Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 49, JANUARI 2026 - NR 490 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE) - SCALACROSSMEDIA.NL

100 PAGINA'S DIK!

REPORTAGE:
Containerterminals
Maashaven

DOEN:
Franse garage
in 3D-print

30 JAAR THALYS
en Eurostar

RAILTEST: DB 59 032 TRIX & MÄRKLIN



Doen: Diorama met boshut
Snelcursus landschapsbouw



Baan in beeld: Toscaans bergstadje
Levend schilderij in schaal N

00490
8 718836 140471
BP

Preview artikelen

Als online abonnee leest u als eerste de nieuwste Railhobby-artikelen



Dieselelektrische rangeerloc NS 652

'BAKKIE' VAN PIKO IN H0

Op woensdag 1 oktober 2025 werd bij de Veluwse Stoomtreinmaatschappij (VSM) naast de fraai gerestaureerde loc 532 het nieuwe model van de NS 652 officieel gepresenteerd. Matthias Fröhlich van Piko overhandigde het eerste model aan Ton Bultman van de VSM. Hierna konden alle aanwezigen het model bewonderen en fotograferen. Wij hebben de loc nader onder de loep genomen.

Bij de overhandiging zei Matthias dat hij verheugd was dat de 'roll-out' bij de VSM naast een originele 500 kon plaatsvinden. In zijn inleiding ging hij in op de historie van de locomotief. Voorafgaande aan de productie is eerst geanalyseerd welke uitvoering het moest worden, aan welke bijzonderheden gedacht moest worden en hoe het een en ander, zoals details, technisch uitgevoerd moest worden. Zowel op de doos, gebruiksaanwijzing als reclames staat serie 500 vermeld. De producent heeft uiteindelijk niet voor een 500 gekozen, maar is uitgegaan van een 600, loc 652, zoals die begin jaren vijftig in Zwolle gestationeerd was. Er is gebruikgemaakt van originele fabriekstekeningen en is er veel nagemeten bij de VSM-loc. Matthias bedankte het museum en Wim Wolters voor hun medewerking en ondersteuning.

SERIE 500

Tussen 1931 en 1934 bestelde de London Midland and Scottish Railway (LMS) diesellocs met (Engelse) asindeling 0-6-0. De English Electric 6K, gebouwd door Hawthorne Leslie, was een prototype voor de latere grotere serie. Deze door de English Electric Company (EEC) ontwikkelde serie Class D3/6, kwam als Class 11 bij LMS in dienst. Het Britse Ministery of Supply, ministerie van bevoorrading, heeft bij de LMS in Derby meerdere diesellocs besteld. Ze kwamen in dienst bij het War Department (WD). Aan het eind van WO II bleven diverse WD-locs in Nederland achter, waaronder ook enkele Class 11. Uiteindelijk nam NS tien van deze machines over. Eind april 1946 werden ze 501-510 genummerd. De locs bevielen zeer goed: ze bleken eenvoudig te bedienen en behoefden niet veel onderhoud. Mede door de gekoppelde wielen waren ze sterk. De maximumsnelheid was 20 mph, 32 km/h. Bij opzending van de loc moesten de tussentandwielen van de twee elektromotoren worden losgekoppeld, zodat 60 km/h mogelijk was. Dit is wel eens vergeten, met grote schade aan de elektromotoren tot gevolg. Een nadeel was dat de machinist door het smallere Engelse profiel, soms ver naar buiten moest leunen om de rangeerder goed te kunnen zien. Vanwege het feit dat de locs betrouwbaar waren, bestelde NS bij EEC 35 stuks. Ze kregen de nummers 511-545 en werden geleverd van 1949 tot 1964. De WD-locs waren aanvankelijk donkergrijs geschilderd. Later kreeg de hele serie de bekende groene kleur.

SERIES 600/700

De serie 500 was alleen geschikt voor rangeerwerk van niet al te zware treinen, omdat ze niet beschikten over een doorgaande luchtrem. Het rangeerdeel moest dan worden afgeremd met de directe rem, die alleen op de remmen van de loc werkt. NS had behoefte aan nog meer van deze drieassers. Omdat ze ook ingezet moesten worden als trekkracht voor (lichte) goederentreinen, plaatste NS in 1948 in Engeland een vervolgopdracht, maar dan wel met een doorgaande luchtrem. Deze moesten voorzien worden van een extra compressor en een Knorr-remkraan. De 65 stuks werden van 1955 tot 1957 door de firma Dick Kerr Works in Preston gebouwd en kregen bij NS de nummers 601-665. Was de serie 501-510 nog voorzien van een EEC-dieselmotor 6K van 355 pk, vanaf de 511 werd een 6KT-motor met een vermogen van 400 PK ingebouwd. Omdat er nog meer behoefte was aan deze locs werden er nog eens vijftien stuks besteld, maar zonder dieselmotor. In Nederland werden Stork-Thomassen-motoren ingebouwd. De locs kregen de nummers 701-715. In totaal kwamen bij NS 125 van dit type DER-locs in dienst. Door spoorwegpersoneel NS werden ze vaak "Bakkie" genoemd. In de railtest van het Roco-model in het aprilnummer van 1982 noemde de »

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): TON OOSTEROM







1. NS 652 'Bakkie': gedetailleerd van de verschillend uitgevoerde seinlantaarns tot de koperkleurige fluit.
2. Het eerste model van de Piko NS 652 is door Matthias Fröhlich van Piko overhandigd aan Ton Bultman van de VSM. (foto Wim Wolters)
3. Vol trots tonen Wim Wolters, Ferdinand van Lunenburg (de nieuwe vertegenwoordiger van Piko) en Matthias Fröhlich van Piko de nieuwe NS 652. (foto Piko)
4. Het schaalmodel poseert op de voetplaat van zijn grote broer.

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

Dit krijgt u:

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

Nieuwsbrief

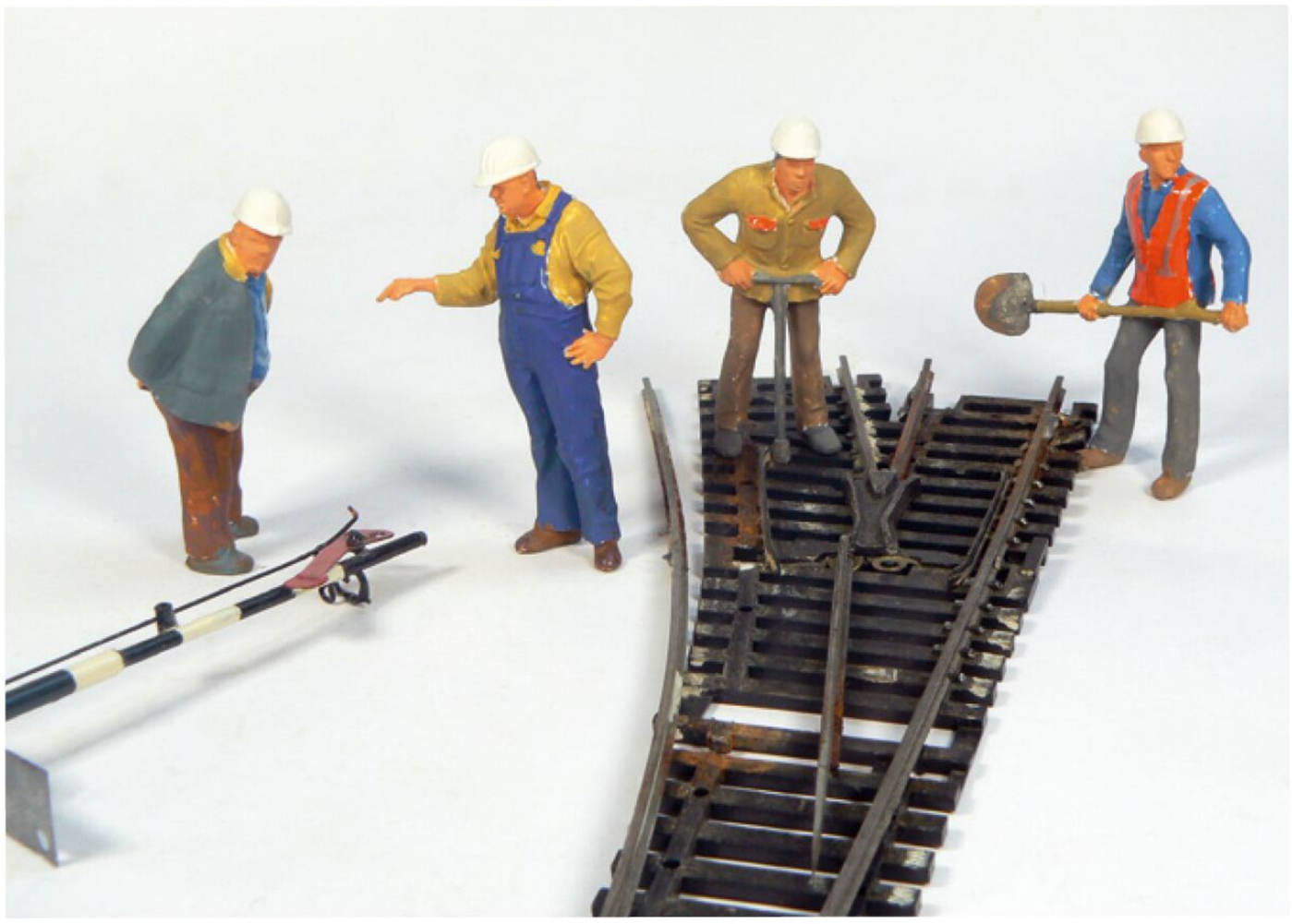
Altijd als eerste op de hoogte? Meld u aan voor de online first nieuwsbrief via **Railhobby.nl/nieuwsbrief en ontvang exclusieve updates.**



Cover
THALYS PBKA 4341

30 jaar snelle treinen tussen Amsterdam en Parijs. Van TEE via Thalys naar Eurostar.

FOTO:
TON OOSTEROM



Theorie en praktijk sluiten niet altijd op elkaar aan. (foto Rob Mooij)

Onkunde

Het begint er steeds meer op te lijken dat we steeds minder kunnen. Nieuwe treinstellen ICNG - notabene gebouwd als een iets aangepast **standaard-ontwerp!** - waarvan er enkele door grove fouten in het laswerk nog voor de indienststelling zo ongeveer herbouwd dienen te worden. Een ander voorbeeld zijn de **viaducten** in de HSL die te licht gefundeerd zijn en dientengevolge langzaam in de grond verdwijnen. Naast kostbaar, zijn de problemen hier alleen tijdens een maandenlange buiten dienststelling op te lossen.

Ook iets op het oog heel simpels als het plaatsen van een nieuw soort **lichtseinen** blijkt tot onoplosbare problemen te leiden. Mede ontworpen voor een betere zichtbaarheid, wordt het nieuwe type soms in het geheel niet opgemerkt. Hier zijn de gemoederen tussen afnemer en leverancier na maanden steggelen dusdanig verhit geraakt dat het hele proces is gestopt. Nu blijkt dit laatste niet erg gevonden te worden, omdat de spoorwegen met de invoering van het ETCS over willen gaan naar **cabinesignalering** en de seinen langs de baan kunnen komen te vervallen. Ondanks al deze ellende lijkt er voor de veel geplaagde **treinreiziger** hoop aan de horizon te gloren: met het verdwijnen van veel wissels en seinen, zou de meest voorkomende storing ook tot het verleden moeten behoren! Of bent u, net als ik, ook benieuwd welke kreet het bekende en veelvuldig voorkomende **'sein- en wisselstoring'** in de toekomst gaat vervangen?

Rob Mooij

Adverteerders

66 De leukste (web)winkels
77 't Nijvere Lezerke Publishers
77 TreintjeOost
77 Modelspoorgigant
77 Peperkamp Modelbouw
99 Train Service Danckaert

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

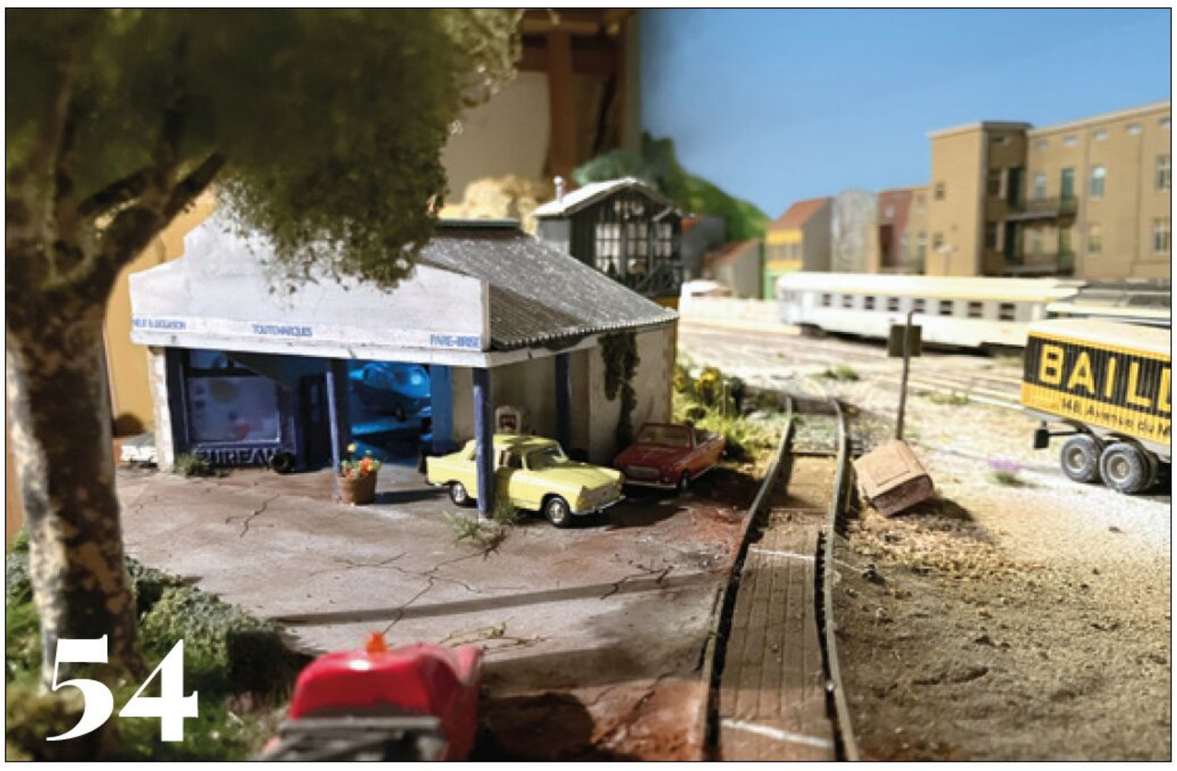
In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 490









6
UITGELICHT:
DB M-RIJTUIGEN
De door Brawa uitgebrachte A4ümg en Bm 238 worden door Rob Blom onder de loep genomen. De ramen zijn zelfs met een waarschuwing aan flessengooiers bedrukt.

16
TECHNIEK: MAT ’35, DEEL 3
De ‘Hoek van Hollanders’ worden gespoten en voorzien van striping, ledseinen, borden en stroomafnemers. De elektrische stroomlijnstellen Mat '35 201 en 206 kunnen de baan op.

24
REPORTAGE: CONTAINERTERMINALS, DEEL 1
Sander Broerse brengt in vier afleveringen de Rotterdamse containerterminals in beeld, te beginnen met de Maasvlakte.

30
BAAN IN BEELD: TOSCANE
Een levend schilderij compleet met bergstadje, klooster, railbus en strand in schaal N.

36
RAILINFO+: EUROSTAR
30 jaar snelle treinen naar Parijs. Van TEE via Thalys naar Eurostar.

41
RAILMUSEA: MODELSPOORMUSEUM
Veel ruimte voor modelbanen en vitrinekasten op de nieuwe locatie in Sneek.

44
REPORTAGE: CFL 1800
De ontwikkelingen bij de ex-CFL-diesellocs zijn ronduit opmerkelijk. Een plukloc komt terug in dienst.



78



16



58

54
DOEN: **FRANSE GARAGE**
Henk Schipper creëert zijn Garage de la Gare in 3D-print.

58
BAANPLAN: **ZWITSERLAND**
In de serie ‘Sporen op vakantie’ voert Kees Bregman ons van Lauterbrunnen naar de Jungfraujoch.

68
RAILTEST: **BR 59 TRIX**
Met zes drijfwielen geschikt voor inzet op de 22,5‰-helling van de ‘Geislinger Steige’.

74
RAILINFO+: **NS FLIRT-FLEX**
Nieuwe vier- en zesdelige enkeldekkers van het Zwitserse Stadler als intercity of sprinter.

86
HISTORIE: **CRAILSHEIM**
Stoom in het Taubertal, kort voor een modern seinstelsel de armseinen heeft vervangen.

90
DOEN: **DIORAMA MET BOSHUT**
Snelcursus landschapsbouw door Stefan Izeboud.

.... EN DE RUBRIEKEN
10 Railinfo
29 Railnieuws
52 Word abonnee
65 De Vijf van... Grootspoor
78 Modelnieuws
85 Spoorverhalen: Overbufferen
95 Railpers
96 Toen & Nu: Ede – Wageningen
98 Preview Railhobby 491

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

DB Gruppe 53 & 61 / M-rijtuigen

EILZUGWAGEN BRAWA

Nadat Brawa de 26,4 meter lange DB-Eilzugwagen met middeninstap en de roestvaststalen regionale Silberlingen heeft uitgebracht, volgt nu de klassieke m-serie rijtuigen die jarenlang de ruggengraat van het reizigersvervoer in sneltreinen zijn geweest. Rob Blom neemt een blauwe A4ümg en een turkoois-crème Bm 238 onder de loep.



1.

Na de Tweede Wereldoorlog werd onder leiding van Adolf Mielich bij de nieuw opgerichte Deutsche Bundesbahn (DB) een serie rijtuigen met een standaard lengte van 26,4 meter ontwikkeld. Na goede ervaringen met de bovengenoemde Eilzugwagen werd begin jaren vijftig een groot aantal rijtuigen besteld die na de klassenaanpassing in 1956 als 1e klasse A4ümg-54, 1e/2e klasse AB4ümg-54, 2e klasse B4ümg-54 en 2e klasse couchette Bc4ümg-54 in dienst waren. In 1958 volgde het 2e klasse rijtuig met bagageafdeling BPw4üm-58 waarmee het hiaat in het bagagevervoer opgelost werd. Alle rijtuigen hadden coupés, overgangen met rubber balgen en Minden-Deutz-draaistellen waarvan er één met een generator was uitgerust. Met uitzondering van het donkerblauwe 1e klasse rijtuig, waren ze in donkergroen uitgevoerd. Vrij snel daarna kwamen er restauratie- en slaaprijtuigen in de fraaie bordeauxrode kleurstelling. Zo verschenen er 1e klasse rijtuigen met een restaurantafdeling in een rood-blauwe uitvoering en groen-rode 2e klasse rijtuigen met een restauratie. Eind jaren zeventig wilde de DB het visuele imago opfleuren en werden 146 rijtuigen in ‘pop kleuren’ omgeschilderd. Vanwege de gevoeligheid voor stof en vuil koos men een paar jaar later voor de turkoois-crème kleurstelling.

MODELLEN

Brawa heeft bij de ontwikkeling van deze H0-rijtuigen goed naar de creaties van Willy Ade (†) gekeken en de detaillering verder verfijnd. De kappen bestaan uit doorgekleurde kunststof zodat er geen doorstraling van de binnenverlichting is. De modellen zijn in een



2.



3.

tweedelige blister verpakking met beschermfolie goed tegen beschadigingen beschermd. Een groot aantal aan te brengen extra onderdelen zoals luchtslangen en koppelingen wordt meegeleverd. Een handleiding ontbreekt, maar via een QR-code is deze op de site van Brawa te vinden. Gezien de prijsstelling had een gedrukte handleiding toch wel bijgevoegd mogen worden.

A4ÜMG

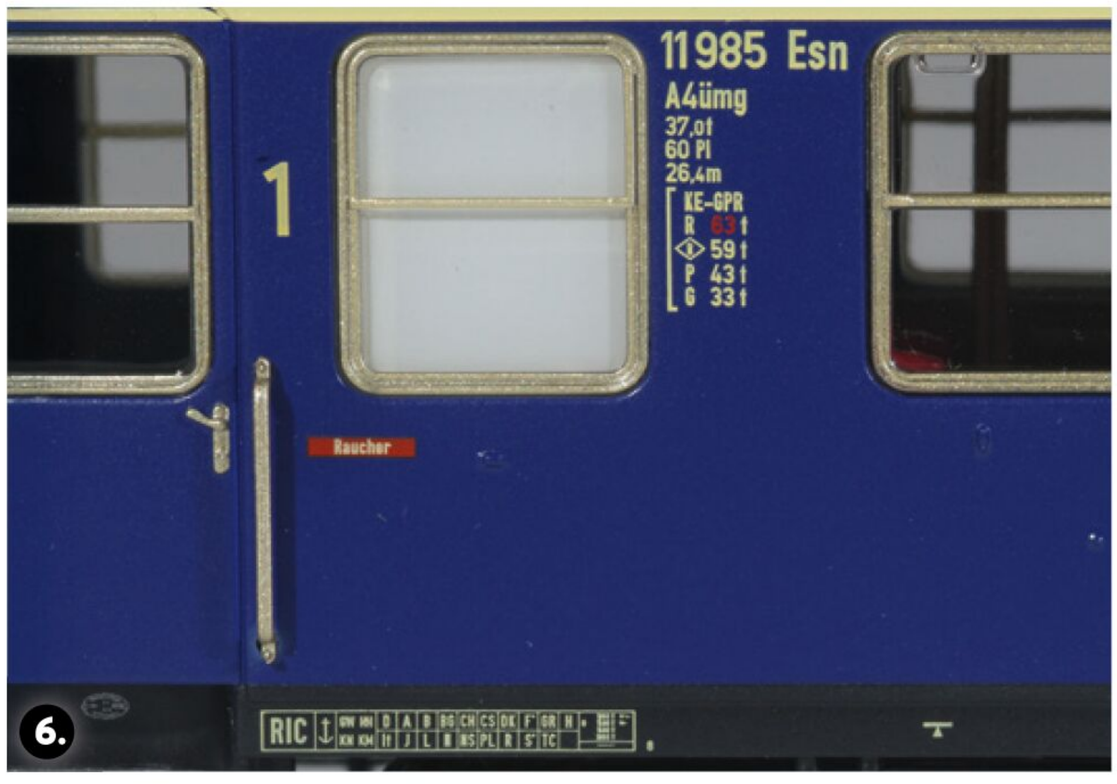
De versie van het geteste donkerblauwe 1e klasse rijtuig is voorzien van binnenverlichting en is heel fraai uitgevoerd. De opschriften zijn loepzuiver opgebracht, zowel op de bak als op de aggregaten van het onderstel. De detaillering van de onderkant stelt nieuwe maatstaven. De gegolfde wielen die Brawa al eerder bij de Eilzugwagen liet zien, zijn hier ook toegepast. Zij voeren de hitte bij het remmen met remblokken beter af. De handgrepen zijn af fabriek vrijstaand gemonteerd, de meeverende balgen zorgen voor een gesloten treinsamenstelling. Alle zitplaatsen hebben apart aangebrachte armleuningen, hoofdsteunen en bagagerekken. Beide geteste rijtuigen hebben binnenverlichting bij de rijtuigportalen, in alle coupés en in het gangpad bij »



4.



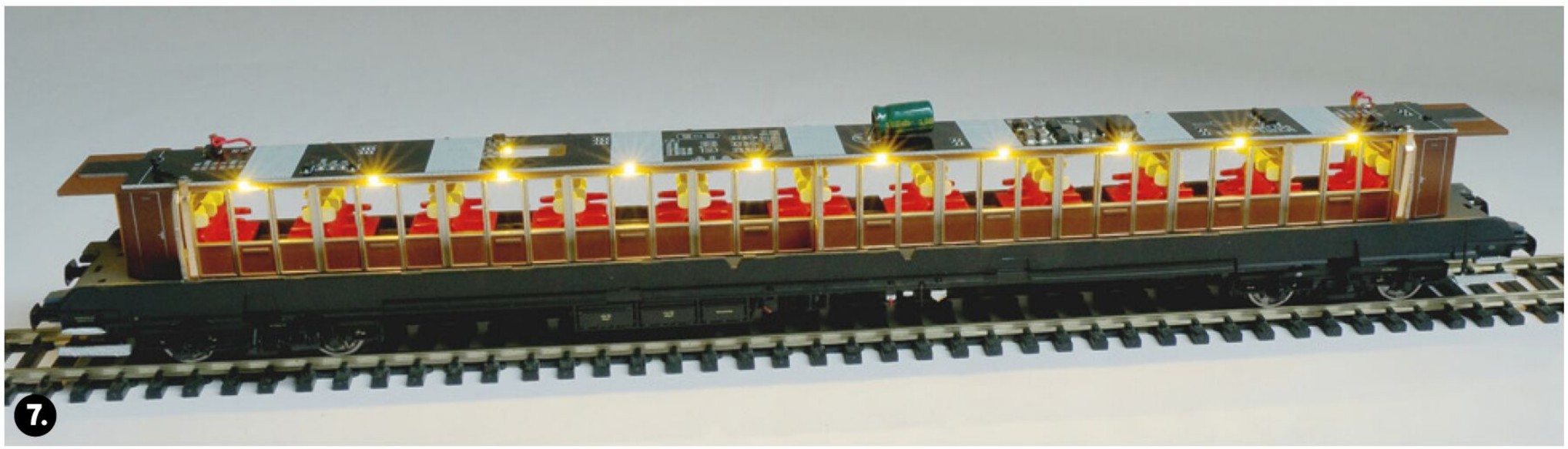
5.



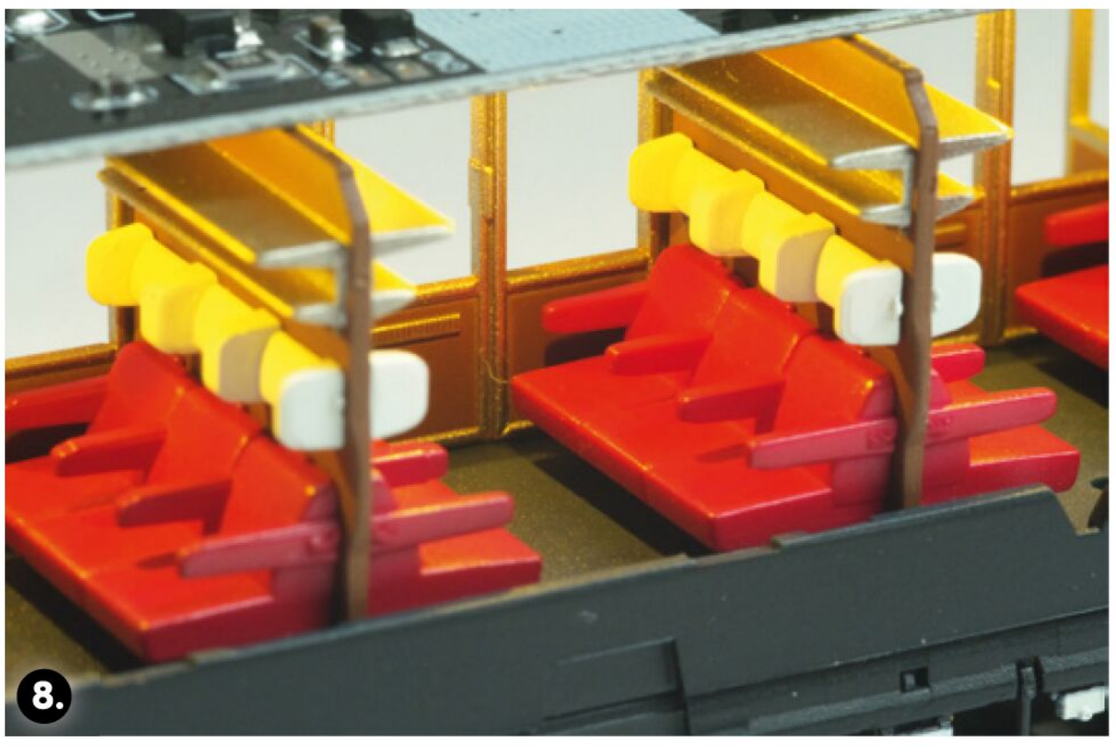
6.

1. Twee tinten grijs, de daken van de rijtuigen hebben een subtiel kleurverschil.
2. Het blauwe DB-rijtuig A4ümg in de uitvoering van tijdperk III.
3. Zowel de kap als het dak bestaan uit doorgekleurde kunststof.
4. Het Minden-Deutz-draaistel met de gegolfde wielen.
5. De stroomopname gaat via alle wielen van beide draaistellen.
6. Loepzuivere opschriften in het voor-UIC-tijdperk. Uit het RIC-raster blijkt dat het rijtuig op veerschepen en in nagenoeg alle Europese landen is toegelaten.

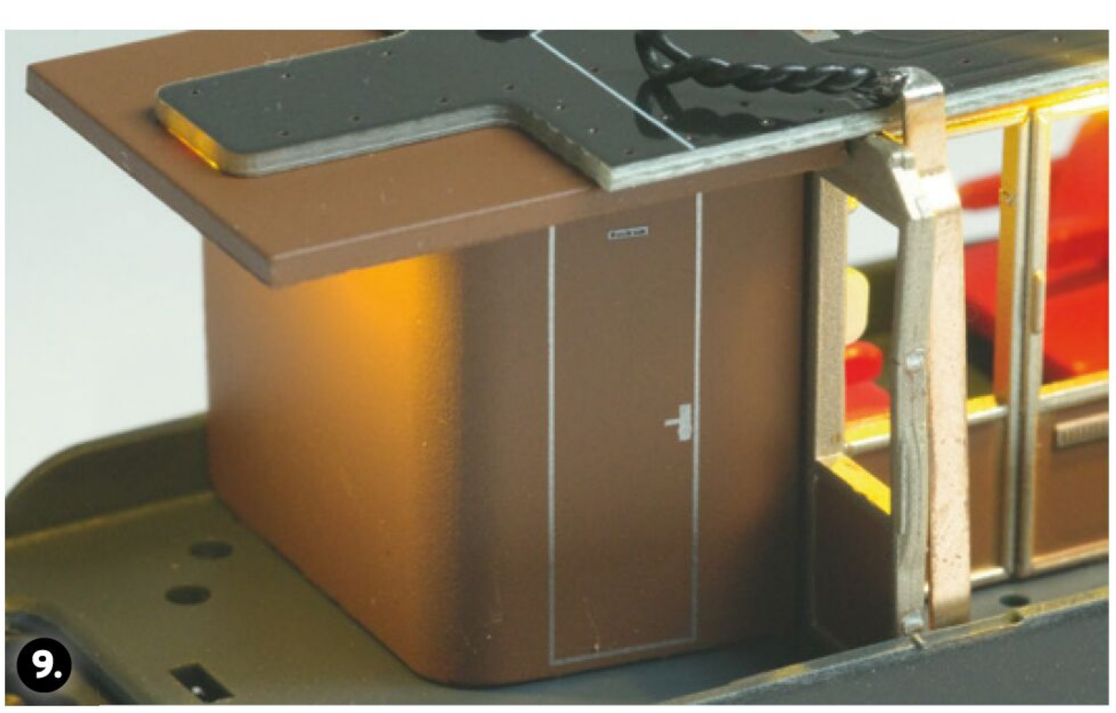
TEKST & FOTO'S: ROB BLOM



7.



8.



9.

de coupés. Alle acht wielen zorgen voor een betrouwbare stroomopname. Een condensator zorgt voor een bufferfunctie om korte stroomonderbrekingen te overbruggen. De basisprint kan met een functiedecoder van Doehler & Haas uitgebreid worden om de sluitlichten te activeren.

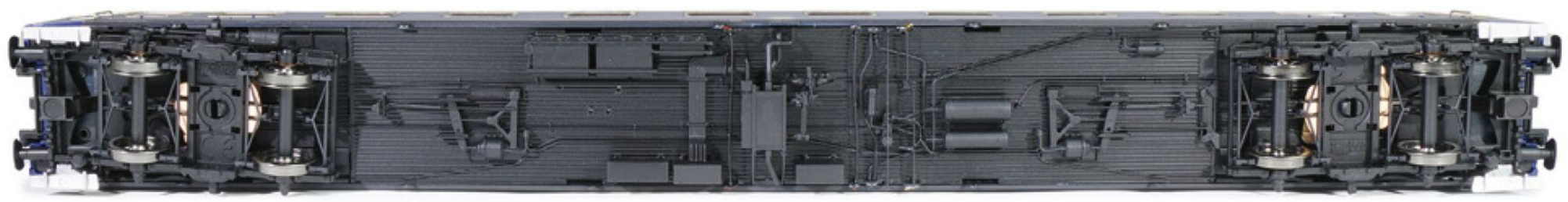
BM 238

Het DB 2e klasse rijtuig van de bouwserie Bm 238 is ontstaan uit de ombouw van de 2e klasse Büm 232. Het rijtuig met een turkoois-crème kleurstelling en een ombergrijs dak heeft twaalf coupés met 1.000 mm-vensters. De grote instapdeuren zijn door klap/vouwdeuren vervangen en de vaste instaptreden door inklaptreden. De beide draaistellen zijn ongewijzigd en met remblokken voor maximaal 140 km/h toegelaten. Evenals het hierboven beschreven 1e klasse rijtuig is dit uiterst gedetailleerd uitgevoerd, zowel voor wat betreft het interieur, de opbouw als de onderzijde. De kleurscheiding tussen de beide kleuren van de opbouw is scherp uitgevoerd. Wat ten opzichte van

HANDGREPEN ZIJN AF FABRIEK VRIJSTAAND GEMONTEERD



10.



11.



12.

het tijdperk III 1e klasse rijtuig opvalt, is het verbod om geen lege flessen door geopende vensters naar buiten te gooien, wellicht ook toen al een teken van verruwing.

Het blauwe rijtuig A4ümg (artikelnummer 58114, € 109,90) kan in tijdperk IIIb worden ingezet, de turkoois-crème Bm 238 (58148, € 109,90) in tijdperk IV. Beide zijn af fabriek uitverkocht, maar bij diverse winkels nog verkrijgbaar. Het ligt in de verwachting dat een nieuwe productie met andere wagennummers binnenkort zal volgen. //

---

7. **Het interieur met binnenverlichting in en naast alle coupés en de portalen.**

8. **De hoofdsteunen en bagagerekken zijn apart aangebracht.**

9. **De beide balkons zijn verlicht, de deuren naar de wc en wasruimte zijn opgedrukt.**

10. **De A4ümg met brandende binnenverlichting.**

11. **De onderzijde van de rijtuigen zijn bijzonder gedetailleerd uitgevoerd.**

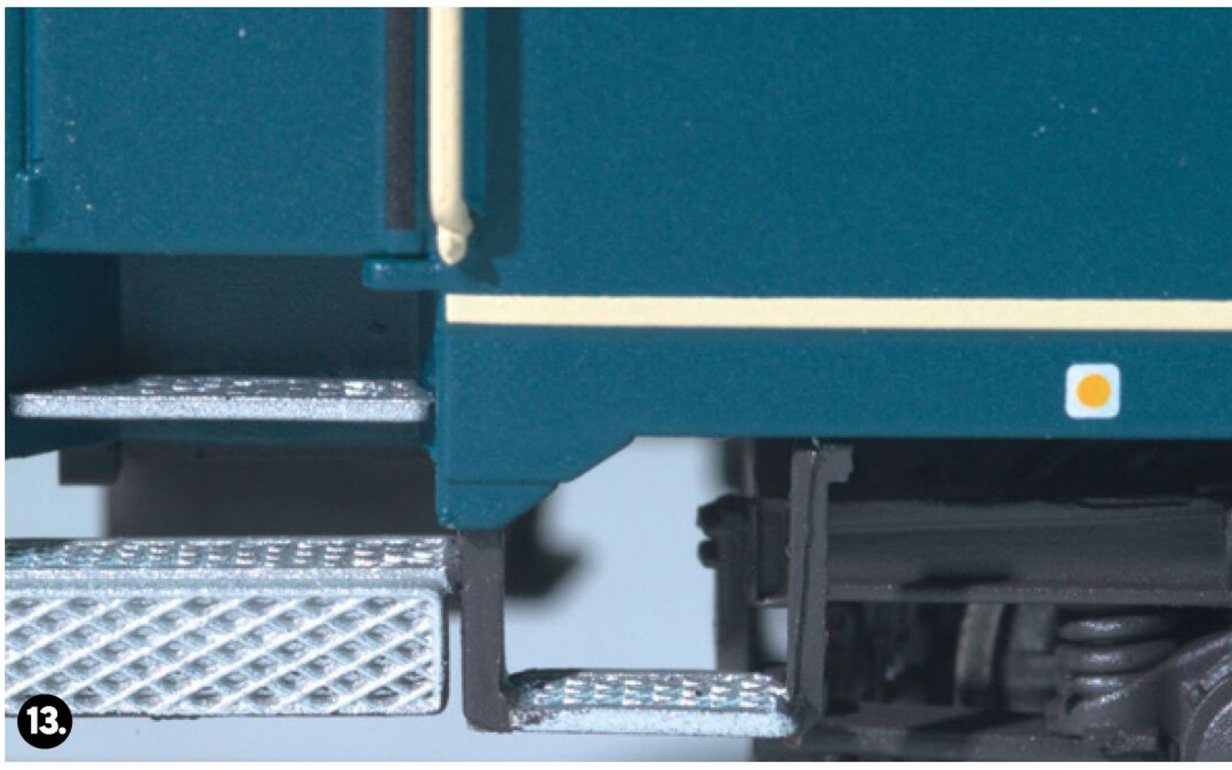
12. **De DB Bm 238 in de turkoois-crème kleurstelling.**

13. **De inklaptreden van het rijtuig Bm 238.**

14. **De handels onder de bak zijn met kleur aangezet.**

15. **Reizende Preisers zouden het nooit doen, maar toch zijn de 'niets uit het raam gooien'-stickers aangebracht.**

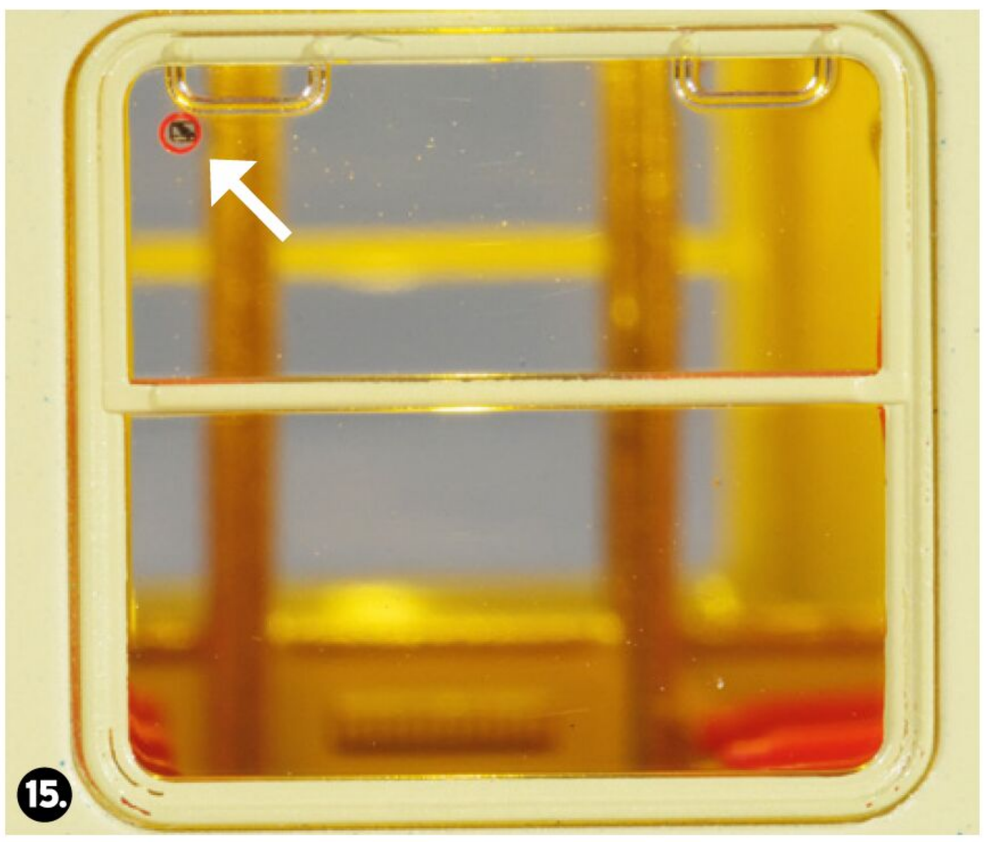
16. **De gedetailleerde kopzijde, zelfs de voetplaat is bedrukt.**



13.



14.



15.



16.

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.



LTE 446 018 en 016 slepen een beladen keteltrein over de Bözberglijn omhoog. De voorste loc draagt nog de EDG-kleurstelling, de tweede een reclame uit het SOB-tijdperk. Zeihen, 12 november 2025. (foto Sander Broerse)

LTE Schweiz Re 4/4 IV

In 1982 nam de SBB vier locs type Re 4/4 IV in dienst, met de gedachte dat hieruit een grote seriebestelling voor snelle locomotieven zou kunnen voortkomen. Zover kwam het niet; de vanwege het karakteristieke stofzuigergeluid als 'Staubzauger' bekende machines bleken te experimenteel en te onderhoudsintensief. Tussen 1994 en 1996 gingen ze naar de SOB, die in ruil vier Re 4/4 III-locs aan de SBB leverde. Bij de SOB waren de locs meestal met de Voralpen Express en posttreinen onderweg. In 2019 liep deze inzet ten einde, waardoor het lot bezegeld leek. Dat was het moment waarop de liefhebbers om de hoek kwamen kijken; bij Eisenbahndienstleister GmbH (EDG) doken ze nog datzelfde jaar in de goederendienst op. Daar zijn ze anno 2025 nog steeds actief, hoewel de inzet als gevolg van defecten beperkt is. De inzetbare locomotieven zijn met name met ketelwagentreinen tussen Basel en diverse terminals rond Zürich onderweg, zoals Mellingen en Rümlang. EDG is overigens in de LTE-groep opgegaan en gaat sindsdien als LTE Schweiz door het leven.-SB

Euroduals bij SJ Nord

Het zit SJ Nord, die de reizigerstreinen op de Nordlandsbanen in Noorwegen runt, niet mee. In oktober 2024 reed dieselloc Di 4.653 in op een aardverschuiving, waarbij de machinist om het leven kwam. Ruim een maand later kon het treinverkeer worden hervat. Door het verlies van de locomotief en onderhoud aan een andere Di 4, werden de twee nachttreinen door busvervoer vervangen. Norske Tog, die de tractiemiddelen beschikbaar stelt, heeft een chronisch tekort aan materieel. In september 2025 was het weer raak, een aardverschuiving bij Levanger veroorzaakte zoveel schade dat er pas over een jaar weer treinen tussen Trondheim en Bodø kunnen rijden. Het goederenvervoer gaat nu met vrachtwagens over de E6. Om het tekort aan locs te ondervangen gaat Norske Tog in samenwerking met Grenland Rail (GR) Stadler EuroDuals inzetten; voor het eerst dat de zesassers in de reizigersdienst te zien zijn. GR heeft twee van deze locs, waarvan één inmiddels is aangepast met onder meer treinradio, deurvergrendeling en een noodstopsysteem. De treinverwarming wordt door Fde-wagens verzorgd. Een Fde heeft twee Scania-dieselmotoren met elk een generator van 580 kW. Om aan de tractiebehoefte te voldoen heeft GR bij leasebedrijf ELP vijf extra EuroDuals besteld die vanaf 2027 beschikbaar komen. Daarna zal het snel afgelopen zijn met de vier hoogbejaarde Henschel Di 4 diesels. De inzet van de Stadler-locs zal van korte duur zijn; vanaf 2028 zullen de eerste Stadler Flirt Nex-treinstellen in gebruik genomen worden.-HvdM



EuroDual 159 007 van Grenland Rail voor een werktrein in Mosjøen (NO), 7 augustus 2025. (foto Harold van der Meer)

Einde 1837 bij RFO

Rail Force One (RFO) berichtte in november 2025 dat de 1837 definitief aan de kant gaat. De loc heeft een bijzondere geschiedenis. Na in juni 1982 als 1637 bij de NS in dienst te zijn gekomen, werd ze bij de splitsing van de NS-boedel in januari 1999 ondergebracht bij NS Cargo. Daar kreeg de machine als enige de rode bedrijfskleur aangemeten. Wereldfaam kreeg ze dat jaar als reclameloc voor Heineken. In 2002 ging de 1637 naar NS Reizigers en na korte tijd in het rood als 1837 te hebben gereden, kreeg ze in 2003 de gele huisstijl terug. In november 2013 ging de loc naar Locon Benelux, waarna ze in oranje met witte band en neus als 9903 was te zien. Als het bedrijf vier jaar later failliet gaat, wordt de naar 1837 omgenummerde loc na een kort intermezzo bij Captrain via RailReLaese aan RFO verhuurd.



Nog steeds in Locon-kleuren wordt de 1837 door RFO ingezet als tractie voor een graantrein van Bad Bentheim naar Kijfhoek. Holten, 22 augustus 2023. (foto Rob Bemelen)

Nu het bedrijf de 1752 in de eigen sharky-huisstijl in dienst heeft genomen, was het kennelijk tijd om van de 1837 afscheid te nemen. Op het moment van schrijven worden aan de 1750 de laatste reparaties verricht en krijgt de 1744 een revisie.-HvdM »

Flirt XL voor Maas-Wupper-Express getest

Met ingang van de dienstregeling 2027 zal de verlengde RE 13 tussen Hamm (D) en Eindhoven van start gaan. Letterlijk en figuurlijk: Regionalverkehre Start Deutschland (Start) zal de treindienst uitvoeren. Net nu het veel geplaagde Eurobahn, die de RE 13 tot Venlo uitvoert, de personele problemen heeft ondervangen en de door TCS gereden Ersatzzug per 14 december is komen te vervallen. De met een jaar uitgestelde verlenging (als gevolg van de covid-pandemie) zal een uurdienst worden. Voor deze verbinding krijgt het bedrijf, onderdeel van DB Regio, de beschikking over twintig Stadler Flirt XL-treinstellen. De eerste arriveerde op 5 november 2025 bij het testcentrum VUZ Velim in Tsjechië. De elektrische XL kan rijden op 15 kV AC (Duitsland) en in ons laagland onder 1,5 kV DC. De vierdelige treinstellen bieden 235 zitplaatsen, waarvan 34 eerste klas en 140 staplaatsen. De zeven deuren per zijde zorgen voor snel uit- en instappen. Moderne faciliteiten zoals usb-poorten, airco, wifi en stopcontacten zijn aanwezig, evenals toiletten. Van de Flirt (wat staat voor Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) zijn inmiddels bijna 3000 eenheden verkocht, een bestseller dus.-HvdM



Impressie van de nieuwe Flirt XL van DB Start. (afbeelding Stadler Rail)

200 locs Euro9000 voor Nexrail

Stadler Rail heeft een overeenkomst gesloten met het Luxemburgse Nexrail voor de levering van een nieuw type Euro9000. Bij deze zogenoemde 'panto-battery Euro9000' is de dieselmotor vervangen door een batterijpakket met 636 kWh vermogen. Het zal nog wel even duren voordat deze versie op de sporen te zien is; de eerste, die geleaset gaat worden door Hamburger Rail Serves (HRS) zal naar verwachting in 2029 geleverd worden. De order die tot 200 locs omvat, onderstreept de transitiedoelstelling van Nexrail om de leasevloot uitstootvrij te maken.-HvdM



Artist impression Euro9000 in Nexrail-design. (foto Stadler Rail)



Op 22 juni 2022 vertrekt Snälltåget met de door Vectron 193 288 getrokken dagtrein Malmö C - Stockholm C vanuit Alvesta. (foto Harold van der Meer)

Meer treindiensten Snälltåget

Het Zweedse Snälltåget heeft grootste plannen voor 2026. Vanaf 4 mei gaan er dagtreinen tussen Stockholm C en Hamburg Hbf rijden, bestaande uit vijf tot zes zitrijtuigen en een restaurantwagen. In het winterseizoen zijn er de gebruikelijke skitreinen naar Oostenrijk en van april tot oktober gaan er nachttreinen rijden tussen Stockholm C en Berlijn. Ook in Zweden zelf wordt een dienst toegevoegd: Malmö via Göteborg naar Storlien. Daar kunnen reizigers dan desgewenst overstappen op de trein naar Trondheim (NO). Voor de extra treinen heeft het bedrijf vijftien voormalige DB IC1-rijtuigen (waarvan vijf Bordrestaurant) aangeschaft. Deze worden gereviseerd en in de bedrijfskleuren geschilderd.-HvdM

Sporenbundels Maasvlakte Zuid

De functie van het tussen de woonwijken gelegen opstelemplacement IJsselmonde zal naar de Maasvlakte worden verplaatst. De Rotterdamse wethouders Chantal Zeegers enTim Versnel benadrukken het belang van de op de vrijkomende grond te realiseren woningen, een ov-knooppunt met het nieuwe station Rotterdam Stadionpark en een tramlijn en meer oost-westverbindingen. De Rijnhaven en Maashaven die destijds voor veel overslag zorgden, zijn of worden tot woongebied omgevormd. Op de Tweede Maasvlakte is eind 2024 de bouw van Emplacement Maasvlakte Zuid (EMZ) - een bundel van zes 740 meter lange geëlektrificeerde sporen - begonnen. Oplevering van de € 140 mio kostende eerste fase is voorzien voor 2027. Het terrein maakt uitbreiding naar vier bundels met totaal 24 sporen mogelijk. Door de sluiting van emplacement IJsselmonde zal de tweede bundel waarschijnlijk op korte termijn worden aanbesteed.-SB »



Artist impression van Emplacement Maasvlakte Zuid, vier bundels van zes sporen. (foto Havenbedrijf Rotterdam)



Op 8 maart 2018 was er voldoende vertraging en kon de 6414 met caprolactam-trein uit Emmen naar Lutterade onder treinnummer 63480 ter hoogte van het Limburgse Slek worden vastgelegd. (foto Marcel van Eupen)

Caprolactam-treinen Geleen - Emmen

Het investeringsklimaat voor (zware) industrie is in Nederland niet al te best. Door de hoge energieprijzen zijn al meerdere grote industrieën vertrokken. In oktober is de Fibrant-fabriek in Geleen, die de chemische stof caprolactam maakt, gesloten. Hiermee is ook een einde gekomen aan het vervoer van dit goedje vanuit Geleen naar Emmtech in Emmen. Tussen deze twee plaatsen reed in het verleden vijf keer per week en op het laatst drie keer per week een keteltrein van tussen de zes en de acht wagens op en neer. Diep in de nacht vertrokken DB Cargo 6400'en uit zowel Geleen als Emmen om rond dageraad op de bestemming aan te komen. De route liep van Emmen via Almelo, Amersfoort, Den Bosch en Sittard. Als de trein op tijd is kon alleen rond de langste dag van het jaar net voor Emmen een foto gemaakt worden. Een eventuele vertraging gaf wat meer opties.-MvE

Eerste T4200 aan MIVB geleverd

De Brusselse vervoersmaatschappij MIVB heeft op 18 november de eerste tram van de nieuwe generatie (TNG) in lange versie van 42 meter in de stelplaats Haren ontvangen. De op de Flexity 2 gebaseerde tweerichting lagevloertram is door Alstom in Wenen gebouwd. Na uitgebreide tests in de stelplaats en dito proefbedrijf op het Brusselse net met tenminste duizend kilometer, zal de tram later dit jaar in de reizigersdienst worden ingezet. De korte versie van de TNG vervoerde eind april 2023 zijn eerste reizigers; daarvan heeft de MIVB er momenteel 34 in dienst. In 2018 ondertekende de MIVB een raamovereenkomst waarmee ze tot 175 TNG's kan aankopen, met een eerste bestelling van zestig voertuigen. Een tweede bestelling van dertig



De T4201 wordt geleverd aan de remise in Haren, 17 november 2025. (foto Steve Lersberghe)

stuks volgde midden 2019. Als alle korte en lange nieuwe trams zijn geleverd, beschikt de MIVB over 79 TNG's van 32 meter lengte (vijfdelige zesassers serie T3200 met 182 plaatsen, waarvan 47 zitplaatsen) en elf van 43 meter lengte (zevendelige achtassers serie T4200 met 256 plaatsen, waarvan 65 zitplaatsen).-MV //

OP = OP

WEBSHOP

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

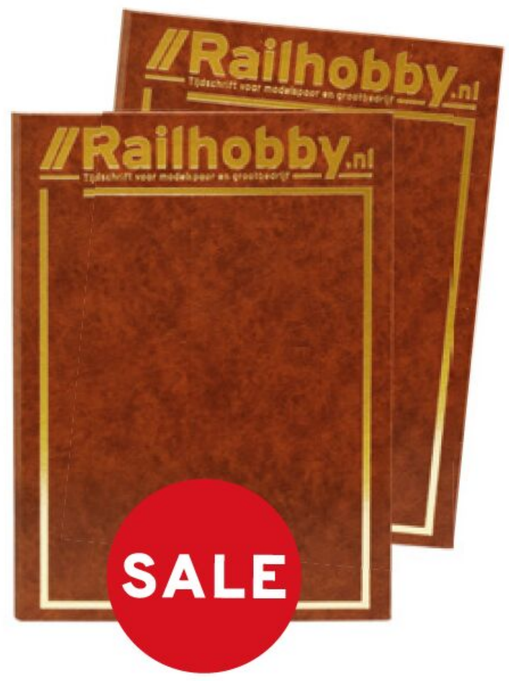


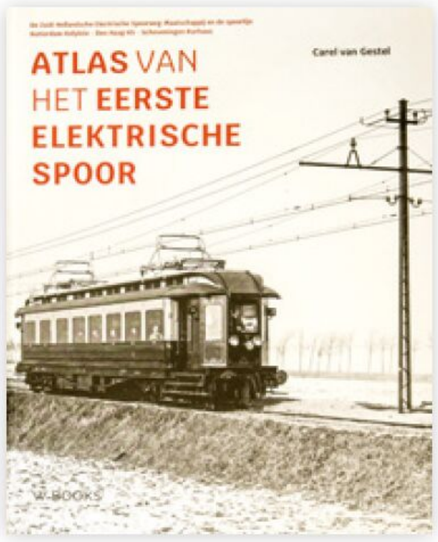
DE OOSTER-SPOORWEG

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

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 boekbinder-spelden en jaartal-stickers (t/m 2027).
Prijs: € 19,75.
Railhobby.nl/verzamelband





ATLAS VAN HET EERSTE ELEKTRISCHE SPOOR

In 1908 werd een belangrijke stap gezet in de Nederlandse spoorweggeschiedenis. Na een lange en uitdagende voorbereidingsperiode werd door de ZHESM de eerste geëlektrificeerde passagiersdienst van Nederland begonnen.
Prijs: € 39,95.
Railhobby.nl/elektrischespoor

RAILHOBBY LOC NS 1111

De NS 1111 met botsneus in H0 is een exclusieve loc uitgebracht door Railhobby, in samenwerking met Piko. Het model is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Voorzien van kaartje met uniek nummer. **Prijs: € 174,99, tweerail analoog (normaal € 204,99); € 199,99, drierail digitaal (normaal € 249,99).**
Railhobby.nl/botsneus



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



1.

Deel 3 van 3

Elektrisch stroomlijn-materieel Mat ’35

DEEL 3: KLEUR, BEBORDING EN STROOMAFNEMERS

In Railhobby 489 heeft Peter Wijshake aan de beide tweetjes Mat ’35, de Hoek van Hollanders, de koppelingen en de draaistellen geplaatst. In dit derde, tevens laatste, deel rondt hij de modelbouw af. De laatste loodjes.

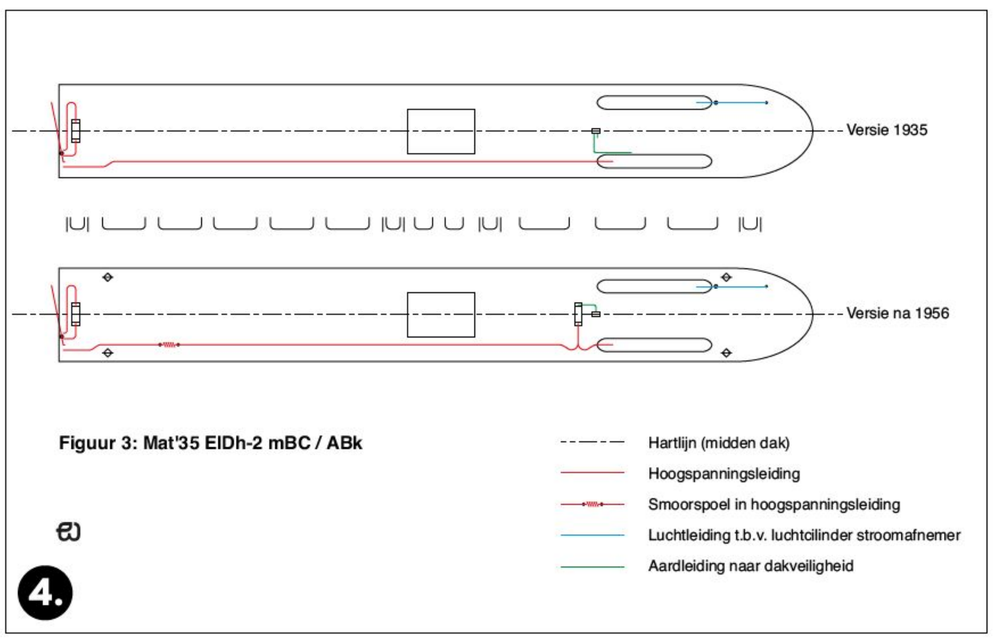
Bij aflevering is Mat ’35 uitgerust met (kleine) Vickers-stroomafnemers. In en na de oorlog keek men niet zo nauw en werd er een beschikbare stroomafnemer geplaatst. Wel waren alle exemplaren op één stel voor een gelijke druk van de stroomafnemer tegen de rijdraad van hetzelfde type. Erwin Frick biedt mooie stroomafnemers van zowel BBC als Vickers, alsmede geëtste enkele en dubbele schuitjes. Ik heb de enkelvoudige gebruikt om de Lima-pantografen te pimpen. Het oorspronkelijke sleepstuk is met de Proxxon-schuurtol zo klein mogelijk afgeslepen waarna het nieuwe schuitje er met secondelijm bovenop wordt gelijmd. Op de voetplaat van de Lima-pantografen is een stukje kunststof gelijmd ter imitatie van de beplating om de luchtcilinder; deze zorgt in werkelijkheid voor het opzetten en neerlaten van de stroomafnemer. De maten hiervan vindt u in figuur 5 (voor de afleveringsversie) en figuur 6 (de naoorlogse variant die we aan het bouwen zijn). Aan de onderzijde is in het midden een gat geboord, zodat het geheel op de voet van de Lima-pantograaf past. Fixeren met



2.



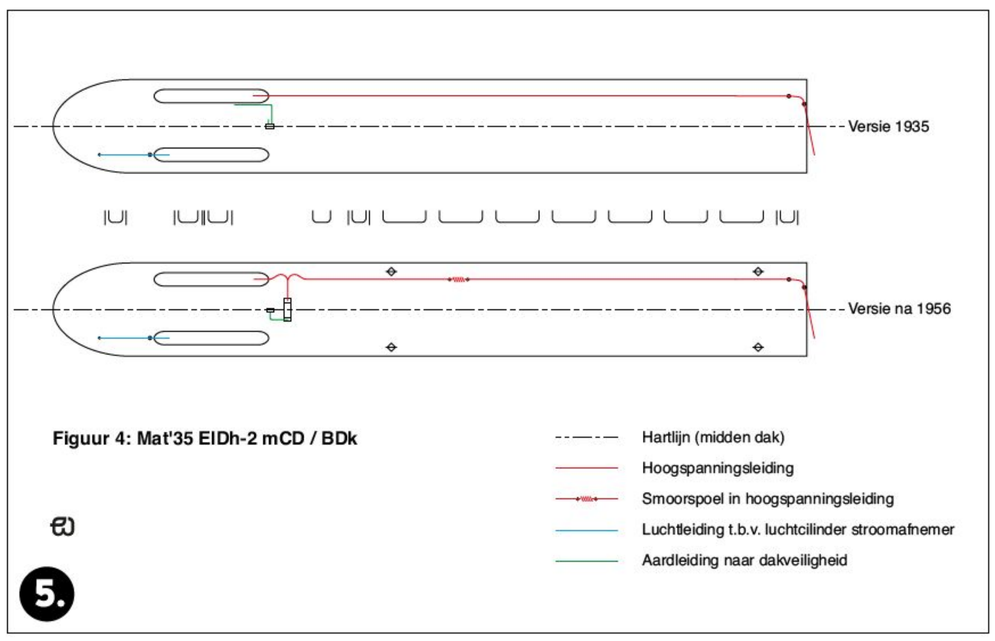
3.



Figuur 3: Mat'35 ElDh-2 mBC / ABk

Hartlijn (midden dak)
Hoogspanningsleiding
Smoorspoel in hoogspanningsleiding
Luchtleiding t.b.v. luchtcilinder stroomafnemer
Aardleiding naar dakveiligheid

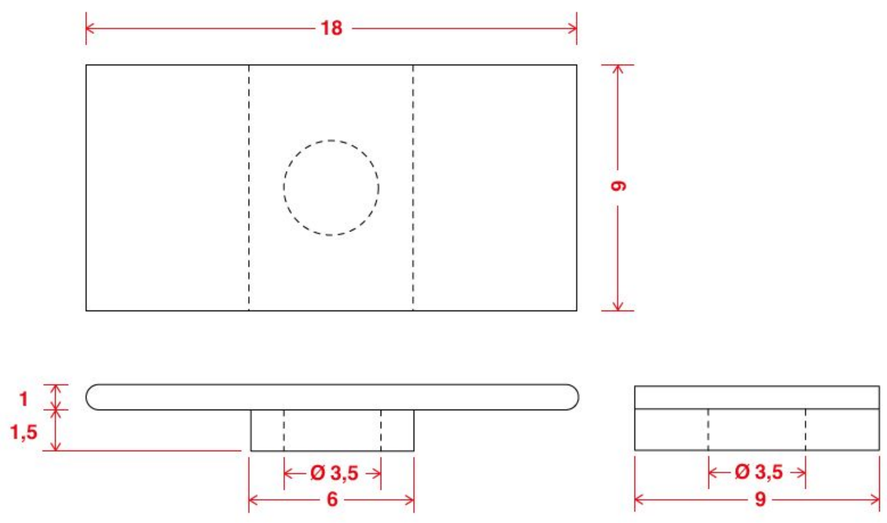
4.



Figuur 4: Mat'35 ElDh-2 mCD / BDk

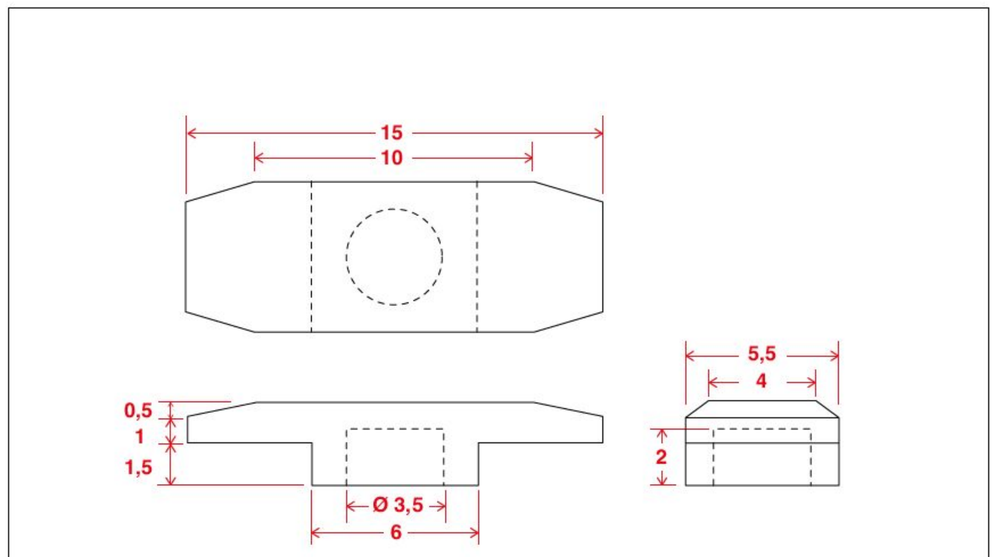
Hartlijn (midden dak)
Hoogspanningsleiding
Smoorspoel in hoogspanningsleiding
Luchtleiding t.b.v. luchtcilinder stroomafnemer
Aardleiding naar dakveiligheid

5.



Figuur 5: Stroomlijnbeplating luchtcilinder stroomafnemer vanaf 1935

6.



Figuur 6: Stroomlijnbeplating luchtcilinder stroomafnemer na 1945

7.

TEKST: PETER WIJSHAKE, **FOTO'S:** PETER WIJSHAKE & ELVIRA WIJSHAKE, **TEKENINGEN:** ELVIRA WIJSHAKE

secondelijm. Voor de neuzen zijn geëtste nieuwzilveren of messing raamframes beschikbaar. Ik prefereer de nieuwzilveren variant omdat die wat steviger zijn. De unit met de drie frontruiten van Frie zijn een fractie te klein, waardoor ze naar binnen vallen. Na het met secondelijm fixeren van aan het frame pas gevijlde dunne stroken Evergreen (zie foto 10) is de passing goed. De sets van MK passen perfect, maar zijn wat fragieler. Ik kom hier later op terug.

Primer

De grondverf breng ik aan met een Motip-spuitbus (04054 grijs). Dit is een etsende primer die prima op kunststof dekt. Alle onderdelen krijgen een dunne laag. De pantografen, draaistellen en onderstellen worden op cocktailprikkers of satépennen gespannen en op een plaat piepschuim geprikt, zodat ze rondom vrij kunnen worden gespoten. Check na een etmaal drogen of de kappen en onderstellen nog ergens »

1. Drie vooroorlogse elektrische stroomlijners; vooraan Mat '36 214 (met de smalle schuifdeuren), daarachter de beide Hoek van Hollanders 201 en 206.

2. Links de originele Lima-stroomafnemer, in het midden met zo ver mogelijk afgeslepen schuitje en rechts de aangepaste versie.

3. Op het voorste spoor stel 201 met aangepaste stroomafnemers; daarachter staat de eerder gebouwde afleveringsversie van de mBC 9501 met de standaard Lima-pantograaf.

4. Figuur 3: Mat '35 ElDh-2 mBC/ABk dakopbouw oorspronkelijk en laatste versie. (Figuur 4 & 5 staan ook in Extra Online).

5. Figuur 4: Idem, Mat '35 ElDh-2 mCD/BDk.

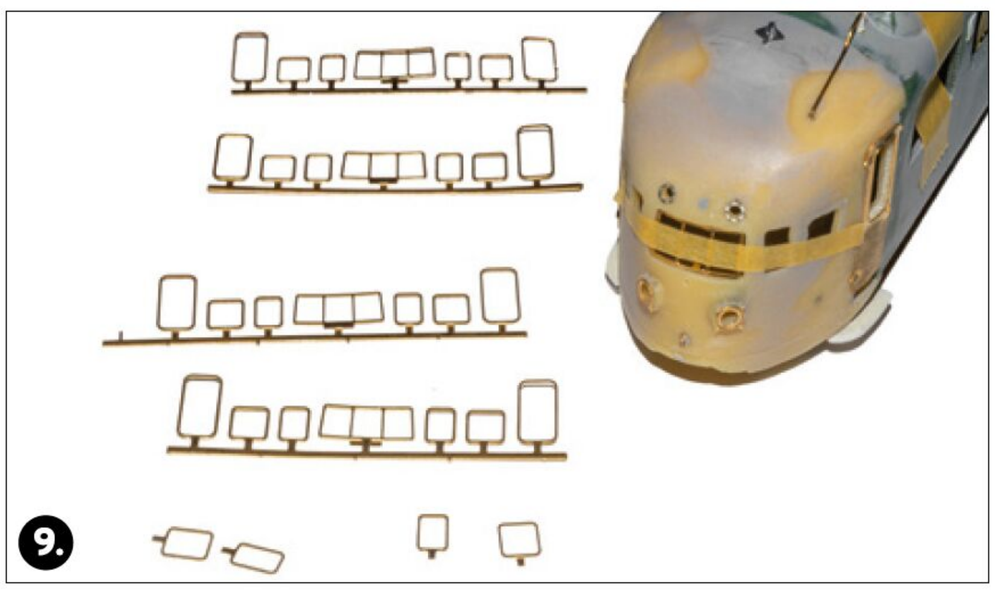
6. Figuur 5: Stroomlijnbeplating luchtcilinder stroomafnemer vanaf 1935.

7. Figuur 6: Idem, na 1945.

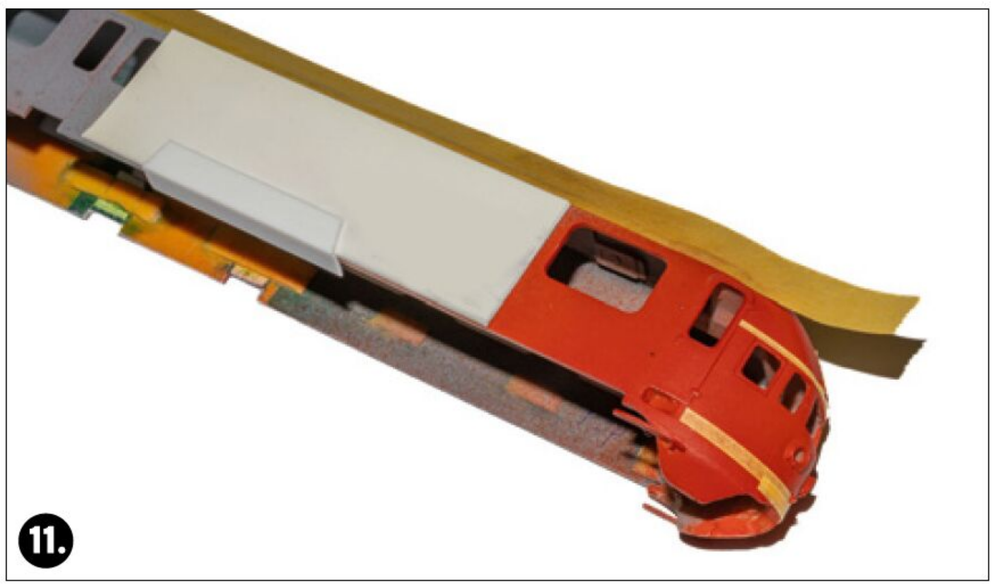

8.

CABINERAMEN VAN GEËTSTE NIEUWZILVEREN RAAMFRAMES

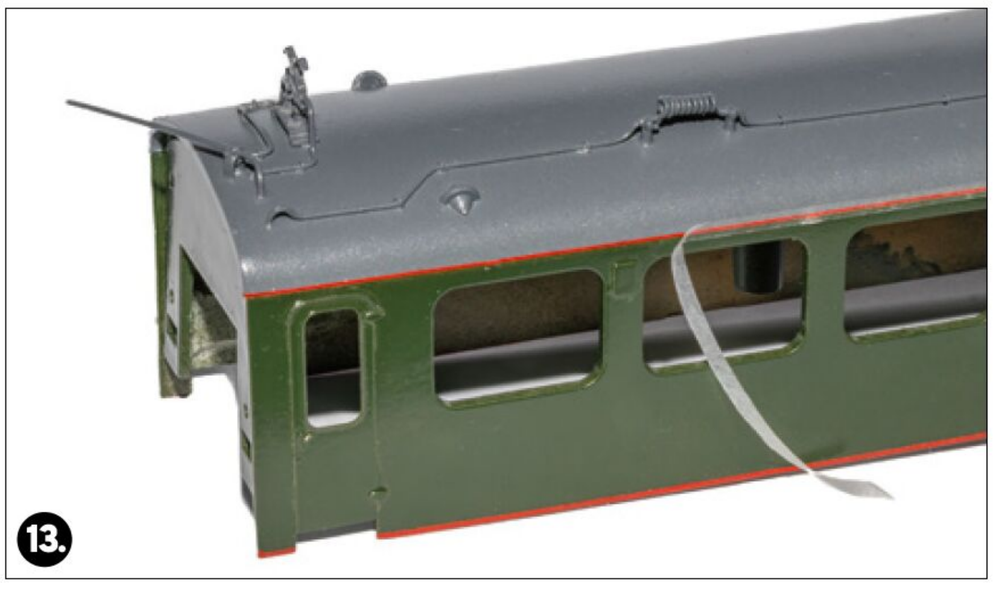
geplamuurd moeten worden. Wees niet te snel tevreden, storende naden blijven irriteren. Breng zo nodig nog een laatste dunne laag primer aan. Als de koppen geheel rood (Humbrol 60 mat) zijn gespoten volgt het afplakken met Tamiya-tape van de banden op de neuzen. De breedte van de onderste bies wordt bepaald door de inham onder de cabinedeuren. Tussen de bovenste band en de cabineramen komt een dunne baan groen. Druk de tape met een cocktail-prikker goed aan, vooral bij de sluitseinringen. Voordat de wanden olijfgroen zijn gespoten, heb ik het dak afgeplakt; immers, hoe minder verflagen daarop komen, hoe minder detailverlies er zal ontstaan. Voor het uitmeten van de kleurscheiding tussen zijwand en dak heb ik een mal gemaakt, zie foto 11. Kleinspoor heeft een mooie standgroene verf (nummer 17) in het programma; deze is heel fijn gepigmenteerd en laat zich uitstekend spuiten en met wasbenzine verdunnen. Het spuiten gaat in een aantal dunne lagen om te voorkomen dat details als lampringen en klapdeuren vol lopen. Als het groen dekkend is, kan het plaktape worden verwijderd.


9.


10.

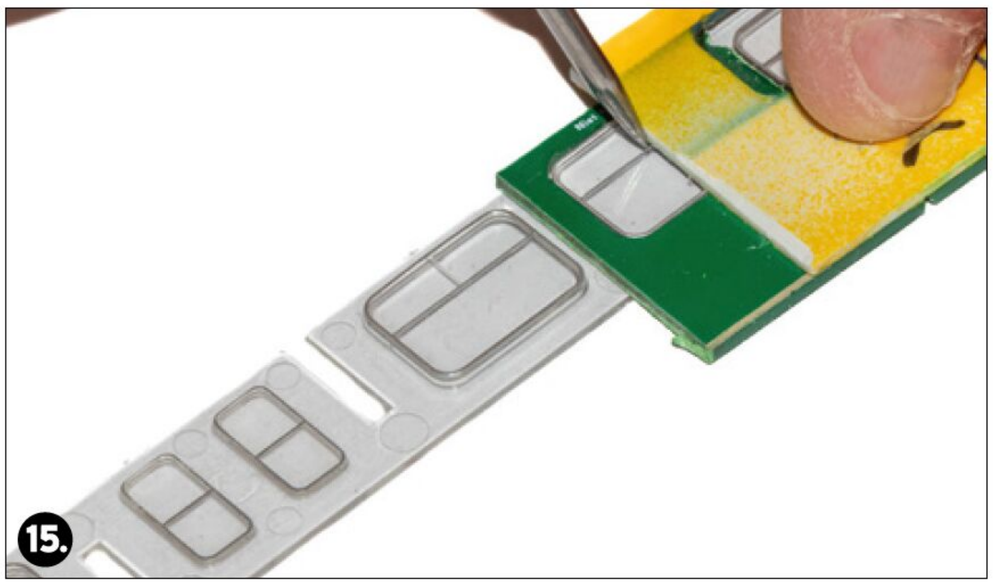

11.

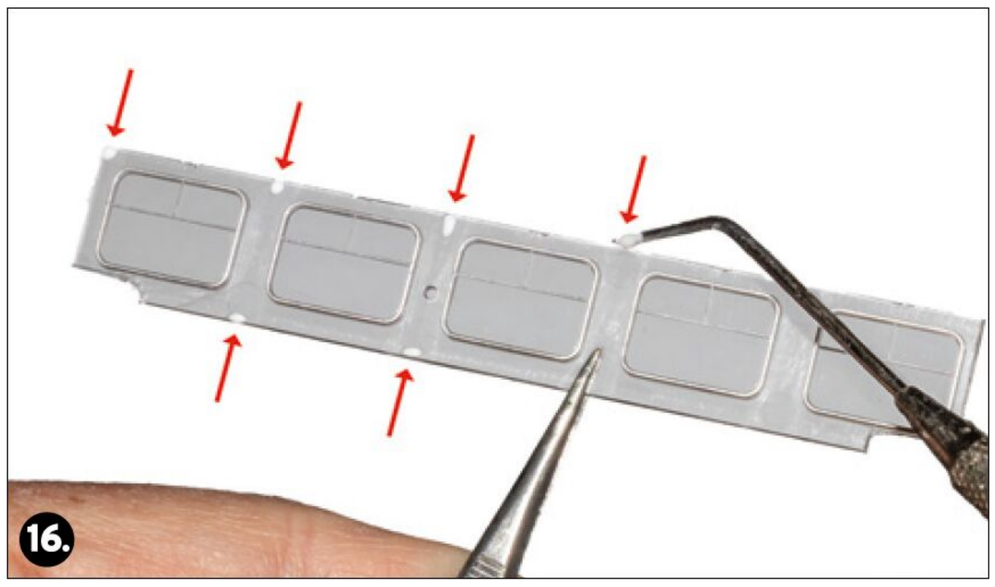

12.


13.



14.


15.


16.

De volgende stap is het grijs (of desgewenst aluminium) van daken, schorten en bodemplaten. Over deze kleur bestond twijfel. Ik wilde de uitvoering van de laatste dienstjaren: de daken en schortplaten zien er dan verwaarloosd uit, veelal donker. Maar in vergelijking met een grasgroen treinstel Mat ’46 of Mat ’54 dat donkergrijze daken heeft, lijken deze daken wat lichter. Als compromis heb ik twee kleuren grijs (02 en 14) van Kleinspoor gemengd met een paar scheutjes aluminium 1781 van Model Master. Liefhebbers van weatheren kunnen hier desgewenst helemaal losgaan, maar dat is aan mij niet besteed. De inhammen onder de klapdeuren worden met een kwastje olijfgroen bewerkt. Alle isolatoren worden met een penseel wit aangezet. Na een grote onderhoudsbeurt zijn stroomafnemers en draaistellen zwart, maar na enige tijd zijn ze net zo smerig als het dak en de schorten. Ik heb enige nuance aangebracht door deze onderdelen een fractie donkerder grijs te maken, zwart zou teveel afsteken.

Biezen

De laatste stap is het aanzetten van de biezen. De onderste heb ik op het oog afgeplakt en vervolgens met Humbrol 60 rood gekwast. Voor de bovenste bies zijn Pressfix-lining transfers van HMRS gebruikt. Deze werden tot voor kort door Piet Peetoom van GM&S gevoerd, maar u moet ze nu zelf in Engeland bestellen. Een vel bevat een aantal dunne en dikke rechte lijnen en bogen (zie de foto op Extra Online). De werkwijze is goed doordacht. Snij een bies van de gewenste lengte af, verwijder het dikke schutvel en leg het met de kleverige zijde op de beoogde plek (op de scheiding van groen en grijs). Maak vervolgens de bies met een kwastje water vochtig en na zo’n twintig seconden kan het dunne schutvel worden verwijderd en de transfer voorzichtig drooggedept. Voor de zandgele streep bij de eerste klasse heb ik opplaktransfers gebruikt (Reitsma 256/Jophispoor/Kleinspoor). Aansluitend wordt het reliëf van de raamranden van de klapdeuren en de deurklinken met een watervaste aluminiumkleurige viltstift aangezet. Het trekoog »

8. Tweemaal een Elh-2 Hoek van Hollander; het nieuw gebouwde model oogt, mede door de betere kopvorm, een stuk realistischer.

9. De geëtste raamframes van Frie, bestemd voor Mat ’34 t/m Mat ’36. Een proefpassing van de frontramen laat zien dat ze een fractie te klein zijn.

10. In de neus rechts is aan de boven- en zijkanten een dunne strook Evergreen-strip gelijmd. Na vijlen laat de linkerkop zien dat het frame prima past.

11. Met een hoogtemal wordt de scheiding groen-grijs bepaald.

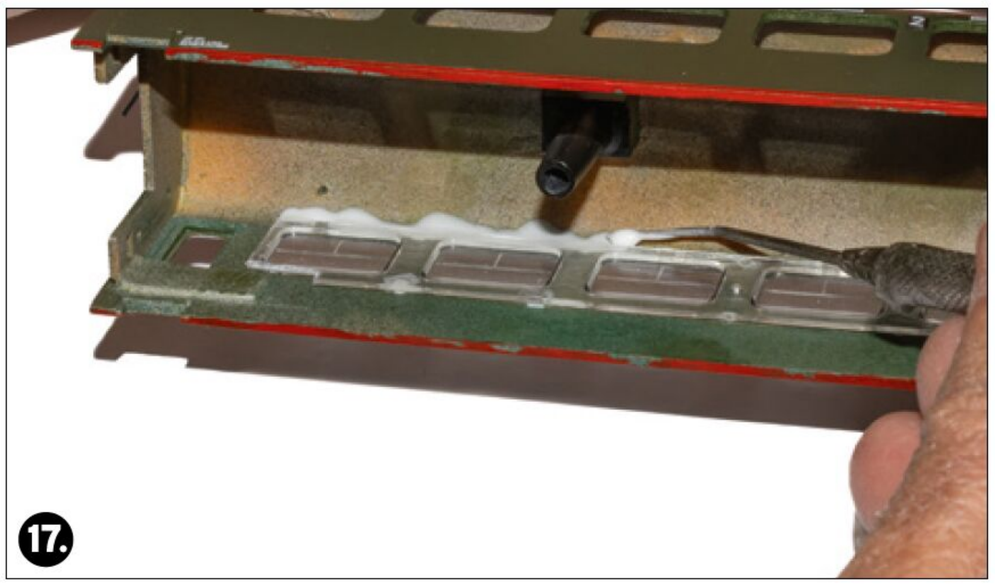
12. Vorderingen bij het spuiten. De rode bies komt aan de onderrand van het grijze dak. Het onderste stuk van het trekoog moet nog rood geschilderd worden.

13. Van de HMRS-biezen kan het vochtig gemaakte dunne schutvel na zo’n twintig seconden worden verwijderd.

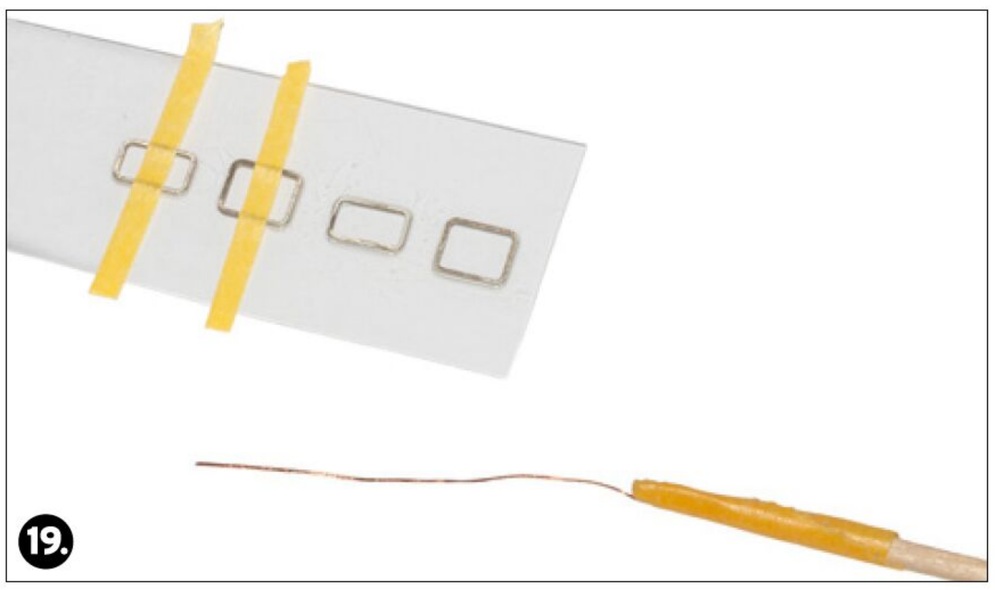
14. Met een permanent marker van edding worden de raamranden en deurknoppen zilverkleurig gemaakt.

15. De verticale spijl voor de schuifruiten van Mat ’35 wordt met een mal en scherpe priem ingekerfd.

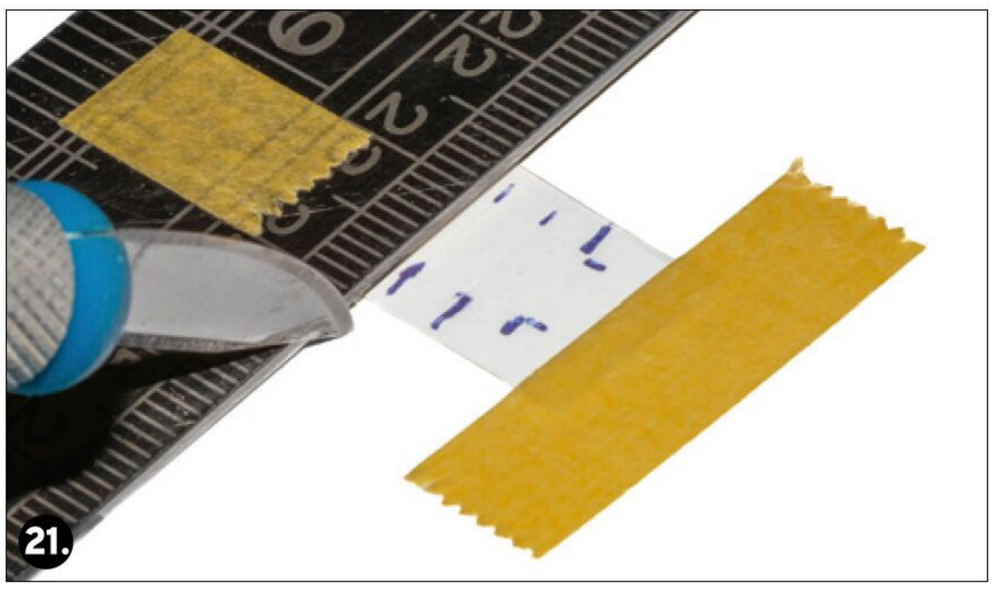
16. De raamstrips worden met een paar dotjes houtlijm in de kap gezet.











zit precies op de scheiding van het groen en rood; corrigeer eventuele oneffenheden met een klein penseel. Van de Scharfenbergkoppeling wordt de beschermkap rood gekwast; de deksel voor de elektrische contacten lichtblauw. De schroefkokers (onder het dak) worden matzwart zodat ze minder opvallen. De banken zijn donkergrijs in de eerste klasse en groen in de tweede. De vloer heb ik lichtgrijs gelaten, de binnendeuren worden houtkleurig.

Opschriften

De belettering van de stroomlijnstellen zijn door een vriend als waterdecals gedrukt. Ik heb voor de 201 en 206 gekozen, omdat ik daarvan goede foto's van het voorbeeld had. Bovendien is de 206 met smoorspoelen en schijnwerper een aantrekkelijke variant. Het opbrengen van de transfers gaat met Microscale Micro Set (weghalen van de oppervlaktespanning van het water) en Micro Sol (oplossen dragende film en goed vastzetten van de decal). Kleinspoor levert een heel scala aan afwrijftransfers. Door combinaties te maken, kunt u de gewenste opschriften samenstellen, het is alleen wat meer puzzelen. De plaats van de opschriften is aan de modelfoto's te herleiden.

Koersborden

Jarenlang gebruikt NS omkeerbare koersborden, vanaf 1935 wordt de bestemming op een langwerpig bord boven de ramen aangegeven. Nog voor de oorlog wordt dit naar onder de ramen gewijzigd en later worden rechthoekige borden toegepast. Op elke bak komt één koersbord van Erwin Frick. Die zijn in de primer gezet, wit gespoten en met houtlijm bevestigd. Een dunne strook Tamiya-tape helpt bij het positioneren. De bij het aandrukken vrijkomende houtlijm kan met een cocktailprikker worden verwijderd. Na drogen worden de transfers aangebracht. Als alles naar wens is uitgevoerd, spuiten we een laag vernis op de kappen en andere onderdelen. Ik gebruik hiervoor Model Masters semi gloss (2016) en flat clear (2015) in een verhouding van ongeveer 3:2, verdund met 2018 van dit merk.

Raamlijsten

Om eenheid in de kleur te krijgen, heb ik alle raamlijsten (zowel die van Lima, als de geëtste raamframes van de cabine) met edding-stift 4040 mat aluminium gemaakt. Voor de dunne horizontale deelspijl heb ik edding 780 gebruikt. Mat '46 heeft draairamen, waarbij het opengaande deel naar boven in de wand verdwijnt. Mat '35 heeft schuiframen; de verticale deelstreep moet met een mal op de buitenkant van het raam ingekrast worden. Uit restwand heb ik twee mallen gemaakt (een voor elke klasse), waarlangs met de



22.



23.

kraspen een kleine kerf gemaakt wordt. Terzijde: bij mijn oude modellen in de afleveringsversie heb ik de Mastica-ramen van een dunne reep zilverkleurig stukje tape voorzien; de kleurloze streep komt beter over.

Beglazen

De raamstrips worden met alcohol vet- en vlekvrij gemaakt en met een paar dotjes houtlijm in de kap gelijmd. Daarna volgt aan de boven- en onderkant een rups houtlijm; door de strips tijdens het drogen te klemmen zullen ze op hun plek blijven. Van de klapdeuren zijn de openingen in de kunststof zijwand iets groter dan in de geëtste deuren (5,8 x 11,5 mm). Uit een doorzichtig vel worden passende stukjes gesneden die hier exact in passen. Fixeren met houtlijm, opgebracht met een tandartshaak. Gebruik liever geen secondelijm, want dan kan bij onvoldoende ventilatie een witte waas ontstaan. Als er lijm vanaf de buitenkant zichtbaar is, kan deze van binnenuit met een cocktailprikker iets teruggedrukt worden. De klapdeuren in het reizigersdeel krijgen van tape een dunne zwarte deelstreep van 0,35 mm. De cabinedeuren van sommige stellen hebben eveneens gedeelde ramen, waarvan het bovenste deel naar onderen geschoven kan worden. Uit grootbedrijf foto's van de 201 en 206 bleek dat deze geen zakramen hadden.

Cabineramen

Van de geëtste nieuwzilveren cabineramen moeten er in elke neus vijf geplaatst worden: aan weerszijden twee zijramen en in het midden een driedelig raam. De frames van de zijramen worden op een vel doorzichtige kunststof met Tamiya-tape gefixeerd. Daarna wordt er langs de omtrek aan de buitenzijde (!) met een koperen ader secondelijm aangebracht. Zorg dat er geen lijm binnen het frame komt en dat er voldoende ventilatie is om witte aanslag te vermijden. Verwijder het tape als de lijm opgedroogd is en behandel dan ook die zijden met secondelijm. Als de lijm goed droog is knippen we de kunststof zo dicht mogelijk langs het frame af en halen een fijne vijl langs de kunststof zodat er buiten de randen van het frame niets meer te zien is. Belangrijk is om de doorzichtige kunststof náár het frame toe te vijlen en er niet vanaf (het kan »

ZWARTE STREEP VAN 0,35 MM OP KLAPDEUREN

17. Langs de randen van de geplaatste raamstrips worden met een tandartshaak enkele lijmrupsen aangebracht.

18. Voor de imitatie van de zakramen in de klapdeuren is 0,35 mm dun zwart tape gebruikt.

19. Als de raamframes van de cabines met tape op doorzichtige kunststof zijn bevestigd, wordt langs de buitenranden secondelijm met een ader opgebracht. Als de tape is verwijderd, worden ook die kanten verlijmd.

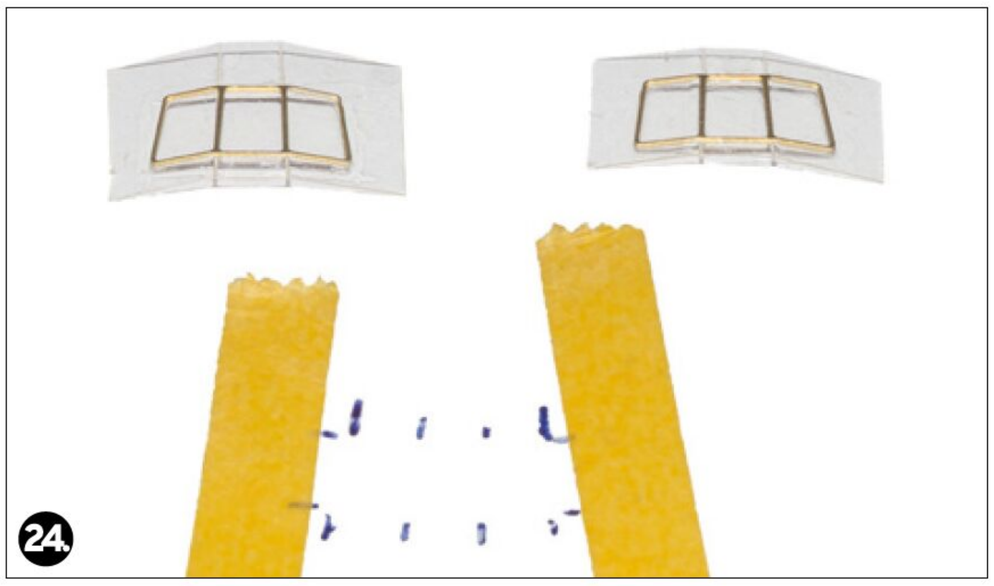
20. De eerste hoekramen zijn geplaatst.

21. Voor de middelste drie cabineruiten worden, om ze in de goede hoek te krijgen, op een vel doorzichtig kunststof met de botte kant van een snijmes twee kerven aangebracht.

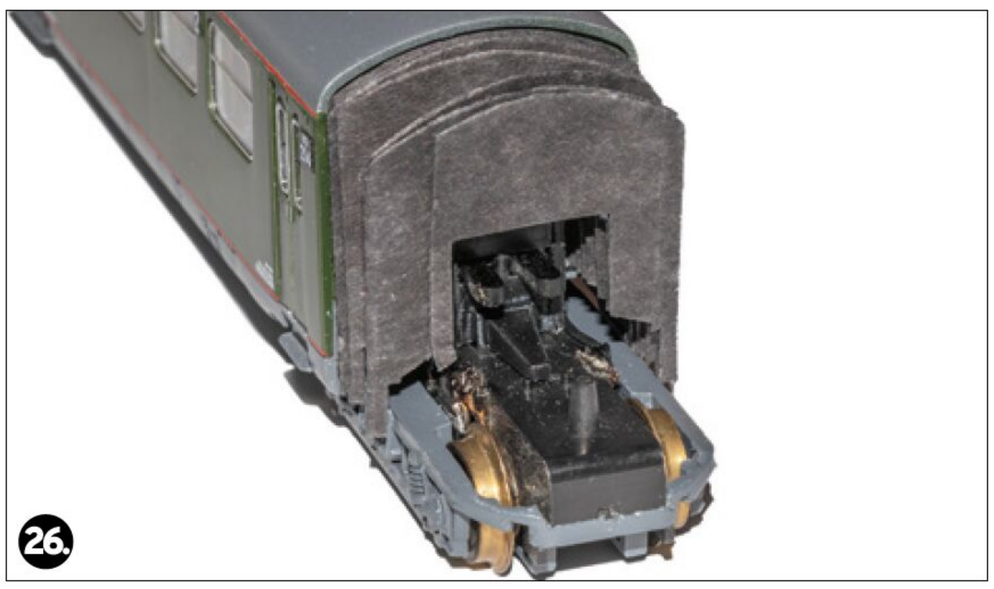
22. Staatsieportret van Elh-2 stel 201.

23. Staatsieportret van ElDh-2 stel 206.

GEËTSTE RUITENWISSER BIJ MIDDELSTE RAAM


24.


25.


26.


27.

dan los komen). Nieuwzilveren frames zijn wat stijver en zullen minder snel verbuigen dan die van messing. Tenslotte maken we de zichtbare randen van het frame met de viltstift aluminiumkleurig en plaatsen we de frames in de neus. Als het goed is zitten ze klem en kunnen ze aan de binnenzijde van wat houtlijm worden voorzien: eerst in de vier hoeken en als dat droog is, eventueel nog een klein rupsje lijm met de tandartshaak aan de binnenzijde. In de drie frontramen moeten twee knikken in de kunststof strook komen. Hiertoe heb ik de middelste spijlen op papier afgetekend en daar het frame op gelegd. De kerven worden met de botte kant van een snijmes langs een stalen liniaal aangebracht. Hierlangs kan het vel worden omgezet. Als van te voren het frame in de vorm van de kop gebogen is, kunt u bepalen hoe minimaal dat omzetten moet gebeuren. De verdere werkwijze is identiek aan de zijruiten. Het frame is alleen aan de buitenste randen met secondelijn vastgezet.

Leds

De front- en sluitseinen worden van leds met voorschakelweerstanden voorzien. Voor het plaatsen zijn de zij- en achterkant zwart geschilderd. Aan de binnenzijde fixeren met tape en vastzetten met houtlijm. Na drogen de tape verwijderen. Aan de buitenzijde van alle front-, sluit- en schijnwerperlampen wordt met een druppel Kristal Klear een lens geïmiteerd. In de stellen heb ik de oorspronkelijke Limamotor met aansluitingen gehandhaafd. Het gewichtsblok in de gemotoriseerde wagenbak is met houtlijm vastgezet; in de ongemotoriseerde bakken past die door de schroefkokers niet meer. Daar heb ik van 2 mm dik daklood smalle repen tot een balastgewicht van zo'n 80 gram geknipt. Denk bij het verlijmen aan de plek voor de bevestigingsschroeven.

Samenbouwen

Alleen het middelste cabineraam heeft een ruitenwisser. De geëtste versie van Frie wordt met weinig houtlijm geplaatst. De stroomafnemers worden met een schroef aan het dak bevestigd, de imitatie Scharfenbergkoppelingen met een M2-bout en moer aan de bodemplaat; bij het gemotoriseerde draaistel zit hij daar al aan vast. De sleepcontacten van Lima worden hergebruikt; controleer bij het solderen of ze niet verwisseld zijn. Bij het in elkaar zetten bleek het nodig om het schot in het interieur direct achter de cabine (wat op het onderstel gelijmd is) voor de kabels van de verlichting iets in te korten. Met cocktailprikkers als geleiding (om te voorkomen dat de opstaande randen van de onderbakken buiten de kap vallen) wordt het geheel voorzichtig in elkaar geklikt, veel kracht is uit den boze. Na het vastschroeven van de bakken resteert het maken van de brede balg tussen de rijtuigen. Het kunststof plaatje dat in de eerste bouwfase van de achterwand is verwijderd, vormt nu de mal voor de brede vouwbalgen, alleen lopen die



28.

wat verder door naar onderen tot en met de schortbeplating. De balgen bestaan uit zigzag gevouwen dun zwart karton. Op de foto's 25 en 26 is te zien wat eruit gesneden moet worden zodat het over de obstakels van het tussendraaistel valt. De 'vorken' waarmee de beide bakken in het draaistel grijpen, moeten vrij kunnen bewegen. De balgen zijn alleen op de kopwand van de BDk en Bk met houtlijm vastgezet, aan deze bakken is het middendraaistel bevestigd.
In beide gevallen schuift u de ABk er gewoon tegenaan; doordat de zijwanden een kleine oversteek hebben, blijft de balg er keurig tussen zitten.

Tot slot

In feite staat niets de inzet op de modelbaan meer in de weg. Van de restanten die we over hebben gehouden wordt in een volgende 'modelbouwwinter' iets moois gemaakt; hou Railhobby in de gaten. Voor nu veel veilige (modelspoor)kilometers gewenst! Voor de liefhebbers van oud stroomlijnmaterieel kan ik de Facebook-groep 'Oud Nederlands Spoorweg Stroomlijnmaterieel' aanbevelen. //

MET DANK AAN: HENK BOSHUYZEN, JOOP BRENTJENS, ARJEN DIJKGRAAF, ARJEN VAN DER DONK EN ERWIN FRICK

Nuttige adressen

- Frie, Erwin Frick: e-mail: info@ef-m.com
- Godfather Models and Supply, Piet Peetoom: www.gmens.nl
- Kleinspoor, verf en transfers, Edwin Langeveld: www.kleinspoor.nl
- Phildie/Philotrain onderdelen, Marinus Kuipers: www.phildie.nl
- Roco-onderdelen: www.etsmodelspoor.nl



29.

24. De blauwe strepen op de voorgrond geven de lijnen aan waarlangs gekerfd moet worden. Daar boven twee in de juiste vorm gebogen frames.

25. Voor het maken van de harmonica's wordt de groene afdekplaat van de achterwand als mal gebruikt; het karton moet verder naar beneden doorlopen.

26. De harmonica is aan de Bk van stel 214 vastgelijmd. De 'vorken' waarmee de bakken in het draaistel grijpen, kunnen vrij bewegen.

27. De brede vouwbalg als het treinstel - hier de Mat '36 214 - door een boog rijdt.

28. Slechts de sierkoppelingen verraden dat de stellen niet echt met elkaar verbonden zijn. Links de Bk van stel 201, rechts de ABk van stel 206.

29. Tweemaal ABk Mat '35, vooraan de 206, daarachter de 201. De ingezette cabineramen maken de koppen helemaal af.

EXTRA ONLINE
Eerdere delen en meer foto's vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online *Gratis voor (print +) online abonnees!*



1.

Deel 1 van 4

Rotterdamse containerterminals

DEEL 1: TERMINALS OP DE MAASVLAKTE

De meeste goederentreinen die door Nederland rijden, zijn intermodale treinen. Vaak onderweg van of naar de haven van Rotterdam. Een enorm gebied met vele terminals waar forse hoeveelheden containers overgeslagen worden. In vier afleveringen belicht Sander Broerse de Rotterdamse containerterminals.

Juist de oppervlakte van het havengebied en dat massale van de containeroverslag zorgen ervoor dat het voor geïnteresseerden moeilijk is om meer te weten te komen over treinen die containers, wissellaadbakken en trailers vervoeren, het intermodale vervoer. In deze serie gaan we daarom dieper in op de containeroverslag in de haven van Rotterdam, telkens met het spoor als leidraad. De Rotterdamse haven is min of meer in een lijn van west naar oost gelegen en we starten in het uiterste westen: de Maasvlakte. Vervolgens bezoeken we de Europoort en Botlek, in deel 4 gevolgd door de terminals in Pernis en het Waalhaven-gebied.

Noordzee wordt containerterminal

In de jaren zestig werd begonnen met de aanleg van de (eerste) Maasvlakte, pal voor de Maasmonding en liefst veertig kilometer van Rotterdam gelegen. Eerst werd een dijk in het water opgespoten, waarna het

ontstane binnenmeer steeds verder met zand uit de zee werd opgevuld. Het Rijk had een duidelijke visie bij de aanleg van de Maasvlakte: het gebied zou ten eerste voor het ontlasten van de overige haven-gebieden moeten worden gebruikt, bijvoorbeeld om de steeds groter wordende containerschepen ruimte te geven die in de overige havengebieden »

1. Gedurende enkele jaren beschikte de Douane over een X-ray-treinscan op de Maasvlakte. RRF 20 rijdt met een trein uit Duisburg door de scan, 2 juli 2020.

2. BoxXPress 193 834 rijdt met een extra trein uit Gekkengraaf de Maasvlakte op, 11 oktober 2022.

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



2.

DIRECT VAN MAASVLAKTE WEST WEST NAAR ORT EN RTW

niet beschikbaar was. Ten tweede zou het een plek moeten worden waar uitsluitend zware industrie gevestigd zou worden, die in de aanvoer van grondstoffen afhankelijk is van diepstekende schepen. Diepstekende schepen, zoals olietankers en ertscarriers, hebben een diepe en daardoor onderhoudsgevoelige vaargeul nodig; hoe dichter die bij zee ligt, hoe goedkoper het onderhoud. In dat kader werd rond 1965 zelfs gesproken over het verplaatsen van de Hoogovens van IJmuiden naar de Maasvlakte. Met het oog op de huidige gezondheidsproblematiek rond Tata Steel had die verplaatsing waarschijnlijk niet nadelig uitgepakt voor de regio Kennemerland. Vanaf 1973 werden de eerste haventerreinen op de Maasvlakte in gebruik genomen. De oliecrisis zorgde echter voor zand in de motor van de zware industrie en tegelijkertijd zochten de containeroverslagbedrijven naar extra terminalruimte met een grotere diepgang. Het stoppen van het project Oranjehaven, tussen Maassluis en Hoek van Holland, gaf uiteindelijk de doorslag voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) om ook op de Maasvlakte containeroverslag mogelijk te maken. ECT startte in 1983 op het midden van het terrein met de eerste containerterminal op de Maasvlakte: de Delta-terminal. Dankzij de ligging, pal aan zee, vertrekken vanaf de Maasvlakte de meeste diepzeeschepen naar andere continenten. Vooral standaardcontainers bepalen daarom op de Maasvlakte het beeld.

Emplacementen

Voor we de terminals gaan ‘bezoeken’, gaan we kort in op de sporenbundels of emplacementen op de Maasvlakte. Dat zijn er nog drie maar binnenkort vier. Het oudste emplacement is dat van de Maasvlakte, ten oosten van de A15. Hier vertrekken sinds de opening van emplacement Maasvlakte West, aan de andere zijde van de A15, geen containertreinen meer. Het emplacement telt in de beveiliging vijftien lange sporen, waarvan het langste 788 meter is, en tien lange opstelsporen die niet in de beveiliging zijn opgenomen. Een schematisch overzicht van deze sporen en overige, kortere, sporen is te vinden op www.sporenplan.nl. Emplacement Maasvlakte was lange tijd verbonden met de Delta-terminal; ongeveer tien jaar geleden werd de boog weggesaneerd en sindsdien geeft het emplacement uitsluitend toegang tot de terminal van Kramer (in onbruik, zie verderop), overslagbedrijf HES (voormalig EMO, zie RH 462) en de terminal van Steinweg. Aan de overzijde van de A15, aan de westkant, liggen de emplacementen Maasvlakte West en Maasvlakte West west (de meest recente toevoeging). Opgeteld liggen er 36 lange opstelsporen en tientallen kortere sporen voor het opstellen van locomotieven of wagens met schade. Pontificaal op het terrein staat het fors uitgevallen dienstgebouw van DB Cargo, dat Railion liet bouwen toen het nog een grote speler in het intermodale vervoer was. Emplacementen Maasvlakte West en -West west geven rechtstreeks toegang tot de ORT en RTW (zie hieronder); via een stamlijn zijn ook de nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte bereikbaar. Tussen de Malakkaweg en Maasvlakteweg, ten zuidwesten van de huidige emplacementen, wordt gebouwd aan het emplacement Maasvlakte Zuid. De eerste fase wordt eind 2027 in gebruik genomen



3.



4.

en omvat een bundel van zes sporen van elk 740 meter lengte. Naar gelang de behoefte kunnen nog drie van deze bundels aangelegd worden. Ook deze bundel zal ‘onder de draad’ komen.

Delta-terminal/ORT

De Delta-terminal was de allereerste container-terminal met spooraansluiting op de Maasvlakte. De terminal ligt op een pier die aan de zuidkant aan de Amazonehaven ligt en aan de noordzijde aan de Europahaven. ECT had er vanaf 1987 een langlopend contract met Sealand, dat later opging in A.P. Møller-Maersk Group (meestal als Maersk aangeduid). Onvrede over de dienstverlening en geldende tarieven zorgen ervoor dat Maersk via dochterbedrijf APM Terminals in 2006 op dezelfde pier haar eigen terminal opent, die tot 2021 in gebruik is. Inmiddels is Hutchison Ports, het moederbedrijf van ECT, weer op de gehele pier actief. Dat zal niet lang meer duren, want bij het schrijven van deze reeks wordt de Delta-pier omgebouwd voor gebruik door rederij MSC. Een echte trendbreuk: MSC vertrouwde voor haar West-Europese aanlopen jarenlang op Antwerpen. In 2027 moet de terminal volledig naar de wensen van MSC aangepast zijn en in staat zijn om zes miljoen TEU per jaar te verwerken. Op de Delta-terminal liggen vier sporen van 700 meter en een omloopspoor. Sinds de opening van de Rail Terminal West, staat de Delta-terminal in spoorjargon bekend als ORT: Oostelijke (of Oude) Rail Terminal. Twee bovenloopkranen laden of lossen de containers. Momenteel vertrekken er nauwelijks »



5.

3. **Zeldzaam was de afvoer van projectlading vanaf de ORT, waar de lading vanaf een flat bed gelost werd. DBC 6426 duwt vier wagens buizen voor Noorwegen naar emplacement Maasvlakte West, 24 juni 2017.**

4. **RRF 25 vertrekt vanaf de RTW met een container-trein die voor verdere behandeling naar de Euromax-terminal rijdt, 18 juni 2018.**

5. **Op de ORT wacht een RRF G 2000 tot de laatste containers op de trein zijn geplaatst, 11 januari 2015. (foto Chris Westerduin)**



6.



7.

treinen in verband met de verbouwing van de terminal (stand: najaar 2025). Wanneer MSC de terminal volledig in gebruik heeft, valt te verwachten dat er meer treinen zullen komen, waarschijnlijk ook van MSC-huisvervoerder Medway.

RTW

Direct achter emplacement Maasvlakte West ligt de RTW: de Rail Terminal West. In 2022 raakte één van de twee kranen ernstig defect. De zeven sporen (zes laadsporen van 700 meter en een omloopspoor) op de terminal dienen sindsdien als opstelspoor; de kranen zijn hersteld, maar staan er werkeloos bij en de bestrating wordt gebruikt voor de opslag van overtollige containerchassis en een ander deel wordt aan Qterminals-Kramer Rotterdam verhuurd. De RTW heeft geen eigen toegang tot het wegen- of waternetwerk en is destijds aangelegd als 'overloopterminal' voor de ORT.

Qterminals-Kramer Rotterdam

Aan de stamlijn naar het voormalige EMO, aan de Missouriweg, ligt het containerdepot van Kramer. Op het terrein liggen drie kopsporen, met een totale lengte van 700 meter. Treinen komen er sinds enkele jaren niet meer; in plaats daarvan staan er nu ellenlange rijen met trucks voor de deur. De laatste treinen die er, tot 2018, kwamen waren de containershuttles tussen Rotterdam en Rheinhausen. Daarna werden de sporen enige tijd uitgeleend aan onderhoudsbedrijven die er onder andere wielstellen van containerwagens uitwisselden. De terminal van Kramer is eigenlijk te klein om als volwaardige spoorterminal te kunnen overleven: lege containers vormen vaak maar een deel van de treinlading en de tijd dat treinen meerdere terminals bezochten lijkt grotendeels voorbij.

DFDS/Rhenus

Een inmiddels omgebouwde terminal is die van DFDS Seaways aan het einde van de Antarticaweg: DFDS verkocht de terminal in 2017 aan Rhenus. Voor de verkoop aan Rhenus lagen er twee kadesporen, inclusief onmogelijk krappe boog direct achter de poort, voor de overslag van containers; onder de vlag van Rhenus zijn deze sporen rechtgetrokken en ligt er twee keer 300 meter spoor tussen de loodsen. Containertreinen komen er niet meer, wel komt DB Cargo hier incidenteel aluminium laden. In de DFDS-tijd was er een reguliere treindienst op Italië met de Melzo-shuttle van ERS Railways, waarbij DFDS de overslag van containers met rollen papier uit Scandinavië verzorgde. Een succes werd het niet. Rhenus behandelde in 2018 enkele malen de 'Port-shuttle', een intermodale treindienst die tot 2020 diverse Rotterdamse terminals met Acht en Tilburg verbond. //

6. Herstelde en nog te herstellen containerdraagwagens worden door RRF 23 bij Kramer uitgewisseld, 6 februari 2019.

7. Op de terminal van Rhenus wacht RRF tot de containers uit Acht van de trein gelost zijn, 17 april 2019. (foto Chris Westerduin)

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Jaarregister 2025 online

Het jaarregister van 2025 staat online. U vindt hierin een overzicht van alle onderwerpen die het afgelopen jaar in Railhobby aan bod zijn gekomen. Naast een alfabetisch overzicht vindt u ook een systematische index waarin de onderwerpen per rubriek zijn gerangschikt. Ga naar **Railhobby.nl/jaarregister** en download het jaaroverzicht.



FOTO: NS / ARNO LEBLANC

Restauratie station Middelburg

Station Middelburg wordt de komende jaren gerestaureerd. NS, ProRail en de gemeente slaan de handen ineen. Het stationsgebouw wordt gerestaureerd en slimmer ingedeeld, de perronkap en voetgangerstunnel worden opgeknapt en het stationsgebied vernieuwd. Daarnaast wordt het gebouw duurzamer en krijgt het een nieuwe vloer.

Volg Railhobby op social media!

Kunt u geen genoeg krijgen van mooie beelden met nog mooiere treinen? De redactie van Railhobby ook niet! Daarom is Railhobby ook op Facebook en Instagram te vinden.

Volg ons via Facebook.nl/railhobby of zoek ons op Instagram via @railhobby.



FOTO: 14 DECEMBER 2024 - MAURICE VAN EIJMEREN

Christmas-Express 2025

Op 13 en 14 december 2025 reed, zoals elk jaar, de Christmas-Express van de VSM van station Arnhem naar station Nijmegen en weer terug. De rijtuigen werden verwarmd met stoom uit de grote locomotief en de conducteurs droegen historische kledij. Bijzonder was dat bij deze stoomritten via de Rijnbrug en de Waalbrug het water werd overgestoken.

Toscaans BERGSTADJE

LEVEND SCHILDERIJ IN N

Door de fotogenieke Italiaanse uitstraling trok de als schilderij gepresenteerde modelbaan van Peter de Nijs op On traXS 2025 veel belangstelling. De modelbouwer gaat in op de ontwikkeling en bouw van de gedetailleerd uitgevoerde baan.



1.

Doorgaans bouw ik diorama's in schaal 1:24 waarin voertuigen een hoofdrol spelen. Daarin is veel keuze, in tegenstelling tot de accessoires. Dat betekent veel zelfbouw waardoor - de lat wordt telkens hoger gelegd - de vaardigheid in modelbouw toeneemt. Het idee voor een modelbaan ontstond toen ik met mijn vrouw via de metersporige tandstaafspoorlijn het hooggelegen klooster van Montserrat bezocht. Een enthousiast clublid wees me op de mogelijkheden van schaal N. Een plan was er nog niet, het zou geen grote baan worden, maar wel een met een mediterrane uitstraling. Uiteindelijk werd het een dubbele lus zonder wissels, het accent zal duidelijk op de scenery liggen. Het project ben ik met weinig voorkennis begonnen, dus fouten zijn haast onvermijdelijk.


2.

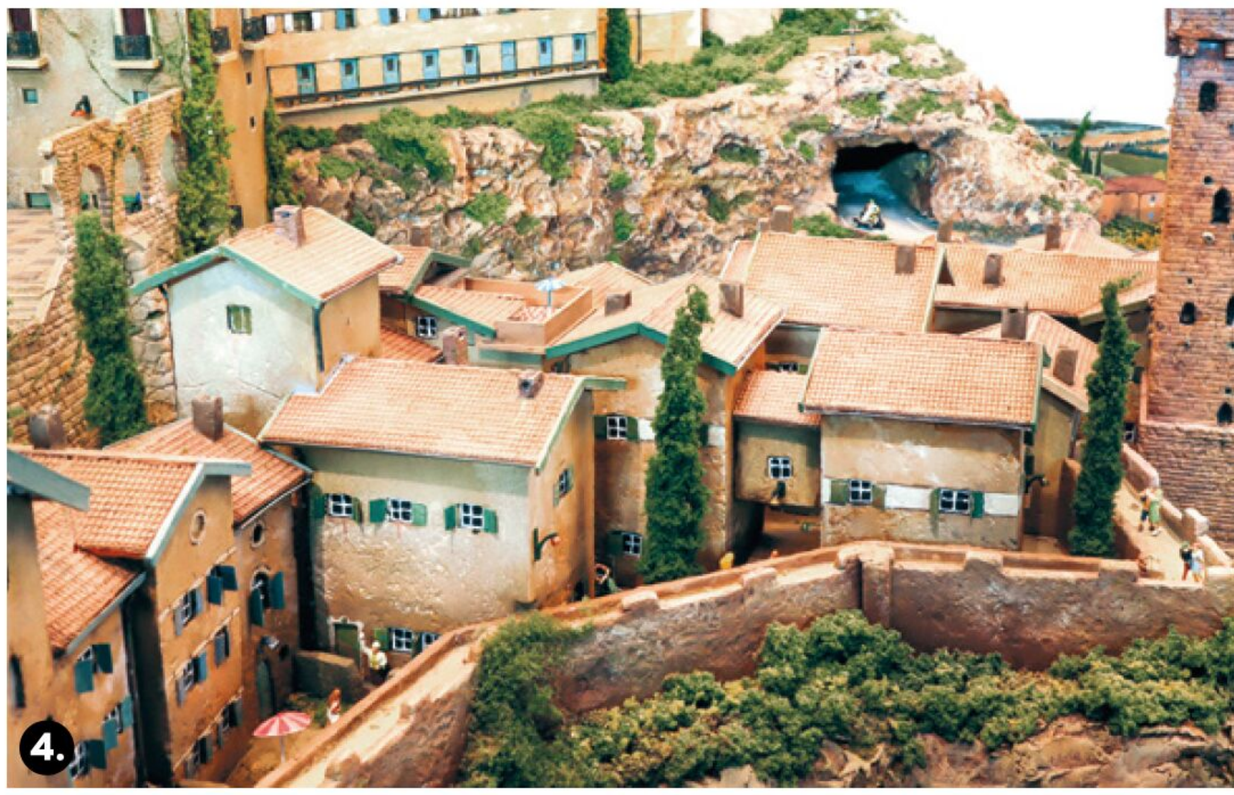
RAILVERHOGERS

De plaatselijke modelspoorwinkel leverde de digitale railbus van Minitrix met besturingssysteem. Het baanplan ontstond in AnyRail; door het beperkte aantal railstukken is het ontwerpprogramma gratis te gebruiken. Met latten onder de 60 x 90 cm grote plaat triplex ontstond ruimte voor de bedrading. Met de daarop geplaatste railverhogers van Woodland Scenics zijn hellingen gemakkelijk te realiseren. De trein reed probleemloos, zelfs stapvoets. Aan de linkerkant verrijst een berg met het klooster van Montserrat. In de berg kruisen de sporen elkaar; de trein rijdt via tunnels van de onder- naar de bovenwereld; bij het dorp wordt het onderste spoor via een brug gekruist. Het landschap is gevormd van platen isolatieschuim van verschillende soorten en diktes. De bergen rond Montserrat hebben karakteristieke vingerachtige contouren en die zijn goed uit de platen te snijden.


3.

MARKTPLEIN

Onder het klooster komt een typisch Spaans of Italiaans dorp met oplopende smalle straten, trappen en dicht op elkaar staande huizen. Van het klooster van »


4.

1. De Toscaanse modelbaan omlijst als een levend schilderij.

2. Het hoog tegen de rotsen gebouwde klooster is via trappen en een funiculaire bereikbaar.

3. De uit natuursteen opgetrokken toren is met de eikenbomen een blikvanger.

4. De huizen zijn zeer dicht op elkaar gebouwd.

TEKST: PETER DE NIJS, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** TON OOSTEROM



5.



6.

LANDSCHAP UIT PLATEN ISOLATIESCHUIM

Montserrat had ik voldoende foto's gemaakt, voor de andere bebouwing kwam inspiratie van internet. Zoals de 45 meter hoge Torre Guinigi in het Italiaanse Lucca met zelfs eiken op het dak. Het natuursteen van de toren is met een scalpel in de Styrodur-plaat ingekrast. Dan blijkt dat detailleren in schaal 1:160 wezenlijk verschilt van werken met schaal 1:24. Het marktplein ontstond uit een mix van diverse Italiaanse piazza's en kreeg de vorm van een halve cirkel met panden met een verschillende breedte en hoogte en een doorlopende galerij. Aan de achterkant slingert een weg via de spoorwegovergang en de spoorbrug door de bergen in. De weekmarkt wordt druk bezocht, de kramen zijn van papier en dun karton. Buiten het dorp staat een fabriek en aan het strand een comfortabel hotel met uitzicht op de Middellandse Zee.
Tijdens de bouw kwam er lijm en verf op het spoor. Mijn eerste reflex was schoonmaken met fijn schuurpapier - een beginnersfout. Daar zijn speciale poetsblokjes voor, die ruwen de rails niet op. Na spaarzaam gebruik van Track Magic reed de trein weer soepel. Een goed leermoment.



7.


8.

KLOOSTER

Het klooster is van karton gemaakt zodat het geprinte glas-in-lood van de kloosterramen van binnenuit verlicht kon worden. Helaas brandden de lampjes door een verkeerde aansluiting door. Het klooster was vastgelijmd en zou bij het vervangen van de lampjes te veel beschadigen. Omdat de baan een zonovergoten dag uitbeeldt, is licht in het klooster geen noodzaak. Ook deze les is duidelijk: altijd eerst testen.

STYRODUR HUIZEN

De huizen zijn met de Proxxon-thermocutter in rechthoekige blokken van diverse afmetingen uit Styrodur gesneden. Op de schuine daken is karton geplakt met daarop Redutex-dakpanfolie. De dakgoten zijn van papier, de regenpijpen van Evergreen-profiel. In de gevels zijn met een plastic staaf de vorm van de »


9.

5. Op het halfronde plein wordt de weekmarkt gehouden. De arcade geeft voldoende schaduw.

6. Tijdens On traXS! rondt een ploeg wielrenners de haarspeldbocht richting tunnel.

7. De achterkant van de om het halfronde plein gebouwde panden was voor de architect van minder belang.

8. Hoogteverschillen worden met trappen overwonnen. In de smalle straten is het door de schaduw minder warm.

9. Het viersterren-hotel is ingepast tussen de spoorbaan en het strand. Enkele gasten zonnen op het terras.

10. Duidelijk is dat het middeleeuwse stadje autovrij is, parkeren kan buiten de bebouwde kom.


10.


11.

TOSCAANS STADJE ACHTER GOUDKLEURIGE SCHILDERIJLIJST

deuren en ramen gedrukt. De ramen bestaan uit twee varianten: een vierkante van 5 x 5 mm en een staande van 5 x 7 mm met een ronde bovenkant. In de gaten is zwart papier geplakt waarop met een witte stift de deur- en raamkozijnen zijn getekend. De luiken zijn van papier en in dichte of geopende stand met houtlijm vastgezet. De gepleisterde muren zijn ontstaan door met een balletje aluminiumfolie over de Styrodur-gevels te rollen. Na schilderen en verweren ontstaan overtuigende mediterrane huizen. Voor de gevels van het hotel en de fabriek heb ik grijs karton gebruikt. Het strand kreeg fijn


12.





zand en een zee van kunsthars, gemengd met een paar druppels azuurblauwe verf. Hiermee was het landschap afgerond en ontstond de warme uitstraling die ik voor ogen had.

LEVEND SCHILDERIJ

Mijn vriend bleef aandringen om de baan voor On traXS aan te melden. Na een bezoek aan deze expo in 2024 was ik direct enthousiast, maar deelname vergde enkele aanpassingen: een omlijsting, achtergrond en verlichting. Omdat de baan vanaf vier kanten zou zijn te bekijken, was daar de detaillering op afgestemd. De schilderijlijst liet ik deels om de hoek lopen zodat de baan ook vanaf de zijkant zichtbaar is. De lijst is goudkleurig en de ombouw donkergroen geschilderd. Zo werd de modelbaan een levend schilderij, badend in kunstlicht op een zonovergoten dag. Op een klein oppervlak waren een klooster, een stadje met industrie en een strand gerealiseerd. Ik was klaar voor On traXS 2025! //

11. De treindienst op de zijlijn is beperkt, maar omdat de spoorbomen op afstand worden bediend zijn ze al ver voor de komst van de trein gesloten.

12. Sommige huizen hebben een tuintje of plaatsje. Handig om de was te drogen. De stadsmuur is enkele jaren geleden gerestaureerd.

13. Het zojuist getrouwde paar poseert voor de ingang van het klooster. De banieren benadrukken het belang van de kloosterorde.

14. De railbus heeft met het hellingrijke tracé weinig moeite. (foto Peter de Nijs)

15. Gezien de rokende schoorstenen is de fabriek in vol bedrijf.





1.

30 jaar snelle trein Amsterdam – Parijs

VAN TEE NAAR EUROSTAR

De directe spoorverbinding tussen Amsterdam en Parijs is een klassiek voorbeeld hoe Europese spoorwegen zich ontwikkelen. Van luxueuze internationale TEE-treinen, via Thalys in de jaren negentig, tot geïntegreerde diensten onder de vlag van Eurostar. Een overzicht.

In 2026 viert de snelle dienst op Parijs haar 30-jarig jubileum. We nemen de voorgangers (TEE), de komst van Thalys, het materieel en de verandering in frequentie en reistijd en tenslotte de overname en rebranding door Eurostar met u door.

TEE

Na de Tweede Wereldoorlog zochten Europese spoorbedrijven een antwoord op de groeiende concurrentie van het vliegtuig. Het resultaat was de Trans Europ Express (TEE), vanaf 1957 een netwerk van internationale eersteklas dagtreinen tussen belangrijke hoofdsteden en economische centra. TEE-treinen waren bedoeld voor het hogere segment reizigers en boden meer comfort en snelheid dan gewone treindiensten. Op de as Parijs - Amsterdam betekende dat - vergeleken met latere hogesnelheidstreinen - relatief lange, maar comfortabele reistijden, met beperkte frequenties. TEE-diensten werden langzaamaan minder relevant naarmate hogesnelheids-



2.



3.



4.



5.

lijnen en een groter aanbod van tweedeklasdiensten op internationale trajecten opkwamen; veel TEE-lijnen werden in de jaren negentig opgeheven of vervangen door andere categorieën, zoals de EuroCity.

Thalys

Begin jaren negentig kwamen plannen en projecten voor hogesnelheidslijnen in West-Europa op gang. Thalys, een samenwerkingsverband van Franse (SNCF), Belgische (NMBS), Duitse (DB) en Nederlandse (NS) spoorbedrijven, introduceerde zijn kernroute Parijs - Brussel - Amsterdam in 1996 met van de TGV afgeleide treinstellen. Daarmee werd de reistijd tussen de twee hoofdsteden aanzienlijk verkort en nam het aantal dagelijkse verbindingen toe. Thalys groeide uit tot een herkenbaar rood merk dat tot ver in de jaren 2010 een vast onderdeel van grensoverschrijdend spoorverkeer was. Er kwamen allerlei variaties op de kerndienst, zoals treinen naar de Franse Alpen, Côte d'Azur, Disneyland, 'korte slagen' Antwerpen - Parijs en diensten naar Luik, Keulen en Düsseldorf.

PBA en PBKA

Het materieel van Thalys behoort tot de TGV-familie, aangepast voor grensoverschrijdend verkeer. De 27 treinstellen zijn onderverdeeld in twee subseries: de PBA (Parijs - Brussel - Amsterdam), die geschikt zijn voor Frankrijk, België en Nederland, en PBKA (Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam), stellen die ook op het Duitse 15 kV-systeem kunnen rijden.

Uiterlijk gezien zit het grootste onderscheid in de motorwagens: de tien PBA's hebben de spitse, klassieke TGV-neus en de PBKA's een meer afgeronde neus. Beide series zijn ongeveer 200 m lang en bestaan uit twee locomotieven en acht tussenrijtuigen. Ze kunnen onder verschillende bovenleidingsspanningen tot 300 km/h rijden. Het eigendom van de treinstellen ligt aanvankelijk bij de deelnemers aan Thalys; NS bezit bij aanvang de PBKA-treinstellen 4331 en 4332. »

1. **Terwijl het verkeer op de E19 weer eens hopeloos vastloopt, stuift Eurostar Red 4535 op 1 april 2025 over de hogesnelheidslijn voorbij Brecht richting Antwerpen.**

2. **DB PBKA-stel 4321 passeert op 25 september 1997 tijdens een testrit Maarssen. In die nacht zou dit stel de eerste trein op Nederlands grondgebied zijn die (bijna) 200 km/h zou rijden.**

3. **SNCF-PBA 4536 rijdt op 19 augustus 1996 onder de oude vlinderportalen van Barendrecht naar Parijs.**

4. **PBKA 4343 droeg in de zomer 2019 een speciale huisstijl voor de Tour de France. Op 28 juni was de HSL gestremd en passeerde de tot Brussel beperkte trein 9370 met een uur vertraging bij Dordrecht.**

5. **Sinds de opening van de HSL in Nederland komen dubbele stellen voor. Trein 9316 uit Amsterdam snelt naar Parijs met de 4345 en 4304 bij het Franse Arsy, 27 april 2022.**

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



6.



7.

Frequentie van enkele naar dubbele cijfers

Waar TEE-diensten vaak één of enkele trips per dag op een internationale route boden, bracht Thalys schaalvergroting: in het hoogseizoen en naarmate de vraag groeide, waren er dagelijks meerdere directe verbindingen tussen Amsterdam en Parijs. In de jaren 2010 liet het aanbod pieken zien: in sommige periodes waren er tot circa elf directe ritten per dag Amsterdam - Parijs en op het drukke traject Parijs - Brussel zelfs 25. De hogere frequenties maakten treinen concurrerender ten opzichte van het vliegtuig voor zakelijke en toeristische reizigers.

Reistijd van vijf naar drie uur

Een van de belangrijkste winstpunten van de omschakeling naar hogesnelheid was de reistijdverkorting. In het TEE-tijdperk kon een treinreis Parijs - Amsterdam mede vanwege trajectkeuze en snelheid vijf uur of langer duren. Met de komst van Thalys en de hogesnelheidslijnen (LGV's in Frankrijk, HSL's in België en Nederland) daalde de officiële reistijd geleidelijk; halverwege de jaren negentig was dat 4 uur en 25 minuten. De opening van de HSL ten zuiden van Brussel bracht de reistijd onder de 4 uur. Met de opening van de Nederlandse HSL, is de kortste reistijd 3 uur en 12 minuten.

Rebranding en overname

Thalys bleef in alle jaren van haar bestaan de chique wijnrode-zilvergrijze kleurstelling trouw. In de loop


8.



9.

der jaren ontstonden variaties op het thema, telkens met een knipoog naar de ‘oerkleurstelling’ van overwegend rode motorwagens en zilveren rijtuigen. Rond 2010 ontstond de eerste variatie met de komst van een groot Thalys-logo op de flanken van de motorwagens en een taps toelopende rode band over de ventilatieroosters; bij de midlife-revisie vanaf 2016 kregen de stellen een horizontale rode band over de onderzijde van de rijtuigen en de deuren een contrasterende deur. Vanaf de laatste, grote revisie in 2021 ontvingen de treinstellen de Ruby-kleurstelling (vernoemd naar een robijn), met een purperrode band rond de ramen. Reclame-uitvoeringen waren er ook. De opvallendste zijn die van Fortis (2006, treinstel 4532), voor het ophalen van de Olympische ploeg na de winterspelen van Turijn (2006, 4540), het Margritte Museum (2009, 4302), Kuifje (2011, 4343) en de Tour de France (2019, 4343). In het tweede decennium vond consolidatie plaats in de Europese hogesnelheidsmarkt. Eurostar - tot dan voornamelijk geassocieerd met de verbinding Londen - Parijs - Brussel via de Kanaaltunnel - en Thalys kwamen samen onder één concern. In 2022 werden Thalys-activiteiten geïntegreerd in THI Factory en deze entiteit werd vervolgens overgenomen door de Eurostar Group; in oktober 2023 werden de Thalys-diensten formeel ondergebracht in en hernoemd naar Eurostar (soms aangeduid als ‘Eurostar Red’ vanwege de klassieke rode kleur van Thalys-materieel). Langzaam maar zeker maken de Thalys-logo’s op de treinen plaats voor die van Eurostar.

Nieuw materieel

Operationeel bleven een groot deel van het materieel en de dienstregeling in de beginfase ongewijzigd - dezelfde treinstellen (geüpdatet en gereviseerd waar nodig) bleven rijden tussen Amsterdam en Parijs. Wat veranderde was de branding, ticketing-integratie en strategische planning: reizigers merkten dat boeking, klantenservice en verkoopkanalen die van Eurostar werden. Voor de langere termijn zijn vlootmodernisering en netwerkuitbreiding gepland. Eurostar heeft dertig nieuwe treinen besteld, met een optie op twintig stuks. Deze ‘Eurostar Celestia’ zullen de oudste Eurostar-treinstellen (TMST, Class 373) en voormalige Thalys PBA-treinstellen vervangen. De uitbreiding maakt uitbreiding van het netwerk mogelijk, onder andere rechtstreekse treinen van Amsterdam naar Genève. »



10.

6. **Een Thalys Paris Nord - Essen rijdt in de vorm van treinstel 4345 door Stolberg, 25 mei 2023.**

7. **In de periode dat het Fortis nog voor de wind ging, droeg stel 4532 een totaalreclame voor het concern. Hoewel prestige bereikt was, weten we hoe het afliep. Passage bij Dordrecht, 11 juni 2006. (foto Freek Verhoof)**

8. **Trein 9364 naar Parijs werd op 24 oktober 2021 door PBA-treinstel 4537 gereden; passage bij Lage Zwaluwe, waar de links zichtbare HSL wegens werkzaamheden buiten dienst was.**

9. **Ten zuiden van Brussel loopt de HSL 1 richting Lille. De 4538 en 4331 stuiven over deze lijn voorbij Rebecq, 21 april 2023.**

10. **In Ruby-design en met Eurostar-logo’s passeert de 4343 op 7 november 2025 bij Heerjansdam.**



11.



12.

Conclusie

De spoorverbinding Amsterdam - Parijs laat treffend zien hoe Europees spoorvervoer van een exclusieve, op luxe gerichte internationale dienst (TEE) via grootschalige hoge snelheid (Thalys) naar een geïntegreerd, internationaal netwerk (Eurostar) is geëvolueerd. De belangrijkste resultaten voor reizigers zijn duidelijk: kortere reistijden (van ruim vijf uur naar ruim drie uur), hogere frequenties (van enkele naar dubbele cijfers per dag) en een geleidelijke vereenvoudiging van boeken en diensten. Technisch gezien bleef de TGV-familie - in de vorm van PBA- en PBKA-sets - de ruggengraat van de verbinding, maar is nu ingebed in het grotere Eurostar-park. Voor wie vandaag tussen Amsterdam en Parijs reist betekent dat comfortabele, snelle verbindingen met het hart van beide steden als begin- en eindpunt. //

11. **Stel 4304 als omgeleide trein 9352 ten noorden van Zevenbergen, 24 oktober 2021.**

12. **PBKA-treinstel 4341 rijdt station Noorderkempen (ten noorden van Antwerpen) voorbij tijdens een proefrit op 1 augustus 2008. (foto's 12 & 13 Ton Oosterom)**

13. **PBA-treinstel 4536 op de HSL nabij Lage Zwaluwe, onderweg naar Rotterdam, 5 april 2008.**



13.



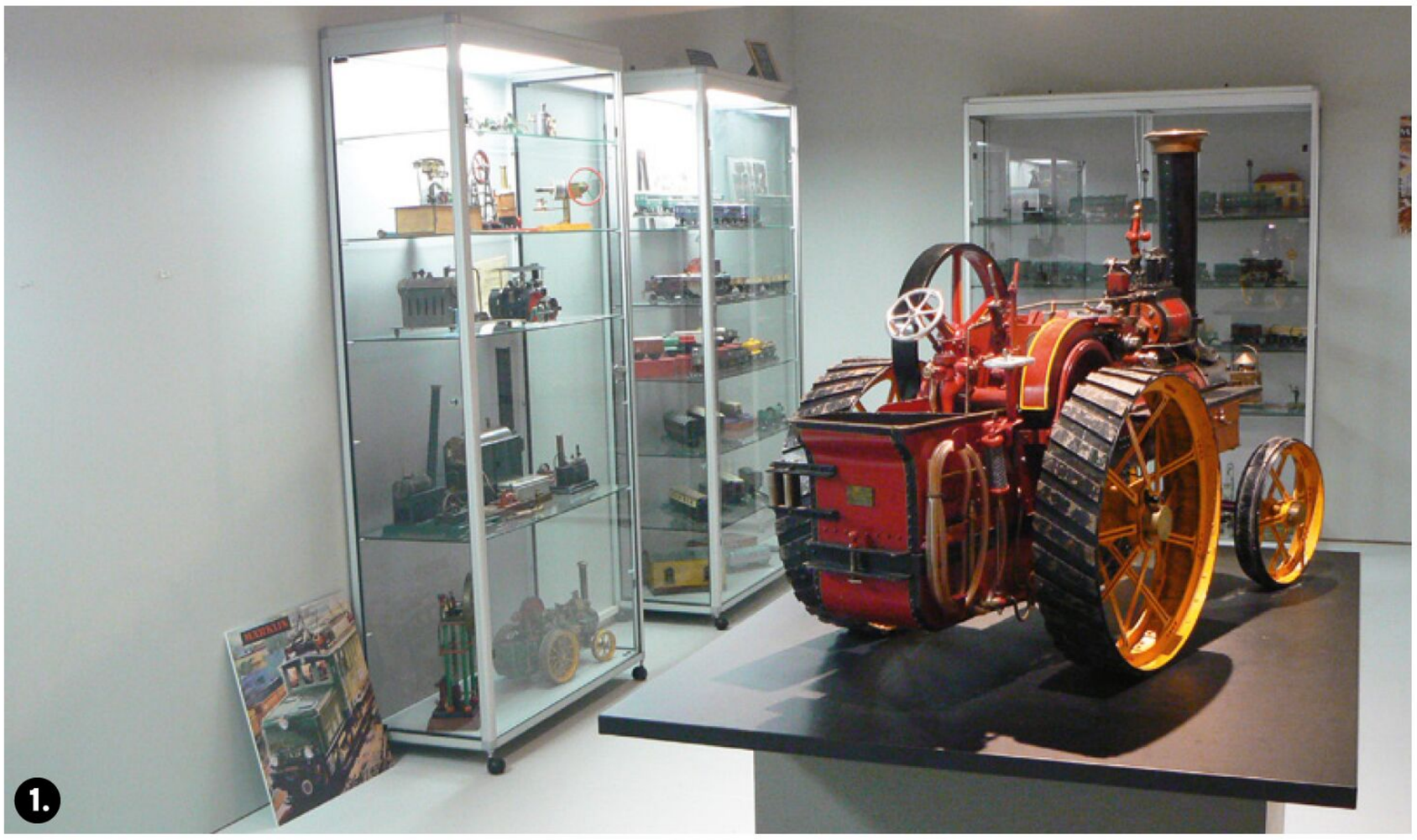
De nieuwe locatie aan de Alexanderstraat 4 in Sneek.

Modelspoormuseum is verhuisd

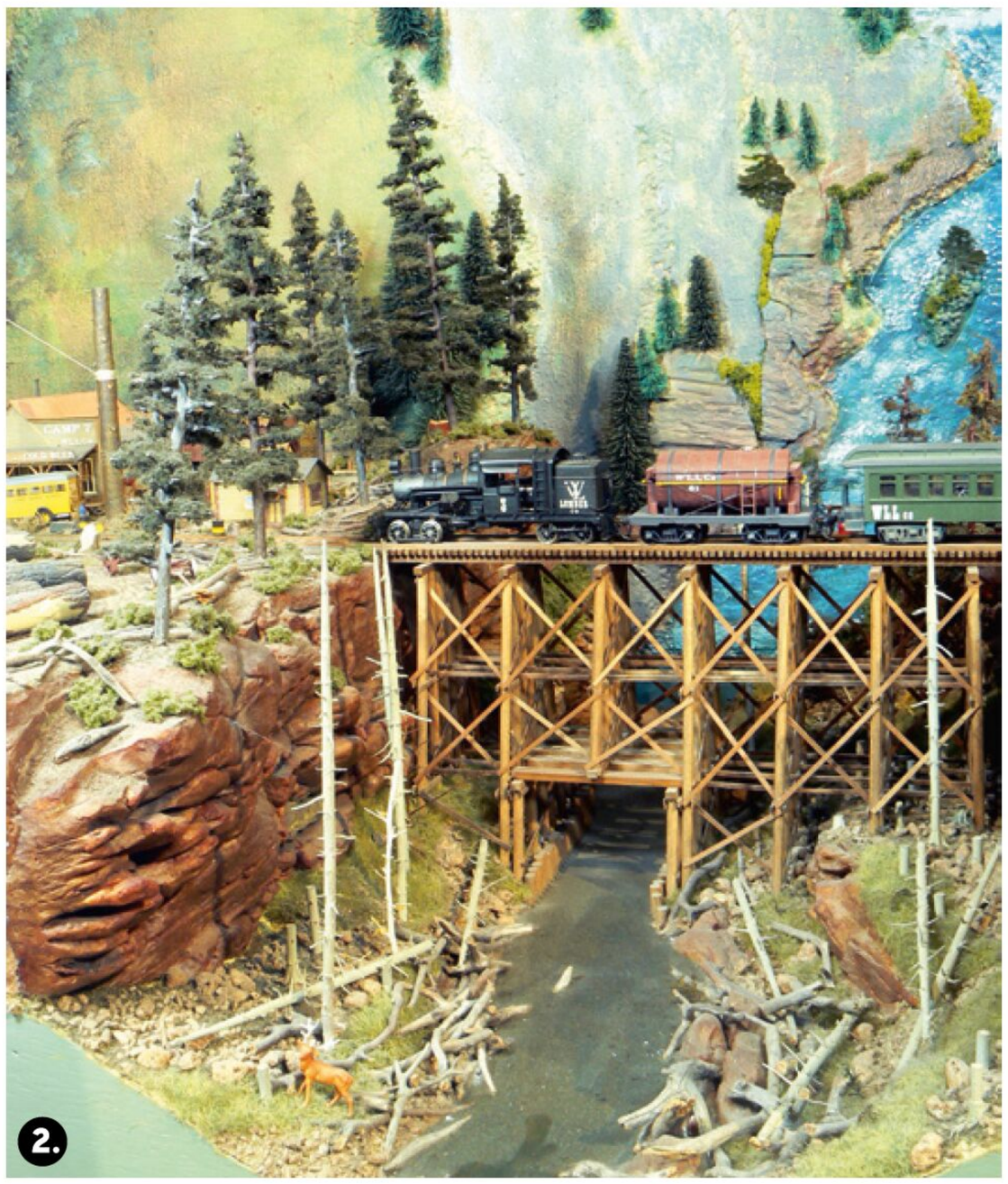
RUIME LOCATIE IN SNEEK

Niets is voor altijd, daar weten ze bij het Nationaal Modelspoor-museum in Sneek alles van. Ondanks aanhoudende tegenslagen is de verhuizing een feit. De nieuwe locatie heeft weliswaar niet de grandeur van het oude station, maar biedt veel meer ruimte en mogelijkheden. Railhobby nam alvast een kijkje.

Het modelspoormuseum is voortgekomen uit het werk en de verzameling van de antiquair P.S. (Piet) Scheltema. In 1984 bracht hij zijn verzameling in het toen nieuwe museum onder. Na zijn overlijden in 1989 volgde voor het prille museum een kommervolle periode, maar een collectief Vrienden van het Modelspoormuseum kocht de verzameling op en in de kelder van de bibliotheek werd een nieuw onderdak gevonden. Verre van ideaal en een speurtocht naar een nieuwe locatie volgde. In 2004 kon een niet gebruikt deel van het stationsgebouw in Sneek voor een langere periode worden gehuurd. Daar het huurcontract juni 2025 afliep, werd na diverse opties »



1.



2.



3.

TREINEN RIJDEN NA EEN DRUK OP DE KNOP

een passende locatie gevonden. Gelegen aan de rand van Sneek aan de snelweg A7, op circa 1,9 km van het station. De tijd begon te dringen en er was feitelijk te weinig tijd om de oude locatie leeg op te leveren én op de nieuwe plek te kunnen doorstarten. Wie wel eens een modelbaan heeft verhuisd weet daar alles van.

Open dag

Tijdens de open dag voor sponsors en pers op 18 juni 2025 was duidelijk dat de geplande openingsdatum in juli niet haalbaar zou zijn. Er was al veel werk verzet, maar er moest nog veel gebeuren. Nog voor de herfstvakantie konden op 11 oktober de eerste bezoekers verwelkomd worden. Het museum is weer open, maar helemaal klaar is het nog niet, zodat de officiële opening tot het voorjaar van 2026 is uitgesteld. Het museum richt zich niet alleen op de doorgewinterde modelspoorder, maar is ook interessant voor jongere bezoekers. Een deel van de getoonde banen staat, met een beveiliging tegen snelle kindervingertjes, bewust op lagere tafels. Bij de voor een beter zicht hoger staande banen, staan voor kinderen opstapjes klaar. De vele bedrijfsklare banen kunnen met een druk op de knop voor een bepaalde tijd in bedrijf worden gesteld. Verspreid door het museum staan vitrines met schaalmodellen van de inmiddels zeer grote collectie. Zoals opgemerkt is er veel te zien, maar is er nog veel te doen. Een deel van de ingerichte vitrines is nog niet verlicht en ook in het betrouwbaar werkend krijgen van enkele modelbanen gaat meer tijd zitten dan verwacht. Ook heeft alles wat in bedrijf is regelmatig zorg nodig. Was Scheltema begonnen met het verzamelen van alleen H0-modellen, de collectie omvat nu modellen in bijna



4.

alle gangbare schaalgrootten. Een museumwinkel, een klein restaurant en de mogelijkheid om er kinderverjaardagen te vieren maken het plaatje compleet. Bij de officiële opening van het museum in 2006 werd naast het station als blikvanger de NS Sik 323 onthuld. Of deze naar de nieuwe locatie zal verhuizen is ongewis. //


5.



6.

1. **Naast treinen bevat de collectie ook blikken speelgoed in diverse schaalgroottes.**
2. **De tussen 1976 en 2012 door Lex Gravendeel gebouwde logging line beeldt de jaren 1930 uit. De analoge baan is niet bedrijfsvaardig.**
3. **‘Once upon a time in the West’, wie heeft de film niet gezien. Enkele kenmerkende scènes zoals het bekende ‘ontvangstcomité’ vormen de basis van de baan.**
4. **Werkelijk alles, tot de rails aan toe, is bij ‘Zwagershoek’ eigenbouw. Dit laat zien wat in schaal 0 mogelijk is.**
5. **Aan het tweede seizoen van ‘De Grote Kleine Treinencompetitie’ deed een team van het museum mee. De ‘Elfstedenbaan’ van Team Groen is hiervan een stille getuige. Modelbouw met een knipoog.**
6. **Enkele van de verzamelstukken van het grootbedrijf staan nog in depot.**

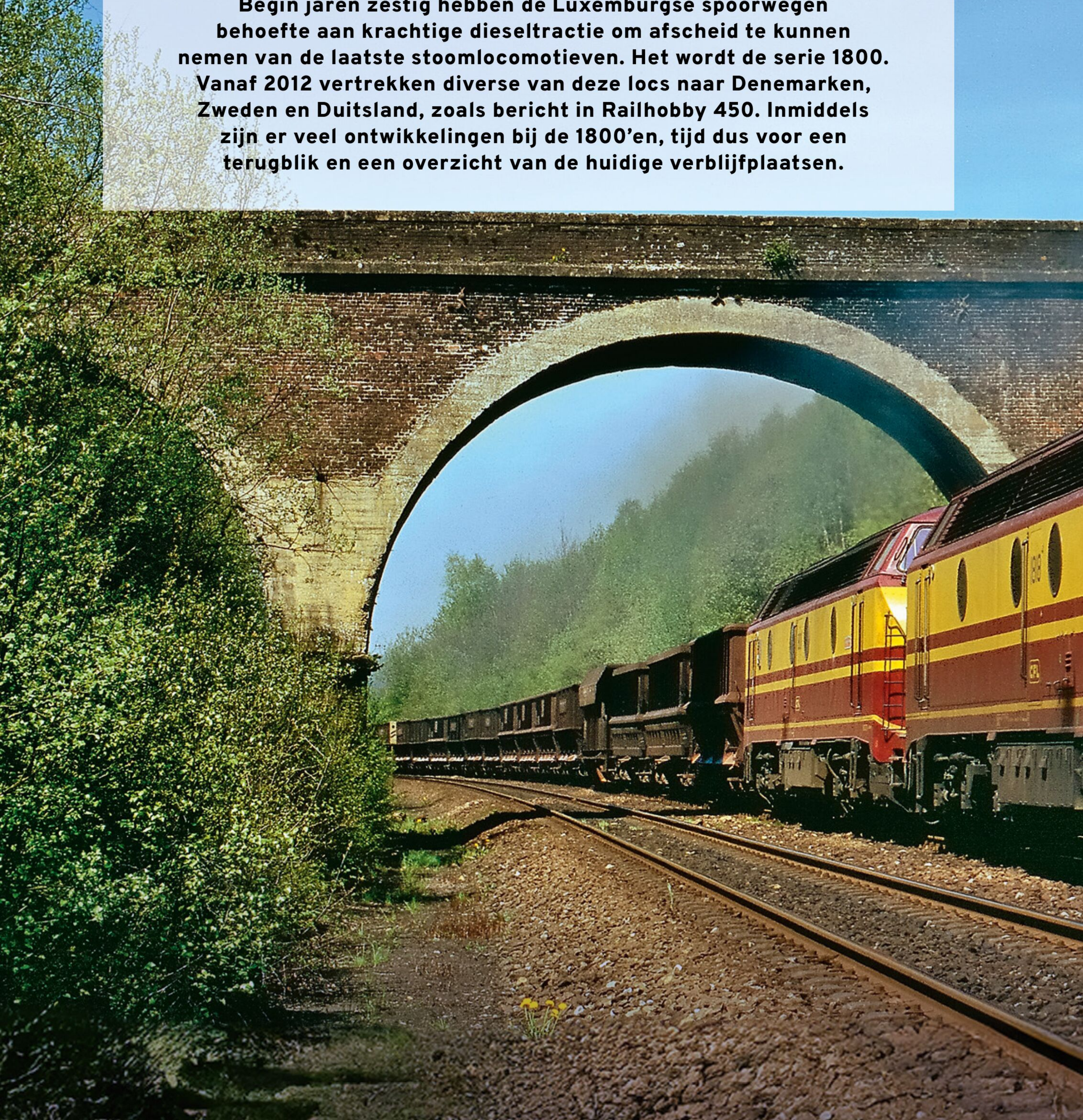
EXTRA ONLINE
Meer foto’s vindt u via de online uitgave op Railhobby.nl/extra-online
Gratis voor (print +) online abonnees!

TEKST & FOTO’S: ROB MOOIJ

Ontwikkelingen bij de ex-CFL 1800'en

PLUKLOC TOCH GERESTAUREERD

Begin jaren zestig hebben de Luxemburgse spoorwegen behoefte aan krachtige dieseltractie om afscheid te kunnen nemen van de laatste stoomlocomotieven. Het wordt de serie 1800. Vanaf 2012 vertrekken diverse van deze locs naar Denemarken, Zweden en Duitsland, zoals bericht in Railhobby 450. Inmiddels zijn er veel ontwikkelingen bij de 1800'en, tijd dus voor een terugblik en een overzicht van de huidige verblijfplaatsen.





CFL 1818 + 1801 met ertstrein 48911 Antwerpen - Belval Usines op lijn L165 nabij Florenville, 5 mei 1995. (foto Maarten van der Velden)



1.



2.



3.

INZET DOOR CFL CARGO DANMARK



4.

Hoewel bij de Nederlandse Spoorwegen stoomtractie sinds 1958 niet meer werd ingezet, is dat in het hertogdom Luxemburg anders. Het ruim 2500 km^2 grote land, ingeklemd tussen België, Duitsland en Frankrijk, maakt in de jaren zestig nog steeds gebruik van deze dure trekkrachten. Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) heeft, mede gezien de voortschrijdende elektrificatie, de keuze uit nog een paar jaar doorstomen, of investeren in sterke diesels, vooral voor de snelle reizigers- en zware goederentreinen. Luxemburg is in die tijd sterk afhankelijk van kolen die worden overgeslagen in het Belgische Athus, waar juist de overslagsporen niet geëlektrificeerd zijn. Van de veertien offertes komt die van La Brugeoise & Nivelles (BN) als beste uit de bus; op 13 augustus 1962 wordt het koopcontract voor acht locomotieven van het type 18CN7 getekend. CFL heeft positieve ervaringen met de door BN gebouwde 1600'en. Er volgt op 25 maart 1963 een aanvullende bestelling van twaalf stuks, met name voor inzet op de lijn Thionville - Luxemburg - Arlon. De ontwikkeling van meersysteemlocs voor de met 3 kV-gelijkstroom en 25 kV-wisselstroom geëlektrificeerde lijn werd niet afgewacht en de stoomlocomotieven uit depot Ulfingen kunnen snel terzijde worden gesteld. Om kosten te sparen hebben tien van de tot serie 1800 benoemde diesels geen stoomverwarmingsketels; die zouden uit locs 855-858 en 901-906 worden overgezet. De 1801-1804 en 1815-1820 zijn af fabriek uitgerust met een stoomverwarmingsinstallatie. De 1800'en zijn familie van de bij de Belgische spoorwegen rijdende HLD 55 (voorheen type 205), waarmee ze in schakeling kunnen rijden, net als met de NMBS HLD 52, 53 en 54. De locs hebben een dieselelektrische aandrijving van GM-EMD; de V 16-dieselmotor is in licentie van EMD gebouwd door ACEC in Charleroi. De Co'Co'-locs hebben een maximumsnelheid van 120 km/h (zie tabel 1). Bij aflevering hebben ze een bordeauxrood-gele livrei en behouden die kleurstelling tijdens hun levensloop bij CFL en vanaf 2007 bij CFL Cargo. Alleen de logo's en de grootte van de cijfers veranderen enigszins. Met een vertraging van zestig dagen



5.

arriveert op 1 oktober 1963 de 1801 in Luxemburg, op 13 december gevolgd door de tweede. Daarna gaat het snel en wordt de vertraging in de aflevering omgezet in een versnelling; zo komt de 1817 ruim elf weken voor de afgesproken datum in dienst. De 1820 komt als laatste op 15 augustus 1964 de grens tussen België en Luxemburg over (zie tabel 2).

Inzet

De diesels worden in twee omlopen ingezet, een voor de locs zonder en de andere voor die met (stoom) verwarmingsketel voor reizigerstreinen. De machines zonder worden voor (zware) goederentrienen ingezet op de noordelijke lijn van Luxemburg naar Gouvy (B) en op het traject Bettembourg - Luxemburg - Stockem, maar ook naar Aken (D). Tractie voor reizigersvervoer is er voor binnenlandse treinen, tussen Luxemburg en Trier (D) en naar diverse bestemmingen in België en Frankrijk. Nederland wordt vanaf 1968 tot 2000 door de 1800 aangedaan, onder andere met de sneltrein Maastricht - Luxemburg, met een locwissel in Luxemburg voor het traject naar/van Basel. Nadat wagens die daarin meerijden niet meer met stoomverwarming overweg kunnen, wordt een verwarmingsrijtuig toegevoegd. Bij liefhebbers befaamd zijn de in dubbeltractie gereden ertstreinen van Ronet (bij Namen) »

1. **Naast eloc 3608 worden van de 1801 en 1809 de motoren gestart voor een volgende inzet vanuit depot Bettembourg, 15 november 2003. (foto Jens Homann, collectie Harold van der Meer)**

2. **Tijdens het legendarische Nohab/GM-EMD-festival geeft ook de CFLCD 1805 acte de présence. Odense, 14 augustus 2004.**

3. **Net als de locs is ook het embleem van La Brugeoise et Nivelles sleets maar nog niet versleten.**

4. **Svensk Tågkraft kocht in 2013 de 1802 van CFLCD. De loc kreeg de zwart-rode huisstijl en wordt ingezet voor goederentreinen en rangeerdiensten. Örebro, 25 januari 2020.**

5. **Op 5 augustus 1990 levert CFL 1814 tractie voor trein 113 Liège Guillemins - Luxemburg en passeert daarbij het dorp Maulusmühle (L). (foto Maarten van der Velden)**

6. **De 1800'en zijn niet uitgerust met het Deense ATC en moeten daarom altijd met een andere loc het hoofdnet op. Op 1 maart 2022 is dat de Nohab MX 1029, eveneens eigendom van CFLCD, bij vertrek uit Padborg.**

7. **Op 8 juli 2020 zou niemand vermoeden dat de in Padborg deels kaalgeplukte CFLCD 1816 in 2025 een revisie en ETCS zou krijgen.**

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAROLD VAN DER MEER



6.



7.

NIEUWE TOEKOMST BIJ VIKING RAIL

naar het Luxemburgse staalconcern Aciéries réunies de Burbach-Eich-Dudelange (ARBED) in Belval. Als de eerste elektrische locomotieven van de serie 3000 in 1999 in Luxemburg aankomen, lijkt door de elektrificatie van het spoorwegnet de inzet van de 1800'en snel te eindigen. De redding voor de serie is de tegenvallende betrouwbaarheid van de serie 3000 en de liberalisering van de spoorwegen vanaf 2000. In 2001 krijgen de 1805, 1806, 1810 en 1816-1820 zelfs het Duitse Indusi ingebouwd.



8.



9.

Serie 1800 naar CFL Cargo

De Luxemburgse spoorwegen hebben in de beginjaren van deze eeuw de 1800'en zelf nodig waardoor geïnteresseerden niet tot koop kunnen overgaan. In 2004 hebben negen machines een eigen omloop in de goederendienst en staan er twee reserve in Luxemburg. Het in 2007 opgerichte CFL Cargo krijgt de veertien nog beschikbare 1800'en. Vier locs (de 1803, 1808, 1811 en 1813) zijn door aanrijdingen terzijde gesteld en de 1804 en 1819 hebben een defecte motor. De 1806 wordt in 2007/2008 vanuit het Noord-Duitse Niebüll ingezet en is regelmatig in het Deense grensstation Padborg te zien. Vanuit Padborg kan de loc alleen in combinatie met een van ATC voorziene machine worden ingezet. Dit zal, naar later blijkt, niet voor het laatst te zijn. Door het toenemende goederenvervoer bij CFL Cargo neemt in het begin het aantal treinen waarvoor een 1800 wordt ingezet gestaag toe. Zo zijn de locs regelmatig te gast in Wasserbillig en Ehrang. Later staan ze in Bettembourg op betere tijden te wachten. Incidenteel worden ze door CFL voor reizigerstreinen op de lijn Bettembourg - Belval - Athum ingezet. In 2011 zijn alleen de 1805, 1806, 1815, 1817 en 1818 actief, begin 2012 staan de 1802, 1805-1807, 1810, 1812, 1814, 1816 en 1820 in Howald terzijde en de 1801 en 1809 in Belval. In 2012 worden alleen de 1817 en 1818 sporadisch ingezet. Sloop van deze ronkende en rokende diesels lijkt onvermijdelijk.

CFL Cargo Danmark

De spreekwoordelijke reddingsboei komt vanuit het noorden als CFL Cargo Danmark (CFLCD) in 2012 behoefte heeft aan extra dieselpower. Het in 2007 opgerichte bedrijf heeft de beschikking over Nohab-diesellocs MY en MX; de 1800'en kunnen extra pk's leveren voor zware goederentreinen. Zoals eerder



10.



11.



12.

de 1806, moeten de locs altijd rijden in combinatie met een machine die ATC heeft. Alleen op afgesloten baanvakken, zoals tijdens inzet voor werktreinen, mag een 1800 solo aan het werk. In eerste instantie betreft het de 1802, 1805, 1807, 1810, 1814, 1816 en 1820 op huurbasis. De 1810 (gesloopt in 2013), 1814, 1816 en 1820 zijn pluklocs, hoewel de 1816 de eerste twee jaar sporadisch is ingezet. Bij de CFLCD krijgen enkele locs in 2016 een ander nummer, zie tabel 1. De nummerwijziging is het gevolg van een administratieve dwaling in Luxemburg. De vijf locs waren als afgevoerd geregistreerd in plaats van verkocht. Dit was niet ongedaan te maken, zodat de locs zijn omgenummerd in 1831-1835.



13.

Power Rail

Het in 2004 opgerichte Power Rail (PR) in Maagdenburg kocht in 2013 de 1801, 1806 en 1817. De 1801 dient als plukloc en is in 2023 aan Viking Rail verkocht, waar hij op een zijspoor is afgesteld. Loc 1806 is in 2016 door de hobbyclub '1604 Classics' in Luxemburg overgenomen. De 1817 heeft het als langste bij PR volgehouden en wordt voornamelijk ingezet voor rangeerwerk in Egeln. Als het einde van de revisietermijn nadert, neemt de Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V) in het Zuid-Belgische Mariembourg de loc in februari 2023 over. Het plan is dat de loc wordt gereviseerd.

Svensk Tågkraft AB

Het in Nässjö in Zweden gevestigde Svensk Tågkraft, dat net als CFLCD meerdere Nohab MX- en MY-locomotieven bezit, neemt in 2013 de 1802 over uit de huurvloot in Padborg. De 1802 krijgt ATC en afstandsbediening. Na de revisie wordt de loc in het zwartrood voor goederentreinen ingezet.

Viking Rail

Als CFL eind 2022 besluit om de activiteiten in Denemarken te beëindigen, nemen twee leidinggevenden CFLCD over, inclusief personeel, werkplaats en locomotieven. Op 1 januari 2023 wordt Viking Rail (VR) in Padborg daarmee eigenaar van onder meer de 1800'en. Het bedrijf heeft de locs 1831-1834 in de donkerblauwe huisstijl gestoken, waarbij een gele band en logo's het geheel wat kleur geven. Bij Viking Rail krijgt de 1816, die jarenlang als plukloc terzijde stond, begin 2025 een grote revisie en renovatie. De cabine wordt geheel opnieuw ingericht en voor het eerst bij dit type wordt ETCS geïn- »

8. **De 1817 van Power Rail staat op 8 augustus 2022 stand-by voor ontvangst van een ketel-trein. Kort hierna is de loc aan CFV3V verkocht.**

9. **De 1800'en kunnen solo rijden op (voor onderhoud) afgesloten baanvakken, zoals op 12 april 2023 bij Nyborg tijdens groot onderhoud van de lijn Slagsele - Nyborg.**

10. **Per 1 januari 2023 zijn de 1800'en ondergebracht bij Viking Rail. VR 1833 (ex-CFL 1812) drukt op 12 april 2023 een Spitzke-werktrein naar de loslocatie bij Nyborg.**

11. **Aan de andere kant van de kettinghor staat de inmiddels blauwe 1832 (ex-CFL 1807) zijn mannetje. Nyborg, 12 april 2023.**

12. **VR 1834 (ex-1814) op 13 april 2023 kort na revisie en schilderbeurt op het terrein van Viking Rail. De gekoppelde 1818 is vlak daarvoor geïnspecteerd en is kandidaat voor een grote revisie en inbouw ETCS.**

13. **In de werkplaats van Viking Rail wordt de 1816 weer tot leven gewekt. Padborg, 14 juli 2025.**



14.

stalleerd. Eerder heeft Viking Rail een Nohab MZ voor DB Cargo Danmark omgebouwd en van ETCS voorzien. De ombouw van de cabine zal voor de meester meer comfort betekenen; de huidige inrichting is spartaans waarbij de knieën tegen de scherpe rand van de stuurtafel stoten. Als het testbedrijf succesvol wordt afgesloten, zal ook de 1818 worden gereviseerd, waarna de 1831-1834 zullen volgen.
De revisie en ombouw van de cabine wordt in de werkplaats van VR uitgevoerd. Voor de installatie en het ontwerp zijn twee engineers aangetrokken; het bedrijf is sinds de oprichting van 17,5 naar 44 fte gegroeid. Hoelang de 1800'en nog actief in Europa te zien zullen zijn, is ongewis. De toenemende druk op spoorwegondernemers om tot een meer energie-



15.

NIEUWE TOEKOMST BIJ VIKING RAIL

Technische gegevens CFL 1800	
Fabrikant (mechanisch)	La Brugeoise & Nivelles
Fabrikant (elektrisch)	Ateliers de Constructions Électriques
Asindeling	Co'Co'
Dieselmotor	GM-EMD 16-567C
Hoofdgenerator	D29
Tractiemotoren	D59 (6 stuks)
Aandrijfvermogen [kW]	1175
Maximum vermogen [kW]	1435
Continue trekkracht [kN / kg]	169 / 17.250
Aanzetkracht [kN / kg]	270 / 27.750
Inhoud dieseltank [l]	4000
Inhoud smeerolietank [l]	750
Watertank motorkoeling [l]	800
Strooizandhouders [kg]	640
Maximumsnelheid [km/h]	120
Massa [t]	110
Maximale asbelasting [t]	18
Lengte over buffers [mm]	19550
Breedte [mm]	2900
Hoogte [mm]	4250

Loc	Datum afname	Terzijde	Naam	Opmerking	Eigenaar 2025, opmerking
1801	4-12-1964	25-9-2007	Göppingen	2013 naar Power Rail	Viking Rail (onderdelen)
1802	18-12-1964	26-1-2010	Blankenberge	2012 naar CFLCD	Svensk Tågkraft
1803	4-1-1965	25-5-2004		2004 gesloopt	
1804	6-1-1995	25-5-2004		2005 gesloopt	
1805	15-1-1965	2012	Mondorf-les-Bains	naar CFLCD	Viking Rail; als 1831
1806	21-1-1965	2013	Walfer	naar Power Rail	1604 Classics; museum
1807	28-1-1965	20-12-2009	Péiteng	2012 naar CFLCD	Viking Rail; als 1832
1808	5-2-1965	7-3-2005		gesloopt	
1809	12-2-1965	2010		2021 gesloopt	
1810	19-2-1965	1-2-2010		2012 naar CFLCD, gesloopt 2013	
1811	2-3-1965	19-9-1994	Ettelbréck	gesloopt	
1812	4-3-1965	23-11-2009		2016 naar CFLCD	Viking Rail; als 1833
1813	12-3-1965	20-11-1997	Schieren	1998 gesloopt	
1814	17-3-1965	23-11-2009		2012 naar CFLCD	Viking Rail; als 1834
1815	25-3-1965		Kautebaach	onderdelen voor 1806	1604 Classics; museum
1816	6-3-1965	2014	Fiels	2012 naar CFLCD	Viking Rail
1817	17-4-1965			2013 naar Power Rail	CFV3V
1818	10-5-1965	2019		2018 naar CFLCD	Viking Rail; wacht op revisie
1819	26-5-1965	5-7-2005	Prince Henri	2008 gesloopt	
1820	26-7-1965	1-11-2009	Beetebuerg	2012 naar CFLCD	Viking Rail; als 1835 (onderdelen)

neutraal en milieuvriendelijkere bedrijfsvoering over te gaan, doet voor de hobbyist het ergste vermoeden. Viking Rail stelt dat sterke diesellocomotieven nodig zullen blijven; in Denemarken worden alleen de hoofdlijnen geëlektrificeerd. Voor de nevenlijnen en tijdens werkzaamheden aan het spoor zal dieselpower nodig blijven. Om in de toekomst milieuvriendelijker te kunnen opereren, heeft VR een test met HVO-diesel gedaan. De motoren van GM-EMD zoals die in de Bolle Neuzen (MX en MY) en in de serie 1800 liggen, kunnen met die dieselbrandstof goed uit de voeten zodat VR de toekomst met vertrouwen tegemoet ziet.

Museum CFV3V

Chemins de Fer à Vapeur des 3 Vallées heeft eind 2022 de bij Power Rail overtollige 1817 gekocht. In februari 2023 vond het transport naar het museum in Mariembourg plaats weer een team van vrijwilligers de loc weer rijvaardig zal maken. //



16.


17.

14. De ‘Cement-Express’ van Padborg naar Taulov wordt getrokken door MY 1146 en 1834. Rødding, 15 juli 2025.

15. Loc 1834 geeft trein CF 7211 Vamdrup - Padborg ter hoogte van Rødekro extra dieselpower met Nohab MY 1146 voorop, 14 juli 2025.

16. De ruimte achter de stuurtafel van de 1832 (ex-1807) is erg krap. Padborg, 14 juli 2025.

17. CAD tekening in 3D van de nieuwe stuurtafel. (tekening Viking Rail)

tot wel
44% korting

Online
al vanaf
€ 4,75
p/mnd



11x

Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR € 8,25 p/mnd

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

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

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

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

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

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP



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

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ E-mail: _____

Geboortedatum: _____

BESTE DEAL

Print + online jaarabonnement inclusief special ◯ € 8,25 p/mnd **(44% korting)**

Print jaarabonnement inclusief special ◯ € 8,00 p/mnd **(12% korting)**

Online jaarabonnement inclusief special ◯ € 4,75 p/mnd **(41% korting)**

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

◯ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ◯ Noviteitenspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ◯ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief special voor € 8,25 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 incassovoorwaarden (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.

RH490

Garage de la Gare

FRANSE GARAGE IN 3D-PRINT

Regelmatig reist modelbouwer Henk Schipper met zijn vrouw voor vakantie door Frankrijk. De fotogenieke uitstraling van oudere garagebedrijven in dorpen inspireerde hem tot het nabouwen in model. Zeer eigentijds in 3D-print.



1.

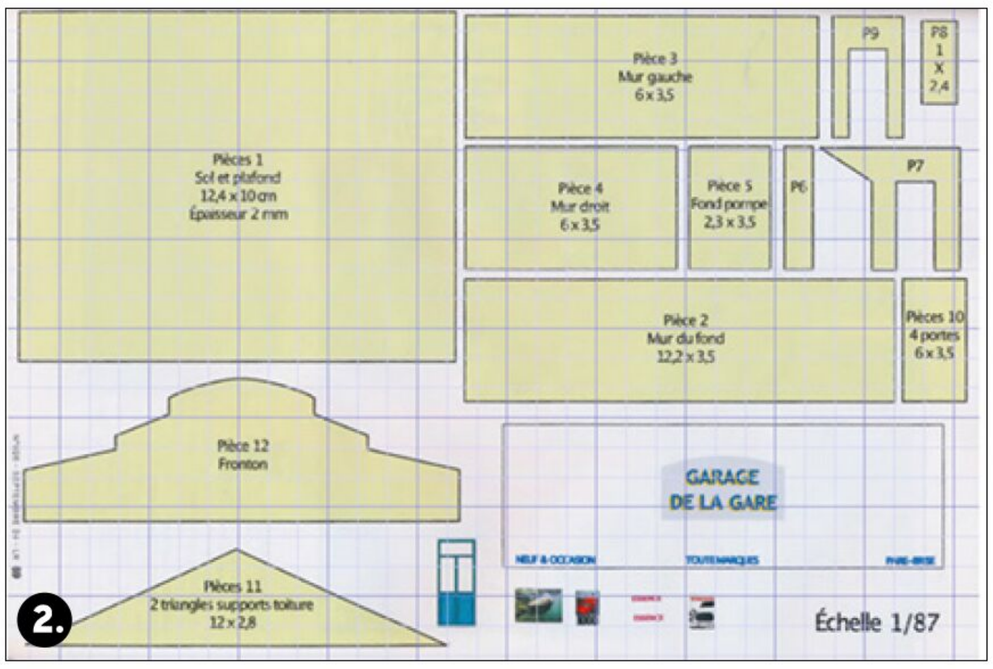
Het valt mij telkens weer op dat, vooral in kleinere dorpen, de plaatselijke garagebedrijven een mooie façade hebben, terwijl de eigenlijke werkplaats gebouwd is uit lompe stukken steen die zijn voorzien van stucwerk. Nu trof ik in de Franse tegenhanger van Railhobby, Loco Revue nummer 926 van september 2024, een plattegrond aan van een dergelijk bedrijf in bijvoorbeeld karton of polystyreen na te bouwen. Omdat ik niet zo'n held ben in het knutselen met die materialen en geen lasersnijder heb, maar wel beschik over enkele 3D-printers en een 3D-tekenprogramma, besloot ik het voorbeeld om te zetten naar een 3D-geprint ontwerp.

3D-TEKENEN

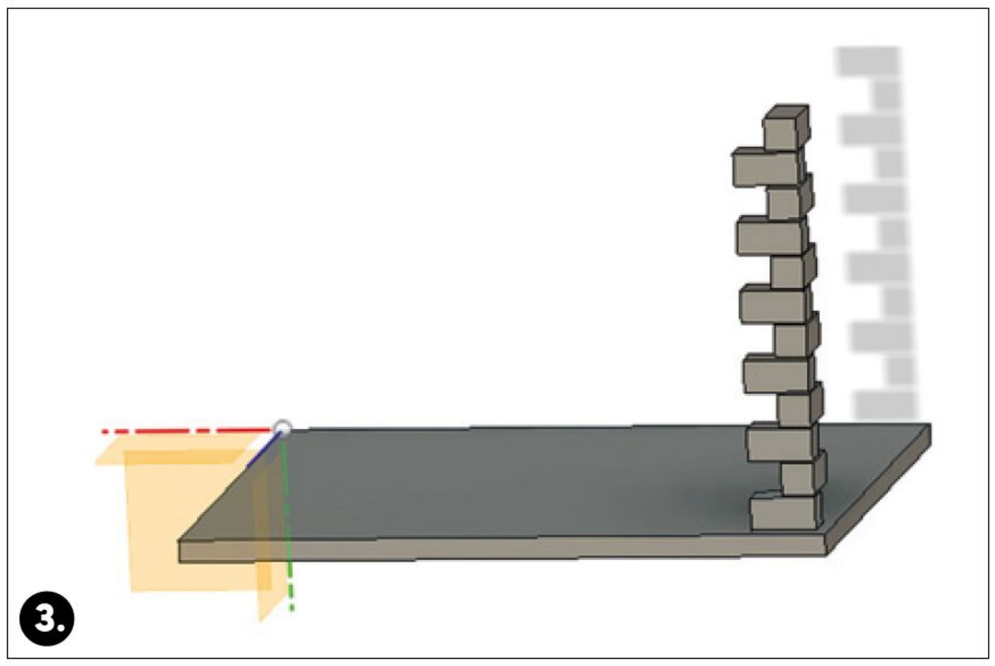
De voorzitter van mijn modelbouwclub, de Amsterdamse Modelbouw Club in de Rijp, heeft een op Frankrijk georiënteerde modelbaan en had al het plan opgevat om deze garage op de klassieke manier met karton en polystyreen te bouwen. Wellicht zullen er lezers zijn die 3D-printen niet als modelbouw zien,

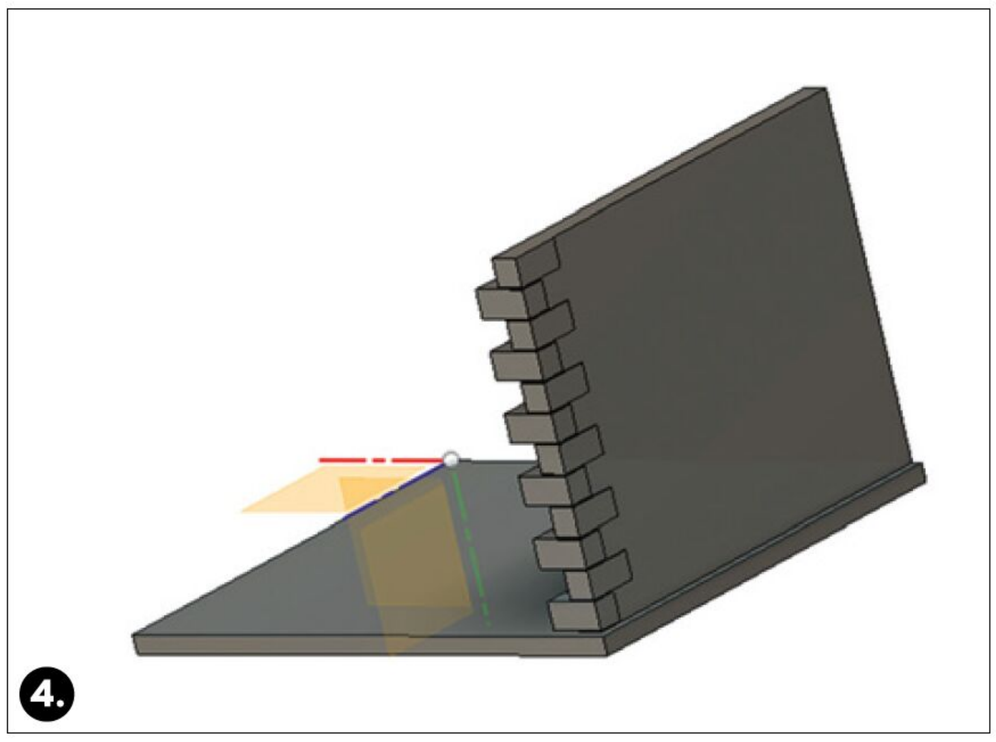
TEKENING WORDT GEKOPIEERD EN GESPIEGELD

maar het blijft een vast gegeven dat je met een leeg vel begint en er uit het niets een leuk project ontstaat. Een voordeel van 3D-tekenen is, dat veel grote en kleine details, zoals de karakteristieke hoekstenen waartussen de eenvoudige betonelementen gemetseld worden, direct in het printbestand kunnen worden meegenomen. Zoals uit de tekening blijkt, is de gehele begane grond (rue de chaussée) getekend met als bijkomend voordeel dat de wanden niet behoeven te worden gelijmd en absoluut haaks staan. Na het tekenen van een kwart deel van de grondplaat heb ik hierop in één hoek de hoekstenen geplaatst en vervolgens de muur ingetekend. Met het tekenprogramma is dit deel gespiegeld en tegen het bestaande deel 'geplakt'. Zo hoeft maar één deel te worden getekend. Omdat de voorgevel links en rechts verschillend zijn, ben ik doorgegaan met het tekenen van de verschillen op beide delen, waar mogelijk met de spiegeltechniek. De tekening begint te lijken op de uiteindelijke garage. Als de muren van het kantoor en de achterwand van de garage zijn ingetekend, begint de grondvorm zichtbaar te worden. Ook de openingen voor de deuren en het raam van het kantoor worden uitgespaard. De doorgang naar de garage en de drie steunpilaren - daar kunnen de voedingsdraden voor »



2.


3.

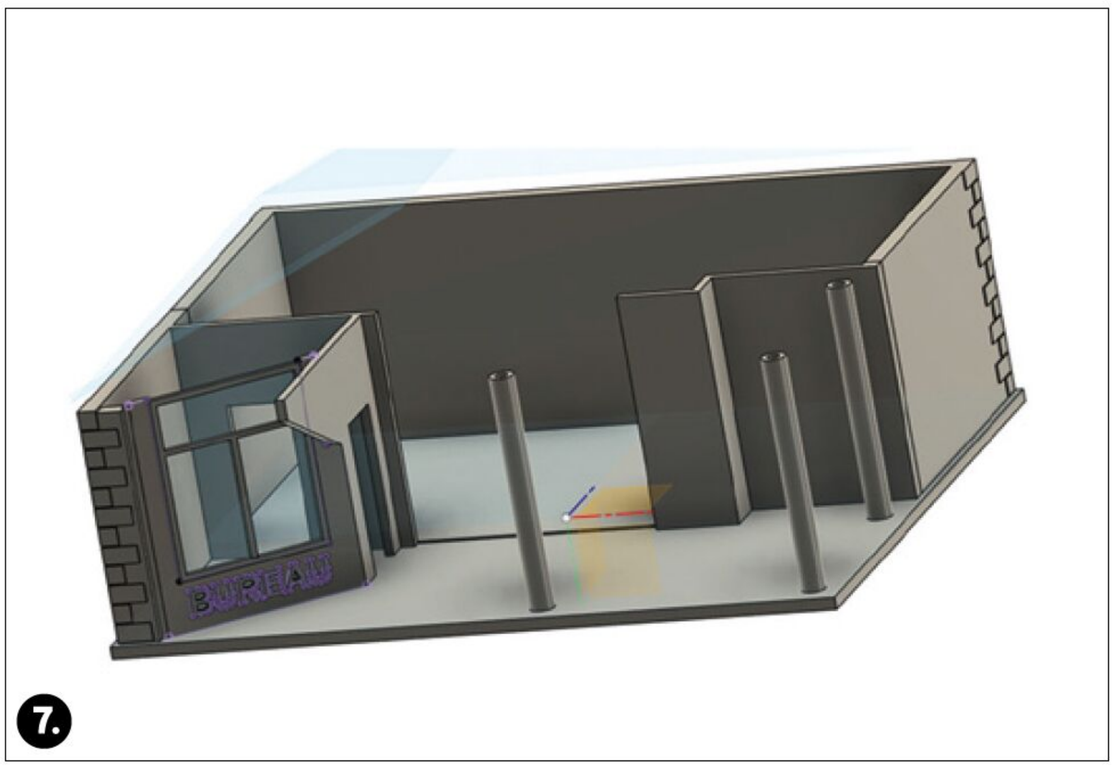

4.

5.


6.

1. Garage de la Gare staat op zijn plek bij het station.
2. De tekening uit de Loco Revue. (tekening Olivier Taniou)
3. Van tekening naar printbestand: de hoekstenen vormen de basis.
4. Een stuk muur is ingetekend. Omdat er gespiegeld gaat worden, is één rij hoekstenen voldoende.
5. De achterwand is na het spiegelen tot één geheel aaneen geplakt.
6. De binnenwanden zijn met de uitgespaarde openingen ingetekend.

TEKST & FOTO'S: HENK SCHIPPER



7.



8.

ACHTERSTALLIG ONDERHOUD KENMERKT DE GARAGE



9.



10.

de ledverlichting worden doorgevoerd - zijn ook getekend. Feitelijk is de grondvorm gereed om geprint te worden en kan de vloer van de etage worden getekend. Daarvan wordt de basis door het tekenprogramma uit het eerste deel gekopieerd. Het is een heel andere manier van bouwen waarbij de tekenvaardigheden en de kwaliteit van de printer voor een goed eindresultaat een rol spelen.

GARAGEPLAFOND

De verdiepingsvloer, tevens plafond van de garage, heb ik apart getekend en geprint. Deze vloer is in wit PLA geprint en aan de bovenzijde zwart geschilderd om lichtlekkage te voorkomen. PLA is met secondelijm eenvoudig te fixeren. De façade aan de voorzijde, P12 op de tekening, en de beide delen om het dak te dragen, P11, zijn als losse delen geprint. Het raam van het bureau en de deuren heb ik separaat getekend en zijn daardoor eenvoudig op kleur te brengen en achteraf te monteren. Van het dak heb ik één zijde getekend, immers beide helften zijn gespiegeld gelijk en het is eenvoudig met de tekensoftware te spiegelen, zodat er slechts één zijde getekend hoeft te worden. Met het zogenoemde slice-programma zijn beide dakdelen aan elkaar geschoven, zodat dit als een geheel kan worden geprint. De nok is daarbij iets dunner gehouden, zodat het dak simpel in model kan worden gevouwen. In de verdiepingsvloer zijn gaten uitgespaard voor de 3 mm leds voor de verlichting van de werkplaats. Het door mij gebruikte tekenprogramma is de gratis demo-uitvoering van Fusion 360. De printers zijn de Anycubic mono X, een resinprinter en de Anycubic Kobra Plus-filamentprinter. Aan het zorgvuldig schuren van in 3D-geprinte objecten valt niet te ontkomen.

GARAGEHOUDER

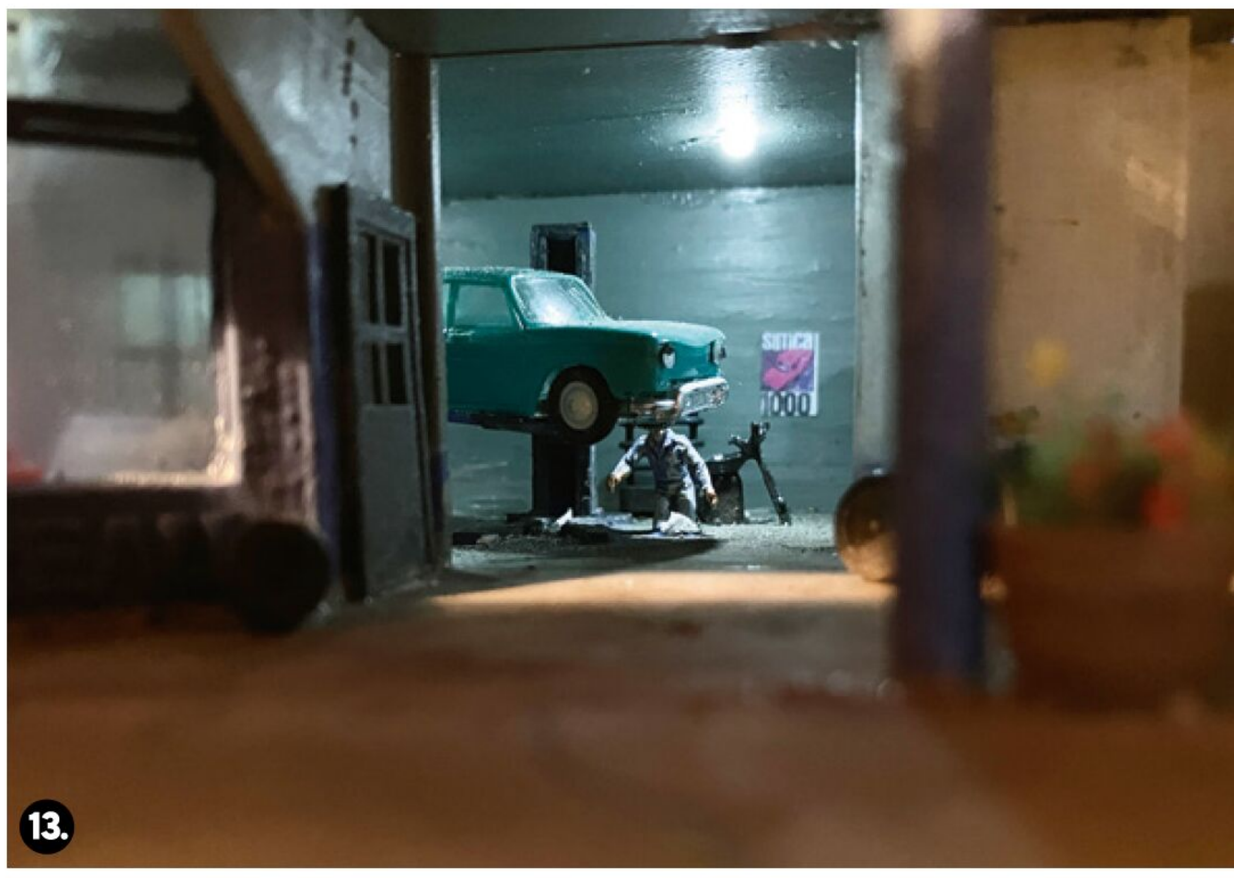
Onze voorzitter heeft een begin gemaakt met het ruwe materiaal en tot zo ver het resultaat. Het interieur van de garage wordt met witte leds sfeervol verlicht. Garagehouder Jean-Claude kan de Simca op de brug nu goed zien en repareren. De garage is al wat ouder en de investeringen in het onderhoud staan op een laag pitje, of zoals Jean-Claude zegt: “Tout fonctionne donc pas problème.” Alles werkt, dus geen



11.

probleem. Sinds kort heeft de overbuurman, Gérard, een nieuwe Peugeot 404, natuurlijk aangeschaft bij Jean-Claude. Eerst wilde Gérard een rode Peugeot kopen, maar omdat er ook toen al leveringsproblemen waren, werd het een gele. De garage staat vlak bij het station, wat het voor de forenzen aantrekkelijk maakt om de voiture in de ochtend voor onderhoud bij Jean-Claude neer te zetten om deze 's avonds na gedane arbeid weer te kunnen ophalen. De modelbaan is een fraai stukje Franse industriële geschiedenis rijker. De garage geeft de kenmerkende rust van het Franse platteland goed weer. Wees er op bedacht dat niet alleen de Nederlander van zijn vakantie geniet: in augustus is ook deze garage wegens vakantie gesloten. //


12.



13.

7. De begane grond is als tekening gereed. Handig zijn de holle pilaren waar de draden voor de ledverlichtig doorgevoerd kunnen worden.

8. Het voor de helft getekende dak en de uitsparingen in de vloer voor de leds.

9. Proefpassen ergens halverwege de bouw. De wanden schijnen iets door en dienen geschilderd te worden.

10. Het controleren van het effect van de ingebouwde verlichting.

11. De garage is aangekomen op het pleintje waar hij zal worden geplaatst.

12. De garage staat vlak langs het spoor. Van enige beveiliging of signalering is geen sprake dus is opletten het parool.

13. In een Franse garage treffen we natuurlijk een Franse voiture: de Simca is nu een gewilde oldtimer.



1.

Deel 8 van 8

Sporen op VAKANTIE

DEEL 8: VAN LAUTERBRUNNEN NAAR DE JUNGFRAUJOCH

Spoorliefhebbers gaan ook op vakantie. In acht railplannen laat Railhobby treinen die Kees Bregman op vakantie tegenkwam in model voortleven. In dit laatste deel speelt Zwitserland de hoofdrol - voor veel treinliefhebbers het Mekka op spoorweggebied.

Het is niet voor niets dat deze serie eindigt in Zwitserland. Hier kan een treinliefhebber zijn hart ophalen met een reis per spoor, of het nu de Glacier Express, de Bernina Express of de rit naar de top van de Jungfraujoch is. Zwitserland heeft veel tot de verbeelding sprekende treintrajecten. Er zijn zo veel spoorverbindingen, dat met een enkel dagje sporen veel verschillende plekken kunnen worden bezocht. Meestal kun je dan via een andere route naar het startpunt terugreizen. Daar komt bij dat er veel combinaties met ander vervoer mogelijk zijn, zoals een steile tandstaaf- of kabelbaan. Het was dan ook niet gemakkelijk om voor dit laatste railplan een aansprekend voorbeeld te



2.

kiezen. Uiteindelijk kwam ik uit bij twee stations die veel mogelijkheden bieden voor een interessant spoorwegbedrijf in model. Het is geen gemakkelijk railplan geworden en zelfs de gevorderde modelbouwer zal er een hele klus aan hebben.

RONDJE JUNGFRAUJOCH

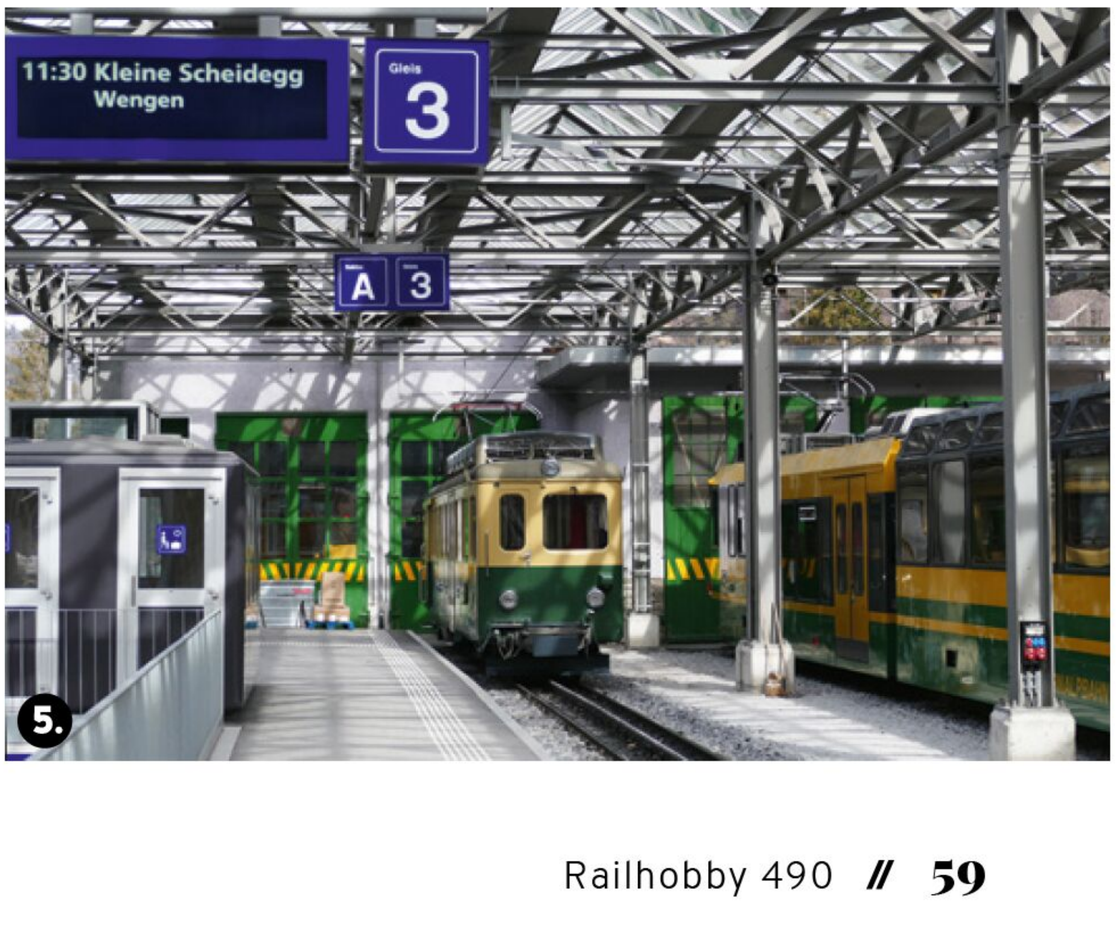
In dit laatste deel van ‘Sporen op vakantie’ rijden wij van Lauterbrunnen naar de top van de Jungfraujoch. Sinds het gereedkomen van de Eiger Express-kabelbaan in 2020 is er in de Jungfrauregio een reismogelijkheid bijgekomen. In dit achtste railplan doen we daarom een ‘rondje’ Jungfraujoch per trein en kabelbaan en vertaalden dat naar een H0-railplan. Vanuit het (onzichtbare) station Interlaken Ost rijdt onze »



3.



4.



5.

TEKST & FOTO’S: KEES BREGMAN, **TEKENING:** HENK GREUTER

1. **Station Kleine Scheidegg op 18 september 2013, als de eerste sneeuw is gevallen. JB-treinstel BDhe 2/4 210 staat gereed voor vertrek naar de Jungfraujoch. Op de achtergrond de hotels Bellevue en Des Alpes.**

2. **De vroege trein uit Wengen loopt met zijn sneeuwploeg voorop in station Lauterbrunnen binnen. De onderhoudstrein met motorwagen BDhe 4/4 104 wacht op veilig sein, 11 maart 2022.**

3. **Station Lauterbrunnen, met daar pal achter één van de 72 watervallen waar het dorp zijn naam aan dankt.**

4. **Lauterbrunnen heeft twee stationsgebouwen. Het oudste gebouw met zijn kenmerkende tweedelige puntdak in plaatselijke bouwstijl werd in 1892 gebouwd.**

5. **Het overdekte gedeelte van de perrons in Lauterbrunnen. Op spoor 3 staat motorwagen BDhe 4/4 118 gereed. Daarnaast staat een driedelig WAB-treinstel uit de serie Bhe 4/8, met de bijnaam ‘Pano’, vanwege de grote panoramaruiten.**



6.



7.

RONDJE JUNGFRAUJOCH PER TREIN EN KABELBAAN



8.

trein eerst naar Lauterbrunnen op 797 meter boven zeeniveau. Daar stappen we over op de Wengernalpbahn (WAB) naar het skidorp Wengen (1275 m) en verder naar Kleine Scheidegg, een bergpas op 2061 meter. Hier kan met dezelfde trein worden doorgereden in de richting van Grindelwald, maar aan de andere zijde van het perron staat de Jungfraubahn (JB) gereed. Daarmee kan verder omhoog worden gereisd, via het spectaculaire traject dwars door het Eiger-bergmassief, de Jungfraujoch op. Daar eindigt het spoor op 3454 meter met een fantastisch uitzicht over de Aletschgletsjer. Vol trots noemen de Zwitsers dit hoogstgelegen Europese treinstation 'Top of Europe'. Door op de terugweg halverwege de berg uit te stappen kan met de snelle Eiger Express-kabelbaan tot Grindelwald naar beneden worden gesuisd. Daar pakken we de trein weer naar ons uitgangspunt Lauterbrunnen of Interlaken Ost. Deze 'driehoekjes' of 'vierkantjes' zijn overal in Zwitserland mogelijk. Het zijn fantastische ritten door het hooggebergte, die het hele jaar zijn te doen. Zwitsers maak je niet gauw bang met sneeuw of ijs.

MEERDERE SYSTEMEN

De Wengernalpbahn (WAB) rijdt van Lauterbrunnen via Wengen en Kleine Scheidegg naar Grindelwald. Het traject met spoorwijdte 80 cm werd in 1893 geopend. Oorspronkelijk had het op sommige stukken een stijging van 250‰, wat een te grote belasting voor het materieel bleek te zijn. In 1910 kwam er een nieuw traject met een lager stijgingspercentage tot 180‰. Zoals overal in Zwitserland waren ook hier meerdere particuliere spoorwegmaatschappijen actief. In 1946 werd de bedrijfsvoering van de Wengernalpbahn, Jungfraubahn en Berner Oberland Bahnen samengevoegd. Bleef nog wel het probleem dat de treinen met diverse stroomsterktes en tandstaafsystemen reden. De WAB kent het tandstaafsysteem van Riggenbach en de Jungfraubahn het Strub-systeem. De Wengernalpbahn gebruikt 1500 Volt gelijkstroom, de Jungfraubahn heeft een stroomvoorziening van 1125 Volt. Ook de spoorwijdte wijkt af. Vanaf station Kleine Scheidegg gaat de rit via meterspoor (1000 mm) dwars door de Eiger naar het eindpunt Jungfraujoch. Veel verschillende stroomsoorten, spoorwijdtes en tandradsystemen dus. En dat op een oppervlakte van slechts enkele tientallen vierkante kilometers. Dan heeft het spoorwegbedrijf het in onze lage landen toch wat gemakkelijker.

JUNGFRAUBAHN

Hoewel het grootste deel van de Jungfraubahn in ons railplan niet zichtbaar is, mogen we dit Zwitserse kunststukje niet zomaar negeren. Het traject van



9.

Kleine Scheidegg naar de Jungfraujoch is slechts 9,3 kilometer lang, maar overwint over die afstand een hoogteverschil van bijna 1400 meter (van 2061 naar 3454 m). Het grootste deel werd in een soort S-bocht dwars door de Eiger en de naastgelegen Mönch aangelegd. Na Kleine Scheidegg stopt de trein in station Eigergletsjer (2320 m) en de tunnelstations Eigerwand (2864 m), Eismeer (3158 m) en Jungfraujoch (3454 m). Bij station Eigergletsjer staan de werkplaatsen en loodsen van de Jungfraubahn, voor de trein de berg in duikt. Dit station kon al in »



10.



11.

6. **Motorwagen BDhe 4/4 118 is de laatste uit de serie die tussen 1947 en 1964 werd gebouwd. Hij wordt tegenwoordig alleen voor speciale ritten ingezet.**

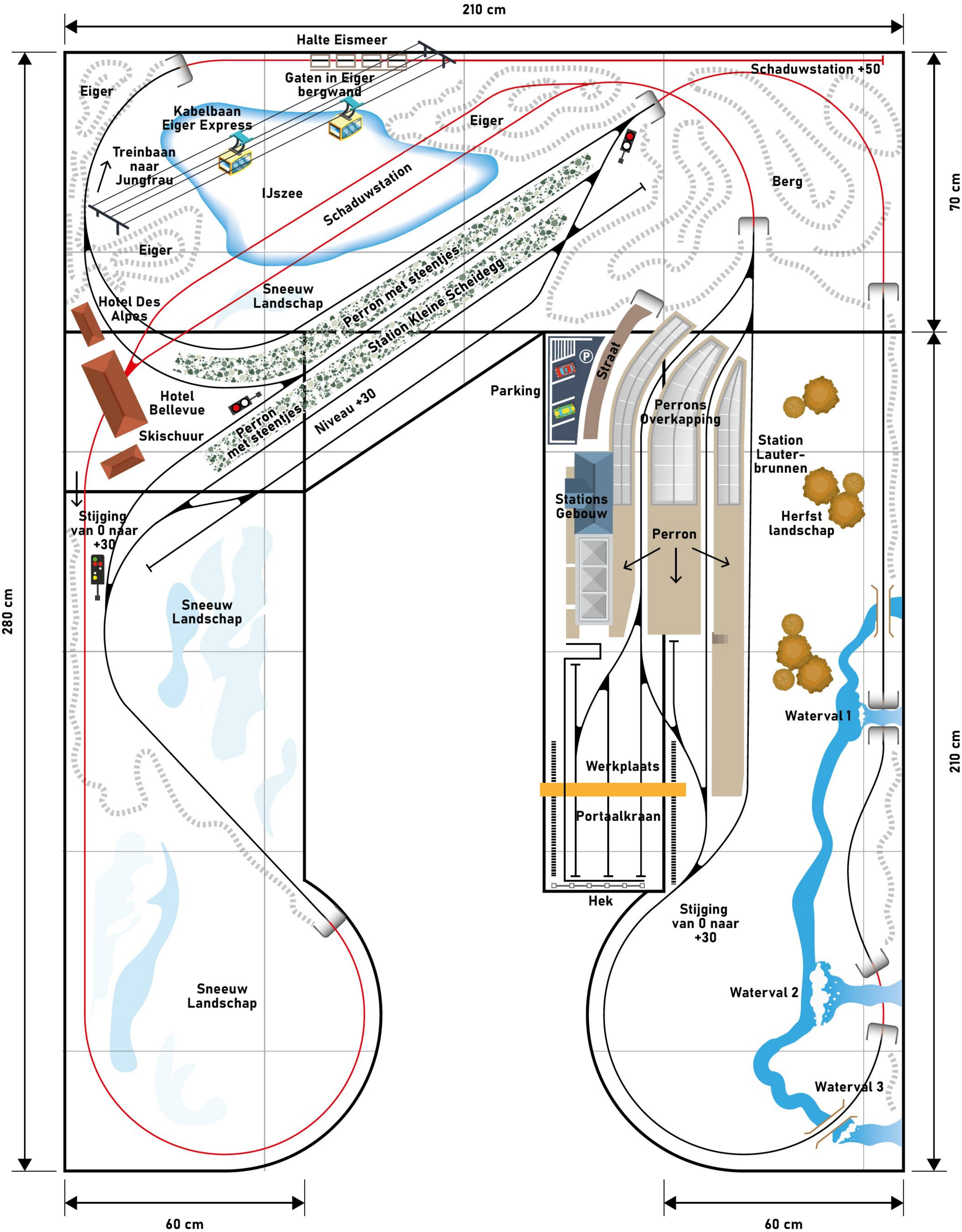
7. **Een loc uit de serie He 2/2 staat gereed om als extra (duw)loc ingezet te worden. Ze worden nu vooral als rangeerloc gebruikt. De machines werden tussen 1909 en 1926 gebouwd.**

8. **Een panoramatreinstel van Wengneralpbahn is onderweg van Wengen naar Lauterbrunnen. Zowel de rails als de Riggenbach-tandstaaf worden goed sneeuwvrij gehouden, 10 maart 2022.**

9. **Kleine Scheidegg is een bergpas op 2061 meter hoogte tussen de Eiger en de Lauberhorn. De foto is gemaakt vanuit de Jungfraubahn.**

10. **Kleine Scheidegg bestaat slechts uit een station, wat loodsen en twee hotels. In model mogen de hotels Bellevue en Des Alpes niet ontbreken.**

11. **Station Kleine Scheidegg op 2061 m hoogte. Dit is het overstappunt naar de Jungfraubahn (JB), die juist uit het tunneltraject komt aanrijden. Let op het afwijkende Strub-tandradsysteem.**


210 cm
Halte Eismeer
Gaten in Eiger bergwand
Eiger
Kabelbaan Eiger Express
Treinbaan naar Jungfrau
IJszee
Schaduwstation
Schaduwstation +50
Eiger
Eiger
Berg
Sneeuw Landschap
Hotel Des Alpes
Perron met steentjes
Station Kleine Scheidegg
Hotel Bellevue
Skischuur
Perron met steentjes
Niveau +30
Parking
Straat
Perrons Overkapping
Station Lauter-brunnen
Stations Gebouw
Perron
Herfst landschap
Stijging van 0 naar +30
Sneeuw Landschap
Waterval 1
Werkplaats
Portaalkraan
Hek
Stijging van 0 naar +30
Waterval 2
Waterval 3
Sneeuw Landschap
280 cm
70 cm
210 cm
60 cm
60 cm

12.



13.



14.



15.



16.

FOTOSTOP BIJ UITGESPAARDE GATEN IN DE EIGER

1898 worden geopend. Het tunnelstation Eigerwand ligt in het bergmassief vlak achter de noordwand van de Eiger - de beruchte steile bergwand die veel slachtoffers onder bergbeklimmers maakte. Alleen omhoog rijdende treinen stoppen daar, om het materieel te ontzien. Bij de halte Eismeer is door de in de bergwand uitgehakte gaten (achter dik glas vanwege de stormachtige wind op deze hoogte) in de verte Grindelwald te zien. Daarna gaat het door naar het eindpunt Jungfraujoch. Het brein achter het hele project was de Zwitserse ingenieur Adolf Guyer-Zeller, die oorspronkelijk de treinen zelfs tot de top van de naastgelegen Jungfrau op 4158 meter hoogte wilde laten rijden. Hijzelf kon de eerste trein in 1912 niet meer meemaken; Guyer-Zeller overleed in 1899. Vlak bij het eindpunt is een grote ijsgrot, waar hij met een digitale presentatie wordt geëerd. Na een laatste stukje in een lift eindigt de reis in een luxe omgeving met als kers op de taart een restaurant met een wijds uitzicht over de Aletschgletsjer. Wie wil kan hier een stempeltje krijgen op zijn 'Top of Europe'-pasje als bewijs voor thuis. Dat stempeltje is gratis, maar het Breitling-horloge met speciale inscriptie natuurlijk niet.

RAILPLAN

Centraal in ons railplan hebben we het bergstation van Kleine Scheidegg getekend. Dit dorp ligt in een bergpas tussen de Eiger en de Lauberhorn. Naast enkele loodsen bestaat het slechts uit twee grote hotels: het Bellevue hotel en Hotel Des Alpes. En een station natuurlijk. De betontegels van de twee perrons zijn een groot gedeelte van het jaar ondergesneeuwd, »

12. Baanplan Zwitserland. De zichtbare rails zijn met zwart getekend, de niet-zichtbare met rood.

13. Station Eigerwand, een metro-achtig station op 2865 meter boven de zeespiegel.

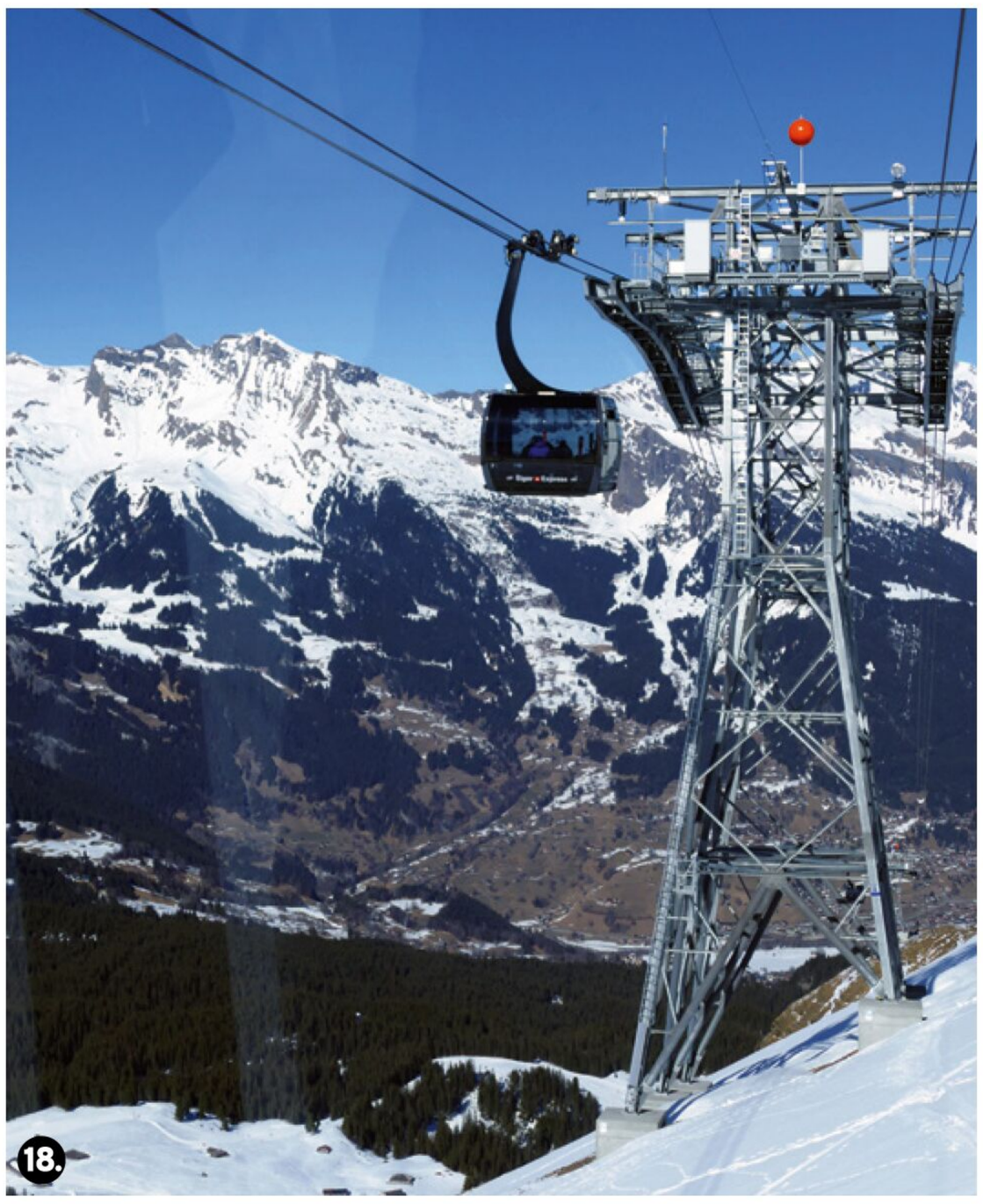
14. Op station Eismeer op 3158 meter hoogte neemt de trein ruim de tijd om reizigers een blik door de in de bergwand uitgehakte ramen op de gletsjer te gunnen.

15. Het is niet iedereen gegund, maar uw fotograaf mocht het laatste stukje naar de Jungfraujoch met de meester meerijden. Op 3454 meter hoogte ligt de 'Top of Europe'.

16. Als het weer meezit, heb je vanaf de Jungfraujoch een fabelachtig uitzicht op de Aletschgletsjer, 18 september 2013.



17.



18.



19.

maar door de doordachte constructie is dit voor reizigers goed sneeuwvrij te houden. Hier gaat de Jungfraubahn, zoals in werkelijkheid, rechtsaf in een grote boog de Eigertunnel in. Na een korte (foto)stop bij de grote gaten in de Eiger-bergwand (zorg dat de modeltrein daar goed zichtbaar is voor hij weer verder rijdt) gaat de trein dwars door de berg naar het onzichtbare eindstation Jungfraujoch. Na een in te stellen pauze keert onze modeltrein weer terug naar Kleine Scheidegg. Daar kunnen de passagiers op twee manieren terug naar station Lauterbrunnen, dat in het railplan op de rechter poot is aangelegd. Via de beroemde watervallen (we tekenden er drie, maar er zijn er liefst 72) direct terug naar Lauterbrunnen of via het schaduwstation Interlaken Ost vanaf de andere kant Lauterbrunnen binnenrijden. Daar kan de trein in het depot een kleine of grote servicebeurt krijgen. Met een portaalkraan kan de bak van het onderstel worden gelicht. Veel mogelijkheden dus om een gevarieerd modeltreinbedrijf te runnen. U kunt kiezen tussen een winterse of (deels) zomerse Zwitserse modelbaan in H0 of H0e/H0m. Het tandstaafspoor hebben wij in dit railplan weggelaten. U kunt een (niet werkende) tandrad in het spoor door de sneeuw maken, of de derde rail accentueren die het wisselstroomsysteem van Märklin al biedt. Het traject naar de Jungfraujoch heeft in werkelijkheid een breedte die afwijkt van het doorgaande spoor op Kleine Scheidegg. Maar, zoals bij elk railplan in deze serie: voor de eenvoud gingen wij bij het tekenen van het railplan uit van standaard Märklin K-rails in H0. Wie de werkelijkheid dichter wil benaderen mag zijn gang gaan.

VAKANTIE IN MODEL

Dit was het laatste railplan in deze serie. In acht afleveringen is het spoor in acht Europese vakantielanden belicht. Ze dienden vooral ter inspiratie voor modelbouwers die hun vakantie in model willen laten voortleven. Er zijn immers overal prachtige spoorse voorbeelden te vinden. //

17. De Jungfraubahn bij station Eigergletsjer onderweg naar Kleine Scheidegg. Op de achtergrond is de beruchte Eiger-noordwand zichtbaar, 18 september 2013.

18. Een van de grote portalen van de snelle Eiger Express, die in 2020 aan het Jungfraugebied werd toegevoegd. De gondels met 26 zitplaatsen voeren je in een kwartier van Grindelwald naar het bergstation Eigergletsjer, over een lengte van bijna 6500 meter, 10 maart 2022.

19. De Berner Oberland-Bahn rijdt van station Interlaken Ost naar Grindelwald en Lauterbrunnen, 11 maart 2022.

ASSORTIMENT WORDT FLINK UITGEBREID

Grootspoor

Grootspoor, gevestigd in het Noord-Hollandse Koedijk, is door de specialisatie in grote schalen en tuinspoor bijzonder te noemen. De winkel met de webshops worden door Michael met veel passie gerund, maar daarnaast restaureert, adviseert en bouwt hij actief aan indrukwekkende spoorprojecten. Onlangs is het assortiment als www.hobbyoutletshop.com flink uitgebreid met kleinere schalen.

Wat zijn de achtergronden van het bedrijf?
"In 2002 ben ik vanuit de hobby begonnen, in 2005 heb ik het bedrijf bij de KVK ingeschreven. Door mijn opleidingen en ervaringen in de elektrotechniek, elektronica en commerciële functies in de automotive industrie kun je bij ons van A tot Z terecht: aankoop, inruil, inkoop, ombouw, reparatie, baanontwerp, digitaal en analoog."

Over onze favoriete hobby gesproken: bent u zelf liefhebber?
"Mijn vader had al voor mijn geboorte een LGB-set met batterijaandrijving. Zodra ik daar groot genoeg voor was, heb ik daar urenlang mee gespeeld. Ik was gelijk met het modelspoorvirus besmet en heb de hobby nooit los kunnen laten. Uiteindelijk is mijn wens van een eigen zaak uitgekomen en heb ik van hobby mijn werk kunnen maken. Doordat ik de hobby technisch begrijp, kan ik mijn klanten goed adviseren en maatwerk leveren."

Komen er dit jaar bijzondere modellen bij Grootspoor?
"Met onze materieelombouw maken wij al vele jaren uitzonderlijke modellen die stuk voor stuk uniek zijn. De uiteindelijke ombouw of het modificeren van modellen hangt af van de wensen van klanten. Die zijn van uiteenlopende aard, zoals het plaatsen van een andere motor, verbeteren van het koppelingssysteem, het superen of weatheren van een loc of wagen."

Hoe ziet u de toekomst van modelspoor?
"Ik ben nu 52, voor onze generatie waren de computer, fotografie en reizen nieuw. Die zijn nu voor iedereen bereikbaar. De jonge generatie beschouwt ze als normaal, ze zijn er immers mee opgegroeid. Ik merk dat als er ergens liefhebberij voor is, zoals bij modelspoor, er bij de huidige generatie meer interesse is, zeker in vergelijking met de afgelopen decennia, als dit in een modern (digitaal) jasje wordt gegoten. Men wil graag iets doen met programmeren, iets dat in de treinenhobby bij uitstek kan. Er komt wat meer verjonging in de hobby. Je bent met een computer bezig, maar je kunt daarbij iets van je creativiteit in de treinenhobby kwijt."



Michael in zijn grote winkel in Koedijk waar alles kan rijden, vliegen of varen.

Heeft u nog tips voor de modelspoorliefhebber?
"Kijk niet alleen naar de laagste prijs. Wat heb je daar aan als er geen service wordt verleend? Moet alles naar online of is het fijn om naar een winkel te gaan waar je persoonlijk wordt geholpen en je met raad en daad terzijde wordt gestaan? Die winkels kunnen alleen bestaan als ze ook wat mogen verdienen. De vraag naar service en persoonlijke benadering is groot. Realiseer je dan ook dat die winkel alleen kan bestaan als de liefhebbers daar ook hun geld uitgeven. Maar vooral: geniet van de hobby!" //

GROOTSPOOR
Kanaaldijk 122B
1831 GC Koedijk
072-5618707
info@grootspoor.com
www.grootspoor.com

TEKST & FOTO: STEFAN IZEBOUD

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-spoorproducten. In februari 2024 zijn wij commercieel begonnen en we groeien wekelijks. Door onze grote kennis van N-spoor en het beperkte aantal aanbieders, voorzien wij in de vraag naar N-spoorproducten. Onze kracht zit vooral in onze artikel voorraad, snelle verzending en service.

https://n-spoor.com
info@n-spoor.com
nspoor.com

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

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

CRAZYTRAINS

Wij zijn dé specialist voor Micromotor en bieden een uniek assortiment voor de echte hobbyist. Of je nu op zoek bent naar de betrouwbare Sommerfeldt bovenleiding, de veelzijdige Roco-Line 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

MAKINA MODELBOUW

Brabants grootste modelbouwwinkel van ongeveer 600 m². Van Z, N, HO, LGB en spoor 1 hebben wij een ruime eigen voorraad. Naast alle bekende merken (Märklin, Piko, Kato, Roco, Fleischmann, etc.) voeren wij ook speciale Zwitserse modellen van Arwico. Wij hebben naast treinbenodigdheden ook zaken zoals Albion, Evergreen, Vallejo, etc. om zelf te knutselen en een eigen reparatie- en ombouwafdeling. En belangrijk: gezellig en kundig personeel.

www.makina-modelbouw.com
Laageinde 93A,
5142 EG Waalwijk
+31 (0) 416 333 118
Whatsapp 06 42660051

HOBBYPROF

Een Modelspoor- en modelbouwwinkel 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 sceneryproducten en elke maand een nieuw thema in de aanbieding. Hobbyprof verwent de modelbouwer met een unieke voorraad!

www.hobbyprof.nl
Kloosterstraat 17, Haarlem
hobbyprof.nl

VALLEITREIN

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

www.valleitrein.nl
info@valleitrein.nl

HOBBYOUTLETSHOP.COM

Specialist in gebruikt materiaal. Partijen van importeurs en fabrikanten. Meer dan 15.000 artikelen op voorraad. Direct leverbaar. Met garantie. Ruime sortering. Snelle levering. Wij hebben wat elders al lang uitverkocht is. Hoge kortingen. Internationale verzending. Wij zijn een webwinkel, bezoek op afspraak is mogelijk.

grootspoorkoedijk
Hobbyoutletshop

MODELTREINWINKEL.NL

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

www.ModeltreinWinkel.nl

PANZER-SHOP.NL

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

www.panzer-shop.nl

MODELTREIN & MODELBAAN SPECIALISTEN

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

www.miniature-project.com
info@miniature-project.com
miniatureprojectnoordwijk

MODELSPOOR HOBBY SHOP

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

modelspoor-hobbyshop.nl
modelspoorhobbyshop
modelspoorhobbyshop
@modelspoorhobbyshop

MODELTREINHUIS ROOSENDAAL

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

www.modeltreinhuis.nl
info@modeltreinhuis.nl
Modeltreinhuis

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



1.

VOORBEELD & MODEL

Baureihe 59 van Trix

UITZONDERLIJKE ZESASSER

Ze behoorden tot het kleine, illustere rijtje stoomlocomotieven met zes gekoppelde drijfassen, de Duitse serie 59. Ter gelegenheid van 175 jaar 'Geislinger Steige' brengt Trix een DB-variant uit.

Ga er als constructeur maar eens aanstaan, het ontwerpen van een loc met aan weerszijden zes drijfwielen, zowel in 1:1 als in 1:87! De constructie ontstond onder leiding van Otto Günther aan de tekentafels van machinefabriek Esslingen. Opdrachtgever was de Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn (K.W.St.E.) die een krachtige locomotief nodig had voor het rijden van goederentreinen door flink heuvelachtig gebied. Günther was van 1910 tot 1942 directeur van de afdeling locomotiefbouw en was een zeer gerespecteerde constructeur.

OOSTENRIJKSE ZESASSER

Het nieuwe ontwerp was vooral bedoeld voor de in 1850 geopende Geislinger Steige bij het gelijknamige stadje. De stijging van 22,5‰ zorgde steeds vaker voor problemen omdat de bestaande stoomtractie te zwak werd. Bij het ontwerp van de serie 'K' werd met een schuin oog naar een soortgelijke locomotief in Oostenrijk gekeken waar Florisdorf in 1911 de 1'F-loc 100.1 afleverde om dienst te doen op de twee jaar eerder geopende Tauernbahn. Door een aantal omstandigheden bleef het bij deze ene, in 1928 buiten dienst gestelde zesasser. Maar al met al was de Königlich Kaiserliche Staatseisenbahn best te spreken over de trekkracht van dit unicaat. Uiteindelijk bouwde Esslingen in verschillende tranches in totaal 44 van deze voor Duitse opzichten opzienbarende locomotieven die over een indrukwekkend viercilinderblok beschikten. De eerste order bevatte vijftien machines (K 1801-1815) die in drie subseries werden afgeleverd tussen december 1917 en december 1919, te beginnen met drie exemplaren rond de jaarwisseling van het voorlaatste oorlogsjaar. De resterende machines werden tussen maart 1923 en medio 1924 aan de Reichsbahn overgedragen. Het was de enige keer dat een Duits spoorwegbedrijf een zesassige locomotief in dienst heeft gehad. De locs van de serie K, later DRG 59, waren een succes. In weerwil van hun geringe asdruk van 16 ton en hun (loc)gewicht van 110 ton konden de ruim twintig meter lange Esslingers prima rapportcijfers overleggen.

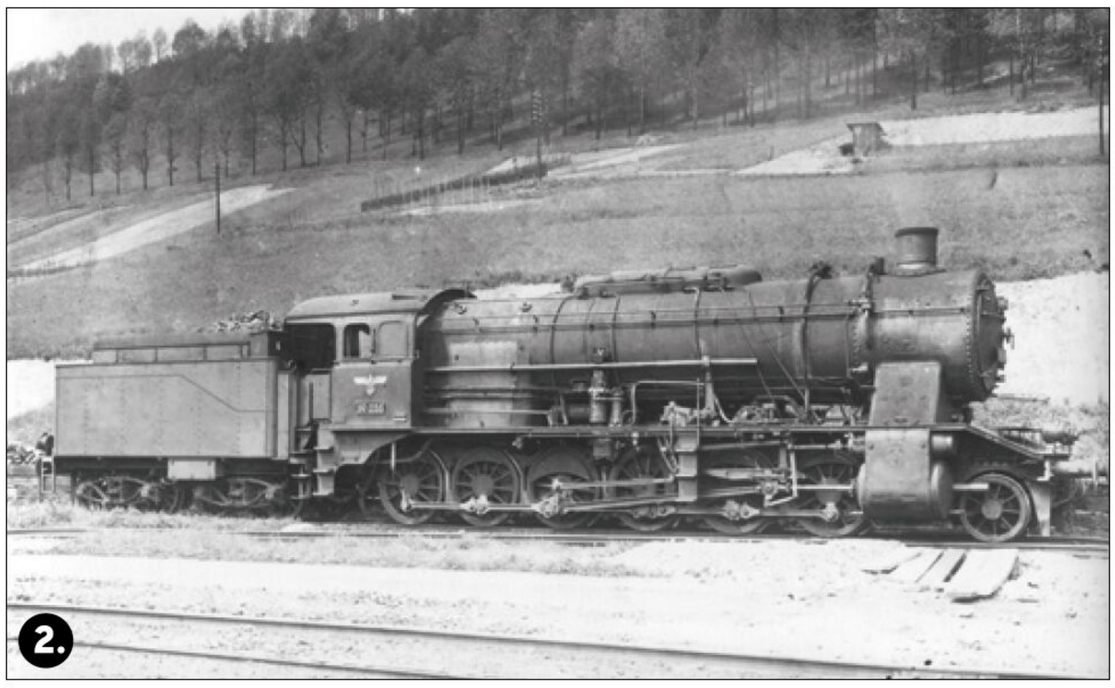


SEMMERINGBAHN

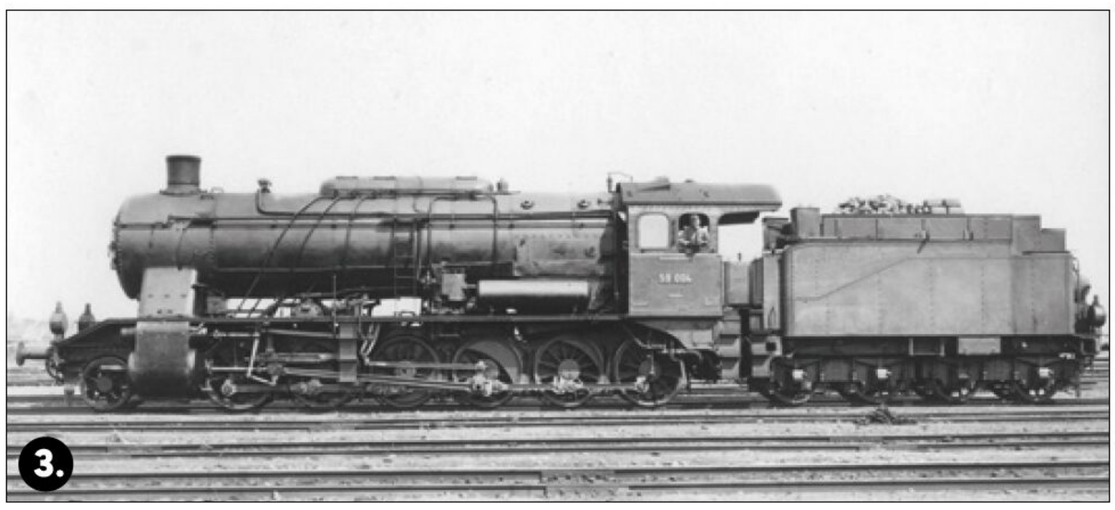
Na de elektrificatie van de Geislinger Steige werd een aantal 59'ers overgebracht naar Bw Mannheim terwijl ook vanuit Kornwestheim en Bw Ulm deze 1'Fh4v-locs werden ingezet. Na de aansluiting van Oostenrijk bij Duitsland werden de 59'ers naar de Alpen gedirigeerd. Belangrijkste taak was het rijden van kolentreinen van Silezië via de Semmeringbahn naar Italië. Dat land dolf jaarlijks nog geen miljoen ton kolen en had op jaarbasis zeker het veertigvoudige nodig. Dat betekende elke twintig minuten een zware kolentrein, een immense logistieke opgave die nauwelijks in de historie is belicht. Daar kwamen de 59'ers goed van pas. Ze werden in Mürzzuschlag, Wiener Neustadt en Bw Villach West gehuisvest. Na de oorlog werden ze ook in Hongarije en Joegoslavië aangetroffen. De machines uit eerstgenoemd land keerden alle terug en werden direct voor de sloop bestemd.

BW PLOCHINGEN

Bij de in 1949 opgerichte Deutsche Bundesbahn hebben de 59'ers nooit dienstgedaan. Slechts één overbrengingsrit is bekend: op februari 1946 reed de 59 038 op eigen kracht van Villingen naar Haltingen en werd daar vervolgens terzijde gesteld. Een terugkeer in de reguliere dienst zat er niet meer in. »



2.



3.

4.

1. De DB 59 032 rijdt met goederentrein bij Plochingen.

2. De 59 035 in 1942 gefotografeerd in Bw Mürzzuschlag. (foto's 2 t/m 4 Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

3. DR 59 004 (Bw Kornwestheim) in 1935 opgenomen in het eigen depot.

4. Reichsbahn 59 042 is met een goederentrein onderweg bij Heidelsheim, 24 juli 1937.

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



5.



6.



7.

DRG 59 SUCCESNUMMER OP GEISLINGER STEIGE

Daarom is het jammer dat Trix en Märklin de 59 032 hebben uitgebracht als Deutsche Bundesbahnloc. Voor de liefhebbers: de 59 032 werd in maart 1945 van Mürzzuschlag naar Kornwestheim overgebracht en vervolgens in augustus 1946 naar Plochingen waar ze in oktober 1947 werd ‘zurückgestellt’ en op 20 september 1948 tenslotte werd ‘ausgemustert’, dus voor de officiële oprichting van de Bundesbahn. Dit voorbeeld van Göppingen heeft dus nooit een echt vlammend vuur in de vuurkist gehad.

SOEPELE SCHOONHEID

Het 235 mm lange model (de exacte lengte moet 232 mm zijn, 20,19 meter in werkelijkheid) heeft voor de vorm het Bw-opschrift Plochingen. En de naam Deutsche Bundesbahn prijkt met minimale letters op de zijkant van het machinistenhuis. Verder is het een model dat in elk geval de gelijkenis met een DRB-variant moeiteloos kan doorstaan. De constructeurs uit Göppingen hebben op zich een prima model afgeleverd. De soepele schoonheid van de 59er weerspiegelt zich in al haar facetten in deze 1:87-imitatie. Met als kenmerken een relatief vrij gladde ketel, een fraai front, zes gekoppelde wielen en een lange ‘dom’ waarin ook drie zandreservoirs waren ondergebracht. Het zorgt voor een even uniek als tijdloos silhouet dat in dit geval is afgetopt met een 2’2’T20-tender. Locs van deze serie waren namelijk ook met andere type tenders gekoppeld.

GEDETAILLEERD ONDERSTEL

Het onderstel is zeer gedetailleerd. Omdat de ketel vrij hoog ligt is er veel ruimte boven de wielen. Daardoor is een aantal (lucht)reservoirs zichtbaar. En zeker zo interessant: er is een deel van het binnenliggende


8.

drijfwerk weergegeven. De wielen hebben een diameter van 15,2 mm en zijn voorzien van twaalf spaken. Dit laatste is conform het grote voorbeeld. De doorsnede van een 1:1 drijfwiel is 1350 mm, dat impliceert 15,5 mm in model. De modeldiameter van het voorste loopwiel is 10,6 mm en telt negen spaken. Ter illustratie, de echte diameter zou 10,8 mm moeten zijn, gelet op de doorsnede van 943 mm. Het aantal spaken is correct. »



9.

5. Dat de serie 59 een gladde ketel heeft, komt hier goed tot uiting.

6. De 59 beschikt ook in model over een machtig cilinderblok.

7. Het front van de 59 032 ziet er niet typisch Duits uit.

8. Onder deze lange dom zitten ook drie zand-reservoirs.

9. De afstand tussen loc en tender is naar de gebruikte boogstralen in te stellen.

10. DB 59 032 gezien vanaf de kant van de stoker.



10.

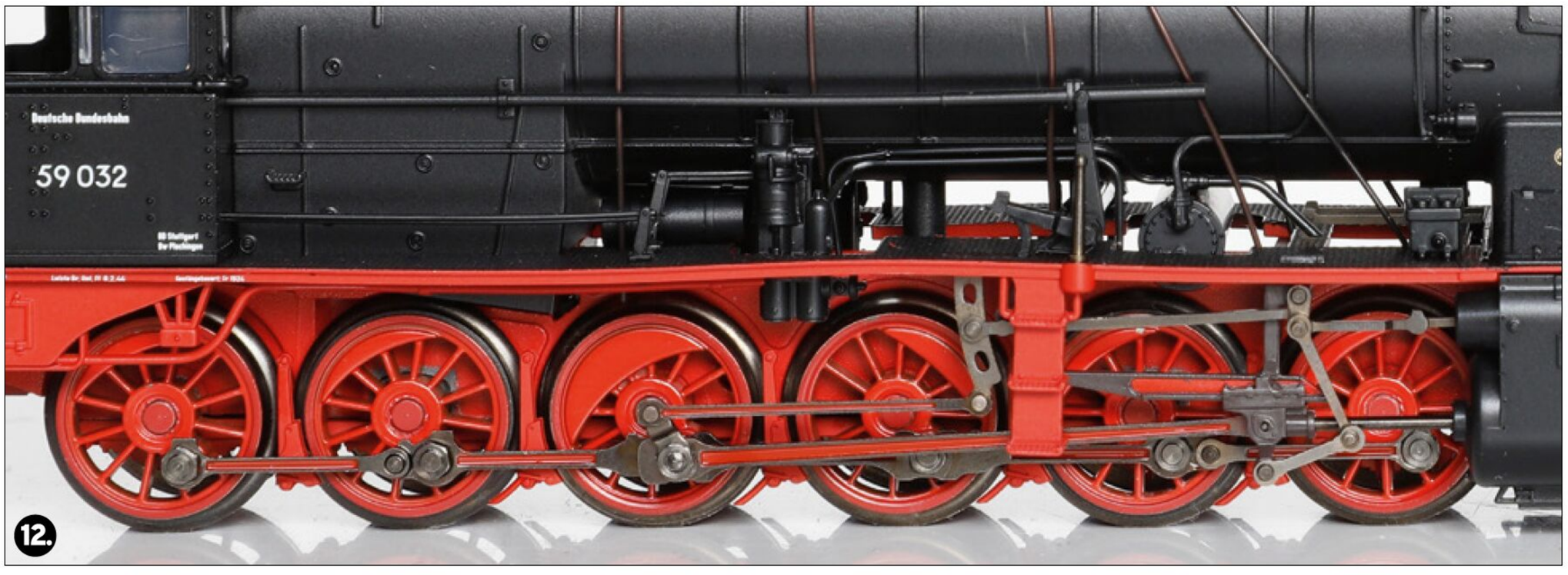


GROTE TREKKRACHT

Dan de aandrijving. De motor is met het vliegwiel ondergebracht in de vuurkist en drijft via een tandwiel de een na laatste drijfas aan. De resterende vijf assen worden via de uit vier delen bestaande koppelstang aangedreven. In werkelijkheid bestond de lange koppelstang ook uit vier segmenten. Om redelijk door de bogen te kunnen rijden zijn de derde en vierde as verend opgehangen. Verder zijn de eerste, derde, vierde en laatste as zijdelings beweegbaar. De eerste en zesde as zelfs 4,5 mm naar elke kant, de derde en vierde as 3,2 mm. De drijfwielen op de tweede en vijfde as hebben antislipbanden. Deze constructie, in combinatie met het gewicht van 540 gram, zorgen voor een enorme trekkracht. We hingen 27 tweeassers aan de loc die zonder met de ogen te knipogen de trein op gang kreeg en moeiteloos over een demonstratiebaan trok. Inclusief over een niet kinderachtige helling. Om te voorkomen dat de loc ‘stottert’ op complexe wisselstraten of op kleine stroomloze stukjes is een buffercondensator aangebracht. Die zorgt dan voor wat energie.

ONEFFEN LOOPPLAAT

Blijven we nog even bij het onderstel, er is een aantal losse details bijgevoegd die de 59 032 nog mooier maakt: luchtslangen, schroefkoppeling en een beschermbuis voor de cilinder. Jammer genoeg is de fijn gegraveerde loopplaat rond de ketel niet zoals de rest van het model van metaal, maar van kunststof. Dat valt op omdat deze ter hoogte van het derde drijfwiel een lichte welving heeft. Dat doet afbreuk aan de uitstraling, temeer omdat daardoor de trap iets schuin staat. Het gedigitaliseerde model heeft sound, de luidsprekers zijn in de tender gemonteerd. Om daar bij te komen dient de kolenvoorraad met de hand te worden verwijderd, zie de gebruiksaanwijzing. Qua sound ontvouwt zich een breed palet aan geluid, variërend van fluiten, het karakteristieke



LUCHTRESERVOIRS ZICHTBAAR DOOR HOOG LIGGENDE KETEL



13.

gereutel van de luchtpomp, het doorprikken van het kolenrooster, het schrille geluid van de injecteur tot het piepen van de remmen. Ook het geblaas van de veiligheid en het bijvullen van de kolen ontbreken niet op het repertoire.

ZWARTE ARMATUREN

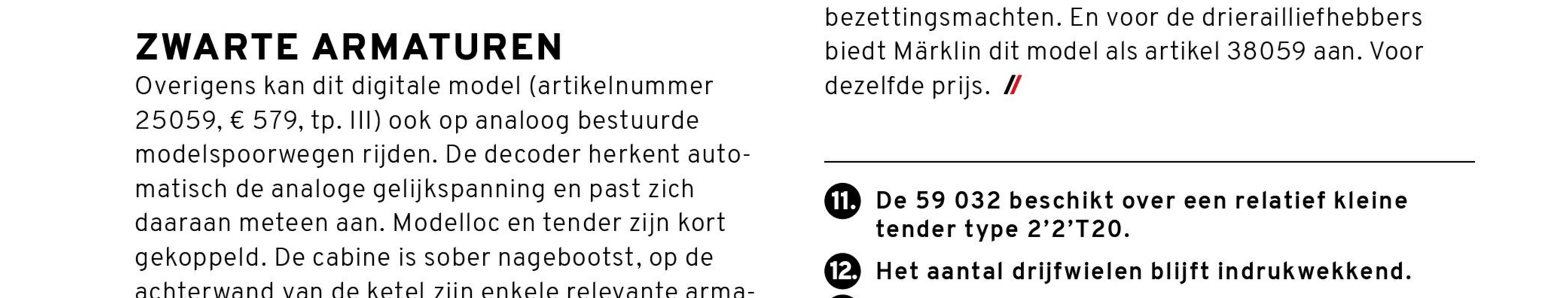
Overigens kan dit digitale model (artikelnummer 25059, € 579, tp. III) ook op analoog bestuurde modelspoorwegen rijden. De decoder herkent automatisch de analoge gelijkspanning en past zich daaraan meteen aan. Modelloc en tender zijn kort gekoppeld. De cabine is sober nagebootst, op de achterwand van de ketel zijn enkele relevante armaturen gegraveerd en is een enkel handwiel apart gemonteerd maar daar blijft het bij. Het handwiel mist een lik rode verf en voor de machinist wordt het moeizaam turen, de meters zijn niet wit geschilderd. Een beetje huiswerk moet dus nog wel aan dit indrukwekkende model worden gedaan. Goederenmaterieel uit de naoorlogse tijd is er voldoende voor degene die met de 59 032 wil rijden. Wie daar een beetje historisch verantwoord naar kijkt, kiest onder meer wagens met opschriften van de geallieerde bezettingsmachten. En voor de drierailliefhebbers biedt Märklin dit model als artikel 38059 aan. Voor dezelfde prijs. //

11. De 59 032 beschikt over een relatief kleine tender type 2’2’T20.

12. Het aantal drijfwielen blijft indrukwekkend.

13. Ook van bovenaf behoudt het model zijn karakteristieke uitstraling.

14. Ook aan de onderkant is de nodige aandacht besteed. Bij de drierailversie is de sleper onder de tender geplaatst.



14.



1.

Flirt-Flex

NIEUWE SPRINTERS VOOR NS

Woensdagmiddag 19 november 2025 vond in de onderhoudswerkplaats Leidschendam een perspresentatie plaats over het nieuwe materieel dat NS bij het Zwitserse bedrijf Stadler heeft besteld. Ook werd ingegaan op de lopende projecten.

De laatste tijd schaft NS heel wat nieuw reizigersmaterieel aan. In uitlevering zijn de ICNG-treinstellen. Van de 109 treinstellen is inmiddels zo'n 60% door Alstom geleverd. Het materieel rijdt sinds 2023. Ook de stellen die geschikt zijn voor het Belgische net zijn op de baan. Voor verbindingen naar Duitsland zijn treinstellen besteld; met twee exemplaren zijn reeds testen uitgevoerd. De overige tien worden in de loop van 2026 geleverd. Wanneer de ICNG-D naar Duitsland gaat rijden is nog niet bekend. De productie van de nieuwe dubbeldekkers DDNG is inmiddels bij de Spaanse fabrikant CAF begonnen. Zodra deze verder is gevorderd, komen we hier zeker op terug.

Stadler

De meeste belangstelling van de aanwezigen ging echter uit naar het nieuws dat er 36 nieuwe sprinters zijn besteld. Roel Okhuijsen, directeur Nieuw Materieel, lichtte de order uitgebreid toe. Hij was een dag eerder uit Zwitserland teruggekomen, waar het koopcontract was getekend. Voorafgaande aan de bestelling is binnen het spoorwegbedrijf uitvoerig stilgestaan bij de vraag welk type materieel men wil hebben.





Alvorens de order Europees te kunnen uitvragen, moeten de eisen en wensen goed en duidelijk worden gespecificeerd. Uiteindelijk werd de opdracht aan de Zwitserse fabrikant Stadler gegund. Met de levering is een bedrag van € 400 miljoen gemoeid. Het ontwerp is gebaseerd op de Flirt sprinters die NS al enkele jaren in gebruik heeft. Met de komst van het nieuwe materieel beschikt NS straks over bijna 110 Stadler-treinstellen. Het nieuwe park wordt gesplitst in achttien vierdelige treinstellen en eveneens achttien 'zesjes'. Daarnaast heeft NS de optie om extra treinen te bestellen.

Sprinter

Het materieel moet snel kunnen optrekken en krijgt een maximumsnelheid van 160 km/h. Dit maakt de treinstellen universeel inzetbaar: zowel als sprinter als intercity. Vandaar dat het materieel de benaming Flirt-Flex heeft gekregen. Wel is het zo dat er minder balkons zijn dan gebruikelijk bij sprinters: één balkon per rijtuig in plaats van twee. Ze zullen dan ook niet op zeer drukke lijnen als sprinter worden ingezet. Ook aan de kleurstelling is te zien dat het geen standaard-sprinter is. De treinstellen krijgen niet de bekende wit-blauwe kleuren, maar er wordt teruggekeerd naar het NS-geel. Daardoor lijken ze meer op ICNG. Voor het meubilair wordt hetzelfde gekozen als dat voor DDNG. Het materieel zal gebouwd worden door de »

1. **Impressie van een Flirt-Flex op Rotterdam Centraal.**

2. **Beeld van een zesdelig Flirt-Flex-treinstel op station Breda.**

3. **Interieur 2e klas in de Flirt-Flex.**

4. **Opstelling perspresentatie in Leidschendam. (foto Ton Oosterom)**

TEKST: TON OOSTEROM, **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** NS/STADLER





5.

Stadler-fabriek in Polen en krijgen als thuisbasis de werkplaats Leidschendam. Het zal nog wel even duren voordat ze op de baan verschijnen. De eerste stellen moeten uitgebreid worden getest en er zal een intensieve toelatingsprocedure volgen. Vervolgens moet het rijdend personeel (machinisten en conducteurs) instructie krijgen. Ook het onderhoudspersoneel krijgt een opleiding. De werkplaats zal voorzien moeten worden van de nodige reserveonderdelen.

Van lieverlee zal er steeds meer materieel instromen en kunnen reizigers naar verwachting er vanaf 2030 gebruik van maken. //

5. Compositietekening van het Flirt-Flex treinstel.
6. Eerste klas meubilair van de Flirt-Flex.

SAMENVATTING VAN HET NIEUWE MATERIEEL

Materieelserie	Fabrikant	Aantal treinstellen	Aantal rijtuigen	Aantal zitplaatsen (ca.)	In dienst vanaf	Investering (€)
Intercity ICNG	Alstom	109	725	37.500	2023	>1,26 miljard
Dubbeldekker DDNG	CAF	60	300	30.000	2029	600 miljoen
Flirt-Flex	Stadler	36	180	8.000	2030	400 miljoen



6.

Nieuw boek met karakter



Locotracteurs Gaston Moyse Locomotives.
Hoe een middelgrote constructeur meeschreef aan de rangeergeschiedenis

Over de Franse rangeerloc bouwer in heftige concurrentie met machtige spelers. Een bewogen geschiedenis opgebouwd uit feiten, afbeeldingen, vergelijkingen en anekdotes. Verrijkt met antecedenten van meer dan 2000 Moyses inclusief de Benelux. Naslagwerk en wegwijzer voor modelbouwers en onderzoekers.

- Tien hoofdstukken en vier bijlagen
- 296 pagina's met meer dan 220 foto's en illustraties.
- Formaat 17 x 24 cm
- ISBN/EAN 978 90 73280 18 2
- € 37,00

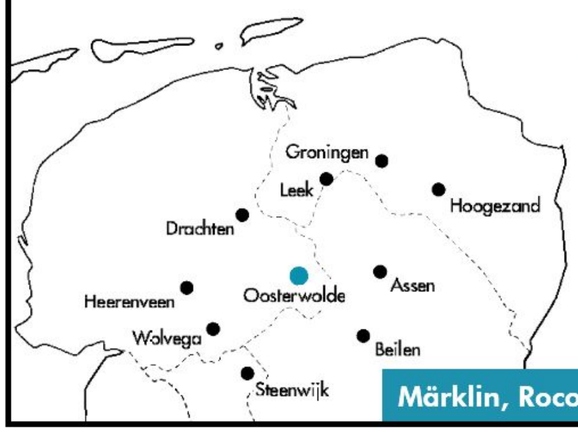
'T NIJVERE LEZERKE
WWW.NIJVEREPUBLISHERS.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

24 & 25 Januari 2026

Modelspoor weekend

MFA 't Hart Ewijk (bij Nijmegen)
Den Elt 17 6644EA Ewijk

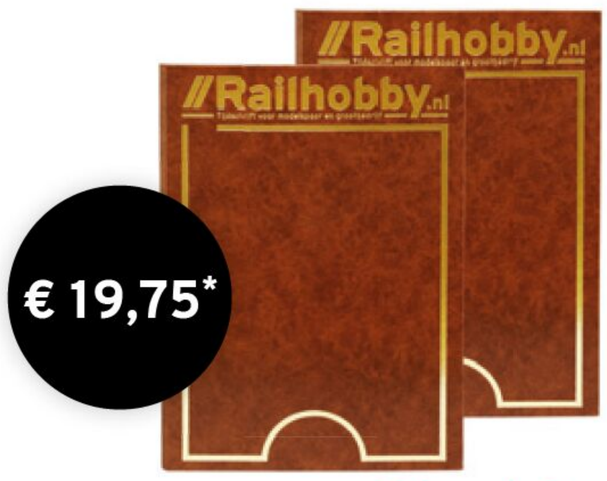
Modulebanen, verkoop & inkoop, expositie.

Za. 10.00 - 16.00 uur
Zo. 11.00 - 16.00 uur

Entree € 6,00
Kinderen tot 12 jaar gratis (onder begeleiding)

Mogelijk gemaakt door: MODELSPOOR WEBSHOP.NL · Modelbouwled.nl

Verzamelband



Met boek-binderspelden en jaartal-stickers (t/m 2027).

www.railhobby.nl/shop
*exclusief verzendkosten

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

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

MODELSPOORGIGANT
Passie voor modelspoor

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'.



TRIX: DRG 19 016.

Trix

H0. Als extra model heeft in Göppingen de Baureihe 19.0 van de Reichsbahn Ost het levenslicht gezien. Het 260 mm lange model (25019, € 679, tp. III) is een kopie van de Sachsenstolz. Deze zware vier cilinder 1'D1'-sneltreinmachines waren destijds de parade-paardjes van de Saksische staatsspoorwegen. Tussen 1918 en 1923 zijn er 23 exemplaren van gebouwd. Het metalen model bezit de indrukwekkende grote drijfwielen die het grote voorbeeld zo kenmerkte. Verder zijn tal van metalen details apart aangebracht en bezit de 19 016 van depot Reichenbach een buffer-condensator waardoor op stroomloze stukjes spoor de loc toch over voldoende energie beschikt om de rit voor te zetten. In een volgende Railhobby komt een uitgebreide test van dit model dat als artikel 38190 in de Märklin-uitvoering verkrijgbaar is.-SF

Rietze

H0. De VW T6.1 wordt vanuit Belgische ziekenhuizen ingezet als Mobiele Urgentiegroep (MUG), in het Frans Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR), voor dringende geneeskundige hulpverlening (53964, € 24,90, tp. VI). Buslijn 24 was de eerste waarop de Mercedes-Benz eCitaro door de HTM werd ingezet. Sinds februari rijdt de eCitaro 2025 tussen Kijkduin en Station Mariahoeve (75604, € 39,90, tp. VI).-DH



RIETZE: VW T6.1 van MUG.



BUSCH: komt de pony in de trailer?

Busch

H0. Met een beschermende leren voorschoot beslaat de hoefsmid het geduldig wachtende paard (79856, € 22,49). Minder makkelijk gaat het in de trailer leiden van een pony. De set bevat naast het meisje en de pony de tweeassige paardentrailer en enkele balen hooi (79858, € 29,99). Voor onderhoud aan de weg worden door drie man hekken en borden geplaatst (79874, € 29,99). Passend daarbij is de man die met een zeef de stenen uit het zand zeeft (79908, € 18,49). De 55 pk sterke NSU 1000 TT (Tourist Trophy) rolde van 1965 tot 1972 van de band. In model is de tweedeurs sedan leverbaar in beige (48417, € 17,99, tp. III), groen (48414) en grijs (48418). Royaal meer motorvermogen heeft de Mercedes-Benz G-klasse 04. Het grijze model heeft een glazen schuifdak (51477, € 24,99, tp. VI). Door de brandweer van Düsseldorf werd in 1984 een G-klasse 90 als commandowagen in gebruik genomen (51412, € 32,99). De G-klasse is een gewilde occasion. Of de inruilwaarde ook in model hoog blijft, zal de toekomst leren.-DH »



BUSCH: hoefsmid.



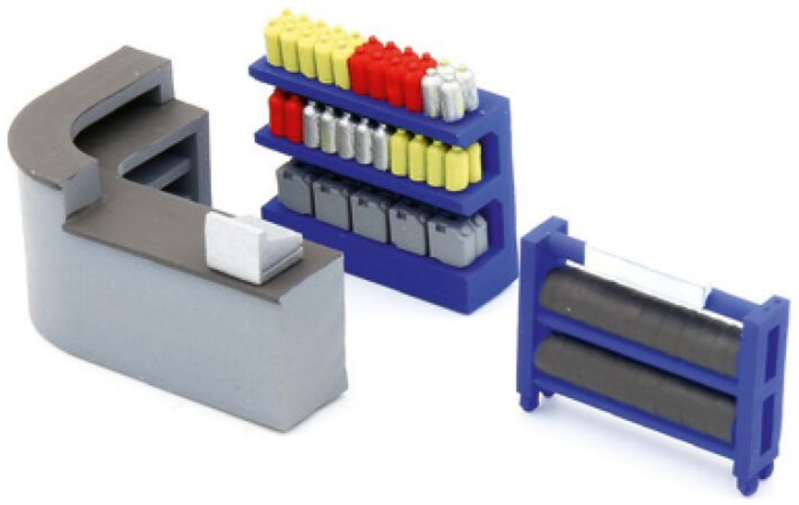
BUSCH: NSU 1000 TT, MB G 90 brandweer en G 04.



BUSCH: wegafzetting.



MODELLBAHN UNION: autowerkplaats.



MODELLBAHN UNION: interieur autogarage.

Modelbahn Union

H0. De lasercut bouwkit van de twee poorten tellende autowerkplaats heeft het kantoor op de verdieping. De bodemmaat is 16,8 x 7,9 cm (H00226, € 19,99, tp. IV-VI). De hoge servicebalie, het bandenrek en de open kast met flacons en jerrycans (A50345, € 17,99) en de hefbrug (A50011, € 10,99), eveneens een kunststof bouwkit, maken de werkplaats compleet. Wie zijn modelauto's wil verkopen, kan ze in de showroom tentoonstellen. De lasercut bouwkit meet 28,8 x 19,7 cm (H00225, € 34,95, tp. IV-VI). De werkplaats en de showroom hebben aan de achterkant geen deuren zodat ze pal langs een water of spoorlijn kunnen worden geplaatst.-TO



MODELLBAHN UNION: hefbrug.



MODELLBAHN UNION: autoshowroom.

Treinsokken

Bent u gek op treinen? Dan zijn deze sokken precies wat u zoekt. Het ontwerp is geïnspireerd op Nederlandse intercity- en stoptreinstellen. Perfect voor elke treinliefhebber, leuk om te hebben of cadeau te geven. Of u nu onderweg bent of thuis aan de modelbaan werkt, deze sokken lopen als een trein.
Te verkrijgen op www.treinsokken.nl en enkele modelspoorwinkels, maten 36-40 en 41-46, prijs € 9,95 per paar.-SI



TREINSOKKEN: sokken met treinstel.



PIKO: blauwe NS 1007.



PIKO: DB BR 144.



PIKO: DB BR 194.

Piko

H0. De op 20 augustus 2024 in het Spoorwegmuseum gepresenteerde groene NS 1000 in H0 werd enthousiast ontvangen. Toch hebben sommige modelspoorders gewacht met de aanschaf, in de verwachting dat er ook een blauwe versie zou komen. Hun wachten wordt beloond: de blauwe NS 1007 ligt in de winkel. Het model heeft NS-logo's en gele biezen op de zijkanten en de neus. In technisch opzicht is de loc gelijk aan de groene uitgave (97504, analoog, € 240 / 97505, sound, € 350 / 97506, drierail sound. € 350, tp. IV). Voor rijders naar Duits voorbeeld zijn van twee eerder uitgebrachte klassieke elocs varianten voor tijdperk IV leverbaar.
Het betreft de goed gedetailleerde BR 144 DB (51187, analoog, € 254 / 51188, sound, € 364 / 51189, drierail sound, € 364) en de eveneens gedetailleerde Duitse 'Krokodil' BR 194 (51487, analoog, € 359 / 51488, sound, € 469 / 51489, drierail sound, € 469). Alle soundversies zijn voorzien van de in eigen beheer ontwikkelde PSD XP S-decoder.-TO »



AMINTIRI FEROVIARE: twee Klagenfurt en een Linz wagen van de CFR.

Amintiri Feroviare

H0. Het Roemeense modelspoormerk Amintiri Feroviare, gevestigd in de stad Bârlad, heeft twee open wagens uitgebracht zoals die in de jaren vijftig bij de Roemeense staatsspoorwegen CFR dienst deden. Het van origine Duits materieel is na de Tweede Wereldoorlog in dit Balkanland achtergebleven. Het gaat om bakwagens van de types Klagenfurt en Linz in de CFR-outfit. De beide Klagenfurts verschillen van elkaar door de opschriften en laaddeuren. Zowel van de wagen met houten (AF22053, tp. III) als die met metalen deuren (AF22052, tp. III) kunnen de deuren worden geopend. De modellen zijn pas uitgebracht en staan bij het ter perse gaan van deze uitgave nog niet op de website van AF. De afwerking is subliem. De wagens hebben zeer fijn gedetailleerde metalen onderstellen, verende buffers en een mooi afgewerkte bak. De stalen steunprofielen aan de buitenkant zijn zwart geschilderd terwijl de houten opbouw de typische roodbruine kleur heeft. De lagebakwagen van het type Linz (AF22051, tp. III) kost eveneens rond € 50 en heeft soortgelijke bijzonderheden. Amintiri Feroviare biedt ook locs en rijtuigen aan.-GF



HERPA: VW T7 Belgische politie.

HERPA: MB Sprinter van de DB.

Herpa

H0. De VW T7 signalisatiewagen voert de nieuwe Battenburg-striping van de Belgische politie. Op termijn zullen alle Belgische politiewagens deze outfit hebben. De witte lijnen in de blauwe en gele kleurvlakken zijn conform het origineel. De combi heeft voertuignummer 878 van de Politiezone Zuid (0986670, € 27,95, tp. VI). De witte Mercedes-Benz Sprinter ’18 met verhoogd dak heeft op beide portieren het logo van de DB. De MB-ster op de grille en achterdeuren is zilverkleurig aangezet, de grote achterlichten zijn apart ingestoken (098724, € 22,95, tp. VI).-DH



PB MODELS: IC+ rijtuig 1e klas.



PB MODELS: 2e klasse rijtuig met kinderafdeling.

PB Models

H0. Het assortiment ICR is uitgebreid met acht rijtuigen Benelux, zes binnenland, acht buurland en dertien IC+. Alle rijtuigen hebben door YaMoRC ontwikkelde digitale binnenverlichting waarbij de sluitseinen individueel aangestuurd kunnen worden; een buffercondensator zorgt voor een stabiele stroomvoorziening. De rijtuigen hebben rubberen vouwbalgen en een naar het type aangepast interieur. De ICR IC+ heeft opklaptraptreden, rangeerhandgrepen en per wagennummer (!) een individueel interieur. Zo is er een 1e klasse rijtuig met vergaderruimte en een 2e klasse met kinderruimte en invalidentoilet. De buurlandrijtuigen hebben, evenals de IC+, lange daklijnen, opklaptraptreden en rangeerhandgrepen. Het interieur met stemmige oranje stoelen is per klasse aangepast. Een 1e klasse rijtuig bevat een open indeling en enkele coupés. Conform het origineel wijken de rijtuigen binnenland af van die van de buurland door de vaste houten traptreden en de ontbrekende rangeerhandgrepen. De indeling is correct weergegeven. Met de donkerrood-gele ICR Benelux-rijtuigen is met een bijpassende NMBS-loc een realistische combinatie samen te stellen. Prijs, zowel twee- als drierailsysteem: stuurstandrijtuig € 119,95, andere rijtuigen € 79,95. Binnenkort zullen we meer over de aangekondigde Buffels en Koplopers melden.-RB »



PB MODELS: interieur 1e klasse met vergaderruimte.



PB MODELS: ruimte voor kinderen en het invalidentoilet.



PB MODELS: BKD-buurlandrijtuig.



PB MODELS: ICR Benelux-stuurstandrijtuig.



WIKING: Borgward melkwagen.



WIKING: ladderwagen Karlsruhe.

Wiking

H0. Op het MAN-chassis is door Metz een draaibare ladder met korf DLK 23-12 gezet. Het model heeft de uitvoering van de brandweer van Karlsruhe. De meegegoten spiegels kunt u zilverkleurig maken en de ruitenwissers zwart (061804, € 28,99, tp. IV). Bewoners in veel West-Duitse dorpen en steden konden eind jaren vijftig voor melkproducten bij de firma Moha terecht. De melkman reed mijn zijn melkwagen van straat tot straat. Het Borgward-logo siert de grill, de koplampen zijn zilverkleurig aangezet, de achterlichten rood (027902, € 18,49, tp. III).-DH



EXACT-TRAIN: drie Villach en twee Linz bakwagens.

Exact-Train

H0. De gebroeders Piet en Hans Keppel hebben de lang geleden aangekondigde Duitse standaard bakwagens van de types Villach en Linz eindelijk uit China binnen. Het gaat om zeer zorgvuldig nagebootste, 118 mm lange tweeassige bakwagens met metalen onderstellen, verende buffers, deuren die kunnen worden geopend en fijn gegraveerde binnenwanden. Opvallend zijn ook de dunne, maar niettemin strakke wanden van de bakken. Het nieuwe materieel is voorals nog beschikbaar met eigendomsopschriften van de DRB, DR Ost, DB, PKP, ÖBB en NMBS. De redactie ontving twee Linz-modellen: een DRB-wagen (EX20167, tp. II) en een PKP-tweeasser (EX20324, tp. III). De beweegbare deuren maken interessante laadscènes mogelijk. Het hoofdstuk Villach wordt in dit overzicht vertegenwoordigd door een groene met metalen deuren van de Belgische spoorwegen (20307, tp. III), een model met remmershuisje van de DR Ost (EX20153C, tp. III) en een vooroorlogse variant die eveneens beweegbare metalen deuren heeft (EX20150A, tp. II). De modellen hebben per land aangepaste onderstellen. De hier genoemde bakwagens kosten € 53. Door het relatief hoge gewicht hebben de wagens goede rijeigenschappen. De sets met drie wagens zullen in Railhobby 491 worden besproken.-GF //

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

Overbufferen

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze aflevering een voorval in de reeks ‘dit gebeurt niet mij, maar altijd een ander’.

De hier genoemde gebeurtenis overkwam een enthousiaste, maar ook een beetje overmoedige machinist. Het gevolg van zijn handelen? Een schadepost van vele tienduizenden euro’s en daarbij een pittige deuk in het ego van de betrokken machinist. Met hem is het overigens later goed gekomen. Ondanks alle schade ontkwam ik toch niet aan een meewarig hoofdschudden, wel met een verholen glimlach. De betreffende machinist, rijdt op verzoek en ‘op afspraak’ voor een hobbyfotograaf met zijn rangeerdieseltje op radiobedrijf. In zijn rangeerdeel neemt hij eveneens twee nog aangekoppelde elocs serie 1600 mee naar een emplacementspoor. Belangrijk detail: deze elocs horen daar absoluut niet thuis, bovenal was er ook geen toestemming voor gegeven. Maar ja, het deed het zo leuk op de foto. Al met al een volstrekt overbodige, verboden en in strijd met de instructies onverstandig besluit van de toen nog jonge machinist.

KRAPPE BOOG

De twee meehobbelende ex-NS 1600’en, de Locon 9901 en 9905, hadden op gecontroleerd spoor afgekoppeld en achtergelaten moeten worden. Alleen de diesel op radiobedrijf was geschikt voor het dienstdoen op dit lastige emplacement met krappe bogen. Het waarom hiervan zien we hier duidelijk op de foto’s. Het resultaat van de actie is overbuffering in een scherpe boog. Een 1600 is door de vierpunts-



De in elkaar gehaakte buffers van de 1600’en.

oplegging van het draaistel altijd wat stroef in de bogen. Zelfs al waren de koppelingen lang gedraaid. Dat de elocs niet zijn ontspoord is bij alle wringende krachten een groot geluk geweest. Qua schadebeeld een kostbare grap en daarmee een duur leermoment. Zoals eerder gezegd, namen en data noem ik nooit bij dit soort zaken. En nee, ik was het niet zelf! //

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



Van de 9905 (ex-NS 1836) zijn beide buffers en de stuurstroomkabel beschadigd.



De meer dan 100 kg wegende buffer van de 9901 (ex-NS 1827) hangt op één bout en de rangeergreep.

TEKST & FOTO’S: HANS DE MOOIJ



1.

Stoom in het TAUBERTAL

BAANVAKKEN MET ARMSEINEN

Op veel emplacementen in Duitsland worden de klassieke armseinen door moderne vervangen. Om op het baanvak Lauda - Crailsheim stoomlocomotieven met armseinen te kunnen fotograferen, werden daar eind 2024 fotostoomritten georganiseerd. Ad van Sten doet verslag.

Eén van de laatste belangrijke spoorlijnen waar de DB-serie 23 werd ingezet was de Taubertalbahn tussen Lauda en Crailsheim. De afgelopen jaren is veel aan klassieke infrastructuur verloren gegaan, zo waren bij de Taubertalbahn in 2024 nog maar drie stations met armseinen: Bad Mergentheim, Markelsheim en Satteldorf. In Markelsheim zijn die in 2025 verdwenen en daarna zal ook het station van Satteldorf worden gemoderniseerd. Reden voor Marcus Dettenberg om een afscheidsrit te organiseren; iets wat tegenwoordig op DB-trajecten tot veel frustraties leiden kan.

FOTOSTOOMRIT

Een eerste poging werd gedaan op 3 augustus 2024. De dag ervoor stond de 023 058-1 naast de 050 622-0 voor de goed bewaarde locomotievenloods van Würzburg, in de laatste stoomjaren een dagelijkse combinatie. De volgende ochtend bleek de dynamo van de 23 058 niet goed te functioneren. Hoewel deze in de



2.



3.

loop van de dag was hersteld, was de vertraging zo hoog opgelopen, dat er van een fotorit geen sprake meer kon zijn. Gelukkig diende zich twee maanden later een nieuwe gelegenheid aan. Op 19 oktober reed de 23 058 voor NostalgieZugReisen.de van Hanau via Aschaffenburg, Miltenberg en Wertheim naar Lauda en verder naar Würzburg met de 064 518-4 als opdrukloc. Daardoor stonden er die middag en avond zelfs drie locs in het locomotievendepot van Würzburg. Een dag later liep het met de 23 058 helaas niet zoals gehoopt. De dag begon met dichte mist, maar toen die was opgetrokken en de zon tevoorschijn kwam, leek alles toch nog goed te komen. Het liep echter anders. 's Middags waren er talloze fotostops gepland tussen Bad Mergentheim en Satteldorf (net voor Crailsheim), maar tot ieders verbazing raasde de trein non-stop door. Desondanks was er die dag voldoende gelegenheid om met name de seinen in Markelsheim samen met de 23 058 in beeld te brengen. »

DRIE STOOMLOCS IN DEPOT WÜRZBURG



4.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

1. De armseinen N2 (rechts) en N1. De laatste kan door de twee seinarmen ook Hp2 (snelheid tot 40 km/h) aangeven. Markelsheim, 3 augustus 2024.

2. De 23 058 passeert op 3 augustus 2024 station Bad Mergentheim met gereduceerde snelheid.

3. De 23 058 rijdt op 19 oktober 2024 met een lange excursietrein langs de Tauber in Wertheim.

4. Locomotievenloods Würzburg met loc 050 622, 023 058 en op spoor 6 de 064 518, 19 oktober 2024.

5.



6.



7.

DB-SERIE 23

De locomotieven van de serie 23, asindeling 1'C1', vormden veruit de grootste naoorlogse locomotief-serie bij de DB. Ze waren gekoppeld aan tenders van het type 2'2'T31. Tussen 1950 en 1959 werden 105 exemplaren van de nieuw ontworpen serie door diverse locomotieffabrieken voor inzet in middel-zware reizigerstreinen en lichte sneltreinen voor de Deutsche Bundesbahn gebouwd. Het frame, de ketel en de tender waren volledig gelast. Tevens werd een centraal smeersysteem voor de moeilijk bereikbare delen van het loopwerk ingebouwd, alsmede een regulateur voor oververhitte stoom; deze werd later vervangen door de beproefde natte-stoomregulateur. De 23 001 tot 023 en 23 026 tot 052 waren uitgerust met een Knorr-oppervlaktevoorverwarmer en glij-lagers op de assen. De 23 024 en 025 dienden als testlocs voor talrijke nieuwe componenten, waaronder Henschel-mengvoorverwarmers, een door Kylchap geïntroduceerd afzuigsysteem, rollagers op de assen en een verbeterd machinistenhuis. De nieuwe cabine werd vanaf de 23 026 standaard ingebouwd. Vanaf de 23 053 kregen alle 23'en rollagers op alle assen en een mengvoorverwarmer, zij het van het type Heinl. De opvallende warmwatercontainer onder de rookkast werd na korte tijd weer verwijderd en was uiteindelijk alleen nog aanwezig (maar niet meer in gebruik) op de 23 097 tot 105. Twaalf machines van depot Saarbrücken werden geschikt gemaakt voor trekduwdiensten.
De 23 105 werd in december 1959 door de Deutsche Bundesbahn in dienst gesteld en was daarmee de laatste stoomlocomotief die in de Bondsrepubliek

Duitsland in bedrijf werd genomen. Na beëindiging van haar carrière, werd zij toegevoegd aan de collectie van het DB Museum. Net als veel andere tentoonstellingsobjecten raakte de loc op 17 oktober 2005 zwaar beschadigd bij de grote brand in de locomotievenloods in Neurenberg. De machine werd in Heilbronn gerestaureerd en staat sinds november 2023 in het Bahnpark Augsburg. Afgezien van de vroegtijdige buitendienststelling van twee door ongevallen beschadigde machines, begon het uit bedrijf nemen van de serie in oktober 1968, slechts negen jaar nadat de laatste locomotief was afgeleverd. De 23 023 werd op 15 december 1975 in depot Crailsheim als laatste van de serie terzijde gesteld.

MUSEUMLOCS

Van de serie 23 zijn een aantal locs bewaard gebleven, waarvan enkele in operationele staat. De 23 042 is eigendom van de Deutsche Museumsbahn GmbH en ondergebracht in het spoorwegmuseum Darmstadt-Kranichstein. Drie locomotieven bevinden zich in Nederland: de 23 023 bij de Stoom Stichting Nederland (SSN) en twee bij de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij, de 23 071 en 23 076. De 23 058, die tijdelijk is omgebouwd voor het rijden op lichte stookolie, is sinds 2023 eigendom van Eurovapor Deutschland in Würzburg. //



8.

5. **De machinist van de 023 058 zal zijn trein met middeninstaprijtuigen aanstonds met veel stoom en geluid aanzetten. Markelsheim, 11 augustus 2024.**

6. **Zodra het sein Hp1 toont, heeft de 023 058 zich in beweging gezet, 11 augustus 2024.**

7. **De gerestaureerde locloods van Würzburg biedt op 19 oktober 2024 een gastvrij en fotogeniek onderdak aan de drie machines.**

8. **Zowel de locs 064 518 en 023 058 als de fotografen genieten van het laatste zonlicht, 19 oktober 2024.**

9. **Het drietal op de loodssporen 4, 5 en 6 is bij het vallen van de avond in 1/8 sec. met f/4 en ISO 6400 vastgelegd, 19 oktober 2024.**



9.

Klein diorama met boshut

SNELCURSUS LANDSCHAPSBOUW

Veel modelbouwers laten tijdens On traXS 2025 op de stand van Railhobby aan Stefan Izeboud foto's zien van wat zij aan het bouwen zijn of hebben gebouwd. De terugkerende vragen over het maken van een landschap worden in dit artikel beantwoord.



1.

Die vragen over landschapsbouw waren terug te brengen tot hoe te beginnen en welke materialen te gebruiken. Dit leek mij een geschikt onderwerp om over te schrijven en op de beurs in Houten nam ik met Elwin van Modelspoor 24 mijn ideeën voor een diorama door.

Het moet simpel zijn, maar mooi genoeg om de aandacht langer vast te houden. Woodland Scenics is een van de merken die door Modelspoor 24 wordt gevoerd. Dit Amerikaanse merk voert een uitgebreid gamma aan scenery. We kwamen op de Cozy Cabin in schaal H0 uit de serie Built-&-Ready Landmark Struc-

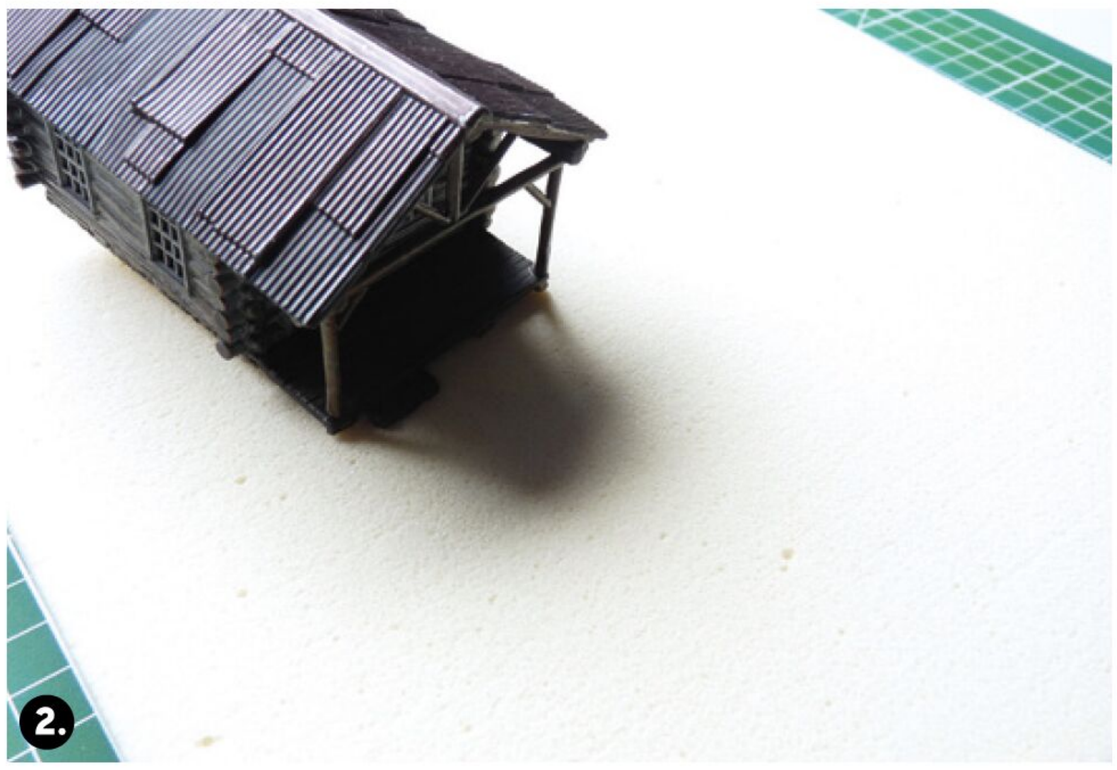
tures, een kant-en-klare boshut met veranda en ledverlichting. Door de geopende deur is een compleet interieur met haardvuur te zien (artikelnummer BR5071, formaat 5,9 x 8,3 cm, € 69,95, ook leverbaar in schaal N en 0). In deze snelcursus landschapsbouw neem ik u mee in het bouwproces.

4K SCULPT-TECH

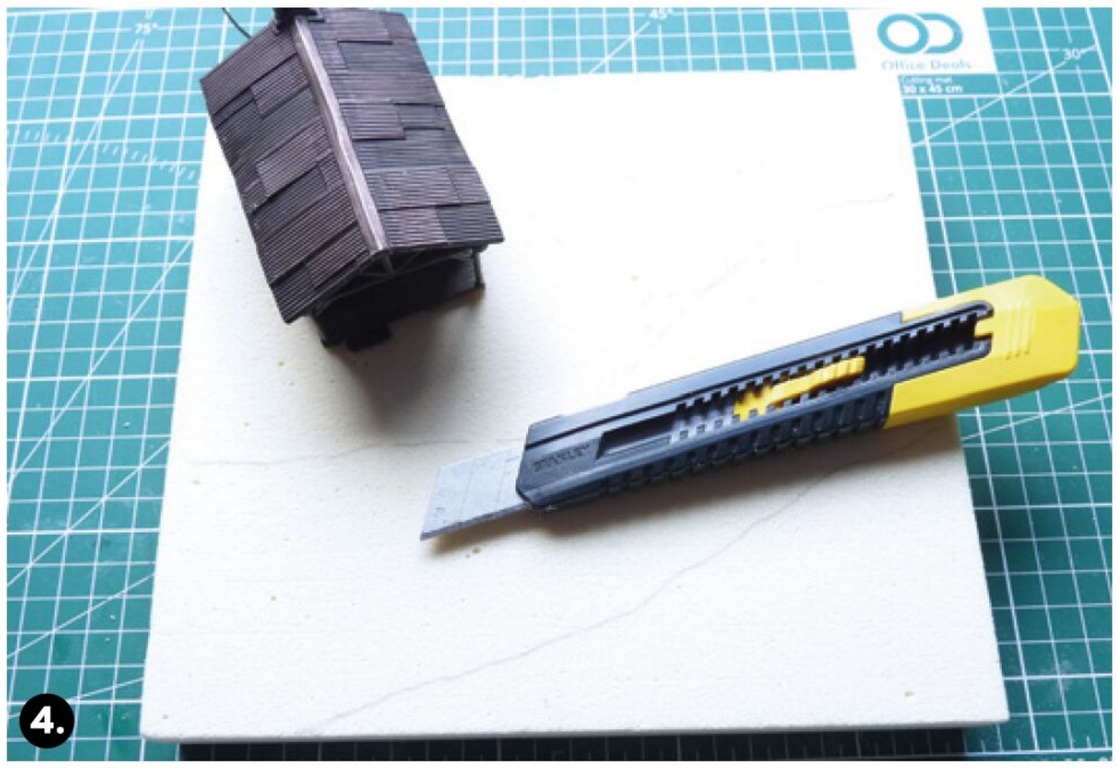
De boshut vormt het motief voor de scène die we gaan bouwen; daarnaast zorgde Elwin voor de bosgrond met graspollen en flock. Voor het diorama hebben we uiteraard een grondplaat, de basis, nodig. In dit geval gebruik ik een plaat 4K Sculpt-Tech van Ammo Mig van 20 x 30 cm (artikel 8271, dikte 3 cm, € 9,95). Dit innovatieve materiaal kan worden gesneden, ingekrast, geschuurd, gezaagd en verlijmd met veel gangbare soorten lijm. Met potlood worden de contouren van de boshut en de straatweg op de plaat afgetekend zodat duidelijk wordt of haalbaar is wat ik voor ogen heb. De Sculpt-Tech-plaat is met een Stanleymes gemakkelijk te bewerken. Omdat daar fijnstof bij vrijkomt, adviseert Ammo Mig dringend een masker te dragen. Het diorama zal uit drie lagen bestaan: een ravijn en een iets hoger gelegen weg die naar de top met de boshut voert. Als de Sculpt-Tech-plaat is bewerkt volgt het ingipsen van de gehele plaat. Door het gipsverband zal de ondergrond niet beschadigen als we aan de verdere opbouw werken. Het assortiment van Gipsgigant bevat rollen met verschillende breedtes en hardingstijden. Van de rol knip ik behapbare stukken van tien tot vijftien centimeter lengte, doop deel voor deel in een bakje met lauw water en breng het met een kleine overlap aan. Na een etmaal drogen is er een strakke harde ondergrond ontstaan.

RAVIJN

Het ravijn moet een droge rivierbedding uitbeelden. In de bedding breng ik Quake van Ammo Mig aan, daardoor zal de bodem een structuur vol barsten krijgen. Dat opbrengen deed ik wat overhaast, want direct na het opsmeren van de pasta kwam het witte gips tevoorschijn. Uit de daarop geraadpleegde »









1. Rivierbedding, rotswanden, asfaltweg en berghut op 20 x 30 cm.

2. De boshut van Woodland Scenics wordt op de plaat 4K Sculpt-Tech gepositioneerd.

3. De stroomdraad wordt door een gat in het Sculpt-Tech naar beneden geleid.

4. Met een Stanleymes worden insneden in het Sculpt-Tech gemaakt.

5. De basis is met de niveauverschillen gevormd.

TEKST & FOTO'S: STEFAN IZEBOUD



6.



7.



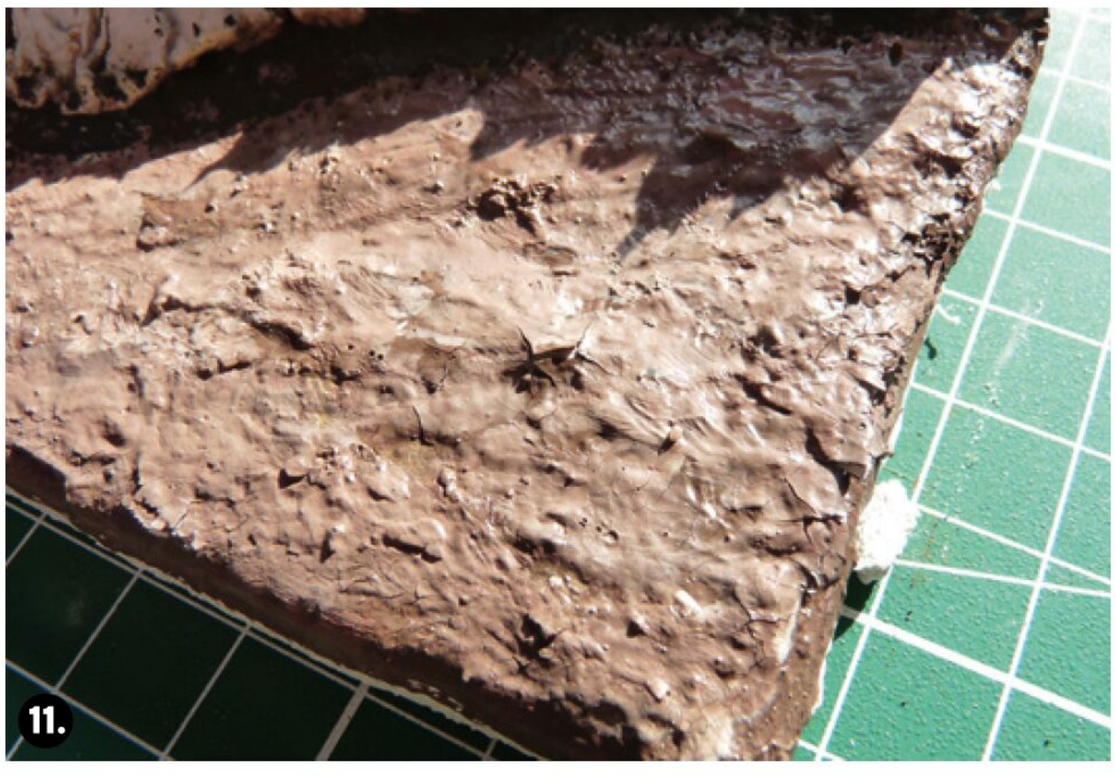
8.



9.



10.



11.



12.



13.

YouTube-video blijkt dat over het gips eerst een primer aangebracht had moeten worden. De droge grondtextuur van AK (artikel 8015) die ik over de Quake uitsmeer is een geschikte basis. Als deze na een etmaal is uitgehard kan ik de Quake opnieuw in de rivierbedding aanbrengen. Terwijl deze aan het uitharden is, ga ik de asfaltweg aanleggen. Het asfalt, een acrylproduct, is van AK (artikel AK8013). AK heeft veel pasta's die voor landschapsbouw handig zijn. Gebruik voor het aanbrengen een goedkope kwast, want het spul is een ware killer voor kwasten. Uitgeharde kasten kunnen worden uitgekookt, maar echt goed zullen ze niet meer worden. Voordat het asfalt is uitgehard, ga ik deppend met een afgeschuurd stukje spons over het wegdek. Zo ontstaat een grove structuur die als schuurpapier aanvoelt en op een echte landweg lijkt.

ROTSEN

Als dit naar mijn zin is, volgt het aanbrengen van de rotswanden met Mifoshape. Een ideaal product om rotsen en gesteente na te bootsen, zie het artikel van Hans van de Ven over de toepassing van Mifoshape en Mifoshell in Railhobby 479 2025/01. De substantie breng ik met een modelleerspatel op de contouren van de bergwanden aan. Na een etmaal drogen volgt het vastzetten van de bosgrond met Bison Alleslijm »



14.



15.

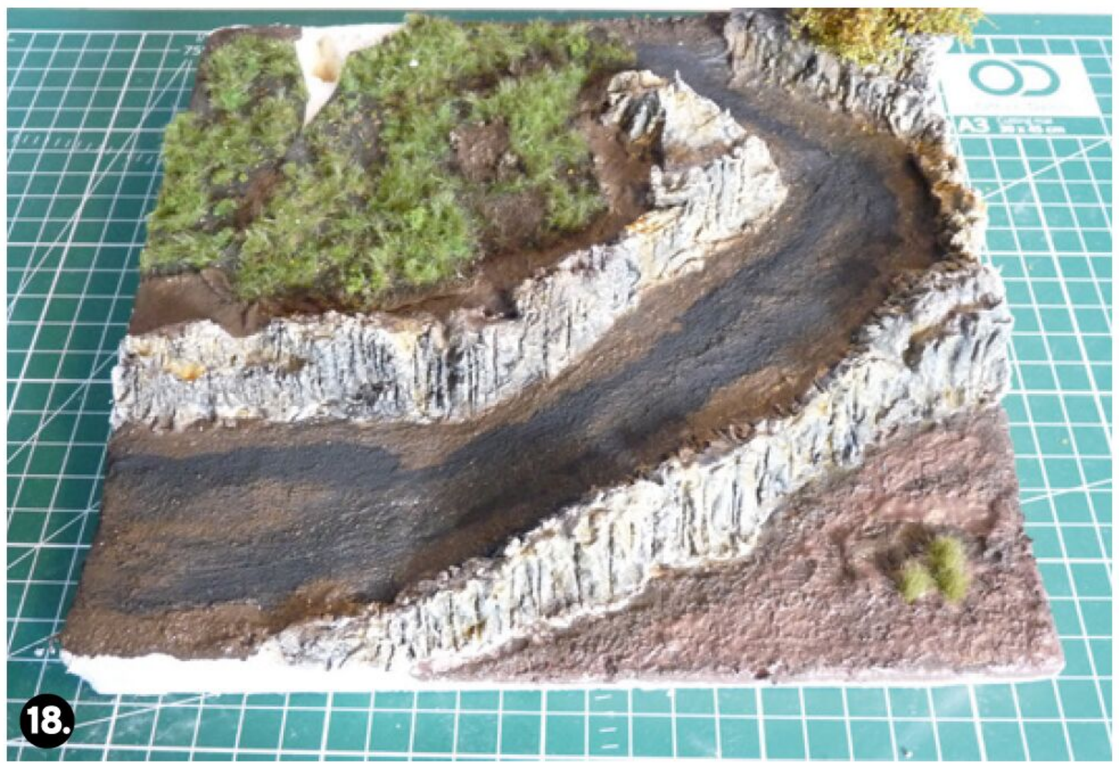
GIPSVERBAND GEEFT HARDE BASIS AAN LANDSCHAP

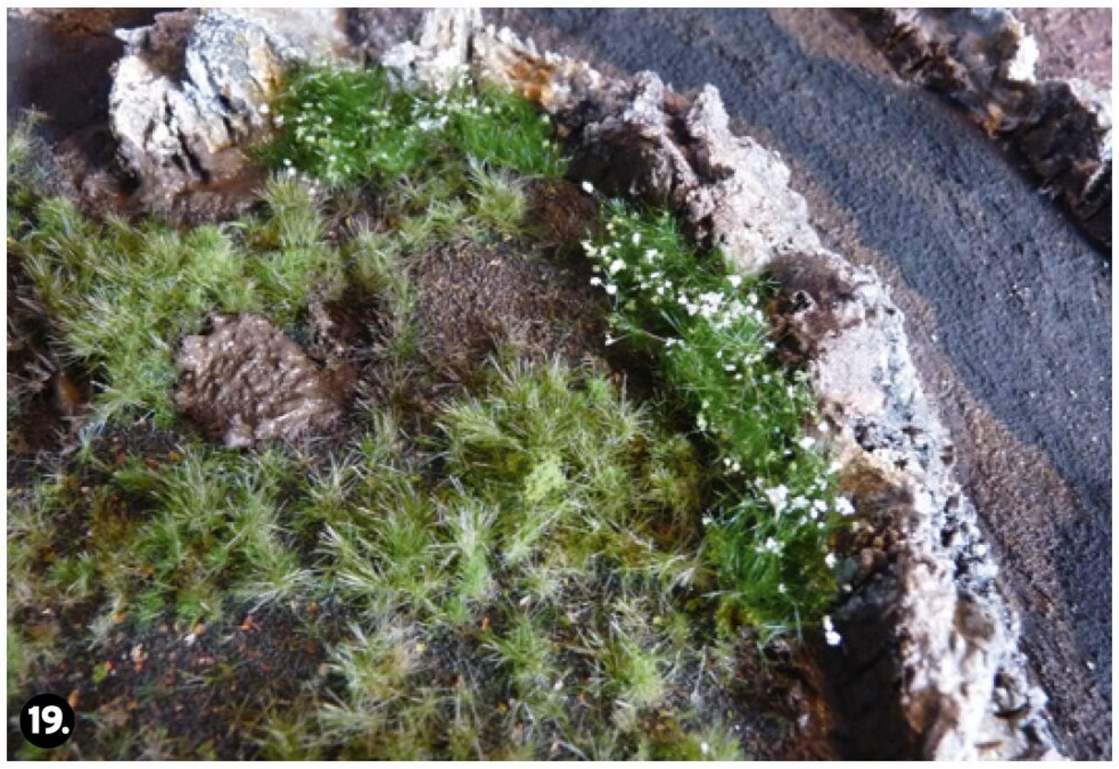


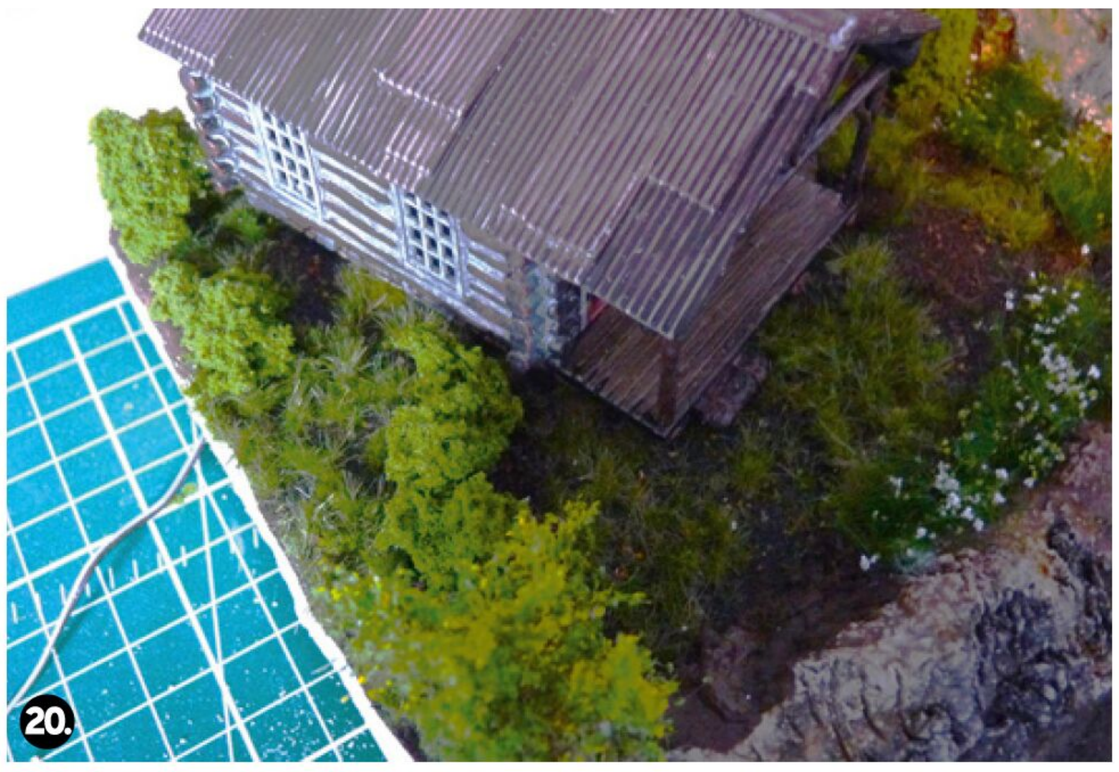
16.

6. Van de rol gipsverband worden behapbare stroken van 10 tot 15 cm afgeknipt.
7. Met het aangebrachte gipsverband is een goed bewerkbaar oppervlak ontstaan. Bovendien kan die niet aangetast worden door bijtende lijmen of verf.
8. Met Ammo Mig Quake ontstaan scheuren in de opgebrachte pasta.
9. Terwijl de Quake in de rivierbedding droogt, gaan de wegenbouwers met AK Asfalt aan de slag.
10. Het wegdek is met een grof stukje spons nabewerkt.
11. De rivierbedding begint hier en daar door de droogte te scheuren.
12. De ruwbouw is bijna afgerond.
13. De bosgrond is met Bison Alleslijm op papier vastgezet.
14. De wash waarmee de rotsen worden behandeld wordt met drie kleuren aangemaakt.
15. De rotswanden ogen na de behandeling met de wash natuurgetrouw.
16. De witte delen worden met droge grond van AK weggewerkt.









DROGE RIVIERBEDDING VAN QUAKE

op de op maat geknipte ondergrond. De voor diverse materialen toepasbare lijm heeft een prima hechting. Daarna smeer ik de ondergrond met Alleslijm in en leg deze op zijn plek in het diorama. Door het werkstuk naar alle kanten te bewegen zal de lijm ook goed in de hoeken komen en zal de bosgrond niet omhoog wippen. Ook voorkomt het dat lijm aan de zijkanten omhoog zal komen. De rotsen moeten van kleur worden voorzien. Hiervoor meng ik verf met aarde-tinten met water tot een dunne wash. De verf behoudt zijn kleur bij verdunnen. Ten opzichte van kant-en-klare washes is het zelf aanmaken veel voordeliger. Naar eigen inzicht krijgen de rotsen een afwisselend kleurpatroon. Het wit rond de bosgrond wordt met de eerder genoemde droge grond ingesmeerd. De droge grond is ook als vuil op de weg te gebruiken. Door de kwast met daarop de pasta eerst in water te dopen, ontstaat er bij het opsmeren een waas van lagen die het geheel levendig maakt. Nu alles op kleur is gebracht en de natuur zijn best doet, volgt de slot-fase. Een grote struik doet het altijd goed en uit flock van Woodland Scenics ontstaan enkele kleine bosjes in verschillende kleuren. Dat geeft diepte werking. Bij de boshut komt een stapel houtblokken om de haard te kunnen stoken en in de tuin wat bloemen en struiken van Martin Welberg Scenic Studios. Omdat een diorama niet zonder figuren kan neemt oma in haar schommelstoel op de veranda plaats. Een wolf en een oude tractor maken het tafereel compleet. De nogal nieuw ogende asfaltweg krijgt een behande-ling met een messing borsteltje zodat de rijsporen zichtbaar worden. De contouren van het diorama schilder ik rondom zwart zodat het er van alle kanten netjes uitziet. //

17. De grote struik van MBR doet het goed tegen de achtergrond.

18. Het asfalt krijgt wat vuiligheid van met water verdunde droge grond van AK.

19. Uit verschillende kleuren flock van Woodland Scenery ontstaan bosjes.

20. Kleine bloemen accentueren de kunstmatige natuur.

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



Bahndienst- und Dienstgüterwagen

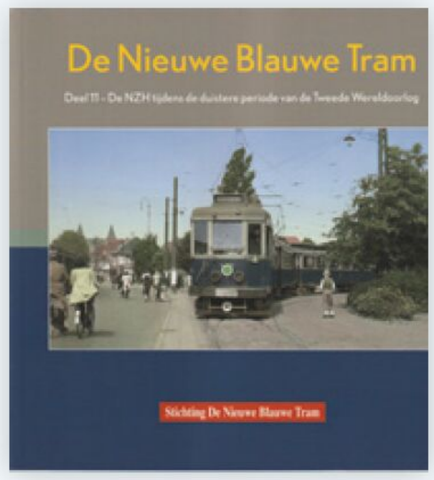
Band 2: Bauen und Wohnen

Door Stefen Carstens en Wolgang Henn, uitg. Modellbahn Union, formaat A4, 288 blz., 890 zw- en kleurenfoto's, 90 tekeningen, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-9823-2224-7, € 64,95.

De spoorwegen gebruikten al in de 19e eeuw speciale wagens voor eigen gebruik. Zo werd al snel duidelijk dat voor verblijf van spoorweg-personeel op locatie materieel nodig was. Veelal werden hiervoor oude rijtuigen, die in de reizigersdienst hadden afgedaan, aangepast. De beschrijving van de wagens en voertuigen is verdeeld naar de begintijd, de jaren dertig, tijdens WO II, na 1945, de jaren zeventig en vanaf 1977. Een apart hoofdstuk is gewijd aan de DR-tijd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen diverse toepassingen, zoals woon-, slaap- en verblijfwagens en die voor de leiding (bureauwagens) en wagens met keuken. Bij de elektrificatie was speciaal materieel nodig, zoals de Turmtriebwagen, de omgebouwde railbussen met een beweegbaar bordes op het dak. Uit de vele voorbeelden blijkt dat, zeker bij onze oosterburen, er sprake is van een grote verscheidenheid aan dienstmaterieel.-TO

De Nieuwe Blauwe Tram

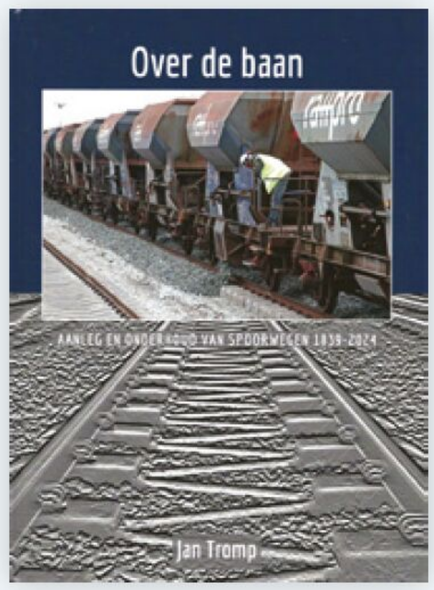
Deel 11 - De NZH tijdens de duistere periode van de Tweede Wereldoorlog



Door Wim Beukenkamp en enkele coauteurs, uitg. SDNBT, formaat 21 x 21 cm, 92 blz., 124 foto's waarvan 2 in kleur, ISBN 978-9-0830-0050-5, € 19,95.

In de reeks over de Blauwe Tram is alweer deel 11 verschenen. Met de boeken, uitgegeven door de Stichting De Nieuwe Blauwe Tram, wordt het project reconstructie van de tweelingtram A619/A620 uit 1932 ondersteund. Het voorwoord is dit keer geschreven door Jhr. drs. A. Testa, oud-hoofddirecteur van de NZH. Het boek begint aan de vooravond van WO II en de mobilisatie. De NZH komt tijdens de bezetting uitgebreid aan bod. Opmerkelijk dat er toch nog behoorlijk wat, vaak niet eerder gepubliceerd beeldmateriaal beschikbaar was. Door het uitvallen van andere vervoermiddelen kreeg de tram het steeds drukker, terwijl de dienstregeling werd uitgedund. In de oorlog had de tram het zwaar. Bombardementen, schades, beschietingen en zelfs het opbreken van de (tram èn spoor)lijn naar Scheveningen passeren de revue. Vanaf 23 september 1944 ging het bedrijf in staking. Het laatste hoofdstuk verhaalt over de wederopbouw tot 1946. Ook dit deel is zeer lezenswaardig en verkrijgbaar bij boekhandels in het voormalige werkgebied, de NVBS en de uitgever.-TO

Ons model tuinspoor



Door Bart van der Schrieck en Rainer Kleinsteuber, uitg. G.L.M. van der Schrieck, veel foto's, formaat A4: 363 blz., paperback, ISBN 979-8-2691-0326-6, € 31,50 / hardcover, € 65; formaat A5: 400 blz., paperback, ISBN 979-8-2878-8703-2, € 27 / 364 blz., hardcover, € 63,95.

Twee recensies in één. Het boek wordt namelijk in eigen beheer in twee formaten uitgegeven: in A4 en A5. De laatstgenoemde versie is niet zomaar een verkleining van de A4-variant, beide zijn apart opgemaakt. Gedetailleerd wordt beschreven hoe een tuinspoor in spoor G (schaal 1:22,5) aangelegd kan worden en wat je dan allemaal kan tegenkomen. De auteurs putten uit eigen ervaring bij de aanleg van de eigen tuinbaan. Behalve de aanleg komen ook andere zaken aan de orde, zoals elektronica (analoog en digitaal), het onderhoud aan en verbeteren van locomotieven en rijtuigen, het (zelf) bouwen van huizen die buiten kunnen staan, bovenleiding en seinen. Ook technieken zoals solderen, 3D-printen en de beplanting in de tuin, komen aan bod. Door het register kunnen de uitgaven dienen als naslagwerk. De schrijvers hanteren niet altijd de officiële termen, maar begrippen die in de modelbouwwereld gebruikt worden, zoals bochten, bielzen en wagons in plaats van bogen, dwarsliggers en rijtuigen. De boeken zijn niet alleen interessant voor rijders in de grote schaal, maar bieden ook veel informatie, toepasbaar bij kleinere schalen.-TO



Toen & Nu

TRAMLIJN EDE - WAGENINGEN

De stad Wageningen voelde zich in 1840 achtergesteld nadat was besloten dat de spoorlijn Utrecht - Arnhem niet via die plaats zou worden aangelegd, maar bij het noordelijker gelegen Ede. De teleurgestelde bevolking liet het er niet bij zitten en in 1882 werd een tramlijn geopend die Wageningen alsnog met de spoorlijn verbond.

Van de tramlijn en het raccordement bij Ede is niets meer terug te vinden, maar wie goed kijkt, ziet in het straatbeeld nog enkele aanknopingspunten van het in 1970 opgebroken spoor. Vooral in Bennekom zijn nog uit die tijd kenmerkende locaties en gebouwen terug te vinden. De reden dat Wageningen niet in het tracé Utrecht - Arnhem is opgenomen, is vooral te wijten aan de bezwaren die het leger had tegen een aanleg door de uiterwaarden van de Nederrijn. Deze werden als strategisch belangrijk gezien. Zo'n veertig jaar na het mislopen van de spoorweg, raakte Wageningen gevoelsmatig nog meer in een isolement. De spoorverbinding van Amersfoort naar Nijmegen werd over het in Wageningse ogen minder belangrijke Rhenen aangelegd. Het aanbod in 1880 van de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS) voor een stoomtramlijn van Ede naar Wageningen werd dan ook met beide handen aangegrepen. De enkelsporige tramlijn kreeg een eigen aansluiting aan de zuidkant van station Ede en verliep via de Bennekomse weg in Ede, de Edeseweg, Dorpsstraat en Grintweg in Bennekom naar de Churchillweg en Stationsstraat in Wageningen (de huidige namen van de straten zijn aangehouden). De tramlijn werd in normaalspoor aangelegd om ook goederenvervoer zonder overslag in Ede mogelijk te maken en kende vijf wisselplaatsen. Binnen twee jaar was het project gerealiseerd, kom daar tegenwoordig maar eens mee! Op 1 februari 1882 was de feestelijke opening een feit. Een jaar later namen de Staatsspoorwegen (SS) de exploitatie over. De reistijd tussen begin- en eindpunt van de lijn was zo'n 25 minuten.



2.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): HAROLD VAN DER MEER

Dat is het anno nu nog steeds; hoezo vooruitgang? De komst van de bus en de auto zorgde voor afname van het aantal reizigers, waardoor men genoodzaakt was in 1937 het reizigersvervoer te staken en kreeg station Ede de naam Ede-Wageningen. Over de tramlijn vond nog wel sporadisch goederenvervoer plaats, maar ook hier kwam in 1968 een einde aan. //

1. **Bij het Stationsplein Ede (thans Zuidplein) lag in 1969 nog het spoor van de inmiddels opgeheven tramlijn. Rechts de fietsenstalling en links de W.E.B.O.-bussen die het reizigersvervoer hebben overgenomen. (foto J.G. Hartgers, collectie Gemeente Archief Ede)**

2. **De situatie in 2025 is onherkenbaar veranderd na de bouw van het nieuwe station Ede-Wageningen. De aansluiting van de oude tramlijn is nu veranderd in een onderdoorgang. Alleen in het verloop van de rijbaan naar de Emmalaan/Bennekomseweg kan met veel inbeeldingsvermogen nog iets van een spoortracé teruggezien worden. Ede, 29 oktober 2025.**

3. **De doorgang voor de NS 2459 met de goederentrein uit Wageningen wordt op 13 maart 1964 geblokkeerd door een Fiat 1500. Een Opel Olympia Rekord haalt de trein in ter hoogte van de Dorpsstraat 13 in Bennekom. (foto A. Nijhof, collectie Gemeente Archief Ede)**

4. **Anno 2025 is de situatie nog herkenbaar. Links staat het pand nummer 13 nog in vrijwel dezelfde staat. Het is een van de weinige huizen in dit deel van de Dorpsstraat die nog bewoond zijn, het merendeel is winkel geworden. Bennekom, 30 oktober 2025.**

1964



3.

2025



4.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 491, verschijnt begin februari.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Reportage: Ardennen Express
Fabian Vendrig deed rond de eeuwwisseling dienst op deze trein. Het reisverslag van een insider.



Techniek: NS-snelgoedwagen
Messing bouwkit van de wagen type E.



Doen: Cementaanhanger
Zelfbouw van de wagen in H0 door Rob Mooij.



Uitgelicht: Klassieke eloc BR E44
Het schaal N-model van Brawa aan de tand gevoeld.

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** Rob Bemelen, Rob Blom, Kees Bregman, Sander Broerse, Maurice van Eijmeren, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Henk Greuter, Arno Leblanc, Steve Lersberghe, Hans de Mooij, Peter de Nijs, Henk Schipper, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Maarten van der Velden, Hans van de Ven, Freek Verhoof, Chris Westerduin, Elvira Wijshake, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief special kost € 8,25 p/mnd en in België € 9,95 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 2026. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. Geen enkel deel van deze uitgave mag worden gebruikt voor het trainen van kunstmatige intelligentie. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING
Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl
Railhobby.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Ontdek de winternieuwigheden van ESU op www.loksound.nl

ESU

KG 230 / KG 275:



31446 Portlux



31431 ThyssenKrupp | 31435 VTG | 31436 HVLE | 31437 BP | 31438 Mannessmann

2-rail / 3-rail. Nu beschikbaar!



BR 151

31037 - 31036





31035 - 31038



Import: TSD Train Service Danckaert

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Railhobby is hét tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf en verschijnt 11 keer per jaar, inclusief 1 special.

Wist u dat u met een online abonnement toegang heeft tot het hele archief? Probeer nu uit!



2 nummers + online archief voor slechts

€ 17,-

U KRIJGT:

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

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