

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 48, APRIL 2025 - NR 482 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

TREINSAMENSTELLING: WETRON-SHUTTLE medio 2012

DOEN:
MAT '46
als dienstmaterieel

LIJNDIESEL
V 160
gewilde cargo-loc



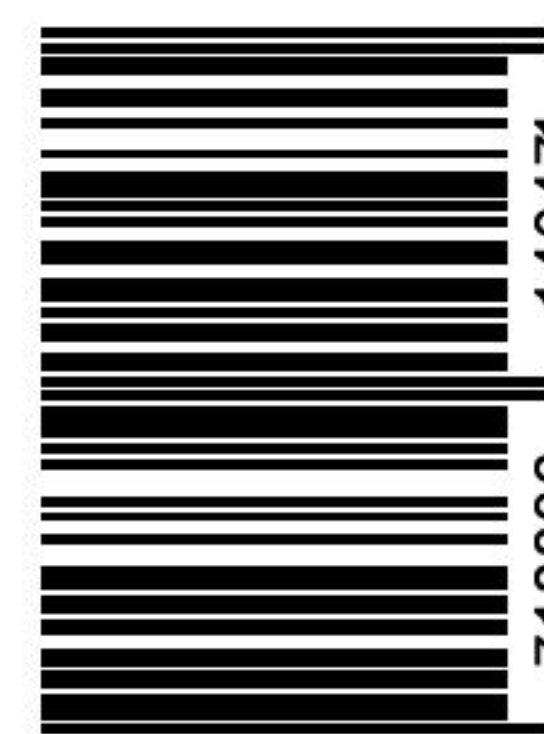
RAILTEST: PROTOTYPE V 200 TRIX



Techniek: GoTM locomotief 16
Zelfbouw loc Gooische Stoomtram in spoor 1



Baan in beeld: Philipslijn Groningen-Drachten
Straatspoor vroeger en in model



BP

8

Online First

Als online abonnee lees je als eerste de nieuwste Railhobby-artikelen

Nog geen online abonnee? Kijk op pag. 52 of railhobby.nl/abonneren.



Mis niets en blij voorop met Online First

- Lees als **eerste** nieuwe **Railhobby-artikelen**, nog vóór ze in het magazine staan.
- Exclusief voor **online abonnees**, zonder extra kosten.
- **Altijd** en **overal toegankelijk** via uw digitale apparaten.
- U ontvangt **automatisch** een nieuwsbrief zodra er nieuwe artikelen beschikbaar zijn.



Nieuwsbrief

Altijd als eerste op de hoogte? Meld u aan voor de online first nieuwsbrief via railhobby.nl/nieuwsbrief en ontvang exclusieve updates.



Cover DB V 160, EEN GEWILDE BAUREIHE

DB 218 366 en 379
rijden met een Autozug
de Hindenburgdamm
af van het eiland
Sylt naar Niebüll;
20 september 2020.

FOTO:
HAROLD VAN DER MEER

Adverteerders

- 61** Train Service
Danckaert
- 61** TreintjeOost
- 61** Peperkamp
Modelbouw
- 61** Modelspoorgigant
- 75** De leukste
(web)winkels
- 100** Märklin



Een rijdende loc kan als muziek in de oren klinken. (foto Rob Mooij)

Als muziek in de oren

Treinen en geluid, ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Als je Kedeng Kedeng zingt, weet iedereen waar het over gaat. Ook onze kleine treinen maken geluid. Over hoe rails te bevestigen en te **ballasten** verschillen de meningen. Een basislaag van kurk of ondervloer dempt veel, maar de werking kan door ballasten met een verkeerde lijmsoort teniet worden gedaan. Ook de discussies over de hoeveelheid geluid die een sleper op **puntcontacten** maakt zijn legio. Dat geluid was voor een enkeling reden om van systeem te wisselen. Een nieuwe bron van ongewenst lawaai zijn soms de bijgeluiden van **bewegende animaties**. Een kind op een schommel is leuk om te zien, maar ingebouwd in de baan overheerst de **aandrijving**. Vervelend als de speeltuin meerdere bewegende toestellen telt.

In dit licht gezien is het vreemd dat de verkoop van locomotieven met **geluidsmodule** zo'n grote vlucht heeft genomen. Maar ook hier wordt gemopperd: het geluid is niet dat van het grote voorbeeld. Terecht, als het originele geluid nog beschikbaar is, maar wanneer alles is gesloopt wordt een zo goed mogelijk alternatief gebruikt. Als regelmatig deelnemer aan **evenementen** heb ik mijn ideeën over modellen met geluid. Zeker als je bij de buurman constant dezelfde geluiden met een matige kwaliteit hoort. Op een YouTube-filmpje kwam een **H0-Ludmilla** met een luid gekrijs uit een tunnel. Als de machines waar ik 45 jaar mee gewerkt heb een dergelijk geluid zouden maken, had ik de boel stilgezet om op onderzoek uit te gaan. U begrijpt dat voorlopig de enige extra geluiden op mijn spoorzolder gewoon uit de radio komen.

Rob Mooij

Volg ons online:



railhobby.nl



railhobby



railhobby



modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 482



6

RAILTEST: V 200 TRIX

Het prototype van de iconische krachtpatser wordt in H0 aan de tand gevoeld.

20

DOEN: GULF TANKSTATION

Het tankstation uit Bergen op Zoom rolt bij André Canters in schaal N uit de plotter.

24

TREINSAMENSTELLING: WETRON-SHUTTLE

Marcel van Eupen gaat in op de Wetrón- en Jan de Rijk-container-shuttle Venlo - Italië rond 2012.

32

NOVITEITEN: NIEUWE MODELLEN

Na de berichtgeving in Railhobby 481 en 482 is met deze uitgave het overzicht van het tot dusverre aangekondigd nieuws aan modelspoor en scenery compleet.

42

VOORBEELD & MODEL: GROOTBEDRIJF NADER BELICHT

Van enkele noviteiten gaan we nader op het voorbeeld in.

46

TECHNIEK: GOTM 16

Peter Belmer bouwt de vierkante loc van de Gooische Stoomtram in spoor 1.

54

BAAN IN BEELD: PHILIPSLIJN

De voormalige tramlijn door de hoofdstraat van het Friese Leek als voorbeeld en model.

62

HISTORIE: ÖBB 52.4984

Stoomritten op de Zayatalbahn, als voorlopig afscheid. Een terugblik door Ad van Sten.



32



66

DOEN: MAT '46 DIENST-MATERIEEL

Modelbouwer Peter Wijshake belicht het op eenvoudige wijze transformeren van Lima-stellen tot dienstmaterieel.

72

RAILINFO+: UITFASERING ICE 2

Met de instroom van de ICE 4 en miljoenen kilometers op de teller wordt de inzet van de ICE 2 gaandeweg minder.

84

REPORTAGE: V 160-FAMILIE

De DB-lijndiesellocc is populair bij private vervoerders. Een overzicht door Rob van Bemelen.

92

DOEN: BITBURGER BIER-WAGEN

'Bitte ein Bit', klinkt het als de lasercut bouwkit van de bier-serveerwagen is opgeleverd.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 30 Spoorverhalen: ICE 3 met panne
- 45 Railnieuws
- 52 Word abonnee
- 76 Modelnieuws
- 96 Toen & Nu: Beverwijk
- 98 Preview Railhobby 483



EXTRA ONLINE

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



**VOORBEELD
& MODEL**

Prototype V 200

ICONISCHE KRACHTPATSER VAN TRIX

Vraag willekeurige spoorwegliefhebbers wat hun favoriete Duitse locomotieven zijn en tien tegen een dat ook de V 200 wordt genoemd. Van deze befaamde DB-dieselloc zijn dan ook veel verschillende modellen gemaakt. Trix waagt in H0 nu een nieuwe poging.

Zelden zal een diesellocomotief zoveel iconische waarde hebben gegenereerd als de Duitse serie V 200. Bij de introductie in 1953, tijdens de Verkehrsausstellung in München, keek het publiek z'n ogen uit. De vorm van de elegante neus, het kleurenschema, qua uiterlijk was er nog nooit een dergelijke loc op het spoor verschenen. En dan hebben we het nog niet eens over twee dieselhydraulische motoren in een machine, ook een novum.

Hengelo en Arnhem

De historie is bekend en al meerdere keren uitvoerig in deze kolommen beschreven, Krauss-Maffei bouwde vijf prototypes, V 200 001-005, MaK en KM de serielocs V 200 006-086. De laatste werd in 1959 afgeleverd, net als de 23 105, de laatste stoomloc die in dienst kwam van de Bundesbahn. De laatste loc - de serie was ontworpen voor het rijden van sneltreinen - ging in de vorm van de 220 013 in 1984 buiten dienst. Voor het aanschouwen van deze machines waarvan later een aantal bij andere (particuliere) bedrijven terecht is gekomen, hoefde je niet naar Duitsland. In Hengelo kwamen ze

immers dagelijks. Ze werden onder meer ingezet voor het rijden van de Holland-Scandinavië Express op het gedeelte Osnabrück - Hengelo. Ook in Arnhem waren de V 200'en een regelmatige gast. Hier namen ze onder meer de E 707 (Amsterdam - Keulen) over van een elektrische NS-loc.

Een model uitbrengen van een V 200 vraagt om enige moed. Nagenoeg elke zichzelf respecterende modeltreinfabrikant brengt deze machine die als eerste grote dieselloc van de Deutsche Bundesbahn het levenslicht heeft gezien. En niet alleen in H0, maar ook in de meeste andere schaalgroottes, variërend van Z tot spoor 1. Trix, en uiteraard Märklin, heeft gekozen voor het prototype V200 002. Een interessante keuze, want dat betekent in elk geval een andere lengte. De vijf prototypes hadden een lengte over de buffers van 18,53 meter, tegen 18,47 meter van de serielocs.

Messing fluit

De eerste aanblik van het clubmodel laat zien dat de constructeurs in Göppingen de kleine details niet over het hoofd hebben gezien. Want boven op beide



neuzen prijkt een kleine messing fluit. Ja, daar was het illustere kwintet daadwerkelijk van voorzien. Een ander verschil is het grote luik op de neus met de handgreep rechts, de scharnieren links. En er zijn geen ventilatiegleuven aan de bovenkant. Bij de serieproductie werden handgreep en scharnieren omgedraaid. De reden? Blijkbaar een praktisch issue.

Frontseinen

De vijf metalen handgrepen op het front van de V 200 002 zitten alle op de juiste plaats; ook bij de cabinedeuren zijn die apart aangebracht. Dat geeft letterlijk wat meer en mooier reliëf. De ruitenwissers zijn met de ruiten meegegoten, maar zijn dusdanig strak zwart gemaakt dat het niet opvalt dat ze op deze manier tot stand zijn gekomen. Door de twee kleine en twee grote ramen aan weerszijden van de loc is de in reliëf uitgevoerde motorruimte zichtbaar. Bij de seriemachines zijn de kleine ramen verdeeld in vier boven elkaar geplaatste smalle ramen die naar binnen kunnen worden geklapt, blijkbaar om voor meer koeling te zorgen. Een derde frontsein boven het midden van de beide voorruitent ontbreekt conform de werkelijkheid, die werden pas vanaf nummer V 200 006 aangebracht.

»

DE PROTOTYPES HADDEN EEN FLUIT OP DE NEUS

1. V 200 002 met een deel van sneltrein F41.
2. De V 200 061 staat op 5 mei 1967 in Bw Limburg/Lahn. (foto 2 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)
3. De karakteristieke neus is goed weergegeven.





WATERNEMEN BIJ EEN WATERKOLOM VOOR STOOMLOCS

Waar zitten de tankdoppen?

Blijven we nog even bij de verschillen. De schortplaten aan de zijkant hebben andere kleppen dan bij de later gebouwde exemplaren. De seriemachines hebben aan de zijkant twee tankdoppen, bij het Trix-model ontbreken die. Waren ze in het echt weggewerkt? Het bestuderen van grootbedrijf foto's biedt geen soelaas. Wel zagen we waarvoor de klep onder het nummer V 200 002 op de zijkant diende. Daarachter zat de vultrechter voor water, Wassertasche in het Duits. De diesellocs konden op die manier met behulp van een voor stoomlocs bedoelde waterkraan de tank voor de grote door MAN geleverde verwarmingsketel vullen. Blijven we bij de bovenbouw van het model dan zien we dat het silhouet perfect is, net als de grijze en donkerrode kleuren. Ook de onderschriften overtuigen. Op de schortplaten staat geschreven dat de V 200 002 voor onderhoud het Ausbesserungswerk (AW) Nürnberg op 4 maart 1957 heeft verlaten. Vier jaar na oplevering was dat blijkbaar nodig. Vergeet niet dat de vijf prototypes in de eerste jaren aan een zeer intensief proefbedrijf werden onderworpen.

Alle assen aangedreven

Het gedigitaliseerde model (artikelnummer 25500, € 429) heeft een motor in het midden met aan een kant een relatief groot vliegwiel. Via een cardanas worden beide assen in de twee draaistellen aangedreven. Op twee wielen, verdeeld over beide draaistellen zitten antislipringen. Samen met het grote gewicht (590 gram) van het metalen model zorgt dit voor een grote trekkracht. De V 200 002 in 1:87 is in dit opzicht een ware krachtpatser en brengt zo een subtiele ode aan het grote voorbeeld. Ook het dak herbergt een interessant aspect. In het midden zitten achter een fijn rooster twee metalen ventilatoren die





draaien als er digitaal wordt gereden; bij analoge besturing moet u dit technisch hoogstandje, dat ook op andere modellen is terug te vinden, aan u voorbij laten gaan. De gravure van het dak mag er zijn. De bovenkant is mooi geweatherd. Digitaal schakelbaar is ook de verlichting in beide cabines en de motorenruimte. Ook de frontseinen kunnen apart worden aan- en uitgezet. Rijdt de loc analoog dan branden de frontseinen al naar gelang de rijrichting en lichten de beide rode sluitseinen op.

Langs de maatlat

Zoals reeds gemeld is de V 200 002 18,53 m lang. Dat impliceert in schaalgrootte 1:87 een lengte over de buffers van 213 mm. Het hier besproken model »

4. Ook en profil oogt de neus authentiek.
5. Elk draaistel heeft per zijde twee zandpijpen.
6. Interessant zijn de inkijkjes in het motoren-gedeelte.
7. Van alle kanten voldoet het prototype aan het beeld dat we van deze loc hebben.
8. De ventilatoren kunnen digitaal worden bediend.
9. De bufferbalk van de V 200 is met diverse details verfraaid. Rechts de sluitseinen van de F41.
10. De Trix-set met de volledige F41 'Senator'.





heeft exact een l.o.b. van 213 mm. De breedte van een echte V 200 bedraagt 3,08 m (35,4 mm in H0). Het Trix-model heeft een breedte van 34,78 mm. De hoogte: 4,16 in 1:1, 47,8 mm in H0 en 47,9 mm bij het Trix Club-model. Voor de volledigheid: het geheel nieuw ontworpen model dat bij Märklin als artikelnummer 38200 verkrijgbaar is, kan met enkele meegeleverde losse onderdelen een stuk attractiever worden gemaakt. Haal aan een kant de grote beugelkoppeling weg, vul het gat in de schortplaat op en druk de luchtslangen in de daarvoor bestemde gaten. Breng tot slot de imitatie schroefkoppeling aan. Of - nog mooier - een metalen exemplaar van Weinert.

Sneltrainset F41

Als bijpassende rijtuigenset is voor de sneltrein F41 'Senator' gekozen die eind jaren vijftig Frankfurt (M), Kassel en Hannover met Hamburg Altona verbond. Deze set (Trix 23233, € 399, Märklin 43233) bestaat uit drie eerste klas, blauw gespoten Schürzenrijtuigen (type A4üe) en een rood restauratierijtuig van het vooroorlogse type WR4ü[e]. Een van de Schürzenmodellen heeft op de zijkant 'Deutsche Bundesbahn' staan, in de karakteristieke schreefloze letters. De beide anderen moeten het met een bescheiden 'DB' doen, in dezelfde typografie. Het laatste rijtuig heeft twee sluitseinen ter hoogte van het dak. De modellen hebben interieurverlichting, een condensator, stroomgeleidende koppelingen, de authentieke kleuren en de juiste opschriften. Vanwege de grote ruiten in de eersteklas rijtuigen zouden een paar minifiguurtjes geen kwaad kunnen. Bij deze set zit vanwege de elektrische componenten een bescheiden bedieningsboekje. Jammer dat er geen informatie over de luxetrein F41 zelf wordt gegeven. Die is er wel maar moet van internet worden gehaald. Ongetwijfeld een besparing van papier. Maar of het ook klantvriendelijk is? //

-
- 11.** De Schürzenrijtuigen passen goed bij de V 200 002.
 - 12.** V 200 002 met een deel van sneltrein F41.
 - 13.** DB 220 065 staat met een sneltrein in Rheine gereed voor vertrek, 21 mei 1977. (foto's 13 & 14 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)
 - 14.** De cabine van een rijdende V 200.
-

SNELTREIN F41 'SENATOR' FRANKFURT (M) - HAMBURG ALTONA



NIEUW

Railhobby special Seinen & seinhuizen

Eind juni 2025 verschijnt de nieuwe seinen en seinhuizen special.
We hebben de beste artikelen voor u verzameld en aangevuld
met een aantal nieuwe artikelen over dit boeiende onderwerp.
Mis deze special niet!

€10,99

**BESTEL NU
MET GRATIS
VERZENDING
T.W.V. € 4,95***



*Cover onder voorbehoud

Wilt u deze special
met korting
ontvangen?
Word nu abonnee
(zie pagina 52) of
upgrade uw
abonnement via
Railhobby.nl/
upgraden

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

Ja, ik wil graag Railhobby 484 - special Seinen en seinhuizen bestellen!

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

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

- | | |
|--|--|
| ☐ Railhobby 473 - Special Scenery € 10,99 | ☐ Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99 |
| ☐ Railhobby 469 - Noviteitspecial 2024 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99 |
| ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 | ☐ Railhobby 413 - Over Buitenlandse modelbanen voor € 6,99 |
| ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 | |
| ☐ Scala Publishing BV mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven. | |

IBAN: _____ Handtekening: _____

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

*Bestel Railhobby 484 vóór 23 mei 2025 en profiteer van gratis verzending in Nederland t.w.v. €4,95!
De special Seinen & seinhuizen verschijnt eind juni. Railhobby 484 bestaat uit eerder verschenen artikelen en twee nieuwe artikelen.
Deze special is onderdeel van het print (+ online) abonnement inclusief specials.

Railinfo

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



Bombardier Traxx F140 AC2 185 688 is voor CargoNet vanuit Narvik met trein 41916 onderweg naar het 2000 km zuidelijk gelegen Alnabru. Långsele, 23 juni 2023. (foto Harold van der Meer)

ETCS Scandinavische Railpool Traxx afgerond

Met subsidie van de EU zijn de twintig Bombardier Traxx AC2-locomotieven met het (bijzondere) KW-landenpakket Duitsland-Oostenrijk en Zweden-Noorwegen voorzien van ETCS baseline 3.4. Deze versie, ingebouwd door Alstom en BS Verkeerswaggonbau, is alleen voor Zweden en Noorwegen toegelaten. Het betreft de tussen 2009 en 2012 gebouwde 185 671, 674-675, 678-679, 682-683, 685-689,

692-693 en 695-700. Deze locs worden onder meer geleast door CargoNet (vijf stuks), TX Logistic (vier) en OnRail (vier). Inzet is vooral tussen Oslo en Narvik (Arctic Rail Express en North Rail Express) in verband met de in 2024 naar ERTMS omgebouwde Malmбанen tussen Narvik en Kiruna. De AC2 Traxx'en uit de latere serie 185 704-715 zijn in een eerder stadium van ETCS voorzien.-HvdM



Beelden van de mock-up van het nieuwe NS-treinstel, boven de kopbak en onder de bartafel. (foto's NS)

NS presenteert nieuwe dubbeldekker

Op 5 maart heeft de NS een mock-up gepresenteerd van de nieuwe generatie dubbeldekkers (DDNG). Bij het Spaanse CAF zal nog dit jaar met de productie van de 60 bestelde treinstellen worden begonnen, waarvan 30 met vier en 30 met zes bakken. De 160 km/h snelle treinen hebben aan het uiteinde enkeledeksbakken met een gelijkvloerse instap zodat toegankelijkheid voor personen met een beperking gewaarborgd is. Het interieur krijgt moderne items zoals een hoge bartafel aan het raam en een verhoogde zitplek.

Er is extra ruimte gecreëerd voor bagage en speciale plekken voor fietsen en rolstoelen. Opmerkelijk is dat voor de eerste klas is gekozen voor een twee-aan-twee-opstelling, waardoor het verschil tot de tweede klas kleiner is geworden. Als reden voor dit besluit geeft de NS aan hierdoor meer reizigers te kunnen vervoeren. Naar verwachting worden de eerste DDNG'en vanaf 2029 ingezet; ze zullen daarmee de eerste treinstellen zijn met een materiaalpaspoort zodat circulair gebruik van de materialen inzichtelijk wordt.-HvdM »





Artistimpressie van de Westbahn Smile bij de Koralmtunnel. (foto Stadler Rail)

Hogesnelheidstreinen voor Westbahn

Het in Oostenrijk opererende Westbahn heeft op 12 maart een contract afgesloten met Stadler voor de levering van drie hogesnelheidstreinen type Smile. De elfdelige treinstellen zullen vanaf 1 maart 2026 (!) vijf keer per dag worden ingezet op het traject Wenen - Graz - Klagenfurt - Villach. Via de Koralmtunnel bedraagt de reistijd dan nog slechts 3:30 uur. De 250 km/h snelle treinstellen krijgen een barrière-

vrije toegang met een ruime entree, gesloten toiletsysteem, multifunctionele ruimtes en plaatsen voor fietsen. De meervoudig verstelbare stoelen beschikken over een stopcontact. De 202 meter lange treinstellen kunnen rijden onder 15- en 25 kV-wisselstroom en 3 kV-gelijkstroom en zijn geschikt voor Zwitserland, Duitsland, Italië en natuurlijk Oostenrijk.-HvdM

Tijdelijk einde getrokken IC Berlijn

De intercity tussen Amsterdam en Berlijn is aan vele veranderingen onderhevig. In 2023 werd afscheid genomen van het loc wisselen in Bad Bentheim toen de NS 1700

met pensioen ging en de Vectron voortaan het gehele traject voor zijn rekening nam. Gepland was om direct over te kunnen gaan naar de nieuwe Talgo-treinen,

de ICE L. Die bestaan uit zeventien korte rijtuigen waarvan één stuurstandrijtuig. Helaas blijkt het Talgo-concept bij de testritten niet succesvol en wordt de indienstname steeds verder uitgesteld. De bijbehorende locomotief laat nog langer op zich wachten. Daardoor zouden per eind 2025 de Talgo-stammen met een NS Vectron worden ingezet. Voor test- en instructieritten kwam op 2 februari een ICE L naar Nederland en volgden diverse testritten, maar intussen besloot de DB dat de IC Berlijn uiterlijk per eind 2025 met ICE 3neo-treinstellen zal worden uitgevoerd. Hiermee valt (voorlopig?) het doek voor getrokken materieel op de Intercityverbinding naar Berlijn. Wie nog een NS Vectron wil zien moet opschieten want na 2025 resteren alleen de Nightjet-diensten en zullen veel locs retour leasemaatschappij gaan.-MvE



Op 3 november 2024 rijdt de 193 759 Hoevelaken uit richting Berlijn. (foto Marcel van Eupen)



Op 2 maart komt de eerste door GTS zelf gereden trein door Heukelom onderweg naar Rotterdam. (foto Marcel van Eupen)

Nieuwe vervoerder GTS Rail

Al jaren rijden er treinen met GTS-containers tussen Rotterdam en diverse bestemmingen in Italië. Hoewel de wagens al grotendeels eigendom waren van GTS, werd de tractie bij derden gehuurd. Het begon bij ACTS/HUSA, waarna Locon en later SBB Cargo het stokje overnamen. Enige tijd hebben er ook treinen van GTS met Crossrail naar Moerdijk gereden. Op 2 maart reed de maatschappij haar eerste eigen trein in Nederland. Het betrof de vanwege werkzaam-

heden op het traject naar Emmerich over Venlo omgeleide containertrein uit Bologna naar Rotterdam, getrokken door de 193 490 in Hupac-bestickering. Naast de 193 490 heeft GTS ook de 193 492 van Hupac voor containertreinen van en naar Nederland gehuurd. De loc in geheel blauwe kleurstelling leent zich voor een groot GTS-logo. Voor een deel van de GTS-treinen blijft voorlopig SBB Cargo International de tractie verzorgen.-MvE

Nieuwe RRF / Freightliner naar Rzepin

Sinds maart rijdt Freightliner met RRF een nieuwe trein tussen Rotterdam Europoort en het Poolse Rzepin. De trein bestaat hoofdzakelijk uit dubbelgelede-wagens T3000 van Wascosa beladen met blauwe trailers van LKW Walter. De tractie wordt gevormd door een zwarte Vectron van leasemaatschappij Cargounit met Freightliner logo's. De shuttle rijdt drie keer per week en vertrekt in principe op maandag, woensdag en vrijdag uit Europoort richting Polen. De tegentrein komt op woensdag, vrijdag en zondag aan in Rotterdam. In de eerste week was de trein niet altijd volledig beladen en soms uren te laat. Qua route wordt het klassieke net gebruikt en zowel bovenlangs via Amsterdam als onderlangs via Den Bosch en Arnhem gereden. Opvallend was dat de eveneens



Op 7 maart was RRF met de Freightliner 5370 067 onderweg bij Teuge met een vertraagde LKW Walter-trein uit Rzepin naar Rotterdam Europoort. (foto Marcel van Eupen)

uit Rzepin rijdende shuttle naar Tilburg Industrie minder vaak werd waargenomen. Mogelijk is een deel

van de LKW Walter-trailers van deze trein nu verplaatst naar de verbinding met Rotterdam.-MvE »

Einde ÖBB Reihe 4020 nadert

Het einde nadert voor de elektrische treinstellen Reihe 4020 die vanaf oktober 1978 bij de Oostenrijkse spoorwegen ÖBB zijn ingezet. De bij Simmering-Graz-Pauker gebouwde 4020'en zijn na de introductie rond Wenen in het gehele land voor regionaal verkeer ingezet; eerst in blauw-ivoor, waarbij het ivoor vanaf midden jaren 90 bij de revisie lichtgrijs werd. Enkele stellen kregen een rood-grijs ontwerp aangemeten, het Nahverkehr-design (4020 281, 283, 294, 296, 297, 299, 300 en 310 tot 320). Tussen 2016 en 2019 vonden de eerste buitendienststellingen plaats, maar als de nieuwe Reihe 4746 veel storingen heeft en de ÖBB ook nog eens treinstellen aan de ODEG heeft uitgeleend, worden in 2020 weer enkele



ÖBB 4020 319 en 294 in Nahverkehr-design passeren op 21 februari Felixdorf als REX 3 (Wenen Floridsdorf Bf - Wiener Neustadt Hbf). (foto Harold van der Meer)

4020'en gereactiveerd. Het blijkt slechts een korte opleving te zijn als in de jaren daarna van de oorspronkelijke 120 treinstellen er begin vorig jaar nog slechts 29

inzetbaar zijn. Tot 2027 zijn ze vanuit standplaats Floridsdorf vooral in de spits actief rond Wenen (Verkehrsverbund-Ostregio) en op de Wiener Schnellbahn.-HvdM



Impressie van het nieuwe treinstel voor TPC op de Rendering-viaduct. (foto Stadler Rail)

Nieuwe treinen voor tandradbaan TPC

Het Zwitserse spoorwegbedrijf Transports Publics du Chablais (TPC) heeft voor 140 mio Zwitserse frank dertien treinstellen voor de tandstaafbaan Aigle-Leysin - Bex-Villars-Bretaye besteld. Producent Stadler verwacht de treinstellen in 2028 te leveren. Kenmerkend zijn de grote panoramaruiten die de maximaal 250 passagiers een wijds uitzicht over het Alpenlandschap zullen bieden. De treinstellen hebben 112 zitplaatsen en zijn door de lage instap

van 350 mm goed toegankelijk voor kinderwagens en reizigers met mindere mobiliteit. Uiteraard is er ruimte voor bagage en ski's. De donkerblauwe deuren zijn goed zichtbaar bij de groene basiskleur. De spoorlijn heeft een stijgingspercentage van 230‰ en krappe bogen wat aangeeft dat hier een speciaal product geleverd gaat worden. De maximumsnelheid is 50 km/h en de uit drie rijtuigbakken bestaande trein is 43 m lang.-HvdM



Op 23 februari passeert Certus 2731 na vertrek uit Roosendaal Nispen voor het laatste stukje met de European Sleeper uit Innsbruck naar Brussel. (foto Marcel van Eupen)

European Sleeper naar Venetië

In het voorjaar van 2025 is European Sleeper (ES) een tijdelijke nieuwe verbinding gestart. Naast de al enige tijd rijdende verbinding tussen Brussel en Praag werd er in februari en maart 2025 vier keer op en neer tussen Brussel en Venetië gereden. Nederlandse reizigers konden instappen in Breda en Eindhoven. Waar de trein naar Praag het hele traject aflegt met één Lineas 186, was voor deze verbinding gekozen voor ouderwets loc wisselen. In België reed Certus de trein met een reeks 27,

in Nederland TCS met een 1700, in Duitsland TCS met een 101, in Oostenrijk reed deze 101 door onder attest van de Wiener Lokalbahnen om in Italië plaats te maken voor Arenaways. Vanwege problemen met Arenaways reden de eerste twee treinen slechts tot Innsbruck waar ES een vervangende Railjet had geregeld die de reizigers naar Venetië bracht. Vanaf maart 2025 is afscheid genomen van Arenaways; FS Treni Turistici Italiani rijdt sindsdien het traject Brenner - Venetië.-MvE

Straatspoor Rotterdam Waalhaven NZ opgebroken

In februari 2025 is het straatspoor bij Rotterdam Waalhaven Noord-zijde opgebroken. Het straatspoor ademde tot in de laatste dagen een nostalgische havensfeer uit. Waar in de jaren '90 nog meerdere bedrijven van het spoor gebruik maakten, werd het straatspoor rond de eeuwwisseling en daarna hoofdzakelijk door het bedrijf Metaal Transport gebruikt. Wekelijks plaatste DB Cargo een aantal wagens op het straatspoor die daar werden beladen met aluminium broodjes. Meestal op donderdag of vrijdag. Metaal Transport verhuisde in 2023 naar een nieuwe locatie binnen het westelijke deel van de Waalhaven, waardoor het laatste vaste vervoer van het straatspoor kwam te vervallen. Positief is dat er



Op vrijdagmiddag 17 april 2017 is de plaatsing van een sleep Res'en op het straatspoor nog routine voor de ploeg van DB Cargo. (foto Myron van Ruijven)

speciaal voor de nieuwe locatie een spooraansluiting op het terrein is gerealiseerd, waardoor

het vervoer via de aansluiting van Waalhaven West blijft bestaan.-MvR

»



De van 1975 tot 1977 gebouwde Varkensneuzen (AM75) worden na uitrol van de nieuwe CAF-treinstellen terzijde gesteld. Antwerpen-Noorderdokken, 8 november 2024. (foto Harold van der Meer)

NMBS selecteert CAF

De NMBS wil nieuwe enkel- en dubbeldekstreinen aanschaffen. Na een Europese aanbesteding zal CAF de offerte verder uitwerken met het oog op de toekenning van een raamovereenkomst. De nieuwe treinen zullen geleidelijk treinen vervangen, die dan vijftig tot zestig jaar oud zullen zijn. Daarnaast zorgen ze voor meer capaciteit, wat nodig is om in te kunnen spelen op de

verwachte reizigersgroei in de komende jaren. Tegen 2032 wil NMBS 30% extra reizigers aantrekken, zoals beschreven in het Contract van Openbare Dienst dat NMBS met de overheid heeft afgesloten. Daarvoor wil ze de helft van de treinvloot vernieuwen, zodat tegen 2032 de helft van alle zitplaatsen in een nieuwe of vernieuwde trein staan.-MvH

Traxx Universal

Eind maart maakte Alstom bekend een overeenkomst gesloten te hebben met de Sloveense spoorwegen Slovenske Železnice (SŽ) voor de levering van dertig Traxx Universal-locomotieven. Ze zijn bedoeld voor het zware goederenverkeer en zijn behalve voor Slovenië geschikt voor Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Kroatië en Servië. De voor inzet in Midden- en Oost-Europa ontworpen locs beschikken over Onvia Cab, het ETCS-systeem van Alstom. De doorontwikkelde loc op basis van het door Bombardier - in 2021 door Alstom overgenomen - ontwikkelde modulaire



Tijdens InnoTrans 2024 in Berlijn werd de Traxx MS3 als Traxx Universal geïntroduceerd. (foto Harold van der Meer)

platform, heeft een grotere onderhoudsinterval en kan daardoor efficiënter ingezet worden.

De order heeft een waarde van € 150 mio, een leveringsdatum is nog niet bekend.-HvdM



Arriva GTW 350 passeert op 5 maart als trein 31256 van Oldenzaal naar Zutphen het Gelderse Almen. (foto Matthijs Schreurs)



Als trein 31260 passeren op 5 maart de Lint-stellen 28 en 24 Almen in de richting Zutphen.

Zutphen - Oldenzaal

Met ingang van dienstregeljaar 2024 is de treindienst tussen Zutphen en Oldenzaal door Arriva van Kéolis overgenomen. Arriva voert de treindienst uit met zeven treinstellen Lint-41/H en twee GTW's.

De Lint-stellen zijn afkomstig uit Limburg en zijn na een opknappbeurt in de Blauwnet-kleuren gestoken. Ook de uit Noord-Nederland komende GTW-stellen 314 en 350 hebben deze outfit gekregen. Door de levering van de achttien Wink-treinstellen in 2021 is er in de Noordelijke provincies voldoende materieel

aanwezig, waardoor Arriva ruimte heeft om twee GTW's door te schuiven. In tegenstelling tot Kéolis rijdt Arriva in de spits met gekoppelde Lints. Halverwege april 2024 maakte het kabinet Rutte IV bekend geld vrij te maken voor de elektrificatie van de spoorlijnen Almelo - Mariëenberg en Zutphen - Hengelo. Voor de eerstgenoemde zijn de voorbereidingen reeds getroffen. Beide lijnen zouden in 2027 geëlektrificeerd moeten zijn. De tijd zal leren of dit gehaald wordt.-MS //

Tanken aan de 'PRELLEWEG'

ZELFBOUW GULF TANKSTATION IN N

Bij het plannen van zijn modelbaan heeft André Canters goed nagedacht over het thema en het tijdperk die zullen worden uitgebeeld. Het leek hem leuk om dicht bij huis te blijven en heeft daarom gekozen voor zijn woonplaats Bergen op Zoom en specifiek de Parallelweg, in de volksmond 'Prelleweg' genoemd.



Voor de A58, die eind jaren zestig, begin zeventig langs Bergen op Zoom was aangelegd, werd de Parallelweg als doorgaande route van West-Brabant naar Zeeland gebruikt. Jeugdsentiment zal menig modelbouwer niet vreemd zijn, dus het tijdperk werd gezet op de jaren zeventig. In die tijd had ik op de lagere school een vriendje die pal achter het station en het Gulf-tankstation woonde. Mijn vader tankte daar altijd en kletste met de eigenaar onder het genot van een kopje koffie voor hij zich weer in het drukke dagelijkse leven stortte. De Parallelweg is inmiddels niet meer zo druk en verworden tot een 30 km-zone. Het tankstation is halverwege de jaren tachtig tot een Q8-station omgebouwd en voorzien van een flinke luifel. Anno 2025 is het geheel verdwenen. Het tankstation wilde ik in schaal N nabouwen.

MODEL

Op het internet kon ik slechts één korrelige foto vinden, maar doordat het gemeentearchief mij de bouwtekeningen kon leveren, kon de bouw in model beginnen. De bouwtekening heb ik opgedeeld in de verschillende geveldelen, verkleind naar schaal 1:160 en ingelezen in het gratis te downloaden tekenprogramma Inkscape. Elke gevel bestaat uit twee delen: een heldere polystyreenlaag waarop de kozijnen zijn geplakt en een papieren deel met steen- of betonmotief. Alle kozijnen zijn gemaakt door simpele rechthoeken samen toe te voegen of uit elkaar te snijden. Het snijden doe ik met een snijplotter. De ervaring heeft geleerd dat spijlen van kozijnen voor een mooi effect minimaal 0,5 mm breed moeten zijn. De kozijnen zijn gesneden uit zeer dun zelfklevend vinyl dat bedoeld is voor snijplotters en in

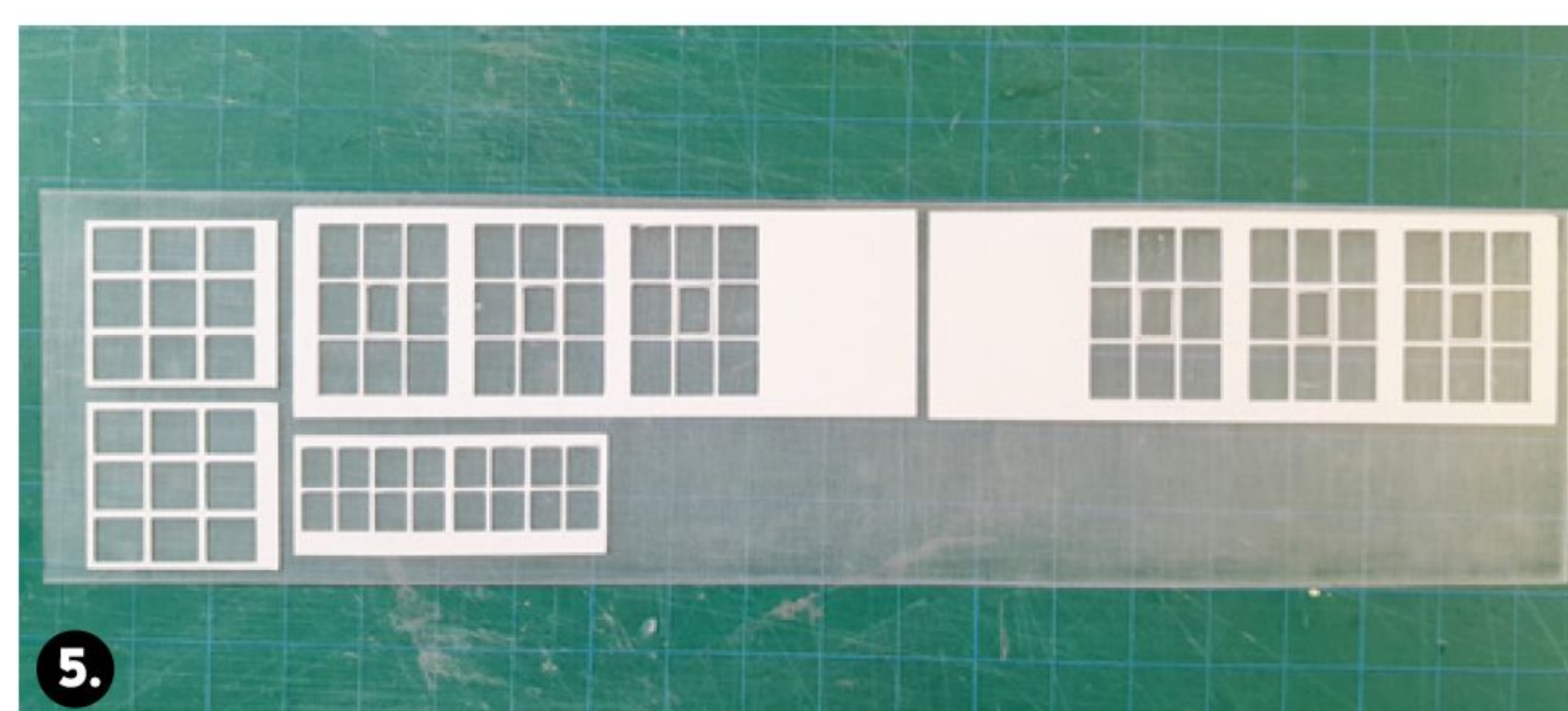
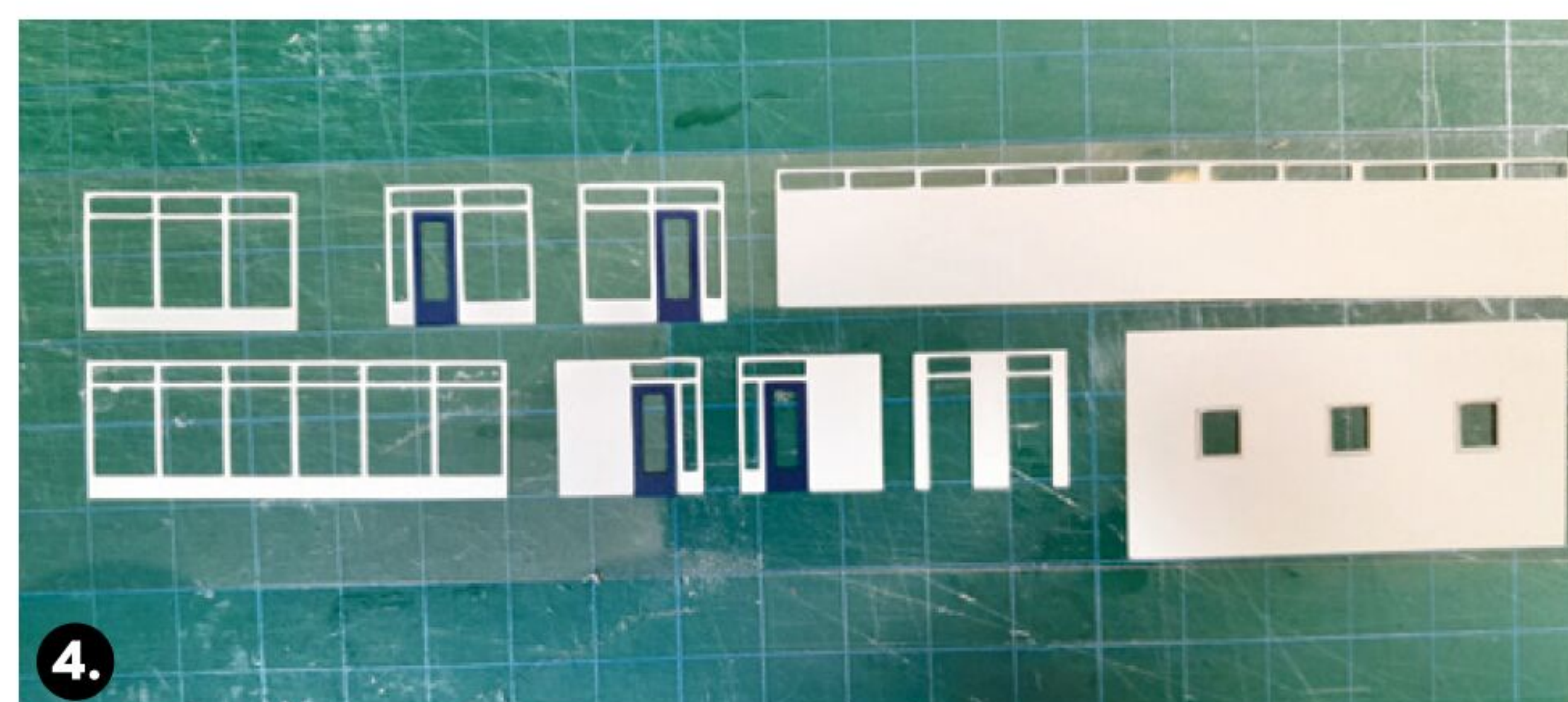
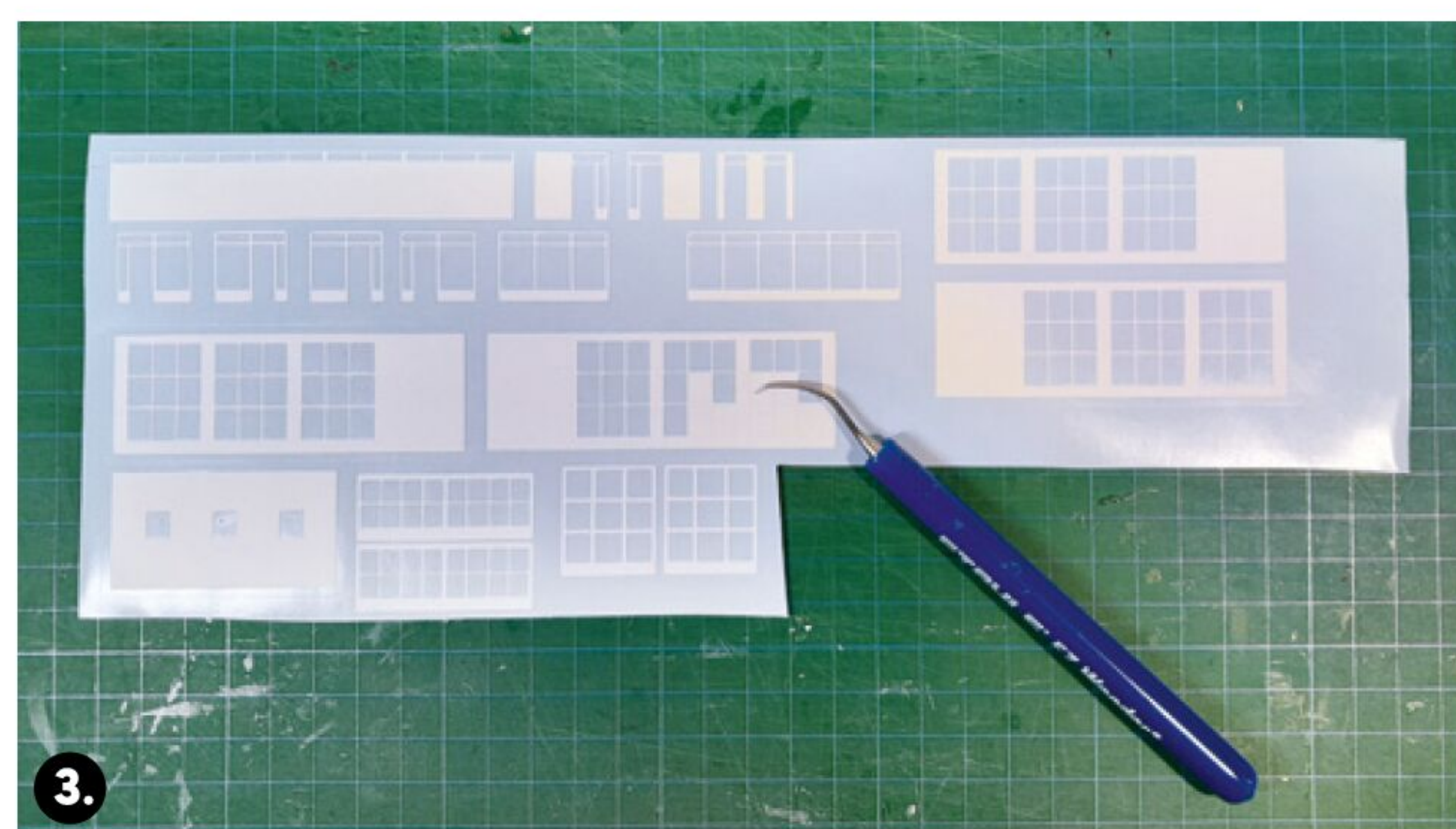
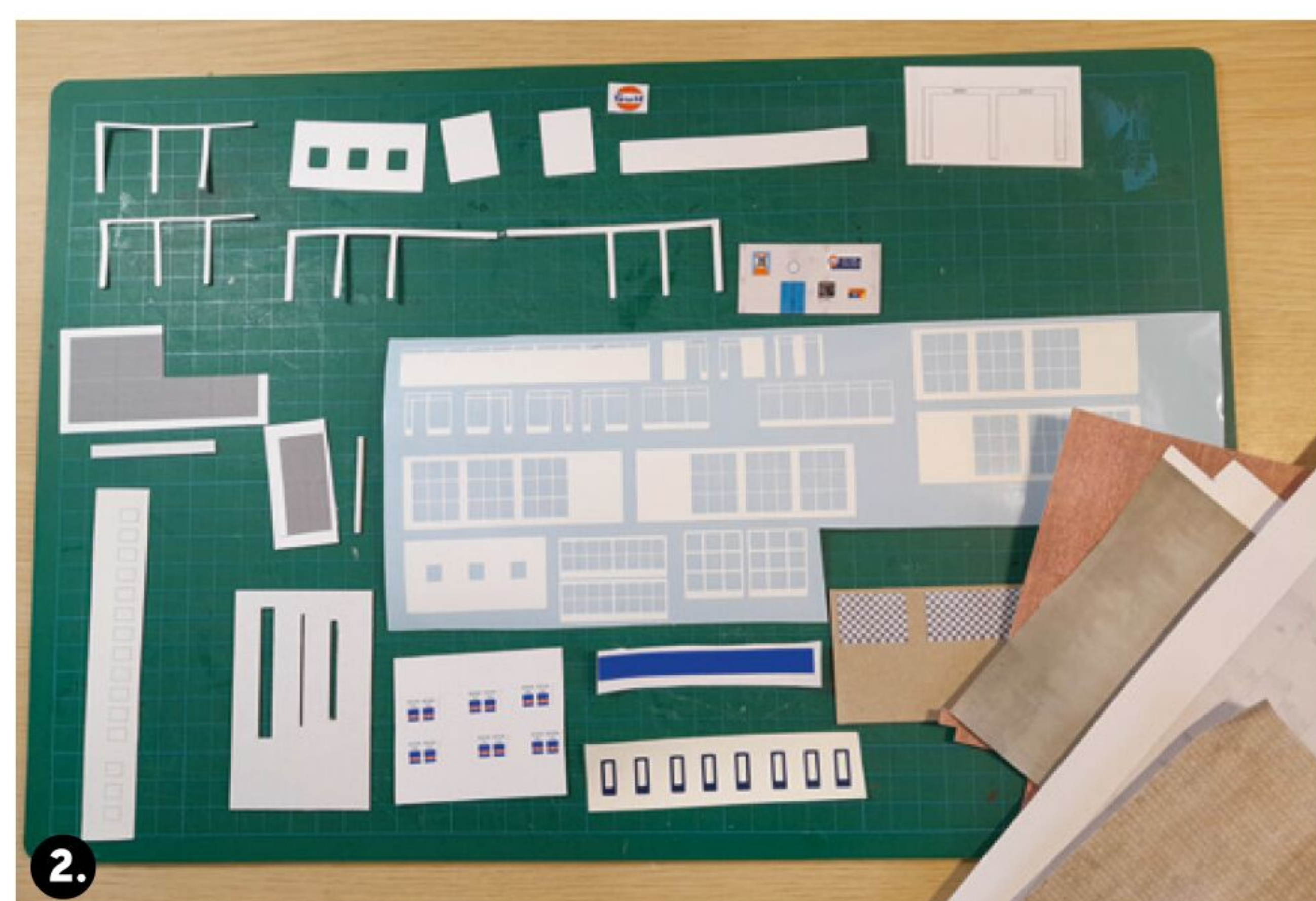
NAAR 1:160 VERKLEINDE BOUWTEKENING IS INGELEZEN IN INKSCAPE

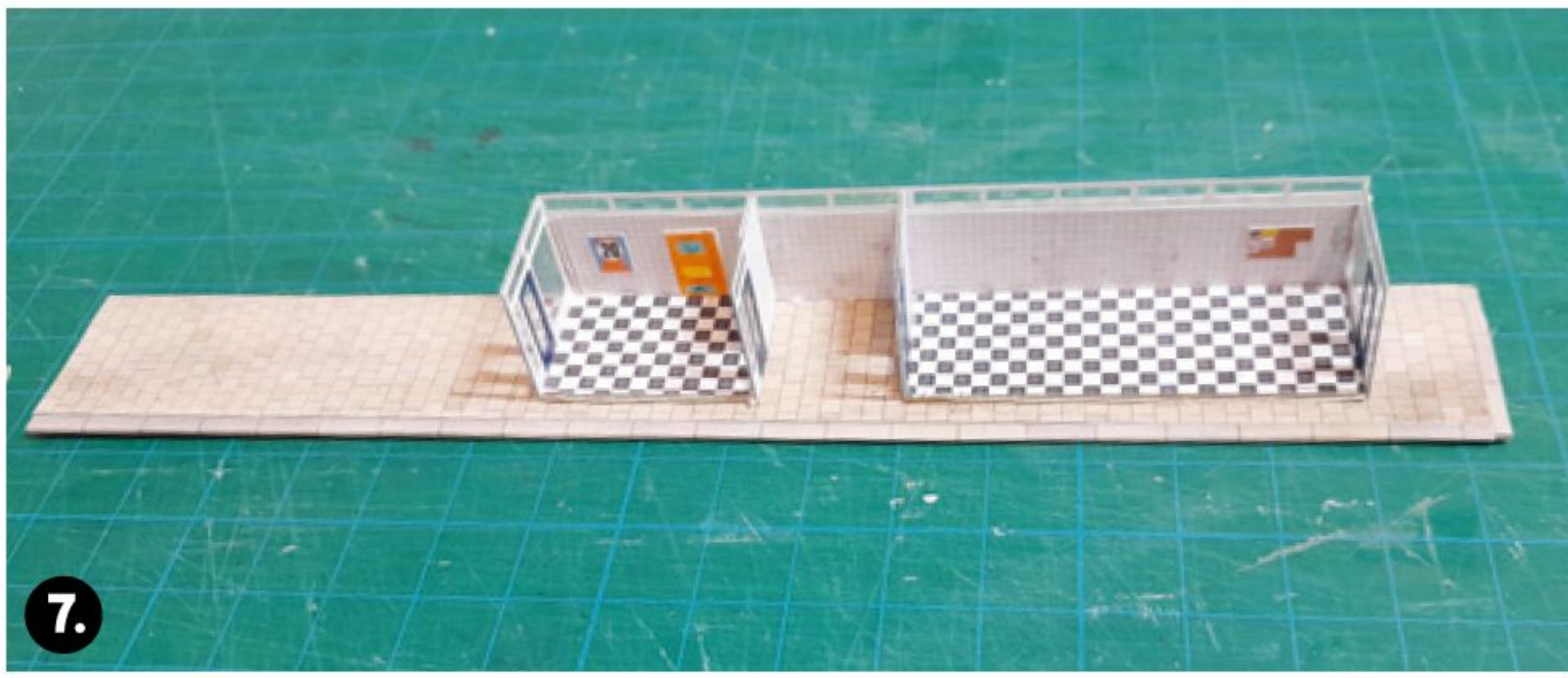
verschillende kleuren verkrijgbaar is. De kozijnen worden wit, de klappen lichtgrijs en de deuren donkerblauw. In een paar minuten is alles gesneden, maar vervolgens moeten alle middendelen, de ruiten, er met een haakje uitgehaald worden. Met transfertape, een licht klevend plakband, kan het vinyl van de blauwe drager worden afgenomen en op het polystyreen geplakt. Het tankstation bestaat voornamelijk uit glas, reden om kozijnen aan beide kanten van het gebouw aan te brengen. Achteraf bleek dit niet nodig, omdat je door het kleine formaat amper naar binnen kunt kijken.

BAKSTEEN

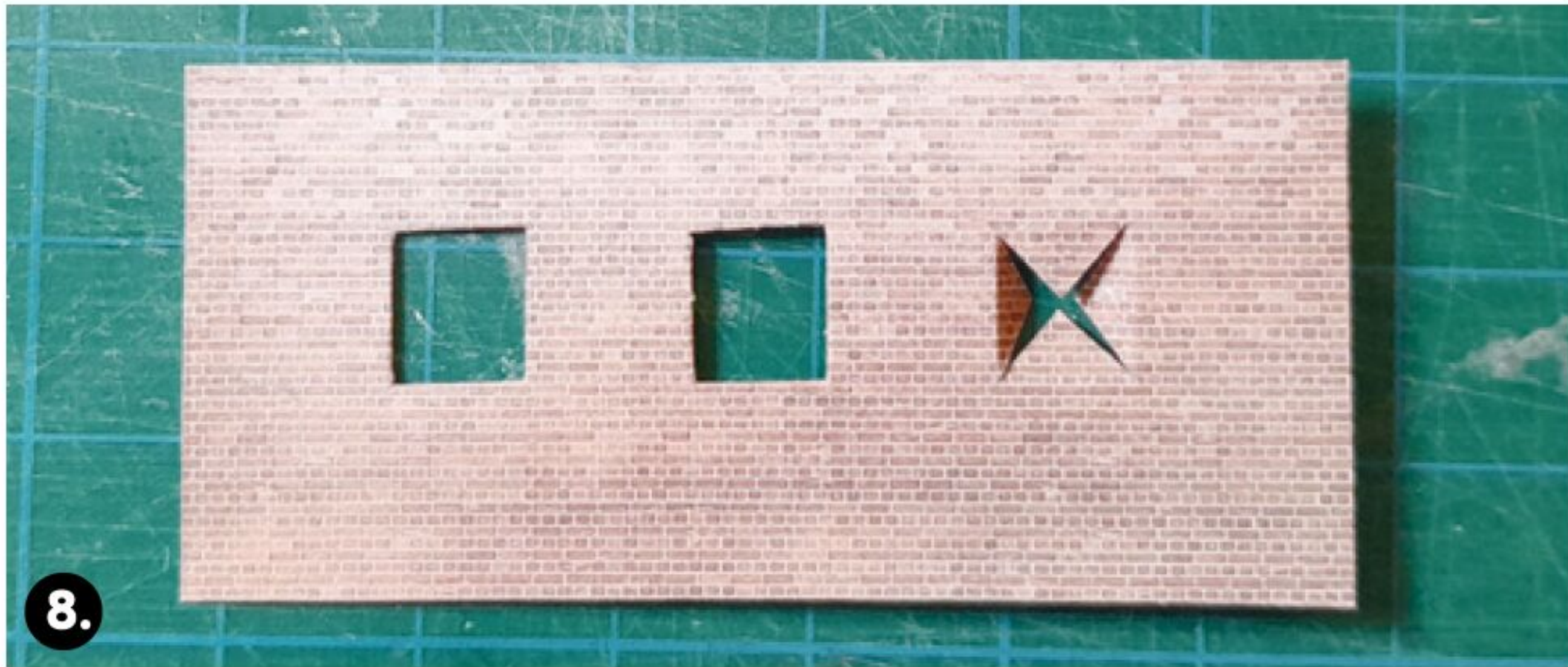
Voor het baksteenmotief heb ik gebruik gemaakt van Scalesscenes textures. Deze website levert allerlei pdf's met een keur aan motieven en complete zelfbouwhuizen. Het is een Engels georiënteerde website, maar sommige gebouwen en huizen misstaan niet op een Nederlandse baan. De aanslag op het bouwbudget is beperkt daar een eenmaal gekocht motief zo vaak kan worden uitgeprint als nodig is. Om het uit te proberen kan gratis een gebouw worden gedownload. De pdf's kunnen het beste op goedkoop fotopapier worden geprint; bij duurdere soorten fotopapier breekt de toplaag als het papier wordt gevouwen en ontstaan lelijke witte strepen. Het baksteenmotief heb ik met verdunde houtlijm op 200 grams printpapier geplakt en met UHU-lijm op de kozijnlaag bevestigd. De betonelementen, pergola en de boei- »

1. Met het pompeiland en het trottoir is het tankstation opgeleverd en kan op de modelbaan worden geplaatst.
2. De benodigde materialen zijn verzameld en deels al voorbereid.
3. De kozijnen zoals ze uit de printer zijn gekomen. Met transfertape worden ze van de drager op het polystyreen overgebracht.
4. De deuren en kozijnen zijn op transparante kunststof geplakt.
5. De kozijnen van de werkplaats zijn op een half doorzichtige kunststof geplakt zodat het op matglas zal lijken.
6. De stoep voor het kantoor is gemaakt van een bij Scalesscenes gedownload tegelpatroon.





KARTONNEN BENZINE-POMPEN MET JAREN 70-AFBEELDING



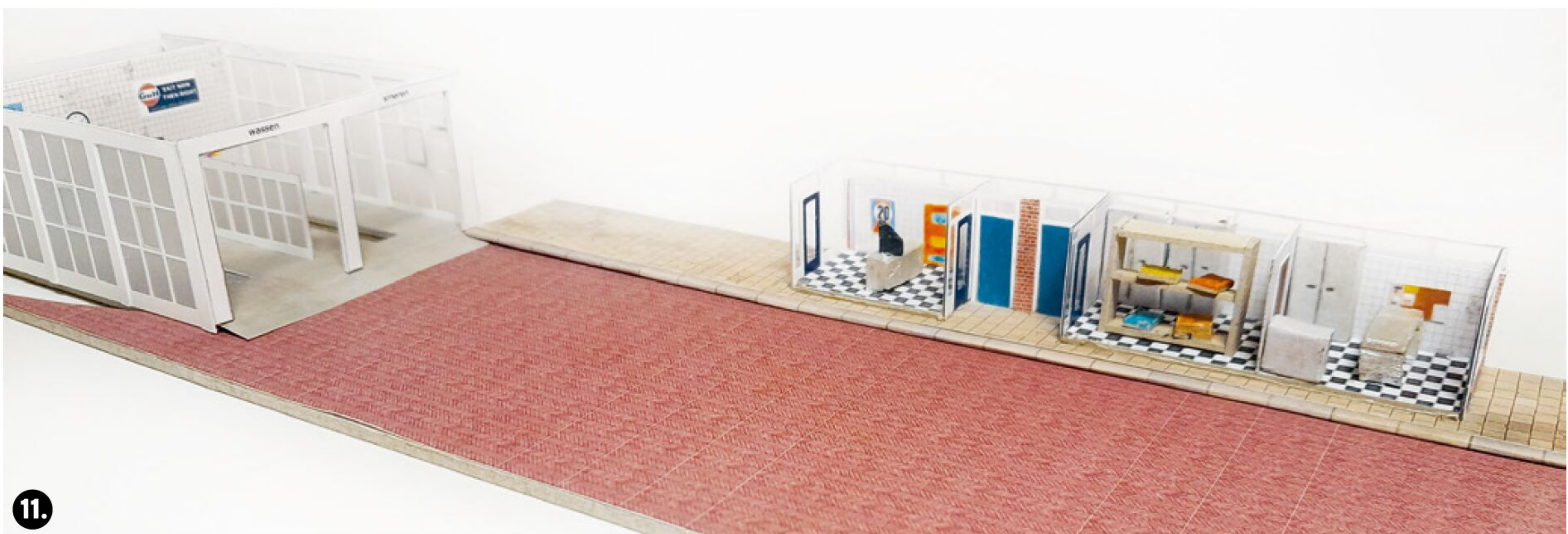
borden zijn door de plotter uit even dik printpapier gesneden. De vloer en het dak zijn met de hand uit 1 mm dik grijs karton gesneden en beplakt met een betonmotief. Karton van 1 mm is wel te snijden met een snijplotter, maar met de hand langs een stalen liniaal gaat het aanzienlijk sneller, zeker als het een simpele rechthoek betreft.

Scalescenes had geen rood straatstenenmotief in elleboogverband beschikbaar, maar via een zoekopdracht heb ik toch een motief gevonden. Inkscape kan dan dit motief omzetten in een patroon zodat het zich herhaalt en er hele oppervlakken mee zijn te bedekken. De straat is gesneden uit 2 mm dik grijskarton en beplakt met het straatsteenmotief. In het smeergedeelte van de werkplaats heb ik een rechthoek weggesneden zodat er een redelijke imitatie van een smeerkuil is ontstaan.

BENZINEPOMPEN

De benzinepompen bestaan uit 2 mm dik karton met aan beide kanten een afbeelding van een pomp uit de jaren zeventig. Deze heb ik nagemaakt in Inkscape en vervolgens verkleind. Als u heel sterk inzoomt, is te zien dat de benzineprijs 62 cent bedraagt.

De slangen zijn gemaakt uit het dunste bloemisten-ijzerdraad dat ik kon vinden. De meeste auto's zijn goedkope Fleischmann-wagens die ik tweedehands op de kop heb getikt en heb bijgeschilderd. De groene Opel Rekord is van DM Toys. Zoals u wellicht kunt raden, was dat de auto van mijn vader. Hij staat daar zelf nog even met de eigenaar van het Volkswagenbusje te kletsen. Het 'zittende leven' is hem aan te zien. Als laatste heb ik het logo van Gulf van internet



gehaald, verkleind en op 1 mm dik karton geplakt. Uit kleine profielen van polystyreen ontstond een houder die op het dak is geplaatst. Verdere details zoals het fietspad dat erachter loopt, de struiken, heggen, vlaggenmasten en de LPG-tank worden aangebracht als ik aan de scenery van de baan kan beginnen. Als u meer wilt weten over de door mij gevolgde bouwmethode adviseer ik om op YouTube het kanaal van Chandwell te volgen. Deze Engelsman is een ware artiest als het gaat om het werken met Inkscape en het maken van gebouwen in schaal N. Waar hij alle onderdelen met de hand uitsnijdt, maak ik gebruik van een snijplotter. //

7. De voorbereikte geveldelen worden samengebouwd tot het gebouw. In dit geval met interieur. De winkel en de personeelsruimte hebben een zwart-wit tegelpatroon.
8. Ondertussen wordt aan de werkplaats gewerkt: de achtergevel in wording.
9. De werkplaats een paar uur later: zelfs de smeerkuil is uitgespaard. Mooi strak werk en dat in N.
10. Door de vele ramen is een interieur eigenlijk onontbeerlijk. Kasten, rekken en het bureau zijn van dun karton gemaakt.
11. De meeste details zijn aangebracht: tijd voor de afbouw.
12. De Opel Rekord is afgetankt, de pompbediende is voor het wisselgeld naar het kantoor gelopen.
13. Het huis van een jeugdvriendje stond tegenover het tankstation. Let op de zwaaiende moeder.
14. Ook vrachtwagens kunnen op de brede rijstroken langs het pompeiland tanken.
15. De modelbaan is nog in aanbouw, maar het tankstation en de huizen zijn opgeleverd.



12.



13.



14.



15.



**VOORBEELD
& MODEL**

CONTAINERTREINEN VENLO - ITALIË

Wetron en Jan de Rijk-shuttle

Van de logistieke bedrijven die in Nederland met wegtransport actief zijn, zien enkele ook mogelijkheden voor transport per rail. Zeker toen huckepackwagens hun intrede deden. In dit artikel bespreekt Marcel van Eupen een huckepack/containerverbinding van Wetron en Jan de Rijk, zowel het voorbeeld als de omzetting naar 1:87.

Naast het traditionele containervervoer met binnenlandse en buitenlandse verbindingen, rijden er zogeheten huckepack-treinen (niet te verwarren met vervoerder Hupac). Hiermee kunnen, naast containers, ook vrachtwagen-trailers en wissellaadbakken worden vervoerd. Huckepack vergt een aanpassing aan de trailers en wissellaadbakken zodat ze per kraan op een trein kunnen worden geplaatst. Hupac is een van de

bekende intermodale aanbieders van huckepack-vervoer, maar niet de enige. Op een gewone container-draagwagen kunnen geen trailers worden geladen, door het wielstel zou het geheel te hoog worden.

HUCKEPACK

Huckepackwagens hebben in het draagframe ruimte voor het wielstel. Het was dit type wagen die het voor de Weertse transportonderneming Wetron interessant



TXL REED VANAF 2014 DE WETRON-SHUTTLE MET EEN TRAXX

maakte om goederen ook via het spoor naar Italië te vervoeren. Zowel Jan de Rijk (gevestigd in Roosendaal) als Wetrón vervoeren al sinds decennia hun containers, wissellaadbakken en trailers via het spoor, maar het duurde tot 2011 voor ze een eigen 'shuttle' kregen, een verbinding in eigen beheer. Vanaf Cabooter in Blerick werd er naar het Italiaanse Melzo bij Milaan gereden. TX Logistiek reed de trein met een multisysteemlocomotief van Venlo tot Melzo; voor de tractie tussen Venlo en Blerick werd een DB Cargo 6400 ingezet. In dit artikel focussen we op de periode 2011-2014 toen Wetrón met Jan de Rijk de shuttle van Blerick naar Melzo onderhield en de dienstverlening werd door TX Logistiek uitgevoerd - tussen 2011 en 2013 met eigen locomotieven en in 2014 met BLS-locs. Vanaf 2014 reed de trein enkele jaren twee keer per dag. In de jaren daarna wisselde door verbouwing van de Cabooter-terminals de trein meerdere keren van vertrekpunt en eindbestemming, vervoerder en wagenset en gingen Wetrón en Jan de Rijk ieder hun eigen weg. Anno 2025 wordt de trein tussen de Cabooter terminal in Gekkengraaf en het Italiaanse Gallarate door Hupac en SBB Cargo uitgeroepen; de trein is ook voor andere partijen dan Wetrón toegankelijk. Daarnaast is Wetrón in 2025 weer

begonnen met een eigen trein tussen Gekkengraaf en deze keer Brescia, gereden door MTL. Jan de Rijk Intermodaal is gestopt met zijn eigen trein en doet slechts incidenteel intermodaal vervoer per spoor.

TRACTIE

In de periode die we in dit artikel behandelen kunnen we uit de voeten met een TX Logistiek 189 met 'Nederland-Italië'-pakket (189 982 t/m 189 999) of een BLS 186/486. Van de TX Logistiek 189 waren destijds drie varianten in gebruik bij TXL: de zwarte MRCE- en de geel-grijze dispo-versie, beide zonder verdere opschriften, en de geel-grijze 189 996 met TX Logistiek-logo's. Alle locs hadden een Nederlandse witte 'slab' en de in Italië verplichte rode balk. Zowel Märklin, Piko, Roco als Trix hebben een model in 1:87 van de Siemens ES 64 F4, zoals de 189 feitelijk heet, uitgebracht. Helaas heeft geen van de merken de gele 189 996 met TXL-logo in de catalogus opgenomen. Ook een kale gele dispo-uitvoering met wit vlak en zonder MRCE-logo ontbreekt. Roco heeft wel aan een zwarte kale 189 van MRCE gedacht zoals die destijds voor de trein stond: de 189 997 (artikel 73630 DC analoog, 79630 AC digitaal). Wie minder kritisch is kan een gele dispo 189 zonder wit vlak of een zwarte MRCE 189 met de verkeerde configuratie inzetten. Het toevoegen van een wit vlak en »

1. De BLS 186 104 is op 13 augustus 2014 bij Boppard-Hirzenach onderweg met een Wetrón- en Jan de Rijk-trein uit Blerick naar Melzo.



omnummeren van een loc zal voor de handige hobbyist geen grote uitdaging betekenen.

BLS CARGO

In 2014 ging de tractie over naar BLS Cargo; de lijst met geschikte modellocomotieven is bijna oneindig. Standaard waren er locomotieven te zien met een Nederlandse stroomafnemer om in Venlo te kunnen rangeren. Dit betrof locomotieven uit de Railpool-serie 186 101 t/m 106, 108, 109 en 251 die BLS Cargo op dat moment huurde. Hiervan hadden de 186 101, 103, 104, 105, 108, 109 een Alpenlandschap, de 186 102 en 106 van Lokomotion zebrastrepen en logo's omdat deze onderverhuurd waren, de 186 251 was logeloos. Indien deze machines niet beschikbaar waren werd er regelmatig een BLS groene 186 zonder NL-toelating uit de serie 486 501 t/m 510 ingezet. Deze 486'en waren toen nog voorzien van de oude skiër, te herkennen aan de zilvergrijze bril. In model

hebben ACME, Märklin, Piko en Roco het basismodel in het assortiment van een Bombardier Traxx MS2e. De BLS 186 met NL-toelating is te vinden bij ACME (veel nummervarianten zoals de door Elotrails voor Nederland uitgebrachte 186 104 (90061 AC digitaal, DC analoog en sound), Piko 186 109 (59961 DC, 59861 AC digitaal) en Roco 186 101 (73666 DC analoog, 79666 AC digitaal). De BLS 186 106, ondergehuurd van Lokomotion en met de geliefde zebrastrepen, is te vinden bij ACME (60405 DC analoog en AC digitaal). Wie liever een BLS 486 met oude skibril inzet, kan terecht bij ACME (diverse locnummers waaronder de 486 508 (90088 DC analoog en AC digitaal), Märklin 486 501 (36624 AC sound) en Piko 486 506 (59964 DC analoog, 59864 AC digitaal). Wie het stukje Venlo - Blerick (Cabooter) wil uitbeelden, kan volstaan met een 6400 of zelfs een 363 van Railion DB logistics of DB Cargo. De 6400 in DB Cargo-kleurstelling is uitgebracht door Märklin als 6422 en 6437 (37697 AC sound) en Rocky-Rail 6464 (64641 t/m 64645, alle uitvoeringen). De 363 van de Nederlandse tak van Railion DB Logistics is uitgebracht door Roco 363 716 (62972 DC analoog, 62793 DC met digitale koppelingen).

DRIE TYPEN CONTAINERWAGENS

Om de treinen op maximale lengte te kunnen beladen en het vervoer goed te kunnen plannen, bestond de trein standaard uit zestien tweedelige gelede wagens: twee draagwagens voor trailers, vier voor containers en tien lage voor hoge wissellaadbakken. Omdat er zoveel wagennummers en varianten zijn uitgebracht zullen we hier slechts aangeven welke merken en kleurvarianten geschikt zijn. Helaas brengen de modelspoormerken zelden een geschikte combinatie van wagen en lading uit. Voor deze trein moeten dan ook bijna alle wagens en de belading apart worden





SFFGGMRRSS MET HOGE JAN DE RIJK-ZEILDOEKCONTAINERS

gekocht. De tweedelige draagwagens die voor trailers geschikt zijn, waren in de periode die wij hier uitbeelden van de typen Sdggmrs - T2000 (Wascosa vaal donkergrijs), Sdggmrss - T3000 (Wascosa oranje) en Sdggmrs(s) Twin (AAE grijs). Alle wagens werden door TX Logistik gehuurd; bij de Wascosa-T3000 was dit met een opvallend logo aangegeven. De T2000 van Roco is met diverse nummervarianten beschikbaar, artikel 76428 heeft TXL-opschriften. De oranje T3000 is uitgebracht door Märklin, Piko, Roco en Trix. Op het moment van schrijven zijn alleen bij Piko en Roco varianten met het TX Logistik-logo verschenen (bijvoorbeeld Roco 77393). De mallen van de Rocky-Rail Twin-draagwagen zijn door ESU overgenomen. Let wel op de huuropschriften; bij uitstek geschikt is Rocky-Rail 90329 vanwege de Wetron-trailers als lading.

SGGMRSS

De 90 ft gelede containerwagens type Sggmrss zijn in model uitgebracht door ACME, B-Models en Mehano. In de periode die wij uitbeelden werden de wagens »

2. De TXL 189 996 passeert op 12 juli 2012 met Wetron- en Jan de Rijk-trein uit Blerick naar Melzo Auggen.
3. De 6464 van DB Cargo is in Blerick druk in de weer met het samenstellen van de Wetron- en Jan de Rijk-trein naar Italië, 16 mei 2014.
4. ACME 90061 BLS Cargo 186 104 en ACME 40267 voorzien van een tweede Jan de Rijk-container.
5. ACME 90061 Railpool BLS Cargo 186 104.
6. De Traxx van ACME is zeer gedetailleerd uitgevoerd.
7. ACME 40267 met wagennummer 68 496 1 202-1 voorzien van een tweede Jan de Rijk-container.
8. ACME 40267 beladen met twee zeildoek-containers (AWM 491735).
9. B-Models 59102 Touax 90 ft-containerwagen met wagennummer 88 496 1 326-4 is beladen met twee ECS 45ft-containers.





zowel van Touax (bruin) als AAE (grijs) gehuurd. In 2014 stroomde een groot aantal nieuwe wagens van AAE in met TX Logistik-huuropschriften - die waren nog schoon. Van deze drie merken zijn diverse modellen van Touax en AAE verschenen, maar van de AAE-wagens met TXL-huuropschriften is de keuze gering: ACME 40267 met Jan de Rijk- en DHL 45 ft-containers en de B-Models 55105 met twee Wetron 45 ft-zeildoekcontainers. De lage blauwe AAE containerwagens type Sffggmrrss vindt u bij Brawa. De per twee kortgekoppelde vierassige wagens zijn erg laag zodat ze geschikt zijn om hogere wissellaadbakken door tunnels met een beperkt profiel te vervoeren. Van dit model voert Brawa sinds jaren diverse varianten. De purist moet letten op het in 2014 gangbare oude AAE-logo dat is toegepast bij onder andere artikel 2300.

GROTE VARIËTEIT AAN LADING

De belading lijkt gemakkelijk, maar kent een grote variëteit. Omdat die regelmatig afwijkt, is het onmogelijk een compleet overzicht te presenteren.

Ik beperk me dan ook tot de belangrijkste belading. We beginnen klein met de zogenaamde wissellaadbakken die per vier op de blauwe Sffggmrrss worden geplaatst. Hier zien we voornamelijk de groene Wetron-bakken, maar ze zijn er ook in geheel oranje en grijs. Daarnaast stonden er regelmatig rode Rockwool-, gele Schmitt- en blauwe VAT Logistics- en Transverba-bakken op de trein. De groene bakken van Wetron zijn door Kombimodell als treinlading uitgebracht (10382, set van drie wagens) en door AWM als DAF XF 105 SC met tandemaanhangar (74094). De door Roco uitgebrachte containerwagen met Wetron-bakken zijn door het nieuwe Wetron-logo voor dit tijdvak niet geschikt. De Schmitt en Rockwool zijn er helaas niet in model, VAT Logistics en Transverba zijn er van Kombimodell (20345 en 20374) en Märklin (47084). Als we een maatje groter gaan, naar de 45 ft-zeilcontainers, treffen we zowel Wetron als Jan de Rijk. Belangrijk om te weten is dat de Jan de Rijk-zeildoekcontainers iets hoger waren en daarom alleen op de lage blauwe Sffggmrrss mogen worden vervoerd, de andere containers kunnen wel





12.



13.



14.



15.

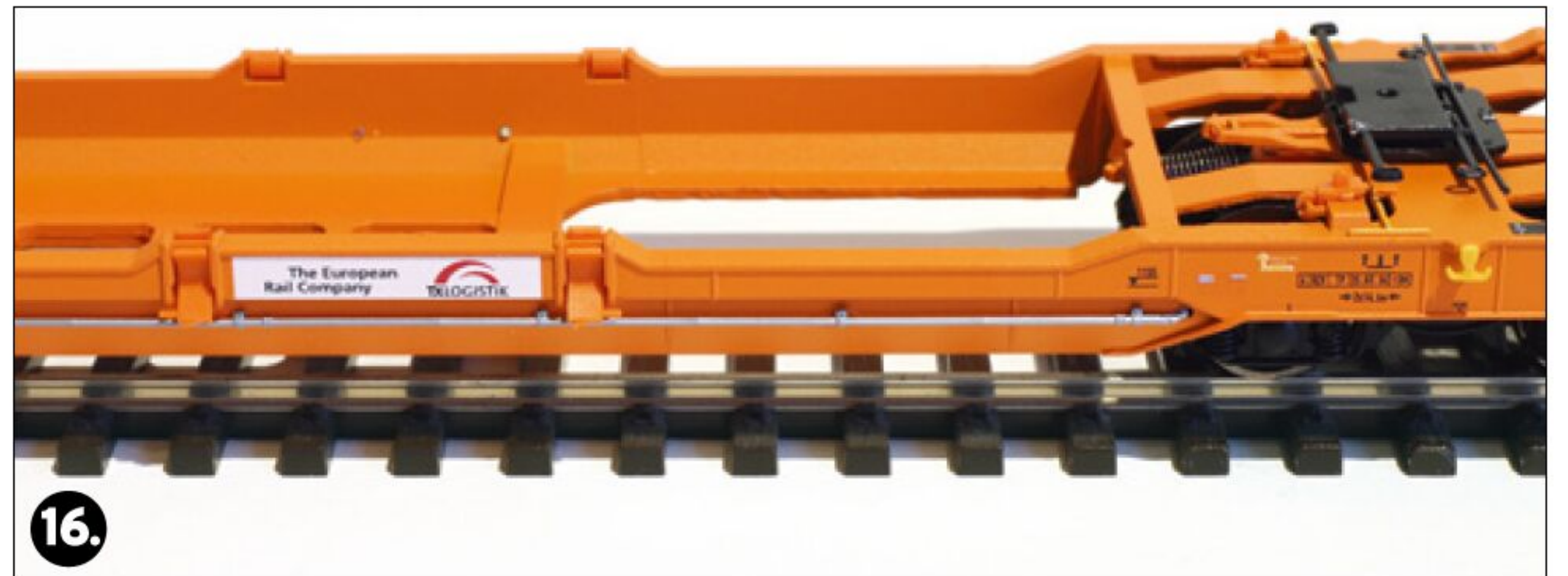
op standaard containerwagens. Wetrón is uitgebracht op de eerder genoemde B-Models-wagen 55105, hier staat alleen de naam Wetrón op, geen logo. AWM heeft de zeildoekcontainers ook los uitgebracht, Wetrón met groot logo als artikel 491735 en Jan de Rijk als 491732.

45 FT-CONTAINERS

De op de trein staande gewone 45 ft-containers waren voornamelijk van Jan de Rijk en Har Vaessen, maar regelmatig werden ook containers van ECS en Unit45 verladen. Gekoelde producten gingen mee in 45 ft-koelcontainers van Jan de Rijk of Unit45. Die van Jan de Rijk is uitgebracht op ACME-wagen 40267 en door AWM als losse container (491787). Har Vaessen is als losse container te vinden bij AWM (491782) en Kombimodell (89735). De Jan de Rijk-koelcontainer is uitgeleverd door AWM (789961). De meer gangbare containers van ECS en Unit45 zien we onder andere bij ACME, AWM, B-Models, Herpa en Kombimodell, zowel als losse container of met een wagen.



17.



16.

Tot slot de trailers die voornamelijk van Wetrón afkomstig waren. Af en toe stonden er trailers van andere bedrijven op de trein zoals die van Van Rijssel. Wetrón had zowel trailers met een compleet zeildoek als met lage metalen boorden. De zeildoektrailers zijn uitgekomen bij AWM (74304) en Rocky-Rail (90329, wagen met twee trailers). Trailers met een metalen frame zijn te vinden in de eerder genoemde Kombi-modell-set 10382. De andere trailers zijn er niet in model. Ook bij deze trailers is het belangrijk om op het oude logo te letten en daarmee valt de Roco-variant in dit tijdsbestek buiten de boot. //

10. De verschillende maten worden duidelijk als de containers achter elkaar zijn opgesteld.
11. De lage blauwe AAE Sffggmrrss van Brawa.
12. Brawa 2300 met wagennummer 68 490 9 511-0 voorzien van Wetrón-wissellaadbakken met verschillende containernummers afkomstig van AWM (vrachtwagen) en Kombimodell.
13. Brawa AAE Sffggmrrss beladen met een Jan de Rijk-koelcontainer (AWM 491787) en zeildoek-container (AWM 491732).
14. Brawa 48101 met wagennummer 68 490 9 511-0 beladen met twee VAT-wissellaadbakken (Märklin 47084) en Har Vaessen-container (AWM 491782).
15. Roco 77393 T3000 met wagennummer 85 495 6 196-1 beladen met twee trailers afkomstig van Rocky-Rail wagen 90329.
16. De wagen (Roco 77393) is duidelijk verhuurd aan TX Logistiek.
17. Lading is soms los te koop. Iveco Stralis HiWay als Wetrón 592 (AWM 74304) en Kombimodell-container 88000.

ICE 3 met panne

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 een ICE 3 met problemen.



Voordat een nieuwe spoorlijn in dienst kan worden gesteld, moet de gehele infrastructuur uitgebreid en intensief worden getest. Dat gold ook voor de Hanzelijn van Lelystad naar Zwolle. Omdat deze lijn geschikt is voor 200 km/h, werden in juni 2012 de beproevingen met DB ICE 3-treinstel 4610 uitgevoerd. Bij de twee maanden later geplande testritten werd andermaal een beroep op dit treinstel gedaan. Het stel stond met tractieproblemen in de werkplaats in Frankfurt. Op 19 augustus was de 4610 hersteld en kon het door de begeleider en machinist worden opgehaald. Dat deden we met

de 4604, die voor reparatie aan de airco naar Frankfurt moest. Het ophalen verliep niet bepaald vlekkeloos: het was een warme dag en het was dan ook geen pretje om in de tropische cabine te rijden. Bij 300 km/h doe je geen raam open. Ruim voor Frankfurt was er op de Neubaustrecke een storing in het LZB-beveiligingssysteem waardoor de gehele lijn tot één blok van 34 km werd getransformeerd. Dat betekende wachten tot het zeer lange blok vrij was. Met zo'n drie kwartier vertraging kwamen we in Frankfurt aan. Onze 4610 stond - met gekoelde cabine - vertrek-gereed op spoor 11. We vertrokken met een uur vertraging,



maar op de terugreis bleek de storing niet verholpen. Dus wachten tot onze voorligger, die ook nog een snelremming kreeg, het blok had verlaten. Door de vertraging werd het spannend of we Nederland op tijd zouden bereiken. Wegens werkzaamheden zou het baanvak Emmerich - Arnhem om 1.00 uur buiten dienst gaan. We kwamen aan om 0.45 uur, dus met enig geluk... Bij het omschakelen van 15 kV naar 1,5 kV kreeg de 4610 kuren. De voorste stroomafnemer kwam niet op. De rit naar Arnhem konden we vergeten. Het lukte om het treinstel naar een goederenspoor te rijden. De machinist wist een hotel in Emmerich en de volgende dag waren we bijtijds bij ons treinstel dat normaal bleek op te starten. Na het voorlaten van een goederentrein gingen we op pad, maar voor Arnhem ging het weer mis. De snelschakelaar viel uit en de voorste stroomafnemer wilde niet meer omhoog. Omdat een ICE-treinstel, technisch gezien, uit twee delen bestaat, konden we op halve kracht (de achterste tractie-installatie bleef het doen) doorrijden naar Arnhem. Daar moesten we aan de kant om het reguliere treinverkeer door te laten. Kort na vertrek viel ter hoogte van Oosterbeek ook de achterste tractie-installatie uit. Niets deed het meer. De uitgevoerde algehele reset had een positief resultaat. Na ruim een kwartier op de hoofdbaan stilgestaan te hebben, deed alles het weer. In overleg met de treindienstleider werd besloten naar het middenspoor in Wolfheze te rijden en daar de instructies af te wachten. Na enige tijd kwam het bericht dat we niet meer op eigen kracht naar onze eindbestemming, Onderhoudswerkplaats Watergraafsmeer,



mochten rijden. We zouden door een locomotief worden weggesleept. Die zijn niet altijd direct beschikbaar, maar uiteindelijk kwam de 1732 uit Utrecht ons ophalen. Aan deze loc werd de in het treinstel aanwezige hulpkoppeling bevestigd en kon de 4610 tegen 14.00 uur worden weggesleept. In de werkplaats Watergraafsmeer hebben technici het euvel ontdekt. Na reparatie zijn de aansluitende proefritten op de Hanzelijn probleemloos verlopen. //

- 1. De zware hulpkoppeling wordt door twee man aan de loc gehangen. Wolfheze, 20 augustus 2012.**
- 2. De machinist van de ICE geeft aanwijzingen tijdens het koppelen van de 1732 aan de ICE 4610.**
- 3. De NS 1732 is gekoppeld met ICE-treinstel 4610.**

Noviteiten 2025

In deze rubriek presenteren we het aangekondigde modelnieuws van fabrikanten waarvan bij het afsluiten van deze editie foto's beschikbaar waren. Noviteiten 2025 vindt u eveneens in Railhobby 480 en 481. Eind dit jaar zal blijken welke modellen daadwerkelijk zijn uitgeleverd.



HERPA: Honda Civic R, Nissan GTR 35 en Mitsubishi Lancer Evo 9.



HERPA: Toyota Land Cruiser 100.



HERPA: DHL VW ID. Buzz Cargo, VW ID.3 taxi en brandweer Utrecht.



HERPA: Liebherr A920 Litronic.

Herpa

H0. In werkelijkheid zijn in Europa veel Japanse auto's te zien. Dat kan binnenkort ook op wegen en straten in 1:87. Herpa gaat Microcity87 van het in 2019 in Beijing opgerichte Toy Model Ltd vertegenwoordigen. De aftrap is met de zwarte Honda Civic R, gele Mitsubishi Lancer Evolution 9, witte en metallic groene Nissan GTR 35 en de witte Toyota Corolla AE86 en donkergroene Land Cruiser 100 uit 1998. Uit de vele aankondigingen hebben we enkele

Herpa-modellen gelicht: de VW ID.3 komt als taxi en in beperkte oplage van de brandweer Utrecht. De VW ID. Buzz Cargo kan milieuvriendelijk pakketten in steden en dorpen afleveren. De Iveco S-Way MY24 staat als tweeassige trekker in het wit en zwart met het nieuwe front op de rol. De Liebherr dragline A920 Litronic kan, afhankelijk van de klus, met een smalle of brede bak of houtgrijper worden uitgerust.-DH

Joswood

0. In schaal 1:45 zijn er twee nieuwtjes: een kleine wachtruimte voor een lokaalspoorweg en een houten hek als tuinafscheiding.

H0. Van de vele nieuwe lasercut bouwpakketten die de fabrikant in petto heeft, maken we een selectie. De eenvoudige bekolingsinstallatie (tijdperk II) heeft een kraan, laadperron en een schaft-lokaal. Aan de 27 cm lange stalen boogbrug voor wegverkeer kan aan beide zijden een apart leverbaar voetpad worden bevestigd, de vrije hoogte onder de brug is 8,5 cm. Het overdekte goederenperron (30 x 15 cm) biedt mogelijkheden voor verlading aan beide kanten. Passagiers in tijdperk II kunnen in de eenvoudige abri op hun bus wachten. Zwaar transport bij uitstek zijn het grote tandwiel en het industriële gietstuk van Krupp. Het nieuws voor spoor N volgt later dit jaar.-TO »

- 1.** JOSWOOD: boogbrug voor wegverkeer met voetbrug.
- 2.** JOSWOOD: abri lokaalspoorbaan, schaal 0.
- 3.** JOSWOOD: bekolingsinstallatie.
- 4.** JOSWOOD: overdekt goederenperron.





KISS MODELLBAHN: bootst in 1:22,5 de 'Harz kameel' van de HSB na. (foto Guus Ferrée)

Kiss Modellbahn

Ilm. Na de uitlevering van de zes varianten van de 99 222, de moederversie van de Neubau stoomlocs vande serie 99.72 die voor de DR hebben gereden en nu voor de HSB, heeft Kiss besloten opnieuw een model uit te brengen met een link met de Harz. Het gaat om de zogeheten 'Harz kameel', de verbouwde normaalsporige V 100 die met twee

drieassige draaistellen nog steeds acte de présence geeft tussen Wernigerode, Nordhausen en de Brocken en door materieelschaarste ook reguliere reizigerstreinen rijdt. De modelnummers zijn nog niet bekend, wel is zeker dat er zowel een DR- als een HSB-variant in 1:22,5 zal verschijnen.-GF



LILIPUT: ÖBB 93.1403 met Giesl-injector.

Liliput

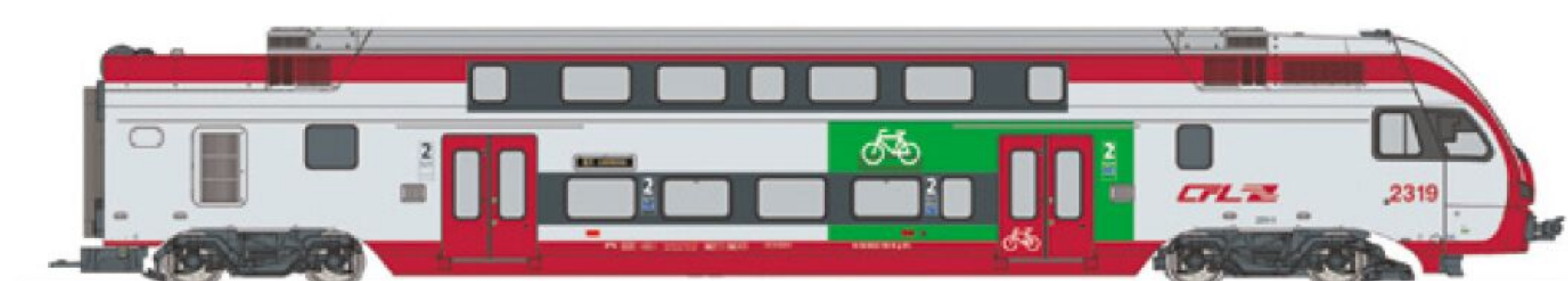
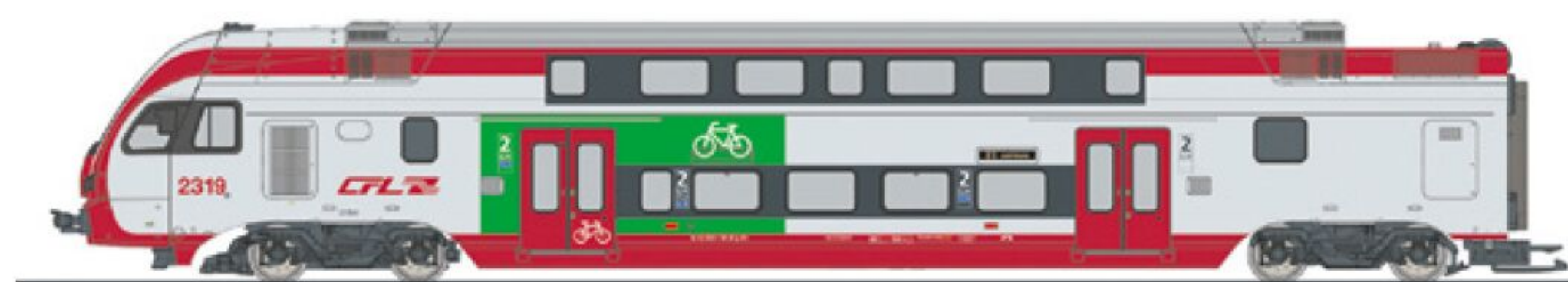
H0. Nieuw ontwikkeld is BBÖ-tenderloc serie 378 met asindeling 1'D1'. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de loc als BR 93 in het Deutsche Reichsbahn-schema opgenomen. Het model wordt uitgebracht in de uitvoering van BBÖ, ÖBB en StLB. De Stadler



LILIPUT: fietsenwagen Zillertalbahn, schaal H0e.



LILIPUT: SBB RABe 521 Flirt.



LILIPUT: CFL Kiss.

Flirt staat genoteerd als driedelig model van de WestfalenBahn en vierdelig van SBB. Ongetwijfeld zullen er nog vele varianten volgen. Van de dubbeldekstreinstellen Kiss zal naast de drie- (CFL) en vierdelige (DB en ODEG) versies een zesdelige van de Westbahn verschijnen. Van de Flirt en Kiss, zowel twee- als drierailsysteem, wordt het eerste draaistel van beide koprijtuigen aangedreven, een techniek die zich bij de

eerdere uitgebrachte treinstellen bewezen heeft. Van de vastgekoppelde tweeassige houttransportwagens Laaps kunnen we als ÖBB- en VTG France tegemoet zien. De zesassige zwaartransportwagen SSym 46 staat voor vijf uitvoeringen genoteerd. Voor het vervoer van coils heeft Thyssen enkele SSym 46'en voorzien van stalen huiven. De Thyssenwagens die aan PKP zijn verkocht rijden als Simms. »



LILIPUT: houttransporters Laaps.



LILIPUT: Thyssen coilhuifwagen.



LILIPUT: zwaartransportwagens met hogedrukketels.

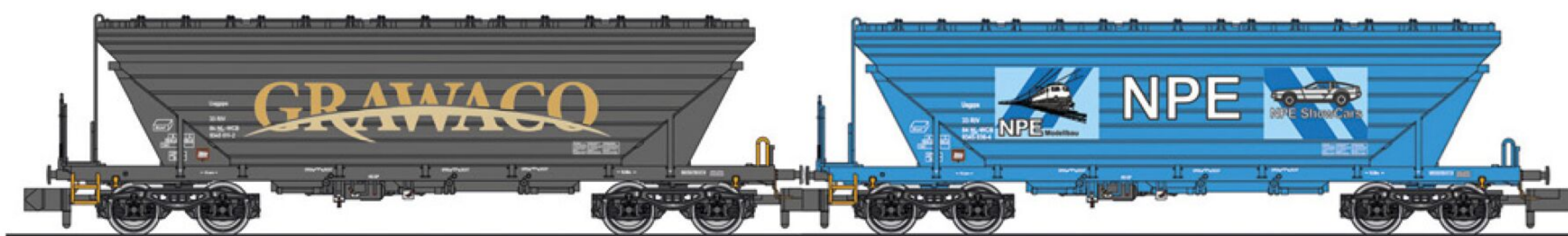


Foto: © Svetlana Linberg

LILIPUT: Uagpps van Grawaco en met NPE-reclame.

H0e. De tweeassige Gw kan als fietsenwagen bij de Zillertalbahnhof worden ingezet en als Gw/s in het grijs van de Bregenzerwaldbahn en bruin van Styertalbahnhof.
N. Voor het transport van zware lading komt de vierassige SSy 45 van de DRG, DB of ÖBB in aanmerking. Als type SSy 55/Rlmpms worden drie wagens

met hogedrukketels beladen. De geweerde ketel wordt ook los aangeboden. Opmerkelijk is de gele, als DB-werkwagen omgebouwde SSy 45 met Y25-draai- stellen. De vierassige grootvolume zelflossers Uagpps staan in diverse versies genoteerd, zoals die van Grawaco en met NPE-reclame.-RB



LILIPUT: DB-werkwagen Dgw 206.

Märklin

H0. Na de presentatie van het modelnieuws in een afgeslankte Messe in Neurenberg werden de diverse handmonsters her en der getoond. Zo kreeg de redactie de 1828 van de Nederlandse particuliere vervoerder RFO in handen. Met de kanttekening dat het model op een paar punten nog wordt bijge- schaaft. Zo worden de sierstrepen op beide fronten

‘gefinetuned’, zit een trapje naar de cabine nog niet definitief op z’n plek en moeten de roosters worden verbeterd. De levering is voorzien voor het derde kwartaal. Ander Nederlands nieuws zijn de twee crème- groene Donderbussen, de rijtuigen B 272 en B 276. Ze hebben andere nummers dan de gelijksoortige rijtuigen die een paar jaar geleden werden geleverd.



MÄRKLIN: RFO 1818.



MÄRKLIN: HSL 1861 181.



MÄRKLIN: HSL 1861 181, nieuwe stroomafnemers.



MÄRKLIN: VSM B 272.

De HSL 186 181 'Wir verbinden Europa' wordt van nieuw ontwikkelde, veel fijnere pantografen voorzien. De loc rijdt ook in Nederland. Een vierassige DB-zwaartransportwagen type Rmms heeft de eerste generatie Leopard van het Duitse leger als lading. Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer werd bekend dat in schaal 1:87 een model komt van de Amerikaanse Shay-locomotief die eerder als spoor 1-model was aangekondigd.-GF

»

MÄRKLIN: Rlmpms met Leopard.





Preiser

De in het Duitse Steinfeld ontworpen en geproduceerde en in Madagaskar en Mauritius handmatig beschilderde figuren liggen het komende voorjaar in de winkel. Later dit jaar zal de fabrikant de najaarsmodellen presenteren.

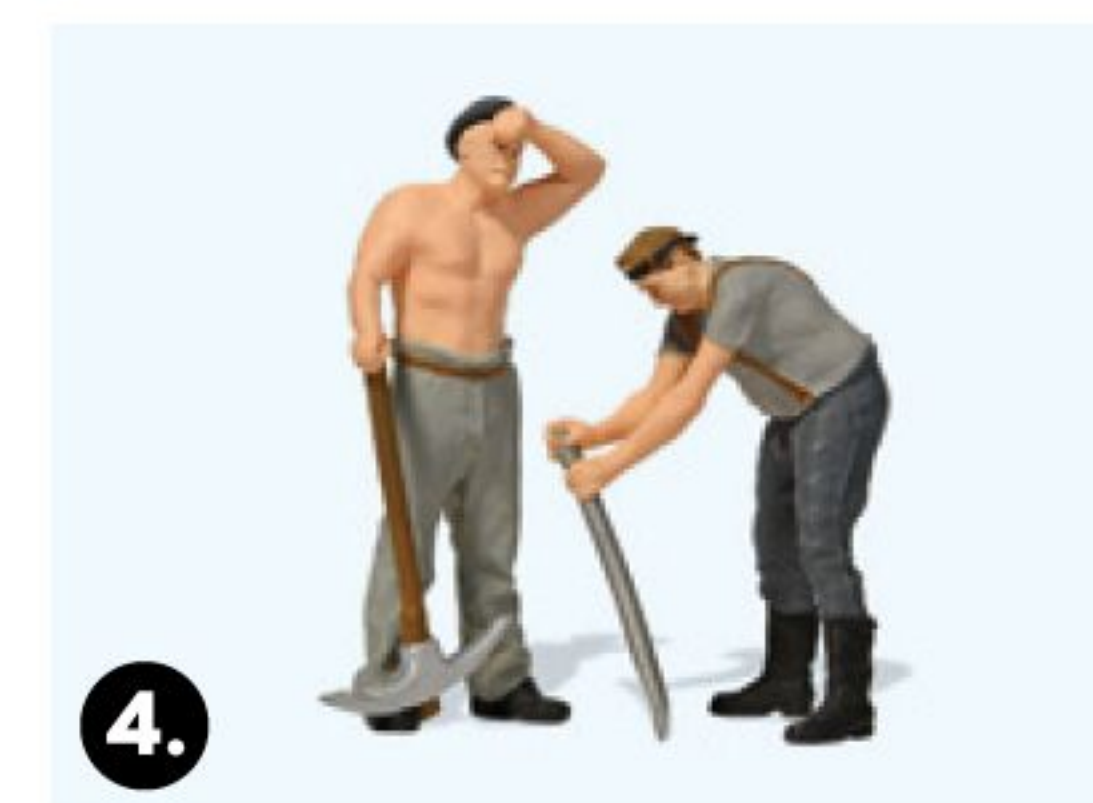
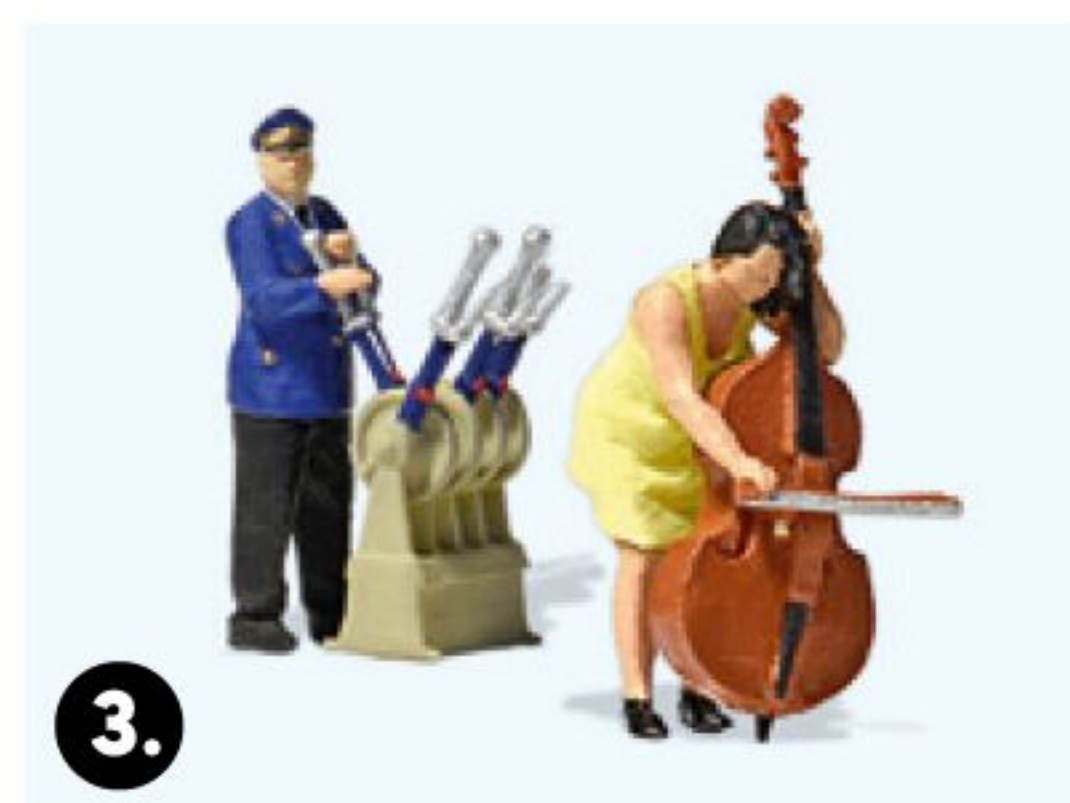
1. Het zelf schilderen van het uit zeven baanwerkers en twee voormannen bestaande team zal in schaal 1:32 op weinig problemen stuiten.

II. Een viertal baanwerkers kunnen in tijdperk II/III aan de slag. De op haar rollator zittende bejaarde dame met zomerhoed voert een eekhoorn.

H0. Tot de spoorse categorie behoren de baanwerkers uit tijdperk II/III, veiligheidspersoneel in gele hesjes van de DB, grijsgeüniformeerden van de Rhätische Bahn en een stelwerk om in een seinpost vormseinen en wissels om te zetten. Figuren in de categorie vrije tijd zijn Chinese toeristen, ijseters, tuinwerkers en terrasbezoekers. De laatste zijn allen druk bezig met hun telefoon, de groenwerkers met een grasmaaiër, bladblazer of heggenschaar.

In de Exclusief-serie zien we enkele spoorbeambten, een RhB-machinist en stoker, een man op een tuinbank en een vrouw met contrabas. Bij Preiser valt de winter met een sneeuwpop en een kerstman vroeg.-DH

- 1. PREISER: onbeschilderde baanwerkers, schaal 1.**
- 2. PREISER: tuinwerkers en terrasbezoekers.**
- 3. PREISER: stelwerk en contrabas.**
- 4. PREISER: baanwerkers, schaal II.**
- 5. PREISER: Chinese toeristen en baanwerkers.**





ROKUHAN: Baltimore & Ohio USRA 0-6-0 # 386.

Rokuhan

Z. De naar de normen van de US Railroad Administration (USRA) door Alco gebouwde stoomloc 0-6-0 kan als nummer 353, 365 en 386 van de Baltimore & Ohio worden ingezet. De loc heeft werkende frontseinen. De basisset van de Shinkansen 0-serie 'Hikari' bevat twee stuurstand- en twee tussenrijtuigen en kan met

acht tussenrijtuigen op lengte worden gebracht. De front- en sluitseinen wisselen met de rijrichting; binnenverlichting kan apart worden aangeschaft. Voor loc en Shinkansen is de minimumradius 195 mm. Het Japanse merk wordt in Europa door Noch vertegenwoordigd.-DH

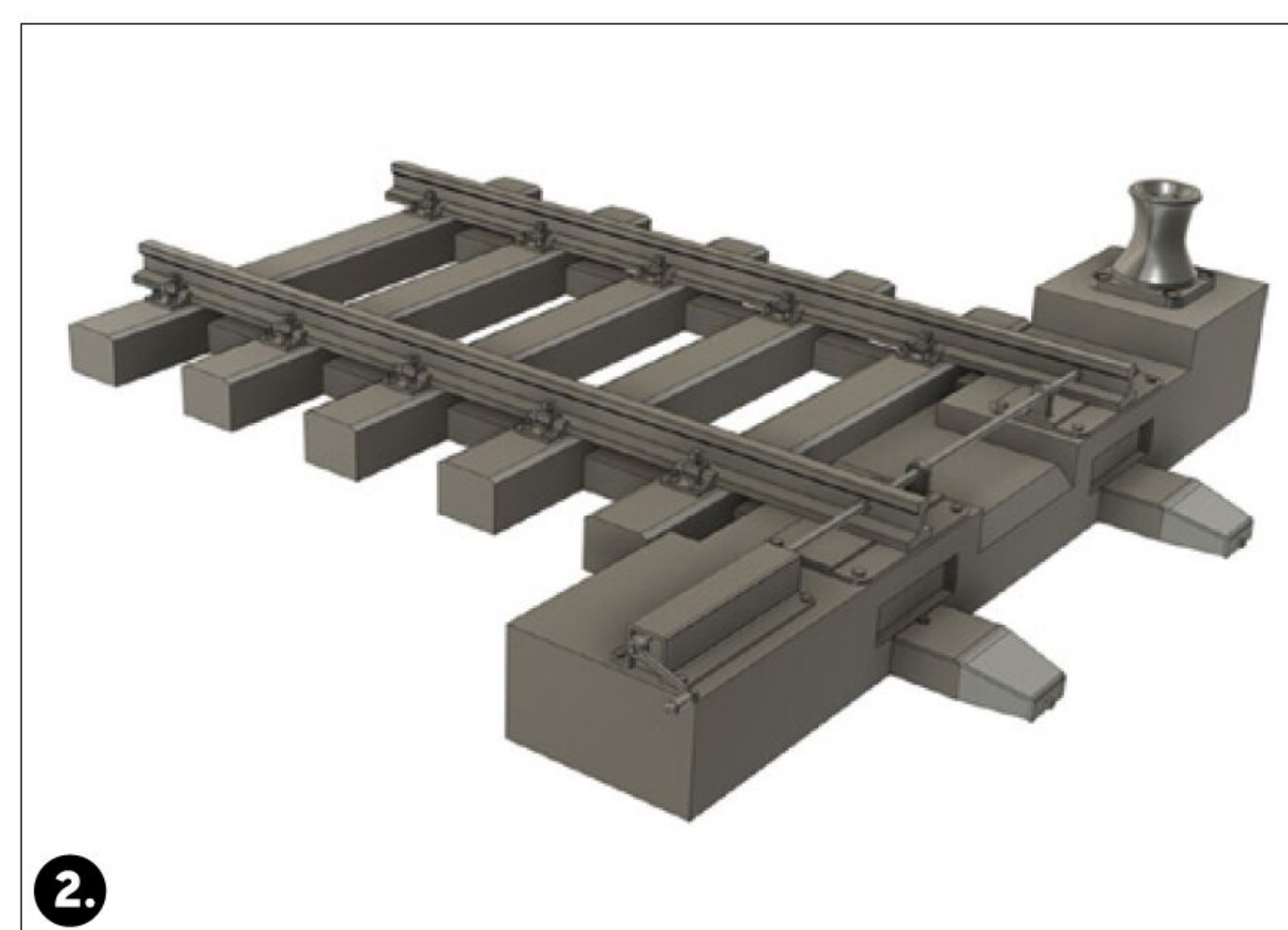


ROKUHAN: basisset Shinkansen 'Hikari'.

RST

H0. Op basis van het onderstel van veetransportwagen Vh14 brengt RST een gesloten goederenwagen G10 met 4 meter asafstand. De bouwkit van de weegbrug is geschikt voor 7,50 meter lange goederenwagens.-RB »

1. RST: goederenwagen G10 in 3D-techniek.
2. RST: CAD-impressie van de weegbrug.





SUDEXPRESS: Stadler Euro9000 Rail Force One.



SUDEXPRESS: HSL Euro9000.

Sudexpress

H0. De Portugese modelspoorfabrikant presenteert een omvangrijke hoeveelheid aan noviteiten waarvan er een groot aantal varianten op een bestaand model zijn, maar er zijn ook Formneuheden. De Euro9000 van Rail Force One en HSL Logistik zijn veelvuldig op het Nederlandse spoor te zien. De Euro9000-modellen zijn voor beide railsystemen verkrijgbaar waarbij de Premium Line-versies beweegbare pantografen en sound hebben. Het EuroDual-programma wordt uitgebreid met een aantal modellen waaronder de Rail Force One 2159 257-50. Ook van de Euro6000 en Euro4000 worden diverse varianten aangekondigd. Een Formneuhed is de drieassige dieselloc ML 440/500 met blinde as aandrijving. Het model staat als tweerail

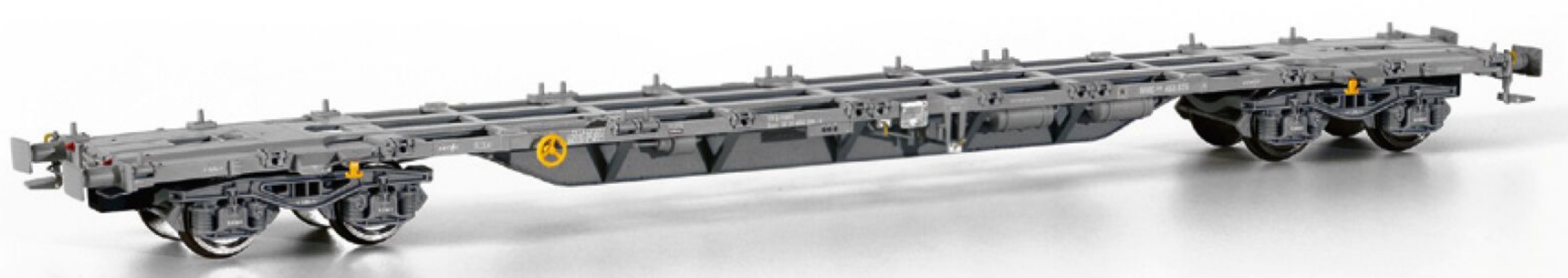
analoog als twee- en drierail digitaal met geluid en rangeerkoppeling op de rol. Heel interessant is de aankondiging van de Flirt 3. Het rijtuigenprogramma wordt met drie wagensets uitgebreid. Interessant zijn de autotransportwagens Laaers die, evenals de gesloten stortgoedwagens Tanpps van Wascosa, als driedelige sets komen. Containerwagens Sgnns kunnen we in diverse versies tegemoet zien.

TT. De Stadler-loc Euro9000 zal in diverse uitvoeringen verschijnen waaronder die van Rail Force One. De eerder aangekondigde EuroDuals worden eind dit jaar uitgeleverd.

N. De Euro9000 komt als Rail Force One en diverse andere varianten.-RB



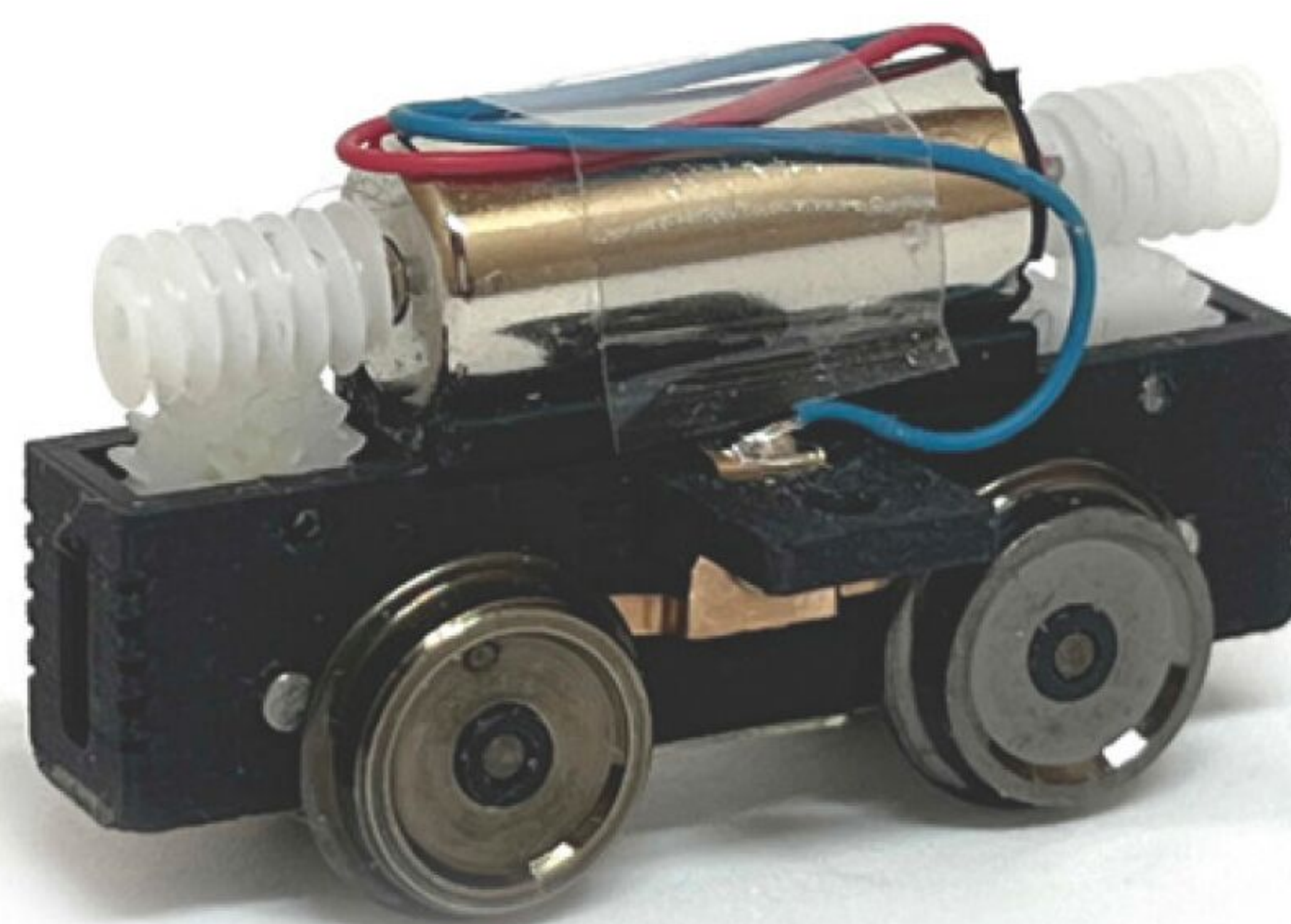
SUDEXPRESS: Tanpps Wascosa K+S stortgoedwagens.



SUDEXPRESS: containerdraagwagen Sgnns.

Tramfabriek

H0m, H0e, N. De door de Tramfabriek ontwikkelde, modulair opgebouwde tweeassige aandrijfunit Allrounder heeft een klokankermotor en kent een groot dynamisch regelbereik. Iets dat bij smalspoor hoog gewaardeerd wordt. De messing lagerbussen en stalen assen bieden een hoge betrouwbaarheid en geruisloze loop. De unit kan op diverse manieren gemonteerd worden, de uitvoering met koppelstangen is mogelijk.-RB



TRAMFABRIEK: Allrounder met 16 mm asafstand.



WAGENWERK: rongenwagen.



WAGENWERK: Gms met messing treeplanken.

Wagenwerk

H0. De bouwkit van de tweeassige rongenwagen Kbs 442/RImms 56 is door H-D Kienitz in 3D-techniek gefabriceerd; de zijanten kunnen naar keuze omhoog of neergeklapt gemonteerd worden. De ombouwset voor de verrijdbare tankinstallatie stamt uit een duister verleden, er werd zuurstof mee vervoerd; voor de ombouw zijn twee Liliput-draaistellen benodigd. Daarnaast komen er 3D-ombouwsets voor diverse modellen waaronder de Brekina L319L. De laadruim-

deuren van G10, Gr20 en Gmrhs 30 kunnen met in messing gegoten opstaptreden worden gesuperd.-RB //



EXTRA ONLINE

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



WAGENWERK: verrijdbare tankinstallatie.

Grootbedrijf nader belicht

ACHTERGRONDINFORMATIE OVER AANGEKONDIGDE MODELLEN

Van twee in model aangekondigde locomotieven en een containerdraagwagen legt Marcel van Eupen de link naar het voorbeeld.

VOORBEELD
& MODEL



Op 24 juli 2024 zijn ter hoogte van Koolwijk de verschillen tussen de 1828 en 1829 goed zichtbaar als ze gezamenlijk onderweg zijn met een sleep CTL-graanwagens naar Oss.

RFO 1828

Een van de meest geliefde locomotieven op het Nederlandse spoor is op dit moment de 1828 van Rail Force One (RFO). Deze ex-NS 1628 heeft de grijze RFO-huisstijl gekregen, net als de 1829, maar is in

tegenstelling tot de 1829 voorzien van een kleurrijke rood-wit-blauwe band. Naar verluidt is dit een verwijzing naar de fameuze Amtrak-kleurstelling uit het verleden. De 1828 kwam als 1628 in 1982 in dienst bij de NS en werd toen voor zowel goederen-

als reizigerstreinen ingezet. Toen er een splitsing kwam tussen NS en NS Cargo belande de locomotief in eerste instantie bij de goederendivisie, maar werd later met de 1623, 1624 en 1626-1637 alsnog overgedragen aan de NS. De vanaf 2002 als 1828 hernummerde loc eindigde zijn loopbaan bij de NS in 2009. In 2013 ging de machine naar Locon die in totaal maar liefst tien locomotieven van de NS overnam waarvan er in acht in de oranje kleurstelling zijn geschilderd. De 1828 zou bij Locon als 9906 door het leven gaan en van 2013 tot het faillissement in 2017 ingezet worden. Na het bankroet komt de 9906

bij de Rail Innovators Group terecht die de locomotief laat inzetten bij haar dochtermaatschappij RFO. De loc krijgt nummer 1828 terug en na vier jaren in oranje kleurstelling wordt de locomotief per januari 2022 in de grijze outfit gestoken. De machine wordt voornamelijk ingezet op de trajecten Bad Bentheim - Rotterdam/Vlissingen Sloe en Oss alsook het traject Rotterdam - Gekkengraaf (bij Horst). De locomotief is voor diverse bloktreinen en containertreinen te zien geweest. De aankondiging door Märklin/Trix is dan ook een zeer gewenste aanvulling voor veel Nederlandse modelsporders.



Op 2 februari 2025 komt de vrolijke 2019 307 'Jubilee Rider' door Haaften gereden met een keteltrein naar Rotterdam aan de haak.

Stadler Euro9000

De Stadler Euro9000 is een zesassige krachtpatser die sinds 2023 op de Nederlandse sporen aan te treffen is. De locomotief is een doorontwikkeling van de EuroDual die op veel plekken in Duitsland is te zien. De Euro9000 heeft zoals zijn naam al doet vermoeden een maximaal vermogen van 9000 kW.

De locomotief kan in het internationale treinverkeer dienstdoen onder 1,5kV- en 3kV-gelijkstroom en 15kV- en 25kV-wisselstroom. Tevens is de loc uitgerust met twee kleine dieselmotoren waardoor de machine qua vermogen krachtiger is dan een Vossloh G1206. Dit alles maakt hem een echte allrounder. »

Uiteraard zijn deze toepassingen niet gratis en schijnen de locomotieven in de lease peperduur te zijn; stilstand moet dus zoveel mogelijk worden voorkomen. Op dit moment hebben RFO, RTB, LTE en HSL Euro9000's die in Nederland ingezet worden voor diverse ketelwagen- en graantreinen. RFO zet de locomotieven ook regelmatig in voor containertreinen. De afgelopen (en komende?) maanden is 2019 316 van LTE onderverhuurd aan NIAG en wordt dagelijks ingezet voor

kolentreinen. Waar de locomotieven er bij RFO allemaal hetzelfde uitzien - de sharky kleurstelling - hebben de andere maatschappijen elke loc een andere kleurstelling gegeven. LTE beschikt over twee exemplaren, RFO drie en HSL en RTB beide vier. Op de 2019 316 van LTE na, komen alle andere varianten in een keer op de markt bij Sudexpress. Dus de echte verzamelaar zal dit jaar diep in de buidel moeten tasten, maar krijgt daar wel een kleurrijke collectie voor terug.

Sgnss containerwagen

In het dagelijkse containervervoer van en naar Nederland is de Sgnss onmisbaar. In tegenstelling tot de Sgns is de Sgnss geschikt voor snelheden tot 120 km/h. Er zijn verschillende uitvoeringen van de Sgnss. Deze ranke 60 ft-containerwagenvariant met vier assen is in veelvoud op de Nederlandse sporen aan te treffen. Vooral van de Hupac-versie zien we in bijna elke Hupac-trein wel een of meerdere exemplaren voorbij komen. Piko heeft deze wagen eerder uitgebracht, maar heeft nooit de moeite genomen meer dan één Hupac-variant uit te brengen.

De wagen is al jaren uitverkocht. Daardoor is het goed nieuws dat ook Sudexpress deze wagen heeft ontwikkeld. De voorbeeldgetrouwe 45 ft-wissellaadbak die er als belading op wordt gezet, maakt het geheel af. Zo is de Hupac-wagen met Norfolkline-wissellaadbaak direct inzetbaar op de Nederlandse modelbaan. De variant met Michel Verscheure-belading is voor onze zuiderburen erg interessant, maar is bij omleidingen ook in Nederland aan te treffen. De Wascosa- en MFD-varianten zijn ook op dagbasis in Nederland te zien. //



Op 13 februari 2021 zitten er een aantal Sgnss Hupac-wagens in de verbinding Ruhland - Antwerpen van DB Cargo ter hoogte van Hedel.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

FOTO: AD VAN STEN



Stoomtrein Katwijk Leiden opent rijseizoen op 19 april

Op **zaterdag 19 april**, de zaterdag voor Pasen, begint het nieuwe rijseizoen bij Stoomtrein Katwijk Leiden. Bezoekers kunnen weer genieten van de ritten en een kijkje nemen in het museum. Achter de schermen is de winterperiode benut voor groot onderhoud en vernieuwingen. Zo heeft de werkplaats een nieuwe vloer gekregen die voldoet aan de nieuwste arbo- en milieueisen en zijn de toiletgroepen volledig gerenoveerd. **Kijk voor meer informatie op stoomtreinkatwijkleiden.nl**



FOTO: MARLEEN SCHLICHTING

Historische stoomlocomotief De Arend rijdt weer vanaf april

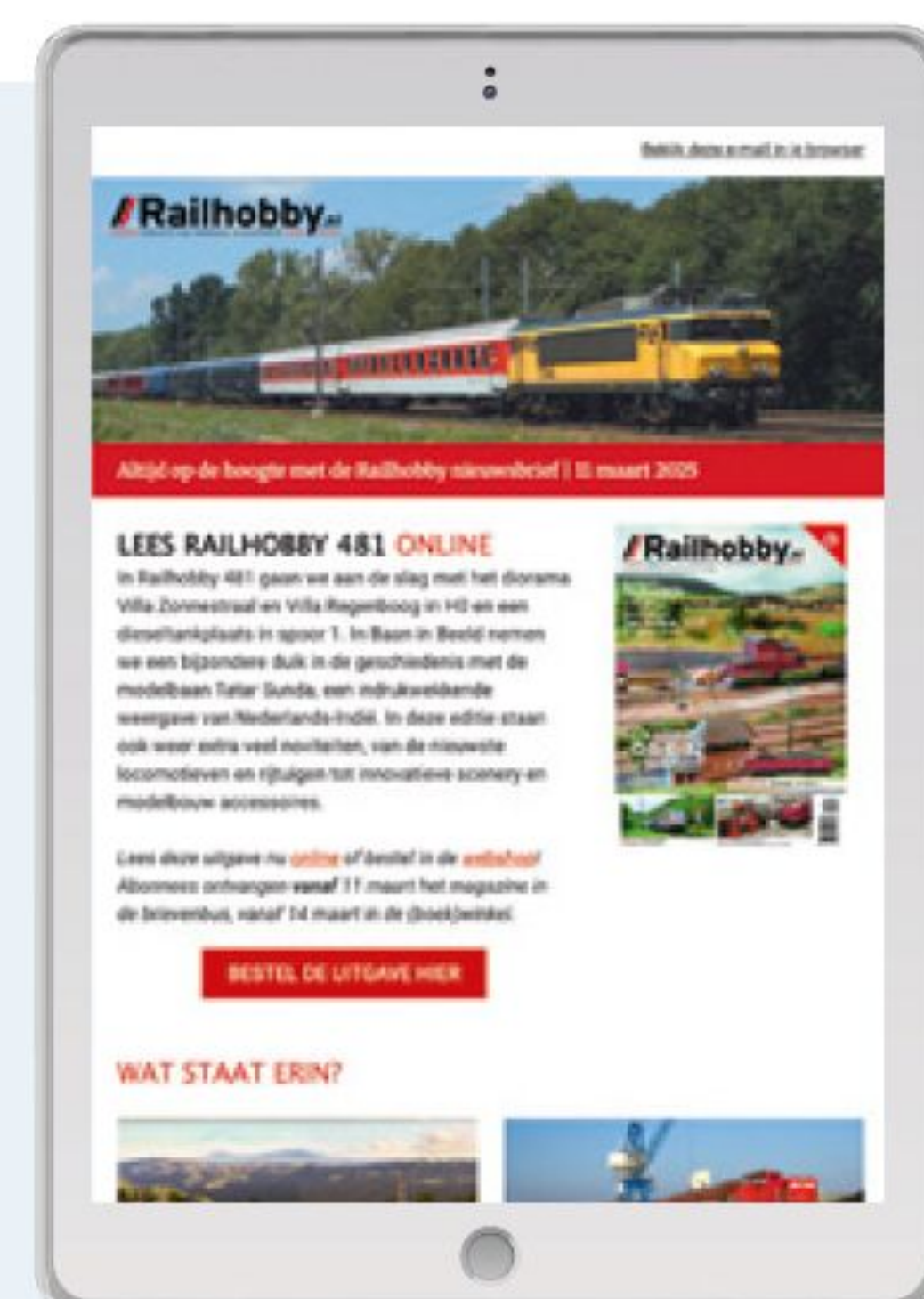
Goed nieuws voor treinliefhebbers: op **19 en 20 april & 17 en 18 mei** rijdt De Arend weer in het Spoorwegmuseum! Deze iconische stoomlocomotief, een replica van de eerste trein in Nederland, wordt opnieuw onder stoom gebracht. Bezoekers kunnen de kracht van stoom van dichtbij ervaren en meer leren over de begintijd van het spoor in Nederland. Naast deze dagen rijdt hij dit jaar ook nog op andere dagen. **Kijk voor meer informatie op spoorwegmuseum.nl**



FOTO: HO-MODELAUTOCLUB NEDERLAND

Ho-ruilbeurs 2025: Uniek aanbod voor modelautoliefhebbers

Vier keer per jaar organiseert de HO-Modelautoclub Nederland een ruilbeurs met het grootste aanbod HO-modelauto's in Nederland. Naast automodellen in schaal 1:87 zijn er accessoires, decals en voorbeeldfoto's te vinden voor verzamelaars en bouwers. De ruilbeurs vindt plaats in Sportzaal 'De Stuw' in Eefde en is gratis toegankelijk van 10.00 tot 14.00 uur. Beursdata in 2025: **8 juni, 14 september en 14 december**. **Kijk voor meer informatie op www.ho-modelautoclub.nl**



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



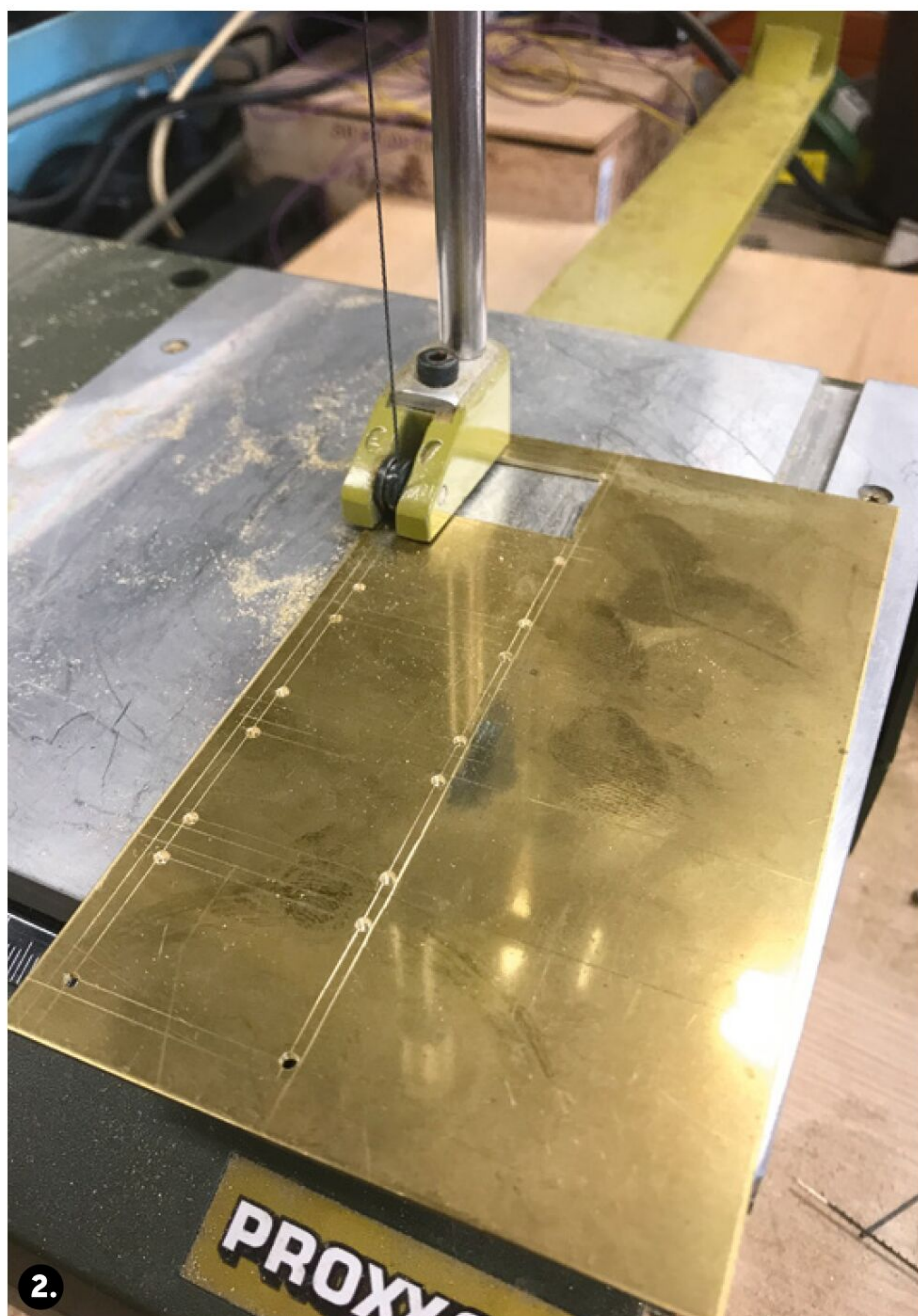
GoTM locomotief 16

ZELFBOUW VAN EEN TRAMLOC IN SPOOR 1

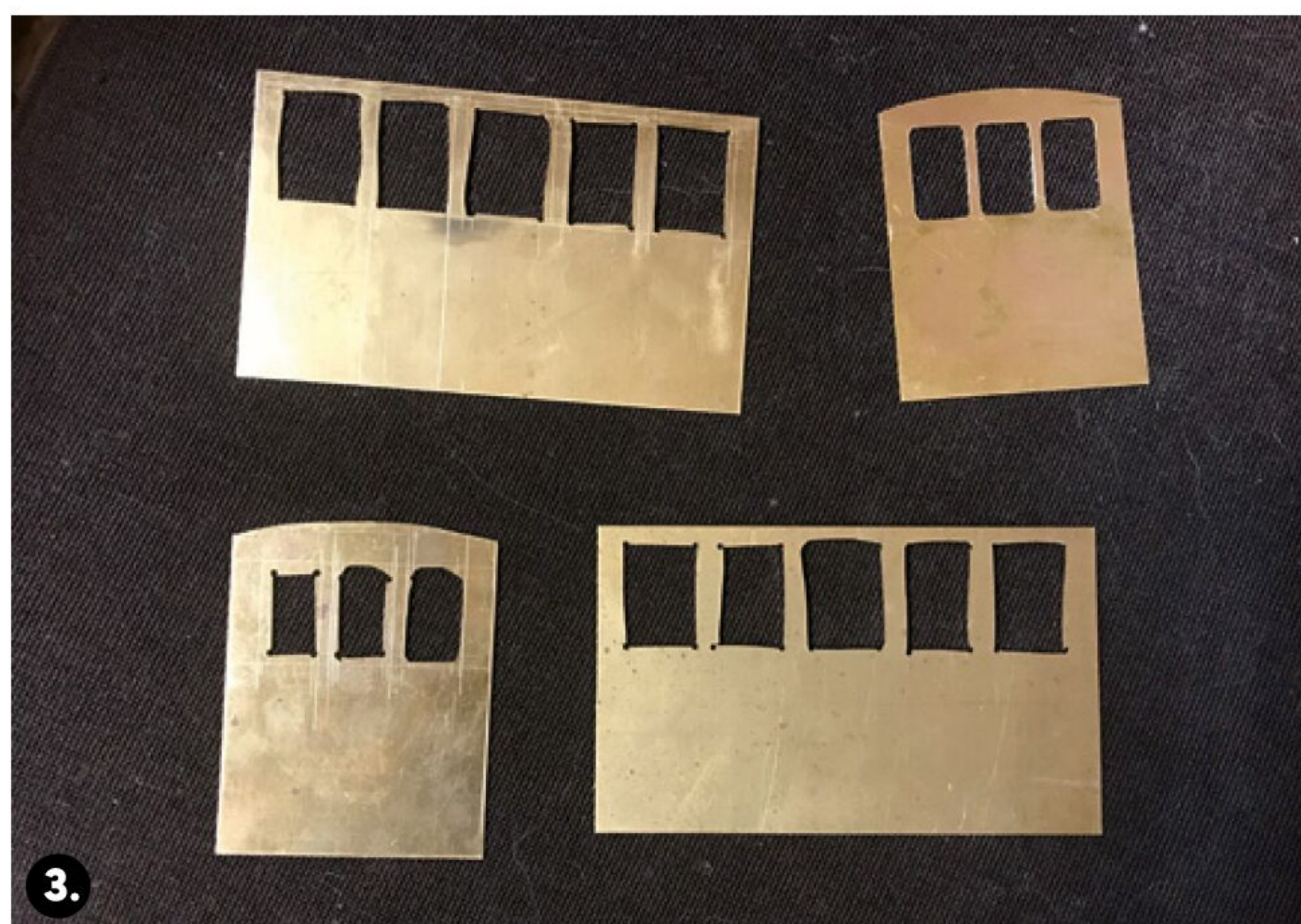
In Railhobby 475 (oktober) brachten we een bezoek aan de spoor 1-baan van Peter Belmer. Daar rijden niet alleen fabrieksmodellen, maar ook zelfgebouwde locomotieven en rijtuigen. Eén van deze modellen is loc 16 van de Gooische Stoomtram. Over hoe dit model tot stand is gekomen laten we Peter zelf aan het woord.

De Gooische Stoomtram, opgericht in 1880 en na fusies in 1930 omgedoopt in Tramweg Maatschappij (GoTM of GTM), bediende een tramdienst tussen het Weesperpoortstation in Amsterdam en Hilversum. De tramlijn liep via Diemen, Muiden, Naarden, Huizen, Blaricum en Laren met zijlijnen naar Muiderberg en Bussum. In de volksmond kreeg de tram de bijnaam Gooische Moordenaar, omdat deze, met name in de drukke en onoverzichtelijke smalle dorpsstraten nogal wat slachtoffers maakte, 117 in totaal. Niet alleen verzorgde de GoTM reizigersvervoer, maar ook een aantal bedrijven en fabrieken hadden een aansluiting,

zoals de kalkzandsteenfabriek in Huizen en de chemische fabriek in Naarden. Mijn grootvader, die er als stoker heeft gewerkt, kon daar op onze eindeloze wandelingen over de heide tussen Laren en Hilversum uitgebreid over vertellen. Zoals het verhaal dat er een tweede loc nodig was om met de tram tegen de 'berg' van het Laarderhoogt op te komen. Zelfs voor de helling van Hilversum naar het St. Janskerkhof in Laren was een tweede locomotief nodig. Daar wij bij onze wandelingen in de jaren vijftig nog rails in de berm langs de Larenseweg in Hilversum zagen liggen, is het niet verwonderlijk dat er in mijn achterhoofd een sluimerend plan lag om van de tram ooit een model te bouwen.



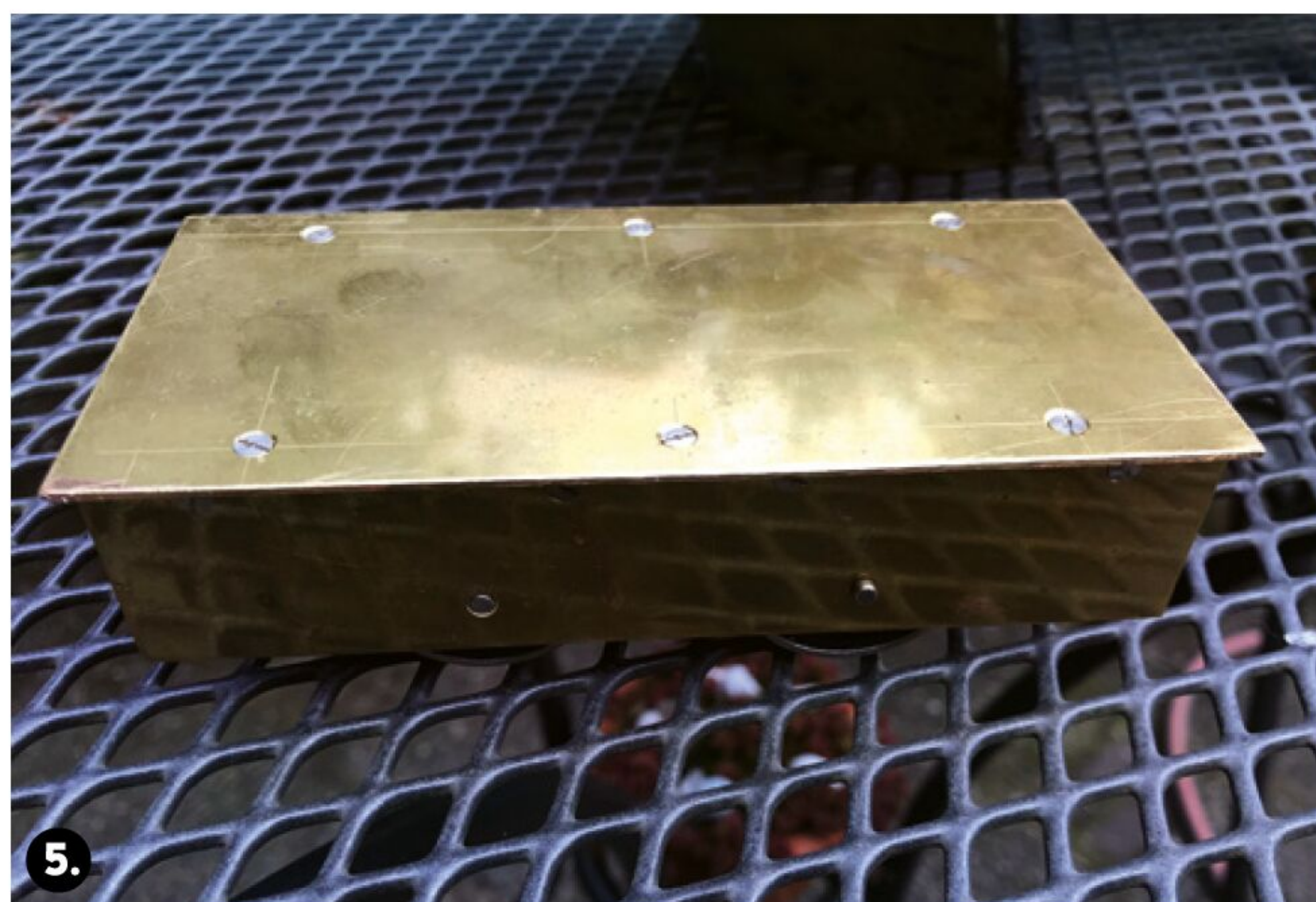
2.



3.



4.



5.



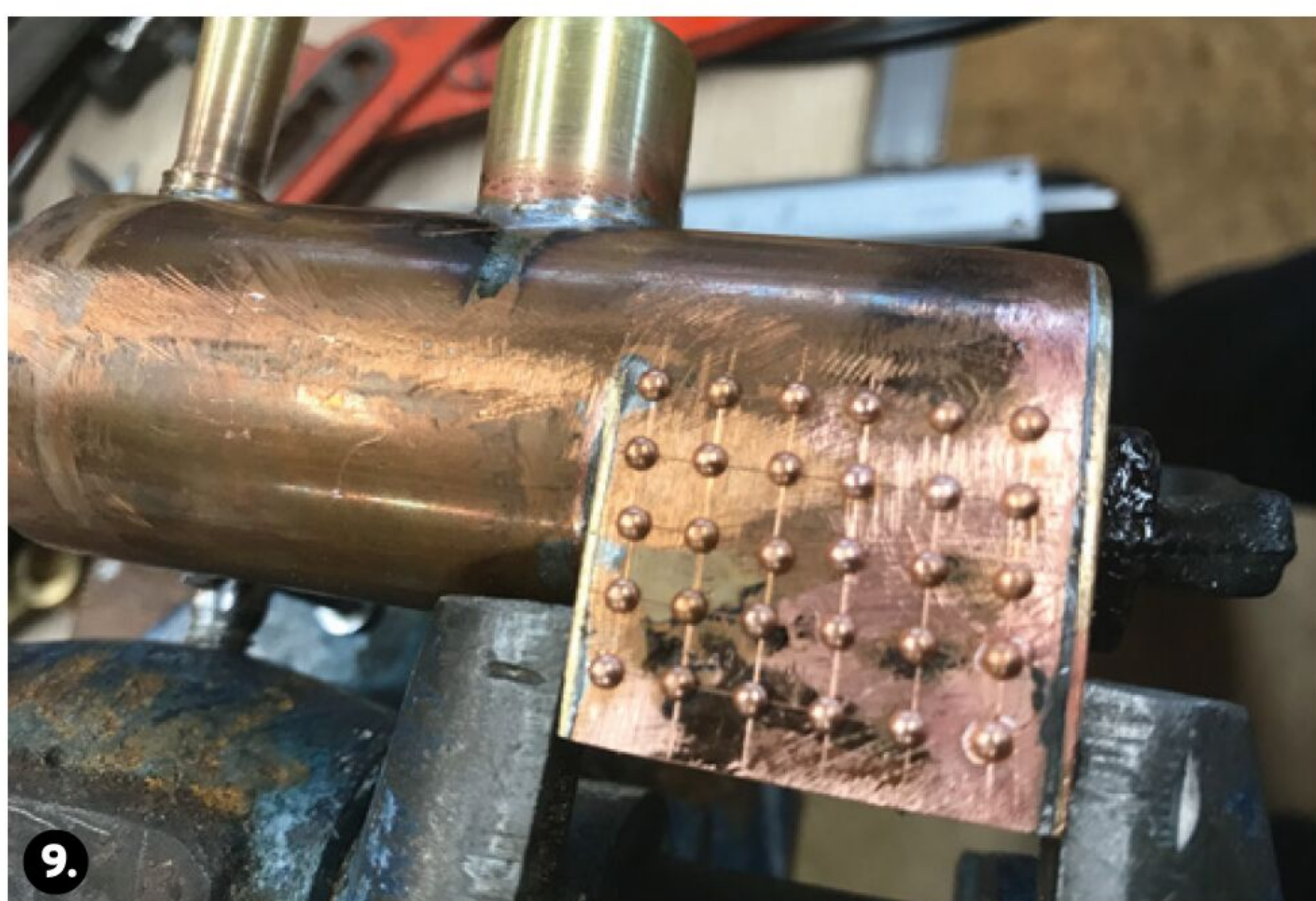
6.

PLANNING

Mijn modelbaan is in spoor 1 opgebouwd zodat ook de tram - uiteraard digitaal - in deze schaal moest worden gerealiseerd. Zelfs in spoor 1, waar toch wat meer ruimte is om iets in te bouwen, bleek het een hele opgave om naast het interessante interieur van de compacte kastenloc van de firma Henschel, een motor en een decoder in de loc onder te brengen. De vierkante kastenlocs hebben in diverse uitvoeringen op verschillende tramlijnen in Nederland gereden. Bij 'De Modelbouwer' heb ik een gedetailleerde tekening van de locomotief besteld; ook de vele op het web aanwezige foto's en filmpjes zijn »

TEKST & FOTO'S: PETER BELMER

1. De 16 staat met een korte reizigerstrein gereed voor vertrek.
2. Messing is gemakkelijk te bewerken.
3. Nadat de ramen met een elektrische figuurzaag zijn uitgezaagd worden ze met vijlen op maat gemaakt.
4. De wielophanging is met een balk 5 x 5 mm aan de bodemplaat geschroefd.
5. Het onderstel van de loc is gereed.
6. De wanden zijn met de hoekprofielen 4 x 4 mm aan elkaar gesoldeerd.



DE KASTENLOCS HEBBEN OP VEEL TRAMLIJNEN GEREDEN

een goed hulpmiddel. Wat mij bij de bouw van dit model het meeste geholpen heeft, zijn de instructie-video's van de Tramfabriek om hun bouwpakketten samen te stellen. Maar de kers op de taart zijn de foto's die ik in de SHM-remise in Hoorn van

GSM-loc 18 'Leeghwater' heb gemaakt. Dat ook de rolmaat daar veelvuldig gebruikt is, moge duidelijk zijn.

BOUW

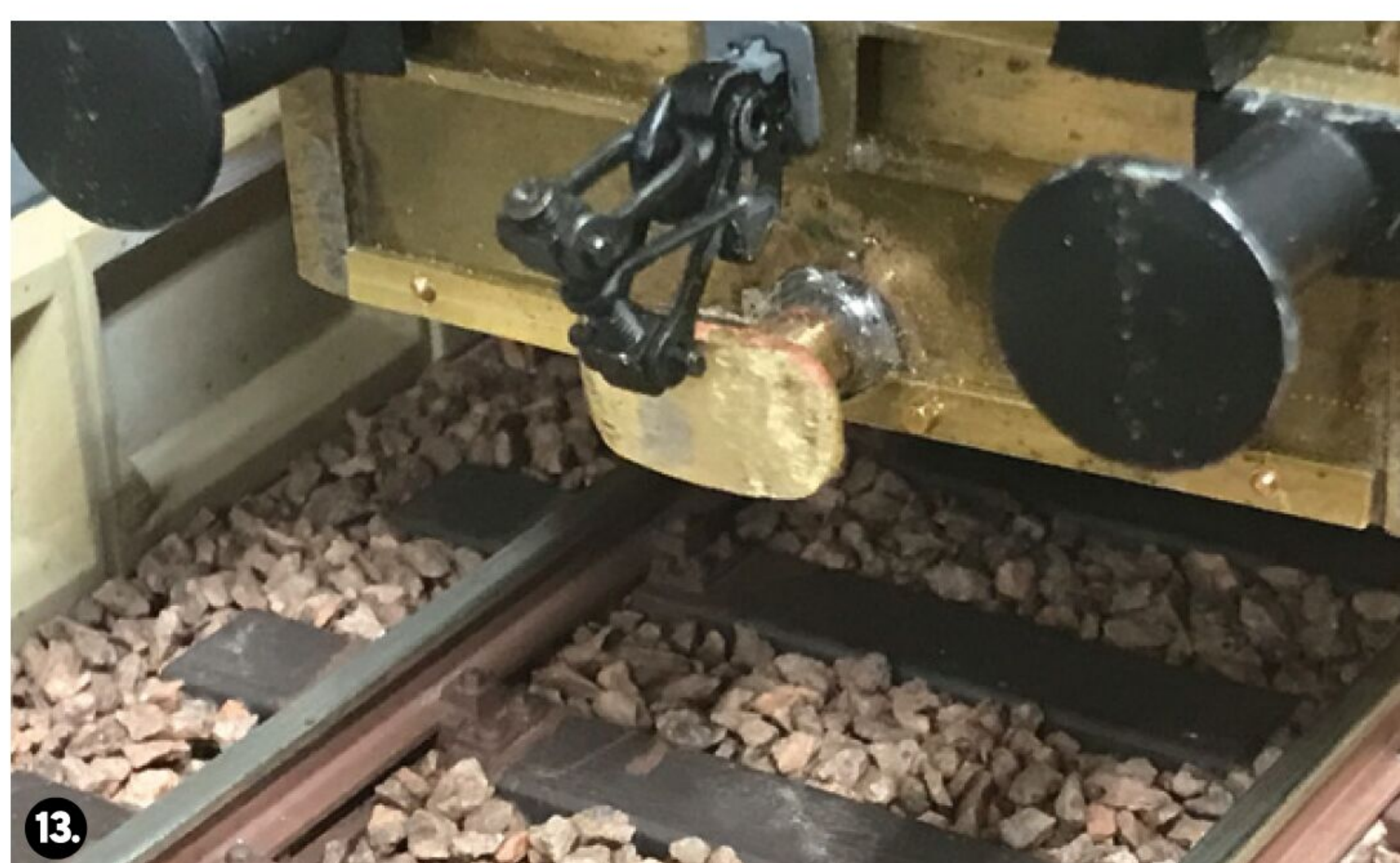
De bouw van het model begint met de bodemplaat, gemaakt van 1 mm dik messing. Voor de carrosserie heb ik messing plaat van 0,8 mm gebruikt. Dit materiaal laat zich makkelijk verwerken: zowel zagen, vijlen en boren en is goed te solderen. Met een balk 5 x 5 mm zijn de platen voor de wielophanging aan de bodemplaat bevestigd. Vervolgens zijn de zijwanden uitgeknipt en op maat gevijld en zijn de ramen er met de elektrische figuurzaag uitgezaagd. De wanden zijn met een hoeklijn van 4 x 4 mm aan de buitenzijde verbonden door ze op verschillende plaatsen te solderen. De zijwanden rusten op de bodemplaat met aan de binnenzijde een balk met koperen klinknagels. Zowel de deuren als de traptreden zijn uitgezaagd. De deuren zijn met scharnieren van een sigarenkistje werkend gemaakt. Het dak is aan een hoeklijn aan de lange kanten bevestigd, zodat het op de juiste plaats blijft liggen. Vanaf nu kunnen we binnen droog werken. Het dak is voorzien van een luchtreservoir voor de remmen. De wanden krijgen diverse lijsten, waarbij veel klinknagels zijn verwerkt. De bufferbalk is compleet met buffers, trekhaak en tramstootwerk opgebouwd. De schroefkoppelingen, remslangen en wielen voor afsluiters zijn door Duitse firma's Dingler (dingler.de), Krüger Modellbau (krueger-modellbau.de) en SteBa (steba.org) geleverd.

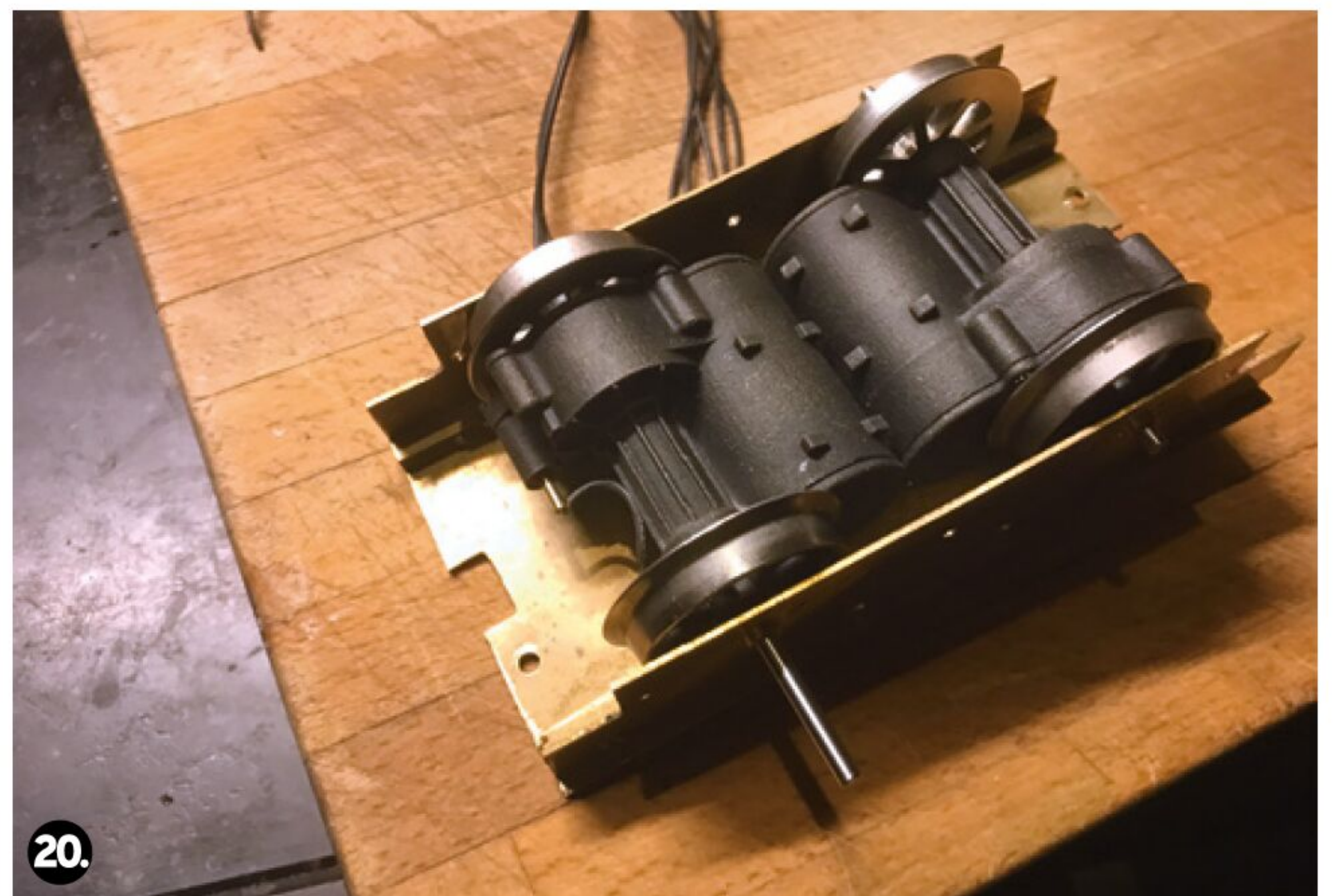
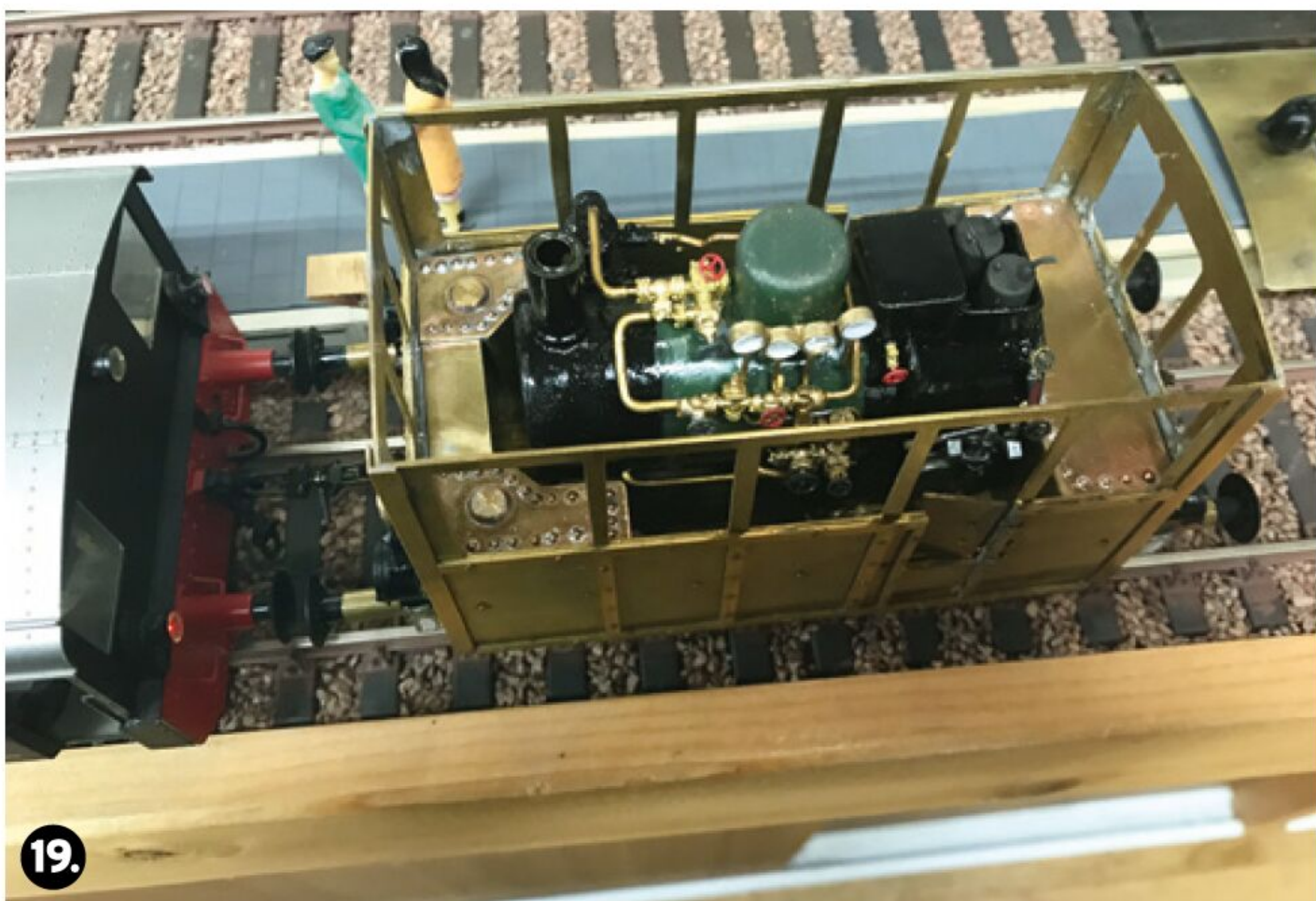
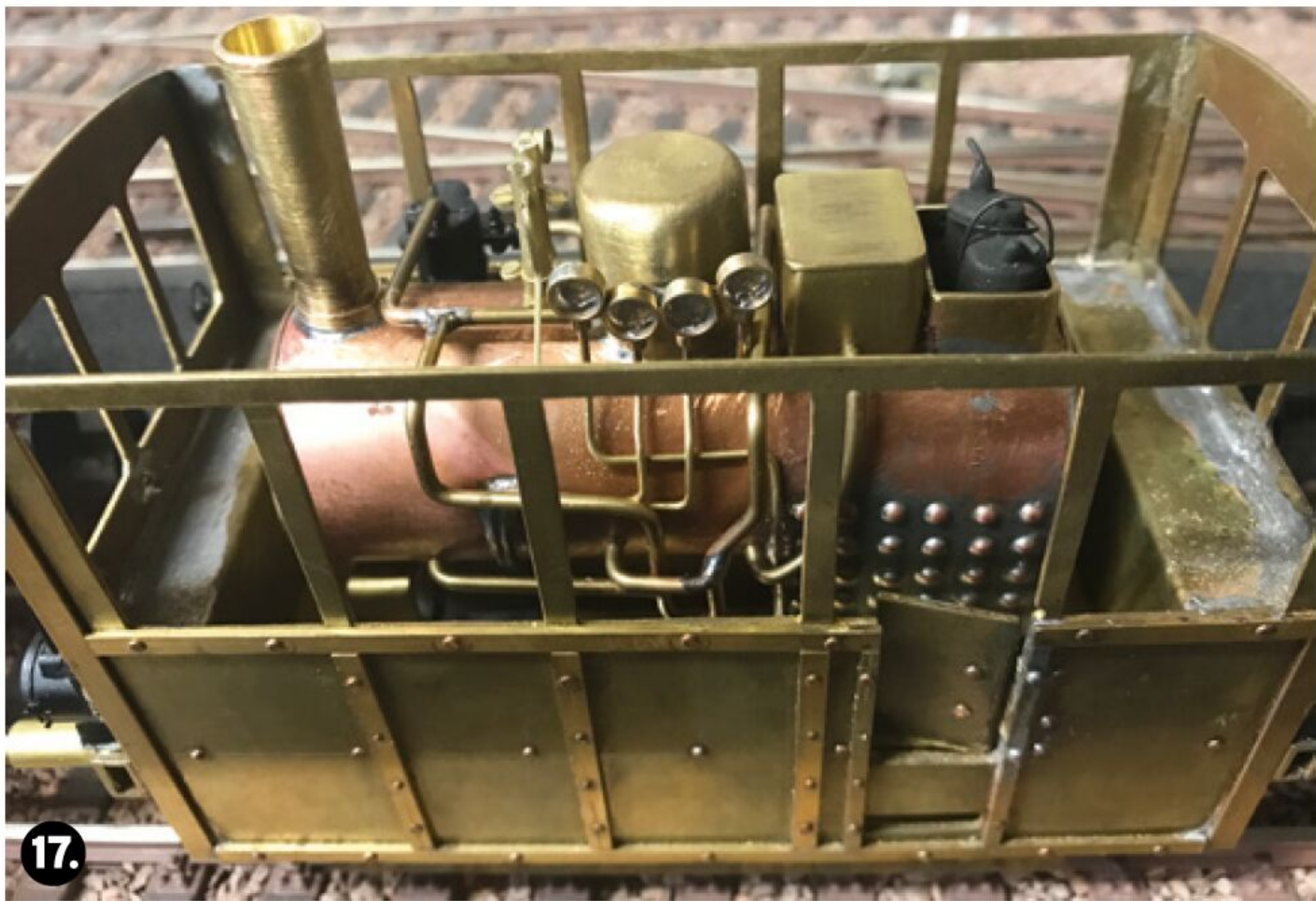


STOOMKETEL

De basis voor de ketel is een koperen pijp van 35 mm - een stukje afval, gescoord bij een bevrindende loodgieter - die is voorzien van een pijp en stoomdom. De ketel is afgebouwd met diverse leidingen, meters en andere appendages en voorzien van een echt werkende vuurdeur. De ketel is in de juiste kleur geschilderd. De motoren zijn van het Spaanse Unotren (unotren.com). Handig is dat eigenaar David Perez Hernandez Engels spreekt; het bedrijf voert een »

7. Proefopstelling van de ketel in de loc.
8. Met het plaatsen van het dak krijgt de machine vorm.
9. De ketel bestaat uit 35 mm koperen pijp.
10. De bel is op het dak geplaatst.
11. De deur is scharnierend en kan worden geopend.
12. Het dak is voorzien van verdere entourage, zoals de banden om de luchtdrukketel, bel, stoomfluit en overdrukventiel.
13. De schroefkoppeling is op de bufferbalk bevestigd.
14. Op de wanden zijn rondom messing sierlijsten aangebracht.







23.

DE MOTOREN ZIJN DOOR HET SPAANSE UNOTREN GELEVERD

brede selectie aan toebehoren voor spoor 1. De beide motoren, de tandwielkast en stroomafname zijn in een op de wielafstand afgestemde, in 3D-print gemaakte behuizing ondergebracht. De wielen laten zich eenvoudig op de uitstekende assen plaatsen. Als de water- en kolenbakken in het interieur zijn geplaatst – de watertank met vuldoppen – begint het model meer en meer vorm te krijgen. De fabrieksschilden zijn op bestelling door De Tramfabriek (tramfabriek.co.uk) geëetst. De in Engeland gevestigde firma van Sven van der Hart voert meer dan geëetste schilden. Deze bouwt in verschillende schalen allerlei tram-modellen en halffabricaten. Met het aanbrengen van de verlichting en aansluiten van de decoder – deze is aan de onderzijde van de opengewerkte ketel onder-

gebracht – en het in de juiste kleuren brengen van de kast, kan de tramloc worden opgeleverd. Inmiddels heeft GoTM-loc 16 naar volle tevredenheid de nodige rondjes gereden. //

-
- 15. Flinkse seinlampen sieren het model.
 - 16. De geassembleerde stoomketel, compleet met alle appendages.
 - 17. Proefpassing van de complete stoomketel.
 - 18. Voor de bereikbaarheid wordt de ketel als afzonderlijk element geschilderd.
 - 19. Het dak van loc blijft afneembaar.
 - 20. De complete aandrijving komt uit Spanje, de behuizing is in 3D-print ontstaan.
 - 21. De buitenzijde staat in de verf; voor het schilderen is de ketel er uitgehaald.
 - 22. De verf is droog, de ketel kan worden teruggeplaatst.
 - 23. De trein met loc 16 verlaat station Santvoorde. Hier komen spoorlijnen uit drie richtingen samen.
 - 24. Loc 16 met machinist en de door De Tramfabriek geleverde fabrieksschilden en nummers.
-



24.



EXTRA ONLINE

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

tot wel
45% korting

Online
al vanaf
€ 4,50
p/mnd



11x

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
- **1x** 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. special 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 special | ☐ € 7,90 p/mnd (45% korting) |
| Print jaarabonnement inclusief special | ☐ € 7,65 p/mnd (15% korting) |
| Online jaarabonnement inclusief special | ☐ € 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 special 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.

Philipslijn Groningen-Drachten

STRAATSPOOR VROEGER EN IN MODEL

Bij het horen van de naam Philips denk je meteen aan Eindhoven. Maar de Brabanders hadden meer locaties voor de productie van hun elektrische apparaten. Op initiatief van drie Friese modelbouwers leeft de spoorlijn tussen Groningen en de Philipsvestiging in Drachten in model voort.



Philips had al snel door dat er meer productie-locaties nodig waren dan alleen Eindhoven. Dat begon op 21 juli 1923, toen de eerste radio-uitzending vanuit Hilversum plaatsvond. Radio's hadden speciale lampen nodig, waarvoor Philips met andere bedrijven de Nederlandsche Seintoestellen Fabriek in Hilversum oprichtte. In 1950 opende Philips ook fabrieken in de noordelijke provincies. Voor de fabricage van huishoudelijke apparaten als stofzuigers, haardrogers en scheerapparaten waren vele handen nodig en die waren in de noordelijke Nederlanden rijkelijk beschikbaar. Eerst verschenen fabrieken in Drachten en Stadskanaal, later volgden Emmen, Hoogeveen, Leeuwarden, Winschoten en Groningen. De Eindhovense multinational werd een belangrijke en welkome werkgever die ook in woonwijken en algemene faciliteiten voor zijn personeel investeerde. Na de eeuwwisseling kwam daar de klad in. Gedwongen door de concurrentie uit Aziatische lagelonenlanden gooide Philips het roer om en sloot de noordelijke vestigingen. Alleen de oude scheerkoppenfabriek in Drachten bleef door de industriële robots behouden.



PHILIPS HAD EEN SPOORAANSLUITING OP DE NTM-TRAMLIJN

Railverbinding

De meeste Philipsfabrieken hadden een spoor-aansluiting voor de aanvoer van grondstoffen en afvoer van eindproducten die aantakten op tramlijnen van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM). Later werden die tot spoorlijn opgewaardeerd. Nadat de NTM eind 19^e eeuw plaatsen in Friesland met een railverbinding had ontsloten, volgden lijnen naar aangrenzende provincies. De belangrijkste was de op 1 oktober 1913 geopende tramlijn van Groningen via Drachten naar de haven van Lemmer, waar aansluiting was op de Lemmerboot over de Zuiderzee naar Amsterdam. Bij de bouw van deze tramlijn was het grotere ruimteprofiel voor spoorwagens aangehouden, zodat spoorwagens toegelaten waren. De lijn werd populair onder handelsreizigers en al snel had ook het grote publiek de bootverbinding ontdekt. Dat betekende meer of langere trams waarvoor Maffei sterkere locomotieven leverde. Ook kwamen er bredere rijtuigen met comfortabele dwarsbanken.

Einde van de Philipslijn

Het toenemende autobusvervoer kostte de NTM kort na de oorlog veel reizigers; op 8 mei 1948 reed de laatste tram van Groningen naar Drachten. Passagiers waren aangewezen op Elema-Stollenga's Autobusdiensten (ESA) in Marum en de NS nam het resterende goederenvervoer over. Op 3 januari 1957 werd de Philipsvestiging bij Drachten het nieuwe eindpunt van de tramlijn, in de volksmond Philipslijn genoemd. In 1967 werd een aftakking naar het veemgebouw aangelegd, maar uiteindelijk viel in 1985 het doek. Even leek er hoop voor de spoorverbinding toen een Sik met sproeitrein het onkruid kwam bestrijden, maar verder dan een Wadloper op 7 juni 1985 en een al geboekt schoolreisje tussen Groningen en Roden kwam het niet. Einde Philipslijn. »



1. Bij de brug over het Hoofddiep doet een ijsverkoper rond 1950 goede zaken. Op de modelbaan staat hij op dezelfde plek. (fotograaf onbekend, collectie Historische Kring Leek)
2. Een grote Henschel met de boottram uit Lemmer naar Groningen passeert de brug in Leek. Rechts het brugsein dat in de stand 'veilig' staat. (foto G.J. de Swart, collectie Historische Kring Leek)
3. De NS 459 passeert op 21 augustus 1965 met een goederentram de brug over het Hoofddiep in Leek. (foto J.F. Schuld, collectie Historische Kring Leek)
4. De dame in de auto wacht wijselijk met wegrijden tot de 2517 met de buurtgoederentrein Groningen - Drachten de Tolberterstraat in het centrum van Leek is gepasseerd, 20 juni 1974
5. Tolberterstraat Leek, 20 juni 1974: de 2517 passeert langzaam de winkels in het centrum over de voormalige tramlijn Groningen - Drachten. (foto's 4 & 6 Roelof Hamoen)
6. Personeelsrit van de firma Hunter Douglas met twee DE-2 treinstellen. Leek, 1 januari 1972. (foto collectie Fokko Feenstra)





7.

Zelfbouw

Einde? Nou, niet voor het modelspoorcollectief 't Noorderspoor. Nadat er enkele kleine modelbanen voor tentoonstellingen waren gebouwd, ontstond het idee voor een rondlopende baan zodat er meer contact met bezoekers mogelijk is. Het materieel werd gedigitaliseerd waardoor front- en eventuele sluitseinen ook bij stilstand branden. Uitgangspunt was een modelbaan naar Noord-Nederlands voor-

beeld, met een railovaal op een beperkt oppervlak en achter een coulisse een tweesporig schaduwstation. Door het idee om een verdwenen Friese spoorlijn na te bouwen kwam de Philipslijn in beeld. Dat was hoog gegrepen, want de bebouwing langs het tracé was niet in model te koop. Drie teamleden meldten zich voor de zelfbouw: Fokko Feenstra, Theo Maris en Niek Martens. Het werk kon beginnen.



8.

OPHAALBRUG OVER HET HOOFDDIEP VAN MESSING PROFIELEN

Herkenbare gebouwen

Om het karakter van de Philipslijn te benaderen, werd in plaats van het exact nabouwen van een deel van de oude spoorweg gekozen voor een fictief dorp. Daarin kwamen enkele kenmerkende gebouwen die langs de lijn Groningen - Drachten stonden (of nog staan). Komende uit Groningen werden dat na flink puzzelen: het voormalige tolhuis van Peizermade, een dicht aan de spoorlijn staande boerderij bij Roden, de ophaalbrug met bebouwing in het centrum van Leek, de kerk van Nuis en hotel-café-restaurant 'De Kruisweg' in Marum. Van het plan om het oude tramstation van Nietap het middelpunt op de baan te maken moest worden afgezien; het voorbeeld was gesloopt en er waren te weinig gegevens beschikbaar om het verantwoord na te kunnen bouwen. Omdat het spoor grotendeels de doorgaande weg volgde, moest de straat in de modelbaan worden opgenomen. Het Faller Car System zorgt voor rijdend wegverkeer. Het kanaal met sluis geeft een logische overgang naar de achtergrond. Het werd de sluis in Leek, zodat ons fictieve dorp meteen een naam kreeg. Het tijdperk was snel bepaald: het al aanwezige materieel was vooral gericht op de jaren zestig, dus tijdperk III.

Straatspoor

Na enkele schetsen ontstonden de modules en kon het spoor worden gelegd. De Peco-rails code 75 ligt op foamplaat, voor het schaduwstation is Peco code 100 gebruikt. Het tracé voor het straatspoor werd met gemakkelijk te verplaatsen mock-ups en proefmodellen van piepschuim bepaald. De plekken waar spoor- en wegverkeer dezelfde ruimte delen zorgden voor de nodige complicaties, zoals overigens ook in werkelijkheid het geval was. In de smalle straat in Leek werd na het plaatsen van de rijdraad voor het Faller Car System het straatspoor van een dunne plastic plaat met klinkermotief voorzien. Het overige wegdek kreeg een laagje plamuur met een zwartgrijze asfaltkleur. Omdat de rijdraad voor het wegverkeer niet haaks op het spoor loopt maar net ernaast, was het de vraag hoe dat zou functioneren. De auto's bleken bij testen probleemloos te rijden. »



7. Ten westen van Roden staat een boerderij wel erg dicht op de voormalige tramlijn. Rechts is nog een deel van 't Piepke te zien, de kleine brug over het riviertje 'De Lek' in Nietap.
8. Terwijl een motoragent waakt over de veiligheid, passeert NS-loc 2445 de brug in het centrum van Leek met een beladen kolentrein. Op de achtergrond arriveert de huisarts bij zijn statige witte herenhuys.
9. Bij de kerk van Nuis eindigt de bebouwing aan de oostkant van het fictieve dorp Leek en gaat het straatspoor over in vrije baan. De bestuurder van de DAF 600 moet even geduld hebben.
10. De naam van hotel-café-restaurant 'De Kruisweg' in Marum verwijst naar de kruising ernaast. Vaak liep hier een treinbegeleider met een rode vlag voor de stapvoets rijdende trein uit.



Kanaalbrug

Omdat alle gebouwen zelf moesten worden gebouwd, was een standaard werkwijze niet mogelijk. Er is vooral polystyreenplaat van Evergreen in verschillende diktes gebruikt en voor het stenen metselwerk Slater's Plastikard; de dakpannen zijn van Auhagen. Na het schilderen zijn de gebouwen licht geweatherd. Het kanaal door Leek kreeg een donkere grondlaag, gevolgd door een paar lagen bootlak om een goede 'waterlook' te krijgen. De ophaalbrug bestaat uit messing profielen. Het liefst zagen de bouwers de ophaalklep met een elektromotor op en neer bewegen, maar daarmee kwam de functionaliteit van het spoor en het wegverkeer in het gedrang. De ophaalbrug is dus niet-werkend. De bomen werden volgens de draadmethode gemaakt met groen van Heki en mini-Natur. De meeste bodembegroeiing is van Martin Welberg en Heki. De achtergrond bestaat uit triplex

NS 2400 MET GROENTEWAGENS EN EEN DG

met een lichte wolkenlucht. De horizon werd bewust vaag gehouden en bestaat uit uitgeknipte, geprinte foto's. Een fries met afgeschermd verlichting en een donkere rok completeren het geheel.

Aankleding

Natuurlijk zijn er de nodige eyecatchers: een ijsverkoper, enkele kramen van de weekmarkt (VK-Modelle) en een geel-groen geschilderde ESA-lijnbus (Starline). In het kanaal liggen enkele boten, waaronder een door Gerard Tombroek gebouwde Doerak-kruiser.





14.

Een ANWB-wegwijzer, dreg, reddingsboei en bushalte- en verkeersborden maken het tafereel compleet. De borden zijn van messing en na schilderen voorzien van opschriften, getekend met CorelDraw en geprint op decalpapier. Zo ontstonden ook de tarievenlijst op de gevel van het tolhuis en de reclameborden. Zo dicht bij de zee mogen zeemeeuwen niet ontbreken. Die werden »



15.

11. Het middelpunt van Leek is de brug over het Hoofddiep. Op de brug rijdt een Scania-Vabis bietenwagen op een onderstel van het Faller Car System.
12. Een Hippel met enkele bij Philips in Drachten beladen wagens passeert De Kruisweg op weg naar Groningen. Aan de overkant van de weg doen meeuwen zich te goed aan voedsel dat boven komt bij het ploegen van de akker.
13. De NS 2445 nadert de klapbrug in het centrum van Leek. De geel-groene ESA-bus heeft het passagiersvervoer overgenomen.
14. De brug over 'De Lek' in Nietap werd plaatselijk 't Piepke genoemd. Terwijl de Philipstrein zich door de straten van Leek richting Groningen wurmt, wordt de horeca aan de achterzijde bevoorrad.
15. Een doorkijkje vanaf Nietap naar het centrum van Leek. De fietsende vrouw lijkt de brug nog net voor de trein te willen oversteken, maar bedenkt zich op het laatste moment.
16. Het uit 1884 daterende voormalige tolhuis van Peizerwold. Op het tableau tussen de vensters zijn de toltarieven aangegeven. Rechts is nog een deel van de boerderij uit Roden te zien.



16.



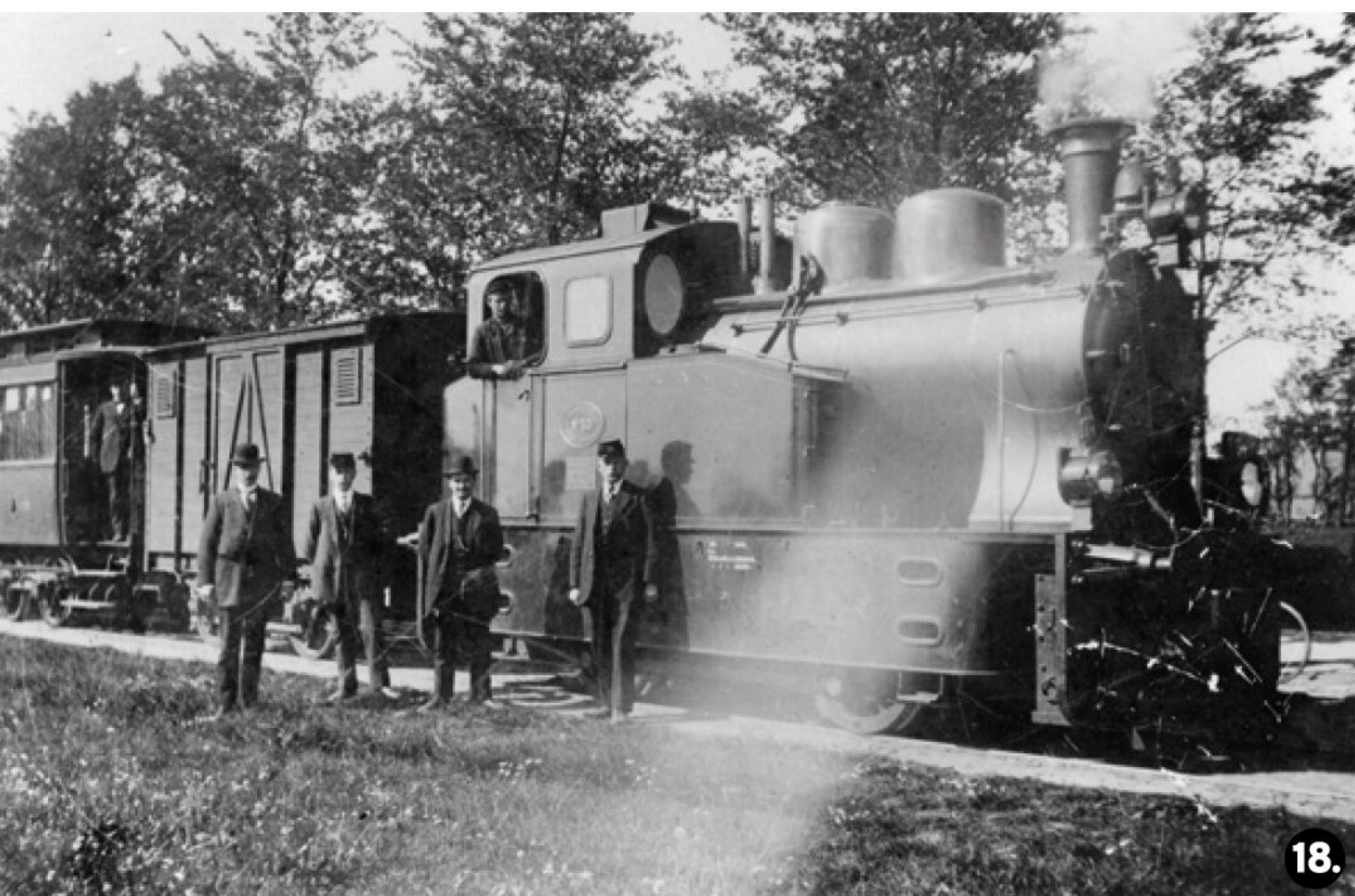
gesneden uit gietbomen van bouwpakketten en op enkele daken geplaatst. De grafzerken bij de kerk van Nuis zijn beschilderd polystyreenplaat. Het dorp werd verlevendigd met figuren in allerlei functies van Preiser en Merten, plus geparkeerde auto's, waarvan de meeste van Brekina.

Rijdend materieel

Om het beeld van toen zoveel mogelijk te benaderen, wordt met verschillende treinsamenstellingen gereden met als tractie een NS 2400 en NS 500/600, beide van Roco. Voor het vervoer van en naar de Philips-fabriek in Drachten worden zogeheten 'groentewagens' met een Dg van Artitec ingezet. De kolentrein bestaat uit Eds zelflossers van Roco waarvan sommige bij het tijdperk passende opschriften kregen. De wagens zijn

met kolen beladen en vervuild. Hoewel het zelden voorkwam dat in de smalle straat in Leek trein en vrachtwagen in de problemen kwamen, hebben we om dat op de baan te voorkomen, achter de coulisse een stopsectie ingebouwd. Zodra een trein het straatspoor heeft verlaten, komt na een druk op een knop een (vracht)auto tevoorschijn. Hoofdrolspeler is de verbouwde MAN 635 kolenwagen (Faller 161566) die de cabine van een DAF A 1800 van Artitec kreeg. Toen het model naar behoren reed, is op een rijdend truckchassis (Faller 161471) een Scania-Vabis LB 76-cabine van Modellbau Schwarz geplaatst. De lading bieten was niet in model te koop, maar met de kleikleurige verf behandelde gebrande sesamzaadjes bleken een prima alternatief. De bouwers van het modelspoorcollectief 't Noorderspoor hebben met hun Philipslijn een waar kunststukje verricht. Vooral de gewaagde combinatie van straatspoor met het Faller Car System in de nauwe dorpsstraat van Leek verdient een compliment. Ik kijk uit naar hun volgende project. //

DANK AAN FOKKO FEENSTRA EN DE HISTORISCHE KRING LEEK E.O.



17. Tijdens de excursie op 27 april 1985 van NVBS maakten Wadlopers 3210 en 3208 een rit van Groningen naar Drachten. De passage door de smalle Tolberterstraat werd uitgebreid vastgelegd. (foto Roelof Hamoen)
18. NTM-stoomtramlocomotief 53 (serie 51-68) met poserend personeel in Leek kort voor de Eerste Wereldoorlog. (foto collectie Het Utrechts Archief)

Ontdek alle nieuwigheden van Tillig op www.modeltrainservice.com



HO-HOm/HOe- Neuheiten 2025

Import:



TT-Neuheiten 2025

Midden april stelt ESU haar nieuwigheden voor... Hou onze website www.loksound.nl in het oog!

TreintjeOost

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32



PEPERKAMPMODELBOUW.NL

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

märklin

FALLER

TRIX



kibri

VOLLMER

NOCH

PIKO

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

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

Afscheid ÖBB 52.4984

STOOMRITTEN OP DE ZAYATALBAHN

Het aantal rijvaardige stoomlocomotieven neemt gaandeweg af. In april 2024 organiseerden enkele stoomliefhebbers afscheidsritten met de ÖBB 52.4984. Ad van Sten reisde met zijn camera naar het Weinviertel.



In Oostenrijk is er nauwelijks nog iets over van het ooit aanzienlijke aantal rijvaardige stoomlocomotieven. Die dalende tendens zet zich helaas voort. De licentie van de 52.4984 voor het spoorwegnet liep in 2024 af en zal, zoals het er naar uitzielt, bij gebrek aan vraag, niet worden verlengd en dan kan de loc niet meer worden ingezet. Hoewel deze machine van origine geen Oostenrijkse is, ziet zij er sinds haar opknapbeurt in de jaren negentig wel

zo uit. Vandaar dat drie spoorwegliefhebbers het ambitieuze plan hadden opgevat om deze locomotief op 20 en 21 april 2024 nog één keer in te zetten. Daartoe werd 52.4984 naar het ten noorden van Wenen gelegen Weinviertel overgebracht, waar de laatste ÖBB 52's regelmatig waren te zien. De keuze viel op de Zayatalbahn met Mistelbach Lokalbahn hof als uitgangspunt. De ritten eindigen in het op 13 km afstand gelegen station Prinzendorf-Rannersdorf waar



de loc kan omlopen; ter hoogte van Hauskirchen is het bogenrijke baanvak gestremd, maar de burgemeester is optimistisch dat het budget voor de spoorvernieuwing kan worden verkregen. Tijdens de beide rijdagen was het weer erg wisselvallig, variërend van dichte bewolking met, vooral op zaterdag, langdurige en hevige buien, maar, tot vreugde van deelnemers en fotografen, ook zonnige perioden.

ZAYATALBAHN

De lokaalspoorlijn Mistelbach - Hohenau, de Zayatalbahn, werd in 1906 als onderdeel van de spoorlijn Korneuburg - Hohenau geopend. Het traject maakt deel uit van de in vanaf 1904 in etappes geopende spoorlijn Wenen - Hohenau - Breclav van de Niederösterreichische Landesbahnen. In 1921 ging de lijn over naar de BBÖ, in 1947 ÖBB hernoemd. Tot midden jaren zeventig werden stoomlocomotieven Reihe 93 en 52 ingezet. De laatste met name voor het goederenvervoer en tijdens de suikerbietencampagnes. Gaandeweg zorgden diesellocs voor de tractie en werden voor het reizigersvervoer dieselmotorrijtuigen ingezet. Het aantal treindiensten bleef echter, evenals de gemiddelde reissnelheid van 35 km/h, laag. In 1988 reed de laatste reizigerstrein, voor het goederenvervoer viel het doek in 2015. Na jaren van overleg »

1. De 52.4984 koerst op 21 april 2024 om 17.25 uur aan op Mistelbach.
2. Machinist Peter Sens en de stoker voelen zich duidelijk thuis op hun machine, 20 april 2024.
3. De 52.4984 is binnengelopen op spoor 3 van Lbf Mistelbach. Op spoor 5b staat een dieselloc 2143 van de Regiobahn afgesteld, 20 april 2024.
4. Op 20 april worden twee Spantenwagens waaronder een BDT en goederenwagens ingezet.
5. In het weekend was de spoorlijn voor de stoomritten beschikbaar; de Regiobahn verzorgt het goederenvervoer op de Zayatalbahn, inclusief de bediening van het Raiffeisen Lagerhaus Weinviertel Ost in Wilfersdorf-Hobersdorf, alleen op werkdagen.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN





NA VELE OMZWERVINGEN BELANDDE DE 52.4984 BIJ LOKTEAM

kon de Verein Neue Landesbahn op 1 december 2019 de Zayatabahn - genoemd naar de langs de spoorlijn stromende beek Zaya - van de ÖBB overnemen. In Mistelbach is in schaal N een deel van het traject nagebouwd.

ÖBB 52.4984

De 52.4984 zorgde voor de tractie van verschillende treinsamenstellingen, die in historisch opzicht voor deze regio correct zijn. Naast twee groene tweeassige rijtuigen werden blauw-crèmekleurige zogeheten Spantenwagens en goederenwagens aangekoppeld. Terwijl de groene rijtuigen tot het begin van de jaren tachtig in gebruik waren, reden de blauw-crème tot het eind van dat decennium. Ze werden sinds 1957 op sommige lokaalspoorwegen ingezet, soms ter vervanging van treinstellen. Door ÖBB-hoofdwerkplaatsen zijn 56 Spantenwagens type Bi 35700-35759 omgebouwd tot Fahrverschubwagen, begeleidingswagen, Dgho/BDT, herkenbaar aan de uitbouw waardoor de conducteur de trein tijdens de rit kon gadeslaan. De zogenoemde oorlogslocomotieven van de serie 52 met asindeling 1'E van de Duitse Reichsbahn werden vanaf 1942 gebouwd naar het voorbeeld van de serie 50. Ze waren bedoeld om zware goederentreinen tot 1200 ton met 65 km/h op lijnen in Duitsland en de bezette gebieden te trekken en op secundaire lijnen met een slechte bovenbouw. Om zo snel mogelijk aan de behoeften van de Wehrmacht te kunnen voldoen, werd er zoveel mogelijk bespaard en vereenvoudigd ten opzichte van de serie 50. Omdat de locomotieven zo eenvoudig mogelijk werden gebouwd, konden in korte tijd grote series worden geproduceerd. Naar schatting zijn er uiteindelijk meer dan zeventuizend stuks vervaardigd. De 52 4984 is door Maschinenbau- und Bahnbedarf AG

(MBA, voorheen Orenstein & Koppel) in Potsdam-Babelsberg met fabrieksnummer 14045 gebouwd en op 9 februari 1944 geleverd aan de Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Osten, gevestigd in Frankfurt aan de Oder. Al op 28 maart 1944 werd de 52 uitgeleend aan de Bulgaarse Staatsspoorwegen BDŽ en in 1947/'48 overgedragen aan de Joegoslavische Staatsspoorwegen (JDŽ, vanaf 1953 JŽ). Na een algehele revisie in Belgrado werd zij omgenummerd van 52 4984 naar 33-227. De thuisdepots waren Zidani Most en Niš-Crveni Krst. De laatste grote revisie vond plaats in 1974. Daarna werd de locomotief in Kosovo Polje geconserveerd als strategische reserve. Tegen die tijd had de locomotief bij de JŽ meer dan 1.180.000 kilometer afgelegd. Pas in 1991 werd de loc voor de sloop vrijgegeven en overgebracht naar de staalfabriek in Jesenice. Van daaruit werd zij samen met vijf andere locomotieven van de serie JŽ 33 (ÖBB/DR BR 52) overgebracht naar Strasshof en vervolgens op 7 maart 1993 naar Knittelfeld. Daar kreeg de loc als



52.4989 in de hoofdwerkplaats een ketelrevisie en een nieuwe rookkast. De ketelproef werd uitgevoerd op 30 november van dat jaar. In het voorjaar van 2003 onderging de locomotief opnieuw een ketelinspectie, ditmaal in České Velenice.

Lokteam

Op 17 februari 2009 eindigde bij de ÖBB het stoomtijdperk op normaalspoor met de verkoop van de 52.4984 door de ÖBB aan de vereniging van spoorwegacademici (VdEA). Na deze transactie werd de locomotief in de zomer van 2010 overgebracht naar Mistelbach, waar zij werd gebruikt voor nostalgie-ritten. Sindsdien hebben de VdEA en de vereniging 'Lokteam' samengewerkt voor het welzijn van de 52.4984, waarbij de VdEA verantwoordelijk was voor de exploitatie en het 'Lokteam' voor het onderhoud van de locomotief. Begin 2015 besloot de VdEA echter om de 52.4984 te verkopen en werd het Lokteam - de vereniging voor het behoud en de exploitatie van stoomlocomotief 52.4984 - de nieuwe officiële eigenaar. De locomotief werd op 17 oktober 2014 overgebracht naar haar nieuwe onderkomen in Trumau. Op 17 april 2019 werd zij, na noodzakelijke werkzaamheden aan de ketel, voor het eerst sinds lange tijd weer onder stoom gebracht en sinds 19 september 2019 is de 52.4989 weer inzetbaar. Na het foto-weekend 20-21 april 2024 werd de 52.4984 op 1 mei naar Schwechat ingezet, bij de rit op 14 juni van Jedlersdorf naar Ernstbrunn moest de 52 op de terugweg door een diesellocc vervangen worden. Op 2 november volgde een korte rit Wenen Meidling - Perchtoldsdorf. Momenteel is de locomotief in de ÖBB-werkplaats Wenen-Jedlersdorf afgesteld, in afwachting van wat er verder gaat gebeuren. //

- 6.** De trein afgesteld in Lokalbahn Hof Mistelbach, op de achtergrond een ÖBB-diesellocc Reihe 2067, 20 april 2024.
- 7.** Op zondag 21 april bestond de trein uit twee goederenwagens en een groene BDT.
- 8.** Met de groene Bgdo en Bih heeft de 52.4984 tijdens de middagrit van 21 april weinig moeite. De trein nadert Prinzendorf-Rannersdorf, voortsnog vanuit westelijke richting het eind van de lijn.
- 9.** De spoorlijn voert langs akkers, wijngaarden en bossen, 21 april 2024.
- 10.** De 52.4984: gebouwd in 1944 en na vele omzwervingen sinds 2015 door het Lokteam verzorgd en ingezet, 21 april 2024.
- 11.** De trein passeert een van de vele waterlopen die door het heuvelachtige landschap voeren, 21 april 2024.





VOORBEELD & MODEL

Mat'46 als dienstmaterieel

VARIATIES OP DE MUIZENNEUS

In de modelbouwrubrieken van Railhobby treft u geregeld beschrijvingen hoe u een bepaald materieeltype kunt (ver-)bouwen. Het vergt nogal wat moed om de zaag in de pas gekochte trein te zetten. In dit artikel gaan we wat minder rigoureuus te werk. Geen grove zaagwerkzaamheden, terwijl ook de verfspuit er niet of nauwelijks aan te pas hoeft te komen.

Voor de relatief eenvoudige modelbouwklus nemen we het populaire tweewagenstel Mat'46 van Lima of Rivarossi als basis. Het is als reizigersmaterieel te koop geweest in vijf varianten: olijfgroen met rode banden, aluminiumkleurige schorten en daken (de afleveringsversie van 1948 tot 1956), grasgroen met rode banden en donkere daken en schorten (1957-1962), grasgroen met NS-logo's en zandgele biezen en snorren (1967-1983), idem maar dan met blauwe reclamebanen (1968-1983) en als gehuis-





stijlde geel met blauwe banen (1969-1983, vier stuks). Zijn dit alle kleurvarianten waarmee Mat'46 in de reizigersdienst te zien is geweest? Nee, er ontbreken er vier: olijfgroen met rode banden en donker dak en schorten (1956-1959), grasgroen met rode biezen en zandgele proefsnor (onder andere de stellen 221 en 270, 1959-1968), grasgroen met zandgele biezen en snor zonder NS-logo's (1960-1969) en als laatste grasgroen met zandgele biezen en snor, zonder NS-logo's maar wel met reclamebanen (stellen 239, 285 en 286; heeft in 1968 een korte periode geduurd). De jaartallen zijn bij benadering, omdat niet alle wijzigingen tegelijk uitgevoerd konden worden. Wilt u uw Mat'46-collectie compleet hebben, dan is de verfspuit geduldig.

Ter inspiratie is bij dit artikel foto 2 van stel 253 opgenomen: de afleveringsversie (Lima 296) is vernummerd, de daken en schorten zijn donkergrijs gespoten en de klasse aanduiding is veranderd van tweede/derde naar eerste/tweede klasse, wat dit stel in de periode na 1956 plaatst.

TEKST & FOTO'S: PETER WIJSHAKE



Dienstmaterieel

In 1983 valt het doek voor Mat'46 in de reizigersdienst. In Railhobby 466 heeft Harold van der Meer stilgestaan bij de historie van deze stroomlijntreinstellen. Een aantal tweetjes ontspringt vooralsnog de dans, omdat er voor hun nog een taak als dienstmaterieel in het verschiet ligt. Dat is niet ongebruikelijk bij uitgediend reizigersmaterieel; zo zijn bijvoorbeeld veel Blokkendoosrijtuigen als werkwagen tot ver in de jaren '80 ingezet. De 273 is via Stibans in de collectie van het Spoorwegmuseum opgenomen. Aan de hand van drie verbouwde modellen halen we de dienststellen nog eens voor het voetlicht. Bouwer van alle bij dit artikel getoonde modellen »

HET LIMA-TWEEWAGENSTEL MAT'46 ALS BASIS

1. Achter schoonmaak-instructiestel 30 84 978 2 503-1 gaat de voormalige ELD-2 291 schuil. De grote coupé in het Bk-rijtuig is geblindeerd.
2. Mat'46 253 in de uitvoering van 1956-1959; dak en schorten zijn donkergrijs gespoten, de klasse-aanduiding is aangepast naar 1^e en 2^e klasse.
3. Detail van instructiestel 30 84 978 2 503-1 met het verplaatste NS-logo. Het oude nummer bij de cabinedeur is verwijderd.



BOVEN HET JACOBSDRAAISTEL VERVANGEN ROOSTERS DE RAMEN

is Frank Oude Elferink uit Oldenzaal, die deze voor verzamelaar Wim Kwekkeboom heeft vervaardigd. Na het overlijden van Wim in 2005 is zijn stroomlijn-verzameling ondergebracht bij Stichting Doorreis.

Materieelverzorging (258 en 291)

Als eerste wordt stel 258 in 1976 omgebouwd tot opleidingstrein met een instructie- en praktijkruimte voor materieelreiniging voor Cemsto. Het interieur wordt in februari van dat jaar verwijderd waarna het stel na vernummering in (30 84) 978 2 502-3 ter beschikking van de afdeling 'Instructie Materieelverzorging Ep' staat. De standplaats van het rijvaardige tweetje wordt Utrecht, van waaruit naar diverse locaties in het land instructie wordt gegeven. Dit duurde tot 1979 toen het stel te slecht werd bevonden. De slooprit naar Koek in Mijdrecht vindt plaats op 25 augustus 1979. Als opvolger van de 258 wordt de eveneens groene 291 aangewezen, die het dienstnummer 80 84 978 2 503-1 krijgt. De rijvaardige taken duren tot in 1986. Vermeldenswaardig is de inzet van de 291 in de Nederlandse oorlogsfilm 'Het Bittere Kruid' uit 1985, naar het gelijknamige boek van Marga Minco. Hierbij is het stel optisch enigszins aangepast om het ouder te laten lijken - de blauwe reclamebanen, NS-logo's, 1^e klasse streep en klasseborden werden weggeschilderd. De slooprit naar Koek in de Amsterdamse Westhavens volgt op 9 december 1986.

Als basis voor het schoonmaakstel dient de Lima 238. Deze is grasgroen en heeft zandgele biezen en snorren, blauwe reclamebanen en NS-logo's.

Het model toont de 978 2 503-1 in de oudste dienstuitvoering, dus met reclamebanen. Nadat in de Bk de ruiten van de grote coupé zijn geblindeerd, zijn met fijn schuurpapier de oude stelnummers bij de koppen en de emailen nummerplaten verwijderd. Het dienstnummer is met afwrijfcijfers op de blauwe reclamebanen gezet. Tegenwoordig zijn er bedrijfjes op internet te vinden die fijnere witte waterslide decals op bestelling kunnen printen.

Statische Omzetter (285)

Voor de komst van de dubbeldeksrijtuigen in 1985 - die we later als DDM-1 zullen gaan kennen - beproeft de NS de statische omzetter in treinstel 285. Daarvoor wordt in het midden van het Bk een proefruimte ingericht en worden aan de zijkant grote luiken





en roosters aangebracht. Het dienstnummer wordt 80 84 978 2 504-8. In april 1983 volgen proefritten tussen Eindhoven en Venlo, waarbij het stel met een platte koppelwagen gekoppeld is aan een 1600. Begin 1985 wordt het stel buiten dienst gesteld en even later gesloopt op de kop van de Bk na, die in Blerick voor het spoorwegmuseum is gereserveerd. Ook voor dit model is de Lima 238 gebruikt, maar zijn de werkzaamheden wat omvangrijker dan bij het schoonmaakstel. In het grote compartiment van de Bk zijn aan beide zijden twee ramen vervangen door grote luiken en deels voorzien van kleine ventilatie-roosters. Bovendien zijn in de coupé boven het Jacobsdraaistel alle ramen vervangen door grote roosters (Evergreen plaat). Op het dak is een klein weerstandsrek afkomstig van een sloop-Sprinter van Fleischmann geplaatst. De drie blauwe reclamebanen op de Bk zijn samengevoegd tot één breed vlak. Merk op dat de blauwe banen op andere plaatsen zijn aangebracht ten opzichte van het standaard Lima-stel. Onder andere Jophispoor levert blauwe »

-
- 4.** Schoonmaakstel 30 84 978 2 503-1: het NS-logo op de linker (Bk-)bak is verplaatst, het zat aanvankelijk boven het Jacobsdraaistel.
 - 5.** De voormalige ELD-2 285 als proefstel 30 84 978 2 504-8 voor de statische omzetters in combinatie met de 1607.
 - 6.** Detail van de verbouwde Bk 978 2 504-8. De blauwe reclamebanen zijn samengevoegd tot een groot vlak waarin zich twee luiken bevinden. De twee rechterraamen zijn vervangen door roosters.
-

WEERSTANDSREK VAN EEN FLEISCHMANN SPRINTER





reclamebanen en NS-logo's als opplaktransfers. Voor het koppelen van het model van de 978 2 504-8 met de 1607 wordt koppelwagen 40 84 954 511-4 ingezet.

Draaistroomtractie (279)

Ter beproeving van de nieuwe draaistroomtechniek - die toegepast zal gaan worden in het nieuwe stop-treinmaterieel SM'90 - wordt Mat'46 tweetje 279 verbouwd. Het groene stel 231 is ook nog voorhanden, doch te slecht bevonden. Het gele stel wordt vernummerd in 80 84 978 2 505-5. De Bk is van interieur ontdaan om plaats te maken voor de Holec-draaistroominstallatie. Op het dak verschijnt een

weerstandskrek, terwijl drie ramen aan één zijde zijn vervangen door rechthoekige roosters. De ABDk behoudt zijn oorspronkelijke tractie-installatie, maar krijgt in de bagageruimte een dieselaggregaat voor hulpstroom. De proefritten vinden plaats in 1986 en 1987; pas in 1992 wordt het treinstel in de Amsterdamse Westhavens gesloopt. Voor de ombouw in model is de gele Lima 279 gebruikt, toevalligerwijs net als in werkelijkheid. In de Bk zijn drie ramen vervangen door rechthoekige ventilatorroosters gemaakt uit Evergreen-plaat. Het weerstandskrek op het dak is afkomstig van een Fleischmann Sprinter. In de ABDk zijn twee ramen in de bagageafdeling aan de binnenzijde





geel geschilderd: eigenlijk behoren deze vervangen te worden door een diepliggend open vlak, daarachter bevindt zich namelijk het dieselaggregaat. De gekozen oplossing oogt overtuigend. De geblokte 1^e klasse streep is verwijderd, de NS-logo's zijn op andere plaatsen terecht gekomen en op de zijkanten zijn bij de koppen teksten aangebracht, zie de foto's. Al met al een relatief eenvoudige modelbouwklus die op uw modelbaan beslist opzien baart. //

GERAADPLEEGDE BRONNEN

DIVERSE NUMMERS OP DE RAILS, RAILHOBBY,
RAILMAGAZINE
INTERNET: FACEBOOK EN RAILWIKI



7. Op de rechterzijde van de Bk 978 2 504-8 is het NS-logo eveneens verschoven. In de ramen boven het Jacobsdraaistel zijn roosters geplaatst.
8. De voormalige ABDk van de 285 heeft de eerste klasse-streep behouden. Het NS-logo staat onder het wc-raam.
9. Het 'Holec-stel' 30 84 978 2 505-5 is de voormalige 279. In de Bk zijn drie ramen vervangen door roosters. De blauwe gestreepte 1^e klasse balk is verwijderd.
10. Detail van de opschriften op de voormalige ABDk van stel 978 2 505-5 met het geel geschilderde bagageraam.
11. Detail van de voormalige Bk van het 'Holec-stel' met zicht op twee van de drie roosters. De Lima-vonkhoorn moet nog op het dak worden geplaatst.
12. De Holec-opschriften op de voormalige 279 in de laatste dagen van z'n bestaan. Amsterdam Westhaven, oktober 1992.
13. Stel 231 was lange tijd nog 'in de race' om te worden verbouwd tot dienstmaterieel, maar werd uiteindelijk te slecht bevonden. Roosendaal, 24 april 1987.



EXTRA ONLINE

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



Uitfasering DB ICE 2 BR 402

De uitrol van de nieuwe ICE 4-treinstellen in Duitsland gaat de komende jaren de oudere generatie ICE 2, die niet voorzien is van ETCS, de kop kosten. In april vorig jaar maakte DB Fernverkehr bekend dat de Baureihe 402 uiterlijk in 2027 buiten dienst wordt gesteld. Voor Harold van der Meer reden om deze als Halbzug bekend staande hogesnelheidstreinen nader te belichten.

Als opvolger van de eerste hogesnelheidstrein in Duitsland, de ICE 1 met oorspronkelijk twaalf tussenbakken, bestelde de Deutsche Bundesbahn eind 1993 een zogenaamde Halbzug, de ICE 2. Met slechts zes tussenrijtuigen zou de ICE 2 vooral worden toegewezen aan hogesnelheidslijnen waar de ICE 1 met meer dan 700 zitplaatsen te lang voor werd bevonden. De combinatie Siemens/Adtranz, samen met AEG, ABB en DWA, bouwde 44 complete treinstellen en twee extra motorwagens. De motorwagens werden ingedeeld in Baureihe 402 (402 001-046). De tussenrijtuigen kregen de aanduiding 805 (eerste klas), 806 (tweede klas), 807 (Bordrestaurant) en het stuurstandrijtuig Br 808 (tweede klas). Twee ICE 2-treinstellen kunnen met de Scharfenbergkoppeling worden

gekoppeld, de combinatie met een ICE 1 is eveneens mogelijk. Een Halbzug is 205 meter lang en met een vermogen van 4800 kW is het vooral uit aluminium gebouwde treinstel maximaal 280 km/h snel. Bij twee gekoppelde ICE 2'en dient met een snelheidsbeperking rekening gehouden te worden. Als twee treinstellen met de motorwagens zijn gekoppeld, is dit op trajecten met niet-versterkte bovenleiding slechts 160 km/h. De windgevoeligheid speelt ook een rol bij het rijden van de trein vanuit het stuurstandrijtuig. De maximumsnelheid is dan 250 km/h. Dit was eerst 200 km/h, maar nadat op windgevoelige trajecten windschermen zijn geplaatst, kon de snelheid verhoogd worden. Na levering van het eerste motorrijtuig in 1995, vond op 6 september 1996 de presentatie plaats van de eerste volledige ICE 2; de laatste rolde in 1998 uit



de fabriek. Vanaf dat jaar volgde ook de inzet op de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Berlijn en Hannover, eerder werden ze al ingezet van Berlijn naar Keulen en Bremen. Waren de treinstellen eerst ingedeeld bij het ICE-Werk in München, vanaf 1 juni 2000 werden ze »

1. ICE 2 402 009 en een onbekende ICE 2 passeren met de omgeleide ICE 782 naar Hamburg Hbf en ICE 532 naar Oldenburg Hbf het plaatsje Uffenheim op 23 juli 2021. (foto Tiemen Schenk)
2. Op 29 juli 2024 rijdt de 402 036 als ICE 545 (Essen Hbf - Berlin Ostbahnhof) langs Neubeckum.
3. Het losse motorrijtuig ICE 1 401 001 laat goed de frontkap zien die uit één geheel bestaat en ook de verlichting omsluit. Bösensell, 29 april 2024.
4. Heeft de ICE 2 geen verhoogd dak in het Bordrestaurant-rijtuig, bij de ICE 1 (rijtuig 5804 011) is dat wel het geval. Münster Hbf, 15 april 2024.
5. ICE 641 (Düsseldorf Hbf - Berlin Ostbahnhof) is samengesteld uit de 402 030 en 402 031. Het motorrijtuig in de 402 031 is van de eerder afgevoerde 402 005. Düsseldorf-Oberbilk, 2 maart 2025.



REVISIE NA ACHT MILJOEN KILOMETER





imago van de DB op te krikken. Inmiddels zijn de groene sierstrepen van ‘Deutschlands schnellster Klimaschützer’ weer verwijderd.

AFVOER

DB Fernverkehr wil de trajecten waarop de Br 402 rijdt, vervangen door de nieuwste generatie, de ICE 4 (Br 412) waarvan in totaal 127 treinstellen in verschillende lengtes zijn gebouwd. Bijzonder is dat toen er een ICE 4-bouwstop kwam vanwege technische problemen, een ICE 2 werd verlengd tot negen tussenrijtuigen. Deze verlengde ICE 2 werd tussen juli 2019 en februari 2020 ingezet. Treinstel Tz 205 (Br 402 005) kreeg de twijfelachtige eer om in maart 2023 als eerste terzijde te worden gesteld. Daarna volgden de 216, 227, 203 en 209. In januari dit jaar waren de 213 en 226 aan de beurt om naar Berlin-Rummelsburg getransporteerd te worden. Na het verwijderen van bruikbare delen zullen ze in Eberswalde worden gesloopt. Dit jaar gaan nog negen stuks aan de kant, in 2026 en 2027 volgt de rest. Wilt u de Br 402 nog zien? Ze rijden vooral van Berlin Ostbahnhof naar Aken Hbf, Keulen Hbf, Düsseldorf Hbf en Hannover Hbf. Daarnaast zijn ze nog in dienst op de trajecten van Neurenberg Hbf naar Lübeck en Hamburg-Harburg. De inzet wordt echter elk kwartaal kleiner, dus haast is geboden. //

6. ICE 2 402 028 ‘Altenburg’ passeert op 29 april 2024 Bösensell als ICE 614 München Hbf - Hamburg-Altona.

7. Op 8 mei 2024 rijdt Br 402 002 als ICE 2956 (Berlin Ostbahnhof - Aachen Hbf) langs Dülmen.

overgedragen aan Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsberg. Een ICE 2 lijkt sterk op de ICE 1. Een optisch verschil dat direct opvalt, is de kap over de koppeling: bij de ICE 2 bestaat deze uit twee delen, terwijl die bij de ICE 1 uit één geheel bestaat. Verder heeft de ICE 1 een verhoogd dak bij het Bordrestaurant-rijtuig. Niet zichtbaar, wel comfortverhogend, zijn de luchtgeveerde draaistellen bij de tweede generatie ICE.

REVISIE

Als de treinstellen tegen 2008 tot acht miljoen kilometer op de teller hebben, wordt besloten tot een revisie met als doel dat ze weer vijftien jaar mee kunnen. Daarbij worden ze compleet gemoderniseerd en van een nieuw interieur voorzien. De tweede klas kreeg stopcontacten en bij de eerste klas werd het aantal daarvan verdubbeld. Ook werd een extra plek voor rolstoelgebruikers gecreëerd en extra rekken voor bagage gemonteerd. Door een andere indeling is het aantal zitplaatsen in een Halbzug met dertien verhoogd naar 381; de kosten van de revisie beliepen meer dan € 100 mio. De 402 232 kreeg als eerste deze behandeling, waarbij elk rijtuig tot in 12000 onderdelen uit elkaar werd gehaald. Al met al een zeer complexe puzzel. In 2013 rolde de laatste gemoderniseerde 402 uit het DB-Werk Nürnberg. Vanaf 2002 kregen de treinstellen een naam en tussen 2019 en 2023 zijn meerdere motor- en stuurstandrijtuigen voorzien van groene in plaats van rode sierstrepen. Dit gebeurde om het ‘groene’ en ‘klimaatneutrale’

De leukste (WEB)WINKELS

Modeltreinen en scenery 24 uur per dag in beeld en te bestellen bij deze (web)winkels.

ModeltreinWinkel.nl

MODEL TREIN WINKEL.NL

Betrouwbare webshop met alles op het gebied van nieuwe en tweedehands modeltreinen. Onderscheidend in een omvangrijk tweedehands assortiment tegen scherpe prijzen. Ook inkoop van modeltreinen en verzamelingen. Officieel dealer van onder andere Märklin, Brawa, Piko, Roco, Noch, Preiser, Vollmer, Kibri, Viessmann. Snelle levering en goede service!
www.ModeltreinWinkel.nl



PANZER-SHOP.NL

Panzer-Shop.nl is dé webshop voor voertuigen, figuren en baanaankleding in N, TT, H0 en Z-Spoor. Met meer dan 2500 verschillende modellen uit eigen productie dé plek voor uw scenery! Bezoek onze webshop voor ons volledige aanbod, met elke week nieuwe modellen!
www.panzer-shop.nl



CRAZY TRAINS

Crazytrains, expert in Micromotor, de vervangende motoren voor uw modeltreinen. Ook verkopen wij de producten van Scape Supplies zoals Mifoshape! Mifoshell! en Neutral rocks!
www.crazy-toys.nl
sales@crazytrains.nl

Modeltreinhuis
www.modeltreinhuis.nl Kwaliteit, prijs en service

MODEL TREIN HUIS ROOSEDAAL

Wij verkopen zowel nieuw als tweedehands modeltreinen en toebehoren. Met 3000 tweedehands producten en wekelijkse aanvulling hebben wij een variërend aanbod tweedehands en leveren wij uit eigen voorraad. Ook voor decoders, scenery en toebehoren kunt u bij ons terecht. Afhalen is mogelijk op afspraak.

www.modeltreinhuis.nl
info@modeltreinhuis.nl
facebook.com/Modeltreinhuis



MODEL TREIN & MODELBAAN SPECIALISTEN

Officiële dealer van bijna alle merken (o.a. Märklin, Roco, Piko). Inkoop en verkoop van nieuwe en gebruikte modeltreinen: wisselstroom / gelijkstroom, diverse modelbaanartikelen. Ontwerpen en bouwen van modelbanen. Reparaties, programmering, scenery en veel meer. Custom made projecten op locatie. Kom gezellig langs voor een kop koffie!

www.miniature-project.com
info@miniature-project.com
facebook.com/miniatureproject-noordwijk



ETSMODELSPOOR.NL

Als onderdeel van Modelspoorbaanwinkel.nl zijn wij een gespecialiseerd bedrijf in het in- en verkopen van modeltreinen, modelspoorbanen, scenery, rails en spare-parts. Nieuw en tweedehands. Onze topmerken zijn: ESU, Train-o-Matic, Noch, Roco, Fleischmann en Piko. We hebben meer dan 6000 artikelen gewoon uit voorraad leverbaar. Altijd scherpste prijzen van Nederland met ESU en Noch.

www.etsmodelspoor.nl
info@etsmodelspoor.nl



MODEL SPOOR 24

Online shop met een uitgebreid assortiment scenery van Woodland Scenics, Noch, Busch, Lars op 't Hof en Styrofoam muurplaten. Gratis verzending vanaf € 50 voor zowel Nederland als België. Snelle levering en eigenlijk is alles altijd op voorraad. U vindt ons ook altijd op de Modelspoorbeurs in Houten. Wij zijn te herkennen aan de gele borden met ons logo en een heel uitgebreid scenery assortiment.

www.modelspoor24.nl
info@modelspoor24.nl

UW (WEB)WINKEL OOK OP DEZE PAGINA?

Tarief per vermelding inclusief logo € 45,50 exclusief btw per editie, minimale deelname is 6 edities.
Neem contact op met Jolanda Ruegebrink
Tel.: 0314-763735 | j.ruegebrink@medialijn.nl

**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'.



ARTITEC: Groningse stadsbus, Ford AA met Deutz-loc en groenverzorgers.

Artitec

H0. Een Ford AA met een soort dieplader die is beladen met een kleine Deutz-loc is een model dat pas begin dit jaar werd aangekondigd. De wagen is voorzien van diverse apart aangebrachte details, de loc draagt de naam van handelsorganisatie Spoorijzer en is vast op de trailer aangebracht (387.556, € 58, tp. II). Het assortiment Nederlandse stads-

bussen is vergroot met een flink aantal CSA1-varianten. In dit overzicht figureert bus 21 van het GVB van Groningen (487.067.01, € 44,90, tp. IV). Verder is er een set met zes plantsoenmedewerkers uitgebracht. Kenmerkend is dat de meeste mannen in rusthouding, leunend op hun werktuig zijn afgebeeld (5870090, € 29).-SF

Pola

G. De 25 km/h snelle eencilinder Lanz Bulldog D 1506 is in model in twee uitvoeringen beschikbaar. Bij beide hebben banden een zwaar profiel en zijn de voorwielen zwenkbaar uitgevoerd. De 15,2 cm lange lichtblauwe trekker heeft spatborden, spiegels en een voorruit met ruitenwisser en afdak en trekt een 24,4 cm lange twee-assige aanhangwagen met neerklapbare zijboorden (3316520, € 79, tp. III), de bestuurder van de donkergrijze trekker moet het zonder deze faciliteiten doen (331619, € 55).-DH



POLA: Lanz Bulldog met aanhangwagen.



ROCO: Zags van Elpeegas.

Roco

H0. In een tijd waarin het nauwelijks is voor te stellen dat er wagens op het spoor komen waar niet een designbureau op heeft gestudeerd, komt Roco met een sober nieuwtje. Op de Zags drukgasketel wagon staat eenvoudig met grote letters wat er in zit. De wagon is geïmmatriculeerd bij de Deutsche Bundesbahn en rijdt voor Transgaz S.A.R.L. met opschriften van het Nederlandse Elpeegas bv. Ook volgens het gevaarlijke-

stoffenbord is de lading LPG (code 23 1965). Aan de 204 mm lange wagon dienen nog enkele losse onderdelen toegevoegd te worden waarbij enkele gaten met een kleine handboor iets moesten worden verruimd. Handig is dat er enkele als reserve worden meegeleverd. Elpeegas heeft als zelfstandig bedrijf bestaan tot 1984 en werd samen met Benegas uit Putten overgenomen door BP (6600086, € 44, tp. IV).-RM

Auhagen

N. De tussen 1828 en 1932 door landeigenaar Hefter in zandsteen opgetrokken Turmholländer, torenmolen, staat in een schilderachtige omgeving aan de linker Elbe-oever in de wijk Gohlis van Dresden. In 1914 ging de windmolen buiten bedrijf en na drie opknapbeurten volgde in 2007 een cosmetische renovatie en fungeert het op de monumentenlijst staande bouwwerk als museum, Biergarten en restaurant. Voor het bouwen van het in kunststof en lasercut uitgevoerde model lijkt enige ervaring gewenst. De basis heeft een diameter van 6,7 cm, de kap reikt tot 8,7 cm, de wieken tot 12 cm (14490, € 49,90, tp. I-VI). Desgewenst kunnen de wieken, mits direct bij de bouw van de molen doorgevoerd, met een motor (58200, € 34,90) worden aangedreven.-SI »

AUHAGEN: windmolen Gohlis.





FALLER: station Oberstenfeld.

Faller

H0. Het in hout opgetrokken voormalige stationsgebouw Oberstenfeld (18,2 x 10,4 cm) staat aan de in 1985 gesloten smalsporige Bottwartalbahn bij Heilbronn dient nu als buurthuis. Gelet de plantenbakken op het perron, echte sta-in-de-wegs, is de aangebouwde goederenloods niet meer als zodanig in gebruik (110138, € 74,99, tp. III). Het station kan met een in dezelfde stijl opgetrokken 8 x 8 cm metend wachthuisje of bijgebouw worden uitgebreid (120301, € 27,99). De functie wordt bepaald door de gekozen voorgevel, open of gesloten. Daardoor zou deze bouwkit ook tweemaal kunnen worden geplaatst. Het origineel van station Uderns i. Z. vindt u aan de Zillertalbahn in Tirol. Dagelijks stoppen er 28 treinen uit zowel Jenbach als Mayrhofen. Ook in model neemt het 17 x 10,2 cm metende gebouw weinig ruimte in (110137, € 24,99, tp. III). In de tweestandige locloods (40,4 x 19,5 cm) kan materieel tot 30 cm lengte worden ondergebracht. Voor het doorvoeren van bovenleiding zijn uitsparingen in de deuren aangebracht, de hart-op-hartafstand van de sporen bedraagt 79 mm (120079, € 47,99, tp. IV).-DH



FALLER: moderne locloods.



FALLER: station Uderns.



BUSCH: Fiat Ducato.



BUSCH: Land Rover Defender 90.

Busch

H0. De Fiat Ducato bestelwagen zoals gebouwd vanaf 2014, een Formneuheit, kan in het wit (54600, € 26,99, tp. VI), rood (54601), grijs (54602) en blauw (54603) de modelweg op. Ook de Land Rover Defender 90 zonder kap is nieuw ontwikkeld en staat in het rood (54390, € 22,49, tp. IV), groen (54391) en geel (54392) in de showroom. De driewielige Piaggio Ape 50 kan in de huisstijl van Aral worden ingezet (48498, € 19,99, tp. V).-DH



BUSCH: Aral Piaggio Ape 50.



KISS MODELLBAHN: DR 99 222.

Kiss Modellbahn

IIIm. Van de in 1931 door BMAG in Berlijn gebouwde metersporige 1'E1'-stoomlocs van de serie 99.22 heeft Kiss zes varianten uitgebracht, variërend van de 'Fotografieranstrich' van de DRG tot de actuele versie in dienst van de HSB. De DRG-uitvoeringen hebben de nummers 99 221 en 223. Het model dat de redactie ter beschikking werd gesteld, 99 222 van de DR anno 1968 (600 303, € 3390) heeft een lengte van 555 mm en een gewicht van 6 kg. Vijf assen worden aangedreven door een Bühlermotor, de middelste drijfwielen hebben geen flens. De minimumboogstraal is 1050 mm. Met een servomotor wordt het aandrijfmechanisme 'in de achteruit' gezet. De assen hebben kogellagers en

zijn geveerd. Bijzonder is de schakeling tussen voorste loopas en de beschermbuizen van de cilinders. Die bewegen mee in een boog en hoeven dus niet te worden gedemonteerd als er mee wordt gereden. In spoor 1 komt deze techniek vaker voor, maar bij een IIIm-model is de toepassing nieuw. De uitvoering zoals die in eerste instantie op de meterspoorlijn Eisfeld-Schönbrunn reed, heeft een Janney-koppeling imitatie, een klauwkoppeling. Diverse onderdelen zijn beweegbaar zoals de deuren van de cabine en de rookkastdeur. In de cabine valt het flakkerende licht in de vuurkist op. De 99 222 heeft dynamische stoomontwikkeling, dus ook uit de cilinderkranen.-SF »

**HERPA: MAN TGM
afsleepwagen als
bouwkit.**



HERPA: VW Passat, Porsche 911 Turbo en Carrera 4 S.

Herpa

H0. Liefhebbers van Porsche hebben keuze uit een 911 Turbo in British racing green (420358, € 21,95, tp. VI) en een (in model gelijk geprijsde) metallic zilverkleurige Carrera 4 S (430418). Voor een gezinsvakantie lijkt de metallic donkergrijze VW Passat

Variant eerder geschikt (038423-006, € 21,95, tp. VI). De MAN TGM met kraan dient u als prijsgunstige afsleepwagen in de serie Minikits zelf te bouwen; de foto toont maar een deel van de onderdelen (014052, € 22,95, tp. V).-DH

**WIKING: Büssing
Trambus.**



Wiking

H0. De Citroën 2CV rolde vanaf 1963 gedurende twintig jaar van de band. Het beige model met rode banken en rood stuurwiel heeft een deels geopend roldak. De deurgrepen, grill en logo zijn alukleurig aangezet, de ruitenwissers kunt u met gelstift op kleur brengen (080916, € 12,99, tp. III). Voor de in 1951 door de Berlijnse modelautobouwer uitgebrachte Büssing Trambus met transparant glazen dak zijn op veilingen bedragen tot meer dan € 500 gezien.

Of voor de nieuw ontwikkelde Trambus ooit een veelvoud van de catalogusprijs zal worden geboden zal over vijftig jaar blijken. De lijnbus met lichtblauwe carrosserie, crèmekleurige dakranden en rode banken is van een in grijs uniform gestoken chauffeur voorzien (072003, € 25,99, tp. III).

N. De Fendt-tractor zal met de tweeassige aanhangwagen op de boerderij goede diensten bewijzen. Het model zal na een lichte weathering nog beter overkomen (096004, € 15,49, tp. V).-DH



WIKING: Fendt-tractor, schaal N.



WIKING: Citroën 2CV.



PIKO: VTG-ketelwagen Zacens.

Piko

N. Voor het vervoer van chemische stoffen heeft Piko de nieuwe ketelwagen Zacens uitgebracht in twee versies: van de vervoerders VTG (40720, € 55, tp. VI)

en GATX (40721). Typierend voor de 137 mm lange, glanzende ketelwagens is de knik in het midden, zodat bij het lossen de ketel geheel wordt geleegd.-TO



PIKO: GATX-ketelwagen Zacens.



BRAWA: standaardketelwagens uit tijdperk II.

Brawa

H0. De Duitse goederenwagenindustrie kwam in de jaren twintig van de vorige eeuw tot een gestandaardiseerd onderstel voor tweeassige ketelwagens. Dat betekende een flinke kostenbesparing want er hoefden veel minder reserveonderdelen in de magazijnen te worden opgeslagen. De eerste ketelwagens die hiermee werden voorzien hadden een inhoud van 19,2 m³, een wielbasis van 4,5 m en een lengte over de buffers van 8,8 m. Omdat de afnemers soms specifieke eisen hadden, ontstonden

er kleine verschillen. De nieuwe 101,2 mm lange modellen behoorden tot de eerste typen die naar de nieuwe richtlijnen waren gebouwd. De ketels hebben klinknagels, lassen kwam pas later in zwang. We kregen een model van Aral (50847, € 49,90, tp. II) en Ölverein' (50846) ter bespreking, beide volgens de opschriften geïmmatriculeerd bij de DRG. De modellen zijn rijk gedetailleerd, hebben een remmershuisje en dankzij de metalen aspotten prima rijeigenschappen.-SF

»



CRAFFTIG: paardentram.

Crafftig

H0. De in 1891 door Beijnes voor de Stichtsche Tramway Maatschappij (STM) voor de normaalsporige lijn Utrecht - De Bilt - Zeist gebouwde paardentram-rijtuigen nummer 16 en 17 hadden 24 zitplaatsen. De open rijtuigen werden vanaf 1909 als bijwagens voor elektrische trams op de inmiddels door de NCS geëxploiteerde tramlijn ingezet. Wagen 16 is in het

Spoorwegmuseum te bewonderen, nummer 17 is na inzet in 1946 bij de viering van het lustrum van de Universiteit Utrecht gesloopt. In model kan het tot in detail uitgevoerde rijtuig als STM 17 in de kleurstelling zoals bij aflevering, compleet met paard en STM-mono-grammen, figureren. Het model is niet-rijdend en in beperkte oplage beschikbaar (€ 225, tp. I-VI).-SI

Tillig

H0. De zesassige platte wagens voor zwaar vervoer type Rmms 3960 zijn elk met een rupsvoertuig van de NVA, het Oost-Duitse leger beladen. Het gaat om infanterie-materieel type BMP-1 dat een lichte geschutskoepel heeft. De 144 mm lange platte wagens zijn voorzien van de juiste kleuren en opschriften. Rijplaten, nodig om bij het beladen over de buffers te rijden, maar ook rongen en lage zijboorden, worden meegeleverd (70058, set van 2, € 137,50, tp IV). Het vierassige PKP-intercityrijtuig type Bdmu van de PKP kan in de



TILLIG: DR Schwerlastwagen met NVA-pantservoertuig.

actuele kleurstelling worden ingezet. Het 303 mm lange model is in de juiste kleuren gespoten en heeft een compleet interieur (74998, € 69,90, tp. VI).

De vierassige DR-zwaartransportwagen Rmms 3960 is beladen met een forse stalen plaat. Het model heeft alle relevante opschriften (77063, € 69,50, tp. IV).-SF //



TILLIG: PKP Intercity en DR-zwaartransportwagen met stalen plaat.

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!



SPOOR VAN MENSEN

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

Railhobby.nl/spoorvanmensen

STOOM BIJ NS in de jaren dertig

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

Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/stoombijns



CTA-BAKKEN

In samenwerking met SpoorObjecten brengt Railhobby een set CTA-bakken, Centrale Trein Aanwijzer, zoals die op veel stations te vinden zijn. De set bestaat uit twee CTA-bakken in H0, één voor spoor 1, de andere voor spoor 2. **Prijs: € 12,99.**

Railhobby.nl/cta



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

Deze snijmat biedt goede bescherming tegen krassen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in drie lagen, heeft een A4-formaat en is groen. **Prijs: € 7,99.**

Railhobby.nl/snijmat



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



Lijndieselloc V 160

POPULAIR BIJ PRIVATE VERVOERDERS

**De DB AG kan nog steeds niet helemaal zonder.
Er rijden nog enkele locs van dit type in het hoge noorden en in het
zuiden van Duitsland. Diverse private ondernemingen nemen de buiten
dienst gestelde locomotieven graag over voor eigen gebruik.**

We hebben het over de locs van het type V 160, een van de meest betrouwbare en succesvolle diesellocomotieven van de toenmalige Deutsche Bundesbahn. Onder machinisten en ook onder hobbyisten van het groot- en kleinspoor is het een populair loctype. De V 160-familie begon met de indienststelling van tien prototypes; de V 160 001 t/m 010 waarvoor de firma Krupp in Essen op 18 oktober 1958 de bouwopdracht had verkregen. De locs waren bedoeld voor de lichtere reizigers- en goederentreinen op hoofdspoorlijnen.

Lollo

Krupp leverde in 1960 de eerste machine af: de V 160 001, daarna volgden er nog acht stuks in deze uitvoering. De locs hadden een ronde bolling onder de cabineramen en kregen daardoor al snel de bijnaam 'Lollo' als verwijzing naar de destijds populaire en rondborstige actrice Gina Lollobrigida. Van de negen Lollo's zijn er vijf bewaard gebleven. Het laatste prototype, de V 160 010 werd afgeleverd met de zo kenmerkende en iets hoekiger uitgevoerde cabine, zoals die later als seriebouw door de hele BRD



werd ingezet. De brandstoftanks tussen de draai-
stellen van de 010 waren echter veel ronder van vorm
dan bij de daaropvolgende exemplaren. In totaal
werden tussen 1960 en 1969 door de locomotief-
fabrieken Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz, MaK,
Krauss-Maffei en het eerder genoemde Krupp 224
stuks gebouwd, de tien prototypes meegerekend.
De locs werden vanaf 1968 omgenummerd in de
Baureihe 216. De '2' als eerste cijfer in de typereeks
stond voor diesellocs, de '0' voor stoom-, de '1' voor
elektrische en de '3' rangeerlocomotieven.

Serielocs BR 216

De Baureihe 216 had een vermogen van 1397 kW
(1900 pk) en zou qua vermogen het gat tussen de
locs van de V 100 (1000 pk) en V 200 (2200 pk)
moeten dichten. De brandstoftanks hadden een
capaciteit van 3080 liter; met volle tanks kwam het
dienstgewicht op 79 ton. De lengte over de buffers
was 16.000 mm, de topsnelheid lag op 120 km/h.
De locs waren voorzien van stoomverwarming, maar
omdat de bouw van rijtuigen met stoomverwarming
door het steeds verder afnemen van de stoomtractie
tot zijn einde kwam en de stoomverwarming het
vermogen van de locs niet ten goede kwam, werd
overwogen deze loctypen op termijn uit te rusten
met elektrische verwarming.

Gasturbines

Met locs serie 210, 217 en 219 werd geëxperimen-
teerd met gasturbines en hulpdieselmotoren die de
elektrische verwarming zouden moeten genereren.
In 1965 verscheen de V 169 001 als nieuw prototype
op de baan; in 1968 werd de loc omgenummerd naar
219 001. Ook de latere 210 001 t/m 008 (uit 1970)
kregen een gasturbine in combinatie met elektrische
treinverwarming. Ze behoorden met hun maximum- »



PROEFSERIE 'LOLLO' MET RONDE FRONTEN

- 1.** DB Fernbahn huurt met enige regelmaat 218'en
in, zoals op 19 september 2020 als de 218 054
en 218 055 van Press de tractie leveren voor de
IC 2072 Berlin Südkreuz - Westerland (Sylt).
(foto's 1 & 3 Harold van der Meer)
- 2.** DB 216 005 Lollo in Bw Gelsenkirchen-
Bismarck op 28 september 1978. (foto's 2 & 4
Axel Heumisch, collectie Harold van der Meer)
- 3.** DB 216 075 blaast stoom af na binnenkomst
met een trein uit Braunschweig. Groningen,
16 februari 1980.
- 4.** DB 210 002 met gasturbine in het Bw Kempten
in zomer 1979.



BR 215 EN 218 MET GROTER VERMOGEN

snelheid van 160 km/u tot de snelste uit de V 160-familie. In 1980 werden de gasturbines na een brand in de 008 verwijderd en werden de locs als 901-908 in de BR 218 opgenomen; de topsnelheid werd verlaagd naar 140 km/u. Daarnaast werden tussen 1965 en 1968 vijftien locs van de BR 217 (V 162) gebouwd; deze kregen een 386 kW sterke hulpdieselmotor voor de elektrische treinverwarming.

BR 215

De 250 locs V 168, oftewel BR 215 - inclusief tien locomotieven uit de voorserie - waren eveneens met stoomverwarming uitgerust, maar voorbereid voor latere inbouw van elektrische treinverwarming. Drie locs, de 215 030 t/m 032, werden vanaf 1974 omgebouwd en uitgerust met elektrische treinverwarming. De locs van de BR 215 hadden een vermogen van maar liefst 1840 kW, de tien locs uit de voorserie 1397 kW, gelijk aan de BR 216. De lengte over de buffers werd met 400 mm verlengd om ruimte te scheppen voor een eventueel later in te bouwen zwaardere motor ten behoeve van elektrische treinverwarming. Dit werd echter niet doorgevoerd. De brandstoftanks hadden een volume van 3050 liter.

De tien prototypes hadden, net als de BR 216, een gewicht van 79 ton, bij de resterende 240 locs was dat 80 ton. De maximumsnelheid van de 240 tussen 1968 en 1971 geleverde locs lag inmiddels op 140 km/h.

BR 218

Vanaf 1968 verscheen de BR 218 (V 164) op de baan; de laatste werd afgeleverd in 1979. Ze hadden, gelijk de BR 215, een beduidend groter vermogen (1840 kW) dan de BR 216, waren standaard uitgerust met elektrische treinverwarming en de brandstoftanks konden 3465 liter diesel aan. Hun topsnelheid lag ook op 140 km/h; de locs uit de voorserie 218 001 t/m 012 kwamen niet verder dan 130 km/h. In totaal werden er, inclusief de twaalf locs uit de voorserie, 410 machines van de BR 218 gebouwd. Daarmee kwam het totale aantal locs van de V 160-familie - ze stroomden in tussen 1960 en 1979 - op maar liefst 809 exemplaren.

Eenlingen V 320 en V 250

Een loc die qua vormgeving verwant was aan deze serie en zeker de moeite waard is om te vermelden, was de V 320 001. Deze zesasser had twee dieselmotoren die samen een vermogen hadden van



6.



7.

- 5.** DB 215 012 met buurttrein Kleve - Krefeld te Goch, 11 mei 1995.
- 6.** Wiebe V 320 met een werktrein met betonnen dwarsliggers in Bremen Hbf, 26 mei 2015. (foto Michael Goll)
- 7.** De rode 216 166 rijdt op 4 juli 1980 met een gemengde goederentrein door Groningen Hoofdstation. (foto Harold van der Meer)
- 8.** De FSI 4 passeert met een ballasttrein Bösensell, 14 augustus 2024.

2795 kW, twee keer het vermogen van de BR 216. De loc had een lengte van 23.000 mm, een maximumsnelheid van 160 km/h en woog 121 ton. De machine werd in 1962 op initiatief door Henschel als DH4000 gebouwd waarna de DB hem tot 1975 heeft gehuurd. Bij de Deutsche Bundesbahn werd de eenling aangeduid als 232 001. Daarna heeft de loc bij diverse private vervoerders gereden, waarbij spoorbouwbedrijf H.F. Wiebe de laatste is. De loc ging daar in 2015 als V 320 001 na een defect buiten dienst en staat nu in bruikleen door Wiebe opgesteld in het spoorwegmuseum in Wittenberge. Er zijn plannen geweest om een gelede versie van de V 160 te bouwen, de V 250. Deze zou gebaseerd zijn op de BR 218 met in het midden een Jacobsdraaistel. Bij de DB zou de loc als Baureihe 209 worden ingedeeld. Verder dan de teken-
»



8.



Inzet in Nederland

De NS huurde in de late jaren '70 tot medio jaren '80 vanwege materieeltekort een aantal locs BR 216, die vooral voor goederentreinen in Groningen en Friesland te zien waren. Ook kwamen ze met goederentreinen tot in Amersfoort en met olietreinen in Coevorden. De in Zwolle ingedeelde locs waren nodig om de qua vermogen zwakkere NS-serie

2200/2300 en 2400/2500 af te lossen die vaak in multiple schakeling reden waardoor de beschikbaarheid afnam. De Nederlandse machinisten waren goed te spreken over de rijeigenschappen van de uit het depot Oldenburg afkomstige V 160. Ook was dit type te zien voor de treinen van het Duitse Bremen naar Groningen. De treinen D216/217 van





de Austria-Express (Klagenfurt - Amsterdam v.v.) reden vaak met een V 160 uit depot Ulm. Daarnaast waren ze te zien in Nijmegen met de buurlandtrein naar Krefeld, later Kleve. Deze treinen werden gereden met locs uit het depot Krefeld. Bij het sluiten van deze verliesgevende verbinding had de DB 215 019, voorzien van een rouwkrans, de twijfelachtige eer op 1 juni 1991 de laatste trein te rijden.

BR 225/226

Na de eenwording van Duitsland werden veel locomotieven bij de Deutsche Bahn AG opnieuw ingedeeld.

Dat betekende vaak fysieke aanpassingen en diensten-gevolge een ander nummer. Ook was de V 160 nu op de voormalige DDR-lijnen te zien. De nog jonge DB AG verdeelde in 1998 een aantal V 160-locs over de diverse bedrijfsonderdelen. Zo werden enkele 215'en en 218'en ingedeeld in de BR 225-serie om aan te geven dat ze bij DB Cargo in het bestand waren opgenomen. Een aantal locs BR 216 werd als BR 226 bij DB ingezet om defecte ICE-treinstellen af te slepen. Ook gingen verschillende 218'en naar DB Streckennetz »

-
- 9. NIAG zet met enige regelmaat loc 9 in voor de kolentreinen vanuit Rheinhafen Orsoy naar Moers Rbf, 18 december 2024.
 - 10. Aggerbahn 215 082 voor LoConnect in Lintorf, 13 maart 2024.
 - 11. AIXrail 218 487 rijdt als losse loc nabij Tecklenburg, 24 augustus 2024. (foto Erik Abbink)
 - 12. De excursietrein van het Eisenbahnmuseum Vienenburg verlaat met Train4Train 218 003 Nassau op 1 juni 2024 onderweg naar het DB Museum Koblenz. (foto Søren Jakobsen)
-





VEEL PRIVATE VERVOERDERS RIJDEN MET DE V 160

Instandhouding waar ze in hun gele kleurstelling nog steeds voor infratreinen worden ingezet. Enkele private ondernemingen hebben 225'en in dienst, zoals BM Bahndienste.

Aanpassingen naar DH1504

Zes 216'en werden tussen 1998 en 2003 voor aanpassingen door OnRail onder handen genomen om nog twintig jaar mee te kunnen. Ze kregen een andere dieselmotor ingebouwd waardoor het vermogen omhoog ging van 1397 kW naar 1550 kW. Door het aanbrengen van rangeerbordessen nam de lob met 800 mm toe. De kenmerkende lichtunits aan de fronten van de cabines verdwenen en op beide cabines werden voor de radiografische bediening antennes geplaatst. De locs rolden uit de werkplaats met een ton meer op de weegschaal en de aanduiding

DH1504/1 (216 014), /2 (216 123), /3 (216 111), /4 (216 055), /5 (216 158) en /6 (216 121). Een aantal is nog in dienst bij onder andere NIAG en FSI. De DH1504/6 rijdt nu als loc 4 bij FSI in het lichtgrijs nadat ze bij de Osthannoversche Eisenbahn (OHE) in een rode kleurstelling als 2000 85 dienst heeft gedaan.

Inzet bij private vervoerders

De private spoorwegondernemingen maken graag gebruik van de V 160. Een groot aantal rijdt nog voor maatschappijen zoals Press, Kübler Heavy Rail, Brohltalbahn, H.F. Wiebe, Railsystems RP, Heros Rail Rent, NeSa, AIX Rail, EfW en Aggerbahn. Sommige maatschappijen kiezen voor een eigen huisstijl of een die kenmerken heeft van eerdere DB-kleurstellingen (AIX Rail en Kübler gebruiken de 'Latz', NeSa en Press de witte balk). Beide zijn bij

DB in gebruik of zijn dat geweest. Andere maatschappijen kiezen voor meer historische huisstijlen zoals deze vroeger bij de Deutsche Bundesbahn te zien waren: zo zijn EfW 215 024 en 027 donkerrood en rijdt de 215 082 van Aggerbahn in de oceaانبloauw-crème kleurstelling. De 218 376 van Railsystems RP rijdt in het Oriëntrood met een witte 'Latz' zoals in de jaren negentig gebruikelijk was. Veel private locs zijn getooid in een eigen versie van het oude Deutsche Bundesbahn-logo om niet teveel af te wijken van de oorspronkelijke versie. Sommige machines voeren zelfs nog het oude DB-logo. Zo zijn de 215 082 van Aggerbahn en de in City Bahn-kleuren gestoken 218 117 van Kübler Heavy Rail voorzien van Deutsche Bundesbahn-logo's. Ook bij private ondernemingen wordt de V 160 langzaam vervangen door locs van het type G1206, G2000 en DE 18.

Bewaarde Lollo's

Naast de inzet van serielocs uit de V 160-familie bij DB, private ondernemingen en musea, zijn er vijf van de negen Lollo's bewaard gebleven. De V 160 002 is

eigendom van een particulier en in bruikleen bij de Historische Eisenbahnfreunde Lübeck (HEL), de 003 is eigendom van de HEL. De V 160 001 en 006 zijn na hun Italiaanse avontuur als respectievelijk ACT 1900 008 en 007 in Duitsland teruggekeerd en voeren hun oorspronkelijke nummers. Ook de 004 die bij Serfer als K054 in Italië dienst heeft gedaan, bevindt zich weer in het land van herkomst. De V 160 006 staat in Altenbeken. In elk geval kan worden geconcludeerd dat veel mensen en bedrijven V 160-locomotieven een warm hart toedragen. //

-
- 13.** DB 218 443 met een Regionalzug van Hof naar München. Marktredwitz, 10 mei 2024. (foto Søren Jakobsen)
 - 14.** De door Krupp gebouwde Lollo V 160 002 rijdt op 21 september 2024 door het heuvelachtige landschap bij Vienenburg met een gezelschapstrein van Neumünster naar Goslar. (foto Harold van der Meer)
-





Bitburger BIERWAGEN

BOUWKIT MODELLBAHN UNION

Voor een decoratieve invulling van het marktplaatsplein op zijn modelbaan ontdekte Stefan Izeboud de Bitburger bierwagen in H0 op de site van Modellbahn Union. Na enkele dagen lag de bouwkit in de bus en kon hij aan de slag.

In Bitburg, een kleine stad gelegen in het Bitburger Gutland in de Duitse Eifel nabij de grens met Luxemburg, begon de geschiedenis van het bekende goudgele gerstenat 'Bitburger pilsner'. De bierbrouwerij werd in 1817 door Johann Peter Wallenborn gesticht en is nu een van de grotere en zeker bekendste brouwerijen van Duitsland.

Vandaag de dag heeft de zevende generatie van het familiebedrijf zestienhonderd mensen in dienst die betrokken zijn om dit prachtige bier op de markt te zetten. De brouwerij beschikt in Bitburg over vijf tot 300 meter diepte reikende waterbronnen. De slogan 'Bitte ein Bit' is in vele horecazaken duizenden keren per dag te horen, maar hier nog even niet. Uit de deur



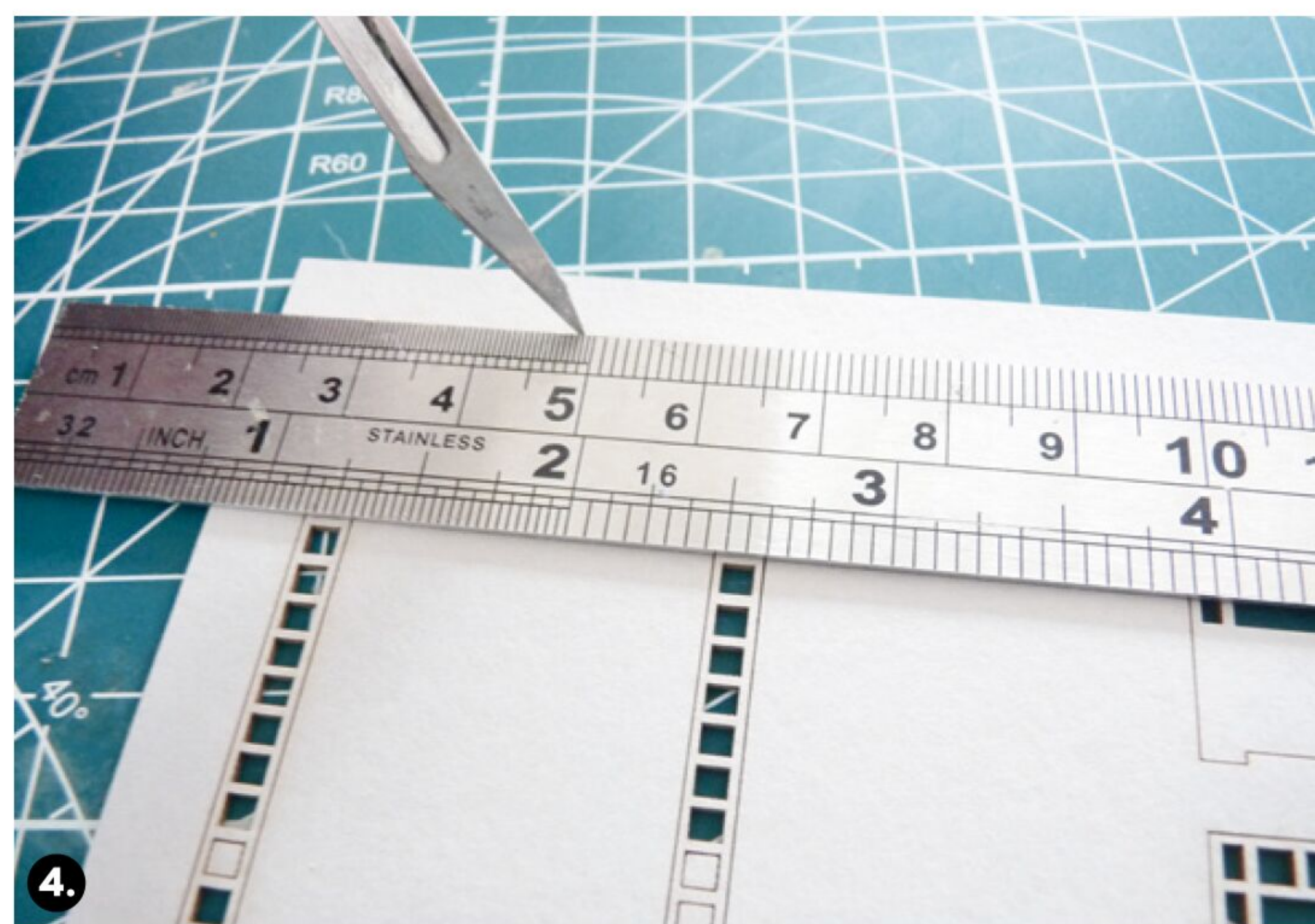
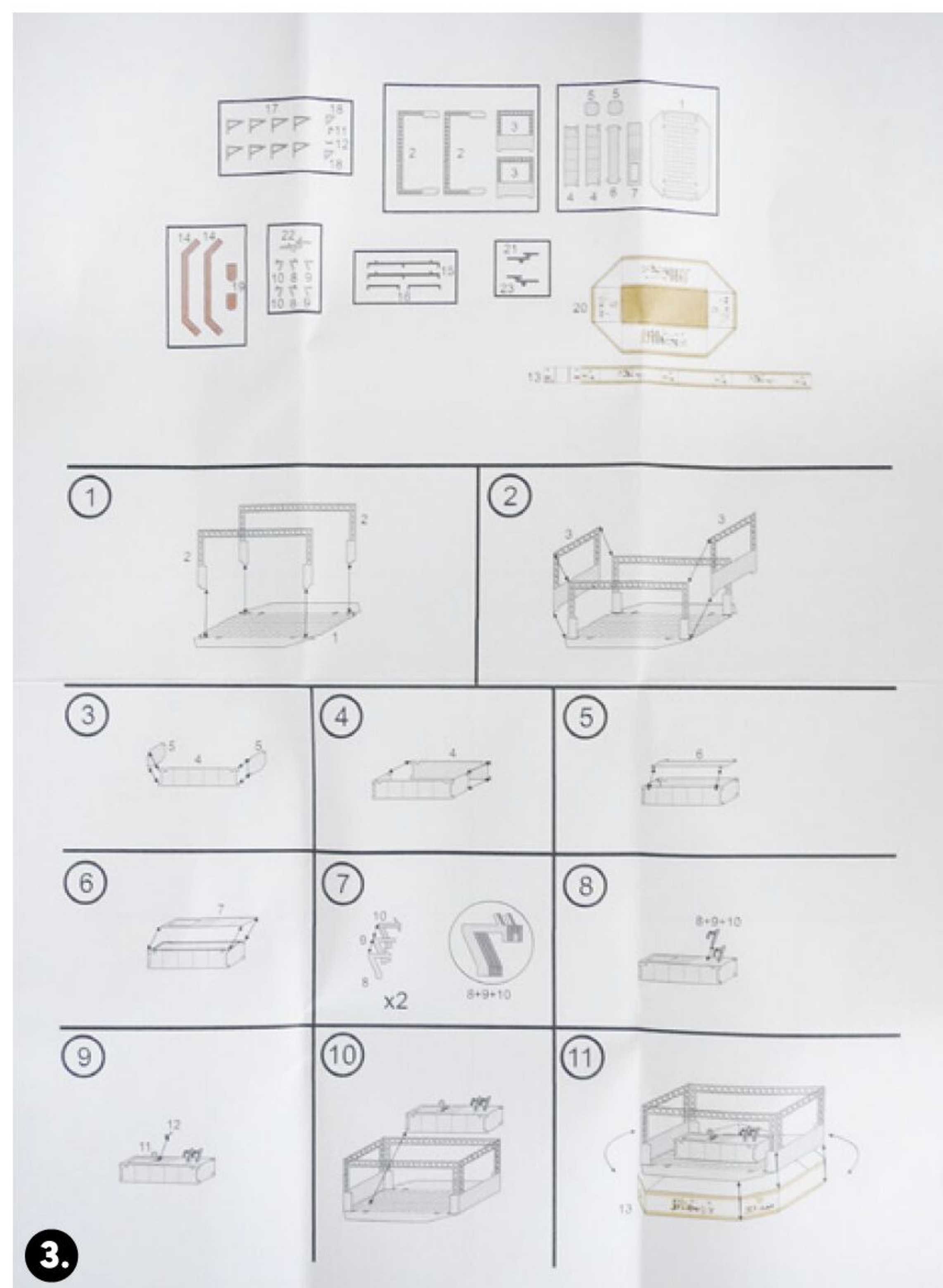
TAP MET GROENE HENDEL EN GOUD-KLEURIGE KRAAN

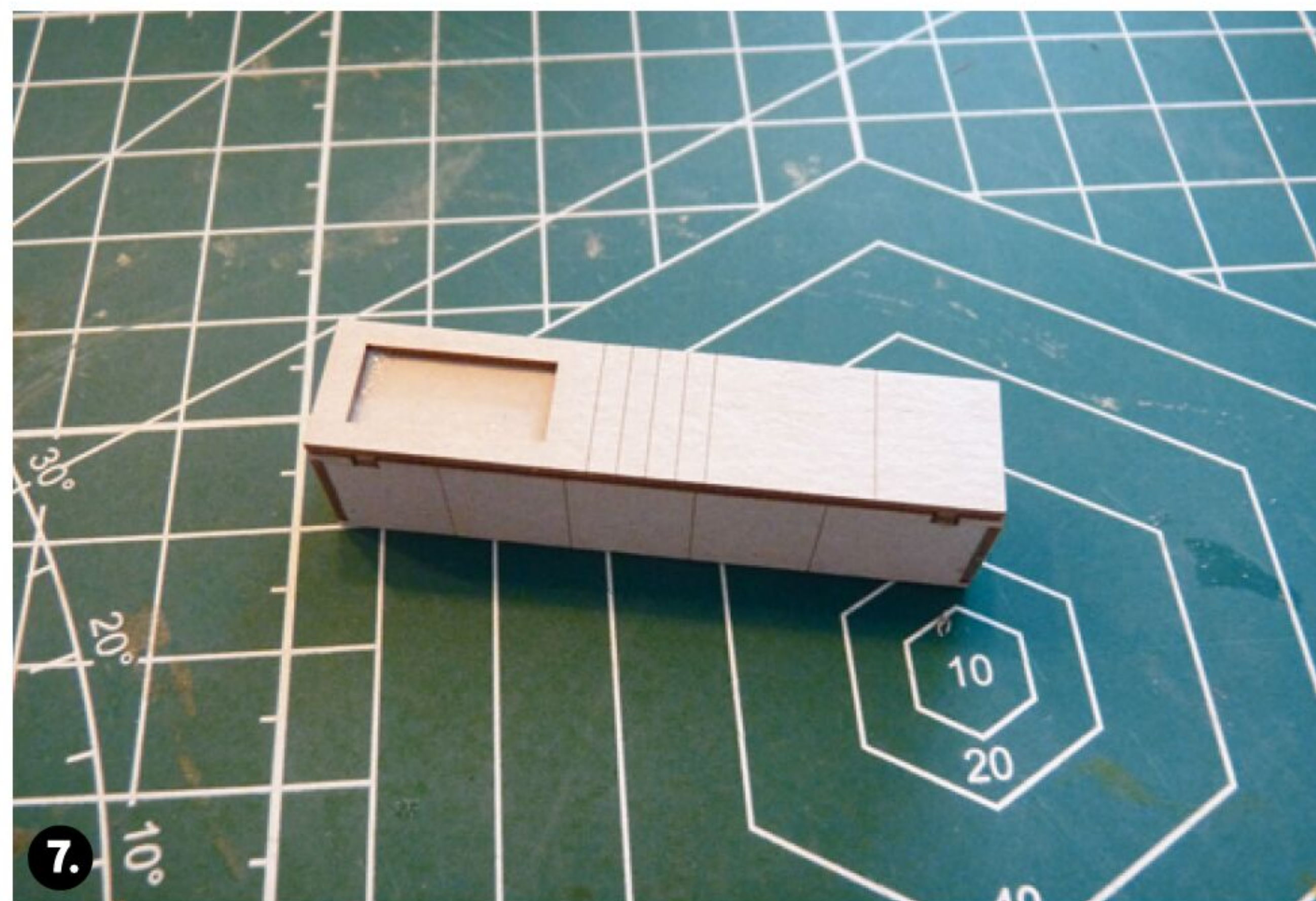
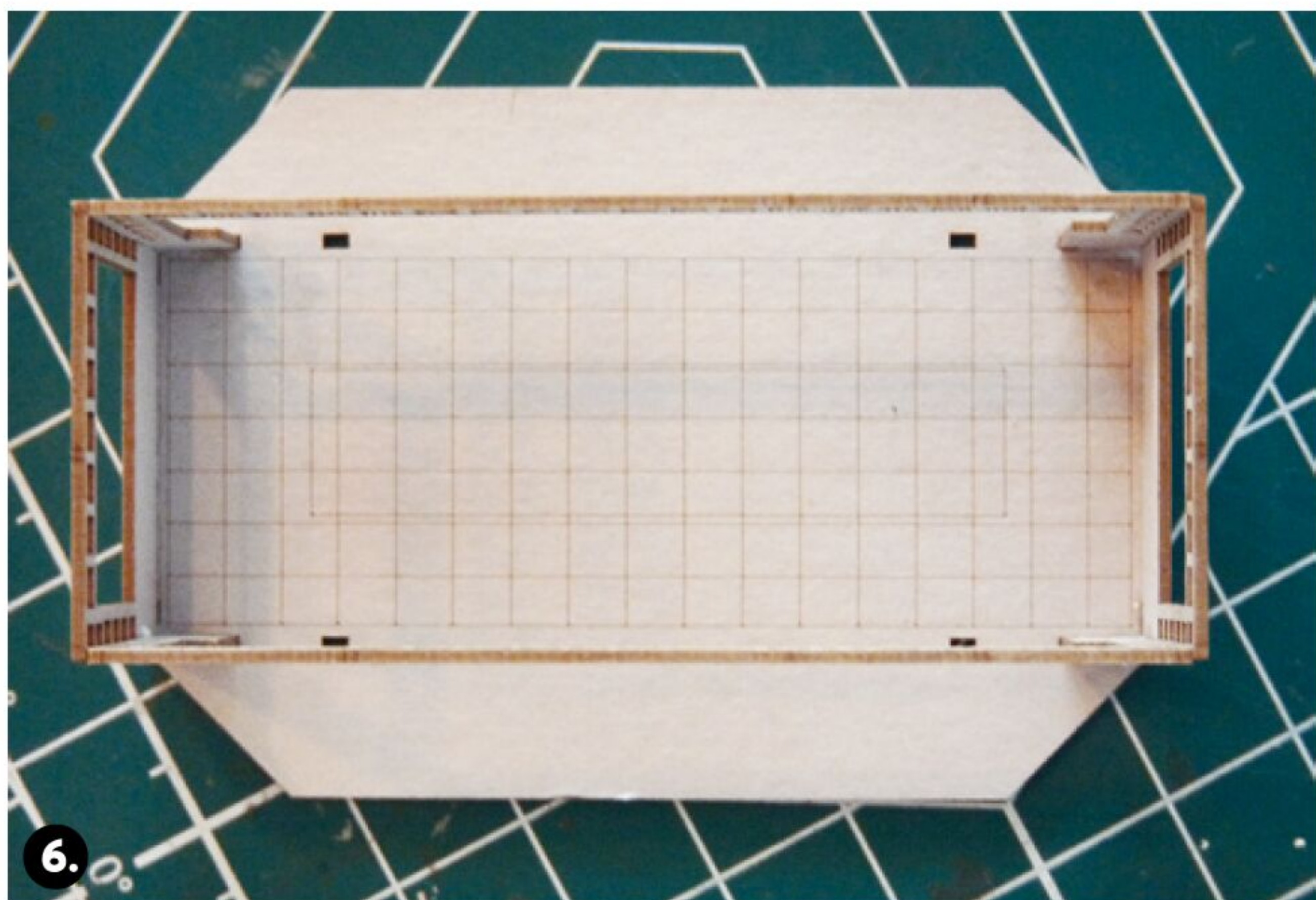
DM Toys ontwikkelde lasergesneden bouwkit (artikelnummer L00191, afmetingen 11,7 x 7,6 cm, € 14,99, tijdperk V-VI) moet eerst een bierwagen worden samengesteld. Hoewel de wagen een dissel heeft, rust hij na plaatsing op de gewenste plek op vaste steunen.

BOUWKIT

De bouwdoos bevat een getekende en zeer duidelijke bouwbeschrijving; dat geeft een indicatie dat ook aan het ontwerp de nodige aandacht zal zijn besteed. Een prettig gevoel. De kit is eenvoudig te bouwen en geschikt voor modelbouwers zonder ervaring met lasercut. De raamwerken zijn van hoogwaardig dik vezelkarton die op kleur zijn gebracht door ze met inkt te doordrenken. In tegenstelling tot veel lasergesneden kits, vertonen de snijlijnen geen resten van verbranding. Dat maakt het wel zo netjes. »

1. De Bitburger-serveerwagen is opgeleverd, enkele bierliefhebbers wachten op het moment dat er zal worden getapt.
2. De bouwkit, handleiding, lasercutlijm en de gebruikte gereedschappen.
3. De getekende bouwbeschrijving laat niets te wensen over.
4. Het snijden langs een stalen liniaal beperkt de kans op uitschieten.
5. Het draagframe - alle rechthoeken zijn uitgesneden - is op de bodemplaat verlijmd.



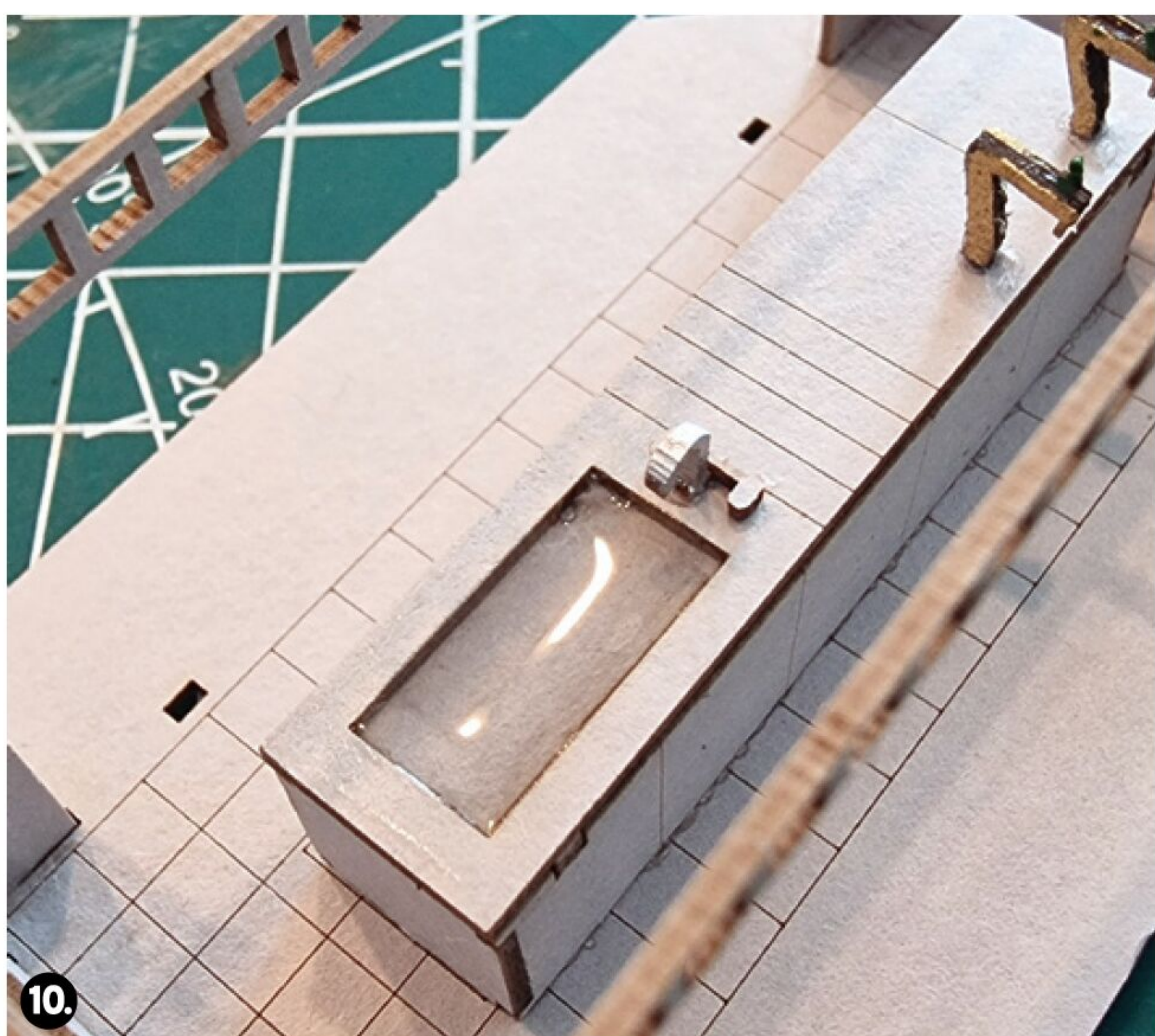


Na het bestuderen van de handleiding kan de bouw beginnen. Hiervoor hebben we nodig een scherp hobbymes, Faller Expert-lasercutlijm of houtlijm, een stalen liniaal en een pincet. Voor we de twee lange en aansluitend de beide korte opengewerkte draagconstructies op de bodemplaat fixeren, moeten de vele rechthoeken uit de imitatie aluminium draagconstructie worden gesneden. Door het mes waarmee

de delen van het frame van het raamwerk worden losgesneden langs een stalen liniaal te geleiden, wordt uitschieten en teveel wegsnijden voorkomen. Als de lange delen van de draagconstructie met een druppel lasercutlijm in de vloer van de wagen zijn gefixeerd, volgen de beide zijanten. Deze lijm droogt snel zodat we lekker kunnen doorwerken.

BIERTAP

Het uit vier wanden en een tussen- en bovenblad bestaande keukenblok is snel gebouwd. De biertap en de kraan van de spoelbak zijn fragiel en erg klein. Voordat ik die zal plaatsen, vraag ik mijn in een biercafé werkende dochter naar de kleur van de tap van Bitburger. De hendel blijkt groen te zijn met een goudkleurige kraan. De pomp en waterkraan worden aluminiumkleurig. Als de verf droog is worden water- en tapkranen met behulp van een pincet vastgelijmd. De spoelbak zal beter ogen als er een laag 'still water' van AK (AK8008, flacon 250 ml, € 9,95) in staat. Het droogt glad op en is ideaal om plasjes of poeltjes te creëren, maar ook om een spoelbak te vullen. Na een korte droogtijd van het dunne laagje water, kan de tapunit op de daartoe aangegeven plek in de wagen worden geplaatst. De rondom de wagen aan te brengen reclame bestaat uit een lange strook die door de rillen op de vouwlijnen gemakkelijk is aan te brengen. Let op dat reflectoren en een kentekenplaat aan de achterkant van de wagen komen.



DE GROTE LUIFEL STEUNT OP ACHT UITHOUDERS

HOUTEN BAR

Na het plaatsen van de houten barbladen met nerfstructuur aan beide langszijden, draaien we de wagen om en plaatsen het uit vier delen bestaande frame onder de bodemplaat. De wagen komt daarvoor op zes lage poten te staan. De wagen krijgt een uit één deel bestaande luifel zodat personeel en klanten tegen zon en regen beschermd zijn. De luifel steunt op acht uithouders die zorgvuldig op de hoeken moeten worden geplaatst. Aan de achterkant plaatsen we twee tafels en aan de voorzijde de dissel. Het koude, welverdiende biertje na de bouwklus komt in zicht. Het plaatsen van de luifel blijkt het meeste lastige onderdeel van de bouwkit te zijn. Deze is gelijk de reclamerand vorgevormd, maar is moeilijk te lijmen. Om te voorkomen dat bij het verlijmen residuen te zien zullen zijn, zet ik de delen aan de onderkant van de luifel met kopieertape vast. De luifel zelf wordt met lasercutlijm op het frame gefixeerd. Met het plaatsen van de dissel is de serveerwagen klaar voor gebruik en kunnen we op een mooie zomer proosten.

Met dank aan Modellbahn Union voor het beschikbaar stellen van het model en mijn vriend Christian voor de bij het thema passende achtergrondhuizen. //

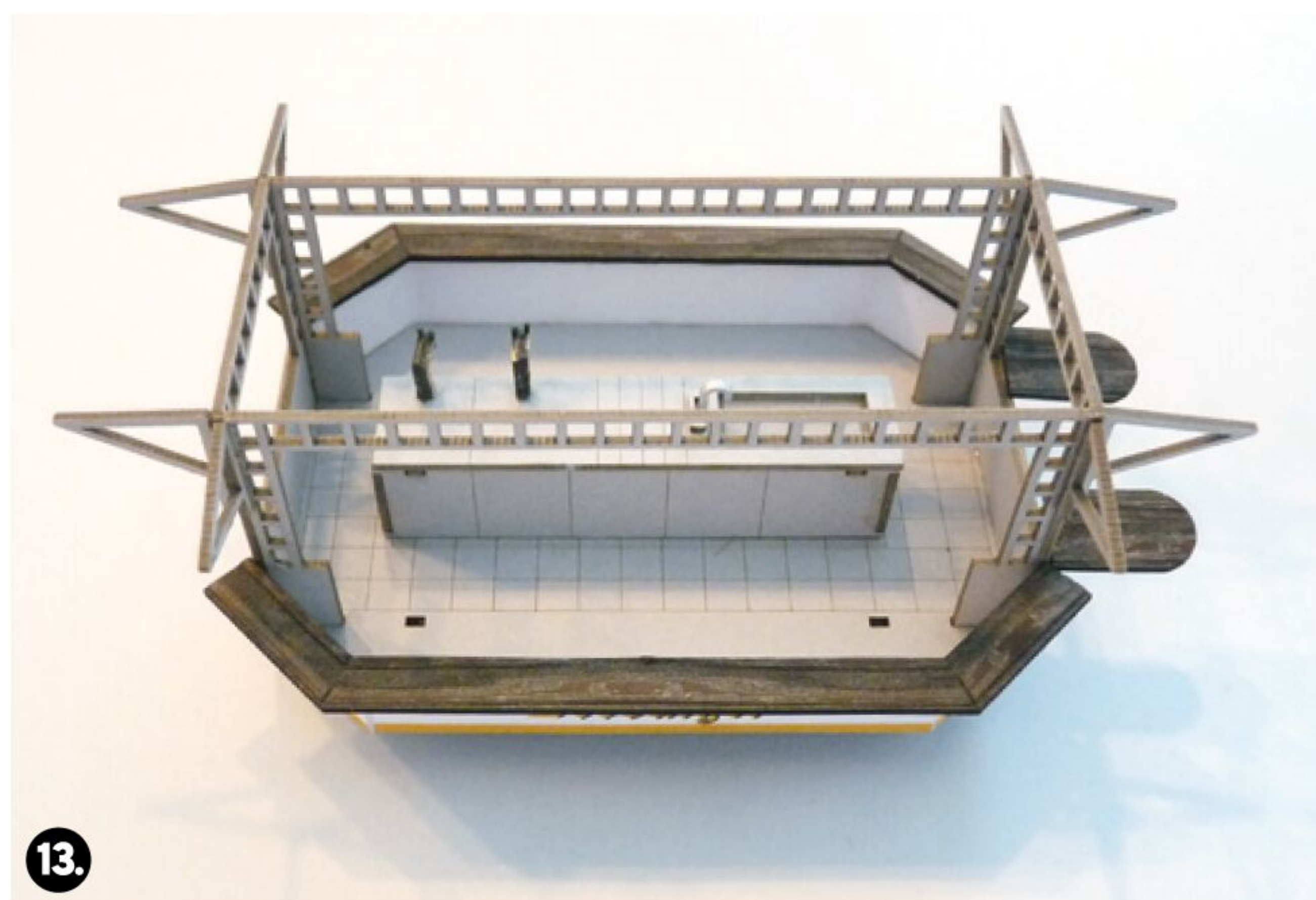
-
- 6.** De passing van het draagframe is optimaal.
 - 7.** Het keukenblok annex tapunit.
 - 8.** De tapunit krijgt accenten met Spaanse acrylverf.
 - 9.** 50 cent voor een tapkraan.
 - 10.** De grote spoelbak is met AK still water gevuld.
 - 11.** De wagen heeft rondom reclame van het biermerk.
 - 12.** De biertent staat op lage fundering.
 - 13.** De acht uithouders voor de luifel, de houtkleurige barbladen en de beide tafels zijn gemonteerd.
 - 14.** De naden van de luifel worden aan de onderkant met tape vastgezet.
-



11.



12.



13.



14.



1.

1959

Toen & Nu

BEVERWIJK

**Met de opening in 1867 van de spoorlijn
Haarlem - Uitgeest kreeg ook Beverwijk aansluiting
op het groeiende landelijke spoorwegnetwerk.**



1959

2.

Anvankelijk was er een standaardstation Staatsspoor derde klasse gepland, maar uiteindelijk kwam er een eenvoudig houten gebouw op een stenen fundering langs een enkel zijperron. Dit bleek al snel te klein zodat het in 1870 werd verbouwd en verlengd. Ook kreeg het een marquise, een overkapping die een deel van het perron voor het stationsgebouw besloeg. Met de spoorverdubbeling in 1898 kwam er een tweede perron met eenzelfde type overkapping als architect D. Margadant dat jaar in Santpoort Zuid had gebouwd. Bij de bouw van de spoorlijn was aanvankelijk niet in een brug over het Noordzeekanaal voorzien. Tijdens de aanleg van het kanaal reed de trein over een tijdelijke dam, maar met de opening van het kanaal in 1876 was een lage enkelsporige brug beschikbaar. De doorvaartbreedte van 19 meter bleek in de praktijk



3.

2025

te smal en de commissie die de mogelijkheden voor de kanaalverbreding onderzocht, opperde de brug door een pontveer te vervangen. Dat ging de HSM te ver zodat in 1905 de hoge Velserspoorbrug in dienst kwam.

Velsertunnel

Maar ook een grote draaibrug staat vroeg of laat in de weg. In 1941 werd een aanzet gegeven voor de bouw van een autotunnel, maar dat werd een jaar later stopgezet. Bij nieuwe plannen bleek het slimmer om naast de autotunnel gelijktijdig een spoortunnel te bouwen. In 1957 kon het project, na een bouwtijd van zeven jaar, feestelijk in gebruik worden genomen en kreeg Beverwijk na negentig jaar een nieuw, door G.J. van der Grinten ontworpen, stationsgebouw. Het moderne en relatief lage gebouw heeft een ver overstekend lessenaarsdak en een goeddeels glazen pui. Berucht was het grote kale voorplein annex busstation. Toen Beverwijk rond 2005 op zoek was naar ruimte voor een nieuw stadhuis, viel het oog op de plek waar het eerste station gestaan heeft. De gehele omgeving werd opnieuw ingedeeld en opgeknapt. Met het stadhuis is niets mis, maar het stationsgebouw valt sindsdien een beetje in het niet. //



4.

2025

1. De perronzijde van het houten station op 10 juni 1959. Ook de flinke marquise heeft de tand des tijds doorstaan; de sloop is aanstaande en het onderhoud is tot een minimum beperkt. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
2. Vanonder de marquise was de bouw van het nieuwe gebouw goed te volgen, 10 juni 1959. (foto L. Hessels, collectie Het Utrechts Archief)
3. Het pleintje voor het station anno 2025. Er kwam orde in de jarenlange fietsenchaos door de bouw van een fietsenkelder in 2015.
4. Het spoor in de verte lijkt niet alleen in de diepte te verdwijnen: dat doet het ook. De spoortunnel begint waar het station ophoudt.



EXTRA ONLINE

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 483, verschijnt half mei.

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



Reportage: Zuidelijk Afrika

Botswana, Namibië, Zambia en Zuid-Afrika: de spoorwegen heden ten dage belicht door Matthias Hille.



Railplan: Ligurische kust

Station Corniglia als middelpunt voor een Italiaanse modulebaan.



Techniek: NS-acculoc 83

De ex-ZHESM-loc nagebouwd met een Fleischmann-veewagen als basis.



Baan in beeld: Baden Baden

Een spannende mix van tractie en internationaal treinverkeer.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyen **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Bert van Hooff, Stefan Izeboud, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Erik Abbink, Peter Belmer, Rob Bemelen, Rob Blom, André Canters, Marcel van Eupen, Fokke Feenstra, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Michael Goll, Roelof Hamoen, Axel Heumisch, Søren Jakobsen, Hans Koning, Tiemen Schenk, Marleen Schlichting, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma, Deborah van der Span **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 special kost € 7,90 p/mnd en in België € 9,25 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 1x per jaar een special **Vormgeving** Marco Lassing **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551

© **Copyright 2025.** Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. 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

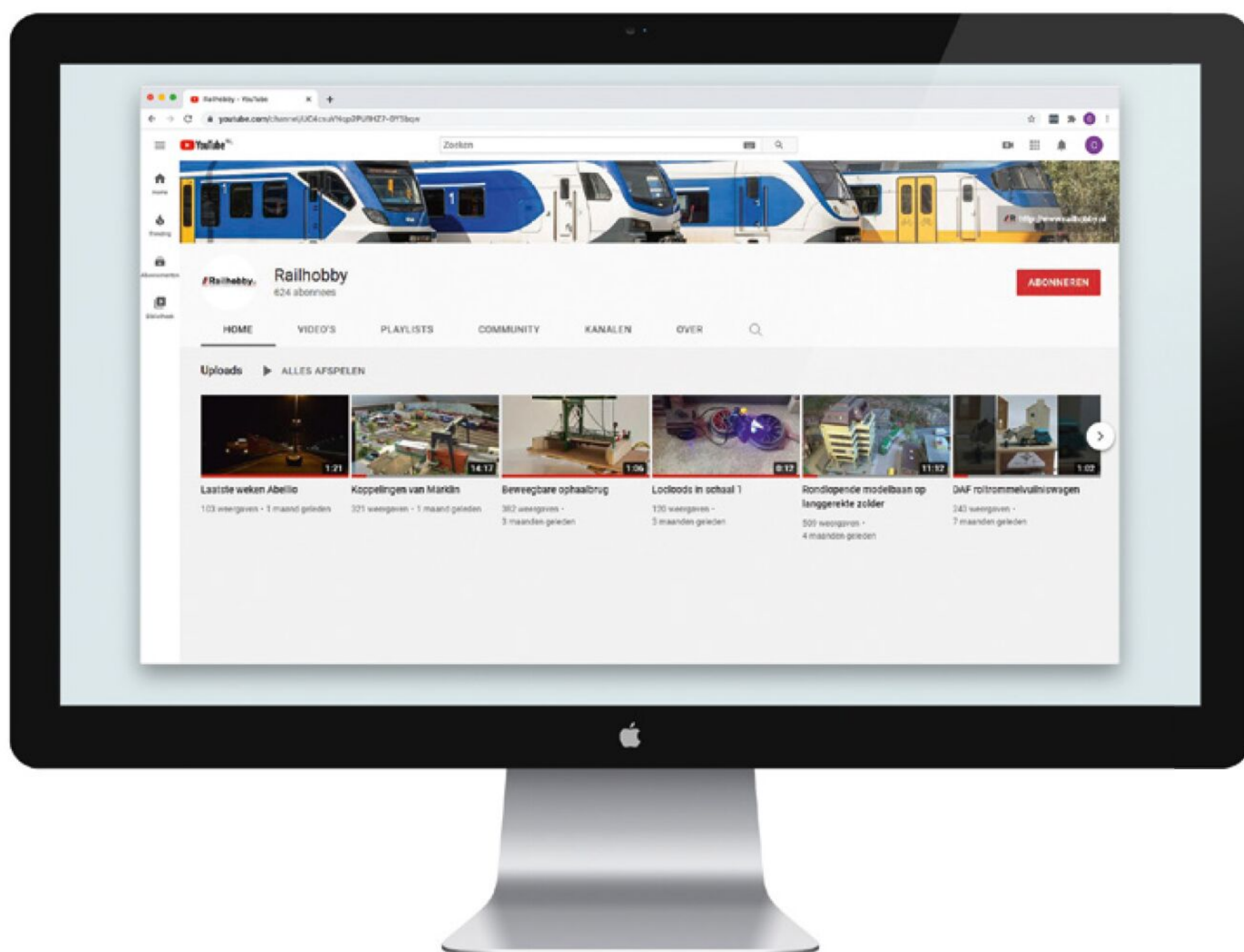
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

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.**



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!**



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).**

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)

Dit artikel wordt in 2025 in een éénmalige oplage exclusief via de Nederlandse dealers aangeboden.

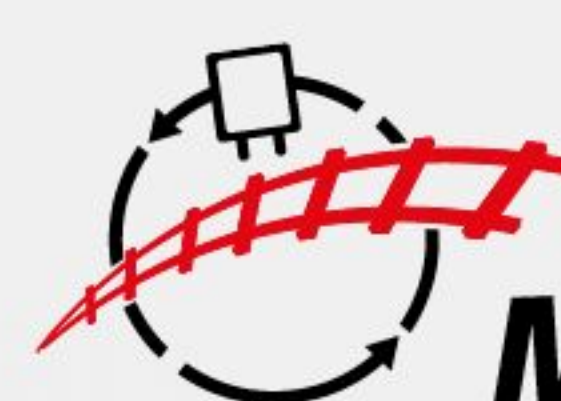


Voorbeeld:

Elektrische locomotief serie 1800 van Rail Force One Fleet Services in grijze basiskleur met omringende Nederlandse vlag. Bedrijfsnummer 1828 in actuele toestand.

Modelhighlights:

- Exclusief model voor de Nederlandse dealers
- Fijn gedetailleerde metalen uitvoering met veel los aangebrachte details.
- Pantografen digitaal beweegbaar.
- Cabineverlichting digitaal te bedienen.
- Veel apart schakelbare rangeer- en bijzondere signalen.
- Digitale mfx+ decoder met uitgebreide bedrijfs- en geluidsfuncties.
- Bufferhoogte volgens NEM.
- Met buffercondensator voor het overbruggen van korte stroomloze stukken.



Met buffercondensator

märklin
H0

N

39722 Elektrische locomotief type 1800

TRIX
H0

N

25162 Elektrische locomotief type 1800

€ 459,-*



* Aanbevolen verkoopprijs. De producten kunnen in detail van de modellen afwijken. Prijs, data en maten kunnen afwijken.

www.marklin.nl | www.trix.nl

www.facebook.com/maerklin