

JAARGANG 39, NR 377 - € 6,95 / € 7,95 (BE)

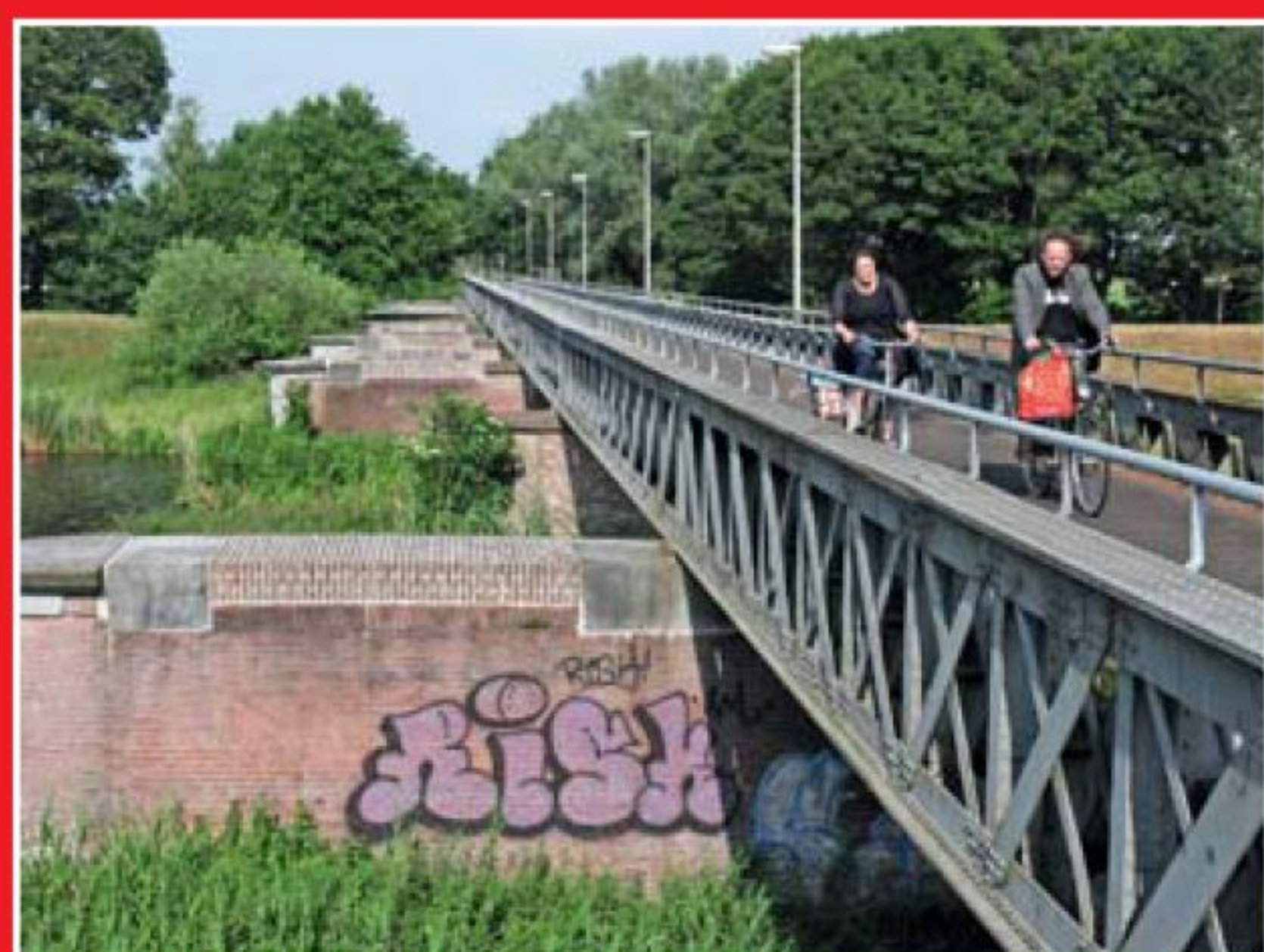
RAILHOBBY



Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Verslag
Neurenberg
2016

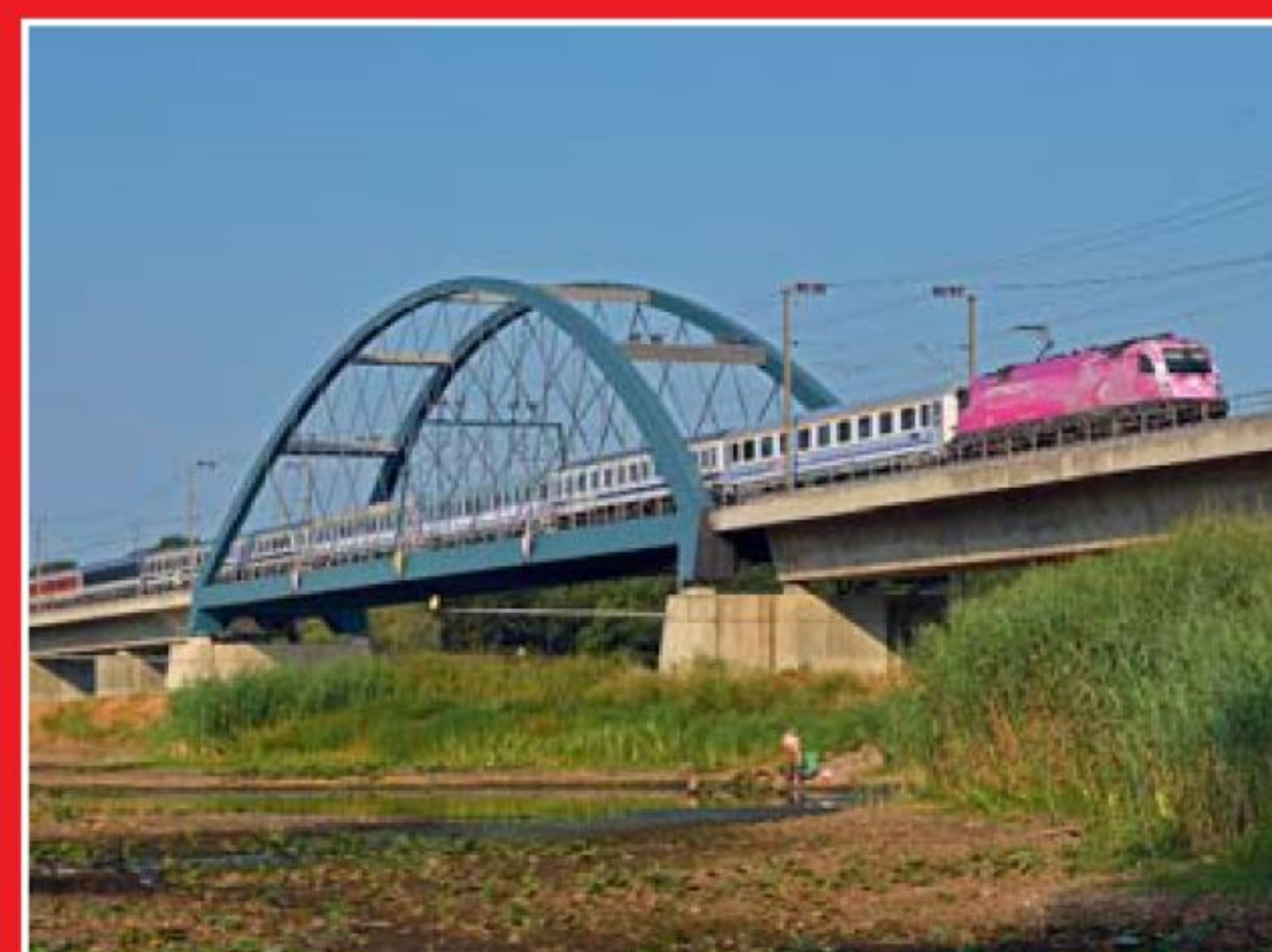
Stopmachine perfecte combinatie
Kibri en Kleinspoor



DE HALVEZOLENLIJN
VAN LOKAAL BELANG



REPORTAGE VALLESCURA
ITALIAANS PLATTELAND



GRENS FRANKFURT-RZEPIN
VERVAGENDE GRENZEN



Modelspoor Evenement

19 & 20 maart 2016



HANZEHAL te ZUTPHEN

Tijdens de beurs vele verkoopstands & diverse rijdende modelspoorbanen aanwezig. Ook veel items voor de jeugd!

Fanny Blankers Koenweg 2 / 7203 AA ZUTPHEN (350 gratis parkeerplaatsen, op 7 min. loopafstand van het NS-station)

Openingstijden: 10.00 tot 16.00 uur

Toegangspreis: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 6,-

Beursdata 2016: 19 & 20 maart / 17 & 18 december / Beursdata 2017: 18 & 19 maart / 16 & 17 december

www.modelspoorbeurszutphen.com / Tel. 06 44 32 41 11



LIVE SPEELGOEDVEILING

START 11.00 uur LOCATIE BRUMMEN

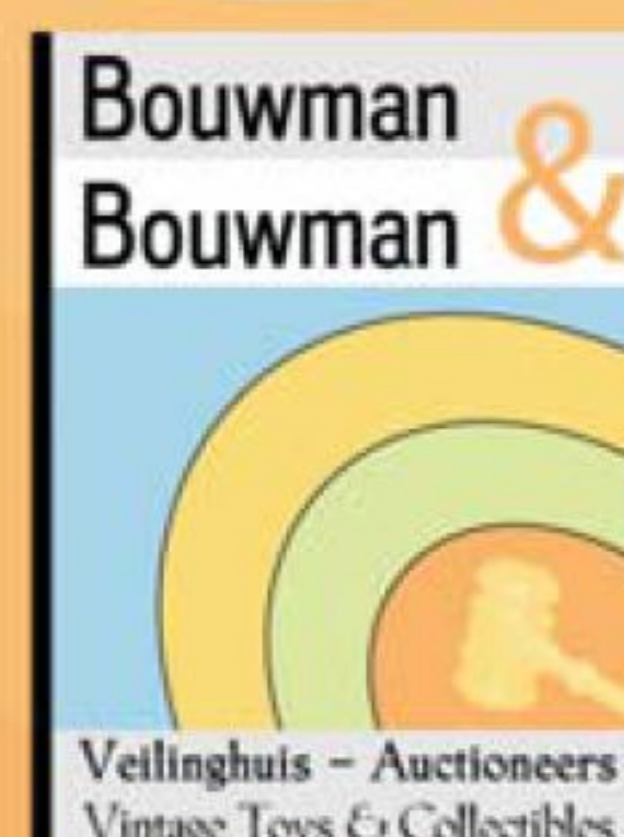


ZATERDAG 5 MAART

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

Veilinghuis Bouwman & Bouwman | Saturnusweg 6a Brummen | Tel: 0575-560393





Neurenberg is in het bestaan van Railhobby een belangrijke factor. De klok tikt onverbiddelijk door.

Tijd is een van de kostbaarste artikelen. Veel tegeltjeswijsheden wijzen daar op. Soms kan er met de tijd een beetje gesjoemeld worden, vaak niet. Niet echter op stations: daar is met één seconde te laat de trein echt vertrokken. Dan rest het wachten op het perron op de volgende trein en dan kun je de tijd volmaken door bijvoorbeeld naar de stationsklok te kijken. Ongetwijfeld een spannende bezigheid. Geeft je wel de gelegenheid te reflecteren over de herkomst van deze klok en je af te vragen waarom die secondewijzer bij de hele minuut niet mooi doorloopt, maar dat merkwaardige sprongetje maakt. Welnu, de Zwitserse ingenieur Hans Hilfiker kreeg van de Zwitserse spoorwegen de opdracht de stations van Zwitserland met een tijdsysteem uit te rusten, dat door een centrale moederklok gesynchroniseerd werd. Daarvoor gebruikte hij de reeds bestaande telefoonverbindingen. Om dat signaal niet voortdurend te belasten, koos hij er voor met een korte puls op de hele minuut de minutenwijzer naar de juiste positie te sturen. In 1944 werd dit systeem ingevoerd. Treinliefhebbers willen deze klok uiteraard ook aan de pols dragen. Dat kan ook, in 1986 kreeg horlogefabrikant Mondaine de licentie de stations-

klok als horloge uit te brengen. En menigeen draagt dit horloge metterdaad. Waarom ik u dit vertel – u wist het vorige waarschijnlijk allang – is het volgende: alles heeft zijn tijd, ook de mijne. Na 37 jaar leg ik mijn werkzaamheden als eindredacteur bij Railhobby neer. In het vervolg beperk ik mij tot de activiteit waarvoor ik indertijd ‘aangenomen’ ben, namelijk als corrector van de aangeleverde kopij, plus enkele ondersteunende bezigheden in Vitrine en Railtest. Ik bedank iedereen die in al die jaren het geduld heeft gehad mij het mooie werk als eindredacteur te laten bedrijven. Dit is dus tevens de laatste Stuurstand van mijn hand. Mijn opvolger, Dolf Heibloem, wens ik alle sterkte toe die deze mooie, maar niet eenvoudige taak vergt.

Nico van Roon



FOTO: NICO VAN ROON

COVER

De CSM 4 van Strukton, een rijdende stopmachine met verlichting in HO

Een model van een CSM, rijdend en voorzien van verlichting én digitaal bedienbaar, is uit het Viessmann/Kibri-model samen met de Kibri-bouwdoos van de stopmachine plus de Kleinspoor-bouwdoos van de aanhanger vervaardigd. De Modelbouw Vereniging Hilversum was zo vriendelijk hun baan ter beschikking te stellen voor het fotograferen van het model. Op 19 en 20 maart a.s. houdt de MVH vanwege het 55-jarig bestaan een open dag. U bent van harte uitgenodigd.

ADVERTEERDERS

- | | | |
|--|--------------------------------------|------------------------------|
| 2 Modelspoorbeurs Zutphen/
De Blokkendoos | 45 REOS | 73 TreintjeOost |
| 2 Bouwman en Bouwman | 45 Dinnissen Modelbouw | 73 Peperkamp Modelbouw |
| 4 Scope pagina Modelspoorbeurs Zutphen | 45 PiCommIT | 73 Beelen Modelbouw |
| 16 Train Service Danckaert | 45 Somberg Modelbouw | 81 Catawiki |
| 16 Fitál Vakanties | 73 Modelspoorbeurs Houten | 83 Miniworld Rotterdam |
| 45 Intermodellbau 2016 | 73 Van Appeldoorn Spoorwegfotografie | 84 Gebr. Märklin & Cie. GmbH |
| | 73 Van Zuthem Autominiaturen | |



Modelspoorbeurs Zutphen is een beurs voor jong en oud en iedereen is welkom. Onze visie is dat het voor iedereen toegankelijk moet zijn en dat een bezoek aan Modelspoorbeurs Zutphen garant staat voor een gezellig dagje uit. Tijdens de beurs willen wij alle aspecten die met deze hobby te maken hebben, onder de aandacht brengen en wij staan open voor suggesties. Wij willen iedereen (standhouders/hobbyisten etc.) de mogelijkheid bieden deel te nemen aan de beurs, want iedereen beleeft zijn hobby op zijn eigen manier.

De komende editie hebben wij weer een groot N-Spooreiland waarin verenigingen en individuen hun modelspoorbanen en diorama's laten zien alsmede wat er in deze schaal allemaal mogelijk is. Hierbij hebben wij extra aandacht voor individuen die iets kleinschaligs maken/bouwen en dit aan het publiek willen tonen.

Modelspoorbeurs Zutphen is al jaren een succes. Waar is dat aan te danken?

Wij organiseren de beurs vanuit het oogpunt van hobbyisten en wij vinden het belangrijk dat iedereen bij ons gelijk is. Misschien is het succes van deze beurs ook dat alle deelnemers zowel een gevarieerd aanbod als ook gemeenlijkheid meebrengen. Dit gegeven

krijgen wij ook vaak als positieve feedback terug. Wij willen ons ook niet vergelijken met andere bestaande beurzen in Nederland en buitenland, omdat deze beurzen voornamelijk beroepsmatig opereren en wij een puur hobbymatige visie hebben.

Er zijn ook op 19 & 20 Maart weer workshops. Wat kunnen de bezoekers verwachten?

Tijdens de beurs kunnen de bezoekers o.a. een workshop bomen maken verwachten (men dient zich hiervoor vooraf aan te melden). Wij willen 10 lezers van Railhobby de mogelijkheid van gratis deelname aan deze workshop aanbieden. 5 deelnemers voor zaterdag 19 maart en 5 deelnemers voor zondag 20 maart 2016. Uit de aanmeldingen zullen wij 10 deelnemers trekken. De winnaars ontvangen persoonlijk bericht.

Jullie doen altijd iets extra's voor kinderen. Wat is dat dit keer?

Voor kinderen tot en met 11 jaar verloten wij per dag 2 treinsets, (wij willen de jeugd aanmoedigen te beginnen met deze hobby), er zal weer een knutselhoek aanwezig zijn en deze beurs hebben wij het KidsProject, een leer- en speelspoorbaan met houten treinen voor kinderen. De kinderen kunnen (onder begeleiding) zelf aan de slag.

Welke banen zijn er straks te bewonderen?

Er zijn modelspoorbanen vanuit het verleden en heden te bewonderen van verenigingen alsmede van individuen (uit het oogpunt van privacy maken wij vooraf niet bekend welke modelspoorbanen aanwezig zullen zijn). Op deze manier is het ook altijd een verrassing wie er aanwezig is.

Heeft u nog een tip voor onze lezers?

Jazeker, stuur een berichtje naar info@modelspoorbeurszutphen.com en win een workshop op 19 of 20 maart! Geef graag uw voorkeursdatum aan.

WIN EEN WORKSHOP BOMEN MAKEN!



Kijk voor meer informatie over de beurs op www.modelspoorbeurszutphen.com





32 De CSM 4 van Strukton, een rijdende stopmachine in HO



12 Railtest: De BR E 44 in de creatie van Trix Express

6 Vallescura

Met Vallescura heeft de Italiaanse modelbouwclub Arcamodellismo Torino een uitstekend sfeerbeeld van een plattelandstation in het zuiden van de regio Piemonte neergezet. Op de kaart zult u Vallescura niet kunnen vinden, ingepast tussen de met wijnranken begroeide heuvels van het in het noordwesten van Italië gelegen Piemonte. In HO lopen de treinrails aan beide kanten van het station een tunnel in.

24 De Halvezolenlijn (Lage Zwaluwe – 's-Hertogenbosch), deel 2

Wie de historische spoorkaart en de namen van de stations aan de Langstraatspoorweg bestudeert, kan betrekkelijk eenvoudig concluderen dat de lijn commercieel niet zo'n succes was. Voor het doorgaande vervoer was de Langstraatspoorlijn niet van groot belang.

30 On traXS! 2016 in Het Spoorwegmuseum

Vanuit heel Europa komen de beste modelbouwers en hun modelbanen begin maart weer naar Utrecht. On traXS! in Het Spoorwegmuseum trekt ieder jaar de beste modelspoorbouwers uit onder



74 Kolenwagens bij NS, deel 2: De jaren '20 en '30

meer Engeland, Duitsland, Frankrijk, België, Zwitserland en Italië naar Utrecht. Noteert u 11, 12 en 13 maart in uw agenda.

38 Verslag Spielwarenmesse Nürnberg 2016

Vanaf 1979 reist een delegatie van Railhobby naar Neurenberg af om verslag te doen van al het moois dat de fabrikanten van speelgoed en voor onze hobby voornamelijk modelspoor in petto hebben.

68 Grensbaanvak Frankfurt (Oder)-Rzepin

Over grenzen die vervagen, en weer rechtgetrokken worden begint Railhobby een aantal artikelen die karakteristieke grensbaanvakken als onderwerp hebben. In deze uitgave begint de reis met het grensbaanvak tussen het Duitse Frankfurt (Oder) en het Poolse Rzepin.

... en onze Rubrieken

16 Railview

80 Railpers

82 Preview RH 378 (= RH 2016/04)

EEN ITALIAANS PLATTELANDSSTATION IN HO

Vallescura

Met Vallescura heeft de Italiaanse modelbouwclub Arcamodellismo Torino een uitstekend sfeerbeeld van een plattelandstation in het zuiden van de regio Piemonte neergezet. De ervaren modelbouwers Davide Volpe en Davide Godano uit Turijn hebben voor een fictief stadje gekozen. Op de kaart zult u Vallescura niet kunnen vinden, ingepast tussen de met wijnranken begroeide heuvels van het in het noordwesten van Italië gelegen Piemonte. In HO lopen de treinrails aan beide kanten van het station een tunnel in. Piemonte, letterlijk vertaald 'aan de voet van de berg', is immers niet alleen in model zeer heuvelachtig.



Een reizigerstrein met een E.432 draaistroomloc is binnengelopen op spoor 2.



Gekoppelde Aln 773 dieselmotorrijtuigen van fabrikant O.S.Kar langs het eerste perron van Vallescura.

Naast de karakteristiek weergegeven huizen en gebouwen is het land van herkomst direct aan het rollend materieel te herkennen. Bruin geschilderde draaistroomlocomotieven, dieseltreinstellen van FIAT en stoomlocs met kenmerken van de Ferrovie dello Stato (FS), de Italiaanse staatsspoorwegen. Na de première van Vallescura op Rail Expo 2014 in Parijs werd de in modules gebouwde modelbaan op On TraXS! 2015 gepresenteerd. Liefhebbers voor Italiaans modelspoor zullen de circa vier meter lange baan de komende periode op de grote modelsporevenementen in Europa kunnen tegenkomen. De re-

gione Piemonte grenst aan het massief van de Alpen waardoor elektriciteit via waterkrachtcentrales op relatief eenvoudige wijze kan worden opgewekt.

Een tekort aan kolen en de vele spoortunnels bespoedigden in 1902 de elektrificatie van de belangrijke spoorlijnen in het noorden van het land. Naar de toenmalige techniek werd er van draaistroom, drie-fasige wisselspanning gebruik gemaakt, wat dubbel uitgevoerde en van elkaar geïsoleerde rijdraden betekende. Wisselstraten kenden hierdoor een nogal gecompliceerde bovenleiding en tractiematerieel



Rijtuigen eerste en tweede klas met bijnaam centoporte en een derdeklastype Corbellini in het typerende castano-isabella bruin van tijdperk III.



Stoomloc serie 625 met bonte goederentrein. Langs het laadperron een tenderloc serie 880.



De fabriek maakt een enigszins desolate indruk, het voorbeeld staat in de havenstad Genua.

moest van twee naast elkaar staande stroomafnemers worden voorzien. In 1976 werd in Italië het laatste traject met draaistroom naar de daar in 1923 ingevoerde 3000 volt gelijkstroom omgebouwd.

Zelfbouw

Het stationsgebouw, de goederenloods, woonhuizen en kerken zijn alle zelfbouw. Hun voorbeelden zijn bestaande gebouwen uit tijd-

perk II en III, of aanpassingen daarop. Een wat smallere of bredere gevel, extra balkon of een andere pastelkleur. Zo staat het origineel van het stationsgebouw in Sommariva del Bosco aan de spoorlijn Torino – Bra. De langs het spoor staande kerk vind je in de kustplaats Portofino en de goederenloods en een deel van de woonhuizen in het stadje Vercelli in Piemonte. Aan de linkerkant staat een verwaarloosd fabrieksgebouw. Daarna loopt de bebouwing door tot op de heuvel,



Overslag van goederen in de aan de noordzijde van het emplacement staande goederenloods.



Naar goed Italiaans gebruik worden balkons met bloembakken opgesierd.

een poortgebouw biedt een doorkijkje naar de wat hoger staande kerk. De meeste bebouwing is uit Forex-hardschuimplaten opgetrokken, de details ingevuld met hout, messing, kunststof en gips. De geveldelen zijn uit platen Forex gesneden. Nadat de ramen en deuren in een computergestuurd tekenprogramma op de gevels waren getekend en de gevels ingekleurd, zijn de tekeningen op fotokarton geprint en op het Forex gelijmd. Alle opstellen zijn op overtuigende wijze in matte pasteltinten gehouden en waar nodig in meer of mindere mate gepatineerd. Een gebouw met plasticglans zul je in Vallescuro niet aantreffen. De huizen zijn vanaf enige afstand zeer overtuigend, van dichtbij blijken de geprinte gevels wat vlak te zijn. Door de apart aangebrachte balkons, luiken, dakgoten en regenpijpen en de gevels die de niet recht lopende straten volgen maken het plaatje toch weer compleet. Ook de vele trapjes om de hoogteverschillen te overbruggen zorgen voor een afwisselend beeld.

In het station liggen de sporen niet evenwijdig aan de voorkant module. De toeleidende baanvakken liggen in een flauwe boog. Dit geeft de baan wat meer dynamiek dan bij parallel aan de modulebak liggende rails. Iets voorbij het stationsgebouw loopt het terrein op. Een



De grote poort biedt verkoelende schaduw en een doorkijkje naar de grote basiliek.



Het pleintje met arcadewoningen en kerk op de heuvel aan de noordzijde.



Baanwachtershuis bij de onbewaakte overweg aan de zuidkant van het emplacement.



Een reizigersgrein met loc E.432 033 met wit geschilderde wielbanden staat voor vertrek gereed.

uit natuursteen opgetrokken keermuur scheidt het emplacement van de daarboven gelegen straat met woonhuizen. Hoewel de module maar 50 cm diep is, is hierdoor, in combinatie met de lichtblauwe achtergrond en de achter de fries bevestigde ledstrips, toch voldoende dieptewerking verkregen. Van bijna alle huizen zijn de ramen van luiken voorzien, een deel daarvan is gesloten. Dan blijft het binnen wat koeler. Op de omliggende heuvels zijn wijnranken te zien. Piemonte brengt een aantal belangrijke (rode) wijnen voort, zoals de barolo, barbaresco en dolcetto.

Draaistroom

Door de gekozen bovenleiding met draaistroom is deze geheel zelf gebouwd. Aan de zich verjongende palen zijn de voor Italië typerende uithouders over alle sporen bevestigd. Afhankelijk van het aantal sporen worden deze met een of meer tuidraden in positie gehouden.

De parallel lopende rijdraden zijn opgehangen aan onder de uithouder bevestigde isolatoren. Door de lage baanvaksnelheid kent de bovenleiding van het emplacement van Vallescura geen draagkabels. Dit houdt de constructie wat eenvoudiger. De bovenleiding is niet functioneel, de pantografen zijn op 2 mm onder de rijdraad vastgezet. Bij langsrijdende treinen valt dat nauwelijks op en het voorkomt storingen en het vervangen van gesneuvelde stroomafnemers. De goederensporen aan de voorzijde zijn niet onder de draad gebracht. Voor het rangeren is een tenderloc beschikbaar. De baan is als enkelsporig ovaal opgezet met aan de achterkant een viersporig, in beide richtingen berijdbaar schaduwstation. Door de treinkruisingen op het station ontstaat een afwisselend spoorverkeer. Het gedigitaliseerde Vallescura wordt via het programma Railroad & Co en Lenz Xpressnet handregelaars bestuurd. De Roco Line flexrail is op stroken kurk gelegd, de wissels worden via servomotoren aangestuurd.



De uitrijseinen ter hoogte van de kerk uit Portofino.



Draaistroom vergt dubbele en van elkaar geïsoleerd opgehangen rijdraden.



Dieselloc serie D.445 met de typerende Italiaanse gesloten goederenwagens op spoor 2.

Langs het spoor staan zelf gebouwde klassieke armseinen opgesteld. Zelfbouw geldt ook voor de vele bomen die de Preiser-tjes de nodige schaduw kunnen bieden.

Aan passend rollend materieel hebben de beide Davide's voldoende keuze. Naast Rivarossi, Lima, ACME, O.S.Kar en Roco zijn er een aantal kleine Italiaanse ateliers die locs, rijtuigen en vele varianten aan goederenmaterieel op de markt brengen. De reizigersdienst wordt met door elocs getrokken treinen en al dan niet gekoppelde dieselmotorwagens uitgevoerd. Voor goederentreinen wordt zowel elektrische, diesel- als stoomtractie ingezet. De sfeervol uitgevoerde modelbaan doet je direct naar een nieuwe reis naar Bella Italia verlangen, of kijk anders op

https://www.youtube.com/watch?v=fFr_iBUE1m8. ●



Davide Folpe checkt de treinenloop in het besturingsprogramma Railroad & Co.



Afgestelde goederenwagens en bagagerijtuig op het kopspoor van Vallescura.



DE 144 097-3 VAN DE DB IN HO VOOR DRIERAIL TRIX EXPRESS

*Nieuwe HO-modellen
voor een nostalgisch railsysteem*



In de vroege jaren dertig van de vorige eeuw werden zowel Trix als Märklin actief in schaal 00 of wat daar toen voor doorging. Het resultaat was dat in 1935 het Trix Express-drierailsysteem en iets later het Märklin-drierailsysteem op de markt kwamen. Maar tussen die beide systemen was wel een belangrijk verschil. Bij Trix waren de spoorstaven van elkaar geïsoleerd (oorspronkelijk op bakelieten rails) en de wielen ook. Daardoor konden er twee treinen via twee aparte transformatoren aangestuurd worden (met bovenleiding zelfs drie). Märklin-treinen haalden daarentegen hun stroom van wielen die niet van elkaar geïsoleerd waren, dus van de beide railstaven en via een sleepcontact op de middenrail. Beide systemen pasten universele elektromotoren toe. Dit type motor kan op gelijk- of wisselstroom draaien en heeft in plaats van een permanente magneet een aparte veldspoel.



Tijdens de parade op 14 september 1985 ter gelegenheid van 150 jaar Duitse spoorwegen in Neurenberg toonde de E 44 1170 zich met Leigeenheid, telegrafisch: Gllmhs.

Na de Tweede Wereldoorlog sloeg Trix een geheel andere weg in. Dat was ook wel nodig, want het omkeren van de rijrichting gebeurde oorspronkelijk door de rijspanning op nul volt te zetten. Dan viel een relais af dat de omschakeling van de motor via een schakelnok bewerkstelligde. Dit betekende dat er altijd een spanning van circa 3 volt op de baan moest staan (waarbij de trein niet reed) om niet van rijrichting te veranderen. Het laat zich raden wat er gebeurde als de stroomtoevoer door slechte of vervuilde contacten onbetrouwbaar was geworden. De overspanningpuls van Märklin deed hetzelfde en als die puls maar kort genoeg was, verliep de verandering van rijrichting meestal probleemloos. Beide systemen stonden echter een goede besturing van modeltreinen in de weg. Daarvoor bracht elektronica uiteindelijk de oplossing.

In 1953 maakte Trix een nieuwe start, de tractievoertuigen werden van gelijkstroommotoren (met permanente magneet) voorzien en het railsysteem werd met kartonnen dwarsliggers verfraaid. En dat alles consequenter in de schaal H0. In 1964 kwam het voor Trix veel belangrijkere N-spoor op de markt en voor H0 werd het Trix Express International uitgebracht, later Trix International waardoor het drierailsysteem helemaal naar de achtergrond werd verdrongen.

Tegenwoordig produceert Märklin onder de naam Trix H0 treinen voor het tweerailsysteem dat Trix C-rails wordt genoemd en dat de geometrie van de Märklin C-rails heeft. Märklin brengt zo nu en dan ook nog een model in de uitvoering van het oude drierailsysteem uit, dat onder een kleine groep vooral Duitse en Nederlandse hobbyisten nog steeds populair is. Op het internet zult u onder de zoeknaam 'Trix Express' veel informatie kunnen vinden over verenigingen en hobbyisten die zich met het systeem bezighouden. Het huidige testmodel, de BR 144 in een uitvoering voor Trix Express is daar een voorbeeld van, maar dat levert ook meteen een probleem op voor de test,



Los van het systeem, net als bij de Nederlandse NS 1100 zit de bufferbalk vast aan het draaistel.



Van opzij is goed te zien dat model voor Trix Express gebouwd is, bijv. aan de grote speciale koppelingen en onder de locomotief de sleepcontacten.

een aantal eigenschappen van het model kan op onze testbaan niet gemeten worden.

De E44 als voorbeeld

Twee factoren hebben in hoge mate de betekenis van de BR E 44 bepaald. In de eerste plaats was de Deutsche Reichsbahn aan het eind van de jaren 1920 in een dermate deplorabele financiële situatie geraakt, dat de maatschappij op eigen kosten geen nieuwe exemplaren van de BR E 75 kon aanschaffen. Daarop nam de Duitse elektro-industrie het initiatief op eigen gelegenheid elektrische locomotieven voor het reizigers- en middelzware goederenverkeer te ontwikkelen. De deelnemende maatschappijen waren BEW (Bergmann-Elektrizitätswerke AG, Berlin-Rosenthal, tot 1931), MSW (Maffei-Schwartzkopff-Werke GmbH, Wildau, tot 1932) en SSW (Siemens-Schuckertwerke, Berlijn, Erlangen en Neurenberg). Bij SSW werden de proefversies van de E 15 (later E 18) en de E 16 gebruikt om een eloc zonder voorloopas, met twee draaistellen en op iedere as een taatslagmotor te ontwikkelen. Dat laatste was de tweede factor en betekende een definitieve breuk met elocs met voorloopas en stangen-aandrijving. De DRG zette deze Bo'Bo'-eloc in voor reizigerstreinen op

alle trajecten en voor lichte goederentreinen, in dubbeltractie ook op hellingrijke trajecten. Tegelijk, maar onafhankelijk van elkaar, werd de E 93 als identiek vervolg op de niet doorontwikkelde E 91 en E 91.9 ontworpen.

De BR E 44 werd in augustus 1930 bij het Bw Magdeburg-Rothensee in gebruik genomen. De eloc (met nummer E 44 70) werd aan een uitgebreid testprogramma onderworpen. Na een grondig onderzoek in 1932 werd de loc voor het verkeer toegelaten en de proefloc kwam als E 44 001 in dienst.

In totaal zijn er door de DRG 210 exemplaren van de BR E 44 besteld; als gevolg van de Tweede Wereldoorlog werden er echter 175 gebouwd. Tot de komst van de BR E 41 vormde de BR E 44 de ruggengraat voor het reizigersverkeer met maandelijks afgelegde afstanden van wel meer dan 20.000 km. Niet perfect gelegd spoor zorgde voor harde stoten die de rijmotoren konden beschadigen. Omgekeerd konden door de korte afstand van de assen de onafgeveerde motoren de bovenbouw beschadigen. Daarom werd de maximumsnelheid van 90 km/h naar 75 km/h verlaagd. Pas na reconstructie van een aantal draaistellen verviel deze beperking weer.

De meeste vertegenwoordigers van de BR E 44 bleven tot in de jaren



De koppeling in detail, degelijk en betrouwbaar maar ook erg grof.



De wielen laten het rijden op een normale baan niet toe. De vrije ruimte tussen de flenzen is te klein en de flenzen zijn te hoog voor de moderne railsystemen. De machine rijdt dan op zijn flenzen.



BR245 in H0 AC/DC (diverse nummerversies).
Nu reeds verkrijgbaar!



BR132-232: Ludmilla - 3 versies
Eind maart 2016 reeds verkrijgbaar!



SignalPilot :
decoder voor
"ingewikkelde"
seinenbeelden



Een greep uit de vele nieuwigheden...
Bezoek de ESU-stand op ONTRAXS!



www.modeltrainservice.com - www.loksound.nl
(nieuwe !) e-mail: contact@tsdbvba.be



Fitál vakantiespecialist met de mooiste treinspecials



8 dagen Stoomtreinen in de Harz, Sachsen en Thüringen / Duitsland

Tijdens deze vakantie nemen wij u mee naar het oostelijk deel van Duitsland waar u kunt genieten van prachtige oude spoorlijntreinen en van historische steden boordevol cultuur zoals Leipzig, Dresden en Erfurt. De trajecten voeren langs kastelen, oude viaducten, door stille bergdalen en naar bergtoppen met geweldige panorama's. Vrijwel alle trajecten worden uitgevoerd met echte oude stoomlocomotieven.

Inclusief

- Halfpension
- Treintickets:
Harzer Schmalspurbahn
Lössnitzdackel
Liliputbahn Dresden
Fichtelbergbahn
Oberweissbacher Bergbahn
- Gidsbegeleiding in Leipzig en Dresden

Prijzen & Vertrekdata

18 mei & 17 aug. va **625** PP
1 pers. kamer € 100



8 dagen Nostalgische Treinen in Salzburg, Wenen en Bohemen / Oostenrijk & Tsjechië

Een reis rijk aan natuurschoon, culturele bezienswaardigheden en boeiende steden. In Oostenrijk bezoekt u Salzburg en Wenen en in Tsjechië Bohemen en Praag. In deze streken zijn vele smalspoorlijnen, stoomtreinen en historische trams. Behalve culturele pracht in de steden opsnuiven maakt u tijdens deze reis een aantal prachtige ritten per historische trein en tram door prachtige landschappen. Gevarieerder kunnen we het niet voor u maken.

Inclusief

- Halfpension
- Treintickets:
- Rote Elektrische Salzburg
- Mariazellerbahn
- Waldviertelbahn
- Jindrichov Hradec-Nova
Bystrice
- Bechyne-Tabor
- Rondleiding Praag met gids

Prijzen & Vertrekdata

27 juni & 15 aug. va **599** PP
1 pers. kamer € 135

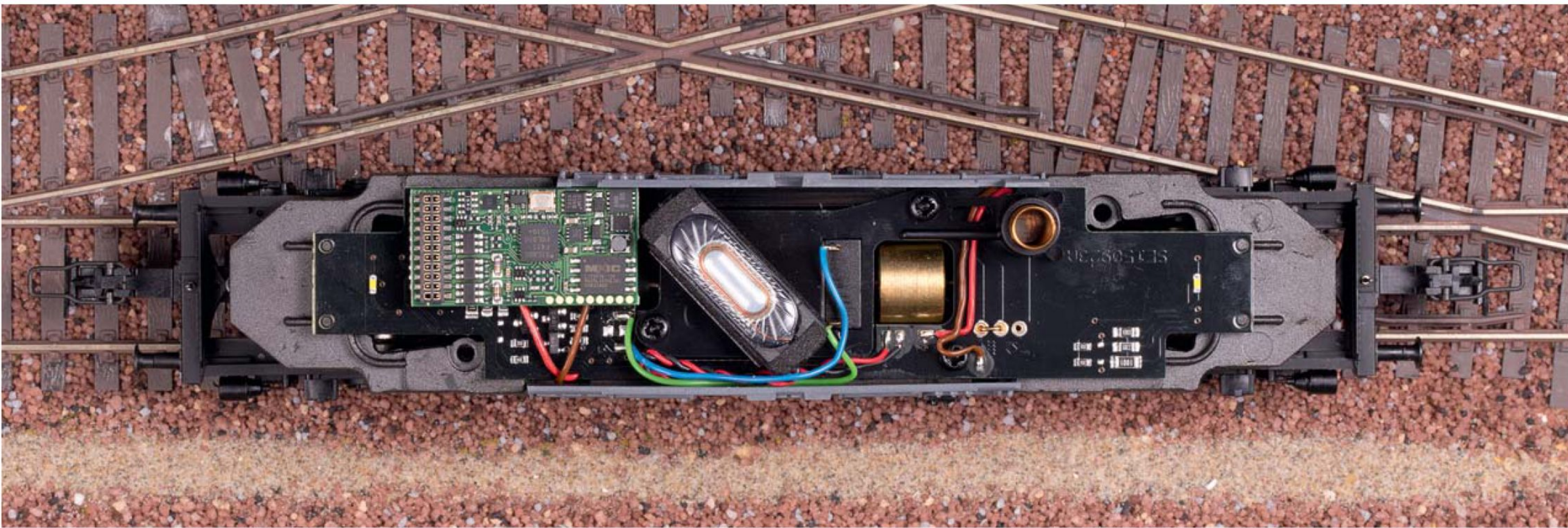
Voor deze vakanties kunt u opstappen in Alblasterdam, Utrecht en Nuland. Genoemde prijzen zijn per persoon en op basis van verblijf in een 2-persoonskamer. Per reservering geldt een toeslag van € 19,50 voor de reserveringskosten + € 2,50 Calamiteitenfonds.



Informatie & reserveren

© (078) 69 20 115 vakantie@fital.nl

www.fital.nl



Ons testmodel geopend, links is de geluidsdecoder zichtbaar voor mfx en DCC. Onder de elektronica is de aandrijving verstopt die hoort bij deze loc en die staat los van het systeem.

1970 in dienst. In de jaren 1980 werden de laatste exemplaren buiten dienst gesteld. De BR E 44 001 is als museumloc in het Verkehrsmuseum Nürnberg bewaard gebleven.

Het model E44 van Trix Express

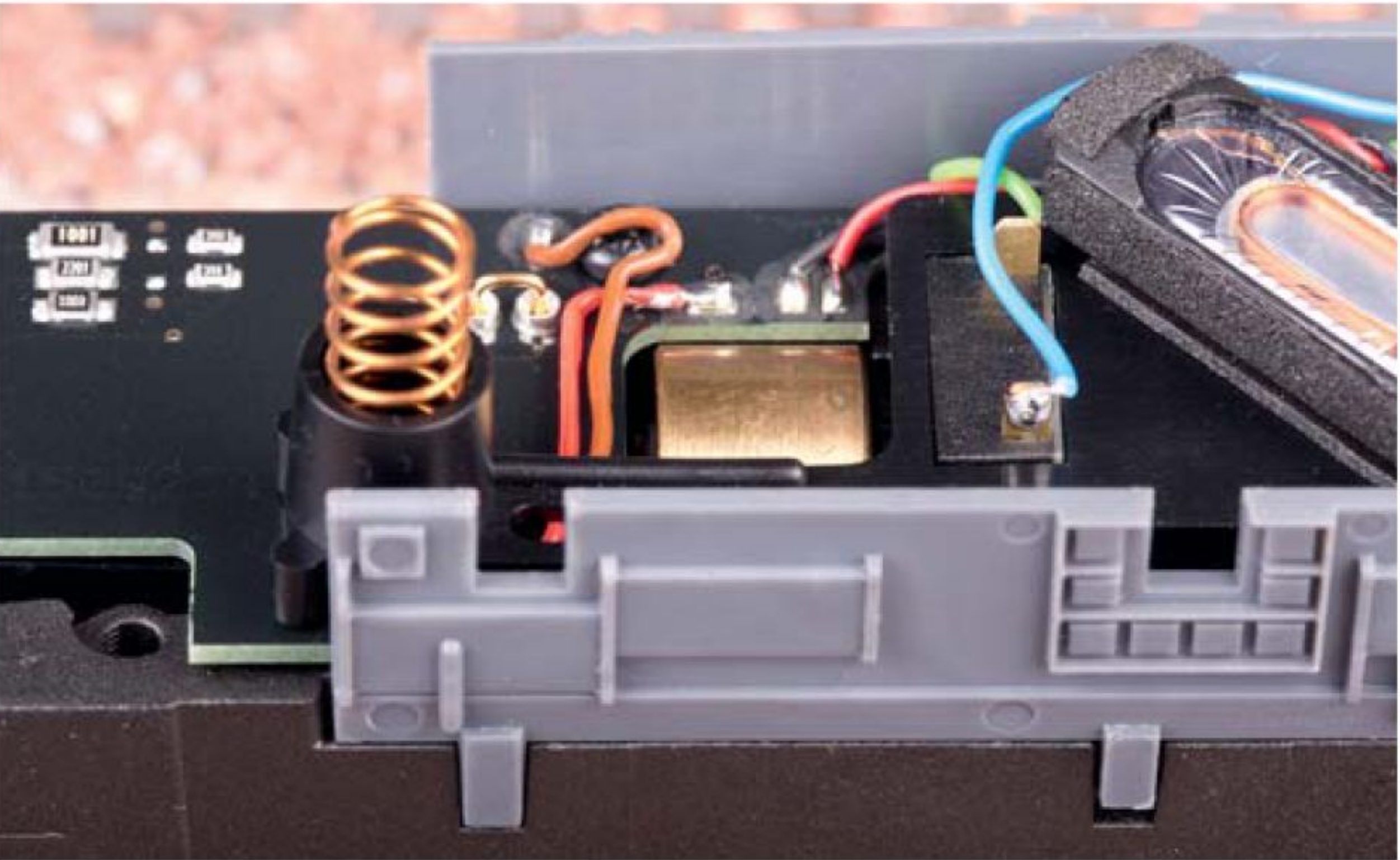
De bijgaande modelfoto's geven een indruk van de constructie van het model waarbij aan de draaistellen goed te zien is dat we te maken hebben met een Trix Express. Het model met catalogusnummer 32441 heeft als adviesprijs € 399,99 en wordt met een geluidsdecoder voor mfx en DCC geleverd. Ook is er een luidspreker aan boord om de decodergeluiden weer te geven. Een printplaatje is aan de verpakking toegevoegd. Daarmee kan van het model weer een 'gewone' Trix Express-loc worden gemaakt. Het model bekijkend kom je tot de conclusie dat je een modeltechnisch tegenstrijdig model in handen hebt: een moderne loc die van onderen bekeken uit een andere tijd komt. De genoemde ingebouwde decoder bevestigt dat beeld, maar dan omgekeerd: een gewone Trix Express-locomotief is ook zonder

decoder al multifunctioneel. Het model wordt met een meertalig (ook Nederlands) boekwerkje in A6 formaat geleverd. Daardoor zijn de exploded-viewtekeningen wel heel erg klein geworden.

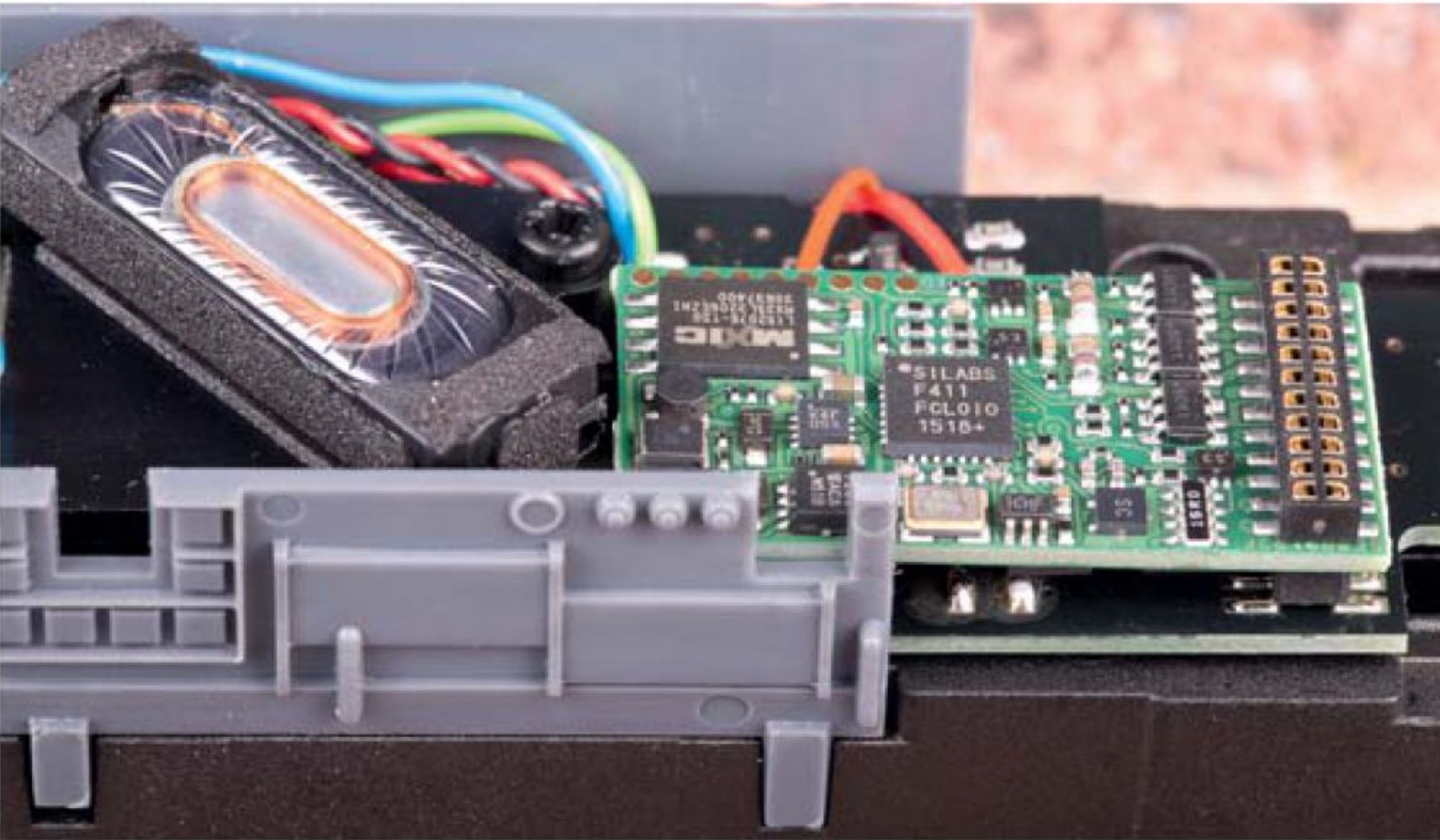
Tenslotte

Omdat een club hobbyisten begin jaren vijftig van de vorige eeuw met Trix Express is opgegroeid, zal het systeem voorlopig nog wel onder verzamelaars populair blijven. Dit nieuwe Express-model van de DB zal daaraan bijdragen omdat het voorbeeld oorspronkelijk uit hetzelfde decennium stamt als waarin Trix Express op de rails werd gezet. Naast een aantal Duitse elektrische en diesellocomotieven voor Trix Expres is de NS 1800 inmiddels ook (begin januari 2016) te koop als eenmalige serie samen met een set NS ICR-rijtuigen. ●

Test en modeltekst: Ruurd de Jong
Voorbeeldtekst en foto's: Nico van Roon



De veer maakt de verbinding met de pantografen, de draadbrug daarachter zorgt voor de omschakeling naar bovenleidingbedrijf.



Kunststof zijkanten die de ramen bedekken zorgen ervoor dat de elektronica aan het zicht is onttrokken.

INFO				
1. Voorbeeld is de elektrische locomotief 144 097-3 van de DB in tijdperk IV uitvoering				
2. Maatvoering				
(alle maten in mm)		Voorbeeld	1:87	Model
Lengte over de buffers		15290	175,7	173,5
Draaipuntafstand van de draaistellen		6300	72,4	72,1
Radstand draaistellen		3500	40,2	40,6
Wieldiameter		1250	14,4	13,5
3. Waardering		4. Gegevens		
Maatvoering		7,4	Gewicht	503 g
Uitvoering		7,5	Snelheid	85 km/u
Rij eigenschappen		Beperkt getest	Aangedreven assen	4



FOTO MYRON VAN RUIJVEN

Terug van nooit weggeweest: Plan V in de stoptreindienst in Amersfoort in januari 2016.

PLAN V BLIJFT NOG EVEN

Spoorwegliefhebbers wisten het natuurlijk al, maar medio december werd het officieel: de treinstellen Plan V blijven in 2016 nog enkele maanden in dienst om het materieeltekort van NS op te lossen. De inzet van het robuuste Plan V is onderdeel van het pakket maatregelen dat NS medio december in een 25 velletjes tellende brief aan staatssecretaris Dijksema van I&M voorlegde. De nieuwe staatssecretaris had er bij NS op aangedrongen om nog voor de kerst met oplossingen te komen voor het dreigende capaciteitstekort, dat naast de ov-studentenkaart voor mbo'ers en de aantrekkende economie, mede door het besluit van NS werd veroorzaakt om Plan V al in december 2015 buiten

dienst te stellen. Een eerste vuurproef voor de kersverse staatssecretaris, want de kritiek op NS was inmiddels zo groot, dat reizigers dreigden een massaclaim tegen de wanprestatie van het spoorbedrijf in te dienen.

In de brief aan de staatssecretaris stelde NS ook voor om niet noodzakelijk onderhoud (modernisering VIRM) uit te stellen, reservematerieel in te zetten, in zesdelige SLT's meer tweedeklaszitplaatsen in te richten] en om afspraken met scholen en bedrijven over reizen buiten de spits te maken. Al met al zou dit vele duizenden extra plaatsen in de NS-treinen moeten opleveren. Hierbovenop kwam nog het voorstel om bussen op enkele drukke trajecten in te zetten, zoals

tussen Utrecht en Den Bosch, Utrecht en Den Haag/Rotterdam en Amsterdam en Alkmaar.

NS meldde in de brief dat er ook onderzoek naar de inzet van DM90-diesels en het huren van buitenlands materieel is gedaan. Het bedrijf stelt echter dat dit niet haalbaar is vanwege de technische staat van het materieel (DM90) of nieuwe toelatingseisen voor de buitenlandse rijkstuggen (ICL), die overigens tot enkele jaren geleden gewoon in ons land hebben gereden.

Het grootste leed is volgens NS geleden als in september elf stammen met opgeknapte DDM1-dubbeldekkers en kort daarop de eerste van 58 bestelde Flirt3-sprinters in dienst komen.-CK

FRIESENBRÜCKE

De vernielde Friesenbrücke tussen Weener en Leer kan in anderhalf jaar worden gerepareerd, inclusief de bouw van een nieuwe fundering. Dat stelt het ingenieursbureau Witteveen+Bos. Het bureau denkt dat een herstelperiode van vijf jaar veel te lang is. Als het ongeluk bij Weesp of Gouda was gebeurd, zou herstel ook niet zoveel tijd in beslag nemen. Witteveen+Bos begroot de herstelkosten op 45 miljoen euro.

Het Wasser- und Schifffahrtsamt Emden is minder positief over het herstel van de Friesenbrücke. Het Amt heeft vastgesteld dat de pijlers van de brug niet beschadigd zijn. Daarom kan deze worden gerepareerd door alleen een nieuw beweegbaar deel aan te brengen. Maar volgens het Amt duurt het vanwege de procedures en de regels voor Europese aanbesteding dan minimaal vijf jaar voordat de brug hersteld is. De kosten worden begroot op 100 miljoen. Nieuwbouw zou zelfs tien jaar moeten duren, omdat in dat geval ingrijpende werkzaamheden nodig zijn. De kosten zijn dan vele malen hoger.

Staatssecretaris Dijksema heeft er inmiddels bij haar Duitse ambtsgenoot op aangedrongen zo snel mogelijk met het herstel van de brug te beginnen. De Nederlandse overheden willen de verbinding Groningen-Bremen ingrijpend verbeteren. De EU heeft hiervoor een subsidie van 8,3 miljoen euro beschik-

baar gesteld. Uitstel van herstel kan dit project vertragen.

Sinds 11 december rijdt Arriva met bussen tussen Bad Nieuweschan en Leer. Onderzocht wordt of de treinen naar Weener kunnen rijden en daar keren.-CK



FOTO WIM HOEKEMA

Het is nog onduidelijk hoe lang het herstel van de op 3 december vernielde Friesenbrücke gaat duren.

ELEKTRIFICATIE WIERDEN-ZWOLLE

Als de planning wordt gehaald is de elektrificatie Wierden-Zwolle in oktober van dit jaar al voltooid. Dat betekent dat dit traject ruim een jaar voordat Syntus met elektrische Flirt-treinstellen gaat rijden, onder de draad is gebracht. Binnen NS Reizigers wordt nu hardop gesproken om het resterende jaar de DM90-motorwagens te vervangen door elektrische treinstellen, mogelijk Sprinters. DM90 gebruikt veel brandstof, zeker op een baanvak als Enschede-Wierden-Zwolle, waar een strakke dienstrege-

ling wordt gevraagd. Om een nog groter materieeltekort te voorkomen, zou DM90 naar de verbinding Zwolle-Groningen worden overgebracht. Hier geldt een minder strakke dienstregeling, waardoor snel optrekken en afremmen geen eerste vereiste is. Een beslissing hierover is echter nog niet genomen. NS Financial Services Company biedt momenteel op de eigen website 31 DM90-stellen te koop of te huur aan.

VolkerRail laat de betonnen fundamenteën voor de bovenleidingsportalen gieten in de eigen betonfabriek in Coevorden. Hier worden de grote betonblokken op platte wa-

gens geladen en eind van de middag via de lijn Mariënborg-Almelo naar laatstgenoemd station gereden. Vandaar gaan deze treinen naar het baanvak Wierden-Zwolle. Op die manier komt er geen vrachtwagen aan te pas. Per nacht worden 26 betonblokken aangeleverd. In de tweede week van januari is daarmee begonnen. Ook de portalen voor de bovenleiding worden met platte wagens door eigen diesellocomotieven van VR naar de plaats van bestemming gereden. Aan de bestaande infrastructuur worden geen wijzigingen doorgevoerd.-GF



DM90-stellen 3434 en 3427 hebben Mariënhem verlaten en rijden richting Nijverdalen, 9 december 2015.

STATIONSGBIED ALKMAAR IN NIEUWE STIJL

Het NS-station en het voorplein in Alkmaar hebben dit voorjaar hun nieuwe aanzien gekregen. Meest opvallend is de nieuwe traverse, compleet met liften en roltrappen, die de perrons overspant en het gebied voor en achter het station met elkaar verbindt. De historische stationskap bleef gehandhaafd. Verder zijn enige kantoorruimten gerenoveerd en komt er ook een nieuwe winkel bij. Aan de centrumkant verrees een rijwielstalling voor 3600 fietsen en aan de achterzijde een bergplaats voor 1250 fietsen. De oude tunnel, die vroeger de perrons met elkaar verbond, is buiten dienst gesteld en opgeruimd. Het ook gemoderniseerde busstation bestaat thans uit een aantal halteperrons metabri's, opgesteld in visgraatvorm. Een kleine buslocatie bij het historische stationsgebouw is opgeheven.-HvL



De traverse overspant alle sporen en geeft niet alleen toegang tot de perrons, maar verbindt ook het voor- en achterplein van het station.



FOTO: GUUS FERRÉE

Een Talent van DB Regio heeft zojuist de grens bij Glanerbrug gepasseerd en rijdt Gronau binnen.

ELEKTRIFICATIE ENSCHEDE – GRONAU

DB Netz wil de enkelsporige lijn Munster-Gronau-Enschede voor het jaar 2026 elektrificeren om hiermee de capaciteitsproblemen op deze lijn het hoofd te bieden. DB Regio rijdt op deze lijn met twee en drie gekoppelde Talentstellen. In 2014 werd een proef met een diesellocomotief van de serie 218 en een aantal dubbeldeksrijtuigen gehouden.

Het voordeel van een elektrisch dubbeldekstreinstel is dat dit sneller kan optrekken en remmen. Het Duitse infrabedrijf heeft over de voorgenomen elektrificatie al overleg met ProRail gehad. Tot tevredenheid verliep dat niet. De Nederlandse beheerder van het spoorwegnet wil dat voor de zeven kilometer spoor tussen de grens en Enschede een Nederlands beveiligingssysteem komt. DB Netz ziet daar vooralsnog niets in,

omdat het grensbaanvak in Enschede fysiek niet aan het Nederlandse net is gekoppeld. Dat heeft alleen zin als er eventueel met meersysteemstellen richting Hengelo of verder kan worden doorgereden. Het besluit van DB Netz volgt op een recente haalbaarheidsstudie van het Zweckverband SPNV Münsterland, de opdrachtgever voor het openbaar vervoer in dit deel van de deelstaat Nordrhein-Westfalen.-GF



FOTO: MYRON VAN RUIJVEN

Twee afgedankte Plan V-bakken doen dienst als restaurant bij Amsterdam Lelylaan.

PLAN V-RESTAURANT

Sinds 29 oktober zijn de Bk-bakken van Plan V 962 en 964 van Nedtrain Haarlem naar Amsterdam Lelylaan overgebracht. Het samengestelde treinstel zal uiteindelijk als duurzaam restaurant dienen. Dit restaurant wordt onderdeel van het duurzame dorpje Arrival Place, waarin ideeën met behulp van hergebruikte bouwwerken worden gerealiseerd. Er komt uiteindelijk nog een perron langs het treinstel dat als terras zal dienen. Omdat een ABk-bak asbest bevat, wordt er gekozen om twee Bk's te gebruiken. Alleen heeft een Bk geen panto's, maar hier is aan gedacht. Er zijn twee panto's aangebracht, op beide bakken één. De twee panto's zijn afkomstig van Plan T 522.-MvR

TWEEDE TREIN CHINA

HSL bracht op dinsdag 14 december de tweede containertrein uit de Chinese stad Kuming van Bad Bentheim naar Kijfhoek. De eerste trein arriveerde in de nacht van 23 op 24 juli in Nederland. Daarna was het de bedoeling dat in augustus en september nog een paar containertreinen via de zogeheten Nieuwe Zijderoute China, Rusland, Wit-Rusland, Polen en Duitsland naar ons land zouden rijden. Maar Cargosped, de grootste vervoerder in Polen onder wiens regie deze treinen rijden, kampt blijkbaar met aanloopproblemen. Pas na een kleine vijf maanden lukte het om een tweede containertrein te laten rijden. Voor de Chinese overheid is dit een prestige-project. En veel meer dan een geopolitieke pilot. De regering in Peking wil het arme binnenland ontwikkelen. Een goede railinfrastructuur met internationale verbindingen kan er toe leiden dat bedrijven zich hier gaan vestigen. De containertreinen zijn op papier twee weken onderweg, tegen vier weken per schip. Op twee grensstations worden de containers op andere containerdraagwagens omgeladen



FOTO GUUS FERREÉ

HSL-loc 1304 rijdt op 15 december 2015 met de tweede containertrein China-Nederland ter hoogte van De Poppe.

in verband met een andere spoorwijdte. De eerste lading bestond uit instantkoffie, deels bestemd voor de Britse markt. In het vervolg

worden ook kleding, machineonderdelen en elektronica vervoerd. HSL gebruikte voor de tweede trein eloc 1304.-GF

EXTRA KOLENVERVOER

Dagelijks rijden DB Schenker en RheinCargo enkele tientallen treinen met kolen tussen de havens van Amsterdam en Rotterdam en het Duitse achterland. Een veel kleiner aandeel in die stromen hebben LTE en Captrain. De stroom van LTE is 'nieuw'. Niet eerder reed LTE kolentreinen in Nederland. Maar sinds november is dat wel het geval. Zes dagen per week rijdt LTE een kolentrein vanaf de Maas-

vlakte naar Moers. Daar neemt de Duitse vervoerder Rhenus Rail (een zusterbedrijf van LTE; beide bedrijven maken deel uit van de Rhenus groep) de trein naar drie wisselende bestemmingen in Duitsland over.

Eveneens in november verlengde Captrain haar kolentrein tussen de Rotterdamse Maasvlakte en het Duitse Bottrop. De toegenomen treinlengte (van 33 naar 44 wagens) maakt de trein te zwaar voor een locomotief

uit de Baureihe 189. Extra locomotieven zijn op dit moment niet beschikbaar, en daarom wordt een G1206 als tweede locomotief ingezet. Een BR189 en G1206 kunnen niet met elkaar 'communiceren' (dus niet in dubbeltractie rijden) en daarom zit op beide machines een machinist als de trein beladen is. Bij de lege trein, zoals zichtbaar op de foto, is het nog steeds alleen de BR189 die de tractie verzorgt.-SB



FOTO SANDER BROERSE

Captrain-locs 189-290 en 1797 hebben op woensdag 9 december 2015 bijna het eindpunt Maasvlakte met de lege kolentrein uit Bottrop bereikt.



FOTO GUUS FERRÉE

HSL 186 181-4 is met Pon-trein 41795 onderweg bij Azelo, december 2015.

NIEUWE TRAXX HSL

HSL Logistiek heeft in december van het afgelopen jaar een nieuwe TRAXX in gebruik genomen: de 186 181-4. De vierassige meerspanningsloc, gehuurd van Railpool, is van een opvallende outfit voorzien. Niet alleen staan er teksten op de zijkant als 'Wir verbinden Europa' en 'HSL zeigt Flagge', op de

beide zijanten staan ook diverse afbeeldingen. Bijvoorbeeld van Manneke Pis en een Nederlandse molen. Op 15 december reed deze jongste aanwinst voor het eerst in Nederland, met een lege Pon-trein van Amersfoort naar Bad Bentheim, twee dagen later volgde de tweede rit. In het verleden heeft onder meer Metrans deze loc eerder

gehuurd. Half december werd in het revisiebedrijf Dessau ook de gereviseerde en in het HSL-bruin geschilderde 151 017 opgeleverd. HSL is actief in onder meer Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Hongarije en Polen. Dit jaar wil de onderneming ook elders in Europa de vleugels uitslaan.-GF



FOTO MYRON VAN RUIJVEN

FLIRT3 BEPROEFD

Flirt3-treinstel 2010 maakte op 6 januari enkele proefritten op de Flevolijn. Het treinstel is onderdeel van een bestelling van zes stellen voor de concessie Alphen aan den Rijn – Gouda, die door NS-dochter Abellio is gewonnen. De stellen zijn in onderhoud in Leidschendam. Het treinstel is in de grijs/rode kleuren van R-Net gestoken. Onder deze naam werkt de provincie Zuid-Holland aan een netwerk van 'hoogwaardige' ov-verbindingen in het westen van het land. De treinen komen in de plaats van de RijnGouwelijn, het tramproject dat door autopartijen VVD, D66 en SP in Zuid-Holland naar de prullenbak is verwezen.-CK



FOTO SEVRIEN FERRÉE

CT-loc 1621 rijdt met een lege autotrein op zondag 17 januari 2016 door de Eempolder bij Soest.

KLEURRIJKE CAPTRAIN 1600'EN

Captrain heeft inmiddels twee van de drie van EETC gehuurde 1600'en in gebruik genomen. Als eerste werd op 8 januari van dit jaar de 1621 in dienst gesteld. Met een sobere livrei: witte bak met bij de cabine wat CT-groen. De tweede machine is de 1619 die in een opvallend zwart, rood en wit design op de baan verscheen. Met deze Raillogix-bestickering rijdt deze CT-huurling sinds 14 januari. Bij het ter perse gaan van dit nummer was alleen loc 1618 nog niet onder handen genomen. De 1600'en worden vooral gebruikt voor het rijden van autotreinen tussen Roosendaal en Bad Bentheim.-GF



De NMBS heeft maar liefst 445 dubbeldeksrijtuigen van het type M7 besteld.

NIEUWE TREINSTELLEN VOOR NMBS

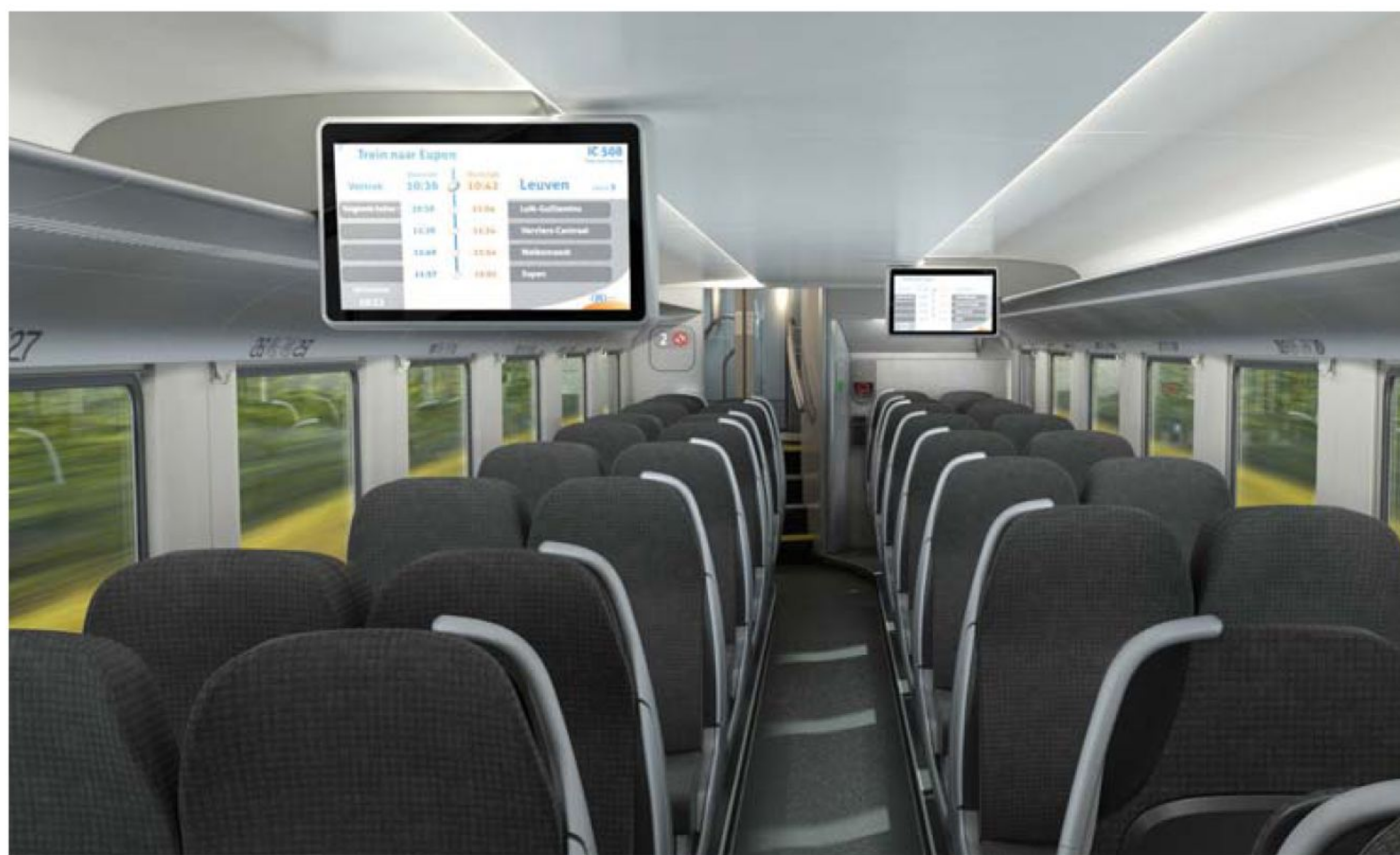
Op 18 december tekenden de Belgische Spoorwegen (NMBS) een raamovereenkomst met het consortium Bombardier/Alstom voor de levering vanaf 2018 van nieuwe dubbeldekstreinen type M7. Tegelijkertijd werd een eerste bestelling van 445 rijtuigen ter waarde van 1,3 miljard euro geplaatst. Het gaat om een mix van stuurstandrijtuigen, motorrijtuigen en tussenrijtuigen. Samen vormen zij circa negentig complete dubbeldekstreinen. Ze kunnen 200 km/h rijden. De eerste rijtuigen worden tussen september 2018 en december 2021 geleverd. Ze zullen met de bestaande stellen M6 koppelbaar zijn. Bovendien kan het materieel, door de levering van motorrijtuigen, rijden als treinstellen of als getrokken treinen met een locomotief. Dat maakt de inzet flexibeler.

De aanschaf is hard nodig om de veroudering van het Belgische materieelpark op te vangen. Nu al is dit gemiddeld vijf jaar ouder dan in vergelijkbare landen, aldus de NMBS. Het M7-materieel zal over de modernste veiligheidsinstallaties beschikken

en meer zitplaatsen dan de bestaande stellen bieden. Daarnaast wordt het van de nieuwste communicatie- en informatiesystemen voorzien.

Met de levering kan de NMBS de behoefte aan 190.000 extra zitplaatsen tegen 2030, waarvan al 105.000 rond 2023, voor een be-

langrijk deel opvangen. Hierbij wil het bedrijf ook de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel van 80% naar 86% verhogen. Waarschijnlijk gezien ervaringen uit het verleden, is voor zes tot tien rijtuigen een testperiode van zes maanden afgesproken.-HvL



Het interieur van de nieuwe Belgische dubbeldekkers.

LOC-CARROUSEL

Museumloc 41 241 van Dampflok Tradition Oberhausen heeft een nieuwe eigenaar. Na ruim vier jaar onderhandelen behoort de in 1939 door Borsig gebouwde 'Ochsenlok' nu tot het bestand van de VSM. Het is de bedoeling dat de loc, die wegens gebrek aan ruimte bij de SSN in Rotterdam was gestald, in Beekbergen van olie- naar kolenstook

wordt omgebouwd. De 241 werd daarom zonder olietender overgenomen. De 1'D1'-machine wordt met een kolentender van de 44 1593 gekoppeld. De VSM op zijn beurt heeft de 52 532 aan de ZLSM in Simpelveld uitgeleend. Deze club heeft behalve de Zweedse 1040 een sterke stoomlocomotief nodig, die beter tegen het heuvelop rijden naar Schin op Geul bestand is. De 52 532, in

1943 door BMAG aan de Reichsbahn geleverd, werd in 1962 gemoderniseerd en als 52 8160 opnieuw in dienst gesteld. In 1994 werd ze door de VSM aangeschaft. Hier werd vier jaar later de mengvoorwarmer verwijderd, zodat de 52'er weer een enigszins authentiek uiterlijk kreeg.-GF



10x

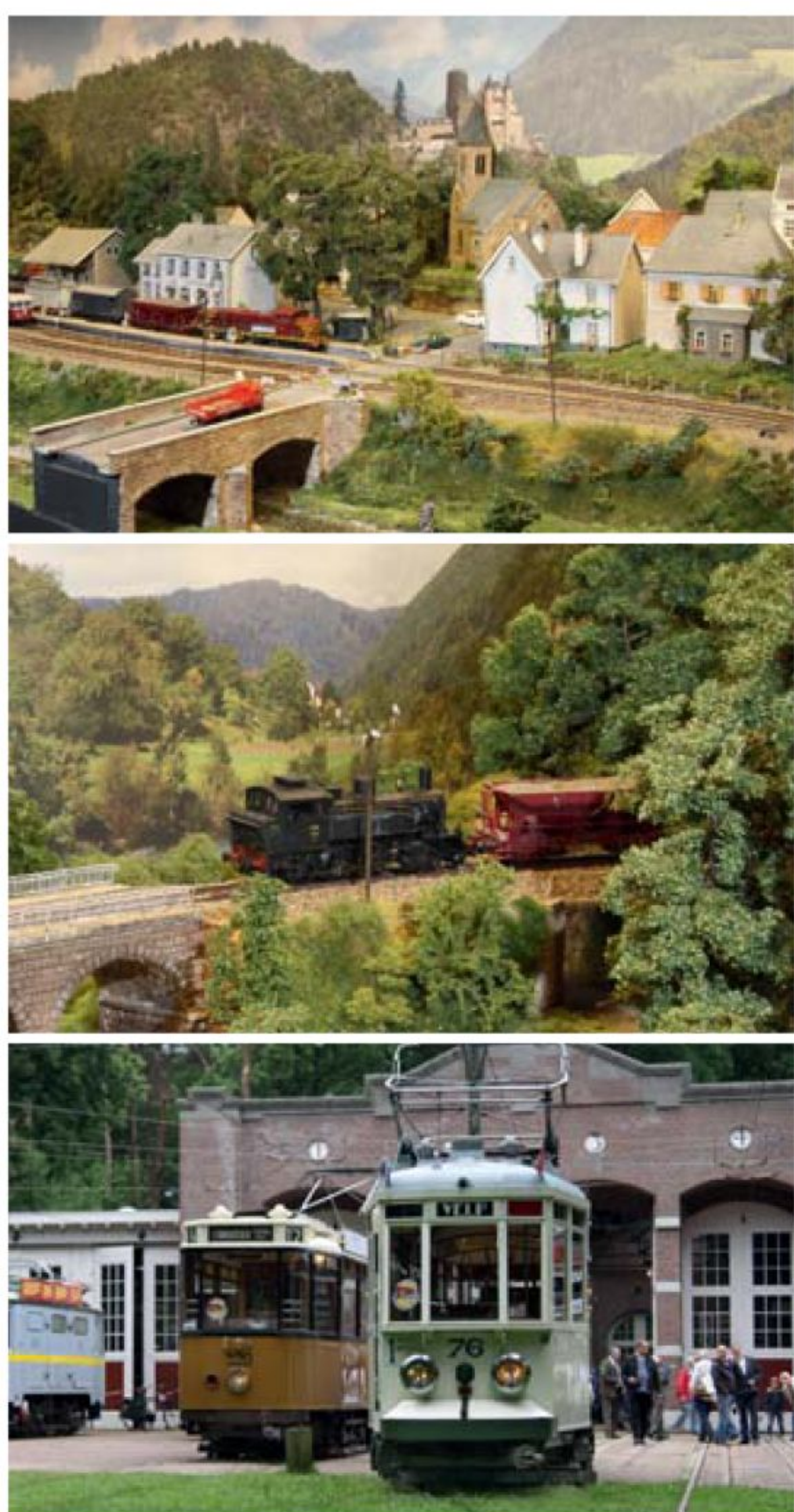
Railhobby

voor maar

€ 26,90

Als abonnee van Railhobby heeft u vele voordelen*:

- 10x alles over spoorwegen en modelspoor thuisbezorgd
- Railhobby in huis voordat het blad in de winkel ligt
- een welkomstgeschenk naar keuze
- Railhobby lezen op de iPad/tablet
- toegang tot het online archief vanaf 1992
- nooit een nummer missen
- aanbiedingen via de Hobbyvoordeelclub
- eigen mini-website
- handige online zoekfunctie



*All-in abonnees krijgen bovenstaande voordelen. De genoemde prijzen en kortingen zijn geldig in Nederland. Kijk voor prijzen in het buitenland op de website. Prijswijzigingen voorbehouden. Indien u een vriend abonnee maakt ontvangt u bij een jaarabonnement een kortingsbon voor www.hobbybladenshop.nl t.w.v. €5,-.

Kies uw KORTING!

populair!

42%
korting

10 papieren uitgaven + online toegang + welkomstgeschenk voor € 66,-

20%
korting

10 papieren uitgaven voor € 55,45

61%
korting

een jaar online toegang voor € 17,90

Geef uw hobbyvriend op en ontvang beide een cadeau! Ga naar

www.railhobby.nl/abonnementen

Railhobby kost in de winkel € 6,95.

Ja, ik word abonnee van Railhobby!

Naam: _____ Voorletter(s): _____

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

Telefoon: _____ E-mail: _____

Geb. datum: _____

Ik wil graag:

☐ een all-in jaarabonnement € 66,- ☐ een online jaarabonnement € 26,90 ☐ een print jaarabonnement € 55,45

Bij een jaarabonnement print+online kies ik een welkomstgeschenk:

☐ Railhobby Jaarkalender 2016 t.w.v. € 11,99 ☐ Lighttrainspecial t.w.v. € 17,90 ☐ Andreaskruis enkel H0 t.w.v. € 10,95
☐ Staalspecial t.w.v. € 17,90 ☐ Andreaskruis dubbel H0 t.w.v. € 11,95
☐ Weathering poeders, 5 kleuren t.w.v. € 11,60 ☐ Depotspecial t.w.v. € 17,90

Ik betaal als volgt:

☐ Ik wacht op de e-factuur en betaal € 2,50 toeslag.
☐ Scala Publishing BV mag het abonnementsgeld automatisch van mijn rekening afschrijven.

IBAN: _____ BIC: _____ Handtekening: _____

☒ Hierbij ga ik akkoord met de algemene abonnements- en incassovooraarden (www.uitgeverijscala.nl/abonnementsvoorwaarden).

Stuur deze bon in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, Antwoordnummer 72, 3800 VB Amersfoort.

DE HALVEZOLENLIJN (LAGE ZWALUWE – 'S-HERTOGENBOSCH) Deel 2

Het verlaten spoor

Wie de historische spoorkaart en de namen van de stations aan de Langstraatspoorweg bestudeert, kan betrekkelijk eenvoudig concluderen dat de lijn commercieel niet zo'n succes was. In de eerste plaats was dat omdat het niet de enige oost-west verbinding in de zuidelijke helft van Nederland was. Er waren al de Rhijnspoorweg van Rotterdam naar Arnhem en de staatslijnen Rotterdam – Breda-Venlo en Dordrecht – Elst (de Betuwelijn). Voor het doorgaande vervoer was de Langstraatspoorlijn niet van groot belang.



Wachtpost 22 bij het voormalige station Capelle-Nieuwevaart, met het Halvezolenpad richting Waalwijk. De garage is een in dezelfde stijl gebouwde latere toevoeging, 14 juni 2015.

Op regionaal niveau valt op dat er heel veel stations met dubbele plaatsnamen zijn: Made en Drimmelen, Waspik-'s-Gravenmoer, Kaatsheuvel-Capelle, Drunen-Heusden. In het algemeen wijst dat er in de praktijk op dat het station noch in de ene, noch in de andere plaats ligt en dus op ruime afstand van twee dorpskernen. Bovendien laten veel plaatsen in de Langstraat zich als lintdorpen (Waspik, Waalwijk, Capelle) kenmerken, die zich door hun langgerekte vorm door het spoor minder goed laten ontsluiten. De autobus die enkele decennia na de opening van de spoorlijn zijn intrede deed, bereikte

wel de dorpskernen en marginaliseerde het personenvervoer op de spoorlijn. Daar kwam bij dat de vervoersstroom zich vanuit de plaatsen aan de Langstraat niet zozeer op Den Bosch richtte, maar meer op de snel groeiende steden Breda en Tilburg. Ook daarvoor was de rechtstreekse bus het aangewezen vervoermiddel. Het personenvervoer op de Halvezolenlijn overleefde nog de jaren dertig, waarin al een aantal noodlijdende spoorlijnen gesloten werd, maar na de Tweede Wereldoorlog won de autobus het pleit definitief en in 1950 werd de spoorlijn voor reizigersverkeer gesloten. Het lokale goede-



Om de spoorse geschiedenis van het fietspad te benadrukken is bij Capelle-Vrijhoeve naast het tracé een stuk spoor met stootjuk herlegd. Aan de andere zijde van het fietspad ligt nog een stukje originele perronrand, 14 juni 2015.

renvervoer was nog redelijk omvangrijk dankzij de vele industriële en agrarische activiteiten in de omgeving en zeker ook dankzij het kolenvervoer. Maar zoals overal in Nederland won in de loop van de jaren zestig de vrachtauto het van de trein en viel het kolenvervoer weg door het omschakelen op aardgas.

Waspik – Drunen

We zetten onze tocht voort vanaf Waspik-'s-Gravenmoer over het Halvezolenfietspad en belanden al snel bij wachtpost 21 (km 22.603); de voormalige stopplaats Vrouwkensvaart, die wel een verfje kan gebruiken. Ruim een kilometer verderop staat wachtpost 22 die bij het afgebroken stationnetje van Capelle-Nieuwevaart hoorde. Loop even rond, want achter woning 22 ligt nog wel authentieke bestrating (kinderkopjes) en aan de overkant van de spoorloot zijn nog – zeer bijzonder – de originele 'leuning' aanwezig bij wijze van hekwerk tussen de spoorloot en de Heistraat. Deze staan er dus ook al een slordige 130 jaar, vermoedelijk zonder dat iemand zich dat realiseert. Langs het fietspad strekt zich de verhoging met keerwandjes uit van wat ooit het perron was.

Een kleine twee kilometer verderop: Capelle-Vrijhoeve, voorheen Kaatsheuvel-Capelle (km 25.748). Geen gebouw meer, maar van alles te zien: een perronrand, de in kinderkopjes uitgevoerde en door oude bomen omzoomde oprijlaan van het station en de brughoofden van de toegangsweg, en ook een willekeurig neergezet andreaskruis en een stuk spoor met stootjuk. Het kan niet origineel zijn, maar het is wel erg oud spoor.

We naderen Waalwijk. De nieuwe Middenbrabantweg doorsnijdt het tracé en het fietspad gaat er met een tunneltje onderdoor. Aan de oostkant van de weg is op het stukje ongebruikte spoordijk ook al een stuk spoor met stootjuk bij wijze van herkenningsteken gelegd. Daarna is het weer fietspad en komt wachtpost 25 in zicht, de stopplaats Besoijensche Steeg (km 28.571). Het station Waalwijk en het emplacement zijn (op een monumentje na) net zo totaal uitgevaagd



Bouwtekening voor de vele identieke wachterswoningen die langs de lijn gebouwd zijn. Het ronde raam in de topgevel is in de meeste gevallen in een groter, rechthoekig venster veranderd.



Gelukkig voor de was stond de wind op 7 februari 1957 in de juiste richting. De 4334 rangeert met de goederentrein 6528 Den Bosch-Raamsdonk op het weidse emplacement van Waalwijk.



De brug over de Baardwijkse Overlaat is nog steeds imposant, maar is in zijn huidige lengte maar een vijfde van de oorspronkelijke brug, 14 juni 2015.

als Geertruidenberg en het gebied is grotendeels het Halvezolenpark geworden. Zonder een greintje herkenbaar spoor verleden. Aan de oostkant van Waalwijk gaat het fietspad/het spoor geleidelijk omhoog tot het op een ware spoordijk ligt. Tot enkele jaren geleden lag hier de laatste paar honderd meter spoor die in 1987 niet opgebro-

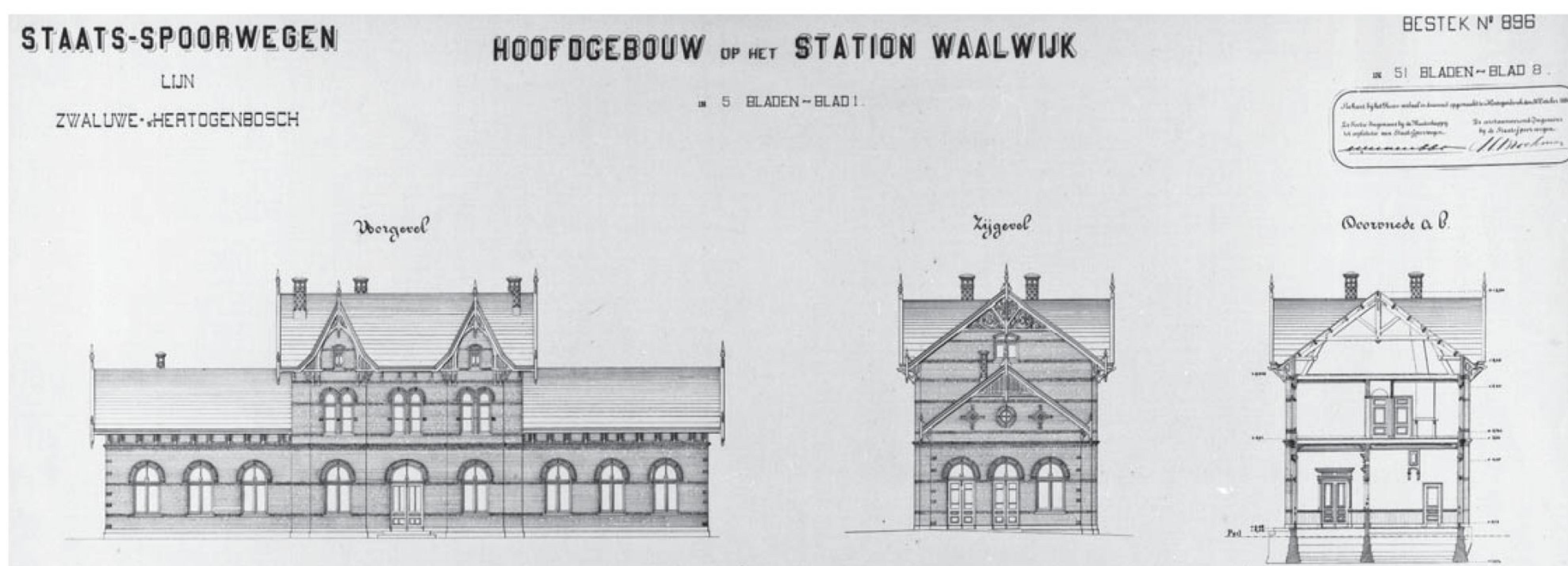


Tegenwoordig rest er niet meer van het spoorse verleden van Waalwijk. De stationsklok boven het fietspad door het Halvezolenpark is uiteraard een modern bedenkfel. De dikke bomen links hebben het spooreplacement nog wel gekend, 14 juni 2015.

ken was, maar nu is het ook hier strak asfalt en hebben de tot voor kort nog aanwezige hectometerpaaltjes het loodje gelegd. De hoge spoordijk was nodig omdat hier de brug over de Baardwijkse Overlaat begint. Het was aanvankelijk een brug van maar liefst 880 meter met 53 overspanningen, maar doordat de overlaat zijn functie verloor, werden er in 1918 al 26 overspanningen vervangen door een dijk en na de Tweede Wereldoorlog nog eens 13. De bruggen hebben hun behoud aan scholieren uit Waalwijk te danken, die het voor elkaar kregen dat de gemeenten aan de spoorlijn zich voor het behoud van deze en andere bruggen gingen inspannen. Elke spoorbrug tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch kreeg zijn eigen stichting tot behoud en met succes: de sloper van de bruggen die reeds voor oud ijzer verkocht waren, werd afgekocht, de bruggen werden successievelijk gerestaureerd en het Halvezolenfietspad er overheen gelegd, alles in een tijdsbestek van maar vijf jaar (1987-1992). Bij de brug getuigt een gedenksteen uit 1992 nog van de officiële opening van het fietspad door minister Hanja Maij-Weggen. Het kilometerslange Halvezolenfietspad eindigt verderop bij de 'Spoordijk' in Drunen; daarna is de spoordijk zelf verdwenen.

Drunen – 's-Hertogenbosch

Wachterswoningen, al dan niet met 'stopplaats' of 'halte' erbij, hebben we sinds Waalwijk niet meer aangetroffen. Zo hebben we de Baardwijkse Steeg (km 31.377) en Drunensche Dijk (km 33.080) aan weerszijden van de Baardwijkse Overlaat alleen op de kaart kunnen uitmeten en iets dergelijks geldt voor Elshout (34.353), het sta-



Zoals bijna alles op de spoorlijn Lage Zwaluwe-'s-Hertogenbosch was ook het hoofdgebouw van station Waalwijk ruim opgezet. Het gebouw is in 1964 gesloopt. Bouwtekening uit 1885, collectie Het Utrechts Archief.



FOTO J.H. MARTELHOFF, AUGUSTUS 1945, COLLECTIE HET UTRECHTS ARCHIEF

Zo troffen de Nederlandse Spoorwegen in 1945 de doorlaatbrug over de Baardwijksche Overlaat aan.



FOTO ROEF ANKERSMIT

Veel stationsgebouwen aan de Halvezolenlijn stonden er in hun nadagen verwaarloosd bij. Het was duidelijk dat NS niet van plan was in deze doelloze gebouwen nog te investeren. Station Drunen-Heusden op 20 november 1961.



Het verlegde en nooit als zodanig gebruikte spoortracé langs het Land van Ooit bij Drunen, met de twee viaducten van de N267 die evenmin enig doel gediend hebben, 10 februari 2008.



De Moerputtenbrug door het Bossche Inundatieveld, 10 februari 2008.

tion Drunen-Heusden (35.177), Kuiksche Heide (36.378) en de halte Nieuwkuijk (eerst bij 37.398, later bij 37.752). In Drunen ligt de Spoorlaan (parallel aan de A59) ongeveer op het spoortracé. Ter plaatse van de aansluiting van de N267 op de A59 is dat zeker zo. Het spoor is hier in 1972 over 1400 meter onder twee nieuwe viaducten door

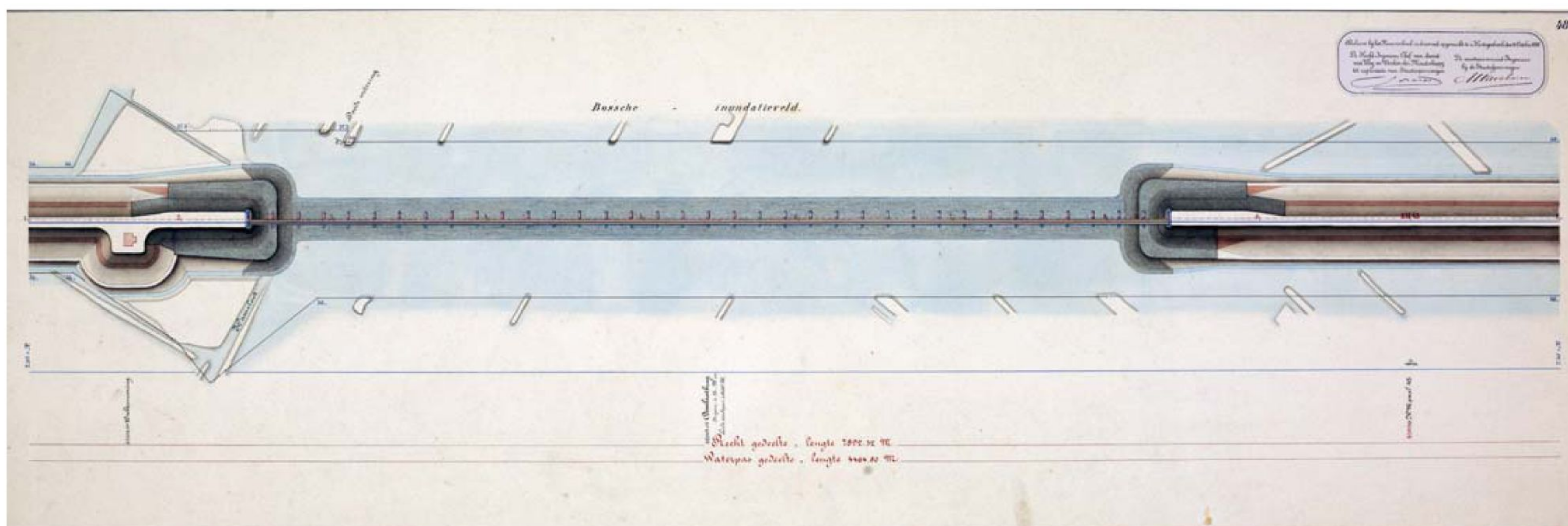
verlegd, die voor een doortrekking van de N267 bedoeld waren, maar waarover tot 2013 nog geen auto had gereden. Het is de vraag of er ooit reguliere treinen over de omgelegde route hebben gereden, want op 28 mei 1972 is het verkeer tussen Den Bosch en Raamsdonk gestaakt... Verder passeert het spoortracé hier een ander curiosum:



In de details herkennen we het vakmanschap en de zorgvuldigheid waarmee alle objecten voor de Langstraatspoorweg zijn ontworpen, zoals deze 'druipsteen' in een van de landhoofden van de Venkantbrug, waarlangs ingesijpeld hemelwater afgevoerd kan worden, 12 januari 2008.



Het tracé tussen Vlijmen en Den Bosch is grotendeels nog intact en als wandelpad begaanbaar, 12 januari 2008.



Plattegrond van de Moerputtenbrug uit de bouwtijd. Op deze tekening is goed te zien dat de bodem onder de brug kennelijk geheel geplaveid is. Links staat een wachterswoning ingetekend, die nu niet meer bestaat. Het zou nu een uiterst idyllisch gelegen woning zijn. (tekening collectie het Utrechts Archief)

het failliete amusementspark Het Land van Ooit. In Vlijmen lag het stationemplacement pal tegen (en onder) wat nu de A59 is, langs de Parallelweg, die niet voor niets zo heet. We treffen hier in het spoortracé een viaduct uit 1975 aan, dus drie jaar na de feitelijke sluiting. Blijkbaar was de sluiting onverwacht of had men nog vertrouwen in de toekomst van een spoorverbinding, die inderdaad nog een tijd in verkeersplannen heeft gefigureerd.

Na Vlijmen komen we eindelijk weer op een overwoekerd spoordijkje, een eindje verder overgaand in een spoordijk met een wandelpad. Dit leidt over de brug over de Bossche Sloot, ook wel Venkantbrug genoemd, ook een door een stichting voor sloop behoeft exemplaar. Enkele jaren geleden was het nog in ruïneuze toestand, maar nu is ook deze brug keurig gerestaureerd. Hetzelfde geldt natuurlijk voor de overbekende en imposante, 600 meter lange Moerputtenbrug met zijn 36 overspanningen, die tussen 2002 en 2010 is gerestaureerd. De rails zijn op deze brug blijven liggen en er zijn geribbelde platen tussen gelegd, zodat wandelaars er veilig over heen kunnen lopen. In de ijzeren liggers van de brug zijn hier en daar nog sporen uit de oorlog te vinden. De overtocht te voet over de brug door dit doodstille gebied is een indrukwekkende belevenis.

Na de brug zet het wandelpad zich nog een eindje voort over het voormalige spoortracé. Opvallend is de plotselinge overmaat aan hectometerpaaltjes. Ook vinden we hier de eerste wachterswoning sinds Waalwijk: nummer 39, maar even daarna is het abrupt afgelopen. De nieuwe Randweg van 's-Hertogenbosch heeft de laatste kilometer spoordijk opgeslokt en dat is des te spijtiger, omdat zich daarin een zogeheten waterkerende duiker bevond, met vier houten schuiven waarmee men in tijden van oorlog het onder water zetten van het inundatiegebied aan deze zijde van de stad kon regelen. De aansluiting van de Halvezolenlijn op het emplacement van Den Bosch, waar het spoor nog in een wijde boog naartoe lag, is bij de grote verbouwing van het station verdwenen. Dergelijke verdwijningen doen je beseffen dat je voor dit type sporenonderzoek nooit te vroeg kunt zijn. De hoeveelheid overblijfselen van een verdwenen spoorlijn zal immers altijd alleen maar kleiner worden. Haast u dus: de Halvezolenlijn, een voormalige spoorlijn die het meer dan waard is om zelf te voet of per fiets te ontdekken. ●

Tekst: J.M. ten Broek en Victor Lansink

Foto's: Victor Lansink (tenzij anders vermeld)

De auteurs zijn de makers van de website www.railtrash.net



De Venkantbrug of Brug over de Bossche Sloot bij Vlijmen, voor de restauratie, 10 februari 2008.



Helaas is enkele jaren geleden dit fraaie kunstwerk bij Den Bosch door de aanleg van de Randweg verloren gegaan: de 'waterkerende duiker in de Jachtsloot' waarmee een groot gebied bij Den Bosch onder water gezet kon worden. Het mechaniek voor de bediening van de schuiven stond bovenaan op de spoordijk, 10 februari 2008.

EXTRA ONLINE

Eerdere delen en meer foto's vindt u eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl Gratis voor online en all-in abonnees!

EEN RIJDENDE STOPMACHINE MET VERLICHTING IN HO

De CSM 4 van Strukton

Het zijn imposante machines, die niet iedereen kent. Dat komt ook doordat ze vooral 's nachts bij diverse railinfraprojecten actief zijn: de continue stopmachine, kortweg CSM. Deze machines worden onder andere door Strukton Rail ingezet. Langzaam rijdend zorgen ze voor het oplichten, schiften en onderstoppen van de rails. Een model van een CSM stond al langere tijd op mijn verlanglijst. Maar dan wel een rijdend exemplaar, voorzien van verlichting én digitaal bedienbaar.

Weliswaar heeft Viessmann/Kibri eind 2012 een kant-en-klare Strukton CSM uitgebracht, maar dit model is op onderdelen niet helemaal juist. Zo zijn de seinbalken onjuist en ontbreekt de aanhanger. Dat nodigt dus uit tot zelfbouw en daarom schafte ik de Kibri-bouwdoos van de stopmachine aan (cat.nr. 16050), evenals de Kleinspoor-bouwdoos van de aanhanger (nr. 825A). In dit artikel ontstaat hieruit een echte Strukton Rail CSM 4.

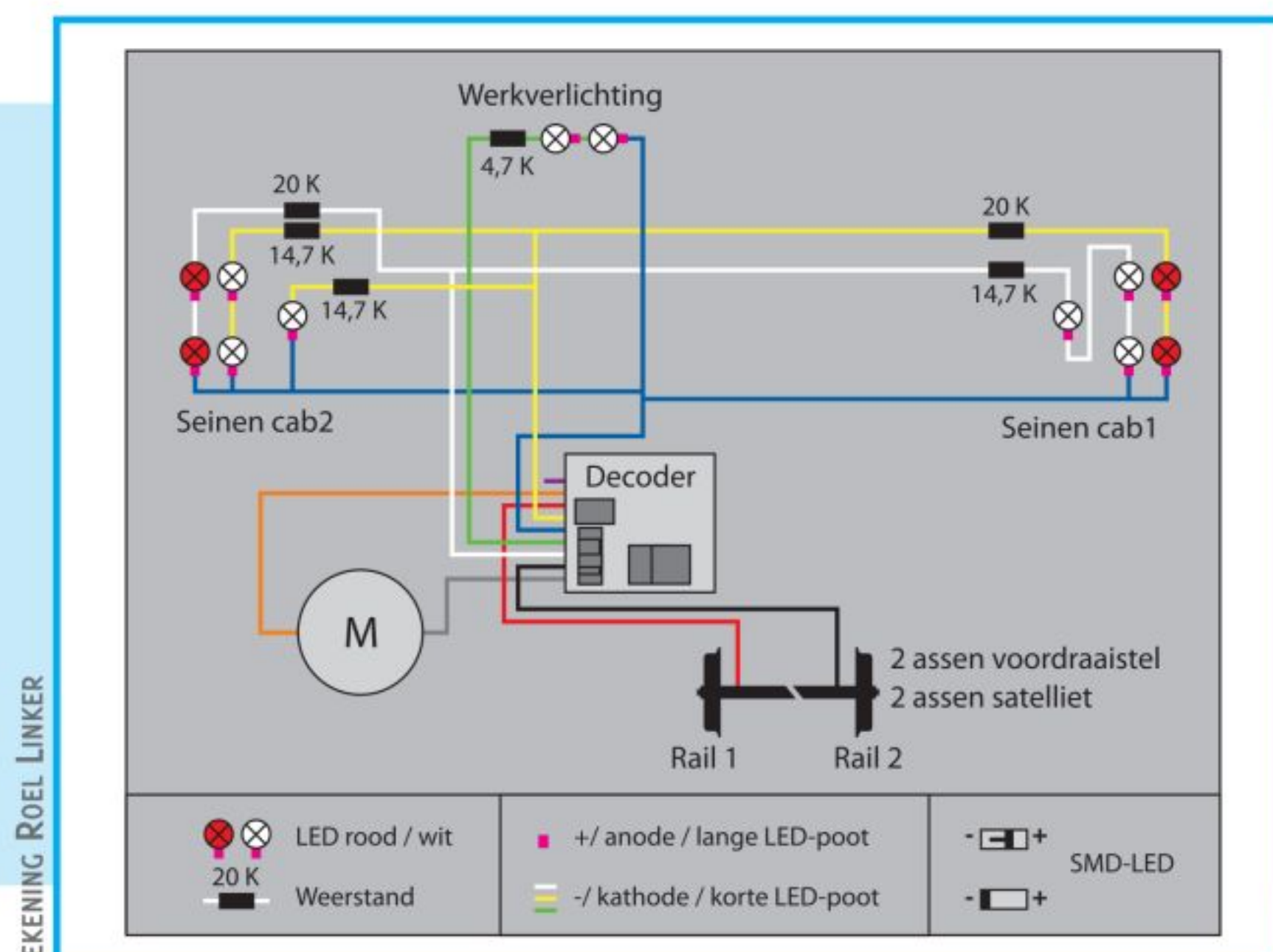
Motordraaistel

De eerste vraag was, hoe krijgen we dit model aangedreven? De meeste op de markt verkrijgbare aandrijvingen hebben een langere radstand dan die van de draaistellen van de stopmachine. Daarnaast moest de aandrijving de CSM op kruipsnelheid kunnen laten rijden, net als het grote voorbeeld. Na enig zoekwerk kwam ik uit bij Piet Peetoom van GM&S die de zogenaamde 'Bull Ant-unit' (BA) levert. Het idee achter deze aandrijving is simpel, maar doeltreffend. Plaats een motor op twee assen en verbindt deze door middel van een overbrengingskast met elkaar. Door de modulaire opzet kan de BA naar

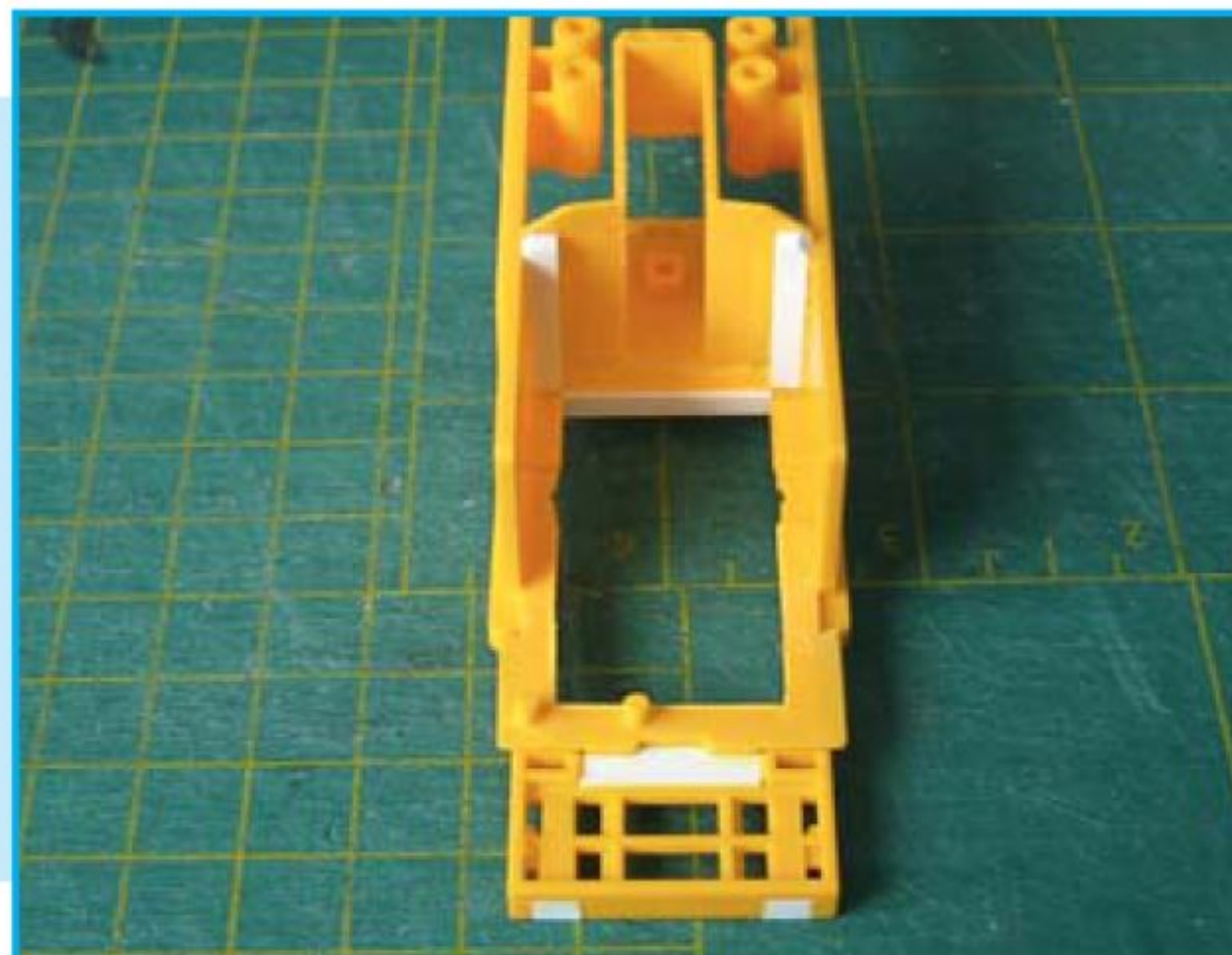
wens worden aangepast wat betreft motor, vliegwiel, antislipbanden, aantal assen en overbrengingskast. Enig over en weer mailen met Piet en experimenteren met diverse varianten leverde uiteindelijk de meest ideale BA op. Op de dwarsbalk tussen de assen heb ik de scheenplaten (draaistelzijkanten) gemonteerd, en daarmee was het motordraaistel klaar. Mocht u zelf plannen hebben om een CSM te motoriseren, dan hoeft u niet te gaan stoeien met dit soort technisch geneuzel. Inmiddels is deze BA bij GM&S als 'aandrijving voor stopmachine' in het assortiment opgenomen.

De beste plek om het motordraaistel onder te brengen bleek naast cabine 2, de kant van de aanhanger, te zijn. Hier is ruimte om de aandrijving uit het zicht onder te brengen. Om voor het motordraaistel ruimte vrij te maken heb ik uit de bodemplaat het nodige materiaal weggesneden. De randen langs de uitsparing heb ik met profielen van styreen verstevigd.

Vervolgens kwam de bevestiging van het motordraaistel aan de bak aan de orde. Voor onderhoud moest deze op eenvoudige wijze gede-monteerd kunnen worden. Na enig gepuzzel bleek een drukknop



Schematische weergave van de aansluitingen van de stroomafname, verlichting en aandrijving op de decoder.



De randen van de uitsparing zijn met profielen verstevigd.



In het chassis van de stopmachine is de uitsparing voor het motordraaistel rechtsonder zichtbaar.



FOTO DOLF HEIBLOEM

De CSM 4 van Strukton Rail in actie tijdens spoorwerkzaamheden.

van $\varnothing$ 8 mm de ideale oplossing te zijn. Het vrouwtje daarvan werd onder een van styreen gemaakte bevestigingsplaat in de bak gelijmd en het mannetje vond op het motordraaistel een plek. Het motordraaistel kan zo gemakkelijk draaien en alle richtingen op kantelen en bovendien eenvoudig worden verwijderd. Soms zijn de beste oplossingen ook de meest simpele.

Betrouwbare stroomafname

Doordat het motordraaistel op twee wielen antislipbanden heeft, werd er alleen via de twee resterende wielen stroom afgenomen. De betrouwbaarheid is dan onvoldoende, zeker bij een langzaam rijdende trein waar zich vaker stroomonderbrekingen voordoen. Stroomafname via meerdere wielen is dan essentieel. De stopmachine beschikt over een loopdraaistel vooraan, en een loopdraaistel onder de satelliet (het apparaat waar het stopmechanisme op bevestigd is). Deze kunnen goed voor extra stroomafname dienen. Vier kleine printplaten werden daartoe op maat gesneden en voorzien

van een draad en een fosforbronzen stroomafnemer. Vervolgens werden deze aan de onderkant van de draaistellen bevestigd, zodanig dat de stroomafnemers tegen de binnenkant van de metalen wielen drukken. Per as wordt zo van beide wielen stroom afgenomen.

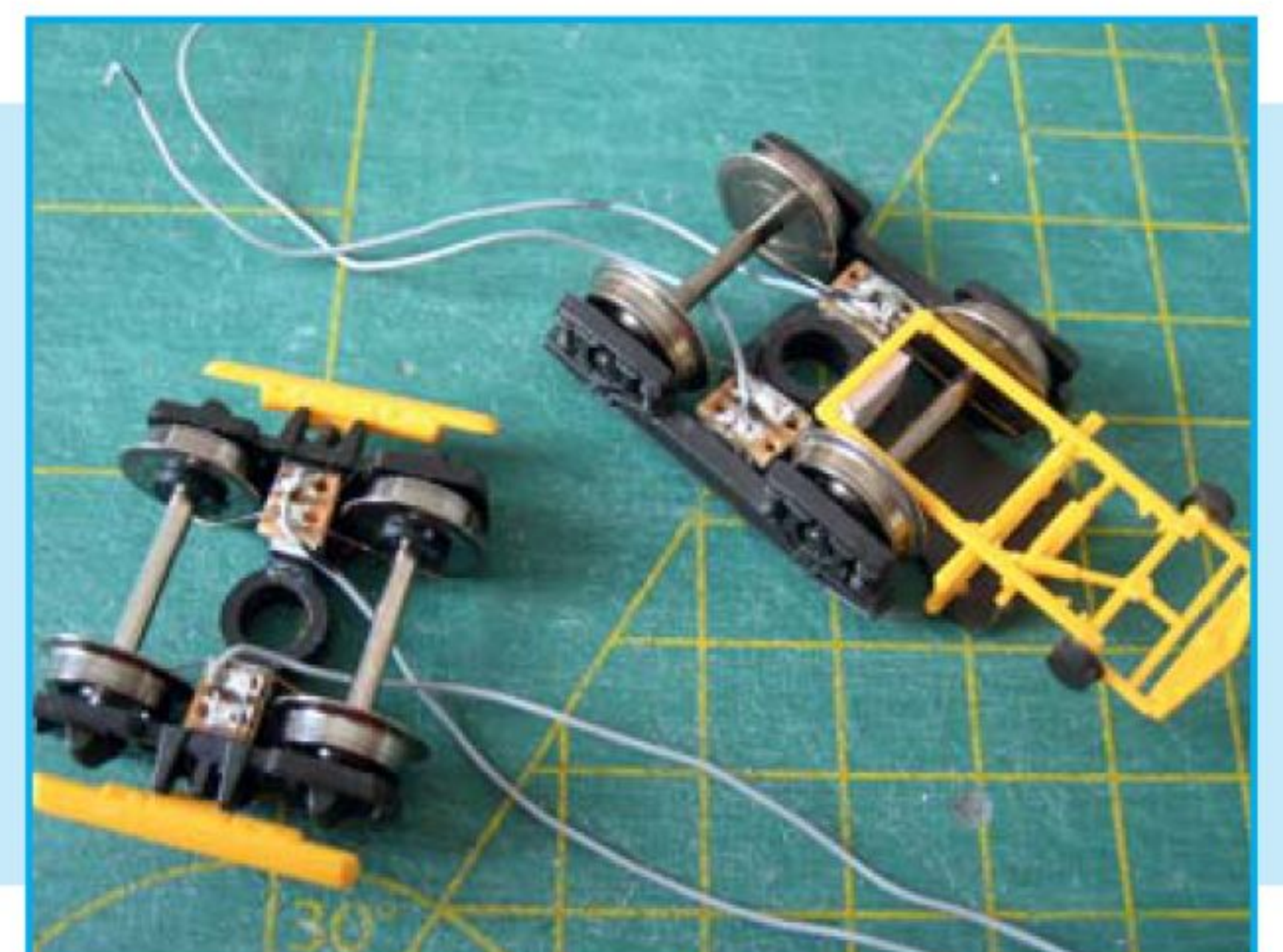
Een ander aspect voor een goede stroomafname is het gewicht van de trein. Hoe zwaarder, des te beter het contact tussen wielen en rails zal zijn, en des te betrouwbaarder de stroomafname. Wanneer de geheel uit kunststof gebouwde stopmachine volgens de handleiding wordt gebouwd, heeft hij (te) weinig gewicht. Door het gebruik van metalen wielen en de aandrijving wordt het model al wat zwaarder. Door kleine stukken daklood in de machinekamer boven het voorste draaistel en op het draaistel van de satelliet te plaatsen, kon de CSM voldoende worden verzwaard. Hiermee moest ik wat experimenteren, aangezien de BA-unit bedoeld is voor het aandrijven van lichtere treinen en met te zware treinen moeite kan hebben. Maar goed, een stopmachine is geen NS 1800.



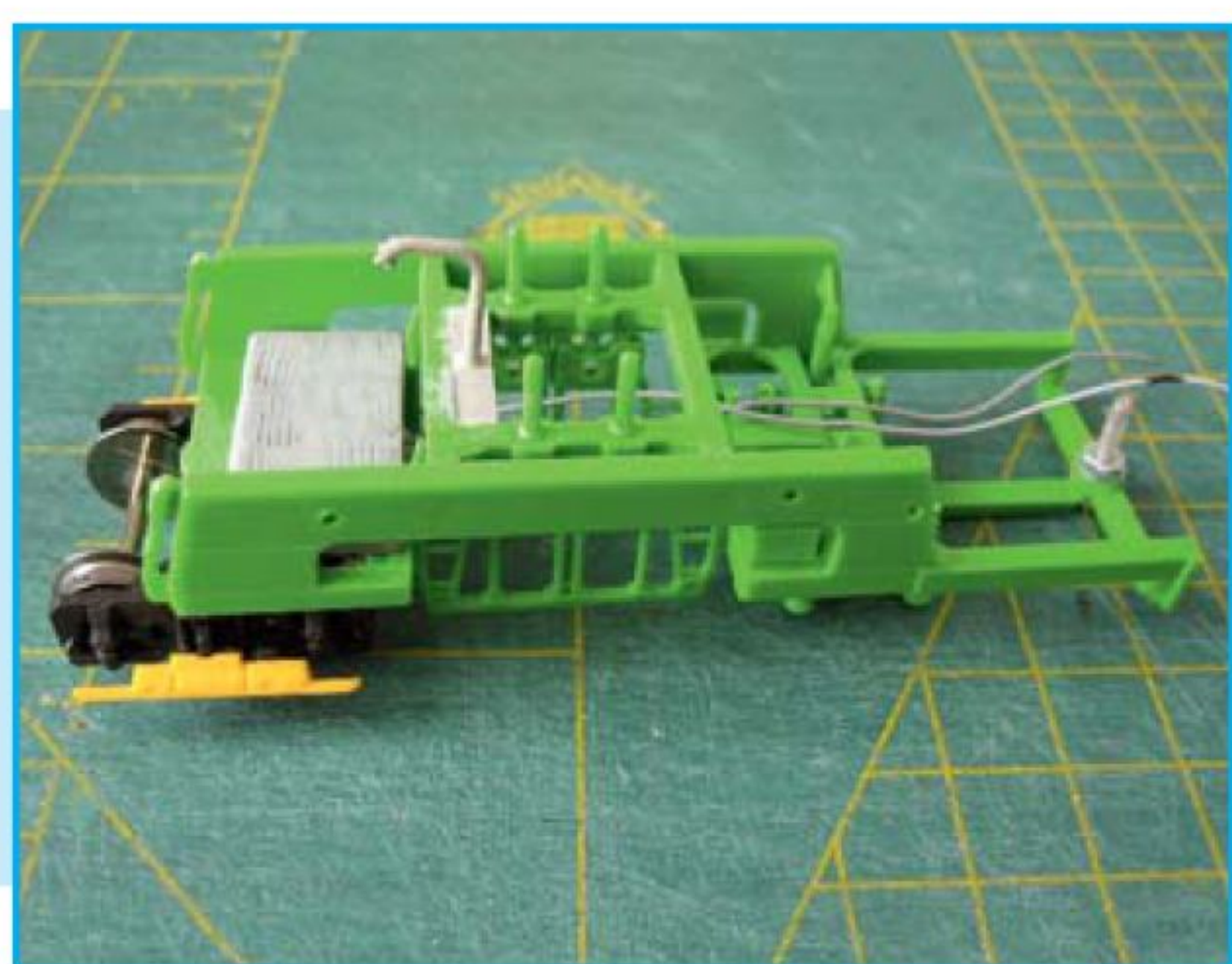
De aanhanger in aanbouw.



Het draaistel met gemonteerde Mashima-motor met bovenop de drukknop waarmee het kan draaien maar ook eenvoudig kan worden uitgenomen.



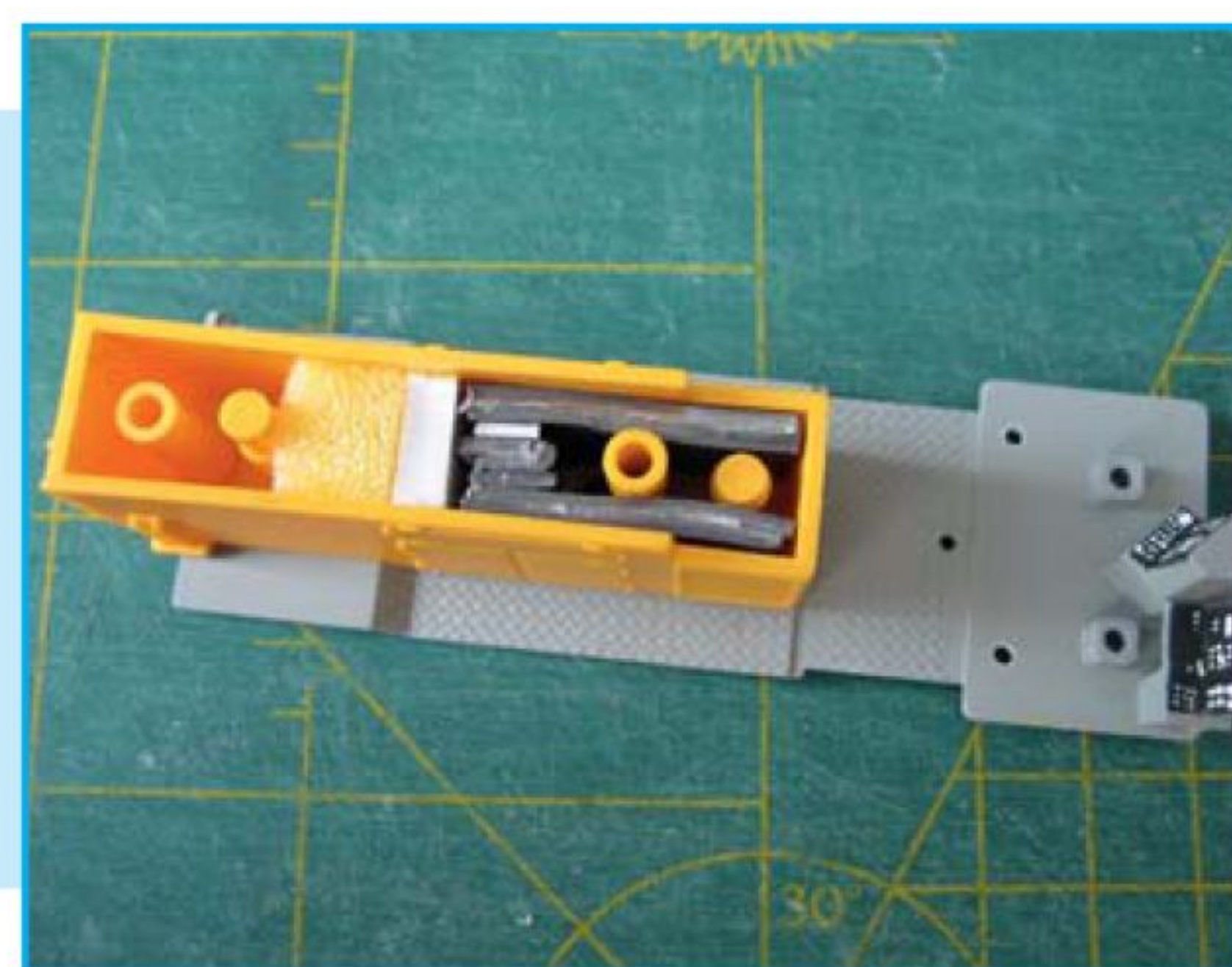
De beide loopdraaistellen zijn voorzien van stroomafnemers.



Op de satelliet is ter verzwaring daklood geplaatst. Aan de opstaande haak zal de satelliet bij het oppakken van de machine blijven hangen.



In de bak is een witte plaat gezet ten behoeve van de decoder.



De stuurtafels zijn ingericht. In de machinekamer zijn stukken daklood geplaatst ter verzwaring.



De CSM 4 in vol ornaat, gezien vanaf de voorzijde.



Het model in de primer, de CSM 4 wordt herkenbaar.



De stopmachine strak in de lak en voorzien van opschriften. Let op de cabine in de uitsparing voor de satelliet.



De satelliet en bijwagen zijn gereed voor plaatsing.

De satelliet

De satelliet heb ik al kort genoemd. Dit apparaat bevindt zich onder de CSM en kan bij stopwerkzaamheden onafhankelijk van de rest van de machine heen en weer bewegen. De pickels (stoparmen) die aan de onderzijde bevestigd zijn, stoppen daarbij de ballast onder de dwarsliggers. Als de bouwdoos volgens de handleiding wordt gebouwd, kan de satelliet wel heen en weer, maar slechts beperkt zijdelings bewegen. Dat is niet handig op een modelbaan met doorgaans krappere bogen dan bij het grote voorbeeld. Daarom heb ik de satelliet met een schroef aan de bak van de stopmachine bevestigd. Omdat bij het optillen van het model het gewicht van de satelliet geheel op de schroef zou komen te liggen zou de verbinding kunnen breken. De oplossing hiervoor vond ik op Beneluxspoor.net. Een op de satelliet geplaatste haak leunt bij het optillen op een balk in de bak. Als de CSM op het spoor staat, hangt deze haak vrij in de bak en wordt de satelliet niet

belemmerd. In de bak boven de satelliet monteerte ik een plaatje waar later de decoder op kon worden geplaatst.

Nadat de stopmachinebak en de aanhanger zover mogelijk volgens de bouwbeschrijvingen waren afgebouwd, was het tijd voor wat kleur. Allereerst werd het model in een witte primer gespoten, waarna een gele laklaag volgde. Hiervoor gebruikte ik 'Plasser & Theurer-geel' (nr. 33) van Kleinspoor. De satelliet kreeg een rode kleur. Details zoals de pickels zijn voor het monteren gespoten. De trappen en andere kleinere details heb ik met een kwast geschilderd. Na het aanbrengen van transfers met Strukton-opschriften (nr. 193), eveneens van Kleinspoor, werd het model voorzien van een laag blanke lak. Dit geeft het model een meer egale glans, maar geeft ook bescherming voor de transfers.

Verlichting

De volgende fase was de elektronica. De machine diende op beide



In de bak is een plaat styreen gemonteerd met daarop een simpele drukknop voor de bevestiging van het motordraaistel.



Het in de bak geplaatste motordraaistel.



De ledbalk van cabine 1 met daarop 2 front- en 2 sluitseinen. Het derde, hoge frontsein zit op een aparte balk dat al in de cabine is bevestigd.



De balk met front- en sluitseinen voor cabine 2 wordt achter het hekwerk van de aanhanger geplaatst.



De balk met de werkverlichting zal boven de satelliet worden geplaatst.



De stopmachine met afgenomen dak, het treinpersoneel zit al in de cabine.

FOTO WILLEM NIJHOF

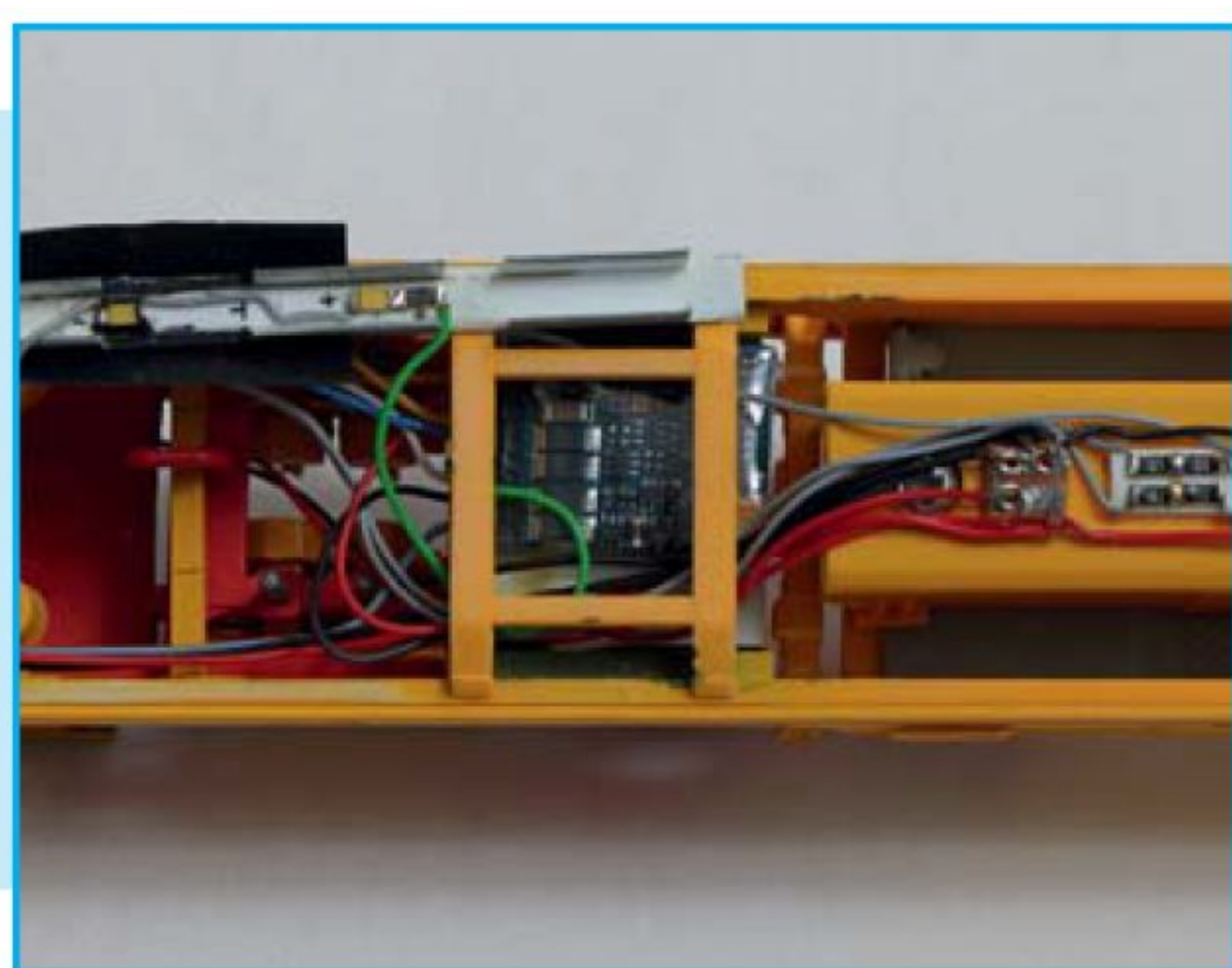


FOTO WILLEM NIJHOF

De decoder, weerstanden en (gedemonteerde) werkverlichting in close-up.



FOTO WILLEM NIJHOF

Een kijkje in cabine 1, waarin onderin de gemonteerde ledbalk nog net zichtbaar is. De balk van het derde, hoge frontsein is wel goed te zien.

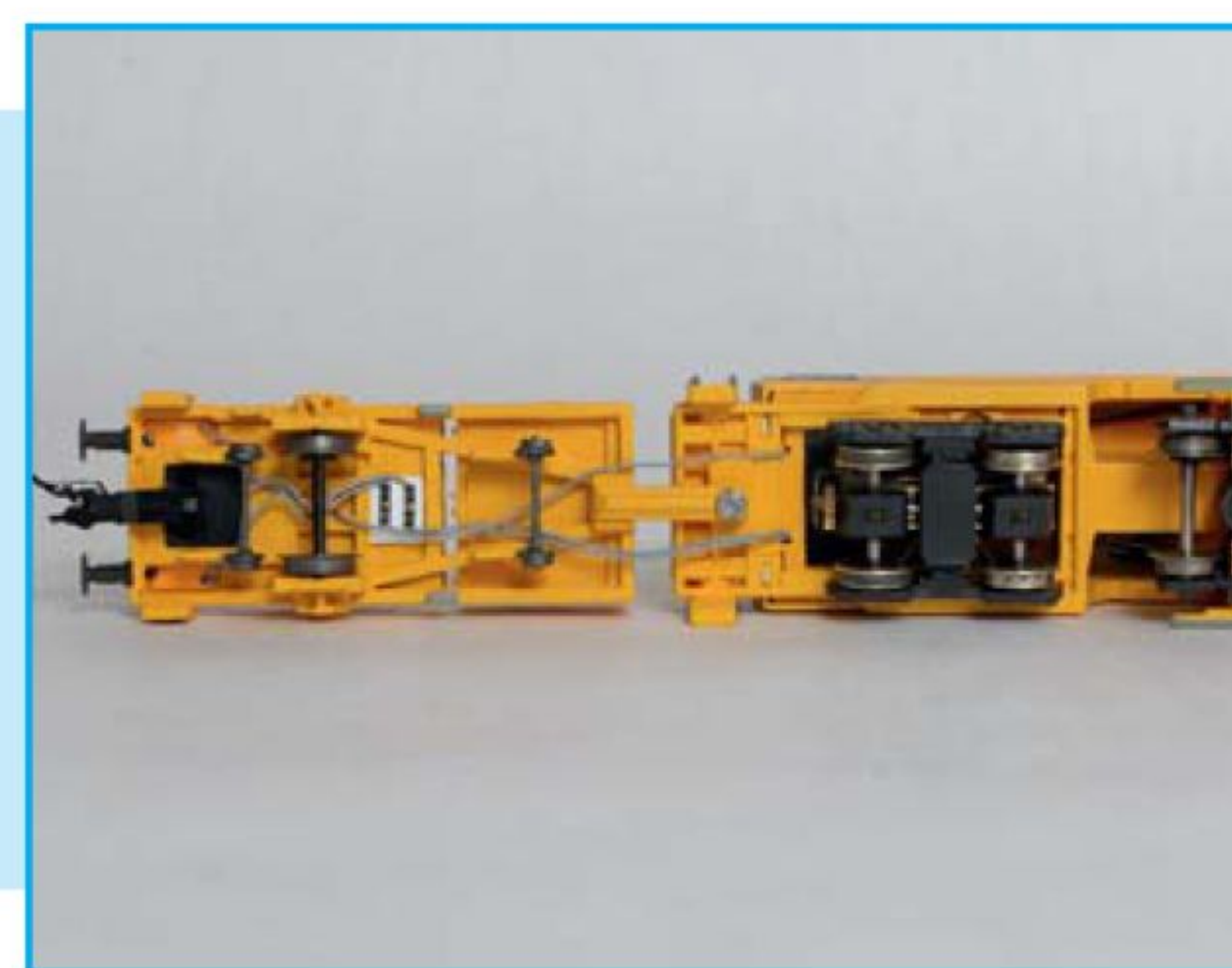


FOTO WILLEM NIJHOF

Koppeling van en stroomvoering voor de verlichting van de aanhanger.



FOTO NICO VAN ROON

De boven de loopwielen van de satelliet geplaatste bedieningscabine is amper zichtbaar.



FOTO WILLEM NIJHOF

De satelliet bij schemer met inschakelde werkverlichting.

cabines front- en sluitseinen te krijgen, plus werkverlichting boven de satelliet. Deze zouden via een decoder schakelbaar moeten zijn. Het aanbrengen van de werkverlichting boven de satelliet was zo gedaan. Dit werd een balk met twee warmwitte leds. Door het dak erboven met een schroef te bevestigen, blijft de led-balk voor onderhoud gemakkelijk bereikbaar. Het aanbrengen van de front- en sluitseinen heeft me wel de nodige hoofdbrekens gekost. Ik zou de leds achter de lampglazen kunnen priegelen, maar hoe zouden ze bevestigd moeten worden? De oplossing was een 1,5 mm dik plaatje styreen van 26 x 6 mm waarop de leds zijn vastgezet en dat als één geheel met dubbelzijdig tape in de cabine is vastgezet. De leds zitten daarbij precies achter de lampglazen. In geval van een defecte led kan de gehele

plaat worden losgehaald en de defecte led worden vervangen. In het ergste geval zou de gehele plaat opnieuw kunnen worden gemaakt. Door deze werkwijze was het niet nodig met een hete soldeerbout in een kleine kunststof cabine te gaan priegelen. Door de plaat donker te verven valt hij in de voorste cabine niet op. Aan de andere zijde zitten de front- en sluitseinen op een hek en is de plaat wel zichtbaar, maar het gemak bij onderhoud vind ik hier goed tegenop wegen. De weerstanden voor de leds bevinden zich op twee centrale plekken. De leds van cabine 1 zijn op een groep weerstanden op de machinekamer achter cabine 1 aangesloten, terwijl de leds van cabine 2 op een groep weerstanden onder de aanhanger aangesloten zijn. Vanaf de weerstanden gaan de draden naar de decoder, waar ook de



FOTO WILLEM NIJHOF

Bij het grote voorbeeld kunnen de kleine wielen van de aanhanger op de rails worden neergelaten. Tezamen met de kleine wielen onder de hoofdbak worden ze gebruikt voor het doen van metingen. Ingeschakelde front- en sluitseinen en werkverlichting. Aan de zijde van cabine 2 vormen de lage lampen van de aanhanger en het toplicht van de stopmachine het bekende A-sein.



De stopmachine op weg naar een volgende klus.

draden van de stroomafnemende draaistellen en die van de aandrijving op uitkomen.

Het mag duidelijk zijn dat ik het prettig vind als een model demonteerbaar blijft, zodat je voor onderhoud overal bij kunt. Bij de eindmontage van de CSM is hier rekening mee gehouden. Zo zit cabine 2 volgens de bouwhandleiding vastgeklit en is daardoor weer los te maken. Cabine 1 is niet op het frame gelijmd maar met twee schroeven vastgezet. Het dak is volgens de bouwhandleiding vastgeklit, maar omdat deze verbinding niet erg stevig is, is dit op de machinekamer vastgeschroefd. De schroef wordt verborgen door het afdakje dat daarop is vastgeklit.

Decoder

Met het plaatsen van het dak was de bouw van de stopmachine afgerond. Wat restte was het programmeren van de decoder, een Lokpilot V2.0. Door middel van function mapping heb ik ervoor gezorgd dat de front- en sluitseinen en de werkverlichting apart kunnen worden in- en uitgeschakeld. De motorsturing van de decoder heb ik zodanig ingeregeld dat naast een gewone rijsnelheid ook een realistische kruipsnelheid kan worden gehaald. Dat is goed gelukt: de schaalsnelheid die de machine nu haalt is 2.700 meter per uur, tegen 1.800 meter per uur bij het grote voorbeeld. De railbouwploeg in 1:87 is in ieder geval zeer tevreden met deze nieuwe, fraaie machine en heeft de eerste spoorwerkzaamheden hiermee al ingepland.

Enkele foto's zijn op clubbanen van MSG IJsselland en Treinenclub Midden Nederland gemaakt. Ik wil hen hierbij bedanken voor de genoten gastvrijheid bij het fotograferen van de CSM 4 op hun modelbanen. ●

Tekst & foto's (tenzij anders vermeld): Marc Nijhof

INFO

Technische eigenschappen 'Stopmachine-BA'

Wielbasis	21 mm
Motor	Mashima 10x24MHK, met vliegwiel
Overbrengingskast	15:1
Wielmaat	10,5 Nikkelzilver-schijf
Wielsoort	RP25/110, waarvan 2 wielen met antislipbanden

Gebruikte verfkleuren

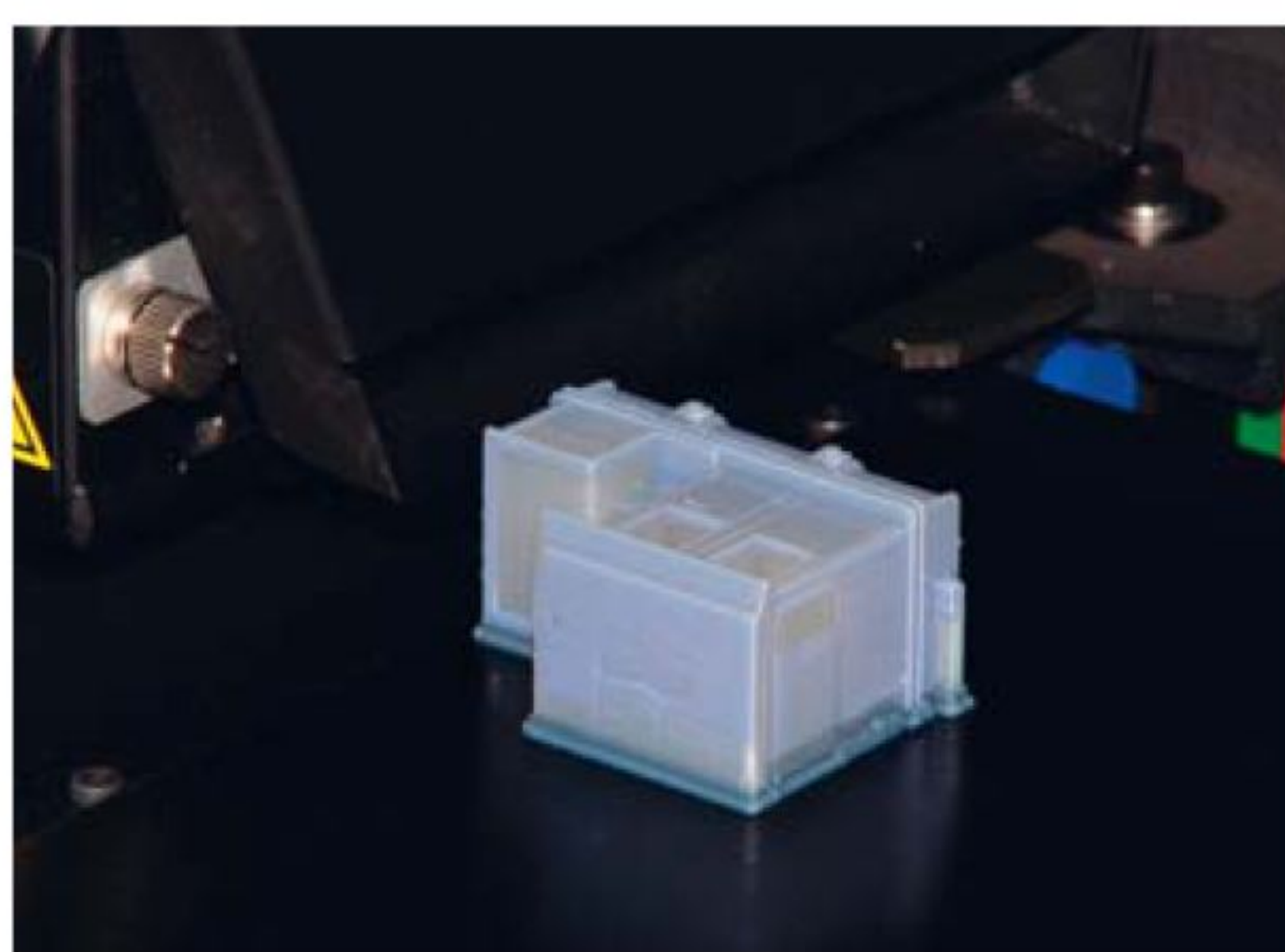
Bak	Geel	Kleinspoor 'Plasser & Theurer-geel', zijdeglaans 33
Satelliet	Rood	Revell zijdemat 330
Bodemplaat	Lichtgrijs	Humbrol zijdemat 128
Details	Wit	Revell zijdemat 371
Details	Zwart	Humbrol mat 33
Afwerking	Blanke lak	Humbrol zijdemat 135

Spielwarenmesse *Neurenberg 2016*

Van de 70 km wandelpad over het hele beursterrein heeft de delegatie van Railhobby alleen de paden in Halle 4A met een enkele uitstap naar een andere Halle hoeven ondernemen. In Halle 4A waren enkele duidelijke trends waar te nemen, zoals de innovatieve ideeën van kleinseriefabrikanten met 3D-techniek. Of de stagnerende uitlevering door productieproblemen in het Verre Oosten. Of de aandacht voor verregaande details. Maar zeker ook de ruime aandacht aan het 'Reinheitsgebot', de wet die 500 jaar geleden in het hertogdom Beieren ingesteld werd. Alleen gemout graan, water en hop mochten gebruikt worden om bier te produceren. In onderstaande reportage tonen wij in overzicht en soms in detail wat deze beurs gebracht heeft.

Een compositie van logische en onlogische elementen, oftewel een aantal geintjes in dit diorama bij Minitrains.





3D-kopie van een Minitrains-smalspoorloc, 3D-LABS.

3D-LABS

Deze firma produceert in opdracht rapid-prototyping modellen in 3D-techniek. Hierbij worden maatvoeringen met 0,1 mm nauwkeurigheid gerealiseerd. Op basis van de aangeleverde data van Minitrains smalspoorloc werd een 3D-kopie vervaardigd. Na beëindiging van het 3D-proces wordt het ondersteuningsmateriaal weggewassen.

AB-MODELL

Nm. AB-Modell brengt dit jaar diverse smalspoormodellen van de MOB en de RhB in N (9 mm) en Nm (6,5 mm) uit. Van de MOB verschijnt de Ge 4/4 8001 met Panoramic Express-rijtuigen. Naar RhB-voorbeeld komt het Allegra-treinstel met twee panoramarijtuigen als Bernina Express; in 2017 verschijnt de Ge 4/4 III.

Een volledig bovenleidingprogramma wordt deze zomer leverbaar; daarnaast zijn er diverse toebehoren beschikbaar en is er een detailleringset voor de Ge 4/4 III om de voorzijde van de loc van losstaande handrails te voorzien.

Het handmonster van de RhB Ge 4/4 II met gefreesd chassis, klokankermotor en een uit nieuwzilver geëtste behuizing ziet er veelbelovend uit.

AB-Modell brengt een rijdend Schynige Platte-treinstel. De He 2/2 loc was al enige tijd als niet-gemotoriseerd bouwpakket verkrijgbaar. In samenwerking met SB-Modellbau is een uiterst kleine aandrijving ontwikkeld. Vanwege het geringe gewicht zijn twee krachtige Neodym magneten aangebracht om in combinatie met de bijpassende tandradrails de vereiste trekkracht en adhesie te realiseren. Met één rijtuig kan een 25% stijging bereden worden.

ACME

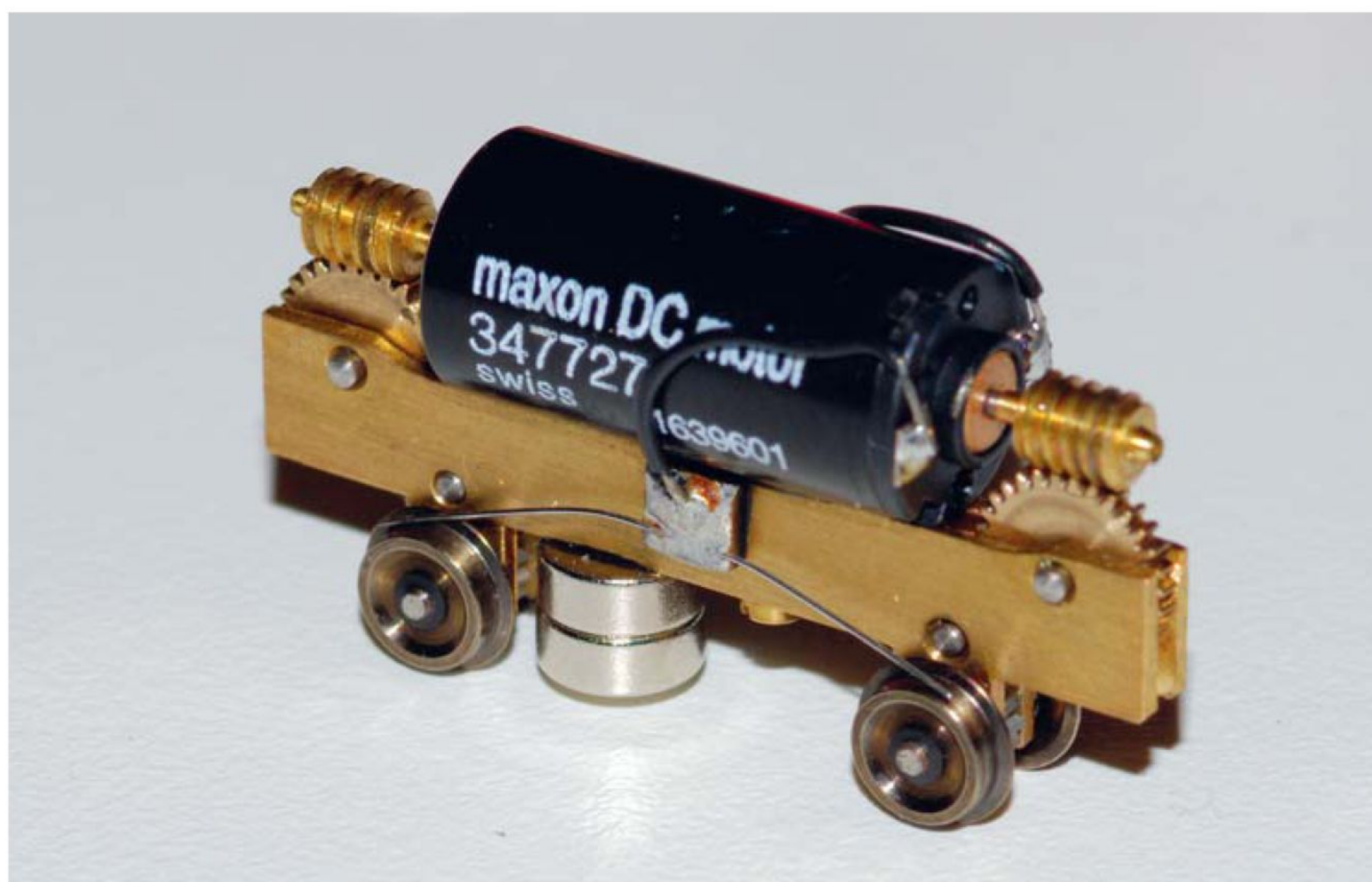
ACME komt in 2016 weer met een aantal nieuwe modellen van de BR 186, waaronder de BLS Cargo-Railpool 186 110. Ook verschijnen er een aantal nieuwe Traxx-modellen in diverse Zebra-designs, waaronder de Zebra



Sjabloon voor detailleringset RhB Ge 4/4 III, AB-Modell.



Handmonster RhB Ge 4/4 II, AB-Modell.



Aandrijving van de SPB He 2/2 loc, AB-Modell.



BLS Cargo – Railpool BR 186 110, ACME.



Koelwagen InterFrigo met Engels profiel, ACME.

106 die ook in Nederland rijdt, net als de BLS met nummer 110.

Helemaal nieuw zijn de koelwagens met een Engels profiel, bijv. die van InterFrigo die ook naar Nederland kwamen met aard-

appeltreinen in de jaren '80-90. De wagens zijn geschikt voor het vervoer op veerboten. Ook helemaal nieuw is de MU in diverse uitvoeringen van verschillende spoorwag- maatschappijen waaronder die van de NS.



MTRV trucks bij Airpower 87.

ADP

H0. Oude tijden herleven met de Wartburg 365 Coupé, 313 Sport en P 760, en de Chevrolet Impala.

G. De tweelingkinderwagen uit 1955, motorfiets ETZ 250 en waterbestendige schuur met rieten dak.

AIRPOWER 87

H0. Van de Amerikaanse militaire 7,5 tons MTRV MK-23 trucks waren er diverse gedetailleerd uitgevoerde handmonsters beschikbaar. Met of zonder gepantserde cabine of opbouw, vlakke laadvloer, lage boorden of huif en met verlengde wielbasis en dubbele achteras.

ARNOLD

TT. Het vorig jaar gestarte programma in schaal 1:120 wordt voorzichtig met een Köf in twee verschillende kleuren en een twee-assige zelfflosser uitgebreid.

N. Net als bij Rivarossi verschijnt ook in N de ÖBB eloc Rh 1046 (HG versie) in dezelfde vier varianten. Een ervan komt ook in digitale uitvoering. Van de vierassige rangeerlocomotief BR



De NS Traxx (serie 186) van Arnold is binnenkort verkrijgbaar.

V60 was alleen nog een handmonster te zien. Het model komt in twee kleurvarianten van de DR met en zonder decoder. Een bijzondere variant van deze loc is de BR 106.0-1 met stroomafnemer. Aangekondigd is de 1'E 'Kriegslok' BR 42 in de kleuren en opschriften van de DRB, de DR en BBÖ. Naast de analoge versie komt ook de digitale versie met geluid beschikbaar. De vorig jaar aangekondigde geel/blauwe NS Traxx-serie 186 is volgens Arnold dit voorjaar leverbaar. Nieuw is het vierdelige dubbeldekstreinstel van de Deutsche Reichsbahn in twee kleurvarianten. Ook dit treinstel komt als analoog en digitaal model in de handel.

ARTITEC

Artitec heeft zoals gewoonlijk ook voor 2016 veel nieuws. Het belangrijkste nieuws is toch wel het NS-dieseltreinstel Plan U dat op de beurs was te zien. Het gaat hier om de eerste kappen uit de mal. De modellen zagen er zeer goed uit en waren strak gegoten. Twee kappen waren door de fabrikant als voorbeeld reeds in het geel/grijs gespoten. Het andere grote nieuws bij Artitec waren de nieuwe DAF vrachtwagens. Er komen drie cabinevarianten. Daardoor is een groot aantal modellen mogelijk. De eerste negen modellen werden op de beurs via een fraaie folder al aangekondigd. De cabines waren op Neurenberg al te zien. Van cabine A komen twee open bak met huifuitvoeringen in rood en blauw. Tevens een vuilniswagen en een legertruck. Van cabine B een open bak met huifuitvoering in rood en blauw, en een van Gend&Loos-uitvoering. Van cabine C een open bak met huif in geel en wit. U kunt verwachten dat diverse winkeliers met speciale uitvoeringen van de diverse bedrijven komen. De keuzes zijn reuze.

Om al de reeds geleverde en toekomstige legervoertuigen op uw trein te kunnen vastzetten, gaat Artitec kettingsets en keggen brengen. Hiermee staan uw modellen veilig op uw trein.



De cabine 1970 van de nieuwe DAF. Hiervan verschijnen vier uitvoeringen, Artitec.



Nu nog een ongeschilderd prototype van de rangeerlocomotief BR V60 van Arnold in N.



De tussenbak van de Plan U in kleur, Artitec.

Wat te denken van de nieuwe GTU-werkwagens, beladen met een kop van een Mat 54 (dit keer in kleur) en een DE1-kop. Bijzonder fraai. Ook helemaal nieuw is een nummeren vormuitvoering van de rode DE2. Het stel komt in de fraaie rode uitvoering met blauw-

we reclamebanen. Het bijzondere aan dit model is dat het een ATB-leiding op het dak heeft liggen, en voorzien is van dakantenne. Het stel gaat nummer 96 dragen. Dan komt Artitec met een groot aantal kant-en-klaar producten. Van voertuigen tot



GTU-werkwagen met een DE1/2 kop, Artitec.



Detailopname van de nieuwe DE2 met ATB en dakantenne, Artitec.



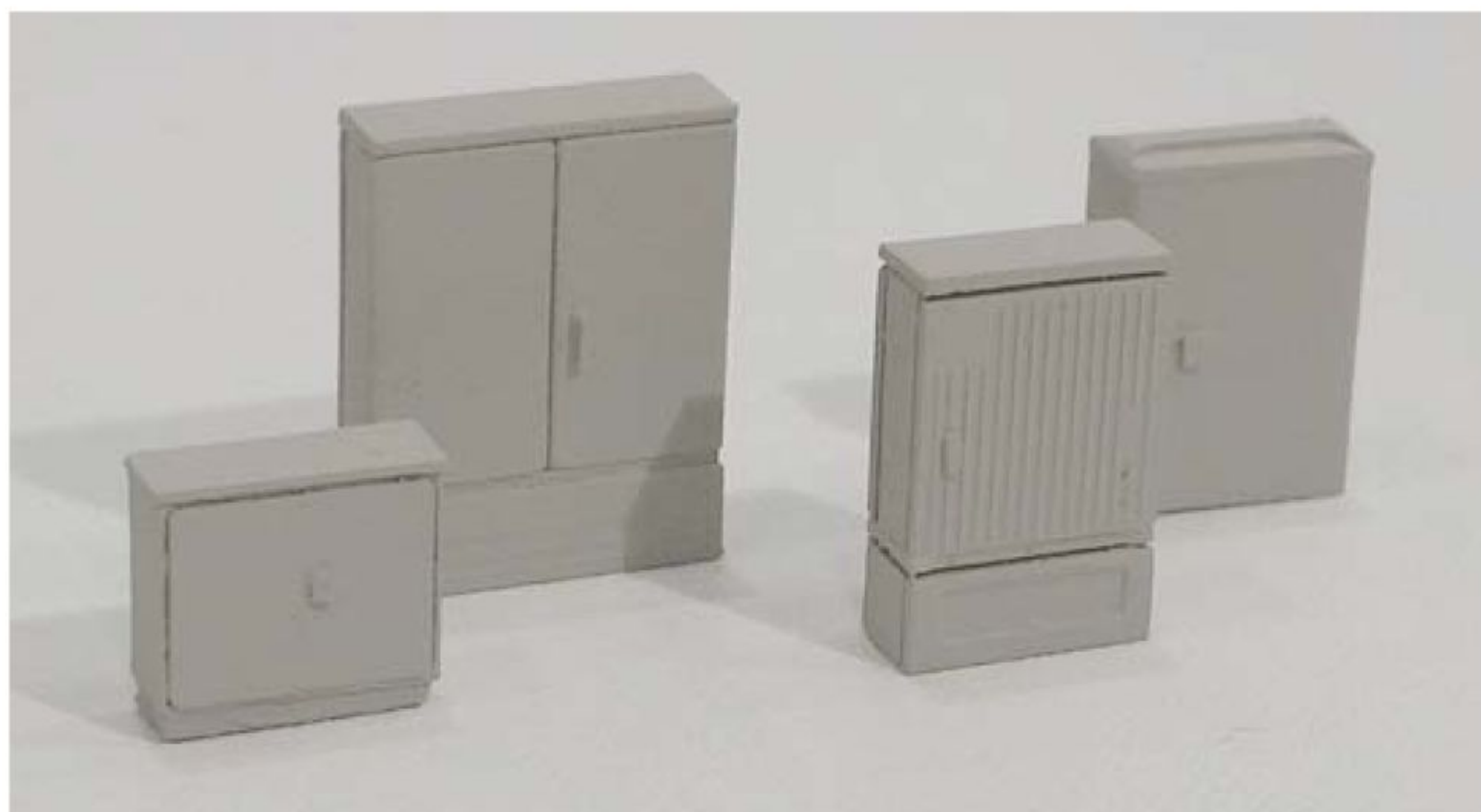
Een fraaie kas bijzonder fijn uitgevoerd, Artitec.

spoorwegattributen. Het aantal is groot (64 items) en we pikken er hier een paar uit. Om te beginnen een set met diverse schakelkasten. Deze zijn niet alleen te gebruiken bij de spoorbaan, maar ook bijv. in de straten van uw modelstad of dorp. Een set met wisselmotoren, potjes en aansluitkasten. Stelbalken en nummerborden. Een nieuw stootblok naar Nederlands voorbeeld geheel in beton. Dat zal niet misstaan in menig kopstation. De overbekende parkbankjes en prullenbakken. Deze komen nu ook in een kant-en-klaar set. Eindelijk een fabrikant die Nederlandse verkeersborden gaat brengen. Kant en klaar en er komen drie sets. En wat zijn we blij met de diverse borden voor langs het spoor. Ook hier vult Artitec een gat op en ze komen gelijk met diverse uitvoeringen, maar liefst vijf verschillende sets. Perronstopplaatsborden, overwegborden, snelheidsborden, emplacementsborden en waarschuwborden. Ook heel fraai is de kleine kas voor in de tuin. Zo kunnen uw Preisers zelf hun groenten kweken. Als laatste tonen wij u nog twee fraaie vorkheftrucks. Eén geel neutraal model en één fraaie van Van Gend&Loos.

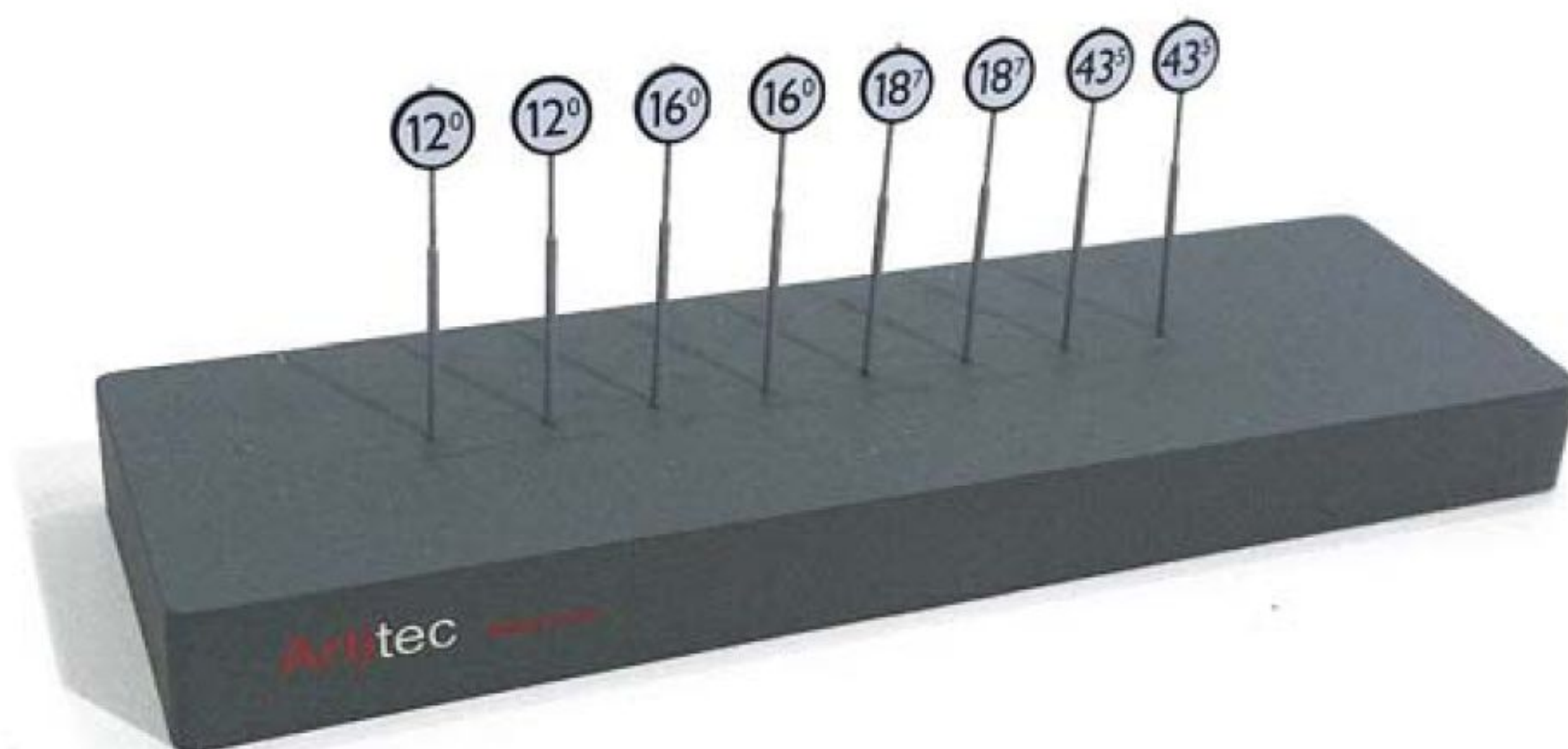
Artitec komt in 2016 met maar liefst 64 nieuwe kant-en-klaar H0-modellen en de meeste hiervan zijn ook te vinden in N en Z en TT.



De motorbak in kleur voor de lens. Let op de fraaie details op het dak, Artitec.



Diverse schakelkasten voor langs de baan of in de straten, Artitec.



Diverse sets borden voor langs het spoor, Artitec.



Nieuw bij Artmaster het Zaanse Schans huisje.



Een fraaie flinke Friese boerderij van Artmaster.



Artmasters kleine arbeiderswoning uit de 19de eeuw. Let op de verschillend gekleurde dakpannen.



Hoekhuizen in HO (kartonnen studie), TT en N (handmonster) bij Auhagen.

ARTMASTER/ALSACAST

In HO worden dit jaar diverse huisjes naar Nederlands voorbeeld in resin uitgebracht. Nieuw zijn een arbeidershuisje eind 19de eeuw, een groen huisje, waarvan het voorbeeld in de Zaanse Schans staat, een oude boerderij in Friesland, een loods en een stadshuis uit de 19de eeuw.

AUHAGEN

HO. Onder de moderne graansilo uit Obermühle kunnen twee spoorwagens of vrachtwagens worden geladen. Een vier verdiepingen tellend winkelhoekpand kan in een hoek van 75°, 90° of 105° worden gebouwd, in HO was een kartonnen voorstudie beschikbaar. Het doordachte Baukasten-systeem wordt uitgebreid met een loods die als spoorwerkplaats kan dienen of met laadbordes als magazijn. Praktisch is een set

met drie werkbanken om een locloods of werkplaats mee uit te rusten.

TT. Het veldspoor wordt in schaal 1:120 uitgebracht, compleet met wissels, dieselloc, lorries, loods en overslaginrichting voor stortgoed.

N. Het bij HO genoemde flexibele hoekpand kan ook in schaal N in drie opstellingen worden geplaatst. Passend bij het winkelpand is een portiekwoning met vier etages. Het 41 mm brede eilandperron is met en zonder overkapping leverbaar. De kap rust op elegante gietijzeren staanders.

BEMO

Ook Bemo is naast vele andere fabrikanten getroffen door de problemen in China. Door de impact hiervan hebben heel veel projecten vertraging opgelopen. Er is derhalve voor gekozen om eerst de soms enkele ja-



Graansilo in HO bij Auhagen.



Om Uce-cementtransportwagen, Bemo.

ren geleden aangekondigde modellen op de markt te brengen. Derhalve is het aantal nieuwe ontwikkelingen voor 2016 beperkt. Om. Van de kenmerkende RhB Uce-cementtransportwagens waren de eerste productiemonsters te zien. De 'moorkoppen' zul-

len in verschillende uitvoeringen verschijnen. Daarnaast brengt Bemo een met boomstammen beladen rongenwagen en nieuwe containerwagens. Vooral de Coop-versies met aardbeien en gerbera's zijn fraai bedrukt. Bemo levert de Om-modellen stan-

daard met Finescale-wielen en Kadee-koppelingen. Voor Utz en Fama zijn ombouwsets verkrijgbaar.

H0m. Als compleet nieuwe ontwikkeling zijn voor de RhB-liefhebber de vierassige grootvolumewagen Gak (in vijf uitvoeringen) en de sneeuwplough Xk 9132 aangekondigd. Deze sneeuwplough wordt achter de eerste sneeuwplough geplaatst en verruimt de breedte van het sneeuwvrij gemaakte spoor. Evenals de als 'Jahresmodell 2016' aangekondigde Tm 2/2 81 in de huidige uitvoering wordt de sneeuwplough in een gelimiteerde oplage als kleinseriemodel uitgebracht.

Tal van varianten van zowel tractie als getrokken materieel worden voor de diverse tijdvakken uitgebracht. Opvallend hierbij is de elektrische rangeertractor Te 2/2 72 van de Rhätische Bahn in de oorspronkelijke groene kleur waarin deze tot 1961 heeft gereden. Daarnaast komen er dit jaar verschillende nummervarianten uit en brengt Bemo een set van vier Coop-containerwagens in de bekende kleurstelling.

Het programma digitale modellen met Loksound wordt dit jaar met twee Ge 4/4 II locs en twee Bernina motorwagens uitgebreid. Het stuurstandrijtuig BDt 1723 komt nu in een nieuwe oplage met rechthoekige schijnwerpers.

Dit jaar zal eindelijk het bagagerijtuig verschijnen, dat als DZ 4232 bij op het traject Chur-Arosa werd ingezet en na ombouw tot bar-bagagerijtuig in de blauwe 'Arosa Express' dienst doet.

De FO Deh 4/4 93 en de MGB HGe 4/4 104 zijn nu ook digitaal met Loksound verkrijgbaar; van de vorig jaar aangekondigde FO BDeh



Om Kk-w rongenwagen met boomstammen, Bemo.



H0m MOB BCFe 4/4 handmonster, Bemo.

SPOORSTERREN XXL!

DE FANTASTISCHE WERELD
VAN DE MODEL TREINEN
20 T/M 24 APRIL 2016
MESSE DORTMUND
DUITSLAND



DE GROOTSTE BEURS
TER WERELD
VOOR MODELBOUW
EN MODELSPORT
www.intermodellbau.com



**INTER
MODELL
BAU**

Cobalt

DE wisselmotor
voor de rest van je leven

www.re-os.nl/cobalt



Cobalt wisselmotor, levenslange garantie, eenvoudige montage, stil, sterk, betrouwbaar, hartstukschakeling...
Digitale versie: CBDiP, geschikt voor alle DCC systemen
- ook voor analoog bedrijf met druk- of tuimelschakelaar
- per stuk € 27,50, per 6: € 159.50 per 12: € 299.50
NIEUW: Analoge versie: CBAiP, van 7 tot 23 V=
- per stuk € 22,50, per 6: € 129.50 per 12: € 239.50
bezoek de website voor meer info en verkoopadressen
REOS - Postbus 1 - 9860 AA Grootegast T:06 53 512 833

Adverteren?

Neem contact op met de salesafdeling via
adverteren@scalapublishing.nl of telefonisch
via 033-4892919

RAILHOBBY
tijdschrift voor modelspoor en goederrijd

NIEUW IN N-SPOOR



DAF YA-328

Iets militair op de modelbaan?

Bezoek onze winkel in
Overloon of onze website

DINNISSEN MODELBOUW

TEL. 0478-641241

WWW.MODELBOUWOVERLOON.NL



Grotestraat zuid 136 - NL 7607 CW Almelo - tel (31) (0) 546-812981

De modeltreinspecialist voor Twente

Geopend:	Dinsdag	09.00 t/m 18.00 uur
	Woensdag	09.00 t/m 18.00 uur
	Donderdag	09.00 t/m 21.00 uur
	vrijdag	09.00 t/m 18.00 uur
	zaterdag	09.00 t/m 17.00 uur

www.sombergmodelbouw.nl
E-mail: sombergmodelbouw@xs4all.nl

Gespecialiseerd in modelbaanbesturing • Roco/Fleischmann Service Partner • Workshops

Marconistraat 15, 8013 PK Zwolle
038 - 337 6479 06 - 51 83 77 96
www.picommit.nl info@picommit.nl

PiCommiT
INNOVATIE IN MODELBAANTECHNIEK



2/4 motorwagen was nog niets te zien.

Voor MOB- en Golden Pass-liefhebbers waren modellen van de BCFe 4/4 motorwagen en Ast 116 stuurstandwagen te zien. Daarnaast brengt Bemo de MOB BDe 4/4 3004 en 3005 motorwagens in de uitvoering met het vleugellogo uit de jaren zeventig. Deze en ook andere motorwagens worden ook digitaal met Loksound geleverd.

Voor het SSB Brünig-traject verschijnt de tandradmotorwagen Deh 4/6 in uitvoeringen van de SBB en de ZB (Zentralbahn) met bijpassende rijtuigen met middeninstap.

Voor de in West-Zwitserland gelegen Blonay-Chamby museumbaan brengt Bemo de voormalige Duitse vijfassige BR 99 193 (ex-Württ. Ts5) stoomloc in de museumversie alsmede de van de RhB overgenomen ABe4/4 35 motorwagen.

In schaal H0e worden een aantal van oorsprong Saksische stoomlocs opnieuw uitgebracht. De Heeresfeldbahn-dieselloc HF130C verschijnt als V18 van de Nassauische Kleinbahn en V2 van de Höllentalbahn. De MK45 komt nu in een tweede oplage in de versie van Kindereisenbahn Budapest.

B-MODELS

De dieselloc 5500 is reeds langer in het assortiment. Nu zijn er diverse kleurvarianten aan toegevoegd, in de diverse kleurstellingen van de NMBS en voor diverse Belgische depots. Nieuw is de uitvoering met de drie ramen. Dat geschiedt in het wit/grijs met rode bies 'Schaerbeek'. Alle loc zijn in vijf uitvoeringen verkrijgbaar: DC=, DC= en AC~ digitaal, DC= en AC~ digitaal sound. De Luxemburgse versie heeft drie seinen en



Bij B-Models is de ontwikkeling van wagen Tagnpps in volle gang.

rijdt op NMBS-draaistellen. De Vossloh G2000 is nieuw en wordt direct in twee uitvoeringen (Colas Rail en Rurtalbahn) geleverd, later volgen meer kleurvarianten (Euro Cargo rail, NMBS 5710 en Zwitserse Cargo). Het treinstel AM54 zal in verschillende uitvoeringen verschijnen.

Bij het segment goederenwagens wordt een veelheid aan nieuwe modellen aangekondigd. Diverse containerdraagwagens Sgns met en zonder containers. Ook wordt er aan nieuwe beladingen zoals boomstammen gewerkt. Naast al deze wagens zijn er bij B-Models diverse wagens in ontwikkeling. Bij de containerdraagwagen Sgmrss 90 laat een speciale constructie toe dat containers van verschillend formaat geborgd kunnen worden. Bij de gesloten wagens worden veel kleurvarianten, vooral Oost-Europese wagens vallen op, gebracht. De vierassige open bakwagen wordt met één of twee deuren geleverd, en met diverse beladingen. Voor het vervoer van suiker, cacao en voedingsmiddelen wordt de vierasser Tagnpps ontwikkeld. Deze wagen wordt onder licentie van SBB Cargo ontwikkeld. De wagens

worden aangeboden in twee sets met 3 wagens. In detail (1 of 2 haken) verschillen de wagens.

I. Inmiddels heeft B-Models zich ook in het segment Spoor I bewogen. Daarvoor wordt de graanwagen Uagp(p)s in uitvoeringen voor diverse nationaliteiten ontwikkeld. Bijzonder wordt de komst van de eerste eloc in deze schaal: in ontwikkeling is de BR 185.

BRAWA

In H0 is bij Brawa voor 2016 het grote nieuws het treinstel BR 245. Dit treinstel rijdt in Duitsland bij vele maatschappijen rond en Brawa speelt daar op in door tegelijk een groot aantal varianten uit te brengen. Bij vele andere modellen heeft Brawa diverse verbeteringen aangebracht, bijv. door een verfijning van een dakpartij en een net iets mooiere weergave van handgrepen. Ruime aandacht is naar het goederenpark uitgegaan. Zo is de Heineken-wagen die vorig jaar werd uitgebracht en inmiddels volledig uitverkocht is, in een uitvoering voor de ÖBB uitgebracht. Voor de Nederlandse modelspoorwereld wordt de gesloten wagen Gms



Heineken-wagen nu voor de ÖBB, Brawa.



Brawa levert de gesloten goederenwagen Gms 30 als NS-variant.



Het treinstel BR 245 kent bij Brawa vele varianten.



Voor spoor N de Caltex-ketelwagen bij Brawa.

30 als NS-variant meegenomen. Ook voor de Nederlandse sporen de tweeassige ketelwaggen voor Natronchemie. Niet nieuw, maar passend binnen de opstelling van Brawa voor komend seizoen, is de dubbeldekker ICE2, de Twindexx Vario. De trein wordt met een zeer uitgebreid interieur vereerd waardoor de trein er prachtig uitziet.

N. Het enige werkelijke nieuws voor spoor N is de komst van de tweeassige ketelwaggen met het opschrift Caltex.

BREKINA

H0. De Duitse trein- en autobouwer kondigde de Opel Kapitän A uit 1964 in het zwart, gebroken wit en lichtblauw aan. Bij het vrachtvervoer wordt aan de Scania LB 76 trekker uit de jaren '60 en de Magirus MK met huif en vaste opbouw gewerkt. De trucks zullen zeker in vele uitvoeringen gaan verschijnen.

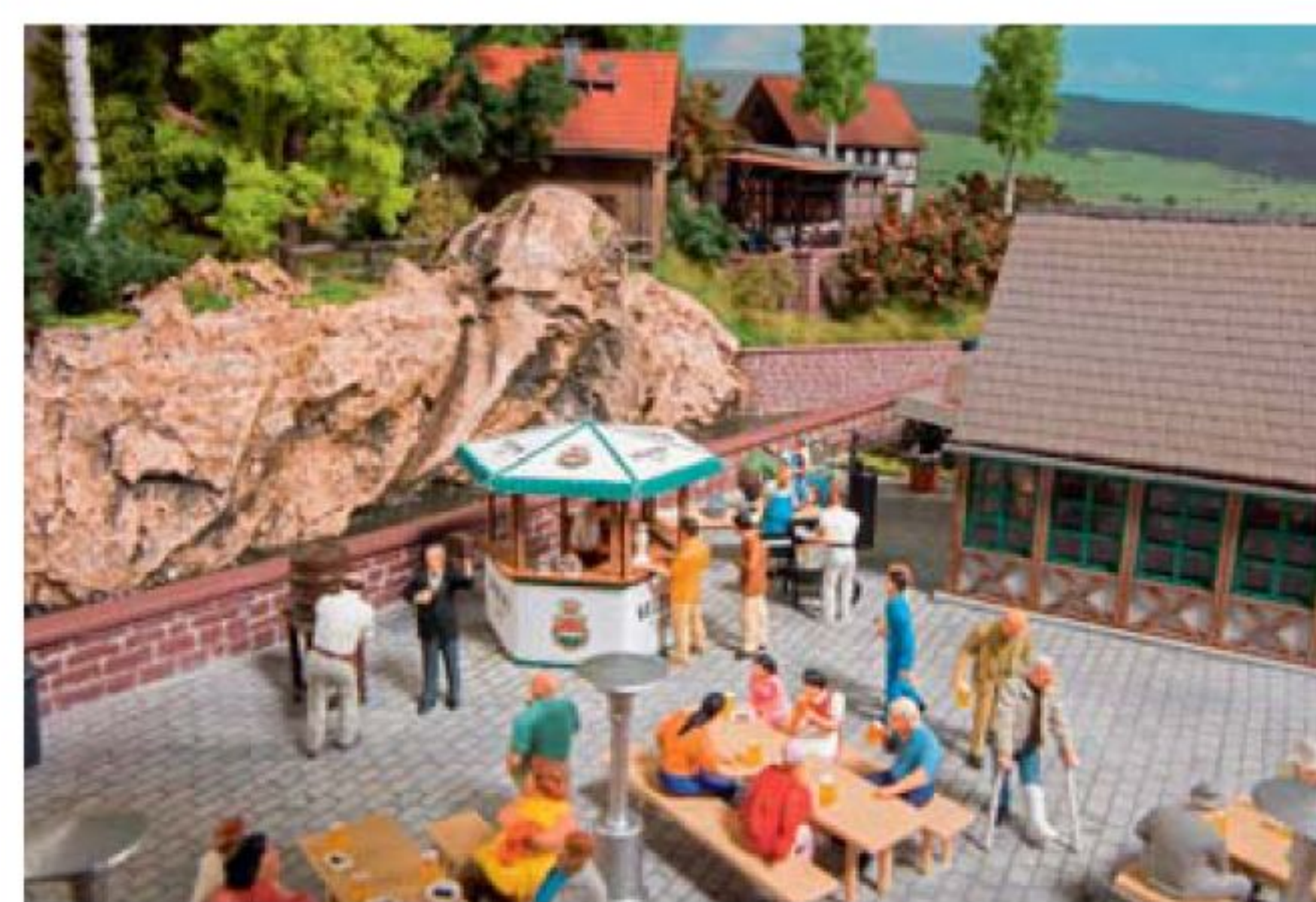
BUSCH

H0. Bij Busch uitvoerig aandacht voor het 'Reinheitsgebot' dat dit jaar het 500-jarig jubileum viert. Daarvoor wordt een brouwerij met een zestal automodellen gebracht, variërend van een Smart tot de vrachtwagen MB LP809, alle met een opschrift dat met bier te maken heeft. Voorts enkele attributen als een proeflokaal, biertuin en een aantal ketels. Voor de stad is het 'Buschheide' dat de klok slaat. Het betreft een uitbreiding op de vorig jaar gestarte serie romantische woningen in een buurtschap. Een rijtjeshuis uit twee delen, een hoekhuis en een huis met arcaden, alle in een uitvoering voor de 'Altstadt' en van echt hout. Voor de verdere aankleding levert Busch vele attributen voor de tuin, het landschap en de winter. 'Vierseithof' is een ander thema dat bestaat uit diverse boerenwoningen, schuren, stallen en attributen voor de bewerking van het land. 'Natur pur' bevat een aantal nieuwe bomen (fruitbomen, struiken, dennen, platanen en andere loofbomen) en kleine plantjes voor de moestuin. Voor de liefhebber brengt Busch diverse voordelige automodellen, al dan niet als set. Nieuw zijn een

Lada 1500 en een Framo V901/2 in diverse uitvoeringen.

H0f. De veldbaan krijgt bij Busch uitbreiding met de 'Decauville' type 3 en een spookwaggen met aandrijving waarmee ongemotoriseerde modellen getrokken of geduwd kunnen worden.

TT. In deze tussenschaal brengt Busch de containerdraagwaggen Sgns 691, de 'Rollende Landstrasse' Saadkms 690, platte wagen Samm 4818, gesloten goederenwaggen 'Leipzig' en bagagewaggen Pwi-93. Daarnaast een



Stemmingsvol beeld bij de brouwerij, Busch.

baanwachtershuis, een halte en een stenen brug.

N. Deze schaal wordt slechts bedeed met enkele automodellen.

DIECAST MASTERS

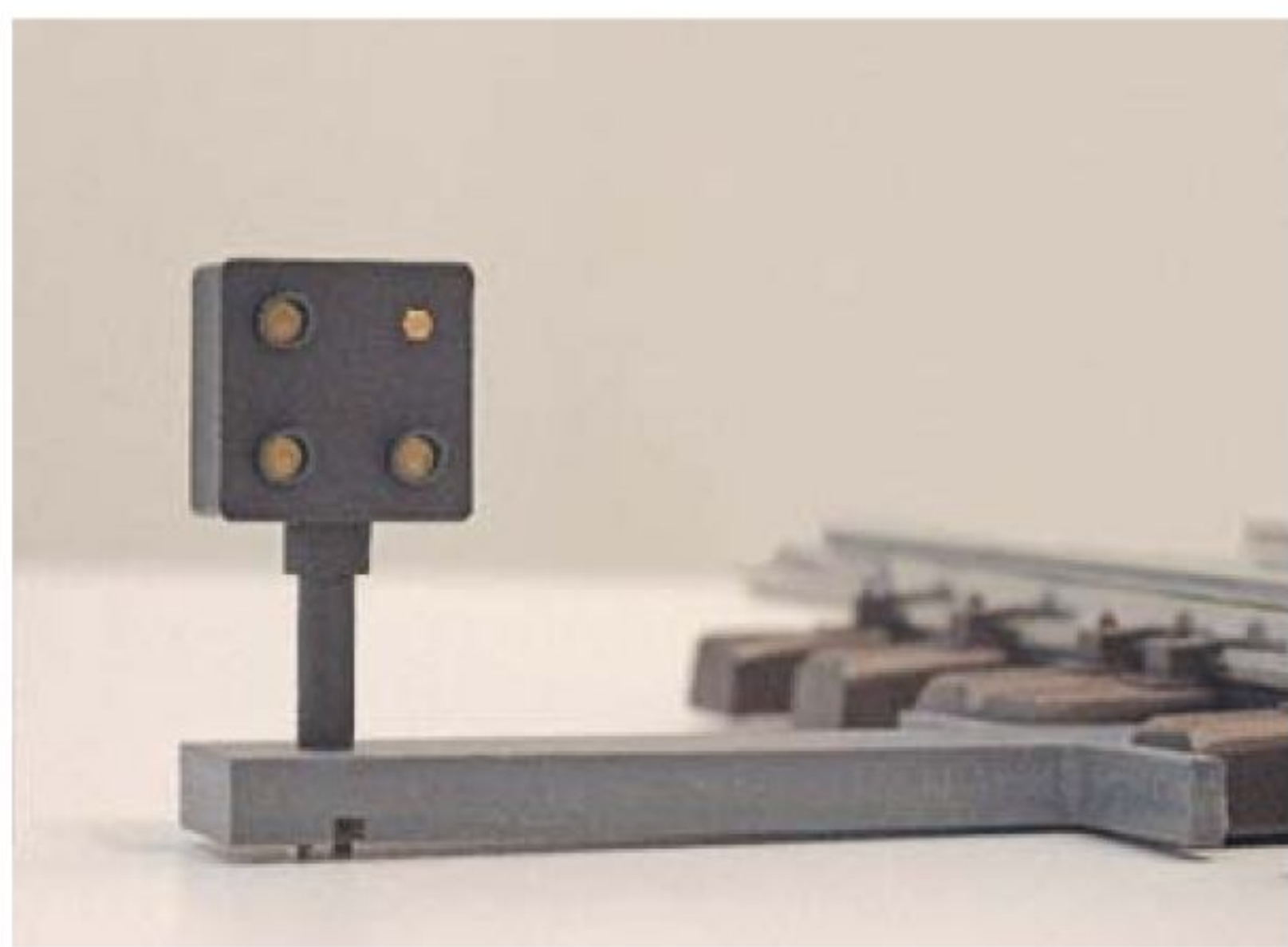
H0. Het voorheen onder de naam Norscot uitgebrachte Caterpillar-materieel wordt met de CAT 16M3 motorgrader gecombineerd. Het handmonster in kunststof zag er veelbelovend uit, de serieproductie zal uit metaal worden vervaardigd.



'Altstadt'-huizen bij Busch.



Handmonster CAT motorgrader, Diecast Masters.



Passend op een LGB-wissel is deze wissellantaren van Dietz.

DIETZ

Voor de LGB-rijders komt Dietz met drie lichtseinen: als aanvulling op het eerder uitgebrachte hoofdsein nu seinen met rangeerlichten. Het HR 2 sein heeft vier lampen en het HR 3 sein is voorzien van vijf lichten. Het derde lichtsein betreft een WL-KS wissellantaren, dat zowel als kant-en-klaar product als bouw pakket verschijnt. Voorts drie verschillende luidsprekers, voedingscondensatoren voor de decoder om stroomloze baandelen, zoals een kunststof puntstuk in een wissel, te overbruggen. Een DCC-functiedecoder met drie aansluitingen completeren het nieuws.

ESU

De allereerste mededeling op de stand van ESU was: De V60 komt er niet! De Ludmilla komt er wel en direct in drie varianten: als BR 232 van de DB, als BR 132 van de DR en als BR 232 als DB Cargo. Een model met alles erop en eraan wordt de V90. Dit model is nog in ontwikkeling. De Gravita wordt in de korte en de lange versie gebracht als resp. Gravita 15 en Gravita 10, gepland staan negen verschillende kleurstellingen voor diverse maatschappijen. Voor de BR 245 komen vier kleurvarianten, waarvan één in een fantasiekleurstelling omdat volstrekt onduidelijk is in welke versie deze MRCE-loc zal verschijnen. Van de BR V200.0 en de Class 77 worden meer kleurvarianten aangekondigd. ESU waagt zich aan rijtuigen en wagens die vervolgens helemaal aangekleed worden met elektronica, waarmee dan exclusieve mogelijkheden voor rijtuigen en wagens gerealiseerd kunnen worden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheden van een meetrijtuig. En de BR 094 en BR 194 zullen binnenkort uitgeleverd worden.

Elektronica. Van de ECoslink terminal komt een nieuwe versie in SMD-techniek. Nieuw is de SignalPilot, een multiprotocol accessoire voor wissels en seinen met 16 entrees. In de nieuwste nano-techniek brengt ESU de



De 'Ludmilla' verschijnt in diverse uitvoeringen bij ESU. Hier als BR 132 voor de DR.

LokPilot Nano Standard, een superkleine decoder: 8 x 7 mm. Als aanvulling daarop wordt de functiedecoder LokPilot Fx Nano gebracht. De elektronica van Powerpack Mini en dito Maxi is verder verkleind, waardoor meer ruimte voor een elco is verkregen. Voor het testen van nieuwe decoders heeft ESU een testbank ontwikkeld, die met een extensie ook grotere modellen kan testen. Om beter te kunnen testen moet er belasting aanwezig zijn. Daarin is in deze module voorzien.

Met de nieuwe stroom geleidende koppelingen kunnen voor rijtuigen diverse functies via één afnemer doorgegeven worden.



De stroom geleidende koppeling bij ESU.



De module voor de rollenbank, ESU.

FALLER

H0. Het 70-jarige jubileum zal dit najaar op grootse wijze worden gevierd. Eyecatcher is het uit 1400 delen bestaande, in kunststof uitgevoerde klooster 'Bebenhausen' in het Zwarte Woud. Het 60 x 52 cm grote complex is in 14 maanden ontwikkeld, met het bouwen zal zeker enkele weken zijn gemoeid. Inzetbaar vanaf tijdperk I. Een set klooster-



Klooster 'Bebenhausen' in H0 bij Faller.



De segmentdraaischijf van Faller.

lingen staat stand-by. Drierailrijders zullen de spoorwegovergang met doorgetrokken middenleiding weten te waarderen, de set bestaat uit drie 11 cm lange wegdelen die tussen de M/K/C-rail kan worden gelegd en voor het Car System geschikt is. In de niet functionele, 52 cm lange wasstraat voor treinen kan een schoonmaakteam aan de slag. Plaats besparend is de servo-aangedreven segmentdraaischijf, geschikt tot drie sporen voor het tweerailsysteem. De stationair opgestelde stoommachine (tijdperk I) van het museum in Werdau kan worden aangedreven. In tijdperk VI kan het een museale functie krijgen. Voorts een moderne brandweerkazerne, grote melkfabriek met weegbrug, vrijstaande landelijke en moderne woningen, Duitse telefooncellen en een shredderinstallatie.

N. Het in chaletstijl gehouden RhB-station Langwies wordt in lasercut uitgevoerd, de driestandige locloods, silo's, dubbele zandtoren en hefbruggen in kunststof.

Z. Ook het station van Hüinghausen, een vier etages tellend woonhuis en een verdieping minder hoge provinciehuizen zijn in lasercut techniek. De set zomerse passanten zijn van kunststof.

FLEISCHMANN

H0. Het Nederlandse programma van Fleischmann in H0 bestaat uit een tweeassige goederenwagen 'Lijm fabriek' tijdperk III, een tweeassige klapdek wagon van de NS



Boerderij in lasercut, Faller.

tijdperk II-III.

N. Het N-programma voor Nederland van Fleischmann is met een tweeassige koelwagen 'Brouwerij de 3 Hoefijzers Breda' tijdperk III, een Trailstar-wagen met een trailer van de firma Frans Maas tijdperk IV, een Trailstar-wagen met een trailer van de firma Vos Logistics tijdperk V, een containerdraagwagen AAE met 40' Norfolk-container tijdperk V, een fraaie staalrolhuifwagen NS cargo in tijdperk V-uitvoering, een vierassige

ketelwagen On Rail in grijze uitvoering tijdperk VI, een dubbelset containerdraagwagens Aae (NL) met twee afneembare 40'-containers van de firma Ricard Kempers voor tijdperk V-VI ruim gevuld. En tenslotte een Fccpps in N van Railpro. De belettering is geheel in wit en zet deze wagon dan in tijdperk VI. Van deze modellen waren helaas op de beurs geen voorbeelden te vinden, maar het programma voor de N-spoorrijders is goed gevuld.



Koenigsegg One 1 bij FrontiArt.

FRONTIART

H0. Voor liefhebbers van snelle bolides brengt de in Hongkong gevestigde firma de Koenigsegg One 1 in 1:87, 1:18 en 1:6. Leverbaar in blauw, wit en zwart.

GAMESONTRACK

Dit Deense bedrijf biedt een innovatief op GSM-technologie gebaseerd besturingssys-



Module met trestle, Hack Brücken.



Winterse bomen in H0 bij Heki.



Appelbomen, Heki.

teem voor zowel analoge, digitale DCC, Fal-ler Car e.a. systemen. Met dit systeem kun-nen meerdere treinen, wissels en toebeho-ren bediend worden. De basisuitrusting is geschikt voor een baan van 15 m² en kan met behulp van meerdere ontvangers ver-groot worden.

HACK BRÜCKEN

Behalve de bruggen uit tinplate en karton biedt deze firma nu ook compleet gebouw-de bruggen uit dennenhout aan. Bij de gela-serde producten wordt nu op kleur geïm-pregneerd architectenkarton gebruikt. De bruggenhoofden zijn zowel uit gelaserd kar-ton als uit kunststof vervaardigd.

H0. De grootste houten brug is 1.200 mm lang en 200 mm hoog. Daarnaast is een 500 mm lange, uit tinplate vervaardigde stalen brug in het leveringsprogramma opgeno-men. Voor de Autobahn komt een tolvignet controleportaal.

H0m. De RhB-brug bij Tamins Reichenau komt in gelaserd karton en bestaat uit drie delen met een totale lengte van 1.680 mm. De delen van 480 mm en 720 mm zijn ook los leverbaar.

HEKI

De landschapsspecialist breidt het assorti-ment uit met graspollen in verschillende hoogtes, boombladeren in twee tinten en in winterse tooi bladloze, besneeuwde bomen van 10, 14 en 17 cm hoogte. Voor schaal 0, I en II komt een set van drie 36 cm hoge po-pulieren en een dito met lage appelbomen. De rode appels lijken rijp voor de pluk. Het winterse tafereel wordt met besneeuwde dennen afgerond.

HERIS

Heris komt met een set van vijf breedsporige Mongoolse rijtuigen; daarnaast verschijnt een vierdelige uitbreidingsset voor de spoor-wegverbinding Berlijn-Moskou. De construc-tie van de vierassige silowagen vordert ge-staag. Naar verluidt worden de verschillende uitvoeringen dit jaar leverbaar. De dieselelek-trische draaistroomloc DE-2500 wordt (mede door een concurrerend model) weer in sterk verbeterde versie opnieuw uitgebracht.



Vierassige silowagen, Heris.



DAF XF 105 bij Herpa.



Populieren bij Jordan.

HERPA

H0. Het grote nieuws is de DAF XF 105 Euro 6 SSC trekker. Nog voor de zomer zal de truck in het oranje, blauw en zwart leverbaar zijn. Aansluitend zullen er combinaties in de uitvoeringen van transportbedrijven gaan volgen. Het spits wordt afgebeten door een opleggercombinatie als DAF promotruck, een in de huisstijl van Wolter Koops, met een tanktrailer van Freund GmbH en een achterkipper van Helmut Baldus. Voor snelle rijders komt deze maand de Porsche 911 Carrera 2S in het wit met de merknaam op beide flanken. Bouwvoertuigen zijn in de okergele huisstijl van Leonard Weiss uit Baden-Württemberg aangekondigd. De serie wordt met een MB Atego driekanten kipper, een MAN TGS M kipper met dumptrailer en een MB Sprinter met dubbele cabine en huifbak gestart.

TT. De Barkas B 1000 komt in de uitvoering van het Rode Kruis.

N. De rode Mc Cormick Traktor D326 heeft witte valbeugel en kan met de eenassige ketelaanhanger aan de slag. Vliegen kan met Lufthansa in de Junckers JU-52.

HMB

HMB brengt in schaal H0 en schaal O het seinhuis en de goederenloods van Warstein alsmede enkele andere bijgebouwen. Als basis van de in bouw pakket geleverde modellen wordt pertinax gebruikt.

HOBBYTRADE

H0. Bij Hobbytrade verschijnen dit jaar varianten van de nog door Willy Ade ontwikkelde drieassige rangeerloos DHG 500 in de versie van Henkel AG 'Alter Herr' en Gelsenkirchner Bergbau. De DB regio dubbeldek-

kers van de Schwarzwaldbahn worden als nummervariant uitgebracht.

Naar Deens voorbeeld worden de vierassige motorwagen MT-101 en bijpassende post- en personenrijtuigen uitgebracht. Het bijzondere aan deze modellen is dat de opbouw geheel uit hout is vervaardigd en alle met verende buffers zijn uitgerust.

HORNBY

Op de grote stand van Hornby werd het nieuws van de zes verschillende merken (Hornby, Lima, Jouef, Electrotrain, Rivarossi en Arnold) getoond. Voor Nederland zijn de merken Rivarossi en Arnold het meest interessant. Bij deze merken hebben we het nieuws apart genoemd.

JÄGERNDORFER

H0. De vorig jaar aangekondigde, door Siemens gebouwde driedelige Cityjet-treinstellen van ÖBB zullen in 2016 worden uitgeleverd. Van de kappen waren handmonsters aanwezig. Die uitlevering geldt ook voor de Vectron-loos. Het Railjet-garnituur komt in de blauw/witte kleurstelling van de Tsjechische CZ. De Taurus-loc in diverse en veelkleurige reclame-uitvoeringen. De vierassige dieseldrangeerloos ÖBB 2068 staat als voor-aankondiging genoteerd.

N. ÖBB-krokodil is voor voorjaar 2017 als 1089 in het groen en 1189 in het oranje aangekondigd. In samenwerking met Lemke is de loc voor versie tijdperk II in blauwgroen gepland. De in 2015 voorspelde Baureihe 1014 staat voor dit jaar op de rol voor uitlevering. In de kleuren van ÖBB en CAT. Die uitlevering is ook voor de tweeassige rijtuigen Bi, tijdperk III/IV voorzien.

JORDAN

De groenspecialist brengt in H0 een set met twee schitterend uitgevoerde populieren. De bomen zijn 18 cm hoog.

JOSWOOD

Het programma van Joswood is het afgelopen jaar enorm uitgebreid. Naast de bouw pakketten van gelaserd, op kleur geïmpregneerd karton worden nu ook onderdelen in 3D-techniek vervaardigd. De op exacte schaalgrootte geconstrueerde industriële gebouwen en installaties zoals de gaskoeler van een cokesoven zijn indrukwekkend. Details van 0,3 mm kunnen in deze techniek gemaakt worden.

H0. Naast de gaskoeler en bijbehorende gebouwen komen er dit jaar ook een grote werkhal met kraanbrug en loopkat, luchtkoelsystemen, transport lopende banden

en diverse toebehoren. Het project station Leipzig, waarvan vorig jaar de imposante stationsoverkapping uitgebracht werd, wordt met een in zandsteenoptiek uitgevoerde zijvleugel (600 x 210 x 270 mm) uitgebreid. Naast al dit 'geweld' brengt Joswood een woonhuis naar Zweeds voorbeeld alsmede kleine toebehoren.

Een bijzondere noviteit wordt de Wuppertaler zweefbaan in model. Als eerste wordt de laatste generatie uitgebracht; voorlopig als statisch model maar een gemotoriseerde versie is in voorbereiding.

N. In deze schaal komt station Wilhelmsthal, een schakelkastwand en een industriële trappentoren.

Z. Station Wilhelmsthal.

KATO

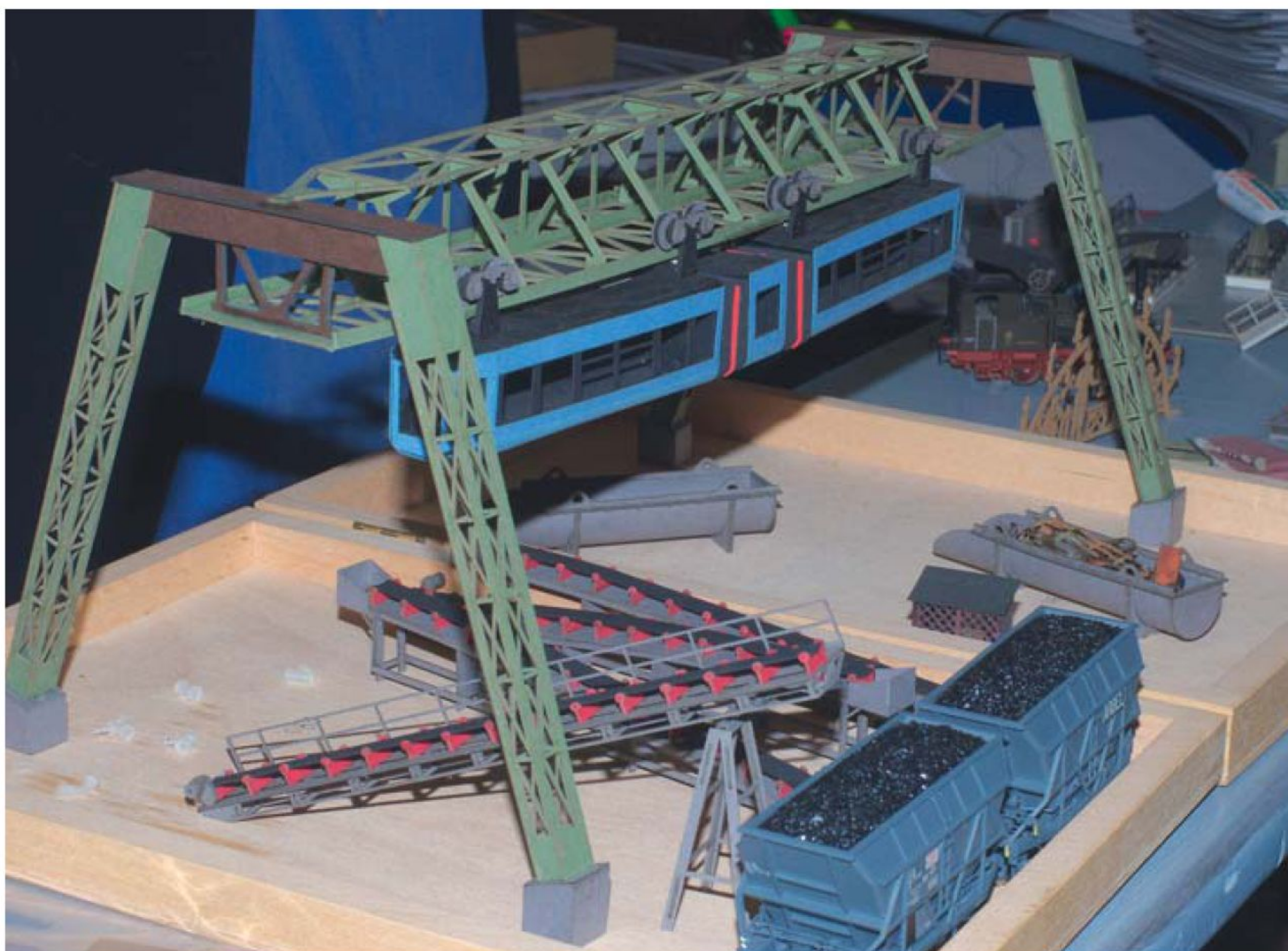
Bij de N-spoorspecialist Kato zijn hogesnelheidstreinen 'hot'. Nieuw is een achtdelig EuroStar-treinset dat met een set van vier rijtuigen is uit te breiden. In maart 2016 verschijnt een 10-delig TGV Lyria-treinset. De trambaan voor de N-spoor stadstram Uni-tram wordt met een dubbelsporige haakse kruising met aftakking uitgebreid. Voor wie geluid op de baan wil is de Soundbox met externe luidspreker nieuw. Het treingeluid wordt met de snelheid gesynchroniseerd. Aan het vorig jaar uitgebrachte Allegra-treinset van de Berninabahn in bijna N-schaal (1:150) kunnen nieuwe rijtuigen gekoppeld worden, die als set verkocht worden. Deze rijtuigen komen ook in de kleuren van de Glacier Express. Kato heeft gekozen voor 9 mm spoor, 6,5 mm zou meer op schaal zijn geweest.

KIBRI

H0. Het 'Haus am Sternplatz', een stedelijk hoekhuis van drie etages en winkels komt



Fabriek in Dortmund, Joswood.



Zweefbaan Wuppertal, Joswood.



Zijvleugel station Leipzig, Joswood.



Passend achter het vorig jaar uitgebrachte RhB Allegra-treinstel van Kato (hiervan nog links een gedeelte op de foto) is dit rijtuig voor de Berninabahn. Het rijtuig is ook leverbaar in de Glacier Express kleuren.



'Haus am Sternplatz', Kibri.

met twaalf units voor de interieurverlichting. Die ledset wordt ook bij enkele Alpenhuizen en RhB-stationsgebouwen toegepast, die eveneens al langer in het assortiment waren opgenomen. De vuurtoren 'Hidensee' komt met ritmisch gestuurde ledverlichting. Nieuw is de vakwerk stadspoort van Chatenois in de Franse Elzas. Een herintreder is de driestandige moderne locloods. Het autoprogramma wordt met een vijfassi-



De M1200US van Eurailscout France gebouwd, Kleinspoor.

ge Liebherr telescoopkraan en een Mercedes kipper uitgebreid. Handige toebehoren zijn een freesmachine, draaibank en een bierkiosk.

KLEINSPOOR

Kleinspoor komt met een herziene uitgave van het bekende meetrijtuig CT0. Dit rijtuig rijdt tegenwoordig in samenwerking met de TU Delft. De kit is geheel opnieuw nagekeken en verbeterd. Zo is de grijze stelbalk nu los van de kap en verbonden met de bodemplaat, zodat strak verwerk gegarandeerd is. Verder zijn de transfers herzien en nieuw aan de kit toegevoegd. Ook de details op het dak zijn aangepast. Het model dat op Neurenberg te zien was, is nog niet geheel af. Edwin werkt nog verder aan het model. O.a. het dak zal nog aangepakt worden om verder te worden verfijnd.

Ook komt Kleinspoor met een kit van de M1200US van Eurailscout France. Deze kit is geheel nieuw en was reeds op de stand van Kleinspoor te zien. Verder kan Edwin ons melden dat diverse transfers zijn nagezien en opnieuw ontworpen. Een mooi voorbeeld zijn de transfers voor de NS 1200 die goed te gebruiken zijn als u een Roco NS 1200 van een ander nummer wilt voorzien.

KM 1

Het team van Andres Krug werkt aan de ontwikkeling van loc E 16 met Büchli-aandrijving. Deze zal als DRG ES1 tijdperk IIa, E16 tp. IIb, DB E16 tp. III en als BR 116 tp. IV worden uitgebracht. Aandrijving op alle vier drijfwielen, beweegbare pantografen, lengte 50,9 cm, minimumboogstraal 1020 mm. Een handmonster van de Pruisische T16/BR 94.5 was in tijdperk IIb te bewonderen. Ingepland zijn de BR 55 tp. I en IIb, BR 56 tp. II, BR 18.4 museumloc, BR V160 tp. IIb en goederenwagen Rmms33. Aangekondigd zijn de DB E 50/BR 150 en lage boordwagen BTms33 beladen met vier Haus-zu-Haus biercontainers. De productie van de eerder aangekondigde werkwagen MCi en MBi is gestart, de wagen komt in acht uitvoeringen, van tijdperk II tot IIb. In productie zijn



Het meetrijtuig van Kleinspoor heeft een complete update qua constructie en transfers gehad.



Locloods Gerstetten, KM 1.



Gelede E645 loc, LE Models.



BR 18.4 als museumloc, KM 1.

eveneens de kortgekoppelde goederenwag Leig, tp IIb tot IVa en de Glmghs 32 in negen uitvoeringen van tp. II tot IIIb. Aan de digitaal bedienbare, geheel metalen overwegbomen met hangwerk kan desgewenst een soundpakket worden toegevoegd. Het stationsgebouw Gerstetten met tweestandige locloods en goederenloods worden als gebouwd model en als bouw pakket geleverd. Voor het updaten van oudere locs is een rookgenerator met stoomfluit in ontwikkeling. Het wegverkeer wordt met de Taunus 12M en 15M, Borgward Isabella, Mercedes W 110 en vrachtwagen Büssing 8000s uitgebreid.

KPF-ZELLER

Deze kleine firma heeft zich in producten voor onderhoud gespecialiseerd. Behalve rolproefstanden, die voor spoor II tot Z geleverd worden, worden nu voor HO en N gunstig geprijsde droge railreinigers uitgebracht. Aan een wagen zitten perspex sleepers, die met metaal zijn verzwaaard. Het is ook mogelijk de puntcontacten van Märklin-spoor te reinigen. De wagens worden compleet met sleepers geleverd. Aan de sleper(s) wordt een stuk vilt geplakt, dat de rails schoon moet houden. Nadere informatie is te vinden op de site van KPF-Zeller.

LE MODELS

HO. LE Models, onderdeel van de LEVEL-groep, is een nieuwe modelspoorfabrikant uit Italië. Het inmiddels uitgeleverde vierdelige treinstel ETR 220 is zeer gedetailleerd uitgevoerd en is 1006 mm lang. De eveneens getoonde gelede elocs van de serie E645 en E646 zijn van hetzelfde niveau waarbij vooral de filigraan uitgevoerde pantografen opvallen. Verschillende typen pantografen zijn ook los verkrijgbaar.

LENZ

In spoor 0 heeft Lenz enkele aankondigingen. Zo is in voorbereiding de Pruisische T3. Het model wordt dit voorjaar verwacht. De BR 50 verschijnt medio 2016. Eveneens medio dit jaar komt de vijfassige tenderloc BR 94.5. Pas hierna zal de P8, BR 38.10-40, worden uitgebracht. De eerste eloc van Lenz, de E 41, is in ontwikkeling, evenals twee lokaalrijtuigen Bay Cl. Gereed zijn twee goederenwagens: de Gms 54 en de variant Gmmhs 56. Ook nieuw is de MCI. Bij het grote voorbeeld werd deze goederenwagen in 1943 voor het vervoer van reizigers omgebouwd.

LGB

Ilm. Bij de RhB zijn te melden: het stuurrijtuig Abt is terug van weggeweest, nu met interieur. De eloc Ge 4/4 II completeert het kwintet jubileumlocs bij de RhB. Het treinstel Abe 4/4 34 is met mfx/DCC uitgerust en heeft een interieur gekregen.

De HSB wordt met BR 99 met compleet ingericht machinistenhuis bedacht. Het panoramarijtuig van de MOB bestaat 40 jaar, wat aanleiding is voor de komst van twee rijtuigsets van de Golden Pass. De White Pass & Yuokon Railroad krijgt als nieuwe wagens twee werkwagens ('Gang Car') voor o.a. de controle van baanvakken.

De DR wordt met een bagagewagen KD4 met metalen wanden bedeeeld. De schuifdeuren kunnen geopend worden en het trekwerk is uitvoerig weergegeven.

LILIPUT

H0. Liliput brengt als noviteit het DB VT 614 dieseltreinstel in driedelige uitvoering voor zowel 2-rail als 3-rail uit. Het treinstel kan met een extra tussenrijtuig uitgebreid worden, zoals het bij de DB ook ingezet werd. De rijtuigen zijn kortgekoppeld en van binnenverlichting voorzien. Eind 2016 zullen de treinstellen in de originele 'pop-oranje' kleuren en in de huidige verkeersrode kleurstelling verkrijgbaar zijn, waarbij veranderingen na de modernisering ook in model zijn doorgevoerd.

Van de oudste, nog in bedrijf zijnde stoomloc ter wereld (bouwjaar 1860) verschijnen vier nieuwe varianten. De grotendeels uit metaal vervaardigde loc met een Allan-mechaniek wordt door een klokankermotor in de ketel aangedreven. Loc en tender zijn kortgekoppeld en van een kortkoppelingskinematic voorzien.

De serie compacte diesel aangedreven motorwagens is met de 61 mm lange X 626 motorwagen uitgebreid en komt in een gele



De nieuwe spoor 0 goederenwagen type Gms 54 van de DB bij Lenz.



Terug van weg: het stuurrijtuig Abt van de RhB, LGB.



De bagagewagen KD4 van de DR met metalen wanden, LGB.



Koprijtuig VT 614, Liliput.



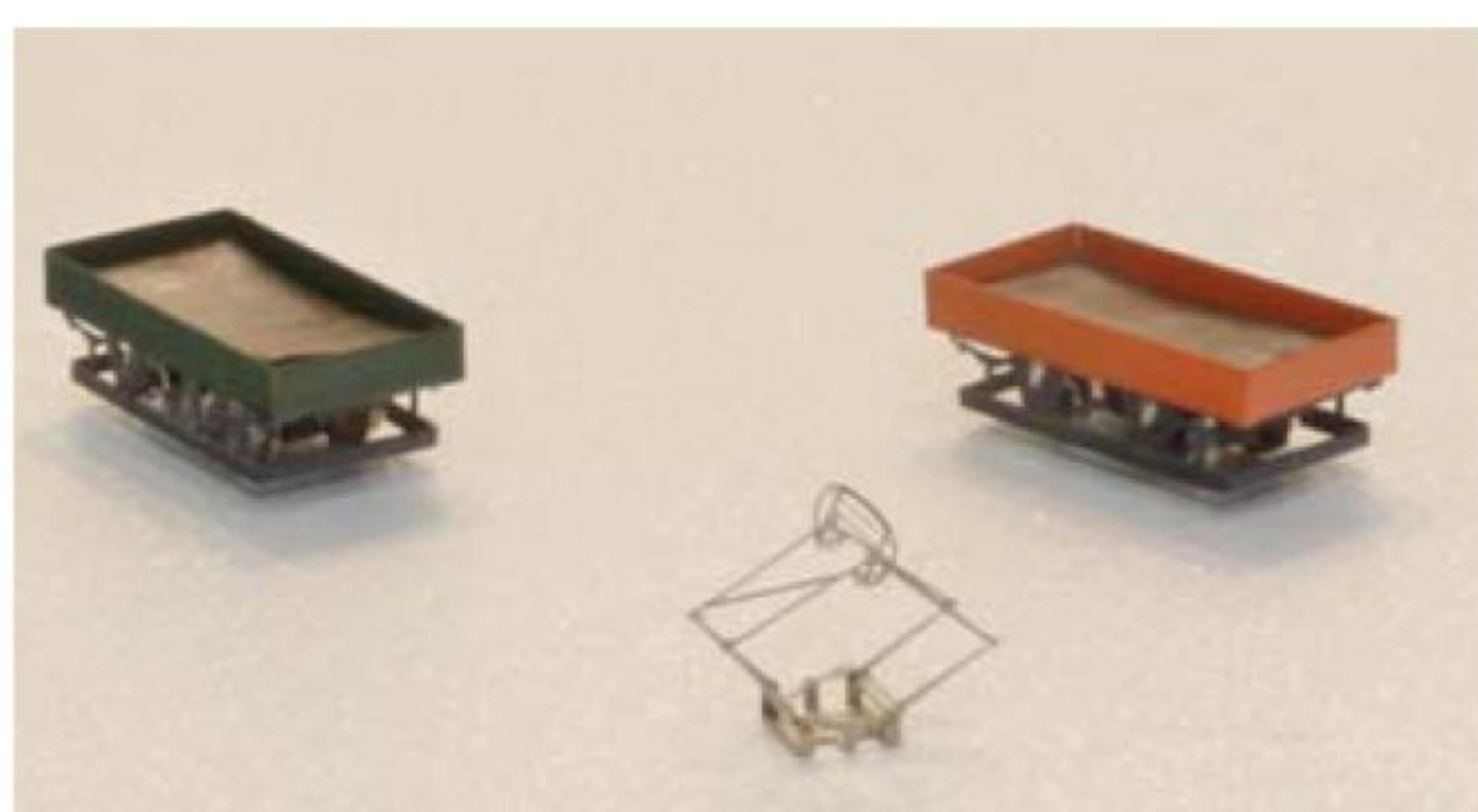
LINT-motorwagen in spoor N, Liliput.



Stoomloc GKB 680, Liliput.



Motorwagen X626 RTS, Liliput.



Tramaanhangwagens in N, pantograaf in schaal Z, Linie 8.

ÖBB en een oranje/grijze RTS-versie. Van de DE 2500 werd het eerste productie-monster getoond. Dit model wordt uiteindelijk in twee versies als vier- en zesassig model uitgebracht. Het is nog onbekend of er ook een NS 1600P versie van wordt uitgebracht. De ETA-serie motorwagens wordt met een tweedelige ETA 180 in rode DB uitvoering uitgebracht.

N. Liliput brengt de LINT-diesel motorwagen



De Serie 140 van de NMBS, Märklin.

als DB 640 en als VT 210. Zij zijn met een uitschakelbare binnenverlichting en verlicht koersbord uitgerust. Speciale koppelingen worden meegeleverd om in dubbeltractie te rijden.

Voor Liliput-Bachmann het draadloze besturingssysteem Dynamis Ultima. Het systeem is zowel voor de beginnende als de ervaren DCC-rijder geschikt en is op infrarood technologie gebaseerd.

LINIE 8

Van de tweeassige open tramaanhangwagens wordt in schaal N in het bruin en donkergrijs uitgebracht. In schaal Z is een geheel beweeglijke vierbeen pantograaf ontwikkeld.

MÄRKLIN

H0. Bij dit grote merk starten we bij het Nederlandse nieuws. De zware diesellocomotief Vossloh G 2000 BB met de symmetrische cabine in de uitvoering van de ATC Angel-TrainsCargo te Antwerpen in de kleurstelling geel/oranje is het nieuws op locomotiefgebied. Deze diesellocomotief is aan Rotterdam Rail Feeding (RFF) verhuurd. De uitvoering geeft een situatie rond 2014 weer. Het model is met mfx+ uitgerust.

Sinds vorig jaar heeft Märklin een exclusieve beursaanbieding. Dit jaar is dat de 'Messe-Lok' S 2/6 in het Koninklijke blauw van de K.Bay.Sts.B. waarmee Märklin evenals Trix nu drie uitvoeringen van deze locomotief in het programma heeft. Voorts een aantal sets: een assemblage van bestaande modellen wordt in de digitale startset 'Nederlandse werktrein' verzameld, bestaande uit NS 1652, kraanwagens plus hulpwagens en een open en gesloten goederenwagen. Deze set vormt een eenvoudige opstap in de digitale wereld.

Een set met twee lageboordwagens type Regs met draaistellen Y25, een tweeassige bierwagen als privéwagens van brouwerij 'De 3 Hoefijzers' in uitvoering rond 1950, een set met zes rondschuifzijlossers type Fcs, een set met drie kogelcontainerwagens type Uces, ieder met twee containers met opschriften 'Nederlands Cement' en 'Cement ENCI Maastricht'.

Voor Belgische modelspoorders staat bij Märklin het volgende in de steigers: de Serie 140 in het groen met gebruikssporen heeft nu geluidsfuncties, situatie rond 1960. De zesassige Reeks 18 is de Belgische variant op de oorspronkelijke CC40100 van de SNCF. De Reeks 18 had 3 pantografen. Deze vierspannings eloc is in de jaren 1973-'74 in dienst gekomen en heeft tot 1999 gediend.

Dezelfde Vossloh G 2000 BB wordt voor België in de kleuren groen/lichtgrijs geleverd. De Eurofima-coupérijtuigen Al6 en Bl6 zijn nieuwe constructies. Nieuwe wagens zijn de schuifhuifwagons Shimmns met gesloten blauwe huif en de vierassige schuifwandwagons Habins. De laatste aan Nordwaggon toegewezen. Tot slot van het Belgische nieuws een set met drie graanwagens Uapps met verschillende bedrijfsnummers. Het overige nieuws is te veel omvattend (de catalogus telt niet minder dan 228 pagina's) en valt voor een belangrijk deel terug op vormvarianten door kleurstelling, weathering, andere decoder (vaak alleen met nieuwe geluidsfuncties, vaak de nieuwe mfx+) of koersborden of sets met reeds bestaande modellen. Een greep uit dat nieuws. Interessant is de set kraanwagen met mfx+. De set bevat behalve de kraanwagen ook vijf hulpwagens, een voor de giek en vier voor personeel en gereedschappen. De tenderlocomotief voor goederentreinen BR 95.0 is de voormalige Pruisische T20. Märklin brengt deze loc voor de situatie rond 1953 (tp. III) en met decoder mfx+. De BR 50 krijgt een nieuwe cabinetender en eveneens decoder mfx+. Dit model is daarmee terug in productie.

Voor de Gotthardbahn was de C 5/6, de 'Olfant', tijdenlang de aangewezen stoomloc. Nu verschijnt deze nieuw vorm gegeven stomer met een mfx+-decoder.

Het beroemde Duitse Reinheitsgebot bestaat 500 jaar en daarbij wordt door Märklin een serie gebouwen (uitbreidbaar) rond de brouwerij 'Weihenstephan' gebracht.

Voorts verschijnen vele modellen in de serie MyWorld en de nieuwe productlijn StartUp. I. Bij het Koningsspoor kondigt Märklin een grote hoeveelheid compleet nieuwe modellen aan. We noemen de eloc E60 in twee kleurstellingen voor de DRG (groen), DRB (groen) en DB (rood), de eloc E18 in vier uitvoeringen: in het blauw en groen voor de West-Duitse spoorwegen, in het groen als Oost-Duitse 218, en tweekleurig blauw/ivoor voor tijdperk IV. De overbekende BR 94.5-17 wordt in drie varianten aangekondigd: als T 16.1 van de KPEV (tp. III), met bedrijfsnummer 94 1232 BW Mannheim en met bedrijfsnummer 94 1601 Bw Arnstadt voor de DR. De BR 38 heeft een nieuwe kuipender gekregen. De BR 194 heeft beweegbare schaarstroomafnemers en een schakelbaar sein. Niet minder dan 74,7 cm lang zijn de nieuwe versies van de BR 41 met kolen- en olietender. Drie millimeter korter is de BR 042 met tender 2'2'T34.

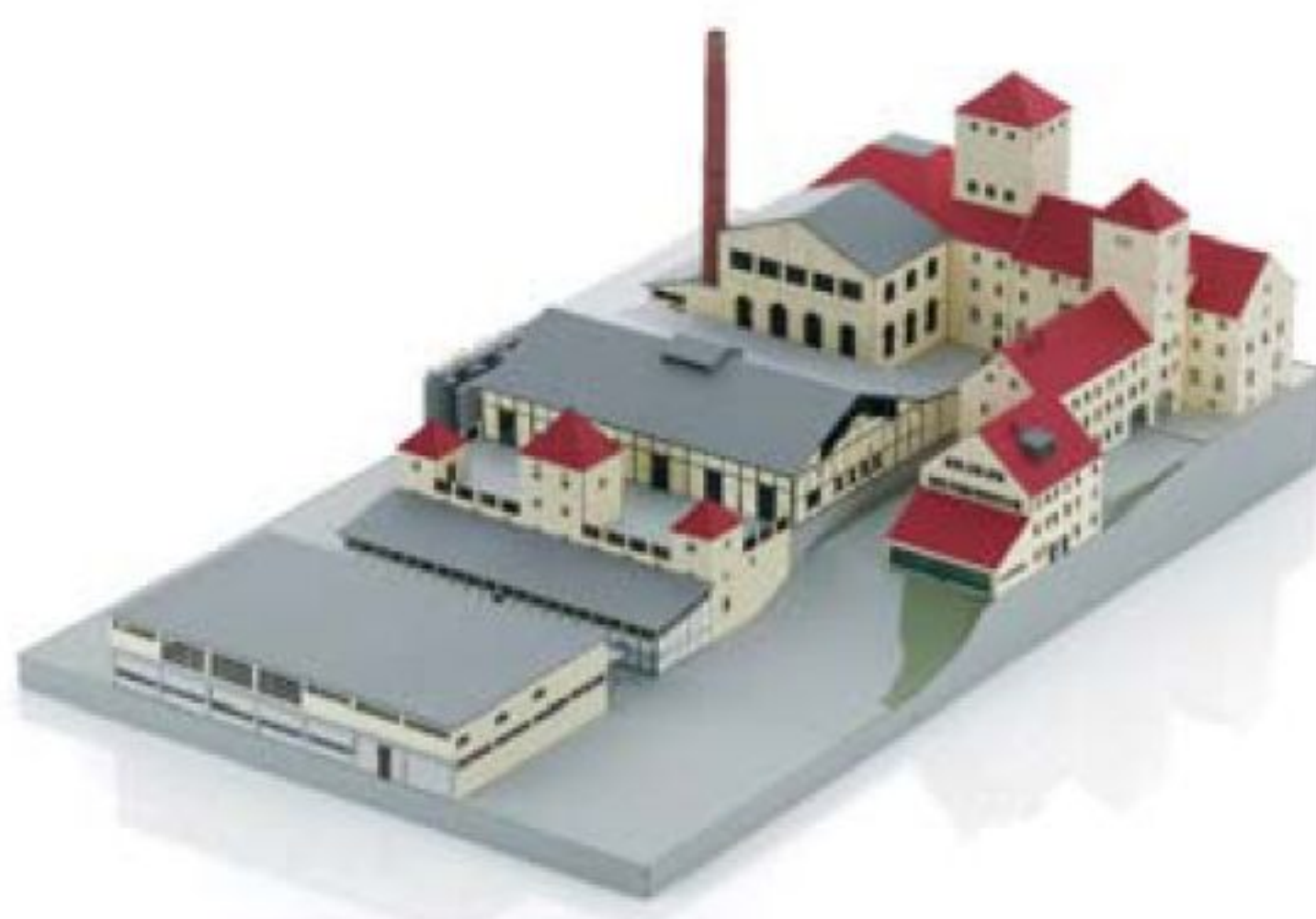
Z. Nieuw in deze kleine schaal is de stoom-



In Spoor I nieuw de BR 42, Märklin.



In Spoor I de E60, Märklin.



Brouwerij 'Weihenstephan', Märklin.



Rangeerloc DB E 63, Merkur.

motorwagen CidT 8 'Kittel'. Ook hier aandacht voor de brouwerij binnen het 'Reinheitsgebot'.

Digitaal. Voor de digitale bediening van de

modelbaan brengt Märklin twee nieuwe centrales: Central Station 3 en Central Station 3plus met hires kleurentouchscreen en groter display. Met een eenvoudige veeg over het screen kun je gemakkelijk bij alle 32 functies en alle ingestelde treinen/locomotieven komen.

MASSOTH

Massoth levert het draadloze DIMAX-besturingssysteem met een bereik van 50 meter voor analoge LGB-banen. Het programma omvat verschillende decoders en andere locsoundsystemen en toebehoren.

MERKUR

De Tsjechische fabrikant Merkur levert behalve constructiebouwdozen uit plaatstaal vervaardigde locomotieven, wagens en scenery in spoor 0. Vanwege de constructie en toegepaste materialen zijn de modellen uiterst robuust.

MICRO-METAKIT

Ook dit jaar zijn er weer een aantal fantastisch gedetailleerde kleinserie stoomloco-



Tenderloc BR 98 7523, Micro-Metakit.



VDL Citeo LLE, Mortorart.

motieven tegen een bovenmodaal prijsniveau te verwachten waaronder de Bay. D VI 1802 tenderloc en de BR 03 001 museumloc.

MINITRAINS

De aloude Eggerbahn komt bij Minitrains

weer tot leven. Diverse veldspoorlocs en wagens zijn beschikbaar. Voor de Amerikaanse markt is nieuw een 1'C1 Baldwin tenderloc en een drieassige zadeltankloc. De drieassige HBF-tenderloc is verkrijgbaar in zwart/rood en geheel zwart. Nieuw is een vierassig rijtuig, verkrijgbaar in bruin en grijs. Tijdens ons bezoek werd op de beurs een nieuw handmonster van een drieassige Schneider-locomotief gepresenteerd. Deze loc werd tijdens de Eerste Wereldoorlog bij het vervoer van achter de linies gebruikt. Het programma van Minitrains is bij Ruud Wittekoek.

MOTORART

H0. Volvo Bus 7900 Electric Hybrid is uitge-



Nog tijdens de beurs werd op de stand van Minitrains dit handmonster van deze Schneider-locomotief binnengebracht.



NMJ brengt binnen het concept NOHAB onder andere de serie 1600 van de CFL.

rust met een dwarsgeplaatste stroomafnemer en wordt met een voedingspaal geleverd, die de bus op een halte van energie kan voorzien. Een prototype was op de beurs aanwezig. Het wagenpark wordt met VDL Citea LLE 120 in promo-uitvoering van VDL uitgebreid.

NME

H0. NME brengt een 130 m³ Tagnpps silowagen van Wascosa. Het model wordt in acht verschillende nummers in het najaar uitgebracht.

NMJ

Dit Noorse merk biedt voor het komende seizoen een groot aanbod aan Scandinavische modellen, waarin vooral de NOHAB goed scoort. Als variant op dit dieselfgeweld heeft NMJ ook de Luxemburgse variant van de NOHAB als serie 1600 uitgebracht. Deze modellen zijn zeer uitgebreid gedetailleerd.

Noch

H0. In 1:87 kan het EK voetbal beginnen. Het 40 x 27 cm grote veld met doelen en corner-vlaggen wordt met een tribune, clubgebouw, vier (led) floodlights, twee elftallen en een soundmodule geleverd. Van alle deelnemende landen zijn de elf spelers in nationaal tenue en een groepje supporters met dito vlaggen en banners beschikbaar. Van de zes NL-fans is er maar een in het oranje, hier is voor de wedstrijd nog een kleurcorrectie nodig. Om uw eigen club te laten spelen is er een voordeelset met onbeschilderde spelers en fans. Dierenliefhebbers kunnen honden (twee sets), Alpendieren, geiten en vogels aan hun baan of diorama toevoegen. Daarnaast een jachttafereel en een set met spoorwerkers en spoorinfra-apparatuur. In hardschuim uitgevoerd zijn een 6,6 cm hoge natuurstenen trap, een sokkel voor het plaatsen van een seinpaal langs een spoordijk of als ingraving in een dijklichaam. Ferienhof 'Linder' en de vakwerkboerderij van Franz Fuhrmann zijn lasercut bouwsets. Met soundmodule is het houten podium met blaaskapel en half-ronde muziektempel met light show en rock



Hardschuimtrappen bij Noch.



EK 2016 bij Noch.

band. Klein maar fijn zijn de twee kinderspeelplaatsen, voor de doelgroep -5 en 4+. TT. Een setje bouwvakkers, spoorarbeiders en al dan niet geamputeerde reizigers. N. Bergrestaurant 'Grosser Mythen' en het Ferienhof in lasercut, set wijnboeren, en een muziekband.

OXFORD / OXFORD RAIL

00. De in 2015 onder de naam Oxford Rail uitgebrachte tweeassige kolenwagens krijgen een vervolg in kleur- en opschriftvarianten van diverse coalcompanies. Met een prijs van £ 8,95 komt een kolentrein van enige lengte binnen het bereik. Tenderloc 4-4-

2T Class Adams Radial komt in de uitvoeringen in het grijs met rode ketelbanden van British Rail, mintgroen van Bluebell Railway, groen van de EKR en mosgroen van de Southern. Uit tijdperk I komt o-6-o Dean Goods met drieassige tender in het groen van de Great Western en zwart van British Rail. Deze tussen 1883-1899 voor de goederendienst gebouwde machines werden later ook voor reizigerstreinen ingezet. Voor het wegverkeer in 00 zijn de Bentley T2 Saloon Masons en de oldtimer Dennis F8 van de West Sussex fire brigade een fraaie verschijning. De klassieke Land Rover komt in de uitvoering van de AA, Post Office Tele-



Goederenwagens bij Oxford Rail.



Southern 3520 bij Oxford Rail.

phones, RAC en de Royal Mail. In 1:148 zijn aangekondigd een MB Sprinter en Bedford CA als icecreamcar, Ford Transit van de firebrigade en een motor met rode zijspan van de Royal Mail of in groene legerversie.

PECO

Het railmateriaal in H0 wordt met code 75 flexrail met houten dwarsliggers uitgebreid. Voor het code 83 spoor is nieuw een heel Engels wissel. Eindelijk krijgen de draaischijven (00/H0 en N) een motoraandrijving. Deze motor kan naderhand worden gemonteerd. Peco start dit jaar met een eigen H0-bovenleidingsysteem. Voorlopig nog met enkele masten en rijdraden met vijf verschillende lengtes. Voor de groenvoorziening op de modelbaan heeft nu ook Peco een statisch grassysteem.

PIKO

H0. Het nieuws bij Piko wordt door een veelheid aan kleurvarianten op materieel gekenmerkt, dat in 2015 al is uitgebracht, te denken valt aan de BR 141 en de BR 103. Het treinstel GTW 2/8 'Stadler' krijgt er ook enkele kleurvarianten bij waaronder die in het lichtblauw van de Connexion-Valleilijn. De



Doorsnede van de nieuwe flexrail code 75 van Peco. Goed te zien is dat de railstoelen aan de binnenzijde iets verlaagd zijn om geen problemen met de flenzen te krijgen.



Nieuw in het programma van Peco is een bovenleidingsysteem in H0 naar Engels voorbeeld.



Het treinstel GTW 2/8 in het lichtblauw van de Connexion-Valleilijn, Piko.



Containerdraagwagen met opschrift 'Maersk', Piko.



De chemieketelwagen 'GATX' voor NS, Piko.



Een cementsilowagen voor 'GATX', Piko.



Familie Preiser senior op stap.



Fietsers bij Preiser.

NS 186 krijgt uitbreiding in nieuwe kleurstellingen, te weten als rode en als lichtgrijze Fyra. De BR 41 kent vele kleurvarianten en in het blauw wordt een 'Doppellok' met een aangedreven en een motorloze eloc als set gebracht. Bovendien heeft Piko ruim aandacht aan Pools materieel besteed, dat wij hier buiten beschouwing laten. Enkele locomotieven worden als Soundloc uitgebracht: BR 112, BR 110, BR 221, BR 1110.5 ÖBB en BR 102 DR. Voor diverse locomotieven wordt

een soundmodule (decoder plus luidspreker) geleverd, voor de diverse locs onder verschillende nummers.

Bij goederenmaterieel valt het opschrift op de containerdraagwagen Lgs579 op, namelijk 'Maersk' een merknaam die zich spaarzaam voor modellen leent. Een opvallende nouveauté is de chemieketelwagen 'GATX' in de uitvoering voor de NS. Een glimmend uitgevoerde ketelwagen vangt de blik. Ook voor 'GATX' wordt een cementsilowagen voor tijdperk VI gebracht. Op de beurs werd van de containerdraagwagen T3000e gemeld dat het model met twee DB Schenker trailers zal worden gebracht.

N. Het grote nieuws van Piko voor spoor N is de komst van de diesellok 2200 met hoog A-sein en geluiddemper in het bruin. Van de NS 2200 zijn slechts 25 exemplaren met het hoge A-sein uitgerust. Het model zal nummer 2218 krijgen. Ook de NS 1200 wordt voor spoor N gebracht. In de loop van dit jaar worden daar meer mededelingen verwacht. Op de beurs waren nog geen voorbeelden te bewonderen. Van de vele andere modellen worden slechts op details veranderingen aangebracht. Zo wordt van de Zwitserse Ae

3/6 I alleen vermeld dat de dakpartij vernieuwd is.

PMT

HO. Lijndiesel T435 komt in de lichtgroene uitvoering van de betonfabriek Karsdorf. HOe. De drieassige tenderloc IK is in de uitvoering van K.Sä.St.E.B., tijdperk I, als DRG tp. II en Z.O.J.E.-museumloc, tp. VI aangekondigd. Voor de reizigersdienst verschijnen een tweetal vierassers: DR Traglastenwagen tp. III met alu raamkozijnen en DRG 3e klasse Einheitswagen Zittau, tp. II-IV. De vierassige hogeboordwagens komen in de uitvoering van K.Sä.St.E.B., tp. I, en DRG, tp. II, een gesloten Bahndienstwagen als DR, tp. III/IV.

POLA

II. De grote-schaalspoorders kunnen uitzien naar een bokkraan, zandtoren, kleine goederenloods, chalet en een watermolen. Het programma wordt met een tweetal Lanz-tractoren, een duo Duitse politieagenten en een groepje passanten afgerond.

PREISER

HO. De creativiteit bij de marktleidende producent van figuren en andere toebehoren lijkt onbegrensd. Na de kantoorverhuizers en proostende biergartengasten eind 2015 werden we op de beurs verwelkomd door Paus Franciscus, bondskanselier Angela Merkel, een slaapwandelaarster en senioren achter de rollator. De Middeleeuwen kunnen met ridders te paard en strijdend voetvolk worden nagebootst. Ridderspelen in tijdperk VI kunnen een meer praktische invulling zijn. De set beachguards is van deze tijd. Voor logistieke processen zijn elektro perronkarren, handwagens, een palletwagen en een weegschaal beschikbaar. In LGB-formaat worden naast de paus een drietal figuren in Beierse klederdracht uitgebracht. Thuisschilders kunnen aan de slag met een XL-verpakking met 125 onbeschilderde figuren in landelijke klederdracht of drie sets met elk 60 blanco figuren van dochterbedrijf Merten.

PROSES

Deze fabrikant uit Turkije komt met interessante noviteiten voor het aanbrengen van ballast. Met de tweeassige doseringsunit



Ballast doseringsunit, Proses.



Magnetische hoekklempen, Proses.

wordt ballast netjes tussen de rails en de biels verspreid. Proses levert hiervoor gemalen zandsteen in verschillende kleurgradaties. De ballast wordt daarna met een doseringsunit gefixeerd. De lijm wordt zodanig door vier tuitjes op het ballastbed aangebracht dat de railprofielen vrijblijven en nadien derhalve ook niet schoongemaakt hoeven te worden.

De magnetische hoekklempen zijn een extreem handig hulpmiddel om probleemloos wanden exact gelijk en onder de juiste hoek met elkaar te verlijmen. Deze klemmen zijn met een vaste hoek (90°) of met een variabele hoekinstelling leverbaar en kunnen zowel voor plastic als kartonnen modellen gebruikt worden. De ballast doseringsunits zijn naast H0 voor praktisch alle andere schalen leverbaar.

De rollenbank, welke voor 2-rail en 3-rail modellen tot 500 mm geschikt is, biedt de mogelijkheid om locomotieven zonder baan te kunnen testen en de wielen te kunnen reinigen. De rollagers en reinigingsbokken kunnen zowel op een recht stuk spoor als op de rollenbank geplaatst worden.

Proses brengt een zaagmachine voor het inkorten van rails, messing en kunststof profielen alsmede een verstekzaag voor houten en kunststof profielen.

REE-MODELES

Als noviteit brengt deze actieve fabrikant de elocs van de series BB9200, BB16000 en BB25200 op de markt. De modellen krijgen

een metalen onderstel met een opbouw uit ABS. De assen worden door een Canon-motor aangedreven. Voorts brengt REE een complete set UIC-rijtuigen 'Le Capitole' en is het bijbehorende restauratierijtuig in voorbereiding.

De eloc CC7100, die met stroomlijnaanpassingen aan de achterste cabine in 1955 het snelheidsrecord vestigde, wordt samen met drie rijtuigen in het najaar geleverd. Nieuw is ook de vierassige lagebakwagen TP die met verschillende beladingen komt. Inmiddels zijn er van de ex-PLM-serie 231 vijf versies leverbaar. Dit uit ruim 550 onderdelen opgebouwde model is zowel in analoge als digitale versie met Loksound leverbaar. In de laatstgenoemde versie komt ook de stoom uit de cilinders. Naast rollend spoorwegmaterieel heeft REE ook een aantal gedetailleerde Panhard-vrachtwagens in het programma.

Vanwege het samenwerkingsverband met Artitec zal de bij REE geplande NS variant van de CC7100 door Artitec op de markt gebracht worden.



Handmonsters Lion's Coaches, Rietze.

RIETZE

H0. De hulpverlening kan straks met een Mercedes ambulance met opbouw van Strobel in Belgische uitvoering uitrukken. De Magirus Atego DLK32 ladderwagen komt in Nederlandse kleuren. De modelspoorwagens kunnen de concurrentie aan met een MAN Lion's L Coach in de kleuren van 'Mein-Fernbus'. Overgestapt kan worden op een MB O 405 met tweeassige bagageaanhanger van de Zwitserse Post. Handmonsters waren van de MAN Ro7 Lion's Coach en de drieassige Lion's Coach L present. Van de vorig jaar aangekondigde parkeergarage en busstation zijn nog te weinig voorbestellingen ontvangen om ze in productie te nemen.



Stoomloc 231 K 82, REE.



Eloc SNCF CC 7104, REE.



Lagebakwagen TP 'Transports Henri Walbaum', REE.



Een van de vier varianten van de gemoderniseerde ÖBB eloc Rh 1064 van Rivarossi.



De nieuwe draadloze Multimaus van Roco samen met drie nieuwe boosters, Roco.



Er was al een 3D-print van de nieuwe BR 85007 stoomlocomotief te zien, Roco.

RIVAROSSI

Behalve kleurvarianten van bestaande modellen is echt nieuw de ÖBB eloc Rh 1046 (HG versie = Hauptausbesserung mit Großumbau). Het model wordt meteen in vier varianten uitgebracht. De locs worden in analoge, digitaal gelijkstroom en digitaal wisselstroom uitvoering geleverd. Aangekondigd is de 1'D1-tenderloc BR 93 in vier versies: de T14 van de DRG, de BR 93.0-4 van de DR, DB en BBÖ. De modellen zullen zowel analoog als digitaal met geluid uitkomen.

Roco

Roco heeft dit jaar een bescheiden programma aan Nederlandse nieuwtjes. Zo zal er

qua locs een wederom fraaie NS 1212 verschijnen. We kunnen melden dat het de uitvoering zal worden met grijs vlak op de neus. De NS 1212 heeft enige tijd met een geel vlak op de neus rondgereden, maar omdat dit veel hinder gaf bij de machinisten, heeft men het neusvlak weer grijs gespoten. Deze laatste uitvoering zal dus in 2016 verschijnen. Het model was op de beurs nog niet te zien. Verder kunnen we in 2016 een tweetal Hippels verwachten in het groen en geel/grijs. Ook zal de eerste Nederlandse V100 in model bij Roco verschijnen en wel in de jas van LOCON.

Het Nederlandse wagenpark gaat Roco uitbreiden met een set open goederenwagens

(Linz) in tijdperk III, een fraaie drukgasketelwagen van de NEGAM GAS tijdperk IV-V. Natuurlijk wederom een Fccpps-wagen van Railpro, dit keer met geheel witte opdrukken. Ook een fraaie containerdraagwagen (Sgns) met afzetbakken van De Waard. Een groene ketelwagen van ONRAIL. Verder een fraaie driedelige set van GATX, tijdperk IV. Wat er wel te zien was op Neurenberg is de nieuwe draadloze Multimaus. Deze kan op de Z21 aangesloten worden, en er kunnen diverse draadloze Multimaus-handregelaars op één Z21 worden aangesloten. De Maus heeft een lichtvenster met regelbare sterkte, kan 64 locadressen onthouden en per loc kunnen 21 functies worden opgeroepen. Deze draadloze Multimaus kan cv's lezen en schrijven en er kan met 14, 28 of 128 rijstappen gereden worden.

Roco komt ook met 3 nieuwe boosters. De Z21 booster light is een kleine booster die 3A aan uw modelspoorbaan kan leveren. Ze ondersteunt Railcom. Heeft een keerlusfunctie en kan op de B-bus van de Z21 aangesloten worden. De nieuwe grote Z21-booster zit in dezelfde behuizing als de zwarte Z21 en vormt daarmee zo een mooie eenheid. Deze booster kan 3A aan uw baan leveren en ook hier is Railcom-herkenning. Verder is er een keerlus- en een remgeneratorfunctie aan boord. Aansluiten aan de Z21 kan via de CAN-bus, B- of CDE-bus. Configuratie of updates via App of PC. Tenslotte komt Roco nog met een nieuwe dual Booster. Ook deze zit in dezelfde behuizing als de Z21, maar bezit twee boosters. Namelijk 2 x 3 A. Verder zijn alle specificaties hetzelfde als van de andere grote Z21-booster. Roco liet ons tenslotte nog weten in de herfst met enkele NS-nieuwtjes te komen.

SCHREIBER-BOGEN

Gewoontegetrouw lopen we in Neurenberg



Een Taurus in Vincent van Gogh-uitvoering bij Roco (H0) en Fleischmann (N). Zo nieuw, dat ze zelfs nog niet in de catalogus staan.



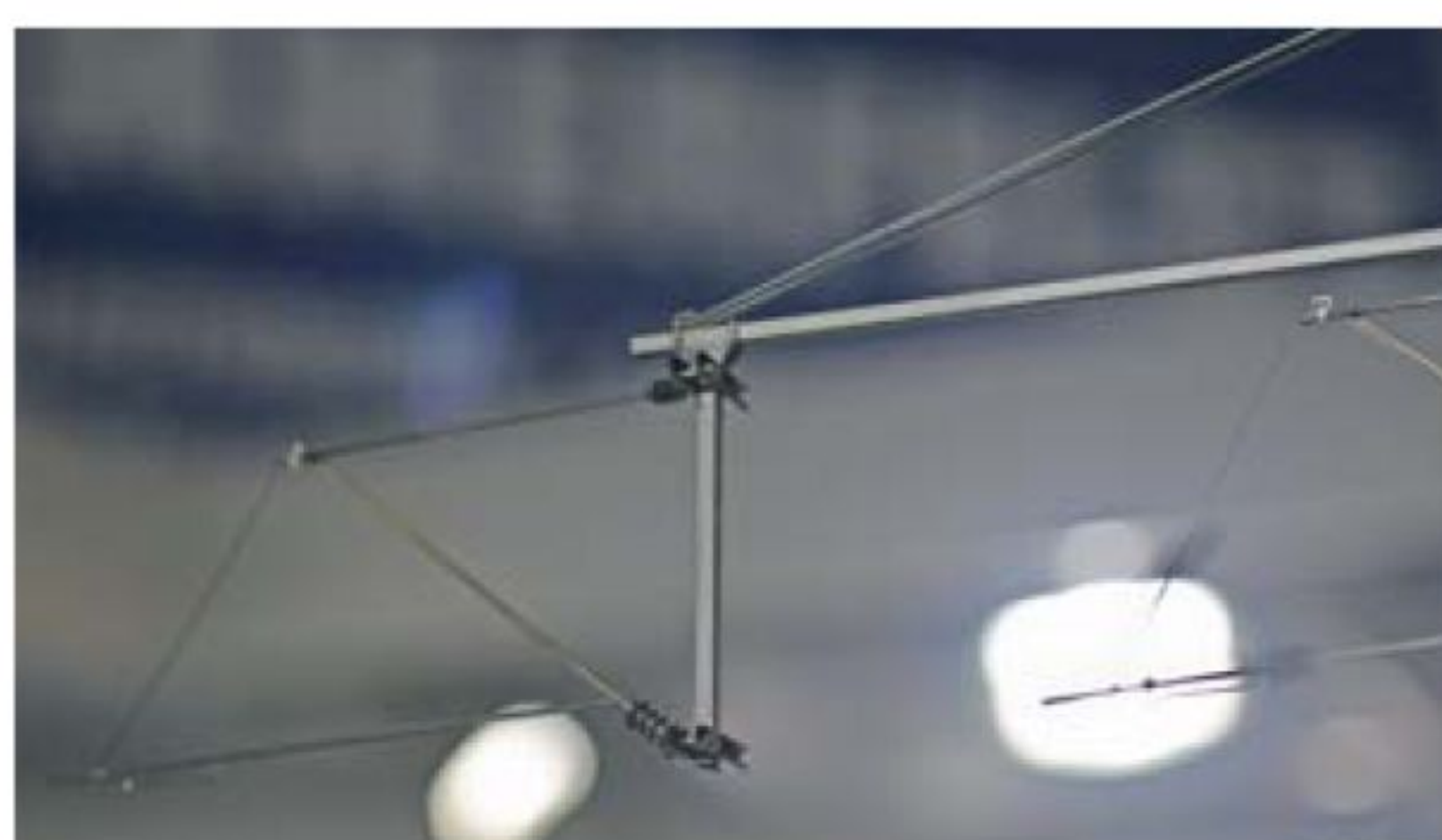
Hetzelfde geldt voor deze 'dierentuin' locomotief.



Kasteel Marksburg in 1:160 bij Schreiber-Bogen.



De Wolf G, Schuco.



Uithouders in schaal 0, Sommerfeldt.

altijd even langs bij Schreiber-Bogen. U weet wel, die Duitse fabrikant die zoveel moois uit velletjes papier weet te halen. Dit jaar verrast hij ons met de Caracalla-thermen, prachtig gedetailleerd en groot, heel groot: lxbxh:40x28x10 cm in schaal 1:600. In schaal 1:160 (past beter op de modelbaan) het kasteel Marksburg (44x30x35 cm).

SCHUCO

H0. De autofabriek breidt het militaire programma uit met een Wolf G als militaire politie in beige en ambulance in legergroen. Landbouwers kunnen uitzien naar een drietal tractoren: Porsche Junior met maaiarm, een lichtblauwe Lanz Bulldog met zaaginrichting en een zwart Lanz Raupe rupsvoertuig.

SOMMERFELDT

O. Het programma wordt met een uithouder uitgebreid, die aan de vakwerk portaalmast kan worden bevestigd. De metalen uithouder wordt uit enkele catalogusnummers samengesteld, afhankelijk van het aantal sporen dat onder de draad moet worden gebracht. De bouw gaat met boutjes, er hoeft niets te worden gesoldeerd. De op maat te maken uithouder kan tot drie sporen worden gebruikt.



Een van de drie nieuwe goederenwagens in het smalspoorprogramma van Tillig is deze open goederenwagen van de DR, type Ow.



Ook op de modelbaan kan modern containervervoer niet zonder deze Sggnos. De TT-rijders kunnen hiervoor nu bij Tillig terecht.

T4T

Technology for trains Swistec. Met de nieuw ontwikkelde module TS-1 wordt de aansturing van de sounddecoder afhankelijk van de aan de loc aangekoppelde wagen gemaakt, waarbij de dynamische massasimulatie de optreksnelheid en het geluidsniveau regelt. Dit verandert ook als er een tweede loc aangekoppeld wordt.

TILLIG TT

Naast diverse kleurvarianten brengt Tillig dit jaar ook weer enkele echte nieuwtjes. Aangekondigd is de Pruisische T3 tenderloc BR 89.70 van zowel de DR als DB. Passend achter deze loc wordt een set met drie drieassige rijtuigen, type BCi, Ci en CPwi van de KPEV, DR of DB uitgebracht. Nieuw is de diesellocomotief Serie T466.2 van de ČSD. Voor het goederenvervoer komen bij Tillig zes nieuwe wagens uit: een gesloten goederenwagen type G van de DR (tijdperk III), Ealos-goederenwagen DB, gasketelwagen Zagkks zonder zonnedak in diverse kleuren, een dubbele containerdraagwagen type Sggnos van de DB, een containerdraagwagen type Rgs en een lage vierassige zelflosser. Deze komt in verschillende versies: type WWyah van de PKP, 00tz 43 en 44 van de DB en SVywf van

de SNCF.

H0 smalspoor. Nieuw is de zware 1'E1-stoomloc BR 99.23-24 van de DR. Tegenwoordig rijdt dit type als BR 99.72-73 bij de HSB. In model brengt Tillig beide versies. Een set van drie tweeassige goederenwagens (type Gw en Ow) completeren het nieuws.

TRIX/MINITRIX

H0. Het grote nieuws voor H0 geldt de BR 95.0. Deze zware 1'E1' goederenstoomloc wordt met een opbouw van drie elementen geleverd. Bijpassend presenteert Trix een set G10-goederenwagens waarvan drie met remmershuis. De BR 96.0 wordt in een eenmalige serie voor 2016 geleverd. Voor de BR 10 heeft Trix voor een nieuw vormgegeven cabine en een mooiere cabine-tenderafstand gekozen. De vierdelige VT 11.5 wordt in de uitmontering van de Helvetia gebracht, aangevuld met een driedelige set levert dat een zevendelige eenheid. De BR 120.1 krijgt een motor die in het midden geplaatst is. Het model wordt met of zonder digitale interface geleverd. De BR 193 krijgt de opdruk RAILPOOL. De 'Olifant', de stoomloc C 5/6, is de legendarische stoomloc voor de Gotthardlijn. Het model wordt met een drieassige tender uitgerust. Sinds vorig jaar



Nieuw bij Trix de BR 95.0.



De set Vincent van Gogh, Minitrix.



De BR 03 is een nieuwe constructie, Minitrix.



De hernieuwde rolbrug, Minitrix.

heeft Trix een exclusieve beursaanbieding. Dit jaar is dat de 'Messe-Lok' S 2/6 in het Koninklijke blauw van de K.Bay.Sts.B. waarmee Trix nu drie uitvoeringen van deze locomotief in het programma heeft.

Voor België wordt de G 2000 BB met symmetrische cabine in het groen/lichtgrijs gebracht.

De BR 640 (Lint 27) is nieuw, maar een eenvoudig model. Het wordt ook in de kleurstelling van de Hessische Landesbahn (HLB) geleverd. Het treinstel SVT 137, het type Hamburg met het kenmerkende Jacobs-draaistel tussen de twee rijtuigen, wordt in de kleurstelling ivoor/nachtblauw geleverd. De Rode Pijl wordt met interieurverlichting en omschakelbare front- en sluitseinen als leds uitgevoerd.

De set met drie stuks kipwagens Otmm70 is met echte kolen gevuld. Nieuw is de vierassige lageboordwagen Res van de DR. Ook bij Trix de set met kraanwagens en bijbehorende

wagens. Oplage wordt tot 999 stuks beperkt, met certificaat.

N. De BR 03 komt in een nieuwe constructie op de markt met verlichting in de cabine, van het drijfwerk en flikkerend licht in de

vuurkist. De BR 01 wordt met een verkort schort en te openen rookkastdeur aangekondigd. De BR 41 krijgt een nieuw geconstrueerde ketel. Bij de sets zijn interessant de Rheingold Flügelzug, bestaande uit eloc 112 en drie Rheingold-rijtuigen, en de Nachttrein naar Baden-Württemberg, bestaande uit eloc BR 120 en zes Talgo-rijtuigen. Beide sets in boekvorm verpakt. De eloc BR 120 wordt in Kerstuitvoering gepresenteerd en de rode BR 186 krijgt vier stroomafnemers. Een aardige set vormt de Vincent van Gogh: EW 64 F4-206 (BR 189) en ES 64 F4.

De rolbrug wordt in herziene vorm en gedigitaliseerd opnieuw uitgebracht, met bijpassende locloods en werkplaatsaanbouw. Ook in N staat het Reinheitsgebot 500 Jahre centraal. Daarbij wordt een serie gebouwen rond de brouwerij 'Weihenstephan' gebracht. Het werelderfgoed Zollverein wordt bedacht met een cokesfabriek.

Digitaal. Een groter display en hogere reso-



Functionele overwegbomen, Viessmann.

lutie vertonen de nieuwe stations Central Station 3 en Central Station 3plus. Met een eenvoudige veeg over het screen kun je gemakkelijk bij alle 32 functies en alle ingestelde treinen/locomotieven komen.

VISSMANN

H0. Aan de reeks eMotion wordt een overwegwachter toegevoegd. Tot in tijdperk IV draaide hij de spoorbomen omhoog en omlaag. Bij de bosbouwer met beweegbare kettingzaag is voor een realistisch effect een geluidsmodule leverbaar (in oordopje voor uw huisgenoten moet u zelf voorzien). Het draaiorgel met bewegende orgelman zal wat aangenamer klinken. Helemaal 2016 is de selfies makende jonge vrouw, met flitslicht in haar mobieltje. Voorts een dubbel uitgevoerde perronlantaarn en verlichte ARAL-benzinepomp. Met een set van vijf witte, warmwitte of gele 0,8 mm leds met gemonteerde draden en weerstand kunt u zelf aan de slag.

N en Z. De nostalgische smeedijzeren parklantaarn is een 3D-print en voorzien van een 0,8 mm micro-led. De lantaarn is ook beschikbaar voor montage aan een muur.

VK-MODELLE

H0. Van de vijfdelige Solaris Tramino was een eerste model in wit met rood beschikbaar. De niet-gemotoriseerde lagevloertram heeft metalen wielen, pantograaf, interieur en ingezette front- en achterlichten. De Tramino verschijnt ook in het groen met geel met rond lijncijferbord van de Poolse stad Posen. De driedelige gelede Hamburger U-Bahn DT5 komt met andere nummers voor twee- en drierailsysteem en voor beide systemen als dummy. Van de stadsbus Solaris nU12 (3 deuren) en nU18 (gelede wagen, 4 deuren) waren handmonsters beschikbaar.

VOLLMER

H0. Een vakwerk woonhuis zou naast de eveneens vrijstaande boutique Babyland kunnen worden opgesteld. Een 75 cm lange

en 8 cm brede asfaltweg is voorzien van putdeksels en lichte veroudering, bijpassende haakse, schuine en T-kruisingen zijn beschikbaar. Het assortiment straatplaten wordt uitgebreid met gebogen wegdelen in asfalt en klinkers in drie radii.

N. Perrondak met smeedijzeren kolommen, bovenlichten en ledverlichting.

WEINERT

H0. Het Engelse wissel uit het 'mein Gleis' H0 railprogramma zal binnen afzienbare tijd leverbaar zijn. Weinert heeft kosten noch moeite gespaard om een uiterst gecompliceerd wissel zowel natuurgetrouw als betrouwbaar te realiseren. Ook het aantal accessoires voor het railprogramma is uitgebreid. Verschillende typen wisselaandrijvingen en andere nuttige accessoires als railbeddingen en weatheringproducten zijn aan het omvangrijke programma toegevoegd.

De vijfassige stoomloc BR 87 met Luttermöller aandrijving (de eerste en de vijfde as worden niet door koppelstangen maar door tandwielen aangedreven) wordt opnieuw als bouw pakket uitgebracht. Mede door de marktontwikkelingen ziet het er niet naar uit dat er nog nieuw ontwikkelde modellen zullen verschijnen.

Bij de automodellen brengt Weinert een Büssing NAG 5000S vrachtwagen, beladen met twee melktanks plus een bijpassende, eveneens met twee melktanks beladen aanhanger. Het programma wordt door een eenassige aanhanger met melktank gecompleteerd.

H0m. De Talbot-motorwagen model Osterode wordt als bouw pakket uitgebracht. Weinert levert het bouw pakket zowel in H0e als H0m met een opschriftenset voor alle genoemde maatschappijen.

WIKING

H0. In de vitrine werden handmonsters getoond van de klassieke Volvo Amazon, Büssing 12000, Magirus 3500 en de tussen 1970-



2x Solaris bij VK-Modelle.



Perronkap in N, Kibri.



Engels wissel bij Weinert.



Büssing NAG 5000S melkwagen aanhanger, Weinert.



Magirus-handmonsters bij Wiking.

'96 gebouwde Range Rover. De Büssing komt vooreerst met dubbele achteras en open laadbak, de Volvo in twee- en vierdeursuitvoering. De Rosenbauer Panther 6x6 krijgt een update naar de nieuwste generatie luchthavenblusvoertuigen. De collectie landbouwvoertuigen in schaal I wordt met de Fendt 1050 Vario en de Claas Arion 420 tractoren en de Claas Tusciano 570 en Fendt Katana 85 dorsmachines verbreed.

Dit beursbericht is samengesteld door: Rob Blom, Chris van Diesen, Dolf Heibloem, Ton Oosterom en Nico van Roon, foto's: fabrieksfoto's en team Railhobby



Talbot VT2, Weinert.

OVER GRENZEN DIE VERVAGEN, EN WEER RECHTGETROKKEN WORDEN

Grensbaanvak

Frankfurt (Oder)-Rzepin

Grenzen vervagen. Het zijn twee woorden met een nare smaak. Maatschappelijk gezien zijn het de normen en waarden die verdwijnen. De macht van de Europese Unie die steeds groter wordt – en die van haar lidstaten steeds kleiner. Over enkele tientallen jaren bestaan die lidstaten mogelijk niet eens meer.

Wat deze overweging met Railhobby te maken heeft? Wel, het geeft goed weer waarom juist nu de tijd gekomen is om een trektocht langs de grensbaanvakken in Centraal- en West-Europa te maken. Ook in de transportsector zijn de grenzen aan het vervagen. Zelfs in de conservatieve spoorsector, die over het algemeen niet echt uitblinkt in het snel oppakken van nieuwe ideeën. Locomotieven die van het ene naar het andere land rijden zonder te hoeven stoppen, Europa dat niet alleen een werelddeel maar steeds meer een land wordt. Bestaan grensbaanvakken in de toekomst nog wel?

De komende uitgaven maken we dus een reis langs grensbaanvakken. Het leuke aan grensbaanvakken is dat ze iets van een stukje 'niemandsland' weg hebben. De regels zijn er vaag, er rijden locomotieven van allerlei nationaliteiten en dat zorgt voor aardige ont-

moetingen. In deze uitgave begint de reis met het grensbaanvak tussen het Duitse Frankfurt (Oder) en het Poolse Rzepin.

Van een vage grens naar een rechte grens

Op 26 juni 1870 wordt de spoorlijn tussen Frankfurt en Posen (het huidige Poznan) geopend. Het is een enkelsporig baanvak, met name bedoeld om de handel via Frankfurt aantrekkelijker te maken. Ten oosten van Frankfurt werd destijds de rivier Oder met een stalen brug van 444 meter overschreden. Toenemende militaire activiteiten in de jaren die volgen duiden niet alleen op het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, maar zorgen ook voor capaciteitsgebrek. Daarom wordt de spoorlijn in 1899 verdubbeld. In het jaar 1900 rijden de treinen tweesporig over de Oder. Op dat moment een mijlpaal.

Veertien jaar later breekt de Eerste Wereldoorlog uit. Wanneer de rust in 1918 (tijdelijk) in Europa weerkeert, beginnen de onderhandelingen over de herindeling van Europa. In het Verdrag van Versailles levert Duitsland een deel van het grondgebied in. Vanaf januari 1920 is de regio Posen onderdeel van de Tweede Poolse Republiek en wijzigt daarmee haar naam in Poznan. Het nieuwe grensstation wordt Zbąszyń, 120 kilometer ten oosten van de huidige grens. Aan Duitse zijde wordt het grensstation Neu Bentschen, het huidige Zbąszynek. Het stukje niemandsland tussen beide dorpen is in 1938 het eindpunt voor duizenden Joodse vluchtelingen. Ze zijn Duitsland ontvlucht maar worden Polen niet binnengelaten. Het zijn de eerste tekenen van het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. De grens tussen Duitsland en Polen is ten tijde van de oorlog niet langer een grens meer. Pas in de eerste maanden van 1945 is er weer iets van een grensbaanvak waarneembaar, want in maart 1945 bereikt het Russische breedspoor (met een spoorwijdte van 1524 millimeter) de restanten van wat eens de brug over de Oder was. Na herstel van de brug wordt het breedspoor zelfs naar Berlijn doorgetrokken. Tussen Frankfurt (Oder) en Berlijn liggen op dat moment normaal- en breedspoor naast elkaar. Een situatie die maar kort duurt. Eind 1945 zijn de meeste troepentransporten naar de Sovjet-Unie voorbij en verdwijnt het breedspoor.



De Oderbrücke werd in 2008 geheel vernieuwd. De kosten werden volledig door Duitsland gedragen. Vanaf de Poolse oever gezien steekt een EuroCity naar Warschau de brug over. De slaaprijtuigen van de EuroNight bevinden zich achterin de trein.



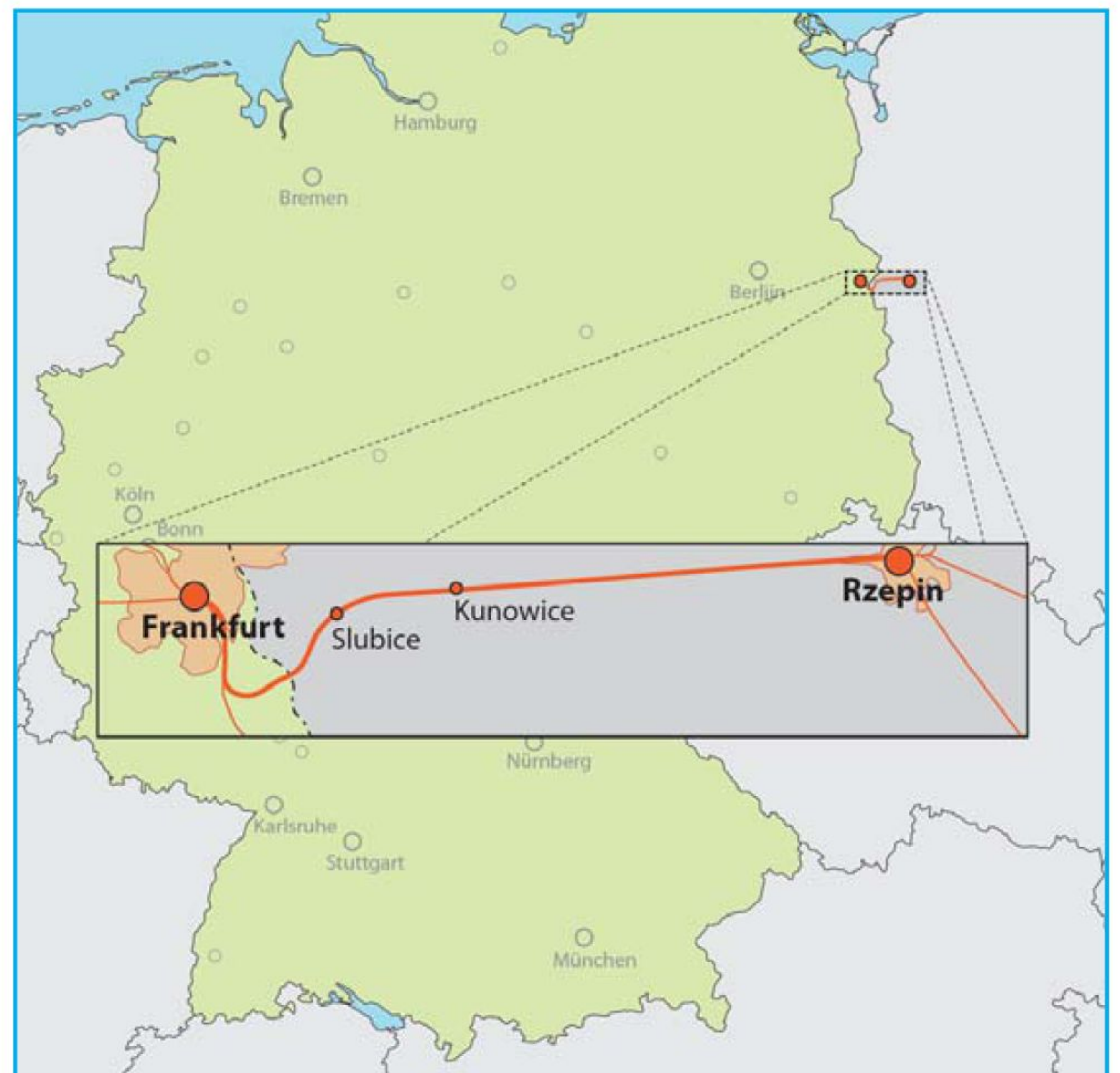
In Oderbrücke is het (nu nog) een komen en gaan van Poolse locs. Terwijl een 'oldtimer' van het Poolse CTL Logistics en een nog nieuwe Vectron van DB Schenker Rail Poland rangeren, wacht een Baureihe 189 van PKP Cargo op een volgende inzet.

Op 23 mei 1954 wordt het station Frankfurt Oderbrücke geopend. Het station (niet meer dan een driesporig emplacement met een perron) is het nieuwe grensstation voor goederentreinen tussen de DDR en Polen. Voor het reizigersverkeer zijn Frankfurt (Oder) aan DDR-zijde, en Kunowice aan Poolse zijde de grensstations. De daadwerkelijke grens tussen het huidige Duitsland en Polen wordt in de Oder bepaald. Exact in het midden van de Oder wordt op de kaart een kaarsrechte lijn getrokken. Aan de linkerzijde van de lijn ligt Duitsland, rechts ervan Polen.

Een reis over de grens

Het huidige grensbaanvak Frankfurt (Oder)-Rzepin maakt deel uit van de pan-Europese verkeerscorridor II, de goederenverbinding tussen Duitsland en Rusland (via zowel weg, lucht, water als spoor). Het belang als handelsroute tussen oost en west is aan Poolse zijde een reden tot haast bij het elektrificeren van het baanvak. Al in december 1979 kan er aan Poolse zijde van de grens een elektrische dienst uitgevoerd worden en in 1988 tot aan Oderbrücke. Aan Duitse zijde wordt de elektrificatie in 1990 voltooid.

Oderbrücke vormt het punt waar de Duitse 15 kV wisselspanning overgaat in de Poolse 3000 V gelijkspanning. Het emplacement Oderbrücke bevindt zich in de klim naar de brug over de Oder en is daarom voor tweederde als 'Duits station' uitgevoerd, inclusief Duitse bovenleidingspanning. Stijgende treinen, treinen die onderweg naar de brug en dus naar Polen zijn, kunnen op die manier nog zoveel mogelijk vaart maken voor ze de pantografen moeten laten zakken. Direct na passage van de brug maakt de trein een slinger om hoogte te winnen. Goederentreinen uit Polen zijn op windstille dagen tot in het



centrum van Frankfurt (Oder) te horen, wanneer ze door die slinger rijden. Halverwege de slinger ligt het station van Slubice, een dorp met ruim zestienduizend inwoners aan de oever van de Oder. Net als in het verderop gelegen station Kunowice stopt er slechts twee keer per dag een trein. Waar Slubice niet meer dan een halte is (twee spo-



Het Poolse LOTOS gebruikt voornamelijk locomotieven van leasebedrijf STK. Daaronder bevindt zich een locomotief van het type Dragon. Op 13 augustus 2015 werd de locomotief even buiten Kunowice gefotografeerd, onderweg naar Frankfurt Oderbrücke.



Twee keer per week rijdt LOCON een containershuttle tussen Tilburg en Rzepin, van verre te herkennen aan de grote hoeveelheid blauwe Geest-containers. De trein wordt op de containerterminal van New Home Logistics naast de werkplaats in Rzepin gelost. Captrain zorgt voor het rangeerwerk met de trein, zoals hier zichtbaar is. Dit terrein maakte vroeger deel uit van de douanezone.



Met de 'Poznan shuttle' uit Rotterdam rijdt de 189 203 van ERS Railways op donderdagmiddag 13 augustus 2015 om 12:11 uur binnen in Rzepin. De trein is op woensdagavond om 22:26 uur uit de Rotterdamse Waalhaven vertrokken en bijna op haar bestemming.

ren langs de hoofdbaan met een perron aan weerszijden), kent Kunowice nog een emplacement. Vanuit Kunowice vertrokken tot in 1966 reizigerstreinen naar het 22 kilometer verderop gelegen dorp Cybinka. Na het opheffen van het reizigersvervoer reden er tot 2010 goederentreinen met hout, afkomstig uit bossen in de omgeving van Cybinka. Anno 2015 ligt de spoorlijn er overwoekerd bij.

Na Kunowice volgt een bijna kaarsrecht stuk spoorlijn tot knooppuntstation Rzepin. Het glooiende landschap, graan op de akkers en droge zandpaden benadrukken dat we in Polen zijn. Kort voor Rzepin kruist de lijn twee keer spoorlijn 273. Dat is de hoofdlijn van Wrocław naar Szczecin. De eerste kruising maakt deel uit van de in 1984 aangelegde omleiding om Rzepin, de tweede van de verbinding tussen spoorlijn 273 en station Rzepin. De meeste treinen (dat zijn enkele per dag) maken gebruik van de omleiding. Alleen treinen die Rzepin als tussenstop of bestemming hebben (zoals goederentreinen naar Frankfurt, of regionale treinen) rijden over de verbindingsboog.

Na het kruisen van de verbindingsboog doemt het emplacement van Rzepin op. Zowel links als rechts van de hoofdlijn liggen kilometers opstelspoor, aangelegd om de verwachte groei te faciliteren. Die groei kwam nooit. De enige groei op het emplacement is afkomstig van onkruid dat er langzaam maar zeker voor zorgt dat de sporen onder een groene deken verdwijnen. De voormalige locomotiefloods staat leeg, de sporen hieromheen staan vol met pluklocomotieven en -treinstellen waarmee soortgenoten op de rails gehouden worden. Een paar honderd meter verder ligt het stationsgebouw, omsloten door de hoofdlijn (met keurig uitziende, moderne perrons) en de



Regionale trein 78503 van de PREG staat in het station Rzepin klaar voor vertrek naar Szczecin (via de enkelsporige verbindingsboog en spoorlijn 273).

sporen voor regionale treinen (inclusief versleten perrons en afgebladderd meubilair). De tegenstelling tussen vooruitgang en stilstand zijn zelden zo goed zichtbaar als in Rzepin. Voor dit artikel vormt Rzepin het eindstation, maar voor de meeste treinen is het slechts een tussenstop. Zij buigen vanuit Rzepin af naar rechts (in zuidelijke richting, via een enkelsporige lijn die ver buiten Rzepin weer op spoorlijn 273 naar Wrocław aantakt) of gaan rechtdoor (in oostelijke richting, verder naar Poznań). Wie op Google Maps Rzepin vanuit de lucht bekijkt, ziet ook nog een spoorlijn naar links afbui-

RAILHOBBY JAARKALENDER 2016

Nu met 54% korting!

Een handige jaarkalender met de **12 mooiste foto's** geselecteerd door de redactie en lezers van Railhobby, **uitneembare posters** en de **belangrijkste beurzen** staan al voor u vermeld.



Gebruik in de webshop de kortingscode: **KALENDERKORTING**
www.hobbybladenshop.nl/railhobby



Ja, ik bestel de Railhobby Kalender 2016 voor slechts € 5,50.

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

E-mail: _____ Telefoon: _____

Geboortedatum: _____

IBAN: _____ BIC: _____

Handtekening: _____

☒ Ik machtig Scala Publishing BV om het geld automatisch van mijn rekening af te schrijven en ga akkoord met de algemene voorwaarden (www.uitgeverijscala.nl/verkoopvoorwaarden).
Stuur deze bon (of een kopie) in een gefrankeerde envelop naar Scala Publishing BV, postbus 38, 3800 AA Amersfoort, of bestel via www.railhobby.nl/bestelkalender

*Exclusief verzendkosten



De enkelsporige verbindingsboog tussen spoorlijn 273 en station Rzepin ziet maar weinig treinen. Op 13 augustus 2015 trok een Poolse ET-22 een lege kolentrein over de boog. Op de voorgrond ligt de spoorlijn Frankfurt (Oder) – Rzepin.

gen. Dat is de in onbruik geraakte spoorlijn naar Międzyrzecz, die in de zomer van 2015 gebruikt werd om overvloedige goederenwagens te stallen.

Treinverkeer met en zonder grenzen

Tot slot nog het treinverkeer op het baanvak Frankfurt (Oder)-Rzepin. Over het reizigersverkeer kunnen we kort zijn. Regionaal treinverkeer is er nauwelijks. Twee keer per dag pendelt DB Regio in samenwerking met Przewozy Regionalne Lubus (PREG) tussen Frankfurt (Oder) en Zielona Góra in Polen. De dienst wordt met een GTW-treinset van DB Regio uitgevoerd. De andere reizigerstreinen bestaan uit EuroCity's op de relatie Berlijn-Warschau, over het gehele traject gereden door Taurus locomotieven van PKP InterCity. Twee EuroCity's voeren de slaaprijtuigen mee van de EuroNight-trein 'Jan Kiepura'; 's morgens naar Warschau en 's avonds de andere kant op. Een bijzondere trein vormt de TransEuropean Express (zie kader).

De meeste treinen van DB Schenker Rail en ERS Railways rijden zonder locwissel de grens bij de Oderbrücke over. Bij veel andere ver-

voerders, zoals PKP Cargo en LOTOS, is dat (nog) niet het geval. Maar zowel PKP Cargo als leasebedrijven hebben tientallen meersysteemlocomotieven in bestelling. Het is dus de vraag hoe lang het locwisselen in Oderbrücke nog nodig zal zijn. En dus ook de vraag hoe lang Poolse, Tsjechische en zelfs van oorsprong Russische locomotieven nog in Oderbrücke blijven komen. Toenemende regeldruk rond grensbaanvakken heeft daar ook eens invloed op.

Wie aankomende zomer nog een (trein gerelateerde) vakantiebestemming zoekt, doet er dus goed aan om de regio Rzepin te bezoeken. Een gevarieerd en constant aanbod aan treinen, in combinatie met goed toegankelijke film- en/of fotolocaties en een gastvrije cultuur, wat wil een hobbyist nog meer? Tot slot nog een tip: net als in Nederland het geval is, is ook in Polen het aanbod goederentreinen tijdens de zomervakantie lager dan normaal. Voor de lezers die afhankelijk zijn van de zomervakantie bestaat een goed alternatief, waar we in een volgende uitgave graag op terugkomen. ●

Tekst en foto's: Sander Broerse

De TransEuropean Express

Twee dagen per week (per december 2015 zelfs drie dagen per week) rijdt een bijzondere nachttrein over de spoorlijn Frankfurt (Oder)-Rzepin. Het gaat om de TransEuropean Express, rijdend onder de treinnummers 452 en 453. Een heuse EuroNight-trein, geëxploiteerd door de Russische staatsspoorwegen RZD. De trein bestaat uit Russische rijtuigen die aan de grens met Polen van breed- op normaalspoor (en omgekeerd) omgespoord worden. De trein vertrekt op donderdag en zaterdag uit Moskou Belorusskaja en is vervolgens 43 uur later in Parijs Est. Op vrijdag en zondag rijdt de trein aan het eind van de middag in Rzepin binnen, om via Berlijn naar Saarbrücken en Parijs te rijden. De foto toont de trein bij binnenkomst van de stad Rzepin, ondanks de enorme afstand keurig op tijd.



ON TRAXS! 2016 IN HET SPOORWEGMUSEUM

HET SPOORWEGMUSEUM

Liefde voor driedimensionaal kunstwerk

Vanuit heel Europa komen de beste modelbouwers en hun modelbanen begin maart weer naar Utrecht. On traXS! in Het Spoorwegmuseum trekt ieder jaar de beste modelspoorbouwers uit onder meer Engeland, Duitsland, Frankrijk, België, Zwitserland en Italië naar Utrecht.



De baan 'First snow on the high line' van Pit Karges.



De modelbaan 'Pabrik Gula Jairuba' van Diger Rossel.

On traXS! wil op 11, 12 en 13 maart een breed spectrum van modelsporen aan de bezoekers laten zien. Voor elk wat wils. Een deel van het publiek wil lange, mooie treinen zien, met een groot rangeerterrein. Anderen komen voor klein en supergedetailleerd werk. Weer anderen komen om de nieuwste technieken in praktijk te zien. Niet alleen treinliefhebbers kunnen hun hart tijdens dit evenement ophalen, ook voor gezinnen heeft het evenement veel te bieden. Zo worden voor de kleine bezoekers bij de banen opstapjes geplaatst en kunnen zij zelf bouwen, knutselen en met modeltreinen rangeren. Enkele modelbanen uitgelicht.

Top of the Hill' van Alexander Lösch

Getoond wordt een klein station aan de Denver and Rio Grande Western Railroad. Een overdekte draaischijf is niet te zien, maar wordt aangeduid op de modelbaan. De opdrukloc die te zien is wordt losgekoppeld en op de draaischijf gekeerd.

Portisend' van Alexander Lehmann

Geïnspireerd op een ansichtkaart met daarop station Portishead (Somerset, UK), toont de baan 'Portisend' de eerdere Weston, Clevedon

en Portishead Railway. Dit was een spoorlijn die rond 1911 door Colonel Stephens geleid werd. De enige toegang tot het station was oorspronkelijk de poort van de 'White Lion Inn'. Op deze modelbaan is daarom een kleine versie daarvan te zien: The White Hare Pub.

Pabrik Gula Jairuba' van Diger Rossel

De modelbaan is op de suikerriet plantages van Java, Indonesië gebaseerd. Er wordt daar op grote schaal nog steeds gebruik van oude stoomlocomotieven gemaakt, die het suikerriet van de velden naar de suikerfabriek brengen.

On traXS! wordt door Het Spoorwegmuseum georganiseerd, met hulp van het team Mitropa. Naast alle modelbanen zullen ook vele commerciële aanbieders aanwezig zijn. De beurscatalogus meldt niet minder dan 37 standhouders, waaronder Railhobby. U bent van harte uitgenodigd onze stand te bezoeken en een praatje met een van de Railhobby-medewerkers te maken. ●

Tekst: Nico van Roon

Foto's: Organisatie On traxs!

**Eerste klas spoorweg ansichtkaarten en foto's koopt u bij
GIJS VAN APPELDOORN SPOORWEG
FOTOGRAFIE**

Bestel de laatste uitgave van de gecombineerde ansichtkaarten en foto catalogus (CAF) voor € 1,50.

Of maak gebruik van de kennismakingsaanbieding: 10 foto's met motieven uit 10 landen en de catalogus (KENSET) voor slechts € 7,95.

Bestellen kan door het juiste bedrag o.v.v. de tussen haakjes geplaatste bestelcode over te maken naar giro NL67INGB0005361459 t.n.v. G. van Appeldoorn, Renswoude. **Om toezending mogelijk te maken ook postcode en huisnummer vermelden.**
De prijzen zijn inclusief verzendkosten binnen Nederland.

INTERNATIONALE KWALITEITS FOTOGRAFIE



Stationstraat 16c
8431 EV Oosterwolde

bel 0516 520 224
info@treintjeoost.nl

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed



*Bezoek de winkel
of bestel online!*

www.treintjeoost.nl

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



VOOR IN- EN VERKOOP VAN GEBRUIKT MATERIAAL. LEVERING VAN ALLE MERKEN.

WWW.PEPERKAMPMODELBOUW.NL

VERLENGDE MAANDERWEG 87 - EDE - TEL: 0318 653232

BEELEN	MODELBOUW
	Gespecialiseerd in bouwdozen, H0-auto's treinen en scenery. Geen radio control
	Uw vriendelijke modelbouwwinkel E-mail: beelenmodelbouw@zonnet.nl Website: www.beelenmodelbouw.com Geopend: Vrijdag - Zaterdag 10.00-17.00 uur
	2e Daalsedijk 177 - 3551 EH Utrecht Tel. 06-5351 4559

**Autominiaturen Van Zuthem
Meppel**

als eerste de nieuwste **Herpa**-modellen
in voorraad.

verder in ons assortiment: Artitec, Brekina, Busch, Starmada

kijk voor vele doorlopende AANBIEDINGEN op
www.vanzuthem.nl

*verkoop vindt uitsluitend plaats op beurzen en per postorder
U vindt ons in Houten op de treinenbeurs en de Namac-beurs
en in Eefde op de HO-autobeurs*

e-mailadres: auto@vanzuthem.nl

geen winkel - wel postorderservice



**MODELSPOORBEURS
EXPO HOUTEN**

Meidoornkade 24 - 3992 AE Houten
Industrie gebied Doornkade

Algemeen deelnemerssecretariaat:

A. Hobma, Pascalweg 6-A - 6662 NX Elst

Tel.: 0481-353288 - Fax: 0481-353519

www.modelspoorbeurs.nl

e-mail: info@modelspoorbeurs.nl

BEURSDATA HOUTEN 2016

26 maart - 21 mei - 2 juli

27 augustus - 8 oktober - 12 november

10 december

**(Tijden de beurs van 10 december
tevens Houten Digitaal).**

De beurs in Houten wordt gehouden in
3 hallen met een groot aanbod van nieuwe
en gebruikte modelspoorartikelen.

De beurs is open voor bezoekers van
10.00 tot 15.00 uur.

PARKEREN GRATIS ENTREE € 7.-
Jeugdigen tot 12 jaar onder begeleiding
GRATIS.

VIP-bus NS HOUTEN---EXPO CENTER
Retour € 5.-

Onze modelspoorbeurzen:
HÈT trefpunt voor de modelspoorhobbyist!

Wilt u uw modelspoor-artikelen verkopen?
Op onze beurzen kunt u tafelruimte huren
om deze artikelen aan te bieden.

**TOT ZIENS OP ONZE BEURZEN,
WAAR U MEESTAL VINDT WAT U ZOEKT.**

DE JAREN '20 EN '30 *Deel 2*

Kolenwagens bij NS

In het eerste artikel beschreef Railhobby het materieel dat de voorgangers van NS hadden aangeschaft. Daarbij waren nog veel wagens met een relatief klein laadvermogen. Vanaf de jaren '20 schafte de NS de eerste wagens met een laadvermogen van 20 ton aan, die op Duitse voorbeelden waren gebaseerd. De echte vernieuwing van het kolenwagenpark kwam echter pas aan het eind van de jaren '30 goed op gang. Dit keer werd geen bestaand wagentype gekocht, maar bouwde Werkspoor in overleg met NS een geheel eigen stalen wagentype. De modernisering van het kolenwagenpark, die hiermee werd ingezet, zou tot ver na de Tweede Wereldoorlog duren.

20

20-tons wagens: GTM

Vrijwel gelijk met de korte, ijzeren 15-tons wagens werd in Duitsland ook een langere 20-tons standaardwagen ontwikkeld. Deze wagens waren vooral voor de grote vervoeren vanaf de mijnen bedoeld. Veel van die vervoeren eindigden in de havens, waar ze in schepen verder werden vervoerd. Ook grootgebruikers als gasfabrieken en elektriciteitscentrales werden veelal met schepen of anders rechtstreeks met de grootste wagens bevoorrad.

De 20-tons wagens stonden bij de oosterburen bekend onder de aanduiding 'Breslau' en 'Essen'. De SS kocht tussen 1912 en 1921 3130 wagens van dit type, de HSM tussen 1919 en 1921 1140 wagens. Ook de NBDS had in 1916/'17 al 50 wagens van dit type aangeschaft. Deze aantallen geven nog eens duidelijk aan hoe de verhoudingen in het kolenvervoer lagen.

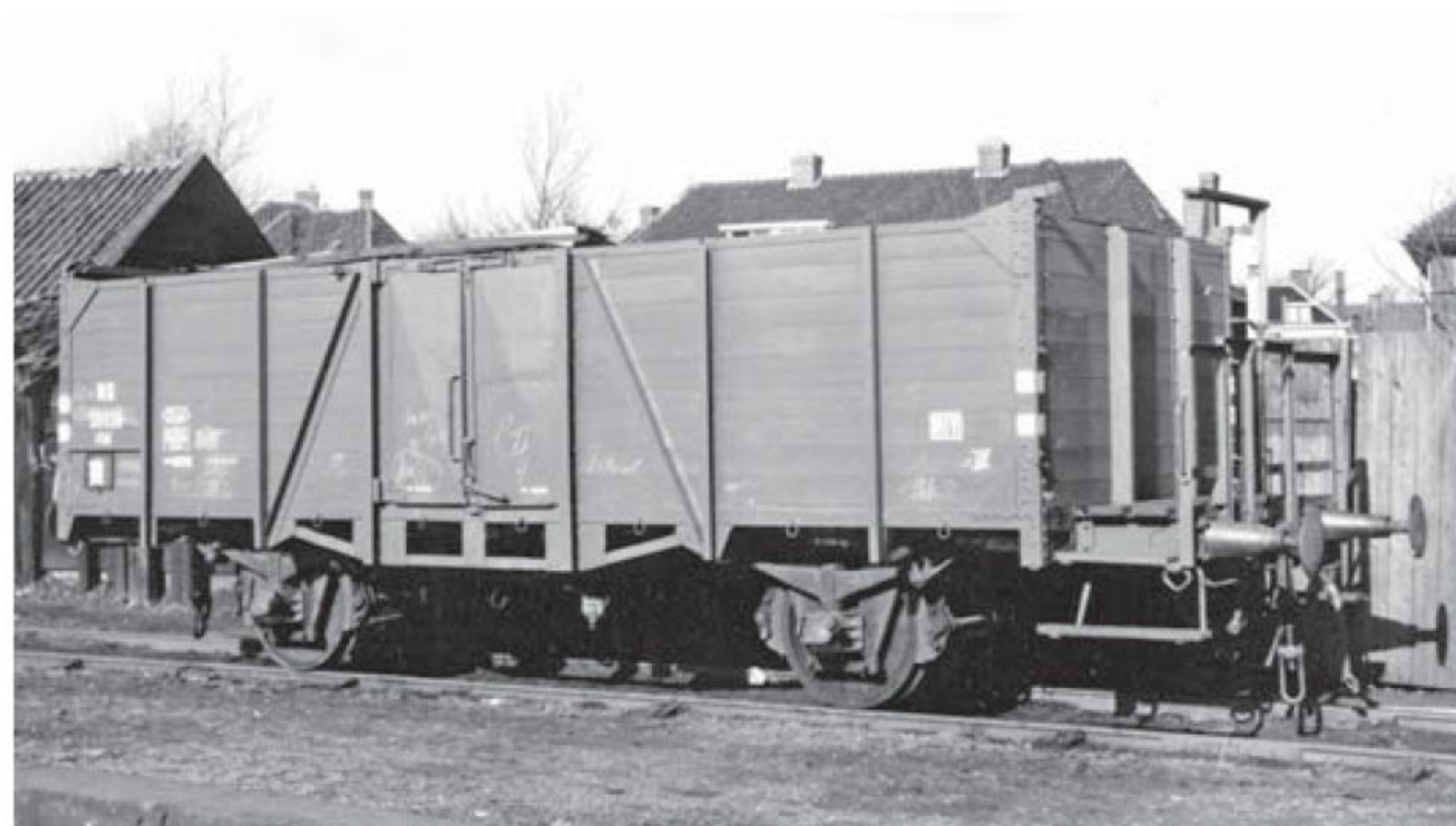
Het 20-tons wagentype werd in de vroege jaren '20 verder verbeterd. Het meest opvallende verschil was een versterking onder de zijdeu-

ren. De komst van deze versterkte wagens viel vrijwel samen met de vorming van het gezamenlijke NS-wagenpark, zodat de door NS bestelde wagens alle van dit type waren. Ze waren daardoor al van grote afstand te onderscheiden van de wagens die door de voorgangers waren aangeschaft. De bouw van de houten 20-tonners gebeurde niet alleen bij de Duitse fabrieken. Een groot deel werd naar Duitse tekeningen door Werkspoor gebouwd.

NS schafte in totaal 4180 van deze versterkte 20-tons wagens aan, de meeste aan het eind van de jaren '20. Dat waren bestellingen van in totaal 3000 wagens, waarvan 500 met een remhuis. In die tijd werden er al voorbereidingen voor de invoering van de doorgaande luchtremmen bij goederentreinen getroffen. Daarom waren alle 3000 wagens geheel voor een pneumatische Kunze Knorr goederentreinrem voorbereid. De aanpassing hield voornamelijk in dat alle daarvoor benodigde bevestigingsstoelen reeds aan het onderstel waren ge-



Ex-SS GTMK 53183 met verstijvingsplaten en nieuw aangebrachte Kkg-rem. Utrecht 7 maart 1949.



Op 4 maart 1955 fotografeerde J.A. Bonthuis te Zwolle de vers roodbruin geschilderde GTMK 58938 met bordes met schroefrem.

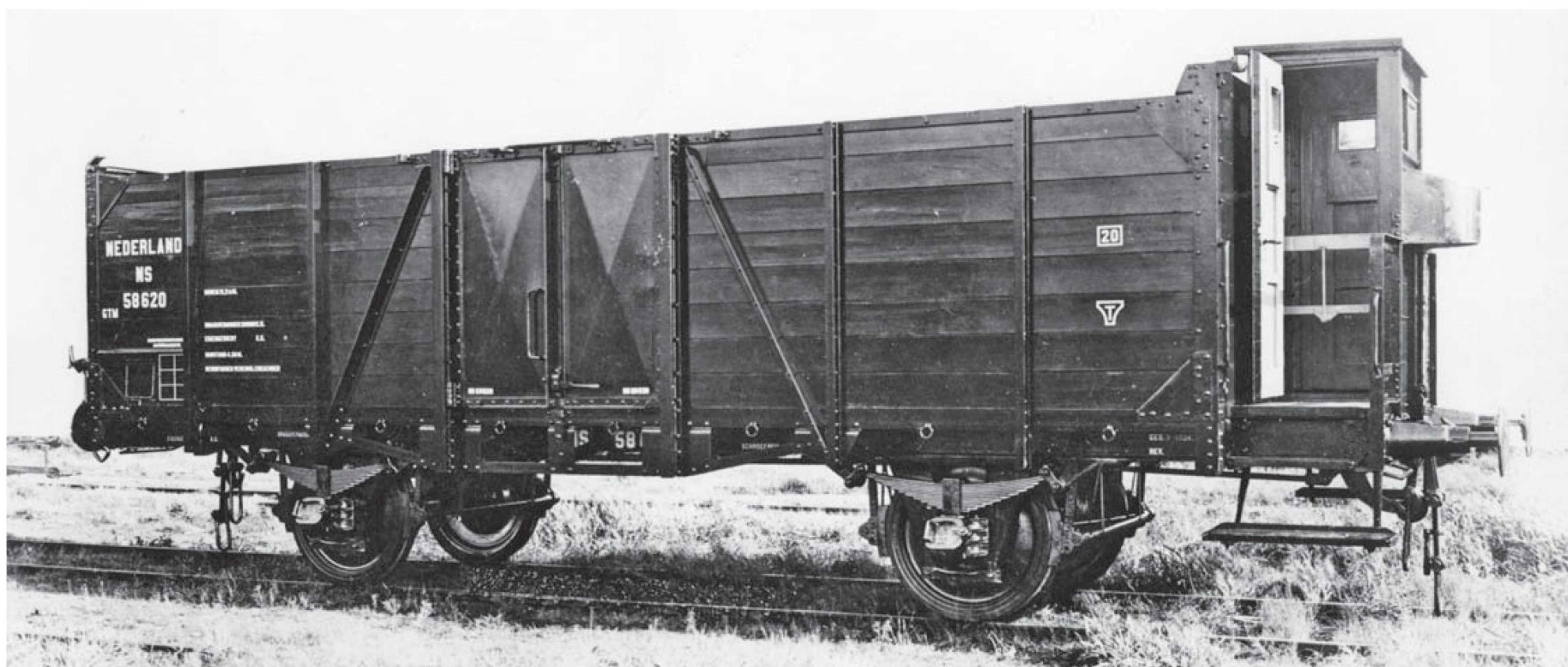
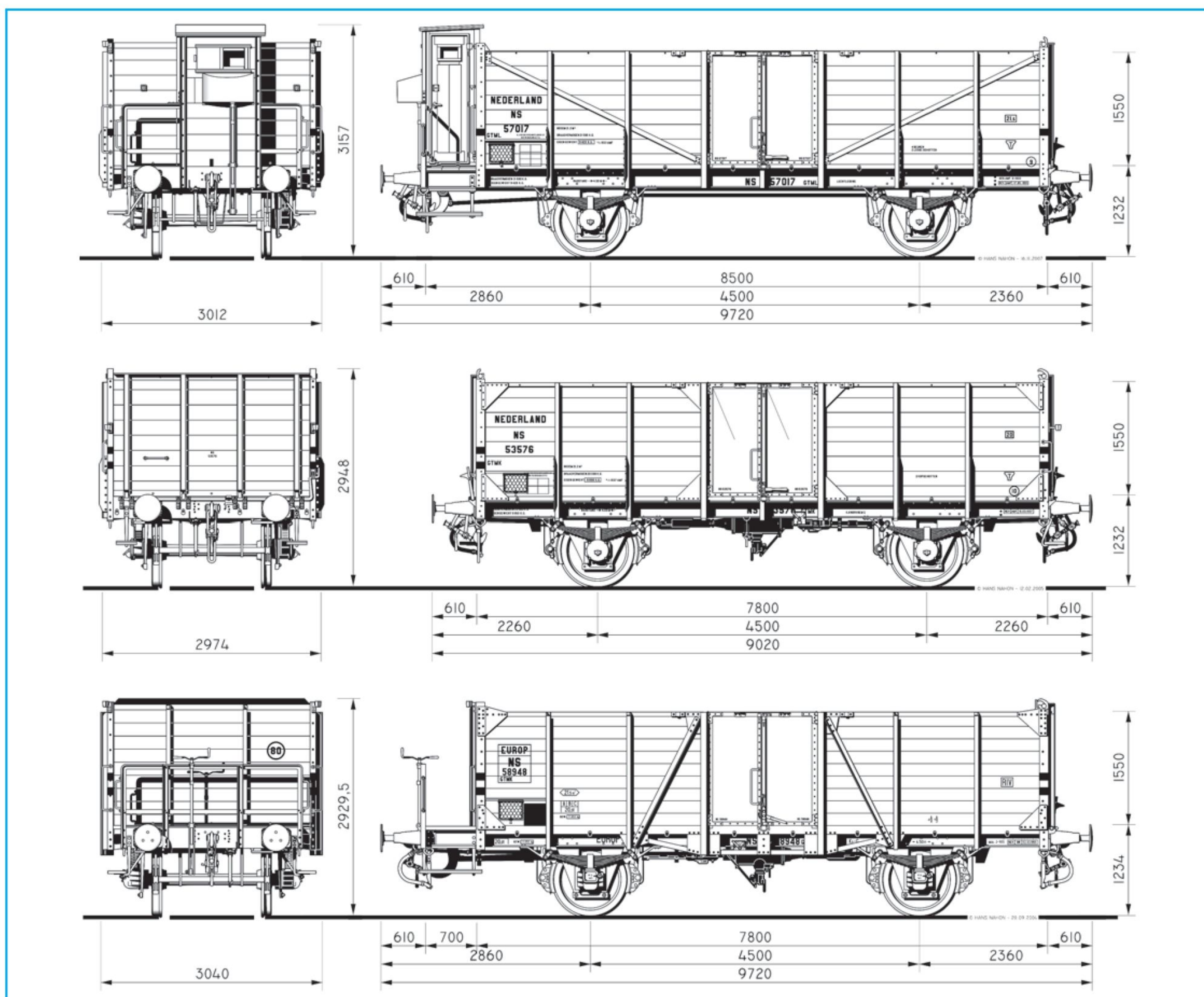


FOTO WERKSPOR

GTM 58620 vóór aflevering door Werkspoor aan NS (1924).



Boven: GTML 57017 ex-SS met luchtleiding en tijdelijke 'L' in de benaming (toestand 1933); midden GTMK 53576 en HSM na aanbrengen Kkg-rem (toestand 1937); onder GTMK 58948 met EUROP-opschrift, nieuwbouw NS 1929 (toestand 1955).

klonken. Bij de wagens met schroefrem was de reminstallatie zwaarder dan bij de voorgangers uitgevoerd, omdat de krachten van de luchtremmen veel groter zou worden. In 1930 werd met het aanbrengen van de luchtremmen begonnen. Ook alle overige onberemde wagens van dit versterkte type kregen een luchtrem. Alleen de oudere handremwagens kregen geen luchtrem, omdat het aanwezige handremwerk hiervoor te zwak was. Wel kregen nog bijna 1100 niet-versterkte wagens van de voorgangers van NS, uiteraard alle zonder handrem, dezelfde luchtrem. De benaming van deze wagens werd GTMK. Alle overige wagens, dus ook de 10-, 15- en 17,5-tonners, kregen een doorgaande luchtleiding, zodat zij in de met lucht gremde treinen konden worden vervoerd zonder de doorgaande luchtleiding te onderbreken. Na de invoering van de luchtrem voor goederentreinen deden de schroefremmen op de wagens alleen nog dienst als parkeerrem en verloren de remmershuizen hun functie. Ze werden daarom bij herstellingen verwijderd; wat bleef was een bordes met schroefrem.

Eerder werd al aangegeven dat door de grote behoefte aan laadcapaciteit rond de Eerste Wereldoorlog het laadvermogen van de ijzeren 15-tons wagens met 2,5 ton was verhoogd. Iets dergelijks was ook gebeurd bij de 20-tons wagens van de SS die voor het kolenvervoer gereserveerd waren. Deze mochten uitsluitend in dat vervoer tot 22,5 ton worden beladen, maar behielden hun 20-tons opschriften. Deze afspraak gold ook voor de versterkte wagens die NS later aanschafte. Aan deze onhandige administratieve regeling kwam in 1926 een einde. Toen werden alle tijdelijke 22,5-tons kolenwagens officieel 21,5-tons wagens, nu met de daarvoor bestemde opschriften. De hierna in dienst gekomen wagens zonder rem waren ook 21,5-tons wagens, de wagens met handrem 20-tons, vanwege hun hogere gewicht. Het aanbrengen van de Kunze-Knorrrem bracht hierin opnieuw verandering: alle 21,5-tons wagens die een luchtrem kregen, werden in verband met de gewichtstoename weer 20-tons wagens.

Een zwaardere lading heeft niet alleen gevolgen voor de belasting van de spoorbaan, maar ook van de wagen zelf. De losgestorte lading drukt tegen de wagenwanden en bij de niet-versterkte wagens leidde dit tot vervorming van de staande bakprofielen. Daarom kregen deze wagens bij NS vanaf begin jaren '30 versterkingen op die plaatsen. Het is niet duidelijk of deze vervormingen een gevolg waren van de toegelaten verhoging van het laadvermogen, maar NS was de enige maatschappij die deze versterkingen heeft aangebracht. Kort na de oorlog was dit daardoor een welkom detail bij het herkennen van verdwenen NS-wagens.

Het was de bedoeling in de jaren '40 met het vervangen van de houten 20-tons wagens door modernere exemplaren te beginnen. Door de oorlog veranderde de materieelpositie van NS echter zodanig, dat alles wat kon rijden nog in dienst bleef. Er werden zelfs nog plannen gemaakt om de wagens een grote opknappbeurt te geven, waarbij enkele van de oudste wagens alsnog versterkingen onder de deuren kregen. Ook kwam hierdoor nog een deel van de houten wagens in de EUROP-pool terecht. Toen deze in 1953 werd opgericht, zorgden de houten 20-tonners voor de eerste Nederlandse inbreng aan open wagens: 432 wagens met bouwjaar 1929 kregen een EUROP-merk. Alle EUROP-wagens hadden dus een pneumatische rem, 208 wagens bovendien een schroefrem.

Enkele jaren later verdwenen de wagens door het teruglopende kolenvervoer snel van het toneel. Het laatste zetje was de algemene invoering van de rollagers, waarvoor men deze wagens te oud vond. Midden jaren '60 waren ze verdwenen; ze hebben dus ook nooit de

toen ingevoerde UIC-kenmerken gekregen, maar een aantal heeft nog wel de kleurverandering van donkergrijs naar roodbruin meegemaakt.

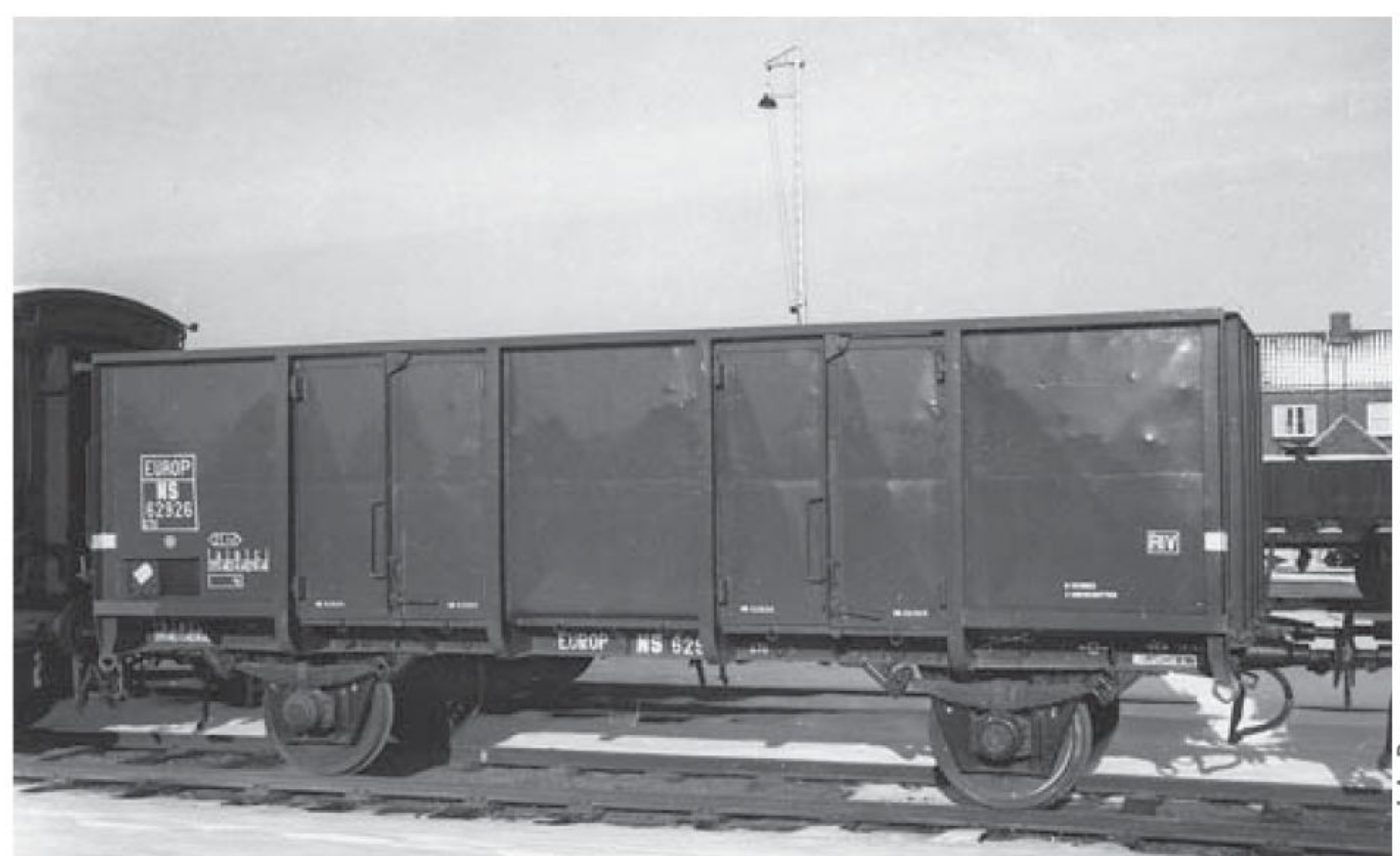
'Werkspoor'-wagens GTU / E

De nieuw ontworpen stalen wagens hadden dezelfde lengte als de houten 20-tons wagens, maar hadden een 37 centimeter hogere wagenbak. Deze wagenbak was geheel van staal met een vloer van hout. Een deel van de wagens had een luchtrem, er waren geen wagens met een parkeerrem. Ten opzichte van het oudere materieel waren er enkele opvallende verschillen. De wagens hadden per zijkant twee dubbele deuren, waardoor het middendeel van de zijwanden 'los' tussen de deuren kwam te staan. Daarom was een zware doorlopende balk aan de bovenzijde van de zijwanden noodzakelijk. Deze liep dus ook door boven de deuren en dat maakte de bak veel sterker. Een versterking onder de deuren, zoals bij de versterkte houten 20-tons wagens, was hierdoor niet nodig. Bijzonder was de constructie van de zijwandstijlen: vrijwel altijd werd hiervoor teruggevallen op handelsprofielen die met tussenstukken ('consoles') aan de stelbalken waren bevestigd. Werkspoor had de consoles met de stijlen als één gelaste constructie ontworpen, het breedst waar de belasting het grootst was: aan de onderzijde. De wagens hadden glijlagers, waarmee het laadvermogen zodanig beperkt bleef dat ze als 20-tons wagens in dienst kwamen. In 1938 kwamen de eerste wagens in dienst. Behalve Werkspoor leverde ook Allan 75 wagens. De beremde wagens, ongeveer een derde van het totaal, hadden dezelfde Kunze-Knorr-remmen als de houten 20-tonners.

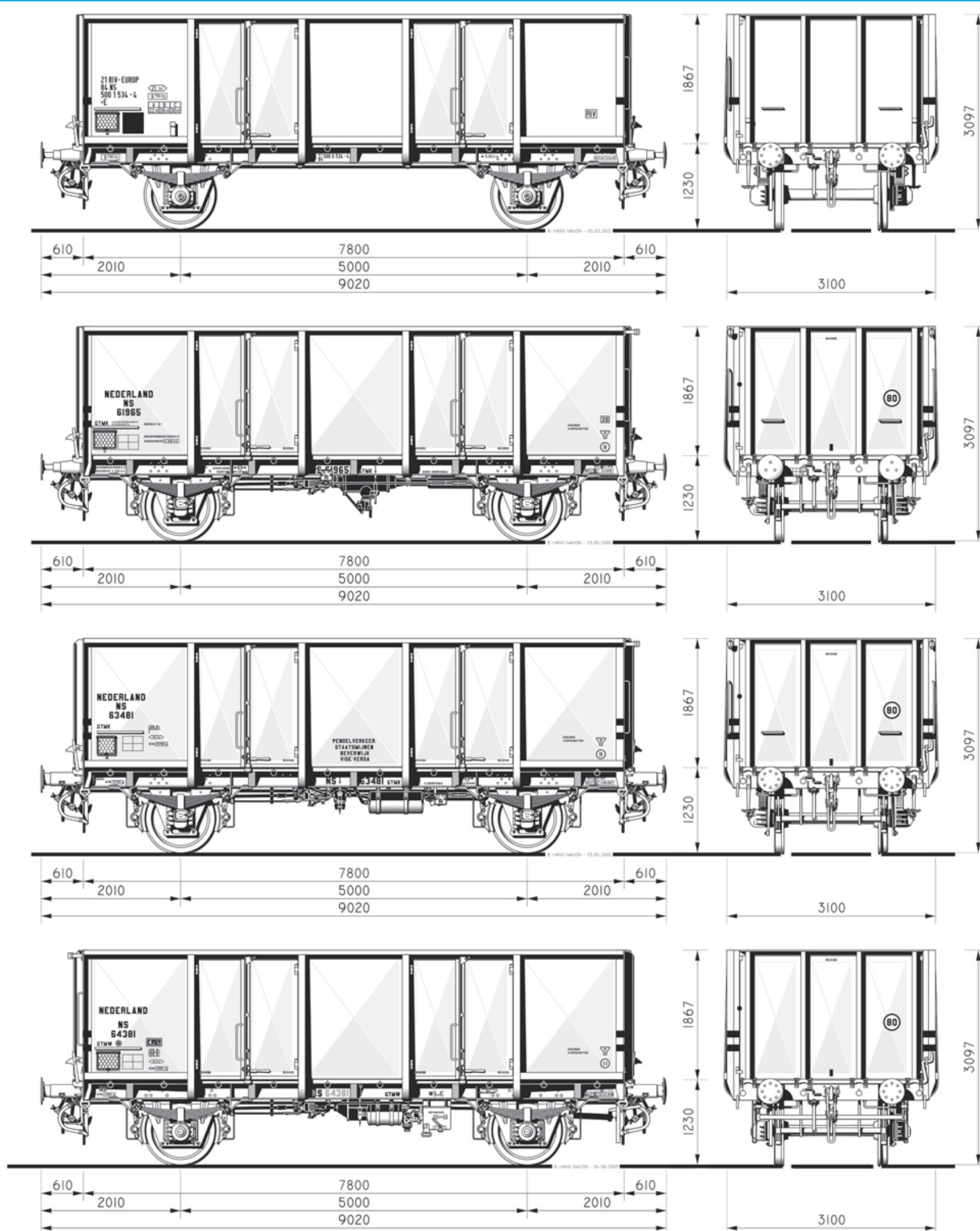
Ook in de oorlog werden nog wagens besteld, maar door de omstandigheden werden die vrijwel alle pas na de oorlog afgeleverd. De oor-



Staatsiefoto van GTM 61758 met geopende zijdeuren. De wagen werd op 5 oktober 1938 afgeleverd.



EUROP-GTU 62926 heeft in oktober 1954 bij Werkspoor zijn nieuwe roodbruine uiterlijk gekregen. Amersfoort, 19 januari 1955.



Van boven naar beneden (schaal 1:87): EUROP-wagen E 21 84 500 1 534-4 (oud 63086) (toestand 1965), GTMK 61965 in oorspronkelijke uitvoering (toestand 1938) met Kkg-rem, GTMK 63481 in oorspronkelijke uitvoering (toestand 1947) met HikG-rem en hulsbuffers, GTMW 64381 als 25-tons wagen met W-GP-rem, valrem en hulsbuffers (toestand 1948).

spronkelijke remapparatuur kon toen niet meer worden geleverd. Nu waren remmen van het fabricaat Hildebrand-Knorr geplaatst. De vertraging in de bouw gaf NS gelegenheid het ontwerp aan de laatste naoorlogse ontwikkelingen aan te passen. In 1947 kwamen de eerste nieuwe wagens met rollagers van het NS-type W2 in dienst. Daarmee was een laadvermogen van 25 ton haalbaar. De laatste wagens van deze serie hadden nog modernere assen en draagpotten

(NS-type W3), waarmee op termijn zelfs 29 ton draagvermogen mogelijk was. Daarvoor zouden nog enkele andere aanpassingen aan de veren en hun ophanging nodig zijn.

Tussen 1938 en 1953 zijn er in totaal 5139 stalen open wagens van dit type gebouwd, waarvan 1999 met glijlagers, 960 met 25-tons rollagers en 2180 met 29-tons lagers. Alle 3140 wagens met rollagers wa-



FOTO J.A. BONTJUIS

Te oordelen naar GTUW 65043 werd met het afnemen van de valremmen weinig haast gemaakt. De pendelwagen werd in maart 1954 gereviseerd, geschikt gemaakt voor 29 ton en (donkergrijs) geschilderd, maar de valrem bleef aanwezig. Utrecht, 24 April 1954.

ren beremd. In verband met de verkrijgbaarheid was NS op remmen van het fabricaat Westinghouse overgegaan. De 25-tons wagens heetten daardoor GTMW. Hiermee ontstond de situatie dat een GTM geschikt was voor 20 of 21,5 ton, een GTMK voor 20 ton en een GTMW voor 25 ton. Dat de benamingen bij NS niet op een systeem waren gebaseerd, kan nauwelijks duidelijker worden aangegeven.

Omdat de rollagerwagens veel lichter liepen dan de glijlagerwagens, kregen ze een parkeerrem, ook wel valrem genoemd, zodat zij bij sterke wind niet konden wegglijden. Door aanpassing van de opstel-terreinen (verlagen van de opstelsporen) en het gebruik van 'sloffen' werd dit probleem opgelost en konden de valremmen vanaf 1952 worden afgenomen.

Omdat alle oudere 'Werkspoorwagens' qua constructie gelijk aan de 25-tons wagens waren, konden deze door het plaatsen van rollagers ook voor een hoger laadvermogen worden ingericht. Vanaf 1950 werden alle glijlagerwagens bij revisie voorzien van W2-aspotten, zodat in 1953 alle wagens in 25-tons wagens waren gewijzigd. Er waren nu dus GTMK's voor zowel 20 (hout) als 25 (staal) ton. In datzelfde jaar leverde Werkspoor de laatste 10 wagens met W3-aspotten af. Hieraan

waren als proef de benodigde aanpassingen voor 29 ton belading aangebracht. Dit waren daarmee de eerste 29 tons-wagens die de benaming GTUW kregen. Vanaf eind 1953 werd deze aanpassing aan alle Werkspoorwagens aangebracht en werden nieuwe assen met W3-potten geplaatst. In 1960 werden de laatste wagens behandeld en was het gehele park aan stalen kolenwagens geschikt voor 29 ton. Uiteraard was de benaming aangepast en heetten de wagens, afhankelijk van het al dan niet toegepaste remwerk, nu GTU, GTUK of GTUW. De hoekstijlen van de Werkspoorwagens waren tegen zijdelings uitbuigen met opgelaste platen verstijfd. Deze uitstekende platen werden veelvuldig beschadigd, waardoor ze hun functie verloren. Bovendien waren de wagens bij de deuren breder dan aan de koppen en ook dat leidde soms tot beschadigingen en tot gevaarlijke situaties voor het personeel. Vanaf 1947 waren de nieuwbouwwagens daarom van zwaardere verstijvingsplaten voorzien en, meer opvallend, van beschermingsbalken tussen deze platen en de deurstijlen. Vanaf 1948 werden deze balken bij revisie bij de oudere wagens aangebracht, zodat rond 1951 alle wagens deze hadden.

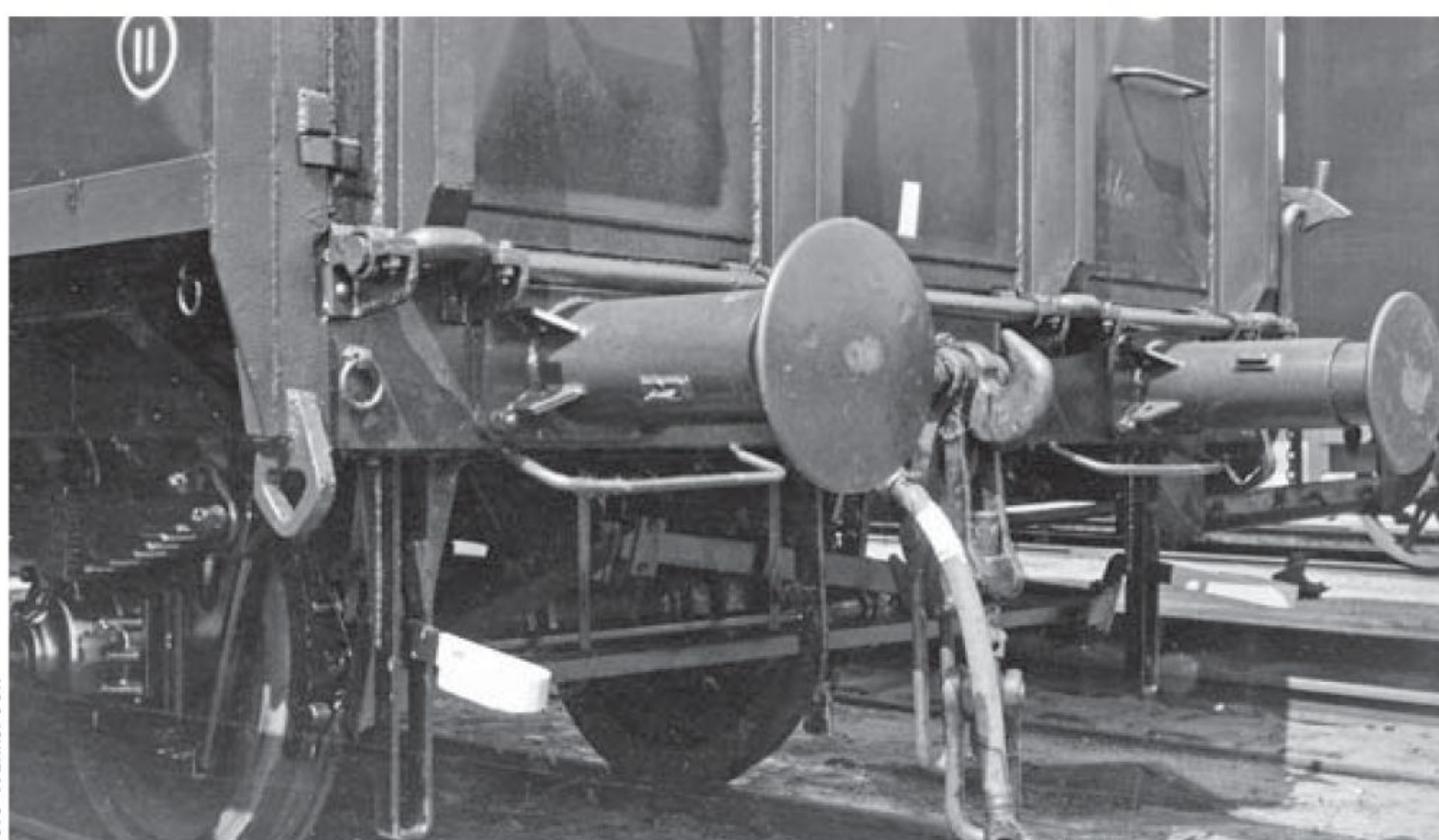
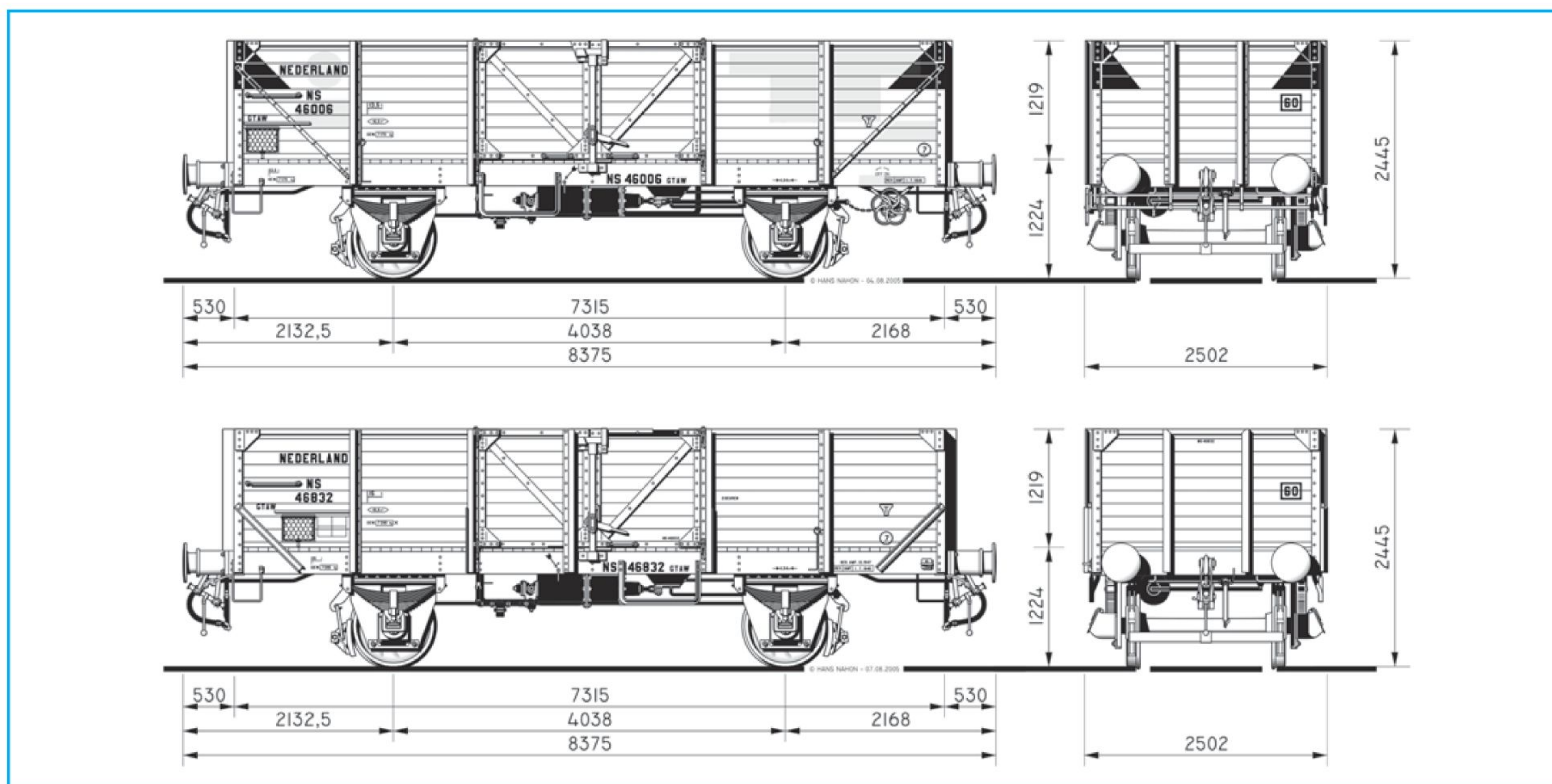


FOTO WERKSPOOR

Kort voor de aflevering aan NS in mei 1948 werd de valremzijde van GTMW 64272 in detail gefotografeerd.

De eerste stalen wagens hadden de bij NS gebruikelijke open buffers of 'korfbuffers'. De invoering van de rollagers en daarmee de lichter lopende wagens had als negatieve bijwerking dat de rangeerbeschadigingen toenamen. In 1947 werden daarom bij nieuwbouw hulsbuffers geplaatst. Deze hebben weliswaar dezelfde vering, maar door hun vorm waren ze minder gevoelig voor beschadiging. Ook werden op proef 50 wagens met 'rubberbuffers' uitgerust, waarbij de veer door een rubberpakket vervangen is.

In de praktijk viel de schade in het kolenvervoer nog wel mee, onder meer omdat er veel in gesloten treinen werd gereden. Er waren andere wagens bij NS die de hulsbuffers harder nodig hadden, zodat deze in de loop der jaren bij een aantal Werkspoorwagens werden afgenomen en vervangen door korfbuffers. Dit gebeurde vooral in het midden van de jaren '60, toen hulsbuffers internationaal verplicht werden op S-wagens (wagens die 100 km/u konden rijden). Omdat NS toen nog zo'n 600 S-wagens met korfbuffers had rijden, waren er



Boven: GTAW 46006 in oorspronkelijke uitvoering, ca. 1947. Onder: GTAW 46832 met versterkingen en afgenomen parkeerrem, ca. 1948. Schaal 1:87.

niet voldoende reservebuffers om aan deze eis te voldoen.

In de jaren '70 raakten de voluutveerbuffers echter geheel uit de gratie en werden ze ook van alle Werkspoorwagens door moderne rubberbuffers vervangen, zoals die eerder bij 50 wagens op proef waren aangebracht. Door de aangebrachte wijzigingen waren alle Werkspoorwagens in de loop der jaren vrijwel gelijk geworden, al helemaal in de jaren '70, toen NS overging tot één soort moderne buffers. Alle operationele wagens waren toen roodbruin; sinds 1954 waren de donkergrijze wagens na hun schilderbeurten in de nieuwe NS-kleur afgeleverd.

Bij de houten 20-tons wagens kwam de EUROP-pool al ter sprake. Vanaf de oprichting daarvan in maart 1953 zijn er Werkspoorwagens in opgenomen geweest. Tot midden jaren '60 vormden zij het grootste deel van de NS-inbreng aan open wagens. Er werden 1145 onberemde wagens en 673 wagens met Westinghouse-rem van EUROP-opschriften voorzien. De Werkspoorwagens maakten de overgang naar de internationale wagenkenmerken nog mee en kregen vanaf het midden van de jaren '60 het wagenkenmerk 'E'. Hierbij kregen de EUROP en niet-EUROP-wagens beide een eigen nummerserie.

Tussen 1967 en 1971 liep het aantal ingebrachte Werkspoorwagens terug, enerzijds omdat NS de inbreng verkleinde, anderzijds omdat ze door de latere standaardwagens werden vervangen. In die jaren liep het aantal wagens van dit type in het algemeen sterk terug. De mijnen in Limburg waren intussen gesloten en de enige taak voor de open wagens lag bij andere dan kolenvervoeren, bijvoorbeeld bieten en zilverzand. Bovendien vroegen de verladers om 'gemakkelijke' wagens die min of meer automatisch (in de meeste gevallen door middel van zwaartekracht) gelost konden worden. Midden jaren '70 was het grote parkaan Werkspoorwagens vrijwel verdwenen. Slechts een van de ruim 5000 wagens werd bewaard en staat nu in het Spoorwegmuseum. (wordt vervolgd) ●

Tekst en foto's (tenzij anders aangegeven): Hans Nahon

EXTRA ONLINE

Lees de eerdere delen eenvoudig via de online uitgave op www.railhobby.nl
Gratis voor online en all-in abonnees!



De in Utrecht gefotografeerde GTAW 46597 verkeerde op 7 december 1947 nog in vrijwel oorspronkelijke USATC-staat. Het was een van de wagens die in 1949 naar DB overgingen.



GTA 46511 was een van de weinige wagens zonder remwerk. Hij werd in Amersfoort versterkt en diende zo zijn tijd uit tot mei 1951. Goes, 12 Augustus 1949.



Sporen door de nacht

Nachttreinen in Europa in de 21e eeuw

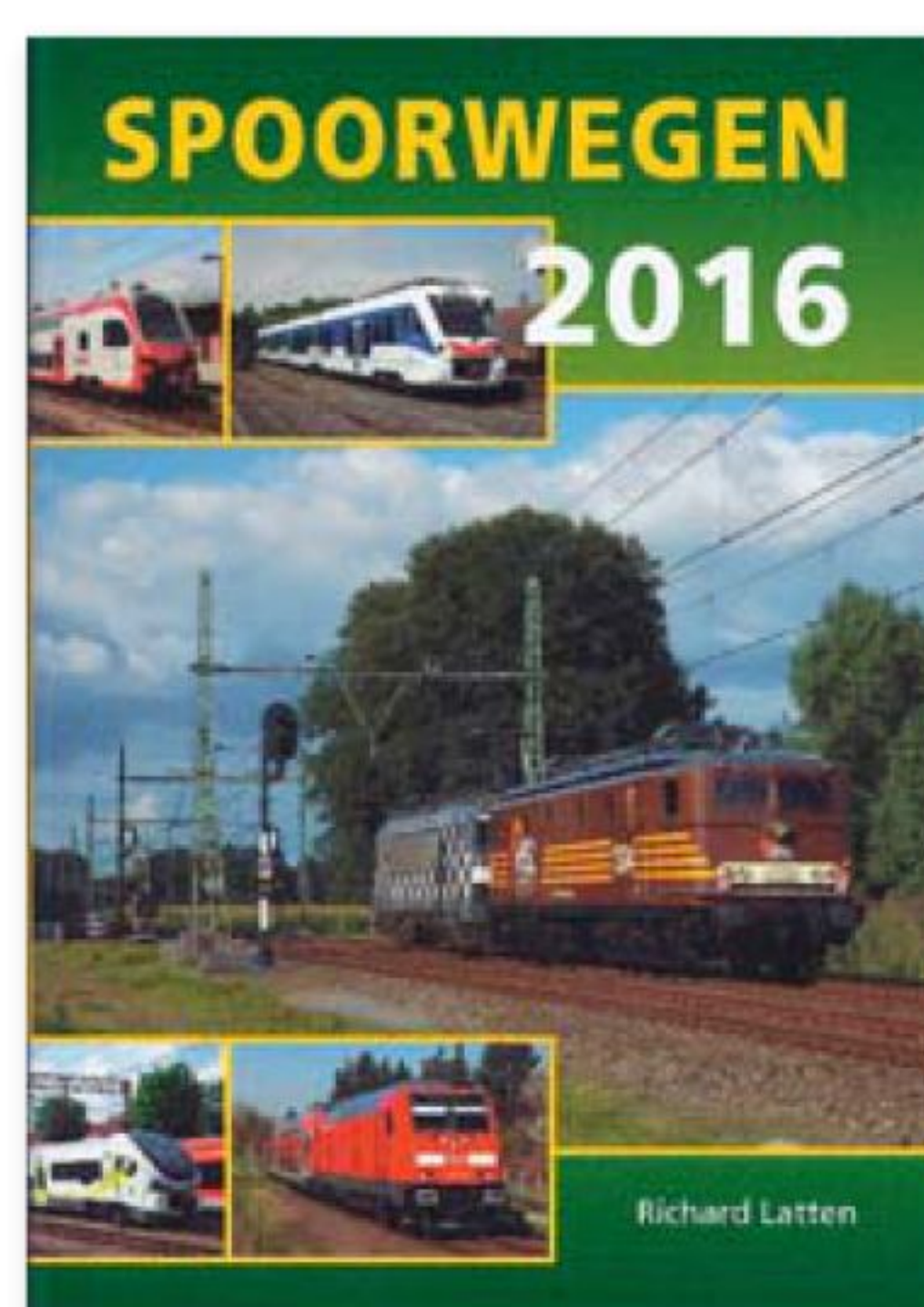
door Wesley van Drongelen, uitg. Lycka till Förlag, formaat 21,5 x 30, 128 blz., ruim 140 foto's, ISBN 978 94 92040 11 4, prijs € 39,90.

Jarenlang was de nachttrein een fenomeen. De laatste tijd lijden deze treinen een kwijnend bestaan. De auteur laat ons zien wat er de laatste 15 jaar op dit gebied is gebeurd. Hij maakt een vergelijking tussen de situatie in 2000 en 2015. Aan de hand van spoorkaarten van Europa op blz. 10 en 11 (2000) en blz. 12 en 13 (2015) is het verschil goed zichtbaar. Vooral in West-Europa is dat het geval. Zo waren er in Nederland aan het begin van deze eeuw nog drie nachttreinverbindingen. Nu is er nog maar één van over. De kaarten zijn over twee pagina's verdeeld. Hierdoor valt in het midden een deel van de kaarten weg, juist over Frankrijk. De ontwikkeling, of liever de teloorgang van de nachttrein, wordt in verschillende landen van Noord- naar Zuidoost-Europa apart besproken. Wesley is van jongs af aan vaak per trein onderweg en heeft vele foto's kunnen maken. Voor het boek heeft hij van zijn collectie dankbaar gebruik kunnen maken. De schrijver eindigt zijn boek niet optimistisch: de kans dat er in 2025 geen enkele nachttrein in Europa rijdt is bepaald niet verwaarloosbaar. In dit boek kan de lezer dit speciale treintypen in de verschillende uitvoeringsvormen nog eens meeleven.-T0

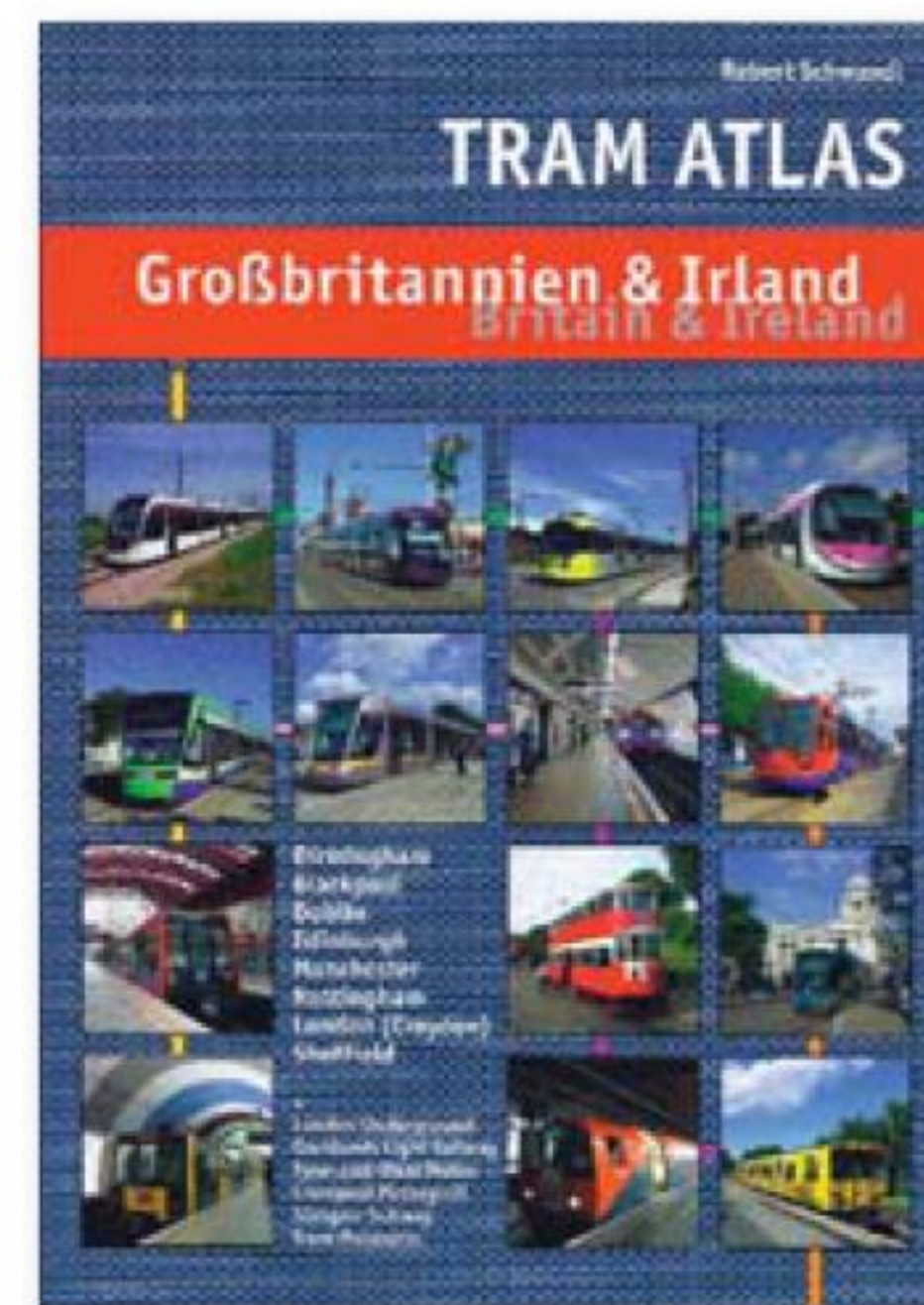
Spoorwegen 2016

door Richard Latten, uitg. De Alk B.V., formaat 14,8 x 21 cm (A5), 744 blz., ruim 750 kleurenfoto's, ISBN 978 9060 13 165 8, prijs € 26,50.

Het nieuwe jaarboek van De Alk ligt weer in de boekwinkel. Terwijl het boek over de gebeurtenissen in 2015 (de kopij is op 1 november afgesloten) gaat, staat zoals gebruikelijk het komend jaartal op de cover. Het boek is dikker dan ooit: liefst 40 pagina's meer dan de vorige editie. De foto's, gemaakt zowel door de auteur als externe medewerkers, zijn goed verzorgd. De indeling is niet gewijzigd: Europa is over zes regio's verdeeld en er komen 31 landen aan bod. Het boek begint na het woord vooraf met een speciale aandacht voor de vluchtelingencrisis. Hierna worden de ontwikkelingen bij de treinenbouwers belicht. De beschrijving per land begint met de vier noordelijkste: Noorwegen, Finland, Zweden en Denemarken. Acht landen in Zuidoost-Europa en de Balkan sluiten de rondtocht. Ook dit jaar vult Duitsland



weer de meeste pagina's (162), gevolgd door Nederland (54 pagina's). Per land wordt hetzelfde stramien aangehouden: reizigersmaterieel bij het nationale spoorwegbedrijf, particuliere spoorwegbedrijven en goederenvervoer. Hierbij worden belangrijke infrastructurele zaken niet vergeten. Zo krijgen de nieuwe stations Rotterdam en Delft aandacht. In de editie 2014 werd al uitvoerig bij het debacle rond de Fyra stilgestaan. Op blz. 264 lezen we over de Parlementaire Enquête. Bladerend door dit vuistdikke boek valt ook nu weer op dat er in 2015 het nodige op spoorwedgebied is gebeurd.-T0



Tram Atlas Great Britain & Ireland

door Robert Schwandl, uitg. Robert Schwandl Verlag, Berlin, formaat 17 x 24 cm, paperback, 162 blz., 310 foto's, 23 kaarten, 38 tabellen, Duitse en Engelse tekst, ISBN 978-3-936573-45-9, prijs € 19,50.

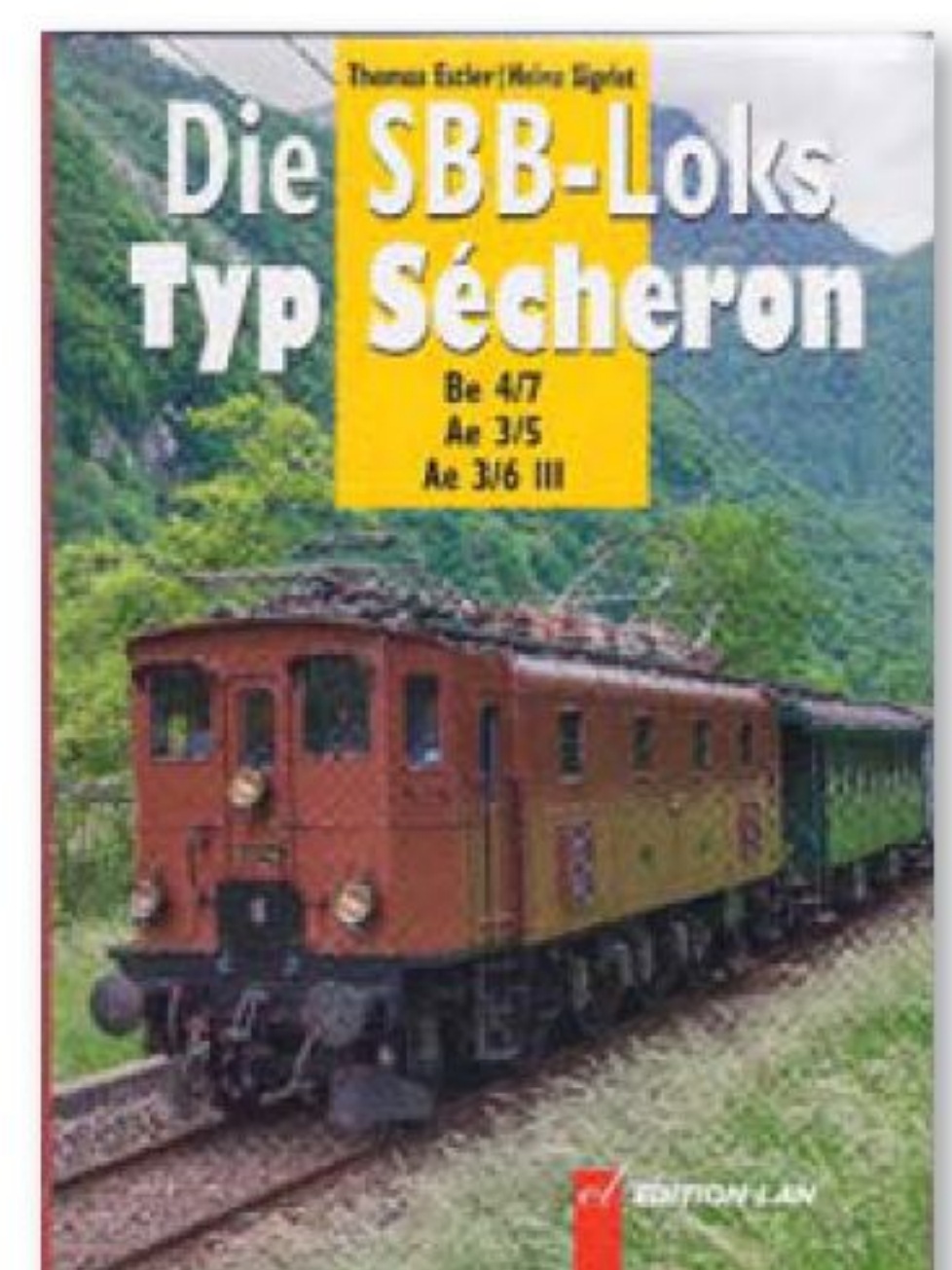
De Tram Atlas is een herziene uitgave van 'Metros in Britain' uit 2006. Op de Britse eilanden hebben de laatste jaren twee nieuwe trambedrijven het licht gezien: Dublin en Edinburgh. Uitgebreid werd het lijnennet in Manchester en Nottingham. Naast acht trambedrijven komt de London Underground, de Docklands Light Railway en de metro's van Glasgow, Liverpool en Tyne-en-Wear aan de orde. De lijnen van de London Underground worden uitgebreid behandeld, vanaf het eerste traject tot de laatste uitbreiding. Ook als je het merendeel van de tubes en subsurface lijnen eens hebt bereden, is de beknopt weergegeven historie verhelderend om te lezen. Enkele feitjes: 1843 bouw van de eerste diepliggende tunnel, 1890 eerste tunnelbouw volgens schildmethode, 1898 eerste elektrische metro wereldwijd (Waterloo & City, lengte 2,4 km, 2 stations, exploitatie tot 1994 door British Rail). Bij alle bedrijven wordt de tarievenstructuur genoemd, veelal met een tip voor de hobbyfotograaf die in een en/of enkele dagen het gehele net wil verkennen. De uitstekende netkaarten kunnen daarbij een handreiking zijn. Het boek sluit af met een summier overzicht van de vele trammusea en museumlijnen waaronder die op het Isle of Man.-DH

Die SBB-Loks Typ Sécheron

Be 4/7, Ae 3/5, Ae 3/6 III

door Thomas Estler en Heinz Sigrist, uitg. Edition Lan, Bäretswil ZH, formaat 16,5 x 23,5 cm, ingebonden, 144 blz., 133 foto's waarvan 35 zwart/wit, 9 tekeningen, 8 tabellen, Duitse tekst, ISBN 978-3-906691-70-1, prijs € 29,95.

In de subtitel zouden de door het Amerikaanse Westinghouse gebouwde elocs van New Haven en andere maatschappijen niet hebben misstaan. De door de SBB afgeleverde elocs zijn door de in Genève gevestigde fabrikant Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) gebouwd, die hiertoe over een licentie van Westinghouse beschikte. Na de uitgave over de BLS-Sécherons komen in dit boek de voor SBB gebouwde locs van dit type aan de orde. Verduidelijkt met materieeltekeningen, historische en recentere foto's. De techniek, destijds revolutionair, en de besturing van de locs worden uitgebreid behandeld. In het hoofdstuk 'Amerikaanse Westinghouse originelen' gaan de auteurs in op het imposante materieel van New Haven, de Boston & Main Railroad, Milwaukee Road, en de gestroomlijnde GGI-locs van de Pennsylvania Railroad. Het zijn de voorlopers van de in Zwitserland gebouwde machines. Tot begin jaren 1980 werd de Ae 3/5 voor autotreinen door de Gotthard- en Simplontunnel ingezet. Tegenwoordig kun je een loc type Be 4/7, Ae 3/5 of Ae 3/6 III voor een speciale rit van SBB Historic tegenkomen. Het informatieve boek rondt af met een overzicht van de in model uitgebrachte SBB-locs van het type Sécheron.-DH



catawiki

Wekelijkse online **Modeltreinveilingen**



Elke week meer dan 1.000 modeltreinen in de veiling

Elke vrijdag om 12.00 uur starten er vier wekelijkse modeltreinveilingen:

- ✓ Märklin H0 veiling
- ✓ Modeltreinenveiling H0
- ✓ Modeltreinenveiling N
- ✓ Fleischmann H0 veiling

Bied mee op www.catawiki.nl/railhobby



Gratis aanmelden



Bied mee vanaf €1



Gespecialiseerde
veilingmeesters



Verkopen ook
mogelijk

Ferrovia Retica

De creatie van een droomwereld in schaal N. In de vrije tijd komen de ambachtelijke vaardigheden aan de beurt en kan de eigen wereld gebouwd worden.

Alle aspecten van modelbouw zijn leuk. Van het ontwerpen van de baan, houtconstructies, leggen van de rails, de elektronica en besturing per computer tot het ontwerpen en bouwen van het landschap. Het bouwen met alles er omheen is de uitdaging.



Treinsamenstellingen

Plan E in de jaren '80. Aan het begin van jaren '80 verdwijnen de rijtuigen Plan E uit de Intercity-treinen tussen Zandvoort en Heerlen/Maastricht. Tot in het midden van jaren '80 is Plan E nog te vinden in de treinen van Amsterdam naar Enschede en op nog enkele trajecten. Railhobby blikt terug op de laatste jaren van Plan E en geeft tips voor treinsamenstellingen op de modelbaan.

Dioramawedstrijd Eurospoor 2015, deel 2

In Railhobby 376 hebben we een deel van de schitterende, op Eurospoor 2015 gepresenteerde A4-diorama's gepresenteerd. In komende uitgave maakt u kennis met de andere fantasierijke en inspirerende inzendingen. Zowel in de categorie jeugd als 18+. Van een mystiek Japans tafereel in schaal 1:450 tot LGB-schaal, soms zelfs in twee bouwlagen en met gebruik van spiegels of beeldscherm.



De nood-DG

De groentewagen van Artitec omgebouwd tot naoorlogse nood-Dg. In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog zette de NS afgeschreven reizigersmaterieel in om het tekort aan goederentreinbagagewagens op te vangen. In afwachting van de bouw van de nieuwe stalen Dg's werd daarom een aantal in aanbouw zijnde vierdeurs groentewagens als nood-Dg ingericht.

De volgende uitgave van Railhobby, RH 378 verschijnt circa 29 maart.

De redactie behoudt zich het recht voor deze Preview vanwege actualiteit te wijzigen of te verplaatsen.

RAILHOBBY
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

Scala Publishing B.V.
Postbus 38
3800 AA Amersfoort
tel. 033-4892900, fax 033-4802281
railhobby@scalapublishing.nl
www.railhobby.nl

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

miniatuur
BANEN

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Hoofredactie** Dolf Heibloem, Nico van Roon **Verder werkten aan dit nummer mee** Rob Blom, Sander Broerse, Chris van Diesen, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Wim Hoekema, Ruurd de Jong, Cock Koelewijn, Hans van Lith, Ton Oosterom, Myron van Ruijven **Redactieadres** Postbus 530, 1420 CA Uithoorn, tel. 033-4892900, fax 033-4802281, railhobby@scalapublishing.nl, www.railhobby.nl **Merkcoördinator** Joukje Groot **Media advies en Media order** Nicole Kokje, 033-4892919, sales@scalapublishing.nl **Abonnementenadministratie** 033-4892910, (bereikbaar op maandag, donderdag en vrijdag 9-17 uur), abonnementen@scalapublishing.nl **Jaarabonnement** Een jaarabonnement print+online kost € 66,-, in België € 77,-, in overige landen € 98,-. Een print jaarabonnement kost € 55,45, in België € 64,-, in overige landen € 82,-. Een online jaarabonnement kost € 26,90 per jaar. Bij betaling d.m.v. factuur geldt € 2,50 toeslag. Prijswijzigingen zijn te allen tijde voorbehouden. Machtigen kan via abonnementen@scalapublishing.nl of www.scalapublishing.nl/machtigen Alle prijzen zijn incl. BTW. Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en loopt tot wederopzegging. **Losse nummers** Nederland € 6,95, België € 7,95 **Verschijningsfrequentie** 10 x per jaar **Vormgeving** PrePressStudio van de Wolfshaar, 033 - 480 54 55, www.studiowolfshaar.nl **Drukker** Koninklijke BDU ISSN 0165-4551

© Copyright 2016. Niets uit deze uitgave mag zonder schriftelijke toestemming van de uitgever worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, scan, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook. **AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN** © Railhobby Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze berusten bij Railhobby c.q. de betreffende auteur. Alle inhoud is geschreven met de grootste zorg en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften. De uitvoering gebeurt op eigen risico. Scala BV en/of haar werknemers aanvaarden geen verantwoordelijkheid. Railhobby wordt tevens elektronisch opgeslagen en geëxploiteerd. Content uit Railhobby kan ook in andere talen of in Railhobby specials worden uitgegeven. Alle auteurs van bijdragen in de vorm van artikelen of ingezonden brieven en/of makers van beeldmateriaal worden geacht daarvan op de hoogte te zijn en daarmee in te stemmen, e.e.a. overeenkomstig het auteurshandboek en/of de inkoopvoorwaarden. Deze zijn bij de uitgeverij op te vragen. Railhobby heeft er al het mogelijke aan gedaan om rechthebbenden te benaderen.



Meer info? Je kunt ons ook bezoeken op On traXS! op 11, 12 en 13 maart 2016



De presentatie avonden over het bouwdeel Groot-Brittannië waren een groot succes. Niet één keer, maar drie keer een uitverkochte avond! Directeur Marc van Buren en teamleider maquettebouw Dido Geluk beantwoordden vele vragen van enthousiaste bezoekers. Zeker voor herhaling vatbaar. Wordt vervolgd...

www.miniworldrotterdam.com
Weena 745 Rotterdam /5 min. lopen van R'dam CS



DIGITAAL RIJDEN, SCHAKELN EN BEVEILIGEN

Nu verkrijgbaar

in onze webshop: de 6-delige Railhobby serie 'Digitaal rijden, schakelen en beveiligen' uit 2014!

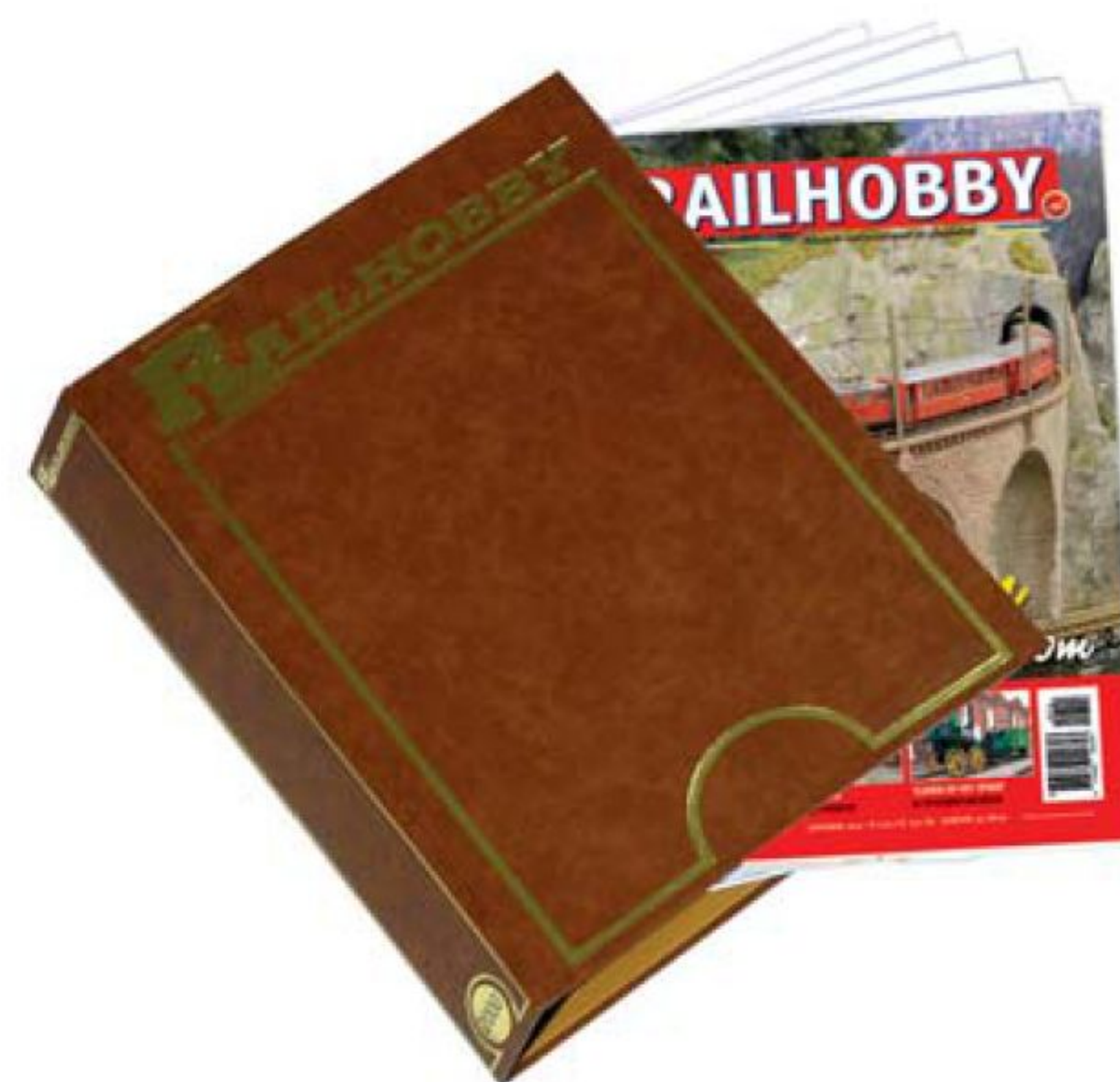
Lees online alles over de mogelijkheden van het digitaal rijden, schakelen en beveiligen. De centrale komt aan bod, digitale wissels en seinen, het aansluiten van boosters op de centrale voor meer vermogen en meer tips en tricks op het gebied van automatiseren.

www.hobbybladenshop.nl/railhobby

slechts
€ **3,49**



Verzamelband



Met boekbinderspelden
en jaartalstickers.

€ **14,95***

www.railhobby.nl/shop

*exclusief verzendkosten

Universeel en betrouwbaar

TRIX

EXPRESS



IV 15+

Voor het eerst voor Trix Express.
Uitgebreide geluidsfuncties.



32441 Elektrische locomotief

Voorbeeld: elektrische locomotief 144 097-3 van de Deutsche Bundesbahn (DB). Asindeling Bo'Bo', bouwjaar vanaf 1932.

Model: voor gebruik op 3-rail Trix Express-rails. Met digital decoder en uitgebreide geluidsfuncties. Ge-regelde hoogvermogensaandrijving. 4 assen aange-dreven. Antislipbanden. Met de rijrichting wisselend driepunts frontsein en 2 rode sluitseinen conventi-oneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsvrije warmwitte LEDs. Met brugstekker voor rechtstreeks analoog gebruik meegeleverd. Lengte over de buffers 17,5 cm.

Eenmalige serie.

€ 339,99*

IV 15+

31151 Set personenwagens „Stoptreinverkeer“

Voorbeeld: 3 verschillende 4-assige personenrijtui-gen van de Deutsche Bundesbahn (DB). Ombouwwa-gen 1e/2e klasse AByg, ombouwwagen 2e klasse Byg en ombouwwagen 2e klasse met bagageruimte DByg. Tijdperk IV, uitvoering rond 1970.

Model: voor gebruik op het 3-railsysteem Trix Express. Met ingebouwde LED-interieurverlichting. Mechaniek voor kortkoppeling en koppeling volgens NEM. Stroomgeleidende en splitsbare kortkoppeling. Voor de koppelen van de trein zijn zowel Trix Express als Märklin koppelingen meegeleverd. Voor het gebruik op het Märklin-systeem is een sleepcontact meegeleverd ter vervanging. Totale lengte over de buffers 67,2 cm.

Eenmalige serie.

€ 229,99*

