

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 47, DECEMBER 2024 - NR 478 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

REPORTAGE: Benelux-trein ICR als sandwich

DOEN: Spoordijk van piepschuim

Thema:
WINTER

WINTEREXCURSIE NOHABS boven poolcirkel

RAILTEST: ESU KG 275 B RAILPRO



Doen: Vroege sneeuw
Diorama Oostenrijks dorp



Baan in beeld: Hallenberg
Tandstaaf op steile hellingen



Juist mijn toebehoren!

Märklin biedt toebehoren aan die perfect op u zijn afgestemd. Of u nu start of u uw paradetrajecten van de nodige details wilt voorzien.

In het breed gesorteerde Märklin assortiment vindt u van seinpaal tot seinen met geavanceerde besturingstechniek precies wat u nodig heeft bij uw modelspoor.

Bezoek uw dealer!





Cover WINTERREIS NOORD-NOORWEGEN

Het passeren van de Di 3.642 en 616 doet op 23 januari 2023 de sneeuw op de Dovrefjell opstuiven.

FOTO:
HAROLD VAN DER MEER



De op 8 februari 2021 bij Ede door een winters landschap als trein 7545 richting Arnhem voorbijsnellende SNG 2313 en 2720 doet de sneeuw opstuiven. (foto Harold van der Meer)

Sneeuw

In de Alpen viel de **eerste sneeuw** dit jaar begin september. Redelijk vroeg, hoewel dit vaker is voorgekomen. Op bergwegen ondervond het verkeer hinder, de spoorwegen hadden er minder last van. In het op 1604 meter hoogte gelegen station Rigi Staffel viel in 48 uur veertig centimeter. De woordvoerder van de Pilatus-Bahnen noemde **sneeuwduinen** tot zes meter hoogte. Gelukkig lagen die niet op de spoorlijn. Elders in Helvetia werd tachtig centimeter verse sneeuw gemeld. Een aantal skiliften ging in de weekenden in bedrijf. In Nederland zal ProRail ook deze winter het weer in de gaten houden. In het uiterste geval moet met een **nooddienstregeling** en vijfhonderd wissels een uitgedund treinverkeer mogelijk blijven.

In de lage landen langs de Noordzee raken winterse winters zeldzaam. De laatste **Elfstedentocht** werd in 1997 gereden. Wie zal het zeggen of voor de zestiende versie van deze zware tocht de schaatsen ooit uit het vet kunnen worden gehaald. Ook in **modelspoorland** zijn winterse landschappen schaars. Toch hebben enkele modelbouwers de afgelopen zomer tijdens tropische temperaturen winterse diorama's gerealiseerd. Met **kunstsneeuw**, dat wel. De tandstaaftaan Hallenberg is na enkele jaren in zomerse outfit tot een winterse baan ondergesneeuwd. Faller speelt op winterse taferelen in met een **stoeltjeslift** en ijsbaan met rondgaande schaatser. **Vroege sneeuw**, dat kan ook in model. Als voorproefje op de nog te beginnen echte winter, kunt u zich deze uitgave met veel winterse artikelen opwarmen.

Dolf Heibloem

Adverteerders

- 2** De Kleine Benelux
- 25** Train Service Danckaert
- 25** De Broodfabriek
- 59** Modelleisenbahn München GmbH
- 65** Ochtruper
- 74** Miniworld Rotterdam
- 74** TreintjeOost
- 74** Modelspoorgigant
- 74** Modelspoorclub De Blokkendoos
- 74** Peperkamp Modelbouw
- 99** Bison International
- 100** 24Trains.tv

Volg ons online:

railhobby.nl
 railhobby
 railhobby
 modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 478



6

RAILTEST: RAILPRO ESU

De tweeassige rangeerloc zit vol met elektronica.

18

DOEN: VROEGE SNEEUW

Het dagelijks leven van de inwoners van het kleine Oostenrijkse dorp gaat op het diorama onverstoord verder.

22

UITGELICHT: POP-RIJTUIGEN ACME

De in pop-kleurstelling gestoken DB- en DRG-rijtuigen vormen ook in H0 een kleurrijk geheel.

26

REPORTAGE: NOORD-NOORWEGEN

Het verloop van de winterse Nohab-reis over de poolcirkel had het Noorse spoorwegmuseum zich anders voorgesteld.

34

TECHNIEK: MABAR RAILREINIGER

Henk Schipper geeft de Spaanse railreiniger met een Micromotor een tweede leven.

38

HISTORIE: NS DE5, DEEL 1

De dieselelektrische treinstellen DE5 zijn vijftig jaar geleden afgevoerd. Tijd voor een terugblik op dit bijzondere materieel.

46

DOEN: SPOORDIJK VAN PIEPSCHUIM

Stap-voor-stap ontstaat een Nederlandse spoordijk met wilde gewassen en volkstuintjes.

52

REPORTAGE: BENELUXTREIN, DEEL 1

Met de nieuwe dienstregeling neemt de ICNG de dienst van de als sandwich rijdende ICR over.



80



60

**BAAN IN BEELD:
HALLENBERG**

Op steile trajecten is het bergspoor naar het wintersportgebied met een tandstaaf uitgerust.

68

DOEN: TWEE-ONDER-EEN-KAPWONING

Na oplevering van de bouwkit van Markenburg volgt een compleet diorama.

76

**RAILINFO+:
SMALSPOOR SLOWAKIJE**

Vlak voor het eind van de wedstrijd wordt gefloten, maar niet door de scheidsrechter. Impressie door Raymond Kiès van een opmerkelijke spoorlijn.

90

**DOEN:
WINTERS LANDSCHAP**

Tijdens de hittegolf bouwt Stefan Izeboud een sneewdiorama waarin de kerstman niet mag ontbreken.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 37 Railnieuws
- 44 Word abonnee
- 66 Spoorverhalen: Coevorden
- 75 Railpers
- 80 Modelnieuws
- 96 Toen & Nu: Vlissingen Sloehaven
- 98 Preview Railhobby 479



EXTRA ONLINE

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



Railpro diesellocc KG 275 B

9 CM RIJDENDE ELEKTRONICA VAN ESU

ESU presenteerde in 2023 een H0-model van de door Deutz gefabriceerde tweeassige diesel-hydraulische rangeerlocc KG 230 B in verschillende uitvoeringen. Rob Blom neemt de sterkere KG 275 B in de Railpro-uitvoering onder de loep.

Rangeerlocomotief KG 230B werd begin jaren zestig door Deutz ontwikkeld. De daarvan afgeleide KG 275B heeft meer vermogen en een hogere snelheid. De loc met productienummer 57810, die model stond voor het ESU-model, werd in 1964 geproduceerd. In de periode 2005-2009 is de loc bij Voestalpine Railpro in dienst geweest.

Model

ESU heeft de tweeassige rangeerlocc in model in acht uitvoeringen uitgebracht. Conform de ESU-filosofie is de loc voor de analoge en digitale twee- en drierailsystemen geschikt en 'met alle toeters en bellen' uitgerust. Het model is zeer solide in een ruime doos

verpakt. Met behulp van de meegeleverde inbussleutel wordt de loc van het kunststof tussenframe losgeschroefd. Verder zijn naast enkele zelf te monteren onderdelen voor vitrinegebruik, een pincet, een pipet voor de rookvloeistof en een uitvoerige Duitstalige handleiding bijgevoegd.

Systeemkeuze

De loc is af fabriek voor het drierailsysteem (AC) ingesteld. Voor het tweerailbedrijf (DC) dient de middenrailsleper verwijderd te worden. De pootjes van de meegeleverde pincet worden hierbij om de sleper geplaatst waarna deze losgeklikt wordt. Vervolgens moet de dan zichtbare schakelaar van AC naar DC omgezet worden. De loc kan nu op elk

tweerailsysteem ingezet worden. Voor het rijden op twee- en drierailsystemen heeft ESU voor een compromis met de flensafstand en wielbandbreedte gekozen. De flensafstand bij het geteste model meet 14,1 mm en zou voor tweerailbedrijf iets vergroot moeten worden om ontsporingen op wissels te vermijden; zie verderop in deze Railtest.

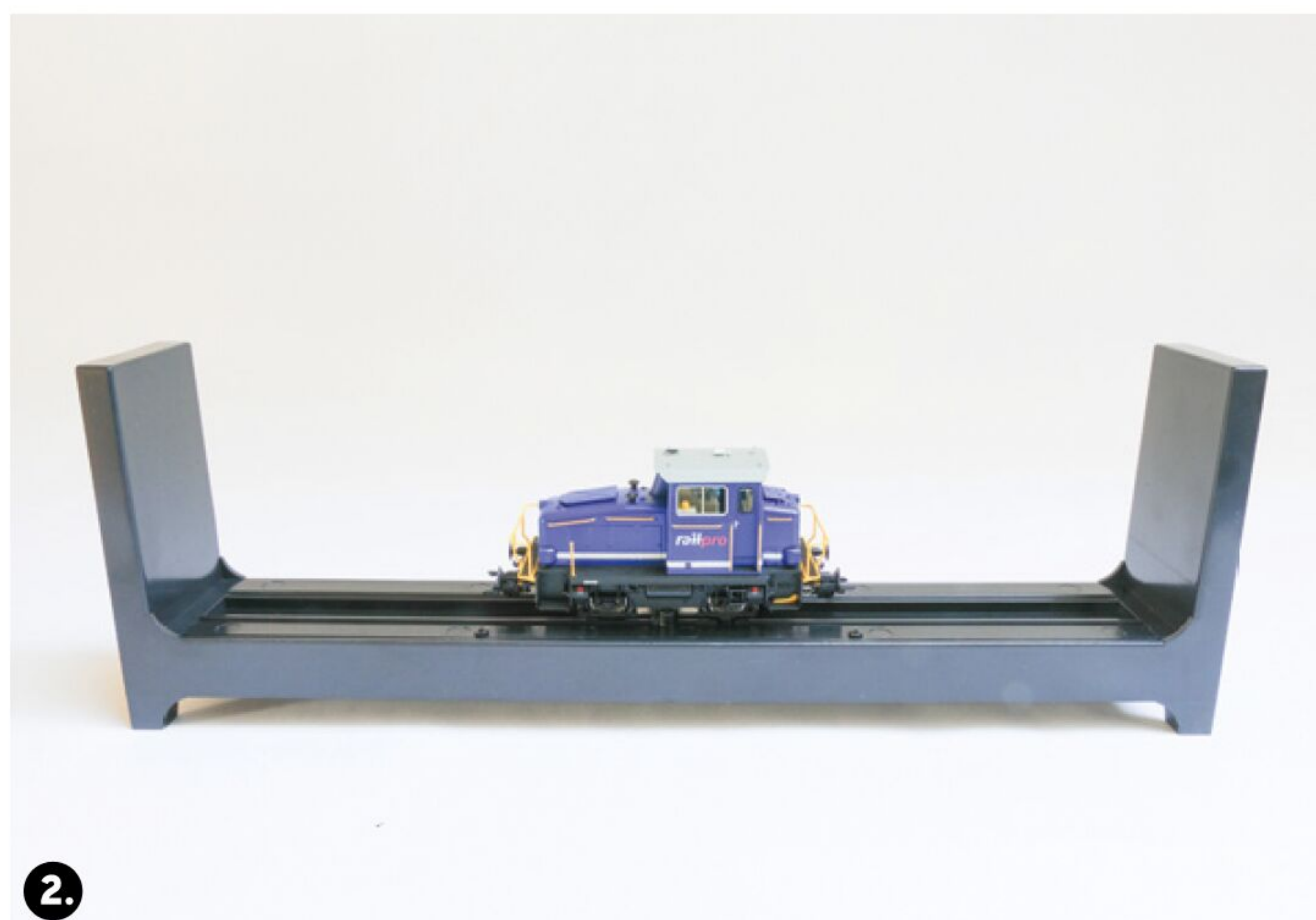
Constructie en afwerking

Het model is opgebouwd rond een metalen opbouw en onderstel. De bordes- en rangeerroosters zijn doorgeëtst, alle losstaande handgrepen en de ruitwissers zijn reeds gemonteerd. De afwerking met verende buffers, rangeerkoppelingen en wisselende verlichting laat niets te wensen over. De gemeten lengte over de buffers bedraagt 91,9 mm, een fractie (0,4 mm) korter dan bij het origineel. Het model weegt 158,3 gram. Ter vergroting van de trekkracht is één wiel voorzien van een antislipband.

Digitale functies

Het model is voorzien van een LocSound 5-decoder en biedt in digitaal bedrijf een veelheid van functies. In de handleiding zijn de mogelijkheden en CV-aanpassingen uitvoerig beschreven. Naast de diverse rangeergeluiden en lichtfuncties is de loc met een dynamische rookgenerator uitgerust. De meegeleverde pipet is een nuttig attribuut om de juiste hoeveel rookvloeistof te doseren. Voor alle dynamische rooksystemen wordt, om verstoppingen te vermijden, het ESU-destillaat aangeraden. Mij doet de witte rook uit een dieselloc aan een dieselauto denken waarvan de koppakking defect is geraakt, maar dit terzijde. Samen met de vonken bij het remmen en de piepende geluiden in krappe bogen en op wisselstraten, verlevendigt dit het rangeerplezier. De digitaal bedienbare rangeerkoppeling koppelt probleemloos met de meeste standaardkoppelingen, zoals van Märklin, Piko en Tillig en de beugelkoppelingen van Roco. Om de machinist niet in het donker te laten zitten, kan niet alleen de cabineverlichting worden ingeschakeld, maar hebben ook de meters van de stuurtafel verlichting. De Duitse rangeergesprekken zijn bij de Railpro-loc uiteraard »

1. De machinist zit af fabriek achter zijn te verlichten stuurtafel.
2. Een inbussleutel wordt voor het losmaken van de loc van de kunststofplaat meegeleverd.
3. Door het lossen van de inbusschroeven komt de loc vrij.
4. Het meegeleverde gereedschap en de zelf te monteren onderdelen.



DIVERSE GELUIDEN, LICHTFUNCTIES EN DYNAMISCHE ROOKUITSTOOT



DE LOC IS VOOR TWEE- EN DRIERAIL GESCHIKT



5.

niet van toepassing. In analoog bedrijf zijn alleen de rijrichting met bijbehorende lichtwisseling en het motorgeluid beschikbaar. Vanaf ongeveer 6,5 Volt start het motorgeluid, bij 8,5 Volt begint de loc te rijden.

Rij eigenschappen

Het model is met een klokankermotor met vliegwiel uitgerust die beide assen aandrijft. De voorste as is pendelend gelagerd. Samen met het ingebouwde powerpack garandeert dit op niet-vervuilde rails een probleemloos rijgedrag. In digitaal bedrijf kan met de ingeschakelde dynamische lastregeling het trage optrekken met een zware belasting nagebootst worden.

Service en onderhoud

Voor een storingsvrij tweerailbedrijf kan het nodig zijn de flensafstand licht te vergroten. Om dit te realiseren dient de bodemplaat afgenomen worden. Met een kleine kruiskopschroevendraaier worden vier schroeven verwijderd. Na aanpassing van de flensafstand kan de maat op het hartstuk en de contrarails van een wissel gecontroleerd worden. Bij de montage is het belangrijk dat de stroomafnemers aan de binnenkant van de wielflenzen zitten. De bodemplaat moet ook verwijderd worden als de antislipband aan vervanging toe is. Drierailrijders moeten daarvoor eerst de puntcontactsleper verwijderen. Na het



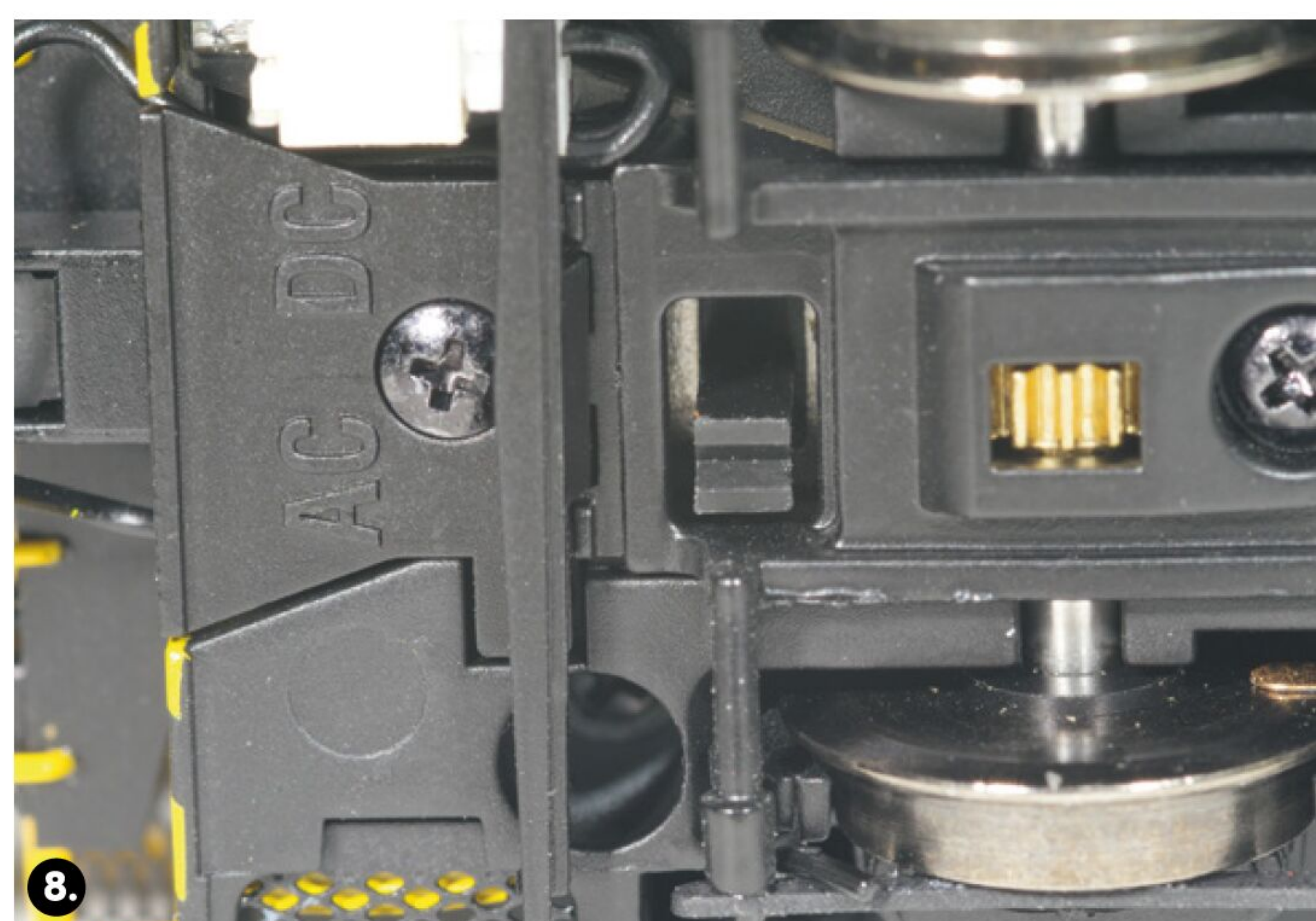
6.



7.

aanbrengen van een nieuwe antislipband kan de as weer teruggeplaatst worden. Na de montage van de bodemplaat kan de sleper weer vastgeklit worden. ESU geeft als tip om de nieuwe antislipband even in water met een drupje afwasmiddel te dopen voor deze in de wielgroef aangebracht wordt. In normaal bedrijf zal extra smering niet nodig zijn. Mochten de niet afgeschermd tandwielen toch aanleiding geven om deze een schoonmaakbeurt te geven, gebruik dan na reinigen zeer spaarzaam een goede kwaliteit olie, bij voorbeeld van Labelle; drierailrijders hebben hier vanwege de puntcontactsleper minder tot geen last van. Bijgevoegd zijn vier luchtslangen en een tweetal antennes. Bij grote boogstralen kunnen de af fabriek aangebrachte ingekorte slangen door langere vervangen worden. Na bestudering van foto's van de Railpro-loc heb ik geen antenne op het dak kunnen vinden; die blijkt voor de andere versies van de loc bedoeld te zijn. De rangeerloc heeft op raccordementen van diverse bedrijven en spoorwegmaatschappijen in Europa dienst gedaan, of doet dat nog steeds, waardoor we mogelijk andere varianten tegemoet kunnen zien. »

5. Schrikstrepen en de fabrieksnaam sieren de voorzijde van de loc.
6. Voor het tweerailsysteem kan de sleper worden afgenomen.
7. Alle railingen zijn vrijstaand aangebracht.
8. Met de AC-DC-schakelaar wordt de loc van het drie- naar tweerailsysteem omgezet.
9. Brandende sluitseinen, cabine- en zijverlichting.



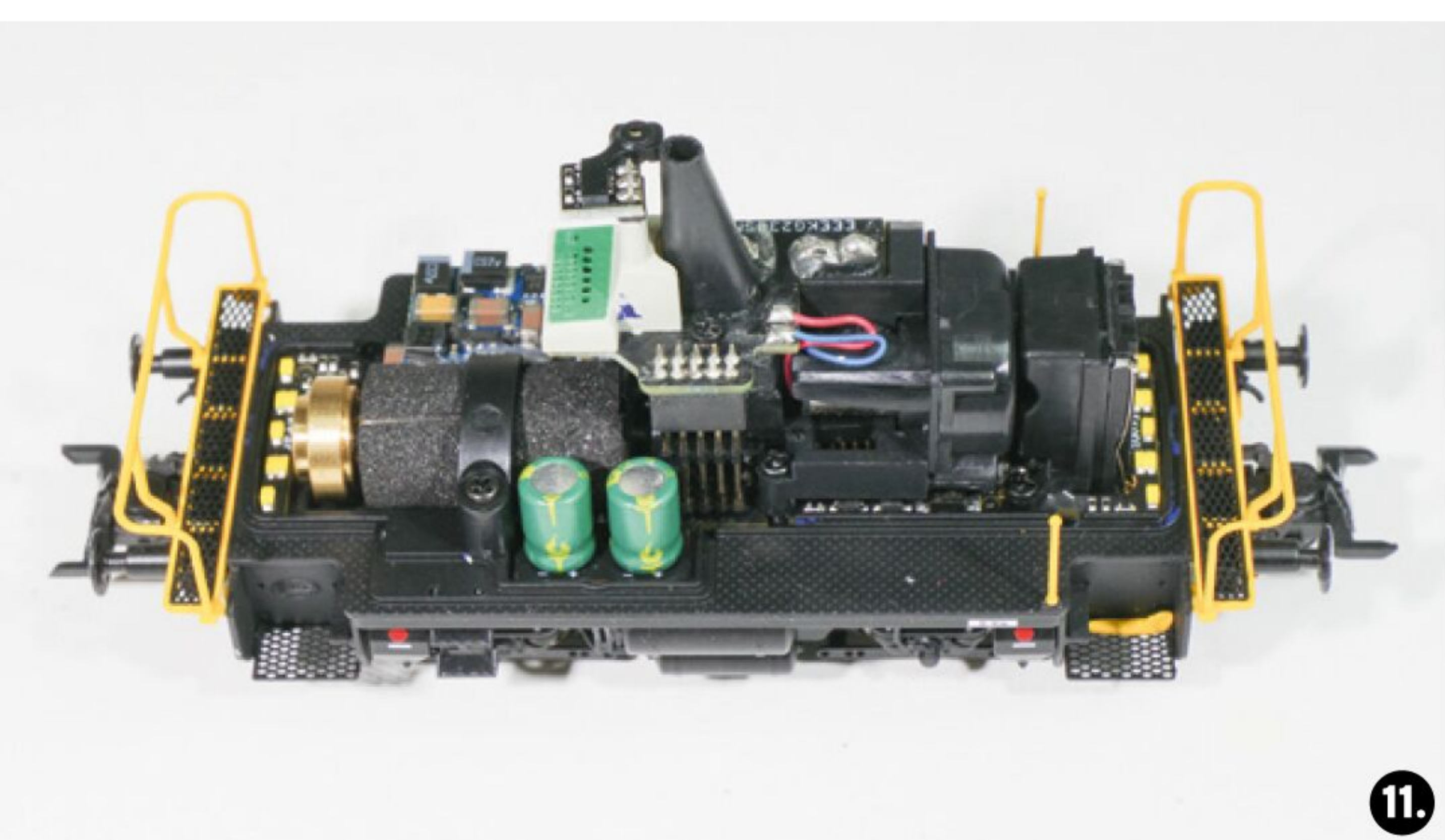
8.



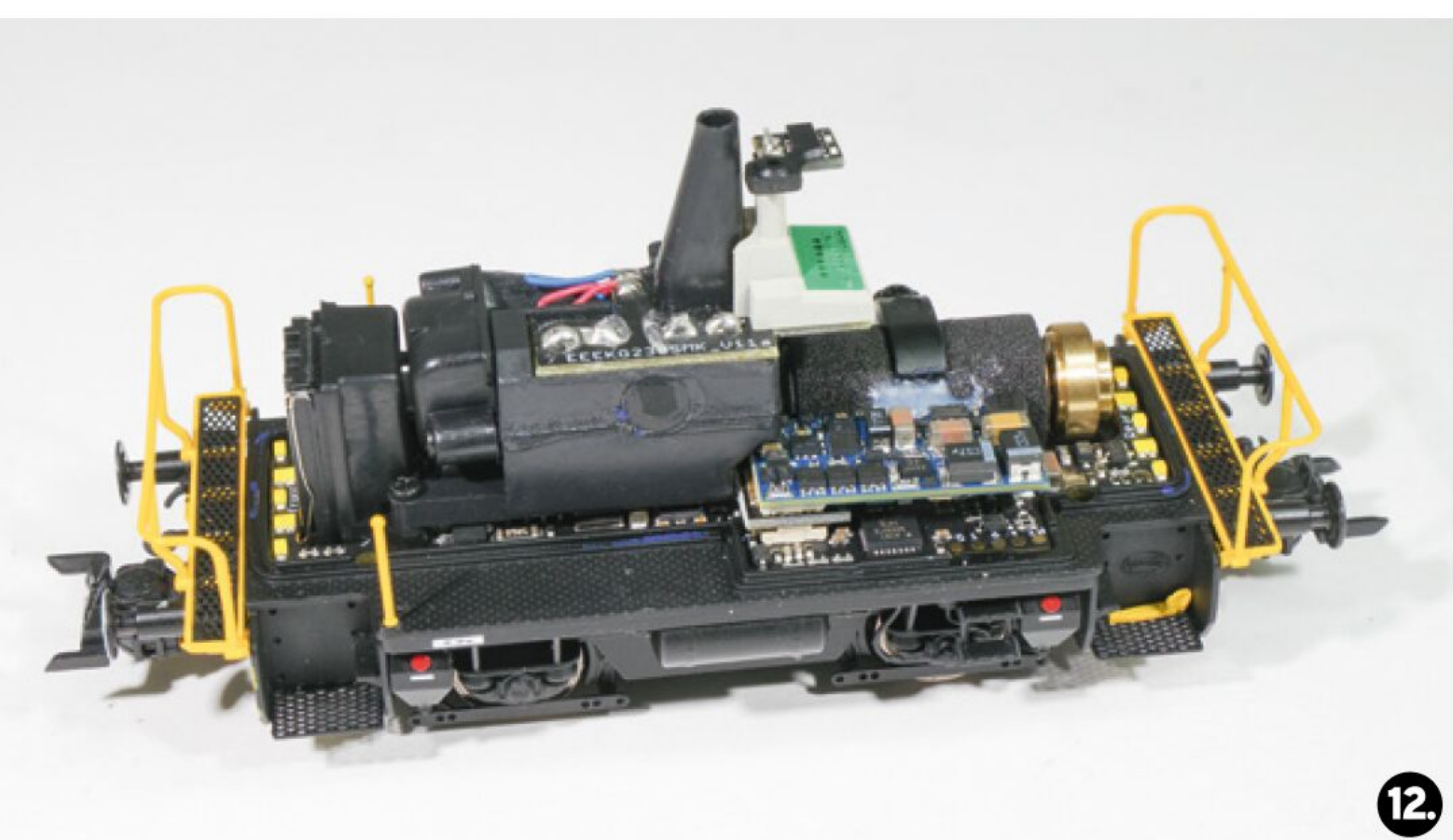
9.



10.



11.



12.

Conclusie

ESU heeft met deze rangeerloc een fraai model voor tijdperk V op de markt gebracht. Naast de detaillering en de rijeigenschappen is de natuurgetrouwe geluidswaergave van de tweeassige rangeerloc zeer imponerend. Regelmatig schoon-gemaakte rails zijn voor een probleemloos rijgedrag een voorwaarde. De adviesprijs van de ESU-loc, artikel 31447, bedraagt € 459. Dit is per strekkende centimeter weliswaar een hoog bedrag, maar daar krijgt u een heel fraai model voor terug. //

-
- 10.** De kap bevat alle bij het origineel aanwezige details waaronder de hijsogen.
 - 11.** De constructeurs hebben zowel de aandrijving als de elektronica in het interieur kunnen onderbrengen.
 - 12.** De verlichte groene stuurtafel is aan het metalen frame bevestigd.
-

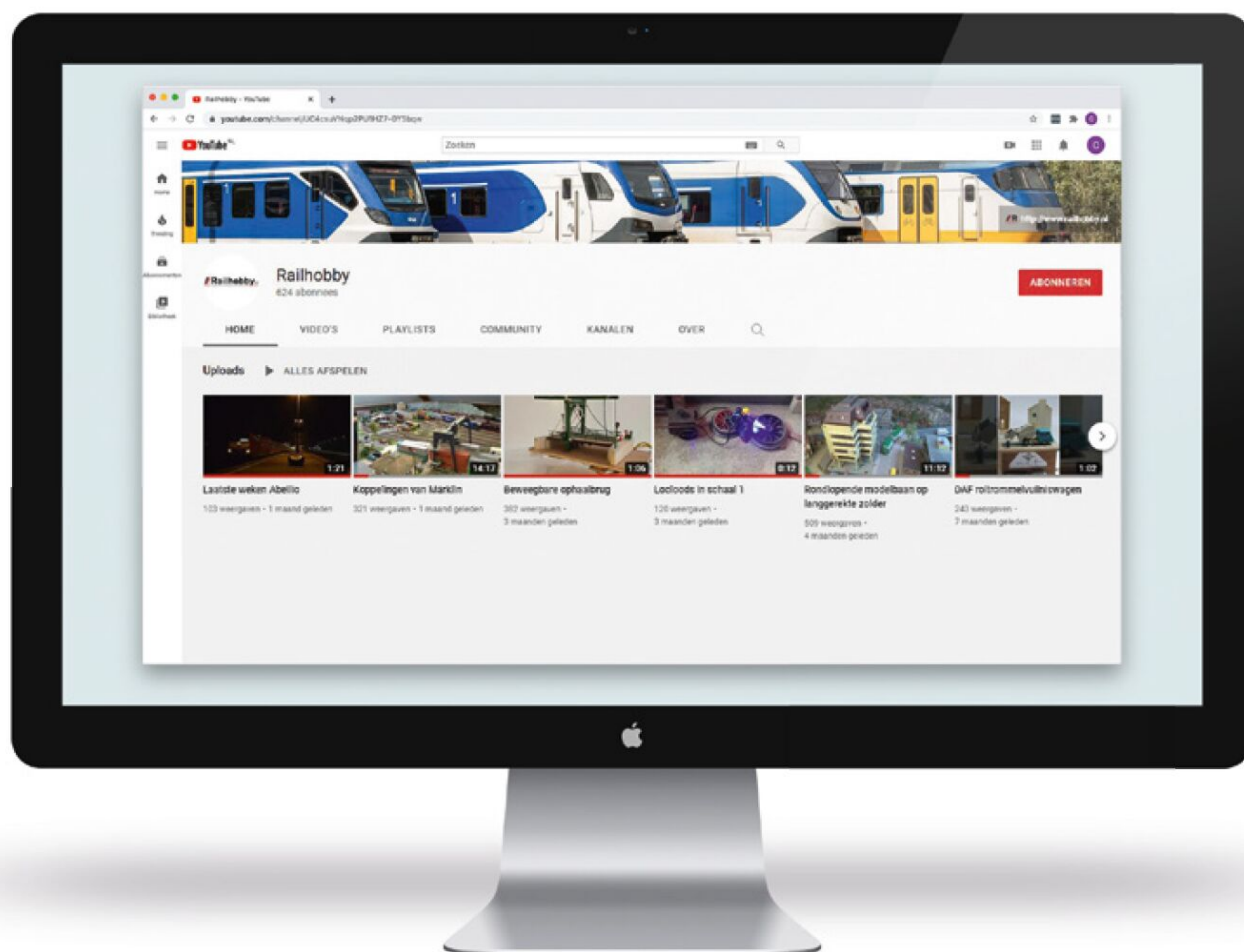


EXTRA ONLINE

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

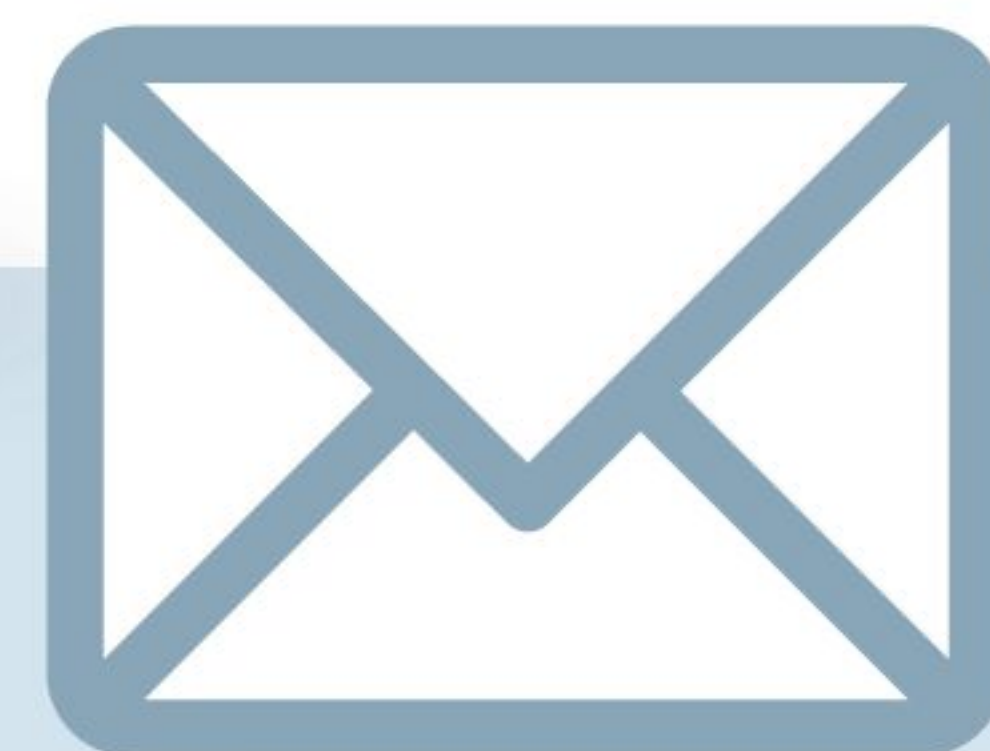
VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



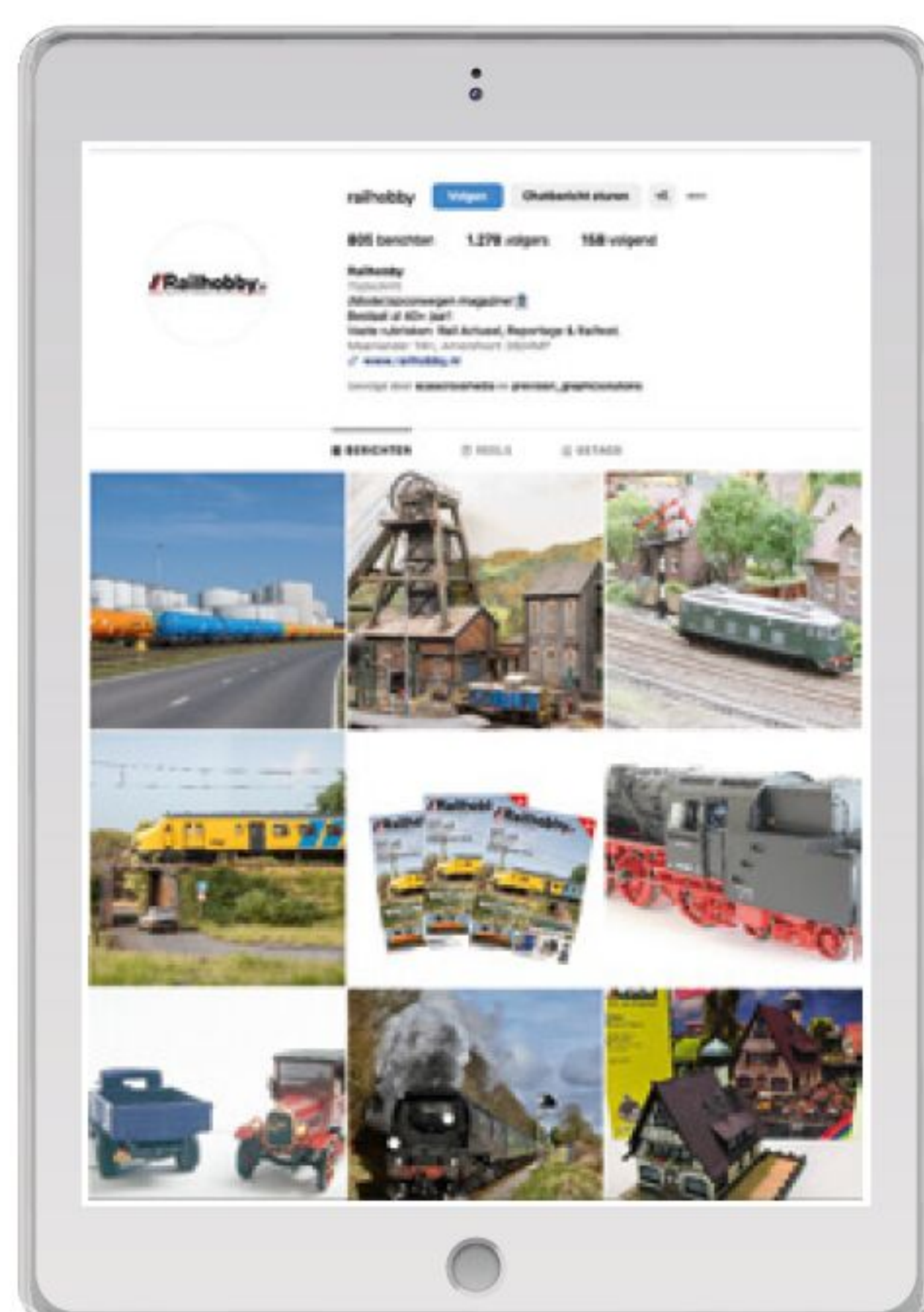
YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 90 films. U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en after-movies. **Abonneer u op [Youtube.com/modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby) en mis niets.**



Nieuwsbrief

Dankzij de nieuwsbrief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar [Railhobby.nl/nieuwsbrief](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief).**



Facebook en Instagram

Op Facebook en Instagram delen we het laatste nieuws op het gebied van grootbedrijf, winacties, beursnieuws en leest u als eerste alles over primeurs van diverse fabrikanten. **Blijf op de hoogte en volg Railhobby vandaag nog!**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:



[railhobby.nl](https://www.railhobby.nl)



[railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)



[railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)



[modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby)

Railinfo

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



Plan V 904 van 2454 Crew rijdt op 16 april 2022 onder Railexperts gezelschapsrit 39410 Emmen - Zwolle - Arnhem - Hilversum - Amersfoort langs Ede. (foto Harold van der Meer)

Geen inzet 2454 Crew meer

De in 2019 opgerichte 2454 Crew, die in eerste instantie het beheer had over de ex-NS 2454, mag haar materieel niet meer inzetten op het Nederlandse spoorwegnet. De Crew maakte na invoering van de strengere Europese eisen gebruik van de zogenaamde Entity in Charge of Maintenance (ECM-certificaat) van Railexperts. Dit ECM-certificaat waarborgt de staat van onderhoud van het materieel en het zo veilig mogelijke gebruik maken hiervan op de hoofdlijnen. Na het besluit van Railexperts de samenwerking te

beëindigen staat het materieel van 2454 Crew, dat inmiddels was uitgebreid met onder meer de 2296, de Blokkendoos 'Jaap', de mP 3029 en de Plan U-treinstellen 115 en 151 stil. Eind oktober werd bekend dat 2454 Crew een eigen ECM-certificaat wil aanvragen, net als het Spoorwegmuseum dat in juni dit jaar een eigen certificaat ontving. Daar een dergelijke procedure veel tijd (en geld) kost, is de Crew parallel daaraan opzoek naar een externe partner of partners.-HvdM



Medway 266 113 met de Neuss-shuttle 44560 naar Antwerpen Krommenhoek passeert op 29 januari 2023 het Duitse Praest. In 2026 zal het beeld hier totaal veranderd zijn. (foto Tiemen Schenk)

Stremming Zevenaar - Oberhausen

Van november 2024 tot mei 2026 werkt DB InfraGo aan de aanleg van het derde spoor en ETCS tussen Zevenaar Grens en Oberhausen, de lijn ABS 46/2. Over 46 km zal een derde spoor worden aangelegd, 22 km krijgt drie nieuwe sporen en knooppunt Oberhausen krijgt twee extra sporen. Hierdoor is er zestig weken lang beperkt treinverkeer via Emmerich en is er twintig weken lang een volledige sluiting van de spoorlijn Zevenaar - Oberhausen waardoor veel goederentreinen moeten omrijden. ProRail verwacht tijdens de volledige sluiting van Emmerich rond

135 goederentreinen per dag via Venlo en 50 via Bad Bentheim te moeten omleiden. VIAS, dat de concessie voor het reizigersvervoer tot eind 2036 heeft verlengd, zal bij volledige sluiting vervangend busvervoer inzetten. Nightjet 420/421 met bestemming Wenen zal vanaf december via de grensovergang Bad Bentheim rijden met stops in Amersfoort en Deventer. De ICE's en Nightjet 402/403 naar Zurich rijden via Venlo. Eurobahn RE13 komt, om capaciteit voor goederentreinen te creëren, op werkdagen tussen Venlo en Viersen te vervallen.-TS

6400 met ETCS Baseline 3

In 2023 werd DB Cargo 6508 uitgerust met de meest recente versie van ETCS: Atlas ETCS Baseline 3 Release 2. Sindsdien maakt de loc meestal in België testritten, dat dankzij de grootschalige uitrol van ETCS een geschikte proeftuin is. Af en toe komt de loc voor updates terug naar Alstom in Rotterdam, de leverancier van het ETCS-systeem. Als de testen met de 6508 naar tevredenheid verlopen, is het de bedoeling dat 59 van de 60 bij DB Cargo aanwezige 6400'en deze ETCS-versie krijgen. Dan zijn ze alle toegelaten in Nederland en België en kunnen de huidige deelparken vervallen. Nu zijn er subseries voor inzet in bijvoorbeeld België (bijnaam 'Vlaamse



De 193 314 sleept de 6508 van Antwerpen Noord naar Alstom aan de Rotterdamse Blindeweg. Dordrecht, 3 oktober. (foto Sander Broerse)

Reuzen') of op de Havenspoorlijn (voorzien van een eerdere ETCS-versie). Welke loc als enige buiten de boot valt en terzijde zal gaan, is nog niet bekend. Volgens planning

zullen de omgebouwde locs begin 2027 operationeel zijn. Tot die tijd rijdt de 6508 rond met de wervende tekst 'Driven bij ETCS Baseline 3'.-SB





De aanwinsten van Strukton Rail wachten op 16 oktober in Amersfoort op hun transport naar Zutphen. (foto Rudy Schoonderbeek)

Strukton Rail koopt 1739 en 1745

Op 16 oktober 2024 heeft Strukton Rail (SR) de vloot elektrische locomotieven uitgebreid met twee stuks van de NS reeks 1700. De 1739 en 1745 werden door loc Martine (Vossloh G400B, ex-NS 704) uit de NS-loods in Amersfoort gehaald. Daar stonden beide met nog zes soortgenoten opgeslagen, nadat ze in

december 2023 bij NS buiten dienst waren gegaan. Beide locs zullen na reiniging en voorzien van Struktonstickers over de NS-logo's begin 2025 bij SR in dienst komen. Eind oktober is de 1739 als eerste naar Zutphen overgebracht. In de loop van 2025 krijgen ze de volledige Strukton-huisstijl.-RS

Stadler levert locomotieven aan Zwitserland

Het Zwitserse Stadler heeft een order ontvangen van Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) voor de levering van vier elektrische en twee hybride locomotieven. De tender was samen met Transports de la région Morges Bière Cossonay (MBC) uitgeschreven. De vier elektrische smalspoor (1000 mm) Taler-Made-machines zijn bestemd voor de GoldenPass Express. Ze krijgen de aanduiding Ge 4/4 en hebben asindeling Bo'Bo' en maximaal 3 MW vermogen. De beide hybride exemplaren (Gem 4/4) zullen onder meer voor onderhoud gebruikt worden; voor de niet van bovenleiding voorziene delen wordt een dieselmotor ingebouwd. Levering is voorzien in 2028.-HvdM



Artist impression van de smalspoor-locomotieven die Stadler in 2028 aan MOB gaat leveren. (foto Stadler Rail)

XLoad Vectron toegelaten

Medio september is de toelating van de Siemens XLoad Vectron afgerond en kunnen ze worden ingezet in Nederland, België, Duitsland, Oostenrijk, Italië en Zwitserland. Per direct zijn de SBB Cargo International locs uit de eerste batch van twintig, waarvan de meeste grijze locs een Piercer-outfit hebben, in Nederland aan te treffen. In juli 2024 heeft SBB CI besloten nog eens twintig machines te bestellen. Daarnaast zijn voor SBB Cargo (de nationale tak) de eerste van 35 Vectrons in dienst gekomen die de Re 4/4 en Re 6/6 zullen vervangen. Deze locs hebben het traditionele rood-blauwe kleurschema van Cargo. Hoewel bedoeld voor binnenlandse treinen, hebben de machines toelating in Oostenrijk en Duitsland.



XLoad Vectron 193 455 passeert op 27 oktober Schelluinen met een RCC-containertrain Linz - Rotterdam. (foto Marcel van Eupen)

Met de instroom van nieuwe Vectrons zit SBB CI wat ruim in haar jasje en worden locs verhuurd. De 193 107, 109, 111, 139, 167 en van de nieuwe XLoad-serie de 193

451 en 454 t/m 457 zijn verhuurd aan Rail Cargo Carrier (RCC, de internationale goederentak van ÖBB). De 193 110 rijdt bij het Duitse EVB.-MvE



De Alstom Coradia Stream ICNG-B 3314 tijdens de zogeheten grinding in-rit tussen Akkrum en Utrecht passeert Nieuwleusen, 20 februari. (foto Harold van der Meer)

Eurocity en Eurocity Direct naar België

De NS heeft bekend gemaakt vanaf 15 december een nieuwe treinverbinding te gaan rijden tussen Brussel en Amsterdam Zuid. De dienstregeling wordt als uurdienst uitgevoerd met de nieuwe ICNG-B; hiervan zijn er tien geleverd, de andere elf volgen zo spoedig mogelijk. Tot die tijd zullen getrokken treinen met Traxx-locs de leemte opvullen. Vanuit Amsterdam

Zuid vertrekt de eerste Eurocity Direct om 6 uur 's ochtends. Gestopt wordt op Schiphol, Rotterdam Centraal en Antwerpen. De Eurocity gaat vanuit Rotterdam Centraal naar Brussel-Zuid met meer stops in België. De NMBS zal deze dienst uitvoeren met Traxx'en en I11-rijtuigen, met een eerste vertrek uit Nederland om 7 uur.-HvdM

»

Nieuwe aanbesteding Metro 3 Brussel

De bouw van metrolijn 3 in Brussel kent een nieuwe tegenslag: een deel van de aanbesteding moet worden overgedaan. Volgens overheidsinstantie Beliris zijn de twee offertes voor het bouwen van de metro naar Bordet in Evere niet conform het lastenboek. De bouw van de metrolijn kent twee fases: de eerste is van Albert via Zuidstation tot Noordstation, de tweede van Noordstation tot Bordet. Volgens de analyse van Beliris zijn de offertes die twee aannemers voor de bouw van de tweede fase hebben ingediend onregelmatig. Het betreft een tunnel van 4,5 kilometer, 7 stations en een metrostelplaats in Haren. Beliris stelt voor om, na een afkoelingsperiode, een nieuwe openbare uitbesteding



Werkzaamheden aan het perron van de eindhalte van Metro 3, station Albert op niveau -2. (foto MIVB)

uit te schrijven. De kosten voor de nieuwe metrolijn lopen tot € 4,6 miljard op. Volgens planning moet

het deel Noordstation - Albert dat reeds in uitvoering is, in 2031 in gebruik genomen worden.-MV



Arriva GTW 257 vertrekt op 4 mei 2022 als trein 31138 van station Dodewaard richting eindbestemming Tiel. (foto Harold van der Meer)

Arriva prolongeert concessie

Met een verlenging van tien jaar (tot december 2035) en een optie van nog eens zeven jaar, heeft Arriva de concessie voor de regio's Achterhoek en Rivierenland veiliggesteld. De verlenging is mede door het aanbieden van betere busverbindingen van concurrenten EBS en Keolis gewonnen. De bussen zullen beter op de trein gaan aansluiten. Voor het spoorvervoer heeft het bedrijf 33 GTW-treinstellen in gebruik, die in de

loop van de tijd een revisie met een nieuw interieur (inclusief toilet) en de RRReis-huisstijl zullen krijgen. De dieselmotoren worden vervangen voor milieuvriendelijkere. Alle treinstellen moeten uiterlijk in oktober 2027 deze opknapbeurt hebben ondergaan. Vanaf 2028 zal een nieuw concept tussen Arnhem en Doetinchem gaan rijden: een sneltrein onder de naam RegioExpress.-HvdM



CP-treinstel 2292 als trein R 3204 van Valença naar Porto-São Bento ter hoogte van Vila Nova de Cerveira op 28 mei. (foto Matthijs Schreurs)

Goedkoopreizen in Portugal

In navolging van Duitsland, Frankrijk, Hongarije en Oostenrijk komt de Portugese spoorwegmaatschappij Comboios de Portugal (CP) met een aantrekkelijk abonnement voor treinreizigers. Behalve op het hogesnelheidsnetwerk kan met alle treinen voor twintig euro per maand worden gereisd. De Green Rail Pass moet een bijdrage leveren aan het klimaatneutraal

reizen en gehoopt wordt dat vooral inwoners van de grote steden er gebruik van gaan maken. Of ook Nederland een dergelijk reisalternatief zal krijgen is onderwerp van onderzoek; reizigersorganisatie Rover maakt zich daar sterk voor. Overigens wordt het ook bij Nederlanders geliefde 49 Euroticket voor Duitsland vanaf 1 januari negen euro duurder. -HvdM

Ex-Locon loc naar RFO

In de Locon-tijd was de oranje-witte 220 - in 1973 bij de Deutsche Reichsbahn aan zijn carrière begonnen - al een publiekstrekker. Na het beëindigen van de Nederlandse activiteiten van Locon, vertrok hij naar Duitsland. Deze zomer keerde hij terug: Rail Force One heeft de loc gekocht en in de opvallende huisstijl gestoken. Opvallend is dat de loc sinds 2011 het nummer 203 614 draagt; het nummer waarmee de loc in dienst kwam was 110 615, later omgenummerd in 202 615 en 203 615. Waarschijnlijk is deze afwijking ontstaan doordat loc 06 van het Duitse BBL vanuit het niets het nummer 203 615 kreeg, terwijl het originele nummer 110 645/203 645 was. RFO was al enige tijd op zoek naar een voor inzet in Nederland



RFO 203 614 passeert met een lege graantrein via de Kortsluitroute het emplacement Waalhaven-Zuid, 5 oktober. (foto Sander Boerse)

geschikte diesellocomotief; een markt waarin weinig aanbod is. Gelet op de beperkte trekkracht van de V 100 is het aannemelijk dat de

203 614 vooral in de Rotterdamse haven zal worden ingezet. Daar zitten immers geen snellere reizigerstreinen op de hielen. -SB //

Vroege sneeuw

WINTER IN EEN OOSTENRIJKS DORP

De eerste sneeuw viel vroeg dit jaar, maar de bewoners van deze kleine wereld gaan gewoon hun gang. Hier is men wel aan sneeuw gewend. Thonis van der Weel voegt toe dat de smalspoortrein keurig volgens het (spoor)boekje rijdt.



Het diorama bestaat hoofdzakelijk uit gebouwen uit de rommeldoos die wat zijn opgeknapt en waar nodig aangevuld. Het vakwerkhuis (een bouwkit van Kibri) aan de rechterkant van het diorama vond mijn zoon een paar jaar geleden op straat na Koningsdag, kennelijk waren er op de vrijmarkt geen liefhebbers voor. De desolate uitstraling heb ik door vale kleuren verder benadrukt. De bewoners hebben geen interesse hun woning op te knappen of het ontbreekt hen daarvoor

aan de financiële middelen. Alleen het haltegebouw en de boerderij met mesthoop aan de linkerkant zijn eigenbouw. De voorgevel en de daklijst van het wachthuisje zijn, naar Oostenrijkse traditie, voorzien van fraai houtsnijwerk. Helaas is het in werkelijkheid ingestort, het stond niet ver van mijn huis. Gedenkzuilen, meestal aardig verweerd, staan er in veel dorpen; in model is zo'n zuil snel te realiseren. De boerderij heb ik naar voorbeeld van een foto uit diverse materialen nauwgezet nagebouwd. Op het steile dak

van de met hout beklede kerktoeren - een model van Faller - heeft de sneeuw geen houvast. Dat is anders bij de al jaren niet meer onderhouden grafstenen bij de zijgevel. Zoals gewoonlijk is de kerk op een wat hoger liggend stuk grond gebouwd.

Viaduct

Het diorama is opgebouwd op een plaatje hardschuim dat is bekleed met gips waarin de gebouwen en het viaduct zijn geplaatst. Een stuk N-rail ligt in de berm van de weg, zoals dat bij veel smalspoorlijnen het geval was. Stoomloc 298.14, een model van Liliput, »

- 1.** De komst van de trein brengt altijd beweging in het dorp. Ondanks de sneeuw is die volgens schema binnengelopen.
- 2.** Dit huis is aan de hand van foto's gebouwd. Vroeger lag de mesthoop gewoon voor het huis aan de straat.
- 3.** De achterkant van de boerenwoning kent, overeenkomstig de foto's, enkele aanbouwen.
- 4.** Erna sjouwt de zware bus met verse melk naar de trein waar conducteur Kurt hem in de bagagewagen zal zetten. Het varken was bijna onder de trein gelopen, maar gelukkig kon Herbert het dier de andere kant opjagen.





DE BOERDERIJ MET MESTHOOP IS NAAR EEN FOTO GEBOUWD

zorgt voor de tractie van de uit slechts een rijtuig en een bagagewagen samengestelde trein. Het binnenlopen zorgt altijd voor de nodige drukte in het doorgaans stille dorp. Is het tante Helga gelukt de reis vanuit de grote stad te ondernemen, zit tussen de door de conducteur afgegeven post de langverwachte brief over mijn aanstelling en ligt in de bagagewagen het onderdeel voor de overjarige tractor van Franz? Dat het smalspoor met de weg door de enigszins krappe doorgang onder het viaduct voert, was destijds geen bijzonderheid. De hoog boven de bebouwing uitkomende overspanning - een bouwkit van Faller - geeft dieptewerking aan het diorama. De grote boom is uit een stuk kabel in elkaar gedraaid. Met behulp van de electrostaat zijn de fijne takjes toegevoegd. Verder is veel materiaal uit de Oostenrijkse natuur gebruikt voor bomen en bosjes. Toen alles op z'n plaats stond, ontstond er met een theezeefje een sneeuwbuï van gipspoeder. Het voordeel van een witte wereld is dat aan de ondergrond en daken minder aandacht hoeft te worden besteed; die zijn immers nauwelijks zichtbaar. Wel zijn alle opstallen met acrylverf in matte tinten geschilderd zodat het dorpsleven ook bij de vroege sneeuw, goed tot uiting komt. //

5. Het Kibri-huis is, zoals gezegd, een straatvondst. Het geheel maakt een wat verwaarloosde indruk.
6. Boer Fichtl heeft de stal uitgemest. De kippen blijven er onverstoord bij.
7. De Faller-kerk komt uit de rommeldoos. Tegen de gevel staan wat oude grafstenen.
8. De kippen spitten graag in de mesthoop. Door de warmte van de mest smelt de sneeuw hier snel weg.
9. Hubert, herkenbaar aan de lange grijze jas, stemt zijn dagelijkse loopje af op de aankomst van de trein. Thuis zal hij met een glaasje Almdudler zijn Frieda over de belevenissen verslag doen.
10. Langs de weg staat een kleine kapel, een Marterl zegt men hier. Meestal staan ze op de plek waar iemand verongelukt is.



EXTRA ONLINE

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





Nachtrijtuigen DB IN POP-KLEUREN

RIJTUIGEN ACME IN TIJDPERK IV

Exclusief voor Uli Reyer heeft ACME een set DB 'pop'-nachtrijtuigen in H0 uitgebracht. Het betreft twee coucletterijtuigen uit de serie Bcüm 243 en een slaaprijtuig WLABüm 174.

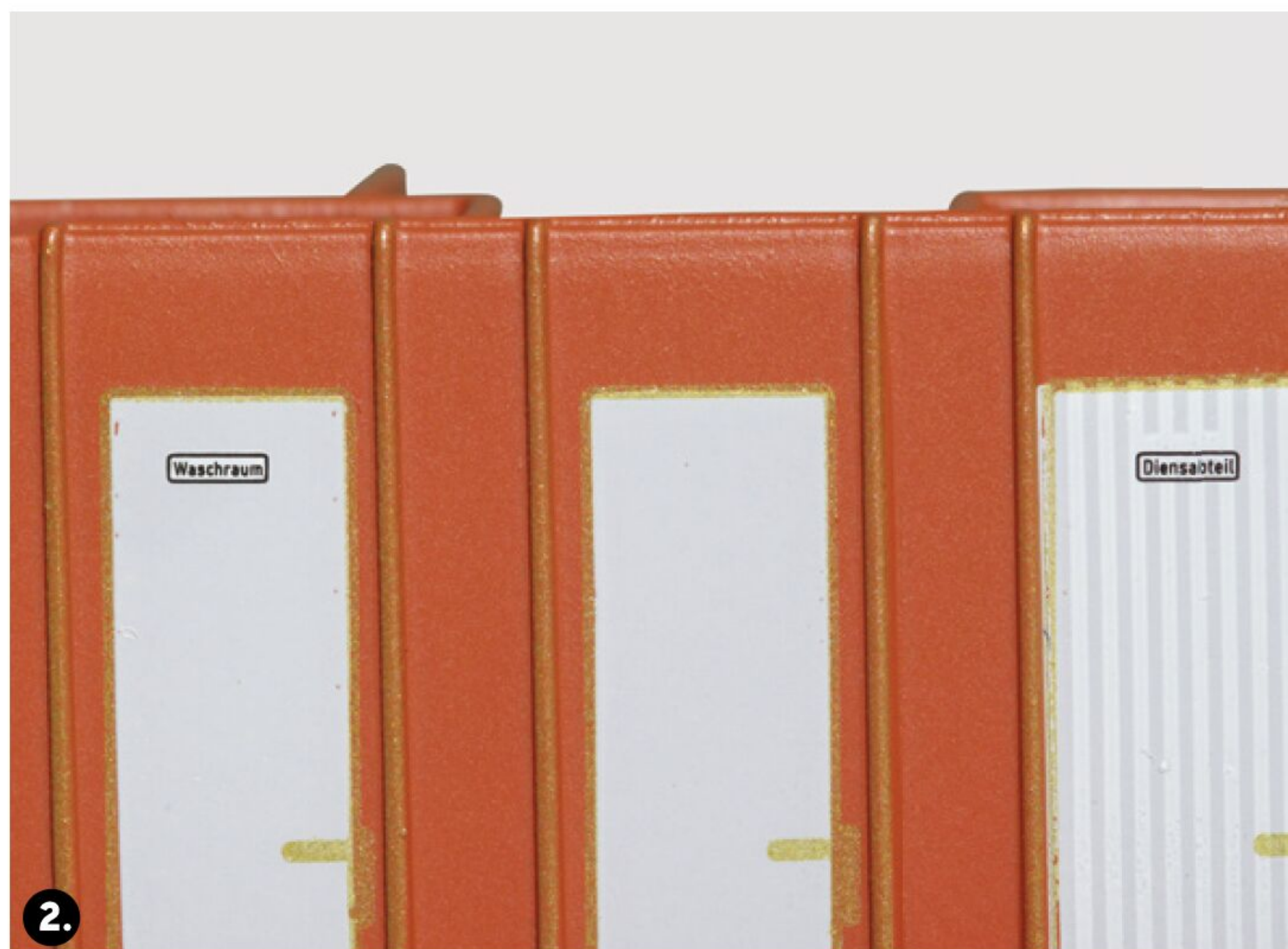
In de tweede helft van de jaren zestig was de Deutsche Bundesbahn op zoek naar een modernere uitstraling, niet alleen voor de beschikbare rijtuigen, maar ook voor het nieuw te leveren materieel. In 1970 werden de eerste nieuwe kleurcombinaties gepresenteerd. De 26,40 meter lange rijtuigen kregen een gekleurde vensterband, een kiezelgrijze band onder de vensters en aan de onderkant hiervan nog een sierlijn in de kleur van die band. De daken waren ombergrijs. Voor de vensterband werden verschillende kleuren

gebruikt wat ten opzichte van het klassieke blauw, groen en rood voor respectievelijk eerste klas, tweede klas en restauratie, een bonte treinsamenstelling opleverde. De blauwe, groene en oranje vensterband werden voor een aantal A, AB, B, BD en D rijtuigen toegepast. Voor restauratie-, snack- en slaaprijtuigen werd de kleurcombinatie kiezelgrijs-purperrood gekozen. Bij de Büm 243 coucletterijtuigen werd naast blauw ook lila en violet als kleur bij de ramen voorgesteld. Het Bcüm 255 coucletterijtuig met een kleine keuken kreeg een

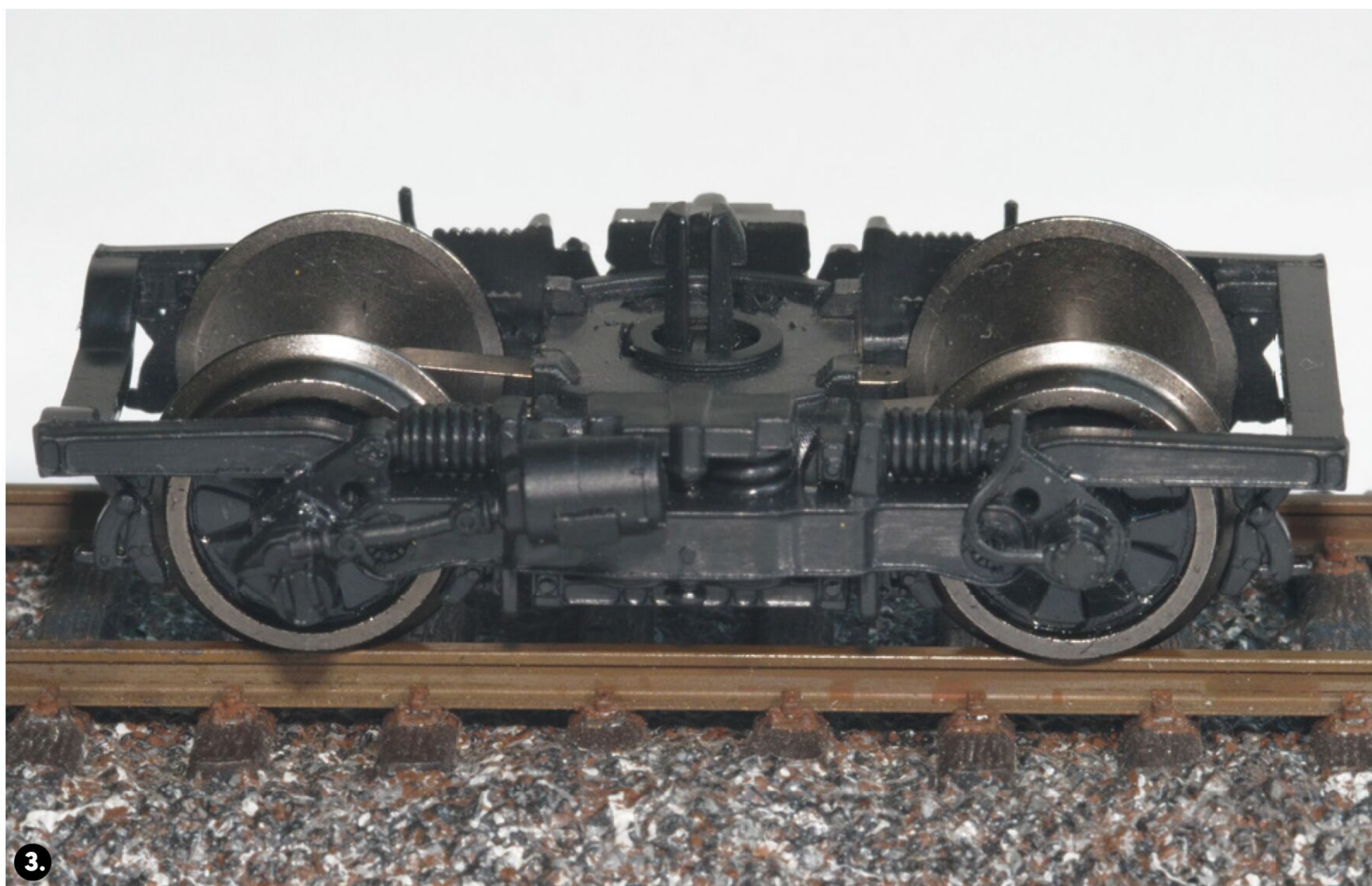
blauwe vensterband, maar met een rode sierlijn aan de onderzijde. Voor de postrijtuigen Post mr-a 26 en de vierassige 'Umbauwagens' werd de nieuwe kleurstelling wel overwogen, maar niet gerealiseerd. Prototypen van de nieuwe rijtuigen ABwüml 227 en Bwüml 237 werden van een gekleurde vensterband - de onderzijde is in roestvast staal uitgevoerd - voorzien.

TREINSTELLEN

Naast de rijtuigen zijn ook treinstellen in deze kleurstelling verschenen. De voor het regionaal vervoer ontwikkelde driedelige treinstellen ET 420 werden in drie kleurencombinaties gepresenteerd. Naast blauw-grijs waren dit de oranje-grijze en rood-grijze combinaties. De blauw-grijze versie is bij de Olympische Spelen van 1972 in München in dienst gesteld, de oranje variant werd in het Ruhrgebied ingezet en de rood-grijze was voor de regio Frankfurt voorbestemd. Ook de eerste serie dieseltreinstellen VT 614 zijn in de pop-oranje kleurstelling in dienst gesteld. Uiteindelijk zijn er 155 rijtuigen in popkleuren verschenen. In de praktijk bleken de vensterbanden veel vuil op te pikken waarna de DB naar alternatieven op zoek ging. In 1974 werd voor de turkoois-beige kleurstelling gekozen waarna de periode van de frisse popkleurcombinaties langzaam werd uitgefaseerd. »



1. De couchetterijtuigen in pop-lila en pop-violet kleurstelling.
2. Het spelfoutje zal bij een langrijdende trein niet opvallen.
3. De opmerkelijke München-Kassel-draaistellen van het slaaprijtuig.





ACME RIJTUIGENSET

De ACME-rijtuigenset 90221 (€ 240,45) bestaat uit een slaaprijtuig WLABüm 174 in pop-rode kleurstelling; de couchetterijtuigen Bcüm 243 zijn in respectievelijk een pop-lila en pop-violet kleurstelling uitgevoerd. De rijtuigen zijn op 1:87 lengteschaal en voorzien een gedetailleerde binneninrichting. Omdat de opbouw doorgekleurd is zal een binnenverlichting niet doorschijnen. De finish is zijdemat en past goed bij de destijds door ADE uitgebrachte poprijtuigen. Dit is niet vreemd omdat Uli Reyer destijds met Willy Ade heeft samengewerkt en over de nodige expertise beschikt. Opmerkelijk zijn de München-Kassel draaistellen van het slaaprijtuig WLABüm 174 die bij de eerste veertig rijtuigen uit de serie geleverd zijn, de volgende 33 stuks waren met Minden-Deutz MD33 uitgerust. Het München-Kassel draaistel was destijds alleen voor een motorrijtuig ontwikkeld. De tijdperk IV-set is bij Reizezugwagen uitverkocht,

maar waarschijnlijk zal een nieuwe oplage volgen. Het couchetterijtuig met een kleine keuken Bcüm 255 heeft reizezugwagen.eu in voorbereiding. Dit unieke rijtuig is in een pop-blaauwe kleurstelling uitgevoerd maar heeft een rood rijtuignummer en een rode sierlijn. De leverdatum is nog niet bekend. //

POP-ROOD DRG SLAAPRIJTUIG

-
- 4.** De couchettecompartimenten zijn inclusief ladder gedetailleerd uitgevoerd.
 - 5.** DSG slaaprijtuig WLABüm 174.
-





Nieuw! **ECOS 2.5 (50220)**



31296 NMBS SNCB 98 040



NIEUW: V100 DB 5 verschillende versies, nu leverbaar !

Silberling n-wagen CFL 31060 tem 31062



Importeur:

T

S

D

Train

Service

Danckaert

Nederlandse MODELSPOOR DAGEN RIJSWIJK 11 & 12 JANUARI 2025



DE BROODFABRIEK
RIJSWIJK



OPENINGSTIJDEN:
10:00 - 17:00 UUR

Ga voor meer informatie naar:
www.modelspoordagen.nl

- ✓ 200+ Stands
- ✓ 35+ Modelbanen
- ✓ Kinderplein

- ✓ Workshops
- ✓ Demonstraties

Gebruik onderstaande code
voor maar liefst 25% korting
op een volwassene ticket!

KORTINGSCODE:
RAILHOBBY

Winterreis naar Noord-Noorwegen

NOHABS IN DE SNEEUW

Het was al lange tijd een grote wens van Harold van der Meer om de winterse omstandigheden waarin treinen in Noord-Noorwegen moeten voortploegen vast te leggen. Toen het Noorse spoorwegmuseum in 2022 bekendmaakte een reis met twee Bolle Neuzen van Hamar naar Bodø te organiseren, werd een vliegticket geboekt.
Een droom komt uit, of toch niet helemaal?





De museumtrein getrokken door Bolle Neuzen Di 3.642 en 616 zwoegt door een winterlandschap op de Dovrefjell, 23 januari 2023.

Noorwegen kent een ruw klimaat, met zomerse waarden tot tegen de 30 graden en diepvrieskou ver onder de -30. Zowel de infrastructuur als het materieel moet daartegen bestand zijn. Neem de Stadler Flirt, die in de Nordic-uitvoering extra isolatie heeft, metaal dat tot -40 graden kan weerstaan, en een verstevigde baanruimer om de grote hoeveelheden sneeuw te kunnen ruimen.

Trondheim

Terug naar de reis. Dat het een avontuur zou worden in Noorwegen bleek al snel na aankomst op het vliegveld van Trondheim, de standplaats voor de eerste dagen. Het dooide en van het dikke pak sneeuw dat er enkele dagen eerder was gevallen, bleek weinig meer over te zijn. Op 23 januari 2023 werd richting het zuidelijk gelegen Dovrefjell gereden waar de eerste passage van de museumtrein gefotografeerd kon worden. De app baliso.no maakte duidelijk dat een naar het zuiden rijdende goederentrein getrokken werd door een oudgediende: een El 14 van CargoNet leverde tractie voor trein 5702 (Trondheim - Alnabru).

Vanaf de brug over het spoor bij Drivstua kon de eerste winterse foto gemaakt worden. Lang zullen deze machines niet meer te zien zijn; veel zijn inmiddels gesloopt en met kunst-en-vliegwerk worden de laatste exemplaren rijdend gehouden. Hoewel 200 km zuidelijker dan Trondheim, lag op de Dovrefjell met zijn toendraklimaat nog veel sneeuw en was de enige weg daar in een ijsbaan veranderd. De van spikes voorziene Lexus had daar geen moeite mee, maar probeer dit niet met gewone winterbanden. Na de passage van de cargo was het voortmaken naar de eerste fotoplek voor de Bolle Neuzen. Al zwoegend kwamen de Di 3.642 en 616 de hoogvlakte op, waarbij de wind de sneeuw deed opstuiven.

Nordlandsbanen

De volgende dag zou de museumtrein vanuit Trondheim over de Nordlandsbanen naar het noorden rijden. Een druilerige mist ontsierde echter het anders fantastische landschap. De hybride Flirt, die een tussenbak met dieselmotoren heeft, was het enige lichtpuntje. Nordlandsbanen is de spoorlijn tussen Trondheim in Bodø die op 66° 33' NB (kilometer 579.30) de pool-





cirkel kruist en heeft een totale lengte van 729 km. Het eerste stuk vanaf Trondheim is feitelijk de lijn naar Meråker, bij de grens met Zweden. Dit in 1882 geopende traject wordt momenteel onder de draad gebracht. Het zetje in de rug dat leidde tot de spoorlijn naar Bodø werd gegeven door Ole T. Olsen, die geïnspireerd was door zijn bezoek aan de Schotse spoorwegen. De eerste schop in de grond bij Hell bij de aansluiting met de Meråkerbanen was in 1899. Kort voor WO II was Mosjøen bijna bereikt. Bij de Duitse bezetter had de spoorlijn de hoogste prioriteit en werden veel krijgsgevangenen ingezet om de bouw te versnellen. Veel monumenten langs de spoorlijn zijn stille getuigen van deze tragedie. De bouw tijdens WO II eindigde in Dunderland, waarna pas in 1958 Fauske en in 1961 Bodø werd bereikt.

Hoge temperaturen

In de namiddag werd de huurauto ingeleverd en het vliegtuig genomen, niet naar huis, maar naar het boven de poolcirkel gelegen Bodø. 's Nachts is op het station van Fauske in de stromende regen gekeken of er nog iets te maken was van trein 5794 naar Trondheim. De TME 1504 van Nordic Re-Finance was de trekkende kracht. Deze ex-DSB diesel was door CargoNet gehuurd om het tekort aan tractie op te kunnen vangen. Dat dit niet de ideale oplossing voor het hoge noorden is, blijkt wel uit de beperkte inzet; alleen bij temperaturen boven de -20 °C mogen ze worden ingezet. Met de +6 °C die het op 24 januari was speelde dit natuurlijk niet. Echter, dat werd voor het treinverkeer de volgende dag wel een probleem. De voor dit jaargetijde absurd hoge temperaturen »



- 1.** De Flirt Nordic hybride kan zowel onder bovenleiding als op dieselkracht goed uit de voeten. De voor SJ Nord rijdende 76.105/505 passeert op 24 januari 2023 Mære onderweg naar Lundamo.
- 2.** De reis begon goed met een door de EI 14.2168 getrokken goederentrein 5702 van Trondheim naar Alnabru. Drivstua, 23 januari 2023.
- 3.** Zware regenval in Noord-Noorwegen veroorzaakte veel ellende in alle verkeerssectoren. In Fauske was de sneeuw bijna verdwenen toen TME 1504 klaarstond voor vertrek naar Trondheim op 24 januari 2023.



MET TWEE BOLLE NEUZEN VAN HAMAR NAAR BODØ

zorgden voor onderspoelen van het spoor door smeltwater; sneeuw- en steenlawines blokkeerden de doorgang en rivieren traden buiten hun oevers. Op de hoogvlakte Saltfjellet waar ook de poolcirkel wordt gekruist, woedde een heuse sneeuwstorm. De dagelijkse goederentrein naar Trondheim was dan ook een geliefd foto-object. Maar helaas, kort na de passage van de trein raasde die in een enorme sneeuwwal en reed zich helemaal vast. De zware Vossloh ontspoorde niet en raakte slechts licht beschadigd, maar het weer vrijmaken van het spoor en het lostrekken van de trein duurde een halve dag. Ook de museumtrein was in Bjerka tot stilstand gekomen. De reizigers werden voor een overnachting in een hotel naar Mo I Rana overgebracht. De organisatie besloot als gevolg van de opgelopen vertraging de volgende avond vanuit Bjerka naar Trondheim te reizen, zoveel mogelijk het originele tijdspad volgend. Tja, een passage van de Bolle Neuzen over de poolcirkel zat er dus niet in.

Nohab Di 3.628

Een beroemd voetballer zei ooit eens: “Elk nadeel heb zijn voordeel.” Dat bleek ook deze keer. De eerder genoemde goederentrein was vlak voor station Dunderland tot stilstand gekomen. Laat dat deze winter nu juist de standplaats van Nohab Di 3.628 van Bane Nor



zijn. Het gesloten station met werkplaats is normaal een verlaten oord, maar nu gonsde het van de bedrijvigheid om het spoor begaanbaar te houden. Na in mijn beste Noors een praatje met enkele personeelsleden aangeknoopt te hebben, werd toestemming gegeven de locloods in te gaan. Zelfs de overheaddeuren werden geopend om enkele foto's te kunnen maken. Om toch de Nohabs te kunnen zien, werd spoorslag doorgereden via Mo I Rana naar Bjerka. In Mo, zoals de Noren de »

- 4. CargoNet heeft acht Vossloh Euro 4000'en in gebruik, waarvan zes eigen locs met als typeaanduiding CD 312. Op 25 januari 2023 kruist de 004 met trein 5790 in heerlijk winters weer onderweg naar Trondheim bijna de poolcirkel.**
- 5. Nohab Di 3.628 van Bane Nor heeft aan beide kanten enorme sneeuwschuivers. Dunderland, 25 januari 2023.**
- 6. Een verstild landschap; zelfs de treinen reden in de ochtend van 26 januari 2023 niet op de brug over Ranaelva nabij Storforshei.**
- 7. NJM 7053 die was gepland naar Bodø te rijden, strandde in Bjerka ten zuiden van Mo I Rana, 25 januari 2023.**

Fototips

Het fotograferen met drones kent de laatste jaren een enorme vlucht, maar lijkt door de steeds strenger wordende regelgeving te stagneren. Steeds meer landen stellen een dronebewijs verplicht en de zones met vliegverboden worden steeds groter. Gelukkig heeft een Amerikaans verbod op het vliegen met drones van DJI het niet gehaald. Noorwegen is een van de landen waar nachtvliegen is toegestaan. De dronefoto's in deze rapportage zijn gemaakt met de DJI Mini 3 Pro. Voor de nachtopnamen werden de camera-instellingen op manueel gezet en in verschillende stappen overbelicht om daar tenslotte achter de pc een selectie van te maken. Het scherm van de Smart Controller heeft onvoldoende resolutie om de kwaliteit van de opnames 100% te beoordelen. Beter een foto te veel dan te weinig!





plaats veelal afkorten, werd een kort bezoek gebracht aan de ertsoverslag van Rana Gruber. De door CargoNet van Railcare gehuurde T68 stond met een lege trein te wachten tot het spoor weer veilig werd verklaard. Een dag stilstand voor deze vijf keer per dag rijdende trein betekent voor het mijnbouwbedrijf een enorm omzetverlies.

Dronefoto's

Tegen de tijd dat Bjerka werd bereikt, was de korte daglichtperiode in deze noordelijke streek alweer voorbij. Het gaf wel de kans om met de drone een luchtopname te maken. Bijzonder hoe stil deze vlieg-machines tegenwoordig in de lucht kunnen blijven hangen; de sluiters stond enkele seconden open en toch werd een haarscherpe foto gemaakt. Vanuit het vakantiehuisje in Fauske werd de volgende dag wederom de lange tocht naar Bjerka afgelegd. Een reis van ruim 200 km die normaal in een kleine drie uur kan worden afgelegd, duurde op de ijsbaan bijna vijf uur. In Dunderland werd van het vriendelijke personeel vernomen dat de treindienst in de loop van de dag weer opgestart zou worden. De gestrande cargo stond inmiddels bij het station en zou later die dag vertrekken. Ten zuiden van Mo I Rana werd bij meerdere locaties post gevat en was het toch nog mogelijk om enkele winterse foto's te maken. De Bolle Neuzen vertrokken tijdens een sneeuwbuï in het laatste



daglicht, wat een fraai decor vormde voor de zwaar rokende machines. De nachttrein uit Bodø werd in Bjerka opgewacht, waarna de terugrit in zware sneeuw- buien voor mens en machine best een uitdaging was. De E6, die over Saltfjellet ligt, kent geen parkeer- plaatsen of tankstations. Je bent daar in geval van pech afhankelijk van je mobiele telefoon en de hulp- diensten die gemiddeld iedere twee uur de route controleren. Een extra deken en water in de auto is derhalve een dringend advies. De terugvlucht de vol- gende dag bleek op de normale tijd gepland te staan, in tegenstelling tot de dagen ervoor waarbij veel werd gecancelled. Ook de enige weg naar het vliegveld was weer open, nadat die twee keer door modderstromen was geblokkeerd. In Bodø werd het op de draaischijf keren van een Di 4 met veel interesse gevolgd; een jaar later zou ook deze draaischijf uit dienst genomen worden. Met toch wel een tevreden gevoel werd de huurauto ingeleverd en tijdens de vlucht naar huis de reis geëvalueerd. Het is altijd grappig om te zien dat, hoe zorgvuldig je een tripje ook uitstippelt met fraaie fotopunten paraat in Google Maps, de natuur je altijd inhaalt. Een flexibele instelling is daarom, zeker bij een winters avontuur, een must. En Cruijff had gelijk; bij het bekijken van de foto's is het nadeel omgezet in een voordeel. Veel beelden die door de uitdagende omstandigheden werden gemaakt hadden anders onmogelijk gemaakt kunnen worden. //

8. De twee andere Euro 4000-locs die CargoNet gebruikt zijn van Railcare gehuurd. De daar als T68 aangeduide 901 staat op 26 januari 2023 in Mo I Rana met een lege ertstrein nog steeds op vertrek te wachten.
9. De eerste trein die op 26 januari 2023 weer over Nordlandsbanen kon rijden, was de SJ Nord 471 van Trondheim naar Bodø. Getrokken door de Di 4.653 volgt de trein de oevers van de Ranafjord ten zuiden van Mo I Rana.
10. Met ruim 24 uur vertraging is trein 5790 onderweg naar Trondheim. Mo I Rana, 26 januari 2023.
11. Na het passeren van de goederentrein kan ook de trein van het Noorse spoorwegmuseum NJM de reis vanuit Bjerka vervolgen. Echter niet naar het noorden, maar zuidwaarts.
12. Het bezoek op 27 januari 2023 aan Bodø leverde een Henschel Di 4 op de draaischijf op.



EXTRA ONLINE

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



+6 °C ZORGDE VOOR SNEEUW- EN STEENLAWINES



Nieuw hart voor Mabar Tren-railreiniger

MICROMOTOR MET 3D-PRINT HULPSTUK

De motor van de bij de Amsterdamse Modelbouw Club (AMC) in De Rijp in gebruik zijnde Mabar Tren-railreiniger vertoonde na enkele jaren trouwe dienst een ongewoon grote warmteontwikkeling. Dat resulteerde in een defecte motor en een, waarschijnlijk, defecte decoder. Clublid Henk Schipper bedacht een oplossing.



Omdat mijn eigen exemplaar met een slecht draaiende motor ook kuren begon te vertonen, besloot ik, voordat de decoder het zou begeven, daarvan eveneens de motor te vervangen. Het plan was van beide railreinigers de motoren door nieuwe te vervangen. De twee bij Mabar Tren in Spanje bestelde nieuwe motoren bleken helaas niet op voorraad, maar zouden in december 2023 geleverd kunnen worden. In november dat jaar hoorde ik dat Mabar Tren door externe omstandigheden failliet was gegaan. Goede raad was duur.

Micromotor

Een zoektocht bij Chinese leveranciers leverde geen bruikbaar exemplaar op. De kleine motoren die Micromotor kon leveren hadden één nadeel: ze passen niet zonder meer op de plek van de originele motor, maar met een zelf te ontwikkelen adapter zou dat moeten lukken. Micromotor, bij monde van Ed ten Dam, adviseerde motor 1013S met één aseind te gebruiken. De railreiniger is eenvoudig te openen door de onderkant van de kap iets uit te buigen. Het met twee kleine magneten bevestigde dak kunnen we laten zitten.

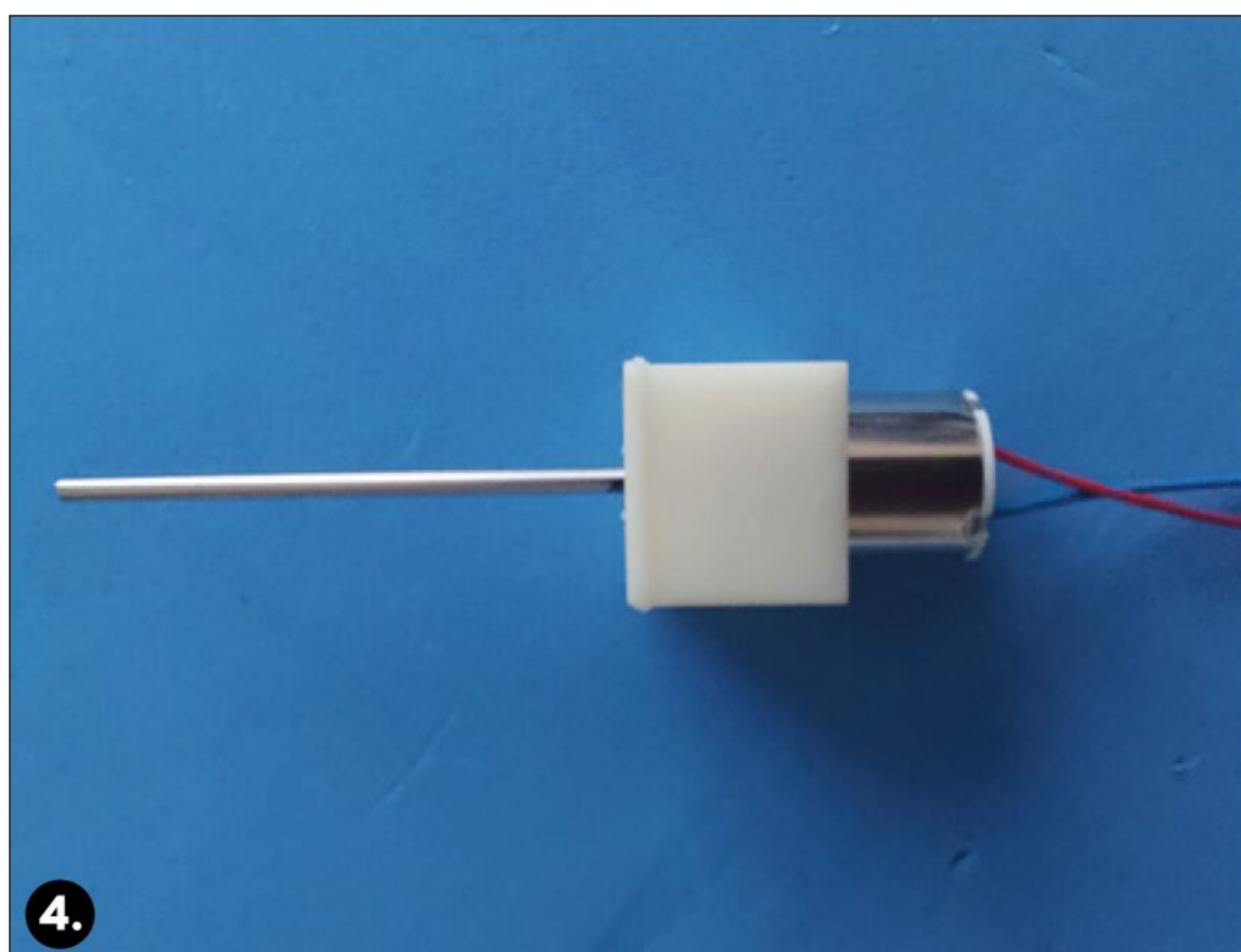
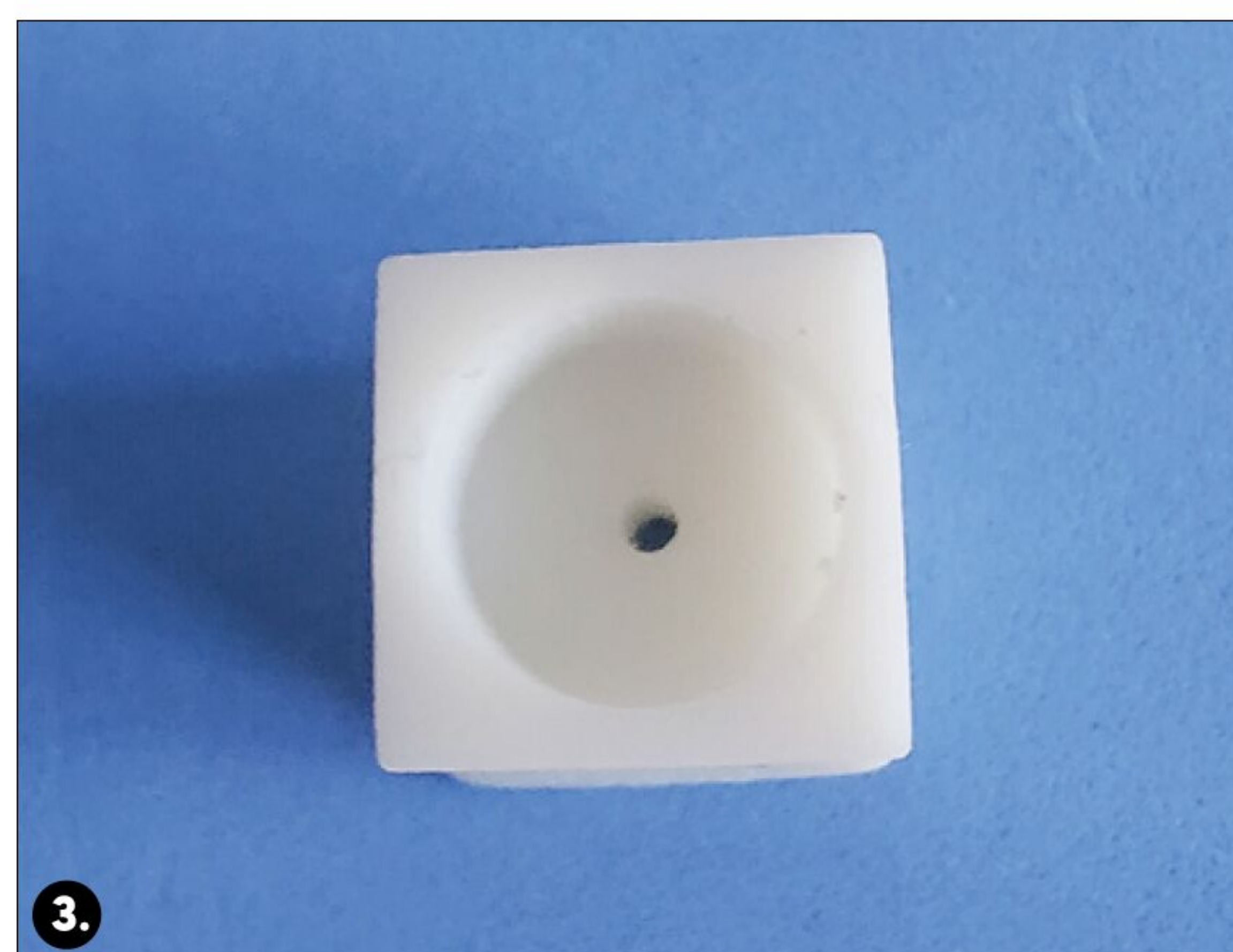
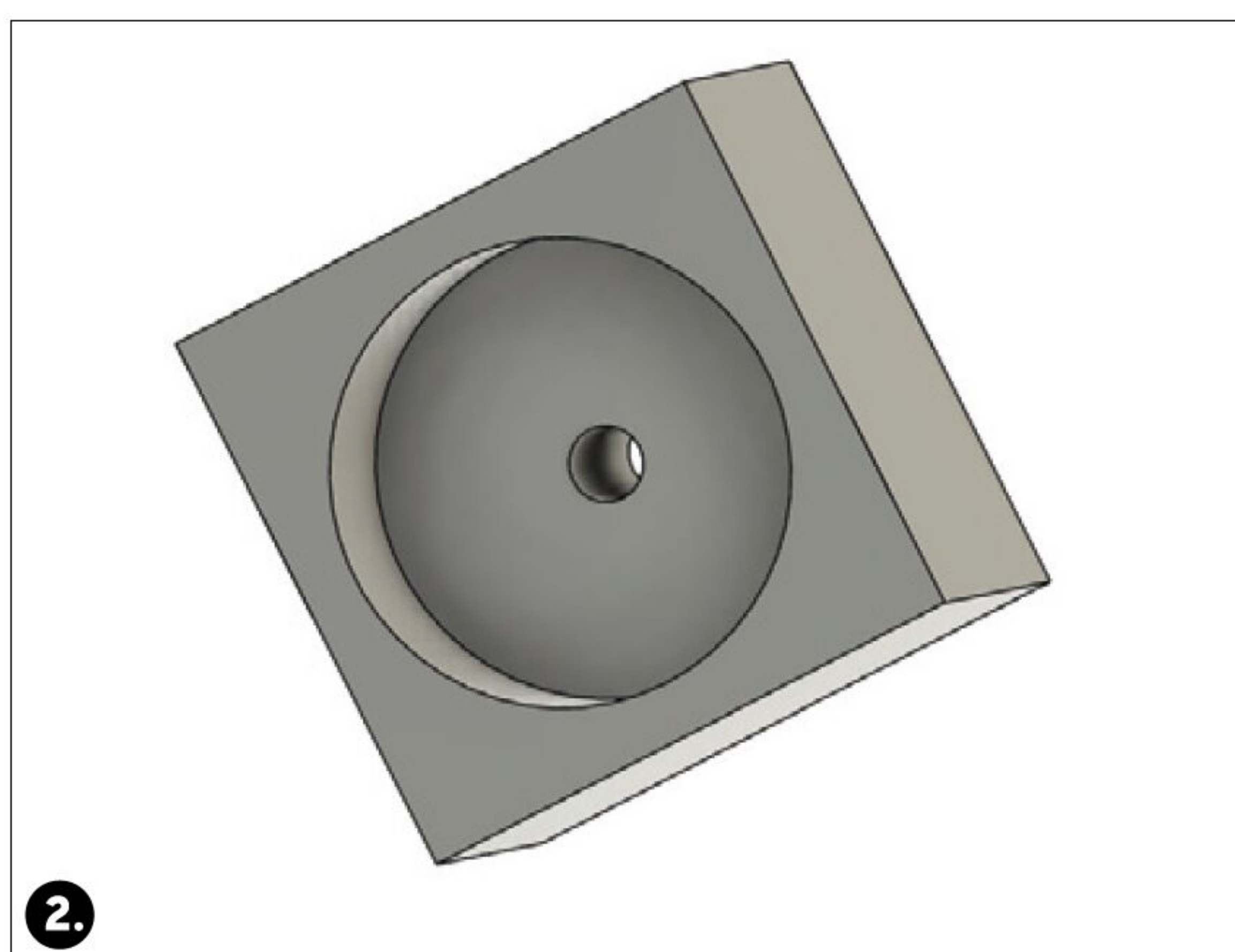
De motor is met een beugel vastgezet en na het losdraaien van twee schroeven kunnen we de aansluitingen lossolderen en na het demonteren van de stofzuiger of de polijstschijs kan de motor uit de wagen getrokken worden.

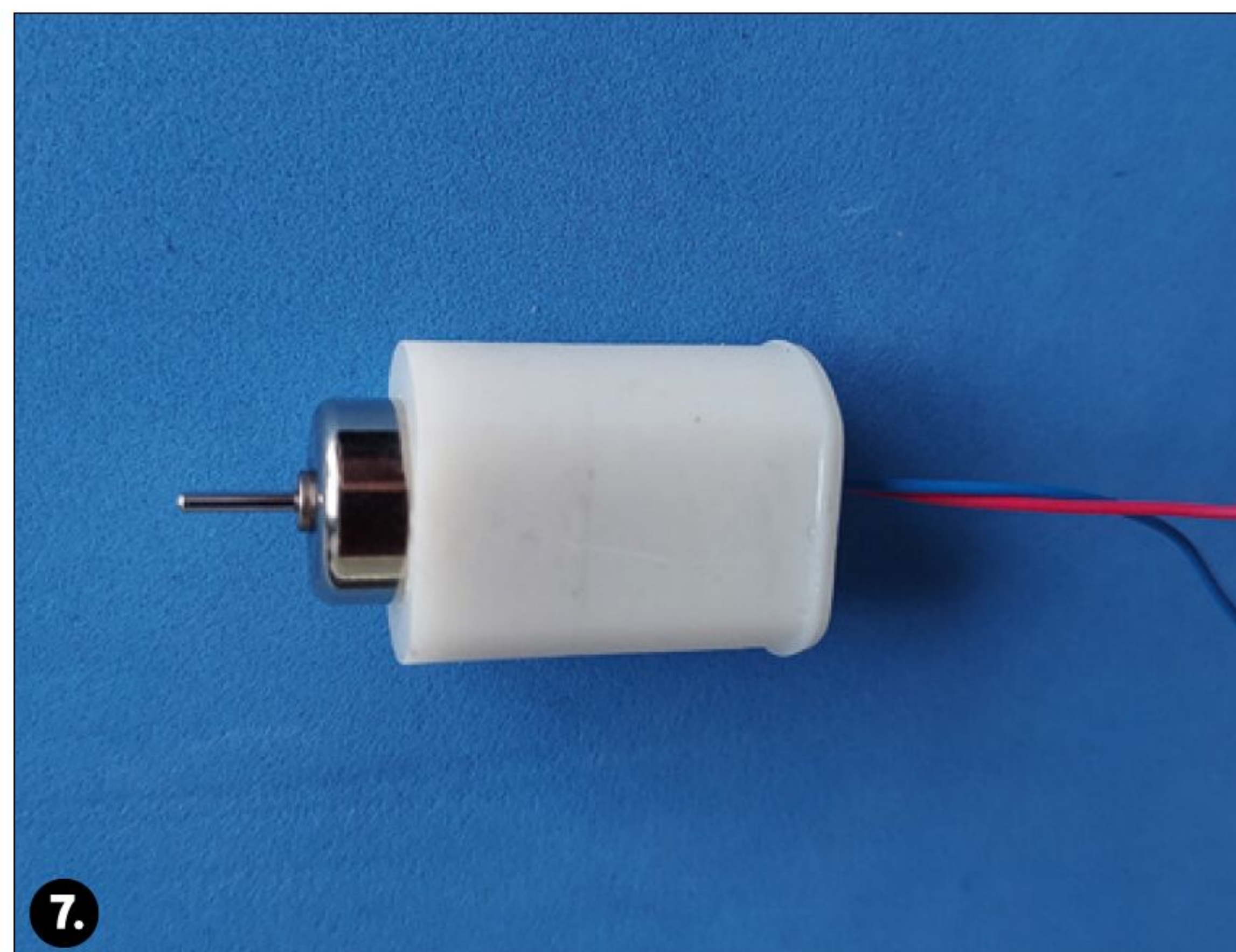
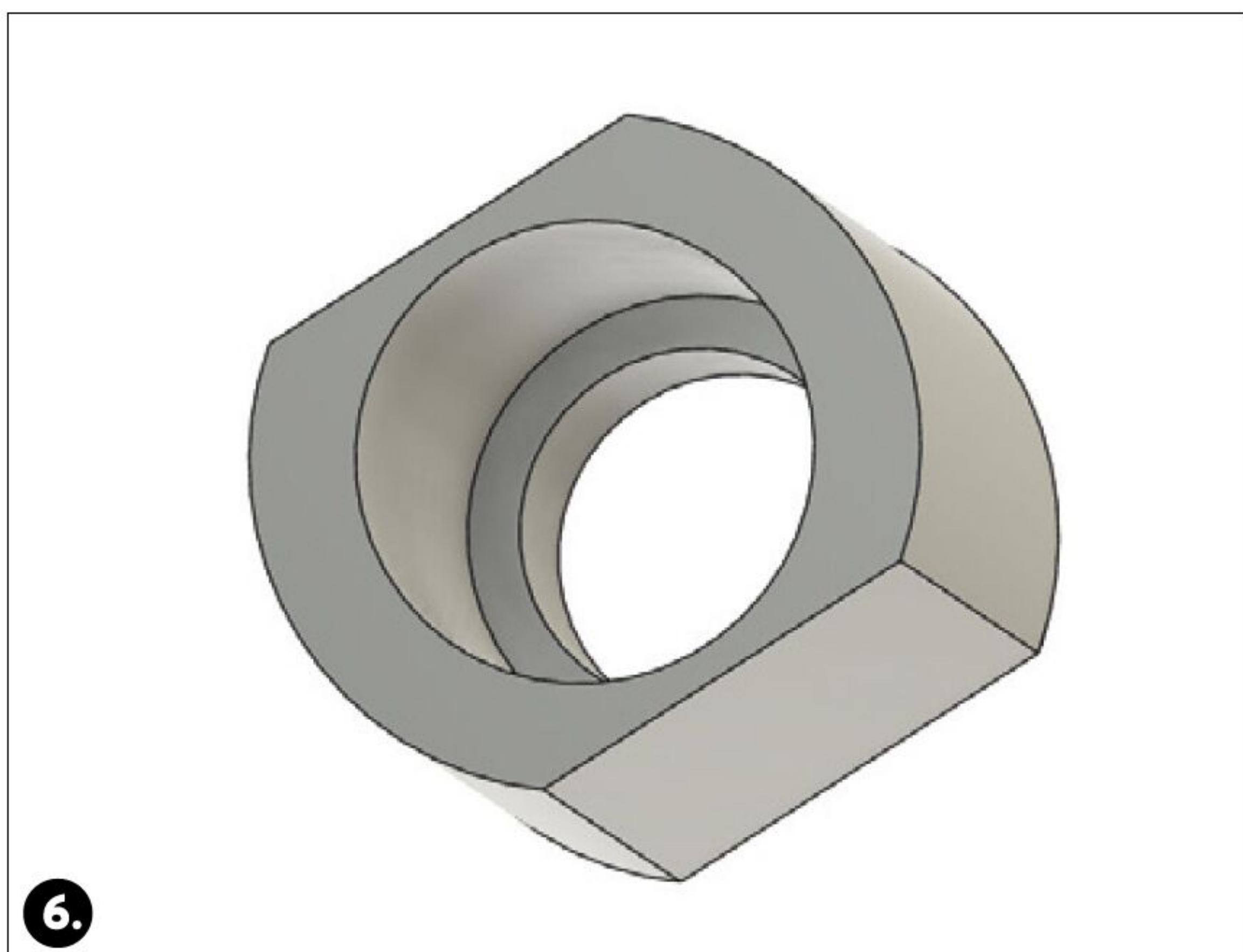
Verloophuls

Voor de nieuwe motor heb ik met mijn 3D-printer een passend huis gemaakt. De as van de Micromotor heeft een diameter van 1 mm Ø. De originele Mabar Tren-motoras is 1,5 mm Ø zodat het nodig bleek om de Micromotoras te voorzien van een verloophuls 1 mm naar 1,5 mm Ø. Deze huls is eveneens door Micromotor geleverd. De buis van 1,5 mm Ø wordt op de as van 1 mm Ø gelijmd en na drogen van de lijm wordt hij ingekort naar de lengte van de originele motor. Om de zaak tijdens het afkorten niet te beschadigen, heb ik een extra hulpstuk geprint zodat er geen verkeerde belasting op de dunne as kan komen. Het afkorten is met een doorslijpschijf in de Dremel gedaan. Als de »

MICROMOTOR 1013S MET ÉÉN ASEIND

1. De NS Gbs staat met een nieuw hart klaar voor de volgende veegbeurt.
2. Het getekende hulpstuk om de motor veilig te kunnen klemmen.
3. Het in 3D geprinte hulpstuk.
4. De motor is met de lange verloophuls in het zaag- en klemhulpstuk gestoken.
5. Het hulpstuk tijdens gebruik: de Micromotor zit stevig geklemd zonder defect te raken. De Dremel doet het werk.

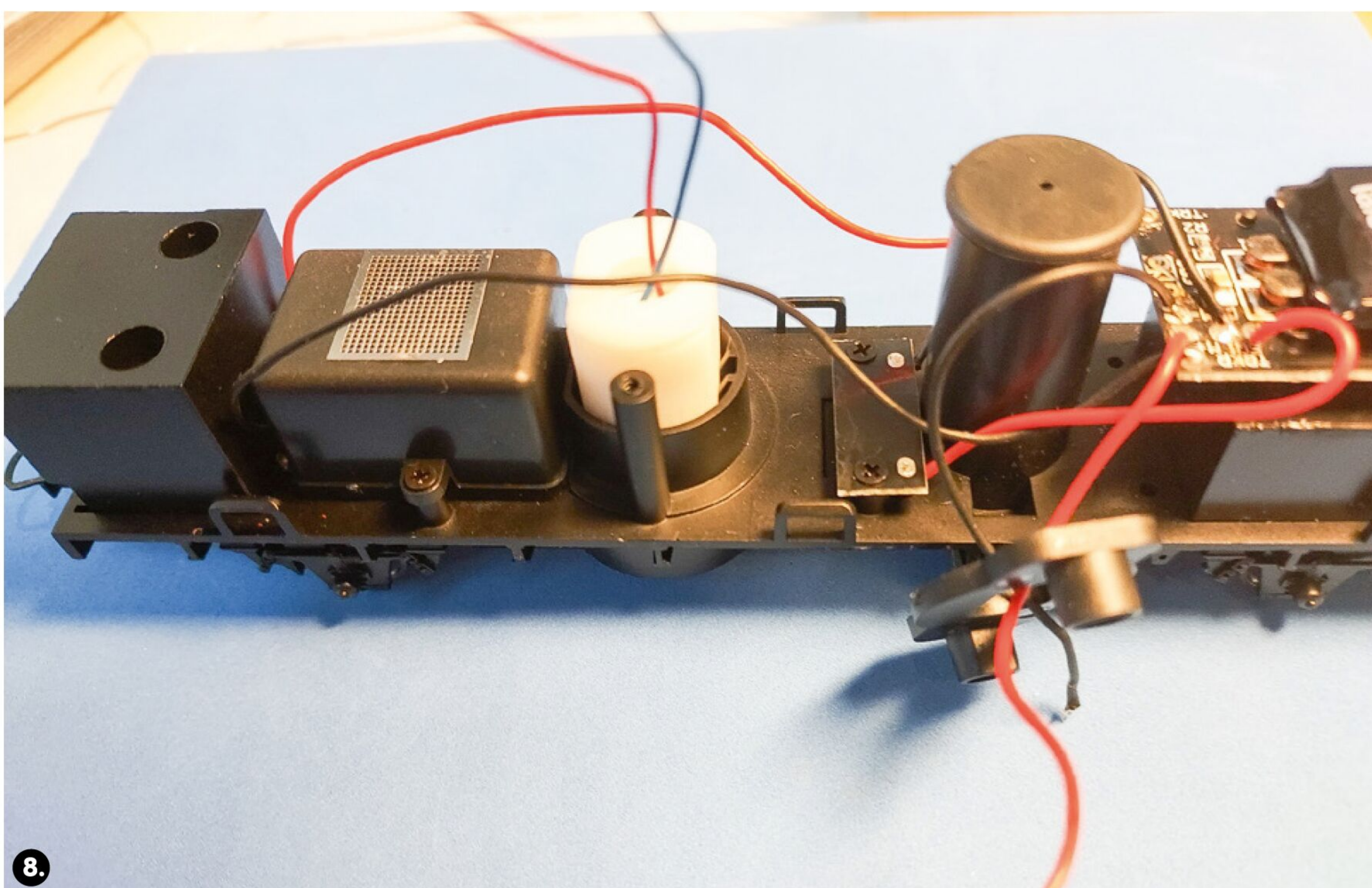




originele hulpstukken op de nieuwe as gemonteerd zijn, kan de motor in omgekeerde volgorde in de rail-reinigingswagen worden ingebouwd. Let daarbij op dat de aansluitdraden door het montagestuk worden geschoven. Na het terugplaatsen van de decoder werkte alles weer als vanouds en kon de kap op de wagen worden vastgeklikt. De beide wagens kunnen weer vele jaren, met een sterk gereduceerd geluid, mijn modelbaan en die van AMC schoonhouden. De 3D-prints zijn gemaakt met een Anycubic Mono X, een resinprinter. Deze prints zijn gratis te downloaden op: cults3d.com/en/3d-model/various/engine-house-micromotor-schipcas //

VERLOOPHULS Ø 1 MM NAAR 1,5 MM

6. Tekening van de adapter om de Micromotor in de Mabar Tren-railreiniger te kunnen plaatsen.
7. De Micromotor in de adapter geschoven.
8. De adapter met Micromotor op de plaats van de defecte Mabar Tren-motor.



De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

FOTO: MUSEUMSTOOMTRAM
HOORN-MEDEMBLIK



De Kerst Expres gaat weer rijden

Op 14 en 15 december gaat de Kerst Expres weer rijden en vanaf 21 december dagelijks met uitzondering van 25 december. De Kerst Expres begint op het tramstation van Museumstoomtram Hoorn-Medemblik. Dankzij de speciale kerst-puzzel is er alle gelegenheid om het museum te ontdekken. De stoomtram rijdt naar het stationnetje van Wognum uit 1887. Daarna keert de stoomtram weer terug naar Hoorn. **Kijk voor meer informatie op Stoomtram.nl.**

Winter Station

Van december 2024 t/m januari 2025 vindt het evenement Winter Station plaats in het Spoorwegmuseum. Dit evenement is geschikt voor jong en oud. Het hele

Spoorwegmuseum wordt omgetoverd in een wintersfeer. Daarnaast kunt u schaatsen rondom een antieke stoomlocomotief. Naast schaatsen zijn er genoeg andere activiteiten, zo kunt u ook instappen in de antieke carroussel genaamd 'Galopper' en vinden er live-acts plaats.

Kijk voor meer informatie op Spoorwegmuseum.nl.



FOTO: SPOORWEGMUSEUM



Nieuwsbrief

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

De Nederlandse Modelspoordagen

Zaterdag 11 en zondag 12 januari vinden de Nederlandse Modelspoordagen plaats in de Broodfabriek in Rijswijk. De Nederlandse Modelspoordagen is dé beurs voor modelspoorliefhebbers. Tijdens deze beurs kunt u zowel nieuwe als tweedehands modeltreinen en accessoires kopen. Ook kunt u een workshop volgen of verschillende modulebanen bekijken. Railhobby is aanwezig met een stand. Zien we u daar?

Kijk voor meer informatie op Modelspoordagen.nl.



FOTO: DE BROODFABRIEK

DE5 vijftig jaar buiten dienst

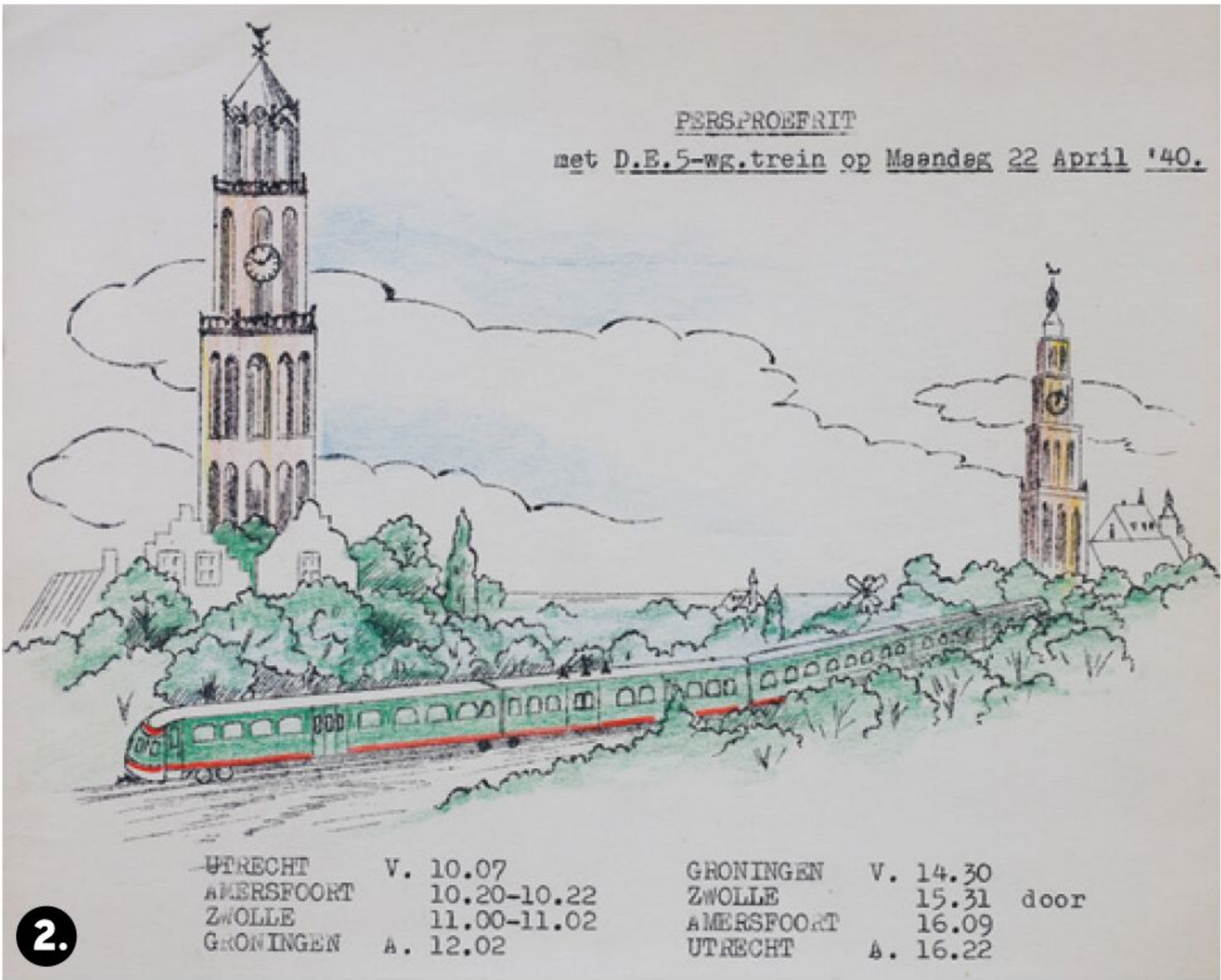
DEEL 1: EEN POSTUUM EERBETOON

Door de NS werd eind jaren dertig een treinstel ontworpen dat door drie twaalfcilinder dieselmotoren werd aangedreven. Milieubelasting was nog geen onderwerp van discussie. De vijfdelige dieselelektrische treinstellen zouden vanaf 1940 op langeafstandstrajecten gaan rijden, maar de oorlog maakte dit onmogelijk. De DE5 werd, tot de terzijde-stelling vijftig jaar geleden, vooral op secundaire lijnen ingezet.



Ontwerp op basis van de DE3

De eerste dieselmotorrijtuigen in Nederland waren in 1927 de omC 901-908 voor de tramlijnen in Zuid-Beveland, in 1934 gevolgd door het dieselelektrische treinstel DE3. Het reizigersvervoer nam eind jaren dertig dusdanig toe dat in de spits de DE3 vaak gekoppeld reed. Ten opzichte van stoomtreinen waren de stroomlijntreinstellen zeer comfortabel en economisch in gebruik. De NS besloot op basis van de DE3 een dieselelektrisch treinstel met vijf rijtuigen te ontwerpen, met de stroomlijnkop van de omBC 2900 uit 1937 als uitgangspunt. Het met de bouw belaste Werkspoor ging een samenwerking aan met Allan voor het Coo-rijtuig en Beijnes voor de Ck en Co. De elektrische installatie werd geleverd door Heemaf in Hengelo en het Zwitserse Brown Boveri & Cie (BBC). De in licentie van BBC gebouwde tractiemotoren kwamen van zowel Heemaf (35 stuks) als Smit Slikkerveer (97). Als krachtbron werden drie Maybach-dieselmotoren met evenzoveel generatoren in een aparte motorwagen ondergebracht. Motoren onder de vloer kwamen pas begin jaren vijftig met de ‘Blauwe Engel’, met als voordeel een lagere aslast en grotere reizigerscapaciteit. De achttien treinstellen DE5 werden genummerd 51-68, de twee reserve motorwagens mD als 69 en 70. Hierdoor hoefde bij »



- 1. Treinstel DE5 51 tijdens een van de eerste ritten in 1940 in Utrecht CS. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
- 2. Het reisschema van de persproefrit met DE5 51 op 22 april 1940. (foto collectie De Pater/Het Utrechts Archief)
- 3. De reizigers konden meekijken over de rug van de machinist. (fotograaf onbekend, collectie Het Utrechts Archief)



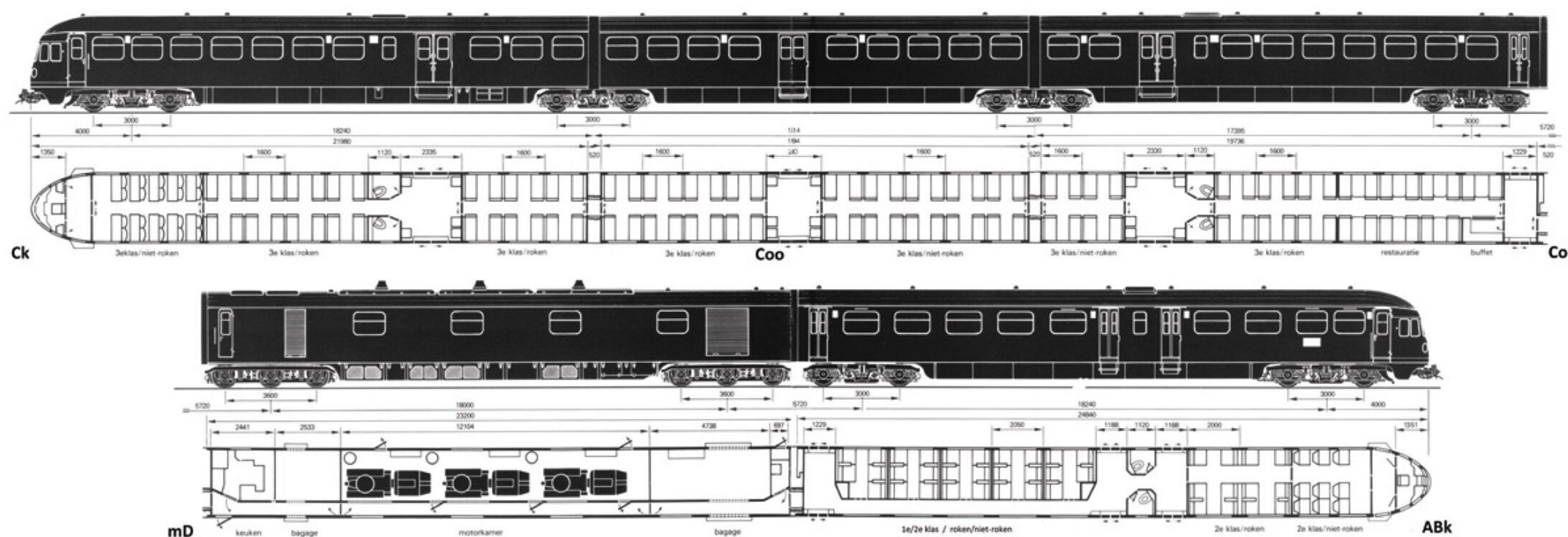
TEKST: HAROLD VAN DER MEER

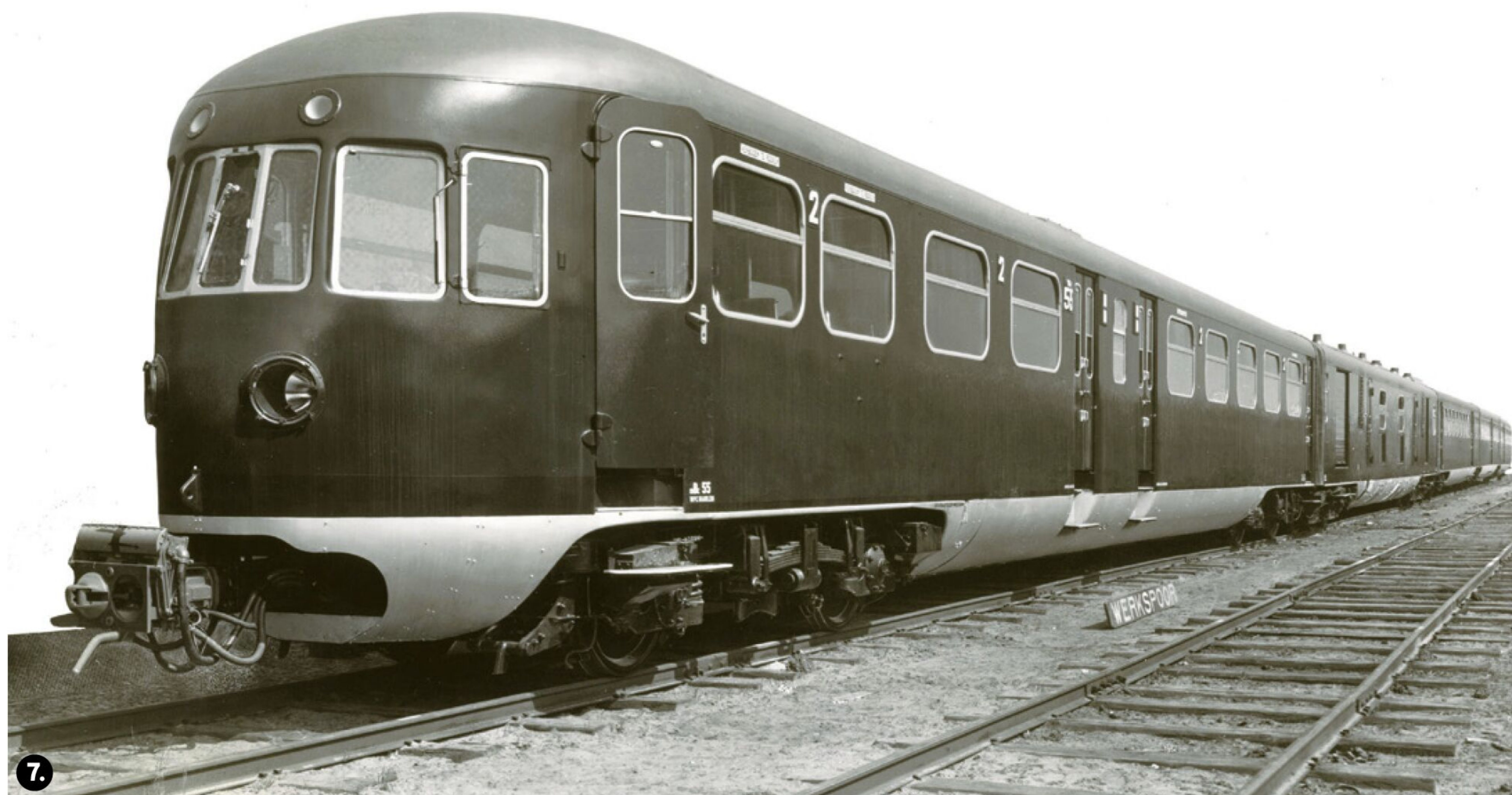


onderhoud of reparatie aan de mD niet een compleet treinstel uit dienst gehaald te worden. Het idee om in de reserve mD'en twee Stork-dieselmotoren van 900 pk te plaatsen, werd om de uniformiteit in de serie te houden op het laatste moment geschrapt. Bij het ontwerp van de zomerdienstregeling van 1940 werden de 160 km/h snelle treinstellen op lange afstanden ingepland. Op 22 april 1940 vond, kort voor het uitbreken van de oorlog, de presentatierit met de 51 tussen Utrecht en Groningen plaats. De recensies waren lyrisch. De geplande inzet is door WO II nooit van de grond gekomen; beperkingen op gebruik van diesel en schade aan de infrastructuur zorgden voor stilstand en de tijdens de oorlog afgeleverde treinstellen werden veelal direct terzijde gesteld.

Techniek

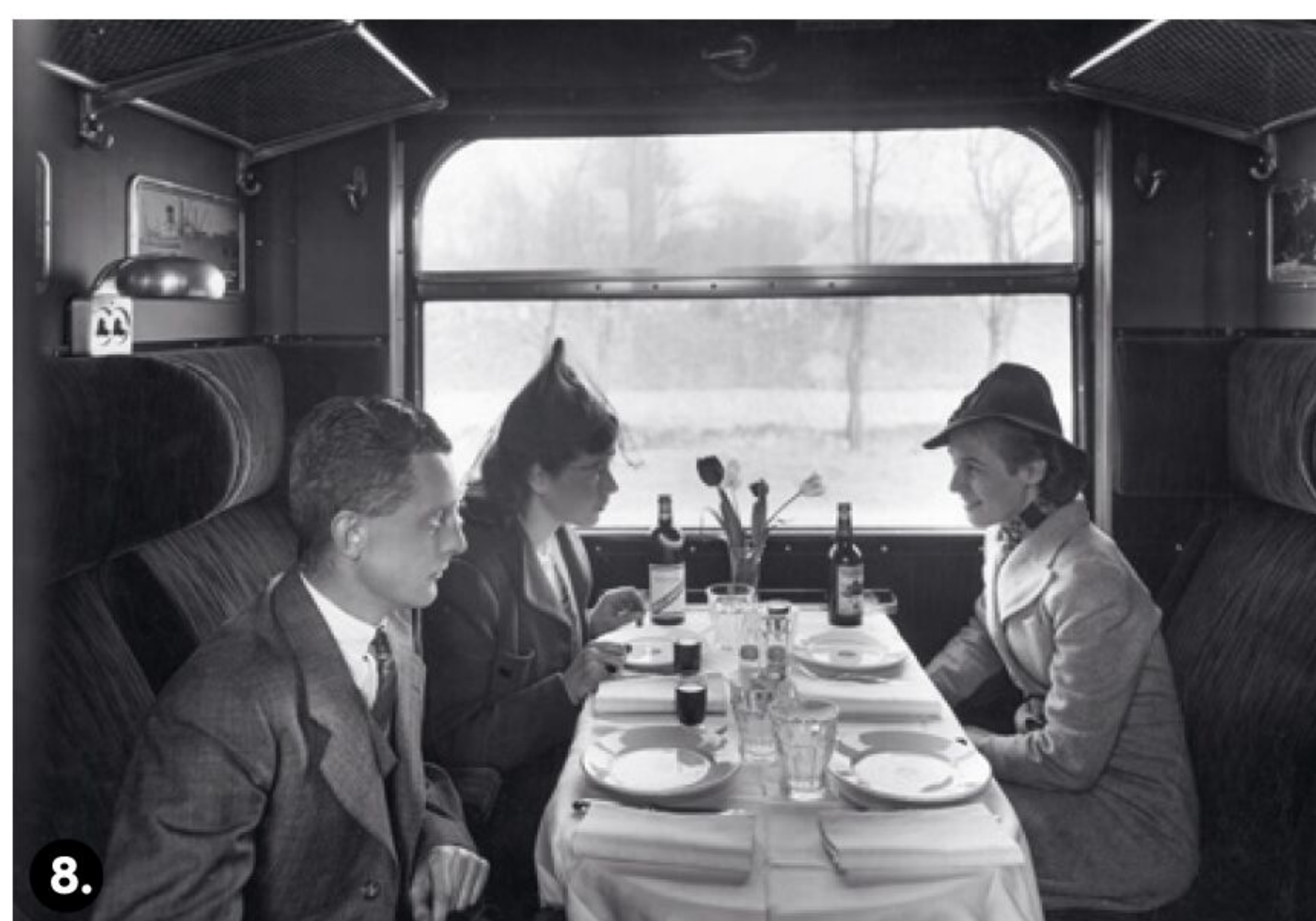
De bijna 110 meter lange treinstellen boden plaats aan 272 reizigers, verdeeld over drie klassen met op de balkons honderd staanplaatsen. Het leeg gewicht was 239 ton, de rijtuigen hadden 3 mm gelaste plaat-stalen zijwanden. De samenstelling was: ABk-mD-Co-Coo-Ck (zie tekening 1). Na het afschaffen van de derde klasse in 1956 werd dit: ABk-mD-Bo-Boo-Bk. De ABk, Co en Ck hadden toiletten. De ABk had vijf coupés, waarvan twee meer comfort boden door betere stoelen, leeslampjes en vloerkleedjes en zo nodig als eerste klasse konden worden gebruikt. Desgewenst konden ook de overige drie coupés als eerste klas worden aangekleed door vloerkleedjes



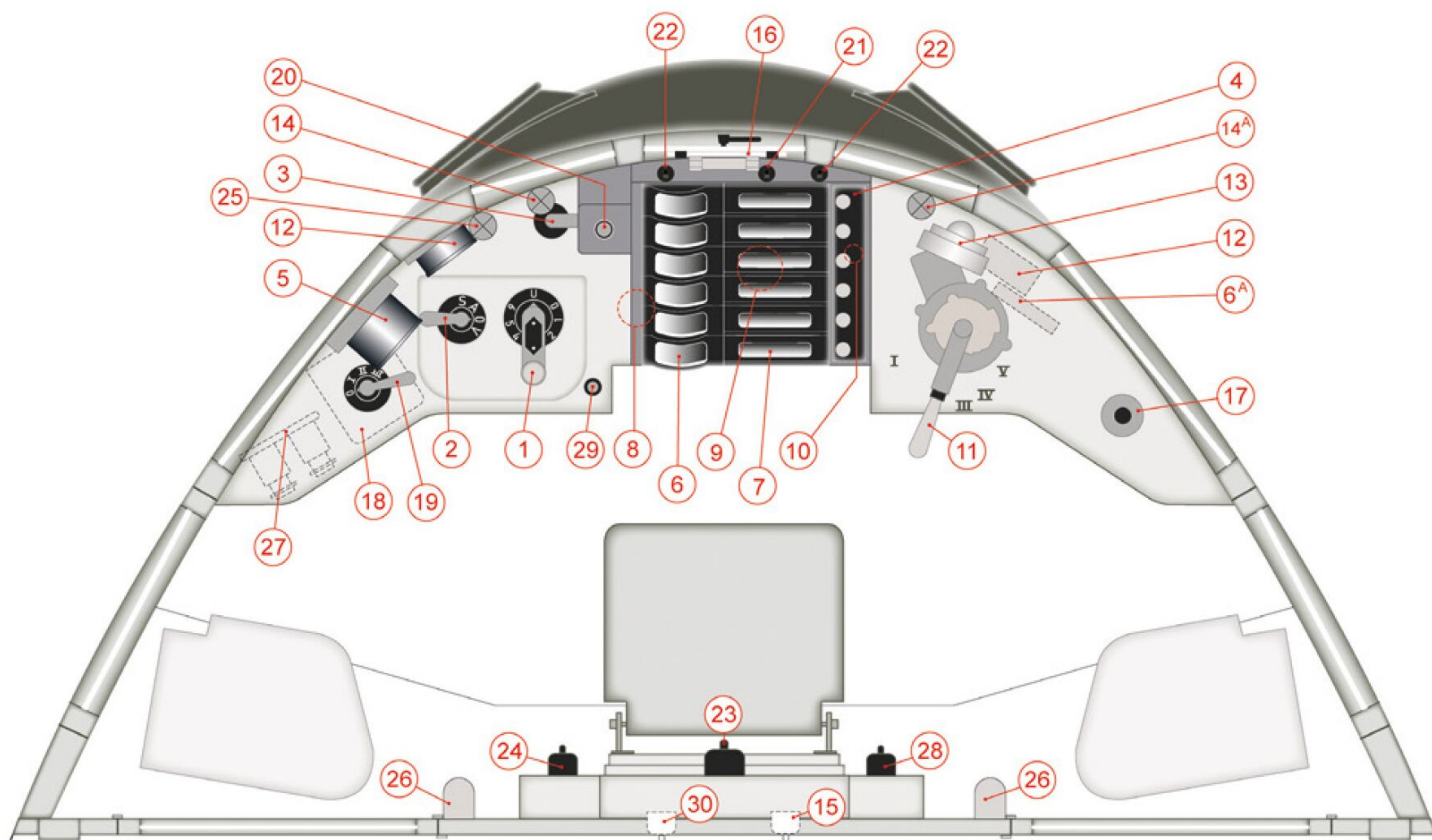


neer te leggen. Reizigers konden in het Co-rijtuig aan zeven vaste tafels genieten van een geserveerde maaltijd. Het interieur was grotendeels gelijk aan dat van het elektrisch stroomlijnmaterieel uit 1938. Het gelaste rijtuigframe had een houten vloer van Noors grenen met een toplaag van rubber. In het dak en tegen de zijwanden waren isolerende vezelplaten aangebracht; de triplex wanden kregen een reseda-groene afwerking. De rijtuigen werden verwarmd door ingeblazen lucht afkomstig van het koelwater van de motoren, in de zomer zorgde buitenlucht voor verkoeling. Tja, toen konden de ramen nog open... Reizigers in de koprijtuigen hadden door de glazen wand zicht op de cabine; vanaf 1952 werd dit met schotten dichtgemaakt. De lengte van de rijtuigen waren verschillend: de op Jacobsdraaistellen staande Coo was slechts zeventien meter lang, de ABk was met 24,84 meter de langste. Het in- en uitstappen kon door slechts 60 cm brede handmatig te openen schuifdeuren. Om dit enigszins te reguleren waren de deuren van bordjes met 'in' of 'uit' voorzien; ook de koersborden waren aan de zijwand bevestigd. Dat bij de bouw de Tweede Wereldoorlog op de loer lag, blijkt uit de opbouw van de binnenverlichting: de normale verlichting kon via een schakelaar naar blauwlicht worden gewijzigd, waardoor de trein vanuit de lucht minder opviel. Om die reden werden de zilvergrijze daken tijdens de oorlog donkergrijs geschilderd. Van de ABk en Ck waren beide assen van de kopdraaistellen aangedreven. Bij de mD was het drieassige draaistel aan de kant van de ABk op de buitenste assen aangedreven, de middelste as was een loopas. De asindeling is derhalve 2'Bo'+ 2'+ 2'+ 3'(A1A)' + Bo'2. »

DE ASINDELING WAS 2'BO'+ 2'+ 2'+ 3'(A1A)' + BO'2



4. Interieur van een Ck-rijtuig. (foto's 4, 7 & 8 Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)
5. Eersteklas coupé van een ABk-rijtuig met luxe bekleding en leeslampjes. (fotograaf onbekend, collectie Het Utrechts Archief)
6. Tekening 1: indeling van een DE5. (tekening Lex Tempelman †)
7. Staatsieportret van het in 1940 zojuist afgeleverde treinstel 55.
8. Een keurig gedekte tafel in de restauratieafdeling van het Co-rijtuig.



9.

NUMMERING INRICHTING CABINE:

- 1 rijcontroller
- 2 rijrichting- en startkruk
- 3 compressorbedieningsschakelaar
- 4 motorstopdrukknoppen
- 5 hulpstroomvoltmeter
- 6 temperatuurcontrole instrumenten
- 6a weerstanden voor positie 6
- 7 toerentalmeters
- 8 dodemanspedaal
- 9 pedaal voor automatische koppeling
- 10 pedaal voor de fluit
- 11 remkraan
- 12 manometers
- 13 snelheidsmeter
- 14 remcontrolelamp links
- 14a remcontrolelamp rechts
- 15 verwarmingsschakelaar
- 16 ruitverwarmer
- 17 schakelaar voor rijden met drie treinstellen
- 18 transformator treinverlichting
- 19 kieswals
- 20 drukknop magneetrem
- 21 schakelaar ruitverwarmer
- 22 schakelaar frontseinen
- 23 hoofdschakelaar seinverlichting (verzegeld)
- 24 schakelaar verlichting manometers
- 25 lamp brandmelders
- 26 lampen verlichting manometers
- 27 veilighedenpaneel
- 28 schakelaar cabineverwarming
- 29 stopknop koelers
- 30 verlichtingsschakelaar rijtuigen



10.

Railrem

De railrem bestaat uit een elektromagneet met poolschoenen die tussen de wielen aan het draaistelframe is gemonteerd. Bij bediening van de railrem wordt de elektromagneet met 10.000 kg tegen de bovenkant van de rails gedrukt. De ontstane wrijving zorgt voor extra vertraging van het treinstel. Bediening vindt plaats door een schakelaar aan de remkraan of een draaischakelaar op het instrumentenpaneel. Bij proefritten werd een treinstel met 140 km/h binnen 690 meter tot stilstand gebracht. In eerste instantie kregen alleen de treinstellen 51 en 59-62 de railrem, vanaf 1949 zijn ook de overige dertien hiermee uitgerust.

Bij de aangedreven wielassen waren zandstrooiers gemonteerd die via een elektromagnetische klep het zand onder luchtdruk op de rails bliezen.

Bij de meester op de bok

Het rijden van de trein gebeurt door het bedienen van de rijrichting- en startkruk in de cabine, in combinatie met de kieswals. De hoofdgeneratoren, die bij uitgeschakelde dieselmotoren via accu's gevoed worden, dienen als starter voor de diesels. Voor het uitzetten van de motoren is er per motor een drukknop die een stopmagneet op de reguleur vergrendelt en daarmee de brandstoftoevoer blokkeert. De rijrichting- en startkruk bevindt zich links van de rijcontroller (zie tekening 2). Via een Vickers-tractiestroomregeling wordt het treinstel elektropneumatisch bediend. De rijcontroller heeft acht standen: 'uit', 'nul' en zes rijstanden waarmee het vermogen van de dieselmotoren en daarmee de hoofdgeneratoren kan worden geregeld. Rijstand één geeft 122 pk, twee 193 pk en vervolgens 268, 360, 447 en 510 pk. De maximumsnelheid van 160 km/h kan in iets meer dan zes minuten bereikt worden. Middels de Scharfenbergkoppelingen kunnen tot twaalf rijtuigbakken worden gereden; koppelen met DE3'en uit 1934 en Pec-postrijtuigen is mogelijk. Centraal voor de machinist zijn de controle-instrumenten geplaatst voor het toerental en de koelwatertemperatuur van de motoren. De bovenste drie zijn bedoeld voor de eigen trein, de onderste drie voor het gekoppelde treinstel. Rechts op het paneel zijn zes stopknoppen voor het individueel stoppen van de motoren. Bij overschrijden van een temperatuur van 70° C in de motorruimte zal de brandmeldlamp bij de rijcontroller aangaan en wordt automatisch een snelremming in gang gezet. Dit systeem is later aangepast, zodat een trein niet op een onhandige plek stil zal vallen. De snelremming wordt ook geactiveerd als de machinist tijdens de rit zowel de dodemanskноп in de rijcontroller als het dodemanspedaal loslaat. Van de ruiten in de cabine heeft alleen de middelste een luchtverwarmer en ruitenwisser. De reminstallatie van Knorr-Lambertsens bekrachtigt remblokken rechtstreeks op de wielen. Het ontbreken van remstanden vereist een gevoelige hand aan de remkraan en een goed inzicht van de machinist. Voor de op luchtdruk werkende remmen zorgen twee Westinghouse-compressoren in de mD. De buitenste draaistellen hebben een extra elektrische railrem in verband met de voor die tijd duizelingwekkende maximumsnelheid van 160 km/h, hoewel de dienstsnelheid op 125 km/h lag. Dat de spoorwegen in de jaren veertig nog niet toe zijn aan 160 km/h, blijkt uit een krantenrecensie: 'Het was niet mogelijk een kopje thee te drinken zonder te



KOPPELEN MET DE3 EN PEC WAS MOGELIJK

morsen.' De railrem wordt door een draaischakelaar boven de rijcontroller bediend. Erg lang is de railrem niet toegepast: vanaf september 1957 werd de installatie gedemonteerd en de maximumsnelheid teruggebracht. In de stuurstand kwam een bordje: 'magneetrem afgenomen, max. snelheid 105 km/h'. In het volgende deel wordt de motorwagen besproken en zal ingegaan worden op een aantal modificaties en de gevolgen van de oorlog op het materieel. //

-
- 9. Tekening 2: interieur van de cabine. (tekening Ramon Leenman)
 - 10. DE5 60 met verduisterde frontseinen in de dieselwerkplaats Utrecht, 15 september 1941. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
 - 11. Het plaatsen in 1939 van een Maybach G6-motor in een mD, de generatoren zijn al gemonteerd. (foto Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)
-

MET DANK AAN: CAREL VAN GESTEL VOOR DE CORRECTIES EN HET BESCHIKBAAR STELLEN VAN FOTO'S.

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 tot 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 2024
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:

☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Noviteitspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ☐ 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: _____

Handtekening: _____

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

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



Deel 2
van 2

Spoordijk van piepschuim

DEEL 2: SPOORSECTIE NAAR NEDERLANDS VOORBEELD

Een realistische Nederlandse spoordijk maken van piepschuim: het kan! In dit artikel beschrijft Myron van Ruijven de technieken en aandachtspunten bij het snijden en maken van een spoordijk uit piepschuim.



De DBC 6464 is met een sleep beladen Fccpps'en van Railpro onderweg richting Baarn.



Het aanleggen van een spoordijk begint bij het plan en de afmetingen. Hoe loopt de dijk door het landschap? Zijn er speciale situaties waar rekening mee moet worden gehouden, zoals een tunnel of brug? Door het aflopende talud van de dijk neemt een spoordijk aanzienlijk meer ruimte in dan een spoor op een vlakke ondergrond, het is goed om daar bij het plannen rekening mee te houden. Zie de tekening met de toegepaste afmetingen van de gebouwde spoordijk. Zo is te zien dat voor een dijk met enkelspoor twintig centimeter breedte nodig is voor een realistische hellinghoek (45 graden) van de dijk. Bij dubbelspoor zal de spoordijk, afhankelijk van de hart-op-hart-afstand, met recht spoor zo'n zes centimeter breder worden. Tel er bij bogen een of meer centimeters bij op. Als de positie van de dijk is bepaald, kan het bouwen beginnen.

Piepschuim snijden

Het belangrijkste gereedschap voor deze bouwmethode is een piepschuimsnijder. Goedkope varianten zijn online verkrijgbaar voor zo'n € 20 tot € 30. Reken voor een robuuste snijder op zo'n € 75. Snijden met een hobbymes is overigens mogelijk, maar dat gaat moeilijker, zeker als het piepschuim wat dikker is. Bovendien geeft het snijden met een mes veel rommel aan statische korrels. Om ervaring op te doen met het snijden van piepschuim heb ik voor € 20 een Toolcraft-



DE RAILS LIGGEN OP 4 MM FOAMBOARD

snijder gekocht. Al snel bleek dat de kwaliteit van het apparaat onvoldoende was om het nogal dikke piepschuim te snijden. Ondanks uiterste voorzichtigheid, brak het opzetstuk al voordat alle delen waren gesneden. Het advies luidt dan ook om bij een spoordijk van dergelijke hoogte voor een robuuster alternatief te gaan, of zorg voor voldoende opzetstukken om een afgebroken opzetstuk te kunnen vervangen. Het snijden van het piepschuim begint bij het uitsnijden van een twintig centimeter breed traject, nog zonder afloop van de dijk. Zo kan de kromming van het spoor worden gevolgd. Pas als deze basis er is, wordt de afloop van de dijk uit het piepschuim gesneden. Dan is duidelijk waar de snijder aan de andere kant uit het materiaal moet komen. Op zes centimeter van de rand moet de piepschuimsnijder het schuine traject maken, door dit af te tekenen kan de zes centimeter consistent worden gevolgd. Duw de snijder, om lelijke plekken te voorkomen, niet te hard door het materiaal. Overigens geeft geëxtrudeerd polystyreen (EXP) ten opzichte van piepschuim (EPS) nagenoeg geen statische korreltroep. »

1. De basis van het diorama, de Toolcraft-piepschuimsnijder en de twee centimeter dikke piepschuimplaten van Pipoos.
2. Eerst wordt het traject met een breedte van 20 centimeter verticaal uitgesneden, zodat de kromming van het spoor goed te volgen is.
3. Het snijden van het schuin aflopende deel van de dijk.
4. De NS 2240 is met een buurtgoederentrein via Soest omgeleid.
5. Het eindresultaat van het gesneden piepschuim met de geplaatste verkeerstunnel.
6. Voordat het spoor kan worden gelegd, zal dit stukje weg aangelegd moeten worden. Later kom je er niet meer goed bij. De ruimte voor de muren is vrijgehouden.
7. De spoordijk is met de tunnel gereed; de kieren kunnen met plamuur worden gedicht.
8. Als de bovenleidingspalen (Sommerfeldt) zijn geplaatst, kan het schouwpad worden aangelegd. De later aan te brengen ballast zal daar goed op aansluiten.
9. De met turf van Woodland Scenics gemengde gedroogde aarde is aangebracht.

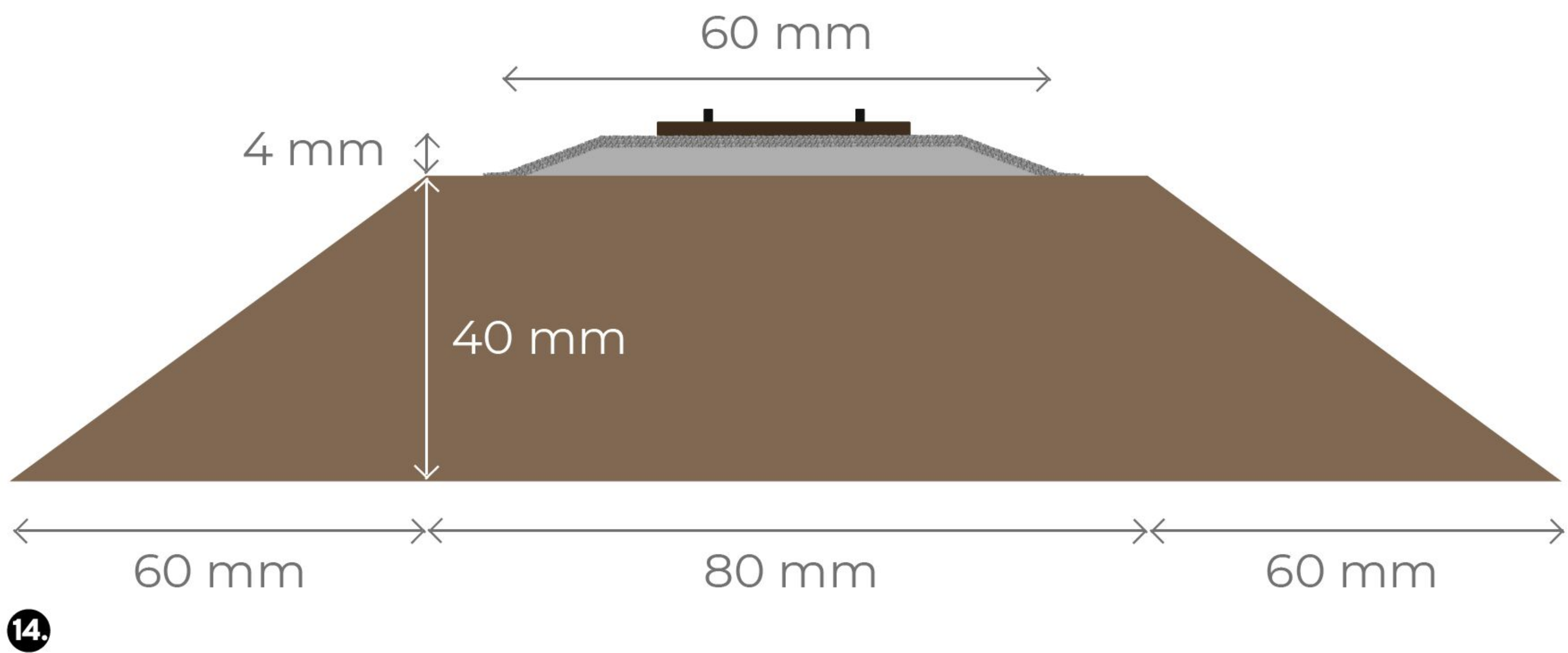




Ballastbed

Het spoor komt te liggen op vier millimeter dik foam-board met een breedte van vijf centimeter. Dit zorgt ervoor dat er een robuust ballastbed ontstaat. Het foam heb ik evenals het piepschuim bij hobbywinkel Pipoos gekocht. Ook de ondergrond van het schouwpad wordt iets verhoogd zodat die ten opzichte van het spoor niet te laag komt te liggen. Als de basis voor het ballastbed is vastgelijmd, is het verstandig alles na te lopen. Wellicht steekt er door een beschadiging wat piepschuim uit; dat kan gemakkelijk met een hobbymes worden afgesneden. Als het geheel naar wens is, kan de dijk met plamuur worden afgewerkt en worden eventuele kieren tussen de verschillende platen gedicht. Dat scheelt tijdrovende correcties in de volgende bouwfasen. Voor het definitief leggen van de rails, dient een eventuele (verkeers)tunnel of brug te worden geplaatst. Dergelijke kunstwerken kunnen niet onder het spoor worden geschoven als dat eenmaal vastzit, en zullen in deze fase moeten worden geplaatst. Het bouwverslag van de korte tunnel naar voorbeeld van dat bij de Korte Brinkweg in Soest dat in dit diorama is opgenomen, vindt u in Railhobby 477. Door aansluitend de bovenleidingspalen of -portalen en seinpalen te plaatsen, kan het schouwpad en het aan te leggen groen daarop worden afgestemd. Als dit later zou worden gedaan, zouden de palen in het gras komen te staan, dat oogt onrealistisch. Met een Dremel wordt een klein gat gemaakt waarna de paal met alleslijm wordt vastgezet.

Enkelsporige spoordijk



Schouwpad

Als de plamuur is uitgehard kan het schouwpad worden aangelegd. Dit wordt vóór het ballasten gedaan, zodat het ballastbed later op het schouwpad zal aansluiten. Het schouwpad bestaat uit aarde en een licht, fijn zand en wordt met verdunde houtlijm gefixeerd. Na het aanleggen van het schouwpad worden de dijk taluds ingesmeerd met houtlijm en bestrooid met gedroogde aarde uit de tuin, gemengd met een vleugje van Woodland Scenics T45 turf. Na het indruppelen met verdunde houtlijm zal elke zandkorrel goed vastzitten. De aarde is met een penseel te modelleren, dat is handig in lastige hoeken. Pas als de taluds geheel droog zijn - daar kan meer dan een etmaal mee zijn gemoeid - kan de ballast worden aangebracht. Daarna worden de taluds met begroeiing aangekleed. Eerst korte vezels van drie millimeter, daarna langere varianten. Het aanbrengen van de vezels met een elektrostatische begrasser zal het mooiste resultaat geven. Spoordijken zijn vaak met wilde struiken en een veelheid aan planten begroeid en die mogen in model niet ontbreken. De sceneryfabrikanten bieden veel variatie aan groen, maar het is goed zelf te maken. Na het aanplanten verandert de dijk in een levendige en kleurrijke scène. //

SCHOUWPAD
VAN AARDE
EN FIJN ZAND

- 10. Met een penseel worden lastige hoeken gemodelleerd.
- 11. De ballast is aangebracht en kan na drogen worden geweeherd.
- 12. De dijk is ingesmeerd met houtlijm, klaar om het groen aan te brengen. Het ballastbed is inmiddels geweeherd.
- 13. De DBC 6464 passeert met een ballasttrein enkele volkstuinten.
- 14. De afmetingen van de gebouwde spoordijk.
- 15. Wilde begroeiing onderaan de dijk, deze moestuin is al enige tijd niet onderhouden.
- 16. Wilde begroeiing langs het viaduct. Borden waarschuwen voor de lage doorrijhoogte.

Deel 1
van 3

Afscheid van 'tijdelijke' Beneluxtrein

DEEL 1: ICR ALS SANDWICH

Als alles volgens planning verloopt, rijdt op 14 december 2024 voor het laatst een Traxx-locomotief met ICR-rijtuigen als InterCity Brussel. Een terugblik op ruim zestien jaar tijdelijke 'Beneluxtrein'.





De 2803 met trein 9228 van
Amsterdam naar Brussel bij
Zevenbergen, 28 december 2014.



VANAF 2007 ZOU DE V250 OVER DE HSL NAAR BRUSSEL RIJDEN



De nieuwe ICNG-B treinstellen, waarbij de 'B' de inzet op het Belgische spoorwegnet bevestigt, maken de combinatie van de Baureihe 186 (Traxx) met ICR-rijtuigen overbodig. Vanaf de dienstregeling 2025, ingaande 15 december 2024, krijgt de IC Brussel, zoals de voormalige Beneluxtrein nu heet, in Nederland een ander begin- en eindpunt. Dat was bijna onafgebroken Amsterdam, maar is in de nieuwe dienstregeling Lelystad. De IC Brussel wordt via de hogesnelheidslijn (HSL) in de binnenlandse dienstregeling geïntegreerd en buigt na Schiphol af naar Amsterdam Zuid en Lelystad. De extra composities die voor de langere route nodig zijn, komen uit de levering van 21 achtdelige treinstellen ICNG-B. Tegelijkertijd start de NMBS met een 'langzame Benelux', bestaande uit Traxx-locs en I11-rijtuigen waarmee tussen Brussel en Rotterdam, via Breda, wordt gependeld. Het is mogelijk dat in de overgangsfase ICR in deze dienst zal rijden.

Traxx als noodoplossing

De reeks 11.8 en ICR-rijtuigen, die vanaf 1986 de dienst in de Beneluxdienst uitmaakten, waren nog geen twee jaar in gebruik toen de NS het project HSL-Zuid lanceerde. De daadwerkelijke bouw begon twaalf jaar later waarna het project in 2009 werd opgeleverd. Al die tijd hing de toekomst van de Beneluxdienst aan het spreekwoordelijke zijden draadje. Voor de dienst over de HSL werd gezocht naar hogesnelheidstreinen, met een minimale snelheid van 220 km/h en 550 zitplaatsen. De reeks 11.8 met ICR voldeed hier niet aan. Toen in 2004 het contract getekend werd van wat uiteindelijk tot het Fyra-fiasco zou leiden, namelijk de zestien treinstellen type V250, was duidelijk dat de Beneluxdienst in haar klassieke vorm zou verdwijnen. In 2007 zou de HSL geopend moeten worden en aansluitend zou de V250 de dienst naar Brussel overnemen met zestien treinstellen van NS en drie van NMBS. Voor de reeks 11.8 zou het doek vallen, terwijl voor de ICR-rijtuigen nieuw inzetgebied gezocht werd. Het onderhoud aan de reeks 11.8 werd beperkt; grote investeringen en herstellingen werden niet meer gedaan. Hierdoor werd de inzetbaarheid van de locs, die toch al als niet erg betrouwbaar te boek stonden, verder verslechterd. Toen in 2006 bleek dat de V250 niet tijdig geleverd zou worden en ook de HSL niet op tijd gereed zou zijn, dachten sommigen nog dat de inzet van de Belgische 11.8 slechts met enkele maanden verlengd zou worden. Het optimisme ten spijt, bleken ze ongelijk te krijgen: in 2007 was er nog geen concreet zicht op een betrouwbare Beneluxdienst. Ondertussen stonden in België de locs 2801, 2802 en 2803 (186 123-125) werkeloos aan de kant. In 2007 waren ze door de NMBS van Angel Trains geleast om met



I11-rijtuigen een pendeldienst tussen Antwerpen en Noorderkempem te onderhouden. Dit deel van de HSL-Zuid, in België lijn 4, lag er na de opening groten-deels verlaten bij door het uitblijven van de V250 en de daarvoor bedachte treindienst, die ook Noorderkempem aan zou doen. Om de contractuele verplichtingen na te kunnen komen zag de NMBS geen andere mogelijkheid dan voor een 'forensentreintje' dure leaselocs in gebruik te nemen, met daarbij een reserve van vijftig procent. Alsof het voor de NMBS nog niet erg genoeg was, had Bombardier grote problemen in het werkend krijgen van de ETCS-installaties in de Baureihe 186, een probleem dat overigens ook de 'nood-Fyra' van Traxx met ICR tussen Amsterdam en Rotterdam dwarszat. Om toch te kunnen rijden zette de NMBS combinaties van M6-dubbeldeksrijtuigen in, met een functionerende ETCS-installatie in het stuurstandrijtuig en in het midden een loc reeks 13. Zodoende werden de 2801, 2802 en 2803 niet voor de pendel naar Noorderkempem ingezet, maar vanaf juli 2008 in de Beneluxdienst. Als tijdelijke oplossing om het gat van een aantal blijvend defecte reeks 11.8 te vullen tot de V250 in dienst zou komen.

Van 186 naar veel meer 186

De Belgische locs waren amper in dienst toen bleek dat de aflevering van de V250 verder vertraagd werd. Wel zou de HSL in 2009 opengesteld worden. Om toch een dienst over de HSL te kunnen bieden, werden door de NMBS meer Traxx-locs geleast. Deze kwamen uit een door Angel Trains geplaatste bestelling van veertig locs Baureihe 186 voor B-Cargo/NMBS Logistics. Dit aantal bleek iets te groot te zijn, waardoor in beginsel alleen de hoogste locnummers naar de Beneluxdienst gingen. Ze vervingen vanaf september 2009 de reeks 11.8, tot het doek op 8 december 2009 definitief viel. Vanaf dat moment werd de gehele Beneluxdienst met Traxx-locs gereden; de Bs-rijtuigen hadden al eerder hun functie als stuurstandrijtuig »



1. Op 1 juni 2009 reed de 186 117 tijdelijk in de Beneluxdienst en passeerde Dordrecht met de defecte 1181 en trein 9224 naar Brussel.
2. NMBS 1181 is terug van weggeweest en rolt op 1 juni 2010 Rotterdam CS binnen.
3. In 2010 reden de Bs'en als gewoon rijtuig. De 2801 vertrekt met Bs 106 uit Dordrecht, 1 maart 2010.
4. De Olympische stam arriveert achter de 2838 in Roosendaal, 25 mei 2012.
5. Om onderscheid met de toeslagplichtige Fyra te maken, kreeg de IC Brussel speciale opschriften op de deuren. Roosendaal, 22 november 2012.
6. In 2014 startte de IC Brussel in Den Haag. De 1758 en 1764 met twee stammen na onderhoud bij Moordrecht, 27 maart 2014.

verloren en liepen als gewoon rijtuig mee. Het uiterlijk van de treinen vertelde veel over de verwachten resterende levensduur: een felgekleurde groen-grijze locomotief trok een bonte stoet aan rijtuigen, die deels het kleurenschema van de Fyra droegen en deels de IC-kleurstelling. Het zou immers maar tijdelijk zijn. Om de nood aan locs serie 186 te lenigen, kwamen in de zomer van 2010 tijdelijk enkele locs 11.8 op de baan. Ze verdwenen echter al snel naar de Belgische binnenlandse dienst. In de periode 2009-2010 doken ook rode NS Traxx'en op in de Beneluxdienst, die in de vervangende Fyra-dienst tussen Rotterdam en Amsterdam konden worden gemist. In de zomer van 2012 werd de dienst nog bonter toen incidenteel rode locs, die door NS Hispeed gehuurd werden voor de dienst Amsterdam - Rotterdam, een NMBS-loc vervingen. Diezelfde zomer kwam ook de paars-witte 'Olympische stam' 4737 op de baan, om de verbinding tussen Amsterdam en Londen met overstap in Brussel te promoten. Daartoe werden twee andere stammen

tijdelijk tot tien rijtuigen verlengd. Ook na afloop van de Spelen in Londen bleef de 4737 doorrijden; op 8 december 2012 was het deze stam die met loc 2839 de laatste met ICR gereden trein uit Brussel verzorgde (trein 9265). De 1182 kwam die dag bij wijze van afscheid nog één keer in actie voor een slag Brussel - Amsterdam met de treinen 9217 en 9248.

Het einde (deel 1)

Na de tranen van afscheid op 8 december 2012, waren er de volgende dag tranen van geluk - en wellicht opluchting. De V250 deed haar intrede in de Beneluxdienst, die daarmee tot Fyra opgewaardeerd werd. Bij gebrek aan voldoende materieel reden er slechts tien treinen per dag en werden Breda en Antwerpen per touringcar met elkaar verbonden. Vanaf het eerste moment verliep de dienst chaotisch en het op 18 januari 2013 intrekken van de Belgische toelating, na het verliezen van een bodemplaat, deed de V250 de das om. In allerijl werd een vervangende treindienst opgezet, waarmee vanaf 18 februari 2013 twee keer per dag een slag tussen Den Haag HS en Brussel gereden werd. De combinatie van Traxx met ICR keerde terug. Op 1 maart 2013 werd het aanbod uitgebreid naar acht slagen per dag; op 14 december 2014 keert de trein terug over de volledige route Amsterdam - Brussel. Nieuw in de geschiedenis van de Benelux is de stop op station Brussels Airport-Zaventem. Ook



historisch te noemen is de reisduur van Amsterdam naar Brussel: liefst 3 uur 20, in 2009 was dit 2 uur 44.

BDs naar Brussel

In 2014 wordt het ICR gereviseerd; de tweede in de loopbaan. Daarbij worden ze geschikt gemaakt voor de treindiensten over de HSL. Nieuw is dat vijf stammen met een BDs-stuurstandrijtuig als getrokken rijtuig naar Brussel gaan pendelen. Aldus meldt zich op 12 september 2014 voor de eerste keer een BDs in Brussel-Zuid. De nieuwe stammen zijn nodig om voldoende materieel beschikbaar te hebben voor het verlengen van de dienst naar Amsterdam Centraal. Zolang de BDs'en niet bruikbaar zijn als stuurstandrijtuig in combinatie met Traxx-locs, worden ze als getrokken rijtuig ingezet. Als in het voorjaar van 2015 duidelijk wordt dat de ombouw naar werkend stuurstandrijtuig niet zal slagen, bestelt NS meer Traxx-locomotieven om de Benelux in sandwichbedrijf (met locs aan weerszijden van de trein) te gaan rijden. In 2017 worden vijf nieuwe stammen geformeerd en verhuizen de BDs'en met hun bijbehorende stammen naar de serie 900 (Amsterdam - Breda v.v.).

Tijdelijke locs

Ook bij de locomotieven is het in deze periode niet saai. Regelmatig duiken NS-locs op ter vervanging van de Belgische reeks 28. Als eerste 'vreemdeling' verschijnt in december 2014 de grijs-witte 2844 (186 240), die de NMBS tot in 2016 huurt voor gebruik in de Beneluxdienst. In 2016 en 2017 komt deze kleurstelling weer terug met loc 2845 (186 237). Bijna drie jaar lang, in de periode 2015-2017, zijn drie locs in kleuren van leasemaatschappij Railpool in de Beneluxdienst actief: de 2861 (186 183), 2862 (186 181) en 2863 (186 424). De jaren erna dreigen saai te worden; door problemen met de software van de Baureihe 186 wordt de verlegging naar de HSL en daardoor ook de route via Breda telkens uitgesteld. Vanaf 9 april 2018 rijdt de Benelux over zowel de noordelijke als zuidelijke »

- 7.** Op 5 juli 2015 is de 2861 met een bijna geheel geel-blaauwe stam onderweg naar het zuiden en passeert Rotterdam Zuid.
- 8.** Een nieuwe kleurvariant bij de Beneluxlocs in vorm van de 2844, die op 5 juni 2015 bij Zevenbergen passeerde.
- 9.** De 2809 wacht in Rotterdam CS op vertrek, 15 december 2016.
- 10.** De IC Brussel volgens het huisstijlboekje met de 186 002 en 001. Zevenbergen, 13 februari 2018.
- 11.** Op 13 december 2023 wacht de 2808 in Brussel-Zuid op vertrek naar Amsterdam.



NIEUWSTE SOFTWARE EN BLAUWE LIJN BIJ REEKS 28





tak van de HSL, de rijtuigen worden aan weerszijden door locs omsloten. Op verzoek van lobbyend Den Haag beginnen of eindigen drie van de zestien treinparen per dag in Den Haag HS; de eerste trein uit en de laatste naar Amsterdam rijden via Den Haag HS en Schiphol.

Het einde (deel 2)

In 2023 krijgen steeds meer reeks 28 bescheiden versieringen rond het locnummer op het front. Het blijkt een mix van NMBS-huisstijl en hobbyisme van enkele medewerkers van de Tractiewerkplaats Antwerpen-Noord waar de reeks 28 in onderhoud is. De 2808 krijgt zelfs een afwijkende bestickering; de 2804 rijdt rond Kerst 2023 met een kerstster voorop en grote strik op de zijkant. Om aan te geven dat de locs de nieuwste softwareversie hebben, krijgt de reeks 28 een horizontale blauwe lijn. De NS-locs die in de Benelux rijden, krijgen in dat kader slechts een kleine blauwe sticker op de deuren. Met de introductie van de ICNG in de binnenlandse dienst raken steeds meer locs bij NS Reizigers overbodig. De 186 119 t/m 122 gingen als huurloc naar de NMBS, werden in de werkplaats Zaanstraat in de NMBS-huisstijl geschilderd en op 1 oktober 2024 naar Antwerpen overgebracht. Samen met de huidige Beneluxlocs uit de reeks 28 zullen zij in de dienstregeling 2025 voor de 'langzame' Benelux van Brussel via Breda naar Rotterdam worden ingezet, terwijl de ICNG-B de snelle Benelux tussen Amsterdam en Brussel verzorgt.

Tijdelijke rijtuigen

Op deze pagina's ligt de nadruk op de inzet van de ICR-rijtuigen. De Beneluxdienst kende de afgelopen



jaren ook interessante inzetten van zowel Belgische als Oostenrijkse rijtuigen. Daar komen we in deel twee op terug. Zelfs zonder alle afwijkende rijtuigen te benoemen, laat de Beneluxdienst in de afgelopen zestien jaar een veelzijdig beeld zien. Wie de volledige geschiedenis wil lezen, doet er goed aan om het 364 pagina's tellende boek 'Amsterdam-Brussel; historie van de Beneluxtreinen' in de collectie op te nemen. //

12. Beneluxtrein 9223 van Brussel naar Amsterdam bij Zevenbergen, 28 december 2014.

13. In 2023 halteerden alle ICB's nog in Antwerpen Berchem; in 2025 doet alleen de 'langzame' trein dit nog. NS 186 011 en 012 (niet zichtbaar) op 20 april 2023 in dit station.



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!

Fleischmann



732400

DC

Elektrische locomotief Re 4/4 II 11251, SBB

732470

DCC



ZWITSERS UNIVERSEEL GENIE

De locomotieven van de serie Re 4/4 II gelden nog steeds als universele locomotieven van de SBB, die vanaf 1967 werden aangeschaft voor het vervoer van zware passagierstreinen en goederentreinen. Sommige machines waren in TEE-kleuren gespoten en werden gebruikt om de exclusieve internationale sneltreinen van tractie te voorzien.

Het volledig nieuw ontworpen FLEISCHMANN-model maakt op het eerste gezicht indruk door zijn delicate en vooral schaalgetrouwe uitvoering. De delicate stroomafnemers hebben geen bevestigingsschroef nodig en zien er daardoor nog fragieler uit. Maar ook de voorkant van de locomotief maakt indruk met de ruitenwissers van fijn metaal en het afzonderlijk bevestigde grijpstangen. Het digitale model rolt vanuit de fabriek de rails op met voorbeeld echte geluidsfuncties en schakelbare cabineverlichting. Perfecte rijeigenschappen en een soepele loop ronden het succesvolle model af.

732400 / 732470

- Geschikt voor TEE-treinen
- Fijne ruitenwissers als geëtst onderdeel

- Gesloten baanschuivers inbegrepen
- In digitale uitvoering met schakelbare koplampen of sluitlichten en cabineverlichting (732470)

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



Winters HALLENBERG

DIGITALE TANDRADBAAN IN H0

Op diverse beurzen, waaronder die in Houten, is de kleine modelbaan van Marco Berfelo te zien geweest. Voor het eerst in 2017. Deze bergbaan had aanvankelijk zomerse kleuren. Later is deze voorzien van sneeuw, wat een echt winterse aanblik oplevert. Op de Modelspoordagen in de Broodfabriek te Rijswijk hebben we de ingesneeuwde creatie voor u vastgelegd.

Het bergdorpje Hallenberg is met de auto slecht bereikbaar en zeker in de winter is de tocht over de smalle pasweg geen pretje. Beter is het om de trein te nemen, die brengt je comfortabel naar het hooggelegen bergdorp. Daar kiezen veel wintersporters dan ook voor. Naast de goede spoorverbinding, kent het sneeuwzekere Hallenberg een uitgebreid skigebied. Fanatieke skiërs hadden gehoopt dat ze de in oudere folders aangekondigde, in Hallenberg beginnende kabelbaan

zouden kunnen nemen. Naast diverse afdalingen, zouden ze dan van het adembenemende uitzicht kunnen genieten. Helaas is van de kabelbaan door het niet afkomen van de bouwvergunning, maar ook door de logistieke uitdaging om tussenmasten op de nauwelijks toegankelijke hellingen te bouwen, al geruime tijd niets gehoord. Het tafereel Hallenberg zou zich zomaar ergens in een Alpenland kunnen afspelen. De winterse sfeer van de baan is door Marco goed getroffen.

BOUW

In 2017 vatte Marco het plan op om een klein project te beginnen, waarbij hij bovendien meer inzicht in de digitale wereld zou krijgen. Om de baan in een auto te kunnen vervoeren, is gekozen voor de bescheiden afmetingen van 70 x 185 cm. Dat betekende ook dat er voor H0-begrippen, met krappe bogen gewerkt moest worden. De radius van 250 mm is zeker krap te noemen, zodat alleen met korte locs en rijtuigen gereden kan worden. De baan is in slechts drie en een halve maand gebouwd en bestaat uit twee modules. De aanvankelijk geplande kabelbaan is niet gerealiseerd. Niet alleen bleek deze defect, maar het telkens aanbrengen en weghalen van de kabels bleek vanwege de modulescheiding minder handig. Om het goedkoop »

1. De trein staat vertrek-gereed op spoor 2 van station Hallenberg. De loc staat altijd aan de dalzijde, een mogelijkheid tot omlopen is er niet.
2. Achter het station doemen in de verte de bergreuzen op.
3. Vanuit Hallenberg loopt het spoor met een boog om de berg en gaat via de viaducten richting schaduwstation.
4. Voor de sneeuwschuiver wordt stoomtractie ingezet zodat men niet afhankelijk is van de rijdraad.





te houden is Fleischmann-materieel uit een oude voorraad gebruikt. Deze hadden de kenmerkende haak-koppelingen, maar die bleken in de krappe bogen op hellingen niet te voldoen. Dat gold ook voor de beugel-koppelingen. Uiteindelijk is het materieel voorzien van Profi-koppelingen. Maar ook toen kwamen ontsporingen voor doordat de ontkoppelpennen soms in de tandstaaf haakten. Na het inkorten van de pennen functioneert het naar behoren. Door de steile trajectdelen van tandstaaf te voorzien, was met mogelijk tamelijk steile hellingen in de baan op te nemen. In krappe bogen is de stijging maximaal 15%. Overigens blijken de locs tot 35% aan te kunnen. De hellingen vanuit het schaduw-station zijn met 25% dan ook steiler aangelegd. Het aanbrengen van de tandstaaf moest zorgvuldig worden uitgevoerd; de overgangen van adhesie naar tandstaaf moet door het tandrad soepel worden opgevangen. Op het tweesporige station Hallenberg is een oude Fleischmann-wissel ingebouwd waarvan de grote magneetspoel door servoaandrijving is vervangen.

DIGITAAL

Van begin af aan was het de bedoeling om de baan te digitaliseren waarvoor de locs werden voorzien van een simpele en prijsgunstige Laisdcc 860012-decoder. Die zijn klein en goed in te bouwen. Maar goedkoop bleek duurkoop: de decoder hield het maar twee ritjes vol, ook decoders van ESU en Uhlenbrock hielden het niet lang uit. Uiteindelijk bleek de Doehler en Haass-





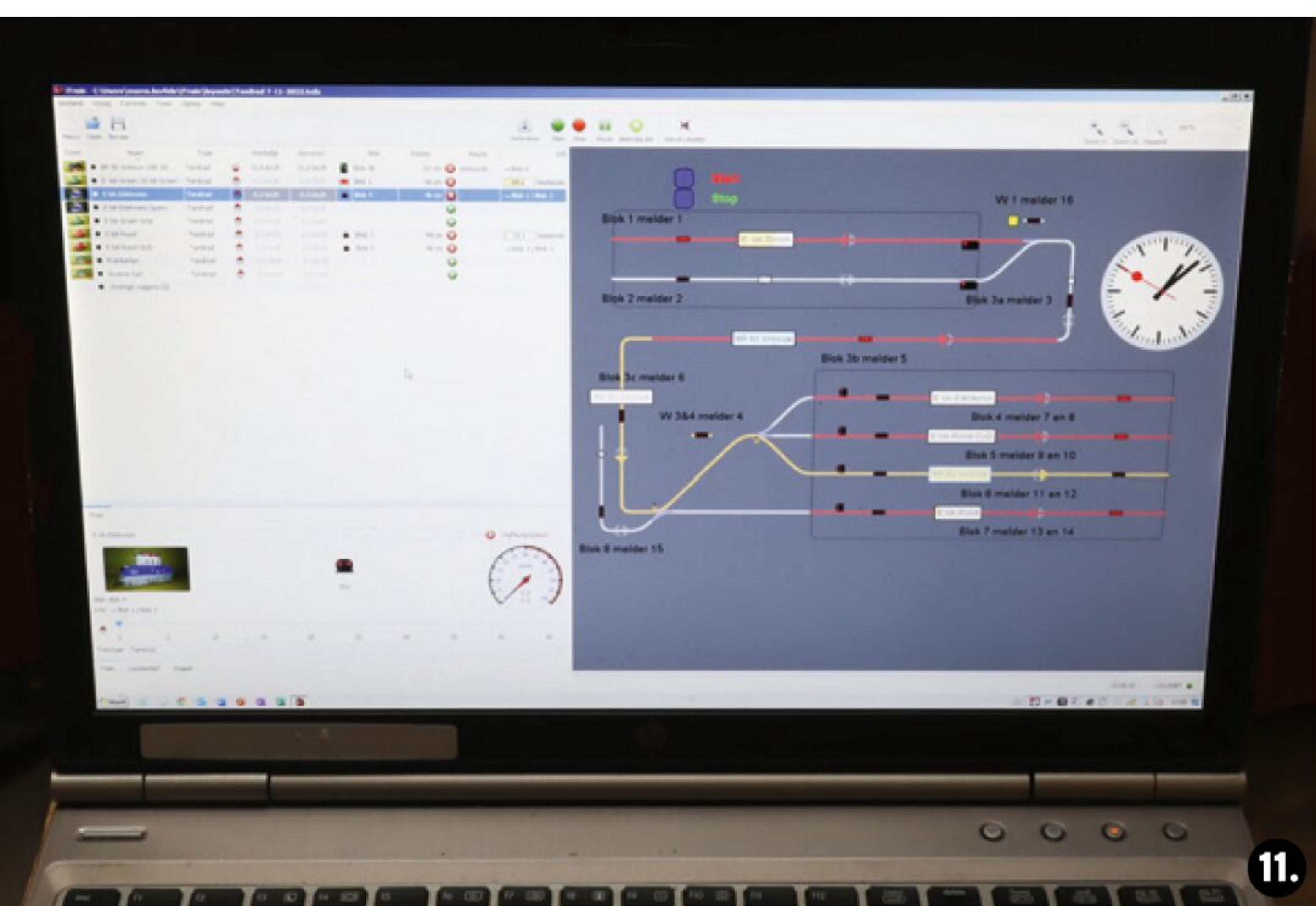
decoder SG16A met 1,5 ampère belasting de meest geschikte. De wissels en seinen worden aangestuurd door een Digikeijs DR4024 module voor servo's, de bezetmelders met een Rosoft S88. Voor de bediening is gekozen voor iTrain-software. Als centrale fungeert een Digikeijs DR5000.

SNEEUW

De bergen zijn gemaakt van piep- en purschuim. Om holtes te voorkomen is het purschuim laagje voor laagje aangebracht. De bergen zijn eerst in een basiskleur geschilderd, daarna zijn kleurschakeringen - aanvankelijk met onverdunde verf - aangebracht. Omdat het resultaat niet beviel is later met verdunde verf en drybrush gewerkt. Voor het elektrificeren van de spoorlijn was bovenleiding van Märklin beschikbaar. Het was lastig om op de steile hellingen de bovenleidingsmasten verticaal te plaatsen en de rijdraad in rechte lijn te houden. Het resultaat van de in een later stadium aangebrachte sneeuw viel in technisch opzicht tegen: deze bleek enigszins elektrisch geleidend »

5. De loc duwt de korte trein over het tandstaaf-traject naar boven. (foto Marco Berfelo)
6. Een goederentrein, met de eloc aan de dalzijde, is met diverse materialen binnengekomen op spoor 1.
7. De sneeuwscooter-rijder George wacht voor het station op zijn vriendin.
8. De passage van het dal vereiste de bouw van een grote stalen brug.
9. Skiërs en slderijders zijn actief op de piste.





en voor spookmeldingen in het digitale systeem te zorgen. Met het vervangen van de sneeuw door die van Noch was het probleem van zwerfstromen opgelost en oogt het landschap zoals ook wintersporters het graag zien.

De baan heeft een schaduwstation met vijf kopsporen met slechts een drieweg- en Engels wissel. Omlopen van de loc - die rijdt altijd aan de dalzijde - is op de bergbaan niet van toepassing. Voor onderhoud en bij storingen zijn alle sporen via een luik goed bereikbaar. Door het schaduwstation is, ondanks de beperkte afmetingen, een interessante treinenloop te realiseren. Met iTrain is een geheel automatisch treinverkeer mogelijk, iets dat vooral op beurzen goed van pas komt. Dat een baan niet altijd groot hoeft zijn, blijkt uit het feit dat menig bezoeker het project Hallenberg met bewondering en voor langere tijd blijft aanschouwen. //

- 10.** Het stationsgebouw van Hallenberg met rechts de houten goederenloods.
- 11.** Het sporenplan (van iTrain) op het beeldscherm. Het schaduwstation telt vier kopsporen met achter het Engels wissel een kopspoor voor het opstellen van locomotieven.
- 12.** Het onderste spoor leidt via de tunnel naar het schaduwstation.



EXTRA ONLINE

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

29. Emsland Modelbouw

2025



11 & 12 januari

10-18 uur

Emslandhallen Lingen/Ems

Lindenstr. 24a

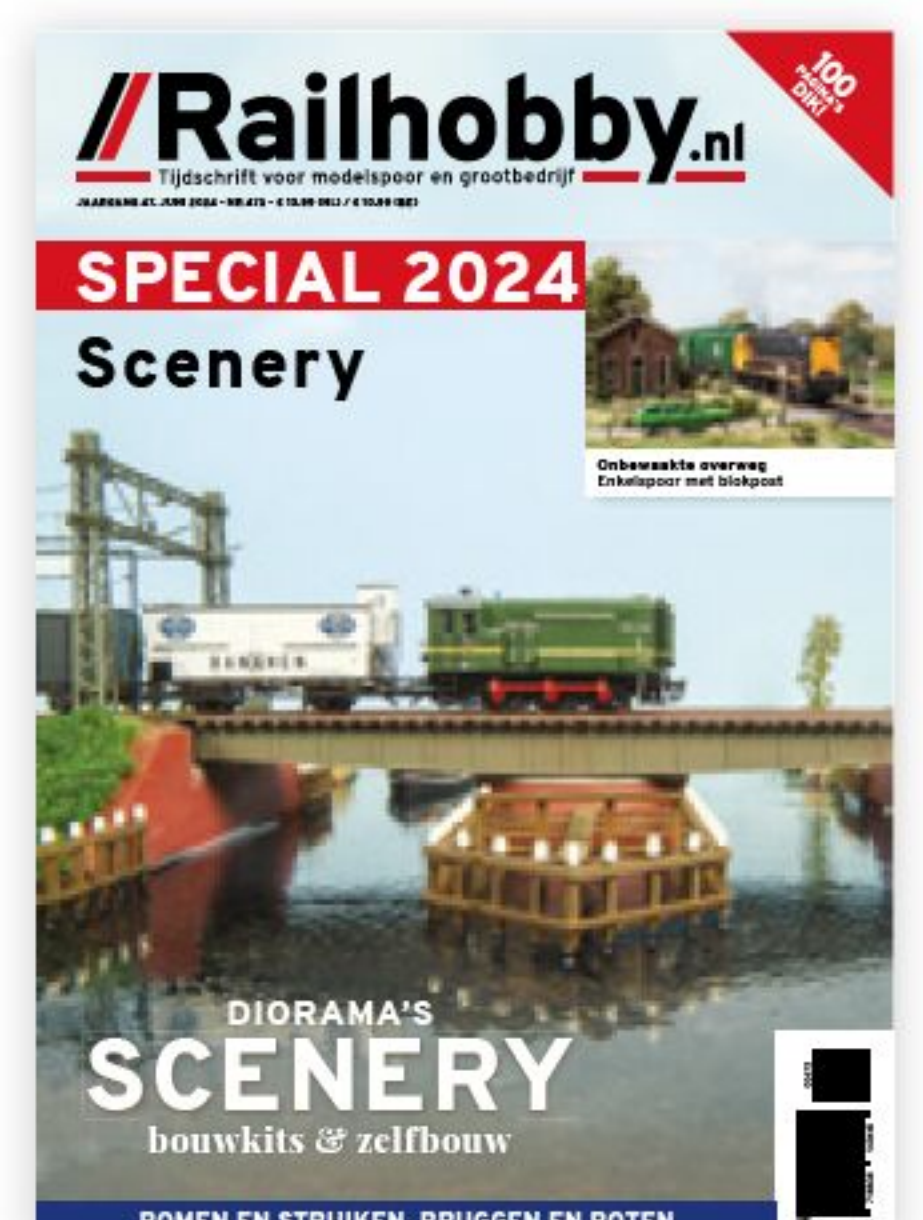
meer informatie: bv-messen.de



Ook voor kinderen is er genoeg te doen op Emsland Modelbouw

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

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

Coevorden

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze aflevering het moeizame binnenlopen met een eloc met zware goederentrein op een niet-geëlektrificeerd spoor in Coevorden.



ACTS en HUSA reden in de begintijd jarenlang hun meestal zware Coevorden-container-shuttle vanuit de Rotterdamse havens met slechts één eloc 1200. De route ging door gaans vanaf de Kijfhoek via Rotterdam CS, Gouda, Woerden, Breukelen, Bijlmer, Weesp, Amersfoort, Zwolle, Dalfsen en Hardenberg naar Coevorden. Als machinist was je dan een paar uur onderweg. De binnenkomst met de eloc op de niet overal geëlektrificeerde sporen in Coevorden, zoals spoor 5, was iets voor gevorderden. Dat vergde beslist enkele praktijkoefeningen, liefst met een routinier. Bij het naderen van het emplacement kreeg de machinist al op de vrije baan seinbeelden die zijn dienstregelings-snelheid van 95 km/h reduceerden om veilig door de wissels naar het kopspoor te kunnen rijden. Er moest stevig worden geremd, naar uiteindelijk 40 km/h. Daarnaast hoort er bij het seinbeeld geel knipper ‘rijden op zicht’ extra oplettendheid. Tegelijkertijd moet ook de pantograaf tijdens de remming worden neergelaten om zonder schade onder de rijdraad uit te kunnen rijden. Dat is bij een eloc vloeken in de kerk, maar goed, spoor 5 had immers geen bovenleiding.

Een tweede punt van aandacht was de hoofdreservoir-druk. Door het neerlaten van de beugels moesten ook de hoogspanningsverbruikers, waaronder de compressor, worden uitgeschakeld. Daardoor werd er geen lucht voor het remsysteem meer gecompriëerd. Elke volgende remming en vooral lossing, betekende weer verlies van de nog in de trein en loc aanwezige lucht. Het risico bestond dat door het onoordeelkundig ‘melken’ (het remmen, snel weer lossen en opnieuw remmen) de treinleiding niet meer met voldoende luchtdruk viel te vullen. Onbedoelde effecten als niet meer goed lossen of juist het ongewild aanslaan van de remmen waren een bekend risico. Dat had dan stilstand betekend met een lange en zware trein en een spanningsloze loc. Die stond immers niet meer onder de draad.

INRIJWISSELS

Door al rijdend, nog onder de draad, het hoofdreservoir van de 1200 op handbediening maximaal te vullen, bouwde je wat reserve op. Extra oplettendheid was geboden of de Treindienstleider (Trdl) al een rijweg naar het emplacement van Coevorden had ingesteld.

Immers, vlak voor de inrijwissels en beweegbare brug voor een stoptonend bediend sein stil komen te staan had einde oefening voor verdere binnenkomst betekend. Ik meldde mij dan ook altijd ter hoogte van Gramsbergen bij de Trdl, alsmede bij de hopelijk al in Coevorden wachtende BE-collega's. Het streelde natuurlijk het ego en de eer van de vakman om de laatste remming - die luchttechnisch vaak nog maar net mogelijk was - zo uit te voeren, dat de trein toch als een veertje tot stilstand kwam. Natuurlijk zonder vulstoot om later geduvel met de remkraan afstelwaarde van de lage druk overlading op de V 100 van de Bentheimer Eisenbahn te voorkomen. Liefst stoppen op zo'n 2 meter voor de aan het einde van spoor 5 wachtende Duitse loc. Lossen in de rijstand. Kwestie van inschatten en remervaring. Dat alles vlak voor de soms wat angstig kijkende, bij het stootjuk wachtende, Duitse collega. Die stond met draaiende motor klaar. Het zou niet handig zijn als de operatie moest worden afgesloten met je trein halverwege spoor 5 en stilstaand met de staart nog in de wissels waar het NS Stoppertje gebruik van had willen maken. De tijdpaden waren immers krap.

ENKELSPOOR TOT MARIËNBERG

Na stilstand, het sluiten van de diverse luchtkranen en het verder opzend-gereedmaken van je 1200, kon de BE V 100 het geheel terugdrukken naar de terminal in Duitsland. Vaak liftte ik op hun loc mee om op de terminal over te stappen op mijn ACTS-dienstauto voor de rit naar huis. De situatie in Coevorden betekende voor mij altijd extra concentratie, zeker na een uren-lange en meestal ontspannend verlopen rit. Al vanaf de dienstregelingsstop op station Dalfsen begon het feest. Het enkelspoor naar Mariëenberg moest, door het anders in de weg zitten van de reizigersdienst Emmen - Zwolle vice versa, op vol vermogen en zo vlot mogelijk worden bereden. Het devies 'Kolen op het vuur, Meester' ging hier zeker op. Hier leerde je de oude 1200 in al haar pracht en kracht kennen. Jankende tractiemotoren, eind Serie-Parallel met volle zwakveldschakeling. Op volle snelheid met zo'n 700 meter goederentrein denderend door de wissels in Mariëenberg. Natuurlijk gaf vertrek uit Coevorden zonder bovenleidingspanning de nodige problemen. Zeker toen de 1600 haar intrede had gedaan en er door de V 100 weer tot onder de draad werd geduwd. Dan moest de half versleten snelschakelaar van de 1600 weer worden ingezet om de eloc tot leven te kunnen brengen. Vooral bij winterse omstandigheden met lage batterijspanningen was dat een uitdaging. Inmiddels is er een rechtstreekse afbuiging naar de Duitse terminal en doet meersysteem het werk. De herinnering blijft, vandaar dit verhaal. //

TEKST & FOTO'S: HANS DE MOOIJ



- 1.** De 1200 is zojuist met gestreken stroomafnemers binnengerold.
- 2.** Na het uit de stand stop komen in Dalfsen volgt meestal een full power rit over het enkelspoor richting Mariëenberg.
- 3.** Stilstaand in Rotterdam CS voor het vervolg van de rit richting havens. Links het kastje voor de bediening van een eventueel aangekoppelde 6700.
- 4.** De trein wordt door de BE van Coevorden naar de Duitse terminal geduwd.



Twee-onder-een-kapwoning

COMPLETE WOONSTRAAT MET PRODUCTEN MARKENBURG

Op een modelspoorbeurs in Houten maakte Stefan Izeboud met een vriend een ronde langs de vele stands. Daarbij viel zijn oog op de realistische huizen en toebehoren naar Nederlands voorbeeld in de stand van Markenburg. Hij raakte met Mark in gesprek wat uiteindelijk leidde tot een levendig diorama in schaal H0.

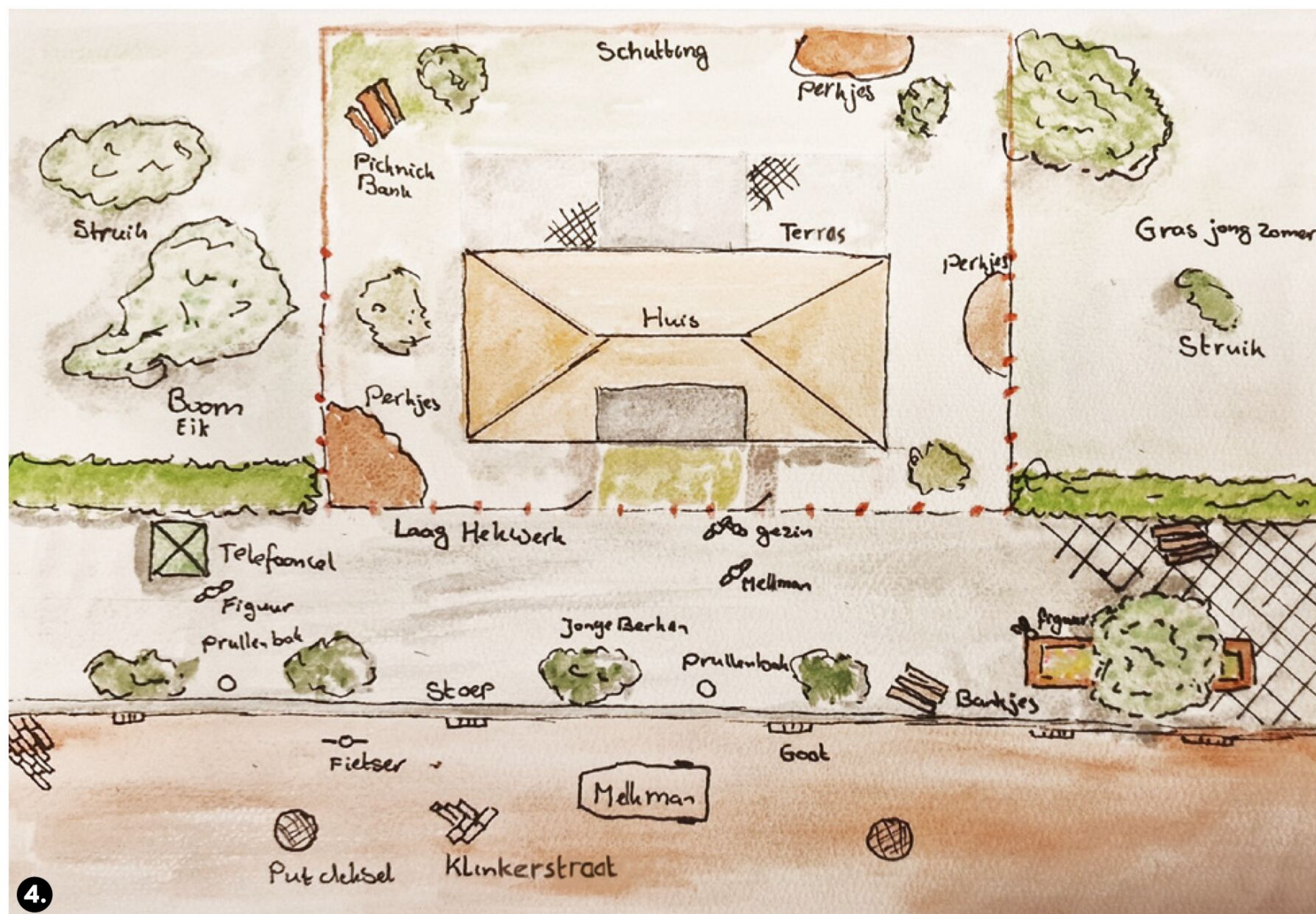
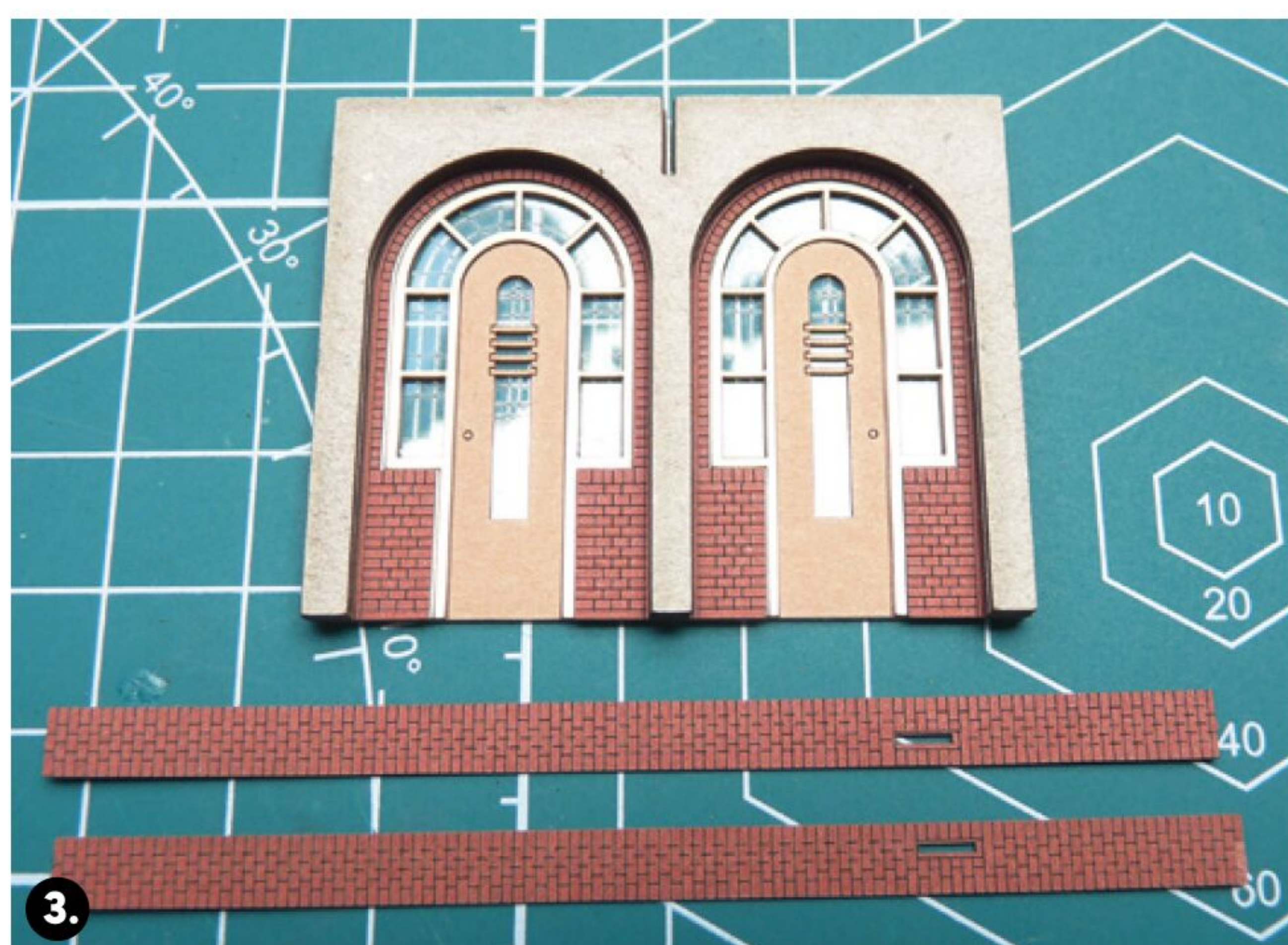
De bouwkits bestaan uit lasergesneden, gerecycled, hard geperst karton dat door-en-door is gekleurd, voor mij een nieuwe toepassing in de modelbouw. Het nalezen van het bouwverslag van het baanwachtershuisje van Markenburg van Ton Oosterom in Railhobby 411, gaf een prikkel om met producten van dit bedrijf een klein diorama (40 x 40 cm) te bouwen. Voorzien van een vage schets van het gedachte diorama, heb ik Mark mijn ideeën voorgelegd. Hij kent zijn producten en kan een advies geven om tot een goede invulling

van het diorama te komen. Om mijn ideeën duidelijker te maken, heb ik de schets omgezet naar een aquarel. Deze techniek pas ik vaak toe als ik iets ga bouwen; een plaatje vertelt immers meer dan duizend woorden en het vormt een goede, maar niet bindende, leidraad. Aan de hand van de aquarel heeft Mark enkele bouwkits voorgesteld, waarna ik de geselecteerde spullen heb besteld. Het assortiment van Markenburg beslaat bijna alles wat we in de gebouwde omgeving tegenkomen; hun kennis op bouwkundig, historisch en materiaal-kundig gebied zetten ze vol enthousiasme in.

Lasercut en karton

Voor het bouwen hebben we hout- en lasercutlijm, een scherp hobbymes, pincet en cocktailprikkers nodig. Daar de twee-onder-een-kapwoning Huis Venneweg 28-30 (artikel 02VNW04-AC, € 62,99) beeldbepalend is, zal ik die eerst bouwen. Als daarvan de exacte positie op het diorama is bepaald, kunnen de straten, stoepen en schuttingen worden ingevuld. De pdf-bouwbeschrijving is zeer duidelijk, handig is dat op een foto of detail kan worden ingezoomd. Voor € 3 levert Markenburg een geprinte handleiding, maar voor de duurzaamheid kies ik voor de pdf. Voor de ruwbouw heb ik veelal Faller Expert lasercutlijm gebruikt die met de naald goed is te doseren. Bij »

1. De twee-onder-een-kapwoning is inmiddels bewoond.
2. De twee-onder-een-kapwoning als bouwkit.
3. De beide voordeuren in de stijl van de jaren dertig.
4. Aan de bouw van het diorama ging een ruwe schets vooraf.



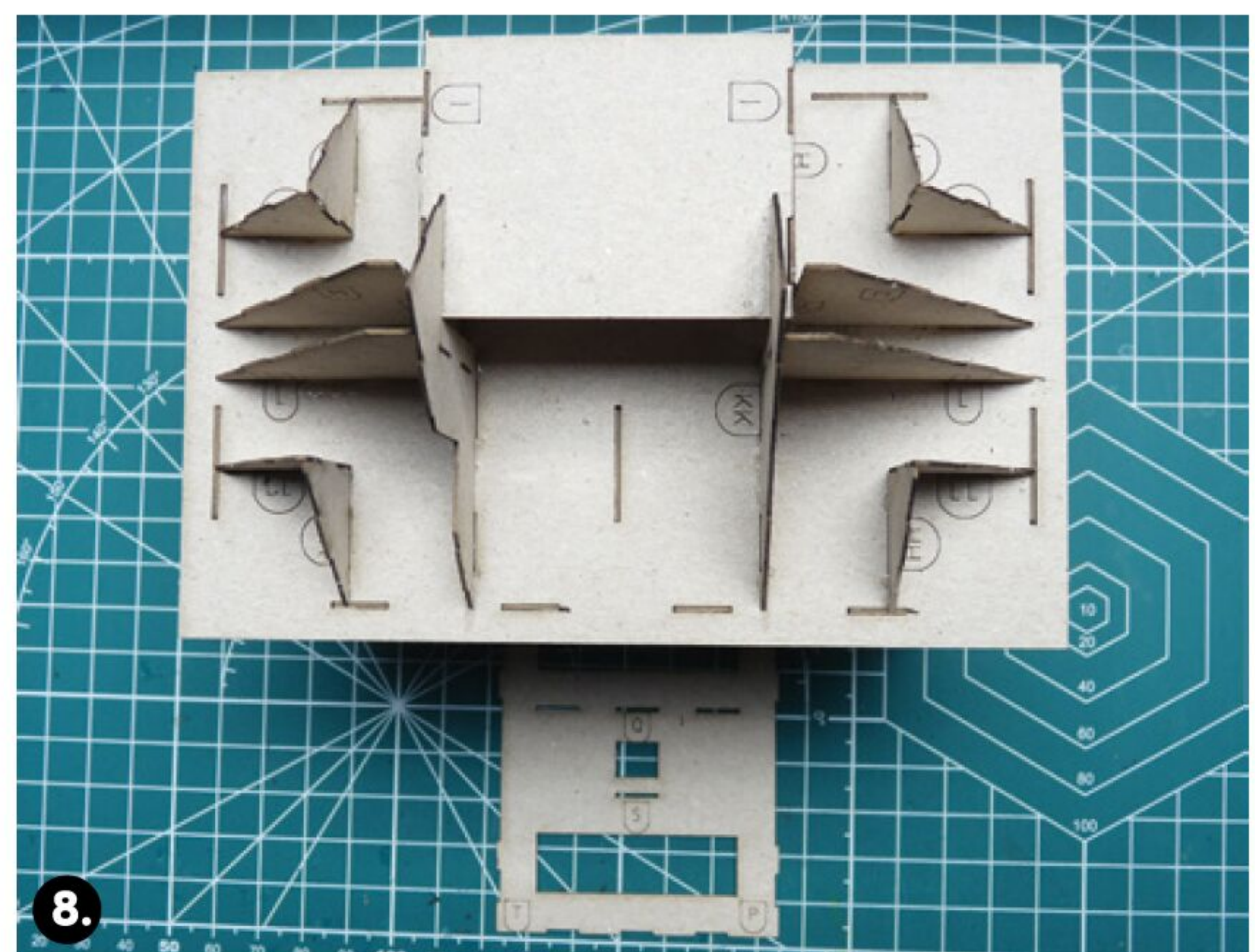
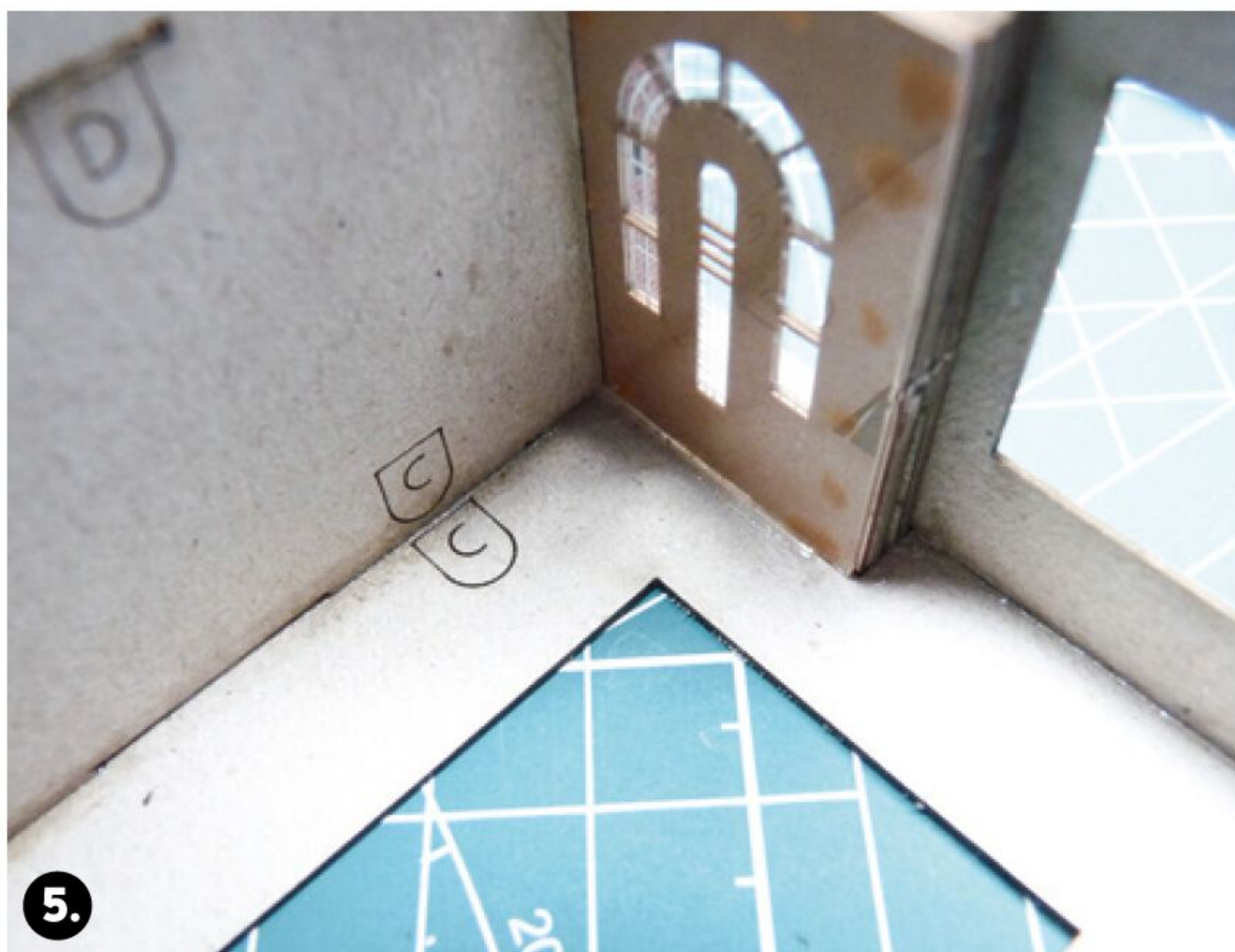
DE BUITENMUREN WORDEN MET RAMEN EN DEUREN OPGEBOUWD

lasercutkarton zitten de verlijmde delen vrijwel gelijk vast, dit in tegenstelling tot kits van MDF waar je iets meer tijd hebt. Het karton geeft nauwelijks speelruimte als de gelijmde onderdelen stevig op elkaar worden gedrukt; secuur werken is het devies. Echter, door het te verlijmen deel licht op het andere deel te plaatsen werkt de lijm als een glijlaag en is iets schuiven mogelijk. De moleculaire werking van de lijm ontstaat pas als die echt wordt aangedrukt. Karton heeft als nadeel dat het zodra het is ingelijmd een beetje week wordt waardoor het iets kan zwellen en de passing niet optimaal is. Een voordeel is dat het karton na drogen spijkerhard wordt. Op de bouwdelen van de ruwbouw zijn de corresponderende letters aangegeven, de A tegen de A, B tegen B, enzovoorts, daar kan niets mis gaan.

Buitenmuren

Met het opleveren van de ruwbouw kan de afwerking beginnen. De buitenmuren worden met kozijnen, ramen en deuren in verschillende lagen opgebouwd waarna ze in de uitsparingen van de ruwbouw worden

geplaatst. Ook hier volgen we de letters op het raamwerk. Voor de overzichtelijkheid werk ik per geveldeel: alles uitsnijden, proefpassen, verlijmen en plaatsen. Het proefpassen is belangrijk; hier en daar moet soms een puntje weggesneden worden. Om te voorkomen dat residuen het nieuwe werk kunnen vervuilen, wordt de snijmat telkens schoongemaakt. De ruiten worden met Glue on glass verlijmd - deze laat bij uitharden geen residu achter - hoewel gewone, watergedragen houtlijm ook zou kunnen. De beide erkers bestaan uit veel kleine kartonnen delen en vereisen de uiterste concentratie. Met chirurgische precisie en behulp van een loeplamp verlijm ik de delen en plaats de erkers op de voorgevel. Het glas-in-lood in de bovenramen en rond de voordeuren geeft het pand een statige uitstraling. Van het in de jaren dertig voor de hogere middenklasse gebouwde pand zijn in Nederland talloze voorbeelden te vinden. Vaak zijn ze in de loop van de tijd verbouwd en een te koop-bord staat er meestal maar kort. De twee-onder-een-kap kan vanaf tijdperk II worden ingezet, ik kies voor de overgang van tijdperk III naar IV. Met het opleveren van het pand wordt dit op

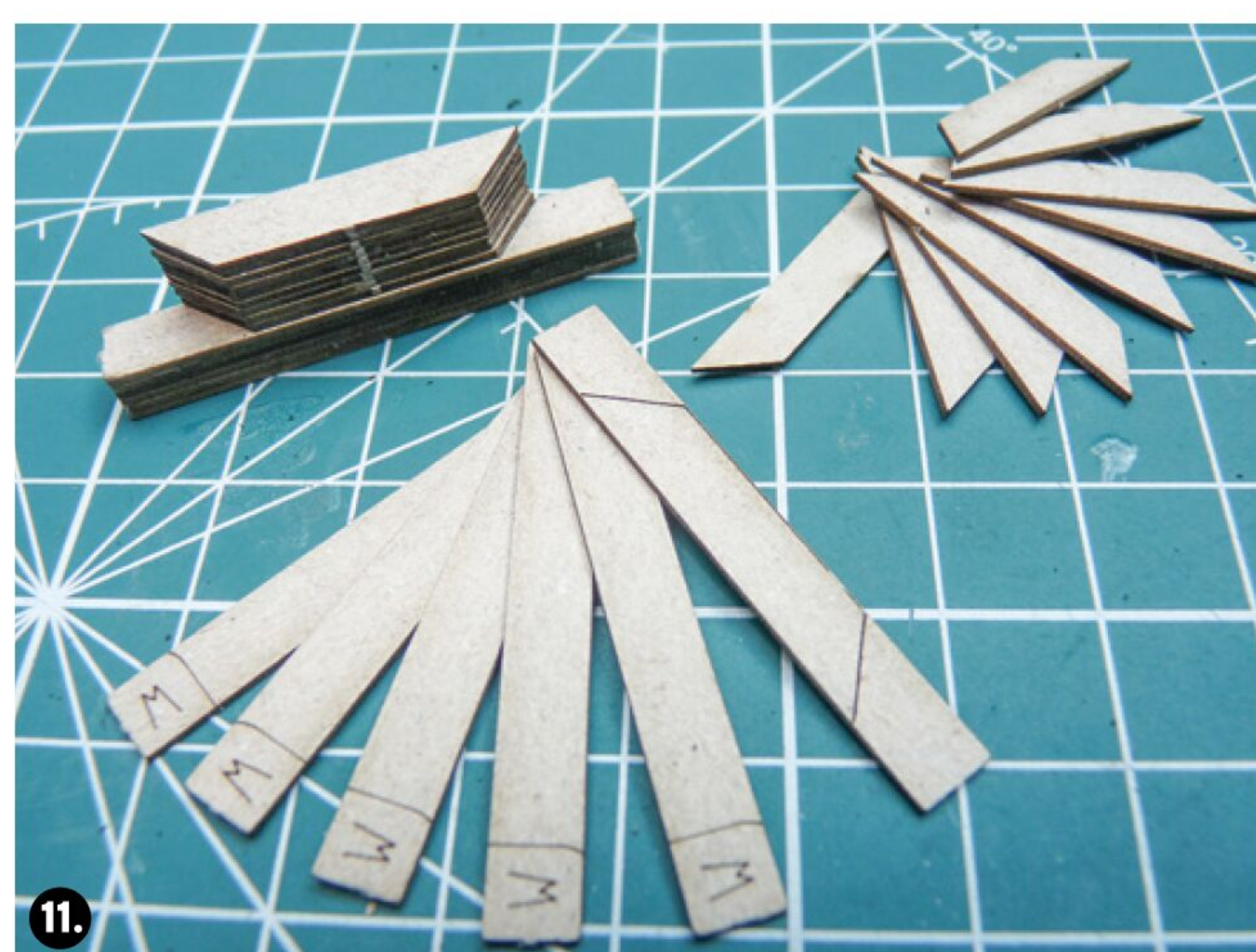
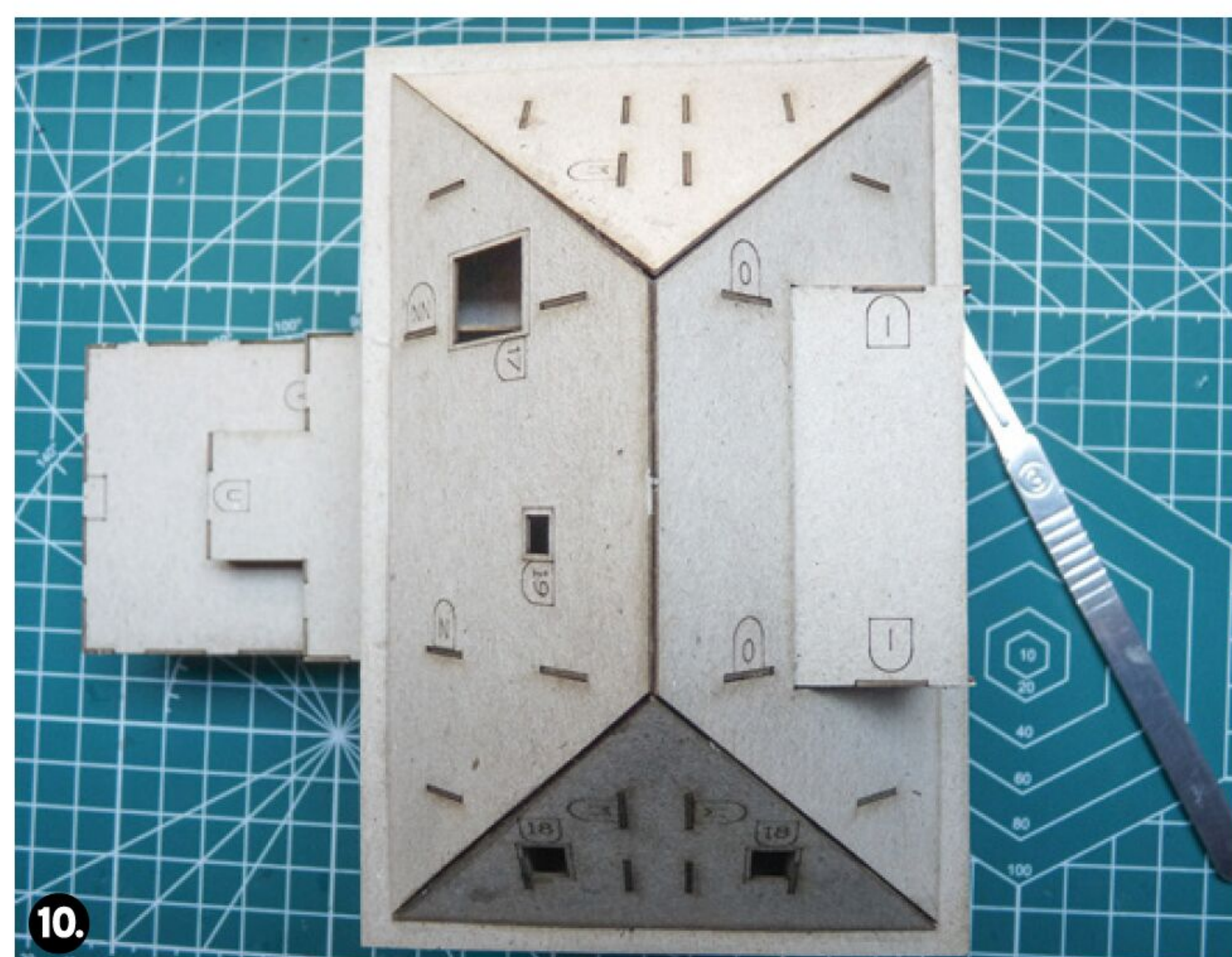




de MDF-plaat afgetekend waarna ik aan de hand van de aquarel de wegen, trottoirs, schuttingen, hekken en bosschages afteken. Met droogpassen wordt duidelijk of de compositie naar wens is. Daarna wordt alles afgetekend en vastgelijmd.

Straatkolken

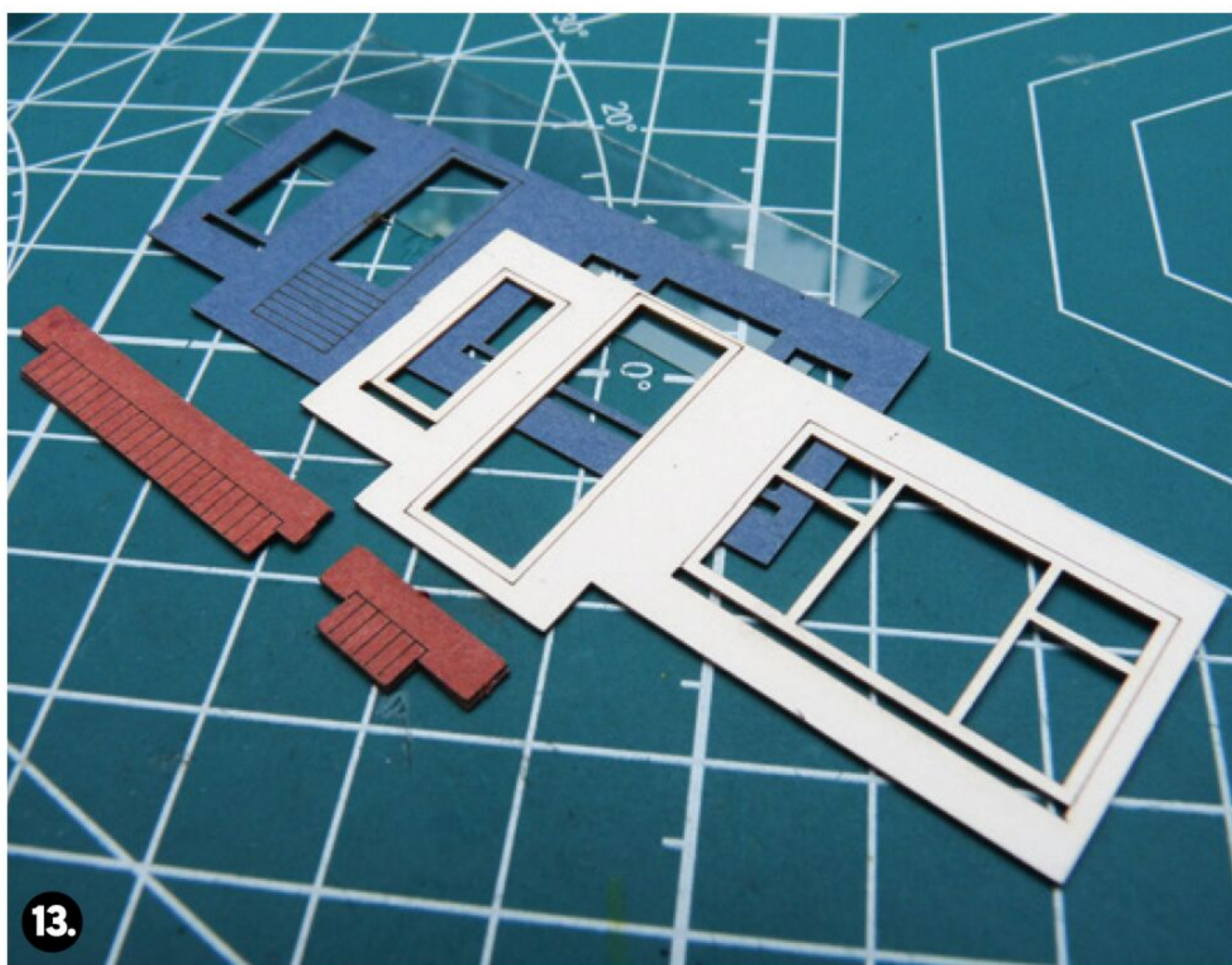
Omdat het wegdek (Markenburg, keperverband, 10 x 25 cm, € 15,99) voor een woonwijk wat steriel oogt, krijgt het een lichte weathering door met een in pigmentpoeder gedoopte make-upkwast delen van de straat te deppen. Ik gebruik pigmenten van Rail Center, maar ook andere merken zijn geschikt. Na aanbrengen is de kleur donker, maar door uitvegen van het poeder wordt het lichter. Bij meer druk op de kwast wordt het resultaat donkerder en al vegende ontstaat een doorleefd wegdek. Geen straat zonder kolken, Markenburg heeft verschillende in het assortiment. Langs de straat komen molgoten met putdeksels (20 stuks à 27,5 x 3,4 cm, € 16,99), in de rijweg enkele »



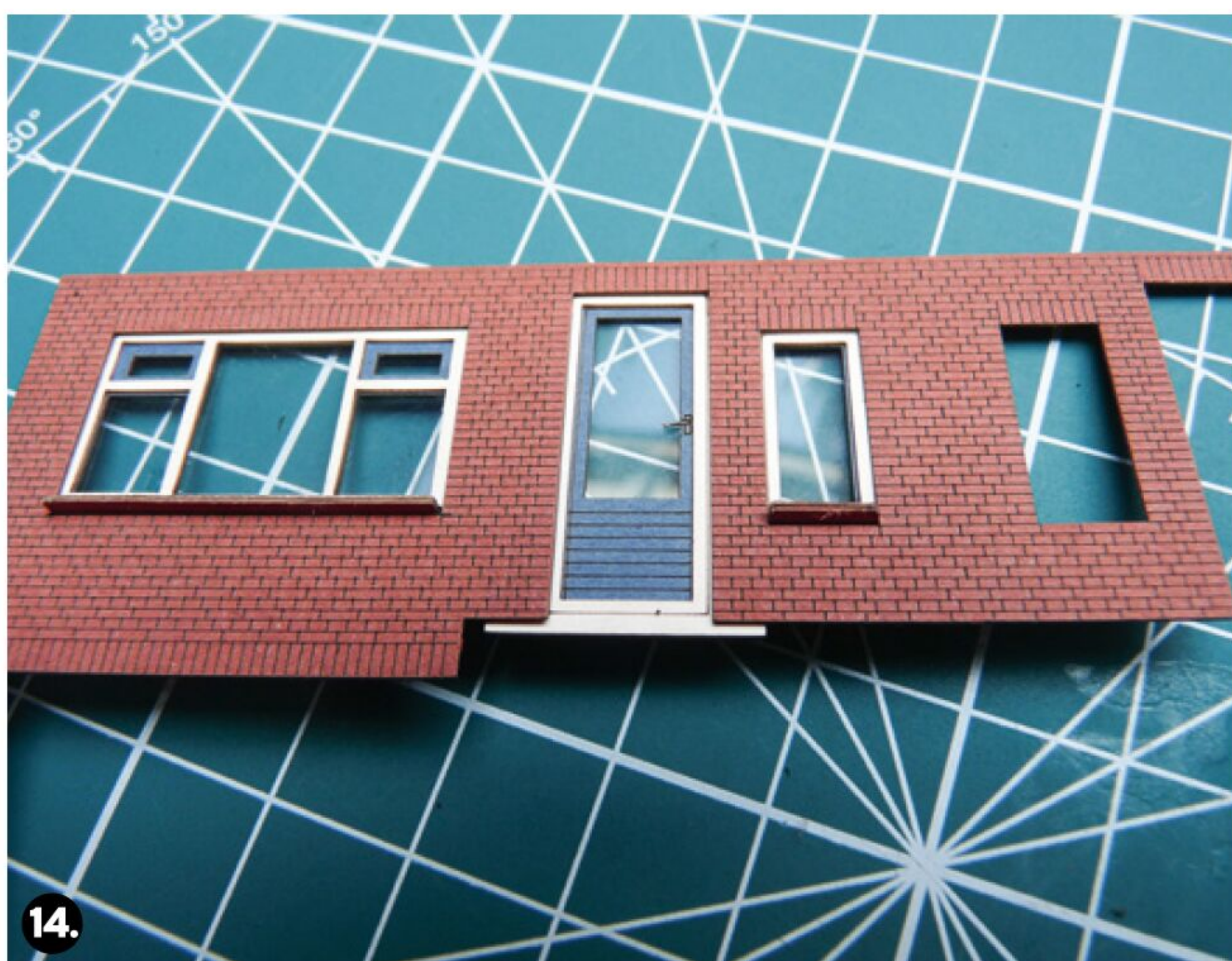
5. De bouwdelen hebben een duidelijke codering.
6. De gevels zijn in ruwbouw opgetrokken.
7. Ook de muren voor de dakopbouw passen naadloos.
8. Bovenaanzicht van de dakconstructie.
9. De berken geven de laan een rustiek aanzien.
10. Het pand is in ruwbouw gereed.
11. De opbouw van de erkers is redelijk complex.



12.



13.



14.

putdeksels (50 deksels + 25 kolken, € 14,49). Bij kolken komt wat loof en straatvuil. De trottoirs (8 stroken à 27,5 x 2,3 cm, € 16,49) zijn met de trottoirbanden (26 stuks à 29,7 cm, € 14,49) snel gelegd. Voor de bermen gebruik ik de in diverse kleuren leverbare Acrylic mud van Ammo (250 ml, € 8,95); deze bevat zeer fijn vermalen gesteente en lijkt na uitharden op echte grond. Na drogen bewerk ik de mud voor meer dieptewerking met een zwarte wash van Vallejo.

Tuinen

Op de bovenkant van fiber-bosjes van Woodland Scenery breng ik, vastgezet met Bison-spuitslijm, diep-groene grasvezels van Heki aan. De bloemen komen uit de voorraaddoos. De berm is met de statische begrasser ingezaaid met zomergroen gras van Noch. De strakke gazons in de tuinen bestaan uit een op maat gesneden en met houtlijm bevestigde grasmatten van Busch. De bloemen in de tuin zijn van Lars op 't Hof Scenery. De flora is aan een plastic vel bevestigd dat op de gewenste maat wordt gescheurd en met een druppel houtlijm vastgezet. Om het diorama als een driedimensionaal schilderij te laten lijken, voeg ik aan de voorzijde enkele handgemaakte struiken van Ben Horster toe (3 stuks, € 10). De berken in de laan zijn van Faller (181486, 5 stuks, € 11,49) en passen perfect in de gietijzeren boomkransen (30 stuks, € 14,49). De tuinafscheidingen bestaan uit diverse delen die nauwkeurig moeten worden verlijmd. Het linker huis krijgt een lage tuinmuur met gepunte panelen (3 stuks à 36,8 cm, € 17,49), de burens een luxe muur met smeedwerk (3 stuks à 33,7 cm, € 18,49). Een groene telefooncel (3 stuks, € 16,49), een zitbank en figuren maken het straatbeeld compleet. De vele, erg kleine

PIGMENTPOEDER VEROUDERT HET WEGDEK

onderdelen van de telefooncel doen mij even slikken, maar met een pincet en een in een druppel houtlijm gedoopte cocktailprikker en weinig opgebrachte lijm, kan er worden gebeld. Neem regelmatig een nieuwe druppel lijm, want ze drogen snel in. De standaard bank (12 stuks, € 14,49) bestaat uit vier delen. Om die samen te stellen leg ik de zitting op een stukje styrodur om de betonnen poten onder de zitting te kunnen lijmen. Daarna volgt de rugleuning. De figuren zijn van Artitec.

De straat rond koffietijd

Ook in de rustige woonstraat gebeurt er van alles. Opkoper IJsbrand passeert met zijn Daf met oud ijzer en Jan en Krista zijn een dagje met de motor met zijspan op pad. Johan heeft een telefoontje naar zijn moeder gepleegd en wacht met oversteken tot de vuilnisman het huisvuil heeft opgehaald. Melkman Tines prijst bij zijn stalen hond zijn melk en vla aan bij de bewoner van nummer 30 terwijl zijn assistent bij de burens de melk op de stoep zet. Henk is bezig met het snoeien van de heg zodat die weer toonbaar is; het is immers een nette buurt. Zijn buurvrouw Brenda veegt de stoep want de modelbouwer heeft hier en daar wat vuil achtergelaten, iets dat volgens haar echt niet kan. In het park geniet een verliefd stel van de meegebrachte picknick terwijl Wouter op zijn dagelijkse wandeling voorbij loopt. //

12. Het pand is recentelijk gerenoveerd; de aannemer zal eerdaags de balustraden op de aanbouw plaatsen.
13. De gevel kan worden opgebouwd.
14. De gevel is compleet.
15. Proefpassen van de wegen, molgoten en trottoirs.
16. Putdeksels maken het beeld compleet, maar raken gemakkelijk zoek.
17. Bosjes van fiber komen uit het assortiment van Heki.
18. Het wegdek en de trottoirs worden op enkele plekken met pigment gewearthed.

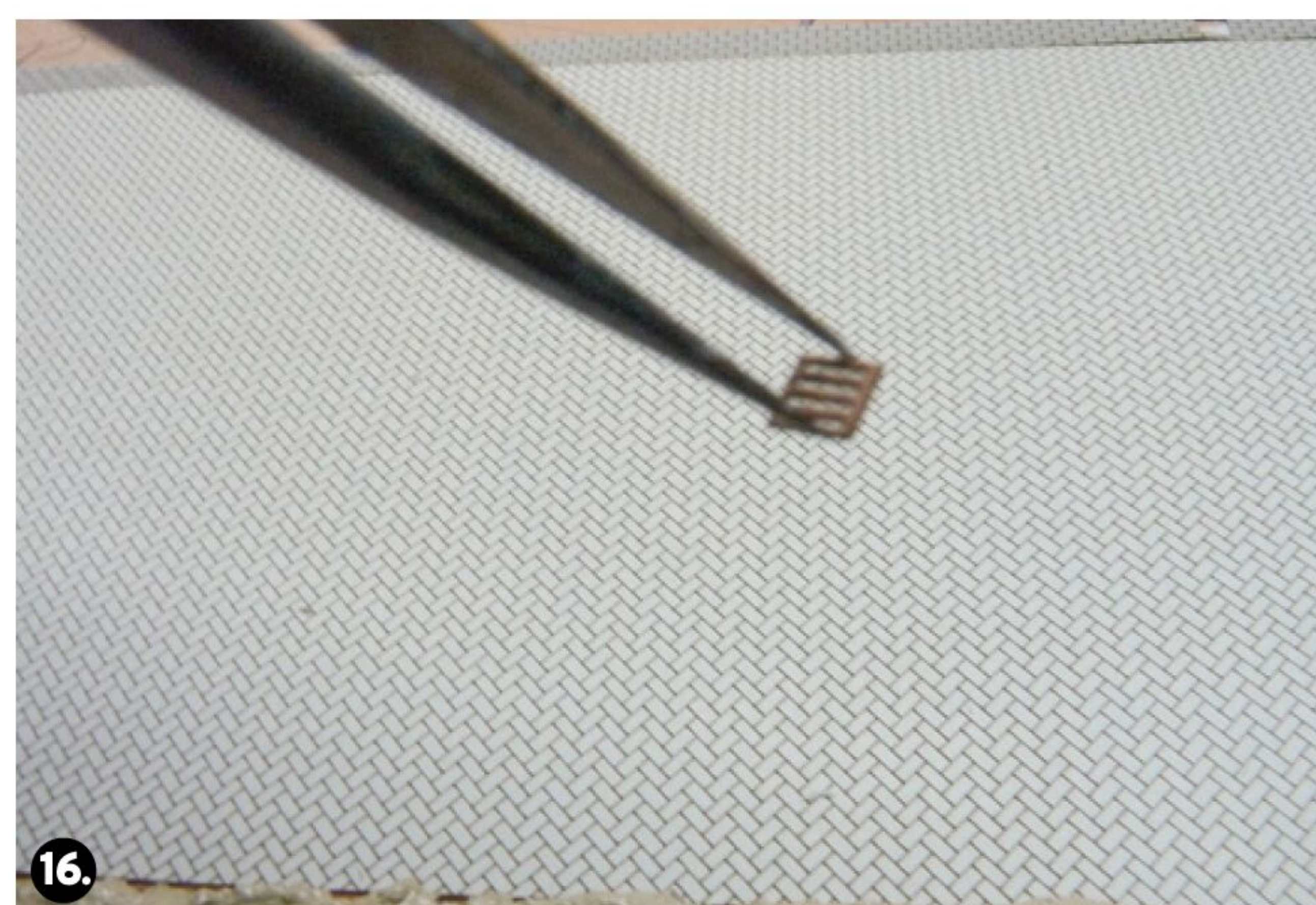


EXTRA ONLINE

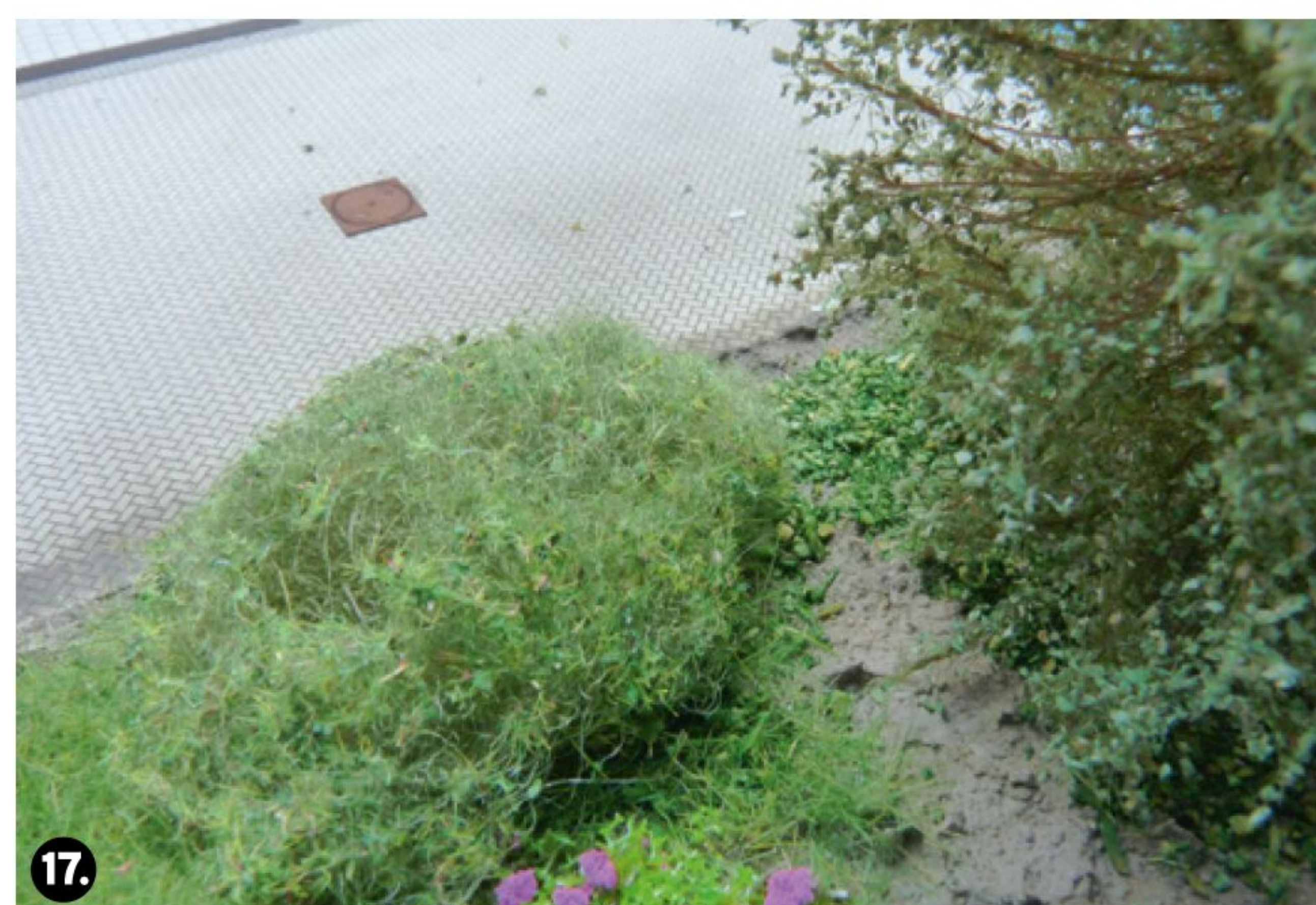
Meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!



15.



16.



17.



18.



Miniworld's Jaarlijkse Oliebollenritten

28, 30 & 31 december 2024

Historische tramrit Rotterdam
Bezoek Miniworld
Bezoek RoMeO Trammuseum
Gratis oliebol



Slechts 22 zitplaatsen per tram. Beperkt tot 6 ritten. VOL = VOL
Bestel je tickets direct online! Scan de QR

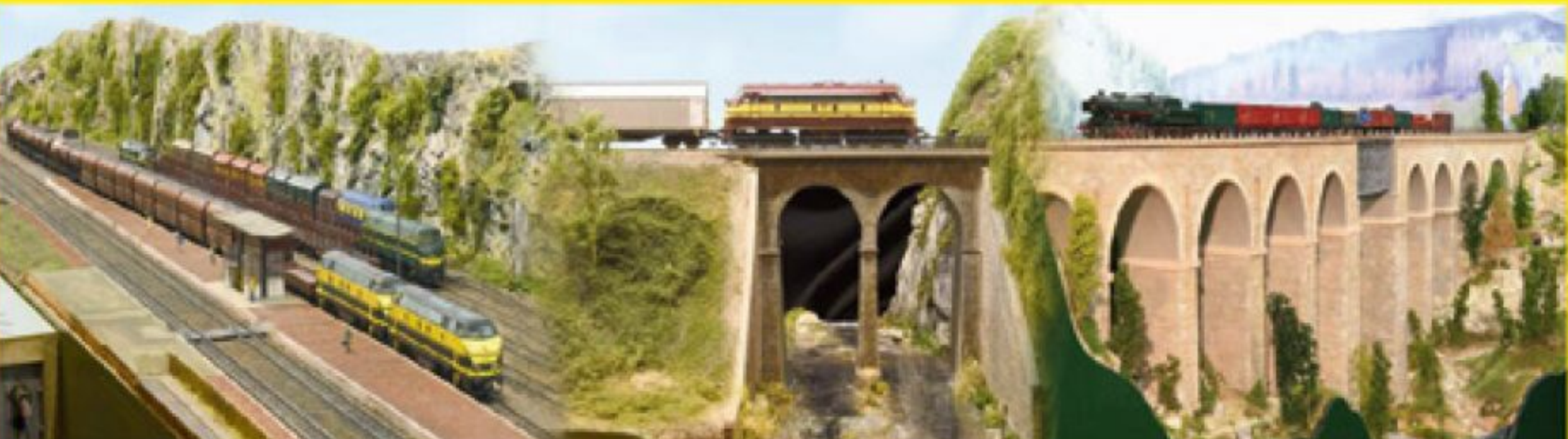


www.miniworldrotterdam.com/oliebollenrit



Modelspoor Evenement

21 & 22 december '24



HANZEHAL te ZUTPHEN

Met o.a. diverse rijdende modelspoorbanen,
verkoopbeurs (vele standhouders) activiteiten voor kinderen

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN
(350 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangspreis: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 10,-

Beursdata 2025: 20 & 21 december

T. 06 - 44 32 41 11

info@modelspoorbeurszutphen.com
www.modelspoorbeurszutphen.com



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 online winkel met passie voor modelspoor

- Grote voorraad modelspoor scenery
- vanaf € 85,- gratis thuisbezorgd
- Gratis retourneren binnen 60 dagen
- Bezoek onze winkel in Hillegom

märklin **FALLER** **TRIX** **BUSCH**

kibri **VOLLMER** **NOCH** **PIKO**

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor



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



Theodor Sanders 1847-1927

**De vergeten compagnon van
Berlage**

*Door Arjan den Boer, uitg. WBooks,
formaat 17 x 24 cm, 496 blz.,
190 afbeeldingen (zw/w en kleur),
paperback, ISBN 978-9-4625-
8660-4, € 39,95.*

Architect Berlage is mede bekend door het beursgebouw in de hoofdstad. In 1811 kwam Theodor Sanders, ontwerper van diverse villa's, bij Berlage in dienst. Ze hebben samen veel gebouwd. Dat niet Sanders, maar Berlage bekend werd, kwam doordat laatstgenoemde veelal de tekeningen onder tekende en de belangstelling van Sanders later naar railvervoer uitging. Van zijn 38 bouwwerken zijn er 10 bewaard gebleven. Hij ontwikkelde veel lokaal-spoor- en tramwegen rond Amsterdam waarbij de concessies door niet meewerkende overheden en concurrentie van andere vervoersbedrijven vaak stroef verliepen. In Waterland werd hij directeur van de Noord-Hollandse Tram. Omdat Sanders zich toegaf op de stoomtram, eindigde rond 1888 de samenwerking met Berlage. De door hem op Sicilië rond de Etna aangelegde smalspoorlijn functioneert nog steeds. Met dit boek komt een vergeten architect en invloedrijke spoorwegingenieur tot leven.-TO

Die Baureihe 01¹⁰

**Betriebsmaschinendienst, Einsatz bei den
Bahnbetriebswerken und erhaltene Lokomotiven**

*Door Frank Lüdecke, uitg. EK Verlag, formaat
21 x 29,7 cm, 320 blz., 422 foto's (zw/w en kleur), Duitse
taal, hardcover, ISBN 978-3-8446-6065-4, € 49,90.*

Voor veel spoorwegliefhebbers is BR 01¹⁰ een fascinerende locomotief. Zij behoort tot de sterkste sneltreinlocs van de DB. Na twee jaar studie bestelde de DRG in 1939 bij verschillende fabrieken 204 krachtige driebcilindersneltreinlocs met asindeling 2'C1'. Door het uitbreken van de WO II kon Schwarzkopff in Berlijn 55 machines bouwen, alle voorzien van stroomlijnbeplating; de rest werd afbesteld. Het wel en wee van de 55 Pacifics komt aan de orde, inclusief de dertig BW's waar ze in onderhoud waren. Al tijdens de oorlog werd een deel van de stroomlijnbeplating verwijderd, later volgde de rest. Vanaf 1953 kregen ze een nieuwe ketel en werden er 38 tot oliestook omgebouwd. Tien locs zijn bewaard gebleven waarvan twee rijvaardig: de kolengestookte 01 1075 (SSN) en de oliegestookte 01 1104. Foto's tonen de enorme schade die de 01 1075 bij een bombardement in 1944 in Hannover opliep. In 1949 werd zij bij Henschel hersteld. Voor de liefhebber een interessant lees- en zeker een kijkboek.-TO



Deutsche Bundesbahn in Farbe Eine Zeitreise aus der Nierentischepoche

*Door Heinrich Petersen, uitg. Transpress Verlag,
formaat 23,5 x 26,7 cm, 160 blz., 220 kleurenfoto's,
Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-613-71703-9,
€ 34,90.*

Als dit boek nu eens in zwart-wit was verschenen? Dan waren bij veel foto's allerlei relevante details minder zichtbaar en was vooral de karakteristieke sfeer van de jaren vijftig en zestig niet zo tastbaar. Een voorbeeld: 'Bahnsteigszene in Miltenberg'. Met een zonbeschenen 64'er onder een dramatisch wolkendek. Met vooral jonge vrouwen in kleurrijke, zomerse outfit die verder willen reizen. In zwart-wit een anonieme opname, nu een dragende foto. Nog een voorbeeld: de VT 11.5 die als TEE 78 'Helvetia' aan zijn reis begint in Bf Hamburg-Dammtor. Met VW Kevers, Mercedessen en een DKW Junior op de voorgrond. Ook de foto van de P 10 in Frankfurt-Höchst met een sombere, besneeuwde straat verdient lof. In feite hebben alle afgedrukte foto's min of meer een iconische waarde en wordt de transitie van stoom naar diesel en elektrisch soms subtiel en soms indringend belicht. Ook bepaalde tijdgebonden scenes zijn treffend op celluloid bevroren. Zoals de 'Amis', zoals Amerikaanse soldaten in Duitsland heten, die in Bremerhaven wachten op inscheeping om naar hun thuisland te varen. De 93'er met D-treinrijtuigen op de achtergrond en een paar sleeën van auto's zijn de smakelijke ingrediënten. De opnamen zijn van Britse en Amerikaanse fotografen en van bekende Duitse (pers)fotografen, zoals Walter Hollnagel, Karl-Ernst Maedel en Carl Bellingrodt. Hun nalatenschap is gevat in een waardevol document.-GF





1.

De trein in het voetbalstadion

Meestal hebben voetbalsupporters een negatieve impact op treinen. In één plaats ter wereld is echter het omgekeerde het geval: in het knusse stadionnetje van TJ Tatran Čierny Balog.

De wedstrijd tussen TJ Tatran Čierny Balog en TJ ŠK Sokol Jakub nadert bij een stand van 1-1 zijn climax. Er zijn nog vier minuten te spelen en de clubs lijken zich neer te leggen bij gelijkspel, hoewel ze er beide niets mee opschieten. Dan onderschept de linksback van de bezoekers met een fraaie sliding de bal en speelt hem in een vloeiende beweging door naar zijn spits, die vanaf de middenlijn alleen op de keeper afgaat en in gedachten de winnende treffer al heeft gemaakt. Dan hoort hij een fluitje en staakt vol onbegrip zijn run. Hij stond toch niet buitenspel? Dan komt de aap uit de mouw. Het is niet de scheidsrechter die floot, maar een stoomlocomotief, die al puffend met zijn trein het stadion binnenrijdt. Als de trein is verdwenen, wordt het spel met een scheidsrechtersbal hervat. Het publiek krijgt van deze actie niets mee, want de tribune is

ondertussen in dikke rookwolken gehuld. Als Matus Vozar, een van de plaatselijke helden, in de 89^e minuut de winnende treffer voor de thuisclub maakt, zijn de rookwolken net opgetrokken en gaat het gekuch van het publiek over in hartstochtelijk gejuich. De bescheiden kantine kan zich opmaken voor een middag met goede omzet. Het is een wereldwijd unieke situatie: een spoorlijn die dwars door een voetbalstadion loopt. Het is de smalspoorlijn van Čierny Balog naar Dobroč, onderdeel van het tegenwoordig zestien kilometer omvattende net dat door Čiernohronská železnica (Čhž) wordt geëxploiteerd.

Houtzagerijen

In 1898 begon de planning voor een spoorlijn voor het afvoeren van hout naar de zagerijen van Čierny Balog en Hronec in de regio Banská Bystrica, in centraal

Slowakije. De spoorlijn moest de economische groei in het gebied stimuleren. Dat de aanleg pas in 1908 begon, zal te maken hebben gehad met het grote aantal onderzochte tracévarianten. Ook is de aanleg van een normaalsporige verbinding met Čierny Balog overwogen, maar dat plan ging uiteindelijk vanwege de hoge kosten niet door. Op 8 januari 1909 kwamen de eerste negen kilometer van de spoorlijn tussen Hronec en Čierny Balog in gebruik. Gekozen was voor Bosnisch smalspoor (760 millimeter), dat in die contreien niet ongebruikelijk is. Dankzij de spoorlijn Hronec - Podbrezová, die sinds 1879 de productieplaatsen van een ijzerfabriek met elkaar verbond, bestond aansluiting op het landelijke spoorwegnet. De 'ijzerspoorlijn', waarover ook bescheiden reizigersvervoer plaatsvond, was in 750 millimeter aangelegd en werd later geleidelijk naar Bosnisch smalspoor omgespoord. In de loop der jaren werd het net verder uitgebreid, waarvoor tijdens de Eerste Wereldoorlog ook omwonenden en Russische krijgsgevangenen werden ingezet. De lijnen liepen door het stroomgebied van de Čierny Hron, een 298 kilometer lange zijrivier van de Donau, ten zuiden van Brezno. De spoorlijn werd als Fekete Garamvölgyi Vasút (spoorlijn in de vallei van de Zwarte Hron) aangeduid.

Reizigersvervoer

Het net kende vanaf 1927 bescheiden reizigersvervoer. Tussen Hronec en Čierny Balog reden enkele passagierstreinen, maar de overige lijngedeelten werden uitsluitend voor goederentransport gebruikt. Het bescheiden reizigersvervoer hield tot 1962 stand en twintig jaar later reed de laatste goederentrein. Zoals op veel andere plaatsen moest het spoorvervoer het onderspit delven voor het wegtransport. Het net had kort na de Tweede Wereldoorlog met 132 kilometer de grootste omvang bereikt en bij de sluiting resteerde daarvan nog slechts 36 kilometer. De langste aftakking (24 kilometer) liep langs de Kamenisté naar het op 890 meter boven zeeniveau gelegen Sihla. Restanten van de verdwenen lijngedeelten zijn nog op veel plaatsen te zien, zoals talloze dijken en de stalen brug over de vallei van Čierny Hron.

Redding

Gelukkig kreeg de lijn de status van nationaal erfgoed. In 1983 maakte een groep enthousiastelingen een begin met het herstel van de infrastructuur. Negen jaar later werd het vastgoed en de bovenbouw ondergebracht bij zeven betrokken gemeenten en voor een symbolisch bedrag aan de museumorganisatie verhuurd. Sinds 1992 rijden er weer treinen op een klein deel van het net. Het eerste aarzelende begin was op de zijtak van Čierny Balog naar Vydrovo, waar »



1. De wedstrijd was op afgelast, maar de trein reed gelukkig wel. Čhž-motorrijtuig M21 004 komt door het stadion van TJ Tatran Čierny Balog. Alle foto's zijn gemaakt op 14 september 2024.
2. Het centrum van de activiteiten van de Čhž is station Čierny Balog, waar de trein voor deze dag net wordt klaargezet.
3. De meeste treindiensten worden uitgevoerd met motorrijtuig M21 004, uit een serie van negen stuks die tussen 1937 en 1948 voor Československé státní dráhy is gebouwd. Station Dobroč.
4. Čhž M21 004 in de ingraving bij Dobroč.



5.

NA DE TREIN IS DE TRIBUNE IN ROOK- WOLKEN GEHULD

een goed opgezet openluchtmuseum is ingericht. Een jaar later reden weer treinen tot Hronec en in 2003 tot Chvatimech. In 2001 werd zelfs het houttransport naar de zagerij in Jánošovka hervat; de lading werd in Chvatimech vanaf normaalspoortreinen overgeslagen. Helaas hield dit vervoer het nog geen twee jaar vol. Het vier kilometer lange gedeelte tussen Čierny Balog en Dobroč werd gereconstrueerd en kwam in mei 2012 weer in dienst, inclusief de passage door het stadion van TJ Tatran Čierny Balog. Het lijngedeelte tussen Šánské en Chvatimech is op het moment van schrijven buiten gebruik als gevolg van overmatige slijtage van de bovenbouw.

Toekomstplannen

De regio Banská Bystrica, waardoor de spoorlijn loopt, keurde in 2019 het voornemen tot revitalisering van de Čiernohronská-vallei goed. Onderdeel van dit plan is regulier reizigersvervoer tussen Chvatimech en Dobroč en op de zijtak Hronec - Osrbli, waarbij 1 mei 2025 als streefdatum is genoemd. Het is niet waarschijnlijk dat dit doel zal worden gehaald, omdat de eigenaar van de voormalige houtzagerij waar de lijn in Jánošovka doorheen loopt, zich tegen de plannen verzet; hij wil op het terrein liever huizen laten bouwen. Vooruitlopend op de plannen zijn in 2020 trams van



6.



de Zwitserse Waldenburgerbahn aangeschaft; die waren daar overbodig geworden na de komst van nieuw Stadler-materieel en de omsporing van de lijn van 750 millimeter naar meterspoor. De zeven motorwagens en tien bijwagens kwamen een jaar later over het water naar Čierny Balog. Ze moeten het reguliere vervoer na eventuele elektrificatie overnemen. Mocht de elektrificatie geen doorgang vinden, dan zouden de motorwagens voor accu-exploitatie kunnen worden aangepast. De ‘nieuwe’ trams zijn overigens al op de baan te zien, dankzij de generator die in het stuurstandrijtuig is geplaatst. Het rechte trekken van bogen moet een hogere maximumsnelheid mogelijk maken. De bedoeling is de exploitatie met museumtreinen te continueren.

Museumexploitatie

Wilt u een keer een ritje maken over dit bijzondere spoornet? Het rijseizoen is van 1 juli tot medio september, waarbij moet worden aangetekend dat de tak naar Vydrovo in september niet meer wordt bereden. Op een aantal dagen rijden stoomlocomotieven; Čhž heeft de beschikking over acht machines, die niet alle dienstvaardig zijn. De dagen met stoomtractie zijn te vinden op de website www.chz.sk, helaas alleen in Slowaaks. Daarbij wordt het voorbehoud gemaakt dat als er geen bevoegd personeel aanwezig is, er met dieseltreinen wordt gereden. Een andere voorwaarde is dat per retourrit minimaal zes vervoersbewijzen moeten zijn verkocht. Het kan dus zijn dat de ongeveer 1400 kilometer lange tocht - gerekend vanaf Utrecht - voor niets wordt ondernomen. //



5. In het eindstation Dobroč moet worden omgelopen. De reizigers kunnen dan even de benen strekken of een paar foto's nemen.
6. Šánské is tijdelijk het noordelijke punt van het Čhž-net.
7. Voor de tweedehands Zwitserse trams is in de toekomst een belangrijke rol weggelegd, Čierny Balog.
8. Čhž beschikt over enkele diesellocomotieven, waarvan er twee in Čierny Balog stonden.



EXTRA ONLINE

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

**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'.



**PIKO: gedigitaliseerde
BR 003 088.**

Piko

H0. In Railhobby 469 (Noviteitenspecial) hebben we het analoge model van de DB BR 003 uitgebreid getest. Door leveringsproblemen met decoders vertraagd, is nu ook de digitale versie beschikbaar. Het model heeft een Piko Smart-decoder (XP Sound PluX 22) en is voorzien van een pulserende rook-

generator. Zowel de verlichting van het drijfwerk als die in het machinistenhuis en het flakkerende vuur in de vuurkist zijn in te schakelen. Nieuw is dat de 2'2'T34-tender een op afstand bedienbare koppeling heeft (55922, tweerail sound / 55923, drierail sound, € 549, tp IV).-TO

Magic Bond

Het door Huib Maaskant - bekend van de Prutsvlogs - opgerichte Magica Miniatura heeft een drietal goed plakkende lijmen uitgebracht. Magic Bond Pro Black is een zwart gekleurde watervaste industriële secundelijm om rubber op rubber of metaal te lijmen. De zeer sterke lijm blijft flexibel, werkt glad af en is bestand tegen temperaturen tot 100 °C (MM010310, € 11,99). De Magic Bond Pro is een voor veel materialen geschikte industriële secundelijm (MM010110, € 10,95). Magic Bond Pro Ultra is



MAGIG BOND: drie lijmsorten.

een watervaste secundelijm die 10 tot 15 keer sterker is dan de standaard secundelijm en bestand is tegen temperaturen van -100 °C tot +100 °C. Vast is vast en blijft vast (MM010210, € 11,95).-SI



EXACT-TRAIN: v.l.n.r. 'Bremen' van de CSD, SNCF, PKP en ÖBB.

Exact-Train

H0. Van het type 'Bremen' zijn diverse varianten verschenen. De standaard, tweeassige gesloten goederenwagens zijn nagebouwd als rode Zt van de CSD (EX23700, tp. III), roodbruine GIm van de SNCF (EX23775, tp. IV), bruine Kdd van de Poolse spoor-

wegen PKP (EX23710, tp. III) en donkerbruine Gmds van de ÖBB die in de EUROP-poule (EX23689, tp. III) reden. Zowel de houten bakken als de daken verschillen van kleur. De 115 mm lange wagens hebben metalen onderstellen en verende buffers (€ 43,95 per stuk).-SF



MINI-ROLLER: set met Teflon-schuimrollers.

Mini-roller

De zachte Teflonschuimrollers zijn geschikt voor speciale verflakjes en het drybrushen van grotere oppervlakken. Ze zijn bestand tegen oplosmiddelen en geschikt voor verf, lak, inkt en lijm, polyester en epoxy op water-, terpentine-, aceton- en thinnerbasis. Omdat de roller statisch is, blijft de verf, inkt, lak of lijm eraan kleven, maar bij rollen op het werkstuk heeft dat een grotere aantrekkingskracht waardoor de verf daaraan hecht. Handig is dat het flexibele schuim zich naar het oppervlak vormt. De roller is te reinigen door deze met water, terpentine of een ander oplosmiddel over het bijgeleverde gaasje te rollen en daarna op keukenpapier droog te rollen. De set bevat 2 rollerhouders, 5 Teflonschuimrollers van zowel 22 x 12 mm, 31 x 15 mm als 45 x 15 mm, 3 magnetische assen en 2 schoonmaakgaasjes (€ 20,50, te koop bij Modelbouwenzo.nl).-SI



NOCH: het dak van 'Haus am Horn' is afneembaar.

Noch

H0. Het in 1923 door architect Georg Muche in de revolutionaire en tijdloze Bauhaus-stijl in Weimar opgeleverde 'Haus am Horn', is in schaal 1:100, een in de architectuur gebruikelijke schaalgrootte, als lasercut bouwkit beschikbaar. Het beroemde ontwerp staat op de Unesco-werelderfgoedlijst. Het 17,7 x 17,7 cm metende en 116 bouwdelen tellende woonhuis zou op een H0-baan als achtergrondmodel kunnen fungeren. De binnenmuren zijn volgens voorbeeld uitgevoerd, het dak kan afneembaar worden geplaatst (66680, € 74,99, tp. II-VI).-DH



NOCH: 'Haus am Horn', schaal 1:100.



1.



2.



3.

Busch

H0. In 1970 werd in de DDR het standaardflatgebouw WBS 70 ontwikkeld dat met de betonnen prefab-elementen snel kon worden opgetrokken. De bouwkit van het 19,6 cm hoge basismodel (bodemmaat 19,8 x 14 cm) telt vijf etages (1926, € 99,99, tp. IV) en kan naar believen met telkens één woonunit worden uitgebreid (1927, € 44,99). Het transport van de betondelen naar en op de bouwplaats werd met een gestandaardiseerd frame uitgevoerd (1848, € 26,99). Van diverse wegvoertuigen zijn kleur- en uitvoeringsvarianten aangekondigd. We noemen de metallic blauwe Ford Ranger met trekhaak voor een boottrailer van de waterpolitie in Sachsen (52830, € 34,99, tp. VI) en de Ford Kuga met een mountainbike op de fietsendrager (53528, € 31,99, tp. VI). Uit de DDR-tijd stammen de Robur LO 2002 A afsleepwagen (50251, € 219,99, tp. III) en de UAZ 469 van de Volkspolizei (52121, € 27,99).-DH

1. **BUSCH: WBS 70 transport-frame.**
2. **BUSCH: voor- en achterzijde prefab-flatgebouw WBS 70.**
3. **BUSCH: Ford Ranger waterpolitie en Ford Kuga met mountainbike.**



Modeltex

De Belgische leverancier streeft het duurzaam gebruik van materialen na. Voor de modelbouwer zijn 3 mm dikke gerecyclede platen van 29,7 x 42 cm (€ 6) onder de naam Forex verkrijgbaar. De harde, watervaste platen hebben eerder voor reclamedoeleinden gediend en zijn goed te snijden. De achterkant is wit en kan met acrylverf worden beschilderd.-TO

◀ **MODELTEX: gerecycled plaatmateriaal.**

Rivarossi

H0. De van origine Pruisische 56.20 is nu als DRG-model verkrijgbaar. Deze compacte 1'D-goederentreinloc 56 2001 is gehuisvest in Bw Wittenberge. Als enige van deze serie heeft de machine aan beide kanten van het drijfwerk een trap om beter bij sommige smeerpunten te komen. De loc overtuigt door weergave en opschriften (HR2891, € 379,90, tp. II). Meer over dit model leest u in een uitgebreide Railtest in Railhobby 479. Een veel moderner model is de vierassige dieselloc 4185 041 van North Rail in dienst van DB Cargo. De gedigitaliseerde, 195 mm lange DE 18 van fabrikant Vossloh is in de juiste, lichtgrijze kleur gespoten. De vijfpolige motor drijft alle vier assen aan. Diverse onderdelen zijn apart aangebracht; ook aan het geluid is veel aandacht (HR2920S, € 394,90, tp. VI).-GF



RIVAROSSİ: DRG 56 2001 met een speciale trap.



RIVAROSSİ: North Rail DE 18.

Artitec

H0. Een keur aan nieuwe modellen is sinds de herfst beschikbaar, waaronder typisch Nederlandse producten zoals de stalen vlet die door de boerenzonen Hielke en Sietse werd gebruikt: de roemruchte Kameleon. De boot is als volrompmodel authentiek nagebouwd (387.588, € 22,90, tp. III). De motor met zijspan van de Rijkspolitie bevat ragfijne details zoals handremmen, een standaard bij het achterwiel en kentekenplaat HX-5268 boven het voorwiel en op de neus van het zijspan. Gelet de roepstoeter die een van de agenten hanteert, wordt het duo bij een demonstratie ingezet (387.580, € 29,80, tp. III). Meer van deze tijd is een zeiler die een Laser zeilboot op een trailer naar de waterkant

trekt. De jonge sporter draagt een helm en een zwemvest (387.595, € 20,90, tp. VI). De gedetailleerd uitgevoerde verhuislift - hoogte 6 cm en uitgeschoven circa 10 cm - maakt moeizaam trappenlopen overbodig (387.549, € 29,90, tp. IV-V). De Wanderer W1 5/12 PS werd van 1912 tot 1926 door de Wanderer-Werke in Chemnitz gebouwd. De tweezitter (als tandem) heeft een gesloten dak en diverse details zoals een handbediende claxon (387.478, € 34,50, tp. I).-SF »



ARTITEC: v.l.n.r. Rijkspolitie, Laser zeilboot, Kameleon, Wanderer en verhuislift.



TILLIG: HSB-bagagerijtuig en NKB Gw.

Tillig

H0m. Het meterspoorassortiment is uitgebreid met een HSB-bagagerijtuig. Het 87 mm lange, tweeassige model van het type KDaai is voorzien van de kleuren en opschriften zoals die gangbaar waren tot 2006. Het rijtuig werd vooral in het Selketal ingezet (13973,

€ 57, tp. V). Van de particuliere NKB is een gesloten goederenwagen van het type Gw verschenen. Het 78 mm lange, tweeassige model heeft de karakteristieke grijze kleur en een hooggeplaatste open remvoorziening (15947, € 36,50, tp. III).-GF



MÄRKLIN: Euro Cargo Rail serie 77.

Märklin

H0. Puur diesелgeweld is de zesassige 077 001 van de firma Euro Cargo Rail die de loc op zijn beurt verhuurde aan DB Cargo. Het 247 mm lange model wordt via een cardanas op vier assen aangedreven. De cabine- en stuurtafelverlichting kan worden in- en uitgeschakeld. De loc heeft een dynamische rook-generator; bij grotere inspanning van de loc wordt de

uitstoot intenser (39074, € 489, tp. VI). Tijdperk IV wordt vertegenwoordigd door een set met twee postrijtuigen: de nieuw ontwikkelde Post mr-a en van de Bundespost en een gecombineerd tweede klas reizigers/postrijtuig BDüms 273 van de DB. Beide hebben de authentieke chroomoxide groene kleur (42850, € 139).-SF



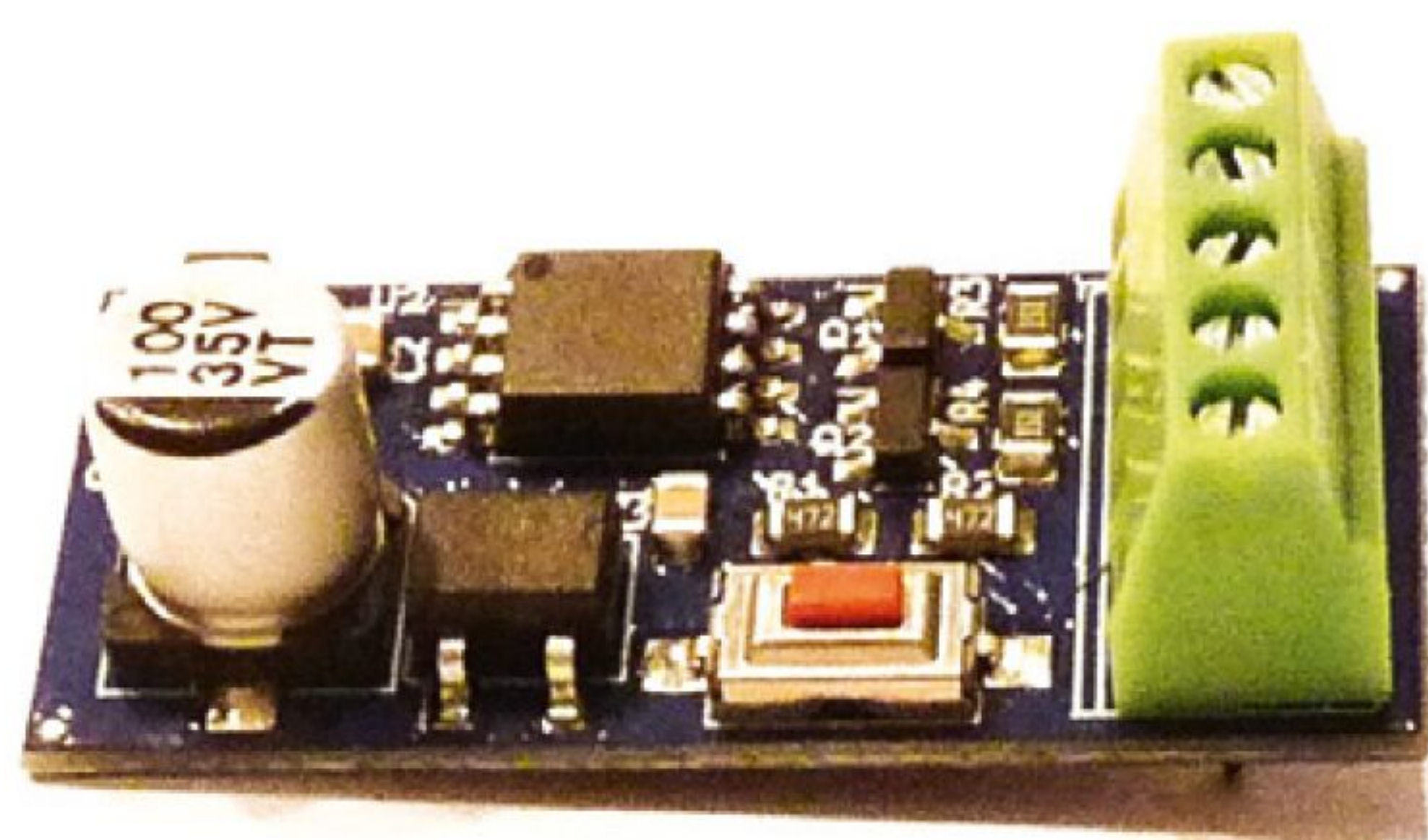
MÄRKLIN: Duitse postrijtuigen.

Faller

H0. De valbeugels op de tweezitsbanken van de stoeltjeslift kunnen in geopende en gesloten stand worden gemonteerd. Met de 24 tweezitsliftstoelen, de drie tussenmasten, het interieur van de kiosk telt de kit 254 onderdelen. De vijf masten kunnen van onderaf op de (circa 50 cm lange, niet meegeleverde) piste worden vastgezet. De lift is niet voorbereid om te motoriseren (134004, € 64,99, tp. IV). Een set met zes skiërs maakt het tafereel compleet (151650, € 15,79). Ook de kunstijsbaan (22,4 x 17,4 cm) staat garant voor winters plezier; de 12-16 Volts-aandrijving voor de vijf schaatsende figuren wordt, evenals de tribune, meegeleverd (134005, € 79,99, tp. IV). De twee kiosken en de met twintig warmwitte leds verlichte kerstboom brengen sfeer in de modelkerstmarkt (134006, € 29,99, tp. VI). Dat geldt ook voor de vijf 11 cm lange besneeuwde bomen (181582, € 19,99).

Z. De eerder uitgebrachte polygonale locloods van Freilassing - tegenwoordig spoormuseum Lokwelt - wordt als vijfstandige in 1:220 uitgebracht. Geschikt voor locs tot 120 mm lengte, bodemmaat 28,3 x 23,4 cm (282725, € 129,99, tp. III).-DH

1. FALLER: stoeltjeslift.
2. FALLER: kiosken en verlichte kerstboom.
3. FALLER: locloods, schaal Z.



MODELBOUWLED: printplaat VH3-NG.

Modelbouwled

De printplaat VH3-hulpdiensten heeft zestien verschillende modes die met een druk op de knop op de printplaat zijn in te stellen. Hiermee kunnen brandweer, politie, vrachtwagens, shovels, vorkheftrucks, tractoren en wegafzettingen van licht worden voorzien. De voor leds noodzakelijke weerstanden zijn in de voor wissel- en gelijkspanning geschikte printplaat geïntegreerd. Modelbouwled staat onder meer op de beurs in Houten (VH3-NG, € 18,50).-SI





WIKING: Fiat 600.



WIKING: Chevrolet kraanwagen.

Wiking

H0. Van de Fiat 600 liepen er vanaf 1955 zo'n 890.000 van de band. Ook bij het wijnrode model met antracietkleurig zonnedak en lichtgroen interieur scharnieren de deuren naar achteren; dat werd pas in 1965 aangepast. Ingezette koplampen en zilverkleurig bedrukte details zoals ruitenwissers en raam- en sierlijsten (009908, € 20,99, tp. III). De blauwe Chevrolet met het markante front uit 1955 wordt door Dave's Garage ingezet voor het afslepen van voertuigen. Dat het model eerder is uitgebracht, valt aan de eenvoudig uitgevoerde hijs- en koppelhaken op te maken. De koplampen, daklichten en grill zijn zilverkleurig bedrukt, de richtingaanwijzers oranje (063103, € 15,99, tp. III).-DH

Roco

H0. In het kader van de treinreis van Tommie en Tess, het kinderboek voor de kleine treinreiziger, heeft Railexperts loc 9902 (ex-NS 1616) in een vrolijke, attractieve verschijning gestoken. Het model (af fabriek uitverkocht) is op alle assen aangedreven en met kortkoppeling en een PluX22-interface uitgerust (7500089, tweerail analoog, € 299,90 / 7510089, idem sound, € 419,90 / 7520089, drierail sound, tp. VI). De door RailAdventure van de Steiermarkbahn overgenomen Siemens Eurorunner 2016 902 heeft de grijze huisstijl gekregen en kan zodanig ook in model worden ingezet. Aandrijving op alle assen. Naast de gemonteerde losstaande handgrepen zijn de buitenspiegels als in- en uitgeklapte positie meegeleverd (7300036, tweerail analoog, € 209,90 / 7310037, idem sound, € 334,90 / 7320036, drierail sound, tp. VI). Als Nederlands sluitstuk volgt 'De Karel', de ex-NS Plan V 466. De Karel Foundation zet zich in voor het behoud van Nederlands erfgoed en specifiek historisch spoomaterieel. Met de opbrengst van de verhuur ondersteunt de stichting diverse goede doelen. Hoewel het model niet geheel met het origineel overeenkomt, is het een attractieve verschijning. Van elk model verkocht model wordt een donatie aan de stichting overgemaakt (7000009, tweerail analoog, € 349,90 / 7710009, idem sound, € 529,90 / 7720009, drierail sound, tp. VI). Van soundversies zijn de prijzen bij twee- en drierail gelijk.-RB



1.



2.



3.

- 1. Roco: Railexperts 9902 is aan weerszijden verschillend gedecoreerd.**
- 2. Roco: Plan V 'De Karel'.**
- 3. Roco: Eurorunner van RailAdventure.**



LILIPUT: BR 828.0 met bufferbalk en Scharfenbergkoppeling.

Liliput

H0. Het DB-treinstel BR 628.0 is in de turquoise-beige kleurstelling in twee varianten uitgeleverd. De bij aflevering aanwezige Scharfenbergkoppelingen zijn vanaf 1985 verwijderd waarbij de treinstellen een bufferbalk met rechthoekige buffers kregen. Bij de 511 mm lange modellen wordt één draaistel aangedreven waarvan twee wielen antislipbanden hebben. De

binnenverlichting is uit te schakelen. Een luidspreker is reeds aangebracht, voor de geluidsdecoder is een 21MTC-aansluiting beschikbaar. De prijzen voor de versie met Scharfenbergkoppeling (L133215, tweerail, € 324,95 / L133222, drierail, € 389,95, tp. IV) en met bufferbalk (L133217, tweerail / L133223, drierail) zijn gelijk.-RB

Peter's Modelbouwatelier

H0. Een bewaakte spoorwegovergang naar Saksisch voorbeeld is als bouwkit voor de tijdperken I-III in vier versies beschikbaar 20003-20006, € 35); een bel is afzonderlijk leverbaar (20007, € 14,20). Voor overweg 20003 is een (fictieve) afstandsbediening (20008, € 9,50) beschikbaar. De slagboom is beweegbaar uitgevoerd. Het baanwachtershuis op de foto is niet bij het bouw pakket inbegrepen.-GF



PETER'S MODELBOUWATELIER: Saksische spoorwegovergang.



BRAWA: 01 025 met kleine Wagner-windleiplaten.

Brawa

H0. De sneltreinloc van de serie 01 is met kleinere windleiplaten uitgebracht. De grote Wagner-windleiplaten zijn met een derde gehalveerd wat de loc - en zeker in model - een aparte uitstraling geeft. Het 275,3 mm lange model van de in Bw Erfurt P gehuis-

veste 01 025 heeft de aandrijving in de tender. Het frame is realistisch nagebouwd en kent tal van apart aangebrachte details. PluX22-interface en kortkoppeling. Van de zes drijfwielen hebben er vier een antislipband (40968, € 479,90, tp. II).-SF »



KM1: DR 91 896.

KM1

0. Van de voor reizigers- en goederentreinen ontworpen Pruisische tenderlocomotief T 9.3 zijn 2060 stuks gebouwd. Door de DR werden ze als Baureihe 91.³⁻¹⁸ ingedeeld. Bij de DB werd de laatste machine in 1964 buiten dienst gesteld, bij de DR Ost in 1971. In Duitsland zijn tenminste drie locs bij (rail) musea ondergebracht. Gebouwd van messing en

edelstaal is de T 9.3/BR 91 in model in negen uitvoeringen beschikbaar, van tijdperk I tot III en de hedendaagse museumversie. Vanzelfsprekend is het model gedigitaliseerd. Lengte over de buffers 237 mm, minimumradius 91 cm, gewicht 3 kg (169100 - 169108, vanaf € 1995, tp. I-VI). Meerprijs voor digitale koppelingen en ander BW of nummer.-DH

Herpa

H0. Het bij het voorbeeld gewijzigde front van de Mercedes-Benz G-klasse W465 is bij het smaragd-groene model doorgevoerd (431187, € 21,95, tp. VI). De zwarte versie van de G (421188) is twee euro voordeliger. De Volkswagen Multivan, een Form-neuheit, is vooralsnog als 7-seater in het donkergrijs (421171, € 19,95, tp. VI) en metallic oranje (431156, € 21,95) aangekondigd; andere versies zullen zeker volgen. Voor het uitbeelden van verladingsscènes leent de drieassige trailer met opengeschoven zeilwand zich in hoge mate. De oplegger voert geen firmanaam en is daardoor breed inzetbaar (075954-002, € 14,95, tp. V-VI).-DH //



1. HERPA: VW Multivan.
2. HERPA: oplegger met opengeschoven zeildoek.
3. HERPA: Mercedes-Benz G W465.



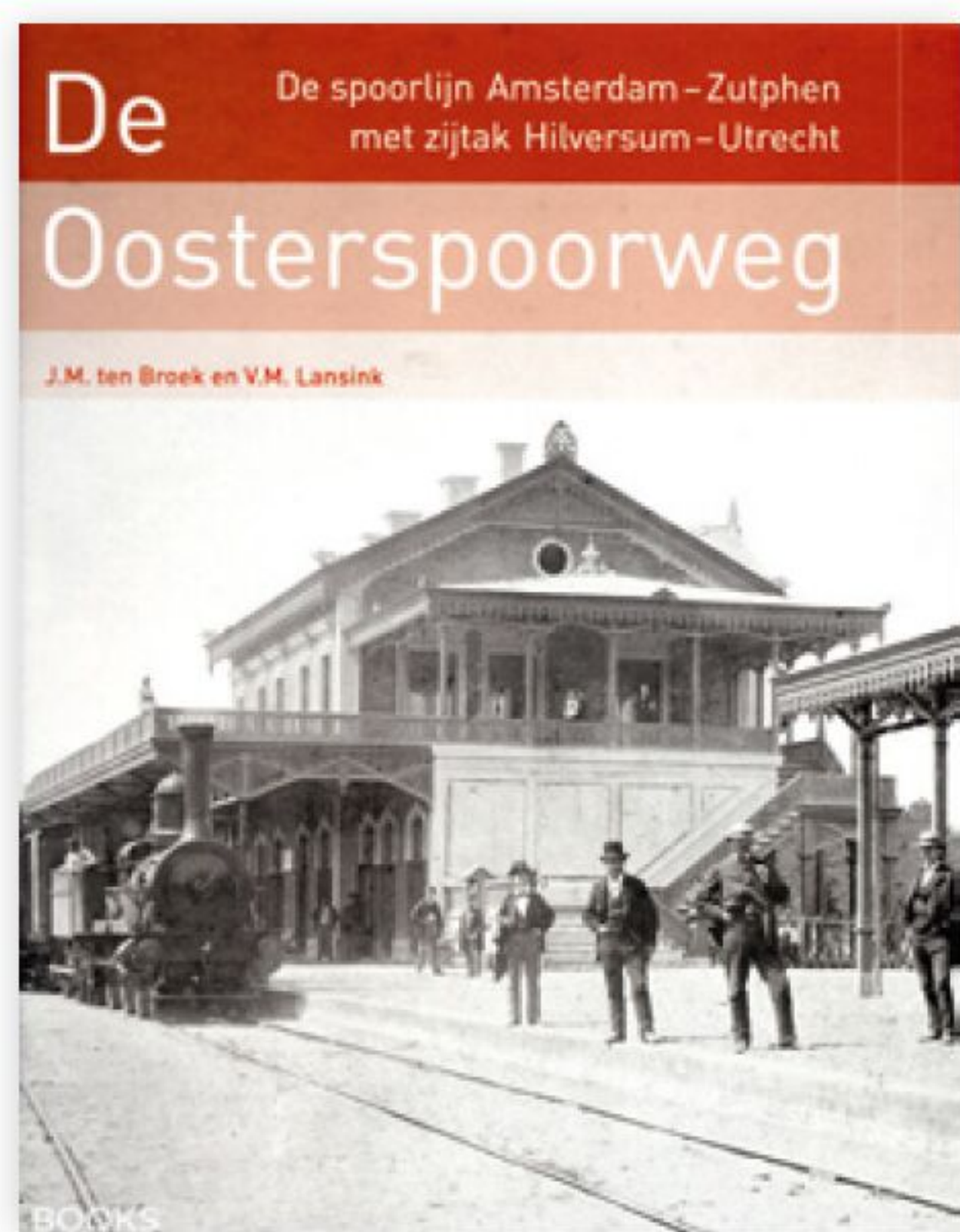
EXTRA ONLINE

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

OP = OP

WEBSHOP

Onze webshop is dé plek waar u terecht kunt voor al uw Railhobby tijdschriften en benodigdheden. Bestel eerder verschenen uitgaven, online artikelen of leuke producten voor uw modelspoorbaan!



DE OOSTER-SPOORWEG

Ontdek de rijke geschiedenis van de Oosterspoorweg, geopend in 1874. Deze lijn, aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM), bracht grote veranderingen en bloei naar het Gooi en Utrecht. Dit boek vertelt het fascinerende verhaal van een spoorlijn die Nederland verbond en veranderde. **Prijs: € 34,95.**

Railhobby.nl/oosterspoorweg

RANGEERDER

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

Prijs: € 10,99.

Railhobby.nl/rangeerder

GRATIS bij een all-in abonnement!
Kijk op pagina 44.



PRAKTIJKBOEK MODELSPORWEGEN

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

Prijs: € 44,99.

Railhobby.nl/praktijkboek



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



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Winters LANDSCHAP

BOUW SNEEUWDIORAMA TIJDENS HITTEGOLF

Het is volop voorjaar als Stefan Izeboud door de redactie wordt benaderd of hij een winters diorama kan maken. Dat heeft hij tegen kerst vaker met Lemax-huisjes gedaan, maar niet eerder in H0. Benieuwd naar de mogelijkheden - het gros van de modelbanen is immers zomers groen en een winters diorama zie je zelden - gaat hij aan de slag.



Het winterse project is gerealiseerd.

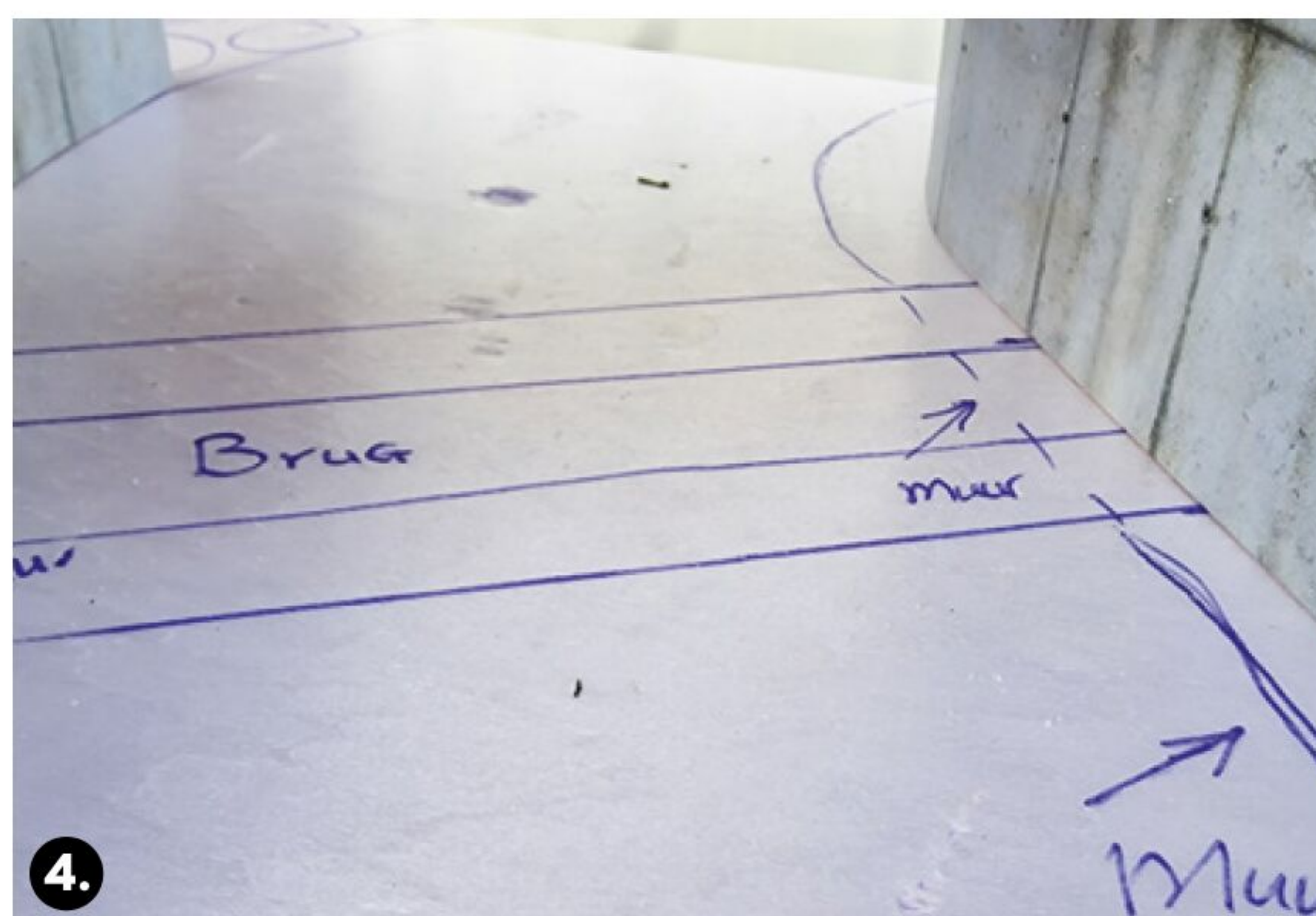
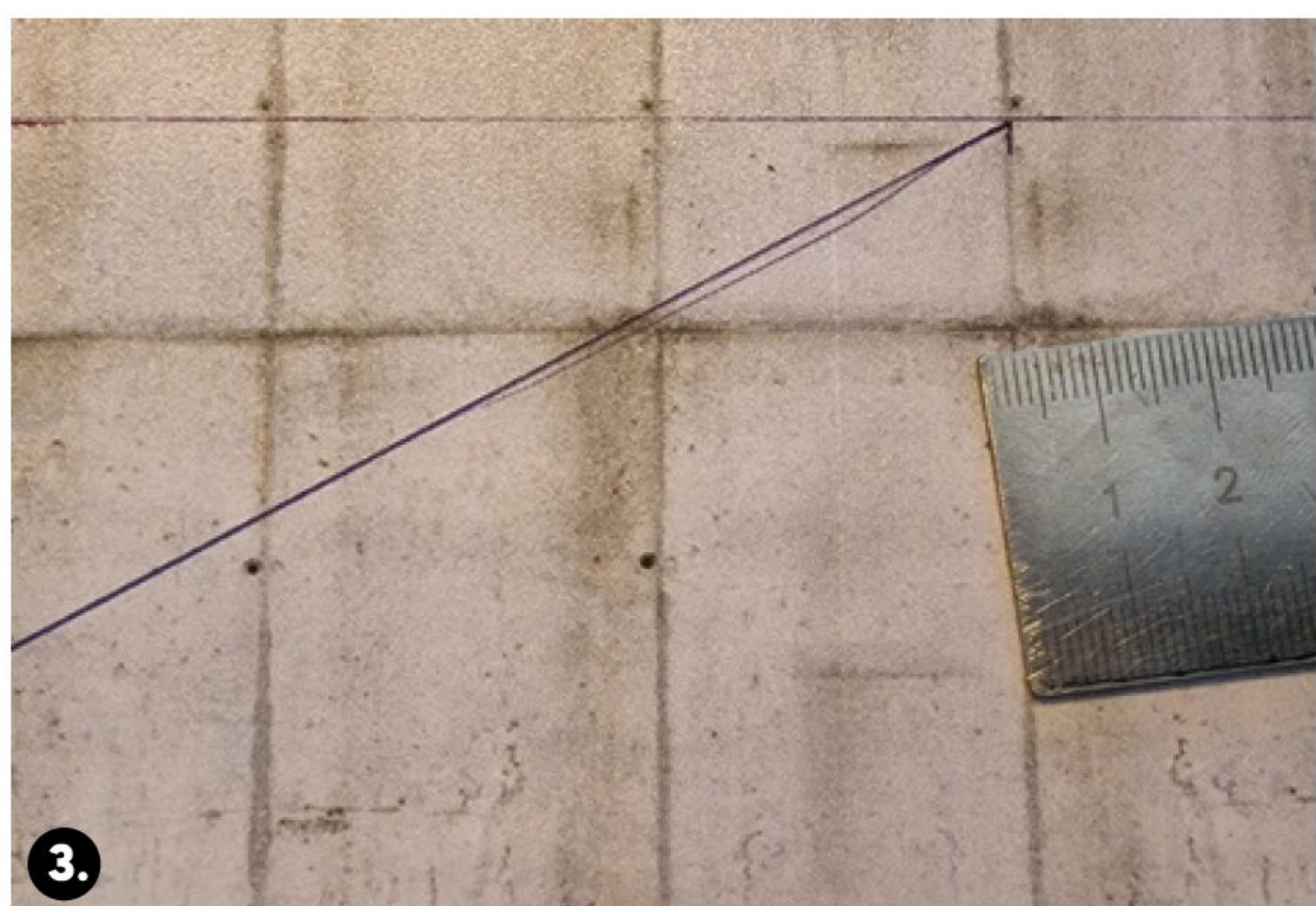
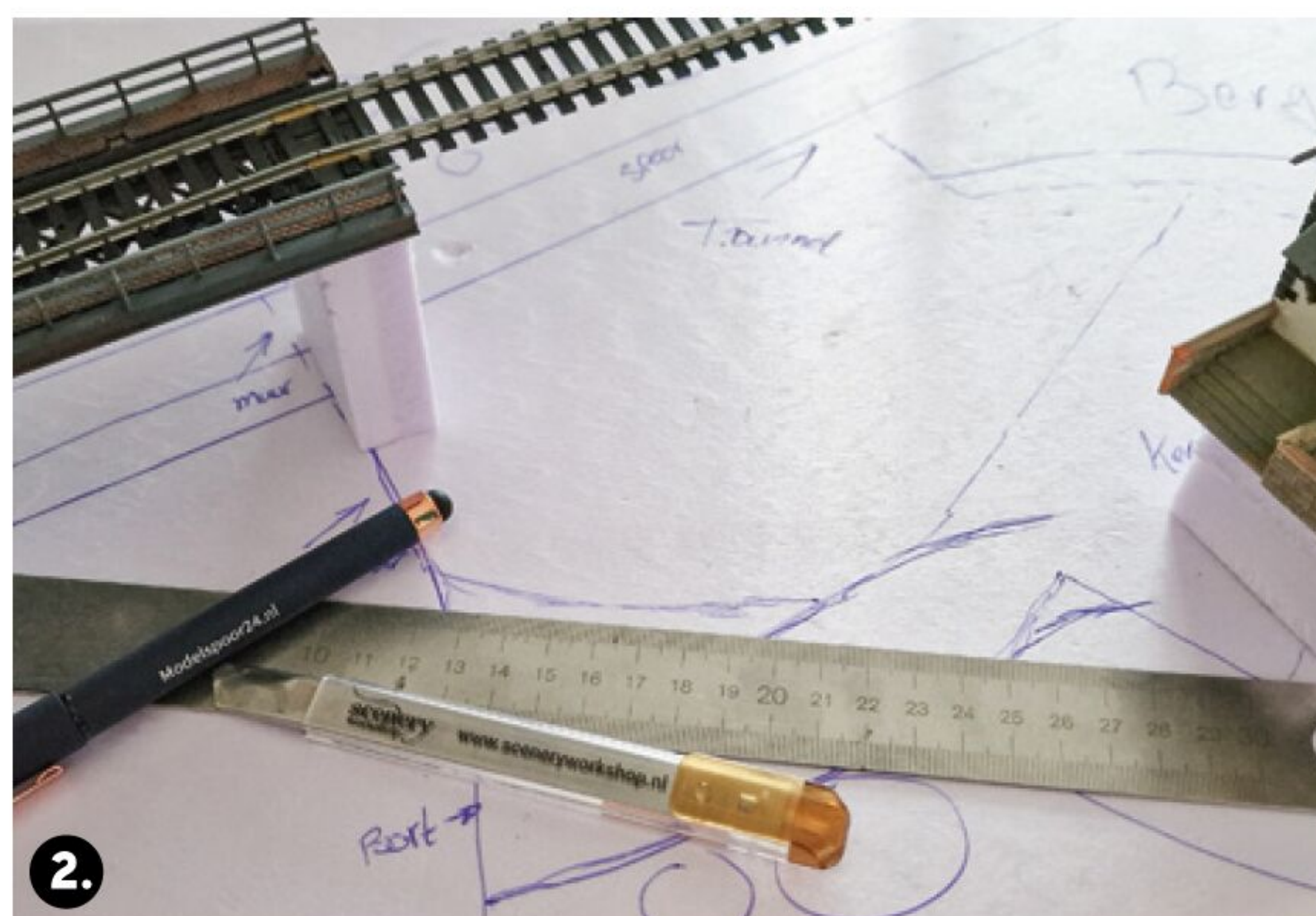
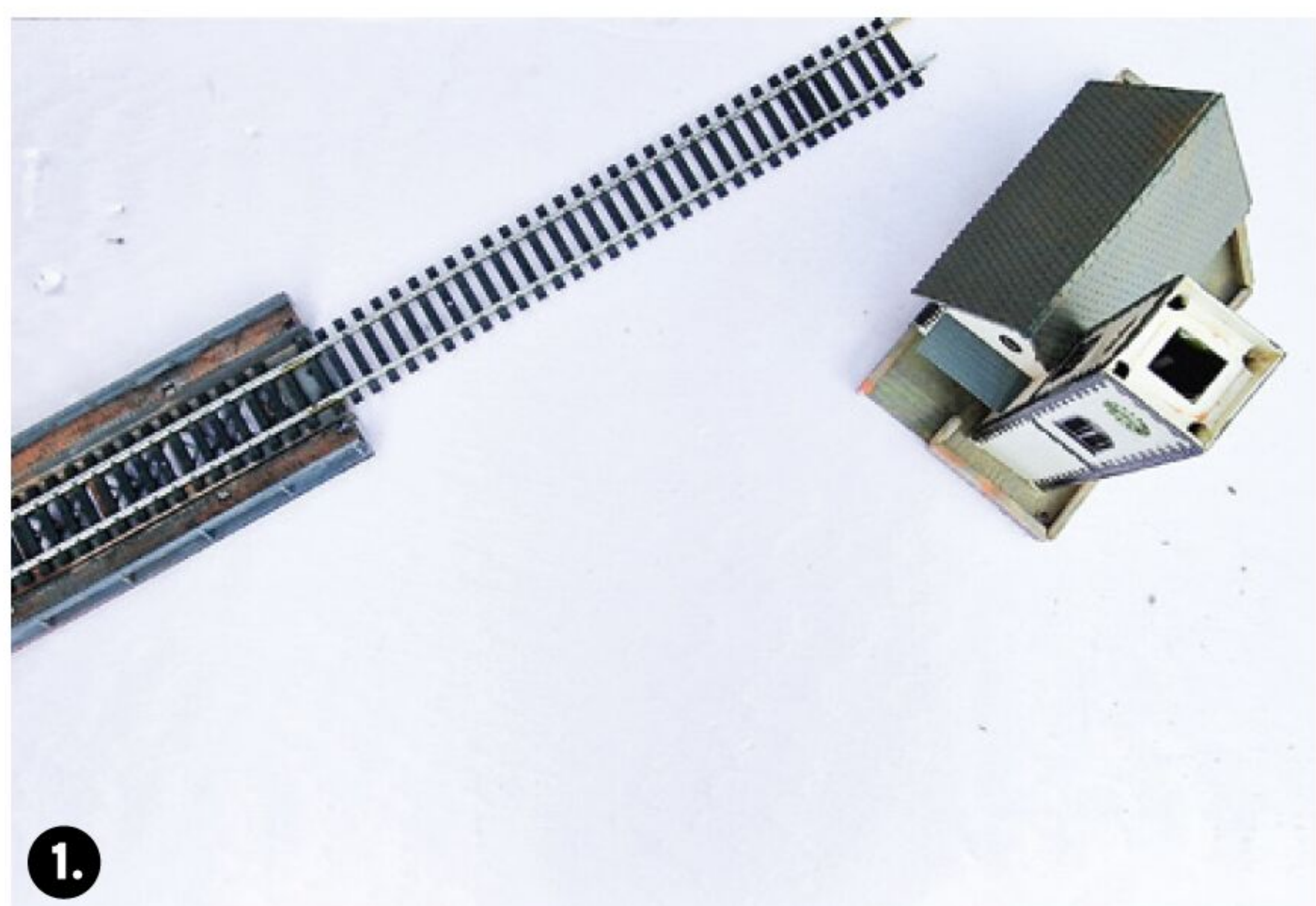
De vage ideeën die ik voor het winterse bouwproject had, moesten tot een plan van aanpak worden uitgewerkt. De rommelbak leverde als basis een kleine kerk (Faller), spoorbrug (Märklin) en enkele rails, maar de fantasie om hiervan een diorama te maken liet het afweten. Dat veranderde toen ik op internet video's van Noch zag, waar de bouwers stap voor stap uitleg geven. Ik kreeg een goed beeld en zin om aan de slag te gaan, temeer daar Noch diverse producten voor het winterse diorama beschikbaar stelde.

MODELTEX

We schrijven juni 2024 en veel mensen zitten met het goede weer in de tuin als ik op zolder de ideeën uitwerk. In Modelnieuws in Railhobby 474 werden de muurplaten van Modeltex gepresenteerd; in dit artikel gaan we er mee aan de slag. Een 4 cm dikke XPS-isolatieplaat met formaat A3 vormt de stevige basis voor het diorama. Na aftekenen zaag ik de 10 mm dikke plaat met betonmotief van Modeltex op maat; het Forex is te dik om te snijden. Inmiddels zijn dunnere platen in het assortiment opgenomen;

die kunnen met een hobbymes worden bewerkt. De betonplaten vormen de landhoofden van de spoorbrug. Nadat ze op maat zijn gezaagd en zijn voorzien van bossing - het indrukken van de lijnen om deze diepte te geven - moeten van de wanden de schuin aflopende einden naar de kromming van de weg worden gebogen; deze vorm zal het diorama meer diepte geven. Het buigen lukte door een föhn op de plaat te richten en met een stalen liniaal het deel tussen de S-bochten recht te maken. Na passing heb ik de maten van de spoorbrug afgetekend en met een hobbymes een inkeping van circa 5 mm ter breedte van de brug gesneden; doordat niet de gehele plaat »

1. Het uitmeten van de kerk, brug en het spoor.
2. De diverse onderdelen worden afgetekend.
3. Het aftekenen van de zaaglijn op de Modeltex-plaat.
4. Het Modeltex is met behulp van een föhn op maat gebogen.
5. De uitsparingen voor de spoorbrug zijn uit de landhoofden gezaagd.
6. De brug wordt met Polymax op de Modeltex-wanden vastgezet.





wordt doorgesneden, kan dat met een mes. De brug blijkt te passen en wordt met Polymax van Bison op de wanden verlijmd. Deze lijm heeft voldoende kracht om alles op z'n plek te houden en laat na aanbrengen nog enige correcties toe. De Modeltex-platen zijn aan de achterkant met dezelfde lijm met een stuk piepschuim vastgezet.

MIFOSHAPE

Het landschap krijgt vorm door met een Proxxon-thermocutter blokken tempex op maat te snijden en met Polymax vast te zetten. Door het tempex steek ik een rietje om later de stroomdraad voor de verlichting van de kerk te kunnen trekken. Voor de iets hoger staande kerk snij ik uit tempex een trap en geef die met betonpasta AK 8014 een betonnen uitstraling. Als de heuvels op hoogte zijn, breng ik voor een natuurlijke glooiing op enkele plaatsen kippengaas

MODELTEX KEER- EN TUNNELWANDEN

7. Op maat gesneden tempex houdt de betonnen wanden tijdens het drogen op hun plek.
8. De traptreden zijn uit tempex gesneden.
9. De contouren zijn met piepschuim aangebracht.
10. Het landschap wordt met gipsverband bedekt.
11. Het aanbrengen van het gipsverband.
12. Met het aanbrengen van het gipsverband is de ruwbouw afgerond.

aan en bedek ik het landschap met een prijsgunstig gipsverband. Het diorama wordt erg wit, maar lijkt niet op een sneeuwlandschap en het gips niet op een rotswand. Dat laatste laat zich met het gemakkelijk te verwerken Mifoshape uitstekend realiseren. Aan vier scheppen Mifoshape voeg ik al roerende water toe tot een kwarkachtige oplossing ontstaat. Door er daarna wat Bison houtlijm aan toe te voegen is de substantie gemakkelijk na te bewerken tot deze rotsvast is. Na uitharden worden de rotsen met aardse tinten van Vallejo en veel water bewerkt en krijgen ze een natuurgetrouw uiterlijk.

STRAATSTEENPATROON

Na de klei voor de verkeersweg met een roller op de gewenste dikte te hebben gebracht, breng ik met een structuurroller het straatsteenpatroon aan en zet het wegdek met Bison houtlijm vast. De bermen worden met klei opgevuld. Eind juni liep de temperatuur ook op zolder flink op en dat betekende dat de klei ging scheuren. De verwachting dat die na het op kleur brengen niet of nauwelijks zichtbaar zouden zijn, werd niet bewaarheid zodat ik het wegdek door asfalt-pasta heb vervangen. Als de weg is hersteld, wordt het landschap bewerkt met sneeuw pasta, micro balls

(sneeuwpoeder), natte sneeuw en natte ondergronden. Het moet immers winter worden. Daarvoor ben ik, via Patrick van Scenery Workshop, met producten van het Spaanse AK aan de slag gegaan. De YouTube-instructiefilmpjes van AK zijn tevens een bron van ideeën. Met de opgedane kennis, spatels en kwasten breng ik de verschillende lagen op en laat daarbij mijn fantasie de vrije loop. Hier en daar komen winterse graspollen van Lars op 't Hof Scenery. Ze zijn simpel te verlijmen of direct in de pasta te zetten. Met hier en daar wat kale takken van zeeschuim vormt het plaatje zich gestaag. Riet bestaat uit stukjes losgedraaid sisaltouw waarvan het uiteinde met houtlijm is ingesmeerd en na uitharden als bundel is geplaatst. Langzaamaan ontstaat de winterse uitstraling die ik »

-
- 13.** Het straatwerk dat later door de hittegolf ging scheuren.
 - 14.** De straat wordt met drybrush op kleur gebracht.
 - 15.** De traptreden krijgen een wash.
 - 16.** Met Mifoshape krijgen de rotsen een realistisch uiterlijk.
-



in gedachten had. Als aan het in vorm gebogen koperdraad van de trapleuning de steunen zijn gesoldeerd, wordt de leuning met Vallejo groen geschilderd.

SPOORTUNNEL

Het diorama heeft tot dusverre drie lagen: de weg, de kerk en het spoor. Ik werk niet volgens tekening, maar laat me door mijn fantasie leiden. Die zegt dat het plaatje compleet zal zijn als er een tunnel wordt toegevoegd. Een plastic portaal krijgt een behandeling met diverse kleuren. Daarvoor mix ik enkele kleurnummers van Vallejo en schilder de stenen stuk voor

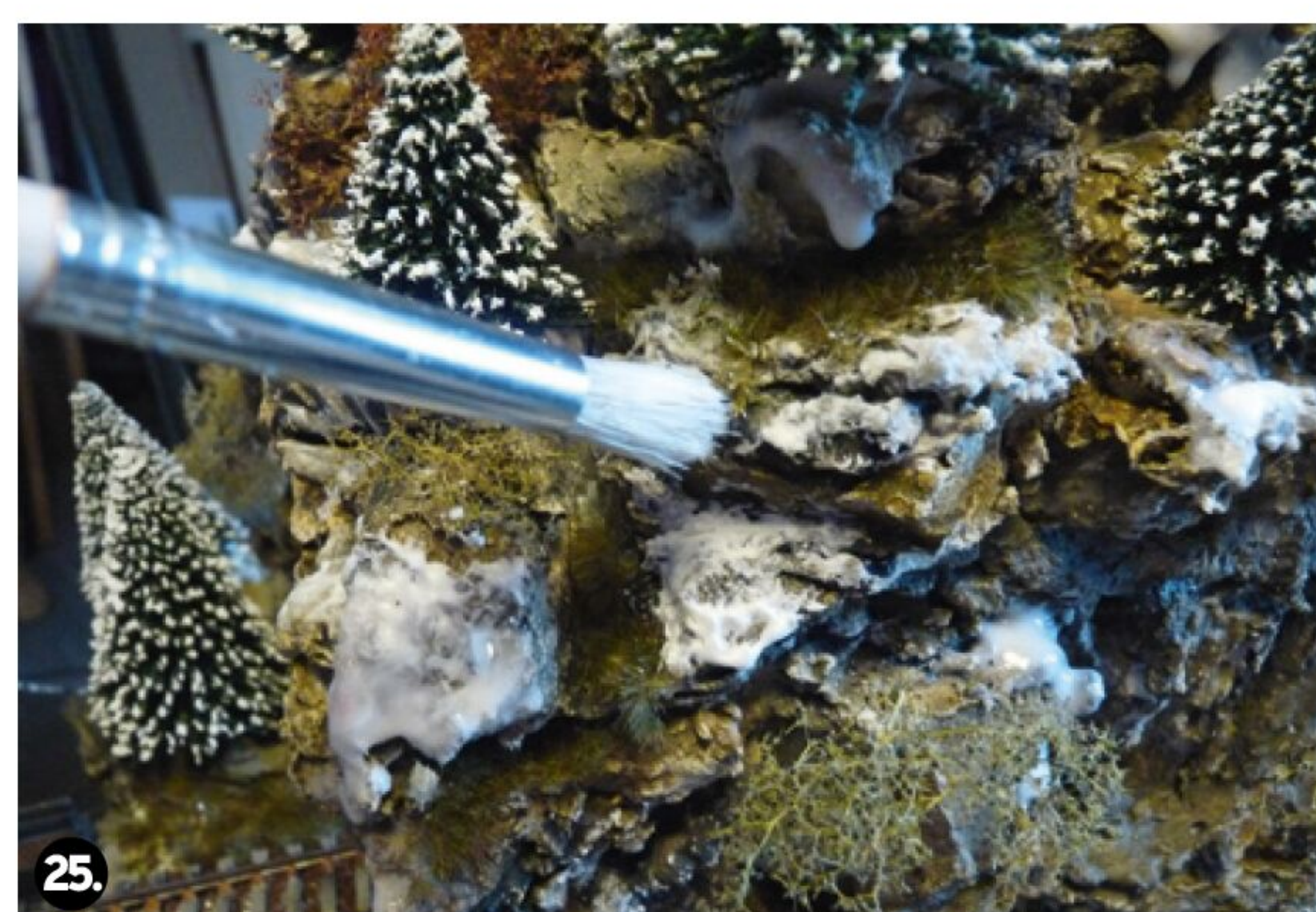
-
- 17.** Aardse kleuren brengen de rotsen tot leven.
 - 18.** Een tussenstand in het bouwproces. Komt het diorama met de ideeën overeen?
 - 19.** Het diorama tijdens de bouwvak.
 - 20.** Het tunnelportaal met plasticlook direct uit de doos en na bewerking.
 - 21.** Met een Modeltex-tunnelwand - hier los geplaatst - wint de tunnel in aanzien.
 - 22.** 3D-print figuren van Noch.
-





ROTSSTRUCTUUR DOOR MIFOSHAPE

stuk in verschillende tinten tot deze als natuursteen ogen. De voegen zijn met voegpasta van Bentink gevuld door een klodder pasta met de vinger over de stenen uit te wrijven. De stenen krijgen een zandsteenachtig karakter. Het aanbrengen van de tunnelwand met een plaat van Modeltex was snel gerealiseerd. De tunnel wint door de op het Forex geprinte structuur van verweerde metselstenen. Langs de tunnel komen resten Styrodur die met Mifoshape zijn afgewerkt. Aansluitend zijn de besneeuwde bomen van Noch geplant; er zijn verschillende formaten waardoor ik met de dieptewerking kan spelen. Tja, dan is het ineens erg winters, maar mis ik de kerstman. Die vond ik bij Panzer-shop. Zij maken realistische, ongeschilderde figuren. Met een fijn penseel is de kerstman met de rendieren op kleur gebracht en kan hij uitkijken op de onder hem rijdende stoomtrein en de spelende kinderen met sneeuwpop van Noch. De toeleveranciers ben ik erkentelijk voor hun adviezen en sponsoring. Met het winterse bouwproject als voorproefje kunnen we naar de echte winter uitzien. //



- 23.** De DB 64 335 trekt een reizigerstrein door het besneeuwde landschap.
- 24.** Met de winterse temperaturen zal de sneeuwpop nog wel een tijdje blijven staan.
- 25.** Het landschap wordt met de sneeuwaccenten steeds witter.



EXTRA ONLINE

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



1

2004

Toen & Nu

VLISSINGEN SLOEHAVEN

Aan het einde van de kilometerslange Europaweg Zuid in Ritthem, vooral bekend als Vlissingen Sloehaven, tref je in niemandsland twee onbewaakte overwegen en een poort over de restanten van een spooraansluiting. Het ziet er niet alleen bijzonder uit, maar is ook een bijzonder stukje spoor.

Het spoor ligt hier anno 2024 in 'pauzestand'; de vorige gebruiker is vertrokken, de nieuwe is nog niet actief. Voor de beheerder van de overweg was dat overigens geen reden om niet te investeren. Onlangs werd de bebording rond de overweg vernieuwd, ook al zal het nog jaren duren voor er weer een trein overheen komt. De letter van de wet schrijft nu eenmaal voor dat een officieel in gebruik zijnde overweg onderhoud nodig heeft. In 1968 opende Hoechst als één van de eerste bedrijven in het Vlissingse havengebied

haar poorten. In 1997 werd de fosforfabriek verzelfstandigd en de productie onder Thermphos voortgezet. Jarenlang was er aan- en afvoer per spoor, in 2002 ruim 60.000 ton. Op het terrein lag een uitgebreid spoornetwerk, met viersporig overgave-emplacement en weegbrug. Daarvoor waren begin deze eeuw drie locomotieven beschikbaar: Sik 317 uit 1940 (aanwezig sinds 1970, thans bij de SGB), 'Bakkie' 521 (sinds 1984, thans bij de SGB) en een Windhoff-loc, ontstaan uit een rangeerrobot die zelf naar mechanische bediening is omgebouwd. Thermphos kwam in 2009 in een



2.

2024

wirwar van rechtszaken en onderzoeken naar crimineel geld terecht, waarin de Israëlische eigenaar en een Russische wapenhandelaar de hoofdrol speelden. In 2012 ging het bedrijf failliet en verloren ruim vierhonderd mensen hun baan. Het saneren van de sterk met fosfor en radioactieve materialen vervuilde bodem kostte ruim € 180 mio, waarvan slechts een kwart door de boedilverkoop kon worden gefinancierd. In 2021 werd het terrein 'schoon' aan de haven opgeleverd. De volgende gebruiker, Evolution Terminals, staat klaar om hier een op- en overslagfaciliteit voor onder andere ethanol te bouwen. De verwachte capaciteit is 850.000 m³ en de afvoer zal ook per spoor plaatsvinden. De nu nog verlaten overweg zal dan hopelijk kleurrijke ketelwagens zien passeren. //

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): SANDER BROERSE

1. Sloe had lange tijd een 'Bakkie' in de rangeerdienst bij Railion. De 686 op 24 november 2004 op het terrein van Thermphos. (foto Marco Smit)
2. Nogal vreemd oogt het spoor naar niemandsland. Direct na de poort boog het spoor scherp naar rechts, naar het overgave-emplacement.
3. Op 23 maart 1995 is de 6494 met vier ketelwagens vanaf Hoechst onderweg naar emplacement Sloe, rijdend langs de Europaweg Zuid. (foto Remco Bruggink)
4. Ongeveer de locatie van de foto uit 2004, waarbij duidelijk zichtbaar is dat het gesaneerde terrein opnieuw ontwikkeld wordt.

1995



3.

2024



4.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 479, verschijnt begin januari.

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



Baan in Beeld: Karakura

Japanse modelbaan in 1:150 van prutsvlogger en top modelbouwer Huib Maaskant.



Doen: Mifoshape en Mifoshell

Nieuwe producten voor perfecte bergen en rotswanden.



Spoorverhalen: locwissel in Kehl

Te voet over de Rijn om de SNCF G 1206 op te halen.



Techniek: NRS C7

Messing bouwkit van het rijtuig derde klasse met secondelijm gebouwd.

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 Marco Berfelo, Rob Blom, Sander Broerse, Remco Bruggink, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Stefan Izeboud, Raymond Kiës, Ramon Leenman, Hans de Mooij, Tiemen Schenk, Henk Schipper, Rudy Schoonderbeek, Matthijs Schreurs, Marco Smit, Deborah van der Span, Lex Tempelman †, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Martine Vringer, Thonis van der Weel
Merkcoördinator Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief 2 specials kost € 7,90 p/mnd en in België € 8,90 p/mnd. Een jaarabonnement print + online zonder specials kost € 6,85 p/mnd en in België € 7,70 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voor-behouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd.
Losse nummers Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 2x per jaar een special
Vormgeving Chantal Toller, bychantaltoller.com **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© **Copyright 2024/2025.** Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. Geen enkel deel van deze uitgave mag worden gebruikt voor het trainen van kunstmatige intelligentie. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan. 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!



BISON MAX REPAIR POWER

Is een extreem sterke lijm voor het (onderling) verlijmen van diverse materialen als hout, textiel, leer, kurk, metaal, glas, rubber, keramische tegels, steen en cement.

Dit maakt Bison Max Repair Power uitermate geschikt voor modelbouw!

- Extreem sterk
- Extreem elastisch
- Vullend
- Schokbestendig
- Transparant



24TRAINS.TV

**Maak jouw
baan compleet
samen met
24Trains.tv!**

**Vanaf
4,99
p.m.**

Alles op één plek.

Met ons enorme aanbod aan tutorials over baanplannen, scenery, modeltreinen, bouwtechnieken etc. maak je het oneindig zoeken op internet overbodig

GA NU NAAR 24TRAINS.TV



Geniet direct van een enorme collectie aan films, video's en magazines en haal nog meer uit je fantastische hobby!



It's all about trains

