

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 48, SEPTEMBER 2025 - NR 486 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE)

100
PAGINA'S
DIK!

REPORTAGE:

RoLa

Freiburg-Novara

UITGELICHT:

Brossel

motorrijtuig NMBS

REPORTAGE
BR 111
kleurrijke serie

SCALACROSSMEDIA.NL

RAILTEST: WISMAR MÄRKLIN SPOOR 1



Doen: Kapelle-Biezeling
Bouwkit station klasse 5 in schaal N



Baan in beeld: Grenzenloos
Vaste en beweegbare spoorbruggen in H0



BP

GROTE 11^{de} Modelspoor EXPO 2025

WWW.MODELSPOOREXPO.BE - INFO@MODELSPOOREXPO.BE

ZATERDAG EN ZONDAG 27 - 28 SEPTEMBER 2025

BRABANTHAL LEUVEN

Van 10.00u tot 17.00u



V.U. GUY VAN MEROYE, LEONARDUSLAANTO, 2960 BRECHT

FOTO: G.J. TOMBROEK

TICKETS:

DAGTICKET € 16 online en in voorverkoop - € 17,50 kassa

WEEKEND € 25 (enkel online)

ZONDAG VANAF 14u : € 10 (enkel aan kassa)

Kinderen t/m 155cm gratis toegang onder begeleiding van een volwassene

GRATIS PARKING - GRATIS

PENDELBUS TUSSEN STATION
LEUVEN - BRABANTHAL

De Brabantthal is centraal gelegen
vlakbij de E40 in Leuven
(afrit 23a Haasrode-Heverlee)



INFO & TICKETS: WWW.MODELSPOOREXPO.BE

INFO@MODELSPOOREXPO.BE

Media
& Rail

Modelspoor
magazine

Train Miniature
magazine

Spoorweg
JOURNAAL



JOURNAL
du Chemin de Fer





Cover DB BAUREIHE 111

Locomotieven van de serie 111 rijden inmiddels in diverse kleurstellingen bij veel private vervoerders.

FOTO:
ROB BEMELN



Blijft deze loc in de collectie of niet? In model is die vraag gemakkelijker te beantwoorden dan bij een TEE-koprijtuig. (foto Rob Mooij)

Bewaren

Het bewaren van allerlei zaken is ons niet vreemd. Van fingerhoedjes tot complete vliegtuigen: alles is in **verzamelingen** te vinden. Sommige verzamelingen zijn alleen van en voor de eigenaar van belang, andere worden bewaard en tentoongesteld in musea. Net als de meeste verzamelaars thuis, hebben ook musea vaak veel meer attributen dan zij kunnen laten zien. Om de loop in musea te houden, wordt er dan ook graag gewerkt met tijdelijke **tentoonstellingen** om zaken over een bepaalde periode of onderwerp eens extra voor het voetlicht te brengen.

Sommige musea treffen het slechter: die raken zelfs de ruimte om de basiscollectie tentoon te stellen kwijt. Hoewel niet alleen op spoorwegen gericht, is het **Nederlands Transport Museum** een actueel voorbeeld. De locatie in Nieuw Vennep is gesloten en een nieuwe ruimte bleek niet te vinden. Zoals vaak is/was een deel van de collectie in bruikleen. Nu de collectie niet bijeen kan blijven, zijn allerlei belanghebbenden naarstig op zoek naar een goede plek voor hun eigen deel. Dat dit lang niet altijd meevalt, weten ze bij de **Stichting 162** als geen ander. Na de bijna gebruikelijke moeilijkheden en tegenslagen bij de verwerving en de restauratie is ook de huisvesting altijd een probleem geweest. Ook nu weer. Zonder me met het collectiebeleid te willen bemoeien, lijkt me dit een uitgelezen kans voor het **Spoorwegmuseum**. Ik zelf zie liever de NS 162 of een koprijtuig van een **DE IV (TEE)** dan een bijna complete koninklijke trein. We kunnen niet alles bewaren maar diversiteit is voor de museumbezoeker leuker dan meer van hetzelfde!

Rob Mooij

Adverteerders

- 2 Modelspoor-
magazine
- 45 TreintjeOost
- 45 Modelspoorgigant
- 45 Peperkamp
Modelbouw
- 62 De leukste
(web)winkels
- 99 Train Service
Danckaert
- 99 Pairi Daiza
- 100 Modelleisenbahn
München GmbH

Volg ons online:

railhobby.nl
 railhobby
 railhobby
 modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 486



24



88



46



38

6

UITGELICHT: NMBS BROSSEL PIKO

De lichtgewicht railbus kan in H0 ook op een Nederlands grensbaanvak worden ingezet.

24

REPORTAGE: DB BR 111

De onverwoestbare vierasser verschijnt in steeds meer uitvoeringen bij private vervoerders.

46

DOEN: A4-DIORAMA-WEDSTRIJD

De top tien van de afgelopen januari in Rijswijk gepresenteerde topdiorama's.

20

DOEN: STATION KAPELLE-BIEZELINGE

De bouw van het Staatsspoorstation klasse 5 in schaal N geeft weinig hoofdbrekens.

32

BAAN IN BEELD: GRENZENLOOS

Rondlopende H0-baan met uitneembare en beweegbare brug.

54

RAILPLAN: FRANSE PYRENEËN

In de serie 'Sporen op vakantie' vertaalt Kees Bregman de Gele Trein naar een U-vormige modelbaan.

38

REPORTAGE: ROLA FREIBURG-NOVARA

Sander Broerse belicht de eind dit jaar buiten dienst gaande Rollende Autobahn.



6



20



64

64

HISTORIE: WISMAR

De railbussen van Waggonfabrik Wismar leven anno 2025 bij diverse railmusea voort.

70

RAILTEST: WISMAR SPOOR 1 MÄRKLIN

Zal de railbus type Hannover A aan de hooggespannen verwachtingen voldoen?

86

RAILINFO+: DH 1004 ONRAIL

Enkele DB diesellocs BR 211 kregen als DH 1004 een levensloopverlenging.

88

DOEN: KLOOSTER ST JULIANA

Het grote complex dat ooit in Rottum stond, herleeft in schaal 1:200.

... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 31 Railnieuws
- 52 Word abonnee
- 61 Spoorverhalen: Seinreglement
- 77 Railpers
- 78 Modelnieuws
- 96 Toen & Nu: Delft
- 98 Preview Railhobby 487



EXTRA ONLINE

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



1.

VOORBEELD
& MODEL

Dieselmotorwagen BROSSEL

BELGISCHE RAILBUS VAN PIKO

Van Brossel-dieselmotorwagen 553.12 is door Piko een model in de oorspronkelijke kleurstelling in H0 uitgebracht. Van de Brossel zijn twee exemplaren bewaard gebleven, waarvan museumtrein 553.12 rijvaardig is. De feestelijke presentatie van het model vond op 1 mei 2025 plaats in het museum Stoomtrein Maldegem-Eeklo.



2.



3.



Van 1941 tot 1942 zijn vijftig stuks Brossel type 553 gebouwd. Sven De Boeck van Stoomtrein Maldegem-Eeklo en spoorweg-journalist Herman Welter geven meer duiding. Volgens Sven De Boeck waren de Brossels de eenvoudigste vorm van treinen: “Het was een autobus die op spoorwielen was gezet, geïnspireerd op de dieseltrams van de Buurtspoorwegen (NMVB) die her en der in België reden. Ze waren nog simpeler dan de Duitse Schienenbussen en hadden geen stoot- en trekwerk en konden geen aanhangrijtuigen slepen of bij pech op een normale manier worden weggesleept. De aandrijving was zoals bij wegvoertuigen, met een ontkoppelingspedaal en versnellingen. De verwarming werkte met koelwater van de motor.”

NMBS

Een studie door de in 1926 opgerichte NMBS naar deze zuinige motorwagens zorgde er voor dat, in »

1. Het model kent een strak uitgevoerde belijning en kleurscheiding.
2. De 4901 bij de remise en werkplaats Antwerpen - Dam op 7 maart 1981. Hier ligt nu het park Spoor Noord. (foto's 2, 3 & 5 Willy Henderix)
3. De 4903 nog in de groene kleurstelling tijdens een excursie in 1987 in Ekeren op de lijn Antwerpen - Roosendaal.
4. De groene 4903 staat tijdens een van de charterritten naast de naoorlogse Brossel 4620 van de SME. Station Eeklo, 10 mei 1991. (foto Marc van Audenaerde)
5. De nog groene, met oranje belijning gesierde, 4903 bij Het Steen in Antwerpen tijdens een excursie op 7 augustus 1991.





BROSSELS REDEN OOK IN ZEEUWS-VLAANDEREN

tegenstelling tot buurlanden, de sluiting van lokale spoorlijnen niet in de crisisjaren dertig begon, maar pas na de Tweede Wereldoorlog. De laatste elf exemplaren waren redders van nevenlijnen, zelfs tot aan 1971. Omdat geen Belgische constructeurs op de aanbesteding voor de goedkope bouw van het chassis, de kast en het interieur intekenden, richtte de NMBS in de centrale werkplaats van Mechelen zelf een productielijn in. Dat resulteerde in twee typen: de elf meter lange tweeassige 'kleine Brossel' met een zescilindermotor die 58 km/h toeliet en de 'grote Brossel' van zestien meter op twee draaistellen met een achtcilindermotor met een snelheid van 66 km/h. Na de vele vanaf 1930 gehouden proeven met buitenlandse prototypen - voor de NMBS waren ze alle te zwaar - rolden de eerste 'eigen' railbussen begin 1939 van de band. Volgens spoorwegjournalist Herman Welter is de bijnaam Brossel aan de motoren van de gelijknamige fabrikant ontleend. Het in 1912 in Brussel door de gebroeders Brossel opgerichte bedrijf bouwde bussen en vrachtwagens en nam in 1930 autobouwer Bovy over, een jaar later gevolgd door Pipe. Brossel werd de divisie voor zware trucks (3 tot 15 ton) en

Bovy-Pipe voor lichte trucks. In 1968 werd Brossel overgenomen door British Leyland, een jaar later verdween de naam. Tot 1969 bouwde Brossel bussen voor het Belgische openbaar vervoer.

TWEDE WERELDOORLOG

Met het uitbreken op 10 mei 1940 van de Tweede Wereldoorlog in België werden brandstoffen flink duurder. De Brossel-motorwagens waren door hun lichte constructie geschikt om omgebouwd te worden op aandrijving door generatoren voor de verbranding van 'arm gas'. Veel capaciteit hadden ze niet, maar het reizigersverkeer was sowieso sterk gedaald. Na het einde van de oorlog leverde dit een kort glorie-moment op: doordat er nog niet voldoende stoomlocomotieven waren hersteld, werden hier en daar Brossels ingezet, zelfs voor directe treinen. In 1947 werd de blauw-crème livree vervangen door groen.

ZEEUWS-VLAANDEREN

De Brossels reden amper over de grens. Een uitzondering was de twintig kilometer lange inzet op de Zeeuws-Vlaamse lijn van Sint-Niklaas naar Terneuzen.





9.

In 1948 namen de NS en de NMBS de exploitatie van dit grensoverschrijdend vervoer over van de private Maatschappij Mechelen-Terneuzen. De NMBS leverde de Brossel en de bestuurder, de NS de conducteur. Voor het weinige vervoer was dit voldoende. Met het stoppen in 1951 van het reizigersvervoer gingen de Brossels naar de kalmere Waalse spoorlijnen. In 1961 werd de 553.12 in Bertrix gestationeerd waar ze haar laatste commerciële jaren doorbracht op de spoorlijn Athus - Dinant - Maas, in de Vallei van de Lesse en op

de zijlijnen van de aan het einde van de WO II door het Ardennenoffensief bekend geworden strijdstad Bastogne. De laatste 'kleine Brossels' werden in 1965 uit het reizigersverkeer teruggetrokken, met een levensduur van 26 jaar niet slecht voor een bus.

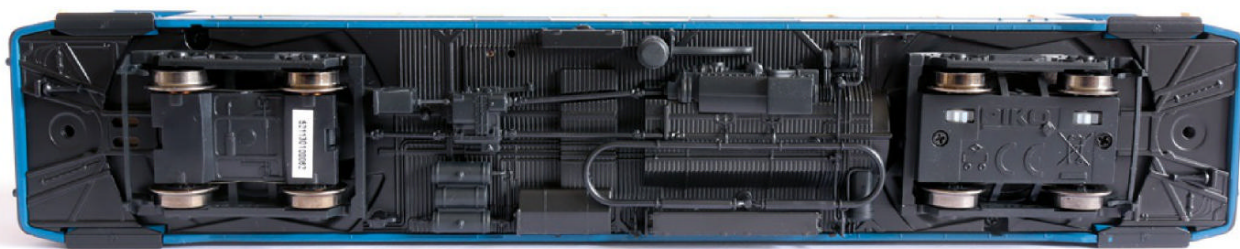
RESTERENDE VOERTUIGEN

Op 1 januari 1971 werden de resterende 'grote Brossels' hernummerd naar 4901-4911, de 553.12 werd 4903. Later dat jaar stopte het laatste reizigersverkeer met reeks 49 vanuit de aan de lijn Luik - Luxemburg gelegen stelplaats Gouvy. In 1975 begon de 4903 een nieuwe loopbaan als voertuig voor lijnstudie in de haven van Antwerpen. Dankzij haar klassieke uitstraling werd ze ook vaak voor charterritten voor spoorwegliefhebbers ingezet. Pas in 1990, door strengere wetgeving rond de remming, was het over met de reeks 49, precies 49 jaar na de bouw. Enkele treinbestuurders hebben geprobeerd de remmen aan te passen, maar door de onverschilligheid van de directie werd de laatste Brossel opgeslagen in de museum- »



10.

6. Na de presentatie van het nieuwe model van Piko poseren de medewerkers van het museum voor de Brossel, 1 mei 2025. (foto's 6 & 7 Sven De Boeck)
7. Naast Brossel-motorwagen 553.112 staat de door Saint-Leonard gebouwde stoomloc Yvonne uit 1893. Maldegem, 11 augustus 2019.
8. De hogere vloer bedekt de motor, maar laat een vrije doorkijk toe.
9. Er zijn weinig opschriften. Onder de deur zit het Brossel-fabrieksplaatje.
10. Door de ruiten van de vouwdeuren zijn delen van de bediening zichtbaar.



11.

bewaarplaats van Leuven. Het museum Train World bij Schaerbeek had niet voldoende plaats, zodat de 4903 in 2013 naar de Stoomtrein Maldegem-Eeklo ging. Na zestig jaar keerde het motorrijtuig in station Maldegem terug en werd zij in haar oorspronkelijke blauw-crème kleurstelling gestoken.

MODEL

Piko leverde in de Expert-serie al eerder NMBS-railbussen reeks 49 in H0 waardoor het uitbrengen van een variant betrekkelijk eenvoudig was. Behalve de kleurstelling zijn er enkele kleine verschillen. Zo heeft de reeks 49 twee frontseinen, terwijl de 553 er slechts één heeft. Zoals we van Piko gewend zijn, is het model goed gedetailleerd. Bij de ingezette ramen hebben enkele een bovenlicht; bij het voorbeeld kunnen die worden geopend. De ruitenwissers zijn apart aangebracht en de frontruiten hebben een verwarmings-element. Hoewel op de modelbaan nauwelijks te zien,

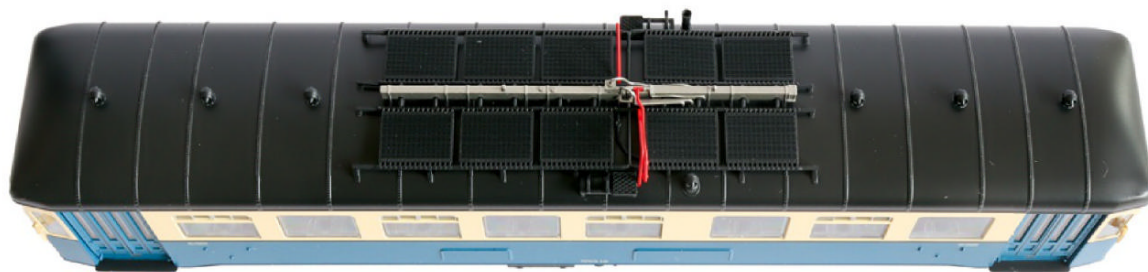
zijn aan de onderzijde veel details weergegeven: diverse leidingen en apparatuur zijn apart aangebracht. Zelfs de vloerdelen zijn zichtbaar gemaakt. Door de laag geplaatste aandrijving is er een vrije doorkijk door de ramen. Als compromis moest de fabrikant de vloer iets hoger leggen, maar dit valt van buitenaf niet op. Wie reizigers in de motorwagen wil plaatsen, zal de figuren moeten aanpassen. De kap is na het lossen van twee schroeven naast de draaistellen af te nemen. Daarbij dient de kap licht te worden opengebogen; twee cocktailprikkers kunnen hierbij behulpzaam zijn. De open stuurstand van de Brossel is tamelijk eenvoudig en in model goed weergegeven; een treinbestuurder zou er zo aan de slag kunnen. Ook het dak bevat diverse details, zoals de koelers en de daarheen lopende leidingen. Conform het voorbeeld zijn er niet veel opschriften; deze zijn loepzuiver aangebracht. Het model heeft af fabriek geen koppelingen, maar er worden er twee meegeleverd. Ze kunnen onder het model geschroefd worden zodat met een bijwagen kan worden gereden. In de praktijk reden de railbussen altijd solitair. Net als bij het voorbeeld zijn er geen buffers.

OP DE BAAN

Wij ontvingen de soundversie. Omdat er een rijvaardig museummotorrijtuig is, konden de technici van Piko de originele geluiden opnemen. De maximumsnelheid is in werkelijkheid 66 km/h en ook op de modelbaan rijdt de motorwagen met een rustig tempo. Wie het model toch iets sneller wil hebben, kan de waarde van CV5 aanpassen. Af fabriek is deze ingesteld op 200, maar kan tot 255 verhoogd worden. Het model heeft, zoals bij het voorbeeld, per zijde slechts één frontsein, dat met de rijrichting wisselt. Dan brandt aan de achterzijde een rood sluitsein. Het interieur is voorzien van een schakelbare binnenverlichting. Ook de cabines kunnen verlicht worden. Deze blijft niet continu branden; de functiekноп moet ingedrukt blijven. In werkelijkheid zal de cabineverlichting tijdens de rit zijn gedoofd. Het geluid is goed hoorbaar en kan desgewenst worden gedimd. Het 275 gram wegende model heeft een lengte van 184 mm en is daarmee op schaal. Mede door het gewicht ligt de trein goed op de baan. De motor drijft één draaistel aan en heeft een klein vlieg wiel. Het effect daarvan is dan ook gering.



12.

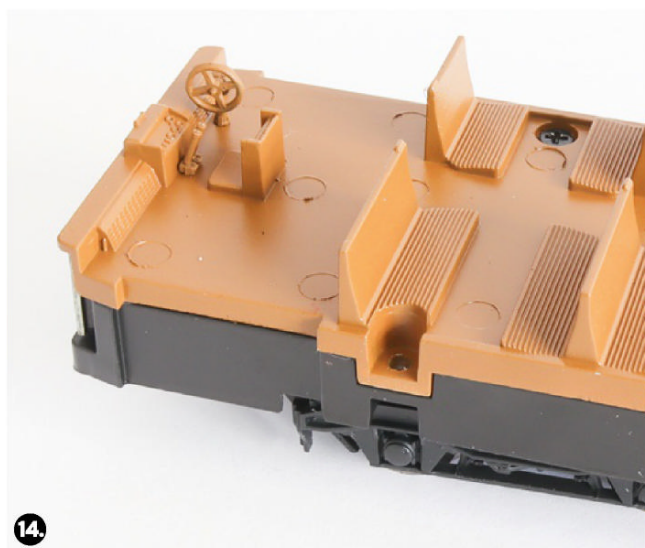


13.

Er zijn geen antislipbanden. Piko SCM (NMBS) 553.12 Brossel, H0: 52112, tweerail, € 329 / 52113, idem sound, € 439 / 52114, drierail sound, € 439, tp. VI. Op de modelbaan is de crème-blauwe Brossel een bijzondere verschijning, die het vooral op een modelbaan naar Belgisch voorbeeld, of een met een Nederlands grensbaanvak, goed zal doen. //

FRONTRUITEN MET VERWARMINGSELEMENT

11. Vele details aan de onderzijde, zoals de onderkant van de dieselmotor.
12. Er is maar één frontsein. Mocht het glas beslaan, dan kan de modelmachinist de frontruitverwarming aanzetten.
13. Op het dak zijn tien koelelementen geplaatst.
14. Diverse details van de bediening (stuurtafel) zijn weergegeven. Zelfs de handels voor de mechanische versnelling zijn aanwezig.
15. Het gehele interieur van de Brossel heeft één kleur. De latjes van de houten banken zijn weergegeven. Onder de ramen zijn de (doorzichtige) wandtafels aangeduid. Op de twee zuilen zijn de contacten voor de binnenverlichting aangebracht.



14.



15.

Railinfo

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



De lege graantrein uit Oss met de inmiddels verweerde, maar nog steeds opvallende, roze Vectron 193 488 passeert op 5 april Salzbergen onderweg naar Polen. (foto Harold van der Meer)

Vanaf 2026 roze Vectrons in Nederland

Het Poolse Laude Smart Intermodal zal in 2026 twee nieuwe locs Vectron MS in dienst stellen die zijn uitgerust met ETCS Baseline 3 en onder andere in België en Nederland kunnen rijden. Het bedrijf beschikt sinds 2021 over een roze Vectron MS, de 5370 034/193 488 die is voorzien van landenpakket A1 voor DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO. Daarnaast beschikt Laude over vier zesassige elocs Newag Dragon 2, waarvan twee een last mile-dieselmotor hebben. Laude is in 2013 opgericht en was vooral gericht op

het binnenland (Polen), Oekraïne en Rusland. Sinds de invasie heeft het bedrijf zich meer gefocust op West-Europa, waarvan de bestelling van de twee Vectrons een logisch gevolg is. De roze Vectron is inmiddels in Bad Bentheim een graag geziene gast; daar draagt het de Laude-containerrein met graan over aan Rail Force One voor verder transport naar Oss. Volgens planning kunnen vanaf eind volgend jaar de nieuwe roze Vectrons ook op de Nederlandse en Belgische sporen gezien worden.-HvdM

Neo Lox timmert aan het spoor

Toen Neo Lox in september 2024 in Bottrop werd opgericht, had men zeker niet gedacht dat het zich zo snel zou ontwikkelen. Het bedrijf is gespecialiseerd in goederenvervoer, projecttransport en spoorwegbouw, vooralsnog alleen in Duitsland. Werd begonnen met drie V 160'en (215 017, 024 en 027, alle overgenomen van EFW uit Frechen), volgde dit voorjaar een vierde (215 028) en een V 60 (346 931). Onlangs werd aangekondigd dat twee V 100'en het locpark komen versterken. In het eerste jaar zijn meer dan duizend transporten uitgevoerd en is het personeelsbestand flink gegroeid. In verband met de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, zijn de door velen geliefde BR 215'en regelmatig in Emmerich te zien. Om de groeiende vraag het hoofd te kunnen bieden en milieuvriendelijker te kunnen opereren, heeft Neo Lox op 25 juni een overeenkomst gesloten met ELP, onderdeel



De recent overgenomen 215 028 (ex-225 028) is ontdaan van de EFW-logo's, die van Neo Lox ontbreken nog. Lintorf, 6 juni. (foto Harold van der Meer)

van Stadler Rail, voor het leasen van twee EuroDuals. Met het elektrische vermogen van 9 MW en dieselpower van 2,8 MW kunnen de transporten

zowel onder de draad als daarbuiten met één locomotief worden uitgevoerd. Alle EuroDuals hebben standaard ETCS Baseline 3.-HvdM

Nieuwe ÖBB KISS gepresenteerd

De Oostenrijkse spoorwegen ÖBB en Stadler Rail hebben op 25 juni de eerste KISS-dubbeldekker gepresenteerd. Van deze 200 km/h snelle en zes bakken tellende treinstellen zijn er in 2022 veertien besteld. Met een capaciteit van 486 zitplaatsen biedt de KISS tot 20% meer capaciteit dan de bestaande Railjet-treinen. Uiteraard zijn de modernste voorzieningen aanwezig zoals WLAN, oplaadpunten, acht toiletten (waarvan een barrière-

vrij) en plaats voor negentien fietsen. Ook is er een speciale ruimte voor families en bagage. Ze zullen worden voorzien van de rode Railjet-kleurstelling en in eerste instantie worden ingezet op de verbinding Wenen - Salzburg (Weststrecke). In de loop van volgend jaar moet de levering afgerond zijn. ÖBB heeft een raamcontract voor 186 bakken waarin varianten van vier en vijf eenheden zijn besteld.-HvdM

»



De nieuwe KISS-dubbeldekker in de Railjet-uitvoering is ingedeeld in de Baureihe 4706. (foto's Marek Knopp, ÖBB)



Het nieuwe treinstel is voorzien van een familie-ruimte waar kinderen machinist kunnen spelen. Bagage blijft veilig door een kabel met cijferslot.



Bij Papekop werd op 25 juni de RFO 1837 met een sleep bijzondere wagens als trein 43366 vastgelegd. (foto Matthijs Schreurs)

Aluminiumoxide uit de Botlek

Het aan de Sint-Laurens haven in het Rotterdamse Botlekgebied gevestigde EBS belaaft op onregelmatige basis weer treinen met aluminiumoxide. Nadat eind 2022 het vervoer van DB Cargo van de Botlek naar Hydro Slovalco in Žiar nad Hronom (Slowakije) stil viel, verlaadde EBS een jaar later enkele wagens die met het UC-vervoer van dezelfde vervoerder werden meegestuurd; ditmaal naar het Duitse Schwandorf. In 2024 sterkte het vervoer aan

door enkele spottreinen naar het Poolse Trzebinia die door DB Cargo en HSL werden gereden. Ook verzorgde LTE eind december 2024 vervoer naar Žiar nad Hronom. Sinds deze zomer haakt ook RFO in op het vervoer van aluminiumoxide: op 25 juni kwamen lege wagens type Uacs van Górká Cement, een cementfabriek in Trzebinia die voor de productie aluminiumoxide gebruikt, uit Polen naar Nederland. Drie dagen later vertrok de beladen trein naar Polen.-MS

Gama 3.0, de nieuwe Pesa-loc

Het in Bydgoszcz (Polen) gevestigde Pesa heeft een update van de Gama-eloc gepresenteerd en direct de eerste order bekend gemaakt. De Gama 3.0 is een doorontwikkeling van het bestaande plat-

form en voldoet aan de nieuwste EU-normen; ook de feedback van Pesa-klanten is hierin meegenomen. Net als locomotieven van andere fabrikanten, is de Gama modulair opgebouwd en kan in allerlei varianten en desgewenst

met een last mile-module (diesel of batterij) worden geleverd. Een complete dieselversie is niet leverbaar. De vierasser is geschikt voor 200 km/h, maar kan worden geüpgraded naar 230 km/h en is daarmee geschikt voor inzet voor sneltreinen. De twee varianten die in aanbouw zijn, de volledig elektrische en een elektrische met last mile, zullen de toelatingsprocedures ondergaan. Rail Capital Partners (RCP) heeft in juni vijf volledig elektrische locs Gama 3.0 besteld; deze worden in de serie 304 ondergebracht.-HvdM



Impressie van de Pesa Gama 3.0 voor het Poolse RCP. (foto Pesa)

Zelfrijdende Vectron, de toekomst op het spoor?

De Siemens Vectron 193 348 van DB Cargo is als testlocomotief ingericht voor het project 'zelfrijdende treinen'. Op 4 juli presenteerde de Duitse goederenvervoerder in Keulen-Gremberg de loc samen met German Aerospace Center, Hitachi Rail en Remoot. Uitgerust met Automatic Train Operation (ATO) en Remote Train Operation (RTO) zal de Vectron vanaf oktober dit jaar gedurende een jaar op de Betuweroute worden getest. Een machinist blijft overigens gewoon op de bok; ATO zal de locomotief het optrekken, rijden, remmen en stoppen laten uitvoeren. Bij problemen kan de machinist ingrijpen. Dit is de eerste keer op het openbare spoorwegnet dat ATO wordt gecombineerd met RTO, waarbij een trein vanuit een externe



Siemens Vectron 193 348 is uitgerust met ATO en RTO waarmee vanaf oktober testritten op de Betuweroute worden gereden. Keulen-Gremberg, 4 juli. (foto Oliver Lang, Deutsche Bahn AG)

locatie zal worden bediend. Tijdens de testfase worden ritten uitgevoerd met verschillende typen wagens en

beladingsscenario's, van zware bulkgoederenwagens tot gedeeltelijk gevulde ketelwagens.-HvdM



ÖBB 1144.117 in 'Schachbrett'-design wacht met een InnoFreight-trein op 1 september 2020 in Knittelfeld (Oostenrijk) op groen licht. (foto Harold van der Meer)

Wederopstanding ÖBB-Baureihe 1144.0

In Railhobby 458 is de sinds 1974 in Oostenrijk rijdende legende uitvoerig beschreven. Genoemd werd dat de Baureihe 1144.0, de eerste serie 1144.001-1144.126, sinds 2018 op de lijst van af te voeren locomotieven staat. Ten opzichte van een Taurus 1016/1116 heeft een 1144 meer onderhoud nodig en is het een echte energieslurper. Voor de liefhebbers van deze elocs kwam het bericht dat tot dertig stuks Baureihe 1144.0 een T-revisie krijgen dan ook als een aangename

verrassing. Een chronisch tekort aan tractie is de oorzaak. De 1144.117 is eind mei van Graz naar Wenen overgebracht en zal waarschijnlijk als eerste de levensverlengende revisie ondergaan. Het Noorse Grenland Rail heeft in 2024 acht van deze machines gekocht waarvan de eerste, de 1144.020, inmiddels als testloc in Noorwegen actief is. Het Duitse ProLok heeft de 1144.030, 032 en 096 gekocht, maar deze staan nog in Wenen afgesteld.-HvdM

»



Strukton Rail 1739 brengt op 9 juli de BDs 82-70 010 en B 20 70 225 naar Arnhem Goederen en passeert daarbij de bunker bij Vechten. (foto Matthijs Schreurs)

‘Nieuwe’ Strukton Rail 1700 in gebruik

Nadat Strukton Rail in april 2020 drie voormalige NS-1700'en kocht, werd in oktober 2024 bekend dat het materieelpark met de 1739 en 1745 zal worden uitgebreid. In juni 2025 maakte de 1739 een proefrit, waarna al spoedig de reguliere inzetten volgden. In tegenstelling tot de andere 1700'en is de 1739 nog niet in de Strukton-kleurstelling gestoken, maar zijn alleen de NS-logo's

door die van Strukton vervangen. Op 3 juli bracht Strukton drie ICR-rijtuigen naar de werkplaats in Haarlem, het betrof een stuurstandrijtuig, een eerste klasrijtuig en een tweede klasrijtuig. Een kleine week later bracht Strukton met de ‘nieuwe’ 1739 twee rijtuigen naar Arnhem Goederen. Defensie onderzoekt of het mogelijk rijtuigen zal overnemen en deze aan te passen voor gewondenvervoer.-MS

ÖBB 1043.01 in oude glorie

Groot was de verrassing toen begin juli de Rc2 001 van Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) in Zweden in een nieuw jasje werd gepresenteerd. De loc was terug getransformeerd naar de klassieke ÖBB-kleurstelling!



Nu al een klassieker, de in ÖBB-kleuren uitgedoste Rc2 van Tågab. 4 juli, Kristinehamn. (foto Pia Lindberg, TÅGAB)

In 2001 had Tågab drie van de tien 1043'en van de ÖBB overgenomen, later aangevuld met de drie exemplaren die eerder bij TGOJ reden. Ook het Zweedse Banverket nam destijds drie locs over, waaronder de 001, die daarbij een opvallende gele kleur kreeg. In 2012 ging de 002 naar Tågab, in 2017 gevolgd door de 001. Vorig jaar verdween de 001 van het spoor, waarop velen dachten dat de loc in de Tågab-werkplaats in Kristinehamn als onderdelenleverancier zou dienen. Niets bleek minder waar: begin juli werd de loc onthuld in krachtig oranje met crème strepen en zwart frame. Kosten noch moeite werden gespaard, zelfs het originele ÖBB-embleem en de nummerplaten zijn gereproduceerd. Tågab heeft nu zeven Rc2-locs in dienst: de 001, 002 en 006-010. Behalve de 001 hebben ze de standaard zilver-rode kleurstelling van Tågab. De enige andere nog bestaande Rc2 is de 003, die in het zwart met rood bij Svensk Tågekraft rijdt.-HvdM

ICE-S rijdt 405 km/h

Een ICE-S heeft in een testprogramma van DB Systemtechnik en Siemens Mobility op 28 juni op het hogesnelheidstesttraject Erfurt - Leipzig/Halle (lijn VDE8) een snelheid bereikt van 405 km/h. In Duitsland wordt normaal niet sneller dan 300 km/h gereden. Tevens zijn er metingen aan de infrastructuur gedaan. De tien jaar oude spoorlijn bleek goed bestand tegen de krachten en het hogere energieverbruik die bij deze snelheden ontstaan. In de ICE-S, met als thuisbasis Minden, is tussen de motorrijtuigen 410 101 en 102 onder andere een met meetapparatuur volgestouwd Siemens Velaro Novo-rijtuig opgenomen. Tijdens de tests is informatie verzameld over onder andere akoestiek, aerodynamica, rijge-



Testtreinstel ICE-S verlaat op 28 juni de Finnetunnel op de HSL Erfurt - Leipzig/Halle. (foto Frank Barteld, Deutsche Bahn AG)

drag en de interactie tussen trein en spoor bij zeer hoge snelheden. Ondanks een verhoging van het aantal zitplaatsen met 10%, is tot 30% besparing op energie

realiseerbaar. Dit drukt de exploitatiekosten aanmerkelijk. De energiereductie wordt onder meer bereikt door het afdekken van de draaistellen.-HvdM



De 2019 323 is met de eerste trein met Innofreight-containerwagens bij Boxtel onderweg als trein 48870 van Linz naar de Sloehaven. (foto Matthijs Schreurs)

Ertsvervoer Sloehaven

Rail Cargo Carrier Benelux. (RCC) maakt deel uit van het Oostenrijkse staatsspoorwegenbedrijf ÖBB en diens goederentak Rail Cargo Group. In Nederland kennen wij RCC vooral als bedrijf dat op 31 mei 2024 Captrain Netherlands heeft overgenomen. Inmiddels is het bedrijf doende om meer vervoer in Nederland te winnen of zelf op te zetten. Sinds 3 juli 2025 rijdt

RCC tweemaal per week een nieuw ertsvervoer van de Sloehaven bij Vlissingen naar Linz in Oostenrijk waarvoor een Euro9000 van Dispo-Tf Rail wordt ingezet. Hierdoor kan met één locomotief zowel de bediening in de haven zonder bovenleiding als de rit van Nederland naar Oostenrijk onder de draad worden uitgevoerd.-MS

»



RFO 1837 passeert met de beladen ID Buzz-trein 47338 uit Bad Bentheim naar Amersfoort Goederen het Overijsselse Holten op 11 juni. (foto Tiemen Schenk)

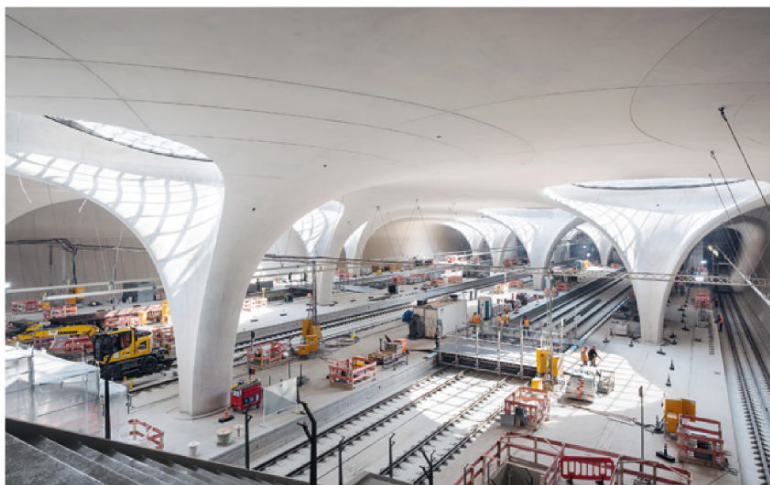
RFO rijdt ID Buzz-treinen naar Leusden

De afgelopen jaren reed RFO in samenwerking met het Duitse DeltaRail enkele autotreinen beladen met Volkswagen Crafters uit Polen naar Volkswagen-importeur PON in Leusden. Helaas stopte het vervoer in december 2024, maar sinds mei dit jaar rijdt er een autotrein beladen met elektrische Volkswagen ID Buzz-bussen die in de fabriek in Hannover Hainholz

zijn gebouwd. Op woensdagmiddag vertrekt DeltaRail met de beladen trein uit Hannover naar Bad Bentheim, waar de Duitse eloc wordt uitgewisseld voor een 1800 van RFO. Het laatste stukje over de Ponlijn wordt uitgevoerd door een 600 van RFO. Op donderdagmiddag vertrekt de trein weer leeg uit Amersfoort naar Duitsland toe.-TS

Project Stuttgart 21

Na een bouwproces van veertien jaar kunnen in 2026 de eerste regio- en langeafstandstreinen van het vier eilandperrons - acht perronsporen - tellende ondergrondse Stuttgart Hbf gebruikmaken. Eind dit jaar begint het testen van de diverse functionaliteiten waaronder de computergestuurde beveiliging. Ten opzichte van het huidige kopstation betekent het haaks daaronder liggende doorgangsstation en de ongelijkvloerse kruisingen een forse rijtijdbesparing. In het zeventien sporen tellende kopstation zullen medio 2027 de laatste reizigerstreinen worden afgehandeld en eind dat jaar de werkzaamheden aan toeleidende sporen zijn afgerond. In 2026 zal ook het Fernbahnhof



De bouw van het ondergrondse Stuttgart Hbf vordert gestaag, 24 mei 2025. (foto Achim Birnbaum. Deutsche Bahn AG)

van Stuttgart Airport in bedrijf komen. Aan Project Stuttgart 21, dat ook 56 km tunnel, 42 bruggen

en de bouw van twee andere stations omvat, hangt een prijskaartje van zo'n € 11 miljard.-DH //

GROTE MODELSPoor EXPO 2025

Een van de meest indrukwekkende modelspoorwegaansichten ooit is Station Hasselt van Ivo Schraepen, een werkelijkheidsgetrouwe weergave van de situatie anno 2002. (foto Gerard Tombroek)



Op zaterdag 27 en zondag 28 september 2025 organiseren de collega's van Modelspoor magazine de 11^{de} editie van de 'Grote Modelspoor Expo'. Na zeven jaar afwezigheid vindt het evenement dit jaar weer plaats in de Brabantse vallei in Leuven, centraal gelegen in België en vlot bereikbaar, zowel per auto als met het openbaar vervoer. De 'Grote Modelspoor Expo' is de enige grote internationale modeltrein tentoonstelling in België. Ongeveer de helft van de 5.000m² van de beurs wordt ingenomen door 40 modelspoorwegaansichten,

met gerenommeerde deelnemers uit verschillende landen, met diverse thema's, schalen en tijdperken en uiteraard een grote focus op de Belgische thema's. De expo is ook de apotheose van de door het magazine georganiseerde minibaantjes- en diorama-wedstrijden. Het expo-gedeelte wordt aangevuld met een vijftigtal commerciële standen.

Alle informatie over de Grote Modelspoor Expo is te vinden op de website Modelspoorexpo.be.

VERHUIZING MODELSPoor MUSEUM SNEEK

NIUWS

Na een lange periode van overleg verhuist het Modelspoor Museum Sneek in het najaar van 2025 dan toch echt. Hoewel de oude locatie in het historische station van Sneek ideaal leek, kampte het museum – net als veel modelspoorliefhebbers – met ruimtetekort. De nieuwe plek biedt gelukkig voldoende perspectief voor de komende jaren.

De redactie van Railhobby kreeg in juni een exclusieve preview. Er wordt momenteel hard gewerkt om alles op tijd toonbaar en functionerend te krijgen voor de opening. De noodzaak om de oude locatie snel te verlaten, terwijl het grove werk op de nieuwe plek nog niet was afgerond, resulteerde in lege vitrines en showkasten tijdens ons bezoek. Desondanks belooft de nieuwe ruimte een schat aan niet eerder getoond materiaal, waaronder modelbanen die al jaren in opslag stonden. Alles wat er wel te zien was, heeft nieuwsgierig gemaakt naar hoe het museum er in het najaar uit ziet. We houden u uiteraard op de hoogte.



1. De nieuwe locatie aan de Alexandersstraat 4 te Sneek.
2. Een baan die ook op de oude locatie te zien was. Station en seinhuis 'Pfaffenrod'.

Kapelle-Biezelingse

STATION KLASSE 5 IN SCHAAL N

Het aantal stations naar Nederlands voorbeeld dat in model wordt uitgebracht, is dun bezaaid. Vooral in schaal 1:160 is het aanbod gering. Toch zijn er wel dergelijke stations te vinden. Modelspoor Design biedt drie stations in N aan waaronder dat van Kapelle-Biezelingse. De redactie ging met het bouw pakket van dit station aan de slag.

VOORBEELD
& MODEL



Station Kapelle-Biezelingse, gelegen aan de spoorlijn Roosendaal - Vlissingen, werd op 1 juli 1868 geopend. Het betreft een station 5^e klas van de Staatsspoorwegen naar ontwerp van architect K.H. van Brederode (1827-1897). In de periode 1862 tot 1866 werden door de Staatsspoorwegen 36 stations van deze categorie gebouwd. Daarvan bestaan er nog negen: Echt, Horst-Sevenum, Laren-Almen, Kapelle-Biezelingse,

Krabbendijke, Kruiningen-Yerseke, Markelo, Reuver, en Swalmen. Het stationsgebouw heeft een hoog middendeel met twee etages en puntgevel met aan weerszijden een korte vleugel met één etage en zolder. In 1907 is aan de rechterzijde een lage aanbouw toegevoegd waarvan de gevel aan de straatzijde iets terugspringt. Aan de perronzijde werden vanuit een uitbouw (post T) de overweg en seinen bediend; in



1957 werd daar een AR-tableau geplaatst. In de beginjaren zag het station van Kapelle-Biezeling er iets anders uit. De gootlijsten en windveren hadden een geschulpte rand en de bakstenen van de gevels waren zichtbaar. De geschulpte rand is verdwenen en de gevels zijn wegens vochtproblemen later wit gepleisterd. Iets dat overigens bij alle 5^e klas stations gebeurde. De dakbedekking van Kapelle-Biezeling is van zink, sommige andere stations hadden dakpannen. Spoor 3, een inhaalspoor, is, evenals de spooraansluiting van de firma Van der Have, opgeheven en opgebroken. Het eilandperron tussen de sporen 2 en 3 werd toen een zijperron. Met het vervallen van de klassieke beveiliging in 1991 werd Kapelle-Biezeling een halte langs de vrije baan. In 2006 werden de reizigers onaangenaam verrast door de aankondiging van NS om de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke te sluiten. De protesten uit zowel Zeeland als de Tweede Kamer hadden succes: de

sluitingen gingen niet door. In 1939 is het station een maand daadwerkelijk gesloten geweest. Op 30 juni 1999 is wel het loket dichtgegaan. »

1. Het Staatsspoorwegen klasse 5 station komt in 1:160 overtuigend over.
2. Enkele personeelsleden, waaronder de stationschef met hond, poseren rond 1905 op de perrons van Kapelle-Biezeling. De gevel heeft nog een bakstenen uiterlijk en hangt vol met reclameborden. (foto collectie Marius Broos)
3. Een treinstel Mat '40 loopt in augustus 1956 op spoor 1 van Kapelle-Biezeling binnen. De aangebouwde schoorsteen is later verwijderd. Het donkere gebouw was de goederenloods. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
4. De straatzijde van het station; het gebouw verkeert in een prima staat, 28 juni 2025. (foto Stefan Izeboud)





BOUWKIT MET VIJF 3D-PRINT ONDERDELEN



Modelspoor Design

De leverancier van het model, Modelspoor Design, is opgericht door Wesley Munnik. Het uitbrengen van modellen is niet zijn hoofdactiviteit. In het dagelijks leven is hij werkzaam als Team Coördinator in de werkplaats Leidschendam van NS. Met Modelspoor Design combineert hij drie van zijn grootste interesses: modelspoor, technisch tekenen en 3D-printen. Op het gebied van modelspoor is Wesley Nederlands georiënteerd. Hij vindt het mooi om te zien dat de laatste jaren voor N-spoor veel Nederlands materieel, onder andere door Piko, is uitgebracht. Omdat het aanbod voor scenery gering is, heeft Wesley zijn interesses in technisch tekenen en 3D-printen ingezet om dit soort producten te ontwikkelen en te produceren. Onder andere station Kapelle-Biezelinge is daar het resultaat van.

Model

Het bouw pakket van het 9,8 x 5,8 cm metende en 6,7 cm hoge station is eenvoudig. De doos bevat vijf 3D-geprinte onderdelen. Het grootste onderdeel bevat bijna het gehele stationsgebouw. De andere vier delen zijn de daken van het middendeel, de zijvleugels en de lage aanbouw. De passing van de daken is uitstekend. De in 3D geprinte onderdelen zijn goed gedetailleerd. Voor de onderdelen is een lichtgrijze

kunststof gebruikt. U zou dat zo kunnen laten, maar mooier is om de gevels wit te spuiten. Dat kan met een airbrush of spuitbus. Andere zaken, zoals deuren, vensterbanken en daklijsten worden naderhand met een penseel op kleur gebracht. Verdere toevoegingen aan het model moet u zelf verzorgen. Zo is er geen glas voor de ramen bijgevoegd. Daar heb ik de transparante zijkant van een verpakking voor gebruikt. Bij het voorbeeld is de dakbedekking van zink, dat is met verf na te bootsen, maar voor een wat strakker resultaat is fijn schuurpapier toegepast. Het bouwpakket bevat geen regenpijpen. Die zijn met dun draad te realiseren, of kijk in het toebehorenassortiment van Auhagen. De schoorsteen zou van drie korte ronde profielen kunnen worden voorzien. Om te voorkomen dat het miniatuurspoorwegpersoneel van het dak zou vallen, is conform het voorbeeld een hek langs de rand van het dak van post T aangebracht. Dit wordt niet meegeleverd en kwam uit de voorraad-doos. De bouw van het stationsgebouw is niet moeilijk en in een relatief korte tijd beschikt u over een typisch Nederlands stationsgebouw. Het bouwpakket is online te bestellen bij Modelspoor Design en verkrijgbaar bij DTS Modelspoor en Modeltreincentrum Amersfoort/Wierden. Deze firma's zijn behulpzaam geweest met het opstarten van Modelspoor Design. Inmiddels voert ook Modelbouwled producten van Modelspoor Design. Het bouwpakket is verkrijgbaar voor € 45. Wie het niet ziet zitten om



zelf aan de slag te gaan, kan een kant-en-klaar station aanschaffen (€ 74,95). De levertijd is dan vier tot negen weken. //

-
- 5.** De vijf onderdelen van het bouwpakket.
 - 6.** Het gebouw is rondom wit gespoten.
 - 7.** De straatzijde van het wit gespoten gebouw.
 - 8.** Het hek langs het platte dak is aangebracht en de daken zijn beplakt met schuurpapier.
 - 9.** Het stationsgebouw is geassembleerd en gereed om op de modelbaan geplaatst te worden.
 - 10.** De straatzijde van het stationsgebouw.
 - 11.** Op een modelbaan komt het station goed tot zijn recht.
-





Baureihe 111

HET KLEURRIJKSTE MEISJE VAN DE KLAS

In 1974 werd de eerste 111 als opvolger van serie 110 aan de Deutsche Bundesbahn geleverd. Er zouden er nog 226 volgen. Rob Bemelen belicht de ontwikkeling en inzet van de succesvolle vierasser waarvan er inmiddels diverse in vele kleurstellingen bij een groot aantal spoorbedrijven rijden.

De Baureihe 111 werd door de Deutsche Bundesbahn (DB) ontwikkeld ter vervanging van de locs type 110. De nieuw te ontwikkelen locomotief zou, net als de 110, in de reizigersdienst ingezet worden. De aandrijftechniek moest moderner worden, maar voor de elektrische installatie werd deels van bestaande techniek gebruik gemaakt. Daardoor konden elektrische hoofdcomponenten tussen de locs uit de Baureihe 111 en 110 uitgewisseld worden. Terwijl er begin jaren zeventig

al nagedacht werd over de ontwikkeling van de 111, werden er nog steeds locs van het type 110 afgeleverd. De 111 zou de laatste locomotiefserie van de DB worden met conventionele wisselstroomtechniek.

ONTWERP

Voor de DB was het belangrijk om de rijeigenschappen van de draaistellen van de 111 ten opzichte van de 110 te verbeteren. Zo werd voor een rustigere loop de vering zo ver mogelijk naar buiten geplaatst en werden

EENBEENSTROOMAFNEMERS BR 111 GINGEN NAAR DE BR 103



hydraulische dempers ingebouwd. De zijwaartse tolerantie van de draaistellen werd gereduceerd tot plus of min 20 millimeter. Ook werd er meer aandacht besteed aan de ergonomie zoals een goede zitpositie voor de machinist, goed afleesbare instrumenten en een adequate temperatuurbeheersing in de cabine. Het zicht op de baan werd door grote cabineramen met een dunne raamstijl geoptimaliseerd, zoals eerder bij de Baureihe 103, 184 en 181.2 was toegepast. Dit zou ook bij de nog te ontwikkelen Baureihe 120 worden doorgevoerd. De oudere Einheitsloks kenden een brede middenstijl bij de cabineramen. De ramen kregen elektrische verwarming met een ontdooifunctie en drie ramen tussen de ventilatieroosters zorgen voor lichtinval in het motorcompar-

timent. Het personeel was al snel te spreken over de stille en ruime nieuwe locomotief. De 111 moest geschikt zijn voor trek/duwdiensten en dubbeltractie. Ook moesten ze voorbereid zijn op het inbouwen van een automatische koppeling. De fabrikanten Krauss-Maffei, Henschel en Krupp (mechanische deel) en Siemens, BBC en AEG (elektrische deel) leverden in totaal 227 locs. Krauss-Maffei bouwde vijf prototypes waarvan de eerste, de 111 001, op 10 december 1974 door de Deutsche Bundesbahn in dienst werd gesteld. De 111 227 werd in oktober 1984 door het Betriebswerk in München afgenomen. Als laatste werd de 222 op 21 december 1984 in dienst genomen, deze rijdt tegenwoordig bij RailAdventure. Helaas heeft de DB nooit gelijktijdig de beschikking over de 227 stuks »



1. DB 111 127 als duwende loc met RE4 naar Dortmund Hbf bij vertrek op 7 juli 2018 uit Rheydt Hbf.
2. Als deze opname wordt gemaakt, verkeert de BR 111 nog in de afleveringsfase: DB 111 150 met een trein uit Keulen Hbf. Venlo, 20 augustus 1981. (foto Harold van der Meer)
3. DB 111 069 tijdens een materieelshow in 1985 in München in het kader van de viering 150 jaar spoorwegen in Duitsland. (foto Carl-Uwe Bender, collectie Rob Bemelen)
4. DB 111 118 is tegenwoordig ingedeeld in de DB Gebrauchtzug-poule. Hier vertrekt de loc, nog getooid in het oriëntrood met witte Latz, op een druilerige 22 juni 1997 uit Herzogenrath naar Aken Hbf.



22 LOCS BR 111 RIJDEN BIJ DB REGIO

gehad; de 111 109 werd in 1981 na een zwaar ongeval gesloopt. Het vermogen van de 111 is 3620 kW, het gewicht 83 ton, de asindeling Bo' Bo'. Bij aflevering waren ze geschikt voor een topsnelheid van 150 km/h, vanaf 1984 werd dit verhoogd naar 160 km/h.

STROOMAFNEMERS

De vanaf 1965 geleverde serie 103.1 had vierbenige stroomafnemers met breed sleepstuk; deze veroorzaakten door de hoge snelheden (tot 200 km/h) regelmatig schade aan de bovenleiding. De 111 had af fabriek eenbeenstroomafnemers. Deze voldeden aan de verwachtingen waarna werd besloten ook de BR 103 met eenbeenstroomafnemers uit te rusten. Om budgettaire redenen werden de stroomafnemers met de 111 001 t/m 146 in 1975 uitgewisseld. Vanaf 1978 kregen de locs uit de reeks 071-110 weer eenbeenstroomafnemers. Dit werd mede ingegeven door de invoering van het IC '79-concept waarbij treinen met snellere acceleratie en een snelheid van 160 km/h waren voorzien. Ook was dubbeltractie met een snelheid van 160 km/h door locs met vierbenige stroomafnemers niet wenselijk. Diverse locs uit de eerste serie (006-070) hebben echter nog steeds vierbenige stroomafnemers, zoals de 111 054 die tegenwoordig bij TRI rijdt.

KLEUREXPERIMENTEN

De locs BR 111 kwamen in de destijds geldende kleurstelling op de baan: oceaanblauw met crème. Het was de eerste locomotiefserie van de DB die vanaf indienststelling in dit kleurschema geleverd werd. De locs 111 111-188 werden ingezet bij de S-Bahn Rhein-Ruhr en kregen een lichtgrijze kleur met brede oranje band. Omdat DB alweer op zoek was naar een nieuwe huisstijl, werd er geëxperimenteerd met diverse kleuren. Halverwege de jaren tachtig werden de locs 111 068 en 069 voorzien van verschillende kleurschakeringen, variërend van felrood tot donkerrood met witte banden, blauwe bufferbalken en lichtgrijze draaistellen. Uiteindelijk resulteerde dit in oriëntrood met de witte Latz (slab).



DB REGIO

De resterende DB AG-locs BR 111 zijn tegenwoordig ondergebracht bij DB Regio en rijden veelal in trek/duwbedrijf met Dosto-garnituren in het zuiden van Duitsland. De verwachting is dat ze bij het verlopen van de revisietermijn buiten dienst gesteld worden. Tussen 2002 en 2016 reden enkele DB-locs zoals de 017 en 039 als Werbelok, waarmee ze vooral reclame maakten voor de deelstaat Beieren, waarvan BR 111-bolwerk München de hoofdstad is. Deze Werbeloks zijn alle buiten dienst. Het bestand van DB Regio »

5. DB Gebrauchtzug 111 143 in dienst van TRI passeert met twee Dosto-rijtuigen Kaarst op 21 februari 2025.
6. DB 111 039 'Mit der Bahn in die Berge' staat op 25 mei 2012 te Kufstein gereed voor vertrek met een RB naar München Hbf. (foto Leon Schrijvers)
7. DBG 111 095 in Lufthansa-kleurstelling in Hasbergen, 15 augustus 2024. (foto Erik Abbink)
8. DBG 111 074 in Touristik-outfit met een extra trein in het kader van EURO 2024. Duisburg-Rahm, 30 juni 2024. (foto's 8 & 9 Jeroen Franssen)
9. De verkeersrode DB 111 096 passeert met Dosto-rijtuigen als extra EURO 2024-trein, 30 juni 2024.





10.

bestaat momenteel uit 22 verkeersrode locomotieven met witte balk, ingezet vanuit Neurenberg, Ulm en voornamelijk München. Dit betreft de 011, 012, 058, 062, 073, 076, 087, 091, 092, 100, 110, 114, 115, 123, 125, 131, 132, 139, 148, 169, 190 en 201.

KLEURVARIANTEN

Dochteronderneming DB Gebrauchtzug (DBG) heeft een aantal locs in diverse kleurstellingen in de aanbieding om gehuurd dan wel gekocht te worden: 111 067, 074, 093, 095, 096, 111, 118, 137, 143, 158, 168, 174, 189, 191, 197 en 212. De 074 is getooid in de Touristik-kleurstelling, de 095 in die van Lufthansa, de 111 draagt de grijs met oranje S-Bahn outfit, de 174 is oceaanblauw-crème en de 212 heeft de TEE-kleuren; deze locs voeren alle de tekst 'Miete oder kaufe mich - www.dbgebrauchtzug.de'. De 158 is als enige verkeersrode 111 van deze tekst voorzien. De locs van DBG werden in de zomer van 2024 ingezet voor het rijden van de DB Verstärkungszüge voor het in Duitsland gehouden voetbaltoernooi EURO 2024. Daardoor waren ze gedurende het evenement veel in het Ruhr-gebied te zien.

PRIVATE VERVOERDERS

Diverse private vervoerders spinnen garen bij de 111. Bij negen ondernemingen zijn er 35 exemplaren in dienst, waarvan enkele op huurbasis. De meeste machines zijn actief terwijl een klein aantal als leverancier van onderdelen dient. Bij deze vervoerders worden de locs naast de reizigers- ook in de goederendienst ingezet en bewijzen ze opnieuw hun veelzijdigheid en betrouwbaarheid. De locs zijn ergonomisch gezien nog steeds van deze tijd. TRI Train Rental omschrijft de machine: "Die 111 ist eine sehr zuverlässige"



11.



12.



13.

NEGEN PRIVATE VERVOERDERS BESCHIKKEN OVER 35 LOCS BR 111

sige Lok und wird von unseren Lokführern geschätzt und gerne gefahren" (De 111 is een betrouwbare locomotief die door onze machinisten wordt gewaardeerd en waar ze graag mee rijden). TRI laat met hun 111 054 zien hoe een 111 in Bundesbahn-blauw eruit zou hebben gezien: de loc rijdt in deze smaakvolle kleurstelling diverse DB-Ersatzzüge. De machine heeft in februari 2025 een revisie gehad, daaruit blijkt dat TRI nog niet van plan is afscheid van de loc te nemen. Daarnaast beschikt TRI over de 027, 112 en de 130. De 112 is verkeersrood en de 130 is onlangs in het donkerblauw gestoken; naast de rode bies is ter hoogte van de onderste frontseinen een lichtgrijze band aangebracht. Ook de 027 heeft inmiddels deze kleurstelling, gelijk aan de N-wagens van TRI. Daarnaast is in juni 2025 van de 112 het kleurschema gewijzigd naar de originele kleurstelling van de Bügel-falte E10: blauw met een zilvergrijs dak en regengoten en de aanduiding E11.

RAILADVENTURE

De machines van RailAdventure (RADVE) zijn graag geziene gasten bij de grensstations Bad Bentheim en Venlo. Het bedrijf is gespecialiseerd in materieel-overbrengingen en levert daardoor de laatste jaren regelmatig NS-treinstellen zoals de SNG en ICNG af. RADVE beschikt over vijf 111'en: 029, 082, 210, 215 en 222 waarbij de laatste drie ledfrontseinen hebben.

Op de zijanten van de 111 082 is het RailAdventure-logo weergegeven in het geel-blauw van de Oekraïense vlag. Saillant detail is dat RADVE een trein met de 111 082 op 10 maart 2022 's avonds leeg van Braunschweig naar de Duits-Poolse grens reed. De trein reed met Poolse tractie door naar Dorohusk aan de Pools-Oekraïense grens met aan boord medisch personeel, voedsel, medicamenten en speelgoed. Daar stapten de volgende middag 1500 vluchtelingen in om via Rzepin, Frankfurt an der »

10. DBG 111 111 in S-Bahnoutfit als duwende loc met een Dosto-garnituur bij Nieder-Mörlen, 14 maart 2023. (foto Carsten Klatt)
11. DBG 111 174 met dubbeldeksrijtuigen als DB-Verstärkungszug vanwege EURO 2024. Oberhausen-Dellwig, 6 juni 2024. (foto's 11 & 12 Jeroen Franssen)
12. DBG 111 212 verzorgt de tractie voor een extra trein. Duisburg-Grossenbaum, 15 juni 2024.
13. TRI 111 054 voor de RB37; dit is de kortste DB-Ersatzzug-verbinding van Krefeld Hbf naar Neuss Hbf. Kaarst-Broicherseite, 13 januari 2025.
14. De met ledfrontseinen uitgeruste RADVE 111 210 onderweg met rem- en koppelwagens. Salzbergen, 15 juli 2024.





Oder en Potsdam naar München te reizen, waarbij de 111 082 op het Duitse deel als trein DPE 5944 de tractie verzorgde.

ANDERE VERVOERDERS

In de gezamenlijke D-Zug-poule van SmartRail, Helrom en Rail Bavaria Logistik zijn zeventien locs BR 111 opgenomen. SmartRail is met tien machines de grootste afnemer: 111 017, 057, 066, 075, 088, 108, 198, 213, 216, 223 en 226. De 057, 066, 213, 216, 223, 226 zijn crèmekleurig met rood of donkerblauw dak en rondom uitgedost met bont gekleurde stippen die vanwege de bedrijfsnaam een verwijzing naar de snoepjes uit het kartonnen kokertje lijken te zijn. De 017 reed enige tijd voor Helrom in het blauw met groene en gele vlakken. De loc is recentelijk ontdaan van de bedrijfsnaam, maar de kleurstelling is vooralsnog behouden; de machine rijdt vooral voor SmartRail. De 111 075 is onlangs in het geel op de baan verschenen met op de zijanten het logo en de naam Max Bögl in grote rode letters; SmartRail rijdt voor dit Duitse bouwbedrijf regelmatig treinen van Neumarkt naar Neumünster. Helrom maakt momenteel gebruik van de verkeersrode 080, 094 en 149, met of zonder witte balk, waarbij de 149 als onderdelenleverancier dient. Rail Bavaria heeft de beschikking over de donkerblauwe 065 en 107 en de verkeersrode 180. Bayernbahn (BYB) zet de verkeersrode 036 regelmatig in voor reizigerstreinen in het zuiden van Duitsland. De Gesellschaft für Fahrzeugtechnik (GfF) beschikt over de 049 in Lufthansa-outfit en de verkeersrode 056 en 200. Schienenverkehrsgesellschaft (SVG)

heeft de in S-Bahnkleurstelling getooide 185 in haar bestand. Train4Train (TFT) beschikt over de 025 (oceaanblauw-crème), 044 en 207 (oriëntrood met Latz); de 044 moet nog rijvaardig gemaakt worden.

MUSEUMLOCS

De oceaanblauw-crème 001 en de verkeersrode 040 zijn als museumlocs bij het DB-museum in Koblenz-Lützel ondergebracht, de verkeersrode 003 bij de Verein zur Erhaltung historischer Lokomotiven. Momenteel zijn er slechts drie exemplaren als museumlocomotief voorbehouden; wellicht dat dit aantal de komende jaren zal worden uitgebreid. Maar voorlopig kunnen we nog enige tijd van deze populaire locomotief via DB Regio, DB Gebrauchtzug en private vervoerders genieten. //

-
- 15.** Smartrail 111 057 met een Sonderzug aan de haak bij Leschede, 24 oktober 2021. (foto Alex Henke)
 - 16.** RADVE 111 082 (met blauw-geel logo) passeert op 22 januari 2025 Kaarst-Broicherseite op weg naar de haven in Hamburg met rem- en koppelvagens en twee Siemens Desiro HC-middenbakken voor Israel Railways die hiermee vierdelige garnituren naar zesdelige zal verlengen.
 - 17.** De onlangs in een Bügelfalte-jasje gestoken 111 112 en omgedoopt tot E11 112, passeert op 23 juli 2025 als trein 89421 het tussen Krefeld en Neuss gelegen Kaarst.
 - 18.** TRI 111 027 met de RE3 in Duisburg-Rahm, 20 mei 2025. (foto Thomas Feldmann)
-

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

FOTO: FASCINATION MODELLBAU



Faszination Modellbau Friedrichshafen

Van 31 oktober t/m 2 november 2025 vindt in Friedrichshafen de beurs Faszination Modellbau plaats. Dit jaarlijkse evenement belooft drie dagen vol innovatie, creativiteit en passie voor alle generaties. Bezoekers kunnen zich verheugen op veel verschillende modelbanen en een breed scala aan modelbouwdisciplines. Het traditionele Echtdampf-Hallentreffen brengt de nostalgie van stoomtreinen tot leven met een uniek railnetwerk van meer dan vier kilometer lang, waarop bezoekers zelf kunnen meerijden.

FOTO: REIN KORTHOF



Expositie Anna Paulowna

Op station Anna Paulowna is een expositie te zien over de treinreizen van koningin Anna Paulowna, de naamgeefster van het Noord-Hollandse dorp en echtgenote van koning Willem II. In het station wordt aan de Russische grootvorstin, die 230 jaar geleden in Anna Paulowna is geboren, op diverse wijzen aandacht besteed. Een replica van het koninklijke rijtuig, de Sr 1, dat zij in 1864 als weduwe liet bouwen, staat in het Spoorwegmuseum in Utrecht.

FOTO: SPOORWEGMUSEUM



Open Trein Festijn

Van 19 t/m 21 september 2025 gooit het Spoorwegmuseum de deuren open voor het Open Trein Festijn. Drie dagen lang zijn alle treinen geopend voor publiek. Kom binnen kijken in het dinerrijtuig van de Oriënt Express, NS-directierijtuig De Kameel of de legendarische Blokken-doo. Daarnaast opent het museum ook een aantal unieke ruimtes zoals de kapperszaak uit 1925 en de Koninklijke Wachtkamer van koningin Wilhelmina.

FOTO: NS



Museumramen als kunst in de trein

NS presenteerde een toevoeging aan de nieuwe Dubbeldekker Nieuwe Generatie (DDNG) waarin kunst een centrale rol speelt. Reizigers die instappen, worden verrast door unieke kunstwerken van kunstenaar Marieke van Diemen. Het is haar doel om mensen uit te nodigen bewuster te kijken. De bijdrage komt uit haar Museum Series, een collectie foto's van museumramen. Een thema dat naadloos aansluit bij de reiservaring.

GRENZENLOOS

RONDLOPENDE H0-BAAN MET UITNEEMBARE BRUG

Het is december 2018, nog één jaar werken en dan pensioen! Dat gaf eindelijk voldoende tijd om de modelbaan 'Middeldrecht' af te breken en helemaal opnieuw te beginnen. Vol goede moed begon Jan Bakker met het demonteren van de oude baan om daarna iets geheel nieuws op te bouwen.



Grenzenloos zou, net als Middeldrecht, een analoge H0-baan worden. De bouw van de nieuwe baan verliep zeer voorspoedig en al na zo'n drie maanden konden de eerste treinen rijden en kwam de aankleding van de baan in beeld. Helaas kwam de verhuurder al snel, het was inmiddels december 2019 en ik was net een paar weken met pensioen, met een onheilspellend bericht.

Na een onderzoek naar de bouwkundige staat van de dragende keldermuren van het gebouw bleek het bovenste deel grote scheuren te vertonen. Voor het herstel moest de vier bij vijf meter grote kelderruimte worden ontruimd. Alles moest eruit. De werkbank en fietsen, maar ook de treinbaan die iets meer dan de helft van de ruimte besloeg. Toch had deze exercitie een onbedoeld positief effect: mijn vrouw stemde

in dat ik de gehele kelderruimte zou gebruiken. Na de oplevering in juli 2020 heb ik de muren afgewerkt, laminaat gelegd en een werkbank met gereedschapsbord gemaakt. De bouw van modelbaan 'Grenzenloos 2' kon beginnen. Via mijn oude werkgever (bouwer van koeltransportwagens in Friesland) kon ik aan voldoende resthout komen: multiplex 12 mm en dikker, voor de werkbank zelfs 22 mm.

DIGITAAL

Bij de nieuwe baan wilde ik overgaan van analoog naar digitaal. De treinenzaak (helaas inmiddels verdwenen) in mijn woonplaats wist iemand die locs kon digitaliseren. Hem heb ik, met de mededeling dat er geen haast bij was - de baan was immers nog in aanbouw - »

1. Station Grenzenloos met zes doorgaande sporen en twee eilandperrons. De perrontegels zijn handmatig ingekrast.
2. De lijnbussen van Qbuzz sluiten aan op de meeste treinen die in Grenzenloos stoppen.
3. De brug is afgestemd op de langste locomotief, een Zwitserse krokodil. Het brugspoor wordt zekerheidshalve door een stootjuk afgesloten.
4. Het seinhuispersoneel heeft een goed zicht op de segmentdraaischijf met de opstelsporen en de dieseltankinstallatie.





UITNEEMBARE SPOORBRUG MET STROOMAANSLUITINGEN



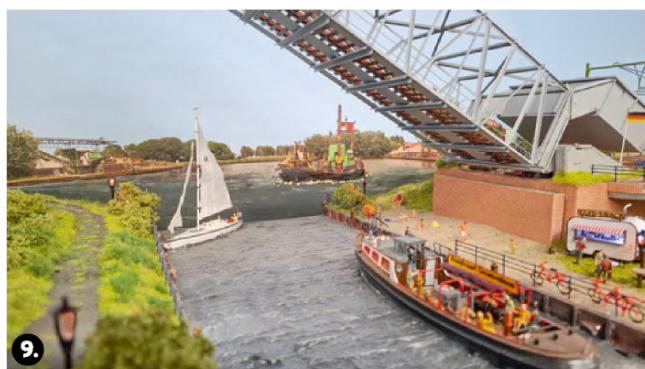
tien locomotieven ter ombouw afgegeven. Intussen had ik een startset gekocht waarin een besturings-systeem was opgenomen zodat ik al tijdens het bouwen kon testen. Het schaduwstation ligt op een meter boven de vloer - ik ben 1,95 m lang - zodat alle aansluitpunten onder de baan goed bereikbaar zijn. De draagconstructie bestaat uit een open raamwerk waarbij het eerste deel op vier poten staat. Dit betreft de middelste bak onder het toekomstige station. De bakken links en rechts daarvan hebben elk twee poten en zijn met slotbouten aan de eerste bevestigd. Voor het waterpas stellen van de constructie hebben alle poten een stelvoet. Zo volgde bak na bak tot ik bijna rond was en de laatste 90 cm bij de doorgang moest worden overbrugd.

UITNEEMBARE SPOORBRUG

Bij mijn vorige banen moest je, om bij de bediening te komen, moeizaam onder het spoor doorkruipen. Voor Grenzenloos 2 had ik daar een uitneembaar gedeelte met een kanaal en spoorbrug gepland. Deze heeft aan beide kopkanten aan de onderzijde twee contactpunten. Aan een kant voor de digitale rijstroom en aan de andere kant twee gelijkstroom-aansluitingen voor de brugverlichting en de nautische seinen. De elektrische contacten ontstaan gelijk als de bak op de uitsparingen van de landhoofden wordt geplaatst. De volgende stap was het bouwen van de schakelkast waarmee de wissels en seinen worden aangestuurd. Het rollend materieel is digitaal, maar de wissel- en seinbediening gaat analoog. Op de



schakelkast kan de stand van de wissels worden afgelezen. Omdat de treinen digitaal zijn, is er niet voorzien in af te schakelen railstukken. Het op de juiste plaats laten stoppen van treinen in het schaduwstation wordt met vier camera's bewaakt. Na oplevering van de kast en de onderbouw, konden de rails naar een in AnyRail ontworpen sporenplan worden gelegd. Doordat de Roco-rails niet op stroken kurk zijn gelegd, ontstaat meer rijgeluid. Dat hoor ik liever dan de geluiden die treinen met sound kunnen voortbrengen. De elektromagnetische wisselstellers zijn vervangen door de wat luidruchtige wisselaandrijvingen van Conrad. De wisseltongen slaan met een klap om »



5. Met de bovenleiding is op de uitneembaarheid van het brugsegment rekening gehouden. Gezien de golfslag op het kanaal is het een wonderige dag, de schippers houden stuurboordwal.
6. Het uitneembare segment bevat twee brugdelen en de keermuren. Het drukke scheepvaartverkeer wordt via de onder de brug bevestigde seinen gereguleerd.
7. Zouden de vissers weten hoeveel moeite er gestoken is in het steenpatroon van de keermuren bij hun stekkie en onder de bruggen?
8. Conform het voorbeeld moet de hefbare bascule-brug met gestreken stroomafnemers worden bereden. De brug wordt vanaf de bakrand bediend. Op beide oevers van het kanaal is veel te zien.
9. De brug in de hoogste stand. De rondvaartboot zal moeten vertrekken voor het werkschip de brug passeert, de schipper had iets te lang op laatkomers gewacht.
10. Een van de weinige bedrijven met een eigen spooraansluiting is brouwerij 'Old Ambachtelijk'. De spooraansluiting ligt voor de grote loods rechtsonder.
11. Ze worden zeldzaam, maar Grenzenloos prijst zich nog gelukkig met een echte treinen-specialist.





zodat goed is te horen dat ze zijn omgelegd. Het railplan maakt een afwisselende treinenloop mogelijk, maar de mogelijkheden om te rangeren zijn beperkt.

OPPASKINDEREN

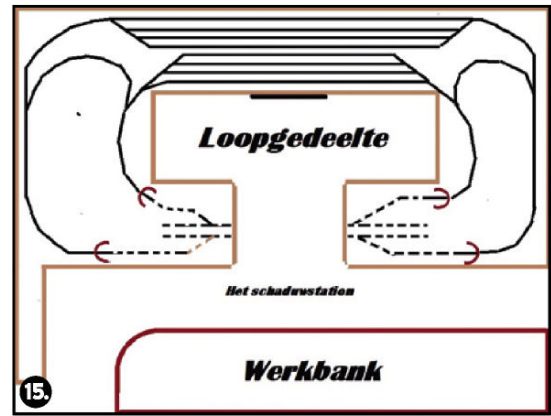
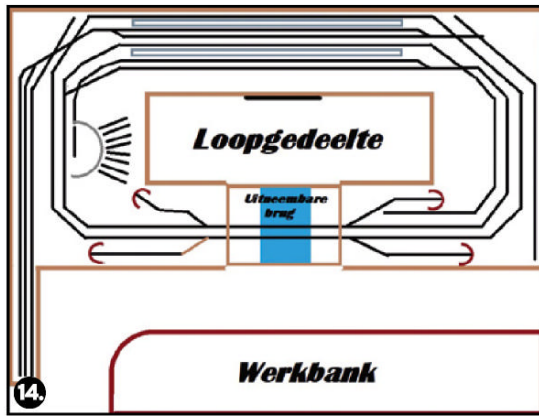
Ondertussen arriveerden de eerste omgebouwde locomotieven en kon het testrijden op het onderste niveau, dat van het schaduwstation, beginnen. Een geweldige ervaring. Leuke bijkomstigheid was dat ik geregeld hulp kreeg van onze oppaskinderen Finn, Danne-Bo en Elynn. Ze vonden het geweldig om treinen te laten rijden en met een tweede rijregelaar kon dat met z'n tweeën gelijktijdig. Inmiddels worden treinen met drie Piko-handregelaars (artikel 55017) aangestuurd zodat meermansbediening mogelijk is. Langzaam konden de op maat gemaakte ondersteunende spanten voor de 12 cm hoger gelegen bovenbaan worden geplaatst. Ook nu schoot mijn oude werkgever te hulp met plaat-

materiaal voor het station en de stroken waar de rails zullen komen. Nadat de rails, wissels en kruisingen waren gelegd en alles was aangesloten, kon het rijden op en tussen de beide niveaus beginnen. Op niveau nul ligt aan beide kanten - nog voor het twee keer vier sporen tellende schaduwstation - een boog waar de trein kan keren en het station bereikt vanuit de richting waarvan die eerder is vertrokken. Treinen die het schaduwstation aandoen, rijden een rondje en bereiken het station vanuit de andere kant. Over rijden gesproken: het meeste rollend materieel is van Roco, waarbij modellen van Fleischmann, Piko en een Hamo Motorpost het beeld compleet maken.

SEGMENTDRAAISCHIJF

Veel zaken zijn eigenbouw. Zo zijn de steunmuren en de perrons handmatig ingegraveerd. Met een koptelefoon op heb ik aan de eettafel tegel voor tegel





en steen voor steen met een fijne schroevendraaier ingekrast. Velen verklaarden me voor gek, maar ik vind het ontspannend. Ook de bovenleidingsportalen en bovenleidingdraden zijn zelfbouw. Niet alles zal tot in de details kloppen, maar het zelf bouwen geeft een tevreden gevoel. De geplande draaischijf bleek slecht inpasbaar zodat als alternatief en blikvanger een segmentdraaischijf is bedacht. De basis is een oude Märklin-brug die als zwenkbrug door een pulsbreedte-regelaar van Conrad wordt aangestuurd. Omdat de brug goed in het zicht ligt, gaat het positioneren visueel. De baan telt enkele bewegende animaties: een deels functionele telescoopkraan, een heistelling, draaiende reclamezuil en een schommel. De bierbrouwerij 'Old Ambachtelijk' en tien bierwagens van dat merk zijn met de museumlijn echte blikvangers. Op sommige straten en wegen rijden voertuigen volgens het Faller Car System. De achtergronden van PeArd zorgen voor dieptewerking. De basculebrug heb ik recent gebouwd. In tegenstelling tot de oude kan de nieuwe spoorbrug met een druk op de knop voor de scheepvaart worden geopend en weer gesloten. Het is een geweldige toevoeging aan de baan. Veel scenery is te koop, maar het zelf maken geniet mijn voorkeur. Modelspoor blijft zo een mooie en spannende hobby. //

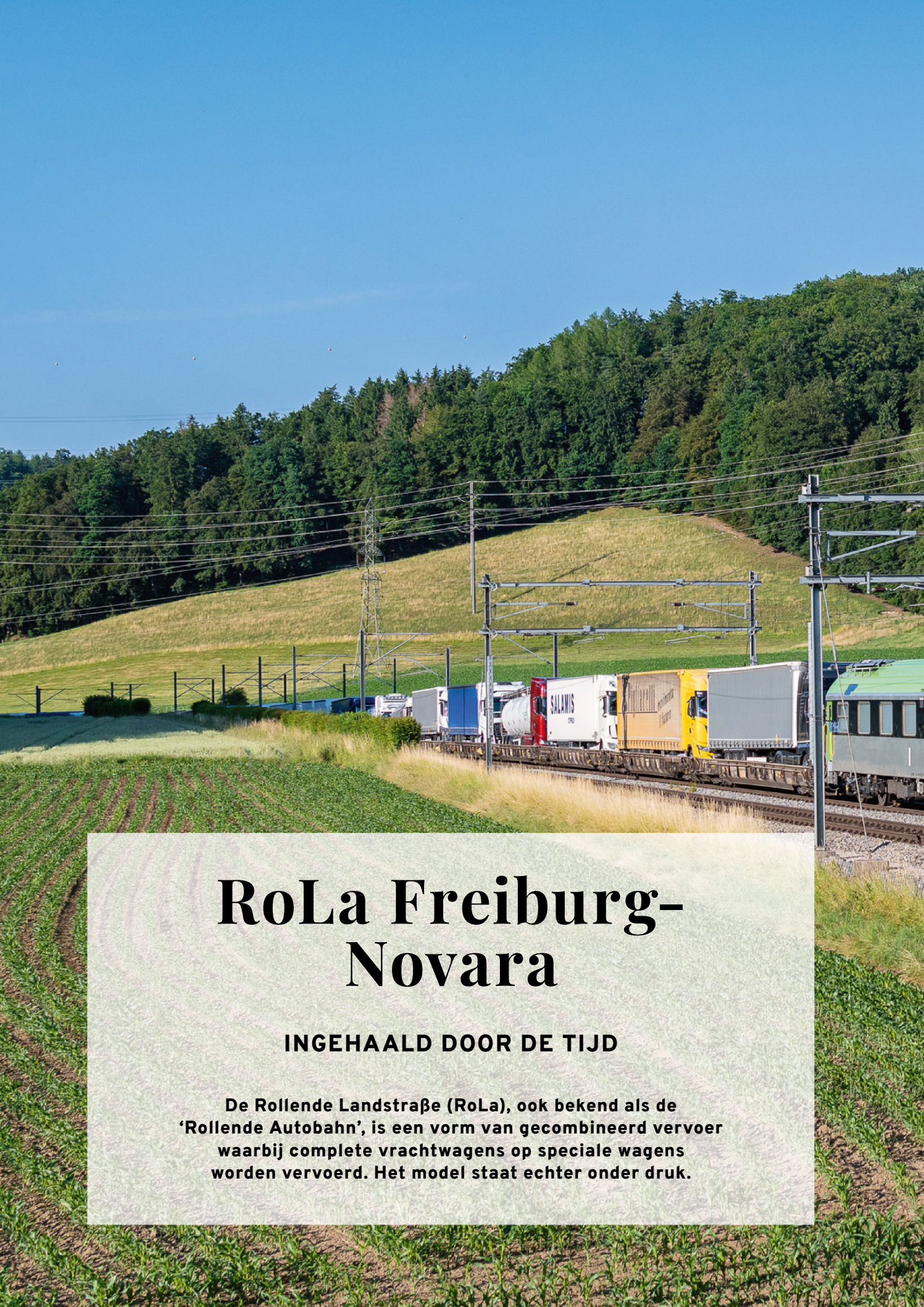
12. Bij avond is de baan goed verlicht. Let ook op het kijkvenster voor het schaduwstation; de bewaking gaat met camera's, dus goed licht is hier wenselijk.
13. De hoge voetbrug zal door spoorfotografen meer gewaardeerd worden dan door de reizigers. Vanaf de eilandperrons is het een hele klim.
14. Schematisch baanplan Grenzenloos niveau 1 met links van de segmentdraaischijf het brugseinhuis.
15. De onderbroken getekende sporen liggen op niveau 1, de doorgaande lijnen op niveau 0, het schaduwstation met de keerlussen aan weerszijden.
16. Door de perrons zijn voor de bovenleiding lange dwarsoverspanningen nodig. Zowel de perrons als bovenleiding zijn zelfbouw.



EXTRA ONLINE

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





RoLa Freiburg- Novara

INGEHAALD DOOR DE TIJD

De Rollende Landstraße (RoLa), ook bekend als de 'Rollende Autobahn', is een vorm van gecombineerd vervoer waarbij complete vrachtwagens op speciale wagens worden vervoerd. Het model staat echter onder druk.



SBB Cargo International 193 492 met WLABmz en RoLa van Novara naar Freiburg. Burgdorf, 23 juni 2023.



De door RAlpin geëxploiteerde RoLa-dienst biedt een duurzame, efficiënte oplossing voor goederenvervoer door de Alpen; een ecologisch kwetsbaar en logistiek uitdagend gebied. Een van de langstlopende en meest iconische RoLa-trajecten is die tussen Freiburg im Breisgau (Duitsland) en Novara (Italië). Dit artikel belicht de geschiedenis, actuele situatie en toekomst van deze verbinding.

450 kilometer en 650 euro

De verbinding Freiburg-Novara werd in 1994 opgestart, als reactie op de toenemende drukte op de Alpensnelwegen en de groeiende ecologische bezorgdheid. Zwitserland voerde in deze periode een beleid dat vrachtverkeer van de weg naar het spoor stimuleerde, onder meer door de invoering van tolheffing en het beperken van het maximumgewicht voor vrachtwagencombinaties. De samenwerking tussen

DB, SBB en FS resulteerde in een grensoverschrijdende verbinding van ongeveer 450 kilometer, die in tien uur afgelegd werd (en wordt). Vrachtwagens konden sindsdien zonder al te veel verlies van rijtijd en zonder uitstoot door de Alpen worden vervoerd. Na een rit op de trein waren de chauffeurs uitgerust en gedoucht klaar voor de volgende etappe.

Minder verkeersdruk

De RoLa biedt anno 2025 nog steeds voordelen voor zowel logistiek als milieu. Het voornaamste voordeel voor het milieu is een vermindering van CO₂-uitstoot: vrachtwagens staan op de trein en worden elektrisch door de Alpen vervoerd. De RoLa zorgt ook voor minder verkeersdruk in de Alpen, vooral op de drukbezette Gotthard- en Brenneras. Vrachtwagens staan daar niet in de file en hebben evenmin last van weersomstandigheden als sneeuw, dat ritten door de Alpen kan belemmeren. Terwijl de trein door de Alpen dendert, kunnen chauffeurs in de begeleidingsrijtuigen uitrusten en daarna vol frisse moed aan het vervolg van de reis beginnen. De verbinding is onderdeel van het bredere streven naar duurzame modal shift, waarin spoorvervoer een prominente rol speelt in het verminderen van wegtransport over lange afstand. Anno 2025 kost het goedkoopste, losse ticket € 650 voor een enkele reis op de minst populaire treinen, de andere zijn € 100 hoger geprijsd.

Saadkmms

De RoLa Freiburg-Novara maakt gebruik van lagevloerwagens type Saadkmms waarvan RAlpin er 418 van eigenaar Hupac heeft gehuurd. De Saadkmms is een achtassige lagevloerwagen die speciaal





ontworpen is om complete vrachtwagens inclusief trekker te vervoeren. Kenmerken zijn de laadvloerhoogte van circa 370 mm boven bovenkant spoor, een noodzaak voor het vervoer van vrachtwagencombinaties door de (soms) lage Alpentunnels. De lage vloer maakt ze geschikt voor vrije ruimte-profiel G2, gangbaar op de moderne Alpecorridors. Op een aantal trajecten, waaronder de Lötschberg Bergstrecke tussen Frutigen en Brig, dient de trein vanwege zijn profiel gebruik te maken van de 'SIM-Korridor': bij tunnels met twee aparte tunnelportalen wordt het ruimste tunnelportaal gekozen, waardoor de treinen regelmatig van spoor wisselen en deeltrajecten 'verkeerd spoor' gereden worden. De treinen zijn maximaal 24 wagens lang: een begeleidingsrijtuig en 23 lagevloerwagons. »



1. Met een Bcm achter de BLS Cargo 486 510 heeft deze RoLa zojuist de Lötschberg Basistunnel verlaten en is tussen Visp en Brig onderweg, 8 juni 2022.
2. Kort na vertrek uit Freiburg is loc 486 501 bij Auggen onderweg richting Basel en Italië, 21 juli 2022.
3. De 186 901, uit de gezamenlijke locpool van BLS en SBB, rijdt met een RoLa in noordelijke richting bij Raron de Lötschberg Basistunnel in, 9 juni 2022. Op de achtergrond de Simplon.
4. BLS Cargo 485 018 en 002 wachten in Spiez op vertrek naar Domodossola (locwissel), 19 juli 2019.
5. De twee typen begeleidingsrijtuigen in Freiburg op 6 mei 2025. Links een WLABmz, rechts een Bcm.





Elke RoLa heeft één of meerdere begeleidingsrijtuigen, waarin vrachtwagenchauffeurs tijdens de rit kunnen rusten of slapen. De rijtuigen zijn essentieel om te voldoen aan de EU-rijtijdenwetgeving, omdat de chauffeur in deze periode geen actieve rijtijd registreert. De begeleidingswagens zijn verbouwde zit- en couchetterijtuigen, respectievelijk wagentypen Bcm (achttien stuks) en WLABmz (vijf) en worden afhankelijk van de transittijd van de RoLa (overdag of 's nachts) ingezet. De meeste rijtuigen hebben een verleden bij DB of SBB en zijn verbouwd om ze geschikt te maken voor de RoLa. Eén van de toevoegingen betreft een bescheiden keuken met magnetron

en een 'koffietafel'. De begeleidingsrijtuigen worden altijd direct achter de loc geplaatst.

50/50

De RoLa tussen Freiburg en Novara wordt anno 2025 gezamenlijk door BLS Cargo en SBB Cargo International (SBB CI) van tractie voorzien. Beide leveren de helft van de benodigde locomotieven en machinisten. In Freiburg rangeert Rhenus Rail op de terminal, in Novara doet Mercitalia Rail dat. Tot en met 2023 was er een gezamenlijke pool aan lease-locomotieven van Akiem, waaraan BLS en SBB financieel bijdroegen. Inmiddels is die pool verdwenen en leveren ze ieder hun 'eigen' locs; bij BLS Cargo veelal een Re 486 en bij SBB CI een Vectron. Vanuit Freiburg koersen de treinen allereerst op Basel aan, waarna via Olten en Spiez naar de Lötschberg Basistunnel of Bergstrecke gereden wordt. Via Brig en de Simplon-tunnel wordt de zuidzijde van de Alpen bereikt; vanaf Domodossola rijden de treinen via het Italiaanse spoorwegnet naar Novara.

Stopzetting in 2025

Ondanks de voordelen en het iconische karakter, werd in juni 2024 bericht dat de RoLa Freiburg-Novara per december 2025 wordt stopgezet. Oorspronkelijk zou de dienst in december 2028 gestaakt worden door het dichtdraaien van de subsidiekraan en naderende benodigde investeringen in nieuw materieel. Dat de stopzetting drie jaar eerder komt heeft te maken met de sterk teruglopende bezetting van de treinen en geplande werkzaamheden ten zuiden van de Simplon-tunnel, waardoor het lastig is om de dienstregeling adequaat uit te kunnen voeren. Andere redenen om met de verbinding te stoppen zijn de concurrentie uit eigen branche door andere vormen van intermodaal transport, zonder chauffeur (zoals containertreinen of het vervoer van losse trailers). In veel gevallen is dit goedkoper; er zit immers geen chauffeur in een begeleidingsrijtuig naar buiten te staren die ondertussen wel betaald dient te worden. Ook spelen de stijgende



exploitatiekosten mee, samenhangend met de verhoging van gebruiksvergoedingen voor het spoor op de route. Al met al geen haalbare business case op de lange termijn.

VRACHTWAGENCOMBINATIES PER JAAR

JAAR	COMBINATIES	TREND/OPMERKING
1994	30 000	Opstartfase
2000	75 000	Snelle groei
2005	110 000	Piekjaar
2010	95 000	Stabilisatie
2015	80 000	Daling inzet
2020	60 000	Covid-effect
2022	50 000	Verschuiving naar trailers-op-spoor
2023	42 000	
2024 (verw.)	35 000	Impact aangekondigde stopzetting

Voorlopige schattingen op basis van openbare jaarrapporten van RALpin en persberichten; officiële, gedetailleerde datasets zijn niet publiek beschikbaar.

De betrokken vervoerders, exploitant RALpin en overheden zien mede hierdoor geen toekomst voor de dienst. Toch blijft het principe van gecombineerd vervoer via spoor relevant, mede dankzij de Europese Green Deal. Nieuwe oplossingen zoals wagens die alle mogelijke soorten trailers vervoeren en ondertussen koelmotoren van stroom voorzien, kunnen de volgende generatie van duurzaam transport mogelijk maken. »

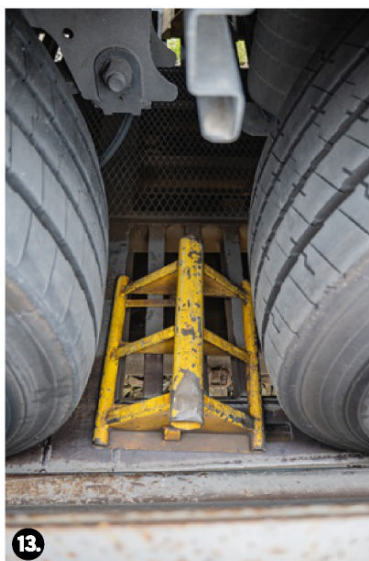


10.

- 6. De standaardafdeling in een WLABmz met bank en standaardbed. De rugleuning van de bank kan naar beneden geklapt worden en vormt dan een tweede bed.
- 7. In elk rijtuig bevindt zich een bescheiden 'verblijfsruimte': een grote tafel met minimaal acht zitplaatsen.
- 8. De keuken van een WLABmz.
- 9. De WLABmz kennen ook Deluxe-compartmenten, ruime afdelingen met eigen sanitaire voorzieningen.
- 10. Voor het laden begint, worden de vrachtwagens gewogen en opgemeten. Contact met de bovenleiding zou immers brand kunnen veroorzaken. Wie niet direct aan de normen kan voldoen, wordt aan de kant gezet (rechts).
- 11. Het over de trein rijden vraagt de nodige behendigheid van de chauffeurs.



11.



Schoolvoorbeeld

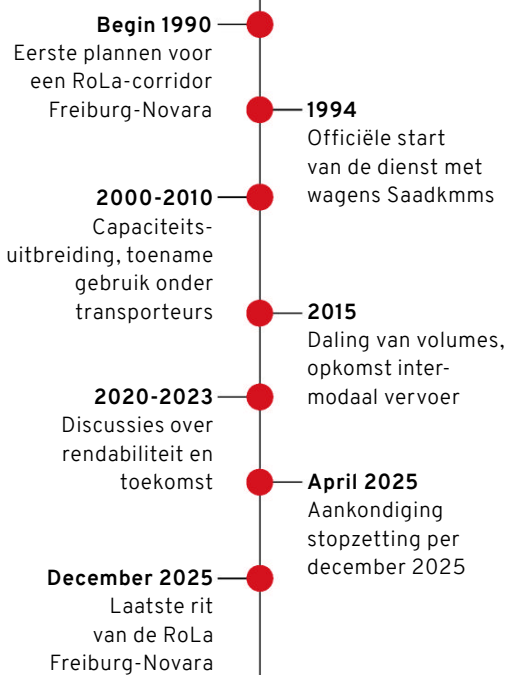
De Rollende Landstraße Freiburg-Novara is een schoolvoorbeeld van duurzame logistiek door samenwerking over landsgrenzen heen. Meer dan drie decennia lang werd een belangrijk alternatief geboden voor (zwaar) vrachtverkeer over de weg. Het aangekondigde einde van deze verbinding in 2025 is zowel symbolisch als strategisch: het luidt het einde in van een vertrouwd model, maar onderstreept tegelijk de noodzaak om te investeren in moderne, flexibele vormen van gecombineerd vervoer. Daarmee blijft het oorspronkelijke doel - het beschermen van de Alpen en het verduurzamen van transport - actueler dan ooit. En we troosten ons met de gedachte dat elders in Europa, zoals tussen Wörgl en Brennero, nog een RoLa rijdt en voorlopig blijft rijden. //



Via de website van RALpin is het mogelijk om een 360°-blik te werpen in de begeleidingsrijtuigen en op de terminals in Freiburg en Novara.

<https://ralpin.com/en/company/360%20tours>

Tijdlijn RoLa Freiburg-Novara



- 12.** Chauffeurs plaatsen zelf de keggen tussen de wielen; een wagenmeester controleert daarna de trein.
- 13.** Keggen tussen de wielen houden de vrachtwagens enigszins op hun plaats in geval van een noodstop of ongeval.
- 14.** Detail van de middenbuffers tussen lagevloerwagens type Saadkmms.
- 15.** De V 100 van Rhenus Rail rangeert de volgende te beladen trein op de terminal. De bordjes aan de koppelingen van de locs geven aan dat de rijtuigen onder spanning staan, ondanks dat de locomotieven dat zelf niet staan. Freiburg, 6 mei 2025.

TreintjeOost

Stationstraat 16c
3840, EV Oosterwolde
8431 EV Oosterwolde
tel 0516 398 924
info@treintjeoost.nl
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



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** **BUSCH**

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

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via **Railhobby.nl/shop**



Eerste prijs: Henk van Rhenen

Dioramawedstrijd 2025

MODELBOUW OP EEN A4'TJE

Op 11 en 12 januari 2025 vonden in de Broodfabriek in Rijswijk de Nederlandse Modelspoordagen plaats. Net als vorig jaar was er een dioramawedstrijd en ook bij de nu negende editie ging het om A4-diorama's onder het motto: 'Niet te groot, niet te klein, het moet op een A4'tje te bouwen zijn'. Voor deze editie gingen 22 bouwers de uitdaging aan.



De spelregels voor de editie 2025 waren ongewijzigd gebleven: het formaat is A4 en de maximum hoogte is 297 mm. Geen beperkingen zijn er voor de keuze van de schaal en het onderwerp. Dit leverde een grote verscheidenheid aan inzendingen op en zoals elk jaar werd de uitslag van de wedstrijd door het publiek bepaald. Die konden op het stembiljet de top drie aangeven. Er was een extra prijs voor het diorama met het beste bewegende element. De wedstrijd werd georganiseerd door het Diorama Collectief, »

1. Diorama 'Krommelwatan nr. 9' van Henk van Rhenen.
2. De garage met Caltex-pomp is aan de straatweg gevestigd. De rondrijdende auto (niet op de foto) bracht Henk ertoe een garage te bouwen.





Tweede prijs: Paul Eikenaar

in samenwerking met Bentink Modelspoor Apeldoorn, Crafftig, Markenburg Maquette en Modelbouw, de Nederlandse Modelspoordagen en het Belgische tijdschrift Modelspoormagazine.

Winnaars

De eerste prijs werd gewonnen door Henk van Rhenen. Henk heeft al heel wat diorama's gebouwd en viel met zijn creaties al vaker in de prijzen. Zijn bouwstijl is

onmiskenbaar: romantische taferelen in schaal N met veel details. Dit keer heeft hij er een bewegend object aan toegevoegd. Het is hem gelukt een auto rond te laten rijden en dat bracht hem ertoe een garage toe te voegen. De rijdende auto leverde Henk tevens de extra prijs voor bewegend element op. Niet geheel verrassend: hij was de enige in deze categorie. De tweede prijs ging naar een bijzonder diorama, gebouwd door Paul Eikenaar. Op zijn diorama wordt



Derde prijs: Stefan Izeboud



5.

Vierde prijs: Jan Kolkman

de lancering van de motorreddingboot 'Abraham Fock' uit 1936 met een tienspan Friese paarden op Terschelling uitgebeeld, zoals dat decennialang gebeurde. Voor het maken van de zee heeft Paul gebruikgemaakt van epoxyhars. Strand en duin zijn gerealiseerd met Sculptamold en Artitec leverde de moedige zeelieden. Dit tafereel wordt op Terschelling enkele malen met de roeireddingsboot 'Secretaris Schumacher' anno »

3. De lancering van de motorreddingboot met een tienspan Friese paarden op Terschelling.
4. Kanaal met kade en ophaalbrug, zoals dat in Veere zou kunnen bestaan.
5. Het uit vijf silo's bestaande gebouw van Schwarz Baustoff-Logistik.
6. Aangepaste woonhuizen van Holland Scale.



6.

Vijfde prijs: Peter Dirkzwager



Zesde prijs: Peter Soonius

7.

1900 door de Nautische Vereniging Oude Reddings Glorie nagespeeld.

De derde prijs was voor Railhobby-redacteur Stefan Izeboud. Langs het kanaal met ophaalbrug is veel te zien. Het huis is halfreliëf. Alles op het diorama is handgeschilderd. Stefan werd geïnspireerd door zijn geboorteplaats: het Zeeuwse stadje Veere.

Bij de bouw kon hij gebruikmaken van door hemzelf gemaakte foto's.

De vierde prijs ging naar het uit vijf silo's bestaande gebouw van Schwarz Baustoff-Logistik. Het gebouw is niet meer in gebruik en heeft duidelijk betere tijden gekend. Zowel het overwoekerde spoor als de goederenwagen en inhoud zal niet meer worden gebruikt. Jan Kolkman nam Kibri-bouwdoos B39805 als basis.



8.

Zevende prijs: Mark Rijkhals



9.

Achtste prijs: Floris Trampman

De vijfde prijs ging naar de door Peter Dirkzwager aangepaste woonhuizen van Holland Scale met het motto 'Toen was geluk nog heel gewoon'. Telegraafdraden (ont)sierden de straten en de melkman bezorgde nog aan huis.

Zesde prijs: Peter Soonius nam een Amerikaans tafereel als voorbeeld. Henniger Logging Co is gebouwd in schaal On30 en maakt deel uit van de USA logging modelspoorweg. Loc No. 3 wacht met de eveneens gedateerde werkwagen 12 tot alle gereedschappen bij de werkplaats zijn ingeladen. De zevende prijs werd toegekend voor het diorama van Mark Rijkhals. Het Witte Huis is de laatste maanden bijna dagelijks in het nieuws. Op het diorama woedt een enorme brand. Hoe het met de Oval Office staat, is nog niet duidelijk.

De achtste prijs betreft de op de hoge steiger gevestigde eetgelegenheid. Deze heeft over klandizie niet te klagen en gasten kunnen op het terras plaatsnemen of in het restauratierijtuig. Voor het aanvoeren van de in het meer gevangen vis is een lange trap beschikbaar. De afsluiting van het kopspoor is door Floris Trampman wel erg licht uitgevoerd.

Negende prijs: op het erf van Dick Berns lopen de kippen vrij rond. De deels in vakwerk opgetrokken boerderij gaat achter een majestueuze boom schuil. Tiende prijs: het diorama van René de Vlieder zal na afloop van de wedstrijd in zijn On30-spoorbaan worden opgenomen. Aan het pand en de pick-up van P. Maat, Oil & grease is de laatste jaren weinig onderhoud besteed, maar de vaten met bestelde oliën kunnen nog steeds met de truck bij de klant worden afgeleverd. //



10.

Negende prijs: Peter Soonius

7. Bouwtrein met loc 3 van de Henniger Logging Co.
8. Diorama van het brandende Witte Huis, inclusief de onzekere staat van de Oval Office.
9. Uitgerangeerde restauratiewagen 3798 met terras en bootsteiger.
10. Scharrelkippen bij de boerderij van Dick Berns.
11. Aan het pand en de truck van P. Maat, Oil & grease wordt weinig onderhoud gepleegd.



11.

Tiende prijs: René de Vlieder

tot wel
45% korting

Online
al vanaf
€ 4,50
p/mnd



11x

Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 7,90** p/mnd



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

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **1x** een special thuisbezorgd
- Overal **online toegang** tot het **archief** van 1978 tot heden
- Railhobby in huis **voordat** het blad in de winkel ligt
- Nooit een nummer missen
- **Preview:** lees als eerste online artikelen uit het volgende nummer

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

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

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP



Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99
of **A4 snijmat** t.w.v. € 7,99
of **Noviteitspecial 2024**
t.w.v. € 10,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____
Adres: _____ Postcode: _____
Plaats: _____ Land: _____
Telefoon: _____ E-mail: _____
Geboortedatum: _____

**BESTE
DEAL**

- Print + online jaarabonnement inclusief special** ☐ € 7,90 p/mnd (45% korting)
Print jaarabonnement inclusief special ☐ € 7,65 p/mnd (15% korting)
Online jaarabonnement inclusief special ☐ € 4,50 p/mnd (44% korting)

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

- ☐ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ☐ Noviteitspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief special voor € 7,90 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):

- ☐ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
☐ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
☐ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovooraarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

IBAN: _____

Handtekening: _____

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

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



Deel 4
van 8

Sporen op VAKANTIE

DEEL 4: MET DE GELE TREIN DOOR DE PYRENEEËN

Spoorliefhebbers gaan ook op vakantie en komen thuis met mooie (trein)foto's, die als het even kan, tot het nabootsen in model kunnen leiden. In dit vierde deel van vakantieherinneringen op het spoor gaan we naar de Franse Pyreneeën, voor een rit met de Gele Trein.

Veel treinen hebben naast hun officiële naam ook een bijnaam, meestal gegeven door de plaatselijke bevolking. De Ligne de Cerdagne in de Franse Pyreneeën werd al vanaf de start 'Le Petit Train Jaune' genoemd - het kleine gele treintje, naar de opvallende gele kleur. Hoewel er ook rode accenten op de trein zitten, werd

de meest gebruikte bijnaam al spoedig 'De Gele Kanarie'. Geel met rood zijn ook de kleuren van de Catalaanse vlag. In dit grensgebied tussen Frankrijk en het Spaanse Catalonië is dat niet toevallig. In het Catalaans heet de trein 'El Tren Groc'. Andere Spaanse passagiers noemen hem gewoon 'El Tren Amarillo'. De elektrisch aangedreven meterspoorlijn werkt op



850 volt gelijkspanning, die via een derde rail aan de zijkant van het spoor naar de motorwagen wordt geleid. De hiervoor benodigde stroom komt van de hydro-elektrische installatie bij de stuwdam van Bouillouses, die hiervoor in 1910 werd gebouwd. Het bergachtige traject loopt van Villefranche-de-Conflent naar Latour-de-Carol - Enveitg. De maximumstijging is 60%. Het werk begon in 1903 en in 1910 was het eerste gedeelte tot Mont-Louis gereed. De Eerste Wereldoorlog (1914-1918) zorgde voor vertraging, zodat pas in 1927 het traject tot Latour-de-Carol kon worden doorgetrokken. Zo werd ook de verbinding met Toulouse een feit en kon worden overgestapt op de trein naar Barcelona.

TOERISTISCHE ROUTE

De Ligne de Cerdagne is maar 63 kilometer lang, maar met de passage van het op 1593 meter hoogte gelegen station van Bolquère is dit wel het hoogstgelegen spoor van de SNCF. Dat maakt een rit in deze trein tot een aantrekkelijke vakantiebestemming. »

1. De 'Petit Train Jaune' in het machtige decor van de Franse Pyreneeën. De tuibrug Pont Gisclard is een van de vele kunstwerken in het traject. (foto Matthieu Chambrud, CRTL Occitanie)
2. Motorwagen ZBD 105 staat op 30 mei 2023 met een stam rijtuigen gereed op spoor 3 in Villefranche-Vernet-les-Bains, even buiten Villefranche-de-Conflent.
3. Fotostop van een geheel van dichte rijtuigen voorziene Train Jaune op het centrale deel van het Viaduc du Séjourné. (foto Atout France)

850 VOLT GELIJKSPANNING VIA DERDE RAIL





4.



5.

Naast veel treinliefhebbers komen de meeste passagiers vooral voor het mooie dal van de rivier Têt en de fraaie vergezichten over de Pyreneeën. Daarnaast staan 19 tunnels en twee bijzonder vormgegeven bruggen garant voor een geslaagde rit. Jaarlijks vervoert de trein ruim 400.000 passagiers, waarvan het merendeel toerist is. Met een gemiddelde snelheid van 30 km/h rijdt de trein in drie uur via maar liefst tweeëntwintig stations naar het eindpunt in Latour-de-Carol, dicht bij de Spaanse grens. In het begin van zijn bestaan bestond de 'Gele Kanarie' geheel uit open rijtuigen. Tegenwoordig maakt zo'n rijtuig in het zomerseizoen nog steeds een populair deel uit van de trein. Van daaruit heb je een onbelemmerd uitzicht over de bergen en kunstwerken onderweg, maar je moet je er wel op kleden. Op grote hoogte is een trui geen overbodige luxe.

KUNSTWERKEN

Van de negentien tunnels is die van de Pla de Llaura met 380 meter lengte het langst. Bruggen komen we in alle vormen en maten tegen, maar twee passages over de rivier Têt vallen het meest op. Gerekend vanaf het beginpunt bij Villefranche-de-Conflent is de brug van Cassagne bij Planès het eerste opvallende kunst-



6.



DEPOT IN STATION VILLEFRANCHE- VERNET-LES-BAINS

werk. De tuibrug die op tachtig meter hoogte de Têt overspant, heeft een lengte van 253 meter en wordt ook wel Pont Gisclard genoemd, naar Albert Gisclard, de architect van de brug. Het was de eerste geheel metalen spoorbrug in Frankrijk, gebouwd tussen 1905 en 1909. De invloed van tijdgenoot Gustav Eiffel is duidelijk zichtbaar. Een ander opmerkelijk kunstwerk is wat verderop het viaduct van Séjourné. Bruggenspecialist ingenieur Paul Séjourné tekende voor het karakteristieke ontwerp, dat bij het gedeelte van de 65 meter hoge passage over de Têt wat on-Europees aandoet. Daar heeft Séjourné een stilistisch ornament van gemaakt in een verder traditioneel bogenviaduct. De bouwwerkzaamheden vonden in een relatief korte tijd plaats tussen 1906 en 1908. Ongetwijfeld was het feit dat er gebouwd werd met ter plaatse uitgehouwen steen daar debet aan. Dit in het oog springende bouwwerk overbrugt zowel de Route Nationale 116 als de Têt.

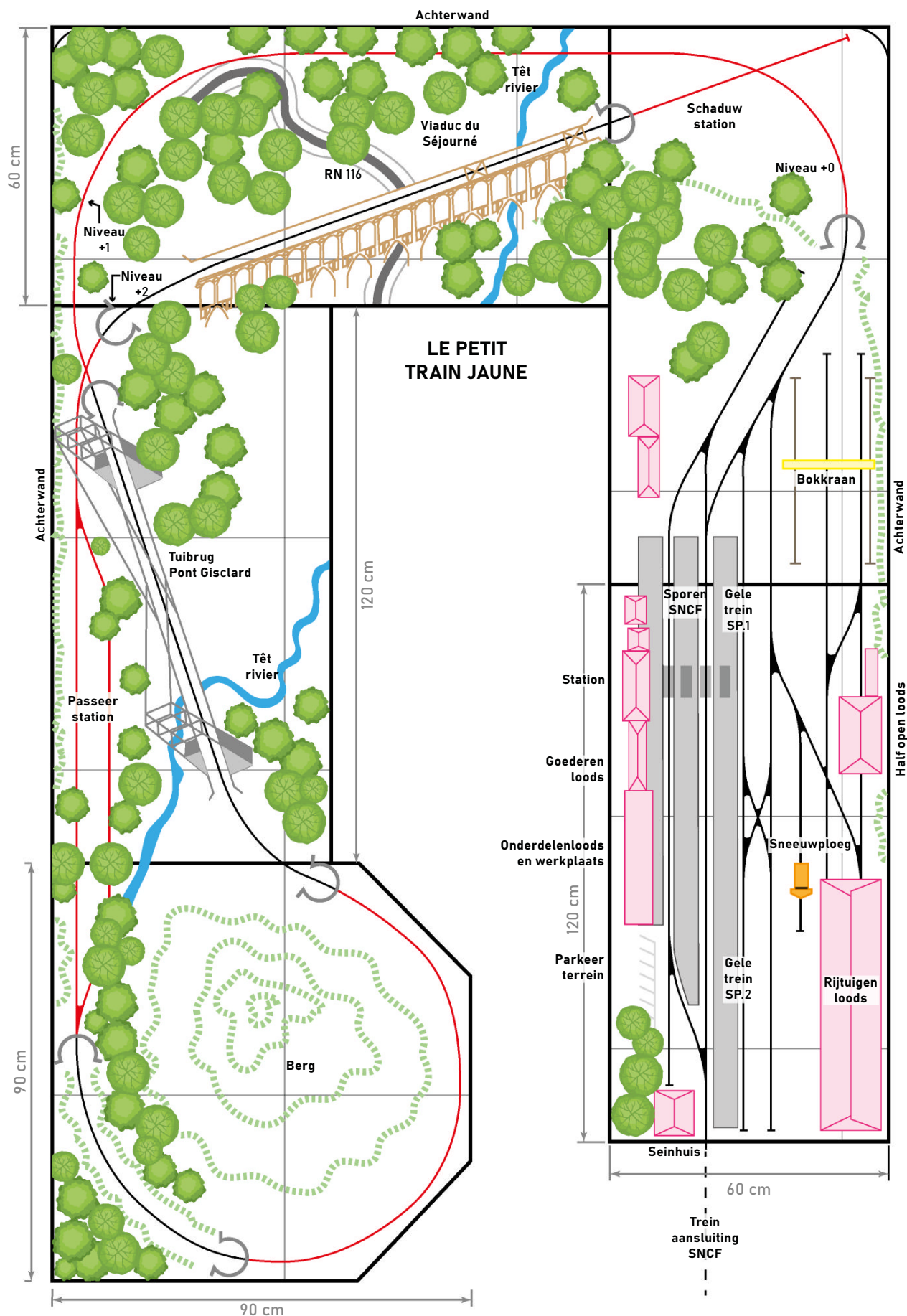
MATERIEEL

De SNCF Z 100-meterspoortreinstellen werden tussen 1908 en 1912 door de Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM, nu Alstom) in opdracht van de Compagnie des Chemins de Fer du Midi voor de Ligne de Cerdagne gebouwd. Tot 2006 waren alle passagiersrijtuigen open. De dichte motorwagen is inclusief koppelingen 14,384 meter lang, heeft een breedte van 2,56 meter en een hoogte van



3,342 meter. De eerste serie van tien treinstellen hadden een gewicht van 28 ton, bij de later geleverde serie was dat 30 ton. De vier motoren leveren een gezamenlijk vermogen van 220 kW, die het treinstel een maximumsnelheid van 60 km/h geven. De achttien treinstellen type Z 100 werden Z 101 t/m 118 genummerd. Tegenwoordig rijden er ook nieuwere »

4. Het stationsgebouw van Villefranche-Vernet-les-Bains. Hier is het begin- en eindpunt van de SNCF-treinen en kan op de Gele Trein worden overgestapt, 29 mei 2023.
5. Onmisbaar bij een bergspoorlijn in de Pyreneeën: de sneeuwploeg van de Gele Trein, in dezelfde kleurstelling als de treinen, 29 mei 2023.
6. Met de verrijdbare bokkraan kunnen rijtuigen bij het depot voor onderhoud van hun onderstel worden gelicht. Villefranche-Vernet-les-Bains, 30 mei 2023.
7. Het kruiswissel halverwege het lange perronspoor 3 in Villefranche-Vernet-les-Bains. Motorwagen ZBD 116 is op 29 mei 2023 met een stam rijtuigen binnengelopen.
8. Noordzijde van het emplacement. Met de boog op de achtergrond begint het traject van de Gele Trein. In het midden het vertrekspoor en links twee doodlopende opstelsporen van SNCF, 30 mei 2023.



9.



10.

treinstellen van de Zwitserse fabrikant Stadler op de lijn. Gelukkig blijven de oude Z 100-treinen nog in bedrijf, al was het maar omdat ze op de lijst van historische Franse treinstellen staan. Hoewel in de loop der jaren enige aanpassingen zijn aangebracht, behoort de originele serie Z 100 tot de oudste treinen van de SNCF. De nieuwe treinen van Stadler losten in 2006 een aantal Z 100 treinen af, maar er rijden nog veertien op het steile traject trouw hun kilometers. En niet alleen in het toeristenseizoen: Le Petit Train Jaune rijdt het gehele jaar, weer of geen weer.

RAILPLAN

Net als alle railplannen in deze serie, gaan we bij het ontwerp uit van Märklin K-rails. Dat is wat eenvoudiger te tekenen, overal verkrijgbaar en relatief goedkoop. Wie over origineel Frans smalspoormaterieel beschikt, kan daar mee aan de slag. Als dat niet een echte Train Jaune is, kan gele en rode verf uitkomst brengen. Het spreekt vanzelf dat op het railplan van de Ligne de Cerdagne de beide bruggen een prominente plaats hebben gekregen. Noodgedwongen moesten daarbij wat concessies worden gedaan. Tussen de Pont Gisclard en het Viaduct du Séjourné liggen in werkelijkheid vele kilometers, maar in het railplan kregen ze beide een plaats op het linker gedeelte van de baan. Ook het aantal tunnels is teruggebracht tot het hoogst noodzakelijke. Op de rechter poot van het railplan is direct na het Viaduct du Séjourné, het virtuele eindstation Latour-de-Carol als schaduwstation getekend. Hier is net plaats voor één wachtend treinstel. Van daaruit wordt na een zelf te »



11.

9. Railplan van Le Petit Train Jaune en een stukje SNCF. Alleen de in zwart weergegeven sporen liggen in zicht, de rode in tunnels. Voor beide spoorwegmaatschappijen is dit een kopstation, bij voldoende ruimte zou het enkelspoor van SNCF kunnen worden doorgetrokken. De wisselverbinding tussen SNCF (normaalspoor) en Gele Trein (meterspoor) is als dichtertelijke vrijheid getekend.
10. Het Viaduc du Séjourné is een aparte verschijning. Jammer is dat vanuit de trein dit viaduct amper zichtbaar is, maar er is wel een korte fotostop, 26 augustus 2022. (foto Atout France)
11. Tot 2006 waren alle rijtuigen van de Gele Trein open uitgevoerd. Nu rijdt er alleen in de zomermaanden per trein een enkel open rijtuig mee, 29 mei 2023.



bepalen pauze de terugreis naar de lager gelegen vallei van de Têt gereden. De rest van het rechter gedeelte wordt in zijn geheel ingenomen door het station van Villefranche-Vernet-les-Bains, dat dichtbij Villefranche-de-Conflent ligt. Ook hier ging de schaar in het aantal sporen, zodat alleen de noodzakelijkste over bleven. Omdat op dit station het onderhoud aan de treinen plaatsvindt, zijn er enkele loodsen en werkplaatsen op het terrein getekend, zoveel mogelijk naar waarheid. Het Engelse wissel halverwege het lange perron van de Gele Trein is gehandhaafd, net als de grote bakkraan op het rangeergedeelte. Ook is er gedacht aan een plekje voor de sneeuwschuiver. Die mag op een zo hooggelegen traject niet ontbreken. De eerste twee sporen voor het stationsgebouw zijn voor de SNCF-treinen uit de richting van de Middellandse Zee, die hier hun eindpunt hebben. Dat mag best modern materieel zijn, dus de keuze voor een tijdperk op de modelbaan is groot. De meeste passagiers voor de Gele Trein arriveren met die trein. //

12. Onderweg naar Latour-de-Carol stopt de trein 22 keer. Het oude materieel moet vaak meteen na vertrek aan de bak voor een sterk stijgend trajectdeel. De derde (stroom)rail is goed zichtbaar, 30 mei 2023.
13. Eén van de twee pijlers van de Pont Gisclard, op 30 mei 2023 gefotografeerd vanuit de open wagen. Gisclard was een tijdgenoot van Gustave Eiffel en dat is duidelijk te zien.
14. De mooiste foto's ontstaan nooit vanuit de trein. Maar vanuit het open rijtuig kunnen fotografen zich lang op de tuibrug Pont Gisclard voorbereiden.



EXTRA ONLINE

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



Seinreglement

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze aflevering het Seinreglement SR1965.

Rood is stop, maar soms is er meer nodig dan een aankondiging met een voorsein. De spoorwegen kenden en kennen daarvoor diverse mogelijkheden. De 'witte lamp' onder het seinbeeld zichtbaar op de in de mist genomen foto zal een vaste gele lamp zijn, het Waarschuwinglicht SR241. Deze lamp werd bij de 'stationsinrijder', rijwegafhankelijk, vast brandend onder een arm- of lichtsein getoond. Ter extra waarschuwing als de trein werd binnengenomen met een verkorte remweglengte, zoals een perronkopspoor.

'DOOR DE ROOIE'

Opvallend is dat de betekenis van het seinbeeld 'Rood' iets anders wordt beschreven. Niet zoals hier nog 'stop', maar tegenwoordig als 'stop vóór het sein'. Klein saillant en scherp geslepen juridisch detail, ongetwijfeld ingegeven door conclusies uit onderzochte incidenten. Het langere tijd stij-



De op de paal geplaatste lamp toont wit, het op de kap geschilderde getal 30 de maximumsnelheid.

gende aantal STS-gevallen (stop-tonend sein, ten onrechte door rood rijden) is uitermate zorgelijk. Inmiddels zijn halve boekwerken als rapporten over de oorzaken en risico's geschreven. Er waren nieuwe vervoerders die er daarbij extra in negatieve zin uitsprongen, de goede natuurlijk niet na te

gesproken. De negatieve trend zal worden ingegeven door zaken als opleidingsduur, praktijkbegeleiding, werkdruk, dubbele werkgevers in formele arbeidsrusttijd, zichtlijnen, onbevoegden voorin de cabine en het met 'verkorte rijweg' kunnen vertrekken op 'geel' naar 'rood'. Maar boven alles natuurlijk de tegenwoordige afleiding van de geweldige, o zo handige, mobiele telefoon. Het bovenstaande is helaas allemaal uit onderzoeken na incidenten naar voren gekomen. Bellen in een zogeheten 40 km/h-gebied is dan ook zeker uit den boze. Overigens zijn de gevolgen voor een machinist - bij het schuldigen ten onrechte door rood rijden - altijd fors. Van interne onderzoeken, verplichte psychologische testen tot formeel politieonderzoek met proces verbaal. Ontheffing uit de functie ligt op de loer en ontslag kan dreigen. Dit alles heeft uiteraard grote gevolgen voor de persoon in kwestie. Natuurlijk heeft het scherpe aandacht. Door de jaren heen zijn er talloze richtlijnen uitgevaardigd. Niet alleen zijn de seinen aangepast - hoe werden destijds de combinaties van seinbeelden geïnterpreteerd als je het sein met 80 km/h nadert - maar ook technische hulpmiddelen zoals ATB-VV worden meer en meer toegepast. Alles om deze hoogst risicovolle rampspoed te voorkomen. //

Sein	Afbeelding	Omschrijving van het seinbeeld	Betekenis	Gebruik voor	Aanwijzingen voor de dienstvervoering
205		Wit licht. Wit licht. Groen licht.			
206		Een hooggeplaatst licht met een laaggeplaatst groen licht of een laaggeplaatst groen licht.			
207		Groen licht. Groen licht. Wit licht.			
208		Groen licht. Wit licht. Groen licht.			
209		Wit licht. Groen licht. Groen licht.			

Stelsel 1946, seinbeelden 205-209. NS Seinreglement 1965.



EXTRA ONLINE

Meer foto's 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



N-SPOOR.COM

N-spoor.com is een (Web-)winkel vooral gespecialiseerd in N-spoor-producten. 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
f [nspoor.com](https://www.facebook.com/nspoor.com)



MODELSPOOR 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
f [modelspoorhobbyshop](https://www.facebook.com/modelspoorhobbyshop)
@ [modelspoorhobbyshop](https://www.instagram.com/modelspoorhobbyshop)
@ [@modelspoorhobbyshop](https://www.tiktok.com/@modelspoorhobbyshop)



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



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



VALLEITREIN

Valleitrein.nl is in 2015 gestart in de modeltreinenwereld. Inmiddels zijn we gespecialiseerd in model-auto'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

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

Modeltreinhuis

www.modeltreinhuis.nl

Kwaliteit, prijs en service

MODEL TREIN HUIS ROSENDAAL

Wij verkopen zowel nieuw als tweedehands modeltreinen en toebehoren. Met 3000 tweedehands producten en wekelijks 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

HOBBY prof

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



MODELTEX

The best base for your model scene, biedt een breed assortiment van premium geprinte ondergronden en achtergronden voor de modelbouwer, in diverse schalen van 1:18 tot 1:250. De watervaste, lichtgewicht hardschuimpanelen zijn eenvoudig te snijden en in te krassen voor een nog realistischer effect. Naast het standaard assortiment zijn ook foto achtergronden op maat mogelijk op diverse materialen en grote formaten.

🌐 www.modeltex.be

✉ contact@modeltex.be

📍 modeltexture



MODEL TREIN & MODELBAAN SPECIALISTEN

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



CRAZY TRAINS

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 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

www.grootspoor.com

WWW.GROOTSPOOR.COM

Specialist op het gebied van grootspoor / tuinspoor / Schaal II en III / 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

Waggonfabrik Wismar leeft anno 2025 voort

ATTRACTIEVE RAILBUSSEN VOL HISTORIE

De door Wismar gebouwde en bewaard gebleven railbussen van het type Hannover behoren tot de attractiefste exponenten van het Duitse railerfgoed. Een handvol rijvaardige exemplaren heeft overleefd, waaronder een bij de MBS.

**VOORBEELD
& MODEL**
Railtest Wismar
op pagina 70.



Tot de best gerestaureerde Wismars van het type Hannover behoort zonder twijfel de T 1 van de Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn die sinds 1968 in handen is van de Museum Buurtspoorweg (MBS). Ruim twaalf jaren zijn er in Haaksbergen geïnvesteerd om de railbus weer zijn vroegere glansrol terug te kunnen geven. Het voertuig dat destijds op eigen kracht via Rheine en Gronau naar Enschede reed, werd compleet gestript en minutieus

weer opgebouwd. Als slotakkoord van de restauratie fungeerde de T 1 op 4 september 2014 in een televisieaflevering van Max Monumentaal met presentator Huub Stapel. Het in- en exterieur zijn op een indrukwekkende manier onder handen genomen. Een bedrijf dat de oorspronkelijke bekleding met tijgerprint kon maken, werd na lang zoeken in Engeland gevonden. In 2024 werd door middel van crowdfunding geld bijeengebracht om de bagagerekken naast de beide



2.

neuzen te laten maken. De T 1 zag in 1936 als type Hannover B met fabrieksnummer 20256 het levenslicht. Tot 1959 was hij regelmatig in dienst, daarna had de in T 148 omgenummerde railbus een reserve-status.

Bruchhausen-Vilsen

De bekendste van deze bevallige museumvoertuigen is ongetwijfeld de T 41 van de Noord-Duitse Museum-eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Het is een van de weinige smalspoor Wismars (1000 mm) die anno 2025 dienstdoen. De in het crème-rood geschilderde railbus met fabrieksnummer 20202 kent een bewogen geschiedenis. De Steinhuder Meer-Bahn (StMB) Wunstorf - Bad Rehburg - Uchte ontving op 5 januari 1933 de eerst gebouwde railbus van dit type dat ontstond als uitvloeisel van de heersende economische crisis. De door één man bediende Wismar was aanmerkelijk economischer en effectiever dan een stoomtrein waar drie mensen voor moesten worden ingezet. De als SK1 op het 52,7 km lange traject Wunstorf - »



3.



4.

1. MBS T1 rijdt op 18 april 2015 bij de Stepelo.
2. MBS 89 7720 en Wismar T 1 in halte Zoutindustrie, 17 april 2016.
3. Rail- en wegverkeer op 27 september 2024 bij de halte Zoutindustrie. MBS T 1, Jan Floors met trekker Güldner G15 en Harrie ten Thije met een Messerschmitt uit 1963.
4. Op 30 maart 2024 rijdt MBS T1 nabij Stepelo op weg naar Haaksbergen.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): SEVRIEN FERRÉE



Bad Rehburg - Uchte, met onderweg kopmaken in Loccum, in gebruik genomen railbus werd een groot succes. De nieuwkomer bleek een even betrouwbaar als aantrekkelijk voertuig. De aan beide kanten naar voren geplaatste (Ford) benzinemotor maakte de railbus meer interessant. Het uiterlijk werd in eigen beheer in de loop van de tijd iets aangepast. Aan weerskanten van de motoren werd een bagagerek gemonteerd waarmee vismanden konden worden vervoerd, maar ook melkbussen, fietsen en kisten. Na vijf jaar werd de eerste motor verwisseld. Ter illustratie: de Wismar van de MBS bezit nog altijd de originele motoren, al komt de slijtage inmiddels langzamerhand tot uiting. De SK1 werd in 1950 omgenummerd in T 41. De railbus kreeg een derde frontsein. maar langzaam maar zeker verloor het zijn bestaansrecht om in 1963

in de locloods in Bad Rehburg te worden opgeborgen. Drie jaar later werd de Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) de nieuwe eigenaar die in 1969 de T 41 in het AW Bremen-Sebaldsbrück door leerlingmonteurs liet opknappen. Collega-railbus T 25 van de Sylter Verkehrsgesellschaft diende daarbij als onderdelenleverancier. Op 1 mei 1971 begon de T 41 bij de DEV aan een nieuw leven en is anno 2025 nog steeds rijvaardig. Wel heeft de motorwagen de nodige uren in de werkplaats doorgebracht en is daarbij op alle vlakken - cabine, bagagerek op het dak, motoren, bekleding, etc. - in oude luister hersteld. Sindsdien is het een van de paradedpaardjes. Omwille van de historische waarde wordt de T 41 maar een paar keer per jaar ingezet, iets dat ook voor het gros van de andere rijvaardige Wismars geldt.





ZITBANKEN MBS T 1 MET TIJGERPRINT

Museums-Eisenbahn Minden

Wie de locloods van de Museums-Eisenbahn Minden (MEM) in Preußisch Oldendorf bezoekt, ziet twee railbussen van het type Hannover staan. De 10,10 meter lange T 1 uit 1933 en de grotere T 5 die in 1934 was gebouwd. Eerstgenoemde is rijvaardig, de andere bij lange na nog niet. De T 1 is de voormalige SK 1 van de Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn die niet ver van de vroegere Nederlandse kazerne in Seedorf lag. Het bijzondere aan dit voertuig was dat een compartiment uit louter (zestien) klapstoelen bestond en daardoor ook als bagageruimte dienst kon doen. De maximumsnelheid was 45 km/h. In de jaren zeventig, de railbus was inmiddels omgenummerd in T 145, was het koninklijke crème-rood vervangen door een saai ogend rood jasje. Het was een zogeheten Rottenfahrzeug geworden, een dienstvoertuig voor de afdeling spoorweginfrastructuur. De MEM kocht de railbus in 1978 en bracht het in oude glorie terug. Zeven jaar later kwam het als T 1 op eigen kracht op het spoor terug; anno 2025 is de railbus rijvaardig. Dat geldt bepaald niet voor de andere Wismar in de MEM-collectie, de T 5 die aan de Eisenbahn Direktion der Saarbahnen werd geleverd en daarna als VT 135 078 in het materieelpark van de DRG opgenomen. Na de oorlog werd de vierramer uiteindelijk als T 5 bij de Wittlager Kreisbahn in gebruik genomen. De Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) verkreeg de motorwagen in 1970 waarna deze zes jaar later van eigenaar wisselde en bij de Noord- »



5. Fabrieksbordje in de DEV T 41.
6. T 41 van Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen als trein T 668 bij Heiligenberg, 26 april 2024.
7. Ex-StMB Sk-1 is op 26 april 2024 als museum-motorrijtuig T 41 bij Heiligenberg onderweg.
8. Bochum-Dahlhausen ex-BTh T 2 in Uenzen, 7 augustus 2010. (foto Ludger Kenning)
9. Ex-OHE motorrijtuig VT 0508 als trein 637 bij Erbstorf-Ziegelei, 28 april 2024.



nederlandse Museumspoorbaan Assen-Rolde belandde. Dit museum kreeg uiteindelijk geen groen licht om met treinen tussen Rolde en Assen te rijden en verkocht de railbus aan de Belgische Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées in Mariembourg. Vandaar keerde de T 5 in 2014 terug naar de naoorlogse eigenaar.

Borkumer Kleinbahn

De Borkumer Kleinbahn (BKB) is eigenaar van de in 1940 gebouwde T 1, een railbus van het type 'Hannover D'. De 900 mm smalspoorvariant wordt nog steeds voor extra ritten ingezet. Van 21 september tot 3 oktober 2023 was de 11,35 m lange motorwagen te gast bij de Mecklenburgische Bäderbahn Molli (Bad Doberan - Kühlungsborn). Dat gebeurde nadat in de herfst van 2019 stoomloc 99 331 van Bad Doberan naar het Waddeneiland Borkum was overgebracht. Er is een

tweede Wismar-railbus van de BKB voor het nageslacht behouden: de T 2 van het type Hannover E, die na aflevering in 1939 op Borkum door het Reichsluftfahrtministerium werd gebruikt. Na de oorlog zette de Borkumer Kleinbahn de railbus in, tot deze in 1976 buiten dienst werd gesteld. De DEV in Bruchhausen-Vilsen kocht de T 2 twee jaar later en wilde de spoorwijdte van 900 in 1000 mm wijzigen. Die vlieger ging evenwel om technische redenen niet op. Om een lang verhaal kort te maken: in 1986 werd de T 2 in de werkplaats Bleckede van de Osthannoversche Eisenbahnen (OEH) omgespoord van 900 naar 750 mm om op de museumlijn Ochsenhausen-Warthausen te kunnen rijden. Dat gebeurde slechts mondjesmaat. Momenteel bevindt de T 2 zich in particuliere handen en krijgt het bij een bedrijf in Potsdam dat is gespecialiseerd in het namaken van het binnenwerk van exclusieve oldtimer auto's een nieuw interieur.

Verkehrsfreunde Lüneburg

De Kleinbahn Winsen-Evendorf-Hützel (WEH) nam in 1937 een Wismar 'Hannover' type A in gebruik en gaf deze het nummer T 3. Toen in 1944 een aantal particuliere bedrijven in dit deel van Duitsland opging in de Osthannoversche Eisenbahnen (OHE) werd het materieel omgenummerd en stond de T 3 voortaan te boek als de VT 00508, later als 0508. De railbus werd na het staken van de reguliere reizigersdienst niet gesloopt, maar voor extra ritten achter de hand gehouden. Een rol die nog steeds als zodanig wordt vervuld. Dat betekende echter wel dat de VT diverse wijzigingen moest ondergaan. Zo werden in 1999 de beide Ford-benzinemotoren door een enkele diesel-



DGEG T 2 BIJ 150 JAAR SPOORWEGEN IN DUITSLAND ACTIEF

motor vervangen. Met die kanttekening dat er tevens een hydraulische overbrenging werd aangebracht waardoor de dieselmotor in beide richtingen functioneert. Normaliter kon een benzinemotor maar in een richting worden gebruikt. De niet-functionele benzine-motor bleef gehandhaafd voor de balans van de railbus. Sinds drie jaar is de Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg eigenaar van de 0508.

Bochum-Dahlhausen

Bij het Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen is de T 2 van de voormalige Kleinbahn Bremen-Thedinghausener gestationeerd. De Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) werd in 1968 eigenaar van het in 1936 onder fabrieksnummer 20268 gebouwde type 'Hannover A'. De T 2 kreeg als museumvoertuig Daimler-Benz-motoren en het treinveiligheidssysteem Indusi. Dat impliceert dat de railbus over DB-sporen mag rijden. De T 2, die een paar keer van crème-rood jasje wisselde, nam 1985 in Neurenberg deel aan de befaamde parade ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de spoorwegen in Duitsland. Anno 2025 rijdt de motorwagen in de kleuren van de oorspronkelijke eigenaar.

Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein

Eind mei dit jaar konden bezoekers tijdens een open dag ook een blik werpen op de uit 1933 daterende T 141 die ooit toebehoorde aan de particuliere Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn. In 1971 nam de Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahn Alstedt-Segeste de railbus over. Aan ambities geen gebrek: de T 141 moest weer in oude luister gaan rijden, maar helaas stierf het project in schoonheid. In 1985 kocht het Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein het railvoertuig aan met het plan om de T 141 in oude luister te herstellen. Dat geschiedde inderdaad en in mei 1996 werd de grondige restauratie succesvol afgerond. //

-
- 10. Ex-OHE VT 0508 rondt op 29 april 2024 trein 637 naar Bleckede de boog bij Erbstorf.
 - 11. Ex-WEH T 03, nu OHE VT 0508, vertrekt van het kopspoor in Bleckeder Hafen, 29 april 2024. Links de silo's van ATR Landhandel, rechts de haven Forstgraben, een zijarm van de Elbe.
 - 12. De VT 0508 voor de handbediende draaischijf van de werkplaats Bleckede, 28 april 2024.
-





1.

**VOORBEELD
& MODEL**

Historie Wismar
op pagina 64.

Märklin Wismar 'Hannover A' in 1:32

SCHWEINESCHNÄUZCHEN MET HOGE AANBAARHEIDSFACITOR

**Het blijft een geliefd railvoertuig om in model uit te brengen.
Het 'Schweineschnäuzchen' zoals de prozaïsch klinkende
Duitse bijnaam van de railbus van het type Hannover luidt, heeft
een hoge aanbaarheidsfactor. Zeker bij het 1:32-model van Märklin.
In deze Railtest nemen we het model onder de loep.**

“Wat is-ie klein,” dat is de eerste reactie van mensen, kenners en niet-kenners die het spoor 1-model van de Deutsche Reichsbahn VT 135 079 voor het eerst in levenden lijve ontwaren. Terwijl het nota bene om een ‘vierramer’ van de voormalige Saarbahnen gaat, de grootste variant die fabrikant Wismar ooit van dit type railbus maakte. Lees meer over de Wismar vanaf pagina 64. In fabriekstermen: model Hannover ‘A’. Klein? Ja, maar in werkelijkheid waren deze voertuigen ook niet bepaald groot.

Misschien dat het Schweineschnäuzchen zich door alle verhalen eromheen onbewust groter voordoet dan hij is. Het zou zo maar kunnen.

Bw Homburg

Om alle twijfels weg te nemen, deze VT 135 079 die in een vorig leven als motorwagen 75 van de Saarbahnen door het leven ging en na de overname door de DRG in Bw Homburg/Saar bleef gehuisvest, was in werkelijkheid 11,70 meter lang. Omgerekend in schaalgrootte 1:32 betekent dat een lengte van 366 mm. Gemeten



over de stootstangen voor de neus komen we bij het Märklin-model tot een lengte van 367 millimeter. De breedte bedroeg in werkelijkheid 2,90 meter, de hoogte gemeten tot de bovenkant van het dak (en niet de hoogte van het bagagerek) 3,16 meter. Dat betekent 90,6 mm respectievelijk 98,7 mm in schaalgrootte 1:32. Schuifmaat en rolmaat geven de volgende getallen weer: 92,19 en 99,8 mm. Om het verhaal compleet te maken, de wielen hebben in 1:1 een diameter van 700 mm. Het 1-model heeft wielen met een doorsnede van 22,22 mm. Dat had 21,87 mm moeten zijn. Alle verschillen blijven binnen een zeer acceptabele bandbreedte.

Cardanas

Het gewicht - het model is grotendeels gemaakt van metaal - komt op 2,35 kg. Dat overtuigt en is meer dan voldoende voor de inzet op een modelspoorweg met hier en daar een lichte stijging. Qua afmetingen



2.

zit het dus goed met de tweeassige motorwagen. De aandrijving geschiedt met twee relatief platte motoren die onder de beide imitatiemotoren zijn geplaatst en elk een wielstel aandrijven. De aandrijfjas is ingekapseld in een zwart pijpje dat boven de geïmi- »

1. Het Märklin-model van de 'Hannover' en de Wismar van de MBS vormen een interessant duo.
2. Het Märklin-1 model vereeuwigd op de neus van de Wismar van de MBS.
3. Het karakteristieke silhouet van de VT 135 079 is goed weergegeven.



3.



MOTOREN IN DE NEUZEN DRIJVEN BEIDE ASSEN AAN

teerde cardanas zit; daarmee werden dergelijke motorwagens in werkelijkheid voortgedreven. De nagebootste cardanas is een van de interessante details aan het onderstel. Ook aan de (verende) ophanging van de beide wielstellen is de nodige aandacht besteed. De zandpijpen zijn van kunststof en buigen

mee als er iets onregelmatigs op een spoorstaaf ligt, dit ter geruststelling van degenen die ermee in de tuin willen rijden. De zandpijpen verbuigen niet of breken niet af. De minimumsnelheid van het model bedraagt omgerekend 2 km/h, dus langzaam rijden is geen enkel probleem.

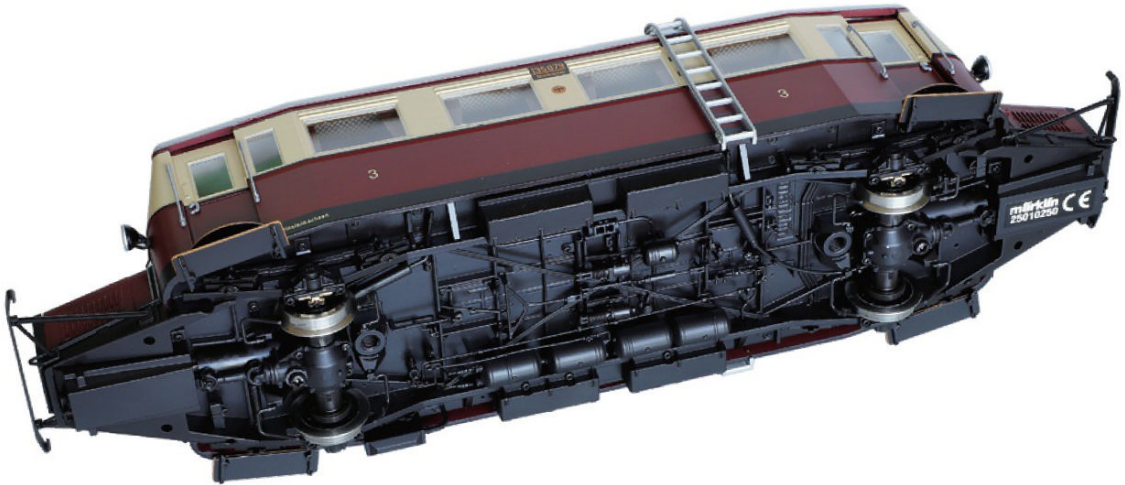
Deutz-dieselmotor

Overigens hebben we lang op de uitlevering van dit model moeten wachten, tweeëneenhalf jaar om precies te zijn. Of er leveringsproblemen waren is niet bekend, maar bij elke update van de levertermijnen werd het uur U naar achteren geschoven. De Wismar blijkt niet alleen van de buitenkant de moeite waard, ook van binnen is er het nodige te zien en vooral te horen. Zo blijkt er veel aandacht aan het aspect sound te zijn besteed. In elke neus is net achter de imitatie-motor een luidspreker gemonteerd. Rijdt het model naar links, dan klinkt aan die kant het motorgeronk, wordt de motor aan de andere kant 'gestart', dan horen we eerst het uitschakelen van de eerste motor en vervolgens aan de rechterkant het aangename gepruttel van de Deutz-dieselmotor.

Koelgrill

Sterker nog, wordt er van rijrichting gewisseld, dan hoor je aan het geschuifel van de bestuurder dat hij van de ene naar de andere cabine loopt. Het geluid in de beide neuzen klinkt goed. Dat komt mede omdat de koelgrill aan beide kanten wat opener is gemaakt dan deze in werkelijkheid was en zo kan het geluid op een acceptabele manier naar buiten toe. De metalen motorkappen kunnen aan beide kanten worden verwijderd. Ze worden met twee kleine, vrij krachtige





7.

magneten op hun plek gehouden. Zijn ze verwijderd - dit is lastig met erg kortgeknipte nagels - dan wordt aan beide kanten een kleine motor met ventilator zichtbaar. Een aardig extraatje dat uitnodigt voor leuke scènes in of bij een werkplaats. À propos rijden: de driepuntsfrontseinen branden al naar gelang de rijrichting. De sluitlampen lichten uiteraard rood op. De bovenste lamp kan digitaal worden uitgeschakeld. Als de bestuurder van de 'Schienenomnibus' iemand wil groeten, dan kan er drie keer kort achtereen met de lampen worden geknipperd.

Ander profiel

Het voorbeeld van de VT 135 079 die op 3 mei 1934 met het fabrieksnummer 20227 aan de Eisenbahn Direktion der Saarbahnen werd geleverd, heeft door de relatief lange lengte een ander profiel dan de meer gangbare drieramers. De constructeurs van Märklin zijn erin geslaagd om dat eigenzinnige silhouet goed weer te geven. Ook de kleuren - wijnrood en crème - overtuigen, net als de opschriften. De grijpstangen naast de deuren komen, mede door de grijze kleur, te fors over. De deuren kunnen met vier kunstig wegge-
werkte servomotoren op afstand worden geopend. Dat geschiedt met een tandwiel. De deuropening meet 21 mm, de deuren zelf kunnen 13,5 mm worden geopend. Daarvoor zijn er drie mogelijkheden: de »



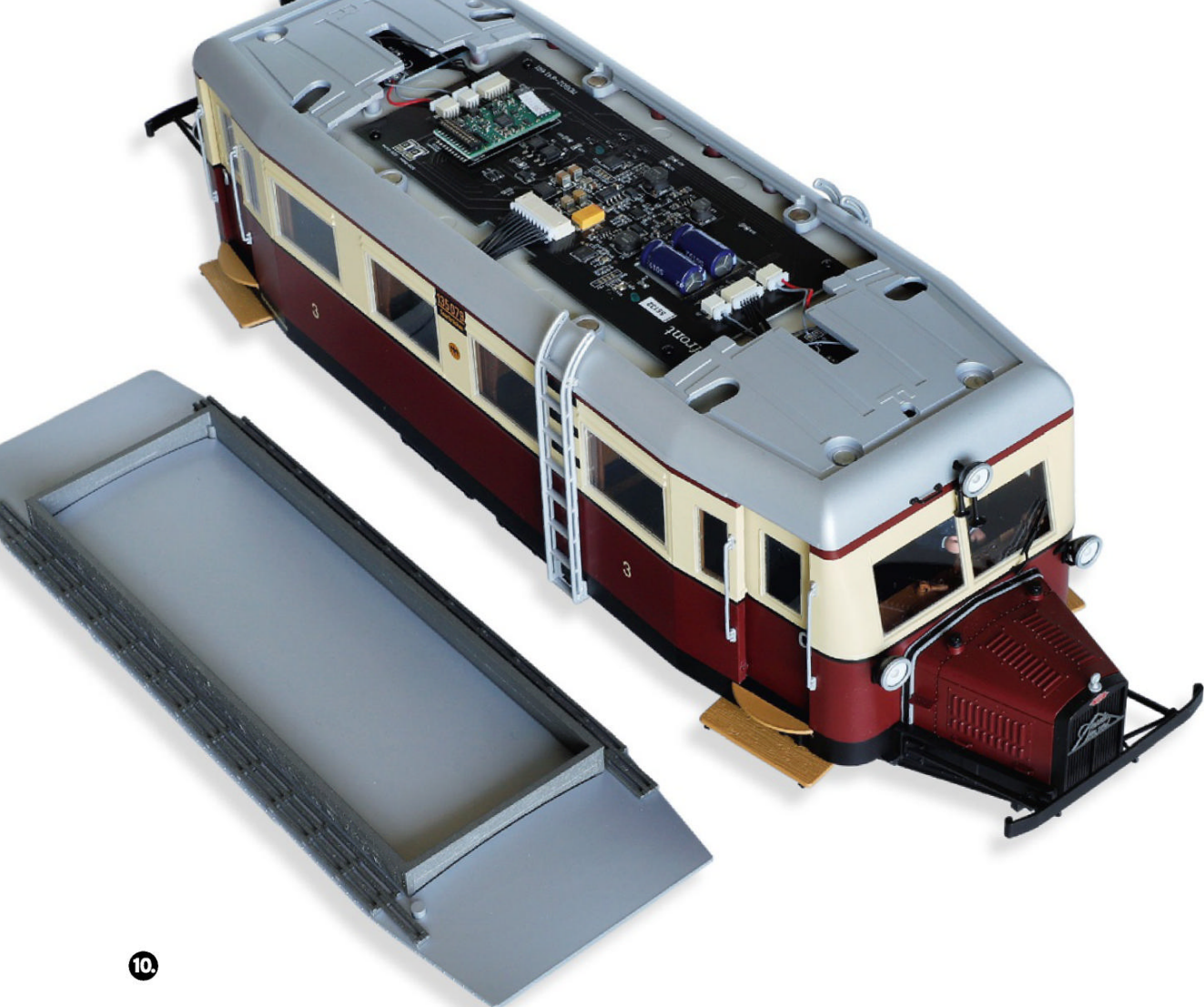
8.

3



9.

4. De karakteristieke neus wordt met Deutz Diesel en Wismar gesierd.
5. Na het verwijderen van de motorkap wordt de imitatie dieselmotor zichtbaar.
6. De eigendomskenmerken van de DRG zijn strak opgedrukt.
7. Ook aan de onderkant is veel aandacht besteed.
8. De ramen zitten strak in de zijwand. De gordijnen zijn van kunststof, maar goed geplooid.
9. De trap naar de bagageruimte op het dak is authentiek weergegeven.



10.



11.

beide deuren aan de rechter- of de linkerkant, of alle vier deuren tegelijk. Je krijgt dan een leuk inkijkje in de cabines waar in het donker het verlichte bedieningspaneel is te zien.

Kunststof gordijnen

Gelijk voorbeeld telt het interieur zestien banken, acht aan elke kant, de klapstoeltjes niet meegerekend, waarbij ze aan een kant breder zijn dan aan de andere kant. Aan de raamkant zien we nog een fractie van de gordijnen waar de SAAR-motorwagens van waren voorzien. Die gordijnen zijn van kunststof gemaakt en dat is eerlijk gezegd jammer. Door hun kleur en vorm valt op dat ze niet van stof zijn waardoor het wat goedkoop lijkt. Hoewel ze goed geplooid zijn, doet het wat afbreuk aan de uitstraling. Dat had desnoods voor een meerprijs best mooier en authentieker gemogen. Of je nu 2650 of honderd euro meer voor zo'n model betaalt, zal niet veel uitmaken.

Thermometer

Diverse, apart aangebrachte onderdelen zijn van messing. De beide tyfoons, ruitenwissers, grijsstangen, fabrieksplaten, de trap naar het bagagerek en de in een karakteristiek ronde vorm gevatte thermometer voor het koelwater die voorop de neus was



12

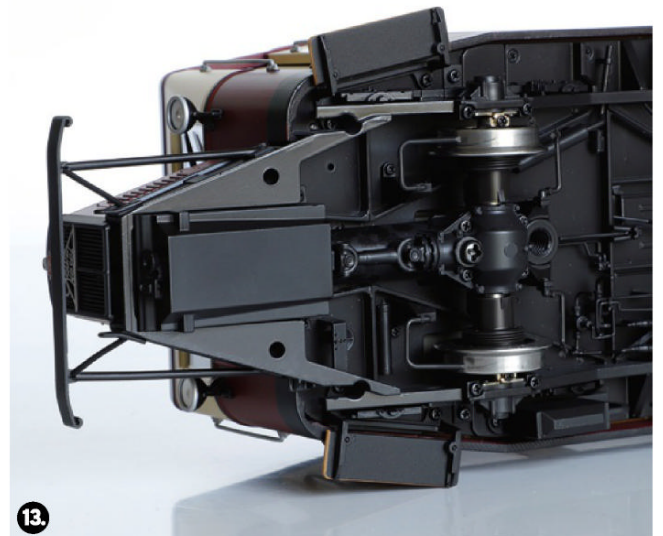
DEUREN KUNNEN MET SERVOMOTOREN WORDEN GEOPEND

bevestigd en een heel klein beetje het DNA van dit ontwerp bepaalde. Al staan de motoren aan beide kanten natuurlijk met stip op de eerste plaats. Märklin levert het model van de Wismar 'Hannover A' in zes varianten. Variërend van de SAAR, de DRG tot de DB en een imitatie van de T5 van de Wittlager Kreisbahn, dus van de tijdperken II tot en met VI, want er is ook een museumversie. Het DB-model wordt in het rood gepresenteerd. De vraag is echter of de naar Rbd München en Essen overgebrachte ex-SAAR-Wismars in de naoorlogse jaren überhaupt bij de jonge Bundesbahn hebben gereden. Er zijn in elk geval geen foto's met een DB-livrei bekend. Aan de constructeurs uit Göppingen is deze twijfel echter niet besteed. Hun DB-model roept zelfs de namen van zes halteplaatsen om op de verbinding Neurenberg - Roßtal. Commercie gaat in de modelspoorwereld niet zelden voor historische feiten. Voor de volledigheid, bij het hier beschreven model gaat het om artikelnummer 55132.

Afneembaar dak

Tot slot, ook bij dit model kan het met (sterke) magneten gefixeerde zilvergrijze dak worden weggenomen. Dat zagen we eerder bij de Harz-mallet, om zo een inkijkje in het machinistenhuis te kunnen nemen. Bij de Wismar gaat om het om het deel inclusief de houten loopplanken en het grote bagagerek. Dan zien we echter niet het interieur van boven, maar 'slechts' het digitale hart van dit beminnelijke Schweine-schnäuzchen. //

-
- 10. Als het dak is verwijderd, wordt het digitale hart van de Wismar zichtbaar.
 - 11. De deuren kunnen met behulp van een servomotor worden geopend. De treeplanken ogen erg nieuw.
 - 12. Ter illustratie van de grootte: de Wismar komt een 75'er tegen.
 - 13. De cardanas-imitatie tussen motor en wielstel is authentiek weergegeven.
-



13.

Railhobby SPECIALS

Echte
collectors
items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



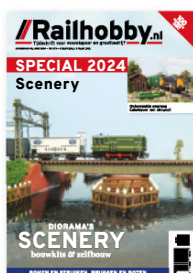
Seinen & Seinhuizen

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:

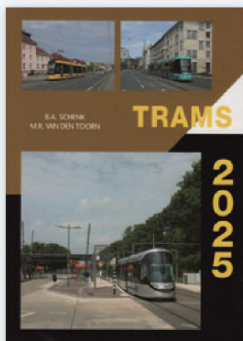
- | | |
|--|--|
| ☐ Railhobby 484 - Seinen & Seinhuizen voor € 10,99 | ☐ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99 |
| ☐ Railhobby 473 - Scenery voor € 10,99 | ☐ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99 |
| ☐ Railhobby 469 - Noviteitspecial 2024 voor € 10,99 | ☐ Railhobby 425 - Oorlog en Wederopbouw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

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

IBAN: _____ Handtekening: _____

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).



Trams 2025

Door Bas Schenk en Maurits van den Toorn, uitg. De Alk, formaat 14,8 x 21 cm (A5), paperback, 288 blz., ruim 275 kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-90-5961-296-9, € 24,50.

Op tramgebied is er in 2024 in Europa het nodige gebeurd. Dat is te lezen in de laatste uitgave van het jaarlijkse boek van auteurs Bas Schenk en Maurits van den Toorn. De opzet is door de hoofdstukken per land gelijk aan de eerdere uitgaven. Deze editie bevat een apart hoofdstuk over trams in Zuid-Amerika. Omdat er in Duitsland veel trams rijden, zijn er voor dat land zelfs drie hoofdstukken gereserveerd. De trend dat de trams een steeds moderner uiterlijk krijgen wordt, zoals uit de foto's blijkt, voortgezet. Het boek begint met de vier Nederlandse trambedrijven met ruime aandacht voor de aanpassingen van het lijnen-net in Rotterdam. Bij onze zuiderburen wordt stilgestaan bij de voltooiing van de tramlijn in Luik en bij Scandinavische steden wordt over uitbreidingen bericht. Het fotowerk is opnieuw prima verzorgd. Het boek zal, zeker vooral de tramliefhebber, veel lees- en kijkplezier opleveren.-TO

Spoorwegen 2025

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 15 x 21 cm (A5), 976 blz., ruim 900 kleurenfoto's, ISBN 978-9-0596-1295-2, € 37,50.

Het nieuwe jaarboek is weer dikker geworden dan vorige edities. In de inleiding gaat de auteur in op de aanbestedingen van het openbaar vervoer. Vanuit Europa wil men de teugels strakker aanhalen; de regelgeving is per 1 januari 2024 strenger geworden. Of de onderhandse aanbesteding aan NS tot 2033 stand houdt, is nog onzeker. De indeling is hetzelfde als bij eerdere edities: naast de industrie, zijn de 35 Europese landen over zes regio's verdeeld. Per pagina zijn niet meer dan twee foto's (die als vanouds prima van kwaliteit zijn) geplaatst die zijn voorzien van uitvoerige en duidelijke bijschriften. Aan het boek hebben meerdere fotografen meegewerkt, maar ook nu is er geen colofon met namen van de medewerkers. Voor Duitsland is met 191 pagina's de meeste ruimte toebedeeld, met Nederland (68 pagina's) als goede tweede. In dit hoofdstuk krijgt de komst van de ICNG de nodige aandacht. Vermeld wordt dat de merknaam Thalys plaats maakte voor Eurostar en dat de ICE serie 406-treinstellen voor het laatst reden. Het goederenvervoer komt ruimschoots aan bod. Afgelopen jaar is er veel gebeurd op spoorweggebied, waarvan veel in het vuistdikke boek valt te lezen.-TO



De Nieuwe Blauwe Tram

Deel 10 - De 'Gele Tram' Den Haag - Wassenaar - Leiden

Door Wim Beukenkamp en enkele coauteurs, uitg. SDNBT, formaat 21 x 21 cm, 84 blz., 54 zw/w en 51 kleurenfoto's, 3 kaarten, ISBN 978-9-0830-1759-4, € 19,95.



In de reeks De Nieuwe Blauwe Tram is het tiende deel verschenen. Met de opbrengst van de boekjes, uitgegeven door de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, wordt het project reconstructie van de tweelingtram A619/A620 uit 1932 ondersteund. Het voorwoord is weer geschreven door Arie van Eck, burgemeester van Hillegom. Dit deel gaat niet over de blauwe NZH-tram, maar de gele van de HTM. Al in 1907 werden plannen gesmeed, maar de opening van de interlokale tramlijn van de HTM naar Wassenaar vond pas plaats op 2 juni 1923. In 1925 reed de tram door naar Leiden en waren er tussen twee grote steden twee trambedrijven actief. Beeldbepalend waren de door Linke Hofman geleverde grote vierassige motorrijtuigen. Dit stoere materieel, met middenbalkon, heeft het tot de opheffing van de lijnen in 1961 uitgehouden. Bewaard zijn in rijvaardige staat de 75 (met bijwagen 118) en de 58 (met bijwagen 779). Naast de zes twee- en twintig vierassers, werden ook tien 'Limburgers' en tachtig aanhangrijtuigen ingezet. Het boek bevat veel nog niet eerder gepubliceerde foto's. De meeste kleurenfoto's zijn in het laatste exploitatiejaar (1961) genomen. Kaarten achter in het boek tonen hoe de tramlijnen liepen. Het boek is verkrijgbaar bij boekhandels in het voormalige werkgebied, de NVBS en via www.denieuweblauwetram.nl.-TO

**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'.



ALBERT-MODELL: graanwagen Taggs.

Albert-Modell

H0. Het in 2012 opgerichte Hongaarse merk presenteert enkele kleurvarianten van de vierassige graanwagen type Taggs. De in het blauw van Rail Cargo Hungaria gespoten graanwagen heeft Hongaarse, Duitse en Cyrillische opschriften en is soms ook in Nederland te zien. Het 182 mm lange

model is ragfijn bedrukt, de opschriften zijn goed leesbaar. Aan een kant is graffiti aangebracht (065013, € 51,20, tp. VI). Bij het ter perse gaan van dit nummer kon nog niet worden bevestigd of Modeltreincentrum Wierden importeur van Albert Modell zal worden.-GF

Wiking

H0. Met een gering bouw-budget toch enkele flinke panden optrekken? Met de herdruk van de begin jaren vijftig en tien jaar geleden uitgebrachte kartonnen bouwkits, zijn in korte tijd twee woonblokken, een school en een viswinkel te realiseren (111001, € 16,99, tp. III). Het van 1967 tot 1972 gebouwde MAN-chassis met Büssing-logo en de aanduiding Diesel op de grill, kan met de persvuilnisopbouw worden ingezet. Handig is dat de spiegels zijn meegegoten, dat



WIKING: kartonbouw.

maakt het model minder kwetsbaar. Die kunnen, evenals de drie witte ruitenwissers, met een marker worden gekleurd (063805, € 23,99, tp. IV-V).-DH



WIKING: MAN-vuilniswagen.



HERPA: VW T3, Jaguar XJ III en Audi RS3.

Herpa

H0. De Jaguar XJ Serie III, met dubbel uitgevoerde ronde koplampen, kan in lichtgrijs metallic aan de collectie worden toegevoegd (430814-002, € 18,95, tp. IV). De dieporanje carrosserie en zwarte velgen maken de Audi RS3 Sportback tot een opvallende verschijning (024877-005, € 19,95, tp. VI). De MAN TGE rijdt als ambulance 15-0143 voor RAV Haaglanden (098694, € 29,95, tp. VI). Prijsgunstig zijn de Minikits van de gele en oranje VW T3 personenbussen (013093-005, € 17,95, tp. IV). De serie MicroCity87 wordt uitgebreid met de Jeep Wrangler uit 2017 (87MC000011, rood, tp. VI), de van 1993 tot 2002 gebouwde twoseater Toyota Supra (87MC000029, wit, tp. V) en de Volvo V90 (87MC000019, zilver, tp. V). De MC87-voertuigen zijn in vier kleuren leverbaar en kosten € 24,95 per stuk.-DH



HERPA: Jeep Wrangler, Toyota Supra en Volvo V90.



HERPA: ambulance RAV Haaglanden.



ARTITEC: Opel Blitz 6, lading biervaten en seinhuisinrichting.

Artitec

H0. De Opel Blitz 6 huifwagen is met een eenassige aanhanger gekoppeld. Het voorbeeld van het lichte voertuig werd in 1930 voor het eerst gebouwd en werd door veel bedrijven ingezet. Het model is voorzien van diverse messing details en vooroorlogse kentekens. Aan beide kanten van de motor staat de aanduiding 'Blitz 6' waarbij het getal het aantal cilinders aangeeft (387.628, € 58,20, tp. II).

Als lading kan de set met handbeschilderde houten fusten en bierkratten fungeren (387.640, € 20,50). Nederlandse seinhuizen kunnen van een complete inrichting worden voorzien: de set bevat grote bedieningstoestellen, bureaus, stoelen, een buizenradio, vaste wastafels met minutieus weergegeven kranen en een bureau met stoel (387.536, € 39,90).-GF »



BUSCH: fabriek met inrichting.

Busch

H0. De bodemmaat van het eind negentiende eeuw in baksteen opgetrokken fabrieksgebouw vergt in model een perceel van 16,5 x 15 cm (1978, € 89,99, tp. II-VI). Door de grote ramen mag een interieur niet uitblijven: spuitgiet- (79903) en tampondrukmachine (79906), plotter (79904), verfcabine (79905, € 24,99 per stuk inclusief figuur en bureau). De vrijmibo krijgt gestalte door drie lege bureaus met flatscreens, kasten en een met haar benen op het bureau uitrustende medewerker (79907, € 24,99). De perronwagen wordt geleverd met een sjouwer en bagagestukken en is leverbaar in het geel (79910) en blauw (79911, € 27,99 per stuk, tp. III-IV). Grondwerkers kunnen met de bouwkit vier sleufbekistingen samenstellen zodat leidingen of een riool op efficiënte wijze kunnen worden aangelegd (1088, € 11,99, tp. VI).-DH



BUSCH: perronwagen met sjouwer en bagage.



BUSCH: oude fabriek.



BUSCH: sleufbekisting.

Trix

H0. De Trix Club brengt dit jaar de elektrische krachtpatser van de DRG-serie E 95 uit. De indrukwekkende locs werden voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog in Silezië vooral gebruikt voor het rijden van zware kolentreinen met veelal vierassige, grootvolumezelflossers type OOt 'Oldenburg'. Tien van deze robuuste, 115 mm lange wagens worden als

set met individuele nummers en imitatie kolen aangeboden. Diverse onderdelen zijn apart aangebracht. Opvallend zijn de vele klinknagels die deze modellen een bijzondere uitstraling geven (24266, 10 wagens, € 449, tp. II). De OOt's reden alleen in (lange) bloktreinen. Een Railtest van de E 95 en OOt volgt in Railhobby 488.-SF



TRIX: DRG-zelflossers OOT.



PIKO: DB BR 410 (de latere BR 184).

Piko

H0. Geheel nieuw geconstrueerd is DB-tenderlocomotief BR 91.3. Het 123 mm lange model is gedetailleerd uitgevoerd waaronder wielen met dunne spaken, bij de digitale versie kan het flakkerend licht van de vuurkist worden ontstoken (50730, tweerail analoog, € 247 / 50732, idem sound, € 359 / 50733, drierail sound, € 359, tp III). Van deze loc zal in een komende Railhobby een Railtest worden opgenomen. Eveneens een Formneuheit is meerspanningsloc BR E410. De DB schafte eind jaren



PIKO: DB-tenderloc BR 91.3.

zestig vijf exemplaren aan; deze konden ook in Frankrijk, België en Luxemburg worden ingezet. In 1968 werd de kleine serie in BR 184 genummerd. In 2002 gingen de 'Europa-locs' terzijde, maar twee

zijn bewaard gebleven. Het 195 mm lange model heeft vier voorbeeldgetrouwe stroomafnemers (21000, tweerail analoog, € 209 / 21002, idem sound, € 319 / 21003, drierail sound, € 319, tp. III).-TO

Faller

H0. Bij de 65 delen tellende bouwkit van de bakkerij wordt een bijpassende gedrukte achtergrond geleverd. Met enige creativiteit zou het 15 x 7,5 cm metende pand ook als café of wachtlokaal kunnen dienen (191833, € 29,99, tp. IV).

N. De 20,5 cm hoge toren van de dorpskerk kan naar keuze - het zijn twee van de in totaal 274 onderdelen - met een uivormige of een met leien gedekte toren-

spits worden gebouwd. De hoge, Gotische ramen geven het kerkgebouw (bodemaat 12,8 x 7,5 cm) een monumentale uitstraling (231726, € 44,99, tp. I).-DH »

1. FALLER: bakkerij.

2. FALLER: dorpskerk, schaal N.





JOUEF: SNCF 2.040.D.65.

Jouef

H0. Frankrijk ontving na 1919 van Duitsland als herstelbetaling een groot aantal stoomlocomotieven waaronder Pruisische machines van de serie G 8.1. Deze vierassers met drieassige tender werden in de loop der jaren 'verfranst'. Dat omvatte een scala aan aanpassingen, variërend van andere rookkastdeuren, buffers, frontverlichting en pompen tot leidingen op de ketel. Van zo'n G 8.1 is de geheel zwarte SNCF 2.040.D.65 in model beschikbaar. De loc was ondergebracht in depot Calais. In augustus 1966 ging de voormalige Nord-machine als een van de laatste van deze serie buiten dienst.

Het 224 mm lange model is grotendeels van metaal. Opvallend zijn de leidingen die onder het machinistenhuis door naar de tender reiken, een detail dat meer Jouef-modellen kennen. Ook echt Frans is het gaas dat aan de achterkant van het cabinedak is geplaatst. De stoker kon daardoor met zijn gereedschap nooit de bovenleiding raken. De drijfwielen hebben lage flenzen, de tweede en derde drijf-as zijn verend aangebracht, de aandrijving gaat via een wormwiel op de achterste as. Ook bij dit analoge model flakkeren 'vlammen' in de geopende vuurkist. Loc en tender kunnen

kort worden gekoppeld door een schroef onder de tender los te draaien en deze naar achteren te schuiven (HJ2417, € 379,90, tp. III).-SF



JOUEF: de cabine met veiligheidshek.



MÄRKLIN: DB 66 002.



MÄRKLIN: HSL 186 181.

Märklin

H0. Als tweede Insidermodel komt eind dit jaar het model van de BR 66 beschikbaar. De twee prototypen tellende serie werd in 1955 aan de Bundesbahn geleverd; van een serieproductie van de 100 km/h snelle moderne stoomloc is het door de opkomst van de dieselloc niet gekomen. De 170 mm lange 1'C2'-tenderloc draagt nummer 66 002 (39665, € 549, tp. III). Een groot contrast is het model van de door HSL van Railpool geleaste Traxx 186 181. Het 217 mm lange, gedigitaliseerde metalen model heeft nieuw ontworpen stroomafnemers. De reclame op de zijkant maakt duidelijk dat deze vierassige loc behalve in Duitsland ook in onder meer Nederland wordt ingezet (38803, Trix 25803, € 449, tp. VI).-GF

Lift87

H0. De modelspoorsectie van het in het Zwitserse Disentis gevestigde Ulex Microelectronic Services heeft onder de naam Lift87 - Trainflyer als verticaal schaduwstation een modelspoorlift voor het opstellen van twaalf treinen ontwikkeld. De in 15 en 9 mm CNC-gesneden berkenmultiplex uitgevoerde bouwkit is leverbaar met een lengte van 144, 180 en 240 cm (respectievelijk € 2290, € 2790 en € 3290, inclusief aandrijving, exclusief vrachtkosten en modelrails). Constructiehoogte 47 cm. Door de breedte van 24 cm kunnen op zes niveaus twee treinen naast elkaar worden opgesteld. De aansturing is mogelijk via iTrain of een m83-decoder. Montage aan de muur of inbouw in een modelbaan, als kop- of doorrijstation, geschikt voor modelrails met of zonder ballastbed, doorrijhoogte 75 mm. Positionering spooraansluiting via Hallsensors. Meer info: www.lift87.ch. -DH



LIFT87: modelspoorlift.



ROCO: BR 10.001 in roestrode kleurstelling.

Roco

H0. De Vectron verschijnt in de uitvoering van DPB Rail Infra Service met stroomafnemers voor rijden in Slovenië (7500104, tweerail analoog, € 269,90 / 7510104, idem sound, € 369,90 / 7520104, drierail sound, € 369,90, tp. VI). De problemen met de digitale versie van de Nightjet-modellen zijn inmiddels opgelost. Naar aanleiding van een designstudie in de jaren vijftig voor een elegante verschijning van de gestroomlijnde DB-Neubaulok BR 10, presenteerde de Machinefabrik Eßlinge een roestrode uitvoering, wellicht geïnspireerd door de donkerrode versie van stoomloc BR 05 en eloc E19 (7100015, tweerail analoog,



ROCO: eloc 1293 905 van DPB Rail Infra Service.

€ 499,90 / 7110015, idem sound, € 649,90 / 7120015, drierail sound, € 649,90, tp. III). De digitale versies hebben dynamisch stoomgeluid. -RB
Meestal worden de vierassige Italiaanse sneltreinrijtuigen type CZ in twee kleuren bruin als model aangeboden. Het 242 mm lange model derde klasse heeft echter de groene kleur van tijdperk II en

het begin van het daaropvolgende tijdperk (1920-1949) (6200094, € 61,90). Het rijtuig tweede klasse type BZ (6200093) en het postrijtuig type Uz (6200095) hebben dezelfde kleurstelling, lengte en prijs. De in Vietnam geproduceerde FS-modellen zijn goed afgewerkt en kunnen met los bijgeleverde grijpstangen worden gecompleteerd. -SF

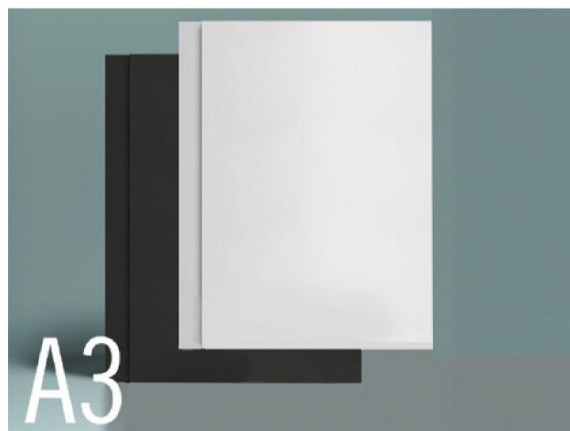
»



ROCO: eloc 1293 905 van DPB Rail Infra Service.

Modeltex

Na zijn intrede in de architectuur wint Forex snel aan populariteit onder modelbouwers. Naast bedrukte panelen zijn de onbedrukte bij uitstek geschikt voor zelfbouw van gebouwen en landschappen. Forex is een hard PVC-schuim met een vlakke, harde buitenlaag, licht van gewicht, waterbestendig en kan met een hobbymes worden gesneden. Lasersnijden is niet mogelijk. In het gladde oppervlak kunnen desgewenst fijne details worden gegraveerd of gekrast. Schilderen en ververen kan met acrylverf, het verlijmen met secundelijm of montagekit. De platen van 29,7 x 42 cm zijn leverbaar in wit en zwart met 1, 3, 5 en 10 mm dikte, prijzen respectievelijk € 7,50, € 9, € 11 en € 18.-SI



MODELTEX: onbedrukt plaatmateriaal.



Preiser

H0. De compleet ingerichte 'Kirmesbude' met zes bijpassende figuren of attributen zullen op een kermis, jaarmarkt of andere manifestatie zeker de aandacht trekken. De speelgoedkraam is, gezien de kleding van de figuren waaronder een moeder met kinderwagen en een meisje met pop, bedoeld voor een zomers festijn (24692). Die met serviesgoed lijkt door de dikke jassen meer iets voor het najaar te zijn. Een ouder echtpaar staat te dubben, anderen wachten geduldig (24693, € 44,80 per stuk, tp. III-VI). De zij- en achterwanden zijn bij alle kramen identiek, de voorgevel met Duitse opschriften varieert. Andere talen zijn niet bijgevoegd. Er is niet voorzien om de gedetailleerd uitgevoerde interieurs te verlichten; een mogelijke oplossing daartoe vindt u in Railhobby 485. De zijn horloge raadplegende spoorbeambte (28270, € 4,50, tp. V) is, evenals de kramen, in Mauritius met de hand beschilderd. Voor de hierna genoemde figuren dient u zelf het penseel te hanteren.

1, Z. Van de negen baanwerkers in 1:32 moeten bij zes figuren diverse lichaamsdelen nog met plasticlijm worden vastgezet. Daardoor laten ze zich goed in het gedachte tafereel positioneren (63003, € 26,74, tp. IV-VI). Voor de in architectuurschaal 1:200 gehouden

set met achttien staande of lopende figuren kan een loop uitkomst brengen (80992, € 6,05, tp. III-VI).-RM



- 1. PREISER: serviesgoed- en speelgoedkraam met de meegeleverde figuren.**
- 2. PREISER: spoorbeambte met horloge.**
- 3. PREISER: onbeschilderde figuren in schaal 1 en Z.**

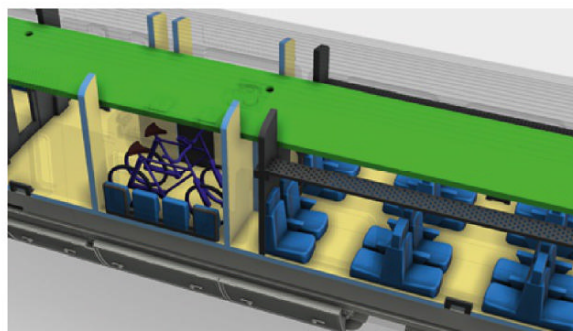


PB MODELS: frontaanzicht DH2 van Veolia en NoordNed.

PB Models

H0. De Nederlandse fabrikant van moderne rijtuigen en treinstellen kondigt nieuwe uitvoeringen van de 'Wadloper' aan, de artikelnummers zijn gelijk aan die van het treinstel. De gemotoriseerde modellen zijn verkrijgbaar als tweerail analoog en twee- en drierail met of zonder sound. De NS-DH2 verschijnt als 3206 in de oeruitvoering zonder geluiddempers en als 3217 en 3225 met baanschuivers. Daarnaast kan de DH2 in het wit als Veolia 3226 en friskgroen als NoordNed 3222 worden ingezet (alle DH2-stellen € 429,95 tot € 559,95, afhankelijk van de uitvoering). De koninklijke rijtuigen staan als driedelige sets in de uitvoering van de periode 1993-2001 en 2013-2017 op de rol; prijzen zijn nog niet beschikbaar. Het assortiment ICR wordt uitgebreid met rijtuigen binnenland, buurland en Benelux. De productie van het DM '90 - er zijn vijftien uitvoeringen voorzien - is met de constructie van alle matrijzen een stap dichterbij gekomen; over drie tot

vier maanden zal een pre-productiemodel beschikbaar zijn. Alle modellen hebben standaard binnenverlichting, de digitale versies een decoder en luidspreker van ESU (€449,95 tot € 579,95).-RB



PB MODELS: ook bij de DM '90 worden fietsen meegeleverd.



PETER'S MODELBOUWATELIER: verbouwde en gesuperde DR 84 004.

Peter's Modelbouwatelier

H0. Wie een eerste oplage van de Liliput BR 84 (levering vanaf 2004) heeft, kan deze zware tenderloc met twee Luttermöller-assen uitrusten. Dat betekent dat de A- en de E-as niet door een drijfstaang, maar door tandwielen worden aangedreven zodat de loc gemakkelijker door krappe bogen kan rijden. Peter Gradussen biedt een ombouwsets aan die bestaat uit cilinders, stoombuizen, veiligheidsventielen (BR 84 0-01, € 25), geprinte spaken voor de eerste en laatste drijfwielen en decals anno 1934 en 1938 (BR 84 0-03, € 24,50). Ook is het laten ombouwen van een door u aangele-

verde 84 mogelijk. Dan worden de A- en E-assen geveerd gemonteerd, de eerste zanddom verwijderd, krijgt het model nummerplaten en opschriften van Beckert-Modellbau en diverse fijne onderdelen van Weinert (BR 84 0-Fertigmodell, € 950).-SF //



EXTRA ONLINE

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



OnRail DH 1004

VAN EX-DB BR 211 NAAR REGIOLOK DH 1004

Eind jaren negentig bouwde de firma OnRail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung diesellocs Baureihe 211 (V 100) en 216 (V 160) om zodat ze in gemoderniseerde vorm nog minimaal twintig jaar ingezet konden worden. Rob Bemelen heeft de DH 1004 geïnventariseerd

De intentie van de uitgebreide renovatie was dat de locomotieven in kwalitatief opzicht met moderne machines konden concurreren, maar een stuk goedkoper op de markt konden worden aangeboden door originele constructies te combineren met modulaire nieuwbouw onderdelen. Als eerste werd de ex-DB 211 162 in de OnRail-werkplaats in Moers onder handen genomen. Alles werd hierbij gestript, op het frame, de draaistellen, aandrijving en de brandstoftanks na. De bovenbouw werd samengesteld uit bestaande componenten zoals deze seriematig bij de Vossloh G1205 werden gebruikt. De cabine werd hierbij iets naar achteren verplaatst. De locs kregen een nieuwe MTU 12V 396 TC14-dieselmotor met een vermogen van 1030 kW. De overige zeven locs werden door Vossloh omgebouwd. In totaal werden acht machines onder handen

genomen die als Regiolok DH 1004 door het leven zouden gaan. Dat het concept succesvol was, blijkt uit het gegeven dat van de acht locs er nog zeven in bedrijf zijn. De machines waren bedoeld voor de lichtere goederentreinen op de korte afstand en voor rangeerdiensten. De omgebouwde locs kregen de fabrieksnummers DH 1004/1 tot en met 1004/8 en werden als BR 209 ingeschreven in het NVR-register. De 211 177 (DH 1004/2) en 211 274 (DH 1004/8) behielden echter hun oorspronkelijke nummer.

Captrain

Captrain Deutschland (CCW) is de grootste gebruiker met vijf stuks in actieve dienst en één als onderdelenleverancier (DH 1004/4). Omdat Captrain deze van andere private ondernemingen heeft overgenomen, hebben ze diverse huisstijlen waaronder de blauw-witte

kleurstelling van RTB Cargo en de rood-witte livrei van de Westerbaldbahn (WEBA). Een loc kreeg de Captrain-huisstijl aangemeten, de V 144 (DH 1004/6). Deze locs dragen nu de serie-aanduiding 'V' (Verbrennungsmotor) met volgnummer, waarbij de overgenomen rood-witte locs van de WEBA op de cabines nog de nummers van deze vervoerder dragen, te weten 05 en 07. De 07 is veel met staaltreinen onderweg in de omgeving van Duisburg.

De Städtische Häfen Hannover (SHH) heeft een loc in dienst die onder het nummer F6 in een oranje kleurstelling in de havens dienst doet. De F6 is de DH 1004/3 die werd omgebouwd uit de 211 112. De Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG) uit Moers heeft eveneens een loc van dit type in dienst: dit is de eerste loc die OnRail in de eigen werkplaats liet ombouwen, de DH 1004/1 (211 162). Bij NIAG draagt deze het nummer 4 en de huisstijl van NIAG: blauw met witte en groene striping, voorzien van een groot locnummer in het groen. De 4 is regelmatig te vinden op het rangeeremplacement in Moers, maar wordt ook ingezet voor de kolentreinen vanuit de haven in Orsoy naar Moers en de sodatrein van Millingen naar Düsseldorf-Reisholz.

Regioloks

De Regioloks hebben van een afstand misschien een wat saai en algemeen uiterlijk, maar wie goed kijkt kan ze herkennen als een ex-DB 211: dit is te zien aan de originele V 100-brandstoftanks die een stuk rondter zijn ten opzichte van de hoekige tanks van hun Vossloh-collega's. Ook de draaistellen laten duidelijk zien dat we van doen hebben met een BR 211. Al met al een kleine serie locs met een behoorlijke historie, gezien het feit dat de donateur voor de DH 1004/2 al in 1961 door Henschel met fabrieksnummer 30526 is gebouwd en op 22 januari 1962 als V 100 1177 (vanaf 1968 werd dit 211 177) door de Deutsche Bundesbahn in dienst werd gesteld. //

OMBOUWSCHEMA EX-DB BR 211 NAAR ONRAIL DH 1004

DB-nummer	Fabrikant/bouwjaar	OnRail-nummer	Jaar ombouw
211 162	Deutz, 1962	DH 1004/1	1996
211 177	Henschel, 1961	DH 1004/2	1998
211 112	MaK, 1963	DH 1004/3	1999
211 235	Krupp, 1961	DH 1004/4	1999
211 267	Krauss-Maffei, 1962	DH 1004/5	2001
211 239	Krauss-Maffei, 1962	DH 1004/6	2000
211 104	MaK, 1963	DH 1004/7	2002
211 274	Krauss-Maffei, 1962	DH 1004/8	2003



1. De CCW V 144 bij rangeerwerk op 9 juni 2021 in Versmold. (foto's 1 & 2 Carsten Klatt)
2. De BR 211 vormde de basis voor de DH 1004. DB 211 244 met trein E7520 in Wilhelmshaven, 14 april 1991.
3. CCW 1211 274 alias DH 1004/8 passeert op 4 maart 2025 met een korte staaltrein langs Duisburg-Lotharstrasse.
4. Op 9 mei 2025 passeert NIAG 4 (DH 1004/1) met de lege sodatrein uit Düsseldorf-Reisholz naar Millingen langs Ratingen-Lintorf.

Klooster St. Juliana in Rottum

MAQUETTE IN SCHAAL 1:200

In het onder het Noord-Groningse Usquert gelegen dorp Rottum stond eens een Benedictijner klooster dat was gewijd aan de Heilige Sint Juliana van Nicomedië, martelares uit de derde eeuw. Een artikel in het magazine van Groninger Kerken bracht Bouwe Luurtsema op het idee een maquette van dit al lang niet meer bestaande klooster te bouwen.

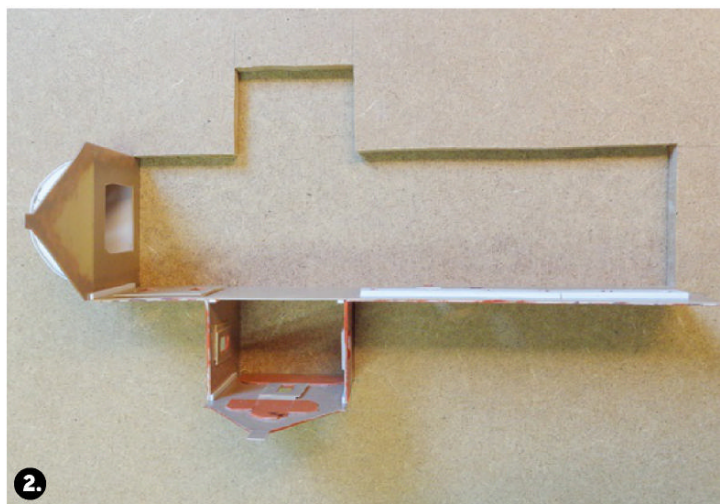


Om in Rottum droge voeten te houden, begon men ruim voor het begin van onze jaartelling met het bouwen van een wierde, een kunstmatig opgeworpen woonheuvel. In de tweede eeuw na Chr. werd de wierde tot zo'n zes meter boven NAP opgehoogd. Nog weer later, zo rond het jaar 1000, werd ook door de kloosters begonnen aan de indijking van Groningen. Toen de Benedictijner monniken zich er rond 1220 vestigden, was de Fivelboezem waarin Rottum lag, al grotendeels bedijkt. Het klooster is in 1587 door de Geuzen geplunderd en in brand gestoken, maar is weer opgebouwd. Na de reductie in 1594 - de beëindiging van het Spaanse beleg en het verbod om het Rooms-Katholieke geloof openlijk te belijden en alles Protestant moest worden - is het klooster opgehouden te bestaan. In 1618 is een groot deel gesloopt en zijn stenen en andere materialen afgevoerd. De als school gebruikte zuidvleugel is in 1855 gesloopt, het resterende deel van de kloosterkerk dertig jaar later. De laatste abt, wonende in het bijbehorende abtenhuis, werd na de reductie in 1594 de eerste predikant van Rottum, zoals dit ook op veel andere plaatsen gebeurde. Van de 34 kloosters die Groningen heeft gekend resteert alleen dat van Ter Apel, dit is nu als museum ingericht. Kloosterkerken zijn te vinden in onder meer Ten Boer, Thesinge en Oosterwijtwerd. Een artikel in het magazine van Groninger Kerken was de aanleiding tot de bouw in schaal 1:200 van de maquette van dit klooster.

ONDERZOEK

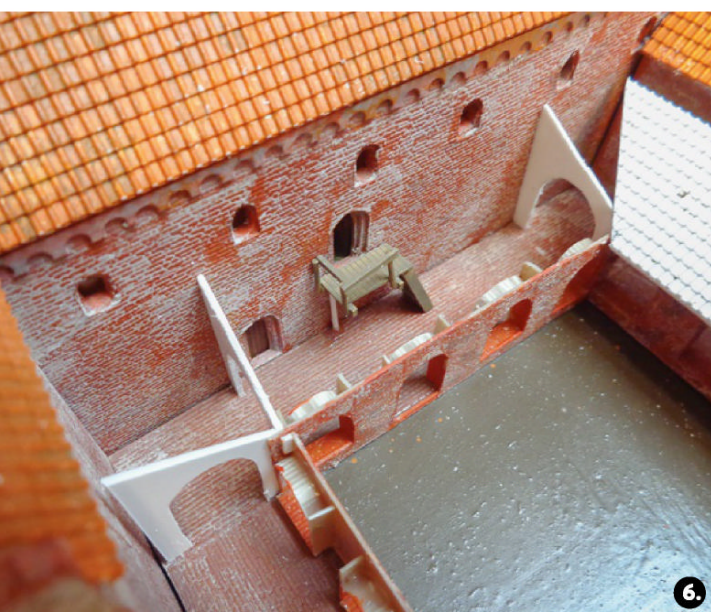
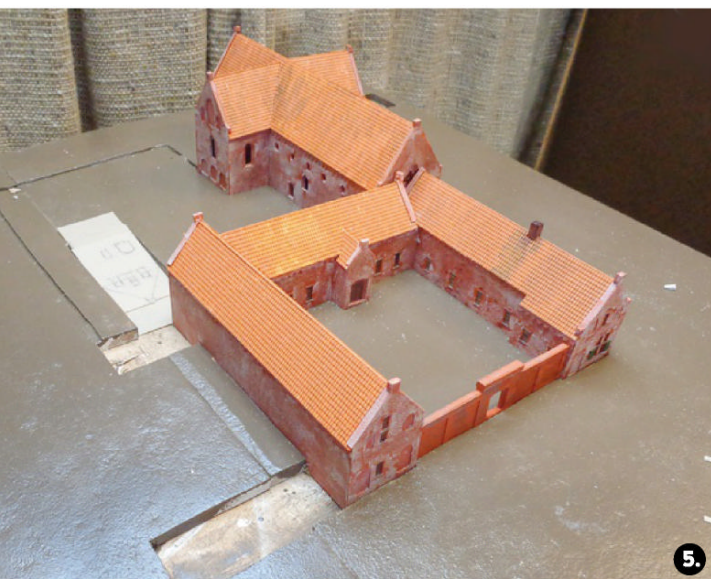
Meer specifiek was er onderzoek naar de merkwaardige structuur van dorp en wierde. Omdat het graven op een wierde met een hoge archeologisch trefkans zoals die van Rottum niet is toegestaan, is de bodem met moderne technieken onderzocht. Met elektronische weerstandsmetingen kon zonder te graven worden bepaald waar op de wierde veel puin in de grond zit. Op basis van deze metingen kon een goede reconstructie van het kloosteroppervlak worden verkregen. Er kwam een verhaal boven water, waarvan ik dacht: dit klopt allemaal, dit wil ik graag in beeld brengen. Kloosters hebben meestal een bepaalde opbouw en »

1. Het klooster bekeken vanuit het noorden met de kerk uit 1889 als achtergrond.
2. De contouren van het gebouw zijn uitgespaard in de grondplaat. De eerste muren zijn geplaatst.
3. De rijk gedecoreerde muren lopen door tot in het landschap en sluiten er naadloos op aan.
4. De pannendaken zijn gelegd, in de uitsparingen zijn de contouren van nog op te trekken gebouwen te zien.



WEERSTANDSMETINGEN ALS BASIS VOOR SCHAALMODEL





indeling en dit paste ook in het plaatje van Rottum. Er zijn van een restant van de oude kloosterkerk twee foto's van vlak voor de sloop in 1885 bekend waar veel van valt af te leiden. Aan de hand van aanwijzingen op de noordmuur kon worden vastgesteld hoe groot de traveeën, de ruimte tussen twee kolommen of steunberen, van de kruisgang moeten zijn geweest. De oorspronkelijke kerk bleek veel groter te zijn geweest, compleet met zijbeuken en een absis, koorafsluiting. De totale lengte van de kerk was bij benadering 47 meter. Op een deel van de oude fundamenteën is in 1889 een nieuwe kerk gebouwd, die een lengte heeft van ongeveer een derde van de oude kloosterkerk. De nieuwe kerk is opgebouwd met steen, afkomstig van de nabijgelegen steenfabriek Ceres, waarvan nu nog enige fabrieksrestanten resteren. Een paar jaar geleden is bij het aanbrengen van bestrating nabij de kerk een deel van de oude vloer van de kloosterkerk aangetroffen. Door naar kerken uit die periode te kijken, is een reconstructie van het gehele complex gemaakt. Referentiebeelden zijn te vinden in de kerken van Fransum, Marsum en Oostum (Romaans) en Garmerwolde, Stedum en Loppersum (Romano-gotiek). Ook is er een tekening bekend, waar van zowel de oude kerk als het klooster een gedeelte is afgebeeld.

GRACHTEN

Het kloosterterrein was omgeven door een buiten- en binnengracht. Een brug over de binnengracht - deze voorzag in het drinkwater - voerde naar het klooster. Het klooster bezat ooit 1200 ha aan landerijen; het gehele dorp hoorde bij het klooster, er waren drie poortgebouwen, een graanmolen, smederij, kuiperij en een leerlooierij. Tussen de twee grachten is voor een betere verdediging van het klooster later een bastionachtige gracht gegraven. Het klooster is opgetrokken uit grote gebakken stenen, kloostermoppen van 31,5 x 16 x 9 cm, en zogeheten profielstenen. De klei als grondstof was in de omgeving in ruime mate aanwezig. Turf voor de veldovens waarin de stenen gebakken werden werd uit het veengebied van Scharmer gehaald.

MAQUETTE

Met de van de onderzoekers van de weerstandsmetingen verkregen reconstructiegegevens kon het schaalmodel worden gebouwd. Schaal 1:200 is een goed formaat voor een handzame maquette bij mijn lezingen over de vele kloosters die Groningen heeft gekend. Een tekening van de huidige situatie van de Basiskaart Grootchalige Topografie (BGT) in 1:200 diende als ondergrond; de maten uit het onderzoek met bijbehorende kaart zijn naar deze schaal gebracht,



om de oude situatie te reconstrueren. De wierde van de maquette is laagsgewijs uit verschillende platen hardboard opgebouwd. Deze zijn op hoogte geschaafd en op een 12 mm plaat MDF vastgezet waarmee het oplopende hoogteverschil tot, in werkelijkheid, 5 m is ontstaan. De taluds van de grachten zijn met een helling van 45° ingezaagd. Door de muren van de gebouwen tot de onderplaat door te laten lopen en de vorm daarvan uit te zagen, ontstond een goede »

5. Het complex begint vorm te krijgen. Inmiddels is de bodem bruin geschilderd.
6. De kruisgang in wording. De trap bood de organist toegang tot de speeltafel van het orgel.
7. Het grote orgel in model, opgesteld in de kerk.
8. De kruisgang nagenoeg geheel overdekt.
9. Het voltooide klooster vanaf het zuiden gezien.





10.

OP DE MAQUETTE LIGT IN DE HAVEN EEN BOOTJE VAN PREISER

aansluiting van de gevels met het maaiveld. De muren zijn opgebouwd uit Pasticard-muurplaten nr. 0422 steen fijn van GM&S, die op de schaal 1:200 een aardige benadering van de onregelmatige kloostermoppen zijn. Hier en daar is het metselwerk wat verouderd voor de kleurnuancering van de oude stenen, met verschillende tinten matte verf van Humbrol zoals rood nr. 100 en bruin 37 en 85. De binnenkant van de muurplaten is verstevigd met 1 mm polystyreenplaat. Aanvankelijk was het een mannenklooster, doch later woonden er ook nonnen. Na de nodige bouwkundige aanpassingen, want ze mochten natuurlijk niet gemengd leven. Op de maquette zijn figuren in schaal N (1:160) aangebracht, dit komt dicht bij de schaal van de maquette. De monniken zijn buiten het klooster te zien, terwijl de nonnen binnen de kruisgang en in de binnentuin achter de poort van het klooster zijn gepositioneerd. Het abtenhuis, waar de abt van het klooster woonde, staat vrij van het klooster. Het is geïnspireerd op een oude weem (oude pastorie) uit de bouwtijd van



11.



het klooster. In dit geval op de reconstructie van de weem in Westeremden van kunstschilder Henk Helmantel.

ÉÉN SCHOORSTEEN

Vervoer ging vroeger per schip en reizen te voet of per paard. De oude haven van Rottum waar producten werden aan- en afgevoerd is nog aanwezig; op de maquette ligt daar een bootje van Preiser. De kloosters waren zelfvoorzienend en verkochten producten. Ook moest er bijvoorbeeld turf worden aangevoerd, voor de enige warme kamer in het klooster. Daarom volstaat bij het grote complex één schoorsteen. De turf was ook nodig voor het bakken van de kloostermoppen en profielstenen in de veldovens. Topgevels zijn uitgevoerd met vlechtwerk en rollagen. De kerk heeft een dakruiter, op de kruising van de daken van de kruiskerk zoals aangegeven op onder andere de kaart van Jacob van Deventer uit 1559. Ook is het bijzondere roosvenster in de topgevel van de kerk aangebracht. De grote ramen zijn later aangebracht, toen men meer licht in de kerk wilde. Aan de noordzijde boven de aangebouwde kruisgang zijn de oude kleine romaanse ramen aangebracht en zijn de muren voorzien van een rondboogfries, een gekartelde sierlijst bovenaan de muur. In de kruisgang was waarschijnlijk een trap die door de kerkmuur naar het orgel voerde, beide zijn in het model opgenomen. Een renaissance-orgel zoals vroeger in de kerk van Scheemda (1526) heeft gestaan, is in miniatuur in de kloosterkerk geplaatst. Dit orgel hing in de vorige »



10. Enkele broeders tijdens een kleine processie bij de kerk.
11. Het gebouw op de voorgrond is het abtenhuis. Ook de dakruiter op de kerk vraagt om aandacht.
12. Nog een detail dat om aandacht vraagt: het roosvenster in de koormuur van de kerk.
13. De kloostergang met de zusters in de binnentuin.



eeuw in het Rijksmuseum, maar bevindt zich nu in een Rijksopslag in Lelystad. Het altaar is nagebouwd naar voorbeeld van dat uit het klooster Ihlow (Ost Friesland), dat nu in Aurich staat. Naast het klooster staat het melkhuis, een boerderij in oude stijl, gebouwd naar voorbeeld van reconstructies bij het Drentse Orvelte. Op deze plek staat ook vandaag de dag een boerderij en deze is met de ophaalbrug nagebouwd. De ondergrond is enkele keren met bruine verf geschilderd waarna het groene strooisel van Heki kon worden aangebracht en met water verdunde witte houtlijm gefixeerd. Het vee bestaat uit een aantal soorten. Uit de schilderijen van Paulus Potter blijkt dat er in die tijd diverse rassen waren: zwartbont, roodbont en blaarkoppen. In model zijn de koeien in de juiste kleuren geschilderd. De bomen in de grote, naast het klooster gelegen tuin zijn van Spoorboom.nl. Over de reconstructie van het klooster is het boekje 'Terug naar klooster Sint Juliana' verschenen; de hierover gemaakte 3D-animatie spreekt zeer tot de verbeelding.

TUFSTEEN

In 2023 is nabij het voormalige klooster door archeologen een grafveld van circa 20 x 20 m blootgelegd en zijn restanten van 458 mensen gevonden. Hierbij bleek

dat de huidige hoogte van de wierde (5 m boven NAP) circa een meter hoger moet zijn geweest, gelet de ondiepte van de graven met soms minder dan 50 cm gronddekking. Tot ieders verrassing stuitte men op de fundering bestaande uit tufsteen en zoden van een eerdere parochiekerk uit de 11e eeuw met buitenafmetingen van 9 x 7 m en binnenwerks 8,5 x 6,5 m. De kerk beschikte over een absis, een ronde koorafsluiting, waar het altaar stond en de priester de mis opdroeg. Toepassing van tufsteen en voor de dakbedekking leien of lood ligt voor de hand, aangezien in die periode in ons land het bakken van stenen niet bekend was. De kloosterorden hebben dit vanaf het derde kwart van de 12e eeuw geïntroduceerd en pasten het sindsdien toe voor hun kloosters. Ook dit vraagt om er een maquette van te bouwen... //

14. De koeien van de boerderij grazen aan de westzijde van het klooster.

15. Of dit water breed genoeg was om aanvallers te stoppen? De ophaalbrug is beweegbaar uitgevoerd.

16. Je voelt de rust die van het geheel uitgaat.



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!



HET LAATSTE HOOFDSTUK

In 2024 is het een kwart eeuw geleden dat de elektrische locomotieven van NS werden verdeeld over de nieuw gevormde concernonderdelen NS Reizigers en NS Cargo.

Prijs: € 49,90.

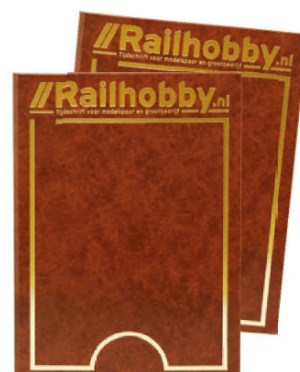
Railhobby.nl/hoofdstuk

RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartal-stickers (t/m 2027).

Prijs: € 21,95.

Railhobby.nl/verzamelband



CTA-BAKKEN

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

Railhobby.nl/cta



ATLAS VAN HET EERSTE ELEKTRISCHE SPOOR

In 1908 werd een belangrijke stap gezet in de Nederlandse spoorweg-geschiedenis. Na een lange en uitdagende voorbereidingsperiode werd door de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM) de eerste geëlektrificeerde passagiersdienst van Nederland begonnen, die van Rotterdam Hofplein naar Den Haag HS en Scheveningen Kurhaus.

Prijs: € 39,95.

Railhobby.nl/elektrischespoor

NIEUW



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



2010

Toen & Nu

DELFT

Met het ondergronds brengen van station Delft is het aanzicht ingrijpend veranderd. Dat geldt eveneens voor de nu in een tunnel gelegen sporen en het aangrenzende stadsdeel.

Voor deze aflevering van Toen & Nu reizen wij af naar het Zuid-Hollandse station Delft, gelegen aan de drukke spoorlijn tussen Rotterdam en Den Haag. Het oude station Delft - geopend in 1885 - ademde de sfeer uit van een 'echt' ouderwets station. Kees van Kooten zou gezegd kunnen hebben dat het oude station plaats moest maken omdat het te romantisch en te sfeervol was. Wie nu in Delft is en het station bezoekt, zal moeite moeten doen om de oude situatie te reconstrueren. Het oude luchtspoor wat voor de spoorwegliefhebber een feest was om over te rijden, of om treinen hoog voorbij te zien gaan, is geschiedenis. Maar omwonenden werden van de herrie horendol; dit gelijk het befaamde luchtspoor in Rotterdam. Het spoorbeeld in die tijd was ook wat afwisselender dan heden ten dage. Op de

plek waar het huidige station staat, stonden vroeger alleraardigste huisjes die aan studenten verhuurd werden. Mijn zusje woonde daar, ik kon daar heerlijk treinen spotten. De oude Benelux, Hondekoppen, getrokken treinen naar Venlo, het kon niet op. Those were the days...

Het spoor gaat sinds 2015 ondergronds en de plek van het luchtspoor werd bouwlocatie voor de tweede, eveneens dubbelsporige, ruim 1800 meter lange tunnelbuis. Het eilandperron voor de sporen 3 en 4 was in ruwbouw direct bij de bouw van het ondergrondse station naar ontwerp van architectenbureau Benthem Crouwel gerealiseerd. Dat alles om de gestaag toenemende stroom reizigers te kunnen verwerken. Het bovengrondse gebouw waarin het stadskantoor Delft is ondergebracht, is ontworpen



door het plaatselijke Mecanoo Architecten en staat naast het oude stationsgebouw. Zoals ieder zichzelf respecterend station heeft ook Delft een mega fietsenstalling (voor ruim 10.000 fietsen), voornamelijk voor de studenten natuurlijk. De oude Benelux is opgevolgd door de Traxx in trekduwdienst, die alweer afgelost wordt door de ICNG. De Hondkop is opgevolgd door de IRM, en ook die serie heeft op de tekenafel al een opvolger. //

2010



2014



1. Het oude station Delft, gefotografeerd op 10 april 2010 vanaf het in een flauwe boog gelegen eilandperron. In het gebouw is nu restaurant Pavarotti gevestigd.
2. Het eerste eilandperron op 9 december 2014, enkele maanden voor de opening van het station in 2015. Inmiddels beschikt Delft over twee eilandperrons waarvan het westelijke in 2024 is opgeleverd en spoor 3 een jaar later in gebruik is genomen. Dat van spoor 4 zal later volgen.
3. De in 2010 gebouwde tijdelijke voetgangersbrug bood een goed uitzicht over de sporen. Op spoor 1 wachtten reizigers op hun trein richting Den Haag, 13 april 2010.
4. De entree van de oostelijke spoortunnel (naar spoor 2) op 16 december 2014 gezien vanuit de cabine van een dieselloco. Op de plek van het hooggelegen baanvak, dat in 2015 buiten dienst is gegaan, zal de westelijke, eveneens tweesporige, tunnel worden gebouwd.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 487, verschijnt begin oktober.

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



Railinfo+: Ex-ÖBB 1043.01

Het Zweedse Tågab heeft de loc in de BÖB-outfit teruggebracht. Harold van der Meer was ter plekke.



Railtest: Märklin Shay

De Amerikaanse loc kent een bijzondere aandrijving.



Techniek: Speeltuin met acht werkende toestellen

Van wip en loopton tot draaimolen.



Doen: Diorama in schaal Z

Dorp, rivier, tunnel en spoorlijn in 1:220.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Bert van Hooff, Stefan Izeboud, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Erik Abbink, Marc van Audenaerde, Jan Bakker, Frank Barteld, Rob Bemelen, Achim Birnbaum, Rob Blom, Sven de Boeck, Kees Bregman, Sander Broerse, Marius Broos, Thomas Feldmann, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Jeroen Franssen, Henk Greuter, Willy Henderix, Alex Henke, Ludger Kenning, Carsten Klatt, Marek Knopp, Rein Korthof, Oliver Lang, Pia Lindberg, Bouwe Luurtsema, Hans de Mooij, Tiemen Schenk, Matthijs Schreurs, Leon Schrijvers, Gerard Tombroek, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven **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), abbonementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief special kost € 7,90 p/mnd en in België € 9,25 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 1x per jaar een special **Vormgeving** Marco Lassing **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551
Railhobby is protected by: de Merkplaats.

© Copyright 2025. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veeleelvoudigd 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!

Ontdek ESU op www.loksound.nl

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

Mobile Control Pro voor ECoS, CabControl, z21, CS2,
Central Station Reloaded, CS3, Yamorc... met apart verkrijgbare docking.

PAIRI DAIZA

10 JAAR PAIRI DAIZA STEAM RAILWAY

EEN UNIEK SPOORWEGFEEST IN PAIRI DAIZA!
MET 10 STOOMLOCOMOTIEVEN UIT HEEL EUROPA



13-14
SEPTEMBER 2025

Info & tickets: pairidaiza.eu



Charmante Nederlandse vrouw met Franse roots

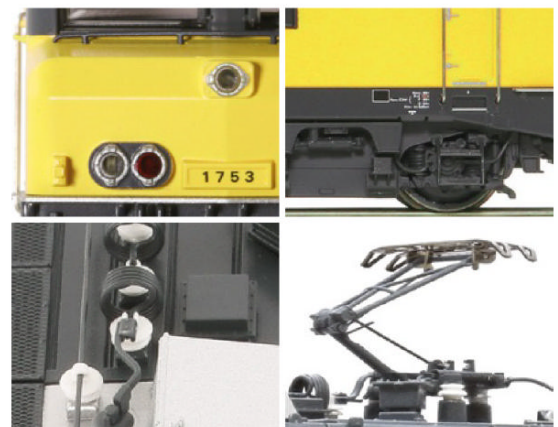
Als gemoderniseerde versie van de 1600-serie werden tussen 1991 en 1994 81 locomotieven van de 1700-serie aangeschaft. Ze onderscheiden zich door een toegenomen gebruik van elektronische componenten, een nieuwer treinbeveiligingssysteem en een ander remsysteem. Locomotief 1753 werd in 1993 door Alstom geleverd. Tot 2000 werd hij vooral ingezet in dubbeldekkertreinen. Daarna trok de locomotief binnenlandse intercitytreinen en internationale diensten zoals de IC Amsterdam – Berlijn (naar Bad Bentheim). Ook de IC Den Haag – Venlo met ICK-passagiersrijtuigen behoorde tot het aanbod. De 1753 had, zoals de meeste 1700 locomotieven, geen stadswaagen.

Het ROCO-model maakt op het eerste gezicht indruk met zijn verfijnde uiterlijk. Dit geldt onder meer voor het zorgvuldig nagebouwde chassis met de vele los aan elkaar bevestigde steekdelen op de draaistellen en de los aan elkaar bevestigde opstaptreden. Het eerste dat opvalt aan de carrosserie van de locomotief is de zorgvuldig nagebouwde voorzijde, afgerond door de gedeeltelijk metalen handgrepen. Het ontwerp van het dak verdient bijzondere aandacht. De pantografen met hun onzichtbare bevestigingen zijn bijzonder opvallend. Ook de ontstoringsspoel van het fijnste metaal draad is een echte blikvanger. Dit model zal een echte blikvanger zijn op uw modelspoorbaan.

Elektrische locomotief 1753, NS



- Stroomafnemer met innovatieve bevestiging
- Met veel afzonderlijk aangebrachte insteekdelen, waarvan sommige geëët zijn
- Digitaal in bedrijf met afzonderlijk schakelbare front- of sluitlichten en cabineverlichting



7500118	DC	
7510118	DCC	
7520118	AC	



Lees meer over dit
nieuwe model: