

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, APRIL 2024 - NR 471 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

UITGELICHT:

IRP Vossloh

Piko H0 G1206

TECHNIEK:

NS 500

ombouw schaal 0

SMALSPoor SAINTE ELLISAIRe

Franse Elzas



RAILTEST: MÄRKLIN KROKODIL



Doen: Hyster 7 ton
Artitec bouwkit heftruck



Reportage: Cabooter
Containerterminals



BP

8

100
PAGINA'S
DIK!



BISON ALLESLIJM

Is geschikt voor het (onderling) verlijmen van diverse materialen als porselein, hout, glas, keramiek, de meeste kunststoffen en Polystyreenschuim. Met de unieke draai en doseerapplicator kan Bison Alleslijm zowel van zeer klein, in punten, tot groot oppervlak in lijnen en vlakken aangebracht worden. Dit maakt Bison Alleslijm zeer geschikt voor modelbouw!

- Zeer snel
- Zeer sterk
- Handig in gebruik
- Glashelder





Cover SAINTE ELISSAIRE

Smalspoor van de
CFD in de Elzas in
de jaren vijftig.

FOTO:
TON OOSTEROM

Adverteerders

2 Bison
43 Train Service
Danckaert
43 Peperkamp
Modelbouw
43 Modelspoorgigant
43 TreintjeOost
99 Märklin
100 Modelleisenbahn
München GmbH



Tafereel in schaal H0, of is het een mix met N? (foto Dolf Heibloem)

Schaalgroottes

Het in 1968 door Faller uitgebrachte **Slot Lichtenstein**, bouwdoos B-245 (nu 130245), staat als H0-model in de catalogus, maar bij nadere beschouwing kun je je afvragen of het inderdaad in **schaal 1:87** is gehouden. Een **Preiser-figuur** zal flink moeten bukken om via de 8 mm hoge poort het bouwwerk te kunnen betreden. Het kasteel staat in Lichtenstein in Baden-Württemberg en is in 1842 opgeleverd. Mensen waren toen iets minder lang, maar het verschil is wel erg groot. De **Faller-catalogus** 1960 vermeldt bij bouwdozen B-41 tot B-44 (à fl. 1,80) van chalets dat 'in het miniatuurgebergte meestal alleen naar verhouding **kleinere objecten** geschikt zijn. Het oog meet niet altijd met de centimeter, maar wil een optisch harmonische totaalindruk.' In elk geval zal het kasteel bij plaatsing op een hoge berg realistisch overkomen, maar dan wel met bezoekers in schaal N of kleiner.

Om de **schaalverhouding** inzichtelijk te maken, heb ik een toiletgebouw van Auhagen naast het kasteel gezet. De 20 mm lange figuur met blauw shirt (Preiser) zal met de 22 mm hoge wc-deur geen moeite hebben. Anders is dat met de 19 mm lange man met oranje vest die zich afvraagt hoe hij zich door de 8 mm hoge poort moet wringen. De 22 mm lange **cameraman** (Noch) wil dat graag vastleggen. Overigens is de deur van de toren 17 mm hoog, dat betekent licht bukken. Ook van de Nagetusch-caravan (Busch) kun je je afvragen of het etiket H0 correct is - de Oost-Duitse **caravan** was niet echt groot. De Mercedes-Benz 207 D camper (Wiking) is dat zeker wel. In de tip om hoger of verder weg geplaatste objecten kleiner te houden, kan ik me zeker vinden.

Dolf Heibloem

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 471



6

UITGELICHT: PIKO IRP G1206

Door de violette kleurstelling trekt de IRP G1206 zeker de aandacht.

16

DOEN: SONSBEEKSINGEL, DEEL 1

De voormalige winkelgalerij langs de Arnhemse spoordijk wordt door Hans van de Ven in het H0-talud gebouwd.

22

HISTORIE: UMGENI

De Zuid-Afrikaanse Class 19D 2685 'Wesley' is door Ad van Sten vastgelegd.

26

BAAN IN BEELD: SAINTE ELLISAIRE

Een spoorlijn in de Côte d'Azur stond model voor smalspoor in de Elzas.

34

TECHNIEK: REO RANGEERWAGEN

De rangeerwagen is door Rob Mooij in H0 omgezet.

38

HISTORIE: JAAP 100 JAAR

Van de 259 bakken tellende Blokkendoosfamilie is de mC 9002 'Jaap' na honderd jaar nog steeds rijvaardig.

44

RAILTEST: MÄRKLIN REPLICA KROKODIL

De in 1936 ontworpen H0-loc wordt 88 jaar later alsnog uitgebracht, maar wel met mfx-decoder.

48

RAILINFO+: NIEUWE TRAMS OSLO

De Urbos 100 van CAF zet de trams Ansaldo en Düwag aan de kant.

52

DOEN: HYSTER

Stefan Izeboud gaat met de bouwkit van de 7 tons heftruck van Artitec aan de slag.



44



84



48

58

KIJKTIP: PRUTSVLOG

Fedor van Eldijk analyseert de laagdrempelige Prutsvlogs van Huib Maaskant.

62

TECHNIEK: 4X NS 500 SCHAAL 0, DEEL 1

Vier modelbouwers transformeren elk, met gebruik van andere materialen, een Britse Class 08 naar een NS 'Bakkie'.

68

RAILINFO+: RAILTECH

Terugblik op de tweejaarlijkse vakbeurs voor spoorweg-technici.

72

UITGELICHT: BR 03 EN TENDERS

Over Gestängebauart van stoomlocs en tenders 2'2'T.

84

REPORTAGE: CABOOTER

Rond Venlo exploiteert het bedrijf drie containerterminals en een staaloverslag. Marcel van Eupen doet verslag.

92

DOEN: KIOSK & STRANDWACHT

Bouwverslag van de eind 2023 door Preiser uitgebrachte kiosk annex bootverhuur en de uitzichtoren voor de strandwacht.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 10 Railinfo
- 33 Railnieuws
- 51 Spoorverhalen: cabinerit
ZKH Prins Bernhard
- 56 Word abonnee
- 76 Modelnieuws
- 91 Railpers
- 96 Toen & Nu: Alphen a/d
Rijn
- 98 Preview Railhobby 472



EXTRA ONLINE

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

IRP Vossloh G1206

PIKO-MODEL IN H0

Begin dit jaar bracht Piko de Vossloh loc G1206 in de kleuren van IRP in H0 op de markt. Het is een locomotief met een opvallende verschijning, ook op de modelbaan. Piko heeft deze loc ook in spoor N aangekondigd. De redactie heeft het testexemplaar nader bekeken.



1.

De in 1948 opgerichte Maschinebau Kiel GmbH (MaK) produceerde jarenlang naast scheepsdieselmotoren en rupsvoertuigen ook diesellocomotieven. NS schafte tussen 1988 en 1994 bij MaK 120 dieselhydraulische locs serie 6400/6500 aan. Het bedrijf werd in de jaren negentig opgesplitst waarbij de verschillende bedrijfsonderdelen door diverse bedrijven werden overgenomen. In 1992 ging de bouw van locomotieven over naar Siemens, die op haar beurt in 1998 de locomotiefdivisie verkocht aan de huidige eigenaar Vossloh. De bouw van scheepsmotoren ging naar Caterpillar. Dit alles betekende het einde van MaK.

G1206

Op basis van de eerder door MaK gebouwde G1201 en G1205 introduceerde Vossloh in 1997 de op de eerdere typen gelijkende G1206, ontworpen voor het zware rangeerwerk en goederentreinen. Het zijn recht-toe rechtaan locomotieven met hoekige huiven en een middencabine, zoals bij 'onze' 6400/6500. Dat geldt ook voor het uiterlijk van de draaistellen. In technisch opzicht zijn in de loop der jaren de nodige verbeteringen aangebracht. Zo is de G1206 sterker dan de voorgangers. Tot nu toe zijn van de G1206 in totaal 246 stuks gebouwd en aan heel wat vervoerders in diverse landen geleverd. In Nederland kwamen ze

onder meer terecht bij ACTS, Captrain, ERS Railways, Independent Rail Partner (IRP), Lineas, LTE, Rail Force One en Strukton. De locs werden voorzien van verschillende typen dieselmotoren: MTU 16V 396 TC14, MTU 12V 4000 R20, MTU 12V 4000 R41 en Caterpillar 3512B DI-TA. De maximumsnelheid van de dieselhydraulische locs is, afhankelijk van de uitvoering, 80 tot 100 km/h, ze meten over de buffers 14,7 meter en wegen 84 tot 90 ton.

Fabrieksnummer 50011601

Op 26 oktober 2005 werd locomotief met het fabrieksnummer 50011601 geleverd aan MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) in Amsterdam. Nadien heeft de locomotief heel wat omzwervingen gemaakt bij andere vervoerders en werd meermalen omgenummerd. MRCE verhuurde de loc aan R4C (Rail4chem Benelux), waar de loc nummer 1204 kreeg. In 2008 ging de verhuur over naar TWE Bahnbetriebs GmbH in Gütersloh. Vanaf 21 januari 2009 kwam de machine in dienst bij het Rotterdamse ERSR (ERS Railways) en werd omgenummerd in 1203. In dat jaar ging de loc naar Vossloh voor de inbouw van ETCS. Het testen van deze apparatuur gebeurde in Slovenië. Op 19 december 2016 kwam de 50011601 terecht bij weer een andere vervoerder: Locon Benelux in Zwolle en kreeg het nummer 1601 (afgeleid van het fabrieksnummer). Twee jaar later vertrok de 1601 naar Duitsland en ging rijden bij DB Fahrwegdienste GmbH in Berlijn en vanaf 2017 bij Northrail GmbH in Hamburg. In 2018 kwam de loc weer naar Nederland om bij vervoerder IRP (Independent Rail


2.

3.

- 1.** Met de hekwerken is het oppassen geblazen. Zoals de foto toont, kunnen ze gemakkelijk verbuigen.
- 2.** De korte huifzijde.
- 3.** Zelfs het slot onder de deurkruk is weergegeven.
- 4.** Staatsieportret van loc 2212, de G1206 van IRP. De violette accenten zijn goed getroffen.


4.

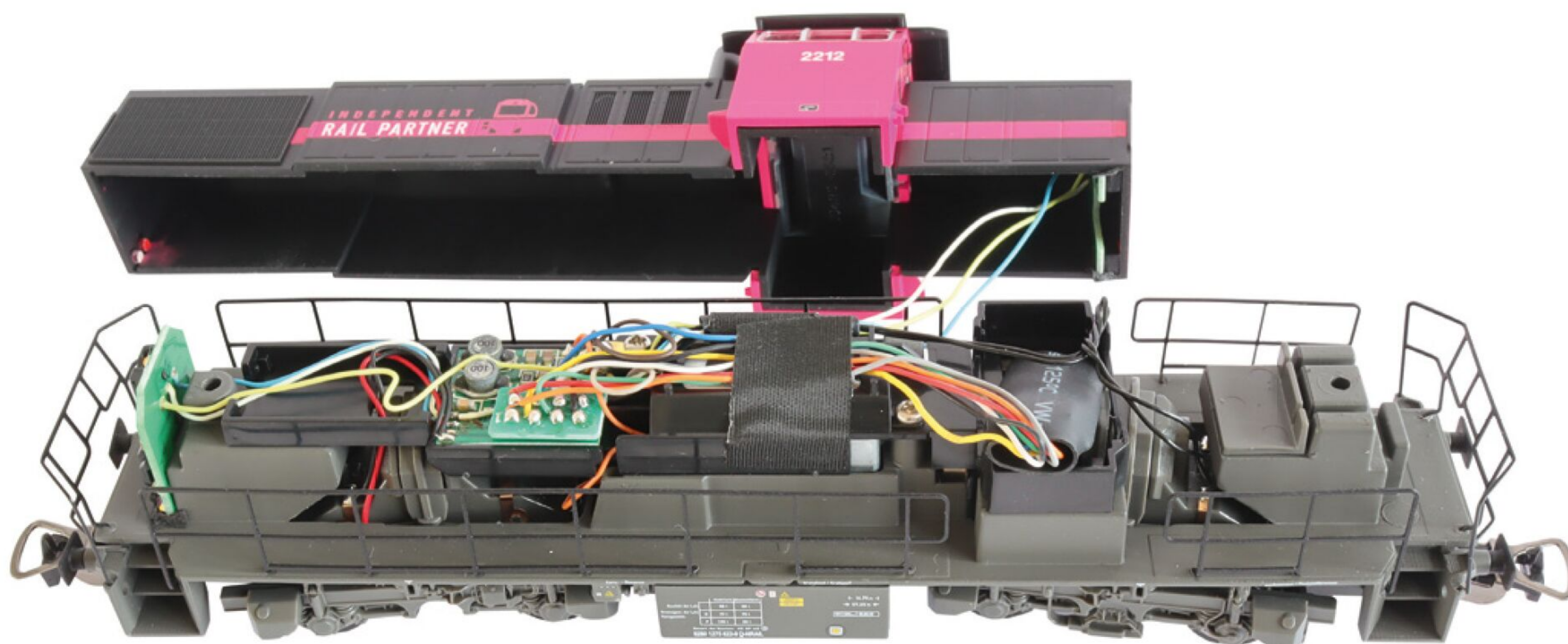


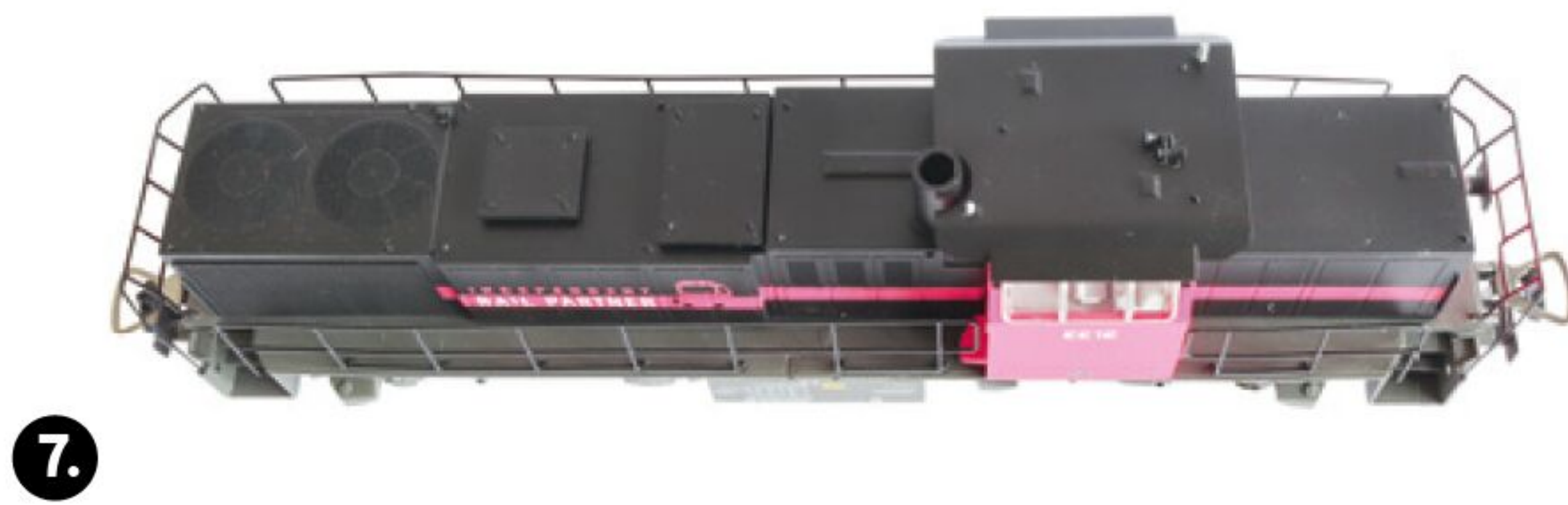
Partner) in Hendrik Ido Ambacht als 2212 dienst te gaan doen bij licentiehouder RTU (Rail2U). Inmiddels is IRP/RTU verleden tijd: het bedrijf is overgenomen door Lineas. Voor de bijzondere zwart-violetle outfit van de 2212 (uiteraard ook van de 2211 en 2213) van IRP zal dat waarschijnlijk het einde betekenen. Op de modelbaan kan met het Piko-model de loc met de IRP-kleuren nog wel enkele jaren voort.

Model

In 2023 werd de G1206 in de zwart-lila IRP-kleurstelling aangekondigd. Geheel nieuw is de G1206 bij Piko niet: in de reeks Expert verschenen al eerder varianten van deze loc. Nu is daar de IRP-uitvoering bijgekomen. Voor de fabrikant is de G1206 een interessant type, omdat de loc bij diverse vervoerders in heel wat kleurstellingen op de baan is verschenen. Zoals we inmiddels van Piko gewend zijn, is de detaillering van het model van een hoog niveau. Dat de fabrikant oog heeft voor detail blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat het slot onder de deurklink van de cabinedeur is weergegeven. De ruitenwissers zijn apart aangebracht.

De roosters op de lange huif zijn fraai weergegeven. Ook de gravure van de draaistellen zorgt ervoor dat veel details zichtbaar zijn, zoals het complete schijfremwerk. De wielremschijven zijn apart op de wielen aangebracht. De opschriften zijn loepzuiver. Te lezen is dat de laatste revisiedatum dateert van 25 maart 2022. Enkele teksten zijn zowel in het Duits als Nederlands. De fabrieksplaat geeft Vossloh als fabrikant aan. De cabine is conform het voorbeeld voorzien van twee stuurstanden, die echter alleen in lichtgrijs zijn weergegeven. Het voorbeeld van de loc meet over de buffers 14,7 m. Het model is 169 mm lang en is daarmee exact op schaal. Met het hanteren van het model is enige voorzichtigheid geboden. De rondom geplaatste filigrane handrail is van metaal en heeft de juiste afmetingen. Ze buigen echter vrij makkelijk en kunnen loslaten. Dat was bij het testmodel het geval: het hekwerk op de kop viel er bij de kleine huif af. De poten ervan zijn los gestoken in zeer kleine gaten. Het betekende wat prutswork om het hek weer terug te plaatsen; vastzetten met een druppel lijm kan dan een remedie zijn.





7.



8.

Op de baan

Alle assen zijn via cardanassen aangedreven. Twee wielen zijn voorzien van antislipbanden. Mede door het gewicht - het model weegt 277 gram - is een goede trekkraft gewaarborgd. Wij ontvingen de versie voor het drierailsysteem. Bij analoge besturing begint de loc bij circa 7 V te rijden. Bij 16 V is de snelheid aan de hoge kant. De loc rijdt soepel. Analooq kan niet erg langzaam worden gereden en is dan minder geschikt voor rangeerwerk. Digitaal rijdt de loc wel langzaam. De front- en sluitseinen branden wisselend per rijrichting en beginnen, ook bij lagere snelheden, fel te branden. De analoge versie is door de NEM 652-decoderinterface achteraf eenvoudig te digitaliseren. De kap is met twee schroeven op het onderstel bevestigd. Door de bijzonder kleurstelling is deze locomotief op een baan naar Nederlands voorbeeld in tijdperk VI een fraaie verschijning. Piko G1206 als IRP 2212, H0: 59163, tweerail analoog, € 155 / 59164, drierail digitaal, € 205). //

5. Loc Lineas/IRP 2213 is met een containertrein onderweg vanaf de Maasvlakte naar Tilburg. Breda, 24 oktober 2021. (foto's 5, 10 & 11 Marcel van Eupen)
6. Het inwendige van de loc.
7. Zowel bij het voorbeeld als bij het model heeft de bovenkant van de loc weinig details.
8. Per draaistel heeft één wiel een antislipband.
9. De ventilatieroosters, zowel bovenop als aan de zijkant van de lange huif, zijn fijn uitgevoerd.
10. De door Lineas gehuurde IRP 2212 is bijna bij Lyondell aangekomen, 23 april 2020.
11. Op 23 april 2020 is de IRP 2212 ingehuurd door Lineas om de bediening van Lyondell in de Botlek uit te voeren en rijdt hier naar emplacement Botlek.



EXTRA ONLINE

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



9.

DE WIELREMSCHIJVEN ZIJN APART AANGEBRACHT



10.



11.

Railinfo

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



Kijk voor meer
actueel nieuws op
Railhobby.nl/actueel



Na een lange nachtelijke etappe van Eindhoven naar Sittard wacht de RXP 9901 met het konvooi op het laatste eveneens nachtelijke deel naar Simpelveld op 29 februari. (foto Peter Franssen)

Tweede Duitse stoomloc van VSM naar ZLSM

Bij de ZLSM in Zuid-Limburg is opnieuw een stoomlocomotief aangekomen die eerder bij de VSM was ondergebracht. Eind 2015 vertrok de 52 532 van Apeldoorn naar het zuiden waarna een langdurige revisie volgde; de planning is dat de locomotief later dit jaar voor de ZLSM inzetbaar zal zijn. Op 3 december 2023 volgde een tweede stoomlocomotief: de 50 0073. Deze was in een slechte staat en kon slechts met lage snelheid vervoerd worden. Voor de in etappes uitgevoerde overbrenging waren ingedeeld de SHD 2205 met het CTO- en een Plan E-rijtuig. Door een warmgelopen lager moest het

transport in Nijmegen worden gestaakt en stond de loc daar afgesteld tot hij eind februari weer verplaatsbaar was en in vier etappes met 10 km/h via Den Bosch, Eindhoven en Sittard naar Simpelveld werd overgebracht. Nu voerde RXP het transport uit met de 9901, 2454 en twee materiaal/verblijfwagens. In Simpelveld wacht een lange renovatie voor de loc weer ingezet kan worden. Beide Duitse stoomlocs zijn particulier eigendom. Voor de Zweedse stoomlocomotieven is voorlopig geen zicht op herstel; hoewel de rijvaardige E2 1040 dringend revisie nodig heeft, is dat nog niet gepland.-MvE



MR80 Break 413 staat klaar voor vertrek als trein T84-5383 (Maastricht - Liège-Guillemins). Maastricht, 21 april 2022. (foto Harold van der Meer)

Drielandentrein gaat van start

Met een vertraging van ruim zes jaar gaat op 9 juni eindelijk de Drielandentrein tussen Luik - Maastricht - Aken rijden, aldus een schrijven van staatssecretaris Vivian Heijnen aan de Tweede Kamer. De vertraging werd mede veroorzaakt door de verplichting dat in België gereden moet worden met materieel dat met ETCS is uitgerust. Een aanbesteding voor de inbouw van dit veiligheidssysteem in de Flirt3mc-treinstellen

volgde en in 2022 vonden de eerste proefritten plaats. Arriva zal de dienst uitvoeren met de tri-courante treinstellen, waardoor de NMBS de treindienst Luik - Maastricht zal beëindigen. Daarmee komt een einde aan de inzet van de tussen 1981 en 1985 gebouwde en vaak met graffiti volgespoten MR80 (voorheen MS80) 'Break'-treinstellen naar Maastricht.-HvdM

ICE 3neo vanaf 14 juni naar Nederland

Wie vanaf 14 juni een reis met de ICE Amsterdam C - Frankfurt/Main boekt kan op de site van NS International een zitplaats in de nieuwe door Siemens gebouwde ICE 3neo reserveren. Toeval of niet, dit valt samen met de start van het EK-voetbal in München. In juni vorig jaar werd door de treinstellen 8002 en 8003 een reeks proef- en toelatingsritten in Nederland uitgevoerd. Hoewel nog niet officieel bevestigd, is de toelating van de neo voor Nederland en België afgerond. De als Baureihe 408 aangeduide neo zal de ICE 3m-treinstellen Baureihe 406, die sinds de dienstregeling 2000/'01 in Nederland te zien zijn, gaan vervangen.-HvdM



» Siemens Valero MS ICE 3neo 8001. (foto Deutsche Bahn)



Vectron 1293 183 van de ÖBB met een containertrain van Rotterdam naar Linz op de Betuweroute bij Vuren, 10 maart. (beide foto's Sander Broerse)

Komst nieuwe goederenvervoerders

Het jaar 2024 begon voor de geïnteresseerden goed met de komst van twee nieuwe goederenvervoerders naar Nederland. Op 15 februari meldde LTG Cargo Polska zich aan de grens met een trein oversized containers, beladen met Oekraïens graan en bestemd voor overslag in Oss. Door plaatsgebrek werd de trein enkele dagen in Valburg opgesteld. Intussen werd de nieuwe en opvallend beplakte Vectron 193 509 door Rail Force One ingezet, onder wiens licentie LTG haar treinen door Duitsland en Nederland rijdt. De Poolse dochter van LTG Cargo is een onderneming van de Litouwse nationale spoorwegmaatschappij. In de weken erna reden dergelijke treinen regelmatig naar zowel Oss als de Maasvlakte. Zes dagen later, op 21 februari, maakte ÖBB-Vectron 1293 192 als losse loc een proefrit van Emmerich naar emplacement Waalhaven Zuid, om aansluitend via Venlo het land te verlaten. Op 9 maart begon de inzet van de Oostenrijkse locs met vier slagen per week tussen Rotterdam en het Oostenrijkse Linz, waarbij de trein in Duisburg Rheinhausen gesplitst wordt. Het treindeel van Rheinhausen naar Rotterdam bestaat pas

sinds 20 januari en werd aanvankelijk door KombiRail Europe gereden; nu doet ÖBB Rail Cargo Group dit dus zelf, waarbij onder licentie van KombiRail wordt gereden. Containertreinen tussen Rotterdam en Linz kennen een lange geschiedenis van vallen en opstaan, waarbij het in 2020 tot een einde kwam toen de door LTE gereden treinen ingekort werden tot het traject Rheinhausen - Linz. Dezelfde verbinding wordt dus weer opgestart.-SB



LTG Cargo Polska voor RFO-trein 63197 van Tilburg Industrie naar de Maasvlakte. Dordrecht, 21 februari.

MerwedeLingelijn krijgt nieuwe treinen

Reizigers op de MerwedeLingelijn tussen Geldermalsen en Dordrecht kunnen tijdens hun treinreis vanaf 2027 gebruikmaken van een toilet. De nieuwe treinen die ingezet gaan worden zijn van het Spaanse CAF, type Civity; bij de NS bekend als het type SNG. Voor de genoemde spoorlijn is nieuw materieel nodig door de aanstaande invoering van het beveiligingssysteem ERTMS; ombouw van de oude treinen zou te duur worden. Naast de provincie Zuid-Holland investeert ook vervoerder Qbuzz, met een concessie tot 2033, in de aanschaf van het nieuwe materieel. In de driedelige treinstellen is onder meer ruimte voor twaalf fietsen en in het midden komt een rolstoeltoegankelijk toilet. Het in- en uitstappen zal door de tot het perron reikende uitschuiftrede gemakkelijker worden.-HvdM



Impressie van het nieuwe treinstel voor de MerwedeLingelijn. (foto CAF/Qbuzz)



Op 13 maart passeert de 151 028 met een goederentrein Ratingen-Lintorf. (foto Rob Bemelen)

Einde inzet Railpool BR 151 bij DB Cargo in zicht

Als opvolger voor de zesassige Baureihe 150 bestelde de DB begin jaren zeventig nieuwe locomotieven, eveneens zesassers, voor het zware goederenvervoer. Het samenwerkingsverband van AEG, Siemens, Krupp, Henschel en Krauss-Maffei bouwde inclusief de twaalf prototypes 170 machines van de Baureihe 151. De eerste werden geleverd in het toen gangbare donkergroen voor elektrische goederentreinlocs, later werd dit in oceaانبloauw-crème aangepast. In Venlo konden de locs met zware ertstreinen worden gezien. In 2017 kwam een einde aan de inzet van deze krachtpatsers

bij DB en werd een aantal aan private vervoerders verkocht, waaronder Railpool. DB huurde vervolgens een klein aantal terug, waardoor ze nu in de rode DB-kleurstelling voor goederentreinen te zien zijn, zoals de Andernacher-staalrollentrein en goederentreinen van Hagen Vorhalle naar Kreuztal. De huur bij DB loopt ten einde en er worden steeds vaker locs van de Baureihe 185 ingezet. Dat de locs het nog goed doen, blijkt uit het gegeven dat ze ook bij SAAR-Rail, Hectorrail en de BayernBahn veelvuldig worden ingezet.-RB



De 6461 staat in Kaldenkirchen klaar voor vertrek naar Blerick, 1 maart. (foto Sander Broerse)

6400 weer in Duitsland

In februari werd de vier keer per week vanuit het Roemeense Curtici vertrekkende 'Routier-shuttle' verlengd van de Cabooter-terminal in Kaldenkirchen naar die in Blerick. Daardoor komt er na tientallen jaren afwezigheid weer planmatig een 6400 in Kaldenkirchen, waar DB Cargo en het Oostenrijkse Frachtbahn van loc wisselen. Planmatig gebeurt dit 's nachts om 2:30 uur met de trein uit Blerick en om 17 uur met de trein naar Blerick. Doordat de trein in Duitsland met ad-hoc dienstregelingen rijdt, zijn uren vertraging geen uitzondering. Wisselen in Kaldenkirchen is door de beperkte capaciteit een opvallende keuze, maar hierdoor hoeft aan Duitse zijde geen

machinist te worden gesteld die Nederlands spreekt en de Nederlandse regelgeving kent. Kennelijk was dit andersom makkelijker te realiseren en rijden de 6400'en enkele kilometers in Duitsland. Voor inzet naar Kaldenkirchen zijn vier als 'Sharky' bekendstaande locs beschikbaar: de gele 6461 en de rode 6464, 6465 en 6469. De bijnaam naar de 'haaienvin' op de korte huif, waarin de antenne van de Rangierfunk, het communicatiesysteem op grote Duitse emplacementen. Overigens komt de serie 6400 ook in grensstation Bad Bentheim; inzet naar Emmerich is niet meer mogelijk door het vervallen van de toelating voor het rijden met ETCS level 2.-SB »

Extra Vectrons naar Cargounit en Railpool

Het Poolse leasebedrijf Cargounit heeft een raamcontract voor negentig Vectron MS-locomotieven met Siemens Mobility getekend, waarvan direct dertig in een order zijn omgezet. Ook werd een contract voor tien Smartron-locs getekend voor de corridor Duitsland - Roemenië - Bulgarije. Ook Railpool maakte bekend een raamovereenkomst met Siemens getekend te hebben. Van de 250 locs in meerdere uitvoeringen, werden direct 24 in de MS- en 46 in de AC-uitvoeringen besteld. Railpool is met deze bestelling een grootafnemer van het Vectron-platform met inmiddels 228 locomotieven. Bij DB Cargo, dat in 2020 bij Siemens 150 Vectron Dual Mode Light-locomotieven kocht - de hybride aandrijving zal een besparing van rond 12 miljoen liter diesel per jaar opleveren - is de toelating afgerond en worden de eerste machines vanuit Halle (Saale) ingezet.-HvdM



De door RFO bij Railpool gehuurde Vectron MS 6193 134 met een goed beladen containertrein in Emmerich, 27 februari. (foto Harold van der Meer)



SKPL SD85-001 'Mazik', ex-NS DM90 3429 met op de achtergrond 810 054 'Tomek' (ex-ČD). Zagórz (Polen), 4 augustus 2023. (foto Gerard van Vliet)

DM'90 'Buffels' rijden in Polen

Eind februari maakte het Poolse Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) bekend dat de toelating voor de voormalige Nederlandse DM'90 door Polskie Koleje Państwowe (PKP) is afgegeven. Vooralsnog mogen de treinstellen niet gekoppeld rijden, daarvoor moeten de proefnemingen door PKP nog worden afgerond. De treinstellen hebben de rode huisstijl gekregen, lagere instaptreden voor betere toegankelijkheid van de lage perrons en een nieuw interieur. Voor de treinstellen die als type SD85 gaan rijden, is ook de homologatie voor Oekraïne afgerond. Op 26 maart werd gestart met de reizigersdienst. SKPL reed met de SD85-treinen tussen Kraków Główny en Zagórz. Tot al het SKPL-personeel is opgeleid, wordt dit in samenwerking met PKP-IC gedaan.-HvdM

Extra ICNG-D voor NS

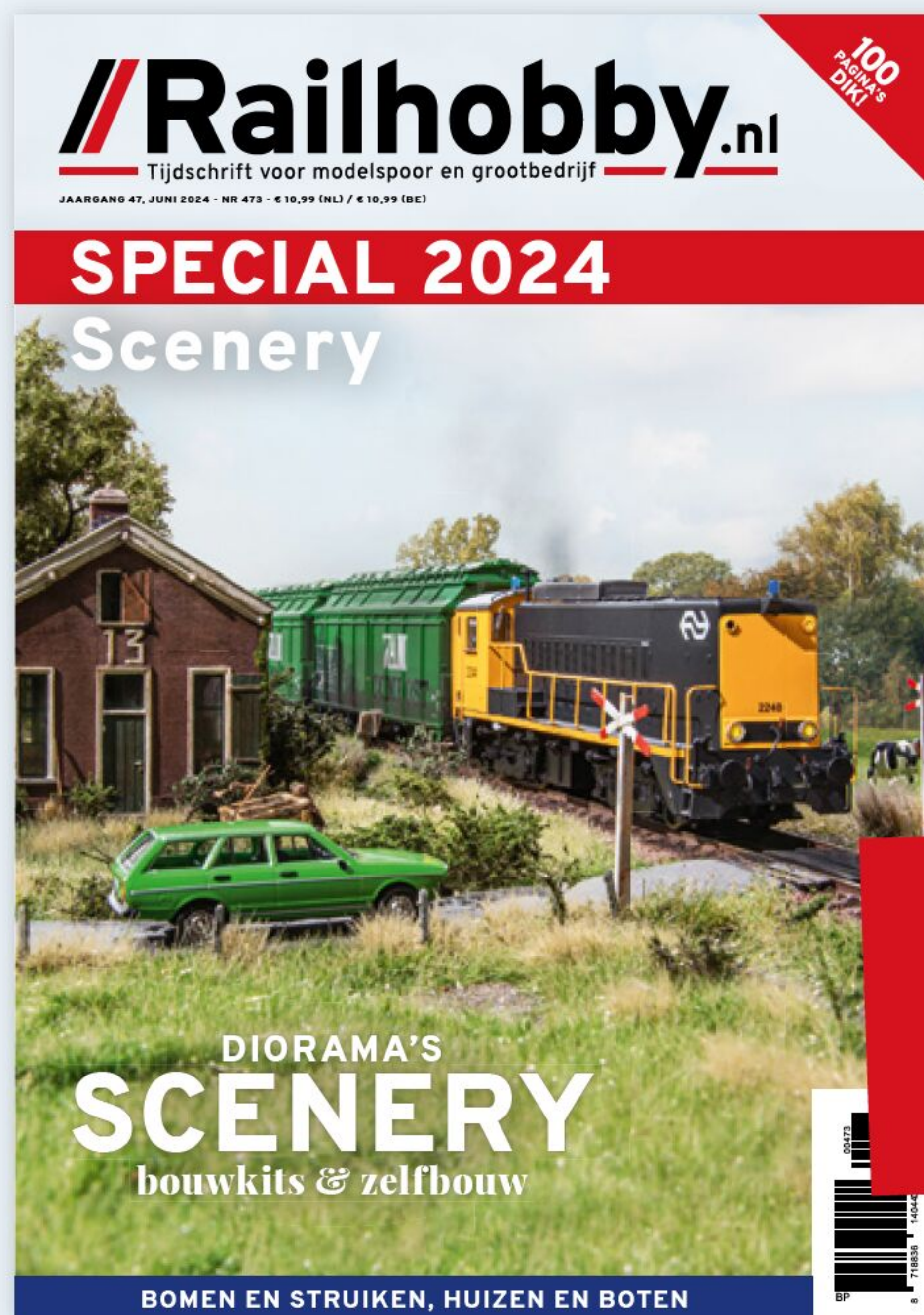
Op 26 februari maakte de NS bekend dat er tien extra ICNG-treinstellen zijn besteld die geschikt zijn voor grensoverschrijdend verkeer naar Duitsland. De NS is nog in gesprek met de oosterburen

welke steden met dit nieuwe materieel zullen worden bediend. Door deze aankoop zijn nu 109 treinstellen van de Coradia Stream bij Alstom besteld.-HvdM //

NIEUW

Railhobby special Scenery

Eind juni verschijnt de nieuwe Railhobby special. We hebben de beste artikelen voor u verzameld over het maken van gras en struiken - de landschapsstoffering - maar ook over het maken van seinen en het zelf bouwen van diverse gebouwen. Nieuw zijn artikelen over het maken van een diorama en een parlevinker. Mis deze special niet!



€10,99

Wilt u deze special met korting ontvangen?
Word nu abonnee (zie pagina 56) of **upgrade uw abonnement** via **Railhobby.nl/upgraden**

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

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

Ja, ik wil graag de Railhobby special Scenery bestellen!

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

Ik wil (ook) graag (op = op):

- | | |
|---|--|
| ☐ Railhobby 469 - Noviteitspecial 2024 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99 |
| ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99 |
| ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 | ☐ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99 |

☐ Scala Publishing BV 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/scenery

* Gratis verzending t.w.v. € 3,99 bij bestellen vóór 30 mei 2024. De special Scenery verschijnt eind juni. Railhobby 473 bestaat uit eerder verschenen artikelen en twee nieuwe artikelen. Deze special is onderdeel van het print (+ online) abonnement inclusief specials.

Sonsbeeksingel Arnhem

DEEL 1: VIER WINKELS MET ZES ETALAGES

Diagonaal over de modelspoorbaan van Hans van de Ven staat een verhoogd liggend station met een vier meter lang talud en daarachter de stad. Maar hoe is dat in de stad te integreren? Arnhem had jarenlang winkels in het talud van de spoordijk, dat moet ook in model kunnen. Een bouwverslag in twee afleveringen.

Deel 1
van 2

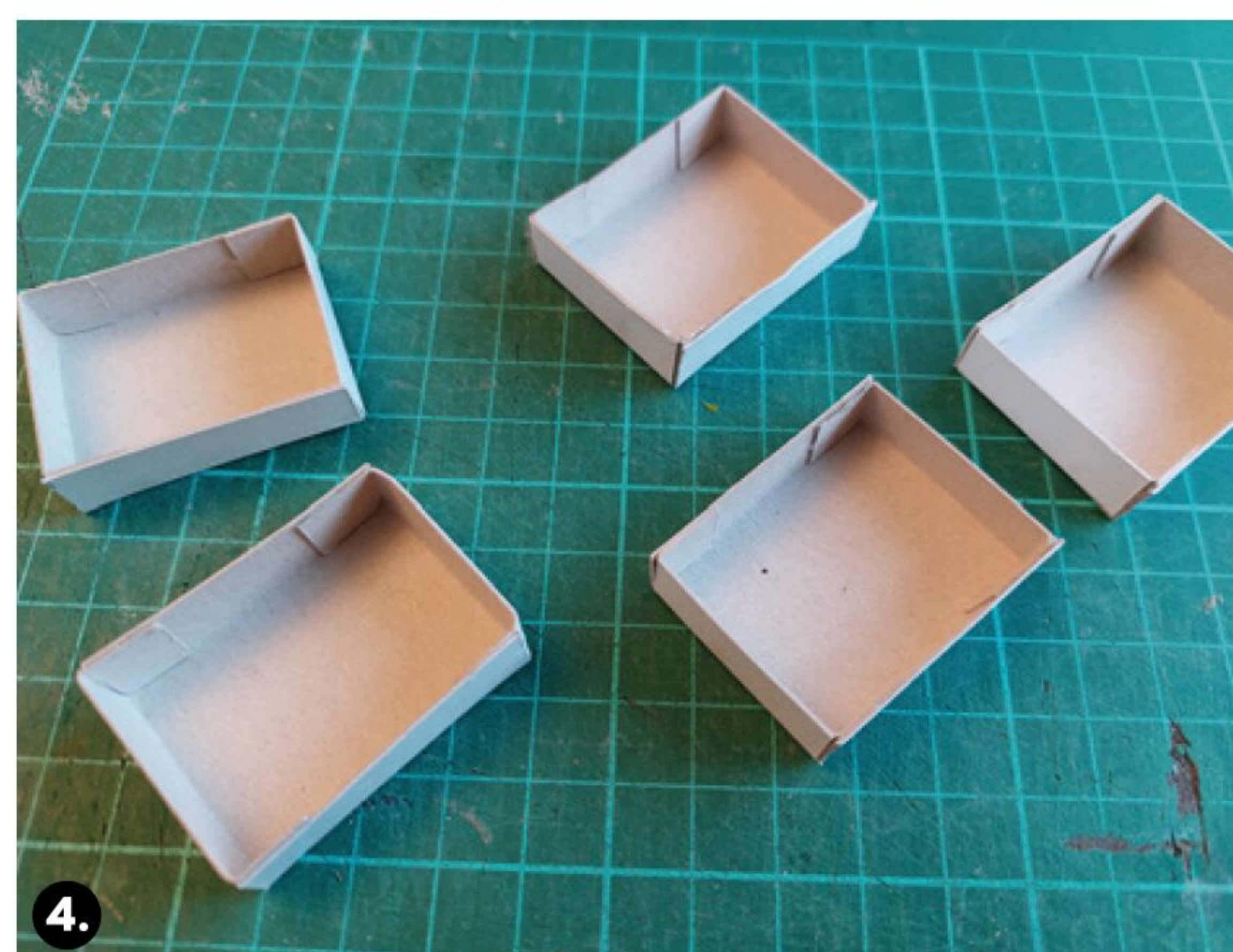




EEN VEELHEID AAN BLAD- EN PLANTVORMEN BRENGT KLEUR

Het hoogteverschil van het zeven centimeter hoger liggende station heb ik op twee plaatsen afgedicht door met gipsmallen enkele muren op te trekken. De diagonaal over de baan lopende spoordijk kent vier doorgangen: twee voor gemotoriseerd verkeer, een fiets- en een spoortunnel. Doordat de tunnels iets schuin lopen, zijn het tevens goede verdwijnpunten. In de duistere tunnels rijden fietsers en auto's met ontstoken verlichting. De overblijvende delen van het talud wilde ik van gaas en gipsverband voorzien om die met de grasmaster in te zaaien. Best acceptabel, maar ook een tikkeltje voorspelbaar. »

1. De winkelgalerij is opgeleverd en trekt direct klandizie.
2. Sonsbeeksingel vanaf de Hommelseweg, zomer 1975. (foto Gemeentearchief Arnhem, collectie Gelders Archief)
3. Met hoekprofielen zijn de raamkozijnen in de maak.
4. Zelfgeplakte doosjes vormen de etalages van de mock-up.
5. De luciferdoosjes-etalages zijn onder druk vastgeplakt.



DE RUIMTE IS VOLDOENDE VOOR ZES ETALAGES



6.

Sonsbeeksingel

Na mijn jeugd in Middelburg te hebben doorgebracht, verhuisde ik in 1969 naar Arnhem. Hoewel mijn leven zich voornamelijk ten zuiden van de Rijn afspeelde, kende ik wel de korte winkelstraat die tegen de spoordijk aan de Sonsbeeksingel was gebouwd. In 1986 is die onder de hamer van sloopbedrijf De Haan verdwenen. In mijn geheugen waren het maar een paar winkels, maar niettemin een uitstekend alternatief als afwisseling in het groene talud. Mijn zwager Erik, een geboren Arnhemmer, duikelde direct enkele historische foto's op; naar bouwtekeningen heb ik niet gezocht. De winkels hebben er dik zestig jaar gezeten, dus er zullen de onvermijdelijk verbouwingen en aanpassingen zijn geweest. Sowieso permitteer ik me de nodige dichterlijke bouwvrijheid in mijn modelwereld. Aan de slag dus met de winkelpanden.



7.

Mock-up

Hoe kom je er achter of het idee ook op de baan tot zijn recht zal komen? En liefst voordat er veel bouw-tijd in is gestoken. Daarvoor dient een mock-up; een heel simpele weergave van de gedachte gevels. De puien bestaan, daar zijn het tenslotte winkels voor, uit etalages. Omdat in het talud niet veel ruimte beschikbaar was, zullen de winkels vooral uit etalages hebben bestaan. Ze werden dan ook etalagewinkels genoemd. Uit eerdere bouwprojecten had ik nog twee etalages liggen. Die blijken voor dit project niet geschikt, maar wel handig om de maatvoering te bepalen. De ruiten in de te bouwen winkels worden 30 mm hoog en 40 mm breed. In die maat fabriceer ik vijf doosjes, plaats ze geïmproviseerd verspringend naast elkaar en schuif ze naar de beoogde plek in het talud. In model komt het hoekpand niet aan de rechterzijde, maar links. Uit de opstelling met de mock-ups blijkt er ruimte voor zes etalages te zijn.

Bouwen

Het fundament van de winkels bestaat uit 2 mm vliegtuigtriplex. Dat is straks ook een goede hoogte voor »

6. De bloemenwinkel kan bijna geopend worden. De toonbank is nog erg proper.
7. De zaak Fleur van eigenaresse Fleur Bloem doet de naam eer aan.
8. Met een uitgeknipte mal wordt uit restanten een trottoir bij elkaar gepuzzeld.
9. Het provisorische talud is gesloopt en de mock-up ingeschoven.
10. De kale interieurs; achtergrond is tijdelijk toegevoegd.
11. De muren zijn op kleur gebracht.
12. De winkelpanden beginnen vorm te krijgen.



8.



9.



10.



11.



12.

het trottoir. Gewoonlijk staan gebouwen in halfreliëf tegen de achterkant van een baan, maar deze winkels worden, net als destijds in het echt, ingegraven in de spoordijk, zodat een rechte, onafgewerkte achterkant de geëigende oplossing is. De achterwand wordt uit 4 mm triplex gezaagd en door ook de scheidingswanden hiervan te maken, ontstaat een stevig geheel. De glaszetter kan aan de slag en haalt uit de rommel-doos restanten acrylglas van 1 mm dik, aan beide kanten nog keurig voorzien van beschermfolie. Met een vers hobbymes worden ze op maat gesneden. Intussen had ik in de modelbouwwinkel styreen L-profielen van 2,5 mm gehaald. Het in verstek snijden is lastig, maar met een tube Plastic Putty van Vallejo worden alle kieren onzichtbaar.

De constructie krijgt vorm

De etalages rustten destijds op lage muurtjes, maar staken een stuk naar voren uit. Uiteindelijk plak ik op de triplexmuurtjes een strook styreen van 0,5 mm en laat dat zover oversteken dat de ruiten er op kunnen rusten. In een latere fase schilder ik die dunne stroken mee met de muren en dan vallen ze niet op. Ook de deuren leveren het nodige gepriegel op. Van gelijkvloerse entrees hadden ze in die tijd nog niet

gehoord, dus ik maak dorpels en drempels en plaats daarop deuren die me passend lijken voor winkels. Inmiddels ontstaan ideeën voor de invulling van de winkelpanden. Op de hoek een plantenzaak. Omdat ik de witgoedset van Artitec (387.507) heb liggen, wordt achter twee etalages een winkel in elektronica en keukenapparaten gevestigd. Later meer daarover. Dan blijven er nog twee panden over. Ik loop al mijn doosjes, laden en kasten langs voor inspiratie. Er valt het nodige af, want elders in mijn modelstad zijn al onder meer een groentewinkel, een modezaak (met Preiser etalagepoppen), een fietsenzaak en een winkel in reiskoffers gevestigd. Ik stel de keuze nog even uit en ga mijn casco-bouwwerk wat aankleden. De dubbele zaak krijgt een achterwand van schoon metselwerk van Auhagen (52212) die ik met Alabastine Allesvuller voeg, voor alle andere muren kies ik een al dan niet neutrale kleur. Ook de vloerbedekking krijgt de gewenste aandacht. Dit was het moment om de lage muren donkergrijs te maken en met de stoep aan de slag te gaan. Met een restant Redutex kan het gehele trottoir worden betegeld. Ja, als modelbouwer annex interieurstylist is het hard werken en daar krijg je trek van. Maar natuurlijk! In een van de nog vrije panden komt een snackbar.





14.

Zeg het met bloemen

Voor de bloemen- en plantenzaak ligt mijn werkplek al snel bezaaid met groen. Ik fröbel met zonnebloemen, vul wat kisten en kratten, maak van enkele mini-pallets een toonbank waar de bloemist zijn planten kan verpotten en boeketten kan snijden. Behalve een veelheid aan blad- en plantvormen zorg ik voor veel kleur. Zeg het met bloemen! De natuurstenen vloer doet het hier goed. Winkel twee is snel ingericht met de Artitec-keukenapparaten, toch? Dat valt tegen, het zijn prachtige eyecatchers, maar vullen alleen de etalages. Uit resten styreen ontstaan enkele tafels en kasten en van kleinere snippers een serie laptops; die zijn in de aanbieding! Tja, als ik dan toch het tijdperk van mijn winkelstraat aan het oprekken ben, is een showwand met grote flatscreens een goede aandachtstrekker. De schermen glanzen als fotopapier en ja, dat is het dus ook. Het personeel krijgt groene bedrijfshesjes, diverse kooplustigen kijken hun ogen uit. Wie weet gaan ze met een schotelantenne de deur uit. In deel 2 worden de daken gelegd en zullen de winkelpanden gedetailleerd worden ingericht. //



15.



16.

- 13.** Winkelgalerij tegen de spoorlijn tussen Hommelseweg en Klarendalseweg, maart 1980. (foto Gemeentearchief Arnhem, collectie Gelders Archief)
- 14.** Het personeel draagt groene shirts. Margo prijst de breedbeeldtelevisies aan terwijl Anna en Marga de reactie van de klanten peilen.
- 15.** Het trottoir betegeld, de putten zijn in de bestrating opgenomen.
- 16.** De bovenlichten van de etalages in wording.



EXTRA:
video
Umgeni
Steam
Railway

Umgeni Steam Railway

ZUID-AFRIKAANSE CLASS 19D ONDER STOOM

Na een eerste bezoek door Ad van Sten aan de Umgeni Steam Railway in juni 2021 volgde een tweede eind september. Ook toen was het een indrukwekkende belevenis om de door de 19D 2685 'Wesley' getrokken stoomtrein in actie te zien. Een korte terugblik in woord en beeld.

De spoorlijn loopt door een fraai heuvelachtig landschap en de authentiek samengestelde treinen van de Umgeni Steam Railway (USR) rijden als vanouds op volle snelheid door bewoonde gebieden zonder hekken of andere afscheidingen. De USR exploiteert stoomtreinen op het 28,7 km lange enkelsporige traject van Kloof (hoogte 551 m boven zee en gelegen 29 km ten westen van Durban) naar Inchanga (hoogte 629 m). Dit is een deel van de 67,1 km - bij telling vanaf South Coast Junction - lange oude hoofdlijn van de Natal Government Railway tussen het aan de Indische

Oceaan gelegen Durban en Pietermaritzburg. De in etappes aangelegde Old Main Line werd in december 1880 officieel geopend; de lijn heeft de steilste spoorwegtrajecten in Zuid-Afrika met hellingen van 30% tot 50%. De spoorwijdte is 1.067 mm (3ft 6in). Hoewel het heuvelachtige landschap tussen Durban en Pietermaritzburg geen grote moeilijkheden voor de aanleg inhielden, was het ter beschikking staande budget zo gering dat de bouw van de spoorlijn door het heuvelachtige terrein en de vele waterlopen een enorme uitdaging werd. Voor uitgebreide grondwerkzaamheden, grote bruggen over de rivieren en lange

tunnels ontbraken de financiële middelen; dat resulteerde in een tracé met zeer veel en krappe bogen en steile hellingen. Alleen bij Drummond was aan een tunnel (lengte 53 m) niet te ontkomen. Het in 1880 ten zuiden van Inchanga gebouwde spoorviaduct werd twee jaar later om veiligheidsredenen gesloten: bij harde wind bleken de als uit een Meccano-bouwdoos opgetrokken metalen pijlers niet stabiel. In 1892 kon het doorgaande treinverkeer over de inderhaast gebouwde lus rond de vallei via Inchanga worden hervat. Op een aanzienlijk deel van de lijn bedraagt de gemiddelde bochtenradius 360 graden per mijl, wat betekent dat een trein voor elke mijl die wordt afgelegd een volledige cirkel maakt. De maximum toegestane snelheid op dit bochtige en steile traject bedroeg daarom slechts 15 mijl/h (bijna 25 km/h) en het is dan ook niet verwonderlijk dat de moeizame treinreis tussen Durban en Pietermaritzburg zes uur en veertien minuten duurde.

Loc 19D 2685

Van de Class 19D met asindeling 4-8-2 (naar Nederlandse norm 2'D1') zijn tussen 1937 en 1949 door de South African Railways (SAR) 235 locomotieven in gebruik genomen. Van de eerste productie zijn zowel twintig machines door Krupp in Essen als Borsig in Berlijn-Henningsdorf gebouwd. Van de 95 locs tellende vervolgserie uit 1938 leverde het Tsjechoslowaakse Škoda vijftien locs en Borsig en Krupp elk veertig. Deze door Borsig gebouwde machines werden 2681-2720 genummerd. Na WO II week de SAR uit naar Groot-Brittannië en werden vijftig locs door Robert Stephenson & Hawthorns in Darlington gebouwd, gevolgd door eenzelfde aantal in 1949 door de North British Locomotive Company in Glasgow. Van 1951 tot 1955 volgde leveringen van 33 Class 19D-locs aan spoorwegmaatschappijen en koper- en kolenmijnen in Angola en Rhodesië. De SAR 19D 2685 is in 1938 door Borsig als fabrieksnummer 14736 geleverd. »

1. Tijdens de bouw van de spoorlijn kenden de meeste hellingen amper begroeiing, op 26 september 2021 is dat wel anders.
2. De 19D 2685 'Wesley' volgt met een korte trein op 24 september 2021 het bogenrijke traject.
3. Vertrek op 26 juni 2021 van de 12:30 trein van Botha's Hill naar Inchanga. Op de terugrit wordt met de tender voor gereden.
4. Het omlopen van de loc op 25 september 2021 na aankomst van de 12:30 trein in Inchanga.



DE OLD MAIN LINE KENT HELLINGEN TOT 50%.





5.

LOC 19D 2685 MET ASINDELING 4-8-2

Elektrificatie

Vanaf 1959 was de gehele spoorlijn met 3 kV-gelijkstroom geëlektrificeerd, maar na een omvangrijke upgrade van de op 28 november 1921 geopende en iets zuidelijker lopende New Main Line (NML), die eveneens Durban met Pietermaritzburg verbindt, is de Old Main Line tussen Pinetown en het kort voor Pietermaritzburg gelegen Cato Ridge in 1997 stilgelegd. Tussen 1998 en 2003 is de bovenleiding geheel verwijderd. Het budget voor de bouw van de 65,6 km lange NML was toereikend om tien tunnels - variërend van 166 tot 914 m lengte - in de dubbelsporige lijn op te nemen zodat een nagenoeg constante hellinghoek en bogen met een minimumradius van 150 m mogelijk waren. De NML is in 1936 geëlektrificeerd; tussen 1965 en 1975 is het bogenrijke tracé bij Delville Wood door de bouw van twee enkelsporige tunnels (lengte bergopwaarts 1029 en neerwaarts 1036 m) rechtgetrokken.



6.



7.



8.

Vrijwilligers

De in 1982 opgerichte Umgeni Steam Railway heeft als doel de snel verdwijnende lokale spoorwegcultuur in stand te houden. Het wordt volledig gerund door vrijwilligers en is financieel onafhankelijk. Vanaf begin 1984 kon tussen Pinetown en Inchanga worden gereden, maar nadat de kantoren en de werkplaats naar Inchanga zijn verplaatst, rijden de treinen vanaf Kloof. Het ontbreken van bovenleiding is voor zowel het stoombedrijf als de spoorfotografen en -filmers een duidelijke pre. Door de setting kun je je op enkele plekken in de jaren dertig wanen. Het museumbedrijf beschikt over een aantal historische vierassers waaronder coupérijtuigen met vier of vijf instapdeuren aan beide zijden en ladderachtige treden. De handbediende wissels en vormseinen maken het plaatje compleet. Bij sommige ritten is het mogelijk op de voetplaat mee te reizen. Bergopwaarts, richting Inchanga, wordt met schoorsteen voor gereden, terug met de tender voor. In Inchanga staan diverse locomotieven (van bouwjaar 1880 tot 1953) en een keur aan rijtuigen, goederen- en dienstwagens afgesteld. Het maakt een bezoek aan de Umgeni Steam Railway de moeite waard. Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/umgeni. //

5. Het zal duidelijk zijn in welk station 19D 2685 'Wesley' op 25 september 2021 omloopt.
6. De loc met asindeling 4-8-2 heeft met de vijf rijtuigen tellende trein ook helling opwaarts weinig moeite, 26 september 2021.
7. Het gebruik van de Maytime voetbrug bij station Kloof heeft bij passage van een stoomtrein zijn bedenkingen, 26 september 2021.
8. De machinist van de Class 19 'Wesley' van Kloof naar Inchanga wordt op de ochtend van 25 september 2021 door een passant gegroet.



Bekijk de video van Umgeni Steam Railway en onze andere video's op Railhobby.nl/video



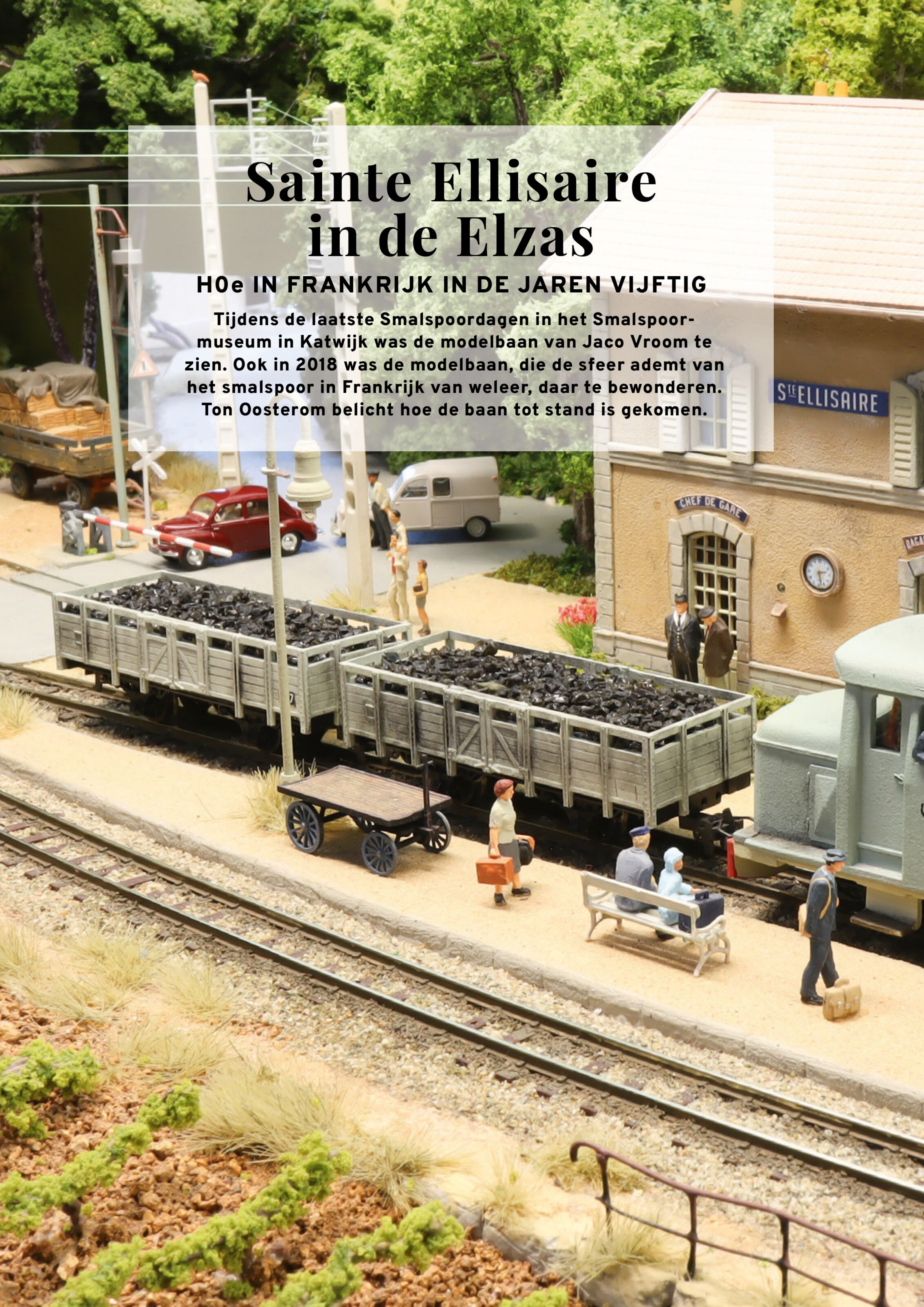
EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!

Sainte Ellisaire in de Elzas

H0e IN FRANKRIJK IN DE JAREN VIJFTIG

Tijdens de laatste Smalspoordagen in het Smalspoor-
museum in Katwijk was de modelbaan van Jaco Vroom te
zien. Ook in 2018 was de modelbaan, die de sfeer ademt van
het smalspoor in Frankrijk van weleer, daar te bewonderen.
Ton Oosterom belicht hoe de baan tot stand is gekomen.





De wachtende reizigers moeten nog even geduld hebben tot de goederentrein is vertrokken.



In de zomer van 1987 verbleef de zestienjarige Jaco Vroom met zijn ouders en zusje op de Zuid-Franse camping Napoléon in Barrême. Tot genoeg van Jaco liep er smalspoor langs de camping en stond het station op een steenworp afstand. Het station van Barrême, gelegen aan de fraaie, 151 km lange spoorlijn Nice - Digne-les-Bains in de Provence, bestaat nog steeds. De lijn maakte deel uit van een groot netwerk, dat begin vorige eeuw ontstond om het platteland te ontsluiten. Veel spoorlijnen zijn inmiddels verdwenen, maar enkele zijn behouden. De lijn ressorteert onder de in 1881 opgerichte Chemins de Fer Départementaux, afgekort CFD. De CFD was in grote delen van Frankrijk met uitgebreide lijnennetten actief. De sfeer rond station Barrême gaf voor Jaco jaren later inspiratie om dit in model te vangen.

Ontwerp

Bij het ontwerpen van de modelbaan zag Jaco al snel voor zich hoe het er uit moest gaan zien. Er moest een ommuurde provinciestad komen met soms scheef gezakte vakwerkhuisen. Net buiten de stadsmuren waren wijngaarden gedacht en aan de spoorlijn een typisch Frans stationsgebouw. Hoewel de uiteindelijke locatie niet de Provence, maar de Elzas werd, is de entourage toch gebaseerd op Barrême. Het geheel is overigens fictief: Sainte Ellisaire bestaat niet. De naam is bedacht door de vrouw van Jaco, waaruit de naam van hun dochter is te herleiden. Het railplan is eenvoudig en is in feite een ovaal, waarin enkele wissels zijn opgenomen.



4.

Om een afwisselende treinenloop te krijgen, is aan de achterzijde een schaduwstation met drie opstelsporen ondergebracht. Het railmateriaal is van Peco en Tillig. Op het station kunnen treinen elkaar kruisen. Het kopspoor langs het stationsgebouw wordt weinig gebruikt en leidt naar een portaalkraan aan de overkant van de weg. Ook de goederenloods heeft een kopspoor. Tussen de perronsporen ligt (typisch Frans) een laag perron. Alle wissels worden met de hand omgezet. Jaco geeft een tip: door het geringe gewicht van de smalspoorwagens kunnen deze snel ontsporen; aan het zorgvuldig aanleggen van de rails moet derhalve voldoende aandacht worden besteed. Het telkens poetsen van de rails en schoonhouden van de wielen spreekt voor zich.

Techniek

Van begin af aan was duidelijk dat de baan geschikt moest zijn om te kunnen exposeren. Daartoe werd gekozen voor twee modules die op een los onderstel worden geplaatst. De buitenmaten van de modules zijn met 180 x 50 cm zodanig dat ze in een auto passen. Het schaduwstation ligt op een uitklapbare plaat, die ingeklapt in de auto past. De achtergrond met tl-verlichting is vast aangebracht. De modules van 8 mm MDF rusten op een onderstel van vurenhout en triplex. De toegepaste techniek is eenvoudig gehouden. Er zijn twee stroom- »

VAN HET POLA-STATION IS DE GOEDERENLOODS VERSMALD



5.



6.

1. De goederentrein is vertrokken, zodat de lokaal-trein, getrokken door stoomloc 2, op spoor 2 kan binnenlopen.
2. Spoor 1 wordt weinig gebruikt, maar vandaag worden er enkele bakwagens geplaatst.
3. Terwijl de crème-rode Billard Autorail A 80D op spoor 3 binnenloopt, passeert op spoor 2 CFD-loc 8 met een korte goederentrein.
4. Aan de rechterzijde verdwijnt de spoorlijn via een poort.
5. De druivenranken reiken tot aan de weg en de spoorlijn.
6. Zicht op het station vanuit de kerktoren.



DE GEBOUWEN ZIJN EIGENBOUW OF VERZAAGDE BOUWKITS



kringen per module: één voor de wisselbediening en de verlichting, de andere voor het rijden van de gedigitaliseerde treinen. Deze worden met een Lenz LH100-handregelaar aangestuurd. De modules zijn onderling met een stekkerverbinding gekoppeld.

Huizen

De gebouwen zijn eigenbouw of behoorlijk verzaagde modellen van de bekende merken. Veelal prijsgunstige, op een treinenbeurs aangeschafte bouwpakketten. Om te weten hoe de huizen en winkels vorm moeten krijgen, kon Jaco putten uit een grote verzameling foto's. Aan de linkerzijde van de baan is aan de doorgaande weg een brandstoffenhandel gevestigd, het pand heeft de bouwstijl van de Vogezes. De zaak verkoopt kolen, haardhout, mazout (huisbrandolie) en gas. Het opschrift op de gevel komt van een foto van een bestaand bedrijf en is in het beoogde formaat geprint. De Jouef-bouwkit is aangepast, geschilderd en geweatherd. De opvallende watertoren bij de overweg is zelfbouw naar het origineel van de CFD. Deze is getekend aan de hand van foto's en door Shapeways in 3D geprint. Daarmee is een uniek bouwwerk verkregen, dat nergens te koop is. De toren is voorzien van oude affiches, leidingen en een ladder en aangesloten op de waterkolom die op het perron staat. Het stationsgebouw - destijds uitgebracht door Pola en later door Faller - is een goed voorbeeld van een standaardstation voor Franse zij- en smalspoorlijnen. Van dit type zijn er, met de nodige variaties, honderden gebouwd. Omdat het gebouw na plaatsing op de baan wat fors oogde, is de goederenloods iets smaller gemaakt. Voor een betere aansluiting bij het sporenplan is een nieuw laadperron gebouwd.

Stadspoort

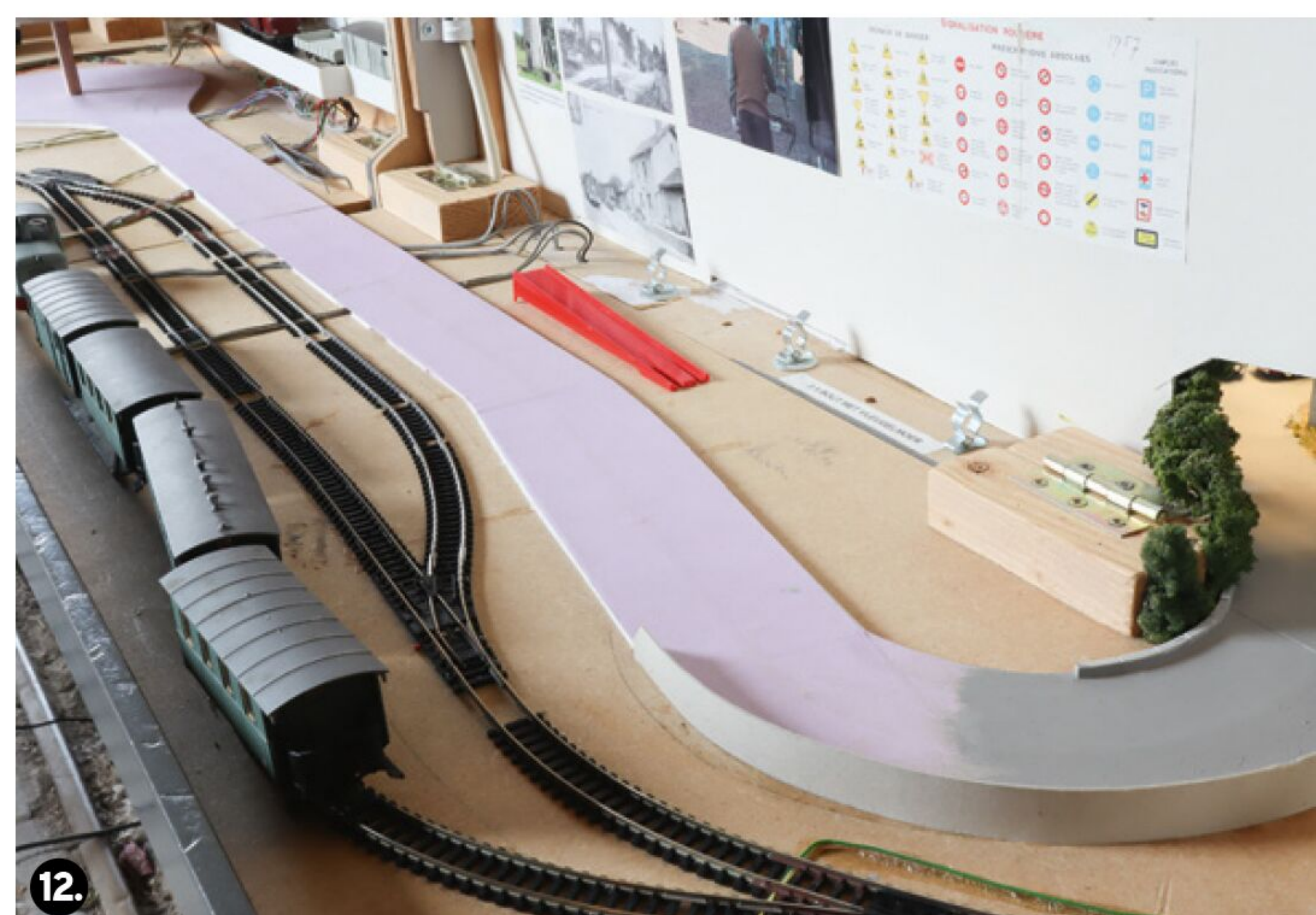
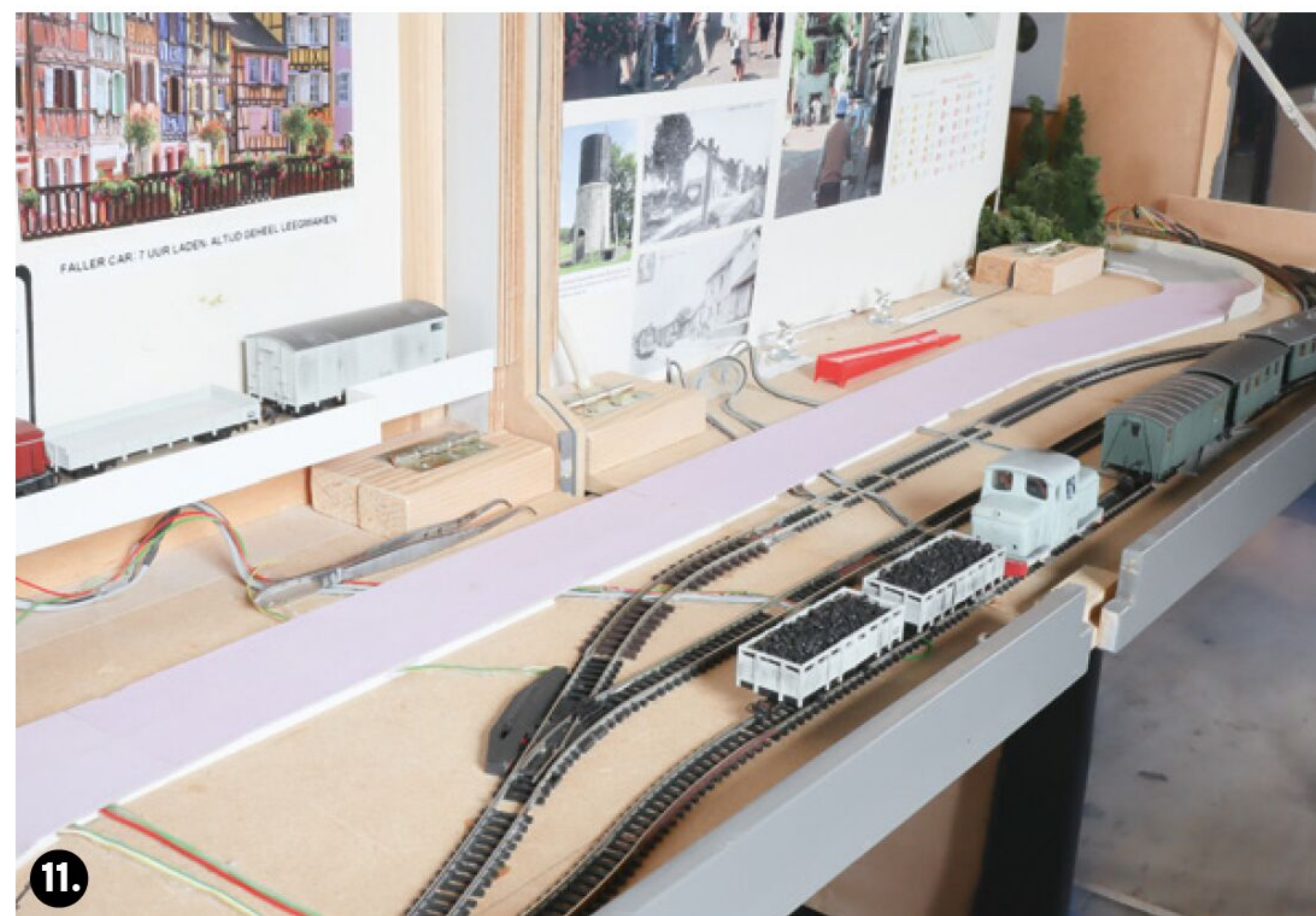
Het merendeel van de ramen is niet van plastic, maar van echt glas. Hiervoor bleken deklazen voor microscoop-preparaten geschikt. Voor de bouw van de stadspoort is gekeken naar diverse stadspoorten in de Elzas. Omdat zo'n poort niet in de handel is, werd het zelfbouw met hardschuim als kern. Dit werd beplakt met Fimo-klei, nadat de gevels voor een goede hechting waren ingesmeerd met houtlijm. Deze boetseerklei wordt niet te snel hard, zodat er genoeg tijd is om het te modeleren en er een steentjespatroon in te drukken. Ook de dakpannen voor zowel de toren als de aanpalende huizen zijn zelf gemaakt: in stroken stevig papier zijn met een linoleumguts twee halve rondjes uitgestoken. De grote kerk is, omdat deze te veel ruimte zou innemen, als halfreliëf uitgevoerd door het model in de lengte door te zagen. In het souterrain van het huis dat tegen de stadsmuur is gebouwd zijn door de openstaande deuren een druivenpers en wijnvaten te zien. Voor de keienbestrating is kunsthars van het Belgische Via Decor gebruikt. Aan de stadszijde van de poort is een heiligenbeeld - Preiser schaal N - geplaatst.

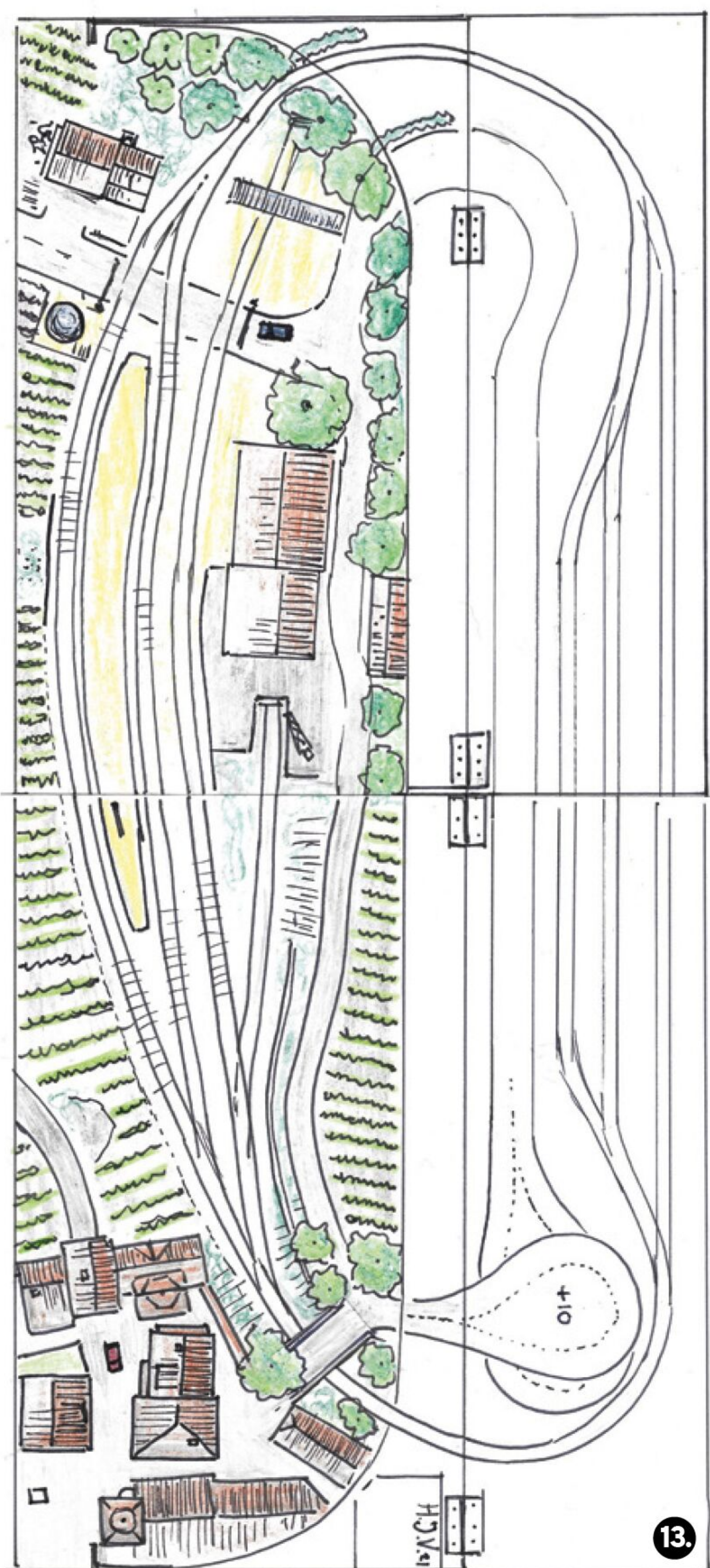


Scenery

Sfeerbepalend voor de modelbaan zijn de glooiende heuvels met wijngaarden, die zijn voor Frankrijk een begrip. Op de baan lopen ze door tot bij het station. Wijnstokken zijn in model te koop, maar Jaco besloot ze zelf te maken. Hiervoor zijn stukjes handremkabel in vorm gebogen en deels tot takjes uit elkaar gedraaid. Met het wikkelen van crêpetape om de stammen werden het oude wijnstokken. Deze zijn bleek-bruin geschilderd en met houtlijm ingesmeerd. De takjes zijn vervolgens in een bak met groene vlokken gedoopt en de uitlopers langs, aan weerszijden afgespannen, dunne staaldraden geleid. De wat kruimelige aarde met de typerende rode kleur komt uit Frankrijk en werd na een vakantie mee naar huis genomen. In de meeste dorpen wordt de Eerste Wereldoorlog met herdenkingen levendig gehouden, in veel plaatsen staat een monument dat aan deze oorlog - de Elzas werd weer Frans - herinnert. In het modeldorp staat zo'n monument op het plein voor de kerk. Om het monument hebben (Preiser-)marktkooplieden hun waren op kramen uitgesteld. »

7. De wijnbouw begint direct buiten de stad.
8. De weekmarkt wordt op het kerkplein gehouden.
9. De middeleeuwse stadspoort met de aanpalende percelen zijn in zelfbouw opgetrokken.
10. Op het kerkplein herinnert een monument aan de Eerste Wereldoorlog.
11. Het schaduwstation telt drie doorgaande sporen.
12. Evenwijdig aan het schaduwstation loopt de weg waar auto's via het Faller Car System rijden.





Daar het spoortracé rondlopend is, moet de trein aan beide kanten uit het zicht verdwijnen. Aan de linkerzijde is dit gerealiseerd door het spoor achter de brandstofhandel en de weg tussen de bomen te laten verdwijnen. Rechts maskeert een wegviaduct het verdwijnpunt. Een aantal elementen is zodanig geplaatst dat de indruk ontstaat dat de trein ergens vandaan komt en naar toe gaat. Over de achter het station lopende weg rijdt een groene Citroën HY van de posterijen. Hiervoor werd de bus voor het Car System van Faller omgebouwd.

Materieel

De wagens zijn afkomstig van onder meer Bemo, Tillig en enkele Engelse merken. Het zijn veelal tweedehands exemplaren, die in het groen of grijs zijn overgespoten en van een nummer voorzien. Op de baan rijdt een verbouwde en overgespoten Tillig-stoomloc. De rode diesellocomotief is van Bemo, de groene dieselloc is gebouwd op het onderstel van een V 100 van Minitrix. Ook de Billard Autorail A 80D is ombouw, gebouwd op een onderstel van Kato. De kappen van de locs zijn geleverd door de Franse firma Interfer. In het materieel zijn ramen, een eenvoudig interieur en een decoder ingebouwd. In enkele rijtuigen zitten reizigers. Voor de toeschouwer zijn er veel details te ontdekken. De sfeer die Jaco bij het ontwerp van de modelbaan voor ogen stond is goed getroffen. //

13. Sporenplan van de modelbaan Sainte Ellisaire. (tekening Jaco Vroom)

14. Naast de (vaak gesloten) overweg staat de zelfgebouwde watertoren.



EXTRA ONLINE

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



De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



On traXS 2024

Van 15 t/m 17 maart 2024 was Railhobby aanwezig op de vijftiende editie van On traXS in het Spoorwegmuseum. Op On traXS toonden de beste modelbouwers van Europa hun mooiste modelspoorbaan. De modelbaan met de meeste stemmen van de bezoekers was Rijk van Nijmegen van Loek Bronkhorst. Ook waren fabrikanten aanwezig met de nieuwste modellen en scenery. Benieuwd naar een videoverslag van de beurs? Bekijk de video van John Brendel op Railhobby.nl/video.



Modeltex

Modeltex is een nieuw merk in de modelspoorsector. Deze Belgische fabrikant biedt digitaal geprinte panelen van realistische ondergronden, wanden en achtergronden. De panelen zijn verkrijgbaar in diverse designs en verschillende schalen en bieden modelbouwers een nieuwe dimensie van creativiteit en realisme.

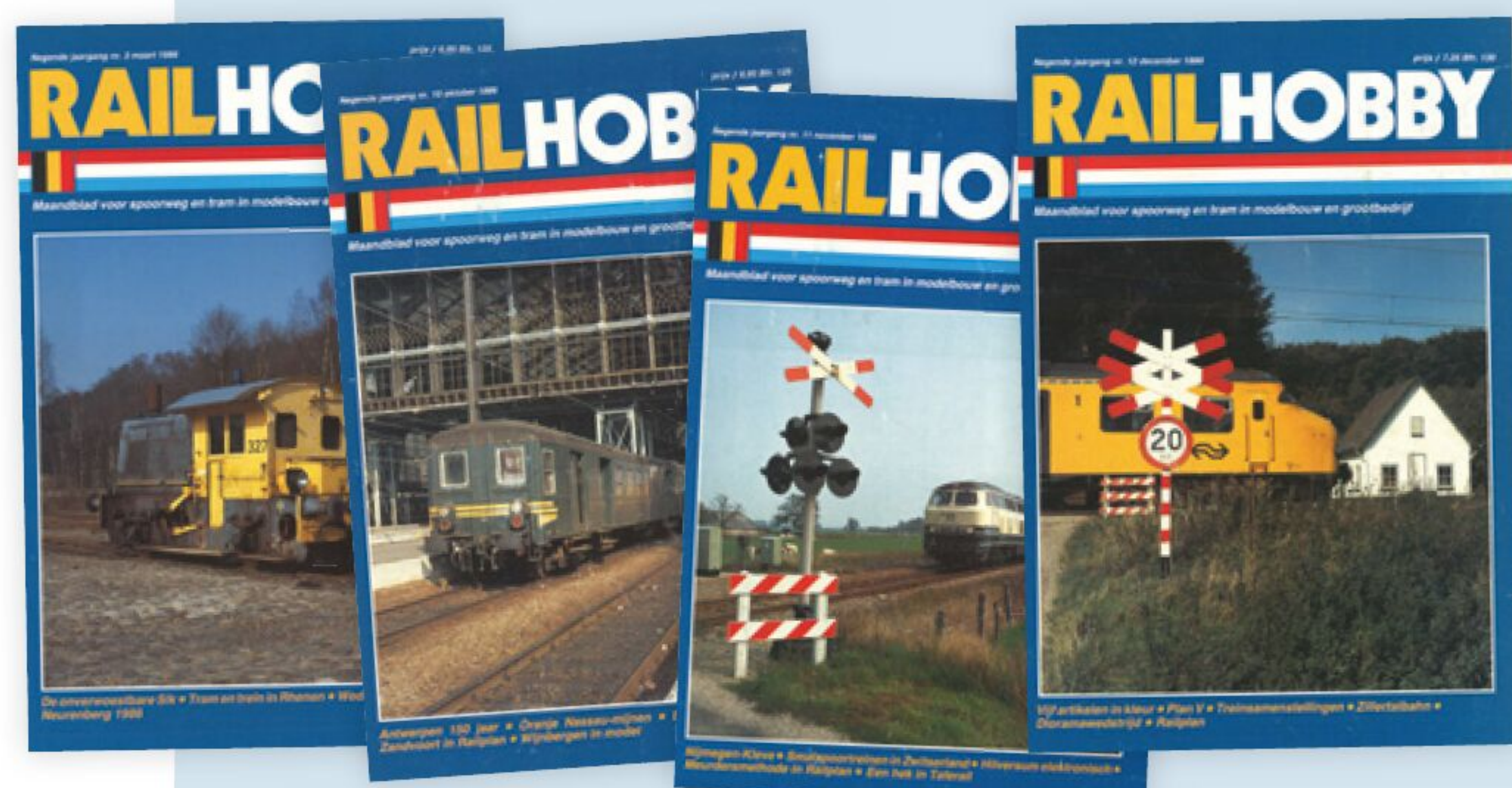


*Cover onder voorbehoud

Special 473 - Scenery

Eind juni verschijnt de nieuwe Railhobby special. We hebben de beste artikelen voor u verzameld over het maken van gras, struiken en seinen en zelfbouw van diverse gebouwen. Nieuw zijn artikelen over het maken van een diorama en een parlevinker. Kijk voor meer informatie op pagina 15. Heeft u geen specials in uw abonnement en wilt u deze uitgave niet missen? **Upgrade dan uw abonnement op Railhobby.nl/upgraden of bestel de uitgave op Railhobby.nl/scenery.**

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



Lees jaargang 1986 online

Het online archief is aangevuld met de jaargang van 1986. Vanaf nu leest u als online of all-in abonnee de nummers van dat jaar (opnieuw) online. U leest in deze uitgaven onder andere over de hekkenwagen, Fulgurex-motoren voor het omleggen van wissels en diorama's als basis voor de modelbaan. Ga naar Railhobby.nl/archief, log in en lees deze uitgaven. Heeft u geen online abonnement? Zet uw abonnement om via Railhobby.nl/upgraden.



REO-rangeerwagen

VAN OUDE BEDRIJVEN, DE DINGEN DIE VOORBIJ GAAN

Veel fabrieken hadden tot in de jaren zestig een spooraansluiting. De op het terrein geplaatste goederenwagens moesten soms worden verplaatst. Als er geen rangeerloc bij de hand was, werden wagens soms met een daartoe aangepast wegvoertuig, een rangeerwagen, verplaatst. Rob Mooij toont zo'n wagen in model.

Ongemerkt verandert de wereld om ons heen sneller dan we denken. Grote namen, bedrijven en werkmethoden komen en gaan. Ooit was het kunnen leveren uit voorraad een groot goed, nu wordt het hebben van voorraad nutteloos en als dood kapitaal beschouwd. Producenten deden we vroeger het liefst dicht bij huis, nu kijken we naar waar dat het goedkoopste kan. Gelukkig is het verleden niet helemaal weggezakt en duiken er soms leuke voorbeelden en foto's op. Zoals dat voor het model van dit artikel. Vervoer per spoor was nog belangrijk, maar helemaal zonder vrachtauto ging het ook niet.

Voorbeeld

Philips had in de jaren 50 en 60 in Eindhoven veel fabrieken en verdeelcentra met spooraansluitingen. Voor het rangeerwerk werden onder andere drie Deutz-rangeerlocomotieven gebruikt; op enkele oudere locaties had men de beschikking over rangeerauto's van fabrikant REO, de naam naar oprichter Ransom E. Olds. Van de vier Eindhovense rangeerwagens gingen er later twee naar andere Philips-locaties. Of de wagens nieuw waren of uit de dump kwamen, vertelt de geschiedenis niet. Wel dat ze van 6x6 tot 4x4 werden verbouwd door de achterste as te laten vervallen. Aan voor- en achterzijde werden kloeke bufferplaten aangebracht

waarvan in elk geval de achterste een veerinstallatie had. Alle bekende foto's tonen de rechterkant van de wagen; daarop is te zien dat bijna alle attributen aan het chassis verdwenen zijn. Of dat ook aan de linkerkant het geval was? Gezien de tank op de laadvloer lijkt het dat de wagens voor het rijden op gas zijn omgebouwd.

De rangeerwagen werd met een simpele (nylon) kabel aan de te verplaatsen wagen(s) gekoppeld, de remmen gelost en rijden maar. Met de kennis van nu ondenkbaar, maar de getrokken of geduwde spoorwagen kon niet op lucht worden geremd. De rangeerwagen ving de rollende wagen(s) eenvoudig met zijn bufferplaat op en zette de zaak stil. Om te zorgen dat de zaak vervolgens stil bleef staan werd een blok hout voor een van de wielen gelegd, een methode die ook bij Hoogovens met zijn vele onberemde wagens ge- »

1. De met matte lak geschilderde en licht geweat-herde wagen bij de loods in actie.
2. De potentiële donorwagens waarvan de wagen met huif tot rangeerwagen is verbouwd.
3. Van de gedeeltelijk verbouwde wagen zijn alle originele tanks nog aanwezig.
4. Met 5 km/h kan de Gs veilig worden verplaatst.



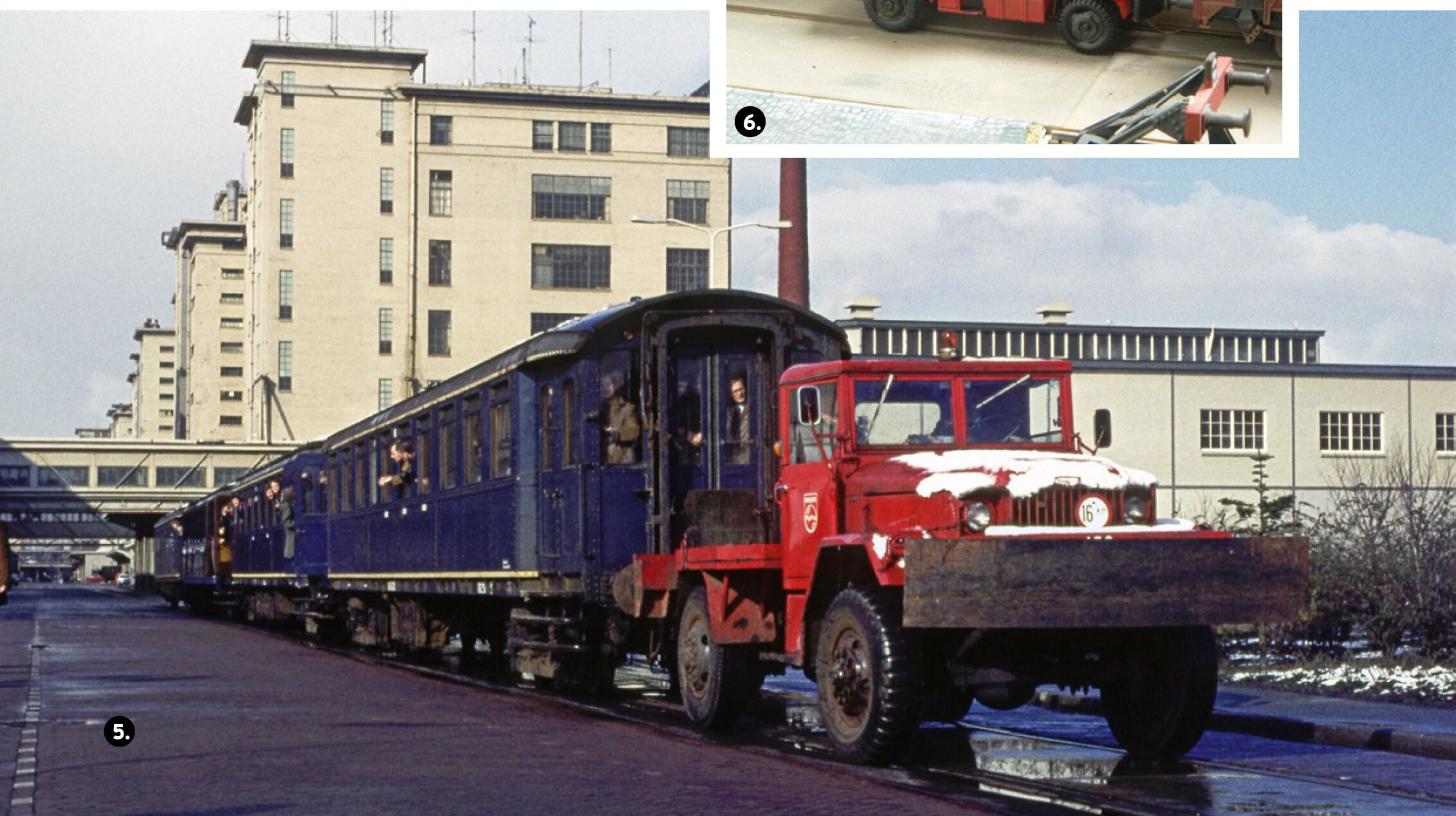
bruikbaar was. Het zal wel mis zijn gegaan, maar zolang er geen gewonden waren, werd veel met de mantel der liefde bedekt. Treinen tot 300 ton (circa vijf wagens) werden op deze wijze verplaatst; bij 5 km/h was de remweg minder dan 15 m. Op drukke overwegen werd een trein vooraf gegaan door een man met een rode vlag. Om wat gewicht in de schaal te brengen, had het vrij kale rangeerwagenchassis een ballastplaat. Rangeerwagen 450 heeft zelfs een kenteken gehad: UB-09-99. Wagen 458 is tijdens de NVBS-excursie op 24 februari 1973 als trekkraft voor de excursietrein gebruikt en daarom wellicht het meest bekend. Op foto's van die bewuste dag had de 458 geen nummerbord, maar de toen veel gebruikte 16 km-platen.

Model

Voor een gimmick met een ander Eindhovens tintje heb ik een verdwijnpunt nodig dat eigenlijk op een stukje straatspoor zou moeten staan. De rangeerauto zou daar geknipt voor zijn. Uit de doos met auto's komen twee potentiële donormodellen, beide van Roco. De grootste (Roco Minitanks nummer 484) lijkt op een REO en kan zodoende aan een tweede leven beginnen. De demontage gaat eenvoudig: Roco blijkt dezelfde assemblage methode toe te passen als Herpa: niet lijmen, maar alleen pen/gat- en klikverbindingen.

Ombouw

Nadat de cabine van het chassis is genomen en het interieur en de beglazing zijn verwijderd, kan het achterraam worden vergroot. Op de cabine valt verder weinig aan te merken. De grille op de motorkap is van iets ander (nieuwer) ontwerp en is opgelost door er een stukje N-spoor tuinhak voor te plaatsen. De aanpassingen aan het chassis zijn ingrijpender. Als het tandemstel is afgenomen kan het chassis worden ingekort. Op de plaats van de voorste tandemstelas is een vaste as teruggeplaatst. De rangeerauto's stonden rondom op enkelluchtbanden zodat een overgeschoten vooras nu als achteras dient. Voor de aanpassingen aan het chassis heb ik de voorraad styreen aangesproken. Het hulpchassis en een vlakke laadvloer zijn snel gebouwd: naar de exacte uitvoering van de geveerde achterbuffer is het een beetje gissen zodat ik ben uitgegaan van een constructie die bij de



industrietrekkers voor het smalspoor in enkele hallen van Hoogovens werd toegepast. Het bouwdeel heb ik uit een gietboom gesneden. De bufferplaten zijn geknipt en gezet uit een metalen label. Ook de strips waaruit de achterspatborden zijn geknipt en gebogen komen uit dit label. Het gewicht van de ballastplaat is in model niet van belang en gezaagd uit een plaat perspex.

Details

De meeste door Roco bijgevoegde losse onderdelen zoals de spiegels en detaillering van de voorspatborden had ik nooit aangebracht maar komen nu goed van pas. Het oranje zwaailicht komt van Roco, de uitlaat en luchtketel zijn eigenbouw. Twee rode zwaailichten fungeren als hooggeplaatste achterlichten. Voorbeeldwagen 458 had weliswaar geen kentekenplaten, maar de 16 km-borden mogen niet ontbreken.

Het kleurenschema is eenvoudig: chassis, ballastgewicht en bufferplaten zwart, hulpchassisopbouw en cabine rood. Het cabine-interieur en de velgen zijn legergroen gebleven. Een nylon sleepkabel met haak maakt de rangeerwagen compleet. Om het model iets minder steriel te laten ogen is met drybrushen een zeer lichte weathering aangebracht. Het enige dat nog ontbreekt zijn de Philips-logo's op de cabinedeuren. Omdat de glanslak wel heel erg blijkt te glimmen, is de wagen als laatste behandeld met satijnlak. //

5. Philips autotrekker 458 met excursietrein op Philips fabriekscomplex Strijp 1, 24 februari 1973. (foto René Jongerius, collectie NVBS-Railverzamelingen)
6. Van de linkerkant van de wagen zijn geen foto's bekend en is in model vrij geïnterpreteerd.
7. Aan voor- en achterkant zijn forse bufferplaten geplaatst. De nieuwe achterlichten zijn verhoogd aangebracht.
8. De voltooide rangeerwagen staat in de glanslak.
9. Met de haak aan de nylon sleepkabel kan de REO voor rangeren op straatspoor worden ingezet.

BRONNEN

Websites Langs de rails van Nico Spilt en industriespoor.nl

Op de Rails 1973-2, Het Philips Rangeerbedrijf



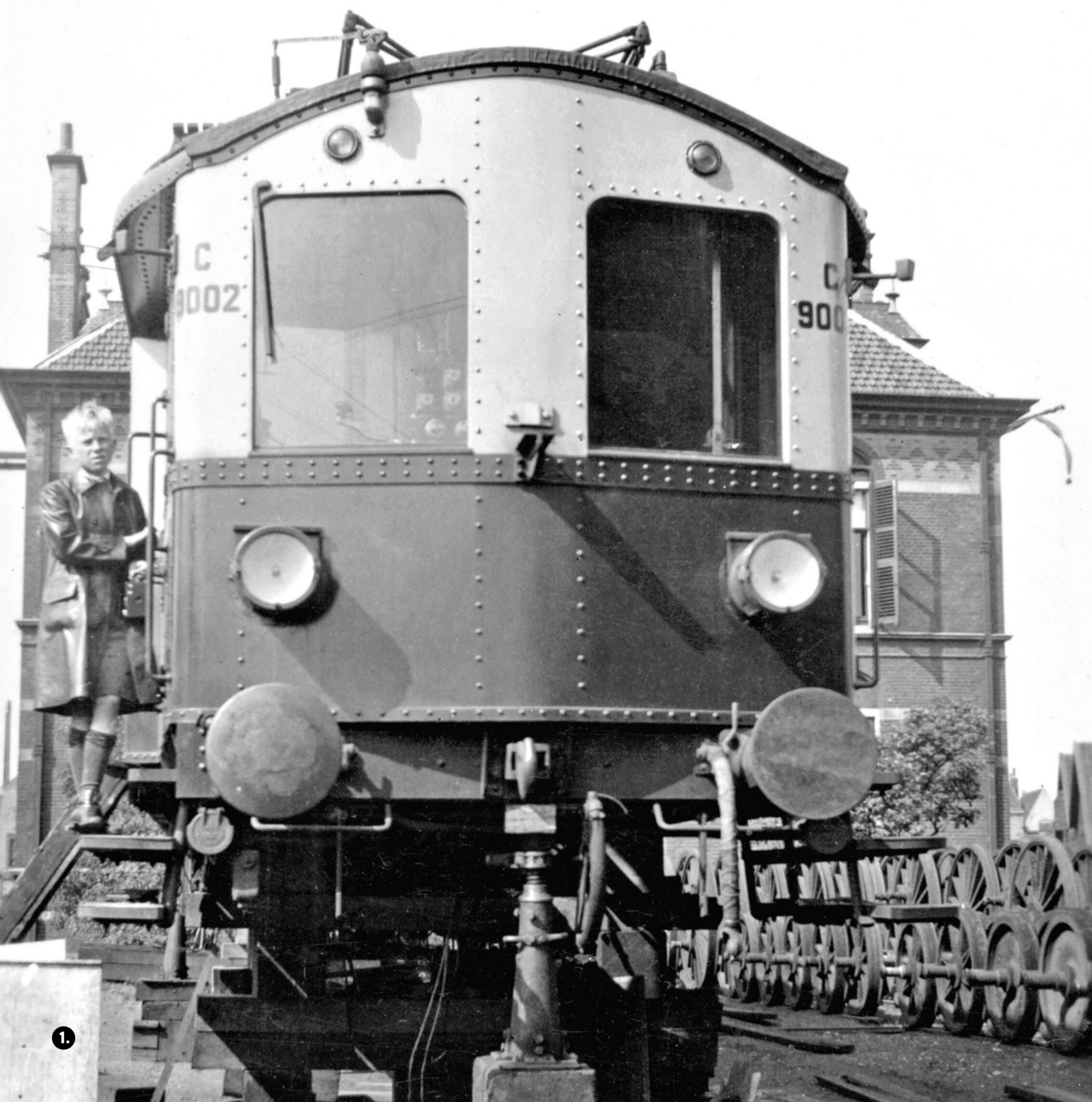
OP DE PLEK VAN DE VOORSTE TANDEMSTELAS KOMT EEN VASTE AS



JAAP 100 JAAR

HET WEL EN WEE VAN EEN 'BLOKKENDOOS'

Van de beroemde familie der Blokkendozen, die in totaal 259 leden telde, is de mC 9002, bekend geworden als Jaap, het oudste bewaard gebleven rijvaardige motorrijtuig. Dit jaar viert hij zijn honderdste verjaardag, een goede reden om een blik te werpen in het familiealbum.

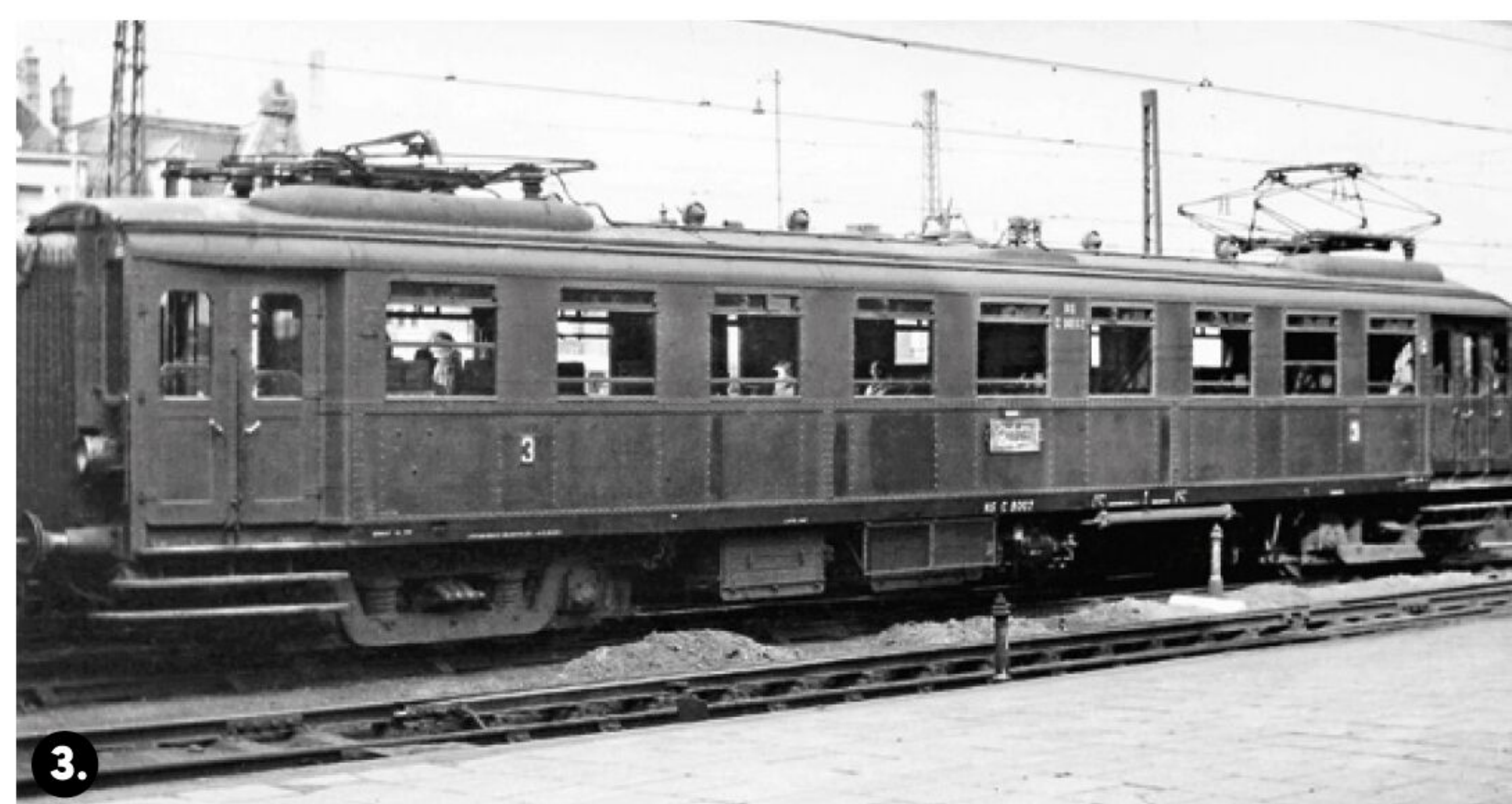


Eerst terug naar het begin, de geboorte van het elektrisch buffermaterieel 1924. Voordat dit ter wereld kwam, reden er al elektrische treinen op de in 1908 geopende ZHESM-spoorlijn van Rotterdam Hofplein naar Den Haag HS en Scheveningen Kurhaus. Daarbij werd 10 kV-éénfasewisselstroom toegepast, een systeem dat leidde tot nogal wat technische problemen. Toch werd al snel duidelijk dat elektrische tractie veel voordelen had ten opzichte van de stoomtractie, zodat door de inmiddels opgerichte N.V. Nederlandsche Spoorwegen werd besloten om met de elektrificatie van spoorlijnen te beginnen. Daarbij koos men in 1920 voor de nog steeds toegepaste 1500 V-gelijkstroom.

Vijfwagentreinen

Als proeftraject werd Leiden - Den Haag in 1924 van bovenleiding voorzien. Een jaar eerder had NS de rijtuigen besteld voor de dienst op dit traject: zes motor- en zes tussenrijtuigen. Hiermee werden twee vijfwagentreinen samengesteld, waarbij twee motorrijtuigen op reserve stonden. Een dergelijke trein bestond uit twee motorrijtuigen met gesloten kopwand aan de uiteinden, een mC en een mBD, met ertussenin een A-, B- en C- (1^e, 2^e, 3^e klas) tussenrijtuig. De geheel stalen constructie van de rijtuigen was een primeur, want tot die tijd waren er alleen houten rijtuigen. Reizigers zaten in de derde klas niettemin op houten banken, dat dan weer wel. De motorrijtuigen hadden een hoofdstuurstand bij de gesloten kopwand en een hulpstuurstand bij de vouwbalgkopwand. Wat ze níet hadden, was een toilet-afdeling; daarvoor diende men zich in een van de tussenrijtuigen te vervoegen. Zo is dat bij de 'Blok-kendozen', zoals hun bijnaam zou worden, altijd gebleven. »

- 1.** Motorrijtuig C 9002 bij de werkplaats Haarlem, 1926. (foto ds. W. Kreuzen, collectie Ab van Donselaar)
- 2.** De gloednieuwe mC 9002 zou in 1929 zijn tweede stroomafnemer krijgen en geheel groen worden. (fotograaf onbekend, collectie Het Utrechts Archief)
- 3.** Aan één zijde is de mC 9002 voorzien van een doorloopkopwand met vouwbalg. Amsterdam, 26 mei 1947. (foto's 3 & 4 N.J. van Wijck Jurriaanse, collectie Ab van Donselaar)
- 4.** De mC 9452 (ex-9002) aan kop van een Blok-kendoostrein in Geldermalsen, 2 juni 1951.



DE GEHEEL STALEN RIJTUIGCONSTRUCTIE WAS EEN PRIMEUR





Diensten

Toen begin 1926 de Hofpleinlijn was aangepast voor het 1500 V-bedrijf, werd daar ook Mat '24 ingezet, zodat het ZHESM-materieel kon worden omgebouwd. Met ingang van 2 oktober 1927 werd de dienst op de lijn Amsterdam - Den Haag - Rotterdam, de Oude Lijn, geheel uitgevoerd met 'Blokkendozen'. Dat gold intussen ook voor de lijn van Haarlem naar IJmuiden. In 1931 werd de elektrificatie voltooid van de driehoek Amsterdam - Alkmaar - Haarlem, waarna in 1934 die tussen Rotterdam en Dordrecht volgde en een jaar later Schiedam - Hoek van Holland en Haarlem - Zandvoort onder de draad kwamen. Met de komst van het elektrische Mat '36 werden in 1938 ook de lijnen Amsterdam - Utrecht - Eindhoven en Rotterdam/Den Haag - Utrecht - Arnhem geëlektrificeerd.

De mC 9002, gebouwd door Beijnes in Haarlem en halverwege 1924 door NS in gebruik genomen, is dus al een eeuw lang aan het Nederlandse spoor verbonden. Tot 1960 heeft deze representant van het roemruchte Mat '24 ontelbare reizigers veilig van A naar B vervoerd. Waar veel van zijn familieleden in de Tweede Wereldoorlog naar het oosten werden weggevoerd of onherstelbaar beschadigd raakten, kwam de mC 9002 deze rampzalige periode relatief ongeschonden door.



-
- 5.** Het mDW-duo 500 (voor) en 501 (ex-mC 9012) in Utrecht op 17 maart 1979. (foto N.J. van Wijck Jurriaanse, collectie Ab van Donselaar)
 - 6.** De 3084 978 2 500 in Arnhem als wegleer-mDW op 13 september 1971. (foto Nico Spilt)
 - 7.** De fabrieksnieuwe B 7507 bij Beijnes te Haarlem, 1923. (foto Beijnes, Het Utrechts Archief)
-

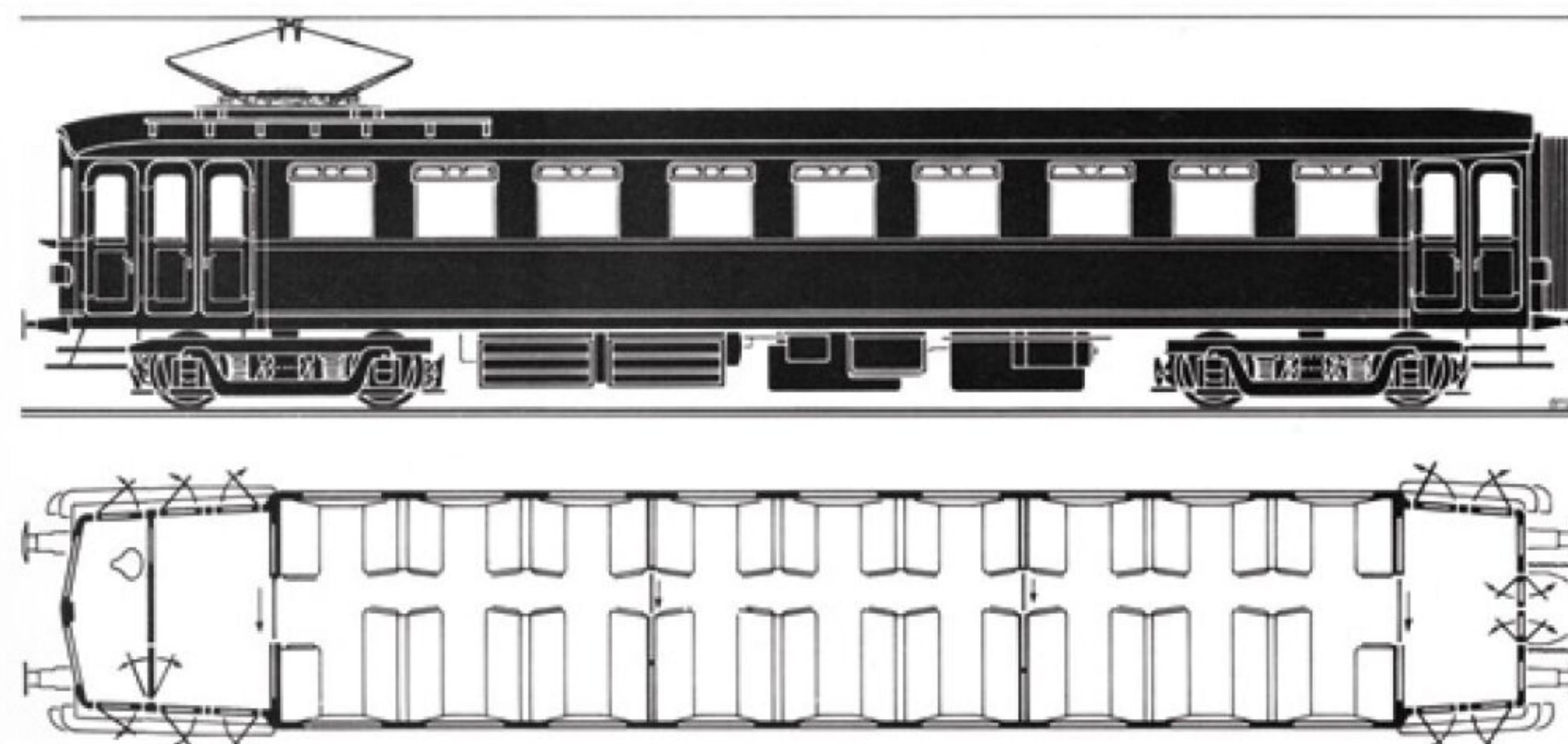


Goed beschouwd is de B 8509 het oudste nog bestaande rijtuig. Het werd vanaf 1925 als tussenrijtuig ingezet in elektrische Blokkendoostreinen, maar was al in 1923 gebouwd als B 7507 voor de stoomtreindienst naar het buitenland. Na zijn buitendienststelling in 1972 kwam het rijtuig als B 5358 via het historisch bestand bij de SGB in Goes terecht, waar het thans in oude glorie is te bewonderen.

Tweede leven

Halverwege de jaren vijftig was het gedaan met de ‘Blokkendozen’ als elektrische treinen. Vele werden verbouwd tot getrokken rijtuig of dienstmaterieel, terwijl een groot aantal motorrijtuigen werd omgebouwd tot motorpost (mP) of motordienstwagen (mDW). Tot die laatste categorie behoorde de mC 9002, die in 1950 was vernummerd in 9452, in 1956 bij de klasse-verhoging mB 9452 was geworden en vanaf 1960 door het leven zou gaan als mDW 169 306. De ombouw hield in dat het interieur werd verwijderd, in het midden van de zijwanden dubbele schuifdeuren werden aangebracht en de doorloopkopwand werd vervangen door een gesloten kopwand, afkomstig van een tot getrokken rijtuig verbouwde motorwagen. Met de invoering van de computernummering in 1968 kreeg hij het nummer 3084 978 2 800, een jaar later werd dit 3084 978 2 500. Vanaf dat moment werd hij ingezet als zogenoemd wegleermotorrijtuig, bedoeld om nieuwe machinisten wegwijst te maken op het spoor. »

- 8.** Motorrijtuig derde klas. (tekening Lex Tempelman)
- 9.** Jaap als tijdelijk personeelsverblijf in ‘s-Hertogenbosch, 5 juli 1982. (foto Carel van Gestel).
- 10.** De 9002, verbouwd tot mDW 169 306 bij de Hoofdwerkplaats Haarlem, 29 mei 1968. (foto N.J. van Wijck Jurriaanse, collectie Ab van Donselaar)



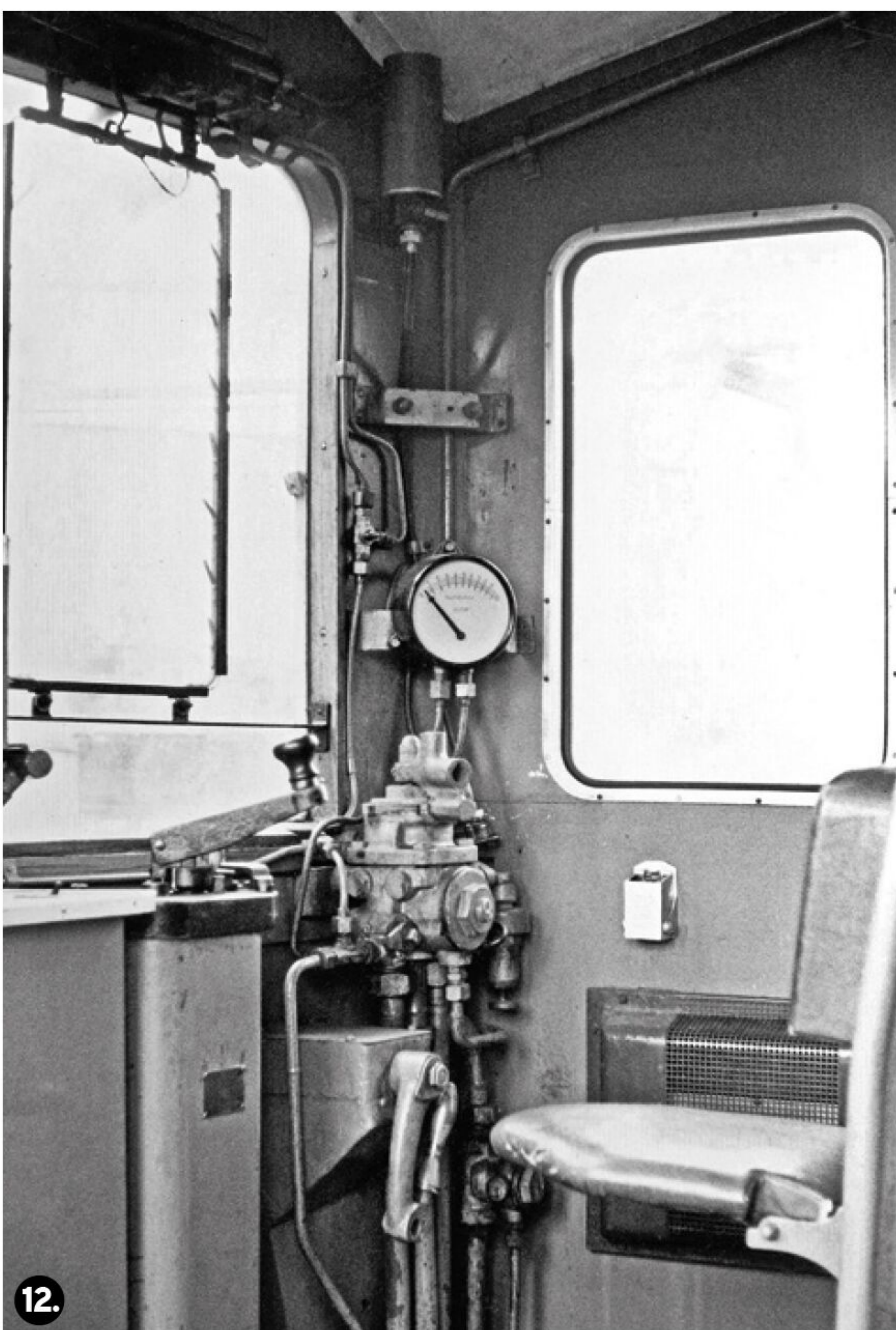
8.



9.



10.



Jaap

Het doek viel in 1981, 57 jaar na zijn eerste optreden. In de jaren hierna werd het rijtuig in Eindhoven ‘vertroeteld’ door de toenmalige beheerder Jaap Mol, wiens naam op de zijwand prijkte. In 1990 werd Jaap overgedragen aan de hobbyclub van de Hoofdwerkplaats Haarlem, waar hij werd teruggebouwd in de oorspronkelijke vorm; de doorloopkopwand werd in ere hersteld en de middendeuren verdwenen. Zo kon Jaap weer het spoor op, in z’n eentje of gecombineerd met de ‘Blokkendozen’ van het Spoorwegmuseum. In 2021 ging Jaap over naar de Stichting 2454 Crew, werd in Roosendaal opnieuw in rijvaardige toestand gebracht en is sinds mei 2023 gehuisvest bij de SHM in Hoorn. Een eeuw oud, but still going strong! //

-
- 11.** De gepensioneerde Jaap op zijn thuisbasis Eindhoven, 28 mei 1989.
 - 12.** De stuurstand van de Jaap, 1981. (foto's 12 & 13 Carel van Gestel)
 - 13.** Jaap tijdens een rit voor vrijwilligers van de Stichting 2454 CREW op 24 juni 2023 in Amersfoort. (foto Nico Spilt)
-



EXTRA ONLINE

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





Nieuw! **ECOS 2.5 (50220)**



31296 NMBS SNCB 98 040



31186 SNCF



31530

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

Importeur:



31175

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN

VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

PEPERKAMPMODELBOUW.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl
of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

De webwinkel met passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 70,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Mogelijkheid tot achteraf betalen

Eerste H0-model Märklin NA 88 JAAR TOCH BESCHIKBAAR

KROKODIL ALS TRENDSETTER

Märklin geeft met enige regelmaat retromodellen uit, meestal stoomlocs in de schaalgrootte H0 die voor het eerst het levenslicht in de jaren vijftig zagen. Daar is nu een bijzondere 'Krokodil' bijgekomen.

Wie het model voor het eerst ziet, zonder enige kennis van de geschiedenis, zal geneigd zijn er niet al te lang bij stil te staan. Een ogenschijnlijk fictief model dat door Göppingen als gimmick tijdens de laatste internationale speelgoedbeurs van Neurenberg aan een breder publiek werd gepresenteerd. Enkele weken eerder,

op 14 december 2023, werd het opvallende, 210 mm lange model getoond aan een select groepje genodigden dat de vakpers vertegenwoordigde. Plaats van handeling was een passend decorum, het zogeheten Märklineum, het huismuseum van Märklin waar zich diverse unicates en andere kleinoden uit de historie van drierailwisselstroom bevinden.



HANDGEMAAKT MODEL

Het eerste model van deze Krokodil bevindt zich daar ook. Niet een representant van de oplage die dit jaar op de markt verschijnt, maar een loc die in 1936 werd gemaakt. Het was het moedermodel van een Krokodil-achtige locomotief die een tijd later zou worden uitgeleverd. Het handgemaakte model gold als eerste 1:87-model van Märklin, een novum voor die tijd. Maar door de naderende oorlog kwam de productie niet meer op gang en sleet het eenzame prototype - het zou artikelnummer CCS 700 krijgen - jarenlang een vergeten leven in de befaamde 'Turmzimmer', het archief van Märklin, waar slechts weinigen toegang tot hebben. Totdat het model verrassenderwijs tot leven werd gewekt en als lichtend voorbeeld diende voor een eigentijdse variant.

BETERE KWALITEIT

Dat laatste betekent naar alle waarschijnlijkheid een betere, lees stabielere kwaliteit zinkspuitgietswerk waarvan het onderstel en de bovenbouw zijn vervaardigd. Ook zijn de royaal vorm gegeven grijpstangen die leiden naar de deuren van de beide cabines en aan de voorkant van beide neuzen zijn aangebracht, mooi verchromd. Om de link anno 2024 extra te onderstrepen, is de loc die op vier assen wordt aangedreven, voorzien van een mfx-decoder. De reis terug in de tijd gaat dus gepaard met het technisch vernuft »

1. Aan de voorkant komt het model stoer over.
2. De robuuste handgrepen vallen meteen op.
3. Aan de onderkant is de gelede constructie goed te zien.
4. Het model heeft een 'echte' blinde as, maar mist een aandrijfwiel.
5. Aan één kant is een schroef op de middenbak goed zichtbaar.





van de huidige periode. Voor de volledigheid, het € 399 kostende model dat verkrijgbaar is als artikel 18045, wordt geleverd in de originele verpakking, een attractieve oranje-bruine doos. Die kunnen we u niet tonen omdat we van De Kleine Benelux uit Meppel, de Märklin vertegenwoordiging in Nederland, het provisorisch verpakte handmonster kregen dat tijdens de Messe in Neurenberg te zien was. Daarom kunnen we ook nog niets zeggen over de opschriften en het gekozen locnummer.

LEVEN ALS DOORNRROOSJE?

Het attractieve van deze Krokodil die zonder twijfel van het Zwitserse voorbeeld moet zijn afgeleid, is dat het de eerste modelloc van Märklin in 1:87 is. Het is een speeltje, een gimmick dat naar alle waarschijnlijkheid ook door niet-Märklinisten zal worden aangeschaft. Om als Doornroosje een steriel leven achter perspex te gaan leiden.

SOEPELE GELEDING

Het exact 500 gram wegende model valt op door een soepele gelede constructie. Beide motorcompartimenten kunnen afzonderlijk van het middenstuk bewegen. Dat middenstuk is op zijn beurt licht kantelbaar gemonteerd. Zo lijkt een geslaagde rit op een hedendaagse modelspoorweg beslist geen utopie. Ofschoon het om een gedigitaliseerd H0-model gaat, moet de aangeduide schaalgrootte wel met een paar korrels zout worden genomen. Lengte en breedte corresponderen bepaald niet met een echte 1:87-loc. Het

profiel is ruimer dan dat van een actueel H0-model. Dat geldt vooral voor het middenstuk waar de grijpstangen en beide luchtreservoirs flink naar buiten steken. Houd daar rekening mee als er een rondje over de eigen modelspoorweg wordt gereden. Bij perrons, goederenloodsen, locloodsen, draaischijven, bruggen, krappe bogen, et cetera, kan het tot pijnlijke confrontaties komen. Gelukkig kunt u aan de drie grote 'gloeilampen', feitelijk vermomde leds, aan weerszijden van de loc, zien welke kant de Krokodil oprijdt; die branden al naar gelang de rijrichting. Iets wat 88 jaar later nog steeds actueel is. Märklin was in 1936 zijn tijd ver vooruit. Om de grootte van de Krokodil beter te kunnen illustreren, hebben we een foto van dit model en een DB-eloc van de serie E 63 gemaakt, een H0-loc die eind jaren vijftig werd geleverd.

VERCHROOMDE STROOMAFNEMERS

In technisch opzicht is het mogelijk om het nieuwe, eenmalig geproduceerde model met bovenleiding te laten rijden. De robuuste stroomafnemers zijn verend gemonteerd, maar hebben geen elektrische functie. Omdat de Krokodil, die twee blinde assen heeft, over een moderne aandrijving beschikt, blijft het rijgeluid binnen de perken. De loc heeft aan beide kanten simpele haakkoppelingen, waardoor er wat aan kan worden gehangen. Het zou interessant zijn als Märklin te zijner tijd ook getrokken materieel uit de begintijd van de H0-historie gaat namaken. Een replica als deze zonder goederenwagens is vrij kaal.



DE VERENDE STROOMAFNEMERS HEBBEN GEEN ELEKTRISCHE FUNCTIE

LIJKT HIJ EEN BEETJE?

En dan nu de brandende hamvraag: lijkt deze Krokodil een beetje op een Krokodil? Bij een app met deze vraag zouden we er een lach-icoontje achteraan sturen. Ja, twee beweegbare motorgedeeltes, twee stroomafnemers op het dak, blinde assen, qua silhouet kan het er mee door. Ook de breedte van de beide motorgedeeltes ziet er acceptabel uit. De lengte van 210 mm had 222 mm moeten zijn en is dan ook best verteerbaar. Wat meteen opvalt zijn de beide te grote drijfwielen en het ontbreken van een derde. Daar was met deze grote diameter ook geen plaats voor geweest. Ook de weergaven van de drijfstaag is niet conform het grote voorbeeld. Beide kanten van het model zijn nagenoeg identiek. Saillant detail: bij het middenstuk is aan een kant een schroef goed zichtbaar, aan de andere kant is die half weggewerkt.

WAAROM EEN KROKODIL?

Wat uw 'recensent' nog frappeert is dat Märklin juist voor deze locomotief heeft gekozen. Ene meneer H. was aan de macht gekomen, er waaide een gure bruine wind door Duitsland en het nationalisme vierde hoogtij in het jaar dat de Olympische Spelen in Berlijn werden gehouden. Je zou verwachten dat Märklin dan een Duitse (snel)loc als voorbeeld had gekozen. Bijvoorbeeld een gestroomlijnde 05 met Olympische ringen op de tender. Of een E 44, we noemen maar een dwarsstraat. De Krokodil vertegenwoordigde weliswaar het neutrale Zwitserland, maar enigszins opmerkelijk is het desondanks. //



8.



9.

- 6. Zoek de verschillen in ontwikkeling, rechts een E 63 uit de jaren vijftig.
- 7. De replica-Krokodil is een soepel geled model geworden.
- 8. De middenbak is opvallend flexibel gemonteerd.
- 9. Aan de fronten zijn grote 'gloeilampen' aangebracht.
- 10. Ontworpen in 1936, geleverd in 2024.



10.

Nieuwe trams voor Oslo

Als de levering van 87 Urbos 100-trams door CAF aan Oslo is voltooid, zullen in 2024 de laatste trams van de types SL79 en SL95 worden afgevoerd. Wie de oude trams, waarvan de afvoer inmiddels is begonnen, nog in dienst wil zien, moet zich dus haasten.



Sporveien Trikken is verantwoordelijk voor de exploitatie van het trambedrijf in de Noorse hoofdstad. De tram wordt door de Osloërs Blåtrikken (blauwe tram) genoemd ter onderscheid van de witte metro's. Net als in veel andere steden werden in Oslo de eerste trams door paarden getrokken. Alle paardentramlijnen begonnen vanaf Stortorvet, een groot plein in Kristiania, het huidige Oslo. In 1894 reed de eerste elektrische tram tussen Jernbanetorget en Majorstuen; daarna

werd het tramnetwerk verder uitgebreid. Door de groei van het autobezit in de jaren zestig werd de tram steeds minder gebruikt. In 1977 dreigde voor het tramnet zelfs opheffing, maar dit bleef beperkt door van de twaalf lijnen er zes op te heffen. Anno nu is het tij gekeerd, want er zijn zelfs plannen voor uitbreiding zoals het verlengen van lijn 13 met drie kilometer van Lilleaker naar Forneby en een vier kilometer lange nieuwe lijn van Nationaltheatret via Filipstad naar Bygdøy.

Moderniseringsslag

In 2013 gaf de gemeente Oslo toestemming tot het opwaarderen van het enigszins in verval geraakte trambedrijf. Vier jaar later is begonnen met het vervangen en aanpassen van de infrastructuur en het moderniseren van de remises; dit is in 2022 afgerond. In december 2015 is de aanbesteding gepubliceerd voor 87 nieuwe trams met een optie op zestig stuks. Van de zes leveranciers die reageerden, werd in juni 2018 het Spaanse Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) het contract voor de levering gegund. De serie SL18 is een zesassig en vijfdelig tramstel van het type Urbos 100, een standaardtype dat in onder meer Amsterdam, Utrecht, Freiburg, Boedapest, Edinburgh en Birmingham is te vinden.

Huidige vloot

De SL18 vervangt in 2024 de laatste trams van de 40 type SL79 (genummerd 101-140) en de 32 door Ansaldo/Firema (het latere AnsaldoBreda) gebouwde SL95 (genummerd 141-172). De SL79 is gebouwd tussen 1982 en 1990 en vooral te vinden op de lijnen 11, 12 en 19. De eerste serie van tien exemplaren werd gebouwd door Düwag in Düsseldorf, de overige in licentie door Strømmens Værksted uit Strømmen. De laatste vijftien trams hadden een dubbele deur aan de achterzijde en worden aangeduid als SL79 II. De SL79 is een eenrichtingstram, de SL95 heeft cabines en deuren aan beide kanten zodat aan de eindpunten geen keerlus nodig is. De tussen 1999 en 2006 in Italië gebouwde trams zijn door het hoge gewicht en de grote draaicirkel alleen te vinden op de lijnen 13, 17 en 18. De indienststelling van de trams was nogal problematisch door de aandrijving, te grote radiale krachten op de wielen en de overschrijding van de geluidsnorm met 15 dB. Mede door bestrijding van overmatige corrosie aan het onderstel kon de serie »



87 ZESASSIGE CAF URBOS 100 ALS SL18

1. SL79 132 als lijn 11 Kjelsås - Majorstuen op de Henrik Ibsens Gate in Oslo; 19 juli 2023.
2. Op de Ekebergbana vinden tussen de haltes Sportsplassen en Holtet werkzaamheden plaats, waardoor enkelspoor gereden wordt. De beveiliging vindt plaats met tokens, die door de bestuurder voor het wegklapbare hek moeten worden overhandigd. Op 25 augustus 2016 wacht de 159 als lijn 18 uit Rikshospitalet in Holtet tot de token kan worden overhandigd en de toestemming tot doorrijden wordt verleend. (foto Raymond Kiès)
3. SL79 111 op de keerlus van de lijnen 13 en 19 bij halte Ljabru op de Ekeberg in Oslo, 16 september 2022.
4. Op 17 september 2022 kruist SL18 402 als lijn 17 naar Rikshospitalet het Bislett Plass.





5.

pas vanaf 2009 volledig worden ingezet. Ondanks de relatief jonge leeftijd worden ook de resterende 28 SL95'en afgevoerd, zodat de hoge kosten van een revisie kunnen worden bespaard. Een andere zwaarwegende reden is eenheid in onderhoud en bediening te verkrijgen. Door de nieuwe trams wordt de reizigerscapaciteit vergroot: een SL79 kan 163 passagiers vervoeren, de SL95 212, terwijl de van volledige lage vloer voorziene CAF-trams aan 220 passagiers ruimte bieden. Door het lagere gewicht kunnen de SL18'en op alle lijnen worden ingezet. Daarnaast verbruiken ze minder energie en zijn geen keerlussen meer nodig; het zijn tweerichtingtrams. De bredere deuren dragen bij aan het sneller in- en uitstappen en betere toegankelijkheid voor mindervaliden.

Testperiode

De eerste SL18 arriveerde in september 2020 waarna een uitvoerig (winter-)testprogramma volgde. Eerst werden proefritten zonder passagiers rondom Grefsen (op de lijnen 17 en 18) uitgevoerd, daarna kon de nieuwe tram op alle lijnen worden aangetroffen. Als gevolg van de covid-19-pandemie werden testritten met passagiers pas vanaf januari 2022 gemaakt. De proefperiode van drie maanden op lijn 13 werd daarna uitgebreid naar de lijnen 17 en 18 tussen Grefsen en Rikshospitalet en vervolgens naar de overige lijnen. Nadat het proefbedrijf succesvol was afgesloten is de reguliere inzet op 7 juli 2022 begonnen. Medio december 2023 waren 21 SL18'en, 24 SL79'en en nog maar 21 SL95'en inzetbaar. Als de levering van de nieuwe trams in 2024 is voltooid, is Oslo klaar om in de toekomst honderd miljoen tramreizigers per jaar te verwelkomen. Niet alle oude trams zullen gesloopt worden; museum Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm uit Jystrup (Denemarken) is van plan SL79 112 over te nemen. //



6.



7.

5. CAF Urbos 402 verlaat Rikshospitalet als lijn 17 in de richting van Grefsen op 17 september 2022.
6. Op 17 september 2022 waren in de remise van Grefsen de drie typen Blåtrikken te zien.
7. SL79 115 in l'Oréal-reclameuitvoering verlaat op 19 november 2005 de halte Nationaltheatret als lijn 19 onderweg naar Ljabru.



EXTRA ONLINE

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

DDM Bvk 115 'Panda'

Voor het dopen van een locomotief of treinstel worden vaak hoogwaardigheidsbekleders uitgenodigd. De nieuwe DDM-stuurstandrijtuigen kregen in 1986 de naam van een bedreigde diersoort. ZKH Prins Bernhard doopte als eerste treinstel 115 tot 'Panda'.

Prins Bernhard leek mij beslist geen liefhebber van treinen, maar toch stapte hij, met witte anjer op zijn rever, op een goede dag bij mij, als nog jonge Topz (tractie-opzichter) in de cabine van Bvk 50 84 26-37 115-1. Dit ter gelegenheid van de doop van 'zijn' WNF 'Panda'-dubbeldekkersstam op Den Haag HS. Alle dertien DDM-stuurstandrijtuigen kregen de naam en afbeelding van een bedreigde diersoort, een initiatief van NS en het Wereld Natuur Fonds (WNF) waarvan Prins Bernhard beschermheer was. Het beeldmerk en de naam 'Panda' op de gewassen en gepoetste Bvk werden op het perron door Prins Bernhard onder het toezicht oog van NS-directeur Leo Ploeger en talloze genodigden onthuld. De gebeurtenis betekende ten huize van De Mooij een hoop gedoe en hilariteit. Ikzelf, mijn familie en ik vermoed zelfs onze kat en melkboer, werden tevoren driemaal gescreeud. Zeer nauwgezet, omdat ik enige tijd alleen met hem voorin zou zitten. De bedoeling was dat, na het doorlopen van de Binckhorstboog, de prins in Voorburg Hoog binnendoor naar de genodigden in de reizigerscompartimenten zou gaan. Hoewel de prins al éénmaal, aan de cabinedeur, was verzocht nu écht te komen, verliet hij de cabine van de als extra ingelegde trein pas bij Harmelen Aansluiting. Iedereen van het protocol om me heen balen, behalve hij en ik. Even waren we Broeders in de ongehoorzaamheid. We hadden het op de bok dan ook

goed naar de zin als 'Hoogheid' en 'Hans'. Geloof het of niet, zelfs zijn Spitfire-opleiding in '40-'45 kwam daarbij aan de orde. Dit nadat ik hem - uiterst 'not done' natuurlijk -, stevig op de hand mepte, maar noodzakelijk om hem de dodeman-ring bij de intermitterende blauwe lamp met zoemer eindelijk op tijd los te doen laten. Hij lag in een deuk, maar ik schrok van mezelf. Hij blijkt, naast het vliegen van diverse civiele en militaire toestellen, ook het rijden van een trein snel onder de knie te hebben. Tot Utrecht CS, waar de prins in de op het perron gereedstaande Mercedes stapte, reed ik de trein weer zelf, met een brede grijns op het gelaat. Later kwamen op verzoek van NS afdeling Representatie nog vele andere 'hot shots' bij mij in de bediende cabine. Altijd enthousiast voor een ritje met uitleg voorin. En allemaal vonden ze het spannend

en waren ze zo blij als een kind. Meestal rooie koontjes als ik ze even zelf onder toezicht liet rijden. Het schept een mooie band. Namen noem ik niet, maar er zaten grote jongens en meisjes bij, uit binnen- en buitenland. Prins Bernhard, de NS en ik, waren achteraf zeer tevreden. Later werd me de hier afgedrukte foto toegestuurd. //

De Bvk 'Panda' raakte in juni 1990 zwaar beschadigd toen het door blikseminslag getroffen Plan V 870 brandend in Alkmaar naast de 'Panda' tot stilstand kwam en de brand oversloeg. De Bvk is in Tilburg hersteld en in 1993 weer in dienst gekomen. In 2012 volgde de buitendienststelling en zes jaar later de rit per dieplader naar sloper HKS.



Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard aan de stuurtafel van DDM Bvk 'Panda', onder supervisie van Hans de Mooij, 9 oktober 1986. (collectie Hans de Mooij)

Hyster 7 tons heftruck

ARTITEC BOUWKIT IN H0

De Amerikaanse Hyster 7 tons heftruck heeft een Nederlands tintje. Na een weekend bouwen kan Stefan Izeboud het in kleur gespoten model op zijn baan inzetten.



In 1952 begon Hyster, op verzoek van de gemeente Nijmegen, met het assembleren van de uit de Amerikaanse fabriek verscheepte onderdelen van heftrucks in de daartoe ingerichte veehallen. Voor de gemeente was het belangrijk arbeidsplaatsen te scheppen. In oktober 1953 volgde de opening van de nieuwe fabriek die aan vijftig mensen werk bood. Van de in Nijmegen gebouwde heftrucks was het merendeel voor de Europese export bestemd, de laatste jaren ligt het accent op zware heftrucks en het ontwikkelen van emissievrije machines.

Model

Van de Hyster 7 tons heftruck heeft Artitec een resin bouwkit met geëtste onderdelen uitgebracht (artikelnummer 10.409, € 16,80). De getekende bouwbeschrijving met kleurnummers van Humbrol- en Revell-verf laat bij het bouwen weinig vragen open. De heftruck is ook als licht geweartherd gebouwd model beschikbaar (387.496, € 36,10). Als modelbouwer vind ik het bouwen en naar eigen idee detailleren het mooiste aspect van onze hobby. Voor het bouwen schat ik, inclusief de droogtijd na spuiten en schilderen, onge-

veer acht uur nodig te hebben; er is dus genoeg tijd voor een kop koffie en de krant te lezen voordat aan het eind van het weekend een ware Hyster 7 tonner op de baan staat. Allereerst controleren we alle onderdelen en verwijderen we met een scherp scalpel - te koop bij hobbyzaken - de vliezen van het resin. Met fijn schuurpapier P280 worden de banden iets ruwer gemaakt. Door de te assembleren bouwdelen in een louw sopje schoon te maken verdwijnen de ongewenste resten en zullen de primer en verf bij het spuiten of schilderen beter hechten.

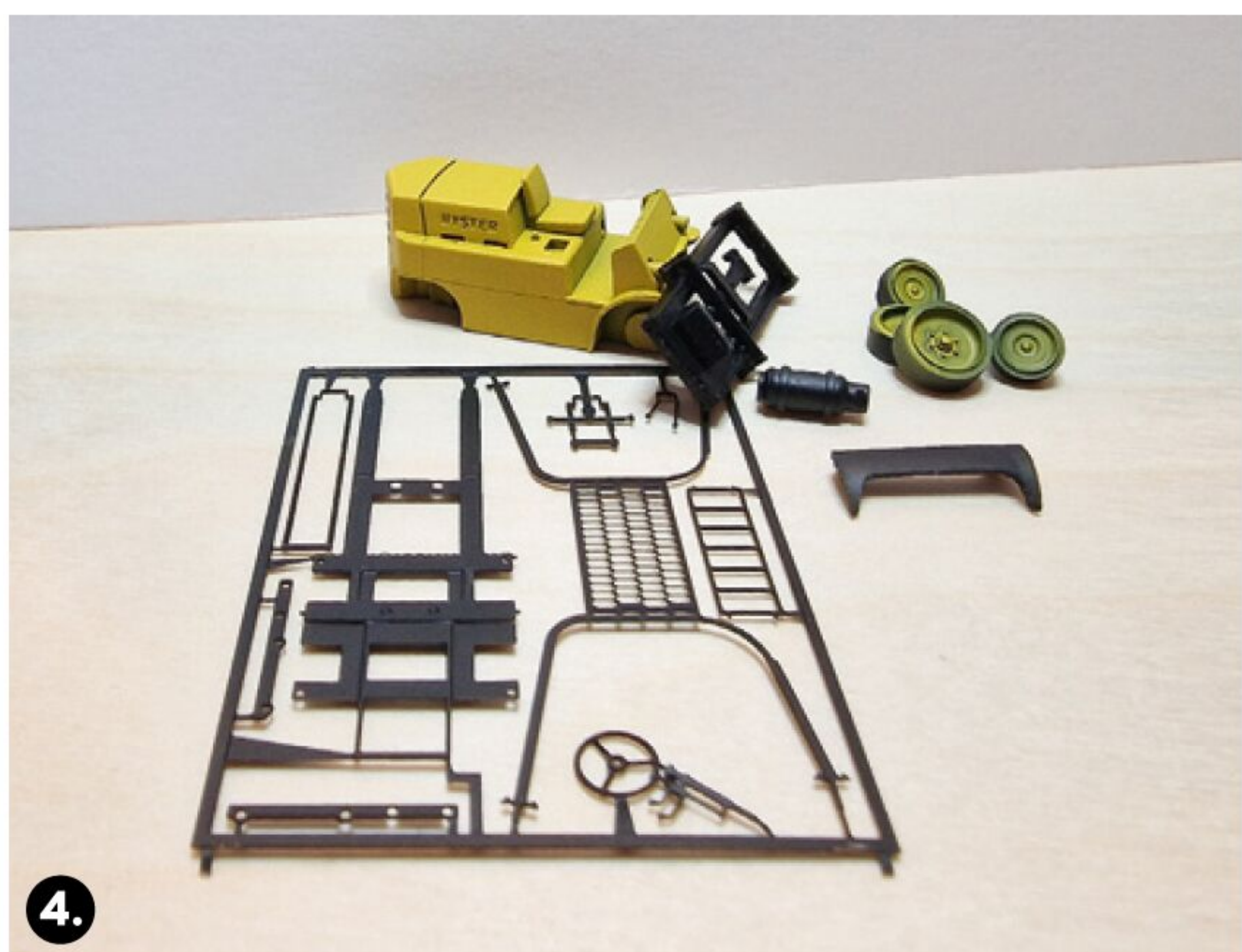
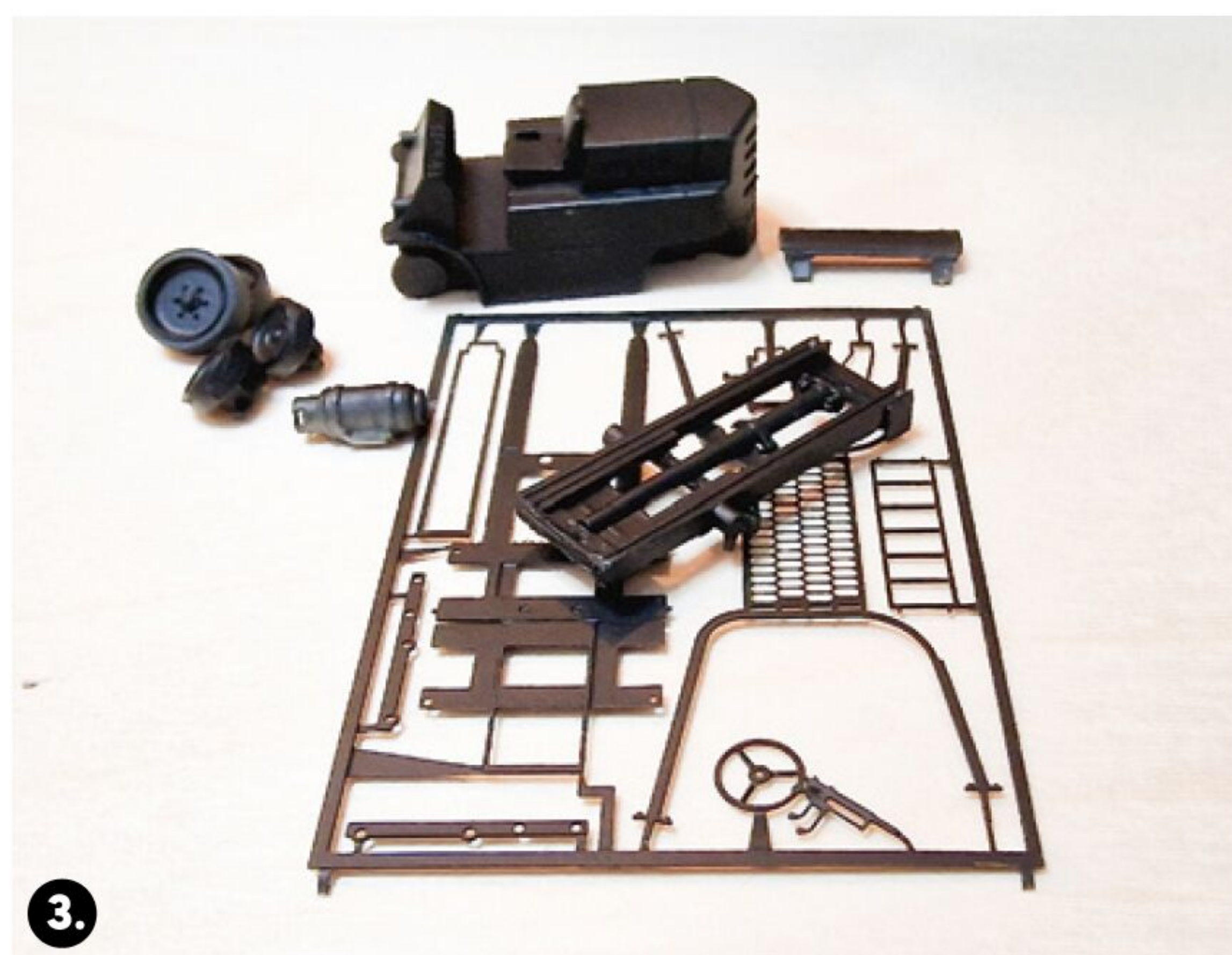
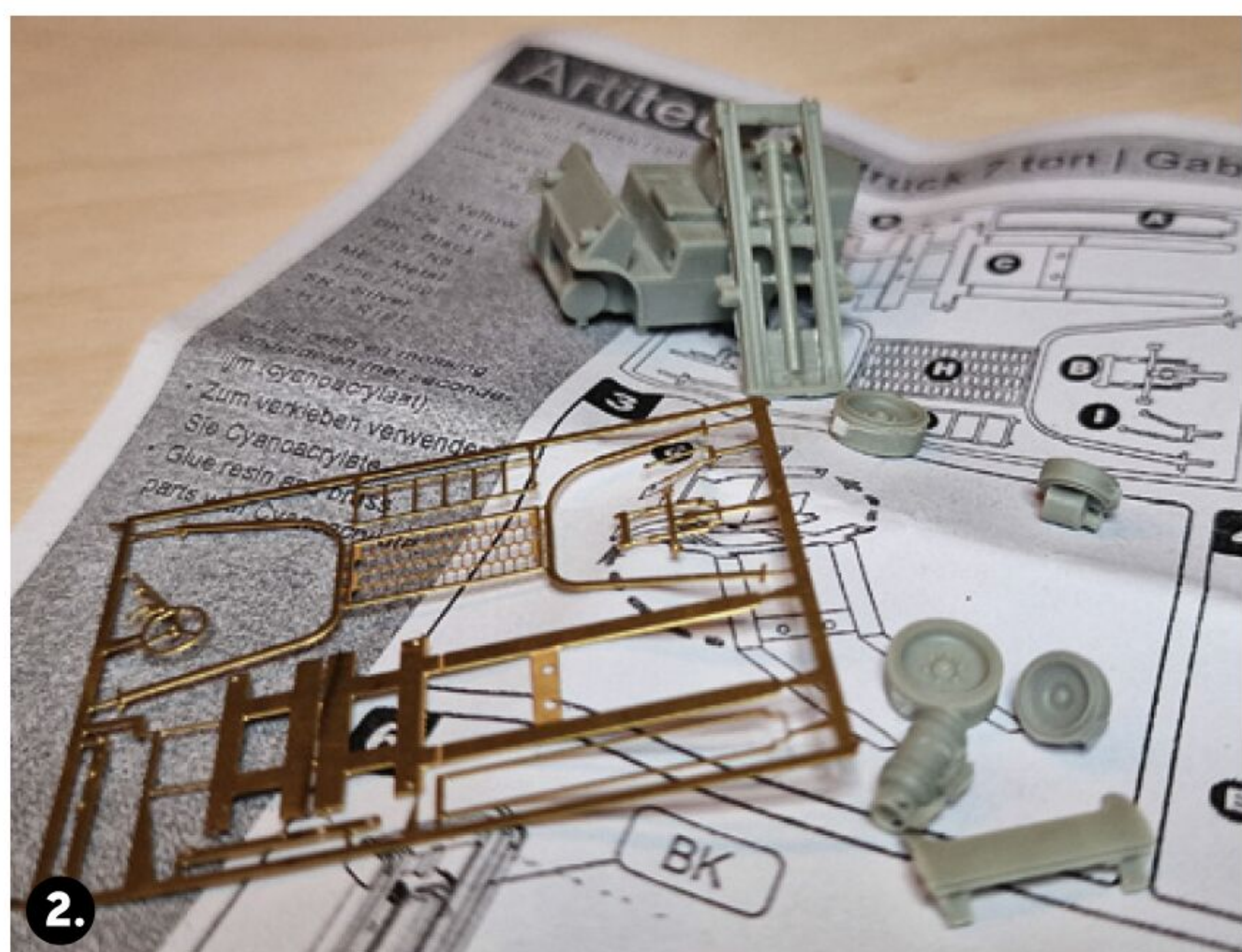
Zwarte primer

Alle onderdelen, inclusief de geëtste, zetten we in de primer. Hiervoor gebruik ik zwarte verf van Vallejo, de onderkant van de heftruck wordt immers zwart en met het op kleur brengen van het bovendeel en de wielbanden zullen er zwarte randen zichtbaar zijn en het aanzien realistisch maken. Voor de primer gebruik ik een airbrush waarbij ik de spuitdruk op 2 bar instel. Ook voor het op kleur brengen van de bovenbouw en de wioldoppen kies ik Vallejo Model Air 71.078 geel. De mast en het vorkenbord spuit ik met Vallejo Model

Air 71.057 zwart. Omdat met deze verf bij het opbrengen met een penseel strepen kunnen ontstaan, gebruik ik de airbrush en spuit met 3.5 bar zodat de verf mooi over het model nevelt.

Voor het inkleuren van de details kies ik een zeer fijn penseel, in dit geval een nagellakpenseel. Hoewel de naam Hyster op de achterkant van de truck gewoonlijk zwart is, wil ik deze in geel weergeven zodat de letters er meer uitspatten. Hiervoor heb ik twee druppels geel met een druppel Vallejo-thinner gemengd. Door het nagellakpenseel licht in de verf te dippen »

- 1. Henk is met de 7 tons Hyster naar de volgende klus onderweg.**
- 2. Zowel de bouwkit als handleiding zijn overzichtelijk.**
- 3. De resin bouwdelen zijn in de zwarte primer gezet.**
- 4. De eerste fase van het op kleur brengen.**
- 5. Het vorkenbord heeft het formaat van een euromunt.**



en hiermee de letter aan te tippen zal de verf zich over de letter verspreiden. Hou zekerheidshalve een wattenstaafje paraat om eventuele missers direct weg te kunnen halen. De meters op het dashboard en de hydraulische stangen worden met de penseel zilverkleurig geschilderd. Het etswerk knip ik met een fijne kniptang los en vouw de delen, waar nodig, volgens de handleiding met een tang met een lange platte bek in vorm.

Lijmen

Om het stuurwiel en het geëtste afdak te kunnen plaatsen, moet de gaten met een boor 0,4 mm worden uitgeboord voordat deze met secundelijm kunnen worden vastgezet. De vork kan in diverse hoogten worden geplaatst. Voordeel van de bouwkit boven de kant-en-klare heftruck is de keuze in het plaatsen van de achterwielen. Dat kan in rechtstand, maar ook naar

links of rechts gedraaid. Een detail dat een tafereel meer dynamiek kan geven. Als we de geëtste delen hebben gebogen en waar nodig vastgezet, kunnen de details worden geplaatst. Hiervoor gebruik ik secundelijm Zap medium CA+, maar een ander merk zal ook voldoen. Van de lijm doe ik een druppel in een aluminium bakje en breng deze met een schuin afgesneden lucifer of tandenstoker op het te lijmen deel aan. Zo wordt voorkomen dat teveel lijm wordt aangebracht. Secundelijm heeft nagenoeg geen droogtijd en zit bij contact direct vast. Bij kleine en fragiele bouwdelen kan een pincet handig zijn.

ALLE ONDERDELEN ZETTEN WE IN DE PRIMER



-
- 6.** De letters van de naam worden met een fijn penseel ingekleurd.
 - 7.** De bouwdelen worden met Vallejo-verf gespoten of met een fijn penseel opgebracht.
 - 8.** De bedieningshendels worden met een lang pincet geplaatst.
-



Eindcontrole

Door het pincet en de lijm kan er hier en daar verf zijn beschadigd, maar dat is met het nagellakpenseel gemakkelijk bij te tippen. Als de Hymer in bedrijfsmodus wordt ingezet, kunt u een bestuurder op de heftruck plaatsen; Artitec-set 5870027 (€ 13,10) bevat er drie uit tijdperk V-VI. Als alle stappen zijn voltooid, kan de heftruck op een geschikte plaats op de modelbaan of in het diorama aan de slag. De Hymer 7 ton is een ware krachtpatser en zal bij scènes met zwaar werk uitstekend figureren. //

9. Op aanwijzingen van voorman Frank manoeuvreert Henk zijn truck voor het wielstel.
10. De licht geweerde Hyster laat zich gemakkelijk besturen.
11. Dirk is in gedachten verzonken. Als hij de zijkleppen van de DAF heeft neergeklapt, kan Henk met het afladen aan de slag.
12. Na te zijn gekeerd, rijdt Henk met het wielstel naar de spoorwagen.



EXTRA ONLINE

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



tot wel
49% korting

Online
al vanaf
€ 4,50
p/mnd



12x Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,90** p/mnd



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

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

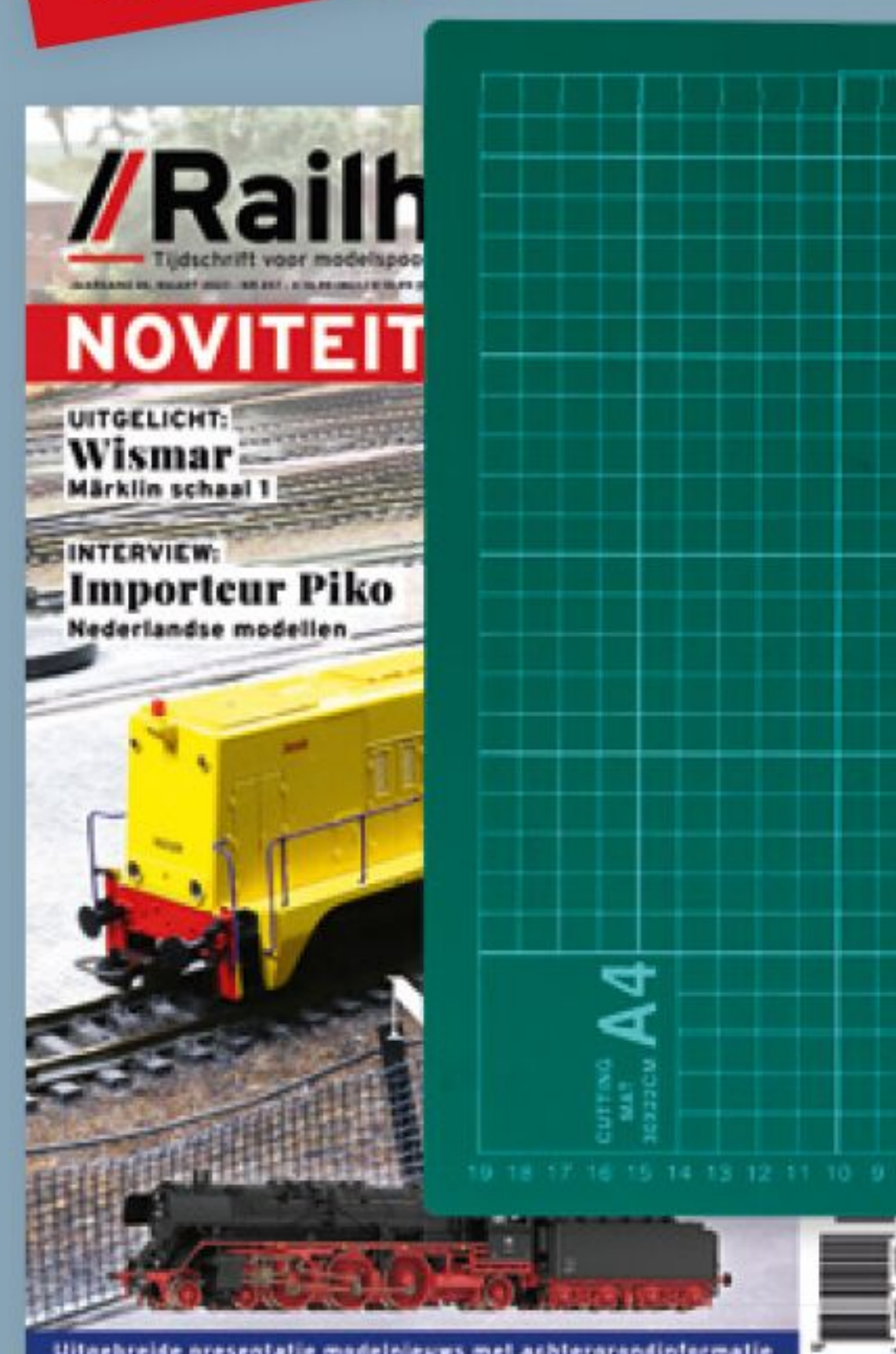
- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **2x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 t/m 1986 en 1988 t/m heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen 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.

Prutsvlog van HUIB MAASKANT

MODELSPOORVLOGGERS IN BEELD

Op YouTube zijn talloze vlogs te vinden van medemodelspoorhobbyisten die elk op hun eigen manier kennis delen en inspireren. In deze Railhobby kijken we naar één van die kanalen, Prutsvlog van Huib Maaskant.

Huib Maaskant is misschien wel de bekendste modelspoorhobbyist in ons land. Niet alleen kennen veel lezers hem van zijn bijdragen aan dit magazine, maar het brede publiek zal hem herinneren als de winnaar van het tv-modelbouwprogramma 'Klein maar fijn' uit 2021. Van de bouw van zijn winnende bouwwerk 'Ode aan de modelbouwer', heeft hij op YouTube een tweedelig verslag geplaatst. In dit model toont hij een werkplaats van een modelbouwer met op de werkbank een dampende kop koffie. Buiten de werkplaats rijdt een modeltrein.

Huib woont met zijn twee dochters in Soest en werkt als freelance creative director en copywriter. Hij schreef talloze artikelen voor Railhobby en onderhield de zeer informatieve website 'Avontuur in Miniatuur'. Tijdens de coronacrisis had hij het op werkgebied wat rustiger en vrijgekomen tijd investeerde hij in het maken van vlogs over zijn modelbouwactiviteiten. Enigszins onverwacht werd Prutsvlog een groter succes dan Huib had verwacht en inmiddels zijn de 112 filmpjes bij elkaar al bijna een miljoen keer bekeken.



‘LEUK DAT JE KIJKT’

De video's beginnen steevast met Huib die in beeld de kijker groet met een vrolijk en welgemeend 'Hoi, en leuk dat je kijkt naar mijn Prutsvlog.' In de video's fungeert Huib als presentator en is regelmatig zelf in beeld is. Na de begroeting introduceert hij het onderwerp en schetst hij de aanpak die hij wil volgen. Vaak volgt een lijstje met benodigheden. Zo toont hij in zijn filmpje over het zelf maken van rails uitgebreid de railstoelen, spoorspijkers, dwarsliggers en railstaven. Ook vertelt hij van welke fabrikant of leverancier hij zijn spullen betreft. Hij gebruikt in zijn video's geen gesponsorde producten.

DRAAIBOEK

Over het algemeen geeft hij stap voor stap beschrijvingen van het project en brengt in beeld hoe hij die stappen uitvoert. Huib legt bij elke stap uit waarom hij een bepaalde aanpak kiest. Zo vertelt hij bijvoorbeeld waarom hij een dikke laag lak spuit over de net gebeitste en op hun plek gelijmde dwarsliggers en vooral welke problemen daarmee verderop in het project worden voorkomen. Dat is waardevolle informatie voor hobbyisten zoals ik die geneigd zijn om stappen over te slaan als niet duidelijk is waarom we die zouden zetten. De video's van Huib zijn goed gepland, het is duidelijk dat hij vooraf een draaiboek, en mogelijk zelfs een uitgewerkt script heeft opgesteld. Zijn teksten zijn duidelijk en om het op zijn Hollands te zeggen 'to the point', maar met humor. Hij kiest voor elke scène een passende cameravoering: in een close-up laat hij zien hoe hij een railspijker door de kraag prikt en door het gat van de railstoel drukt. Tussendoor laat hij in mediumshots de voortgang van het project zien, terwijl hij de volgende stap toelicht. Met een bescheiden gebruik van passende muziek uit de YouTube-bibliotheek vult hij langere shots waarin hij toont hoe hij tweehonderd railspijkers plaatst. Gelukkig wel versneld.



TECHNISCHE VAARDIGHEDEN

De onderwerpen die in Prutsvlog voorbij komen zijn zeer divers. Huib behandelt leuke creatieve projecten, zoals het vervuilen van goederenwagens of het nabootsen van een realistisch ballastbed. Hij waagt zich ook aan projecten die meer technische vaardigheden vragen, zoals zelf rails maken, de bouw van een 'Sik' en het solderen van elektronica. En op moment van schrijven deelt hij met de kijkers de voortgang van de bouw van zijn Japanse baan in de Japanse schaal N (1:150, in plaats van 1:160). Tussendoor trakteert hij ons op afwijkende filmpjes, zoals een rondleiding met de camerawagen over zijn prachtige baan 'Buitenlust'. Of een toer door zijn werkplaats, of fragmenten uit zijn televisieoptredens en zijn werken. »

1. Een rondje Buitenlust.
2. Een nieuw modelbouwproject gaat op een schone snijmat van start.
3. Huib Maaskant aan de werktafel ingeklemd tussen zijn modelbaan.
4. Het drukken van een railspijker in een railstoel.





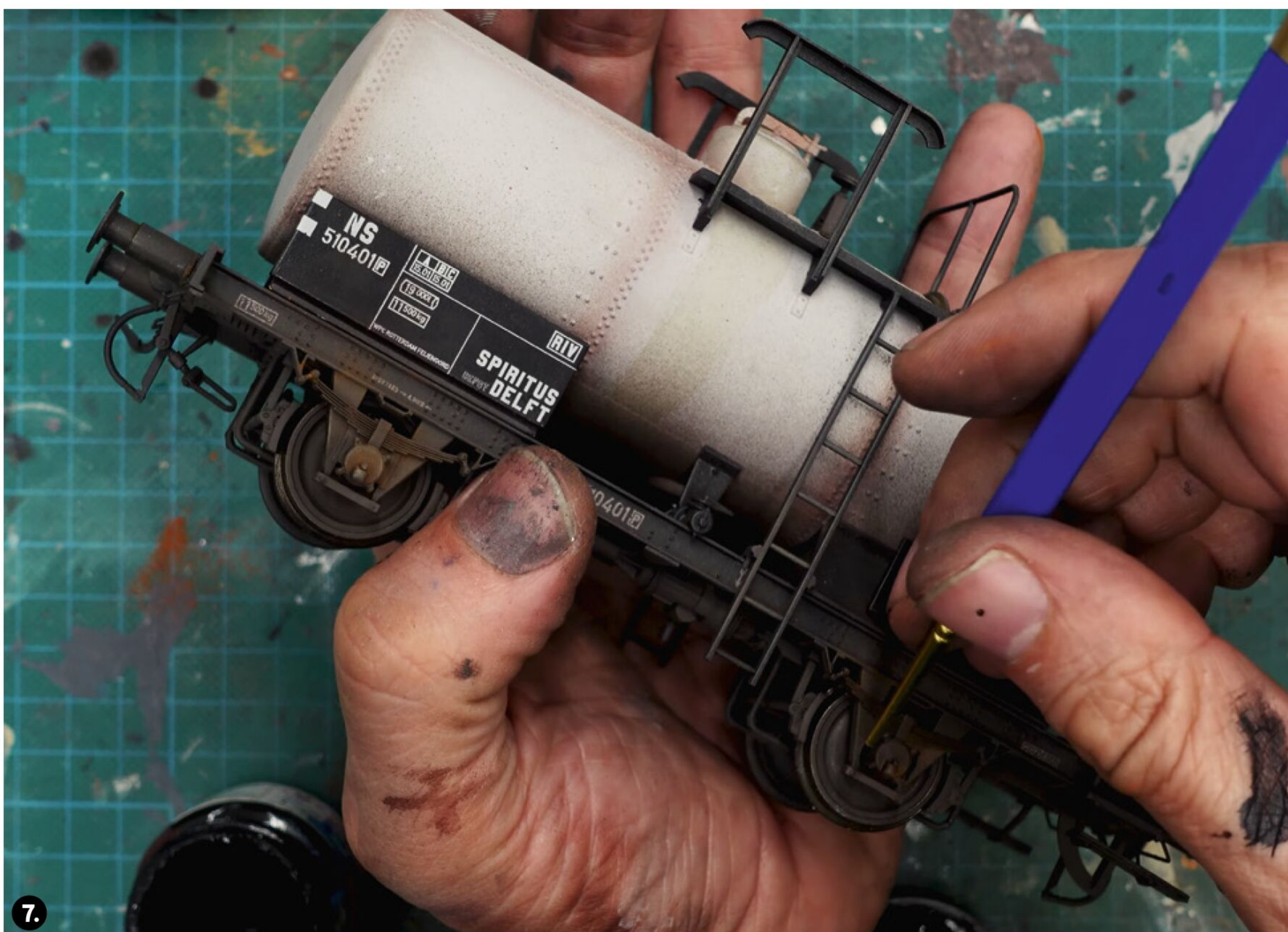
5.



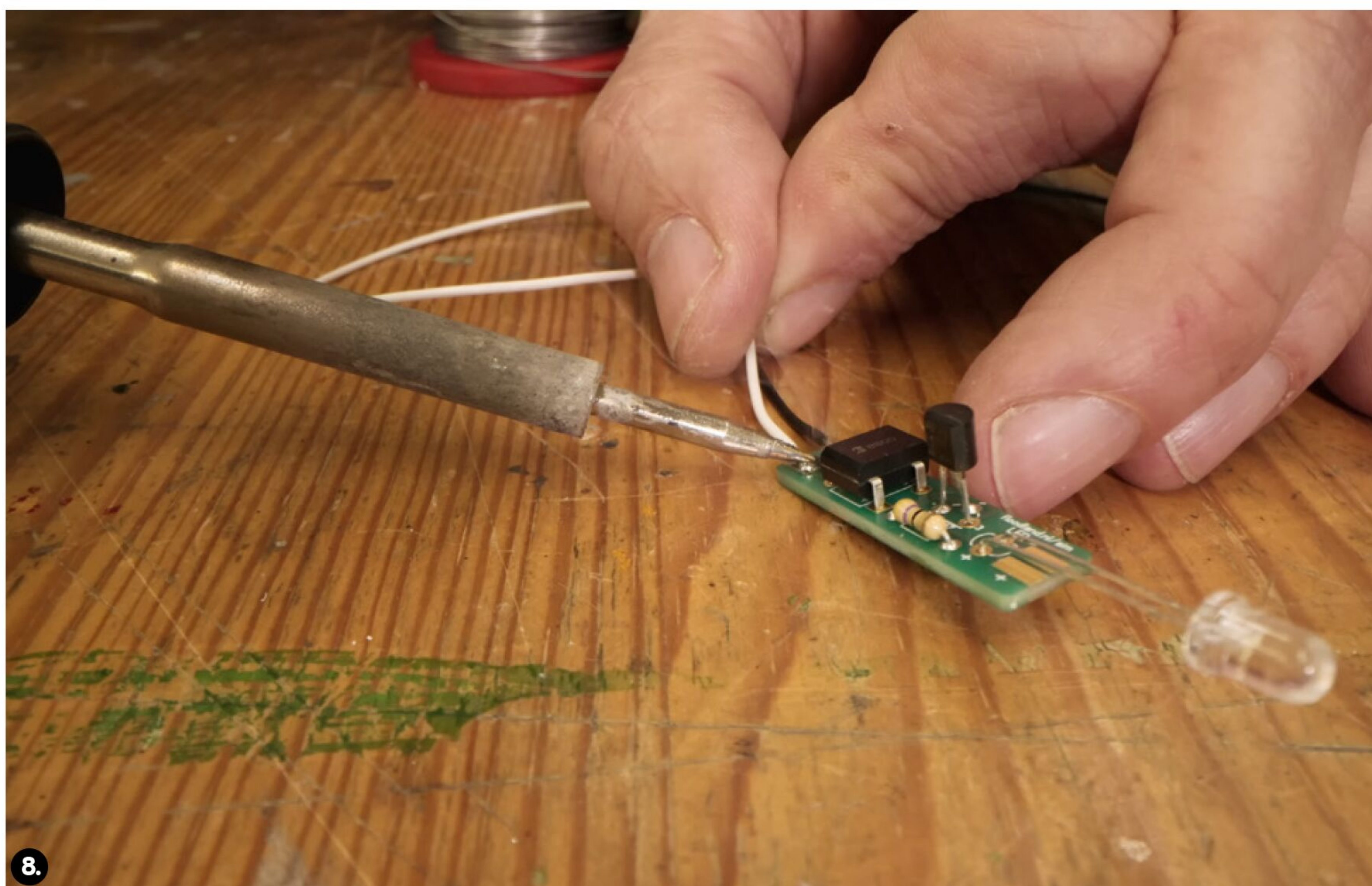
6.

PROJECTEN

Veel onderwerpen die hij behandelt vloeien rechtstreeks voort uit zijn grotere projecten. De afgelopen jaren hebben we mogen volgen hoe hij materieel, gebouwen en scenery maakte voor zijn Baarnse spoor-nul baan Buitenlust. Hij maakte ook enkele video's over projecten die hij als deelnemer aan 'Fijn maar klein' mocht maken en deelt hij video's over de bouw en het filmen van een winterdiorama dat hij voor een internationale reclamecampagne van Miele bouwde. In veel video's laat Huib zien hoe hij achtergrondkennis over het onderwerp gebruikt om het model tot leven te brengen. Of het nu de details zijn op een Duitse wagen in Nederlandse dienst, de reden waarom ballast op sommige plaatsen zo smerig is, of de familieverhalen over de bakkerij van zijn opa. Hoewel zijn video's goed gepland zijn, geeft hij in zijn introducties een inkijkje hoe hij als creatieve modelbouwer aan zijn onderwerpen komt: soms had hij nog gewoon wat liggen of heeft hij ergens iets gelezen. Ook mag hij graag teruggrijpen op eerdere projecten waaraan hij een nieuw idee toevoegt.



7.



LAAGDREMPELIG

Prutsvlog is een leuk gekozen naam, maar Huib wekt op geen enkel punt de indruk dat hij maar wat doet. Ik neem aan dat hij met deze naam vooral wil benadrukken dat zijn kanaal laagdrempelig is en goed is te volgen als je wat minder ervaren of getalenteerd bent. En dat is terecht. Hoewel Huib de nodige onderwerpen aansnijdt die zelfs voor gevorderde modelspoorders uitdagend kunnen zijn, zorgt hij met zijn persoonlijke en duidelijke presentatie dat de filmpjes voor alle zelfbouwers ongeacht hun eigen niveau leuk zijn om te kijken en vooral goed te volgen. Door de aandacht voor de productie hebben de video's van Huib een zeer professionele uitstraling. En door de humor en relativering die Huib met zijn presentatie toevoegt, zijn de filmpjes van Prutsvlog prettig om naar te kijken, ook als je niet van plan bent zelf het besproken project te ondernemen. De kennis, ervaring en vooral het enthousiasme dat Huib met de kijkers deelt, werkt inspirerend. Dat maakt Prutsvlog tot een absolute aanrader. //

5. Presentatie van het bouwen van een spoorsectie.
6. Een werkbank in model met een kop koffie die echt staat te dampen.
7. Het realistisch vervuilen van een ketelwagen.
8. Uitleg over elektronische componenten.

MET DE NAAM PRUTSVLOG WORDT DE LAAGDREMPELIGHEID BENADRUKT

INFORMATIE

Als u op de hoogte wilt blijven van nieuw materiaal van Prutsvlog, klik dan op de knop abonneren. Daarmee helpt u het algoritme om in te schatten dat dit kanaal de moeite waard is voor andere modelspoorhobbyisten.

Kanaal	www.youtube.com/@Prutsvlog
Maker	Huib Maaskant
Taal	Nederlands
Land	Nederland
Type	Instructie en bouwvlog
Start	2021
Aantal video's	112
Frequentie	2 of 3 video's per maand
Aantal views	1 miljoen



Deel 1
van 2

Klavertje vier: DE NS 500 IN KWADRAAT

DEEL 1: OMBOUW IN SCHAAL 0

‘Terugkeer naar nul?’ In Railhobby 1988/10 vroeg redacteur Jan den Haan zich af of het nulspoor een comeback zou maken. Maar voordat Nederlandse modellen breed beschikbaar zouden komen, transformeerden vier modelbouwers een Britse Class 08 naar een NS 500 of 600. Een verslag in twee afleveringen.

Zonder de productie door een groot merk zou schaal 0 tot verzamelaars en zelfbouwers beperkt blijven. Inmiddels is divers materieel in deze schaal beschikbaar. Lenz ontwikkelde een compleet gamma aan materieel, rails en een digitaal besturingssysteem en ook OSM, MBW en Brawa deden een forse duit in het zakje. In het Verenigd Koninkrijk bieden Heljan en Dapol aantrekkelijke Britse modellen. Naar Nederlands voorbeeld was de keuze tot Philotrain beperkt, met modellen in sublieme kwaliteit. Verder was het devies zelfbouw of ombouw.

DAPOL CLASS 08

Veel Duitse goederenwagens zijn met een spuitbus en decals tot NS-wagens te promoveren, voor locomotieven kunnen we bij de Britten terecht. In 2016 werd de British Rail Class 08 door Dapol in 1:43,5 uitgebracht. De £ 220 kostende shunter rijdt zo soepel als een Bentley, heeft een hoge graad van detaillering, gecompenseerde assen, verende buffers en schroefkoppelingen. Ook Nederlandse nullers hebben dit model ontdekt; de gelijkenis met NS-rangeerlocomotieven serie 500/600 is onmiskenbaar. In de

bij Britse webshops bestelde modellen werd soms direct de zaag gezet. In deze twee artikelen tonen we de geslaagde ombouw. Niet van één, maar van vier ombouwers: Jan Bosman, Bart van Doorn, Ries Lourens en Paul de Goede hebben hun Dapol Class 08 omgebouwd tot een oudhollands 'Bakkie'. De locs zijn zowel geslaagd als verschillend. Niet alleen door de signatuur van de bouwers, maar ook door de verschillende keuzes, afwegingen en doelstellingen. Waar willen we op uit komen? Wat hebben we daarvoor nodig aan kennis, vaardigheden en materialen? Waar hebben we hulp van anderen nodig? Het mooie is dat de vier bouwers elkaar hebben geholpen, feedback en op deelgebieden aanvulling hebben gegeven. »

1. De NS 624 passeert met een korte goederentrein over straatspoor de stalen brug.
2. De machinist heeft de cabinedeur opengezet. De functionele lantaarns zijn door Bart getekend en in 3D geprint.
3. Het voltooide model van de NS 624: gereed voor de dienst op de modelbaan.
4. Links de 502 van Jan Bosman en rechts de 536 van Philotrain, zoek de verschillen. (foto Jan Bosman)



GROTE EN KLEINE VERSCHILLEN

De ombouw van de Dapol is goed te doen, maar is meer dan een andere kleur en belettering. De gelijkenis tussen de Britse en de Nederlandse machine lijkt groot, maar er zijn forse verschillen. De Class 08 stamt af van de 0-6-0 rangeerlocomotief die in 1941 door de London, Midland and Scottish Railway (LMS) werd ontwikkeld. De eerste batch van dertien LMS-locs werd direct door het Britse War Department gevorderd om ze na de invasie op het Europese vasteland in te zetten. Na de oorlog heeft NS tien locs overgenomen. Ze voldeden zo goed dat bij Dick Kerr Works honderd stuks werden besteld met als belangrijkste verschil een sterkere dieselmotor van 295 kW. Aanvankelijk werden ze 511-610 doorgenummerd. Toen bleek dat een doorgaande rem voor goederentreinen essentieel was, kregen 65 locs een tweede compressor met doorgaande rem; deze werden 601-665 genummerd. De machines zonder compressor kregen de nummers 501-545. Daarna werden vijftien locs zonder dieselmotor besteld. Deze kregen als serie 701-715 een Stork-Thomassen tweetaktmotor en

wijken op meer punten af van de series 500 en 600. In Groot-Brittannië stond de ontwikkeling niet stil. De nieuwe nationale spoorwegmaatschappij British Rail vond dat de snelheid van 20 m/h van de 0-6-0 omhoog moest. Daartoe kreeg de loc een sterkere dieselmotor en wielen met een grotere doorsnede. Bij de LMS-locs was de doorsnede 1232 mm (4', 1/2"), de nieuwe Class 08 kreeg wielen van 1372 mm doorsnede (4', 6"). Daardoor kwam de voetplaat iets hoger te liggen en kwam de cabine buiten het profiel van vrije ruimte. De cabine kreeg sterkere afschuiningen aan de zijkanten, de deuren en ramen gingen iets naar beneden en de frontruiten werden bij de brandstoftank afgeschuind. Dit had ook gevolgen voor de hoogte van de bufferbalk en de plaatsing van de buffers. Ook werd de deurindeling op de huif en de plaatsing van de kisten op de voetplaat aangepast. Kortom: flinke wijzigingen die niet op een achternamiddag in het model zijn door te voeren. Daarnaast zijn er veel kleine zaken aan te passen, zoals verlichting, seinijzers, plaatsing van de luchtslangen, et cetera.



PERIODE

Als de Dapol Class 08 is gearriveerd moet allereerst het einddoel worden gekozen: de WD serie 501-510, de daarmee nagenoeg identieke 511-545, de serie 601-665 of de serie 700. Optisch onderscheidt de 600 zich door een extra rooster, rechts op de huif voor de compressor en door dubbele luchtslangen. De 600'en kregen later aan de rechterkant twee ruitenwissers. Vanaf nummer 521 hebben sommige 500'en aan de linkerzijde een langere accubak. De 700-serie had een tien centimeter hogere huif, in model is dat 2,2 millimeter. Een uitdaging voor de diehards die de eerder genoemde kwesties niet uitdagend genoeg vonden. Voor de hele serie zijn er verschillen in verlichting en seinijzers per periode. Vanaf 1962 kregen ze blauwe zwaailichten; begin jaren tachtig werden die rood.

VOORBEREIDING

Als modelbouwer kun je nooit genoeg informatie over het voorbeeld hebben. Het maken van detailfoto's is, waar mogelijk, dan ook een eerste stap. Zowel de SGB als de VSM beschikken over een of meer 'Bak-kies' en anders kan een forum uitkomst brengen. Het demonteren van het Dapol-model gaat eenvoudig. De kunststof kap bestaat uit verschillende delen waarvan het bovendeel van de huif wordt losgeklikt. De kap komt vrij van de voetplaat door het lossen van twee schroeven. Daarna wordt het machinistenhuis van de motorkap geschoven en de kasten van de huif losgeklikt. Dit is een fijne constructie omdat alle delen van de bovenbouw afzonderlijk zijn te modificeren en goed bereikbaar zijn. Het chassis bestaat uit een blok zamac waarin de wielen zijn gelagerd en de aandrijving en de omloopplaat met bufferbalken zijn gemonteerd. Alle kleinere delen zoals de radiator, handrails, trappen en remschoenen zijn vastgezet met een bisonkitachtige lijm, maar deze komen na wat voorzichtig trekken en duwen zonder schade los. Raadzaam is de losgenomen delen per categorie op te bergen, bijvoorbeeld in vakjesdozen. »

5. De NS 609 van Ries Lourens als vooruitblik naar deel 2. (foto Ries Lourens)
6. De Dapol Class 08 in al zijn schoonheid, maar voor een Hollander te Brits. (foto's 6 & 8 Jan Bosman)
7. Altijd een uitdaging: na het inbouwen volgt het testen van de verlichting. De lamellen hebben een vrije doorkijk.
8. De NS 536 van Philotrain. Perfectie, maar voor velen buiten bereik.

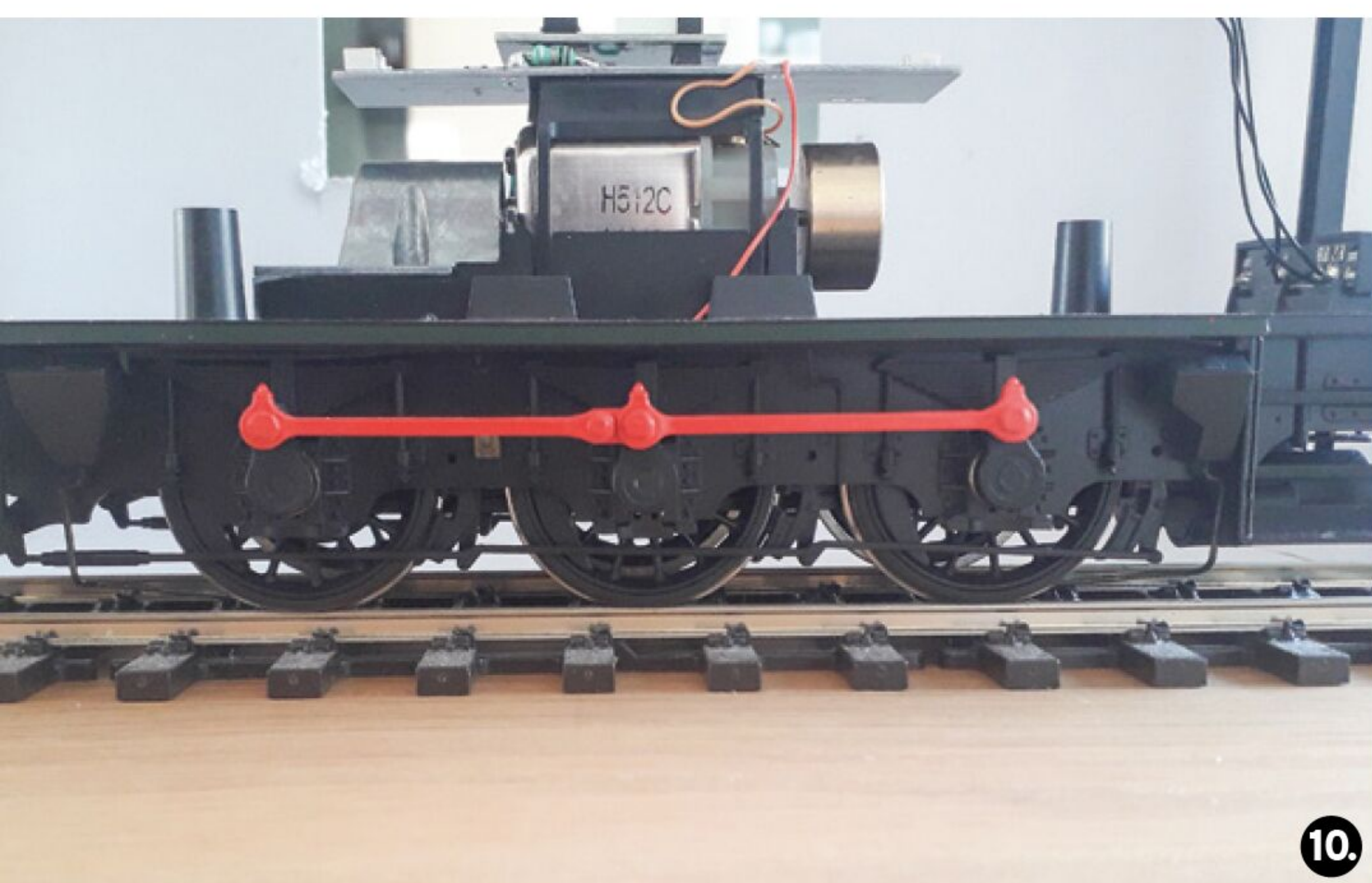


DE FUNCTIONELE LANTAARNS ZIJN IN 3D GEPRINT





DE GELIJKENIS VAN DE CLASS 08 MET DE NS 500/600 IS GROOT



ONVERMIJDELIJKE COMPROMISSEN

De bandbreedte voor de ombouw loopt van spuiten in NS-kleuren tot een compromisloze ombouw zonder afwijkingen. In de praktijk zit iedereen daar ergens tussenin. Voor wie consequent in 1:45 bouwt, is de schaal van de Dapol al een compromis omdat de loc, naar goed Brits gebruik, in 1:43,5 is gehouden. Het eerste model van het kwartet is de 624 van Bart, gesitueerd rond 1965 op een Nederlandse industriebaan. De loc krijgt derhalve een gele bies en een blauw zwaailicht. Hij vond het belangrijk dat de loc onmiskenbaar een 500/600 uitbeeldt, maar het hoefde niet tot op de millimeter te kloppen. Aan de cabine, de wielen en de breedte van de huifdeuren heeft hij



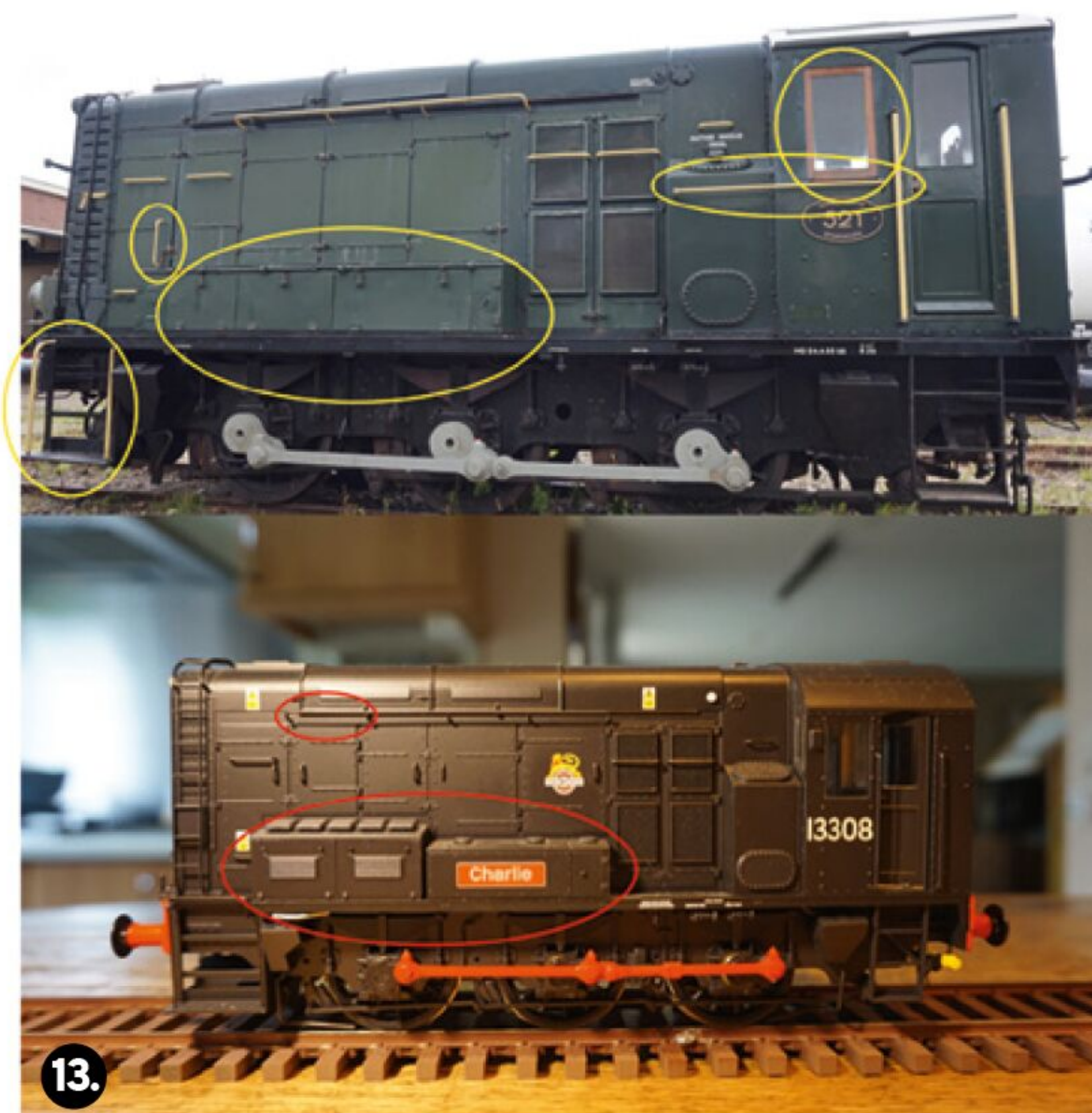


12.

derhalve geen aanpassingen gedaan. Nadat de SGB 521 uitgebreid is gefotografeerd, volgde een identieke fotoshoot van het Dapol-model om de verschillen te inventariseren. Hij koos voor de 624 omdat hier nagenoeg geen foto's van zijn. Meestal redeneren bouwers andersom, maar dit is heel slim: het schept vrijheid want niemand kan zeggen dat het eigenlijk anders was.

Een 'Bakkie' heeft boven de batterijkasten drie identieke korte deuren naar de machineruimte en bij de voorzijde twee lange. Enkele 500'- en 600'en hebben aan de linkerzijde een langere kast met een daarop aangepaste deur. Ook de Class 08 heeft vijf deuren per zijkant, maar de middelste drie hebben verschillende breedtes. Een aanvaardbaar compromis. Een 08 heeft aan beide zijden meestal langere kasten en bij de iets hogere voorste zijn de deuren korter. De Britse kasten zijn door in 3D geprinte exemplaren met de juiste lengte vervangen. Waar nodig zijn de deuren met styreen aangeheeld en scharnierimitaties aangebracht. Het te grote raam naast de cabinedeur is met een strip styreen verkleind. De gaten van de voor de NS-versie niet benodigde uitgenomen onderdelen zijn dichtgemaakt. De grote lantarens zijn in 3D geprint en van leds voorzien. De loc toont een omgekeerd L-sein of twee rode sluitlichten. In de cabine is personeel aan het werk gezet. De loc is met Vallejo-verf in Ral-kleuren gespoten waarbij het groen is gemengd uit 5001 en 5020 en de bies met medium yellow. Het resultaat een fraaie en duidelijk herkenbare representant van een geslaagde locserie. De andere drie locs van het klavertje vier komen in deel 2 aan de orde. //

9. De cabine na het dichtmaken van de niet meer benodigde openingen.
10. De motor van de Class 08 is met de aandrijving in het chassis gemonteerd. (foto's 10 & 12 Paul de Goede)
11. Het interieur is goed weergegeven, de bemanning van de 624 is toegevoegd.
12. Droneview van de gewetherde 523 van Paul de Goede.
13. De verschillen in beeld gebracht. Bart heeft de cabine van zijn 624 niet aangepast.



13.

Railtech Europe 2024

VAKBEURS VOOR SPOORWEGTECHNICI

Op 7 en 8 maart 2024 werd in de Jaarbeurs in Utrecht de tweejaarlijkse beurs voor technici, vooral werkzaam op het gebied van spoorweginfra, gehouden. Redacteur Ton Oosterom evalueert de beurs.

Het viel op dat de beurs kleiner was dan bij vorige edities, zo waren er geen demonstraties op het buitenterrein. Evenals de vorige keer was er voor de materieelsector niet veel te zien; het accent lag meer op toepassingen ten behoeve van spoorwegbouw en -onderhoud.

Op de stand van Knorr Brem werd een automatische koppeling (AK) getoond met geïntegreerde overdracht van digitale gegevens via de AK. Diverse fabrikanten toonden innovaties op het gebied van spoorwegbouw. De ontwikkeling van alternatieve materialen voor beton en hout bij dwarsliggers schrijdt voort.



LEZINGEN EN WORKSHOPS IN IGLO TENT

Zo toonde leverancier Strailway polymeer dwarsliggers. Het materiaal is vezel versterkt polyolefin (kunststoffen op basis van koolstof en waterstof). Voordeel van dergelijke materialen is dat het milieuvriendelijker is (minder CO₂ uitstoot), 100% recyclebaar is, ruim vijftig jaar meegaat en met standaard gereedschap is te bewerken. Hoewel de aanschafprijs hoger is dan van hout en beton, zijn de kosten omgeslagen over de levensduur aanzienlijk lager. »

1. Asset Rail toont een emissieloos voertuig voor inspectie van de bovenleiding.
2. De bezoeker wordt onder een boog van ballonnen op de Railtech Europe beurs van 2024 welkom geheten.
3. Direct na opening op vrijdag heerst er drukte op de beursvloer.
4. Voestalpine, een grote bekende op infragebied, is met een grote stand aanwezig.



2.



3.



4.



DIVERSE FABRIKANTEN TOONDEN INNOVATIEVE SPOORWEGBOUW



Tweewegvoertuigen

Indrukwekkend en innovatief zijn de grote machines die het werken aan het spoor gemakkelijker maken. Op de stand van Asset Rail uit Nieuwegein werd een voertuig gedemonstreerd dat zowel op de weg als het spoor kan rijden. Hiermee kan de conditie van de bovenleiding worden geïnspecteerd. Het voertuig is volledig emissievrij.

Ook deze keer werden veel lezingen en workshops gehouden over onderwerpen variërend van hogesnelheidslijnen en -treinen, digitale automatische koppelingen, spoorwaarschuwings- en veiligheids-





8.



9.

systemen ten behoeve van baanwerkers, oplossingen voor het tegengaan van trillingen door treinverkeer en zwerfstromen bij tramlijnen, beveiligingssysteem zoals ERTMS, emissiereductie en veiligheid tot perronverhardingen, communicatiesystemen en de Hyperloop. Een deel van de een half uur durende workshops vond plaats in een igloachtige tent. De belangstelling hiervoor was groot, zodat aanmelden vooraf werd aanbevolen. De beurs werd goed bezocht. Technici en vakmensen komen niet alleen af op het nieuws, de beurs is ook een belangrijke ontmoetingsplaats voor vakgenoten. Railtech Europe '25 zal half juni in Brussel plaatsvinden. //

5. Diverse workshops vinden plaats in een soort iglo.
6. Knorr Bremse was een van de weinige bedrijven met materieelachtige toepassingen.
7. Strailway presenteert producten van kunststof als alternatief voor hout.
8. Groot materieel nam Liebherr voor spoorwerk in gebruik bij een aannemer van railinfra.
9. BAM is een bekende speler op infragebied. Op de stand een demonstratie van bovenleiding.
10. Apparatuur voor het verdichten van ballast.



10.



1.

DB BR 03 op herhaling

TENDERS IN SOORTEN EN MATEN

In de Noviteitspecial 2024, Railhobby 469, is een Railtest van de Piko BR 03 opgenomen waarin het model van deze loc uitgebreid is belicht. Ter inleiding van de test is ingegaan op de historie van deze locserie. In dit artikel gaan we hier uitgebreider op in.

Nederlandse depots, waar ook Duitse machines kwamen, zoals Enschede, Nijmegen en Arnhem hadden draaischijven die te klein waren voor de lange DB-locs. Nijmegen beschikte al in 1924 over een 20-meterschijf en Enschede kreeg na de oorlog een grotere schijf. Deze werd in 1950 verplaatst. Vanwege de kleinere schijven zette de DB op de trajecten naar Nederland locs met een kortere tender in.

Tenders

De serie 03 is geleverd met een tender type 2'2T30, 2'2'T32 of 2'2'T34. Het getal achter de T duidt op de waterinhoud van de tender in m³. De eerste leveringen van de 03 hadden een tender van het type 2'2T30, een Steifrahmentender mit Drehgestell, waarvan twee assen vast in het frame en twee assen in een draaistel zitten. De 03 088 behoort tot de eerste deellevering, dus zeer waarschijnlijk had de loc deze tender, maar

het kan ook een 2'2'T32 zijn geweest. In 1945 kregen de meeste locs uit de serie de 2'2'T34-tender. Enkele locs Baureihe 03 en 01 die naar Nederland kwamen, waren gekoppeld met de kortere tender T30-tender. Onder andere de 01 124, 01 133, 03 091, 03 226 en 03 296 beschikten over deze tender. In 1955 werd in Arnhem de 18-meterdraaischijf vervangen door een 24-meterschijf, zodat een 01 of een 03 met de grotere 2'2'T34-tender gedraaid konden worden. De loc op foto 2 heeft ten tijde van het fotograferen in ieder geval de grotere tender 2'2'T34.

Bij onze oosterburen was er een grote variëteit aan type tenders. Er zijn tenminste 79 verschillende typen bekend. De oorzaak hiervan is dat voor het samengaan in de DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) in 1920 er diverse spoorwegmaatschappijen actief waren die alle een eigen bestand aan locomotieven en tenders hadden. Van eenheid was nog geen sprake. Die kwam pas vanaf 1925 na invoering door de DRG van het programma 'Einheitslokomotive'. Aanvankelijk waren de tenders geklonken. Na de ontwikkeling van de lastechniek verschenen steeds meer gelaste tenders op de baan. »

1. Terwijl de 003 088 de draaischijf verlaat, overleggen wegwerkers over een stuk spoor.
2. Loc 03 138, gekoppeld met een T34-tender, is in 1962 op weg naar de 24-meterdraaischijf in Arnhem. (foto Gerd Hofmeister, collectie Guus Ferrée)
3. 01 1087 met 2'2'T34-tender in schaal 1. (foto KM1)



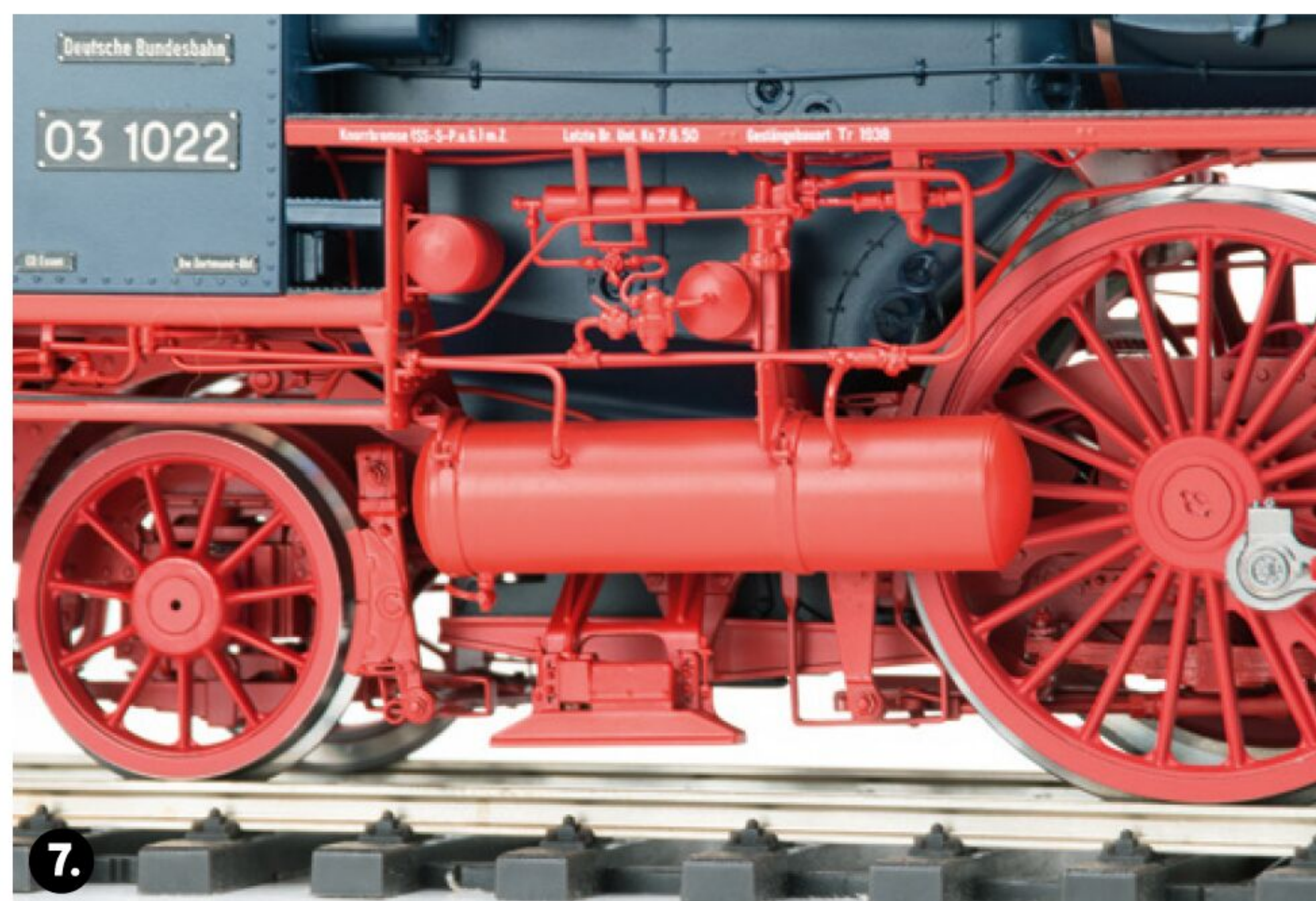
TENDER TYPE 2'2'T34 GOED VOOR 34 KUUB WATER

Bouwjaar

Piko vermeldt op loc 03 088 Gestängebauart Tr 1935 en op de tender Gestängebauart Te 1935. In tegenstelling tot het vermelde in de Railtest betreft Gestängebauart het toegepaste remwerk. Midden jaren dertig van de vorige eeuw werd de aanduiding van het type remwerk (Bremsgestängebauart) ingevoerd. Het jaartal geeft daarbij aan wanneer de tekeningen van het remwerk officieel werden verklaard. Dit betreft vooral het nastelmechanisme, dat ervoor zorgt dat, naarmate remblokken verder afslijten, het remwerk zichzelf zodanig verstelt dat voldoende aandrukkraft is gewaarborgd. Bovendien wordt de slag die een remblok moet maken alvorens het wiel te raken bij remblokslijtage, niet te groot. In de jaren dertig werden op dit gebied diverse verbeteringen doorgevoerd. Zo kunnen op het materieel verschillende jaartallen zijn vermeld, zoals 1930, 1935, 1940, enz. Vanaf 1940 werd de melding op het materieel uit-

gebreid: naast Tr voor tractievoertuigen en Te voor tenders werden Dr (draaistel) en L (remwerk loopas) toegevoegd. Overigens: bij NS is de automatische remversteller van de Zweedse firma SAB vrij algemeen toegepast. De 03 088 is in 1932 door Krupp met fabrieksnummer 1248 gebouwd. //

-
4. Op het Piko model is te lezen dat de loc en tender Gestängebauart 1935 hebben.
 5. Het Piko-model van de 003 088 heeft een gelaste 2'2'T34 tender.
 6. Fleischmann heeft de BR 03 in H0 met de originele geklonken 2'2'T32-tender uitgebracht. (foto Guus Ferrée)
 7. Technische opschriften waaronder de Gestängebauart op de DB 03 1022, schaal 1. (foto KM1)
-



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!



BLOKKENDOZEN OP HET SPOOR

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

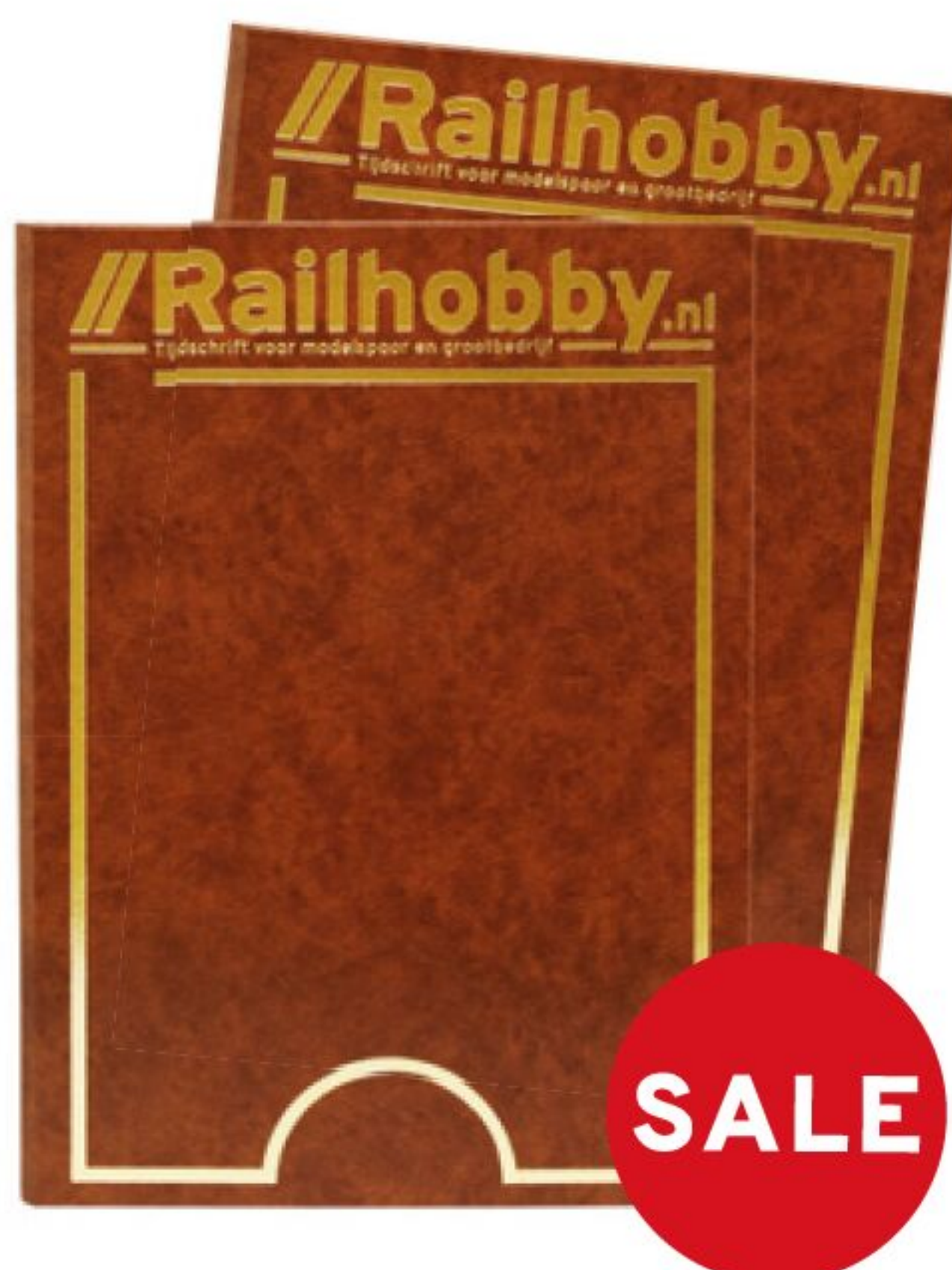
Prijs: € 39,95.

[Railhobby.nl/blokkendozen](https://railhobby.nl/blokkendozen)

SPOOR VAN MENSEN

In dit spoorwegboek ligt de focus op de mens. De mens die bedenkt, bouwt en onderhoudt, de mens die er zijn of haar werkplek heeft, die het materieel laat rijden en de mens die zich erin laat vervoeren. Zonder mensen geen treinen. Met beelden van 1839 tot vandaag de dag. **Prijs: € 34,95.**

[Railhobby.nl/spoorvanmensen](https://railhobby.nl/spoorvanmensen)



RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers (t/m 2024). **Prijs: € 12,95 (normaal € 19,00).**

[Railhobby.nl/verzamelband](https://railhobby.nl/verzamelband)

RAILHOBBY LOC NS 1111

De NS 1111 met botsneus in H0 is een exclusieve loc uitgebracht door Railhobby, in samenwerking met Piko. Het model is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. De loc heeft A-front-seinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Voorzien van kaartje met uniek nummer. **Prijs: € 184,99, tweerail analoog (normaal € 204,99); € 224,99, drierail digitaal (normaal € 249,99).**

[Railhobby.nl/botsneus](https://railhobby.nl/botsneus)



Kijk voor meer aanbiedingen op [Railhobby.nl/shop](https://railhobby.nl/shop)

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

**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'.

Tillig

H0. Het tweeassige lokaalrijtuig tweede klas type Bip heeft een tondak, is gespoten in DR-groen en voert het ivoorkleurige logo van dit staatsbedrijf. L.o.b. 149 mm, losse onderdelen voor zelfmontage zijn bijgevoegd (74973, € 43,70, tp. III). Een millimeter korter is de Pw, het standaard bagagerijtuig dat vroeger ook in een stam Donderbussen was te zien. Het DR-model heeft alle kenmerken van het karakteristieke, tweeassige type. De deuren kunnen niet worden geopend (74971, € 43,70, tp. III). Een ketelwagen voor het vervoer van loog en geïmmatriculeerd bij het chemische conglomeraat Beuna, een van de grootste in de DDR, vormt het derde Oost-Duitse model. De 102 mm lange wagen heeft een remmershuisje en hoort thuis in Merseburg (77045, € 40,10, tp. III).-SF



TILLIG: ketelwagen van VEB Chemische Werke Beuna.



TILLIG: Pw bagagerijtuig en Bip-lokaalrijtuig.



WIKING: Bosch VW T2.



WIKING: gevarieerd laadgoed.

Wiking

H0. De van 1967 tot 1971 gebouwde Volkswagen T2 kan in model in de uitvoering van Robert Bosch GmbH met reclame voor accu's worden ingezet. De wagen heeft een dubbele cabine en laadbak met huif, het VW-logo en de handgrepen zijn zilverkleurig aangezet, met het op kleur brengen van de ruitenwissers en de bevestiging van het zeildoek - bijvoorbeeld met een fijne marker - zal het aanzien winnen (031406, € 20,99, tp. III). De set met laadgoed omvat diverse tonnen, kisten, zakken en kratten in licht- en donkerbruin (001828, € 6,99).-DH

Schuco

H0. De in camouflagekleuren gestoken Mercedes-Benz Unimog 5023 van de Duitse Bundeswehr is leverbaar met huif (26661, € 24,99, tp. VI) en container (26660). Van de goeddeels uit metaal vervaardigde en gedetailleerd uitgevoerde wagens - nummerborden zijn opgedrukt - is aan de versie met container een ladder aan de achterkant bevestigd. Een licht weatheren van de wielen zou het duo nog realistischer maken.-DH



SCHUCO: Unimog 5023 met container en met huif.



1.



2.



3.

Faller

H0. Het voorbeeld van het in 1892 gebouwde station Kupferzell staat sinds 1990 in het Hohenloher openluchtmuseum in het ten oosten van Heilbronn gelegen Wackershofen. Het stationsgebouw kan worden bezocht, maar er stoppen geen treinen meer. Dat kan wel in het 31,4 x 10,3 cm metende en licht verweerde model. Met de toenemende goederenoverslag is een lange loods aan het gebouw toegevoegd en is de kleine loods tot wachtruimte omgebouwd (110153, € 99,99, tp. I). Eigentijds is het moderne, twee etages tellende, kantoorgebouw. De grondmaat van de glazen doos is 15,3 x 15,3 cm. Voor een interieur en verlichting kunt u bij diverse sceneryleveranciers terecht (130156, € 99,99, tp. V). Het 38,2 x 15,7 cm metende gebouw van de luchtverkeersleiding kan voor een militaire of civiele luchthaven dienen (144112, € 84,99, tp. III). Van de hangaar (54,8 x 39 cm) kunnen de schuifdeuren worden geopend. Een Airbus-helikopter EC135, magazijnstellingen en andere accessoires worden meegeleverd (144111, € 129,99).-DH »

1. FALLER: station Kupferzell.
2. FALLER: kantoorgebouw.
3. FALLER: luchtvaartverkeersleiding.
4. FALLER: hangaar.



4.



RIETZE: 2x Mercedes-Benz Citaro.



RIETZE: Solaris Urbino van SASA.

Rietze

H0. De Mercedes-Benz Citaro K'15 met wagennummer 219 wordt door het Luxemburgse Tice voor lijndiensten rond Esch ingezet (67945, € 39,90, tp. VI). De gelede Citaro 18'18 rijdt voor De Lijn op lijn 20a van Hasselt naar station Maastricht (75858, € 47,90). Toch handig dat lijnbussen wel de Maas kunnen oversteken; de geplande tramlijn heeft het mede daarom niet gehaald. De Solaris Urbino 12'14 electric rijdt op SASA-lijn 108 met bestemming Ospedale/Krankenhaus in Bozen/Bolzano in Südtirol (73040, € 39,90).-DH

Preiser

H0. Om een vroeg tijdperk, een hedendaagse uitvoering of een museumscène te kunnen uitbeelden zijn enkele handbeschilderde figurensets beschikbaar. Twee wachters bewaken de poort met grote lansen (28222, € 7,59) waardoor de kasteelvrouw zich veilig kan wanen (28223, € 4,35). Op het terrein onder-

richt een instructeur in middeleeuws tenue een jonge vrouw het boogschieten (28219, € 6,49), terwijl twee oudere dames op weg zijn naar de weekmarkt (28224, € 6,49). De figuren zullen zich bij het eind dit jaar door Noch uit te brengen riddertoernooi zeker thuis voelen.-RM



PREISER: jonkvrouw en wachters.



PREISER: marktvrouwen en boogschieten.



MÄRKLIN: Voestalpine Salmgms.



MÄRKLIN: Strukton 1824.



MÄRKLIN: Emewa-graansilowagens.

Märklin

H0. Met enige vertraging is de KLM-variant van de NS ICM-1 'Koploper' uitgeleverd. Van de eerste batch waren de raamljsten niet geheel zwart, was het tussenrijtuig niet geheel recht en was de sound niet optimaal. Bij de terugroepactie kregen degenen die zich meldden een middenbak die aan de normen voldeed. Met de KLM-variant is niks mis. Wie na een kritische beschouwing meent het treinstelnummer 4011 te missen, verwijzen we naar het tussenrijtuig waar, conform het grootbedrijf destijds, dat nummer heel klein op de stelbalk was geschilderd. U moet daarvoor wel een loep gebruiken. Bij het gedigitaliseerde model - door NS werd het als KLM-stel in 1986 in dienst gesteld - gaat het natuurlijk om de kleur, in technisch opzicht is het identiek aan het geel-blauwe model. De beide blauwtinten op het driedelige treinstel komen authentiek over en geven het een elegante uitstraling (37424, € 559, tp. IV). Trix-rijders kunnen deze ICM-1 als artikel 22396 verkrijgen. De redactie kreeg de beschikking over de prototypes van drie modellen met een Nederlandse achtergrond die later dit jaar zullen worden uitgeleverd. De hybride Strukton-loc 1824 heeft een authentiek jasje waarbij alle kleuren exact zijn weergegeven en de stroomafnemers digitaal kunnen worden bediend (39721, € 429). De zesassige rongenwagens type Salmgms voor zwaar transport van Voestalpine zijn met spoorstaven beladen. De kopwanden en rongen zijn beweegbaar (48659, 2 wagens, € 139, tp. VI). De graansilowagens Uagps van het Franse Ermewa zijn ook op het Nederlandse spoorwegnet te zien. De lichtgrijs gespoten modellen hebben opschriften uit 2017 (46346, 3 wagens, € 139, tp. VI).-GF »



MÄRKLIN: ICM-1 4011 in KLM-uitvoering.



MODELLBAHN UNION: ooievaars met kuikens.



MODELLBAHN UNION: stalen ladders met leuningen, schaal TT.

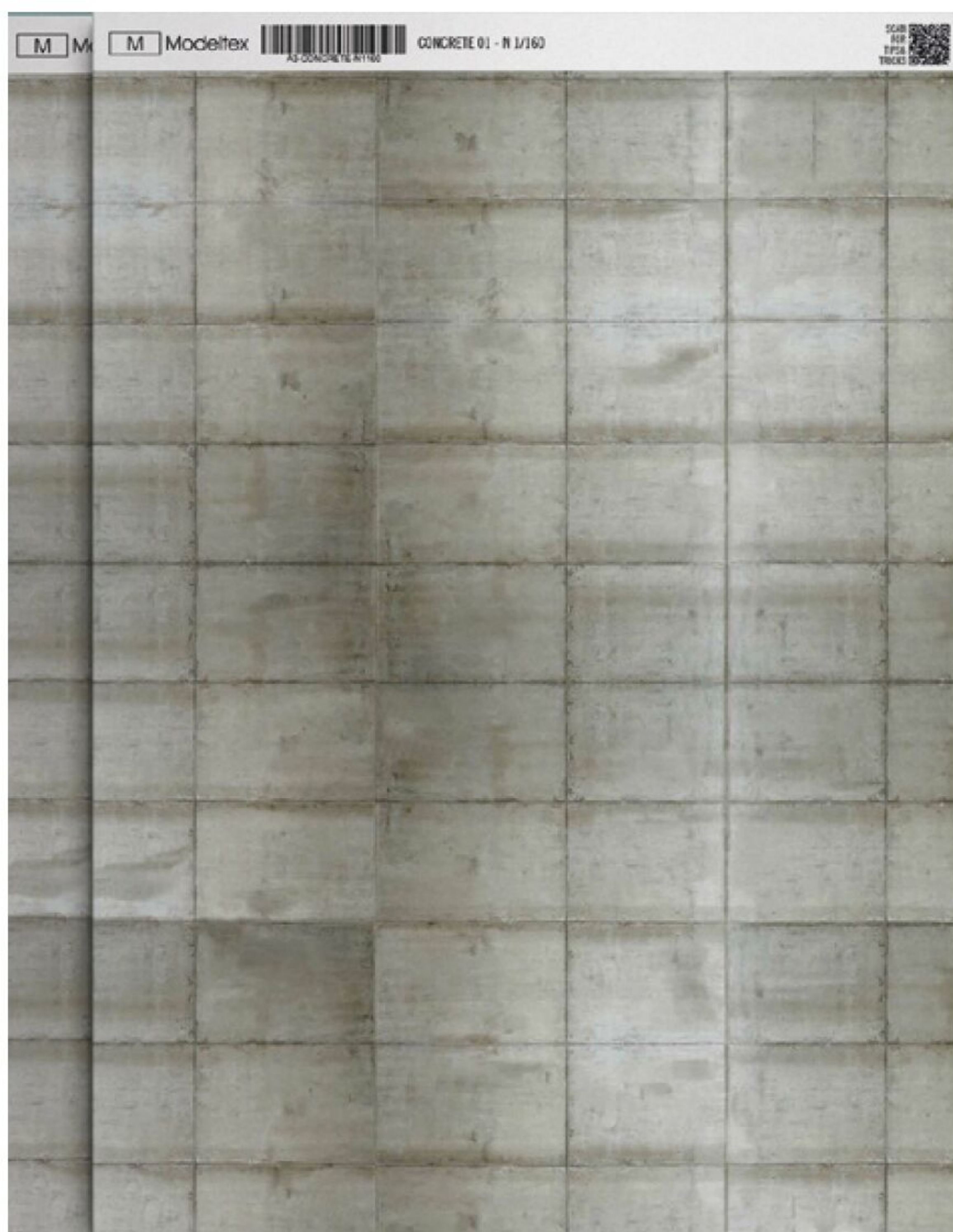
Modellbahn Union

H0/TT. Het is voorjaar bij Modellbahn Union. Ooievaars hebben hun eieren uitgebroed en vliegen af en aan om hun jongen te voeden. Dit tafereel kan in H0 en TT worden nagebootst (H0, W50015 & ...016, € 19,99 / TT, W50015 & ...016, € 18,99). De vogels en het nest zijn handgeschilderd. Figuren op de TT-baan kunnen de ladder op. Er zijn drie varianten uitgebracht: stalen trappen met leuning en negen treden (A50445, € 17,99), idem met tien treden (...446, € 19,49), elf treden (...447, € 20,99) en twaalf treden (...448, € 22,49). De geschilderde trappen zijn per zeven stuks verpakt.-TO

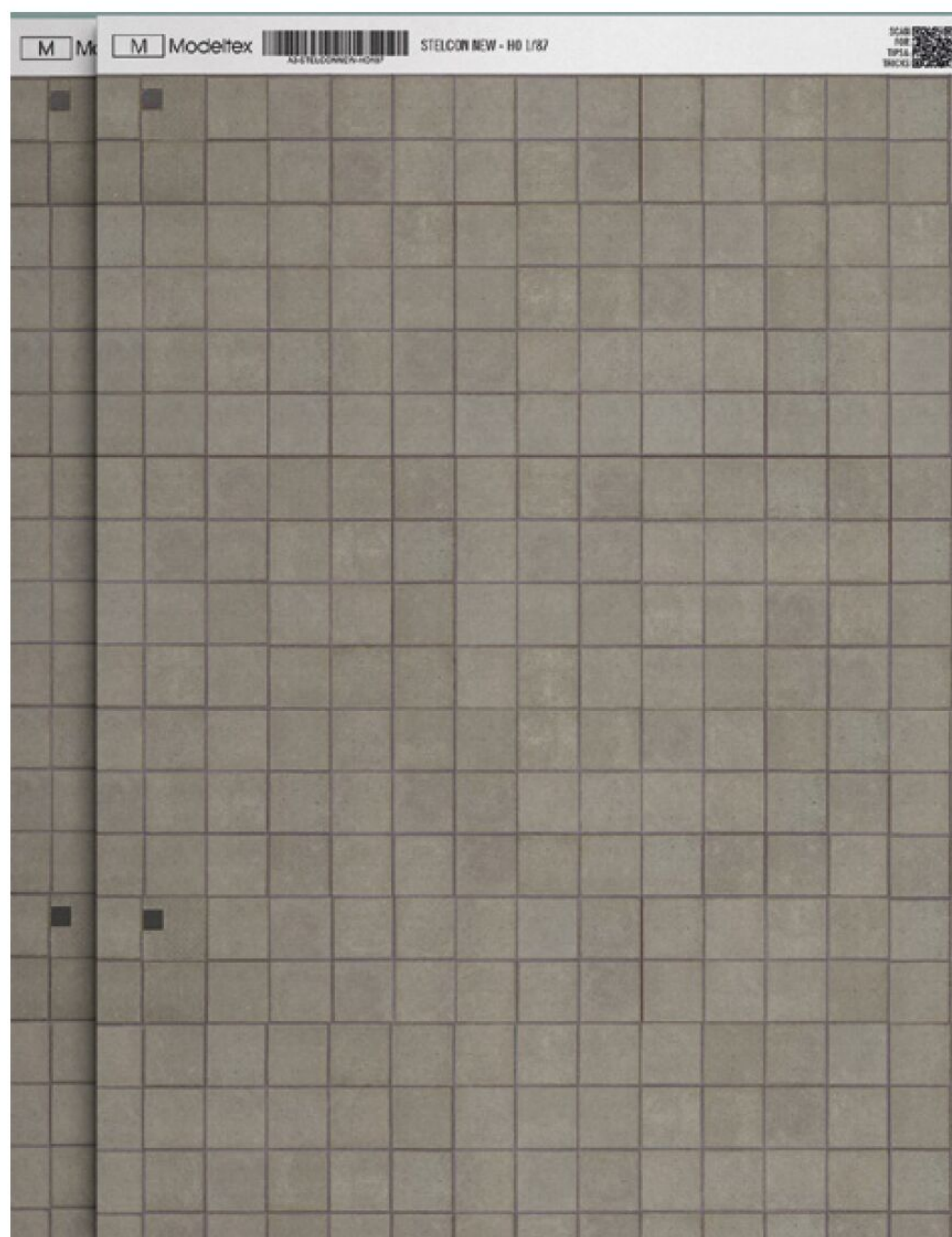
Modeltex

H0, N. Het Belgische merk Modeltex levert geprinte panelen van realistisch ogende nieuwe en gebruikte stelconplaten, betonnen vloeren en muren (ook met graffiti) en een magazijnvloer vol sporen van gebruik. Na een uitgebreid testprogramma en enthousiaste reacties van collega-modelbouwers heeft Frank Agterberg het product op de markt gebracht. De

digitaal geprinte platen hebben een dikte van 3 mm, zijn gemakkelijk te bewerken en leverbaar voor schaal H0 en N in de maten 21 x 27,5 cm (€ 12,99 tot € 18,99) en 29,7 x 40 cm (€ 23,99 tot € 29,99). Panelen voor de schalen 1:50, 1:48, 1:72 en 1:144 zijn gepland. In een komende Railhobby volgt een bouwverslag van de Modeltex-platen. Meer info: modeltex.be.-SI



MODELTEX: gebruikte stelconplaten, schaal N.



MODELTEX: nieuwe stelconplaten, schaal H0.

Micromotor.EU

De rijkwaliteiten van oudere locs voldeden jaren geleden nog prima, maar in vergelijking met de huidige generatie modellen is dat toch minder. Voor een scala aan merken en modellen voert Micromotor ombouwsets om oude locs van een soepel draaiende klokankermotor te voorzien. Onder meer voor H0-locs van Märklin, Trix, Fleischmann, Jouef, Liliput en Lima en N-modellen van Arnold Rapido, Fleischmann Piccolo en Minitrix. Het assortiment wordt voortdurend uitgebreid en is onder andere verkrijgbaar via Modellbahn Union (€ 30,95 tot € 44,50), per ombouwset is een video beschikbaar.-TO



MICROMOTOR.EU: ombouwset HR001F voor Roco 'Sik'.



MICROMOTOR.EU: ombouwset NA046C voor Arnold Rapido BR 023.



MICROMOTOR.EU: ombouwset HMT006 voor Märklin/Trix NS 6400.



BUSCH: open schuur.



BUSCH: Amerikaanse motor.

Busch

H0. De open houten schuur (12,3 x 6,5 cm) kan worden gebruikt voor het stallen van landbouwwerktuigen, auto's, roeiboten, kampeerspullen of wat u verder kunt bedenken. De onderdelen van de bouwkit zijn licht verweerd (1899, € 29,99). De motor met filigreine spaken en diverse verchromde delen naar Amerikaans voorbeeld is in twee metalickleuren leverbaar (40152, blauw / 40153, rood, € 11,49).

TT. De open houten schuur meet 9 x 4,7 cm (8777, € 24,99).-DH

Brawa

H0. De 104,6 mm lange, donkergrijs gespoten twee-assige NS Gms30 heeft tal van apart aangebrachte details, maar desondanks is nog een aantal los bijgevoegd (50740, € 47,90, tp. III). De tweeassige klapdekselwagen van het DRB type K doet tijdelijk dienst bij de NS. Althans dat staat op de zijkant van dit 93 mm lange model. De wagen is blijkbaar tijdelijk van de DR (Britse en Amerikaanse zone) gehuurd en alleen voor binnenlands gebruik toegelaten. De kleppen zijn alle beweegbaar (50568, € 49,90, tp. III).-SF



BRAWA: NS Gms30 en klapdekselwagen.

Rail Center

Met de zes authentieke kleuren tellende selectie kunt u, zonder verf te mengen, alle soorten metselstenen schilderen, van kleine huizen tot grote gebouwen. De set bevat kwaliteitsacrylverf van Ammo in opvolgende tinten bruin, van lichte roest tot donkerbruin, en kan met het penseel worden opgebracht (Ammo.R-1028, 6 flesjes à 15 ml, € 17,99). Bij gebruik van de air-brush kan de verf met acrylthinner worden verdund. De kleur verandert hierdoor niet en de verf hecht goed op het te spuiten oppervlak (Ammo MIG-2000, Acrylthinner, flacon 60 ml, € 4,99).-SI



RAIL CENTER: verfset met zes kleurtinten.



POLA: zandopslag.

ZANDOPSLAG MET VERSCHUIFBARE DAKEN

Pola

G. Van tractiematerieel moeten bij aanvang dienst de zandreservoirs zijn gevuld, nodig om bij adhesie door-
slippen te voorkomen. Voor tuinspoor meet de bouw-
kit van de zandopslag met verschuifbare daken 57,6
x 22,2 cm en reikt de zandtoren tot 54 cm (33182,
€ 149,99). De deur van de eenassige bouwkeet kan
tijdens de koffiepauze en schaft open worden gezet.
De dissel kan met Pola-voertuigen worden gekoppeld
(331056, € 49,99).-DH //



EXTRA ONLINE

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



POLA: zandinstallatie.

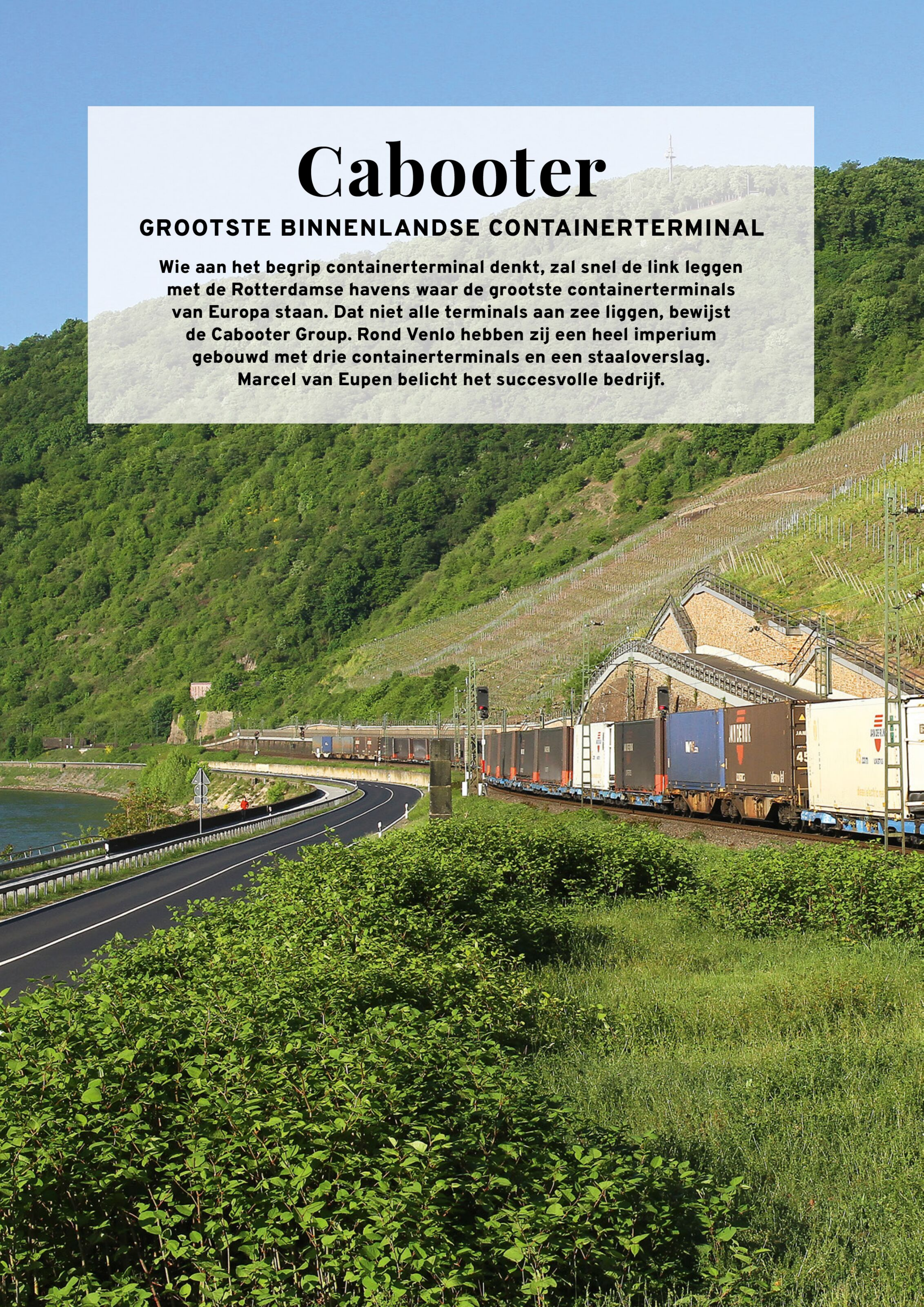


POLA: bouwkeet.

Cabooter

GROOTSTE BINNENLANDSE CONTAINERTERMINAL

Wie aan het begrip containerterminal denkt, zal snel de link leggen met de Rotterdamse havens waar de grootste containerterminals van Europa staan. Dat niet alle terminals aan zee liggen, bewijst de Cabooter Group. Rond Venlo hebben zij een heel imperium gebouwd met drie containerterminals en een staaloverslag. Marcel van Eupen belicht het succesvolle bedrijf.





Op 5 mei 2018 is de TXL 189 997 bij Boppard onderweg met een trein van Jan de Rijk uit Melzo naar Cabooter in Blerick.



1.



2.

In 1959 werd de basis voor het Cabooter-imperium gelegd als Jan Cabooter een kantoor begint dat exporteurs ondersteunt bij douaneprocessen. Het kantoor op de grens bij Venlo tussen Nederland en Duitsland vormt de basis voor wat de Cabooter Group zal worden. Inmiddels is het bedrijf in handen van de derde generatie Eric en Hans Cabooter terwijl de vierde generatie de eerste stappen in het familiebedrijf zet. In dit artikel zullen we alleen de voor het spoor interessante locaties behandelen. De Cabooter Group biedt meer dan alleen railterminals, zo hebben ze een haventerminal aan de Maas in Venlo en zijn ze actief in luchttransport via Maastricht Aachen Airport. The sky is dus echt the limit bij Cabooter. De spooractiviteiten begonnen in Blerick met een grote opslagloods met spooraansluiting. Later is hier een containeroverslag aan toegevoegd. De tweede locatie ligt op de oude losweg bij station Kaldenkirchen. De derde en meest indrukwekkende is de Cabooter Rail-terminal Greenpoort bij Sevenum.

Locatie Blerick

De oudste spoorlocatie van de Cabooter Group is de staaloverslag in Blerick. Hier staat een grote blauw geschilderde loods met spooraansluiting op de lijn Nijmegen - Venlo. Het warehouse heeft een overdekt losspoor, twee inpandige lossporen en op het buiten-



3.

terrein drie lange lossporen. Door de succesvolle containerverlading konden deze door de aankoop van aanpalende grond worden verlengd waardoor er minder hoeft te worden gerangeerd. In het verleden ontstonden regelmatig complexe rangeerpuzzels door de korte lengte van de sporen en de diversiteit aan treinen die hierop gelost moesten worden, zeker wanneer deze vertraagd binnenkwamen. De belangrijkste functie in Blerick was en is het overslaan van staalproducten. De drie sporen rond de loods staan regelmatig vol wagens. DB Cargo verzorgt het transport tussen Venlo en de vestiging in Blerick. Vanuit Venlo gaan de wagens naar rangeerstation Gremberg bij Keulen. Vanaf 2010 maakt ACTS met haar container-shuttle van Rotterdam naar het Italiaanse Mortara een tussenstop bij Cabooter. Hoewel dit een omslachtig proces is en slechts een klein aantal containerwagens de uitstap naar Blerick maakt, was dit het startschot voor een groot aantal containershuttles die terminals van Cabooter aandoen. Hoogtijdagen was de behandeling in Blerick van treinen met bestemming Italië van Wetrón en Jan de Rijk en er nagenoeg de gehele dag actie op het kleine terrein was. Hoewel inmiddels een grote terminal in Sevenum in gebruik is genomen, worden nog steeds containertreinen op de terminal in Blerick behandeld, maar veel minder dan in de hoogtijdagen. »



1. De ACTS 7107 rangeert op 14 mei 2010 met enkele containerwagens van de Mortarashuttle op de locatie Blerick.
2. Op 3 juni 2011 vertrekt de Railion 363 663 met de geloste staalwagens uit Blerick naar Venlo.
3. Op 16 mei 2014 is de 6464 van DB Cargo druk in de weer in Blerick met de Wetrón- en Jan de Rijk-trein naar Italië. Het linker spoor is de Maaslijn.
4. Op 15 maart 2015 zijn de sporen van het containergedeelte in Blerick (het terrein achter de berg zand) al behoorlijk uitgebreid als de DB Cargo 6454 met de uit Melzo afkomstige containertrein rangeert.
5. BLS 186 104 met een Wetrón- en Jan de Rijk-trein van Blerick naar Melzo. Boppard-Hirzenach, 13 augustus 2014.



TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN



DE SPOORACTIVITEITEN BEGONNEN IN BLERICK MET EEN LOODS MET SPOORAANSLUITING



Uitbreiding naar Kalden- kirchen

Jarenlang werd de oude losplaats in Kaldenkirchen onregelmatig gebruikt. Af en toe stuurt Saarlouis in opdracht van Nedri Spanstaal in Blerick een lange trein met staalrollen naar de losweg in Kaldenkirchen voor doorvoer per vrachtwagen naar Nedri. In 2015 kocht de familie Cabooter het terrein in Kaldenkirchen om er een logistieke hub te vestigen. De sporen zullen worden gebruikt als containerterminal en in de daarop volgende jaren is het terrein geheel opgeknapt. Als eind december 2016 de eerste trein vertrekt is het nog een grote zandvlakte; inmiddels zijn er twee relatief korte terminalsporen, één elektrisch aankomst/vertrekspoor en enkele opstelsporen zonder bovenleiding. Dat de terminal in Duitsland ligt, biedt



in logistiek opzicht grote voordelen omdat de locomotieven, wagens en het personeel geen Nederlandse kennis of toelating hoeven te hebben. Dit zal zeker hebben meegespeeld toen het terrein werd aangekocht. Dat de sporenligging logistieke uitdagingen met zich meebrengt is duidelijk: er kan maar één trein tegelijk aankomen of vertrekken. Regelmatig komt het voor dat een trein met vertrek in zuidoostelijke richting Viersen moet wachten tot het naar de hoofdlijn leidende spoor vrij is. Een wisselverbinding aan die kant van het Cabooter-raccordement zou uitkomst kunnen brengen. Vanaf dag 1 wordt de terminal gebruikt voor de CargoBeamer-treinen, toen een nieuwe transportvorm. Op de CargoBeamer-draagwagens kunnen zowel containers als niet-kraanbare vrachtwagentrailers worden vervoerd. Hoewel diverse bestemmingen zijn uitgetest, blijft de eerste relatie, tussen Kaldenkirchen en Domodossola de meest succesvolle. Op het moment van schrijven rijden er twintig treinen per week per richting tussen deze plaatsen. Andere CargoBeamer-bestemmingen, zoals Calais, hebben het niet gehaald. Afhankelijk van de capaciteit worden andere treinen op de terminal behandeld. Zo zijn de eerder genoemde Wetrón- en Jan de Rijk-treinen een tijd in Kaldenkirchen te gast geweest. Voor het rangeren op de terminal worden derden ingeschakeld. »

- 6.** Vanwege werkzaamheden moest de CargoBeamer omrijden en werd hij gelost op de Greenport terminal bij Sevenum. We zien een trein uit Italië ter hoogte van Hedel passeren achter de BLS 475 410 op 7 februari 2023.
- 7.** Op 3 maart 2022 is de ECR 186 303 net uit Kaldenkirchen vertrokken met een CargoBeamer-trein naar Perpignan.
- 8.** Op 14 januari 2017 heeft loc D1 van Rheinhafen Krefeld de CargoBeamer met BLS 475 403 naar het vertrekspoor gebracht waarna richting Keulen vertrokken wordt om de overige wagens aan te haken en richting Domodossola te rijden. (foto's 8 & 10 Harold van Eupen)
- 9.** Enige tijd had Westermann een eigen trein. Op 9 juli 2021 is de TXL 185 418 bij Breyell onderweg vanuit Malmö naar Kaldenkirchen.
- 10.** De terminal is in het begin beperkt begaanbaar waardoor voor het laden veel rangeerwerk nodig is. Op 25 februari 2017 combineert de D1 van Rheinhafen Krefeld het beladen deel met de eerder beladen wagens.
- 11.** Bijna onherkenbaar, maar op 15 april 2016 rangeert EBM 202 330 op dezelfde plek in Kaldenkirchen met gesloten wagens met staalraad. (foto Björn Nielsen)

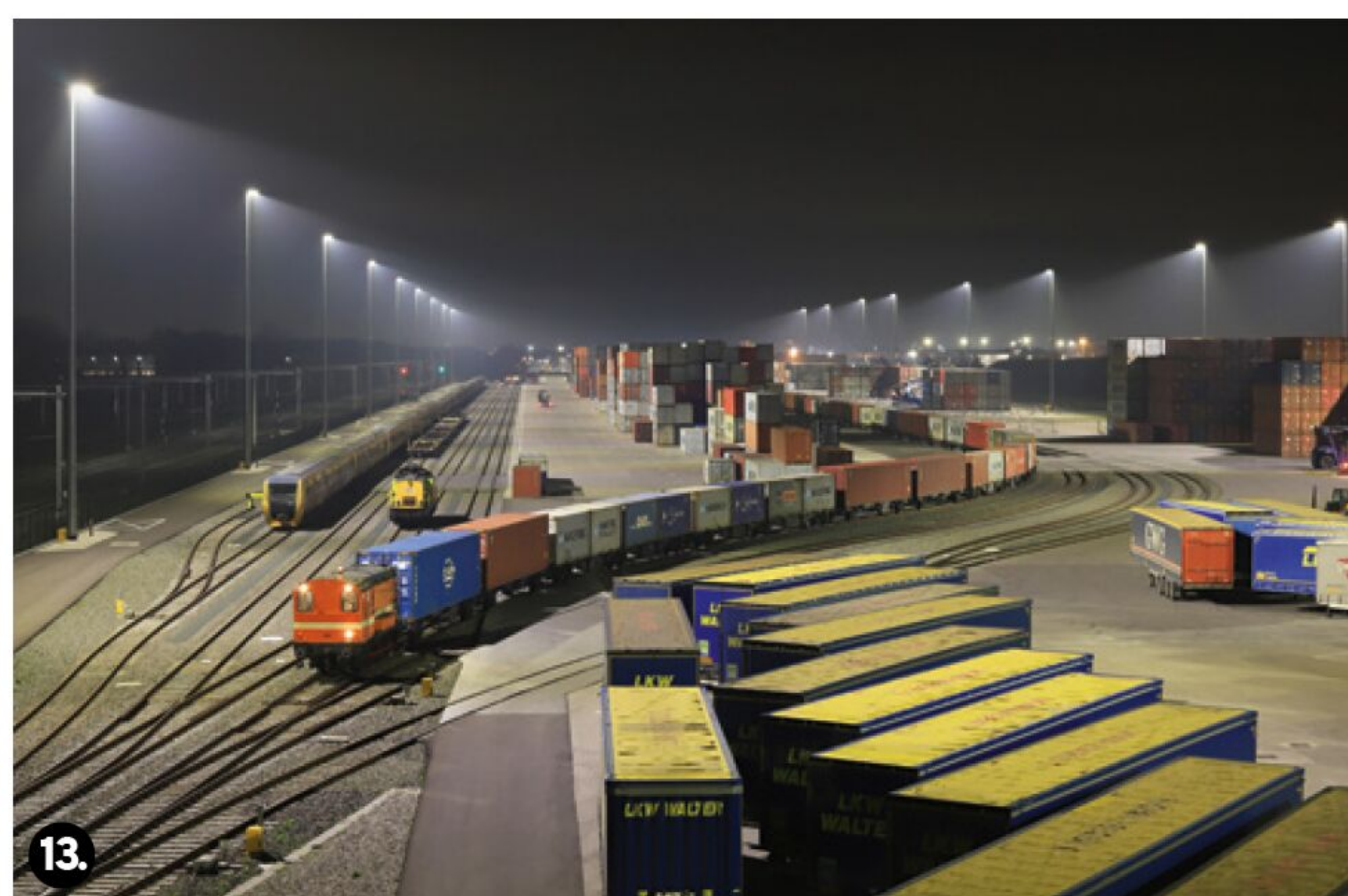


IN SEVENUM KUNNEN DRIE TREINEN TEGELIJK WORDEN BEHANDELD





12.



13.

Railterminal Greenport Venlo

De grootste terminal die Cabooter uitbaat is de Railterminal Greenport Venlo die, hoewel de naam anders doet vermoeden, in Sevenum ligt. Na een lange aanloop werd in 2020 begonnen met de bouw van de grootste binnenlandse railterminal, een jaar later werd de eerste treinen verwelkomd. RFO reed de containertreinen van de Maasvlakte niet langer naar Blerick maar naar de nieuwe locatie in Sevenum. De terminal bestaat uit twee bundels met elk vier 900 meter lange sporen met daartussen een breed verhard vlak voor de behandeling van containers. Deze acht sporen hebben aan het eind wisselverbindingen zodat locomotieven die een trein hebben binnengebracht niet opgesloten raken. In het verlengde van de bundelsporen ligt een driesporig emplacement om aankomende of vertrekkende treinen op te stellen. Op enkele strategische plekken liggen korte kopsporen voor het afstellen van locomotieven. Het niet geëlektrificeerde emplacement wordt door ProRail graag gebruikt om tijdens 'omleidingen' treinen op te stellen. Naast containertreinen heeft de terminal onlangs enkele ketelwagentreinen behandeld waarbij de lading wordt overgepompt in tankwagens. Lange tijd stonden er NS Buffels in afwachting van verkoop opgesteld. De containertreinen worden behandeld door reachstackers, maar op termijn zouden er portaalkranen moeten komen; door het ontbreken daarvan wordt de maximumcapaciteit nog niet benut. Het aanbod van containershuttles was in de eerste jaren sterk gevarieerd. Er komen regelmatig nieuwe verbindingen bij, die even zo snel weer kunnen verdwijnen. Zo zijn de Van Dijk-treinen tussen Mortara en Sevenum eind 2023 gesneuveld, evenals de Jan de Rijk-verbinding

naar Italië. Interessant is dat Cabooter, afhankelijk van de klantvraag en eigen planning, nog wel eens wil schuiven tussen de verschillende terminals. Op dit moment kunnen maximaal drie treinen tegelijk worden behandeld. Cabooter huurt ook in Sevenum rangeerdiensten in. Daarvoor brengen de maatschappijen die de treinen rijden hun eigen materieel mee of huren dat in. Begin 2024 verzorgen DB Cargo, Main Trail Logistics en RFO de rangeerwerkzaamheden voor de diverse containershuttles. DB Cargo gebruikt hiervoor een 6400 vanuit standplaats Venlo. Main Trail Logistics heeft de oude Belgische 6703 van RXP gehuurd en RFO gebruikt de nog oudere Hippel 683. De indeling van de terminal leent zich voor de inzet van hybride locs. Cabooter timmert de laatste tien jaar hard aan de weg op spoorgebied. Dit heeft een sterk aanzuigende werking voor de omgeving want de grote opslagloodsen schieten in de omgeving van de terminals als paddenstoelen uit de grond. Voor spoorfotografen is dat goed nieuws, want hoewel de terminals zelf voor het fotograferen niet echt gunstig liggen, zijn de treinen van en naar de terminals geliefde fotoobjecten. We zijn benieuwd wat de komende tien jaar ons zal brengen. //

12. Op 5 februari 2012 is er nog niets van de terminal te zien als de Husa 189 096 Sevenum voorbijrijdt met de containertrein uit Mortara.

13. Op 11 november 2021 is op dezelfde locatie bijna niets hetzelfde. De RFO 683 staat klaar om een containertrein naar de Maasvlakte van de terminal te slepen. (foto David Dekker)



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



Spoorwegen 2023/2024

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 15 x 21 cm (A5), 776 blz., ruim 800 kleurenfoto's, ISBN 978-9-0596-1265-5, € 34,95.

Het nieuwe jaarboek is dikker dan de vorige edities. De foto's zijn zoals gebruikelijk van prima kwaliteit. Per pagina zijn er niet meer dan twee geplaatst en voorzien van uitvoerige en duidelijke bijschriften. Aan het boek hebben veel fotografen meegewerkt, maar een colofon met namen ontbreekt. De indeling is gelijk aan de eerdere edities: de 33 Europese landen zijn verdeeld over zes regio's waarbij Groot-Brittannië ontbreekt. In het voorwoord noemt Richard de impact die corona heeft gehad (en soms nog heeft) op veel bedrijven. Duitsland kent weer de meeste pagina's (144), met daarna Nederland (56 pagina's). In dat hoofdstuk zien we de 1700 zijn laatste kilometers rijden en is SGM op weg naar de sloper. Er is speciale aandacht voor de opmars van Traxx- en Vectron-locs in veel landen. Ook komt de Stadler EuroDual aan bod. In het vuistdikke werk valt veel te lezen wat er op spoorweggebied is gebeurd.-TO

Eisenbahnen im Saarland

einst & jetzt

Door Florian Bender, uitg. Sutton, formaat 17 x 24 cm, 128 blz., 120 foto's, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-96303-339-1, € 24,99.

Het is een bekend concept, zet foto's uit de jongste geschiedenis tegenover historische opnamen en zoek de verschillen. Het Saarland biedt daar voldoende aanknopingspunten voor. Al was het alleen maar door de woelige geschiedenis door de wisseling van landen (Frankrijk, Duitsland) die er de scepter zwaaiden. De jonge auteur die regelmatig in het beschreven gebied de trein heeft genomen, maakte de actuele opnamen zelf, maar moest voor oudere foto's een beroep doen op derden. Diverse bekende en minder voor de hand liggende locaties passeren de revue. Het wordt duidelijk dat hier ooit veel zware industrie was gevestigd. Veel spoorlijnen zijn inmiddels gesloten en opgebroken, een enkele is getransformeerd tot tramlijn. Hier en daar is sprake van reactivering van reizigersvervoer. Het boek is als reisgids te gebruiken, een kaart toont de actuele staat van het spoorwegnet in het Saarland. De onderschriften bieden een redelijk houvast, maar zijn als naslagwerk te mager. De fotokwaliteit varieert van redelijk tot matig. Het is lastig als je voor de helft van de foto's afhankelijk bent van derden, maar wellicht had er wat meer moeite kunnen worden gedaan om meer kwaliteit te bieden. Ook het eigen fotowerk houdt niet over. Qua compositie kan er nog wel wat worden bijgesneden.-GF



25 jaar regionale spoorlijnen in beeld

Door Peter van der Meer, uitg. De Alk, formaat 27 x 24 cm, 160 blz., 160 kleurenfoto's, hardcover, ISBN 978-9-0596-1272-3, € 34,95.

Vorig jaar was het 25 jaar geleden dat de eerste regionale spoorlijn niet meer door NS, maar door een andere vervoerder werd geëxploiteerd. Oostnet nam in 1998 de treindienst op de lijn Almelo - Mariënborg over. Daar bleef het niet bij: in de jaren daarna volgden veel meer lijnen en kwam de exploitatie in handen van meerdere vervoerders. Het zijn er nu zes. Peter van der Meer heeft zich verdiept in de geschiedenis van deze lijnen en beschouwt afzonderlijk alle 29 lijnen die uiteindelijk werden aanbesteed. Drie lijnen (de Hofplein-, Zoetermeer- en Hoekselijns) vielen buiten het kader van het boek, omdat ze geen deel meer uitmaken van het spoorwegnet. Aanvankelijk reed op enkele lijnen nog van NS gehuurd materieel, maar successievelijk verschijnt steeds meer eigen materieel, zoals de Lint, GTW, Protos en Flirt. De foto's - meestal één per pagina - zijn van prima kwaliteit en voorzien van een uitgebreid bijschrift. Een spoorkaart ontbreekt. Het is een goed gedocumenteerd boek en geeft een vrij compleet overzicht van de regionale lijnen in ons land.-TO //



Kiosk en uitkijktoren

BOUWKITS PREISER IN H0

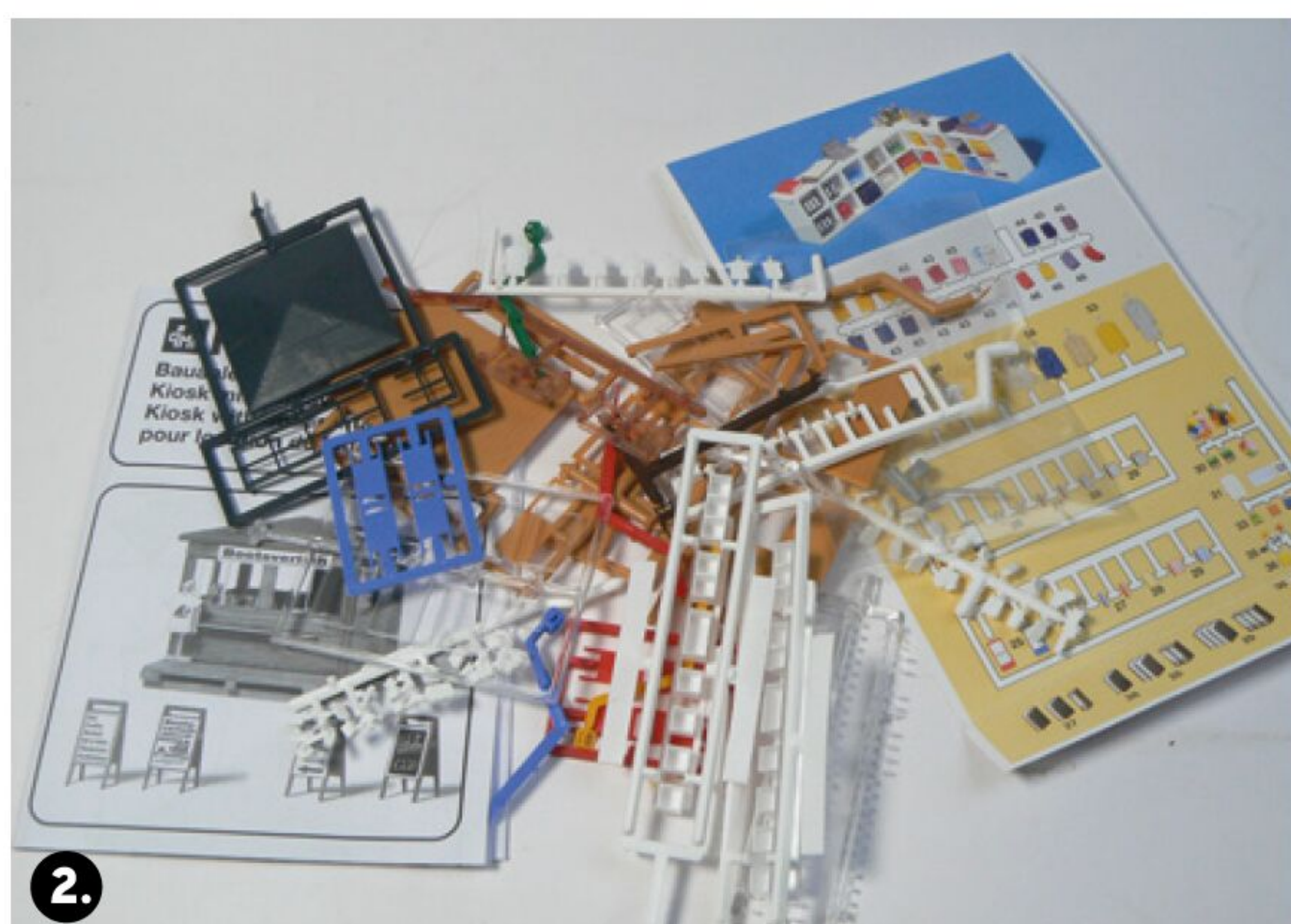
In de serie recreatiemodellen heeft Preiser eind 2023 in H0 een kiosk annex bootverhuur en een uitkijktoren voor de strandwacht of reddingsbrigade uitgebracht. Rob Mooij gaat met beide bouwkits aan de slag.



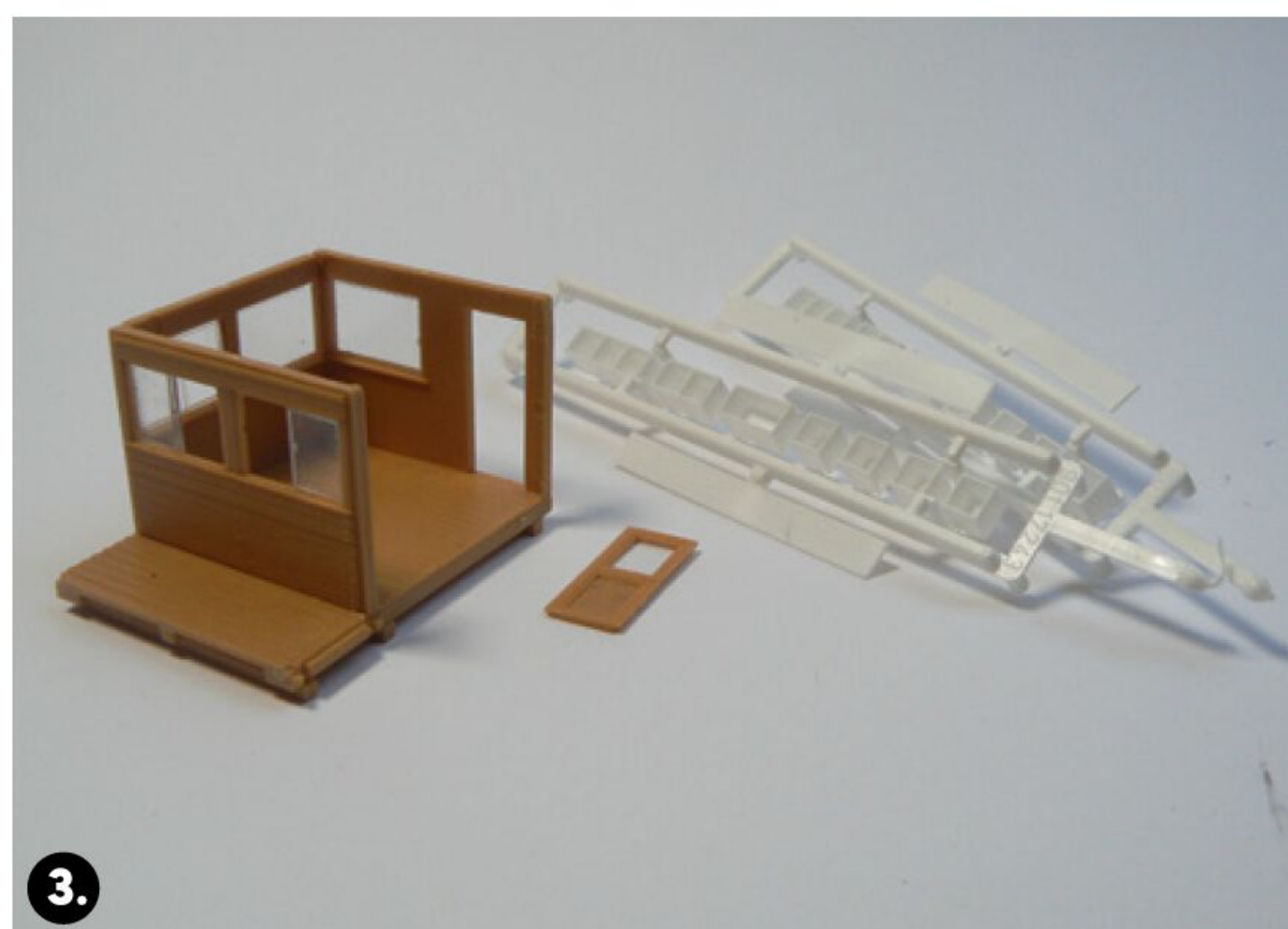
Hoewel beide kits klein van formaat zijn, is het bouwen meer dan 'shaking the box'. We beginnen met de kiosk (artikelnummer 17314, € 30,70) door het plaatsen van het balkenframe onder het huisje. De ramen in de vier wanddelen passen zonder nabewerken precies in de sponningen zodat zeer spaarzaam gebruik van lijm volstaat. Wel dient in deze fase al bepaald te worden welke ramen er (deels) open zullen staan. De fraai gedetailleerde deur bestaat uit maar liefst drie onderdelen. Om het interieur later eenvoudiger te kunnen plaatsen en daar nog even vrij zicht op te hebben, lijm ik drie van de vier wanddelen op hun plek. Desgewenst kan aan de voorzijde een hekwerk worden geplaatst.

»

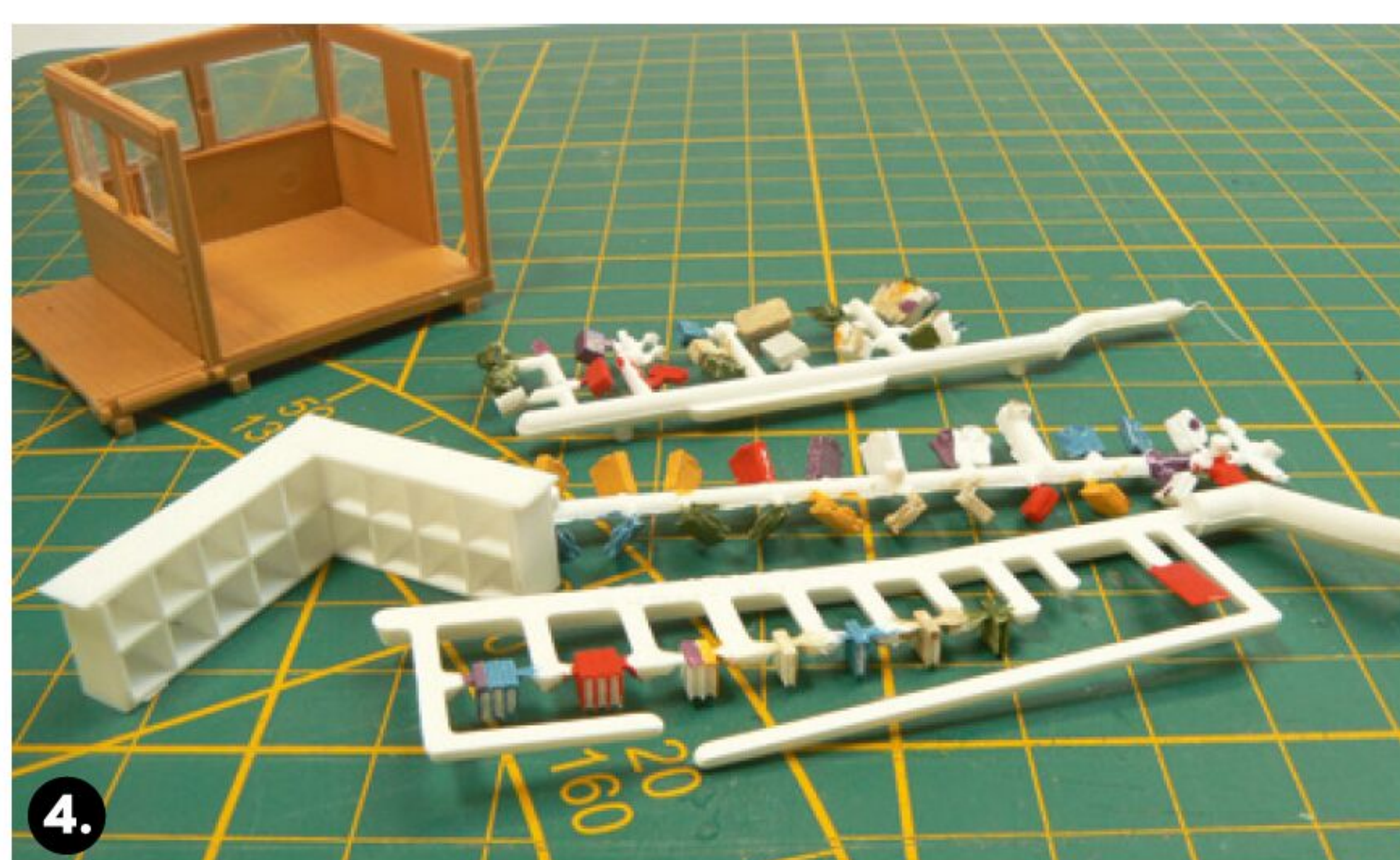
1. De beide bouwwerken gereed voor plaatsing op de baan of in een diorama.
2. De inhoud van de verpakking met de bouw- en schilderhandleiding van de kiosk.
3. De eerste wanden zijn geplaatst.
4. De kast zit in elkaar en wat er in past, is geschilderd en kan in de vakken worden gezet.
5. Na proefpassing van het interieur kan de laatste wand worden geplaatst.
6. Het voltooide interieur met de koelkast, verkoopster en diverse handelswaar.
7. De kiosk in vol bedrijf met klanten, kledingrek en sandwichborden.



2.



3.



4.



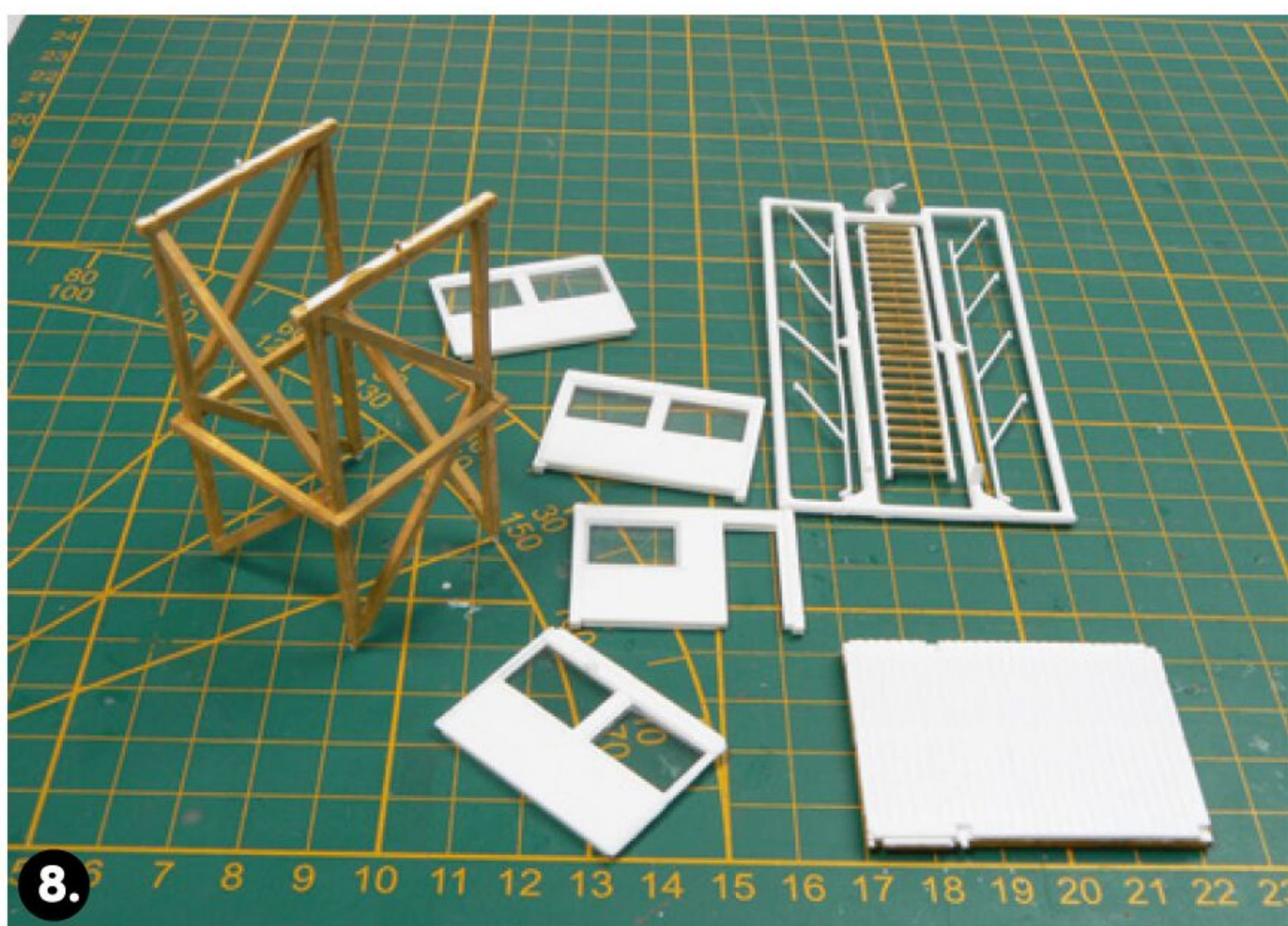
5.



6.



7.



INTERIEUR

Hierna verleggen we de aandacht naar het interieur en vullen enkele kratten met glaswerk. Bij de volgende stap is het net of we een Ikea Kallax-kast aan het monteren zijn. Van diverse vierkante en rechthoekige blokjes wordt de toonbank onder de ramen gebouwd. Het resultaat is een mooi, sterk en strak fijn ogend geheel. Voor het vullen van de vakken in de kast worden diverse objecten meegeleverd die voor een mooi resultaat geschilderd moeten worden. Een kleurvoorbeeld wordt meegeleverd. Dit geldt niet voor de verf, maar de gemiddelde modelbouwer zal voldoende matte verf in huis hebben. Omdat ik de buitenkant van het bouwwerk licht wil weatheren, zal ook de vierde wand moeten worden geplaatst. Nu de toonbank gereed is, blijkt bij proefpassen dat de complete toonbank kan worden geplaatst als de vierde wand is vastgezet. Ook van de laatste wand is de passing uitstekend. De wanden krijgen een mat bruine wash, de vloer is op dezelfde wijze vuilgrijs gemaakt. Naast de toonbank zijn twee stoelen en de nodige kratten met verkoopwaar in de kiosk geplaatst. Om ook het verkopen van ijs te kunnen rechtvaardigen, heb ik aan het interieur een zelf gebouwde vrieskist toegevoegd. Leuk bijgevoegd detail is het kleine kledingrek met enkele kledingstukken. Ook de sandwichborden met diverse opschriften horen bij het bouw pakket. Om de nering te laten leven zijn een verkoper en enkele klanten uit sets zelf te schilderen figuren van Preiser geplaatst.

UITKIJKTOREN

Als tweede is de uitkijktoren gebouwd (artikel 17313, € 30,70). Waar de inhoud van de blister van de kiosk nog een kleurenfestijn was, bevat die van de uitkijktoren bouwdelen in slechts drie kleuren waarbij wit de overhand heeft. Ook bij dit bouwwerk beginnen we bij de basis, de onderbouw van de toren. Deze bestaat uit vier identieke poten met aangegoten dwarsverbanden die zich vrij eenvoudig tot één geheel aaneen laten voegen. Voor het gemak heb ik de bodemplaat als mal gebruikt, zonder deze vast te lijmen. De onderbouw heeft duidelijke houtnerfimitaties zodat spierwit eigenlijk niet echt past. Ouderwets teerwerk zou een te groot contrast geven zodat ik het geheel een blanke hout-grijze kleurstelling heb gegeven. Om geen verf op de te lijmen vlakken te krijgen is het schilderen na het samenstellen van de toren gedaan. Ook de balken onder het wachthuisje en de plankenvloer krijgen deze kleur. De wanddelen van het huis zijn identiek aan die van de kiosk maar worden anders op de vloer geplaatst: de deur zit deze keer aan de bordeszijde. Er is voldoende glas meegeleverd om desgewenst alle vensters van gesloten ramen te voorzien, maar naar keuze kunnen enkele (deels) geopend worden vastgezet. Bij dit bouwwerk is het bijgevoegde hekwerk, in tegenstelling tot de kiosk, veiligheidshalve langs het bordes geplaatst.

GEKLEURDE VLAG

Even overwoog ik om de nogal lange trap halverwege van een bordes te voorzien, maar dan zou het wat popperig worden. De treden van de trap zijn van lichte gebruikssporen voorzien, de leuningen worden geel. Bij plaatsing aan het strand mag een vlaggenstok niet ontbreken. Deze toont met een gekleurde vlag of er veilig (groen), beter niet (geel) of helemaal niet (rood) gezwommen kan worden. Een andere (reclame) vlag kan natuurlijk ook. Daar de mast niet in de bouwkit is opgenomen, heb ik deze uit massief rond styreen gesneden en aan de top een oranje dop toegevoegd. De vlaghouders - met het oog op de wind zijn het er twee - zijn vanwege de materiaaldikte van messing gemaakt. De bovenste dient tevens als afhouder zodat geen hap uit de dakrand hoeft te worden genomen. Preiser stelt voor ook het dak wit te houden, maar de imitatie van de dakbekleding vraagt om een andere kleur. Het wordt lichtgrijs.

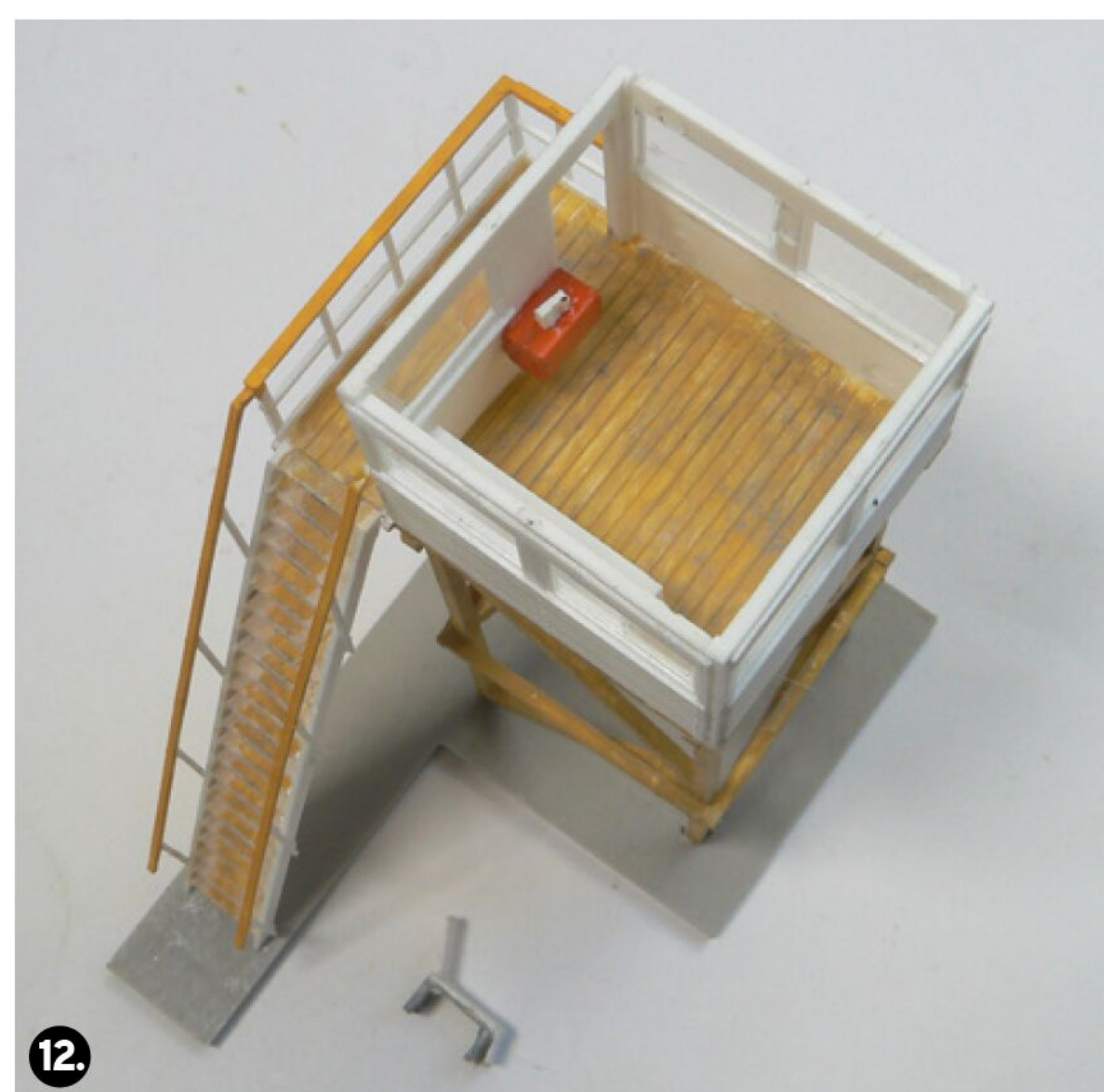
Voor we het dak vastlijmen voegen we een interieur toe. De uitzichtpost heeft een bescheiden interieur bestaande uit een werkblad met opbergruimte aan één wand - de van de kiosk bekende 'Kallax'-blokken - en twee witte stoelen. Met de detailrijkdom van de kiosk nog op het netvlies oogt het interieur nogal kaal. De inventaris heb ik uitgebreid met twee EHBO-koffers en een eenvoudige behandelbedbank. Preiser adviseert figurenset 10691 (strandwacht, 5 figuren, € 15,65) en uit deze set zijn ook de figuren op de foto's afkomstig. Recreanten op uw modelbaan of diorama zullen de bouwwerken weten te waarderen. //

8. Het onderstel, de traptreden en de leuningen zijn op kleur gebracht. De ramen zijn beglaasd.
9. De vlaggenmasthouders zijn met het oog op de wind stevig uitgevoerd.
10. In ruwbouw is de strandwachtpost gereed; het oogt niet erg levendig.
11. De groene vlag is gehesen: er kan veilig gezwommen worden.
12. Het begin van het interieur: de behandelstoel ligt nog beneden, maar de eerste EHBO-koffer hangt.
13. De post is bemand en in actie. De vlaggenstok-uthouder is aan de waterzijde gemonteerd.



EXTRA ONLINE

Meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en online + print abonnees!





1.

1986

Toen & Nu

ALPHEN A/D RIJN EN DE FORENSEN

De afgelopen decennia is het Groene Hart van de Randstad minder groen geworden. Een dorp als Alphen a/d Rijn werd een stad door de bouw van duizenden woningen. Dat leidde ook tot grote veranderingen op het station met een enorme toename van het aantal forensen. NS paste zich aan.

Om meer gemak te bieden, kwamen er langere treinen en meer rechtstreekse verbindingen. De zomerdienst van 1973 vermeldde voor het eerst een trein zonder overstap van Alphen via Gouda (kopmaken) naar Den Haag. Meestal was het een vierdelige Hondekop, die na aankomst in de Hofstad doorging als intercity in de richting Utrecht. De restauratie was in die tijd nog be- diend; met een beetje geluk kon de ober al in Waddinx- veen of Zoetermeer een bekertje koffie inschenken. Van 1979 tot 1986 reden in de ochtendspits zelfs twee treinen via Gouda door naar Den Haag CS. 's Avonds laat kon je vaak een overstap in Gouda vermijden. Koplopers vervingen later het Materieel '54. Verder werd tussen Gouda en Alphen alleen stoptrein- materieel ingezet, dat soms doorreed naar Leiden.

Via die stad kwam er in 1978 een rechtstreekse trein naar Den Haag, bestaande uit het gebruikelijke Materieel '64. Deze vertrok om 7.42 uur in Alphen, stak na kopmaken het emplacement van Leiden over en arriveerde om 8.12 uur op Den Haag CS. Deze populaire 'ambtenarentrein' heeft het tot 1990 volgehouden. Een jaar eerder was al een einde ge- komen aan de doorgaande verbinding in de ochtend via Gouda. In oostelijke richting was Utrecht CS het normale eindpunt. Ook hier reden soms treinen door, zoals naar Tiel en Eindhoven. Dit stond niet in het spoorboekje, omdat de service ingegeven was door de omloop van het materieel. Een Hondekop-viertje reed in 1986 bijvoorbeeld als trein 19921 van Leiden naar Utrecht CS en vervolgens als 9623 naar Eindhoven. Tegenwoordig zijn er de hele dag door-



2.

2023

gaande verbindingen, die meer met de nieuwe status van doorstroomstation Utrecht Centraal te maken hebben, dan met de wensen van forensen. Leiden en Alphen zijn nu rechtstreeks verbonden met plaatsen als Houten en Geldermalsen. Dat kan soms best handig zijn. //

1. Op de vroege ochtend van 20 mei 1986 is er een ontmoeting van de 752 als spitstrein 19014 naar Den Haag en de 829 als 9919 naar Utrecht.
2. Flirts op spoor 2 in Alphen zijn zeldzaam. Op 4 augustus 2023 wachtten de 2213+2218 (in plaats van SLT) op vertrek naar 's-Hertogenbosch. Door werkzaamheden is Alphen vandaag het beginpunt. Het 'familieid' op spoor 3, Flirt 2015 van R-net naar Gouda, is wel normaal.
3. De doorgaande trein 19014 van Alphen naar Den Haag is op 2 juli 1987 geen Hondekop meer, maar Koploper 4006. Links is van de nieuwbouwwijk Kerk en Zanen nog niets te zien.
4. Een bonte verzameling op 18 november 1988: ATB-meetrijtuig Jules met los erachter de 2413 met de goederentrein naar Gouda, 957 (9934), 479 (3543) en 814+921 (9943).

1987



3.

1988



4.

**EXTRA ONLINE**

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 472, verschijnt half mei.

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



Historie: Sulmona

Ad van Sten brengt stoom in de Italiaanse Apennijnen in beeld.



Doen: Tankstation

Hanko Milot plaatst een hefbaar brug in het tankstation van Busch.



Baan in beeld: Wiltzchhaus

Saksische modelbaan in H0 en H0e van Peter Gradussen.



Railfan: Stations met fineliner

Sinds 2020 tekent Sandra Mackus alle Nederlandse stations.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacayan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven
Verder werkten aan dit nummer mee Rob van Bemelen, Jan Bosman, Sander Broerse, David Dekker, Ab van Donselaar, Bart van Doorn, Fedor van Eldijk, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Peter Franssen, Carel van Gestel, Paul de Goede, Roelof Hamoen, Stefan Izeboud, Raymond Kiès, Ries Louwens, Huib Maaskant, Hans de Mooij, Björn Nielsen, Nico Spilt, Ad van Sten, Lex Tempelman†, Hans van de Ven, Gerard van Vliet, Jaco Vroom **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,90 p/mnd en in België € 8,90 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,85 p/mnd en in België € 7,70 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special **Vormgeving** Sterre de Jong **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Het mooiste van het mooiste Voor het eerst bij Märklin en Trix voor spoor H0



Voorbeeld:

Sneltrein-stoomlocomotief 18 323 met kolentender 2'2 T29,6 van de Deutsche Bundesbahn (DB). Oorspronkelijk type IVh, Baden. Beproevinglocomotief van het Bundesbahnversuchssamt Minden. Kleur zwart/rood. Voorzien van Witte windleiplaten en Indusi aan de machinistenzijde. Schoorsteen met „Caledonian kraag“. Model in de uitvoering omstreeks 1966.

Modelhighlights:

- Volledig nieuw ontwikkeld model.
- Bijzonder nauwkeurig geconstrueerd metalen model.
- Met zeer veel apart gemonteerde details.
- Bufferhoogte van locomotief en tender volgens NEM.
- Standaard ingebouwde rookgenerator met snelheidsafhankelijke dynamische rookuitstoot.
- Verlichting in het machinistenhuis, boven het drijfwerk en het flakkeren van de vuurkist zijn digitaal bedienbaar.

Meer informatie en foto's over deze Vorstin op de modelspoorweg:
<https://www.marklin.nl/lp/2024/dampflok-18-323>
<http://www.trix.nl/nieuws/speciaal-model-2024/>



38323 Stoomlocomotief 18 323

märklin
H0



25323 Stoomlocomotief 18 323

TRIX
H0



€ 679,-*



Terug van weggeweest!
Märklin/Trix/LGB Telefonservice

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

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



725104

DC

Diesel-elektrische dubbele locomotief L5, NS

725174

DCC



GROTE DUBBELE LOCOMOTIEF

Als één van de in totaal vier dubbele locomotieven van het type D 311 werd deze locomotief in 1942 door de Duitse Wehrmacht in dienst gesteld als D 311.04. Het was bedoeld voor gebruik met het kanon „Schwerer Gustav 2“. Dit kanon was echter nog niet af en daarom werd de locomotief ingezet in de omgeving van Calais.

In september 1944 liep de locomotief op Nederlands grondgebied vast en werd door de Nederlandse Spoorwegen als oorlogsbuit geclaimd. De poging om de locomotief weer rijklaar te krijgen mislukte vanwege ontbrekende onderdelen. Na bemiddeling door een Haarlemse schroothandelaar keerde de locomotief terug naar Duitsland, waar hij in 1950/51 als V 188 002 in dienst werd gesteld en tot 1972 in de Frankische regio reed.

Op het eerste gezicht vallen de vele fijne gravures en de schaalgetrouwe uitvoering van het model op. De aandrijving is in één helft van de dubbele locomotief ingebouwd. De wielen van de twee aangedreven assen zijn voorzien van antislipbanden om de trekkracht te vergroten. In de tweede helft is ruimte voor de decoder en de grote luidspreker met klankkast voor een krachtig geluid. De koplampen van het analoge model zijn voorzien van LED-verlichting die verandert met de rijrichting.

- Fijn gedetailleerd model met afzonderlijk gemonteerde onderdelen
- Framepanelen met elk 8 zandbakken

- Grote luidspreker met klankkast voor, krachtig geluid
- Buffercondensator

725174

- Cabineverlichting en machinekamerverlichting schakelbaar

Bekijk hier het model: ►



FLEISCHMANN levert u ook heel gemakkelijk rechtstreeks aan u thuis.
Bezoek gewoon onze e-shop: www.fleischmann.de

TRADITIE EN PASSIE