

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 48, JULI/AUGUSTUS 2025 - NR 485 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

BAAN IN BEELD:
Reijersdam
volop NS-materieel

RAILPLAN:
Rügen
kopstation aan zee



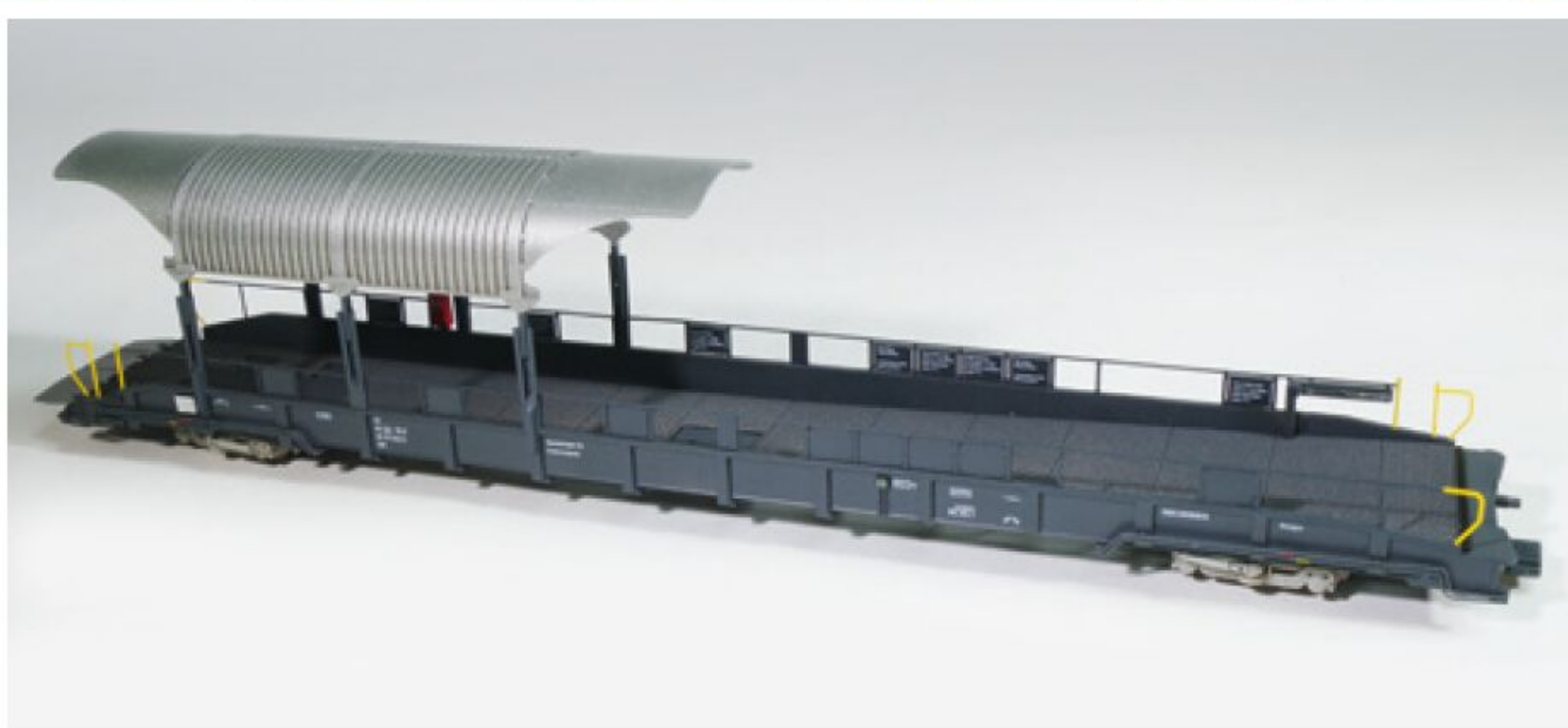
FRANSE TANKS
SBB OPRIT
Slips getest



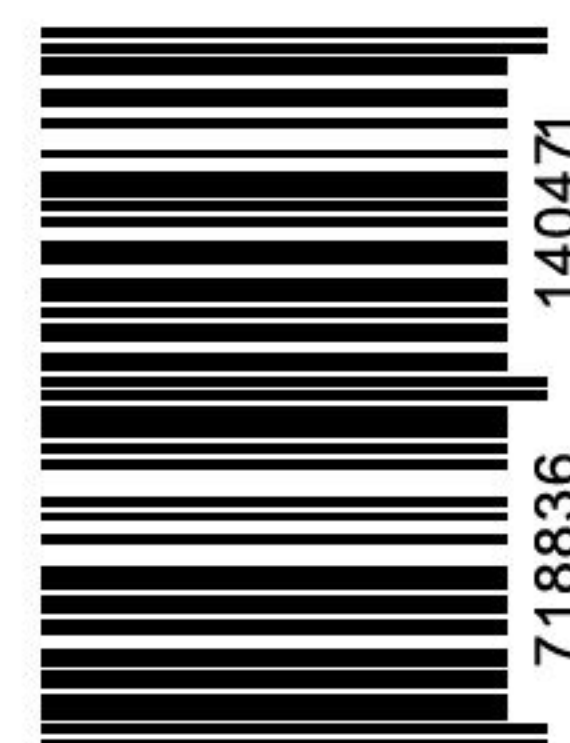
RAILTEST: SNCF CC 70001 REE



Doen: Workshop dioramabouw
De Kameleon met Hielke en Sietse



Uitgelicht: BLS Autozug van NME
Autowagens met ledverlichting



BP

8

Ontdek alle nieuwigheden van ESU op www.loksound.nl

NIEUW: BR 80 DC/AC 4 versies



Mobile Control Pro
Ref.: 50115-50116

Docking voor Mobile Control Pro
en II
Ref.: 50005

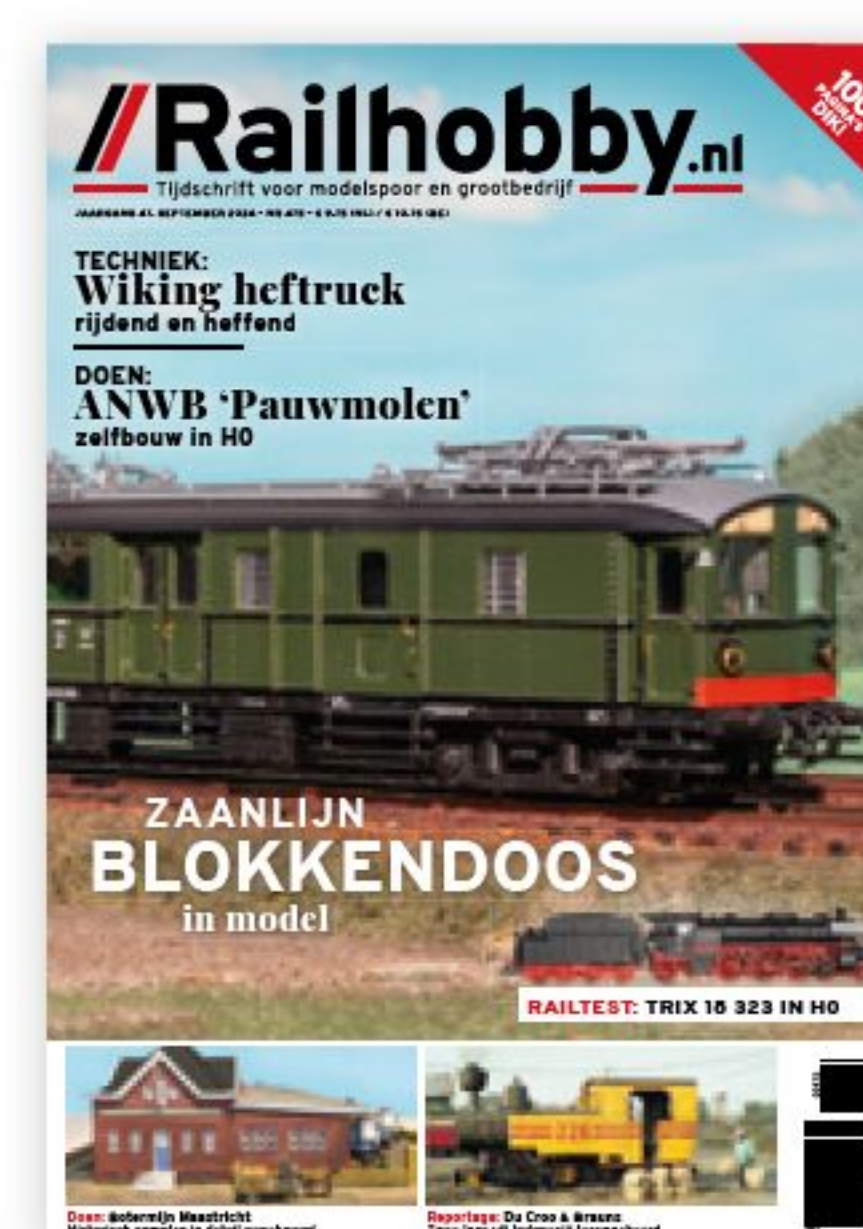


Import:

T	S	D
Train	Service	Danckaert

Nieuwe Mobile Control Pro voor ECoS, CabControl, z21, Central Station Reloaded, CS3, Yamorc... met apart verkrijgbare docking.

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



Cover SBB MOBILE RAMPENWAGEN

Franse tanks worden
in Graubünden via een
SBB Slings verladen.

FOTO:
SANDER BROERSE



De 1307 staat met de 1224 met een IC in Roermond op 10 augustus 1980.
(foto Harold van der Meer)

Grootbedrijf

De zomer is van oudsher altijd een ‘in between’-moment. Niet het uitgelezen moment om je terug te trekken op de zolder of werkkamer om te werken aan het volgende **treinenproject**. Velen van ons genieten van een verdiende vakantie. Het liefst combineren wij dit met een spoorse activiteit zoals een **museumlijn**, of interessant station. De romantiek van de spoorwegen blijft ons roepen! Ik sprak onlangs een medehobbyist die mij toevertrouwde dat het Europese spoorbeeld, gedomineerd door hetzelfde type trein dat in meerdere landen de dienstregeling vult, wat eenzijdig wordt. Jammer, maar **reizen per spoor** houdt toch onze voorkeur.

Voor u ligt het gecombineerde juli/augustusnummer. Als **coördinator grootbedrijf** ben ik recent tot de Railhobby-familie toegetreden. Inmiddels doe ik alsof ik begrijp hoe dit mooie blad tot stand komt. Ik heb geleerd dat het toch elke keer een hele prestatie is om een attractief nummer samen te stellen. Mijn taak is het verzorgen van artikelen over het grootbedrijf, niet zozeer het schrijven, maar wel te zorgen dat er voldoende **artikelen** voor publicatie op de plank liggen. Er zijn een aantal trouwe schrijvers die ik hogelijk acht en waardeer, toch ben ik ook op zoek naar **nieuw schrijftalent**. Ik nodig u van harte uit om mij te mailen wanneer u inspiratie heeft; u kunt mij benaderen via het e-mailadres Bert.van.hooff@redactie.railhobby.nl. Ik zie uit naar uw reacties en wens u een mooie zomer met veel leesplezier in dit nummer.

Bert van Hooff

Adverteerders

- 2** Train Service
Danckaert
- 45** TreintjeOost
- 45** Modelspoorgigant
- 45** Peperkamp
Modelbouw
- 66** De leukste
(web)winkels
- 100** Bison

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 485



6

UITGELICHT: BLS AUTOZUG NME

De wagens van BLS-autotrein 42 hebben ledverlichting in de railing.

16

DOEN: KAMELEON

Hans van de Ven doet verslag van de workshop dioramabouw van Bentink Modelspoor.

24

RAILINFO+: SBB RAMPEN-WAGEN

Met de mobiele opritwagen van SBB worden in Graubünden Franse tanks op de trein gezet.

30

BAAN IN BEELD: REIJERS-DAM

Het kopstation zorgt met de werkplaats voor de nodige rangeerbewegingen.

38

BAANPLAN: RÜGEN

In de serie 'Sporen op vakantie' schetst Kees Bregman de mogelijkheden die het kopstation op het Duitse eiland biedt.

46

HISTORIE: A4 60007 'SIR NIGEL GRESLEY'

Rail 200: de in British Railways Blue gestoken legendarische loc actief op de North Yorkshire Moors Railway.

52

TECHNIEK: NS RAILKRAAN

Zelfbouw in H0 van een vijfassige spookkraan met bijzonder tuinhuisje.



58

REPORTAGE: ZUIDELIJK AFRIKA, DEEL 2

De spoorwegen in Namibië en Botswana door Matthias Hille in beeld gebracht.

68

RAILTEST: SNCF CC 70001 REE MODELES

Crowdfunding vormde de basis voor de zesassige diesellocom in H0.

74

RAILINFO+: AFSCHEID ICE 3M

Verslag van de geslaagde afscheidsrit met NS- en DB-treinstellen.

86

REPORTAGE: HSB, DEEL 2

Sicco Dierdorp rondt af met de vele wijzigingen die de exploitatie tot op heden heeft gekend.

92

DOEN: VERKOOPWAGEN

Bouwkits döner kebab, kaas of zoetigheden van Preiser voorgesteld.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 10 Railinfo
- 29 Railnieuws
- 50 Word abonnee
- 73 Spoorverhalen: NS-wegkraan
- 78 Modelnieuws
- 85 Railpers
- 96 Toen & Nu: Hilversum
- 98 Preview Railhobby 486



EXTRA ONLINE

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

BLS-autotransportwagens van NME

INGEBOUWDE LEDVERLICHTING

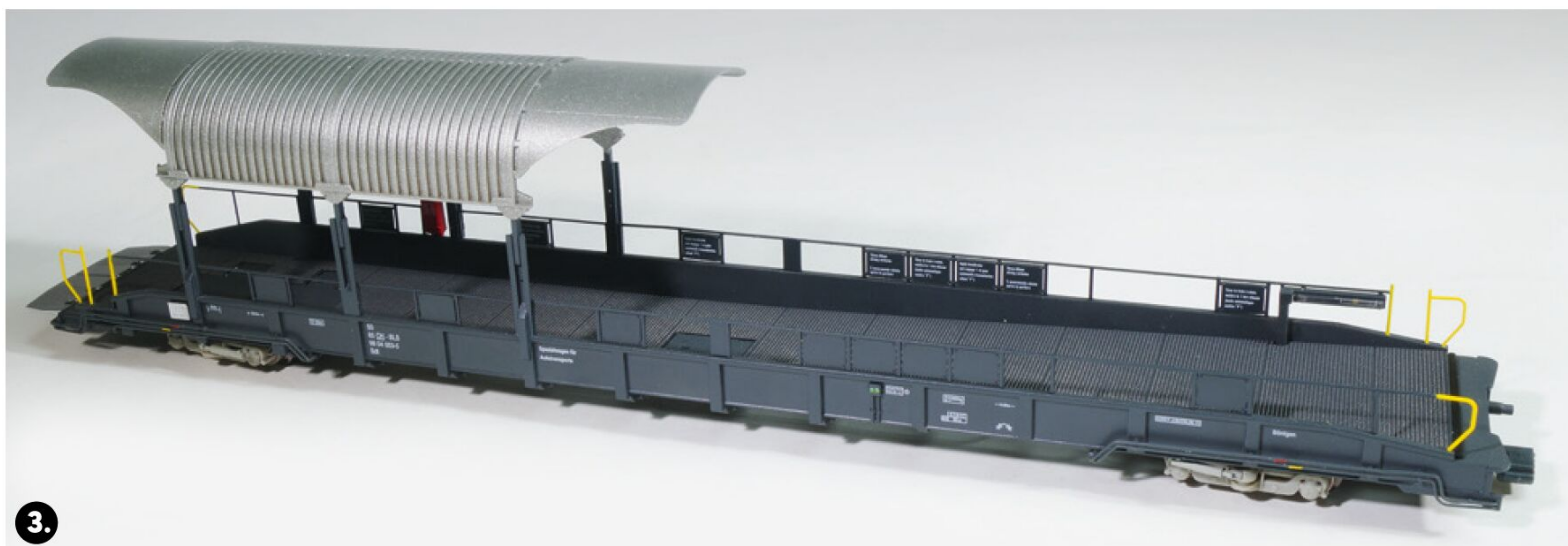
Elke vakantieganger die met de auto naar de zuidkant van de Zwitserse Alpen reist, heeft vast wel eens gebruik gemaakt van de BLS-autotrein door de ruim veertien kilometer lange Lötschbergtunnel. De voertuigen worden in Kandersteg op de trein gereden waarna in Goppenstein de reis verder over de weg gaat. De treinrit duurt ongeveer een kwartier.

Vijf jaar geleden kondigde de firma NME van Ralf Fleischmann de komst van de verschillende wagens type Sdt in H0 aan. Het stuurstandrijtuig zou door het Spaanse Mabarrail uitbracht worden. Voor de tractie zijn BLS-locomotieven van diverse fabrikanten verkrijgbaar. Nadat er vorig jaar een concurrerend product op de

markt kwam, heeft NME de detaillering van de wagens verder verfijnd en de digitaal aangestuurde verlichting nader uitgewerkt. Het hoeft geen betoog dat dit invloed heeft gehad op de uitleveringstermijn en de adviesprijs. Daarbij komt dat Mabarrail eind 2023 door externe omstandigheden gedwongen was de bedrijfsactiviteiten te beëindigen. NME heeft daarop

VOORBEELD & MODEL

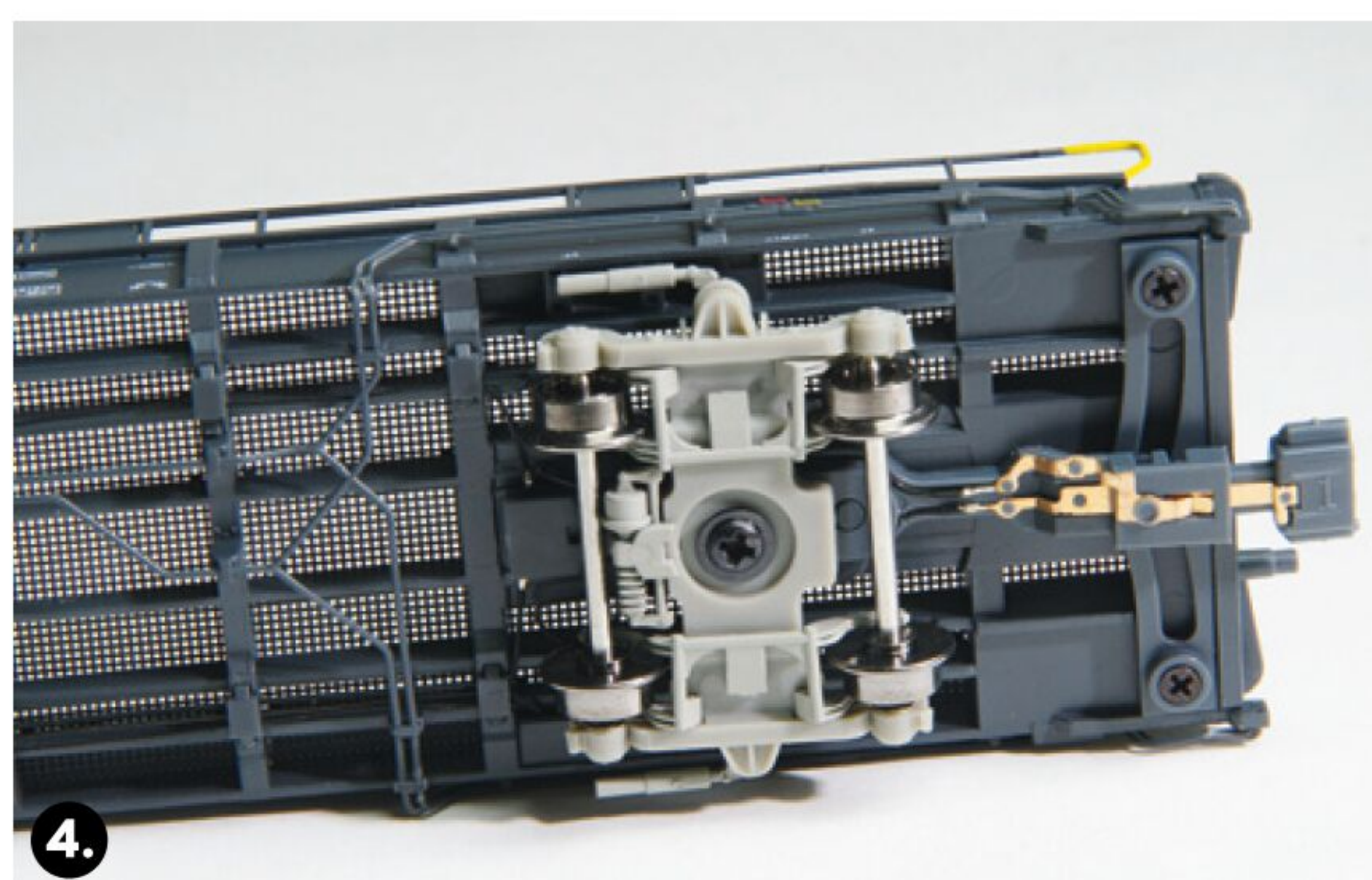




besloten het BLS-stuurstandrijtuig zelf te produceren. Voor de beschrijving van het voorbeeld en de BLS Autozug 43 in H0 van Exact-Train zie Railhobby 475, september 2024.

BLS AUTOZUG

Inmiddels zijn de eerste wagens als autotrein 42 voor het tweerailsysteem uitgeleverd; de eerste voor drie-rail volgen eind dit jaar. De modellen hebben een metalen bodem met kunststof opbouw. Naast de oprijwagens - verschillende wagens aan de loczijde (artikel 536600), respectievelijk de stuurstandwagen (536601) met neerklapbare boorden - zijn ook de deels overdekte Rampenwagens en overdekte tussenwagens leverbaar. De lengte van de oprijwagen is 287 mm, de overige wagens meten 237 mm. NME heeft de detaillering bijna tot in de perfectie doorgevoerd. Ragfijn geëtste vloerroosters, loepzuivere meertalige opschriften, puntgelagerde assen, draaistellen die met een schroef zijn bevestigd en magnetische, stroomgeleidende kortkoppelingen. De oprijwagens zijn »



1. BLS Re 4/4 166 met autotrein 42. Afladen op 24 juni 2009 in Kandersteg. (foto Dolf Heibloem)
2. De oprijwagen met neerklapbare boorden.
3. De Rampenwagen met de gedetailleerde meertalige opschriften. De rijvloer loopt aan de kant van de overkapping af naar de lagere autowagens.
4. De gedetailleerd uitgevoerde geëtste rijvloer met stroomgeleidende kortkoppeling.
5. Het kopschot van de oprijwagen van autotrein 42. Over de opklapbare voetplaat bereiken motoren het stuurstandrijtuig.



6.

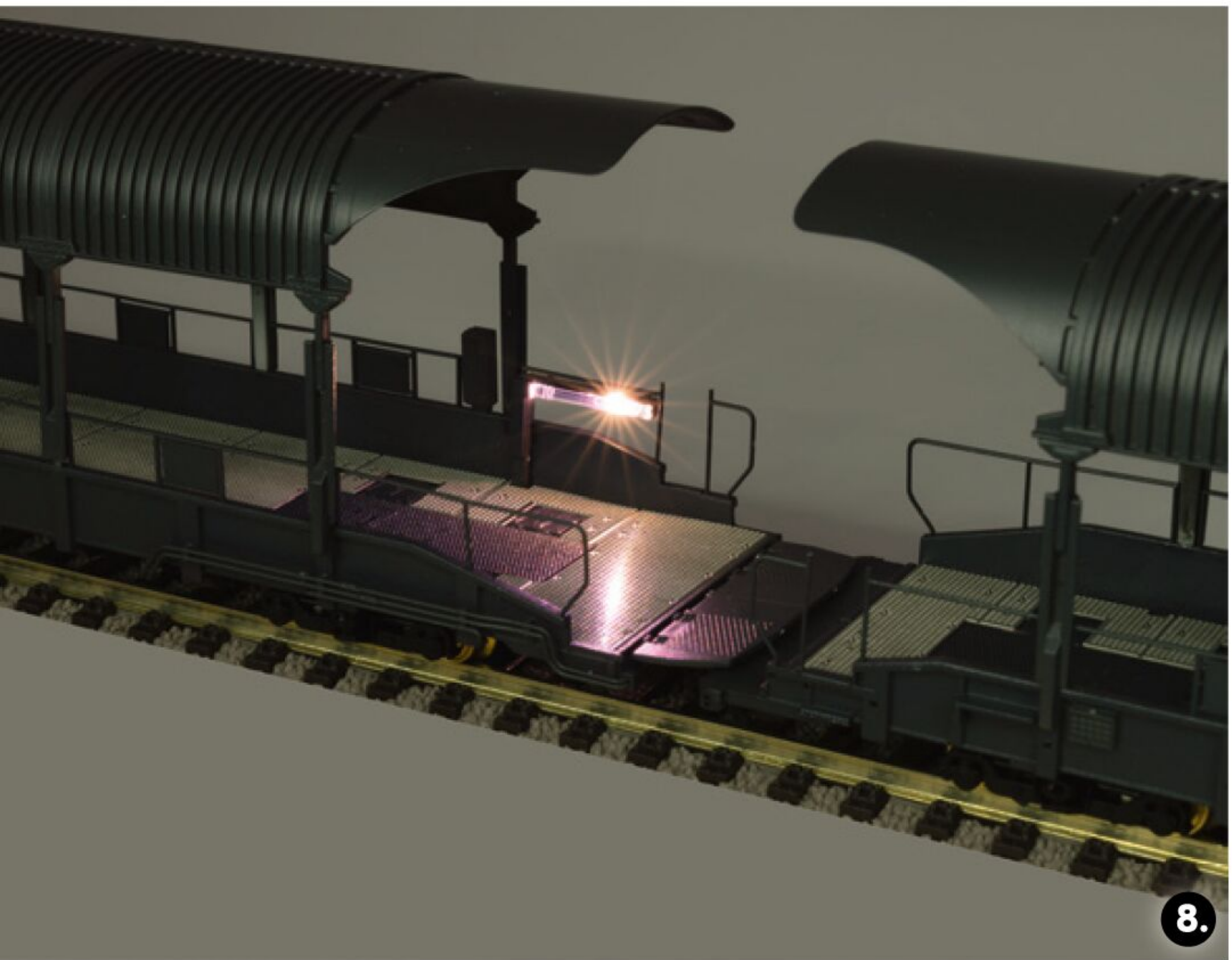


7.

uitgerust met een decoder die onopvallend onder de vloer is aangebracht. De roosters in het kopschot zijn geëetst. Bij de omklapbare boorden is het negatieve effect van filigraniteit te zien als die niet strak op een lijn blijven staan. De bufferbalk kan met de meegeleverde luchtslangen verder verfraaid worden. Ook van de Rampenwagens met gedeeltelijke overkapping waarbij de vloer naar het laagste niveau gebracht wordt, zijn verschillende modellen voor de loczijde (artikel 536604) en stuurstandwagenzijde (artikel 536605) leverbaar. Deze wagens zijn met de digitaal aanstuurbare verlichting uitgerust. De rest van de 'Autoverlad'-trein wordt ingevuld met de wagens met gehele overkapping. Elke wagon is met verlichting uitgerust. Een standaard samengestelde trein bestaat naast de loc uit een stuurstandrijtuig, twee oprij- en twee Rampenwagens en veertien overdekte wagens, een lengte die de meeste modelspoorders vermoedelijk niet kwijt kunnen. Voor iedere stam is één middenwagon zonder overgangsbalk (artikel 536610) benodigd. De kleurstelling van de overkappingen is door NME iets donkerder uitgevoerd, gebaseerd op de neerslag van het tunnelstof, bovenleidingslijpsel en verdere vervuiling door de intensieve inzet.

RIJGEDRAG

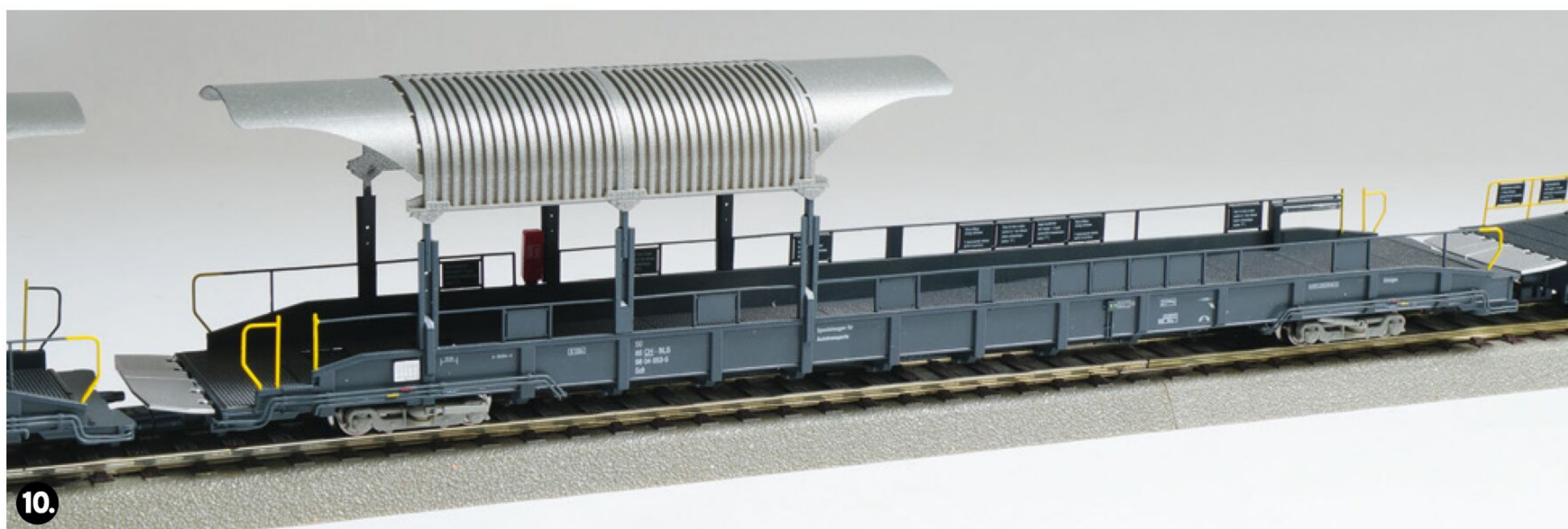
De rijeigenschappen van de met metalen bodem en kunststof opbouw uitgevoerde wagens, zowel in duw- als trekbedrijf, laten geen wensen over. De magnetische koppelingen zijn solide en bedrijfszeker. Wie toch voor een permanente vastgekoppelde



8.



9.



stam gaat, kan de meegeleverde elektrisch geleidende vaste koppelbomen toepassen. De adviesprijs van de oprijwagens is € 119,50 en voor de andere wagens € 139,90. NME heeft de eerste rijtuigen van de BLS-autotransporttrein door de Lötschbergtunnel in model, tijdperk VI, uitgebracht. Zodra het donkergroene stuurstandrijtuig type BDt (met nummer 956 of 958 en nieuw logo) leverbaar is, zal Railhobby hierop terugkomen. //

DIGITAAL AANSTUURBARE WAGENVERLICHTING

6. De middenwagens, autowagens, hebben een doorlopende overkapping.
7. Nuttige tips in meerdere talen voor een veilige passage.
8. Het sfeervolle schijnsel van de in de railing opgenomen wagenverlichting.
9. Zowel de Rampen- als autowagens hebben ledverlichting.
10. De Rampenwagen is kortgekoppeld met de oprij- en middenwagen.
11. Ook touringcars maken van de trein gebruik. (foto's 11 & 12 Dolf Heibloem)
12. De aankomst van de autotrein, de BMW (brandende koplampen) rijdt op de Rampenwagen. Kandersteg, 24 juni 2009.



Railinfo

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



Op 29 april reed de SBB Cargo 193 452 haar eerste rit en zien we de loc met een tankcontainertrein langs de Rijn bij Kestert. (foto Marcel van Eupen)

Ontwikkelingen Vectron

De ontwikkelingen bij de Siemens Vectron volgen elkaar rap op; de machines blijven bij vervoerders in heel Europa ongekend populair. We noemen enkele voor Nederland relevante ontwikkelingen. RTB Cargo heeft de voor Nederland geschikte 193 172 bestickerd met het thema Antwerpen en op de 193 174 is nu te lezen 'Europe no borders on our way'. Nadat de SETG 193 728 haar Nederlandse pantograaf verloor, heeft RXP enige tijd het Nederlandse treinverkeer van SETG met de 9901 en 9902 gereden. Begin mei was de 193 728 weer van een

Nederlandse pantograaf voorzien. In mei is de 7193 104 in dienst gekomen als tweede SETG-Vectron die in Nederland uit de voeten kan. De loc heeft de SETG-huisstijl met thema de vos. SBB Cargo heeft de laatste grijze XLoad-locs van stickers voorzien. Zoals eerder bij de blauwe serie, hebben enkele een afwijkend design. Zo toont de 193 460 een besneeuwd Alpenlandschap, rijdt de 193 459 met een kleurrijke oranje avondzon als Deutschland-piercer en verscheen de 193 452 als Schweizpiercer met een rode kleurtoon.-MvE

Spoorwegmuseum krimpt collectie in

Het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht heeft de afgelopen jaren veel materieel aan de collectie toegevoegd. Denk aan Plan V, Sprinter, Koploper en Buffel.

Daar deze treinstellen veel (schaarse) ruimte innemen, zal het museum een deel van haar collectie afstoten. Daarbij komt dat treinen moeten worden onder-

houden, maar waarvoor het Spoorwegmuseum de financiële middelen mist. In eerste instantie zal materieel aan andere musea worden geschonken (al dan niet in bruikleen). Als dit niet lukt wordt het verkocht of in het uiterste geval gesloopt. Plan U 114 gaat naar de SHM om na revisie dienst te doen op het traject Hoorn - Enkhuizen. De 1656 gaat naar de Stichting KLOK, Werkgroep 1501. De 2264 zal bij Borsele als monument worden opgesteld. Nog beschikbaar zijn de locomotieven 1312 en Sik 286, rijtuigen DDM-1 Bvk (stuurstandrijtuig), DDAR Abv (tussenrijtuig) en slaaprijtuig CIWL 4750. Tot slot zoekt het museum liefhebbers voor goederenwagens CHA 1871, ongevallenkraan en gasketelwagen 51097. Op 5 juni werd bekend dat de 512 wordt afgestoten. Hopelijk komt het materieel goed terecht en zal het daarmee op de Nederlandse sporen te zien zijn.-MvE



Op 24 december 2010 bracht de 1312 de 1856, Hbbkkss, mP 3031, 1302 en Plan V 876 over van de Zaanstraat naar Blerick. (foto Marcel van Eupen)

Einde Nederlands Transport Museum

Railhobby 451 (september 2022) berichtten we over de komst van PCC-tram 1006 vanuit België naar het NTM in Nieuw Vennep. De tram werd toegevoegd aan de rijke collectie aan transportmiddelen, waaronder veel spoorwegmaterieel. Na jaren van omzwervingen verwierf het museum vijf ex-TEE-rijtuigen met de bedoeling ze op te knappen en mogelijk rijvaardig te maken. Op het terrein van het museum, de voormalige Bols-fabriek, wil de gemeente woningen realiseren. In juli moest het pand leeg worden opgeleverd. Het zoeken naar een nieuwe locatie is op niets uitgelopen, een doorstart zit er niet in. Van de collectie

van de stichting 162, die spoorwegmaterieel uit WO II veiligstelt, is een groot deel naar de eigenaren teruggedaan. Sommige objecten worden verkocht en er dreigt zelfs sloop; de eerste onlineveiling vond op 14 mei plaats. Enkele grotere stukken, zoals de Superbus van Wubbo Ockels, de Utrechtse SIG-tram en het TEE-materieel worden niet geveild. Met de opbrengst wil het NTM alles goed kunnen afronden en een ruimte huren, zodat diverse projecten door vrijwilligers uitgevoerd kunnen worden. Voor de Superbus en het TEE-materieel is inmiddels onderdak gevonden.-TO

»



Voor dieselloco WD7033 (ex-NS 162) van de Stichting 162 wordt een nieuwe locatie gezocht. (foto's Ton Oosterom)



Het opgeknapte koprijtuig van het TEE-treinstel gaat naar de nieuwe Stichting Trans Europ Express.



SBB Cargo 193 074 met de afvoertrein van Ems-Chemie op het Dreischienengleis (gemengd net van RhB en SBB) nabij Felsberg, 8 mei. (foto Sander Boerse)

Aflevering SBB Cargo Vectron

Van de in zomer 2022 door leasemaatschappij LokRoll 3 AG en SBB Cargo bij Siemens geplaatste order voor 35 Vectron-locomotieven zijn de meeste afgeleverd en is de instructie aan machinisten en werkplaatsmedewerkers afgerond. De geplande introductie in centraal- en west-Zwitserland, met het zwaartepunt op inzet vanuit Lausanne, Biel en Zürich, is door kinderziektes en kennismakingsrondes echter beperkt. De Vectrons verdringen daar de Re 4/4 II, die massaal gesloopt worden. Omdat op baanvakken met beveiligingssysteem ETCS de machines nog niet naar behoren werken, vond afgelopen winter een opvallende ruil plaats: SBB Cargo verhuurt een aantal nieuwe locs aan SBB Cargo International, die ze in

Duitsland inzet waar de ETCS-problematiek niet speelt. Op haar beurt kreeg SBB Cargo enkele Traxx-locs Re 482 te leen, die vanuit Zürich ingezet worden. Vanaf mei 2025 huurt ook RailCare, huisvervoerder van supermarktketen Coop, een Vectron bij SBB Cargo. Deze Vectrons zijn voor een betrekkelijk korte periode van acht jaar besteld. Dit is de periode die, samen met de oudere locs Re 4/4 II, overbrugd dient te worden tot de levering van maximaal 129 nieuwe locs van Stadler. Met het oog daarop zijn de nieuwe SBB Cargo Vectrons besteld in een populaire configuratie die makkelijk te leasen of te verkopen is, namelijk geschikt voor 160 km/h, met toelating in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland.-SB

NS schrapt deel 1^e klas in aantal Sprinters

De Nederlandse Spoorwegen maakten 26 mei bekend dat een deel van de eerste klas-coupés in 190 Sprinters komen te vervallen en worden omgebouwd naar tweede klas zitplaatsen. Dit zal voor de laatstgenoemde afdeling een toename van 3580 stoelen opleveren. Uit onderzoek van de NS blijkt dat slechts 10% van de eerste klas stoelen in de spits wordt gebruikt. Het bedrijf speelt hiermee in op een veranderd reisgedrag en komt daarmee afspraken na die voor de hoofd railnetconcessie met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn gemaakt. De 190 treinstellen zijn van het type Flirt3, SNG-4 en SLT-4. De ombouw is naar verwachting na de zomer 2026 voltooid.-HvdM



Een volledige eerste klas-coupé in SLT-4 2460 op 21 november 2023. (foto Harold van der Meer)

Oude tijden herleven in het Ruhrgebied

Nu een aantal concessies op hun einde lopen, hebben steeds meer concessiehouders moeite om de volledige dienstregeling uit te voeren. Op diverse trajecten wordt teruggevallen op ouder materieel bestaande uit veelal klassieke locomotieven met N-rijtuigen zonder airco. Voor treinliefhebbers een zegen, maar voor de gewone reiziger een achteruitgang in comfort. Naast de eerder genoemde RE13 (Hamm - Venlo) en in een vorige uitgave besproken RB37 (Krefeld - Neuss), zijn er nog enkele trajecten waar treinen met getrokken materieel zijn te zien. Voor de RE3 Düsseldorf - Hamm rijdt TRI tot 13 december twee slagen per dag met een loc en vijf N-wagens inclusief stuurstand. Op het moment van schrijven huurt TRI hiervoor een blauwe Beacon Taurus. De treinen vertrekken om 5:45 en 15:45 uur uit Düsseldorf richting Hamm en keren om 8:30 en 18:30 uur terug. Ook op de RB31 tussen Moers en Krefeld



Op 13 mei is de Lok Partner 110 350 met een klein half uur vertraging uit Praest vertrokken voor het laatste stukje naar Emmerich. (foto Marcel van Eupen)

worden 'Ersatz'-treinen ingezet. De helft van de slagen wordt uitgevoerd door de SmartRail 111 108 met twee TRI-dubbeldeksrijtuigen waarvan een stuurstand. De trein reed tot eind juni op de oneven uren uit Moers. De misschien wel fraaiste vervangende trein was van 12 mei tot eind juni van Lok

Partner die op de RE19 Emmerich - Düsseldorf een spitstrein inzette met vijf GFF N-wagens (zonder stuurstand) en loc 110 350 die teruggebracht is naar de oude blauwe kleurstelling. De trein vertrok om 06:35 uur uit Emmerich naar Düsseldorf en keerde om 16:12 uur uit Düsseldorf terug.-MvE



Op 2 mei passeert de TCS 103003 Dülken op weg van Venlo naar Hamm. (foto Marcel van Eupen)

N-rijtuigen naar Venlo

Al tijden kampt Eurobahn met inzetproblemen op de RE13 tussen het Duitse Hamm en Venlo. Sinds 28 april worden daarom treinen door het Nederlandse TCS gereden. Tot de nieuwe dienstregeling ingaande 13 december 2025 rijden deze zowel doordeweeks als in het weekend. TCS neemt met twee treinstammen de helft van het aantal ritten voor zijn rekening en is elk oneven uur in

Venlo aan te treffen. Een standaardstam bestaat uit een TCS 101 (bij TCS als 10300x genummerd) en vier bij GFF gehuurde klassieke N-rijtuigen (waarvan een stuurstand). Wanneer er niet voldoende TCS 101'en beschikbaar zijn, wordt een DB Gebruuchtzug 111 ingezet. Door het regelmatige driehoeken van de stammen voor een gelijkmatige wielslijtage, kan het per dag afwijken aan welke kant de

stuurstand staat. Als er door buitendienststelling van Emmerich doordeweekse omleidingen via Venlo zijn, vallen alle treinen van de RE13 uit. In de weekenden vallen opvallenderwijs de Eurobahn-treinen uit en zijn de TCS-treinen actief. In de periode tussen 26 juni en 25 augustus, alsmede van 3 november tot 13 december, zijn er doordeweekse omleidingen via Venlo.-MvE

»



De Talgo-treinen voor FlixTrain zullen door Vectrons getrokken worden. Op 19 april 2024 levert Vectron 193 940 in Gerstungen tractie voor FLX10 Berlin - Stuttgart - Basel. (foto Harold van der Meer)

FlixTrain koopt nieuwe Talgo treinen en Siemens locs

Het Duitse FlixTrain, onderdeel van Flix dat onder meer bekend is van de groene FlixBus, heeft bij het Spaanse Talgo dertig treinstellen besteld, met een optie van nog eens 35. De hogesnelheidstreinstellen zullen op basis van het Talgo 230-platform gebouwd worden en komen daarmee overeen met de ICE L-treinen die momenteel in Duitsland, Oostenrijk en Nederland getest worden. Ook voor Denemarken wordt dit type gebouwd en is het toelatingstraject ingezet. De treinen worden uitgerust met beveiligingssysteem ETCS, maar ook met de landelijke

systemen voor Duitsland, Oostenrijk, Denemarken, Zweden en Nederland. Het bedrijf wil zich meer Europees gaan expanderen; nu rijdt FlixTrain in Duitsland met een enkele dienst naar Basel. In december begint een nieuwe verbinding van Berlijn naar Warschau. Zoals eerder bericht zijn de Flix-treinen in Zweden opgeheven, daar de rijtuigen in Duitsland nodig waren. Opvallend is de keuze voor de trekkracht. Hoewel Talgo een eigen loc voor deze treinstellen heeft ontwikkeld, heeft FlixTrain gekozen voor de Siemens Vectron, waarmee het bedrijf goede ervaringen heeft.-HvdM

Nieuwe order tandradbaan voor Stadler

In Railhobby 482 meldden we dat Stadler nieuwe treinstellen voor de tandstaaftaan van TPC gaat leveren. Onlangs maakte de fabrikant bekend dat vanaf 2029 ook

het eveneens Zwitserse Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) nieuw materieel gaat inzetten. MVR, onderdeel van de Montreux Oberland Bahn (MOB), heeft acht

treinstellen besteld voor de tien km lange bergspoorlijn (800 mm spoorwijdte) van Montreux (hoogte 395 m) naar Rochers-de-Naye (2042 m). Met zicht door de grote panoramaramen op de Waadt-länder Alpen en het Meer van Genève worden de reizigers comfortabel naar de modernste maatstaven vervoerd. Door een doorzichtige wand kan over de schouder van de machinist meegesehen worden. Het 40 meter lange treinstel (zo'n drie meter korter dan die voor TPC) biedt plaats aan 216 reizigers (113 zitplaatsen) en kan door de tandstaaft, systeem Abt, een stijging van 220‰ met een maximumsnelheid van 35 km/h 'beklimmen'. Het driedelige treinstel weegt 62 ton en is 2,23 meter breed.-HvdM



Impressie van het nieuwe treinstel voor Transports Montreux-Vevey-Riviera. (foto Stadler Rail)

Stationsomgeving Ekeren vernieuwd

De stationsomgeving van het aan de spoorlijn Antwerpen - Roosendaal gelegen Ekeren is volledig vernieuwd, een project waarvoor stad Antwerpen, district Ekeren en NMBS de handen in elkaar sloegen. Het resultaat is een overzichtelijke en fraaie stationsomgeving met onder andere drie groene pleintjes met de nodige zitplekken en een breed fietspad. Aan de beide zijden van het spoor zorgde NMBS voor vier overdekte, aan 400 fietsen plaats biedende stallingen. Dit najaar zal NMBS luifels bij beide trappen van de fietstunnel plaatsen. De stationsparking is heringericht en met een groene autoparking aan de overzijde van de sporen langs de Bist uitgebreid. Bij de aanleg werden waterdoorlatende materialen gebruikt waardoor regenwater grotendeels lokaal



Het gebied rondom station Ekeren is vernieuwd. (foto Stadsbestuur Antwerpen)

kan infiltreren. Dit vermindert de belasting van het rioolstelsel bij extreme neerslag. In Ekeren neemt op een gemiddelde weekdag een

duizendtal reizigers de trein. Elke dag stoppen er honderd treinen, waaronder drie treinen per uur van en naar Antwerpen-Centraal.-MV



De eerste van 1200 Siemens D9-locomotieven voor India. (foto Siemens Mobility)

Siemens actief in India

Siemens Mobility heeft eind mei, onder toezien oog van de minister-president van India, de heer Shri Narendra Modi, haar eerste locomotief voor de Indiase spoorwegen gepresenteerd: de class D9. De 55001 is de eerste uit een order van 1200 (!) zesassers met een vermogen van 9 MW en een maximumsnelheid van 120 km/h. De locomotieven worden voor 90% met in

India gebouwde componenten in Dahod samengesteld. De fabriek in Dahod werd in twee jaar tijd speciaal voor dit project gebouwd. De elektrische locomotieven zullen voor het goederenvervoer worden ingezet en hebben een trekkracht van 5800 ton. Siemens onderhoudt de locomotieven gedurende 35 jaar, waarvoor ze zijn uitgerust met een Railigent X-platform.-HvdM //



1.

DE KAMELEON

WORKSHOP DIORAMABOUW

We zetten koers naar Bentink Modelspoor in Apeldoorn, maar gaan ook terug in de tijd, naar begin jaren vijftig, de schippers van de Kameleon. Hans van de Ven doet verslag van een veelomvattende workshop.

Hielke en Sietse Klinkhamer, de Friese tweeling en hun boot de Kameleon zullen de meesten wel kennen. Het eerste boek van Hotze de Roos, 'De schippers van de Kameleon', verscheen in 1949. De spannende avonturen die zij op het water beleefden, zijn daarna in meer dan zestig delen beschreven waarvan er miljoenen over de toonbank zijn gegaan. Artitec heeft in H0 twee sets rond de Kameleon uitgebracht: de beroemde boot inclusief de tweeling (artikel 387.587, € 28,90) en de boerenknecht Gerben met een koppige koe (5870031, € 14,90). Acht deelnemers gaan daar deze zaterdag in een leerzame workshop een klein diorama uit tijdperk IIIa mee maken. Zeven heren hadden hiervoor de digi-

tale portemonnee getrokken, voor de dame in het gezelschap was het een verjaardagscadeau van haar echtgenoot. In de voorstelronde kwamen uiteenlopende ervaringen langs. De een heeft een grote modelbaan, een ander droomt daarvan als het pensioen in zicht komt. Weer een ander hoopt herinneringen op te halen en zijn buurman wil met modelbouwen vooral verhalen in beeld brengen.

DIORAMA

Voor het uit vijf lasergesneden MDF-bouwdelen samen te stellen diorama (afmetingen 15 x 21 cm), staan op alle werkplekken een Werkhaus-pennenbak met een scalpel, pincet, airbrush en penselen gereed.



2.

Materialen

- XPS-schuim 1 cm en 2 cm
- Vallejo Model Color 70892, Thinner & flow improver
- Minitec vloeiverbeteraar
- MIG drybrush 601, dark brown wash 1005, odourless thinner 2019
- Mifotack
- Knotwilg
- Grasmatten: weiland, aarde, onkruid, wilde berm
- Onkruid licht- en middengroen
- Struiken khaki-groen en dennengroen

Verder een snijmat, lijm, water, keukenpapier en - voor het geval dat - een EHBO-does. De hoofdrolspelers in de twee Artitec-dozen mogen voorlopig toekijken. Met een klodder Mifotack uit het gamma van Minima Forma brengen we het geheel met kleine stukjes maskingtape tijdelijk in positie. De 2 cm dikke plaat XPS past precies in de A5-bak. XPS wordt gebruikt als isolatiemateriaal, heeft een vastere structuur dan piepschuim en geeft amper (statische) troep. »

1. Een van de spannende Kameleon-boeken is in model uitgebeeld.
2. Werkbladen vol spullen bij aanvang van de workshop.
3. Uit vijf lasergesneden MDF-delen wordt de basis van het A5-diorama samengesteld.
4. Airbrush-pistolen zijn er te kust en te keur.
5. Het T-vormige plexiglas dient als basis voor de sloot en de bredere vaart.
6. Het landschap heeft zijn vorm en staat in de primer.



3.



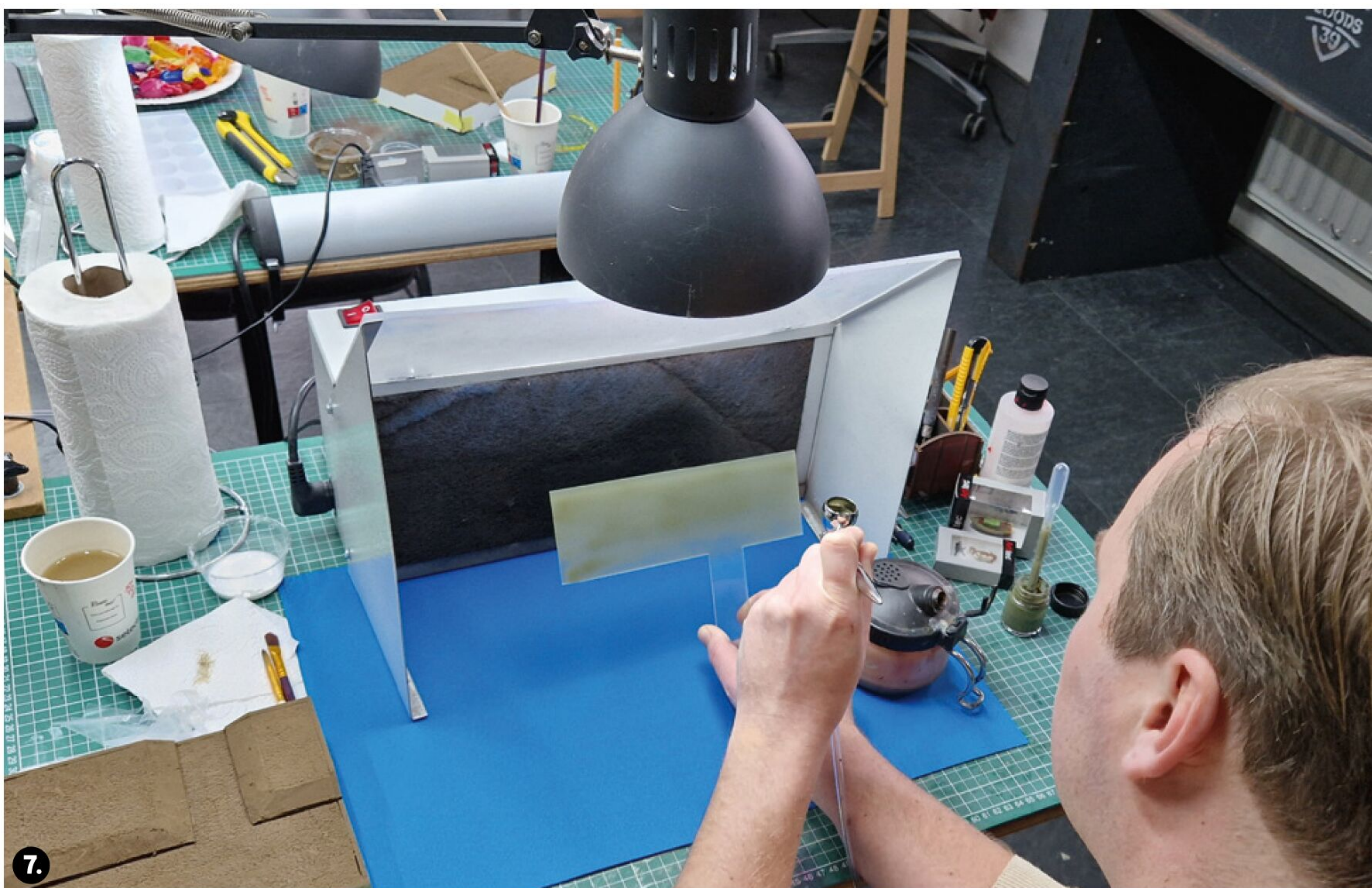
4.



5.



6.



WERKEN MET DE AIRBRUSH GEEFT DE WORKSHOP MEERWAARDE



Een tweede laag van 1 cm is voor de weilanden. Met een geheel uitgeschoven 25 mm Stanley-breekmes snijden we, het mes vrijwel vlak houdend, het XPS in tweeën, schuiven de delen tijdelijk links- en rechtsachter in het diorama en tekenen de contouren van de hoogte af. Bij het snijden van de slootoevers houden we het mes zo schuin mogelijk. Snij liefst in flinters, dunne lagen. Is het niet naar uw zin? Schuif het weiland iets naar voren, doe een nieuwe poging en vul het aan de achterzijde met een verse reep XPS op. Houd in gedachten dat de meeste slootkanten niet kaarsrecht zijn.

WATER

De leefwereld van Sietse en Hielke omvat een groot meer in het midden van Friesland met dorpen als Hoogterp, Laagterp en Akkerwoude, molen De Woudaap





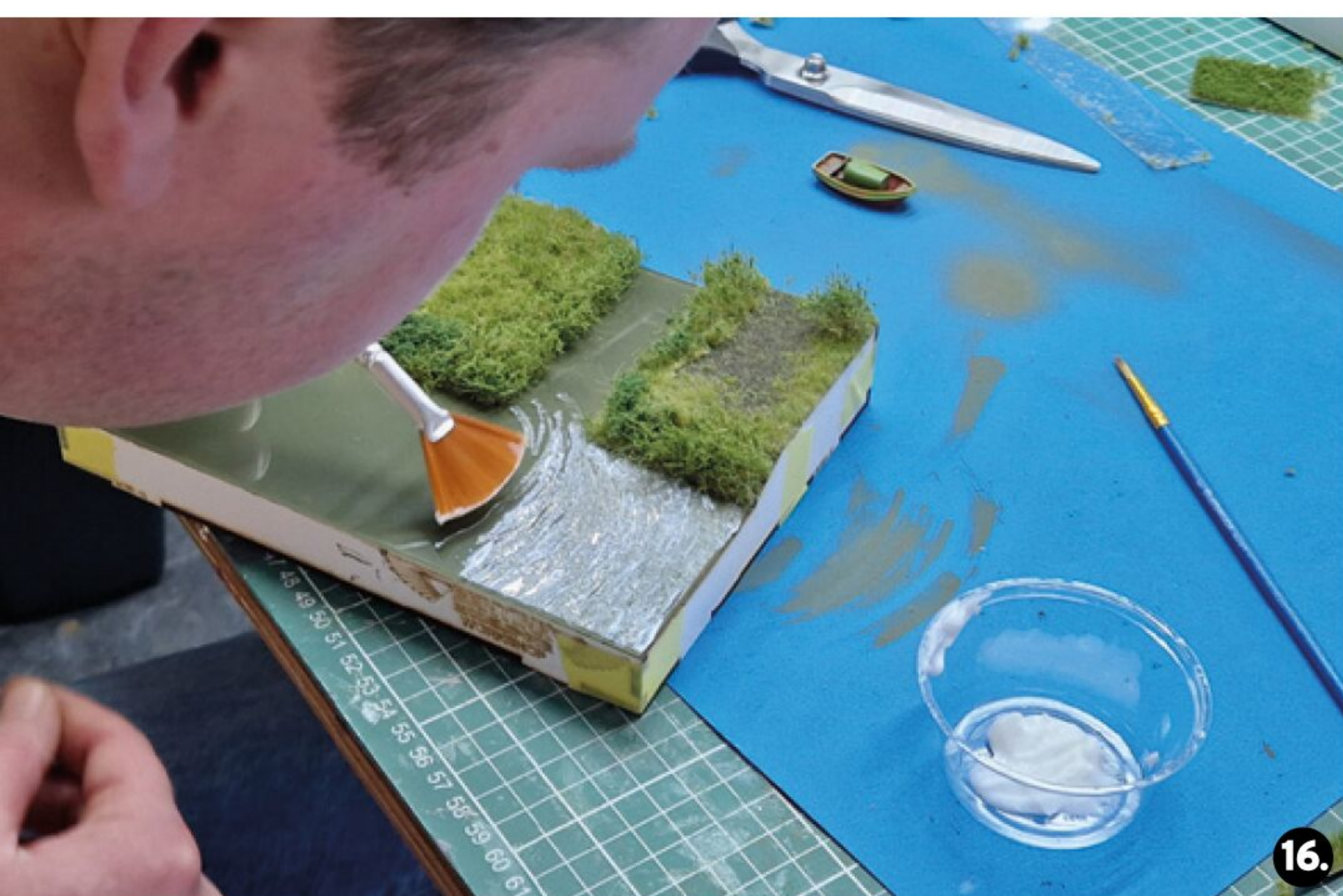
en de boerderijen van Jellema, Bruinsma, Twijnstra en Brandsma. Postbode Sjoerd bezorgt tweemaal daags de brieven en veldwachter Zwart onderzoekt verdachte zaken. Dat past niet in het diorama, we beperken ons tot de tussen de twee weilanden liggende sloot en de haaks daarop uitkomende poldervaart. Modelwater kan met doorzichtig blijvende tweecomponenten giethars (resin) worden gemaakt en leent zich, doordat de bodem zichtbaar blijft, goed voor bergbeken. Daar dit procedé door de droogtijd van 12 tot 24 uur voor de workshop niet geschikt is, krijgen de cursisten 1 mm dik plexiglas in de vorm van de beoogde vaart en sloot. Als de waterlopen goed aansluiten kunnen de weilanden worden vastgezet. Een alternatief is een rechthoekige plaat plexiglas ter grootte van het diorama waarop het grasland wordt geplakt.

AIRBRUSH

Het double action-spuitspistol geeft eerst een luchtstroom, daarna is de verf te doseren door de knop langzaam naar achter te trekken. Als u overweegt zo'n pistool aan te schaffen, let dan op het onderhoudsgemak en bedenk dat alles onder de € 100 rommel is; sommige pistolen missen een deksel op het verfbakje. Kies een gerenommeerd merk. Wij krijgen vandaag een Harder & Steenbeck in handen, die heeft een degelijke pakking van teflon en het werken daarmee geeft de workshop zeker meerwaarde. Ons plaatje plexiglas is door de sloot asymmetrisch. Bedenk dus

wat de onderkant is, check, check, driedubbelcheck en verwijder daarna aan die zijde het beschermfolie. Bepaal proefondervindelijk de afstand tussen object en pistool. Begin met zo'n 25 cm en spuit gelijkmatig heen en weer tot net voorbij de plexiplaat. We gebruiken een bruingroene kleur, Vallejo Model Color yellow olive 70.892. Het verstopt raken van het pistool wordt voorkomen door de verf te verdunnen. Er moeten kleurschakeringen ontstaan, geen verfstrepen. Maak de vaargeul wat donkerder, dus wat dikker geneveld. »

7. De onderzijde van het water wordt met de airbrush bewerkt; een afzuigkap zorgt voor ventilatie.
8. Het water is gepositioneerd.
9. Als het grasland niet uit raaigras bestaat, is variatie aan groen een vereiste.
10. Vooral langs de vochtige oevers tiert gras en onkruid welig.
11. Het aanbrengen van onkruid op de aflopende oevers.
12. Als de tijd daar is, kan het beschermfolie met beleid worden verwijderd.
13. Met een fan-penseel zijn overtuigende golven te creëren.
14. De wind steekt op, de eerste golven zijn al zichtbaar.



Niet tevreden? Bedenk wat Sietse zou zeggen: “We hebben twee kansen: het lukt of het lukt niet.” Met Isopropanol is het min of meer schoon te poetsen. Het plexiglas zorgt straks voor de dieptewerking. Robert Müller, expert in weathering bij Bentink, was bij dit onderdeel de rechterhand van Marcel. Robert gebruikt in zijn werkplaats een handvat van Redgrass waar het te schilderen of spuiten voorwerp aan vastkleeft. Tijdens het werken is het object met een vinger 360° te draaien en bij plaatsen op een magneet wordt het handvat vastgezet. Na het airbrushen ontvangen de deelnemers een dikke klodder bruine (terra, aardekleur) acrylverf. Het is een speciaal goedge met korrelstructuur dat mat opdroogt. Na het wegnemen van het plexiglas smeren we, goed vullend en lekker royaal, al het XPS er mee vol.

WEILAND

Het plexiglas is na de lunchpauze droog en kan op zijn plek worden aangebracht. Minieme drupjes Mifotack (flacon, 250 ml, € 14,99) aan de randen volstaan en zijn na droging onzichtbaar. Het folie aan de bovenzijde laten we, om vervuiling van het ‘wateroppervlak’ te voorkomen, nog even zitten. De diverse tinten groen van de op maat geknipte matjes van Lars op ’t Hof zijn optimaal op elkaar afgestemd. Het weiland wordt uit lagen opgebouwd: vellen met vezels, onkruid en aarde. De papieren drager, te knippen of - veel beter - te scheuren, is goed met Mifotack te verlijmen. Smeer het hele oppervlak en de vooral randen gelijkmatig in en druk het na een paar minuten nogmaals aan. De wilde berm heeft een kunststof drager. De pollen worden er met een pincet met kromme bek afgepeld

FAN-PENSEEL ZORGT VOOR GOLFJES OP HET WATER

en in daartoe vrij gemaakte plekken in het weiland-gras geplaatst. Het devies is: eerst verarmen, daarna verrijken. Een enkele struik van Martin Welberg (type D, middel groen) zorgt voor de opgaande lijn. De randen worden met blended turf van Woodland of fijn zand afgedekt en de grassprietten langs de waterrand met het pincet iets in het XPS gedrukt. Kijk tijdens het werken regelmatig op waterhoogte naar het resultaat. Voordat het folie van de bovenzijde van het plexiglas wordt verwijderd, moeten alle grasvezels en ander groen worden weggeveegd. Dat kan met een fan-penseel, herkenbaar aan een waaiervormig haren. Trek het folie met beleid onder de oeverbegroeiing vandaan en pas vanaf nu op met het maken van vingerafdrukken.

GOLFSTRUCTUUR

Met het fan-penseel maken we met Gel Medium Glanzend 094 van Talens Amsterdam golfslag. Doop het penseel in de gel en tip strepen op het wateroppervlak. Voor bergbeken kan met de Heavy-variant van de Amsterdam Gel een sterkere golfslag worden gemaakt. Het effect in onze sloot zal na droging wat minder zijn: de golfstructuur blijft behouden, maar de witte kleur verdwijnt. Dat wordt een klus voor thuis: een drywash als de gel geheel is uitgehard. Een stugge in witte acrylverf gedoopte kwast vegen we op keukenpapier nagenoeg droog. Door er dan mee over het wateroppervlak te strijken, zullen de golfjes weer iets oplichten. De loopplank over de sloot wordt gemaakt van een houten theelepels of roerstaafje dat met een fijne zaag wordt 'gekamd' om nerven aan te brengen. Te rechte zijanten kunnen met een mes worden bewerkt. Een zwarte wash (Ammo MIG dark brown 1005, verdund met Enamel odourless thinner 2019 van hetzelfde merk) zorgt voor het accentueren van de diepere delen. De ene »



15. Met uiterste concentratie worden de diorama's gemodelleerd.
16. Hier waait de wind van de andere kant.
17. De boeggolf geeft een overtuigend effect. Bij de plank is een versteviging aangebracht.
18. Ook een koe heeft een eigen wil, maar de boer trekt aan het langste eind.
19. Sietse bedient de Kameleon, Hielke zit op de voorplecht op de uitkijk.
20. Langs alle oevers staat onkruid, de wankelende plank tussen de weilanden is geplaatst.
21. Gerben heeft het met de koe aan de stok en Sietse vraagt zich af of ze onder het bruggetje door kunnen.

HET IS EEN RUUZELDUUZELDAAZEL



22

deelnemer fröbelde er een subtiele ondersteuning bij voor meer stabiliteit van de loopplank, een ander brak hem voor meer avontuur bijna doormidden. De koppige koe en knecht Gerben Zonderland van boer Jellema worden met weinig secondelijm in het weiland vastgezet. Handig is een druppel lijm op een restje hout of plastic te doen en de poten van de koe en de kaplaarzen daar even in te steken. Met de koe levert Artitec een stuk 'touw' mee. Het vastzetten met houtlijm aan hand en nek vergt enige oefening. Sommige deelnemers stuurden Gerben en zijn koe richting loopplank; dat kan bijna niet goed gaan.

KAMELEON

Volgens schrijver Hotze de Roos is de Kameleon een lompe, ijzeren boot met een stompe steven en in het midden een onder een ijzeren kap geplaatste motor. De motor kwam uit de afgedankte auto van de huisarts en achter de kap waren het autostuur en de versnellingshandels geplaatst. Aan de veelkleurige romp heeft de Kameleon zijn naam te danken. In films staat de tweeling vaak in hun schuit, maar in boeken worden ze meestal zittend afgebeeld. Zo heeft Artitec ze ook vormgegeven. Sietse zit achter het stuur en Hielke staat er naast of op de plecht. Met de nodige observaties vinden alle cursisten een fraaie positie voor de Kameleon. Tijd om met het fan-penseel boeg- en hekgolf rond de boot te creëren. Een deelnemer koopt in de winkel een paar zwanen van Geke van Petegem Scenery en iedereen gebruikt de lichtbak om een foto van zijn of haar creatie te maken. Dat bewijst wel dat we met het resultaat van onze inspanningen zeer tevreden zijn. Bij het weggaan hoor ik een enkele modelbouwer

zachtjes 'Rataka tjieng ka boem, rataka tjieng ka boem' zingen. Dat is natuurlijk het liedje dat Tjalling, die andere boerenknecht, eindeloos zong. Maar er was ook iemand die Gerben citeerde: "Het is een ruuzel-duuzeldaazel!" //

22. Een knotwilg maakt het landelijke plaatje af.

23. Misschien moet de tweeling Klinkhamer de boer even te hulp schieten.



EXTRA ONLINE

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



23

Railhobby SPECIALS

Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



Seinen & Seinhuizen

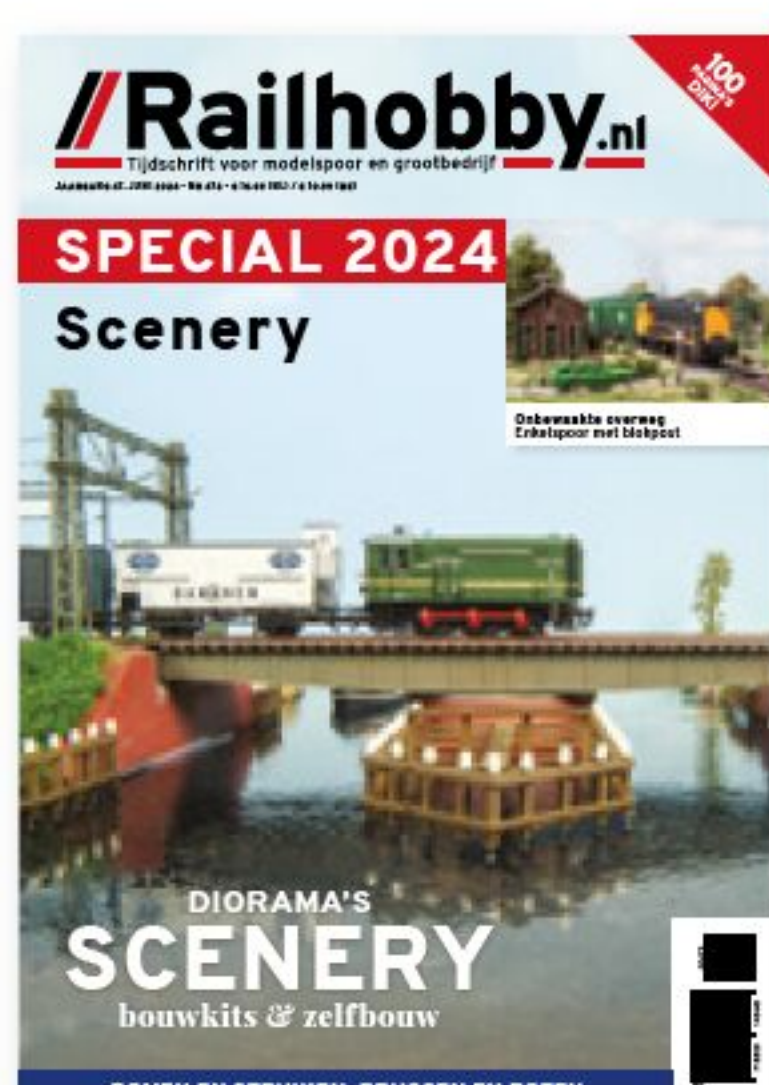
De beste artikelen over het maken van seinen en seinhuizen. Nieuw zijn de artikelen over de Koeienkop, kasten langs het spoor, het bouwen van een overwegboom met gordijn en seinhuis De Steeg-Rheden.



Baanplannen

In deze special vindt u baanplannen naar Nederlands, Duits, Belgisch, Frans, Zwitsers, Oostenrijks en Amerikaans voorbeeld.

Scenery
In deze special gaan we aan de slag met het maken van bruggen, bergen, bomen en struiken. Nieuw zijn de artikelen over de bouw van een parlevinker en Nederlandse vegetatie.



Stations in model
In deze special vindt u de beste artikelen over de bouw van stations. Van bouwkits in karton en kunststof tot complete zelfbouw.



Noviteitspecial 2024

Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2024 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.



Oorlog en Wederopbouw

In deze special leest u over het materieel dat gebruikt werd tijdens de oorlog en bij de wederopbouw. Ga aan de slag met de bouw van Hotel De Wereld en militair materieel.



Bestel op **Railhobby.nl/shop**
of vul onderstaande bon in.



Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

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

Ik wil graag:

- | | |
|---|---|
| ☐ Railhobby 484 - Seinen & Seinhuizen voor € 10,99 | ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 |
| ☐ Railhobby 473 - Scenery voor € 10,99 | ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 |
| ☐ Railhobby 469 - Noviteitspecial 2024 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw voor € 7,99 |

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ Handtekening: _____

OP = OP

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 4,95). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website. Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én twee of meer nieuw(e) artikel(en).



SBB Rampenwagen Slnps

INZET TIJDENS FRANSE MILITAIRE OEFENING

Zwitserland staat bekend om zijn bijzondere spoorwegsysteem en zijn unieke benadering van defensie. In een land waar spoorvervoer een cruciale rol speelt in zowel civiele als militaire logistiek, biedt de Mobile Rampenwagen van de SBB een flexibele oplossing voor het laden en lossen van militaire voertuigen.

Deze unieke mobiele laad- en losoplossing is van groot belang voor het Zwitserse leger (Schweizer Armee), dat sterk afhankelijk is van spoorvervoer voor snelle inzetbaarheid en mobiliteit. De afhankelijkheid van het spoor vindt zijn oorsprong in de geografie van het land. Veel berggebieden zijn per spoor eenvoudiger te bereiken dan over de weg, zeker met tanks van 56 ton per stuk.

Geschikt voor 60 ton

De Mobile Rampenwagen Slnps (opritwagen) funktioneert als een verrijdbare laad- en losbrug en is ontworpen om militaire voertuigen zoals vrachtwagens, pantservoertuigen of zelfs zware tanks vlot op en van platte goederenwagens te rijden. In tegenstelling tot vaste laadinstallaties kan deze mobiele eenheid overal op het spoor worden ingezet, mits er een verharding beschikbaar is. De Mobile Rampen-



wagen kan dankzij zijn zware, stalen constructie voertuigen tot 60 ton laden en lossen. De oprijplaten van de helling zijn handbediend; ook het splitsen en weer combineren van de wagen is handwerk. Een eenvoudige en doeltreffende techniek die zorgt dat de wagen te allen tijde inzetbaar is. Om te wagen te kunnen splitsen (op ongeveer tweederde van de wagenlengte) dient de handrem aangedraaid te worden. Vervolgens worden steunpoten uitgedraaid en de wagenvloer gesplitst. In de ontstane ruimte kan de luchtslang, die ervoor zorgt dat de trein geremd wordt, losgekoppeld worden. Na het wegduwen van een deel van de wagen kan de vloer van het andere deel naar

beneden gedraaid worden. Er ontstaat dan een hellingbaan. Afhankelijk van het type voertuig kan deze verlengd worden. De harde rupsen van tanks »

- 1. Een Leclerc-bergings tank verlaat via de Mobile Rampenwagen de trein. Alle foto's zijn op 8 mei 2025 in Domat/Ems gemaakt.**
- 2. SBB Cargo 420 341 arriveert met zeven Leclerc's in Domat/Ems; het overige treinverkeer kan weer worden opgestart.**
- 3. Portret van een wagen type RImmns van de SMCF (Service militaire des chemins de fer).**





kunnen eenvoudig het hoogteverschil tussen ondergrond en korte hellingbaan overwinnen; voor wielvoertuigen dient de helling verlengd te worden.

Serie van zeven

Tussen 1978 en 1982 zijn er zeven Mobile Rampenwagen type Smps voor de SBB gebouwd, in samenwerking met Zwitserse spoorwegindustriebedrijven zoals Schindler Waggon (Pratteln) en SIG (Neuhausen). Ze werden ontwikkeld in het kader van de mobilisatiecapaciteit tijdens de Koude Oorlog. Dankzij lange periodes van betrekkelijke rust en vrede liep het aantal inzetbare exemplaren in 2023 terug tot vier; de overige drie werden uit dienst genomen als gevolg van ouderdom of schade. In 2024 zijn de drie nog actieve wagens als Slnps gemoderniseerd, waaronder vernieuwing van de bediening, oprijplaten en wielstellen.

Oefening in de Hinterrhein

Een recente inzet vond plaats in mei 2025, tijdens een gezamenlijke oefening met het Franse leger in de regio Hinterrhein (kanton Graubünden). Franse militaire voertuigen, waaronder VBCI-infanterievoertuigen en Leclerc-gevechtstanks, arriveerden per trein in Domat/Ems. Daar werden ze gelost en tijdens een avondlijke afsluiting van de snelweg A13 over de weg naar de Hinterrhein gereden. Het was voor het eerst in meer dan dertig jaar dat de Fransen in Zwitserland kwamen oefenen; voor de meest recente versies van de Leclerc-tanks zelfs een primeur. De Leclerc is een moderne Franse main battle tank

met een gewicht van rond 56 ton. Er werden ruim 860 exemplaren van gebouwd. Ze worden aangedreven door een V12-dieselmotor en gasturbine, samen goed voor 1.500 pk. Op de weg kunnen ze een snelheid van 72 km/h bereiken en aan de voorzijde zijn ze voorzien van een 120 mm gladloopkanon en machinegeweren. Op het voormalig terrein van houtbewerker Stallinger in Domat/Ems werd een Mobile Rampenwagen ingezet om de zware voertuigen van de trein te laten rijden. SBB Cargo bracht de voertuigen met diverse treinen aan; de aankomst van de tanks was het meest spectaculair doordat deze aan weerszijden 20 centimeter breder zijn dan de wagens. Om een veilige doortocht over het Dreischienengleis tussen Chur en Domat/Ems mogelijk te maken, moest het treinverkeer van de Rhätische Bahn enige tijd opgehouden worden. Pas toen de trein met Leclerc's stapvoets en zonder schades over de lijn en langs perrons gereden was, onder toezicht van militairen die met de trein meeliepen, konden de meterspoortreinen weer gaan rijden. In Domat/Ems werd de rangeerloc van Ems-Chemie gebruikt om de zwaartransportwagens op het niet-geëlektrificeerde Stallinger-terrein te plaatsen. Omwille van het treingewicht en remvermogen van de loc gebeurde dat in twee delen. »



4. De 'Werklok' van Ems-Chemie drukt de eerste vier wagens naar het voormalig Stallinger-terrein.
5. De tanks zijn duidelijk breder dan de wagen. Zie ook het 'Dreischienengleis' met 1000 mm en 1435 mm spoorbreedte.
6. De complete trein is op het immense terrein gearriveerd. Op de achtergrond drie militaire 4WD's.
7. Na het splitsen wordt het voorste deel weggerold.
8. De eerste Leclerc verlaat de trein.





9.

Toekomstige inzet

In oktober en november 2025 zullen de Fransen opnieuw in Zwitserland trainen, in respectievelijk de Hinterrhein en het Simplongebied. Dan zal er weer een beroep op de Rampenwagen worden gedaan, dit keer niet alleen in Domat/Ems maar ook in Visp (november). De Mobile Rampenwagen is ontwikkeld tijdens de Koude Oorlog en is dus tot op heden relevant gebleken. De recente inzet tijdens de Frans-Zwitserse oefening in Hinterrhein onderstreept hun blijvende operationele waarde. //



10.

9. Tijdens het lossen krijgen de wagens heel wat krachten te verduren. De twee rijen rode (afneembare) balken op de wagenvloer geleiden de rupsvoertuigen bij het rijden over de trein.
10. Terwijl de bergingstank duidelijk last heeft van een koude start, wordt de volgende Leclerc over de trein gemanoeuvreerd.
11. De gesplitste Rampenwagen 001. In het midden bevinden zich de ventielen voor de luchtslangen; links van het draaistel de verlengstukken voor de hellingbaan. Het gele wiel is de handrem en het grijze voor het uitdraaien van de steunpoot. Met de grijze sleutel (op de grond, voor het draaistel) wordt de vloer naar beneden gedraaid.



11.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



ModeltreinWinkel.nl breidt assortiment uit met LGB

ModeltreinWinkel.nl heeft haar assortiment uitgebreid met een ruim aanbod aan een tweedehands spoor G, voornamelijk LGB, waaronder startsets, locomotieven, wagens en sets. Deze modellen zijn nagekeken, voorzien van een testcertificaat en krijgen twee maanden garantie. De toevoeging van schaal G, geschikt voor buitengebruik, zorgt voor een breder assortiment, naast de schalen H0 en N. **Bekijk het nieuwe LGB-assortiment op Modeltreinwinkel.nl**

Overweg Lentsesteeg in Rheden wordt beveiligd

Eind 2023 werd de overweg Lentsesteeg in Rheden door ProRail en de gemeente na meerdere veiligheidsincidenten gesloten. De overweg krijgt een AHOB-installatie, zodat fietsers en voetgangers de overweg veilig kunnen passeren. Aannemer BAM gaat de werkzaamheden uitvoeren. BAM begint in augustus met de eerste werkzaamheden, dan worden de kabels gelegd en kasten geplaatst. Volgens de huidige planning gaat de overweg op 8 december 2025 weer open.

Rectificatie schakelschema

Let op, in Railhobby 484 - special Seinen & Seinhuizen ontbreekt in de tekening van het schakelschema van het koeienkopsein (pagina 77) een weerstand.

Kijk voor de correcte tekening op Railhobby.nl/koeienkop



Waarschuwing van fabrikant Noch

Scenery-fabrikant Noch geeft een waarschuwing af om enkele led-componenten, waaronder de vuurtoren, in verband met brandgevaar niet op een regeltrafo aan te sluiten.

Kijk voor meer informatie op Railhobby.nl/waarschuwing of op de website van Noch.



Huider Express

Op 13 september 2025 viert Huider Modelbouw het 25-jarig bestaan met speciale stoomtreinritten in Heerhugowaard en omstreken. Er zijn drie ritten tussen Alkmaar en Schagen en één tussen Alkmaar en Hoorn. De Huider Express wordt getrokken door de voormalige Duitse locomotieven 01 1075 en 23 023. Ook in de winkel zijn er veel activiteiten en demonstraties. Tussen station Heerhugowaard en de winkel pendelt een historische NZH-bus. **Kijk voor meer informatie en tickets op Huider.nl**



Modelbaan REIJERSDAM

KOPSTATION MET WERKPLAATS

Dick Boere begon in 1997 met de bouw van zijn grote modelbaan met het drierailsysteem. Een dubbelsporige hoofdbaan met een aftakking naar een groot kopstation. Door een verhuizing moest de baan worden afgebroken, maar gelukkig hebben we de (vele) foto's nog.

In zijn jeugd woonde Dick in Boskoop, vlak bij een overweg en station Boskoop. Daar zal zijn fascinatie voor treinen zijn ontstaan. De naam van het station is een variatie op zijn toenmalige woonadres. Tot in de jaren vijftig was tegenover het station busbedrijf Citosa gevestigd. Op de modelbaan is dan ook een groene bus van dit bedrijf te vinden.

SPORENPLAN

Bij het ontwerp van de H0-baan was het rijden met lange treinen een van de uitgangspunten. Een loc met ten minste zes rijtuigen, waarvoor lange perrons nodig zijn. De ruime zolder resulteerde in het ontwerp van een kopstation met twee eilandperrons van circa 180 cm lengte. Met een doorgangstation zouden



2.

TWEE 180 CM LANGE EILANDPERRONS



3.



4.

lange perrons moeilijker zijn te realiseren. Naast de vier perronsporen zorgen een extra opstelspoor en een smal reinigingsperron en een tankplaats voor diesellocs en -treinstellen voor een afwisselende exploitatie. De naast het station gelegen werkplaats beschikt over vier opstelsporen die niet rechtstreeks vanaf de hoofdbaan bereikbaar zijn. Dat maakt veel rangeerbewegingen nodig. De dubbelsporige hoofdbaan geldt als paradebaanvak en is onderdeel van de hondenbotvormige baan. Aan de linkerzijde loopt de hoofdbaan via een boog naar een achtsporig onder de werkplaats gelegen schaduwstation. Aan de rechterzijde verdwijnt de hoofdbaan naar een driesporig schaduwstation onder het station. Bij beide schaduwstations is een boog aangelegd zodat treinen rond kunnen rijden.

EXPLOITATIE

Alle treinen die in het station binnenlopen, moeten kopmaken. Voor treinstellen is dat eenvoudig, bij een getrokken trein moet de locomotief worden afgekoppeld. Omdat er geen overloopwissels zijn om te kunnen omrijden, is er een rangeerloc nodig die aan de andere kant van de trein wordt gezet om de rijtuigen weg te halen en de loc vrij te maken. Het korte spoor (A, zie tekening) is bedoeld om de rangeerloc te stallen, op het naast de werkplaats liggende lange uithaalspoor (B) kan het rangeerdeel worden geplaatst. Even later zal de rangeerloc de »

1. Het kopstation telt vier lange perronsporen, een reinigingsperron en enkele opstelsporen.
2. De brede perrons zijn op de drukte van de ochtend- en avondspits afgestemd.
3. De lange kappen van de beide hoofdperrons lopen door tot aan het stationsgebouw. In Hotel Metropole aan de overkant van de straat zijn enkele kamers verlicht.
4. Treinfotografen weten de veelheid aan materieelsoorten in station Reijersdam te waarderen.



rijtuigen naar het reinigingsperron of het vertrekperron drukken. In dat geval kan de rangeerloc ook de nieuwe treinloc zijn die vanuit het depot voor de trein wordt gezet. Om de werkplaats en het reinigingsperron te bereiken, moeten treinen vanuit het station altijd via spoor B rangeren, dat betekent veel rangeerbewegingen. De goederentreinen doen het kopstation niet aan en rijden van het ene naar het andere schaduwstation.

MATERIEEL

In de loop der jaren heeft Dick een aardig materieelpark verzameld. Het rollend materieel is voornamelijk naar Nederlands voorbeeld. Een groot deel hiervan is van Märklin, zoals diverse NS-elocs serie 1100, 1200

en 1600, maar ook locs van LS Models, Piko en Rivarossi zijn in de verzameling opgenomen. Voor het reizigersvervoer is een keur aan rijtuigen van diverse fabrikanten beschikbaar, alsmede negen verschillende treinstellen, van onder meer Artitec, Fleischmann, Märklin en Rivarossi. Qua tijdperk hoort de Blokken-doo's (Roco) niet in het materieelbestand thuis, maar als kenmerkende NS-trein mag die niet ontbreken. Dat geldt ook voor het nog oudere stroomlijnmaterieel. Gezien de omvang van de collectie kunnen niet alle treinen op de baan worden opgesteld, maar door materieel vanuit de vitrine te wisselen, is van andere combinaties te genieten. Bij de inzet van het materieel vormden de jaren 1995 en 1996 het uitgangspunt met gele NS-treinen.



GEBOUWEN

De grootte van het kopstation past bij een middelgrote stad. Die wordt met hoge panden uitgebeeld en zijn deels zelfbouw of ombouw van bestaande bouwpakketten. Het stationsgebouw is opgetrokken uit onderdelen van Auhagen waar de drukte in de compleet ingerichte stationshal door de verlichting goed is te zien. Bij donker zijn ook de lange perrons en de straten goed verlicht. Een opvallend pand is Hotel Metropole waarvan de voorgevel afkomstig is van het Kaufhaus van Artitec. Eén van beide toegangsdeuren is dichtgemaakt en boven de andere deur is een luifel aangebracht. De parterre is ingericht als lounge en »

5. Van het fabriekscomplex zijn de achterste gebouwen in halfreliëf gebouwd.
6. De spits is voorbij, de perrons zijn nagenoeg leeg. De gevelwand van de lichtgrijze flatgebouwen zorgt voor dieptewerking.
7. Nadat het onderhoud is afgerond, is loc 1139 op het buitenterrein geplaatst.
8. De NS-hersporingswagen 9751511 'Dick' (een ex-Stalen D) staat op het emplacement afgesteld.
9. Het seinhuis biedt een goed zicht op het emplacement en de vele rangeerbewegingen tussen station, tuin en werkplaats.





AMSTERDAMSE GEVELS VAN KARTONNEN BOUWPLATEN



receptie; naast de luifel zijn ook enkele kamers verlicht. De gevel van het concertgebouw is van Artitec, maar de zaal is gebaseerd op tekeningen van de Stadsgehoorzaal van Leiden en luchtfoto's van Google Maps. Dat het concertgebouw goed wordt bezocht, is te zien als de verlichting in de foyer op de verdieping aangaat en de vele bezoekers zichtbaar zijn. Café Biljart Rooie Dirk is zelfbouw op basis van tekeningen uit het beeldarchief van de gemeente Amsterdam. Het pand staat op de hoek van de Saenredamstraat en de Ferdinand Bolstraat. De aangrenzende woningen zijn opgetrokken uit kartonnen bouwplaten van Amsterdamse gevels. Ook de tabakswinkel en de kapper in de straat erachter zijn zelfbouw op basis van kartonnen bouwplaten van hoofdstedelijke gevels. De afmetingen van percelen en straten zijn ontleend aan de buurt rond de Ferdinand Bolstraat.





VERKEERSLEIDING

Het in het park staande grote pand is ontstaan uit een bouwdoos van een Joodse synagoge, de muziektent is zelfbouw aan de hand van foto's van het in Tholen staande paviljoen. De plaatselijke zangvereniging geeft een uitvoering, maar het is de vraag of zij het verkeersgeluid kunnen overstemmen. De verkeers- »

10. Behalve de VAM-wagens is er bij de werkplaats weinig goederenmaterieel te zien.
11. Het druk bezochte Café Biljart Rooie Dirk is gevestigd in een naar Amsterdams voorbeeld opgetrokken hoekpand. Ook het draaiorgel en de peperbus zijn in de hoofdstad vaste prik.
12. Op het terrein van de grote werkplaats is divers materieel geplaatst.
13. Voor de wachtenden bij de bushalte biedt de gelede NZH-bus voldoende plek.
14. In de muziektent in het aan de drukke straat grenzende parkje geeft het plaatselijk zangkoor een uitvoering.
15. Voor de bouwketen en de opslag van materiaal beschikt de uitvoerder over voldoende ruimte.
16. De intercity, een vierdelige VIRM, is exact op tijd uit het kopstation vertrokken.
17. Een Mat '46 tweetje met Pec passeert het viaduct over de drukke snelweg.
18. De 1652 is met de IC+ naar Groningen onderweg.





ROLLEND MATERIEEL NAAR NEDERLANDS VOORBEELD VAN DIVERSE FABRIKANTEN



leidingpost is uit twee bouwpakketten van Vollmer samengesteld, de in dezelfde bouwstijl gehouden aanpalende laagbouw is uit restanten daarvan ontstaan. De grote werkplaats is grotendeels uit bouw delen van Auhagen opgetrokken. De sporen in de werkplaats zijn lang genoeg om een dieseldrie of vier Blokkendozen te kunnen herbergen. Over de dichtge- maakte ruimte tussen de rails van de werkplaats- sporen en bij de tankinstallatie loopt een dunne draad zodat de stroomtoevoer voor het (digitale) drierailsys- teem zeker is gesteld. Op de hoofdbaan zijn bovenlei- dingportalen geplaatst, maar de hang- en rijdraden zijn achterwege gelaten. Storend is dat niet en het maakt onderhoud gemakkelijker. Het onderstation is





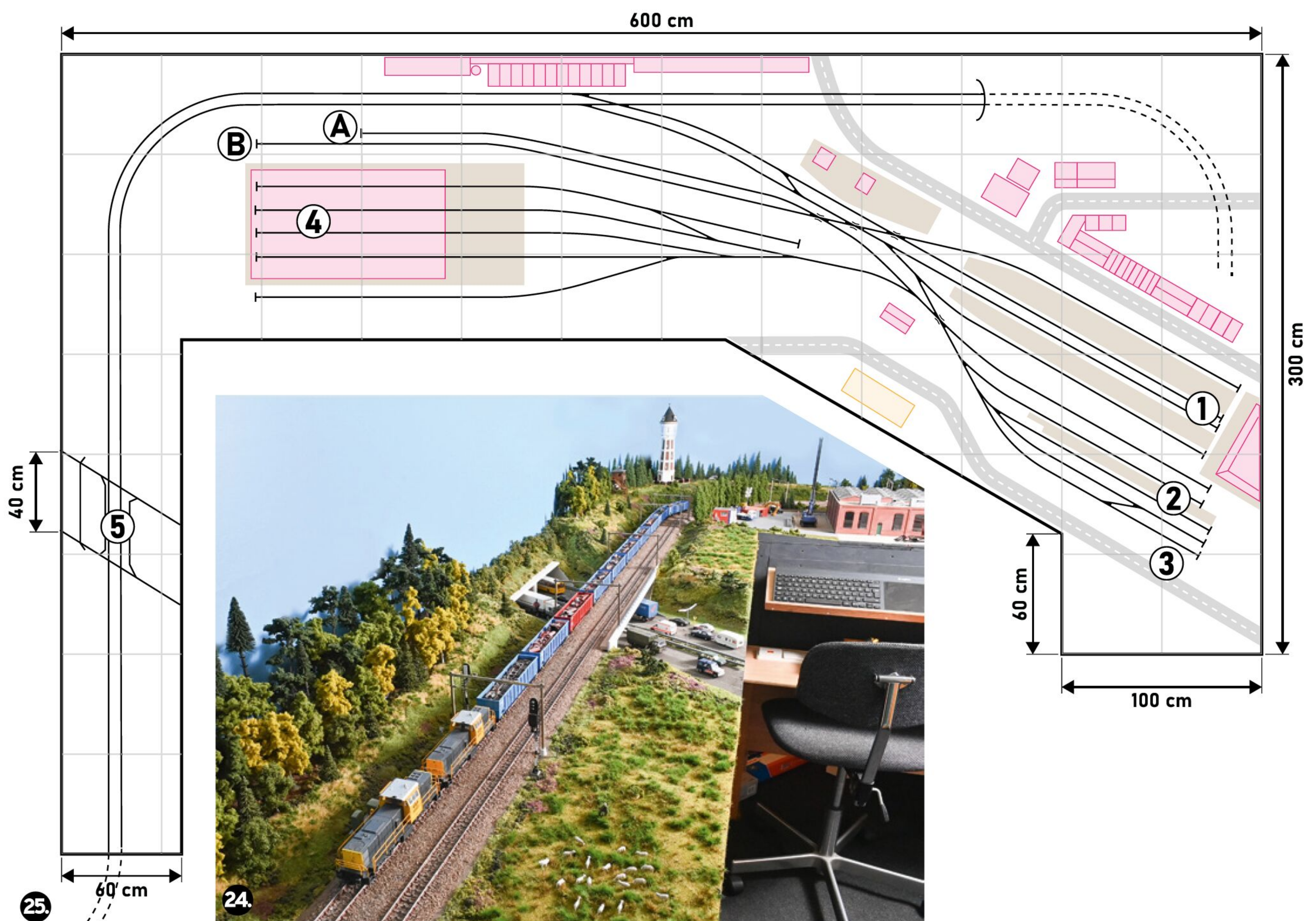
gebaseerd op dat van Barneveld aan de Valleilijn. Voor de zelfbouw leverde Het Utrechts Archief de tekeningen en foto's. Het schrijlings over de vierstrooks autoweg met middenberm en vluchtstroken gelegen spoorviaduct is zelfbouw. Daarvoor heeft Dick diverse viaducten vanuit vele camerastandpunten gefotografeerd. De doorrijhoogte van 4,20 m is vertaald naar H0, de weg verdwijnt in een achter het spoorviaduct gelegen ecoduct. Mede door andere hobby's heeft de bouw lang geduurd en is de baan nooit afgekomen, als dat al gebeurt met een modelbaan. //

19. Een gemengde goederentrein op het paradebaanvak. In afwachting van de via de praatpaal opgeroepen wegenwacht, wordt de pechauto door een politiewagen beveiligd.
20. De stoptreindienst wordt in de avondspits door twee tweetjes Plan V uitgevoerd.
21. Diverse lageboordenwagens van Railpro zijn voor de spoorvernieuwingsklus met zand, betonnen dwarsliggers en een dragline beladen.
22. Achter de autoslaaptrein hangen vier bij SNCF geïmmatriculeerde en aan NS verhuurde auto-transportwagens van STVA.
23. 'Bakkie' 622 wordt afgetankt. Een dunne draad zorgt voor de rijstroom.
24. De NS 6409 en 6403 trekken op de hoofdbaan een lange trein met beladen Eaos.
25. Baanplan met A: opstelspoor rangeerloc, B: uithaalspoor, I: perronsporen, 2: reinigingsperron, 3: opstelsporen, 4: werkplaats, 5: viaduct over autoweg. De schaduwstations zijn niet getekend.



EXTRA ONLINE

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





Deel 3
van 8

Sporen op VAKANTIE

DEEL 3: STOOM OP HET DUITSE RÜGEN

Spoorliefhebbers gaan ook op vakantie. In acht railplannen leven de treinen die Kees Bregman op vakantie tegenkwam in model voort. Na Nederland en Italië is nu Duitsland aan de beurt. Op Rügen, het voormalige DDR-eiland in de Oostzee, maakte hij een stoomrit met de befaamde ‘Rasender Roland’.

Een vakantieherinnering zonder treinen kunnen wij ons als spoorwegliefhebbers nauwelijks voorstellen. Het is ook een prima manier om ideeën op te doen voor de eigen modelbaan. Na de stoomtrein van Medemblik en de treinen langs de Italiaanse Ligurische kust ontstond het idee om de vakantie op het Duitse eiland Rügen ook in model te vertalen. Duitsland biedt een enorme keus aan klassieke treintrajecten. Niet voor niets zijn er veel fabrikanten van treinmaterieel, zowel in model als het grootbedrijf, in dit land gevestigd. Ook op Rügen valt er van het spoor veel te genieten. Het eiland was in

de DDR-tijd het exclusieve oord voor de happy few. Terwijl het gewone volk na twee desastreus verlopen oorlogen nog eens 44 jaar lang onder het Sovjetbewind leed, konden de Oost-Duitse partijbonzen op Rügen onbekommerd de bloemetjes buiten zetten. Na de Tweede Wereldoorlog profiteerde de westelijke helft van Duitsland van de wederopbouw met westers geld, terwijl Oost-Duitsland economisch achter bleef. Pas na de val van de Berlijnse Muur op 9 november 1989 konden de voormalige Oost-Duitsers zich weer richten op de toekomst. Wat bleef waren de stoomtreinen. Gelukkig maar.



HUIZEN IN JUGENDSTIL

Rügen is in veel opzichten een wonderlijk stukje Duitsland. Het is met 926 km² het grootste eiland van het land en behoort tot de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern. Door de prachtige Jugendstil-huizen lijkt het alsof het eiland nooit last heeft gehad van economische tegenspoed. De rijke Oost-Duitse elite genoot van het milde klimaat en van het strand - de Oostzeekust was immers de enige toegankelijke vakantiebestemming, want de andere stranden in Europa lagen achter hun eigen prikkeldraad. Toch oogt Rügen vrolijk. De sfeer lijkt op die van Scheveningen in de jaren dertig van de vorige eeuw. Met name rond de pier aan het strand bij het stadje Sellin lijkt het of de tijd hier stil heeft gestaan. De stoomfluit van de naderende trein past er helemaal bij. Die is ook »



1. Loc 99 1782 van de RüBB komt de halte Sellin-Ost binnenrijden. Hier moet worden gewacht op de tegemoetkomende trein. Op een paar minuten lopen ligt het Jagdschloss Granitz. Alle foto's zijn genomen op 2 oktober 2014, tenzij anders vermeld.
2. Ochtendrust bij station Göhren, het begin- en eindpunt van het spoor op Rügen. Links de locloods, rechts het stationsgebouw met het perron. In de verte is de locverzorging te zien, 3 oktober 2014.
3. In het zomerseizoen is in enkele treinen een open rijtuig gesteld. In Sellin-Ost is alle tijd voor koffie of thee, voordat beide treinen hun weg vervolgen.
4. Pauze voor het personeel bij halte Sellin-Ost, dat in een nogal krappe boog ligt. Door de verkanting staat de trein enigszins scheef langs het perron.





BIJ DE PIER VAN SELLIN LIJKT DE TIJD STIL TE STAAN

nooit weggeweest. De Rügenschē Bäderbahn (voorheen Kleinbahn genaamd) rijdt al sinds 1895 op het eiland. Ooit had het spoornet (spoorwijdte 750 mm) op Rügen een lengte van bijna 185 kilometer. Tegenwoordig resteert daarvan nog 24 kilometer in het zuidoostelijke deel.

RASENDER ROLAND

De stoomlocomotieven staan op Rügen bekend onder de koosnaam 'Rasender Roland'. Ongetwijfeld heeft dat te maken met de kenmerkende stampende en sissende geluiden die een stoomloc nu eenmaal maakt. Het type komt ons bekend voor; vooral op de nevenlijnen in Saksen zien we vergelijkbare smalspoorstoomlocs. Sinds de Deutsche Reichsbahn in 1949 de lijnen op Rügen overnam, trekken daar vooral locs uit de serie 99 de treinen. Af en toe worden ook



Neubauloks uit de serie 99.77 - 79 ingezet en een enkele Pruisische T36. Naast toeristen zien we opmerkelijk veel plaatselijke bewoners onder de passagiers: de stoomtrein is een vast onderdeel van het openbaar vervoer op het eiland. Gedieseld wordt er ook. Op het rangeerterrein van Göhren stonden een Köf en de voormalige DB-loc V 51 901. De personenrijtuigen op Rügen zijn een allegaartje, vaak geleend van andere Duitse smalspoormaatschappijen. Sinds die rijtuigen in de jaren zestig een eigen kachel kregen, is het comfort in de wagons aanzienlijk toenomen. Voor wie Rügen in model wil laten voortleven, is er keus genoeg. In model zijn locs en rijtuigen in HOe ruim voorhanden.

MOGELIJKHEDEN IN MODEL

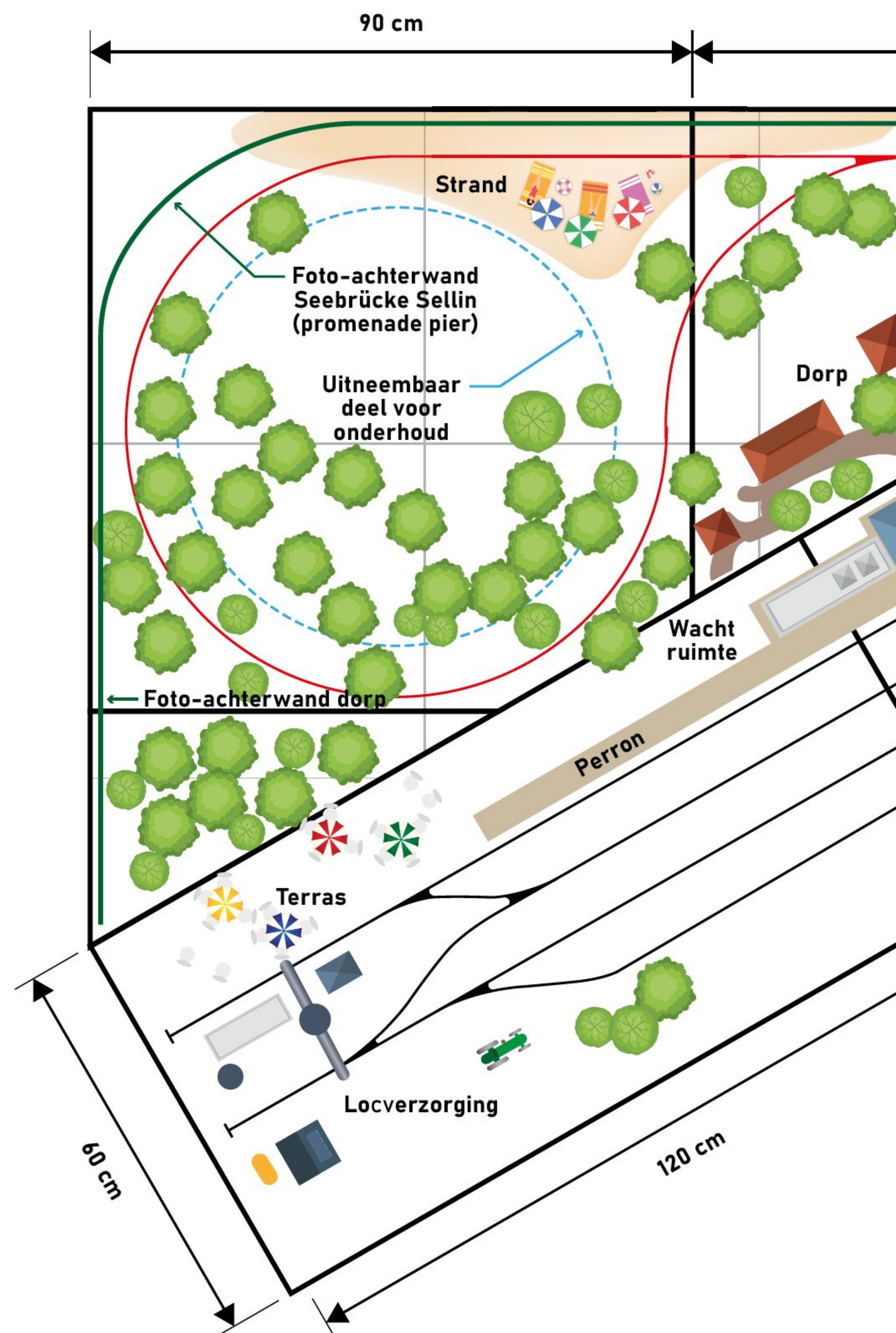
Het oudste stuk spoor van Putbus naar Binz is nog steeds in gebruik. Wij laten onze modeltrein langs de belangrijkste toeristische hotspots rijden. Dat is in werkelijkheid niet altijd het geval, maar als vakantieherinnering is dat natuurlijk toegestaan. De belangrijkste toeristische items op Rügen zijn de kust bij Sellin met zijn ietwat Brits aandoende 19^e eeuwse pier, het door de nazi's gebouwde enorme hotel Seebad Prora, het jachtslot Granitz en de hoge witte krijtrotsen aan de noordoostelijke kaap. Jachtslot Granitz heeft een eigen station, op een paar minuten lopen van het slot. Het depot van de lijn staat in het begin- en eindpunt Göhren en het is dit station dat het centrum vormt van ons baanplan. We hebben het als losse unit ontworpen, maar het kan ook in een grotere modelbaan worden opgenomen. Op de lengte van de sporen na zijn het sporenplan en de scenery van Göhren bijna in zijn geheel overgenomen. Dus inclusief het terras vlak naast de drukke locverzorging, wat overigens nogal vreemd overkomt. Behalve natuurlijk voor stoomliefhebbers. »

- 5.** De Vaudeville-tijd herleeft bij de Seebrücke van Sellin. Het symmetrische gebouw is in gebruik als theehuis en restaurant en is tevens een trouwlocatie.
- 6.** Aan het einde van de Selliner-pier meert de veerboot naar het vasteland aan. In het ronde gebouw op de kop van de pier gaat een lift tot onder de waterspiegel, waar het zeeleven is te bewonderen.
- 7.** Vanaf het strand leiden trappen en een funiculaire naar het centrum van Sellin.
- 8.** Jagdschloss Granitz staat midden in de bossen. Het symmetrische kasteel heeft vier ronde hoektorens en een centrale, hogere toren in het midden.





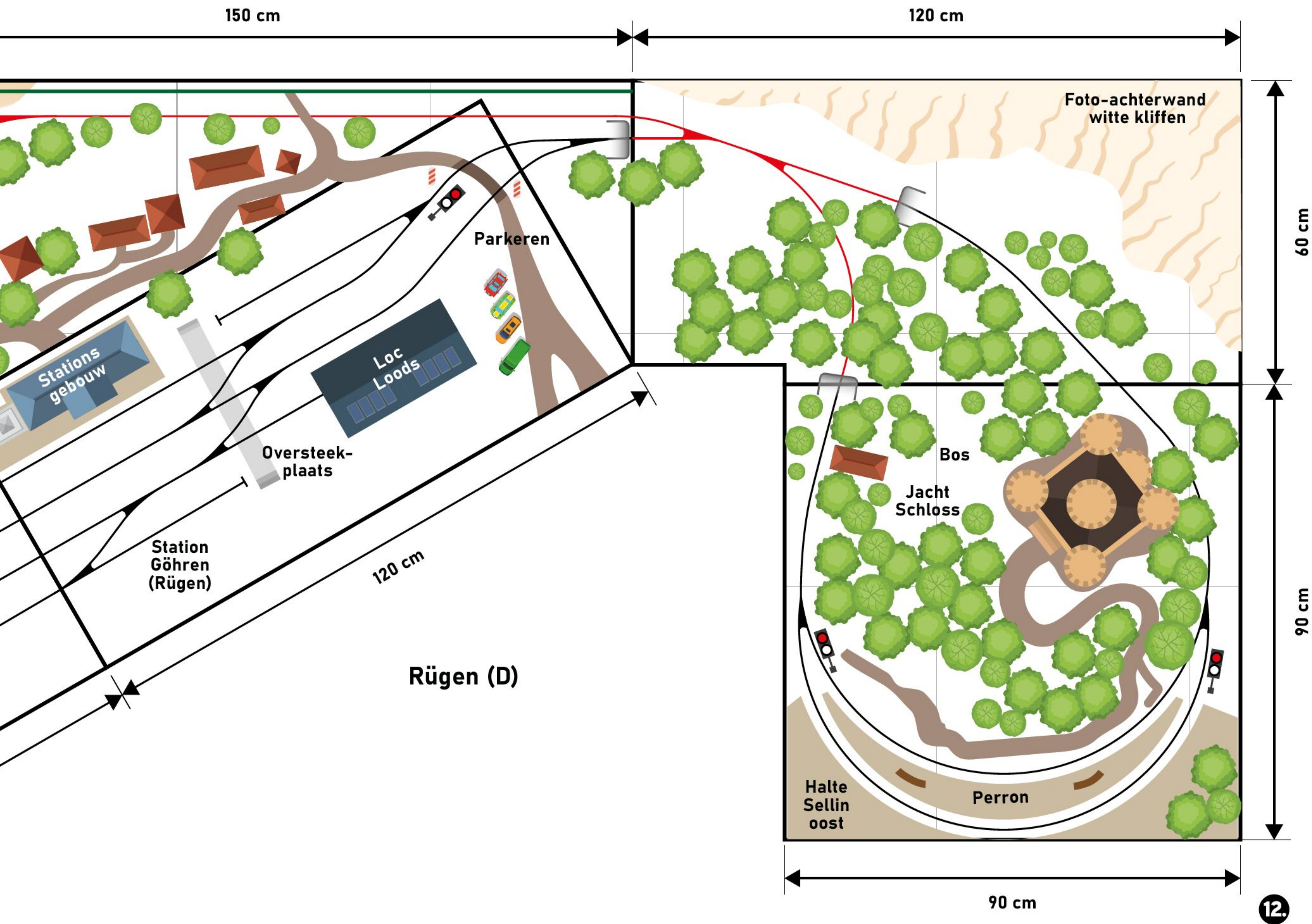
HET DEPOT STAAT BIJ HET EINDSTATION GÖHREN



Nadat de modeltrein het station heeft verlaten, is onze eerste stop in het bos bij het jachtslot Granitz. In ons railplan geven wij de treinleiding de keus om daar vanaf links of rechts binnen te rijden, geheel naar werkelijkheid. Hier is de mogelijkheid voor de treinen om elkaar te kruisen op het verder enkelsporige traject. Tijdens de stop wordt de passagiers thee aangeboden. Je zou bijna denken dat je in Engeland bent. Dat gevoel wordt sterker bij het binnenrijden van Sellin, met zijn prachtige promenade en strand-pier. In werkelijkheid rijdt de trein overigens niet zo dicht langs Sellin. De fotoprint van de pier op de achterwand situeren we dan ook aan de linkerkant van het railplan, waar de trein een onzichtbare keerlus neemt. Wel zichtbaar voor de reizigers is de fotoprint op de rechter hoek, met een andere topattractie van het eiland: de hoog uit zee oprijzende krijtrotsen. Ook dit ziet er Brits uit, alsof je in Dover bent. De hoogste rots is de 118 meter hoge Königsstuhl. Die ligt in het echt wel wat noordelijker op het eiland, waar onze trein niet langs komt. »



- 9. Loc 99 1782 nadert de bocht van halte Sellin-Ost. De halte is de enige plek in het enkelsporige traject waar twee treinen kunnen kruisen.
- 10. In het noordoosten van Rügen bestaat de kust uit hoog uit zee oprijzende witte krijtrotsen. Het hoogste punt is de Königsstuhl, waar een uitzichtpunt is.
- 11. Loc 99 1781 is zojuist met een trein de halte Sellin-Ost binnengelopen om een andere trein te laten passeren.
- 12. Railplan Rügen. In zwart de zichtbare sporen, in rood de verdeckte tracés.





13.

GEBRUIK

Het railplan Rügen heeft modules van diverse afmetingen, waarbij het stationsemplacement van Göhren los in de andere modules kan worden geschoven. Daarna kunnen de modules (bijvoorbeeld met vleugelmoeien) snel met elkaar worden verbonden. Voor de bereikbaarheid is onder in de linker module een ronde uitsparing in de keerlus gepland. Het ontwerp is voor de eenvoud gebaseerd op Märklin K-rails in H0, maar smalspoorrails in H0e met dito rijdend materieel is natuurlijk een pre. Zoals gezegd maken we ook bij dit railplan weer zoveel mogelijk gebruik van fotoprints als achterwand. De pier (Seebrücke) van Sellin komt linksachter en de Königsstuhl met de krijtrotsen rechtsachter. Voor het Jagdschloss kan elk symmetrisch kasteel met ronde torens uit een bouwkit worden gebruikt. De hoge centrale toren kan er dan later op gemaakt worden. Rond Sellin zijn allerlei Jugendstil-huizen te gebruiken of kunt u bestaande bouwkits verfraaien met Jugendstil-elementen. Andere boerenhuisjes, al of niet met rieten daken, kunnen overal in het landschap toegevoegd worden. //



14.

13. Het interieur van dit Saksische smalspoorrijtuig ziet er schoon en gepoetst uit, zoals je in Duitsland mag verwachten. Ook graffiti ontbreekt.

14. De stadjes langs de zuidoostelijke kust van Rügen hebben fraaie huizen in Jugendstil.

15. In het binnenland hebben veel lage boerderijen een rieten dak.



15.

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 tot heden. Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 485 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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



Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 50 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

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



A4 60007 'Sir Nigel Gresley'

STOOMRITTEN OP DE NORTH YORKSHIRE MOORS RAILWAY

In het kader van Rail 200 bezocht loc A4 60007 'Sir Nigel Gresley' in de laatste week van maart 2025 de North Yorkshire Moors Railway, de spoorlijn tussen Pickering via Grosmond naar Whitby. Ad van Sten was daar met zijn camera present.

De gestroomlijnde driebcilindrstoomlocomotieven met asindeling 4-6-2 (2'C1' naar Nederlands/Duitse normering) van de serie A4 werden in 1935 ontworpen door Nigel (later Sir Nigel) Gresley, Chief Mechanical Engineer van de London and North Eastern Railway (LNER). Er werden 35 exemplaren gebouwd. De locomotieven werden ingezet voor sneltreinen, bijvoorbeeld op de East Coast Main Line van Londen Kings Cross via York en Newcastle naar Edinburgh. Sinds 3 juli 1938 is één van de machines, de 4468 'Mallard',

werelduurrecordhouder voor stoomlocomotieven met 125,88 mph (202,6 km/h).

4498 'SIR NIGEL GRESLEY'

De 4498 'Sir Nigel Gresley' werd in 1937 in Doncaster Works met fabrieksnummer 1863 voor de LNER gebouwd. De machine zou eigenlijk 'Bittern' gaan heten, maar nadat men zich realiseerde dat de 4498 de honderdste Gresley Pacific was, werd zij vernoemd naar zijn ontwerper. De naam 'Bittern' werd later gegeven aan de 4464. De 4498 kwam op



26 november 1937 in dienst. In eerste instantie was zij toegewezen aan de Londense Kings Cross Top Shed, met een onderbreking in Grantham van 1944 tot 1950. Na de sluiting van Top Shed werd de 'Sir Nigel Gresley' in juni 1963 overgeplaatst naar de New England Shed (Peterborough), gevolgd door de St. Margarets Shed (Edinburgh), van waaruit zij voornamelijk de treinen tussen Edinburgh en Aberdeen reed. Haar laatste thuisbasis was Aberdeen Ferryhill vanaf juli 1964. In 1946 droeg de locomotief kortstondig het nummer 7, voordat zij werd omgenummerd tot 60007 toen de LNER in 1948 opging in British Railways. Evenals de eerdere LNER A4 Pacifics werd de 4498 gebouwd met een enkelvoudige schoorsteen en zijschermen die de wielen bedekten. Maar zoals bij alle A4's, werden deze schermen om het onderhoud te vereenvoudigen in 1942 verwijderd en werd in 1957 een dubbele Kylchap-schoorsteen gemonteerd. In 1950 kreeg de 60007 een Automatic Warning System (AWS), een beveiliging wanneer een machinist niet op een sein reageert.

TWAALF KETELS

De 'Sir Nigel Gresley' heeft twaalf ketels gehad: 8961 (nieuwbouw); 8946 (uit 4483 'Kingfisher', 21 februari 1942); 9489 (nieuwbouw, 6 maart 1947); 29271 (uit loc 60024 'Kingfisher', 27 september 1950); 29319 (nieuwbouw, 17 april 1952); 29306 (reserve, 19 oktober 1953); 29321 (uit 60010 'Dominion of Canada', 12 maart 1955); »

DE 'SIR NIGEL GRESLEY' HEEFT TWAALF KETELS GEHAD



1. De trein passeert het pittoreske station Goathland, 27 oktober 2024. De eigendomsplaat is tussen het locnummer en de stoomfluit geplaatst.
2. De goed gepoetste fabrieksplaat van de 'Sir Nigel Gresley' met fabrieksnummer 1863.
3. Op 23 mei 1959 brak de A4 60007 het wereldrecord voor stoomlocomotieven: 112 mph.
4. De overweg in Grosmont is gesloten en het uitrijsein staat op veilig als de 'Sir Nigel Gresley' op 27 oktober 2024 richting Pickering vertrekt.
5. Over enthousiasme ontbreekt het zeker niet als de machinist zijn loc op 27 oktober 2024 voor de trein zet.



6.

29314 (uit 60026 'Miles Beevor', 13 april 1957); 29324 (uit 60015 'Quicksilver', 13 december 1957); 29331 (nieuwbouw, 16 april 1959); 27970 (nieuwbouw), 7 oktober 1960) en tenslotte 27966 (uit 60016 'Silver King', 25 oktober 1962). De 'Sir Nigel Gresley' heeft twee tenders gehad: tot 8 augustus 1943 nummer 5329 (nieuwbouw) en daarna nummer 5324. Overeenkomstig de andere A4's, verscheen de 'Sir Nigel Gresley' in vele kleurstellingen. In eerste instantie in LNER Garter Blue, waaraan in 1939 roestvrij stalen nummers en letters werden toegevoegd. Daarna kwam in oktober 1943 Wartime Black met NE (North Eastern) omrandingen. Na de oorlog kreeg de 'Sir Nigel Gresley' in maart 1947 weer de LNER Garter Blue-kleurstelling met rood-witte lijnen. Met de vorming van British Railways kwamen er

nieuwe kleuren. Eerst, in 1950, werd de locomotief in British Railways Express Passenger Blue met een zwart-witte omranding geschilderd. De laatste gedaante-verwisseling was in British Railways Brunswick Green vanaf april 1952, een kleur die werd gedragen tot de machine uit dienst werd genomen.

A4 LOCOMOTIVE SOCIETY

De 60007 werd op 1 februari 1966 door British Railways buiten dienst gesteld en aangekocht door de A4 Preservation Society, die al snel werd omgedoopt tot de A4 Locomotive Society. Zo werd voorkomen dat de locomotief zou worden gesloopt. De huidige eigenaar is de Sir Nigel Gresley Locomotive Preservation Trust Ltd. De locomotief werd lange tijd gehuisvest in het oude locomotievendepot van Steamtown Carnforth. Als museumlocomotief droeg de 'Sir Nigel Gresley' een LNER Garter Blue-kleurstelling, die leek op die van voor de oorlog - met roestvrijstalen letters, zonder zijschermen en genummerd 4498 -, maar in 1995 werd zij overgespoten in British Railways Blue als BR No. 60007. Het ketelcertificaat van de loc verliep in september 2015. De daaropvolgende revisie werd uitgevoerd in het National Railway Museum (NRM) in York. Nadat de locomotief weer in elkaar was gezet, werd zij over de weg van het NRM naar het Crewe Diesel Traction Maintenance Depot (TMD) vervoerd waar de werkzaamheden in september 2021 werden voltooid. Voordat de locomotief in 2022 weer op de baan kwam, werd het BR Blue gekozen als de kleur die zij uiteindelijk zou dragen. Na de revisie verscheen de locomotief echter in LNER Wartime Black als 4498. Dat bleef zo tot januari 2023 toen zij weer werd overgespoten in het nu iconische BR Blue met het BR-nummer.



7.



SNELHEIDSRECORD

De 'Sir Nigel Gresley' is de houder van het naoorlogse snelheidsrecord voor stoomlocomotieven van 112 mijl per uur (180 km/h), dat op 23 mei 1959 werd gevestigd en draagt sindsdien een gedenkplaat. Net als bij het record van de 'Mallard' was dit tijdens een afdaling in zuidelijke richting vanaf Stoke Bank, maar in tegenstelling tot bij de 'Mallard' was dit niet tijdens een speciale poging, maar betrof het een volle reizigers-trein op de terugweg van een excursie naar Doncaster Works. De machine overschreed diezelfde dag nog twee keer de 160 km/h.

In 2013 was het 75 jaar geleden, dat de 4468 'Mallard' op 3 juli 1938 het snelheidsrecord vestigde. Er was bij het NRM een reeks evenementen gepland, waarbij de organisatie erin was geslaagd om de zes bewaard gebleven A4's in Shildon te herenigen. De 'Sir Nigel Gresley' werd tentoongesteld naast haar Britse collega's 4464 'Bittern', 4468 'Mallard' en 60009 'Union of South Africa'. Voor deze gelegenheid waren de 4489 'Dominion of Canada' en de 60008 'Dwight D. Eisenhower' tijdelijk vanuit Amerika en Canada naar Groot-Brittannië teruggekeerd. Van 17 tot 20 februari 2014 had het NRM vier zogenoemde 'Great Goodbye Photography Evenings' in Shildon georganiseerd voor telkens veertig personen; de evenementen waren binnen een paar minuten uitverkocht. De spoorlijn van de NYMR loopt door het North York Moors National Park en is met de stations, andere opstallen en beveiliging een uiterst fotogeniek cultureel erfgoed. Van maart tot oktober wordt er bijna dagelijks met historisch materieel gereden, daarnaast worden het gehele jaar speciale stoom- en dieselritten, soms met gastlocomotieven, georganiseerd. Zie de website nymr.co.uk. //



8.



9.

6. Ook op 2 december 2024 voelt de 'Sir Nigel Gresley' zich op North Yorkshire Moors Railway en het magnifieke landschap die de spoorlijn doorkruist thuis.
7. Op 19 maart 2024 loopt de 60007 'Sir Nigel Gresley' om 3 pm met haar reizigerstrein in Levisham binnen. De aanwijzingen bij het uitrijsein: 'Stop. Ensure both barriers are fully lowered, press plunger, wait for white light and whistle before proceeding.'
8. Doorkomst van de 'Sir Nigel Gresley' met lange reizigerstrein als 'The Elizabethan' op 24 maart 2025 in Levisham.
9. Op 22 maart 2025 siert de eigendomsplaat van de Sir Nigel Gresley Locomotive Trust het front van de loc. De uit 1847 daterende stationskap van Pickering is recent in oude stijl gerestaureerd.

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 Noviteitenspecial 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 ☐ Noviteitenspecial 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.

Kraan NS 270274

ZELFBOUW VAN KRAAN SPOORWEGBOUWBEDRIJF

Na de oorlog werd het aantal railkranen bij NS in korte tijd flink uitgebreid. Sommige hadden een bijzondere herkomst, zoals een kleine serie die een Duitse onderwagen en een Engelse bovenwagen had, beide met een militair verleden. Rob Mooij bouwde de merkwaardige railkraan in model.

VOORBEELD
& MODEL



Bij het opmaken van de status van het materieelpark kort na de Tweede Wereldoorlog, vond de NS in Sluiskil enkele gestrande grote stukken Duits spoorweggeschut: diverse vier-, vijf- en zesassige wagens en onderstellen voor zwaar geschut. Dit werd als oorlogsbuit

beschouwd en hoefde derhalve niet teruggegeven te worden. De vijfassige onderstellen waren na een kleine verbouwing geschikt als onderstel voor een railkraan. Veel van deze onderstellen hadden slechts aan één zijde stoot- en trekwerk zodat een stel buffers moest worden toegevoegd. Na vaste hijsinstallaties

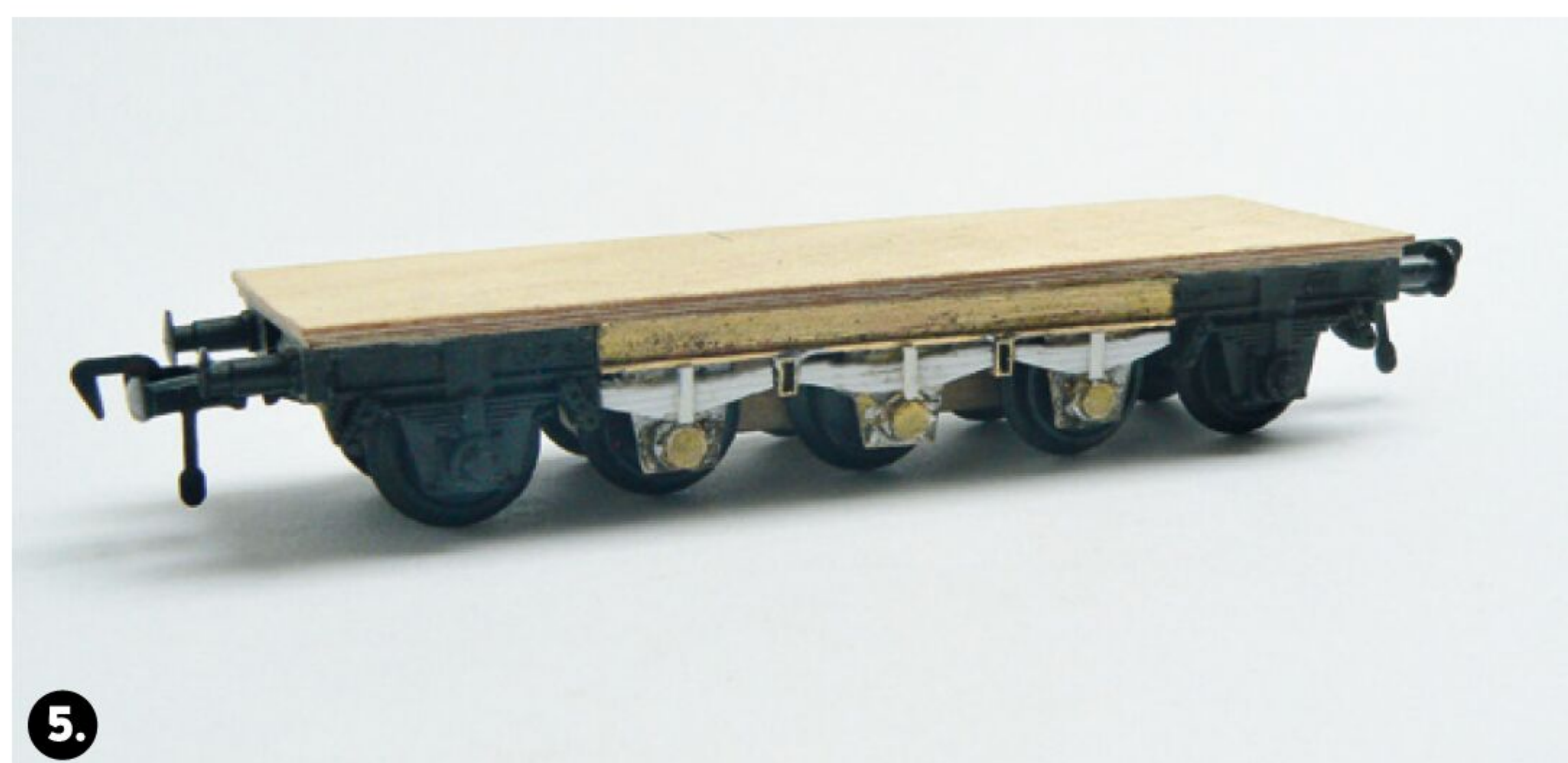
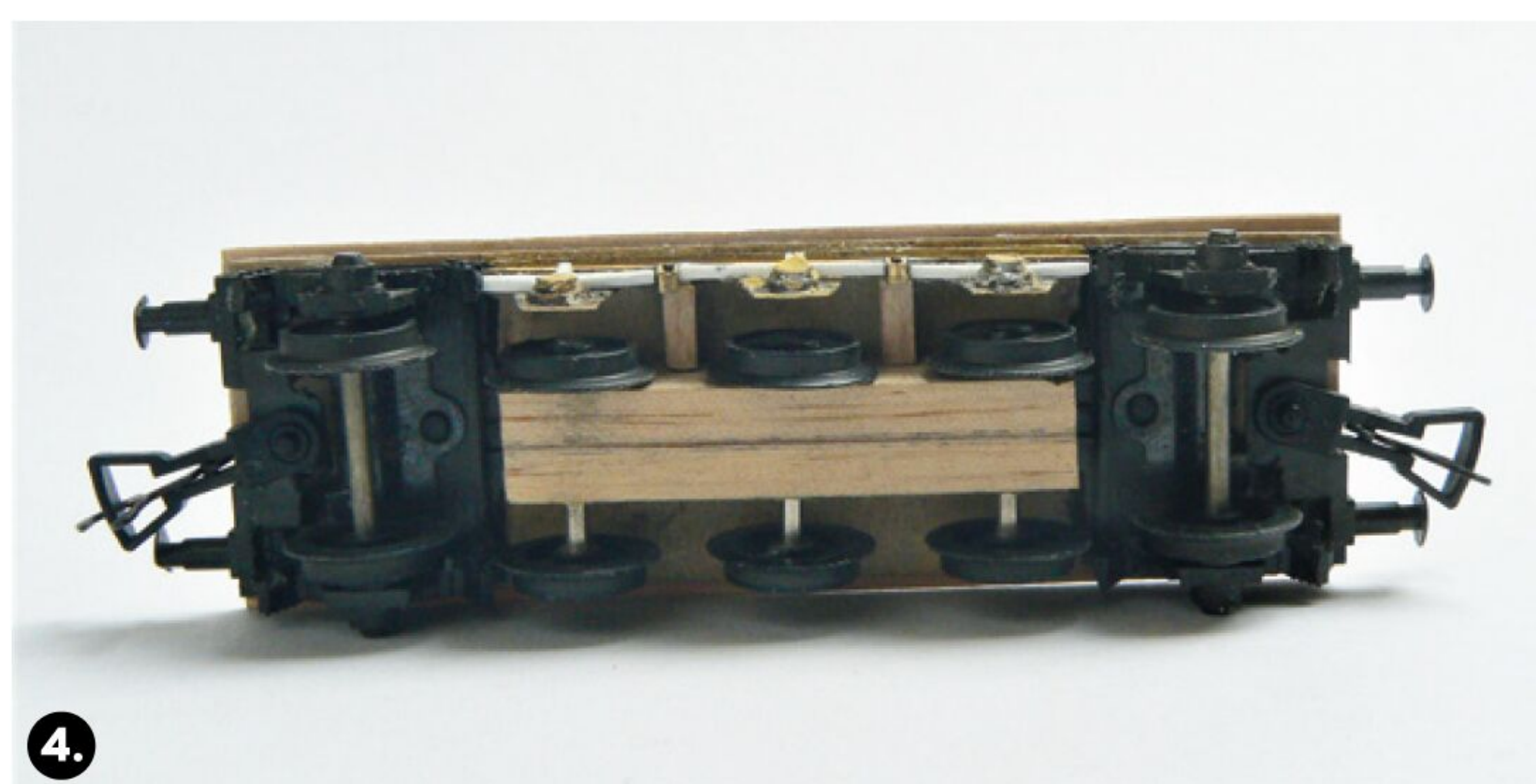
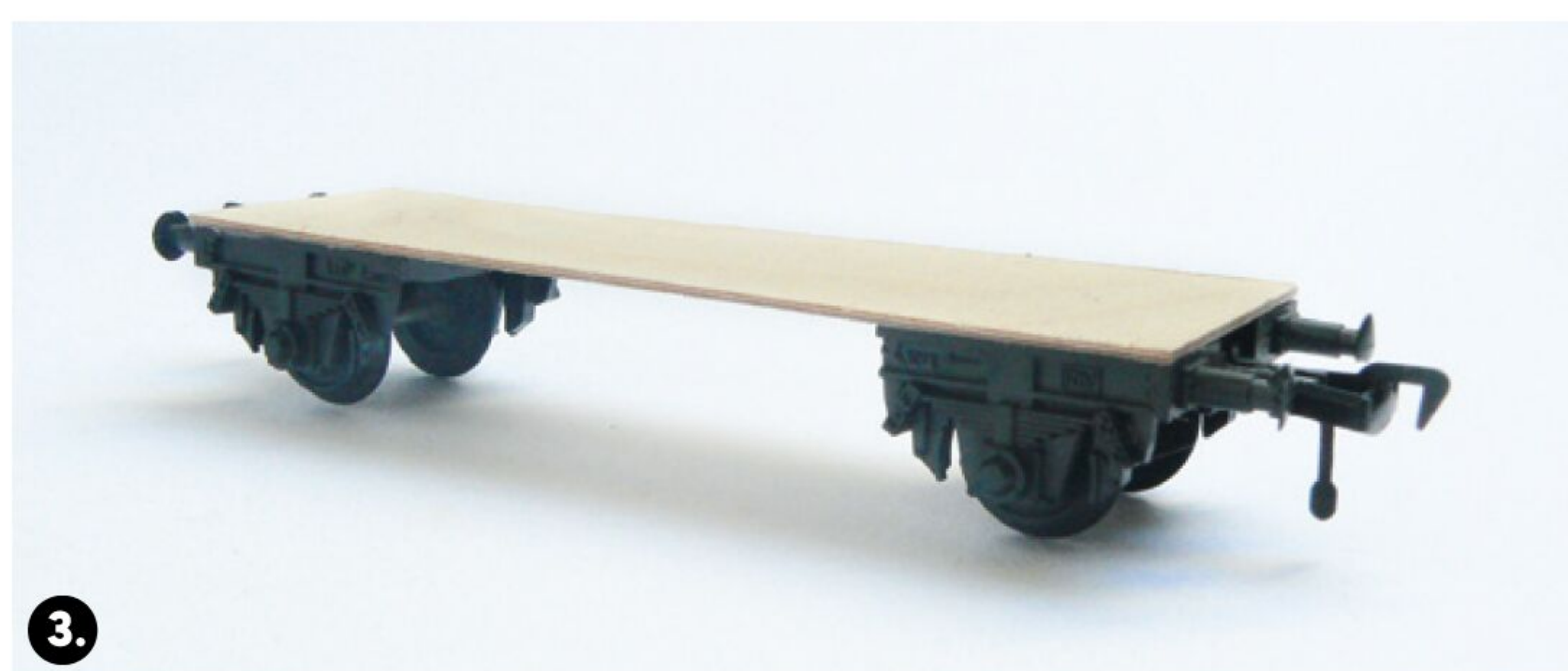


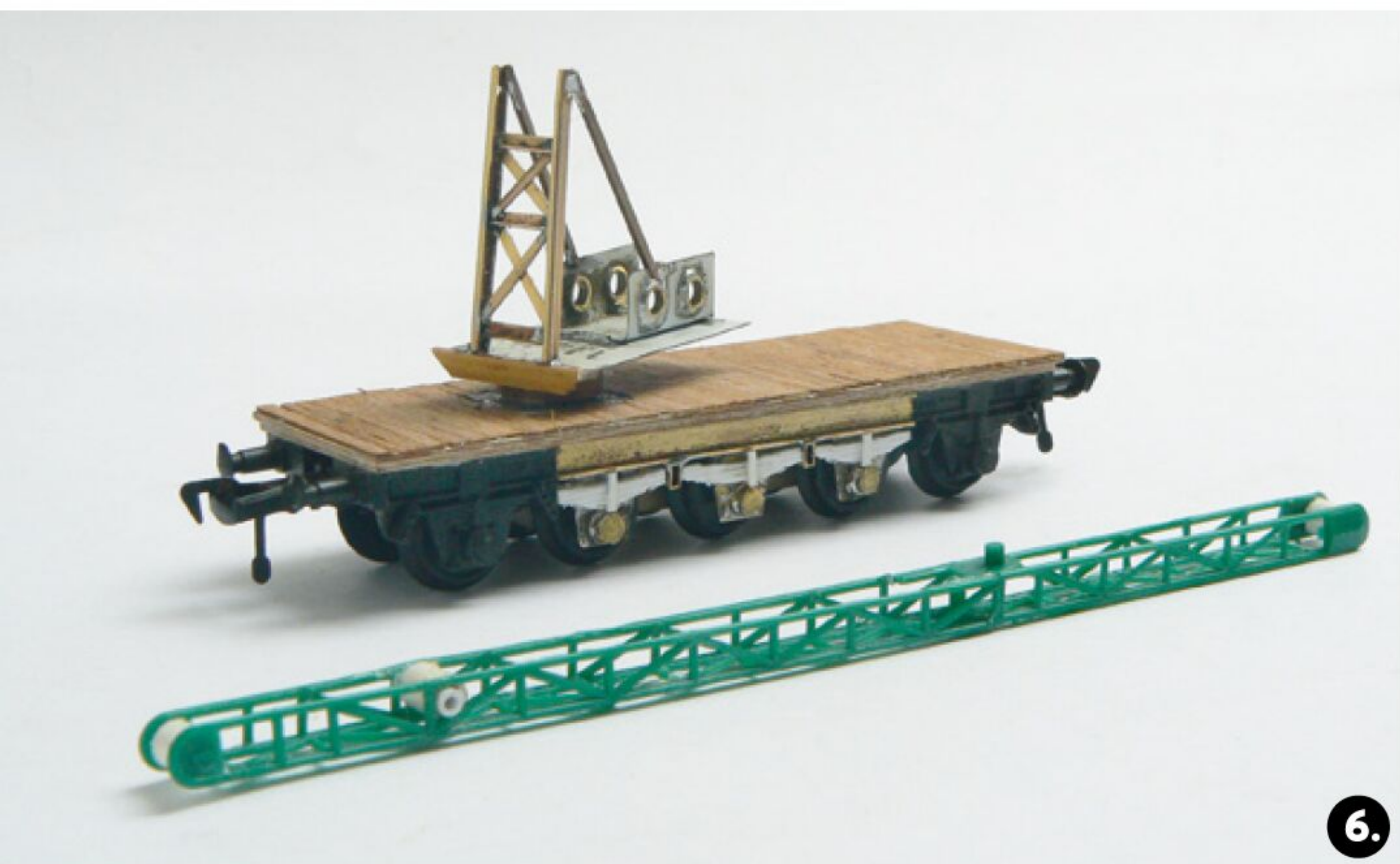
met een Derrick-kraan, werden al snel mobiele kranen op veelassige onderstellen gezet. Zo kon de kraan over de aangekoppelde platte wagens rijden om daar het meegevoerde materiaal te hijsen. Een van de wagens met vaste kraan was de NS 270274, in gebruik bij het Spoorwegbouwbedrijf. Op een vijfassig Duits onderstel was een Coles-kraan geplaatst die bij de R.A.F. als autokraan voor het bergen van vliegtuigen was gebruikt. Een foto in het artikel over de NS in 1956 in *Op de Rails* 2021-12 was aanleiding om deze wonderlijke constructie in model om te zetten.

Onderwagen

Een onderwagen met vijf vaste assen is bij het grootbedrijf zeldzaam, maar in model een unicum. Bij het rijden door de krappere modelbogen vragen de drie middelste assen een forse zijwaartse speling. Bij de achtassige kuilwagen van Fleischmann hebben de middelste wielstellen zo'n 3 mm zijdelingse speling. »

1. De voltooide kraan met op de voorgrond het type elevator waar de mast mee gebouwd is.
2. De inspiratiefoto. Railkraan NS 270274 is bezig met het plaatsen van een bovenleidingmast vanaf de draaischijf te Venlo. (foto collectie NVBS fotobureau)
3. De resterende en aangepaste onderdelen van de donorwagen zijn onder de nieuwe voetplaat gemonteerd.
4. De assen twee, drie en vier zijn bijgeplaatst. Zelfs onder een vrij korte wagon dient de zijdelingse speelruimte voldoende groot te zijn.
5. Het vijfassige onderstel op eigen wielen. Een radstand van 1,50 m lijkt veel, maar in model staan de wielstellen met een hart-op-hartmaat van 17 mm dicht op elkaar.





6.

Dat model heeft de oude Fleischmann-schaal 1:85, wellicht zelfs 1:82, zodat er extra ruimte voorhanden was. Na enkele opties onderzocht te hebben fungeerde niet de kuilwagen, maar een Fleischmann-koelwagen als donor. Het kraanwagenonderstel had een lengte over de buffers van 8,74 meter en viermaal een radstand van 1,5 meter. Omgerekend naar H0 betekende dat het koelwagenonderstel aan de beide kanten ingekort moest worden. Nadat beide bufferbalken inclusief de opname voor de koppeling uit het onderstel waren gezaagd, is het onderstel direct voor de ophanging van het verenpakket ingekort. Voor de richtveer is daardoor geen ruimte meer. Aansluitend zijn de bufferbalken met de koppeling vastgezet. Het ingekorte onderstel met verlengde radstand van de buitenste assen is vervolgens in het midden flink verlengd.

Voetplaat

Onder de nieuwe voet(bodem)plaat van 0,8 triplex zijn de beide ingekorte kunststof delen van het onderstel gelijmd. Met een gebogen railstuk kon de benodigde uitslag van met name het middelste van de drie toe te voegen wielstellen bepaald worden. In een 8 mm breed blokje hout zijn drie messingbussen gestoken waarin de wielstellen kunnen draaien en zijdelings schuiven. De puntige aseinden zijn afgeslepen, want ze zijn nu in het midden gelagerd. Zekerheidshalve is met de onderwagen na elke nieuw geplaatste as een proefrit gemaakt. Aanvankelijk wilde ik de imitatie-wielophanging van de donorwagen overnemen, maar zelfbouwen bleek een betere optie. Achter een messing U-profiel zijn scheenplaten van messing



7.



8.

AAN BEIDE KANTEN INGEKORT KOELWAGEN- ONDERSTEL

plaat gesoldeerd, de aspotten zijn opgebouwd uit messingbuis en de veerpakketten uit polystyreenplaat gezaagd. Op de met een tweede plaat 0,8 mm triplex verhoogde wagonbodem, zijn als balken 2 mm brede uit houtfineer gesneden stroken gelijmd waarbij rond de draaikom van de kraan een vierkante uitsparing is gelaten.

Kraan

De kraan was lange tijd een groot vraagteken, maar na een zoektocht op 'railkranen' bracht, toen het kraanmerk Coles bekend was, de site Historic Military Vehicle Forum (HMFV) over Engelse voertuigen uit WO II duidelijkheid. Deze in kleine, onderling licht verschillende series gebouwde kraan, werd vaak op een zwaar drieassig onderstel van een AEC Matador-vrachtwagen geplaatst. De aandrijving was aanvankelijk benzine-elektrisch, maar zou bij de latere kranen dieselelektrisch zijn geweest. Als bijzonderheid geldt dat de kraanmotor niet in de kraan, maar op het vrachtwagenchassis geplaatst was. De kranen, type cantilever, hadden het draaipunt van de mast boven de cabine; het hijsvermogen lag rond de vijf ton. Bij het Spoorwegbouwbedrijf werd dit type bij elektrificatiewerkzaamheden gebruikt, zoals het plaatsen van mastvoeten en bovenleidingpalen. Om bovenbalken in de portalen te kunnen inhijzen, was een grotere hijshoogte met langere mast nodig. Tijdens transporten rustte de kraanarm op een op de afstandswagen geplaatste steun. Frappant is dat onder de steun een heus 'tuinhuisje' stond. Uit de schaarse foto's is helaas niets van een uitlaat te ontdekken waardoor het onduidelijk is of de dieselmotor in of voor dit huisje stond. Door de lange mast was de inzet onder de rijdraad flink beperkt wat het lot van de Coles-kranen na de grote elektrificaties heeft bezegeld; een deel van de onderwagens was goed genoeg om een nieuwe WMG-kraan te krijgen. De vijfassige onderwagens waren niet zelfrijdend, er was dus altijd een tractievoertuig nodig, zoals een Sik. Op de foto in de *Op de Rails* stond de cabinedeur open (zie foto 2) en bleef de exacte vorm een raadsel, maar op de HMFV-site staan meerdere foto's van een AEC O854-truck met Coles-kraan waar de kraanopbouw met de typisch gevormde cabine duidelijk is te zien. Bij het model is bijna de gehele kraan in metaal gebouwd. Onder de messing voetplaat van de kraan is, als deel van het draaimechaniek, een 12 mm buis gesoldeerd. Twee messing U-profielen als langs-

»



6. De Coles-kraan in wording. Op de voorgrond de uit twee aangepaste (Kibri-)elevatoren opgebouwde giek.
7. De kraan is geplaatst, duidelijk is te zien dat deze ver uit het midden van de onderwagen staat.
8. De ondersteuning voor de mast tijdens transport is geplaatst. Een schutwagen is bij transport noodzakelijk.
9. De hulpwagen met de ouderwetse wielophanging. Aan weerszijden zijn tien rongen geplaatst.
10. Door de twee met een kleine schroevendraaier te verstellen lieren is de kraan in elke positie te stellen.



KRAANMAST VAN KIBRI-ELEVATOREN

liggers completeren het geheel. De bok waarop en waarin de mast rust en draait is gemaakt van messing U-profiel. Het kraanhuis en de cabine bestaan uit 0,2 mm dik blik. De twee lierwerken in het kraanhuis kunnen van buitenaf met een kleine schroevendraaier worden bediend zodat de kraan in diverse posities neergezet kan worden.

Kraanmast

De kraanmast is samengesteld uit twee van een Kibri-kolenhandel resterende elevatoren, zonder de transportband. Toen bij het proefpassen de mast wat te kort leek, is deze met een tweede elevator iets verlengd. Een afvalstukje staal is als kraanhaak met vijl en Dremel in vorm gebracht. Om de kraan op de onderwagen te kunnen plaatsen, is in de vrijgelaten opening in de wagenvloer een korte buis 10 mm Ø geplaatst; de 12 mm-buis onder de kraanvloer past

hier strak omheen. Tijdens verplaatsingen rust de kraanmast in een op het oog uit messing U-profiel gebouwde maststeun. Met de mast rustend in de steun, kon de maatvoering van het tuinhuisje bepaald worden. Juist dit huisje had de doorslag voor de bouw gegeven. In de wanden van Evergreen-plaat met V-groeven zijn de uit de rommelbak komende deur en ramen geplaatst waarbij de raamindeling iets is aangepast. Het dak is met schuurpapier met fijne korrel bekleed. Na het plaatsen van de opstaptreden in het midden van de wagen bleek dat het machinehuis van de kraan iets te lang is. Zo zal er altijd wat te wensen blijven, ik heb het zo gelaten en de onderdelen in de primer gezet.

Schutwagen

Op de voorbeeldfoto is het oude type wielophanging te zien die identiek is aan die van een Lima-hogebak-





13.

wagen. Daarvan is de bakrand flink ingekort en zijn de koppelingen aangepast. Hoewel de schutwagen geen rongenwagen was, had hij een flink aantal (vaste) staanders om het meegevoerde hout en gereedschap op de wagenvloer te houden. Op messing hoeklijn van 2 x 2 mm zijn per zijkant tien staanders uit massief messing vierkant 1 x 1 mm gesoldeerd. Na ontvetten zijn de hoeklijnen op de wagenbodem gelijmd, is de houten gereedschapskist op de wagenvloer geplaatst en zijn de kraan en schutwagen geschilderd en licht geweerderd. Voor railkraan 270274 en de bijhorende onderwagen was het in 1960 einde oefening en restte slechts sloop, maar het railkranenpark op mijn modelbaan is met een attractief model uitgebreid. Met een passende loc kan de kraan waar nodig worden ingezet. //



14.

11. De kraan is met de hulpwagen gereed voor de dienst. Onmiskenbaar een staaltje techniek en vernuft uit de wederopbouwperiode.
12. De Sik brengt de kraan naar de volgende hijsklus.
13. Het voltooide model in vogelperspectief.
14. De Coles-kraan op banden kan bij de bouw van bovenleiding over meerdere ex-Duitse geschut-onderstelwagens rijden. (foto's 14 & 15 collectie Het Utrechts Archief)
15. NS kraan 270274 ingezet voor het plaatsen van bovenleidingsportalen. Aan belangstelling geen gebrek.

Bronnen

- Sporen van verandering, NVBS 2006, ISBN 90-6013-283-1
- Railmagazine 302, 2013-2
- Historic Military Vehicle Forum
- Op de Rails 'De NS in 1956', 2021-12



15.



Spoorwegen in het zuiden van Afrika

DEEL 2: NAMIBIË EN BOTSWANA

Als spoorliefhebber heeft Matthias Hille meermalen Botswana, Namibië, Zambia en Zuid-Afrika bezocht om daar de spoorwegen in beeld te brengen. Na Zambia en Zuid-Afrika, zie Railhobby 483, volgen nu de beide andere landen.

Deel 2
van 2



In de buurt van het station van Aus rijdt locomotief 034 (AR&TS) op 4 november 2022 's middags met lege wagens richting Keetmanshoop.



NAMIBIË

Met iets meer dan tweeënhalf miljoen inwoners behoort Namibië tot de dunst bevolkte landen ter wereld. Het land is meer dan twee keer zo groot als Duitsland, maar het spoorwegnet heeft slechts een lengte van 2687 kilometer. Het is volledig enkelsporig, uitgevoerd in Kaapspoor en niet geëlektrificeerd. Sinds enkele jaren worden delen van het spoorwegnet vernieuwd. Dat is hard nodig, want ongeveer de helft van de spoorlijnen voldoet niet aan de voorgeschreven minimale aslast van 18,5 ton, zoals bepaald door de Ontwikkelingsgemeenschap van Zuidelijk Afrika (SADC). Daarnaast veroorzaken de deels meer dan vijftig jaar oude diesellocomotieven, corruptie en de gevolgen van de coronapandemie problemen.



Sinds de pandemie rijden in Namibië geen reguliere passagierstreinen meer, alleen nog goederentreinen. Voorheen reden deze sowieso alleen als gemengde treinen (GmP's), dat wil zeggen goederentreinen waaraan een of twee zitrijtuigen waren gekoppeld.

TUBULAR TRACK

Momenteel zijn er drie belangrijke routes. Om te beginnen wordt sinds 2019 tussen Ariamsvlei en Lüderitz mangaanerts vanuit de Zuid-Afrikaanse Black Rock-mijn vervoerd, dat per vrachtwagen wordt aangeleverd. Het traject tussen de havenstad Lüderitz en Aus is geheel opnieuw aangelegd, nadat het jarenlang door de veelvuldige zandverstuivingen buiten gebruik was gesteld. Bij de spoorvernieuwing is merendeels het voor woestijngebieden ontwikkelde Tubular Track-railsysteem toegepast. Doordat het geen ballast kent, kunnen zandophopingen gemakkelijker met rupsvoertuigen worden verwijderd, maar is de stabiliteit van het spoor toch gewaarborgd. Het meeste spoorgoederenvervoer - containers en andere goederen - vindt plaats van Walvisbaai, de belangrijkste haven van het land, naar de in het binnenland gelegen steden Tsumeb en Windhoek. Het in Rössing gewonnen uraniumertsconcentraat wordt met ertswagens naar Walsvisbaai getransporteerd voor verschepping naar Europa. Voor de mijnproductie rijden regelmatig ketelwagentreinen met zwavelzuur van Tsumeb naar Rössing, de derde belangrijke route. Bij de mijn wordt het zwavelzuur met water gemengd om het uranium uit het erts te kunnen winnen. Op andere trajecten, zoals tussen Windhoek en Keetmanshoop en tussen van Otavi en Grootfontein,



3.

TUBULAR TRACK-RAILSYSTEEM VOOR WOESTIJNSPOOR

is er weinig verkeer. Volgens de stationschef van Otjiwarongo rijdt er slechts één keer per week een korte goederentrein met ketelwagens van Walvisbaai naar Grootfontein. Het in Otjiwarongo aftakende zijspoor naar Outjo is al zo'n twintig jaar buiten gebruik.

LOCOMOTIEVEN

Het locomotievenpark van TransNamib is veelzijdiger geworden. Nog steeds zijn enkele grotendeels originele locomotieven van de reeks 33.4 (type GE20UC) van General Electric in gebruik. Deze zijn meer dan vijftig jaar oud en daarmee de oudste machines van TransNamib. De reeks 32.2 (type U20C1) is uit dienst genomen. Van de zeventien Chinese locomotieven van de reeks SDD6 (Sifang), aangeschaft in 2007, is alleen de gereviseerde en opnieuw geschilderde 0008 nog in gebruik; de rest staat rijp voor de sloop in een loods in Windhoek. In de afgelopen jaren werden gereviseerde locomotieven van de reeksen 33.0 (GE U20C), 34.0 (GE U26C) en 34.2 (EMD GT26MC) uit Zuid-Afrika aangeschaft of geleast via AR&TS (African Rail & Traction Services) en Traxtion. In 2017 werden zes nieuwe GE-locomotieven van het type C23EMP uit Brazilië toegevoegd. De meest recente aanwinst, de zesassige Grindrod RM30-05 (type GL30SCC-AC), wordt ingezet op de route Ariamsvlei - Keetmanshoop; meer locomotieven van dit type zullen volgen. »



4.

1. Op 21 september 2024 is er een treinontmoeting op het station van Otavi, waardoor locomotief 33-465 met goederentrein 2213 van Tsumeb naar Otjiwarongo voor een bloeiende jacaranda-boom kan worden vastgelegd.
2. Net voor het station Lüderitz heeft locomotief 35-01 op het voorsorteerstation enkele beladen ertswagens opgehaald en brengt deze nu naar de haven. De spoorlijn is met de nieuwe Tubular Track-railmodules aangelegd, 5 november 2022.
3. Locomotief RM30-05 passeert op 6 november 2022 met een lege ertswagentrein de markante rotsformaties nabij station Grabwasser op het traject Keetmanshoop - Nakop.
4. In het mooiste avondlicht wacht de Braziliaanse loc TD 601 in Otjiwarongo op nieuwe opdrachten, 12 november 2022.



5.



6.

NIEUWBOUW

Voor het Namibische spoorwegnetwerk zijn er twee grote nieuwbouwprojecten gepland. De in Windhoek aftakkende Trans-Kalahari Railway zou vanaf Gobabis naar Botswana moeten worden doorgetrokken, waardoor steenkool uit Botswana naar Walvisbaai vervoerd kan worden. Gezien de gestegen wereldmarktprijzen kan dit renderend zijn. Op de spoorlijn tussen Windhoek en Gobabis wordt momenteel alleen tot de luchthaven Hosea Kutako en ten oosten van Windhoek gereden; het resterende gedeelte heeft al jaren geen trein meer gezien. Desondanks zijn de rails en bruggen intact. Voor het geplande Trans-Kalahari-spoorproject zal naast de nieuwbouw van Gobabis naar de Mmamabulamijn in Botswana waarschijnlijk een volledige vernieuwing van het bestaande baanvak Gobabis - Windhoek nodig zijn. Het tweede bouwproject betreft de verlenging van de spoorlijn Otavi - Grootfontein naar de Caprivi-strook, met aansluiting op het Zambiaanse spoorwegnet. Via deze 'Trans-Caprivi Railway', ook wel 'Trans-Zambezi Railway' genoemd, zouden grondstoffen uit de Copperbelt efficiënt naar de haven van Walvisbaai kunnen worden vervoerd. Een haalbaarheidsstudie, uitgevoerd in opdracht van de minister van Transport, is positief beoordeeld, maar tot dusverre zijn er alleen loze beloften over de uitvoering gedaan. Of China, zoals in andere Afrikaanse landen, ook hier zijn ondersteuning zal aanbieden, zal de toekomst leren. De enige reizigerstrein die tussen



7.



8.

2022 en 2024 in Namibië reed, was de befaamde Shongololo Express van het Zuid-Afrikaanse Rovos Rail, die welgestelde toeristen een treinreis naar de natuurwonderen biedt. Hoewel er incidenteel speciale luxe partytreinen rijden, was de Dessert Express ook in 2024 niet in het unieke landschap van Namibië te zien. »



9.

5. Op 9 november 2022 wachten in Trekkopje de locomotieven 2015 en 008 met goederentrein 2610 en de in opzending meelopende locs TD 606 en 603 op toestemming om na spoorwerkzaamheden richting Walvisbaai door te rijden.
6. Op de terugreis van Walvisbaai naar Pretoria in Zuid-Afrika maakt de Shongololo Express van Rovos Rail op 14 november 2022 een stop in Windhoek. Tractie leveren de oldtimers 041 en 413, waarbij de geopende motorkamerdeuren voor extra koeling van de motoren moeten zorgen.
7. De enige bedrijfsvaardige Chinese locomotief, de SDD6-0008, is op 10 november 2022 bij Platsveld (traject Kranzberg - Tsumeb) in de weer met zuurwagens. Een jaar eerder heeft hier een treinongeluk plaatsgevonden.
8. Vrijwel onbekend is de als monument bij de dorpsingang van Arandis opgestelde smalspoorlocomotief NG 56 (600 mm) met een charmante rijtuigcombinatie.
9. In de namiddag van 4 november 2022 hebben de huurlocomotieven 1503 en 1501 van AR&TS een lege magnesiumtrein uit Lüderitz naar Keetmanshoop gebracht en rangeren vervolgens door naar de tankplaats.
10. Zonder mensen of auto's is het stationsplein in Windhoek op 15 november 2022 leeg, maar komen het fraaie Wilhelminische stationsgebouw uit 1912 en de ervoor opgestelde Illing 154A uit de begintijd van de Namibische spoorwegen goed tot hun recht.
11. Voor het station van Windhoek staan de SAR GE Y18C1 nr. 32-001, een oud pantservoertuig uit de tijd van de burgeroorlog en de draisine 'Funkey' opgesteld. Met de onder de bomen staande Illing 154A behoren ze tot het Trans-Namib Museum dat in de linkervleugel van het station is gevestigd.



10.



11.



12.

BOTSWANA

Het door Namibië, Zuid-Afrika en Zimbabwe omsloten Botswana, groot 581.730 vierkante kilometer, kent een 640 kilometer lange van noord naar zuid lopende hoofdspoorlijn. De in Kaapspoor uitgevoerde lijn voert van Bulawayo in Zimbabwe via het noordelijke grensstation Plumtree, Francistown en de hoofdstad Gaborone naar Ramatlabama, het grensstation met Zuid-Afrika. Ten noorden van Francistown voert een 174 kilometer lange zijlijn naar het soda-exploitatiegebied bij Sowa. Tot het sluiten van de mijn werd op de 56 kilometer lange zijlijn van Serule naar Selebi

Phikwe koper- en nikkelerts vervoerd; de spoorlijn ligt sindsdien stil. In 2016 werd het reizigersvervoer in Botswana met van het Zuid-Afrikaanse Transnet Engineering overgenomen gerenoveerde rijtuigen hervat; ook was er een dagelijkse verbinding naar Bulawayo in Zimbabwe. Door de coronapandemie werd het reizigersvervoer in 2020 in Botswana stilgelegd; eind 2024 was de reizigersdienst nog niet hervat. De weinige goederentreinen worden getrokken door diesellocomotieven van de typen GE UM22C, GE U15C, GM GT22-LC-2 en GM GT42AC.



13.



174 KM LANGE ZIJLIJN NAAR SODAWINNING BIJ SOWA

KOPER- EN NIKKELMIJN

Spoorwegliefhebbers volgden tot voor kort de activiteiten van de ongeveer 145 kilometer ten zuiden van Francistown gelegen mijn Selebi Phikwe. Het door BCL gewonnen koper- en nikkelerts werd met stoomtractie naar het station van de staatsspoorwegen in Serule vervoerd. Tot oktober 2016, toen de mijn, verrassend genoeg, werd stilgelegd. Als reden werd het uitvallen van een externe verwerkingsinstallatie genoemd. In 2017 werd de mijn geliquideerd. Het mijnterrein is niet vrij toegankelijk, er is bewaking aanwezig en medewerkers beheren het mijnbedrijf. Een uitgebreid onderzoek door de nieuwe Canadese concessiehouder Premium Nickel Resources Ltd (PNRPL) laat zien dat de mijn succesvol kan worden geëxploiteerd, of dan ook het spoorvervoer wordt herstart, moet blijken. De spoorlijn is in elk geval beschikbaar. In 2008 werden twee Garratts, de LO 809 (ex-NRZ 14A 520) en de LO 810 (ex-NRZ 14A 523), door het in Livingstone gevestigde bedrijf Bushtracks gekocht. Een 19D (LO 806, ex-SAR 19D 3350) staat als monument langs de weg naar de hoofdingang van de mijn. Twee andere stoomlocomotieven, de LO 812 (ex-SAR 19D 2689) en de LO 813 (ex-SAR 19D 2626), staan bij de hoofdingang op het mijnterrein. Deze locs werden rond 2012 uit Zuid-Afrika gehaald en na de sluiting van de mijn aan een schroothandelaar verkocht. Deze hoopt ze met winst door te verkopen. //



12. Locomotief BD 338 rangeert op 28 september 2024 in het station van Francistown met lege bakwagens.
13. Moedig wacht de LO 812 op haar verdere lot nabij de hoofdingang van de Selebi Phikwe-mijn in Botswana.
14. Op 28 september 2024 manoeuvreren de moderne BD 545 en haar oudere zus BD 238 op het station van Francistown in Botswana.
15. Toen de spoorwegwereld in Botswana nog in orde was: loc LO 804 (ex-NRZ Class 19-328) rangeert op 8 juli 2005 met een lange rij goederenwagens op het fabrieksterrein van de Selebi Phikwe-mijn.



EXTRA ONLINE

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

De leukste (WEB)WINKELS

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



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



HOBBYPROF

Een Modelspoor- en modelbouw-winkel met een winkel in Haarlem en een online webshop met een grote voorraad aan nieuwe en tweedehands treinen, auto's en bouwdozen. Tevens hebben we een uitgebreid assortiment scenery producten en elke maand een nieuw thema in de aanbieding. Hobbyprof verwent de modelbouwer met een unieke voorraad!

🌐 www.hobbyprof.nl

winkel: Kloosterstraat 17, Haarlem

📍 hobbyprof.nl



PANZER-SHOP.NL

Panzer-Shop.nl is dé webshop voor voertuigen, figuren en baan-aankleding 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



CRAZYTRAINS

Wij zijn dé specialist voor Micro-motor en bieden een uniek assortiment voor de echte hobbyist. Of je nu op zoek bent naar de betrouwbare Sommerfeldt bovenleiding, de veelzijdige Roco Rocoline rails, of de nieuwste innovaties van train-O-matic: bij ons vind je het allemaal.

Als officiële distributeur van train-O-matic voor Nederland en België garanderen wij topkwaliteit en deskundig advies. Bestel eenvoudig online en profiteer van onze snelle service en persoonlijke ondersteuning. Kies voor zekerheid, vakkennis en passie, kies voor Crazytrains!

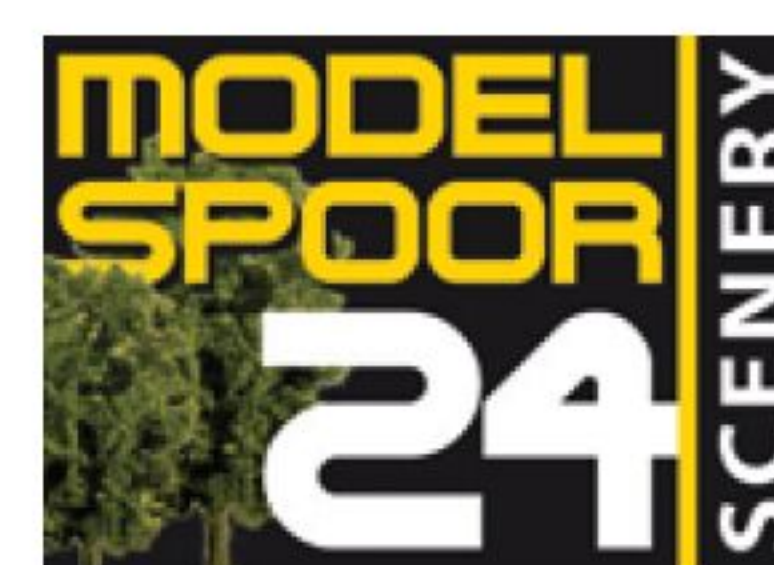
🌐 www.crazy-toys.nl

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



MODELSPOOR24

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



OUDE STATION

Kom gezellig langs en laat je verwonderen door de mooie wereld van de modelbouw. Van schuurpapier tot lijm, van poppetjes tot bomen. Voor ieder wat wils.

🌐 www.oude-station.com

📌 [modelbouw.hetoudestation](https://www.facebook.com/modelbouw.hetoudestation)



MODEL TREINHUIS ROOSENDAL

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

📌 [Modeltreinhuis](https://www.facebook.com/Modeltreinhuis)



VALLEITREIN

Valleitrein.nl is in 2015 gestart in de modeltreinenwereld. Inmiddels zijn we gespecialiseerd in modelauto's en -bussen in schaal 1:87. Dit assortiment breiden we nog steeds verder uit. Treft u het artikel niet in onze webshop? Stuur dan gerust een mailtje. Voor vaste klanten hebben we een interessant spaarsysteem.

🌐 www.valleitrein.nl/

✉ info@valleitrein.nl



N-SPOOR.COM

N-spoor.com is een (Web-)winkel vooral gespecialiseerd in N-spoorproducten. Vanaf februari 2024 zijn wij commercieel begonnen en we groeien wekelijks. Door onze grote kennis van N-spoor en de beperkte aanbieders, voorzien wij in de vraag naar N-spoorproducten. Onze kracht zit in vooral in onze artikel voorraad, snelle verzending en service

🌐 <https://n-spoor.com>

✉ info@n-spoor.com

📌 [nspoor.com](https://www.facebook.com/nspoor.com)



MODEL TREIN & MODELBAAN SPECIALISTEN

Officiële dealer van bijna alle merken (o.a. Märklin, Roco, Piko). Inkoop en verkoop van nieuwe en gebruikte modeltreinen: wissel- en 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

📌 [miniatureprojectnoordwijk](https://www.facebook.com/miniatureprojectnoordwijk)



MODEL SPOOR HOBBY SHOP

Webshop voor unieke, zelf ontworpen 3D-geprinte en lasergesneden modelspoorartikelen. Met liefde gemaakt voor N en H0. Geen massa-productie, wel oog voor detail en kwaliteit! Snelle levering en goede service. Ontdek betaalbare kwaliteit voor jouw modelbaan op Modelspoor-Hobbyshop.nl – door modelspoorders, voor modelspoorders!

🌐 modelspoor-hobbyshop.nl

📌 [modelspoorhobbyshop](https://www.facebook.com/modelspoorhobbyshop)

📷 [modelspoorhobbyshop](https://www.instagram.com/modelspoorhobbyshop)

📺 [@modelspoorhobbyshop](https://www.youtube.com/@modelspoorhobbyshop)

www.grootspoor.com

WWW.GROOTSPOOR.COM

Specialist op het gebied van grootspoor / tuinspoor / Schaal II en IIm / G. Wij weten wat u als modelspoor liefhebber zoekt en wat de mogelijkheden zijn van zowel de analoge als digitale techniek! Wij verkopen nieuw en gebruikt materiaal van diverse fabrikanten. U kunt bij ons dus terecht voor rollend materiaal tot rails, van toebehoren tot scenery.

☎ +31 (0)72-5618707

✉ info@grootspoor.com

📍 Kanaaldijk 122 B | 1831 GC Koedijk

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



SNCF CC 70001

CROWDFUNDING LOC REE MODELES

De door REE Modeles uitgebrachte SNCF diesellocc CC 70001 is via crowdfunding gerealiseerd. Hoewel hij geen specifieke SNCF-liefhebber is, is Rob Blom op dit unieke initiatief van het Franse atelier ingegaan en voelt in deze Railtest het model terdege aan de tand.

In de jaren zestig had de SNCF behoefte aan diesellocomotieven met zo'n 4000 pk om de nog in dienst zijnde stoomlocs te kunnen vervangen. Dit resulteerde in de ontwikkeling van twee prototypen van zesassige dieselelektrische locomotieven serie CC 70000 door Alsthom en Chantiers de l'Atlantique. De 22,73 meter lange machines werden uitgerust met twee zestiencilinderdieselmotoren en een driefasengenerator die na gelijkrichting de beide draaistelmotoren aandrijven. Vanaf 1965 werden ze aan een uitgebreid proefbedrijf onderwerpen. Door het vanwege de generator hoge gewicht van 117 ton waren drieassige draaistellen nodig met de asindeling A1A A1A. Gezien de problematiek van de keuze voor

een elektrische aandrijving en het forse gewicht, werden in 1964 als prototype door SFAC twee vierassige dieselhydraulische locs gebouwd. Deze precies 19 meter lange machines met een ruim dertig ton lager gewicht, werden als serie BB 69000 geregistreerd. Beide locseries hadden een maximumsnelheid van 85 km/h voor goederen- en 140 km/h voor reizigerstreinen. Tijdens in april 1967 tussen Rouen en La Havre gehouden proefritten tikte de snelheidsmeter van de CC 70002 zelfs 160 km/h aan. De inzetbaarheid van beide locseries was door aanhoudende storingen onvoldoende waardoor de serie CC 70000 voornamelijk als tractie voor mineraalwatertreinen werd ingezet. De CC 70002 werd in 1973 na een



ongeval buiten dienst gesteld, de serie BB 69000 volgde in 1974 en de CC 70001 in 1983; in museum Cité du Train in Mulhouse resteert slechts een drie-assig draaistel.

Crowdfunding

REE Modeles startte een uniek initiatief om deze loc in H0 te realiseren. Via Ulule werd een crowdfunding-actie gestart waarbij het minimale bedrag om de beoogde 500 - uiteindelijk 750 - modellen te kunnen

produceren al in enkele maanden bereikt werd. Feitelijk betekende dit voor participanten een aanbetaling op de bestelling van de zesasser voor het tweerailsysteem als analoog- of soundmodel of als »

-
1. De SNCF CC 70001 in optima forma.
 2. Het front is met bufferbalk en cabine tot in detail uitgevoerd.
-



2.



drierailmodel met sound. De deelnemers werden tijdens de actie op adequate wijze omtrent voor-
ringen in de ontwikkeling van het model geïnfor-
meerd. Zo was er inspraak in de keuze van het toe te
passen type motor. Dat resulteerde in een conventio-
nele motor; een klokankermotor genoot niet de voor-
keur.

Model

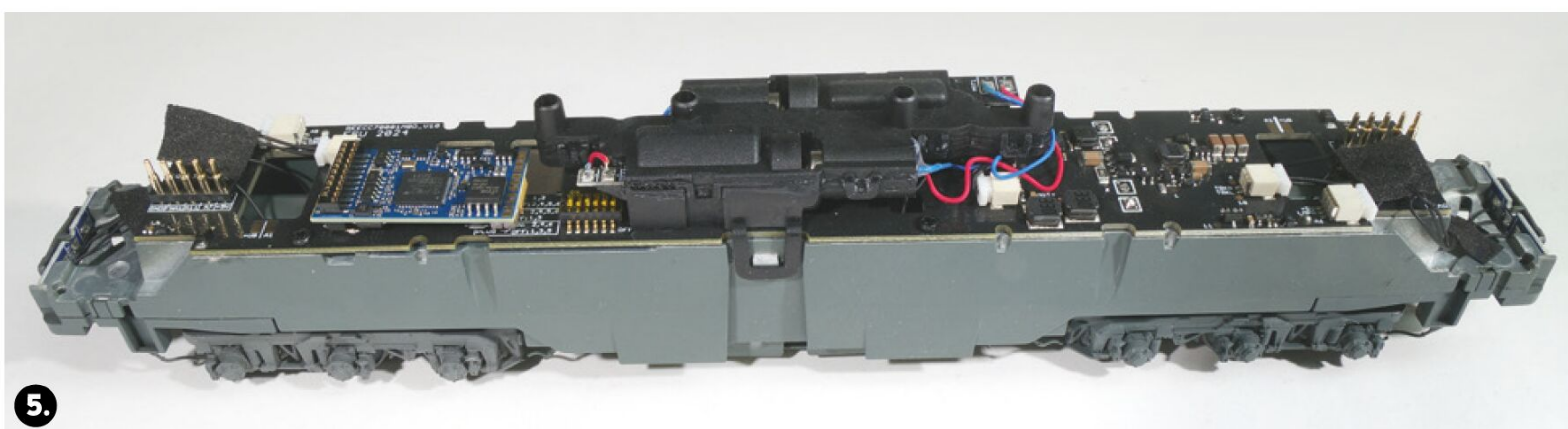
REE Modeles heeft zo ongeveer alles uit de kast
getrokken om een bijzonder mooi model te realiseren.
De detaillering van de kap met de vele luchtroosters,
dakopbouw met opengewerkte ventilatieroosters en
signaalhoorns is op overtuigende wijze uitgevoerd.
Dat geldt eveneens voor de meerkleurige cabines
met apart gemonteerde ruitenwissers, de draai-
stellen, de scherp gestoken belijning, opschriften
- het locnummer in reliëf - en het SNCF-logo op de
fronten. De aandrijving wordt door een vijfpolige

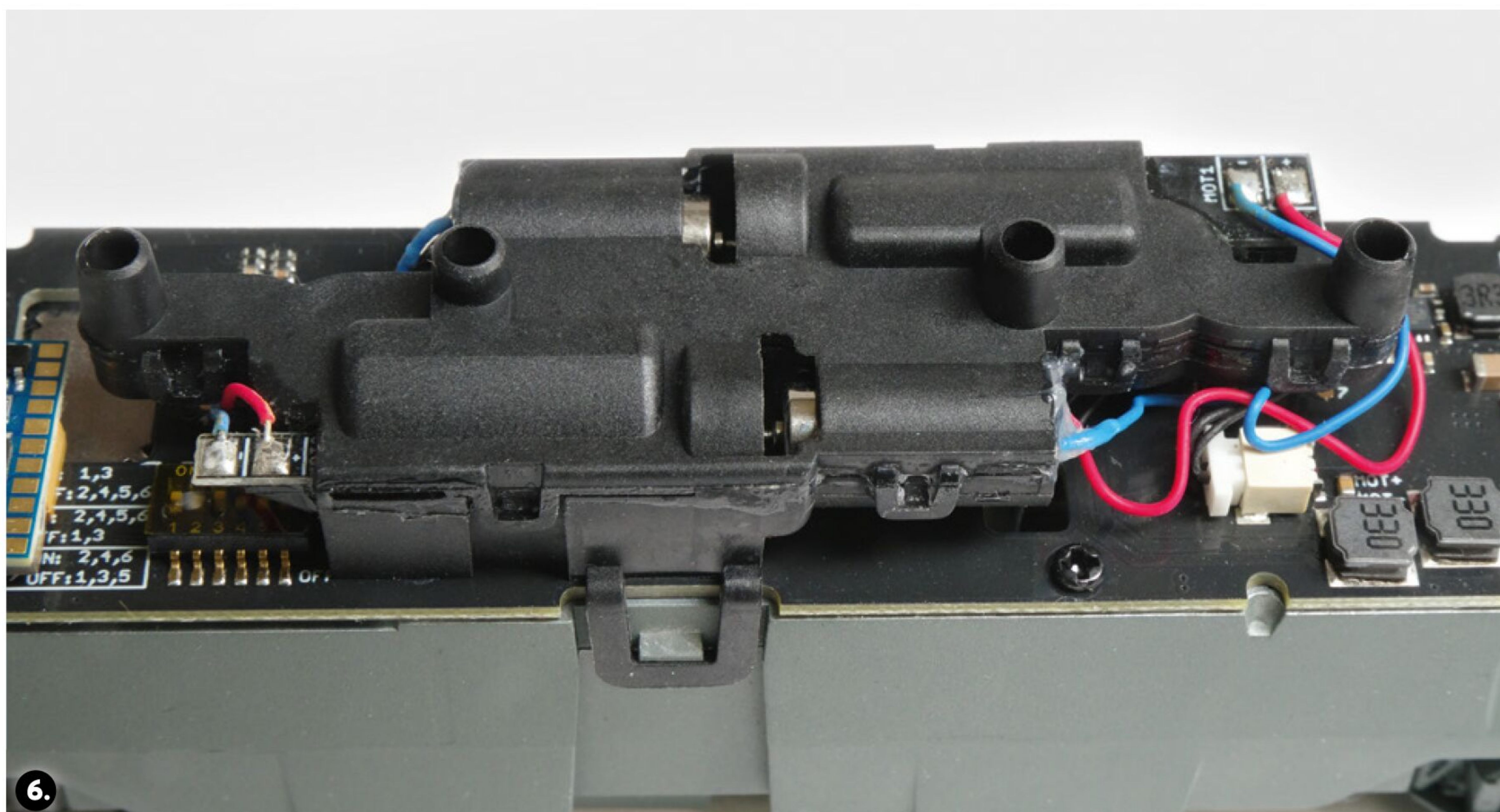
kwaliteitsmotor met twee vliegwielen verzorgd.
De goed gedimensioneerde overbrenging zorgt voor
een groot dynamisch regelbereik. De digitale functies
worden door een ESU Loksound-decoder verzorgd.
Vier dynamisch aangedreven ventilatoren zorgen
conform het origineel voor de nodige ventilatie in de
machineruimte. De loc is uitgerust met twee dubbele,
dynamische rookgeneratoren. Speciale aandacht is
gegeven aan de door de uitlaten afgegeven warmte
in het dak. Dit dakdeel van de behuizing is gemaakt
van een speciale kunststof om vervormingen tegen
te gaan. De verbindingen tussen de opbouw en het
onderstel worden door verende, vergulde contact-
pennen verzorgd; een betrouwbare en voor het
uitvoeren van onderhoud handige oplossing.

Digitale functies

De mogelijkheden zijn in de vrij summiere Engels-
en Franstalige handleiding beschreven. Naast de

MACHTIG GELUID BIJ OPSTARTEN VAN DE ZESTIENCILINDERMOTOREN





H0-MODEL MOGELIJK DOOR CROWDFUNDING

verschillende functies voor het rijden, kunnen door een combinatie van functietoetsen, een groot aantal stations- en treinmededelingen worden opgeroepen. Alleen al het opstarten van de beide Pielstick-zestien-cilindermotoren geeft een machtig geluid; de gelijktijdige ondersteuning van de beide dubbele dynamische rookgeneratoren onderstreept het indrukwekkende vermogen van deze Franse diesellocomotief. Vanzelfsprekend is de cabineverlichting digitaal schakelbaar.

Rijeeigenschappen

De locomotief heeft aandrijving op alle assen, per draaistel is één wiel met een antislipband uitgerust. Een bufferbalk is af fabriek voorzien van imitatie schroefkoppen- »



3. De onderzijde van de locomotief is strak afgewerkt.
4. De binnenzijde van de kap met de vier aangedreven ventilatoren.
5. De motor is centraal in het metalen frame ondergebracht, contactveren zorgen voor een bedrijfszekere stroomvoorziening naar de dakpartij. Het aantal kabels is minimaal.
6. Detail van de dubbel uitgevoerde dynamische rookgenerator.
7. De SNCF CC 70001 is ontworpen voor inzet bij zware goederentreinen. (foto REE Modeles)
8. Frontaal aanzicht van de CC 70001 met ingeschakelde cabineverlichting.



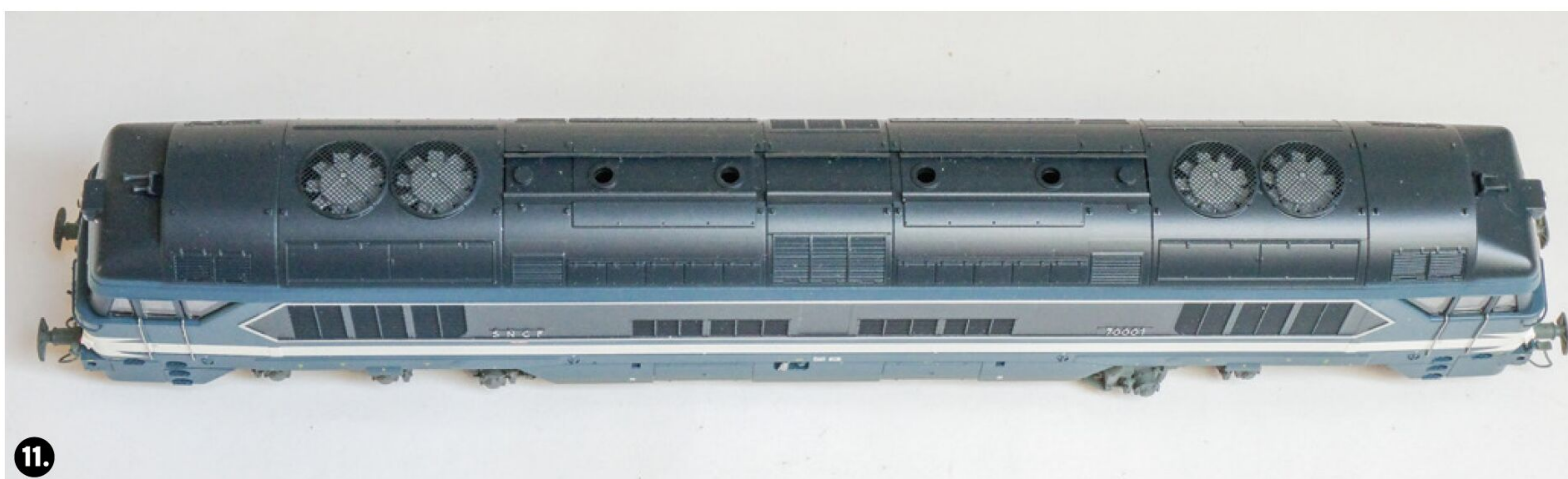
ling en luchtslangen; aan de andere zijde is een standaardkoppeling in een kortgekoppelde NEM-houder gemonteerd. De meegeleverde onderdelen maken alle mogelijkheden aan beide zijden mogelijk. Voor de rookfunctie wordt een kleine hoeveelheid ESU-rookvloeistof meegeleverd; voor een betrouwbaar functioneren wordt gebruik van deze rookvloeistof geadviseerd. De loc heeft een indrukwekkende lengte van 262 mm; ter vergelijking, een DB V 200 komt in H0 op 212 mm. Het gewicht van de CC 70001 is ruim 510 gram, de minimum berijdbare radius 360 mm.

Eindoordeel

REE Modeles heeft met deze eerste crowdfunding-actie een nieuwe manier van voorfinanciering aangeboden. Het resultaat is een kwalitatief hoog model dat aan alle verwachtingen voldoet. Commercieel gezien is het van de fabrikant een slimme zet om nu het andere prototype, de CC 70002, standaard in het programma tegen een aanzienlijk hogere adviesprijs uit te brengen. Dze REE Modeles SNCF 70001 is af fabriek niet meer leverbaar, voor de SNCF 70002 (artikel CC-70002, tweerail analoog € 499 / CC-70002S, idem sound, € 649 / CC-70002SAC, drierail sound, € 659, tijdperk III), kan tot 30 juli 2025 worden ingetekend. De soundlocs hebben af fabriek een rookgenerator. Ook voor stoomloc SNCF 232.U.1 is een crowdfunding inmiddels met succes afgesloten: het model zal eind 2026 worden uitgeleverd. //



- 9.** De remblokken en zandpijpen zijn goed gepositioneerd.
- 10.** De zwart omrande cabineruiten hebben een exacte passing, ook de signaalhoorns zijn goed weergegeven.
- 11.** Ook bij het voorbeeld was het dak sober, in model komen de roosters van de vier ventilatoren daardoor goed tot uiting.



Nieuwe wegekraan

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 de eerste inzet van de nieuwe wegekraan van NS.



Afleveringsrit door loc 2443 van de nieuwe wegekraan naar Utrecht. Soesterduinen, 28 juni 1988. (foto Charles van Langeveld)

Voor dit spoorverhaal neem ik u mee naar Den Haag Kleine Binckhorst. In de vroege jaren tachtig is een handwissel 'onder de kont' van een treinstel Mat '54 getrokken. De goede verstaander weet dan wat er gebeurd is. Nota bene, dit gebeurt in de wereld van het modelspoor meer dan dagelijks. De hersporingsploeg vanuit Rotterdam Fijenoord was met hun hersporingswagen snel ter plaatse. Het was een tijd dat nog niet iedereen persoonlijke beschermingsmiddelen droeg zoals tegenwoordig is voorgeschreven. Een aantal opgeroepen NS'ers staan gewoon in hun dagelijkse kloffie bij de plek des onheils. Vanuit het hogere management was aange-

geven dat het hersporen met de nagelnieuwe Krupp-wegekraan van NS moest gebeuren. Dat zou voor de kraan tegelijkertijd de vuurdoop zijn. De op twee speciale draaistellen opgebokte wielkraan was met een diesellocomootie naar de locatie overgebracht en daar op zijn rubberen banden gezet. Gezien de zware wieldruk van de kraan heerste er 'op de werkvloer' de nodige scepsis over een succesvolle inzet. Die vertaalde zich onmiddellijk in realiteit. De kraan

groef zich met zijn grote wegwielen subiet half in de ballast en met de megabanden diep in het porfiergruis. Het voorstel van de kraanmachinist om de hijsbeveiliging te overbruggen, werd door de dienstdoende NS hersporingsleider resoluut van de hand gewezen. Dit alles zette de onderlinge verhoudingen vanzelfsprekend onder grote druk. De splinternieuwe en duurbetaalde wegekraan werd na dit debacle resoluut terug naar Utrecht gedirigeerd. Getest en ongeschikt bevonden. Het eerder genoemde 'hogere management' was daarover not amused, maar de praktijktest was qua uitkomst onverbiddelijk. De kraan werd niet meer teruggezien; het verhaal gaat dat deze uiteindelijk (waarschijnlijk voor een vriendenprijs) door een spooraan-nemer is overgenomen. De grote hijsklussen werden daarna nog korte tijd met de oude NS-railhersporingskranen verricht. Nadien werden bij grote ontsporingen gespecialiseerde kraanbedrijven ingehuurd. Overigens is het hijsen onder een eerst weg te halen bovenleidingconstructie zelden sneller dan het vanaf de grond werken met hydraulische vijzels en balken. Pas bij zeer grote ravages wint een kraan het in efficiency. Wat onze klus betreft: enige uren later was de hersporing geklaard. //



EXTRA ONLINE

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

Afscheid van de ICE 3M

De treinstellen type ICE 3M waren jarenlang een vertrouwd beeld in Amsterdam en Brussel. In de zomer van 2024 werd de dienst overgenomen door treinstellen type ICE 3neo en viel na een kwart eeuw het doek voor de ICE 3M, die gekscherend wel ‘tandpastatube’ werd genoemd.



Op 12 april 2025 werd met een door DB, NS en NVBS georganiseerde speciale rit afscheid van de ICE 3M genomen. De acht-delige ICE 3M-stellen waren de internationale versie van de ICE 3, de derde generatie van Intercity Express-treinen van de Duitse spoorwegen, waarbij de M staat voor ‘mehrsystemfähig’, geschikt voor meerdere systemen. Van deze treinstellen werden in 1994 door de Deutsche Bahn als Baureihe 406 bij Siemens-Bombardier dertien stuks besteld

(nummers 4601-4613) voor grensoverschrijdend vervoer. De vier door NS bestelde treinstellen werden in 2000 als 4651-54 in dienst genomen. Ze namen eind 2000 de Eurocity-diensten over tussen Amsterdam, Keulen en Frankfurt. De BR 403, waarvan de DB er 37 bestelde (nummers 403 001-037), was identiek aan de BR 406 en alleen geschikt voor Duitsland. Van de BR 403 bestelde de DB in 2005 een tweede serie van dertien stuks (nummers 403 051-063) waarmee het totaal op vijftig kwam.



Vier bovenleidingspanningen

De topsnelheid van de treinstellen was 330 km/h en ze konden hellingen van 40‰ nemen in plaats van 20‰. De hogesnelheidslijn Keulen - Frankfurt kent dergelijke steile hellingen waardoor alleen de ICE 3(M)-stellen hier konden worden ingezet. De ICE 3M is geschikt voor vier bovenleidingspanningen: de Duitse 15 kV-wisselspanning met een 16,7 Hz-frequentie, de Nederlandse 15 kV- en Belgische 3 kV-gelijkstroom en de wisselspanning van 25 kV 50 Hz. De ICE had geen aparte motorwagens: de motoren en apparatuur waren over de rijtuigen verdeeld. De treinen hadden toelating voor Duitsland, Nederland en België. In 2007 werden de zes voor de dienst tussen Frankfurt en Parijs aangepaste stellen hernummerd in 4680-4685 en kregen de aanduiding ICE 3MF (Mehrsystem Frankreich). De ICE 3M beschikt over de treinbeveiligingssystemen PZB, LZB, ATB, TBL, ETCS; later kregen de zes ICE 3MF-stellen het Franse TVM en KVB. De serie 406 kende in zijn 25-jarige dienst een grote diversiteit aan logo's, stijlen, schrijfwijzen

en strepen. De treinstellen van de Duitse spoorwegen droegen het klassieke DB-logo, de NS-stellen dat van NS. Tussen 2008 en 2014 voerden deze de logo's van NS Highspeed, de merknaam waaronder toen de hogesnelheidsdiensten en het internationale verkeer werden uitgevoerd. De 4685 kreeg een ICE-logo in »

TEKST: FABIAN VENDRIG & RENS BLOOM

1. ICE 3M 4682 als ICE 137 heeft station Venlo gepasseerd en is onderweg richting Kaldenkirchen, 6 augustus 2010. (foto Rob Quaedvlieg)
2. ICE treinstel 4601 van DB met speciale bestickering tijdens de afscheidsrit op 12 april 2025 in Amersfoort. (foto Fabian Vendrig)
3. NSI ICE 4651 + DB ICE 4601 in Amsterdam Geuzenveld, 12 april 2025. (foto Matthijs Schreurs)
4. De afscheidstrein reed tussen Haarlem en Leiden langs de bloembollenvelden. Bij Noordwijkerhout stonden de narcissen vol in bloei. (foto Rens Bloom)





de kleuren van de Britse vlag vanwege het bezoek dat het stel in 2010 aan London maakte. Sommige reden ook enige tijd, vanwege een reclamecampagne, met de slogan ‘Deutschlands schnellster Klimaschützer’ en waren met een groene in plaats van een rode streep gesierd. De ICE 3M was erg storingsgevoelig, vooral onder de Nederlandse en Belgische gelijkspanning, en liep daardoor vaak vertraging op of viel geheel uit. Medio juni 2024 werden ze vervangen door nieuwe treinstellen type ICE 3neo. De DB zette de oude stellen in het binnenlandse verkeer in, maar in april 2025 werden ze buiten dienst gesteld en in de verkoop gezet. Een kleine, storingsgevoelige, niet-verbouwde serie is niet rendabel om in dienst te houden.

Afscheidsrit

De op 12 april 2025 gehouden afscheidsrit ging van het Duitse Hannover via Amersfoort naar Amsterdam Centraal. De route was bijzonder, want na Hilversum werd naar Amsterdam Bijlmer gereden, waar kop werd gemaakt zodat het NS-treinstel 4651 de rest van de rit vooraan stond. Van Amsterdam ging het via Haarlem, Den Haag, Sittard, Herzogenrath, Aken

en Keulen naar Frankfurt Hbf. Het vertrek vanuit Hannover was symbolisch: van juni tot november 2000 reed ter gelegenheid van Expo 2000 de eerste NS ICE 3M tussen Amsterdam en Hannover. Ook de keuze van de DB 4601 was symbolisch: dit treinstel kreeg op 5 januari 2009 als eerste ICE 3M het Europese treinbeveiligingssysteem ETCS en een blauwe streep met reclame voor Europa. Beide stellen hadden voor de afscheidsrit speciale bestickering. De rit kon rekenen op grote belangstelling om mee te reizen of een laatste glimp op te vangen. Iedereen met een geldig vervoerbewijs kon in principe in het Europa-treinstel instappen; het NS-stel was gereserveerd voor genodigden. Aanvankelijk zou de rit alleen voor genodigden zijn, maar de NVBS had weten te regelen dat een koppelstel voor het publiek beschikbaar was. Informatie over de ICE 3M was in de trein beschikbaar. De medewerkers van NS International en DB hadden goed hun best gedaan om de afscheidsrit zo aantrekkelijk te maken. Gezien de belangstelling en het enthousiasme was dat zeker geslaagd. De treinstellen worden inmiddels te koop aangeboden via de website www.db-gebrauchtzug.de. Een uitgebreid verslag over de afscheidsrit is (tegen betaling) te vinden op <https://app.24trains.tv/v/new-videos/the-farewell-of-the-ice-3m>. //



- 5. Zicht vanuit het treinstel over de bollenvelden. (foto Bas Bonhoff)
- 6. Stickers op treinstel 4651 tonen alle landen waar de ICE 3M-treinstellen in 25 jaar tijd zijn geweest. (foto Rens Bloom)
- 7. Voor de afscheidsrit van 12 april 2025 werden speciale koersborden gemaakt. (foto Fabian Vendrig)

Bronnen

- Deutsche Lokomotiven, Geramond, 2000
- Wikipedia
- Reisinformatie, ICE International 13406/25, afscheid ICE 3M, uitgebracht voor de afscheidsrit

OP = OP

WEBSHOP

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



IN HET SPOOR VAN DE BLAUWE ENGEL

In de eerste helft van de jaren vijftig werden 40 tweewagenstellen en 20 motorrijtuigen afgeleverd die later bekend zouden worden als Blauwe Engelen. Dit boek brengt de herinneringen aan die tijd weer tot leven. Met schitterende foto's die een uniek beeld van de Blauwe Engel geven, van begin tot het eind. Prijs: € 39,95.

Railhobby.nl/blauweengel

RANGEERDER

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

Prijs: € 10,99.

Railhobby.nl/rangeerder

GRATIS bij een all-in abonnement! Kijk op pagina 50.



PRAKTIJKBOEK MODELSPORWEGEN

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

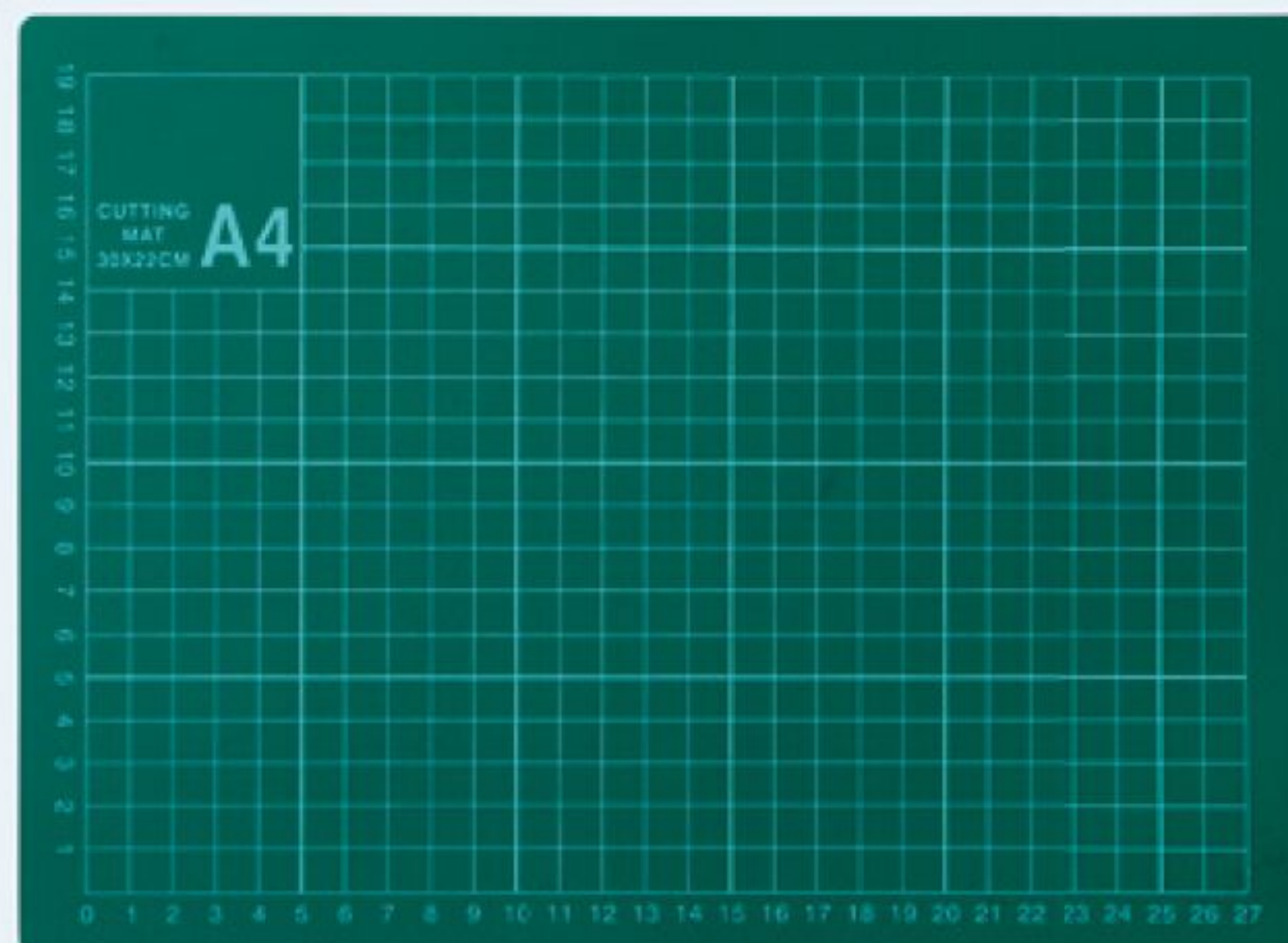
Prijs: € 44,99.

Railhobby.nl/praktijkboek

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.

**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'.



BUSCH: station Aufhausen.

Busch

H0. Het model van de bouwkit van station Aufhausen is ontleend aan het in vakwerk opgetrokken en recentelijk gerestaureerde haltegebouw Bopfingen in Baden-Württemberg. Het gebouw meet 9,3 x 6,8 cm, het meegeleverde 1 cm hoge perron 19 x 10 cm. Het model is eerder in 2010 uitgebracht, bij de heruitgave is een plaatskaartenautomaat bijgevoegd (1464, € 49,99, tp. V). Voor een groter station is de glazen perronkiosk gedacht waar reizigers een boek of tijdschrift kunnen kopen (1378, € 18,99, tp. IV). De watermolen beslaat een grondvlak van slechts 12,3 x 8 cm (1958, € 54,99, tp. I); het waterrad kan met Faller-motor 180629 worden aangedreven.-DH



BUSCH: watermolen.



ARTITEC: kabelrollen, hooiruiters en landarbeiders.



ARTITEC: zesassige 80 ton platte DRB-wagens.

Artitec

H0. Voor het transport van zwaar pantsermaterieel zoals Tiger- en Panther-tanks werden voor de Reichsbahn de 80-tons zesassige platte wagens van het type SSyms.46 ontwikkeld. Na WO II werden ze in diverse landen buiten Duitsland teruggevonden. De 152 mm lange modellen zijn in diverse uitvoeringen leverbaar, variërend van DRB tot DB, DR Ost, PKP en JZ (tp. II-IV). Ook is er een blauwe variant van de Belgische staalfabriek Cockerill. Diverse onderdelen waaronder rongen zijn los bijgevoegd. We ontvingen enkele

nummervarianten van de DRB waaronder die met baknummer Köln 14679 (20.320.15, € 38,40, tp. II). De set met zogeheten hooiruiters bevat zes van deze houten stellages die gelet de lichtgroene kleur van het maaisel van vlas zijn voorzien (387.601, € 12,90). De oogst kan met de authentiek weergegeven hooiende boeren en knechten van het land worden gehaald (5870078, € 18,10). De vier kabelrollen zijn licht gewearerd en passen prima als lading in een open bakwagen (487.801.71, € 28,10).-SF

Dekas

H0. Voor het transport van zware voertuigen, machines en dergelijke, bouwde de firma Niesky van 1998 tot 2001 een aantal tweevoudige, platte wagens van het type Laads 800B. Het 327 mm lange model van DB/Transwaggon kenmerkt zich door een lage laadhoogte. Om dat te kunnen realiseren hebben de wielen een diameter van 8,9 mm en een flenshoogte

van 0,8 mm. Het chassis is van metaal, de bovenbouw is gemaakt van kunststof. De beide wagens met RIV-nummer 431 3 328-5 zijn met een starre koppeling met elkaar verbonden. Diverse onderdelen zijn apart bijgevoegd waaronder overgangsrijplaten en geëtste rangeertreden (DK-873101, € 89,99, tp. V).-SF

»



DEKAS: Transwaggon Laads 800B.



FALLER: trafohuis Zuoz.

Faller

H0. Het 13,5 cm hoge transformatorgebouw van RhB-station Zuoz anno 1913 met een overdekte buitentrap mag op een modelbaan naar voorbeeld van de Rhätische Bahn niet ontbreken (120274, € 44,99, tp. II-VI).

N. De beweegbare basculespoorbrug, de motor voor de aandrijving wordt met de bouwkit meegeleverd, meet inclusief het bedieningshuis 29 x 14,9 cm (222600, € 89,99, tp. II). Van de vrijstaande moderne woningen van bouwbedrijf WeberHaus kunnen er twee in model worden opgetrokken. De ontwerpen CityLife (232150, € 59,99, tp. VI) en Villa (232151) hebben beide een bodemmaat van 10 x 6,8 cm. Waar type Villa een plat dak heeft, is het gelijk geprijsde CityLife met een balkon en op de lage zolder een zwart pannendak uitgerust.-DH



FALLER: basculebrug, schaal N.



FALLER: woonhuis type Villa, schaal N.



FALLER: woonhuis CityLife, schaal N.



HERPA: Kuypers MAN TGX GX.

Herpa

H0. De MAN TGX GX kippertrailer kan worden ingezet in de uitvoering van het sinds 1927 in Limburgse Kessel gevestigde familiebedrijf Kuypers (319065, € 47,95, tp. VI). Met de eerder in

het wit en verkeersrood geproduceerde drieassige DAF XG-trekker kan nu in het blauw een willekeurige opleggercombinatie worden gevormd (318983-002, € 22,95, tp. VI).-DH



HERPA: DAF XG 3a.

Rivarossi

H0. Na Trix/Märklin biedt ook Rivarossi een vooroorlogse Edelweiss Express aan. Deze luxe dagtrein verbond vanaf 15 juni 1928 Amsterdam met Basel SBB en bleef daarbij steeds ten westen van de Rijn. Het was het directe antwoord van de CIWL op de introductie van de Rheingold, een maand eerder. In 1939 werd de treindienst gestaakt. De complete trein kan met behulp van twee driedelige sets worden samengesteld (HR4390 en 4391, € 259,90 per set). De sets bestaan uit een vierassig bagagerijtuig type DD3 en Pullmanrijtuigen VPC Flèche

d'Or en VP Étoile du Nord. Het gaat om gedetailleerde modellen met een geëtst logo van Wagons-Lits. De interieurverlichting kan met een vingertip op een bepaalde plek van het dak worden in- of uitgeschakeld. Bij ontstoken verlichting wordt duidelijk dat er veel aandacht aan het interieur is besteed. Kleuren en opschriften zijn conform het grote voorbeeld aangebracht. Op Nederlands grondgebied kan onder meer een stoomloc van de serie 3700 (DJH, Philotraine, Artitec) voor de trein worden gezet.-SF

»



RIVAROSSI: helft van de Edelweiss Express.



PIKO: Brossel-motorwagen 553.12.



PIKO: DB BR 152, schaal N.

Piko

H0. Een bijzonder nieuw geconstrueerd model is de Brossel-motorwagen. In 1930 werden in België 112 lichte motorwagens gebouwd met een 'Brossel'-motor die het materieel de bijnaam opleverde. In 1953 werden ze door moderne exemplaren vervangen. De resterende Brossels van de serie 553 werden in 1971 omgenummerd in reeks 49. Het rijvaar-

dige motorrijtuig kreeg de oorspronkelijke kleuren en nummer 553.12 terug en heeft Museum Maldegem-Eeklo als thuisbasis; daar werd het 184 mm lange model van de 553.12 op 3 en 4 mei tijdens het Stoomtrein Festival door Piko gepresenteerd (52112, tweerail, € 329, 52113, idem sound, € 439 / 52114, drierail sound, € 439, tp. VI). In Railhobby

486 volgt een uitgebreide beschrijving van de Brossel.

N. Een Formneuheit is de eloc BR 152. Behorend tot de Siemens Eurosprinter-familie zijn vanaf 1996 170 van deze ES64 F4 locs aan de DB geleverd. Het analoge model is voorzien van filigrane SSS 87-stroomafnemers en kan gedigitaliseerd worden door de Next18-connector (40840, € 160, tp. VI).-TO



WIKING: Deutz D 40 L.

Wiking

H0. Het model van de tussen 1957 en 1965 gebouwde Deutz D 40 L heeft af fabriek sporen van gebruik meegekregen, wel zijn er nieuwe banden onder de tractor gezet. Een valbescherming was in die tijd nog geen standaard voorziening, laat staan een cabine voor werken bij slecht weer (088104, € 10,99, tp. III).-DH



PREISER: aardappelhandel.

Preiser

H0. Velen dromen ervan: een eigen boot. Dit wordt door Preiser mogelijk gemaakt. U kunt er weliswaar niet zelf in varen, maar wel dromen van een H0-jachthaven met zeilboten type 'Korsar', oftewel 'piraat' of 'vrijbuiters'. De boten zijn leverbaar in verschillende kleuren, zeilend onder vol zeil (10676, 10677, 10679, 10681, à € 26,30) en met opgerolde zeilen in de haven of op de werf in verschillende situaties (10678, 10680, à € 24,50). Het gros van de meegeleverde figuren (twee per boot) draagt een oranje zwemvest. De varende boten worden 'vaarklaar' als waterlijnmodel geleverd en hebben elk een eigen zeilnummer en verschillende bemanningen. Een losse kiel voor opstelling op de werf, buitenboordmotor en stootwillen worden meegeleverd. Bij de set aardappelhandel zijn twee figuren doende hun handel op orde te brengen. Zij beschikken over diverse (deels) gevulde zakken, een basculeweegschaal en een tafel met stoel



PREISER: twee Korsars varen aan de wind.

en parasol. De meegeleverde boerenwagen is voorbereid om met een tractor te koppelen, achter een paard zal niet lukken (10742, € 39,99, tp. II-III). Anno nu kan aan een Oudhollandse markt worden gedacht.-RM

Tillig

H0. Het DB AG reizigersmaterieel is uitgebreid met een 303 mm lang, vierassig rijtuig type Bomz 236. Het in de bekende rood-witte kleuren gespoten model heeft een onmiskenbare Oost-Duitse

achtergrond omdat het een voormalig Halberstädter-rijtuig is (74996, € 69,90, tp. V). Dat geldt ook voor het DB-restauratierijtuig van het type WRm 130. Dit even lange model heeft

dezelfde kleuren en is voorzien van een bijpassend interieur (74997, € 72,70, tp. V). Bij beide modellen is veel aandacht aan de imitatie van de draaistellen besteed.-GF

»



TILLIG: rijtuig Bomz 236 en restauratierijtuig.



MÄRKLIN: Wismar 'Hannover A', schaal 1.

Märklin

1. In schaalgrootte 1:32 heeft de VT 135 079 het levenslicht gezien. De motorwagen van het type Wismar 'Hannover A' geldt als de langste versie van dit in de jaren dertig ontwikkelde tweeassige reizigersmaterieel. Het gedigitaliseerde model heeft de eigendomsmerken van de DRG. Van het geheel metalen,

367 mm lange model kunnen de kappen van de beide motoren worden verwijderd waardoor de Deutz-diesel-aandrijving zichtbaar wordt. De Wismar die de bijnaam Schweineschnäuzchen had, kent een paar aardige digitale snufjes (55132, € 2650, tp. II). Meer daarover in een uitgebreide Railtest in Railhobby 486.-GF



TRIX: Shay van de Western Maryland Railway.

Trix

H0. Ten behoeve van de bosbouw in de Verenigde Staten werd een handvol stoomloctypen ontwikkeld die robuust en sterk moesten zijn, moeiteloos door krappe bogen en over steile hellingen konden rijden en simpel waren in onderhoud. Het type Shay behoorde daartoe. Net als de Heisler en andere machines. Loc 5 van de Western Maryland Railway, een maatschappij die onder meer zware kolentreinen in het oosten van de USA reed, laat zien dat de Shays ook buiten de bosbouw werden gebruikt. Het 252 mm

lange model heeft de typische kenmerken van dit type: (drie) verticaal geplaatste cilinders die via een lange cardanas en conische tandwielen zijn verbonden met zogeheten tracks. De ketel is vanwege de cilinders uit het midden geplaatst. Het digitale model is van metaal, heeft sound, een rookgenerator en een schakelbare verlichting in de cabine (25700, € 649, tp. II). De Shay is voor Märklin verkrijgbaar als artikel 38700. In Railhobby 487 volgt een uitgebreide test van dit bijzondere model.-SF //



Trams in Nederland

Een reis door de tijd in de Nederlandse tramsteden

Door Gerard van Buuren, uitg. De Alk, formaat 17,6 x 24,5 cm, 160 blz., 70 zw/w en 105 kleurenfoto's, 35 postkaarten, hardcover, ISBN 978-90-5961-283-9, € 23,95.

De geschiedenis van de stadstram in een notendop. Zo zou men dit slechts 160 pagina's tellende boek kunnen noemen. De auteur belicht in vogelvlucht de ontwikkelingen van de paardentram tot de moderne gelede tram. Daarbij wordt er wel een beroep gedaan op de geografische kennis van de lezer. Dat had onder- vangen kunnen worden door kaartjes van de tramsteden af te drukken. Zeker bij de oude opnamen missen we een datering van de foto. De duistere periode van WO II komt uitgebreid aan bod, hier lezen we hoe trambedrijven geprobeerd hebben zich staande te houden. Vooral door de opgelopen schade is na de oorlog de tram uit diverse steden verdwenen. Het goed geschreven boek geeft, ondanks wat beperkingen en enkele taal- en typefouten, een goed beeld van de ontwikkeling van de stadstram in ons land.-TO

De Nederlandse stoomlocomotieven

Door R.C. Statius Muller en A.J. Veenendaal, uitg. De Alk, formaat 22 x 30 cm, 400 blz., 475 zw/w foto's, 22 tekeningen, hardcover, ISBN 978-90-5961-274-7, € 44,95.

In 1932 verscheen het in eigen beheer uitgegeven boek 'Onze Nederlandsche Stoomlocomotieven in Woord en Beeld' van Herman Waldorp. Men kon het bij vooruitbetaling van f 1,50 bij de schrijver bestellen. In 1941 verscheen de 2e druk. Na de oorlog (1946) gaf uitgeverij H. Stam de 3e druk uit. De 4e druk verscheen pas in 1964. Waldorp maakte nog drie edities mee, de zevende van 1986 werd door De Alk uitgebracht. Door zijn overlijden in 1994 is hij niet meer aan een achtste druk toegekomen. Die verscheen pas in 2005. De schrijvers van het nu besproken boek hebben namelijk het werk van Waldorp voortgezet. Negentien jaar later is er dan nu de negende versie. In vergelijking tot eerdere uitgaven is het een lijvig boek geworden. De auteurs hebben van veel meer beeldmateriaal gebruik kunnen maken dan voorheen. De beschrijvingen zijn ook uitgebreider. Wat is gebleven is, is dat alle locs die in Nederland hebben dienst gedaan, worden vermeld. Alleen is de volgorde hier en daar wat aangepast. Er is nu ervoor gekozen de technische gegevens niet bij elk loctype, maar in een tabel aan het eind van elk hoofdstuk op te nemen. Deze negende druk is een welkome aanvulling op Waldorps werk en mag als een uitgebreid naslagwerk beschouwd worden. Voor iedere stoomlocliefhebber en zeker voor diegene die de oudere drukken niet (meer) hebben, is dit boek een aanrader.-TO



Modellbahn steuern mit der Central Station 3

Großer Ratgeber, ab Software 2.5

Uitg. Märklin GmbH, formaat A4, 218 blz., gebonden, Duitse taal, artikel 03084, Engelse taal, artikel 03094, € 25,90.

Sinds het in 2017 uitgebrachte boek over de vele mogelijkheden die de CS3 biedt, is het aantal toepassingen aanzienlijk uitgebreid. Het digitale bedienings- toestel met kleuren touchscreen is geschikt voor alle schalen vanaf N bij zowel het twee- als het drierailsysteem. De recente uitgave gaat naast de mogelijkheden en aansluitingen op de baan en andere componenten, in op de treinbesturing en wisselbediening met een smartphone of tablet via WLAN en de besturing via een op de CS3 weergegeven, op de tractiesoort afgestemde locstuurstand. De weergave van het sporenplan met wissels en seinen op de display of een monitor, de toepassing van ingestelde rijwegen en geautomatiseerd pendelverkeer, blijven bij modelspoorders gewilde toepassingen. Ook het rijden met voorspan of dubbeltractie komen aan de orde. Dat bij digitaliseren van een modelbaan de bedrading niet tot slechts twee kabels wordt teruggebracht is al langer duidelijk, maar ten opzichte van een analoge baan zal een ware kabelspaghetti niet snel voorkomen. Helaas is het handboek niet in het Nederlands verkrijgbaar.-DH



Smalspoor IN DE HARZ

DEEL 2: EXPLOITATIE VAAK GEWIJZIGD

In het eerste deel van dit tweeluik (zie Railhobby 483) heeft Sicco Dierdorp de geschiedenis van de smalspoorlijnen in de Harz beschreven tot de exploitatie van de in de DDR terechtgekomen lijnen door de Deutsche Reichsbahn. In deze aflevering volgen de vele wijzigingen in exploitatie tot op heden.

In de eerste periode na de naasting (overname) van de spoorlijnen zette de Deutsche Reichsbahn (DR) de van de Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) overgenomen locomotieven in, maar begin jaren vijftig werd besloten het locomotievenpark te moderniseren. Tussen 1954 en 1956 werden zeventien door LKM Babelsberg gebouwde 1'E1'-locomotieven van de serie 99.23 in gebruik genomen. Aanvankelijk waren hiervan elf bedoeld voor de dienst op de Harzquer- en Brockenbahn. Ze verdrongen de van de NWE overgenomen locomotieven naar de Selketalbahn. Doordat van de overige zes 99.23 er twee te zwaar bleken voor de bedoelde inzet en de lijn Eisfeld - Schönbrunn waar de andere vier werden ingezet sloot, kwam uiteindelijk de hele serie 99.231-247 in de Harz terecht. Dat was ruim voldoende voor de inzet vanuit Nordhausen en Wernigerode, waardoor ze ook

wel op de Selketalbahn waren te zien. In 1970 werden de locs vernummerd in de serie 99.7231-7247. Toen ze door de energiecrisis tussen 1976 en 1981 op olie-stook werden omgebouwd, wijzigde de nummering in 99.0231-0247; dit alles werd tussen 1982 en 1984 weer teruggedraaid. De 99.23 was een doorontwikkeling van de serie 99.22, waarvan er in 1931 drie werden gebouwd voor de lijn Eisfeld - Schönbrunn. De daar alleen nog resterende 99.222 kwam in 1966 naar de Harz en werd in 1970 vernummerd in 99.7222.

DIESELLOCS

Op een paar rangeerlocomotieven na bleef de stoomtractie heer en meester in de Harz. Het in stand houden ervan was in de jaren tachtig een kostbare zaak; voor het omvangrijke kolenvervoer met rolwagens naar Silberhütte waren per trein twee locs BR 99.23 nodig.





De DR besloot daardoor tot een grotendeelse verdiepseling en bouwde in 1989 dertig normaalspoor V 100'en (BR 110) om voor smalspoor. Vanwege de omvang van deze locomotieven moest het profiel van de lijnen op diverse plekken worden verbreed. Slechts een handvol stoomlocomotieven zou worden behouden voor nostalgische ritten. In de nasleep van de Wende en het wegvallen van de dwars door het gebied lopende Duits-Duitse grens stortte het goederenverkeer op de smalspoorlijnen in de Harz bijna volledig in, maar nam het toerisme juist een vlucht. Hierdoor werd de ombouw van de V 100'en na tien exemplaren gestaakt. Dit tiental kwam in dienst als BR 199.8. »

- 1.** De energiecentrale bij Silberhütte ontving flinke kolentreinen. De 99 7233 en 99 7232 vertrekken uit Eisfelder Talmühle op 15 mei 1989. (foto's 1 & 3 Raymond Kiès)
- 2.** Depot Wernigerode op 18 september 1981 met loc 99 0235 in de tijd dat deze oliegestookt was. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)
- 3.** Bij Steinere Renne wordt trein 14404 op 14 mei 1989 getrokken door Harzkameel 199 863.
- 4.** De sfeer van de Harz in optima forma: de 99 7236 met een trein naar Brocken bij Thumkuhlental, 30 december 2008. (foto Sevrien Ferrée)





OVERNAME DOOR DE HARZER SCHMALSPURBAHNEN

Na in 1991 te zijn opgericht nam de Harzer Schmalspurbahnen (HSB) in 1993 zowel het eigendom als de exploitatie van de smalspoorlijnen van de DR over. Als regionaal verkeersverbond is de HSB grotendeels gefinancierd door de regionale overheid: de Landkreisen Harz en Nordhausen, de zes belangrijkste gemeentes die aansluiting hebben op het net en het toeristisch belangrijke kuuroord Braunlage. Het verkeer bij de HSB rustte van meet af aan op twee pijlers. Naast het grotendeels reguliere openbaar vervoer op de Selketal- en Harzquerbahn, nam het toeristische verkeer op de Brockenbahn een enorme vlucht. En dan te bedenken dat direct na

de Wende het hervatten van de exploitatie naar de Brocken allerm minst zeker was. Dat de lijn in 1991 weer in gebruik genomen werd, was mede te danken aan het Duitse leger die het materiaal van de op de Brocken ontmantelde installaties per spoor wilde afvoeren. De eerste twee jaren ging dat nog onder de vlag van de DR. Vandaag de dag zijn het stromen toeristen die dagelijks, per stoomtrein, naar de Brocken trekken. Ontegenzeggelijk is dit de levensader van de HSB. Desondanks zoekt de HSB naar mogelijkheden om ook elders op het netwerk inkomsten te genereren en breidde het lijnennet zelfs uit.

TRAM NORDHAUSEN

In 2004 werd een verbinding gemaakt tussen de HSB-lijn en het netwerk van de stadstram in Nordhausen. Er werden drie DuoCombino-trams aangeschaft die zijn voorzien van een dieselaggregaat zodat de frequentie op het traject naar Ilfeld flink omhoog kon worden gebracht. De trams delen hier het traject met de doorgaande treinen van de Harzquerbahn. Een enkele (vroeg) dienst met een motorwagen van de HSB vertrekt vanaf het tramstation op het stationsplein van Nordhausen. Een grotere uitbreiding vond in 2006 plaats. Nadat DBAG de normaalspoorlijn tussen Frose en Quedlinburg sloot, nam de HSB het baanlichaam tussen Gernrode en Quedlinburg over. Hierover werd het smalspoor van de Selketalbahn verlengd tot in het station van Quedlinburg, waar nu op de regionale trein tussen Thale en Magdeburg overgestapt kan worden. Kort voor Quedlinburg lopen het normaal- en smalspoor enige tijd parallel.





PROFIELVERBREDINGEN VOOR DE TOT SMALSPOOR OMGEBOUWDE V 100

Langs de gehele lijn is het normaalspoorverleden goed te herkennen, onder meer door de volop aanwezige verroeste zijsporen. Een nog steeds actueel ambitieus plan behelst een verdere uitbreiding van het netwerk naar Braunlage. Ondanks de niet al te rooskleurige financiële situatie van de HSB biedt dit plan perspectief. Hoewel Braunlage sinds de sluiting van de SHE niet meer op het spoor aangesloten is, betalen ze als onderdeel van het verkeersverbond wel mee. Zowel de gemeente als de HSB zal van deze uitbreiding kunnen profiteren. De lijn zou aangelegd moeten worden op het grotendeels nog beschikbare baanlichaam van de SHE tussen Sorge en Braunlage. Van de inkomsten uit het reizigersvervoer is zestig procent afkomstig van de Brockenbahn en 26 procent van het voorstadsverkeer tussen Nordhausen en Ilfeld. Dat betekent dat slechts veertien procent van de inkomsten afkomstig is van de rest van het netwerk.

EXPLOITATIE

Dagelijks pendelen de stoomtreinen met een behoorlijke frequentie naar de Brocken; het restant van het netwerk kent een relatief beperkte reizigersdienst. Op zowel de Harzquer- als Selketalbahn rijdt één dagelijks treinpaar met stoomtractie. Vanuit Nord-

hausen gaat een doorgaande trein naar de Brocken die uiteraard kopmaakt in Drei Annen Hohne zodat er tweemaal per dag drie stoomtreinen tegelijk in dit station te zien zijn. Op de Selketalbahn rijdt dagelijks tot Hasselfelde een stoomloc, de overige diensten worden met motorwagens uitgevoerd. In 1996 werd een prototype motorwagen voor de HSB gebouwd met het nummer 187 015, die echter slechts relatief kort heeft gereden. Op basis van het prototype volgde in 1999 een serie gelijkaardige motorwagens, de nummers 187 016-019. Deze vier worden in een vrij intensieve omloop op de beide rustigere lijnen ingezet. Bij onderhoud of uitval van een van hen moet regel- »

-
- 5.** Op 23 mei 2009 kon de prachtige aankomst van een stoomtrein op de Brocken vanuit vogelperspectief worden gefotografeerd. (foto Guus Ferrée)
 - 6.** Op 10 juni 2008 verzorgt de 187 013 een trein naar Gernrode bij Quedlinburg, op het traject waar de normaalspoorlijn naar Thale parallel loopt. (foto Raymond Kiès)
 - 7.** In Ilfeld ontmoeten motorwagen 187 017 uit Wernigerode en DuoCombino 202 naar Nordhausen elkaar op 1 juni 2024.
-



MEININGEN BOUWT EEN BR 99.72 OM TOT OLIESTOOK

matig worden teruggegrepen op de zeventig jaar oude 187 011 of 013, die in 1995 van de Kreis Altenaer Eisenbahn overgenomen werden. Van de stoomlocomotieven BR 99.72 zijn er maximaal elf in dienst. Een aantal is al lange tijd buiten dienst en staat op diverse locaties in locloodsen opgeslagen. Eén exemplaar wordt na een langdurige terzijdestelling in Meiningen wederom omgebouwd tot oliestook. In het bestand van de HSB bevinden zich nog altijd

zeven locomotieven uit de NWE-tijd. Tot voor kort waren twee Mallet-locomotieven beschikbaar voor 'Traditionszügen' van de HSB waarbij de 99 6001 in principe de dagelijkse slag op de Selketalbahn reed. Helaas zijn de Mallets momenteel niet bedrijfsvaardig, in 2024 verliep als laatste de onderhoudstermijn van de 99 6001. Bij een aantal van de oudgedienden is het de bedoeling dat deze een revisie krijgen, maar of en wanneer is van veel factoren afhankelijk.

GOEDERENTREINEN

Het goederenverkeer was in de HSB-tijd niet geheel uitgestorven. In 1998 nam de HSB een nieuw Rollbockstelsel in gebruik, waarbij in Nordhausen normaalspoortreinen al rijdend op de smalspoordraai- stellen konden worden geplaatst. Hiertoe werden twee Harzkamelen uitgerust met normaalspoorstoot- en trekwerk. Deze investering was met name van belang voor het verkeer van de steengroeve van Untenberg, aan de Selketalbahn nabij Eisfelder Talmühle. Jarenlang heeft ook Railpro ballast uit de Harz gehaald en waren op Rollbocken geplaatste wagens type Fccpps tussen Nordhausen en Unterberg te zien. In recentere jaren is het commerciële goederenvervoer verdwenen, alleen voor de HSB zelf wordt nog ballast per spoor vanuit Unterberg afgevoerd. Daarvoor wordt een set ballastwagens op Rollwagen





10.

gebruikt. Als gevolg van het gebrek aan werk is de behoefte aan de BR 199.8 gedaald. Bij de HSB zijn er nog slechts zes aanwezig, waarvan de helft rijvaardig. Een extra loc is na jarenlange stilstand momenteel in revisie. De extra reserve is nodig omdat het steeds vaker voorkomt dat er door droogte brandgevaar dreigt in de Harz en de stoomlocomotieven niet mogen rijden. //



11.

8. Het mooie station van Elend vormt het decor voor trein 8920 Nordhausen - Brocken, op 2 juni 2024 gereden door de 99 7232.
9. Met trein 8903 naar Eisfelder Talmühle passeert de 99 7232 tussen Elend en Sorge, 2 juni 2024.
10. Op 2 juni 2024 vertrekt de weer van zijn oorspronkelijke nummer voorziene 99 222 uit Drei Annen Hohne met een trein naar Brocken.
11. In 2024 was (voorlopig?) de 99 6001 voor het laatst te zien voor trein 8967 uit Quedlinburg, hier op 2 juni 2024 op eindpunt Hasselfelde.
12. Op 21 juni 2020 werd de stoomdienst op de Harzquerbahn vanwege de coronamaatregelen vervangen door de 187 013. De foto is even ten noorden van Sorge genomen. (foto's 12 & 13 Björn Nielsen)
13. Op 27 juni 2020 vertrekt de 187 019 als trein 8916 uit het station Bad Suderode op het voormalige normaalspoortracé Gernrode - Quedlinburg.



12.



13.



EXTRA ONLINE

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

Verkoopwagens PREISER

KEUZE UIT VIER VARIANTEN

Op markten en bij evenementen zijn ze niet te missen: de mobiele kramen met eten en drinken. Met de door Preiser uitgebrachte simpele bouwkits zijn dergelijke taferelen snel weer te geven. Rob Mooij bouwde twee van de vier wagens.



1.

In voorjaar 2025 heeft Preiser in H0 een serie bouwdozen met kleine verkoopwagens uitgebracht. Ze verschillen door de op het te verkopen product afgestemde carrosseriekleur, inrichting, accessoires en figuren. Alle attributen die op de verpakking staan afgebeeld, zijn bijgevoegd. Het aantal zelf te monteren onderdelen is te overzien en ook de moeilijkheidsgraad is prettig laag. Een beetje lijm volstaat

en verf is in principe niet nodig. De wagens zijn voorzien van beweegbare steunpoten. Een leuke gimmick, maar er zullen niet veel kopers zijn die ze met dichte luiken aan een trekkend voertuig zullen koppelen. Over koppelen gesproken: er worden twee triangels meegeleverd: een lage en een hoge. De vier verkoopwagens: döner kebab, kleur blauw (artikel 10747), zoetwaren, roze (10748), snack point, blauw-wit



2.

SMD-LED ALS BINNENVERLICHTING

gestreept (10749) en kaas, lichtgeel (10750). Bij de kaaswagen, Käsetheke, worden drie figuren meegeleverd, bij de andere wagens vier. Prijs € 39,99 per stuk.

INTERIEUR

Om de verschillende, meerkleurige interieurs goed te laten zien blijft de kap van de wagens afneembaar. Lijm is niet nodig. Wees er wel op bedacht dat de uitklapbare steunpoten een hoog zoekraakgehalte hebben en het werkend terugplaatsen enige handigheid vraagt. De zelfbouwwerkzaamheden beperken zich verder tot het plaatsen van de luifels en de dakreclames. De luifels kunnen naar keuze in open of gesloten toestand worden gemonteerd. Ik heb er in beide gevallen voor gekozen om de klep aan de rechterzijde gesloten te houden. Om het in de verkoopruimte niet te donker te maken, heb ik de luiken aan de binnen- en/of onderzijde witgeschilderd. »



3.



4.

1. Ook na zonsondergang kan er nog besteld, geleverd en gegeten worden.
2. De inhoud van de döner kebab-wagen, artikel 10747. Vier figuren worden meegeleverd.
3. Het gedetailleerd weergegeven interieur van de döner kebab-wagen.
4. De nog kale verkoopwagen met personeel, zo uit de doos.



5.

Ook het vaste voorschot is aan de buitenzijde deels wit geschilderd. Voor een degelijke montage zijn montageplaten bijgevoegd, voor de details dienen de uithouders geplaatst te worden. De reclames op het dak staan op vier poten, deze zitten aan de twee lange delen. Handig is de vier delen op hun kop liggend aan elkaar te zetten en na droging de borden als één geheel op het dak te plaatsen. De twee gaten en het bijgeleverd bord worden niet gebruikt. De laatste klus vormt het plaatsen van de opschriften op de luifels, borden en wagenkast. Deze zijn in kleur op de montagehandleiding meegeprint.

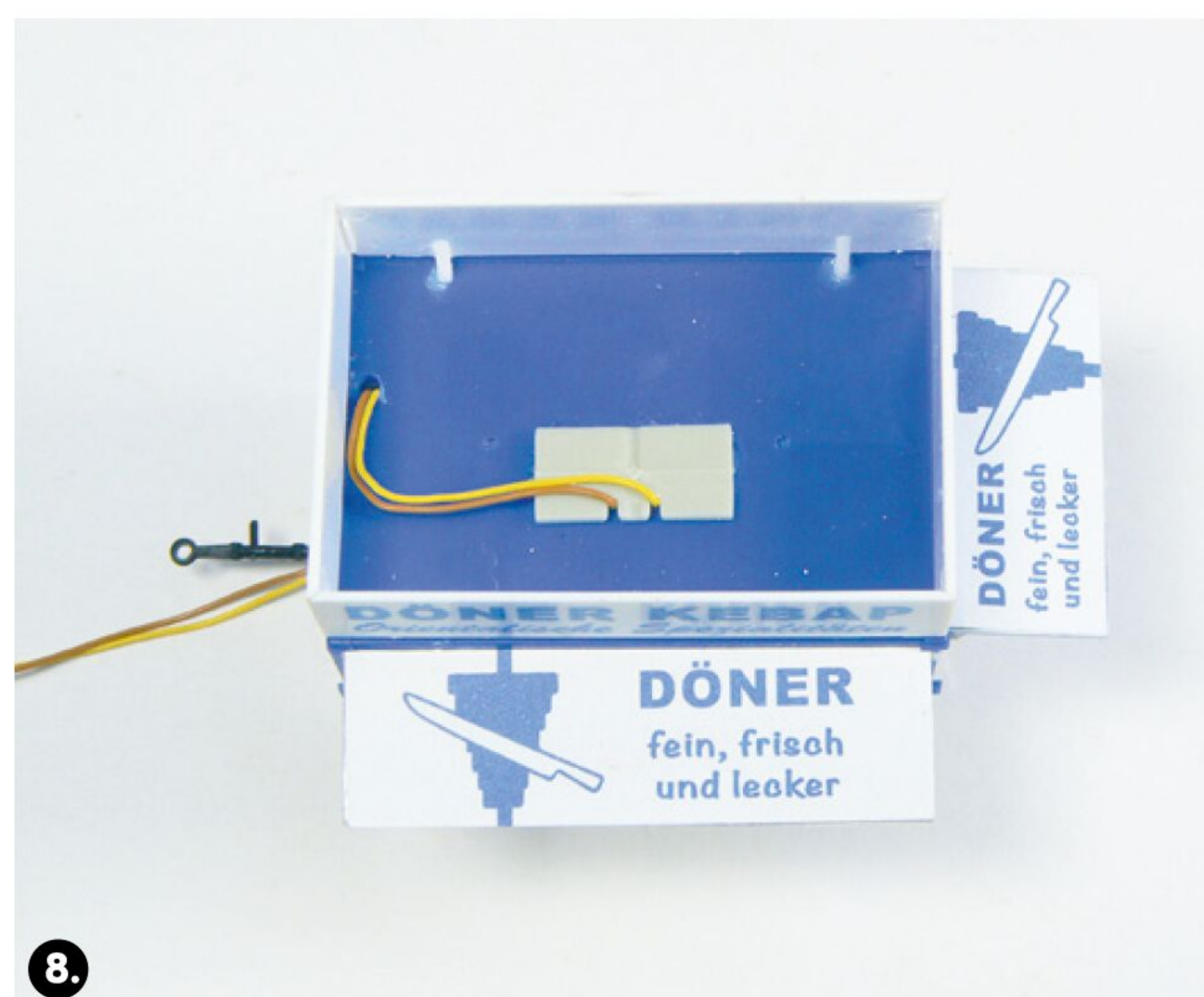
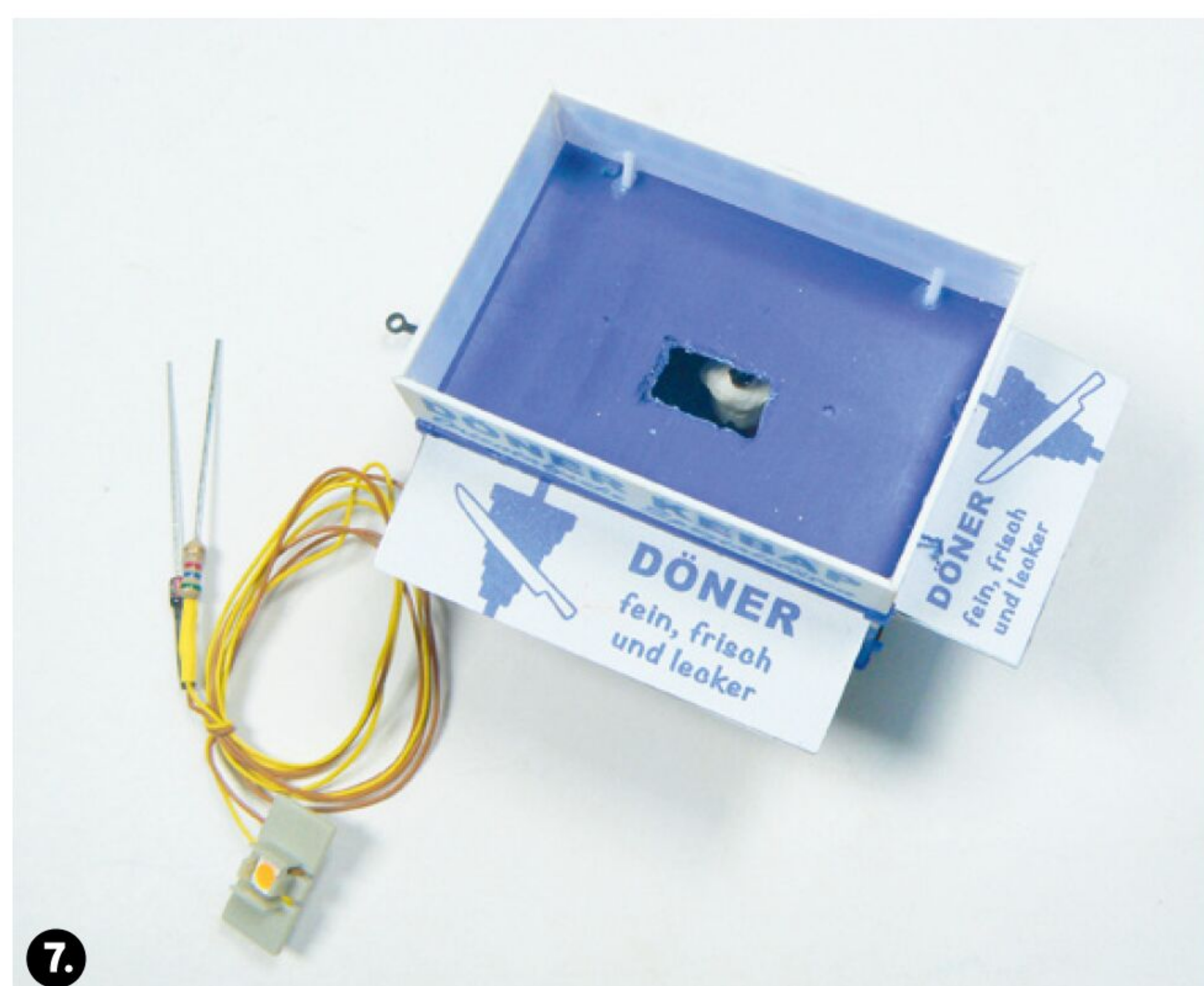
VERLICHTING

Met weinig moeite heeft de koper snel de beschikking over een attractieve, kleine verkoopwagen waarvan het fraaie interieur eigenlijk verlichting verdient. Hier is niet in voorzien en gezien de geringe stahoogte zal er iets op of in het dak gemaakt dienen te worden. Hier zijn meerdere opties, ik heb er twee uitgeprobeerd en uiteindelijk één ingebouwd waarbij door de

plaatsing op het dak de wagen niet opengemaakt hoeft te worden. Met een 1 mm boor zijn in het midden van het dak in de vorm van een rechthoek dicht opeen gaten geboord die daarna tot een kleine opening zijn verworpen. De eerste test met een Faller minilampje 180677 gaf een heel mooi verspreid licht, maar het is raadzaam om heel goed op de warmteontwikkeling te letten. Ook het wisselen van een lampje zou niet eenvoudig zijn. De smd-led (Viessmann 6046) gaf een iets minder fraai verdeeld lichtbeeld, maar heeft als voordeel dat er geen warmteontwikkeling is en hij een lange levensduur heeft. Wel zitten de in de aansluitkabels opgenomen diode en weerstand bij de inbouw in de weg. Nadat beide componenten met zo'n zeven centimeter kabel van de lange aansluitdraden zijn losgeknipt, is de smd-led met zijn behuizing op het dak gelijmd. De aansluitdraden zijn over het dak en aan de binnenzijde van het kopschot naar de onderkant van de wagen geleid. Nadat de beschermddiode en de weerstand weer waren aangesloten, kon de zaak getest worden. Modelbouwers weten dat leds



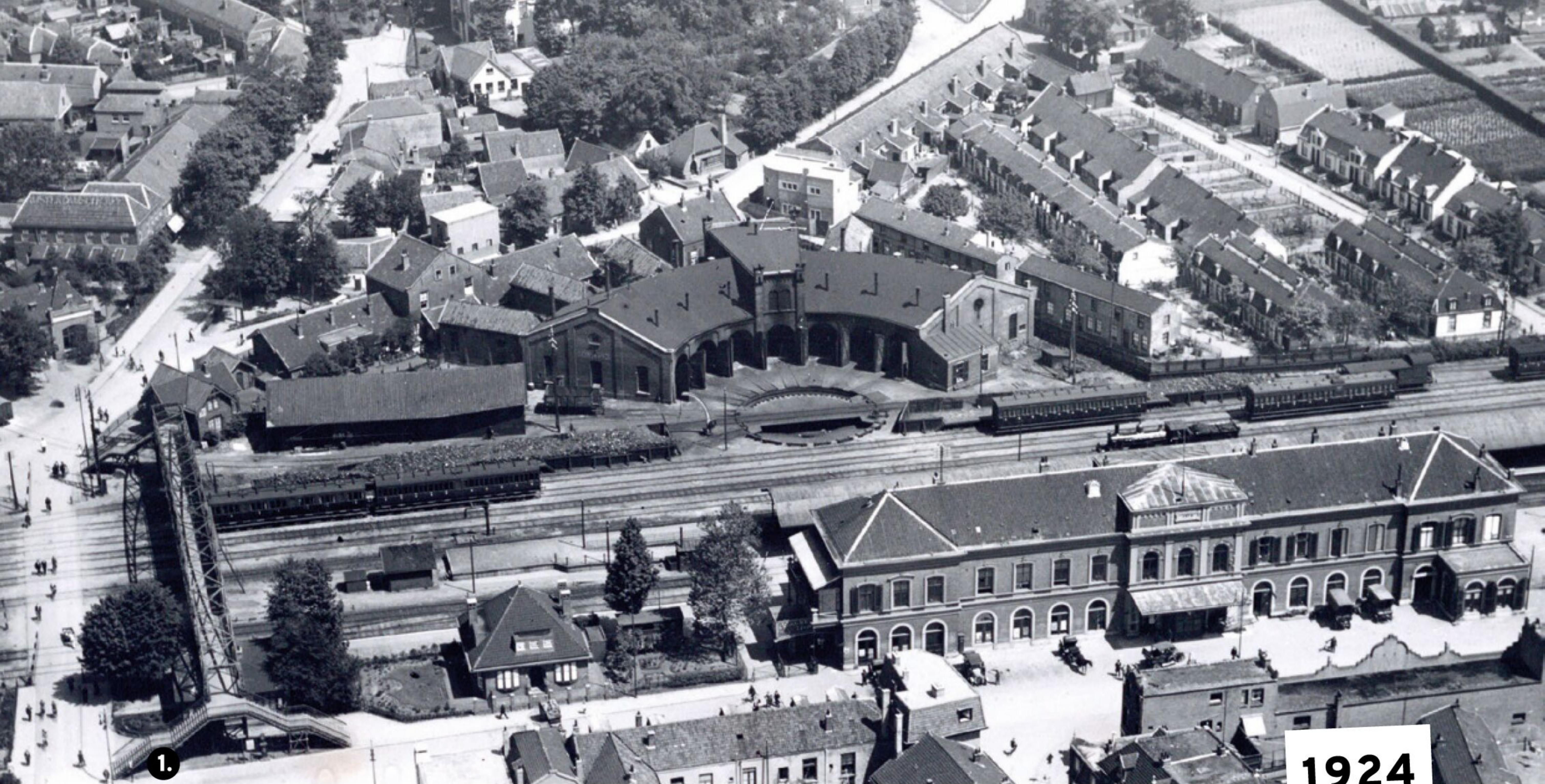
6.



het testen zonder een weerstand met een voldoende hoge ohm-waarde niet overleven. De döner kebab-wagen zal door de verlichting op de modelbaan zeker de nodige aandacht en klandizie trekken. //

5. De vier dakreclames zijn tot één geheel samengevoegd, gereed voor montage. De parasol bestaat uit drie delen.
6. De voltooide wagen met de meegeleverde attributen.
7. De smd-led wordt met de montageplaat op de rechthoekige opening in het dak geplaatst; de kabels hebben voldoende lengte om de weerstanden buiten de wagen onder te brengen.
8. De smd-led is geplaatst en de bekabeling weggeleid.
9. Het interieur van de verkoopwagen zoetwaren, artikel 10748.
10. De roze zoetwaren wagen in vol bedrijf.





Toen & Nu

HILVERSUM OOSTERSPOORPLEIN

Vorig jaar hebben we in Railhobby uitgebreid stilgestaan bij het 150-jarig bestaan van de Oosterspoorweg. Veel is er in die anderhalve eeuw gewijzigd. Soms resteert er weinig van de oorspronkelijke situatie. Dat geldt ook voor station Hilversum. Zo moest in 1990, tot verdriet van velen, het historische stationsgebouw uit 1894 plaatsmaken voor het huidige moderne(re) gebouw.



1954





4.

2025

Niet alleen het stationsgebouw en het voorplein hebben een grote metamorfose ondergaan, ook aan de achterzijde is er veel veranderd. In 1924 beschikte de radiostad over een stoomdepot met draaischijf en locloods en was er een spooraansluiting naar de Gooische Stoomtram. Na WO II werd het depot overbodig en gesloopt en werd er aan de oostzijde een toegang met loket gerealiseerd. Met de sloop van het stationsgebouw verdween deze ingang. Aan de huidige bebouwing is nog te zien waar het depot heeft gestaan. In 2007 kreeg het station een nieuwe ondertunneling voor voetgangers en fietsers en een met een glazen wand afgeschermd deel voor treinreizigers. Om de tunnel te kunnen bereiken moest het Oosterspoorplein, het terrein waar voorheen het depot stond, worden verdiept waardoor het gehele vlakliggende plein in een helling kwam te liggen. Bij die herinrichting werden als herinnering aan het depot de contouren daarvan in de bestrating van het plein weergegeven. Het Oosterspoorplein was lange tijd wat kaal en is door het plaatsen van tijdelijke elementen iets levendiger gemaakt. De vele, vaak overvolle, fietsenrekken detoneren het beeld.

Bruisend Hart

Als het aan de gemeente Hilversum ligt heeft het Oosterspoorplein in de huidige vorm de langste tijd wel gehad. Er zijn plannen om daar meerdere gebouwen neer te zetten. Buurtbewoners zijn hier fel op tegen, omdat ze hun uitzicht gaan kwijtraken. Onder het motto van een Bruisend Hart wil de gemeente de bestaande bebouwing, waarvan meerdere panden in goede staat verkeren, slopen om daar een park te realiseren. Menig buurtbewoner vraagt zich af of dat wel zo bruisend zal worden. In ieder geval is de kans groot dat ook de huidige situatie weer historie zal worden. Hoe het er in het verleden heeft uitgezien,



5.

2025

is te zien bij de Hilversumse Modelbouw Vereniging. In hun clubruimte aan de Geuzeweg 84 zijn het station en omgeving minutieus in H0 nagebouwd. De vereniging organiseert jaarlijks open dagen, meestal in oktober. Een aanrader om eens te gaan kijken. //

1. Het station en depot Hilversum, fragment van de luchtfoto van 1924. (foto KLM, collectie Het Utrechts Archief)
2. De 'nieuwe' oostelijke ingang tot het station in mei 1954. Na de sloop van het depot kon deze toegang worden gerealiseerd. Op de achtergrond is een deel van de stalen loopbrug te zien. (foto's 2 & 3 collectie Het Utrechts Archief)
3. De oostelijke ingang in 1954, gezien in noordelijke richting vanaf de plek waar nu het Oosterspoorplein ligt.
4. Het huidige Oosterspoorplein achter het station. Diverse tijdelijke bouwsels sieren het hellend plein. Rechts de fiets- en voetpaden die via een tunnel onder het spoor doorlopen.
5. De situatie anno nu. De foto is (nagenoeg) op dezelfde plek genomen als die van de oostelijke ingang. Vrijwel niets herinnert er nog aan hoe het er 71 jaar geleden uitzag.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 486, verschijnt begin september.

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



Reportage: RoLa Freiburg - Novara

Na 41 jaar exploitatie komt de oudste Rollende Autobahn te vervallen.



Railtest: Märklin spoor 1 Wismar

Markant Schweineschnäuzchen met hoge aaibaarheidsfactor.



Doen: Klooster St. Juliana

Het niet meer bestaande kloostercomplex herleeft in schaal 1:200.



Uitgelicht: NMBS 553.12 'Brossel'

Het vierassige H0-motorrijtuig van Piko aan de tand gevoeld.

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** Rob Bemelen, Marcel van der Bent, Rob Blom, Rens Bloom, Dick Boere, Bas Bonhoff, Kees Bregman, Sander Broerse, Sicco Dierdorp, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Henk Greuter, Matthias Hille, Raymond Kiës, Hans Koning, Charles van Langeveld, Hans de Mooij, Björn Nielsen, Rob Quaadvlieg, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Fabian Vendrig **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabbonement** Een jaarabbonement 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 Railhobby is protected by: de Merkplaats.

© 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!

Speciale aanbieding!

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 11 keer per jaar, inclusief 1 special. Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!



**2 nummers +
online archief
voor slechts
€16,-**

U KRIJGT:

- Toegang tot het Railhobby archief (1978 tot heden)
- De uitgave als eerste thuis op de mat



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



BISON MAX REPAIR POWER

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

Dit maakt Bison Max Repair Power uitermate geschikt voor modelbouw!

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

