

//Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 49, APRIL 2026 - NR 493 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE) - SCALACROSSMEDIA.NL

100
PAGINA'S
DIK!

TECHNIEK:

Fabrique des Lumières

lichtspektakel in model

HISTORIE:

NMBS reeks 62

inzet in Nederland

CONTAINER TERMINALS RAILVERVOER

Pernis & Waalhaven

RAILTEST: BLS Ae 6/8 MÄRKLIN



Doen: Railpro Fccpps
Decals voor Roco-wagens



Uitgelicht: DB V 100 2027
Fleischmann en Minitrix vergeleken



BP



Ontdek de nieuwigheden van ESU op www.loksound.nl

V100 DR :



31760 - 31761



31763 - 31764



31762

2-rail / 3-rail.



BR 151

31037



31035



CabControl Digital DCC system !

Save the date ! 18-19 april 2026 MobExpo Sint-Niklaas (B) zie www.modeltrainservice.com

Artitec®

Bestel bij uw winkelier | H0

NS Plan W



Verlichtingstrip Plan W

20.158.40



Decalset NS Plan W

10.472



Later dit jaar verkrijgbaar:

20.161.02 Plan W1 4118, Buurland, Museum origineel, III

20.161.08 Plan W1 4124, Buurland, III

20.161.09 Plan W1 4110, Buurland, III

20.161.10 Plan W1 426-4, Buurland, logo, IV

20.161.11 Plan W1 428-3, Buurland, logo, V

20.159.04 Plan W2 501-7, Blauw reclamebanen, IV

20.159.05 Plan W2 503-3, Blauw reclamebanen, IV

Vanaf April verkrijgbaar:

20.160.15 Plan W1 456-1, Benelux, IV

20.160.16 Plan W1 476-9, Benelux, IV

20.160.17 Plan W1 472-8, Benelux, IV



Vanaf April verkrijgbaar:

20.158.04 Plan W1 471-3, IC, IV

20.158.05 Plan W1 473-9, IC, IV

20.158.06 Plan W1 464-8, IC, IV

20.158.21 Plan W2 507-4, IC, 2° klas borden afwijkend, IV

20.158.22 Plan W2 525-6, IC, IV

20.158.23 Plan W2 511-6, IC, IV

20.158.24 Plan W2 523-1, IC, IV

www.artitec.nl | info@artitec.nl



Cover RTBC 193 485

Containershuttle 41713 uit Rotterdam Pernis passeert op 7 juli 2023 Emmerich. De Vectron trekt de trein tot Frankfurt (Oder), waar de containers uitwaaien naar diverse bestemmingen in Polen.

FOTO:
SANDER BROERSE

Adverteerders

2 Train Service
Danckaert
2 Artitec
39 TreintjeOost
39 Peperkamp
Modelbouw
78 De leukste
(web)winkels
100 Bison



Wordt het de linker of de rechter?

Kiezen

Ook dit jaar hebben fabrikanten weer veel mooie **noviteiten** aangekondigd. Veel is in Railhobby gepubliceerd, in dit nummer de derde aflevering. Veelal is door fabrikanten aangegeven wanneer, vaak in welk kwartaal, de modellen uitgebracht zullen worden. De vraag is, gelet op aspecten als **budget**, techniek en **detaillering**, welk model te kiezen. Vaak zijn de oplages beperkt. Wie eenmaal een keus heeft gemaakt, moet niet te lang wachten met bestellen. De kans om achter het net te vissen, is anders niet uitgesloten.

Bij het produceren van een model gaan **fabrikanten** niet over één nacht ijs. Ruim van te voren wordt de keuze gemaakt welk model te gaan maken. Wanneer de mogelijkheid bestaat om variaties uit te brengen, zal dat de **voorkeur** hebben. Met geringere kosten, dus zonder kostbare mallen, kan zo een nieuw model uitgebracht worden. Om de kans te vergroten een uniek model op de markt te brengen, houden de fabrikanten elkaar in de gaten. Dat lukt niet altijd. Soms komt relatief kort achter elkaar bij verschillende merken **hetzelfde loctype** uit. Dan wordt het voor de modelspoorer een kwestie van kiezen. Een voorbeeld hiervan is op pagina 6 in deze Railhobby te lezen, waar twee tamelijk recent uitgebrachte diesellocs, de **V 100** van de DB, in spoor N met elkaar worden vergeleken. Welke geniet de **voorkeur**? Wellicht is de keuze met deze publicatie wat makkelijker gemaakt.

Ton Oosterom

Volg ons online:

 railhobby.nl  railhobby  railhobby  modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 493



6

UITGELICHT: DB V 100 2027

Twee fabrikanten, Fleischmann en Minitrix, brengen kort na elkaar hetzelfde model uit. Wat zijn de verschillen en welke zal ik kiezen?

18

DOEN: RAILPRO FCCPPS

Het NS-logo op de blauwe zelflossers van Roco wordt door dat van Railpro vervangen. Moeilijk? Gewoon proberen.

22

HISTORIE: NMBS REEKS 62

De Belgische diesels zijn al een kwart eeuw bij Nederlandse vervoerders actief. Een overzicht door Marcel van Eupen.

28

RAILTEST: BLS Ae 6/8 MÄRKLIN

De voor de Lötschberg door SLM gebouwde eloc was met zes aangedreven assen de sterkste wereldwijd. Hoe verhoudt dit zich in het H0-model?

36

DOEN: FIETSERS

De in 3D geprinte wielrijders van Panzer-Shop worden door Rob Mooij losgesneden en op kleur gebracht.

40

RAILMUSEA: RTM OUDDORP

Op 14 februari was het zestig jaar geleden dat de laatste RTM-tram reed. Met stoomloc 50 werd een tram uit die tijd uitgebeeld.

42

NOVITEITEN: AANGEKONDIGDE MODELLEN

Rollend materieel en scenery.

50

REPORTAGE: CONTAINER-TERMINALS, DEEL 4

De Rotterdamse serie wordt afgesloten met de terminals in Pernis en de Waalhaven.



70



36



66

58

TECHNIEK: FABRIQUE DES LUMIÈRES

Een bierfabriek omgebouwd naar een complete licht- en geluidshow. In schaal H0 wel te verstaan.

66

REPORTAGE: RAILTECH 2026

Innovatie, veiligheid en verminderen van uitstoot. Dat zijn de door Ton Oosterom op de vakbeurs gesignaleerde doelstellingen.

80

HISTORIE: MÓRA LA NOVA

Door spoorliefhebbers is in Catalonië een depot in een museumbedrijf omgezet. Ad van Sten was ter plekke.

86

TECHNIEK: NS 2600

NS-diesellocc serie 2600 zien we weinig in model. Voor Jan Legierse reden om tot zelfbouw over te gaan.

90

BAAN IN BEELD: BLIKKEN TREINEN, DEEL 2

De collectie blikken treinen van Marius van Rijn bevat modellen van 1906 tot 1938. Een unieke verzameling.

.... EN DE RUBRIEKEN

- 10 Railinfo
- 35 Railnieuws
- 48 Word abonnee
- 65 Spoorverhalen: NS 3737
- 70 Modelnieuws
- 85 Railpers
- 96 Toen & Nu: Westervoort
- 98 Preview Railhobby 494



EXTRA ONLINE

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



DB V 100 van Fleischmann en Minitrix

SPOOR N DIESELS IN DE VERGELIJKING

In 2024 kwam Fleischmann met een nieuw ontwikkelde DB V 100. Vorig jaar bracht ook fabrikant Minitrix een in 2024 aangekondigde geheel herziene versie uit. Omdat kort achter elkaar twee fabrikanten hetzelfde model uitbrengen, geeft dat gelegenheid ze naast elkaar te zetten.

De in 2024 door Fleischmann uitgebrachte V 100 2027 van de DB hebben we in Railhobby 483 (mei/juni 2025, voor abonnees ook digitaal te lezen) in een Uitgelicht nader bekeken. In dat artikel vindt u ook meer over het voorbeeld. Minitrix had de V 100 al langer in het programma, maar dit model kon na verloop van tijd als te gedateerd worden beschouwd. Voor Göppingen aanleiding met een geheel herziene versie te komen. Modelspoorders hebben keuze, de kritische vergelijking in deze Uitgelicht kan u daarbij op weg helpen.

Detailering

Zo op het eerste gezicht lijken beide modellen veel op elkaar. Curieus genoeg hebben beide fabrikanten

gekozen voor hetzelfde locnummer: V 100 2027. De Minitrix-loc is slechts 0,5 mm korter. Qua detailering doen ze niet veel voor elkaar onder. Beide fabrikanten hebben er voor gezorgd dat er een vrije doorkijk is door de cabineramen. Bij Fleischmann zijn de machinistenstoelen aangeduid, bij Minitrix niet. Op de korte huif heeft Fleischmann een witte antenne geplaatst, bij Minitrix ontbreekt deze. Daarentegen is de gravure van het ventilatierooster bij deze fabrikant wat fijner uitgevoerd. Ook zijn de handrails voor de rangeerder dunner (van metaal) en daarmee beter op schaal, maar kunnen ze sneller verbuigen. Bij de Minitrix-loc zijn de handrails rood geschilderd en is rond de uitlaat het dak licht gewearthed in de vorm van roet. De voetplaten bij Fleischmann zijn in reliëf uitgevoerd, bij



2.



3.

Minitrix zijn die vlak. De rode kleur is bij beide modellen nagenoeg gelijk. De draaistellen van Fleischmann zijn iets fijner gedetailleerd en het model bevat meer opschriften op de stelbalk. Op de modelbaan valt het niet op dat we te doen hebben met twee fabrikanten. De opschriften zijn bij beide locs loepzuiver. Het locnummer op het front is bij Minitrix kleiner en staat op de zijkant op een iets andere hoogte. Van beide locs is de laatste revisie op 23.4.63 uitgevoerd. De fabrieksplaat is bij Fleischmann iets te klein weergegeven waardoor twee bouten buiten de plaat vallen, de plaat bij Minitrix is wit omrand. Het Fleischmann-model is voorzien van een kortkoppelingsmechanisme. Bij Minitrix is dat niet het geval: de koppeling is op de klassieke manier aan het draaistel bevestigd.

Op de baan

Een model met middencabine en huiven heeft een wat kleiner volume dan een locomotief met twee cabines. Dan kan de fabrikant het model zwaarder maken door meer ballast toe te voegen. Bij een V 100 is dat lastiger. Zoals we reeds schreven in 2025, is de V 100 van Fleischmann dan ook tamelijk licht. Op een vlakke baan is de trekkracht nog acceptabel, maar op een helling heeft het model moeite om een wat langere trein te trekken. Daarnaast vereist de loc door de lage contactdruk een schone baan. Dit probleem is bij Minitrix onderkend en is de kap van »

1. Zoek de verschillen. Links de V 100 van Fleischmann, rechts die van Minitrix.
2. Goederentrein met in voorspan rijdende diesellocs V 100 voor een stoptonend sein.
3. De twee modellen aan elkaar gekoppeld. De linker loc is van Fleischmann.
4. Van bovenaf zijn er verschillen tussen de beide V 100'en te ontwaren. Opvallend is het roet rond de uitlaat bij Minitrix.



4.

5.



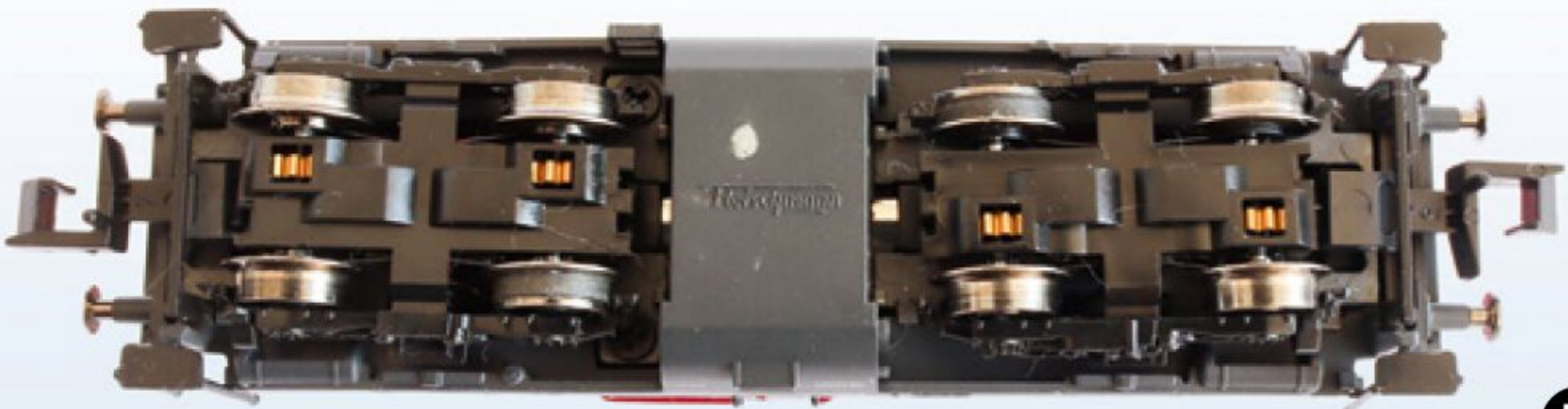
6.



LOEPZUIVERE OPSCHRIFTEN OP BEIDE LOCS

zinkdrukgietswerk gemaakt. Het effect bij de V 100 is goed merkbaar. De Fleischmann V 100 weegt 46 gram, die van Minitrix is 55 gram, dat is 19% meer. Hierdoor kan deze loc meer wagens, ook op een helling, trekken en is minder kritisch ten aanzien van het elektrisch contact. Beide locs hebben aandrijving op alle assen en antislipbanden op twee wielen. De aandrijving van de V 100 van Fleischmann is nauwelijks hoorbaar. Deze loc rijdt dan ook (mits het contact goed is) soepel over de baan. De aandrijving van de Minitrix V 100 maakt wat meer geluid. Zelfs bij ingeschakelde sound (dat qua volume bescheiden is) is de motor nog te horen. Dit model is voorzien van een (klein) vliegwiel, hetgeen een positief effect heeft op de rijeigenschappen. Van beide modellen branden de front- en sluitseinen niet te fel. Bij Fleischmann zijn de rode sluitseinen zelfs minder goed te zien. Bij beide fabrikanten is de rode DB-variant af fabriek uitverkocht, maar de locs zijn wellicht bij modelspoorwinkels nog op voorraad. Inmiddels zijn er andere kleurvarianten uitgebracht. Maar ook dan is het nog even zoeken naar een voorradig model. Hoewel de locs veel

7.



8.



9.



10.





11.

op elkaar lijken, zijn er toch verschillen. Qua detaillering is dat gering. In technisch opzicht heeft het zwaardere model van Minitrix in gebruik voordelen, zodat in deze vergelijking het laatstgenoemde model iets hoger scoort. DB V 100, schaal N: Fleischmann artikelnummer 7370016, Minitrix artikelnummer 16124 , tijdperk III. //

- 5. Zijaanzicht Fleischmann-loc.
- 6. Zijaanzicht Minitrix-loc
- 7. Onderkant van het Fleischmann-model.
- 8. Onderkant van het Minitrix-model.
- 9. Detail locnummer Fleischmann.
- 10. Detail locnummer Minitrix.
- 11. Twee diesellocs V 100 in voorspan met een lange goederentrein,
- 12. Detail draaistel van de Fleischmann V 100.
- 13. Detail draaistel van de Minitrix V 100.
- 14. Beide modellen in vogelperspectief.



12.



13.



14.

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.



Impressie van de nieuwe Stadler Euro4001 voor TCDD. (foto Stadler Rail)

TCDD koopt 35 locs Euro4001

Het Turkse TCDD Taşımacılık heeft begin dit jaar een overeenkomst gesloten met Stadler Rail voor de koop van 35 dieselelektrische locomotieven Euro4001. Dit type is speciaal ontworpen voor het zware goederenverkeer op niet geëlektrificeerde lijnen; TCDD wil ze inzetten op het lange afstandsverkeer. De koopovereenkomst behelst eveneens een driejarig onderhouds- en reparatiecontract, alsmede de levering van reserveonderdelen, speciaal gereedschap en

testapparatuur. Het zijn niet de eerste Stadler-locs bij TCDD, het bedrijf beschikt al over EuroDuals. De Euro4001 wordt in de fabriek bij Valencia gebouwd, in nauwe samenwerking met de Turkse Aykal-groep en Certifer. Op deze manier wordt gestreefd naar een zo soepel mogelijk acceptatietraject. De 4001 heeft een CAT C175-16 Stage V-dieselmotor met een vermogen van 2800 kW, een aanzetvermogen van 500 kN en maximaal 120 km/h.-HvdM



RailExperts 9901 bracht het leeg materieel van de UEX331 als trein 13416 van Bad Bentheim naar Amsterdam Westhaven Opstel. Hoog Soeren, 13 februari. (foto Tiemen Schenk)

Urlaubs-Express naar Nederland

Tijdens het wintersportseizoen hebben de laatste jaren diverse operatoren een skitrein naar de Alpen opgezet, zoals GreenCity-Trip (als TUI Ski Express), European Sleeper en de Alpen Express van Treinreiswinkel. Deze operatoren rijden dit jaar niet in Neder-

land, maar wel het Duitse Urlaubs-Express, een bekende speler bij vakantietreinen in Duitsland. Op vrijdag 13 februari haalde Rail-Experts, die de trein in Nederland rijdt, de lege wagens op uit Bad Bentheim. In Duitsland en Oostenrijk verzorgt de MSM-Gruppe,

onderdeel van de Urlaubs-Express de trein. Diezelfde avond vertrok de eerste Urlaubs-Express als UEX331 uit Amsterdam Centraal naar het Oostenrijkse Sankt Anton am Arlberg en Schladming. Op zondag 22 februari kwam de trein als UEX330 terug uit Oostenrijk.-TS

SBB Cargo verkoopt Re 482 locs

In Railhobby 492 noemden we het ter zijde stellen van de Re 474. Nu heeft SBB Cargo Schweiz alle door Bombardier gebouwde elocs Traxx F140 AC1 en AC2 verkocht. Tussen 2002 en 2005 kocht het bedrijf vijftig Re 482's, de 482 000-049. Vanaf 2010 zijn ze aan SBB Cargo International en derden verhuurd. Halverwege de levensduur werd al begonnen met de verkoop: Raildox kocht de 482 035 in 2020. Een jaar later kocht Nordic Re-finance (NRFAB) de 482 035-045 en later ook de 048 en 049 van Hamburger Rail Service (HRS). Dit bedrijf had deze twee locs in 2019 van SBB Cargo gekocht. NRFAB verhuurt de machines aan Scandinavische spoorwegbedrijven. De 482 046 en 047 werden in 2020 aan International Rolling Stock Investment (IRSI) verkocht. Nu zijn dan ook de eerste 31 (482 000-030) verkocht, maar als sale and lease back met



De door SBB Cargo Schweiz aan SBB Cargo International verhuurde Re 482 020 met een containertrein bij Kaarst Broicherseite, 18 september 2025. (foto Rob Bemelen)

NRFAB waardoor de locs bij SBB Cargo in gebruik blijven. De verkoop past in de strategie van het bedrijf om via standaardisatie van het voertuigpark door vermindering van het aantal typen locomotieven en goederenwagens de kosten met

60% te reduceren. NRFAB maakte tevens bekend af te zien van de aankoop van de Re 620. Bij de revisie van de 052 bleken de locs asbest te hebben. De in 2025 gereviseerde machine zal gesloopt worden.-HvdM





Op 18 juli 2020 passeert DB 111 174 met RE 4 (10426) Dortmund Hbf - Aken Hbf het Duitse Wickrath. (foto Marcel van Eupen)

RE13 vanaf eind 2026 met Baureihe 111

Met de dienstregelingswissel eind 2026 zou de RE13 tussen Hamm, Düsseldorf en Venlo naar Eindhoven verlengd worden. Hiervoor heeft vervoerder Start, een dochteronderneming van DB Regio, bij het Zwitserse Stadler nieuwe treinstellen Flirt 3XL besteld. Daar deze niet tijdig beschikbaar zullen zijn, zal de treindienst in de beginperiode met Ersatzzüge worden uitgevoerd. Het plan is om met een oudere Baureihe 111 uit depot Dortmund

en DB-dubbeldeksrijtuigen te rijden. Omdat deze combinatie niet geschikt is voor inzet in Nederland, zullen ze alleen te zien zijn tussen Hamm en Venlo. Demissionair staatssecretaris Thierry Aartsen gaf in februari aan dat hij hoopt dat betrokkenen out of the box kunnen denken om tot een oplossing te komen. Of dat betekent dat er ook vervangende treinen op het traject Eindhoven - Venlo zullen komen, zal de tijd leren.-MvE

Volautomatisch rijden neemt een vlucht

Siemens en Stadler berichtten op 6 februari dat met het Deense DSB een overeenkomst is gesloten voor de levering van 226 volledig auto-

matisch rijdende treinstellen, met een optie van nog eens honderd. Siemens verzorgt de elektrische installatie van de

vierdelige treinen. Stadler zorgt voor het casco, de inrichting, stoelen, airco, koppelingen en deuren. Ook de eindmontage zal bij Stadler worden uitgevoerd. De 56 meter lange elektrische treinen krijgen 120 zitplaatsen, 36 klappzittingen en 300 stapplaatsen. De stellen zijn uitgerust met het automatische treinsysteem GoA4, waarmee Siemens ook het gehele S-bahnnetwerk rond Kopenhagen zal uitrusten. De technische staat van de treinstellen wordt via Railigent X bewaakt. In de overeenkomst is een service- en onderhoudscontract voor dertig jaar opgenomen. DSB hoopt door het volautomatisch laten rijden op de S-bahn 35% meer treinen in te kunnen zetten. Levering is gepland vanaf 2032.-HvdM



Fotomontage DSB-treinstel. (foto Siemens)



Met een trein van Brig naar Wangen bei Olten rijdt loc 2019 318 bij Kandersteg de Lötschbergtunnel uit, 4 juni 2025. (foto Sander Broerse)

Einde Euro9000 bij railCare

In 2023 was het Zwitserse railCare op zoek naar hybride locomotieven. RailCare rijdt bevoorradingstreinen voor de Zwitserse distributiecentra van supermarktketen Coop, waarbij onder begeleiding gereden wordt, maar ook op aansluitingen zonder. Huisleverancier Siemens, waarvan railCare zeven Vectron-locs met last mile-module gebruikt, bleek niet

tijdig te kunnen leveren. Stadler met haar Euro9000 wel. Er zijn drie locs in gebruik genomen, die vooral op de Lötschberglijn naar Brig en de Gotthardlijn naar Mendrisio werden ingezet. Een succes werd het niet: lange tijd stonden de locs door problemen met de toelating van het nieuwe beveiligingssysteem ETCS Baseline 3 aan de kant en door kinder-

ziektes liet ook de betrouwbaarheid te wensen over. Uiteindelijk deed een aanpassing in de toelating van de locs railCare de das om. De treinen van railCare rijden maximaal 140 km/h; de Euro9000 werd voor 120 km/h toegelaten waarmee de dienstregeling net gehaald kon worden. Door twijfels bij de Zwitserse infrabeheerder over de belasting in bogen, werd de maximumsnelheid van de zes-assige, 125 ton zware loc tot 100 km/h beperkt. Voor railCare werden ze daardoor nagenoeg onbruikbaar; in februari 2026 gingen ze retour leasemaatschappij. Voorlopig huurt railCare Vectrons zonder last mile-voorzieningen bij BLS als SBB Cargo.-SB »

SIEMENS VECTRON VERVANGT STADLER EURO9000



TCS 101001 levert tractie aan de eerste GoVolta-trein (327) naar Berlijn. Kootwijk, 19 maart. (foto Harold van der Meer)

Eerste rit van GoVolta naar Berlijn

In november 2023 presenteerde zich een nieuwe spoorwegvervoerder voor reizigersvervoer; GoVolta, een dochteronderneming van reisorganisatie Flywise. Enigszins optimistisch gaf het bedrijf aan in mei 2024 van Amsterdam naar Berlijn te gaan rijden en later dat jaar naar Basel en Parijs. Het bleek niet mee te vallen om investeerders aan te trekken voor onder meer de aankoop van rijkstroken ter waarde van circa € 7 miljoen. Als ook Flywise de stekker eruit trekt, lijkt het doek definitief te zijn gevallen. De initiatiefnemers laten het er niet bij zitten en vinden uiteindelijk in Brouwer Technology en Keolis Nederland nieuwe partners.

Het probleem van de rijkstroken wordt opgelost door dertien bij de NMBS ter zijde gestelde i10-wagens aan te schaffen. Net op tijd voordat de eerste trein zou gaan rijden kon het onderhoud en het aanbrengen van kleurrijke prints door Brouwer worden afgerond. Een eerste proefrit met de TCS 101002 als trekkracht naar Bad Bentheim werd op 18 maart met succes volbracht. Een dag later was het dan zover: de eerste trein van GoVolta naar Berlijn vertrok om 08.35 uur uit Amsterdam C. In Bad Bentheim vond de locwissel plaats met Vectron 193 828 van Railpool voor het verdere traject.-HvdM

RailAdventure 103 222 verkocht aan TRI

De iconische locomotieven van de Baureihe 103 worden nog sporadisch ingezet. Waar de meeste in musea zijn aan te treffen, werd de 103 222 tot voor kort door RailAdventure ingezet. De loc moet worden gereviseerd en stond derhalve al twee jaar aan de kant. De machine is door TRI overgenomen en zal bij Baltic Port Services GmbH (BPS) in Mukran worden gereviseerd. Daar staan ook de 103 224 en 103 132. Laatstgenoemde was de eerste 103 van TRI, maar zal niet meer in dienst komen. Omdat de 103 224 van Verkeersmuseum Frankfurt in betere staat was, zijn de machines geruild waarbij de 103 132 optisch wordt opgeknapt. Bij BPS zullen de 103 222, 103 224 en 103 132 korte tijd samen te vinden zijn, waarbij



Op 10 juni 2016 heeft de RailAdventure 103 222 in Bad Schandau een DB-stuurstandrijtuig DBpbzfa opgehaald en passeert hier Königstein richting Dresden. (foto Marcel van Eupen)

de eerste twee uiteindelijk terug in dienst moeten komen. Welke kleursetting deze zullen krijgen is nog

onbekend. TRI werkt zowel met historische als eigen kleursettingen op haar machines.-MvE

Kleef en Düsseldorf: oude tijden herleven

De RheinRuhrBahn (RRB) RE10 Kleef - Düsseldorf kent al enige tijd problemen. De Lint-treinstellen hebben storingen met de deuren en airco's en scheuren in de wielbanden. Verlichting bracht het schuiven met treinstellen uit andere omlopen, maar door personeelstekorten vielen veel treinen op de RE10 uit. Na een treinstelbrand in januari gingen acht stellen uit dienst. Voor de deelstaat, het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en de reizigers was de maat vol. Naast vervangend busvervoer werd naar oplossingen gezocht. De uit Tsjechië overgebrachte Lints staan ongebruikt aan de kant. In de week van 9 februari werden proefritten met Integral-treinstellen van de Regio-bahn uitgevoerd: deze worden met machinist uitgeleend. Omdat de inzet van de Integral pas na Pasen concreet wordt, werd voor de periode van 9 maart tot 2 april



Op 10 maart passeert de duwende MZE 218 451 met de van TRI gehuurde n-rijtuigen als trein 82293 Kleef - Düsseldorf Hbf het buitengebied van Geldern. (foto Rob Bemelen)

een beroep gedaan op Lok Partner. Deze huurde een diesellocom van Manuel Zimmermann Eisenbahndienstleistungen (MZE). Op 7 en 8 maart werden met de 218 451 en drie TRI n-wagens met Wittenber-

ger-stuurstand succesvolle proefritten in trekduwbedrijf gehouden. Vanaf 9 maart worden drie slagen naar Düsseldorf gemaakt. De inzet van Lok Partner is verlengd tot 1 mei.-RB



DB Fernverkehr ICE 3neo 8035 rijdt als IC 146 Berlin Ostbahnhof - Amsterdam C langs Terschuur op 24 januari. (foto Rob Bemelen)

HST Keulen - Brussels Airport

Vanaf september 2026 verzorgt Deutsche Bahn een rechtstreekse hogesnelheidsverbinding tussen Keulen en Brussels Airport. De treinreis duurt ongeveer twee uur en wordt uitgevoerd in codeshare met Brussels Airlines, waardoor de verbinding ook een vluchtnummer krijgt. Tickets zijn beschikbaar via brusselsairlines.com en andere

verkoopkanalen. De eerste trein vertrekt op 7 september om 6:11 uur uit Keulen en stopt in Aken, Luik, Leuven en Brussels Airport en heeft als eindbestemming Antwerpen. Door de codeshare kunnen reizigers hun trein- en vliegreis in één boeking reserveren, met een gegarandeerde aansluiting bij vertra-

gingen. De integratie past binnen de strategie van de luchtvaartgroep en speelt in op de vraag naar duurzamere reisopties. Passagiers genieten van één check-in procedure, een gereserveerde zitplaats in een apart rijtuig en kunnen Miles & More-mijlen sparen. Lokaal openbaar vervoer in Duitsland is inbegrepen in het ticket.-MV »

Tijdelijk meer staalvervoer

De vraag naar staal uit Europa is de laatste jaren zwak. In Duitsland leidde dat al tot grote reorganisaties in de zo belangrijke staalindustrie; bij Tata Steel in IJmuiden stoken de hoogovens nog wel en is er momenteel meer staalvervoer dan gebruikelijk doordat klanten hun voorraden tot het maximum vullen. Vooral Rail Force One profiteert van deze extra transporten en is bijna dagelijks vanaf de aansluiting van Tata Steel onderweg, afwisselend naar Amsterdam Westhaven, Maastricht, het Duitse Hagen of bestemmingen in Polen en Tsjechië. Nieuw is dat ook LTE zich nu bij de spoorpoort van Tata in Beverwijk meldt: twee keer per maand vertrekt een trein naar Oost-Europa.-SB



Op 13 februari bracht Lineas staalwagens, voor verhuur aan RFO, naar Kijfhoek. Bij binnenkomst in Roosendaal strandde de trein, waarna Lineas 2103 en 2107 de defecte locs vervingen. Passage Dordrecht. (foto Sander Broerse)



NIAG 9 levert tractie aan sodatrein 52506 van Millingen naar Düsseldorf Reisholz. Lintorf, 25 maart 2025. (foto Rob Bemelen)

Lok Partner neemt locs van NIAG over

De nog actieve NIAG 9 (OnRail DH 1504/4; ex-DB 216 055) en de in Moers terzijde gestelde NIAG 8 (OnRail DH 1504/3; ex-DB 216 111), zijn verkocht aan Lok Partner. Beide krijgen een grote revisie waarna de eerste loc (meest aannemelijk NIAG 9) in een nieuwe kleurstelling na de zomer weer op de baan zal verschijnen. De tweede loc zal eind 2026 volgen.

Bijzonder is dat loc 8 al ruim een jaar terzijde staat en van diverse onderdelen is ontdaan. Wellicht dat na de revisie ook de UIC-nummering weer op orde komt. Bij de ombouw werden de nummers omgedraaid; kreeg de ex-DB 216 111 het nummer 80 1216 055-4 op de zijkant, de ex-216 055 werd als 80 1216 111-5 aangeduid.-RB //

NIEUW

Railhobby special Goederen over het spoor

Half juni 2026 verschijnt de nieuwe special Goederen over het spoor. We hebben de beste artikelen voor u verzameld over het vervoer van goederen per spoor. Nieuw zijn de artikelen over laadkistenvervoer, de bouw van een werkende havenkraan en een Zagro WRG in H0. Mis deze special niet!

€10,99

**BESTEL NU
MET GRATIS
VERZENDING
T.W.V. € 4,95***



*Cover onder voorbehoud

Wilt u deze special met korting ontvangen? Word nu abonnee (zie pagina 48) of ga naar Railhobby.nl/abonneren

Ga naar Railhobby.nl/goederenvervoer of vul onderstaande bon in.



Ja, ik wil graag Railhobby 495 - special Goederen over het spoor bestellen!

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

Ik wil (ook) graag (op = op):

- Railhobby 484 - Seinen en seinhuizen € 10,99
- Railhobby 473 - Special Scenery € 10,99
- Railhobby 469 - Noviteitenspecial 2024 voor € 10,99
- Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99
- Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- Railhobby 437 - NS in de jaren 80 en 90 voor € 8,99

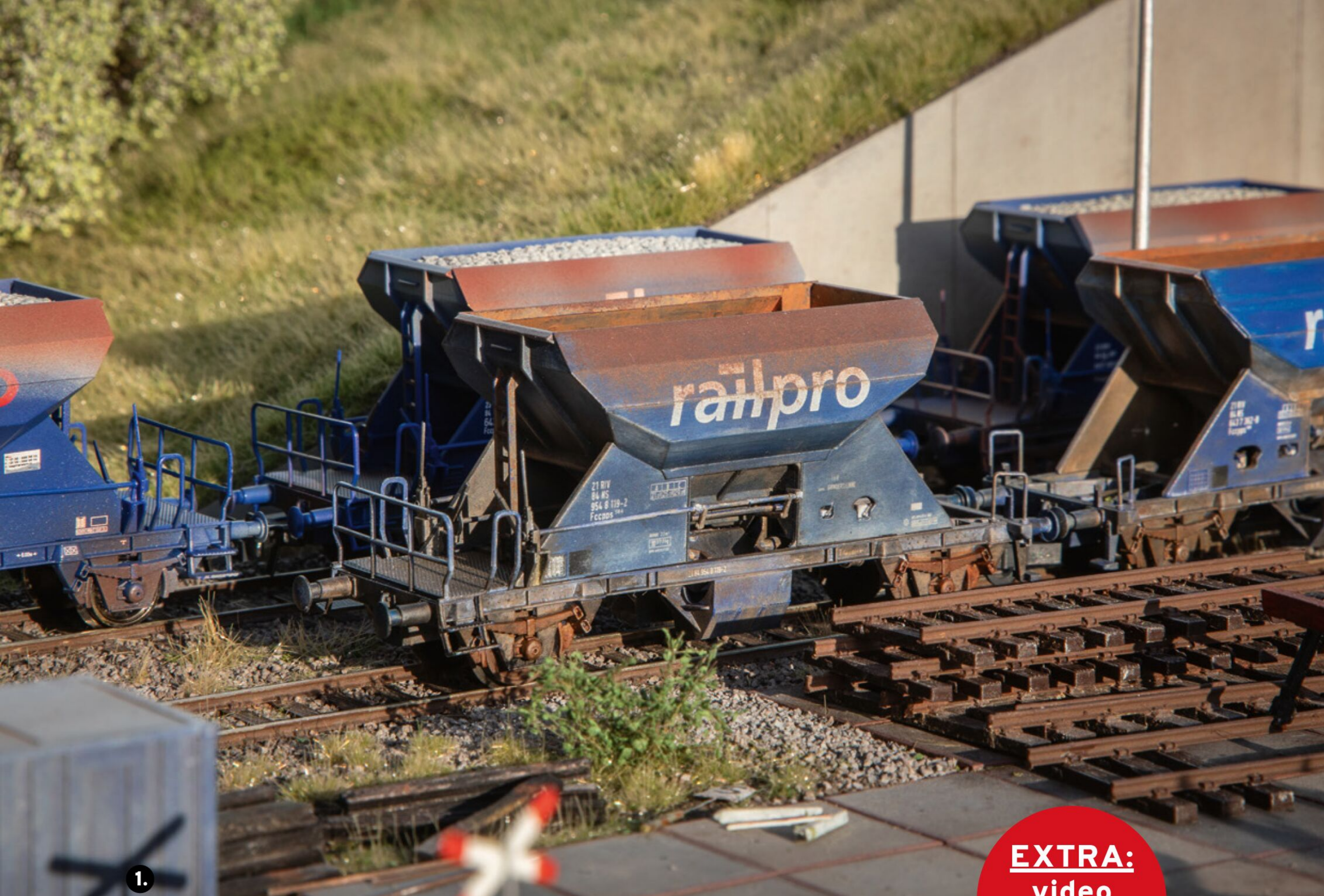
Scala Publishing BV mag het bedrag eenmalig van mijn rekening afschrijven.

IBAN: _____ Handtekening: _____

RH493

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

*Bestel Railhobby 495 vóór 28 mei 2026 en profiteer van gratis verzending in Nederland t.w.v. €4,95! De special Goederen over het spoor verschijnt half juni. Railhobby 495 bestaat uit eerder verschenen artikelen en drie nieuwe artikelen. Deze special is onderdeel van het print (+ online) abonnement inclusief specials.



EXTRA:
video
Railpro
Fccpps

Van NS naar Railpro Fccpps

DECAL TECHNIEKEN IN DE PRAKTIJK

Wie zijn modellen graag wil aanpassen naar een andere variant, kan zich richten op het zelf maken en aanbrengen van decals. In dit artikel neemt Myron van Ruijven de belangrijkste technieken met u door. Stap-voor-stap wordt het NS-logo op een Fccpps van Roco door dat van Railpro vervangen.

Het Roco-model van de Fccpps leent zich goed om ervaring in decal-technieken op te doen. De basis van dit project vormt een set van drie Fccpps'en in NS-uitvoering. Het doel is om deze wagens uiteindelijk dienst te laten doen in een lange trein van dertig Railpro Fccpps'en, dus een aantal extra nummervarianten kan geen kwaad. Wel wil ik de NS-logo's door Railpro-logo's vervangen. Voordat de metamorfose van de eerste wagen kan

beginnen, haal ik die voorzichtig uit elkaar. Demontage is geen vereiste, maar het maakt het werken wel gemakkelijker en het verkleint de kans op beschadigingen. Als de bovenbouw van de wagen los is, kan het NS-logo met fijn schuurpapier (korrel 400) beetje bij beetje weggeschuurd. Hierbij is geduld belangrijker dan kracht: het doel is om de bedrukking te verwijderen zonder de fabriekslak aan te tasten. Slechts voorzichtige, kleine bewegingen worden gemaakt, waardoor



2.

het schuren enige tijd in beslag neemt. Als het logo volledig weg is, reinig ik het oppervlak met een beetje alcohol. Dit verwijdert resten en zorgt voor een schone ondergrond voor het aanbrengen van de decal.

Tip: oefen eerst op een oud of goedkoop model. Deze methode is nooit zonder risico en de effectiviteit kan op een andere wagen of rijtuig verschillen, dus elke ervaring is meegenomen.

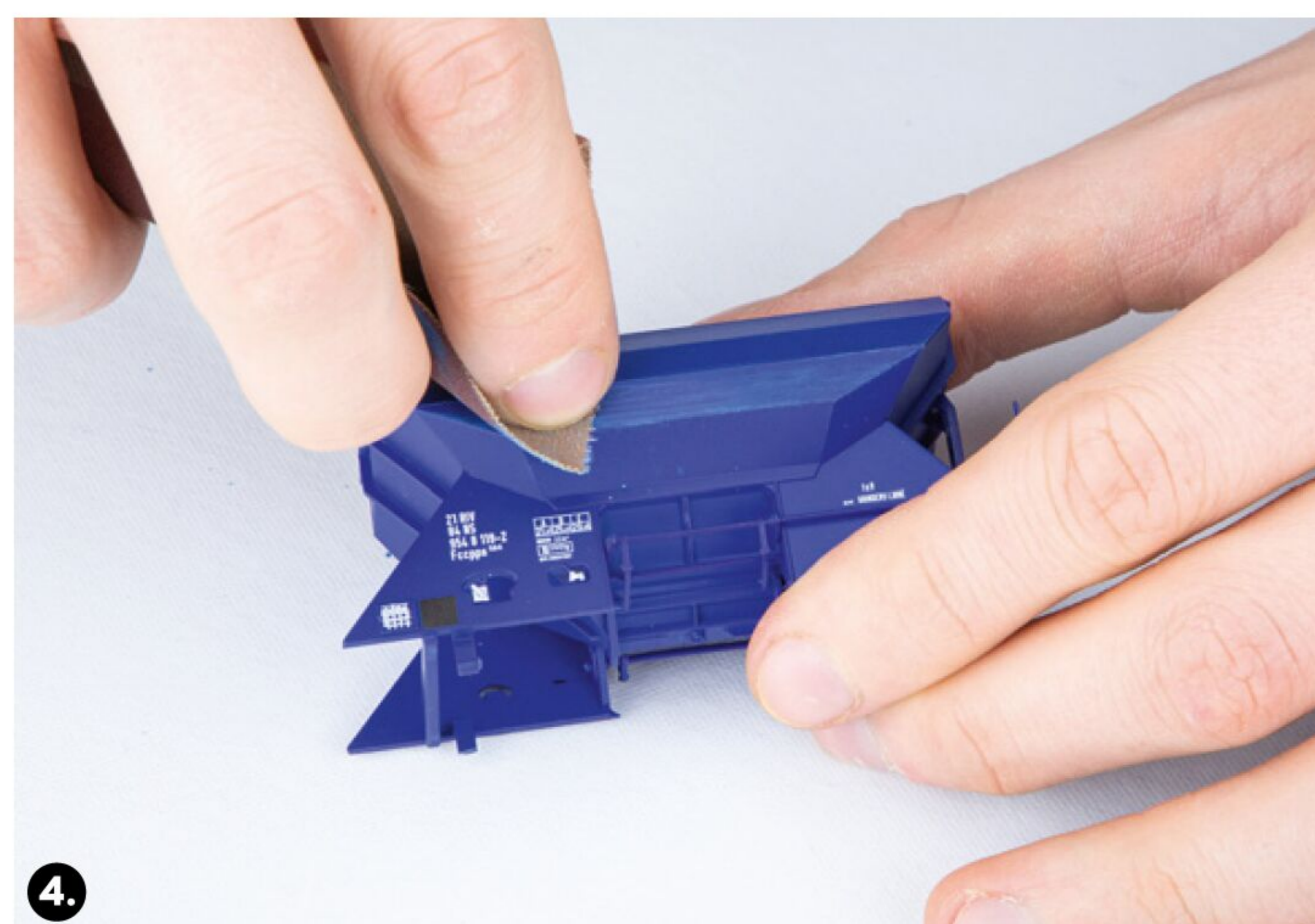
8 MICRON DECAL

Voor de nieuwe Railpro-opdruk heb ik het logo op schaal op 8 micron dun decalpapier laten printen. Dat klinkt als een detail, maar het verschil is groot: hoe dunner het decalpapier, hoe minder zichtbaar de randen zijn na het aanbrengen. En des te strakker wordt het eindresultaat. Wel is de decal wat kwetsbaarder. Bij oude Railpro-wagens verweerde het rode 'Pro' van het logo vaak, waardoor wagens jarenlang rondreden met een geheel wit Railpro-logo. Zodoende laat ik twee varianten printen: een geheel wit en een origineel wit-rood logo. De purist zou ook de wagennummers kunnen veranderen, al reden er tot minimaal 2009 Fccpps'en met zowel een Railpro-logo als NS in het wagennummer. De logo's heb ik in Adobe Illustrator op de juiste schaal gebracht. Wie zelf decals wil printen, moet rekening houden met een beperking: standaard inkjet- en laserprinters printen geen wit. Is wit onderdeel van het ontwerp (wat bij het Railpro-logo het geval is), dan ofwel printen op wit decalpapier en uiterst precies uitsnijden, of gebruikmaken van een printer met witte toner (zoals sommige ALPS-printers). Professioneel laten printen is vaak de gemakkelijkste weg en levert doorgaans mooie resultaten op. Dit »



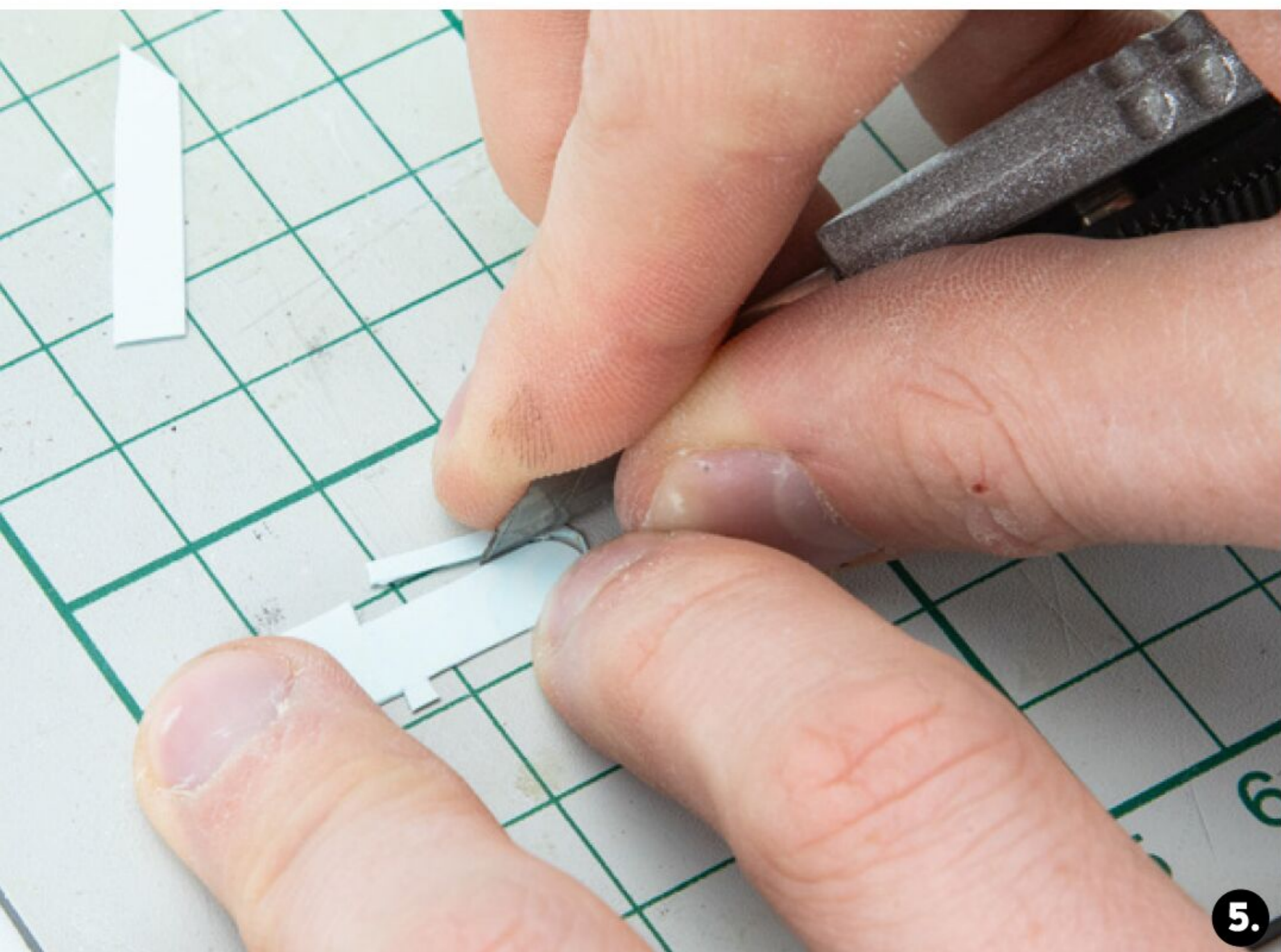
3.

GEHEEL WIT EN WIT-ROOD RAILPRO-LOGO



4.

1. Na een uitgebreide weathering staat de wagen erbij zoals ze vaak te zien waren.
2. Van NS naar Railpro. Links het originele model, rechts de aangepaste zelflosser.
3. De bovenbouw van de wagen is gedemonteerd, dat werkt gemakkelijker.
4. Met schuurpapier korrel 400 wordt het NS-logo voorzichtig weggeschuurd.



laatste is dan ook mijn keuze geweest. Het zelf printen van gekleurde decals is gemakkelijker; dat kan met een standaard inkjet-printer. Wel moeten de decals dan voorzien worden van een bescherm laag, anders zal de inkt volledig uitlopen als de decal losweekt in het water. Dit kan voorkomen worden met bijvoorbeeld Microscale Liquid Decal Film of autolak.

DECALS AANBRENGEN

Als het vel met decals eenmaal voor u ligt, dient het logo zo strak mogelijk te worden uitgesneden. Hoe strakker langs de letters, des te moeilijker zal de rand van de decal later te zien zijn. Rechte lijnen vind ik het gemakkelijkst te snijden met een scherp hobbymesje, voor rondingen gebruik ik een fijne schaar. Als het logo is uitgeknipt, laten we de decal circa twintig seconden in lauwwarm water weken. Dit zorgt ervoor dat de decal loskomt van het rugpapier. Vervolgens breng ik een drupje water aan op de plek waar de decal moet komen. Dat maakt het eenvoudiger om de decal over het oppervlak te bewegen en daarmee op de juiste plek te krijgen. Voorzichtig (en eventueel met een penseel) schuif ik het logo op zijn plek en druk ik water en luchtballen onder de decal vandaan, waardoor de decal gaat hechten. Er bestaan speciale vloeistoffen zoals Micro Set en Micro Sol die dit proces kunnen vergemakkelijken, maar in dit geval bleek gewoon water prima te werken. Micro Set is een hechtingsvloeistof die op het oppervlak van het model wordt aangestipt vóórdat de decal wordt aangebracht. Het maakt het oppervlak iets zachter en zorgt ervoor





8.

dat de decal beter hecht. Dit kan helpen om de decal iets beter te verschuiven tijdens het positioneren. Micro Sol is een vervormingsvloeistof die kan worden gebruikt nadat de decal is aangebracht. Het verzacht de decalfilm tijdelijk, waardoor het zich als een tweede huid naar het oppervlak vormt, dus ook over klinknagels, paneellijnen en andere oneffenheden. Hierdoor ziet de opdruk er minder 'opgeplakt' uit en oogt het alsof hij rechtstreeks op het model is bedrukt. Maar voor dit vlakke oppervlak was dit niet van veel meerwaarde.

DECAL FIXEREN

Na het drogen van de decal is nog een lichte rand van de decal te zien, waardoor het niet geheel realistisch en strak oogt. De oplossing: één of twee dunne lagen (matte) blanke lak. Dit maakt de randen van de decal vrijwel onzichtbaar, waardoor het logo oogt alsof het direct op de wagon is gedrukt. Bovendien beschermt de laklaag de opdruk tegen krassen en slijtage. Zonder blanke lak zou het logo binnen de kortste keren beschadigen. Het resultaat is een wagon met een strak nieuw logo. //

5. De decal wordt met een hobbyymes zo strak mogelijk uitgesneden.
6. Nadat de decal in lauwwarm water is losgemaakt, wordt het logo voorzichtig op de wagon aangebracht. Een drupje water op de wagon maakt het positioneren van het logo gemakkelijker.
7. Het resultaat na het bevestigen van de decal. Zonder laklaag zijn de randen van de decal goed te zien.
8. De avond valt op het emplacement van Crailoo, de emplacementslampen schijnen op de lege Fccpps. De wagon staat met vele soortgenoten te wachten op de volgende inzet.
9. De decal wordt met matblanke lak overgespoten. Twee lagen waren voldoende om een naadloze overgang van de decal te creëren.
10. Het resultaat als de lak is opgedroogd.



9.



10.



Bekijk de video over het aanbrengen van decals en onze andere video's op Railhobby.nl/video



NMBS reeks 62 in Nederland

BELGISCHE DIESELS EEN KWART EEUW BIJ NEDERLANDSE VERVOERDERS ACTIEF

In 1999 neemt de Nederlandse vervoerder ACTS vijf locomotieven reeks 62 van de NMBS over. Deze beginnen aan een avontuur in Nederland waar ze 25 jaar later nog steeds actief zijn. Marcel van Eupen gaat in op de levensloop.

Het in 1989 opgerichte ACTS (Afzet Container Transport Systeem) was de eerste private spoorwegonderneming in Nederland en gaat in 1998 NS Cargo (tegenwoordig DB Cargo Nederland) beconcurreren. Als in 1999 de twee containertreinen van Rotterdam naar Leeuwarden en Veendam worden overgenomen, gaat het bedrijf op zoek naar tractiematerieel. In die tijd waren er nog geen leasemaatschappijen die voor Nederland toegelaten spoorwagematerieel hadden.

De NS wilde haar concurrenten niet helpen en probeerde de terzijde staande serie 1200 snel te slopen. Via een rechtszaak werd NS gedwongen zes 1200'en aan ACTS over te doen. Vijf werden in dienst gesteld, de zesde werd pluklocomotief. Omdat de locs niet sterk genoeg zouden zijn, zocht ACTS een diesellocomotief die in combinatie met een 1200 kon worden ingezet. Dit voor het bovenleidingloze traject tussen Onnen en Veendam en tussen Kijfhoek en de destijds niet geëlektrificeerde Rotterdamse havens.



NMBS REEKS 62

Van de NMBS kon ACTS zes locomotieven reeks 62 overnemen: de 6321, 6323, 6391, 6392, 6393 en de 6290 als plukloc. Ze kwamen na revisie in dienst als 6701-6705 en konden, bijvoorbeeld bij vertrek, vanuit de 1200 worden bediend. Dat de eerste container-treinen voor Vos Logistics werden gereden was duidelijk te zien: de 6701 verscheen in zwart-oranje met grote Vos Logistics-logo's. De 6702-6705 werden in het ACTS blauw-geel gestoken waarbij de 6702, 6704 en 6705 ook grote Vos Logistics-logo's kregen. De locs hebben geen ATB, het Nederlandse treinbeveiligingssysteem, en mochten alleen met ontheffing zelfstandig worden ingezet. Begin 2002 slaat het noodloot voor ACTS toe: nadat in april de 6705 bij een aanrijding beschadigd raakt, rijden in mei de 6704 en 6703 frontaal tegen elkaar. De 6704 is zo ernstig beschadigd dat hij, na uithalen van onderdelen, in 2004 wordt gesloopt. De 6703 en 6705 gaan voor herstel naar Tsjechië. Als vervanging worden bij NMBS verschillende locs reeks 62 en reeks 55 gehuurd. De 6701 gaat in 2004 met een defect aan de kant en zal niet meer rijdend te zien zijn, de loc wordt evenwel niet gesloopt. Als de inzet van de serie 1200 in 2009 stopt, raakt de rol van de 6700 ook uitgespeeld: er is alleen nog werk in Leeuwarden waar met de container-trein uit Rotterdam gerangeerd wordt. De 6703 en 6705 worden aan de kant gezet, de 6702 is tot het laatst de locomotief van dienst in de Friese hoofdstad. Hoewel ACTS inmiddels als Husa door het leven gaat en diverse locomotieven in de nieuwe huisstijl worden

gestoken, geldt dat niet voor de 6702; deze blijft tot het einde in ACTS-kleurstelling rijden. Wanneer in 2011 de container-trein tussen Leeuwarden en Rotterdam stopt, valt het doek voor de Belgische diesels. De 6701, 6702, 6703 en 6705 worden te koop gezet.

OVERGANG NAAR LOCON BENELUX

Locon Benelux besluit eind 2011 de vier Belgische locomotieven over te nemen en ze als serie 9800 in dienst te nemen. Omdat de 6701, 6703 en 6705 defect zijn, wordt de 6702 opgeknapt en in dat jaar als 9802 in fris oranje-wit in dienst gesteld. Om de machine van radiografische bediening te voorzien - het rangeren »

1. De 6702 rijdt in opzending achter de RFO 1828 mee met kolentrein 51601 van Amsterdam Westhaven naar Sloehaven. Daar zal de dieselloc de kolentrein rangeren. 's-Hertogenbosch, 18 april 2022.
2. Op 10 mei 2008 zijn de ACTS 1254 en 6703 ter hoogte van Udenhout onderweg met de volledig beladen container-trein 60263 Leeuwarden - Rotterdam. (foto Björn Nielsen)
3. Op 27 december 2008 staat de ACTS 6701 op het emplacement Rotterdam Waalhaven te wachten op betere tijden. Die tijden zouden echter nooit komen.

DE REEKS 62 LOCOMOTIEVEN KREGEN NOOIT ATB INGEBOUWD



zou daarmee efficiënter worden - vertrekt hij al snel naar Duitsland. Pas in 2013 keert de loc terug, maar het inbouwen is niet gelukt. Intussen blijken de locs op slechts enkele plaatsen door Locon gebruikt te kunnen worden; de andere drie worden derhalve niet opgeknapt. Na een korte stalling in Lage Zwaluwe, wordt de 9802 in 2013 naar Vlissingen overgebracht om bij diverse bedrijven in de havens te worden ingezet voor het plaatsen van kolen-, ketel-, auto- en schuifwandwagens. Dit avontuur eindigt als Locon in 2017 failliet gaat.

RAIL INNOVATORS GROUP

De ex-NS serie 1800 en de ex-NMBS-diesel locomotieven 9800 worden door de Rail Innovators Group via de curator uit de boedel van Locon Benelux overgenomen. De locomotieven worden ondergebracht bij het materieelonderdeel RailReLease van de groep. Uiteindelijk komen vijf 1800'en rijvaardig op de baan waarbij de 9802 weer als 6702 wordt aangeduid. De huurlocomotieven worden ingezet door vervoerder RFO, onderdeel van de Rail Innovators Group. De drie niet-rijvaardige 9800'en worden verkocht aan Jacko Fijn Techniek. Na een onderhoudsbeurt is de 6702 in 2018 rijvaardig en doet tot midden 2021 dienst in de oranje Locon-outfit met aanvankelijk Locon-logo's en nummer 9802. Bij het groot onderhoud in 2021 bij Shunter in Rotterdam krijgt de machine de grijze huisstijl van RFO. De zwarte banen zijn een verwijzing





7.

naar de geel-groene van NMBS. De 6702 is regelmatig te zien in de havens van Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam en Vlissingen; ook wordt hij ingezet voor autotreinen van Amersfoort naar Leusden en voor het rangeren met containertreinen in Blerick. Voor RFO is het een voordeel dat de 6702 in opzending kan worden meegenomen. Rangeren met deze loc is een stuk voordeliger dan daarvoor een G2000 of G1206 te huren. Overigens worden de ex-NS rangeerlocomotieven serie 600 van RFO niet in opzending meegenomen. De laatste jaren is de 6702 regelmatig langdurig defect, maar is op het moment van schrijven inzetbaar en rijdt doorgaans treinen tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk. »



8.



9.



10.

4. Nadat de 9802 als 6702 overging naar RFO, reed hij nog lang in Locon-kleuren. Zo zien we op 23 juni 2019 de 1829 en 6702 met autotrein 46269 van Kijfhoek naar Decin Biezemortel passeren.
5. Na aanschaf schilderde Locon zijn locomotief in de eigen kleuren. De fris oranje 9802 staat op 30 maart 2023 in Moerdijk.
6. De ACTS 6702 rangeert in Leeuwarden de containertrain naar Rotterdam. Inmiddels komen de NMBS-kleuren weer tevoorschijn, 3 juni 2010. (foto Björn Nielsen)
7. Op 3 mei 2018 staat de RXP 6703 nog strak in de lak als hij met een RTS-kettinghor het aan de spoorlijn Dordrecht - Roosendaal gelegen Oudenbosch passeert.
8. Op 26 mei 2018 was de 6703 te gast op de ZLSM-dieseldagen. De loc nadert met trein 221 Kerkrade - Simpelveld het laatstgenoemde station.
9. Op 30 december 2021 brengt de RFO 6702 een beladen BLG-autotrein naar de in Leusden gevestigde importeur.
10. Op 28 oktober 2018 is RFO 6702 in complete Locon-uitvoering in de Amsterdamse Westhaven bezig een containertrain naar het Italiaanse Melzo uit te halen. (foto Harold van Eupen)



11.

JACKO FIJN TECHNIEK

Jacko Fijn Techniek (JFT) is gespecialiseerd in onderhoud en verhuur van locomotieven. Het bedrijf neemt in 2017 de 6701, 6703 en 6705 van de Rail Innovators Group over. De 6703 is als eerste rijvaardig en wordt aan RailExperts verhuurd die de loc in de winter van 2017/'18 inzet om skitreinen in Amsterdam te rangeren. RailExperts is zo tevreden over de rangeerlocomotief dat men in 2018 tot koop overgaat. De 6705 wordt in 2019 door JFT aan RailExperts verkocht. De al sinds 2004 terzijde staande 6701 wordt door JFT van de laatste bruikbare onderdelen ontdaan en gaat in 2020 naar de sloper. Hiermee komt een einde aan de Belgen bij Jacko Fijn Techniek.

RAILEXPERTS

Wanneer RailExperts (RXP) in 2018 de 6703 van JFT overneemt, ziet de loc er na een schilderbeurt weer als nieuw uit. De eigenaar van RailExperts heeft een link naar ACTS, reden om locs die uit dit tijdperk stammen in ACTS-kleuren te schilderen, maar wel met RXP-opschriften. Begin 2018 wordt de locomotief door RXP ingezet bij werkzaamheden en een museumdag in Zuid-Limburg. Vanaf de zomer tot op heden wordt de loc verhuurd aan vervoerder LTE om in Euro-poort treinen van het emplacement naar de terminal van P&O te brengen. Incidenteel wordt de loc gebruikt om graantreinen bij de naburige graanterminal te lossen. In 2022 was de inzet bij LTE voorbij en werd de locomotief enige tijd door RXP zelf ingezet. Later is de loc tot in 2025 aan Main Trail Logistics verhuurd voor rangeerwerk op de containerterminal in Gekkengraaf bij Venlo en later in Moerdijk. In de loop van 2025 is de loc ingehuurd door RFO vanwege het defect aan hun 6702. Toen die weer op de baan kwam, was de inzet ten einde. In 2019 koopt RailExperts ook de 6705 van Jacko Fijn Techniek. Het idee is om de locomotief rijvaardig te maken, maar dat is er nog niet van



12.

DE ACTS TIJDEN HERLEVEN BIJ RAILEXPERTS



13.



14.



15.

gekomen. De oude Belgische diesellocomotieven rijden inmiddels 25 jaar in Nederland. Van de oorspronkelijke vijf machines zijn er drie overgebleven waarvan er op dit moment twee rijvaardig zijn. Gezien de recente onderhoudsbeurten zullen ze nog enige tijd actief blijven. Wie had dat kunnen denken toen ze in 1999 aan hun reis uit België begonnen. De weinig beschikbare en vaak ook dure dieselrangeerlocomotieven maken dat de oude types rangeerlocomotieven in Nederland nog niet gemist kunnen worden. Zo worden ook nog dagelijks ex-NS 600'en en ex-DB V 60'en door diverse maatschappijen ingezet.

REEKS 62 IN MODEL

De reeks 62 is ook bij modelspoorders populair en door twee fabrikanten in model uitgebracht. Hoewel Roco het basismodel al jaren voorhanden had, duurde het vrij lang voor Nederlandse varianten op de markt kwamen. Uiteindelijk zijn de ACTS 6701, 6703 en 6705 verschenen alsook de Locon 9802. Door B-Models zijn de RFO 6702 en de Main Trail Logistics 6703 uitgebracht. //

- 11. De RFO 6702 passeert op 29 oktober 2021 met VTG-onderlossers een zijkanaal in de Amsterdamse Westhaven. (foto's 11 & 12 Harold van Eupen)
- 12. Na de aanrijding in 2002 stond de 6704 enige tijd in de havens van Dordrecht terzijde. Hier werd de loc van bruikbare onderdelen ontdaan, 31 mei 2004.
- 13. Door een defect aan de eigen 'Belg', huurde RFO de 6703. Op 6 maart 2025 is deze bij Moerdijk onderweg naar het gelijknamige industrieterrein met een vol beladen containertrein uit het Poolse Katy. (foto Björn Nielsen)
- 14. Op 1 november 2025 reed de RailExperts 6703 met een gezelschapstrein zowel naar Oosterhout als Moerdijk. Hier zien we de trein tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk.
- 15. DE door ATCS gehuurde 5526 arriveert op 29 april 2003 op zijn bestemming de Maasvlakte in Rotterdam.

NMBS	ACTS	Locon	RailReLease/RFO	Jacko Fijn Techniek	RXP	Opmerking
6290	6290*					voor onderdelen
6321	6701	6701*	6701*	6701*		sloop 18 maart 2020
6323	6702	9802	9802/6702°			
6391	6703	6703*	6703*	6703	6703°	
6392	6704					sloop 22 oktober 2004
6393	6705	6705*	6705*	6705*	6705*°	

* wel in eigendom maar niet ingezet

° huidige eigenaar



EXTRA:
video
Ae 6/8
205

1.

**VOORBEELD
& MODEL**

BLS Ae 6/8 207

TWEEDE BOUWSERIE MET TWEE STROOMAFNEMERS ALS MÄRKLIN H0

Begin 2025 verraste Märklin en Trix liefhebbers van Zwitserse spoorwegen met de historische BLS Ae 6/8. De eerste door Göppingen uitgebrachte bruine loc van de Berg-Lötschberg-Simplon-Bahn. Komen de specificaties van het H0-model overeen met het voorbeeld, destijds de sterkste Zwitserse locomotief?

De eerste serie van de BLS Ae 6/8, de locs 201-204, werden als Be 6/8 van 1926 tot 1929 door het Italiaanse Ernesto Breda (mechanische deel) en Société Anonyme des Ateliers de Sécheron in Genève (SAAS) (aandrijving) gebouwd. De BLS wilde af van de tot dusverre toegepaste stangenaandrijving. De in dezelfde periode voor de SBB voor de Gotthardlijn ontwikkelde Ce 6/8 II 'Krokodil' had stangenaandrijving. Door het dubbelspoor op de Gotthard en de veelheid aan overloopwissels konden sneltreinen de tragere goederen-

treinen inhalen, waardoor een tempo van 35 km/h voldoende werd geacht. De BLS wilde voor haar enkelsporige en even zo steile berglijn een goederentreinlocomotief die 75 km/h kon rijden. Bij aflevering waren de 20.260 mm lange machines de sterkste Zwitserse locomotieven; in 1939 werd de serie Be 6/8 in Ae 6/8 hernoemd. De 205 was met andere SLM-locs op de Landesausstellung van 1939 in Zürich te zien. De tweede serie, genummerd 205-208, werd van 1939 tot 1942 door de Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) met elektrische



2.

uitrusting van SAAS gebouwd; deze kreeg de alom geprezen ronde fronten. Bij de locs van de tweede bouwserie kon de machinist zitten, een novum bij alle Zwitserse spoorwegmaatschappijen. In 1943 werd de geschilderde tekst Bern Lötschberg Simplon gewijzigd in BLS, uitgevoerd in verchromde letters.

Remweerstand

Vanaf 1951 zijn de remweerstand ten koste van één stroomafnemer van de machineruimte naar het dak verplaatst. Tevens zijn toen de voetplaten op de fronten verwijderd; door het ontbreken van handrails was het belopen tijdens de rit een hachelijke onderneming. De eerste bouwserie werd in 1955 en 1956 in de BLS-werkplaats in Spiez aan de vervolgserie aangepast, zo verdwenen de rechthoekige fronten en de tweede stroomafnemer waarover de eerste serie beschikte. De Ae 6/8, asindeling (1'Co)(Co1'), beschikt over twaalf motoren (twee per as) waarmee ze treinen tot 510 ton met 50 km/h op de 27‰ steile hellingen van de (tot 1992) enkelsporige Lötschberglijn konden trekken. De drijfwielen hebben een diameter van 1350 mm, de loopwielen meten 960 mm. De asafstand tussen het voorste en middelste drijf wiel is 2200 mm, dat naar het achterste drijf wiel 1900 mm en tussen het loopwiel en voorste drijf wiel 2600 mm. De cabinedeur is links in het ronde front geplaatst (de machinist »



3.

1. BLS Ae 6/8 205 met excursietrein op de in 1911 gebouwde Bietschtalbrücke richting Brig, 18 januari 2015. (foto Amin Schmutz, BLS)
2. De linkerkant van de 207. Tot het verplaatsen van de weerstanden zijn beide zijwanden identiek.
3. Door de cabineverlichting is de stuurtafel goed zichtbaar. De Signum-magneten zijn aan het draaistel bij cabine 2 bevestigd.
4. De BLS Ae 6/8 207 is met een goederentrein van Brig naar Spiez onderweg.



4.



zit rechts) zodat de loc slechts twee deuren heeft. Bij aflevering waren de daken in een lichte kleur geschilderd, door de vervuiling werd dit in zilverkleurig gewijzigd. De draaistellen en baanruimers zijn altijd antracietkleurig gebleven.

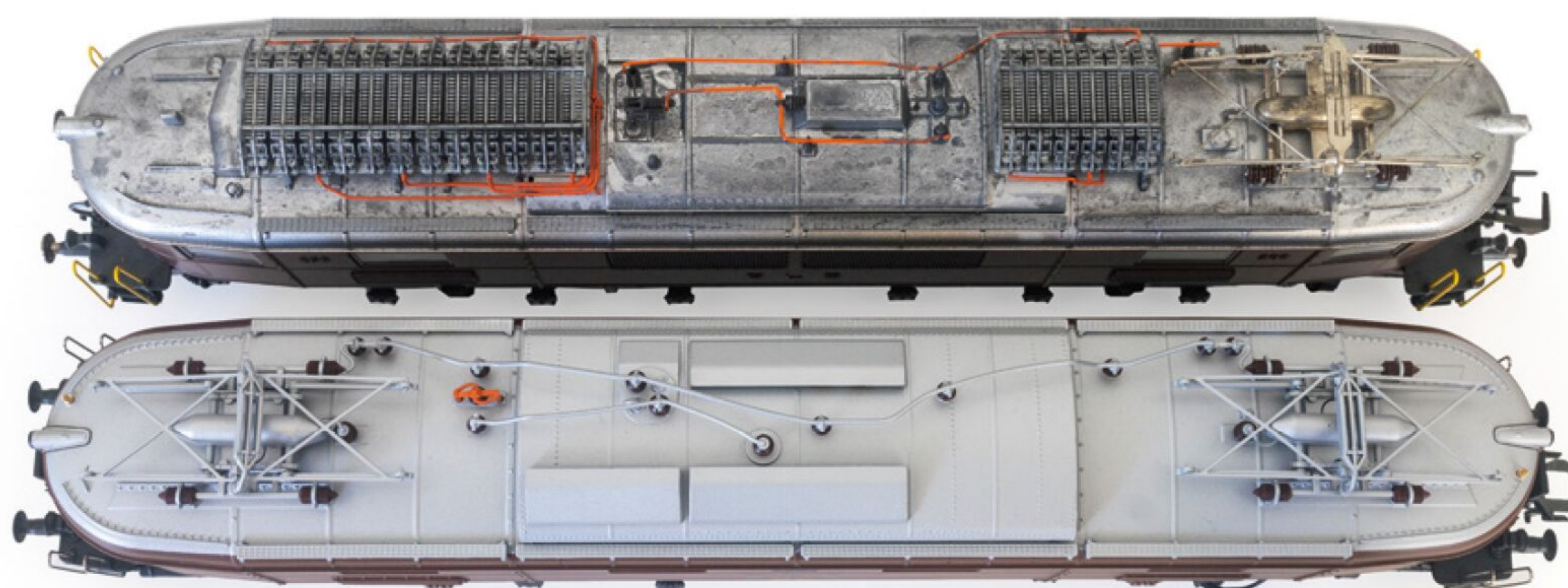
Modernisering

Van de 140 ton zware en 4415 kW sterke locomotieven had de eerste bouwserie bij aflevering een maximumsnelheid van 75 km/h; bij de van 1960 tot 1964 in depot Spiez doorgevoerde modificaties is deze naar 100 km/h verhoogd. Op de 27‰ steile enkelsporige lijn bleken

de door een Ae 6/8 met 50 km/h getrokken treinen de snellere reizigerstreinen meer en meer in de weg te zitten. Een Sfr 300.000 per loc kostende ombouw - zo werden nieuwe motoren ingebouwd en de bladveren door rubberblokken vervangen - ging het tempo met treinen van 600 ton bergopwaarts naar 75 km/h. Bij de modernisering werden ten koste van één van de zijgangen, de middelste ramen door roosters vervangen. De locs waren incidenteel ook voor zware reizigerstreinen te zien. De Ae 6/8 201 ging in 1977 als eerste buiten dienst, in 1995 volgde de laatste. Van de BLS Ae 6/8 zijn twee locs bewaard gebleven, beide zijn inmiddels weer rijvaardig: de Ae 6/8 205 is ondergebracht bij BLS Historic in depot Burgdorf, de 208 ging naar Swisstrain en staat in Payerne.

Model

Van de BLS Ae 6/8 zijn in H0 door Roco vanaf 1994 de 205, 206, 207 en 208 uitgebracht (alle met dakweerstand en dus één stroomafnemer), de Be 6/8 201 en 204 door ACME. De door Fulgurex, Metropolitan en Roxy geproduceerde messing modellen stonden in verschillende uitvoeringen en met andere locnummers in de catalogus. In schaal N is de BLS Ae 6/8 geproduceerd door Fulgurex, Hobbytrain, Lematec en Metropolitan. De BLS Ae 6/8 207 is in 1941 met fabrieksnummer 3769 door SLM aan de BLS geleverd. Het Märklin-model arriveert uitstekend verpakt. In de transparante uitklapbare binnenbox zijn voor de





8.

draaistellen en loopwielen aparte kunststof houders geplaatst. Het dak wordt door vilt en folie beschermd, met uitsparingen voor de beide stroomafnemers. Daarnaast zijn op de uitklapbare delen van de box stukjes rubber geplaatst die tegen de ronde cabines drukken. »



9.

5. De Märklin 207 met bladveren en de Roco 208 met rubber blokken. In beide locs is een machinist geplaatst.
6. BLS Ae 6/8 208 met een uit stalen rijtuigen bestaande trein in station Kadersteg, 18 augustus 2012. (foto's 6 & 11 Jeroen Seyffer, BLS)
7. Met het op het dak plaatsen van de remweerstand is de daktuin aanzienlijk gewijzigd. Het dak van de Roco-loc is geweatherd.
8. De BLS Ae 6/8 208 van Roco en de met twee stroomafnemers uitgeruste 207 van Märklin.
9. Driepunts frontsein. De luchtslangen moeten nog worden aangebracht.
10. De cabineramen hebben handgrepen en een zilverkleurige streep. Die attendeert de machinist dat het raam dicht is als hij of zij langs de trein wil kijken.
11. BLS Ae 6/8 205 met BLS EW I-rijtuigen, 18 augustus 2012.



10.

11.





12.

CABINES MET PLANKEN VLOER EN ALUKLEURIGE STRIP



13.

Loopwielen

Om een machinist te kunnen plaatsen dient de metalen kap door het lossen van vier kleine schroeven te worden afgenomen. De kap bevat geen elektrische componenten, dus zijn er geen stroomdraden of contactpunten die het terugplaatsen moeilijk maken. De centraal geplaatste motor met twee vliegwheels drijft via cardanassen op beide draaistellen de buitenste assen aan. Een buffercondensator houdt de loc bij korte stroomonderbrekingen op spanning. Alle loopwielen hebben zijdelings enige speling. Conform het voorbeeld zijn alle wielen spaakwielen. Door het hoge gewicht van het model (598 gram) en de vier antislipbanden (op de binnenste wielen van beide draaistellen) is de trekkracht voor een goederentrein met dertig assen (vijftien tweeassige gesloten goederenwagens) op een helling van 25‰ meer dan voldoende. Ook op het rijgedrag over complexe wisselstraten met bogen en tegenbogen is niets aan te merken.

Stroomafnemers

De (niet-functionele) stroomafnemers hebben af fabriek een smal Zwitsers schuitje; als deze bij wat ruim opgehangen bovenleiding de rijdraad zou missen, kunnen meegeleverde brede schuitjes op de smalle worden geklemd. De daktuin is eenvoudig doch compleet weergegeven, de stroomafnemers hebben de kleur van het dak en boven beide cabines is een messingkleurige fluit geplaatst. Als de loc altijd één kant op rijdt, kunnen na het verwijderen van de beugelkoppeling, de remslangen en een schroefkoppeling worden geplaatst. De aan het draaistel



14.



15.

RONDE FRONTEN BIJ DOOR SLM GEBOUWDE 205-208

bevestigde baanschouwer wordt niet door een dichte versie vervangen; daar deze iets naar achteren onder de bufferbalk zit, is de opening amper zichtbaar. De filigreine handgrepen bij de trappen zijn van metaal, de deurgrepen zijn zilverkleurig aangezet, de ruitwissers, twee per cabine, apart gemonteerd. De cabine-nummers zijn op de onderkant van de opgeklapte voetplaten vermeld.

Cabine

De ruime en voorbeeldgetrouw uitgevoerde cabines zijn gedetailleerd en meerkleurig weergegeven. De vloer heeft een imitatie van planken, op de zijramen is de alukleurige streep aangebracht, zelfs de handrem op de lindengroene stuurtafel is aanwezig. Puristen kunnen deze zwart maken, het handwiel van de schakelkast is dat al. Conform het voorbeeld zweven de cabines vanaf het voorste drijf wiel boven het draaistellen. Door de grote ramen van de machineruimte is een in grijs en in reliëf uitgevoerd interieur zichtbaar. De bij het voorbeeld verchromde letters BLS op de zijwanden zijn bij het model in reliëf weergegeven. De twee treden tellende trappen aan weerszijden van de bordessen maken deel uit van de gedetailleerd weergegeven kunststof draaistelframes en belemmeren ook bij bogen met een radius van 360 mm de vrije loop van de loopwielen van de 232 mm lange loc niet. Met deze lengte is het model exact op schaal. De weinige opschriften zijn loepzuiver, de 207 heeft op 28.4.46 in Spiez revisie gehad. Met de MS2, CS2 en CS3 kunnen 28 functies worden geactiveerd, waaronder »

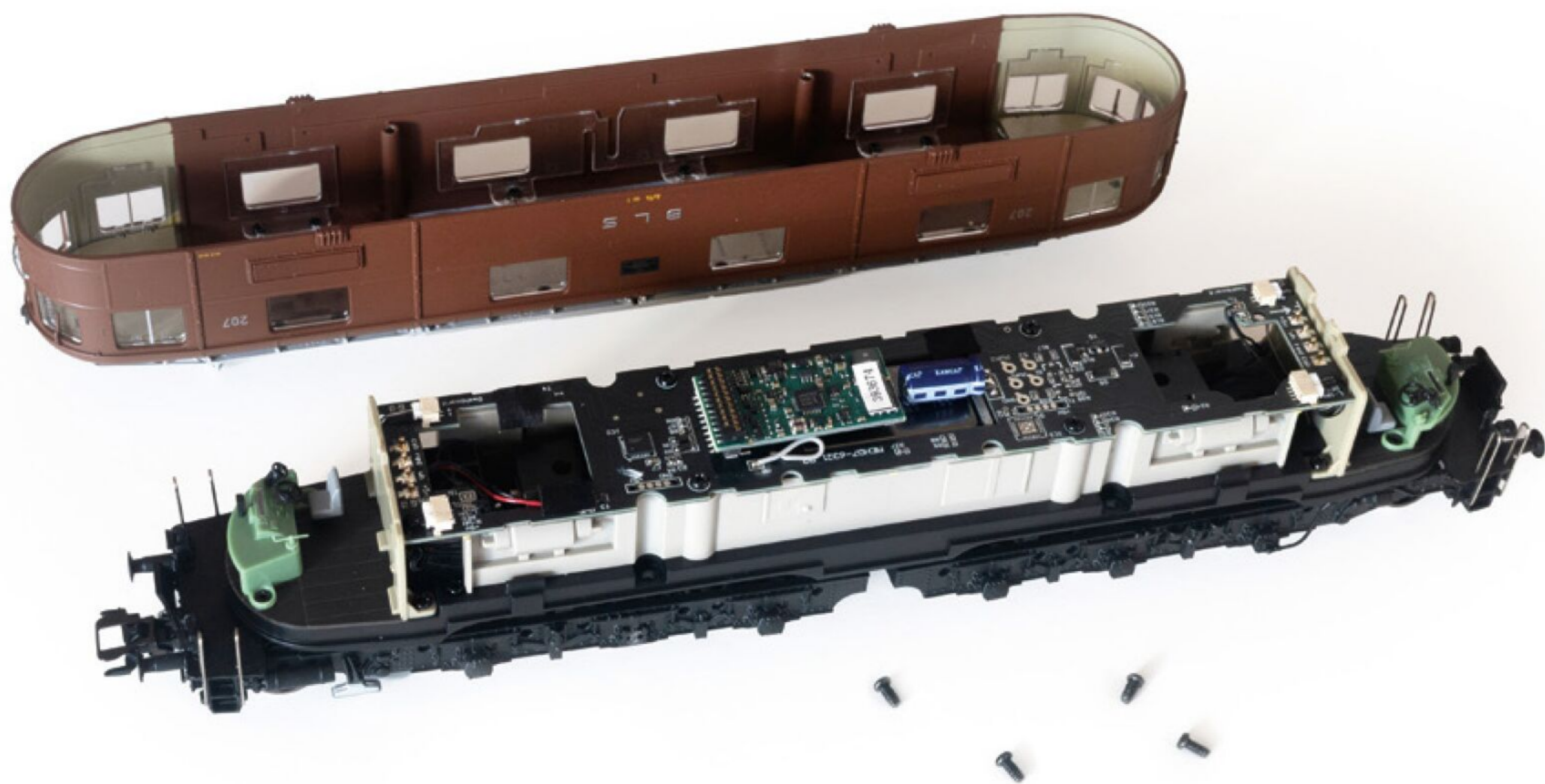


16.

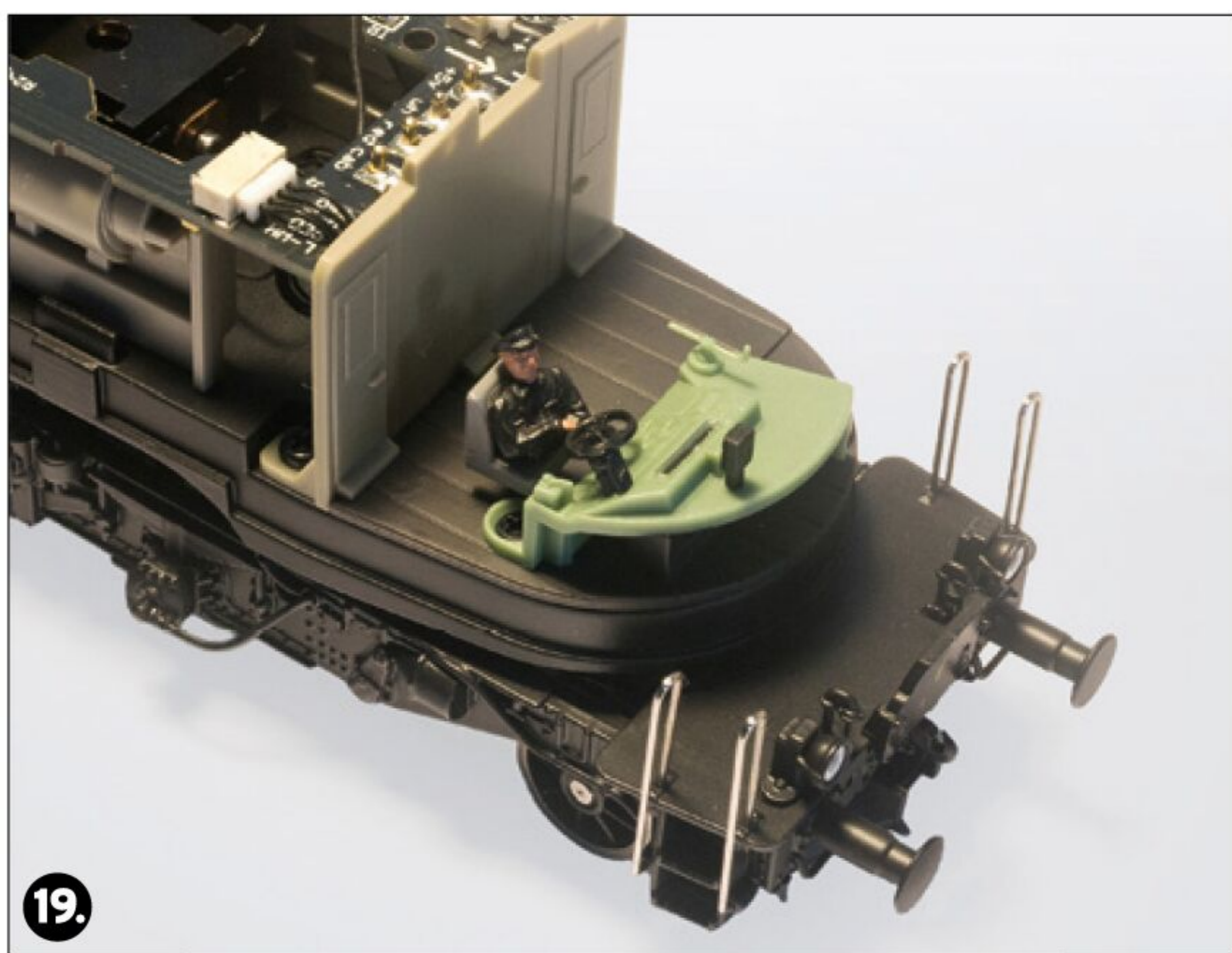


17.

- 12. Bij het plaatsen van de weerstanden op het dak zijn aan een kant de middelste ramen verwijderd en grote luchtroosters geplaatst.
- 13. Maximale uitslag van het draaistel; de lage frontseinen schijnen zoals bij een Citroën CS (enigszins) met de bocht mee.
- 14. De Ae 6/8 207 heeft twee zijgangen, de lampen in de machineruimte zijn ontstoken.
- 15. De daktuin van de Ae 6/8 207 is simpel maar compleet.
- 16. Ook in een 360 mm-boog hebben de trappen alle ruimte.
- 17. Rood sluitsein en brandende cabineverlichting.



18.



19.

de verlichting van de cabines, stuurtafels en de machine-ruimte, rangeersein en rood sluitlicht. Märklin H0, BLS Ae 6/8 207, artikelnummer 38680, Trix 25680, € 569, tijdperk III. Het H0-model kent met de nauwgezet doorgevoerde detaillering en perfecte rijeigenschappen alleen pluspunten. Het enige minpuntje zou de afwezigheid van een machinist kunnen zijn, maar bedenk dat in afgestelde locs niemand zit. De tijd zal leren of Göppingen ook met de BLS Ae 6/8 met dakweerstand zal komen. //

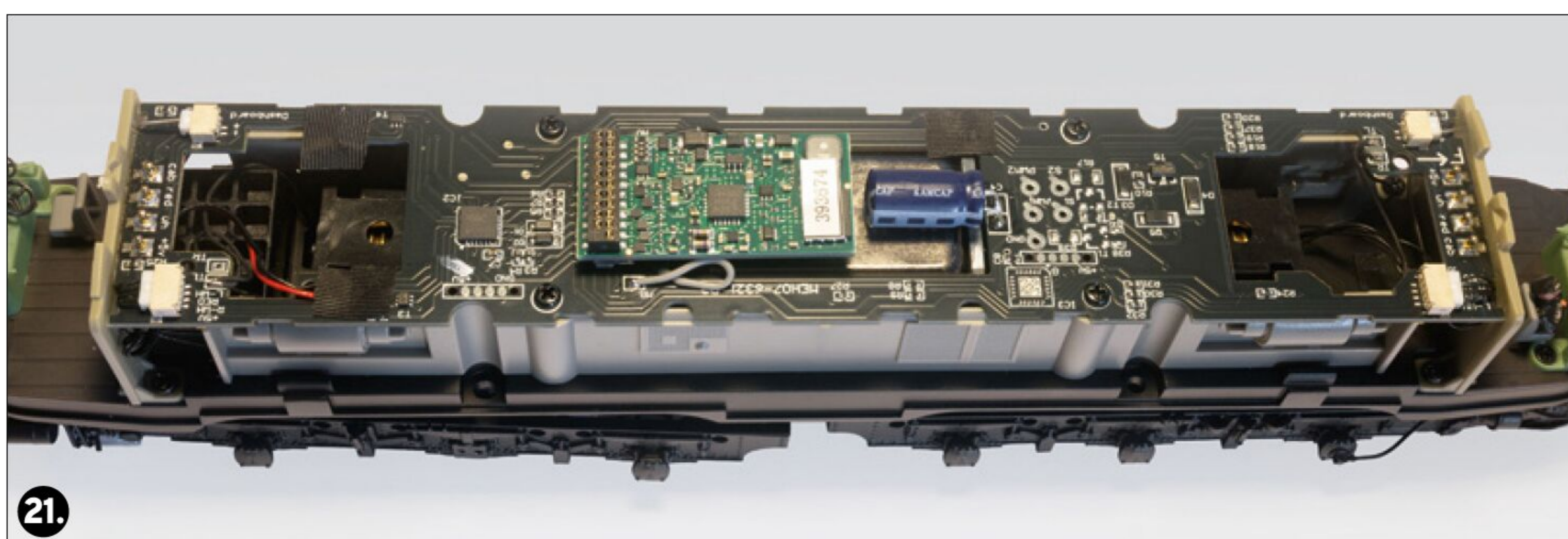


Bekijk de video van Ae 6/8 205, Swisstrain en onze andere video's op Railhobby.nl/video



20.

- 18. Het binnenwerk van de loc is strak vormgegeven, voor de cabines is alle ruimte. De cabinewanden zijn door Märklin crèmekleurig gespoten.
- 19. De machinist is achter zijn gedetailleerd weergegeven stuurtafel gezet.
- 20. De nieuwe Ae 6/8 207 zal zich bij zijn bruine collegae, BLS Ae 6/8 208 (Roco), BLS Ae 8/8 250 (HAG), BN Re 4/4 169 (Lima) en BLS Re 4/4 193 (Lima), snel thuis voelen.
- 21. De smeerpunten zijn door de uitsparing in de printplaat bereikbaar.



21.

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



Cover onder voorbehoud

Special 495 - Goederen over het spoor

Half juni verschijnt de nieuwste Railhobby special, dit jaar met het thema Goederen over het spoor. We hebben de beste artikelen voor u verzameld over rolbokken, houtvervoer, VAM-overlaadstation en coils. Nieuw zijn de artikelen over laadkistenvervoer, de bouw van een werkende havenkraan en een Zagro WRG in H0. Kijk voor meer informatie op pagina 17. Heeft u geen specials in uw abonnement en wilt u deze special niet missen? **Upgrade dan uw abonnement op Railhobby.nl/ upgraden of bestel de uitgave op Railhobby.nl/goederenvervoer**



FOTO: PRORAIL / STEFAN VERKERK

Flitscamera's ProRail succesvol

Sinds de invoering van de flitscamera's bij spoorwegovergangen door ProRail in februari 2024 is het aantal overtredingen gedaald. Bij sommige overgangen tot wel 60%, een mooi resultaat. Dertig van de geplaatste camera's staan inmiddels aan voor handhaving, met als doel gevaarlijk gedrag zoals het negeren van rode lichten en dalende bomen tegen te gaan. De daling is niet overal gelijk, bij een klein deel van de overwegen is nog geen gedragsverbetering zichtbaar.

Volg Railhobby op social media!

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

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

FOTO: LAURA BRUSSAARD



Crowdfunding Spoorwegmuseum

Er verschijnen de laatste tijd regelmatig berichten over de financiële situatie van het Spoorwegmuseum. Zonder subsidie moet het museum haar deuren sluiten. De Utrechtse gemeenteraad heeft op 26 februari 2026 unaniem een motie van de politieke partij LINK aangenomen om het museum te hulp te schieten. In navolging daarop is LINK, samen met het museum, de crowdfundingactie 'Houd het Spoorwegmuseum op de rails' gestart. Het doel is om € 100.000 op te halen voor educatieve publieksprogrammering. **Kijk voor meer informatie en doneren op Spoorwegmuseum.nl**

Fietsers van de PANZER-SHOP

RIJDENDE EN STILSTAANDE FIETSERS

Adverteren doet begeren en ook Rob Mooij was door een advertentie op de Panzer-Shop geattendeerd. Om te zien hoe de levering zal gaan, heeft hij daar als 'mystery guest' een bestelling geplaatst. Geen treinen, maar fietsen in Railhobby.



1.

Na de aanvankelijk in 3D geprinte modellen en figuren naar militair voorbeeld, heeft Panzer-Shop zijn assortiment uitgebreid met civiele modellen in meerdere gangbare modelspoor schalen. Bij mijn redelijke gevulde digitale winkelwagentje, kon ik een set fietsers (artikelnummer PSNL187F01, schaal H0, € 16,99) niet laten lopen. In het algemeen kennen de modellen van deze producent ondanks de hoge detailgraad weinig losse onderdelen en zijn ze nagenoeg gebruiksklaar. Bij de bestelde fietsers is iets meer voorwerk nodig. Op de manier waarop de fietsers geleverd worden, is goed

zien dat bij 3D-printen een doordacht printontwerp essentieel is. Door het meeprinten van de kooi zijn de fietsers goed tegen transportschade beschermd.

RESIN

Panzer-Shop werkt bij het 3D-printen met resin. Na het printen worden de onderdelen gehard. Dat betekent dat correctief buigen, zoals bij polystyreen, niet mogelijk is. Wel kunnen kromme delen door ze in warm water te leggen gecorrigeerd worden. Waar bij spuitgieten de onderdelen aan een gietboom zitten, staan deze bij 3D-printen op een basisplaat. Bij kleine

onderdelen, zoals bij de fietsers, zijn voor de printtechniek allerlei tijdelijke steunpoten ('support') nodig. Deze zijn met een kleine zijsnijtang relatief makkelijk verwijderen, maar geeft het geheel aanvankelijk een nogal surrealistisch beeld. Dat wordt door de meegeprinte transportbescherming (de kooi) versterkt. Om te kunnen bepalen hoe ik de fietsers het beste kan behandelen, heb ik de transportbeveiliging met de Dremel losgezaagd. Het vrijkomende hekwerk gaat voor hergebruik in de rommeldoos. De figuren blijken ieder apart op een soort eilandje te staan. Door de eilandjes van elkaar te scheiden, zijn de figuren van alle kanten goed te zien en vast te houden. Doe dit met beleid: de basisplaat is weliswaar goed te zagen, maar de kunststof is vrij hard en kan gemakkelijk breken.

WITTE BANDEN

Het schilderen geeft weinig problemen. Het lastigste zijn de figuren waarbij er twee personen op één fiets zitten. Tussen de figuren is weinig ruimte, dus voor- »



1. De fietsers zijn los van de printvoet en op doorzichtig folie geplaatst.
2. De tien fietsers gevangen in de transportbescherming.
3. Zonder transportbescherming is beter te zien wat de print bevat.
4. Een uit de print gezaagd figuur. Na het wegknippen van een enkele ondersteuning is het beschilderen redelijk eenvoudig.
5. De figuren zijn geschilderd en staan nog met de steunpootjes op de basisplaat. Merk op dat van enkele eilandjes door het scheiden hoekjes zijn afgebroken.

TEKST & FOTO'S: ROB MOOIJ



EILANDJES ALS BASIS VOOR DE FIGUREN



6.



7.

zichtigheid en een fijn penseel zijn hier geboden. Qua kleurgebruik kunt u hier helemaal losgaan. Ontvetten is bij de fietsers niet nodig, bij schilderen met acrylverf wordt een primer aangeraden; bij airbrush is een primer doorgaans niet nodig. Een enkele fiets kreeg witte banden, de velgen zijn aan de spaakzijde in een contrakleur gezet. Zelfs het niet meer verplichte witte achterspatbord is bij een enkele fiets aangebracht. Na het schilderen zijn de figuren eenvoudig en schadevrij van de basis bevrijd en de weinige bramen met de schuurpapiervijl verwijderd. Voor het flexibel kunnen plaatsen zijn de figuren met secundelijm op een transparant plaatje gezet. Bij direct in een scène plaatsen kunnen de doorzichtige plaatjes achterwege blijven.

KNIPPEN & PLAKKEN

Bij ontwerpen en tekstverwerking op de computer, is kopiëren en plakken een beproefde techniek. Met name bij de dames is die techniek veelvuldig gebruikt. Dat is goed te zien aan de vele lange rokken en het identieke kapsel. Lang haar is bij dames al jaren populair, dus daarmee vallen ze niet uit de toon. Qua detailleringniveau zijn de figuren gelijk aan die van bijvoorbeeld Noch. De ontwerper heeft tijdens de voorbereidingen goed om zich heen gekeken en niet alleen fietsende



8.

figuren gemaakt. Een voor het stoplicht wachtende fietser, een opstappende dame en een fietser met een lekke band, ze komen allemaal voorbij. De set bevat ook enkele voorbij fietsende personen en zelfs een aanhangwagentje, dus voldoende variatie. Al met al een leuke set met een origineel resultaat. //

- 6. De W in ANWB staat voor wielrijders. Dus als je dan toch een keer een probleem met je fiets hebt...
- 7. Wachten en weer opstappen, best lastig als er ook nog een onwillig karretje aan je fiets hangt.
- 8. Er is voldoende verschil in poses, maar iets minder in de kleding en haardracht. Enige creativiteit met verftinten maakt het verschil.

Verzamelband



Met boekbinderspelden en jaartalstickers (t/m 2027).

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

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, Falter, etc.

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijschrift 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 48 voor meer informatie over een online of print + online abonnement.

RTM 50 ONDER STOOM

Op 14 februari 2026 was het precies zestig jaar geleden dat de laatste RTM-tram reed. Ter gelegenheid daarvan reed bij de Stichting RTM in Ouddorp een stoomtrein in de samenstelling van die tijd, getrokken door locomotief 50.

De Rotterdamsche Tramwegmaatschappij (RTM) is in 1878 opgericht. Vanaf 1905 was zij verantwoordelijk voor het vervoer van personen en vracht tussen Rotterdam en de eilanden in het zuidwesten van Nederland. Het tramnetwerk was met ongeveer 150 kilometer zeer uitgebreid. De spoorbreedte bedroeg 1067 mm. Tussen de eilanden exploiteerde de RTM veerboten, dat betekende overstappen of overladen bij de veerhaven.

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog nam de vraag enorm toe; de trams werden langer en reden vaker. Ook na de oorlog zette deze trend zich voort, totdat in februari 1953 de Watersnoodramp hieraan abrupt een einde maakte. Bijna alle trajecten waren zwaar beschadigd of geheel vernield. Bussen vervingen de trams en toen in de jaren zestig en zeventig de eilanden door de Deltawerken met elkaar werden verbonden, verdwenen ook de veerboten, hoewel het





2.

tot 1988 duurde voor de laatste veerverbinding werd opgeheven. De meeste trajecten werden niet meer hersteld. In de zomer van 1964 werd de dienst tussen Rotterdam en Oostvoorne stilgelegd en op 14 februari 1966 eindigde de allerlaatste tram van Hellevoetsluis naar Spijkenisse in een sneeuwstorm.

STICHTING RTM

In 1966 werd de Stichting RTM opgericht met als doel een verkeersmuseum dat sinds 1989 in Ouddorp op Goeree-Overflakkee is gevestigd. Veel van het materieel is in rijvaardige staat bewaard gebleven. Dit varieert van een paardentram tot stoomlocomotieven en dieseltrams met daarnaast een groot aantal personenrijtuigen en goederenwagens. Op diverse dagen rijden er authentieke trams tussen Ouddorp en Scharendijke op Schouwen-Duiveland. De schitterende collectie omvat verder enkele autobussen, een veerboot en veel historische attributen. Een bezoek is absoluut aan te bevelen, zie <https://rtm-ouddorp.nl>.

STOOMLOCOMOTIEFSERIE 1-14 EN 47-50

Van de tweecilinder drieassige locs, asindeling C, is de serie 1-14 door Werkspoor Amsterdam gebouwd en de hoge nummers door Henschel & Sohn in Cassel, het tegenwoordige Kassel. De in 1905 in dienst gestelde nummers 1 tot 6 waren de eerste tramlocs in Nederland met het machinistenhuis achter de ketel, in die tijd een grote innovatie. Bij het ontwerp van de krachtige machines was rekening gehouden met de opritten van de bruggen bij Barendrecht en Spijkenisse. De asdruk van de tweeassige locs mocht op deze baanvakken niet te hoog zijn. De machines liepen uitste-

kend en haalden zonder problemen de toegestane snelheid van 45 km/h; de maximumsnelheid was zelfs aanzienlijk hoger. Van de series 1-14 en 47-50 is alleen de 50 (Henschel & Sohn Nr. 11722, 1913) bewaard gebleven. De loc ging in 1957 uit dienst en heeft bij de in 2005 afgesloten drie jaar durende grote revisie een nieuwe ketel gekregen. //

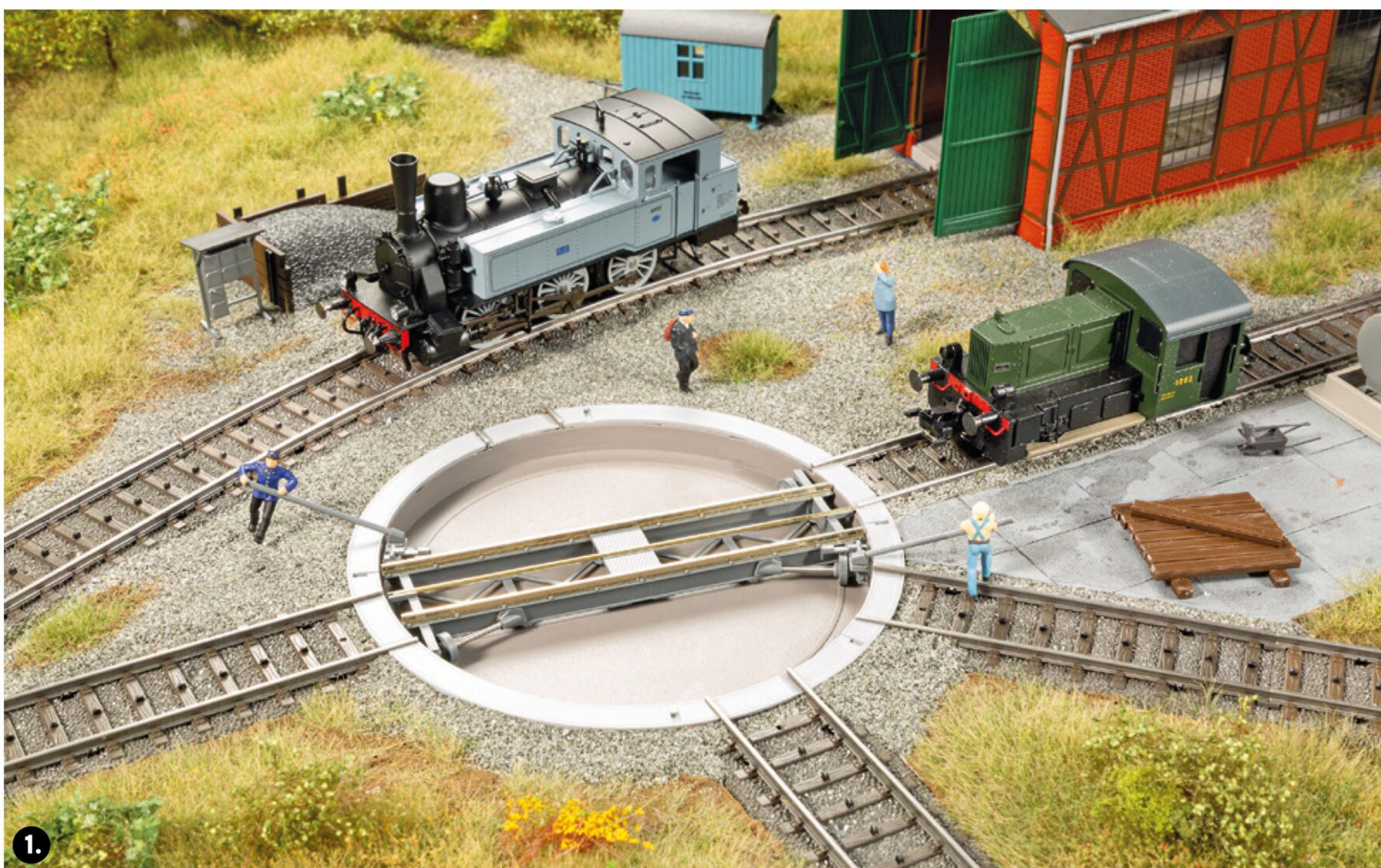
1. RTM 50 met de herdenkingstrein. Alle foto's zijn op 14 februari 2026 genomen.
2. Zowel stoomloc 50 als de rijtuigen zijn 60 jaar na de laatste reguliere tramrit in goede conditie.
3. Afgezien van het zonnige weer verraadt niets dat de foto niet op 14 februari 1966 is gemaakt.



3.

Noviteiten 2026

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



Auhagen

H0. Met de achtmeterdraaischijf kunnen bij een depot of fabriek wagens of locs zonder veel ruimte vergende wissels op een ander spoor worden geplaatst. De draaischijf komt voor het twee- en drierailsysteem als gebouwd model met, en als bouwkit zonder aandrijving. Bruglengte 95 mm, buitenmaat 111 mm Ø, de sporaansluitingen liggen op 90°/45°. De zes garageboxen met verschillend gekleurde kanteldeuren kunnen als rij (29,7 x 7,4 cm) of iets verspringend worden geplaatst. Voor een pauzemoment worden accessoires meegeleverd, waaronder een pergola, vuurschaal en stoelen voor een kleine zithoek. De Döner-kebab is met de kapperszaak in een modern pand gevestigd, de

bouwkit wordt compleet met 3D-print kappersstoelen geleverd. In de winkelruimte van het klassieke vrijstaande woonhuis is een fotozaak gedacht, maar u kunt hier desgewenst een andere invulling aan geven. De beide 27 cm lange busperrons hebben een glazen dak. De meegeleverde zitbanken en afvalbakken kunnen tegen de dichte, wat sombere achterwand worden geplaatst. Aannemers kunnen uitzien naar de set met afzethekken, betonmolen, mobiele toiletten en allerlei bouw materiaal.

TT. Door de breedte van 9,4 cm is de moderne passage met grote glazen gevels goed in een stedelijke gevelwand in te passen. Met het verhoogd liggende terras achter het gebouw komt de diepte



op 19,5 cm. De tafels en stoelen voor de bistro op de etage en het terras worden met de bouwkit meegeleverd. Het gebouw van de technische dienst staat naast de 28,5 cm hoge zendmast met meerdere straalzenders. De op het dak geplaatste zonnepanelen maken het gebouw toekomstbestendig. De bij H0 genoemde coiffeur en fotozaak komen ook in 1:120. Agrariërs kunnen uitzien naar de Deutz-tractor F1M414 met eenassige ketelaanhanger, aannemers naar de Waran-kiepwagen met compressoraanhanger.-SI »

- 1. AUHAGEN: achtmeterdraaischijf.
- 2. AUHAGEN: garageboxen.
- 3. AUHAGEN: zendstation, schaal TT.
- 4. AUHAGEN: moderne passage, schaal TT.
- 5. AUHAGEN: winkelpanden met woonhuis.





ESU: DB-uitvoering van de originele DR V 100.



ESU: verschillende uitvoeringen van de DR V 100.

ESU

H0. ESU brengt dit jaar als eerste noviteit DR-dieselloc V 100 in vijf verschillende uitvoeringen. Traditie bij ESU is dat de modellen voorzien zijn van allerlei elektronische features en ook direct leverbaar zijn. Er verschijnen vijf verschillende uitvoeringen, verdeeld over de tijdperken III tot en met VI.-RB



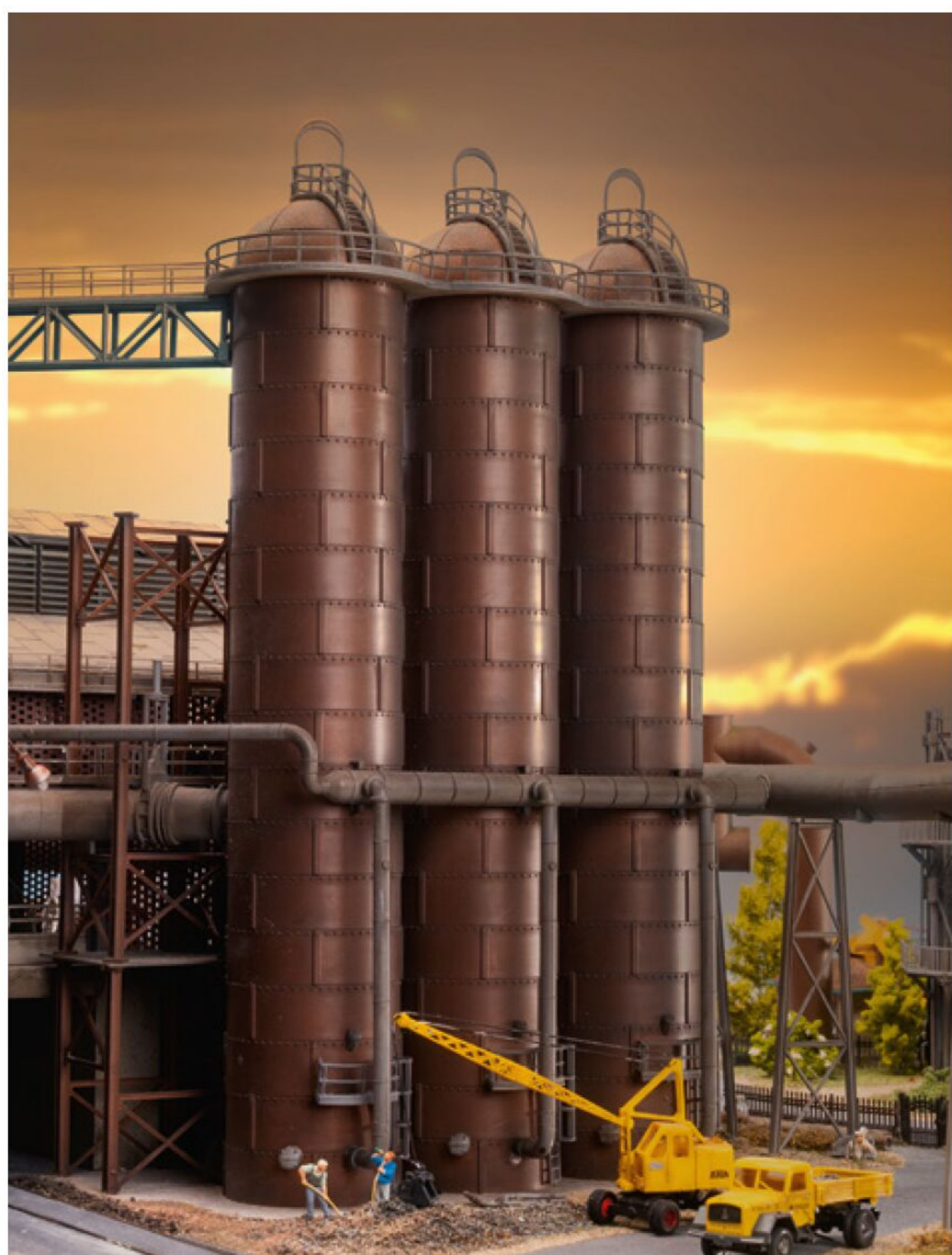
ESU: de vijf verschillende uitvoeringen.



Faller

H0. Het model van de uit diverse installaties bestaande hoogoven is ontleend aan door August Thyssen opgerichte Meidericher Hüttenwerk in Duisburg. De basisbouwkit meet 70 x 45 cm en omvat hoogoven 2 met

FALLER: hoogoven met giethal.



FALLER: heteluchtaanjaagtorens.

stalen ombouw en stortbunker, stofvanger, giethal met portaalkraan en affakkeltoren. Afzonderlijk leverbaar zijn de gasreinigingshal, de drie 35 cm hoge heteluchttorens en blaashal. Bij alle gebouwen worden buizen en leidingen geleverd. De 23 cm hoge portaalkraan kan in vier lengtes, variërend van 53 tot 80 cm, worden



FALLER: portaalkraan.



FALLER: DHL-expeditie, schaal N.

gebouwd. Het station St. Niklaus beschikt over een goederenloods, de bovenetages zijn in houtbouw opgetrokken. In het Faller-jubileumjaar worden diverse huizen in de stijl van het Zwarte Woud, de thuisbasis van de fabrikant, uitgebracht. We noemen het kleine woonhuis, het klokkemakershuis en de boerderij »



FALLER: station St. Niklaus.



FALLER: jagershuis en Berggasthof, schaal N.





FALLER: modern pand met drie woonlagen.

Schwarzwaldhof. Bij deze panden worden één of twee figuren geleverd. Meer algemeen is het moderne vrijstaande huis met drie woonlagen. Wintersporters kunnen bij de in een chalet gevestigde Intersport terecht; de eigenaar woont boven de winkel, maar dat kan ook een B&B zijn. De attractie 'Insider' was van 1994 tot 2010 op kermissen te vinden. Bij het gemotoriseerde model worden twee kassa's geleverd. **N.** De 22 poorten van het DHL-expeditiecentrum



FALLER: graanwatermolen, schaal N.

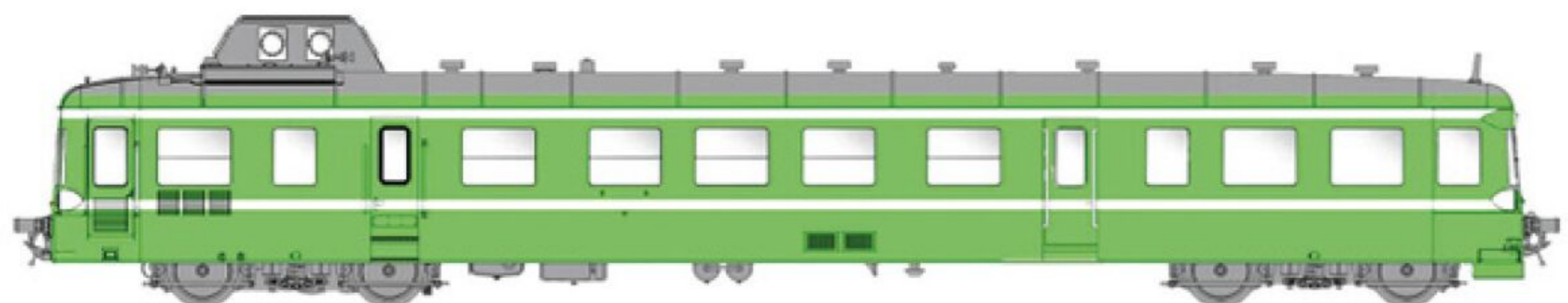
maken een efficiënt laden en lossen mogelijk, de zes geel-rood geklede meegeleverde figuren kunnen direct aan de slag. Ook in 1:160 staan diverse huizen uit het Zwarte Woud op de rol, zoals de grote boerderij Schwarzwaldhof, het klokkenmakershuis en de graanwatermolen anno 1772. Het jagershuis en het Berggasthof zullen door dezelfde architect zijn ontworpen, maar ogen door het andere dak en het terras verschillend. De bouwkits komen in Q2 als duo.-DH

LS Models

H0. Het vijfdelige SBB TEE-treinset RAe 'Gottardo' komt in een verbeterde uitvoering, met andere rijtuigovergangen. Daarnaast verschijnt de grijze RABe EC-uitvoering. De Airport Express, voormalige Swiss Express-rijtuigen, wordt in twee sets onder de noemer 'Models World' uitgebracht. De panoramarijtuigen Apm van de Gottardo Panorama Express zijn in twee uitvoeringen aangekondigd. Onze zuiderburen worden verrast met de vierassige elocs HLE 13 en HLE 18.2 en de dubbeldeksrijtuigen M6, geschikt voor 200 km/h. Voor tijdperk IIIa en IIIc komen vierassige rijtuigen uit de serie I2. Het vierassige SNCF-dieselmotorrijtuig X3800 verschijnt in verschillende uitvoeringen voor de tijdperken IIIb,



LS MODELS: SBB TEE-treinset RAe.



LS MODELS: SNCF-motorrijtuig X3800.



LS MODELS: NMBS-eloc 1301.



LS MODELS: CIWL/SNCF-wijnvatwagens.

IV en V. Nightjet-rijtuigen in Dani-design kunnen we in twee Models World-sets tegemoetzien. Van de Venice Simplon Orient-Express staan vier historische rijtuigen op de rol. Het programma goederenwagen wordt verrijkt met twee vierassige Transcereaalsilowagens Tagnpps en een rerun van tweeassige CIWL-wijnvatwagens Ocem 19.-RB

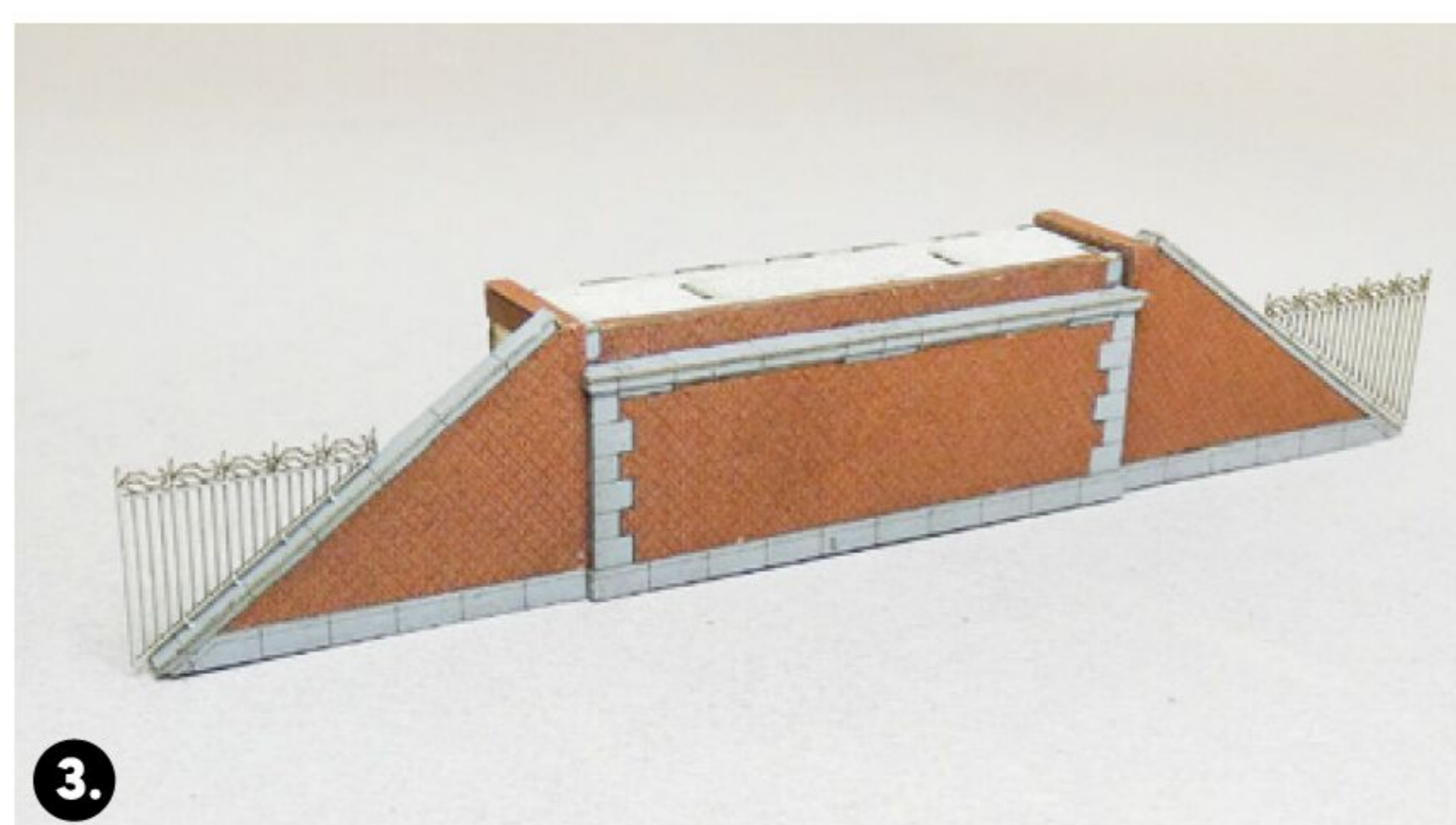
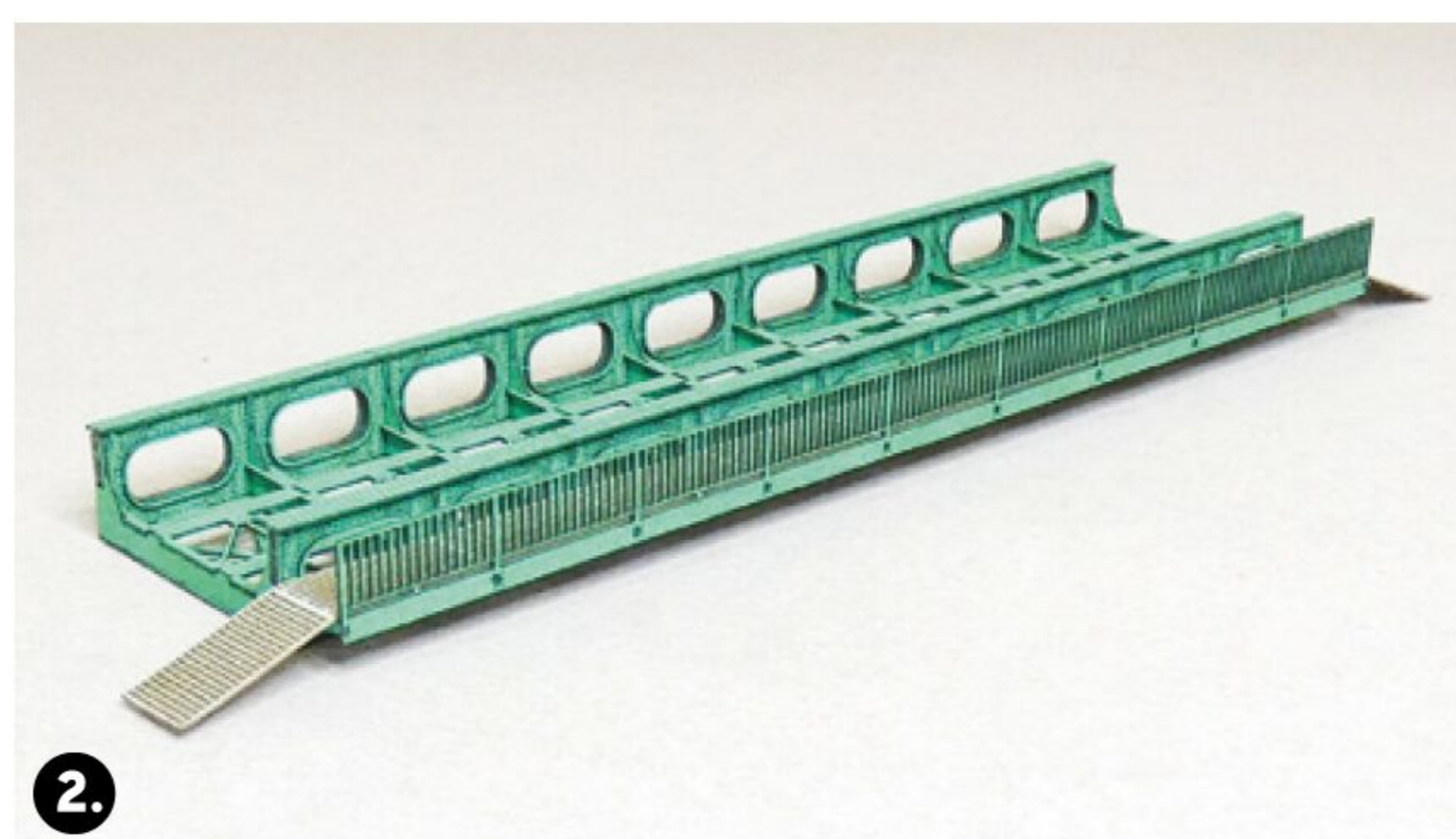


LS MODELS: NMBS-dubbeldeksrijtuigen.



Markenburg

H0, N. Overlaatbruggen werden veelal over rivieren en kanalen gebouwd. Het lasercut model geeft de rond 1905 gebouwde spoorbrug over de Julianalaan in Overveen weer, een rechthoekige constructie zonder diagonalen. De landhoofden zijn in metselwerk en natuursteen uitgevoerd en zijn desgewenst afzonderlijk leverbaar. De brug kan met en zonder schouwpad worden gebouwd. Met langere liggers of lagere landhoofden kan in lengte en hoogte worden gevarieerd.-SI //



- 1. MARKENBURG: mogelijke toepassing van overlaatbruggen.
- 2. MARKENBURG: overlaatbrug.
- 3. MARKENBURG: brughoofd.



EXTRA ONLINE

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

44% tot wel
korting

Online
al vanaf
€ 4,75
p/mnd



11X

Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 8,25** p/mnd



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

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

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

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

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

GRATIS bij een print + online jaarabonnement:

OP = OP



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

Ja, ik word abonnee van Railhobby!*

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

BESTE DEAL

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

Bij een print + online jaarabonnement kies ik het welkomstgeschenk:

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

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

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

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

IBAN: _____

Handtekening: _____

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

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

Rotterdamse containerterminals

DEEL 4: PERNIS & WAALHAVEN

Van alle Rotterdamse containeroverslagen liggen de terminals in Pernis en het Waalhaven-gebied het dichtst bij de stad. De stad rukt op en in deel 4 uit deze reeks zien we de gevolgen voor de op- en overslag, maar ook voor het spoorvervoer.

Deel 4
van 4





Naar Pernis reed een jaar lang de CoolRail-shuttle uit Valencia, die versproducten zoals fruit uit Spanje aanbracht. DB Cargo 6426 vertrekt met de trein naar Valencia uit Pernis, 25 juni 2019.



We beginnen in één van de twee 'Pernissen': het industriegebied, grotendeels bezet door de raffinaderij van Shell, en niet in het dorp dat ingeklemd ligt tussen industrie. Wie in het dorp woont, is gewend aan fakkellicht en industriegeur; liggend in bed kun je horen hoe op het RSC een containertrein gelost wordt. Regelmatig vormt de overgang tussen dorp en industrie slechts een weg of watergang.

CTT Rotterdam

Over de petrochemische industrie in Pernis is meer dan voldoende te schrijven, maar het intermodaal vervoer komt er bekaaid af. Er is slechts één terminal die intermodale treinen behandelt: CTT Rotterdam, waarbij de afkorting voor Combi Terminal Twente staan. Voorheen ging de terminal als Pernis Combi Terminal door het leven, ontstaan in 2006 aan het einde van de Butaanweg. CTT heeft ook terminals buiten Rotterdam, maar na het stoppen van de terminalactiviteiten in Bad Bentheim is die in Rotterdam de enige met een spoor-aansluiting - de terminals Almelo en Hengelo leven van weg en water. CTT kocht de terminal in 2013, met

de duidelijke ambitie het spoorvervoer te omarmen als een gevolg van het ongeluk met de sluis in Eefde in 2012. Na het naar beneden vallen van een sluisdeur was er wekenlang geen scheepvaart over het Twentekanaal mogelijk, waarvan CTT sterk afhankelijk was. Er moest in allerijl een tijdelijke spoordienst tussen Rotterdam en de losplaats in Almelo opgezet worden. Het resulteerde jaren later in een vaste trein Pernis - Bad Bentheim (via Coevorden), die uiteindelijk weer verdween.

PCC-shuttle

Op de terminal van CTT is het druk, zeker gezien de beperkte capaciteit. Er liggen vijf kopsporen met een lengte van 300 en 350 meter; twee portaalkranen torenen hoog boven de railterminal uit. Treinen komen geduwd vanaf het ruim twee kilometer verderop gelegen emplacement Pernis naar de terminal, wat langs de drukke Butaanweg niet zonder risico is. RTB Cargo heeft sinds enkele jaren het alleenrecht op de terminal en voert de bediening doorgaans met een gehuurde V 100 of een 'eigen' G1206 uit. De eloc die de trein naar Pernis heeft gereden, wordt gemak-



halve vaak naar de terminal meegenomen. CTT heeft zeven tot negen keer per week een verbinding met Frankfurt (Oder), de in hobbykringen bekende 'PCC-shuttle' - waarbij PCC de operator van de trein is. Vanuit Frankfurt gaat de lading naar maximaal vier terminals in Polen. De verbinding bestaat sinds de opening van CTT Rotterdam. Ook is er een verbinding met Basel met drie vertrekken per week. Verdwenen is het bonte vervoer waarmee DB Cargo steeds minder frequent bij CTT kwam, terwijl dat in de PCT-periode »



2.



3.

TEKST & FOTO'S: SANDER BROERSE

1. RTB Cargo huurt regelmatig locs bij Shunter en opvolger Alstom voor de last of first mile vanaf CTT. Op 29 september 2020 was Shunter-loc 601 in gebruik om de PCC-shuttle naar CTT te duwen.
2. BT Trains 363 825 (gehuurd door Lineas) duwt de minimaal beladen shuttle uit Dourges vanaf het emplacement naar CTT, 15 januari 2021.
3. Met de nodige moeite duwt loc 201 de trein uit Basel, inclusief loc 193 727, naar CTT, 18 april 2019.



4.

GEDUWDE TREINEN VAN PERNIS NAAR CTT

nog een groot deel van het pakket vormde. DB kwam onder andere met fotogenieke laadketels op rongenwagens bij PCT/CTT, RTB en Locon met enkele containerwagens uit het 'Retrack-netwerk'. Ook de Lineas-shuttle naar Antwerpen Noord en uiteindelijk het Franse Dourges is ter ziele, terwijl de Mortara-shuttle naar het RSC Waalhaven verhuisde. Deze laatste treinen werden op Pernis met een V 60 van BT Trains gerangeerd; met het verdwijnen van deze trein raakten ze werkeloos.



5.

RSC Rotterdam

In september 1994 opende in het Waalhaven-gebied het RSC Rotterdam haar deuren, zo ongeveer op de plek van de eerste ECT-terminal. Het RSC, Rail Service Center, zou een belangrijke opstap blijken naar het huidige, efficiënte systeem van intermodaal vervoer. Tegelijkertijd werd het RSC de doodsteek voor alle andere intermodale terminals met spoorvervoer in het gebied. Beetje bij beetje werd lading op het RSC geconcentreerd: allereerst verdwenen de losse wagen-groepen waar de Waalhaven bekend om stond, later verdwenen ook de grotere overslagpunten. In de meest recente geschiedenis verdwenen bijvoorbeeld de aansluiting van Rotterdam Short Sea Terminals (RST, lading voortaan via het RSC) en ook de bediening van de losweg nabij het emplacement, waar Overbeek Transport lange tijd de ACTS/Husa-treinen



6.



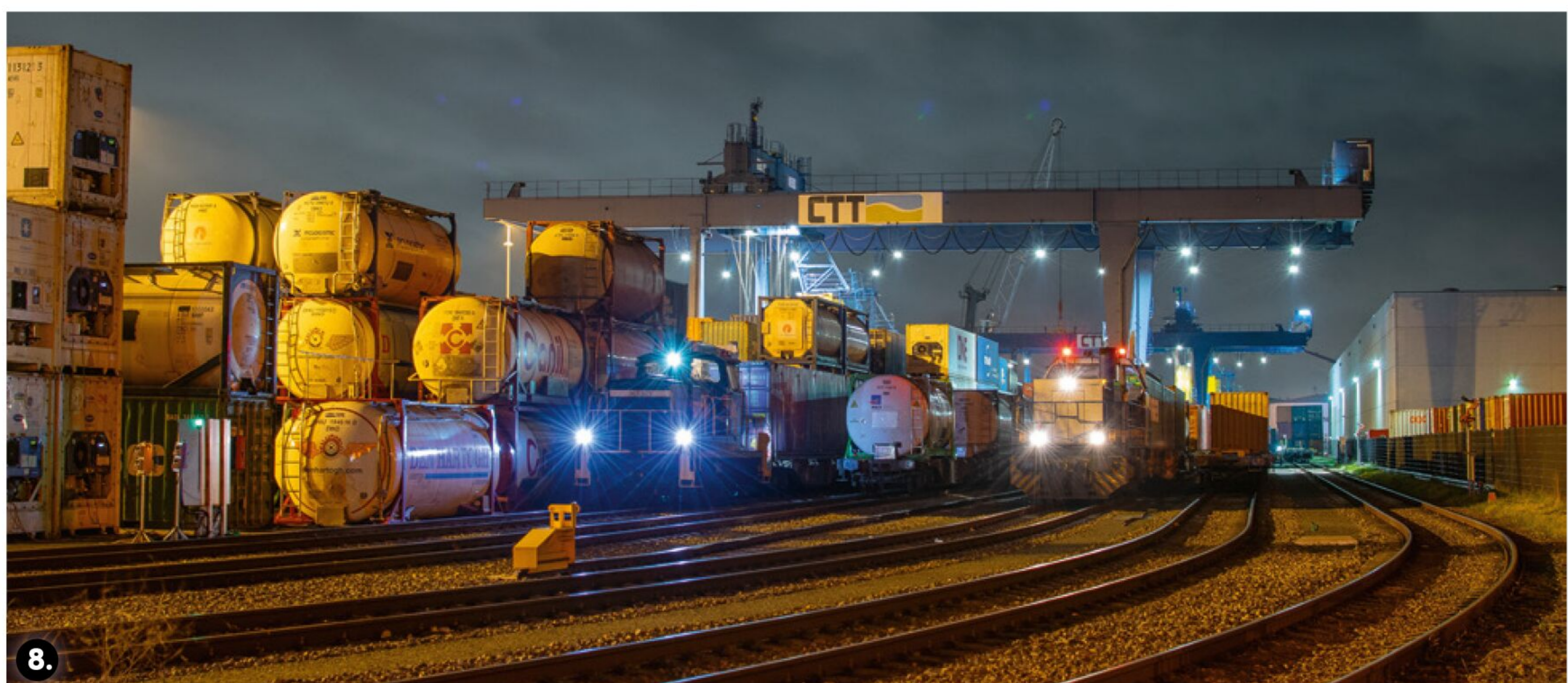
7.

naar Veendam en Leeuwarden behandelde. Sinds de opening van het RSC zijn er vier sporen van 750 meter, direct aan de Havenspoorlijn gelegen. Later werd deze uitgebreid met vier kopsporen van 700 meter, ontsloten aan de zijde van het emplacement Waalhaven Zuid, later uitgebreid met een aansluiting aan de Pernis-zijde. Elke bundel heeft twee grote groene portaalkranen. De Rotterdamse haventrots Nelcon bouwde ze.

Containershuttles

De eigendomsstructuur van het RSC is opvallend: ook DB Cargo participeert in de terminal, dankzij overname van de aandelen van NS Cargo en later Railion. Intermodale verladere als Hoyer en operator Hupac bezitten de overige aandelen. Hupac is één van de »

-
- 4. De lijn naar CTT krult zich om het terrein van Shell. BT Trains (Lineas) 363 727 en 825 zijn met lege containerdraagwagens op de lijn onderweg, 25 oktober 2021.
 - 5. BT Trains 363 825 heeft bij CTT de trein naar Dourges opgehaald en passeert op 3 februari 2023 bij poort 14 van Shell Pernis.
 - 6. Bij de 2^e Petroleumhaven zien we de RTB Cargo V 159 met een PCC-shuttle passeren, 17 juli 2021.
 - 7. IRP-loc 2102 was op 6 maart 2020 voor RTB Cargo onderweg. Samen met loc 193 792 is de trein langs de Butaanweg en de A4 onderweg.
 - 8. Lineas (links) en RTB Cargo gemoedelijk naast elkaar onder de portaalkranen van CTT, 21 januari 2022.
-



8.



grootste gebruikers van het RSC; het bedrijf exploiteert shuttles naar onder andere Ludwigshafen (tractie LTE, vijf vertrekken per week), Mannheim (LTE, vier vertrekken), Basel (LTE, vijf vertrekken), Gallarate (SBB, vijf vertrekken), Novara (SBB, vijf vertrekken) en Melzo (LTE, vijf keer per week). Metrans is zeven tot acht keer per week te gast met treinen naar Tsjechië; TXL komt er voor de Italiaanse operator Cemat vijf keer per week met treinen naar Verona en eveneens vijf naar Brescia. Rail Cargo Group (Rail Cargo Carrier, in Nederland het voormalige Captrain) was in september 2025 nog drie keer per week te gast met treinen naar Linz, een dienst die toen onder druk stond, maar inmiddels met Ecco Rail weer één maal per week rijdt. PKP Cargo komt drie keer per week naar het RSC met een trein uit het Poolse Karsznice; KombiRail Europe tot vijf keer per week met de trein naar Duisburg Ruhrort Hafen en drie keer per week met een trein naar Keulen Eifelort.

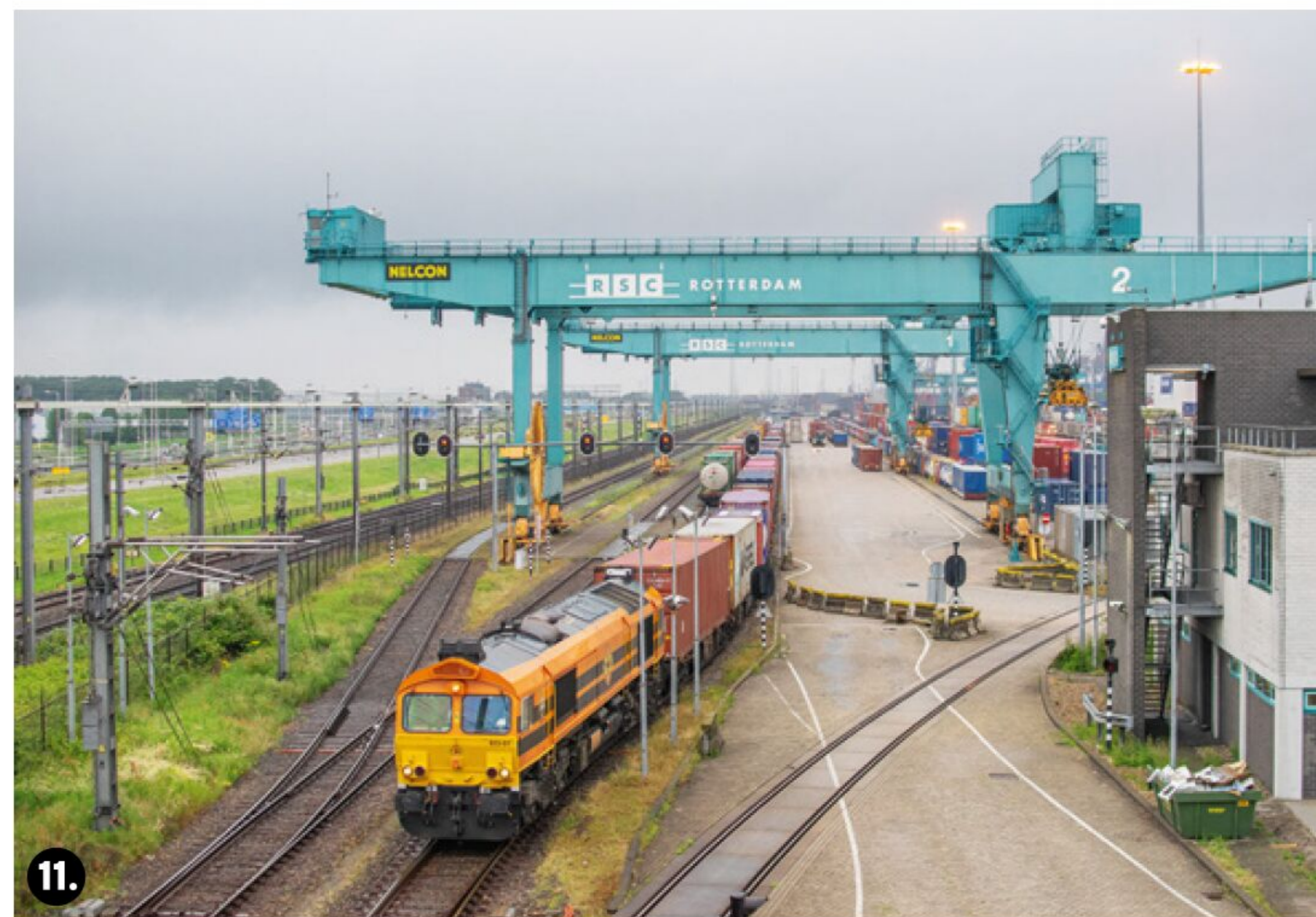
Vier keer per week vertrekt ook de hiervoor al genoemde trein naar het Italiaanse Mortara vanaf het RSC (tractie door SBB); twee keer per week is boxXPress te gast met een trein naar München. Tot slot valt op dat Melzo ook door een andere operator aangeboden wordt: Hannibal biedt vier vertrekken per week vanaf het RSC, waarbij SBB de tractie verzorgt. Alle boxXPress-, SBB- en KombiRail-treinen worden door RRF op de terminal geplaatst. Tellen we de wekelijkse vertrekken bij elkaar op, komen we tot de conclusie dat het RSC wekelijks zo'n 70 tot 80 treinen lost en weer laadt. Veel lading die het RSC behandelt heeft een herkomst of bestemming in Nederland, België of het Verenigd Koninkrijk; er worden dan ook weinig standaardcontainers met lading voor andere werelddelen behandeld. Daarentegen zijn op het RSC allerlei afwijkende ladingsoorten te gast: zware tankcontainers, flatbeds met Italiaanse bakstenen, wissellaadbakken met Italiaanse keukenapparatuur en in



RSC BEHANDELT WEKELIJKS 70 TOT 80 TREINEN

Polen geproduceerde opleggers die via het RSC naar de toekomstige eigenaar onderweg zijn. Het RSC is de laatste terminal die we in deze reeks 'bezoeken' en ook degene die het dichtst bij de bewoonde wereld van de stad Rotterdam ligt. Eerder lazen we al dat de stad steeds verder naar de haven toe kruipt, waardoor nu zelfs de Derde Maasvlakte in beeld komt. Het RSC heeft de komende jaren nog geen verhuisplannen, maar in de dynamische haven van Rotterdam kan dat ieder moment veranderen. Wellicht dat we deze reeks over een decennium nog eens overdoen en dan een heel andere indeling zullen maken. //

9. SBB Cargo International 189 206 passeert met een GTS-trein naar de Botlek de voormalige ECT Home-terminal aan de Eemhaven, 20 januari 2018.
10. LTE 6406 passeert met een containertrein het RSC, 30 oktober 2019.
11. Op 25 juni 2021 trekt RRF-loc 8653-01 de Metrans-trein naar Praag het RSC af naar emplacement Waalhaven Zuid.
12. Vanaf het Reewegviaduct is zichtbaar hoe loc 6436 de andere sporenbundel van het RSC oprijdt, 25 juni 2018.
13. Langs emplacement Waalhaven Zuid loopt de 'kortsluitroute', een doorgaande lijn voor treinverkeer dat niet naar Waalhaven Zuid hoeft. Op deze route passeren op 5 oktober 2024 de SBB Cargo International 193 523 en 542 met een trein Melzo-Botlek.



11.



12.



EXTRA ONLINE

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



13.

Fabrique DES LUMIÈRES

LICHTSPEKTAKEL NAAR MODEL VERTAALD

Het hoofdstation van Hans van de Ven heet Eckerven, naar de achternaam van zijn vrouw en die van hemzelf. Zo'n zes jaar geleden begon hij met de bouw van de grote zolderbaan Eckerhoogte. Lezers zal duidelijk zijn wat zich in zijn spoorcave afspeelt, maar het modelbouwleven kan zomaar in een theatershow omslaan.

VOORBEELD
& MODEL



Soms wordt het plotseling duidelijk: de zichtlijnen kloppen niet. In de planningsfase blijkt niet voldoende met de gebouwen te zijn geschoven. Mij overkwam het bij een deel van het industrieterrein. Aan de kwaliteit van de panden lag het niet. Die hadden de perfecte uitstraling om op

een doorleefd terrein te staan, maar toch ontbrak er iets. De compositie deugde niet. Dat is vreemd, want een beetje industrieterrein uit de vorige eeuw was beslist geen planologisch hoogstandje. Rommelig was de beste kwalificatie, een aanbeveling zelfs. Dat moet toch niet zo moeilijk zijn om te bouwen?



SCÈNE 1

De grootste stoorzender was de brillenfabriek van Kibri (39811). Nota bene mijn laatste aanwinst. Ik had nog wel zo mijn best gedaan op het voegwerk, evenals op een zelfgebouwd interieur en ledverlichting. Maar geplaatst op de voorgrond, was het een lelijke sta-in-de-weg geworden. Het gebouw domineerde het beeld en moest het veld ruimen. Het was duidelijk wat er voor in de plaats moest komen: het koelhuis met laadperron en schoorsteen van de befaamde bierfabriek van Feldschlösschen, Kibri 39826. De brouwerij staat in het Zwitserse kanton Aargau en brouwde bier tussen het eind van de 19e eeuw en de jaren zestig. Prachtige gebouwen, Unesco werelderfgoed; een rondleiding staat hoog op mijn bucketlist. Aan de bouw en de afwerking van dit gebouw heb ik zo mogelijk nog meer aandacht besteed. Na oplevering van de drie delen, volgde het experimenteren met ledverlichting. Dat viel niet mee, want de verlichting toonde duidelijk dat de fabriek leeg was. Er was geen ontkomen aan om het na de zomer van een interieur te voorzien. »



1. In de achterste gebouwen is de lichtshow gaande. Volstrekt niet volgens de realiteit: daar is de Zuiveringshal uiteraard volledig geblindeerd.
2. Een deel van het in aanbouw zijnde industrieterrein van Eckerhoogte met los geplaatste gebouwen. Vooraan de hoge brillenfabriek.
3. De productie van brillen is ondanks de perfecte binnenverlichting gestaakt. Voor de foto staat het interieur naast het gebouw.
4. Op de gevel is de aanzet voor de aansluiting van een lager pand geplaatst.



Kader 1 - De Hallen

In 1900 werd in Amsterdam besloten de vijftien lijnen van de paardentram te elektrificeren. Daarvoor werd tussen 1901 en 1928 in de Bellamybuurt de tramremise Tollensstraat gebouwd, bestaande uit zeven hallen en een timmer- en schilderwerkplaats. Een prachtig bakstenen gebouw met fraaie spantconstructies dat raakvlakken heeft met de stijl van de Amsterdamse School. De huidige centrale passage was ooit de traversiehal waar trams via een rolbrug naar een van de dwarsliggende hallen werden overgebracht. Na de opening in 1996 van de nieuwe GVB-werkplaats in Diemen vonden tot 2005 museumtrams onderdak in de Tollensstraat. Sinds 2014 zijn De Hallen een levendig centrum met onder meer een bibliotheek, talloze bedrijfjes en winkeltjes, de Filmhallen, Foodhallen en diverse andere horeca en vormen zo weer het hart van Oud-West.



SCÈNE 2

Tijdens een weekje verblijf in het appartement van onze zoon en schoondochter in Amsterdam-West, net buiten de grachtengordel, lag een uitstapje naar de Hallen (zie kader 1) voor de hand. Deze voormalige tramremise ligt op enkele minuten lopen. Je kunt er heerlijk eten en drinken, er zijn leuke winkeltjes, kramen en originele exposities, een filmhuis en er





KOELHUIS MET LAADPERRON VAN BIERFABRIEK FELTSCHLÖSSCHEN

worden workshops gegeven. Daar werden we getipt om de Fabrique des Lumières (zie kader 2) te bezoeken, gevestigd op het terrein van de voormalige Westergasfabriek. Dan praat je echt over een industrieterrein (zie kader 3), maar tegenwoordig ook over een veelheid aan terrassen in een parkachtige omgeving. Enkele markante gebouwen zijn helaas gesloopt, maar veel zijn als rijksmonument bewaard. Sommige »

5. Tijdens het drogen van de lijm wordt de laagbouw aan het hoge pand geklemd.
6. De aansluiting van het lage dak op de gevel moet mooier kunnen.
7. De drie licht geweerde gebouwen zijn hecht aan elkaar verbonden.
8. De gevels van de voormalige Gemeente Tram zijn fraai gerestaureerd.
9. Prachtige bedrijfspanen van de voormalige gasfabriek in het Westerpark. De Fabrique des Lumières is in de Zuiveringshal gevestigd.
10. In de hal worden bewegende lichtbeelden op vloer en wanden geprojecteerd. Waar moet je kijken?
11. Niet onbelangrijk: in veel gebouwen op het terrein van de gasfabriek is horeca gevestigd.

Kader 2 - Fabrique des Lumières

De Franse organisatie Culturespaces opende in Parijs en later ook in onder meer Bordeaux, Berlijn, New York en Dubai digitale kunstcentra. Kunst voor een breed publiek op buitengewone locaties. In 2018 kocht Culturespaces alle industriële gebouwen van de voormalige gasfabriek in Amsterdam, met als doel het Westerpark om te vormen tot een cultuurdorp voor alle Amsterdammers. De Zuiveringshal West, ook bekend als de Gasfabriek, werd een centrum voor digitale kunst: Fabrique des Lumières opent in april 2022 de deuren voor het publiek met werk van de kunstenaars Klimt en Hundertwasser. Culturespaces heeft hier een vorm gevonden waarmee een groot publiek wordt bereikt dat minder zin heeft in een 'saai museum'. In de woorden van Culturespaces: het is een meeslepende, zinnenprikkelende, audiovisuele totaalervaring. De Fabrique des Lumières trok in het openingsjaar al een half miljoen bezoekers. Als het een museum zou zijn, zou de Amsterdamse hal in de top 10 van best bezochte kunstinstellingen in Nederland staan.



12.



13.



14.



15.

worden gebruikt als tv-studio, maar wij zochten de Zuiveringshal op. Daar wordt onder de titel Fabrique des Lumières een ongeëvenaarde licht- en geluidsshow ten beste gegeven. Ongeveer honderd onzichtbaar opgehangen videoprojectoren brengen alle muren en de gehele vloer tot leven met lichtprojecties van bekende kunstwerken en een gigantisch ruimtelijk geluidssysteem zorgt voor iconische muziek, zoals symfonische rock. Bijna een uur lang wervelen bewegende beelden van schilderijen van Dali en Gaudi over de zeventien meter hoge muren en over de vloer. Je kijkt je ogen uit en met de muziek worden ook je oren verwend. We werden compleet omver geblazen. Maar dat mag ook. Je kunt staan, een beetje lopen, op de grond zitten of liggen, wat je maar wilt. Er is zelfs een zitkussenhoek.

SCENE 3

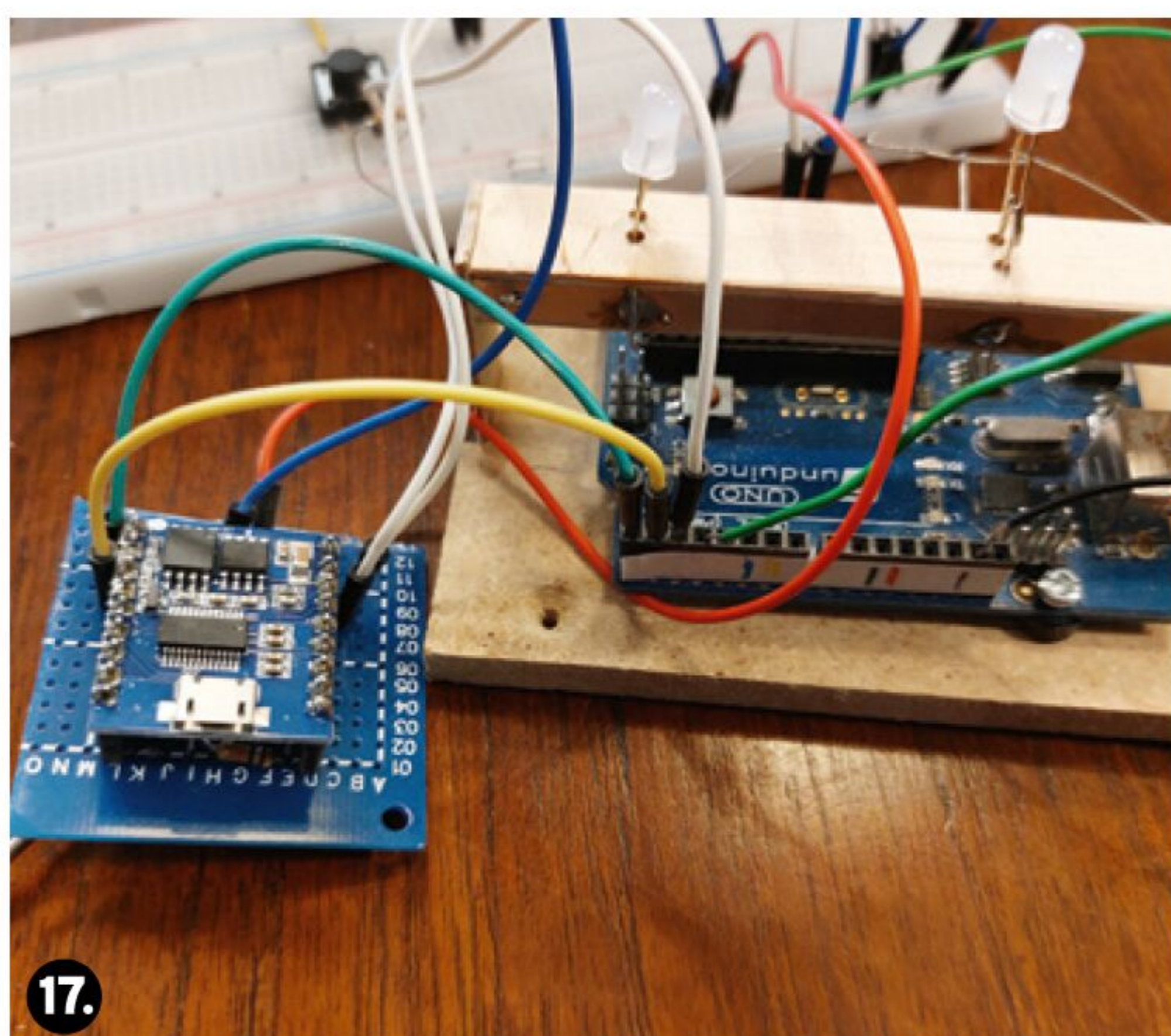
Eenmaal thuis bleek het zaadje geplant. Want is het niet iets te voor de hand liggend om een oud industrieterrein vooral rommelig in te richten? Immers, hoeveel oude fabrieksgebouwen krijgen tegenwoordig geen nieuwe bestemming? Omgebouwd tot sfeervolle

Kader 3 - Westergasfabriek

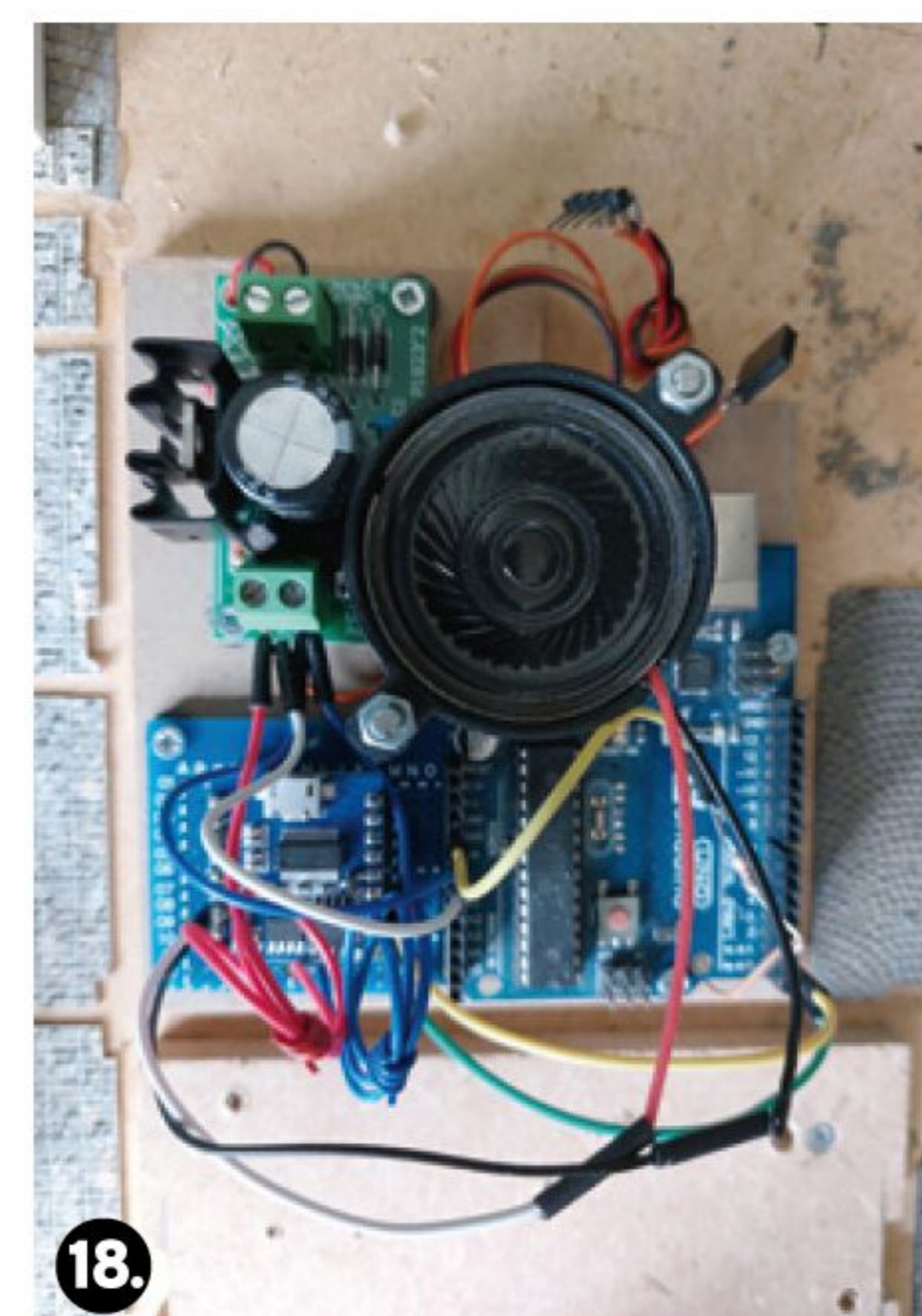
Nederlands eerste spoorlijn naar Haarlem begon in 1839 nét buiten Amsterdam bij herberg d'Eenhonderd Roe. Pas in 1878 konden reizigers via deze spoorlijn de stad ook echt inrijden: de lijn werd doorgetrokken naar het nieuwe Centraal Station en daarvoor met een ruime boog aangesloten op Staatsspoorlijn K uit Zaandam richting Singelgracht. Het gebied binnen de boog werd ingericht als Westerpark. In 1883 werd daar de Westergasfabriek gebouwd: kolenloodsen, zuiveringshallen, watertoren en kantoren. De cokes werden per schip aangevoerd en een spoor aansluiting liep naar retortehuizen waar via verhitting en een turbine elektriciteit werd opgewekt. Het ontdekken van de aardgasbel bij Slochteren leidde in 1967 tot de sluiting van gascentrales. Het gemeentelijk energiebedrijf gebruikte enkele gebouwen sindsdien als werkplaats en magazijn, de andere gebouwen, waaronder de watertoren en twee gashouders, werden gesloopt. In 1989 kregen 22 gebouwen de status van nationaal monument. Het zuiveringsgebouw, transformatorgebouw, regulatorhuis, machinegebouw en de gashouder werden gerenoveerd.



16.



17.



18.

MUZIEK EN 'CHANGE COLOUR LEDS' VIA ARDUINO

woningen, in delen verhuurd als bedrijfsverzamelgebouw, in gebruik als winkelcentrum of tweedehands outlet. Bij mij zou het koelhuis van biercomplex Feldschlösschen worden gerenoveerd en in gebruik genomen als geavanceerd kunstcentrum. Mijn eigen Fabrique des Lumières! Met een fatsoenlijke toegangsweg en een gezellig terras. Jammer genoeg bleek de ruimte te krap voor een parkachtige omgeving. Na veel schuiven en draaien met kleinere en grotere gebouwen was ik tevreden over de indeling. De hoofdingang van Feldschlösschen kwam helaas uit het zicht waardoor een zijvleugel een herkenbare publieksingang moest krijgen. De voorraaddoos 'deuren en ramen' bood voldoende keus. Langs de klinkerweg van Redutex (087CC124) plaatste ik een industrieel hek als afscheiding van het terras. Bezoekers kunnen terecht aan zes picknicktafels van Faller (180304) met servies van Preiser (17220). De kratten zijn van Busch (1134). De twee partytenten (Busch, 7797) namen het zicht op al deze gezelligheid te veel »

12. De toegangsweg met verkeerstunnel onder het spoor. De straatverlichting wordt aangelegd.
13. Het mes gaat in de zijvleugel. Hier komt de hoofdentree voor de lichtshow.
14. Entree voor een onvergetelijke eigentijdse museale ervaring.
15. Achter de openstaande deuren wordt de ontvangsthal zichtbaar.
16. Mislukt idee voor de lichtshow: een kastje met twee excentrische schijven die een strip met zes kleurige leds laten kantelen. Veel lawaai, weinig spektakel.
17. Beter geslaagd bleek de toepassing van zelf knipperende kleurige leds. In combinatie met een Arduino volstaat een druk op de knop voor een muziekje van een halve minuut en ritmische lichtflitsen.
18. De elektronica is compact gebouwd en past in het pand.
19. Op het ingerichte terras mogen de parasols het zicht niet belemmeren. De oplossing is ingevouwen exemplaren. Nauwelijks te koop, maar uit een servet simpel te maken.
20. Hoewel er verderop een grote stalling is, zetten Amsterdammers hun fiets liefst tegen het gerestaureerde hekwerk.



19.



20.



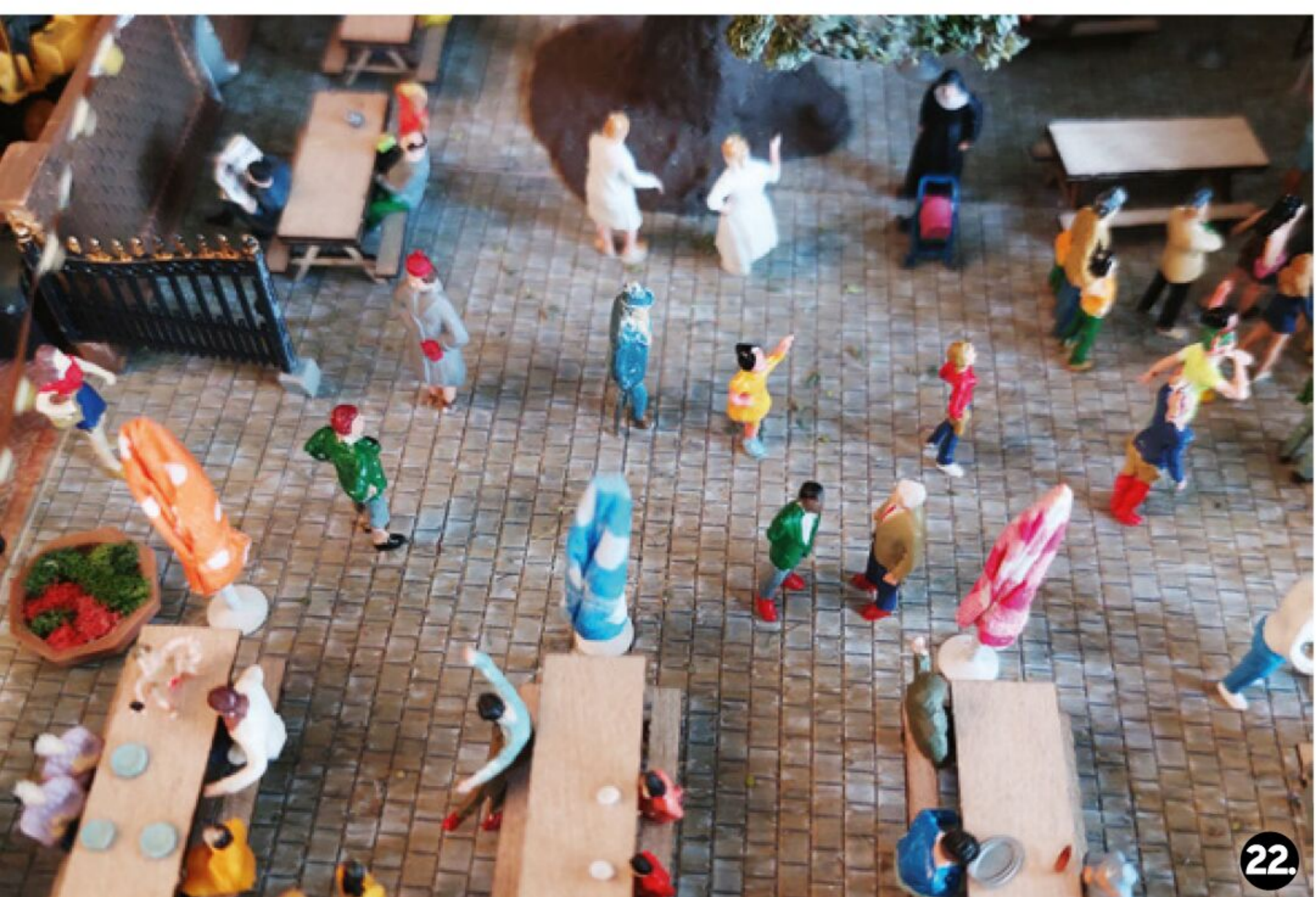
21.

weg, dus moest een het veld ruimen. Ook uitgeklapte parasols zouden het beeld te veel gaan bepalen, dus werden het ingeklapte exemplaren. Die zijn nauwelijks te koop, maar enkele kleurige papieren servetten brachten uitkomst. Rondjes uitknippen, vier keer vouwen en rond een paal draperen. Tijdelijk fixeren met een stukje draad en met een paar druppels verdunde houtlijm permanent vormgeven. Feestelijk toch? De sfeer voor zwoele zomeravonden ontstaat door een kleurige lichtketting (Faller, 180649). Banners geven aan dat we bij Fabrique des Lumières zijn, maar dat moet door licht en geluid duidelijker worden.

SCENE 4

Van een Arduino waarop vier oranje leds waren aangesloten die onafhankelijk van elkaar instelbaar kort of lang konden knipperen, verving ik er drie door een rode, groene en blauwe led. De lichtbak was al klaar.

Vervolgens experimenteerde ik met twee exemplaren van Microtransmissiemotor G1000. Die heeft een ingebouwde tandwielkast die zorgt voor een goede vertraging tot vijftien omwentelingen per minuut. Het idee was om de lichtbak zowel in de lengte- als breedterichting te laten kantelen. Dat leverde geen zichtbaar effect op, maar gaf wel een hinderlijk motorgeluid. Clubgenoot Peter Knijff schreef een nieuwe sketch voor de Arduino, waarbij na een druk op de knop de leds een halve minuut worden ingeschakeld en tevens een muziekje te horen is. Het knippen realiseerde ik met behulp van 'change colour leds'. Deze wisselen, ad random snel of traag, zonder verdere elektronica, tussen rood, blauw en groen. De muziek is met audiotrimmer.com op de gewenste lengte geknipt. De show in Fabrique des Lumières in het Westergaspark is het entreegeld ten volle waard. Bij Eckerhoogte is het te beleven met een simpele druk op de knop. //



22.



Bekijk de video van Fabrique des Lumières in model en onze andere video's op Railhobby.nl/video

- 21. Hier was het om begonnen: een goed ogende compositie van een bijzonder industrieterrein.
- 22. Op het terras is van alles te beleven en te zien.



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

NS 3737

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Verhalen met een vleugje romantiek en weemoed. Deze keer het relaas van een trotse meester op de NS 3737.



Op 27 juli 1989 rijdt de 3737 met de Veluwe IJssel Expres (bestaande uit Plan E-rijtuigen) over de Posbank langs Ellecom. (foto Peter Wijshake)

Op oude, vaak vergeelde foto's is het te zien: de trots en gelaatsuitdrukking een enorm 'blij ei' te zijn om 'te moogen werken op zo eener geweldigen machine der Staats Spoorwegen'. De 713*, een 2'C-viercilindermachine, in al haar grootse glorie. In het fluwelen pak met pet en gouden bies. Het kettinghorloge in het vestzakje. Zo verschenen de heren 'Meesters der A-dienst' op momenten die er in hun leven toe deden. Niet zozeer op de bok, maar bijvoorbeeld op de ouderavond van hun schoolgaand kroost. Het machinistenuniform dwong een grote mate van respect af. Dat kon wel eens handig zijn bij het gesprekje met de hoofdonderwijzer over een lastige Pietje of Marie. Althans, zo gaat de over-

levering. Machinist was toen iets, laten we niet vergeten dat de eerste bestuurders van de elektrische treinen, het met de titel wagenvoerder moesten doen. Uw schrijver kent dat gevoel. Tenminste van 'blij ei'. Rijden en stoken op je stoomlocomotief.

Zoals die ene keer dwars door Nederland. In een koude mistige nacht (zoals het hoort bij herinneringen). Pikkedonker met op de voetplaat enkel het licht van het vuur. Samen met dat ene flakkerende olielampje bij de manometer voor de ketelspanning. Zonder enige elektriciteit, zonder ATB. Ogen dus onderweg nog meer op de 'radarstand' gebruiken. Uiterste concentratie voor 'buiten' en voor het gedrag van een hoogbejaarde

zeldzaam unieke machine. Urenlange topsport op de rails. Het prachtig klinkende staccato van de 3737 als viercilindermachine. Ritmisch echoënd door de nevels over de verder doodstille landerijen. De heilige eenheid vormend met stoker Harrie. We wisselden elkaar zo nu en dan af. Zo ging het verder die nacht. Op volle snelheid van Utrecht naar de STAR in dat verre Veendam. Als groot eerbetoon aan al die vroegere collega's. De mannen met hun loodzwaar verantwoordelijk werk. Terug in de tijd. Dat machtige historische gevoel. Het zit voorgoed in mijn genen genesteld. //

*) De SS-serie 685-778 en 785-799 is door NS genummerd als 3701-3820.



EXTRA:
video
Trackbot
Strukton
Rail

Railtech EUROPE 2026

**INNOVATIE, VERMINDEREN VAN
UITSTOOT EN VEILIGHEID**

Op 4 en 5 maart 2026 vond de tweejaarlijkse, drukbezochte vakbeurs in de Utrechtse Jaarbeurs plaats. De beurs werd georganiseerd door ProMedia, Railtech, Railway Gazette International en SpoorPro. Oud-NS'er en redacteur Ton Oosterom doet verslag.

Naast de exposities van producten bij diverse bedrijven konden bezoekers zich ook bij deze editie voor congressen over diverse onderwerpen aanmelden. Die werden druk bezocht zodat registratie vooraf gewenst was. De eerste dag stond in het teken van het groene spoor: op weg naar nul uitstoot of het zogenaamde decarboniseren van het spoor in de praktijk. Belangstellenden konden diverse lezingen hierover bijwonen, zoals die van mevrouw Laura Marteliello, president van Italferr,

de sector engineering van de Italiaanse spoorwegen FS. De tweede dag ging de aandacht uit naar de strategische spoorwegtransformatie in Europa: verdere digitalisering, netwerkbeveiliging, maar ook militaire mobiliteit. Op de beurs waren ruim honderd exposanten uit tachtig landen aanwezig, zij presenteerden de laatste ontwikkelingen en innovaties. Daaronder ook bekende namen, zoals Voestalpine en Strukton. Een trend, die we bij de vorige editie al zagen, is dat de nadruk vooral op de infra ligt. Het aantal expo-

santen dat zich op rollend materieel richt was gering, maar daarvoor zijn InnoTrans in Berlijn en Ferroviaria in Milaan de aangewezen beurzen.

HOOGWERKERS

Er was veel te zien op het gebied van het onderhoud aan het spoor. Getoond werd een grote verscheidenheid aan gereedschappen en vooral diverse spectaculaire hoogwerkers, kleine maar ook tamelijk grote apparaten. Veel belangstelling was er voor de grote hoogwerker met bordes van de firma SVH, het Rail-Platform XL12. Bezoekers konden via een trap het bordes betreden voor een blik op de beursvloer. Het is opvallend hoe stabiel zo'n bordes is. Om hinderlijk geluid van rollend materieel, vooral voor omwonenden, te verminderen, presenteerden enkele firma's oplossingen, zoals een verbeterde smering van spoorstaven of wielflenzen. Net als de vorige keer stond ook de »



2.



3.

1. Met de Eco Rail Mover 12 van Railcare kunnen allerlei spullen, zelfs personen, per spoor verplaatst worden. Hij is te koop en te huur.
2. Bij de ingang werden bezoekers bij het aanmelden welkom geheten.
3. Divers modern handgereedschap voor spooronderhoud van Goldschmidt.
4. De firma Van Ooijen uit Gouda toonde een grote laadbak, gekoppeld aan een Crawl.



4.



HONDERD EXPOSANTEN UIT TACHTIG LANDEN

ontwikkeling en uitrol van het Europese beveiligings-systeem ERTMS in de belangstelling. De firma Strukton toonde de recentelijk ontwikkelde zelfrijdende twee-assige Trackbot, een montagerobot die zoveel mogelijk zelfstandig op exacte geografische locaties assentellers en ERTMS-balises in het spoor kan installeren, maar ook informatiestromen kan detecteren. Met elektrische aandrijving, uiteraard. //



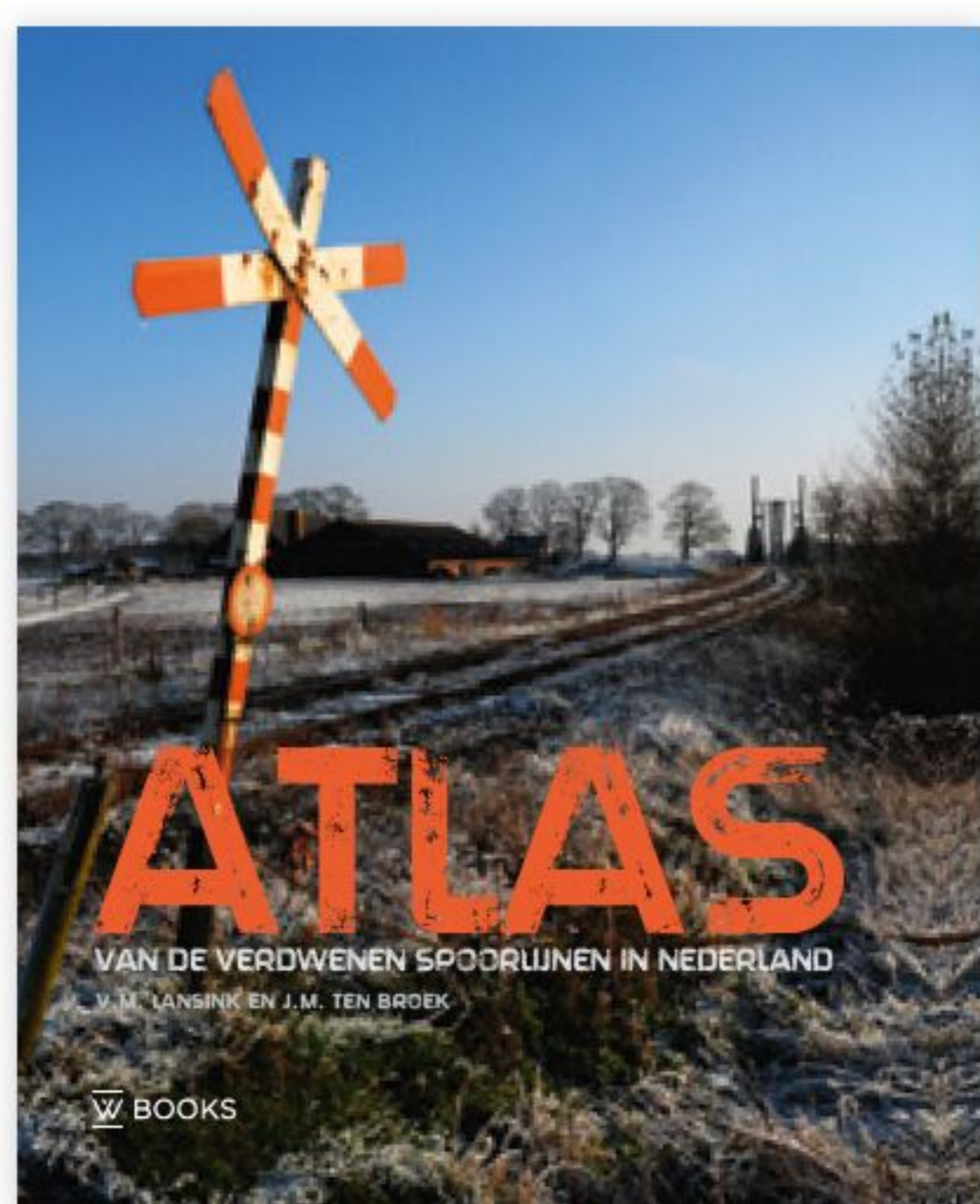
Bekijk de video van Trackbot Strukton Rail en onze andere video's op Railhobby.nl/video

- 5. Het bordes bood een goed uitzicht over de beursvloer.
- 6. Het forse Rail Platform XK12 van SHV Machineverhuur waarop meerdere personen kunnen werken, trok veel aandacht. De machine rijdt op rupsbanden en spoorwielen.
- 7. Veel belangstelling was er voor de nieuwe Trackbot van Strukton.

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!



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

Door de uitgebreide infrastructuur blijven er altijd restanten over. Twee kenners hebben tientallen opgeheven spoorlijnen in Nederland systematisch onderzocht en de restanten in dit boek in beeld gebracht.

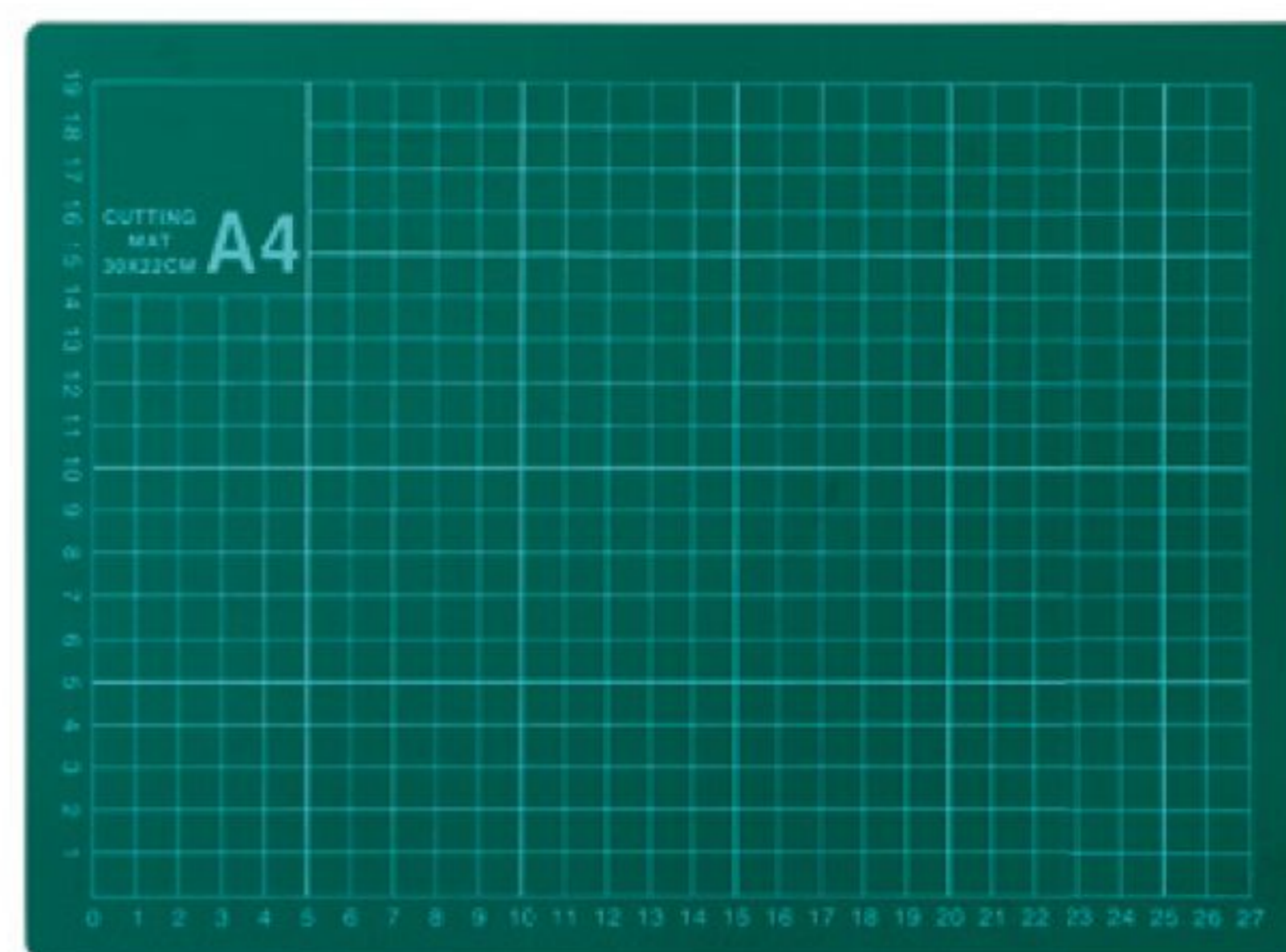
Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/atlas

AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

Deze snijmat biedt goede bescherming tegen krassen. Eén zijde van de mat is bedrukt met een vakverdeling, waardoor u nauwkeurig te werk kunt gaan. De snijmat is uitgevoerd in drie lagen, heeft een A4-formaat en is groen. Prijs: € 7,99.

Railhobby.nl/snijmat



STOOM BIJ NS in de jaren dertig

In de jaren dertig van de twintigste eeuw bezochten Britse spoorwegliefhebbers ons land om stoomlocomotieven te fotograferen. Dit boek toont talloze, nooit eerder gepubliceerde foto's en presenteert ze ook in een samenhang.

Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/stoombijns

RAILHOBBY LOC NS 1111

De NS 1111 met botsneus in H0 is een exclusieve loc uitgebracht door Railhobby, in samenwerking met Piko. Het model is leverbaar als tweerail analoog model met Plux22-interface en als drierail digitaal model. De loc heeft A-frontseinen, sluitseinen en cabine- en motorruimteverlichting. Voorzien van kaartje met uniek nummer. Prijs: € 199,99, tweerail analoog (normaal € 204,99); € 224,99, drierail digitaal (normaal € 249,99).

Railhobby.nl/botsneus



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

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 eenmaal vermeld. Dat geldt ook bij andere producten.



TRIX: RFO 1828 in de actuele kleuren.

Trix

H0. Rail Force One 1828 (ex-NS 1628) is verschenen in de actuele kleuren, dus lichtgrijs omringd met een smal rood-wit-blauw lint. Kleuren en opschriften komen authentiek over. Het standaard gedigitaliseerde, 203 mm lange RFO-model wordt op alle vier assen door een motor met vliegwiel aangedreven.

De frontseinen branden naar gelang de rijrichting en zijn schakelbaar, zodat ook rangeerfuncties mogelijk zijn. Diverse onderdelen zijn apart aangebracht. Remslangen en koppeling imitaties zijn los bijgevoegd (25162, € 459,00, tp. VI). Voor het drierail Märklin-systeem is de loc als artikel 39722 verkrijgbaar.-GF



ACME: drie van de zes Nord-West-Express-rijtuigen.

ACME

H0. Tussen 1987 en 1988 verbond de Nord-West-Express Hoek van Holland (veerboot uit London) via Utrecht, Bad Bentheim, Bremen, Hamburg en Puttgarden met Kopenhagen. In de zomermaanden was Stockholm de eindbestemming. De D236/237 was een klassieke nachttrein en werd gevormd door Duitse en Deense rijtuigen en zelfs een Russische slaapwagen die naar Moskou doorreed. In twee sets

worden zes rijtuigen aangeboden, twee rode DSB-zitrijtuigen type Y en oceaانبloauw-crème DB-ligrijtuigen type Bcm en een ABm en Bm in dezelfde kleuren. Het interieur van de ligrijtuigen en de wielen van de beide Bcm's verdienen een aparte vermelding. De rijtuigen zijn exact op lengte en hebben verende buffers (55320 & 55321, € 273,50 per set).-SF



BUSCH: kolenpark met kraan.

Busch

H0. De 25 cm lange betonbrug met filigrein hekwerk is leverbaar voor wegverkeer met een hoogte van 7,3 cm (1099, € 39,99) en voor dezelfde prijs met een hoogte van 9,5 cm voor een spoorlijn (1100). Het aan drie kanten ommuurde kolenpark (10 x 16 cm) wordt geleverd met een Weimar-dragline, kolen en twee hoge niet-brandende lantarens (1045, € 39,99). De draden naar het 10,5 cm hoge transformatorgebouw (1366, € 23,49) kunnen over even hoge betonnen palen worden gevoerd (1751, 12 palen, € 19,99), de draden zijn als artikel 1750 (€ 12,49) leverbaar. De in 2013 geïntroduceerde Unimog U 430 kan voor zwaar transport worden ingezet (50937, € 45,99, tp. VI).

TT. De bij H0 genoemde betonbrug heeft een lengte van 18 cm en hoogte van 3,9 c.q. 5,4 cm (8843/8842, € 34,49). Het trafohuis heeft een hoogte van 7,6 cm (8825, € 22,49), de draden kunnen over betonnen palen (8951, 12 stuks, € 19,99) worden gevoerd.-DH »



BUSCH: trafohuis.



BUSCH: betonnen spoor- of wegbrug.



BUSCH: betonnen palen.



BUSCH: Unimog U 430.



DM-TOYS: lasercut huizen.

DM-Toys

N. Modellbahn Union heeft, exclusief verkrijgbaar bij DM-Toys, enkele lasercut bouwpakketten van diverse gebouwen uitgebracht. De driedelige set bevat een gezinswoningen in diverse stijlen: een klassiek Fries woonhuis met zadeldak, een gepleisterd woonhuis met zonnepaneel en een moderne kubusvormige woning met schuin geplaatste zonnepanelen (MU-N-H00372, € 24,99, tp. V-VI). Wie voldoende spoorlengte heeft, kan de aanschaf van het 1,2 meter lange perron met perronkap overwegen. Het bouwpakket bevat twee 60 cm lange segmenten met gedetailleerd uitgevoerde perronwanden, klokken, treinrichtingsborden en hekken bij de perrontrappen (MU-N-B00268, € 29,99). Een typisch Frans standaard stationsgebouw is Gare Auvers-sur-Oise. De gevels zijn gedetailleerd uitgevoerd (MU-N-B00269, € 39,99, tp II-III).-TO



DM-TOYS: overdekt perron.



DM-TOYS: station Auvers-sur-Oise.



WIKING: VW Caddy van ASG.



WIKING: Mazda MX5.

Wiking

H0. Met de in 1989 gepresenteerde roadster Mazda MX5 kunnen zomerse ritten worden gepland. De achterlichten van de in zilvermetalic uitgevoerde carrosserie zijn apart gemonteerd. Ook de velgen zijn zilverkleurig (018807, € 16,49, tp. IV). De van 1983 tot 1992 gebouwde Volkswagen Caddy rijdt in de kleuren van het Zweedse transportbedrijf ASG en heeft Travemünde als thuishaven. In 1999 werd ASG door het Zwitserse Danzas overgenomen. Op de achterklep is de naam van de fabrikant in kapitalen in reliëf vermeld, de achterlichten zijn apart ingestoken en door de transparante achterklep is de laadbak zichtbaar. Dat vraagt gewoon om laadgoed (004748, € 16,49, tp. IV).-DH



FALLER: sluis met bedienpost.



FALLER: station Steinbach, schaal N.



FALLER: rietgedekt woonhuis.



FALLER: WeberHaus 'Modern Life', schaal N.

Faller

H0. De 46 x 16 cm metende sluis, een waterlijn model, leent zich voor een nautische invulling op de modelbaan. De uit stalen wanden bestaande kolk wordt door twee in betonnen keringen gevatte sluisdeuren afgesloten. Een bedienpost wordt meegeleverd (180325, € 57,99). Een 36 cm lange aak (131018, € 42,99) of politieboot (131019, € 79,99) kan daar worden geschut. Het ruim van de aak kan met dekplaten worden afgedicht. Om problemen te voorkomen dient u, voor het schip in de vaart wordt genomen, de bak- en stuurboordlichten op kleur te brengen. De rietgedekte voormalige Noord-Duitse boerderij kreeg bij de restauratie een eigentijdse voorgevel met veel glas, de achterkant is in oude stijl gebleven (130674, € 68,99, tp. V).

N. De goederenloods van station Steinbach (24 x 8,7 cm) is in hout opgetrokken, het stationsgebouw en het toilethuisje in kalksteen. De bouwkit is een mix van kunststof en lasercut (212129, € 37,99, tp. III). Het WeberHaus 'Modern Life' vraagt een perceel van 9 x 7 cm plus ruimte voor de tuin. Twee kamers op de etage hebben een Frans balkon (232152, € 39,99, tp. VI).-DH »



MODELLBAHN UNION: station List op het eiland Sylt.



MODELLBAHN UNION: RhB-station Filisur.



MODELLBAHN UNION: loket voor kaartjescontrole.

Modellbahn Union

H0. Vorig jaar heeft MU de bouwkits van MKB overgenomen. Deze werden in opdracht van 'Stadt im Modell' geproduceerd en zijn nu bij MU leverbaar. Beschikbaar zijn het station (met goederenloods) List op het eiland Sylt (B00278, € 79,99, tp. III-VI), het resterende klassieke voorportaal van het Anhalter Bahnhof in Berlijn (B00280, € 89,99, tp. III-VI) en voor liefhebbers van Zwitserse spoorwegen het flinke station van Filisur, zoals het er tot 2004 uitzag (B00277, € 149,99, tp. I-VI). Bij het toegangslot met hekken werden vroeger perron- en treinkaartjes gecontroleerd, bijvoorbeeld op het Anhalter Bahnhof (B00275, € 19,99).-TO



MODELLBAHN UNION: voorportaal van het Anhalter Bahnhof.



ARTITEC: Plan W, links de Benelux-variant, rechts in IC-kleuren.

Artitec

H0. Voor de tweede keer brengt Artitec NS Plan W-rijtuigen uit. Dit recht-toe-recht-aan reizigersmaterieel dat alleen de tweede klasse kende, deed dienst tussen 1966 en 2003. De nieuwe productie is op diverse punten gewijzigd. Zo hebben ze vernieuwde draaistellen en geëtste metalen treden en handrails. Ze komen in diverse uitvoeringen. De redactie ontving drie rijtuigen, alle uit tijdperk IV: twee IC-versies,

Plan W1 471-3 (artikelnummer 20.158.04, € 74,90) en Plan W2 525-6 (...22) en de donkerblauwe met gele band Benelux Plan W1 456-1 (20.160.15). Alle 303 mm lange modellen overtuigen door hun kleuren en opschriften en kennen interessante details. In Railhobby 494 volgt een uitgebreide kennismaking met deze doorontwikkelde rijtuigen.-GF



MÄRKLIN: jubileummodel van de 01 184.

Märklin

H0. Vorig jaar werd ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de Duitse sneltreinloc serie 01 het model van de 01 184 uitgebracht. Het model van de 2'C1'-machine overtuigt als pure Deutsche Reichsbahnloc met grote Wagner windleiplaten. Dat betekent 'messing' nummerplaten, deels gele opschriften op de tender (type 2'2'T34) en aan beide kanten twee elektrische frontseinen. Bij het gedigitaliseerde, grotendeels metalen, 275 mm lange model kan het flakkerend vuur in de vuurkist worden ingeschakeld. Tussen loc en tender is een verende koppeling aangebracht (39003, € 549, tp. II). Van de naoorlogse DR is het vierassig rijtuig type Halberstadt. Het 286 mm lange model, een middeninstapper, is standaard voorzien van interieurverlichting en een buffercondensator. Het heeft het karakteristieke Reichsbahn-groen uit de jaren tachtig en de juiste opschriften (42581, € 99,99, tp. IV).-SF

Een Formneuheit is de SBB-eloc Re 4/4 II in de uitvoering van de Swiss Express. De bij deze sneltrein

toegepaste automatische koppeling is op het model weergegeven. De loc kan alle Zwitserse seinbeelden tonen, de verlichting van de cabines en motorruimte zijn schakelbaar (38420, € 399, tp. IV).

In Railhobby 496 volgt een Railtest van deze loc en de bijbehorende Swiss Express-rijtuigen en een beschrijving van de sneltrein zoals die van 1975 tot 1985 heeft gereden.-DH



MÄRKLIN: SBB Re 4/4 II Swiss Express.



MÄRKLIN: Halberstadt middeninstapper.



ROCO: Blokkendoos-versterkingsrijtuigen.

Roco

H0. Rond het midden van de jaren vijftig werd veel elektrisch Blokkendoosmaterieel door NS verbouwd tot getrokken rijtuigen en vervolgens donkerblauw geschilderd. Ze werden voornamelijk als versterkings-

rijtuig ingezet. In die hoedanigheid deden ze tot 1973 dienst. De set met drie van deze rijtuigen bestaat uit een AB- (ex-Bec), een B- (ex-Ce8c) en nog een B-rijtuig (ex-Cec) (6200054, € 169,90, tp. III).-SF

Tillig

H0. Het goederenmaterieel van de DR is uitgebreid met een set bestaande uit twee zware vierassige Rmms-wagens die met nieuwe ballast zijn beladen. De modellen zijn een getrouwe kopie van deze typische Reichsbahn-wagens. Ze zijn



TILLIG: DR Rmms.

zeer gedetailleerd voor dit type materieel en voorzien van de juiste kleuren en opschriften.

De wagens zijn af fabriek uitverkocht (70071, € 137,50, set 2 wagens, tp. IV).-GF



HERPA: Belgische militaire MB Actros.



HERPA: Liebherr A920.



HERPA: Ambulance RAV Haaglanden.

Herpa

H0. De MAN TGE met ambulance-opbouw van Visser Otaris is eind 2023 als wagen 15-143 bij de RAV Haaglanden in gebruik genomen. Ook in model is de wagen rondom gedecoreerd; in kentekenplaten X-675-NK moet u zelf voorzien (098694, € 29,95, tp. VI). De Belgische Defensie beschikt over diverse trekkers 6x4 Mercedes-Benz Actros MP1 L'96. In

model is deze als losse trekker in het groen (747264, € 24,95, tp. VI) of in het zandgeel met drieassige dieplader (747271, € 44,95) beschikbaar. De wiel-dragline Liebherr A920 Litronic vormt als machine 1143 een goede aanvulling op het door Herpa uitgebrachte wagenpark van aannemer Max Bögl (318617, € 49,95).-DH



PIKO: FS D.445 in IC-uitvoering.



PIKO: Trenitalia D.445 in XMPR-outfit.

Piko

H0. Na de in Railhobby 452 genoemde crèmekleurige FS-dieselloc D.445 1112 met oranje en paarse banen in de uitvoering van 1987, is de vierasser in twee andere uitvoeringen uitgeleverd: als IC D.445 1056 in het wit met grijs en rode baan (22024, tweerail analoog, € 299 / 22025, idem sound, € 399, tp VI) en in de XMPR-kleurstelling wit met groen en rode streep D.445 1106 (22027, tweerail analoog / 22028, idem sound / 55932, idem XP, € 499 / 22029, drierail sound / 55933, idem XP, tp. VI). De XP-versies hebben een draaiende ventilator, pulserende rookgenerator en digitale koppelingen. Een kleurvariant is DB-eloc

114 101 (21779, tweerail analoog, € 219 / 21780, idem sound, € 334 / 21781, drierail sound, € 334, tp. VI).

De vorig jaar gepresenteerde groene NS-dieselloc 652 is nu verkrijgbaar als NS 543 in geel-grijze huisstijl (22004, tweerail analoog, € 199 / 22005, idem sound, € 309 / 22006, drierail sound, tp IV).

N. De NS 2200 is eerder in het bruin en geel-grijs uitgebracht. Nieuw is de geel-grijze uitvoering van museumloc 2278 van de STAR (40449, € 235, tp. VI). De zwaartransportwagen met verlaagde vloer Slmpps kan in het blauw met oranje baan van VolkerRail worden ingezet (40704, € 51,50, tp. VI).-TO //



PIKO: NS 543 in geel-grijze huisstijl.



PIKO: ex-NS 2278 van de STAR, schaal N.

De leukste (WEB)WINKELS

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



ETSMODELSPOOR.NL

Als onderdeel van Modelspoorbaanwinkel.nl zijn wij een gespecialiseerd bedrijf in het in- en verkopen van modeltreinen, modelspoorbanen, scenery, rails en spare-parts. Nieuw en tweedehands. Onze topmerken zijn: ESU, Train-o-Matic, Noch, Roco, Fleischmann en Piko. We hebben meer dan 6000 artikelen gewoon uit voorraad leverbaar. Altijd scherpste prijzen van Nederland met ESU en Noch.

🌐 www.etsmodelspoor.nl
✉ info@etsmodelspoor.nl



N-SPOOR.COM

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

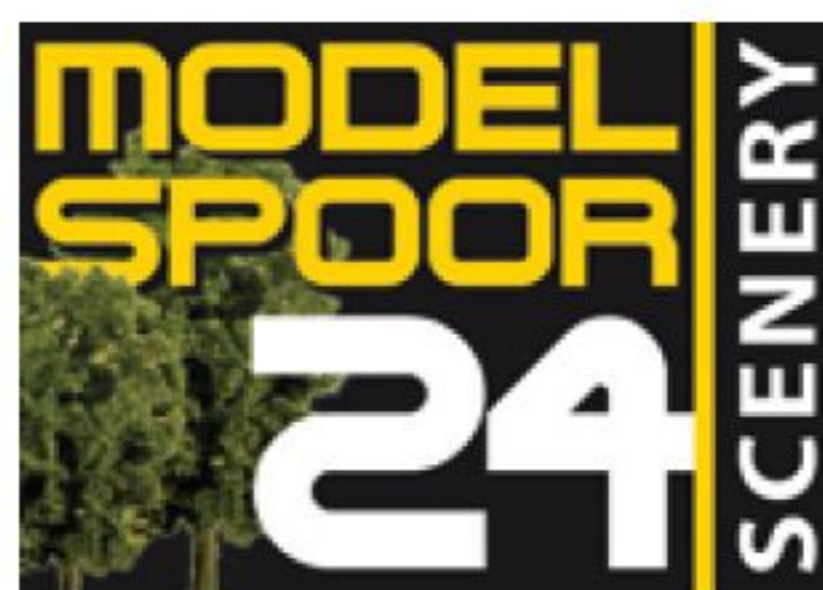
🌐 <https://n-spoor.com>
✉ info@n-spoor.com
f [nspoor.com](https://www.facebook.com/nspoor.com)



MODELTRAIN & MODELBAAN SPECIALISTEN

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

🌐 www.miniature-project.com
✉ info@miniature-project.com
f [miniatureprojectnoordwijk](https://www.facebook.com/miniatureprojectnoordwijk)



MODELSPOOR24

Online shop met een uitgebreid assortiment scenery van Woodland Scenics, Noch, Busch, Lars op 't Hof en Styrofoam muurplaten. Gratis verzending vanaf € 50 voor zowel Nederland als België. Snelle levering en eigenlijk is alles altijd op voorraad. U vindt ons ook altijd op de Modelspoorbeurs in Houten. Wij zijn te herkennen aan de gele borden met ons logo en een heel uitgebreid scenery assortiment.

🌐 www.modelspoor24.nl
✉ info@modelspoor24.nl



LEEGVERKOOP HOBBYPROF

Hobbyprof stopt als fysieke winkel! Vanaf nu 20% korting op onze gehele winkelvoorraad. Veel nieuw en tweedehands: modelspoor, modelbouw en scenery. Breng nog een bezoek aan onze winkel in Haarlem voor extra koopjes. Kijk snel want OP=OP!

🌐 www.hobbyprof.nl
📍 Kloosterstraat 17, Haarlem
📷 [hobbyprof.nl](https://www.instagram.com/hobbyprof.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 hardschuimpanelen zijn eenvoudig te snijden en in te krassen voor een nog realistischer effect. Ook achtergronden op maat zijn mogelijk, op aanvraag en op diverse materialen.

🌐 www.modeltex.be
✉ contact@modeltex.be
📷 [modeltexture](https://www.instagram.com/modeltexture)

CRAZY TRAINS



CRAZYTRAINS

Wij zijn dé specialist voor Micro-motor en bieden een uniek assortiment voor de echte hobbyist. Of je nu op zoek bent naar de betrouwbare Sommerfeldt bovenleiding, de veelzijdige Roco-Line rails, of de nieuwste innovaties van train-O-matic: bij ons vind je het allemaal. Als officiële distributeur van train-O-matic voor Nederland en België garanderen wij topkwaliteit en deskundig advies. Bestel eenvoudig online en profiteer van onze snelle service en persoonlijke ondersteuning. Kies voor zekerheid, vakkennis en passie, kies voor Crazytrains!

🌐 www.crazy-toys.nl



MAKINA MODELBOUW

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

🌐 www.makina-modelbouw.com

📍 Laageinde 93A,
5142 EG Waalwijk

☎ +31 (0) 416 333 118

📞 Whatsapp 06 42660051



PANZER-SHOP.NL

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

🌐 www.panzer-shop.nl

www.grootspoor.com

WWW.GROOTSPOOR.COM

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

☎ +31 (0)72-5618707

✉ info@grootspoor.com

📍 Kanaaldijk 122 B, 1831 GC Koedijk



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

MODEL TREIN WINKEL.NL

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

🌐 www.ModeltreinWinkel.nl

[Modeltreinhuis](http://Modeltreinhuis.nl)

www.modeltreinhuis.nl

Kwaliteit, prijs en service

MODEL TREIN HUIS ROSENDAAAL

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. Afschaffen is mogelijk op afspraak.

🌐 www.modeltreinhuis.nl

✉ info@modeltreinhuis.nl

📱 [Modeltreinhuis](https://www.facebook.com/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

Móra la Nova

STOOM IN SPANJE, EEN VEELBELOVENDE WEDEROPSTANDING

Móra la Nova was tot het eind van de stoomtijd een belangrijk depot. Het raakte in verval, maar een bijzonder actieve stichting weet het tot een spraakmakend museumbedrijf om te vormen. Ook Ad van Sten is onder de indruk van de daar geleverde prestaties.

In de tijd van de stoomtractie was het locomotivendepot in Móra la Nova (Catalonië, circa 50 km ten westen van Tarragona) één van de grootste in Spanje, maar begin jaren tachtig is het ontmanteld en raakte het in verval. In de stoomtijd werden hier locomotieven op het traject Madrid - Barcelona gewisseld. De begin deze eeuw opgerichte Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial de

Móra la Nova (FPPFI, Stichting tot behoud van erfgoed van de spoorwegindustrie in Móra la Nova) heeft als doel om via een museum het depot zoveel mogelijk te herstellen. De doelstellingen zijn zeer ambitieus. Naast de reconstructie van het voormalige spoorwegemplacement en de restauratie en het onderhoud van rollend materieel, wil de FPPFI een toeristische spoorlijn gaan exploiteren. Het project





wordt door lokale, regionale en Europese instellingen ondersteund. Onder de bezielende leiding van de heer Sasplugas Deu, voorzitter van de FPPFI, wordt de opbouw van het in 2010 geopende spoorwegmuseum - mede door de inzet van een groot team van enthousiaste en vakkundige vrijwilligers - voortvarend aangepakt.

DRAAISCHIJF

Inmiddels is het seinhuis geheel gerestaureerd, inclusief het bedieningspaneel van de in 1928 opgeleverde elektromechanische beveiliging. Op de plek van de in 1983 verwijderde draaischijf is die van Puente Genil (gelegen tussen Córdoba en Málaga) opgebouwd en zijn enkele vervallen loods en werkplaatsen in oude luister hersteld. Het locomotievenbestand wordt gestaag uitgebreid. Na jarenlang onderhandelen kon de indrukwekkende 241F-2238 naar Móra la Nova worden teruggehaald. Met zeventien andere locomotieven uit deze serie, heeft deze machine ruim achttien jaar, van 1956 tot 1974, vanuit dit depot dienst gedaan. Tot begin 2012 stond zij in het Museo del Ferrocarril de Madrid, gevestigd in het voormalige station Delicias. De door Maquinista Terrestre y Marítima gebouwde locomotief maakt deel uit van serie 2223-2257 die van 1950 tot 1952 als kolenstokers in dienst zijn gesteld; later zijn de meeste naar oliestook omgebouwd. Met de 241F kwam ook

de in 1957 door Material y Construcciones S.A. 'Macasa' (nu Stadler Rail Valencia) en in redelijke staat verkerende 141F-2316 naar Móra la Nova; de 242 machines tellende serie heeft tot het einde van de stoomtijd dienst gedaan. Daarnaast herbergt het museum diverse andere locomotieven zoals de Garratts 282F-0421 en 462-0401. De intentie is om een aantal bedrijfsvaardig te herstellen.

MZA SERIE 601-610

In 1885 bestelde de Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) bij het Belgische Société Anonyme Usines Metallurgiques du Hainaut, »

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN

1. De MZA 606 met een uit museummaterieel samengestelde goederentrein. Alle foto's zijn genomen op 7 december 2024.
2. Tussen de waterkraan en de sporen met de museumtrein liggen de geëlektrificeerde hoofdsporen.
3. Fabrieksplaat van de MZA 606.
4. Het seinhuis is inclusief de handelinrichting van de Amerikaanse General Railway Signal Comp. in 2009 geheel gerestaureerd.
5. In de loods is een keur aan Iberisch breedspoor-materieel (1668 mm) ondergebracht. Links de 462-0401, rechts Garratt 282F-0421.



DEMONSTRATIERITTEN MET MZA 606 ANNO 1885



Couillet, Marcinelle (kortweg Couillet) tien tweeassige tenderlocomotieven. Ze werden nog hetzelfde jaar met fabrieksnummers 786-795 geleverd en als serie 601-610 in bedrijf genomen. Hoewel bedoeld als rangeerlocomotieven, werden ze door hun robuuste uiterlijk en grote trekkracht ook voor lichte reizigers- en goederentreinen ingezet. In 1941 werden ze als 020-0231 tot 0240 bij Renfe ingelijfd. Opmerkelijk is dat van deze serie zes locs bewaard zijn: de 601 in het Museo del Ferrocarril de Delicias in Madrid, de 602 operationeel in Lleida bij de Associació per a la Reconstrucció Material Ferroviari Históric (ARMF), 604 in Terrassa, 605 in het Elder Museum of Science and Technology in Las Palmas de Gran Canaria, 606 in Móra la Nova en de 607 in het IJzer- en Staal museum in Langreo. Sinds 2019 beschikt het museum in Móra la Nova over de MZA 606, de latere Renfe 020-0236 (Couillet nr. 791/1885). Met de machine worden met enige regelmaat met reizigers- en goederenwagens op het ruime emplacement demonstratieritten gehouden, waarin bezoekers kunnen meerijden.



TBF SERIE 23-28

In 1877 werden door de Ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia (TBF) bij Sharp Stewart and Company in Manchester zes locomotieven met asindeling 1'B besteld. De met fabrieksnummers 2708-2713 geleverde locs werden als 23-28 voornamelijk voor de reizigersdienst ingezet. Na integratie van de TBF in de



MZA werden ze 176-181 genummerd. In 1901 werden ze omgebouwd tot tenderlocomotieven. In de jaren 1920 gingen ze voor rangeerdiensten naar Madrid. Bij de overdracht aan Renfe resteerden er nog vier: de 176, 178, 179 en 180. Dit werd de serie 120-0201 tot 0204. Het lijkt erop dat de MZA-176 de 120-0201 werd en de MZA-178 de 120-0202. De 120-0201 werd in Ciudad Real gestationeerd en de andere drie in Sevilla. De 120-0201 werd in 1962 voor rangerwerk naar Madrid-Atocha overgebracht. Bij de buitendienststelling in zomer 1969 werd zij gereserveerd voor het spoorwegmuseum in Delicias. De 120-0203 en 0204 werden in 1965 gesloopt. De 120-0202 ging in 1966 uit dienst, in 2008 werd zij eigendom van het Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español (CEHFE) met als doel de machine te reviseren en voor toeristische treinen in te zetten. Het jaar daarop werd zij overgebracht naar de Celada-werkplaats in León en vandaar naar de werkplaats van de ARMF in Lleida. Na het voltooien van de werkzaamheden is de locomotief naar het museum in Móra la Nova overgebracht waar zij in maart 2024 onder stoom kon worden gebracht.

NACHTOPNAMEN

Op het verzoek om van werkende stoomlocomotieven met een goederentrein nachtopnamen te kunnen maken, werd door Sasplugas Deu enthousiast gereageerd. Als datum werd zaterdag 7 december 2024 gekozen, een dag waarop ook demonstratieritten op »

6. De MZA 606 met Campsa-ketelwagen 52045, MZA-platte wagen G.522 en twee gesloten wagens van Renfe waarvan de achterste met remmershuis.
7. De MZA 606 en 178.
8. De 120-0202 is geheel gerestaureerd en kan sinds 2024 onder stoom worden gebracht.
9. De ex-TBF, nu MZA 178 zonder nummer of fabrieksplaat.
10. Beide tenderlocs zijn door het team van vrijwilligers minutieus gerestaureerd.
11. Voor de nachtopnamen zijn de MZA 606 en 178 met een goederentrein langs het perronspoor bij het seinhuis geplaatst.





12.

het programma stonden. De opnamelocaties mocht ik zelf kiezen. Om de geselecteerde locaties te bereiken, moet de trein de hoofdsporen kruisen, waarvoor een speciale vergunning vereist is. Dankzij de goede verstandhouding tussen het museum en de spoorwegen werd deze vergunning niet veel later verleend.

Beide locomotieven moesten op de draaischijf met mankracht worden gedraaid. Het museum verdient een brede ondersteuning; vanuit de kustplaatsen aan de Costa Brava en Costa Dorada is het voor een bezoek goed bereikbaar.

Meer info: <https://museuferrocarril.cat/>. //



13.

12. Renfe 020-0236 (MZA 606) en 120-0202 (MZA 178) voor de locloods van Museu del Ferrocarril, Móra la Nova.

13. In de ruime loods zijn diverse locomotieven ondergebracht, waaronder de Renfe 2241F-2238 en 141F-2316.

14. Fabrieks- en nummerplaat van de Renfe 241F-2238.

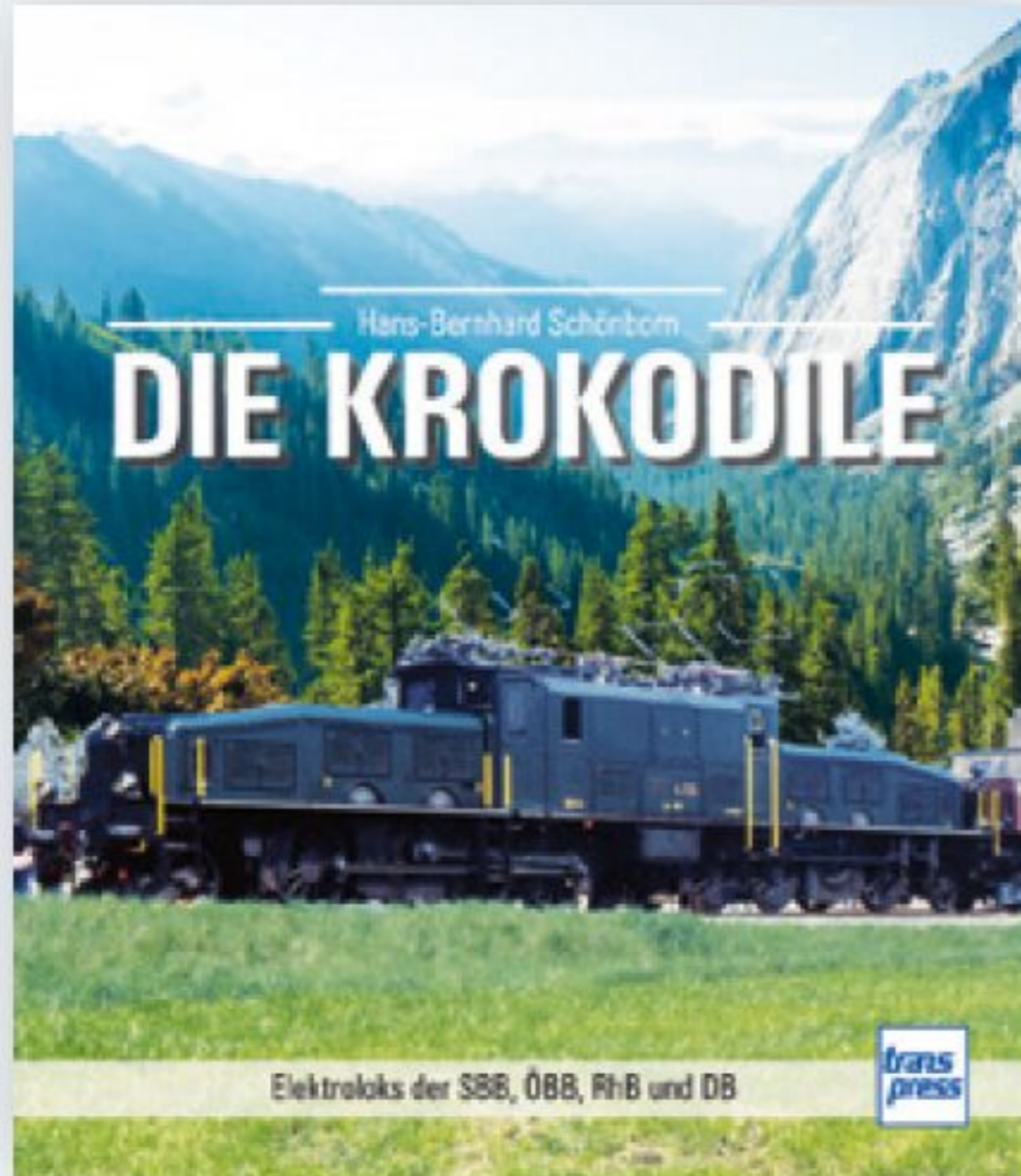
15. Fabrieks- en nummerplaat van de in 1960 gebouwde Garratt.



14.



15.



Die Krokodile

Elektroloks der SBB, ÖBB RhB und DB

Door Hans-Bernhard Schönborn, Transpress Verlag, formaat 21 x 24,2 cm, 144 blz, 150 zw- en kleurenfoto's, Duitse taal, paperback, ISBN 978-3-6137-1767-1, € 29,90.

De 'Krokodil' blijft een geliefd type locomotief, zowel in de Alpenlanden als bij modelspoorers. Het in 2014 van de drie jaar geleden overleden auteur Hans-Bernhard Schönborn uitgebrachte en al lang uitverkochte boek over de Krokodil is door de aanhoudende vraag opnieuw uitgebracht. Daarbij is de inhoud geactualiseerd. Het accent ligt op de voor de goederendienst op de Gotthardlijn gebouwde SBB Ce 6/8 II en III, met daarnaast de Seetal-krokodil De 6/6 en ÖBB-serie 1100 en 1100.1, de metersporige RhB Ge 6/6 I, alias Bernina-krokodil en de Duitse Baureihe E 93 en 94. Ook locomotieven die in de volksmond tot het type krokodil worden gerangschikt, zoals diesellocs Gm 4/4 van LSE- en FO en de met de beschildering van een krokodil getooide eloc Ge 4/4 21 van de Yverdon-Ste-Croix-Bahn komen aan de orde. De door diverse fotografen gemaakte foto's maken het werk met de materieeltekeningen en tabellen tot een gedegen naslagwerk.-DH

Die Baureihe 01 (Band 1)

Der Star unter den Schnellzug-Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

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

De sneltreinlocomotief BR 01 vormde jarenlang de ruggengraat voor het langeafstandsverkeer in Duitsland. In 2025 was het honderd jaar geleden dat de eerste loc in dienst werd gesteld. Ter gelegenheid daarvan heeft EK een speciale uitgave in twee delen uitgebracht. Deel 1 gaat uitvoerig in op de ontstaansgeschiedenis, deel 2 behandelt de inzet bij de depots. Na WO I was het niet zo goed gesteld met de oude 'Länderbahnen'. De in 1920 opgerichte DRG bracht hierin verbeteringen aan. Na uitgebreide studies en overleg kwam het tot de bouw van de nieuwe 2'C 1' h2-stoomloc, zowel twee- als viercilinderlocs, BR 01 respectievelijk 02. De viercilinderversie beviel minder, de tien BR 02'en werden omgebouwd tot een BR 01. De techniek wordt mede aan de hand van tekeningen uitgebreid besproken. De bouw van 232 locs duurde tot 1928. Vele wijzigingen werden aangebracht, zowel tijdens de bouw, als daarna. Ook de latere DR-machines (DDR) ontkwamen er niet aan. Alle mutaties worden vermeld. Het uiterlijk veranderde toen de grote Wagner-windleiplaten plaatsmaakten voor de kleine Witte exemplaren. Een grote aanpassing was de toepassing van de zogenaamde Hochleistung ketel vanaf 1958. De in totaal dertien bewaarde BR 01'en (waarvan momenteel drie rijvaardig) worden beschreven. Deel 2 komt aan bod in Railhobby 494.-TO

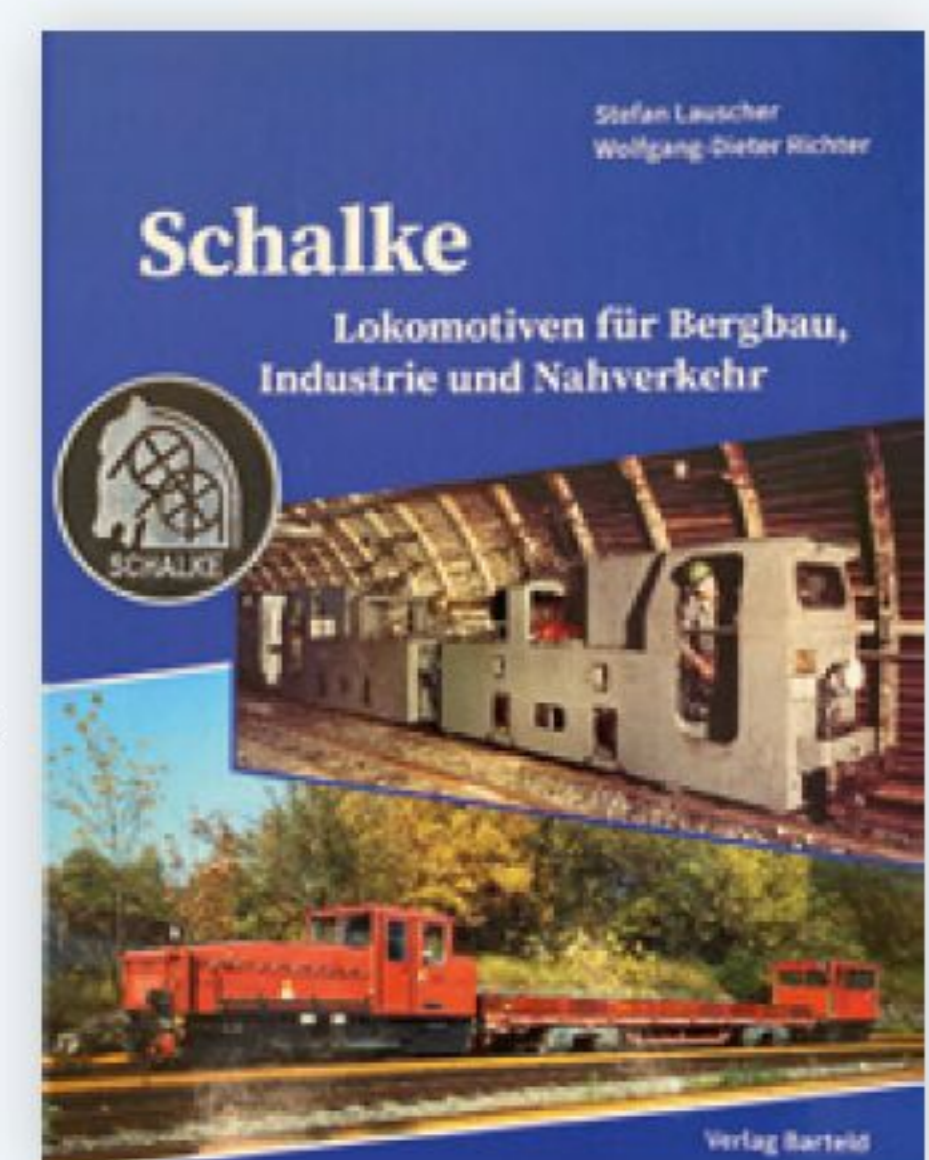


Schalke

Lokomotiven für Bergbau, Industrie und Nahverkehr

Door Stefan Lauscher & Wolfgang-Dieter Richter, uitg. Verlag Barteld, formaat 25 x 31 cm, 400 blz., 228 zw- en 291 kleurenfoto's, 173 (materieel)tekeningen, Duitse taal, hardcover, ISBN 978-3-9359-6131-8, € 49,90.

U denkt wellicht aan de voetbalclub Schalke'04, maar de auteurs gaan uitvoerig in op Die Gewerkschaft Schalker Eisenhütte, het bedrijf dat sinds 1872 speciale voertuigen voor de mijnbouw, staalindustrie en OV-bedrijven bouwt. De vaak in nauw overleg met de klant ontwikkelde producten zijn op zes continenten te zien. Schalke Locomotives is kampioen bij de levering van cokesovervoertuigen, (dag-) mijnlocomotieven en dienstvoertuigen voor metro- en trambedrijven. De schrijvers gaan uitgebreid in op de bedrijfsgeschiedenis met ups en downs, de invloed van de wereldoorlogen, de concurrenten en de samenwerking met partners zoals Siemens en de bijdrage van en de gevolgen voor het personeel. Documenten uit de Schalke-archieven en die van bedrijven waarmee Schalke heeft samengewerkt worden op toegankelijke manier aan de lezer voorgelegd. De foto's, tekeningen, schema's en kaarten zijn van goede kwaliteit. Een aanbeveling voor geïnteresseerden in een minder bekend onderdeel van het railvervoer.-JB





VOORBEELD
& MODEL

NS serie 2600

ZELFBOUW DIESELELEKTRISCHE LOCOMOTIEF

Oude Nederlandse locomotieven hebben Jan Legierse altijd gefascineerd. Of het stoom, diesel of elektrisch is, maakt hem niet uit, wel het feit dat deze modellen veelal door merken in de hogere prijsklassen worden uitgebracht. Zelfbouw is dan een alternatief.

Mijn oog was op NS-diesellocomotief serie 800/2600 met bijnaam 'Beel' gevallen. Zijn uitstraling bracht iets van macht en grootheid ten tonele, alhoewel dit in de praktijk anders uitpakte. De 108 ton zware en twintig meter lange locs met asindeling (A1A)'(A1A) zijn ontwikkeld door Werkspoor en uitgerust met scheepsmotoren van Stork Thomassen. De vele gebreken en de verkeerde motorkeuze hebben de loc de das omgedaan. In de VS werden scheepsdiesels met succes toegepast en voldeden door de lange afstanden.

Bij NS is dat door de vaak korte ritten en de daardoor wisselende belasting anders. In 1953 en 1954 zijn van de aanvankelijk 27 locs tellende bestelling zes stuks geleverd. De 801 werd op 26 juni 1953 in dienst gesteld en een maand later in 2601 omgenummerd. Na levering van de 2606 is de order geschrapt. Hoewel Werkspoor heeft voorgesteld de locomotieven met motoren van eigen fabricaat uit te rusten, gingen de 2601-2606 in juni 1958 buiten dienst en zijn twee jaar later bij Koek in Mijdrecht gesloopt. Alle locs zijn in Berlijn blauw geleverd, later werden de 2601, 2602



SPAAKWIELEN MET RP25-FLENZEN

hen 2606 voor inzet in de goederdienst roodbruin geschilderd. De 2601 had aanvankelijk een hogere belijning.

MODEL

Door de korte tijd dat de serie is ingezet, komen we de loc nauwelijks in model tegen. Door Kleinspoor is de 2600 als bouwpakket 826A in H0 uitgebracht; deze is niet meer leverbaar. Voor de aandrijving heb ik die van een dieselloc van het Amerikaanse Athearn gebruikt. De locserie is door Paul Henken uitgebreid beschreven in het bij Uquilair uitgegeven boek 'Diesel-Elektrische locomotieven NS-serie 2600 en NS-loc 2601, Werkspoor-lijndiesellocs van NS'; het boek is uitverkocht, maar in sommige bibliotheken te raadplegen of tweedehands te koop. Het renoveren van het onderstel is niet moeilijk. Piet Peetoom leverde wielen met RP25-flenzen van 11 mm doorsnede en tien spaken; de 2600 had spaakwielen. Nadat de Athearn-wielstellen zijn verwijderd heb ik de wielen er met een poelietrekker »

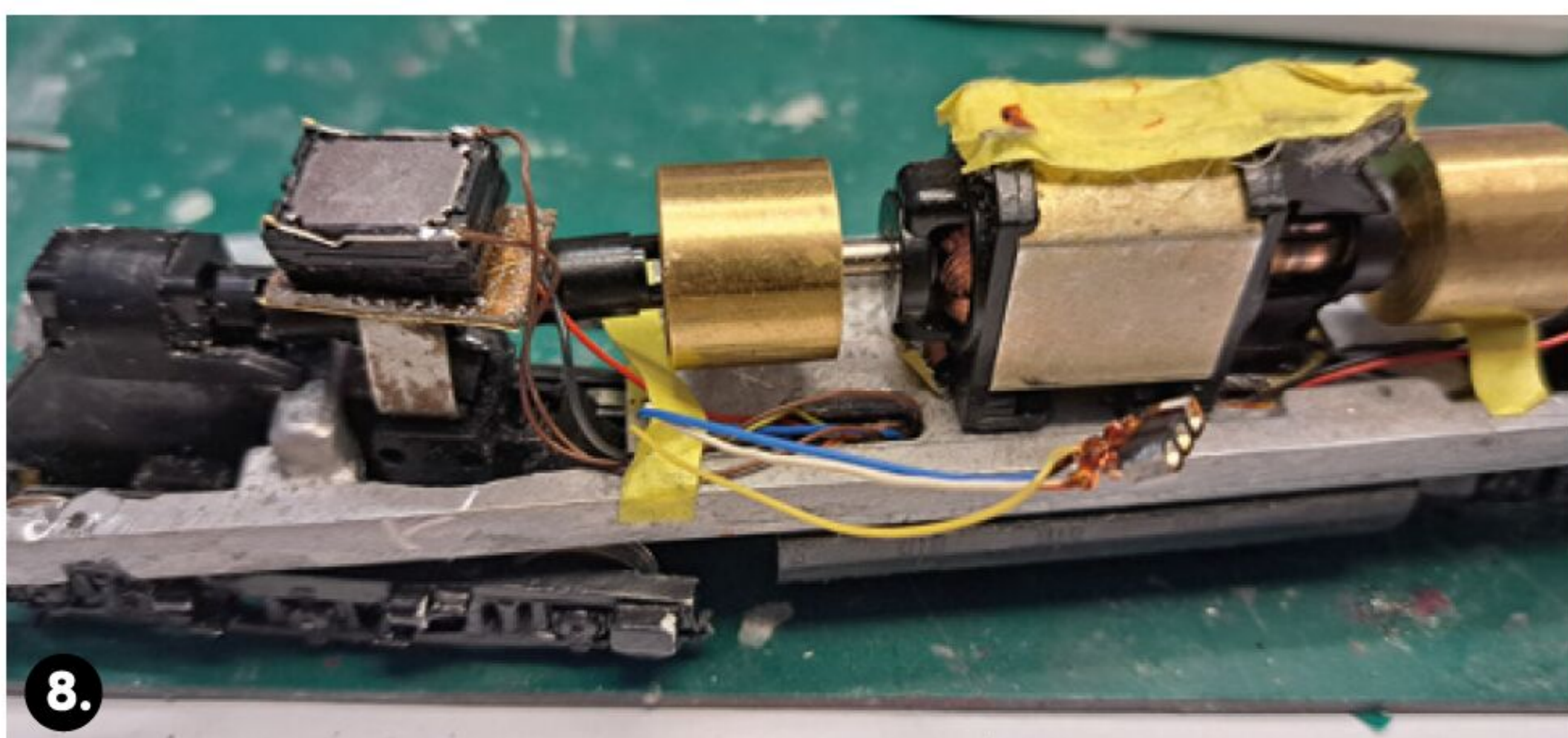
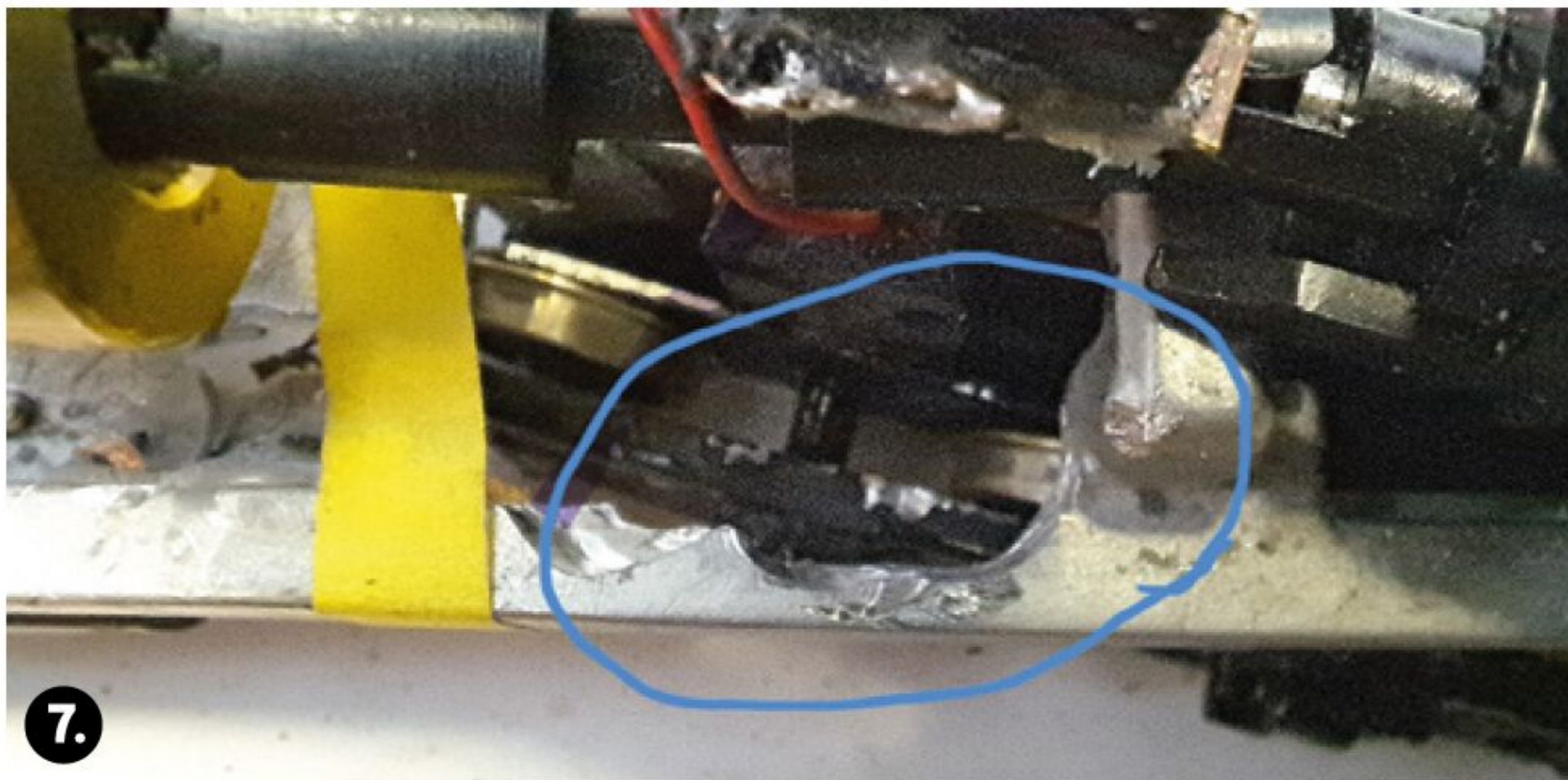
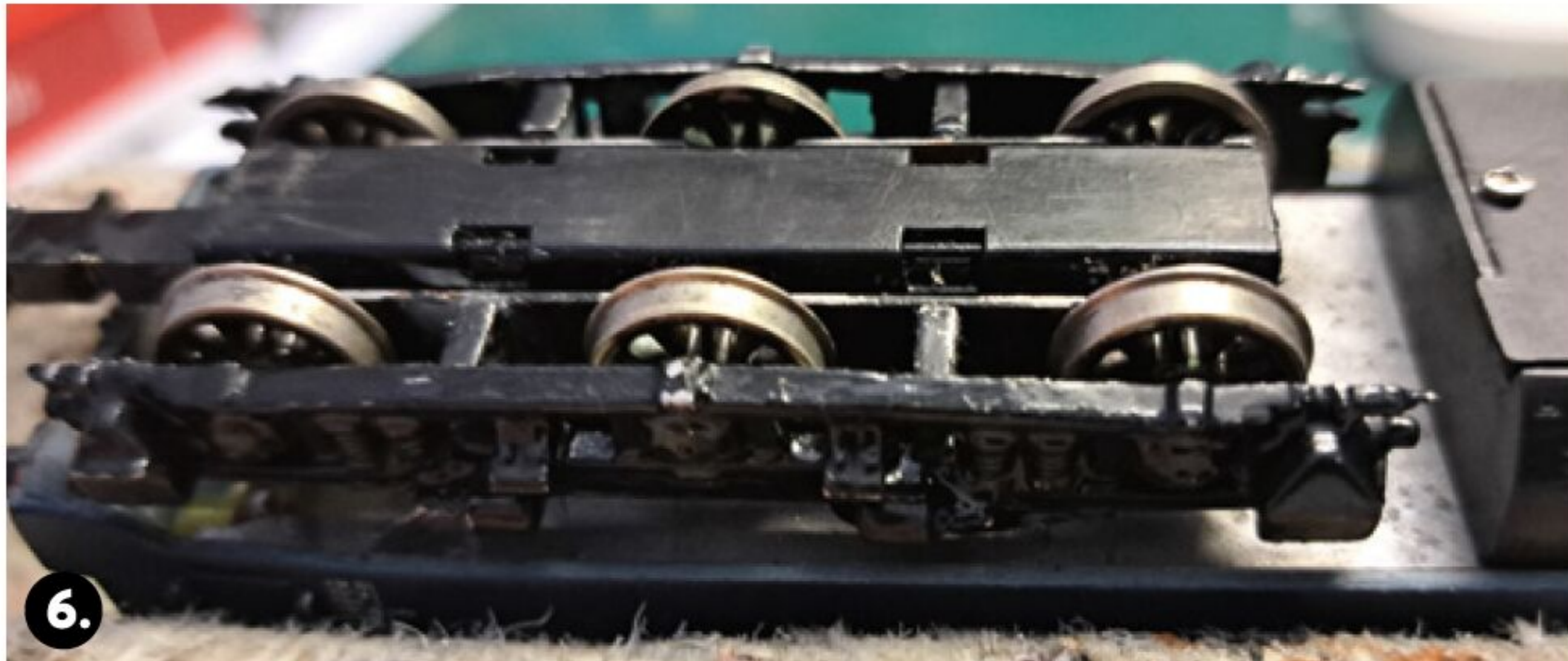


1. De 'Beel', genoemd naar minister-president Louis Beel. (foto Rob Mooij)
2. Staatsieportret van de NS 2601. Utrecht, 30 maart 1953. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
3. De 2604 op spoor 2 bij de NS-lijnwerkplaats Eindhoven, 24 november 1955. (foto D.C. Gerdessen, NS, collectie Het Utrechts Archief)
4. De kap van de NS 2600 van Kleinspoor.
5. Het Athearn-model levert de aandrijving voor de NS 2600.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): JAN LEGIERSE



GELUID SCHEEPSDIESEL ALS DOWNLOAD VAN INTERNET



afgehaald. Het opzetten vergt, om slingeren tegen te gaan, enige vaardigheid; daar komt de draaibank goed van pas. Op een van de wielstellen had ik een kamer aangebracht om antislipbanden aan te brengen (zie mijn artikel in Railhobby 472), maar in een latere fase, toen de loc voldoende zwaar bleek te zijn, is dat wielstel weer verwijderd. Om krappe bogen te kunnen doorlopen, is van het frame aan de binnenkant iets weggefreest. De schortplaten van Kleinspoor zitten niet erg vast. Aanvankelijk heb ik deze geklemd laten zitten, maar daarna toch vastgelijmd. Tegenwoordig gebruik ik Gorilla Glue transparante lijm; deze is sterk en met lichte verwarming weer lossend te maken. Resin (kunststof) laat zich het beste lijmen met secundelijm, maar pas op bij vensterglas van acryl, want dat slaat dan wit uit.

ELEKTRONICA

In de bouwbeschrijving geeft Edwin Langeveld van Kleinspoor aan om de opstaande contacten boven de wielstellen te verwijderen. Deze heb ik intact gelaten en daar de speaker op geplaatst. Het blijkt een goede klankkast te zijn. Het geluid van een scheepsdiesel heb ik van internet gehaald en met de ESU-programmer in de geluidsdecoder gezet. Het boren in de kap om onderdelen vast te zetten geeft geen problemen; met foto's wordt dit in de handleiding duidelijk aangegeven. Met de hand boren is in kunststof het beste, machinaal gaat het veel te snel en is nauwkeurig werken lastiger. De meegeleverde printjes van de front- en sluitseinen hebben stekkerverbindingen; dat maakt het aansluiten en het losmaken van de kap voor verdere werkzaamheden wel zo gemakkelijk.



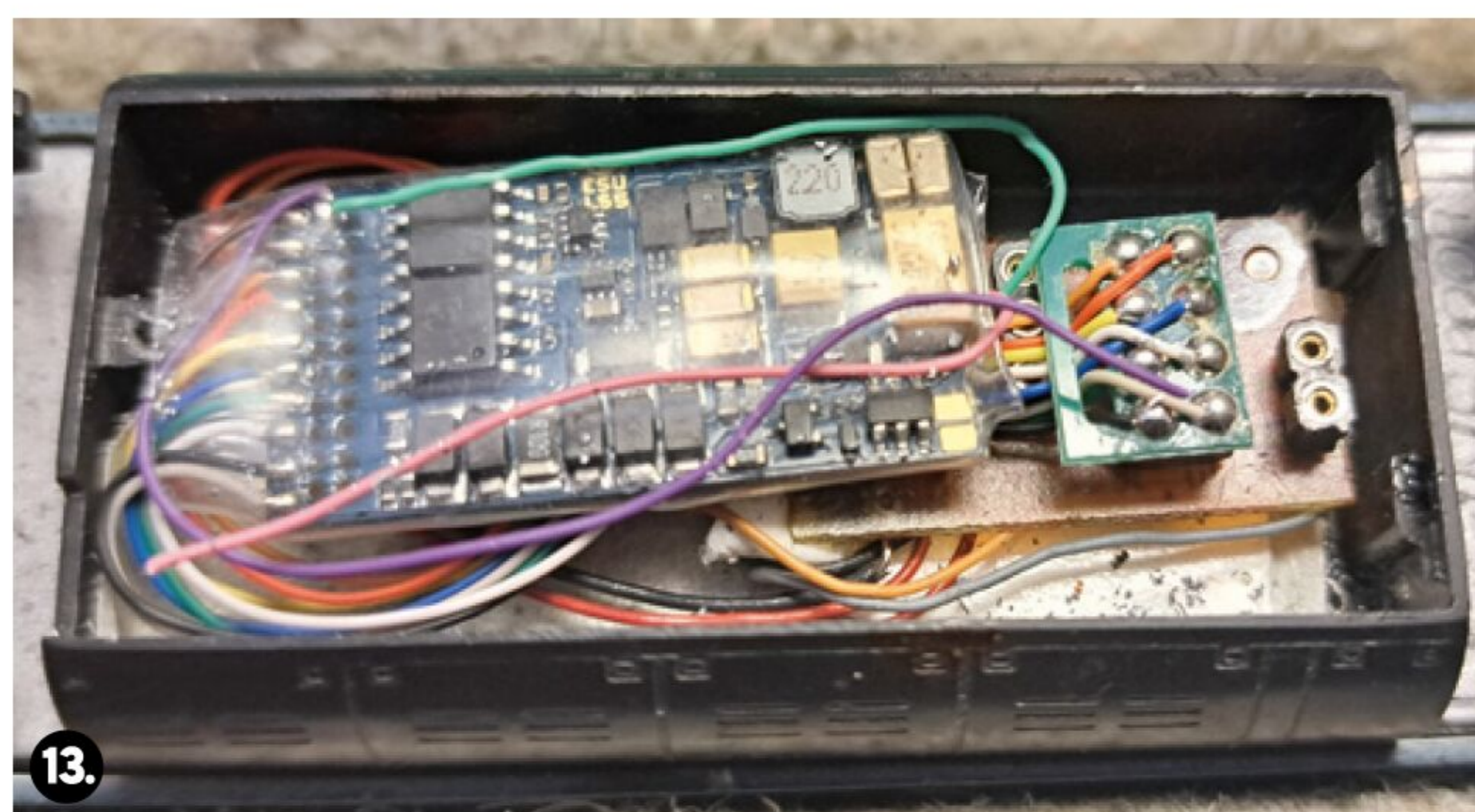
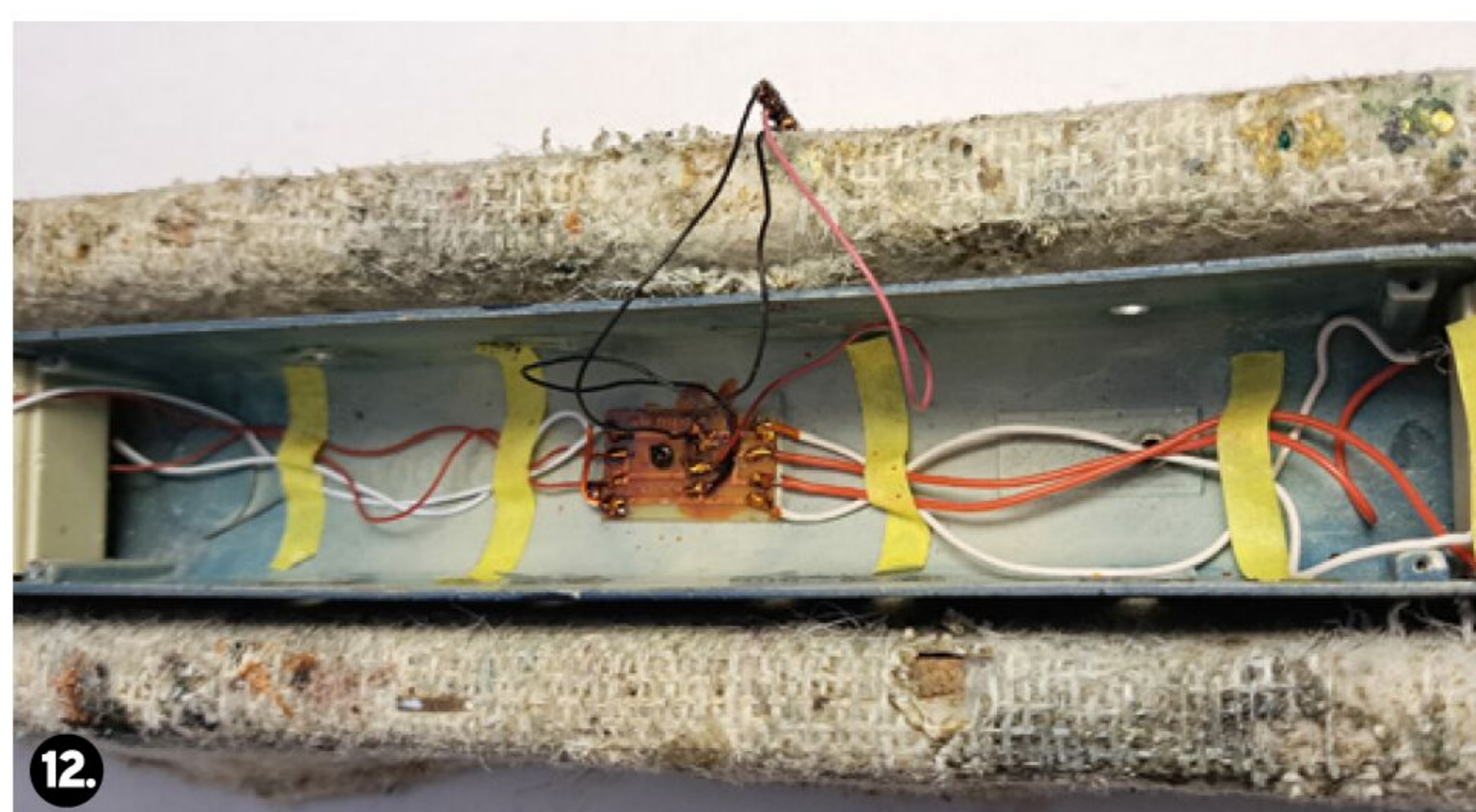
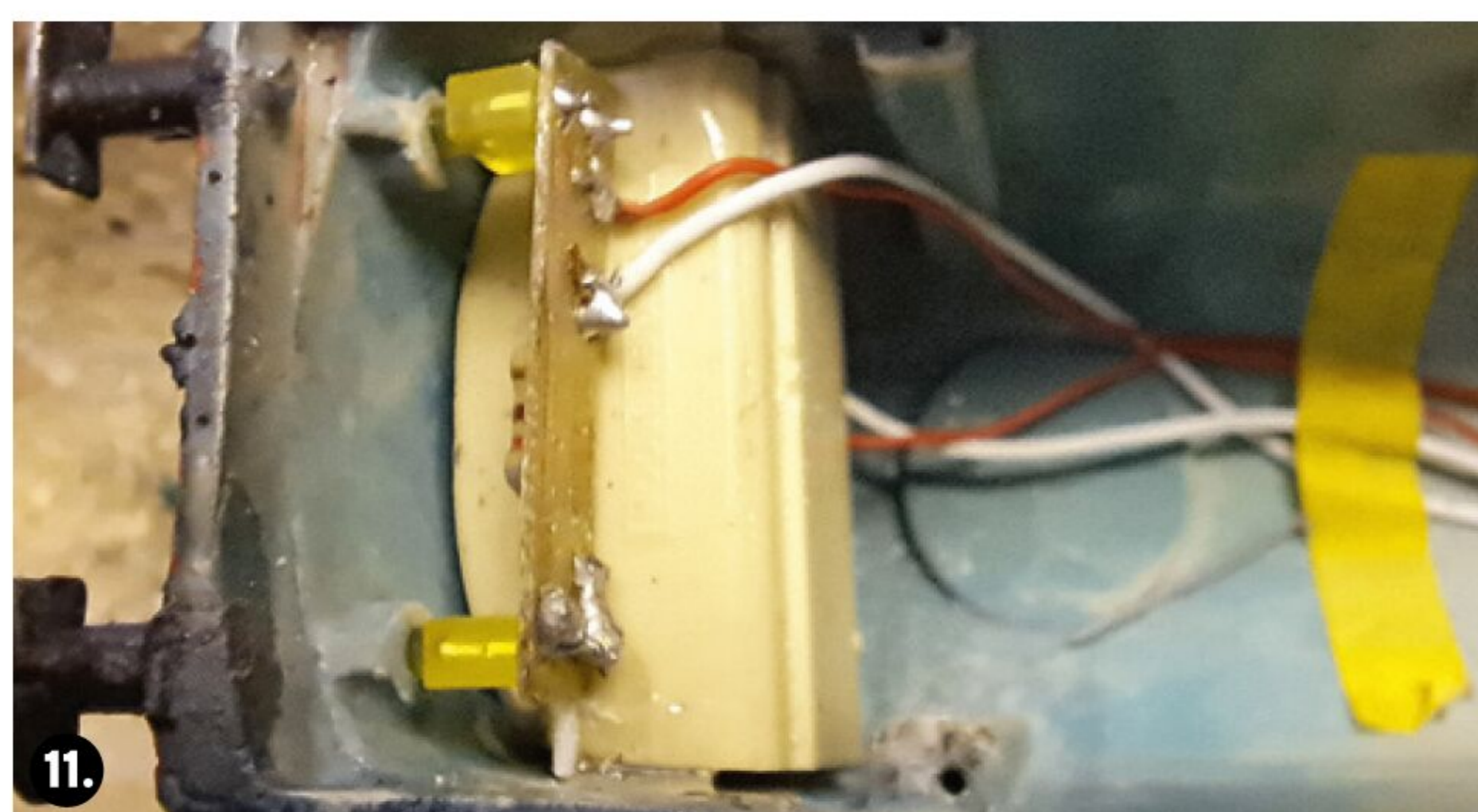


Bij het in serie aansluiten van een van de prints van de frontseinen ging het met de polariteit mis; bij het daarna aansluiten van nieuwe leds heb ik goed naar de plus en min gekeken. In de kap is voor de decoder niet voldoende ruimte zodat deze in de accukast is ondergebracht.

SPUITEN

Hoewel ik diverse modellen heb gespoten en omgespoten, was ik daar bij deze kap niet tevreden over. Toen dat niet resulteerde in het perfecte plaatje dat ik voor ogen had, bood mijn modelspoorvriend Sjoerd spontaan aan dit op zich te nemen. Hij heeft daarvoor voldoende geduld waarbij de factor tijd niet van belang is. Het resultaat mag er zijn, perfect gespoten en in detail afgewerkt. Met het monteren van de ruitenwissers en plaatsen van een machinist kan de 2602 de baan op. De 2602 blijkt in model goede rijeigenschappen te hebben. //

6. Op de assen van Athearn zijn door GM&S geleverde spaakwielen gezet.
7. Voor het doorlopen van krappe bogen is het frame iets weggefreed.
8. Voor de motor met vliegwheels en de luidspreker is voldoende plek.
9. De NS 2602 onderweg met een reizigerstrein. (foto's 9 & 10 Rob Mooij)
10. Het dak van de serie 800/2600 was zonder meer eenvoudig.
11. De printplaat van de frontseinen.
12. Door de toegepaste stekerverbindingen is de kap gemakkelijk los te nemen.
13. De decoder is in de accukast ondergebracht.





Deel 2
van 2

Uniek blikken universum

DEEL 2: MARIUS VAN RIJN VERZAMELT EN RESTAUREERT OUDE MODELLEN

In Railhobby 492 heeft u kennis gemaakt met de grote verzameling van blikken treinen en scenery van Marius van Rijn. De oud-medewerker bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik en kenner van de RTM verzamelt niet slechts, maar restaureert ook de soms meer dan honderd jaar oude modellen.

Na zijn uitleg over de Märklin Krokodil met artikelnummer CCS 12921 in deel 1 gaat de collectioneur verder in op de speciale modellen uit Göppingen: "Wat je tegenwoordig bij veilinghuizen ook ziet zijn de speciale modellen die Märklin exclusief voor bijvoorbeeld

nazi-kopstuk Hermann Göring zijn gemaakt. Die zijn door Amerikaanse militairen mee naar huis genomen en worden nu door hun nazaten voor veel geld te koop aangeboden. Over het algemeen dalen de prijzen op internet iets. Dat komt omdat er steeds meer verzamelingen door overlijden op de markt komen. De generatie



die blikken treinen verzamelde sterft nu langzaam uit.” Behalve ‘Bub’ en ‘Märklin’ bevat de indrukwekkende verzameling van Marius ook rijdend materieel van Bing en Carette. Marius, op docerende toon: “George Carette was een Fransman die zich in 1880 in Neurenberg had gevestigd om hier te profiteren van de lage lonen die aan werknemers werden betaald. Aanvankelijk maakte hij onderdelen voor treinen die door de gebroeders Bing op de markt werden gemaakt. Later begon hij voor zichzelf blikken treinen te maken. Zijn bedrijf was heel goed in het lithograferen van de modellen. Vaak waren het huisvrouwen die de treinen en de scenery schilderden. Zet je twee stationsgebouwen uit die tijd naast elkaar, dan zijn ze door het handwerk nooit precies hetzelfde. Overigens had je in die tijd niet alleen spoor 1-modellen maar ook spoor 2 en spoor 3. Er zijn zelfs hele grote blikken modellen in spoor 5 »

TEKST & FOTO'S: GUUS FERRÉE

1. Voor onderhoud aan het achterste deel van de baan is het tunneltraject uitneembaar.
2. Zeldzaam blikken baanwachtershuisje van de firma Cabo, 1930.
3. Märklin uurwerkloc R971 met Märklin railkraan 1859. In de rails van de kopsporen is een simpele doch doeltreffende stopfunctie geplaatst.





4.

gemaakt. Die waren bestemd voor heel rijke klanten, zoals maharadja's uit India.”

Britse markt

Bing, ook gevestigd in Neurenberg, kon er in de ogen van Marius ook wat van. Dit merk maakte (citaat) onovertroffen modellen voor de Britse markt. Engelsen waren toen niet in staat om de grote kwaliteit van Bing te evenaren. Dus werden in Neurenberg mooie (opwind)locs volgens Brits voorbeeld gebouwd en geëxporteerd. Op de levende modelspoorweg in Hoorn zijn daar een paar treffende voorbeelden van te zien. Die blinken niet alleen door hun uiterlijk uit, maar rijden ook nog eens soepel hun rondjes op de



5.



6.



45 mm spoorweg. “Bing en ook Carette leverden hun blikken materieel aan Bassett-Lowke, een bekende Britse modelspoorfirma. Veel treinen werden in die tijd in The Steam Age verkocht, een beroemde winkel in Londen. Er was ook een fanclub, die noemde zich de BL-Society. Ik heb begrepen dat er zelfs een museum is geweest dat treinen van Bassett-Lowke tentoonstelde.”

Speelgoedwinkel Gamages

Ook Märklin maakte in die tijd mooie blikken treinen voor de Engelse markt. De Göppingers leverden aan Gamages, een algemeen, groot en bekend speelgoedwarenhuis. Tot de exclusieve productie voor overzee behoorden volgens Marius fraaie, natuurgetrouwe goederenwagens. “Die zagen er levensecht uit. Märklin maakte dit soort hoogstaande modellen pas in de jaren dertig voor Duitsland zelf.” Trots laat de verzamelaar van blikken treinen zijn historische modellen rondrijden. Een deel rijdt nog met de originele opwindveer rond en heeft zelfs twee ‘versnelingen’. Hij toont een Bing-model dat nog steeds de originele 0,7 mm dikke veer heeft. “Die veroorzaakt zo veel weerstand dat kinderen die niet kunnen opwinden.”



MATERIEEL VAN BING, CARETTE EN MÄRKLIN



- 4. Goederentrein met uurwerkloc van Carette, geproduceerd rond 1912.
- 5. Bing locloids met Bing stoomloc en fraaie twee-armige lantaarn, jaren twintig.
- 6. Blikvanger tussen het blik is de grote verrijdbare portaalkraan.
- 7. Op spoor 3 de groene G.N.R. 1442 van Bing Atlantic, op spoor 5 Märklin eloc S64/3021.
- 8. Aan weerszijden van het station van Bing staat een toiletgebouw. De spookruising vraagt extra aandacht bij het rijden van de treinen.
- 9. Het mechanische belwerk bij de tunnel, beide van Märklin, maakt de komst van een trein duidelijk.
- 10. Eloc RS66/12921, moeilijk te vinden in spoor 1. Deze was indertijd slechts korte tijd verkrijgbaar, spoor 00 kwam eraan.





ENKELE WISSELS HEBBEN EEN DRAAIEND PUNTSTUK

Draaiend puntstuk

Het andere deel van de collectie rijdt elektrisch. De infrastructuur bestaat uit originele Märklin-rails, ook de wissels zijn authentiek. Enkele hebben een draaiend puntstuk, een constructie die knap was bedacht want er ontspoorde op die manier nooit een trein. Later pasten de 'echte' spoorwegen deze techniek ook toe. Marius van Rijn laat zijn blikken treinen met originele Märklin regelaars rijden. Deze op weerstanden geschraagde techniek functioneert nog steeds erg soepel. De elektrische modellen rijden op 20 Volt wisselstroom. De rails hebben om de vier tot zes stukken een elektrische aansluiting. Dat garandeert een perfecte stroomtoevoer. Zo wordt de spanning er goed op gehouden. "Verder zijn de rails met ijzeren pinnen met elkaar verbonden en wordt een speciale spray gebruikt om te voorkomen dat de blikken infrastructuur gaat roesten. Je kunt hier ook oude live steam locs laten rijden, die werden vroeger ook door bijvoorbeeld Bing gebouwd. Maar die vervuilen de rails. Bovendien moet je uitkijken voor het brandbare spiritus. Dan moet je altijd een natte handdoek bij de hand hebben als de loc om wat voor reden dan ook zou ontsporen."

Solide soldeerwerk

Vorzichtig wordt een oud, blikken rijtuig van Carette opgepakt. Marius wijst op de grote kwaliteit ervan. Bijvoorbeeld het ongeëvenaarde soldeerwerk. De verschillende blikken onderdelen zitten ogenschijnlijk voor de eeuwigheid aan elkaar vast. "En kijk eens naar de buffers. Die zijn gegoten met een bepaald soort witmetaal. Het ziet er nog steeds heel mooi uit." Zijn collectie wordt nog steeds uitgebreid. Online kan hij urenlang rondstruinen. Een ideaal jachtgebied voor wie op zoek is naar (in)complete modellen. En anders

lacht het geluk Marius toe. Zoals die keer dat hij in Nijmegen rondliep en op de vensterbank tussen de plantenbakken een elektrische locomotief van Märklin zag staan. Een echt ouderwets model dat van koppelingen was voorzien. Artikelnummer HS 64, voor de liefhebbers. Een zeldzaam model. "Ik heb aangebeld en mocht de loc zo meenemen." //

11. Een goed model van sneltreinserie 01 is de 74 cm lange HR66/12921 van Märklin.
12. Op de plank een Märklin loc R921 met open balkonwagens 1727 en 1728. Op de baan een medio 1910 geproduceerde spiritusgestookte stoomtrein van Carette.
13. Perronrichtingbord van Märklin; de bestemmingen konden met 'Druckluft' worden bediend, circa 1906.
14. Stationskiosk van Kibri met figuren van Elastolin en Britains, jaren dertig.
15. Rond 1912 door Carette gefabriceerd spoor 1-materieel.
16. Restauratie in 2026 van de rond 1904 geproduceerde Carette uurwerkloc 963/48 met onder andere het vervangen van de veer.
17. Overzicht van het goederenemplacement met divers Bing-materieel.
18. Voor een afwisselend bedrijf kunnen met wip- en drukschakelaars de sporen stroomloos worden gemaakt en wissels bediend. Naast het tableau twee antieke rijregelaars.



EXTRA ONLINE

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





1954

Toen & Nu

STATION WESTERVOORT

Het eerste station van Westervoort, gelegen aan de spoorlijn Arnhem - Zevenaar, werd op 15 februari 1856 geopend. Het bestond uit een bouwkeet die na de bouw van het spoor was blijven staan. Vanaf 1898 werd het spoor op een hogere spoordijk gebracht met ook een hoger liggende brug, die minder gevoelig was voor ijsgang. Het nieuwe station Westervoort werd in 1901 geopend.

Dit lag een paar honderd meter oostelijk van het huidige station en had een emplacement met een goederenloods en losweg. Op het talud herinneren nog altijd honderden meters hekwerk aan de Staatsspoorwegen. Westervoort kende nog twee haltes: Oostzijde Brug en, voor in de Fort Westervoort gelegerde officieren, Fort Westervoort. In 1936 werd station Westervoort voor reizigersvervoer gesloten, wel zou er een extra trein voor een schoolreisje hebben gestopt. Het goederenvervoer bleef bestaan, met name voor het kolenvervoer voor de steenfabrieken. Doordat tijdens de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 de Westervoortse brug door het Nederlandse leger werd opgeblazen, was de spoorverbinding met Arnhem verbroken. In november 1940 was de brug hersteld en werd het

station van Westervoort voor ad hoc-vervoer heropend. Het station fungeerde tijdelijk als klaslokaal en daarna als woning, met risico's bij het oversteken van de sporen. Toen bij rangeren van een ballasttrein de stenen door de ruiten van het station vlogen, vond NS het welletjes en moesten de bewoners verhuizen. Het gebouw werd in 1965 gesloopt. Westervoort is bekend vanwege de treinongelukken in 1964 en 1978; deze waren te herleiden naar de na WO II voor enkelspoor herbouwde spoorbrug. Beide keren reed een trein door rood het enkelspoor op. Begin jaren tachtig werd de brug weer dubbelsporig. Met de bevolkingsgroei in Westervoort ontstond er weer behoefte aan een treinstation, mede doordat de verkeersbrug richting Arnhem steeds meer vertraging opleverde. Westervoorters stoorden zich aan het feit dat treinen naar Arnhem



2026

vier keer per uur door het dorp reden, maar er niet stopten. Voordat het nieuwe station op 11 december 2011 kon worden geopend, moesten enkele knelpunten uit de weg worden geruimd. Door de ligging in een boog zou de ruimte tussen het perron en de trein te groot worden en daarnaast koppelde ProRail de opening van het station aan de bouw van het vierde perron in Arnhem. Alleen dan zou er ruimte in de dienstregeling voor een stop in Westervoort zijn. De regiosprinter van RRReis zorgt nu voor het vervoer en een tunnel in de spoordijk voor de verbinding tussen de beide delen van het dorp. //

1954



3.

1. Stoomlocomotief NS 3794 met een reizigers-trein van Arnhem naar Winterswijk vlak voor het oude station van Westervoort (en op de plaats van het huidige). Het witte gebouw rechts bestaat nog steeds. De foto is genomen vanaf het inrijbordes van Westervoort, 2 mei 1954. (foto J.C. de Jongh, collectie NVBS-Railverzamelingen)
2. Een dieselelektrische GTW 2/6 van fabrikant Stadler in RRReis-kleuren loopt als regionale sprinter RS32 Arnhem Centraal - Winterswijk binnen in Westervoort, 25 februari 2026.
3. Twee gekoppelde DE1-motorrijtuigen van de serie NS 21-50, zogenoemde Blauwe Engelen, verlaten het station Westervoort op weg naar de enkelsporige brug over de IJssel, 2 mei 1954. (fotograaf onbekend, collectie NVBS-Railverzamelingen)
4. De hooggelegen perrons van het in 2011 geopende derde station van Westervoort zijn via trappen en liften bereikbaar. Architect Paul van der Ree van ingenieursbureau Movares tekende voor het ontwerp, 25 februari 2026.

2026



4.

Preview

De volgende Railhobby, nummer 494, verschijnt half mei.

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



Historie: 100 jaar Baureihe 01

Stoomfestival met in dubbeltractie rijdende locomotieven.



Doen: Preiser Magirus

Dumptruck verbouwd tot houtwagen met specifieke houtvesterskraan.



Techniek: Bierwagens

Messing H0-bouwkits van Nederlandse wagens.



Doen: Struiken

Miniworkshop voor het maken van realistische aanplant.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyon **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, Jan Bok, Sander Broerse, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Jan Legierse, Hans de Mooij, Björn Nielsen, Tiemen Schenk, Amin Schmutz, Jeroen Seyffer, Ad van Sten, Matthias Vanheerentals, Hans van de Ven, Stefan Verkerk, Lennart Visser, Marjan Visser-Heijen, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief special kost € 8,25 p/mnd en in België € 9,95 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Bij een factuur per post geldt een toeslag van € 4,99. 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 veelevoudigd 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.



BISON ALLESLIJM

Is geschikt voor het (onderling) verlijmen van diverse materialen als porselein, hout, glas, keramiek, de meeste kunststoffen en Polystyreenschuim.

Met de unieke draai en doseerapplicator kan Bison Alleslijm zowel van zeer klein, in punten, tot groot oppervlak in lijnen en vlakken aangebracht worden. Dit maakt Bison Alleslijm zeer geschikt voor modelbouw!

- Zeer snel
- Zeer sterk
- Handig in gebruik
- Glashelder

www.bison.nl



Ik werk *alleen* met Bison.