

RAIL HOBBY

TIJDSCHRIFT VOOR SPOORWEGEN EN MODELSPoor



**STOOMCENTRUM
MALDEGEM**



**NIEUWE ANTWERPSE
NOORD-ZUIDVERBINDING**

MEI/JUNI 2007
€ 5,50 - € 6,20 (B)
JAARGANG 30, NR 5/6
WWW.RAILHOBBY.NL

Attractieve Spoorwegmusea

**ARBO SIK
HERBORN**



**ZOUT VOOR
BUDWEIS**

**PRUISISCHE
LOC GETEST.
DE BR 17.1**



LEIDSE STATION IN MODEL



8 710966 086278



00507



Foto: Huib Maaskant

BISON JE MODELSPOORBAAN!

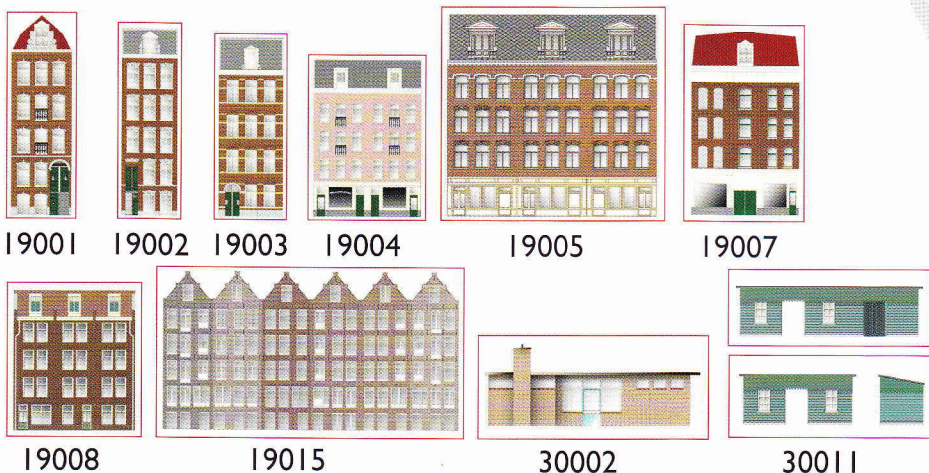
Het bouwen van een modelspoorbaan vergt niet alleen veel geduld en inzet, maar ook de juiste hulpmiddelen. Bij Railz Miniworld, de grootste overdekte modelspoorbaan in Rotterdam, zijn alle modellen gebouwd met Bison lijm. Onder andere Houtlijm voor de bouw van huisjes,

Electro voor elektrische verbindingen en Bison Tipper® secondelijm voor het nauwkeurige lijmwerk. Als speciale dank is het Bison distributiecentrum als maquette terug te vinden op de modelspoorbaan. Als je het goed wilt doen, dan Bison je het!

Originele bouwplaten

Gebaseerd op Nederlandse gebouwen uit de 19e en de 20e eeuw, met een groot-stedelijk karakter. Verkrijgbaar in H0 en in N.

Codes	Prijs per stuk	
	Abonnees	Niet-abonnees
19003	€ 6,75 (België € 7,75)	€ 7,25 (België € 8,25)
19001, 19002, 19004, 19007, 19008, 19015, 30002, 30011	€ 8,75 (België € 9,75)	€ 9,50 (België € 10,50)
19005	€ 11,- (België € 12,-)	€ 12,- (België € 13,-)



Blokpost 13 (H0)

Railhobby-ontwerp op basis van het 150 jaar oude origineel ter hoogte van Woudenberg aan de oude NRS-lijn (Utrecht-Arnhem)

Abonnees € 20,95 (België € 22,95)
(Niet-abonnees € 25,95 / België € 27,95)

Bijgebouw (N)

Abonnees € 17,75 (België € 19,75)
(Niet-abonnees € 20,75 / België € 22,75)



Pakket model-accessoires

2 schakelkasten, 1 telefoonpaal, 4 vrijbalken, 10 palen met 19 borden, 4 printplaten met bewegwijzerborden. Zowel in H0 als in N.

Abonnees € 17,99 (België € 19,99)
(Niet-abonnees € 18,99 / België € 20,99)

Verzamelband

Met boekbindersspelden en jaartalstickers.
€ 13,95 (België € 16,95)



Zo bestelt u...

Maak het totaalbedrag over op girorekening 1926691 (postchequerekening België 000-1666899-51)

t.n.v. Uitgeverij Scala BV te Amersfoort, o.v.v. het gewenste product (en de schaal N of H0) en eventueel uw abonneenummer. Alle prijzen zijn inclusief btw en verzendkosten. Na ontvangst van betaling krijgt u uw bestelling opgestuurd.

Bestellen kan ook via
www.railhobby.nl

Genoemde prijzen gelden t/m 31 december 2007.



De specials van Railhobby

Seinen special
€ 17,50 (België € 19,50)
(Niet-abonnees € 20,75 / België € 22,50)

Staal special
€ 16,95 (België € 18,95)
(Niet-abonnees € 19,50 / België € 21,95)

Light-train special
€ 16,50 (België € 18,50)
(Niet-abonnees € 19,50 / België € 21,50)

Raccordementen special
€ 15,95 (België € 17,95)
(Niet-abonnees € 18,95 / België € 20,99)

Tijden special
€ 15,90 (België € 17,90)
(Niet-abonnees € 18,90 / België € 20,90)

Depot special
€ 14,75 (België € 16,75)

Bestelservice
Eerdere uitgaven van Railhobby bestellen?
www.railhobby.nl



6 | Betuweroute getest



64 | Lauscha, een tentoonstellingsbaan uit Thüringen DEEL 1

Inhoud

Museum Buurt- spoorweg 40 jaar

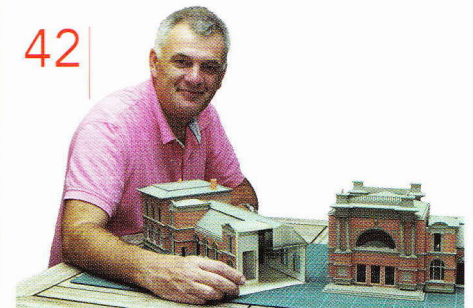


12 | De Museum Buurt Spoorweg bestaat veertig jaar. Reden om dit jaar tijdens de Pinksterdagen (27 en 28 mei) met allerlei extra ritten en festiviteiten uit te pakken. Zo is de komst van een oude Britse stoomlocomotief naar Twente aangekondigd. Maar er is meer.

Arbo Sik herboren

41 | Eind 2006 werden ze officieel buiten dienst gesteld. Manuel van der Wal bootste de laatste uitvoering van Sik 357 na in schaal 1:87. Een half middagje werk, met dank aan Roco.

Leidse station op de 'snijtafel'



42 | 'De stijl van dit station kan tot het eclecticisme worden gerekend,' aldus H. Romers. 'Gerco van Beelen heeft dit inmiddels verdwenen station in H0 nagebouwd. Hij gebruikte daarbij een bijzondere methode. Het gebouw is uit vele honderden onderdelen samengesteld, die zijn gemaakt met een snij-freesmachine.'



Foto: Cees Cremer

Machinistenview

Niet minder opmerkelijk dan een moeizaam aansluitende rail (RH 07/04), een 'bon' onder een ruitenwisper (RH 06/02) of een rangeerhandigheidje (RH 06/11) is een fraai perspectief dat normaal gesproken alleen de machinist mag zien. Door het strenge cabinebeleid bij NS is het nauwelijks nog mogelijk vanuit de machinistenview het spoor te zien. Als reiziger kun je alleen schuin de natuur

inzien, wat overigens heel erg vaak heel erg mooi is. Onze medewerker Cees Cremer is een gelukkig mens dat hij wel door de voorruit van zijn materieel mag kijken, zelfs moet kijken. Bijgaande foto is - u hebt het allang herkend - genomen bij de twee spoorbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Weesp in de richting van Amsterdam. Dat laatste is o.a. te herkennen aan het aangebouwde fietspad.-Red.

Poster



Foto: Nico van Roon

Museum Buurtspoorweg 40 jaar

De Museum Buurt Spoorweg bestaat veertig jaar en is nog altijd ambitieus. In een uitvoerig verslag in dit nummer van Railhobby, vanaf pagina 12 wordt over het wel en wee van deze museumorganisatie geschreven. Een van de grootste perikelen in het bestaan was de aanleg van de E 35 die het museumbedrijf reduceerde tot een eilandbedrijf. Tijdens de Pinksterdagen (27 en 28 mei) zal de Museum Buurtspoorweg met allerlei extra ritten en festiviteiten uitpakken. Zo is de komst van een oude Britse stoomlocomotief naar Twente aangekondigd. Maar er is meer. Het museum dat in de oostelijke regio de meeste bezoekers trekt, heeft nadrukkelijk het vizier op de toekomst gericht. Op de foto rijdt Sik 259 tijdens de dieseldag op 10 september 2005 ter hoogte van de Veldmaat in Haaksbergen.-Red.

De verrijkingselementen die bij diverse artikelen afgedrukt worden, maken op menigeen diepe indruk. Onlangs bleef bij één artikel het verrijkingssymbool inactief. Dat verrijkingssymbool – u weet wel dat blokje tekst dat u op de internetsite kunt intoetsen voor meer informatie – moet door de uitgever 'aangezet' worden. Bij één artikel was dat om de een of andere reden niet gebeurd. Een mailtje mijn kant op vestigde mijn aandacht op dat gemis. Even gecontroleerd of het intoetsen inderdaad niet het gewenste effect had, wat werkelijk het geval bleek, een mailtje naar de uitgever en de volgende dag was het gebrek hersteld. Laaiend enthousiaste reactie van de eerder vermelde scribent was mijn deel. Maar mijn aandeel was uitermate bescheiden: niet meer dan die van rapporteur. Eerlijk gezegd snapt ondergetekende nog niet zo erg veel van het digitale gedoe. Wat hij wel snapt, is dat er een heleboel virtuele enen en nullen aan het werk zijn om bijvoorbeeld een tijdschrift op internet te kunnen bekijken.

Eerder liet ik u weten dat de Railhobby-internetsite veel meer biedt dan de digitale weergave van de gedrukte pagina's. Uit het aantal hits – het aantal keren dat een item aangeklikt wordt – blijkt dat de Railhobby-site ongekend populair is. Niet alleen het aantal hits maar ook de duur van de bezoeken aan de site is opmerkelijk, beide zijn ver bovengemiddeld. Wat we echter nog steeds een beetje missen is de participatie van u, de lezer. Veel items zijn interactief, d.w.z. dat u kunt reageren op allerlei zaken.

Om daar even op door te gaan. Uit lezersreacties blijkt dat men graag heeft dat Railhobby stelling neemt in vele spoorse zaken. Vaak zijn dat conflicten tussen een klant en een leverancier, in welk soort gevallen Railhobby uiteraard geen partij kan zijn. Soms als de redactie meent dat een algemeen belang gediend is, wordt in de rubriek Forum de integrale reactie van een respondent afgedrukt. Al dit soort reacties heeft er voor de redactie van Railhobby toe geleid een item als 'Stelling van de maand' op te nemen. Een actueel probleem of een gewaagde veronderstelling wordt gepresenteerd. U kunt daar op reageren. De stelling van april was: Het slopen van het 13 jaar oude SM'90 materieel door de NS is verspilling van belastinggeld.

• Mee eens

• Mee oneens

Overeenkomstig het Railhobby-credo dat ons tijdschrift er één is van, voor en door lezers kunt u op die pagina duidelijk ventileren hoe u tegenover het aangekaarte onderwerp staat.

Op een andere manier belangrijk is het uw stem uit te brengen op Stemspoor, de pagina waar collegamodelspoorers hun baan in enkele foto's presenteren. De redactie heeft toegezegd dat de door u als best aangewezen modelbaan een presentatie in Railhobby zelf krijgt. Uw deelname wordt door Railhobby niet met groteske prijzen gewaardeerd, maar een antwoord op Raillocatie bijvoorbeeld leidt toch tot een aardige gratis entree tot een van de Nederlandse spoorwegmusea. Denk voorts aan alle andere initiatieven die uitgever en de redactie zich hebben laten invallen, die verdienen het door u gesteund te worden. Mogen we op u rekenen...

Nico van Roon

En verder...

- 6 Betuweroute getest
- 10 De nieuwe Antwerpse Noord-Zuidverbinding
- 12 Museum Buurtspoorweg viert 40-jarig bestaan
- 22 Zout voor Budweis
- 26 Het Stoomcentrum Maldegem
- 31 Mobiele werkplaats
- 32 Railtest: Zuinige Pruis, de BR 17.1
- 41 Arbo Sikk herboren
- 42 Het Leidse station op de 'snijtafel'
- 50 Wacht tot het rode licht gedoofd is
- 54 Franzburger Kreisbahnen
- 56 Op goed (model)spoor, deel 3
- 64 Lauscha, een tentoonstellingsbaan uit Thüringen, deel 1

Rubrieken

- 4 Opmerkelijk
- 17 Railforum
- 18 Railview
- 38 Poster
- 40 Museumnieuws
- 58 Vitrine
- 72 Railpers
- 73 Railmemo
- 73 Volgende maand



Foto: Nico van Roon

Cover

De zomermaanden zijn voor de (model)spoorweghaas voor het buitengebeuren gereserveerd. In deze uitgave van Railhobby daarom veel aandacht voor buiten, de foto toont daarbij twee verwijzingen naar artikelen in deze uitgave. De foto is geschoten op het emplacement van de VSM in Lieren, maar dat had u uiteraard allang gezien.

Adverteerders

- | | | | |
|------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------|
| 37 Bakx Modeltreinen | 75 Elotrack | 37 Modelspoorbeurs | 57 Trein 2000 |
| 37 Beelen Modelbouw | 48 Firma Wentink | Houten | 55 Treinen Speciaalzaak |
| 48 Beneluxspoor | 48 Heijerman Modelbouw | 37 MVB | Vleugels |
| 76 Bison International | 37 Intertoys Den Uyl | 74 PSK Modelbouw | 37 Wentink occasions |
| 30 Brekelmans | 37 Jocardis | 30 Rocky Rail | |
| Modelbouw | 37 Modelbouwcentrum | 30 ScalaTrading | |
| 48 Danckaert | Hilversum (MCH) | 48 Somberg | |
| 37 Drachten Modelbouw | 74 Modelzolder | 37 Steven Volp | |

Betuweroute getest



De opening van de Betuweroute is regelmatig uitgesteld. Op 2 januari 2007 zou de Betuweroute worden opgeleverd en voor het goederenvervoer opengaan. Enkele weken eerder bleek al dat dat niet haalbaar zou zijn. Op diverse locaties werd nog gewerkt en tal van zaken moesten nog getest worden.

De lijn kent immers voor Nederlandse begrippen twee noviteiten: het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) en de 25 kV spanning op de bovenleiding. Op diverse plekken sluit de lijn op het bestaande spoorweginet aan. Al deze overgangen, transitie genoemd, moeten vlekkeloos verlopen. Het testen bleek niet overbodig, aangezien aanvankelijk deze transitie niet altijd vlekkeloos verliepen. Dit hield in dat de apparatuur hier en daar bijgesteld moest worden.

Voordat de lijn definitief in dienst kan gaan,

zijn niet alleen de hiervoor genoemde testen nodig, maar moeten talrijke zaken op hun goede werking worden gecontroleerd. Het is ondoenlijk om op alle uitgevoerde beproevingen in te gaan. Hier slechts een kleine bloemlezing. Vanzelfsprekend moet de gehele bovenbouw, dit zijn alle sporen en wissels, gecontroleerd worden. De wissels van de gehele lijn worden bediend vanuit de treindienstleiding Kijfhoek. Bij het vastleggen van een rijweg dienen alle betreffende wissels om te gaan. Er zijn geen lichtseinen meer langs de baan. Toch zijn er blokken aange-

De testtrein is zojuist vanaf het CUP vertrokken en bevindt zich vlak voor de aftakking naar Nijmegen. De geel/blauwe borden zijn de zogenaamde Stop Marker Borden (SMB), die de grenzen van de blokken aangeven.

bracht. De scheiding tussen de blokken wordt aangegeven door zogenaamde Stop Marker Borden (SMB), die van nummers voorzien zijn. Deze nummers zijn qua uitvoering gelijk aan die bij seinen. De treindienstleider kan de rijweg van SMB tot SMB instellen.

Via het nieuwe beveiligingssysteem ETCS (European Train Control System), onderdeel van ERTMS, krijgt de machinist te zien wanneer zo'n SMB in de stand stop staat. Hij moet hier voor stoppen, net als voor een rood tonend sein. In feite is het sein naar de cabine verplaatst. Als extra toont het scherm hoever dit stoptonend SMB zich bevindt of met andere woorden: hoe lang zijn rijweg nog is. Voor vertrek heeft de machinist diverse data in de boordcomputer ingevoerd, zoals zijn personeelsnummer, het treinnummer, de maximaal toegestane snelheid, de lengte van de trein en vooral het remvermogen. De computer rekent nu de minimaal benodigde rem-



Onder alle weersomstandigheden werd getest, zoals op donderdag 8 februari, toen een van de weinige keren in 2007 koning Winter z'n gezicht liet zien. Een combinatie van Motorpost 3029, voorzien van ETCS-apparatuur van Bombardier en een Class 66 diesellocomotief, staat hier op de Kijfhoek gereed om testen in de Sophiatunnel uit te voeren.

weg uit bij elke snelheid. Staat een SMB 'stop tonend', dan zal ETCS aangeven wanneer en hoe sterk moet worden afgeremd. Voldoet de machinist hier niet aan, dan zal het systeem de trein zelf neerzetten. Door een rood sein of SMB rijden, zoals nu nog bij ATB kan, is niet zomaar meer mogelijk. Het zal duidelijk zijn dat dit nieuwe beveiligingssysteem behoorlijk aan de tand is gevoeld. De baanapparatuur is geleverd door één leverancier (Alstom), terwijl de apparatuur in de loc van meerdere fabrikanten komt. Naast eveneens Alstom wordt er ook gereden met boordapparatuur van Bombar-

dier. De systemen van beide leveranciers moeten vlekkeloos met elkaar kunnen werken. Aangezien het gaat om een beveiligingssysteem volgens Europese standaarden, moeten straks treinen met boordapparatuur van andere fabrikanten over de lijn kunnen rijden. In de praktijk blijkt dit nog niet optimaal te functioneren. Elke locomotief die men op de Betuweroute wil inzetten, zal voordat deze wordt toegelaten eerst een test moeten doorstaan.

Transities

Niet alleen het testen van ERTMS langs de spoorbaan moest worden uitgevoerd. Op diverse locaties (Kijfhoek, Geldermalsen, Elst en Zevenaar) is er een overgang op het bestaande spoorwegnet. Deze zogenaamde transities zijn ook terdege beproefd. Hierbij is het zaak dat de apparatuur in de loc automatisch naar de 'klassieke' ATB omschakelt en terug. Dat hierbij enkele kinderziektes naar voren kwamen was evident. Ook geheel nieuw is de nieuwe bovenleidingspanning



De Class 66 op het Container Uitwissel Punt (CUP) nabij Valburg tijdens fraaier weer.



De machinist in de Class 66 heeft alleen de beschikking over het scherm van de ERTMS, hier te zien in het midden van de stuurtafel. De klassieke snelheidsmeter ontbreekt.



De meeste testen vinden plaats vanuit het CUP. Hierdoor staat aldaar het nodige testmaterieel opgesteld, hier gezien vanuit de cabine van de Class 66.



Blik vanuit loc RRF18 bij het binnenrijden van de Pankantunnel (tunnel onder het Pannerdens kanaal).



De zuidertunnelbuis van de Pankantunnel. Goed te zien is het rechthoekige profiel en het hoge plafond, ooit bedacht om met twee lagen containers te kunnen rijden.



De zuiderbuis van de Zevenaartunnel. Aan het ronde profiel is te zien dat deze tunnel is geboord. De tunnelwand is bekleed met talloze gebogen betonnen platen.

op de Betuweroute van 25 kV. Nabij de genoemde overgangen bevinden zich spanningsluizen. Hier gaat de 25 kV over op de 1500 volt spanning op het bestaande net. Ook dan is er sprake van transitie, die getest moeten worden. Bij het berijden van een spanningsluis moet de stroomafnemer worden neergelaten. Mocht dit onverhoopt worden vergeten, dan moet de beveiliging automatisch aanspreken en de bovenleidingspanning afschakelen. Om te bekijken of dit werkt, waren kortsluitproeven nodig. Deze zijn beslist spectaculair te noemen. Er ontstaat een grote vonk. Vooral de testen in de Sophiatunnel zijn heftig te noemen, omdat dit met een enorme knal gepaard gaat.

In de Betuweroute zijn vier tunnels opgenomen. De Sophiatunnel is de langste. Zowel deze tunnel als die bij Zevenaar is voor een groot deel geboord. Alleen bij de uiteinden zijn zinkstukken geplaatst. Het verschil is goed te zien aan de vorm van de tunnelbuis. De kortste tunnels bij Giessen en het Pannerdens kanaal zijn gebouwd met zinkstukken en hebben daarom een rechthoekige doorsnede.

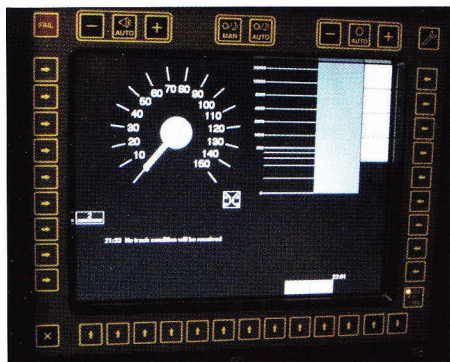
Het moet maar eens gezegd worden: de tunnels zijn een knap staaltje van bouwtechniek, waarop we in ons land best trots mogen zijn.



Bij veel testen rijdt het testrijtuig, ook wel testcentrum genoemd, mee. Rechts van dit rijtuig is de meetcontainer te zien, waarmee testen van de bovenleiding uitgevoerd kunnen worden.



Het interieur van het testcentrum. Goed te zien is, dat het hierbij gaat om een voormalig buffetrijtuig van NS. In het rijtuig zijn grote beeldschermen opgehangen en kunnen diverse laptops worden aangesloten. Beelden van camera's in de cabine kunnen hier bekeken en geregistreerd worden.



Een ERTMS-beeldscherm in detail. De snelheid wordt op het beeldscherm weergegeven. Rechts naast de snelheidsmeter wordt de nog resterende rij of remweg aangegeven.

De hoogte van de tunnelbuizen valt op. Hierbij zijn wel wat vraagtekens te plaatsen. Het heeft namelijk nogal wat (belasting)geld gekost de tunnels extra hoog te bouwen. Men is ooit op het eigenaardige idee gekomen om de tunnels te ontwerpen voor zogenaamde dubbelstack containers. Twee boven elkaar dus. In de praktijk zal, zolang de Betuweroute zal bestaan, dit waarschijnlijk nooit gebeuren. De reden is simpel: wil men met elektrische tractie grensoverschrijdend gaan rijden, zoals straks met o.a. de elocs BR 189 kan, is men gebonden aan de rijdraadhoogte. Het is niet te verwachten dat men overal, zoals bij de DB, de rijdraad hoger gaat hangen of locomotieven met verhoogde stroomafnemers gaat inzetten. Daarnaast zijn de huidige gebogen designportalen ook niet op een hogere rijdraad berekend. Ook deze tunnels zijn onderhevig geweest aan talloze testen. De controle van de veiligheid is hierbij van groot belang. Gecontroleerd moest worden wat er

bij calamiteiten zou gebeuren. Bij het simuleren van een calamiteit moet het tunnelalarm afgaan en moet ERTMS alle treinen voor de tunnel laten stoppen.

Het grootste deel van de proeven zijn vanuit het Container Uitwissel Punt (CUP) nabij Valburg/Elst gestart. Hier bevinden zich diverse opstelsporen. Op het moment van schrijven (maart 2007) zijn de proeven nog niet geheel afgerond. Op 1 april is wel een testfase, waarbij het ging om de diverse systemen, afgesloten. Vanaf deze datum ligt het accent meer

op het testen van procedurele zaken, het simuleren van de praktijk en het toelaten van diverse locomotieven. Wanneer de Betuweroute definitief in dienst gaat, kan nu nog niet exact worden aangegeven. Duidelijk is wel dat de druk om deze lijn te openen toeneemt, temeer daar er bij de huidige dienstregeling van NS al rekening is gehouden met de capaciteit van deze lijn.

Tekst & foto's: Ton Oosterom



Om bij calamiteiten te kunnen vluchten zijn op diverse punten in de tunnel doorbraken naar de andere tunnelbuis gemaakt. Dit zijn geen gewone doorgangen, maar tamelijk grote ruimtes. In de ruimtes bevinden zich de nodige technische installaties. Onder het rooster op de vloer bevinden zich waterreservoirs, bestemd voor de sprinklerinstallaties.

Een testtrein, bestaande uit dieselloco RRF18, vijf rongenwagens, de meetcontainer en het testrijtuig, staat klaar voor vertrek voor diverse testen.



De nieuwe Antwerpse

Op vrijdag 23 maart 2007 werd de nieuwe ondergrondse Antwerpse Noord-Zuidverbinding plechtig in gebruik genomen.

Heel wat prominenten en de pers namen voor het eerst de trein onder de Antwerpse spoorwegkathedraal. De nieuwe tunnel vormt de ontbrekende schakel in de HSL tussen Brussel en Amsterdam.



Voor de openingsrit door de tunnel was er heel wat persbelangstelling.

Even voorbij het station Antwerpen-Berchem duikt de trein in een 3,8 km lange tunnel. Nabij het station Antwerpen-Dam komt de trein weer boven. De capaciteit van Antwerpen-Centraal wordt echter aanzienlijk uitgebreid. Voor de werkzaamheden, die in mei 1998 aanvingen, had het station op niveau +1 tien kopsporen. Nu heeft de NMBS de beschikking over 14 sporen. Op niveau +1 liggen nu nog zes kopsporen. Op niveau -1 liggen nog vier sporen. Op niveau -2 ter hoogte van de tunnel liggen twee hoofdsporen en twee zijsporen. Net voor de tunnel onder het station voegen deze sporen zich samen tot twee sporen. Uit veiligheids-overwegingen liggen deze twee sporen in aparte kokers. Op niveau 0 komt dan een commercieel centrum met diverse winkels. Even buiten de majestueuze hal opent de NMBS aan het Kievitplein en de Pelikaanstraat een tweede stationstoegang.

Niveau -2 werd zodanig geconcepieerd dat nog een maximale natuurlijke lichtinval wordt bereikt. Vanaf 26 maart werd niveau -2 commercieel in gebruik genomen. In de loop van de maand mei worden de winkels op niveau 0

geopend. De belangrijkste veranderingen vinden echter in december 2007 plaats. De treinen stoppen dan op niveau -1 en rijden ook de HST's door de tunnel. Rond deze tijd moet ook de tweede stationstoegang aan het Kievitplein klaar zijn. In de nieuwe parking nabij het Kievitplein kunnen 600 auto's een plaatsje vinden.

Onder het vernieuwde Astridplein voor het station werd recent een parking voor 400 plaatsen in bedrijf genomen.

Het nieuwe station oogt prachtig en weerspiegelt een geslaagde combinatie tussen oud en nieuw. Met de nieuwe verbinding kan al naargelang de treindienst een tijdswinst van 10 à 15



Vanaf 26 maart spoort ook de trein Brussel-Amsterdam door de tunnel.

Noord-Zuidverbinding



Zelfs op niveau -2 heeft men nog een ruime inval van natuurlijk daglicht.

minuten worden gerealiseerd. Het totale kostenplaatje van alle infrastructuurwerken zoals renovatie station, aanleg Astridplein en nieuwe tunnel kosten de NMBS 2 miljard euro. Toch zal het nog tot het einde van het jaar duren eer het station helemaal in gebruik zal zijn. In het station Berchem moeten nog diverse

wisselstraten worden aangepast. Momenteel kunnen alleen treinen uit Brussel de spoortunnel nemen. Vanaf 26 maart stopt de Benelux-trein Brussel-Amsterdam in het station samen met de IR-trein Jambes-Essen. In september wordt dan het nieuwe station Noorderkempen in gebruik genomen. Dit sta-

tion ligt in Brecht op de nieuwe HSL Noord-verwege Antwerpen en de grens. Op een kwartier spoor je dan naar Antwerpen-Centraal. De trein zal samengesteld zijn uit twee TRAXX-locomotieven van Bombardier en een stam I11-rijtuig. Deze machines zijn uitgerust met ECTS, het moderne Europese beveiligingssysteem.

In december zal dan het hele station operationeel zijn. De dienstregeling van de Benelux wordt dan aangepast en de Thalys rijdt ook door de tunnel. Door internationale afspraken over dienstregelingen was het niet mogelijk de treindienst van de Thalys nu aan te passen. Ook de binnenlandse treinverbindingen worden herzien. Zo wordt de treindienst naar Brussel en Leuven aanzienlijk verbeterd. De regio Turnhout krijgt eindelijk een rechtstreekse trein naar Antwerpen.

Op 19 en 20 mei organiseert de NMBS een open dag in het station. Tussen 9 en 18 uur kun je dan door de tunnel sporen tot Antwerpen-Luchtbal.



Met de opening werd de tunnelingang feestelijk versierd.

Tekst & foto's: Hugo de Bot

Daarom wordt er binnenkort door de Enschedese stedenbouwkundige en spoorliefhebber Jan Astrego een haalbaarheidsstudie (de vijfde) uitgevoerd naar de doortrekking van de spoorlijn Boekelo – Hengelo. Mocht dat niet reëel zijn, dan wordt er mogelijk een tweetrapsraket in stelling gebracht. Dan wordt geprobeerd een derde spoor tussen Hengelo en de halte Drienerlo aan te leggen om zo een tweede eilandbedrijf te beginnen. Vanuit die positie, verklaart voorzitter Josh Sijbom, wordt dan getracht het bestaande tracé Haaksbergen – Boekelo met deze nieuwe lijn te verbinden.

Als voormalig topman van Rijkswaterstaat in Arnhem weet Josh Sijbom (57) waar hij over praat als het om civieltechnische projecten gaat. De plannen voor het doortrekken van de spoorlijn naar Hengelo die zijn voorganger Rinus Bezema enkele jaren geleden presenteerde, doet de duidelijk formulerende voorzitter af als onhaalbaar. 'Daar hebben we afscheid van genomen. Ten eerste liep de helling naar de brug bij een aantal bewoners in het Molenveld in Boekelo over het erf. En ten tweede lag er zo'n rare kronkel in het beoogde tracé om bij het geplande viaduct over de A35 te komen, dat dit nergens op leek. Dat ontwerp had niks te maken met de oude historische verbinding die er voor de oorlog heeft gelegen.'

Josh Sijbom heeft duidelijk andere plannen. Om het museale karakter van de MBS te onderstrepen, wil hij de lijn zo veel mogelijk over de deels nog bestaande spoordijk die parallel aan de Haimersweg ligt, leggen. 'De belangrijkste hobbel is de plek waar het nieuwe viaduct over de A35 en de Windmolenweg wordt gebouwd. Eerlijk gezegd kunnen we dat als museum niet alleen financieren. Ik schat dat we voor een nieuwe brug al gauw zo'n 1,5 miljoen euro kwijt zijn. In totaal vergt de doortrekking een bedrag tussen de vijf en tien miljoen euro. Geld dat alleen met Europese, provinciale en gemeentelijke co-financiers is op te brengen.'

De gedreven preses van de MBS, in het dagelijks leven wethouder van verkeer, toerisme en economie in de Hof van Twente waar onder meer Goor en Delden onder ressorteren, laat weten dat hij zijn hoop op de ontwikkeling van de nieuwe N18 heeft gevestigd. Deze ontsluitingsweg door de Achterhoek en Twente wordt over enkele jaren gebouwd en krijgt ter hoogte van de toevoerweg naar de Grolsch een aantakking op A35.

'Dat betekent dat de infrastructuur bij deze kruising compleet wordt veranderd. Ik vermoed dat er een klaverblad komt. Voor de ontsluiting van de Grolsch is dan geen plek meer. Als die richting Windmolenweg wordt opgeschoven, zouden we met onze plannen mee kunnen liften. Als aan deze kant van Boekelo een viaduct richting brouwerij wordt gebouwd, dan kan de spoorlijn langs de weg worden gelegd. Ik ga er van uit dat Rijkswaterstaat geen bezwaar heeft tegen deze constructie. Rijkswaterstaat fungeert in dezen als ingenieursbureau en kijkt alleen of we de benodigde gelden hebben. Voor ons is dit de enige mogelijkheid om de doortrekking er door te krijgen. Althans, dit is de meest kansrijke variant. Voor de gemeente Enschede is het interessant dan nog eens naar de Windmolenweg te kijken. Dat is een racebaan geworden. Wellicht kan in de plannen voor de nieuwe infrastructuur worden gekeken of deze weg niet op een andere



De historisch waardevolle ex-NS 451 geeft op 16 oktober 2005 acte de présence in Boekelo tijdens de traditionele najaarsstoomdag.

Nog altijd ambitieus

*MUSEUM BUURTSPOORWEG
VIERT 40-JARIG BESTAAN*

De Museum Buurt Spoorweg bestaat veertig jaar.

Reden om dit jaar tijdens de Pinksterdagen (27 en 28 mei) met allerlei extra ritten en festiviteiten uit te pakken. Zo is de komst van een oude Britse stoomlocomotief naar Twente aangekondigd. Maar er is meer. Het museum dat in de oostelijke regio de meeste bezoekers trekt, heeft nadrukkelijk het vizier op de toekomst gericht.



manier naar het dorp kan afbuigen.'

Een tunnel zoals in het verleden werd gesuggereerd, noemt Sijbom een onzinnig plan. Niet alleen is een dergelijk kunstwerk twee keer zo duur, maar hij is bovendien van mening dat een historische stoomtrein niet door een betonnen bak hoort te rijden. 'Zo'n trein moet worden gezien. Vroeger reden de treinen toch ook niet door tunnels. Bovendien is het de vraag of je toestemming krijgt om met een rook uitstotende locomotief een stuk ondergronds te rijden. Het viaduct mag van ons best een oud uiterlijk krijgen. Maar met een spoorbaan langs de weg op een

modern betonnen viaduct hebben we ook geen moeite. Ooit hadden we het idee om de oude spoorbrug over het Twentekanaal bij Eefde hiervoor te bestemmen. Maar die constructie is uiteindelijk toch gesloopt, omdat het te veel werk was om 'm te herstellen.'

Dat het vizier op Hengelo blijft gericht, heeft volgens Sijbom te maken met de ambities van de MBS. Aanhaken bij een groot stedelijk gebied is de enige manier om het aantal reizigers te kunnen laten groeien. En hoe meer instappunten er zijn, hoe aantrekkelijker volgens hem de treinen worden.

'Met de gemeente Hengelo ga ik binnenkort om de tafel zitten. Het zou mooi zijn als we ook naar Hart van Zuid kunnen rijden. Dat wordt nu ontwikkeld. En een derde spoor naar Drienerlo blijft ook interessant omdat daar tal van recreatieve voorzieningen zijn. Daar kunnen we ook van profiteren. Nee, over bestaand spoor rijden naar Drienerlo is geen optie. Daar krijgen we nooit toestemming van spoorbeheerder ProRail voor. Die zullen nooit en te nimmer een langzame stoomtrein tussen reguliere treinen van NS Reizigers laten rijden. Er is echter genoeg ruimte langs de lijn Hengelo – Enschede om een extra baanvak aan te leggen. Materieel hebben we genoeg. Vraag is alleen of we voldoende vrijwilligers hebben. Zeker als je met twee aparte bedrijven begint, moet je een strakke organisatie hebben. Het kan best zijn dat we het aantal vaste krachten van drie naar vijf uitbreiden. Maar dat kan alleen als we een sluitende exploitatie hebben. Ik ga daar niet steeds subsidies voor aanvragen. Met projectfinanciering voor bepaalde ontwikkelingen kan ik goed leven, maar dat is niet de manier om medewerkers te betalen.'

Behalve met toekomstige ontwikkelingen, hoe belangrijk ze ook zijn, houden de vrijwilligers van de MBS zich ook nog steeds met enthousiasme met het onderhoud en rijvaardig maken van het aanwezige, rollend materieel bezig. Zo wordt geprobeerd om nog voor de zomer de tweassige stoomlocomotief met verticale ketel, de door Cockerill gebouwde locomotief 2, in dienst te stellen. De machine zal in elk geval haar rode kleed kwijtraken. Groen wordt het nieuwe jasje.

Dat geldt ook voor loc 657 die sinds de ingebruikneming in de appelgroene kleur van de Staatsspoorwegen rondrijdt. Volgend jaar, bij de eerstvolgende revisie, zal deze bevallige tweassige machine die samen met de okergele Magda en de donkerblauwe Elna als trekkraft voor de reizigerstreinen wordt gebruikt, voor het eerst in het donkergroen van de NS gehuld gaan. Dan krijgt de ex-SS-machine het oude vertrouwde nummer 8107 terug. Een mogelijk rendez-vous met de 7742 van de SHM zou dan nog meer reliëf krijgen dan bij eerdere ontmoetingen.

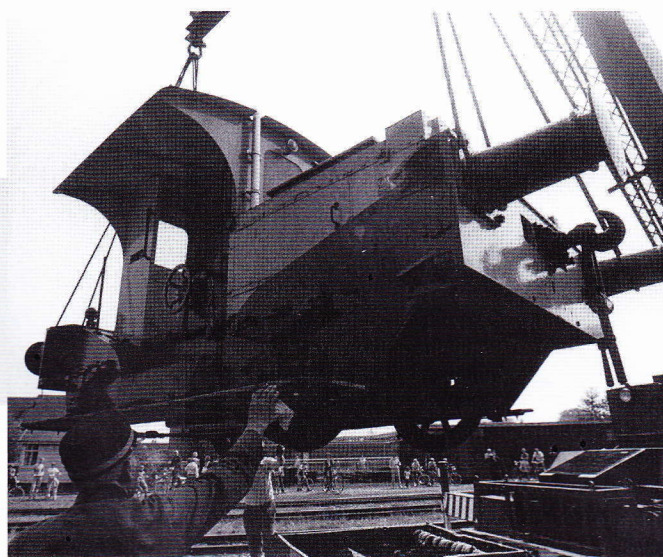
Een klein groepje vrijwilligers van de MBS houdt

*Ex-Staatsspoorwegen loc 657
met een goederentrein in
Boekelo, 16 oktober 2005.*

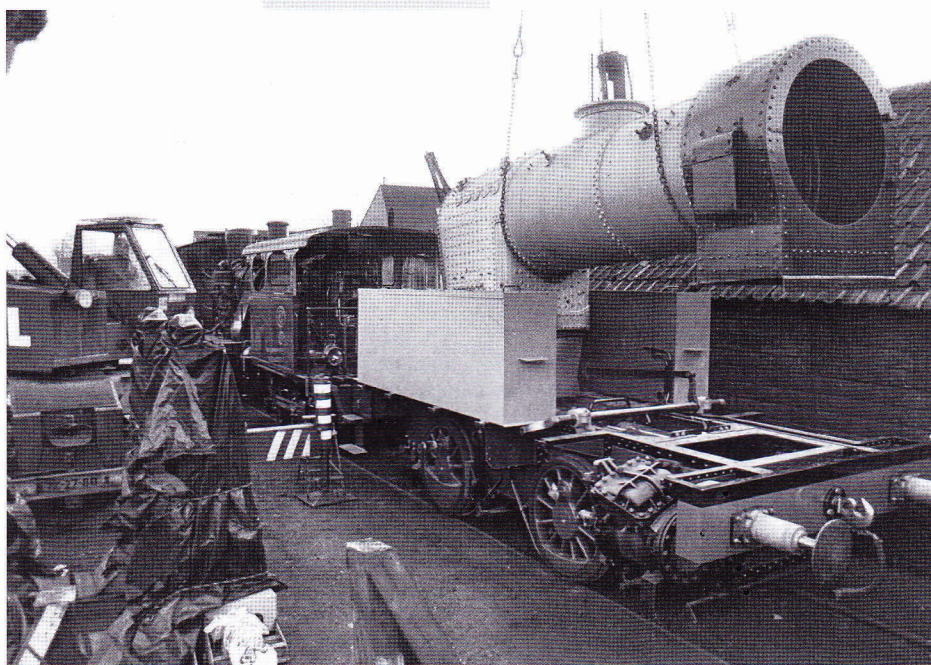




Vertrek van loc 4 vanaf het eindpunt Enschede Aansluiting naar Haaksbergen op 1 mei 1972. Links de lijn naar de binnenhaven. (foto Dagblad Tubantia)



De IJsselcentrale in Hengelo schonk de MBS drie oer-Siks. Op 14 augustus 1984 wordt er een in Haaksbergen op het spoor gezet. (foto Johan Ghijsels)



Op 5 februari 1985 wordt in Haaksbergen de ketel op het frame van loc 7 (ex-SS 657, ex-NS 8107) gehezen. (foto Dagblad Tubantia)

zich met de restauratie van de Wismar bezig. Deze in 1936 gebouwde motorwagen die op eigen kracht op 22 juli 1968 naar Enschede reed, staat geheel gestript in de werkplaats in Haaksbergen. De voortgang aan dit project is merkbaar, maar het werk vordert langzaam. Het is de vraag of de van de Delmenhorst Harpstedter Eisenbahn stammende tweeasser volgend jaar in gebruik kan worden genomen. Is de Wismar echter klaar, dan heeft de MBS een bijzonder treinstel in handen. Want er reed ooit een soortgelijke motorwagen tussen Ahaus, Alstätte, Broekheurne en Enschede Zuid, het traject waar de MBS in 1967 met de eerste ritten begon. En ten tweede kan het Twentse museum met dit stel kleinere groepen extra ritten aanbieden. Voor de niet onbelangrijke markt van bruiloften en partijen een welkome aanvulling. De MBS heeft overigens al eens eerder een Wismar-railbus gehad. Dat was de T1 van de Meppen-Haselüner Eisenbahn. Maar deze motorwagen werd de dupe van de brand die op 2 mei 1971 op het terrein van de voormalige gasfabriek in Enschede-Zuid werd gesticht. Daar was het museummaterieel toen terecht gehuisvest.

Zoals gezegd werd de MBS in 1967 opgericht.



De Belgische loc 6 Magda is inmiddels geheel ingeburgerd in Twente. Boekelo, 16 oktober 2005.



De Zwitserse Tigerli (nr. 7853) is met twee fraai gerestaureerde ketelwagens onderweg in Boekelo, 9 april 2006.

Het was een klein groepje tram- en spoorwegvrienden uit Twente dat zich in 1964 in het Comité Vrienden van het Trammuseum (CVT) had verenigd, dat de aanzet tot de komst van dit belangrijke spoorwegmuseum gaf. Die groep had onder meer het 'skelet' van TET-motorwagen 2 in Borne ontdekt en naar Enschede overgebracht. Later, in 1965, arriveerden hier motorrijtuig 470 van de RET en motorwagen 164 van de HTM. Ook kwam er een exponent van de OSM/NBM, rijtuig 17. Die ging net als het Rotterdamse tramstel in vlammen op toen in 1971 door vandalen in het toenmalige onderkomen nabij het emplacement Enschede Zuid brand werd gesticht. De historische tweeasser 164 uit Den Haag, nu een van de juwelen van het Haags Openbaar Vervoer Museum, ontsprong de dans omdat het kort daarvoor weer naar de residentie was teruggekeerd. Trams leefden niet in Twente, per slot van rekening was de TET begin 1933 opgeheven. Om die reden werd de blik wat meer naar het spoormaterieel gericht. De aankoop van dieselmotorwagen T 10 van de Ahaus Enscheder Eisenbahn die via Broekheure naar Enschede Zuid reed, werd daarom eind 1966 een feit. Voor 630 gulden kwam deze vooroorlogse tweeasser in het bezit van de CVTM. De komst van deze motorwagen werd al snel gevolgd door de T1 van de MHE die zoals gemeld een paar jaar later bij een brand het loodje legde.

De Stichting Museum Buurtspoorweg werd opgericht op 21 februari 1967. Met tandarts Henk van den Enk uit Hengelo als eerste penningmeester en de flamboyante bedrijfsarts Cees van der Meulen uit Delft als voorzitter van een groepje vrijwilligers dat de tijd niet bepaald mee had, maar desondanks heilig in de toekomst van een eigen museumspoorlijn geloofde. Het bestuur had een neusje voor locomotieven en ander materieel dat in Duitsland bij de diverse particuliere spoorwegmaatschappijen her en der overbodig was geworden. Illustratief is het verhaal over de aankoop van loc 353 van de Delmenhorst-Harstedter Eisenbahn. Van der Meulen voerde in een aan die spoorlijn gelegen etablissement met

een paar andere bestuursleden een gesprek met vertegenwoordigers van deze Duitse particuliere spoorwegmaatschappij over de aankoop van motorwagen T 148, toen een slooptransport met loc 353 voorbij kwam. De enthousiaste preses met zijn onafscheidelijke vetleren pet, die tijdens de afscheidsrit van deze machine op 4 mei 1968 de hele dag had mogen rijden, aarzelde geen moment en sloot spontaan een deal op een

bierviltje. Ondertussen was ook ex-NS-loc 8107 in het bezit van de MBS gekomen. Deze in 1901 door machinefabriek Breda gebouwde tweeasser was een schenking van de Coöperatieve suikerfabriek in Roosendaal. Voorts kwam van de bruinkoolgroeve Carisborg uit het Limburgse Treebeek een door Cockerill gebouwde tweeasser met verticale ketel. Deze loc, die met het nummer MBS 1 werd getooid, heeft slechts een

Goede gastheer

Een bijzondere rol speelde de MBS een paar jaar geleden als helper in de nood voor het Spoorwegmuseum in Utrecht. Toen dat museum de poorten sloot voor een grootscheepse verbouwing moest de collectie tijdelijk elders worden ondergebracht. Diverse musea boden de helpende hand, waaronder de MBS. Zo kon het gebeuren dat enkele van de

oudste museumstukken uit het Stichtse enige tijd in Twente vertoefden. Zoals de uit 1864, stammende SS-loc 13 en de HJSM-machine 89 (1880). Ook werd rijtuig C 218 van de Staatspoorwegen in de hal in Boekelo opgeslagen evenals een tweeassige oude veewagen. Bij mooi weer werd het materieel buiten gestald. Twee jaar lang kon het publiek van deze topstukken in Boekelo genieten.



SS-loc 13 koestert zich op 17 april 2004 in een Twents voorjaars zonnetje. (foto Guus Ferrée)



De kerstritten trekken elk jaar veel publiek. Loc 7853 is met een verwarmde trein onderweg van Haakbergen naar Boekelo. Veldmaat, 26 december 2005.

Veel zorg wordt aan het opknappen van oud materieel besteed. Zo werd in 2004 het 100 jaar oude rijtuig C 905 van de Westfaalsche Stoomtrammaatschappij in gebruik genomen. Hiermee werden textielarbeiders vervoerd tussen Gronau en Losser. (1932)

EXTRA ONLINE

Meer lezen over de MBS? Kijk op www.railhobby.nl Gratis voor abonnees!

De Wismar-motorwagen M20 (1936) is compleet gestript voordat met de volledige restauratie kon worden begonnen. Haaksbergen, 9 april 2005.



enkele keer op het terrein van de gastfabriek in Enschede-Zuid dienst gedaan. Omdat ze in zo'n slechte conditie was, werd ze al in 1970 gesloopt. Ondertussen was het museum in het bezit gekomen van een beter exemplaar. Deze tweeasser, eveneens gebouwd door Cockerill (1926) was afkomstig van de in Sas van Gent gevestigde glasfabriek Securit. Deze machine heeft jarenlang dienst gedaan en wacht anno 2007 op een nieuwe ketel. De planning is dat ze in oktober van dit jaar – met een groen in plaats van het bekende rode jasje – weer in dienst wordt gesteld.

Op de locatie gastfabriek hield de jonge museumstichting op 10 mei 1969 de eerste open dag. In de aanloop naar deze manifestatie stonden de beide kranten die in Enschede verschenen, vol met verhalen. Op de dag zelf stonden enkele slagen naar Broekheurne op het programma. Maar dit baanvak kon zich nooit tot een echte museumlijn ontwikkelen, omdat de NS het in 1970 opbrak. Omdat enkele jaren later ook Enschede Zuid dit voorbeeld volgde, moest er naar een alternatief worden omgezien. Dat werd uiteindelijk Enschede – Haaksbergen. Op 30 april 1971 maakte loc 4 op dit traject de eerste proefrit, in augustus van dat jaar werd een begin met de reguliere exploitatie gemaakt. Maar ook nu weer bleek er geen zegen op het uitverkoren baanvak te rusten. De aanleg van de Rijksweg 35 gooide roet, of liever gezegd zand en asfalt in het eten. Ten oosten van Boekelo werd de lijn doorsneden. Allerlei alternatieven zoals een bewaakte overweg waardoor aansluiting in Enschede op het hoofdspoor mogelijk bleek, waren onhaalbaar en vooral onbetaalbaar. In december 1974 werd de laatste rit naar Enschede gereden, sindsdien rest een eilandbedrijf. Al probeert het bestuur van de MBS door het herleggen van de lijn Boekelo – Hengelo daar weer verandering in te brengen. Het zou mooi zijn als dit feit over tien jaar, tijdens het halve eeuwfeest, kan worden gevierd.

Tekst: Guus Ferrée

Foto's: Sevrien Ferrée (tenzij anders vermeld)

Betrokken organisatie

In 2008 viert Railhobby haar dertigjarig bestaan. U zult daar tegen die tijd het nodige van lezen. In de afgelopen dertig jaar is Railhobby uitgegroeid tot een toonaangevend tijdschrift op het gebied van modelspoor in het bijzonder en spoorwegen in het algemeen. Door Railhobby werd de modulebaan geïntroduceerd en die groeide uit tot een fenomeen. Welke club rijdt nu niet modulair? Railhobby propageerde het 'denken in tijdperken en geomodellen'. Railhobby introduceerde de spoorgroep als bindmiddel tussen spoorwegenthousiasten.

Een spoorgroep die in de begintijd ontstond is de spoorgroep Zwitserland. Deze groep die officieel in 1982 in Naarden het licht zag, bestaat dit jaar 25 jaar. Railhobby feliciteert de spoorgroep van harte in de taal die in het grootste deel van hun voorbeeldland wordt gesproken.

25 Jahr sygsh du jetz alt.
Me gseht der's nonig a. De hesh di guet erhalte Mer gunnen Eich die 25 Jahr Und gratuliere härzlig zue däm Tag Und hoffe dass es jo nit rägne mag.

Spoorgroep Zwitserland 25 jaar

De 'Vereniging Spoorgroep Zwitserland' werd in 1982 opgericht en heeft momenteel ongeveer 160 leden. Het hoofddoel van de vereniging is de leden en sympathisanten over de Zwitserse spoorwegen te informeren en die in model na te bouwen. De vereniging kent 6 afdelingen, waaronder een foto- en videogroep en meerdere model-



Toen we nog trots waren op onze spoorwegen. De thans beruchte grote overweg in Hilversum had nog een bemande Post T. De bemanning schreeuwde regelmatig naar onvoorzichtig overstekende fietsers als zij nog snel voor sluitende bomen de overzijde wilden halen. De NS 1105 – inderdaad nog gewoon NS – met een viertal Duitse enkele Nederlandse rijtuigen in Hilversum op 27 maart 1986. (foto Nico van Roon)

bouwgroepen. De VSZ verzorgt een website www.spoorgroep-zwitserland.nl en geeft 4x per jaar een tijdschrift 'Signalglocke' uit. In dit tijdschrift worden onder andere nieuwtjes gepubliceerd, die op de Zwitserse spoorwegen betrekking hebben.

In de week van 12 tot en met 20 mei viert de spoorgroep met haar leden het jubileumfeest in een grote tennishal in Rotterdam. Vanuit alle regio's waar de VSZ actief is, zullen leden een grote modulebaan opbouwen die tot en met de 20ste in bedrijf blijft. Tijdens deze week worden er verschillende workshops georganiseerd. Op zaterdag 20 mei wordt het feest afgesloten met een gezamenlijk diner. Of daarbij de in de jaren dertig populaire ländler 'Wir fahren mit der SBB' zal klinken, valt te betwijfelen. -PaKl

Trots?

Modelspoorders kijken voor hun doen en drijven graag naar het grote voorbeeld, het grote spoor, want daaraan ontlene ze hun inspiratie. Jarenlang was modelspoor zijn een kinderachtig gebeuren zo van 'speelt papa met zijn spoor-tje'. Onder invloed van onder meer ons tijdschrift is dat tijt gekeerd. Wie er nu voor uit komt modelspoor

te zijn, wordt voor vol aangezien. De laatste tijd is er echter iets aan het veranderen. Wie nu zegt modelspoor te zijn, krijgt vaak de vraag 'rijden jouw treinen nog wel een beetje?' Maar wie zegt digitaal te rijden, krijgt stevast de vraag of zijn computer wel goed werkt.

Wat is er met ons grote voorbeeld toch aan de hand? De Volkskrant van 25 februari meende de mensen van de treindienstleiding te moeten betitelen als 'systeemautisten van prutsrail'. En enkele dagen later treedt een wethouder in Den Haag af vanwege het drama Randstadrail.

Spoorwegen zijn een ambachtelijk gebeuren. Bij het spoor werken was jarenlang niet zomaar werken, je werkte bij 'het spoor-tje' en dat deed je met collegae die dat ook zo voelden. De machinist die een station met een goederentrein binnenreed en daarbij zijn frontseinen verwisselde van trein in rangeerdeel en na een stoot op de tyfoon van Post T met een brede armzwaai toestemming kreeg door 'rood' te rijden, wist dat daar collegae werkten. Dat is nu voorbij. De mensen die langs de lijn werken doen dat voor een 'andere' firma en de treindienstleider is ook al geen collega van 'het spoor-tje'

meer. Mensen die bij het spoor werken zijn heel vaak ook modelspoorder. De afgelopen maanden en weken hebben verschillende lezers die bij het spoor werken hun hart gelucht. Aan het slot van het verhaal was daar altijd die dringende vraag: 'Wilt u alstublieft mijn naam niet vermelden,' en dat is eigenlijk de trieste kern van de problemen op het spoor, de mensen voelen zich er niet meer thuis. Ze zijn hun spoor-tje kwijt. -PaKl

Thurbo

De heer van den Bos uit Assen vraagt zich af of de GTW-trein-stellen naast dieselelektrische en elektrische aandrijving ook met turbo-aandrijving worden geleverd en hoe dat dan werkt. De vraag is naar aanleiding van een bericht in het Nürnberg-nummer. HAG brengt een model van de GTW van Thurbo op de markt.

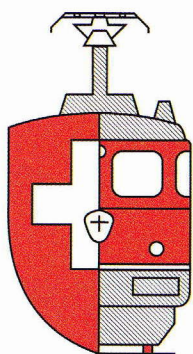
Thurbo heeft niets te maken met turbo. Thurbo is de afkorting van Thurgau-Bodensee Bahn. Die naam is voortgekomen uit een samengaan van de Mittelthurgaubahn en de Bodensee Toggenburgbahn. -PaKl

In tweeën?

Iedereen kent de stelling dat bijzondere zaken zich heel vaak twee keer voor doen. U kunt dat geloven of niet, maar soms heeft het er schijn van dat het waar is. Lang geleden schreven we in Railhobby over het Duitse Telerrailsysteem en over de vereniging over de Oostzee. In de achterliggende weken werd tot twee keer toe om informatie over deze beide zaken gevraagd. Over de spoor ferry's is in de loop van de tijd het volgende geschreven: De Deense Lynloget RH 84/1 -16 Vogeltrek RH 86/2...3

25 jaar Vogelfluglinie RH 88/5-6/2
Denemarken RH 92/5-6/10
Denemarken RH 94/1/7
Puttgarden (model) RH 95/5-6/60
Bruggen en Veren RH 97/4/20

Telerrail het Duitse treintelefoon-systeem werd beschreven in: RH 90/2/30. -Red.



Connexxion

Op woensdag 28 maart arriveerde met een vertraging van vier dagen – er waren werkzaamheden rond het spoor in Maagdenburg – het prototype van de Protos bij NedTrain in Eindhoven. Eind april, begin mei beginnen de toelatingsritten van dit treinstel tussen Helmond en Horst-Sevenum, als diverse werkzaamheden zoals veranderingen aan de soft- en hardware en aan de remmen op tijd zijn afgerond. Bij de vijf soortgelijke treinstellen die Fahrzeugtechnik Dessau voor de Valleilijn van Connexxion bouwt, worden constructiewijzigingen aan de draaistellen doorgevoerd, omdat het gewicht van de bekabeling dat noodzakelijk maakt.

Connexxion overweegt om nog een zesde Protos te kopen als het bedrijf met ingang van de nieuwe dienstregeling in december van dit jaar een aanpassing in de dienstregeling kan bewerkstelligen (keren in Barneveld Centrum in plaats van Barneveld Noord). Dat kan alleen als toestemming om de seinen hier handmatig te bedienen wordt gekregen.



Rangeerloc 709 brengt het prototype van de Protos op 28 maart 2007 naar de werkplaats van NedTrain in Eindhoven. (foto Guus Ferrée)

Op 29 mei van dit jaar eindigt het tijdperk Wadlopers in Twente. De beide door Connexxion gehuurde treinstellen die de treindienst tussen Almelo en Mariënborg onderhou-

den, worden door twee Lint 41/H motorwagens vervangen, die Connexxion van Syntus huurt. Het Achterhoekse openbaarvervoerbedrijf kan beide motorwagens door een aange-

past onderhoudsschema en door het huren van een extra DM90-treinstel missen. Volgens een mededeling van Syntus gaan de motorwagens 44 en 45 naar Twente. Ze worden



Treinstel 3101 maakt op 14 januari 2007 een tussenstop in Daarlerveen. (foto Guus Ferrée)

rood bestickerd of rood gespoten, de anderhalf jaar geleden geïntroduceerde nieuwe Twentse huisstijl van Connexxion.

Omdat Syntus als exploitant optreedt, ook het bedienende personeel is van deze onderneming afkomstig, blijft de eigen naam in het klein op de zijkant vermeld. Omdat de uitgeleende treinstellen in het reguliere onderhoudsprogramma meedraaien, kan het voorkomen dat er rode en gele wagens door elkaar worden gebruikt. De beide Wadlopers gaan mogelijk naar de Vallei-lijn. Volgens een woordvoerder van Connexxion loopt de huurperiode van dit materieel nog een half jaar door en zit het bedrijf op de nieuwe treinverbinding qua materieel allerm minst in een ruim jasje. Extra treinstellen huren in geval van calamiteiten blijkt namelijk onmogelijk.-GF



De Protos glanst na aankomst in Eindhoven in de zon. Eind april, begin mei beginnen de proefritten. (foto Guus Ferrée)



NS in de plus

Loc 1736 rijdt op 11 maart 2007 als IC 144 nabij Hengelo. (foto Sevrien Ferrée)

De Nederlandse Spoorwegen hebben een uitstekend jaar achter de rug. Zo is het aantal reizigers in 2006 met vijf procent gegroeid. In twee jaar heeft NSR er per dag honderdduizend reizigers bij gekregen. Dat aantal bedraagt nu 1,1 miljoen passagiers. Ook voor dit jaar wordt op een dergelijke plus gerekend. De totale omzet van het concern be-

droeg 3.846 miljoen euro, tegen 3.474 miljoen euro in 2005. Het reizigersvervoer nam daarvan 2.430 miljoen euro voor zijn rekening (2005: 2.189 miljoen). De winst van NSR was 149 miljoen euro, 16 miljoen meer dan in 2005. De omzet van stations en vastgoed kwam uit op 607 miljoen euro, tegen 585 miljoen euro een jaar eerder. De nettowinst

van het NS-concern kwam uit op 197 miljoen euro, 22 miljoen euro minder dan in het boekjaar daarvoor. Aan onderhoud en infrastructuur werd in 2006 955 miljoen euro besteed. In 2005 werd daar 827 miljoen euro voor uitgetrokken.

De grote toename van het reizigersverkeer is volgens de NS-top te danken aan het opleven van

de economie. Ook de groei van het aantal files speelt een rol voor mensen om voor de trein te kiezen. De materieelkrapte denkt het bedrijf op te vangen met het aanschaffen van nieuwe treinstellen. Zo komen er VIRM-stellen bij die door Bombardier worden gebouwd. Tot 2020 wordt tussen de twee en drie miljard euro in materieel geïnvesteerd.-GF



TRAXX-loc 186 101-2 rijdt op 12 maart 2007 als trein 95001 nabij Zenderen op weg naar Bad Bentheim. (foto Guus Ferrée)

Betuweroute

Bij het ter perse gaan van dit nummer was het nog steeds niet bekend wanneer de Betuweroute officieel wordt geopend. Wel is uit officiële stukken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat duidelijk geworden dat 2007 als een 'ingroeij-jaar' wordt gezien voor alle partijen die bij dit project zijn betrokken, waarbij het zowel om de techniek als het commerciële samenspel van de diverse marktpartijen gaat. Medio maart waren nog maar

vijf locomotieven van een ETCS-installatie voorzien. Dat aantal zal bij het begin van de zomer zijn verdubbeld. Vervoerders en leasemaatschappijen zijn, zo blijkt uit een schrijven dat naar de Tweede Kamer is gestuurd, bereid om nog eens zo'n dertig extra machines met ETCS uit te rusten. Dat aantal komt boven op de reeds toegezegde zeventig locs. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet dan wel met tien miljoen euro extra subsidie (van €20 miljoen naar €30 miljoen) over de brug komen.

Bij de ingebruikname van de Betuweroute zullen de treinen tijdelijk met een opvolgtijd van anderhalf uur rijden. Dat hangt samen met de proefnemingen en werkzaamheden aan de infrastructuur die nog moeten worden uitgevoerd. Eind van dit jaar moet het A15-tracé volledig vrij en zonder enige beperking kunnen worden benut. Uiterlijk op 1 juli van dit jaar wordt dit baanvak volgens de jongste planning voorzien van 25 kV. Bij de havenlijn is die datum op 1 juli 2008 bepaald. Het ETCS-systeem wordt

op deze verbinding op 1 april volgend jaar ingevoerd. Inmiddels hebben diverse TRAXX-locomotieven in Nederland proefritten uitgevoerd. De locs 186 001-010 zijn bestemd om dienst te gaan doen op de Betuweroute. De machines met de nummers 186 111-123 gaan tijdelijk dienst doen op de HSL-Zuid om het materieelgat op te vullen dat is ontstaan nadat de Italiaanse fabrikant Ansaldo niet tijdig de door HSA bestelde zestien hogesnelheidstreinstellen kan afleveren.-GF



RTB-loc V202 dendert met trein 43940 ter hoogte van Westervoort richting Maasvlakte, 10 maart 2007. (foto Sevrien Ferrée)

Ruhrtaibahn

De Duitse Ruhrtaibahn is druk doende met het oprichten van een officiële vestiging in Nederland. Het bedrijf kreeg bekendheid in ons land, omdat het eind juli vorig jaar voor de buitenwacht zeer plotseling ACTS afloste als vervoerder van de Linz-shuttle. Insiders wisten echter dat de opdrachtgever voor het rijden van deze trein, de Wiener Lokalbahnen, ontevreden over de dienstverlening van ACTS waren. De RTB, die met een licentie van de HGK rijdt, bedient de containertreinen van Emmerich naar de Maasvlakte West momenteel met twee MAK 2000-en. Het gaat om de 5001607 (V201) en 5001608 (V202) die een tijdlang door ERS waren gehuurd maar daar door de instroom van nieuwe Class 66 locomotieven overbodig waren.-GF

NS Reizigers

Met enige regelmaat wordt een deel van het door NS Reizigers van de DB gehuurde reizigersmaterieel in verband met onderhoud weer naar Duitsland overgebracht. Zo bracht Railion-loc 6465 op 3 februari 2007 een stam IC/Interregio-bakken vanuit de Watergraafsmeer terug naar Emmerich. Vandaar werden ze door een DB-machine overgenomen. De 6465 reed na de overbrengingsrit als losse loc terug naar Amersfoort. In Duitsland worden de rijtuigen door een loc van de serie 110 gehaald en weer naar Emmerich gebracht.-GF

Railion-loc 6465 is met een stam IC/IR-rijtuigen ter hoogte van Duiven op weg naar Emmerich, 3 februari 2007. (foto Sevrien Ferrée)



ERS

ERS heeft sinds enige tijd versterking van vier diesellocomotieven van het type Class 66. Deze van MRCE gehuurde machines zijn nodig voor de huidige en nieu-

we diensten van het in Rotterdam gevestigde spoorwegbedrijf. Zo komt er in het najaar een nieuwe verbinding met de havens van Zeebrugge. ERS is nog in onderhandeling over een toelating in België. Vooralsnog zijn

deze vier 'Klazen' die met de nummers 6614-6617 getooid zijn, van de zwarte basiskleur voorzien. Maar volgens een mededeling van ERS krijgen ze op termijn ook de zilvergrijze/blauwe huisstijl van de huurder.-GF

Met trein 42374 aan de haak is ERS-loc 6616 bij Holten vereeuwigd, 13 maart 2007. (foto Sevrien Ferrée)



Zout voor Budweis

Het begrip 'paardentram' roept doorgaans nostalgische gevoelens op van kleine tweeassers met drie ramen en een hoge lichtkap. Ze rijden over een bescheiden traject tussen de markt en het station en op de bok staan koetsiers met een grote snor, bekende figuren in de kleine gemeente. Maar het kan ook anders. In 1832 – precies 175 jaar geleden – opende de 'königlich und kaiserlich privilegierte erste Eisenbahn-Gesellschaft' tussen de Oostenrijkse steden Linz en Budweis (nu Cèské Budějovice in Tsjechië) een paardenspoorweg van 128,8 kilometer lengte. Het eerste openbare spoorvervoer op het vasteland van Europa voor personen en goederen.

Baan en wissels zijn gemaakt en gelegd volgens oude tekeningen. Op de voorgrond de enige wisselplaats van de lijn, op de achtergrond 'Hannibal' onderweg.



Het ging vooral om het goederenvervoer en met name het zouttransport. Zout was in die dagen van levensbelang. De winplaatsen in het Salzkammergut leverden het volop en in het noordelijk gelegen Bohemen bestond er grote behoefte aan. Al honderden jaren werd het per schip en vlot naar Linz gebracht en daar op karren omgeladen. Die zorgden voor het verdere transport over hobbelige wegen, via Kerschbaum, naar Budweis. In de hete zomer van 1800 zelfs niet minder van 17920 ton. Omdat elke kar ongeveer duizend kilo kon vervoeren, betekende dat 18000 transporten, getrokken door twee paarden.

Franz Anton Ritter von Gerstner
Al vele decennia werd gedacht aan mogelijkheden om het vervoer te verbeteren. Moest er een kanaal of een spoorweg komen? De regering in Wenen gaf een waterbouwkundige, professor Franz Anton Ritter von Gerstner, opdracht de bouw van een railverbinding voor te bereiden. Zijn vader had immers al in 1807 plannen voor een paardenspoorweg geopend en dus moest hij er ook wel wat van af weten. Ritter Franz onderzocht het landschap, maakte een studiereis naar Engeland waar al railvervoer bestond en vroeg in 1823 aan keizer Franz 1 concessie aan voor een traject van Budweis naar Mauthausen aan de Donau (later werd het eindpunt Linz). Vervolgens richt-

te hij in 1825 de 'k. und k. privilegierte erste Eisenbahn-Gesellschaft' op. Ondanks de klassieke problemen met lastige eigenaren die hun grond niet wilden verkopen, te weinig goede vaklui en geldzorgen, was de lijn van Budweis naar Urfaahr aan de Donau (tegenover Linz) na zeven jaar klaar. Keizer Franz 1 en zijn vrouw keizerin Karoline Augusta maakten op 21 juli 1832 een officiële kennismakingsrit van daar naar St. Magdalena en op 1 augustus begon de exploitatie. Allereerst voor het vervoer van goederen en ingaande 26 maart 1834 ook van reizigers. Overigens nog niet naar Linz, want pas in 1835 werd de paardenspoorweg via een houten brug over de Donau tot in deze stad verlengd.



Station Kerschbaum is geheel gerenoveerd en herbergt nu behalve de oudste stationsrestaurant van het Europese vasteland het museum van de paardenspoorweg.

Acht grote stations

Linz/Urfahr – Budweis werd met een ongebruikelijke spoorwijdte van 1106 millimeter aangelegd. Waarschijnlijk had dit te maken met de gangbare maten van koetsen en karren. Smeedijzeren strips, gespijkerd op langsliggers vormden de spoorstaven. Op hun beurt waren die – verzonken in uitsparingen – op houten dwarsliggers bevestigd. Later werden die dwarsliggers gedeeltelijk door stenen blokken vervangen, die in een ballastbed werden gelegd. De lijn was enkelsporig en voorzien van wisselplaatsen, waar treinen elkaar konden kruisen. Het hele traject was in secties

van 2,8 kilometer verdeeld, elk onder verantwoordelijkheid van een baanwachter. Deze hield het spoor schoon, voerde reparaties uit en zorgde in het algemeen voor de veiligheid van het treinverkeer. Bij elke sectie hoorde een dienstwoning voor hem en zijn gezin. Van noord naar zuid kende de lijn acht grote stations: Budweis, Holkau, Angern, Kerschbaum (met restaurantie), Lest, Oberndorf, Urfahr en Linz.

Op verschillende plaatsen vonden reizigers en goederentreinen verse paarden. Onderweg kregen de transporten te maken met soms flinke hellingen om over de bergrug bij Kersch-

baum te komen en kwamen ze over talrijke bruggen en viaducten.

Meer dan duizend goederenwagens

Het reizigersvervoer kende rijtuigen 1e, 2e en 3e klasse. De laatste waren niet meer dan open goederenwagens, die van een dak waren voorzien. Bijzonder waren de 'equipagewagens' voor het transport van koetsen en paarden van de rijke eerste klaspassagiers. In feite een auto(slaap)trein avant la lettre. Dagelijks reed er een 'Fernzug' in 14 uur van Budweis naar Linz vice versa en een personentrein van Lest naar Urfahr en terug. In Kerschbaum was een stop, waar de reizigers naar de Gast- und Schenkzimmer, de stationsrestaurant, voor het middagmaal gingen. Ze waren aan een strak regiem onderworpen. In Kerschbaum mochten ze eruit maar onderweg even de benen strekken was er niet bij. Instappen mocht op de eindpunten of op een tussenstation, uitstappen alleen op de plaats van bestemming. Slechts bij zeer hoge nood en op een geschikte plek werd een korte sanitaire stop toegestaan. De reizigerstreinen reden met een snelheid van 12 tot 15 kilometer per uur. Die snelheid kon aangehouden worden, omdat de paarden al na 30 kilometer gewisseld werden. Bij de goederentransporten gebeurde dat pas na 42 kilometer. Bij het laatste was echt sprake van treinen. Tweeassige wagens met een laadvermogen van 2,5 tot 3,3 ton werden tot zes stuks aan elkaar gekoppeld tot een 'Bezug' en dan door een of twee paarden getrokken. Op lastige hellingen kregen ze extra paarden 'in voorspan'. De goederentreinen reden in konvooien van zes (later zelfs vijftien) 'Bezüge' achter elkaar met een onderlin-



'Hannibal' vertrekt van station Kerschbaum.



Kaartje van de lijn Linz – Budweis, met tussenstations.



ge afstand van zo'n 150 meter. Ze bereikten een snelheid tot 4 kilometer per uur en deden er 3,5 dag over om met hun lading zout van Linz naar Budweis te komen. Op de terugweg namen ze onder meer hout mee. In de hoogtij-dagen van de lijn, rond 1857, waren er 96 personenrijtuigen en 1092 goederenwagens (waaronder enkele vierassers) in gebruik. Als 'tractie' bezat de maatschappij zeshonderd paarden, die goed verzorgd werden. Ook de transportprestaties dwongen respect af. Er waren jaren dat er ruim twintigduizend reizigers en honderdduizend ton vracht werden vervoerd. Toch was het bedrijf geen lang leven beschoren. In 1872 werd een normaalspoorlijn met stoomtractie tussen Budweis en St. Valentin bij Linz in gebruik genomen en dat betekende nog hetzelfde jaar het definitieve einde van de paardenspoorweg. De baan werd opgebroken, en de stations werden verkocht. Er bleef maar één personenrijtuig bewaard, dat nu in het Technisch Museum te Wenen staat. Het was alsof de 'k.u.k. eerste privilege Eisenbahn' nooit had bestaan....

Het spoor herleeft

Maar toen eind vorige eeuw de belangstelling voor de spoorweg herleefde, bleek dat er nog heel wat van te vinden was. Vrij veel baanwachterswoningen en stations waren in vrijwel oude staat bewaard gebleven, in het landschap was het tracé duidelijk te volgen en hier en daar zag je zelfs de rijen stenen die ooit de langsliggers met de rails hadden gedragen. Bruggen en viaducten waren vaak evenmin



Alois herstelt het spoor op ambachtelijke wijze.

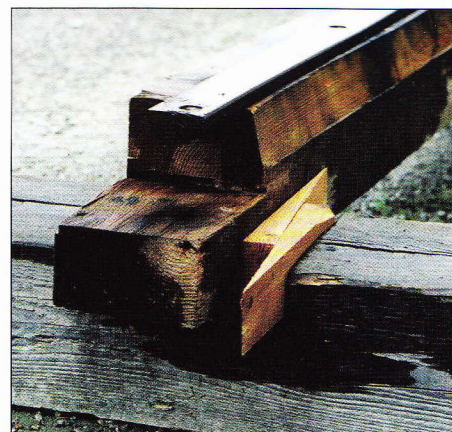
Een replica van een open zoutwagen (met vaten) van de paardenspoorweg werd bij het biedermeier theepaviljoen opgesteld.



Op het andere eindpunt werd een theepaviljoen in biedermeierstijl gebouwd. De conducteur opent de deuren, na aankomst van de trein uit Kerschbaum.

verdwenen. Deze ontdekkingen leidden mede tot een project om het paardenspoor gedeeltelijk te laten herleven. Een regionale culturele organisatie in het Mühlviertel (Oberösterreich) nam het initiatief, dat later door de vereniging 'Freunde der Pferdeeisenbahn' werd overgenomen. Het voormalige station Kerschbaum, met de eerste stationsrestauratie van het Europese continent (1836), werd volledig in oude luister hersteld. De restauratie werd heropend en in de oude paardenstallen richtten de initiatiefnemers een museum over de historie van de lijn in. Langs delen van het

oude tracé zijn door een prachtige omgeving wandelingen uitgezet en plaatsen aangegeven, waar resten van het vroegere bedrijf te vinden zijn. Misschien wel het meest spectaculair was dat de oude spoorweg bij Kerschbaum over een lengte van ongeveer 500 meter is herlegd met sporen en wissels die een nauwkeurige kopie van de originele zijn. Bij Staudner in Wenen, een fabriek van fiakers en koetsen werden een open en een gesloten spoorrijtuig naar oud voorbeeld besteld. Zij kregen de namen Franz Josef en Hannibal (naar het echte exemplaar in het Weens Technisch Mu-



Het spoor bestaat uit ijzeren strips op houten langsliggers, verzonken aangebracht op dwarsliggers. Keggen zetten de langsliggers vast. Later werden de dwarsliggers voor een deel door kubusvormige stenen vervangen om de langsliggers te dragen.



De koetsiers Sepp en Alois controleren de plaatsbewijzen van twee reizigers.

seum). Bij het gesloten voertuig werd een kleine concessie gedaan: dit kreeg twee coupés, in plaats van één, zoals vroeger. Tenslotte werd een replica van een historische zoutwagen gebouwd.

Van mei tot en met oktober in het weekend en op feestdagen (in augustus ook op werkdagen) is de paardenspoorweg, met koetsiers in Biedermeieruniform, in gebruik en is het museum geopend. Wie terug wil naar de romantiek van keizer Franz Joseph en Sissi en de sfeer van een historisch vervoermiddel wil proeven, moet het Station Kerschbaum (bij Rainbach) in het Mühlviertel beslist in zijn vakantieprogramma opnemen.

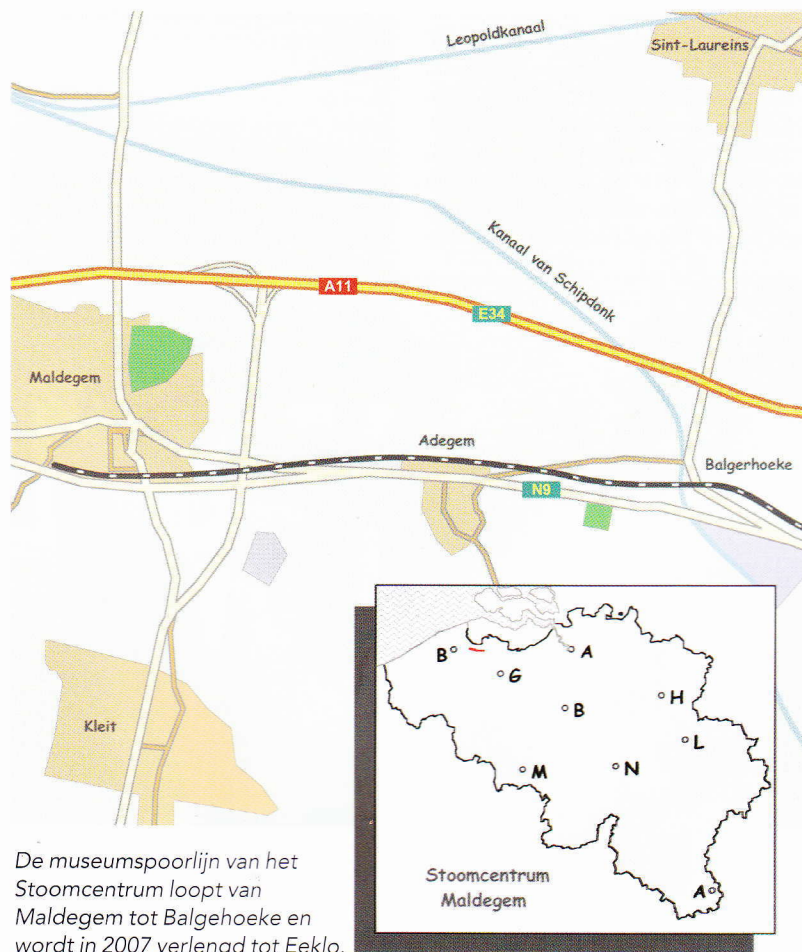
Foto's & tekst: Hans van Lith

Stoomcentrum Maldegem



Het Centrum bezit verschillende ex-NMBS-locomotieven waarvan sommige op het Belgische spoorwegnet toegelaten zijn.

Het Stoomcentrum Maldegem is gelegen in het noordwesten van de Provincie Oost-Vlaanderen, tussen Brugge en Gent. Het Centrum is in de jaren tachtig door enkele enthousiaste vrijwilligers opgericht. Nadat de NMBS haar activiteiten op de lijn Maldegem – Eeklo in 1987 stopzette, werd de volledige stationssite opgekocht, waardoor het verleden nu in al zijn glorie opnieuw kan beleefd worden.



De museumspoorlijn van het Stoomcentrum loopt van Maldegem tot Balgerhoeke en wordt in 2007 verlengd tot Eeklo.

Elk jaar start het nieuwe seizoen tijdens het eerste weekend van mei met een volwaardig stoomfestival. Dit is het moment waarop alle beschikbare locs van het Stoomcentrum Maldegem opnieuw onder druk worden gezet. Tijdens deze dagen worden eveneens verenigingen uit binnen- en buitenland uitgenodigd om samen met het Stoomcentrum het festival luister bij te zetten. Midden augustus wordt het Railfeest georganiseerd. Treinliefhebbers uit heel Europa zakken tijdens deze dagen af om de jaarlijkse stoomdagen bij te wonen. Deze festiviteiten worden doorgaans met de plaatselijke bierfeesten gecombineerd.

Onderhoud

Tot 2006 was de toeristische spoordienst tot Balgerhoeke beperkt, halfweg tussen Maldegem en Eeklo. Vanaf 2007 is het de bedoeling opnieuw met stoom naar Eeklo te rijden. De voorbije jaren zijn omvangrijke onderhoudswerken uitgevoerd om de sectie Balgerhoeke – Eeklo opnieuw voor toeristische activiteiten berijdbaar te maken. Deze werken waren noodzakelijk om te voldoen aan de halfjaarlijkse keuringen van de NMBS die nog steeds eigenaar van het volledige traject is. Door een zeer strak werkschema te volgen, zorgt het Stoomcentrum ervoor dat de toeristische lijn telkens opnieuw voor zes maanden uitgebaat kan worden. Om de snelheid tussen Eeklo en Balgerhoeke op veertig kilometer per uur te brengen, moest één op de zes dwarsliggers door nieuwe balken vervangen worden. Tevens is 800 meter nieuw spoor gelegd en is een belangrijke overweg met slagbomen en lichten uitgerust.

In 2004 is het volledige emplacement in het station van Maldegem vernieuwd. Deze werken zijn door het privé-bedrijf Strukton Railinfra uitgevoerd, waarvoor Europese en Vlaamse subsidies werden ontvangen. De vernieuwde bundel is intussen in gebruik. Ook de nabij gelegen werkplaats heeft een aangepaste werkput gekregen en aan de achterzijde van de loods zijn nieuwe sporen gelegd. De volgende stap is de



Het Stoomcentrum Maldegem ligt in de provincie West-Vlaanderen tussen Brugge en Gent.



Jaarlijks wordt op de eerste zondag van mei en het derde weekend van augustus een stoomfestival georganiseerd.



'Den ijzeren weg' komt volledig tot zijn recht op de brug over het Schipdonkkanaal in Balgerhoeke.



De Poolse 0149-12 is tot juli 2007 het paradijsje van de vereniging. Daarna wordt de loc in het nieuwe museum ondergebracht.

EXTRA ONLINE

Meer weten over 'Het Stoomcentrum Maldegem'?
Kijk op www.railhobby.nl.
Gratis voor abonnees!

afwerking van oversteekplaatsen voor bezoekers, de wisselbediening met seinhuis en de plaatsing van de oude armseinen. Momenteel denkt men aan de bouw van een bijkomende rijtuigenloods en museumbewaarplaats. Deze investering is noodzakelijk om de levensduur van het rollend materieel te verlengen en de steeds zwaarder wordende werkdruk op het onderhoud van de rijtuigen te verlichten.

Materieel

Voor de uitvoering van de wekelijkse dienstregeling heeft de vereniging twee actieve Poolse stoomlocomotieven in dienst, een Tkp 6281 en een 0149-12. Eén Engelse zadeltanklocomotief wordt momenteel gerestaureerd en wordt in 2008 in dienst genomen. Daarnaast heeft de vereniging materieel van de NMBS overgenomen, waaronder twee dieseldiesellocomotieven 8040 en 9151, twee motorwagens 4403, 4620 en negen rijtuigen. De rangeermachine 8040 en de motorwagen 4403 hebben bovendien een toelating voor het gehele NMBS-net. Tot slot bezit men over motorwagen ES 202 van de vroegere dienst bovenleiding waarmee overhangende takken langs het spoor gesnoeid worden. De belangrijkste stoomloc in dienst van het Stoomcentrum is de Poolse 0149-12. Deze ex-



Deze Tubize is overgenomen van de MSTB in Vilvoorde en kan alleen nog gebruikt worden voor lokaal rangeerwerk.

PKP 2-6-2 stoomlocomotief is door zijn Engelse eigenaar in Maldegem ondergebracht. De PKP gebruikte deze locomotief vooral voor het lokale reizigersverkeer. In juli 2007 wordt de 0149 definitief buiten dienst gesteld en wordt ze in het nieuwe museum in opbouw ondergebracht.

De tweede belangrijke Poolse stoomloc is de TKP 6281. De stomers uit deze serie zijn speci-

aal voor industriële lijnen ontworpen. Na haar aankomst in Maldegem kreeg ze een grondige restauratie om in 2002 de Engelse zadeltanklocomotief, met de bijnaam Fred, bij te staan. Fred is een typische Engelse 0-4-0 zadeltanklocomotief in een fris blauwe kleur. Zij is door een oud-technicus van British Railways, die nu in België woont en actief lid van het Stoomcentrum is, naar België gebracht. Tot slot is er

nog Brigitte, een Belgische Tubize 0-4-0 locomotief. Zij is gebouwd in 1911 en deed dienst bij de Luikse steenkoolmijnen. De machine startte haar toeristische carrière bij de MSTB in Vilvoorde. Deze vereniging staakte haar activiteiten in het begin van de jaren '90. De Tubize werd door het Stoomcentrum overgenomen, maar kan niet meer voor toeristische treinen ingezet worden wegens het ontbreken van een doorgaande luchtrem.

Het begrip 'den ijzeren weg' wordt in Balgerhoeke perfect door een spoorwegbrug over het Schipdonkkanaal uitgebeeld. Die daverd nog wekelijks wanneer de stoomtrein uit Maldegem erover rijdt. Historisch werd de lijn Eeklo naar Maldegem in 1862 geopend. Een ritje

Machinist voor één dag

Sinds mei 2005 pakt het Stoomcentrum uit met een nieuw initiatief: machinist voor één dag. Heel wat mensen droomden er als kind van om machinist te worden. Het stoomcentrum dokterde een speciaal dagarrangement uit, waarbij die kinderdroom kan worden waargemaakt. Wie geïnteresseerd is, wordt om 9 uur in het station van Maldegem verwacht, waar je bij de voorbereidingen voor het opstarten van een stoomlocomotief moet meehelpen. Daarna mag je onder begeleiding van een echte machinist zelf een ritje met de trein maken. Als machinist voor één dag ben je een hele tijd bezig. Voor een arrangement met de stoomtrein betaal je 125 euro. Wie voor een werkdag met de diesellocomotief kiest, betaalt 75 euro, verzekering inbegrepen.

Een andere nieuwigheid is het bioscooprijtuig dat voor educatieve voorstellingen ingezet kan worden. Een ideale manier om voor groepen in een exclusief kader een presentatie te geven. Er kunnen maximaal 48 mensen in het bioscooprijtuig.

Wie meer informatie wenst over de activiteiten van het Stoomcentrum kan altijd terecht op de website van de vereniging: <http://www.stoomcentrum.be> of telefonisch op (+32)(0)50.71.68.52.



De Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief (BVS) zijn geregeld te gast tijdens de stoomdagen met hun Cockerill met verticale stoomketel.



Ook de zustervereniging uit Mariembourg is met haar MF83 van de vroegere steenkoolmijnen regelmatig van de partij.



Op het terrein van het centrum ligt een smalspoorlijntje dat zeer in trek is bij de kinderen.

duurde toen twintig minuten en had stopplaatsen in Balgerhoeke en Adegem. Balgerhoeke was belangrijk voor het bietenvervoer. De boeren van noordelijke poldergemeenten kwamen er hun bietenoogst afzetten. Het Stoomcentrum Maldegem biedt behalve een stoomrit op het normaalspoor ook het tochtje met het smalspoortreintje aan. Vooral bij kinderen valt dit in de smaak.

Vorig jaar vervoerde de vereniging bijna tienduizend reizigers en kreeg ze ruim 18.000 bezoekers in het Stoomcentrum over de vloer. Hoogtijdagen zijn de jaarlijks terugkerende festiviteiten bij de opening van het seizoen en de oogstfeesten midden augustus. Tijdens het seizoen wordt elk weekend met stoom gereden. Op verzoek worden speciale ritten ingelegd. ●

Tekst & foto's: Peter Embrechts
Tekening: Bernard Lambert



96943 Startset ICE 3 hoge snelheidstrein NS
96941 Digitale set ICE 3 hoge snelheidstrein NS

Nu ook in wisselstroom verkrijgbaar !!
cat.nr. 57306



- H0 catalogus modelspoor en scenery (€ 8,-)
- H0 folder noviteiten (€ 3,-)
- Brochure PIKO A-railsysteem (€ 3,-)

Te verkrijgen bij uw modelspoordealer of Scaletrading

Scaletrading - Postbus 10251 - 7301 GG Apeldoorn

e-mail: info@scaletrading.nl - internet: www.scaletrading.nl

MEER WAAR VOOR Hetzelfde GELD!

MEHANO (NMBS)

CLASS 78

**ELDERS
133,95**

ONZE PRIJS

103,95

elke dag weer voordelig!

**BREKELMANS MODELBOUW GRAAFSEBAAN 17 ROSMALEN VORDEELTELEFOON 073-5214606
HEIDEBLOEMSTRAAT 53 NIJMEGEN VORDEELTELEFOON 024-3560710**



Sggrms 90: Bestel nu uw containerwagon van ACTS, DLC, Shortlines/Rail4Chem, ERS, 3 verschillende nummers per maatschappij, en telkens andere containers. Eénmalige beperkte oplages.



Heljan Containerterminal: videoclip te bekijken op www.rocky-rail.com. Natuurgetrouw werkende containerkraan met metalen frame.



Mehano Lint 41 Syntus:
uitstekende prijs/kwaliteit verhouding

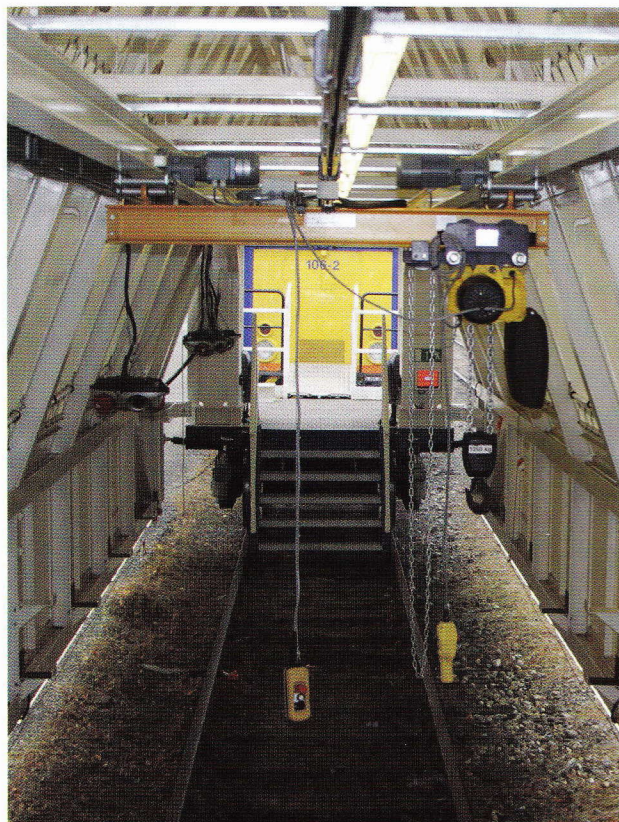
Nu verkrijgbaar in gelijk- en wisselstroom, met of zonder geluid (Loksound). 2 nummers, zijnde nr 21 en nr 25. De stellen kunnen aan elkaar gekoppeld worden als spitsuurtrein.



Heljan Draaischijf: zowel voor gelijkstroom als wisselstroom. Scherpe prijzen, hoge kwaliteit. Informeer bij uw treinenhandelaar.

Mobiele Werkplaats

De ongelukken die in de nacht van 4 op 5 oktober 2006 bij Amsterdam WTC (twee gewonde baanwerkers) en in de nacht van 14 op 15 oktober in Rotterdam nabij het Feyenoord stadion (een dodelijk verongelukte baanwerker, een ander gewond) gebeurden, maakt duidelijk dat alle verbeteringen op het gebied van veiligheid tijdens onderhouds- en montagewerkzaamheden rond het spoor nog altijd dringend noodzakelijk zijn.



Interieur van de vloerloze Mobiele Werkplaats van VolkerRail en ProRail.

Een van de meest in het oog springende verbeteringen is de introductie afgelopen jaar van de Mobiele Werkplaats. Een innovatie waarbij ProRail, VolkerRail en Movares betrokken waren. De rijdende werkplaats is een 25 meter lange wagen die alleen uit wanden en een dak van lichtdoorlatend zeildoek bestaat. Een vloer ontbreekt. Diverse werkzaamheden kunnen op deze manier veilig en comfortabel worden uitgevoerd. De weersinvloeden spelen immers geen rol. Bovendien worden de werkzaamheden met deze mobiele werkplaats tijdens de nachtelijke uren prima verlicht. Het bijzondere van deze wagen, die van water en elektriciteit is voorzien en waarbij alle beno-

digde gereedschappen binnen handbereik zijn, is dat de wanden naar buiten toe verstelbaar zijn. Dat garandeert een maximum aan bewegingsvrijheid voor wie er binnen in werken. Om het werk te verlichten is er voorts een loopkraan aangebracht, die over een redelijk hijsvermogen beschikt. De wanden bevatten ramen die door middel van ritssluitingen kunnen worden geopend en gesloten om indien nodig extra lichtinval te krijgen. De Mobiele Werkplaats, die het afgelopen najaar werd getest in Zutphen en Apeldoorn en veel bijdroeg tot het verbeteren van de arbeidsomstandig-

heden, is vooral voor de wat minder omvangrijke onderhoudswerkzaamheden bedoeld. Uit een persbericht van ProRail blijkt dat de wagen wordt ingezet als er inspecties moeten worden uitgevoerd, onderhoud aan wissels moet worden gedaan of in gevallen waarbij handmatig moet worden geslepen. Ook bij het vernieuwen van lasverbindingen bij spoorstaven kan deze Nederlandse vinding veel betekenen. In het buitenland is de afgelopen tijd veel belangstelling voor dit innovatieve product getoond.

Tekst: Guus Ferrée
Foto's: Sevrien Ferrée

De nieuwe Mobiele Werkplaats, ingeklemd tussen twee ex-V60-diesellocomotieven van VolkerRail op het emplacement van Zutphen, 14 oktober 2006.





Zuinige Pruis

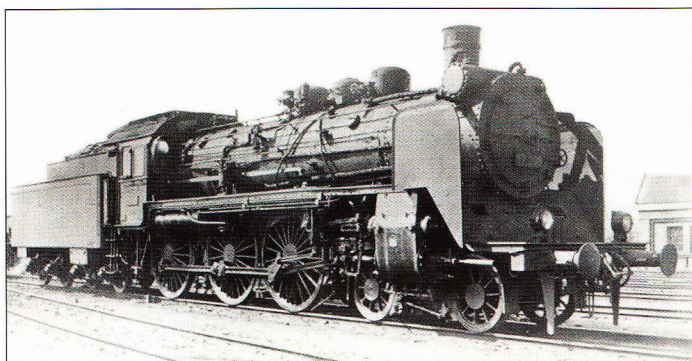
DE BR 17¹ ALS HO-MODEL VAN FLEISCHMANN

De in 1910 door Schwartzkopff ontworpen Pruisische serie S 10 was een begrip geworden. Henschel kreeg de opdracht voor een ontwerp van een zuiniger en tegelijkertijd krachtiger machine. De KPEV was zeer te spreken over de constructie die als serie S 10¹ in het materieelpark werd opgenomen. Bij de KPEV zag men zich in die tijd geconfronteerd met steeds langer en dus zwaarder wordende sneltreinen waarvoor geen toereikende tractie meer was. De bestaande series S 6 en S 9 za-

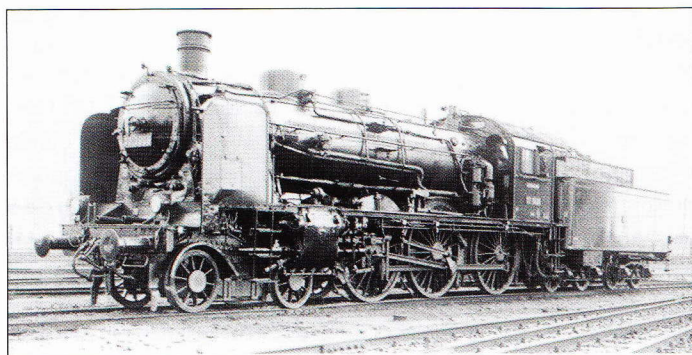
Fleischmann is al jarenlang specialist op het gebied van Pruisische Länderbahn-locomotieven. De mooi uitgevoerde bijzondere Pruisische treinsets die jaarlijks worden uitgebracht, spreken in dat opzicht boekdelen. Het eind vorig jaar verschenen model van de BR 17¹ is een minder bekende exponent van de Pruisische locomotieven omdat ze na WO II zowel bij de DB als bij de DR snel verdwenen waren.

ten aan de grens van hun mogelijkheden. Upgrading was niet mogelijk. En de befaamde P8 was niet geschikt om sneltreinen met een constante snelheid van 90 km/h te rijden. Deze machines waren voor gewone personentreinen met een lagere gemiddelde snelheid ontworpen. Een en ander leidde ertoe dat er een drieassige sneltreinloc werd ontworpen, die een grotere wieldiameter had dan de P8. Bovendien werd er besloten om een viercilinderloc te ontwerpen. Dat zou een

Het Fleischmann-model is voorzien van veel apart aangezette leidingen en appendages.



Reichsbahn-loc 17 1008, gefotografeerd van de kant van de stoker. De 2C-machine oogt elegant. (foto Carl Bellingrodt/collectie Eisenbahn Magazin)



Een foto van de 'oervorm' van de S 10 mag niet ontbreken. Loc 17 239 laat zien dat de S 10.1 een geheel ander ontwerp is. (foto Carl Bellingrodt/collectie Eisenbahn Magazin)



De BR 17.1 heeft een opvallend hoge bufferbalk, de frontseinen worden door een goed afgeschermd gloeilampje erg zwak verlicht. Let op de apart aangezette leidingen en handgrepen.

betere, rustiger rij karakter geven, een betere balans en daardoor een mindere slijtage aan de koppelstangen. Daar stond dan wel meer onderhoud tegenover.

Fabrikant BMAG tekende voor de eerste beide prototypes die in 1910 werden afgeleverd en in eerste instantie als Erfurt 801 en 802 bij de gelijknamige Reichsbahn-directie in dienst werden gesteld. Twee jaar later werden ze in S 10 omgenummerd en kregen ze de nummers Erfurt 1001 en 1002. De S 10 werd nadien aangepast en verder doorontwikkeld. En van dit type namen de Pruisische spoorwegen er 200 in dienst waarvan er na 1920 welgeteld 135 door de Deutsche Reichsbahn werden overgenomen. De S 10¹ was dus de zuinigste va-



De 17 1024, 17 1021 en 17 1010 bevinden zich op 24 maart 1933 in depot Keulen Bbf. (foto Carl Bellingrodt, collectie Eisenbahn Magazin)

Een vergelijking met een voorbeeldfoto laat zien dat bij het model de loc-tenderafstand goed is aangehouden.



Testresultaten van de BR 17¹ van Fleischmann, catalogusnr. 4117

1. Voorbeeld is de stoomlocomotief 17 1103 van de DRG in tijdperk II uitvoering

2. Maatvoering

(alle maten in mm)	voorbeeld	1:87	model
Lengte over de buffers	20910	240,3	240,2
Radstand draaistel	2200	25,3	25,3
Draaistel as-1e gekoppelde as	2200	25,3	25,3
1e-2e gekoppelde as	2100	24,1	24,2
2e-3e gekoppelde as	2600	29,9	29,9
3e gekoppelde as-tenderas	2970	34,1	33,7
1e-2e en 3e-4e tenderas	1800	20,7	20,6
3e-4e tenderas	2000	23,0	23,1
Wieldiameter gekoppelde wielen	1980	22,8	22,3
Wieldiameter alle andere wielen	1000	11,5	11,5
Hoogte	4650	53,4	53,1

3. Gegevens

Motoren: poolaantal	5
Aangedreven assen	2
Antislipbandjes	4
Minimumboogradius	360mm
Vliegwielen	1
Seinen: alleen frontseinen branden (wisselend met de rijrichting)	

4. Waardering

a. Uitvoering		b. Rijeigenschappen	
Detailtering	9	Snelheid	10
Kleurstelling	9	Gedrag op wissels	10
Opschriften	8	Optrekken/afremmen	9
Seinbeeld	10	Stroomopname	9
Lichtwisseling	7	Geluidsniveau	9
Afscherming/sterkte	6	Trekkracht	9

riant en stond model voor ons testmodel. Deze machine ontstond op verzoek van de Reichsbahn-directies Bromberg, Danzig, Posen en Stettin. Bij de Reichsbahn-directies Bromberg, Danzig, Posen en Stettin was behoefte aan een relatief zuinige sneltreinlocomotief. Dat kwam omdat deze vervoersgebieden ver van de mijnbouwgebieden zoals het Ruhrgebied en Boven-Silezië, lagen. Alle kolen moesten over lange afstanden worden aangevoerd. Een geringe kolenbe-

sparing per loc leverde dus aardig wat geld op. Dat woog op tegen de ontwikkelingskosten van een nieuw type sneltreinloc. Zo ontstond in 1911 bij Henschel in Kassel de eerste S 10¹. Deze machines onderscheidden zich uiterlijk van de S 10 onder meer door een hoger liggende ketel.

Compound

De spaarzaamheid werd bereikt door van deze viercilinderloc een compounduitvoering te maken. Een compoundmachine

werkt met in dit geval twee hogedrukcilinders aan de buitenkant ter hoogte van het tweede loopwiel en twee binnenliggende lagedrukcilinders. De stoom wordt door de hogedrukcilinders gevoerd om daarna nog eens in de lagedrukcilinder te worden gebruikt. Als aandrijving was voor de beproefde constructie van Heusinger gekozen. De hogedrukcilinders drevan de middelste drijfwielen aan, de beide binnenste cilinders waren aan de eerste drijfas gekoppeld.

De machines, waarvan er 135 werden gebouwd (132 werden door de Reichsbahn in dienst genomen), waren krachtig (1750 pk) en voldeden redelijk goed al was het onderhoud aan de binnenkant door het gekozen frame geen gemakkelijke bezigheid. Het binnenste drijfwerk was moeilijk bereikbaar.

Dat nam niet weg dat deze locs

op zich in de zware sneltreindienst naar behoren voldeden. In mei 1911 reden ze non stop van Neurenberg naar Halle, een afstand van 314 kilometer. Onderweg hoefde slechts twee keer kort te worden gestopt ten behoeve van een opdrukloc op een steil traject. Een ander lang traject dat zonder wisseling van locomotief werd gereden, was

de dienst Berlijn-Frankfurt/O – Posen-Thorn. De dienstdoende S 10¹ legde dit 441 km lange traject probleemloos in haar eentje af. En daarbij komt dat deze machines inderdaad een stuk zuiniger reden. Alleen op het gebied van accelereren legde de compoundversie het af tegen de 'gewone' S 10.

De Reichsbahn zette de machi-

nes uiteindelijk in grote delen van Duitsland in. In de jaren dertig van de vorige eeuw waren ze over hun hoogtepunt heen. Dat gebeurde nadat de DR nieuwe eenheidslocs liet ontwikkelen zoals de series 01 en 03. Deze zware Pacifics namen een groot deel van de diensten van hun Pruisische collega's over.

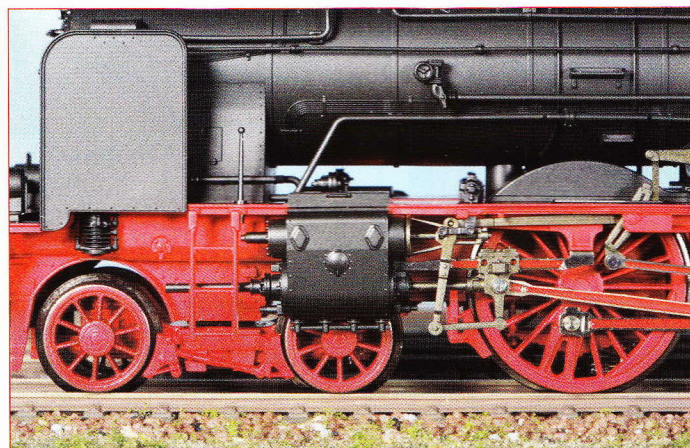
In 1914 kwam er een tweede constructie van de S 10¹. Dat had te maken met het feit dat het gangbaar was geworden om locomotieven te voorzien van voorverwarmers. Gelet op de asdruk van de eerste uitvoering moest de loc opnieuw naar de tekenkamers terug. Henschel zorgde er voor dat de nieuwe versie een stuk verbeterd was. In totaal werden 102 van deze 2000 pk sterke machines gebouwd. Ze stonden ook als serie S 10¹ te boek. De Reichsbahn nam 77 exemplaren over, ze kregen de nummers 17 1124-1144 en 17 1154-1209. De overige locs gingen in het kader van de herstelbetalingen na de Eerste Wereldoorlog naar België (3 stuks), Polen (20) en Elzas-Lotharingen (59).

Museumloc

Aardig is het om nog te vermelden dat er een exemplaar in schaal 1:1 bewaard is gebleven. Het is de in authentieke groene Pruisische livrei gestoken Osten 1135. Deze machine werd door Henschel in 1911 onder het fabrieksnummer 11512 afgeleverd. De S 10¹ werd in dienst gesteld als Posen 1107. In 1920 volgde de omnummering in Osten 1135. Later werd dat veranderd in DRG 17 1055. De DR stelde de oude Pruisische loc pas op 25 januari 1963 in depot Cottbus buiten dienst. Bij de DB waren de laatste exemplaren in 1952 op een zijspoor gezet.

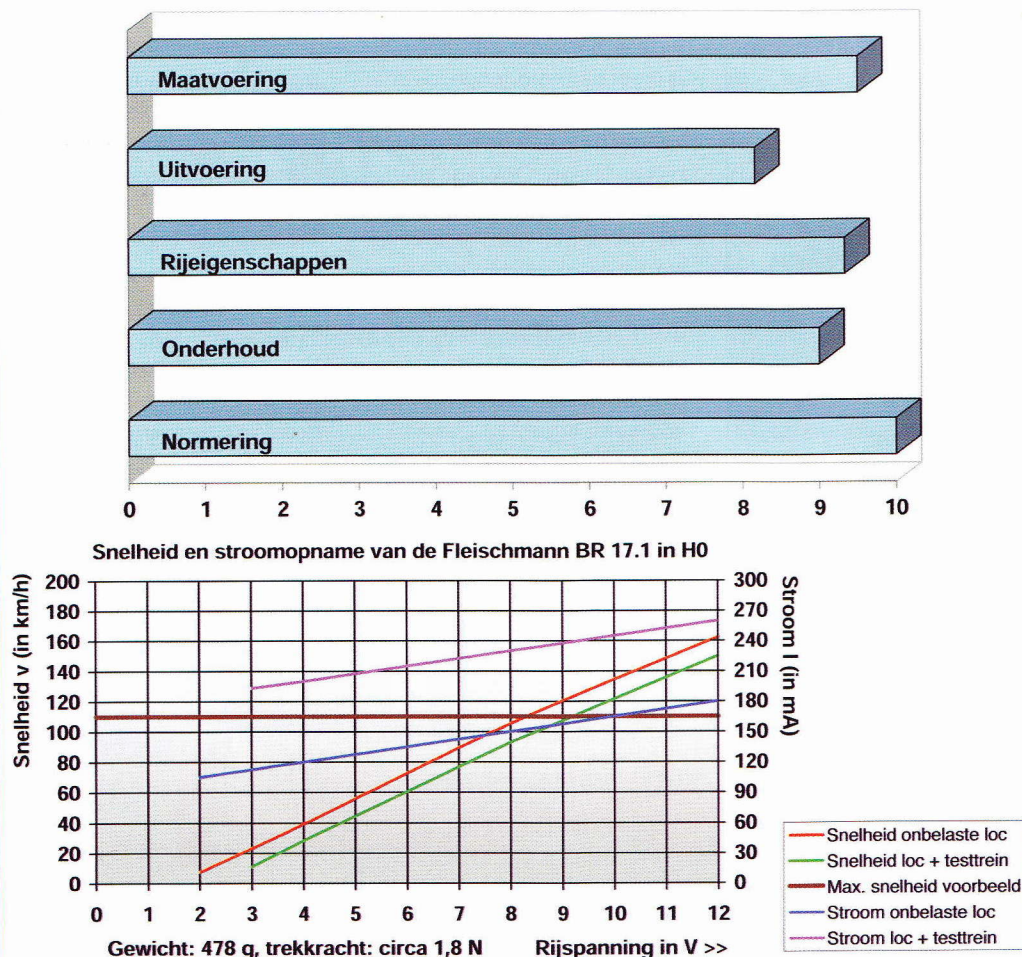
Het model

Fleischmann heeft een fraai model op de rails gezet. Voor

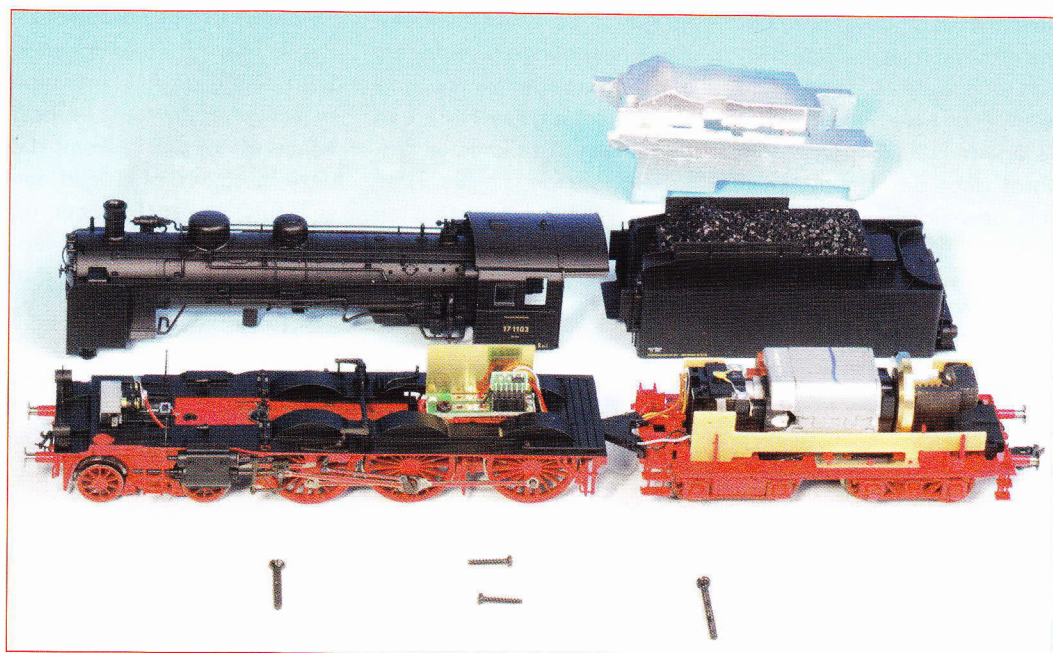


De stoomschuifbeweging en de spaakwielen zijn fraai uitgevoerd.

Testresultaat van de BR 17.1 van de DRG in H0 van Fleischmann



de liefhebbers van het Duitse tijdperk II is het ongetwijfeld een welkome aanvulling van het al grote assortiment Pruisische modellen. Kleurstelling, de vele details in de vorm van leidingen, handgrepen, pompen en andere appendages zorgen voor een hoge score in de test. Tel daarbij de goede rij-eigenschappen en je hebt een uitstekend testresultaat. Het model is een geslaagde combinatie van een deels metalen frame en een kunststof kap. Opvallend is de fijnheid van de spaakwielen en de weergave van de stoomschuifbeweging waarbij zelfs de gebogen omkeeras die onder de ketel doorloopt aanwezig is. Niet vanzelfsprekend is dat al die apart aangezette onderdelen al gemonteerd zijn. Het model komt compleet uit de doos. Het model kan door het lossen van in totaal vier schroeven helemaal uit elkaar gehaald worden. Dat gaat probleemloos, zonder dat je bang hoeft te zijn dat er van alles afbreekt. Na het openen wordt zichtbaar dat de technische uitrusting van de loc zich beperkt tot een NEM 651 decoderinterface en een gloeilampje dat net als in de tender de seinen verlicht. Overtuigend is die verlichting niet, wel goed afgeschermd, maar zwak. De bedrading tussen loc en tender is mooi weggewerkt in de koppeling. De motor met een effectief vlieg wiel zit in de tender. Twee



Het model is zonder problemen te demonteren. Het losdraaien van vier schroeven aan de onderzijde is voldoende om het model in vijf hoofddelen uit elkaar te halen.

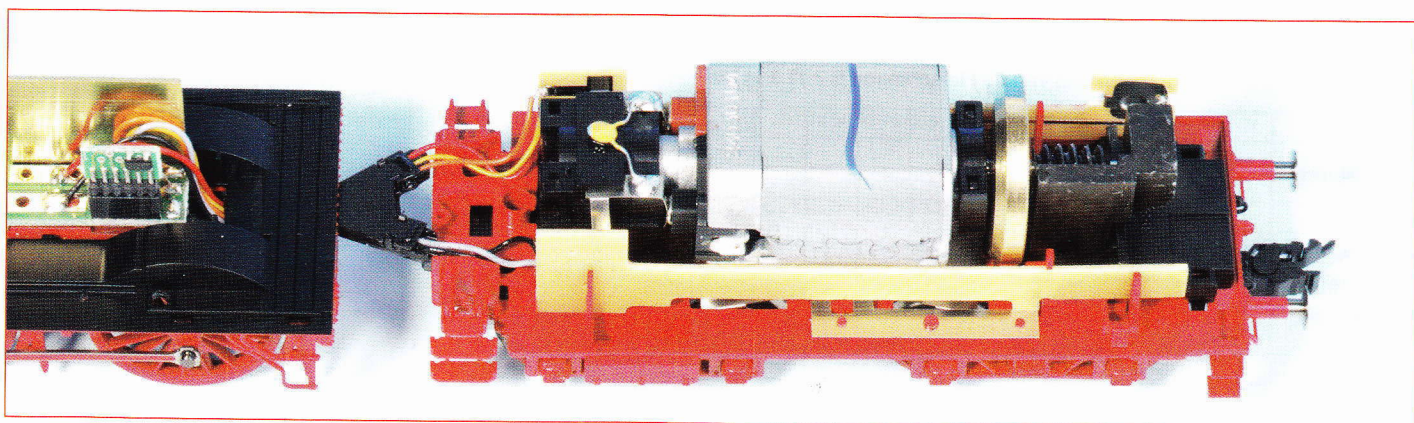
wormen zorgen ervoor dat de eerste en de vierde tenderas worden aangedreven. De wielen op die assen zijn van anti-slipbandjes voorzien. Alle wielen van loc en tender (met uitzondering van twee wielen van het draaistel) zijn van sleepcontacten voorzien voor de stroomtoevoer en zorgen samen met het al genoemde effectieve vlieg wiel voor een rustig rijgedrag. Omdat de tweede as van het loopdraaistel tussen de cilinders zit, draait het om het punt dat ter hoogte van de tweede as zit. Daardoor wijken de wielen op die as in kleine bogen nauwelijks uit en de 360 mm boog doorloopt het

model dan ook probleemloos. De mooie matte zwarte kleur en het dito rood maken het model af. De goed leesbare scherpe opschriften plaatsen het model in tijdperk II omstreeks 1935. Het model heeft uitstekende rij-eigenschappen: de trekkracht is meer dan voldoende, de snelheid is iets te hoog als de loc zonder trein rijdt en het geluidsniveau is laag. Ook lage snelheden gaan de loc goed af, hoewel belast met onze testtrein de start met een lichte schok pas bij 3 V gebeurt. Wordt de loc overbelast dan neemt de opgenomen stroom fors toe, maar het doorslaan van de wielen voorkomt erger.

Tenslotte

De BR 17 1103 is een model dat je moet bekijken en vergelijken met de oude van foto's van Carl Bellingrodt. Je constateert dan dat de ontwerpers goed hun best hebben gedaan. Het model is precies op schaal. Ook technisch is er weinig aan te merken, hooguit dat gloeilampjes als seinverlichting nu toch wel uit zijn. Wij testten een analoog model maar ook een digitale uitvoering met sound is er en ongetwijfeld zullen er ook nog kleur- en maatschappijvarianten komen.

Tekst grootbedrijf: Guus Ferrée
Tekst & test: Ruurd de Jong
Modelfoto's: Nico van Roon



In de tender zit een Böhler-motor met een vlieg wiel op de as. Rechts van de worm zit de houder voor het lampje van de tenderseinen. Links is een deel van de loc te zien met de decoderinterface. De bedrading is mooi weggewerkt in de koppeling.

Wij zijn nu ook
LGB eXtra-dealer



Intertoys den Uyl in Bussum

DUBBELE ELECTRISCHE LOCSET Ae 3/6 SBB CFF
GROENE EN BRUINE VERSIE



WISSELSTROOM MARKLIN 37512 NU € 299,-
GELIJKSTROOM TRIX 22344 NU € 259,-

NU OP ALLE VOLLMER HO EN N
BOUWDOZEN 50% KORTING



Speelgoed den Uyl-Intertoys Nassaulaan 31, 1404 CM Bussum Tel.: 035-6915692 Parkeren naast de zaak

van elk nr maximaal 1 per klant



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM
Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877 of fax 035-6470791

THS kleinseriemodellen in N-spoor

- 2-delig Hondenkoptreinstel ELD-2
 - In donkergroen met rode strepen (1954-56)
 - In NS groen met crème strepen en snor (1956-70)
 - In NS groen, idem, met blauwe reclame banen (1970.....)
 - In NS geel, met blauwe reclame banen (1970.....)
- Van deze modellen is beperkte voorraad, voor de overige is weer een productie serie gepland, informeer s.v.p. vooraf. Prijs € 399,00
- Van de Hondenkopweetjes worden ook bouwset's geleverd, de bouwset met motor kost € 299,00 en als dummystel (zonder motor) € 199,00

- Kap van de NS 1300 serie in N voor de renovatie-gele uitvoering (en ook de rode 1307) € 65,00
- Kap voor de MP3000 in N in Cargo-rood. € 65,00
- Laadkraan voor de Sik in HO, prijs € 45,00

- Binnenkort weer beperkt leverbaar in N:
- Hbis volume goederenwaggen
 - Cementballenwaggen

- THS-Taco models (N-spoor)
- nog zeer beperkt leverbaar de NS-sik (uitvoering met Arbo-Hekwerk) € 185,00



Noviteiten vooruitblik 2006 in N-spoor

- 4-delig Hondenkoptreinstel in diverse uitvoeringen
 - 2-delig BENELUX Hondenkopstel
 - De BUFFEL (2-delig dieseltreinstel) (Taco models)
- Inschrijving c.q. reservering is gewenst

INTERN. MODELSPORBEURS HOUTEN

Inkoop-verkoop-ruil van alle bekende merken.

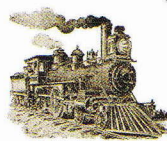
Zaterdag 12 mei en 18 augustus 2007

van 10.00-15.00 uur in Euretco Expo Centre.

Int.: www.modelspoorbeurs.nl en/of Tel: 030-6013401,

Tel: 0481-353288, Mob: 06-23105160

Wentink Occasions



Voor inruil, inkoop & verkoop van occasiontreinen

Krakkedel 26

6686 MB Doornenburg

Tel.: 0481 - 42 44 84

www.wentinkoccasions.nl

Openingstijden:

Vrijdag 9.30 uur - 18.00 uur

Zaterdag 9.00 uur - 17.00 uur

BEELEN



MODELBOUW

Gespecialiseerd in bouwdozen, HO-auto's
treinen en scenery. Geen radio control

Uw vriendelijke modelbouwwinkel

E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl

Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur

2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht

Tel. 06-5351 4559 - Fax (030) 244 2723

NOORD NEDERLAND

Speciaal adres
voor uw HOBBY

Modeltreinen

Modelplastic- en houtbouw

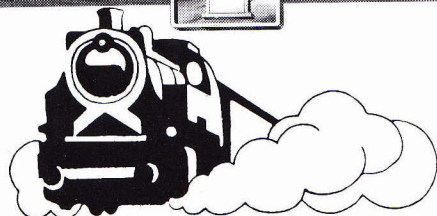
Radio bestuurd modelauto's - Auto verzamelingen

Kom langs - bel op = noteer adres!!!!

HOBBY - en MODELBOUW DRACHTEN

Raadhuisplein 49, 9203 CZ Drachten, Tel. 0512-512230

TECHNO HOBBY



Steven Volp b.v.
de modelbouwspecialist

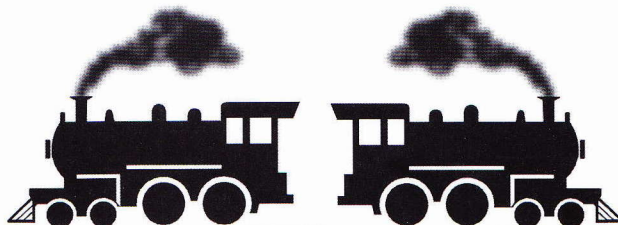
Krommestraat 25-27-29

Telefoon: 033-4617841

www.stevenvolp.nl

AMERSFOORT

Bakx Modeltreinen



De gezelligste treinenwinkel van het Gooi

Laarderweg 3 Tel: 035-6918410 1402 BA Bussum

Nu met nog meer excellente
mogelijkheden om uw
modelbaan te ontwerpen

WinRail 8 het modelbaan ontwerp-
programma voor zowel standaard
rails (ruim 150 leveranciers) als voor
het ontwerpen met flexibele rails (of
voor een combinatie van standaard rails met flex rails) is nu uitge-
breid met o.a. de volgende extra voordelen: Werktafel templates,
bovenleiding, kortsluiting detectie, hoogte controle kruisende rails,
teken tools, parallel spiralen, voor flex rail nu ook weergave waar
kleinste radius, afzaaglengtes links/rechts, flex rail optimaliseren,
Landschap indeling en keuze afdruk bereik, etc., etc., etc..

Meer informatie en demo: www.winrail.nl

MVB Scientific, de Tuun 8, 9163 JW Nes-Ameland.
Tel 0519-543391. Fax 0519-542961. info@mvb.nl



WinRail 8

JOCADIS BELGIE P.V.B.A.

BRUSSESESTRAAT 53

7850 EDINGEN

Tel. (02) 395 7105

GROTE KEUS N.M.B.S. ROLLAND

MATERIAAL - SIGNALISATIE -

VRACHTWAGENS.

BESTE PRIJZEN!

50 MERKEN VAN ROLLAND

MATERIAAL - 70 MERKEN TOEBEHOREN -

OKKASIES - BOEKEN - FOTO'S

WWW.JOCADIS.BE WEBMASTER@JOCADIS.BE







Toekomst remise Hillegersberg

Het bestuur van de deelgemeente Hillegersberg heeft begin dit jaar een bezoek gebracht aan de remise Hillegersberg (Kootsekade), en uitvoerig gesproken over de toekomst van deze RET-vestiging. In deze vestiging vinden de meeste historische trams onderdak. De remise Hillegersberg en de Centrale Werkplaats aan de Kleiweg zijn aan de gemeente overgedragen en moeten in de visie van de gemeente voor (duurdere) woningbouw plaats maken. Tegen het verdwijnen van 'Hillegersberg' heeft de stichting RoMeO grote bezwaren en zij wordt hierin door het historisch genootschap gesteund, dat de remise voor de monumentenlijst heeft voorgedragen. Het Kleiwegterrein is in gemeentekringen al eerder als locatie voor het toeristische themapark Transport World genoemd. De wethouder presenteert binnenkort de nota Behoud mobiel erfgoed. De stichting RoMeO heeft hierin de rol van adviseur en is beheerder van het rollend erfgoed en vindt uiteraard dat hier een goede locatie bijhoort.-HR



Mr. 11 bij de halte 'Diergaarde Blijdorp'. De 11 is een van de historische voertuigen die in de Remise Hillegersberg onderdak vinden. (foto Hans Reints)

Stoom Stichting Nederland

Eind december is ex-DB-locomotief 41 241 van Emmerich naar Rotterdam overgebracht. Omdat de Dampflok-Tradition Oberhausen te kennen had gegeven dat deze loc behoorlijk in de weg stond, zijn de SSN en de DTO overeengekomen de loc zonder tender aan de SSN in bruikleen af te staan. Plannen om de loc rijvaardig te maken zijn er nog niet. Buiten de 41 241 is ook de (ex) NS 658 aan de SSN-collectie toegevoegd.-HR

Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

In het weekend van 20 januari jl. is een lang gekoesterde wens van de ZLSM in vervulling gegaan: de aansluiting op de hoofdspoorlijn te Schin op Geul is weer hersteld. Voortaan kunnen treinen van de ZLSM doorrijden naar Valkenburg. Deze treinen zullen vanaf Schin op Geul via het linkerspoor rijden. Het blijft natuurlijk ook mogelijk om in Schin op Geul kop te maken. Daarvoor werd ten zuiden van het hoofdspoor een kort kopspoortje aangelegd.-HR

RTM wordt interprovinciaal

Na voltooiing van de baan in het duingebied bij de Punt-Ouddorp, heeft de RTM zich op de uitbreiding van de stamlijn naar het zuiden toe geconcentreerd. Doel is de doortrekking van de lijn tot aan Scharendijke in Zeeland, maar dit ligt om politieke redenen even stil. De tram stopt nu aan de steiger van de Middelpaats. Vanaf deze steiger aan de Rijkswaterstaathaven kan op het Ms.Grevelingen van Rederij Zeeland voor een bootreis over het Grevelingenmeer overgestapt worden. Een goede overstapmogelijkheid van tram-boot is nu voorzien. Op 4 april is de verlenging door de burgemeesters van de gemeenten Goedereede en Schouwen-Duiveland feestelijk geopend. Op Tweede Pinksterdag is voor het eerst met publiek over de verlenging gereden. Aan het eind van het rijseizoen zal de baan nog met een fraaie laag schelpen afgedekt worden. De ingebruikname van het nieuwe lijngedeelte is gelijk aangegrepen om de dienstregeling in een nieuw jasje te steken. De eerste rit rijdt nu om 12.00 uur (op stoomdagen) direct met stoomtractie. De tram van 13.30 uur geeft aansluiting op de boot, zo ook de laatste retourrit vanaf Middelpaats Haven. De RTM verwacht

veel van de combinatie tram-boot. Op hoogtijdagen wordt deze dienst met een RTM-busdienst langs de zeezijde van de Brouwersdam aangevuld en is er werkend postvervoer in de tram. Door deze ontwikkelingen gaat de tram zich steeds meer als

de belangrijkste dagrecreatieve voorziening aan de Brouwersdam ontwikkelen. Met de opening van de lijn is weer een historisch stukje lokaalvervoer uit vervlogen tijden tot leven gebracht.-HR



Motorwagen 1602 'Reiger' reed de laatste tram in de rampnacht van 1953 op Schouwen-Duiveland. In die nacht heeft de tram zijn eindbestemming niet meer gehaald. Het water had hem ingehaald. Brouwershaven staat nog steeds op de koersrol vermeld. Een beetje prematuur, maar wie weet komt de tram daar ooit nog eens terug. (foto Hans Reints)

Arbo Sik herboren



De 'Arbo' 357 in model. Het hek ziet er strak uit. De schoorsteen heeft een paar roestvlekjes gekregen. Het rode zwaailicht zorgt voor de finishing touch.

Want toeval of niet, Roco leverde vorig jaar de geel/grijze Sik met het nummer 357. En laat dat nou net de laatste locomotor zijn die het Onderhoudsbedrijf (OB) Hengelo van NedTrain in gebruik had. Tot de fatale datum. Vanaf dat moment nam een ex-NS 600, loc 2 van RailFeeding Rotterdam (RRF) de rangeertaken op en rond de werkplaats over, een gemoderniseerde werkplaats die voor het specifieke onderhoud van de Lint 41/H-treinstellen van Syntus is uitgerust.

Als actief treinliefhebber kreeg Manuel van der Wal, HBO-student elektrotechniek en op zaterdag actief als medewerker in modelspoorwinkel Pijplines in Enschede, deze Sik met enige regelmaat in het vizier. En omdat zijn hart bij modelbouw ligt en nog meer bij het namaken van Nederlandse modellen die (nog) niet door de gevestigde merken op de markt worden gebracht, besloot hij de Arbo-Sik te maken. De 357 met aan beide kanten het opvallende rangeerhek. Een beperkt aantal exemplaren werd daarvan voorzien, waaronder dus de Hengelose kar.

Eind 2006 werden ze officieel buiten dienst gesteld. Dat nam niet weg dat er na die tijd hier en daar nog wel een metertje met de onverwoestbare Sik werd gerangeerd. Maar officieel gold het rode licht voor de laatste locomotoren die in Nederland bij reguliere bedrijven rondreden. Manuel van der Wal, enthousiast modelspoorliefhebber, bootste de laatste uitvoering van Sik 357 na in schaal 1:87. Een half middagje werk, met dank aan Roco.

Voor het hekwerk heeft Manuel van der Wal de nog bestaande Sik de maat genomen. Vervolgens een millimeter dun messingdraad in verschillende delen geknipt, omgebogen en met secundelijm aan elkaar verbonden. De bovenkant van het hek werd aan de bovenkant juist ter

hoogte van de bovenste rij klinknagels vastgelijmd en aan de onderkant onder de treeplank. Dit geheel werd vervolgens NS-geel geschilderd. Om het model te optimaliseren werden de beide treeplanken geschilderd, een werkend rood zwaailicht op het dak van het machinistenhuis geplaatst (het model is gedigitaliseerd) en met behulp van de computer en een digitale camera transfers van NedTrain gemaakt. Netjes de eerste lettergreep in zwarte letters, en het woord Train zoals het hoort in het groen. Ook de afkortingen OB (Onderhoudsbedrijf) en Hgl (Hengelo) ontbreken niet aan de zijkant. Het enige nog ontbrekende is een kleine handgreep voor op het dak, links naast het rode zwaailicht. Op de foto van het voorbeeld is deze handgreep goed te zien. Kwestie van een stukje messing draad twee keer ombuigen en van een klein likje grijze verf voorzien. En net als het veiligheidshek met twee componentenlijm fixeren.

Voor een paar euro en een paar uurtjes werk krijgt u er op deze manier een uniek H0-model bij. Eentje die past in de reeks groene, geel/grijze en geel/grijze met kraan. De diverse particuliere en museumuitvoeringen even buiten beschouwing gelaten.



Het grote voorbeeld: Sik 357 staat werkloos op een zijspoor naast de onderhoudswerkplaats van NedTrain in Hengelo, 12 februari 2006.

Tekst & foto's: Guus Ferrée



Leidse station

'De stijl van dit station kan tot het eclecticisme worden gerekend.'
 Zo omschrijft de bekende historicus H. Romers in zijn standaardwerk
 'Stationsarchitectuur in Nederland 1841-1938' het 'tweede' station
 van Leiden. De Katwijkse modelbouwer Gerco van Beelen heeft
 dit inmiddels verdwenen station in H0 nagebouwd. Hij
 gebruikte daarbij een bijzondere methode. Het gebouw
 is uit vele honderden onderdelen samengesteld, die
 zijn gemaakt met een snij-freesmachine. Niet
 minder dan drie jaar heeft Van Beelen aan
 de bouw van het model gewerkt.
 Daarbij ontstonden niet een, maar
 zelfs twee modellen...

*Het Leidse station op
 een foto van het eind
 van de 19e eeuw.*



Het station in volle glorie. Het gebouw is meer dan een meter lang. Voor de foto zijn de verschillende delen los aan elkaar gezet. Enkele kleine details ontbreken nog.

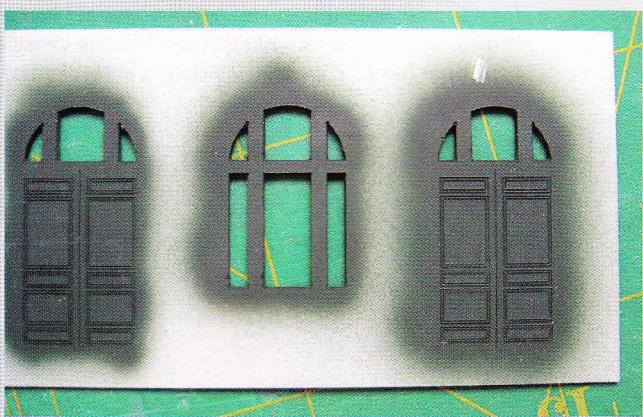


op de 'snijtafel'

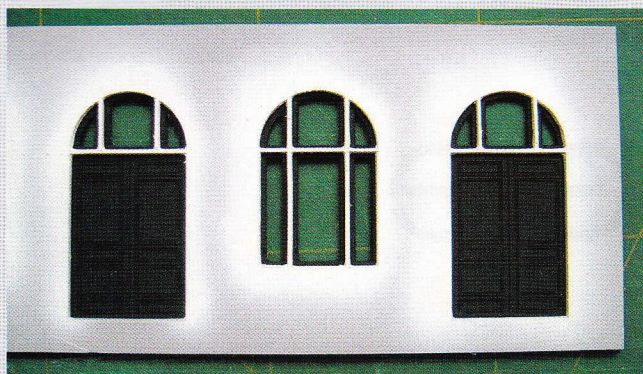
Het tweede Leidse station is onderdeel van een modelspoorbaan die het spoortracé tussen Leiden en Noordwijkerhout uitbeeldt. Behalve Gerco van Beelen werken ook Wessel Witteveen, Hans Verlint en Ronald Boers aan dit project. De baan bestaat uit tien modules van 180 cm lang en 100 cm diep. Vijf modules zijn nu in ruwbouw gereed en kortgeleden is het leggen van de rails begonnen. Van Beelen neemt de gebouwen voor zijn rekening. Het geheel is gesitueerd in de jaren kort na de Tweede Wereldoorlog, maar wel met een knipoog naar het verleden. Zo staat een luchtfoto uit 1929 model voor de inrichting van het Stationsplein en keert ook het stationsgebouwtje van de NZH – dat in 1944 is gebombardeerd – op de modelbaan terug. Bovendien zijn enkele latere verbouwingen aan het station – inclusief de fietsenstalling – bij het model terug te vinden. Van Beelen: 'Ik ben een groot liefhebber van de 'blauw-groene' periode van de NS. Als inwoner van Katwijk lag de keuze voor Leiden voor de hand. Het was een interessant station waar alle tractievormen waren aan te treffen.



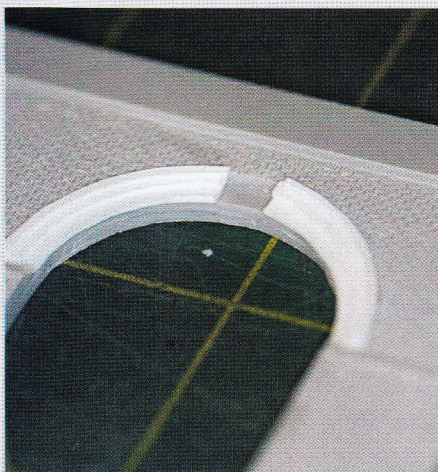
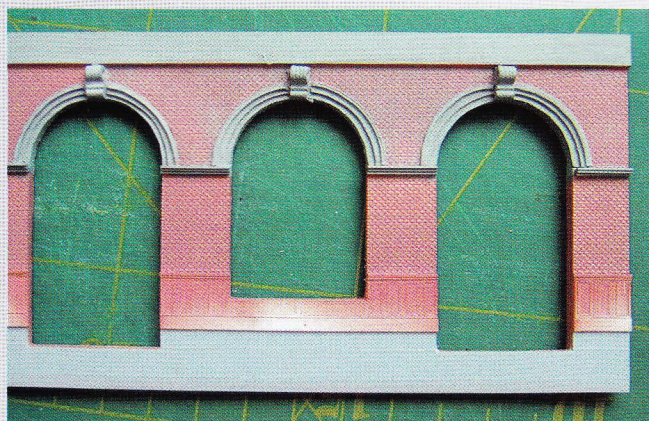
De perronzijde van het station. Door het ontbreken van goed fotomateriaal ontdekte Gerco van Beelen pas in een laat stadium dat de perronzijde niet het spiegelbeeld van de straatzijde is.



De gevels zijn uit tot acht lagen samengesteld. De onderste laag met glaslatten. Met de verfspuit is deze laag groen geschilderd. Een deel van de verf wordt later nog weggekrast.



De twee onderste lagen op elkaar gelijmd. De groene glaslatten zijn duidelijk zichtbaar in de witte kozijnen.



De 'stenen' gevel. De kozijnen worden hier achter gelijmd.

De halfronde delen boven de vensters zijn apart uitgesneden.

Elektrische treinen, stoom en diesel. Op het Stationsplein reden de elektrische trams van de NZH en de HTM. Dan was er nog de beruchte spoorwegovergang met de tramkruising in de Rijnsburgerweg. Die overgang was vaker dicht dan open. Van mijn vader heb ik daar veel smeulige verhalen over gehoord.'

Ongeveer tien jaar geleden deed Van Beelen een eerste poging voor de bouw van het tweede Leidse station. Die liep echter op niets uit. 'Ik werkte toen met plastic platen met baksteenrelief van het Britse merk Slaters. Het bleek echter heel lastig om met die platen de dikte van de muren goed weer te geven. De kozijnen van het station liggen vrij diep. Dat is met die dunne plaatjes nauwelijks na te bootsen. Toen ik met dat eerste model bezig was, kwam ik via de bekende modelbouwer Thom Raven in contact met een professionele maquettebouwer die zijn snijplotter wilde verkopen. Die man gebruikte dit apparaat om in opdracht van architecten gedetailleerde modellen te bouwen. Zo'n snijplotter is een vrij kostbaar apparaat met een nieuwprijs van wel 60.000 euro, maar we konden de machine tegen een redelijke prijs overnemen. De plotter is voorzien van een mes dat omhoog en omlaag, naar links en naar rechts en in bogen kan bewegen. De machine heeft bovendien een graveerstift, waarmee je figuren en patronen in kunststof platen kunt maken. De

plotter verwerkt platen van 0,5 mm dik met een maximaal formaat van 100 bij 80 cm. Er zijn ook goedkopere apparaten, maar die kunnen meestal alleen een klein formaat aan. Bovendien kun je daarmee alleen frezen, en niet snijden.'

De snijplotter wordt aangestuurd aan de hand van een tekening die in het programma AutoCad Light is gemaakt, wat Van Beelen zich in betrekkelijk korte tijd eigen wist te maken. 'Het vinden van documentatie over het station was eigenlijk nog niet het grootste probleem. In het NS-archief, dat tegenwoordig bij het Utrechtse gemeentearchief is ondergebracht, vond ik een paar bouwtekeningen en een bestek. De bouwtekeningen bestaan uit twee gevelaanzichten, twee doorsnedes en een overzicht van de zolder met de dakspanten. Het bestek bestaat uit vier blaadjes, maar ik had er eigenlijk weinig aan. Het beschrijft voornamelijk wat er met de afbraakmaterialen van het eerste station moest gebeuren, en geeft nauwelijks informatie over het nieuwe station.'

Vorbereiding

Het grote voordeel van de snijplotter is volgens Van Beelen dat je met dit apparaat erg nauwkeurig kunt werken. 'De snedes zijn allemaal keurig recht, alle hoeken zijn haaks en cirkels worden perfect rond gesneden. Met handwerk lukt je dat nooit. Het is bijna uitgesloten dat je alle lagen exact

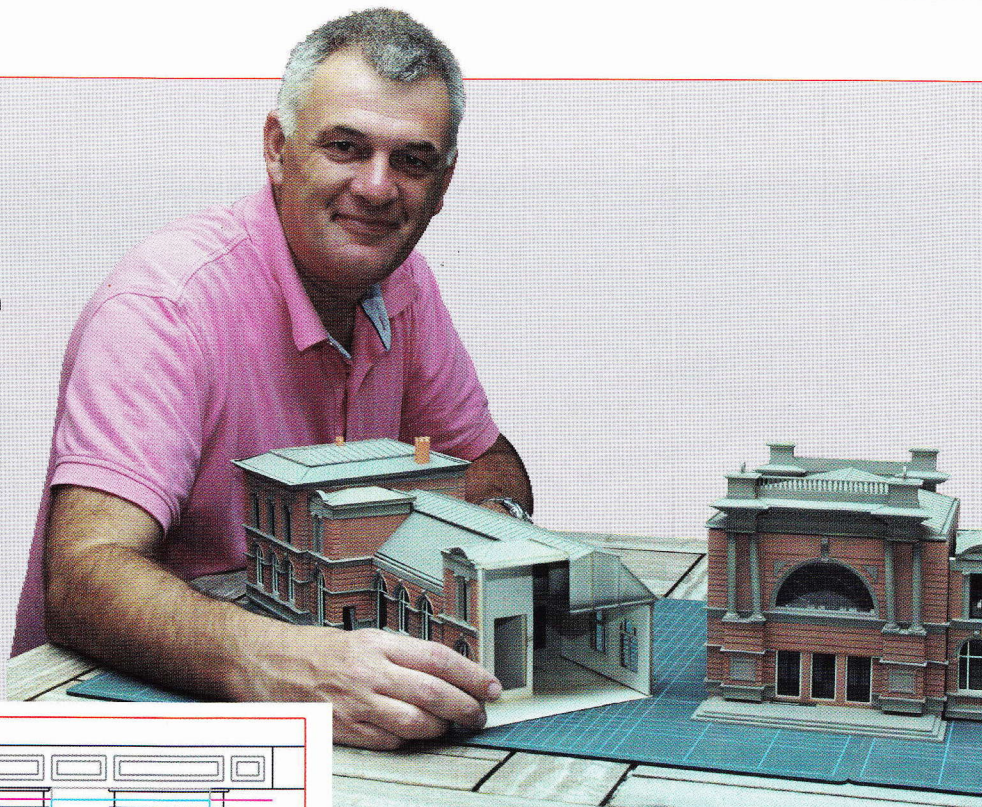
,Opnieuw beginnen

Inclusief research en tekenwerk heeft Gerco van Beelen aan de eerste versie van het Leidse station niet minder dan drie jaar besteed. 'En toen deed ik een vreselijke ontdekking,' zegt de Katwijkse modelbouwer. 'Ik was er altijd van uitgegaan dat de gevel aan de perronzijde het spiegelbeeld was van de gevel aan de straatzijde. Toen ik echter na een aantal jaren betere foto's van de perronzegevel in handen kreeg, bleek die veel simpeler en strakker te zijn dan de straatge-

vel. Eerst dacht ik eraan om de perronzegevels uit het gebouw te zagen en er nieuwe in te zetten. Maar dat werkte niet. Daarvoor zat het gebouw te goed in elkaar. Daarom heb ik besloten het gebouw helemaal opnieuw te maken. Een harde beslissing, maar wel de juiste. Want achteraf gezien bleek het vrij eenvoudig de tekeningen aan te passen en via het cad-programma nieuwe gevels uit te snijden. Het tweede model was dan ook in een half jaar klaar.'

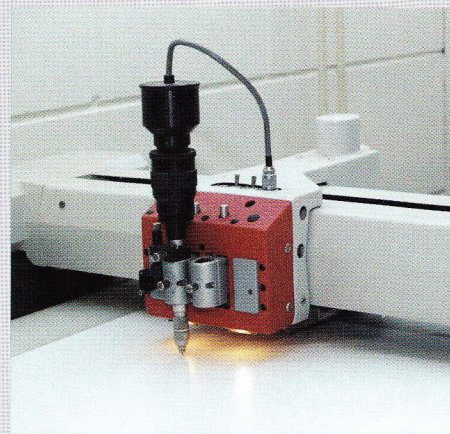
Het bouwproces in stappen

Stap 1. Analyseren van het gebouw, opdelen in bouwdelen. 'Het bedenken van een bouwdoos.' Gerco van Beelen heeft het Leidse station in afzonderlijke delen gesplitst, zoals het hoge mid-dendeel, de zijbeuken, de kopgebouwen, de overkapping, de fiet-senstalling en de daken.



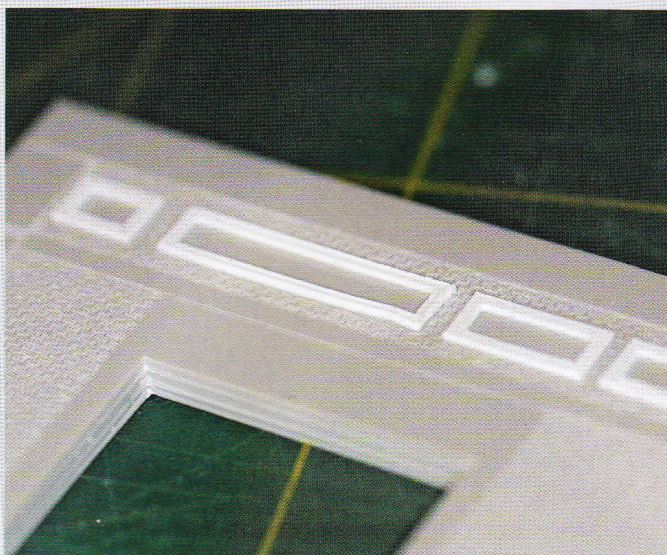
Stap 2. Teken van onderdelen in cad-programma. Alle afzonderlijke gevelde-len en lagen op de compu-ter tekenen. Tekeningen zo-danig indelen dat het mate-riaal zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Op de af-beelding zijn diverse lagen tegelijkertijd afgebeeld. Daarom lijkt het alsof de onderdelen door elkaar lopen.

Stap 3. Uitsnijden en grave-ren van onderdelen in plot-ter. De plotmachine snijdt en graveert onderdelen uit gro-te platen kunststof van 0,5 mm. Soms is dit zeer tijdro-vend. Het graveren van een grote plaat met baksteen-re-liëf kan tot 48 uur duren.



Stap 4. Geveldelen schilderen en in lagen op elkaar lij-men (inclusief lijsten, friezen en andere details). Kozij-nen en ramen bestaan uit twee lagen. Bij het schilderen van de onderste lagen is 'overspray' mogelijk. Doordat de verschillende lagen elkaar gedeeltelijk afdekken, ontstaat een mooie strakke verafscheiding. Het metsel-werk van de gevel bestaat uit minimaal drie lagen. Daar komen dan nog lijsten, friezen, bogen en ornamenten bij. Gevelornamenten zijn met de 'vaste hand' geschilderd en niet eerst afgeplakt.

Stap 5. Geveldelen sa-menstellen tot gebouw. Geveldelen naadloos aan elkaar monteren, glaswerk aanbrengen. Kleine oneffenheden bijschilderen.



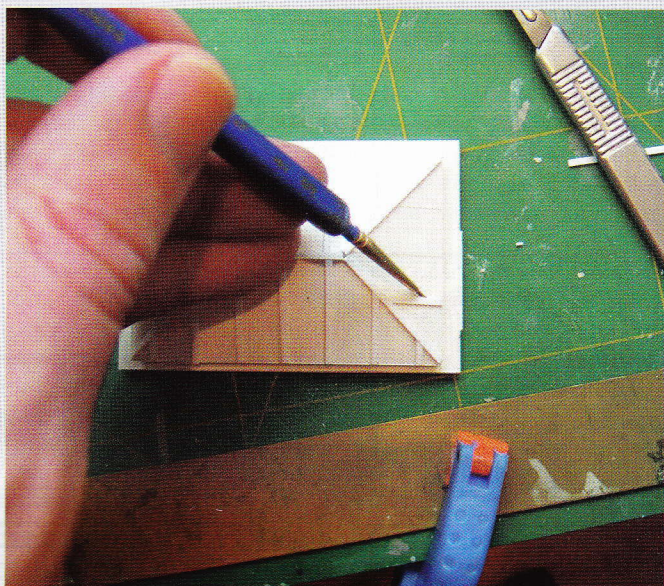
Losse ornamenten worden op de gevel gelijmd.



Sommige onderdelen, zoals de ornamenten tussen de bogen, zijn uit kunstharz gegoten of met de 'verloren was-methode' gemaakt.



Het schilderen van gevelornamenten gebeurt gewoon met een penseel.



Het lijnen van de zinken dakbedekking met stukjes styreenprofiel.

hetzelfde krijgt. Je kunt dit wel oplossen door die lagen dan uit strookjes op te bouwen, maar dit geeft een minder sterke constructie.'

De Katwijkse modelbouwer noemt het een illusie te denken dat het gebruik van de plotter het bouwproces versnelt. 'De meeste tijd zit in de voorbereiding. Je moet van tevoren goed bedenken in welke onderdelen je het gebouw opdeelt. Je bent eigenlijk bezig met het ontwerpen van een bouwdoos. Dan moet je ook nog rekening met de constructie van het gebouw houden. Een goed voorbeeld daarvan zijn de hoeken. Omdat de ge-

vels uit lagen van 1 mm zijn opgebouwd, moeten de diepere lagen telkens 1 mm korter zijn dan de kop van de gevel. Als je later twee gevels haaks op elkaar zet, sluiten ze precies aan.'

Na het ontwerpen van de constructie volgt het tekenen in AutoCad. Van Beelen: 'Daarbij maak je geen tekening van het complete gebouw, maar teken je de afzonderlijke delen waaruit het is samengesteld. Elke bouwlaag is een apart deel. Gelukkig kun je af en toe wel bepaalde standaardonderdelen kopiëren en plakken, maar uiteindelijk moet je toch vele honderden onderdelen in de

computer zetten. Soms is het zelfs nodig om onderdelen die bij het bouwen niet passen, nog eens over te maken.'

Na het tekenwerk gaat de plotter aan de slag. 'Ik probeer zoveel mogelijk onderdelen op dezelfde plaat te zetten, zodat de machine ongestoord zijn werk kan doen. De machine heeft soms erg veel tijd nodig om alle onderdelen te bewer-

ken. Dat wordt niet door de complexiteit van het snijwerk bepaald, maar door de detaillering van de geveldelen. Het graveren van baksteentjes in een gevelplaat kost veel meer tijd dan het maken van vier rechte sneden rondom een compleet geveldeel. Ik heb de machine wel eens een plaat van 80 bij 100 cm laten maken met een patroon van straatste-

Vier stations in Leiden

Leiden 1: HIJSM, 1842-1879. Architect onbekend.

Leiden 2: HIJSM, 1879-1949. Architect: D.A.N. Margadant (1849-1915).

Leiden 3: NS, 1949-1993. Architect: H.G.J. Schelling (1888-1978).

Leiden 4: NS, 1996. Architect: H.C.H. Reijnders (*1954).

nen. Daar heeft het apparaat 48 uur op staan zwoegen. Ik zet de machine soms 's morgens vroeg aan, ga dan naar m'n werk, en kom 's avonds weer kijken hoe ver het snij- en graveerwerk is gevorderd.'

Lagen

De gevels van het Leidse station bestaan uit minimaal vijf en maximaal acht lagen. 'Normaal gesproken is de buitenste laag een plaat waarin de bakstenen zijn gegraveerd. Vervolgens komen er twee vullagen die de juiste dikte aan de gevels geven. Daarachter ligt weer een laag met de kozijnen en de onderste laag bestaat uit de ramen en de glaslatten. Het transparante plastic zit daar als een zesde laag achter. Aan de buitenzijde van de gevels zitten vaak ornamenten als friezen, lijsten en bogen. Die zorgen ervoor dat de gevels op die plekken wel acht lagen dik zijn.'

Van Beelen lijmt de kunststof delen aan elkaar met vloeistoffen die het polystyreen oplossen, zodat de onderdelen als het ware aan elkaar worden gelast. 'Voor kleine onderdelen gebruik ik vluchtige vloeistoffen als ether en MEK. Daarbij moet je goed ventileren. Voor grote onderdelen gebruik ik de bekende plasticlijm uit een tube of een glazen potje. Het oplosmiddel zit dan in een soort pasta, waardoor het minder snel vervliegt. Je hebt daardoor meer tijd om grote oppervlakten te verlijmen.'

Door de lagentechniek worden de gevels vrij stevig. Van Beelen heeft dan ook geen last van kromtrekkende wanden of daken. 'Het is eerder omgekeerd. Als je een plaat uit de plotter haalt, wil die nog wel eens krom trekken. Vooral bij graveren is dat een probleem. Als je de plaat vervolgens op een andere plakt, wordt alles weer mooi vlak. Het voordeel van el-

ke laag is ook dat je die apart kunt schilderen, omdat die zijn eigen kleur heeft. Dit houdt in dat je met de kwast of de airbrush ongestraft kunt uitschieten, want nadat je de lagen op elkaar hebt gelijmd ziet het verwerk er strak uit. Je moet alleen opletten dat de lijmvlakken onbeschilderd blijven, want anders lost de lijm de kunststof niet meer op.'

Groot voordeel van de plotter is volgens Van Beelen ook dat je het apparaat kunt gebruiken om bepaalde ingewikkelde figuren te schilderen. 'Je brengt dan eerst een basislaag verf aan, die je vervolgens met folie afdekt. Daarna laat je de plotter de figuren uitsnijden. De overblijvende foliedelen trek je weg, waarna je opnieuw kunt schilderen. Als dat droog is, haal je ook het 'afplakfolie' weg en houdt je mooie strakke lijnen en figuren over. Een soortgelijke techniek kun je ook gebruiken om dunne

raamspijltjes te maken. Je spuit de folie dan eerst in een bepaalde kleur en plakt dat op het 'glas'. Daarna gaat de plotter aan het werk. Als je tot slot de folie van het 'glas' trekt, blijven de raamspijltjes keurig staan. Een variant op deze methode is om direct in transparant plastic te graveren. De lijntjes in het plastic wekken de illusie van glas-inlood. Die techniek heb ik toegepast bij het grote halfronde raam boven de hoofdingang van het station.'

Een aantal kleine onderdelen van het Leidse station is niet uit polystyreen gemaakt. Zo zijn de rolvormige ornamenten boven de ramen gemaakt van kunsthars. Van Beelen: 'Ik heb daarvoor eerst een origineel gemaakt en dat in siliconenrubber gedompeld. Als dat uithardt, ontstaat een flexibele mal die je kunt volgieten met kunsthars. Dat heb ik vele malen gedaan. Alleen al aan de

*De entree van het station.
Het dak ligt los. Het grote
venster is met de plotter
gegraveerd.*





STICHTING
BENELUXSPOOR.NET
 VOOR ADVIES, HULP EN INFORMATIE

*Doe mee met onze
foto en diorama
wedstrijd!*

WWW.BENELUXSPOOR.NET



wentinkwebshop.nl

- *Altijd op de hoogte van het laatste nieuws
- *Online bestellen * Pre-Order service
- *Bestellingen boven de 100 Euro portovrij verzonden
- *Of bezoek onze winkel

Loseweg 39 Apeldoorn Tel.: 055 - 5212270

De scherpste prijzen en de beste service
 van Oost-Nederland
 en ook nog de **BREEDSTE** collectie

www.heyermanmodelbouw.nl **HeyerMan** Alina & Bert **MODELBOUW**

Misterweg 7 A - nabij Lidl - 7102 BD Winterswijk - Tel. 0543 - 519 849 - E-mail:
info@heyermanmodelbouw.nl - Open: ma t/m vrij 13.30-17.30 - Dinsdag gesloten - Za 10.30-16.00

De nieuwe norm in digitale besturing



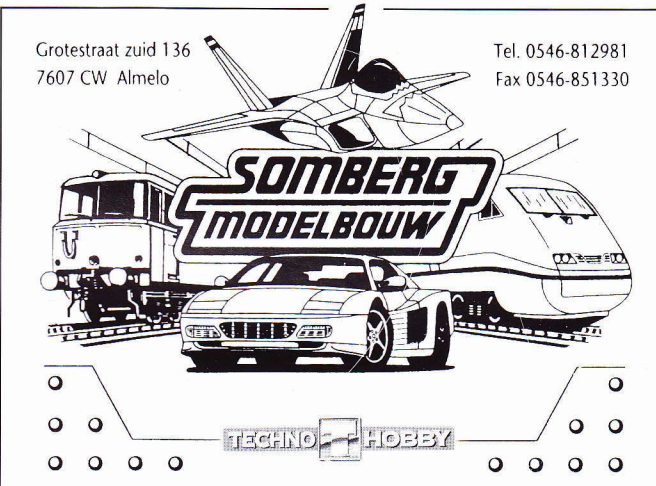
Na de ECoS, straks ook boosters (4A - 8A, ook voor central station!), SwitchPilot en SwitchPilot Extension

Train Service Danckaert is importeur voor ESU, als ook voor HOBBY TRADE en MKB-modelle. Vraag uw catalogus bij Uw dealer of bij de importeur (T.S.D., Hamiltonpark 14 8000 Brugge, België) www.modeltrainservice.com

T S D

Grotestraat zuid 136
 7607 CW Almelo

Tel. 0546-812981
 Fax 0546-851330



**SOMBERG
MODELBOUW**

TECHNO HOBBY

**RAIL
HOBBY**

SPECIALS

Meer weten over uw hobby?

Lees er alles over in de Railhobby specials!



Zo bestelt u...

Maak het totaalbedrag over op girorekening 1926691 (postchequerekening België 000-1666899-51) t.n.v. Uitgeverij Scala BV te Amersfoort, o.v.v. de gewenste special en eventueel uw Abonнеenummer. Alle tarieven vindt u op www.railhobby.nl Na ontvangst van betaling krijgt u uw bestelling opgestuurd.

voorzijde van het gebouw zitten veertig raamornamenten. Voor de ornamenten bij de bovenramen heb ik bovendien gebruik gemaakt van de 'verloren-was-methode'. Ik heb die ornamenten eerst in was gemaakt en daar een mal omheen gegoten. Vervolgens heb ik de was gesmolten en de holte opgevuld met kunsthars. Je krijgt dan een exacte kopie van het origineel.'

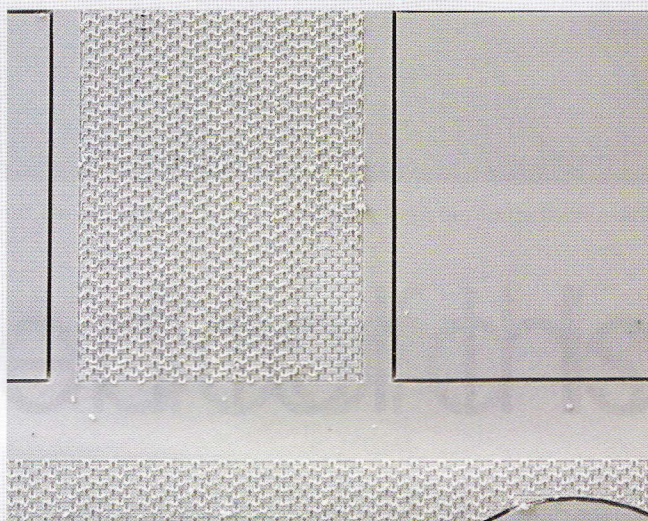
Na de montage van de wanden heeft Van Beelen het station met verf uit de bekende potjes van Humbrol en Revell geschilderd. 'Het was nog een hele klus om de juiste kleur van het gebouw te bepalen. Ik heb diverse oudere mensen gevraagd welke kleur het metselwerk had, maar dat leverde weinig op. Blijkbaar blijft zo'n kleur niet in het geheugen hangen. Uiteindelijk heb ik de kleur van het metselwerk op de gevels van Den Haag Hollands Spoor (1891, red.) gebaseerd. Dat gebouw is weliswaar twaalf jaar jonger dan het tweede Leidse station (1879, red.), maar is evenals Leiden een ontwerp van Margadant. Toen ik met het model van Leiden bezig was, werd het HS-station gerestaureerd. Bij het schoonmaken van de gevels kwam de oorspronkelijke baksteenkleur weer tevoorschijn.

Ik heb die kleur vergeleken met een verfwaai en vervolgens een potje verf laten mengen. De kleur van het dak heb ik op vergelijkbare gebouwen met een zinken dakbedekking

gebaseerd. Uiteindelijk heb ik het dak wel vier keer geschilderd. Bij elke schilderbeurt werd het lichter van kleur. Over de huidige kleur ben ik erg tevreden.'

Snijden versus graveren

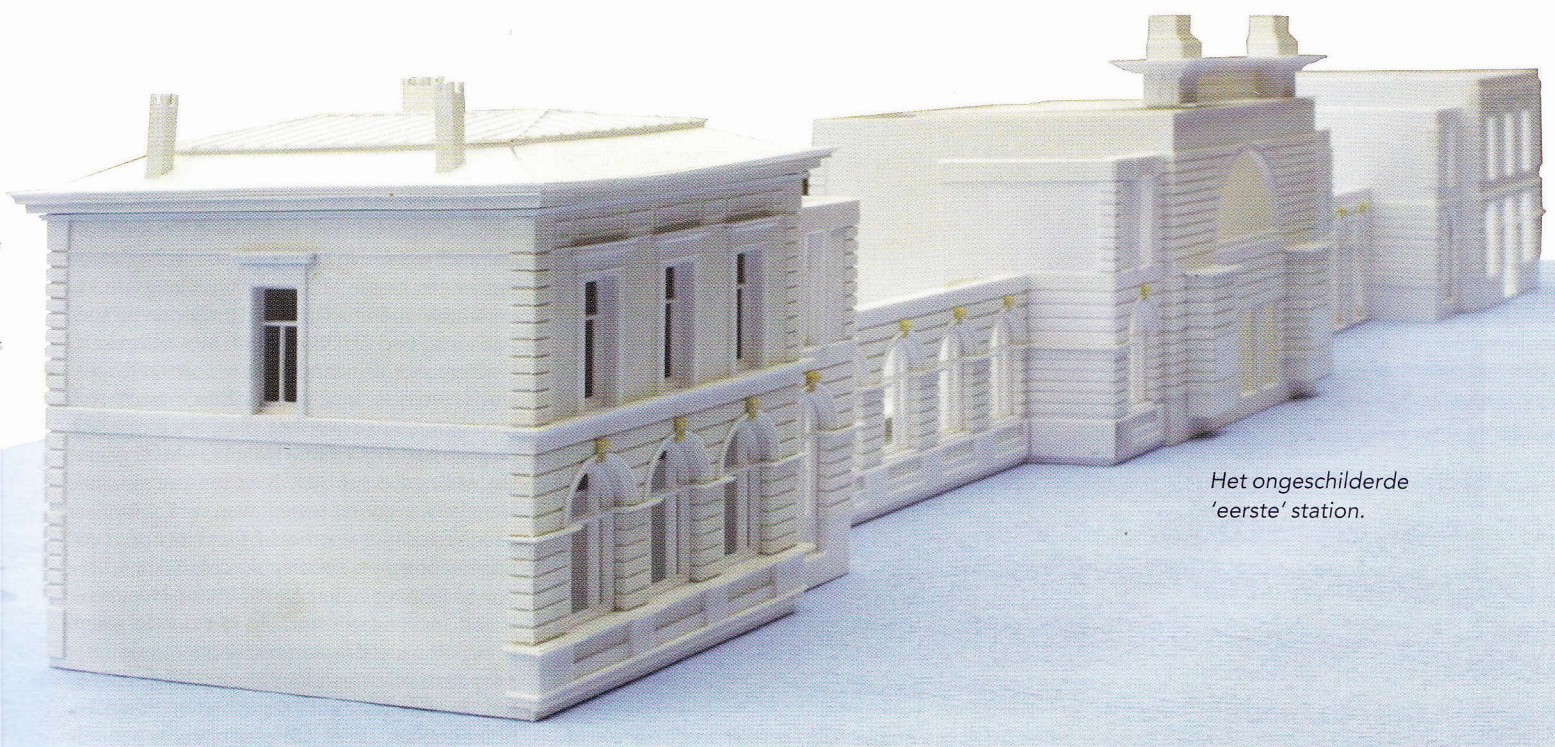
De plotter van Gerco van Beelen kan zowel snijden als graveren. Bij snijden maakt de machine een rechte snede in de kunststof. Licht nasnijden met een hobbymes is vervolgens voldoende om de onderdelen uit de plaat te lossen. Bij graveren freest de machine materiaal uit de plaat. Daarbij ontstaan braampjes die met een recht mes moeten worden weggeschraapt. Bovendien heeft polystyreenplaat de neiging tijdens het graveerproces krom te trekken. Dat effect verdwijnt als diverse platen op elkaar worden gelijmd.



Het verschil tussen snijden en graveren: de vensters worden opengesneden, het metselwerk is gegraveerd.

De buitenzijde van het stationsgebouw is nu klaar. Maar het gebouw krijgt ook nog een interieur. 'Dat is niet voor de stevigheid bedoeld. De constructie van het gebouw is op zich stevig genoeg,' zegt Van Beelen. 'Met een interieur gaat het gebouw wat meer leven. Bovendien heb je dan niet het effect dat een lampje meteen het hele gebouw verlicht. Ik wil het interieur zo goed mogelijk nabouwen, compleet met stoelen en bureaus. Daar moet ik nog het nodige onderzoek voor doen.' Na het station volgen de voetgangersbrug aan de noordzijde van het station en enkele gebouwen op het Stationsplein. De goederenloods is al grotendeels gereed. Het tramstation staat nu in de computer. Van het ten westen van het station gelegen Academisch Ziekenhuis bouwt Van Beelen alleen de voorgevels. 'En dan heb ik het nog maar niet over de andere gebouwen langs de lijn naar Noordwijkerhout en enkele gebouwen uit de Leidse binnenstad. Er is de komende jaren nog volop werk...,' verzucht de Katwijkse modelbouwer.

Tekst: Cock Koelewijn
Foto's: Gerco van Beelen en
Cock Koelewijn



Het ongeschilderde 'eerste' station.



De AHOB is in model niet lastig te maken.

Wacht tot het rode



Overwegen. Ze horen er gewoon bij. In het groot en in het klein. Overwegen naar Duits model zijn in alle soorten en maten te koop. Nederlandse exemplaren zijn wat zeldzamer. Maar met een beetje geknutsel kan de familie Preiser toch veilig het spoor oversteken



Het wegdek van de overweg vereist enige aandacht.

De AHOB is met afstand de meest voorkomende overwegbeveiliging in ons land. De eerste installaties werden in 1959 geplaatst. In 2006 stonden er een kleine 1100 installaties langs de vaderlandse sporen. Op een Hollandse modelbaan mag een AHOB dan ook niet ontbreken. Voor een AHOB in model zult u bij de grote merken tevergeefs aankloppen. Busch heeft wel een Nederlandse overweg, maar dat is een AKI en geen AHOB. De firma Henckens heeft gelukkig wel een echte AHOB in het programma. Henckens is vooral bekend van de lichtseinen naar Nederlands voorbeeld, maar de firma produceert nog meer spoorspul, zoals bakens, borden en telefooncellen. De AHOB van Henckens is van messing gemaakt. In het doosje zitten twee palen met daaraan een slagboom en twee sets van twee lampen. De ene set schijnt naar voren, de andere schijnt naar achteren. Prima, zo hoort het ook. De AHOB wordt zonder aandrij-



De overweg vanuit een ander perspectief. De relaïskast en het telefoonkastje langs het spoor komen uit het Railhobby-pakket modelaccessoires.

licht gedooft is

ving en elektronica geleverd. De elektronica wordt los verkocht. Hetzelfde geldt voor de wisselmotoren die voor de aandrijving van de bomen worden aanbevolen. Wisselmotoren zijn relatief duur en maken een hoop lawaai. Daar moet toch iets beters op te verzinnen zijn...

De bouw van de overweg begint niet met de techniek onder de grond, maar met het wegdek. Tegenwoordig bestaat het wegdek van de overweg uit beton. Naast en tussen het spoor liggen zware betonplaten. In model is zo'n wegdek relatief gemakkelijk te maken uit stukjes styreen en een likje grijze verf. Vroeger was dat anders. Het wegdek bestond uit houten balken of de rails lagen gewoon in de bestrating. Dat laatste is ook het geval op mijn modelbaan. De weg bestaat uit klinkers in een visgraatmotief. Het wegdek is kant en klaar te koop bij Godfather Models & Supplies in Haarlem. De plasticplaat is in een stemmig klinkerleurtje gespoten en daarna met voegenpasta van Anita Decor ingewassen. De klinkers sluiten strak aan tegen de buitenkant van het spoor. Als u het helemaal sjiek wilt doen, kunt u er nog een stoeprand of houten balk tussen leggen. Het stukje wegdek tussen de rails is tussen contrarails ingesloten. Het verband tussen de klinkers is hier anders. In model is dit stukje weg van een strookje Slater's muurplaat gemaakt. De contrarails zijn plastic L-profieltjes. Voor welk materiaal u ook kiest, zorg er in ieder geval voor dat de kop van de rails boven het wegdek uitsteekt. De rails zijn anders



De overweg in aanbouw. De aandrijving is in de spoordijk gebouwd.



Het schrikhek en het bord komen uit de kleurenprinter.

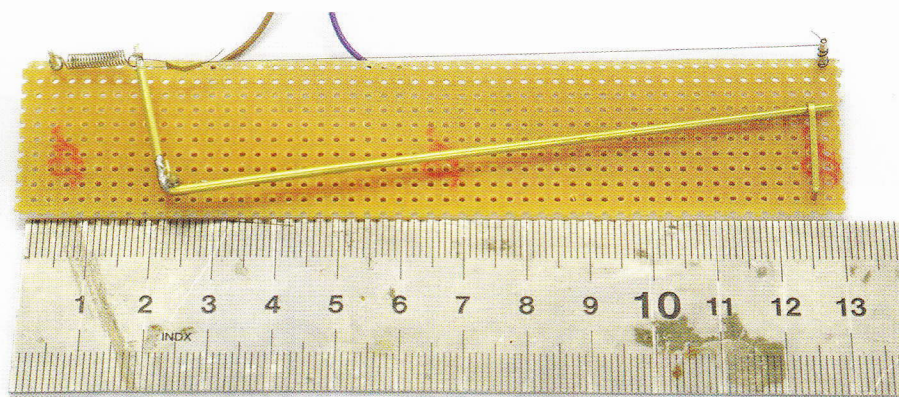
niet meer schoon te maken met een poetswagen of railgum zonder het wegdek te beschadigen.

De beveiliging

Nu de straat er ligt, wordt het tijd eens naar de overwegbeveiliging te kijken. De AHOB van Henckens is wel compleet, maar nog niet helemaal af. Als de weg geen stoep heeft, zijn de slagbomen te lang. We hebben het immers over Automatische Halve Overweg Bomen en bij een standaard H0-weg komen ze bijna tot aan de overkant. Even op de juiste maat afzagen dus. Op de bomen moet een strookje papier met schrikstrepen worden geplakt. Omdat ik de meegeleverde printjes niet erg strak vond, heb ik zelf een paar nieuwe gemaakt. Met een computer en een goede kleurenprinter is dat zo gepiept. Het patroon van de schrikstrepen kwam gelijk goed van pas voor de schrikhekjes die naast de weg staan. Bij de AHOB zitten een paar hekjes van vlak geëtst messing, maar schrikhekjes met echte paaltjes zien er toch net even beter uit. De paaltjes zijn overigens stripjes styreen van 1,5 x 1,5 mm. Het bord met de tekst 'Wacht tot het rode licht gedoofd is' komt eveneens uit



Leuk voor het contrast: een onbewaakt overpad iets verderop.



De aandrijving van de AHOB is op een apart stukje printplaat gebouwd. Bovenaan de geheugendraad.

de kleurenprinter. De uitvoering van het bord is zoals het in de jaren '60 gebruikelijk was. Het bord wordt met twee dunne stripjes styreen aan de bovenste plank van het schrikhek bevestigd. Afdrukken van de schrikhekjes en het bord op schaal vindt u bij dit artikel. U kunt ze uitknippen en op uw eigen modelbaan gebruiken.

De aandrijving

Hoe komt de zaak nu in beweging? Een goed alternatief voor de aanbevolen wisselmotoren is een aandrijving van geheugendraad. In Railhobby 10/2004 wordt uitgebreid een wisselaandrijving met geheugendraad beschreven. Voor de kijkers die nu pas inschakelen even een kor-

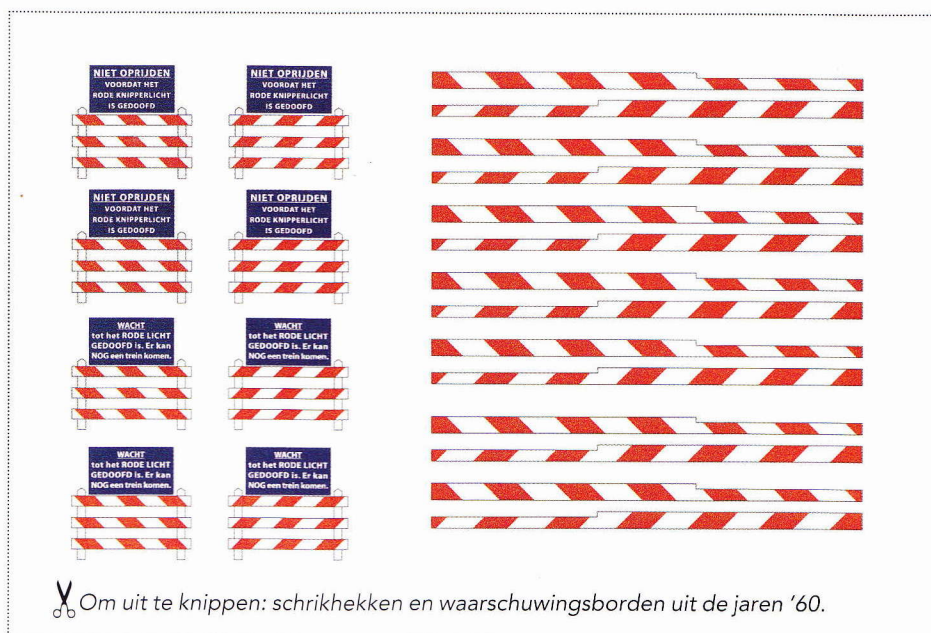


Een door en door Nederlandse scène langs zo maar een spoorlijn.

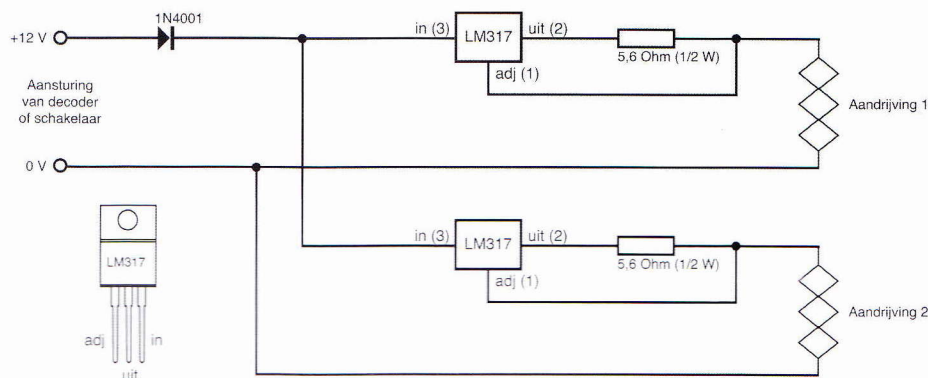
te samenvatting. Geheugendraad is een dunne draad van een speciaal metaal. Als geheugenmetaal warm wordt, krimpt het met ongeveer 3,5%. Als het afkoelt, wordt het weer langer. Met een stukje geheugendraad van 10 cm krijg je dus een lineaire beweging van 3,5 mm. Geheugendraad heeft diverse voordelen boven wisselmotoren. Het maakt geen geluid en door de afwezigheid van allerlei bewegende delen is de aandrijving heel betrouwbaar. De beweging is mooi langzaam en geheugenmetaal is ook nog eens erg voordelig. Het materiaal is te koop bij ProRail International, alias Jacques Le Plat. Voor een wissel is een beweging van 3,5 à 4 mm voldoende, maar voor de slagbomen is een beweging van ongeveer 1,5 cm nodig. Hiervoor heb ik een speciale aandrijving op een stukje printplaat gebouwd. De aandrijving heeft een stukje geheugendraad van ongeveer 10 cm lang. De draad is met behulp van een veertje tussen twee printpenningen gespannen. De beweging van de draad wordt via een gebogen messing buisje vijf maal vergroot. Het buisje scharniert om een printpen. In de hoek is haaks op het buisje een printconnectortje gesoldeerd, dat precies over de printpen past. Zo ontstaat een simpel maar stevig scharnier. De ene poot van het messing buisje is 2 cm lang, de andere 10 cm lang. De slag van de aandrijving komt hiermee ruim op de gewenste 1,5 cm. De lange poot loopt onder een gebogen messing stripje door. De opening onder de strip is weer 1,5 cm breed. In de ruststand drukt het messing buisje met enige kracht tegen de ene kant van de opening, in de aangetrokken stand tegen de andere kant. In het uiteinde van het messing buisje wordt een dun stukje staaldraad gestoken. De staaldraad past weer in het oog onderaan de stelstang van de AHOB. De aandrijving is lekker compact en vindt gemakkelijk een plaatsje onder de baan. Het vergroten van de beweging heeft wel een nadeel: de kracht van de aandrijving neemt evenredig met de vergroting af. Dus als de slag vijf maal groter wordt, wordt de kracht vijf maal kleiner. Als u ruimte genoeg hebt, is het aan te raden om een grotere aandrijving te bouwen met een kleinere vergrotingsfactor.

Een werkende AHOB

Geheugendraad vraagt om een andere aansturing dan een magneetspoel of een wisselmotor. Er loopt of helemaal geen stroom (ruststand) of permanent stroom (aangetrokken toestand) door de draad. De stroom moet op 200 mA begrensd worden. Bij die stroomsterkte is de draad maximaal aangetrokken; een grotere stroom kan de draad beschadigen. Een handjevol elektronica is voldoende om dit te regelen. Het schema draait om de LM317T die als een constante stroombron wordt gebruikt. Het weerstandje van 5,6 ohm (1/2 watt) stelt de maximale stroom in op de gewenste 200 mA. De schakeling moet gevoed worden met gelijkstroom. De diode blokkeert de spanning bij een verkeerde polariteit. De LM317 wordt redelijk warm en moet van een koellichaam voorzien zijn. Een voedingsspanning van 12 volt is ideaal. Een hogere spanning zorgt er alleen maar voor dat de LM317 heeter wordt; de aandrijving gaat er niet beter of sneller van werken. De schakeling is zo eenvoudig dat er geen printplaat voor nodig is. U mag hem natuurlijk wel op een printplaat zetten als u dat netter vindt.



Om uit te knippen: schrikhekken en waarschuwborden uit de jaren '60.



De schakeling voor de aansturing van het geheugendraad. Per aandrijving is een schakelingetje nodig.

De lampjes van de AHOB kunt u op een van de vele standaard verkrijgbare knipperlichtschakelingen aansluiten. Elke schakeling voor een wisselknipperlicht voldoet, mits het tempo (45 maal per minuut) klopt en de schakeling geschikt is om meerdere leds aan te sturen. Vergeet niet de weerstand in het draadje naar de leds; dat is niet altijd van te voren gemonteerd. De installatie kan met een relais en contactrails worden aangestuurd, zodat hij automatisch dichtgaat als er een trein aankomt. Op een digitale modelbaan kan dit ook met een schakelde-coder worden geregeld. Zeker wanneer de baan via de computer wordt bestuurd, is het automatisch schakelen van de AHOB gemakkelijk te realiseren. Als alternatief kunt u de elektronica van Henckens kopen. Hierop is de aansturing van de overweg gecombineerd met een schakeling die de lampjes laat knipperen. In principe is de schakeling voor het geheugendraad hiermee te combineren. De combinatie is echter niet getest. Experimenten zijn volledig op eigen risico. Henckens heeft ook een passende bel voor de overweg, die op de elektronica kan worden aangesloten. De vraag is of je daar niet knettergek van wordt. Een overweg op de modelbaan gaat heel wat vaker dicht dan een echte overweg en voor je het weet rinkelt de bel de hele avond door.

Tot besluit

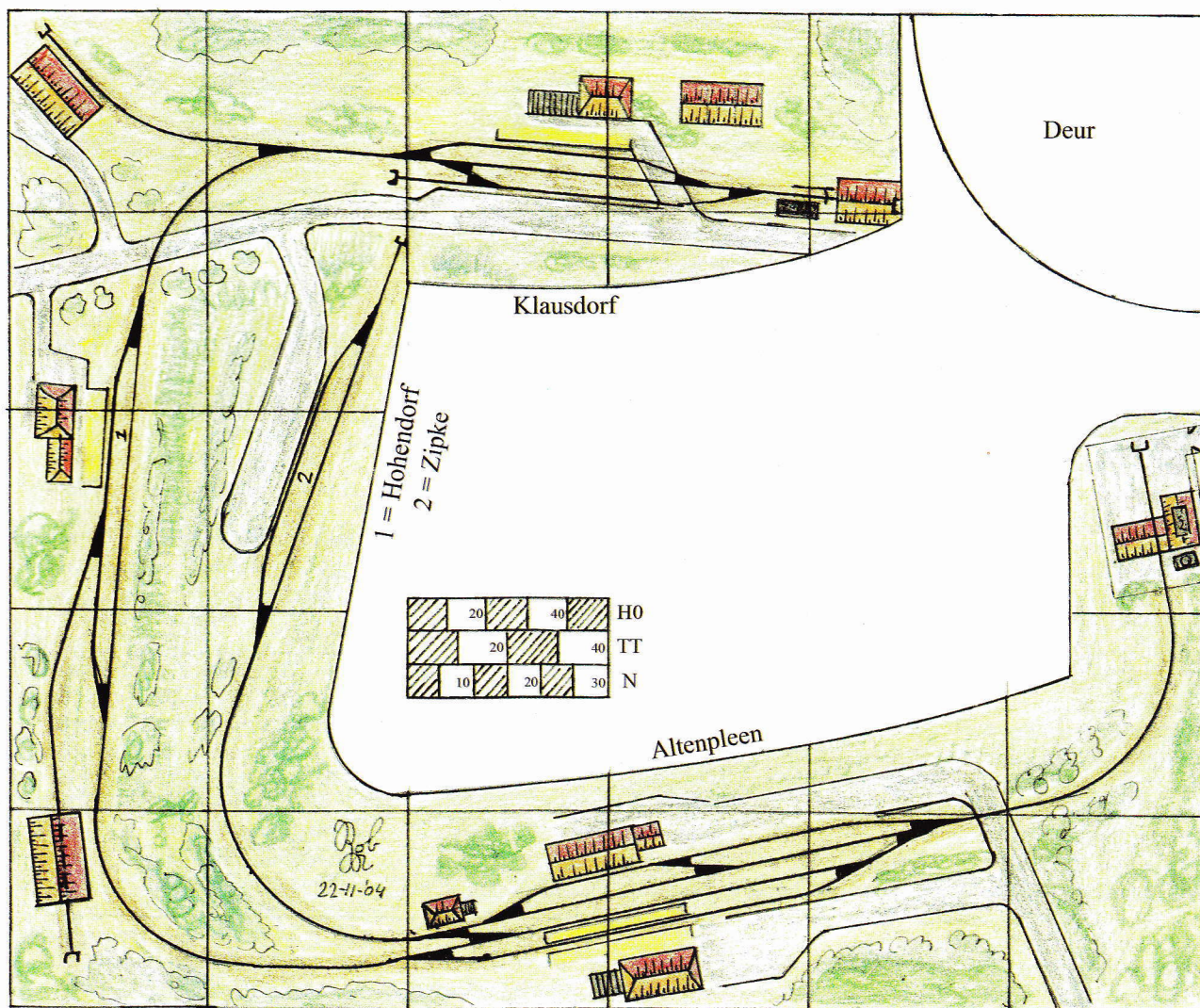
Vroeger hing er bij een spoorlijn met bovenleiding stevast het bord 'Aanraken der Draden Levensgevaarlijk' boven de overweg. Henckens heeft het bord ook in model en het maakt de overweg net helemaal af. Een echte aanrader voor elke liefhebber van tijdperk 3. Als u niet van prutsen met geheugendraad houdt, heeft Conrad wellicht een alternatief voor u. Onder nummer 240618 wordt een universele aandrijfset met een servo aangeboden. Daarmee krijgt u de AHOB ook ongetwijfeld open en dicht.

Tekst & foto's: Huib Maaskant

Henckens
Modelspoor toebehoren
Gildetrom 10
5825 CT Overloon
0478 641702

ProRail International
<http://users.skynet.be/pro-rail>

Godfather Models & Supplies
Texelhof 179
2036 KG Haarlem
023 5333105
<http://www.gmens.nl>



Franzburger Kreisbahnen

De Franzburger Kreisbahnen: een spoorwegmaatschappij die nog bij weinig mensen enige bekendheid geniet. Dat is aan de ene kant nauwelijks verwonderlijk maar aan de andere eigenlijk best een beetje jammer. Juist bedrijven als de FK lenen zich er prima voor om in model gevangen te worden. Aan de hand van het sporenplan van deze maand probeer ik u uit te leggen waarom.

De Franzburger Kreisbahnen waren te vinden aan de Duitse Oostzeekust in het huidige Mecklenburg-Vorpommern. In de laatste decennia van de 19de eeuw werden er meerdere voorstellen gedaan om spoorlijnen tussen diverse havenplaatsjes in de Kreis Franzburg en het achterland aangelegd te krijgen. Om de aanleg van de spoorwegplannen goedkoper te kunnen uitvoeren, viel de keus op het fenomeen 'Kleinbahn' en alle plannenmakerij leidde uiteindelijk in 1894 tot de aanleg van de Franzburger Kreisbahnen. Voor de aanleg van deze 1000mm-spoorweg tussen Stralsund, Barth en Damgarten was de GmbH Lenz und Co uit Stettin aangezocht. Deze firma was contractueel niet alleen verantwoordelijk voor de feitelijke spooraanleg, maar ook voor het leveren van rollend

materieel en andere spoorse zaken. De officiële opening was op 3 mei 1895, toen naast de 57 km lange stamlijn Stralsund – Bart – Damgarten ook de 9,5 km lange zijlijn van Altenpleen naar Klausdorf in bedrijf genomen werd. Na 1945 kwamen de FK onder regie van de DR te vallen. Zelfs in de DDR konden dit soort bedrijfjes uiteindelijk niet economisch geëxploiteerd worden, zodat tussen 1961 en 1971 de voormalige FK bij stukjes en beetjes werd stilgelegd.

Zoals uit bovenstaande valt op te maken, heeft het lijnennet gedurende de 77 jaar van de exploitatie geen uitbreidingen gekend. Niet alleen de trajectkeuze was bepaald in één keer de goede, iets dergelijks kan ook gezegd worden van het bij de aanleg bestelde rollende materieel. De tweeassige stoomlocomotiefjes die door de FK onder nummer 1i tot en met 6i in dienst gesteld zijn, hebben het als DR 99 5601-5606 deels tot in 1968 volge-

houden. Hetzelfde geldt voor de vanaf 1902 aangeschafte vierassers (de 3de net als de beide andere van type Mallet kwam in 1913). De enige drieasser die door de FK in 1903 aangeschaft is, heeft het zelfs tot het einde van de exploitatie in 1971 volgehouden.

Naast al dit stoomgeweld is van 1953 tot 1965 ook een heuse diesellocomotief (de Kö 6501) in gebruik geweest. Dit 60 pk sterke locje was een echt smalspoorlocje dat bij het teruglopen van het goederenvervoer elders emplooi vond. De reizigersdienst werd aanvankelijk gereden met tweeassige rijtuigjes. Later verschenen ook vierassige rijtuigen op draaistellen. Een grote sprong voorwaarts verscheen in 1935 in de vorm van de railbus met het latere nummer VT 137 531. In 1949 verscheen een 'echte' bus op de rails: een door Linke-Hofmann-Busch gebouwde bus uitgevoerd met spoorwiel-

Het railplan FK

Dit is in een niet al te grote ruimte gedacht: een kamer van 2,5 x 3,5 meter. Op dit bescheiden oppervlak is een stukje van de FK uitgebeeld en wel het zijlijntje van Altenpleen naar Klausdorf. We beginnen de reis in het kopstation van Klausdorf. Naast een bescheiden station waren hier een kolenparkje, een waterkolom en een eensporige locomotievenloods te vinden. De dienst kon dus ook in Klausdorf aanvangen of eindigen. Een omloopspoor en een losweg completeren het geheel. Van Klausdorf gaat de reis naar Hohendorf. Dit stationnetje met zijn karakteristieke plaats van de fabrieksaansluiting is werkelijkheidsgetrouw uitgebeeld. Het derde station heeft Altenpleen als voorbeeld. Altenpleen was een splitsingsstation en gelegen halverwege Klausdorf en Stralsund. Hier gingen de wegen van de hoofdlijn naar Barth en Damgarten en die van de zijlijn naar Klausdorf uiteen.

De hoofdlijn wordt in ons railplan niet uitgebeeld en is tot een fabrieksaansluiting verworden. Er zitten nog enkele artistieke vrijheden in dit railplan: het spoor dat naar Zipke loopt, was bij het voorbeeld de lijn naar Hohendorf en Klausdorf. Emplacementjes als Zipke waren bij de FK veel voorkomend en ook Zipke is voorbeeldgetrouw uitgebeeld, lag echter niet aan de lijn naar Klausdorf, maar was te vinden aan de lijn naar Barth.

Tekst & railplan: Rob de Mooij

Bron: Die Franzburger Kreisbahnen
Klaus Kieper en Walter Bauchspies, ISBN 3-924335-25-5
Verlag Ingrid Zeunert (2004?)

Treinen Speciaalzaak Vleugels

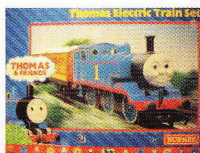


**35 jaar Treinenzaak
Vleugels
Sittard**

**märklin
Shop**

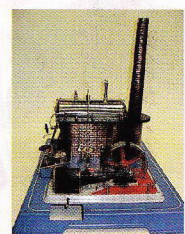
Steenweg 76-78, tel. 046-4490149,

www.treinenzaak.nl



Thomas
40% korting

**Mei Feestmaand
op honderden artikelen
grote kortingen**

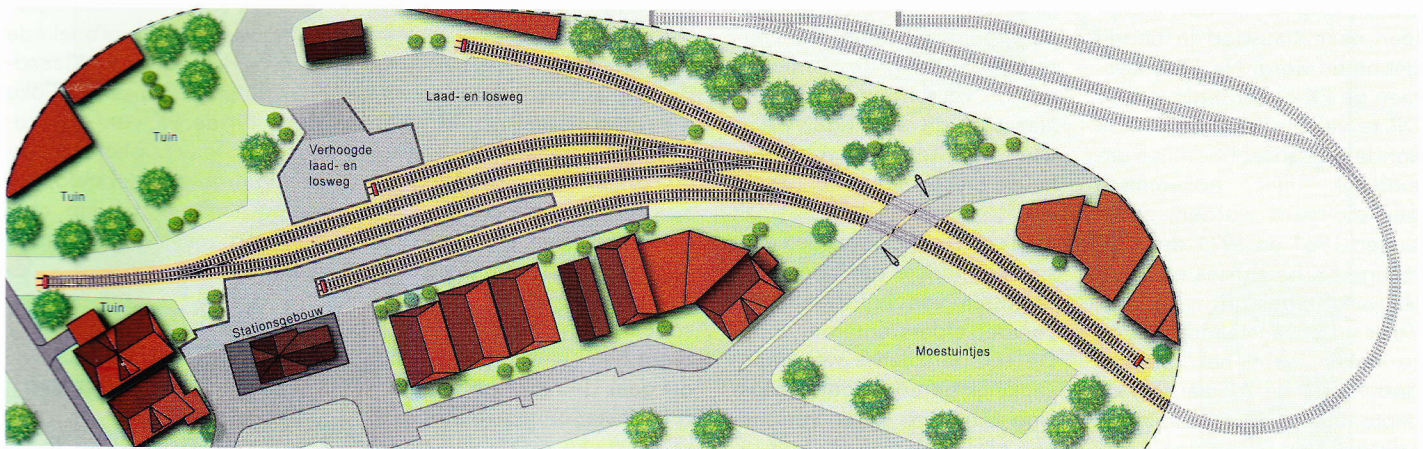


Stoom machines
30% korting

**10% 20%
30% 40% 50%**



Op goed (model)spoor



DEEL 3

Zijn baan betreft een station omstreeks de invoering van VCVL-beveiliging (vereenvoudigde CVL) zoals op de meeste enkel-sporige noordelijke lijnen in Nederland tot nu na de ontmanteling van de klassieke beveiliging in de jaren '70 werd aangebracht. Het 'voorbeeld' is vergelijkbaar met Kampen, Delfzijl en Roodeschool. Spoor 1, 2 en 3 liepen voor de ombouw in de jaren '60 van het station verder naar een volgend emplacement zoals dit met het emplacement van Emmen ook ooit is gebeurd. Na de ombouw is spoor 1 een enkel kopspoor geworden, dat alleen voor reizigersmaterieel, dat voornamelijk uit dieseltreinstellen (Plan U, DE II en DH I / II) bestaat, wordt gebruikt. Eventueel kan er bij capaciteitsproblemen op het station ook spoor 2 nog worden gebruikt.

Voor aankomende goederentreinen, die uit diesellocomotieven (2200, 2400, 6400) met enkele goederenwagens voor de laad- en losplaats bestaan, is spoor 2a beschikbaar. Na af te koppelen en om te rijden via spoor 2b 3b 3a, of terugduwend via 153A/B naar 3a. Zie voor de verklaring van cijfers en nummer de bijgaande tekening.

Op overloopwissel 153 zitten grendels die door 'vrijgave rangeren' kunnen worden ontgrendeld (altijd bij VCVL-beveiliging). Na het nemen van vrijgave rangeren kunnen deze wissels met de hand worden omgelegd en kunnen er van en naar het

De inzending van Sven Zeegers aan de Railhobby-sporenplanwedstrijd, oogstte bij de deskundige leden van de jury veel lof en waardering. De ontwerper is gedetailleerd te werk gegaan. Uit de beschrijving blijkt dat hij deskundig is op het gebied van seinen en borden.

emplacement geen rijwegen meer worden ingesteld. Het vertrek dient dus ook weer van spoor 2a te gebeuren.

In het ontwerp zitten wissels met een hoek van 15 graden die in dit geval overeenkomen met wissels 1:9 voor 40 km/u. Omdat alle wissels in de afbuigende stand bereiden worden, zijn alle uitrijseinen laaggeplaatste seinen, zogenaamde dwergseinen. Deze seinen kunnen alleen groen en rood tonen, ervan uitgaande dat het volgende sein een voorsein is dat enkele kilometers verderop staat. 'Geel knippen' komt bij uitrijseinen met VCVL beveiliging niet voor, en hoeft dus bij deze seinen niet getoond te kunnen worden. Inrijsein 152 kan alleen rood en geel tonen, waarbij een rijweg alleen ingesteld kan worden als er geen 'vrijgave rangeren' is genomen.

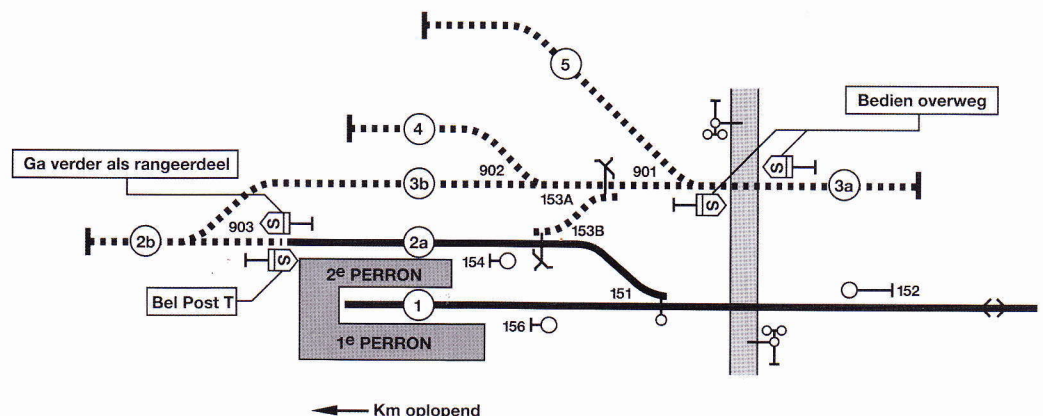
Ook bij het inrijsein komt 'Geel knippen' bij VCVL beveiliging niet voor.

Specificatie van de baan:

Schaal:	1:160
Afmetingen:	2,00 x 0,60 meter
Aantal wissels:	6 bij het station en 3 bij het schaduwstation (totaal 9)
Besturing:	Analoog (evt. digitaal, maar dit is niet absoluut nodig)
Railmateriaal:	Rekening gehouden met standaard 15° wissels
Plaats en materieel:	Nederland met NS-dieselmaterieel vanaf ca. 1972.

info

info





Op drukke stations als Utrecht CS is het een wirwar van wissels, seinen, enz. Op dit stukje spoor niet minder dan vijf genummerde wissels.



Wissel 177 is duidelijk genummerd. Links een dwergsein in achteraanzicht.

Snelheidsborden zijn in de tekening (vergelijkbaar met BVS tekening van NS) niet geplaatst, maar zijn enigszins vanzelfsprekend. Circa 750 meter voor (inrij)sein 152 geel bord met punt omlaag met een 4 en een wit snelheidsbord 4 ter plaatse van

sein 152. In omgekeerde richting staat na wissel 151 en de boog een snelheidsbord 10 (groen met punt omhoog) (ervan uitgaande dat de baanvaksnelheid 100 km/u is).

De wissel- en seinnummers zijn op basis van de NS-nummering

op deze baanvakken, vanaf Post T heeft het eerste station een 100 nummering, tweede 110 nummering, derde 120 nummering, etc. Zie voor de snelheidsborden de RH-Seinenspecial 2004, pagina 18 t/m 27.

Tekstbijdrage: Sven Zeegers
Redactie: Paul Kleyer
Tekeningen: Roel Linker

Sven Zeegers beheert een website met sporenplannen: <http://www.sporenplan.nl>. Het is alleszins de moeite waard deze site te bezoeken.



Bestelservice

Van Railhobby van het afgelopen jaar en dit jaar zijn nog exemplaren verkrijgbaar. U kunt ze eenvoudig in huis halen door € 7,50 (België € 9,20) inclusief verzendkosten per exemplaar over te maken op girorekening 1926691 (Postcheque 000-1666899-51) t.n.v. Uitgeverij Scala BV, Amersfoort, onder vermelding van Railhobby en de betreffende nummers.

Voor een uitgebreid register,
kijk op www.railhobby.nl



01/07



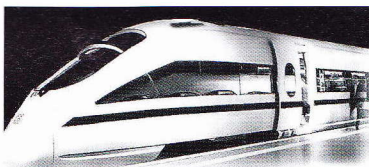
02/07



03/07



04/07



MEI

Voorjaarsschoonmaak

Diverse items van
rollend materieel,
scenery en
bouwpakketten zijn in
de aanbieding.

U kunt deze vinden
in onze Winkels en op
de website.

Onder Andere:

**3 Kalkwagens NS Roco
voor maar €69,95**

Ruime keuze diverse merken & toebehoren,
in-/verkoop en inruil occasions, technische
dienst, etalage- en testbaan, koffiëcorner.



Trein2000

Voor al uw
modelspoorwensen!

Concordiastraat 15a
4811 NA Breda
Tel. (076) 533 98 92
Fax (076) 533 98 93
info@trein2000.nl

Parkeergarage naast
de deur. Winkel
altijd bereikbaar.

Oude Vlijmenseweg 84k
5223 GP 's-Hertogenbosch
Tel. 073-6220469
Fax. 073-6220664

Bezoek ook eens
onze webwinkel op:
www.trein2000.nl

Vitrine

Hierbij weer een bonte verzameling van nieuwe en minder nieuwe producten die de afgelopen maanden op de markt zijn verschenen. De beperkte ruimte zorgt ervoor dat we ook nu niet volledig kunnen zijn. Het is slechts een kleine greep uit de vele aankondigingen en persberichten. -RDJ



Os.Kar met een Belgische twee wagens type Rmms met lading buizen.



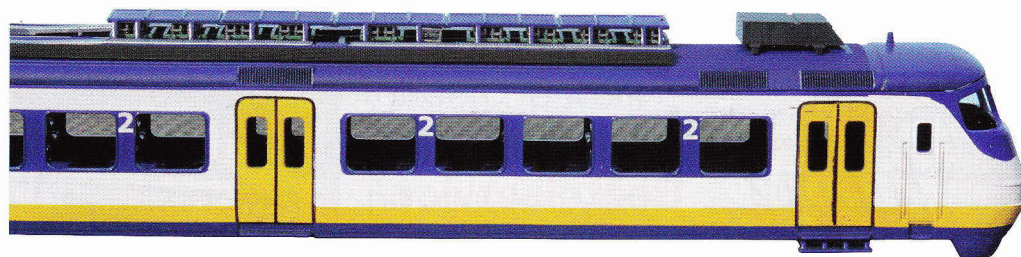
Een NMBS Rmms wagen met stapels hout van Os.Kar in samenwerking met Heico.

Os.Kar

OsKar produceert al geruime tijd goederenwagens voor diverse Europese landen. Zij leveren daarbij extra inspanningen om de wagens aan te passen aan de spoorwegmaatschappij waar ze ingezet worden. Voor de Belgische markt zijn onlangs twee nieuwe wagens type Rmms beschikbaar gesteld. De platte wagens op draaistellen hebben acht stevige rongen en zijn met een lading uitgerust. De eerste wagen heeft een stapel buizen, de tweede is van twee paletten hout voorzien. De ladingen worden bijgehouden met een imitatie stalen band. Voor de ladingen doet Os.Kar beroep op de Duitse firma Heico.-PE

Fleischmann

Nu de beide tweedelige Sprinters 2004 en 2023 die momenteel bij de Deense Bombardier vestiging in Randers worden gemoderniseerd, uiterlijk geen grote wijzigingen zullen ondergaan, zal Fleischmann het H0-model eind dit jaar in de blauw/wit/gele uitvoering uitbrengen. Navraag bij de NS heeft inmiddels geleerd dat deze stellingen alleen inwendig een grondige facelift krijgen, maar dat aan de buitenkant alleen de kleurstelling verandert. Volgens Harry Becker van Fleischmann-importeur HobbyTime is het wachten nu op de bij de NS aangevraagde tekeningen van het gepimpte voorstadsmaterieel. Die zullen medio zomer weer naar Nederland terugkeren. Een medewerker van de constructieafdeling van de Neurenbergse fabriek zal dan zo snel mogelijk naar ons land afreizen om details als logo, nummers en andere opschriften te fotograferen en op te meten. Fleischmann levert medio herfst ook een aantal nieuwe Belgische modellen uit. Het gaat om eenmalige uitvoeringen van de series 64 (ex-Pruisische P 8) en 59 (ex-Pruisische T 3). Gaat het bij de 64'ers om zogeheten Wapenstilstandslocomotieven, machines



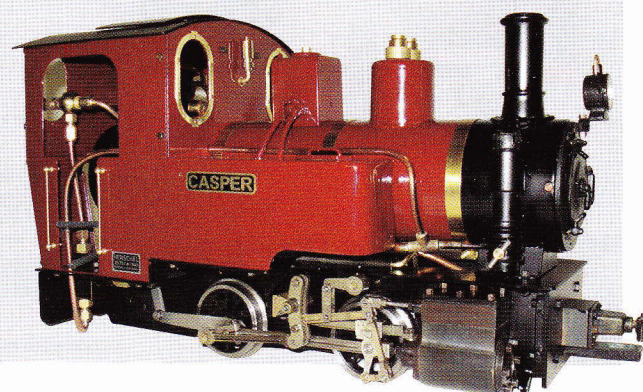
Als alles meezit wordt eind dit jaar de Sprinter van Fleischmann in de nieuwe kleuren uitgebracht.

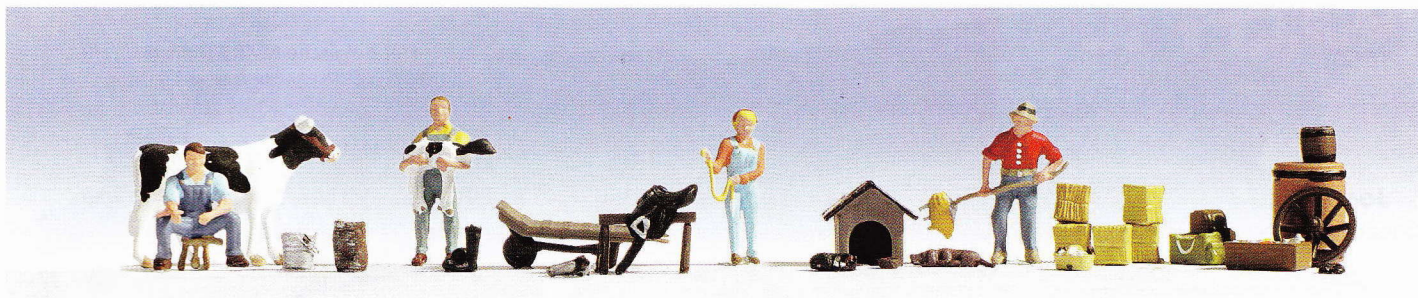
die de Duitsers moesten afstaan na het ondertekenen van de capitulatie in 1918, bij de T 3 handelt het om loc 59.001 (ex 89 961) die als gevolg van de ontwikkelingen in de Tweede Wereldoorlog bij onze zuiderburen belandde. De drieasser, die voor de DR-periode als loc 105 bij de Wittenberger-Perleberger Eisenbahn dienst deed, werd in 1950 aan de DB teruggesteerd. Ook komt er een 1:87 model van een Shell-ketelwagen in Belgische dienst.-GF

Modelbouwatelier

Deze firma uit Apeldoorn bracht eerder al dit type loc op de markt, vrij naar een voorbeeld van een Henschel-ontwerp. Het betreft een kolengestookt livesteam-model voor 45 mm spoor schaal G. Deze nieuwe versie is nodig omdat Modelbouwatelier van Cheddar cilinders en drijfwerk moest omschakelen naar Regner. De loc is nu van cilinders met condenskranen en een Walschaerts/Heusinger stoomverdeling voorzien. Info op de site www.modelbouwatelier.nl. -RDJ

Livesteam in G van het Modelbouwatelier uit Apeldoorn.





Met deze set in H0 van NOCH kunt u de veehouderij op uw modelbaan verder intensiveren.

NOCH

Het produceren van figuren ten behoeve van de modelbaan lijkt een onuitputtelijke bron voor de sceneryfabrikanten. Ook NOCH heeft zich op deze markt gestort en heeft inmiddels een aanzienlijk assortiment in de diverse schaalgrootten opgebouwd. En dat deze bron inderdaad nog steeds niet opgedroogd is, blijkt uit de nieuwe setjes die onlangs op de markt verschenen. Wij pikten er drie in de schaal H0 voor u uit. De set 'koeienstal' (artikel 15626) is interessant voor wie de veehouderij op de modelbaan verder wil intensiveren. Een boer is zojuist bezig een koe te melken, de koe en melkmer zijn uiteraard ook voorhanden, terwijl een collega een pasgeboren kalf toont. Een vierde agrariër is juist bezig met een strobaal, terwijl de losse ballen om hem heen liggen. Verder zijn vele andere attributen bijgevoegd waaronder een hondenhok met een hond, een slapende kat, een karrenwiel en een kruiwagen. Een setje derhalve dat uw koeienstal tot een volledig uitgerust geheel zal maken. Met de set 'paard en wagen' (artikel 16702) blijven we min of meer op het boerenland. De open wagen wordt getrokken door twee grijze paarden waarbij de bijgevoegde span tussen de paarden en de wagen zelf aangebracht dient te worden. De wagenmenner, aan zijn kleding te zien een echte herenboer, staat voor het span paarden. Via dit met twee 2 pk aangedreven voertuig belanden we in de autowerkplaats. Met de derde set (artikel 15109) is het mogelijk een autowerkplaats compleet in te richten. Een zestal automonteurs is bezig met diverse werkzaamheden. Een bevindt zich op een speciaal rolkarretje waarmee hij onder een auto kan worden geschoven voor het uitvoeren van de nodige reparaties, terwijl een andere collega

zich met laswerkzaamheden bezighoudt, waarbij het gezichtsbeschermende masker niet ontbreekt. Verder zijn ook in deze set vele onderdelen aanwezig zoals gasflessen, een krik, autobanden, een handkarretje, een olievat en nog veel meer. Kortom alles voor een goed geoutilleerde autowerkplaats.

We noemden het hierboven al: modelfiguren lijken een onuitput-

telijke bron voor de sceneryfabrikanten te zijn. En zie al weer verschenen in Wangen im Allgäu bij NOCH de nodige nieuwe sets met figuren van allerlei pluimage en een grote diversiteit. In schaal H0 maar liefst elf stuks. Fabrieksarbeiders die allerlei zaken verplaatsen en de onvermijdelijke bedrijfsleider (15038), vijf mensen die allerlei huishoudelijke klusjes opknappen inclusief het buiten-

zetten van een vuilcontainer (15101), zes jeugdige reizigers (15233), zes zittende treinpassagiers – u weet wel, zonder onderbenen, alhoewel een vrouw haar benen heeft mogen behouden door ze op de bank te leggen – (15241), zes reizigers (nu wel met onderbenen) op een bankje (15242), zes spoorwegbeambten (15282), vier verkopers die hun tijdschriften al of niet op de bijgevoegde krantenstandaard aanprijzen (15572), een negen man tellend fanfareorkest in folkloristische klederdracht en uiteraard met instrumenten zorgt voor de nodige vrolijkheid (15580), drie fietsers op hun populaire tweewieler op pad, een vrouw met boodschappen, een jongeman met een passagier op de bagagedrager en een man op weg naar kantoor (15898), drie vooral onder de jeugd gewilde moderne scooters met hun berijder(s) waarbij niet altijd een helm wordt gedragen (15910) en voor deze schaal zes bestuurders van een cabrio (15911). We gaan verder met de kleinere figuren voor de schaal N verdeeld over tien setjes. Vier bouwvakkers met allerlei los materiaal (36035), een set met glazenmakers inclusief een ruit, baldadige kinderen en een politieagent (36104), zes oudere reizigers (36488), vier marktkooplieden tijdens de weekmarkt (36741), een zomers tafereel met zes badenden op het strand, bij een meer of bij het zwembad (36841), zes badgasten op het naaktstrand (36843), de drie stadia van liefde worden uitgebeeld tijdens de eerste afspraak, het aanzoek en het huwelijk (36861), een karos met een tweespan en de koetsier (37700), vaten bier op een wagen achter een vierspan inclusief een medewerker van de brouwerij (37701) en tenslotte een boerenwagen met tweespan en een boer (37703).-KO



Vervoer op het boerenland met deze door 2 pk aangedreven open kar van NOCH in H0.



Huishoudelijk werk volgens NOCH in schaal H0.



Dat de scooter populair is onder de jeugd laat NOCH zien in schaal H0.



NOCH toont ons de drie stadia van liefde in schaal N



Het Belgische NMBS-treinstel in H0 van Jocadis in New Look kleuren.

Jocadis

Onlangs heeft Jocadis voor een Belgische modelbaan in H0 een setje met naderingsbakens en een setje met kilometer- en hectometerpalen uitgebracht. In het eerste setje zitten twee reeksen met bakens met één tot vijf schuine strepen. Ze zitten in een raampje in witte kunststof en zijn amper 23 mm hoog en 5 mm breed. De naderingsbakens kondigen een waarschuwingsein of een gecombineerd sein aan. Ze worden voor het sein op een vaste afstand van 50 meter achter elkaar geplaatst. De strepen op de bakens moeten zwart geschilderd worden. De achterzijde is zwart op een witte paal. In het tweede setje zitten vijf kilometerpalen en tien hectometerpalen. Een kilometerpaal is in H0 niet groter dan 27 mm. Een hectometerpaal is slechts 20 mm hoog. De kilometeraanduiding bestaat uit een wit getal op een blauwe achtergrond. De hectometerpalen hebben een zwart cijfer op een witte achtergrond. De cijfers kun je ook met een kleurenprinter afdrukken.

Al jaren brengt Jocadis eigen producties van Belgische modellen uit. Vaak gaat het om bouwdozen in witmetaal in beperkte oplage. Dit jaar worden we verrast op een eerste volledig afgewerkte serieproductie van het klassieke Belgische treinstel reeks 05 en 06 in de New Look uitvoering. De Chinese fabrikant Modern Gala staat in voor de productie. Het elektrische treinstel reeks 05 en 06 van de NMBS bestaat uit bijna 500 exemplaren en is sinds de jaren '60 prominent op het Belgische spoorwegnet aanwezig.

Karakteristiek zijn de doorloopkopen en de tweeledige uitvoering. Omdat beide reeksen op hetzelfde chassis zijn gebouwd, zal Jocadis in de toekomst alle mogelijke varianten met een aangepaste dakopbouw, raamindeling en onderstel laten produceren. Het nieuwe model van Jocadis behoort tot de laatste serie in de reeks 06 die in 1979 opgeleverd zijn.

Beide kappen van het model zijn uitgevoerd in kunststof die onder hoge druk is gespoten. Dit staat garant voor een hoge kwaliteitsweergave van de gravure zodat elk detail superfijn wordt weergegeven. Zowel op het dak als onder het chassis zijn alle elementen aanwezig. De verschillende leidingen zijn niet in de plastic meegegoten maar deskundig tegen de kast gemonteerd. Het enige zwakke plekje op ons proefmodel was het trapje vooraan.

De motor is een krachtige Mashima met twee vliegwielen die in een onderstel in metaal ingewerkt zit. Via een cardanas wordt één draaistel met slipbandjes aangedreven. De stroomafname gebeurt op alle as-

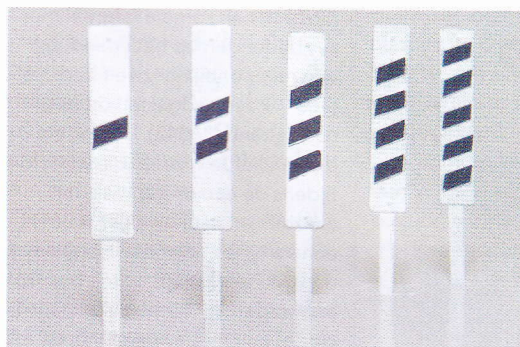
sen van beide bakken. Op een printplaatje is een NEM-decoderstekker geplaatst. Alleen de wisselstroomuitvoering is standaard met een decoder uitgerust. De rijeigenschappen zijn goed en hellingen kunnen probleemloos genomen worden. De snelheid ligt aan de hoge kant en kan bij een digitale uitvoering met de decoderinstellingen perfect bijgestuurd worden. De twee wagens zijn via een ingenieus uitgedokterde koppeling met geïntegreerde plug voor de stroomdoorvoer met elkaar verbonden. De goed werkende koppeling laat toe om door zeer krappe bogen van 360 mm te rijden.

De kleurstelling van de huidige New Look periode bij de Belgische spoorwegen wordt voortreffelijk weergegeven en sluit aan bij de eerdere ervaringen die we hebben met Modern Gala. Het gebruikte kleurenpalet is nagenoeg onbe-

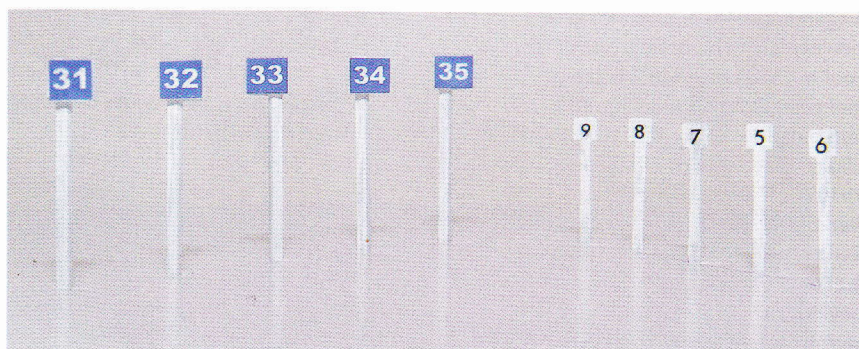
perkt. Elke detail wordt nauwgezet in de juiste schildering gebracht en komt met het reële voorbeeld overeen. Bij het treinstel horen ook enkele vouwbalgen die op de kopwanden geplaatst worden wanneer je meerdere stellen aan elkaar koppelt. Hiervoor is een NEM-schacht aanwezig. Alle andere details zijn vooraf gemonteerd zodat je als koper niet meer met lijm en een pin-cet aan de slag moet gaan. In totaal worden 15 verschillende versies en eventueel bijkomende kleurvarianten voorzien, waaronder het Sabena-treinstel in een opvallende lichtblauwe kleurstelling.-PE



Het treinstel van Jocadis is voorzien van stroomdoorvoerende koppelingen.



Belgische naderingsbakens van Jocadis in witte kunststof.



Hectometer- en kilometerpalen van Jocadis voor de Belgische modelbaan.

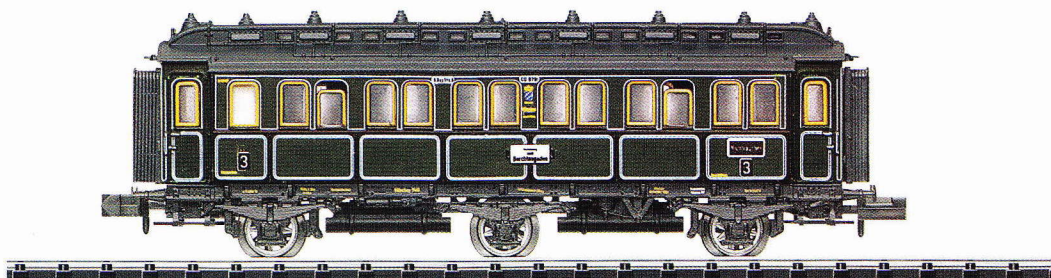


Achter catalogusnummer 22044 gaat het H0-model van de machtige kolengestookte BR 44 van de DB schuil.

Trix

Trix H0: diverse 'oude' modellen zijn weer opnieuw in het kader van de stroomlijning van het assortiment uitgebracht. Soms betreft het kleur- en maatschappijvarianten. Bijgaande foto laat de BR 44 van de DB zien die wordt uitgebracht voor een adviesprijs van € 299,00. Ook in het Märklin-assortiment wordt deze loc weer te koop aangeboden.

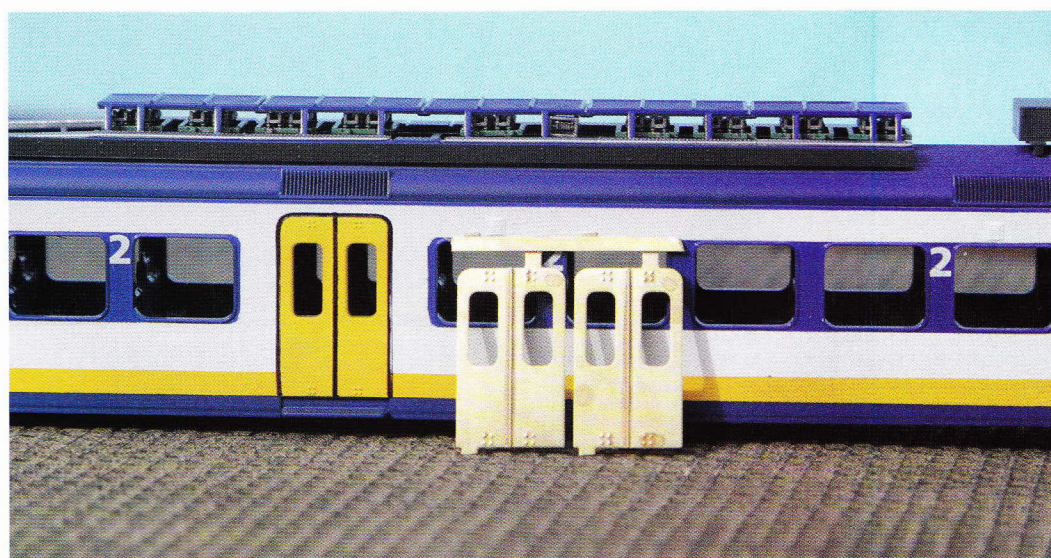
Minitrix: er zijn een drietal producten opnieuw uitgebracht in schaal N. In de eerste plaats zijn dat de bekende zeer fraai uitgevoerde Beierse drieassige rijtuigen uit de Länderbahn-tijd. Fraai vanwege de zeer mooie afwerking van de schildering en de belijning. Uitgebracht zijn het derdeklasrijtuig (cat. nr. 15772) en de bagagewagen, (cat. nr. 15773). Beide hebben een adviesprijs van €25,17. Het derde product is niet één maar een set van 20 ketelwagens voor vloeibare brandstoffen zoals benzine en olie, cat. nr. 15504, adviesprijs €251,26. Alle genoemde prijzen zijn adviesprijzen door Trix opgegeven in hun persbericht.-RJ



Minitrix catalogusnummer 15772 uit Beieren, fraai belijnd.



Dat geldt ook voor catalogusnummer 15773 van Minitrix, de bagagewagen.



Deze messing deuren zijn nodig om een driedelige, gemoderniseerde Sprinter te maken.

Manuel van der Wal

In samenwerking met de modelbouw speciaalzaak Pijp-Lines uit Enschede heeft modelspoorwegliefhebber Manuel van der Wal een messing setje deuren voor de 'Vlaflip' Sprinter op de markt gebracht.

Deze deuren zijn nodig om een gemoderniseerde, driedelige versie van dit stadsgewestelijke materieel te maken. De deuren, à raison van tien euro per set van twee, zijn bedoeld voor de extra in- en uitstap die de afgelopen jaren tijdens

de midlife ingreep in de tussenbak zijn aangebracht. De sets kunnen worden besteld via webmaster@manuelsport.nl of via info@pijp-lines.nl. Het is de bedoeling dat er binnenkort nog meer kleine messing on-

derdelen voor de NS-spoorweg worden gepresenteerd. Een van de eerste onderdelen zal een authentieke wisselkloot zijn.-GF



Blaas stoom

Kies het abon

All-in abonnement!

Inclusief GRATIS
onbeperkt
online toegang

- Railhobby zowel op papier als online
- 10x alles over spoorwegen en modelspoor thuis bezorgd
- 15% korting*, u betaalt slechts €47,50!
- All-in voordeel met uw abonneenummer
- Een welkomstgeschenk naar keuze

*t.o.v. de winkelprijs



Al abonnee? Geef uw hobbyvriend op, zowel u als de nieuwe abonnee ontvangen allebei een geschenk naar keuze!

Ja, ik word abonnee...

Naam en voorletter(s) m/v
Adres Postcode
Woonplaats Telefoon
E-mail m.i.v.
Naam werver Abonneer: werver

☐ Ik neem tot wederopzegging een **all-in abonnement** op Railhobby en ontvang 10 nummers per jaar voor € 47,50 (België € 54,50).

Als welkomstgeschenk ontvang ik:

- | | |
|---|---|
| ☐ Bijgebouw (N) t.w.v. € 20,75. | ☐ Railhobby Lighttrain- of StaalSpecial t.w.v. € 19,50. Ik wens: LT ☐ / SS ☐ . |
| ☐ Railhobby verzamelband t.w.v. € 13,95. | ☐ Een pakket model-accessoires t.w.v. € 18,99. Ik wens: N ☐ / H0 ☐ . |
| ☐ Railhobby Depotspecial t.w.v. € 14,75. | ☐ Eenmalige korting van € 4,50. |

Geschenk werver (excl. korting)

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

- ☐ Ik wacht op de acceptgiro / een overschrijvingsformulier (België).
- ☐ Uitgeverij Scala BV kan het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven (België uitgezonderd). Ik krijg jaarlijks € 0,45 korting.

Rekeningnummer.....Handtekening.....

☐ Ik neem tot wederopzegging een **online abonnement** op Railhobby voor de jaarprijs van € 22,95. Ik ontvang geen welkomstgeschenk. Uitgeverij Scala BV kan het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven. (kijk voor abonnementen buiten Nederland op www.railhobby.nl)

Rekeningnummer.....Handtekening.....

Stuur deze bon (of een kopie) in een ongefrankeerde envelop naar Uitgeverij Scala BV, Antwoordnummer 72, 3800 VB Amersfoort. Het abonnement wordt automatisch verlengd, tenzij u twee maanden voor vervaldatum schriftelijk opzegt. U ontvangt bij een all-in abonnement een welkomstgeschenk na ontvangst van betaling indien u op hetzelfde adres het afgelopen jaar geen abonnement op Railhobby heeft gehad.

af met Railhobby!

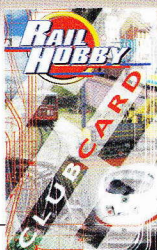
nement dat bij u past!

Online abonnement!

Bekijk de nieuwste uitgave al voordat die in de winkel ligt, zoek in het archief naar artikelen vanaf september 2001, geef uw mening op de stelling van de maand, stuur uw foto's in voor stemspoor, raad de raillocatie en win leuke prijzen... Railhobby brengt u eenvoudig en snel de gewenste informatie.



- Online lezen zonder downloads
- Extra's bij artikelen en advertenties
- Gemakkelijke zoekfunctie
- Alle uitgaven vanaf 2001 in het archief
- Enkele dagen voor verschijning al online
- 60% korting*, u betaalt slechts € 22,95 per jaar



Speciaal voor all-in abonnees!

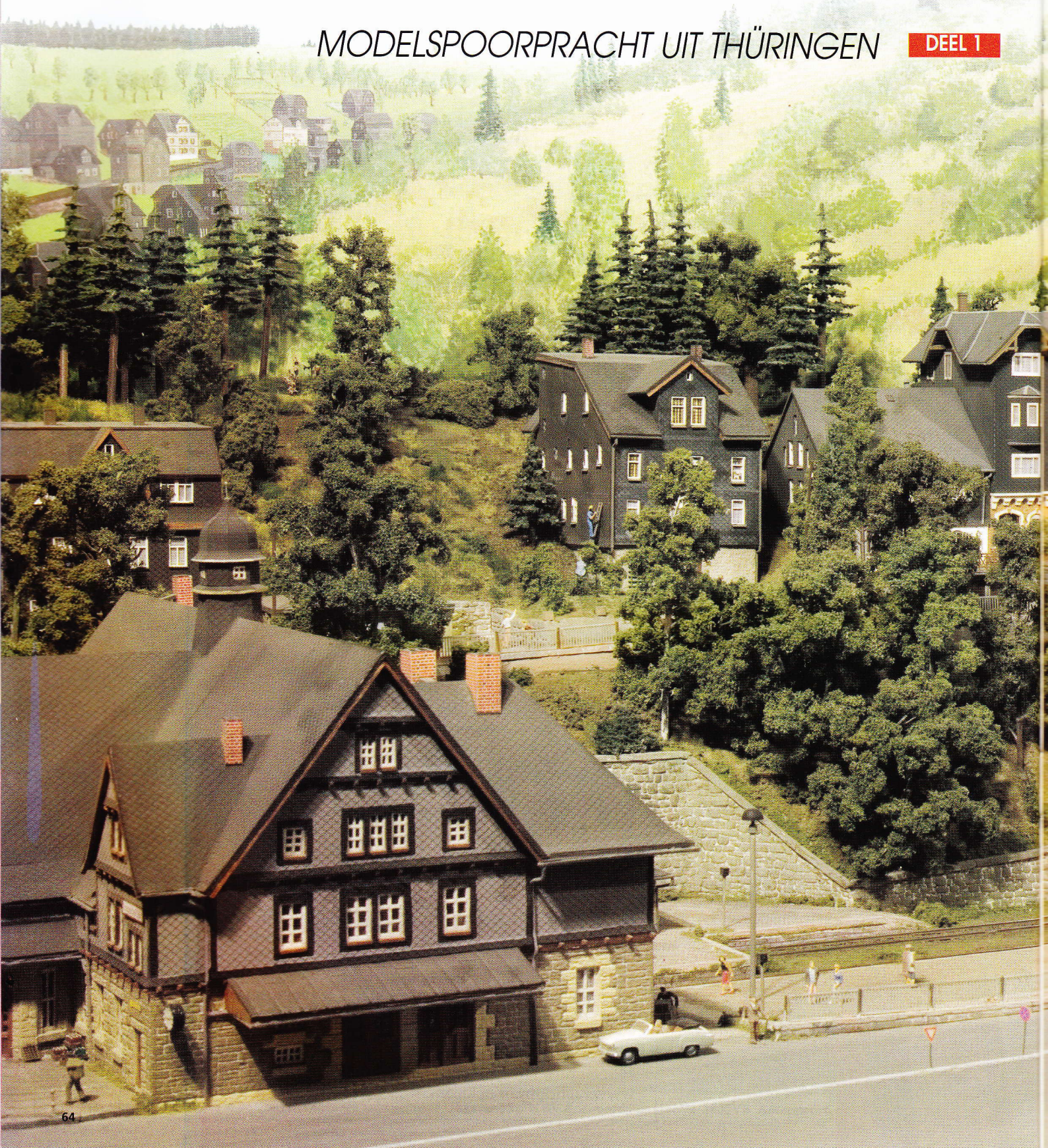
Per 1 april 2007 ontvangen all-in abonnees geen nieuwe Clubcard meer. U kunt als all-in abonnee blijven genieten van voordeel, u hoeft alleen geen ClubCard meer te gebruiken. Het tonen van uw verzendetiket met abonneenummer is voldoende. Ook op beurzen ontvangt u als all-in abonnee extra korting op onze stand op vertoon van uw verzendetiket. Deelnemers zijn: Het Nationaal Modelspoor Museum, Beelen Modelbouw, Trainstorm, Museum 'Stichting voorheen Rotterdamsche Tramweg Maatschappij', Trein 2000, Noble Models, Railpress Toy's Shop en Willies Modelbouwcentrum. Aanbiedingen voor all-in abonnees kunt u op www.railhobby.nl bekijken.



Tentoonstellings baan Lauscha

MODELSPOORPRACHT UIT THÜRINGEN

DEEL 1



In het jaar 2000 werd de modelbaan 'Lauscha' voor het eerst voor een groot publiek op de Messe in Keulen vertoond. Met de eerste prijs van de vakjury en de derde publieksprijs in de hand kwamen er ook al direct aanvragen voor gewenste deelname aan verschillende andere tentoonstellingen in binnen- en buitenland.



In 2001 gingen we dan ook direct naar het Belgische Genk. Behalve kleinere tentoonstellingen in Lauscha zelf, in Coburg, Sonneberg en op het thuisfront Gera nam de vereniging ook aan andere grote tentoonstellingen in Dortmund, Stuttgart en München deel. Voor 2006 volgde nu een uitnodiging voor Eurospoor in Utrecht. Ook daar werd de intussen met 4,5 m verlengde modelbaan zeer lovend gewaardeerd en ook nu hebben de mensen uit Gera al weer uitnodigingen voor Denemarken, Frankrijk, Schotland en opnieuw

Nederland in portefeuille. Railhobby heeft in Utrecht de gelegenheid benut foto's van deze modelbaan te maken en wil de vereniging en Lauscha iets nader voorstellen.

De Modelleisenbahn Club (OMC) heeft zijn thuis in Gera, de op een na grootste stad in het Bundesland Thüringen. Op de bovenste verdieping van het hoofdstation aldaar bevinden zich de werkruimtes van de vereniging. Behalve de modelbaan 'Lauscha' verzorgen de huidige 18 leden de TT-modelbaan 'Neuenstein' en twee andere

kleine modelbanen. In 1996 werd hier met de weergave van het wel bekendste Spitzkehrenstation van Duitsland begonnen. Eerder echter moesten vele ritten naar Lauscha ondernomen worden. Ontelbare foto's van de gebouwen, de spoorinstallaties en het heerlijke landschap dat alles omringt, werden gemaakt. Met de foto's en ter plaatse geproduceerde schetsen ontstonden de eerste modelbaanontwerpen, waarbij de toen nog bestaande Deutsche Reichsbahn ons een origineel railplan en dito tekeningen van

het stationsgebouw ter beschikking stelde.

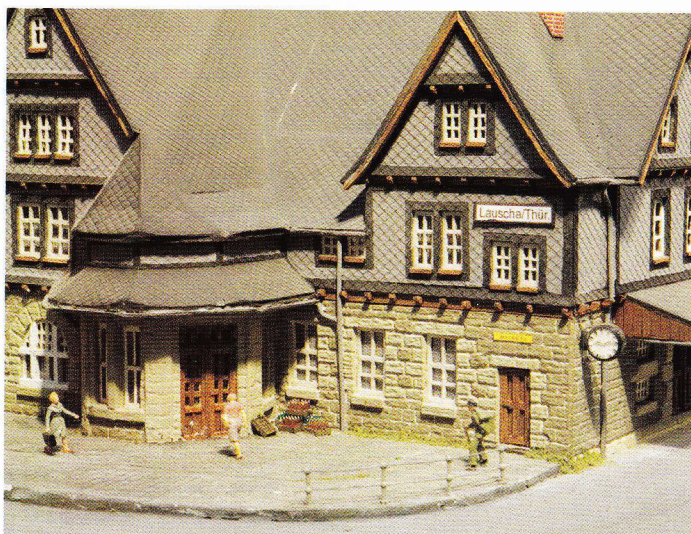
Met de bouw van de eerste glasfabriek in het Thüringer Wald in 1597 ontstond het stadje Lauscha en dat ontwikkelde zich zeer snel. In 1835 werd in Lauscha voor het eerst een kunstmatig mensenoog van glas geproduceerd. Rond 1850 werd de glazen kerstboomversiering in Lauscha uitgevonden en dat maakte de stad over de gehele wereld bekend.

Ondanks het na Steinach moeilijker wordende tracé bereikte het spoor in 1886 vanuit Sonneberg Lauscha. Nog moeilijker verliep de verdere bouw van het traject. Onenigheid heerste tussen Neuhaus en Lauscha, omdat in Neuhaus aan een aansluiting aan het sinds 1899 noordwestelijk eindigende traject Probstzella-Bock Wallendorf (Lichte-Ost) de voorkeur gegeven werd. Uiteindelijk werd ten gunste van het Lauscha'er ontwerp besloten, waarbij het traject naar Neuhaus in Ernstthal aftakt. Om van Lauscha uit het hoogteverschil van 159 m naar Ernstthal te overwinnen, moest het traject met 6,4 km kunstmatig verlengd worden. Daarvoor maken de van Sonneberg komen-

Foto vorige pagina's: Vanwege het nauwe dal bevindt het ontvangstgebouw zich aan het eind van het perron.

Triplex, gips, kunststof platen met leisteelstructuur en houten lijsten dienden voor de bouw van het ontvangstgebouw.

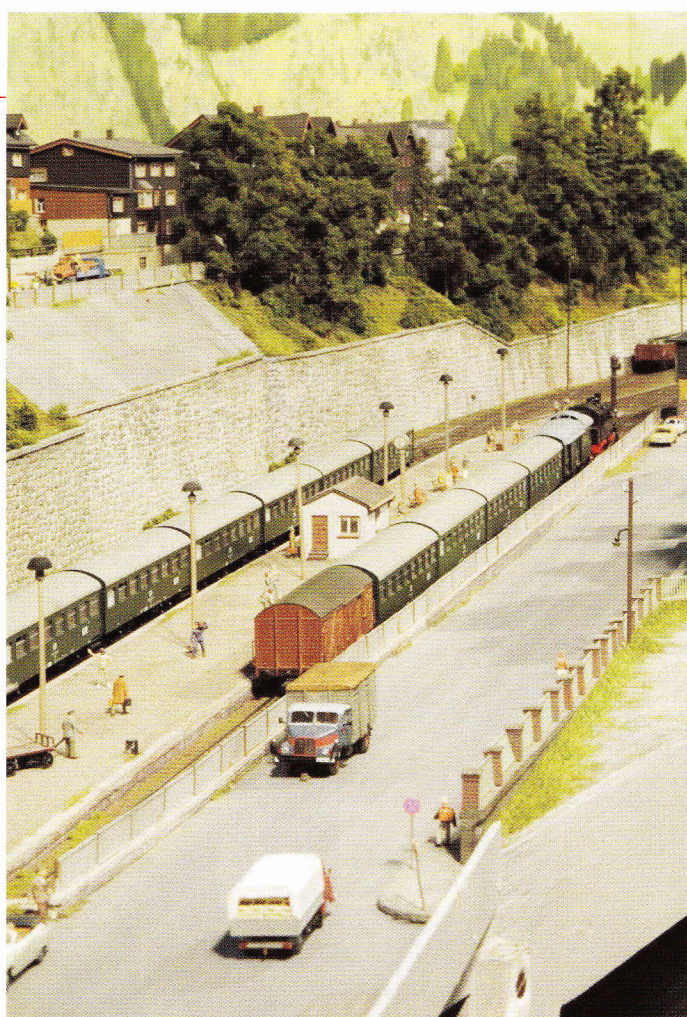
Evenals het ontvangstgebouw ontstonden ook de vele woonhuizen naar hun voorbeelden. Ze zijn tot op heden nauwelijks veranderd en bepalen het stadsbeeld.



de treinen kop in station Lau-scha, dat met de uitbouw van het traject compleet nieuw ontstond.

Wat tegenwoordig dankzij de moderne treinstellen zonder lang oponthoud mogelijk is, werd tot kort na de hereniging van de beide Duitse staten met veel omhaal uitgevoerd, wat zeer tijdrovend was. Een reizigerstrein moest na het stoppen langs het perron naar het stationsvoorveld teruggeduwd worden. Aansluitend reed de locomotief om, koppelde aan het andere eind aan en duwde het garnituur terug langs het perron waar voor de tweede keer de gelegenheid bestond om in te stappen. Pas dan werd de reis over het Stadtviaduct in de richting van Ernstthal voortgezet. Deze handelingen worden op de modelbaan die het station en zijn omgeving uit de tijd rond 1980 weergeeft even omstandig en daarmee volgens het voorbeeld nagespeeld.

Volgens het voorbeeld is ook het ingezette rollende materieel voor tijdperk en III en IV van de Deutsche Reichsbahn. De 'Bergkönigin' en de 'Bulle' zoals de BR 95 (T 20) genoemd wordt, neemt het leeuwendeel voor haar rekening. De firma PIKO uit Sonneberg levert deze machine in de uitvoering als kolen- en oliestookvariant. Langzamerhand worden deze stoomlocomotieven door diesellocs van de serie 119 vervangen. Hier leveren de firma's Gützold en Bra- wa het model in meerdere bouw- en kleurvarianten. Geregeld werden ook machines van de serie 65 ingezet. Lokale goederentreinen die ook vaak ruwe stoffen voor de glasindustrie leverden, worden met rangeerlocomotieven van de serie 106 bESPannen. In werkelijkheid vindt men hier tegenwoordig geen goederentreinen meer. Personentreinen bestaan tegenwoordig uit treinstellen van de DB serie 650 (Regioshuttle). Het traject dat tegenwoordig door de Südthüringenbahn geëxploiteerd wordt, leidt van Sonneberg over Lauscha naar Ernstthal waar de trein opnieuw van rijrichting wisselt, op naar het huidige eindpunt Neuhaus. Dit is met 829 m boven de zeespiegel het hoogstgelegen nor-



Beroepsverkeer. Druk bedrijf heerst op het station en ...



... gespannen sfeer op de weg, want de tractoraanhangter is rijkelijk met mest beladen.



Bij de laadweg worden wegwerkzaamheden voorbereid.

maalsporige station van de voormalige Deutsche Reichsbahn.

Nadat het traject van Ernstthal door naar Probstzella officieel stilgelegd werd, bestaat nauwelijks nog de hoop op sanering en heropening van het bedrijf op dit juist zo aantrekkelijke tracé. Het bekendste en imposantste bouwwerk in de hele lijn is het Pisauviaduct met een lengte van 258 m en een hoogte van 35,5 m. Maar precies de saneringskosten van de 'Finsterer Grund-', 'Pisau-' en 'Gräfen-thaler' viaducten staan ten opzichte van de exploitatie van de treinen in een zeer ongunstige verhouding. Terwijl bij de bouw van het traject auto's nog bijna onbekend waren, heeft het huidige individuele verkeer het spoor op veel plaatsen op een zijspoor gezet.

Opbouw modelbaan

Tegenwoordig bestaat de modelbaan Lauscha met de verlenging Nassetelleviaduct uit 9 delen van elk 1,5 m x 1,5 m - 1,6 m. In totaal staat daarmee een modelbaan van 13,5 m lengte ter beschikking, waarbij het laatste deel echter geen gevormd landschap bezit maar slechts dient om de treinen te keren. Bij de geplande modelbaanverlenging wordt dit deel naar het toekomstige eind van de modelbaan verplaatst en maakt daarmee een variabel gebruik van expositieruimtes mogelijk. In de planning bevindt zich eveneens een uit vier delen bestaand tussenstuk dat door het variabele gebruik van hoekdelen, een L- en U- vormige opbouw van de modelbaan toelaat.

Het basisframe van de afzonderlijke modelbaansegmenten bestaat uit geklonken aluminium hoekprofielen. Hierop zijn spanten van 10 mm triplex bevestigd. De spoortracés, straten en vrijgehouden plekken voor de gebouwen rusten voor een deel op het aluminium basisframe of op de spanten. Het gedeelte tussen de spanten vulden wij met styropor platen en bouw-schuim. Hier werd later het overvloedige materiaal verwijderd en het landschap gevormd. Om de modelbaan aan de vloer aan te passen, rusten de einden van de segmenten op in hoogte ver-



Foto links: Aan een Trabant kon men nog veel zelf repareren, voor zover men relaties had en men de noodzakelijke reserveonderdelen verkrijgen kon.

Inzetfoto links: Een leisteenplaat is naar beneden gevallen en moet nu gerepareerd worden.

stelbare staanders. De kopse zijden bestaan uit 22 mm meubelplaat. Hierin zijn de zelf geproduceerde stalen bussen gemonteerd. Bij de opbouw wordt de modelbaan met stalen bouten vastgeschroefd. Door het geringe verschil in de maten wordt een goed passende zitting van de railverbindingen mogelijk gemaakt. Daardoor hebben wij voor de railovergangen ook geen railverbinders nodig. De rails zijn daar op schroefkoppen gesoldeerd en aan de binnenzijden van de rails lichtjes geslepen. Dit systeem heeft zich vooral bij de vele naast elkaar liggende rails in het schaduwstation maar ook in het station Lauscha bewezen.

Het railplan van het station komt overeen met de voorbeeldsituatie aan het begin van de jaren '50. Markant is het later afgebroken derde spoor direct bij de steunmuur bij het perron. Hoewel wij het station en zijn omgeving zo betrouwbaar mogelijk naar het voorbeeld hebben gebouwd, moesten wij niettemin enkele kleine compromissen toestaan. De lengte van de spoorinstallaties is iets ingekort en de in de bogen liggende hoofdsporen werden teruggenomen om zeker koppelen van de voertuigen mogelijk te maken. Het railmateriaal stamt uit het Roco-Line assortiment. Behalve voor de wissels en kruisingen werd alleen flexrail gebruikt. Als wisselaandrijvingen gebruiken wij relais uit oude telefooninstallaties van de Deutsche Post. De aanslag werd door het aansolderen van een 2 mm messing draad verlengd. Aan diens top bevindt zich een kort draadstukje met 0,5 mm doorsnede dat de stelbiels beweegt. In elke spoorsectie bevinden zich een à twee ontkoppelaars die zo een flexibel ran-

geerbedrijf mogelijk maken.

Aan de achterste modelbaanrand komt het traject vanuit Sonneberg langs de oude locloods op het stationsemplement. De locloods zelf moest al in de jaren '50 afgebroken worden, nadat een door de 95 0041-4 getrokken goederentrein door een foute wisselstand er aan de achterzijde doorheenbrak en de loc zich bijna loodrecht staand in het talud naast de straat boorde. Later ontstond op deze plaats een kleine SKL-loods. Langs het seinhuis passeert men de goederenloods en het postkantoor. Ook deze gebouwen zoekt men tegenwoordig bij het origineel te vergeefs. Direct bij het pas in 2005 afgebroken postgebouw begint het perron; aan het einde daarvan bevindt zich het ontvangstgebouw.

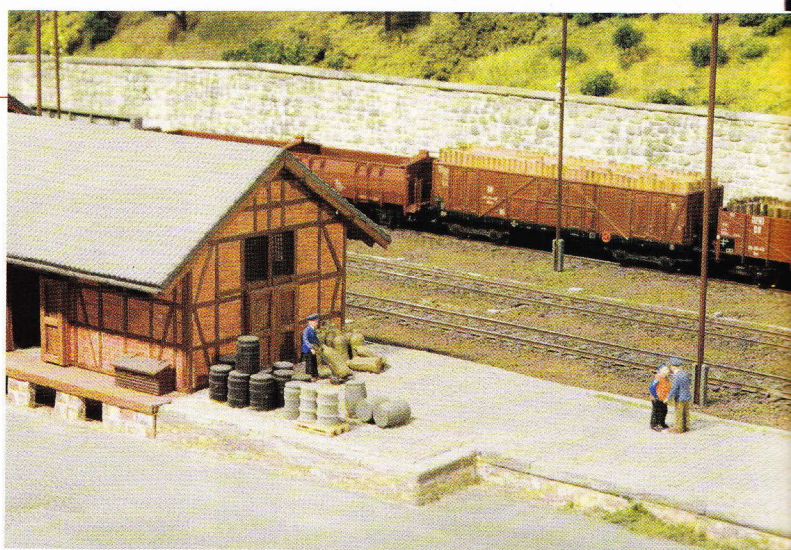
De modelbaan wordt in analoge bedrijf gereden. Treinen die het station in richting Ernstthal verlaten, passeren het Lauscha'er Stadtviaduct. Op het iets ingekorte steile traject verdwijnt onze trein in de Lauschensteintunnel. Omdat wij door het realistische omzetten van de treinen evenveel tijd nodig hebben als vroeger bij het origineel, zochten wij naar een mogelijkheid iets meer beweging op de modelbaan te krijgen. Allereerst maakten wij de eigenlijk verborgen sporen van en naar het schaduwstation zichtbaar en realiseerden zo een langer zicht op de treingarnituren. Belangrijker was echter de modelbaan zelf levendiger te maken. De door het stadje lopende hoofdstraat bood de gelegenheid hier het Faller Car

Meningsverschil?

Verhuizingen worden ook wel met een open vrachtwagen S 4000 gedaan.

De Trabi heeft zojuist de garage aan de bovenste weg verlaten. Het is de kleinste rijdende auto op de modelbaan.

Locomotieven van de serie 95 trokken goederen- en personentreinen over de Rennsteig.



systeem toe te passen. Het traject was snel gepland en gebouwd. Ook hier vormt triplex de basis. In een gefreesde goot werd de staaldraad, die de magneet van de stuuras volgt, ingeplamuurd en overschilderd. Het eigenlijke probleem vormden de voertuigen zelf. Tot op vandaag zijn wij op zelfbouw van deze voertuigen aangewezen, omdat voertuigen die in het straatbeeld van de DDR passen, slechts als statische modellen verkrijgbaar zijn. Zo ontstonden in de achterliggende jaren meer dan 20 modellen die voortdurend verbeterd werden.

Motor, accu, reedcontact, stuuras en aan/uitschakelaar moesten er in ondergebracht worden. Zelfs een auto Trabant 601 rijdt af en toe over de Alten Weg boven het stationsterrein waar hij vervolgens in een garage verdwijnt. Het nieuwste model is de in de herfst van 2006 door Busch geproduceerde tractor ZT 300. De aandrijving en de accu's bevinden zich daarbij echter in de meerrijdende aanhanger. De activiteit in de hoofdstaat verloopt automatisch, waarbij steeds een voertuig tussen de verborgen lussen onderweg is en daar door een ander

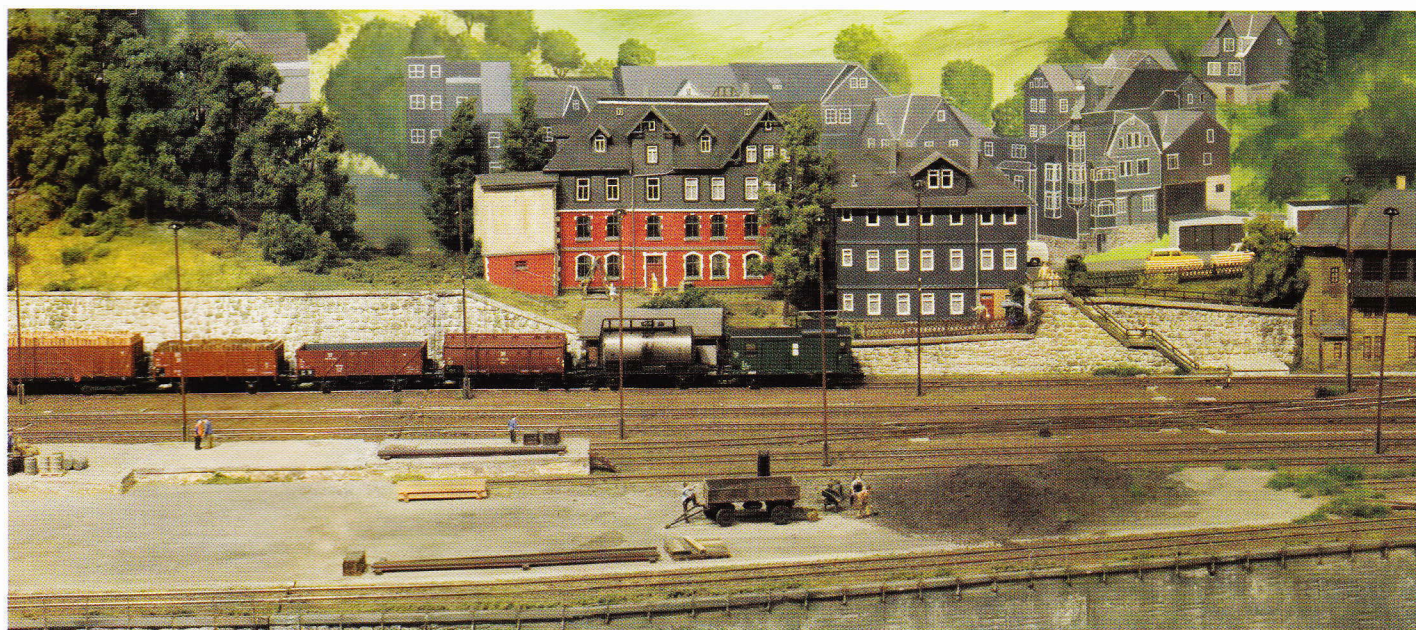
voertuig afgewisseld wordt. Zo moet men steeds enige tijd wachten tot alle op de modelbaan ingezette voertuigen hun rondje gedraaid hebben. Bovendien rijden enkele vrachtwagens naar de goederenloods, blijven een poosje aan het laadperron staan en verdwijnen dan weer naar de achtergrond. Steeds weer wordt de clubleden gevraagd welke fabrikant de gebouwen aanbiedt. Ook hier zijn wij natuurlijk volledig op zelfbouw aangewezen, want bijna alle gebouwen komen met hun werkelijke uiterlijk overeen. Voordat deze konden ontstaan,

moesten wij echter eerst foto's en schetsen maken. Ter plekke werden de opgenomen maten genoteerd. Later ontstonden uit deze schetsen bouwtekeningen op schaal. Niet altijd waren de foto's expressief genoeg en menig detail eiste een tweede reis naar het ongeveer 90 km van Gera liggende Lauscha. Met de huidige digitale fotografie gaat het duidelijk beter.

Voor de bouw van de gebouwen zelf diende voornamelijk 3 mm triplex. In de wandpanelen werden de raam- en deuropeningen iets vergroot uitgevoerd. Het materiaal levert een zeer stevig basislichaam. Uit kunststof platen werden vervolgens de latere wandbekledingen op maat gezaagd. Hiervoor levert onder andere de firma Auhagen behalve muur- en plankenplaten vooral de leisteenplaten waarmee de meeste gebouwen afgedekt en bekleed zijn. Wie al eens geprobeerd heeft zelf een origineel gebouw na te bouwen, zal weten hoeveel werk en tijd in dit modelbaanonderdeel met zijn 35 grotere huizen zit. Ook de ramen van enkele gebouwen werden voor een deel zelf geproduceerd en zijn voor een deel uit het assortiment van verschillende fabrikanten afkomstig. De bouw van het ontvangstgebouw duurde alleen al een jaar. Veel plezier bezorgden ons dan ook direct de tentoonstellingen in Lauscha zelf. Heel wat kleine



Wie tegenwoordig naar Lauscha reist, zal de goederenloods en het postgebouw tevergeefs zoeken. Deze bestaan alleen nog in model.



De goederensporen worden ook door plaatselijke kolenhandelaars gebruikt.

anekdotes over de een of anderen bewoner deed de ronde. De vuilnisauto, die dankzij het Falter Car systeem over de modelbaan rijdt, wordt in Lauscha de 'Aschekurt' genoemd en draagt nu ook bij ons deze naam. Ook op andere tentoonstellingen herkenden vele bezoekers de stad nog voordat ze het stationsbord gelezen hadden.

Markant zijn vooral de steunmuren. Omdat wij er een groot aantal van nodig hebben, kwam het ons zeer goed uit dat de firma Spörle Silikonformen ze met verschillende structuren aanbiedt. Met deze vormen kunnen uit gips afgietsels in een willekeurig aantal vervaardigd worden. De voegen tussen de afzonderlijke platen zijn eveneens met gips gesloten en de stenen voegen kunnen gemakkelijk gegraveerd worden. Door meerdere tinten verf op te brengen, verkrijgt men een zeer realistisch aanzien. Behalve verschillende uitvoeringen natuursteen kwam de betonnen muur met de typische afdrucken van de bekistingsplanken ons zeer gelegen. Het zich aansluitende Stadtviaduct ontstond in model uit triplex. Bij het origineel daarentegen werd het bij de toenmalige vernieuwing uit stampbeton nog zonder bewapening uitgevoerd. Moeilijk was het bij het origineel eveneens reeds op het viaduct liggende wissel van een aandrijving te voorzien. Ook hier werd het vlakankerrelais met een iets langere messing draad gebruikt. De relingen aan de steunmuur naar de straat en op het viaduct ontstonden in de club. De steunen werden door een clublid uit messing plaat geëtsd. Door de eveneens geëtsde boringen kwam later gewoon draad dat met behulp van een boormachine stijf gemaakt werd. Zeer tijdrovend was vervolgens het solderen. Van een gedeeltelijk roestige verflaag voorzien draagt dit detail zeer bij aan de totale uitwerking van de modelbaan. In het tweede deel berichten wij over de uitvoering van het landschap en de modelbaandelen naar de Lauschensteintunnel.

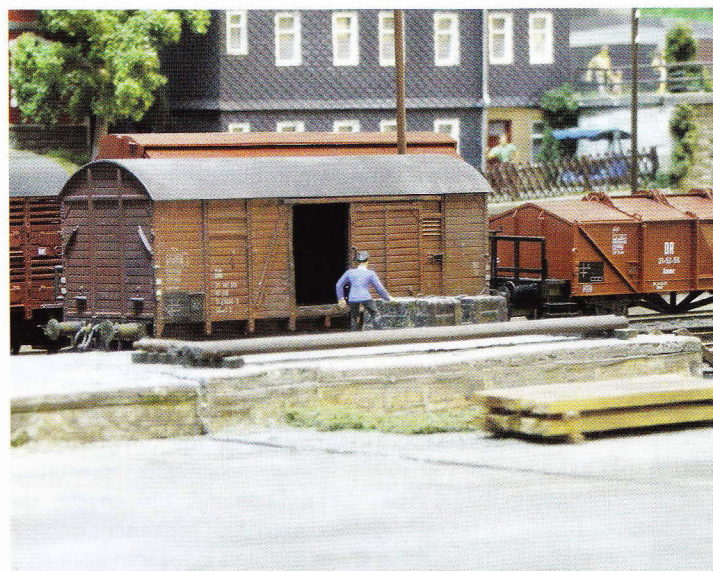
Tekst: Jörg Böhme

(vertaling: Nico van Roon)

Foto's: Jörg Böhme en Nico van Roon



De oude locloods is reeds lang geschiedenis.



De rangeerloc van de serie 106 zal direct een goederenwagen voor lossen klaar zetten. De vrachtwagen W 50 wordt reeds in positie gebracht.

De vele goederensporen bieden gelegenheid voor vele mooie ladingscènes.

Een locomotief van de serie 118 verlaat op haar testrit Lauscha over het Stadtviaduct. Deze machines toonden zich als te zwak voor de inzet op de steile trajecten.





Generationswechsel bei den elektrischen DB-Güterzuglokomotiven

door Georg Wagner. Uitg.: EK, Freiburg, 168 blz., 180 kleurenfoto's, formaat 28 x 26 cm, ISBN 3-88255-293-X, prijs €39,90.

Bij de stichting van de DB AG in 1994 bestond in Duitsland een aantal series goederentreinlocomotieven van een verouderd type. Het beeld werd door de series 140 en 150 beheerst. Daarbij kwamen diverse types van de voormalige DR. Inmiddels is er veel op organisatorisch niveau gebeurd. Goederenvervoerders hebben internationaal de handen ineengeslagen (Railion) en nieuwe series zijn op stapel gezet.

Georg Wagner geeft in dit boek een bondige analyse van de door hem genoemde generatiewisseling bij de goederentreinlocomotieven. In een korte inleiding zet hij de principiële veranderingen uiteen. Daarbij beperkt hij zich tot de hoofdlijnen. Wie exact wil weten hoe het Railion sinds diens oprichting vergaat, leert in dit boek niet veel. Maar voor een goed begrip van de ontwikkelingen vertelt hij mijns inziens voldoende. Na de inleiding komt Wagner met het fotogedeelte dat de rest van het boek beslaat. Hij verdeelt dit gedeelte in vier hoofdstukken die beurtelings het oude bestand bij de DR (142, 155, 156, 171, 180), dito bij de DB (139/140, 150, 151), gastlocomotieven bij Railion (101, 110, 120, 143, 181.2) en de nieuwe generaties locomotieven (145, 152, 182, 185, 189) behandelt.

Door het grote formaat komen de foto's, merendeels van de hand van Wagner zelf, goed tot hun recht. De vele mooie foto-standpunten, zowel Duits als over de grens, worden daarbij optimaal benut.

Wie prijs stelt op niet al te diep-

gravende informatie, maar wel schitterend fotowerk over dit onderwerp wenst te verkrijgen, is met dit werk goed af.-NR

Affiches op het spoor

Spoorwegaffiches in België 1833-1985

door Pieter Neirinckx. Uitg.: Lannoo, formaat 270 x 230 cm, harde koft, genaaid en gebonden, 160 blz., 200 kleurillustraties, ISBN 978 90 209 68811 1, prijs €35,95.



Het boek is het resultaat van het eindwerk dat Pieter Neirinckx als student Kunstwetenschappen en Archeologie aan de Vrije Universiteit Brussel maakte. De NMBS Holding en de uitgeverij Lannoo uit Tielt sloegen voor een publicatie de handen ineen. De auteur behandelt de periode 1833 tot 1985. In 1833 werden de eerste plannen bekendgemaakt en via een affiche werd de bevolking opgeroepen om deze in te kijken. Het boek wordt in 1985 met het jubileum van 150 jaar spoorwegen in België afgesloten.

Oorspronkelijk was de zwart-wit affiche vooral bestemd om officiële mededelingen te doen. Vanaf omstreeks 1885 verschijnen de eerste kleurenaffiches en zijn vooral bedoeld voor de goede klasse om verre exotische reizen te maken. Na de Eerste Wereldoorlog worden vooral de kunststeden en de kust voor de middenklasse gepromoot. Vermaarde illustrators worden voor het ontwerpen van affiches aangesproken. Na de Tweede Wereldoorlog komt dan het sociale toerisme aan bod. De affiches worden geleidelijk een marketingproduct om trein en spoorweg te promoten.

Het werk illustreert en analyseert een brede waaier van tot de verbeelding sprekende affiches en legt de onderlinge relaties tussen de affiches en de sociaal-

economische en culturele context van elke periode bloot. Hierbij worden niet alleen de grafische, artistieke en technische aspecten van de spoorwegaffiche besproken, maar wordt dieper ingegaan op thema's die er in voorkomen. Wij vinden het een erg geslaagd boek. Het werpt een licht op een tot op heden ongekend aspect van het spoorweggebeuren.-HdB

Elektrische locomotieven NS-serie 1100

door W.H. van den Dool sr. Uitg.: Uquilair, 250 blz., ISBN 90-71513-56-4, prijs €39,50.

Het is de meest beeldbepalende elektrische locomotief van na de oorlog. De serie 1100 van de NS wordt nu dan ook met een gedegen naslagwerk geëerd. Na een korte inleiding over de desolate toestand van de NS tijdens en na de oorlog verdiept de auteur zich in de ontwikkelingen van elektrische locomotieven in Europa in de tijdspanne 1944-1953 om zo een logisch bruggetje naar de Franse Alsthom-fabriek, de bouwer van de vierassige eloc waarvan de serie 1100 uiteindelijk werd afgeleid, te kunnen slaan.

Saillant is het gekopieerde artikel uit het blad Nieuw Spoor dat in de aanhef memoreert dat 'de Duitse technische prestaties wonderbaarlijk zijn en dat de Fransen op technisch gebied vrijwel niets presteren.' Althans, dat is de mening van het grote publiek. De 1100-en zouden dat beeld flink bijstellen.

Want 'redenen van technische aard', zoals de verantwoordelijke hoofdingenieur J.P. Koster van de NS het verwoordt, zijn uiteindelijk de doorslaggevende argumenten om deze locomotieven in Belfort te laten bouwen. Koster brengt in een interview dat de schrijver met hem had, naar voren dat de gebruikte tractiemotor de beste was die hij ooit had gezien.

Na een uitvoerige technische beschrijving volgt het hoofdstuk over de aflevering, beproeving en indienststelling. Doorwrochte geschiedschrijving dat is gelardeerd met historisch waardevolle opnamen.

Veel aandacht wordt ook aan de



1100-en in de dagelijkse praktijk besteed. Dan blijkt dat het loopgedrag niet optimaal is. Het is een algemeen euvel, reden waarom diverse modificaties worden doorgevoerd. 'Spoorwegen temmen springende locs,' kopt een landelijke krant. De technische aanpassingen worden stuk voor stuk belicht. Uiteraard komt ook de plaatsing van de veel besproken botsneus uitgebreid aan bod.

Het fotogedeelte is opgesplitst naar de verbindingen waarop deze locomotieven reden. Zoals Vlissingen-Rosendaal-Zwolle, Schiphol-Amsterdam CS-Enschede en op de internationale trajecten naar Bad Bentheim en Emmerich.

Het slotakkoord is gewijd aan de opvolger van de serie 1100, de nooit gebouwde 1400. Twee fabrieken, Heemaf/Werkspoor en Alsthom, brengen begin jaren zestig daarvoor een offerte uit. De NS-directie kiest voor het Franse ontwerp. Maar doordat het de NS financieel niet meer voor de wind gaat, moet de al eerder gememoreerde ir. Koster de Fransen meedelen dat de order voor 34 locs wordt geannuleerd. Wat rest zijn tekeningen en plannen van een moderne vierassige elektrische locomotief. Het is voor alle betrokkenen een enigszins onbevredigend einde van het tijdperk 1100 bij de NS.-GF

RAILMEMO

Alle aanmeldingen berusten op aanbiedingen van de organisatoren. Railhobby is niet aansprakelijk voor de juistheid van de berichten. Opgave van Railmemo's aan e-mail: railmemo@scalapublishing.nl of Postbus 1983, 1200 BZ Hilversum.

NVBS-afdeling 't Gooi

Zaal: MVH-zolder buurthuis 'De Geus', Geuzenweg 85, Hilversum. Aanvang: 19.45 uur. Toegang: €1,80.

8 mei: Meebrengavond voor video, film, dia en beamer! Gemengd programma door eigen leden.

NVBS-sectie Twenthe

Zaal: Parochiecentrum St. Joseph, Nieuwe Schoolweg 2, Enschede. Aanvang: 19.30 uur. Toegang: €2,00.

16 mei: Als pelgrim langs ijzeren wegen. Diaprogramma door Peter van der Zanden.

NVBS-afdeling oost (Arnhem)

Zaal: Ontspanningscentrum 'De Uithoek', Noordelijke Parallelweg, Wijk Heijnoord, Arnhem. Aanvang: 20.00 uur. Toegang: €1,85.

2 mei: Trams in de U.S.A. Dia-programma door René Platjouw.

Treinenbeurs

Op 20 mei in de Sporthal-Tapperij en Feesterij Naastenbest, Prinses Beatrixlaan 27 te Best. Openingstijden: 10.00 tot 15.00 uur. Entree €1,50. Inlichtingen: fax 040-255041, e-mail: m.vanhout@chello.nl of www.hermano.nl/modelspoor.

Show in Apeldoorn

De m.s.c. CJ Apeldoorn organiseert ter gelegenheid van haar 15-jarig bestaan deze show op 9 juni van 10.00-15.00 uur, adres Hofveld 52. Ingang bij de fietsenstalling. Inlichtingen H. Lindenberg. Tel.: 055-5410365.

Stoom Stichting Nederland

Seizoen 2007. Aantal ritten en

activiteiten. Zaterdag 28 april donateursrit van Rotterdam naar het Duitse Bochum-Dahlhausen. Dit ter gelegenheid van het 40-jarig jubileum van de DGEG. Op Eerste en Tweede Pinksterdag 27 en 28 mei zijn de traditionele Stoomtreindagen bij het SSN-museum, met pendelritten naar Gouda. Op zaterdag 16 juni rit van Rotterdam CS naar Museumlijn Goes-Borsele. Op zaterdag 8 en zondag 9 september wordt van Rotterdam Centraal naar de Maasvlakte in het kader van het Wereldhavenfestival gependeld. Medio september, waarschijnlijk 15, 16 en 17 september, wordt een driedaagse rit naar Thüringen in Duitsland gehouden. Het rittenseizoen wordt afgesloten met een sfeervolle rit op 15 en bij voldoende belangstelling ook 16 december naar een kerstmarkt in Duitsland. Info: Lambiek Kneptlé (PR). Tel.: 0314-366852 of 0651591748. Meer informatie is te vinden op www.stoomstichting.nl.

Stoom en modelbouwdagen Nienoord

Op 17, 18, 19 en 20 mei in het familieparknienoord in Leek. Meer info op www.familieparknienoord.nl.

Ettelbréck in Luxemburg

Groot spoorwegfeest zowel grootbedrijf als model ter gelegenheid van de 100ste verjaardag van het verkrijgen van stadsrechten op 9 en 10 juni onder de titel 'Dampwolléken iwwer Ettelbréck'. Meer actuele informatie op www.ettelbreck100.lu.

Beursagenda

20 mei: Haarlem, Spaarnehof Fie Carelsenplein 1 (bij w.c. Schalkwijk),

16 juni: Amstelveen-zuid, Amstelveen College, Sartbaan 12. Openingstijden: 10.00 – 15.00 uur.



VOLGENDE MAAND

Cabusart, een Belgisch-Franse modulebaan

Vijf jaar geleden besloten enkele leden van ModelSpoor Atelier Oostkamp een baan te bouwen in schaal 0. De club koos voor een modulaire opstelling zodat de baan ook buiten het lokaal tentoongesteld kan worden. Het thema is een Belgisch stationnetje met bijhorend emplacement in het tijdperk III tussen 1935 en 1945.



Jarige Gotthardbahn volop in ontwikkeling



Wie halverwege de negentiende eeuw over de Gotthardpas wilde, moest er een barre en urenlange tocht per postkoets voor over hebben. Met de opkomst van de spoorwegen zag men al gauw het belang van een betrouwbare internationale railverbinding naar het zuiden. In 2007 bestaat de Gotthardtunnel 125 jaar en de ontwikkelingen staan niet stil.



De Benelux-Hondekop in model

In 2007 komt de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Antwerpen/Brussel in dienst. Dat betekent niet alleen nieuwe treinen over een nieuwe lijn, maar ook het einde van de Benelux-dienst in de huidige vorm. In 2007 heeft de Benelux-dienst er precies vijftig jaar opzitten. Voor Railhobby is dit 'jubileum' aanleiding voor een terugblik.

Railhobby 2007/7-8 verschijnt rond 4 juli

ELOTRACK

MODELBOUW & TECHNIEK

Weinert Modellbau

Heris Modelleisenbahn

PMT Profi Modell Thyrow

Auhagen Modelleisenbahnzubehör

Naumburg & Partner Eisenbahnmodellbau

waar gaan we heen?

of kijk op: www.elotrack-import.nl