 0 iets uitgebracht dat voor de enkele Rode Pijl moest doorgaan. Daarna volgden diverse fabrikanten met redelijk tot uitstekend gelijkende modellen in schaal Z tot 0. In H0 is de Churchill-Pfeil uitgebracht door Bevi, Fulgurex, MTR en Wesa, in schaal N door Fulgurex en in schaal 0 in 2012 als messingmodel door Lematec in oplage van 35 stuks in de oorspronkelijke uitvoering en in 2013 door Lemaco als nummer 301 (20 stuks) en 1021 (15 stuks). //



Bekijk de video van de SBB RAe 4/8 1021 en onze andere video's op Railhobby.nl/video



5. De tafellampen en de cabineverlichting, hier cabine 2, zijn schakelbaar.
6. De cabine noodt tot het plaatsen van een machinist.
7. De daken zijn met de filigreine isolatoren, leidingen, roosters en stroomafnemers compleet weergegeven.
8. De vouwbalgen zijn licht verend gemonteerd zodat ook in een boog geen vrije doorkijk is.
9. SBB RAe 4/8 1021 Roter Doppelpfeil, 25 juni 2010. (foto Darlo Hausermann, © SBB)
10. Het treinstel is af fabriek met smalle Zwitserse sleepstukken uitgevoerd.



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!



IN HET SPOOR VAN DE BLAUWE ENGEL

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

Prijs: € 39,95.

Railhobby.nl/blauweengel

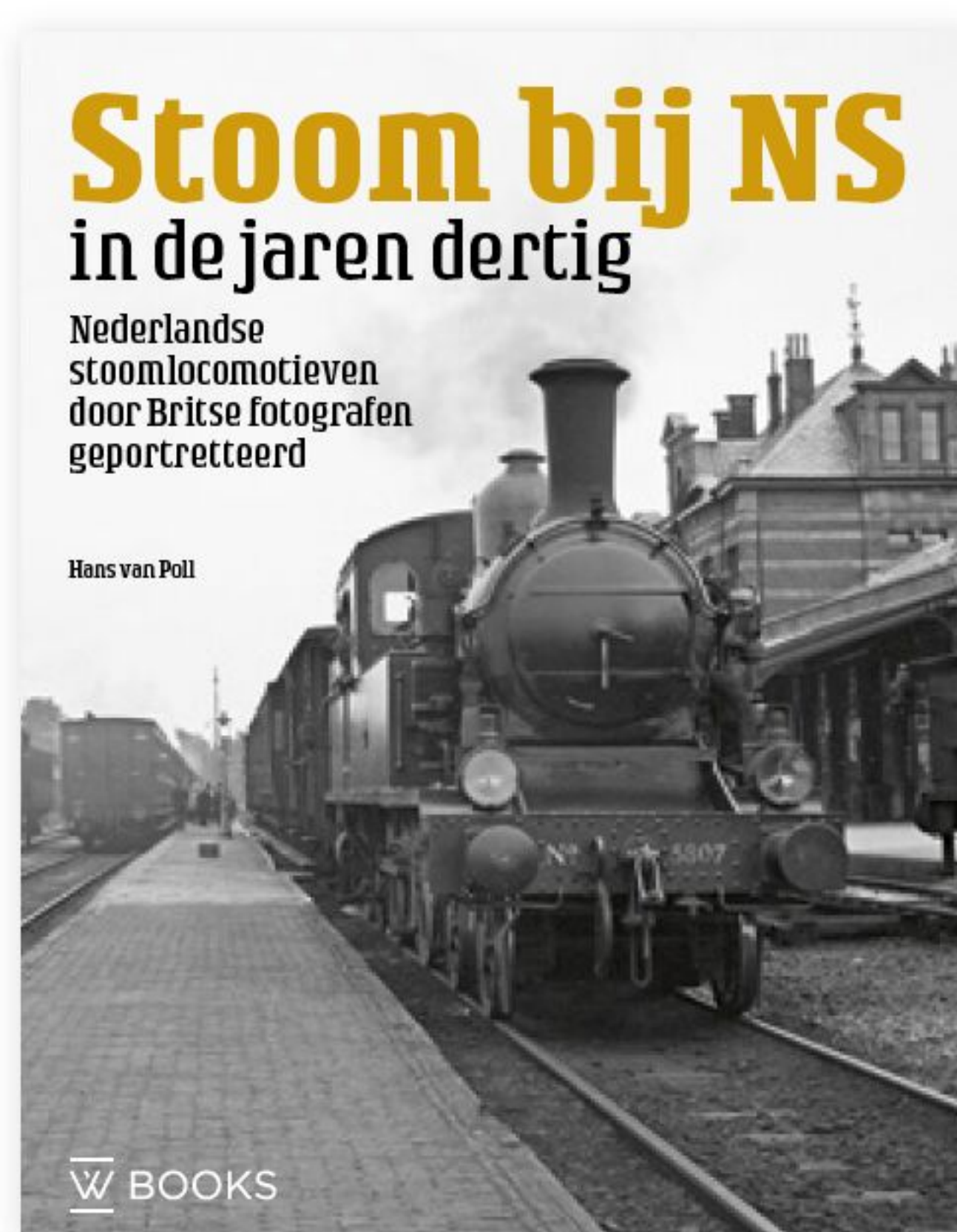
RANGEERDER

In samenwerking met SpoorObjecten brengt Railhobby een exclusief model uit: de rangeerder. Het model is origineel-getrouw en verkrijgbaar in schaal H0. De rangeerder kan ingezet worden op modelbanen van tijdperk IV tot heden.

Prijs: € 10,99.

Railhobby.nl/rangeerder

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

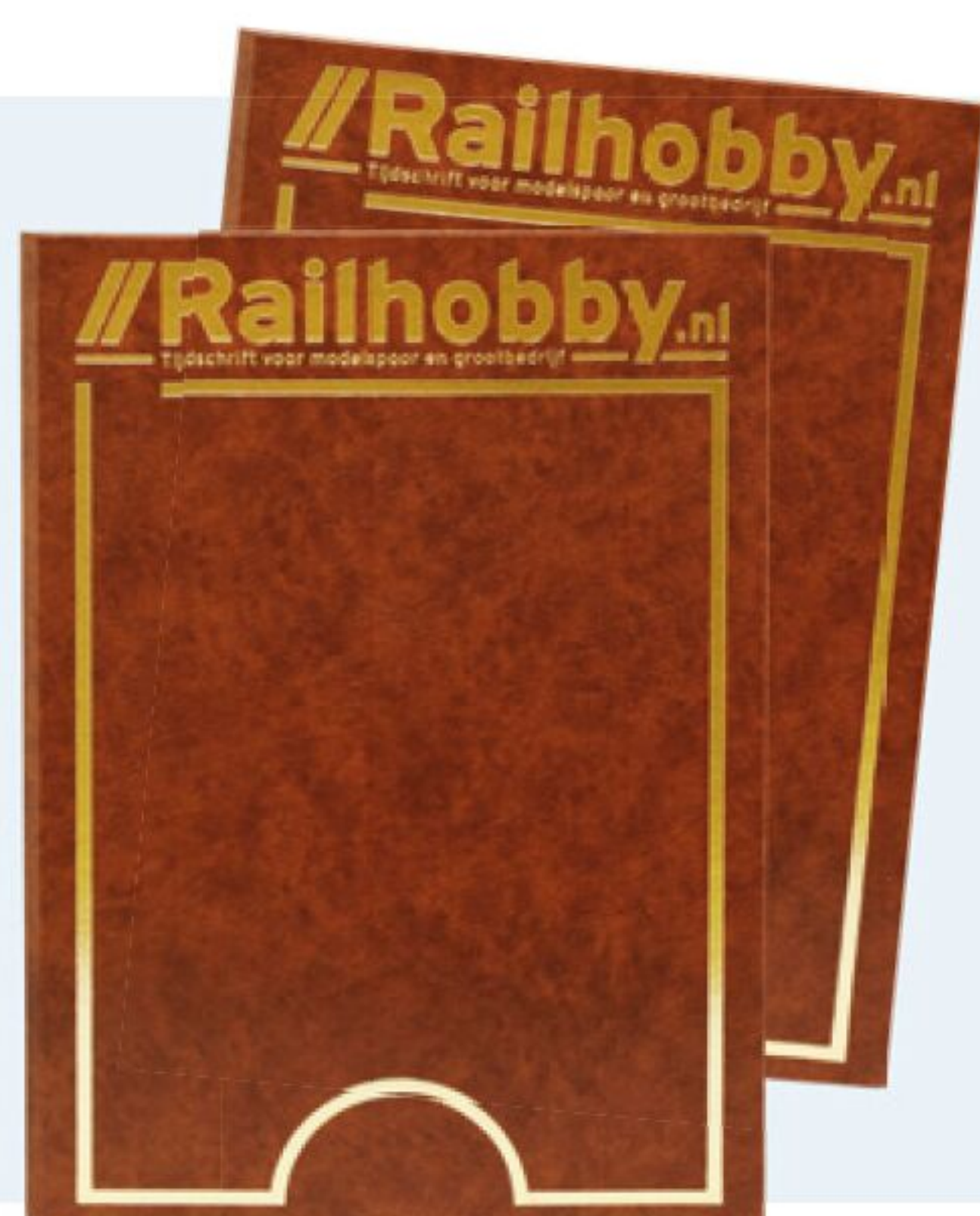


STOOM BIJ NS in de jaren dertig

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

Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/stoombijns



RAILHOBBY VERZAMELBAND

SALE

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.

Verboden gebied

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: een discrete rondleiding door het presidentiële rijtuig.

De winters in Oost-Europa zijn anders dan in Nederland. Het is niet alleen kouder, maar ook aanzienlijk vroeger donker. Dat bleek toen ik op een koude december in 2017 om kwart over drie in de schemering langs de locloods van Bratislava liep. Met veel gebaren en vriendelijk lachen heb ik kort daarvoor permissie gekregen om op het terrein foto's te maken. Tikkend op een veiligheidshesje maakt de beste man me duidelijk dat ik mezelf opvallend moet maken. De meeste mensen die ik op het terrein aantref dragen niets opvallends; het emplacement wordt ook gebruikt als de kortste route tussen woning en supermarkt. Al lopende met een felgeel hesje stuit ik in een hoekje van het emplacement op een enkelsporige loods waarin mooi gepoetste rijtuigen staan. Dit is duidelijk andere koek dan de afgebladderde spitsversterkers die ik eerder aantrof. De deur staat open en ik besluit een kijkje te nemen; nauwelijks binnen word ik nog net niet besprongen door een man in overall met een zeer fors postuur. Hoewel we elkaar niet kunnen verstaan, maken zijn gebaren en gezichtsuitdrukking me veel duidelijk. Als er een verbastering van 'Polizei' voorbijkomt, weet ik hoe laat het is en probeer in mijn beste mix van Duits en andere talen duidelijk te maken dat ik toestemming heb om foto's te maken, ik per ongeluk in deze situatie terecht ben gekomen en het slechts hobby is. Ik bedenk me ondertussen dat dit een wel heel brute manier van handelen is in een land waarin een spoorwegterrein ook als sluiproute

dient en mensen je vaak geen blik waardig gunnen. Maar ogenschijnlijk doet het woord 'hobby' wonderen: ineens lijken we beste vrienden, krijg ik een glimlach en een betere blik in de ogen. Zijn vraag "No Facebook, no Twitter?" kan ik bevestigen. Na dezelfde vraag nogmaals beantwoord te hebben, volgt een handdruk en wordt me gevraagd mee te komen. Nog enigszins achterdochtig loop ik mee, wegrennen zou waarschijnlijk de slechtste optie zijn geweest. Samen lopen we door de loods en vallen teksten als 'couchette' en 'salon' op de rijtuigen me op, evenals goudkleurige schilden. Waarschijnlijk is dit een loods waar je eigenlijk niet mag komen. In de rijtuigen, kennelijk onderdeel van onze tour, valt het kwartje.

Ik tref een volledig gemeubileerd rijtuig aan met een keuken, slaapkamer en volwaardige vergaderzaal. In het midden staat een gigantische

eikenhouten tafel met een blad dat misschien wel twintig centimeter dik is. Je moet goed kijken om te zien dat het eikenhout is, want het staat vol met lege wijnflessen, shotglaasjes en aangebroken pakken koek. De innerlijke mens moet kennelijk warm worden gehouden. Boven de tafel siert een zwart-wit portret van een VIP uit vervlogen tijden de wand; hij kijkt vol afkeuring naar beneden, bijna recht op de tafel. Twee dagen later zie ik diezelfde tafel weer. In een nieuwsbericht. De Slowaakse president Kiska zit aan die tafel, de mouwen van zijn colbert lijken lichtjes aan de tafel te blijven plakken. 'No Facebook, no Twitter'. Ineens snap ik het. //

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



Geen Facebook, geen Twitter en dus ook geen Railhobby. Maar een foto van de buitenzijde mocht wel, zonder 'Polizei'.

Euro9000 toegelaten in Nederland en België

**Hij liet lang op zich wachten maar kwam op de valreep
van 2023 toch nog binnen: de toelating van de Euro9000
tot het Nederlandse en Belgische spoorwegnet.**





RTB Cargo 2019 305 met lege graan-
trein van Neuss naar Hegyeshalom
bij Edlhausen, 8 november 2023.
(foto Wouter Radstake)



DE ZESASSIGE MULTISYSTEEMLOCO- MOTIEF MET 9000 KW VERMOGEN



In Nederland en België werd de afgelopen tijd een intensief testprogramma afgewikkeld om de toelatingspapieren af te kunnen geven. Ook praktische zaken moesten opgelost worden, zoals het verrekenen van het aantal gereden kilometers met afname van stroom uit de bovenleiding versus het aantal kilometers op een dieselbaanvak. De Euro9000 is hybride en kan daardoor binnen dezelfde treinrit zowel in elektrische als dieselmodus rijden. Een noviteit, die eerder ook in Duitsland al tot uitdagingen leidde. In Nederland werd het testprogramma op 30 oktober 2022 afgerond, in België vonden de laatste testen in februari 2023 plaats. Getest werd met de 2019 301 en 302, waarbij de 2019 302 op 11 december 2021 de eerste zelfstandig rijdende Euro9000 op het Nederlandse spoorwegnet was. De 2019 302 was ook de eerste Euro9000 die in commerciële dienst naar Nederland kwam. Inmiddels door European Loc Pool (ELP) aan Rail Force One (RFO) geleased, werden de eerste meters op Nederlandse bodem op 2 januari 2024 afgelegd. De toelating voor Nederland en België werd kort daarvoor op 20 december 2023 afgegeven, maar door het ontbreken van de juiste ETCS-sleutels was het nog niet mogelijk om de loc in Nederland te gebruiken. Dit was na de feestdagen rond en in de eerste weken van 2024 werden de Euro9000-locs bij RFO gebruikt voor het opleiden van machinisten en opdoen van praktijkervaring. Bij het ter perse gaan van deze uitgave moest de eerste inzet in België nog plaatsvinden. In Zwitserland, waar de toelating in de herfst van 2023 rondkwam, vonden de eerste inzetten in december plaats. In die periode trok een Euro9000 van HSL Logistik een 2779 ton wegende bietentrein op een helling van 12 promille vanuit stilstand weg. Voor de Vectron geldt op dat baanvak een gewichtsbepijking van 1700 ton.

Boost mode

De Euro9000 wordt gebouwd door Stadler in Valencia en baseert zich op de EuroDual, die in Railhobby 463 in model beschreven werd. Anders dan de EuroDual is de Euro9000 een meersysteemlocomotief; geschikt voor het rijden onder 1,5 en 3 kV-gelijkspanning en 15 en 25 kV-wisselspanning. Onder wisselspanning, bijvoorbeeld op de Betuweroute, levert de zesassige locomotief maximaal 9000 kW aan vermogen en 500 kN aanzetkracht. De twee dieselmotoren in de loc leveren 1900 kW; dat is vergelijkbaar met het motorvermogen van een Vossloh G 2000, maar aanzienlijk minder dan een Class 66. Vossloh was overigens de grondlegger van het Euro9000-concept en dat is ook de reden dat de locs in de van Vossloh overgenomen fabriek in Spanje gebouwd worden. Voor inzet onder 3 kV-gelijkspanning is de boost mode beschikbaar. In deze modus leveren de twee dieselmotoren extra vermogen boven op het elektrische vermogen. Handig

voor de hellingrijke Belgische spoorlijn 24 of in Italië. In het doorgaans vlakke Nederland is deze functie minder relevant en niet toegelaten.

Varianten

De Euro9000-locs die in Nederland komen, zijn in eerste instantie uitgerust met een pakket dat inzet in België, Duitsland, Nederland, Italië, Oostenrijk en Zwitserland mogelijk maakt. Begin 2024 was de toelating in al deze landen uitgezonderd Italië rond; de Italiaanse toelating wordt medio 2024 verwacht. Momenteel wordt onderzocht of toelating tot het Franse net haalbaar is, die als alternatieve route tussen Nederland/België en Italië van pas kan komen. ELP heeft in totaal dertig locs in aflevering; op 30 december 2023 was in Valencia de 2019 314 gereed. Ook lease-maatschappij Alpha Trains heeft Euro9000-locs in bestelling: twaalf stuks met dezelfde configuratie als de locs van ELP, te leveren in 2025 en 2026.

Gebruik

Voor inzet in Nederland en België zijn de volgende leasecontracten, met locs geleverd door ELP, interessant: vier locs voor RFO (aflevering bezig), vier locs voor RTB Cargo (idem), vijf locs voor HSL Logistik (idem) en twee locs voor LTE (aflevering later in 2024). RFO zal de locs in beginsel inzetten voor zware kolen-treinen op de relaties Sloehaven - Lünen en Maasvlakte - Frankfurt (Main) en graantreinen Frankfurt (Oder) - Oss. Bijkomend voordeel is dat de locomotieven ook kunnen assisteren bij het laden en/of lossen van de trein, waarvoor eerder andere vervoerders of een diesellocc nodig waren. HSL en RTB hebben eerder laten weten dat zij de inzet in beginsel zullen concentreren op België. Beide vervoerders lopen tegen de 'grens-

lasten' aan op de hellingen van lijn 24 (tussen Aken en Montzen) en houden daarnaast de Class 66 achter de hand voor het plaatsen of uithalen van treinen op terminals. Net als in Nederland bestaat in België een groot tekort aan beschikbare rangeerloccs; de inzet van Class 66 voor dit werk is dan ook pure noodzaak. De Euro9000 zal dit (deels) overbodig maken.

Met een bestand van minimaal 42 locs geschikt voor inzet in Nederland en België zal de Euro9000 de komende jaren een frequente verschijning worden. De aanschafkosten en daaraan gekoppelde leaseprijs zijn hoog en dat betekent dat de locs veel ingezet moeten worden om zichzelf terug te verdienen. In de dynamische wereld van het goederenvervoer is het altijd de vraag hoelang locs hun vaste inzet zullen houden, maar ze zullen in de komende decennia hoe dan ook veelvuldig zichtbaar zijn in alle uithoeken van het spoorweganet. //

- 1. HSL 2019 307 tijdens de testrit met beladen bietentrein in Effingen, 17 december 2023. De twee BR 186 rijden als 'angstlocs' mee, voor het geval de trein niet weg kan komen. (foto Martin Gobeli)**
- 2. Line up met Euro9000 2019 303, 2019 304 en 2019 302 op 3 oktober 2023 in Lünen. (foto John van Staaijeren)**
- 3. Draaiend in dieselmodus wacht de 2019 302 tijdens transitietesten, waarin de overgang tussen het Belgische en Nederlandse spoorstelsel getest wordt, op 13 oktober 2022 in Essen. (foto Sander Broerse)**
- 4. Rail Force One Euro9000 2019 302 bij aankomst op 2 januari 2024 in Westervoort. (foto Harold van der Meer)**



TEKST: SANDER BROERSE

4.

**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'.



MÄRKLIN: ketelwagen voor het vervoer van zware stookolie.

Märklin

H0. Voor het vervoer van zware stookolie werden in Duitsland in de jaren vijftig en zestig vierassige ketelwagens gebruikt. Dit 131 mm lange model met nummer 581 895 P is in gebruik bij BP en heeft als thuisdepot Bf. Hamburg-Wilhelmsburg. Het model

heeft een remmersbordjes en geeft de toestand in 1957 weer. Het BP-logo is authentiek weergegeven (47916, € 44,99, tp. III). Dergelijke ketelwagens werden ook gebruikt voor de bevoorrading van oliegestookte stoomlocs van de DB.-GF

Schuco

H0. De vakantiegangers hebben het dak van hun VW T4b California op de camping omhooggeschoven. De camper is merendeels uit metaal vervaardigd en heeft een interieur; de naam is op de voor- en achterkant van het dak te lezen (452667700, € 11,99, tp. V-VI).-DH



SCHUCO: VW T4b California.



BRAWA: DRG-kolentrechterwagens.



BRAWA: gesloten goederenwagen uit Württemberg.

Brawa

H0. De tweeassige, onberemde trechterwagens werden in 1883 in het Saarland voor het vervoer van kolen naar staalfabrieken gebruikt. In 1897 kwam een verbeterde variant met een laadvermogen van 12,5 ton waarvan tot 1905 230 stuks werden gebouwd. De DRG nam ze alle over. De gezamenlijke lengte van de modellen is 132,2 mm. De wagens van het type OtW hebben een metalen bovenbouw, fijn uitgevoerde spaakwielen en diverse apart aangebrachte onderdelen (48805, set 2 stuks, € 84,90, tp. II). Van de gesloten goederenwagen van de Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.) - hij stond oorspronkelijk als A2 te boek - werden welgeteld 121.770 exemplaren gebouwd, het grootste aantal in Duitsland van een bepaalde goederenwagen. Het 107,2 mm lange model heeft tal van apart aangebrachte details en een gewetherd dak (49884, €45,90, tp. I).-GF



HERPA: DAF XG van P. Daemen.

Herpa

H0. De DAG XG kan met een koeltrailer van het internationale transportbedrijf P. Daemen uit het Limburgse Maasbree worden ingezet (317283, € 49,95, tp. VI). De cabine van de tweeassige trekker Rába van het Hongaarse Győr is ontleend aan de DAF F218 (317382, € 19,95, tp. IV). Ook in model kunnen trailers en aanhangwagens van spatlappen, bedrukt met namen en logo's van truckbouwers worden voorzien: DAF (054386, 8 stuks, € 9,95), Iveco (054430), MAN (054362), Mercedes-Benz (054355), Scania (054379) en Volvo (054393).-DH

»



HERPA: spatlappen.



WIKING: rups-
kraan van Toense.

WIKING: Ford 17M en BMW 328.

Wiking

H0. De van 1959 tot 1965 door Krupp-Ardelt gebouwde rupskraan hebben we eerder in model gezien. In de uitvoering van aannemer Toense heeft hij een grote sloopbal (066148, € 21,99, tp. III-IV). De kraanmachinist (of de voorman) kan de werklocatie met de gele Ford 17M van het bedrijf bereiken (020002, € 15,99). De in 1936 geïntroduceerde BMW 328 is door het uitbreken van WO II maar vier jaar gebouwd. In model zijn de lederen riemen waarmee de wijnrode motorkap van de twoseater is vastgezet weergegeven (082804, € 11,99, tp. II).-DH

Artitec

H0. Het wegvervoer stond bij het Amsterdamse bedrijf eind vorig jaar volop in het spotlight. Het merk Adler is twee keer vertegenwoordigd. Een keer met een Triumph Junior Sport model waarvan de productie bij de Adler fabriek in Frankfurt van 1935 tot 1937 duurde. Het nagebouwde model van deze viercilinder, 1000 cc en 28 pk sterke sportwagen biedt enkele subtiele details (387.547, € 39,90, tp. II). De andere Adler is een Triumph Junior Sedan uit 1936. Ook dit model is voorzien van alle relevante details zoals de vorm van de achterbumper en de laaghangende uitlaat (387.544, € 39,90, tp. II). Beide voertuigen doen

het met één achterlicht en hebben witte kentekenplaten. De firma Neeb in diervoeders uit Mühlheim/Ruhr wordt vertegenwoordigd door Ford AA uit de jaren dertig. Het model kenmerkt zich door een authentieke weergave van het voorbeeld, inclusief de kentekenplaten (387.501, € 38,90, tp. II). De aanhanger van de Deutsche Reichsbahn met gedetailleerd uitgevoerde dissel (387.539, € 27,90, tp. II) past bij de eerder geleverde Hansa Lloyd Merkur-truck (387.463). De drie handbeschilderde NS-conducteurs uit de jaren tachtig zijn in evenzovele karakteristieke houdingen uitgebeeld (5870044, € 15,90, tp. IV-V).-GF



ARTITEC: DR-aanhanger en Ford AA van diervoeder firma Neeb,



1.



2.



3.



4.

Busch

0. De dissel van de tweeassige kar, een bouw pakket, is beweegbaar uitgevoerd (10261, € 29,99). De kar zou met melkbussen (10262, 20 stuks, € 19,99) of kleine en grote houten kisten en pakketten (12060, 15 stuks, € 24,99) kunnen worden beladen. Met de kisten wordt een steekwagen meegeleverd.

H0. De goederenloods met gestuikte muren heeft aan beide kanten een laadbordes, de schuifdeuren kunnen geopend of gesloten worden geplaatst. De aanbouw is uit hout opgetrokken. De bodemmaat (L-vorm) van de laser-cut bouwkit bedraagt 16,3 x 10 cm (1955, € 89,99). Na de introductie in 1958 zijn van de Borgward Isabelle Coupé bijna tienduizend stuks gebouwd. Het uit dertig onderdelen samengestelde model - alle verchromde delen zijn apart gemonteerd - is leverbaar in het groen (43109, € 18,99) en voor dezelfde prijs in het blauw met crème (43118).-DH »

1. BUSCH: goederenloods.

2. BUSCH: melkkar, schaal 0.

3. BUSCH: Borgward Isabelle Coupé.

4. BUSCH: laadgoed, schaal 0.



FULGUREX: stoomloc
Est 230 B 2-C 3543.

Fulgurex

H0. Inmiddels is de Est 230 B 2-C met drieassige tender leverbaar. Naast de uitvoering van de Est is de locomotief als SNCF beschikbaar. De modellen van de viercilinderloc zijn zowel analoog als digitaal met geluid leverbaar. Ze zijn geheel uit messing en rvs vervaardigd, hebben een te openen rookkastdeur en

cabinedeuren en zijn voorzien van verlichte lanternen. De aandrijving met een hoogwaardige meerpolige motor is onzichtbaar in de loc aangebracht (CHF 2050, tp. I, III). De totale oplage van de drie Est en zeven SNCF-versies bestaande productie bedraagt 170 stuks.-RB



FULGUREX: SNCF 230 B 852.

Juweela

H0. Een aanvulling voor de scenery in 1:87 is het assortiment keienstraten. Het gaat om stroken die zijn beplakt met gebakken, keramische steentjes. Die liggen in een bepaald patroon, zoals bij het 'Altstadt Kopfstein', grijze, ouderwetse kinderkopjes die vanaf tijdperk I te gebruiken zijn. De steentjes zijn deels beschadigd en op een vel papier gelijmd. De hier afgebeelde straten worden in stroken van drie geleverd en zijn elk 30 cm lang. Ze zijn flexibel waardoor ze breed toepasbaar zijn. Wie hier en daar een beschadiging wil nabootsen, kan enkele steentjes met een scherp mesje verwijderen en de gatervullen met zand. Een strook telt zo'n 4500 steentjes van 1,5 x 1,5 mm. Bij de verpakking van de 'Altstadt kinderkopjes' (28260, € 36,35) is een zakje heel fijn grijs voegsel bijgesloten. Dat geldt eveneens voor de drie stroken



JUWELAA: oud plaveisel van keramische keitjes.

die volgens het halfronde Romeinse kinderkopjespatroon zijn beplakt (28284, € 37,80). Juweela voert ook losse steentjes, trottoirs en andere plaveisels. We komen daar uitgebreid op terug.-SF



Modellbahn Union

H0. De halfreliëf vakwerkhuisen - alle bestaan in werkelijkheid - zijn als lasercut bouw pakket eenvoudig te assembleren. Met de acht panden is met weinig diepte een kleurrijke straat na te bouwen. We noemen enkele bouwwerken: vakwerkhuis met apotheek (H00233, € 29,99, tp. I-VI), antiquair (H00234, € 19,99), vakwerkhuis met speelgoedzaak (H00235, € 24,99) en restaurant (H00236, € 24,99).-TO

◀ **MODELLBAHN UNION:** drie half-reliëf panden: een speelgoedzaak, antiquair en restaurant.

DM-Toys

N. De acht halfreliëf huizen als in H0 bij Modellbahn Union zijn in ook 1:160 verkrijgbaar. De prijzen liggen iets lager dan bij de H0-versies. Hier noemen we de andere vier modellen, maar dan in N: vakwerkhuis met bloemenzaak (N-H00237, € 19,99), huis met café (N-H00238, € 14,99), wijnhandel (N-H00241, € 19,99) en hoekhuis met winkel (N-H00242, € 14,99). Er zijn plannen de panden ook in TT uit te brengen. Bijzonder zijn het vervallen seinhuis van Marodes (N-B00184, € 19,99) en de stoomspookraan waarmee kolen of andere producten gelost of geladen kunnen worden (N-G99300, kit, € 49,99, -301, gebouwd, € 79,99, tp. III).-TO

»

RUIMTE-BESPARENDE HALFRELIËF HUIZEN IN N EN H0

1. DM-TOYS: halfreliëf hoekhuis met bloemenzaak.
2. DM-TOYS: stoomkraan.





NOCH: perronset.

Noch

H0. De neergestorte UFO kan volgens opgave van de fabrikant ook voor een futuristische scène in schaal TT en N worden ingezet; over de afmetingen van de vliegdingen is immers niets te vinden. Het handbeschilderde, 22,5 x 15 cm metende tafereel van hardschuim wordt met een 1,7 cm grote 3D-print alien geleverd; floodlights, figuren en afzetlinten zijn niet

inbegrepen (60765, € 36,99). De perronset bevat vijf reizigers, twee koffers, twee banken, vier bagagekarren, een ticketautomaat, incheckpaal en een mededelingenbord (16268, € 31,99). Naast de handbediende kraan telt de werkplaatsset vijf arbeiders, kabelrollen, vaten, een remschoenhouder en een bij lassen gebruikte wagen met gascilinders (16270, € 33,99).-DH



NOCH: UFO met alien.



1.



2.

Preiser

H0. Van de op Mauritius met de hand beschilderde figuren uit de Exclusief-reeks lichten we er vijf uit. De op het aambeeld hamerende smid (28187, € 5,39, tp. I-III), de tv-zappende vrouw (2859, € 7,59) en haar in slaap gevallen echtgenoot (28260, € 6,49) en twee grote vogels. Zowel de ooievaar (29532, € 4,35) als de pelikaan (29533, € 4,35) zijn op een klein, groen geschilderd plateau geplaatst.-DH

1. PREISER: zappen en snurken.

2. PREISER: ooievaar en pelikaan.



ROCO: SNCF CC 6574.

Roco

H0. Als verrassingsnieuws is eind 2023 de Sik 265 met HIAB-kraan, rood zwaailicht en sound aangekondigd en direct uitgeleverd. Het betreft een nummervariant van het eerder in een startset uitgebrachte model (72014, tweerail, € 334,90 / 78014, drierail, tp. IV). Eveneens van NS is het groene treinstel Plan V 418 met logo's (7700001, tweerail analoog, € 329,90 / 771001, idem sound, € 509,90 / 772001, drierail sound, tp. III-IV). Liefhebbers van door designer Paul Arzens vormgegeven locomotieven, ook bekend van de NS 1600/1700, zullen de Vmax van 200 km/h van de imposante zesassige SNCF CC 6574 in TEE-outfit weten te waarderen (70618, tweerail analoog, € 239,90 / 70619, idem sound, € 364,90 / 78619, drierail sound, tp. IV). De prijzen van soundmodellen zijn voor het twee- en drierailsysteem gelijk. Voor de beginnende (of uitbreidende?) modelspoorder is de set met een BR 132, drie ketelwagens tijdperk IV, railovaal en z21-aansturingssysteem gedacht (5110002, € 349,90).-MvE //



ROCO: Sik 265 met HIAB-kraan.



ROCO: startset met BR 132.



EXTRA ONLINE

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



ROCO: groene Plan V met NS-logo's.

Eigen huis in 1:87

EEN PALEIS VOOR EEN PRIKKIE

Op de meeste modelbanen zijn huizen en gebouwen te vinden. Vaak bouwkits van de bekende merken, soms aangepaste kits of zelfbouw, maar het nabouwen van de eigen woning komt niet veel voor. Tineke van Reden zorgde voor de bouw, haar echtgenoot Fred voor het verhaal.



Modelspoor kent vele facetten zoals het ontwerpen van de baan, uitdenken van de techniek, bouwen van de scenery, maar ook het rijden, programmeren, repareren en vooral heerlijk fantaseren. Doordat iedereen er zijn eigen invulling aangeeft, zijn de banen zo verschillend. Sommige zijn een plaatje om te zien, ander kennen een geautomatiseerd treinverkeer. Modelspoorders met een partner die in de hobby is geïnteresseerd en met wie het fijn is te sparren en taken

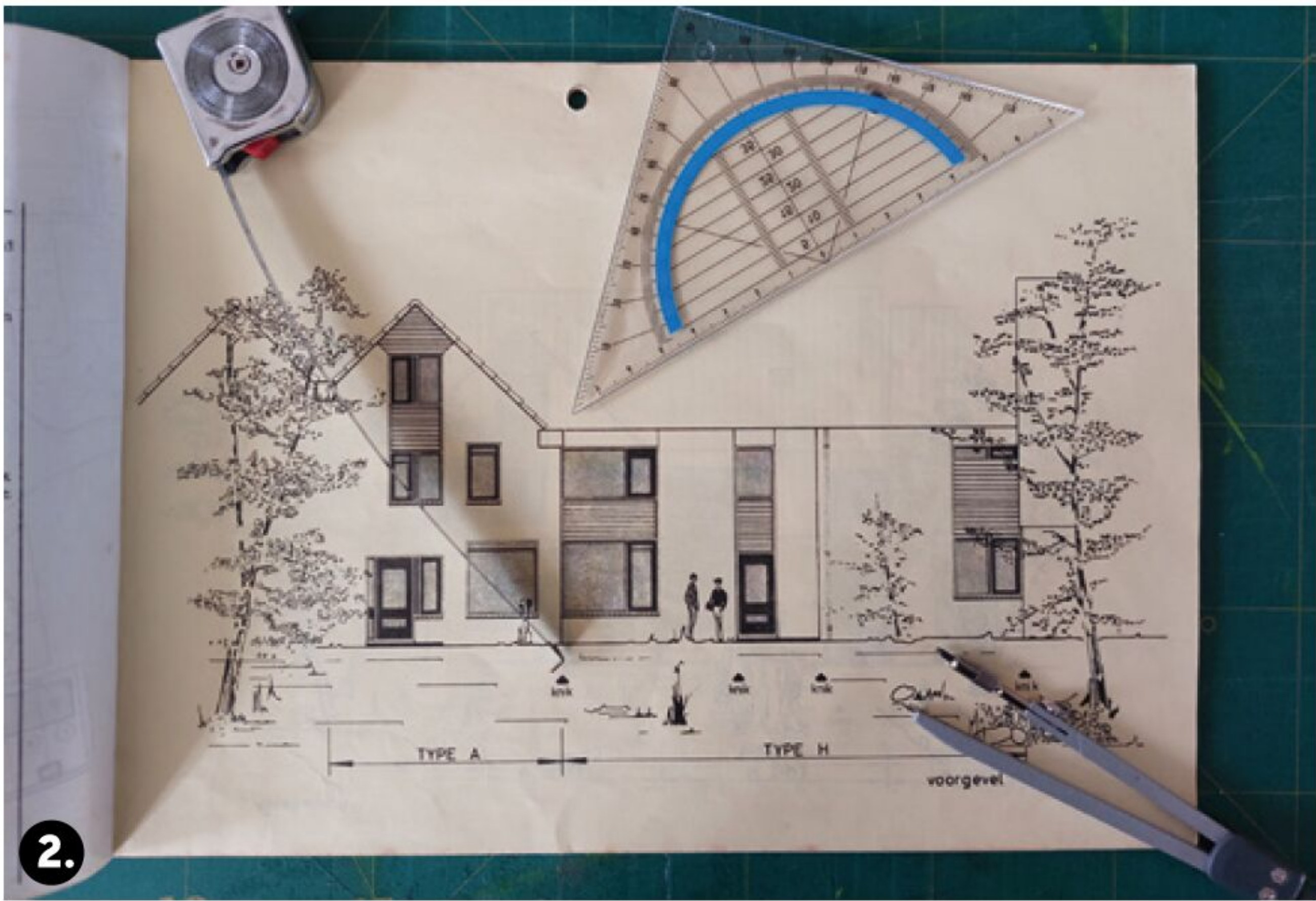
te (ver)delen zijn in de minderheid. Ik prijs mij gelukkig daar bij te horen. Het railplan heb ik met een Digikeijs-centrale en Koploper aan de praat gekregen met een afwisselend treinbedrijf als resultaat. Mijn vrouw Tineke begon ooit met breien, haken, et cetera. Daar kwam bloemschikken bij, tot zelfs boeketten voor de plaatselijke kerk. Haar hobbykamer stond vol met een uiteenlopende verzameling knutsel-spullen en gereedschappen. Daar is meer mee te doen.

Tussenwoning

Waar ik mijn talenten voornamelijk onder de baan en achter de monitoren kwijt kan, zorgde Tineke voor de aankleding van Rededorp. Straten, beplanting, tunnelportalen en landerijen, maar ook de detaillering bij een oude boom en bushaltes, een flinke schutting naast een stadsvilla en veel drukte op de perrons van station Sneek. Het geheel heeft een Nederlandse uitstraling. De 1627 trekt een dubbeldekstrein, een dieselloc serie 2300 heeft NS-ballastwagens aan de haak en op de perrons staan gele vertrekstaten. Ook veel gebouwen zijn onmiskenbaar Hollands zoals de Zaanse huizen. Bij de boerderij is duidelijk sprake van intensieve veehouderij. Weliswaar lopen koeien, geiten en varkens in de wei, de aantallen doen vrezen dat de CO₂-meters ver in het rood zullen uitslaan. Met onze kinderen betrokken we in 1986 een tussenwoning in een blokje van vier geschakelde huizen. Bij de koopakte zat een informatiepakket met diverse bouwtekeningen: voor- en zijaanzichten en platte-

gronden. Toen Tineke een jaar of vijf geleden bedacht om ons eigen huizenblok op schaal na te bouwen, kwamen de paperassen met de maten van muren, deuren en ramen snel op tafel. Wat ontbrak heeft zij met een ladder en rolmaat bij ons eigen onroerend goed opgemeten. De bouwtekeningen met de voor- en zijgevel zijn naar schaal 1:87 gekopieerd. »

- 1. De in model nagebouwde geschakelde woningen.
- 2. De bouwtekeningen komen bij het nabouwen van het huis goed van pas.
- 3. Het tweede huis van rechts is de woonstede van Tineke en Fred.
- 4. Het in model nagebouwde blokje woningen.
- 5. Het huizenblok bij avond.





MUREN, DEUREN EN RAMEN ZIJN AAN HET EIGEN ONROEREND GOED OPGEMETEN



Gevels

Enkele schoenendozen leverden stevig en vlak karton waaruit de geveldelen zijn gesneden. Het maken van openingen voor deuren en ramen was met de schaaltekeningen een peulenschil. Voor de vereiste stevigheid werd het bouwwerk voorzien van een bodemplaat, diverse steunbalken en tussenwanden. De op internet gevonden goed likkende muurstenen zijn met een inkjetprinter op schaal afgedrukt en op de wanden aangebracht. Voor de deur- en raamkozijnen, vensterbanken en dakgoten zijn diverse styreenprofielen van Evergreen gebruikt. Stapje voor stapje zijn alle bouwdeelen op maat gesneden, geschilderd en vastgelijmd. Het oorspronkelijke Wijzonol-rood was inmiddels door alle bewoners door wit en groen vervangen. De burenen hebben nog de oorspronkelijke voordeur, bij de hoekwoning is ooit een geheel afwijkende deur geplaatst. Ook de oorspronkelijk grijze betonnen lateien boven de ramen en deuren werden van de juiste kleur voorzien.

Ruiten

Onder en boven het raam op de tweede etage (waar mijn modelbaan staat) zitten rabatdelen. De oorspronkelijke planken betimmering is vervangen door onderhoudsvrij Keralit. De groeven van deze gevelbekleding zijn met styreen profielen nagebootst. Vooral het deel boven het raam geeft door zijn bijzondere vorm de gevel zijn karakteristieke uitstraling, het asymmetrische pannendak - door architecten een 'mank dak' genoemd - doet de rest. Het uit hard transparante kunststof zonder krassen of breuken op maat snijden van de ruiten is een secuur werkje. Begrijpelijkerwijs koos Tineke voor enkelglas, al zal het de bewoners niet meevallen hun huis zo comfortabel warm te houden. Vier Faller-gloeilampjes zorgen voor de verlichting. Zoals dat gaat hebben alle woonhuizen andere gordijnen. De rechterburen hebben een top-down/bottom-up plisségordijn, de burenen links een ophaalgordijn. Wij kozen voor luxaflex, die in model haarscherp in de open stand is weergegeven. Op de foto's van het voorbeeld, maar ook in model, is in ons huiskamerraam de weerspiegeling van het huis van de overburen te zien. Kwestie van een foto maken zonder zelf in beeld te komen en het afgedrukte resultaat achter het raam te plakken. Het scheelt het zelf maken van de lamellen,

Vogelhuisje

Voor de meesten is modelbouw een winters tijdverdrijf. Dat is bij Tineke niet anders: aan onze



9.

voordeur hangt een H0-kerstkrans, zoals die daar in werkelijkheid hing. Vanzelfsprekend zijn de voortuinen, met inspiratie van bomenbouwer Jaap Vriends, ingericht naar hun grote evenbeeld. Links van het woonkamerraam is op de muur een vogelhuisje aangebracht. Het huizenblok was een mooie bouwervaring, ook na vijf jaar zijn de kleuren niet vervaagd. Zeker als het printwerk niet in de felle zon staat, zorgt een inkjetprinter voor bruikbare resultaten. Intussen heeft Tineke foamboard ontdekt. Mooi en stevig spul, in diverse diktes verkrijgbaar en gemakkelijk te snijden, lijmen en verven en waar met allerlei gereedschappen prima reliëf in aangebracht kan worden. Goedkoop ook, dus wellicht de basis voor het volgende paleis voor een prikkie. //

- 6. Een idyllisch zitje op het bussenplein.
- 7. Op een zijspoor staat een korte beladen werktrein klaar voor transport.
- 8. Spitsuur op het onmiskenbaar Nederlandse centraal station.
- 9. Drukte op perron 1, de 1627 loopt met een dubbeldekstrein binnen op spoor 2.
- 10. Intensieve veehouderij, maar met vrije uitloop.
- 11. Van dik hout zaagt men privacy.



10.



11.

TEKST: FRED VAN REDEN, FOTO'S: TINEKE & FRED VAN REDEN

Dubbeltractie MET STOOMLOCS

TESTRITTEN IN LIMOGES

In het laatste weekend van mei 2021 werden in Limoges testritten met locomotieven 140.C.38 en 141.TD.740 uitgevoerd waarbij ook van fotogenieke dubbeltractie kon worden genoten. Ad van Sten kijkt terug op een geslaagd stoomweekend.





141.TD.740 + 140.C.38 passeren het viaduct over de Taurion bij Saint-Priest-Taurion met een trein van Limoges naar Eymoutiers, 28 mei 2021.



Op zaterdag 29 mei stonden twee retourritten van Limoges naar Aix-sur-Vienne op het programma, waarvan de eerste trein door de 140.C.38 en de tweede door de 141.TD.740 werd getrokken, beide door een diesellocomotief ondersteund. Het absolute hoogtepunt was de dubbel-tractie op zondag zonder diesel naar Eymoutiers met zes bijpassende groene rijtuigen.

CAIL

De 141.740 behoorde tot een serie van 42 locomotieven die van 1930 tot 1933 door het in Denain gevestigde Société Française de Construction Mécaniques (beter bekend als CAIL) voor de Compagnie des Chemins de Fer de l'Est zijn gebouwd. Bij de oprichting in 1938 van de SNCF werd dit de serie 1.141.TC met de nummers 701-742. De fraaie driecilinder 1'D1'-tenderlocs waren aanvankelijk bedoeld voor het voorstadsverkeer van Paris-Est naar onder andere Meaux, Château-Thierry, Gargan en Longueville. Na de elektrificatie in 1955 gingen zeven locomotieven waaronder de 740 naar de Région Ouest, de andere machines behielden hun depot tot de buitendienststelling in 1960. Na de verhuizing kwam de 3.141.TD.740 terecht in het depot van Batignolles. Met veertig andere tenderlocomotieven deed zij voornamelijk dienst in het voorstadsverkeer van Paris-St. Lazare naar Mantes via Poissy of Conflans-Sainte-Honorine. De machine werd daartoe omgebouwd



voor trekduwdiensten. Vanaf 28 februari 1967 werd elektrisch naar Conflans gereden; dat betekende daar het einde van de stoomtractie.

CFTLP

De 3.141.D.740 maakte op 3 april 1967 haar laatste rit. Op 19 augustus 1968 werd de loc door de SNCF uit het bestand geschrapt en vond zij in het depot van Mantes een tijdelijk onderkomen. Terwijl de andere locomotieven van deze serie werden gesloopt, werd de 740 naar het spoorwegmuseum in Mulhouse overgebracht en in de open lucht gestald. In 1981 verkeerde de loc in een dermate slechte toestand, dat de SNCF de machine wilde verkopen. Op 11 februari 1982 ging de loc over naar de Chemin de Fer Touristique Limousin-Périgord (CFTLP). Na een uitgebreide restauratie kon de loc op 29 september 1991 weer op eigen kracht rijden. Na nog een tweetal revisies kreeg zij in 1999 een nieuwe ketel. Na eerst in Le Buisson te zijn ondergebracht, is de 141.TD.740 nu thuis in het SNCF-locomotievendepot in Limoges Puy-Imbert. Sinds 30 oktober 1987 behoort de machine tot het industriële erfgoed en is inmiddels een officieel historisch monument.

EERSTE WERELDOORLOG

Begin vorige eeuw had de Chemin de Fer de l'État behoefte aan sterkere machines voor het goederenvervoer. Daartoe baseerde men zich op een ontwerp door Henschel van een locomotief met 1D-asindeling voor de Italiaanse Staatsspoorwegen (FS). Tussen 1913 en 1920 werden 340 machines besteld en geleverd. De eerste serie van 70 locs uit 1913 werd gebouwd door SACM - Belfort (20), Schneider et Cie-Le Creusot (25) en Fives-Lille (25) en kregen de nummers 140-101 t/m 170. Als gevolg van de Eerste Wereldoorlog werden de latere locomotieven gebouwd door Nasmyth, Wilson & Co in Manchester (20), North British Locomotive Co. in Glasgow (215) en Vulcan Foundry in Newton-le-Willows (35). Tweehonderd locs met de nummers 140-171 t/m 370 werden geleverd in 1916 en 1917, hoewel zes daarvan (140-337, 338, 339, 340, 368 en 369) op 30 april 1918 naar de bodem van de zee verdwenen toen het ss Saint Chamond voor de kust van Cornwall werd getorpedeerd.

De productie van de laatste zeventig locs werd verdeeld tussen North British (NBL) en Vulcan Foundry (VF). De bij NBL gebouwde locomotieven werden verkocht aan de Chemin de Fer de l'Est (EST 40.001 t/m 035) en de bij VF gebouwde machines aan de Chemin de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) als 140.K.1 t/m 35.

OMNUMMERING

Bij de oprichting van de SNCF kregen de Est-locomotieven de nummers 1.140.C.1 t/m 35, de État-

»



1. De trein uit Limoges is op 13 juli 2021 op spoor 1 in Bugeat binnengelopen.
2. De beide locs in het locdepot Limoges Puy-Imbert met het voltallige locomotief- en onderhoudspersoneel, 29 mei 2021.
3. Locs 141.TD.740 + 140.C.38 met een trein naar Eymoutiers. Bussy-Varache, 30 mei 2021.
4. Vertrek op 29 mei 2021 uit Aix-sur-Vienne van loc 140.C.38 met een trein naar Limoges.
5. Op 29 mei 2021 doorloopt de 141.TD.740 met een reizigerstrein uit Aix-sur-Vienne een boog bij Limoges.
6. 141.TD.740 en 140.C.38 denderen op 21 juli 2021 door het station van Saint-Denis-des-Murs.



7.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT ORIËNTEERDE ZICH OP EEN 1D-LOC



8.



9.

locomotieven werden 3.140.C.101 t/m 370 en de PLM-machines 5.140.K.1 t/m 35. Na de Tweede Wereldoorlog werden de machines in de oostelijke regio's samengebracht. Terwijl de ex-Est-machines hun nummers 1.140.C.1 t/m 35 behielden, werden de ex-État-locs 1.140.C.101 t/m 370 en de ex-PLM-locs 1.140.C.36 t/m 70.

Het bleken efficiënte locomotieven die goederentreinen tot 1800 ton konden trekken. Veel overleefden de Tweede Wereldoorlog en bleven in dienst tot het midden van de jaren 70. Gezien hun maximumsnelheid van 80 km/h werden ze ook ingezet voor reizigerstreinen van Parijs naar Le Havre, Cherbourg en Granville en op de Parijse ring.

DIENSTVAARDIG HERSTEL

De 140.C.38 is in 1919 door Vulcan Foundry met fabrieksnummer 3237 gebouwd. Zij behoorde in het begin tot de Chemin de Fer de l'État, maar werd in 1924 verkocht aan de PLM, waar zij dienst deed als 5.140.K.3 vanuit depot Montargis. In 1941 ging zij als 'Leihlok' naar Duitsland en werd pas in juli 1950 in een loods in Bonn teruggevonden. In datzelfde jaar werd de loc gestationeerd in Châlons-sur-Marne met nummer 1.140.C.38. Na een grote revisie in 1951 in Épernay verhuisde zij naar Vaires bij Parijs. In 1962 kwam de loc naar Hausbergen, in 1963 naar Noisy-le-Sec en in 1968 naar Chalindrey. Op 20 november van dat jaar trok zij haar laatste trein van Gray naar Chalindrey, hetgeen tevens de laatste commerciële stoomtrein van de SNCF was. In december 1978 werd zij aan een modelspoorwegclub in Caen overgedaan om op 2 mei 1996 bij de CFTLP in Limoges terecht te komen. Op 27 juni 1996 werd de loc over de weg naar Limoges-Montjovis getransporteerd en in Limoges Puy-Imbert dienstvaardig hersteld. Op 26 juli 2013 kon de 140.C.38 weer onder stoom worden gebracht. //

7. Waternemen door de 141.TD.740 in Eymoutiers-Vassivière, 21 juli 2021.
8. 140.C.38 + 141.TD.740 in Eymoutiers-Vassivière, 21 juli 2021.
9. De 141.TD.740 + 140.C.38 zijn op 21 juli 2021 in Eymoutiers-Vassivière binnengelopen op spoor 2 met een trein uit Limoges.

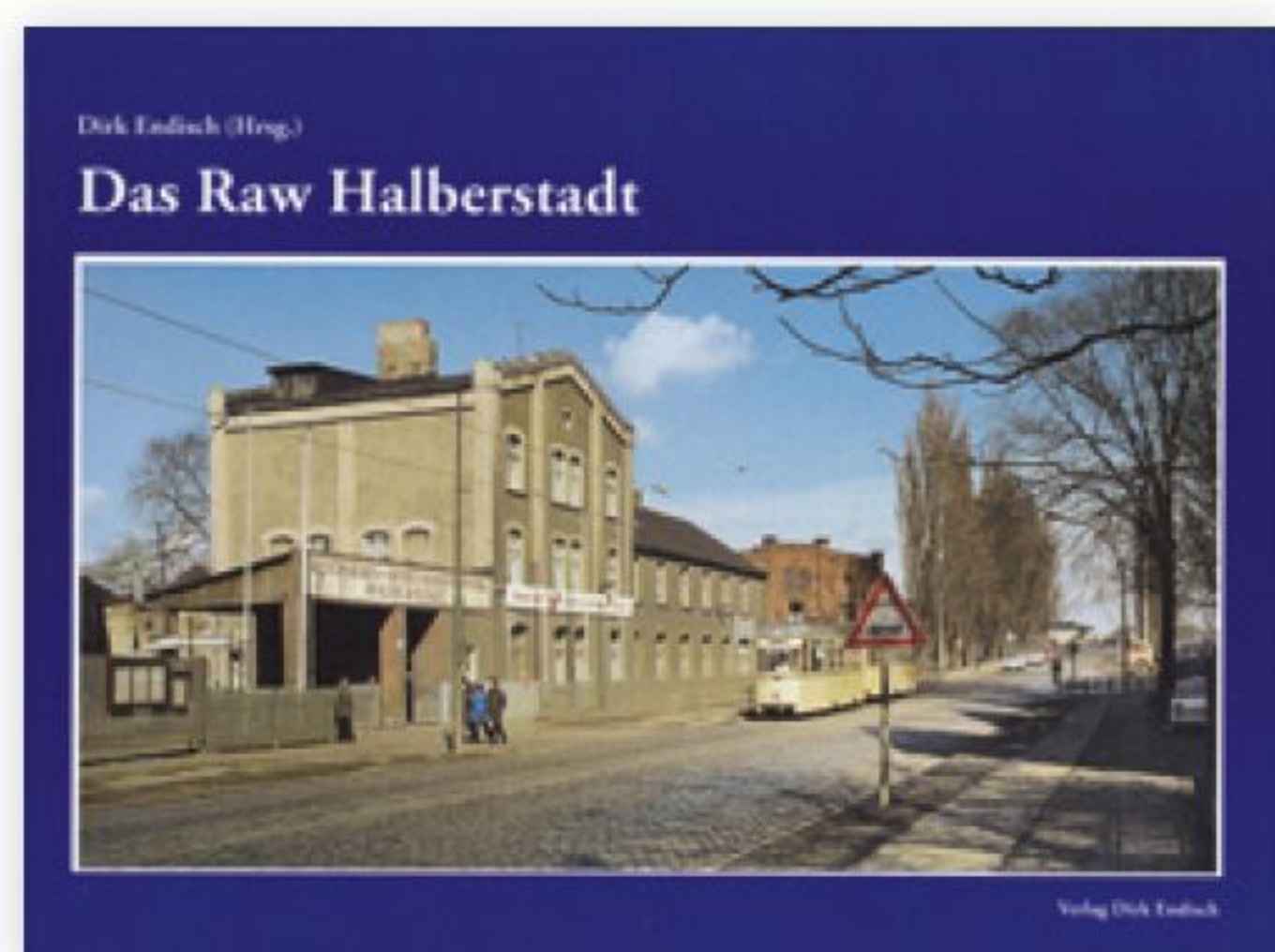


EXTRA ONLINE

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)



Das Raw Halberstadt

Door Dirk Endisch, uitg. Verlag Dirk Endisch, formaat 28 x 21 cm, 176 blz., 154 zw/w en 50 kleurenfoto's, Duitse tekst, hardcover, ISBN 978-3-947691-42-5, € 37,50.

Jarenlang gold het Reichsbahn Ausbesserungswerk Halberstadt als de belangrijkste werkgever in deze domstad ten noorden van de Harz. Dat veranderde na de Wende en de DB het complex in 2002 verkocht. De firma Verkehrs Industrie Systeme gebruikt de hallen nu voor onder meer het onderhoud aan treinstellen zoals de Lint. Verrassend is dat hier in 2002 tien koppen van NS-stuurstandrijtuigen werden gebouwd. Een kleurenfoto van de ruwbouw vormt het bewijs. En zo staan er meer interessante opnamen in over een bedrijf dat tot najaar 1966 nieuwe stoomketels voor de serie 44 bouwde en talloze andere ketels reviseerde. Daarna ontwikkelde het Raw zich tot de belangrijkste fabrikant van reizigersmaterieel voor de Deutsche Reichsbahn. De term 'Halberstadters' voor een vierassig rijtuig komt dan ook niet uit de lucht vallen. Het jongste werk van Dirk Endisch is vooral een boeiend kijkboek, maar dankzij de relevante, uitgebreide onderschriften krijgt de lezer ook de nodige achtergrond over een werkplaats/fabriek waarvan de geschiedenis teruggaat tot 1843.-GF

Havensporen op Zuid

Spoorvervoer door de straten van Rotterdam Zuid 1879-2023

Door Paul Engelbert, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21 x 27 cm, 212 blz., 94 zw/w en 71 kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-94-9204-067-1, € 45.

Eind negentiende eeuw breidde de Rotterdamse haven zich naar de zuidkant uit. Daardoor werden Op Zuid, zoals Rotterdammers zeggen, steeds meer sporen naar de havens aangelegd. Veel railverbindingen kwamen door straten te liggen. Op het hoogtepunt, zo rond 1939, lag er 122 kilometer aan havenspoor in de Maasstad. Inmiddels zijn de meeste verdwenen. Het laatste bolwerk was te vinden op Katendrecht en is in 2019 opgebroken. Het goederenvervoer wordt nu afgewikkeld via de Havenspoorlijn. De opkomst en neergang van de havensporen is uitvoerig beschreven. Daar is een jarenlange research aan voorafgegaan. Het is een goed gedocumenteerd boek met uitstekende foto's, ook uit de beginperiode. Meerdere tekeningen met het spoorverloop geven een goede indruk wat er allemaal is geweest. Het eerste exemplaar werd op 19 november 2023 gepresenteerd op het depot van de SSN. Het boek is uitgegeven als nr. 59 in de reeks van de NVBS. De eerste druk is inmiddels uitverkocht; vooral in en rond Rotterdam liep het hard. Er komt een herdruk.-TO



Die Südostbahn

Chancen packen, Neues wagen

Loki Spezial 51, Vom Voralpen-Express zum Treno Gottardo

Door Markus Löpfe, uitg. Stämpfli Verlag, formaat A4, 132 blz., 72 zw/w en 161 kleurenfoto's, 8 tekeningen, Duitse tekst, ISBN 978-3-7272-7834-1, € 29,90.

De Südostbahn (SOB) is bekend om de Voralpen-Express, de thyristerslocomotieven Re 456 en sinds eind 2022 de in samenwerking met SBB ingezette, door Stadler gebouwde, koperkleurige Traverso-treinstellen als Treno Gottardo over de Gotthard Bergstrecke. Het ging de regionale spoorwegmaatschappij niet altijd voor de wind. Met de opening in 1891 van de spoorlijn Pfäffikon - Art-Goldau kreeg de SOB via de als hoofdspoor uitgevoerde lijn van de Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) de beoogde aansluiting op de Gotthardlijn. Waar de SOB hellingen tot 5,2% en boogstralen van 150 meter kent - de spoorbouwers volgden de contouren van het landschap, was de norm bij BT 1,8% en 800 meter waardoor veel tunnels en viaducten nodig waren. Eyecatcher is nog altijd het 365 meter lange Sitterviaduct, bestaande uit natuurstenen bogen en een 120 meter lange ijzeren, vanaf 1908 op 99 meter hoogte geklonken, vakwerkbuiltbrug. Met de fusie in 2001 van SOB en BT in Schweizerische Südostbahn zijn de ontwikkelingen in een stroomversnelling geraakt. Een verhaal dat blijft boeien.-DH //



Waterwagen NTM W 1

MESSING BOUWKIT IN H0

Door de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) werden destijds waterwagens ingezet. Voor Thonis van der Weel reden om dit H0-model aan zijn NTM-depot toe te voegen. Hoe hij te werk is gegaan met de eenvoudige messing bouwkit legt hij uit in dit bouwverslag.



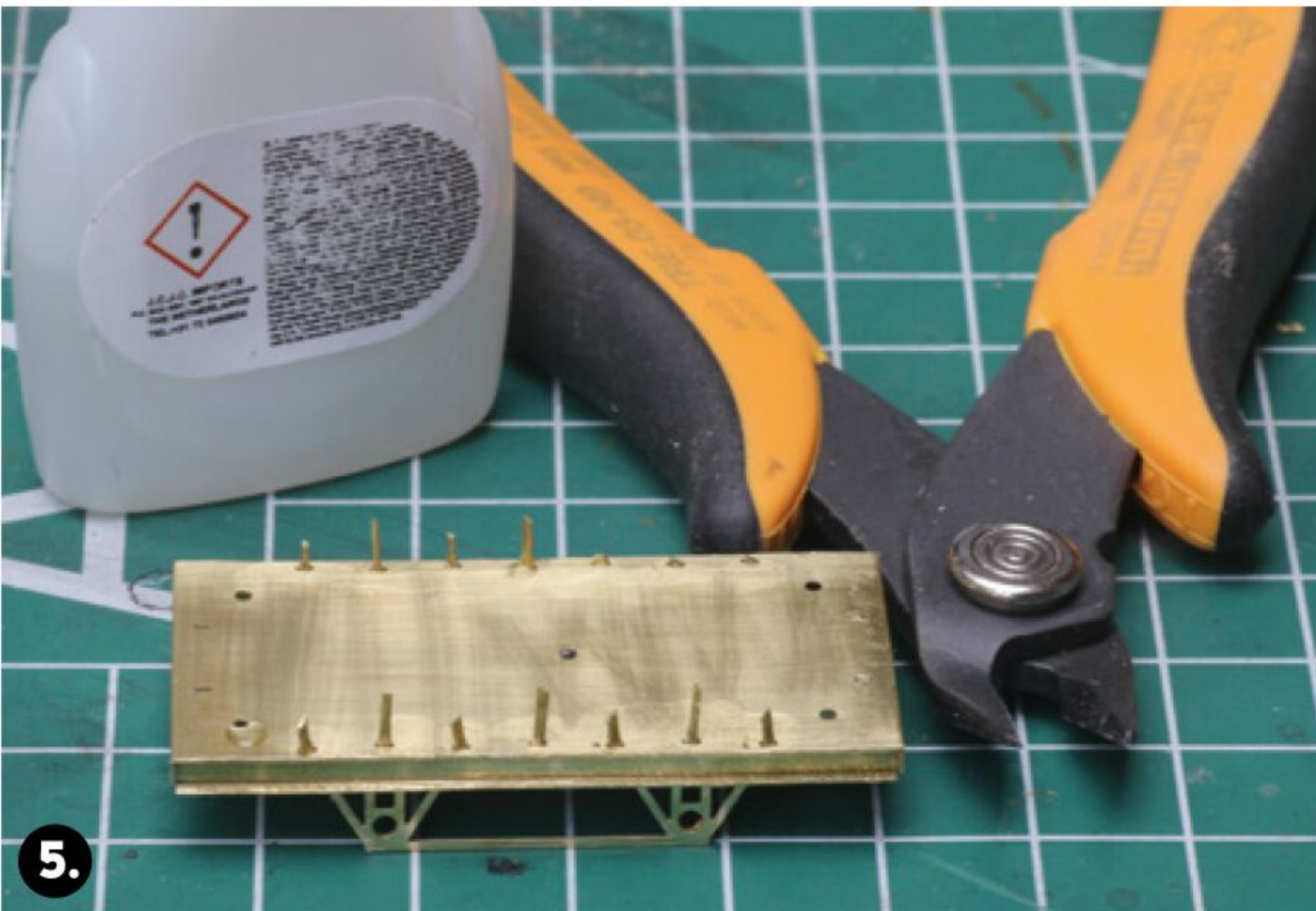
Enige tijd geleden kwam ik een bouwdoos tegen van een H0-messing NTM-waterwagen met een vriendelijke prijs. De kit was compleet, in goede staat en bovendien van een voertuig dat je niet zo vaak tegenkomt, of beter gezegd: tegenkwam. In het boek *De stoomtrams van Friesland en N.W. Overijssel*, deel 12 in de reeks *Trams en tramlijnen* van uitgeverij Wyt, staat een

afbeelding van een dergelijke wagon. Ze werden door de NTM gebruikt om ketelwater naar depots te brengen als het drinkwater ongeschikt was voor locomotieven. Wie het model heeft uitgebracht is vooralsnog niet duidelijk. Op internet kon ik geen gegevens vinden en de prijs op de doos in guldens doet vermoeden dat het model voor 2001 is geproduceerd.

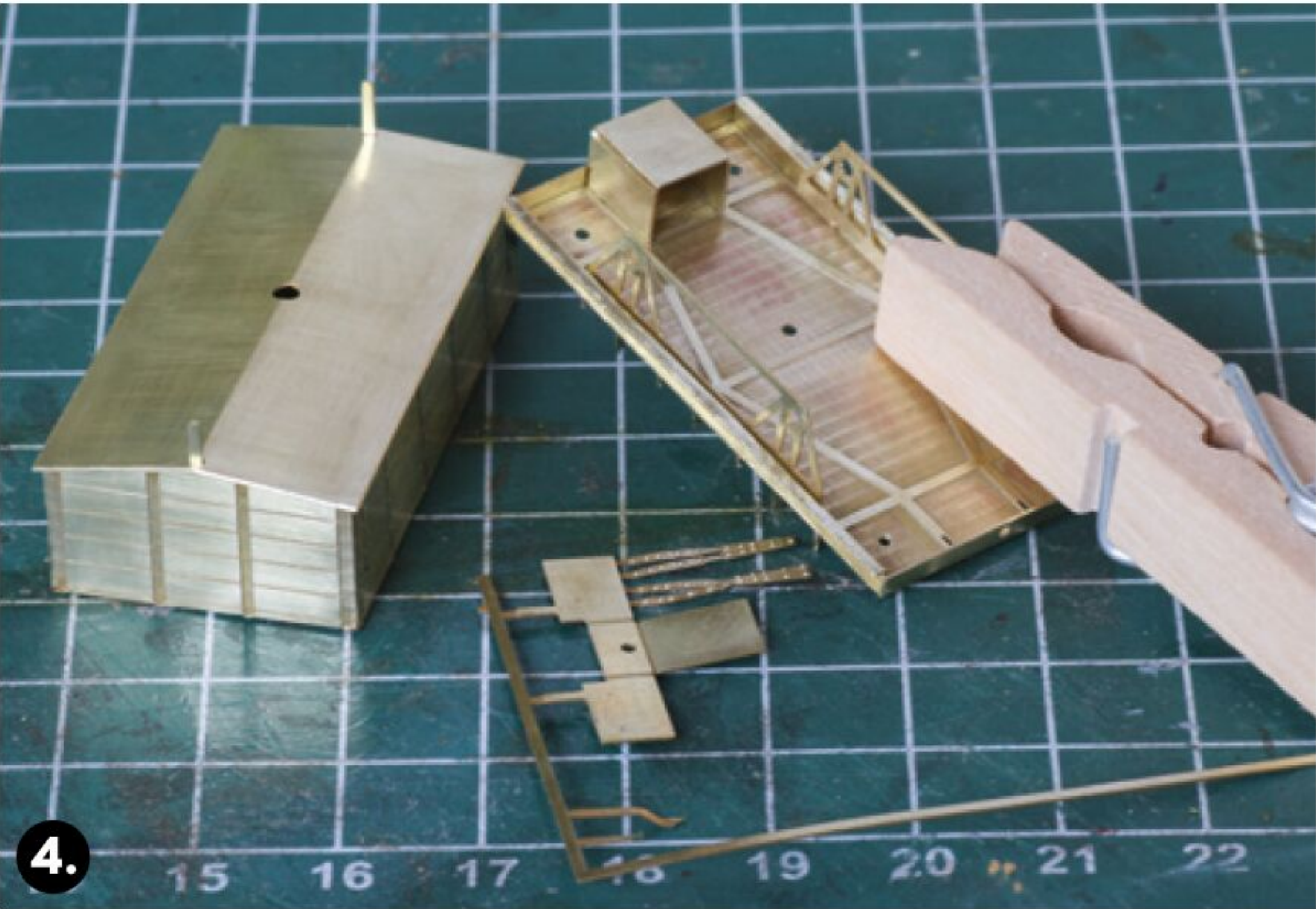
SECONDELIJM

De bouw is relatief eenvoudig. De onderdelen passen goed en zijn dankzij de meegeëteste lipjes goed in elkaar te zetten. Na het bestuderen van de meegeleverde tekening en de foto in de uitgave van Wyt, heb ik alle onderdelen met een glasvezelpen gereinigd en daarna met een tangetje uit de etsfret geknipt. Solderen is bij messing een goede optie, maar lijmen met seconde-lijm gaat eveneens goed. Een voordeel van deze lijm is, dat bij een mislukking de verbinding met aceton kan worden gelost. Ook als u onverhoopt aan het

model of gereedschap vastgeplakt blijkt te zitten, biedt aceton uitkomst. De buignaden heb ik aan de binnenkant een paar keer met een scherp mes nage-lopen om het buigen wat makkelijker te maken. Als de diverse delen in de goede vorm zijn gebogen, kunnen ze met de lipjes in elkaar worden gezet en de verbin-ningen met wat lijm gefixeerd. Het vuldeksel bestaat uit twee delen, waarvan het onderste deel gebogen »



- 1. De W 1 wordt uit de werkplaats opgehaald. Loc 18 is een Henschel, maar van een andere maat-schappij.
- 2. De inhoud van het pakket is overzichtelijk. De prijs in guldens doet vermoeden dat het model al een tijd geleden is geproduceerd.
- 3. De onderdelen worden met een glasvezelstift van hun oxidelaag ontdaan.
- 4. De bouwdelen zijn voorgebogen en in elkaar gezet. Een wasknijper helpt bij het lijmen of solderen om de delen op hun plaats te houden.
- 5. Na het lijmen (of solderen) kunnen de boven de bak uitstekende pennen worden afgeknipt.
- 6. Na het afknippen worden de laatste uitsteek-sels vlakgevlid.



TEKST & FOTO'S: THONIS VAN DER WEEL

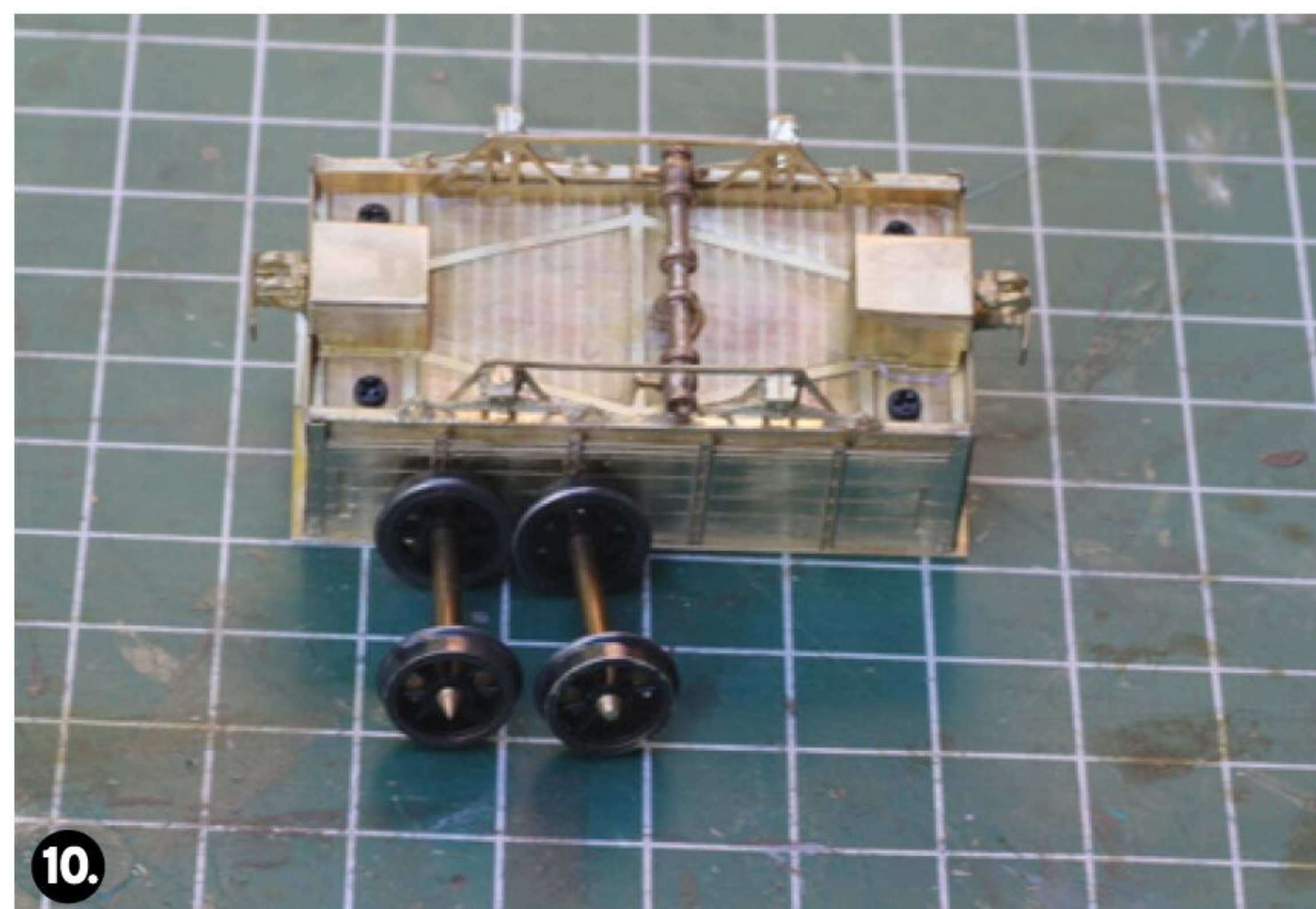
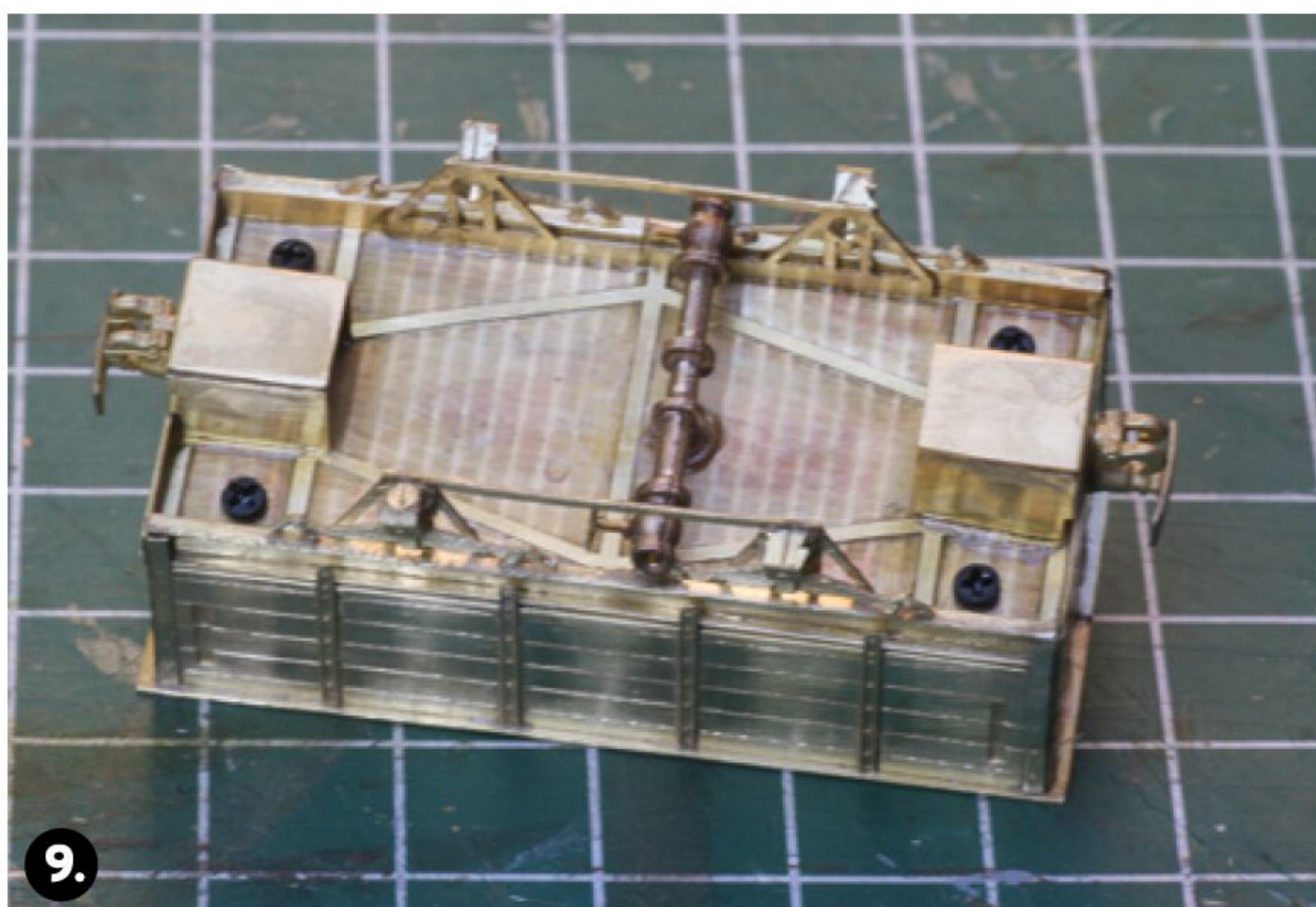
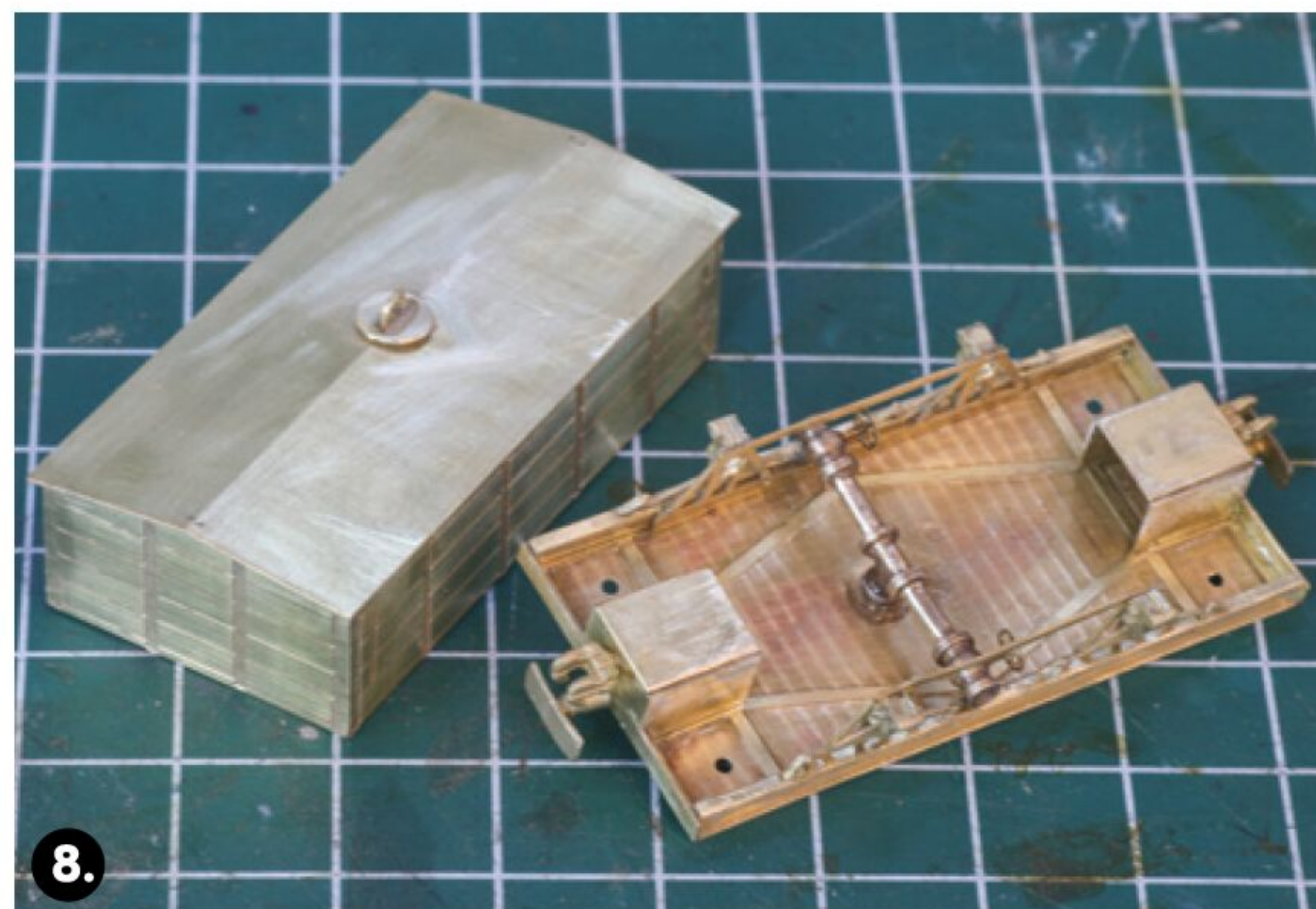
DE BOVENBOUW IS MET ZELFTAPPERS BEVESTIGD

moet worden en het bovenste recht blijft. Nadat het is vastgelijmd, vijl ik dit vlak zodat het deksel mooi aansluit. De handgreep op het deksel is uit 0,3 mm draad gebogen.

ASPOTTEN

Voordat de bovenbouw op het frame wordt bevestigd, lijm ik enkele stukjes lood in de holle ruimte zodat de wagen wat meer gewicht krijgt. Voor de bevestiging

van de bovenbouw op het frame worden messing bouten meegeleverd, maar ik kies voor kleine zelftappers, dat werkt een stuk gemakkelijker. Na montage blijken de aspotten met veren uit gietwerk iets te laag te zitten, zodat ik de aslagers heb nageboord. De astappen van de spaakwielen zijn te lang om tussen het frame te passen, zodat de tappen iets moeten worden afgevijld tot de wagen soepel loopt. Om de uiterst fijne handwielen van de wateruitlaatpijp aan





een stukje staf te lijmen heb ik een in de lijm gedoopte messing draad in het gat van het handwiel gestoken. Toen de verbinding voldoende vast zat, heb ik een in lijm gedoopte messing draad extra verlijmd. Daarna is de as op lengte afgeknipt en het geheel aan de uitlooppijp vastgezet. Deze tere constructie zit gelukkig onder de wagon en is daardoor voldoende beschermd.

BUFFERBALKEN

Als de gegoten buffers en het trekwerk op hun plek zijn gelijmd, volgen de spanten in de daarvoor bestemde gleuven. Het onderstel blijkt iets langer dan de bovenbouw, zodat, om de strips goed te laten aansluiten, op de hoeken wat materiaal uit de bufferbalken moet worden gevijld. Nadat de wagon is ontdaan van uitgelopen lijm, is een laag primer uit de spuitbus aangebracht. Aansluitend is de bak in donkergrijs RAL 7016 gespoten en het onderstel zwart. De meegeleverde transfers met diverse wagennummers leveren geen problemen op en zijn met een dunne laag matvernis uit de Vallejo-spuitbus gefixeerd. Na een korte bouwtijd kan het minder bekende railvoertuig in het modeldepot worden ingezet. //

- 7.** De lagers in de gegoten aspotten moeten worden schoongeboord. Na montage bleken de gaten niet overeen te komen met die in het frame, zodat er nogmaals moet worden geboord.
- 8.** Als de hoofdconstructies in elkaar zitten, kunnen de details worden aangebracht.
- 9.** De bak is met kleine zelftappers op het onderstel bevestigd, dat werkt gemakkelijker dan met de meegeleverde bouten.
- 10.** De astappen moeten worden ingekort omdat de assen niet tussen het frame pasten.
- 11.** Een munt van vijf eurocent toont hoe klein het model is.
- 12.** Met een laagje matvernis oogt het model beter. Deze beschermt tevens de transfers.
- 13.** Om de maatschappijnaam netjes op de wagon te krijgen, maakt de schilder gebruik van een sjabloon. De belangstelling is vandaag groot.
- 14.** De wagon is klaar en vers in de glansverf gezet. Voor een model in deze schaal oogt een matte afwerking toch beter.





1.

1991

Toen & Nu

BERGEN OP ZOOM

Bergen op Zoom is een stad met een rijke spoorhistorie. In de hoogtijdagen, eind jaren zestig, waren er maar liefst tien actieve spooraansluitingen. Anno 2024 resteren er nul.

De Brabantse stad kende twee stamlijnen met tien aangesloten bedrijven; een noordelijke en een zuidelijke tak. De zuidelijke tak is ongetwijfeld de meest bekende en was het langst in gebruik. De lijn was bekend door het straatspoor over het stationsplein, de derde rail en de chloortreinen die langs voordeuren van gezinswoningen reden. Genoeg inspiratie voor vervolgdelen. In deze editie focussen we op een van de restanten van het industriespoor: de Kade. Gelegen aan de in 1964 gegraven Theodorushaven werd in 1965 een korte spooraansluiting in gebruik genomen. Deze was eenvoudig uitgevoerd: slechts een stootjuk tegen de Vierlinghweg en een stuk recht straatspoor vormden de aansluiting; anno 2024 resteert nog zo'n 70 meter. De rest verdween toen de kade in 2020 en 2021

vernieuwd werd; de aarden wal werd verstevigd met damwanden om schade door binnenvaartschepen aan de kade tegen te gaan. Vanaf de kade boog het spoor in een scherpe bocht over de Theodorusweg heen, langs de huidige aardappelfabriek van Lamb Weston/Meijer, destijds een locatie van Fri-d'Or. Via een boog naar links kwam de aansluiting op de stamlijn langs de Randweg West uit. Langs de Lelyweg lag een omloopspoor; de stamlijn eindigde hier op het terrein van General Electric Plastics/Sabic. Het spoor op de Kade was bedacht om overslag van binnenvaartschip op spoor vice versa mogelijk te maken. De gemeente zag door de strategische ligging van de stad, tussen Rotterdam en Antwerpen, kansen voor zo'n overslagpunt. Dezelfde filosofie lazen we eerder in de Toen & Nu over de containerterminal in Roosendaal. Helaas



2.

2023

bleef het, vooral wat het spoor betreft, bij plannen. In de praktijk was de lokale vestiging van Fri-d'Or de enige spoorklant. Enkele keren per maand werd een bulkwagon met aardappelzetmeel afgeleverd, heel af en toe aangevuld met schuifwandwagens die aardappelzetmeel op pallets of in big bags afvoerden. In 1997 staakte NS Cargo de bediening van de Theodorushaven; het vervoer in de bulkwagens verhuisde naar het werkplaatsterrein in Roosendaal. Daar werd de lading rechtstreeks in een truck met bestemming Bergen op Zoom geladen, tot ook dit in 2002 sneuvelde. Het verdwijnen van het vervoer op de kade van de Theodorushaven luidde het einde van de stamlijn in Bergen op Zoom in. In 2007 werd de lijn gesloten en in 2008 opgebroken; de gemeente zat om de grond te springen. //



Bekijk de locatie op
[Railhobby.nl/bergenopzoom](https://railhobby.nl/bergenopzoom)

1. Op 12 juli 1991 plaatst de 6409 vijf schuifwandwagens op de kade. (foto's 1 & 3 Cock Koelewijn)
2. Anno 2023 resteert nog zo'n 70 meter spoor. De hoge schoorsteen maakt nu deel uit van een nieuwbouwwijk.
3. De 6409 keert los terug naar de stamlijn. Op het bordes ligt de rode vlag, een nagenoeg verdwenen gebruik.
4. Op de kade staat in november 2023 nog een eenvoudig uitgevoerd stootjuk.

1991



3.

2023



4.

Preview

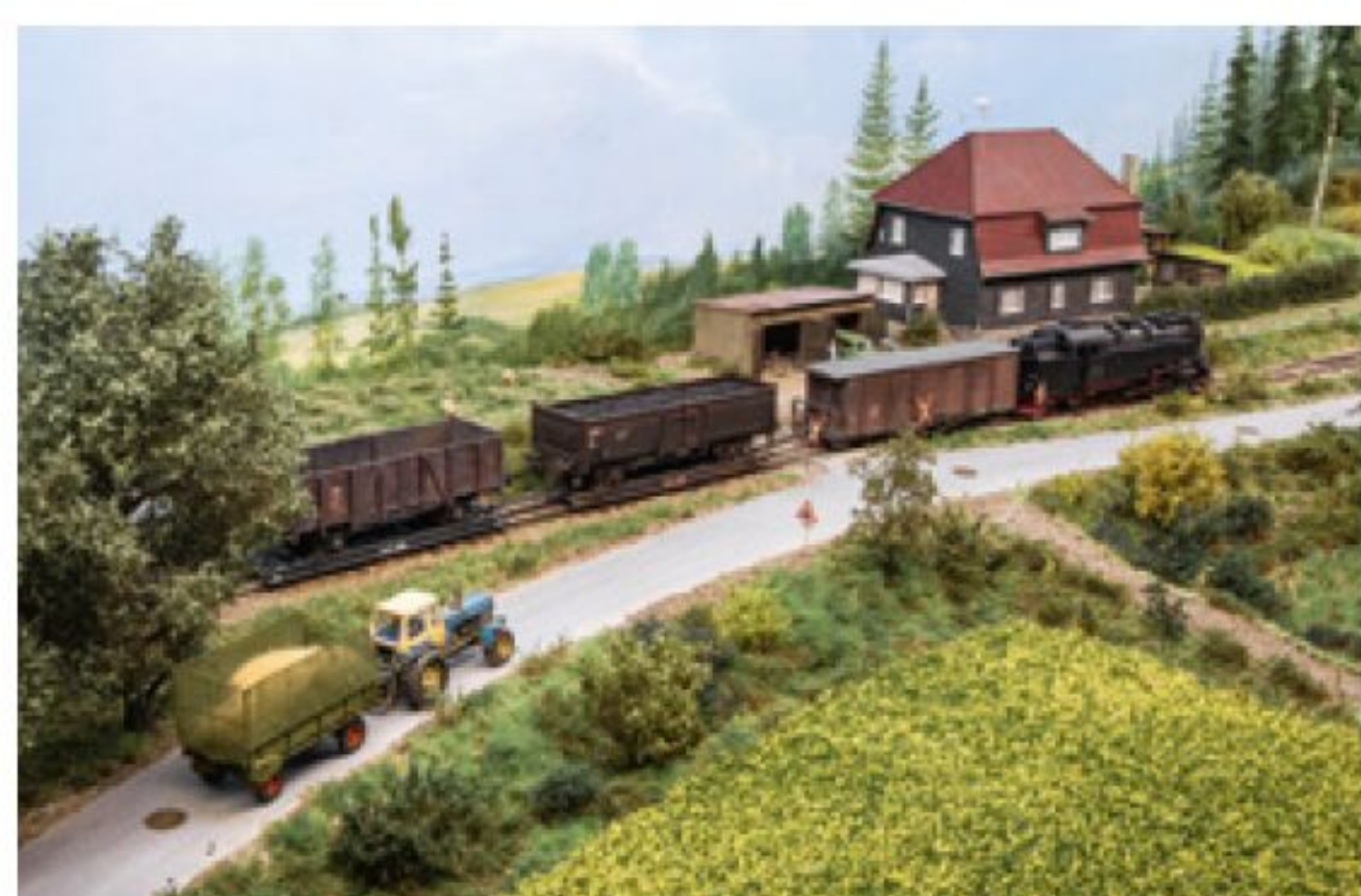
**De Railhobby Noviteitenspecial 2024, nummer 469, verschijnt begin maart.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 470, verschijnt eind maart.**

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



Noviteitenspecial 2024

Het modelnieuws van A tot Z, met verwijzing naar het historische of hedendaagse voorbeeld.



Baan in beeld: Hasselfelde

De H0m-modelbaan van Arnold van Waes is kort na de Wende gesitueerd.



Doen: VVV-kantoor

Het kantoor van de VVV IJmuiden leent zich voor nabouw in model.



Railplan: Roodeschool

Rob Mooij maakt een vrije vertaling van het noordelijke treinstation.

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, Stephan Breugelmans, Sander Broerse, Marcel van Eupen, Jan Faro, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Martin Gobeli, Arie den Heijer, Rogier Immers, Cock Koelewijn, Edwin Mos, Koen Nederlof, Hans Nuiver, Wouter Radstake, Fred van Reden, Tineke van Reden, Olaf Ronteltap, Matthijs Schreurs, John van Staaijeren, Ad van Sten, Lex Tempelman †, Hans van de Ven, Thonis van der Weel **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,90 p/mnd en in België € 8,90 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,85 p/mnd en in België € 7,70 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Chantal Toller, bychantaltoller.com **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© Copyright 2024. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Speciale aanbieding!

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 12 keer per jaar, inclusief 2 specials. Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!



**3 nummers +
online archief
voor slechts
€19,95**

U KRIJGT:

- Toegang tot het Railhobby archief (1978 t/m 1985 en 1988 tot heden)
- De uitgave als eerste thuis op de mat



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



Nieuw model 2024

märklin
TRIX

CO₂-neutraal onderweg



Artikel:

39721 / 25161

Nicole

Elektrische locomotief serie 1800

Voorbeeld: Elektrische locomotief serie 1800 van Strukton Rail B.V.
Kleur geel met opvallende zij-opschriften van Strukton Rail.
Locnummer 1824 „Nicole“

Model in de uitvoering vanaf 2021 met aanvullende bestickering
„100 jaar Strukton“

Model: Met digitale mfx+ decoder en uitgebreide geluidsfuncties. Centraal ingebouwde geregelde hoogvermogensaandrijving met vliegwielen. Alle vier de assen worden door middel van een cardan aangedreven. Antislip banden. Met de rijrichting wisselend driepunts frontsein en twee rode sluitlichten. Verlichting analoog ingeschakeld, in het digitaal bedrijf te bedienen. Frontseinen aan locomotiefzijden 2 en 1 digitaal onafhankelijk te schakelen. Meerdere lichtfuncties, zoals rangeerseinen en gevaarsignalen, apart te bedienen. Verlichting in de machinistencabines digitaal te schakelen. Verlichting met onderhoudsvrije, warm-witte en rode lichtdiodes (LED). Pantografen digitaal op- en neer te bewegen. Apart gemonteerde ruitenwissers, luchtroosters, handleiders en dakleidingen. Bufferhoogte volgens NEM. Remslangen worden als los aan te brengen onderdeel mee geleverd. Lengte over de buffers ca. 20,3 cm.

€ 429,-*



**Exclusief bij
Märklin en Trix.**

