Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

JAARGANG 49, OKTOBER 2026 - NR 498 - € 9,75 (NL) / € 10,75 (BE) - SCALACROSSMEDIA.NL

100 PAGINA'S DIK!

REPORTAGE:
Innofreight
bulkvervoer

TECHNIEK:
Heftruck
werkend

KNOOPPUNT
MAASTRICHT
Dubbel grensstation



RAILTEST: BR 80 VSM 4 ESU



Baan in beeld: Altkirchen
Modelbaan met Spitzkethre



Railtest: DB Desiro HC
Enkel- en dubbeldeks treinstel Modellbahn Union

8 718836 140471 00490
BP

Ontdek de nieuwigheden van ESU op www.loksound.nl

V100 DR :



31765 - 31767



31768



31766

2-rail / 3-rail.



BR80 RAG 31655



CabControl Digital DCC system !

Faszination Modellbau

30. OKT. – 1. NOV. 2026

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

ECHTDAMPF HALLENTREFFEN

INTERNATIONALE MODELLBAHN AUSSTELLUNG

Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau



Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00 – 18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 . F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de



Cover

SPOORKNOOPPUNT MAASTRICHT

Arriva 553 als drie-landentrein Aken - Maastricht - Luik bij Argenteau.

FOTO:
MARCEL VAN EUPEN

Adverteerders

2 Train Service Danckaert
2 Faszination Modellbau
60 De leukste (web)winkels
75 Kallis Toys
75 TreintjeOost
75 Peperkamp Modelbouw
75 Artitec
100 Märklin



Spoor 3 van Naarden-Bussum in de nadagen in gebruik. De Sprinter (hier op tijd) zou via spoor 4 gepasseerd kunnen worden, 5 maart 2019. (foto Ton Oosterom)

Flexibiliteit

Nederland heeft een van de drukst bereden **spoorwegnetten** ter wereld. Dat heeft effect op de dienstregeling. Het is een complex bouwwerk, waarin niet alleen de vertrek- en aankomsttijden, maar ook de omloop van het materieel en de inzet van het rijdend personeel een belangrijke rol spelen. Om alles in goede banen te leiden, is de **treinverkeersleiding** hier dagelijks druk mee. Als alles goed gaat, dan valt dat wel mee. Maar bij verstoringen is het alle hens aan dek. Strandt er ergens een trein of heeft deze een flinke vertraging opgelopen, moet er worden bijgestuurd. Wanneer bijvoorbeeld een Sprinter **vertraging** oploopt, moet de daarachter rijdende IC vaart minderen. De vertraging van die trein zou beperkt kunnen worden door van een passeermogelijkheid gebruik te maken.

De laatste tijd is dat wel wat moeilijker geworden. Veel **passeersporen** zijn verdwenen. Minder vaak bereden sporen en wissels zijn om reden van efficientie opgebroken. Het is voor ProRail steeds een kwestie van afweging. Wissels kosten geld en kunnen verstoringen veroorzaken. Een mooi voorbeeld is het weghalen van vier sporen bij Naarden-Bussum in 2019. Vertraagde Sprinters richting Amsterdam konden via spoor 1 worden gepasseerd en richting Hilversum via spoor 4. Nu zijn er slechts twee sporen over, zodat de **flexibiliteit** omlaag is gegaan. Wel is door het opheffen van de wissels en verleggen van de boog de toegestane **snelheid** verhoogd van 80 naar 130 km/h. Het blijft dus een afweging tussen kosten en flexibiliteit.

Ton Oosterom

Volg ons online:
railhobby.nl railhobby railhobby modelspoorhobby

In deze uitgave

RAILHOBBY NR. 498









6

RAILTEST: VSM BR 80 ESU
De drieassige tenderloc is door veel modelspoorfabrikanten uitgebracht. Voegt het digitale H0-model van ESU hier iets aan toe?

20

DOEN: ELEKTRONISCH SEINHUIS
Een hedendaags emplacement kan niet zonder techniek. Een simpele bouwkit geeft in H0 uitkomst.

26

UITGELICHT: V 60 TRIX
Voor de met telexkoppelingen uitgeruste rangeerloc zijn krappe bogen geen bezwaar.

32

RAILINFO+: VIERDAAGSE NIJMEGEN
Het internationale wandel-evenement staat garant voor een diverse materieelinzet. Rob Bemelen volgde met camera en wandelschoenen de treinen.

34

BAAN IN BEELD: ALTKIRCHEN
Een Spitzkehre gaf de inspiratie voor de bergbaan van Willem Brizee.

40

TECHNIEK: INSPECTIE-RIJTUIG OMBC 11, DEEL 1
In een drieluik presenteert Peter Wijshake de bouw in H0 van het vierassige NS-motorrijtuig.

50

RAILINFO+: INNOFREIGHT
Sander Broerse belicht de opkomst van het veelzijdige containerconcept.



20





54
RAILTEST: DESIRO HC MODELLBAHN UNION
Het uit enkel- en dubbeldeks rijtuigen bestaande Siemens-treinstel scoort hoog bij veel spoorwegmaatschappijen. Kan het H0-model met aandrijving in beide koprijtuigen hieraan tippen?

62
REPORTAGE: GRENSBAAN-VAK MAASTRICHT - VISÉ
Het meest zuidelijke Nederlandse spoorwegknooppunt wordt door Marcel van Eupen op de kaart gezet.

70
TECHNIEK: RIJDENDE HEFTRUCK
Een Wiking-vorkheftruck verplaatst palletboxen van binnen naar buiten om ze later weer op te halen.

86
HISTORIE: LIPOVÁ-LÁZNĚ
Ad van Sten was met zijn camera present bij de stoomritten van de ČSD 462.202, een imposante 2'D2'-machine.

92
DOEN: OVERSLAGTERMINAL
Het locdepot maakt bij Jan Bakker plaats voor een eigentijdse containerterminal. Betonplaten in plaats van rails.

.... EN DE RUBRIEKEN

12 Railinfo
25 Railnieuws
48 Word abonnee
53 Spoorverhalen: Hembrug
76 Modelnieuws
85 Railpers
96 Toen & Nu: Woerden
98 Preview Railhobby 499

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

Stoomloc
BAUREIHE 80

VSM-UITVOERING VAN ESU

Nadat ESU vorig jaar de DB-stoomloc Baureihe 80 heeft uitgebracht, volgde dit jaar het model in de uitvoering van de VSM. Modelspoorliefhebber Rob Blom heeft het model getest.



1.

De drieassige rangeerloc van de Baureihe 80 met een maximale asbelasting van 1,5 ton werd vanaf 1928 bij de DRG in dienst gesteld. Van de serie zijn door vier fabrieken in totaal 39 stuks gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen 21 locs bij de DR terecht en 17 bij de DB; één machine overleefde de oorlog niet. In 1958 ging de eerste BR 80 bij de DB aan de kant, in 1964 de laatste. Negen locs werden door de Klöckner Werken, het latere Rohrkohle AG (RAG), overgenomen en bij diverse Duitse kolenmijnen ingezet. De in 1929 door Hohenzollern gebouwde 80 036 ging in 1960 bij de DB buiten dienst. In 1976 ging de RAG D-725 genummerde machine naar de VSM waar deze momenteel een grote revisie ondergaat. Van de BR 80 zijn zeven locs bewaard gebleven.

MODEL

Daar de BR 80 in de loop der jaren door Fleischmann, Kleinbahn, Märklin, Roco, Trix, Piko en Weinert in H0 is uitgebracht, kunnen we ons afvragen wat het ESU-model in die reeks kan betekenen. Het antwoord is duidelijk: ESU is er in geslaagd om de gedetailleerd uitgevoerde VSM-versie met alle technische mogelijkheden voor alle analoge en digitale systemen in het 1:87-schaalmodel om te zetten. De loc is stevig in een tussenframe verpakt en kan met de meegeleverde inbussleutel losgeschroefd worden. Ook zijn een pipet, een pincet en een uitvoerige handleiding bijgevoegd. De schakelaar voor de omzetting van tweerail naar drierail bevindt zich aan de onderzijde. Er zijn bijna dertig verschillende geluidsfuncties waarvan het aandrijfgeluid ook bij een analoge gelijkspanning



2.

weergegeven wordt. Het model is voorzien van een dynamische rookunit met zowel uitstroom uit de schoorsteen als uit de beide cilinders. De beide elektrische rangeerkoppelingen maken het rangeerwerk op de baan tot een genot.

CONSTRUCTIE

Het 114 mm lange model is grotendeels uit metaal opgebouwd wat het een hoog eigen gewicht geeft. De detaillering is tot in de kleinste details doorgevoerd. Alle leidingen zijn apart aangebracht. De zandleidingen lopen geheel vanaf de dom tot bij de metalen spaakwielen. De laatste as, waarvan één wiel een antislipband heeft, wordt door een diepliggende klokankermotor met vliegwiel aangedreven; de beide andere assen worden door koppelstangen meegenomen. De gehele schuifbeweging bestaat uit gegoten metalen onderdelen wat een langdurige bedrijfszekerheid garandeert. De goed gedimensioneerde overbrenging geeft een groot regelbereik. »

1. **De machinistenkant van de 80 036, alias VSM 4.**

2. **De vele leidingen en appendages zijn apart aangebracht.**

3. **Vooraanzicht met de relatief brede ketel.**

4. **Ook de buffers aan de achterzijde zijn wit omrand.**



3.



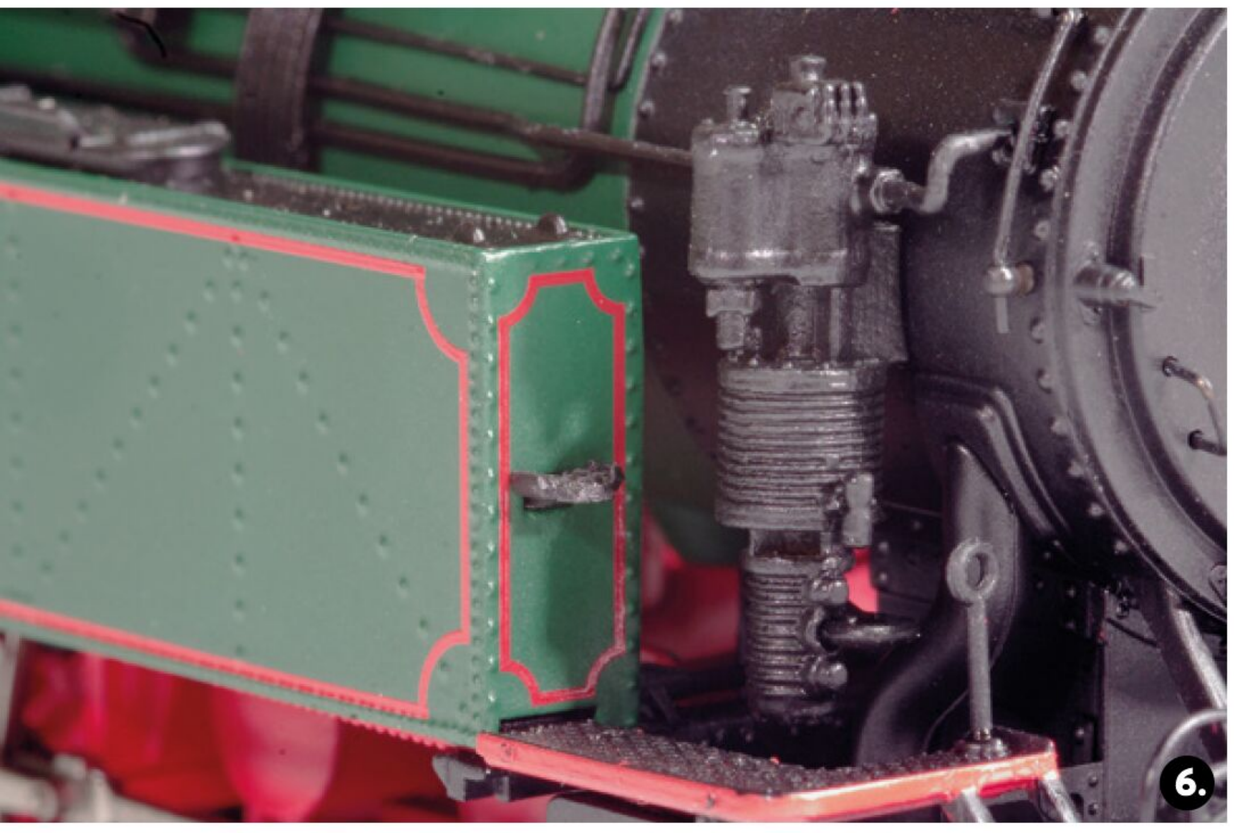
4.

TEKST & FOTO'S: ROB BLOM



5.

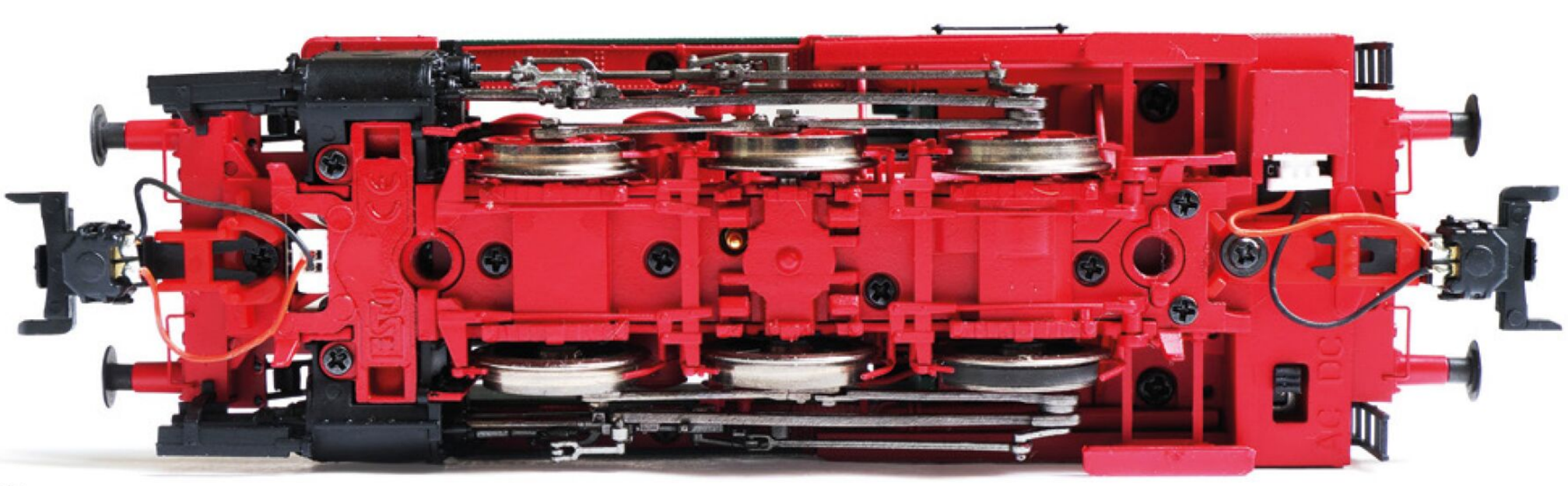
DYNAMISCHE ROOKSTOOT UIT SCHOORSTEEN EN CILINDERS



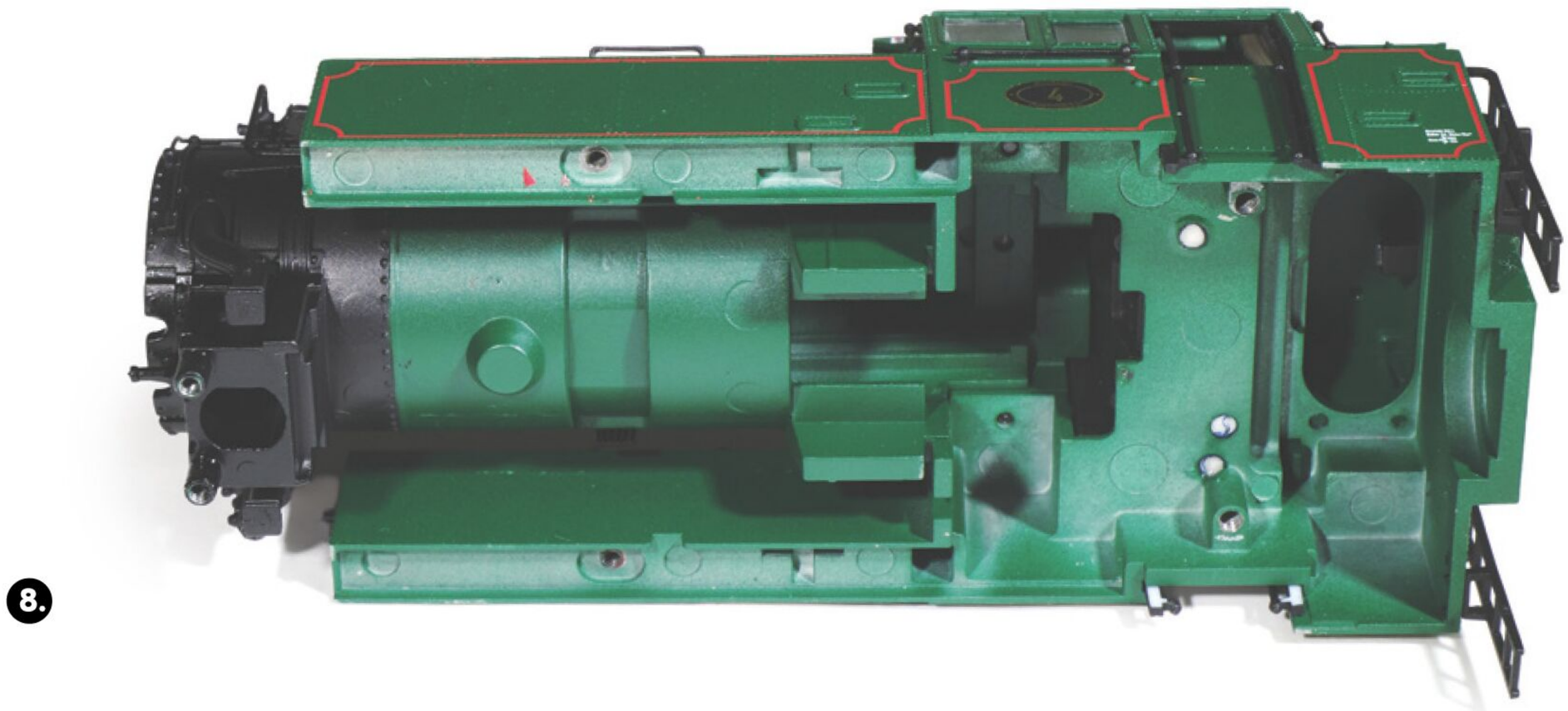
6.

MODULAIRE OPBOUW

Natuurlijk zijn we nieuwsgierig hoe ESU al deze functies in het model heeft ondergebracht. De uitvoerige handleiding beschrijft stapsgewijs hoe bijvoorbeeld de rookunit kan worden vervangen. Hiervoor is zowel geduld, een vaste hand als het nodige fijngereedschap onontbeerlijk. Na het losdraaien van enkele schroeven kunnen de schoorsteen en de rookkastdeur (!) worden gedemonteerd, de rookunit eruit geschoven en de metalen opbouw afgenomen. We nemen het petje af hoe deze loc geconstrueerd is. De rookunit is uitgerust met twee kleine klokankermotoren voor de stroming naar de cilinders en de schoorsteen. De elektronische besturing regelt de toevoer afhankelijk van de snelheid. Voor optimale zekerheid zijn alle contactpennen verguld.



7.



8.

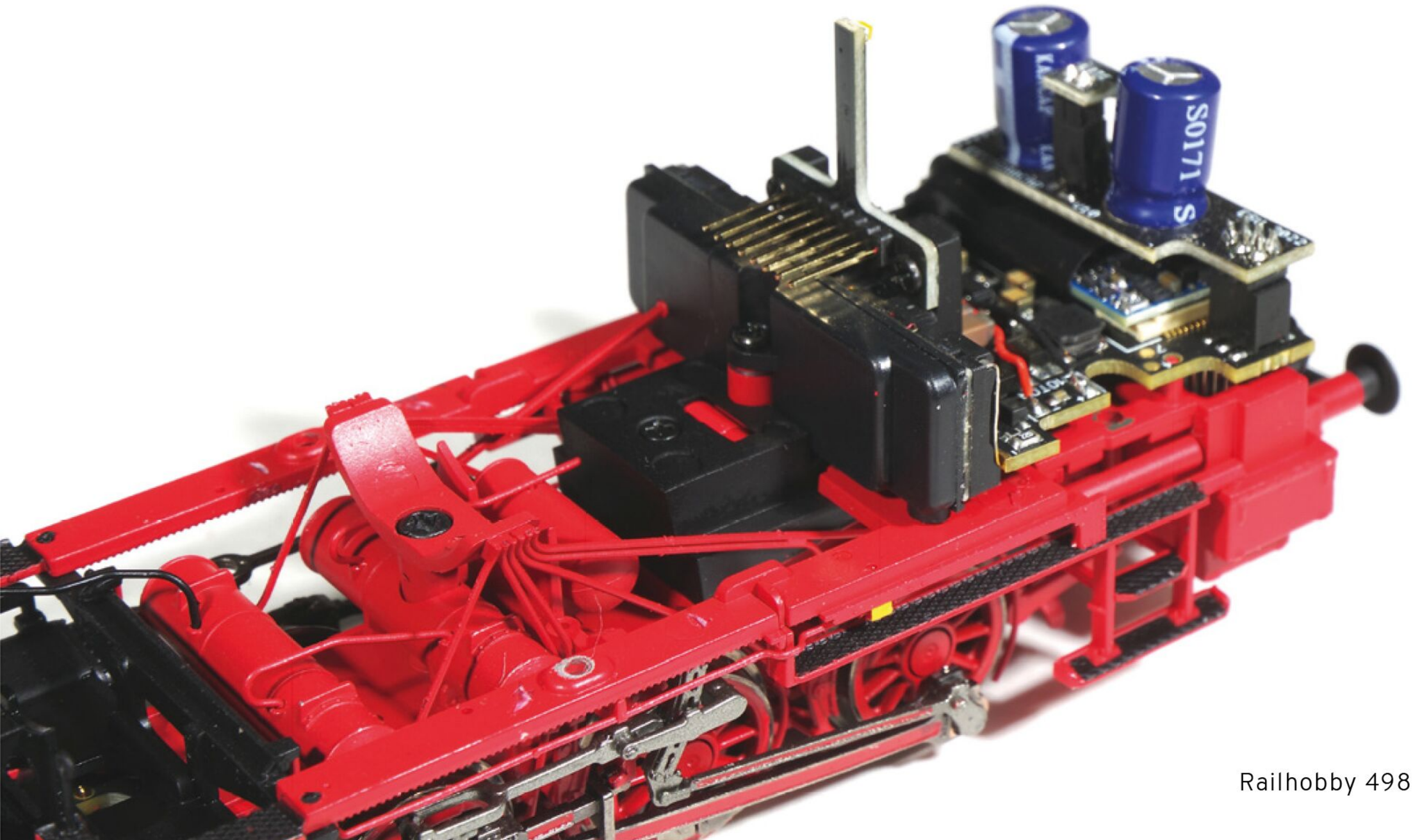
AFWERKING

Het model heeft een zijdematte finish die de aangebrachte details (klinknagels) zeer goed laat uitkomen. De rode sierlijsten, nummerplaat en de opschriften zijn fraai en scherp gestoken aangebracht. Voor de puristen worden in nieuwzilver geëtste nummerplaten als kers op de taart mee- »

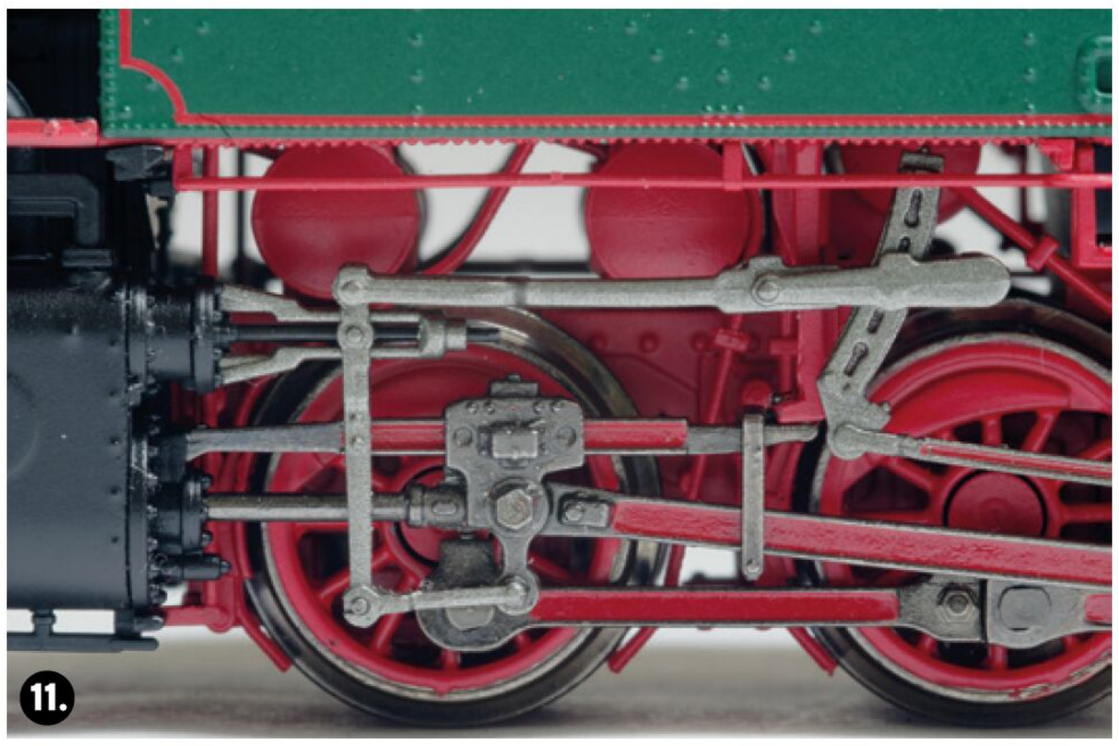


9.

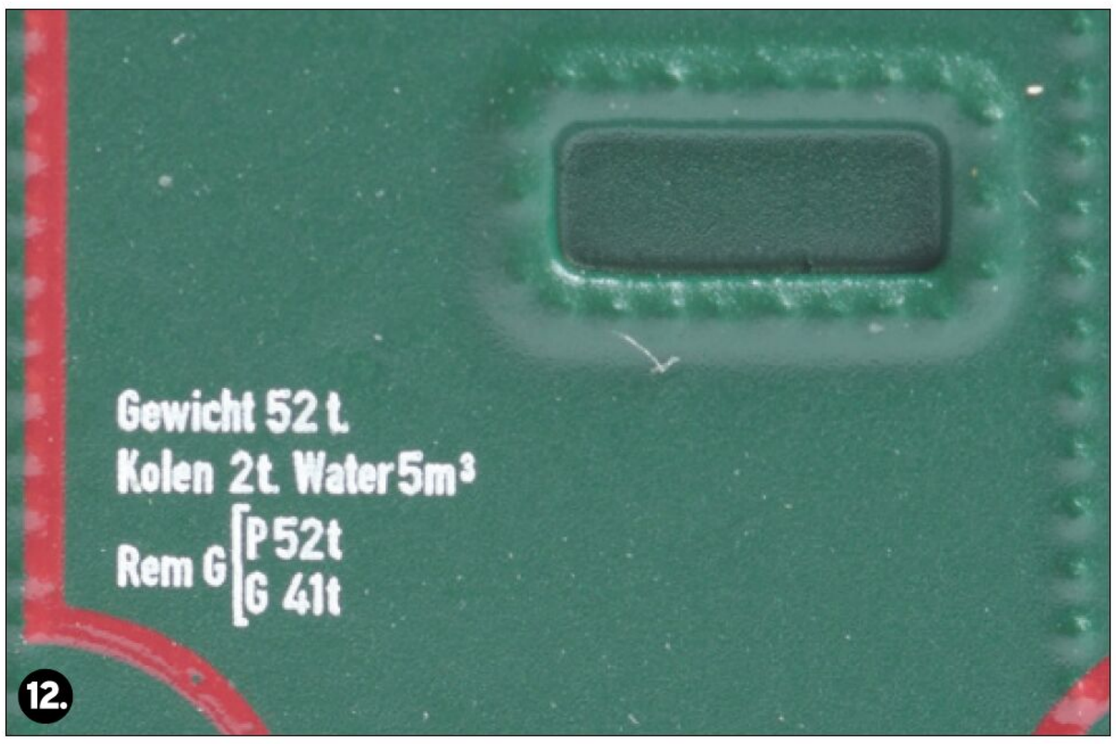
5. De rechterkant met de luchtpomp.
6. De tweetrapsluchtpomp in detail.
7. De onderzijde met de stoomuitstoot en de twee-rail/drierailschakelaar.
8. De geheel uit metaal bestaande opbouw.
9. De generator voor de elektrische verlichting.
10. Het onderstel met de zandleidingen en een deel van de elektronica.



10.



11.



12.



13.

geleverd. In de cabine zijn een machinist en stoker geplaatst. Het enig minpuntje is een rand die zichtbaar is nadat de schoorsteen is aangebracht. De rijeigenschappen zijn in één woord geweldig te noemen. Het model rijdt vrijwel geruisloos en heeft een groot regelbereik. De trekkracht is voldoende voor een aantal tweeassige rijtuigen. ESU heeft met dit model - geschikt voor zowel het twee- als drie-railsysteem - (artikelnummer 31658, € 499, tp. VI) zeker een wens van veel modelspoorliefhebbers vervuld. //

11. Detail van de uit metaal gegoten schuifbeweging.

12. Het model heeft ragfijne opschriften.

13. Detail van de rookkamer met schroefdraad voor de schoorsteen.

14. De dubbele rookgeneratorunit.

15. De rookgenerator heeft een eigen print.

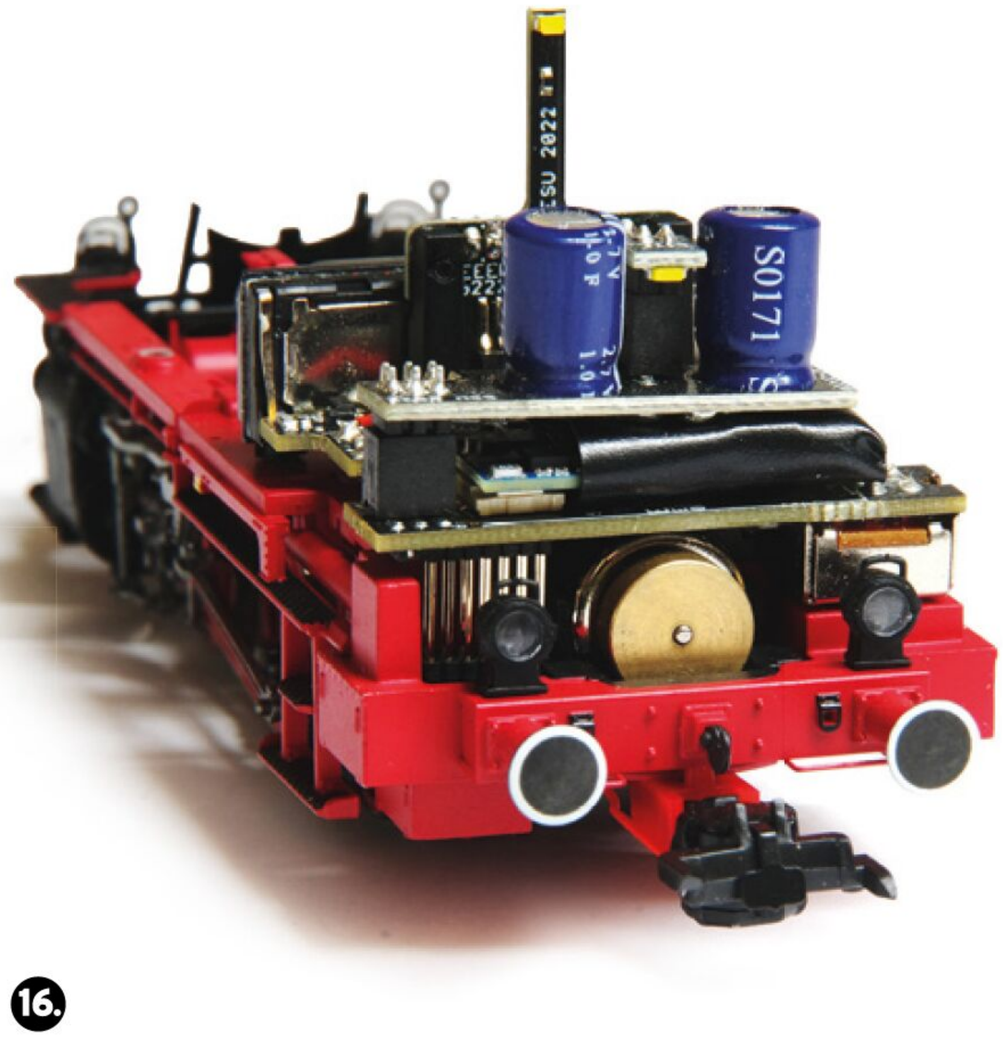
16. De achterzijde met de laag gelegen klokanker-motor met vliegwiel.



14.



15.



16.

Railhobby SPECIALS

Echte collectors items!

Heeft u alle Railhobby Projecten en Specials al in huis?



Goederen over het spoort
De beste artikelen over rolbokken, houtvervoer, VAM- overlaadstation en coils. Nieuw zijn de artikelen over laadkistenvervoer, de bouw van een werkende havenkraan en een Zagro WRG in H0.



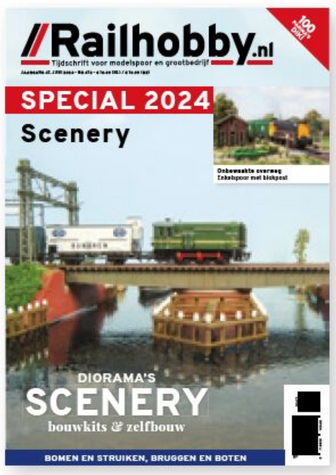
Noviteitenspecial 2024
Een alfabetisch overzicht van de nieuwe producten die in 2024 worden verwacht. Alle schalen komen aan bod.

Seinen & Seinhuizen
De beste artikelen over het maken van seinen en seinhuizen. Nieuw zijn de artikelen over de Koeienkop, kasten langs het spoor, het bouwen van een overwegboom met gordijn en seinhuis De Steeg-Rheden.

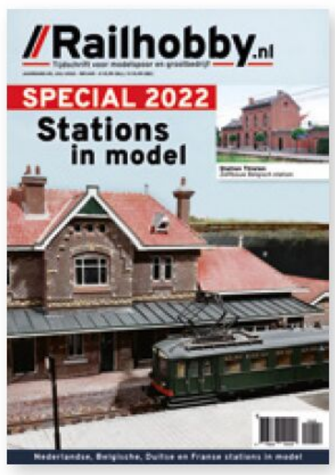


Baanplannen
In deze special vindt u baanplannen naar Nederlands, Duits, Belgisch, Frans, Zwitsers, Oostenrijks en Amerikaans voorbeeld.





Scenery
In deze special gaan we aan de slag met het maken van bruggen, bergen, bomen en struiken. Nieuw zijn de artikelen over de bouw van een parlevinker en Nederlandse vegetatie.



Stations in model
In deze special vindt u de beste artikelen over de bouw van stations. Van bouwkits in karton en kunststof tot complete zelfbouw.

Bestel op Railhobby.nl/shop
of vul onderstaande bon in.

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

OP = OP

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 495 - Goederen over het spoor € 10,99
- ◯ Railhobby 484 - Seinen & Seinhuizen voor € 10,99
- ◯ Railhobby 473 - Scenery voor € 10,99
- ◯ Railhobby 469 - Noviteitenspecial 2024 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99
- ◯ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ◯ Ik wil de Railhobby 500-lezer bestellen voor de introductieprijs van € 13,99.

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ Handtekening: _____

RH498

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 4,95). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én twee of meer nieuw(e) artikel(en).

Railinfo

SPOORNIEUWS UIT NEDERLAND, HET BUITENLAND EN BERICHTEN VAN MUSEUMBEDRIJVEN.



Bestaande uit de speciaal bestickerde locs 193 348 en 347 en een reeks lege schuifwandwagens passeert de ATO-testtrein op de Betuweroute bij Vuren, 29 juli. (foto Sander Broerse)

ATO-testtrein onderweg

Sinds begin dit jaar worden op de Betuweroute testritten gehouden die het in de toekomst mogelijk moeten maken om zonder machinist te rijden. Twee modi worden gelijktijdig getest: ATO (Automatic Train Operation) en RTO (Remote Train Operation). In het geval van Automatic Train Operation, waarbij momenteel automatiseringsniveau GoA2 getest wordt, voert de computer in de loc alle handelingen uit die nu nog door een machinist worden verricht, zoals optrekken, remmen en tot stilstand komen. De machinist krijgt dan de rol van toezichthouder, maar blijft wel verantwoordelijk. Niveau GoA4 wordt tegelijkertijd getest en is het hoogst mogelijke automatiseringsniveau dat bij RTO beschikbaar is. Dit gaat nog een stap verder, omdat een trein dan volledig autonoom kan rijden en het toezicht vanaf een locatie elders plaats kan vinden. Voor het zover is, dienen nog heel wat (reglementaire) hobbels genomen te worden. DB Cargo heeft twee Vectrons, de 193 347 en 348, voor lange tijd aan het testprogramma verhuurd. Ze zijn daartoe aangepast met onder andere een nieuwe computer, extra beeldschermen en camera's in de cabine. In eerste instantie werden vooral losse loc-ritten gereden, maar vanaf de zomer wordt ook met wagens getest. De testritten vinden nagenoeg dagelijks tussen Kijfhoek en Valburg plaats; in latere delen van het testprogramma wordt ook buiten dit zogenoemde 'A15-tracé' getest, zoals op de Havenspoorlijn.-SB

Drukte in Almelo

Door de lage waterstanden van afgelopen zomer kon de scheepvaart niet meer voldoen aan de vervoersvraag van Van Merksteijn Steel Group. Het in Almelo gevestigde bedrijf laat rollen walsdraad aanvoeren en verwerkt deze tot staven en wapeningsproducten. Van Merksteijn is via het Twentekanaal aangesloten op de waterwegen, maar is ook al ruim dertig jaar per spoor via raccordement Almelo Bedrijvenpark bereikbaar. Het bedrijf is in de afgelopen jaren bij laagwater vaker teruggevallen op het spoorvervoer en deed dat dit jaar opnieuw. Ditmaal werd een intensieve vervoersstroom opgestart door RFO, die het bedrijf meerdere keren per week bediende. Soms werden twee treinen op een dag behandeld. Bij aanvang van het vervoer werd in de nacht van vrijdag 14 augustus Bakkie 692 overgebracht naar Almelo. De loc reed zelfstandig over het hoofdrailnet. Met een maximumsnelheid van circa 32 km/h zal die rit geen snelheidsrecord hebben opgeleverd. In de weken erna kon het Bakkie het plaatsen en uithalen van de wagens op het industrieterrein verzorgen. Ook was de loc druk met het uitwisselen van wagens tussen station Almelo en Almelo Bedrijvenpark. Zelfs het niet actief gebruikte raccordement Almelo Dollegoor zag enige activiteiten, doordat daar defecte en lege wagens van het vervoer werden gestald.-MvR »

INZET BAKKIE IN ALMELO BEDRIJVENPARK



RFO 692 is zojuist omgelopen op het emplacement van Almelo Bedrijvenpark en zal de beladen wagenset niet veel later richting Van Merksteijn duwen, 16 augustus. (foto Myron van Ruijven)



De SNCF 67576 vertrekt op de vroege ochtend van 2 juli uit Schirmeck met trein 831809 uit Saâles naar Straatsburg. (foto Marcel van Eupen)

SNCF-diesellocomotieven rond Straatsburg

In een tijd waarin getrokken reizigerstreinen bijna de status van een bedreigde diersoort hebben, is het positief om te melden dat er rond Straatsburg nog steeds behoorlijk wat getrokken treinen aan te treffen zijn. Zo rijden in de spits twee fraaie oude diesels type BB 67400 met rijtuigen naar Straatsburg. Al jaren staan deze spitsversterkers op de planning om vervangen te worden door treinstellen, maar problemen met de instroom zorgen keer op keer voor uitstel. Tot 4 juli werden de machines ingezet waarna de lijn is dicht gegaan voor werkzaamheden tijdens de schoolvakanties. De planning is dat de getrokken treinen nog tot de zomer van 2028 zullen rijden. De twee spitstreinen rijden ongeveer een half uur na elkaar. Het betreft de 831809 (Saâles - Straatsburg) en 831811 (St-Dié-des-Vosges - Straatsburg). De locomotief aan de Straatsburgse kant. Wie toch in de buurt is kan daarna meteen doorstreken naar de lijn Sélestat - Straatsburg. Daar rijden zowel intercity's met een SNCF BB 26000 als tractie, en stoptreinen met een BB 22200, deze laatste beginnen in Sélestat. Beide treinen rijden met de locomotieven aan de noordkant. Tijden, maar ook de tractie, kan bekeken worden op de site van de SNCF https://www.sncf-connect.com/nl-nl. Handig, want tijdens de hittegolf werden de stalen rijtuigen zonder airco uit de planning gehaald en alsnog vervangen door treinstellen. Op het moment van schrijven zijn er nog vier rijvaardige BB 67000-machines actief in Strasbourg. De 67464 en 67576 in En Voyage kleurstelling als ook de 67511 en 67515 in donkerblauwe kleurstelling.-MvE

Treinen richting Straatsburg (locomotief standaard voorop)

Nummer	Ledig mat	TER 831809	TER 831811	TER 831843	TER 831845
Rijdag	Di - za	Ma-vr	Ma-vr	Za	Za
Saint-Dié-des-Vosges	+- 05:00		06:11	06:11	-
Saales	+- 05:20	06:11	06:41	06:35	07:25
Straatsburg		07:32	08:02	07:51	08:46

Treinen uit Straatsburg (locomotief standaard achterop)

Nummer	TER 831816	TER 831824	TER 831855	Ledig materieelrit
Rijdag	Ma-vr	Ma-vr	Zo	Zo
Straatsburg	17:01	20:04	17:14	15:30
Saales	18:27	21:24	18:35	
Saint-Dié-des-Vosges	18:50	21:46	-	16:50



DBC 189 066 is onderweg met de aanvoertrein naar Onnen en passeert Zenderen, 22 augustus. (foto Myron van Ruijven)

Containers voor de Eemshaven

In de aanvoertrein van DB Cargo tussen Duitsland en Onnen rijden geregeld gele containers mee. Deze containers worden ingezet voor het vervoer van verontreinigde grond en ander afvalmateriaal uit Ierland. Het materiaal is afkomstig van het voormalige Roche Manufacturing Plant in Clarecastle. Dit farmaceutische bedrijf beëindigde hier in 2019 de productie, waarna een omvangrijk programma voor ontmanteling en bodemsanering werd gestart. Het uit de bodem en voormalige stortplaats afkomstige materiaal wordt in afgesloten, speciaal daarvoor bestemde containers afgevoerd. Per schip worden deze vanuit de haven van Foynes naar de Eemshaven gebracht, waar ze worden overgeslagen voor verdere verwerking. In 2025 verleende de provincie Groningen een vergunning voor de overslag van de containers. Voor bepaalde partijen is thermische verwerking bij Theo Pouw in de Eemshaven voorzien. Een deel van de containers wordt vanuit de Eemshaven echter per spoor verder afgevoerd. DB Cargo brengt de beladen wagens met een 6400 vanuit de Eemshaven naar Onnen. Vanuit Onnen worden de wagens opgenomen in de afvoertrein richting Duitsland.-MvR

European Vision Rail

Op 7 juli 2026 reed de eerste trein van European Vision Rail Netherlands, een nieuwe bedrijfstak die is ontstaan vanuit de Duitse onderneming European Vision Rail GmbH. Op 13 augustus begon het bedrijf met een nieuwe vervoersstroom door de BLG-autotrein naar PON over te nemen van Rail Force One. Voor de laatste kilometers naar Leusden wordt de Strukton 704 gehuurd. De voormalige, kleine NS-loc is een opvallende verschijning voor de lange autotrein. De eerste dag van het vervoer verliep echter niet geheel probleemloos. De lege retourtrein kwam vlak voor het bereiken van Amersfoort Centraal in de problemen. Door een storing aan de locomotief kwam de trein tot stilstand, waarbij diverse overwegen bezet bleven. Het incident haalde daardoor ook het lokale nieuws. Tijdens de daaropvolgende ritten was de tweeassige locomotief opnieuw voor de autotrein te zien. Deze ritten leken probleemloos te zijn verlopen. EVR heeft de ambitie om verder te groeien en een grotere rol te spelen binnen het Europese spoorvervoer.-MvR »



De Strukton 704 komt aan bij de overweg voor het emplacement van PON, 25 augustus. (foto Myron van Ruijven)



ICE 3neo 8021 op de spoordijk bij Nieuw Millingen als ICE 143 van Amsterdam C naar Berlijn Ostbahnhof, 19 maart 2026. (foto Harold van der Meer)

ICE Berlijn gaat over Hamburg rijden

Met ingang van 2 oktober zal de ICE Amsterdam - Berlijn door werkzaamheden aan de spoorlijn Hannover - Berlijn over Hamburg gaan rijden. Als gevolg daarvan zal de reistijd een uur langer worden en gaat het aantal retourritten van vijf naar vier. Tot 13 december zullen de Hamburgse stations Harburg en Bergedorf worden aangedaan, daarna alleen Hamburg Hauptbahnhof (Hbf). Vanaf 13 december zal ook in Bremen Hbf worden gestopt en neemt de reistijd met nog eens een uur toe. Met de stopplaatsen wordt een wens die al langer bij NS International was vervuld. Een rechtstreekse trein (drie keer per dag) vanuit Amsterdam naar Hannover komt er vanaf 2 oktober ook, maar dat is dan ook het eindpunt. De treinen worden gereden met de ICE 3neo.-HvdM

Meer Stadler-nieuws

Omvangrijke en langdurige testen in België hebben er op 10 juli dit jaar toe geleid dat de Euro6000 bij onze zuiderburen is toegelaten. Voor Luxemburg was dat sinds november vorig jaar al het geval.



De voor Iberisch breedspoor gebouwde Euro6000 256 206 van Medway rijdt op 19 mei 2025 met een coiltrein door het station van Ablaña (Spanje). (foto Harold van der Meer)

Het kleine broertje van de Euro9000 kan daarmee van Spanje tot België ingezet worden. De toelating tot Portugal laat nog immer op zich wachten. Alpha Trains heeft inmiddels de order van 67 Euro6000'en met 25 stuks uitgebreid, in zowel de breedspoor- als normaalspoorversie. Van de eerste 67 zijn er al 45 geleverd, het merendeel voor het Iberisch breedspoor. De eerste loc van de nieuwe bestelling zal naar verwachting in 2028 de fabriek in Valencia verlaten. Van de uitstaande orders in Spanje is de eerste breedspoor Euro9000 voor LTG Cargo (Litouwen) uit een order van zeventien stuks in aanbouw. Leasemaatschappij ELP heeft verder een extra order van twintig EuroDuals bij Stadler ingediend, waarmee het totaal voor het aan de locomotiefbouwer gerelateerde bedrijf op 104 komt.-HvdM



Railtraxx 266 024 wacht met negen wagens aluminiumoxide op de aansluiting van HES in de Botlek, 28 juli. (foto Sander Broerse)

ALUMINIUMOXIDE VAN BOTLEK NAAR FRANKRIJK

Railtraxx in haven Rotterdam actief

Na een lange periode van voorbereiding begon in juli het vervoer van aluminiumoxide tussen de Rotterdamse Botlek en het Franse La Bâthie. Per keer wordt een korte set wagens, een stuk of tien silowagens, opgehaald en naar Antwerpen Noord gereden. Daar gaan ze over op een bonte trein van Hexafret, het voormalige SNCF Fret, richting Frankrijk.
In La Bâthie wordt de lading via een silo op een openbare laad- en losweg gelost en per vrachtwagen naar de fabriek van Alteo Fused Alumina vervoerd. Het is een vrij bijzondere fabriek: ze maakt wit gesmolten aluminiumoxide (white fused alumina, corindon blanc). Daarvoor wordt aluminiumoxide (alumina, Al_2O_3) als grondstof aangevoerd en in elektrische ovens bij circa 2050°C gesmolten. De productie ligt rond 30.000 ton per jaar. Geheel in stijl is dat Railtraxx, als dochterbedrijf in de SNCF-groep, het traject tussen Antwerpen en Rotterdam voor haar rekening neemt. Het is voor het eerst dat de Belgische vervoerder in de Rotterdamse haven actief is; in Moerdijk is het bedrijf al langer actief in het bonte vervoer. Daar worden bij Stolthaven wagens voor eveneens bestemmingen in Frankrijk opgehaald, vaak enkele ketelwagens per week.-SB »



De ondersteunende treinstellen Blauwnet 7309 + 7305 rollen op 29 augustus station Ede-Wageningen binnen. (foto's Harold van der Meer)

RRReis-versterkers op de Kippenlijn

Traditioneel is de laatst week van augustus de Heideweek in Ede. Het sinds 1935 georganiseerde evenement trekt steeds meer bezoekers die afkomen op concerten, wandel- en hartloop-runs en diverse markten en een heuse Beachparty. De laatste vrijdag en zaterdag van augustus wordt ook de Oud Lunterse Dag gehouden, waarbij de hele omge-ving gehuld in boerenkiel met rode sjaal, klossend op houten klompen het dorp samen met duizenden anderen onder de voet dreigt te lopen. Om de grote mensenmassa zoveel mogelijk met het openbaar vervoer naar de diverse locaties te kunnen transporteren, heeft Keolis/RRReis de treinen Amers-foort - Ede-Wageningen op zaterdag 29 augustus verlengd met een extra treinstel. De krapte aan eigen materieel van de Kippen-lijn (een Protos defect en de andere in revisie) noopte Keolis er toe om van Blauwnet twee Flirt-treinstellen uit Zwolle over te laten komen. In de nacht van 28 augustus ging ook nog een eigen Flirt (5308) defect, waar-door de treinen als volgt werden samengesteld: een dienst met Flirt 5039, dienst met Protos 5031 + 5033 en dienst drie met Blauwnet 7305 + 7309.-HvdM



Het stationsbord van Ede-Wageningen achter het Blauwnet-materieel Flirt3 7309 + 7305 op 29 augustus.



De ondersteunende treinstellen Blauwnet 7309 + 7305 op de landelijk gelegen Kippenlijn hebben net Lunteren verlaten onderweg naar Amersfoort, 29 augustus.

Stadler zoekt de koude op

Met een opdracht van het Canadese Via Rail voor 45 hybride enkelcabinelocomotieven gaat Stadler temperaturen tot -50 °C trotseren. De machines die vooral bestaan uit bestaande componenten uit de succesvolle Euro-familie, worden dieselelektrisch aangedreven met ondersteuning van accu's. Door deze ondersteuning wordt bespaard op brandstof en zal het milieu minder belast worden. Het gecombineerde vermogen van 4 MW is goed voor een aanzetkracht van 350 kN en een maximumsnelheid van 160 km/h. Ook aan afvoer is al gedacht: de locs zijn voor 92% recyclebaar en de accupakketten worden ontworpen voor een zogenaamd second life-concept. Stadler Rail levert naast de locomotieven ook twintig jaar technische ondersteuning en onderdelen.-HvdM



Impressie van de nieuwe serie 2500 voor Via Rail Canada. (afbeelding Stadler Rail)

European Sleeper naar Malmö

Het in 2021 opgerichte spoorwegbedrijf European Sleeper (ES) heeft als doelstelling om reizigers met nachttreinen duurzaam en comfortabel op hun bestemming te brengen. De eerste officiële rit vond plaats op 25 mei 2023 vanuit de Duitse hoofdstad Berlijn. Sindsdien zijn er treindiensten Parijs - Brussel - Hamburg - Berlijn (3x per week), Brussel - Amsterdam - Berlijn - Praag (3x per week) en vanaf 9 september Brussel - Keulen - Milaan. Het vervoer vindt plaats met couchette- en slaaprijtuigen, maar ook gewone zitplaatsen zijn te boeken. In de toekomst wil het bedrijf ook luxere slaapplekken met een tweepersoonsbed en eigen badkamer aanbieden. In samenwerking met RDC wil ES vanaf april 2028 een nieuwe verbinding Brussel - Kopenhagen - Malmö starten. In Nederland zijn opstapplaatsen in Roosendaal, Rotterdam C, Den Haag HS, Amsterdam C, Amersfoort en Deventer voorzien. Vertrek en aankomst zal voor beide eindpunten 19.00 uur respectievelijk 10.00 uur zijn. In Malmö vertrekken meerdere treinen per dag naar andere grote Scandinavische steden zoals Stockholm en Göteborg. In 2022 werd door European Sleeper bij de ACM ook een aanvraag ingediend voor een nachttrein Amsterdam - Barcelona. Of die er vanaf 2028 ook gaat komen is nog niet met zekerheid te zeggen.-HvdM //



European sleeper Berlijn - Brussel met Railpool lok 186 182 passeert over enkele ogenblikken de Moerdijkbrug, 31 augustus. (foto Charles van Langeveld)

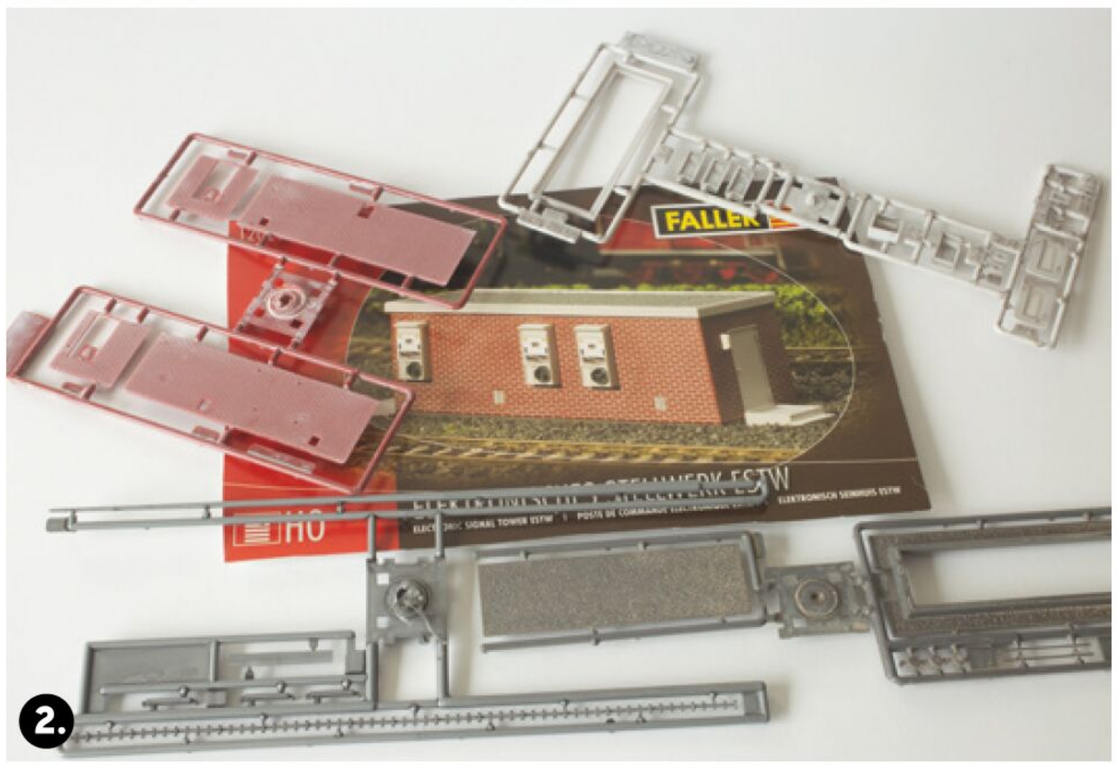
1.

Elektronisch seinhuis

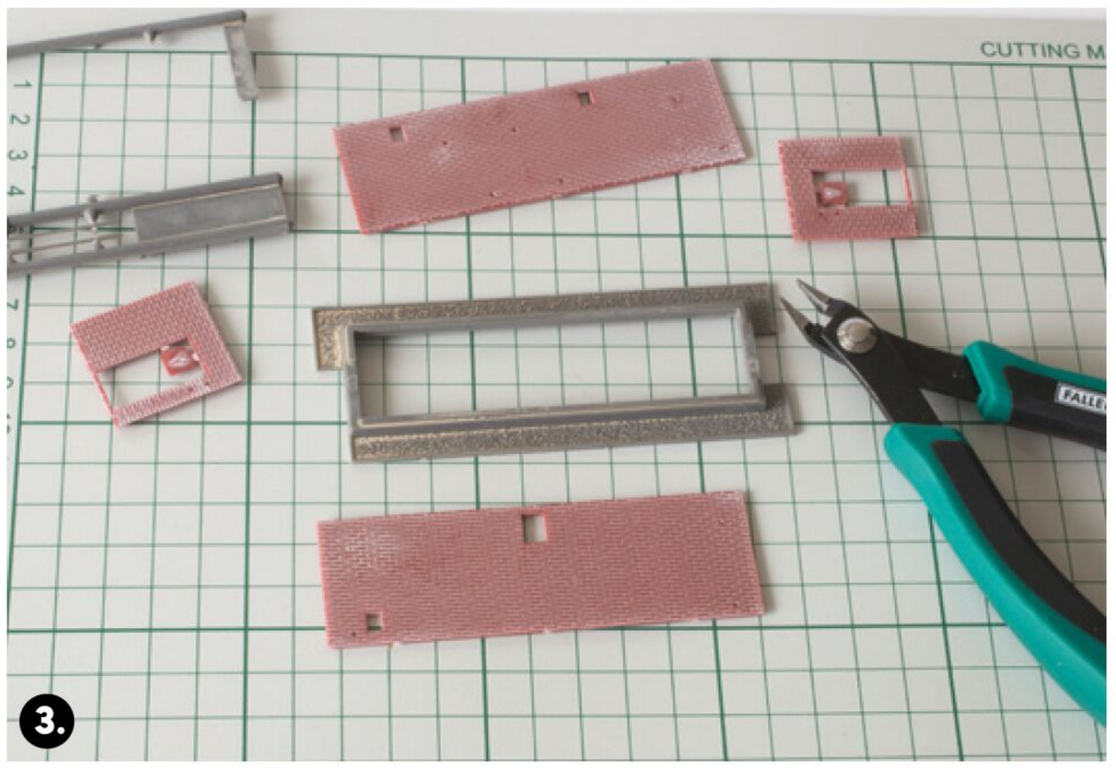
SIMPELE BOUWKIT MAAKT EMPLACEMENT COMPLEET

Een moderne spoorlijn kan niet zonder gebouwen waar de techniek voor de beveiliging van het baanvak of emplacement is ondergebracht. Dat geldt ook voor de modelbaan. Faller heeft hiervoor een eenvoudige bouwkit in het assortiment.

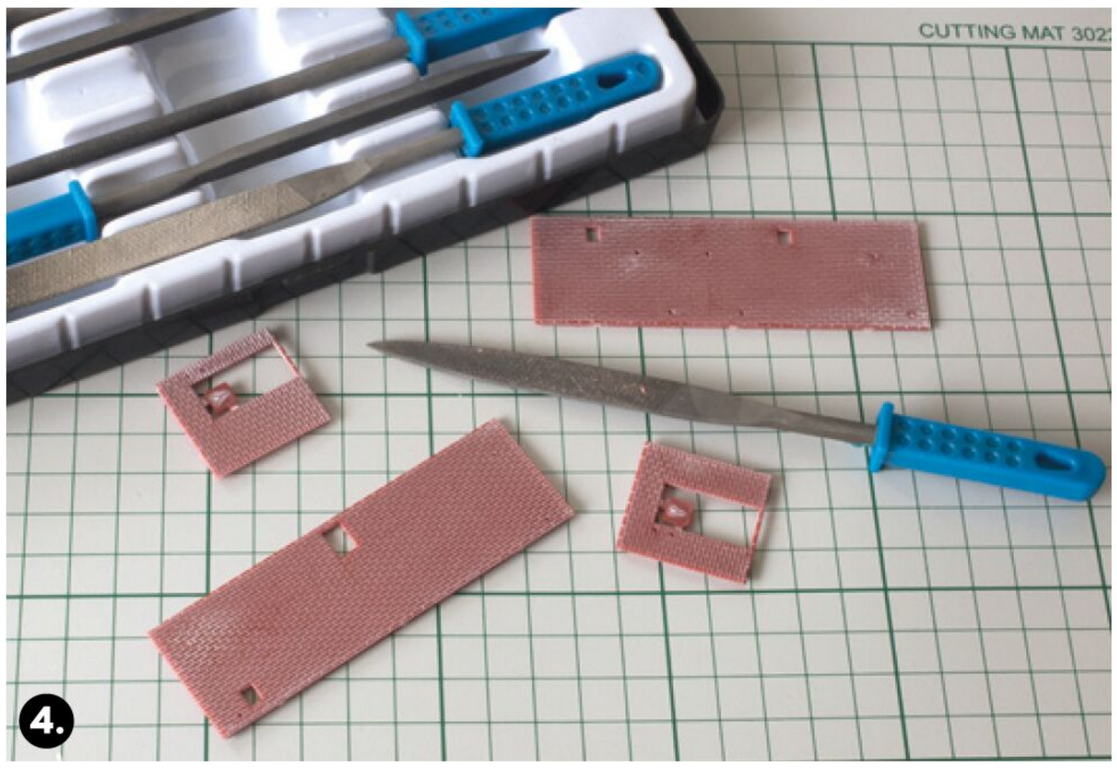
Het elektronische seinhuis in H0 van Faller bestaat uit slechts 32 bouwdelen die in drie kleuren zijn uitgevoerd (artikelnummer 120215, € 25,49, tijdperk VI) en zou in enkele uren opgeleverd moeten kunnen worden. Reserveer voor het in metselsteen opgetrokken gebouw een perceel van 12 x 4 cm. De hoogte komt op 3,8 cm, die van het bovengrondse deel van de meegeleverde signaalmast op 24 cm. Het seinhuis in rode metselsteen is door Faller vervangen door een identieke versie, nu uitgevoerd in lichtgele metselsteen (artikel 120104). De in kunststof uitgevoerde bouwdelen zijn met de zijkniptang van Faller (170688, € 14,49) gemakkelijk uit de gietbomen los te maken. De aanhechtpunten lopen we met een sleutelvijl na; de te verwijderen gietresten meten een fractie van een millimeter.



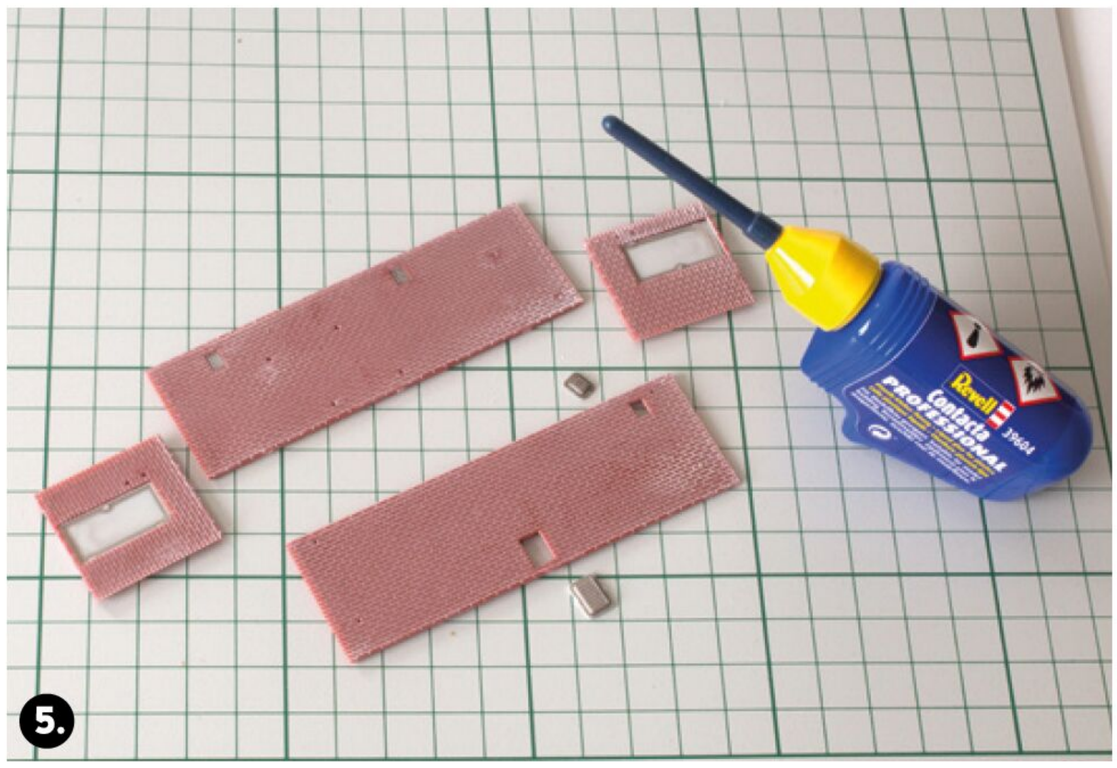
2.



3.



4.



5.

Bij een seinhuis vermoed je dat er mensen werken die aan de knoppen zitten of in elk geval naar de vele beeldschermen kijken. In dit raamloze gebouw werkt niemand, behalve zo af en toe een storingsmonteur.

WEATHERING

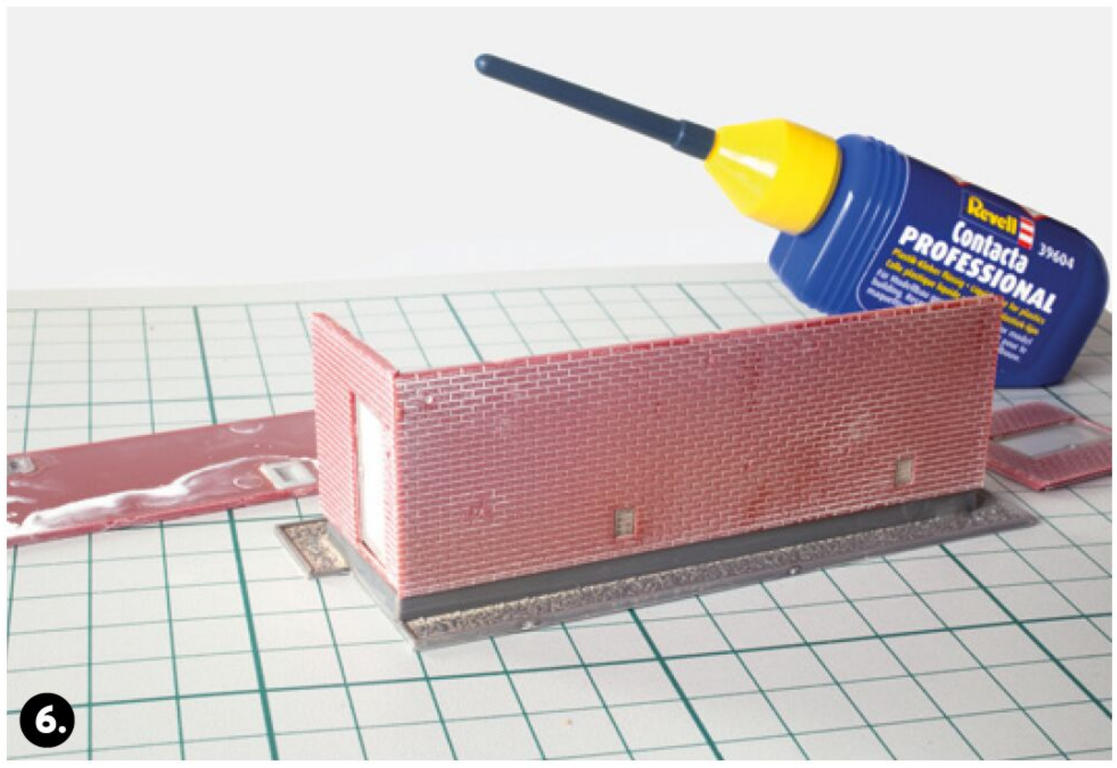
Een prettige bijkomstigheid is dat de gevels, deuren, roosters en apparatenkasten af fabriek al enigszins zijn geweatherd waardoor de plasticglans is verdwenen. Het metselwerk is bovendien met lichtgrijs gevoegd, dat scheelt het zelf schilderen. Nadat de beide deuren in de kopgevels zijn geplaatst en de vier ventilatieroosters in de blinde lange gevels, kunnen de wanden op de fundering worden vastgezet. Door de verhoogde rand op de bodemplaat gaat het haaks plaatsen moeiteloos. Als het laatste geveldeel is gefixeerd, knippen we de dakdelen uit de gietmal. Die bestaan uit een rechthoekige daklijst waarin het licht vervuilde dak met grindimitatie wordt gelegd. De passing laat ook hier niets te wensen over. Bij beide stalen toegangsdeuren komt een klein bordes met trede. In de uitsparing voor de deur van beide bordessen past een deco als imitatie van een rooster. De bordessen zal ik later met een wash met grijs en donkergroen nog wat verder vervuilen. De deuren worden voorzien van een sticker met verboden toegang. De drie apparaatkasten die aan de gevel komen te hangen bestaan elk uit drie delen. Op de kast komt onderaan een ventilator en op het rechte vlak een gestanste zelfklevende deco. Een pincet komt hier goed van pas. Het positioneren van de kasten gaat door de minuscule pen-gatverbinding gemakkelijk, let op dat er geen lijm op de bakstenen wand komt. De niet-functionele lichtarmaturen en regenpijpen maken het seinhuis compleet.

ZENDMAST

Langs de hoge zendmast wordt met weinig lijm een bijna tot de top reikende ladder gezet. Minuscule noppen houden de ladder vrij van de mast en passen in de daartoe aangebrachte uitsparingen. Let wel dat de opstaande randen van de treden naar boven wijzen. Een gebogen plaat onderaan de mast voorkomt dat onbevoegden in de mast van het uitzicht willen »

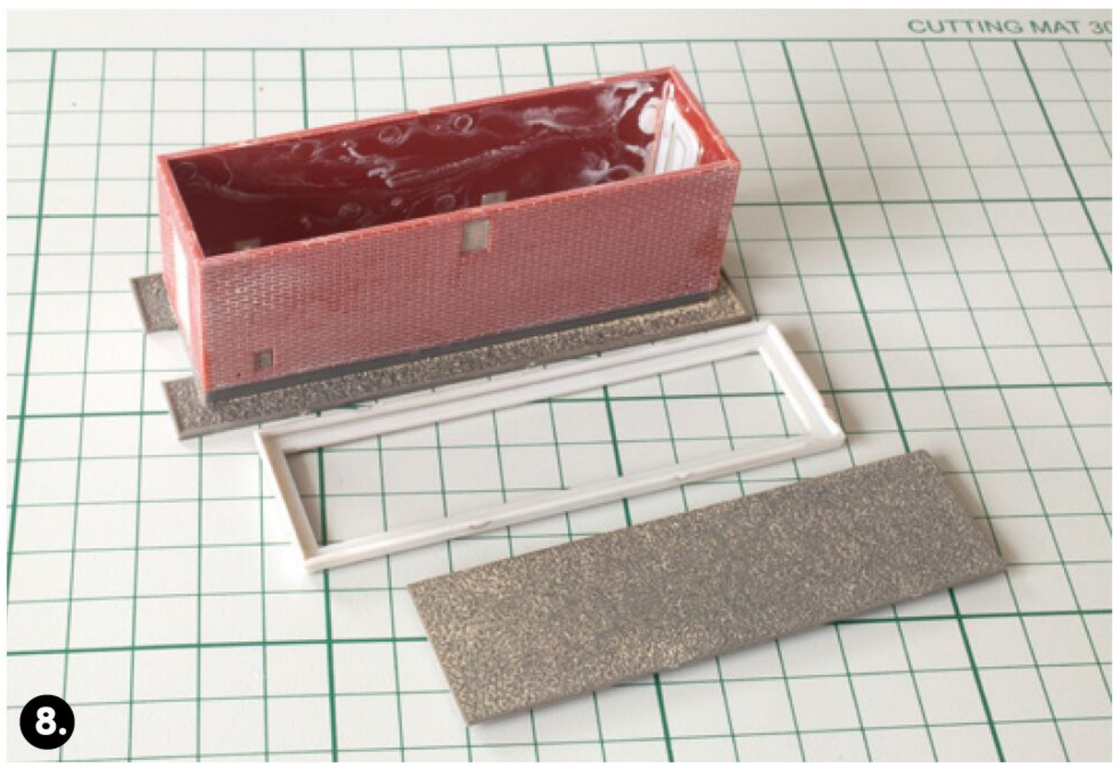
1. **Door de geringe breedte zal het seinhuis op de meeste emplacementen kunnen worden geplaatst.**
2. **De gietdelen van het seinhuis en de seinmast.**
3. **De bouwdelen worden met een zijkniptang uit de gietmal geknipt.**
4. **Met een sleutelvijl zijn de kleine aanhechtingspunten snel verwijderd.**
5. **De deuren en enkele ventilatieroosters zijn geplaatst.**

TEKST & FOTO'S: DOLF HEIBLOEM

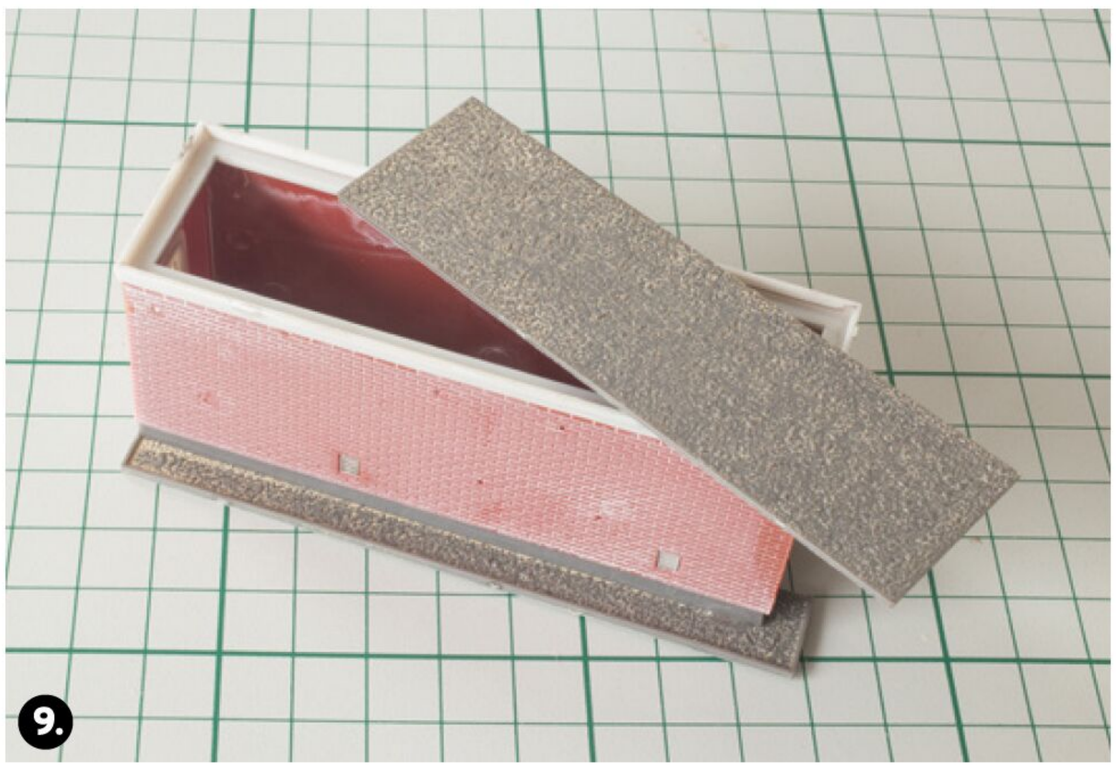


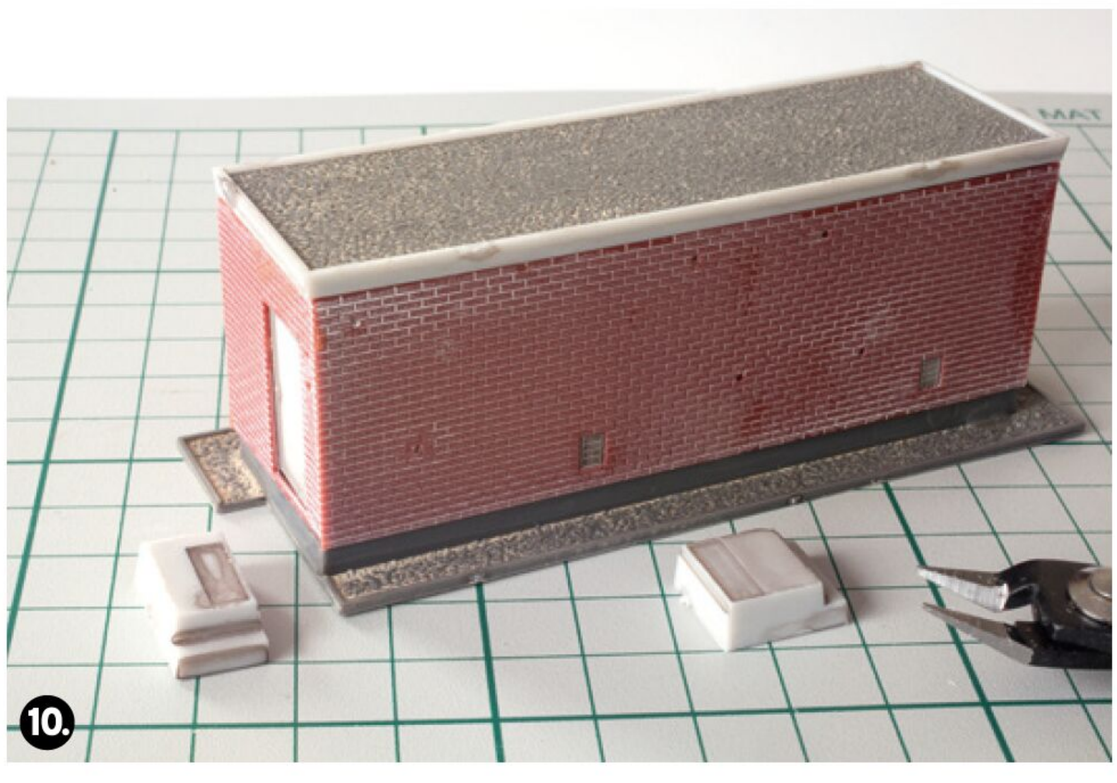
6.


7.



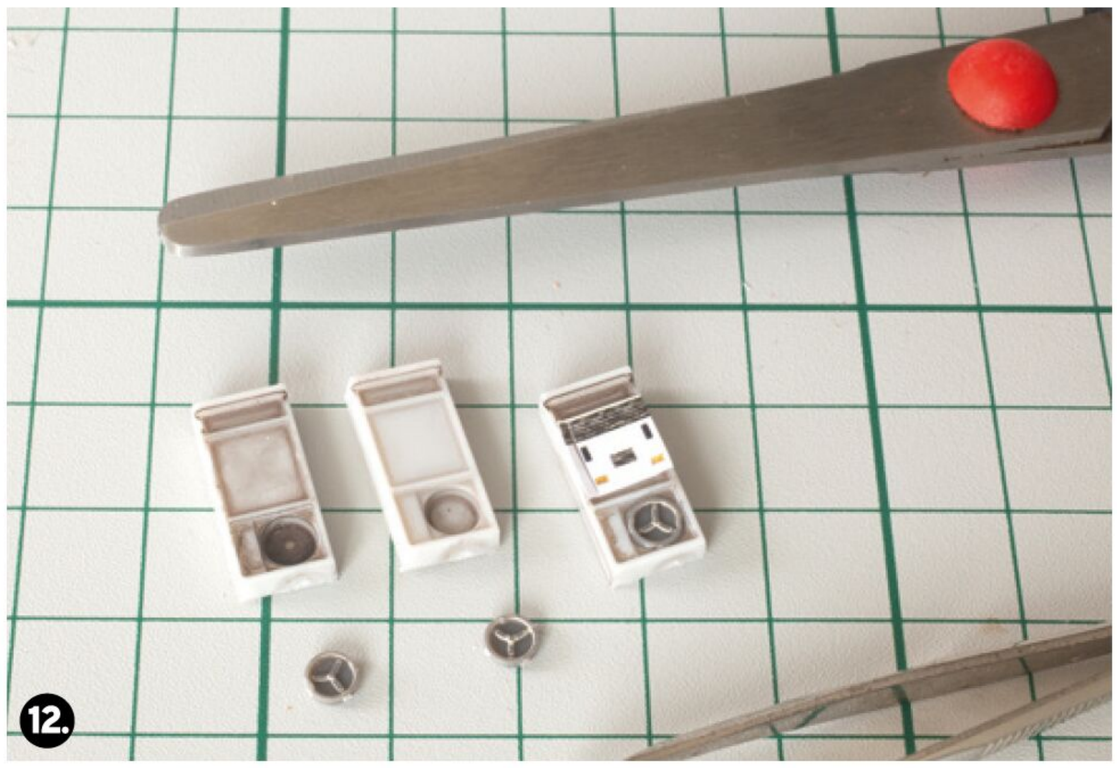
8.


9.

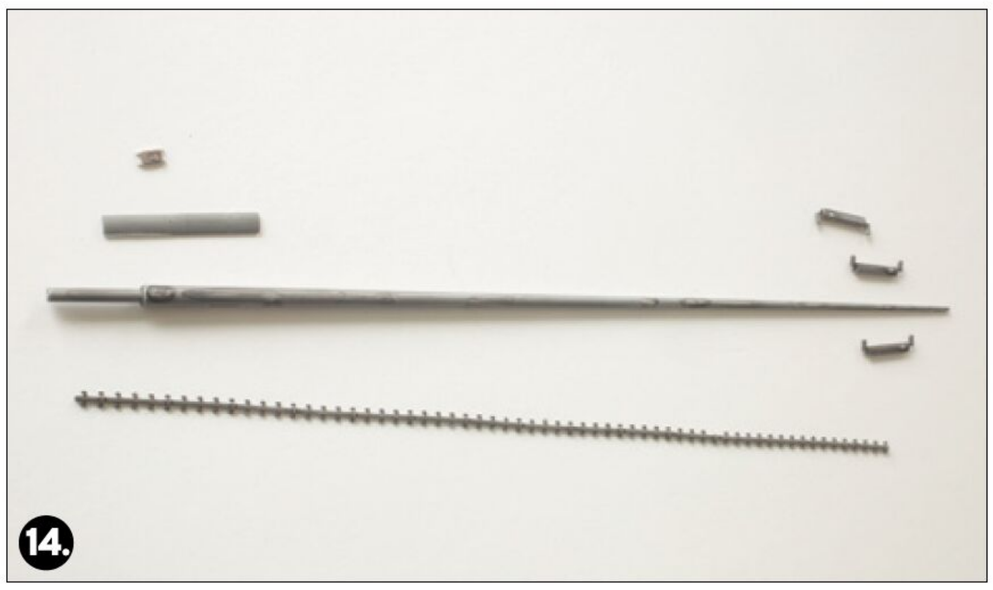

10.



11.


12.


13.



14.



15.

genieten (of daar een goed fotostandpunt denken te vinden; wellicht iets voor een ludieke scène?). Boven in de mast worden naar drie kanten uitstralende langwerpige zendarmaturen vastgezet. De mast heeft geen fundering en dient in een boorgat van 3 mm te worden geplaatst. Door de lengte van de in het tafelblad te steken mastvoet (lengte 11 mm) hoeft de mast wellicht niet te worden vastgelijmd en kan daardoor bij baanonderhoud of andere werkzaamheden zekerheidshalve worden uitgenomen. De voorspelling van de bouwtijd blijkt te royaal: zowel het seinhuis als de zendmast waren in minder dan twee uur klaar voor oplevering. //

MAST MET TORENHOGE LADDER



6. Door de opstaande rand van de bodemplaat komen de muren altijd haaks te staan.

7. Het elektronische seinhuis staat op een iets verhoogd fundament.

8. De daklijst bestaat uit één stuk, de passing is uitstekend.

9. Ook het platte grind dak is af fabriek licht geweatherd.

10. Beide toegangsdeuren hebben een bordes met één trede.

11. De kasten die aan de gevel worden bevestigd, krijgen een ventilator en een deco-sticker.

12. De eerste apparatenkast is voorzien van deco-sticker en ventilator.

13. Het elektronisch seinhuis is opgeleverd.

14. De onderdelen van de zendmast kunnen worden gemonteerd. Onderaan de lange ladder.

15. De ladder en de klimbeveiliging zijn aan de mast bevestigd.

16. De NS 2240 maakt de verhoudingen met het seinhuis en de zendmast duidelijk.



16.

Speciaal MODEL

EEN UNIEK AANDENKEN AAN RAILHOBBY 500



Ter gelegenheid van ons 500ste nummer presenteren we, in samenwerking met SpoorObjecten, een exclusief verzamelmodel. Dit gedetailleerde figuur viert de rijke historie van ons blad: hij zit ontspannen tussen stapels eerdere Railhobby's en is volledig verdiept in de nieuwste editie, nummer 500. Een sfeervolle en nostalgische toevoeging voor iedere modelbaan!

Haal dit unieke item in huis voor de introductieprijs van € 13,99.
Let op: dit is een gelimiteerde oplage, dus wees er snel bij, want op = op.

Bestel nu en profiteer van de introductieprijs

Ja, ik wil graag Railhobby Projecten/Specials bestellen!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ Geb. datum: _____

E-mail: _____

OP = OP

Ik wil graag:

- ◯ Railhobby 495 - Goederen over het spoor € 10,99
- ◯ Railhobby 484 - Seinen & Seinhuizen voor € 10,99
- ◯ Railhobby 473 - Scenery voor € 10,99
- ◯ Railhobby 469 - Noviteitenspecial 2024 voor € 10,99
- ◯ Railhobby 461 - Baanplannen voor € 10,99
- ◯ Railhobby 449 - Stations in model voor € 10,99
- ◯ Ik wil de Railhobby 500-lezer bestellen voor de introductieprijs van € 13,99.

Scala Publishing BV mag het betreffende bedrag automatisch van mijn rekening afschrijven:

IBAN: _____ Handtekening: _____

RH498

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

*Alle prijzen zijn exclusief verzendkosten (minimaal € 4,95). Kijk voor de verzendkosten naar het buitenland op de website.
Railhobby Projecten en Specials bestaan uit eerder gepubliceerde artikelen én twee of meer nieuw(e) artikel(en).

De laatste NIEUWTJES

Altijd op de hoogte van het laatste nieuws.

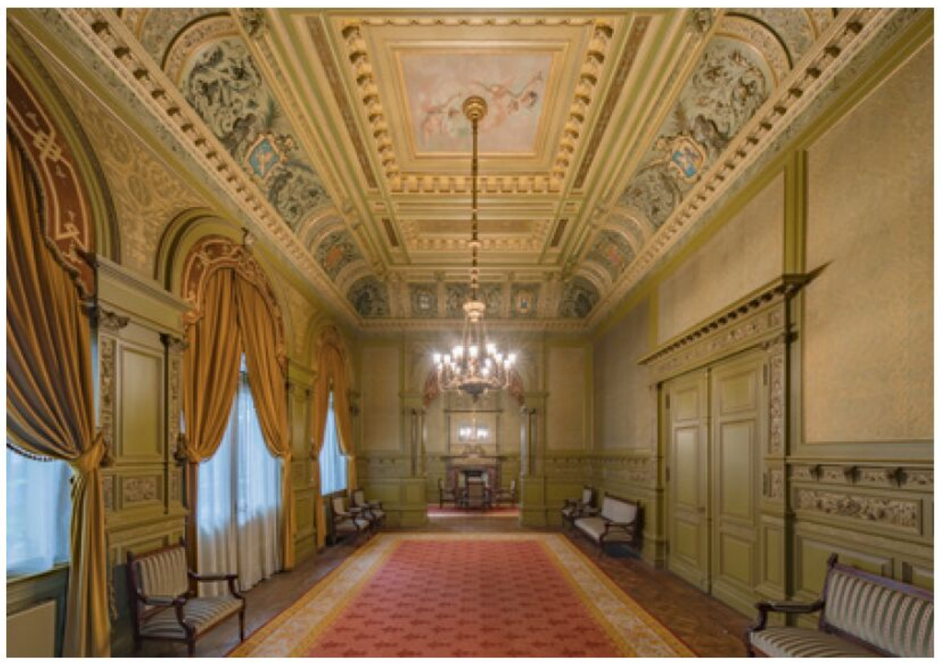


FOTO: THE HAGUE & PARTNERS

Openstelling Koninklijke Wachtkamers

Er zijn in Nederland slechts vier wachtkamers met het predicaat ‘Koninklijk’. Dat zijn: Amsterdam Centraal, Baarn, Den Haag HS en het Spoorwegmuseum. Deze ruimtes zijn normaal gesproken niet toegankelijk voor publiek, maar de komende twee jaar wel. Elk kwartaal openen de deuren van de Koninklijke Wachtkamers voor twee dagen. Voor slechts € 2,75 kunt u deelnemen aan een rondleiding door één van de Wachtkamers. **Kijk voor meer informatie en het bestellen van tickets op Spoorwegmuseum.nl**.



FOTO: HAL PALMER

50 jaar VSM 80 036

In 2026 viert de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij een bijzonder jubileum: de stoomlocomotief 80 036 is dan vijftig jaar in dienst. Na haar aankomst in Nederland in 1976 en een revisie in 1977 is de locomotief uitgegroeid tot een icoon van de VSM. Momenteel nadert de 80 036 de voltooiing van haar revisie en zal zij binnenkort weer onder stoom te bewonderen zijn op de Veluwe.

Word tester voor het nieuwe ‘digiMuseum’

Het Noord-Nederlands Trein & Tram Museum (NNTTM) in Zuidbroek lanceert ‘digiMuseum’, een interactieve ontdekkingstocht door de collectie. Om de ervaring te perfectioneren, zoekt het museum testers van alle leeftijden: van doorgewinterde museumbezoekers tot gezinnen die zelden een museum van binnen zien. Als geselecteerde tester krijgt u gratis toegang en helpt u de digitale verhalen over trein en tram te verbeteren. **Kijk voor meer informatie op nnttm.nl**.



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.



1.

VOORBEELD & MODEL

Trix V 60 ideale rangeerloc

KRAPPE BOGEN GEEN BEZWAAR

Märklin baarde tijdens de Messe van Neurenberg in 1963 opzien door de presentatie van een H0-model van de V 60 1009 van de Deutsche Bundesbahn. Nu, 63 jaar later, heeft de V 60 334 het levenslicht gezien, reden voor een nadere beschouwing.



2.

‘Göppingen’ was niet het eerste modelspoormerk dat met een rangeerloc van deze bouwserie kwam. Die eer kwam Fleischmann toe. De Neurenbergers presenteerden in 1959 hun V 60 151, een model dat echter in schaalgrootte 1:82 was gemaakt. Nu kun je bij het woord ‘model’ in die tijd ook bij de producten van Märklin een vraagteken zetten. Of zoals in *Eisenbahn Magazin* is geschreven, was het ‘Modellgetreu’ of ‘Vorbildgetreu’? De uitkomst laat zich raden.

Dubbele tyfoon

Die discussie hoeven we over het nieuwe model van de V 60 334 niet te voeren. De hier beschreven drieasser met zogeheten Blindwelle, een blinde as, maakt een prima indruk en kan ook verder een goed rapport overhandigen. Het model (artikelnummer 25600,



€ 399, tp. III) heeft de authentieke purperrode kleur die kenmerkend was voor de V 60. Het model heeft een paar interessante kenmerken. Om te beginnen het dak. Daar zien we de eerste uitvoering van de geluidsdemper van deze rangeerloc en een zware, dubbele tyfoon. Het in de juiste kleur grijs gespoten dak kent vier ventilatiekleppen; tot het nummer V 60 390 waren deze rangeerkarren zo uitgevoerd. Memorabel is ook de kolenbak die rechtsvoor onder de zijomloop staat. Daar zaten de kolen in voor de Dofa-kachel waarmee machinist en rangeerder zich in koude tijden konden opwarmen. Aan de linkerkant zit ook nog een ‘werkende’ smeerpers.

Drijfwerkverlichting

Een ander opvallend detail is de verlichting. De constructeurs uit Göppingen hebben daar over nagedacht. Niet alleen (moderne) stoomlocomotieven hadden drijfwerkverlichting, ook deze locs waren daarmee uitgerust. Aan beide zijkanten was links en rechts van de cabine verlichting onder de zijomloop aangebracht. Die kan net als de verlichting van de cabine en die van het voorste (lange) motorcompartiment digitaal worden ingeschakeld. Ja, u leest het goed, ook door de luchtinlaat aan de voorkant schijnt licht. Een aardig gegeven. »

1. De DB V 60 334 rangeert met een buurtgoederentrein.

2. De V 60 700 bevindt zich in 1966 in het eigen Bw Hamm. (foto Gunter Kuschy, collectie Hans Koning)

3. De Trix V 60 334 heeft het juiste silhouet van deze bouwserie.

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



3.



4.



5.

Blinde as

De Formneuheit is geheel op rangeren gericht. Dat geldt niet alleen voor de trekkracht, maar ook voor de constructie zelf. Het voorbeeld van deze V 60 - de eerste vier prototypen werden tussen juni 1955 en januari 1956 in dienst gesteld - was bij de Deutsche Bundesbahn op alle grote rangeerstations en haven-emplacementen te vinden. Het model wordt door een motor met vliegwiel via tandwielen op de achterste as aangedreven. Die is vrij star gemonteerd, maar wijkt desondanks een millimeter naar elke kant. Net als de voorste as. Door een drijfstang worden de blinde as en



6.



7.

de beide andere assen aangedreven. Op zich blijft dit een teer punt. De kracht wordt via de drijfstang en dus ook via het bevestigingsoog op het wiel voortgebracht. Bij intensief gebruik zouden die ogen wat kunnen slijten waardoor er speling kan ontstaan. Gelukkig is niet voor een kunststof drijfstang gekozen, maar voor een robuust metalen exemplaar. Daar komt bij dat een driedelige koppelstang is toegepast die aan een zeer soepel verende, middelste as is bevestigd. Deze schuift bovendien twee millimeter uit naar beide kanten; de blinde as heeft zelfs een uitslag van zo'n drie millimeter. »

4. Het model heeft alle kenmerken van het voorbeeld.

5. De V 60 734 staat in Fladungen gereed voor vertrek met een korte Ng.

6. In Ostheim passeert museumloc V 60 734 een Tempo Matador, 15 oktober 2021.

7. Het dak van de V 60 334 zit vol apart aangebrachte details.

8. De opschriften passen qua typografie en kleur.

9. Het rangeerbordes is strak weergegeven.



8.



9.



10.

Telex-koppeling

De motor is krachtig, de loc heeft een gewicht van 170 gram, en dat in combinatie met een bufferconden-sator en aan beide kanten apart te bedienen Telex-koppelingen, maakt de V 60 334 een ideaal model om mee te rangeren. Krappe bogen, een rangeerheuvel, lange, zware treinen, complexe wisselstraten, een paar uur lang rangeren, het nieuwe model kwijt zich onder alle omstandigheden prima van zijn taak. Vergeet ook beide antislipringen niet; die komen in nagenoeg alle gebruikersoverzichten aan de orde. Recentelijk heb ik een (vitrine)model aangeschaft waarbij geen van de vijf drijfassen een anti-slipring heeft. Over een vlak traject rijden is geen probleem, maar bij een heel lichte helling met een paar tweeassige bakwagens moet subiet een opdrukloc worden opgetrom-meld. Antislipbanden zijn onzicht-baar maar o zo onmisbaar. Een bijkomend aspect over het modelrangeren, was het niet slimmer geweest om deze V 60 te voorzien van verende buffers?

Maybach-diesel

Het met een mfx-decoder gedigitaliseerde model beschikt over een aardig en uitgebreid geluidsrepertoire. Er klinkt een ronkende Maybach-diesel als het model zich in beweging zet. En ook het knarsen van de wielen als de V 60 over een wissel rijdt, is en blijft bij het rijden met lage snel-heid aangenaam om naar te luisteren. Ook de tyfoon laat zich gelden, handig bij het bedienen van haven- en fabriekssporen. De loc heeft driepuntsfrontseinen en twee rode sluitseinen die branden al naar gelang de rijrichting. Het robuuste, metalen model heeft een lengte van 120 mm, gemeten over de buffers. Het grote voorbeeld heeft een l.o.b. van 10.450 mm. Omgerekend naar schaal grootte 1:87 betekent dit een modelgrootte van 120,1 mm. De breedte pakken we ook gelijk mee; die is in 1:1 3100 mm. Oftewel 35,6 mm in H0. De Trix-loc meet in dit opzicht 36,1 mm. De drijf-wielen van de echte V 60 hebben een diameter van 1250 mm. Dat impliceert een modeldoorsnede van



11.



12.

KNARSEN VAN DE WIELEN BIJ RIJDEN OVER WISSELS

14,3 mm. Die van de Trix V 60 bedraagt 14,1 mm. Ook het aantal spaken komt overeen met de werkelijkheid: dertien. Die wielen hebben aan beide kanten remblokken en ook de zandpijpjes zijn weergegeven. Mocht de vraag toch nog zijn opgeborreld of het hier over een 'Modell-' of een 'Vorbildgetreu' model gaat, dan lijkt die mijns inziens hiermee afdoende te zijn beantwoord.

Bw Stuttgart

De kwaliteit van de opschriften sluit daarbij aan. Die zijn strak aangebracht. De nummers hebben zelfs een authentieke karamelachtige kleur. Uit de duidelijke opschriften op de cabine blijkt dat het model was gestationeerd in Bw Stuttgart en dat de laatste remrevisie op 26 februari 1960 in het AW Kassel is uitgevoerd. Ook het fabrieksbord van Esslingen - deze fabrikant leverde 36 van de in totaal tussen 1955 en 1964 gebouwde 942 exemplaren - is loepzuiver aan beide kanten onder de zijomloop afgedrukt. Die metalen omloop bestaat uit zeer fijn gegraveerde traanplaat. Ook de vloer van de rangeerbordessen hebben een fijne gravure. De geel geschilderde, dunne, metalen grijpstangen vormen het bijpassende sluitstuk. De V 60 334 is met artikelnummer 38600 als Märklin-model verkrijgbaar. //

10. De luchtinlaat is mooi gegraveerd weergegeven.

11. DB V 60 334 rangeert met het tweede prototype van de V 200. Twee iconische machines bij elkaar.

12. De blinde as is een van de kenmerken van deze locserie.





1.

Vierdaagse van Nijmegen

DIVERSITEIT AAN MATERIEEL ROND DE WANDELSTAD

Met gemiddeld 42.000 deelnemers is de Nijmeegse Vierdaagse ’s werelds grootste wandelevenement. In 1909 startte dit als militaire training: men moest in vier dagen van Nijmegen naar de sportdagen in Breda kunnen marcheren.

Bij de tegenwoordig genoemde ’Walk of the World’ lopen zowel burgers als militairen uit diverse landen afstanden van 30, 40 of 50 kilometer per dag. De aan de Vierdaagse gekoppelde zomerfeesten trekken tussen de 1 en 1,5 miljoen bezoekers. Om alle deelnemers, feestgangers en muzikanten te vervoeren, is er bij het openbaar vervoer veel capaciteit nodig. Daartoe worden sinds jaren extra treinen ingelegd en is er materieel te zien dat in Nijmegen niet gangbaar is. In de beginjaren was er veel kazernevervoer; dit waren treinen met militairen die de mars liepen en werden ondergebracht in de Prins Hendrikkazerne. Sinds begin deze eeuw groeide het vervoer voor de Vierdaagse en de Zomerfeesten explosief. In 2003 verwerkte station Nijmegen maar liefst 135.000 reizigers op één dag. Ter vergelijking: gewoonlijk ligt dat tussen de 40.000 en 45.000. Er rijden gedurende de gehele week meer en langere treinen. Zo stuurt Arriva bijvoorbeeld stellen uit de Achterhoek en uit het noorden van het land ter ondersteuning naar Nijmegen. In de jaren negentig waren de NS dieseltweetjes tijdens de zomerfeesten weer in Nijmegen te zien. Een merkwaardige timing was de sluiting van de spoorlijn Nijmegen - Kleve op 2 juni 1991: slechts een paar weken voor de wandelmars begon, werd de dienst opgeheven. Daardoor moesten veel Duitse deelnemers en bezoekers met bussen naar Nijmegen reizen. Vanaf de jaren 70 reden er extra vroege treinen die om 4 uur ‘s ochtends op station Nijmegen arriveerden, zodat wandelaars op tijd bij de start op de Wedren konden zijn. Met de introductie van de toen nog geheten Vierdaagsefeesten, werden er naast de extra vroege treinen ook extra late treinen ingezet. Dit was tevens de eerste zogenoemde ‘diepe nachtdienstregeling’ buiten de Randstad. NS rijdt tijdens het evenement nachttreinen van Nijmegen

naar Arnhem, Utrecht en ’s-Hertogenbosch en Arriva naar Doetinchem, Tiel en Venray, en op de wandeldagen ook van Venray naar Nijmegen.

2026

Dit jaar was de Vierdaagse van 21 tot en met 24 juli, waarbij Arriva de treinen verlengde met materieel uit andere regio‘s. Aangezien station Nijmegen momenteel grondig verbouwd wordt, zijn tijdens de Vierdaagse de werkzaamheden volledig stilgelegd om de veiligheid te waarborgen en de overlast te beperken. Ook werden de werkzaamheden rond het dubbelspoor en elektrificatie aan de noordelijke Maaslijn opgeschort, zodat wandelaars naar bestemmingen als Cuijk en Boxmeer konden reizen. De werkzaamheden aan de Maaslijn werden daags na de Vierdaagse op 25 juli om 13.00 uur weer opgepakt waardoor de lijn tot 24 augustus 2026 was gesloten. //



2.



3.

1. **Het opstelterrein van Nijmegen gezien vanaf de St. Annastraat waar op 18 juli 2018 diverse GTW-stellen van Achterhoek/Rivierenland naast de reguliere treinstellen van Arriva Limburg staan.**
2. **Arriva 254 is als extra trein op 19 juli 2018 onderweg naar Venray. Door de langdurige droogte die zomer is het bermgras geel gekleurd.**
3. **Treinstel 183 wordt op de extra drukke dag van de intocht ingezet als extra trein met treinstel 170 naar Arnhem. Nijmegen, 19 juli 1996.**
4. **Twee stellen van Arriva Noord, de 237 ‘Marianne Timmer’ en een onbekende soortgenoot arriveren op 22 juli 2026 als extra trein in Mook-Middelaar, op weg naar Venray. (foto Jeroen Franssen)**

WANDELVIERDAAGSE VRAAGT OM VEEL CAPACITEIT

TEKST & FOTO’S (TENZIJ ANDER VERMELD: ROB BEMELEN



4.

Altkirchen

SPITZKEHRE ALS INSPIRATIE

Op zoek naar een historisch verantwoord voorbeeld voor een klein station in een heuvellandschap kwam Willem Brizee uit bij een zogeheten Spitzkehre. Dit keer in Baan in Beeld een station waar kopgemaakt moet worden om verder te kunnen reizen.

De H0-modelbaan is geplaatst tegen één wand van een kamer en meet 1,20 x 4 meter. Dat betekent dat er goed nagedacht moest worden over wat er wel en niet uitgebeeld kan gaan worden. De lengte van de treinen is dan ook relatief kort: een stoomloc met drie of vier coupé- of Umbau-rijtuigen. Een buurtgoederentrein met vier gesloten wagens of een railbus vormen het dagelijkse beeld. Naar een depot zult u tevergeefs zoeken. Het tijdsbeeld is dat van de jaren zeventig. De stoom rijdt op zijn laatste wielen en aflossing is er in de vorm van de in exploitatie veel gemakkelijkere en meer economische railbus. Ook de reiziger weet de railbus te waarderen. Diesellocomotieven van de series 212 en 215 zijn het modernste materieel dat te zien is; deze worden voornamelijk voor goederentreinen



1.

ingezet. Elektrificatie is aan deze regio geheel voorbij gegaan: geen elocs en geen bovenleiding. Het railmateriaal is Fleischmann Profi, het rollend materieel van Fleischmann en Roco. De treinen worden digitaal aangestuurd met de Roco Multimaus. Omdat het tegelijk bedienen met één Multimaus van twee treinen in de praktijk wat moeizaam gaat, is er een tweede bijgekomen. Dat blijkt voor de dagelijkse dienst prima te werken. De aansturing van de wissels gaat analoog.

Steinheim

Het hart van de baan wordt gevormd door station Steinheim. Dit is gedacht als Spitzkehre: de beperkte, doorgaande treinen dienen hier, om naar Altkirchen »

1. De stations hebben voldoende sporen om materieel af te stellen.

2. Het personeel heeft vanuit het grote brugseinhuis een uitstekend zicht op het emplacement van Steinheim.

3. Het rechter tunnelportaal voert naar Altkirchen, het linker brengt treinen naar 'Elders'.

4. Drukte langs het enige perron in Steinheim. De 38 2078 staat met de Nahverkehrszug klaar voor de terugreis. Kort daarna zal de railbus naar Altkirchen vertrekken.



2.


3.



4.

TEKST & FOTO'S: WILLEM BRIZEE, **TEKENINGEN:** HENK GREUTER


5.


6.

verder te kunnen rijden, kop te maken. Voor deze oplossing werd in heuvelachtig gebied vaker gekozen om de bouw van dure kunstwerken zoals viaducten en tunnels zoveel mogelijk te beperken. Voor de meeste Nahverkehrszüge is Steinheim het eindpunt, hier kan op hetzelfde perron op de railbus worden overgestapt die een aansluitende pendeldienst tussen Steinheim en Altkirchen onderhoudt. Dit pendelbedrijf wordt gerechtvaardigd door de slechte wegverbinding tussen beide plaatsen. Om het vervoer spoortechnisch verantwoord af te kunnen wikkelen, heeft Steinheim een hierop afgestemd emplacement met bij perronspoor 2 de mogelijkheid voor het wisselen van locomotief of het omlopen daarvan. Het station ligt op enige afstand van de stad zodat de bebouwing hier bescheiden is.

Kasteelruïne

Als we doorreizen van Steinheim naar Altkirchen voert de spoorlijn door tunnels en over een imposant stenen bogenviaduct. Bergwandelaars kunnen een kapel en een kasteelruïne bezoeken; dat vergt door de hoge ligging een flinke klim. Altkirchen beschikt over een


7.


8.


9.


10.


11.

klein station met een bescheiden emplacement met een omloopspoor en enkele opstelsporen. Het aantal sporen is toereikend om een gezelschapstrein af te stellen in afwachting van de terugkeer van het »


12.


13.

5. De kapel en de restanten van een middeleeuwse burcht zijn bij bergwandelaars gewilde bestemmingen.

6. Door de centrale ligging van het station is in Altkirchen alles te voet bereikbaar.

7. Om het dal voor de spoorlijn naar Altkirchen te overbruggen, hebben de spoorwegingenieurs enkele stenen bogenviaducten gebouwd.

8. Een laatste blik op Altkirchen. De concurrent in de vorm van de bus heeft de weg omhoog gevonden.

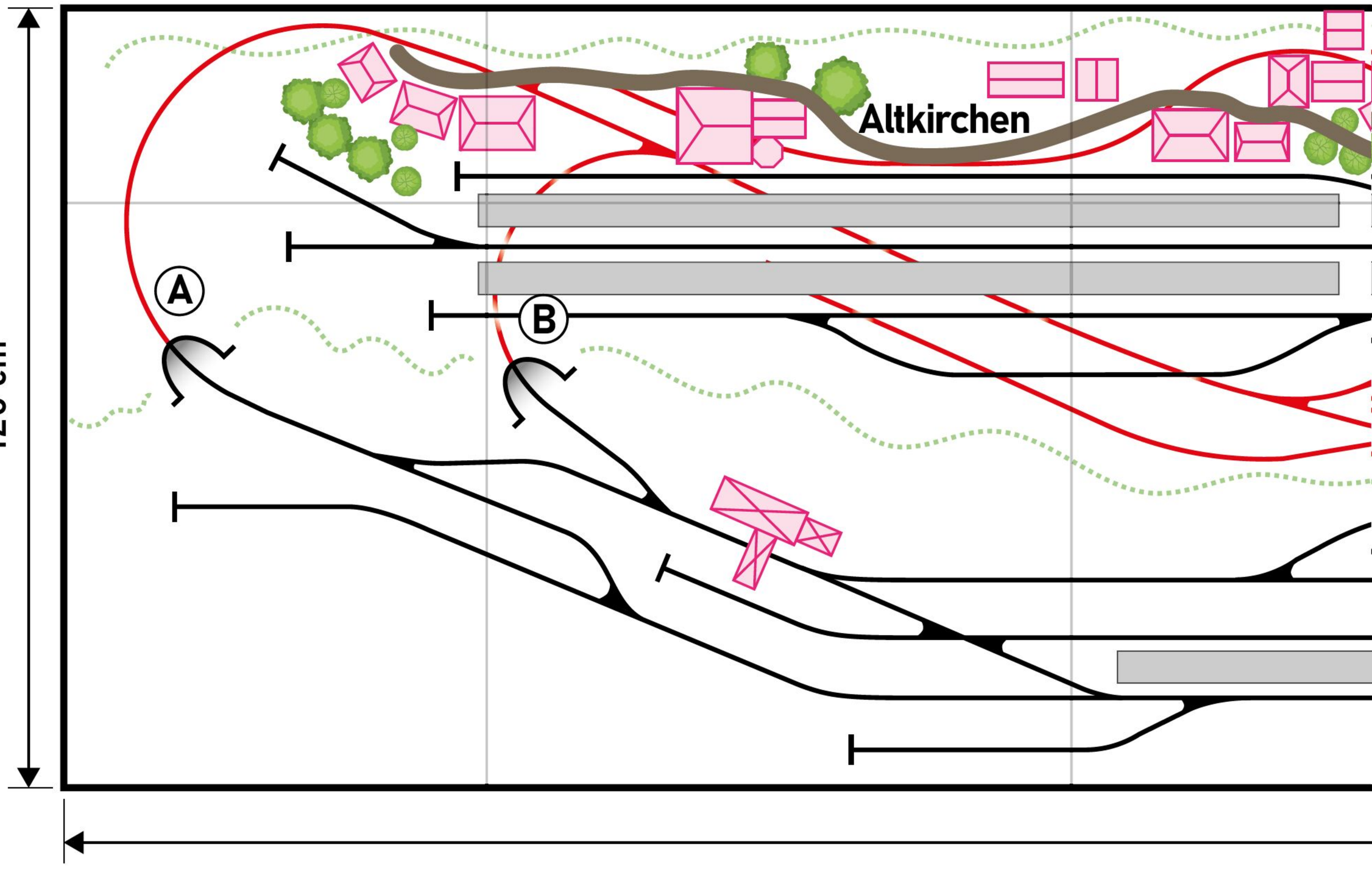
9. Vanaf het perron van Altkirchen loop je zo het centrum in. De DB onderhoudt een busdienst naar verder weg gelegen bergdorpen.

10. Tenderloc 91 1834 staat met drie lokaalrijtuigen op spoor 2 klaar voor de rit naar Steinheim.

11. Een dieselloc Baureihe 215 zal met een goederentrein via het linker tunnelportaal station Steinheim verlaten.

12. De straten in Altkirchen zijn niet op het toenemende autoverkeer afgestemd.

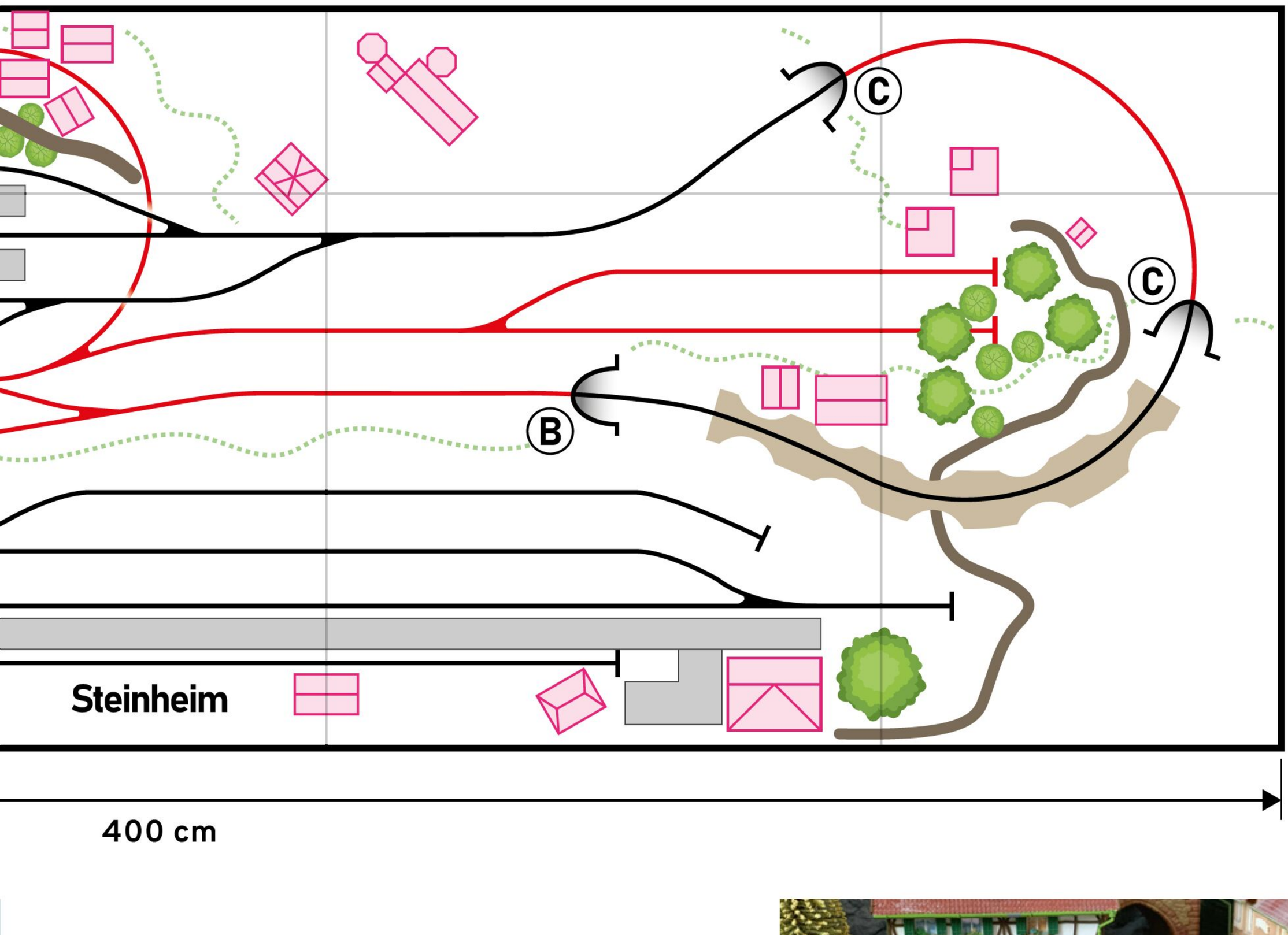
13. Om ruimte te besparen, zijn sommige huizen als poortgebouw opgetrokken.



14.



15.



DOOR DE SPITZKEHRE GEEN DURE TUNNELS EN VIADUCTEN

reisgezelschap. Het station ligt in de historische stad en trekt door de vele fraaie gebouwen veel bezoekers, zowel dagjesmensen als verblijfstoerisme. Naast de twee stations zorgen enkele verdekte opstelsporen en een keerlus voor een levendig treinbedrijf. De keerlus ligt in de hoofdbaan naar Altkirchen en wordt dus vaker bereden. Maar gelukkig ligt de frequentie niet zo hoog. //


16.


17.

14. Baanplan Altkirchen. Het emplacement van Steinheim is als Spitzkehre ingericht. De in rood getekende sporen lopen door de berg en zijn niet zichtbaar.

15. Het rechterdeel van de baan met rechts de Spitzkehre in Steinheim.

16. De weekmarkt van Altkirchen.

17. Veel treinreizigers zien het terras als een aangename plek om op hun trein te wachten.



1.

Deel 1
van 3

Inspectierijtuig omBC 11

DEEL 1: HISTORIE EN AANLOOP NAAR MODEL

Met de directietrein wordt doorgaans de NS 20 (de ‘Kameel’) bedoeld. Het tot de verbeelding sprekende motorrijtuig met de huidige museale status heeft een illustere gestroomlijnde voorganger gehad: de NS 11. Deze is ontstaan vanuit een vooroorlogse omBC. Peter Wijshake belicht historie en model in een drieluik.

Voor de exploitatie op de nevenlijnen wordt zo’n honderd jaar geleden een nieuw concept ontwikkeld, in de vorm van kleine rijtuigen die zich zonder locomotief kunnen verplaatsen. Zo worden zowel personeels- als brandstofkosten bespaard; een stoomloc heeft immers twee man bediening nodig. Een verbrandingsmotor zorgt voor de aandrijving, aanvankelijk op benzine, maar al vrij snel op diesel. Deze is betrouwbaarder, krachtiger en het scheelt bovendien in de (toen ook al hoge) accijns. De aandrijving op de wielen gaat mechanisch, later hydraulisch dan wel elektrisch. Er worden meerdere series gebouwd, in twee- en vierassige varianten. De typeaanduidingen worden omC (oliemotorrijtuig met 3e klasse) en omBC (idem, met 2e en 3e klasse). Zijn de eerste motorrijtuigen nog geklonken en hoekig van vorm, de laatste serie 2900 krijgt een gelaste bak met een alleszins gestroomlijnd uiterlijk. Alhoewel er van meet van aan een dieselmotor in geplaatst is, blijft de benaming omBC gehandhaafd en worden ze derhalve niet als ‘Diesel-één’ aangeduid.

OMBC 2900

Werkspoor levert eind 1937 de kleine serie omBC 2901-2908. Ze komen in dienst op de lijn Amersfoort - Ede-Wageningen - Arnhem (-Doetinchem). De oudere elektrische stroomlijnstellen van het Mat ’36 komen pas later in dienst, als het elektrisch middennet op 15 mei 1938 van start gaat. De kopvorm van de omBC is afgeleid van de revolutionaire voorgangers,

zij het dat de neus wat stomper is en de cabineramen hoger zijn. In de cabinewand zijn ramen geplaatst, waardoor reizigers over de schouder van de wagenvoerder een vrij zicht op de spoorbaan hebben. De motorrijtuigen zijn 26,7 meter lang (gemeten over de koppelingen), wegen 53 ton en hebben een maximumsnelheid van 105 km/h. De omBC's hebben 15 zitplaatsen 2e klas en 56 in de 3e klasse. Daartussen bevindt zich een verhoogde bagageafdeling, aan de ene zijde te bereiken met vier smalle vouwdeuren, aan de andere met een rolluik. Dat laatste is een novum bij NS dat ook navolging krijgt bij het elektrische Mat '40, de Diesel-Vijven, de Dec's, gestroomlijnde fietsenrijtuigen en de later gebouwde CDo-tussenbakken voor de Mat '36-tweewagenstellen. Vanwege de hoge storingsgevoeligheid wordt er nadien vanaf gezien. Een nauwe gang langs de vier (naar binnen draaiende) vouwdeuren verbindt de beide klassen van de omBC. Interieur en schortplaten zijn afgeleid van Mat '36, de draaistellen zijn wezenlijk anders. De motorrijtuigen komen in het olijfgroen met rode biezen in dienst. Daken en schortplaten zijn aluminiumkleurig uitgevoerd, maar in de oorlog worden de daken donkergrijs geschilderd vanwege de onwenselijke zichtbaarheid bij luchtaanvallen. Door een tekort aan brandstof worden ze in de oorlog amper meer gebruikt. In 1945 blijkt alleen de omBC 2904 de oorlog ongeschonden overleefd te hebben, de standplaats wordt Utrecht DE (voor de dienst Gouda - »

1. **Blauwe dieseltreinen rond 1960: omBC 11 op het middenspoor, geflankeerd door Mat '34 DE-3 144 op het achterste spoor en 'Blauwe Engel' 36.**

2. **Fabrieksfoto van omBC 2901 uit 1937; de opschriften moeten nog aangebracht worden. Opmerkelijk is de beschildering van de aluminiumkleurige schortplaten onder de bagageafdeling; voor indienststelling wordt de lijn rechtgetrokken. (foto Werkspoor, collectie Het Utrechts Archief)**

3. **Een vooroorlogse kruising van twee omBC's van de dienst Amersfoort - Ede-Wageningen - Arnhem op station Oosterbeek Hoog. (collectie Het Utrechts Archief)**

4. **Twee omBC's op het emplacement Arnhem Berg met vooraan de 2907 (de latere 11). De daken zijn donkergrijs, de front- en sluitseinen verduisterd, 15 april 1941. (foto J.J. Overwater, collectie NVBS)**

5. **De nog olijfgroene omBC 11 bij de werkplaats Utrecht. De bebording is nog volledig aanwezig, evenals de Scharfenbergkoppelingen, 4 augustus 1954. (foto J.A. Bonthuis, collectie NVBS)**



2.


3.



4.


5.

TEKST: PETER WIJSHAKE **FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD):** PETER WIJSHAKE & ELVIRA WIJSHAKE
TEKENINGEN: ELVIRA WIJSHAKE



6.

ENIGE BEKENDE KLEURENFOTO VAN DE 11 DOOR DAVID CHATFIELD

Alphen aan de Rijn - Leiden). De 2901 en 2902 staan bij de Rijnbrug in Oosterbeek, waar de laatstgenoemde reeds bij een bombardement onherstelbaar is beschadigd. De 2901 is te herstellen, maar het motorrijtuig wordt (samen met Diesel-Drie 21) in september 1945 voor opnames van de film 'Theirs is the Glory' in de brand gestoken, wat hun einde betekent. De NS is furieus en dient een forse schadevergoeding in. Vrij snel erna worden de 2908 (eind 1945) en 2907 (1947) in dienst genomen. Zij voegen zich bij de 2904 voor dezelfde diensten. De kleurstelling is gelijk aan de vooroorlogse periode. Ook de 2903 lijkt herstelbaar, maar daar wordt uiteindelijk toch vanaf gezien. De laatste twee omBC's 2905 (vermist) en 2906 (verbrand) worden in augustus 1948 uit het park afgevoerd.

NAOORLOGSE JAREN

In 1950 wordt, om weer aansluitende series te krijgen, een vernummeringsplan doorgevoerd. Door de oorlog zijn er behoorlijk wat gaten ontstaan. Ook voor de omBC 2900-serie houdt dit een omnummering in, om ze voortaan in het systeem van de treinstellen op te nemen. De 2904 wordt hierin 101, 2907 wordt 102 en 2908 wordt 103. Administratief wordt aan de 2903 het nummer 104 toegekend. De motorrijtuigen krijgen zwarte geëmailleerde nummerplaten met witte opschriften; het nummer in de rode band op de koppen komt te vervallen. Eveneens in 1950 krijgt al het reizigersmaterieel een bakcode toegekend; dat is te vergelijken met het chassisnummer van een auto. Behoudens grote verbouwingen wijzigt dit nummer niet, zodat de onderhoudshistorie per rijtuigbak beter bijgehouden kan worden. Voor de omBC's is dat de nummering 201.xxx waarbij de laatste drie cijfers een volgnummer zijn, op uitgifte van aflevering af fabriek. De komst van de nieuwe 'Blauwe Engelen' maakt de kleine serie omBC's overbodig, waardoor de 101 en 103 op 8 oktober 1952 uit dienst worden genomen. De omBC 102 heeft blijkens een artikel uit het meinummer van 1953 van het NS-personeelsmaandblad Nieuw Spoor nog zeker tot aan de zomerdienstregeling van dat jaar op de lijn Alphen - Gouda gereden, waarna het daar werd afgelost door een nieuw geleverd Blauwe Engel-motorrijtuig.

OMBC 11

De 102 (de oude 2907, met bakcode 201.007) is dan vanaf 1950 al regelmatig ingezet als inspectierijtuig voor de directie, waarbij het overal in Nederland is aan te treffen. Ook na de komst van de nieuwe dieselstellen blijft het rijtuig nog een aantal jaren in dienst. Door de komst van de 'Blauwe Engel' DE-2 stellen dreigt in 1954 een nummerbbotsing; immers die serie loopt van 61 tot 106. Bij de aflevering wordt het nummer 102 daarom tijdelijk overgeslagen. Besloten wordt om de oude omBC het nummer 11 toe te kennen, een nummer dat eerder toebehoorde aan een voor-



7.

oorlogse DE-3 Mat ’34, maar die serie is inmiddels vernummerd naar 141-171. Deze vernummering heeft plaatsgevonden in de eerste helft van april 1954. Uiteindelijk is DE-2 102 het laatst geleverde Blauwe Engel-tweetje, dat op 29 april 1954 in dienst genomen wordt (met derhalve het hoogste bakcodenummer uit die serie).

NIEUW DIRECTIERIJTUIG (11 + 20 = 2)

Op basis van de Blauwe Engel DE-1 wordt door Allan een nieuw directierijtuig gebouwd, dat we zijn gaan kennen als NS 20, de ‘Kameel’. Het wordt op 3 juni 1954 in dienst gesteld, waardoor er nu twee motor- »



8.



9.



10.

6. **Op 18 juni 1956 gaat de Engelse spoorvereniging RCTS met de 11 op rondrit door zuidelijk Nederland, het vertrekpunt is Den Haag SS. Rechts Plan E-rijtuigen (BKD en A). (foto’s 6 t/m 9: met dank aan RCTS-fotoarchief, collectie David Chatfield)**

7. **Een unieke kleurenfoto van de blauwe omBC 11, gemaakt door David Chatfield op 18 juni 1956 in depot Nijmegen tijdens de rondrit van de Britse RCTS.**

8. **Het locomotievendepot van Nijmegen is een van de reisdoelen van de RCTS-rondrit. Naast omBC 11 zien we links stoomloc 3802 (met daarachter een dieselloc serie 2200) en in het midden een onbekende 3700. In de loods een 500/600 van Engelse origine.**

9. **Maastricht is het keerpunt van de RCTS-excursie, waar de 11 klaar staat voor vertrek. Rechts minstens zo interessant de NS 6206 met een Duitse stalen kolenbak.**

10. **Een geweldig tijdsbeeld van omBC 11 is te zien op de foto gemaakt op 6 juli 1957 op het Haarlemmermeerstation in Amsterdam. Over de veiligheid van het trappetje zullen we het maar niet hebben. (foto Wim van Rossem, archief Anefo).**


11.

rijtuigen ter beschikking van de directie staan. Het zou logisch zijn te veronderstellen dat de dagen van de 11 geteld zijn, maar dat is niet zo. Vooralsnog blijft de 11 in het olijfgroen met rode biezen en banden plus (vervuilde) aluminiumkleurige schorten en daken rijden, nog compleet voorzien van alle opschriften, klassenborden en Scharfenbergkoppelingen. In die uitvoering wordt het inspectierijtuig door de heer Bonthuis in Utrecht in 1954 op de foto gezet (op 25 mei en 4 augustus). De exacte datum van de schilderbeurt van olijfgroen naar blauw is moeilijk te achterhalen. De opschriften lijken niet consequent (en juist) op het motorrijtuig aangebracht te worden. Op een krantenfoto van 11 december 1958 is als laatste grote schilderbeurt november 1947 (Haarlem) te lezen, terwijl als laatste revisie februari 1955 (Tilburg) vermeld staat. Echter, ons inspectierijtuig is inmiddels wel degelijk blauw geschilderd, terwijl dat in 1947 beslist olijfgroen was. Rechts van het GES/REV-blokje (geschilderd/revisie) lijkt achter de oude schilderdatum nog in kleine letters te staan: GES 2.55.TB wat erop zou kunnen duiden, dat de daadwerkelijke schilderdatum in februari 1955 in Tilburg heeft plaatsgevonden. Op de materieelkaart van omBC 11 (in het boek NS-motorrijtuigen omBC en omC van Martin van Oostrom, blz. 244) is hierover niets te lezen; wél dat het motorrijtuig op 14 mei 1955 is binnen genomen om de koppelingen af te nemen en van de schortplaten en kopwanden dicht te maken. Wat de meerwaarde van het afnemen van de koppelingen is, ontgaat me volledig. Op 2 juni 1955 wordt de werkplaats verlaten. Als in 1956 de oude 3e klasse wordt afgeschaft, verandert de aanduiding van omBC in omAB. Op de beschikbare foto's valt echter duidelijk te zien dat de oude benaming omBC tot het eind aan toe bij de cabinedeuren gehandhaafd blijft, waardoor aangenomen kan worden dat het slechts een administratieve verandering is geweest.


12.


13.



14.

DIENSTEN

Zoals gemeld, beschikt de directie enige jaren over twee inspectierijtuigen. De 11 en 20 lijken beurtelings gebruikt te worden. Aan de hand van foto's van de oude omBC heeft medestroomlijnliefhebber Theo Verkerk de volgende data opgetekend: op 7 juni 1956 is het motorrijtuig op bezoek in Amsterdam CS (reden onbekend). Op 18 juni 1956 is er een rondrit voor de Engelse Railway Correspondence & Travel Society (RCTS). De 541 km lange rondrit begint in Den Haag SS, om via Utrecht naar Arnhem en Nijmegen te rijden (depot bezoek). Hier neemt de Engelsman David Chatfield de enige bekende kleurenfoto van de 11. Vanuit »

ZICHT OP DE SPOORBAAN DOOR RAMEN IN CABINEWAND



15.

11. Van 1961 tot begin 1991 wordt alleen de NS 20 voor inspectieritten door de directie gebruikt, als het motorrijtuig uit dienst wordt genomen. Inmiddels is de 'Kameel' eigendom van het Spoorwegmuseum en beschikbaar voor museale ritten, zoals hier op 15 september 2012, op de toen bijna 100 jaar oude spoorbrug bij de Drouwenerstraat in Stadskanaal.

12. Van de tweeassige omC serie 911-916 (bouwjaar 1929) heeft DJH/Modelloco een bouwkit gemaakt. Het model van de 911 is afkomstig uit de collectie van Stichting Doorreis en gebouwd door Peter Bielars.

13. De omBC 1905 (gebouwd voor de Woldjerspoorlijn, in dienst 1929) is de directe voorganger van de serie 2900. Het messing model is gebouwd door vader Teun en zoon Arjen Dijkgraaf.

14. Staatsieportret van omBC 2901 in de afleveringsstaat. Het model is gebouwd op basis van de bredere Lima-Hondekop.

15. De NS 20 is de bekende opvolger van omBC 11. Het model van DJM/Modelloco is opgenomen in de collectie van Stichting Doorreis.

16. Na de komst van de 'Blauwe Engelen' DE-1 en DE-2 in 1952 is de rol voor de omBC's in de reizigersdienst uitgespeeld. De modellen van de 34 en 86 zijn van Philotrain, collectie Stichting Doorreis.



16.


17.

Nijmegen voert de rit via Venlo, Roermond en Sittard naar Maastricht. Daar wordt de omBC naar de stoomlocomotievenloods gereden, waarna de terugreis weer naar Den Haag voert. Op 6 juli 1957 wordt met de 11 naar het Haarlemmermeerstation in Amsterdam gereden; het betreft een eenmalige rit over de toen al gesloten lijn naar de Kalfjeslaan (bestemming Amsterdamse Bos) ter ere van het 65e lustrum van de Universiteit van Amsterdam. Op 11 december 1958 wordt de 11 gebruikt als bij Tilburg de omlegging van het spoor naar Baarle-Nassau gereed is. Frappant feit: bij aanvang van de werkzaamheden anderhalf jaar eerder wordt de 20 ingezet. Op 19 en 20 maart 1959 wordt het inspectierijtuig in Twente gesignaleerd en op 24 april langs een van de perrons van Utrecht Centraal. Een maand later, op 29 mei 1959, arriveert de 11 in Sneek, waar de inzittenden overstappen in een door een 'Sik' getrokken rijtuig voor een inspectierit over de oude NTM-tramlijn. Ergens eind jaren '50 is de 11 ook in Enkhuizen aan het perron gefotografeerd, maar helaas zonder exacte datering. Op 21 maart 1960 is de 11 aan te treffen op de oude spoorlijn tussen Apeldoorn en Hattem. Daarna is geen inzet meer bekend. In oktober 1961 wordt de 11 afgevoerd; op 17 november van dat jaar belandt het in de werkplaats Haarlem om van bruikbare onderdelen te worden ontdaan. Op 25 april 1962 wordt het aan de Verenigde Utrechtse IJzerhandel verkocht, waarna sloop in Zutphen volgt, op de draaistellen na die terechtkomen onder de verblijfs- en bedieningswagen 178 166 van de sproeitrein (het voormalige Blokkendoos-rijtuig Bz 5814, ex-mC 9036). Vanaf dat moment heeft de 'Kameel' het alleenrecht om de directie te vervoeren. De omBC-serie 2900 heeft daarmee de


18.



19.

twijfelachtige eer om als eerste stroomlijnserie volledig van het spoor verdwenen te zijn. En het zal niet de laatste blijken te zijn. In deel 2 pakken we de modelbouw op. In dit deel vindt u alvast een eerste aanzet in de vorm van enkele foto's en de eerste tekening. //

LITERATUUR

- NS-Motorrijtuigen omBC en omC, Martin van Oostrom
- Stroomlijn op het Spoor, Carel van Gestel
- Dieseltreinen in Nederland, Carel van Gestel en Bert van Reems

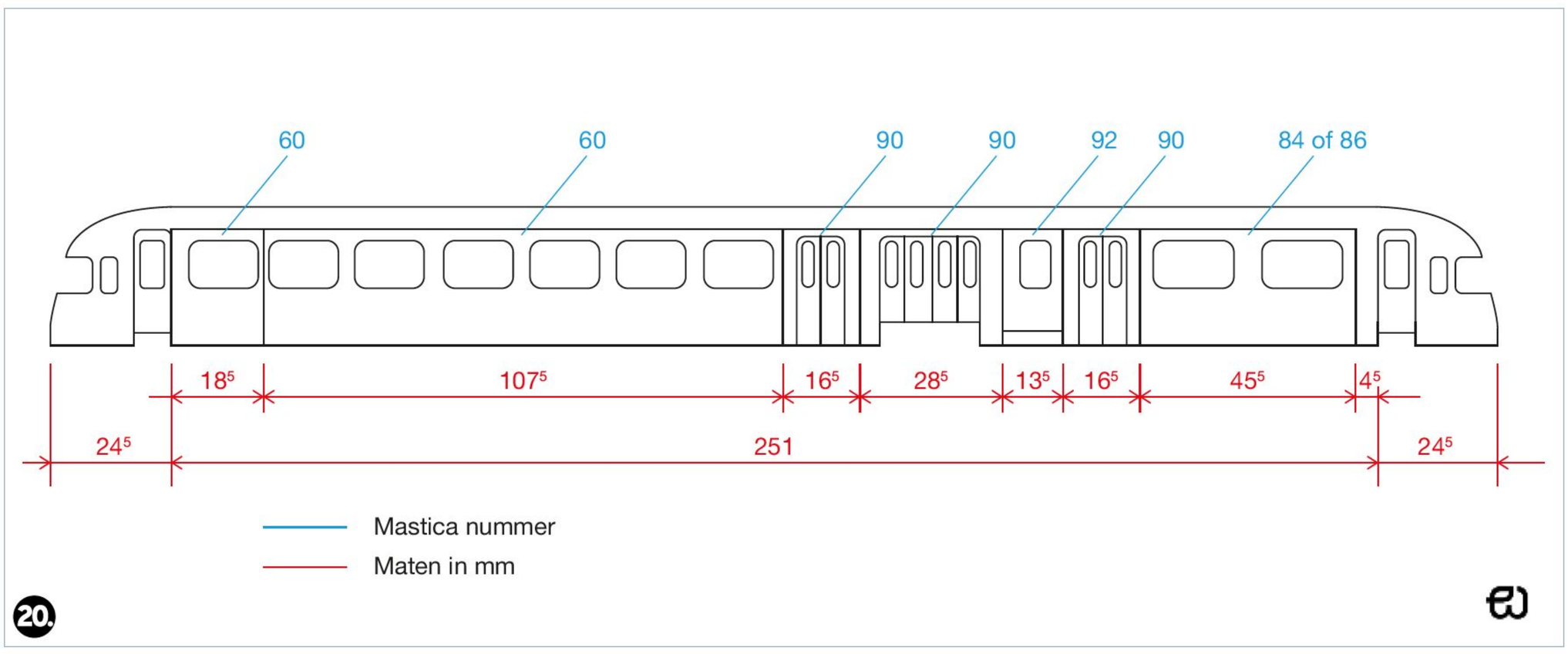
17. **omBC 11 als inspectierijtuig, waarvan de modelbouw in de volgende twee delen wordt beschreven.**

18. **De beide omBC's in vogelvlucht: de groene 2901 in de afleveringskleuren en de blauwe 11 als inspectietrein voor de directie.**

19. **Tekenaar Stefan Zoutewelle heeft op verzoek een schitterende handgemaakte pentekening in kleur vervaardigd.**

20. **Figuur 1: Zaagplan omBC 11, zijde met vier bagagedeuren.**

MET DANK AAN: ARJEN DIJKGRAAF, ARJEN VAN DER DONK, ERWIN FRICK EN THEO VERKERK



20.

tot wel 44% korting

11x Railhobby

met welkomstgeschenk

Online al vanaf € 4,75 p/mnd

NU VOOR € 8,25 p/mnd

Een abonnement op Railhobby heeft veel voordelen*:

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



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

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



GRATIS bij een print + online jaarabonnement:



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

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

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.

RH498



1.

Veelkleurige BULKTREINEN

DE OPKOMST VAN INNOFREIGHT IN NEDERLAND

De Nederlandse havens zijn groot in de doorvoer van kolen en erts. Die positie brengt talloze bulktreinen met zich mee, die tot voor kort altijd uit bruin of zwart uitgeslagen zelflossers bestonden.

In Railhobby 490 brachten we een bezoek aan de EMO op de Maasvlakte en eerder beschreven we de destijds unieke Innofreight-ertstreinen uit de Sloehaven. Het is tijd voor een vervolg in die categorie, want een interessante ontwikkeling is gaande binnen de categorie kolen- en ertstreinen. De doffe, uit zelflossers bestaande bulktreinen worden steeds vaker opgefleurd door het gebruik van containerdraagwagens met containers uit het Innofreight-concept. Hoe deze ontwikkeling tot stand kwam en zich doorzet vertellen we hier.

HOUTSNIPPERS ALS BASIS

Het Oostenrijkse Innofreight heeft de afgelopen jaren een belangrijke positie verworven in het Europese goederenvervoer per spoor. In plaats van traditionele goederenwagens maakt het bedrijf gebruik van een modulair systeem van verwisselbare containers op speciaal ontwikkelde draagwagens. Het concept ontstond begin deze eeuw vanuit de behoefte aan efficiënter vervoer van houtsnippers voor de papierindustrie. Door de lading in containers te vervoeren, kunnen wagens sneller worden gelost en direct



2.



3.

opnieuw worden ingezet. Inmiddels zijn ‘containers’ beschikbaar voor onder meer hout, biomassa, kolen, ijzererts, schroot, staalproducten en bouwmaterialen. De eerste generatie containers wordt vaak op vierassige standaard draagwagens type Sgns(s) vervoerd; nieuwere concepten staan vaak op gelede, achtassige draagwagens type Sggmrs(s).

DUURDER OF TOCH GOEDKOPER?

Op het eerste gezicht lijkt een klassieke zelflosser, zoals de Falns, beter geschikt voor het vervoer van kolen en ertsen dan het modulaire Innofreight-systeem. Een Falns-wagen heeft doorgaans een hoger laadvermogen, doordat de laadbak integraal deel uitmaakt van de wagen en geen extra container-constructie nodig is. Afhankelijk van het type en de toegestane aslast bedraagt het laadvermogen van een Falns ongeveer 66 ton. Bij Innofreight gaat een deel van het nuttige laadvermogen verloren aan de containers en de vergrendelingsconstructie. Moderne Innofreight-combinaties op lichte vierassige draagwagens halen echter, afhankelijk van het container-type en een aslast van 22,5 of 25 ton, nog altijd 65 tot 69 ton laadvermogen. Het verschil bedraagt daarmee in de praktijk vaak slechts enkele tonnen per wagen. Daartegenover staan belangrijke operationele voordelen. Dezelfde draagwagens kunnen met verschillende containertypen uiteenlopende goederen vervoeren, waardoor de inzetbaarheid van het materieel aanzienlijk toeneemt. Containers zijn afzonderlijk uitwisselbaar, wat onderhoud vereenvoudigt en stilstand beperkt. Bovendien kunnen laad- en losmethoden worden afgestemd op de beschikbare overslaginstallaties, zonder afhankelijk te zijn van een specifieke losinstallatie voor zelflossers. Hierdoor dalen de levenscycluskosten en stijgt de benuttingsgraad van het wagenpark. Voor veel vervoerders en verladers wegen deze voordelen zwaarder dan het beperkte verschil in laadvermogen per wagen. Daarom wordt het Innofreight-systeem steeds vaker ingezet voor het vervoer van kolen, ertsen en andere zware bulkgoederen, ondanks de ogenschijnlijk minder gunstige laadcapaciteit.

NEDERLANDSE VERBINDINGEN

Het is voor een van nature Oostenrijks bedrijf niet gek dat de eerste Innofreight-ertstreinen die Nederland aandeden, uit Linz kwamen. Sindsdien neemt het aantal verbindingen gestaag toe en sinds 2024 worden ook steeds meer kolentreinen overgezet naar het Innofreight-systeem. De tot voor kort veelal gebruikte Falns raken aan het einde van hun tech- »

1. Loc 2019 323, door Rail Cargo Carrier van dispo-Tf gehuurd, met een uit Rocktainers bestaande ertstrein Sloe - Linz bij Tilburg; 24 oktober 2025.

2. Op 4 januari 2026 naderen DB Cargo 189 088 en 028 met een lege kolentrein Dillingen - Maasvlakte het station van Dordrecht.

3. Ook bij de Rocktainers is geen gebrek aan varianten, zoals op 3 januari 2026 bij Sliedrecht op deze ‘halve’ draagwagen zichtbaar is.

TEKST & FOTO’S: SANDER BROERSE



4.



5.



6.

nische levensduur of hebben een revisie nodig; een goed moment om ze te vervangen.

De verwachting is dat het aandeel van modulaire systemen zoals Innofreight de komende jaren verder zal toenemen. De groeiende vraag naar flexibel inzetbaar materieel, gecombineerd met de behoefte aan efficiëntere logistieke ketens en lagere levenscycluskosten, maakt dergelijke systemen aantrekkelijker voor spoorvervoerders en verladers. Bovendien worden voortdurend nieuwe containertypen en overslagtechnieken ontwikkeld. Daarmee lijkt het modulaire wagenconcept zich te ontwikkelen van een nichetoepassing tot een volwaardig alternatief voor traditionele goederenwagens in een steeds groter deel van het Europese goederenvervoer. //

4. RFO-loc 2019 304 heeft op 1 juli 2026 de eindbestemming Maasvlakte nagenoeg bereikt, onderweg met een lege ertstrein uit Dillingen.

5. Diverse varianten Innofreight-containers in de hiervoor getoonde lege kolentrein, waaronder uiterst rechts een exemplaar dat vijftien jaar Innofreight viert.

6. Een trein Maasvlakte - Linz dendert op 24 augustus 2024 achter DB Cargo-locs 189 093 en 023 langs het Rail Service Center Waalhaven.

Innofreight in Nederland, stand juli 2026			
Verbinding	**Lading**	**Vervoerder**	**Frequentie/week**
OVET Sloe - Voestalpine Linz	IJzererts, in Rocktainers	Rail Cargo Carrier	3
HBTR Maasvlakte* - Voestalpine Linz	IJzererts, in Rocktainers	DB Cargo	5
HBTR Maasvlakte - ROGESA Dillingen	Steenkool, in blauwe of witte containers	DB Cargo	5
HBTR Maasvlakte/OVET Sloe - ROGESA Dillingen	IJzererts, in Rocktainers	Rail Force One, i.o.v. DB Cargo	3
* HBTR = HES Bulkterminal Rotterdam, voorheen EMO			

Hembrug

De grootste spoorwegdraaibrug van Europa, met een lengte van 128 meter. Hans de Mooij leerde als machinist de brug goed kennen. De in 1907 in gebruik genomen stalen draagbrug over het Noordzeekanaal was een indrukwekkend staaltje van constructie en techniek, de overspanning van oever tot oever bedroeg bijna 250 meter.



De spoorbrug over het Noordzeekanaal bij Zaandam in 1966. (foto NS, collectie Het Utrechts Archief)

TEKST: HANS DE MOOIJ

Ik ben er zelf veel als machinist overheen gereden. Ook na de aanvaring door een Amerikaans kraanschip. Na enige tijd was de brug provisorisch hersteld en weer in gebruik genomen. Niet sneller dan 15 km/h als passeersnelheid. Die restrictie gold speciaal voor zwaar vervoer zoals staal- en cokestreinen. Vaak getrokken met een eloc van de serie 1300. De L- en H- seinen waren op de hellingen voorafgaand aan de brug geplaatst. Dat was evenzo goed uitkienen met remmingen. Immers, langer dan één minuut onder de 10 km/h rijden zorgde onherroepelijk voor een ATB-dwangremming. Het bewegingscontrolerelais sprak dan aan. En dat was wel het allerlaatste dat je wilde hebben. Ongecontroleerde zware remkrachten van 2400 ton treingewicht op zo een gammele en zieltogende brug. Het continu opschakelen in de serie-rijweerstanden was funest voor de locomotief. Een kwestie van concentratie en goed uitkienen en aanvoelen. Op de foto is de enorme knik die in het aansluitende brugspoor was ontstaan niet te zien. De brug is later door het wit schilderen van spanten voor de scheepvaart extra zichtbaar gemaakt. Nog één keer een aanvaring met een schip en de brug was onherroepelijk van z'n sokkel geduveld. De angst bestond op enig moment zelfs dat er mogelijk ooit eens bewust 'per ongeluk' een schip uit het Oostblok uit de koers zou kunnen geraken. Dat leek al eerder in 1970 te zijn gebeurd, de periode van de Koude Oorlog. Hoe actueel... De brug liep gedurende haar 77-jarig bestaan door meerdere aanvaringen een paar flinke deuken op. In 1970 en 1978 was het goed raak. Verfrommeld staal en gekreukte rails gaven de brug het uiterlijk van een achtbaan. Vooral op 18 december 1970 was de ravage die het Russische schip Komsomolets Uzbekistana aanrichtte groot. Zowel de brug als de rails waren ontzet. Zes weken lang was voor treinverkeer slechts één spoor beschikbaar. Dat gaf de nodige uitdagingen. Naast het personenverkeer naar de kop van Noord-Holland was de Hembrug een logistiek zeer belangrijke transportschakel, via Uitgeest, naar Beverwijk Hoogovens en het Ruhrgebied. Op een zondagmiddag heb ik te voet stiekem door de nog in aanbouw zijnde Hemtunnel gewandeld. Van de Amsterdamse zijde naar de Zaandamse kant. Op enig moment ook wel wat beangstigend door het dreunend geluid van overvarende scheepsschroeven in de verder halfduistere en doodstille tunnel. Met de in 1983 officieel geopende driesporige Hemtunnel waren voor zowel het treinverkeer als de scheepvaart de brugperikelen verleden tijd. //

Desiro HC
DB regio FTX

TREINSTEL IN H0 VAN MODELLBAHN UNION

Modellbahn Union verkoopt vaak producten van andere fabrikanten, maar komt de laatste tijd ook met zelf geproduceerd materieel. Een voorbeeld daarvan is het vierdelige Desiro HC-treinstel in RRX-uitvoering. Onlangs is daar de rode DB Regio FTX-versie bijgekomen. Deze versie hebben we nader onder de loep genomen.



VOORBEELD & MODEL

1.

Door Siemens Transportation Systems (later Rail Systems) is een reeks van lighttrain-materieel ontwikkeld en zijn onder de vlag Desiro voor lokale reizigerstreinen en S-Bahnen diverse varianten ontstaan. Omdat het een modulaire opbouw betreft, kan de samenstelling flexibel worden aangepast. Momenteel wordt het materieel geproduceerd in Krefeld-Uerdingen en Praag. Reeds in 1998 kwam de Desiro Classic op de baan; dat rijdt bij meerdere vervoerders. De SBB heeft sinds 2006 de dubbeldeks RABe 514 (61 stuks) in dienst. Op Innotrans 2014 werd de Desiro HC (High Capacity) geïntroduceerd met enkeldeks koprijtuigen en dubbeldeks tussenrijtuigen. Dit concept wordt door meerdere fabrikanten geleverd. Deze opzet heeft meerdere voordelen: de apparatuur kan boven of onder de bak van de koprijtuigen worden geplaatst en er kunnen door de dubbeldeks rijtuigen meer reizigers worden vervoerd. Een 105 m lang vierdelig treinstel biedt 400 tot 420 zitplaatsen. Door extra rijtuigen tussen te plaatsen, kunnen meer reizigers worden vervoerd. Meerdere vervoerders zetten dit materieel-type in; ze zijn zelfs te vinden in Israël en Egypte.
De Rhein-Ruhr Express (RRX) nam het materieel op 9 december 2018 in dienst. Aanvankelijk reed het onder de vlag van National Express en de toenmalige NS-dochter Abellio. In 2023 is Abellio Deutschland overgenomen door BeNEX.



2.



3.

1. Enkeldeks koprijtuig 1e/2e klas. In de eerste klas zijn de stoelen grijs, in de tweede klas blauw.

2. Siemens Desiro HC BR 1462, 1462 057 als RE 3 (Donau-Isar-Express) München Hbf - Passau Hbf van DB Regio Bahnland Bayern. Passau, 2 oktober 2025. (foto Harold van der Meer)

3. De stuurstroomkabels met de vouwbalg van een dubbeldeksrijtuig.

4. De vier rijtuigen vormen samen het treinstel.

Model

Het vierdelige treinstel is in een stevige kartonnen doos verpakt waarbij elk rijtuig een eigen blisterverpakking heeft die strak in de doos is opgesloten: bovenin twee koprijtuigen en daaronder de twee tussenrijtuigen. Een Duitstalige beschrijving is bijgevoegd. Het valt direct op hoe goed de modellen zijn gedetailleerd, ook de opschriften zijn zeer strak en duidelijk aangebracht. Vooral de details op het dak van de koprijtuigen zijn het noemen waard. Diverse leidingen zijn apart aangebracht.
De klimaatinstallatie op het dak heeft kleine pictogrammen die aangeven dat daar niet op mag worden gelopen. De niet-functionele stroomafnemers zijn goed op schaal. Wel is de metaalkleur van de schuitjes niet realistisch; dit is met matte zwarte verf of een viltstift te verhelpen. Op de draaistellen zijn diverse »

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



4.



5.

leidingen te zien. De ruitenwisser is op beide cabines apart aangebracht. Bij ons testmodel zitten de wisserbladen wat ver van het glas af. De fabrikant meldt dat dit vaker voorkomt; zo nodig kunnen de ruitenwissers worden afgenomen en voorzichtig worden bijgebogen. Het interieur is compleet uitgevoerd; de stoelen in de 2e klas zijn blauw, in de 1e klas grijs.



6.



7.

Scharfenbergkoppelingen

Een dergelijke detaillering maakt het model wel kwetsbaar; de kans dat er iets wordt beschadigd of dat er een onderdeel afvalt, is niet denkbeeldig. Bij het uitpakken bleek van een koprijtuig het glas van een van de frontseinen los in de doos te liggen. Het is met wat secondelijm vastgezet. Ook kwamen er beugels onder twee loopdraaistellen van de koprijtuigen los. Deze zijn er eenvoudig weer op te zetten. Een zakje bevat diverse onderdelen, zoals koppelbare Scharfenbergkoppelingen (Schaku), wat veertjes (waarvoor dienen ze?), reserve antislipbanden, twee onderdelen ter vervanging van de spoilers bij de Schaku's bij gekoppeld rijden en nog wat onderdelen waarvan de bestemming onduidelijk is. De koprijtuigen hebben een imitatie Schaku. Twee meegeleverde werkende koppelingen passen in de NEM-schacht zodat het rijden met twee gekoppelde treinstellen mogelijk is. Deze koppelingen zijn vrij lang, zodat de afstand tussen de treinstellen nogal groot is. Modellbahn Union levert kortere functionele Schakukoppelingen (koppellengte 8, 10, 12 of 14 mm: MU-H0-T46x07 - T46x10, € 11,99 per 4 stuks). Bij banen met krappere bogen wordt de langste versie (14 mm) aanbevolen.

Koppelen

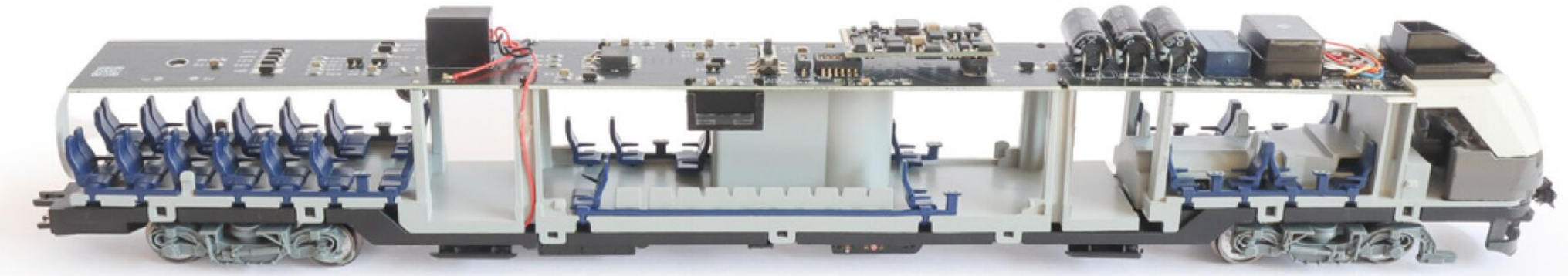
Beide koprijtuigen zijn aangedreven, om ze met elkaar te laten communiceren hebben alle rijtuigen stroomvoerende koppelingen. Het koppelen van de rijtuigen gaat nogal lastig. De koppelingen hebben veertien contacten volgens het principe van mannetjes en vrouwjes. De pennen van de ene koppeling worden in de versie met contracontacten gestoken. De koppelingshelften passen precies in elkaar, zodat ze bij het koppelen goed in lijn moeten liggen. Daarvoor is een



8.



9.



10.

AANDRIJVING IN BEIDE KOPRIJTUIGEN

hulpmiddel bijgevoegd waarmee het na wat gefriemel uiteindelijk lukt. Overigens: door de rijtuigen op hun zijkant te leggen, te koppelen, het treinstel rechtop te zetten en vervolgens draaistel voor draaistel op het spoor te zetten, gaat het koppelen wat makkelijker. De koppelingen hebben een kortkoppelingsmechanisme waardoor de vouwbalgen elkaar bijna raken.

Op de baan

Als het treinstel is geformeerd, kunnen de eigenschappen op de baan worden onderzocht. Wij ontvingen de digitale versie, zodat ook het geluid beoordeeld kan worden. Het treinstel blijkt zeer soepel te rijden. De maximumsnelheid is niet te hoog; de Vmax is bij het voorbeeld 160 km/h. Beide koprijtuigen zijn aangedreven en zijn voorzien van twee antislipbanden per motordraaistel. Door de twee motordraaistellen - beide hebben een vliegwiel - zal het model niet gauw op een spoor met minder goed contact tot stilstand komen. Via de sounddecoder zijn diverse geluiden op te roepen. Bij het wegrijden is het kenmerkende geluid van de Desiro hoorbaar. Met de Zimo-sounddecoder kunnen de door LeoSoundLab opgenomen geluiden van een Desiro worden afgespeeld. Verder zijn er naast de tyfoon en andere technische geluiden, zes verschillende omroepberichten beschikbaar waarvan de meeste voor de reizigers in de trein zijn bestemd. Of deze in werkelijkheid buiten het treinstel hoorbaar zijn, is de vraag. Waarschijnlijk zullen de meeste modelspoorders deze geluiden niet vaak laten horen. Alle rijtuigen hebben binnenverlichting, de dubbeldeksrijtuigen op beide verdiepingen. De bestemmingsaanduidingen kunnen verlicht worden. Ook de cabineverlichting is per cabine schakelbaar. De front- en sluitseinen wisselen per richting; de frontseinen kunnen in twee lichtsterkten branden. »



11.

5. **Het dubbeldeksrijtuig waarmee ook fietsen kunnen worden vervoerd.**

6. **De loepzuivere opschriften op de stelbalk van een van de motorrijtuigen.**

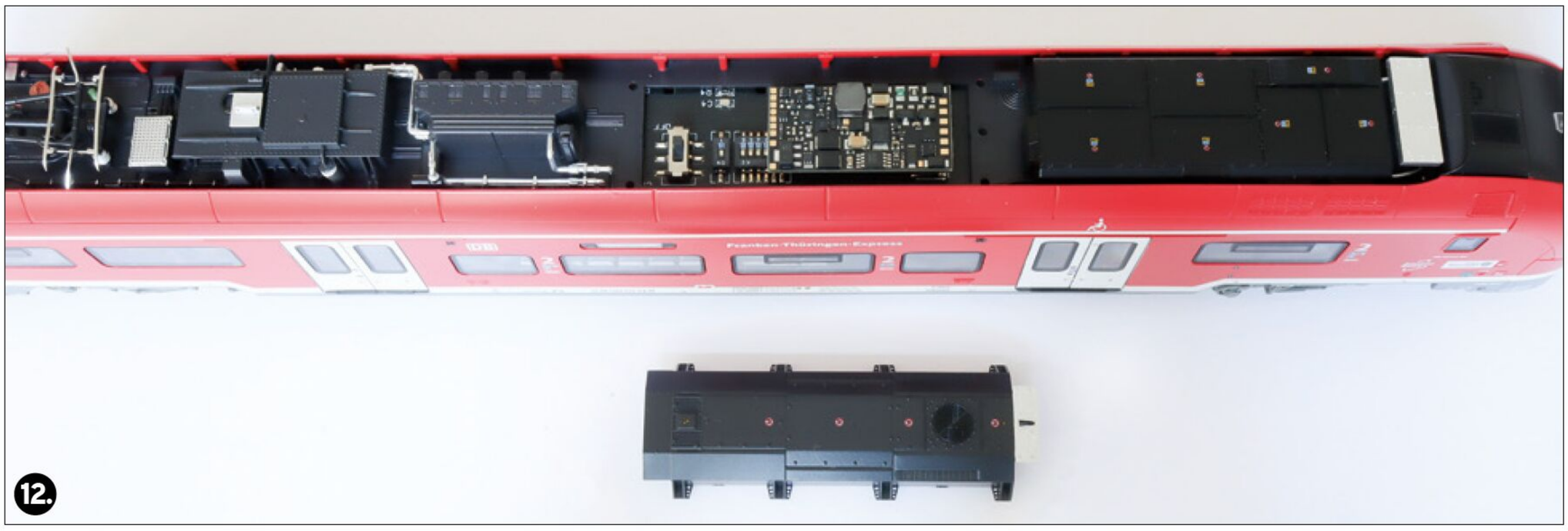
7. **Het interieur en de bestemmingsaanduiding kunnen worden verlicht.**

8. **Aan de draaistellen is veel aandacht besteed.**

9. **Het interieur van een tussenrijtuig. Bij het afnemen van de kap is in verband met de bedrading van de verlichting voorzichtigheid geboden.**

10. **Het interieur van een koprijtuig; de elektronica is boven het plafond geplaatst.**

11. **Als de cabineverlichting is ingeschakeld, wordt de machinistenstoel zichtbaar.**





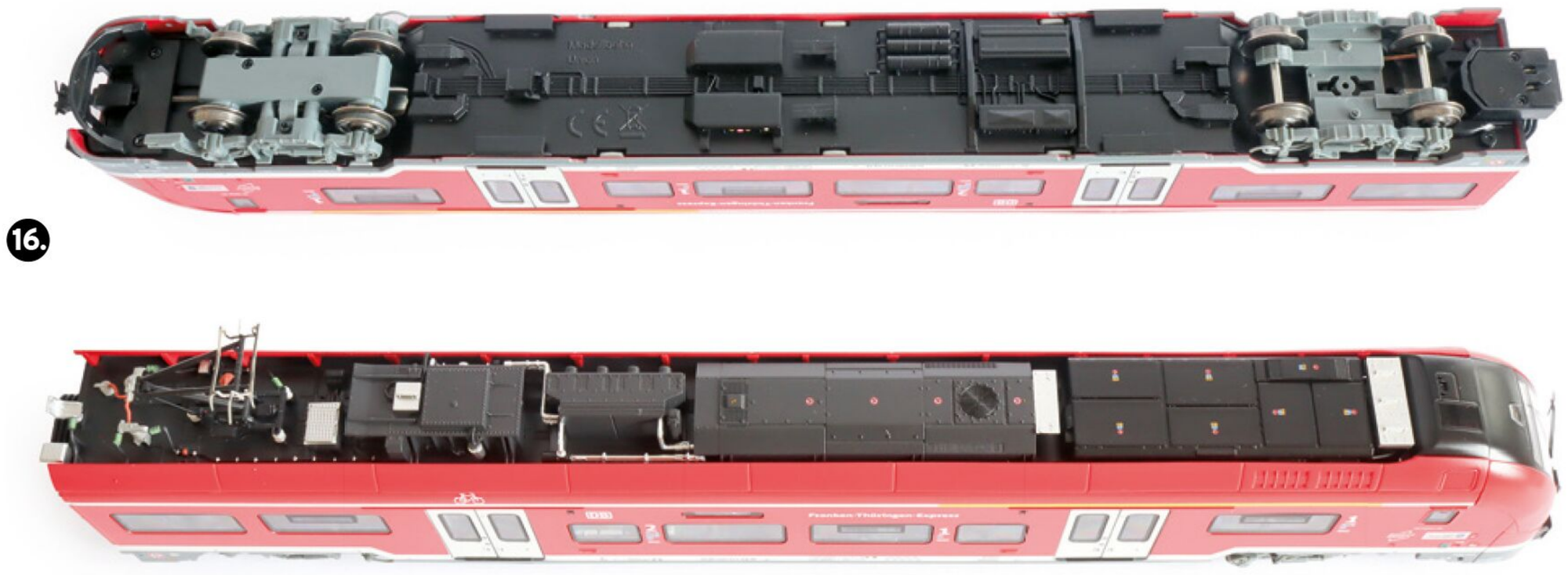


Na opmerkingen van gebruikers heeft de fabrikant het fel of minder fel laten branden van de frontseinen verbeterd.

Bestemmingsaanduiding

Bij ons testmodel bleven de binnenverlichting en bestemmingsaanduiding niet continu branden; het licht in de cabines wel; wellicht is de decoder defect. Naar aanleiding van onze bevindingen geeft Modellbahn Union aan dat er sprake is van een uitzondering en het model kan worden omgeruild. De tekst van de bestemmingsaanduidingen op de zijkant van de rijtuigen en boven de cabines kunnen desgewenst worden gewijzigd. Deze zijn separaat leverbaar. Om deze te verwisselen dienen de rijtuigen te worden geopend door de zijwanden licht naar buiten te buigen. Gebruik hiervoor enkele cocktailprikkers. Het openen gaat tamelijk lastig. Het terugplaatsen van de kap op het onderstel gaat bij het tussenrijtuig wat moeizamer dan bij het koprijtuig. Een fraaie oplossing om naderhand een analoog treinstel te digitaliseren of een





16.

17.

microswitch te bedienen, is de bereikbaarheid van de printplaat. Deze bevindt zich onder de eenvoudig los te maken afdekkap van de klimaatinstallatie op het dak. Hiervoor hoeft het model niet te worden geopend. Volgens de handleiding is de printplaat in de A-bak geplaatst, maar het is niet duidelijk welke dat is. In ieder geval niet het AB-rijtuig (1e/2e klas). Bij de DB is aan het materieelnummer af te leiden wat het A-rijtuig is: achter het serienummer (in dit geval 1462), beginnen de volgende cijfers met een 0. In het A-rijtuig is de technische apparatuur ondergebracht. In feite volgt de fabrikant hiermee het voorbeeld. De rijtuigen zijn niet ingekort, zodat de lengte van het treinstel met 120 cm op schaal is. Desondanks is het mogelijk om bogen met een straal van 360 mm (R1) te berijden. Tegenbogen zijn bij R1 niet mogelijk.

Regio FTX

Naast de eerder uitgebrachte Desiro in RRX-kleurstelling (MU-H0-T46201-203, tweerail, € 449,99, toeslag sound € 40 / ...46251-253, drierail, € 489,99, toeslag sound € 60) en de hier besproken rode DB Regio FTX-versie (...46212, tweerail / ...46262, drierail) zijn of worden van de Baureihe 465 varianten uitgebracht van de Egyptische en de Israëlische spoorwegen. Daarnaast staan in de catalogus (tweerail/drierail, prijzen zoals vermeld bij RRX): DB Bwegt BR 1462 (...46208/...46258), Arverio Bayern DB 2462 (...46210 & 46214/...46260) en ODEG BR 3462 (...46206/...46256). Van de ODEG en Arverio Bayern zijn extra tussenrijtuigen aangekondigd; mogelijk volgen die ook voor andere varianten. Tweerail-modellen zijn met of zonder Zimo-decoder leverbaar. Hierbij dient te worden aangegeven welke wordt gewenst: een Plux-22 (MN330P22, € 44) of sound-decoder MS450-P22, € 109). Drierailmodellen hebben af fabriek een decoder en er geldt een toeslag voor sound. Met het Desiro HC-materieel krijgt de model-spoorder de beschikking over een fraai en goed gedetailleerd treinstel. Door de op hoog niveau staande detaillering, neemt de kwetsbaarheid toe, zodat enige voorzichtigheid is geboden. //

NIET-LOPEN PICTOGRAMMEN OP DE KLIMAAT-INSTALLATIES



18.

12. Na het afnemen van de afdekkap van de klimaatinstallatie is de printplaat toegankelijk.

13. Twee gekoppelde rijtuigen. Door het kortkoppelmechanisme is de ruimte tussen de rijtuigen minimaal.

14. De elektrische koppeling telt veertien pennen.

15. De imitatie Schaku's kunnen uitgewisseld worden door de (tamelijk lange) koppelingen, om met twee treinstellen te rijden.

16. De onderzijde van een koprijtuig. Het motordraaistel heeft twee antislipbanden.

17. De daktuin van het motorrijtuig bevat veel details.

18. Om het koppelen van de rijtuigen te vergemakkelijken is een hulpstuk bijgevoegd.

De leukste (WEB)WINKELS

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

HOBBYOUTLETSHOP.COM

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

grootspoorkoedijk
Hobbyoutletshop

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
www.treinenpassage.com

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

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

MODELBOUW-H0

Alles voor jouw H0-modelbaan!
Ontdek exclusieve scenery, lasercut bouwdozen en unieke 3D-attributen. Alles om jouw H0-wereld tot in detail op te bouwen. Kom langs in onze winkel voor persoonlijk advies of bekijk het complete aanbod direct in de webshop. Wat je ook zoekt, wij hebben het voor je klaarliggen. Shop online of bezoek onze winkel:

www.modelbouw-h0.nl
info@modelbouw-h0.nl
Hammersfestweg 7
9723 DT Groningen
+31 (0) 50 311 9999

MODELSPOOR24

Alles voor een realistische modelspoorbaan! Ontdek ons uitgebreide assortiment scenery van topmerken zoals Woodland Scenics, Noch, Busch, Lars op ‘t Hof, Vallejo en Revell. Of u nu een beginner bent of ervaren modelbouwer, wij helpen u graag!

- Specialist in scenery
- Gratis verzending vanaf € 50 naar Nederland en België
- Snelle levering uit eigen voorraad
- Aanwezig op de Modelspoorbeurs in Houten

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 watervaste, 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

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

PANZER-SHOP.NL

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

www.panzer-shop.nl

HOBBYPROF ONLINE OUTLET STORE

Webwinkel voor spoortweg modelbouw en modelauto's. Vaste ronde prijzen. Uitsluitend levering uit eigen voorraad. Winkel alleen voor afhalen.

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

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 uit voorraad leverbaar. Altijd scherpste prijzen van Nederland met ESU en Noch.

www.etsmodelspoor.nl
info@etsmodelspoor.nl

SPOORWEGBOEKHANDEL

Spoorwegboekhandel is een webwinkel die zich specialiseert in tijdschriften, boeken en meer met betrekking tot de (model)spoorwegen. Voor modelbouwers bieden we diverse titels uit binnen- en buitenland om inspiratie op te doen voor je eigen modelbaan. Gratis bezorgd met PostNL of DHL (onder de € 25 euro voor slechts € 2,99 bijdrage per bestelling).

spoorwegboekhandel
spoorwegboekhandel
spoorwegboekhandel.nl
Tel/app: 010-3040160
contact@spoorwegboekhandel.nl

MODELTREINWINKEL.NL

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

www.ModeltreinWinkel.nl

MODELTREINHUIS ROOSENDAAL

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

www.modeltreinhuis.nl
info@modeltreinhuis.nl
Modeltreinhuis

TWENTRAIN

Bij Twentrain verkopen we tweedehands modeltreinen, zowel van Märklin als gelijkstroom H0 en N. Dat betekend ook dat we zowel inkopen als verkopen. We werken vanuit het oogpunt van de hobbyïst en altijd met liefde voor het materiaal. Mail of Whatsapp gerust bij vragen, we staan graag voor u klaar.

www.twentrain.nl



1.

Spoorverkeer Maastricht – België

KNOOPPUNT MAASTRICHT NADER TOEGELICHT

De meest zuidelijke stad van Nederland, Maastricht, is een van de oudste steden van Nederland en de geschiedenis gaat terug tot voor Christus. Gelegen in de Nederlandse provincie Limburg kenmerkt Maastricht zich van oudsher door een viertal (internationale) spoorverbindingen met bijbehorend groot station, een werkplaats en opstelterrein.

De spoorgeschiedenis in Maastricht begint in 1853 als de eerste spoorlijn via Valkenburg naar Aken wordt geopend. In 1856 volgt de eerste verbinding met België en wordt lijn 20 Hasselt - Maastricht in gebruik genomen. Vervolgens komt in 1861 spoorlijn 40 Luik (Liège) - Maastricht in dienst. Tot slot volgt in 1865 de volledig Nederlandse lijn tussen Maastricht en Venlo en wordt Maastricht een heus spoorwegknooppunt inclusief de functie als dubbel grensstation. Hierdoor verrees in 1871 naast het stoomdepot een werkplaats. Deze is nog steeds in gebruik en wordt tegenwoordig door

NedTrain gebruikt voor onderhoud aan NS-treinstellen Flirt, VIRM en ICNG. Tot voor kort vonden hier locwisselingen van doorgaande goederentreinen plaats en werd er veel gerangeerd met rijtuigen voor binnenlandse intercitydiensten. Door inzet van meersysteemlocomotieven rijden tegenwoordig goederentreinen door en wordt slechts een deel van de opstelcapaciteit door NS en Arriva voor het afstellen van materieel benut. Wanneer de staalterminal in de Maastrichtse Beatrixhaven wordt bediend, plaatst RFO soms de ingezette locomotief of een deel van de staaltrein op het emplacement van Maastricht. »



2.



3.

1. De DB Cargo 6512 en 6518 komen op 23 oktober 2011 langs Argenteau met veertien Shimmns en vijf Talns als trein 49663 uit Beverwijk.

2. Op 1 mei 2005 zijn NS Sikken 211 en 257 bezig met rangeerklussen rond de werkplaats van Maastricht. (foto's 2 & 3 Harold van Eupen)

3. Tijdens de open dag van NedTrain Maastricht van 24 november 2007 is de NS 1851 van haar draaistellen gelift.

4. Op 16 juni 2021 zijn de NS 1761 en 1745 ter hoogte van Zaltbommel onderweg van de Watergraafsmeer naar Maastricht voor onderhoud in de NedTrain-werkplaats.



4.

TEKST & FOTO'S (TENZIJ ANDERS VERMELD): MARCEL VAN EUPEN



5.



6.

INTERNATIONAAL VERKEER ROND LIMBURGSE HOOFDSTAD

Twee grensovergangen met België

Kenmerkend voor Maastricht is de functie als dubbel grensstation aan de westkant van de stad met Lanaken (en door naar Hasselt) en aan de zuidkant met Visé (en door naar Luik). Na een succesvolle start op de lijn Maastricht - Hasselt, liep het vervoer in de loop van de tijd terug waardoor het reizigersvervoer in 1954 werd beëindigd. De bediening van verschillende goederenstations tussen Maastricht en Lanaken ging door tot 1990 waarna de spoorlijn werd gesloten en in verval raakte. In de 21e eeuw leefde de lijn weer op en wordt er vanaf 2007 gewerkt aan reactivering van het traject tussen Lanaken en Maastricht. In 2011 reed de eerste goederentrein van Lanaken via Maastricht naar Roemenië. Hiermee had Maastricht weer haar functie als dubbel grensstation en konden treinen van Lanaken naar Visé via Nederlands grondgebied rijden. Helaas bracht de reactivering niet het verwachte



7.



8.



9.

aantal treinen en stopte Infrabel in 2016 met het onderhoud aan de lijn. In 2018 verwijderde ProRail de aansluiting op de hoofdbaan bij Maastricht en in 2020 stopte Infrabel definitief met het onderhoud. Kort na de sluiting begonnen onderzoeken voor een nieuwe reactivering, maar nu als tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht. ProRail wil de buiten Maastricht gelegen spoorbrug sluiten; in 2010 is deze voor € 33 mio gerenoveerd. De plannen lopen sinds 2022, maar zijn nog niet uitgevoerd. Hoewel het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de brug graag zou slopen, oordeelde de Tweede Kamer eind 2025 dat er onvoldoende draagvlak is. In februari 2026 gaf het ministerie aan dat er geen reden was om van de sloop af te zien. Een interessant dossier waar het laatste woord nog niet over is gezegd.

Spoorlijn 40

Gelukkig gaat het met de andere grensovergang, spoorlijn 40 van Maastricht naar Liège, een stuk beter. Deze is na oplevering in 1861 continu in gebruik en sinds 1985 geheel geëlektrificeerd; tot dat jaar had het deel Maastricht Randwyck - Luik geen bovenleiding. Vanwege het spanningsverschil tussen België (3000 V) en Nederland (1500 V), beide gelijkstroom, kunnen Belgische treinen in Nederland op halve kracht rijden, maar andersom is dat niet mogelijk. De spanningssluis ligt ter hoogte van het Nederlandse Gronsveld. Omdat dit relatief diep op Nederlands grondgebied is, geeft het station Eijsden de unieke en tevens lastige status van enige Nederlandse station onder buitenlandse spanning. De stations in Heer, Gronsveld en Maarland zijn niet meer in gebruik. Spoorlijn 40 heeft een rijk verleden aan internationale reizigerstreinen. Zo reed zowel de NS als later EETC er met autoslaaptreinen van ‘s-Hertogenbosch naar bestemmingen in Zuid-Frankrijk. Ook reden de bedevaartstreinen naar het Franse Lourdes jarenlang via Maastricht, alsmede de intercity van Haarlem naar Luxemburg en de verbinding tussen Maastricht en Basel die regelmatig van begin- en eindpunt wisselde, zoals Amsterdam en Genua. Standaard reden deze treinen tot Maastricht met een NS-locomotief, waarna de NMBS de trein voor België overnam. Tot 1985 gebeurde dit met een diesellocomotief vanwege het ontbreken van bovenleiding. Daarna stelde de NMBS een elektrische locomotief, tot in 2016 de laatste bedevaartstrein uit Lourdes via België naar Nederland reed. In 2025 reed Train Charter Services (TCS) vanwege werkzaamheden een van de drie skitreinen via Eindhoven en Maastricht naar Brussel en herleefden de oude tijden nog eenmaal. In Maastricht werd de TCS 1700 gewisseld voor een van de NMBS gehuurde reeks 27, waarna het geheel richting Brussel ging. »

5. **Op 24 januari 2011 is NedTrain 711 met de NS 1844, 1830, 1831 en 1843 onderweg van Maastricht naar Maastricht Boschpoort. De foto is net na passage van de brug over de Maas gemaakt. Doel van de testrit was om te kijken of het aangepaste hefmechanisme van de brug niet teveel zou inzakken. (foto Peter Gootzen)**

6. **De NS 181 bij Gronsveld onderweg op 17 juli 1983 als stoptrein 3262 van Maastricht naar Liège Guillemins. Duidelijk is te zien dat dit traject nog door de NS beheerd werd. (foto’s 6 t/m 9 Maarten van der Velden)**

7. **De NMBS 5512 vertrekt op 17 juli 1983 uit Maastricht met trein 297 van Amsterdam CS naar Pisa Centrale.**

8. **Op 2 augustus 1991 komt de NMBS 5540 door Chératte met autoslaaptrein 9271 ‘Costa-Expres’ ‘s-Hertogenbosch - Narbonne.**

9. **De NMBS 2735 is ter hoogte van Eijsden op 15 augustus 1987 onderweg met de internationale trein 297 van Amsterdam naar Ancona.**


10.


11.


12.


13.

Reizigersverkeer naar Luik

Waar in het verleden menig internationale trein gebruik maakte van de lijn tussen Maastricht en Luik, is het er nu rustiger. Arriva voert de dienst op dit moment uit met een sneltrein tussen Aken en Luik. Bijzonder is dat Arriva de uurdiensten uitvoert met Flirt-treinstellen waarmee zowel het materieel als de machinist toelating voor de drie landen moet hebben. Het had dan ook behoorlijk wat voeten in de aarde om deze dienst op te zetten. In het begin viel de trein regelmatig ten zuiden van Maastricht uit. Vooral in het Franstalige deel van België is het voor private vervoerders lastig om voet aan de grond te krijgen. Met de komst van Arriva is er een einde gekomen aan de diensten van de NMBS op station Maastricht. Jarenlang reed de NMBS een uurdienst vanuit Maastricht met onder andere zogenoemde 'Klassiekjes' (MS62) en later treinstellen type 'Break' (MS80). De NMBS rijdt tegenwoordig een uurdienst tussen Visé en Luik en op werkdagen een spitstrein tussen Visé en Brussel. Tussen 2006 en 2011 reed er een intercity tussen Maastricht en Brussel; ondanks zijn succes is deze gestopt en bleef alleen de stoptrein over. Met de komst van Arriva verdween de status van station Eijsden als enige station in Nederland dat alleen met een buitenlandse spoorwegmaatschappij bereikt kon worden.

Goederenverkeer via lijn 40

Het baanvak Maastricht - Visé kent veel goederentreinen. Waar vroeger wisselingen van locomotief, net als voor het reizigersverkeer, in Maastricht plaatsvonden, rijdt men nu altijd door. Interessant is, dat ondanks dat de hierna genoemde maatschappijen elektrische locomotieven hebben die in België en Nederland kunnen rijden, ze toch regelmatig voor het stuk over het grensbaanvlak een dieselloc inzetten. Als er locomotiefwissels plaatsvinden, dan gebeurt dat in Sittard. Dat is tevens het beginpunt van een deel van de treinen die beginnen op het grote terrein van Chemelot of in de haven van Born. De goederentreinen gaan niet naar Luik, maar gaan of bij Visé lijn 24 op naar Aken, of rijden verder naar de industrie in Wallonië. Incidenteel zijn er extra treinen, bijvoorbeeld bij stremmingen van andere spoorlijnen. Tot de vaste treinen via de lijn Maastricht - Visé behoren de kalktreinen tussen Beverwijk en het Belgische Hermalle-sous-Huy en Jemelle. Hierin liften ook staalwagens mee. De kalkwagens worden beladen in België, de staalwagens in Beverwijk, waardoor ze qua gewicht goed op elkaar aansluiten en vaak tot lange treinen worden geformeerd. De staalwagens gaan naar Ehein en Chatelet Dry-Port. De trein rijdt vijf keer per week, maandag t/m donderdag in de avonduren en op zondag overdag en wordt momenteel door DB Cargo gereden. De tractie is in principe over het gehele traject elektrisch waarbij er in Sittard soms wordt gewisseld tussen een locomotief van het type 189 en Vectron. De eerstgenoemde is, in tegenstelling tot de Vectron, niet toegelaten in België. Bij uitzondering kan er een koppel 6400/6500 van DB Cargo België voor staan. Ook de dolimetreinen tussen het Belgische









Hermalle en Veendam kennen een lange historie. Het dolimevervoer is op dit moment in handen van DB Cargo. Hiervoor waren Lineas, DB Cargo, RRF en Husa voor de treinen aan te treffen. Met de overgang naar DB Cargo zijn ook de wagens vernieuwd; er worden nu blauwe VTG Tanoos ingezet, die voor het vervoer zijn aangepast. De trein rijdt met een 6400 tussen Veendam en Onnen waarna een eloc 189 of Vectron de trein tot Sittard brengt. Daar komt een 6400/6500 of Vectron voor de trein die de sleep naar Bressoux brengt. Het laatste stukje tot de mijn van Hermalle vindt met een 6400/6500 plaats. Het kolenvervoer tussen Enerco in Born en de siliciummetaalfabriek Ferroglobe in het Franse Anglefort vindt al jaren plaats en kende vele vervoerders zoals SNCF Fret, Railion, Captrain, IRP, HSL en op dit moment RailTraxx. De route voert vanaf Sittard via Maastricht en Visé naar Montzen waarna de trein via Duitsland naar Frankrijk rijdt. Standaard wordt hiervoor een Class 66 gebruikt. Bij Enerco in Born is recent een nieuwe rangeerlocomotief geplaatst die de kolentrein voor zijn rekening neemt. Het grote chemiecomplex bij Geleen-Lutterade zorgt voor spoorbewegingen die wisselend naar het noorden of zuiden worden afgehandeld. Zo maakt RailTraxx gebruik van de route via Maastricht - Visé voor haar gasketeltrein tussen Chemelot en Dormagen en voor gewone ketelwagens die van Chemelot komen. In het recente verleden waren er regelmatig treinen die, om de steile hellingen tussen Visé, Montzen en Aken te vermijden, via Venlo - Sittard - Maastricht - Visé reden. Een combinatie van sneuvelen van vervoer en sterkere elektrische locomotieven maakt dat er tegenwoordig niet meer van dergelijke transittreinen rijden. »

10. De NMBS 410 is op 17 mei 2014 ter hoogte van Oost-Maarland onderweg als stoptrein 5385 van Maastricht naar Liège Guillemins.

11. Arriva 553 is ter hoogte van Argenteau onderweg met de drielandentrein van Aken Hbf via Heerlen en Maastricht naar Liège Guillemins.

12. Op 22 december 2010 staat de NMBS 1334 in Maastricht klaar met IC 483 naar Brussel-Zuid.

13. De NMBS 1351 passeert Eijsden met een lege bedevaartstrein uit Lourdes met bestemming Oostende, 6 juni 2014.

14. De DB Cargo 6466 rijdt op 3 maart 2025 met lege dolimetrein van Veendam naar Hermalle door Oost-Maarland. (foto Peter Franssen)

15. De 6509 en 6513 passeren Argenteau met kalktrein 49663 Beverwijk - Jemelle; sommige wagens worden in Kinkempois afgehaakt en gaan naar de groeve Hermalle-sous-Huy, 15 oktober 2014.

16. Ter hoogte van Gronsveld zien we op 6 juni 2014 de Captrain 6601 voorbij komen met kolentrein 48871 van Born naar Anglefort.

17. De RRF PB06 rijdt op 6 juni 2014 door Oost-Maarland met de Nedwag lege dolimetrein 49667 van Veendam naar Hermalle.


18.


19.


20.

Goederenvervoer rond Maastricht

Maastricht kende diverse plekken met goederenvervoer. Zo was de Zinkwitfabriek in Eijsden een trouwe klant waar lange tijd vervoer per spoor plaatsvond; de laatste bediening was in 1996. Ook had Maastricht een klassieke losplaats voor algemeen gebruik. Hoewel de goederenloods er nog steeds aan herinnert, is het spoor hier opgebroken. Als laatste werden hier van 2001 tot 2004 door Railion houtwagens voor de papierfabriek Sappi in Lanaken gelost, immers toen was de reactivering van de lijn naar Lanaken nog niet voltooid. De eerder genoemde lijn naar Lanaken kende na haar reactivering helaas slechts een handvol treinen voor de lijn weer in verval raakte. Er zijn vanuit station Maastricht nog altijd



21.



22.

ACTIEF LOKAAL GOEDERENVERVOER

rangeeractiviteiten: de Beatrixhaven, even ten noorden van de stad, kan alleen vanuit de richting Maastricht worden bereden. De spoorlijn naar dit industrieterrein is in 1961 geopend, de aansluiting heeft vanuit Maastricht een scherpe boog naar links om parallel aan de Galjoenweg in een driesporig emplacement uit te monden. Hierna loopt de lijn met een boog van 90° langs de Ankerkade waar Steel Solutions is gevestigd, het is de enige actieve aansluiting. Dit bedrijf heeft twee korte overdekte sporen waar staaltreinen worden behandeld die op maandag en donderdag door DB Cargo uit Venlo worden aangevoerd. Regelmatig komt ook RFO langs met staalwagens uit Beverwijk. Voordat deze aansluiting er was, werden de wagens op de openbare weg gelost en vond de bediening diep in de nacht plaats. Verder aan de Ankerstraat zit Lawter dat zeer incidenteel een ketelwagen ontvangt en Hoogovens Buizen (tegenwoordig Tata Steel Tubes) dat in het verleden wagens ontving. Vanuit het emplacement aan de Galjoenweg kan ook de andere kant op worden gereden, door met een boog van 90° de Fregatweg en verderop de Klipperweg te volgen. Hier zitten de bedrijven Attero, dat in het recente verleden afvaltreinen ontving, het niet meer bestaande Bude en het voormalige Dortremont-sloopwerken. Door dit laatste bedrijf zijn veel per spoor aangevoerde NS-treinen gesloopt; dit werd uitgevoerd door Hoeben Metalen uit het Overijsselse Hasselt. //



23.

18. **Op 1 augustus 1991 staat de NS 2305 na het bedienen van de Zinkwitfabriek in Eijsden klaar voor vertrek richting Maastricht. (foto's 18 t/m 20 Remco Bruggink)**

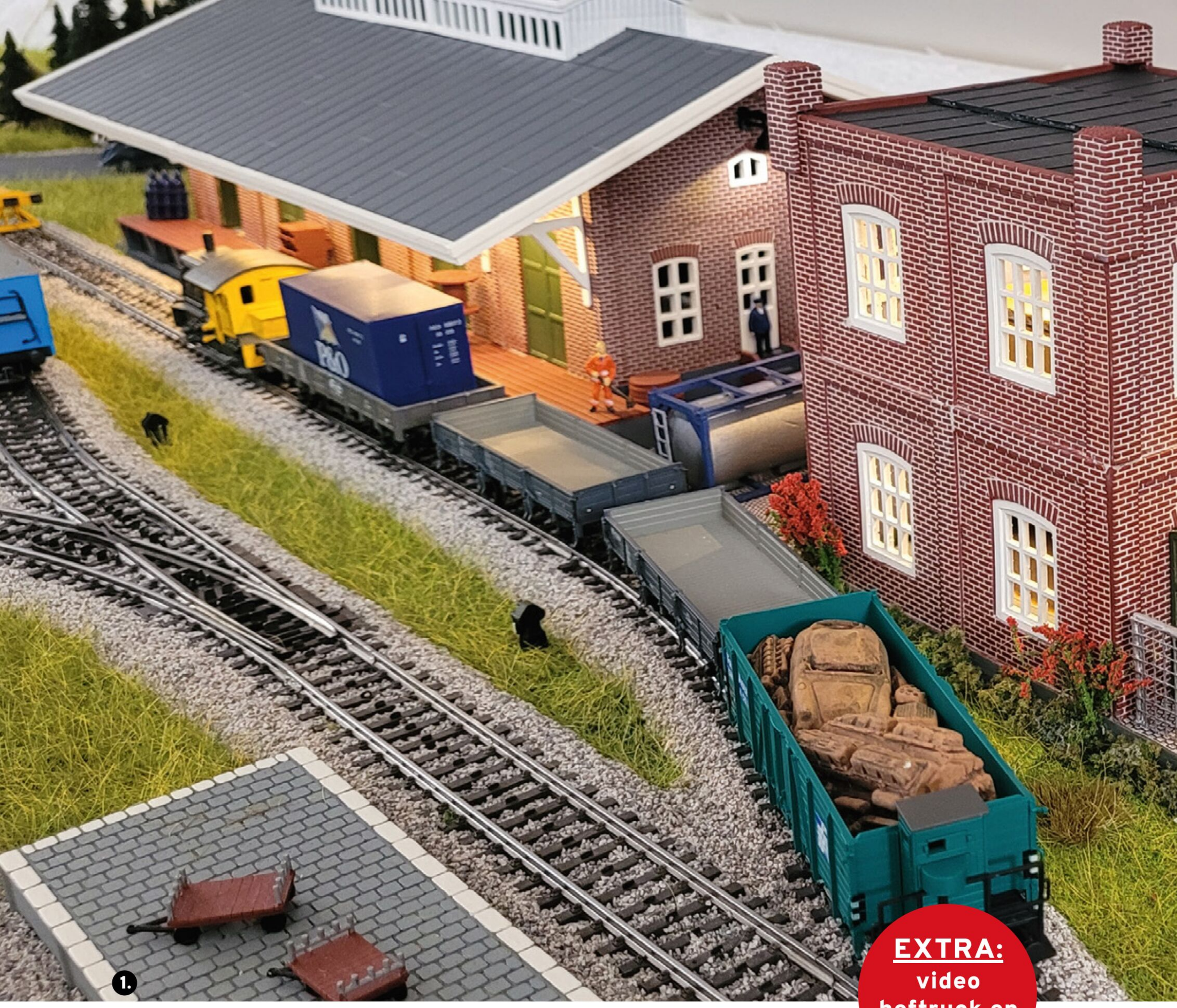
19. **Op 15 maart 2004 plaatst Railion 6411 vier met boomstammen beladen Ealos-x uit het Duitse Dessau op de losweg van Maastricht.**

20. **De NS 633 duwt een ketel- en rongenwagen bij Hoogovens Buizen naar binnen. Maastrichtse Beatrixhaven, 24 mei 1994.**

21. **DB Cargo 6416 rangeert op 16 februari 2018 aan de Galjoenweg voor bedieningen in Maastricht Beatrixhaven.**

22. **De RFO 2019 303 komt in last mile-modus met staaltrein uit Beverwijk aan in Maastricht Beatrixhaven, 25 augustus 2024. (foto Peter Franssen)**

23. **Railion Sik 303 staat op 1 mei 2003 met een aantal te slopen wagens voor het terrein van sloperij Dortremont. (foto Harold van Eupen)**



1.

EXTRA:
video heftruck en palletbox

Rijdende heftruck

STOEIEN MET EEN PALLETBOX

Bewegende taferelen op een modelspoorbaan zijn altijd een blikvanger. Verrassender is het wanneer de toeschouwer deze kan bedienen en de bewegingen onvoorspelbaar zijn. Voor Matthijs Hajer was het een leuke uitdaging om de fabriek op zijn baan te voorzien van een vorkheftruck die met een pallet naar buiten rijdt, deze neerzet en later weer komt ophalen.



2.

Deze animatie wordt via een knop aan de zijkant van de baan gestart, zodat ook de toeschouwer deze kan bedienen. Na de druk op de knop komt de heftruck met een palletbox naar buiten rijden en zet deze bij de andere palletboxen neer. Hierna rijdt de vorkheftruck zonder pallet terug naar binnen. Tot zover is het op z'n minst verrassend te noemen. Enige tijd later herhaalt deze beweging zich omgekeerd; de heftruck komt leeg naar buiten, pakt de palletbox op en rijdt daarmee weer naar binnen. De inhoud van de box was kennelijk toch weer nodig in het productieproces.

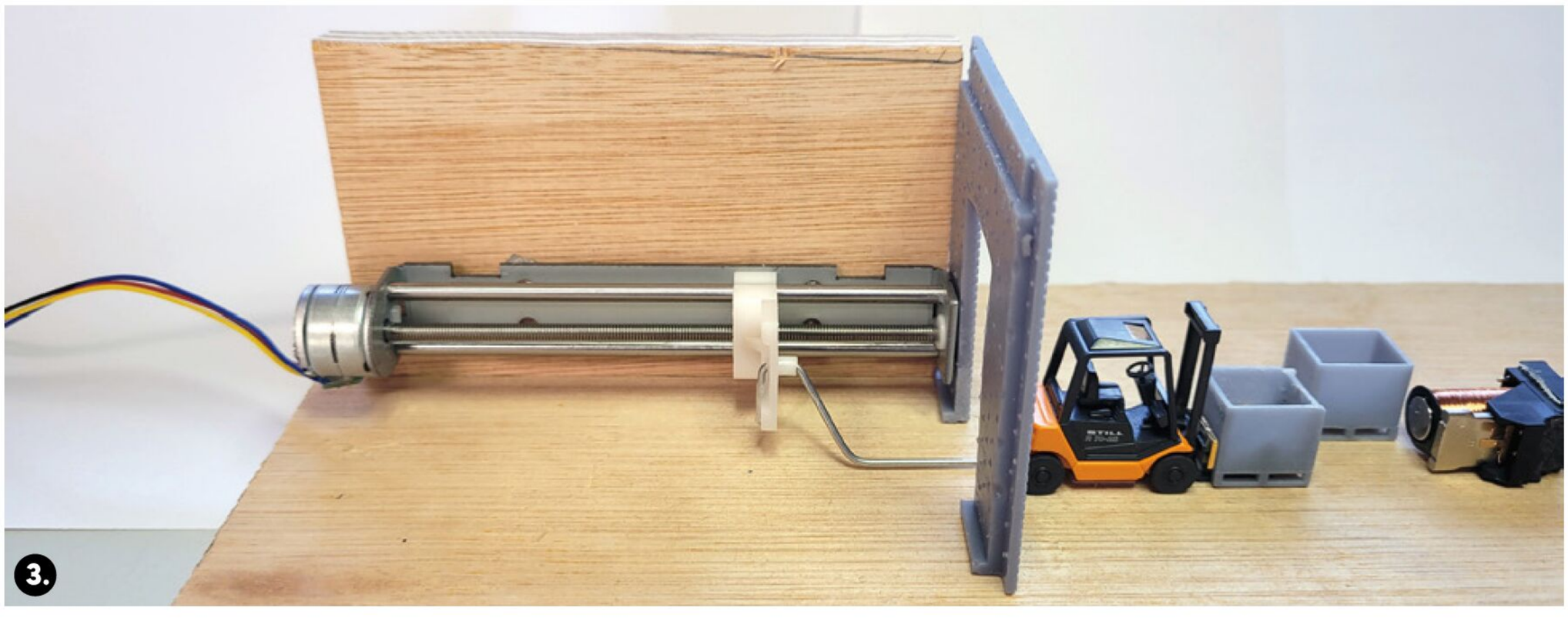
Heftruck laten rijden

Om dit breng-haal effect te bereiken moet de vorkheftruck dus nauwkeurig naar een vaste positie rijden en moet de elektrische aansturing kunnen bepalen of de pallet blijft staan of weer mee naar binnen mag. Er zijn meerdere opties om een lange rechte beweging te maken. Zo kan het voertuig aan een draad heen en weer getrokken worden of meegevoerd worden door een magneet onder de baan die op een ketting gemonteerd is. Voor deze toepassing bleek een schroefspindel de handigste en ook makkelijkste oplossing. De heftruck wordt dus heen en weer gereden door een kleine spindel; deze zijn in verschillende lengtes te koop bij webshops in het verre oosten. Een kleine elektrische stappenmotor laat de spindel draaien en de kunststof moer op de spindel beweegt vervolgens heen en weer. De heftruck is met dun ijzerdraad aan »

1. Terwijl de 'Sik' met enkele goederenwagens rangeert, is de heftruck met een palletbox onderweg.

2. Zowel de koppeling tussen spindelaandrijving en heftruck als de magneet tegen het vorkenbord zijn duidelijk te zien.

TEKST & FOTO'S: MATTHIJS HAJER

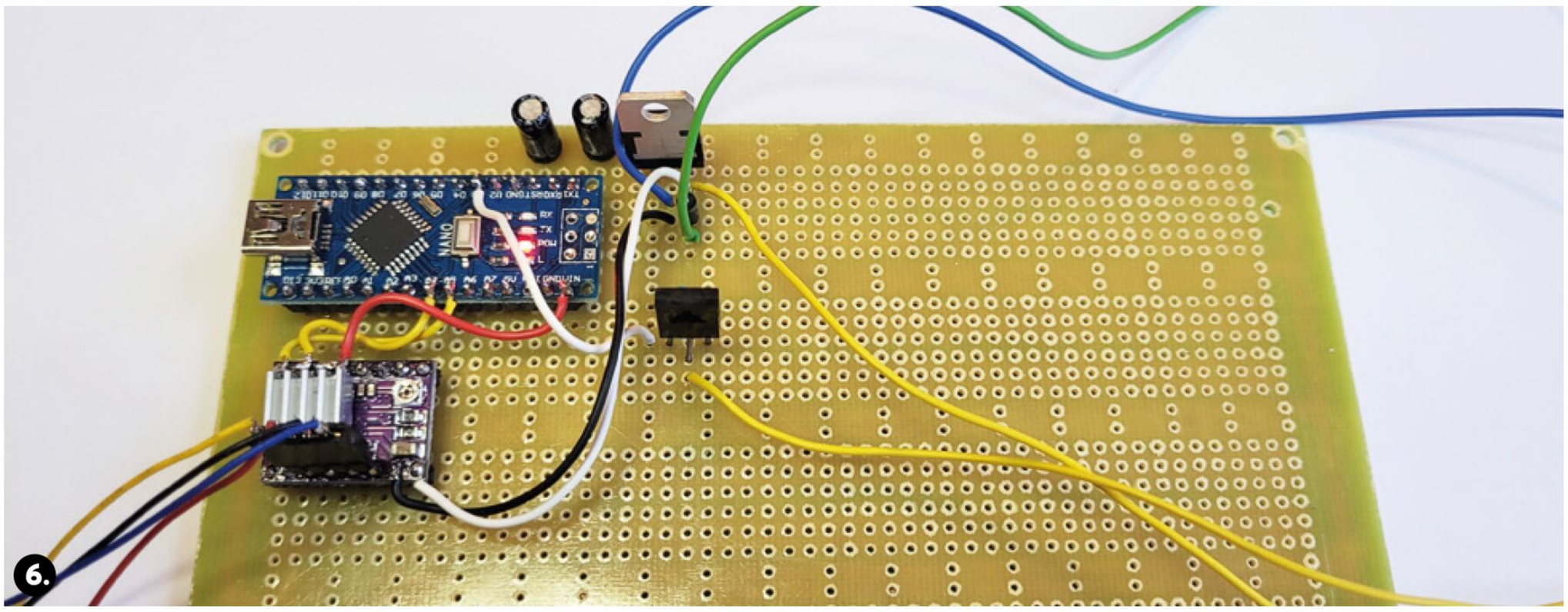






HEFTRUCK MET SPINDELAANDRIJVING

deze moer vastgemaakt. Stappenmotoren worden veel gebruikt om eenvoudige mechanische bewegingen te maken, iedereen met een 3D-printer zal er bekend mee zijn. Op internet is veel te vinden over de werking en de aansturing door middel van Arduino microcontrollers of RaspberryPi-computers. Die uitleg is veel beter dan ik hier in een paar zinnen kan herhalen. Om de gebruikte vierdraads stappenmotor aan te sturen is een speciaal driver IC nodig, maar ook die zijn voor een paar euro's als kant-en-klare modules te koop. Het grote voordeel van een stappenmotor is dat de positie nauwkeurig gestuurd kan worden. Elke elektrische puls naar de stappenmotor is een vaste verdraaiing van de motor en dus een bekende verplaatsing van de vorkheftruck. Dit is iets wat met een gewone DC-motor veel lastiger is. Een nadeel van een stappenmotor is de complexere aansturing en het soms hinderlijke geluid dat ze maken.



6.

Pallet vasthouden en loslaten

Om de gewenste beweging mogelijk te maken, moet de vorkheftruck de pallet dus kunnen meenemen, maar ook kunnen laten staan. Dit werkt als volgt: voor op de vorkheftruck en midden in de palletbox zijn kleine magneten geplakt. Deze trekken elkaar aan, waardoor de palletbox als het ware aan de vorkheftruck kleeft. De palletbox volgt dus alle bewegingen van de vorkheftruck. Echter, om de palletbox buiten te laten staan, moet deze vastgehouden worden terwijl de vorkheftruck weer naar binnen rijdt. Dit wordt gedaan door een elektromagnetische spoel die verborgen zit in de stapel pallets op de buitenplaats. Deze spoel komt uit een 12 Volt-relais. De rechter zijkant van de palletbox bevat een stukje ijzer en wanneer de verborgen spoel bekrachtigd wordt, trekt de spoel harder aan de pallet dan dat de magneet op de vorkheftruck dat doet. De palletbox blijft dus staan wanneer de heftruck wegrijdt. Als de vorkheftruck ver genoeg weg is, wordt de elektromagneet weer uitgeschakeld. De timing van het aanzetten van de spoel is van groot belang. Gaat de spoel te vroeg aan, dan vliegt de palletbox over de halve binnenplaats naar de verborgen spoel toe. Wordt de elektromagneet te laat ingeschakeld, dan is de vorkheftruck met de palletbox alweer vertrokken.

Arduino

De intelligentie van de beweging zit in een Arduino Nano geprogrammeerd. Deze Arduino reageert ook op de knop aan de zijkant van de baan. De Arduino doorloopt zijn programma, laat de stappenmotor bewegen en schakelt de verborgen spoel op de juiste momenten aan en uit. De broncode voor de Arduino is te vinden op mijn GitHub-pagina, evenals een elektrisch schema. Het gaat hier om een eenmalig knutselproject en dus zijn alle elektrische componenten op een gaatjesprintplaat gesoldeerd. Het geheel wordt »

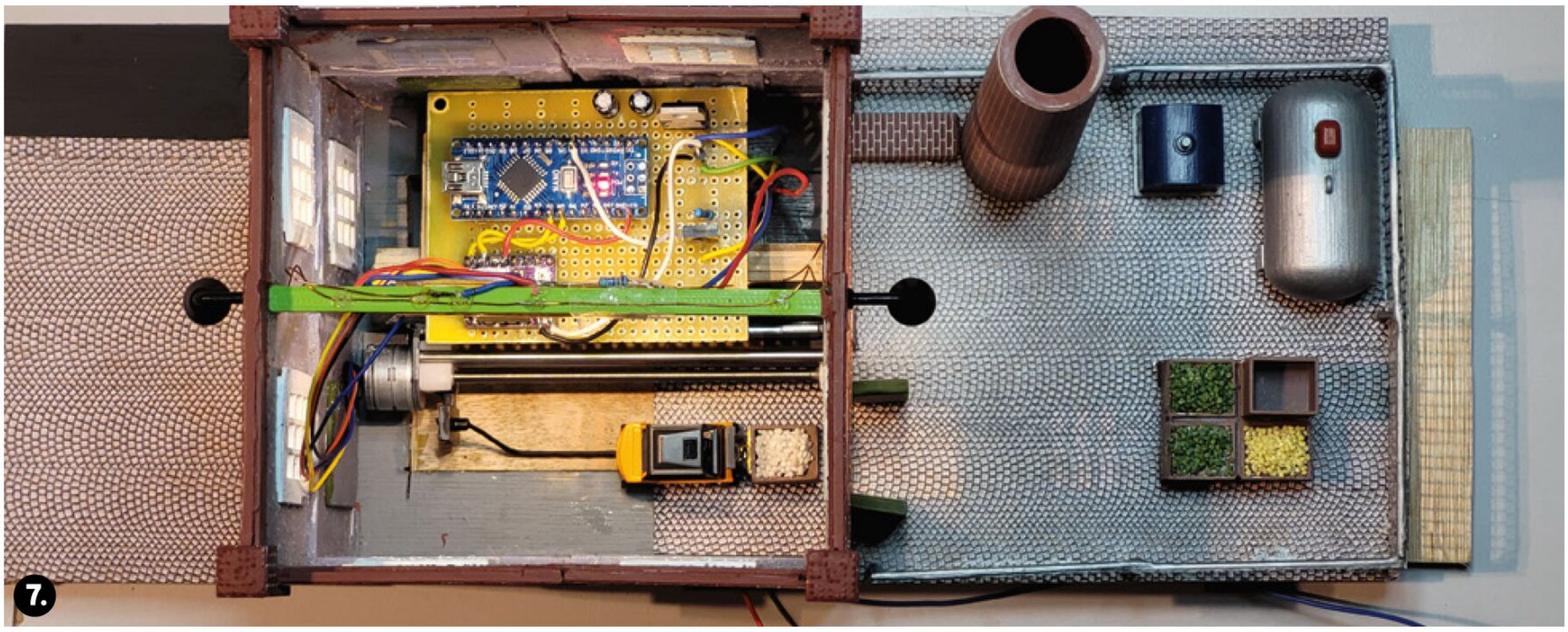
3. De basiselementen tijdens het testen: de spindelaandrijving, de Wiking-heftruck en de elektrische magneet.

4. De heftruck staat met de palletbox tegen de elektrische magneet. In de box zijn de tweede magneet en het tegen de wand geplakte metalen plaatje te zien.

5. De forse elektrische magneet is met enkele palletboxen aan het oog onttrokken.

6. De testopstelling met de Arduino en enkele toegevoegde componenten.

7. De animatie en de besturing zijn in een in 3D gebouwde scène geplaatst.



7.



8.



9.

met 12 Volt gevoed, een spanning die ook voor alle verlichting op mijn baan wordt gebuikt. De Arduino Nano en het stappenmotor IC hebben beide 5 Volt nodig, daar zorgt een LM7805 spanningsregelaar voor. De stappenmotor zelf draait gewoon op de 12 Volt.

Inbouw

Het geheel is ingebouwd in de zelfontworpen fabriek. Het gebouw en alles eromheen is met een resin 3D-printer geprint. De spindel en de printplaat met de Arduino passen netjes in de benedenverdieping van het fabriekje. Via het afneembare dak blijft alles goed toegankelijk. De spoel op de binnenplaats wordt verborgen onder een stapel pallets en is daardoor niet te zien. Al eerder genoemd is het geluid dat stappenmotoren kunnen maken. Een stukje schuimrubber tussen het motorframe en de houten montageplaat biedt afdoende geluidsdemping. Enkele stukjes karton schermen de aansturing af, zodat deze van buiten niet te zien is.

Afstellen

Het afstellen is eigenlijk vrij simpel. Gewoon in de Arduino code het aantal stappen instellen waarover de heftruck heen-en-weer moet rijden en de Arduino opnieuw programmeren. De stappenmotor draait met opzet bij elke teruggaande beweging 100 stappen “te ver” terug. Hierdoor wordt de plastic moer netjes tegen de eindaanslag gedrukt. Dit soort van vastlopen is heel kort en mechanisch geen enkel bezwaar, er gaat niets stuk. Hierdoor is wel de positie van de vorkheftruck heel goed bepaald.
Het fabriekje staat inmiddels op mijn baan en het mechaniek werkt betrouwbaar. Dit bewegende stukje scenery vormt een leuke aanvulling op een vrij statisch landschap waarin over het algemeen alleen de treinen bewegen. Meer info en de Arduino-broncode: https://github.com/matthijsfh/fabriekje. //

Bekijk de video over de heftruck en palletbox en onze andere video’s op Railhobby.nl/video

8. Met het teruggeplaatste dak geeft het gebouw niets van zijn geheim prijs.

9. De bij de fabriek behorende binnenplaats is met een stevig hek omheind.

SCAN QR CODE:

KallisToys

ANTIQUE - VINTAGE - MODERN SPEELGOED
CATALOGI, VEILINGEN & UNIEKE VONDSTEN

WWW.KALLISTOYS.COM | INFO@KALLISTOYS.COM

ONZE COLLECTIE



- ANTIQUE - VINTAGE - MODERN SPEELGOED
- CATALOGI, VEILINGEN & UNIEKE VONDSTEN
- BEZOEK KALLISTOYS.COM

ONTDEK ONLINE



BEZOEK ONZE WEBSITE VOOR
CATALOGI, VEILINGEN & COLLECTIBLES
WWW.KALLISTOYS.COM

KallisToys biedt een breed assortiment
antique, vintage en modern speelgoed,
catalogi, unieke items en
MODELTREINEN + ACCESSOIRES
IN ALLE SCHALEN EN SPOORBREEDTES
van bekende internationale merken.

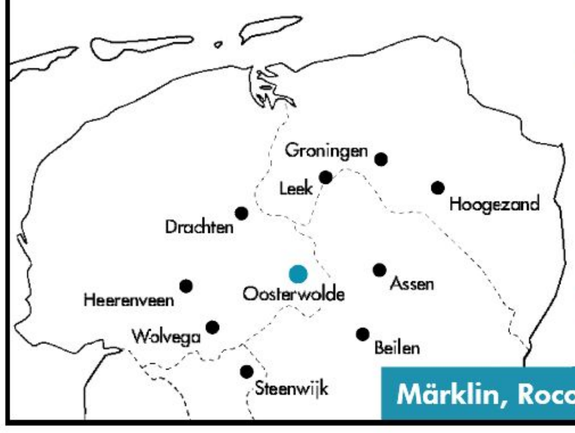
INFO@KALLISTOYS.COM | WWW.KALLISTOYS.COM

TreintjeOost

Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



Bezoek de winkel of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

PEPERKAMP

IN- EN VERKOOP GEBRUIKT MATERIAAL, ALLE MERKEN





VERLENGDE MAANDERWEG 87, EDE • 0318 - 65 32 32

PEPERKAMPMODELBOUW.NL

UW ADVERTENTIE HIER?

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

Railhobby.nl
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Artitec® Bestel bij uw winkelier | H0

SSy45 CT Demel



20.281.31 SSy45 CT Demel 007-9, IV
20.281.32 SSy45 CT Demel 014-5, IV
20.281.33 SSy45 CT Demel 019-4, IV

Demel hierboven afgebeeld met tevens verkrijgbare NL Centurion MK 5 treinlading (387.191)

Kant-en-klaar H0



387.706	Deutz D30 boomgaardtrekker met aanhanger	€ 43,50
5870040	NS Conducteurs op perron Jaren 1950-70	€ 15,90
387.697	Citroën HY Rallongé	€ 38,10
5870046	NS Conducteurs op perron Jaren 90	€ 15,90
387.587	De Kameleon, waterlijn + 2 figuren	€ 28,90
5870080	Strandjutter	€ 15,90

Kits H0



10.439	Atlas 1302 DKZW krol	€ 29,90
10.456	Ford Model AA open bak	€ 14,50

www.artitec.nl | info@artitec.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: proto BR 120.



FLEISCHMANN: hoofdserie BR 120.1.

Fleischmann

N. In 1979 verscheen het eerste prototype van de eloc BR 120 bij de DB op de baan. Nieuw was de toepassing van de draaistroom-motor. Na de voorserie van vijf stuks begon in 1987 de levering van de hoofdserie van 160 exemplaren. Fleischmann heeft de proto-loc 120 001-3 (tp. IV) in TEE-kleuren uitgebracht. De geheel nieuwe constructie kent vele details, zoals leidingen op het dak (7560059, analoog, € 219,90 / 7570059, sound, € 319,90). Tevens is een model van hoofdserie, BR 120.1, in rode DB-kleurstelling uitgekomen (7560062, analoog / 7570062, sound, tp. VI). De BR 120 zal in een komende uitgave uitgebreid worden besproken. Regelmatig komt de fabrikant met een heruitgave van eerder uitgebrachte modellen. Dat is ook het geval met stoomloc BR 52 met asindeling 1’E. De Kriegsbauart-locomotief lag reeds in 2011 in de winkel. Na het uitbrengen in 2023 van de soundversie van de DR en een jaar later van de ÖBB, is nu de DB-versie beschikbaar (7160038, analoog, € 329,90 / 7170038, sound, € 429,90). In 2010 bracht Fleischmann het legendarische TEE-treinstel VT 11.5 uit. Dit is nu verkrijgbaar in een zesdelige uitvoering als VT 601 ‘Max Liebermann’ van de DR in de toestand van 1990 (7760010, analoog, € 349,90 / 7770010, sound, € 549,90).-TO



ALBERT MODELL: Ermewa-hopperwagen.

Albert Modell

H0. De Hongaarse modelspoorfirma heeft een vierassige hopperwagen van het type Tapps T87 van de Franse leasemaatschappij Ermewa uitgebracht. Het 181 mm lange model is voorzien van een remmersbordes, Y 25-draaistellen en diverse apart aangebrachte details. Het zwenkdak kan niet worden geopend (065323, € 53,90, tp. VI). Het model is onder meer verkrijgbaar bij Modeltreincentrum Amersfoort en Wierden.-SF

Herpa

H0. Sommige eerder verschenen voertuigen worden als prijsgunstig model in de serie Basic uitgebracht. Zoals de MAN G90 met dekzeil (321754, € 14,95) en de drieassige MAN F8 kiepwagen (314985-002, € 18,95). Een kleurvariant is de VW Crafter als ambulance van het Belgische Rode Kruis (099646, € 28,98, tp. VI). Formneuheiten zijn de Mercedes-Benz S600 Pullman van MotorCity (87MC000103, zwart, € 27,95, tp. V) en de eveneens in vier kleuren leverbare, wat sportievere, Lamborghini Urus (...107, oker, € 27,95, tp. VI). De trucks in de serie Premium hebben meer details zoals signaalhorens, spatlappen en bedrukking. De Scania C20 met vierassige gordijntrailer van het in Stuttgart gevestigde Kirn Logistik is daar een voorbeeld van (962872, € 89,95, tp. VI).-DH »



HERPA: MB S600 Pullman en Lamborghini Urus.



HERPA: MAN F8, G90 en ambulance van het Rode Kruis.



HERPA: Scania C20 van Kirn Logistik.



MODELLBOUW-H0: zweefmolen in diorama.

Modelbouw-Ho

H0. De lasercut bouwkit van de zweefmolen bestaat uit hoogwaardig karton waarbij de bouwdelen goed op elkaar aansluiten. De filigrein uitgevoerde stoeltjes hangen aan het achthoekige dak. Het model is niet gemotoriseerd en dient zelf op kleur te worden gebracht. De bodemmaat van de carrousel is 9 × 9 cm (2952, € 14,95). Meer info: www.modelbouw-h0.nl.-SI



MODELLBOUW-H0: zweefmolen.



ARTITEC: tractoren van Ursus (met cabine), Farmall en een Coles-kraan.

Artitec

H0. Interessant is de zogeheten Coles Aeneas-kraan; de Britse firma Coles was een bekende naam op het gebied van mobiele kranen. Na de Tweede Wereldoorlog importeerde Van Kranenburg uit Rotterdam de kranen. Het type R1210 'Pericles' uit 1954 was in drie uitvoeringen leverbaar, als zelfrijdende railkraan voor normaalspoor, zelfrijdend op luchtbanden en gemonteerd op een vrachtauto. Het hefvermogen was tien ton. De giek fungeert als hefboom. Het model heeft diverse geëtste details en is fraai geweatherd (387.657, € 65,90, tp. III). De Ursus 1201 werd van 1974 tot 1883 door het Poolse Ursus gebouwd en had een trekkracht van 146 pk. Het model van de tractor heeft alle kenmerken van dit ontwerp waarbij de ruime, tweepersoons cabine het meest opvalt. Diverse geëtste details zijn apart aangebracht (387.571, € 46,50, tp. IV). Een andere trekker is de Farmall C row crop. Hiervan zijn er van 1948 tot 1951 bijna 80.000 verkocht en was bedoeld om over strak ingezaaide rijen gewas (row crop) te rijden. Het gedetailleerde model is met de kenmerkende witte velgen en de dicht bij elkaar staande voorwielen een getrouwe weergave van de trekker (387.708, € 36,10, tp. IV).-GF



1.

RailNscale

N. De keus uit modelauto's is in deze schaal beperkter dan bij H0. RailNScale breidt de collectie echter gestaag uit zodat een gevarieerd wagenpark ontstaat. Een selectie van de nieuwe, handgeschilderde modellen. Aanvankelijk als special uitgebracht, maar inmiddels is de tweekleurige 2CV6 in de vaste collectie opgenomen (5200, € 29,99). De van 1975 tot 1982 gebouwde Magirus-Deutz MK is verkrijgbaar in diverse uitvoeringen, zoals van expediteur Dachser (5263, € 39,99). Enkele auto's zijn met geopende motorkap of achterklep leverbaar waaronder de groene (5286, € 24,99) en oranje (5286O) BMW 323i met geopende motorkap en de zilverkleurige Golf IV met geopende achterklep (5377, € 24,99). De rode Golf IV is beschikbaar met een open motorkap (5380R). Daar zijn leuke scènes mee uit te beelden.-TO



2.



3.



4.

1. RAILNSCALE: BMW 323i met motorpech.
2. RAILNSCALE: 2V6 en Magirus-Deutz van Dachser.
3. RAILNSCALE: grijze Golf IV.
4. RAILNSCALE: Golf IV met pech.



LILIPUT: Flirt WestfalenBahn (fotomontage).

Liliput

H0. De eerste Flirt-modellen worden deze herfst uitgeleverd. Van beide stuurstandrijtuigen wordt het voorste draaistel door een vijfpolige motor met vliegwiel aangedreven. Dit aandrijfconcept heeft zich in de praktijk bij het dieseltreinstel DB 614 bewezen. Het driedelige, 664 mm lange model van de ET004 van de WestfalenBahn heeft een interieur, binnenverlichting en front- en sluitverlichting. De NEM 660-aansluiting maakt digitalisering, al dan niet met geluid, van de twee- en drierailversie mogelijk (L133862, tweerail, € 624,95/ L133867, drierail, € 674,95, tp. VI). Het vierdelige SBB-treinstel RABe 521 is 843 mm lang en heeft dezelfde technische uitvoering als de WestfalenBahn-versie (L133863, tweerail, € 749,95 / L133868, drierail, € 774,95).-RB »



LILIPUT: SBB RABe 521.



MÄRKLIN: ICM 4050 De Lage Landen.



MÄRKLIN: NMBS 1703 met M6-rijtuig.

Märklin

H0. Het meest in het oog springende nieuwe model is NS ‘Koploper’ 4050 in het blauw van verzekeringsmaatschappij De Lage Landen. Hiermee reed de driedelige ICM-1 van augustus 1995 tot juni 1998. Het 866 mm lange model, oplage 350 stuks, wordt door twee assen in een draaistel aangedreven en bestaat uit een motorwagen mBk 2e klasse, tussenrijtuig AB 1e/2e klasse en stuurstandrijtuig sBk 2e klasse. Het model is een variant van een eerder door Göppingen uitgebrachte ‘Koploper’. Dat betekent een mfx+ decoder, luidspreker voor diverse geluidsfuncties en een uit metaalspuitgietwerk bestaand onderstel van de motorwagen dat voor enige massa zorgt. De 4050 heeft binnenverlichting; de A-frontseinen en de rode sluitlichten wisselen met de rijrichting. Beide cabines hebben een sober uitgevoerd interieur. De bakken zijn verbonden door meeverende koppelingen. De koppen hebben een imitatie Scharfenbergkoppeling; voor het rijden in dubbeltractie wordt een starre koppelstang meegeleverd. Af fabriek heeft het treinstel gesloten doorloopkoppen, maar met de meegeleverde geopende kop kan het in dubbeltractie met een andere ICM-1 rijden. De koersborden vermelden Den Haag CS als eindbestemming (39428, € 599, tp. V). De NMBS wordt vertegenwoordigd door de vierassige loc 1703 van de reeks 17. Het 217 mm lange, geheel metalen en gedigitaliseerde model wordt via een cardanas op alle assen aangedreven. De frontseinen branden al naar gelang de rijrichting. De stroomafnemers hebben verschillende schuitjes (36646, € 329, tp. VI). Als bijpassende rijtuigen wordt een set met twee dubbeldeksrijtuigen type M6 aangeboden. Dit materieel doet sinds 2023 bij onze zuiderburen dienst. De rijtuigen hebben een interieur en zijn voorbereid voor het aanbrengen van verlichting. Minimumradius 360 mm (43566, € 149, tp. VI).-SF



MÄRKLIN: kop ‘4050’.



BRAWA: bagagerijtuig Pw4ü.

Brawa

H0. Een vierassig bagagerijtuig type Pw4ü van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) vormt het zomernieuws van deze modelspoorfabrikant uit Remshalden. Het 213,7 mm lange, ‘stalen’ model werd door de Pruisische spoorwegen gebouwd volgens de afmetingen van de oudere, houten bagagerijtuigen. En werd vervolgens gebruikt in sneltreinen en ook Eilzüge die uit coupérijtuigen zonder balgen waren samengesteld. Het model is erg fijn afgewerkt. Veel aandacht is ook besteed aan de weergave van de specifieke draaistellen (51304, € 105,90, tp. II).-SF



TRIX: DB 221 126 en gele 220 230 van Bahnbau Gruppe.

Trix

H0. De roemruchte V 200-familie duikt weer op. De DB 221 126 maakt nu z'n opwachting. Het 210 mm lange model is gespoten in de juiste karmijnrode kleur, RAL 3002, van midden jaren zeventig. Het gedigitaliseerde metalen model met sound is een variant van een eerder uitgebrachte loc van deze serie. Het heeft schakelbare verlichting in de cabine en in het machinecompartiment. Alle vier assen worden via een cardanas aangedreven. Een bufferconden-sator is ingebouwd, metalen handgrepen zijn apart aangebracht (22990, € 389, tp. IV) Als Märklin-model is de 221 126 als artikel 37825 leverbaar.

Een kleurrijk fantasiemodel is de gele uitvoering van de 220 230 als Bahnbau Gruppe. De loc heeft weliswaar de authentieke kleuren van de Duitse spoorwegaannemer, maar tot dusverre is er geen loc met dit nummer in dienst geweest. De technische details zijn gelijk aan de DB-versie (22380, € 389, tp. VI).-GF

Piko

H0. Nieuw ontwikkeld is de DB-klassieker Baureihe E19. Het model uitgevoerd als serie 119 met de tijdperk IV-frontseinen en is voorzien van filigrane stroomafnemers en veel details. In een komende Railhobby zullen we dit model nader belichten (21060, tweerail analoog, € 239 / 21062, idem sound, € 349 / 21063, drierail sound). Na de eerder uitgebrachte dieselloc BR 215 van tijdperk IV is nu de versie in tijdperk V beschikbaar. Het model is in de helderrode DB-kleuren geschilderd en voorzien van de bekende witte vlakken op het front en uitlaten op het dak (22064, tweerail analoog, € 199 / 22065, idem sound, € 309 / 22066, drierail sound).-TO »



PIKO: DB 119 001.



PREISER: klimmers en abseilers.

Preiser

H0. Wiellagers moeten bij tijd en wijle net een hamer worden gecontroleerd. In model kan de in grijs werkpak gestoken spoorarbeider die klus klaren (28269, € 4,65, tp. III-IV). Modelspoorders met een berglandschap kunnen de zes atleten laten klimmen en abseilen. In de lijnen en zekeringen dient u zelf te voorzien (10808, € 16,80, tp. V-VI). De brandweerkazerne kan met de drie lockers en drie kledingkasten worden ingericht. Jassen, helmen en laarzen worden meegeleverd (17718, € 19,80, tp. V-VI).-DH



PREISER: controleren van wiellagers.



PREISER: kledingkasten brandweer.

Wiking

H0. De enige luxe aan de zwarte Messerschmitt KR 201 twoseater was het in de zomermaanden te openen vouwdak. De in 1948 door Willy Messerschmitt en Fritz Fend geïntroduceerde driewieler is tot 1955 in verschillende uitvoeringen gebouwd. Daar bestuurder en passagier achter elkaar zitten zal bij geopende kap een gesprek niet gemakkelijk zijn geweest. De motor zit achterin, voor bagage kan op de motorkap een rek worden geplaatst. De herproductie van de zwarte modelcabrio heeft alukleurige sierstrips (081208, € 15,99, tp. III). In de van 1978 tot 1984 gebouwde Porsche 911 SC, Super-Carrera, eveneens een twoseater, kunnen beiden naast elkaar zitten. Het in dieppaars metallic uitgevoerde model met lichtbruin interieur heeft zwarte velgen en ingezette koplampen en achterlichten. De stuurkolom is meegegoten, maar kan met zwarte verf minder opvallend worden gemaakt (016204, € 21,99, tp. IV). De van 1955 tot 1961 gebouwde Henschel HS 140 met huif van de Deutsche Bundesbahn kan het verdere transport tussen de goederenloods en de klant verzorgen. Op de grill prijkt het grote zilverkleurige Henschel-logo (041501, € 27,99, tp. III).-DH



WIKING: Messerschmitt KR 201 en Porsche 911 SC.



WIKING: DB Henschel HS 140.



RIVAROSSI: FS-sneltreinloc van de Gruppo 685.

Rivarossi

H0. De meest gebouwde Italiaanse sneltreinloc is die van de Gruppo (serie) 685. Een elegante viercilinder 1'C1'-machine waarvan er tussen 1912 en 1928 in totaal 271 exemplaren zijn gebouwd. Het waren succesvolle locs met de bijnaam 'Regine' (koningin) die voor lichte en middelzware sneltreindiensten in het hele land werden ingezet. In hun nadagen - in 1975 ging de laatste 685 buiten dienst - reden ze ook goederentreinen. Het 210 mm lange model weerspiegelt de tweede subserie en heeft een kortere ketel en petroleumlantaarns. De analoge loc heeft talrijker details en valt op door de slanke drijfwielen. Wie het model een vitrine-bestemming geeft, kan het achterste drijfwiel vervangen door een exemplaar zonder antislipringen en het loopwiel in de voorste boogie inwisselen voor wielen met minimale flenshoogte. Een attractief detail is niet zichtbaar: aan de onderzijde is de imitatie van de aandrijving van de beide middelste cilinders weergegeven. De vijfpolige motor is in de vuurkist en het achterste gedeelte van de ketel ondergebracht en drijft via een tandwiel de achterste as aan (HR2914, analoog € 399,90 / HR2914S, sound, € 519,90, tp. III). Het model van de 685 086 wordt in Railhobby 500 in een uitgebreide test voorgesteld.-GF



TILLIG: HVLE-zelflossers.

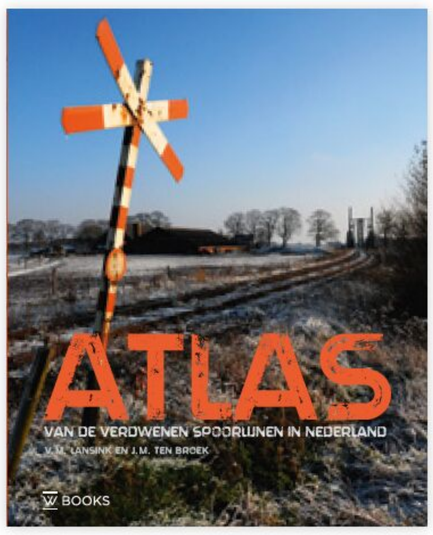
Tillig

H0. De particuliere Duitse goederenvervoerder HVLE gebruikt voor het vervoer van onder meer grind vierassige zelflossers van het type Faccns. Licht gekleurd materieel dat er over het algemeen zeer goed onderhouden uitziet en niet is besmeurd met graffiti. Twee van deze zelflossers worden als set met verschillende nummers aangeboden (70086, € 142,90, tp. VI). De in totaal 294 mm lange modellen zijn zeer gedetailleerd, hebben twee remmersbordessen en tal van apart aangebrachte onderdelen. Het kenmerkende oranje logo van de HVLE ontbreekt niet, ook wordt met een luchtig 'handschrift' reclame gemaakt voor Wustermark, de stad waar het hoofdkantoor van het Rail & Logistik Center Wustermark GmbH is gevestigd, het bedrijf dat deze wagens verhuurt.-GF //

OP = OP

WEBSHOP

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



ATLAS VAN DE VERDWENEN SPOORLIJNEN IN NEDERLAND

Door de uitgebreide infrastructuur blijven er altijd restanten over. Twee kenners hebben tientallen opgeheven spoorlijnen in Nederland systematisch onderzocht en de restanten in dit boek in beeld gebracht.
Prijs: € 34,95.
Railhobby.nl/atlas

CTA-BAKKEN

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



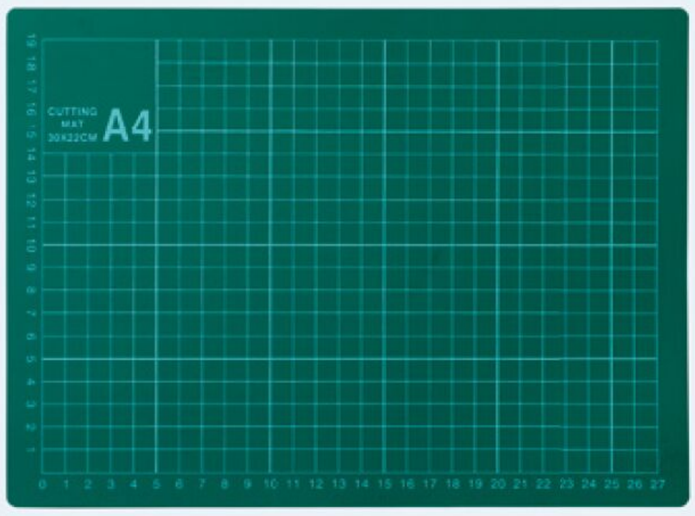
FOCUS OP MODELSPOORWEGEN 2

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



AAN DE SLAG OP EEN SCHONE SNIJMAT

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



Kijk voor meer aanbiedingen op Railhobby.nl/shop
*Genoemde prijzen zijn exclusief verzendkosten.



Mensen sporen wel

Ontroerende, hilarische en bijzondere verhalen van een treinconducteur

Door Renny van der Galiën, uitg. Luitingh Sijthoff, formaat 21,5 x 14 cm, 272 blz., paperback, ISBN 978-90-210-5538-1, € 20.

Renny van der Galiën neemt de lezer mee in een warm en toegankelijk boek in haar dagelijkse leven als hoofdconducteur. De verhalen zijn klein van schaal, maar groot in betekenis. De auteur laat zien dat achter elke reiziger een verhaal schuilgaat: een vrouw die noodgedwongen een carrièreswitch maakt, een jongen die wegloopt uit een zorginstelling, twee vrouwen die swipen op Tinder. Een simpele treinreis kan uitgroeien tot een waardevolle ontmoeting. De observaties zijn herkenbaar en worden met respect en warmte beschreven. Achter ieder kaartje schuilt een mens met een verhaal en een hart dat soms wat extra aandacht nodig heeft. Naast de verhalen uit de trein deelt Renny haar eigen zoektocht naar werkplezier en betekenis. Haar burn-out, twijfels en de uiteindelijke stap naar het conducteurschap geven het boek een autobiografische laag die het geheel verdiept. Het boek is zonder opsmuk, met veel gevoel kort, vlot en in een vriendelijke, lichte en soms humoristische stijl geschreven. Het is een verzameling miniportretten, afgewisseld met persoonlijke reflecties. Een menselijk boek voor lezers die houden van waargebeurde verhalen, geïnteresseerd zijn in het spoor en het werk van conducteurs en voor iedereen die behoefte heeft aan een positief verhaal.-SI

Kalenders 2027

Uitg. Eisenbahn Kurier (EK), bestelnummer, ISBN-nummer en prijs: zie tekst.

Jaarlijks geeft EK een groot aantal kalenders uit. Voor 2027 zijn dat er 22. Ook nu is er één grootformaat: Magie der Eisenbahn (59 x 42 cm, bestelnummer 5989, ISBN 978-3-8446-5989-4, € 39,95) en twee bureaukalenders (26 x 10 cm); deze zijn niet afgebeeld. Van de kalenders in het gebruikelijke formaat van 48 x 30 cm met ringband en gedrukt op kunstdrukpapier, hebben we een selectie gemaakt. De bijschriften worden op de achterkant herhaald.



Alpenbahnen (bestelnr. 5980, ISBN 978-3-8446-5980-1, € 18,95). De Alpen staan altijd garant voor en fraai decor. Ook voor 2027 zijn er mooie foto's gekozen met het spoor in het berglandschap. Meerdere fotografen zijn in Zwitserland, Zuid-Duitsland, Frankrijk, Slovenië en Italië met hun camera op pad gegaan.



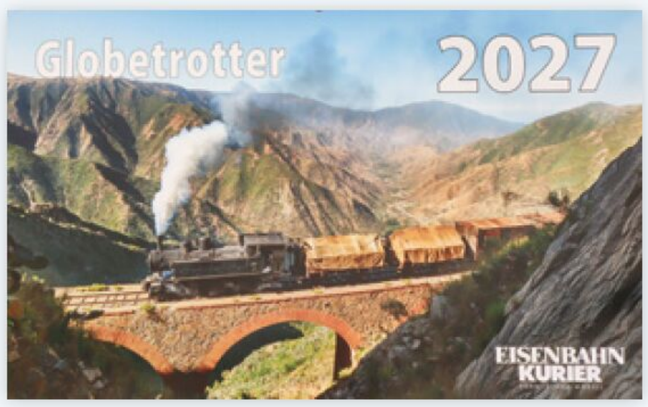
Dampflokomotiven *(bestelnr. 59573, ISBN 978-3-8446-5973-3, € 14,95).* Door fotografen als Carl Bellingrodt en Hermann Maey zijn er veel zwart-wit opnames uit vroegere tijden beschikbaar. Ook voor de kalender van 2027 is geput uit hun enorme archief. Niet bij elke foto wordt vermeld wanneer deze is genomen. Voor zover wel aangegeven, zijn de meeste gemaakt in de jaren '30.



Modellbahnen *(bestelnr. 5983, ISBN 978-3-8446-5983-2, 17,95).* Het merendeel van de opnamen zijn gemaakt van H0/H0m-banen. Die van december toont de binnenzijde van een locloods van een demobaan van KM1 waar een tenderloc naar binnen rijdt. De foto's zijn van Jürgen Wisckow, Markus Tiedtke en Bernhard Brinkhues. Net als vorig jaar is er een opname van een SNCF H0-baan van Wim Wijnhoud.



Deutschlandreise *(bestelnr. 5974, ISBN 978-3-8446-5974-0, € 14,95).* Op de voorplaat (en december) een imposante foto van vijf stoomlocs in de loods van Bw Dresden-Altstadt. Verder een keur aan modern en historisch materieel (museaal, waarvan drie met stoom), vastgelegd door diverse fotografen. Sfeervol is de opname van juli, waar een dieselloc BR 245 een reizigerstrein over de Hindenburgdam trekt.



Globetrotter *(bestelnr. 5985, ISBN 978-3-8446-5985-6, € 16,95).* Een kalender vol afwisseling met opnames uit twaalf landen, gemaakt door telkens andere fotografen. Er zitten enkele spectaculaire foto's bij. De foto van oktober toont een goederentrein, getrokken door twee zware diesellocs in een onherbergzaam landschap. Hoe kon de spoorbaan ooit worden aangelegd?-TO //

Stoom in LIPOVÁ-LÁZNĚ

VERTROUWD TRAJECT VOOR DE 464.202

Het feit dat de ketelgoedkeuring van de Tsjechische stoomlocomotief 464.202 binnen afzienbare tijd zou aflopen, was aanleiding om op 1 en 2 februari 2025 een speciale trein te laten rijden. Ad van Sten heeft de rit nauwgezet vastgelegd.

De authentiek samengestelde stoomtrein reed van het ten noordwesten van Olomouc gelegen Bludov via Šumperk en Hanušovice naar Lipová-lázně, één van haar vroegere stamtrajecten in het Altvatergebergte nabij de Poolse grens. Aan het begin van de jaren vijftig bevonden de Tsjechoslowaakse Staatsspoorwegen ČSD zich op een keerpunt. In lijn met de ontwikkelingen in andere landen van het naoorlogse Europa, werden stoomlocomotieven meer en meer verdrongen door diesel- en elektrische tractie. Gezien het tekort aan productiecapaciteit voor de constructie van diesellocomotieven en de elektrificatie van belangrijke verbindingen, werd echter besloten om in deze overgangsfase toch door te gaan met het ontwikkelen en construeren van sterke en snelle stoomlocomotieven. Zowel de Praagse locomotieffabriek ČKD als Škoda Plzeň werd om ontwerpen gevraagd.



1.

Mede dankzij het succes van de locomotieven van de serie 556.0, die vanaf 1952 werden geleverd, ging de opdracht naar Škoda (dat in 1945 was genationaliseerd en vanaf 1948 produceerde onder de naam Závody V. I. Lenina). In lijn met de ontwikkelingen werd van een serieproductie afgezien en bleef het aantal machines beperkt tot twee met de fabriksnummers 3377 en 3378. De bouw van de beide 2'D2'-tweecilinderlocomotieven 464.201 en 464.202 werd in 1956 voltooid. Het zouden de laatste stoomlocomotieven zijn, die voor de ČSD werden gebouwd.

KYLCHAP-SCHOORSTEEN

Het waren hoogst moderne locomotieven. Zij bezaten een Walschaerts-stoomverdelingssysteem en een Kylchap-dubbele schoorsteen. De twee watertanks »



2.

1. De op koudere plekken liggende sneeuw ten zuiden van Branná maken het sfeerbeeld compleet. Alle foto's zijn op 1 februari 2025 gemaakt, tenzij anders vermeld.

2. De stokerzijde van de ČSD 464.202.

3. De stationschef van Branná heeft het vertreksein gegeven, de trein zet zich in beweging.



3.

TEKST & FOTO'S: AD VAN STEN


4.


5.


6.

ČSD 464.202 IN DEPOT OLOMOUC GERESTAUREERD

aan beide zijden van de gelaste ketel en één onderin de kolenbunker hadden een totale capaciteit van 13 m^3 water. De maximale kolenvoorraad bedroeg zeven ton. De locomotieven zagen er in hun groene kleur buitengewoon elegant uit. De 464.201 had zwarte wielen en de 464.202 rode. Hun primaire taak was het vervoeren van exprestreinen over lijnen met sterke stijgingen en een toelaatbare asdruk tot veertien ton. De toegestane maximumsnelheid bedroeg 90 km/h, hoewel ze tijdens proefritten snelheden behaalden van 105 km/h.

NIKITA CHROESJTSJOV

De 464.201 werd in Praag-Smíchov gestationeerd en de 464.202 in Jihlava, waar ze onder meer sneltreinen trokken op de trajecten Jihlava - Brno en Praag - Jihlava - Znojmo. Op 2 juni 1961 hadden ze de eer om een speciale trein van Bratislava naar Marchegg te trekken met aan boord Nikita Chroesjtsjov, op weg naar de later mislukte ontmoeting in Wenen met John F. Kennedy. Later verhuisden de machines naar Brno. Aan het begin van de jaren zeventig kwamen ze naar

Olomouc, waar ze voornamelijk dienst deden op de lijnen naar Nezamyslice, naar Krnov en via Šumperk en Hanušovice naar Jeseník met stijgingspercentages tot 33‰.

NATIONAAL TECHNISCH MUSEUM

De operationele inzet van beide machines eindigde in Olomouc in 1974 en ze werden kort daarop uit het bestand van de ČSD verwijderd. Het lag in de bedoeling om één van hen te bewaren in het Nationaal Technisch Museum (NTM), bij voorkeur in operationele staat. In eerste instantie was de keuze gevallen op de 464.201, maar na het ontdekken van een scheur in de rechter cilinder werd dit besluit teruggedraaid ten »


7.



8.

4. De ČSD 464.202 in de bosrijke omgeving tussen Jindřichov na Moravě en Branná.
5. De vele bogen en hellingen in het tracé naar Branná zijn debet aan een fotogenieke uitstoot aan stoom.
6. Tussen Ostružná en Ramzová, met 763 m het hoogste punt van de lijn, liggen enkele krappe bogen.
7. De drie doorgaande stationssporen van Ostružná liggen in een flauwe boog. De sporen zijn met laaggeplaatste lichtseinen beveiligd.
8. Vertrek van spoor 3 van station Ostružná.
9. De 464.202 wordt bij de vijfstandige locloods van Lipová-lázně gedraaid.



9.



10.


11.

gunste van de 464.202. Op 23 december 1975 werd de 464.201 omgebouwd tot verwarmingsketel K 653. Het is niet bekend waar (en of) zij in deze functie heeft dienstgedaan, maar wel dat zij enige tijd in Olomouc heeft gestaan voorafgaand aan de laatste reis naar de metaalfabriek Polanka nad Odrou, waar ze in 1978 is gesloopt.

464.202

De 464.202 werd op 13 juni 1974 terzijde gesteld en aan het NTM overgedragen; het museum stalde de locomotief enige tijd in het depot van Čelákovice. Aan het einde van de jaren tachtig werd de locomotief


12.

uitgeleend aan het depot in Olomouc, waar ze in 1990-1993 door de werknemers en (vooral) vrijwilligers weer in operationele staat werd gerestaureerd. De hernieuwde goedkeuring gold tot 2009. Na weer een revisie kon de loc in 2014 opnieuw voor historische treinen worden ingezet. De geldigheidsdatum van het ketelcertificaat loopt binnenkort opnieuw ten einde en over een hernieuwde revisie is nog niets besloten. //







10. De met computernummer geregistreerde CZ- ČD 90 54 4642 002-8 als ČSD 464.202 op de draaischijf.

11. Aankomst in Lipová-lazně; de spoorweggebouwen zoals dit voormalige seinhuis ademen de tijd van weleer, 2 februari 2025.

12. Vertrek uit het op 498 m hoogte gelegen Lipová-lazně. Door de smalle perrons mogen reizigers deze pas betreden als de trein tot stilstand is gekomen, 2 februari 2025.

13. De ČSD 464.202 afgesteld naast het locomotievendepot van Lipová-lazně.

14. Het locomotievendepot van Lipová-lazně. Rechts diesellocomotief T 466.007.

15. Het omlopen van de locomotief in Lipová-lazně, 2 februari 2025.

16. Doorkomst tussen Lipová-lazně en Horní Lipová, 2 februari 2025.



Kleine overslagterminal

EEN VERBOUWING OP DE MODELBAAN

In Railhobby 486 (sept 2025) presenteerde Jan Bakker zijn baan Grenzenloos. Een grote ruimte was ingeruimd voor een locdepot met segmentdraaischijf. Het plan was een grensstation met de daarbij horende locomotiefwisselingen. Maar het wisselen van locomotieven was omslachtig en bleef daardoor vaak achterwege. Tijd voor een nieuw plan.

1.

Het locdepot lag er uiteindelijk verlaten bij. Ook kwam er meer modern materieel en vervoer op de modelbaan. Een kleine overslagterminal voor containers, trailers en wissellaadbakken was meer gewenst. Door de bovenleiding op de rest van de baan, bleef er maar één plek over, die van het locdepot.

Afbraak en opbouw

Het slopen en bouwrijp maken van de locatie gaat makkelijk. De rails waren bevestigd met enkele schroeven en de ballast vastgezet met een voorstrijkmiddel. De restanten ballast en lijm op de losgemaakte rails zijn met water verwijderd; de rails kunnen hergebruikt worden. Ook de put van de segment-

draaischijf is opgeruimd en het gat van de voormalige draaischijf met een vulstuk vlak gemaakt. De volgende stap is het uitwerken van het sporenplan en het leggen van de rails. Daarna is het terrein uitgevuld, zodat de grond even hoog wordt als de bovenzijde van de dwarsliggers. Het terrein wordt bestraat met betonplaten. Hiertoe is op 2 mm plexiglas aan één zijde grijs folie geplakt en in 10 mm brede stroken gezaagd. De stroken zijn ingekort tot platen met een lengte van 20 mm en de randen met een stift zwart gemaakt, zodat er rechthoekige betonplaten met stalen rand ontstaan. Een groot deel van het terrein is hiermee verhard. Het resterende deel van het terrein is met platen van 50 x 50 mm bestraat. Waar nodig zijn de gaten tussen de terminal en het landschap met strooigoed en gras gedicht. Ook tussen de platen zelf verscheen hier en daar wat hardnekkig gras. »

1. **De laatste loc verlaat de segmentdraaischijf; de ombouw kan beginnen.**

2. **Het stapsgewijs bewerken van de kleine beton-plaatimitaties.**

3. **Na het egaliseren wordt het terrein verhard, te beginnen met de kleine betonplaten.**

4. **Als ook de grote platen zijn gelegd, wordt het plaatje compleet. De eerste trein is gearriveerd.**



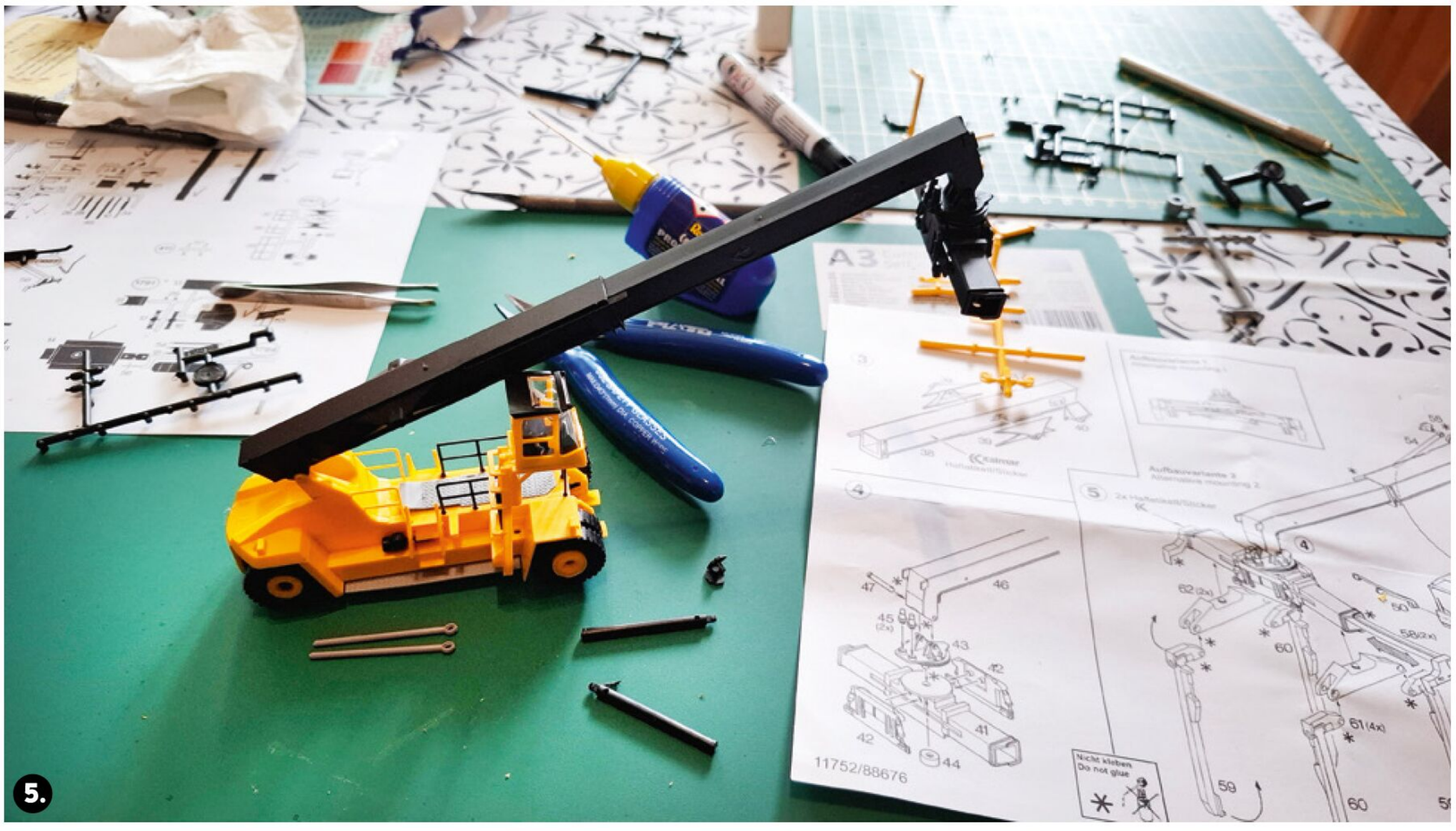
2.


3.



4.

TEKST & FOTO'S: JAN BAKKER



5.

KIBRI KALMAR CONTCHAMP MET WERKENDE VERLICHTING

Laden en lossen

Om de wagens te kunnen lossen en beladen komt er een flinke mobiele terminalkraan van Kibri, de Kalmar Contchamp (artikel 11752, € 49,50). Om hiermee ook bij avond te kunnen verladen, is hij voorzien van verschillende verlichtingselementen. Vooral de verlichting aan het hefraam geeft een goed zicht op het werk. Dat is handig omdat de kraan is uitgerust met een zogenoemde combiklem. Ook de toegangs-



6.



7.

slagboom is van verlichting voorzien. De smd-leds hebben aangesoldeerde draden, maar het is nog een hele toer om acht draden door de buis van de slagboom te leiden. Een knippermodule zorgt er voor dat de leds twee aan twee knipperen. Het bedieningshuisje op de draaischijf krijgt een nieuwe functie als portiersloge. Voor de administratie is daarachter een tot kantoorruimte omgebouwde container geplaatst. Ook hier werd verlichting ingebouwd, zodat de werkzaamheden ook 's avonds door kunnen gaan. Een vriend heeft een kleine serie 40 voets-containers geprint. Deze zijn in eigen beheer van de nodige opschriften voorzien. Door een kleine aanpassing aan de Roco-draagwagens zijn deze geschikt voor het vervoer van zowel opleggers als containers. //

5. **Tijdens het bouwen van de Kibri Kalmar Contchamp wordt gelijk de verlichting ingebouwd.**

6. **Het effect van de werkverlichting is verbluffend. De 40 ft-containers zijn 3D-geprint en van opschriften voorzien.**

7. **Het proefpassen met gereinigde gebruikte rails.**

8. **De voltooide terminal in vol bedrijf.**



8.



Toen & Nu

WOERDEN

Voor deze episode van Toen en Nu reizen we af naar station Woerden. Geïnspireerd door Railhobby-lezer Cees van Eijk waarvan de redactie een serie van door hem gemaakte foto's compleet met uitgebreide bijschriften ontving.

Het station is gelegen aan de spoorlijnen Utrecht - Rotterdam/Den Haag (km 16), Leiden - Utrecht (km 0) en Rotterdam - Breukelen - Amsterdam en werd geopend op 21 mei 1855. In dat jaar werd ook het eerste deel van de spoorlijn Utrecht - Gouda (- Rotterdam Maas/Boerengat) van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) in twee etappes werd geopend. Het eerste, houten stationsgebouw van Woerden was tijdens de aanleg van de spoorlijn als directiekeet gebruikt. Nagenoeg gelijke gebouwen waren indertijd ook in Oudewater, Nieuwerkerk en Capelle aan den IJssel te vinden. In 1911 kreeg Woerden dan zijn eerste echte stationsgebouw naar ontwerp van architect W. de Jong. Een, volgens de omschrijving, royaal station: een hoog linkerdeel met een aangebouwd torentje en een iets lager rechterdeel. Het eilandperron was via een luchtbrug en trappen bereikbaar. De wachtkamers lagen daarom op de eerste verdieping. Door architect J. Bak is het station in de periode 1993-1996 gemoderniseerd, waarbij het bestaande gebouw is gehandhaafd, maar er toch enkele grote ingrepen zijn gedaan. De oude houten voetbrug over de sporen werd vervangen door een modernere versie. Ook werd de houten overkapping over de perrons vernieuwd. Tevens kreeg het station aan de zuidzijde een ingang en werd, om de toenemende reizigersstroom in goede banen te leiden, een aanbouw bij de ingang gemaakt. Dit laatste is overigens niet naar ieders smaak. Leuk weetje is dat het oude loket verbouwd werd tot een van de eerste Wizzl-winkels. De overweg werd vervangen door een tunnel. In 2005 werd het oude middenperron, spoor 3, verwijderd, wat daarvoor al geruime tijd was afgesloten. Het station van Woerden is altijd belangrijk geweest in de verbinding tussen de Randstad en het Groene Hart. Door de centrale ligging nabij Utrecht, Gouda, Leiden en Rotterdam heeft Woerden als woonplaats door de jaren heen kunnen



2.

profiteren van een goede bereikbaarheid. Veel inwoners kunnen dankzij het station in een andere plaats werken zonder te hoeven verhuizen. Daarnaast trekt het station bezoekers en bedrijvigheid aan. De frequentie in spoorwegverkeer is hoog, alle voorkomende treintypen van NS zijn er te vinden, al dan niet stoppend in Woerden. Uw redacteur moet beroepshalve regelmatig in Woerden zijn in een pand dat aan de spoorlijn ligt. Zie dan je concentratie maar eens vast te houden. //



3.



4.

1. **Het stationsgebouw van Woerden in 1992. Links van de ingang bevindt zich de voormalige dienstwoning van de stationschef. Op de eerste verdieping, het niveau van de traverse, zijn de slaapkamers tot stationsrestauratie verbouwd. Rechts van de ingang het plaatskaartenkantoor met de loketten en daarnaast een ruimte voor bestelgoederen.**

2. **Bij een renovatie in 1996 is voor de ingang een moderne uitbouw geplaatst. Rechts daarvan is het plaatskaartenkantoor veranderd in een stationshuiskamer. Links van de uitbouw is nu een SushiPoint gevestigd en de eerste verdieping wordt als kantoorruimte door NS gebruikt, 2 augustus 2026.**

3. **In 1992 overbrugde de oude traverse de sporen 1 tot en met 4. De perrons waren via lange trappen bereikbaar. Op spoor 2 passeert een intercitytrein naar Den Haag/Rotterdam.**

4. **Bij de renovatie van 1996 is een nieuwe traverse over de sporen 1 tot en met 6 gebouwd. Rechts daarvan is een nieuwe ingang gemaakt aan de zuidelijke kant van het station. Aan beide kanten van de traverse zijn liften aangebracht, 2 augustus 2026.**

TEKST: BERT VAN HOOFF, **FOTO'S:** CEES VAN EIJK

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

Preview

De volgende Railhobby, nummer 499, verschijnt begin november.

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



Reportage: InnoTrans Berlijn 2026
Harold van der Meer doet verslag van de internationale spoorwegbeurs 2026. (foto Ralf Günther, © Messe Berlin GmbH)



Railtest: DR BR 86 Roco
Op het Duitse Oostzee-eiland Usedom reed de loc met windleiplaten.



Baan in beeld: Voorburg 't Loo
De tram- en RandstadRail-haltes in H0 nagebouwd.



Reportage: Kalivervoer
Het vervoer op de Duitse Werratalbahn draait overuren.

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvaciyan **Eindredactie** Dolf Heibloem **Redactie** Michel Altorf-van der Kuil, Bert van Hooff, Stefan Izeboud, Harold van der Meer, Rob Mooij, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Verder werkten aan dit nummer mee** Jan Bakker, Rob Bemelen, Rob Blom, Willem Brizee, Sander Broerse, Remco Bruggink, David Chatfield, Cees van Eijk, Harold van Eupen, Marcel van Eupen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Jeroen Franssen, Peter Franssen, Peter Gootzen, Henk Greuter, Matthijs Hajer, Hans Koning, Charles van Langeveld, Hans de Mooij, Hal Palmer, Ad van Sten, Maarten van der Velden, Hans van de Ven, Elvira Wijshake, Peter Wijshake **Merkcoördinator** Laura Brussaard-Jorritsma **Redactieadres** Postbus 38, 3800 AA Amersfoort, redactie@railhobby.nl, www.railhobby.nl **Media advies** Medialijn, 0314-763735, info@medialijn.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910 (bereikbaar op ma, di en vr van 9.30-12.30 uur), abonnementen@scalacrossmedia.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print + online inclusief special kost € 8,25 p/mnd en in België € 9,95 p/mnd. Voor andere landen en overige abonnementen kijk op www.railhobby.nl/abonneren. Bij een factuur per post geldt een toeslag van € 4,99. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Alle prijzen zijn incl. BTW en worden per jaar geïncasseerd. **Losse nummers** Nederland 9,75, België € 10,75, special € 10,99 **Verschijningsfrequentie** 10x per jaar een reguliere uitgave + 1x per jaar een special **Vormgeving** Marco Lassing **Drukker** PreVision **ISSN** 0165-4551
Railhobby is protected by: de Merkplaats.

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

PRINT & ONLINE SCALA PUBLISHING

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

//Railhobby.nl Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

Speciale aanbieding!

Railhobby.nl

Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

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

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



2 nummers + online archief voor slechts

€ 17,-

U KRIJGT:

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

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

© Foto: c.jabs

märklín
HO

TRIX
HO

Onze herfstnieuwigheden





Verlichting in de machinistencabines en de machinekamer kan digitaal geschakeld worden

38111 / 25111 Elektrische locomotief type 1100

Voorbeeld: Elektrische locomotief type 1100 van de Nederlandse Spoorwegen (NS). In de tegenwoordige uitvoering als museumloc van het Spoorwegmuseum te Utrecht. Locomotief uit de eerste productieserie, zonder botsneus. Kleuren gelijkend op de oorspronkelijke kleuren bij indienststelling in de jaren'50, turquoise opbouw en antracietgrijs onderstel. Met geprofileerde sierlijsten. Draaistellen met hoekige uitsparingen. Locomotiefnummer 1125. Hedendaagse museumuitvoering.

Ook in de Trix H0-uitvoering overtuigt dit model met een krachtige DCC/mfx-decoder.

€ 399,– *



48193 Set zelflossers type Tanoos

Voorbeeld: drie vier-assige zelflossers met zwenkdaken type Tanoos. Kleur heldergrijs. Privéwagens van het VTG, onderafdeling Zwitserland, geregistreerd in Nederland. modellen in de uitvoering van Periode VI.

€ 179,- * (3 wagen)



*Aanbevolen verkoopsprijs. Serieproductie kan in details afwijken van het afgebeelde model. Prijs-, data, leverings- en maatvoeringsgegevens zijn vrijblivend van onzentwege.

www.marklin.nl
www.trix.nl

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