

UITGELICHT:

Brawa E 44

schaal N

DOEN:

Cementwagen

Soepkip in H0



RFO 1831

NVBS 1931

95 jaar NVBS



RAILTEST: SNELTREINLOC 19 016 TRIX



Techniek: Bouwkit E-wagen
Snelgoedwagen voor Blokkendoostrein



Baan in beeld: Haddershoven
Groot station met compleet stoomdepot



Ontdek de winternieuwigheden van ESU op www.loksound.nl



KG 230b / KG 275:

31446 Portlux



31431 ThyssenKrupp

31435 VTG

31436 HVLE

31438 BP

31439 Mannesmann

2-rail / 3-rail. Nu beschikbaar!



BR 151

31037 - 31036



31035 - 31038



Save the date! 20-21-22 maart 2026 On traXS in het Spoorwegmuseum te Utrecht (NL)

Nederlandse MODELSPOOR DAGEN RIJSWIJK

**NIEUWE DATUM
7 & 8 MAART 2026**

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

**KORTINGSCODE:
RAILHOBBY26**

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



**DE BROODFABRIEK
RIJSWIJK**

VERPLAATST!



**OPENINGSTIJDEN:
10:00 - 17:00 UUR**

Ga voor meer informatie naar:
www.modelspoordagen.nl



Cover RFO 1831 ALS NVBS 1931

Loc van Rail Force
One getooid met
speciale outfit voor
95-jarig jubileum van
'Railvereniging van
toen en nu'.

FOTO:
MATTHIJS SCHREURS

Adverteerders

- 2 Train Service
Danckaert
- 2 De Broodfabriek
- 17 't Nijvere Lezerke
Publishers
- 17 ELTIM (SchaalTT.nl)
- 17 TreintjeOost
- 17 Peperkamp
Modelbouw
- 82 De leukste
(web)winkels
- 99 Märklin
- 100 Modelleisenbahn
München GmbH



De HC informeert bij de CVL wanneer haar ICE uit Berlijn de rit naar Amsterdam C zal kunnen vervolgen. Op andere sporen wachten een ICNG en Nightjet op groen. Hilversum, 5 januari 2025. (foto Kees Bregman)

Spielwarenmesse 2026

De 75^e versie van de jaarlijkse **spielgoedbeurs** in Neurenberg, de grootste wereldwijd, vond plaats van 27 tot 31 januari. Echter, de naar nieuws zoekende modelspoorredacteurs hebben daar weinig te zoeken. Op de plattegrond waren slechts enkele **modelspoormerken** te vinden. Sinds de coronapandemie wordt modelnieuws jaarrond digitaal bekendgemaakt en worden **hand-monsters** op modelspoorexpo's geëtaleerd. De redactie modelspoor heeft daarom ook dit jaar het belangrijkste nieuws **digitaal** verzameld en informeert u daarover in deze en de volgende Railhobby. Met de kop boven deze Stuurstand heeft het nieuws anno 2026 toch een nostalgisch tintje.

Waar de Spielwarenmesse voor het modelspoor verleden tijd is, geldt dat zeker niet voor de grote en regionale **modelspoorbeurzen**. Een voor Nederland ongekende, vanaf 2 januari anderhalve week durende en steeds grimmiger wordende **sneeuwval**, zorgde voor code oranje, het verplaatsen van de Nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk naar 7 en 8 maart en het stagneren van het spoor-, weg- en luchtverkeer. Ondanks, of wellicht dankzij de sneeuw, trokken veel **spoorfotografen** erop uit. Voor de redactie reden de rubriek Toen & Nu deze maand een winters tintje te geven. Met een selectie aan bijzondere foto's van een barre week en 100% nu.

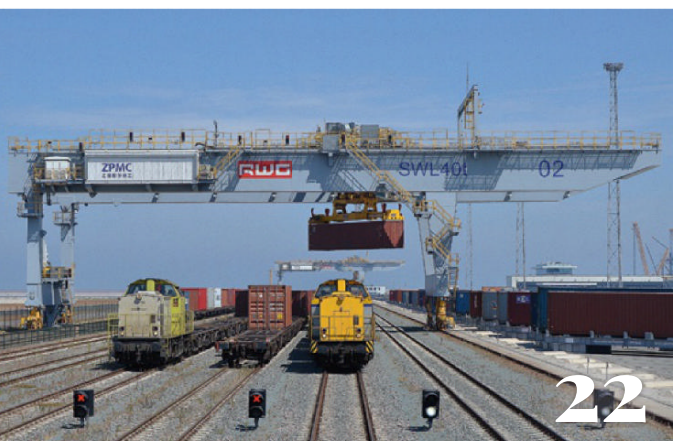
Dolf Heibloem

Volg ons online:

railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 491



6

RAILTEST: BR 19 TRIX

De zware sneltreinloc 19 016 doet zijn bijnaam 'Sachsenstolz' eer aan.

18

DOEN: CEMENTWAGEN

Rob Mooij bouwt de mobiele cementopslag met bijnaam 'Soepkip' in model.

22

REPORTAGE: CONTAINER-TERMINALS, DEEL 2

De meest westelijke terminals op de Maasvlakte zijn geschikt voor de grootste schepen, maar ook voor de langste treinen. Sander Broerse bericht.

30

BAAN IN BEELD: HADDERSHOVEN

Het treinverkeer op de grote Märklin-baan is met een CS3 en iTrain geautomatiseerd. Behalve het rangeren.

36

RAILINFO+: SNEEUW

Aanhoudende sneeuwval zorgde begin januari voor code oranje. Toch trokken spoorfotografen er op uit.

40

NOVITEITEN: AANGEKONDIGDE MODELLEN

Een eerste overzicht van modelspoor en scenery die u in 2026 tegemoet kunt zien.

50

VOORBEELD & MODEL: GROOTBEDRIJF NADER BELICHT

Van enkele noviteiten gaan we nader op het voorbeeld in.

56

TECHNIEK: ELEKTRICITEIT

Stroom en multimeters, V, VA en A. Een beetje techniek, maar John Brendel houdt het simpel.



66



18



72

62

RAILINFO+: ICE L

De Talgo-treinstellen zijn door de DB en DSB in dienst gesteld. Met een Vectron voor de trein.

66

UITGELICHT: E44 BRAWA

Het 'Mädchen für Alles' met SBS 39-stroomafnemers aan de tand gevoeld.

72

HISTORIE: GOTTHARDLIJN

Zowel stoomloc C 5/6 als eloc Ce 6/8 II 14253 'Krokodil' maakte afgelopen september twee slagen op de Panoramastrecke.

84

REPORTAGE: ARDENNEN EXPRES

Treinsteward en spoorhobbyist Fabian Vendrig kijkt terug op de echte Beneluxtrein.

90

TECHNIEK: E-WAGEN

Thonis van der Weel gaat met de messing bouwkit van de snelgoedwagen aan de slag.

96

RAILINFO+: RFO/NVBS 1831

De railvereniging van toen en nu bestaat 95 jaar. Dat wordt met een speciale bestickering van RFO-loc 1831 gevierd.

... EN DE RUBRIEKEN

- 12 Railinfo
- 29 Railnieuws
- 53 Spoorverhalen: Militair transport
- 54 Word abonnee
- 61 De Vijf van... Magica Miniatura
- 76 Modelnieuws
- 95 Railpers
- 98 Preview Railhobby 492



EXTRA ONLINE

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



**VOORBEELD
& MODEL**

Zware sneltreinloc 19 016 van Trix

‘SACHSENSTOLZ’ DOET NAAM EER AAN

De verschillende spoorwegbedrijven in Duitsland kenden een aantal iconische stoomlocomotieven. De serie 19.0, ooit van Saksische origine, hoort tot dit illustere gezelschap. Trix maakt een indrukwekkend H0-model van deze ‘Sachsenstolz’.

En aspect valt direct op bij de miniatuur-uitgave van de 19 016 van de Oost-Duitse spoorwegen, de DR Ost. En dat zijn de vier machtige drijfwielen, wielen waar je met veel respect ‘U’ tegen zegt. Wielen die in werkelijkheid een doorsnede van 1,9 meter hadden en die de markante viercilinder 1‘D1’-sneltrainmachines een maximum-snelheid van 100 km/h gaven.

SAKSISCHE SPOORWEGEN

Even terug in de tijd. De Saksische spoorwegen bestelden 23 exemplaren van de serie XXHV die tussen 1918 en 1923 door de Sächsischen Maschinen-fabrik Chemnitz werden geleverd. Ze behoorden tijdens hun presentatie met een lengte van ruim 22 meter tot de grootste sneltreinlocs van Europa. Niet voor niets belichaamden ze het hoogtepunt van de Saksische locomotiefontwikkeling. Opvallend waren de grote drijfwielen en het imposante cilinderblok. De beide buitenste waren lagedrukcilinders, de

beide binnenste hogedrukcilinders. Ze dreven alle de tweede drijfjas aan. De locs waren speciaal ontworpen voor de dienst Dresden - Hof, een traject dat zich kenmerkt door een veelheid aan bogen en geaccidenteerde terrein. Dat was de reden waarom alle wielen beremd waren, dus ook de voorste en achterste loopwielen. Ook op vlak terrein konden ze uit de voeten, maar was het kolengebruik erg hoog. De serie kwam de Tweede Wereldoorlog redelijk ongeschonden door, met uitzondering van de 19 021 die door vijandelijk vuur werd vernield.

MODERNISERING

In de DDR-tijd was hun aanwezigheid nog altijd gewenst, al werden ze niet allemaal gereviseerd. Hun belangrijkste werkterrein bleef Dresden - Hof en Leipzig - Hof. Pas in 1967 nam de DR afscheid van de laatste locs. In de jaren 1963-1965 werden de 19 015 en 022 onderwerp van een grondige modernisering waarbij een nieuwe ketel werd geplaatst.

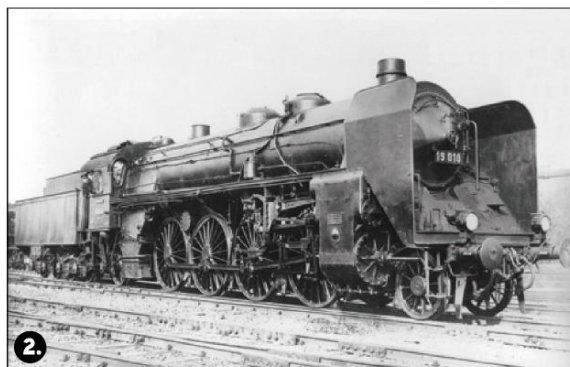


GEKLONKEN BEPLATING OVER GEHELE KETELLENGETE

Tevens kregen ze een Riggenbach-tegendrukrem. Het waren experimentele machines die af en toe ook in de reguliere dienst te vinden waren. Ze kregen in 1970 de aanduiding 04 0015 en 04 0022 en werden in 1977 respectievelijk 1975 buiten dienst gesteld. Beide werden vervolgens gesloopt. De niet verbouwde 19 017 ontsprong de dans en maakt als goed onderhouden, statische machine onderdeel uit van de collectie van het verkeersmuseum in Dresden.

MODEL

Opvallend aan het H0-model van de DR 19 016 is dat de uitlevering zes weken na de eerste voorpublicatie geschiedde. Märklin en Trix hebben in het verleden nogal eens met leveringsproblemen te kampen gehad, net als alle andere modelspoorfabrikanten overigens. Daarom wordt nu de policy gevolgd om verrassingsmodellen pas aan te kondigen als er geen twijfels »



1. DR 19 016 rijdt met een Reichsbahn-sneltrain richting Dresden.
2. DRG 19 010 laat zich in 1935 in Bw Leipzig Hbf Nord in volle glorie bewonderen. (foto's 2 & 4 Werner Hubert, collectie Guus Ferrée)
3. Loc 19 007 is met een Militär Sonderzug bij Reichenbach onderweg. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
4. De 19 001 rijdt als voorspanmachine met de 19 021 met trein D 121 bij Reichenbach.



5.



6.



7.

BEWEEGBARE DEURTJES TUSSEN LOC EN TENDER

meer zijn over een korte leveringstermijn. Het model van de 19 016 is grotendeels van metaal gemaakt en is gekoppeld met een tender van het type 2' 2 T31. Dat betekent dat de beide voorste tenderwielen in een draaistel zijn gevat. De beide achterste wielen zijn star gemonteerd. Een constructie die niet uniek is, maar niet al te vaak bij Duitse tenders werd toegepast.

MACHTIGE DRIJFVIELEN

De meeste aandacht gaat, zoals gezegd, uit naar het machtige onderstel met de vier drijfwielen. Die wielen hebben mooie, slanke spaken en hebben een doorsnede van 22,07 mm. In werkelijkheid bedraagt de diameter 1,905 meter. De diameter in schaal-grootte 1:87 zou dan 21,9 mm moeten zijn. Het aantal van twintig spaken is correct. Het voorste loopwiel heeft in 1:1 een diameter van 1,06 meter. Het model heeft loopwielen met een diameter van 11,99 mm en telt twaalf spaken. Dat aantal komt overeen met het grootbedrijf, de diameter van het voorste loopwiel in H0 zou 12,2 mm moeten zijn. Het achterste loopwiel heeft bij het grote voorbeeld een doorsnede van 1,4 meter en telt dertien spaken. Dat impliceert in 1:87 een doorsnede van 16,0 mm. Nagemeten komen we tot 14,18 mm. Het aantal spaken is correct.

IMPOSANTE CILINDERS

De 19 016 (artikelnummer 25019, € 679) biedt een fraaie doorkijk naar het frame. Nergens is een glimp van de aandrijving die in de rookkast in de vuurkast is ondergebracht te zien. De motor met aan de ketelkant een vliegwiel drijft via een tandwiel de achterste as aan. De beide drijfwielen aan deze as zijn voorzien van antislipringen. Door de uit drie delen opgebouwde drijf-stangen wordt de trekkracht overgedragen aan de overige wielen. De constructeurs uit Göppingen hebben de Heusinger-aandrijving goed weergegeven. In combinatie met de cilinders en de grote, markante windleiplaten is dat een aantrekkelijk deel van dit model.

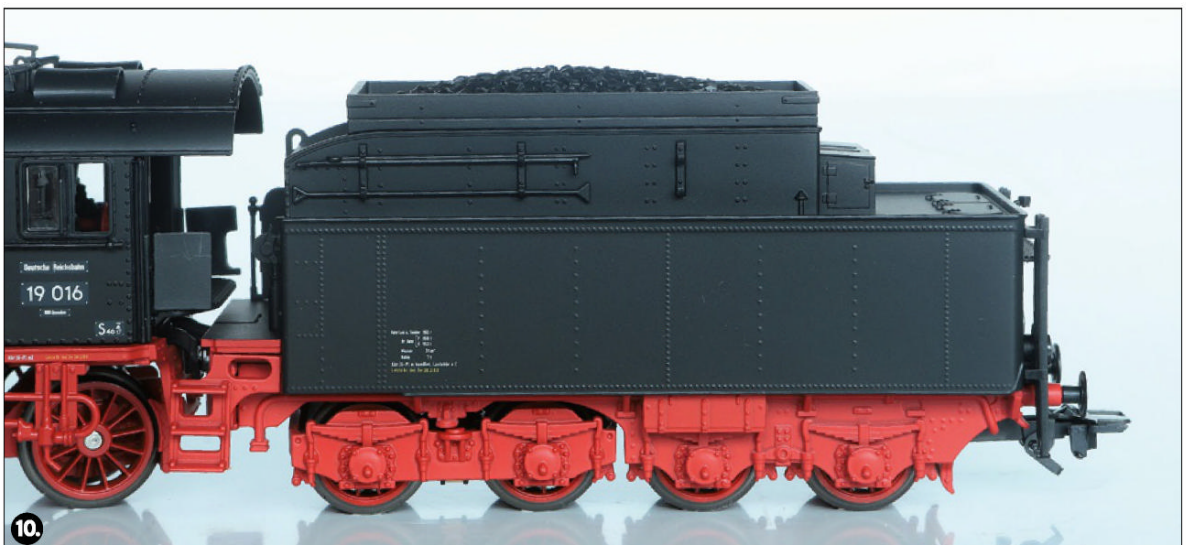


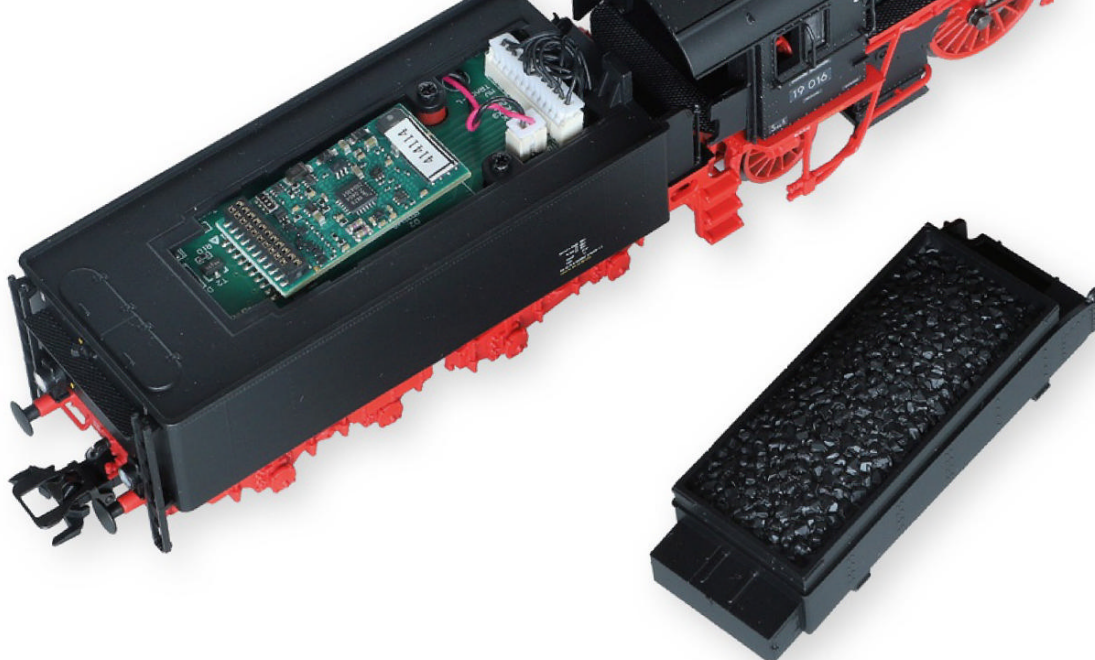
KLINKVERBINDING

De gravures zijn overtuigend. Zoals de traanplaat die de ketel boven de wielen omzoomt. Omdat die van metaal is, blijft deze omloopplaat strak en gaat niet licht golven zoals soms na enige tijd bij kunststof exemplaren gebeurt. Mooi is het front van het model. Met een paar subtiele verwijzingen naar de beide binnenste cilinders. Ook de 'stoffer' van de lange ketel mag er zijn. Opvallend is de bovenkant waar de beplating over de gehele lengte is geklonken. Ook bij dure stoomlocomodellen is daar soms een gietnaad te zien. De trekkracht van de miniatuur 19 016 is groot. Op een licht geaccidenteerde modelspoorweg trekt de 476 gram wegende loc probleemloos een trein van zeven rijtuigen. De schaa'snelheid van de modelloc bedraagt omgerekend ruim 110 km/h, dus keurig binnen de huidige normen voor een model in deze prijsklasse. Om door bogen met een R2-radius te kunnen rijden, zijn de beide middelste drijfwielen licht verend opgehangen en kunnen zo'n 4,8 mm

zijdelings verschuiven. De beide buitenste drijfwielen zijn min of meer star gemonteerd en kunnen maar een enkele millimeter naar links of rechts bewegen. De rijeigenschappen zijn zonder meer goed. »

-
- 5. Machinistenkant van de Oost-Duitse 19 016.
 - 6. De buitenste cilinders zorgen voor een bijzondere uitstraling.
 - 7. Het front van het H0-model van de 19 016 oogt indrukwekkend.
 - 8. Tussen loc en tender zijn beweegbare klapdeurtjes aangebracht.
 - 9. Veel aandacht is besteed aan de weergave van de drijfwielen.
 - 10. De beide voorste wielen van de tender zijn in een draaistel ondergebracht.
-





11.

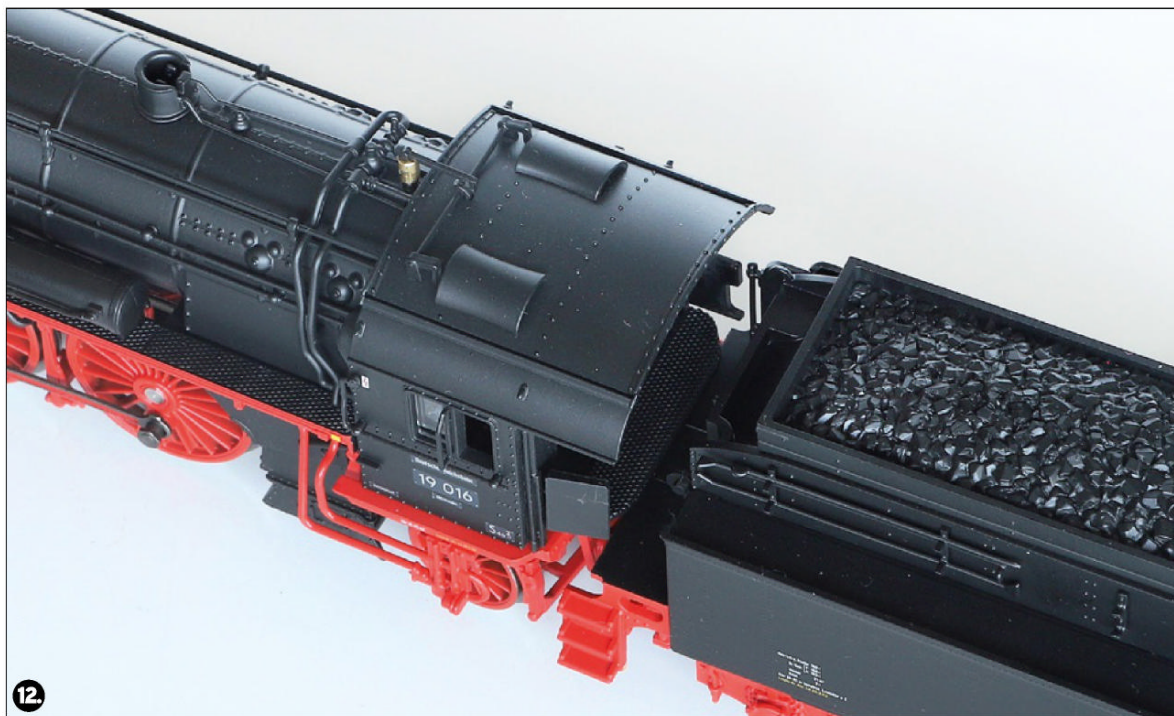
FLINKE CONCESSIE

Blijven we bij het onderstel, ook de laag boven de spoorstaven eindigende aslade vormt een van de kenmerken van deze loc. Dus ook bij dit model. Het geeft de 19 016 net wat meer uitstraling. Wel wordt het totaalbeeld wat overschaduwd door de vrij grove leidingen die onder het machinistenhuis zijn aangebracht. Die zitten (te) ver naar buiten waardoor het beeld niet helemaal klopt. Het is een overduidelijke concessie aan hen die het model door bogen met R2-radius willen laten rijden. Tussen achterste boogje en leiding aan de machinistenkant van de loc zit 7,67 mm ruimte. Dat is jammer. Ook aan de stokerskant is de ruimte ten aanzien van de leidingen te groot. Als u strak van boven op de 19 016 kijkt dan is te zien dat de leidingen een fractie buiten het profiel uitsteken. De lengte van een niet-gemoder-

niseerde 19 is 22,63 meter. In model komt dat neer op 260 mm. Het Trix-model kent een lengte over de buffers van 266 mm. Waar het verschil vandaan komt, lijkt duidelijk.

FLAKKEREND VUUR

Het machinistenhuis is van binnen sober maar voldoende weergegeven. Door de geopende vuurdeur zien we een flakkerend vuur als het gedigitaliseerde model in bedrijf is. De naar buiten uitstekende ruitjes voor machinist en stoker zijn niet te zien, in plaats daarvan zijn dunne sponningen aangebracht. Een aardig compromis. De opschriften op de zijkant van het machinistenhuis zijn strak en hebben de juiste DR-typografie. Als depot prijkt Reichenbach op de zijkant. De opschriften markeren tijdperk III. Het door



12.



13.

de redactie ter beschikking gestelde model mist overigens een deel van de nummerplaat die op de rookkastdeur zit.

SCHUIVENDE TRAPJES

De afstand tussen loc en tender is relatief groot en bedraagt 5,9 mm. Dat heeft een klein voordeel: de achterkant van de gedetailleerd weergegeven boogie is daardoor in bogen goed te zien. De grote afstand wordt deels gecamoufleerd door de beweegbare deurtjes tussen loc en tender, maar levert desondanks een minpuntje op. Bij krappe bogen schuiven de trappen die aan de zijkant van de tender bij de cabine zitten iets naar buiten toe. Dat voorkomt dat de loc op een zeker moment uit het spoor wordt gedrukt.

BUFFERCONDENSATOR

Het standaard gedigitaliseerde model heeft een buffercondensator waardoor de loc bij korte stroomonderbrekingen probleemloos doorrijdt. Tot de digitale aspecten behoren verder een dynamische rookgenerator waardoor de rookuitstoot gelinkt is aan de snelheid en een keur aan sound. Dat varieert van fluiten, het gepiep van remmen, een reutelende compressor tot het schrille geluid van een injector. En qua verlichting kent de 19 016 het standaard repertoire met rangeerlamp, rood frontsein en cabineverlichting. In dat opzicht is deze loc waarvan het voorbeeld in 1922 werd gebouwd, heel erg 2025. Of 2026 zo u wilt.



14.

Voor de volledigheid, de 'Sachsenstolz' is als Märklin-model verkrijgbaar onder artikelnummer 38190. De prijs is gelijk aan die van Trix. //

11. Onder de kolen van de tender is onder meer een printplaat te zien.
12. Op en rond het dak van de cabine zijn diverse details te vinden.
13. Het Trix-model van de 19 016 in vogelperspectief.
14. Op de zijkant van de tender is stookgereedschap aangebracht.
15. Loc 19 016, opgenomen aan de kant van de stoker.

15.



Railinfo

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



Op 12 juni 2022 is de Captrain 1375 bij Tegelen met een Hupactrein uit Geleen naar eindbestemming Gallarate onderweg naar Venlo waar een Captrain 186 de trein zal overnemen. (foto Marcel van Eupen)

RTC Geleen verliest alle vervoer

Het gaat de laatste tijd niet goed met het vervoer per spoor in Nederland. De containerterminal RTC in Geleen verkeert in grote problemen. In een eerdere uitgave berichtten we over de charmante containerterminal in Zuid-Limburg. In 2025 resteerden er slechts drie vervoersstromen met treinen uit Padova, Gallarate en Wenen. Nadat in de loop van 2025 afscheid was genomen van het vervoer uit Padova, verdween eind vorig jaar ook het resterende vervoer

uit Gallarate en Wenen. De Padova- en Wenenshuttles werden door Ecco gereden en het Gallarate-vervoer door RCC Nederland (het oude Captrain). De last mile tussen Sittard en Geleen werd altijd door een diesel-locomotief van RCC uitgevoerd. Waar de treinen in het begin nog via Venlo en de Maaslijn reden, werd dat na de elektrificatie regelmatig via Heerlen en Aken. Het is te hopen dat de RTC snel nieuw vervoer weet binnen te halen.-MvE



Op 12 april 2025 rijdt de van Beacon rail gehuurde TXL 193 710 voorbij Boxtel met de trein uit Brescia.
(foto Marcel van Eupen)

Hupactrein naar Brescia weer bij DB Cargo

De laatste jaren verloor DB Cargo in Nederland steeds meer vervoer en reed in 2025 amper nog container-treinen van en naar de Rotterdamse havens. Zo verloor DB Cargo begin 2024 de Hupactreinen vanuit het Italiaanse Verona en Brescia aan concurrent TX Logistiek. Hoewel dit voor fotografen een interessante verandering was, scheelde het DB Cargo inkomsten. Sinds januari 2026 verzorgt DB Cargo het vervoer van Brescia naar Rotterdam weer. Frappant is dat het

vervoer uit Verona bij TXL blijft. De Hupactreinen van en naar Brescia zijn gemakkelijk te herkennen door de vele lading van Neelevat. Door de gevarieerde overige lading leent de trein zich om in model na te bootsen. Doordat DB Cargo structureel minder treinen naar Italië rijdt, zijn er minder locomotieven nodig. Railpool kocht in december 2025 twaalf Vectrons van DB Cargo uit de serie 193 300 - 359, deze zullen in februari 2026 voor derden beschikbaar zijn.-MvE

Einde kalkslurryvervoer Moerdijk

Het in Moerdijk gevestigde Omya stuurt al jarenlang kalkslurry per spoor in opvallende ketelwagens met knik (in model verkrijgbaar bij Roco). Het bedrijf heeft maar liefst zes sporen op het bedrijfsterrein liggen. De belangrijkste vervoerstroom ging naar de grote papierfabriek van Burgo Ardenne in het Belgische Virton; deze reed eind 2025 voor het laatst. Vanaf 2012 verzorgde NMBS Cargo en later Lineas dit vervoer in blok-treinen waarbij de trein rechtstreeks vanuit Moerdijk naar Virton reed, gemiddeld twee keer per week. De tractie werd gevormd door twee locomotieven reeks 77. Vanwege de positie van de machinist moeten deze machines in Nederland verplicht met minimaal twee stuks rijden, waarbij de lange huiven tegen elkaar aan zitten.



Op 27 augustus 2014 zijn de 7866 en 7868 met een beladen kalkslurry-trein uit Lage Zwaluwe vertrokken richting het Belgische Virton.
(foto Marcel van Eupen)

Lineas kwam in het tijdvak van dertien jaar tot in Moerdijk, maar er waren ook perioden dat in Lage

Zwaluwe werd uitgewisseld. Zo verzorgde in 2025 RFO regelmatig de last mile.-MvE

»



Stoom zoals het hoort te zijn, op de koude morgen van 20 december 2025 komt de 23 023 van de SSN door Horst gereden met een flinke stoompluim. (foto Marcel van Eupen)

Veel stoom rond jaareinde

Traditiegetrouw rijden er in de winterperiode veel stoomtreinen. De periode voor kerst leent zich goed voor dit nostalgische vervoersmiddel. De vanwege de kou vaak grote stoompluimen kunnen ook bij niet-spoorliefhebbers op goedkeuring rekenen. Vermeldenswaardig is dat bij de ZLSM de als nieuw ogende 52 532 alle ritten voor haar rekening nam. Op de hoofdbaan waren in december de VSM en SSN actief. De SSN reed op twee zaterdagen een kerstrijt van

Rotterdam naar het Duitse Bonn. Oorspronkelijk was de trein voorzien van de 01 1075 die in Duitsland is toegelaten. Door problemen werd er gewisseld met de 23 023 waardoor er in Duitsland een andere locomotief voor de trein moest komen. Op 6 december was dit de rode 111 158 en op 20 december de tweekleurige KonRail 151 129. In het weekend van 13 en 14 december reed de VSM diverse kerstritten tussen Arnhem en Nijmegen met de 23 071 en 23 076.-MvE

Onderdoorgangen Nunspeet

Het in 2023 gestarte bouwproject rondom het station Nunspeet bereikt de eindfase. De overweg die veel hinder voor het verkeer opleverde, is vervangen door twee tunnels; een voor autoverkeer en ten oosten daarvan een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers. In treinvrije periodes zijn wissels verwijderd en nieuwe kabels en leidingen gelegd. Hierbij is ook het perron vernieuwd en de monumentale perronkap gerestaureerd. Het perron is vanuit de voetgangerstunnel via trappen en een lift beter bereikbaar. Het Veluwetransferium kreeg eveneens een upgrade en zou begin februari klaar moeten zijn. Medio dit jaar zal de bouw afgerond worden en worden de perken van groen en bomen voorzien. Leuk

detail in de muren van de onderdoorgangen is het metselwerk: de bakstenen hebben verschillende

warme kleuren en zijn in kruisverband gelegd waarbij sommige delen staand zijn geplaatst.-HvdM



De onderdoorgang voor fietsers/voetgangers en de gerestaureerde perronkap, westelijk hiervan ligt de autotunnel. Nunspeet, 23 december 2025. (foto Harold van der Meer)

Alstom Adessie Stream voor Mexico

Eind december vorig jaar maakte Alstom bekend 47 dieseltrein-stellen aan Trenes del Norte in Mexico te leveren. De overeenkomst ter waarde van € 920 mio bestaat uit 33 langeafstand- en veertien korteafstandtreinen. Binnen het contract valt onderhoud voor vijf jaar, het inrichten van onderhoudswerkplaatsen, tankstations en opleiding van personeel. De Adessie Stream zal worden ingezet op de trajecten Mexico-Stad - Querétaro - Irapuato en Saltillo - Monterrey - Nuevo Laredo. De bouw vindt plaats in Ciudad Sahagún en ruim 76% van de treinstellen zal door lokale bedrijven worden geproduceerd. -HvdM



Impressie van de Alstom Adessie Stream voor de Trenes del Norte-lijnen in Mexico. (foto Alstom)



Impressie van de nieuwe trein van GoVolta. (foto GoVolta)

GoVolta: nieuw internationaal reizigersvervoer

Op 19 maart begint het Nederlandse spoorwegbedrijf GoVolta een treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. De trein halteert in Amersfoort, Deventer, Hengelo, Bad Bentheim, Osnabrück en Hannover, met vertrek op dinsdag, donderdag en zondag. Vanaf 20 maart komt daar op

maandag, woensdag en vrijdag de verbinding naar Hamburg bij. Hierbij wordt gestopt in Amersfoort, Deventer, Hengelo, Bad Bentheim en Bremen. De trein zal bestaan uit rijtuigen (ex-NMBS i10) met een Economy en Comfort Class. Een restauratierijtuig maakt deel uit van het geheel zodat ook

de inwendige mens goed verzorgd is. GoVolta is verantwoordelijk voor het boordpersoneel en de dienstregeling, Keolis levert de machinist en Brouwer Technology verzorgt het onderhoud van het materieel. In de toekomst wil het bedrijf ook ritten naar onder meer Parijs, Kopenhagen en Basel uitvoeren. -HvdM »

Toelating Euro9000 in Italië en Euro6000 in Luxemburg

Kort voor de jaarwisseling kwam het voor Stadler verlossende bericht van de Italiaanse spoorwegtoezichthouder: de Euro9000 is na vier jaar testen en protocolleren volledig toegelaten. Nadat de zesasser eerder al in Nederland, België, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland was toegelaten, kan de noord-zuidroute nu zonder locwissel aan de Italiaanse grens worden uitgevoerd. Voor de toelatingstesten werd de 2019 300 vanaf 2021 met regelmaat ingezet. Voor Lokomotion, die twee Euro9000 van ELP in de lease had, komt de toelating te laat. Het in München gevestigde bedrijf retourneerde de 2019 310 en 2019 313 december 2025 aan ELP omdat de locs niet op de volledige noord-zuidcorridor konden worden ingezet. De 2019 313 is inmiddels verhuurd aan Rheinische Bahnpersonal- and Verkehrsgesellschaft (RBP). Ook over het minder sterke familielid, de Euro6000 kon Stadler positief berichten: na Spanje, Frankrijk en



Euro6000 6031 van RailAdventure in Braunschweig, 8 december 2025. (foto RailAdventure)

België is de loc ook in Luxemburg toegelaten. RailAdventure heeft een dergelijke 6 MW sterke locomotief aangeschaft waarmee

het bedrijf vooral in Frankrijk test- en beproevingsritten voor de Europese markt wil ontwikkelen. -HvdM //



Testlocomotief 2019 300 tijdens een van de toelatingsritten op 7 april 2025 in Osteria Nuova, Bologna (IT). (foto Giovanni Grasso)

Nieuw boek met karakter



Locotracteurs Gaston Moyse Locomotives.
Hoe een middelgrote constructeur
meeschoolde 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 model-
bouwers 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



WWW.NIJVEREPUBLISHERS.NL



1 : 120, het ideale alternatief

Verzamelband



Met boekbinderspelden en
jaartalstickers (t/m 2027).

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

TreintjeOost

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

Stationstraat 16c
8431 EV Opsterwolde
Stationstraat 16c
8431 EV Opsterwolde
bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl
info@treintjeoost.nl

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en speelgoed

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32



PEPERKAMPMODELBOUW.NL

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



**VOORBEELD
& MODEL**

Mobiele CEMENTOPSLAG

ZELFBOUW SOEPKIP

In de vroegere rubriek 'Opmerkelijk' toonde Rob Mooij in Railhobby 2010/12 een vreemde, door hem op de foto vastgelegde, wagen. Bladerend door een digitale fotomap kwam hij de foto weer tegen. Eigenlijk een te leuk voertuig om er niets mee te doen.

Dus aan de slag!

Bij de voormalige Mebin-betoncentrale in Beverwijk had men behoefte aan een (tijdelijke) mobiele cementopslag. Vermoedelijk om kosten te sparen was men uitgegaan van een bestaande silo in de vorm van een uitgediende NS-bollenwagen. Rails zijn er tot in de verre omtrek

niet te vinden, dus om in ieder geval één silo mobiel te krijgen, heeft een creatieve persoon van de halve bollenwagen een soort aanhangwagen gemaakt. Gezien de afmetingen, het deels ontbreken van vering en het ontbreken van verlichting en een kentekenplaat doen vermoeden dat de wagen de RDW nooit

MULTIPLEX KETELBOL VAN 40 MM Ø

heeft gezien. Het voertuig had zelfs een naam: op de bol was in niet al te grote letters de naam 'Soepkip' aangebracht.

BOLLENWAGEN

Ook voor het H0-model kwam er een bollenwagen aan te pas, maar deze diende alleen om enkele maten te kunnen nemen. De bouw begint met het maken van de ketelbol. Uit 18 mm multiplex zijn drie schijven van 40 mm Ø gezaagd en met witte houtlijm op elkaar gelijmd. De ontstane cilinder is eerst in de hoogte op maat gezaagd. Na het aanbrengen van enkele hulp-lijnen is met de schuurschijfmachine de hoofdvorm aangebracht. Het afwerken gaat met een schuurpapiervijl. Nadere bestudering van de foto's leert dat de wagen, door het gebruik van de voor het spoor ontworpen silo, geen doorlopende chassisbalken had. Men heeft gewoon een deel van het spoorwegonderstel laten zitten. Zowel aan de voor- als achterzijde van het ingekorte spoorchassis was een as met luchtbanden geknutseld. Aan de achterzijde was dit een starre ongeveerde as, aan de voorzijde was een gemo-dificeerd wielstel met molen geplaatst. Dit is in model zo voorbeeldgetrouw mogelijk nagemaakt met assen en wielen van Kibri en diverse profielen van Evergreen.

APPENDAGES

Omdat de benodigde appendages buiten het chassis staken, is er een extra rand ter bescherming omheen aangebracht. Enkele appendages zijn zo van de spoorwagen overgenomen, andere zijn aan het nieuwe gebruik aangepast. In model viel er weinig over te nemen, zodat uit draad van verschillende diktes diverse leidingen, buizen, slangen en appendages zijn ontstaan. Met de dikke zwarte slang werd het »



2.

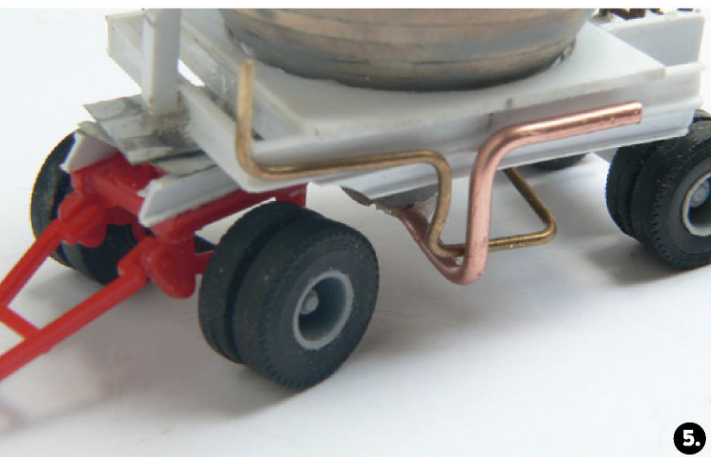
1. De voorbeeldwagen in september 2010.
2. Het artikel uit Railhobby 2010/12 met een Roco-bollenwagen en de nieuwe uit multiplex gemaakte kopie.
3. Zelfbouwen vanaf een foto en zonder tekening betekent veel passen en kijken of het begint te lijken.
4. Het bordes en de ladder. Op het leuningwerk was sterk bezuinigd.



3.



4.



5.

cementproduct verladen. Als laatste kwamen het bordes en de ladder aan de beurt. Het bordes is gemaakt van Faller-traanplaat. De vrij dikke plaat 'Riffelblech' (artikelnummer 180736) is aanzienlijk dunner gemaakt. Voor de ladders kwam ik bij Busch (Leiternset 7786) terecht.

KLEURSCHEMA

Het kleurenschema van de wagen is eenvoudig: de wielvelgen rood, de rest grijs. Gelukkig zijn er vijftig tinten grijs en heeft de wagen toch meerdere kleuren. De ketel is in een blauwgrijze tint gezet, de rest van de wagen cement-grijs. Al enige tijd was ik niet tevreden met enkele situaties op mijn modelbedrijventerrein. De komst van de 'soepkip' gaf de doorslag om de cementfabriek te verplaatsen en aan te passen. In de fabriek gaat de bevoorrading met grondstoffen met een shovel vanuit een tussenopslag of direct vanuit een kiepwagen in een ondergrondse bunker van

waaruit een elevator de silo's vult. Een eenvoudige open tussenopslag voor grondstoffen is uit karton opgetrokken. Hoewel dit al grijs was, heb ik er toch met enkele tinten grijs een betonlook aan gegeven. De kern van de bergen voorraad zijn stukjes verpakkingsschuim van verschillende vormen en volumes. Met strooimateriaal zijn er twee uitgevoerd als zand- en twee als grindopslag. De wegverharding is divers en bestaat deels uit verweerd straatwerk en deels uit Stelconplaten.

DIORAMA

Een eerder in de kleuren van een vroegere plaatselijke aannemer gezette Wiking MAN 6x6 levert een lading zand. De truck stond voor een 6x6 eigenlijk te laag op zijn wielen. Voor een meer voorbeeldgetrouw uiterlijk is hij hoger op zijn wielen gezet door de oude wielbevestiging te verwijderen en stukjes messingbuis op kleine vulplaten als nieuwe ashouders direct onder het chassis te lijmen. De ontbrekende kiepcilinder is in zelfbouw ontstaan. De Kibri-shovel heeft een lichte weathering ondergaan en krijgt een lading zand in de bak, maar is zo uit de doos gebouwd. De bedoeling is om deze voor een Wiking-Hanomag te vervangen, maar een occasion is niet makkelijk te vinden. Het benodigde cement wordt met bollenwagens per spoor aangevoerd. Om een wagen iets te kunnen verplaatsen, is een heuse (werkende) robot aanwezig. De aanstichter van dit

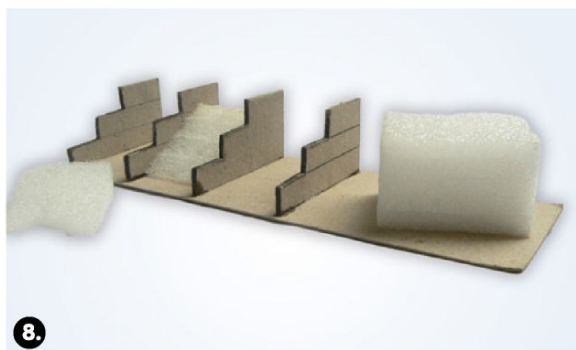


6.

LEIDINGEN, SLANGEN EN APPENDAGES UIT DRAAD



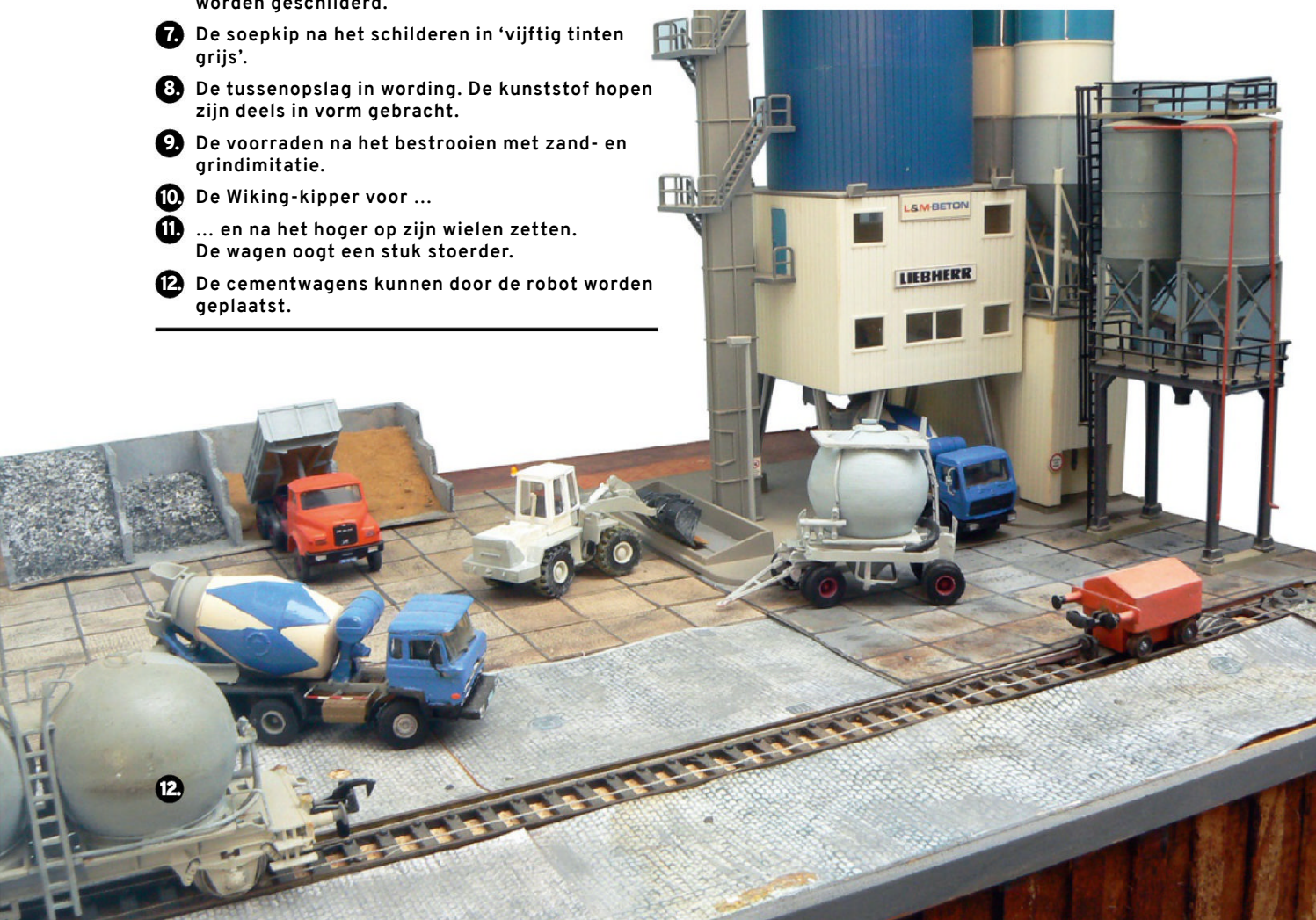
7.



alles, de soepkip, kan, gekoppeld aan de shovel, over het gehele terrein verplaatst worden. Het eindproduct verlaat het terrein per betonmixer. Dit zijn de bekende 6x6 mixers met Stetter-opbouw van Kibri. De eerste is zo uit de doos 'in elkaar geschud', de tweede heeft een gewijzigd chassis, een sturende vooras en een eigenbouw DAF-cabine met de toen kenmerkende uitbouw voor de oliepompe van de mixer. Een andere kleur en de typische trommelbeschildering maken het plaatje af. //



5. Een deel van het leidingwerk in close-up. Deze bestaan uit de kern van zwart installatiedraad en dunne messingbuis.
6. Alle leidingen zijn geplaatst, de wagen kan worden geschilderd.
7. De soepkip na het schilderen in 'vijftig tinten grijs'.
8. De tussenopslag in wording. De kunststof hopen zijn deels in vorm gebracht.
9. De voorraden na het bestrooien met zand- en grindimitatie.
10. De Wiking-kipper voor ...
11. ... en na het hoger op zijn wielen zetten. De wagen oogt een stuk stoerder.
12. De cementwagens kunnen door de robot worden geplaatst.



Rotterdamse containerterminals

DEEL 2: TERMINALS OP DE MAASVLAKTE, VERVOLG

De meeste intermodale treinen die door Nederland rijden zijn onderweg naar of komen van de haven van Rotterdam. In vier afleveringen neemt Sander Broerse u mee naar de terminals, te beginnen met de meest westelijke, geschikt voor diepstekende schepen.

Deel 2
van 4





Bungelend achter de trein naar Coevorden ontmoet de Bentheimer Eisenbahn 1835 de 1604 van RFO op 8 april 2020.



In 2013 werd de Tweede Maasvlakte geopend, als uitbreiding op de 'Eerste Maasvlakte'. In spoor-kilometers kwam de oudste terminal in het gebied, de Hutchison Ports ECT Euromax, ineens een stuk verder te liggen: voorheen was de terminal bereikbaar via een stamlijn van zo'n drie kilometer lengte langs de Europaweg, maar tegenwoordig is er een rit over het 'buitencontour' van twaalf kilometer voor nodig. Officieus wordt de Euromax bij de Tweede Maasvlakte geteld, maar officieel liggen alleen de APMT II en RWG als containerterminals op die Maasvlakte.

APMT II

De eerste spooraansluiting na vertrek vanaf emplacement Maasvlakte West, is die van de APM Terminals II. Deze staat bekend als één van de meest geavanceerde terminals in Rotterdam. Zo zijn kraanbewegingen voor tachtig procent geautomatiseerd en worden administratieve taken met hulp van kunstmatige intelligentie uitgevoerd. Vanaf de opening in 2015 liggen er vier sporen met een lengte van 750 meter per stuk; na

APM TERMINALS II NAAR ZEVEN SPOREN VAN 750 METER

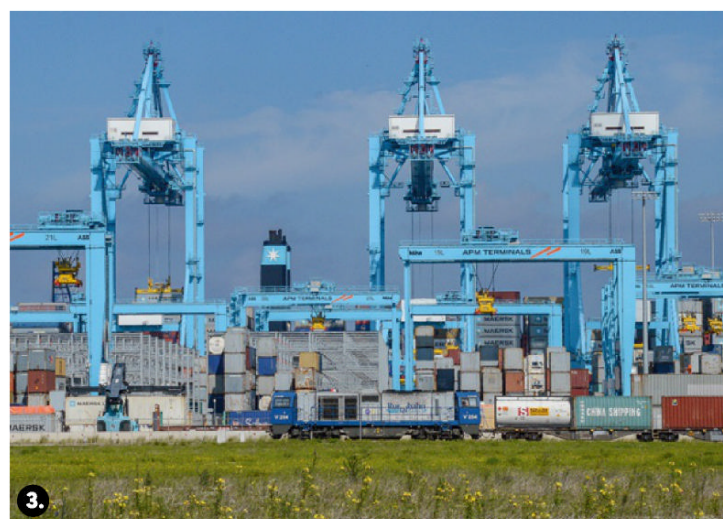
voltooiing van de momenteel in uitvoering zijnde uitbreiding, medio 2027, zijn dat er zeven en is de capaciteit naar 5,1 miljoen TEU per jaar gegroeid. Het aantal railkranen zal dan van twee naar drie toenemen zijn. Rail Force One is de huisvervoerder op deze terminal en brengt en haalt nagenoeg alle treinen, die stuk voor stuk te herkennen zijn aan de grote hoeveelheden lading van Maersk. LTE en RRF komen er ook, maar andere vervoerders zijn hier veel minder vaak aanwezig. Vanaf de APMT II vertrekken onder andere treinen naar Gekkengraaf, Germersheim, Rheinhausen en Wörth. De meeste containers die overgeslagen worden zijn van Maersk, maar ook Hapag Lloyd en MSC maken van de APMT II gebruik.



RWG

Aan de andere zijde van de Prinses Amaliahaven ligt de Rotterdam World Gateway-terminal, de RWG. De RWG is onderdeel van een consortium dat bestaat uit DP World (terminaloperator) en de rederijen CMA CGM/Terminal Link, ONE en HMM. In oktober 2014 werden de eerste containers overgeslagen; sinds 2024 wordt de capaciteit uitgebreid door de aanleg »

1. Op 28 november 2020 is RFO-loc 1446 met een trein uit Gekkengraaf in de boog tussen emplacement West en de APMT II onderweg. Links op de achtergrond de APMT I en rechts de Delta-terminal.
2. De Maasvlakte is volop in ontwikkeling en dat levert soms bijzondere situaties op, zoals deze waarin RRF-loc 19 een overweg in niemandsland passeert in de zomer van 2020. Op de achtergrond de poort van de APMT II.
3. Op 4 juli 2016 passeert RTB Cargo's V 204 de APTM II.





DE BUITEN- CONTOUR WORDT GEËLEKTRIFICEERD

van een extra diepzeekade en komst van nieuwe kranen en stijgt deze tot 4,1 miljoen TEU per jaar. Net als overbuurman APMT II is ook de RWG zeer geavanceerd. Twee railkranen laden de treinen, die op zes sporen van 750 meter terecht kunnen. Tal van treindiensten bezoeken dagelijks de RWG, zoals RheinCargo met de treinen van/naar Keulen, Rail Force One met treinen naar Neuss en Wörth en LTE met treinen naar eveneens Neuss en Wörth. Het zijn vooral felroze containers van ONE, donkerblauwe containers van CMA CGM en roodbruine containers van HMM die hier op de trein stappen.

Hutchison Ports ECT Euromax

Helemaal in de noordwesthoek van de (Eerste) Maasvlakte ligt de ECT Euromax. In 2008 werd hij in gebruik genomen; destijds bereikbaar via een enkelsporige stamlijn vanaf emplacement Maasvlakte West en langs de chemische fabriek van LyondellBasell. Om de ontsluiting van de Tweede Maasvlakte voor zeevaart te creëren diende aan het einde van de Antarticaweg een vaargeul te komen; om de Euromax bereikbaar te houden werden op het buitencontour van de Tweede Maasvlakte een weg en dubbelsporige lijn aangelegd.

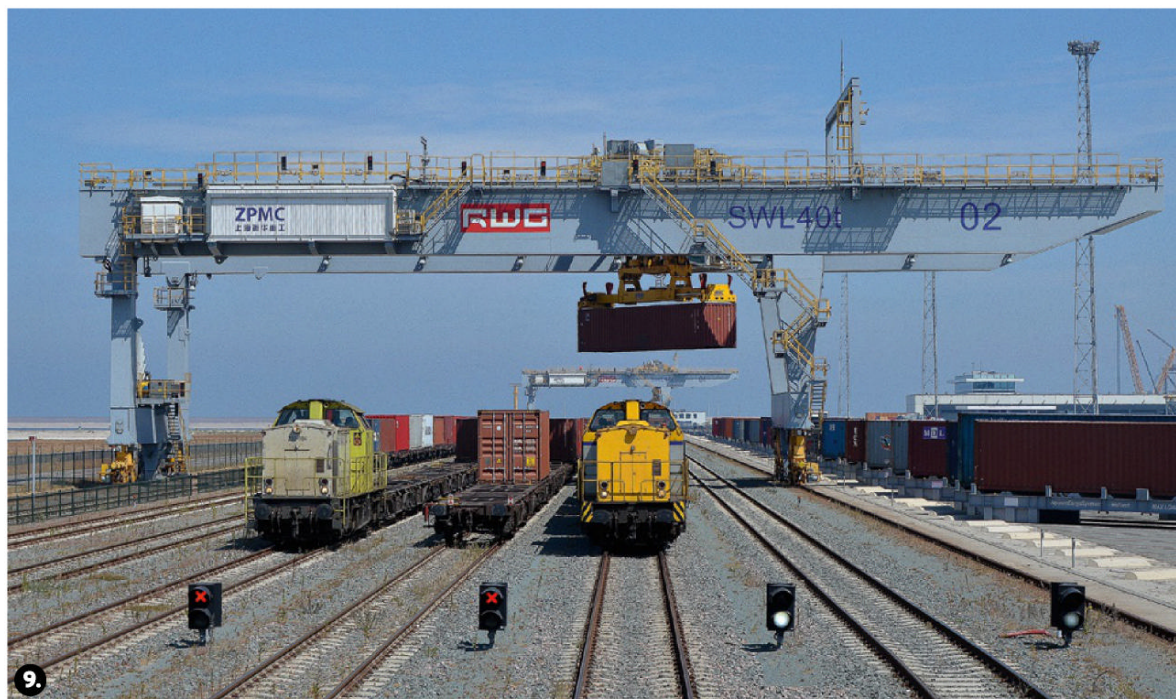




Sindsdien ligt de Euromax ver weg van de bewoonde wereld en geldt onofficieel als het verste punt van de Betuweroute. De Euromax is voor het grootste deel eigendom van Hutchison Ports ECT, ook rederijen Evergreen en Cosco zijn aandeelhouder. Het zijn dus met name de groene containers van Evergreen en grijze van Cosco die hier overgeslagen worden, hoewel er in containerland geen op kleur gesorteerde terminals bestaan. Vergeleken met de andere terminals is de Euromax een kleine speler met een capaciteit van 'slechts' 3,1 miljoen TEU op jaarbasis. Bij de Euromax hebben spoor en water een betrekkelijk groot aandeel in de aan- en afvoer van containers: zij verplaatsen samen de helft van het ladingaanbod. Op de terminal liggen zes sporen van 800 meter en een omloopspoor, die allemaal aan de oostzijde op een rolbrug aangesloten zijn. Treinen vertrekken hier naar onder andere Blerick, Mainz en Neurenberg. »

4. Tussen de terminals op de Maasvlakte ligt een 'interne baan': de Container Exchange Route. RheinCargo DE 804 rijdt parallel aan deze niet openbare weg op Bevrijdingsdag 2020.
5. Op 11 oktober 2022 was de APMT II volop in gebruik. Niet voor de trein uit het Zwitserse Frenkendorf, want die is achter RFO's 1604 onderweg naar de RWG-terminal.
6. RTB V 156 is met een containertrein naar de RWG-terminal onderweg en rijdt daarbij langs de APMT II.
7. HSL Logistik 1322 is met de trein naar Coevorden zojuist vanaf de Euromax-terminal vertrokken, 13 mei 2022.
8. De binnenhaven van de Tweede Maasvlakte was jarenlang het thuishonk voor de Pioneering Spirit, met 382 x 124 meter het grootste schip ter wereld. Op 24 mei 2020 passeerde de V 155.





Toekomst

De drie actieve terminals op de Maasvlakte zorgen dagelijks voor een stortvloed aan containers, waarvan zo'n 8% per spoor aan- en afgevoerd wordt. Ondanks dat er nog vrije grond op de Tweede Maasvlakte is, wordt in de haven al hardop gedroomd over een Derde Maasvlakte. Op de Eerste en Tweede Maasvlakte zijn bij het schrijven van deze reeks geen plannen voor geheel nieuwe terminals naast de al genoemde investeringen. Wel wordt nog in 2026 begonnen met het onder de draad brengen van het buitencontour, waardoor treinen straks elektrisch tot de terminal kunnen rijden en bijvoorbeeld in dieselmodus verder kunnen (zoals met de Euro 9000 mogelijk is). Het sterkt de

terminals in hun groene ambitie en toekomstplannen. Ook verderop in de haven, bijvoorbeeld in de Botlek, worden dergelijke ambities uitgesproken. In het volgende deel gaan we daar nader op in. //

-
- 9.** Op de RWG-terminal zien we Captrain 203 104 en de door LTE van Alstom gehuurde 203 102 met hun containertreinen staan; de containers rechts wachten op speciale frames tot ze op de trein gaan. (foto's 9 & 10 Chris Westerduin)
 - 10.** Op 14 mei 2012 is RRF-loc 21 op de Euromax-terminal gearriveerd.
-



De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



FOTO: NS

Schooltoer in 2026

De NS en CJP gaan ook in 2026 door met de Schooltoer. De schooltoer is een goedkope dagkaart voor de trein in de daluren voor leerlingen van het voortgezet onderwijs. Scholen kunnen hiervan gebruik maken voor bijvoorbeeld een culturele activiteit of excursie. Schoolklassen van tien of meer personen reizen voor € 7,50 per leerling een dag lang door Nederland en mogen gebruik maken van alle treinvervoerders.



Nieuwsbrief

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



FOTO: MARCO LASSING

On traXS 2026

Van 20 t/m 22 maart ontmoet klein groot tijdens On traXS in het Spoorwegmuseum. De beste modelspoorbouwers van Europa tonen hun nieuwste modelbanen. Er zijn verschillende interactieve demonstraties en workshops. Daarnaast vindt u hier leveranciers en fabrikanten met de nieuwste producten op modelbouwgebied. Voor een bezoek aan On traXS heeft u een geldig entreebewijs en een reservering voor het Spoorwegmuseum nodig. Met de Museumkaart heeft u gratis toegang.



Station Leeuwarden Middelsee

Op het traject tussen Leeuwarden en Heerenveen wordt een nieuw station gebouwd. Dit station krijgt de naam Leeuwarden Middelsee. ProRail, provincie Friesland en gemeente Leeuwarden hebben in nauw overleg voor deze naam gekozen. Het station is een sleutelstuk in de ontwikkeling van de wijken De Zuidlanden/Middelsee waar in totaal 6500 woningen vrijrijzen. Naar verwachting wordt het station in 2029 gerealiseerd.



Haddershoven

AFWISSELEND TREINVERKEER EN GROOT STOOMDEPOT

Een grote, geheel gedigitaliseerde modelbaan met twee schaduwstations. Roelof Hadders koos voor een beeldbepalend Duits thema naar het tijdvak waar stoomtractie langzaam door diesels werden overgenomen. De modelbouwer is daarbij een vergaande detaillering niet uit het oog verloren.

Het zal veel modelspoorders bekend voorkomen, maar ook ik kreeg als jongen een Märklin-startset met M-rails. Sindsdien is de fascinatie voor het (model)spoor en in het bijzonder de stoomtractie gebleven. Toen we naar een eigen woning verhuisden, was er op zolder ruimte om een vaste baan te bouwen. Deze keer met Märklin K-rails en gedigitaliseerd. Ook ik maakte toen de beginnersfout om zonder een goed ontwerp te beginnen. Daardoor werden in een latere bouw-

fase veel zaken onnodig gecompliceerd. Helaas, of achteraf gezien toch wel gunstig, moest de baan wegens verhuizing naar een nieuwe woning worden afgebroken. Al tijdens de bouw van het huis heb ik een kamer voor een toekomstige baan gepland. Door drukke werkzaamheden en de frustratie over de afgebroken baan heeft het enige tijd geduurd voor ik de moed had om met bouwen te beginnen. Het feit dat er bij de afbraak van alles was gesneuveld werkte niet mee.



iTrain

Zo'n acht jaar geleden kon ik parttime gaan werken en kwam de opzet voor een nieuwe modelbaan in beeld. Omdat ik digitaal niet echt vaardig ben, riep ik voor het ontwerp de hulp in van Frans Staal van (voorheen) PiComMIT en FerrotronicS, die op basis van mijn wensen het baanontwerp in AnyRail heeft gemaakt. Daar kwam toch het dilemma naar voren dat veel modelspoorders zullen herkennen: te veel ideeën en te weinig ruimte. Hoewel ik over het ontwerp zeker tevreden ben, zou ik bij volgende baan de gedachte 'minder is meer' aanhouden: minder rails en meer »

ZESSPORIG HOOFDSTATION MET LANGE PERRONS

1. De haven van Haddershoven met kadesporen en spoorbrug.
2. Zoals vaak in werkelijkheid, is ook in Haddershoven de stationsbuurt toe aan een flinke renovatie.
3. In het depot wachten enkele grote stoomlocs op de volgende inzet.
4. De 65 012 plaatst een goederenwagen langs het laadperron. Of die inderdaad inkt bevat is niet bekend.





ALLE GEBOUWEN ZIJN GESCHILDERD EN GEWHEATERD

ruimte voor landschap en scenery. De baan is, zoals gezegd, gebouwd met Märklin K-rail die op een kurkbedding ligt en waarvan de zichtbare sporen roestkleurig zijn geschilderd en geballast. De aansturing gaat via een Märklin Control Center (CS3) door middel van iTrain op de pc. Dit is een geweldig programma met vrijwel ongelimiteerde mogelijkheden. Ook hierbij was de hulp van Frans onontbeerlijk. Terugmelders S88 zorgen voor de benodigde rij-informatie; de wissels, seinen en verlichting worden met de CS3 en OC32-units aangestuurd. Dankzij iTrain kunnen diverse treinen heel verschillende routes geautomatiseerd afleggen waardoor ik me zelf op het rangeerwerk kan concentreren. Het rangeren kan met iTrain of met een Roco-handregelaar.

Betriebswerk

Boven de baan hangen ledstrips die door een Lodi Shift Commander worden aangestuurd en gekoppeld zijn aan iTrain zodat een dag-nachtverlichtingsritme kan worden nagebootst. De baan heeft een groot schaduwstation met dertien sporen en een klein





8.

met twee. Vanuit het grote schaduwstation op 85 cm boven de grond kunnen de treinen een ronde onderlangs maken of via twee helixen omhoog gaan naar het hoofdstation (bouwkit Bonn van Faller) met zes doorgaande sporen met lange perrons. Het station ligt 45 cm hoger dan het grote schaduwstation. Het centrum van de stad begint achter het station en telt diverse huizen, winkelpanden en een grote kerk met een levendig marktplein. Verder zijn er een haven- en een industriespoor, goederenemplacement en een »



9.

5. Het gaat om de details: de winkelier in de deur-opening, de hond die het niet in de goot doet, onderhoud aan de Citroën en de haastige fietser op weg naar...?
6. De sloperij houdt opruiming: de wrakken worden in de schrootpers tot balen omgezet.
7. De verffabriek op het bedrijventerrein heeft een spooransluiting. De forse railspiraal is in de berg weggewerkt.
8. De weekmarkt op het plein naast de kerk. De aandacht gaat toch ook naar de jonge bruid uit.
9. De beide sporen voor de locomotiefverzorging zijn via de draaischijf bereikbaar.
10. Bij de steenoverslag is het bijna 'Feierabend'. De hogeboordenwagen is beladen en zal straks door een rangeerloc voor een lege worden gewisseld.



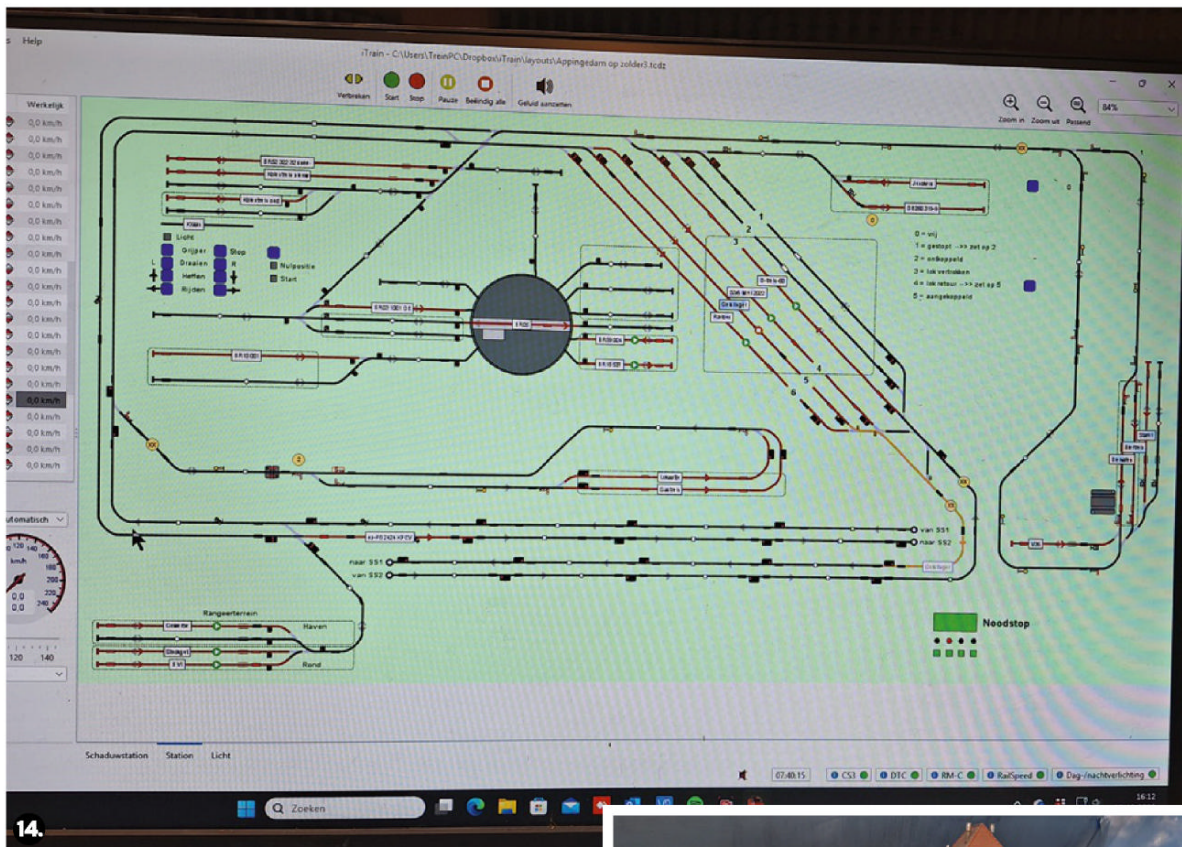
10.



dorpsstation. Hierdoor is een afwisselende treinen-loop te realiseren. Het naast het hoofdstation liggende Betriebswerk (BW) met draaischijf en driestandige locloods, kolendepot, tweestandige onderhoudsloods en bezandingsinstallatie zorgt voor veel rangeermogelijkheden. Het dorp is boven het kleine schaduwstation gebouwd. Bijna alle rollend materieel is van Märklin en merendeels naar Duits voorbeeld met nadruk op de stoomtractie. Het materieel en de aankleding zijn gebaseerd op de jaren zestig, maar ik ben niet zo orthodox dat ik een mooi model dat hier niet aan voldoet, niet op de baan zou zetten.

Weathering

Aan het uitdenken en uitvoeren van kleine scènes op de baan heb ik veel plezier beleefd. Er zijn tegenwoordig talloze aanbieders van figuren, voertuigen en gebouwen waarmee ideeën werkelijkheid kunnen worden. De huizen en gebouwen zijn van diverse fabrikanten en zijn alle met verf en weathering aangepast. Het weatheren van het rollend materieel heb ik nog niet aangedurfd. Door de opzet zijn sommige delen van de baan alleen via de twee openingen te bereiken. De eerste is open - en blijft dat waarschijnlijk -, de tweede opening is door het kasteel afgedekt en blijft uitneembaar. Het landschap is opgebouwd met gipsverband over vliegengaas en afgewerkt met Mifoshape. De baan is nu vrijwel klaar. Ik wil nog details zoals signaalborden langs het spoor en verkeersborden langs de wegen plaatsen. Daarna wordt het vooral veel rijden. Want ik heb wel gemerkt dat het lastig is



14.

TREINEN DOORLOPEN VERSCHILLENDE ROUTES GEAUTOMATISEERD

om de rails schoon te houden zolang er aan de baan wordt gewerkt. Dat een automatisch treinenbedrijf niet vanzelf gaat blijkt uit de cijfers: er worden vijf interfaces gebruikt, vier boosters, 223 terugmelders, 287 accessoires en er zijn 107 blokken. Op de baan ligt een slordige 108 meter rails. Dat maakt een afwisselend spoorverkeer mogelijk. //

11. De hoogteverschillen maken de bouw van veel bruggen nodig. De rust is ver te zoeken als er treinen over de stalen bruggen denderen.
12. De trots van de modelspoordirectie: de forse 05 003 op de 23-meterdraaischijf.
13. De verrijdbare brugkraan wordt voor het lossen en laden van stortgoed gebruikt.
14. De bediening en besturing zijn up-to-date. De positie van locomotieven en de spoorbezetting wordt op de display weergegeven.
15. Het verkeer richting goederenoverslag wordt vaak door de gesloten overweg opgehouden.
16. De grote kraan voorkomt bij het personeel van het kolendepot heel wat rugklachten.



15.



16.

Sneeuw in JANUARI

Vanaf donderdag 2 januari trok een groot kou- en sneeuwfront over Nederland en werden we getrakteerd op een mooie witte deken. De laatste keer dat het op deze schaal sneeuwde was in 2021. Met sneeuwschoenen en camera gingen spoorfotografen er de afgelopen maand op uit.



Het enige reclamestel van de NS, de groene VIRM 9556, rijdt samen met de 9404 op 4 januari door Best onderweg van Alkmaar naar Maastricht. (foto Marcel van Eupen)

Op spoorgebied gaan de gedachten terug naar de klassieke SHD 2205 die voorzien van een sneeuwploeg de moderne Betuwe-route weer berijdbaar maakte. Ook deze sneeuwperiode kende talloze wisselstoringen waardoor baanvakken voor korte of langere tijd gesloten waren. In het eerste weekend was een groot deel van

het land nog goed per trein bereikbaar, maar op maandag sloeg het noodlot toe en was Amsterdam urenlang gestremd. Waar vroeger nieuw NS-materieel er nogal eens de brui aangaf bij de eerste kennismaking met Nederlands sneeuw - volgens kenners qua structuur anders dan die in andere landen - ging dat met de ICNG-stellen een stuk beter.-MvE



De GTS Rail 6193 483 'Sunrise' komt op 4 januari door het besneeuwde Heukelom met een GTS-container-trein uit Bologna naar de Rotterdamse Botlek. (foto Marcel van Eupen)

GTS Vectrons in de Nederlandse sneeuw

GTS is sinds maart 2024 in Nederland actief en rijdt met twee van Hupac gehuurde Vectrons enkele van de GTS-treinen tussen Italië en Rotterdam. Voor de diensten tussen Italië en Nederland heeft GTS vijf Vectrons type MS besteld waarvan de 6193 483 als eerste door Siemens is geleverd. Doordat de loc door Siemens eerder voor proeffritten is gebruikt,

was hij al kort voor de jaarwisseling in Nederland aan te treffen. GTS beschikt in Italië over een groot aantal veelal zwarte locs met wit-oranje opschriften. De eerste Vectron voor de diensten naar Nederland, de 'Sunrise', is wit met zwart getooid, waarbij de overgang door een kaart van Europa wordt gevormd. -MvE



De Siemens Vectron MS 383 022 passeert tijdens een sneeuwbuï Harselaar op 3 januari. (foto Harold van der Meer)

Wit op wit

ČD Cargo rijdt in de weekenden een staaltrein van Tsjechië naar Amsterdam. In Mladá Boleslav wordt de lege trein samengesteld en arriveert in Nederland via Bad Bentheim op zaterdag. Personeel van Rail Force One neemt daar de trein over voor het transport naar de Amsterdamse Westhavens. Daar doet RFO het rangeren met een Bakkie. Na het beladen van de wagens begint de retourrit op zondag. In het winterse weekend van 3 op 4 januari reed de witte Vectron 383 022 de staaltrein. De kleurrijke opschriften op de loc gaven het geheel, ondanks het sobere licht, een vrolijk accent. -HvdM





De Stadler GTW-D 255 'Harm Edens' nadert op 8 januari de halte Opheusden op lijn RS 33 vanuit Arnhem C naar Tiel. (foto Harold van der Meer)

Nevenlijnen deden het beter

RRReis toonde de eerste gerestylede GTW op 9 mei 2025 aan het publiek; de 374 beet het spits af. Inmiddels zijn vrijwel alle treinstellen in hun nieuwe jasje

gestoken. Het bedrijf bestelde onlangs vijf vierdelige Flirt-treinstellen ter versterking van de capaciteit op de Vechtdallijnen.-HvdM //



In het midden van het land, hier bij De Klomp, was op 2 januari het eerste voorzichtige laagje sneeuw gevallen. VIRM 8743 had hier als trein 3130 (Nijmegen - Den Haag C) nog geen problemen mee. (foto Harold van der Meer)



ICE 3neo Tz 8020 is als ICE 147 op 3 januari in een heerlijke sneeuwbus bij Harselaar onderweg naar Berlin Hbf. (foto Harold van der Meer)



Hilversum, maandagochtend 5 januari 2026 met de gestrande Nightjet uit Oostenrijk met NS Vectron 193 956, een ICNG vanuit Amersfoort en ICE 93 80 5408 002 uit Berlijn, alle met reizigers naar Amsterdam Centraal. (foto Kees Bregman)

Noviteiten 2026

In deze rubriek presenteren wij het modelnieuws van enkele fabrikanten waarvan bij het afsluiten van deze editie foto's beschikbaar zijn. Eind dit jaar zal blijken welke modellen daadwerkelijk zijn uitgeleverd.



HERPA: MAN TGX GX met dieplader van De Romein.



HERPA: VW Crafter van De Romein.



HERPA: Setra 315 HDH als Minikit.



HERPA: DAF XG+.

Herpa

H0. De Duitse modelautobouwer heeft van het in Veendam gevestigde De Romein enkele voertuigen aangekondigd. Het bedrijf is gespecialiseerd in civiele techniek voor leiding- en kabelwerken; de rode huisstijl met witte Romeinse krijger is op het materieel consequent doorgevoerd. Op de rol staan de VW Crafter met verhoogd dak en de MAN TGX 8x4 zwaar transporter met Golfhofer-dieplader en 20'-container. De daklichten, signaalhoorns, zonnenscherm en zware

koppeling onder de grill worden ook bij het model aangebracht. Wellicht kunnen we van deze innovatieve onderneming meer modellen tegemoet zien. Een aantal enkel- en dubbeldeks en gelede touringcars komen in het wit als prijsgunstige Minikit. Niet alleen kunt u de Setra's naar een bedrijf naar keuze decoreren, maar ook gemakkelijk van een chauffeur en passagiers voorzien. De tweessige trekker DAF XG+, een Formneuheit, komt in het wit, rood en blauw.-DH



LGB: MOB FZe 6/6 2001.



LGB: CIWL MOB ABe 104 rijtuig 'Golden Mountain Pullman Express'.

LGB

G. Als exclusief highend-model komt de gelede bagagemotorwagen FZe 6/6 2001 van de Montreux-Oberlandbahn in tijdperk II. Bijpassend zijn de vier Golden Mountain Pullman Express-rijtuigen. Van het messing meter-spoomodel komt ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de lijn Montreux - Les Avants ook een eigentijdse variant van de museumlijn Blonay-Chamby. Nieuw is ook de door drijfstangen aangedreven RhB-eloc Ge 4/6. De Rhätische Bahn wordt verder vertegenwoordigd door de groen-zwarte stoomloc met losse tender

G 4/5 107, eloc 703 'St. Moritz' en eloc 415 in de actuele uitvoering. Omdat de Deutsche Eisenbahn Verein zestig jaar bestaat, wordt stoomloc 'Spreewald' in een eigentijds jasje gestoken. Twee rijtuigen completeren het museale DEV-programma. Blijven we bij jubilea: de smalsporige Jagsttalbahn viert het 125-jarig bestaan. Speciaal daarvoor staat stoomloc 798.101 met bijbehorende rijtuigen op de rol. Van de Preßnitztalbahn zien we de oranje diesellocc V 10c terug. Noemenswaardig is ook de VW KLV-20 draisine. Ter gelegenheid van 250 jaar Verenigde Staten

krijgt een in de Amerikaanse kleuren gestoken flat car de Liberty Bell als lading.-GF »



LGB: VW draisine van de DB.



LGB: RhB G 4/5 107.



MÄRKLIN: DB BR 65, schaal Z.

Märklin

1. Henschel & Sohn maakte naam als belangrijke stoomlocfabriek, maar ook als leverancier van industrie-diesellocs. Het succesvolste was de DH 500 Ca. Van de 500 pk sterke drieasser met aandrijving via een blinde as werden van 1959 tot 1971 89 stuks gebouwd. Er komen diverse uitvoeringen, onder meer van de OHE (in tijdelijke dienst bij de DB), RAG, de Zwitserse postrelijen en de Eisenbahn und Häfen GmbH uit Duisburg.



MÄRKLIN: ČD 477.0 'Papegaai'.



MÄRKLIN: Apühm 121 met lopende conducteur.

H0. De Nederlandse inbreng stond al voor een deel in Railhobby: de nieuwe, gedetailleerd uitgevoerde NS 1108 zonder botsneus. Het model is een eenmalige uitgave en verschijnt ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van dit loctype. Het model met opschriften van begin jaren zeventig kan worden gecombineerd met tweeassige wagens type Kbs die met BELL-containers zijn beladen. Ook komen er vierassige zeildoekwagens van Ermea anno 2010. Verder komt de geel-grijze NS 1210. Het eerste insidermodel is DB-stoomloc 06 002 anno begin jaren vijftig. Het is een loc, ontdaan van haar stroomlijnbeplating die nooit in die toestand heeft gereden. Het assortiment stoomlocs wordt uitgebreid met DB-snelreijnmachine 01 1059, een zwarte 01.5 met Boxpokwielen van de



MÄRKLIN: DRG 01.5 met 2'2 T34-tender.



MÄRKLIN: SBB Ae 3/5 10217.

Reichsbahn, de blauwe ČD-tenderloc 477 043 'Papegaai', een hedendaags model van de drieassige serie 80 als opvolger van de iconische Tm 800 uit de jaren vijftig, een DB 52 met Steifrahmentender en een met 24 karaat goud afgewerkte Big Boy van de Union Pacific. Van dit model worden 1776 stuks geleverd ter gelegenheid van het 250-jarig bestaan van de VS. De NMBS Pacific 1.002 die in het museum in Treignes staat, wordt uitgebracht ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Belgische spoorwegen.

Modern materieel is er in de vorm van dieselloc serie 220 van DB Bahnbau, een DB 221 en 216, een 218 in de kleuren van DB City Bahn, de luidruchtige Reichsbahn Taigatrommel 120 323, DB 260 106 met telekoppeling, de grijze Class 66 van HHPI, een DB-Uerdinger-motorwagenensemble, een DB E94, RCG Eurodual 2159 en een Dual Vectron van DB Bahnbau. De DRG is een elektrische motorwagen e1T 1126 met bijbehorend rood-crème stuurstandrijtuig rijker. Het model van de vanaf 1922 gebouwde Zwitserse »



MÄRKLIN: NS 1210.



MÄRKLIN: NMBS 1.002.



MÄRKLIN: City-Bahn bagagerijtuig Dm 983.



MÄRKLIN: DB BR 65, schaal Z.



MÄRKLIN: BP-ketelwagen met drie ketels.



MÄRKLIN: industrieloc DH 500 Ca, schaal 1.

SBB-eloc Ae 3/5 10217 met bijnaam 'Kleine Sécheron' is een weergave van de museumloc in depot Olten. Als retromodel wordt de blauw-crème E10.12 met bliken Rheingold rijtuigen aangeboden. De Amerikaanse markt wordt door een zesassige GE-diesel in Norfolk Southern-kleuren in dienst van de Heritage Railway vertegenwoordigd. Het hoofdstuk rijtuigen en goederenwagens is altijd divers. Interessant is het rijtuig waarin de conducteur door het gangpad lopende de tickets van de reizigers controleert. Noemenswaardig zijn ook de sets met in totaal zeven

rijtuigen voor de 01.10. De vierassige DB-zelfflossers OOTz 44 zijn met echte ijzererts beladen.

Z. Veel nieuwe modellen in schaalgrootte 1:220. De DB-Neubau tenderloc serie 65 is het insidermodel van dit jaar. Ook de Schienenzeppelin heeft een beperkte oplage. Verder zien we een 01 met vijfdelige rijtuigen-set van de befaamde Blaue Enzian, een 52 met kuip-tender, een dieselloc serie V 80, een groene stoommotorwagen en de 103 van RailAdventure met het bijbehorende Luxon-uitzichtrijtuig dat ook af en toe in Nederland is te zien.-GF



MÄRKLIN: DB Gläserner Zug, schaal Z.



MINITRIX: DB-sneltrainloc 03 001.

Minitrix

N. Het clubmodel is de digitale BR 03 met 2'2 T30-tender van de DB. De in Göppingen opgestelde oliegestookte 44 1315 kan in die uitvoering in 1:160 tegemoet worden gezien. De Duitse Krokodil BR E 93 komt in de uitvoering zoals die rond 1956 reed. Evenals de andere hier genoemde locs beschikt DB-dieselloc 218 209 over diverse licht- en soundfuncties. Eloc 111 074 kan met de dubbeldeksrijtuigen,

waaronder het stuurstandrijtuig, in de vrolijk ogende outfit van Touristik worden ingezet. Naast de set met zes Tsjechisch vierassige blauwe en groene silowagens type Uacs staan er diverse locs, rijtuigen en goederenwagens in een andere uitvoering op de rol. Spoorleggers tenslotte zullen content zijn met de 30° kruising met betonnen dwarsliggers.-GF

»



MINITRIX: DB E 93.



MINITRIX: DB Baureihe 218.



MINITRIX: dubbeldeksrijtuigen met Touristik-design.



Peter's Modelbouwatelier

H0. Van de Saksische stoomloc van de serie XIII H met asindeling 1'E, later DRG 58.1 is het probleem met de aandrijving in de tender opgelost. Het model is leverbaar in verschillende versies, bijvoorbeeld met een gecombineerde zandkist of gedeelde zandkisten. De locs, ook leverbaar zonder tender, krijgen individuele opschriften. Van de serie XIII H werden in 1917 twintig locs als K. Sächs. Sts. E.B. 1165-1184 gebouwd. De DRG nam er veertien over en nummerde ze 58 101-114. Zes gingen na 1919 naar de Franse Est als 5201-5206 en later als 150 D 201-206 naar de SNCF. In de oorlog gingen ze als huurlocs naar Duitsland waar ze in de jaren vijftig buiten dienst gingen. De bouwkit van de drieassige Mathildenwagen wordt voortaan als

compleet 3D-model geleverd met een driepunts gelagerd chassis met stuurassen. Naar keuze met de oorspronkelijke of de dakvorm waarmee het rijtuig in het Verkehrsmuseum Dresden staat. Het vierassige Saksische bagagerijtuig PPü is nu ook als bruine en groene variant beschikbaar.-GF

1. PETER'S MODELBOUWATELIER: Saksische serie XIII H.
2. PETER'S MODELBOUWATELIER: Saksisch bagagerijtuig PPü.



Piko

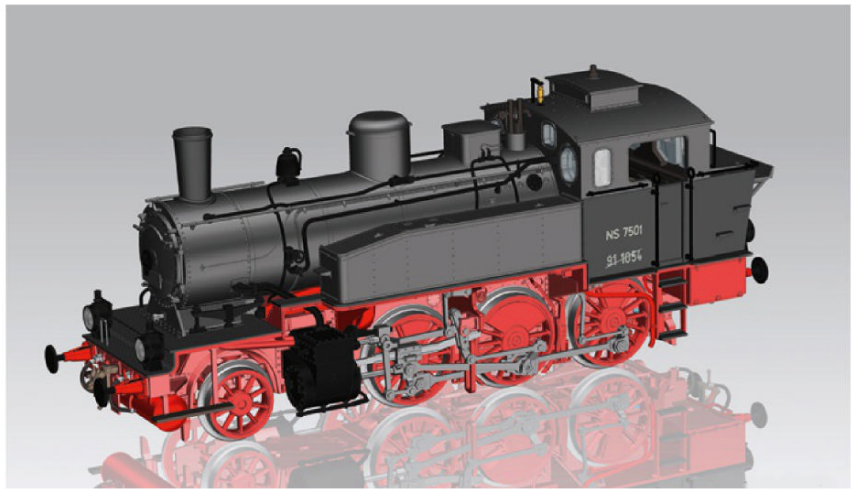
Met ongeveer 450 nieuwtjes was Piko een van de eerste fabrikanten met het nieuws voor 2026. Daarvan zijn veel noviteiten (kleur) varianten van eerder uitgebrachte modellen. Het digitale assortiment wordt uitgebreid met een Smart-Programmer-stick, een programmer connector en een Servo Switch-decoder.

G. Voor de 'Gartenbahn', schaal 1: 22,5, komt de groene eloc BR 248 van de WFL, zowel analoog als digitaal met sound.

H0. De NS rangeerloc serie 600 komt in het de geel-grijs en als VSM 636 in groen met gele bies. Een Formänderung is de Pruisische tenderloc T 9.3 die na WO II als DRG 91 1054 in ons land achterbleef en tot de terugkeer in 1947 als NS 7501 werd ingezet. Een kleurvariant met Nederlands tintje is de G1206 van RTS Swietelsky. Nieuw ontwikkeld zijn DB eloc BR 119 (tp. IV) en diesellocs V 90 (tp. III) en BR 215 (tp. IV) en Railion BR 296 (tp. VI). Aangekondigd zijn MÁV-dieselloc M44 en de ČSD T445 en ČSD-eloc serie 210. De Fransen kunnen SNCF-dieselloc CC »



PIKO: geel-grijze NS-rangeerloc serie 600.



PIKO: T 9.3 tenderloc, die van 1945-1947 dienstdeed als NS 7501 op depot Hengelo.



PIKO: Railion BR 296, ontwikkeld op basis van de V 90.



PIKO: DB-dieselmotorwagen RS 1, schaal N.



PIKO: WFL-eloc BR 248, schaal G.

65000 tegemoet zien. Nieuw is de 1'D-loc met tender Tr12 (tp. III). Piko komt nu met de Poolse versie; waarschijnlijk zullen de Tsjechische en Italiaanse uitvoeringen volgen. Alle genoemde locs komen analoog en digitaal met of zonder sound en

voor drierailers met sound.

TT. De enige Formneuheit is de 1'C-tenderloc BR 91.3 van de DB (tp. III); het model komt ook van de ČSD, zowel analoog als digitaal met sound.

N. Ook in deze schaal is er één Formneuheit: dieselmotorwagen

RS 1 (Regio Shuttle) van Stadler. De motorwagen rijdt bij diverse maatschappijen. Het model komt in de kleuren van DB, SWEG en EB een analoge en soundversie. NS-diesellocs komen met andere materieelnummers: de 2278 (nu bij de STAR) en een bruine 2400.-TO



RaiNScale: Volvo F10.



RaiNScale

N. Het bedrijf heeft voor 2026 een flink aantal nieuwe automodellen op het programma staan. Een selectie uit het aanbod: de roadster uit de jaren dertig, de BMW 383, Simca 1100, Saab 99 en de Ford Taunus 12M P4. Nieuw zijn ook de vrachtwagens Henschel 6J2 en de Volvo F10 WLF met afzetbak en als trekker 4x2 met containeropleggers Box Liner el20 van Krone en S.CF Gooseneck van Schmitz. Naar Nederlands voorbeeld is de Simca 1100 VF2 van PTT Post. Alle modellen zijn handbeschilderd.-TO



RaiNScale: Saab 99.



RaiNScale: Simca 1100 VF2 van PTT Post.



TRIX: DB 01.1059.

Trix

H0. Het nieuws van Trix is voor een groot deel identiek aan dat van grote wisselstroombroer Märklin. Dat betekent voor de Nederlandse modelspoorder ook een NS 1210. En een 06 002 in niet-bestaande naoorlogse outfit als clubmodel, inclusief de drie staalblauwe vierassige rijtuigen type 29 die de luxetrein F14 Hamburg - Keulen vormgaven. Ook de zware snel-treinloc 011059, gekoppeld met een grote 2'3T38 kolentender zien we voor het tweerailsysteem terug. Datzelfde geldt voor ČSD-tenderloc 477.043 alias Papegaai, een 52 met K4T30 Steifrahmentender, de Belgische snel-treinmachine 1.002, de nuttige C-tenderloc van de serie 80, zwarte DR 01.5 met Boxpok-

wielen, DB E 94, het TGV-treinstel 'Inoui' dat actueel tussen Parijs en München rijdt, de DB 218 en bijbehorende rijtuigen in de City Bahn-kleuren, de elektrische Triebwagen e1T 1126 met stuurstandrijtuig e1S 2126 van de DRG, de DR 120, DB 221 en niet te vergeten de Zwitserse eloc Ae 3/5 10217.-GF //



EXTRA ONLINE

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



TRIX: DRG e1T met stuurstand e1S.



TRIX: Stadler Eurodual van ELP/Railsystems RP.

**VOORBEELD
& MODEL**

Grootbedrijf NADER BELICHT

ACHTERGRONDINFORMATIE OVER AANGEKONDIGDE MODELLEN

**Van enkele in model aangekondigde locomotieven en treinstellen leggen
Marcel van Eupen en Harold van der Meer de link naar het voorbeeld.**



Op 22 september 2007 is de SMMR 2278 te gast bij de dieseldagen van de ZLSM en rangeert hier in Simpelveld. (foto Marcel van Eupen)

STAR (ex-NS) 2278

In schaal N komt Piko met een variant van de NS 2200: de museumversie van de 2278 zoals deze heden ten dage bij de museumspoorlijn STAR in Stads kanaal is aan te treffen. De NS serie 2200/2300 is een iconische locomotief waarvan de eerste zeventig jaar geleden in dienst kwam. Van de 150 locs zijn er twaalf bij diverse Nederlandse musea aan te treffen. Ze hebben tot 2021 dienstgedaan waarbij de ex-NS 2282 bij Strukton de

laatste van de serie was die haar actieve loopbaan beëindigde. De 2278 kwam samen met de 2225 en 2296/2368 na haar NS-tijd in 2003 bij de SMMR (Stichting Museum Materieel Railion). De SMMR knapte als eerste de 2278 op in geel-grijze huisstijl zonder NS-logo, om vervolgens de 2225 in bruine kleurstelling in ere te herstellen. In 2012 is de 2278 naar de STAR overgegaan en doet dienst op de STAR-lijn.-MvE



Op 26 juni 2018 komt de DB Cargo 294 795 nog voorzien van Railion logo's door Taimering gereden onderweg terug van zijn bediening in Straubing naar Regensburg. (foto Marcel van Eupen)

DB Cargo V 290

Piko heeft voor 2026 de V 90/V 290 in het H0-vat. Van de rangeerlocomotief zijn ruim 400 exemplaren gebouwd. In 1964 start de levering met twintig voor-serielocs en vanaf 1966 werden de overige geleverd. De machines worden zowel gebruikt voor rangeerdiensten en het aan- en afvoeren van bedieningen op de hoofdbaan. Met het inbouwen van een nieuw type radiobediening om rangeren makkelijker te maken

werd de Baureihe 290 in 294 hernoemd. Deze serie bevat het grootste gedeelte van de oorspronkelijke V 290-locs. Van de V 290 gaan, vanwege een nieuwere variant van de radiobediening, 45 locomotieven door het leven als Baureihe V 296; deze locs zijn primair aan te treffen op de rangeerterreinen van Gremberg, Mannheim, München en Seelze. Diverse machines hebben een automatische koppeling.-MvE

RTS 1018

Rail Transport Service (RTS) is sinds 2004 op de Europese sporen aan te treffen. Sterk gelieerd aan spoorbouwer Swietelsky is het onder andere verantwoordelijk voor het aan- en afvoeren van zware bouwtreinen van de firma. De locomotieven van RTS kenmerken zich door een opvallende knaloranje uiterlijk en zijn daarmee een graag geziene gast op het spoor. De eerste machines die in Nederland actief waren voor het rijden van treinen waren een drietal G2000'en waarvan twee in knaloranje. Sinds 2020 is de G1206 met nummer 1018 actief voor RTS in Nederland. In het begin had de loc een anonieme gifgroen-grijze kleurstelling maar al snel werd deze vervangen door



Ter hoogte van Weert passeert op 5 maart 2022 de RTS 1018 de lange werktrein RUS1000s op weg naar Heerlen. (foto Marcel van Eupen)

het kenmerkende oranje. Hiermee is de loc nog steeds in Nederland aan te treffen. Het H0-model van

Märklin vormt een kleurrijke aanvulling voor de Nederlandse modelspoorwereld.-MvE





Op 20 oktober 2018 rangeert de 2459 van de VSM met de 2205 van de SHD op het ZLSM-emplacement in Simpelveld. (foto Marcel van Eupen)

Bruine NS 2400

Een andere iconische NS-locomotief betreft de serie 2400/2500. Van de 130 machines tellende serie - de laatste (2530) met afwijkende vorm - vormde met de serie 2200 jarenlang de ruggengraat van het NS-park aan diesellocomotieven. Een deel kwam in het blauw in dienst om vervolgens jarenlang in het bruin rond te rijden. Vanaf 1971 werden ze van lieverlee overgeschilderd in de geel-grijze huisstijl, waarbij een deel tot het einde bruin bleef. De 2530

kwam in een afwijkende lilakleurstelling in dienst voor ook deze bruin en daarna geel-grijs werd. Piko maakt al een aantal jaren een model van deze fraaie locomotief in schaal N. Dit jaar komt er een bruine variant zonder logo. Op dit moment zijn er in Nederland zes 'gewone' 2400'en met daarnaast de speciale 2530. Op de 2413 na zijn ze alle in railmusea te zien. Bruine locs zonder logo staan bij de NSM (2498), SGB (2424) en VSM (2459).-MvE

Stadler Regio Shuttle RS1

De motorwagen RS1 van Stadler, die bij de oosterburen rijdt onder Baureihe 650, had eigenlijk nooit bij die fabrikant gebouwd zullen worden. Ontworpen door VÚKV uit Praag in 1994 voor ABB Henschel en AEG, werd als gevolg van diverse fusies het ontwerp naar Stadler doorgesluisd. De EU was bang voor kartelvorming toen Bombardier Adtranz overnam. Inmiddels waren al aardig wat motorwagens bij Adtranz gebouwd; Stadler nam de bouw over in 2001, de laatste rolde in 2013 uit de fabriek. De treintjes met de kenmerkende diagonale raamstijlen zijn op veel nevenbanen bij diverse maatschappijen te vinden. Voorzien van twee dieselmotoren, een l.o.b. van 25.500 mm en een gewicht van 40 ton, bereiken ze een maximale snelheid van 120 km/h. De Erfurter Bahn (EB), waarvan Piko een modelversie in schaal N uitbrengt, bezit zestig stuks die na de gewonnen concessie in 2012 op diverse lijnen, zoals de Unterfranken Shuttle, worden ingezet.-HvdM //



Regio-Shuttle VT 023 van EB op de brug over de Frankische Saale in Gemünden am Main; 25 juni 2024. (foto Harold van der Meer)

Militair transport

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 transportsoort dat gezien de situatie in Europa steeds actueler wordt.



Scania Gryphus transportvoertuigen zonder lading op tweedelige dieplaadwagens type Laads. Amersfoort, 1 december 2025.

Onlangs werd bekend dat militair transport per spoor hoger in de dienstregeling-hiërarchie komt te staan. Spoorwegen ten dienste van de NAVO-defensie tegen de Russische agressie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dat was het geval tijdens de Koude Oorlog, maar is anno nu opnieuw nodig. ProRail zal daarvoor treinsporen moeten vrijmaken. Bij Defensie zijn, ook door mij, onderofficieren opgeleid tot wagenmeester. De controle op het vervoer Buiten Profiel, zoals tanks, kreeg daarbij veel aandacht. Hieronder een spannende herinnering als ad hoc ACTS-machinist van enkele jaren geleden. Een regenachtige herfst-dag, het is namiddag en het donkert al. De telefoon gaat: “Hans, hoe laat kun je met een losse G1206 bij Defensie in ‘t Harde zijn?” Een

extra trein met rupsvoertuigen stond daar opgesteld met als bestemming het defensie terrein op de Amersfoortse Vlasakkers. Mooie klus! ‘Wel zelf even “wagenmeesteren” en aankoppelen hoor’, voegde de Processturing er fijntjes aan toe. Twee uur later stond ik op ‘t Harde. Gereed voor de trein. Pikkedonker. Een enkele bewaker met z’n hond hield ik op eerbiedwaardige afstand. De cabinedeur bleef hermetisch dicht. De trein was tegen verwachting al vertrek gereed gemaakt. Door een eerdergenoemde Defensie wagenmeester. Prima! Er ontstond een onderonsje

als tussen twee oude bekenden. “Hoe zwaar is deze trein, Henk? Heb je de treinpapieren voor me, hoeveel geremd gewicht heb ik?” Dat bleken lastige vragen voor sergeant-majoor Wagenmeester Henk. Samen zijn we aan het rekenen geslagen. Ruim 1800 ton! Met één G1206? Snelheid ingelegd met maximum 95 km/h over de Veluwe? Op glad spoor? Het rijpad was al aangevraagd. Pal na de stoptrein zou ik vertrekken. Dat werd een leuke, maar eigenlijk onmogelijke uitdaging. Niet vooruit te branden. Zanden en veel slippen. In Putten alweer aan de kant. Weer optrekken. Enfin, m’n neus bloedde toen de Treindienstleiding Amersfoort mij onderweg met boze klachten over het trage rijden op de GSMr belde. “Tja jongedame, het zijn nu eenmaal geen kindervagens, maar loodzware tanks die erachter hangen”. Die trein moest en zou ik naar de Vlasakkers rijden. Hoe dan ook! Voor ACTS is dit spotvervoer een aardige opsteker. Uiteindelijk, net boven de 50 km/h gekomen reed ik, vol vermogen, brullend verder over de kletsnatte Veluwe. De ACTS-collega’s Erwin en Jan stonden mij al bij het geopende toegangshek van de Vlasakkers op te wachten. “Wat ben je laat, joh! Ging ‘t onderweg een beetje, Hans?” Breed grijnzend, dat wel. De boefjes! //



EXTRA ONLINE

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

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 **Noviteitspecial 2024**
t.w.v. € 10,99

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

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

**BESTE
DEAL**

- Print + online jaarabonnement inclusief special** ☐ € 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 ☐ Noviteitspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ☐ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief special voor € 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 incassovooraarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

IBAN: _____

Handtekening: _____

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

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

Elektriciteit op de modelbaan

EEN BEETJE TECHNIEK, MAAR WE HOUDEN HET SIMPEL

Geen modelbaan zonder elektriciteit en elektronica.

Onze trein rijdt niet zonder stroom en er brandt geen verlichting in de huizen, lantaarns en stations.

Wat is stroom en hoe werkt een multimeter?

Kan ik een oude transformator gebruiken?

John Brendel doet een en ander uit de doeken.



1.

MULTIMETER MET RODE EN ZWARTE DRADEN EN MEETPENNEN

Eén liter water is 1000 milliliter, dus is één Volt 1000 millivolt (mV) en één Ampère 1000 milliampère (mA). Wisselstroom wordt aangegeven als AC en heeft als symbool ~, gelijkstroom als DC en het symbool =. Als u artikelen koopt die stroom gebruiken, zoals verlichting, staan deze symbolen met de waarde op de verpakking.

TECHNIEK

Elektriciteit is de stroom die door de draad gaat. Vergelijk het met een tuinslang. Als we de waterkraan openen gaat er water stromen van de kraan naar het einde van de slang. Water kun je zien, elektriciteit niet, maar wel zichtbaar maken. De elektriciteit die door de draad gaat noemen we spanning of voltage, weergegeven met hoofdletter V (Volt). De kracht waarmee dat gebeurt noemen we Ampère, weergegeven met hoofdletter A. De brandweer blust met dikke slangen en het bluswater wordt door een pomp met veel kracht door de slangen geperst. Een emmer water met de tuinslang vullen duurt langer dan met de brandslang. Om onze modeltrein te laten rijden zijn een lager voltage en amperage nodig dan om de wasmachine en de stofzuiger te laten draaien. Daarom kunnen we dunnere stroomdraden voor de treinbaan gebruiken. Van de meterkast naar de stopcontacten en de wasmachine worden dikkere draden gebruikt.

STROOMSOORTEN

Analoge tweerailbanen maken doorgaans gebruik van gelijkstroom; drierailbanen van wisselstroom. Bij gelijkstroom staat op de ene rail de +(plus)spanning en op de andere rail de -(min)spanning. Bij wisselstroom wisselen de plus en de min 50 keer per seconde. Dit gaat zo snel dat we dat niet kunnen zien, maar we kunnen de stroom wel meten met de multimeter.

TRANSFORMATOR (TRAFO)

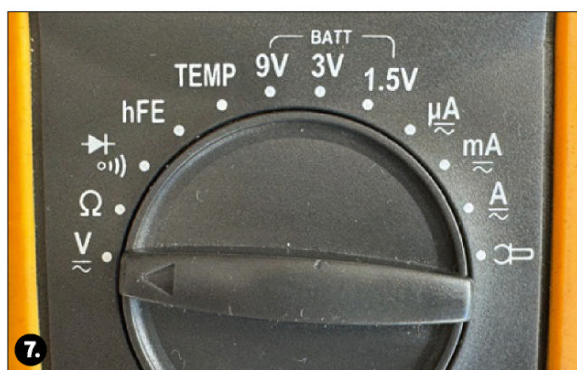
Onze baan bestaat minimaal uit rails, wissels en een trein. De stroom uit het stopcontact is 230V. »

1. Display multimeter weergave DC. De rode testpen is op plus en de zwarte op de min aangesloten.
2. Display multimeter met weergave AC (wisselstroom) 0,00 V. Met Range is de weergave in te stellen van bijvoorbeeld 230, 13,2 c.q. 1,20 dan wel 0,100. Met Func wordt gelijk- of wisselstroom ingesteld.
3. Display multimeter met weergave AC 00,0 V.
4. De multimeter met weergave AC 000 V.
5. Display multimeter weergave DC (gelijkstroom) (0),000 V.





6.



7.

STROOM LEVERT VERMOGEN, AANGEGEVEN IN WATT



8.

De treinen hebben veel minder nodig, zo'n 14V. Daarvoor gebruiken we een transformator. Tegenwoordig staat er 230V spanning op het stopcontact. Voorheen was dit 220V. Indien u een transformator heeft uit het 220V-tijdperk, dan kunt u deze gerust gebruiken. Wel adviseer ik u deze transformator goed visueel te inspecteren. Let vooral op uitdrogen van netsnoer, etc. Indien dit het geval is, is vervanging nodig. Deze transformeert de 230V-wisselstroom in de door ons gewenste stroom voor de locomotieven en de baanverlichting. De meeste trafo's hebben twee uitgangen met elk twee aansluitingen; de uitgang met twee aansluitingen levert de regelbare rijstroom (gelijk- of wisselstroom) voor de loc en de andere uitgang met twee aansluitingen de wisselstroom voor verlichting en elektrische wissels. Een bijzonder punt zijn trafo's met een metalen behuizing: om veiligheidsredenen is het beter deze niet meer te gebruiken en bij de milieustraat in te leveren.

VERMOGEN

Stroom levert vermogen, dit wordt aangegeven in Watt (W). Op moderne apparatuur staat geen W, maar VA (Volt Ampère). U betaalt de energiemaatschappij voor het Wattage dat u gebruikt. De formule: Watt is Volt maal Ampère ($W = V \times A$). Een moderne ledlamp van 230V en 3W heeft volgens de formule $W = V \times A$ dus 0,013A. ($3W = 230V \times 0,013A$). Maar we praten niet over 0,013A maar over 130mA (milliampère). De trafo van mijn baan levert gelijkstroom 14V 1A. Dus het vermogen is 14VA. Als een treinmotor 400mA gebruikt, kunnen dus gelijktijdig twee treinen ($2 \times 400mA = 800mA$) rijden. Bij het rijden met meer treinen wordt de trafo overbelast. Bij langdurige overbelasting zal de beveiliging van de transformator aanspreken en de stroom afschakelen. Mijn trafo levert ook wisselstroom 14V 1A. Het vermogen is ook



9.



10.

hier 14VA. Een wisselspoel heeft bij gebruik 300mA nodig, een lampje 10mA. Voor dertig lampjes is $30 \times 10\text{mA} = 300\text{mA}$ nodig. Het is dus geen probleem om dertig lampjes te laten branden en een wissel om te zetten. In de praktijk meten we de Ampère zelden of nooit. We gebruiken het om de belasting uit te rekenen, bijvoorbeeld hoeveel lampjes er op de trafo kunnen worden aangesloten. Volt meten we regelmatig, daarom wordt de multimeter meestal voltmeter genoemd.

VEILIGHEID

Werkzaamheden aan het stroomnet van onze woning (bijvoorbeeld een lichtschakelaar of stopcontact vervangen) mogen alleen worden uitgevoerd als de stroom is uitgeschakeld. Dus eerst de automatische veiligheidsschakelaar uitschakelen. Gebruik altijd gereedschap met geïsoleerde handgrepen. Als u hier geen of onvoldoende kennis van heeft, schakel dan een vakman in. De modelbaan gebruikt zeer lage voltages en amperages waardoor de stroomdraden veilig met de vingers kunnen worden aangeraakt. Door alle 230 V-apparaten van de modelbaan op één verdeelbus met stekker aan te sluiten is door één stekker uit het stopcontact te trekken de hele baan stroomloos.

GEREEDSCHAP

De multimeter is onmisbaar en vanaf zo'n € 20 te koop. Hiermee zijn ten minste Volt, zowel gelijk- als wisselstroom, Ampère en weerstand (dit komt een volgende keer aan de orde) te meten. Hij is bij het zoeken naar verstoringen onmisbaar. Een automatische striptang werkt handig. Daarmee kan een stukje draad van zijn isolatie worden ontdaan zonder de koperdraden te beschadigen. Met een soldeerbout kunnen draden voor verlichting en wissels worden »



11.

6. Als de meter wordt aangezet, worden alle waarden weergegeven.
7. De draaiknop staat ingesteld op meten van Volt. Deze meter heeft voor zowel AC als DC maar één stand. Op de display wordt de gemeten spanningsoort gemeld.
8. De aansluitingen voor de testpennen. Merk op dat er maar 220 mA beveiligd gemeten kan worden. Bij verkeerd gebruik bij hogere amperages kan het apparaat defect raken.
9. Punttang met geïsoleerde handvatten.
10. Spanningzoekers.
11. Automatische striptang om isolatie van draad te verwijderen.

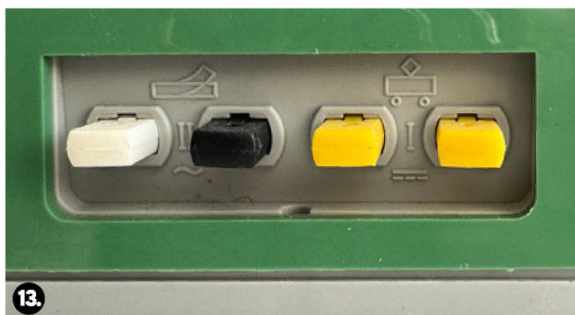


verlengd of aangesloten. Van tangen en schroeven-draaiers zijn vooral de kleinere types voor werken aan de treinbaan onmisbaar.

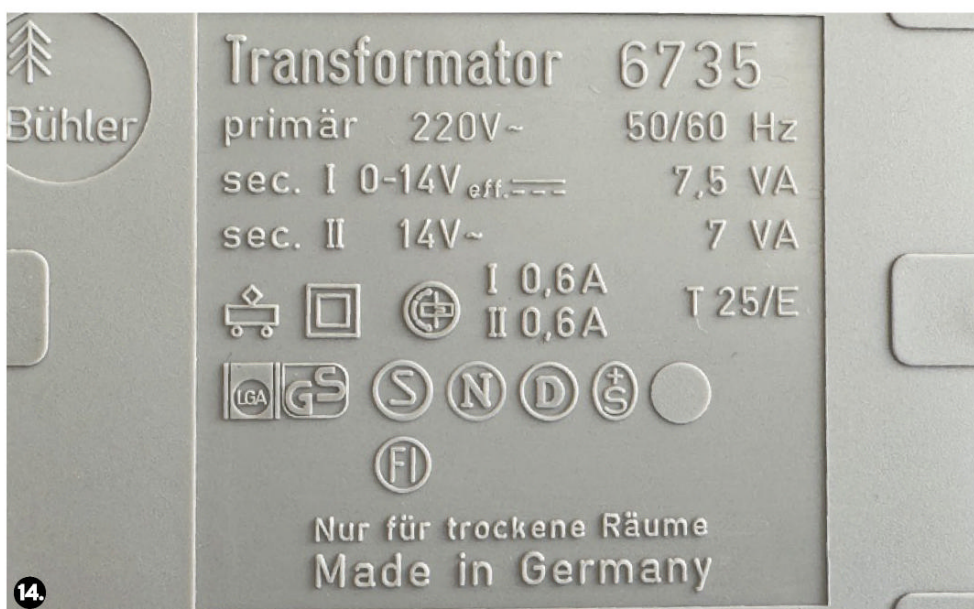
MULTIMETER

Deze heeft een rode en een zwarte aansluitdraad met meetpennen. Sluit deze correct aan, de rode op de plus- en de zwarte op de min-aansluiting. Schakel de meter op gelijk- of wisselstroom. Zet de trafo aan en meet hoeveel V (Volt) er op de uitgang staat. Duurdere multimeters hebben een AUTO-stand. In het display staat dan bij het meten het juiste voltage aangegeven. Als er een - (min) voor het getal staat, dan is de rode meetpen op de - gehouden. Door de pennen om te draaien is de - verdwenen en zijn geen vergissingen mogelijk wat de + is; dit geldt alleen bij gelijkstroom. Met de knop FUNC (function) kunt u kiezen voor wissel- of gelijkstroom. Met RANGE is de komma te verplaatsen; op het display is bijvoorbeeld 14,2 of 1,25 of 230 of 0,15 af te lezen.

Ga met de multimeter aan de slag. Hoeveel Volt staat er op de rails als de loc langzaam rijdt en hoeveel als de regelaar maximaal staat? Hoeveel Volt staat er op een brandend lampje? Hoeveel op het stopcontact? Oefening baart kunst. //



12. Close-up van een automatische striptang.
13. De aansluitpunten op een transformator. De witte en zwarte geven wisselspanning. De beide gele geven een regelbare en ompoolbare gelijkspanning.
14. De aansluitwaarden van de transformator. Dit apparaat geeft maximaal 0,6A. Ruim voldoende voor één locomotief. Een met ouderwetse lampjes verlichte reizigerstrein wordt al snel te veel.



DE MAGIE VAN MINIATUUR TOT LEVEN BRENGEN

Magica Miniatura

Begin december, op een regenachtige ochtend, worden we hartelijk ontvangen in het atelier van Huib Maaskant: Magica Miniatura, gelegen op een nieuw bedrijventerrein in Amersfoort. Huib is geen onbekende in de wereld van modelbouw. Als winnaar van 'Klein maar fijn' en maker van de Prutsvlogs weet hij met humor, creativiteit en oog voor detail een breed publiek te raken. Wij stelden hem vijf vragen over zijn visie, inspiratie en plannen.

Wat was uw drijfveer om zich te verdiepen in de wereld van modelbouw?

"Mijn fascinatie voor modeltreinen begon op zesjarige leeftijd, aangestoken door mijn vader en zijn grote modelbaan. Zijn enthousiasme werkte aanstekelijk en al snel werd het een gedeelde hobby vol verwondering. Van mijn vader erfde ik zijn verzameling. Dat gaf de drang om weer te gaan bouwen. Zo ontstond in 2000 Project Waldborg, een fictieve modelbaan gesitueerd in het Duitse Zwarte Woud van de jaren zestig, tijdperk III. Project Waldborg groeide uit tot een omvangrijk modelspoorproject dat zeventien jaar heeft bestaan. Het trok de aandacht van liefhebbers en media en werd een plat-form voor mijn technische en creatieve ontwikkeling. Tegelijkertijd begon ik te schrijven voor Railhobby.

U combineert traditionele technieken met moderne innovaties. Wat betekent dit voor uw projecten?

"De magie om traditionele technieken te combineren maakt mijn werk anders. Ik bouw nu veel voor particulieren en bedrijven. Dat vormt de kern van mijn onderneming. Binnenkort beginnen de sceneryworkshops, waar ik veel van verwacht."

Uw YouTube-kanaal 'Prutsvlog' bereikt een breed publiek. Wat wilt u daarin overbrengen?

"Dat de hobby niet stoffig is. Je kunt op een paar vierkante meter iets leuks laten zien en een goed verhaal vertellen. Via de Prutsvlogs wil ik laten zien hoe je high-end scenery kunt maken en hoe je die magie kunt vangen. Ik ben dan ook altijd op zoek naar dat stukje betovering om dat mee te geven aan de kijker."

Met het winnen van 'Klein maar fijn' verwierf u nationale erkenning. Heeft deze mijlpaal uw carrière beïnvloed?

"Mijn deelname aan 'Klein maar fijn' heeft mijn carrière merkbaar beïnvloed, al was ik aanvankelijk terughoudend. Ik twijfelde of modelbouw serieus zou worden neergezet of afgedaan als oubollig. Pas toen



Huib Maaskant in zijn atelier.

duidelijk werd dat passie en vakmanschap centraal stonden, besloot ik mee te doen. Wat me het meest bijbleef was dat ik voor het eerst openlijk kon praten over mijn liefde voor modelbouw. Een hobby die vaak onderschat wordt, maar waarin juist enorm veel creativiteit, techniek en verbeelding samenkomen."

Sinds september is uw eigen atelier open. Welke ambities koestert u voor deze nieuwe stap?

"Ik zie de toekomst van modelbouw en modelspoor positief. De hobby is allang niet meer stoffig, digitalisering en storytelling maken het juist levendig en actueel. Mijn advies aan modelbouwers: bedenk een sterk verhaal, kijk rond, leer van anderen en verdiep je in goede bronnen. Zo haal je het beste uit de hobby. Ik zoek mensen die mee willen bouwen, denken en de magie van miniatuur tot leven willen brengen. Niemand weet alles, maar samen kom je een heel eind." //

MAGICA MINIATURA
Birkst 55
3812 RM Amersfoort
www.MagicaMiniatura.com



ICE L

Met de dienstregeling die op 14 december 2025 is ingegaan, was het zover: de eerste officiële, voor reizigers toegankelijke, inzet van de ICE L in Duitsland was een feit. Om 06.55 uur vertrok ICE 1548 van Berlin Ostbahnhof naar de eindbestemming Köln Hbf.

Wanneer bij Deutsche Bahn AG (DB) eind 2015 wordt besloten dat de IC1-rijtuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt, komt het bedrijf twee jaar later met een tender voor een raamovereenkomst van maximaal honderd treinen. Deze moeten zowel op geëlektrificeerde trajecten als op baanvakken zonder bovenleiding inzetbaar zijn. In februari 2018 dienen Siemens en Talgo hun offertes in. Talgo wordt uiteindelijk als winnaar aangewezen en een jaar later wordt de raam-

overeenkomst ondertekend. De eerste 23 treinstellen, gebaseerd op het Talgo 230-platform, worden direct besteld en in mei 2023 wordt dit aantal verhoogd tot 79. Na overleg met Talgo brengt DB de bestelling in 2025 terug tot 60 treinstellen. Verrassend is de keuze voor een Talgo-locomotief op basis van de Vectron, in Duitsland aangeduid als Baureihe 105. Een stam bestaat uit zeventien rijtuigen en een locomotief. Bijzonder is de asindeling: het stuurstandrijtuig heeft onder de kop twee assen en aan het andere uiteinde één.

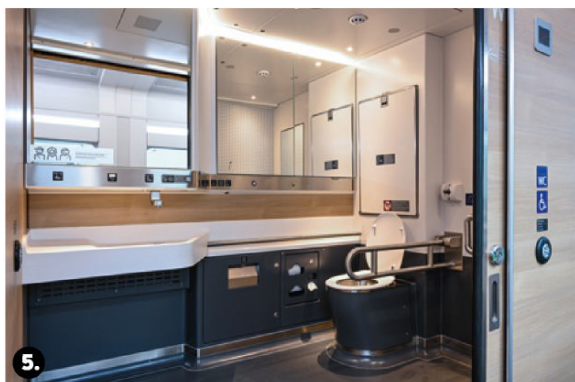


Vervolgens beschikt ieder rijtuig over één as en heeft het eindrijtuig opnieuw twee assen aan de zijde van de locomotief. De 256 meter lange treinstellen wegen 406 ton en hebben een maximumsnelheid van 230 km/h. De 564 zitplaatsen zijn verdeeld over eerste klas (85), tweede klas (477), een familieruimte (46), een kinderafdeling (9), restauratie (12) en drie plaatsen voor rolstoelgebruikers. Daarnaast zijn er vijftien toiletten en acht fietsplaatsen. Het gehele treinstel is barrièrevrij; de 'L' staat voor low floor. Als gevolg van corona en productieproblemen in Spanje ontstaat een vertraging van twee jaar. In maart 2023 rolt de eerste ICE L uit de fabriek in Miranda del Ebro en wordt op breedspoorbogies naar Madrid vervoerd voor verdere afbouw. In juli dat jaar arriveert het eerste complete treinstel in Duitsland voor een uitgebreid testprogramma, dat deels in Polen wordt uitgevoerd. Daarbij komen diverse kinderziektes aan het licht, maar na de noodzakelijke aanpassingen worden de rijtuigen toegelaten tot het DB-net. Het stuurstandrijtuig is ten tijde van het schrijven van dit artikel nog niet toegelaten.

Locomotieven

Bij de treinstellen zijn evenveel locomotieven besteld. Deze Bo'Bo'-locs kunnen elektrisch rijden onder 15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz en 1,5 kV DC bovenleiding. Met zijn 88 ton weegt de BR 105 twee ton minder dan een Vectron MS. De machine is modulair gebouwd en heeft tractiemotoren van TSA. Nadat in september 2025 de eerste Talgo-stam in het DB-bestand is opgenomen, volgde op 17 oktober de officiële presentatie in Berlin Ostbahnhof. Aangezien de BR 105 nog niet is toegelaten, worden de treinen door een Vectron van tractie voorzien. »

1. Zolang de BR 105 niet is toegelaten, zal de ICE L door een Vectron getrokken worden. ČD 193 981 met Tz 1806 als ICE 1548 onderweg naar Keulen Hbf. Mülheim (Ruhr)-Styrum, 18 december 2025.
2. Ook het stuurstandrijtuig is nog niet volledig toegelaten; de Vectron is voor de ICE 1055 naar Berlin Ostbahnhof omgelopen. Duisburg Hbf, 18 december 2025.



De eerste officiële rit op 14 december als ICE 1548 met stam Tz 1806 werd gereden door de ČD 193 981; de loc is toegelaten tot 200 km/h. Tot 1 mei dit jaar zijn de ICE L-treinen alleen tussen Berlijn Ostbahnhof en Keulen Hbf te zien; daarna volgen, als alles volgens plan verloopt, Berlijn Südkreuz - Hamburg-Altona en Westerland (Sylt) - Keulen Hbf / Hamburg-Altona. Vanaf 11 juli zal een treinpaar tussen Oberstdorf en Dortmund worden ingezet. Zoals bekend is de inzet op

Amsterdam C - Berlin Ostbahnhof met zeker een jaar uitgesteld en wordt voorlopig de ICE 3neo gebruikt. Gezien de hoge aslast van de ICE L is het maar de vraag of de toelating in Nederland rondkomt. Voor de dieseltrajecten waar de ICE L zal worden ingezet (naar Westerland (Sylt) en Oberstdorf) gaat DB Fernverkehr gebruikmaken van de BR 248.5. Deze aangepaste Siemens Dual Mode heeft een vermogen van 2,4 MW onder de draad en 2 MW in dieselmodus. De maxi-





mumsnelheid bedraagt 160 km/h. PZB, ETCS en het Oostenrijkse WTB zijn geïnstalleerd. Net als de ICE L krijgen deze locs een witte kleur met de bekende rode strepen en het DB-logo. De 21 DM-locs zijn middels een sale-and-leasebackconstructie ondergebracht bij ELL. Tussen januari en september dit jaar zal het leasebedrijf de machines in batches van zes stuks overdragen aan DB Fernverkehr. ELL zal ook het onderhoud uitvoeren; het contract loopt tot 31 oktober 2034. Naast inzet voor de ICE L-treinen worden ze ook gebruikt als hulplocs op de hogesnelheidslijnen.

Denemarken en FlixTrain

In Denemarken zijn de eerste van de zestien bestelde Talgo 230-treinen in oktober 2025 goedgekeurd. Op 3 november had EC 397 de primeur op de verbinding tussen Kopenhagen en Hamburg. De DSB heeft gekozen voor de Vectron AC als trekkkracht. In Dene-

marken heeft een stam, aangeduid als EC, vijftien bakken, inclusief stuurstand, per trein 492 zitplaatsen. De maximumsnelheid is 200 km/h. Half november 2025 werd het eerste stuurstandrijtuig voor de DSB geleverd. Na goedkeuring hiervan zal de trekduwtrein volledig voor de EC-treinen naar Hamburg worden ingezet; zowel vanuit Kopenhagen als Aarhus. Ook FlixTrain gaat met de Talgo 230 rijden. Het bedrijf met de opvallende groene kleurstelling heeft 65 treinstellen besteld waarvan naar verwachting de eerste in 2028 beschikbaar is. Dit moderne materieel zal in Duitsland gebruikt gaan worden voor een hoogfrequent net tussen de grote steden. Dat FlixTrain de eerdere aankondiging ook naar Nederland te gaan rijden met ICE L heeft opgegeven, lijkt een veeg teken voor de inzet van deze treinen door de DB in ons kikkerlandje. Net als de DSB heeft FlixTrain ook voor de Siemens Vectron als tractiemiddel gekozen. //



3. Interieur van het tweede klas rijtuig. (foto's 3 & 4 Pablo Castagnola, Deutsche Bahn AG)
4. Luxebekleding op de stoelen van de eerste klas.
5. Het ruime toilet is toegankelijk voor rolstoelen. (foto's 5 & 6 Dirk Wittmann, Deutsche Bahn AG)
6. In een Talgo-stam is een restauratiewagen met een bistro opgenomen.
7. DSB EB 3211 passeert met de EC 407 Talgo en EB 3234 de oude Kleine Beltbrug naar Fredericia voor de presentatie van het nieuwe treinstel. Snoghøj, 13 augustus 2025. (foto's 7 & 9 Simon Mosbjerg Mørch)
8. Impressie van de FlixTrain Talgo-trein. (afbeelding FlixTrain)
9. Op 3 november 2025 vond de eerste officiële rit plaats van Kopenhagen naar Hamburg. Vectron EB 3214 levert tractie aan EC 405 Talgo bij passage van Nordhavn.

Baureihe E44 van Brawa

‘MÄDCHEN FÜR ALLES’ IN SCHAAL N

Door Brawa is een nieuwe variant van de Duitse Baureihe E44 uitgebracht. Omdat we van dit merk niet eerder een N-model hebben besproken, lichten we de schijnwerpers op deze elektrische locomotief en de onlangs uitgekomen DB E44 100.



Het assortiment N-spoor modellen bij Brawa is beperkt. De fabrikant biedt naast een railbus, weliswaar in meerdere varianten, slechts twee tractievoertuigen aan: een diesellocomotief BR 132/233 en de elocomotief BR E44/144. Van de laatstgenoemde waren zes varianten in het programma opgenomen. Afgelopen november zijn daar twee versies aan toegevoegd: de BR 244 van de DR, tijdperk IV en de BR E44 van de DB, tijdperk III.

Voorbeeld

De vierassige elocomotief BR 44 (asindeling B0'B0') is in 1930 ontwikkeld en vanaf 1931 voor de DRG gebouwd door Siemens-Schuckertwerke (SSW) in Berlijn, Erlangen en Neurenberg. Ze waren bedoeld voor reizigers-treinen en lichte goederentreinen. Het spoorweginstelling had behoefte aan snellere locomotieven. De oude met stangen aangedreven machines konden de gewenste 90 km/h niet halen. Gekozen werd voor de aandrijving

2.



van één elektromotor per as met tramophanging. Hierbij steunt de motor aan een zijde afgeveerd op het draaistelframe en aan de ander zijde met (glij) lagers op de as. Dit principe is veelvuldig toegepast en ook nu nog wel te vinden. In totaal zijn er 203 exemplaren gebouwd. Het was de eerste in Duitsland gebouwde serie die meer dan honderd exemplaren besloeg. Het locomotieftype beviel goed en al snel kregen ze de bijnaam 'Mädchen für Alles'. Na de oorlog, tussen 1950 en 1955, zijn er zelfs nog negen stuks nabesteld. De maximumsnelheid was 90 km/h en het vermogen 1860 kW. In 1968 werd de serie omgenummerd in BR 144. De 44 locs die bij de DR terecht kwamen, werden ingedeeld als BR 244. In de jaren zestig werden bij de DR de draaistellen rood geschilderd om mogelijke scheuren en schades sneller te kunnen signaleren. Vanaf loc E44 152 werd een elektrische rem ingebouwd en de letter W achter het locnummer gezet. Deze locs werden in 1968 omgenummerd in BR 145. Twee machines, de 021 en 071, werden oceaانبlaauw-crème geschilderd. Bij de DB ging de serie in 1984 buiten dienst. In 1986 waren bij de DR nog 23 stuks actief, maar in 1991 ging ook daar de laatste aan de kant. Er zijn negentien locs opgenomen in de collecties van spoorwegmusea. Alleen de

E44 044, in eigendom van locloods Dessau, is rijvaardig. De E44 170 wordt opgeknapt.

Model

De eloc BR 44 is onder modelspoorders een populair type. In H0 zijn er heel wat modellen op de markt verschenen. Reeds in 1950 bracht Märklin de eerste E44 in H0 uit. In de loop der jaren zijn er steeds verbeteringen aangebracht. In 2018 verscheen bij Märklin de laatste versie met sounddecoder. Ook in Z en spoor 1 kwamen bij dit merk E44'ers in het assortiment. In 1975 stond bij Roco voor het eerst een model van dit type in de catalogus; de laatste werd in 2016 uitgebracht. In H0 bracht Brawa de loc in meerdere versies uit. Recent is daar Piko met een goed gede- »

1. De in 1936 door Krauss-Maffei en SSW gebouwde E44 046 staat op het museumspoor van Leipzig Hbf, 29 juli 2014.
2. De linkerzijde van de loc. Karakteristiek voor de E44 is het doorgetrokken dak boven de front-ruiten, zodat er minder last is van regen en zon.
3. De draaistellen zijn goed gedetailleerd.

TEKST & FOTO'S: TON OOSTEROM

3.





4.



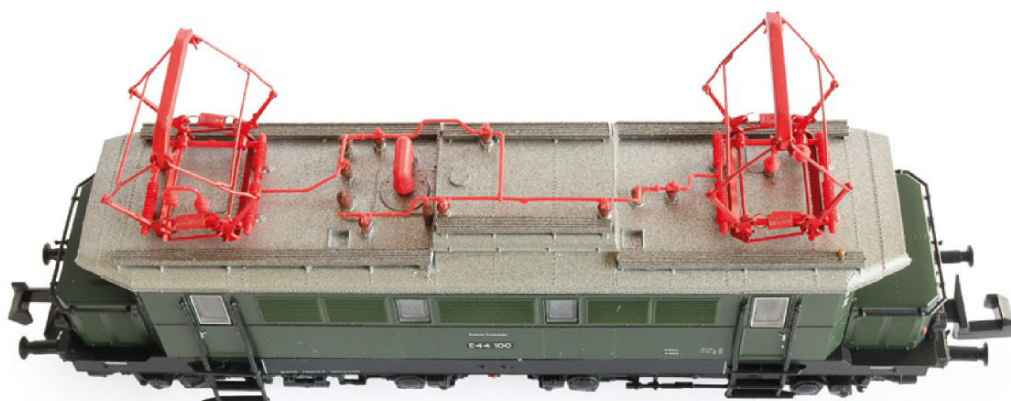
5.

FILIGREINE RODE SBS 39 STROOMAFNEMERS

tailleerd exemplaar bij gekomen. De N-spoorder daarentegen moest het lange tijd met een Minitrix-model uit 1971 doen. In de loop der tijd is het model wel opgefrist en zelfs voorzien van een sounddecoder. Pas in 2018 kwam Brawa met de eerste nieuwe E44 in deze schaal, naderhand uitgebreid met meerdere versies. Tot voor kort had Brawa een palet van zes versies van dit loctype in N. Inmiddels zijn dat er acht. De meeste N-spoorfabrikanten, zoals Fleischmann, Minitrix en Piko, leveren hun model in een transparante kunststof doos. Na openen kan het model er eenvoudig worden uitgenomen. Dat is bij Brawa anders. Het model wordt geleverd in een kartonnen verpakking met daarin een kunststof doos. In deze doos zit het model opgesloten in een uit twee delen bestaande witte plastic bescherming. Pas als deze is verwijderd komt het model vrij. Bij de eerste leveringen was een handleiding met onderdelenlijst bijgevoegd; nu moet u het doen met een QR-code of de van internet gedownloade Duits- en Engelstalige handleiding. Voor de onderdelenlijst is er een tweede QR-code.

Imitatie schroefkoppeling

Het valt direct op hoe fijn gedetailleerd de loc is, zeker in vergelijking met de gedateerde Minitrix E44. Veel onderdelen zijn apart aangebracht. Dat maakt



6.



het model enigszins kwetsbaar. Bij het recensiemodel is van een trap de onderste trede afgebroken. Leidingen op het dak zijn zeer dun; door de uitvoering in soepele kunststof zullen ze niet snel beschadigen. Het model is te verfraaien met separaat verpakte kleine onderdelen, zoals luchtslangen. De loc heeft een kortkoppelingsmechanisme. Voor plaatsing in een vitrine of als de loc altijd één kant op rijdt, kan de N-koppeling worden vervangen door een imitatie schroefkoppeling. De fraaie stroomafnemers zijn filigrein en goed op schaal, maar het vergt enige moeite om ze omhoog te krijgen, zeker in vergelijking met andere merken. De eerste uitgebrachte E44'ers hadden robuustere stroomafnemers in een metaalkleur. Tegenwoordig voorziet Brawa elocs van rode type SBS 39-exemplaren, conform het voorbeeld. Wat daarmee echter niet overeenkomt zijn de geheel rode schuitjes. Het contactdeel bovenop moet koperkleurig of zwart zijn. Dit is met een fijn penseel of zwarte viltstift op te lossen.

Op de baan

Het model rijdt mede door het vlieg wiel zeer soepel en maakt weinig geluid. Dat wordt wel anders als de sounddecoder wordt ingeschakeld. Brawa past een decoder van Doehler+Haass (DH) toe. Het is opmerkelijk hoeveel geluid uit zo'n klein model kan komen. Het 71 gram wegende en 95,6 mm lange model heeft voldoende trekkracht. Van elk draaistel heeft één wiel een antislipband. Het elektrisch contact is prima. De door de fabriek ingestelde maximumsnelheid is te laag. Dit is aan te passen door de waarde van CV 5 te verhogen van 97 naar 110 à 115. De front- en sluit- »



4. Door het geringere gewicht ten opzichte van oudere elocs, waren bij de E44 geen loopwieltellen nodig.
5. De handrails rond de neuzen zijn separaat aangebracht.
6. De daktuin met isolatoren en dunne leidingen. De onnatuurlijke rode bovenkant van de schuitjes kunt u met een stift zwart maken.
7. Een reizigerstrein getrokken door loc E44 100 loopt binnen op spoor 1.
8. De ruitenwissers zijn meegegoten en in zwart aangezet.



9.

seinen branden niet te fel. De verlichting in de cabine, die wisselt met de rijrichting, kan worden ingeschakeld. Ook de machineruimte kan worden verlicht. Deze BR E44 kan, zoals veel digitale modellen, zeer langzaam rijden. De analoge versie kan achteraf gedigitaliseerd worden. Door de beperkte plaatsruimte kan dat alleen met een DH-decoder. Hiervoor moet de kap worden verwijderd. Hoe dat moet, is aangegeven op de gedownloade handleiding. Op dat punt is de tekening niet duidelijk. Op een enkele kanttekening na, kan gesteld worden, dat de N-spoorder in zelfs meerdere tijdperken een geslaagd model op de baan kan zetten. //

9. Per draaistel heeft één wiel antislipbanden. De tandwielen zijn tegen stof afgedekt.

10. De E44 100 staat naast een E18 op een kopspoor te wachten op een nieuwe klus.



EXTRA ONLINE

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

Locnummer	Maatschappij	Kleur	Artikelnr. analoog	Artikelnr. sound	Tijdperk	Opmerking
E44 165	DRG	Blauwgrijs	63106*	63107	II	
E44 181 ^w	DB	Flessengroen	63108	63109	III	
144 119-5	DB	Donkergroen	63110	63111	IV	
145 168-1	DB	Donkergroen	63112	63113*	IV	
144 071-8	DB	Oceaanblauw-beige	63114	63115	IV	
E44 134	DR	Flessengroen, draaistellen rood	63116	63117	III	
E44 100	DB	Flessengroen	63118	63119	III	nieuw
244 069-1	DR	Flessengroen, draaistellen rood	63120	63121	IV	nieuw

*) af fabriek uitverkocht. De prijzen van alle modellen zijn gelijk (analoog € 229,90, sound € 329,90).



10.

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!



PRAKTIJKBOEK MODELSPORWEGEN

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

Prijs: € 44,99.

[Railhobby.nl/praktijkboek](https://railhobby.nl/praktijkboek)

RANGEERDER

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

Prijs: € 10,99.

[Railhobby.nl/rangeerder](https://railhobby.nl/rangeerder)

GRATIS bij een all-in abonnement! Kijk op pagina 54.



HET LAATSTE HOOFDSTUK

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

Prijs: € 49,90.

[Railhobby.nl/hoofdstuk](https://railhobby.nl/hoofdstuk)

AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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

Prijs: € 7,99.

[Railhobby.nl/snijmat](https://railhobby.nl/snijmat)



Kijk voor meer aanbiedingen op [Railhobby.nl/shop](https://railhobby.nl/shop)

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Historische locs op de Gotthardlijn

C 5/6 2978 ONDER STOOM GEBRACHT

Spektakel gegarandeerd: tijdens de Gotthard-Bahntage in het weekend van 13 en 14 september 2025 maakten zowel stoomlocomotief C 5/6 2978 als 'Krokodil' Ce 6/8 II 14253 op beide dagen twee slagen op de Gotthard-noordhelling tussen Erstfeld en Göschenen. Ad van Sten reisde af naar de bergspoorlijn.



Door de in 1882 geopende Gotthardlijn wordt over een afstand van 28,6 kilometer een hoogteverschil van 634 meter overbrugd. Om de hellingen niet te steil te maken, werden vijf keertunnels gebouwd waardoor de spoorlijn spiraalvormig werd verlengd. De hellingen van de Gotthardlijn zijn 25 tot 26% steil, met op de

Südrampe een uitschieter van het 12,9 km lange traject tussen Lavorgo en Bodio van 27%. Een bijzonder kenmerk van de noordelijke helling is de dubbele lus bij Wassen. Hier kruist de spoorlijn drie-maal de Reuss waarbij de kerk van Wassen vanaf alle drie de niveaus is te zien. Een mooi oriëntatiepunt voor treinreizigers. De 15 km lange dubbelsporige

Gotthardtunnel - het hoogste punt ligt op 1151 meter - begint direct na station Göschenen. Het tracé loopt verder via Airolo, Biasca, Bellinzona en Lugano naar Chiasso. De afstand van Arth-Goldau tot Chiasso is 206 km. Na een bouwtijd van zeventien jaar werd in juni 2016 de 57 kilometer lange Gotthard-Basistunnel geopend. De reistijd tussen Erstfeld en Bodio (waar de oude route aansluit) werd een half uur korter. De beide enkelsporige tunnelbuizen - maximumsnelheid 250 km/h - liggen op 550 meter hoogte, de top van het Gotthardmassief ligt 2300 meter daarboven. Het bergtraject blijft als Panoramastrecke in gebruik.

Gotthardbahn

Bij de oprichting in 1902 werd de SBB geconfronteerd met de meest uiteenlopende stoomlocomotieven van de voorgaande maatschappijen. Met de nationalisatie van de Gotthardbahn (GB) in 1909 verkreeg de SBB de serie D 3/3 (33 stuks) en D 4/4 (41 stuks) met drie, respectievelijk vier drijfwielen en een tweeassige tender. Ook de GB-machines waren voor de steeds zwaarder wordende treinen niet geschikt. Uiteindelijk bestelde de SBB in 1913 bij de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur twee prototypen C 5/6, de 2901 en 2902. De vijf drijfassen maakten ze ook geschikt voor inzet voor sneltreinen. De maximumsnelheid was 65 km/h. Door het enorme water- en kolenverbruik werd de door SLM gebouwde seriebestelling - levering van 1915 tot 1917 - uitgevoerd met viercilinder-compound en Walschaerts-stoomverdeling. Dit bleek een succes. De 28 locs serie C 5/6, genummerd 2951-2978, waren de sterkste SBB-stoomlocomotieven. De drieassige tenders hadden een capaciteit van 7 ton kolen en 28 kuub water. De 2978 was de laatste normaalsporige stoomlocomotief die door SBB werd gekocht. De twee prototypen werden naar de seriebestelling omgebouwd, maar bleven onrendabel en gingen in 1933 uit dienst. Met het voltooien in 1922 van de elektrificatie van de Gotthardlijn was men verlost van de vieze rook in de vele tunnels. De stoomlocs werden op de door SBB geëxploiteerde Simplon Südrampe en elders in het land ingezet of aan buitenlandse maatschappijen verkocht. Na WO II nam de vraag naar krachtige locomotieven door de economische groei toe, zodat de SBB de resterende stoomlocs aanhield tot de elektrificatie van het hoofdnets voltooid was. De C 5/6 2976 werd in 1953 als proef naar oliegestookte loc omgebouwd, dit werd tot de buitengebruikstelling in 1962 gehandhaafd. Gezien de voortschrijdende elektrificatie bleef deze ombouw tot de 2976 beperkt. Op 30 november 1968 trok de C 5/6 2969 de laatste reguliere SBB-stoomtrein van Zürich naar Winterthur, waarmee het stoomtijdperk bij de SBB was beëindigd.



SBB C 5/6 2978

De C 5/6 2978 maakte deel uit van de op 20 mei 1916 geplaatste bestelling van drie machines (2976-2978). Op 16 juli 1917 maakte de door SLM met fabrieksnummer 2612 gebouwde loc een proefrit vanuit Effretikon en vier dagen later vanuit Romanshorn. Vanaf 23 juli 1917 werd zij vanuit depot Erstfeld op de Gotthardlijn ingezet. Van 1942 tot maart 1945 werd zij door de DRG vanuit Mulhouse ingezet, na de bevrijding van de Elzas deed de loc dienst bij de SNCF tot haar terugkeer in maart 1946 naar de SBB. Vanwege het iets krappere Franse vrij profiel werd de dakrand van de cabine aan weerszijden met enkele centimeters verkleind. In Erstfeld was de 2978 's winters ingedeeld voor diensten met Dampfschneesleuder »

1. De C 5/6 2978 met drie middeninstaprijtuigen in de boog bij Erstfeld op 13 september 2025.
2. De in 1956 ingewijde kerk St. Abin in Silenen als passend decor voor de Gotthardstrasse en Gotthardspoorlijn, 13 september 2025.
3. Ook op zondag 14 september 2025 stemde het weer bij de fotograaf tot tevredenheid.



C 5/6 2979 REED VANAF JULI 1917 OP GOTTHARDLIJN

Xrod 100. In 1960 kreeg de 2978, met het oog op het behoud als historische locomotief, de ketel van de C 5/6 2956. In 1967 werd zij buiten dienst gesteld en kreeg een jaar later in de hoofdwerkplaats in Biel een totale revisie. In 2001 werd zij in de collectie van SBB Historic - de stichting Historisch Erfgoed van de SBB - opgenomen. Gestationeerd in depot Brugg wordt de 2978 bij gelegenheid onder stoom gebracht.



Elektrische Gotthard-locs

Van de bestelling bij vier fabrikanten in 1917 door de SBB van elektrische proeflocomotieven voor de goederdienst op de Gotthardlijn, was de door BBC en SLM gebouwde Fc 2x 3/4 12251 'Köfflerli-lok' (in 1920 hernoemd in Ce 6/8 I 14201) met korte huiven boven de loopwielen favoriet. Nog voordat dit prototype met asindeling 1'C+C1' in 1919 was geleverd, werd bij MFO en SLM de order voor 33 locs Ce 6/8 II met lange huiven geplaatst, de serie die 'Krokodil' zou gaan heten. Op de tussen 1919 en 1922 geleverde locomotieven, genummerd 14251-14283, volgde in 1927 de order voor achttien machines Ce 6/8 III, genummerd 14301-14318. Deze werden vanaf 1953 omgenummerd in 13301-13318. De Ce 6/8 III was 60 cm langer en 3 ton zwaarder dan de Ce 6/8 II.





7.

Tussen 1942 en 1947 werden dertien locs Ce 6/8 II aangepast en ging de maximumsnelheid van 65 naar 75 km/h; de typeaanduiding werd Be 6/8 II. Aanvankelijk waren SBB-elocs bruin, vanaf 1928 werden ze gaandeweg dennengroen. Het in 1984 ingevoerde rood voor elocs is bij de 'Krokodillen' niet doorgevoerd. Tot de komst van de zesassige draaistelloc Ae 6/6 in 1954 voerden de serie Ce 6/8 II en III voor zware goederentreinen op de Gotthard de boventoon. Daarna werden ze in het heuvelland voor zand- en grindtreinen en later in de rangeerdienst ingezet. De laatste Ce 6/8 II ging in 1983 buiten dienst. De Ce 6/8 II trekt op vlakliggende trajecten 1620 ton bij 60 km/h, bij hellingen tot 10‰ 1200 ton bij 40 km/h en bij stijgingen van 26‰ 450 ton bij 30 km/h. Als Be 6/8 II werd dit 2000, respectievelijk 1350 en 530 ton. Diverse locs zijn bewaard gebleven, de locnummers met een asterisk zijn niet rijvaardig: Ce 6/8 I 14201* (bruin); Ce 6/8 II 13254 (groen, in renovatie), 14253 (bruin, feitelijk Be 6/8 II), 13257* (groen), 14267* (bruin), 14270* (groen), 14276* (groen) en 14282* (groen); Ce 6/8 III 13302 (groen) en 14305 (groen) en Be 6/8 III 13302 (groen).

Ce 6/8 II 14253

De Ce 6/8 II 14253 werd in 1919 door SLM (mechanische deel) en MFO (elektrische deel) als fabrieksnummer 2673 aan de SBB geleverd. De 19,46 meter lange loc was met twaalf soortgenoten in het moderniseringsprogramma opgenomen en kreeg in 1947 sterkere motoren van MFO. Hierbij nam het gewicht met twee ton af tot 126 ton, ging het vermogen van 1650 kW (2240 pk) bij 40 km/h naar 2700 kW



8.

(3640 pk) bij 46,5 km/h en werd zij hernoemd in Be 6/8 II 13253. De maximumsnelheid van 75 km/h als Be 6/8 II werd in 1975 naar 65 km/h teruggebracht. Van 1920 tot 1924 was de loc in depot Erstfeld gestationeerd, tot 1926 in Basel, tot 1943 in Zürich en tot 1976 weer in Erstfeld. Vanaf dat jaar werd zij gerenoveerd om in 2001 als Ce 6/8 II 14253 in de collectie van SBB Historic te worden opgenomen. Historische locs krijgen in principe hun oorspronkelijke typeaanduiding en nummer. De Ce 6/8 II 14253 wordt met enige regelmaat ingezet, veelal met zware stalen rijtuigen of EW I en II. //

4. De C 5/6 2978 in de boog ten zuiden van Silenen, 14 september 2025.
5. Duidelijk is dat de hellingen van de spoorlijn minder stijl zijn dan die voor het wegverkeer. De historische trein op 13 september 2025 bij Silenen.
6. De Ce 6/8 II 14253 voelt zich op de Gotthard Nordrampe geheel thuis, 14 september 2025.
7. De Ce 6/8 II 14253 heeft met de vier Leichtstahlwagen EW II weinig moeite. Silenen, 13 september 2025.
8. Na omlopen was de restauratie als tweede rijtuig in de trein opgenomen. Silenen, 14 september 2025.

**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'.



MÄRKLIN: TRI 110 469 met 'Maus'-opdruk.

Märklin

H0. Ruim een jaar geleden verraste de Duitse particuliere spoorwegvervoerder TRI (Train Rental International, met Tobias Richter als directeur-eigenaar) de Duitse spoorwereld met de presentatie van de eigen loc 110 469 in de bonte kleuren als 'Elefanten Express' naar de populaire serie 'Die Maus' van de WDR. Voor deze loc is het de derde versie met figuren van 'Maus'. Het 189 mm lange model heeft alle vrolijke decoraties van de echte loc en is voorzien van stroomafnemers type DBS 54. Alle vier assen worden via

een cardanas aangedreven. Het model heeft een buffercondensator (39111, € 449, tp. VI). Interessant voor de Nederlandse modelspoorders is de set met drie NS-bollenwagens, cementsilowagens. Het gaat om twee verschillende uitvoeringen, type Ucs en Ucs-y. De verschillen zitten voornamelijk aan de onderkant. De 105 mm lange tweeassers hebben andere nummers, diverse apart aangebrachte leidingen en een remmersbordes (46632, 3 wagens, € 159, tp. IV).-SF



MÄRKLIN: NS-bollenwagens.



PREISER: wagenbouwer, schaal II.



PREISER: RhB-machinist en stoker.

Preiser

II. De handbeschilderde wagenmaker heeft een houten kruiwagen onder handen, deze is met een forse lijmtang aan de stevige schragen vastgezet. Een blokschaaf ligt onder handbereik.

De schragen en blokschaaf zullen na een verfbeurt aan aanzien winnen (45520, € 35,20, tp. I-III).

H0. De machinist en stoker kunnen hun dienst op een loc van de RhB draaien (28276, € 6,75). De bouwkit telt veertien zittende Amerikaanse soldaten. Het is te bevelen de hoofden, armen, laarzen en bekleding voor het verlijmen te schilderen (72544, € 13,90, tp. V-VI).-DH



PREISER: zittende militairen.



ROCO: DRG AB4ü-23 'Hecht'.

Roco

H0. Het reizigersmaterieel van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft is uitgebreid met een vierassig rijtuig 1^e en 2^e klas type AB4ü-23, ook bekend onder de naam 'Hecht'. De bijnaam snoek dankt het aan de spits toelopende bakeinden. Het 236 mm lange model heeft alle relevante opschriften. Ingeklapte vouw-

balgen worden meegeleverd zodat het model ook als sluitrijtuig kan fungeren. Het rijtuig dat een enigszins gepimpte versie is van een oude gietvorm - let op de wat grove sluitseinhouders - voert als koersbord 'D 89 München - Hamburg Altona' (6200135, € 61,90, tp. II).-GF





ALBERT MODELL: ketelwagens van Nacco en RCH.

Albert Modell

H0. De in het Hongaarse Komárom gevestigde firma heeft twee verschillende ketelwagens uitgebracht. De 188 mm lange lichtgrijze vierasser met remmers-bordes van het Duitse Nacco heeft de juiste kleur en opschriften (796015, € 59,90, tp. VI). De andere wagen is een weergave van de Hongaarse maatschappij RCH. Het 145 mm lange, vierassige model

is gespoten in de authentieke roodbruine kleur en maakt deel uit van het type Zas, een verzamelnaam voor ketelwagens (785022, € 59,90, tp. VI). De wagens zijn ontwikkeld door het Roemeense bedrijf Întreprinderea de Vagoane Arad, hebben een inhoud van 63 m³ en zijn met verschillende types draaistellen (Y25 en ORE) uitgerust. De lengte is 12,6 meter.-GF

Wiking

H0. De Opel Senator behoorde van 1978 tot 1982 in de showroom tot het luxe segment. Het rode model heeft aluminiumkleurige ruitenswissers en strips rond de ramen, ingezette achterlichten en zwarte B-stijl, bumpers en sierlijsten (008210, € 17,99, tp. IV). De Volkswagen K70 LS liep in 1973 en 1974

van de band. Het donkergele model heeft zwarte sierstrepen en een in zwart uitgevoerd interieur. De ramen en achterlichten zijn aluminiumkleurig omlijst (004703, € 15,49, tp. IV). Van de kiepwagen Kaelble KDV 22 E zijn het merk op de grill, de koplampen en achterlichten zilverkleurig c.q. rood aan-

gezet. Stangen om op de bumpers te plaatsen en spiegels worden meegeleverd (086632, € 23,99, tp. III). De laadschop en voortrein van de Hanomag B11-wiellader zijn beweegbaar uitgevoerd, de kop- en achterlichten zijn ingekleurd. Ten tijde dat de machine werd gebouwd (1964-1972) stelden de Arbo-regels nog geen rolbeugel verplicht (065111, € 16,99, tp. III).-DH



WIKING: VW K70 LS en Opel Senator.

WIKING: Hanomag B11 en Kaelble KDV 22 E.



BRAWA: viercilindersneltreinloc 02 005.

Brawa

H0. Onbetwiste eyecatcher is de serie 02 van de DRG, de viercilindervariant van sneltreinloc serie 01. Het 259,1 mm lange model van de 02 005 is opgebouwd uit een metalen frame en een kunststof ketel, machinistenhuis en tender. Opvallend zijn de slanke metalen spaken van de drijfwielen. De 02 heeft veel apart aangebrachte details en is in Bw Hamm gehuisvest. Diverse onderdelen zijn apart bijgevoegd; de motor is in de tender ondergebracht (70092, tweerail analoog, € 479,90 / 70094, idem sound, € 629,90 / 70095, drierail sound, € 629,90, tp. II). Parallel aan de bekende tweecilinderserie 01 ontwikkelde de

Deutsche Reichsbahn de viercilinder 02-serie. Na praktijktests viel de keuze uiteindelijk op de 01 en werden de tien Pacifics van de serie 02 tussen 1937 en 1942 in Meiningen omgebouwd tot tweecilindermachines. In Railhobby 492 volgt een Railtest van dit model. Het vooroorlogse goederenmaterieel is uitgebreid met een set van tweeassige houten bakwagens Königsberg, type Om. De bakwagens waarvan er in werkelijkheid zo'n 20.000 werden gebouwd, hebben de eigendomskenmerken van de DRG en diverse apart aangebrachte details (48449, 2 wagens, € 70,80, tp. II).-SF



BRAWA: DRG-bakwagens Om.

Dekas

H0. De open bakwagen van het type PD van de DSB is het belangrijkste winternieuws. Het 118 mm lange model is gebaseerd op het Duitse type Linz en heeft beweegbare deuren en de karakteristieke Deense opschriften, **typografieën en niet**

te vergeten de bruine kleur uit de jaren vijftig (DK-873062, € 53,99, tp. III). Het tweeassige model van de Deense modelspoorfabrikant is in samenwerking met Exact-Train tot stand gekomen.-GF »



DEKAS: DSB-bakwagen type PD.



NOCH: de koning met prinses, ridders, knechten, nar en herauten.

Noch

H0. De beide ridders strijden te paard om de dochter van de koning. Hoewel de meegeleverde aandrijving (een 16V-trafo voldoet) een lang toernooi mogelijk maakt, lijkt het dat het lang zal duren voor een van hen winnaar van de tweekamp zal zijn. De set bevat naast de koning en de prinses, de ridders en een viertal figuren en als lasercut bouwkit het speelveld met poortgebouw, tribune en twee tenten (66828, € 280, tp. I-VI). Het in 3D geprinte stootjuk heeft een dubbel uitgevoerde bufferbalk met afsluitsein

Sh 0 (13602, 2 stuks, € 16,99). Met de twaalfdelige set kan een 107 cm lange (keer)muur met pijlers worden opgetrokken. Het hardschuim laat zich gemakkelijk bewerken (58285, € 23,49). Van de figurensets noemen we de dronkenlappen met verontwaardigde echtgenote (16606, € 12,99) en het echtpaar waarbij de aandacht van de man naar de jongere generatie uitgaat (16603, € 12,99).

N. Het stootjuk gaat ook in 1:160 per twee stuks (13902, € 13,99).-DH



NOCH: keermuur.



NOCH: stootjukken.



NOCH: thuiskomende dronkenlappen.



NOCH: lang getrouwd.



TRIX: DB-loc 66 002.

Trix

H0. Exclusief voor de Trix Club is kort voor de jaarwisseling een model van de 66 002 verschenen. Een loc-type waarvan in 1955 slechts twee exemplaren zijn gebouwd, maar die wel geldt als de beste naoorlogse constructie van de Deutsche Bundesbahn. De 1'C2'-tenderlocs kwamen echter te laat in dienst om nog een rol van belang te kunnen spelen. De toekomst was bij hun aflevering aan de diesel- en elektrische tractie.

Het 170 mm lange model is een overtuigende weergave van het grote voorbeeld en kent tal van apart gemonterde onderdelen. Veel aandacht is aan het front van de loc besteed. Het model voert opschriften van Bw Gießen en is voorzien van een buffercondensator en sound (25660, € 549, tp. III). In Railhobby 492 zal de 66 002, die als artikel 39665 als Märklin-Insider wordt aangeboden, in een uitgebreide test centraal staan.-SF



EXACT-TRAIN: geweatherde UIC-bakwagens van DB en FS, DB-Linz en DB-Villach met remmershuis.

Exact-Train

H0. Van de eind vorig jaar voor het eerst uitgeleverde modellen van de typen Villach en Linz zijn nieuwe varianten uitgebracht. Voor deze bakwagens geldt dat ze dunne wanden hebben, deuren die kunnen worden geopend en zijn voorzien van verende buffers en metalen onderstellen. We kregen

een 122 mm lange DB-Villach (EX20152, € 53, tp. III) en een eveneens uit de jaren vijftig daterende Linz met lengte over de buffers van 118 mm (EX20170, € 53, tp. III). Voor beide geldt dat ze door het relatief hoge gewicht prima rijeigenschappen hebben. Ook het aanbod tweeassige stan-

daard UIC-wagens is uitgebreid. Onder meer met een geweatherde DB-variant (EX23902, € 48,50) uit tijdperk III en een eveneens flink vervuilde FS-model (EX23973) dat de periode IV/V weerspiegelt. De 115 mm lange wagens zijn beladen met cokes en hebben verende buffers.-GF //

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



MODEL TREIN & MODEL- BAAN 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](#)



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

www.grootspoor.com

WWW.GROOTSPOOR.COM

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

☎ +31 (0)72-5618707
✉ info@grootspoor.com
📍 Kanaaldijk 122 B, 1831 GC Koedijk



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



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](#)



CRAZYTRAINS

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



PANZER-SHOP.NL

Panzer-Shop.nl is dé webshop voor voertuigen, figuren en baan-aankleding in N, TT, HO 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



M Modeltex

The best base for your model scene

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](https://www.instagram.com/modeltexture)



ELTIM

Onze webshop is gespecialiseerd in uitsluitend schaal TT modelbaan materiaal. Met een schaal van 1:120 is het een ideaal alternatief voor zowel HO als N. Op een relatief kleine tafel (TT = Table Top) kunt u een leuke baan opbouwen. Op grote tafels kunt u een zeer realistisch baanontwerp maken.

🌐 www.schaaltt.nl

Modeltreinhuis

www.modeltreinhuis.nl

Kwaliteit, prijs en service

MODEL TREIN HUIS ROOSEDAAL

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

🌐 www.modeltreinhuis.nl

✉ info@modeltreinhuis.nl

📍 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

Ardennen Expres

VERSLAG VAN EEN TREINSTEWARD

De Ardennen Expres was een internationale trein die Amsterdam CS, en in sommige jaren Haarlem, in de weekenden van juni, juli en augustus met Luxemburg verbond. Fabian Vendrig werkte enkele jaren als treinsteward op deze trein en doet verslag.





NMBS 5529 met Ardennen Expres 1138 (Luxemburg - Haarlem). Wilwerwiltz (L), 13 augustus 1988. (foto Maarten van der Velden)



De Ardennen Expres reed van 1982 tot en met 2002 en vertrok 's ochtends uit Haarlem of Amsterdam CS en kwam 's middags aan in Luxembourg-Ville, het hoofdstation van Luxemburg-stad. De trein stopte in Utrecht CS, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Maastricht, Liège (Luik)-Guillemins en verder op een lange reeks stations in de Belgische en Luxemburgse Ardennen. Zo'n tweeënhalf uur later ging de trein naar Amsterdam Centraal terug waar die rond half elf 's avonds arriveerde.

RIJTUIGEN

Op deze trein deed ik dienst van 1999 tot en met 2002, het laatste jaar waarin de Ardennen Expres reed. De in dit artikel opgetekende ervaringen zijn op die periode gebaseerd, het is dan ook geen complete beschrijving van deze internationale trein. De trein bestond voornamelijk uit geel-blauwe intercity-rijtuig (ICR) die vanaf 1980 bij NS in dienst kwamen. Vaak werden ook fiets-, bagage- en buffetrijtuigen in de trein geplaatst. Soms ging er een ICR Plus-rijtuig mee, de omgebouwde donkerblauwe ICR

met een hoger comfortniveau. De Ardennen Expres was in feite de enige echte Beneluxtrein die de drie landen (België, Nederland en Luxemburg) met elkaar verbond. In Maastricht werd de 1600 gewisseld voor een Belgische elektrische locomotief uit de reeks 27 die de trein naar Liège-Guillemins trok. Daar moest kop worden gemaakt, waarbij een NMBS-dieselloc uit de HLD 55-serie aan de achterkant van de trein werd geplaatst. Deze trok de trein door de Ardennen naar Luxemburg-stad. Soms alleen, soms in dubbeltractie.

DE LAATSTE DIESELTRACTIE

Op 30 augustus 1998 dacht men dat het de laatste dag was dat de trein zou worden getrokken door een diesellocomotief, want de spoorlijn door de Ardennen was inmiddels nagenoeg geëlektrificeerd. Om dit niet ongemerkt voorbij te laten gaan had Spoorgroep Luxemburg geregeld dat de terugrit tot Luik in treinschakeling met een CFL-dieselloc 1800 zou worden gereden. Deze was voorzien van een krans, lint met de tekst 'le Dernier express international Haarlem - Luxembourg v.v. en traction diesel - 30-08-98' en een speciaal koersbord. Omdat de elektrificatie tussen Trois-Ponts en Rivage niet op tijd was voltooid, reed de Ardennen Expres ook het jaar daarop met dieseltractie. In mei 2000 was de elektrificatie geheel voltooid, waardoor de dienst tussen Luik en Luxemburg vanaf 28 mei 2000 elektrisch kon worden uitgevoerd. De Ardennen Expres werd in het seizoen van 2000 vanaf Luik door een Luxemburgse eloc serie 3000 naar Luxemburg getrokken.

RAILCATERING

De Ardennen Expres, met treinnummers 1138/1139, was niet alleen geliefd bij spoorhobbyisten, maar ook bij het treinpersoneel. De toenmalige Wagons-Lits, vanaf 1993 Railtender, verzorgde de catering.





Railtender werd op 1 januari 1999 overgenomen door Albron Railcatering, dit bedrijf verzorgde de treincatering in Nederland tot deze in de zomer van 2003 door NS werd afgeschaft. In de periode waarin ik op de Ardennen Expres werkte, werden de cateringdiensten verzorgd door het Railtender/Albron-filiaal in Eindhoven. Bij aanvang van de rit stapten doorgaans twee treinstewards met elk een volle trolley in het NS-buffetrijtuig. De zeven buffetrijtuigen waren door de werkplaats Tilburg in 1993-1994 omgebouwd uit voormalige SNCF Grill Express-rijtuigen. De werkplaats Haarlem was verantwoordelijk voor de draaistellen en het interieur. Ze konden als bar/discorijtuig worden ingezet, maar ook als restauratiewagen. Een diesellaggregaat zorgde voor de stroomvoorziening, maar dit haperde vaak of deed het helemaal niet. Dat betekende dan behelpen voor de treinstewards omdat het water voor koffie en thee niet kon worden gekookt. Omdat bevoorrading vanuit Eindhoven niet mogelijk »



VAAK LIEPEN EEN FIETS-, BAGAGE- EN BUFFETRIJTUIG MEE

1. CFL 1815 en NMBS 5531, wat de afscheidsrit met dieseltractie zou moeten zijn van de Ardennen Expres. Luxemburg-depot, 30 augustus 1998.
2. De Ardennen Expres getrokken door de NMBS 5510 is zojuist aangekomen in het station van Luxemburg, 7 september 1999.
3. De Ardennen Expres met aan kop de 5510 komt het station van Kautenbach binnenrijden op 28 augustus 1999.
4. De Ardennen Expres voor het laatst met dieseltractie op 29 augustus 1999. De 5505 is versierd met vlaggen, het logo van Spoorgroep Luxemburg en een koersbord.
5. De 5505 komt met de Ardennen Expres op 29 augustus 1999 Kautenbach binnenrijden met het bar/buffetrijtuig direct achter de loc.





DE TREINSTEWARD GING MET DE TROLLEY DOOR DE TREIN

was, werden de keukeninstallatie en de biertap niet gebruikt. Alles wat nodig was zat in de trolley. Licht-effecten en muziek werden amper gebruikt zodat het barrijetuig vooral een plek was om te zitten en met een hapje en een drankje van de reis te genieten.

ERVARINGEN OP DE ARDENNEN EXPRES

De prijslijst voor de minibar was tot de invoering van de euro op 1 januari 2002 in Belgische franken en Nederlandse guldens, maar als een reiziger met Franse francs, Duitse marken of Amerikaanse dollars wilde

betalen, werd daar door de treinsteward niet moeilijk over gedaan. De extra marge qua wisselkoers was ten voordele van de steward. Reizigers hoefden overigens niet altijd naar het barrijetuig te lopen. Als er twee treinstewards waren, kon één het barrijetuig bedienen en de ander met de trolley door de trein gaan. De trein werd gebruikt door vakantiegangers, voor dag- en weekendtrips, door Belgische padvindsters (soms echt té veel, vond ik) die in Luik opstapten en de onvermijdelijke spoorweghobbyisten. Doorgaans was het niet druk, maar op sommige dagen was dat wel het geval. Veel reizigers stapten uit op de stationnetjes in de Belgische of Luxemburgse Ardennen, een handvol ging mee tot het eindpunt Luxemburg. De Nederlandse conducteurs (HC's) stapten meestal af in Maastricht, waar een Belgische HC van de standplaats Gouvy of Luik de trein overnam. Die had vaak de autoslaaptrein naar 's-Hertogenbosch tot Maastricht begeleid. In Gouvy nam de Luxemburgse HC het over van Belgische collega.

RANGEREN

Na aankomst in Luxemburg-stad werd de trein wegge-rangeerd en hadden de treinstewards zo'n twee uur pauze. Soms bleef de trein aan het perron staan en liep alleen de locomotief voor de terugreis om. Voor de treinstewards was er genoeg tijd om wat te eten en een rondje door de stad te lopen. Uiteraard werden er boodschappen gedaan, vooral drank en sigaretten waren in Luxemburg een stuk goedkoper. Aangezien er in het barrijetuig genoeg ruimte was, werden er soms bestellingen voor collega's meegenomen. De Ardennen Expres vertrok om 16:13 uur uit Luxemburg-stad. Op zondag was de terugreis vaak drukker met terugkerende reizigers dan op zaterdag. Die genoten van de laatste paar uren vakantie in de trein en dan kon het best gezellig worden. Uw auteur heeft in de



**PRIJSLIJST IN
GULDENS EN
BELGISCHE FRANKEN**

loop der tijd het nodige meegemaakt met beschonken passagiers, al liep het nooit uit op ernstige incidenten. Wel moest hij eens bijspringen toen een Belgische HC moeite had met de nooddeurvergrendeling en het sluiten van de deuren. De Belgische HC's uit Luik of Gouvvy hadden weinig ervaring met de ICR-rijtuigen, terwijl de treinstewards uit Eindhoven er vrijwel dagelijks in werkten en ze beter kenden. Als treinsteward had ik al veel interesse in treinen en treintechniek en zo leerde ik regelmatig van NS-conducteurs en machinisten wat bij. Die opgedane kennis bleek tijdens die betreffende dienst van groot belang, waardoor de vertraging tot slechts enkele minuten beperkt bleef.

EINDHOVEN

Na een dienst van zo'n twaalf uur kwam Eindhoven in zicht, waar de treinstewards afstapten en het verdiende bedrag werd uitgerekend en afgestort. Het was een lange dag, want de reguliere diensten vanuit Eindhoven gingen in die tijd niet verder dan Den Haag CS, Heerlen, Maastricht en Haarlem. Gemiddeld duurden de diensten zo'n acht uur. Door de bijzondere route en het internationale karakter was het een geliefde trein om op te werken, ook ik deed daar graag dienst op. Mooie herinneringen zijn mij bijgebleven. De reis door de Ardennen, met Nederlandse ICR-rijtuigen, was natuurlijk prachtig. Het was daarom niet alleen voor de reizigers jammer dat deze trein, toch onverwachts, in 2002 voor het laatst reed. Veel reizigers maakten dankbaar gebruik van deze enige echte Beneluxtrein. //

GERAADPLEEGDE BRON: NVBS, OP DE RAILS 2003-5

6. De CFL 907 rangeert met NS ICR-rijtuigen van de Ardennen Expres.
7. Het koersbord van de Ardennen Expres. Luxemburg, 27 juli 1996.
8. De 5531 rijdt met de Ardennen Expres door de voormalige halte Chauxhe. Deze lag op een steenworp afstand van het station van Poulseur, zomer 1993.
9. De auteur van dit artikel, nog in het een uniform van de Railtender, poseert bij de NMBS HLD 5510 in Luxemburg kort voor vertrek naar Nederland in de zomer van 1999. (foto Stefan Simons, met camera Fabian Vendrig)
10. Informatiefolder van de Ardennen Expres in het seizoen van 1999, met algemene informatie en dienstregeling.
11. De prijslijst in Belgische franken en guldens was in het vouwblad opgenomen.

[illegible][illegible]

E-wagen voor blokkendoostrein

SNELGOEDWAGEN ALS BOUWKIT

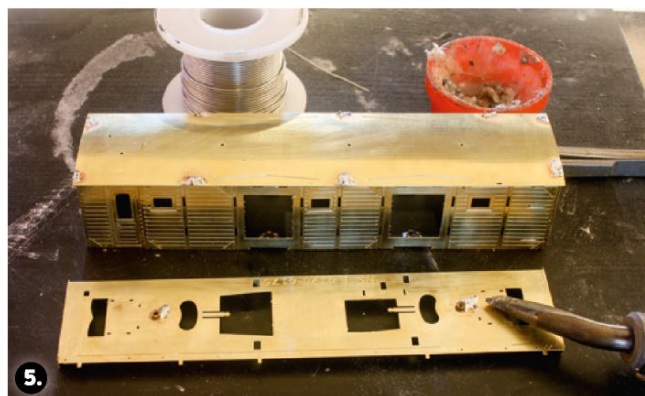
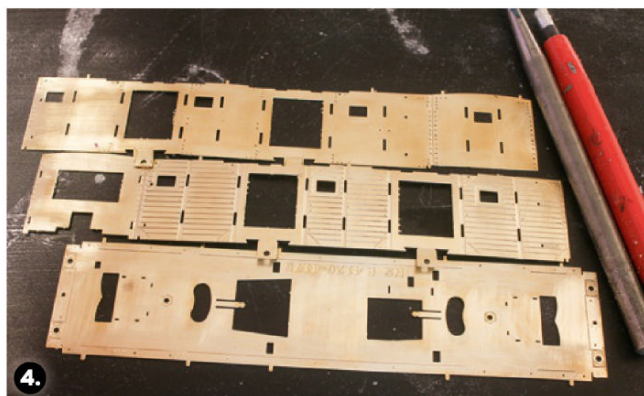
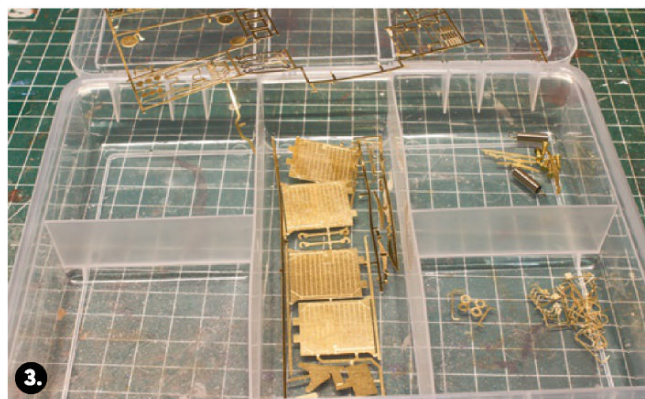
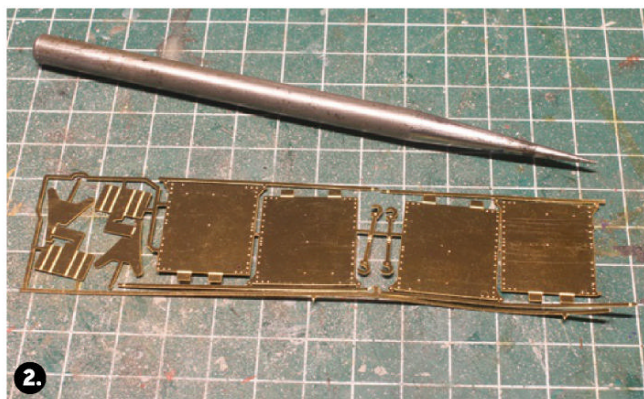
Na de Tweede Wereldoorlog had de NS een tekort aan blokkendoosrijtuigen met een bagageruimte. Dat werd ingevuld door het ombouwen van E-wagens. Thonis van der Weel gaat met een messing bouwkit van een E-wagen in H0 aan de slag.



1.

De NS-wagens E4126-4175 zijn in 1921 door HAWA in Hannover gebouwd als bestelgoedwagens. In tegenstelling tot voorgaande Staatsspoorwagens was de begeleidersafdeling via een aparte deur in de zijwand bereikbaar. In 1934 werd de benaming gewijzigd in snelgoedwagens. In 1950 werden 36 wagens ingericht

als personentreinbagagewagens - genummerd D4311-4345 - en in 1955 nog enkele wagens tot goederentreinbagagewagens, de Dg 4495-4499. Vanaf 1956 werden de gasketels verwijderd en kwamen er diagonale zijwandversterkingen. De wagens werden tot 1962 afgevoerd, maar vele bleven nog lang als dienstwagen aanwezig.



Snelgoedwagens

Na de Tweede Wereldoorlog had de NS een gebrek aan blokkendoorsrijtuigen met een bagageafdeling. Om dit probleem op te lossen werden acht snelgoedwagens geschikt gemaakt om in blokkendoostreinen dienst te doen. Met de etsplaat van Seinarm kunnen we zo'n trein in model nabootsen. De etsplaat is compleet met als toegift een aantal sluitseinborden en op het transfervel de bijbehorende beschrijving. Wielstellen, aspotten, dakluchters, buffers, profielen en koppelingen moeten apart worden aangeschaft. Een kortkoppelingsmechaniek is in de etsplaat opgenomen. Als eerste moet de etsplaat worden schoongemaakt en van de oxidelaag worden ontdaan. Voor de grote onderdelen kan hiervoor fijn waterproof schuurpapier worden gebruikt, voor de fijnere onderdelen is een glasvezelstift aan te bevelen. Vervolgens worden alle klinknagelgaten met een stompe stift doorgedrukt. Veel kracht is hier niet voor nodig. Wel moeten de onderdelen na het ponsen worden rechtgebogen. Controleer of alle gaten voor handgrepen en dergelijke open zijn en ruim ze zo nodig wat op.

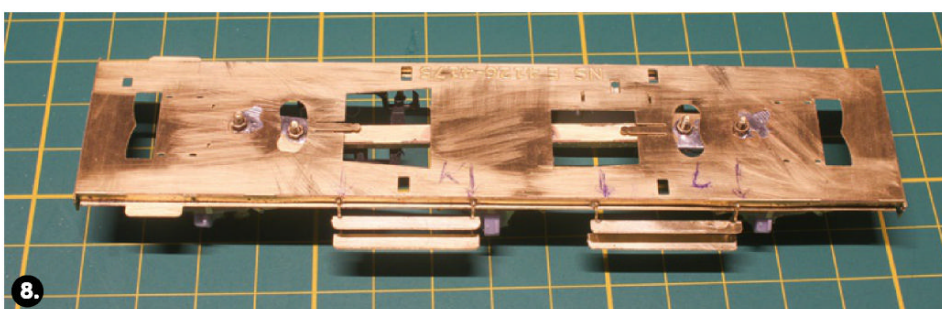
Solderen

De wagonbak is snel in elkaar gevouwen en met de lippen aan het dak bevestigd. Ditmaal heb ik de hoofdconstructie gesoldeerd en de details gelijmd. De te solderen hoek van de wagonbak fixeren we met een stukje plakband, zo blijven de twee delen tijdens het solderen op hun plaats. De moeren waarmee de bak

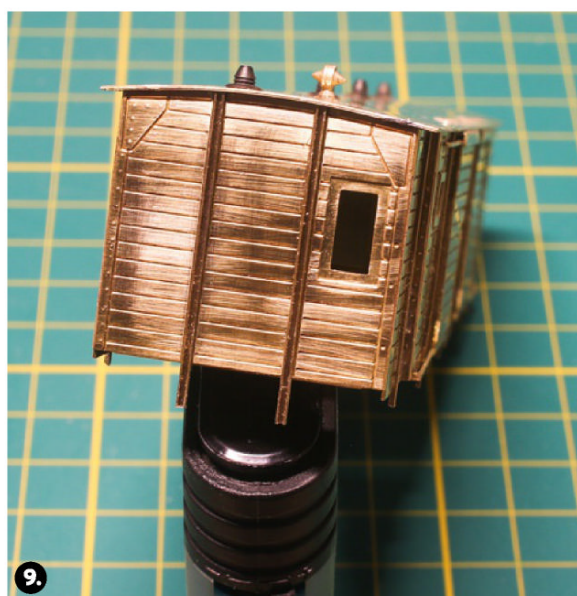
ETSPLAAT MET LANGE EN KORTE TREEPLANKEN EN SLUITSEINBORDEN

straks op het onderstel wordt vastgezet, solderen we vast voordat de plaatjes naar binnen worden gevouwen. De daklippen worden met weinig soldeer vastgezet en daarna gladgevlid. Als de conducteursafdeling in model is gevouwen zet ik deze met soldeer aan de bak vast. Ook hier helpen lippen het bouwdeel »

1. De E-wagen is in de blokkendoostrein geplaatst. De beide Roco-wagens horen bij een andere jaargang.
2. Als de plaat is gereinigd, worden de klinknagels met een niet te scherpe stift doorgedrukt.
3. Een aantal kleine onderdelen moet meteen uit de deuropeningen worden losgemaakt. In een sorteerdoos raken ze niet zoek. Handig is de etsplaat in kleinere stukken te knippen.
4. De vloer en zijwanden liggen klaar om gevouwen en gesoldeerd te worden.
5. De wagonbak en het frame zijn gesoldeerd. De overvloedige soldeer op het dak kan worden weggevlid.



GASLICHTVENTILATOREN MET MESSING GASLEIDING



op de juiste plaats te houden. Tenslotte soldeer ik het onderstel in elkaar. Om deze drieasser door modelbogen te laten lopen, moet de middelste as enige speling hebben. Voorwaarde voor een goede werking is wel, dat er nauwkeurig gewerkt wordt. De gaten van de verbindingsboom kwamen niet goed uit, zodat ik er sleufgaten van heb gemaakt. Dit tast een goede werking niet aan. De bakveren worden aan de stelbalken gelijmd, waarbij de buitenste veren boven de aspotten van de draaiende assen zijn gezet. Dit blijkt de werking niet te beïnvloeden. Wel moet een van de bevestigingslippen worden afgeknipt.

Treeplanken

Oorspronkelijk hadden deze wagens lange treeplanken; deze zijn rond 1935 ingekort. Wie de blokendoosversie wil bouwen, moet dus de korte versie gebruiken. Beide versies zijn in de etsplaat aanwezig. De onderdelendoos levert een remcilinder met toebehoren; deze is aan de wagonbodem met secondelijm



10.

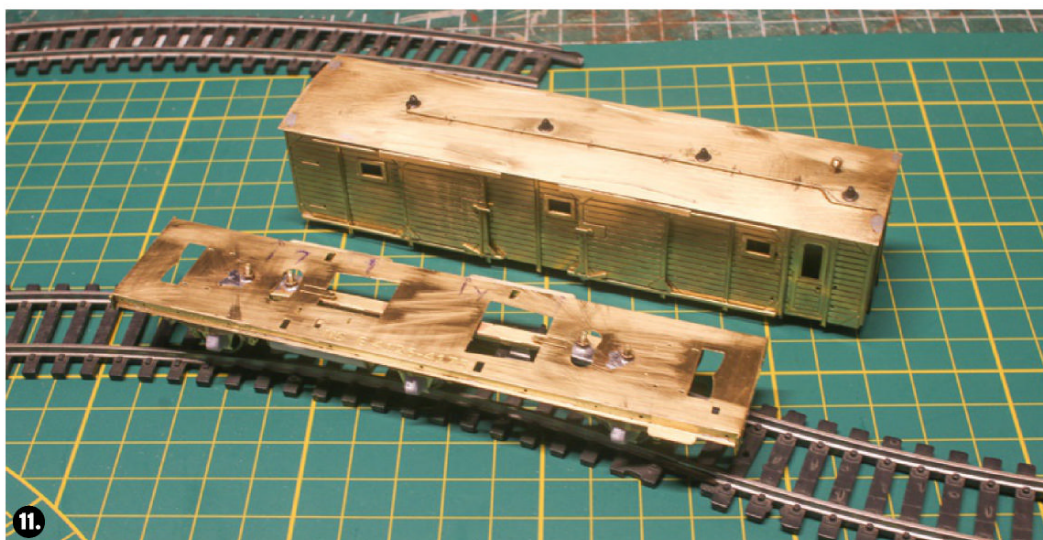
vastgezet. Ook de andere details zijn met secondelijm aan de wagenbak gefixeerd. Om vlekken te voorkomen is dit zoveel mogelijk van binnenuit gedaan. De U-profielen bij de deuren zijn aan de bovenzijde een millimeter korter, anders kunnen de deuren met de overkapping niet in het daarvoor bestemde gleufje gestoken worden. Let op dat de schuifdeuren verschillende lengten rails hebben. De bak had in de naaolooze uitvoering niet meer alle horizontale handgrepen, maar toch waren er wagens waar deze op de deuren zijn blijven zitten.

Gasleiding

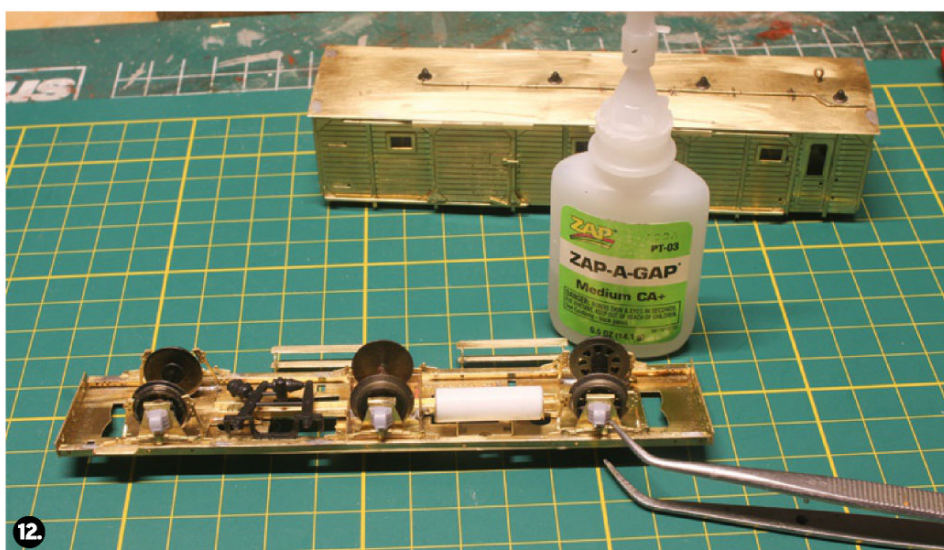
Op het dak komen de gaslichtventilatoren van MK-modelbouw en een gasleiding uit 0,3 mm messing-staf. Deze werd met kleine lussen transformatordraad vastgezet, waarvoor een aantal gaten in het dak zijn geboord. Het is wat werk, maar het oogt erg goed. Als alle details zijn aangebracht, wordt de wagen gereinigd met een wattenstaafje met aceton en een glasvezelstift om eventuele lijmresten te verwijderen. Daarna volgt een dunne laag primer uit de spuitbus.

Het onderstel wordt daarna met een spuitbus matzwart gespoten, de bovenbouw krijgt met de airbrush een eigen mengsel groen. Tenslotte worden de handgrepen en dergelijke met zwart afgezet. De transfers laten zich vrij gemakkelijk aanbrengen. Vooral bij de »

6. De zijwand is grotendeels klaar. De handgrepen volgen later.
7. De gasleiding op het dak is met kleine lussen trafodraad vastgezet.
8. Het frame met het drieassermechaniek en korte treeplanken. Er is een remwerk uit de rommel-does onder gehangen.
9. Ook in de kopwand zit een raam. Als proefpassing zijn de raamlijsten los ingezet.
10. De NS E 4132 staat naast de loods afgesteld.
11. Het onderstel loopt door spoorbogen, maar een S-boog uit krappe industrierails is te veel gevraagd. Er zal in ieder geval gewicht moeten worden toegevoegd. Enig experimenteren is hier op z'n plaats.



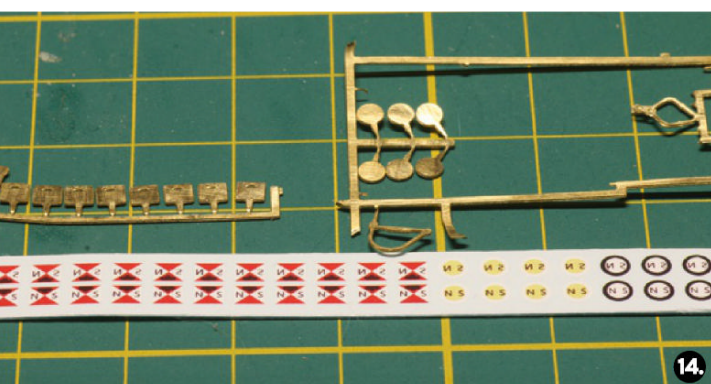
11.



12.



13.



14.



15.

hoektekens voor het remwerk is een behandeling met decal softener een must. Als alles netjes zit, kan een laag matvernis worden aangebracht. Hiervoor gebruik ik de spuitbus van Vallejo. Daarna kunnen de kunststof vensters met Kristal Klear worden aangebracht, waarna de tralies met hetzelfde product achter het glas komen. Het verdient aanbeveling de bevestigingsbouten bij wijze van test in de moeren te draaien als de bak nog los is. Soms moet even wat weerstand worden overwonnen, wat beter gaat zonder dat het onderstel in de weg zit. De werkplaats heeft de snelgoedwaggen opgeleverd, de blokkendoostrein kan er mee worden versterkt. //

-
- 12. De bladveren staan op de juiste plaats. Daartoe moet één lip worden afgeknipt.
 - 13. Nadat de wagen geschilderd is, krijgt het dak een extra vervuilbeurt met verdunde zwarte verf.
 - 14. De etsplaat en het transfervel bevatten materiaal voor een aantal sluitseinborden.
 - 15. De schuifdeuren en treeplanken maken de drieassige snelgoedwaggen tot een bijzondere verschijning.
-



Der Elefant - ein Schweizer Dampfgeant

Loki Spezial 57, Die C 5/6 2901-2902 und 2951-2978 der SBB

Door Heinz Rihs en Lorenz Scherier, uitg. Stämpfli Verlag, formaat A4, 132 blz., 232 foto's waarvan 204 zw, 38 tekeningen, 44 tabellen/grafieken, Duitstalig, ISBN 978-3-7272-6130-5, € 34,90.

De door SLM voor de Gotthardlijn tussen 1914 en 1917 in drie series gebouwde C 5/6 (vijf aangedreven assen) was de sterkste en grootste stoomloc die de SBB heeft gekend. De bijnaam Olifant deed de machine recht. De eerste seriebestelling (C 5/6 2951-2953) werd in verband met het tekort aan sterke locs door SBB al geplaatst voor de proeflocs in 1913 waren geleverd. De C 5/6 2953 was net op tijd om in 1914 op de Landesausstellung in Bern gepresenteerd te worden. Door de elektrificatie van de bergspoorlijn eind 1920 werden de locs in het heuvel-land en in de Jura ingezet. Een aantal locs heeft bij de DRG en SNCF dienst gedaan. De auteurs gaan in op de techniek, exploitatie en de vele wijzigingen die de locs in de loop der tijd hebben ondergaan. De door C 5/6-machinist Fred Bauder opgetekende anekdotes uit de jaren vijftig maken met de vele historische foto's het verhaal over dit loctype compleet.-DH

Havenspooren op de Rechter Maasoever

Spoorvervoer in Rotterdam-West en de Spaanse Polder 1908-2008

Door Paul Engelbert, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21 x 27 cm, 212 blz., 82 zw- en 85 kleurenfoto's, 22 tekeningen, hardcover, ISBN 978-9-4920-4084-8, € 45.



Bij de SSN werd op 22 november 2023 het boek Havenspooren op Zuid gepresenteerd. Daar is nu een vervolg op gekomen dat de aanleg en teloorgang van de havenspooren in Rotterdam aan de noordzijde beschrijft. De auteur volgt hierbij hetzelfde stramien als bij zijn eerste boek. De aanleg van de sporen op de Rechter Maasoever begon later (29 jaar) dan die op Zuid. Op diverse kaarten is goed te zien welke sporen er bij gekomen zijn. In de beginjaren was de omvang van het havenspoor nog bescheiden. Dat veranderde met de aanleg van RMO Oost aan de Schiehaven. Met het graven van nieuwe havens nam ook de omvang van de raccordementen toe, een proces dat in 1938 werd afgerond. Ook dit boek bevat vele, soms niet eerder gepubliceerde foto's, ook uit de begintijd, aanvankelijk met stoomlocs, later vooral met DER-locs 5/600. In de jaren vijftig werd het industrieterrein Spaanse Polder ontwikkeld. In de jaren zestig liep het vervoer steeds verder terug. Vanaf 1994 werd er niet meer gerangeerd. In 2008 viel het doek en zijn daarna alle sporen opgebroken. Er is ook aandacht voor de Stoom Stichting Nederland. In 1977 werd loc 012 075-8 (nu 01 1075) in de Spaanse Polder naast het seinhuis op het Marconiplein gestald. Ook dit goed gedocumenteerde boek zal bij veel lezers in de smaak vallen.-TO

Het spoor door Delft en de spooraansluiting van de Gistfabriek

Door Wim Verboon, uitg. Lycka till Förlag, formaat 26 x 21 cm, 160 blz., 210 afbeeldingen waarvan 25 in kleur, hardcover, ISBN 978-9-4920-4083-1, € 42,50.



Het boek beschrijft de ontstaansgeschiedenis van de aanleg van de HSM-spoorlijn na het doortrekken van de Oude Lijn naar Rotterdam en bevat veel historische foto's. Dat de aanleg door Delft niet zonder slag of stoot ging, komt uitgebreid aan bod. Op 5 mei 1847 maakte de eerste trein proefritten door Delft. Vanaf 1864 werd naast het breedspoor normaalspoor aangelegd. De nadruk van het boek ligt op de aansluiting van de Gist- en Spiritusfabriek vanaf 1883. Die groeide uit tot een flink emplacement. De fabriek (NOF, Calvé, nu DSM) had een eigen smalspoornet. In 1961 stopte het gistvervoer per spoor. Andere producten gingen nog wel per trein, maar het werd gaandeweg minder. De auteur gaat uitgebreid in op de historie rond de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. Dat doet hij nauwelijks met de jongste ontwikkelingen (spoortunnel, nieuw station, sloop viaduct) in Delft, omdat, aldus de schrijver, daar al veel publicaties over zijn verschenen. Jammer, want dat zou de geschiedenis van het spoor door Delft compleet gemaakt hebben.-TO

RFO/NVBS 1931

Op 12 december 2025 presenteerte de NVBS elektrische locomotief 1831 van Rail Force One (RFO) op het depot van de Stoom Stichting Nederland in Rotterdam als blikvanger voor het 95-jarige jubileum van de vereniging. Raymond Kiès doet verslag.

Met deze locomotief geeft de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen (NVBS) concreet vorm aan het nieuwe imago van 'Railvereniging van toen en nu'. Op de zijwanden zijn diverse materieeltypen afgebeeld die een rol hebben gespeeld in de Nederlandse spoorweggeschiedenis. Dat daarbij keuzes onvermijdelijk waren, spreekt voor zich. Zo ontbreken voor NS karakteristieke treinen als Mat '64 en DDM, evenals locomotieven die symbool staan voor de opkomst van particuliere vervoerders, zoals de Class 66, G1206, Traxx en Vectron. Met een knipoog naar het oprichtingsjaar werd het nummer 1931 op de fronten van de locomotief aangebracht. Daarboven prijkt het NVBS-logo, geïnspireerd op de schilden die SNCF-locomotieven voerden wanneer zij een hoog-

waardige reizigerstrein trokken. Het ontwerp van de 1831, uitgevoerd in het blauw van de NVBS als basis-kleur, kwam tot stand in samenspraak met Railcolor Design. Uiteraard is de machine niet in 1931 omgenummerd. Het is niet de eerste keer dat een locomotief in het kader van een NVBS-jubileum een bijzondere uitstraling krijgt. In 2011 vervulde de 1254, destijds in dienst bij Euro-Express Treincharter, die rol ter gelegenheid van het tachtigjarig bestaan van de vereniging. Dat jubileum bereikte zijn hoogtepunt met de samenkomst van de acht nog bestaande locomotieven van de serie 1200. Ook de datum van 12 december heeft een verleden als het om de NVBS en elektrische locomotieven van NS gaat: oudere liefhebbers hebben het nog steeds over de winterse afscheidsrit met de 1001 in 1981.





RFO-LOCS

Met het nieuwe uiterlijk van de 1831 is bij RFO de huisstijl van Locon definitief verdwenen. De 1837, de andere locomotief die nog in oranje-witte kleuren was uitgevoerd, werd in november 2025 buiten dienst gesteld. Daarmee resteert nog slechts één dienstvaardige locomotief ex-serie 1800 in Locon-kleuren: de 9901 van Railexperts (ex-NS 1827) en dat zal voorlopig zo blijven. De 1800'en van RFO kennen ieder een eigen verschijningsvorm. De 1828 rijdt in een grijze kleurstelling met rood-wit-blaauwe Amtrak-belijning. De eveneens grijze 1829 is voorzien van een zwart-grijs-witte sierband. De 1830 is uitgevoerd in 'Portugees' oranje en de 1831 in NVBS-blaauw. Daarnaast beschikt RFO over de ex-NS-locomotieven 1744, 1750 en 1752, alle uitgevoerd in het bekende vissen-motief. De RFO 1831 zal voornamelijk in de goederendienst naar Bad Bentheim zijn te zien, maar zal daarnaast verschijnen bij manifestaties en worden ingezet voor extra treinen. Zo trok de locomotief op 3 januari 2026

de NVBS-oliebollenexpress. Ook op On traXS in het Spoorwegmuseum, van 20 tot en met 22 maart, zal hij zijn opwachting maken, samen met het handmonster van het later te verschijnen Roco-model. //

1. De eerste stop als NVBS 1931 maakte RFO-locomotief 1831 naast collega 1744, eveneens van RFO, maar nog niet in dienst. Rotterdam, 12 december 2025.
2. Kort voor de presentatie wordt de laatste hand gelegd aan de 1831. Rotterdam, 12 december 2025.
3. In 2011 maakte EETC 1254 reclame voor de NVBS. Op 19 februari 2011 werd de machine in Amersfoort gepresenteerd.
4. Een dag na de roll-out mocht de 1831 in zijn nieuwe jas op pad: met schuifwandwagens van de Kijfhoek naar Bad Bentheim. Rotterdam C, 13 december 2025. (foto Matthijs Schreurs)



Preview

De volgende Railhobby, nummer 492, verschijnt half maart.

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



Baan in beeld: Blikken trein, deel 1

De indrukwekkende collectie van Marius van Rijn bevat spoor 1-treinen van 1906 tot 1938.



Techniek: NS ongevalkraan

De 63 tons Krupp-Ardelt-kraan wordt door Rob Mooij in model gebouwd.



Railinfo+: LINT/41H

Matthijs Schreurs volgt de treinstellen in Nederland en daarbuiten.



Doen: Standerdmolen

De H0-bouwkit van Auhagen naar Nederlands voorbeeld aangepast.

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 werken aan dit nummer mee** Dirk Achtien, Kees Bregman, John Brendel, Sander Broerse, Pablo Castagnola, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Giovanni Grasso, Roelof Hadders, Raymond Kiès, Simon Mosbjerg Mørch, Hans de Mooij, Stefan Simons, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Maarten van der Velden, Hans van de Ven, Fabian Vendrig, Thonis van der Weel, Chris Westerduin, Dirk Wittmann **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), abonnements@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 Merkpplaats.

© Copyright 2026. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. Geen enkel deel van deze uitgave mag worden gebruikt voor het trainen van kunstmatige intelligentie. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan. AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN © Railhobby. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven en/of in alle mogelijke media van uitgever of van derden worden gebruikt. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurs-handboek 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!

Nieuw model 2026

Digitale mfx+ decoder
met 19 licht- en geluidssignalen

Lengte over de buffers 20,8 cm

Met buffercondensator voor
het overbruggen van korte
stroomloze railsecties

Voorbeeldgetrouw voorzien van
gele en witte frontseinen



Voorbeeld:

Elektrische locomotief type 1200 van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Kleur grijs/geel. Locomotiefnummer 1210. Model in de uitvoering vanaf 1972.

Modelhighlights:

- Voorbeeldgetrouw voorzien van gele en witte frontseinen.
- Digitale mfx+ decoder met uitgebreide licht- en geluidssignalen.
- Met buffercondensator voor het overbruggen van korte stroomloze railsecties.

Een bijpassende set goederenwagens vindt u in het Märklin H0-assortiment onder artikelnummer 46939.



Met buffercondensator

märklin
H0



37278 Elektrische locomotief type 1200

TRIX
H0



22406 Elektrische locomotief type 1200

€ 429,-*



46939

46939

37278/22406

Terug van weggeweest!

Märklin/Trix/LGB Telefoonservice

Maandag, woensdag en vrijdag van
14:00 tot 16:00 uur

Telefoon: +31 (0) 522 78 21 88
E-mail: service@marklin.nl

Roco



ROCO-Highlights 2026

Vol enthousiasme en energie beginnen we samen aan een nieuw modelspoorjaar!

Het ROCO-programma presenteert tegelijkertijd sterke nieuwe modellen en technische innovaties die hun debuut maken: Met de volledig opnieuw ontworpen **V 90/290** en de minutieus gedetailleerde **bouwsérie 217** blijven de dieselklassiekers vertegenwoordigd in de schaal H0, terwijl de verscheidenheid aan varianten van de **V-100-Oost** verder wordt uitgebreid. Bovendien wordt een veelgehoorde wens van veel verzamelaars vervuld met de technische revisie van een aantal geselecteerde stoomlocomotieven uit het voormalige FLEISCHMANN-assortiment, waaronder ander de elegante **S 10.1** van de KPEV, DB-serie **39.10** en de **DR-serie 22**.

Zelfs de bijzondere modellen zoals de kleurrijke CSD-stoomlocomotieven van de **bouwsérie 477**, bijgenaamd «Papegaai», worden door ROCO voor het eerst als volledig nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd. Met de **FLIRT 3** treinstellen van Stadler en de nieuwe generatie Railjet kan nu internationaal langeafstandsreizen op overtuigende wijze in modelvorm worden ervaren

Tal van andere nieuwe modellen en vormvariëaties completeren het uitgebreide productassortiment.

- ▶ **7100033/7130033/7110033/7120033** - Papegaaien op de rails – stoomlocomotiefserie 477.0
- ▶ **700032/7710032/7720032** - Onmisbaar in het lokale vervoer – de FLIRT 3 wordt geïntroduceerd.
- ▶ **7300106/7310106/7320106** - Thuis in het rangeerstation – de serie 290
- ▶ **7300068/7310068/7320068** - Uitbreiding van de V-160-familie - de serie 217
- ▶ **7300092/7310092/7320092** - Diesellocomotief 2143 – derde serie van een klassieker
- ▶ **6200178/6210178/6220178, 6200179/6210179/6220179, 7500182/7510182/7520182** - Railjet van de nieuwe generatie – in model naar Italië
- ▶ **7300092/7310092/7320092** - Post per spoor – de postwagens van Zwitserland
- ▶ **6600245, 6600246, 6600247** - Zelflossers, WAP – bloktreinen voor Oost-Europa
- ▶ **6640005, 6640007** - Smalspoor rolwagens – speciaal transport



Hier vindt u alle Nederlandse
hoogtepunten in één oogopslag: