

// Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 49, MEI/JUNI 2026 - NR 494 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE) - SCALACROSSMEDIA.NL

100
PAGINA'S
DIKI!

TECHNIEK:
Bierwagens
messing bouwkits

UITGELICHT:
Plan W
Artitec



SPOORWEGMUSEUM
DE141
bij ZLSM

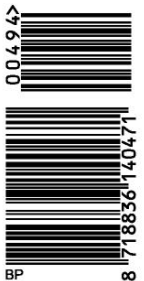
RAILTEST: NS 1108 MÄRKLIN



Doen: Eckhauber Preiser
Dumper als houtwagen gebouwd



Doen: Waldgasthof 'Köhlerhütte' Busch
Houten lasergesneden bouwkit



BP

8



Ontdek de nieuwigheden van ESU op www.loksound.nl

V100 DR :



31760 - 31761

31763 - 31764

31762

2-rail / 3-rail.



BR80 VSM NL 31658



CabControl Digital DCC system !

Uitgave van Railhobby gemist?



Bestel via Railhobby.nl/shop



Cover DE 41 'BLAUWE ENGEL'

Het legendarische treinstel is door het Spoorwegmuseum aan de ZLSM uitgeleend. Onduidelijk is nog wanneer het op de Miljoenenlijn zal worden ingezet.

FOTO:
MYRON VAN RUIJVEN

Adverteerders

- 2 Train Service
Danckaert
- 41 TreintjeOost
- 41 Peperkamp
Modelbouw
- 41 Kallis Toys
- 72 De leukste
(web)winkels
- 99 Märklin
- 100 Modelleisenbahn
München GmbH



Zonnepanelen tussen de spoorstaven? (foto Rob Mooij)

Zonnestroom?

Ooit arriveerde ik met mijn handdoek bij het pas geopende **zonnepark**, maar groot was de teleurstelling dat daar geen gras groeide, maar alleen zonnepanelen lagen. In Frankrijk is men een stap verder en willen ze zonnepanelen als proef tussen de rails plaatsen. De voorstudie wordt uitgevoerd met het Zwitserse bedrijf Sun-Ways dat een **proeftraject** van 100 meter met 48 panelen bij het Zwitserse Buttes heeft liggen. Die panelen hebben een standaard formaat, zijn eenvoudig te verwijderen en hebben een coating zodat **machinisten** niet verblind worden. In dit sympathieke initiatief heeft ook ProRail interesse getoond. Op veel trajecten zouden zonnepanelen mogelijk zijn.

Bij nadere beschouwing lijkt me het beter om in Nederland helemaal geen **zonnepanelen** tussen rails te willen. ProRail heeft nu al de grootste moeite om menskracht te vinden om de bestaande installaties te bouwen en te onderhouden en dat wordt met nog meer techniek tussen de rails niet eenvoudiger. En het spoor heeft het al zo moeilijk: **herfstblaadjes** op de rails en winterse neerslag, om maar wat te noemen. Al zou met de opgewekte zonne-energie bij voldoende winterzon de **wisselverwarming** misschien een tijdje kunnen functioneren. Vergeet tenslotte ook het dievengilde niet dat wel raad zal weten met die meters extra koperdraad en de vele omvormers. Of het rendement van panelen tussen de rails voldoende is om de proef in Frankrijk te laten slagen, zal later blijken. Het zal de gemiddelde reiziger niet echt interesseren op wat voor **energiebron** de trein rijdt: als hij maar rijdt en... het liefst op tijd!

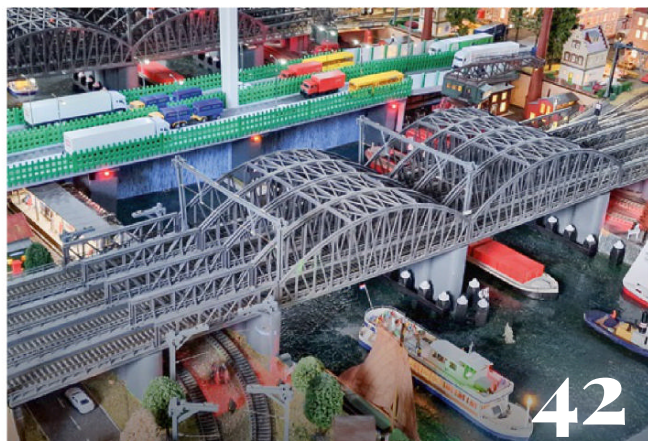
Rob Mooij

Volg ons online:

 railhobby.nl
  railhobby
  railhobby
  modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 494



6

UITGELICHT: PLAN W ARTITEC

De NS-rijtuigen uit tijdperk IV hebben een upgrade ondergaan. Wat zijn de conclusies?

18

DOEN: STRUIKEN

Sisal touw en kokos als basis voor een natuurgetrouwe vegetatie.

24

RAILTEST: NS 1108 MÄRKLIN

Letterlijk alles aan de Berlijns blauwe 1100 is nieuw ontwikkeld. Van de aandrijving tot de Faively G5-stroomafnemers.

30

RAILINFO+: RODE CIJFERS CARGO

Diverse Europese spoorgoederenvervoerders hebben het zwaar; locomotieven gaan in de verkoop of retour leasemaatschappij. Een update door Sander Broerse.

36

TECHNIEK: BIERWAGENS

Tot eind tijdperk III waren ze volop te zien. Thonis van der Weel bouwt verschillende versies in H0.

42

BAAN IN BEELD: HALVERBAAN

Het levenswerk van Albert Verschut, de grote U-vormige Fleischmann H0-baan, wordt via Koploper aangestuurd.

48

DOEN: ECKHAUBER

Rob Mooij bouwt de Preiser kiepwagen als houttransporter. Compleet met houtvesterskraan.

54

RAILINFO+: MAASLIJN

De elektrificatie van de spoorlijn is (eindelijk) in uitvoering genomen. Rob Bemelen doet verslag.



58



18



30

57

**PARTNERBIJDRAGE:
KALLIS TOYS**

Het driedelige Mat '36 van het Nederlandse Meaple Leaf voor het voetlicht. In schaal 00.

58

RAILTEST: BR 66 TRIX

De in 1955 gebouwde Neubau-loc, de modernste stoomloc bij de DB, werd door de tijd ingehaald. Het model is eveneens eigentijds.

66

**DOEN: KOLENBUNKER,
DEEL 1**

Mike van den Brink voorziet de kraan van de Faller-kolenbunker van twee motoren. Voor draaien en hijsen.

84

HISTORIE: BR 01 100 JAAR

Het jubileum van de Einheitslok werd met diverse stoomritten gevierd, met name op niet-geëlektrificeerde baanvakken. Ad van Sten was met zijn camera present.

90

**DOEN: WALDGASTHOF
KÖHLERHÜTTE**

Lukt het Stefan Izeboud om de houten lasergesneden bouwkit volgens voorbeeld op te leveren?

... EN DE RUBRIEKEN

- 10 Railinfo
- 29 Railnieuws
- 52 Word abonnee
- 65 Spoorverhalen: Cargo locs
- 74 Modelnieuws
- 83 Railpers
- 96 Toen & Nu: Schagen
- 98 Preview Railhobby 495 & 496



EXTRA ONLINE

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



Rijtuigen Plan W

GESLAAGDE COMEBACK BIJ ARTITEC

Ze leken voor de eeuwigheid bij het ameublement van de NS te horen, de in twee series gebouwde rijtuigen van het type Plan W. Dit degelijke materieel deed namelijk lang dienst, van 1966 tot 2003. Voor de tweede keer biedt Artitec ze in schaalgrootte 1:87 aan. Wel met een paar wezenlijke veranderingen.

Strak, mooi en duidelijk herkenbaar, dat zijn de eerste woorden die te binnen schieten bij het zien van de drie modellen Plan W die vanuit Amsterdam naar de redactie zijn gestuurd. Benieuwd waren we in elk geval. De bewuste rijtuigen, twee keer in de IC-uitvoering en een als Benelux-variant, alle uit tijdperk IV, hadden immers wat wijzigingen ondergaan. Zo zijn de draaistellen opnieuw geconstrueerd en zijn NEM-koppelingen aangebracht. Verder zijn geëetste deur- en rangeertreden los bijgevoegd. De eerstgenoemde zijn

bedoeld om de bestaande kunststof exemplaren te vervangen. Het is een klus, maar uiteindelijk ogen de rijtuigen nog strakker en mooier en, niet onbelangrijk, zijn ze minder kwetsbaar. Eerlijk gezegd detoneren de kunststof treden enigszins met het geheel.

Soepel rijgedrag

Ofschoon de modellen van Plan W die bij Artitec voor het eerst in 2008 het levenslicht zagen er nog steeds mogen zijn - kijk maar eens naar de actuele vraagprijzen voor tweedehands rijtuigen - voldoen ze nu



2.



aan de eisen van de huidige tijd. Een kleine praktijktest wijst dat uit: de drie rijtuigen rijden soepel achter een geel-grijze 1100 van Piko over een modelspoorweg waar ook enkele Engelse wissels zijn aangebracht. De in kunststof uitgevoerde rijtuigen wegen 137 gram.

Rubberbuisbalg

De afwerking is zoals van Artitec mag worden verwacht en verlangd. De kleuren komen authentiek over. Dat geldt ook voor de opschriften. Die zijn ragfijn opgedrukt en zitten op de juiste plaats. Opvallend zijn de bordjes die aangeven dat er in dat deel van het rijtuig mag worden gerookt. Dat lijken pictogrammen uit een lang vervlogen tijd. De ingezette ramen zitten strak in de sponningen, hetgeen de uitstraling zeker ten goede komt. De rijtuigen hebben een rubberbuisbalg als overgang tussen de bakken. De overgangen bij de modellen zijn gesloten met een realistisch weergegeven metalen rolluik met een paar smalle ramen. »

RIJTUIGOVERGANGEN MET ROLLUIK EN SMALLE RAMEN



1. Realistisch beeld uit tijdperk IV: een geel-grijze 1100 met Plan W-rijtuigen.
2. Tableau met de drie ter beschikking gestelde Plan W-rijtuigen.
3. De deurtreden kunnen door meegeleverde geëtste exemplaren worden vervangen.

TEKST: GIJUS FERRÉE, FOTO'S: SEVRIEN FERRÉE





4.



5.

Omdat het overtuigend gegraveerde dak apart is aangebracht, is er een scherpe scheidslijn tussen bak en dak. Het interieur laat, zoals het hoort, louter rode banken zien. Het dak valt als het ware in de rijtuigbak waardoor er aan beide kanten een kleine opstaande rand zichtbaar is. Voor alle duidelijkheid, dat is de regengoot.

Alleen B-rijtuigen

Saillant detail, de modellen hebben alleen een tweedeklas aanduiding. Dat is conform de werkelijkheid want Plan W kende alleen de B-klasse. Dat was de reden dat ze altijd in combinatie met ander materieel reden, zoals A- en RD-rijtuigen van het type Plan E, rijtuigen die ook door Artitec zijn vervaardigd. In die samenstelling waren ze bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Enschede te zien. Gecombineerd met Plan D reden ze tussen Amsterdam en Nijmegen/Keulen.

Exacte lengte

Plan W had in 1:1 een lengte van 26.400 mm, gemeten over de buffers. Dat betekent 303 mm in 1:87. De voorliggende modellen hebben een l.o.b. van exact 303 mm. Hoewel ze een perfecte lengte hebben ogen ze wat forsler dan ander getrokken NS-materieel. Dat heeft niets met de maatvoering te maken, Plan W maakt van nature een grovere indruk. Tot slot iets dat gewoonlijk buiten beschouwingen als deze valt: de verpakking. Soms is het een gehannes om een model uit een doos te krijgen en nog meer gedoe om 'm daarin terug te krijgen. Dat speelt bij deze Plan W's niet. De modellen zijn omhuld met een dun plastic en vervolgens in een



6.



7.

RIJTUIGOVERGANGEN MET ROLLUIK EN SMALLE RAMEN



doos met zacht schuimplastic gelegd. Een even doelmatige als prettige manier van verpakken. De rijtuigen worden nergens geklemd, op geen enkele manier zitten ze in de verdrinking. De beschreven modellen, twee IC-varianten (artikelnummers 20.158.04 en 20.158.22) en een Benelux-rijtuig (20.160.15) die € 74,90 per stuk kosten, verdienen wel wat zittende figuren.

Silberlingen

Werkspoor bouwde eind jaren zestig in totaal vijftig rijtuigen van het type Plan W. Deze zijn afgeleid van de Duitse 'Silberlingen'. De draaistellen, ramen en de ventilatie- en verwarmingsinstallaties werden overgenomen van treinstellen Mat '64. In 1966 en 1967 verscheen de deelserie W1, bestaande uit 24 wagens. Vanaf 1968 kwamen daar 26 exemplaren Plan W2 bij. De eerste, in het Berlijns blauw geschilderde serie, was bedoeld voor het buurlandverkeer naar het Ruhrgebied. De tweede reeks was alleen geschikt voor binnenlands verkeer.

Trekduwtreinen

Twintig rijtuigen werden in 1974 geschikt gemaakt voor inzet in de trekduwtreinen tussen Amsterdam en Brussel. Deze rijtuigen waren herkenbaar aan de donkergele deuren en een dito brede band over de zijwanden. De kleurstelling was afgeleid van de Hondekoppen die in deze livrei in vroegere jaren in de Beneluxdienst reden. In 1981 werden ook de resterende rijtuigen Plan W1 geschikt gemaakt voor de Beneluxdienst. In hun nadagen, in de zomer van 1997 fungeerden zeventien rijtuigen nog enige tijd als geluidsscherm op het opstelsterrein Watergraafsmeer.



Twee jaar later werden de Plan W2-rijtuigen 512 en 518 als expositieruimte gebruikt tijdens het Foto-festival Naarden dat bij de gelijknamige vesting werd gehouden. De laatste representanten van dit qua interieur sobere materieel ruimden in 2003 het veld. Drie exemplaren overleefden de sloper en bleven bewaard voor museale doeleinden. Anno 2026 bezit het Spoorwegmuseum in Utrecht een Plan W-rijtuig, de beide andere waren dat ook, maar werden aan de Stichting Historisch Dieselmaterieel (SHD) geschonken. //

4. Portret van Plan W1 in IC-kleuren.
5. Portret van Plan W in Benelux-outfit.
6. De ruiten zijn afgeleid van Mat '64.
7. De vernieuwde draaistellen zijn gedetailleerd uitgevoerd.
8. De gravures van het lange dak overtuigen.
9. Rubberbuisbalg met metalen rolluik en vier smalle ramen.

Railinfo

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



Op 22 maart komt de 1830 van RFO door de boog van Eefde gereden met een Transchem-gasketeltrein naar Sittard. (foto Marcel van Eupen)

RFO boort nieuwe vervoersstromen aan

Het gaat al tijden niet goed met het goederenvervoer per spoor in zowel Nederland als de rest van Europa. Diverse vervoersstromen hebben het moeilijk, aansluitingen worden steeds minder vaak bediend en zelfs de oude grote staatsbedrijven krimpen in en stoten nieuwe locomotieven af. Gelukkig zijn er van tijd tot tijd lichtpuntjes te melden. Zo timmert de Rail Innovators Group al jaren aan de weg. De combinatie van Railrelease (materieel), Rail Force One (vervoerder) en Raillogix (logistiek dienstverlener) maken het een succesvolle onderneming. De laatste

maanden rijdt men veel gasketeltreinen naar het bij Vlissingen gelegen Sloe; hiervoor is een eigen ex-NS 600 naar het Zeeuwse emplacement overgebracht. Recent is het bedrijf begonnen met een containerrein tussen de Maasvlakte en het Duitse Halle; als proef zou deze één tot twee keer per week moeten rijden. Ook is het bedrijf de laatste tijd regelmatig in Sittard te vinden met diverse (gas)keteltreinen voor het naburige grote chemische complex bij Lutterade. Voor het laatste stukje werkt men samen met DB Cargo om een lokale diesellocomotief uit te sparen.-MvE



Een autotrein uit Goppenstein bij aankomst in Kandersteg met loc 465 008 op 26 maart. (foto Sander Broerse)

Ontwikkelingen BLS Autoverlad en Re 465

De wellicht bekendste autotreinen van Europa pendelen als 'Autoverlad Lötschberg' tussen Kandersteg aan de ene zijde en Goppenstein en Iselle aan de andere zijde van de bergrug. De afgelopen jaren investeerde exploitant BLS in de toekomst. De autotransportwagens werden gereviseerd en deels van nieuwe daken voorzien. Na tientallen jaren inzet in weer en wind, met grote verschillen tussen de temperatuur buiten en in de tunnel en het strooizout van auto's, waren de meeste wagens aan revisie toe. Het aantal inzetbare stammen is van acht naar zes teruggebracht. Tijdens de revisie zijn ze geschikt gemaakt voor de inzet met locomotieven Re 465, die hier de afgelopen tijd stuk voor stuk de Re 425 (de bruine BLS Re 4/4) aflasten. In april 2026 waren nog zeven locs Re 425 rijvaardig. Daarvan was slechts één exemplaar nodig voor het Autoverlad en dan vaak voor de reservedienst. Naar verwachting vervalt deze dienst in september 2026, waarna de treinen geheel met locs Re 465 gereden worden. De locs staan veelal aan de Kandersteg-zijde van de trein; aan de andere zijde staat een door de BLS uit een NPZ-rijtuig omgebouwd stuurstandrijtuig

waar ook ruimte is voor motorfietsen en hun berijders. Voor de stroomvoorziening heeft het rijtuig een stroomafnemer. Er komen zes van deze stuurstandrijtuigen, in feite genoeg voor de zes beschikbare autotreinen. Mocht dat niet het geval zijn, kunnen twee treinen aan weerszijden van locs worden voorzien. Ook dat is nieuw en betekent dat ook de 'zuidzijde' bij uitzondering een loc heeft. Locs Re 465 zijn voldoende voorhanden: sinds

januari 2026 worden ze niet meer door BLS Cargo ingezet en resteren alleen diensten voor BLS Personenverkeer. In die hoedanigheid rijden ze de GoldenPass Express tussen Interlaken en Zweisimmen en de autotreinen, waar in totaal tien locs voor nodig zijn. De andere acht staan of stonden te koop. De stand begin april 2026 is dat zowel Stadler - voor transporten tussen de Zwitserse fabrieken - als steenslagleverancier Makies, twee locs overnemen.-SB ➤



Test- en toelatingsritten met het eerste omgebouwde stuurstandrijtuig, rijtuig 930, in Kandersteg op 23 augustus 2023. Loc 465 018 duwt de testtrein. (foto Sander Broerse)

Spoorwegmuseum in zwaar weer

Helaas gaat het financieel nog steeds slecht met het Spoorwegmuseum. Al eerder was te lezen dat diverse museumstukken voor overname door stichtingen of musea beschikbaar zijn. In februari besloot het museum te stoppen met de theatervoorstellingen en voor de acteurs die in het spoorwegmuseum optraden een ontslagvergunning aan te vragen. Het museum is ook gestopt met de samenwerking met de Vrienden van het Spoorwegmuseum, dit tot groot ongenoegen van de vrienden die zich niet gehoord voelen. Positief nieuws is er ook want het museum is in gesprek met de gemeenteraad in Utrecht; deze heeft aangegeven het museum te willen helpen met het vinden van subsidies en andere

vormen van inkomsten. Van het materieel is een deel van de collectie afgestoten, maar diverse stukken zoeken nog een nieuw

tuis zoals de 1312 en de dubbeldekkers. De vers gereviseerde Hippel 605 doet toch hopen op betere tijden.-MvE



Tijdens On traXS stonden diverse museumstukken buiten. Zo staat op 22 maart de 605 omringd door de 1501 en diverse dubbeldeksrijtuigen van de zon te genieten. (foto Marcel van Eupen)



Strukton 1824 passeert op 19 maart met een sleep van twaalf ICR-rijtuigen Keverdijk, als ze onderweg is naar Amersfoort Centraal als trein 55774. (foto Tiemen Schenk)

Strukton rijdt conditieritten ICR

In maart en april reed Strukton diverse conditieritten met ICR-rijtuigen van NS zodat deze in goede staat blijven. Begin dit jaar heeft NS ruim tweehonderd ICR-rijtuigen te koop gezet. De ritten vinden veelal plaats tussen Arnhem Goederen (Ahg) en Amersfoort Centraal via Duivendrecht, meestal meerdere keren

per week en getrokken door een 1700 of 1800 van Strukton. De transporten van de 218 bakken vonden in setjes van twaalf tot dertien rijtuigen plaats. Begin april werd een sleep in twee delen in Amersfoort gestald omdat Ahg vol was. Die rijtuigen werden later als extra rit alsnog naar de vaste stalling teruggebracht.-TS



DPB Rail heeft vooral voor Siemens Vectrons in gebruik, zowel eigendom als lease. Op 2 oktober 2025 levert de eigen 1293 903 tractie voor een erg korte trein in Passau (D). (foto Harold van der Meer)

DPB RAIL INFRA SERVICE VOLWAARDIG EVU

Meer certificaten voor DPB Rail

Bij de Nederlandse spotters is DPB Rail geliefd om hun kleurrijk uitgedoste locomotieven. De DPB Vectrons zijn te zien doordat ecco rail ze van het Oostenrijkse bedrijf huurt. Dat DPB Rail Group flink aan de weg timmert, blijkt uit het aantal Single Safety Certificates (SSC) dat het bedrijf de laatste twee jaar heeft ontvangen. Naast Oostenrijk en Duitsland, werden ook de SSC's voor Tsjechië, Kroatië en Hongarije behaald. Op 26 maart maakte het bedrijf vol trots bekend ook het SSC voor Slowakije te hebben en zich ook in dat land een volwaardig spoorwegbedrijf (EVU) mag noemen. Daarmee zijn de Oostenrijkers kennelijk nog niet tevreden: ook in Polen en

Slovenië wordt aan de certificering gewerkt. Met de Hongaarse toezichthouder werd in april overeengekomen dat DPB Rail per jaar 4,3 miljoen ton niet-gevaarlijk afval van industrie, bouw en recycling op de binnenlandse sporen mag transporteren. DPB werd in 1998 opgericht, waarna in november 2013 DPB Rail Infra Service als zelfstandig bedrijf zijn intrede deed in raillogistiek en goederenvervoer. Het ontving in 2018 het eerste EVU, voor Oostenrijk. Daarnaast heeft het bedrijf onder meer de onderhoudsafdeling Rail Technical Services waar sinds 2023 veel locomotieven, onder meer van TRI Train Rental, zijn gerevi-seerd.-HvdM »

Zware graantrein

Allerlei soorten graan vinden vanuit Oost-Europa per spoor hun weg naar Oss. Daar wordt het product opgeslagen tot lokale boeren of producenten van diervoeding hun lading

op komen halen. Vaak wordt het in zelflossers, typische graanwagens, vervoerd. Minder vaak komt vervoer in bakwagens voor, al was het maar omdat die met de hand

afgedekt én leeggescapt dienen te worden. Op 6 maart was het weer eens zover en kwam Freightliner Poland, gelieerd aan RRF, naar Nederland met een dergelijke trein. Voor de trekkende Class 66, een krachtpatser van formaat, was de zware trein bepaald geen makkie. De grote aanzetkracht van de Class 66 zorgt er weliswaar voor dat de loc de trein gemakkelijk weg krijgt, maar zodra het vermogen een rol gaat spelen, gaat de loc het verliezen. In de dienstregeling was dat goed terug te zien: vanuit Bad Bentheim naar Amersfoort kwam de snelheid niet boven de 60 km/h en liep de vertraging op tot vijftien minuten, om maar te zwijgen over de vertraging voor de treinen die daar achter zaten. Omdat in Oss nog geen plaats was, werd de trein uiteindelijk naar Kijfhoek gedirigeerd. Met de bruggen en tunnels in het westen van het land zal het ook daar een zware kluit voor de trekkende loc geweest zijn. En dat in een tijd van extreme dieselprijzen.-SB



Freightliner PB 08 kruipt met zijn zware, beladen graantrein over de uitrit van de Willemspoortunnel nabij station Rotterdam Zuid; 6 maart. (foto Sander Broerse)

Alstom Traxx 3 MS Universal

Als Alstom in 2021 Bombardier overneemt, kreeg het daarbij ook het Traxx-platform in handen. Daar de oude modellen zoals de 186'en bijna niet meer werden verkocht, werd besloten met een nieuwe loc te komen waarbij vooral qua beveiligingssysteem een andere weg werd ingeslagen. Een belangrijk onderdeel hierin is Onvia ETCS, dat het verouderde Ebicab op den duur zal vervangen. Een gevolg van Onvia is dat de Traxx het toelatingsproces geheel opnieuw moet doorlopen. Tijdens InnoTrans 2024 werd de 188 012 geïntroduceerd, gelijk met een nieuwe naam: Traxx Universal. De Universal is voornamelijk leverbaar met vier landenpakketten: CC01C, CC04A, CC21A en CC25A. De eerste drie zijn voorzien van Ebicab, de 25A is Onvia dat nu is toegelaten in Duitsland, Oostenrijk, Polen, België, Luxemburg en Frankrijk. Actueel wordt in Slovenië getest



Presentatie van de Traxx Universal tijdens InnoTrans 2024. (foto Harold van der Meer)

en is de eerste commerciële rit in Zwitserland voor SBB Cargo International een feit. Ook in Nederland gaat dit type loc in de nabije toekomst rijden. Bij de

NMBS wordt de 200 km/h snelle HLE 17 getest waarmee met I11-rijtuigen met stuurstandrijtuig via Antwerpen naar Rotterdam gereden zal worden.-HvdM



Treinstel 8743 staat op station Enkhuizen klaar voor vertrek als IC 3945 naar Heerlen, 31 maart. (foto Matthijs Schreurs)

Inbouw ledlampen in VIRM

In de zomer van 2025 is VIRM-treinstel 8637 als eerste uitgerust met ledverlichting in de front- en sluitseinen. Hierbij zijn de bestaande sluitseinen afgedicht met een geel plaatje. Er wordt gebruik gemaakt van dezelfde

ledmodule als in de SNG's, die zowel wit als rood licht kunnen projecteren. Na een geslaagde proefperiode is begin 2026 besloten om alle 175 treinstellen om te bouwen en van ledlampen te voorzien. Deze verbruiken veel

minder energie dan de huidige gloeilampen die relatief vaak stukgaan. Onder de streep zal dit voor NS ook een kostenbesparing worden en draagt de ombouw bij aan de duurzaamheidsstrategie van het bedrijf.-MS

143 201 in dienst bij WFL

WFL heeft begin dit jaar de 143 201 van DB overgenomen. De machine stond al geruime tijd in Halle afgesteld en is bij zijn indienststelling in een fraai Bordeauxrood jasje gestoken. Het is de vierde 143 die WFL van DB over heeft genomen, naast de 143 019, 143 055 en 143 597 die alle een andere historische kleurstelling hebben gekregen. WFL verhuurt op dit moment zijn 143'ers voornamelijk aan andere vervoerders, zoals Netzwerkbahn Sachsen en Intertourex. De 243 201 wordt op dit moment gehuurd door Intertourex voor het rijden van containertreinen vanuit Polen.-TS



De door Intertourex gehuurde 243 201 passeert met de omgeleide containertrein 95400 uit Guben naar Neuss Gbf het Duitse Westbevern op vrijdag 6 maart. (foto Tiemen Schenk)



Op 30 december 2019 is de Captrain 1618 met een gasketeltrein onderweg vanuit de Sloehaven naar Sittard en passeert hier Heeze. (foto Marcel van Eupen)

Nieuwe 1600 bij RailExperts

RailExperts (RXP) heeft op dit moment drie rijvaardige 1600'en: 9901-9903. Omdat de 9901 binnenkort langdurig in onderhoud zal zijn en de derde machine niet gemist kan worden, zal de eind 2024 verworven 1618 worden opgeknapt. Op 27 maart heeft de RXP 9903 de 1618 overgebracht

van Amersfoort naar de SSN-werkplaats in Rotterdam waarna met de revisie is begonnen. De 1618 is een bijzondere locomotief die al vroeg terzijde kwam te staan en jarenlang bij de werkplaats Tilburg als pluklocomotief diende. Als voorbereiding op een verkoop naar Italië (die uiteindelijk niet door-

ging) is de loc weer compleet gemaakt. Na diverse omzwervingen is de machine tussen 2017 en 2020 bij Captrain ingezet en daarna weer afgesteld. Het betreft dus een 1600 met betrekkelijk weinig kilometers op de teller en daarmee een interessante machine om te reviseren. Keuze had RailExperts genoeg want het bedrijf heeft maar liefst dertien 1600/1700'en. De meeste fungeren als pluklocomotief. Het betreft naast de inzetbare 9901-9903, de ex-DB Cargo 1602, 1604, 1614 en 1615, ex-Rail Rolling Stock 1618, 1619, 1621 en 1832 en ex-DC Tractie 1766 en 1770.-MvE

TILBURGSE PLUKLOC 1618 ALSNOG GERESTAUREERD

NS-locs naar Zwitserland

Werkzaamheden in het hoofdstation van Frankfurt am Main zorgen er voor dat de Nightjet tussen Nederland en Zwitserland daar tijdelijk niet komt. Frankfurt (Main) Hbf is een kopstation; de Nightjets 402 en 403 (Zürich - Amsterdam v.v.) komen hier met de aankomende loc binnen, die zich zodoende opsluit. Aan de achterzijde wordt vervolgens de vertrekkende loc tegen de trein gezet; een procedure die deze treinen ook in de stations Basel SBB en Zürich HB meemaken. Normaal wordt het kopmaken in Frankfurt gebruikt om de NS-loc uit Amsterdam voor de doorreis naar Basel tegen een DB-loc te wisselen. Nu de trein er niet komt, huurt DB tijdelijk de NS-locs om het gehele Duitse traject, tot de



NS 193 263 wacht in Basel SBB tot Nightjet 402 uit Zürich arriveert. Rechts de door DB gehuurde ÖBB-loc 1116 166 met de Nightjet naar Hamburg, 25 maart. (foto Sander Broerse)

locwissel in Basel SBB te rijden. Het brengt sinds vele decennia regulier NS-tractievoertuigen in Zwitserland. Als alles volgens

planning verloopt, komt medio zomer 2026 de stop in Frankfurt (Main) Hbf terug en zal de inzet van een NS-loc tot Basel vervallen.-SB



TCS 103002 (ex-DB 101 128) levert op 24 maart in het buitengebied van Salzbergen (D) tractie aan GV 327 Amsterdam C - Berlijn-Gesundbrunnen. (foto Harold van der Meer)

Update GoVolta

De treinen van GoVolta rijden op het moment van schrijven conform hun dienstregeling naar Berlijn en Hamburg. Het aantal rijtuigen dat wordt ingezet is wel iets minder geworden: gemiddeld zes per slag. In Nederland is de trekkracht een 1700 en vanaf Bad Bentheim een BR 101 of BR 193. Sinds medio april heeft TCS de voormalige DB Cargo Vectron 193 310 bij Railpool geleast. Op 12 april reed de rode machine met blauwe Railpool-band voor het eerst vanaf Amsterdam het volledige traject. Hierdoor vervalt

de locwissel in Bad Bentheim. In tegenstelling tot de afspraken die de initiatiefnemers met Keolis hadden gemaakt, rijden de treinen door onvoldoende vergunningen en een tekort aan operationele middelen niet onder die licentie. GoVolta moest derhalve naarstig opzoek naar een nieuwe partner; die werd gevonden bij HappyTrain, rijdend onder Train Charter Services (TCS). Naar de huidige plannen zal vanaf december aanstaande ook een verbinding tussen Amsterdam en Parijs gereden worden.-MvE //

Realistische STRUIKEN

SISALTOUW EN KOKOS ALS BASIS

Voor zijn modelbanen maakt Michel Altorf-van der Kuil zelf struiken. Het is eenvoudig te doen en het resultaat is overtuigend ogend struikgewas. We volgen Michel bij de jonge aanplant.



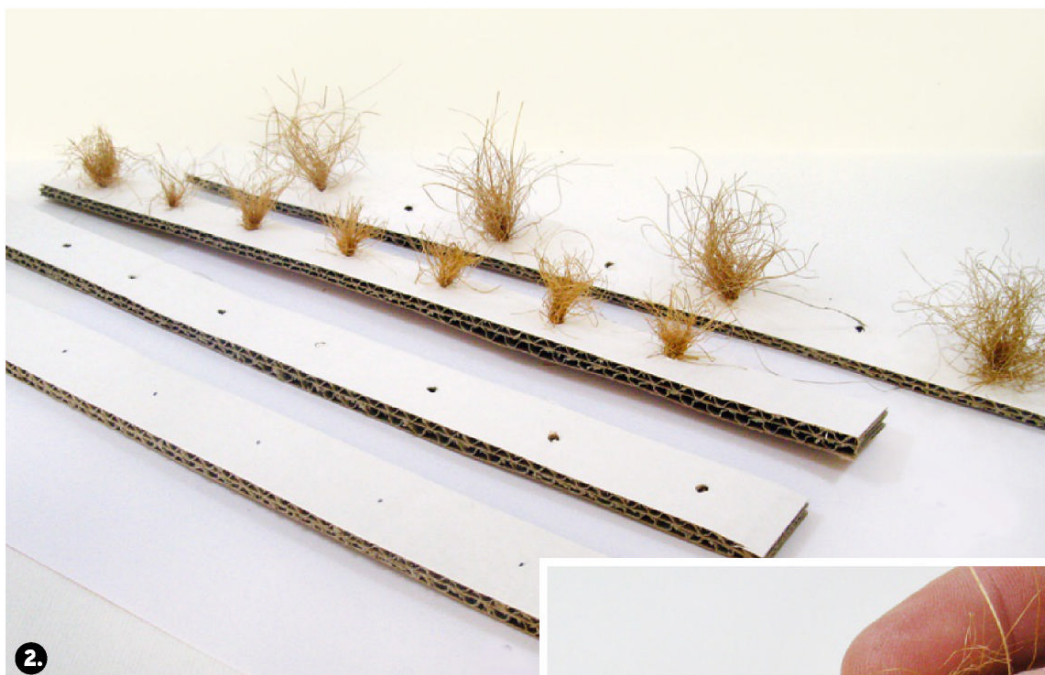
Voor het realiseren van de struiken hebben we stevig karton nodig, bijvoorbeeld een supermarktdoos met ribbelkarton, sisal- of kokosvezel, secundelijm, contactlijm en spuitlijm.

Daarnaast grasvezels met een lengte van 4 mm en voor de gewenste afwisseling 2 mm en 6 mm, grijze en grijsbruine spuitverf en diverse soorten fijne en zeer fijne groene turf. Voor een realistisch aanzien van de struiken kunnen we bladeren toevoegen, zoals los blad, Noch 07142, 07144 en 07146. Het benodigde

gereedschap heeft elke modelbouwer in huis: een (accu)boormachine, boor 3 mm, scherpe schaar, hobbymes en een liniaal.

BASISPLAAT

Van de supermarktdoos snijden we circa 30 cm lange repen van zo'n 2,5 tot 3 cm breedte als bed voor de komende aanplant. De lange en smalle repen maken het gemakkelijk de struiken rondom te behandelen. In de stroken boren we met een afstand van 3 cm gaten



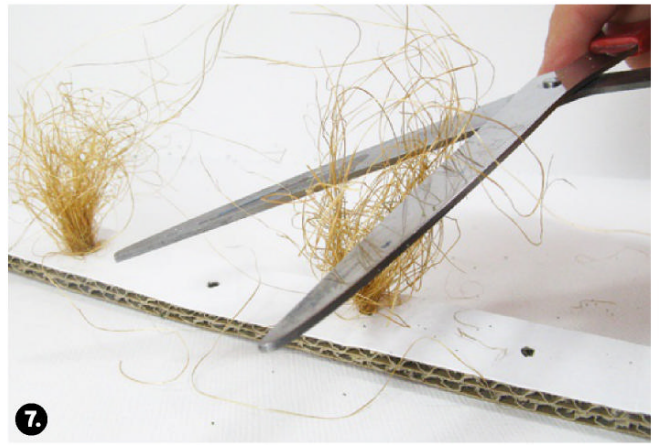
van 3 mm. Een van de uiteinden blijft gatenvrij, zodat de strook daar bij het werken kan worden opgepakt. Meestal maak ik tien van deze stroken, dat werkt lekker door. Met zeven geboorde gaten kunnen straks zeventig kleine struiken ontstaan. Of wat minder grotere. Dat lijkt veel, maar u zult snel ondervinden dat dit aantal voor een realistisch weergegeven landschap slechts een begin is.

BASIS STRUIK

Kokosvezel is een goede basis om struiken te maken; het is verkrijgbaar bij winkels die bloemschikmaterialen verkopen. Daar zijn ook zakjes met gekleurde sisal te koop; de wijze van verwerken is gelijk. U kunt het ook zelf maken door een bolletje sisaltouw in stukken te knippen en uit te pluizen. Per struik nemen we een pluk kokosvezel uit het zakje, vouwen dit dubbel, draaien het dubbelgevouwen deel samen en steken het in een gat van de basisplaat. Vervolgens duwen we het midden van het bosje diep in het karton en spreiden de vezels min of meer horizontaal uit. Zo ontstaat de breedte van de struik en lijkt het minder op een uit de grond opschietende takkenbundel. Pluk en duw de vezels van de struik zodanig dat ze goed »



1. De gevarieerde beplanting zorgt voor de gewenste dieptewerking in het tafereel.
2. Stroken karton dienen als bed voor de nieuwe aanplant.
3. Een pluk kokosvezel wordt dubbelgevouwen.
4. Het dubbelgevouwen deel wordt samengedraaid en in een gat van de basisplaat geduwd.
5. Het samengedraaide kokosvezel wordt in een gat gestoken.



KOKOSSTRUIKEN MET SPUITLIJM EN GRASVEZELS

over de gehele struik verdeeld zijn. Door meer of minder vezels te nemen, wordt de dikte van de bundel bepaald en daarmee de grootte van de struik. De struik knippen we iets bij, lange slierten moeten worden verwijderd.

MEER VOLUME

In de volgende stap krijgen de struiken meer volume. We nemen een kartonstrook met geplante vezels en bespuiten deze met spuitlijm. Hiervoor gebruik ik die van Bison, deze geeft een goede nevel en plakt goed. De spuitlijm van Pattex geeft meer slierten wat het werken lastiger maakt. Met een zeefje of een statische grasmaster strooien we eerst 4 mm gras over de struiken. Bij gebruik van een grasmaster kan de aarding aan de basisplaat worden bevestigd. Eventueel kunt u een mengsel maken van 4 en 2 mm gras, dat geeft een iets dynamischer geheel. Schud na elke stap de struikjes uit zodat er geen overbodig materiaal blijft hangen. Daarna spuiten we het gehele werkstuk zwart. Zo wordt voorkomen dat de lichte kleur van de kokos of sisal zal overheersen. Na drogen volgt een lichte nevel grijze verf, die vrij direct daarna gevolgd wordt door een grijsbruine nevel.

BLADWERK

De kale struiken krijgen blaadjes. Voor een basisstruik nemen we twee soorten fijne groene turf en eventueel wat losse blaadje, bijvoorbeeld van Noch. Kies kleuren die dicht bij elkaar liggen en begin met de donkerste. »



14.

6. De aanplant staat, de lange slierten moeten worden afgeknipt.
7. Met een scherpe schaar wordt de struik in model gebracht.
8. Om grote struiken goed te kunnen behandelen staan ze verder uit elkaar.
9. Op de met spuitlijm ingespoten struiken worden met een zeefje of statische grasmaster grasvezels van 4 mm gestrooid.
10. Om de lichte kleur van het kokos te verhullen, zijn de struiken zwart gespoten.
11. De struiken zijn met een grijsbruine nevel bespoten.
12. Met een theezeefje wordt vanaf enige hoogte de turf over de boven- en zijkanten van de struik gestrooid.
13. De struiken zijn bestrooid, hier met blad van Polák.
14. Met de hand volgt een finetuning van bladeren.
15. De struik staat vol in blad te drogen.



15.



Nadat de struiken met spuitlijm zijn bespoten, strooien we de turf er met een theezeefje overheen. Doe het rustig aan, er zit al snel teveel op. Deze fase kan met één en dezelfde lijmlaag in meerdere lagen worden uitgevoerd. Zorg dat niet alleen de bovenzijde, maar ook de zijkanten van de fijne turf voorzien worden. Als het resultaat naar wens is, volgen de blaadjes. Die leggen we op een schuimspaan, benevelen de struiken met een dun laagje spuitlijm en schudden de schuimspaan recht boven de struik heen en weer. Direct daarna bestrooien we de struiken heel subtiel met de lichtere kleur turf. Gebruik niet teveel, het gaat alleen om het aanbrengen van een accent.



BEPLANTEN

Als de jonge aanplant droog is, knippen we deze los van de kartonstrook. Op de modelbaan of het diorama maken we van de struiken een natuurlijk uitziende schikking. Let hierbij op een lichte afwisseling tussen de kleuren van de struiken. Plant voor meer reliëf ook kleine struiken voor of tussen de grotere. Als de schikking naar wens is kunnen de struiken met houtlijm worden vastgelijmd. Het resultaat mag er zijn. Met een paar uur werken heeft u een vrij grote unieke bosschage tussen de treinen staan. Als de struiken uit het karton zijn gehaald, kunnen de restanten van het karton worden geschraapt. Dit kunnen we gebruiken als onkruid tussen het gras. //



-
- 16. De aanplant kan van de kartonstrip worden geknipt.
 - 17. Struiken in diverse formaten staan bezijden de klinkerweg.
 - 18. Een lage struik in de binnenbocht van de weg zorgt voor dieptewerking.
 - 19. Het smalspoor is bij de fabriek door de hoge bosschages bijna aan het oog onttrokken.
-



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 52) 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 - Noviteitspecial 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: _____

RH494

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.



Blauwe 1108 van Märklin

SUBLIMATIE VAN KRACHT EN UITSTRALING

Ze behoort tot de meest iconische locs van de NS, de serie 1100. Dat geldt ook voor deze multifunctionele machine in model. Al in de jaren zestig bracht Märklin er een enigszins gelijkende loc in H0 van uit. Nu is er in de vorm van de 1108 een state-of-the-art-imitatie van verschenen.

Het is natuurlijk een kwestie van smaak, maar de 1100 in het donkere Berlijns blauw, zonder botsneus, dus in de basic-vorm, is toch wel de meest aansprekende verschijning. Dan sublimeren kracht en uitstraling, in mijn ogen althans. De stoere 1108 oogt dan als een powerbank op acht wielen.

Luchtslangen

Het handmonster van het nieuwe Märklin model konden we eind vorig jaar al bewonderen, fotograferen en in het kort beschrijven. Nu kregen we de definitieve versie onder ogen. Een 325 gram zwaar, gedigitaliseerd model (artikelnummer 38110, € 399, tp. IV) dat van fabriekswege is voorzien van allerlei aangebrachte luchtslangen. En waar je dus niet, zoals met de tegenhanger van Piko, enorm mee loopt te hannesen

om die in de juiste gaten te friemelen. Want de ogen van uw scribeur worden ook wat minder. De 1108 is een model, zoals de oosterburen het noemen, een echte 'Formneuheit'. Het gaat om een weergave van een exponent uit de eerste serie, 1101-1150 en is als eenmalige oplage in 1:87 verschenen ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van deze 'Midi'-loc. De Franse loc waar de 1100'en zo overduidelijk van zijn afgeleid. Omdat er in het verleden het nodige is geschreven over dit ontwerp en haar lotgevallen bij de NS, beperkt dit verhaal zich louter tot het wel en wee van het model.

Krachtige motor

De grotendeels van metaal gemaakte loc beschikt over prima rijeigenschappen. Dat komt niet in de laatste plaats door de in het midden van het onderstel



gemonteerde, krachtige motor die met behulp van twee wormwielen en enkele tandwielen alle vier assen direct aandrijft. In combinatie met het relatief hoge gewicht en de soepel zwenkende draaistellen, is dit een krachtig model dat ook op complexere wisselstraten goed uit de voeten kan. En die haar hand niet omdraait voor een sneltrein van acht vierassige rijkundigen of zeventien tweeassige goederenwagens. De sporen mogen zelfs een goed zichtbare hellingshoek hebben. De buffercondensator die is aangebracht voor het overbruggen van korte, stroomloze railsecties is een nuttig onderdeel. Over de draaistellen nog een opmerking, deze zijn geborgd met een kunststof lip. Mocht die een keer afbreken, hetgeen blijkbaar wel eens is gebeurd, dan schuift het draaistel van voor naar achter en is dus niet inzetbaar op de modelbaan. Het is in dat onderhavige geval

raadzaam om contact op te nemen met de Märklin-vertegenwoordiging in Meppel. Dat dit euvel ontstaat doordat er mogelijk ruw met de verpakkingendozen wordt omgegaan, moet naar het rijk der fabelen worden verwezen.

Draaistellen

De draaistellen overtuigen overigens door hun gedetailleerde weergave, aan alles is gedacht. Van de lenkers van de Athermos-aspotten tot de remstangen. Deze »

-
1. NS 1108 is met een buurtgoederentrein onderweg naar Zwolle.
 2. Het silhouet van de nieuwe Märklin-loc komt goed overeen met die van het grote voorbeeld.
-

TEKST: GUUS FERRÉE. FOTO'S: SEVRIEN FERRÉE

2.



3.



4.

mate van gedetailleerdheid is mede bepalend voor de grote plus die de 1108 scoort. Ook de weergave van de beide nieuw ontworpen Faiveley G5-stroomafnemers doet in dit opzicht een flinke duit in het zakje. Deze zijn overigens identiek aan die van de Franse serie BB 8100 waar de Nederlandse 1100 direct van is afgeleid. De rest van het dak oogt overigens ook authentiek.

Voorruitverwarming

Een ander interessant detail is de imitatie van de voorruitverwarming waarmee een aantal exemplaren in de jaren zeventig heeft gereden. Op de rechter voorruit zijn imitaties van boven elkaar geplaatste warmte-elementen zichtbaar. Het geeft het front net wat extra smoel. De ruitenwissers zijn apart aangebracht, het zijn van die kleine, subtiele details. Wat de verdere afwerking betreft, de aluminiumkleurige sierlijsten op de zijkant die eindigen bij de frontseinen hebben de juiste hoogte en kleur en zijn eveneens op de juiste plek aangebracht. Dat geldt ook voor de vier ronde ramen aan beide kanten. Achter de ramen is het interieur van het motorcompartiment zichtbaar. De constructeurs in Göppingen hebben hun huiswerk goed gedaan. Dat wordt nog eens onderstreept door de lengte van de miniatuur 1108, die bedraagt 149 mm. De echte 1108 had een l.o.b. van 12,984 meter, dat impliceert een modellengte van 149,2 mm in schaal-grootte 1:87. Een perfecte lengte dus.

IMITATIE WARMTE-ELEMENTEN OP RECHTER VOORRUIT



Handgrepen

De loc is voorzien van diverse apart aangebrachte details zoals handgrepen. De opschriften zijn analoog de werkelijkheid vrij sober, maar scherp en juist weergegeven. Zo kunnen we lezen dat de loc in februari 1974 in Tilburg een revisie heeft ondergaan. Ook het gewicht van de 'echte' 1108 is goed leesbaar. De vishaak, het logo van de NS, is strak op de blauwe zijkant gedrukt. In deze hoedanigheid typeert dit het tijdsbeeld van deze locs in midden jaren zeventig.

Sound

Het model heeft driepuntsfrontseinen die wisselend branden al naar gelang de rijrichting. Rijdt de loc naar voren dan branden aan de achterkant twee rode sluitseinen. Digitaal kunnen ook de karakteristieke rangeerseinen worden geactiveerd. De verlichtingen in de machinistencabines en de machinekamer kunnen »

- 3. Het front van dit model is overtuigend weergegeven.
- 4. Zonder botsneus is de 1108 meer 1100.
- 5. Op het rechtercabineraam is de imitatie van de voorruitverwarming aangebracht.
- 6. De ramen van het motorcompartment hebben de juiste doorsnede.





7.



8.



9.



10.

onafhankelijk worden bediend. De sound van dit model doet sterk aan het grote voorbeeld denken. Niet onlogisch gelet op de lange staat van dienst bij de NS, er was door liefhebbers alle gelegenheid om het geluid van deze markante machines vast te leggen.

Trix-model

De 1108 wordt door Trix als artikel 25110 in een tweerailuitvoering uitgebracht. Dat is enigszins verrassend, gezien de blauwe variant bij Piko. De loc kan zowel met reizigers- als met goederentreinen op de modelbaan worden ingezet. Onder meer Plan E-rijtuigen van Artitec en blauwe Blokkendoosrijtuigen van Roco laten zich op een historisch verantwoorde manier met de 1108 verenigen. En niet te vergeten de crème-rode DB-Rheingoldrijtuigen die door diverse merken in H0 zijn uitgebracht. Bij het goederenvervoer kan worden doorverwezen naar Artitec, Exact-Train, Roco en Märklin/Trix zelf. Het door Uquilair uitgegeven boek over de serie 1100 biedt daarvoor een heel scala aan interessante voorbeelden. //

-
- 7. De NS 1108 in vogelvlucht.
 - 8. Alle vier assen zijn aangedreven.
 - 9. De stroomafnemers ogen authentiek.
 - 10. Aan de draaistellen is veel aandacht besteed.
-

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.



66 jaar ROCO

Ter gelegenheid van het 66-jarig bestaan van het merk ROCO heeft het modelspoorbedrijf ceremonieel zijn nieuwe jubileumlocomotief onthuld op het centraal station van Salzburg. Een bijzonder hoogtepunt was de officiële doop van de themalocomotief door gouverneur Karoline Edtstadler. De speciaal ontworpen Taurus-locomotief verenigt verleden, heden en toekomst van het merk. De strategische ontwikkeling van het bedrijf en het belang van Salzburg als vestigingsplaats werden in het bijzonder benadrukt. Salzburg vormt al meer dan zes decennia de basis van de bedrijfsactiviteiten van Modelleisenbahn GmbH.

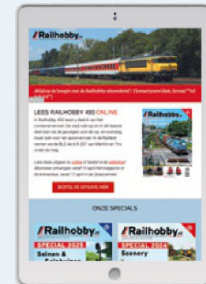
FOTO'S: MODELLEISENBAHN GMBH



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.



Nieuwsbrief

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

Ga naar Railhobby.nl/nieuwsbrief



FOTO: NS

Lieve Monstertrein

Op 24 maart 2026 werd op station Utrecht Maliebaan de droomtrein van de 8-jarige Phileine onthuld. Zij won in 2025 de landelijke NS-tekenwedstrijd. Voor deze wedstrijd mochten kinderen uit het hele land hun ultieme droomtrein insturen. Er waren meer dan 1200 inzendingen, waarbij de tekening van Phileine unaniem werd gekozen. Samen met Daan Schut (lid van de Raad van Bestuur van de NS) knipte ze het lintje door. De intercity rijdt mee in de dienstregeling door Nederland.

Rode cijfers goederenvervoerders

De afgelopen periode kwamen DB Cargo, Lineas en SBB Cargo op weinig florissante wijze in het nieuws. Ze moesten met hun cijfers voor de dag komen en daar zat weinig goed nieuws in. Het vervoer van goederen per spoor zit over de hele breedte van de markt in zwaar weer. Een analyse door Sander Broerse.





Het wagenladingnetwerk Green Xpress Network van Lineas is door bezuinigingen gedecimeerd. Deze treinen worden nu ook gebruikt voor andere doeleinden, zoals bij deze schroottrein uit Tsjechië naar België. Loc 186 505 bij Gilze-Rijen, 5 april 2025.



1.

In Nederland noteerde ProRail voor de komende jaardienstregeling opnieuw ruim tien procent minder aanvragen van goederenvervoerders, een trend zoals die ook voor de huidige dienstregeling 2026 zichtbaar is. Elders in Europa gaat het niet beter en daar zijn meerdere oorzaken voor: de (on)beschikbaarheid van voornamelijk de Duitse infrastructuur, het moeten betalen van hoge gebruiksvergoedingen, concurrentie van andere modaliteiten als weg en water en tot slot de teruggang in de Duitse industrie. Die teruggang is vooral in de segmenten automotive, staal en chemie te noteren en dat zijn juist de categorieën waar spoorvervoer een grote rol speelt.

DB Cargo

DB Cargo moet voor het einde van het jaar winstgevend worden omdat moederbedrijf Deutsche Bahn onder druk staat van de overheid (én de EU) om verliezen terug te dringen en efficiënter te werken. De aanhoudende verliezen van DB Cargo zijn al decennia een probleem en leiden tot kritiek van concurrenten, zoals staatssteun en concurrentievervalsing. Daarom wordt een ingrijpende reorganisatie doorgevoerd: het bedrijf wil zich sterker richten op winstgevende kernroutes (vooral in Duitsland), verlieslatende (inter)nationale activiteiten afbouwen (zoals het wagenladingvervoer) en processen centraliseren. Dit gaat gepaard met het schrappen van de helft van de 14.000 banen, het vereenvoudigen van de

organisatie en het efficiënter inzetten van materieel. Een deel van het materieel wordt aan leasemaatschappijen verkocht en vervolgens als een soort van flexibele schil weer teruggeleast; het overkwam recent de vloot Class 77 van DB Cargo. De maatregelen moeten uiterlijk eind 2026 effect hebben, zodat DB Cargo dan financieel gezond is en voldoet aan de eisen van de Europese Commissie. De topman van het bedrijf droomt zelfs hardop over het terugwinnen van marktaandeel. Het bedrijf zag de afgelopen twintig jaar haar marktaandeel juist bijna halveren. De afgelopen jaren verdween veel materieel al bij DB Cargo uit de boeken. De op dat moment oudste elocs, de series 151 en 155, werden aan Railpool verkocht en teruggeleast om op die manier weer wat geld in de portemonnee te krijgen. De serie 145 verdween nagenoeg geheel naar dochterbedrijven MEG en RBH; van de series 185, 186 (respectievelijk type Traxx 1 en 2) en 193 (Vectron) werden grote aantallen aan leasemaatschappijen of concurrenten verkocht. Veel ander materieel, zoals de locs serie 189 (Europrinter) en 187 (Traxx 3), staat in de etalage. De prijzen in het wagenladingvervoer werden fors verhoogd, wat in Nederland uiteindelijk de structurele bediening van Oosterhout de das omdeed.

Lineas

Een ander zorgenkind is Lineas, ontstaan uit de NMBS-dochter voor het goederenvervoer B-Cargo (later: NMBS Logistics). De afgelopen vijf jaar noteerde



het bedrijf een cumulatief verlies van € 495 miljoen, ongeveer gelijk aan de jaarlijkse omzet van het bedrijf. In maart 2026 werd bekend dat Lineas, na jaren eigendom te zijn geweest van bedrijven uit de private sector en investeringsmaatschappijen, weer in nationale handen komt en dus een staatsbedrijf wordt. De Belgische overheid injecteert, om faillissement te voorkomen, ruim € 60 miljoen in het bedrijf; een faillissement zou volgens de Belgische bestuurders grote, ontwrichtende gevolgen voor de Belgische economie hebben. Concurrenten zien dat, wellicht terecht, anders. Door deze injectie wordt de Belgische staat weer de grootste aandeelhouder in het bedrijf. Bij Lineas is de verkoop van materieel, om op die »

1. De Class 77-locs, een geüpgradede versie van de Class 66, zijn aan leasemaatschappij Beacon verkocht. DB-loc 077 017, nog in de kleuren van voormalig DB-dochter Euro Cargo Rail, bij Duisburg op 9 februari 2024.
2. DB Cargo 193 315 arriveert met een bonte trein, met wagens uit het wagenladingvervoer, in Venlo op 17 januari 2025. DB verkocht deze loc begin 2026, met drie andere Vectrons, aan het Zwitserse WRS.
3. Een bonte trein Milaan - Mannheim wordt door de 185 097, 121 en 116 langs het voormalige stationsgebouw van Hornussen (CH) getrokken, 7 mei 2025.





SERIES 151 EN 155 NAAR RAILPOOL EN TERUGGELEAST

manier meer vet op de botten te krijgen, geen optie meer - nagenoeg al het materieel wordt al geleast. Wel verdwijnen telkens meer locomotieven terug naar de eigenaar en worden verlieslatende activiteiten geschrapt. In Nederland verdween Lineas daardoor uit de top 3 van goederenvervoerders. Ook de overhead

wordt niet gespaard en het resulteert in leegstaande kantoren en uitgekilde afdelingen.

SBB Cargo

De goederendivisie van de Zwitserse SBB verkeert al jaren in zwaar weer. Eerder werden de internationale activiteiten daardoor in SBB Cargo International ondergebracht, met enkele van de grootste klanten als aandeelhouder. Het binnenlandse intermodale en wagenladingverkeer wordt gesaneerd; verlieslatende contracten verdwijnen, vervoer wordt op drukke punten geconcentreerd en kleinschalige bedieningen sneuvelen. Om het tij te keren riep de Zwitserse regering nieuwe subsidieregelingen in het leven. Het zorgde ervoor dat enkele van de grootste klanten van SBB direct nieuwe, langlopende contracten afsloten. Ook bij SBB Cargo is de trend van verkoop van materieel te zien. Onlangs verkocht SBB Cargo haar locs serie 482 aan leasemaatschappij Nordic Re-Finance, dat ze overigens voorlopig aan SBB Cargo International blijft verhuren. Nieuw materieel, zoals de Vectron van Siemens, wordt bij voorkeur geleast en daarmee extern gefinancierd. Een extreem voorbeeld van deze flexibele schil zien we juist bij



deze locomotieven: door de sterke teruggang in vervoer gingen vijf locomotieven, waarvan de jongste zeven maanden in dienst was, retour leasemaatschappij. In plaats daarvan worden oude locs type Re 4/4 II en Re 6/6 langer in dienst gehouden en zelfs van de divisie Personenverkeer gehuurd.

Overeenkomsten

Het valt op dat het vooral de (voormalig) staatsbedrijven zijn die buitengewoon hard door verliezen getroffen worden. Wetenschappelijk bewijs is er niet, maar de betrekkelijk grote overhead van deze bedrijven lijkt een rol te spelen. De topman van DB Cargo gaf aan dat de overheadkosten van het bedrijf tot zestig procent hoger liggen dan die van concurrenten. Het maakt het niet alleen moeilijk om contracten rendabel uit te voeren, maar ook een log schip om bij te sturen. Dergelijke bedrijven zijn uitermate geschikt om grote massa's vervoer af te wikkelen, maar komen voor financiële uitdagingen te staan als die massa onder het kritieke punt komt. Dat is iets waar de kleinere, flexibele goederenvervoerders minder last van hebben. Zij profiteren volop van alle bezuinigingsrondes bij de 'grote jongens'. Tegelijkertijd gaan bedrijven als Rail Cargo Carrier, onderdeel van de ÖBB-holding, tegen de stroom in en groeit daar het wagenladingverkeer. Waarschijnlijk valt daar de komende jaren nog genoeg over te schrijven - we blijven het volgen. //



6.

-
- 4. Lineas 7783 met een lege gersttrein in Antwerpen Angola, de teloorgang van het wagenladingverkeer in de Antwerpse haven is duidelijk zichtbaar, 23 december 2023.
 - 5. De verkoop van de Re 6/6 naar Zweden gaat niet door; de Re 482 zijn aan Nordic Re-Finance verkocht en de Re 6/6 blijven in Zwitserland in dienst. De 620 039 bij Niederbipp op 26 maart 2026.
 - 6. In een zware sneeuwbus zijn de Vectrons 193 057 en 055 op 26 maart 2026 met een bonte trein bij Kandersteg onderweg
 - 7. Achter SBB Cargo 193 077 is de bonte trein Lausanne - Sierre bij St. Saphorin onderweg. Op 14 november 2025 bestond de last uit slechts twee wagens.
-



7.

Bierwagens

VARIATIE IN MESSING BOUWKITS

Bier en spoorwegen zijn vanaf het begin van de spoorwegen nauw met elkaar verbonden. Gerard van de Weerd levert fraaie etsplaten van Nederlands materieel waaronder bierwagens. Thonis van Weel gaat aan de slag met een serie bierwagens in verschillende uitvoeringen. Die mogen op modelbanen tot eind tijdperk III niet ontbreken.

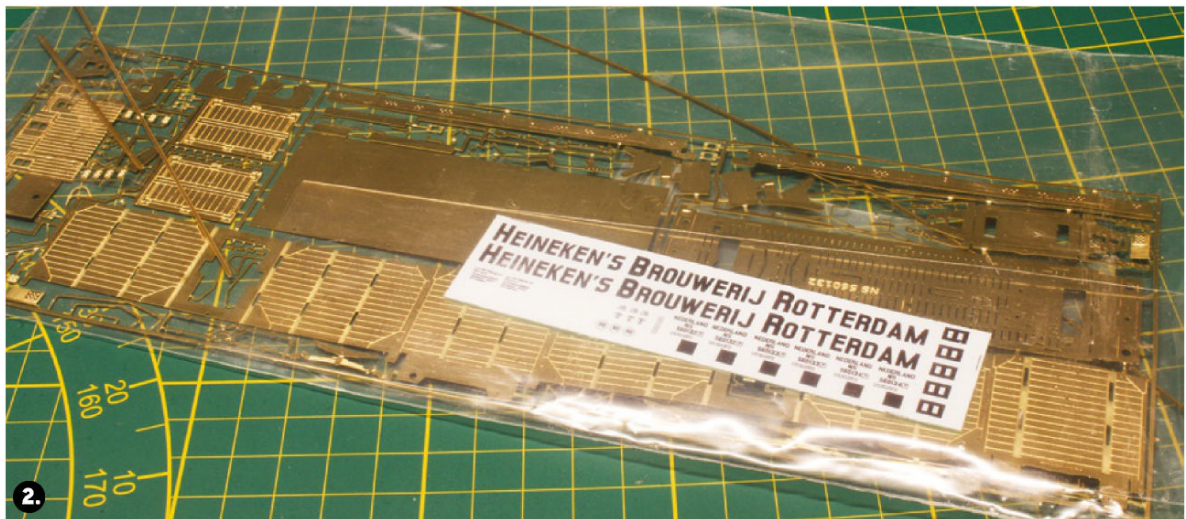


Het eerste vrachtgoed in Duitsland bestond uit twee vaten bier, die in 1836 met de eerste trein van Neurenberg naar Fürth werden verzonden. Ook bij modelbouwers zijn bierwagens zeer geliefd, getuige het grote aantal modellen dat in diverse schalen is uitgebracht. Helaas zijn veel van deze modellen niet accuraat en betreft het vaak bestaande goederenwagenmodellen die van witte verf en een opdruk zijn voorzien. Voor wie meer wil weten over deze wagens kan ik het boek 'Geschichte

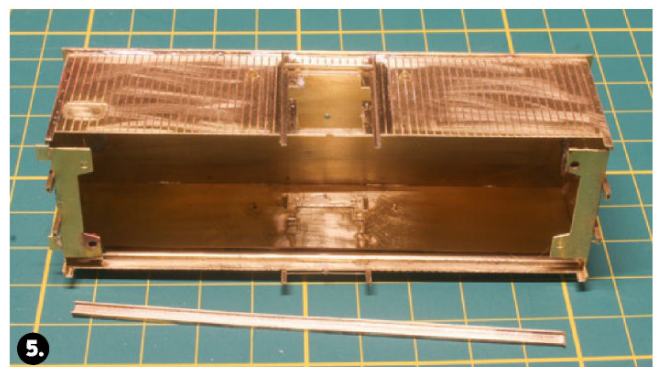
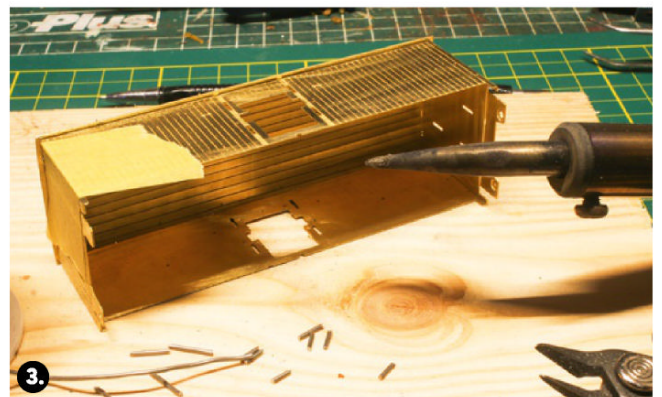
der Eisenbahn-Bierwagen' van Eisenbahn Kurier aanbevelen. Wellicht is het nog ergens verkrijgbaar. Het betreft hier weliswaar Duitse wagens, maar veel in Nederland gebruikte wagens werden kant-en-klaar in Duitsland gekocht.

PHOENIX BROUWERIJ

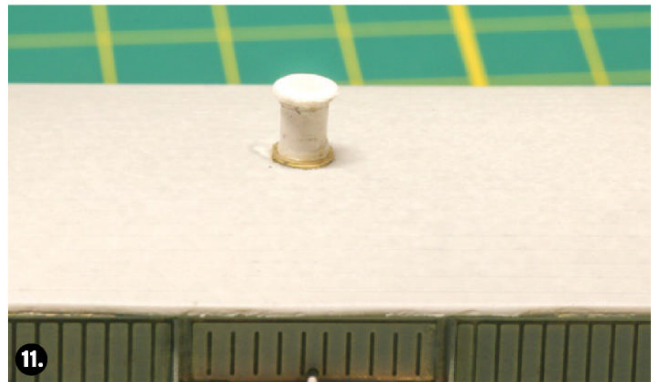
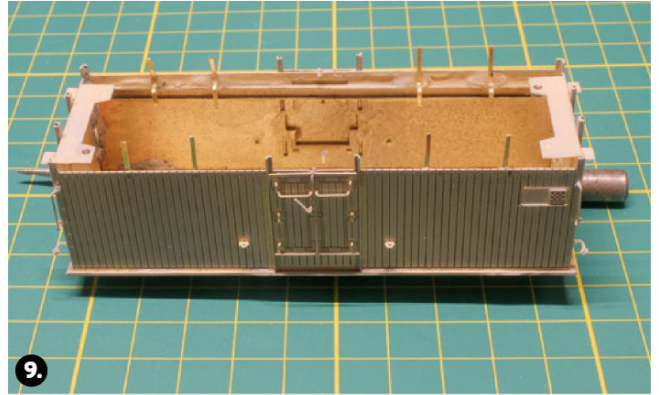
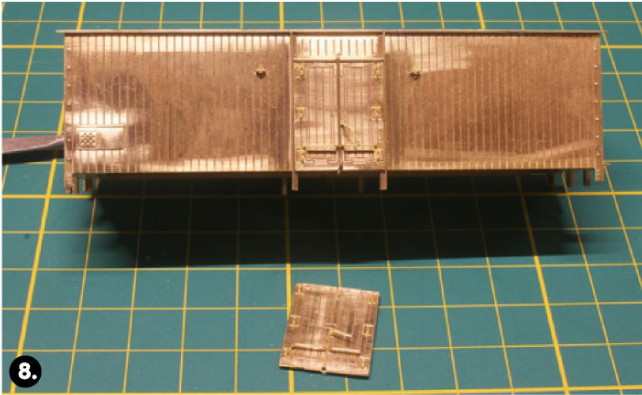
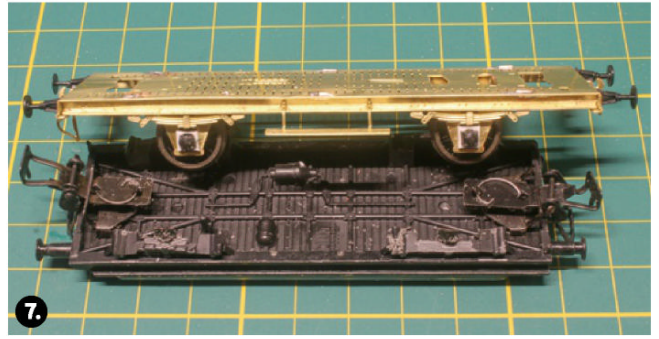
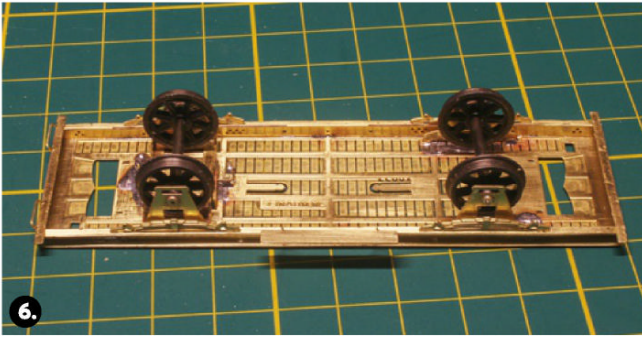
De wagens uit de etsen van Gerard geven wat meer werk dan de gebruiksklare producten uit de winkel, maar zijn goed te bouwen en leveren in elk geval een



authentiek Nederlands model op. De bouwbeschrijving met foto's staat op internet. De eerste wagen - deze had ik al gebouwd voor ik met het artikel over bierwagens begon - betreft het model van een door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCS) gebouwde tweeasser. De NCS bouwde tussen 1896 en 1908 in de eigen werkplaats een serie gesloten goederenwagens waarvan vijf als bierwagens, kenmerkend naar Duits model. Deze wagens, in gebruik bij de Phoenix Brouwerij in Amersfoort, hadden een dakopbouw die voor warmte-isolatie moest zorgen. Vaak werd daarin als koeling ijs meegenomen, maar dat was bij deze wagens niet het geval. De wit geschilderde wagens waren verder niet geïsoleerd, wat vervoer over lange afstanden uitsloot. Als HO-bouwkits kwam dit model in een etsplaat samen met de standaard goederenwagen waarvan hij is afgeleid. De tweede bierwagen komt uit een set van drie etsen en behoort aan de Amstelbrouwerij in Amsterdam. Dit type wagen is rond 1880 in Duitsland gebouwd. Ze hadden een opvallende ventilatieschoorsteen op het dak, wat in Duitsland slechts bij enkele wagens voorkwam. De door Gerard uit een buffer gemaakte schoorsteen heb ik vervangen door polystyreenbuis van 4 mm doorsnede. De deksel is met een holpijpje uit een plaatje styreen »



1. De NS CHC 3557 rijdt voor Brouwerij Phoenix uit Amersfoort, de NS 560 006 voor Amstel Brouwerij uit Amsterdam. De laatste heeft de Doklaan als depot.
2. De onderdelen zijn keurig verpakt. De benodigde profielen kunnen zelf worden gekocht of op aanvraag bijgeleverd. Buffers, wielen en dergelijke worden niet meegeleverd en moet u zelf kopen.
3. Om de hoek tijdens het solderen te fixeren is deze met plakband vastgezet.
4. De paslippen waarmee het dak en andere onderdelen op hun plaats worden gehouden, worden verdraaid en gesoldeerd.
5. De zijwand wordt versterkt met messing U-profiel.



gestanst en bol gevild. Dit is het meest eenvoudige model van de drie; een wagen zonder remwerk en met gladde zijwanden. Na de klinknagels te hebben doorgedrukt heb ik het frame en de hoofdverbindingen van de bak gesoldeerd en de details met secundelijm vastgezet. Deze combinatie werkt voor mij erg goed, maar het staat eenieder vrij het anders te doen.

PRIMER

Het model heb ik op enkele punten gewijzigd. Zo is het dak wat dikker gemaakt door er een plaatje polystyreen op te lijmen, krijgen de zijwanden een versterking en zijn de baksteunen van strips uit de etsfret ontstaan. Na een primerlaag en verf uit een spuitbus zijn de transfers aangebracht en royaal met softener ingekwast zodat de transfers mooi in de naden van de lattenwanden vloeien. Na drogen heb ik de transfer ter bescherming met Vallejo matvernis bespoten en met weinig poeder vervuild. Uit voorbeeldfoto's blijkt dat letters ook op spanten werden geschilderd, dat

maakt het aanbrengen van de transfers eenvoudiger, zij het dat er veel weekmaker op de transfers moet worden aangebracht. De spaakwielen zijn door MK Modelbouw geleverd. In latere jaren werd ter versterking aan de buitenzijde van de wagens profielijzer aangebracht. Dit kan met messingprofiel goed worden nagebootst. Een foto staat bij de bouwbeschrijving op internet.

HEINEKENWAGEN

De volgende wagen is van Heineken en is waarschijnlijk rond de eeuwwisseling in Duitsland gebouwd. Ook deze had de markante schoorsteen. De bierwagens hadden een handrem, maar geen luchtrem. In tegenstelling tot de vorige wagens hebben deze een doorlopende treeplank. De constructie is hetzelfde als bij de vorige wagens, wel moet hier een remwerk worden gemonteerd. Hiertoe heb ik de wielen provisorisch geplaatst, de remblokken in de juiste stand gebogen en de fijne stiften van het remwerk door de gaten in

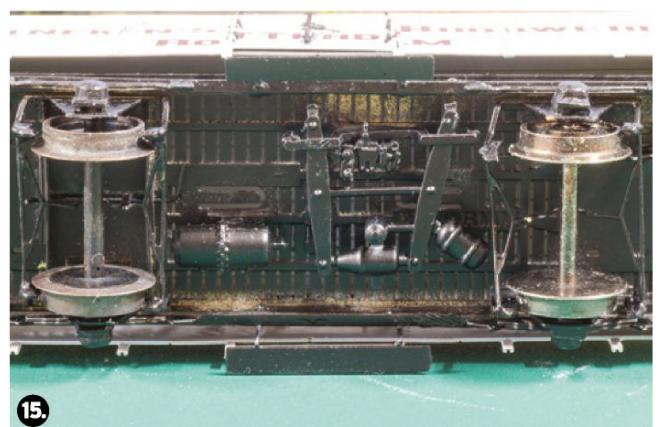
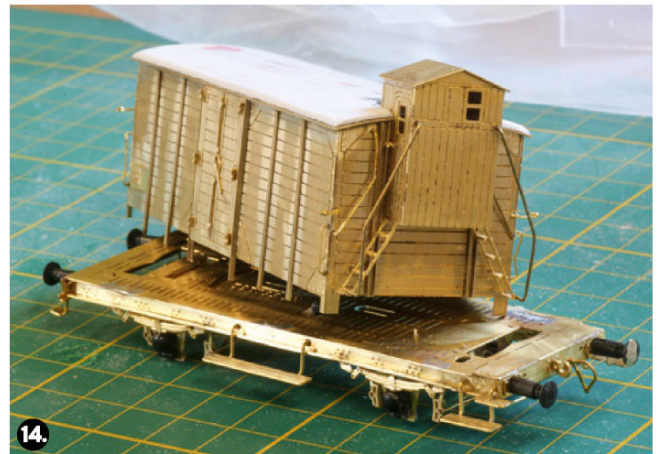
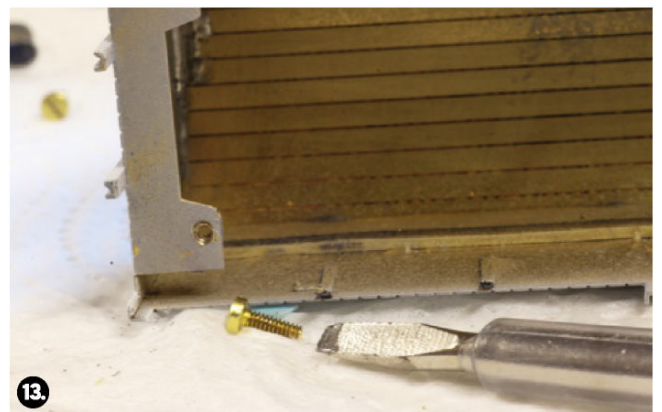
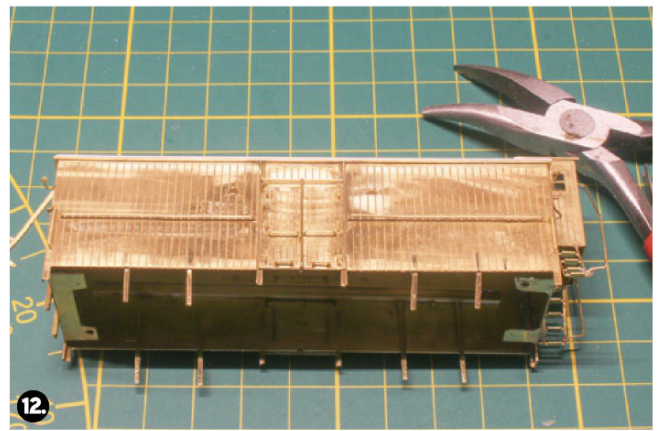
ISOLATIE PHOENIX-BIERWAGEN DOOR DAKOPBOUW

de remblokken gestoken. Na alles te hebben uitgericht, fixeert een drupje secundelijm de stift, waarvan na het uitharden van de lijm het uitstekende deel kan worden afgeknipt. Deze wagen krijgt NS W1-aspotten, zoals enkele wagens in de loop der jaren hebben gekregen. Voor de andere twee wagens haalde ik de ronde Duitse aspotten van een oud frame af en legde er een plaatje 1 mm polystyreen onder om ze wat groter te maken. U kunt natuurlijk ook de mooie aspotten van Wagenwerk gebruiken.

RINGVEERBUFFERS

Bierwagens hadden veel opschriften en het goed op de wagenbak krijgen van de meegeleverde transfers vergt wat knippen en passen. Ook hier helpt de softener om de transfers goed te laten aansluiten. De derde wagen, ook van Heineken, is van een nieuwer type, gebouwd in Duitsland in 1924. De wagens hadden een hand- en een luchtdrukrem en de nieuwe ring- »

6. Het onderstel van de wagen zonder remwerk zit snel in elkaar.
7. De Duitse aspotten komen uit een oud frame van Piko. Een stukje polystyreen brengt ze op hoogte.
8. De scharnieren en handgrepen op de deuren worden vooraf geplaatst. Als de lijm droog is, wordt de achterkant vlak gevijld en kan de deur tussen de L-profielen worden gelijmd.
9. Uit strips van de etsfret maakte ik de baksteunen, waarmee in werkelijkheid de zijstijlen aan het onderstel vastzitten. De versterking in de zijwand zit hier te laag, waardoor de strips niet gemakkelijk zijn vast te zetten.
10. Het dak is met een plaat 0,75 mm polystyreen dikker gemaakt. Door de plaat in de lengte in te krassen, gaat het vanzelf bol staan. Als de plaat goed vastzit, wordt het passend gevijld.
11. De schoorsteen uit 4 mm styreenbuis met de in vorm gevijlde schijf van 5 mm doorsnede.
12. Al doende leert men: bij de tweede wagen is het U-profiel hoger gezet, zodat de strips beter vast te zetten zijn. Ze moeten nog op lengte worden gemaakt.
13. De moeren om de bak aan het onderstel vast te zetten zijn gesoldeerd. Voordat de wagenbak verder is afgewerkt, zijn de bouten er als proef ingedraaid. Dat gaat soms wat stroef.
14. De wagen is klaar om te worden ontvet en gespoten.
15. Onder de wagen is remapparatuur uit de rommel-doos geplaatst.





veerbuffers, die vanaf die tijd in Duitsland standaard waren. Ook hier voegde ik nog wat details toe: het dikkere dak, een remcilinder met toebehoren uit de rommelkist en ik verving de geëtste handstangen aan de remmershuisjes door 0,5 mm messingstaf. Dat is minder kwetsbaar. Door de U-profielen op de zijwanden is voorzichtig knippen in de transfers noodzakelijk. Toch lukt het niet de gehele tekst neer te zetten zonder dat er een letter op een profiel komt. Met veel softener is het tenslotte toch gelukt een aanvaardbaar resultaat te krijgen. En zo hebben we weer vier originele modellen voor op de baan of in de vitrine. En nu een biertje! //



-
- 16.** Het aanbrengen van de transfers vereist het nodige knipwerk. Met decalsoftener vormt de letter zich goed om het profiel.
 - 17.** Ook bij het voorbeeld werden letters soms op de spanten geschilderd.
 - 18.** De NS 560 119 en 560 132 zijn klaar en kunnen voor Heineken's Brouwerij worden ingezet. Uw biertje komt eraan!
-



Verzamelband



€ 21,95*

Met boekbinderspelden en jaartalstickers (t/m 2027).

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

TreintjeOost

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

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed
Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact met ons op:

info@medialijn.nl

of 0314-763735

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootspoor

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN



VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

PEPERKAMPMODELBOUW.NL

Kallistoys



31 mei 2026

Live + Internetveiling
Antiek & Vintage
Speelgoed (Rijswijk)

Noteer die datum en
check op
www.kallistoys.com!

Ook weer die kriebels krijgen van een
live veiling? Meld je aan en kom bij
ons langs. Meedoen is nog leuker!

Bespaar geld en bestel direct via:

www.kallistoys.com

info@kallistoys.com



Kallistoys:
waar verzamelaars
speelgoed uit elke
periode vinden.



- ✓ klanten wereldwijd in 50+ landen
- ✓ geen excessieve veilingkosten
- ✓ betaalbare verzendkosten
- ✓ echte foto's
- ✓ objecten zijn door echte experts in huis beoordeeld

SPEELGOEDVEILING 31 MEI

2026

REGISTREER NU

SCAN DE QR CODE



Wilt u ook uw collectie verkopen tegen de
hoogste prijs?

- ✓ binnen 24 uur cash geld of inleveren ter
veiling zonder commissiepercentage*
- ✓ betrouwbare en snelle afwikkeling
- ✓ binnen 24 uur reactie
- ✓ laagste veilingkosten voor verkoper en
 koper samen binnen Europa!

(* max. €10,- per kavel admin. kosten)

Stuur nu uw aanvraag met foto's naar
info@kallistoys.com



www.kallistoys.com



Halverbaan

GROTE MODELBAAN IN U-VORM

De modelbaan van Albert Verschut staat in een flinke hobbykamer van ruim twaalf meter lengte. Het dak heeft een flauwe hoek waardoor de hoogte gering is. Daarom is de hoofdbaan op slechts zeventig centimeter hoogte gebouwd. De schaduwstations liggen twintig centimeter lager. Maar laten we niet op de zaken vooruit lopen.



De modelspoorcarrière van Albert begon in 1956 met een Märklin H0-startset met een stoomloc en een flinke transformator. Albert zou dit merk zo'n 45 jaar en meerdere banen trouw blijven. De verhuizing naar een appartement met een veel kleinere hobbyruimte

noopte tot een overstap naar Fleischmann Piccolo, schaal N. De voorlopig laatste verhuizing bracht weer een riant hobbykamer met nieuwe mogelijkheden. Door over te stappen op Fleischmann Profi-rail, schaal H0, konden zaken als wisselspoelen hergebruikt worden. Zo kwam het tweerailsysteem in 1:87 in beeld.



U-vorm

De baan heeft een U-vorm waarvan het hoofddeel een royale lengte van twaalf meter heeft. De poot aan de rechterkant meet vijf meter. Die aan de linkerszijde is met 3,25 meter iets korter. Toen er enkele slechtwerkende grote radiatoren vervangen werden door moderne kleine exemplaren, ontstond de mogelijkheid om de korte poot met nog eens 3,25 meter te verlengen. Voor het toegankelijk houden van de deuropening is een uitneembaar brugdeel van 1,05 meter lengte gebouwd. Dit brugdeel staat op een roltafel en is in hoogte iets verstelbaar. Als het brugdeel in de baan wordt gereden staat de roltafel 'hoog', als de wagen met de brug op zijn plaats staat zakt het brug- »

TEKST & FOTO'S: ALBERT VERSCHUT

1. Het op bijzondere wijze tot station Oudbergen verbouwde Baden Baden van Vollmer. Slim gebruik van een spiegel doet de stad groter lijken.
2. De lage tafel op de flinke hobbykamer. De geringe hoogte biedt extra plaats, maar levert bij het klimmen der jaren ook ongemakken op.
3. Een deel van de sporen ligt op een brede dijk. De afbuigende sporen rechts leiden naar een van de schaduwstations.
4. Hetzelfde punt geruime tijd later. Bovenleiding en seinen zijn eigen ontwerp en in 3D geprint.





5.

LANGE TREINEN EN DRIE SCHADUWSTATIONS

deel op zijn steunen en kan er gereden worden. Het verticaal op z'n plek zetten maakt een zeer precieze aansluiting van de spoorbaan mogelijk. De totale rijlengte van de hoofdbaan - exclusief de drie schaduwstations - bedraagt 24,50 meter. Zoals vermeld is gekozen voor het tweerailsysteem met Fleischmann Profi-rail. Uitgebeeld wordt de NS in tijdperk III, de periode waarin alle materieelsoorten een eigen kleur hadden: elektrische treinstellen groen, elektrische locomotieven en rijtuigen blauw, dieseltreinstellen rood en de diesellocomotieven voor de goederentreinen bruin.

Schaduwstations

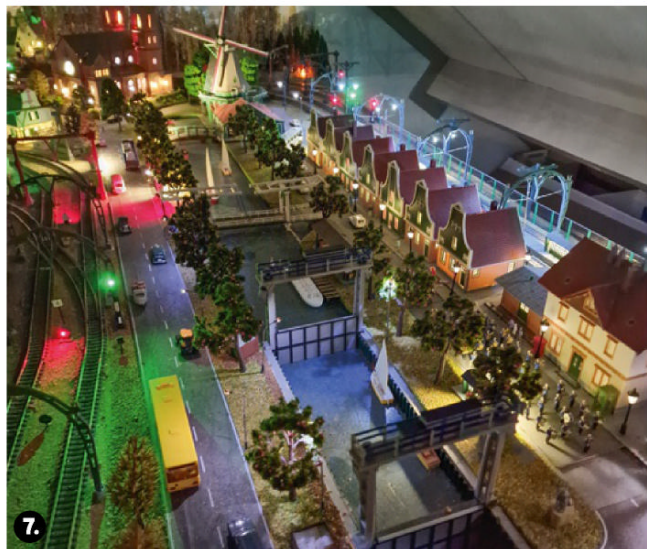
De hoofdbaan is gesitueerd op een hoogte van zeventig centimeter, de drie onderliggende schaduwstations alle op vijftig centimeter. Elk schaduwstation heeft zijn eigen functie. Onder de vijf meter-poot ligt het grootste met zes ongeveer 4,50 meter lange sporen en is vooral bedoeld voor lange goederen- en reizigerstreinen. Op een tweede schaduwstation met vier sporen van ongeveer twee meter worden treinstellen gestald. Een laatste schaduwstation onder de drie meter-tafel telt zeven sporen, hier worden kortere goederentreinen geparkeerd. Elk schaduwstation heeft zijn eigen verbinding met de bovenwereld.

Koploper

De aansturing van de baan gaat met de ESU ECoS en ECoSBoost waarbij als besturingsprogramma Koploper wordt gebruikt. Voor de verlichting van de huizen, gebouwen, lantaarns, etc., is een pc-voeding



6.

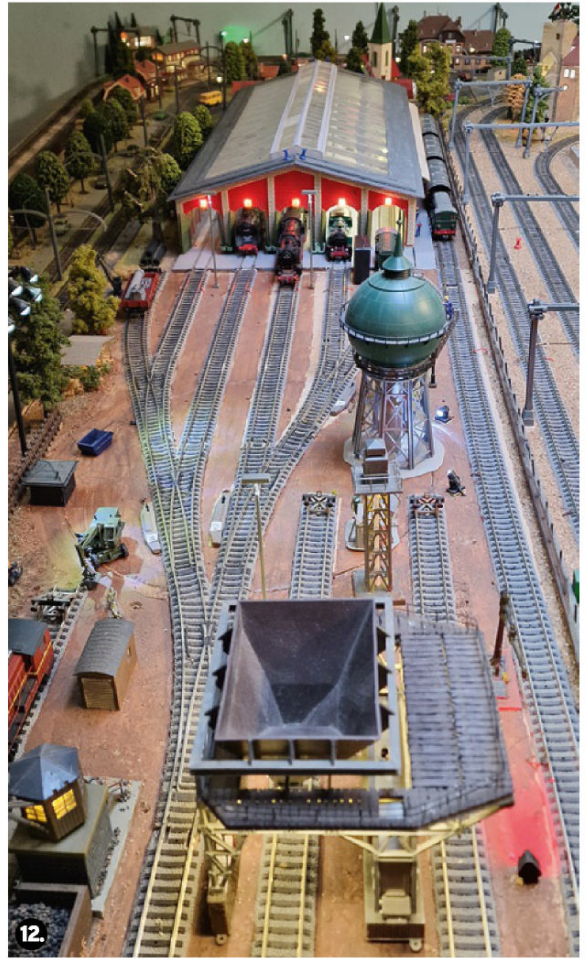


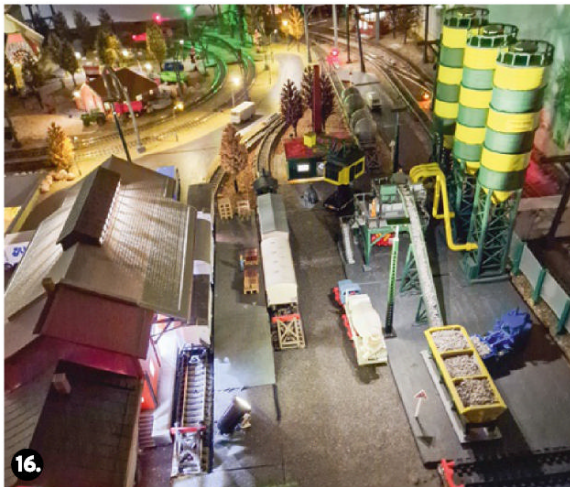
7.

met daarop drie gelijkstroomuitgangen van respectievelijk 3, 5 en 12 Volt beschikbaar. De 16V-wisselstroom wordt geleverd door een 52VA-lichttrafo van Märklin. De baan is verdeeld in dertien rijsecties en een sectie voor de wissel- en seindecoders die met schakelaars kunnen worden in- of uitgeschakeld. Ook de diverse soorten verlichting hebben eigen schakelaars zodat bij donker een gevarieerd lichtbeeld mogelijk is. »

5. Een leuk detail is de zelfgebouwde sluis. Deze is alleen toegankelijk voor de kleine pleziervaart. Een muziekkorps kondigt een koets met hoogwaardigheidsbekleders aan.
6. Het verschil in waterstand aan beide kanten van de sluis is groot waardoor schippers voor het schutten enige tijd moeten uittrekken.
7. De baan is ook bij avond een lust voor het oog. Bij de sluis vinden we de 'Daanse Schans', compleet met verfmolen 'De Kat'.
8. Een NS 1100 met een stam Plan E onderweg op de spoordijk. Een lange rij Nederlandse woonhuizen van Kibri maken het plaatje af.
9. Het duivenhok is gebouwd van restmateriaal, niet groot en een leuke blikvanger. Op en bij de overweg wordt gewerkt aan de beveiliging met een AKI.
10. Nog meer water vinden we vlak bij het station Oudbergen. Een flink bruggencomplex over het drukke vaarwater was voor het viersporige traject nodig.

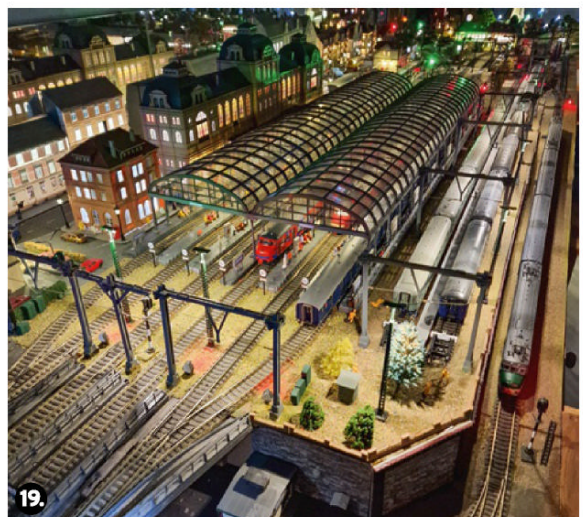






Detailering

Op de baan zijn diverse bijzondere zaken te zien. Als eerste is daar het met een hele bouwlaag verhoogde station Oudbergen. Dit is een op een bijzondere wijze aangepaste bouwkit van station Baden Baden van Vollmer. Albert hoeft overigens niet alles alleen te doen: partner Irma blijkt bijzonder handig met het 3D-tekenen en -printen. Naast enkele gebouwen zoals de vuurtoren op de roltafel zijn ook de vele bruggen en de portalen van de niet-functionele bovenleiding door Irma met de 3D-printer gemaakt. Ook enkel kleingood heeft een bijzondere herkomst. Bij het demonteren van een lege insulinepen kwam er een mooi tonnetje tevoorschijn. Dat is prima op de modelbaan te gebruiken. Hoewel veel gebouwen gebaseerd zijn op een bestaand voorbeeld, is de naam vaak wel aangepast. Een mooi voorbeeld is de Daanse Schans en Binkhoek voor het goederenstation. //



11. Veel ruimte betekent ook grote emplacements. De V 200 voor de lange VAM-trein is een stukje artistieke vrijheid van de bouwer.
12. Voor de stoomtractie is een vijfstandige loods beschikbaar. Het emplacement en de locloods zijn op dat van de SSN in Rotterdam Noord Goederen gebaseerd.
13. Het kleine tweesporige eindstation Bernerdal.
14. De bovenleiding is alleen in de vorm van de portalen aanwezig. Die zijn getekend en geprint door de vrouw des huizes.
15. Na het tekenen en printen van de rechte portalen volgden de overtuigende Gooise bogen.
16. Bij de goederenloods wordt ook 's avonds gewerkt. Dat geldt eveneens voor de betonfabriek.
17. Een eigen 3D-creatie is ook de vuurtoren op het uitneembare brugdeel bij de toegangsdeur.
18. Het Utrechtse seinhuis in gebruik op station Buiver.
19. De vele lantaarns en verlichte gebouwen geven de baan 's avonds een feeëriek aanzien.

Preiser Eckhauber

VAN DUMPER TOT HOUTWAGEN

De Magirus 'Jupiter' F230 D 22 AK is een fijn gedetailleerd model, maar de dumperopbouw vindt Rob Mooij voor de inzet op de modelbaan minder geschikt. Als modelbouwer weet hij daar een goed alternatief voor te vinden.



1.

Op de Duitse website Baumaschinenbilder.de staan talloze foto's van deze Magirus, de meeste als kiepwagen. Ook de bouwkit van het Preiser HO-model komt als dumper meermalen voorbij. Uit drie mogelijke alternatieven, wagen voor gezaagde stammen, voor ongezaagd langhout of als betonmixer, kies ik de eerste versie. De bouw van en verbouwingen aan het model van Preiser (artikel 31313, € 29,99) blijven beperkt tot het niet-definitief plaatsen van het hulpchassis met dumperbak en hefcilinder. Ook de cabine blijft in de

eerste bouwfase voor proefpassing los. Wat blijft is een chassis met cabine waarop een nieuwe opbouw geplaatst wordt.

KRAANVOET

De wagen op de voorbeeldfoto heeft een specifieke houtvesterskraan. Voor het model is een deels incomplete Hiab-kraan van Roco omgewerkt tot een look-alike exemplaar zoals houtvesters die graag gebruiken. Om niet te hoog uit te komen staat de kraanvoet direct op het Preiser-chassis. De kraanvoet had geen stempels



meer en dat kwam mooi uit omdat de bediening op de voorbeeldfoto verticaal staat en dat is nu eenvoudig te realiseren. Wel moet er een gat voor het opnemen van de kraan worden geboord. Uit de rommeldoos komen losse stempels die aan de voet zijn gelijmd. De twee benodigde nieuwe mastdelen zijn met de Dremel, figuurzaag en vijl uit twee opeenvolgende maten vierkante polystyreen buis ontstaan. De hier niet helemaal juiste poliepgrijper komt van Kibri.

KRAANGIEK

Ook de laadbak is van polystyreen gemaakt. De bakbodem van V-groefplaat en de rongen van U- en vierkantstafprofiel, alles van Evergreen. Het rek aan de voorzijde is door Faller geleverd. Op het chassis is van Evergreen-vierkantstafprofiel een nieuw hulpchassis gebouwd. Kenmerkend voor een typische houtvesterskraan is dat deze niet kan invouwen, maar de kraangiek moet tijdens transport ergens »



1. Alle details zijn geplaatst, de Magirus is beladen.
2. De inhoud van de Preiser-bouwset.
3. De wagen zo uit de doos gebouwd en niet verlijmd. Het ontbreken van een bescherming tegen afvallende lading maakt hem ongeschikt voor gebruik op de openbare weg.
4. De kraanvoet is gekanteld geplaatst waarbij voor de kraan een nieuw gat is gemaakt. Het witte subframe is uit vierkantprofiel opgebouwd, de nieuwe laadbak kan worden gemonteerd.



SPECIFIEKE HOUTVESTERSKRAAN IN ZELFBOUW

op steunen. Daartoe is op de voorbumper een steun geplaatst waarop de kraan vrij van de cabine kan rusten. Deze komt uit de rommeldoos - ooit een kolom van een afdakje - en door deze 180° te draaien is hij na verdere bewerking bevorderd tot maststeun. De steun was nogal grof en is door schuren verschaald en versmald. Met het fixeren van de steun is de ombouw gereed en kan het nieuwe kleurschema bepaald.

KLEURSCHEMA

De voorbeeldfoto was zwart-wit zodat ik het kleurschema zelf heb ingevuld. De velgen en het chassis bleven rood, de stempels krijgen de kleur van het chassis, de spatborden en voorbumper worden donkerblauw en de cabine en de laadbak lichtblauw. Het stuurwiel wordt naar de voorbeeldfoto lichtgrijs. De kraanarm is oranje geschilderd waarbij de poliepgrijper geel blijft. De laadbakvloer wordt grijsbruin en de grill geel. Voordat de wagen is beladen, zijn de spiegels, nummerplaten en koplampen geplaatst. De lading bestaat uit overgeschoten en op maat gemaakte boomstammen van Kibri. Het iets vervuilde rondhout is met enkele touwen vastgezet. //



10.

5. De bak is op het chassis geplaatst.
6. Van standaard-Hiab naar houtvesterskraan. Naast de nieuwe mastdelen ligt het profiel waaruit ze zijn gemaakt. De poliepgrijper is van Kibri.
7. De kraan rust op een op de bumper geplaatste steun.
8. Het hoge hekwerk beschermt de cabine bij hard remmen tegen schuivende lading.
9. Het model en zijn voorbeeld op één foto.
10. Ondanks de rongen is de lading met stevige touwen gezekerd.
11. De Magirus 'Jupiter' F230 D 22 AK is door de eigen kraan met rondhout beladen.



11.

tot wel
44% korting

Online
al vanaf
€ 4,75
p/mnd



11x

Railhobby

met welkomstgeschenk

NU VOOR **€ 8,25** p/mnd



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

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

- **10x** alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- **1x** een special thuisbezorgd
- Overall **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 Postbeambte (H0) t.w.v. € 12,99
of A4 snijmat t.w.v. € 7,99

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:

- Rangeerder (H0) t.w.v. € 10,99 Postbeambte (H0) t.w.v. € 12,99 A4 snijmat t.w.v. € 7,99

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

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

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

IBAN: _____ Handtekening: _____

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

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

Railhobby 494

53



Eindelijk, de Maaslijn wordt geëlektrificeerd

Na een lange periode van gesprekken over wie verantwoordelijk is voor welke kosten is het nu zover: er wordt druk gewerkt aan de Maaslijn. De spoorlijn tussen Nijmegen en Roermond wordt geëlektrificeerd. Daarnaast worden delen van het traject ter hoogte van Cuijk, Boxmeer, Venray en Reuver dubbelsporig gemaakt. Ook een aantal overwegen moet aangepakt worden. De gehele job is uitbesteed aan Swietelsky Benelux.

De reiziger gaat hier de komende maanden veel van merken. Voor 2026 zijn er bijna honderd stremmingsdagen gepland. In 2027 zijn er meer dan 150 dagen waarop er maar gedeeltelijk of helemaal geen treinen zullen rijden. ProRail probeert de overlast te beperken

door op enkele stations de perrons aan te passen zodat treinen kunnen keren. De bedoeling is om de inzet van bussen tussen diverse stations zo laag mogelijk te houden. Ook omwonenden van diverse gemeenten zullen overlast van de werkzaamheden ervaren. Bij Molenhoek zal de brug over het spoor



begin mei vervangen worden door twee aparte bruggen waardoor het autoverkeer gescheiden wordt van het voetganger- en fietsverkeer.

Flirt

Als alles gereed is, moeten de D-GTW's van Arriva plaats maken voor Flirt-treinstellen. Veel scholieren, studenten en medewerkers van de Radboud Universiteit reizen per trein en klagen over te druk bezette treinstellen. Wie het geluk heeft om een zitplaats te bemachtigen, ervaart dat de opstelling van drie- en tweestoelbanken aan weerszijden van de gangpaden »

1. Arriva 391 rijdt op 7 april 2026 als trein 32235 naar Roermond. De bovenleidingpalen zijn inmiddels geplaatst.
2. Er is nog niets aan de hand als Captrain 1506 op 14 april 2020 met een omgeleide LPG-trein uit Sloe naar Geleen-Lutterade DSM in Nijmegen de overweg d'Almarasweg nadert.
3. NSM 20 'Kameel' maakte op 2 juli 2021 een rit van Utrecht Maliebaan via Amersfoort, Utrecht, Arnhem en Nijmegen naar Blerick. Doorkomst in Nijmegen Heyendaal.





in de GTW's zorgt voor krappe zitplaatsen: met hun 42,5 centimeter breedte, zit men vaak schouder aan schouder met de persoon ernaast. Ook zijn er klachten over stank- en geluidsoverlast. De zitplaatsen in de toekomstig in te zetten Flirts zijn 2,5 centimeter breder. Daarnaast beschikken deze treinstellen over een groter invalidentoilet. Zover is het echter nog niet. Aan de noordelijke Maaslijn is er al verandering zichtbaar: momenteel zijn de bovenleidingspalen bij Nijmegen al geplaatst. Bij Mook-Middelaar zijn die inmiddels voorzien van dwarsbalken. Ook wordt het deel tussen Venlo en Roermond al snel aangepakt. Met dagelijks rond de 22.000 reizigers, is de Maaslijn een van de drukere regionale spoor-

lijnen van Nederland te noemen. In 2028 ligt het in de planning dat de ombouw van de lijn gereed is. //

-
- 4.** Op 17 februari 2026 zijn de treinstellen 373 (Arriva) en 394 (Brenn) actief op de Maaslijn als extra stellingen tussen Nijmegen en Cuijk ter versterking tijdens de carnavalsdagen. Ze vertrekken hier uit Mook-Molenhoek. Op de achtergrond is de brug te zien die in mei 2026 vervangen zal worden. (foto Jeroen Franssen)
 - 5.** Op 8 februari 2021 zijn twee stellingen met voorop de 277 in Nijmegen Heyendaal onderweg naar Venray waarbij de vers gevallen sneeuw hoog opstuift.
-



1

Maple Leaf - een ode aan de Canadese bevrijders?

Nederlands fabricaat, een vergeten stukje modelgeschiedenis. In de afgelopen jaren zijn mooie modellen van Nederlands materieel op de markt verschenen. Onder meer Artitec en Philotrain hebben de liefhebbers veel moois bezorgd. Al in 1947 is er een poging gedaan om de harten van Nederlandse modeltreinliefhebbers te veroveren. Märklin en Trix, de grote twee uit Duitsland, konden immers pas eind 1948 aan de handel leveren.

De Nederlander B.L. Peuschgens begon in 1947 in Amsterdam de 'Mechanische Speelgoedfabriek Maple Leaf'. In diverse kranten, zoals Trouw en de Gooi & Eemlander, verschijnen in dat jaar advertenties met een gestileerd beeld van een elektrisch treinstel. Het model werd ontwikkeld voor spoor 00, maar bleef uiteindelijk een witte raaf. Van dit Mat '36 is de vorm van de neus goed geslaagd, dat geldt ook voor de handbeschilderde kap. De wisselstroommotor was in een solide blok messing ondergebracht. Alles bij elkaar echt vakwerk. Dat werkte door in de vraagprijs van f 115. Een forse som waarvoor je ook een DL800 van Märklin kon kopen. Een combinatie van factoren zal ervoor gezorgd hebben dat Maple Leaf al in 1949 failliet ging en niet meer kon leveren; hoge prijs, dito productiekosten en de komst van Märklin en Trix.

Koersborden

Onduidelijk is hoeveel sets er zijn geproduceerd en aan welke winkels is geleverd. De rails betrok Maple Leaf bij het Zwitserse Micro-Maag; daarvoor een productielijn opzetten was te veel van het goede. De Zwitsers produceerden onder de handelsnaam Junior sinds 1945 messing rails, zodat een set kon worden samengesteld. Door de koersborden ligt het voor de hand dat we met Mat '36-materiaal te maken hebben en niet met Mat '35. Laatstgenoemde werd vooral op



2



3

de Hoek van Holland-lijn ingezet. Of de keuze voor Arnhem en de naam van het bedrijf 'Maple Leaf' een ode zijn aan de Canadese bevrijders, blijft in raadselen gehuld. Dit model en veel ander speelgoed heeft zijn weg gevonden naar onze museumruimte. Wij zijn altijd op zoek naar bijzonder speelgoed, originele catalogi en ander achtergrondmateriaal. De informatie leggen wij vast op onze website www.kallistoys.com en kan door eenieder gratis worden bekeken. //

1. Het treinstel is van Maple Leaf, het blikken station en seinhuis van het eveneens Nederlandse EMESKA (M.S.K.).
2. Met de schakelaar kan de rijrichting worden ingesteld.
3. De rijtuigbakken zijn op de aandrijfunit opgelegd.

Neubau-loc 66 002 Trix

MODERNE STOOMLOC UIT SERIE VAN TWEE

Technisch gezien behoren ze tot het beste dat de Duitse locomotiefindustrie heeft voortgebracht, de twee tenderlocs van de serie 66 die Henschel na de oorlog aan de Bundesbahn leverde. Logisch dat er Trix er een - overtuigend - Insider Club-Model van heeft gemaakt.



**VOORBEELD
& MODEL**

1.

Het zal wellicht met de grote hoeveelheid modellen te maken hebben die de afgelopen tientallen jaren door de handen van schrijver dezes zijn gegaan. Bij het openen van een doos met een nieuwe loc of treinstel is de eerste kennismaking vaak richtinggevend voor wat er later zoal uit een test rolt. Silhouet, proporties, gedetailleerdheid en kleuren presenteren zich in de eerste minuten onuitwisbaar en het gebeurt vrij zelden dat er bij het nader beschouwen en nameten uiteindelijk een heel andere waarde aan een model wordt toegekend.

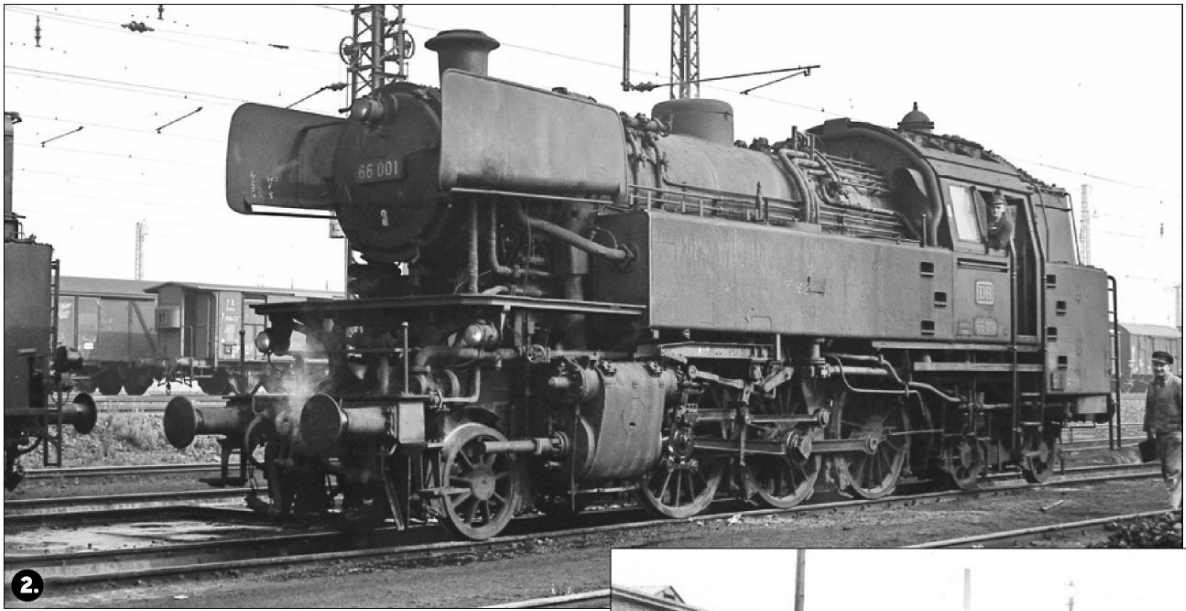
Elegant model

De 1:87-weergave van de 1'C2'-tenderloc 66 002, waarvan het grote voorbeeld in 1955 met fabrieksnummer 28924 door Henschel aan de Deutsche

Bundesbahn werd geleverd, overtuigde vanaf het eerste moment en heeft dat 'vertrouwen' naderhand niet beschaamd. Ofschoon Trix en dus ook Märklin de laatste jaren op het gebied van natuurgetrouwheid een enorme inhaalslag heeft gemaakt, is vaak toch te zien of een actueel model het stempel van 'Göppingen' draagt of niet. De 66 002 is typisch zo'n geval waarbij je goed moet kijken wie de leverancier is. De loc maakt een uitermate goede eerste indruk. Wellicht komt dat ook omdat het an sich om een mooie constructie gaat, in elk geval eleganter dan de eveneens 'Neubauloks' van de serie 65 die een stuk plomper overkomen, in het echt en dus ook in model.

Slechts voorserie

De 66 002 maakte deel uit van een voorserie van slechts twee machines. De serieproductie werd nooit



ter hand genomen omdat de toekomst aan diesel- en elektrische tractie was. Met andere woorden, de 66'ers kwamen, hoe nuttig ze als technisch geslaagd 'manusje van alles' ook waren, te laat om nog een rol van betekenis te kunnen spelen. Samen met de twee sneltreinlocs van de serie 10 vormden ze het slotakkoord van de Duitse stoomlocomotie ontwikkeling, althans in de Bondsrepubliek. Een hoofdstuk waartoe ook de eerder gebouwde series 23 en 82 behoorden.

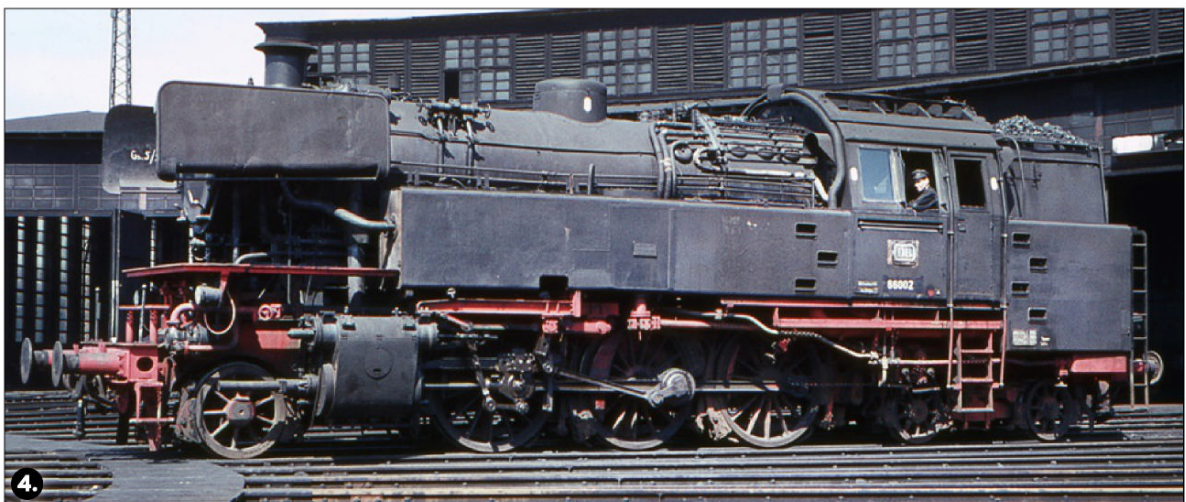
Vloerverwarming

De 66'ers waren in eerste instantie voorzien om oude collega's van de series 74 en 75 en later 24, 38.10, 78 en 93 te vervangen. De locs waren prettig te bedienen, niet in de laatste plaats door de comfortabele zitplekken en zelfs vloerverwarming. Ze hadden een maximumsnelheid van 100 km/h en reden in eerste instantie rond Frankfurt/Main, de stad waar ze na hun aflevering ook waren gehuisvest. Er zijn foto's bekend waar een 66'er als voorspanloc van een 39'er met een »



1. Stokerskant van de 66 002. Het silhouet is identiek aan de echte loc.
2. De eerste 66 geeft in juli 1966 acte de présence in depot Gießen. (foto's 2 & 4 Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)
3. Drie naoorlogse DB-locs, de E40 032, 66002 en 10 002 met stroomlijnbeplating. (foto Carl Bellingrodt, collectie Guus Ferrée)
4. DB 66 002 in haar thuisdepot Gießen, 21 juli 1966.

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





sneltrain fungeert. Ook reden ze expres- en posttreinen. Door de gestage instroom van diesellocs V 100 en V 200 verloren de beide locs snel hun werkgebied.

Breuk drijfstang

Met ingang van mei 1960 werden beide tenderlocs overgeheveld naar Bw Gießen en een paar jaar later geschikt gemaakt voor het rijden van trekduwtreinen. Beide machines hebben niet lang profijt van deze aanpassing gehad want de 66 001 werd in 1966 met een breuk in een drijfstang geconfronteerd, buiten dienst gesteld en een jaar later gesloopt. Zusterloc 66 002 hield het een jaar langer uit en kwam uiteindelijk in het bezit van de Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG). Sinds 2007 is zij

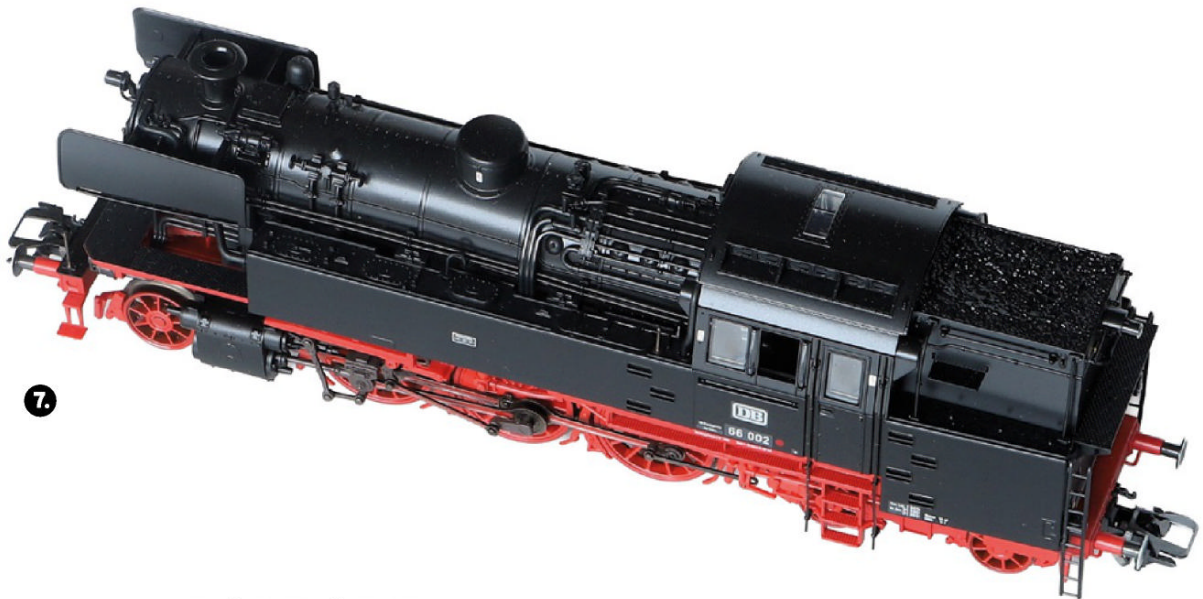
opgenomen in de collectie van het spoorwegmuseum in Bochum-Dahlhausen. Hier werd op een gegeven moment een crowdfundingactie begonnen om de loc rijvaardig te maken. Er werd het nodige geld binnengehaald, maar het werd nooit gebruikt om de 66 002 weer tot leven te wekken. Een gang van zaken waar in Duitse diehardstoomkringen nog wel eens over wordt gemord.

Smeerpers

De 66'ers hadden een lengte van 14.798 mm. Dat betekent een lengte van 170,09 mm gemeten over de buffers in schaalgrootte 1:87. Het Trix-model meet 170 mm over de buffers. De drijfwielen hadden een doorsnede van 1600 mm, dat wil zeggen 18,39 mm in H0. Het testmodel heeft drijfwielen met een middel-



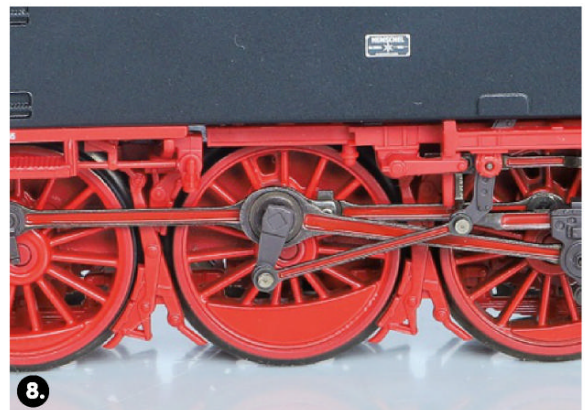
6.



7.

RODE STIP STAAT VOOR STALEN VUURKIST

lijn van 18,66 mm. Het voorste loopwiel heeft een diameter van 1000 mm (11,49 mm), de beide loopwielen in de achterste bogie hadden een doorsnede van 850 mm (9,77 mm). De gemeten waarden in 1:87 zijn 11,60 mm respectievelijk 9,76 mm. De drijfwielen telden vijftien spaken, de (beremde) voorste en achterste loopwielen elk negen. Deze cijfers komen exact overeen met die van het model. Het onderstel valt verder in positieve zin op door de aanwezigheid van een 'werkende' smeerpers aan de kant van de stoker. Aan beide kanten zijn verschillende details te zien. Subtiel zijn de kleine zandpijpen die deels onder de remblokken uitsteken. De gekozen rode kleur van het onderstel draagt bij aan het authentieke karakter van de miniatuur 66 002. Ook de weergave van de Heusinger-stoomverdeling mag er zijn. Die is gelukkig in z'n geheel van metaal gemaakt, dus niet hier en daar een kunststof onderdeel. »



8.



9.

- 5. Museumloc 66 002 in de jaren tachtig in Bochum-Dahlhausen. (collectie Guus Ferrée)
- 6. De rechterkant van de 66 002 verschilt duidelijk van de stokerszijde.
- 7. De 66 002 in vogelvlucht. Het model is zeer detailrijk.
- 8. Diameter en aantal spaken zijn conform het voorbeeld.
- 9. Machinistenhuis met rode stip en opschrift Bw Gießen.

10.



Bw Gießen

De Trix-loc is volgens de kleine, maar goed leesbare opschriften op de wand van het machinistenhuis gehuisvest in Bw Gießen, BD Frankfurt/Main. Het model weerspiegelt dus de laatste jaren van het bestaan van deze tenderloc. De revisiedata geven het jaar 1965 aan. Op de zijkant van het machinistenhuis dat op het dak een opvallende ruit kent voor extra daglicht, is een rode stip gedrukt. Een teken dat de loc een stalen vuurkist heeft. Op beide waterbakken is

een fabrieksplaat van Henschel aangebracht. Het zit er vlak op, een dunne verdikking was net wat fraaier geweest.

Veel leidingen

De metalen kap is rijkelijk voorzien van details. De constructeurs uit Göttingen hebben zich bij het maken van de werktekeningen nauwgezet laten leiden door de werkelijkheid. Zo zijn de waterbakken niet tegen de ketel aangeplakt, maar zien we er ruimte tussen. Er is zelfs ruimte tussen ketel en onderstel. Fraai is de weergave van de voorkant met een van traanplaat gemaakte, U-vormige inspectieplaat rond de rookkast. Opvallend hoeveel leidingen hier aan beide kanten zijn aangebracht, de 66 002 mag een moderne stoomloc zijn, in het wegwerken van leidingen hebben Duitse constructeurs nooit echt een voortrekkersrol vervuld. Doelmatigheid stond voorop.

Subtiel kroontje

Karakteristiek aan de 66 002 en haar zusterloc is het subtiel kroontje om de schoorsteen, dat zorgt voor een kleine glimlach. Een rookgenerator is af fabriek ingebouwd. Opvallend is de grijpstang die aan de onderkant in de Witte-windleiplaten is geïntegreerd. Het gedigitaliseerde model beschikt over een goede trekkracht. De handvol Umbau-rijtuigen waarmee deze test wordt besloten, leidt tot geen enkele noemenswaardige inspanning. De motor met vliegwiel zit aan de kant van de vuurkist en drijft de achterste as aan. Door het achterste wiel kijkend, is het rode rondje waar het tandwiel aan deze as is bevestigd nauwelijks te zien. Via de drijfslag worden de beide andere assen aangedreven.

11.





WITTE-WINDLEIPLATEN MET GRIJPSTANG

Authentieke sound?

De proefrit met de 318 gram zware machine wordt verlevendigd met een keur aan geluid. Welke tweecilinderloc hiervoor model heeft gestaan? Is het mogelijk toch een authentieke 66 sound? Ook vroeger waren er immers geluidsjagers op pad. De 66 002 vraagt, gelet op haar historie, om een tijdperk III-modelspoorweg.

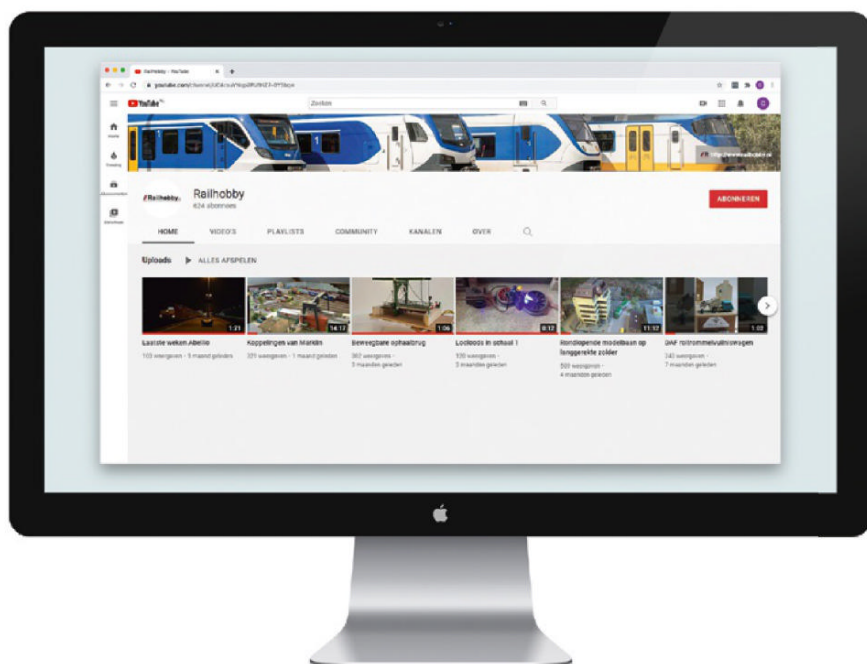
DB 66 002, H0, Trix: artikelnummer 25660, Märklin: 39665, € 549. Voor een bijpassende trein wordt door Göppingen gezorgd; er is een vijfdelige set (artikel 23508, Märklin 41329) beschikbaar met een aardige verscheidenheid aan rijtuigen. Ook kunnen treinen uit drie- en vierassige Umbau-rijtuigen worden samengesteld. Vergeet dan niet om een gesloten goederenwagen als bagagewagen mee te laten rijden. //

-
- 10. De DB 66 002 is in 1966 met een forensentrein onderweg bij Gießen.
 - 11. Front van de modernste DB-tenderloc. Let op het kroontje op de schoorsteen.
 - 12. Voor een moderne loc heeft de voorkant veel leidingen.
 - 13. De achterkant ziet er strak en weinig attractief uit.
 - 14. Met een lichte sneltrein rijdt DB 66 002 rond Gießen.
-



VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA

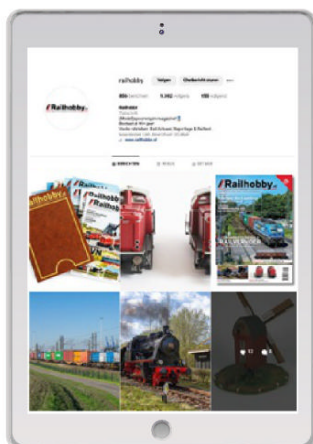
Wist u dat u Railhobby ook online kunt volgen? Word lid van de nieuwsbrief en ontvang het laatste nieuws in uw inbox. U vindt ons ook op Facebook, Instagram en YouTube, waar we de mooiste foto's en video's van grootbedrijf en modelspoor delen.



YouTube

Op ons YouTube-kanaal staan meer dan 90 films.

U vindt hier video's over modelspoorbeurzen, ondersteunende films bij artikelen uit Railhobby en after-movies. **Abonneer u op [Youtube.com/modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby) en mis niets.**



Facebook en Instagram

Op Facebook en Instagram delen we het laatste nieuws op het gebied van grootbedrijf, winacties, beursnieuws en leest u als eerste alles over primeurs van diverse fabrikanten. **Blijf op de hoogte en volg Railhobby vandaag nog!**



Nieuwsbrief

Dankzij de nieuwsbrief weet u als eerste wanneer de nieuwste uitgave online staat en blijft u op de hoogte van leuke aanbiedingen en het laatste nieuws. **Ga naar [Railhobby.nl/nieuwsbrief](https://www.railhobby.nl/nieuwsbrief).**

VOLG RAILHOBBY ONLINE:



[railhobby.nl](https://www.railhobby.nl)



[railhobby](https://www.facebook.com/railhobby)



[railhobby](https://www.instagram.com/railhobby)



[modelspoorhobby](https://www.youtube.com/modelspoorhobby)

Cargo locs op de Kijfhoek

In Spoorverhalen komen de mannen en vrouwen van het spoor aan het woord. Hier is alle ruimte voor een beetje weemoed, stoere taal en sterke verhalen. In deze aflevering nemen wij u mee naar de Kijfhoek in 2015.

Op de locomotievenlocatie op de Kijfhoek was soms een bonte verzameling aan machines te zien. De meeste vervoerders beschikten over een eigen spoor. Voorop een 1600, daarachter een V 100 en een G1206. Als hekkensluiter een oranje geverfde (letterlijk met de verfroller) 1600. Een aardig ratjetoe. De cargomachinisten bij ACTS, HUSA en Locon reden met heel verschillend materieel. Telt u mee? V 60, V 100, 1200, 6700, 1600, Class 66, Class 58, G2000, G1206, BR 189, BR 186. Iedere loc met haar eigen wijze van bediening, rijden, remmen, opzenden en gereedmaken. Bovendien vaak met onderling sterk afwijkende elementaire tractietechniek, met veel toetsing en (her)instructies ten gevolge, deels de mooie job van uw auteur. Voor de vaak nog jonge machinisten erg leuk en vakmatig gezien zelden saai. Voor de van NS overgenomen 1600'en en haar vervolgséries, waren er criteria die de aantrekkelijkheid en aanschafprijs in hoge mate bepaalden. Bijvoorbeeld of de niet-gebandageerde (vol)wielen nog voldoende dikte hadden. Ook de batterijpakketten moesten in goede staat zijn. Voldoende laagspanningsprik is nodig om de 1600 van een koude start, via inschakelen van de hoofd/snelschakelaar, te veranderen van 83 ton dood staal naar een krachtig trekpaard. Vocht in de machinekamer was desastreuus. De machinekamer van de serie 1600/1700/1800



Tijdens de open dag op de Kijfhoek op 1 oktober 2005 stond Railion 1614 'Schiedam' in de schijnwerpers. (foto Marcel van Eupen)

staat, in tegenstelling tot de nieuwe generatie elocs, in open verbinding met de buitenlucht. Zomers fijn doortochten via de ventilatieroosters in de zijwanden. De Fransen hebben gezorgd dat zomers de rijwindkoeling kan worden benut. Alle kwetsbare hoog- (HS) en laagspanningsapparatuur is in de HS-kasten goed afgesloten. In de laatste bedrijfsjaren was het nodig om op koude dagen en bij langere stilstand de soms aanwezige externe depotvoeding als batterijlader te benutten. Om het ergste vocht te weren werden bij stilstand vaak forse losse ventilatorkachels met externe voeding in de machinekamer geplaatst. Strenge regel was dat bij condens op de HS-apparatuur, zichtbaar via de kijkramen, elke poging om de zaak tot leven te brengen, strikt verboden was.

Laat staan om te pogen om te gaan rijden. Dit om ernstige schade aan kwetsbare apparatuur te voorkomen. Het bovenstaande klinkt misschien dramatisch, maar de locs 1600/1700/1800 hebben zich als betrouwbare machines bewezen. Zeker gezien de lange loopbaan. Sommige rijden nog steeds. Met vakmatige kennis van zaken en goed onderhoud liet de loc een machinist en dus zijn bedrijf, niet zo snel in de steek. De machine kende voor een goed opgeleide insider veel mogelijkheden om majeure problemen als machinist te overbruggen en op te lossen; "Van de baan komen kon altijd." In de laatste levensfase mocht ik deze trukendoos niet meer aan het rijdend personeel leren. Laat staan toepassen. Jammer. Gelukkig was ik soms wat vergeetachtig op dit gebied. //

Kolenbunker met werkende kraan

DEEL 1: BOUW EN WEATHERING

Na het bouwen van de Faller kolenbunker voorziet Mike van den Brink het model van een realistische verwerking met onder meer echte kolen. Met motoriseren en digitaliseren van de kraan tilt hij de kolenopslag naar een hoger niveau.

Kolenopslag- en overslagbunkers vormden in het stoomtijdperk een onmisbare schakel in het spoorbedrijf en werden stoomlocomotieven met kolen bevoorrad. Deze bunkers stonden niet alleen bij grote depots, maar ook op plekken waar vaak locomotieven stopten of onderhoud kregen. Meestal stonden daar ook

bezandingsinstallaties en waterkranen. De eerste kolenbunkers ontstonden rond 1840 en werden bij het groter worden van locomotieven gaandeweg uitgebreid en gemechaniseerd. Met de overgang naar diesel- en elektrische tractie raakten ze in verval, tot ze vanaf eind jaren zestig uit het spoorbeeld verdwenen. Alleen bij museumspoorlijnen zijn ze nog te zien. De kolen-



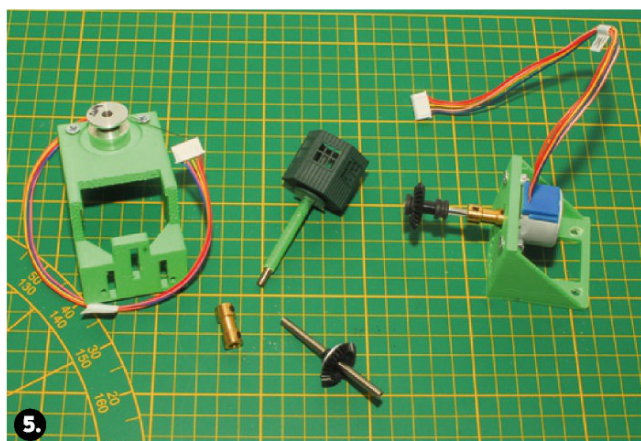
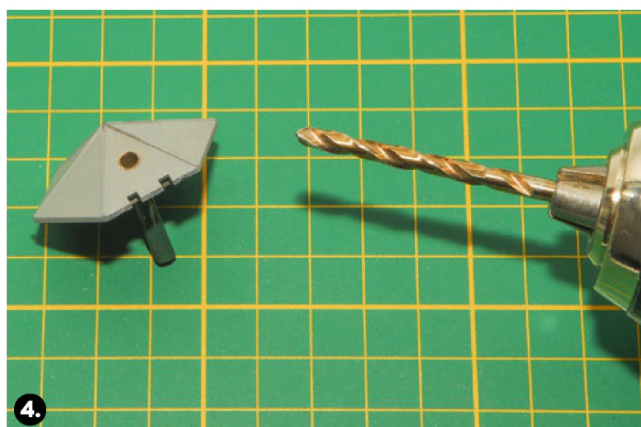
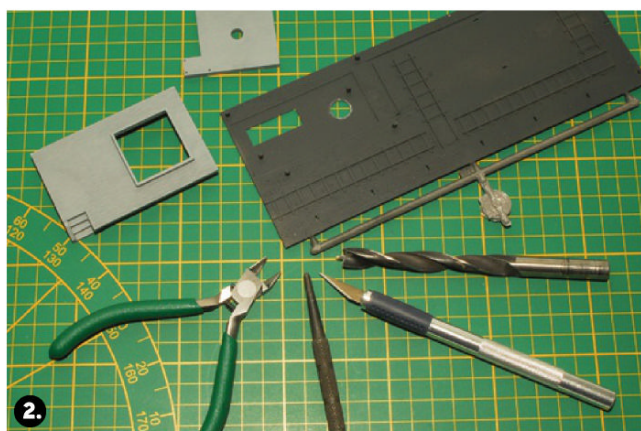
bunker in het Deutsches Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt-Wirsberg lijkt op het model van Faller (artikel 120147, € 40,49) dat we gaan bouwen.

Model

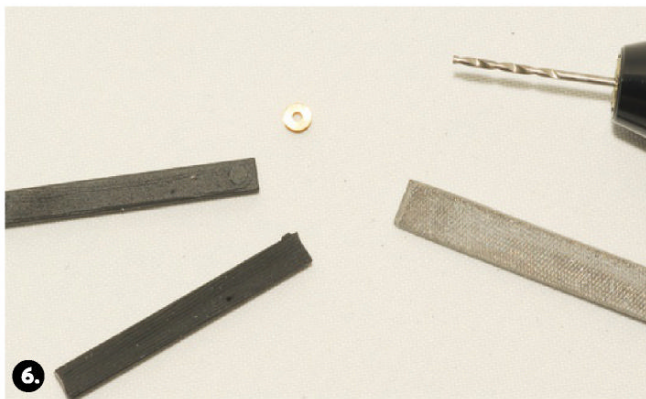
De duidelijke handleiding maakt het bouwen gemakkelijk, maar de bouwdeelen ogen voor een kolenbunker te nieuw; in werkelijkheid hadden ze duidelijke sporen van intensief gebruik, variërend van ingesleten hout en roestplekken tot een waas van kolenstof. Het model wordt in kleur gespoten en krijgt verwerking en vervuiling. De kolenoverslag in Neuenmarkt dient als referentie, daar zijn de kleurtonen, slijtageplekken en gebruikssporen goed te zien. De kolenbunker krijgt een realistische uitstraling en daarnaast wil ik de kraan werkend maken.

Draaiende kraan

De kraan is met de hand te draaien, maar voor het motoriseren zijn enkele aanpassingen nodig. Allereerst wordt voor de nieuwe kraanas het ronde gat in de bodemplaet met vijl en Dremel tot ongeveer 25 x 25 mm verruimd. Als kraanas dient een holle metalen buis van 4 mm, waar met secondelijm op wordt bevestigd. Door deze buis kan de hijskabel waar de kolenbak aan hangt soepel bewegen. Het kleine gat in het dak van het kraanhuis wordt tot 4 mm verruimd. De holle buis eindigt daar met een bocht. Door de nog niet ingekorte buis in de bankschroef te klemmen kan deze stap voor stap worden gebogen; een grotere lengte is gemakkelijker te buigen en zal minder snel knikken. De holle buis wordt in drie delen opgedeeld zodat bij problemen de constructie zonder schade gedemonteerd kan worden. Het onderste deel loopt van de motor tot net onder de bodemplaet, het tweede deel is met een koppelstuk vastgezet en reikt tot het kraanhuis. Het derde deel is met secondelijm aan het dak van »



1. Stoomlocs kunnen bij de voltooide kolenopslag bunkeren.
2. Het ronde gat voor het doorvoeren van de buis en tandwielen wordt met een boor groter gemaakt.
3. De 4 mm buis wordt met een slijpschijf op maat gemaakt.
4. Het gat in het kraandak wordt met een 4 mm metaalboor verruimd zodat hier de buis met secondelijm vastgezet kan worden.
5. De houders voor de stappenmotoren zijn in 3D geprint. De tandwielen komen uit een Meccano-set en zijn met secondelijm op de buis gelijmd.



6.

het kraanhuis gefixeerd. De binnen- en buitenzijde van alle buiseinden worden met een vijl en slijpsteen glad afgewerkt. De ondergronds te plaatsen steunen voor de twee motoren zijn met het gratis 3D-programma TickerCAD getekend. Met vier schakelaars kan de kraan naar links of rechts draaien en de kolenwagen hijsen en vieren. Een Arduino Uno zorgt voor het automatisch functioneren; dat komt in deel twee aan de orde.

Kolenwagen hijsen

De draad wordt van de motor door de holle buis naar het dak van het kraanhuis geleid. Voor het soepel kunnen hijsen wordt de giek aangepast. Twee balken gaan de nieuwe giek vormen; met de kolomboormachine boren we in beide 1 mm gaten en vijlen de giek op maat. Tussen de balken komt een katrol van 2 mm die door een metalen as van 1 mm op z'n plek wordt gehouden. Ook de hijshaak krijgt een katrol.

Primer

Alle bouwdeelen lopen we met fijn schuurpapier of vijl op mogelijke gietresten na. Voor het goed hechten van de verf worden ze met lauwwarm water en een druppel afwasmiddel ontvet, daarna volgt een primer. Voor donkere delen heb ik watergedragen Vallejo German Panzer Grey primer met de airbrush opgebracht, maar met een penseel kan ook. Bij een donkerdere primer worden de kleuren van de dekkende verf gemaximaliseerd; voor de lichtere delen voldoet een lichtgrijze primer. Door de primer hecht de verf beter en gelijkmatiger. Kleine oneffenheden worden zichtbaar en kunnen worden bijgewerkt.

Montage en schilderen

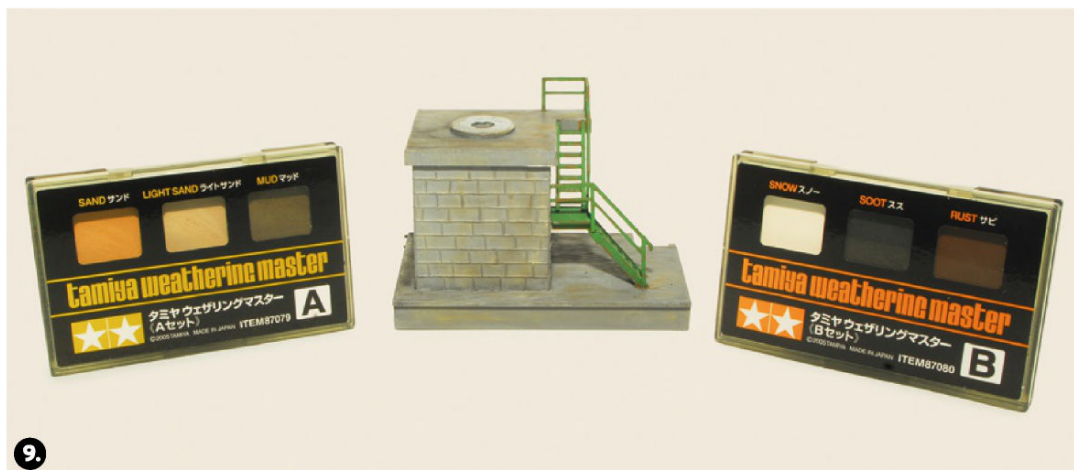
De onderdelen zijn verlijmd met Thin Cement van Deluxe Materials. Deze dunne lijm geeft een goede



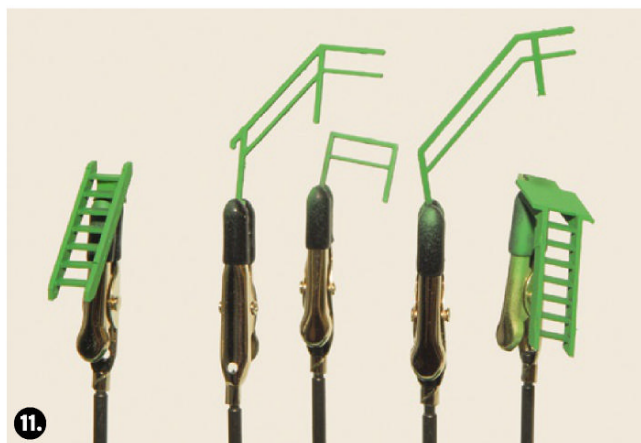
7.



8.

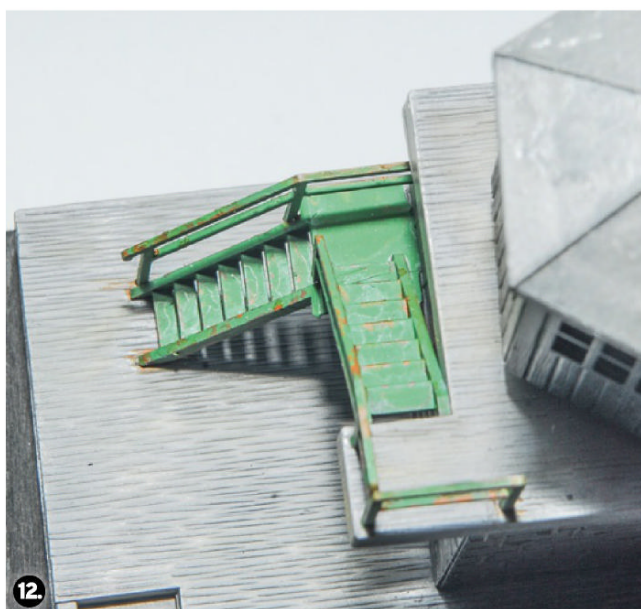


9.



hechting en geeft geen zichtbare lijmresten. Het kraanhuis krijgt, naar het diepe groen van het voorbeeld in het museum, met de airbrush een mix van deep green en zwart. De daarna opgebrachte satijnen acryllak zorgt voor een zachte glans op het schilderwerk. Het kraanhuis heeft een grijs stalen dak; het model krijgt de kleur Oily steel en voor een verweerd aanzien een behandeling met chipping vloeistof. Meestal is één dunne laag voldoende. De chipping vloeistof zo'n tien tot twintig minuten laten drogen, waarna deze kan worden overgeschilderd. Het dak wordt vervolgens zilverkleurig geschilderd. Na een kwartier maken we de verf iets vochtig om na een minuut met een kwast met harde haren op enkele plekken de verf weg te halen waardoor de verflaag onder de chipping zichtbaar wordt. Dit kan ook met een tandenstoker of dergelijke worden gedaan. Het lichtgrijs van het betonnen fundament is met de airbrush met een druk van anderhalve bar in dunne lagen aangebracht. Door toepassing van verschillende lagen ontstaat een genuanceerd beeld; beton is immers nooit egaal grijs. Ook de vloer van de kolenbakken wordt op deze manier op kleur gebracht. Met Tamiya Weathering Masters series A en B, de kleuren »

TWEE BALKEN VORMEN DE NIEUWE GIEK



6. Twee balken die als scheidingswand zijn meegeleverd worden gebruikt voor het verlengen van de giek en het onderbrengen van een katrol.
7. De katrol in de giek wordt met een metalen staaf op zijn plaats gehouden.
8. De primer wordt voor een gelijkmatige dekking met de airbrush aangebracht.
9. Het pigmentpoeder wordt met de meegeleverde borstels in meerdere lagen aangebracht.
10. Voor de kolenkraan is een mix van zwart en groen gebruikt.
11. Het lichtgroen van de originele trap is op het model aangebracht.
12. Het toepassen van diverse tinten roest geeft dieptewerking.
13. Met Hull red worden de stalen H-balken voorzien van een menie-achtige kleur.





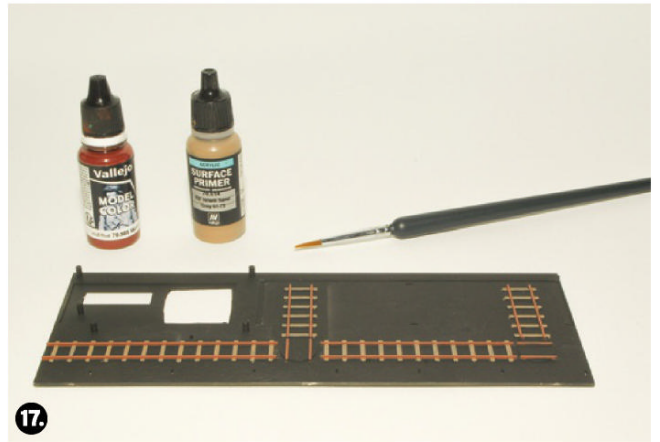
14.



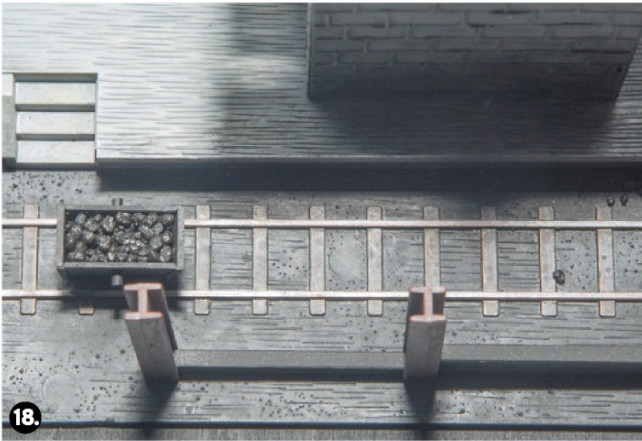
15.



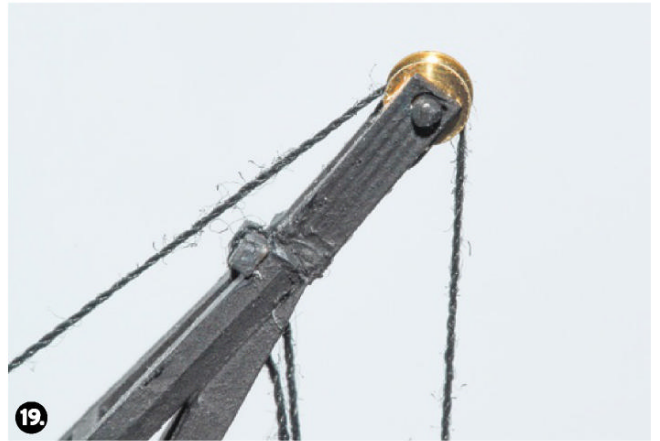
16.



17.



18.



19.

mud en soot (antraciet), krijgt het bouwwerk een realistische uitstraling. Het pigmentpoeder wordt met de bijgevoegde spons aangebracht.

Houten balken

De houten balken van de kolenbunkers waren aanvankelijk vaak van eikenhout, later werd ook het goedkopere grenen en dennen gebruikt. De balken werden behandeld met olie, teer of pek waardoor ze donker tot zwart werden. De ijzeren H-balken stonden meestal in de menie wat de roodbruine tot donkerbruine roestkleur verklaart. Van de op de bodemplaats meegegoten rails worden de spoorstaven roestkleurig met Vallejo Hull red en de dwarsliggers met Israëlic Sand bruin

MEEGEGOTEN SPOORSTAVEN WORDEN ROESTKLEURIG

geschilderd. Als vervuiling volgt een donkere wash. Wash is een zeer verdunde verf en kan kant-en-klaar gekocht worden. Dikke wash kan worden verdund. Aanbrengen in meerdere lagen tot het gewenste resultaat is bereikt.

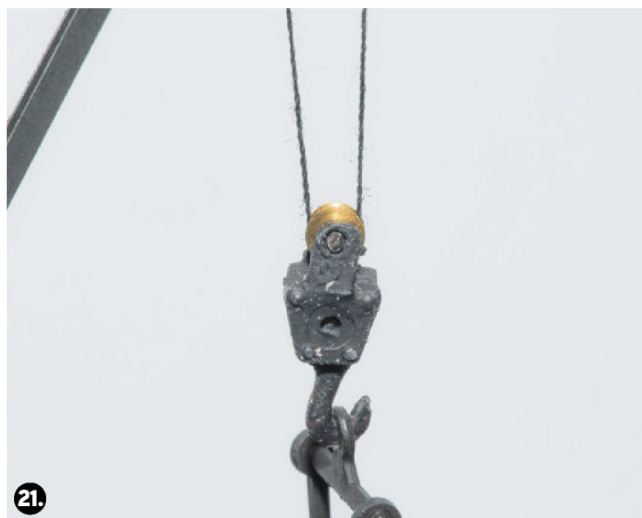


20.

Kolen

De kolenvoorraad kan per bunker variëren. Als basis dient op maat gemaakt XPS-schuim, dan zijn er minder losse kolen nodig. Het schuim krijgt een primer met German Panzer Grey. Kolen op schaal zijn in vele soorten en maten te koop. Ze worden met verdunde Bison-houtlijm laag voor laag op het schuim geplakt. Aansluitend worden de kieren bij de wanden opgevuld. Na het schilderen en de verwerking oogt de kolenvoorraad als een karaktervol en technisch interessant model. //

14. Het fundament van de kolenkraan is gewetherd.
15. De donker gemaakte balken en roestkleurige profielen geven de bunker een natuurgetrouw aanzien.
16. Het met primer behandelde XPS-schuim wordt op kleur gebracht met een mix van zwart en donkerbruin.
17. Na het schilderen komen de in de bodemplaat meegegoten rails goed over.
18. Van de smalspoorrails zijn de dwarsliggers bruin, de zijkanten van de rails roestkleurig en de bovenkant licht zilverkleurig geschilderd.
19. De kabel loopt over een in de giek geplaatste katrol.
20. De medewerkers gaan na hun lunch snel aan de slag om de klaarstaande wagon te vullen met de benodigde kolen.
21. De kraanhaak met katrol.
22. De kolenvoorraad ziet er realistisch uit.



21.



22.

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



TREINENPASSAGE

De leukste modelbouwwinkel van Nederland!

Ontdek een uitgebreid assortiment modeltreinen, locomotieven en wagons van topmerken zoals Märklin, Fleischmann, Roco en Piko. Geschikt voor zowel beginners als ervaren modelspoorders. Van klassieke stoomlocomotieven tot moderne elektrische treinen, in schalen als H0, N en Z. Maak jouw hobby compleet met De Treinenpassage!

📘 De Treinenpassage
📱 [treinenpassage](https://www.treinenpassage.com)
🌐 www.treinenpassage.com



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.hobbyprof.nl)



N-SPOOR.COM

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

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



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



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.modeltex.be)

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



HOBBYOUTLETSHOP.COM

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

📍 [grootspoorkoedijk](https://www.grootspoor.com)

📍 [Hobbyoutletshop](https://www.hobbyoutletshop.com)



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

www.modeltreinhuis.nl

Kwaliteit, prijs en service

MODEL TREIN HUIS ROESDAAL

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

🌐 www.modeltreinhuis.nl

✉ info@modeltreinhuis.nl

📍 [Modeltreinhuis](https://www.modeltreinhuis.nl)

UW (WEB)WINKEL OOK OP DEZE PAGINA?

Tarief per vermelding inclusief logo € 45,50 exclusief btw per editie, minmale deelname is 6 edities.

Neem contact op met Jolanda Ruegebrink
Tel.: 0314-763735
j.ruegebrink@medialijn.nl

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.



FLEISCHMANN: ÖBB Rh 1110.

Fleischmann

N. De ÖBB-eloc Rh 1110 is geheel herzien en is in twee versies beschikbaar: als groene Rh 1110 en rood-oranje Rh 1110-5. Behalve de kleur onderscheiden de modellen zich door een andere dakopbouw. Van de serie, geleverd midden jaren vijftig, werden tien stuks in 1974 en 1975 voorzien van dynamische gelijkstroomremmen en kregen het serienummer 1110.5. Op het dak kwamen grote constructies met ventilatoren voor

de elektrische remmen en eenbeenstroomafnemers. In model bevatten beide versies veel details, zoals los aangebrachte geëtste ruitenwissers en filigrane stroomafnemers. De grote frontseinen zijn typerend voor het loctype; ook de draaistellen zijn gedetailleerd uitgevoerd. (Rh 1110: 7560038, analoog, € 239,90 / 7570038, sound, € 339,90; Rh 1110.5: 7560064, analoog / 7570064, sound).-TO



FLEISCHMANN: ÖBB Rh 1110.5.



MÄRKLIN: NS 1108.

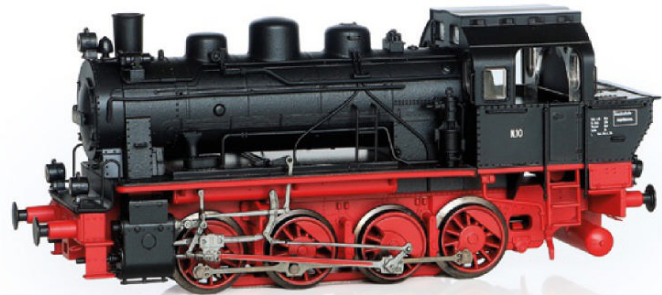
Märklin

H0. In Railhobby 489 presenteerden we als primeur het handmonster van de nieuw ontwikkelde NS-eloc 1108. Een model dat het levenslicht zag in verband met het 75-jarig bestaan van de serie 1100. Het 149 mm lange, vierassige metalen model is voorzien van fili-

grane pantografen van het type Faively G5. Een pluspunt is dat diverse kleine onderdelen zoals luchtslangen van fabriekswege zijn aangebracht (38110, € 399, tp. IV). Meer over dit model in de Railtest op pagina 24.-SF

Tillig

H0. Voor het eerst brengt de modelspoorfabrikant uit Sebnitz in schaal 1:87 een wisselstroom stoomlocomotief uit. Het gaat om loc 10 van de mijn EBV Anna die jarenlang reed in de bij Limburg gelegen plaats Alsdorf. Het model is een aangepaste versie van een bestaande loc die voor het tweerailsysteem al in de uitvoering van DRB, DR-Ost, Hersfelder Kreisbahn, PKP, SNCF en museumloc 4 van de Dampfbahn Fränkische Schweiz is verschenen. Het 116 mm lange model heeft een achttienpolige interface, kan van geluid worden voorzien en is spaarzaam voorzien van opschriften, dus conform de werkelijkheid. Diverse



TILLIG: wisselstroom Grube Anna loc 10.

onderdelen zijn los bijgevoegd (79008, € 449,90, tp. III). Nieuw is ook de set met drie DR-rijtuigen van de Städteexpress: een eerste klas Y/B70, tweede klas 'Halbestädter' en een eveneens vierassige Mitropa WR. De drie rijtuigen hebben elk een andere lengte over

de buffers, de gezamenlijk lengte komt op 811 mm. De modellen hebben de juiste kleurstelling crème-oranje, de karakteristieke outfit van de Städteexpress (70064, € 219,50, tp. IV). Als trekkracht kan een DR-dieselloc van de serie 132 worden gebruikt.-GF >>



TILLIG: Städteexpress-rijtuigen.



BRAWA: DRB-Schürzenwagen.

Brawa

H0. De oorlog haalde het voorgeprogrammeerde succes in. De Deutsche Reichsbahn (DRB) ontwikkelde eind jaren dertig stroomlijnrijtuigen die hoogwaardige, snelle treinen moesten vormen met bijpassende locomotieven van de series 01.10, 03.10 en 05. Het metalen, gelaste type 39 werd gekarakteriseerd door een gladde afwerking van de buitenkant waarbij ook veel aandacht aan het onderstel werd besteed. Die werd deels met schortplaten afgedekt, vandaar de bijnaam 'Schürzenwagen'. Deze constructie moest er voor zorgen dat aan de onderkant geen wervelingen zouden ontstaan; de luchtweerstand moest zo gering mogelijk zijn. De DRB wilde meer dan duizend van deze rijtuigen bestellen, in 1939 en 1940 werden

'slechts' 543 exemplaren gebouwd: 103 stuks AB4i-38, 310 C4i-38, 65 ABC4i-39 en 65 BC4i-39. De hiervan gemaakte modellen komen authentiek over. Dat komt door de strakke afwerking en de juiste lengtematen. Zo meet de vierassige AB4i (51021, € 89,90) 251 mm en de ABC4i (51022) en C4i (51023) elk 244 mm. De rijtuigen hebben een interieur en draaistellen waarvan de daarop aangebrachte schortplaten meebewegen; er is niet voldoende ruimte om de draaistellen binnen de schortplaten te laten draaien. Over de witte aluminium daken, de kleur bij aflevering, lopen de meningen uiteen. Na korte tijd zullen ze door roet en ander vuil grijsachtig bruin zijn geworden.-SF

Wiking

H0. Van de luxueuze achtcilinder Horch 850 zijn van 1935 tot 1940 2200 stuks gebouwd. Horch maakte deel uit van de Auto Union en concurreerde met Maybach, Mercedes-Benz en Rolls-Royce. Het eerder in de jaren zeventig door Wiking uitgebrachte model wordt door een met eigentijdse detaillering opgevolgd. Het zilverkleurige Horch-logo prijkt op de olijfgroene achterklep, het vouwdak is in donkergrijs uitgevoerd, de banken in donkerbruin. Op beide voorspatborden zijn reservewielen geplaatst, de chauffeur wist ongetwijfeld hoe hij bij een lekke band moest handelen (082505, € 21,40, tp. II). De Chevrolet K5 Blazer is van latere datum en staat als model in het geel met wit (011103, € 21,99, tp. IV) en zwart met rood (011104) in de showroom. Bij pech zou de K5 door de Peterbilt-afsleeper van Coast Counties naar de werkplaats kunnen worden overgebracht (063104, € 28,99, tp. IV).-DH



WIKING: Horch 850.



WIKING: Chevrolet K5 Blazer.



WIKING: Peterbilt-afsleeper.



EXACT-TRAIN: NMBS UIC II E.

Exact-Train

H0. In de jaren vijftig en zestig schaften veel spoorwegmaatschappijen grote aantallen UIC II-wagens aan. Het werden de standaard open wagens in Europa en waren met name bij het kolentransport te zien. Als nieuw ontwikkeld model vallen ze op door hun dunne wanden, slanke metalen onderstellen en de per land correct weergegeven buffers.

De NMBS-wagenset weerspiegelt de toestand in tijdperk III/IV. Dat betekent dat een van de 115 mm lange modellen spaakwielen heeft. Ook is het NMBS-remsysteem exact nagebootst. Beide wagens hebben verende buffers, metalen handgrepen en een gedetailleerd weergegeven houten bodem (EX23982, 2 wagens, € 97,99).-GF



PIKO: DB BR 215.

Piko

H0. De firma uit Sonnenberg heeft een flink aantal nieuwtjes uitgebracht. Het merendeel betreft varianten op eerder verschenen modellen, maar er zijn ook enkele Formneuheden zoals hier vermeld. DB-diesellocc BR 215 is verkrijgbaar in de donkerrode kleurstelling tijdperk IV (22060, tweerail analoog, € 199 / 22062, idem sound, € 309 / 22063, drierail sound). De rode uitvoering met wit vlak (Lätchen) op het front (tp. V) verschijnt komende zomer. De serie, afgeleid van de BR V 160, kwam vanaf 1968 in dienst en



PIKO: ČSD T455.0.

ging in 2008 aan de kant, twee stuks zijn bewaard gebleven. De vierassige diesellocc T455.0 werd door de ČSD voor rangeerwerk ingezet. In model zijn twee assen

aangedreven; bij de digitale versie is de cabineverlichting schakelbaar (52384, tweerail analoog, € 209 / 52385, idem sound, € 319 / 52386, drierail sound, tp. III).-TO »



FALLER: diorama van de sloopshelling.



FALLER: kraan en havenmeesterwoning.



FALLER: magazijn met portaalkraan.

Faller

H0. Na het poldergemaal en sluizencomplex volgt opnieuw een typisch Nederlands bouw-pakket: de Hollandse sloopswerf. Deze werd voor het eerst getoond tijdens On traXS 2026 in Utrecht. De uitgebreide bouwkit bestaat uit zes onderdelen: een complete sloopshelling, lieren met bedieningsgebouw en kraan, magazijn met portaalkraan, havenmeesterwoning en kademuuren (damwand). De nautische bouwkit wordt exclusief voor de Nederlandse markt uitgebracht; reserveren bij uw modelspoorwinkel wordt geadviseerd (190654, € 109,95, tp. III-IV).-TO Het hoogovencomplex, het jubileummodel van het 80-jarige Faller, kan van een gasreinigingsinstallatie worden voorzien. Het in baksteen opgetrokken gebouw meet 20 x 11,5 cm, de bijbehorende, 17 cm hoge tank heeft een diameter van 6,5 cm (130023, € 49,99, tp. III). De vrouw in regionale klederdracht wordt met de bouwkit van de kleine boerderij (12,5 x 12,5 cm) uit het Zwarte Woud geleverd (130010, € 29,95, tp. I). Het model van kermisattractie 'Insider' is gebaseerd op die waarmee exploitant Andreas Aigner & zoon van 1994 tot 2010

op vele kermissen bezoekers wist te vermaken. Een 5-12 volt DC-motor en twee kassahuisjes worden met de 25 x 24 cm metende attractie geleverd (140434, € 189,99, tp. V).

N. De molenaar van de in 1722 in Jostal bij Titisee-Neustadt in het Zwarte Woud gebouwde graanwatermolen woonde met zijn gezin in het gebouw. Het waterrad van de 11 x 7,5 cm metende molen (232012, € 39,99, tp. I) kan worden aangedreven met motor 180629 (€ 21,99). De in klederdracht geklede vrouw van de molenaar wordt bij de bouwkit geleverd.-DH



FALLER: gasreinigungsstation.



FALLER: boerderij uit het Zwarte Woud.



FALLER: oliewatermolen, schaal N.

Automaus

Op de beurs in Houten werden begin dit jaar op een kleine demobaan verschillende bewegingen met enkele wisselstraten automatisch uitgevoerd. Daar kwam bij de besturing geen computer aan te pas. Het Automaus XN-systeem maakt gebruik van een standaard XpressNet-centrale zoals de Roco Multi-maus, Z21, Yamorc en Lenz. Voor de bewegingen worden standaard S88n-bezetmelders gebruikt. De Automaus is eenvoudig van opzet: het heeft een lcd-scherm en enkele toetsen. Met behulp van terugmelders kunnen treinen, wissels en seinen automatisch bestuurd worden. Het systeem is een Nederlandse ontwikkeling, komt op € 150 en wordt inclusief magnetische ophanging, sd-kaart en usb-lezer geleverd. In een komende Railhobby wordt het systeem aan een praktijktest onderworpen.-RB

»



AUTOMAUS: Automaus unit.



HOBBYTRAIN: containerwagen met 40' container, schaal N.



HOBBYTRAIN: Zagro Unimog U423, schaal N.

Hobbytrain

H0. Bij Hobbytrain, een onderdeel van Lemke, ligt de nadruk op schaal N, maar er wordt ook in H0 geproduceerd.

N. De nieuw ontwikkelde vier-assige containerwagens Sgnss zijn met verschillende containers verkrijgbaar. Beladen met twee 20' containers van CMA CGM (H231056, € 67,90) of twee 40' Maersk-containers (H23105, € 69,90).

H0, N. In beide schalen is de weg/rail Zagro-Mercedes Benz Unimog U423 aangekondigd. Op On traXS werd een handmonster in H0 getoond. De N-versie is beschikbaar in drie uitvoeringen: een rode

van de Duitse Feuerwehr (H32303, € 194,90, tp. VI), een gele van de DB (H32301) en witte van het Zwitserse Sersa (H32302). De Nederlandse uitvoering in N van ProRail (H32305) verschijnt komend

najaar. De ProRail-versie komt ook in H0. De modellen zijn in beide schaalgrootten gemotoriseerd, voorzien van verlichting en kunnen op zowel een analoge als digitale baan rijden.-TO



HOBBYTRAIN: handmonster Zagro Unimog 423, schaal H0.

Dekas

H0. De Deense spoorwegen DSB schaften begin jaren vijftig enkele tweeassige open wagens aan van het Duitse type Villach. Het 116 mm lange model heeft het Deense nummer Pd 27401, is in de markante donkerbruine kleur gespoten en voorzien van de karakteristieke DSB-typografie van die tijd. Het model heeft beweegbare laaddeuren, verende buffers en een metalen onderstel (DK-873061, € 53,99, tp. III).-SF



DEKAS: tweeassige DSB-wagen.



ALBERT MODELL: DB-Railpro zelflosser.

Albert Modell

H0. Voor het vervoer van onder meer grind gebruikte On Rail zware, vierassige zelflossers van het type Fas die van DB Railpro waren gehuurd. Dit 144 mm lange model met remmersbordes heeft alle relevante details van dit robuuste wagentype.

Interessant is het onderstel. De kleur bruin overtuigt, net als de diverse opschriften (680007, € 52,95, tp. V). Albert Modell is in Nederland exclusief verkrijgbaar bij Modeltreincentrum Amersfoort en Wierden.-GF



HERPA: VW Crafter Belgische brandweer.



HERPA: tankoplegger Den Hartogh.



HERPA: dieplader Mammoet.

Herpa

H0. De VW Crafter wordt door de Belgische brandweer als wagen D41 van de dienst technische ondersteuning ingezet (099387, € 27,95). De Volvo FH Aero GL XL rijdt als wagen 1517 met een verchromde tankoplegger voor Den Hartogh (321488, € 49,95),

de DAF XG als wagen 995 met semidieplader 440 voor Mammoet Road Cargo (321518, € 49,95). Beide trucks hebben camera's in plaats van spiegels. De Nederlandse importeur geeft aan dat deze tijdperk VI-modellen een beperkte oplage hebben.-DH »



ROCO: ÖBB 1116 203 in songfestival-outfit.

Roco

H0. Ter gelegenheid van het Eurovisie songfestival - waar Nederland niet aan meedoet - verschijnt ÖBB Taurus 1116 203 in een muzikale uitmonstering. Het model wordt in een beperkte oplage nog voor het songfestival uitgeleverd (7500240, tweerail analoog, € 269,90 / 7510240, idem sound, € 369,90 / 7520240, drierail sound). De ex-DRG serie 52 kan als SNCF 150.Y.16 in groen-zwarte kleurstelling worden ingezet. Het model heeft dichte voorloopwielen en een uit gegoten onderdelen opgebouwde schuifbeweging. Naast twee tenderassen worden alle vijf gekoppelde assen van de loc aangedreven (7100038, tweerail analoog, € 379,90 / 7110038, idem sound, € 479,90 / 7120038, drierail sound). In de jaren zestig ontwikkelde de ČSD de krachtige vierassige elocs serie E 499 voor het goederenverkeer op het 3kV-gelijk-

spanningsnet. Daarnaast leverde Skoda 85 locs van de serie E 469.1 voor reizigersvervoer. Het model van deze loc, een Formneuheit, bevat veel filigrein uitgevoerde details (7500082, tweerail analoog, € 294,90 / 7510082, idem sound, € 419,90 / 7520082, drierail sound). De SNCF-stoomloc en de ČSD-eloc worden in een van de komende Railhobby's nader voorgesteld.-RB //



EXTRA ONLINE

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



ROCO: ČSD-serie E 469.1.



ROCO: SNCF 150.Y.16.



Spoorwegen 2026

Door Richard Latten, uitg. De Alk, formaat 15 x 21 cm, 864 blz., bijna 1100 kleurenfoto's, paperback, ISBN 978-9-0596-1305-8, € 37,50.

Het nieuwe jaarboek is weer verschenen. In de inleiding gaat de auteur in op de situatie rond Oekraïne en de rol van het spoor daarbij. Verder stipt hij de achteruitgang aan van het goederenvervoer, niet alleen bij de DB maar ook in Frankrijk en Zwitserland. Dat een vastgelopen composiet remblok een wielband zou hebben beschadigd en de oorzaak was van de ontsporing in de Gotthardtunnel klopt niet helemaal: wielbanden zijn er niet meer, een volwiel bleek gescheurd. De indeling is hetzelfde als bij de vorige edities: naast de industrie zijn 36 Europese landen besproken, verdeeld over zes regio's. Een pagina bevat hooguit twee foto's, voorzien van uitvoerige bijschriften en ook nu van prima kwaliteit. Aan het boek hebben meerdere fotografen meegewerkt; ook dit keer ontbreekt een colofon. In het hoofdstuk NS kon de laatste inzet van ICR en de start van de IC-Direct naar België met de nieuwe ICNG niet ontbreken. Het goederenvervoer komt ruimschoots aan bod. Uit het vuistdikke boek blijkt dat er vorig jaar in Europa weer veel is gebeurd op spoorweggebied.-TO

Die Baureihe 01 (Band 2)

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

Door Frank Lüdecke en Horst Troche, uitg. EK-Verlag, formaat 21 x 29,7 cm, 360 blz., ca. 649 illustraties (zw en kleur), Duitse taal, ISBN 978-3-8446-6041-8, € 49,90.

De sneltreinlocomotief BR 01 vormde jarenlang de ruggengraat voor het langeafstandsverkeer in Duitsland. In december 1925 werd de eerste 01 in dienst gesteld, dus honderd jaar geleden. Ter gelegenheid daarvan brengt EK een heruitgave in twee delen. Afgaande op de lange lijst met naslagwerken heeft Frank veel werk verzet waaraan Horst Troche († 2017) is begonnen. Deel 1 belicht de ontstaansgeschiedenis (zie Railhobby 493), deel 2 de inzet bij de depots. Veertien 01'en (niet dertien, zoals eerder vermeld), waarvan drie rijvaardig, zijn bewaard. Alle 83 Bw's, verdeeld over 26 alfabetisch vermelde Direktionen in West- en Oost-Duitsland waar de 01 werd ingezet, worden genoemd. Op vijf locs na (01 026, 175, 184, 186, 214) is van alle 01'en een foto opgenomen. De foto's zijn over beide delen doorgenummerd (1-1132). De tabellen geven uitvoerige informatie over de levensloop van de locs. Hieruit blijkt dat enkele exemplaren het bij de DB en DR lang hebben uitgehouden. Voor de 01 214, geleverd in 1937, was het echter na acht maanden, door vernieling in WO II, al einde verhaal. Bij de DB eindigde de inzet in 1973, bij de DR in 1982. Beide delen bieden een omvangrijk naslagwerk van deze gewaardeerde Pacific.-TO



Het sein staat op rood

Ongevallen en incidenten op het Nederlandse spoor 1993-2025

Door Wim Beukenkamp, uitg. De Alk, formaat 21 x 29,7 cm, 144 blz., veel foto's en illustraties, hardcover, NVBS nr. 62, ISBN 978-9-0596-1289-1, € 33,90.

In 1993 publiceerde R.T. Jongerius het boek spoorwegongevallen in Nederland 1839-1993. Hieraan geeft dr. ir. Wim Beukenkamp een vervolg. Tot aan zijn pensioen is de auteur bezig geweest met verkeersveiligheid en was vanaf 2022 bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) betrokken bij het onderzoek van ongevallen. Hij beschrijft diverse incidenten: ernstige ongevallen op overwegen, treinbotsingen, ontsporingen, stootjuk-aanrijdingen en ongevallen door problemen in de infrastructuur. Het boek begint met verhandelingen over de beveiliging, gevolgd door de organisatorische ontwikkelingen bij NS vanaf 1993. Sommige gebeurtenissen hebben de publiciteit niet gehaald. Bij diverse incidenten is een situatieschets afgebeeld. Een bijzondere opname is gemaakt door de begeleider van de SSN-stoomloc die afdrukt op het moment dat een omgeleide Thalys en een ICM-treinstel in Gouda met elkaar in botsing komen. Het boek eindigt met de vraag: wat kunnen we van de voorvallen leren, een nabeschouwing door prof. dr. ir. J.A. Stoop en een overzicht van de gepubliceerde rapporten. Een intrigerend boek over een niet alledaags onderwerp.-TO



Dubbeltractie 01.10

100 JAAR EINHEITSLOK 01

Afgelopen oktober werd met een zes dagen durend programma het honderdjarig jubileum van de serie 01 gevierd. De hiervoor zelfs in dubbeltractie rijdende locomotieven zijn door Ad van Sten op verschillende niet-geëlektrificeerde baanvakken vastgelegd.





Imposante doorkomst op het bogenrijke tracé van de Alsenzalbahn kort voor Winnweiler.



DRIECILINDERLOCS BAUREIHE 01.10



Het in treinexcursies gespecialiseerde IGE-Erlebnisreisen had voor de eerste week van oktober een zesdaags programma samengesteld met meerdere locomotieven van de Baureihe 01 in verschillende uitvoeringen. Ook de enige twee nog rijvaardige locomotieven van de serie 01.10, de 01 1075 en de 01 1104, maakten deel uit van het deelnemersveld. Deze serie is weliswaar ontwikkeld op basis van de 01, maar staat daar in feite los van. In het stoomtijdperk kwam voorspan binnen deze serie uiterst zelden voor, maar dat nam niet weg dat deze twee majestueuze machines samen een grandioos schouwspel boden. Op 1 oktober werd van Keulen via Bonn en Koblenz naar Bingen gereden en van daaruit via Bad Kreuznach en het Alsenz-dal naar Ludwigshafen en Worms, met als eindbestemming Darmstadt. De volgende dag ging de reis verder via Miltenberg, Wertheim en Lauda naar Crailsheim.

DRIECILINDERLOCOMOTIEF 01.10

Halverwege de jaren dertig beoogde de Deutsche Reichsbahn sneltreinlocomotieven met een maximumsnelheid van minimaal 150 km/h te introduceren. De



3.

reeds bestaande locs van de series 01 en 03 waren weliswaar goedgekeurd voor 120 respectievelijk 130 km/h, maar waren qua constructie ontworpen voor een maximumsnelheid van 140 km/h. Door de sterk schokkende bewegingen als gevolg van de tweecilinderaandrijving was een hogere snelheid niet haalbaar. Om dit probleem op te lossen werd een driecilinderlocomotief ontwikkeld. Dit zou ook het optrekken moeten verbeteren. Met deze gegevens ontwierp de Berliner Maschinenbau-AG, voorheen L. Schwartzkopff Berlin (BMAG), een 2'C1'-driecilinder-variant van de serie 01. Aanvankelijk zouden ongeveer vierhonderd exemplaren worden besteld, maar dit aantal werd in 1939 door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bijgesteld naar 204, maar uiteindelijk werden er slechts 55 exemplaren gebouwd en geleverd, alle door BMAG. Ze vormden de serie 01.10 met de nummers 01 1001 en 01 1052 tot 01 1105. Alle kregen een gestroomlijnde bekleding. In 1939 werd de eerste machine als 01 1001 in dienst gesteld. Al tijdens de testritten bleek dat de temperatuur onder de gestroomlijnde beplating te hoog opliep zodat een deel van de bekleding werd verwijderd. Om oververhitting en storingen te voorkomen, werd de maximumsnelheid teruggebracht van 150 naar 140 km/h.

REVISIE

Na de Tweede Wereldoorlog verkeerden de machines in een erbarmelijke staat. Vaak ontbraken delen van »



4.

1. Dubbeltractie met de 01 1104 en 01 1075 op de Nahetalbahn bij Münster-Sarmsheim, 1 oktober 2025.
2. Najaarsgroen bij Markelsheim, de spoorlijn is in 1869 door de Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen geopend, 2 oktober 2025.
3. In Wertheim is het enkelspoor ingepast tussen de Tauber en Bahnhofstraße/Hämmelsgasse. De mensen die voor de overwegbomen op de Tauberbrücke staan, zullen geen stoomtrein hebben verwacht, 2 oktober 2025.
4. De 01 1075 en 01 1104 op de MaintalBahn bij Aschaffenburg Süd op 2 oktober 2025. Het elektrificeren van de MaintalBahn tussen dit station en Miltenberg Nord staat voor 2031-2034 op de rol.



De trein op de naar de rivier Alsenz genoemde Alsenztalbahn, kort na vertrek uit Bad Münster am Stein-Eberburg, 1 oktober 2025.

de gestroomlijnde bekleding en vertoonden de ketels, die waren vervaardigd van de niet-verouderingsbestendige staalsoort St 47 K, de eerste tekenen van vermoeidheid. Op 20 juni 1945 werd besloten om de gehele serie uit de dienst te nemen. Gezien het toenmalige tekort aan locomotieven werden kort daarop toch enkele machines weer in dienst gesteld, maar het merendeel bleef tot 1949 aan de kant. In dat jaar werd besloten om alle locomotieven, met uitzondering van de 01 1067, te reviseren. Daarbij werd de stroomlijnbekleding geheel verwijderd en werden windleiplaten van het type Witte aangebracht. Het probleem met de St 47 K-ketels bleef echter onopgelost. Omdat men tijdens het bedrijf niet zonder de locs kon, werden in 1953 nieuwe, hoogwaardig gelaste ketels met verbrandingskamer besteld. Deze werden van 1953 tot 1956 bij Henschel in Kassel gebouwd en in de DB-hoofdwerkplaats in Braunschweig met een mengvoerverwarmingsinstallatie van het type Heintl ingebouwd.

OLIESTOOK

In 1956 werd bij wijze van test de 01 1100 voor het stoken op olie geschikt gemaakt. Hierdoor werd het

vermogen van de locomotief aanzienlijk hoger. Bovendien kon de olieverbranding ten opzichte van steenkool flexibeler worden geregeld en beter worden aangepast aan de bedrijfsomstandigheden. De machine was daardoor zuiniger dan de kolengestookte versies. Tevens werd het werk van de stoker aanzienlijk vereenvoudigd, zodat die de machinist beter kon ondersteunen bij het observeren van het baanvak. Als brandstof werd zware stookolie (Bunker C) gebruikt; in die tijd een afvalproduct. Door de positieve ervaringen werd in 1957 besloten 33 locomotieven van deze serie op oliestook om te bouwen. In 1968 kregen de op kolen gestookte locomotieven bij de omschakeling naar het elektronische nummersysteem de serie-naam 011 en de op olie gestookte locomotieven 012. Veel van deze machines hebben tot halverwege de jaren zeventig dienst gedaan. Op het laatst werden ze ingezet tussen Rheine en Norddeich. Op 31 mei 1975 werden de laatste machines van deze serie in Rheine buiten dienst gesteld. Enkele zijn bewaard gebleven als museumlocomotieven, waaronder de 01 1104 (BMAG nr. 11360, 1940; particulier bezit) en de 01 1075 (BMAG nr. 11331, 1940) bij de Stoom Stichting Nederland in Rotterdam. //

OP = OP

WEBSHOP

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



DE OOSTER-SPOORWEG

Ontdek de rijke geschiedenis van de Oosterspoorweg, geopend in 1874. Deze lijn, aangelegd door de Nederlandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM), bracht grote veranderingen en bloei naar het Gooi en Utrecht. Dit boek vertelt het fascinerende verhaal van een spoorlijn die Nederland verbond en veranderde.

Prijs: € 34,95.

Railhobby.nl/oosterspoorweg

POSTBEAMBTE

De postbeambte is een sleutelfiguur in de geschiedenis van het spoor. Dit model mag daarom niet ontbreken op uw modelbaan. In samenwerking met SpoorObjecten brengt Railhobby dit figuur in schaal H0.

Prijs: € 12,99.

Railhobby.nl/postbeambte



GRATIS bij een all-in abonnement!
Kijk op pagina 52.

FOCUS OP MODELSPORWEGEN 2

Steeds vaker zien we modelspoorwegen waarvan het voorbeeld in werkelijkheid bestaat of zou kunnen bestaan. In dit tweede fotoboek Focus op Modelspoorwegen is de camera opnieuw gericht op een verzameling mooie en unieke modelspoorwegen.

Prijs: € 39,90.

Railhobby.nl/modelspoorwegen2

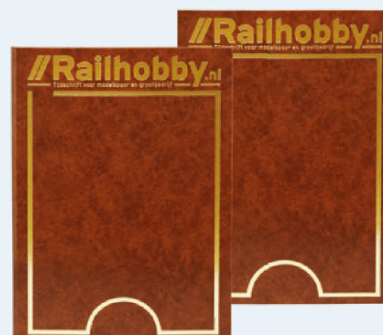


RAILHOBBY VERZAMELBAND

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

Prijs: € 21,95.

Railhobby.nl/verzamelband



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop

*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.

Waldgasthof 'Köhlerhütte'

HOUTEN LASERGESNEDEN BOUWKIT

Wie ooit de charme van hotel-restaurant 'Köhlerhütte' heeft ervaren, weet dat daar traditie en gastvrijheid hand in hand gaan. Busch heeft, in goed overleg met de eigenaren, het restaurant in schaal 1:87 vertaald. Stefan Izeboud bouwt het lasergesneden model.



Busch is vandaag de dag een begrip onder modelbouwers, de geschiedenis laat zien dat het bedrijf steeds vernieuwend en ondernemend te werk gaat. Het verhaal begint in Mannheim, waar Ernst Busch in oktober 1955 vuurwerkartikelen ging produceren, maar daar al na twee jaar door strengere regelgeving mee moest

stoppen. Het bedrijf verhuisde naar Viernheim waar het kunststofartikelen zoals eierlepels en onderdelen voor naaimachines maakte. Dit was niet echt winstgevend en Busch begon in 1958 zelf producten te ontwikkelen waaronder het modelvliegtuig ME 109. Op de speelgoedbeurs in Neurenberg dat jaar trok het model veel aandacht. Vanaf 1960 werd het assor-

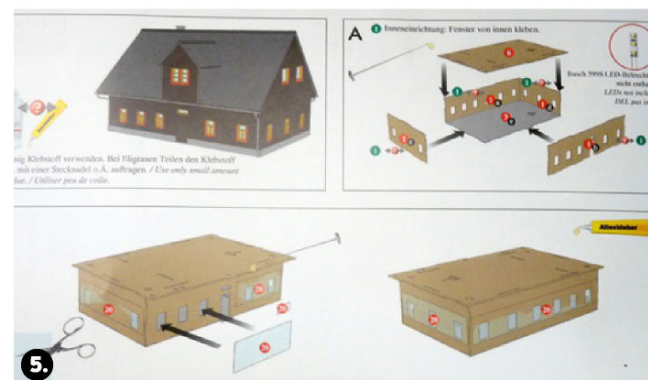
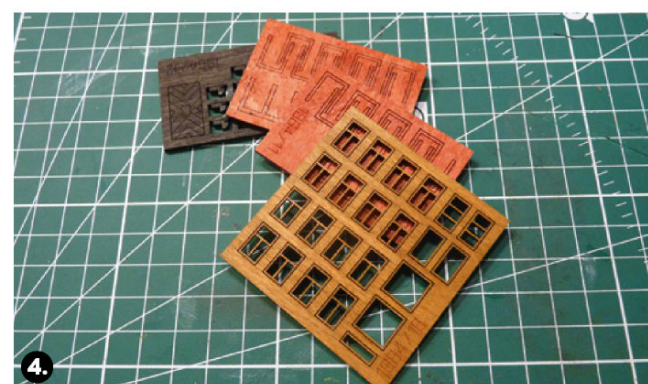
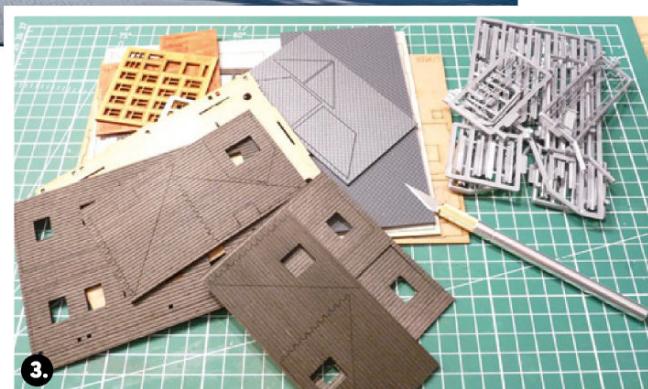


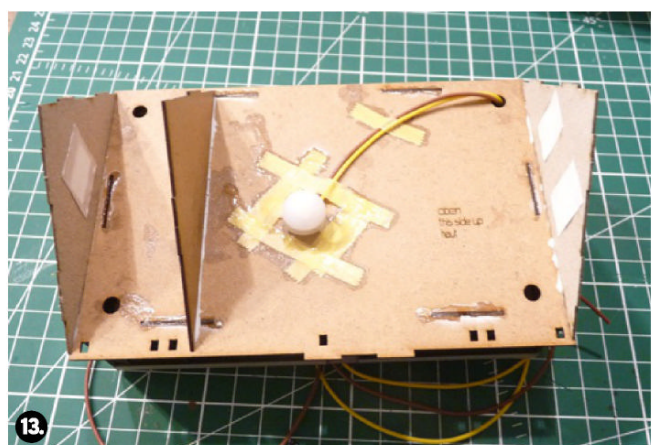
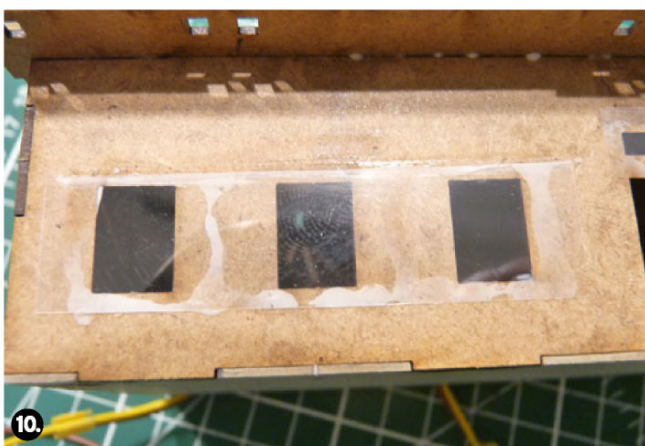
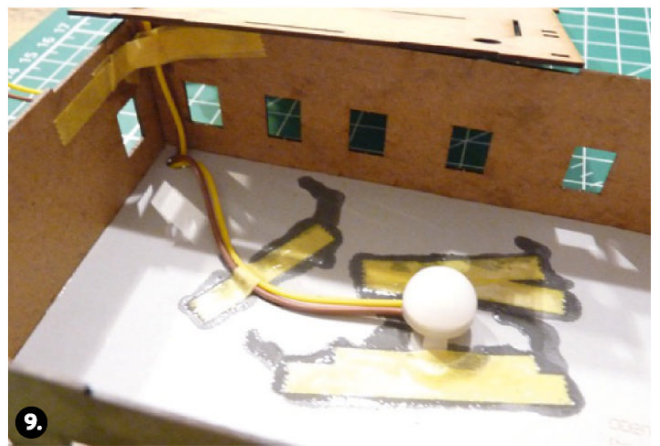
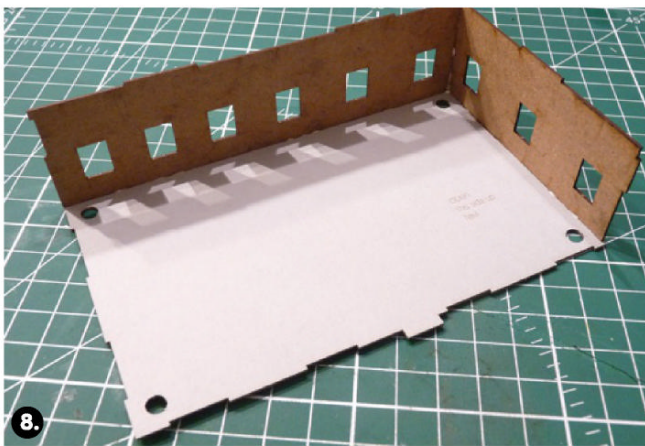
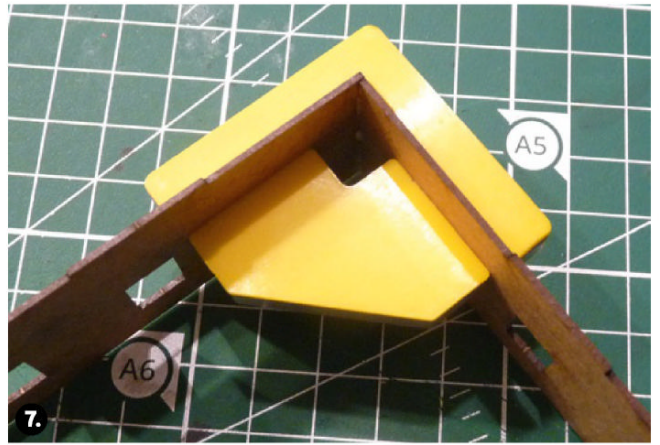
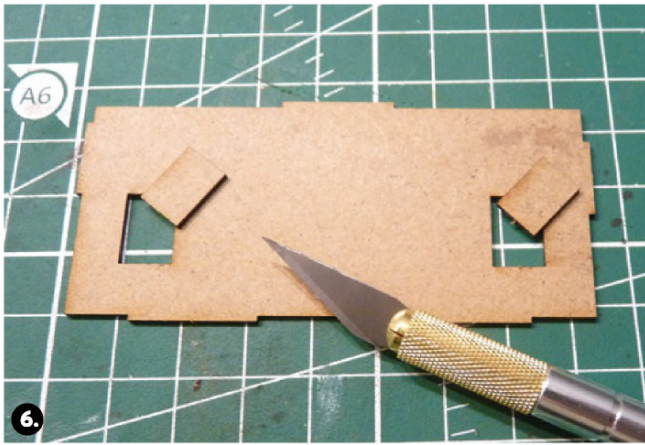
2.

timent uitgebreid met toebehoren voor modelbanen zoals landschaps- en stroomaterialen, waterpompen, straatverlichting en bovenleidingsystemen. Dit inspireerde hobbyisten hun creaties te verfijnen en werden modelbanen tot leven gebracht. In 1962 volgden de innovatieve elektrostatisch bevoelde grasmatten. Deze techniek werd goed ontvangen en resulteerde drie jaar later in de eerste realistische modelbomen. Door de geavanceerde technieken kwamen ze in die tijd natuurgetrouw over. In 1971 werd Toporama geïntroduceerd, een kant-en-klare rol met landschap waarmee beginners hun modelbaan gemakkelijk konden inrichten. Het was een doorslaand succes en om de groei het hoofd te bieden, verhuisde Busch in 1973 naar een nieuw, eigen fabriekspand in Viernheim. Dit bood ruimte voor verdere innovatie en uitbreiding van het assortiment met diverse productlijnen zoals 3D-posters en elektronische experimentkits. Tegenwoordig is Busch een belangrijke leverancier van scenery en accessoires waaronder bomen, grasmatten, voertuigen, gebouwen en detailscènes. We gaan aan de slag met de in 2026 uitgebrachte in lasergesneden hout uitgevoerde, 15,3 x 10,7 cm metende H0-bouwkits Waldgasthof 'Köhlerhütte' (artikelnummer 1964, € 64,49).

»

1. Het café-restaurant staat te midden van weelderige vegetatie.
2. Hotel-restaurant 'Köhlerhütte' in het Duitse Grünhain-Beierfeld. (foto Busch GmbH & Co. KG)
3. Bouwdelen in diverse op elkaar afgestemde kleuren.
4. De houten kozijnen kunnen worden losgesneden.
5. De duidelijke handleiding voorkomt misverstanden.





KITTIFIX HOUTLIJM IS NA DROGEN TRANSPARANT

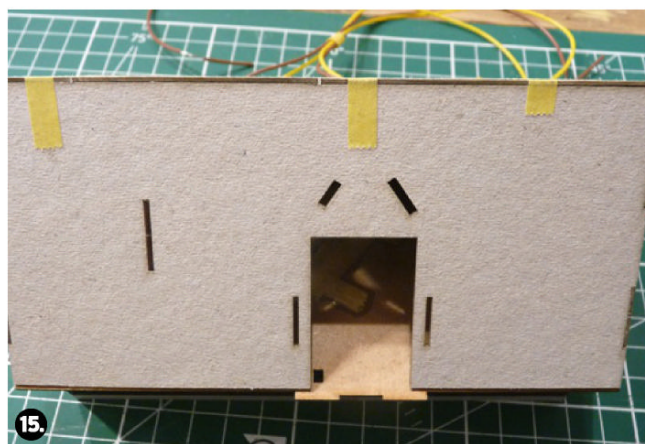
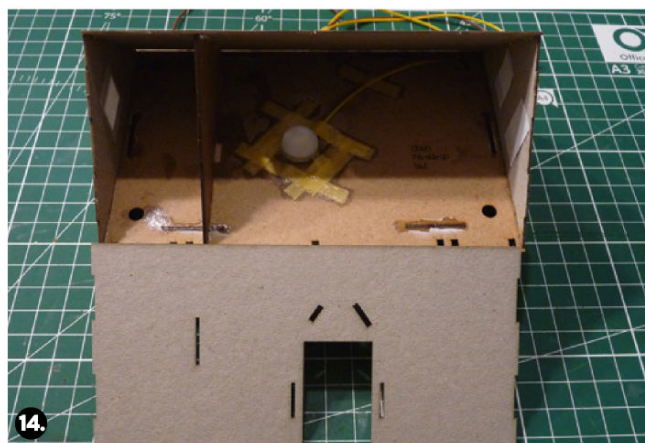
Model

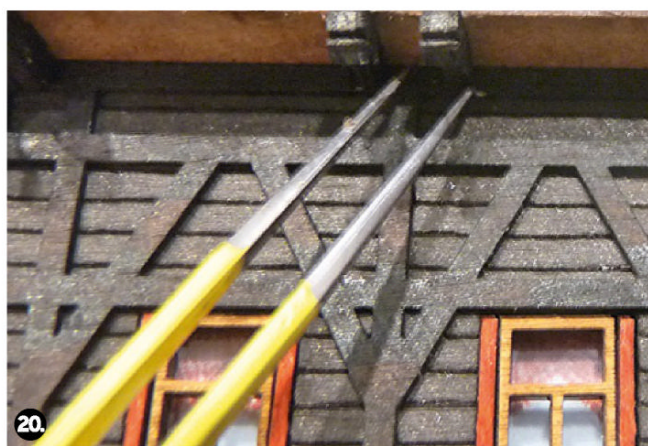
De bouwkit voelt opvallend zwaar en een blik in de doos maakt dat duidelijk: het gaat om een echt houten model. De onderdelen zijn zorgvuldig en met lasertechniek precies op maat gesneden. De houten delen zijn relatief dik, maar gemakkelijk uit het raamwerk te verwijderen daar ze vaak slechts op één punt vastzitten. Als die met een scherp hobbymes worden doorgesneden komt het bouwdeel zonder schade vrij. Bij de meeste bouwdozen worden ramen en deuren aan de achterzijde van de gevels geplaatst. Bij lasergesneden modellen, zoals dit exemplaar, verloopt de montage anders: hier wordt met een binnenhuis gewerkt. Dit wordt eerst opgetrokken en van glas en gordijnen voorzien waarna de houten buitengevels worden geplaatst. Pas daarna volgen de kozijnen. Een bijzonder bouwproces.

Binnenhuis

Goed opletten is essentieel, maar met de meegeleverde handleiding is het model uitstekend in elkaar te zetten. Voor de assemblage gebruik ik Kittifix houtlijm, een populaire keuze onder modelbouwers »

6. De delen zijn met een scherp hobbymes gemakkelijk te lossen.
7. Een magnetische hoekklem houdt de binnenmuur na het inlijmen op zijn plek.
8. De verlijmde binnenmuren zijn in de stevige bodemplaat vastgezet.
9. De bolle led is met masking tape en secondelijm gefixeerd.
10. Door de transparante kunststof ruim te houden, wordt residu op de zichtbare ruiten voorkomen.
11. De houten buitenmuren hebben reliëf en maken het geheel af.
12. Ook de muren van de zolderetage zijn robuust uitgevoerd.
13. De kap kan op de zolder worden geplaatst, de stroomdraad is door een van de bestaande gaten geleid.
14. Het tweede dakdeel wordt tijdens het drogen van de lijm met masking tape gefixeerd.
15. In de open ruimte in het binnendak komt de dakkapel te staan.
16. De passing van de bouwdelen van de dakkapel is optimaal.
17. De dakkdelen worden na drogen van de Kittifix zekerheidshalve ook met secondelijm gefixeerd.





LUIKEN MET PRIJSLIJSTEN ALS KRIJTBORD

vanwege de sterke hechting op hout en karton, het transparant opdrogen en het gebruiksgemak. Op modelbouwfora wordt deze vaak genoemd als alternatief voor andere lijmsorten, zoals Pattex of verdunde witte houtlijm. Door de fijne tuut van de flacon is de lijm nauwkeurig aan te brengen. De kartonnen muren van het binnenhuis worden in elkaar gestoken en bij het verlijmen met een haakse magnetische hoekklem geklemd. Door de magneten laat de klem geen druksoren achter. Als de binnenmuren staan, wordt de binnenverlichting geïnstalleerd: een eenvoudige bol met warmwitte leds. Door de bol ontstaat een sfeervolle verlichting. De voet van de lamp wordt gefixeerd met masking tape en vastgezet met secundelijm. De draden worden naar buiten geleid via de aanwezige gaten in de vloer en bodemplaat.

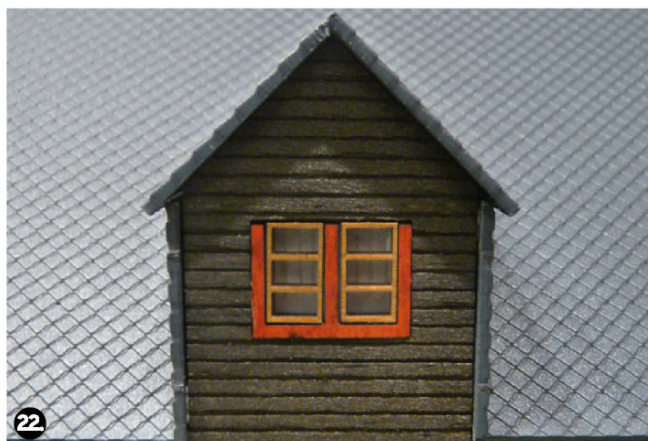
Glaswerk

Vervolgens is het tijd voor het glaswerk: een kunststof vel dat op maat wordt geknipt. Het vastzetten op de buitenkant van het binnenhuis gaat met houtlijm, waarbij er ruim moet worden gewerkt zodat er geen lijm op de ruiten zichtbaar wordt. Aan de binnenzijde

van het binnenhuis komen de met een irisschaar op maat geknipte gordijnen. Deze schaar is bekend uit de oogchirurgie en is door het scherpe blad en de ruime ogen geschikt voor precisiewerk. Door de gordijnen met een beetje lijm aan de achterzijde van de spouwmuur te bevestigen staan ze los van het glaswerk, net als bij echte huizen. Nu de begane grond in ruwbouw is opgeleverd, kunnen de drie binnenmuren op de zolderetage worden opgetrokken en is, na het plaatsen van het binnendak, het huis dicht. De houten buitenmuren zijn fragiel, dus voorzichtigheid is geboden. Mocht er iets afbreken, dan is dit met secundelijm eenvoudig te herstellen. Sommige lijmen laten een wit spoor na, maar er zijn ook varianten zonder deze eigenschap.

Dakkapel

Voor het plaatsen van de dakkapel zijn uitsparingen gemaakt; de passing is, evenals bij de rest van het pand, perfect. Na het plaatsen kunnen de kozijnen in hun sponning worden gezet. De onderdelen zijn af fabriek gekleurd, maar kunnen desgewenst naar eigen smaak worden geverfd. Houd er rekening mee dat



22



23

hout zuigend werkt en door de verf dikker kan worden. De kleuren van het model zijn goed, waardoor extra schilderwerk niet nodig is. Na het plaatsen van de kozijnen worden het leiendak en de rongen gemonteerd, deze hebben een uitsparing voor de regengoot. De luiken geven het oude pand een nostalgische uitstraling zoals ook het voorbeeld dat heeft. Op luiken die als krijtborden fungeren, kunnen uitgeknipte prijslijsten worden aangebracht. De luiken kunnen gesloten worden aangebracht, maar ik zet ze openstaand waarbij ze aan een kant iets los van de gevel staan. Met het aanbrengen van de schoorsteen en regengoten is het restaurant compleet en straalt het met oog voor detail vakmanschap en authenticiteit uit. Het pand komt in een klein diorama te staan dat daarna in de modelbaan kan worden ingepast. De bloemen van RTS Greenkeeper, flock van Woodland en hier en daar wat struiken van Lars op 't Hof Scenery zorgen voor een passende setting. Deze high end-scenery is gemakkelijk te verwerken en brengt het diorama in het beoogde sferbeeld. //

- 18. De zijwanden van de dakkapel zijn fragiel, dus voorzichtigheid is geboden.
- 19. De U-vormige spouwingen zijn in de gevel gezet.
- 20. De raamkozijnen zijn geplaatst, voor de kleine gordingen is een pincet een handig hulpmiddel.
- 21. Het leiendak is van kunststof en mat van kleur.
- 22. De karakteristieke dakkapel is beeldbepalend voor het café.
- 23. De houten luiken zijn in geopende stand vastgezet.
- 24. Gasten zitten op het terras voor Waldgasthof 'Köhlerhütte'.

**EXTRA ONLINE**

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



24



1960

Toen & Nu

SCHAGEN

Voor deze aflevering nemen wij u mee naar het West-Friese Schagen, gelegen aan de spoorlijn Den Helder - Alkmaar. Het eerste station van Schagen werd gebouwd in 1862, een standaard station Staatsspoor vijfde klasse. Hiermee indirect verwijzend naar het kleinschalige karakter dat voldoende was om de reiziger te kunnen bedienen.

De lijn werd vanaf 1864 in opdracht van de Nederlandse Staat onder de naam Lijn K aangelegd. Een spoorverbinding tussen de marinehaven in Den Helder (tot 1928 Helder) en Amsterdam werd noodzakelijk geacht. Door de toen nog strenge winters was het Noord-Hollands Kanaal niet altijd voor goederenvervoer beschikbaar. Op 18 december 1865 reed de eerste trein tussen Den Helder en Alkmaar, in 1878 volgde het traject Alkmaar - Amsterdam. Doordat de bouw in Den Helder begon, begint de kilometertelling daar en niet in de hoofdstad. Vanzelfsprekend is personeel van de marine vaste gast in de trein; de weekendtreinen, waaronder de tot 1976 rijdende verlofgangers-trein, werden wel matrozentreinen genoemd. In 1967 is het stationsgebouw van Schagen gesloopt en vervangen door een standaard station naar ontwerp van Cees Douma. Daarbij werd de met spoorbomen beveiligde oversteek naar het perron door een voetgangerstunnel vervangen. In 2009 is het station

gerenoveerd. Bij de recente vereenvoudiging van het emplacement zijn tevens spoor 4 en aan de zuidkant enkele wissels verwijderd.

Tramlijnen

Het is spoorzoeken, maar station Schagen was knooppunt van enkele tramlijnen. Van 1898 tot 1935 was de tramlijn Schagen - Wognum van de Stoomtramweg-Maatschappij West-Friesland (SMFW) in bedrijf, in 1909 ging het bedrijf op in de HIJSM, de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, later verkort tot HSM. Van 1913 tot 1933 onderhield de Noorder Stoomtramweg Maatschappij (NdSM) de verbinding van Schagen naar Alkmaar, de in het begin zo'n 75 minuten durende reis kostte in de derde klasse 55 cent. In de periode 1912-1934 kon met de Spoor- (Tram-)weg Wieringen-Schagen (WS) naar Van Ewijcksluis worden gereisd. Daar was tot 1926 aansluiting op de postboot, het motorschip 'Wieringen', naar het eiland Wieringen. De tramlijnen, alle normaalsporig, gebruikten als regel



2026

de oostelijke sporen van het station. De kop van West-Friesland was dun bevolkt en agrarisch van aard waardoor het vervoer altijd kleinschalig is geweest. Sinds begin jaren negentig is de lijn Alkmaar - Schagen dubbelsporig en behoorde het kruisen van treinen in Heerhugowaard tot het verleden. Op het enkelsporige traject Schagen - Den Helder wordt een starre halfuurdienst gereden. Goederenvervoer is er ten noorden van Uitgeest sinds 2001 niet meer; in vroeger tijden vond ook militair vervoer plaats. Tegenwoordig moet de spoorwegliefhebber het met de Regiorunner doen, vroeger werden hier alle materieeltypen gesignaleerd, van Hondekop tot Plan T. In de jaren negentig reden er zelfs nog getrokken spitstreinen naar Den Helder. //

1967



3.

- 1.** Het door architect Karel H. van Brederode ontworpen stationsgebouw van Schagen (km 21.294), gezien vanaf het met klinkers bestrate eilandperron richting Den Helder. In het stationsgebouw is post T met een AR-bedieningstableau ondergebracht. Rechts de losweg met goederenloods, 6 april 1960. (foto R. Ankersmit, collectie NVBS-Railverzamelingen)
- 2.** Het in 1967 geopende stationsgebouw van Schagen, gezien vanaf de stadszijde. Het ontwerp van architect Cees Douma maakt als geheel een wat rommelige indruk, 20 maart 2026.
- 3.** Station Schagen met de aangebouwde vleugel aan de noordzijde. Het perron was via een met spoorbomen beveiligde overweg bereikbaar. Een betonnen abri bood enig onderdak bij slecht weer, augustus 1967. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)
- 4.** Een VIRM uit de richting Heerhugowaard is binnengelopen op spoor 3 en zal zijn reis vervolgen naar Anna-Paulowna en Alkmaar. Spoor 2 is eind 2023 in een kopspoor gewijzigd, bereikbaar vanuit het zuiden, 20 maart 2026.

2026



4.

Preview

Railhobby 495 Special Goederen over het spoor verschijnt half juni.
De volgende reguliere Railhobby, nummer 496, verschijnt eind juli.

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



Railhobby 495 Special Goederen over het spoor

Overdrukken van eerdere artikelen en nieuwe artikelen: werkende havenkraan, laadkisten en Zagro WRG in H0.



Railtest: SBB Swiss Express
Loc Re 4/4 II, rijtuigen EW III en koppelwagens van Märklin.



Railmusea: SHM-locs 8 & 18
Beide vierkante tramlocs onder stoom.



Doen: Melkfabriek Schoorl
Bouwkit van LaserChef in H0 gebouwd.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Bert van Hooff, Stefan Izeboud, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werken aan dit nummer mee** Michel Altorf-van der Kuil, Rob Bemelen, Rob Blom, Mike van den Brink, Sander Broerse, Marco Buitelaar, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Jeroen Franssen, Hans Koning, Hans de Mooij, Tiemen Schenk, Matthijs Schreurs, Ad van Sten, Hans van de Ven, Albert Verschut, Thonis van der Weel **Merkecoördinator** Laura Brussaard-Jorrisma **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 **Jaarabbonement** Een jaarabbonement 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 Merkplaat.

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

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

Scala Publishing B.V. Postbus 38, 3800 AA Amersfoort,
redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Kóplopers

márklín TRIX



N

39428 Koploper „de lage landen“

€ 599,- *



- Standaard voorzien van binnenverlichting.
- Met speelwereld digitale mfx+ decoder en uitgebreide bedrijfs- en geluidsfuncties.
- Motorwagen en stuurstandrijtuig voorzien van baanruimers.

N

39426/25426 Koploper „Martinair Holland“

€ 599,- *



N

22396 Koploper „KLM“

€ 599,- *



TRIX

www.marklin.nl
www.trix.nl

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

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



ROCO viert 66 jaar „Modeltreintechnik die inspireert“

Première met kippenvelmoment: op 8 april werd de jubileumlocomotief „66 jaar ROCO“ feestelijk gepresenteerd en gedoopt in het centraal station van Salzburg – bij stralend weer, een epische omgeving en prominente gasten. Wat daar op de rails werd gezet, vindt vanaf het najaar van 2026 zijn weg naar de HO- en N-baan en weet eveneens te inspireren. Want het model toont meer dan alleen techniek: de jubileum-Taurus „66 jaar ROCO“ combineert nauwkeurige modelbouwkunst met uitzonderlijke designkwaliteiten.

Het HO-model is uitgerust met een **NEM-schacht** inclusief **koppelingsadapter voor Railjet-modellen met elektrische koppeling**, en is daardoor technisch flexibel inzetbaar. De **gedetaileerde bedrukking met twee verschillende zijdesigns** maakt het tot een echte blikvanger.

De ene zijde toont wat anders verborgen blijft: motor, versnellingsbak, printplaat en digitale decoder worden onderdeel van het buitenoppervlak. Daarbij blijft bewust in het midden of hier de techniek van het origineel of die van het model wordt weergegeven – juist deze spanning maakt het ontwerp zo bijzonder.

De andere zijde grijpt de mythe van de stier Europa op – een symbool voor een nieuw begin en verbinding. Passend daarbij staat de Taurus met zijn prestaties voor grensoverschrijdende mobiliteit dwars door Europa.

Elektrische locomotief 1216 006-7 „66 jaar ROCO“, ÖBB



De afbeeldingen tonen fotomontages



7560096	DC
7570096	DCC



7500103	DC
7510103	DCC
7520103	AC



- Unieke oplage
- Gedetailleerd dakontwerp
- Geschikt voor gebruik in Oostenrijk, Duitsland en Italië (personen- en goederenvervoer)
- Innovatieve ontwerpuitvoering met zichtbare „techniek“-presentatie