Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 49, MAART 2026 - NR 492 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE) - SCALACROSSMEDIA.NL

100 PAGINA'S DIK!

NEURENBERG:
Noviteiten 2026
28 pagina's nieuws

RAILINFO+:
LINT 41/H
inzet in Nederland

FOTOGENIEKE
ERSATZ LOCS
Duitse regiolijnen

RAILTEST: BAUREIHE 02 BRAWA



Baan in beeld: Blikken treinen
Schaal 1-modellen periode 1906-1935



Techniek: NS-ongevallenkraan
Zelfbouw zesassige 63 tons Krupp-Ardelt

00492

8 718836 140471

BP

Ontdek de nieuwigheden van ESU op *www*.loksound.nl

V100 DR :



31760 - 31761



31763 - 31764



31762

2-rail / 3-rail. Nu beschikbaar!



BR 151

31037 - 31036



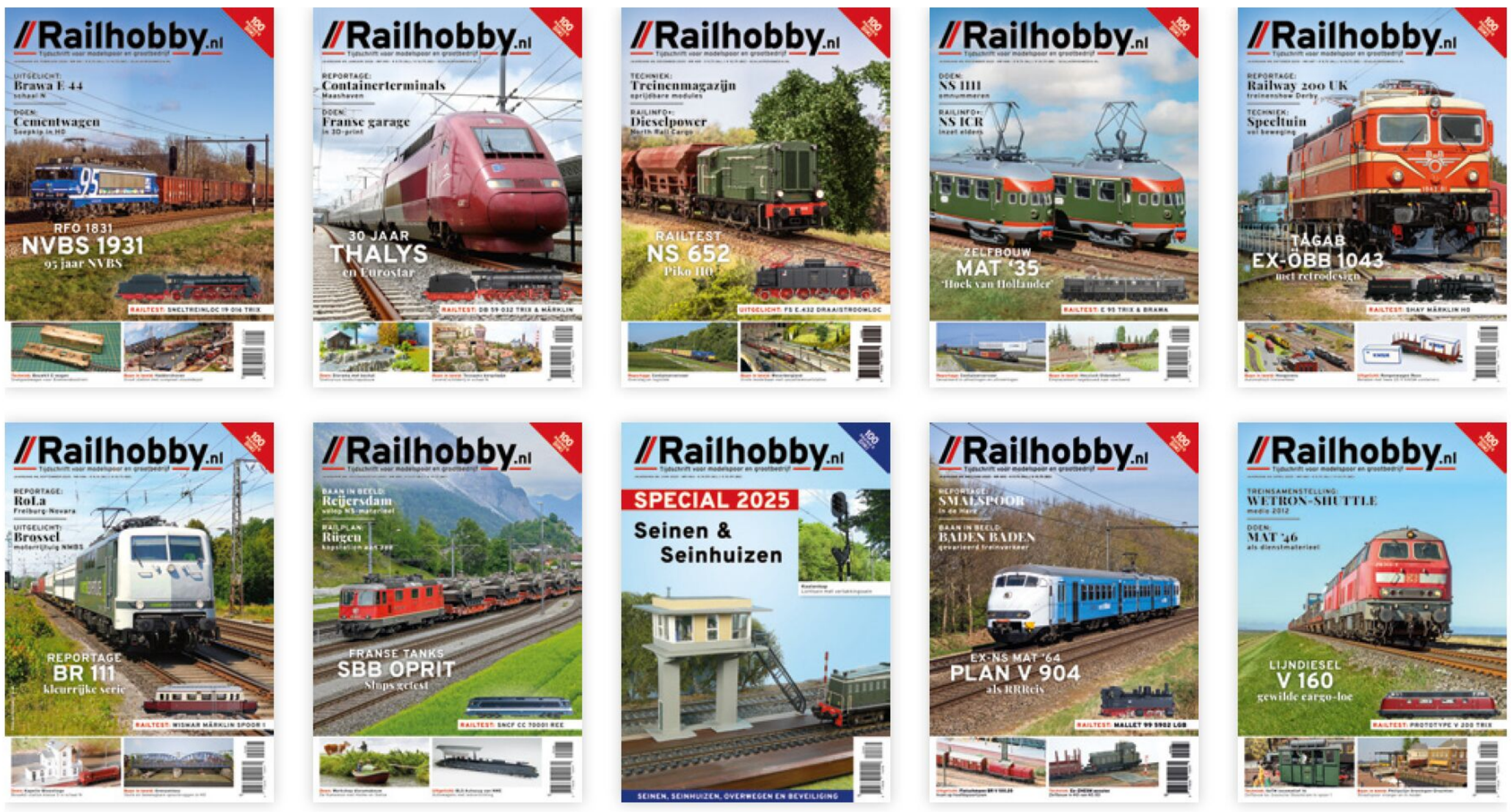


31035 - 31038



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

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



Cover
TRI 111 054

Voor het Duitse Ersatz-verkehr zet TRI de loc regelmatig in op de RB 37 Krefeld - Neuss. Kaarst, 11 juli 2025.

FOTO:
HAROLD VAN DER MEER



Doen, ontdekken en combineren. De scène komt levensecht over. (foto Stefan Izeboud)

Plan wordt realiteit

Elke modelbaan begint met een idee. Een schets, een gedachte, kortom een **plan** dat nog alle kanten op kan. Als we gaan bouwen, wordt duidelijk hoe dat plan zich ontwikkelt en tot leven komt. Dat is de reis van onze hobby: van plan naar realiteit. Om die reis voor iedereen mogelijk te maken, vindt u in Railhobby een scala aan artikelen, voor de beginnende **modelbouwer** en de gevorderde. Praktische tips, diepgaande **technieken** en inspirerende voorbeelden. Inspiratie begint buiten. Wie realistisch wil bouwen, moet vooral goed kijken. Tijdens een wandeling ziet u hoe het **landschap** golft, hoe kleuren in elkaar overlopen. Hoe een oude schuur verweerd is of hoe een tegelpad net niet recht ligt. Ook het kijken naar gebouwen is waardevol. De structuur van baksteen en de manier waarop regen zijn sporen nalaat, zijn details die modelbouw overtuigend maken. Wie goed kan kijken, bouwt realistischer.

Na zo'n wandeling, met frisse inspiratie in het hoofd, bladert u Railhobby door. Met technieken, **voorbeelden** en ideeën die aansluiten bij wat u buiten gezien heeft. De combinatie van **inspiratie** uit de natuur en kennis uit uw magazine, kan leiden tot het bouwen van uw droombaan. Doen, ontdekken en combineren. De **Doen-artikelen** tonen stap voor stap hoe u technieken kunt toepassen en door de links met het grootbedrijf ontstaat een goede mix van modelbouw en realiteit. Om het even of u uw eerste rails legt of werkt aan een gedetailleerd diorama. En misschien, na uw volgende wandeling, ook dat kleine duwtje naar de baan die u altijd al wilde bouwen.

Stefan Izeboud

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
27 't Nijvere Lezerke Publishers
27 TreintjeOost
27 Peperkamp Modelbouw
78 De leukste (web)winkels
100 Märklin

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 492









6

RAILTEST: BR 02 BRAWA

Na de succesvolle stoomlocserie 01 is eveneens van de Deutsche Reichsbahn de 02 uitgebracht. Of dit model wat toevoegt?

18

TECHNIEK: NS ONGEVALLENKRAAN

Op een Fleischmann-onderstel bouwt Rob Mooij de zesassige 63 tons kraan in schaal H0. Lastig was de gebogen tandkrans, gemaakt uit een gehalveerde tandrandbaanheugel.

24

RAILINFO+: LINT 41/H

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

28

NOVITEITEN: AANGEKONDIGDE MODELLEN

Achtentwintig pagina's met modelspoor en scenery dat u in 2026 tegemoet kunt zien.

58

VOORBEELD & MODEL: GROOTBEDRIJF NADER BELICHT

Van enkele noviteiten gaan we nader op het voorbeeld in.

70

REPORTAGE: CONTAINERTERMINALS, DEEL 3

In deze aflevering gaat Sander Broerse in op de terminals in Europoort en Botlek. Naast P&O Ferries zijn hier Bertschi en CLdN/Cobelfret actief.



64



28



24

80

BAAN IN BEELD: BLIKKEN TREINEN, DEEL 1

De collectie blikken treinen van de oud-SHM-medewerker bevat modellen van 1906 tot 1938. Guus Ferrée belicht de verzameling in twee delen.

88

HISTORIE: ‘PAGEGAAI’ 477.013

Ad van Sten reisde af naar het Tsjechische Česká Lípa om de weer onder stoom gebrachte loc te fotograferen.

93

DOEN: STANDERDMOLEN

Het Auhagen-model wordt niet alleen gemotoriseerd, maar krijgt ook een Nederlands aanzicht.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo
23 Railnieuws
56 Word abonnee
64 Modelnieuws
69 Spoorverhalen: Botlektunnel
87 Railpers
98 Preview Railhobby 493

EXTRA ONLINE

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



1.

VOORBEELD & MODEL

Baureihe 02 005 BRAWA

EERSTE EENHEIDSLOC VAN DE REICHSBAHN

Sneltreinlocomotieven blijven een grote aantrekkingskracht houden. Niet verwonderlijk dat Brawa na het succes met de stoomlocserie 01 hiermee door gaat. Het logische vervolg is de viercilindervariant 02, ook van de Deutsche Reichsbahn. Of dit model wat toevoegt?

Vooropgesteld, de eerste indruk is 'des Brawa's'. En dat is positief, op de burelen van de redactie staat een slanke, aansprekende locomotief in schaalgrootte 1:87 die tot dusverre alleen in mini oplagen door enkele kleinseriefabrikanten is uitgebracht. De ketel is mooi mat, het onderstel met de als altijd slanke, lees dunne, metalen spaken, de detaillering en de interessante doorkijk tussen frame en ketel verdienen zonder meer hoge cijfers. Maar bij het doorkijkje valt ook iets op. In tegenstelling tot de een half jaar geleden uitgeleverde loc van de serie 44, een driecilindermachine, is van een inwendige aandrijving niets te zien. Bij de 44 verkondigde Brawa tijdens de presentatie vol trots dat het 'binnenwerk' compleet en werkend was nagebootst. Bij een viercilinderimitatie in H0 is dat alleen al vanwege het ruimtegebrek bijna niet te realiseren. Maar in het onderhavige geval is er op beide schuin geplaatste leibanen na, niets te zien. Daarentegen zijn aan de voorkant, waar de schortplaat ontbreekt, de beide binnencilinders goed waarneembaar. Ze vormen in feite het bestaansrecht van dit model. Anders was het een geheel identiek model van de serie 01 geworden.

Kleine windleiplaten

Om te bezien of er überhaupt verschillen zijn, hebben we voor deze gelegenheid behalve de 02 005 ook de 01 van Brawa uit het modeldepot gehaald en op de fototafel gezet. Daarbij viel de keuze op de 01 025 omdat die grote gelijkenis heeft met het onderwerp van deze test. Ook deze 2'C1'-loc heeft kleine Wagner-windleiplaten, olielampen en dus geen generator, een nagenoeg identiek onderstel en een smeerpers onder de stokerskant van het machinistenhuis. Bijna hadden we gemeld dat beide modellen ook met een tender van het type 2'2'T32 waren gekoppeld, maar bij nader inzien is dat niet het geval. Het model van de 02 005



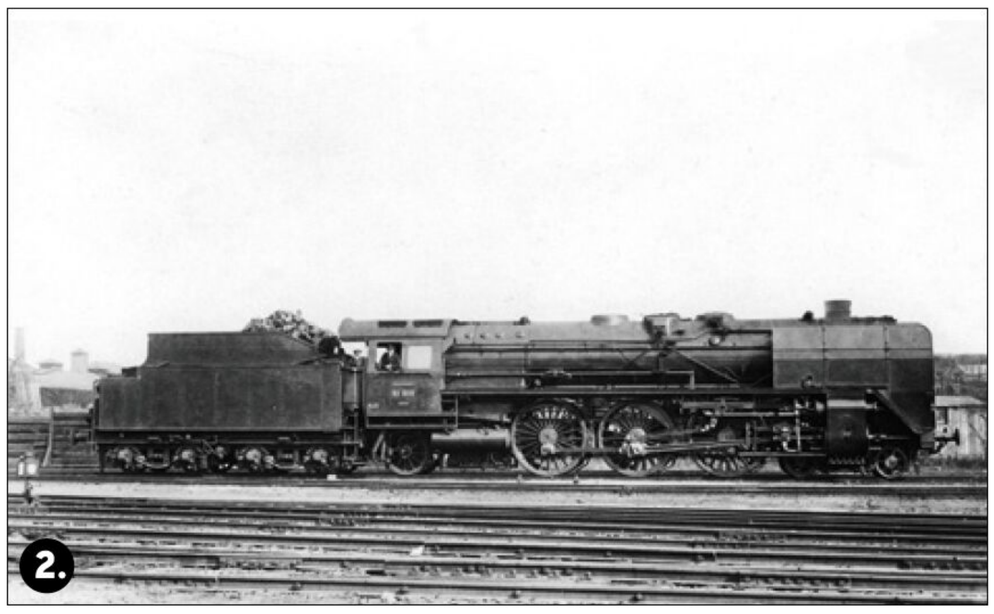
vormt een combinatie met een iets kleinere tender van het type 2’2T30. Dat betekent dat de beide eerste assen van deze geklonken tender in een draaistel zijn gevat en de beide andere in een vast frame zitten. Bij het model van deze tender zijn alle vier assen star aangebracht en is het draaistel slechts een optische weergave. Dat geldt overigens ook voor de 2’2’T32-tender van de 01 025. Deze constructie is nodig omdat van beide locs de motor in de tender is ondergebracht.

Klinknagels

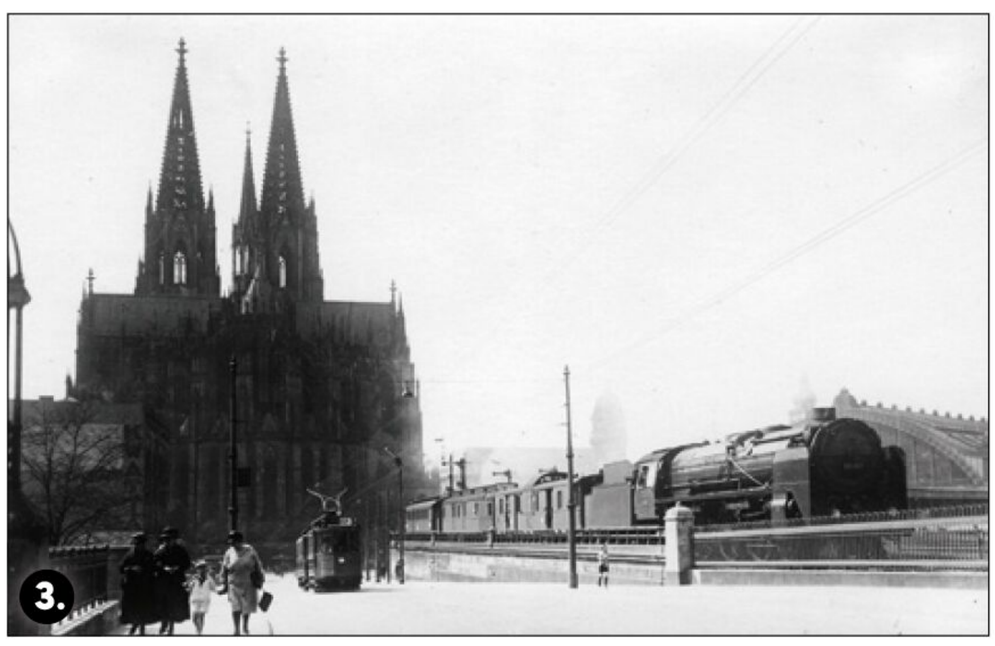
Bij de tender valt ook op hoe fijn de klinknagels zijn gegraveerd. Vaak worden die iets grover gemaakt om een betere uitstraling te realiseren, maar hier is de voorkeur gegeven aan ‘natuurgetrouwheid’. Ook bij de inspectie-omloopplaat rond de ketel valt op hoe subtiel de gravure is uitgevoerd. De traanplaat is van kleinserie-niveau. Met de kanttekening dat die, net als de ketel en het onderstel, van metaal is gemaakt. Dat heeft als grote voordeel dat deze omloopplaat op den duur niet gaat verbuigen, iets wat helaas bij andere modellen op den duur nog wel eens wil gebeuren.

Standaardisatie

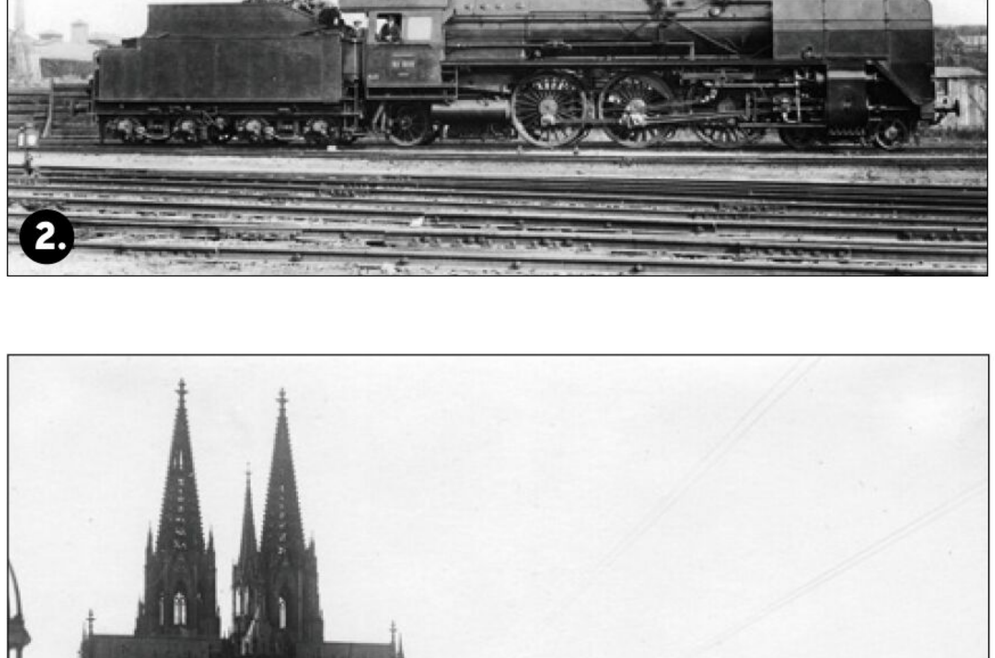
Het model van de 02 005 hoort in werkelijkheid tot de serie 02 001-010 die in 1925 door Henschel (02 001-02 008) en in 1926 door Maffei (02 009-02 010) werd gebouwd. De 02 001 was de eerste ‘Einheits »



2.



3.



4.

1. De DRG 02 005 is met een sneltrein op weg naar Hamm.

2. De indrukwekkende machinistenkant van loc 02 009. (foto’s 2, 3 & 4 Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)

3. DRG 02 007 vertrekt met de D3 uit Keulen Hbf.

4. Portret van DRG-loc 02 008.

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



5.



6.

Dampflokomotive' die in oktober 1925 werd afgeleverd, de eerste 01 kwam twee maanden later in handen van de Reichsbahn. De kiem voor beide series werd na het einde van de Eerste Wereldoorlog gelegd. In een tijd van ongekende inflatie moest een sneltreinloc worden ontworpen die aan drie belangrijke aspecten diende te voldoen: ze moest veel krachtiger zijn dan bestaande machines, ze moest veel zuiniger, lees economischer in het gebruik zijn en het nieuwe ontwerp moest de basis vormen van een verregaand standaardisatie-programma. Want de jonge Reichsbahn bezat alleen nog maar een ratjetoe aan Länderbahn-locomotieven.

LVA Grunewald

Er werd, om de historie van beide series kort samen te vatten, gekozen tussen een 2'C1'-loc met twee en een met vier cilinders, de 02. Voor de duidelijkheid, in Pruisen, de staat met veruit het grootste spoor-wegbedrijf in Duitsland, was sprake van een twee-



7.



8.

SMEREN GING GEMAKKELIJKER DOOR DE VOETPLAAT ONDER DE LEIBAAN

cilinder-doctrine. Desondanks kwam ook de 02 in beeld, zelfs als eerste ontwerp. Deze werden na aflevering gehuisvest in de depots Erfurt P, Hamm en Hof en werden ook ingezet door het Lokomotivversuchsamt (LVA) Grunewald bij Berlijn. Interessant is een »


9.

5. Zoek de verschillen tussen de 02 005 en de 01 025 (rechts).

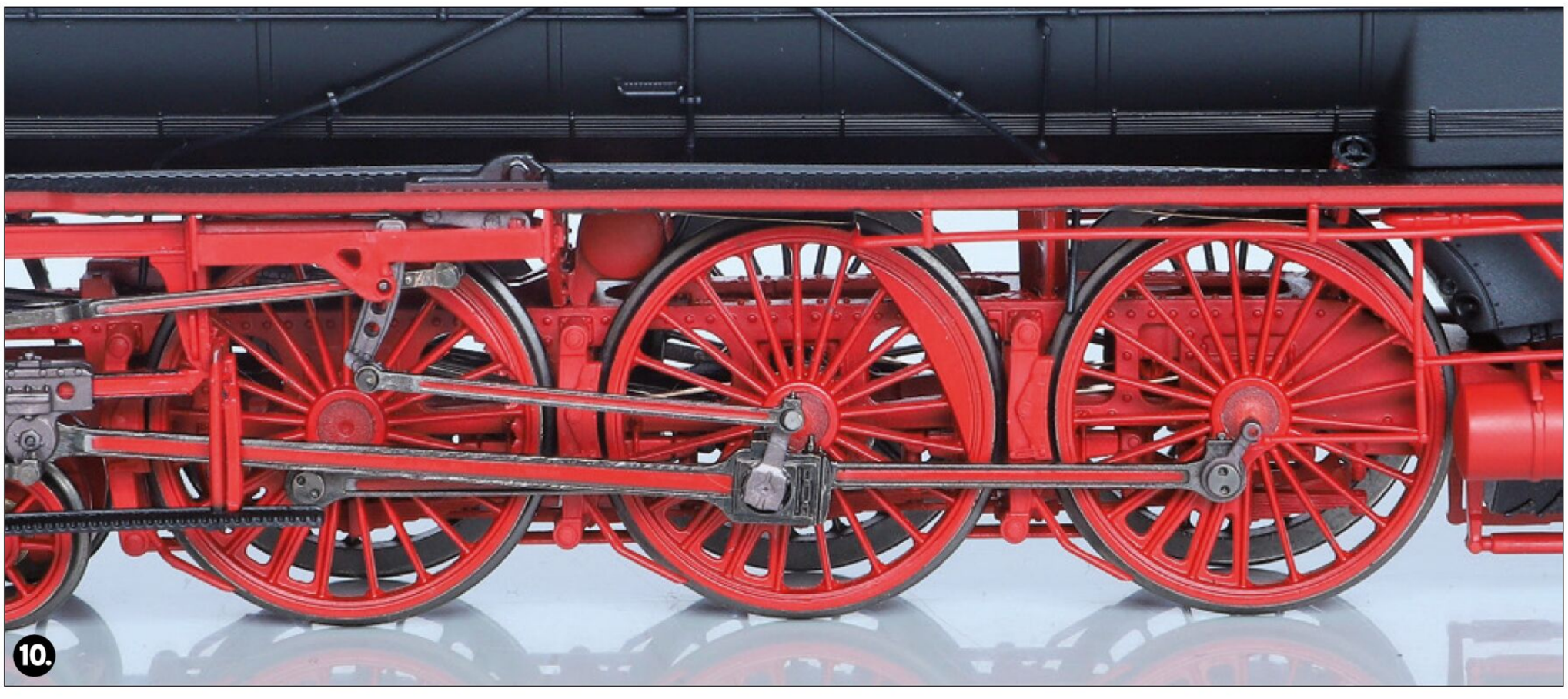
6. Blik op het machinistenhuis. De loc hoort thuis in Bw Hamm P.

7. De machinistenkant van DRG 02 005.

8. De stokerskant van de nieuwe 02 005.

9. Links van de cilinder is een metalen plaat aangebracht waarop personeel kan staan om het binnenwerk te smeren.

10. De slanke spaken geven de drijfwielen extra cachet.


10.



11.

vergelijking tussen de onderhoudskosten van de 01 en de 02, opgeteld voor twee keer tien machines. Die bedragen, de som voor tien locs, 2,24 Reichsmark per kilometer voor de 01 en 3,24 RM voor de 02, een plus van ruim 45 procent. Uiteindelijk won de 01 de concurrentiestrijd en werd de serie 02 001-010 in de periode 1937-1942 in het RAW Meiningen verbouwd tot tweecilindermachines en kregen ze de nummers 01 011 en 01 233-241. Het voorbeeld van het besproken model werd in november 1925 door Henschel met fabrieksnummer 20464 afgeleverd en in augustus 1942 verbouwd en omgenummerd in 01 241. Als zodanig werd de loc in 1962 buiten dienst gesteld.



12.

Pruisische kleuren

De eerste locs werden nog afgeleverd in de Pruisische kleuren groen, roodbruin en zwart. Brawa heeft van die uitvoering overigens ook een model gemaakt. Zowel de eerste standaardtender 2’2T30 als de 2’2’T32 waarmee later ook de 02 werd gekoppeld, hadden een koleninhoud van 10 ton. De eerstgenoemde tender bevatte 30 kuub water en had een lengte van 7,95 meter, de grotere tender kon 32 kuub water opnemen en had een lengte van 8,645 meter. Dat de locs in eerste instantie een kleinere tender hadden, was ingegeven door het feit dat de DRG in die tijd nog nauwelijks over 23-meterdraaischijven beschikte.

Slanke spaken

Het ter beschikking gestelde, analoge model heeft indrukwekkende, van slanke spaken voorziene drijfwielen met een doorsnede van 22,82 mm. In werkelijkheid had de 02 wielen met een diameter van 2000 mm, dat betekent een modelweergave van 22,98 mm. Het aantal spaken bij het model bedraagt 21, net zoveel als



13.



TENDER 2’2T30 GOED VOOR 30 KUUB WATER

14.

bij het voorbeeld. De loopwielen in de voorste bogie hebben in 1:87 een diameter van 9,80 mm, in 1:1 is dat 850 mm hetgeen volgens de rekenmachine moet uitkomen op 9,77 mm in H0. Het aantal van zeven spaken komt overeen met de echte loc. Het loopwiel in de achterste bogie had bij de echte 02 005 twaalf spaken. Het model heeft er evenveel. De doorsnede in 1:1 bedraagt 1250 mm, het model heeft een diameter van 14,46 mm. De werkelijke waarde zou 14,37 mm moeten zijn, een te verwaarlozen verschil.

Binnendrijfwerk

De 02 had een lengte van 23,75 meter over de buffers. De modelweergave komt uit op een l.o.b. van 259,1 mm. De theoretische lengte in 1:87 is 272,9 mm. Interessant is de korte, dunne voetplaat onder de leibaan. Die werd aangebracht om het personeel dat de loc moest smeren en bepaalde onderdelen diende te controleren letterlijk een opstapje te geven. Waarschijnlijk kon de stoker op die manier beter bij het binnenste drijfwerk komen. Een soortgelijke constructie was ook bij de Beierse S 3/6 te zien, niet toevallig ook een vier-cilindermachine. De 01 kende deze constructie niet. Na de verbouwing tot 01 verdween dit dan ook.

Flexibele

Blijven we nog even bij het onderstel, het gebruikte rood geeft het model een authentieke uitstraling. Alle relevante leidingen alsmede de zandpijpen bij de wielen zijn aangebracht. Om het model soepel door de bogen te laten rijden, is de middelste drijfas flexibel gemonteerd. Dat wil zeggen, de tweede as is horizontaal goed beweegbaar. Dat scheelt echt een slok op een borrel. Het motorvermogen is ruim voldoende: de 02 005 trekt probleemloos een sneltrein bestaande uit acht vierassers over een licht geaccidenteerde modelspoorweg. De minimumradius voor dit model bedraagt 360 mm, maar in de gebruiksaanwijzing wordt 420 mm aanbevolen. Loc en tender zijn kort gekoppeld. De opschriften - de loc is in Bw Hamm gestationeerd - komen overeen met het grote voorbeeld. Deze zijn vrij summier, dat geldt ook voor de tekst op de tender. De loc is voorzien van gaslantaarns. Pas later werd elektrische verlichting gemonteerd. Het gasreservoir is op de achterkant van de tender aangebracht. Een detail dat later bij het aanbrengen van elektrische frontseinen zou verdwijnen en dus nog een klein onderscheid met een 01 is. Brawa DRG 02 005, H0: 70092, tweerail analoog € 479,90 / 70094, idem sound, € 629,90 / 70095, drierail sound, € 629,90, tijdperk II. //

11. **Links de tender van de 02, rechts van een 01.**
12. **‘Draaistel’ van de 02-tender.**
13. **Ter vergelijking de DRG 01 025.**
14. **Model van de 02 005 in vogelvlucht. Het dak van het machinistenhuis verschilt iets van dat van de 01.**

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.



Op 24 januari brengt ter hoogte van Boxtel de RailExperts 9901 de tien GoVolta-rijtuigen over van Roosendaal naar Blerick. (foto Marcel van Eupen)

GoVolta I10-rijtuigen in Nederland

Zoals eerder in deze rubriek genoemd, zal het nieuwe GoVolta dit jaar beginnen met het rijden van personentreinen tussen Amsterdam en respectievelijk Hamburg en Berlijn. Voor de liefhebber is het interessant dat de maatschappij hiervoor in België terzijde staande I10-rijtuigen zal inzetten. De in onbruik geraakte rijtuigen kunnen nog prima een tweede leven tegemoet zien. Een week later dan gepland zijn de rijtuigen op 24 januari vanuit het bij Brussel gelegen emplacement Schaarbeek naar Blerick overgebracht. De Lineas 7743 bracht de rijtuigen tot Roosendaal, waar RailExperts ze voor onderhoud naar Brouwer in Blerick reed. GoVolta beschikt hiermee over een restauratierijtuig, acht tweede en een eerste klasrijtuig. Ondertussen worden met de Motorpost 3029 van Crew2454 wegleerritten tussen Amsterdam en Oldenzaal gereden. De eerste trein van GoVolta vertrekt op 19 maart om 08.34 uur uit Amsterdam naar Berlijn Gesundbronnen. De volgende dag vertrekt om 08.05 uur uit onze hoofdstad de slag naar Hamburg-Harburg (tijden onder voorbehoud).-MvE/HvdM



De ÖBB Vectron 1293 196 voelt zich helemaal thuis in de Brabantse sneeuw ter hoogte van Heukelom als zij op 3 januari onderweg is van Linz naar Antwerpen. (foto Marcel van Eupen)

ÖBB-verbinding Linz - Antwerpen tijdelijk via Nederland

Al tien jaar lang rijdt de ÖBB een unitcargo-trein tussen het Oostenrijkse Linz en Antwerpen. Deze trein is vanaf het begin een succes en rijdt dagelijks, met op sommige dagen zelfs twee ritten. In de haven van Antwerpen worden diverse bedieningen aangedaan. De hoofdmoot van de trein bestaat vaak uit een mix van gasketel-, staal- en gesloten wagens. Vanaf Aken tot Antwerpen werd jarenlang een beroep gedaan op RailTraxx als vervoerder. In eerste instantie met een Class 66, later vaak met een elektrische 186. Net na het tienjarig jubileum besloot Rail Cargo Carrier (RCC, de goederentak van ÖBB) om de trein met eigen Vectron-locomotieven te gaan rijden. Omdat er net na de grens bij Aken een stukje door Wallonië wordt gereden moeten de machinisten van RCC eerst op taalcursus. Daarom rijden de bonte treinen tot ongeveer eind maart door Nederland. Gepland is de route via Emmerich, Betuweroute Meteren, Den Bosch, Tilburg en Roosendaal, maar vaak wordt via de Kijfhoek gereden. Positief nieuws is dat ook Rotterdam is toegevoegd aan het netwerk; dus na de winter zullen de treinen niet geheel van het Nederlands spoor verdwijnen.-MvE

Update voor ÖBB Herculessen

Voor het goederen- en in beperkte mate reizigersvervoer op dieselijnen is het Oostenrijkse ÖBB in grote mate afhankelijk van de Siemens ER20 'Hercules' Reihe 2016. De honderd locomotieven die tussen 2002 en 2004 werden geleverd, zijn inmiddels aan modernisering toe. ÖBB heeft hiervoor een openbare tender uitgeschreven. Bij de revisie krijgen de machines ETCS en zullen verouderde componenten worden vervangen. De verwachting is dat het project acht jaar in beslag zal nemen, waarna de honderd Eurorunners nog flink wat jaren in het gemengde verkeer ingezet kunnen worden.-HvdM »



Voor de REX 93 van Wiener Neustadt naar Deutschkreuz zijn de Eurorunners ook in de reizigersdienst aan te treffen. Wiener Neustadt Hbf, 21 februari 2025. (foto Harold van der Meer)



Op 10 augustus 2022 is de DB Cargo 193 312 ter hoogte van Biezenmortel onderweg met een silowagentrein naar de Botlek. (foto Marcel van Eupen)

DB Cargo verkoopt Vectron-locomotieven

Het gaat al een tijdje niet zo goed met DB Cargo. Door tegenvallende resultaten en teruglopende vervoersstromen kan het bedrijf uit de voeten met minder locomotieven. Omdat de Vectron-locomotieven in het internationale goederenverkeer bijzonder gewild zijn, wil het concern een batch van haar Siemens-locs verkopen. In een eerder stadium werd al besloten om een bestelde en deels gebouwde order bij Siemens te annuleren. Dat is de reden dat er tegenwoordig Beacon huur-Vectrons met een rode huisstijl rijden. In totaal zijn twaalf van de ex-DB Cargo machines verkocht aan leasemaatschappij Railpool: 193 303 t/m 306, 308, 310 t/m 314, 317 en 322. In een eerder stadium zijn de 300, 302, 309 en 315 aan WRS verkocht. Daarmee zijn bijna alle machines met de 'Das ist grün'-stickers verkocht. Daarnaast heeft DB Cargo nog diverse Vectrons verhuurd aan maatschappijen LTE en Lokomotion.-MvE

Ook SBB Cargo dikt in

Ook voor SBB Cargo loopt het goederenverkeer terug. Om de oude locomotiefseries Re 4/4 en Re 6/6 te vervangen, heeft het concern in 2022 bij Siemens 35 Vectron-locomotieven besteld die via leasemaatschappij LokRoll gehuurd worden. De machines werden in de AC-variant gebouwd, met twee pantografen en toelatingen in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Gehuld in de bekende SBB Cargo-bestickering verschenen de machines vanaf 2024 op de baan. Door het teruglopende goederenaanbod wordt er van tien locs afscheid genomen; LokRoll stelt ze voor derden ter beschikking. Daarnaast heeft SBB Cargo International per eind 2025 afscheid genomen van de twaalf locs Re 474 (in Nederland bekend als 189). Deze konden alleen in Italië en Zwitserland ingezet worden en passen daarmee niet meer in de visie van het bedrijf. Opvallend bij deze serie was het ontbreken van diverse nummers. Door problemen bij de levering en toelating zijn er slechts twaalf van de achttien bestelde locomotieven door SBB Cargo afgenomen. Zo ontbreekt nummer 474 001. Mogelijke kopers zijn op het moment van schrijven nog niet bekend.-MvE



Op 19 juli 2013 rijdt de SBB Cargo 474 005 het Zwitserse Bellinzona uit met een Hupactrein naar Novara. (foto Marcel van Eupen)



Crew2454 Motorpost 3029 met remstel 904 op de terugreis naar Amersfoort. Hulten, 18 januari. (foto Marcel van Eupen)

Problemen op de Valleilijn

De aanhoudende sneeuwval begin januari zorgde uiteindelijk voor veel problemen op het spoor. Waar de landelijke aandacht vooral uitging naar ProRail en NS, had vervoerder RRReis (Keolis) naar verhouding een nog grotere uitdaging. Door de sneeuw en revisie waren uiteindelijk op één na alle Protos-stellen onbruikbaar. De van Crew2454 gehuurde Plan V wordt dan ook veelvuldig en zelfs op diensten naar Ede-Wageningen ingezet om zo met de Flirt-stellen toch een dienstregeling uit te kunnen voeren. Later is een Blauwnet-Flirt toegevoegd. De Protos-treinen waren dermate defect dat ze naar de werkplaats van Brouwer Technology in Roosendaal moesten. Voor de overbrengingen tussen Amersfoort en Roosendaal werd een beroep gedaan op Crew2454 die met een Motorpost en Plan V 904 als remstel de transporten uitvoert.-MvE



Keolis 'Blauwnet'-Flirt3 7303 wordt als troubleshooter ingezet op de Kippenlijn. Lunteren, 23 januari. (foto Harold van der Meer)

DB Cargo verkoopt ook diesellocs 'Class 77'

Dat DB Cargo in zwaar weer verkeert is al langer bekend. Zoals hiervoor beschreven heeft het bedrijf afstand gedaan van veel elektrische locomotieven of heeft orders naar beneden bijgesteld. Recent werd bekend dat ook de zestig ex-Euro Cargo Rail (ECR, thans DB Cargo) diesellocomotieven EMD Class 66 JT42CWRM zijn verkocht. Beacon Rail heeft de machines, die ook als Class 77 of Baureihe 247 of 266.4 bekend staan, overgenomen. De overname is een sale-and-lease-back constructie, zodat ze in dienst blijven bij DB Cargo. De meeste diesels rijden nog in hun grijze ECR-jasje, een klein aantal is bij een revisie in DB Verkehrsrot op de baan verschenen.-HvdM »



DB Cargo 77 036 met een staaltrein passeert de Kokerei Prosper. Bottrop, 11 juli 2025. (foto Harold van der Meer)



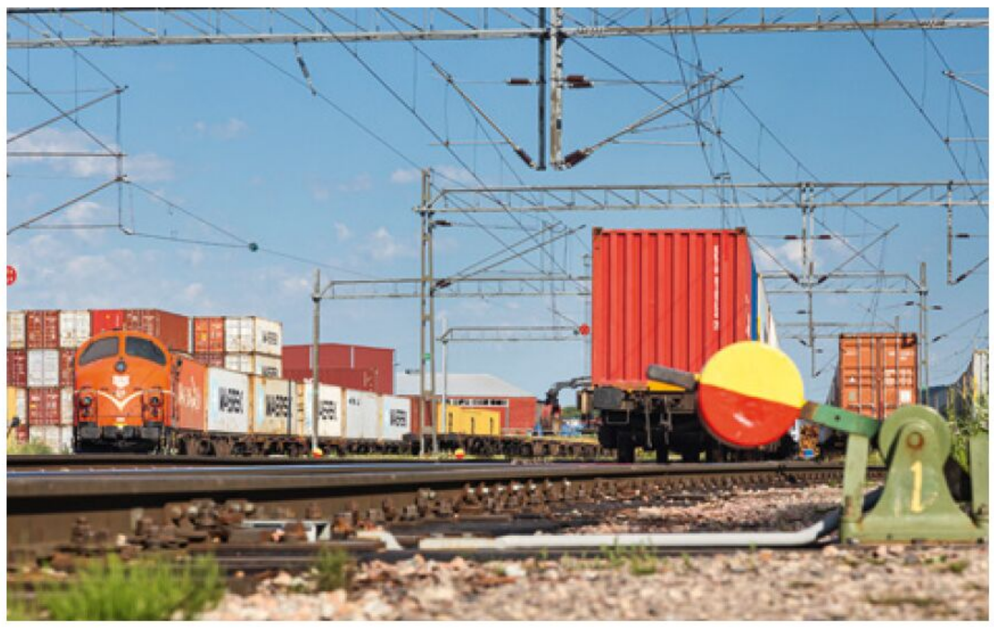
DB Gebrauchtzug 111 174 met twee GfF-rijtuigen ingezet door TCS op de RB 31 in Moers, 16 december 2025. (foto Rob Bemelen)

Ersatzverkehr in Duitsland

Bij veel hobbyisten zijn de Ersatzverkehr-treinen in Duitsland geliefd. Vaak zijn dit door oudere locomotieven getrokken treinen, al dan niet van DB Gebrauchtzug. Deze rijden meestal alleen op werkdagen, vooralsnog tot juni 2026. Wedler Franz Logistik (WFL) rijdt met BR 112'en twee treinen op de RE 19 tussen Emmerich en Düsseldorf Hbf. Vertrek uit Emmerich om 06.35 uur (trein 74340), terug uit Düsseldorf om 16.12 uur (89302). Op de RB 31 (Duisburg - Moers) pendelt TCS in de spits om het half uur met GfF-rijtuigen, buiten de spits om het uur. In de ochtend en avond is er een slag uit/naar Millingen. TCS rijdt ook de Ersatzverkehr op de RE 44 (Bottrop - Moers), ook in de weekenden. TCS maakt gebruik van eigen 101'en of huurt 111'en van DB Gebrauchtzug. Bij reparatie of storingen aan de stuurstandrijtuigen worden de rijtuigen tussen twee locs geplaatst. Op de RB 37 (Krefeld Hbf - Neuss Hbf) is de inzet van TRI al bijna geen Ersatzverkehr meer te noemen: het bedrijf rijdt tot zeker 2027 ieder uur een slag, waarbij verschillende eigen locomotieven worden gebruikt. Iets over de grens is de RE 9 de moeite van een reisje waard. Tussen Osnabrück en Bremerhaven-Lehe worden meerdere keren per dag treinen met wagens van WFL of SRI getrokken door locomotieven BR 145 van WFL of LDB. Reserve staan twee 112'en. Oorspronkelijk zou dit tot de zomerdienstregeling zijn, maar de levering van de Alstom Coradia Max is opnieuw uitgesteld.-HvdM

Positieve berichten uit Zweden

Terwijl veel spoorwegbedrijven zich wat betreft het goederenvervoer in een neerwaartse spiraal lijken te bevinden, meldt de Zweedse toezichthouder juist een stijging. Vooral het containervervoer per spoor laat een opwaartse trend zien. Vanuit de belangrijke handelshaven Göteborg verlieten vorige jaar meer dan 529.000 containers de haven, een stijging van vijf procent. Ook positief voor zowel het milieu als de spoorwegbedrijven is de balans tussen weg- en spoorvervoer: 57% van de containers verlaat de haven met een locomotief als tractiemiddel. Vooral het vervoer van en naar het noorden laat een grote toename zien, wat een positieve invloed heeft op het milieu, maar ook overslagterminals in Insjön, Karlstad, Jönköping en Nässjö verwerken steeds meer containers.-HvdM //

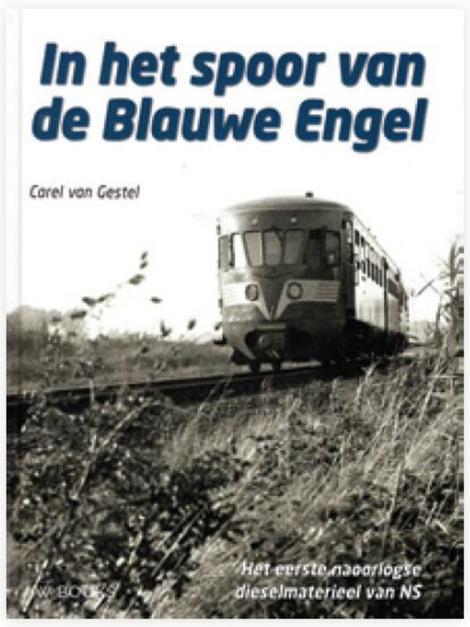


De bediening van de containerterminal in Insjön met een Nohab TMX 1031 van Svensk Tågkraft op 26 juni 2023. (foto Harold van der Meer)

OP = OP

WEBSHOP

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

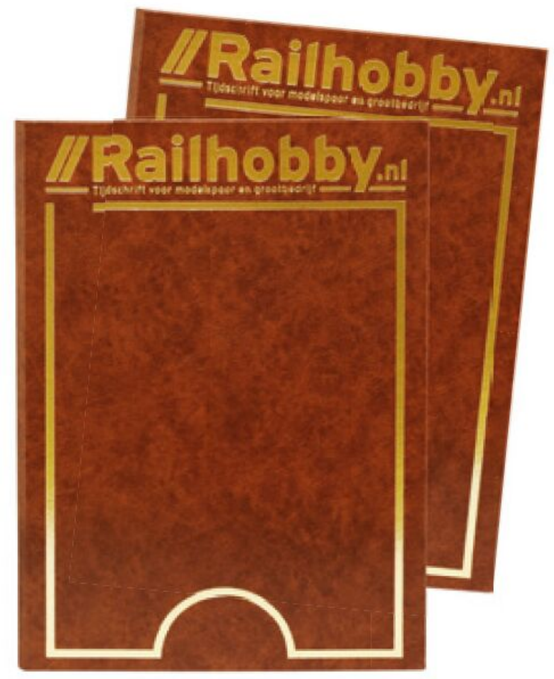


IN HET SPOOR VAN DE BLAUWE ENGEL

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

RAILHOBBY VERZAMELBAND

In deze bredere verzamelband bergt u eenvoudig een hele jaargang van Railhobby op. Hierdoor zijn alle edities makkelijk terug te vinden en blijven de uitgaven onbeschadigd. Voorzien van boekbinderspelden en jaartalstickers (t/m 2027).
Prijs: € 21,95.
Railhobby.nl/verzamelband





STROOMLIJN OP HET SPOOR

In dit boek krijgt de lezer een uniek beeld van het Nederlandse spoorwegmaterieel uit de jaren 30 en het begin van de jaren 40. Vanaf de bouw tot de buitendienststelling en de sloop.
Prijs: € 34,95.
Railhobby.nl/stroomlijn

CTA-BAKKEN

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



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

63 tons Krupp-Ardelt ongevallenkraan

NS-KRAAN OMGEZET IN MODEL

Al enige tijd wilde Rob Mooij de 90 tons stoomkraan van Fleischmann ombouwen naar een Krupp-Ardelt 63 tons kraan zoals die bij NS dienst heeft gedaan. Na aankoop van een tweedehands model kon het idee een project worden. Het verslag van de ombouw.



1.

Bij de spoorwegen was er lange tijd maar één organisatie die de gevolgen van een spoorwegongeval kon afhandelen: de spoorwegen zelf. De daarvoor benodigde railkranen waren zwaar en log, maar juist het spoor was ideaal om ze redelijk snel te kunnen aanvoeren. In de praktijk waren ze verre van handig. Na een lange opbouwtijd stond er weliswaar een zware kraan, maar met een beperkte vlucht. Als er iets verderop nog een hijsklus was, moest de kraan eerst half afgebouwd en op de nieuwe locatie weer opgebouwd worden. Met de komst van zware mobiele hydraulische autokranen die, soms met enige moeite, bijna overal kunnen komen, was de tijd van de zware railkranen voorbij. Veel is gesloopt, maar bij sommige railmusea zijn ze nog te zien. Meestal inderdaad alleen te zien, het veilig en met een geldig kraanboek in bedrijf houden is vaak te kostbaar.

KRUPP-ARDELT KRANEN

De twee voormalige NS-kranen zijn volgens de fabrieksplaten op de kranen in 1957 bij Krupp-Ardelt in Wilhelmshaven gebouwd; het Spoorwegmuseum en Nederlandse Museum Materieel Datebase (NMMD) noemen als bouwjaar 1956. De zesassige machines hadden een eigengewicht van 104 ton en een hefvermogen van 63 ton. Voor het lichtere werk was er een 15 ton hulphijs aanwezig. De aandrijving was dieselelektrisch en de maximumsnelheid waarmee de kraan vervoerd mocht worden 60 km/h. Bijzonder waren de giekwagens: de kraan was fonkelnieuw, maar de giekwagens waren gebouwd op oude Duits onderstellen van het ‘Sluiskilmaterieel’, een serie wagens en onderstellen die in 1945 in Sluiskil waren achtergebleven. Samen met de giekwagen, een personeelswagen en een gereedschap/houtwagen vormde de kraan een ongevallentrein. De kranen zijn in gebruik geweest



2.

tot in 1991 en bestaan nog steeds: de 481 staat bij de VSM en de 482 van het Spoorwegmuseum is in bruikleen bij de STAR.

MODEL

Op een beurs vond ik voor € 8 een verwaarloosde 90 tons kraan van Fleischmann, een goede basis voor een look-a-like NS-kraan. De schaal is ongeveer 1:82; het naar schaal 1:87 ombouwen is alleen met veel moeite en kosten te doen. De onderwagen is zonder al te veel wijzigingen overgenomen, voor de kraan lag dit anders. Het kraanhuis was te lang en had veel vooroorlogse accenten. De grove schoorsteen kan vervallen en voor de ontbrekende afdekkap boven de kabeltrommels dient een nieuwe te komen. De giek met open zijbomen is 11 mm te lang. Na het demonteren van de kraan en de giek heb ik aansluitend aan het broekstuk van de giek 11 mm (één veld) afgezaagd. »



3.



4.



5.

1. De rechterzijde van de kraantrein. Het draaistel met het extra ballastblok zit altijd aan de giekwagenzijde.

2. De voormalige NS-railkraan 482 bij de STAR in Stadskanaal, 19 mei 2018. (foto's 2,4 & 5 Peter Wijshake)

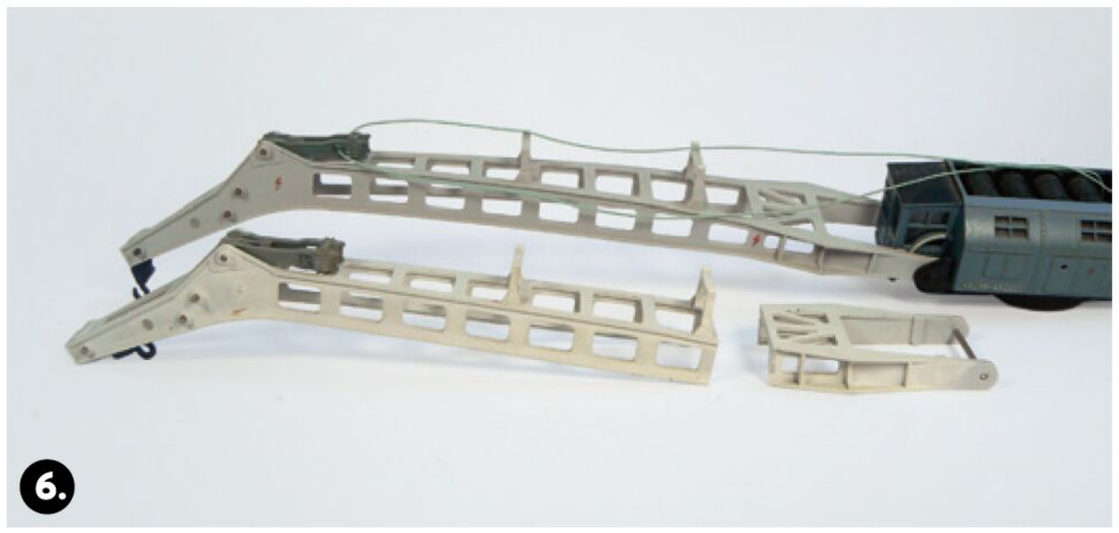
3. Kraan 482 in een ongevallentrein zoals die jarenlang in Zwolle en Eindhoven stand-by heeft gestaan, 19 mei 2018. (foto Elvira Wijshake)

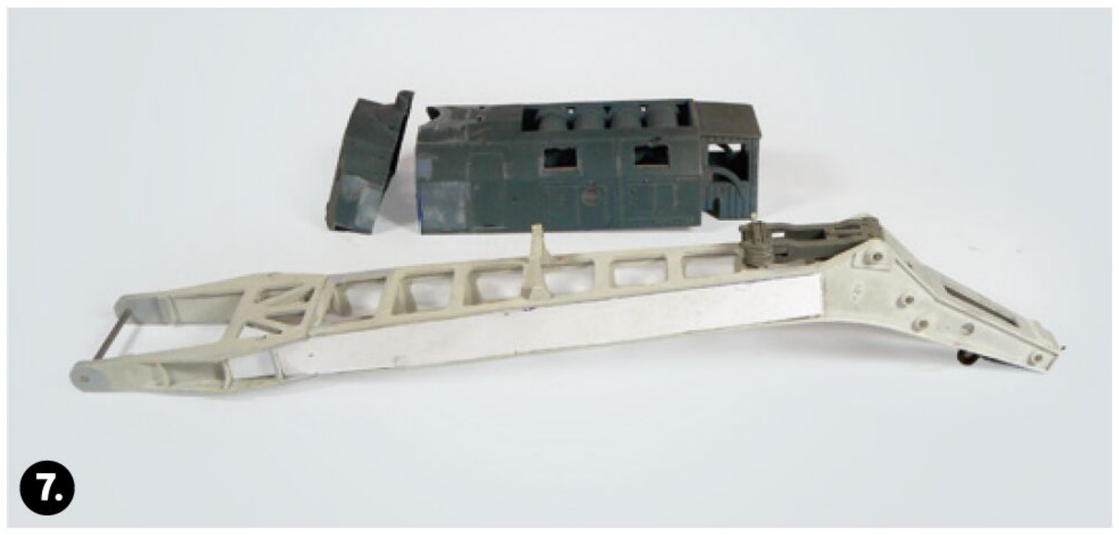
4. Duidelijk zichtbaar zijn de zwanenhalzen. Het hoogteverschil met het aangekoppelde rijtuig is aanzienlijk. De forse opening van de kabeldoorvoer boven de cabine blijft open, 30 maart 2006.

5. De giekwagen met de bijzondere mastoplegging, olifantspoten en bak voor het zware mantelblok. De steun staat uit het lood. Het lichtgeel geschilderde ballastgewicht staat op de kraanonderwagen, 30 maart 2006.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): ROB MOOIJ

GEBOGEN TANDKRANS VAN GEHALVEERDE TANDRADBAANHEUGEL


6.


7.


8.


9.

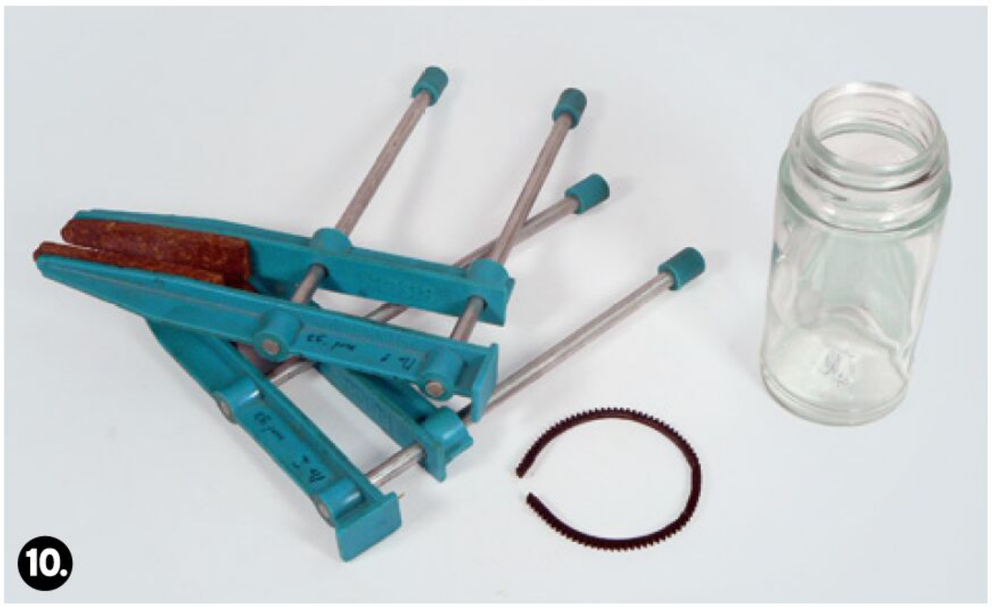
Vervolgens zijn beide giekdelen pas gemaakt, tegen elkaar gelijmd en zijn de zijkanten met stroken dun glad karton dichtgezet.

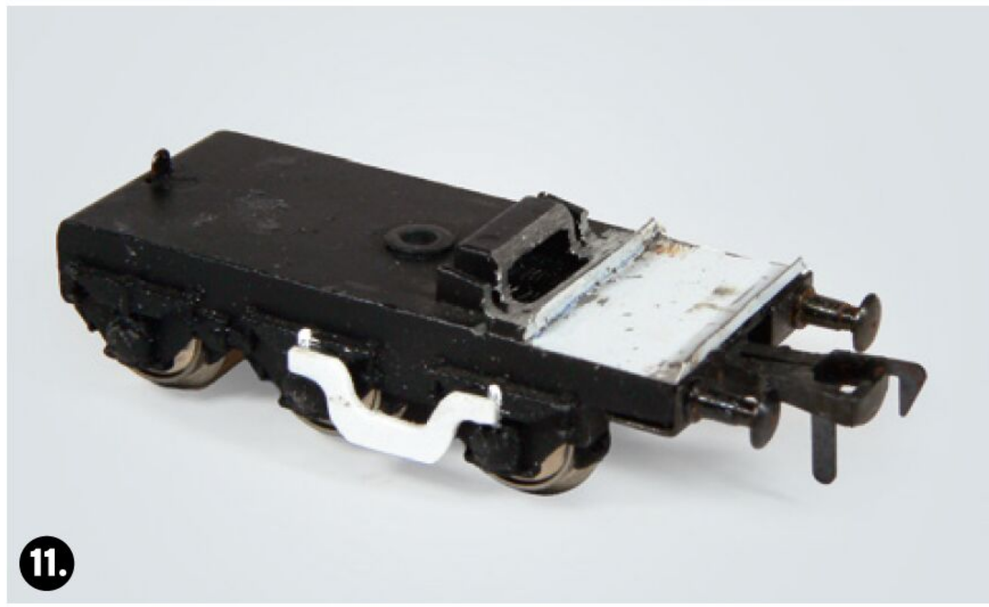
INKORTEN KRAANHUIS

Op het Beneluxspoorforum heeft een oud-Railhobby-redacteur eens een verbouwingspoging beschreven om van de 90-tonner een NS-uitvoering te maken. Heel leesbaar, maar met het resultaat was hij niet tevreden. Dit soort verhalen zijn leerzaam, voor mij was duidelijk waar de zaagsnede in elk geval niet moet komen. De donor is een stoomkraan, dus met een stoomketel en voorraden, de NS-kraan was dieselelektrisch met een kleinere machineruimte. De zaaglijn voor het inkorten van het kraanhuis loopt door het hart van de schoorsteen. Steentjesplaat vormt de nieuwe achterwand. De NS-kranen hebben aan beide zijden twee ramen en een derde in de schuifdeur. De Fleischmann heeft aan één zijde een deur en in de andere zijwand drie ramen. Uit alle ramen zijn de spijlen verwijderd en het derde zijraam is met polystyreen plaat dichtgezet. Vervolgens is de ontbrekende deur in de machineruimte gemaakt en zijn de klinknagelbanden en de opschriftplaten weggefreesd. De cabine is op vergelijkbare wijze aangepakt. De twee kleine ramen in de kopwand van het kraanhuis zijn afgetekend en opengemaakt. De bodemplaat van het kraanhuis wordt ingekort waarbij de originele bodembevestiging kan worden gebruikt, dus met aangezaagde lip en een rechthoekige opening in de achterwand. De NS-versie heeft door het kortere kraanhuis, de andere ondersteuning daarvan en de hoger opgetrokken schuine zijkanten een lomper voorkomen dan de donor. Wat niet meewerkt is dat de donor aan de forse kant is. Nadat de iets bolle wanden met de bovenramen vlak zijn gemaakt, zijn de bovenranden met Evergreen-profiel 1 mm opgehoogd, de zijranden met plamuur gevuld en is de hele bovenrand tot een schuin vlak geschuurd.

TANDKRANS

Onder het kraanhuis zijn een tandkrans en zware looprollen zichtbaar. Daar ik niet over een tandwiel van de gewenste grootte beschik, heb ik een stuk tandradbaanheugel afgemeten en in hoogte gehalveerd waardoor deze beter is te buigen. Daartoe is de tandheugel met lijmklemmen rond een met kokend water gevuld glazen potje gebogen. Na een uur is dit proces herhaald en weer een uur later stond de heugel rond en is hij om het ronde deel onder het kraanhuis vastgezet. Hoewel de tandheugel feitelijk op de


10.


11.


12.


13.

onderwagen hoort te zitten, is dit visueel een goede oplossing. De ondersteuningen aan beide zijden onder de kraanhuisbodem zijn weggezaagd. Voor een beter aanzien is het kraanhuis aan de achterzijde met 1 mm kunststofplaat opgedikt; twee Evergreen L-profielen vormen daar de geleiding voor het extra ballast-gewicht. De uithouders met de kettingen aan het extra gewicht zijn uit rechthoekige buis gemaakt. Daar ik geen imitatie rollenketting had, zijn het schalmenkettingen geworden. Zowel het vaste als het afneembare ballastgewicht bestaat uit multiplex.

KABELTROMMELS

De nieuwe afdekplaat boven de kabeltrommels, gemaakt uit een plaatje blik, scharniert aan het einde van het kraanhuis. Deze blijft door een stukje koelkastmagneetstrip dat onder de afdekking in het kraanhuis is aangebracht tijdens de rit op zijn plek. Nadat het kraanhuis en de giek in de bruine verf zijn gezet, ontdekte ik dat aan beide zijden tussen de deur en de achterwand de uitsparing voor het lucht-filter ontbreekt. Deze zijn met de luchtfilters later alsnog aangebracht. »

6. De zaag is in de mast gezet, het korte broekstuk kan aan de giek worden gelijmd. Daarachter een originele mast.

7. De zijkanten van de mast zijn dichtgezet en het kraanhuis is ingekort.

8. De bovenwanden zijn vlak geschraapt, een raam is dichtgezet en de bovenrand verhoogd. In de nieuwe achterwand is de uitsparing voor de bodemplaat aangebracht.

9. Het buigen van de tandheugel met een glazen flesje als mal.

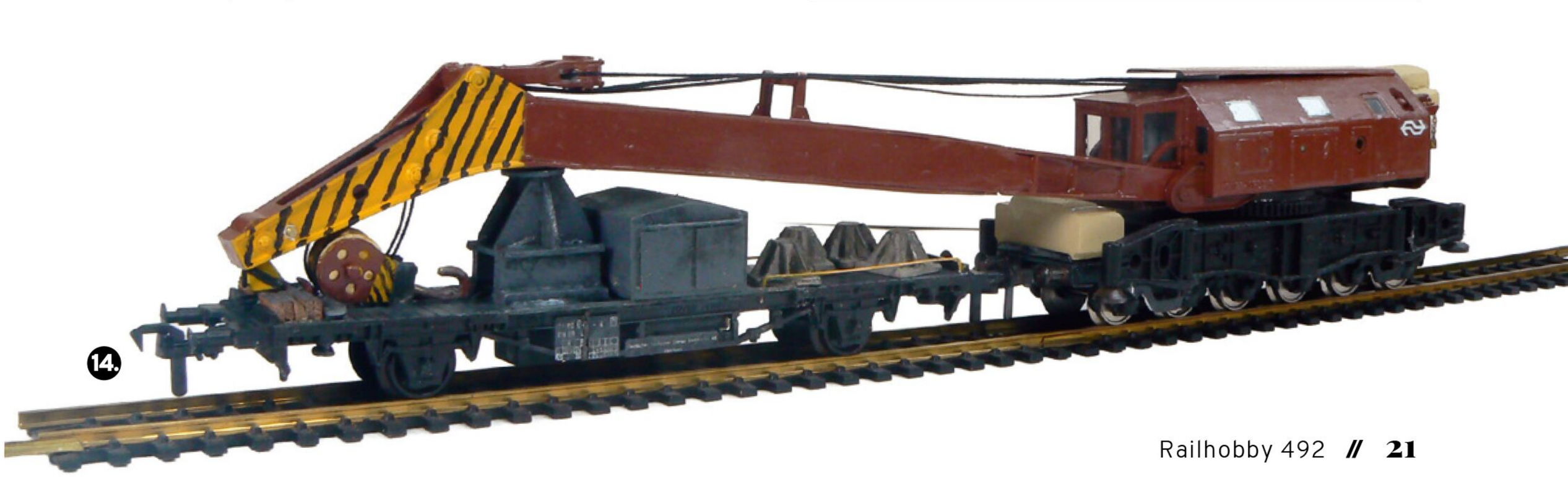
10. Het eindresultaat valt in het niet bij de gebruikte gereedschappen.

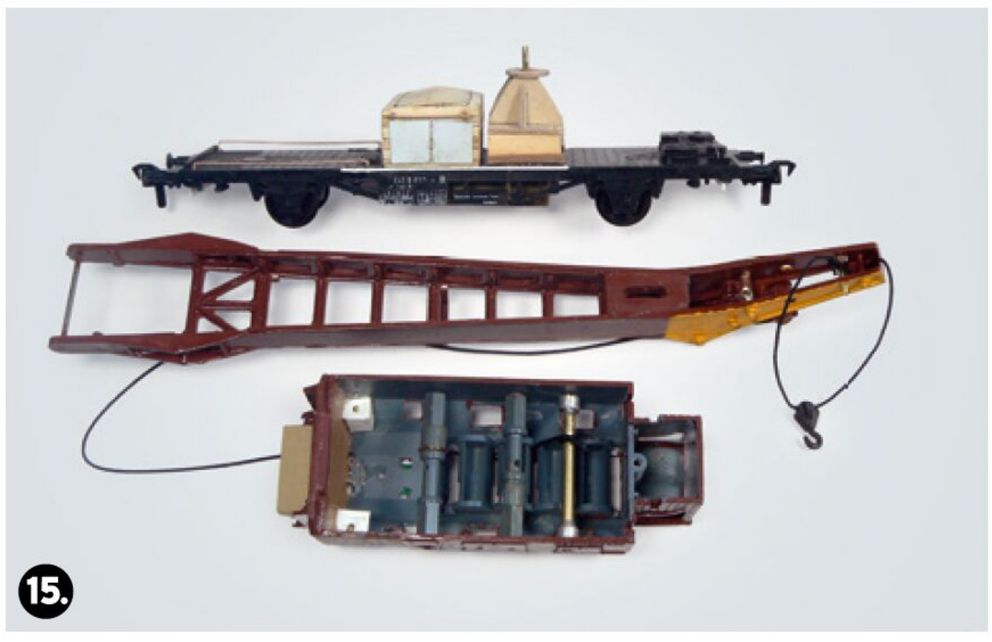
11. De zwanenhalzen zijn aan weerszijden over de buitenste wielstellen geplaatst.

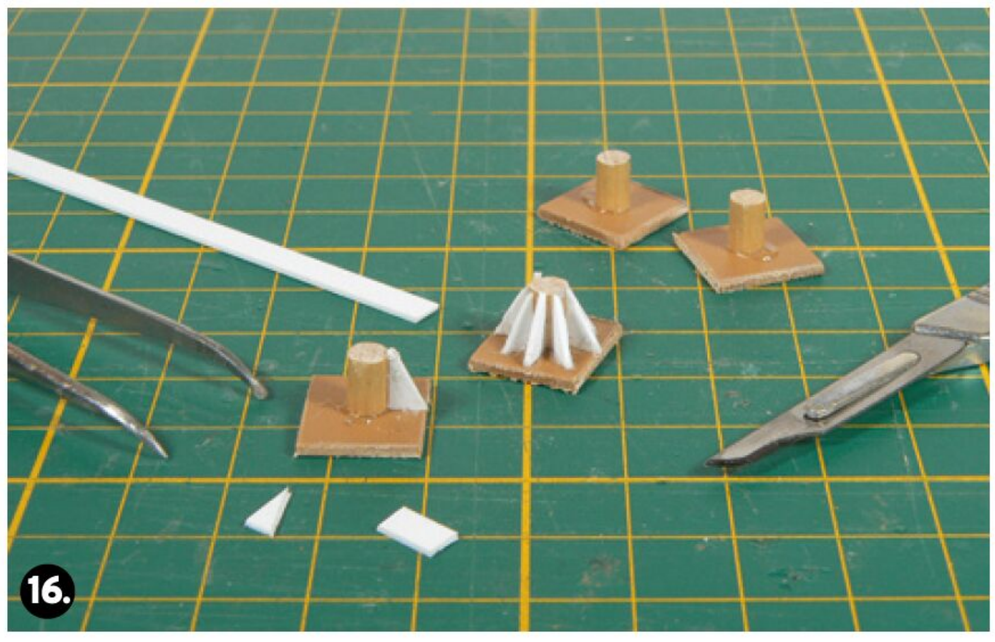
12. De gieksteun op de ingekorte wagen. In rust-stand en bij transport valt het gleufgat van de giek in de centreerpen.

13. De wijzigingen aan de kop van de giek en de beide kraanhaken.

14. De linkerzijde van de kraantrein. De kraanhaken vallen in kamers in de wagenbodem.


14.





ZWANENHALSJUK VAN EVERGREEN-PLAAT OP BUITENSTE ASSEN

GIEK- OF SCHUTWAGEN

Nadat de mast was ingekort kon de lengte van de giekwagen bepaald worden. Deze zou de lengte van een tweeassige containerwagen voor een 40'-container moeten hebben en liefst met een gesloten dek. Omdat de NS-giekwagen niet-beremd was, heb ik van een oude Lima-containerwagen de remblokken weggesneden. Daar de wagen bij een proefrit te licht blijkt te zijn, is een vierkant stukje staal onder de wagengeplaatst. De koppelingen zijn vervangen door Fleischmann haakkoppelingen. De gieksteun is deels van 0,8 mm vliegtuigtriplex gebouwd. Na proefpassen bleek de giekwagen zo'n 6 mm te moeten worden ingekort. Aan de onderzijde van de giek is een blokje hout gelijmd met een sleufgat voor de centreerpen van de gieksteun.

SCHIJFWIELEN

Een aparte wagen voor een extra contragewicht was niet nodig: dat werd op de onderwagen grenzend aan de giekwagen meegevoerd en is met een blokje hout uitgebeeld. Het is na het aanpassen van het betreffende draaistel daar met een magneetstrip bevestigd.

Van de beide drieassige onderwagens hadden de buitenste assen onderling een zwanenhalsjuk. Deze zijn van Evergreen-plaat nagemaakt.

Op foto's is te zien dat er tijdens werkzaamheden rijkelijk veel stophout onder de stempels werd geplaatst. In latere jaren werden deels ook olifantspoten gebruikt. Deze zijn gemaakt van polystyreenplaat en worden op de giekwagen, gezekerd door metalen beugels, meegevoerd. De gereedschapskast ontstaat uit een blokje hout. De giekwagen krijgt twee verzonken kamers voor de kraanhaken. De kleine 15 tons hijs bij het voorbeeld heeft twee schijfwielen, die van de donor heeft er geen en zit vast in de giek. Het grote mantelblok heeft zelfs vier schijfwielen, de donorhaak maar één. Daartoe heb ik de haak van de kleine hijs aangepast zodat er een hijsdraad door geleid kan worden. Eén draadeinde wordt aan de giek bevestigd, het andere eind gaat naar een extra ingebouwde spil in het kraanhuis. Voor de zware hijs is met onderdelen uit de scheepsmodelbouw een tweeschijfsmantelblok gebouwd waarbij de dubbele kraanhaak draaibaar in het mantelblok is bevestigd. De grote ramen in de machineruimte bestaan uit 1 mm plexiglas. De overige ramen zijn beglaasd door er transparante folie achter te plaatsen. De opschriften beperken zich tot twee NS-logo's. Na het inrijgen van de hijs- en tuidraden en een controle op het functioneren daarvan staat er een model van een NS 63 tons Krupp-Ardelt kraan. //



15. De ongeschilderde giekwagen, de aanpassing aan de onderzijde van de giek en de derde spil in het kraanhuis.

16. De olifantspoten van driehoekjes polystyreen.

17. De verbouwde kraan opgebouwd en hijsgereed.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

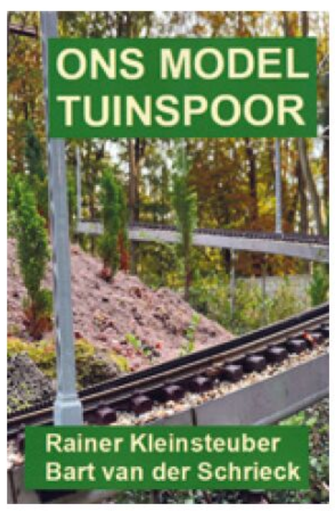
ProRail zet in op AI en drones



FOTO: PRORAIL / SHANE VAN HATTUM

Spoorbeheerder ProRail vervangt dit jaar 288 camera's door 'slimme' exemplaren die dankzij kunstmatige intelligentie zelfstandig gevaarlijke situaties herkennen. Door deze innovaties en de inzet van drones moet het aantal spoorstoringen en incidenten flink omlaag gaan. De nieuwe camera's zijn in staat om razendsnel onderscheid te maken tussen bevoegde medewerkers en onbevoegde spoorlopers of vandalen. Naast vaste camera's experimenteert ProRail met zelfvliegende drones. Deze inspecteren automatisch hekwerken en spooromstandigheden over grote afstanden.

Boek: Ons Model Tuinspoor



In Railhobby 490 hebben we het boek Ons Model Tuinspoor van Bart van der Schrieck en Rainer Kleinsteuber besproken in de Railpers. Per abuis is daarbij niet de juiste cover van het boek geplaatst, daarom plaatsen we deze hier alsnog. In het boek worden de ervaringen van treinspecialist Rainer beschreven. Het maken van een railplan, de uitvoering daarvan en mogelijke verbeteringen aan locomotieven, wagens, rails en wissels komen uitvoerig aan bod.



FOTO: GUIDO ZWART

Villa Smalspoor

Villa Smalspoor is een recreatiewoning in de Hof van Twente. Buiten de villa loopt 160 meter smalspoor met een breedte van 600 mm. Over dit smalspoor rijdt een Self Propelled Picknick Set (SPPS). Deze SPPS rijdt Villa Smalspoor binnen, waar de tafel gedekt kan worden. Er kunnen vier volwassenen plaatsnemen. De SPPS haalt een snelheid van 19 km/h. In de buurt van Villa Smalspoor liggen Het Rijssens Leemspoormuseum en Museum Buurtspoorweg.

Rectificatie

In Railhobby 491 publiceerden we een artikel over de ICE L. Hierin staat dat de locomotief voor de ICE L is gebaseerd op de Vectron. Dat had moeten zijn: Verrassend is de keuze voor een Talgo-locomotief in plaats van een Vectron.



FOTO: NS

Metamorfose voor de 'Oude Lijn'

Het Rijk en regionale overheden investeren 1,5 miljard euro in de vernieuwing van de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht. De ingrepen zijn nodig om de verwachte groei van 200.000 nieuwe woningen langs het traject op te vangen. Naast moderne haltes is de ambitie groot: een CitySprinter die elke vijf minuten rijdt en vier gloednieuwe stations. Dit jaar worden de plannen definitief uitgewerkt om de bereikbaarheid van Zuid-Holland naar een volgend niveau te tillen.



1.

LINT 41/H in Nederland

De LINT, Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen, is een dieseltreinstel met een lengte van 41,80 meter en een verhoogde instapvloer. We volgen de Lint van Syntus tot de inzet in het buitenland.

Als op 30 mei 1999 de dienstregeling 1999/2000 ingaat, neemt Syntus de exploitatie op de spoorlijnen Arnhem - Winterswijk en Winterswijk - Zutphen van NS over. Voor de beginperiode huurt het bedrijf Plan U- en DM'90-treinstellen van NS, maar bestelt bij Linke-Hofman-Busch (LHB) tevens elf treinstellen van het type LINT/41H. Deze komen in de loop van 2000 in de geel-witte kleurstelling en genummerd 21-31 in dienst en worden via NS Financial Services (NSFS) geleast. LHB is in 1998 door Alstom overgenomen.

AANVULLENDE ORDER

Op 10 oktober 2001 raakt treinstel 31 betrokken bij een ongeval met een tractor nabij Lievelde. In 2002 worden acht extra stellen besteld, maar de order wordt uitgebreid met een negende stel ter vervanging van de 31. Doordat Syntus vanaf 14 december 2003 de lijn Zutphen - Oldenzaal van NS overneemt, heeft het bedrijf meer treinstellen nodig. Hiervoor worden nog eens vijf stellen besteld, waardoor de totale vloot vanaf 2005 is uitgekomen op 24 dienstvaardige treinstellen die genummerd worden van 21-30 en 32-45. In december 2012 neemt Arriva de exploitatie over op de twee spoorlijnen rond Winterswijk en levert Syntus de treinstellen 21-30 en 32-34 in bij NS Financial Services. De stellen 35-43 blijven voorlopig rijden tussen Zutphen en Oldenzaal en de treinstellen 44 en 45 op de lijn Almelo - Mariënberg, waar Syntus sinds 2007 rijdt. In december 2013 gaat de laatstgenoemde treindienst over naar Arriva, waar Arriva tot op de dag van vandaag de treinstellen 33 en 34 inzet. Tussen oktober 2014 en december 2016 zet Veolia de treinstellen 35 en 37 in op de spitstreinen tussen Nijmegen en Venlo. Arriva koopt in 2016 zeven treinstellen van NSFS die, na revisie en de inbouw van een toilet, voor



2.



3.

de nieuwe concessie Limburg, tussen Roermond en Nijmegen nodig zijn, die Veolia tot die tijd in handen had. Het gaat hierbij om de aanschaf van de treinstellen 24-26, 28-30 en 32. Treinstel 37 wordt van Veolia overgenomen. In verband met het doortrekken van de treindienst tussen Almelo en Mariënberg naar Hardenberg per 29 augustus 2016 is sinds 16 april 2018 de 37 overgegaan naar de Vechtdallijnen en in dezelfde kleurstelling als de 33 en 34 gestoken, zodat er een reservetreinstel is.

KEOLIS

Op 10 december 2017 neemt NS afscheid van de lijnen Zwolle - Kampen en Zwolle - Enschede en neemt Keolis de treindienst over. Dit betekent ook het einde van de DM'90, de laatste dieseltreinstellen bij NS. Tegelijkertijd maakt de naam Syntus plaats voor die van Keolis, het moederbedrijf. Tot en met december »

GEKOPPELDE LINT-STELLEN IN DE SPITS



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MATTHIJS SCHREURS

1. Keolis LINT/41H 42 heeft op 8 september 2023 Goor verlaten als trein 31231 Zutphen - Oldenzaal.

2. De eerste Lint 41/H voor Syntus is binnengebracht in Bad Bentheim. NS 6507 zal het treinstel op 7 januari 2001 naar Nederland brengen. (foto Harold van der Meer)

3. Arriva LINT/41H 28 en 24 laten het kruisingsspoor van Laren-Almen op 5 maart 2025 achter zich als trein 31260 van Oldenzaal naar Zutphen.

4. Als trein R-E 10120 van Aeroport Henri Coandă naar Boekarest Nord staat treinstel 36 nog in de Nederlandse kleurstelling klaar voor vertrek op het luchthavenstation, 1 november 2025.



2023 huurt Keolis de treinstellen 36 en 38-45 van NSFS. Per 10 december 2023 heeft Arriva de concessie tussen Zutphen en Oldenzaal overgenomen. De acht treinstellen die eerder in Limburg werden ingezet, zijn doorgeschoven naar Zutphen en Oldenzaal. In Limburg voert Arriva de dienst uit met GTW-treinstellen op de Maaslijn. Ook rijden er twee GTW's tussen Zutphen en Oldenzaal, zodat in de spits met gekoppelde LINT-stellen kan worden gereden. In de dienstregeling van 2026 zijn de LINT-stellen te vinden tussen Zutphen - Oldenzaal en Almelo - Hardenberg.

INZET IN ZWEDEN EN ROEMENIË

Eind februari 2019 maakt NSFS bekend dat het vijf treinstellen, de 21-23, 27 en 35, heeft verkocht aan het Zweedse Inlandsbanan. Op 3 en 14 mei 2019 vindt het transport van Nederland naar Polen plaats, waar de stellen na een opknapbeurt de reis voortzetten naar Zweden. Zo krijgen de treinen onder meer een nieuw interieur en technische apparatuur voor de inzet bij Inlandsbanan. De negen treinstellen die Keolis tot en met december 2023 heeft ingezet, zijn begin 2025 verkocht aan het Roemeense Transferoviar Calatori. Nadat bij het Technisch Centrum aan de Cartesiusweg in Utrecht de ATB-treinapparatuur is verwijderd, zijn de treinstellen in Zwolle afgesteld. Eind juli 2025 zijn de treinstellen overgebracht naar het Roemeense Cluj-Napoca. Begin oktober 2025 is de eerste inzet in de reizigersdienst tussen Boekarest Nord en Aeroport Henri Coandă waargenomen. Half november zijn er al vier treinstellen in dienst: 36, 39, 40 en 45. Naast de inzet op de lijn naar het vliegveld vanuit Boekarest, worden de stellen ook ingezet tussen Boekarest Nord en Pietroșița via Titu en Târgoviște. //

5. Inlandsbanan in Zweden wil de Lintjes uit Nederland nog steeds gaan inzetten. Als alles meezit, zal dat in 2026 gaan gebeuren. Kristinehamn, 20 juni 2023. (foto Harold van der Meer)

6. Terwijl Syntus LINT/41H 44 klaarstaat voor vertrek naar Oldenzaal, vertrekken DM'90-stellen 3432 en 3438 als sprinter 7958 Enschede - Zwolle uit Hengelo, 20 maart 2016.



Nieuw boek met karakter



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

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

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

'T NIJVERE LEZERKE

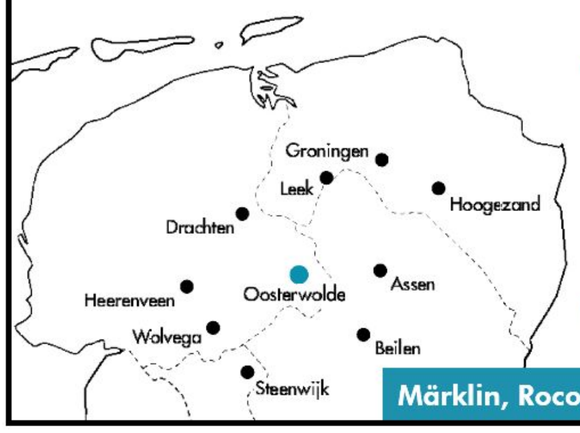
WWW.NIJVEREPUBLISHERS.NL

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:
info@medialijn.nl
of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN





VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

PEPERKAMPMODELBOUW.NL

Lees Railhobby terug

In het online archief van Railhobby vindt u alle uitgaven van 1978 tot heden. Dit betekent dat u als online en print + online abonnee maar liefst 490 uitgaven van Railhobby kunt lezen!



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

Heeft u geen online toegang? Kijk snel op pagina 56 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

Noviteiten 2026

In deze rubriek presenteren wij het modelnieuws van fabrikanten waarvan bij het afsluiten van deze editie foto's beschikbaar zijn. Dat zijn soms afbeeldingen van handmonsters.



AB-MODELL: RhB Ge 4/4 II 626 in Pullman-kleurstelling.

AB-Modell

Nm. AB-Modell concentreert zich op schaal 1:160, het programma 0/0m wordt niet verder gevoerd. De RhB-ketelwagens Uah 8135 en 8138 krijgen reclame van de brandstofhandelaren Conrad en Storz; beide komen ook met RhB-logo zonder reclame. De containerwagens Lb-v en Sb-v hebben andere nummers en zijn beladen met Coop-koel-containers met champignonmotief. De op poten staande wisselkoelcontainer leent zich voor een laadscène; de containers zijn een coproductie met Minitrix. Alle wagens hebben onderstellen met driepuntlagering en MicroTrains-koppelingen.



AB-MODELL: RhB-ketelwagens Uah.



AB-MODELL: RhB-containerwagen Sb-v met Coop-container.

N, Nm. De serie MOB-rijtuigen op basis van Kato 1:150-modellen wordt uitgebreid met de wit-donkerblauwe panoramarijtuigen As 114, Bs 251 en Bs 252. Kato-modellen kunt u met transfers een ander uiterlijk of nummer geven: de Ge 4/4 II 626 in Pullman-outfit en de 646 met BÜGA-reclame en de 649 van de Engadin Skimarathon.-RB



AB-MODELL: Coop-container op poten.



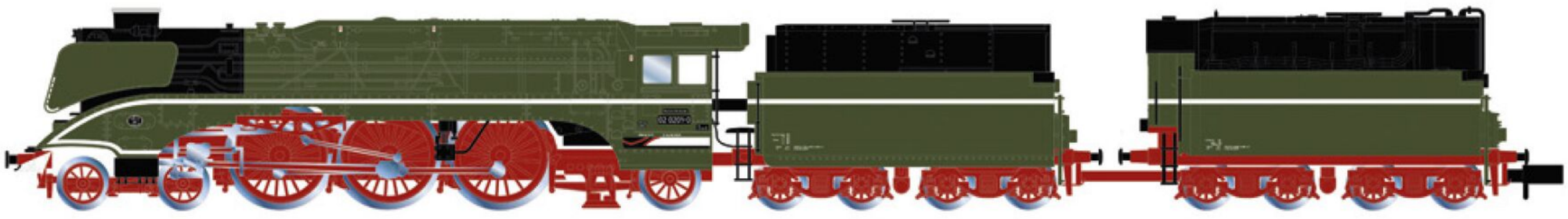
AB-MODELL: MOB-panoramarijtuig As 114.



AB-MODELL: RhB Ge 4/4 III 649 Engadin Skimarathon.

Adler Modellbahnmanufaktur

Het bedrijf heeft zijn activiteiten beëindigd. Naar verluidt gaan de gestroomlijnde stoomlocs Baureihe 03 116, 03 204, 03 154 en 05 over naar de firma DNA-Modell. Wat er met het voormalige Reitz-programma gebeurt, is nog ongewis.-RB »



ARNOLD: groene 18 201 met extra tender.



ARNOLD: SBB ETR 630.

Arnold

N. Van DR-stoomloc 18 201 zijn meerdere uitvoeringen aangekondigd: kolengestookt in groen zonder sierlijn en als oliestoker in groen en in rood met sierlijn en extra tender. De SNCF CC 14101 heeft een doorgetrokken dak ten behoeve van de stroomafnemers, de loc komt in het grijs en groen. Nieuw is eloc BR 103, in rood en TEE-kleuren. De DB BR 250 komt in het rood en blauw. Voor HSL-verkeer twee treinstellen: de SBB ETR 610 en de ICE3 BR 403 met groene bies. Alle locs worden analoog en met sound uitgebracht. Met de Pullman-rijtuigen kan een complete Orient Express anno 1976 worden nagebootst. Van het goederenmaterieel



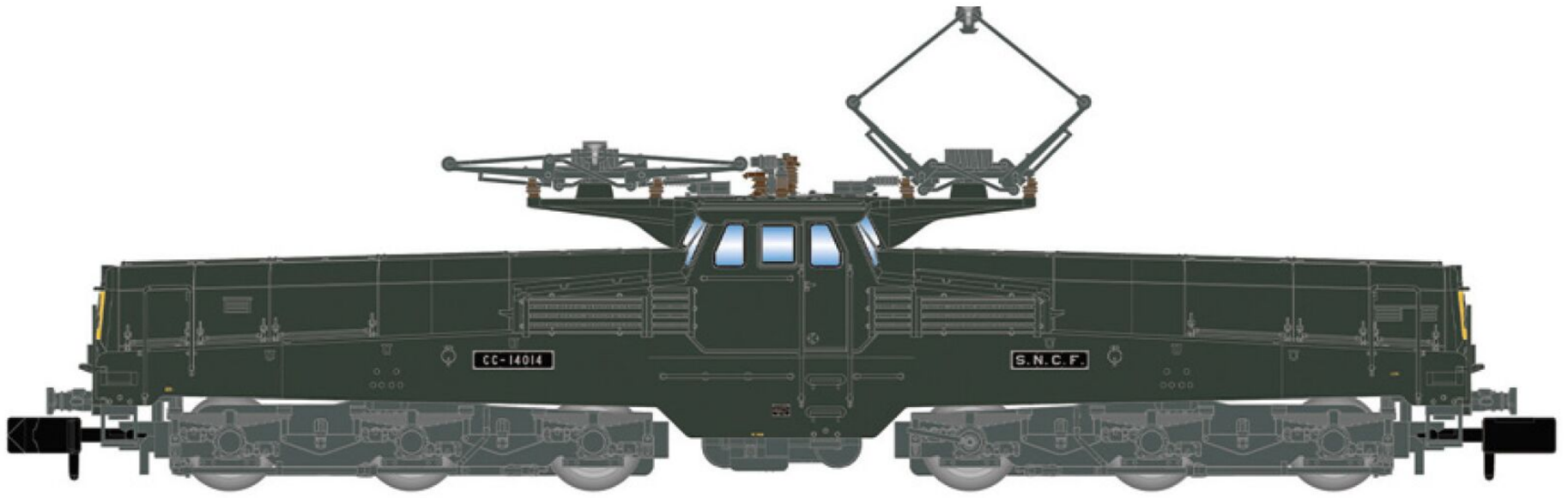
ARNOLD: DB BR 103 voor TEE-diensten.



ARNOLD: Duewag GT 6 van Karlsruhe.

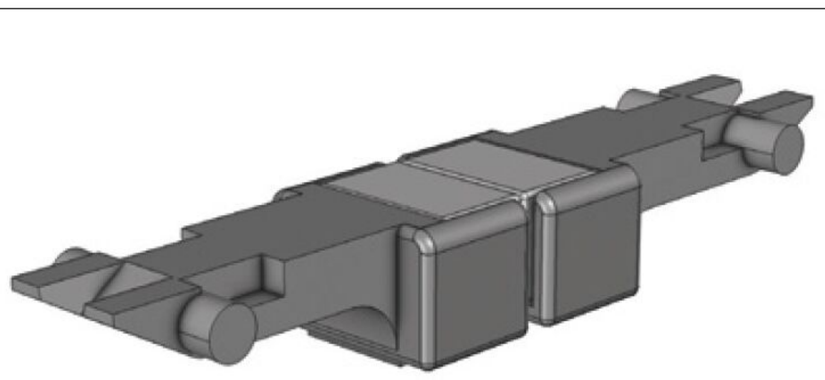


ARNOLD: kortgekoppelde FS-goederenwagens.



ARNOLD: SNCF CC 14101.

noemen we de kortgekoppelde gesloten goederenwagens van de FS en SNCF en containerwagens met 45'-containers. De enkelgelede Duewag GT6 komt in de uitvoering van Basel, Düsseldorf en Karlsruhe. Arnold, uitvinder van de N-koppeling, introduceert een magnetische koppeling die op de NEM 355-schacht past. **TT.** Naast stoomloc 18 314 staan diesellocs Class 66 en Class 77 in diverse versies op het programma. Nieuw is SNCF-dieselloc CC 72074. De bij N genoemde koppelingen passen ook op TT-modellen.-TO »



ARNOLD: magnetische koppeling, schaal N en TT.



ARNOLD: Pullman-rijtuig.



ARNOLD: Euro Cargo Rail Class 66, schaal TT.



ARTITEC: Nederlandse garage.



ARTITEC: anno 1960: nozems op een brommer.



ARTITEC: Franse stadsbus.



ARTITEC: Bastei-caravan, made in de DDR.

Artitec

H0. De NS Plan W-rijtuigen komen in diverse uitvoeringen met nieuwe draaistellen en diverse metalen details. De Amsterdammers nemen nadrukkelijk de afslag Europa: uit allerlei landen komen nieuwe modellen. Bijvoorbeeld de iconische groene Renault stadsbus TN6 die van 1935 tot de jaren zeventig het straatbeeld van Parijs beheerste en de lange versie van de 'golfplaten' Citroen Hy. De Poolse bestelwagen Zuk A3 staat in diverse uitvoeringen genoteerd, tot brandweerauto aan toe. Het handzame vrachtwagentje AEBI TP35 wordt als een manusje van alles vaak door Zwitserse boeren gebruikt. Uit de DDR komt een karakteristieke caravan, de Bastei. Andere deelnemers aan het wegverkeer zijn de nozems op Zundapp-brommers en de gabbers op een Cilera Citta. De agrarische sector wordt verrijkt met trekkers van Deutz, Farmall en Fordson. Een 31 tons beurtschip zal haventaferelen opluisteren; de schippersfamilie staat klaar om aan boord te gaan. Bij de interieurs een keuken met geiser anno 1970 en een Belgisch café, compleet met de gewonnen bekers van wedvluchten. Daarnaast allerlei minithema's zoals een motorbakfiets met schroot, pasfotohokje, suikerspinkar, volle marktkraam, een stel tijdens een romantisch roeitochtje, vissers die beet hebben en vooroorlogse vliegtuigpassagiers met steward en piloot. De sets



ARTITEC: NS-rijtuigen Plan W.



ARTITEC: romantisch boottochtje.



ARTITEC: Zwitsers manusje van alles.

met monteurs en werkplaatsinterieur maken de bouwkit van een naoorlogse Nederlandse, Belgische, Duitse of Franse dorpsgarage compleet.



ARTITEC: pasfotohokje, wie kent het niet.

N. TT en Z. Ook hier tal van alledaagse figuren zoals een straatveger, huisschilders, oogstende en pauzerende boeren, een moeder met kinderwagen, veehandelaren die met handjeklap een koe verkopen, ijsverkopers, noem maar op. In N komen ook de bij H0 genoemde trekkers en Zwitserse bakwagen.-GF



ARTITEC: 31 tons beurtschip.



ASM: RDC DE2700.

ASM

H0. Dieselloc DE2700 verschijnt in de uitvoeringen van NOB, Dispolok en RDC. De eerder uitgebrachte rijtuigen van de Marschbahn komen in de huidige NAH.SH-kleuren.

N. Naast de eerder aangekondigde EC-rijtuigen ‘Mozart’ Wenen - Parijs, komt er een rijtuig met ‘Europameister’-opschriften van het EK en een voormalig eerste klasse rijtuig als Nightjet.-RB »



ASM: coupérijtuig met EM-reclame, schaal N.



1.

Bemo

0m. De panoramarijtuigen van de Glacier Express komen met functionele vouwbalgen, een gedetailleerd interieur en gebufferde binnenverlichting. Bij voldoende belangstelling worden vier locs Ge 4/4 II, waaronder de 626, in Alpine Classic Pullman Express-kleurstelling uitgebracht.

H0m. De RhB Ge 4/4 181 van de Berninabahn komt als Metal Collection-jaarmodel. Met de Ge 4/4 II 626 in Pullman Express-uitvoering wordt de renovatie van de As 1141-1144 ondersteund. Een Gourmino-gezelschapswagen, restauratierijtuig WR 3814 en twee EW II-rijtuigen ronden het RhB-personenvervoer af. Binnenkort kunnen we het handmonster van Sb-v koelcontainerwagen verwachten; er zijn vier versies gepland. De MGB-tandradlocs HGe 4/4 II komen in refit-uitvoering met gewijzigde apparatuur; aangekondigd zijn ook de



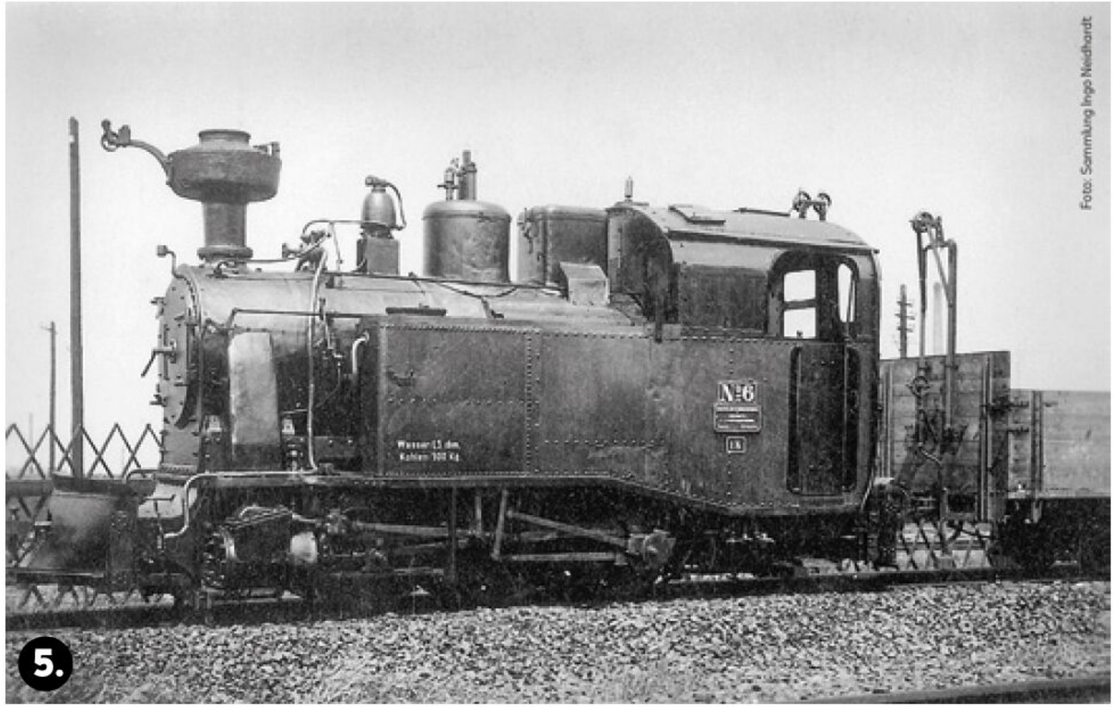
2.



3.



4.



5.

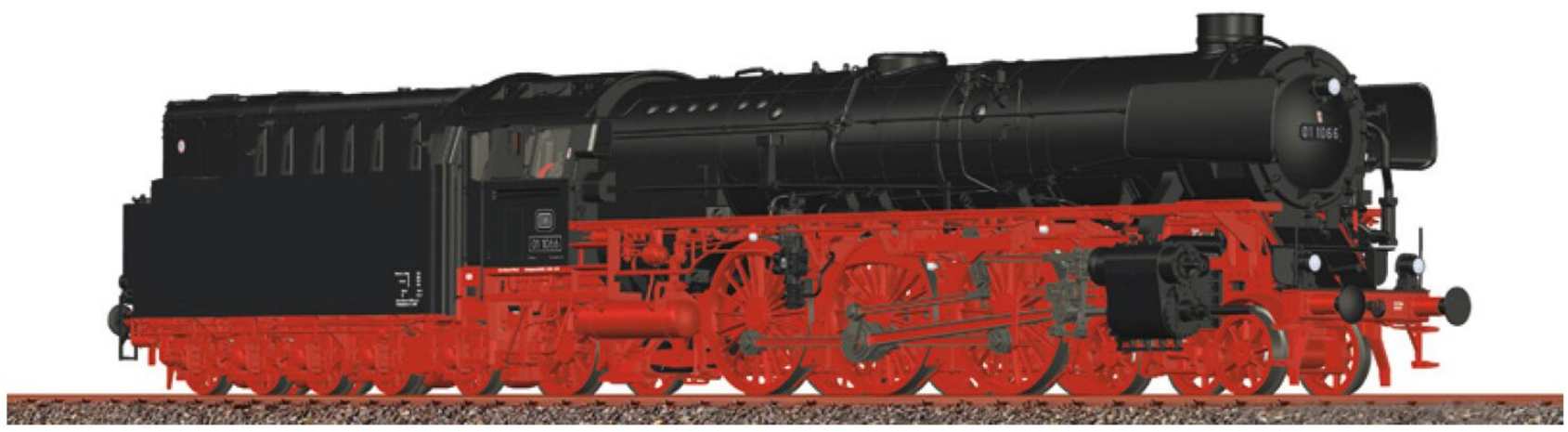


6.

van RhB overgenomen en bij MGB rood geschilderde knikketelwagens Uah.

H0e. Een Formneuheit is de vierassige dieselloc serie 740. Deze komt in diverse uitvoeringen van de Zillertalbahn en de Steiermärkischen Landesbahn. Op de rol staan de Sä I K loc 6 met rond cabinedak en de BR 99.73-76. Kapitaalkrachtigen kunnen uitzien naar de Sä IV K, de loc komt in twee uitvoeringen met sound en ledverlichting.-RB

1. **BEMO: Glacier Express-panoramarijtuigen, schaal 0m.**
2. **BEMO: RhB 4/4 II 626 in H0m en wellicht 0m.**
3. **BEMO: RhB Ge 4/4 181.**
4. **BEMO: ex-RhB MGB-knikketelwagen Uah 2883.**
5. **BEMO: Sä I K 6 met rond cabinedak.**
6. **BEMO: Sä IV K 99 594 en 99 1594.**



BRAWA: oliegestookte Pacific, DB BR 012.

Brawa

H0. De oliegestookte BR 012 deed tot aan het einde van het stoomtijdperk dienst vanuit depot Rheine, de loc komt ook als BR 01.10. Nieuw zijn de DB-sneltreinrijtuigen Bm233 en Bm235. Van de DR BR 65.10, dieselloc V 320 001, eloc E75 en motorrijtuig elT 1011-1021 zijn de rijeigenschappen verbeterd en zijn »



BRAWA: DB-sneltreinrijtuig Bm233.



BRAWA: DB-sneltreinrijtuig Bm235.



BRAWA: ÖBB-bagagerijtuig PW4ü.



BRAWA: DRG E44, schaal N.



BRAWA: Uerdingen-ketelwagen van NMBS.

optische aanpassingen doorgevoerd. Alle tractievoertuigen komen voor het tweerail-systeem analoog en met sound, als drierail alleen met sound. Nieuw ontwikkeld zijn bagagerijtuigen PW4ü en Düe; ze komen als DRG, DB en ÖBB in tijdperk II-IV. Van het goederenmaterieel noemen we de twee-assige NS-kuilwagens Ld/Ui uit tijdperk III en IV, van NMBS Interfrigo-koelwagen Ibces, de vierassige rongenwagens Gags-v en Rmmns en de tweeassige ketelwagen van 'Tankwagon Anvers'.

N. De ook in H0 uit te brengen geel-blauwe Metronom-dubbeldeksrijtuigen komen met stuurrijtuig. De BR E44 komt in de voor-oorlogse grijze DRG-versie met metaal-kleurige stroomafnemers.-TO



BRAWA: Metronom-dubbeldeksrijtuigen, schaal N.



BRAWA: NS-kuilwagen Ld/Uikk.



1.

Busch

0. De lasercut bouwkit van de baanwachterswoning meet 31,6 x 16,8 cm en kan met een L-vormige schuur worden uitgebreid. Indrukwekkend is de 48,8 cm hoge hoogspanningsmast.

H0. Het 25 cm lange betonnen viaduct heeft voor het wegverkeer een hoogte van 8,3 cm; voor spoortracés komt een 10,5 cm hoge versie. Het voorbeeld van Waldgasthaus ‘Köhlerhütte’ staat in het Ertsgebergte; de bouwkit meet 15,3 x 10,7 cm. Een kerkhof kan met diverse bouwkits vorm krijgen, van grafstenen en muren tot een uitvaart en grafverzorging. Wegwerkers kunnen achter de afzethekken met een kleine asfaltwals en trilplaat aan de slag. De stroomdraden naar het trafostation (met plat of puntdak) kunnen via houten, betonnen en ijzeren vakwerkmasten lopen. Geschikt voor (spoor)bruggen is het 70 cm lange hekwerk. Een naaldbomenbos kan met 8 tot 21 cm hoge aanplant vorm krijgen; de bomen zijn ook voor kleinere schalen geschikt. De moderne Multicar M31 komt als kiepwagen. Eerder verschenen auto’s komen met andere kleur of opdruk zoals de Land Rover Defender van de gendarmerie en TUI en een Fiat 500 van de carabinieri met in het open dak staande gewapende agent.

TT. DB-containerwagen Sgns 691 is met Innofreight-containers beladen. De 32 cm lange stalen boogbrug staat op 6,9 cm hoge pijlers. De bij H0 genoemde betonnen viaducten komen ook in 1:120. Van de stadskerk reikt de slanke toren tot 26,5 cm. »



2.





3.

1. BUSCH: Waldgasthaus ‘Köhlerhütte’.
2. BUSCH: trafohuis.
3. BUSCH: stadskerk, schaal TT.



4.



5.



6.



7.

Het eerder genoemde kerkhof kan met een kapel worden uitgebreid. Leds op rood-witte waarschuwingsbakens lichten opvolgend op. Formneuheiten bij de voertuigen zijn de tractoren Kramer KL 11 en de Lanz Bulldog, beide met boer aan het stuur.
N. Het bij H0 genoemde betonnen spoorviaduct komt in twee hoogtes; het hekwerk meet 50 cm. De bij TT genoemde tractoren krijgen ook in 1:160 een bestuurder.-DH

4. BUSCH: stalen boogbrug, schaal TT.
5. BUSCH: betonnen viaduct.
6. BUSCH: Multicar M31.
7. BUSCH: kapel op kerkhof, schaal TT.

Dekas

H0. De Deense modelspoorfabrikant overweegt de tweeassige, groene rangeerloc van de serie 700 van NedTrain uit te brengen. Dekas komt dit voorjaar met diverse uitvoeringen van de MaK G 322, zoals van DSB Gods, Northrail, OHE en DB; de Nederlandse versie, de Vossloh 400B, is een doorontwikkeling van de G 322. NedTrain kocht in 2003 dertien van deze rangeerlocs. Daarna reden ze bij andere bedrijven, zoals Strukton en TCS. De zesassige dieselloc type TMZ komt onder meer in de kleuren van de Inlandsbanan (TMZ 1421), TGOJ (TMZ 1410), Railcare (TMZ 1409) en Tågab (TMZ 109). Het assortiment vierassige DSB-rijtuigen wordt uitgebreid met de typen CPE en AU. Daarnaast tweeassige 'Bananvogn', bananenwagens van het Zweedse type Hs.-GF



DEKAS: NedTrain 704 in Zwolle. (foto Guus Ferrée)

Electrotren

H0. Van het van oorsprong Spaanse merk staat gepland de imposante 300 mm lange 1'E1-stoomloc 50010 'Santa Fe' van Renfe met klassieke frontseinlantarens. Het model komt ook als 151F-3101 en 3106 met moderne lantarens. Alle digitaal zonder sound of met Bluetooth-decoder met sound. De 3106 staat in het spoorwegmuseum Villanova y a Geltrú. De zesassige Renfe 276 komt in Talgo-kleurstelling met twee verschillende stroomafnemers en in het geel-grijs met twee identieke stroomafnemers. De door Alsthom gebouwde loc lijkt op de NS 1300. Voor het goederenvervoer kunnen we containerwagens met 40'- of 20'-containers tegemoetzien.-TO



ELECTROTREN: Renfe-museumloc 151F-3106.



ELECTROTREN: eloc serie 276 in Talgo-kleurstelling.

Exact-Train

H0. Dit jaar worden de NS Plan K-rijtuigen voor tijdperk III en IV uitgeleverd, dus zonder en met eerste klasstreep en met de rijtuignummers laag, hoog en in het midden tussen de ramen; de stroomvoerende koppelingen zijn een primeur voor Exact-Train. De tweeassige NS-rongenwagens uit de jaren vijftig komen voor tijdperk III en IV, later volgen wagens met VSM- en ZLSM-nummers. Naast de tweeassige gesloten wagens Gs en Gbs van NS, staan op de rol de BLS-stuurstandrijtuigen BDt en de Duitse goederentreinbegeleidingswagen Pwgs 44. De Pwgs 44 is in WO II op basis van de 'Bremen' tot 1950 gebouwd en komt in model van DRB, DR en DB en naoorlogse Poolse, Oostenrijkse, Tsjecho-Slowaakse versies. Ze krijgen bewegende deuren en zijn voorbereid voor interieurverlichting. Volgens Piet Keppel van Exact-Train gaat het om een experiment en kan de stroomopnameconstructie worden gebruikt als er 'ooit veewagens met geluidsmodule komen'. De tweeassige 'Bremen' komt in camouflage-outfit anno tijdperk II. De Gs wordt in diverse Oostblokvarianten en als Italiaanse en Franse wagens geleverd, de laatste met (authentieke) spaakwielen en de PKP-wagens met aangepast dak.-GF »



EXACT-TRAIN: variaties op het thema 'Bremen'.



EXACT-TRAIN: Plan K AB 7378, Amsterdam Zaanstraat, 17 november 1959. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)



FERIVAN: STIC 300.



FERIVAN: MIVB PCC 7000 Brussel.



FERIVAN: tram grotten Han.

Ferivan

H0, H0m. De Vlaamse trambouwer presenteert de Brusselse MIVB PCC 7000, de groene STIC-stadstram type 300 van Charleroi met Gilly-bijwagen en de bij de prémetrowerken in Charleroi en Antwerpen gebruikte O&K-dieselloc MV8. De NMVB-dieselmotorwagen die tot voor kort met open bijwagens bij de grotten van Han reed, komt alleen in H0m, de andere in H0 en H0m.-DH



FLEISCHMANN: VSM 23076.

Fleischmann

N. Eerder uitgebrachte modellen krijgen een andere kleur of nummer. Zo komt de BR 23 als VSM 23 076, zowel analoog als met sound. De BR 001 verschijnt als museumloc 01 202 die voor de Zwitserse Verein Pacific rijdt. Achter de model-Pacific passen de Suisse Train Bleu-rijtuigen. De vorig jaar aangekondigde DB-tenderloc BR 92.5-10 met asindeling D kunnen we tegemoetzien als ÖBB Rh 792. De 52 5365 krijgt een Wannentender en de 44 01104 komt als oliestoker. De ÖBB Rh 1110 krijgt een oranjerode jas, de



FLEISCHMANN: tenderloc BR 92.5-10.



FLEISCHMANN: Peine+Salzgitter Faals.



FLEISCHMANN: ÖBB Rh 1110.

SBB Ae 6/6 een update met nieuwe motor, geëtste ruitenwissers en andere stroomafnemers. De vier-assige ertswagens Faals kunnen als Peine+Salzgitter worden ingezet, de groene Flixtrain-eloc serie 182 met de bijpassende rijtuigen. In Q4 komt de ex-NS 1750 in RFO-outfit. De digitale centrale is als Z21 Start newGen gemoderniseerd.-TO



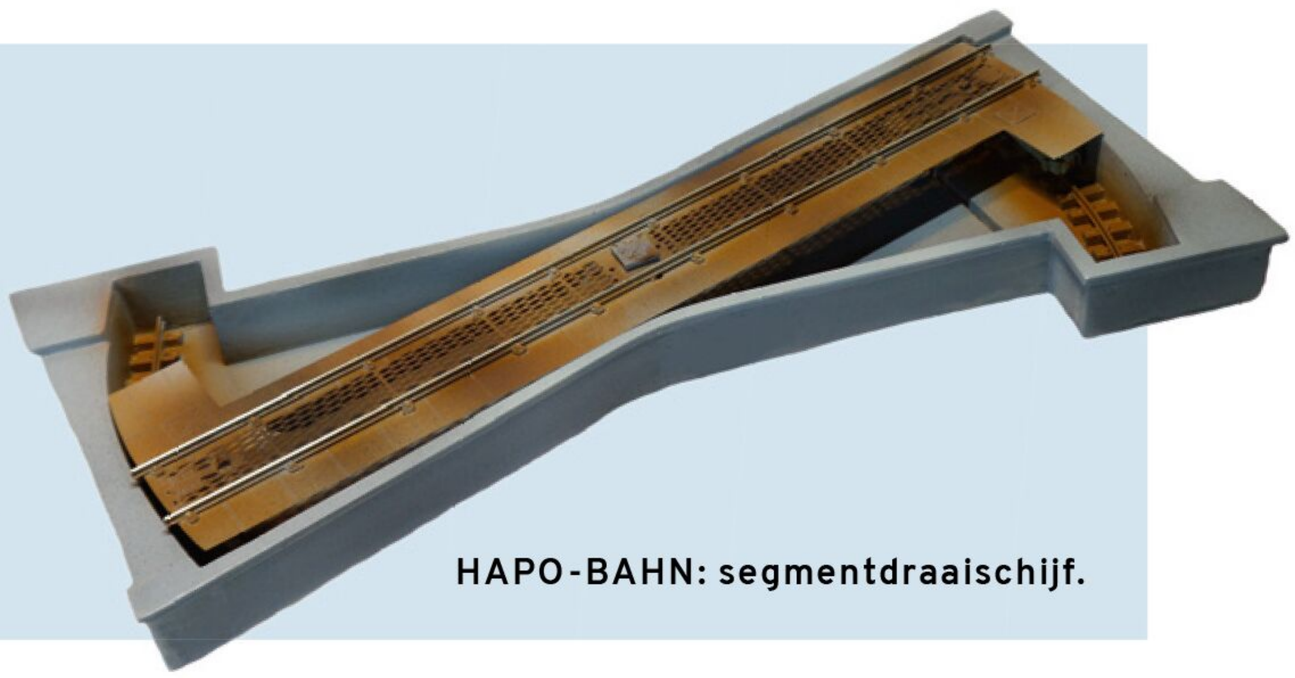
FLEISCHMANN: ex-NS 1750 van RFO.



FLEISCHMANN: Flixtrain-rijtuigen.

Hapo-Bahn

H0, H0e, H0m. Na een update is de 22 meter segmentdraaischijf van beide kanten toegankelijk en zijn de dwarsliggers en spoorstaven verbeterd. De kuip is van kunststof, de brug van messing. Leverbaar voor het twee- en drierailsysteem in H0, H0e en H0m, met en zonder aandrijving.-DH



HAPO-BAHN: segmentdraaischijf.

Herkat

De rook- en reinigingsvloeistof SR 24 is nu in verpakkingen van 255, 500 en 1.000 ml verkrijgbaar. Tevens is een bijpassende afsluitdop met spuitmond aan het programma toegevoegd.-RB »



HERKAT: de nieuwe SR24 flacons.



HERKAT: afsluitdop met spuitmond.



JOUEF: SNCF 241 P 16.



JOUEF: SNCF BB 66000 en energiewagen SHmpf 788.

Jouef

H0. Van het nieuws dat het oorspronkelijk Franse bedrijf, sinds 2004 eigendom van Hornby, is veel bestemd voor de Franse markt. Zoals stoomloc 241 P 16 met asindeling 2'D1, aangekondigd in groen en zwart en de 241 P 31 in het zwart. De diesellocs 040 DG-18 en BB 66000 staan met energiewagens SHmpf 568 en 788 op de rol. Dergelijke wagens reden ook in Nederland. Autorail komt in het groen-beige en grijs-oranje van de regionale RGP en als TEE Parsifal. Nieuw is treinstel X 72500; de elocs BB 36013 en BB 26000 krijgen een andere kleurstelling. Van dieselloc Vossloh DE 18, die we ook tegenkomen bij Rivarossi, brengt Jouef twee kleurvarianten. Interessant voor de Nederlandse markt is het Thalys-treinstel in de versie van Eurostar.-TO



JOUEF: ex-Thalys, nu Eurostar.



JOUEF: SNCF BB 36013.

KM1

0. Met de meer dan dertig zittende figuren - handbeschilderde 3D-print - wordt de variatie aan reizigers groter.

1. Van de tweeassige dieselloc V 20 en Baureihe 270 zullen handmonsters deze zomer beschikbaar zijn. Van het circa 250 mm lange gedigitaliseerde model kunnen de drie cabinedeuren worden geopend; het model is voorbereid voor het aanbrengen van servogestuurde koppelingen. De heroplage van de BR 50 staat voor 2027 gepland. De techniek zal daarbij naar de hedendaagse normen worden gebracht; naast de tien versies met vier dommen zoals in 2009 uitgebracht, komt de uitvoering van de DR Ost en een geweatherde DB 050. De bij schaal 0 genoemde figuren kunnen ook in 1:32 plaatsnemen.-DH



KM1: prototype V 20.



KM1: zittende personen.



KM1: BR 50.



KM1: geweatherde DB 050 560.



LILIPUT: VTG France houttransportwagens Laaps.

Liliput

H0. Het tot Bachmann behorende Liliput zal later dit jaar de noviteiten presenteren. De houttransportwagens Laaps zijn uitgeleverd, de twee versies van de BR 42 ‘Kriegslok’ waarvan een ongemotoriseerd sloopmodel, volgen binnenkort.-RB



LILIPUT: BR 42 met wintercamouflage.



LIMA: FS E.464.

Lima

H0. Het van oorsprong Italiaanse bedrijf vaart sinds het faillissement in 2004 onder de vlag van Hornby. Van de aangekondigde modellen naar Italiaans voorbeeld noemen we de 358 mm lange gelede eloc E.464 als interCity en de motorrijtuigen Aln 668 serie 1200 en 3300. Gepland als tweerail analoog en sound en drierail sound. Voor HSL-treinstel ETR 610 van de FS en SBB komen de tussenrijtuigen. De ICE1 krijgt een groene bies op de motorwagens en kan met tussenrijtuigen worden verlengd. De magnetische koppelingen voor NEM 362-schachten - we zien ze ook bij andere merken van Hornby - komen ook bij Lima. Ze moeten onbedoeld ontkoppelen tijdens het rijden voorkomen, maar zijn minder geschikt voor rangeerwerk.-TO



LIMA: FS-motorrijtuig ALn 668, serie 1200 en 3300.



LIMA: magnetische koppelingen. »



LIMA: ICE1 met groene bies.

Mafen / modelFAB

H0. Van de SNCF-lichtseinen zijn de eerste productiemodellen beschikbaar. De Zwitserse stationsklokken kondigden in werkelijkheid de komst van een trein aan. Ook verschijnen er perronluidsprekers en weegschalen voor het wegen van stukgoed. Sleutelaars aan oude auto's worden verblijd met de compressor en hydraulische krik.
TT. Diverse beladingattributen.
N. De SBB- en BLS-lichtseinen komen in verbeterde uitvoering.



MAFEN: SNCF voor- en hoofdsein.

Ook in deze schaal komen de oude weegschalen, perronluidsprekers en stationsklok.-RB



MAFEN: Zwitserse stationsklok en weegschaal.



MAFEN: krik en compressor.



NMJ: NSB-stoomloc 402.

NMJ

0. De werktrein MTR 3106 met Hiab-kraan en grote sneeuwploeg heeft een sounddecoder. Gedetailleerd uitgevoerd is ook het tweeassige ex-DRG-rijtuig BFVI 19906 van de NSB.
H0. NSB-stoomloc 402 uit de serie 31b heeft een doorkijk onder de ketel. Imponerend zijn de gekoppelde elocs NSB El 3 en SJ Of voor de ijzerertstreinen tussen Kiruna en Narvik; de drieassige ertswagens komen in verschillende uitvoeringen. Heel fraai zijn de houten rijtuigen.-RB



NMJ: Noorse Bf 32 BD.



NMJ: SJ Of 78 met houten afwerking.



NMJ: NSB-rijtuig BFVI 19906, schaal 0.



NMJ: werkwagen MTR 3106, schaal 0.

Noch

H0. De grote ramen bieden goed zicht in de 23,6 x 10,4 cm metende locloods van Herdorf. Ook het moderne seinhuis Nidderau, de opslagloods en tankplaats zijn lasercut bouwkits. De 27 cm lange perronkap met ijzeren staanders biedt reizigers beschutting. De breedte van de kap is variabel, het perron wordt niet meegeleverd zodat ook bestaande perrons kunnen worden overdekt. Verder dienstovergangen en imitatie wisselaandrijvingen en spoelenkasten. Spoorbouwers kunnen aan de slag met de voor dubbelspoor geschikte helix in vijf diameters (spoorradius 360 tot 579 mm) en zo nodig telkens met één slag te verhogen; doorrijhoogte 8,3 cm. Het hardschuim van de betonnen enkel- en dubbelsporige tunnelportalen en arcades heeft de typische betonstructuur en -kleur. Eyecatcher is de 21 cm hoge sterrenwacht. Als de koepel in positie is gedraaid - de aandrijving wordt meegeleverd - kan de telescoop worden gericht. De 27 x 21 cm metende bouwkit bevat zes figuren, allen beroemde wetenschappers. Diverse eerder geleverde 3D-printscenery zoals tuinsets, perronmeubilair en laadgoed komt in ongeschilderde sets. Meerkleurig zijn de 3D geprinte motoren waaronder die van de Nederlandse, Belgische en Duitse politie, een chopper en crossmotor. Van de figuren met bijpassende geluidsmodule noemen we de Alphornblazers, straatgitarist, pastoor met klokgelui en de scharrelkippen. De filmset is present met camera's, geluidsman, regisseur, lampen en windmachine.

N. De locloods Herdorf meet 12,7 x 5,7 cm, het seinhuis Nidderau 12 x 6 cm. De helix komt in twee diameters, heeft een doorrijhoogte van 5 cm en kan naar boven toe worden verlengd. Voorts dienstovergangen, imitatie wisselaandrijvingen en voorverwarmingszuilen. 3D geprint zijn de VW kever en T2, Porsche 911 en Opel Corsa A, wegwerkers, moutainbikers, wielrenners en motoren. De bij H0 genoemde figuren met geluid komen ook in 1:160.

Z. In 3D-print: VW Golf 1 cabrio, tractor Porsche P133, minidragline Bobcat E10z en rode MB Sprinter van de brandweer. Eveneens in 3D geprint zijn de wegwerkers, bergklimmers, wielrenners en moutainbikers.-DH

»



NOCH: sterrenwacht.



NOCH: seinhuis Nidderau.



NOCH: locloods Herdorf.



NOCH: helix.



NOCH: Alphornblazers.



PANIER: Deutz OMZ 117, schaal IIf.



PANIER: Gmeinde 20/24 PS, schaal 0.

Panier

IIf. De eerder aangekondigde industriesmalspoor Deutz-dieselloc OMZ 117 staat nog steeds in de planning.
0e, 0f. Wat bij IIf is vermeld, geldt ook voor Gmeinder dieselloc 20/24 PS.
H0m, H0e. De techniek van dieselmotorrijtuig T1 is verbeterd en komt in de oorspronkelijke uitvoering van de Hümmlinger Kreisbahn en na de ombouw als T3 van de Kreisbahn Osterode-Kreiensen (KOK).-RB



PANIER: KOK-dieselmotorrijtuig T3.



PMT: KD-rijtuig met bagageafdeling.

PMT

H0. Profi Modell Thyrow presenteert de tweeassige ČSD M140.401 voor tijdperk III. Het motorrijtuig bestaat uit een CNC gefreesd onderstel en kap van spuitgietwerk met kortkoppeling en decoderaan-sluiting. Daarnaast een drieassige aandrijving voor dieselloc T334 van Vacek.
H0e. Van de Fichtelbergbahn kunnen we twee tweede klasse rijtuigen waarvan één met bagageafdeling tegemoetzien. De openbakwagens (tp. II) komen met verschillende asafstanden.-RB



PMT: ČSD-motorrijtuig M140.401.



PMT: DRG-openbakwagen met Heberlein-remwerk.



PMT: aandrijving voor dieselloc T334.

PT Trains

H0. De Portugese modelbouwer breidt het assortiment uit met de hybride locomotief H3 van Alstom in de uitvoering van DB, SBB Cargo, MEG en Metrans. De destijds door Rocky-Rail uitgebrachte MaK 6400 ondergaat diverse verbeteringen waaronder de relingen, bordessen en luidspreker en komt als NS, NS Cargo, Railion, DB, DB België, LTE, Railpro en Railtraxx. PT Trains wordt door Rocky-Rail vertegenwoordigd.-DH



1. **PT TRAINS: DB 6406**
2. **PT TRAINS: H3, handmonster.**
3. **PT TRAINS: LTE 6406, handmonster.**





Rivarossi

H0. Hoewel het accent van het van oorsprong Italiaanse merk op dat land ligt, is er ook ander nieuws: DB Cargo-dieselloc DE 18, DRG-stroomlijner BR 61 (in rood en zwart) en SNCF-dieseltreinstel X 72500. Van BLS-eloc Ce 4/4 is de 312 in rijvaardige staat bewaard. Eveneens nieuw ontwikkeld is de gedetailleerd uitgevoerde 1'C1 FS-stoomloc Gr 685, imposant de gelede eloc E.656. Met de nieuwe Pullman-rijtuigen kan de Orient Express anno 1976 worden samengesteld. Voorts een keur aan twee- en vierassige ketelwagens waaronder een tweekleurige van de VTG.-TO »



RIVAROSSI: BLS Ce 4/4 312.



RIVAROSSI: VTG-ketelwagen Zacens.



RIVAROSSI: SNCF-dieseltreinstel X 72500.



ROCO: ČSD-tenderloc serie 477.0.



ROCO: kkStB serie 310.



ROCO: Bayerische Pt 2/3 met lokaaltrein.

Roco

H0. Een opvallende Formneuheit is ČSD-tenderloc 477.0 met de asindeling 2'D2'. De loc behoort tot de zwaarste Europese tenderlocs; zie ook het artikel op pagina 88. De kkStB-stoomloc serie 310 valt op door de enorme drijfwielen. Na andere locs uit het Fleischmann H0-programma, krijgen ook de Pruisische S10.1 en DB Baureihe 39 ledverlichting en een decoder-interface. DR-tenderloc 86 1563 krijgt de windleiplaten die voor de



ROCO: Pruisische sneltreinloc S 10.1.



ROCO: Arverio Flirt-3.



ROCO: ÖBB-dubbeldeks Railjet Rh 4706.

inzet op Waddeneiland Usedom nodig bleken. Nieuw ontwikkeld zijn de zesdelige ÖBB-dubbeldeks-treinstellen Railjet Rh 4706 en de enkeldeks Flirt 3. De Flirt in vijf- en zesdelige uitvoering. Nieuw ontwikkeld zijn diesellocs ÖBB Rh 2143, DB 217, DB V 90/290 en de DR V 100. Veel elocs zoals de BLS Re 4/4 172, DB E 44 509 en de SJ Da 917 staan in andere versies op de rol. Belgische modelspoorders kunnen de meersysteemloc 186 119 in de huidige uitvoering inzetten. Warsteiner-bierliefhebbers zullen met de WLE-loc 22 en de met Warsteiner beladen container-wagen in hun nopjes zijn. Naar Nederlands voorbeeld zijn de RFO 1750, rode DB 1616 'Oldenzaal', NS Vectron 193 934 en de ex-NS 'Sik' in VolkerRail-outfit. Kleur-varianten zijn de NS-ketelwagen van Ketjen, met zand beladen NS-lagebakwagens, container-wagens T3000e en T5 van Wascosa en Nacco en de zesassige zwaar-lastwagens van Railpro. Nieuw ontwikkeld zijn de vierassige Zwitserse postwagens Z5 en de gelede containerwagen T2000.

H0e. Normaalspoorwagens kunnen met rolwagens van ÖBB en de Zillertalbahn op 760 mm-smal-spoorlijnen verder reizen. In model bestaan ze voor een laag zwaarte-punt uit zinkspuitgietwerk.-RB »



ROCO: Rail Force One 1750.



ROCO: NMBS-meersysteemloc 2869.



ROCO: DB 1616 'Oldenzaal'.



ROCO: SJ Da 917.



ROCO: NS-ketelwagen van Ketjen.



ROCO: ÖBB-smalspoor rolwagen.



ROCO: Wascosa T3000e.

Rokuhan

Z. Stoomloc C11 # 123 van de Tobu Railway heeft een werkend frontsein en kan bogen vanaf 195 mm doorlopen. De Japanse modelspoorfabrikant wordt door Noch vertegenwoordigd.-DH



ROKUHAN: stoomloc C11 # 123.



SCHREIBER-BOGEN: Michaliskerk, schaal Z.



SCHREIBER-BOGEN: dorp in het Zwarte Woud, schaal N.

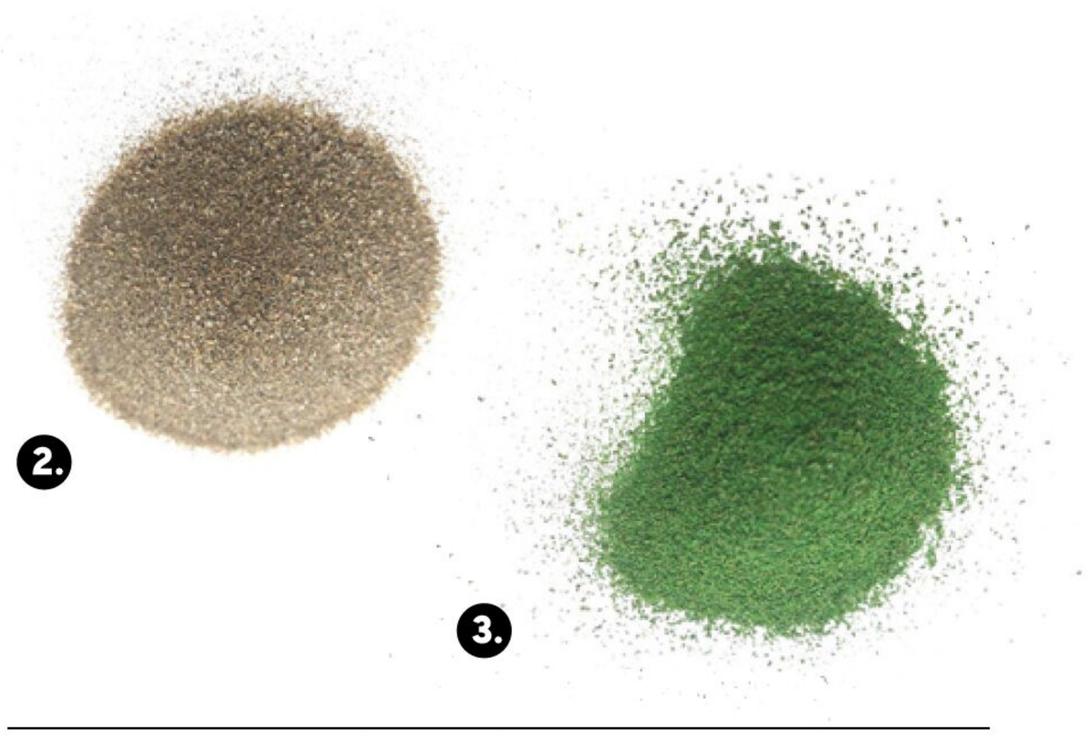
Schreiber-Bogen

N. Met de kartonnen bouwplaten is het vier huizen en een watermolen tellende dorp naar voorbeeld van het Zwarte Woud snel en voordelig te realiseren.
Z. De Ronneburcht is met de torens en hoge muren een eyecatcher op de modelbaan. De bouwkit betreft de burcht na de restauratie. Van de Michaliskerk in Hildesheim is het dak afneembaar waardoor grafstenen zichtbaar blijven.

Silhouette

De Duitse fabrikant brengt dit jaar grasmatten voor verschillende beplantingen. Daarnaast komen er verschillende soorten turfstrooisel.-RB





1. **SILHOUETTE: grasmat met witte en paarse bloemen.**
2. **SILHOUETTE: grond onder naaldbomen.**
3. **SILHOUETTE: middelgroen turfstrooisel.**

Tillig

H0. De fabrikant biedt voor het eerst modellen voor wisselstroom. Als eerste komt de vierassige ELNA als DRG 92 2601. Bij drierail-modellen worden Märklin-kortkoppelingen meegeleverd. De ELNA komt ook voor het tweerailsysteem. Nieuw zijn de in de jaren 1980 voor de ČSD gebouwde tweeassige gesloten goederenwagens Gbgkks en Gbkkqs; de laatste ook in het blauw van de Česká Pošta. Van het DR-materieel noemen we de zware vierassige koelwagen Laghqrs, bij de rijtuigen type Y als Am, ABm en Bm en van de Y/B 70 een oranje-crème Städteexpress Ame. Met vier rijtuigen kan de museumtrein van de Ostsächsische Eisenbahnfreunden (OSEF) worden nagebootst. De Loco Buggys van RailAdventure voor het transport van beschadigd of breedspoor materieel komen weer beschikbaar.
TT. Een Formvariant is DB-Altbau 03 met 2'2T34-tender. Andere stoomlocs zijn een Ty5 van de PKP, DR 52 met Steifrahmentender, 56 en 84, DB 38.10. Varianten zijn ook DR-eloc E11 en dieselloc V 60. De blauwe DR-'Bautzen Speisewagen' komt in drie varianten, zoals van de bij H0 genoemde OSEF. Een afgeleide daarvan is de WRRm van de ČSD. Nieuw is de open wagen Om van de DR. De DR-vrieswagen TTehkor, DR-klapdekselwagen »



TILLIG: DRG 92 2601 als eerste wisselstroommodel.



TILLIG: ČSD Gbgkks.



TILLIG: Loco Buggys met een Lint van de Bentheimer Eisenbahn. (foto Guus Ferrée)



TILLIG: DB 03, komt in schaal TT. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)



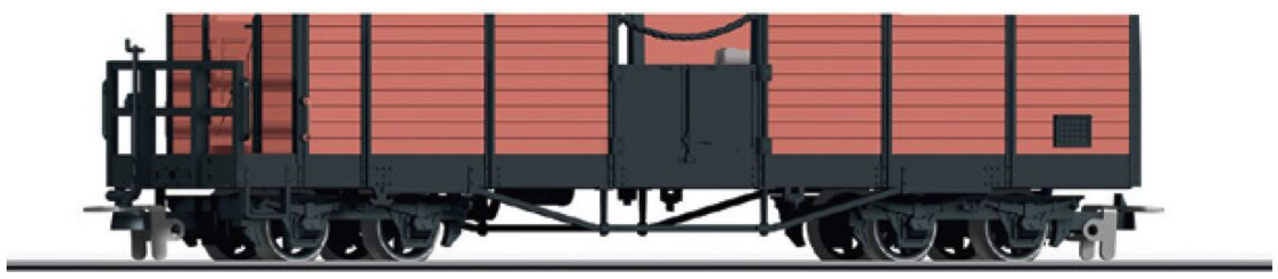
TILLIG: DR-koelwagen Laghqrs.



TILLIG: DR-‘Bautzen Speisewagen‘, schaal TT.



TILLIG: DR-vrieswagen TTehkor, schaal TT.



TILLIG: HSB-cabriorijtuig 506, schaal H0m.



TILLIG: rolwagen.

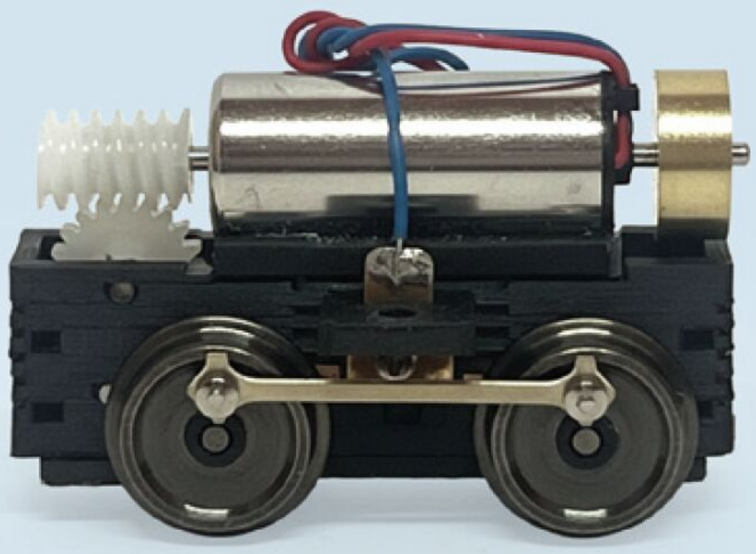
Km en de Pruisische goederen-treinbegeleidingswagen Pwg pr-14 in de kleuren van de DR ronden de nouveautés af. Tot de kleur- en opschriftenvarianten bij het reizigersmaterieel behoren de Halberstadt-rijtuigen. Spoor-trajecten op bruggen kunnen met een railsectie met enkel of dubbel uitgevoerde dwangrails inclusief taps toelopende eindstukken worden uitgevoerd.

H0m, H0e. Dagjesmensen kunnen op langsbanken in HSB-cabrio-rijtuig 506 plaats nemen. De vier-assige Rollwagen Rf4 kan op de Spreewaldbahn en op Saksische smalspoorlijnen van de Reichsbahn en bij de Brohltalbahn worden ingezet.-GF

Tramfabriek

De tweeassige Allrounder-aandrijving is met verschillende asafstanden leverbaar. Er zijn 13 verschillende typen van 16 tot 30 mm. Daarnaast komt de Allrounder-C met koppel-stangen en vliegwiel. Ook hier zijn zeven verschillende asafstanden leverbaar.

De aandrijfunits zijn beschikbaar voor 9, 12 en 16,5 mm spoorwijdte. De Speedometer SPC200R kan de gemeten snelheid aan een pc koppelen en verder verwerken. Met de Gear Puller 2 kunnen grotere wielen en tandwielen van de as worden verwijderd.-RB



TRAMFABRIEK: aandrijfunit allrounder-C.



TRAMFABRIEK: poelietrekker Gear Puller 2.



VEIT: diesellocs VK 4801 en 4802.

Veit Modellbau

H0e. De smalspoordiesellocs V 36K 4801 en 4802 krijgen een verbeterd dynamisch regelbereik, wisselende front- en sluitseinen en een NEM 651-aansluiting. De detailverschillen bij de locs zijn in model doorgevoerd.
TTe. De Sä VII K 'Neubau'-stoomloc is voor tijdperk III en IV aangekondigd.-RB



VEIT: Sä VII K 99 787, schaal TTe.

Viessmann

H0. Het CarMotion-systeem wordt met diverse voertuigen uitgebouwd. Reeds leverbaar zijn militaire voertuigen van Magirus-Deutz en Mercedes-Benz. Binnenkort volgt een Malteser Magirus-Deutz met zwaailicht en een Magirus-Deutz tankwagen. Daarnaast staan er enkele opleggers op het programma. Met de IR-scanner zijn realistische rijwegen te realiseren; zelfs als een accu leeg raakt, wordt dit gedetecteerd. Voor de MB Actros komt een soundmodule. Voor starters met CarMotion is een bouwpakket van een autoweg met magneetband al leverbaar. Deze is later uit te breiden. Bij het SBB-hoofdsein met zeven leds is de beproefde constructie met insteekbare seinmast toegepast.-TO »



VIESSMANN: SBB-hoofdsein type L.



VIESSMANN: IR-scanner.



VIESSMANN: Aral-oplegger.



VIESSMANN: Magirus-Deutz als militaire kraanwagen.



VIESSMANN: startset CarMotion met rondgaande weg.

Vollmer

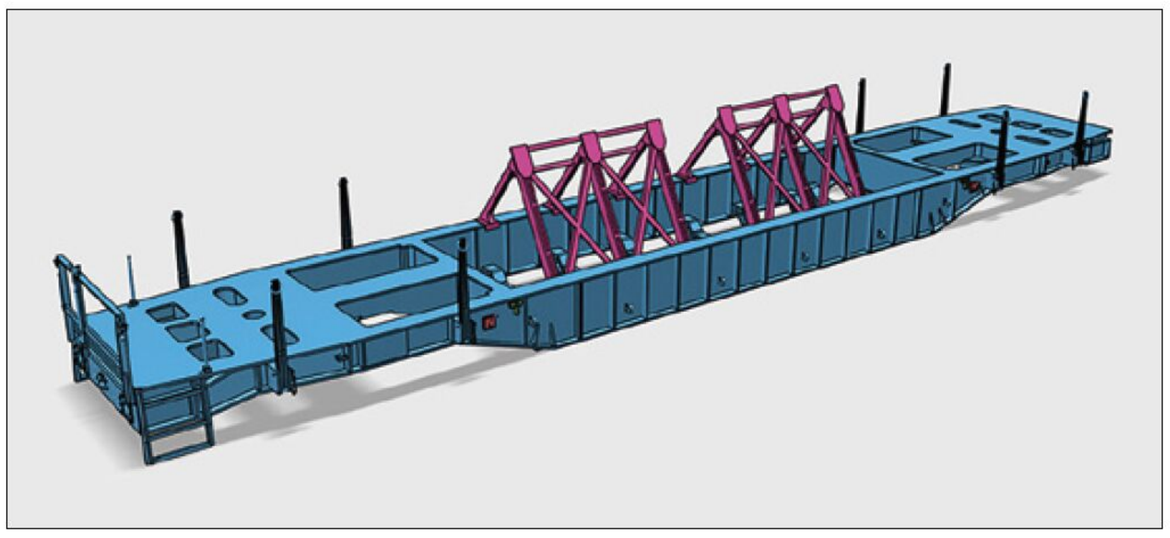
H0. In samenwerking met Märklin is een oprit ontwikkeld zodat CarMotion-vrachtwagens de trein op en af kunnen rijden. De Märklin lagevloerwagen Samms 710 is daartoe van een magneetband voorzien. De bouwkit is al leverbaar.-TO



VOLLMER: oprit voor de Rollende Landstraße.

Wagenwerk

H0. Voor Piko-stoomloc BR 82 komt een 3D-print rookkast met voorverwarmer en voedingspomp. Het 3D geprinte onderstel van de vierassige dieplader SSt32d voor het vervoer van staalplaten is ontwikkeld voor de twee meterdraaistellen van Liliput. De Liliput-koelwagen TThs 42 dient als basis voor de douchewagen. De Weinert-stoomloc BR 93.5 kan met een complete schuifbeweging in gegoten messing worden uitgerust. Het opschriftenprogramma van Gaßner wordt door Wagenwerk voortgezet en uitgebreid.-RB



WAGENWERK: onderstel van dieplader SSt32d.



WAGENWERK: schuifbeweging voor Weinert BR 93.5.



WAGENWERK: douchewagen.

Weichen-Walter

Walter Völklein brengt in diverse schalen verschillende wissels en attributen op railgebied. Wissels zijn op klantenspecificatie als halffabricaat of compleet gebouwd leverbaar.
1. Voor spoor 1 is gedetailleerde 'Kleineisen' beschikbaar.
H0. Het origineel van de bouwkit van de grillplaats met picknickbank is aan de Albulalijn in Graubünden te vinden.-RB



WEICHEN-WALTER: grillplaats met picknicktafel.



WEICHEN-WALTER: Engels wissel, spoor 1.



WEICHEN-WALTER: dubbelwissel als halffabricaat, spoor 1.



WEINERT: dieselloc V 20.



WEINERT: V36 met Steinbeck-cabine.



WEINERT: dragline Fuchs 300.



WEINERT: hekwerk met schrikkeldraad.

Weinert

H0. Diesellocs V 20 en V 36 zijn met RP25- en de smallere fine 25-wielen leverbaar. Opmerkelijk is de V 36 met het verhoogde Steinbeck-machinistenhuis. Dragline Fuchs 300 wordt in twee versies uitgebracht. Roco-diesellocs V 80, V 90 en V 160 kunnen met fine 25- en RP 25-wielensets worden uitgerust. Het Mein Gleis-railprogramma wordt met een kort 1:6,6 Engels wissel uitgebreid. Interessant is het hekwerk met prikkeldraad om ongewenste bezoekers af te schermen.

TT, N. Het hekwerk met prikkeldraad kan ook in deze schalen worden geplaatst.-RB



WIKING: Hummer H1, VW T3 Westfalia en Lancia Delta.



WIKING: Citroën 2CV fourgonette en Toyota Land-cruiser.



WIKING: VW 1600, Opel Ascona B en DKW F 78.



WIKING: 3x Ape TM.

Wiking

H0. Van de Lancia Delta Integrale, VW T3 als Westfalia-camper en Hummer H1 zullen de zilverkleurige studiemodellen in gedetailleerd uitgevoerde voertuigen worden omgezet. De Lancia komt in diverse versies, de Westfalia met opstaand en neergelaten dak. De reeks cabrio-klassiekers wordt uitgebreid met de DKW F 78, Opel Ascona B en VW 1600. De Italiaanse Ape met verlengd cassis en open laadbak en als zeil- en kiepwagen zullen binnenkort beschikbaar zijn. Dat geldt eveneens voor de Citroën 2CV-besteleend en de Toyota Landcruiser met korte wielbasis. De Mercedes-Benz Kurzhauber komt als trekker en vrachtwagen. De kleurenfoto's tonen handmonsters.-DH //

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

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

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

BESTE DEAL

Print + online jaarabonnement inclusief special ◯ € 8,25 p/mnd **(44% korting)**
Print jaarabonnement inclusief special ◯ € 8,00 p/mnd **(12% korting)**
Online jaarabonnement inclusief special ◯ € 4,75 p/mnd **(41% korting)**

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:
◯ A4 snijmat t.w.v. € 7,99 ◯ Noviteitenspecial 2024 t.w.v. € 10,99 ◯ Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99

Ik geef mijn hobbyvriend op voor een print + online jaarabonnement inclusief special voor € 8,25 p/mnd en wij ontvangen allebei € 5,- korting voor de webshop van Railhobby. Abonneenummer huidige abonnee: _____

Ik betaal als volgt (aankruisen wat van toepassing is):
◯ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.
◯ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
◯ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovoorwaarden (www.scalacrossmedia.nl/voorwaarden).

IBAN: _____ Handtekening: _____

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

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

RH492

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.



Direct achter de 1202 rijdt de Plan K van het Spoorwegmuseum op 12 november 2011 in een excursietrein van Haarlem naar Amersfoort door de Eempolder. (foto Marcel van Eupen)

NS Plan K

Na een lange aankondiging verschijnen dit jaar de Plan K-rijtuigen bij Exact-Train. De Plan K is het laatste type rijtuig dat van het type 'Bolkop' is afgeleid. De rijtuigen zijn gebouwd door firma Beijnes die niet veel later zou stoppen te bestaan. De serie bestaat uit dertig rijtuigen type AB die in 1957 en 1958 in dienst zijn gesteld. Elk rijtuig had acht 1e en veertig 2e klas zitplaatsen en was bedoeld voor het internationale verkeer om daarin met de Plan N dienst te doen. De bij aflevering blauwe rijtuigen hebben qua uiterlijk weinig aanpassingen ondergaan; ze zijn enkele keren vernummerd en kregen NS-logo's. De rijtuigen hebben tot 1984 dienstgedaan. De ex-7376 is nog enige tijd als aanvulling op de koninklijke trein gebruikt en staat nu in het Spoorwegmuseum. De rijtuigen 7359, 7370, 7377 en 7378 zijn bij de VSM aan te treffen. Bij de VSM bestaat al lang de wens om een lange 'Bolkoppentrein' op de baan te brengen waar onder andere de Plan K deel van uitmaakt. Helaas is dat tot op heden niet gelukt.-MvE



De Schweizpiercer 193 452 levert op 24 juni 2025 tractie aan een keteltrein bij Kaarst (D). (foto Harold van der Meer)

SBB Cargo International Schweizpiercer

Het Zwitserse SBB Cargo International (SBBCI) nam in 2024 als eerste het nieuwe Siemens Vectron-platform XLoad in gebruik. De twintig locomotieven zijn ondergebracht bij Südleasing en hadden een opvallende grijze grondkleur. In april vorig jaar werden de laatste twee, de 193 452 en 193 459 in een bijzonder jasje gestoken. De laatstgenoemde werd de Deutschlandpiercer met beeltenissen uit Duitsland, zoals de Berlijnse Brandenburger Tor en de Dom uit Keulen. De 452 kreeg een full wrap als Schweizpiercer. Op de zijkanten zijn onder meer afbeeldingen van de Alpen met een gletsjer eindigend in een bergmeer. Roco brengt de beide locs in meerdere versies uit in H0. De locomotieven zijn regelmatig in Nederland aan te treffen en kunnen zo ook op de modelbaan een extra kleurrijk accent brengen.-HvdM

TRI Elefanten-Lok

In Railhobby hebben we het al eens gehad over TRI Train Rental. Het bedrijf doet bijzondere dingen met oudere locomotieven, zo ook met de 110 469. TRI heeft ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de blauwe olifant die in de kinderserie ‘Sendung mit der Maus’ bij de Duitse ZDF verscheen, de loc als ode van een speciale folie voorzien. Hiermee volgt deze 110 een traditie: in 1996 kreeg de 110 487 al de nodige stickers opgeplakt en kreeg onder liefhebbers de naam Maus-Lok. Märklin heeft de Elefanten-Lok nu uitgebracht, zie Railhobby 491 pagina 76, en die zal bij zowel jong als oud een prominent plekje in de verzameling krijgen.-HvdM »



Elefanten-Lok 110 469 van TRI met de Carnaval-trein van Düsseldorf Hbf naar Keulen Hbf. Düsseldorf-Oberbilk, 2 maart 2025. (foto Harold van der Meer)



De door LEW gebouwde 243 019 is met een lege autotrein uit Emden onderweg naar Falkenberg. Petkum, 2 juni 2025. (foto Harold van der Meer)

Wedler Franz Logistik 243 019 in bijzondere kleurstelling

Het in het Duitse Potsdam gevestigde Wedler Frans Logistik (WFL) durfde het aan om een Baureihe 143 in een wel zeer opvallende kleurstelling op de rails te brengen. De 243 019 kreeg vorig jaar de kleuren van de S-Bahn Leipzig, blauw met gele band. Een Baureihe 143 heeft nooit met een dergelijke kleurstelling gereden, maar het experiment van WFL kan zeker geslaagd worden genoemd. De loc wordt zowel door WFL als andere spoorwegondernemers voor goederenvervoer ingezet, maar wordt ook gebruik voor speciale (foto)ritten. Piko heeft in zowel H0 als TT de 243 019 aangekondigd.-HvdM

RFO 1750

De locomotieven van RailForceOne (RFO) zijn bij spoorliefhebbers erg populair. Het bedrijf gebruikt een breed scala aan materieeltypen waarvan de meeste volledige bestickering of logo's hebben. Het bedrijf heeft diverse grijstinten als huisstijl die bij Vectron 193 623 werden gecombineerd met elementen van een haai. Hoewel niet alle bestickerde locs haaientanden kregen, hebben de meeste wel een verwijzing naar die vis. In 2025 nam het moederbedrijf van RFO de 1744, 1750 en 1752 van NS over. Eind 2025 kwam na revisie de 1752 in dienst, in januari volgde de 1750. Op het moment van schrijven wordt de 1744 onderhanden genomen. De machines hebben bij NS 30 jaar, van 1993 tot 2023, dienst gedaan en zijn een stuk jonger dan de ex-NS 1600'en van RFO. Met de schubben en rode kieuwen hebben de drie 1700'en iets van het haaimotief, de 1800'en hebben dat niet. In de eerste maanden reed de 1752 voornamelijk tussen Kijfhoek en het bij Horst gelegen emplacement Gekkengraaf met containertreinen afkomstig van de Maasvlakte. Op deze verbinding leidt RFO machinisten op, later zullen de 1700'en ook in Bad Bentheim, Oss en Sloe te zien zijn. Straks in H0 bij Roco.-MvE



Op 22 november 2025 is de RFO 1752 ter hoogte van Best onderweg met een containertrein naar de Cabooter-terminal in Gekkengraaf. (foto Marcel van Eupen)

VolkerStevin Rail & Traffic Sik 329

Van de tweeassige NS-locomotor, ook wel 'Sik' genaamd, zijn vanaf 1934 in totaal 169 stuks geleverd. Een klein aantal kreeg later een HIAB-kraan. Doordat ze alleen een locomotiefrem hadden, geen treinrem, waren ze bij uitstek geschikt voor rangeren, het bedienen van bedrijven en het rijden van korte werktreinen.



De ex-NS Sik 329 van VolkerStevin Rail & Traffic bij het kantoor in Dordrecht, 27 december 2008. (foto Marcel van Eupen)

Rond 85 van de kleine en geliefde machines zijn na hun buitendienststelling bewaard gebleven bij railmusea, particulieren of als monument. Bij het opsplitsen van NS Infra kregen NBM Rail, Railpro, Strukton en VolkerStevin Rail & Traffic (tegenwoordig VolkerRail) tientallen Siks uit de boedel van de NS. Deze waren aardig op leeftijd waardoor de meeste al snel aan de kant werden gezet. Het huidige VolkerRail schilderde in 2001 Sik 329 (Werkspoor, 1950) in de bedrijfskleuren. De locomotor is ingezet bij de aanleg van de Benelux-metrolijn in Rotterdam en is na afronding in 2004 als monument bij het kantoor van de firma in Dordrecht geplaatst. Rond 2014 is de locomotief verkocht aan particulieren en staat na wat omzwervingen sinds 2020 in groene kleurstelling bij het oude station Huis ter Heide. De misschien wel kleurrijkste Sik is door Roco in H0 aangekondigd.-MvE

NS Plan W

Artitec komt met een heruitgave van de NS Plan W-rijtuigen. Het in 1966 door Werkspoor aan NS geleverde Plan W bestond uit 24 rijtuigen die primair bedoeld waren voor het buurlandverkeer naar België en Duitsland. Ze bevielen goed zodat in 1968 een tweede levering van 32 rijtuigen voor binnenlands gebruik volgde. Van Plan W zijn alleen rijtuigen tweede klas gebouwd met deuren op ongeveer één- en tweederde van de rijtuigbak. Bij aflevering waren ze Berlijns blauw, later volgden NS-logo's, daarna reclamebanen en tot slot werden ze geel-blauw. Van de eerste bouwserie werd het merendeel aangepast om in het donkerblauw met geel in trekduwbedrijf te rijden. Voor deze treinen stelde NMBS een loc reeks 25.5, rijtuigen I4A en I4AB en NS drie Plan W's en een Plan D WRDk (tot stuurstand omgebouwde Plan D). Met de komst van nieuwe Benelux-treinen werden de rijtuigen in het geel-blauw voor binnenlands verkeer ingezet. Hoewel ze in hun nadagen spartaans werden gevonden, bleven ze door materieeltekort tot eind 2003 bij NS in dienst. Drie rijtuigen zijn bewaard gebleven: de 4118 is in Berlijns blauw te zien in het Spoorwegmuseum, de 4105 als 50 84 21-30 455-3 in Benelux-kleurstelling bij de SHD en 4107 wordt opgeknapt bij de SHD.-MvE »



Op 26 mei 2018 rijdt de net gereviseerde Plan W 50 84 21-30 455-3 van de SHD in Benelux-kleurstelling met de SHD Plan E restauratie ter hoogte van Wijlre. (foto Marcel van Eupen)



NMBS 2869 en 2810 met trein 9240 Rotterdam C - Brussel Zuid. Heerjansdam, 4 januari 2026. (foto Sander Broerse)

NMBS HLE 28, een oude bekende in een nieuw jasje

De NMBS had de wens om een eigen ‘Eurocity’-treindienst tussen Brussel-Zuid en Rotterdam C uit te voeren, dus naast de NS ICNG-B treinen. De hiervoor bedachte Traxx MS3 (HLE 17) is nog niet toegelaten, waardoor men genoodzaakt was enkele Traxx MS2e-locs bij Alpha Trains te leasen. Dit werden de 186 119-122, die langdurig door NS voor de Benelux-diensten waren ingezet. In september 2024 kwam de eerste Traxx in de nieuwe kleurstelling op de baan, de 186 119, nog zonder logo. In december dat jaar werden de NMBS-logo’s aangebracht en kregen de machines nummers in de HLE 28-reeks (2869-2872). De Eurocity bestaat uit I11-rijtuigen ingeklemd tussen twee Traxx’en. Als de HLE 17 in gebruik genomen gaat worden, zal de trein een trekduwcombinatie worden met een I11-stuurstandrijtuig. Het aangekondigde Roco-model met de nieuwe kleurstelling van de HLE 28 is kort voor het verschijnen van deze Railhobby uitgeleverd.-HvdM

NS-kuilwagen Ld

Soms moeten spullen met een afwijkend formaat per spoor worden vervoerd. Hiervoor zijn (onder andere) kuilwagens ontwikkeld. Deze hebben een laadvloer die tussen de assen naar beneden loopt en zo dicht mogelijk bij de spoorstaaf komt. De zes meter lange laadvloer zweeft daardoor slechts vijftig centimeter boven de spoorstaaf. Van de tweeassige variant heeft NS een serie van vijf exemplaren bij de firma Krupp in Essen besteld. Dit zouden de laatste goederenwagens van de NS zijn die niet beremd zijn. De eerste twee zijn in 1962 aan de NS geleverd, de resterende drie in 1966. Bijzonder is dat van de serie vier exemplaren bewaard zijn gebleven. Op het moment van schrijven zijn er twee bij de MBS,



Ex-NS STAR Uikk Ld 9100. Stadskanaal, 18 juli 2017. (foto Peter Wijshake)

een bij de VSM en een bij de STAR te vinden. Reden hiervoor is dat de wagen door de lage laadvloer uitermate geschikt blijkt te zijn om in de onderhoudstreinen van de museumspoorlijnen te worden ingezet. De NS-kuilwagen verschijnt dit jaar bij Brawa. De NS-exemplaren weken op diverse punten af van die van de DB, het is afwachten of Brawa al deze details in model zal omzetten.-MvE

Heruitgave 6400

Een locomotief die jarenlang de ruggengraat vormde van de Nederlandse diesellocomotieven is de MaK DE 6400. PT Trains brengt deze machine uit op basis van de Rocky-Rail-mallen. De locomotieven zijn in 1985 en 1989 in twee batches van elk zestig stuks door NS besteld bij Maschinenbau Kiel (MaK, tegenwoordig bekend als Vossloh) besteld en van 1988 tot 1994 geleverd. Alle 120 machines gingen over naar NS Cargo en het latere Railion. De meeste rijden bij DB Cargo nog steeds in Nederland, maar door teruglopend vervoer door de economische crisis in 2008 en de indienststelling van de serie 189 zijn veel 6400'en overbodig. Tot die tijd reed de 6400 als trio voor de erts- en kolentreinen van DB Cargo. Veertig machines zijn verkocht aan DB Cargo Polen, vier aan Grenland Rail, twee aan de Noorse NRC Group (later doorverkocht aan Grenland Rail), een aan het Noorse NJD Maskin, vijf aan het Franse Eurotunnel, vier aan het Belgische Railtraxx en twee aan de Nederlandse tak van LTE. Twee locs zijn na het ongeluk bij Barendrecht gesloopt. In totaal zijn er dus nog 118 exemplaren (een aantal terzijde als pluklocomotief) waarvan er 58 verkocht zijn aan andere maatschappijen.-MvE



Op 19 januari 2024 vertrekt de ex-NS 6482 namens Railtraxx uit Budel met een zinkafvaltrein naar Antwerpen. (foto Marcel van Eupen)



DB Cargo 1616 is op 25 februari 2018 ter hoogte van Slek onderweg met de lege kalktrein van Beverwijk naar Jemelle. (foto Marcel van Eupen)

DB Cargo 1600

De door het Franse Alsthom (nu Alstom) gebouwde serie van 58 locomotieven is vanaf 1981 aan NS geleverd. Na de splitsing tussen NS en NS Cargo werden de 1601-1637 ondergebracht bij NS Cargo. Later gingen de 1623-1637, met uitzondering van de defecte 1625, terug naar NS. Vanaf de splitsing gingen de NS-locs als serie 1800 door het leven. Alle 1800'en kregen een revisie waarbij onder andere nieuwe airco's werden aangebracht. NS Cargo ging over in Railion, wat na enkele naamswijzigingen DB Cargo werd. In eerste instantie behielden de 1600'en het NS-geel met Railion logo's. In 2012 besloot het toenmalige DB Schenker Rail Nederland om de zeven nog rijvaardige 1600'en (1602, 1604, 1611, 1612, 1614, 1615 en 1616) rood te schilderen en van een DB-logo te voorzien. In april 2020 ging de laatste aan de kant en was de inzet bij DB Cargo voorbij. Op de 1612 na zijn de locs aan RailExperts verkocht. Daar rijdt de 1616 als 9902 en de 1611 als 9903. Roco brengt dit jaar de 1600 uit in het rood van DB Cargo.-MvE //

SPECIAAL GEKOZEN MODELLEN

Modelnieuws

Rollend materieel en scenery. Er is veel nieuws te melden. Treinen met sound zijn altijd digitaal, daar volstaan we bij de omschrijving met 'sound'. Als de prijs voor (sound)modellen voor het twee- en drierailsysteem gelijk is, wordt die maar eenmaal vermeld.



SUDEXPRESS: RFO 2019 303.

Sudexpress

H0. Het materieel van Rail Force One (RFO) is door de Portugese fabrikant uitgebreid met een zes-assige Stadler Dual-Mode Euro9000 met nummer 2019 303. Het 266 mm lange model is een perfecte nabootsing van het grote voorbeeld. Op de voor-ruiten van de cabine is zelfs in minieme letters de naam van de fabrikant gedrukt. De loc heeft verende buffers, een vijfpolige motor met aan beide kanten een vliegwiel en een bufferconden-sator. Aandrijving op alle zes assen. Veel apart aangebrachte, geëtste onderdelen, fijn weergegeven pantografen en exacte kleuren en opschriften. Minimum radius 358 mm. Bij de digitale versie zijn de stroomafnemers beweegbaar (S0193031, tweerail analoog, € 362 / ...030, idem sound, € 532 / ...038, drierail sound, tp. VI).-GF



WIKING: Unimog U 1700 L camper.



WIKING: drieassige aanhangwagen.

Wiking

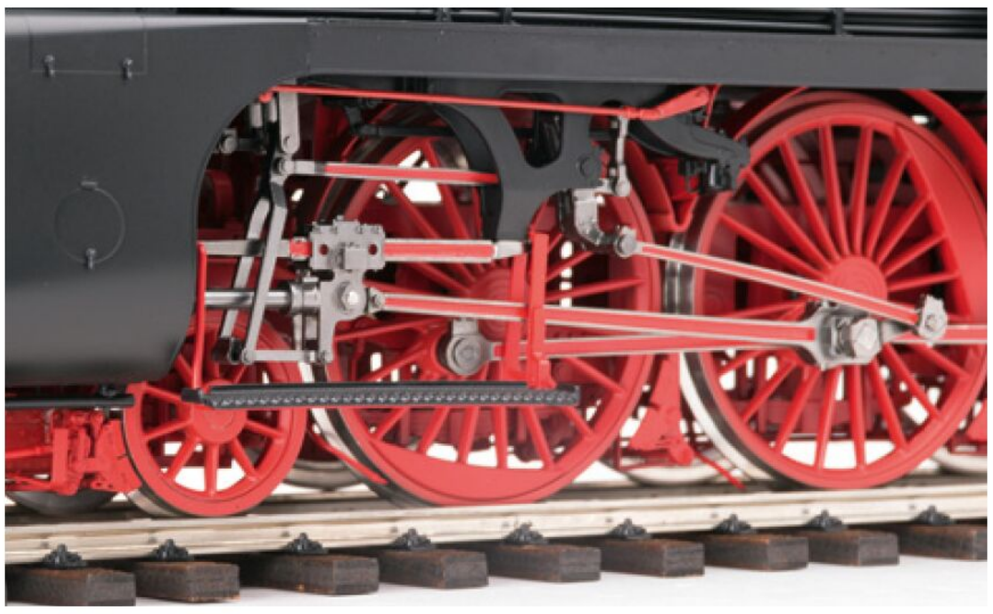
H0. De van 1975 tot 1993 gebouwde hoogbenige Unimog U 1700 L met camperopbouw en lange wielbasis leent zich goed voor reizen door woestijngebieden. De achterlichten zijn apart ingezet, de imperiaal is via een aan de achter-kant bevestigde ladder bereikbaar. De spiegels, handgrepen en ruitenwissers kunt u zelf op kleur brengen; na een moeizame rit zal stof (pigmentpoeder) op het onderstel en de achter-kant niet misstaan (037503, € 19,99, tp. IV). De aanhangwagen zonder zijboorden en dubbele achteras leent zich voor zwaar trans-port (044702, € 18,49, tp. III).-DH



KM1: DR 18 314.

KM1

1. De door de Badische Länderbahn als IVh ontwikkelde locomotief kan als DR 18 314 van RBD Halle met Reko-ketel en 2’2T34-tender worden ingezet. Het 74 cm lange en zeven kg wegende model heeft verende buffers, elliptische spaken, beweegbaar uitgevoerde deuren en diverse digitale toeters en bellen. Minimumradius 117,6 cm (€ 3690, tp. III). Liefhebbers van moderne tractie hebben bij de Vectron keuze uit zeer gedetailleerd uitgevoerde locs van BLS, ČD, DB, Hectorrail, Lokomotion, MRCE, ÖBB, PKP Cargo en SBB CI. De achter de meerkleurige stuurtafel met verlichte meters en monitors zittende machinist zal de kogelgelagerde aandrijving weten te waarderen. Gewicht 7,5 kg, minimumradius 102 cm (€ 2390 tot € 2490, tp. VI).

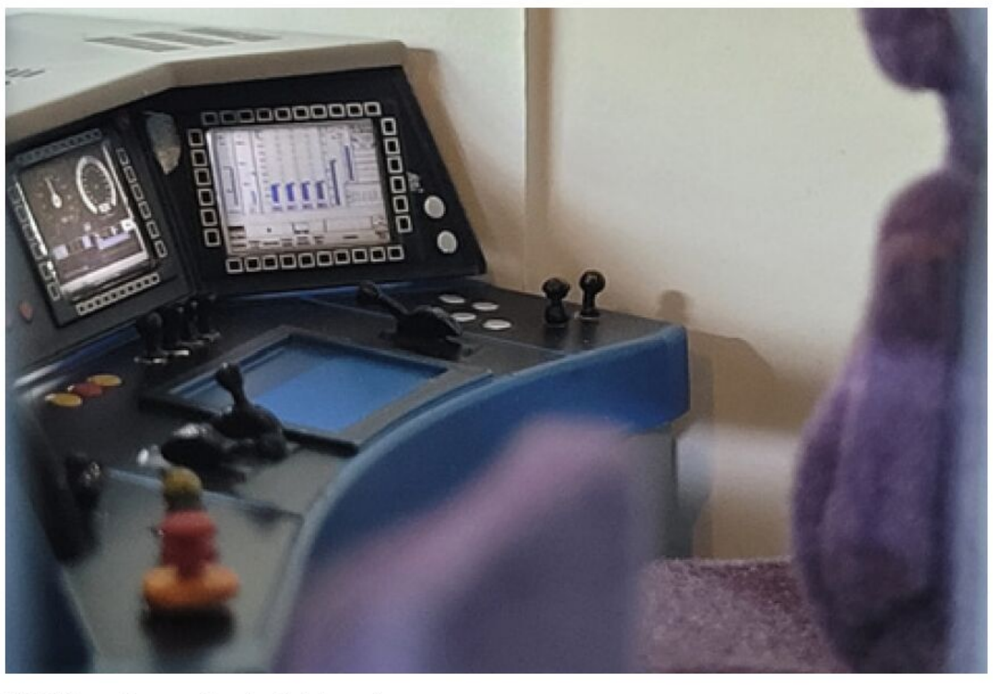


KM1: drijfwerk DR 18 314.

0. De kleinste tot dusverre door KM1 gebouwde loc, de BR 98.3, heeft afgeveerde kogelgelagerde assen, te openen deuren en op kleur gebrachte cabinedetails. De loc kan in diverse uitvoeringen van tijdperk I tot V worden ingezet. Minimumradius 91 cm (€ 1490, meerprijs digitale koppelingen € 100).-DH »



KM1: RFO Vectron.



KM1: stuurtafel Vectron.



KM1: K.Bay.Sts.B. 4533.



PIKO: DB-Umbau-rijtuigen B4yg, AB4yg en BD4yg.

Piko

H0. Nieuw ontwikkeld zijn de 223 mm lange ‘Umbauwagen’ van de DB: 1e/2e klas AB4yg (58860, tp. IV), 2e klas B4yg (58861) en 2e klas met bagageafdeling 4BDyg (58862) met Minden-Deutz MD41-draaistellen. De 2e klasser is ook leverbaar met Pennsylvania-draaistellen met zwanenhals (58863). Prijs per rijtuig € 69; ze kunnen worden voorzien van binnenverlichting (AB4yg: 56317, € 25,49; overige rijtuigen: 56319, € 24,49, sluitseinen: 56319, €19,49). Een kleurvariant is de blauwe eloc 243 019 van de S-Bahn Berlijn (21791, tweerail analoog, € 219 / 21792, idem sound, € 334 / 21793, drierail sound). Een opvallende kleurvariant is de 162 mm lange FS-dieselloc D.445. Bij het model met oranje en paarse banen is er keuze uit vier versies: 22020, analoog, € 299 / 22022, idem sound, € 399 / 22023, drierail sound, tp. V-VI). Bij de vierde, de XP-variant, heeft de loc ook digitale koppelingen, een aangedreven koelventilator en pulserende rookuitstoot (55930, tweerail sound, € 499). De FS D.445 is met groene accenten en rode lijn als XP-versie ook voor het drierailsysteem aangekondigd (55933, € 499, tp. VI).
TT. De glimmende, 127 mm lange ketelwagen voor chemische producten Zacens is beschikbaar in meerdere varianten, waaronder die van GATX Rail Germany, rijdend voor Chemoil in Rotterdam. Het gevarenbord 39-2348 duidt op gestabiliseerde butylacrylaten (47785, € 57, tp.VI).-TO



PIKO: DB-Umbau-rijtuig B4yg met Pennsylvania-draaistellen.



PIKO: eloc 243 019 S-Bahn Berlijn.



PIKO: Chemoil-ketelwagen, schaal TT.



PIKO: FS D.445.



MÄRKLIN: BLS Ae 6/8 207.

Märklin

H0. De BLS Ae 6/8 207 met asindeling 1'C'+C'1' kan de Zwitserse lichtwisseling weergeven, dus drie frontseinen en een wit sluitsein. Het in authentiek donkerbruin gespoten model met zwart onderstel, wordt voortbewogen door een centraal geplaatste motor met vliegwiel die via een cardanas de buitenste assen van beide draaistellen aandrijft. Het 318 mm lange model dat een buffercondensator heeft en veel licht- en geluidsfuncties kent, weerspiegelt de tweede serie locs Ae 6/8 die aan de BLS is geleverd. Veel aandacht is besteed aan de gravures zoals de lamellen van de ventilatieroosters (38680, € 569, tp. III). In Railhobby 493 kunt u een Railtest van deze loc tegemoetzien.-SF

Noch

H0, TT, N. Vijf senioren zijn met hun rollator onderweg (H0 15549, € 16,99). Bij de vuilnisdienst gaan vier mannen met drie rolcontainers aan de slag (H0 15027 / TT 45027 / N 36027, € 16,99). Zes reizigers zitten met hun vele bagage te wachten (H0 15213 / TT 45213 / N 36213, € 16,99), drie fietsers staan naast hun rijwiel (H0 15896 / TT 45896 / N 36896, € 17,99). De fietsen zijn ook zonder berijder leverbaar (H0 15895 / TT 45895 / N 36895, € 14,99). De bromfietsers kunnen alleen in H0 de weg op (15907, € 17,99).-DH



NOCH: vuilnisdienst.



NOCH: rollators en wachtende reizigers.



TILLIG: rolwagentrein met DR-loc 99 6102.



TILLIG: DR-rolwagens Rf4.

Tillig

H0m, H0e. Voor het transport van normaalsporige goederenwagens over 750 en 1000 mm smalspoor gebruikte de Reichsbahn in de DDR vierassige rolwagens type Rf4. Hierdoor hoefde lading niet op smalspoorwagens te worden overgeladen. Tot begin jaren negentig werden bedrijven en kolencentrales op deze manier bediend. Bij de twee rolwagens (totale lengte 210 mm) tellende set worden koppelstangen voor de rolwagens onderling en met de beugelkoppeling van de locomotief meegeleverd. De gedetailleerd uitgevoerde modellen hebben de DR-opschriften uit de jaren zestig en een Körting-rem. Om normaalspoormodellen op de miniatuur rolwagens goed te fixeren, heeft elke wagen vier (authentieke) beweegbare remblokken (15973, H0m, € 129,90 / 05973, H0e, tp. III).-GF »

Roco

H0. Na een uitgebreid testprogramma kwam het eerste door bij Bombardier voor de SBB gebouwde dubbeldekstreinstellen type Twindexx Express in 2018 in dienst. Van de 200 km/h snelle treinen zijn er drie uitvoeringen: dertig stuks type IR200 met aanduiding RABe 502 en 23 stellen type IC200 / RABDe 502 zijn achtdelig. De 200 meter lange treinen hebben aandrijving in beide kop- en twee tussenrijtuigen. De negen vierdelige IR100 / RABe 502 hebben een lengte van 100 meter. Van de IR200 en IC200 kunnen twee stellen gekoppeld rijden, van de IR100 maximum vier. De toegang is op perronhoogte op het onderdek, de doorloop is, zoals bij de IC2000, op het bovendek. Het 230 cm lange model van de RABe heeft binnenverlichting en de digitale versie schakelbare verlichting van de cabines en koersborden (710007, tweerail analoog, € 1490,90 / 7710007, idem sound, € 1690,90 / 7720007, drierail sound, tp. VI). Eveneens nieuw ontwikkeld is de 164 mm lange DB-oldtimer eloc 144 507; aandrijving op alle assen (7500147, tweerail analoog, € 289,90 / 7510147, idem sound, € 389,90 / 7520147, drierail sound, tp. IV). In de ÖBB-postrijtuigen Post-m werd post tijdens de rit gesorteerd. In het 30,3 cm lange model zijn de sorteervakken weergegeven; het interieur kan met de af fabriek ingebouwde verlichting digitaal worden ontstoken (6200188, tweerail analoog, € 159,90 / 6210188, idem digitaal, € 239,90, set 2 stuks met verschillende baknummers, tp. V).-RB //

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



ROCO: SBB RABe 502.



ROCO: DB E 144 507.



ROCO: ÖBB-postrijtuigen.

Filmopname in Botlektunnel

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 winterse filmopnamen vanaf een locomotiefbordes in een spoortunnel.



De machinist van de RTB V159 strandde op 29 juni 2024 op de helling aan de Pernis-zijde van de Botlektunnel en wordt ingehaald door de LTE 193 232. (foto Sander Broerse)

TEKST & FOTO: HANS DE MOOIJ

Deze keer gaat het over angst. Alweer jaren terug, toen ACTS nog bestond, kreeg ik op een dag het verzoek om een Engelstalige filmproductieploeg te begeleiden bij hun werkzaamheden op en rond het Rotterdamse Havenspoor. Zoals het hoort, gaven we eerst in het Engels een minicursus over de risico's en regelgeving bij het zich bevinden binnen het Profiel van Vrije Ruimte. Daar alle deelnemers geslaagd waren, konden we direct op pad. Onder mijn toezicht werden aan beladen containerdraagwagens diverse, toen nog ultramoderne, Go Pro-camera's bevestigd. Binnen of buiten profiel was voor de crew een geheel onbekend fenomeen.

Zo ook werd buiten aan de draaistellen en in de cabine van een blauwe ACTS G1206 opnameapparatuur bevestigd. De regisseur wilde daarnaast een belangrijk shot hebben vanaf de voorzijde van de trein. Recht vooruit tijdens de rit de Botlektunnel in. Hij zou met zijn cameraman en een grote camera op statief plaatsnemen voorop op de rangeerdersomloop van de loc. Dat werd mij toch wat al te link en ik weigerde hem dit shot. Vooral omdat dit met een vrijlaatsnelheid van mogelijk 100 km/h onderin de Botlektunnel zou moeten plaatsvinden. De filmploeg was door mijn onverbiddelijkheid duidelijk teleurgesteld. Maar anderzijds was het belangrijke creatieve element van deze scène in de film mij duidelijk. Ik vond het sneu, dus, als domme machoauteur zou ik dit shot als 'ervaren spoorman' wel voor ze doen. Zo gezegd, zo gedaan.

Na een korte camera-instructie over de aan- en uitknop moest het gebeuren. Ons sein kwam desgevraagd uit de stand stop. Met volle snelheid en ik voorop staand, gingen we de Botlektunnel in. Dat werd toch een geheel andere beleving dan in de geborgenheid van de warme en beschutte cabine. Temeer omdat het midwinter was. Half bevroren en doof van het kabaal daar in de diepte van die betonbak, stapte ik na aankomst in de Europoort weer af. De cameraman had via zijn met de camera verbonden monitor in de cabine meegekeken en toonde zich nog niet geheel tevreden. Hij vond dat we die frontale opnamen op de terugweg zouden moeten herhalen. No way dus! De scènes bleven zoals ze waren en naar wat ik zag was mijn heldendaad uitstekend gelukt. De opnamen zelf waren bedoeld als documentaire over het Rotterdams havengebied. Discovery Channel had hiervoor de opdracht gegeven. Ik moet de film nu nog zien. Kennelijk geannuleerd wegens een drie seconden ietwat bibberend beeld in de Botlektunnel met halverwege een hoorbare vloek van een spoorman in pure angst. Wie zei ook alweer 'het kan verkeren'? //

Rotterdamse containerterminals

DEEL 3: TERMINALS EUROPOORT & BOTLEK

Waar de Maasvlakte, uit deel 1 en 2, vooral standaardcontainers vanuit of naar andere continenten behandelt, zien we meer naar het binnenland een ander type lading: afwijkende containers, maar ook wissellaadbakken en trailers.

Deel 3
van 4

De door LTE van Railexperts gehuurde 6703 drukt op 18 juni 2018 SBB-loc 189 112 en de trein uit Novara bij P&O Europoort naar binnen.



1.



2.



3.

Dergelijke lading treffen we in de Botlek en Europoort. Laatstgenoemd gebied werd tussen 1958 en 1964 aangelegd met het doel hier zware petrochemische industrie en overslagbedrijven voor staal en erts te vestigen. Dat de Europoort in 2025 voorbijkomt in een reeks over intermodaal vervoer bevestigt dat de praktijk weerbarstig is. De Europoort was de eerste haven in Rotterdam die geschikt was voor mammoettankers: een grote diepgang en via de Nieuwe Waterweg rechtstreeks met de zee verbonden.

P&O Ferries

De Europoort blijkt zich echter voor meer dan reusachtige schepen te lenen. Ook ferry's naar het Verenigd Koninkrijk kunnen er terecht. Aan de Beneluxhaven bouwt North Sea Ferries (een samenwerking tussen P&O en Nedlloyd) een terminal en in 1965 vertrekt de eerste ferry naar Hull. Anders dan bij containerschepen vervoert een ferry ook reizigers, auto's en vrachtwagens. Op de terminal verschijnt een kort kopspoor, dat beperkt gebruikt wordt. Pas in 1997 krijgt de aansluiting regulier containervervoer en vertrekken er drie keer per week oranje UBC-containers met plastickorrels naar Born. Een jaar later neemt ShortLines de dienst over en wordt het spoor verlengd. Er verschijnen langzaam maar zeker steeds meer treinen: containers naar Coevorden, naar Frankrijk en naar Italië. North Sea Ferries gaat in 2003 verder als P&O Ferries en langzaam maar zeker verschijnen er steeds meer knalgele P&O Ferrymasters-containers op het terrein. Tegenwoordig is het geel door blauw vervangen en telt de terminal twee kopsporen van 650 meter. Een portaalkraan is er niet: zware reach stackers behandelen de treinen.



4.



5.

ZWARE REACH STACKERS BEHANDELEN DE TREINEN

1. **LTE huurt langdurig de 6434 van DB Cargo. Ondanks de bestickering is het rood nog duidelijk zichtbaar. Op 29 juni 2025 vertrekt de loc met de trein naar Poznań Swarzędz.**

2. **RRF-loc 23 duwt de LKW Walter-shuttle uit Rzepin naar P&O, 29 juni 2025.**

3. **In het voorjaar van 2018 huurde LTE enkele weken de 6481 van Railtraxx. Met de 189 213 en de trein naar het Poolse Poznań Swarzędz is de loc onderweg naar emplacement Europoort, 8 april 2018.**

4. **De Hupac-trein uit Novara nadert achter BLS Cargo 475 405 eindbestemming Europoort, 13 april 2024.**

5. **CD Cargo-loc 383 021 passeert met de trein Lovosice-Europoort het emplacement Pernis, 29 juni 2025.**

Treinen worden bij voorkeur vanaf emplacement Europoort naar de enkele kilometers verderop gelegen terminal geduwd, wat zeker op een gure decemberavond geen pretje voor de man of vrouw achterop de trein is. Het bij P&O voor de deur aanwezige omloopspoor is echter te kort voor een intermodale trein; een andere optie is er dus niet. Vanaf de P&O-terminal zijn er dagelijkse afvaarten naar Hull (transittijd elf uur), drie keer per week naar Tilbury (tien uur) en via de kade van buurman Stena Line vijf keer per week naar Immingham (dertien uur). De schepen vervoeren voornamelijk 'onbegeleide' trailers, maar ook complete vrachtwagencombinaties en recreatief verkeer gaan aan boord.

LTE

Sinds 2018 is LTE de vervoerder die de bediening van P&O op zich neemt. Voor P&O is dat makkelijker omdat op de kleine, maar drukke terminal de capaciteit schaars is en LTE 24 uur per dag een loc en machinist beschikbaar heeft. LTE doet de bediening voor BLS Cargo (zes keer per week Europoort - Novara), CD Cargo (vijf keer per week Europoort - Lehrte - Lovosice) en voor de eigen treindienst naar Poznań (vijf keer per week). Al deze treinen vervoeren voornamelijk trailers en short sea-containers, dus met Europese maatvoeringen. Een trein die uitsluitend trailers vervoert is de LKW Walter-trein naar Rzepin, die drie vertrekken per week kent en waarvan afwijkend RRF de bediening doet. Incidenteel komt DB Cargo op de aansluiting; dan niet met containers, maar met rongenwagens gezaagd hout uit Tsjechië. Het hout wordt tot stophout verwerkt, om te voorkomen dat lading wel uit de Europoort vertrekt maar nooit in het Verenigd Koninkrijk aankomt. »

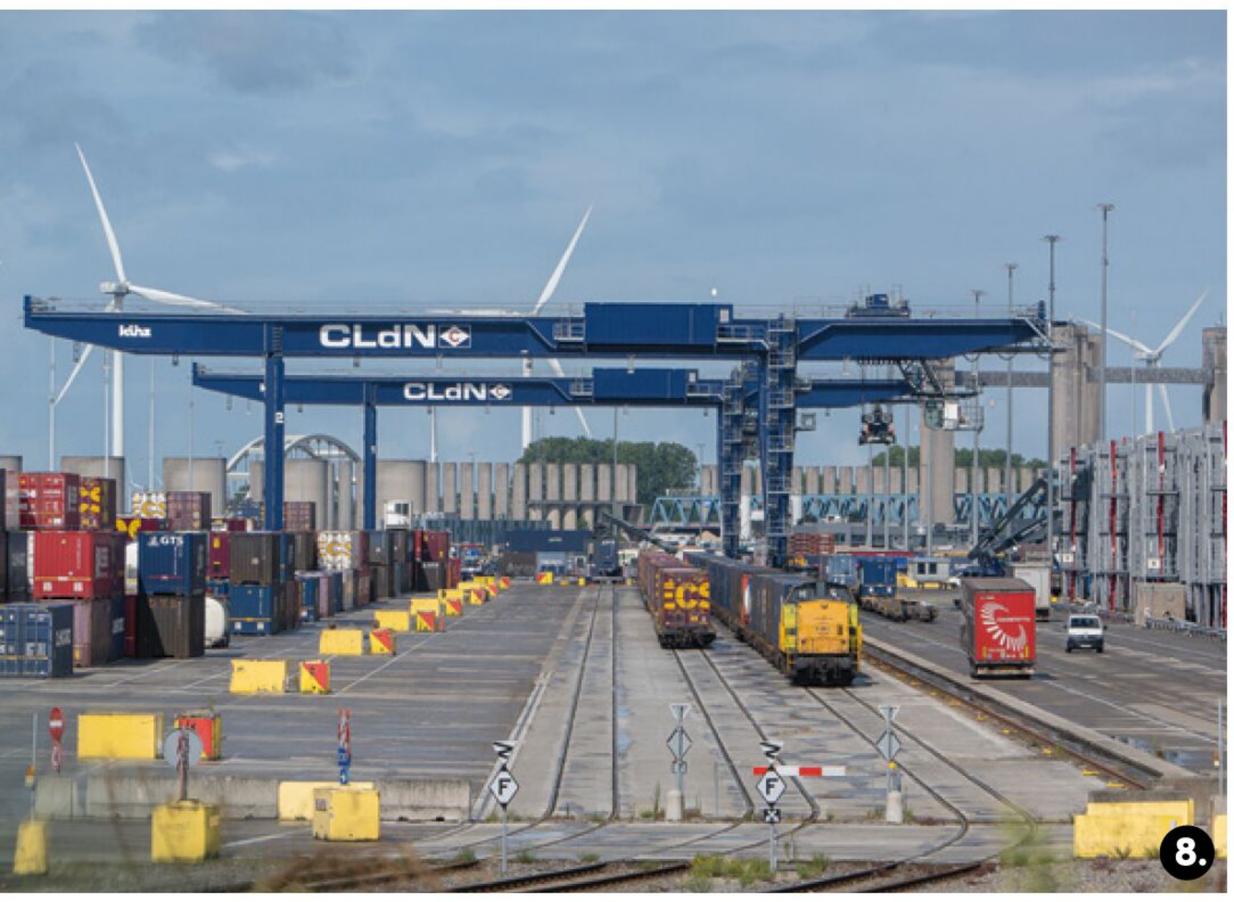
TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE



6.



7.



8.

Emplacement Botlek

Het Botlek-gebied is één van de oudste uitbreidingen in de Rotterdamse haven. De ontwikkeling begon in 1950 om een plek te bieden aan raffinaderijen, bulk-overslag en petrochemische industrie. In 1957 werden de eerste terreinen opgeleverd en sindsdien is er weinig gewijzigd aan de functie van het industrie-gebied. Er zijn nog twee intermodale terminals met een actieve spooraansluiting: Bertschi, gelegen aan het einde van de Theemsweg, en CLdN aan het einde van de stamlijn langs de Merseyweg. Het emplacement Botlek is de laatste jaren steeds drukker geworden. Er liggen zes sporen ‘onder de draad’ en tien doen het zonder bovenleiding. Op topdagen is dat te weinig en moeten aankomende of vertrekkende treinen uitwijken naar de Maasvlakte of Kijfhoek. Vanaf emplacement Botlek loopt een enkelsporige stamlijn naar Bertschi en CLdN, die op de kruising van de Merseyweg met de Theemsweg splitst. Afbuigend leidt naar de Theemsweg met onder andere Bertschi, rechtdoor volgt de Merseyweg tot de poort van onder andere CLdN. Het spoor ligt niet in de beveiliging, wat betekent dat er op zicht gereden wordt, overwegen niet automatisch sluiten en één trein tegelijkertijd over de stamlijn onderweg kan zijn - met lange wacht-tijden tot gevolg. De komende jaren wordt dit aange-past en verschijnen er seinen.

Bertschi Rotterdam

Het Zwitserse Bertschi is gespecialiseerd in inter-modaal vervoer voor de petrochemische industrie. In dat kader is het logisch dat na een bouwtijd van een jaar in 2007 een eigen terminal wordt geopend. DLC, waarin Bertschi in die tijd aandeelhouder is,



9.

mag de openingstrein en de eerste ritten verzorgen. Al snel neemt RRF de bediening over en verdwijnt de tractie voor de lange afstand naar Rail4Chem en later naar Captrain en SBB Cargo International. Wat sinds de opening onveranderd blijft is de bestemming: de terminal van Hupac in het Italiaanse Gallarate. Het begint met enkele wagens per dag, die door RRF naar de Waalhaven worden gereden om daar met een andere treindeel gecombineerd te worden. Inmiddels zijn de volumes dusdanig dat Bertschi tot drie keer per week een eigen trein voor Gallarate vult. De bediening door RRF is gebleven, maar SBB rijdt de trein rechtstreeks vanaf de Botlek. Ook levert Bertschi vijf keer per week een halve trein af voor de WienCont-terminal in Wenen Freudenau. De ‘buren’ van CLdN zorgen voor de andere helft, waarna Ecco Rail de trein naar Oostenrijk rijdt. Enige tijd voerde Captrain het rangeerwerk voor deze trein uit, maar inmiddels is RRF weer heer en meester. Op het terrein liggen drie kopsporen van zo’n 350 meter; sinds de opening is er een portaalkraan, in 2025 volgde een tweede kraan. De treinen vanaf de Bertschi-terminal bevatten vanzelfsprekend vooral lading van Bertschi zelf, maar ook worden standaardcontainers van de grote rederijen verladen. Op het terrein zijn voorzieningen om bulklading van een standaard zeecontainer naar een eigen container over te storten.

CLdN/Cobelfret

Hemelsbreed tegenover Bertschi treffen we de terminal van CLdN. Intermodaal vervoer maakte hier de laatste jaren een onstuimige groei door. »



10.

6. De nieuwe kraan van Bertschi steekt op 28 augustus 2025 af tegen de steeds donkerder wordende lucht, terwijl RRF-loc 18 met het treindeel voor Wenen op de terminal staat.

7. Rail Cargo Carrier 203 103 moet, komende vanaf de Theemsweg, voorrang verlenen aan RRF 16 met een GTS-trein vanaf de CLdN-terminal, 29 juni 2024.

8. RRF-loc 20 op de CLdN-terminal, 2 augustus 2025.

9. In de stromende regen steekt RRF 23 op 15 mei 2021 met een trein naar Melzo de Theemsweg over. Rechts het inmiddels opgebroken gedeelte van de Havenspoorlijn dat met de opening van het Theemswegtracé overbodig raakte.

10. RRF 22 tijdens de invallende duisternis op emplacement Botlek, 12 januari 2021.



11.

PAARSE V 60 VAN VEER4RAIL RANGEERT OP DE BOTLEK

Het begon rond 2000, toen onder de naam Cobelfret een RoRo-terminal (roll on, roll off, gericht op schepen voor het vervoer van voornamelijk trailers) werd opgeleverd op het terrein van het failliet gegane stuwadoorsbedrijf Seaport Terminals. Cobelfret had toen al, en heeft nog steeds, een grotere terminal voor dergelijke diensten in Zeebrugge. Tussen de A15 en de garages van de Rotterdam Car Terminal lag een bescheiden tweedelige spooraansluiting: twee korte kopsporen die de containerterminal voorstellen en een spoor door een loods dat voor wagenlading-vervoer werd gebruikt. Vanaf 2002 komt de eerste echte intermodale trein op bezoek, als de nieuwe Coevorden-shuttle van ACTS er een stop gaat maken, die overigens in 2004 naar P&O Europoort verhuist. Vanaf 2006 verschijnen wagens met bulkcontainers op de aansluiting: de containers vervoeren plastic-korrels van DSM Geleen naar het Verenigd Koninkrijk. Ook dit vervoer houdt geen stand en rond 2010 werd het op intermodaal vlak rustig. Tot 2011 Husa Trans-portation, het vroegere ACTS, in samenwerking met CrossRail een twee keer per week rijdende container-trein tussen de Botlek en het Italiaanse Bologna begint. De trein is vooral met donkerblauwe containers van het Italiaanse GTS, General Transport Service, beladen. Het blijkt de start van veel meer intermodaal



12.



13.

vervoer en binnen enkele jaren blijken de twee kopsporen naast de ingang van de Thomassentunnel te klein geworden. In 2017 wordt daarom gestart met de bouw van een grotere terminal, aan de andere zijde van de garages en centraler op het terrein. Er komen twee portaalkranen, vijf sporen met een lengte van 750 meter en een rolbrug om omlopen van locs mogelijk te maken. Op de kranen prijken de letters CLdN, de holding waaronder Cobelfret valt en die steeds meer gebruikt wordt om de terminalactiviteiten van Cobelfret Ferries te onderscheiden.

CLdN is de een van de weinige terminals in Rotterdam zonder spoorverbinding met Duitsland. Wel vertrekken er treinen naar buurland Polen: drie keer per week vertrekt LTE er met een trein naar de Hupac Terminal Brwinów. LTE verzorgt zelf het plaatsen en weer uithalen van de trein bij CLdN, bij alle andere treinen doet RRF dat. Naar Wenen vertrekken elf treinen per week: vijf 'halve treinen' naar de WienCont-terminal (zie ook de alinea Bertschi) en zes volledige treinen met LKW Walter-trailers naar dezelfde terminal, eveneens door Ecco Rail van tractie voorzien. Voor de treinen naar Italië is SBB Cargo International de vaste tractieleverancier: vijf keer per week een bontgekleurde trein naar Melzo Scalo met zowel trailers als containers, drie keer per week een halve Hupac-trein met Cobelfret-containers naar Gallarate (het andere treindeel komt van Bertschi) en zes keer per week een GTS-containertrein naar Milaan Smistamento. Voor al deze treinen doet RRF het rangeerwerk, waardoor de Botlek de locatie bij uitstek is om RRF-locomotieven in actie te zien. Ook de GTS-containertrein naar Bologna bestaat nog, al wordt deze sinds maart 2025 door GTS Rail zelf gereden en is de frequentie naar drie slagen per week gegroeid. De paarse V 60 van Veer4Rail staat voor het plaatsen en uithalen van deze trein standaard op de Botlek gestationeerd.

Verdwenen sporen

In de loop der jaren verdween ook in de Botlek heel wat vervoer naar het water, de weg en de grotere terminals. Intermodaal gezien bleef de schade in absolute zin beperkt dankzij de explosieve groei bij Bertschi en CLdN. Wellicht het bekendste voorbeeld van een verdwenen terminal is die van Bell Lines, dat bekend stond om haar stijlvolle paars-blauwe 30 voets-bulkcontainers. Tot 1994 verzond het bedrijf een dagelijkse bloktrein naar Milaan, die officieel als Lombardia Express door het leven ging. Verdwenen sporen en treindiensten vormen een bruggetje naar deel 4 van deze reeks, waarin Pernis en het Waalhaven-gebied centraal staan. Met name laatstgenoemd gebied ervaart de druk van een stad die dichterbij komt en een haven die daardoor steeds meer naar zee verdwijnt. //

11. LTE 6436, gehuurd van DB Cargo, met de trein naar Brwinów op de stamlijn langs de Merseyweg, 23 augustus 2025.

12. GTS Rail gebruikt de dappere V 60 van Veer-4Rail voor de first en last mile in de Botlek. Op 2 september 2025 trekt hij de GTS Rail 193 492 en de lange trein naar emplacement Botlek.

13. Wiener Lokalbahnen Cargo 193 588 met de trein WienCont Wenen - Rotterdam Botlek in Pernis, 4 oktober 2023.

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

De leukste (WEB)WINKELS

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

ETSMODELSPOOR.NL

Als onderdeel van Modelspoorbaan-winkel.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 Neder-land met ESU en Noch.

www.etsmodelspoor.nl
info@etsmodelspoor.nl

MODELTREIN & 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 model-baanartikelen. Ontwerpen en bouwen van modelbanen. Repara-ties, 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 modelbouw-winkel met een winkel in Haarlem en een online webshop met een grote voorraad aan nieuwe en tweede-hands 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

N-SPOOR.COM

N-spoor.com is een (web-)winkel vooral gespecialiseerd in N-spoor-producten. 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

MODELSPOOR24

Online shop met een uitgebreid assortiment scenery van Wood-land 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

MODELTEX

The best base for your model scene, biedt een breed assortiment van realistische premium geprinte ondergronden en achtergronden voor de modelbouwer, in diverse schalen van 1:18 tot 1:250. De water-vaste, lichtgewicht hardschuim-panelen zijn eenvoudig te snijden en in te krassen voor een nog realis-tischer effect. Ook achtergronden op maat zijn mogelijk, op aanvraag en op diverse materialen.

www.modeltex.be
contact@modeltex.be
modeltexture

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

www.panzer-shop.nl

HOBBYOUTLETSHOP.COM

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

grootspoorkoedijk
Hobbyoutletshop

ELTIM

Onze webshop is gespecialiseerd in uitsluitend schaal TT modelbaanmateriaal. 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

MODELTREINWINKEL.NL

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

www.ModeltreinWinkel.nl

MODELTREINHUIS ROOSENDAAL

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

www.modeltreinhuis.nl
info@modeltreinhuis.nl
Modeltreinhuis

UW (WEB)WINKEL OOK OP DEZE PAGINA?

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

Deel 1
van 2

Uniek blikken universum

DEEL 1: MARIUS VAN RIJN VERZAMELT ZO'N 70 JAAR NOSTALGISCHE TREINEN

Marius van Rijn. Wie kent 'm niet? Een monument bij leven. Langdurig in dienst geweest bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik, kenner bij uitstek van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij. En ook een gepassioneerde verzamelaar van blikken treinen. En over dat laatste onderwerp gaat dit verhaal.

Een deel van de modelbaan en verzameling van Marius van Rijn.


1.


2.


3.

EERSTE TREIN IN 1957 VAN HET MERK BUB

Hij hoeft het moment suprême niet diep uit zijn geheugen op te vissen. Negen jaar was Marius van Rijn (1948) toen hij van iemand spontaan een blikken locomotief cadeau kreeg. Een heuse Bub was het zelfs, een spoor 1-model met een redelijk authentieke uitstraling. Ofschoon het om een enkele loc ging was de toon gezet, het verzamelen van blikken treinen zou uitgroeien tot een intensieve hardcore activiteit. Want kijk anno nu eens op zijn zolder. Huize Jeanet en Marius van Rijn herbergt onder de dakpannen een indrukwekkende ‘Spur 1’-modelspoorweg waar fraaie, complete blikken treinen liefdevol heen en weer rijden, uiteraard door een overeenkomstig gestoffeerde omgeving. Welkom in de belevingswereld van de (gegoede) jeugd van 1925.

Speelgoedmusea

Dat betekent interessante passages door blikken stations die door dito reizigers worden bevolkt, krassende doorkomsten in blikken tunnels, draaiende locs op een draaischijf en langzaam rijdende goederentreinen die zich over authentieke blikken rails voortbewegen. Een wereld die in een schaalgrootte van bijvoorbeeld 1:87 geen opzien baart. Maar die in





het blikken universum tot de grote uitzonderingen behoort. Op deze manier gerealiseerd zijn dit soort presentaties in de meeste gevallen alleen in (speelgoed)musea te vinden zijn.

Eerste model was een Bub

Het begon in 1957 met een trein van het merk Bub. Zonder dat de jonge Marius de beschikking had over rails, laat staan over een transformator. Het eerste wat hij deed was op zoek gaan naar een speelgoedwinkel in de buurt. Samen met zijn vader ging de verzamelaar in de dop kijken of er van Spoor 1 nog iets te vinden was. In die winkel kreeg hij te horen: “Dat verkopen we al lang niet meer. Probeer je geluk eens op een rommelmarkt”. Daar zijn we dan ook naar op zoek gegaan. En toeval of niet, bij de eerste de beste kraam lag een tweeassig Bing-rijtuig in Spoor 1. Het ding kostte tien cent. Ik zie nog voor me dat mijn »

TEKST & FOTO’S: GUUS FERRÉE

1. **Locomotief 211/2519 uit 1928 en station van Bing met reizigers van Elastolin en goederenloods nr. 2105 van Märklin.**
2. **Marius van Rijn verzamelt niet alleen blikken treinen, maar restaureert ze ook.**
3. **De wissels met beweegbaar puntstuk moeten voor alle rijrichtingen altijd in de juiste stand wordt gelegd.**
4. **De halfronde locloods met draaischijf is rond 1926 uitgebracht. Het rollende materieel is van Märklin en Bing.**
5. **De verkorte bruine Würrtembergsche C is medio 1926 uitgebracht, de groene G.N.R. 2B-uurwerkloc is een productie van Bing.**
6. **Bing-station met kiosk en voetbrug van Kibri. De 2B-uurwerkloc van de S.E.C.R. is in 1914 door Bing voor speelgoedfabrikant Bassett-Lowke geproduceerd.**





7.



8.



9.

vader me een dubbeltje gaf. En zei: ga jij dat maar kopen. Een paar kramen verder lag een doos met verroeste rails. Ook toeval. Die hebben we gelijk meegenomen. De Bub-loc ging vervolgens mee naar school. Daar vroeg ik wie zoiets thuis had. Na de lagere school heb ik dat ook op de middelbare school gedaan. Het heeft me veel opgeleverd. En toen ik begin jaren zeventig bij de Stoomtram op de loc ging rijden had ik altijd een plaatje van een blikken trein bij me. Mensen vroeger me altijd veel over onze stoomtrams. En dan zei ik: “Mag ik u ook wat vragen. Kent u dit?” En liet de foto van de blikken loc zien. Uiteindelijk scharrelde Marius 36 volle verhuisdozen aan blikken treinen, rails en toebehoren bij elkaar. Met de gedachte dat als hij eens over een eigen huis zou beschikken, hij daar iets moois mee ging doen.

Gebruikssporen

Alle modellen die Marius in eerste instantie aan zijn collectie toevoegde, droegen duidelijke gebruiks-sporen. Ze zaten vol met tapijt- en hondenharen, een overtuigende verwijzing dat er op een tafelkleed,

tapijt of vloerkleed was gereden. De rijtuigen waren vaak vies van binnen en zaten vol stof. Veel modellen hadden een gehavende staat of, in de woorden van verzamelaar Marius, ze waren zwaar mishandeld. En dan de rails, daar was vaak door deze en gene op gestaan waardoor ze waren doorgebogen. Later ontwikkelde hij daar een speciaal buigapparaat voor om ze weer enigszins in de oorspronkelijke vorm te krijgen. Marius van Rijn: “Voor mij was dat geen probleem. Ik heb bij de SHM geleerd om veel dingen zelf te maken. Thuis heb ik een kleine draaibank waarmee veel onderdelen zijn te produceren. Om te zien hoe een loc of rijtuig er ooit heeft uitgezien kijk ik naar afbeeldingen in oude catalogi. Dan weet ik ook meteen in welke kleuren ze moeten worden geschilderd. Want alle modellen, zowel de opwind- als elektrische locs, krijgen hun oude uitstraling terug. Voor mij persoonlijk veroorzaakt het restaureren de meeste lol.”

Oudste loc dateert uit 1906

De realisatie van de blikken modelspoorweg begon in oktober 2013, direct na zijn pensionering bij de ‘Stoomtram’. De collectie omspant de tijdspanne »



10.

7. Loc 24 van de Central London Railway in de 4 Volt-uitvoering van Bing.

8. Station met loket in de poort en krantenkiosk aan de perronzijde en vrachtwagen van Transports Rapides.

9. Märklin-weergave van het zesassige treinstel TW 12971 ‘Vliegende Hamburger’ uit 1936.

10. Märklin R971 met Shell-ketelwagen voor een Bing-goederenloods uit de jaren twintig.

11. Op land is het druk met trein- en wegverkeer. Dan liever de lucht in, met de Fokker 125.



11.





OPWIND- EN ELEKTRISCHE LOCS KRIJGEN OUDE UITSTRALING TERUG

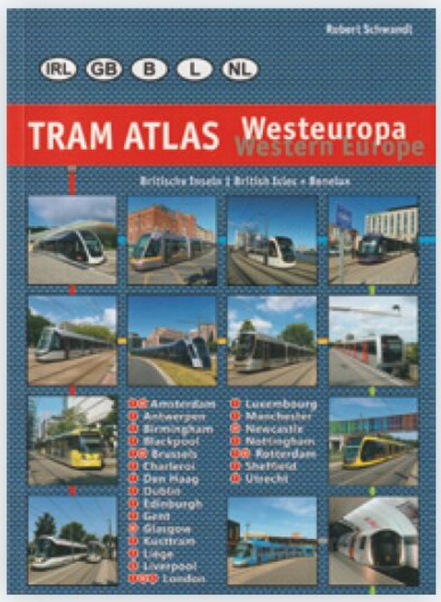
1906-1938. Zijn oudste relikwie is een tweeassige opwindlocomotief uit 1906. “Het compleet maken van rijtuigen is vaak het moeilijkst omdat de wielassen door het vele vallen krom zijn. Daarom heb ik inmiddels dozen vol onderdelen verzameld. Voor de restauratie gebruik ik 0,4 mm dik blik. Daarmee kun je in principe alles zelf maken.” Wie is uitverkoren om de blikken modelspoorweg te mogen bewonderen, ziet het ene na het andere fraaie model aan zich voorbij gaan. Veel materieel heeft de merknaam ‘Märklin’. Marius bezit hier nagenoeg alle grote locmodellen van, met uitzondering van de Krokodil, een loc die al gauw 60 mille op een veiling moet kosten. “CCS 12921” voegt Marius er lachend aan toe, het artikelnummer van deze iconische blikken loc. “Daar komt nog opgeld van dertig procent bij. In 2025 is de Krokodil al drie keer online aangeboden.” In deel 2 vertelt Marius van Rijn over de speciale producties van Märklin en die voor de Engelse markt van Bing en het restaureren van antieke modellen. //

12. Märklin RS 3031 uit 1928 passeert met een reizigerstrein een Märklin-boogbrug.

13. Op het voorste spoor de Märklin R12971, de groene G.N.R. 1442 is een Bing Atlantic met een trein van Carette, de eloc betreft Märklin S64/3021.

14. Station van Bing, nr. 7228 uit 1904.





Tram Atlas Western Europe

British Isles + Benelux

Door Robert Schwandl, uitg. Robert Schwandl Verlag, formaat 17 x 24 cm, 160 blz., ca. 500 foto's en tekeningen, Duitse en Engelse taal, paperback, ISBN 978-3-9365-7381-7, € 24,50.

De Berlijnse auteur geeft al jarenlang tweetalige boeken over trams en ander stedelijk railvervoer uit. In 2015 verscheen een uitgave over GB en Ierland en in 2020 over de Benelux. Dit boek is een geactualiseerde uitgave waarin bedrijven van 22 steden zijn opgenomen. Behalve van Londen, waar metrosystemen zijdelings worden vermeld, krijgen de metro's van Amsterdam, Brussel, Glasgow, Liverpool en Rotterdam aandacht. Van alle bedrijven zijn duidelijke netkaarten afgedrukt, waarop alle stations en haltes staan vermeld. De jongste ontwikkelingen worden per stad besproken. Van elk bedrijf wordt in tabelvorm het thans in gebruik zijnde materieel vermeld. Opvallend daarbij is dat Brussel hierin de grootste variëteit heeft. Van elk materieeltype is een afbeelding opgenomen. Deze compacte uitgave geeft een compleet beeld van alle tram- en metrobedrijven in Groot-Brittannië, Ierland, België, Luxemburg en Nederland.-TO

50 jaar Openbaar Vervoer in beeld



Door Adriaen Louman, uitg. Lycka till Förlag, formaat A4, 184 blz., 125 zw- en 313 kleurenfoto's, ISBN 978-9-4920-4085-5, € 45.

De auteur fotografeert al jaren trams, vooral in Amsterdam. In 2019 publiceerde hij twee boeken over de Amsterdamse tram. Alhoewel ook in bijna driekwart van dit boek de nadruk op de tram in de hoofdstad ligt - enkele bussen, veerponten en metro's daargelaten - wordt dit in het overige deel breder getrokken. De auteur bezoekt twee andere tramsteden: Rotterdam en Den Haag. Ook daar zijn enkele foto's van bussen opgenomen. De 'Amsterdamse' foto's worden in chronologische volgorde per kalenderjaar (1975-2025) getoond. In de loop der jaren is er het nodige veranderd. Langzamerhand werden de hogevloertrams vervangen door lagevloermaterieel, aanvankelijk met alleen een lage middenbak. De dieselbus ging op z'n retour en maakte plaats voor zero-emissie bussen. De historische foto's van Rotterdam en Den Haag zijn beperkt tot 1975 en 1976, maar zijn in die steden in diverse thema's gerangschikt, zoals OV-geel, museumtrams, trams bij warenhuizen, bruggen en stations. De foto's zijn van prima kwaliteit en hebben over het algemeen korte bijschriften. Behalve het voorwoord bevat het boek weinig tekst. Het is een echt kijkboek, dat bij meerdere lezers herinneringen zal oproepen.-TO

Eisenbahn-Kurier Special 160

Das "Geheimnis" der Zugbildung



Diverse auteurs, uitg. EK verlag, formaat A4, 100 blz., veel foto's en afb., Duitse taal, paperback, bestelnr. 7053, ISBN 978-3-8446-7053-0, € 16,50.

Treinsamenstellingen blijft een boeiend thema en interessant om in model na te bootsen. In de jaren '50 tot en met de jaren '90 werd, vooral bij internationale treinen, onderweg de samenstelling gewijzigd. Op grote stations vonden dan rangeerwerkzaamheden plaats. Met zogeheten 'Kurswagen', met een bepaalde bestemming, hoefden reizigers dan niet over te stappen. Eind vorige eeuw en zeker door de opkomst van treinstellen, verdween het allemaal, voornamelijk vanwege de kosten en kans op vertragingen. In deze special worden zo'n achttien verschillende treinen besproken. Met omloopschema's en samenstellingsplannen wordt het een en ander verduidelijkt. Meerdere treinen beginnen/eindigen in Nederland, zoals de TEE 'Erasmus', de D202 'Loreley' van Amsterdam naar Milaan. De D307 van München naar Amsterdam had tot Nijmegen op 23 september 1965 voor het laatst stoomtractie met loc 23 037. Hoe er gerangeerd werd tussen vier verschillende treinen (waaronder de 'Kopernikus' naar Amsterdam), is schematisch helder gemaakt. Bij meerdere treinen zijn voorstellen afgebeeld van de vertaling in model, alleen in H0. Uiteraard veel stoom in deze special, zoals keertreinen met een BR 78. Al met al een interessante uitgave.-TO

‘Papegaai’ 477.013

SLOWAAKSE LOC OP BEZOEK IN TSJECHIË

In het weekend van 4 en 5 mei 2024 was de fraaie Slowaakse tenderlocomotief 477.013 op bezoek in het noorden van Tsjechië. Ad van Sten reisde af naar het op 67 km ten noorden van Praag gelegen Česká Lípa.



1.

Op zaterdag stonden er vier publieksritten vanuit Česká Lípa op het programma en zondag benutte Jiří Rubín de gelegenheid voor een rit naar Liberec en terug. De 145 km lange normaalspoorlijn van Česká Lípa naar Liberec is vanaf 1867 in etappes in bedrijf genomen. Het was een belevenis om de 477.013 met vijf bijpassende groene rijtuigen door het heerlijke landschap te zien rijden, waar bovendien nog veel van de oude infrastructuur intact is. In 1951 introduceerden de toenmalige Tsjechoslowaakse Staatsspoorwegen (ČSD) een 2’D2’ driecilindertenderlocomotief voor het voorstadsverkeer in de grootste steden. Vanwege hun opvallende blauwe, witte en rode kleurenschema

kregen ze van het bedienend personeel de bijnaam ‘Papoušek’ (papegaai). Het behoren ongetwijfeld de meest in het oog springende ontwerpen ooit.

AFLEVERING IN 1951/’52

ČKD in Praag kreeg de opdracht voor het ontwerp en de productie. In 1951/’52 verlieten 38 exemplaren de fabriek als 476.101-138. Het ontwerp voldeed aan de modernste constructieprincipes en productie-methoden. De lange ketel was volledig gelast en aan de achterzijde conisch verbreed. De stalen vuurkist werd ondersteund door schroefdraadloze gelaste tapeinden en verlengd met een korte verbrandings-kamer. Bovendien waren de locomotieven voorzien van een dubbele Kylchap-schoorsteen, een Trofimoff-schuifsysteem en SKF-rollagers. Zij waren zelfs met een mechanische kolenstookinstallatie (een zoge-noemde stoker) uitgerust, heel bijzonder bij tender-locomotieven. Wat de bedrijfsvoorraden betreft kon »



2.



3.



4.

1. Trein Sv 91182 Liberec - Česká Lípa hl. n. passeert de basiliek Jablonné v Podještědí, 5 mei 2024.

2. De meester rijdt de 477.013 op de draaischijf, 4 mei 2024.

3. Schild en opschriften van de 477.013.

4. Museummaterieel voor de polygonale loods: dieselloc T478.3300 en stoomlocs 556.0506, 477.013, 475.179 en 524.1110.

TEKST & FOTO’S: AD VAN STEN


5.

15 m³ water en zeven ton steenkool worden meegenomen. Door alle voorraden achter het, volledig gesloten, machinistenhuis onder te brengen werd de toegang tot het inwendige gedeelte van het drijfwerk vergemakkelijkt. Met maximale voorraden was het achterste draaistel echter overbelast. Om het zwaartepunt naar het midden te verplaatsen, werden kleine watertanks aan de zijkant boven de voorste koppelas aangebracht en werd tevens de tenderbak ingekort.

TWEEDE BOUWSERIE

In 1955 werden nog eens 22 locomotieven geleverd. Ze hadden een langere verbrandingskamer en de ruimte tussen de watertanks en het machinistenhuis werd volledig bedekt. Het leek op verlengde watertanks, maar dat was slechts optisch. Achter de beplating zaten de remluchtreservoirs. De asdruk was als gevolg van deze veranderingen gestegen tot zeventien ton. De machines werden door de ČSD geclassificeerd als de serie 477.0 met de nummers 039 tot 060. Na aanpassingen aan het ontwerp werd de gehele serie 476.1 ingedeeld als 477.001-038. In de praktijk voldeed de serie 477.0 volledig aan het beoogde doel. Met een topsnelheid van 100 km/h waren de locomotieven inzetbaar in sneltreindiensten op heuvel- en bergachtige trajecten. Maar dankzij de uitstekende



6.


7.


8.

TENDERLOC MET MECHANISCHE KOLEN-STOOKINSTALLATIE

acceleratie konden zij echter met name met zware dubbeldeksrijtuigen in het voorstadsverkeer rond de grote steden worden aangetroffen. De locs waren gestationeerd in Praha-Vršovice, Brno, Vrútky, Bratislava, Přerov en České Budějovice.

ELEKTRIFICATIE

Met de elektrificatie en verdieseling van de hoofdlijnen verplaatste het werkgebied zich meer en meer naar Noord-Tsjechië. In 1971 waren alle locomotieven nog in dienst en in 1978 nog acht. De laatste exem- »


9.


10.

5. De 556.0506, 475.179 en 477.013 voor de driestandige loods in Česká Lípa, 4 mei 2024.
6. De excursietrein passeert op 4 mei 2024 het voormalige station Zákupy.
7. De 477.013 doorloopt op 5 mei 2024 de flauwe boog circa 1 km ten noorden van Mimoň.
8. De 477.013 met een reizigerstrein op het in 1898 gebouwde Zadhrádky-viaduct over de Robečsky-rivier bij Karba, 4 mei 2024.
9. De trein bij doorkomst in Jestřebí, 4 mei 2024.
10. Vertrek uit Rynoltice via het goed onderhouden spoor 1.





plaren werden in 1981 buiten dienst gesteld. De levensduur van de 477.043 werd zelfs verlengd als industriële locomotief in de elektriciteitscentrale in Praag-Malešice. Van deze locomotieven zijn er drie bewaard gebleven: de operationele 477.013 (ČKD nr. 3012, 1951, ex-476.113) van Klub Železničných historických vozidiel Poprad in Slowakije, de 477.043 (ČKD nr. 3042, 1955) in het spoorwegmuseum Lužná u Rakovníka en de 477.060 van het Nationaal Technische Museum in Praag. //

11. De bewoner kijkt verrast op als de 477.013 bij km 110,4 langs de voormalige baanwachterswoning van Velký Valtinov dendert.

12. Al voor de bouw in 1934 van de villa stoten stoomlocs helling opwaarts veel rook uit, 5 mei 2024.

13. Het 230 meter lange en veertien bogen tellende Novinský-viaduct bij Novina werd in 1900 opgeleverd.

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



Renovatie STANDERDMOLEN

AUHAGEN-MODEL KRIJGT NEDERLANDS AANZICHT

Al vele jaren stond hij roerloos stil aan de rand van de spoorbaan van Rob Mooij: de standerdmolen van Auhagen. Een beetje kleurloos en verwaarloosd. Dat laatste omdat Auhagen het model af fabriek als zijnde flink doorleefd heeft uitgevoerd. Eigenlijk verdiende het model, gelijk de meeste van de bestaande grote voorbeelden, wel een verfje en zo verhuisde het naar de werktafel.



De Auhagen-molen is een Hollandse standerdmolen geworden.

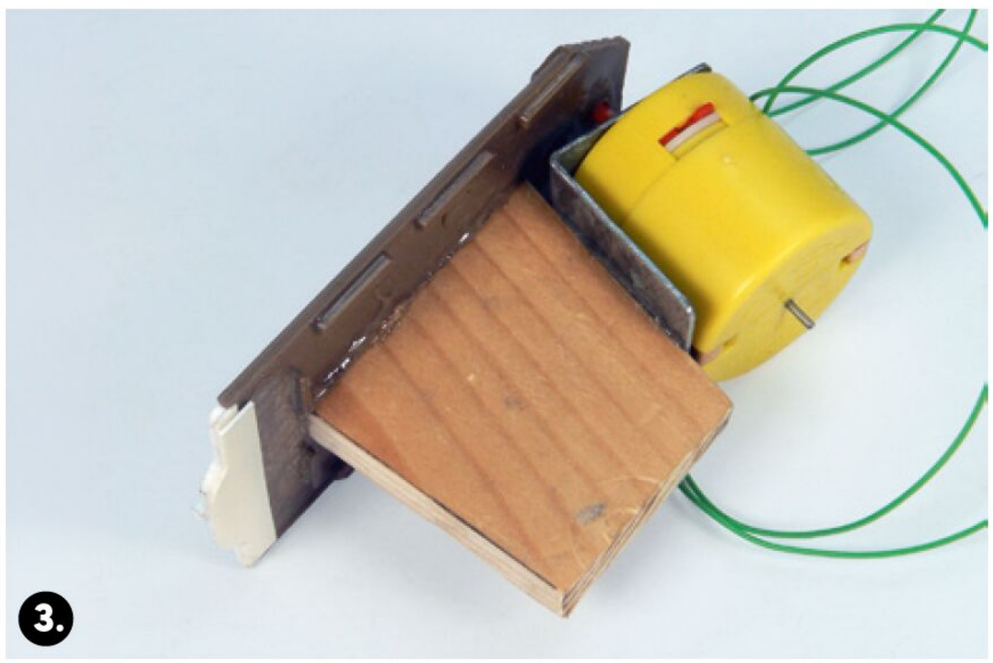


1.



2.

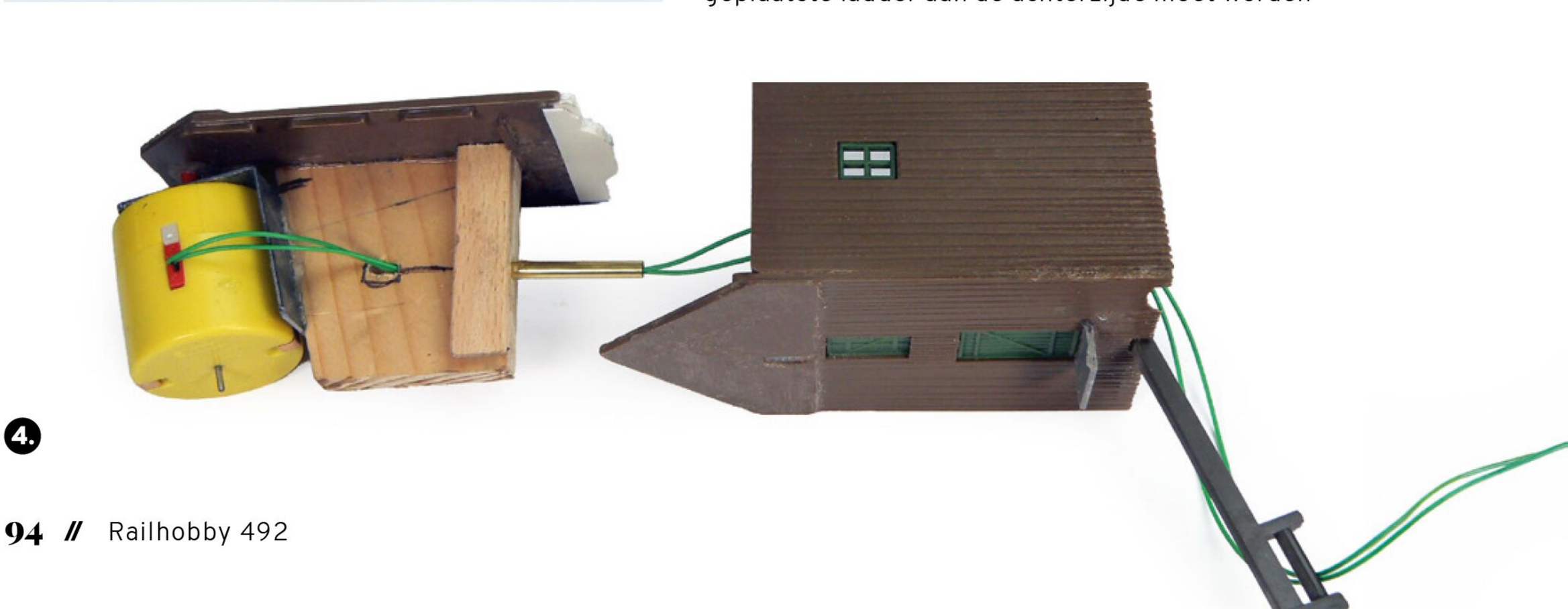
Het bestuderen van een hoofdstuk over standerdmolens in een molenboek leerde dat het model in de basis aardig klopte, maar om er een Hollands model van te maken er meer nodig is dan alleen een verfje. Kenmerk van een standerdmolen is de korte stevige voet die de eigenlijke standerd steunt en rechtop houdt. Deze standerd is een massief houten paal tot wel 70 x 70 cm dik die tot circa tweederde in het molenhuis, de kast, steekt. Om deze paal (die zelf stilstaat) kan de hele kast draaien zodat de wieken in wind gezet kunnen worden. Standerdmolen zijn altijd korenmolens met voor modelbanen het voordeel dat ze niet aan het water hoeven te staan. Om tegenwicht te bieden aan het zware wiekenkruis aan de voorkant van de kast, zit het draaipunt niet in het midden en helpt aan de achterkant de zogeheten staartbalk. Meestal steekt deze staartbalk door de trap die naar de kast leidt. De staartbalk maakt het kruien - het op de wind zetten - van de molen mogelijk.



3.

MODEL

Wat is eenvoudig aan het model te wijzigen waardoor dit een Hollandse molen wordt? De voet is qua hoogte goed, maar qua postuur te klein. Ik zou de voet dicht kunnen maken, maar kies voor het bouwen van een nieuwe voet met opengewerkte schoren. De onjuist geplaatste ladder aan de achterzijde moet worden



4.



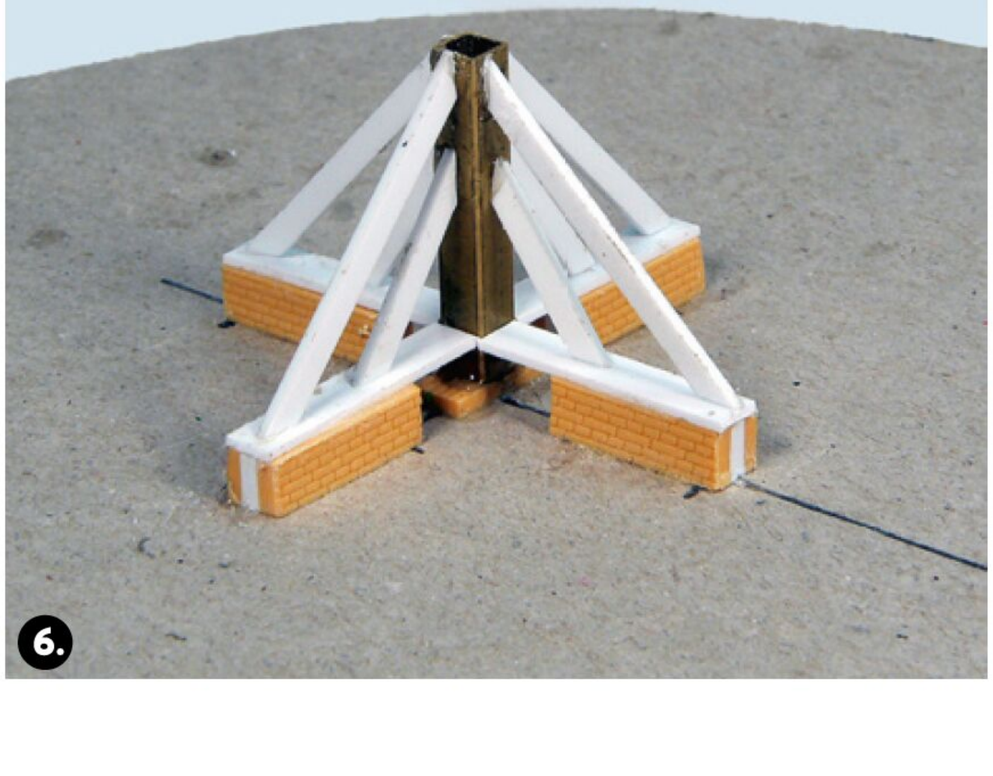
5.

DOOR DE TRAP STEKENDE FORSE STAARTBALK

aangepast en de scheve uitbouw aan de zijkant van de kast wordt verwijderd en verbouwd tot koekoek met luiwerk. De molen krijgt een nieuwe dakbedekking wat een geheel nieuw dak betekent. Ook zal er een motor worden ingebouwd. Aan de slag!

FALLER-MOTOR

Gewoonlijk begin ik bij modelbouw bij de bodem, maar bij de molen begin ik met het dak. Om in de vorm van het bestaande dak van dakpanplaat een nieuwe te kunnen maken gemaakt, heb ik het verlijmde dak voorzichtig losgewrikt. Daarbij raakte ook de voorkant van de kast los en dat maakte de weg naar de volgende stap vrij. Het inbouwen van de Faller-motor blijkt zonder breekwerk mogelijk te zijn. De inbouw van een goedkopere motor met daaraan een vertraging zou mogelijk zijn, maar de als klankkast werkende molenkast zou veel ongewenst lawaai te horen geven. De schuin geplaatste bovenas is kenmerkend voor dit molentype zodat ook de Faller-motor schuin ingebouwd dient te worden. De juiste hoek is met een zweihaak overgenomen en op een steunhoutje uitgezet. Op het steunhout is, naar de maat van de motor, van 0,5 plaatstaal een motorsteun geplaatst. Het geheel is aan de binnenzijde van de voorwand gelijmd. Aan de onderkant is de typerende slab, de borstnaald, aangebracht. Bij het vele proefpassen bleken de wieken iets te kort zodat ze met Evergreen-plaat en -profiel met 6 mm zijn verlengd en de vlucht met 12 mm is vergroot. Het wiekenkruis is niet helemaal correct, maar is gemakshalve zo gelaten. Na het terugplaatsen van de voorwand ontdekte ik dat in één zijwand een raam zat. Dit is voorzichtig naar binnen gedrukt waarna het gat is dichtgezet. »



6.

1. De molen tijdens het analyseren van de ombouwmogelijkheden; de wieken zijn al verlengd.

2. Het eerste nieuwe dak met de losgeraakte voorwand van de kast.

3. De motor is in de fors ogende motorhouder geplaatst, de borstnaald is aan de onderkant van de voorwand gelijmd.

4. De messing buis is in de ondersteuning gestoken, er is een invoeropening voor de stroomdraden. De voorwand kan teruggeplaatst worden.

5. Het betreden van de molen vraagt door de staart de nodige aandacht. De koppen van de kruipalen zijn witgeschilderd.

6. De nieuwe molenvoet in wording. Het vlak houden van de kartonnen bodemplaat bleek na het begrassen later nog wat voeten in de aarde te hebben.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ



7.



8.



9.

KOEKOEK

Om de kast strakker te laten ogen, is van de beide puntstukken aan de bovenzijde de verweerde leistructuur weggeschuurd. Aan de voorzijde is hier een plankenpatroon ingekrast. Aan de achterzijde is een nieuw stukje V-groefplaat van Evergreen ingezet omdat hier een meer voorbeeldgetrouw luiwerk zou gaan komen. Het luiwerk is een uit de molenkast stekende, door de molen aangedreven as waarmee de zware zakken met maalgoed naar de maalzolder worden gehesen. Bij de meeste molens is de as tegen weersinvloeden beschermd door een afdakje, de zogenoemde koekoek. De Auhagen toegangstrap aan de achterzijde van de kast is met de bevestiging ver bezijden het voorbeeld. De forse staartbalk steekt bij standerdmolens door de trap heen, terwijl die wel beloopbaar moet blijven. De scheepsmodelbouw voorziet in een 60 mm lange trap van Aeronaut (artikelnummer 5740/33). Voor het doorvoeren van de staart is in de vijfde tree een uitsparing gemaakt. De trap krijgt aan een kant een leuning. Omdat de detaillering nogal sober was, zijn om de deuren aan de achterzijde van Evergreen-profielen kozijnen gemaakt. Om zicht op het werk te hebben heb ik de kast alvast in zijn nieuwe, steenrode kleur gezet. Ook de wieken zijn met verf op kleur gebracht, enkele details zijn geaccentueerd.

OPEN VOET

Zo kwam ik uiteindelijk toch bij de basis uit. Een open voet vind ik beter bij dit molentype passen. Op de nieuwe kartonnen grondplaat van 15 cm diameter zijn eerst de teerlingen geplaatst, de vier stenen palen waarop de kruisplaten en steekbanden rusten. De houten steekbanden zorgen er voor dat de standerd rechtop blijft staan. Op een lage vijfde teerling staat de eigenlijke standerd. De standerd is in model een stukje vierkant messing 4 x 4 mm dat, in tegenstelling

NIEUW VOORBEELDGETROUW ROND DAK

tot het voorbeeld, niet in de molenkast steekt. In deze vierkante buis komt straks een onder de molenkast uitstekend stukje messingbuis van 3 mm diameter. Deze constructie is onder andere nodig om de stroomdraden onzichtbaar naar de motor in de kast te leiden. De teerlingen zijn gemaakt van steentjesplaat, de kruisplaten en steekbanden (de schoren) van Evergreen-profielen. Na het begrassen en het aanbrengen van een looppad zijn in een latere fase de kruipalen gezet. Aan een van de twaalf in een cirkel geplaatste palen wordt de ketting van het lierwerk aan de staartbalk bevestigd als de molenkast op de wind is gezet.

BOLLER DAK

Het grote moment was daar: het geheel zou worden samengebouwd, het dak kan er op. Echter, ondanks het vele passen was het ergens toch misgegaan en werd het me duidelijk waarom bijna alle standerdmolens een iets bolstaand dak hebben. Bij het voorbeeld heeft het grote kamrad in de breedte ruimte nodig en in model geldt dat voor de motor. Er zat niet veel anders op dan een nieuw dak te construeren, maar nu met een voorbeeldgetrouwe iets ronde vorm. Met de derde kartonnen mal had ik een mooie vorm te pakken. Voor de achterzijde is de nieuwe vorm op Evergreen-plaat gezet, aan de meer complexe voorzijde is een stukje hout in vorm gezaagd, gevijld en geschuurd. Het eigenlijke dakbeschot bestaat uit dun zwart karton dat met drybrushen met verf op kleur is gebracht. De laatste klus is het plaatsen van het wiekenkruis. De oude as is weggesneden waarna in het kruis een gat van 2 mm diameter is geboord. Dit is geruimd tot 2,2 mm zodat de meegeleverde messing Faller-as klemvast ingestoken kan worden. Bij het proefdraaien draaide de molen verkeerd om, maar na het omzetten van de keuzeschakelaar op de motor draait de molen als een echte Hollander, dus linksom. //

AUHAGEN, WINDMOLEN, H0, ARTIKEL 99049
FALLER, SYNCHROON-INBOUWMOTOR, 180629
BRON: KIJK OP MOLENS. J. TH. BALK, UITGEVER ELSEVIER



7. **De half afgebouwde molenkast bij het proefpassen op de nieuwe voet.**

8. **De achterzijde van de molenkast. De nieuwe trap met leuning is geplaatst. Ook de koekoek en de kozijnen zijn gemonteerd.**

9. **De standerd steun is gereed, de twaalf kruipalen staan en het gras is gezaaid, de molenkast kan geplaatst worden.**

10. **De voltooide molen. De verlengde wieken maken het plaatje compleet.**

Preview

De volgende Railhobby, nummer 493, verschijnt half april.
Vanwege de actualiteit kan de redactie aan andere artikelen prioriteit geven dan in de preview genoemd.



Doen: Decals aanbrengen en weatheren
De NS-stortwagens Fccpps krijgen ook in model Railpro-logo's.



Techniek: NS 2600 zelfbouw
Jan Legierse bouwt de zesassige dieselloc 'Beel' in H0.



Uitgelicht: DB V 100
De schaal N-modellen van Fleischmann en Minitrix vergeleken.



Reportage: NMBS reeks 62
De diesels zijn ruim een kwart eeuw in Nederland actief. Een overzicht.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Bert van Hooff, Stefan Izeboud, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Rob Bemelen, Rob Blom, Sander Broerse, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Shane van Hattum, Hans Koning, Hans de Mooij, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Hans van de Ven, Elvira Wijshake, Peter Wijshake, Guido Zwart **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief special kost € 8,25 p/mnd en in België € 9,95 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 1x per jaar een special **Vormgeving** Marco Lassing **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551
Railhobby is protected by: de Merkplaats.

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

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

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

Speciale aanbieding!

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

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



2 nummers + online archief voor slechts

€ 17,-

U KRIJGT:

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

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

Foto R. Ankersmit © NVBS - Railverzamelingen

Nieuw model 2026

märklin

Digitale mfx+ decoder
met 19 licht- en geluidssignalen

Met buffercondensator voor
het overbruggen van korte
stroomloze railsecties

Lengte over de buffers 20,8 cm

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

N | mfx | DCC | NEM | IV | 15+

37278 Elektrische locomotief type 1200

TRIX
H0

N | IV | mfx | DCC | NEM | 15+

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

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

www.marklin.nl | www.trix.nl www.facebook.com/maerklin