

RAILHOBBY



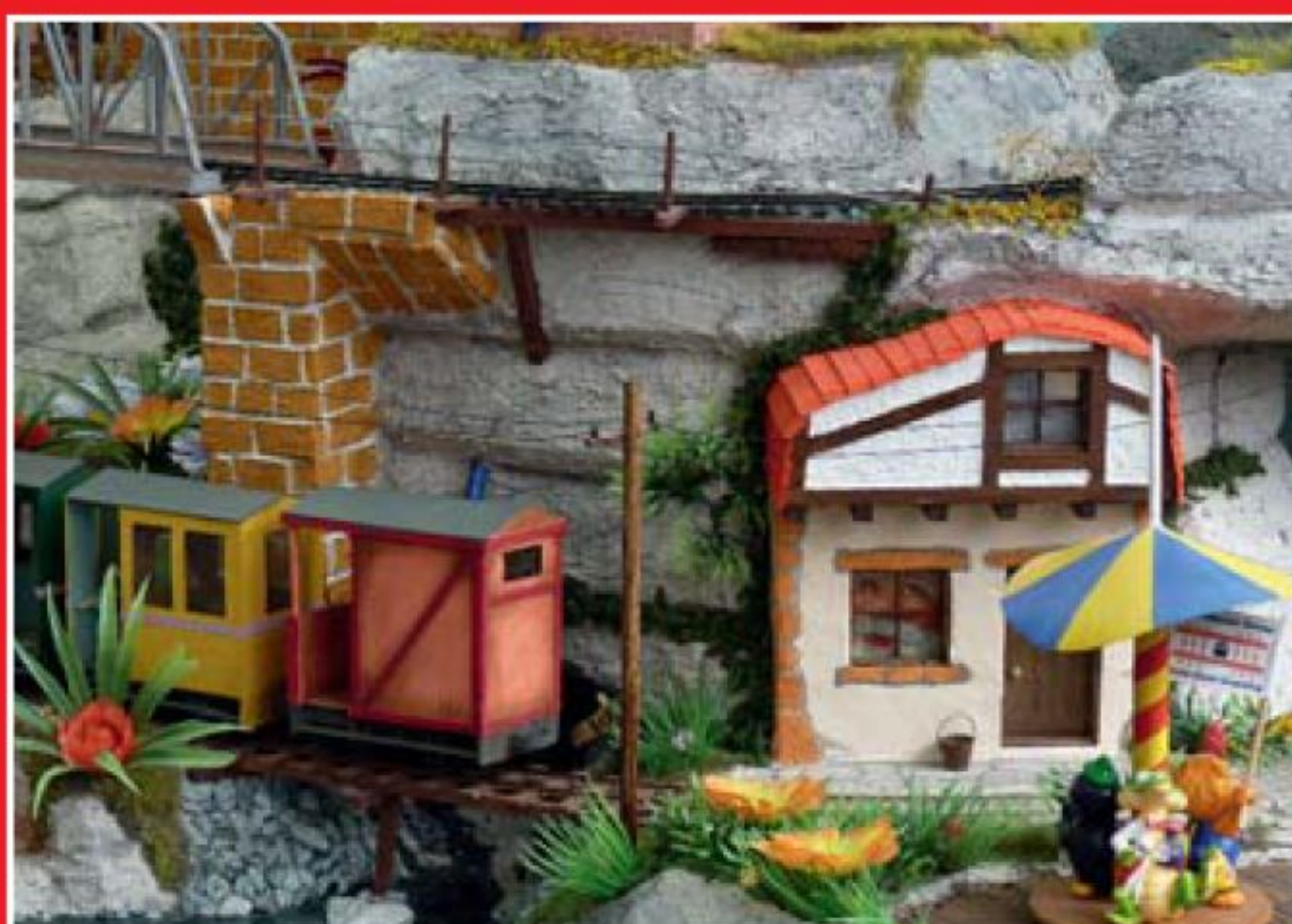
Tijdschrift voor modelspoor en grootbedrijf

TRAXX BR 186

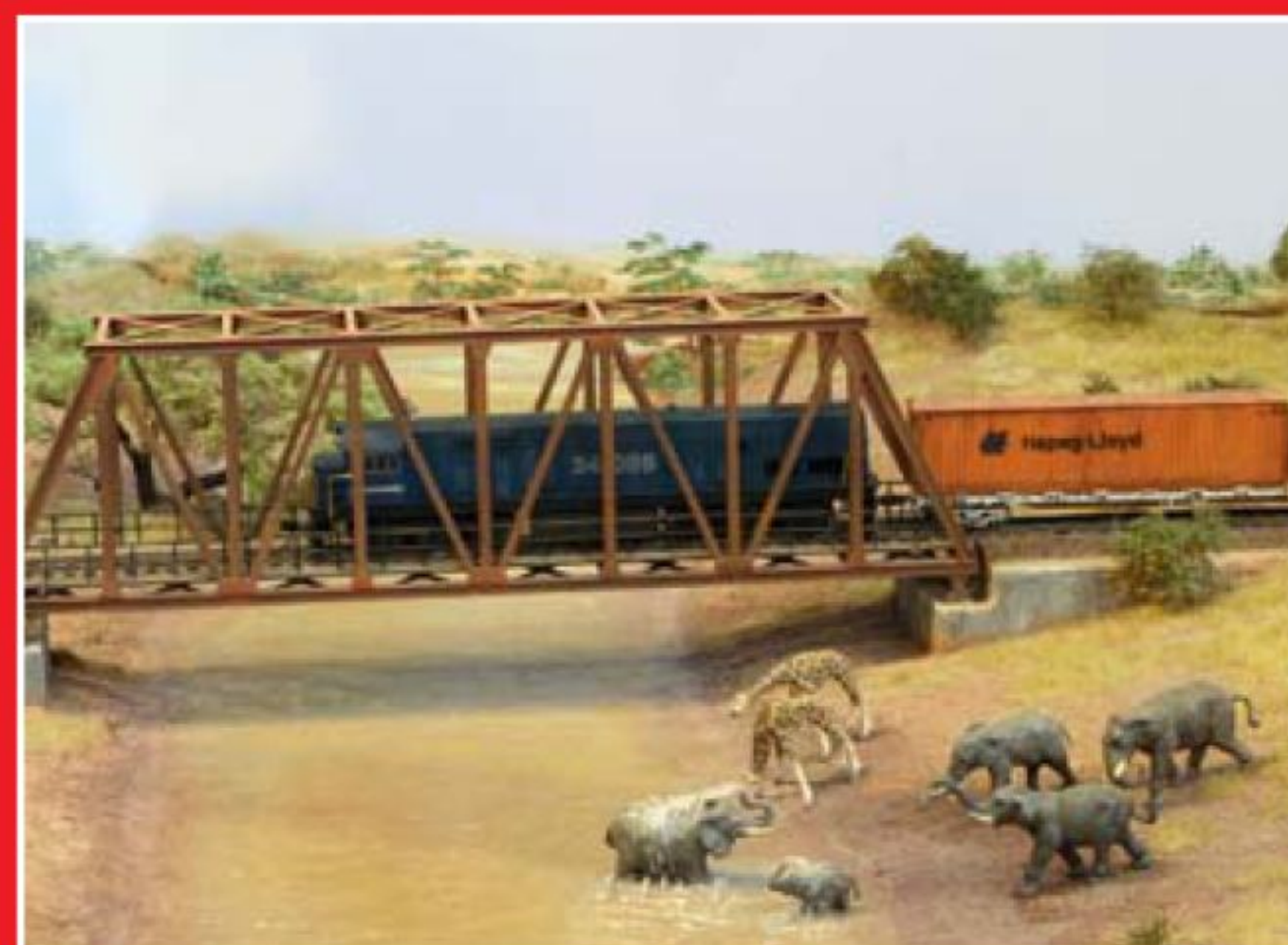
Rurtalbahn getest



ERGENS LANGS DE
SIKKENLIJNTJES



FANTASIE EILAND
EN WONDERE WERELD IN HO



DAKTARI
SPOORLIJN DOOR DE SAVANNE

catawiki

Find your wow. Now.



find your wow
sell your wow

Op veilingssite Catawiki strijden bidders uit de hele wereld om duizenden bijzondere objecten. Gewoon online! Dus Catawiki heeft genoeg wow voor iedereen.

Ga naar www.catawiki.nl/modeltrein



Foto: Ton Oosterom

Het enig bewaarde Mat'54 IV, treinstel nr. 766, eind mei 2016 op het terrein van Onderhoudswerkplaats Leidschendam. Hier wordt het stel technisch nagezien.

Het wissel gaat om. In Amersfoort is er veel werk verzet. Dit alles heeft tot het resultaat geleid dat het enige bewaarde Mat'54 vier-tje in oude luister is hersteld. Het treinstel ziet er nu puntgaaf uit en heeft het uiterlijk gekregen van de periode dat de 766 voor het eerst op de baan kwam.

De laatste maanden is binnen de redactie het een en ander gebeurd. Zo heeft na 27 jaar Nico van Roon als eindredacteur het stokje overgedragen aan Dolf Heibloem en is sinds eind januari Karst Drenth geen hoofdredacteur meer. Deze functie is vacant en wordt nu waargenomen door Dolf en ondergetekende, maar gaat mogelijk verdwijnen. Door al deze ontwikkelingen is het idee ontstaan om Railhobby eens tegen het licht te houden. De redactie en uitgever hebben gezamenlijk besloten een denktank te formeren met Railhobby 3.0 als werktitel. Ook voor uw tijdschrift is in Amersfoort het nodige werk verzet. Van diverse aspecten van de

periodiek is onderzocht hoe we verder willen. Zo is er gekeken naar zowel de inhoud als de vormgeving. De huidige lay-out gaat immers al weer een tijdje mee zodat een opfrisbeurt geen kwaad kan. U als lezer zal van de op stapel staande veranderingen zeker wat gaan merken. Er zullen rubrieken gaan verdwijnen en nieuwe verschijnen. Wat echter niet zal veranderen is dat we u boeiende artikelen zowel op het gebied van het grootbedrijf als model blijven voorschotelen.

De veranderingen zullen komend najaar hun beslag krijgen. Het wissel gaat om. Maar, net als het Mat'54 treinstel 766, dat geheel gereviseerd en na een technische controle in Onderhoudsbedrijf Leidschendam, na een verjongingskuur weer in volle glorie de baan op mag, zijn we er van overtuigd dat Railhobby een mooie toekomst tegenmoed zal gaan.

Ton Oosterom



Foto: Nico van Roon

COVER

Traxx 186 422 in de uitvoering van Rurtalbahnhof Cargo.

Importeur Elotrack heeft de BR 186 van het Italiaanse A.C.M.E. in de uitvoering van Rurtalbahnhof Cargo voor de railtest beschikbaar gesteld. Het is een van de 18 machines die door de Duitse goederenvervoerder van Railpool München wordt geleased. De door Bombardier gebouwde serie 186 is inmiddels een bekende verschijning op het Nederlandse spoor.

ADVERTEERDERS

- | | | |
|---------------------------------|------------------------------|---|
| 2 Gebr. Märklin & Cie. GmbH | 39 Modelspoorbeurs Houten | 73 Modelspoorbeurs Zutphen/
De Blokkendoos |
| 4 Train Service Danckaert | 39 Peperkamp Modelbouw | 73 Bouwman en Bouwman |
| 21 Modelspoor Centrum Hilversum | 39 Beelen Modelbouw | 83 Catawiki |
| 21 Somberg Modelbouw | 39 Van Zuthem Autominiaturen | 84 Artitec |
| 21 Hotel Grischuna | 39 Modelbouwcompany | |
| 21 EloTrack | 39 TreintjeOost | |



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



BR132-232: Ludmilla - 3 versies
Later dit jaar verkrijgbaar!



SignalPilot
Decoder voor
"ingewikkelde"
seinenbeelden



Import:



www.modeltrainservice.com - www.loksound.nl

(nieuwe !) e-mail: contact@tsdbvba.be



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

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

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



MODELBOUW CENTRUM HILVERSUM

Hoge Larenseweg 3, 1221 AJ Hilversum
Bel 035-6832877
info@modelbouwcentrumhilversum.com

NU LEVERBAAR: TIJDPERK IV VAM WAGEN IN N-SPOOR



Meer informatie: <http://vam.punt.nl> of op <http://9mm.punt.nl>

openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag 9:30 - 17:30 uur
zaterdag 9:30 - 16:30 uur
donderdag koopavond 19:00 - 21:00 uur
zondag & maandag gesloten

MCH is gespecialiseerd in alle gangbare 2-rail gelijkstroom merken. Bij ons vindt U Fleischmann - Roco - Artitec - Mehano - Rivarossi - Jouef - Piko - TRIX - Brawa - Bachmann Liliput - LS Models en in 3-rail natuurlijk Märklin

Ook voor N-spoor: Fleischmann - Piko - Minitrix
- Hobbytrain - Kato - Arnold

www.modelbouwcentrumhilversum.com

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend

Permanente grote occasionafdeling - dagelijks geopend



46 Patagonië, per smalspoor door Argentinië



52 Diorama NTM, een Friese Sikkenlijn in HO

06 Fantasia Eiland in schaal 1:35

Fantasia eiland ontstond uit mijn fantasie, geïnspireerd door een Engels modelspoorforum, vertelt Albert Winkel. Het is fantasie, dus alles kan, alles mag. En – bijna – alles is zelfbouw, ontstaan uit simpele ingrediënten tot aan het rollende materieel toe. De grote schaal laten veel details zien.

12 Railtest: ACME BR 186 van de Rurtalbahn

Importeur Elotrack stelde de redactie de zilvergrijze versie van de Rurtalbahn van de Italiaanse fabrikant ACME ter beschikking. Lees hoe het 470 gr zware model het standaard testprogramma heeft doorlopen.

24 SSN Rotterdam – 40 jaar stoom

Bij het einde van de stoomtractie in Duitsland werden een tweetal stoomlocs in veiligheid gesteld. Dit leidde tot de oprichting van de Stoom Stichting Nederland. Hans van Lith gaat terug in de tijd en blikt vooruit.

26 ROKAL TT

Terug in de tijd, maar ook een blik in het heden en de toekomst. Hoe evolueerde het Table Top van de Nederlandse huistafel tot een echte modelspoorbaan. Sip Hartman schrijft over oprichting, ondergang en wederopstanding. En het nieuwe museum.

30 Stuiken maken

Men neme een eindje sisaltouw, houtlijm, verf en wat strooisel. En de groenbeheerder kan weer in realistisch overkomende struik



74 Treinsamenstellingen, Plan K, N en ICR

langs het talud of in een tuin plaatsen. In HO, maar afhankelijk waar je de schaar hanteert, ook in N of TT of in een grotere schaal.

34 Bruchhausen Museumbahn

In onze kolommen komen jubilea niet vaak aan de orde. Het 50 jarig juni bestaan van een van de grondleggers van het fenomeen Rij-dend spoorwegmuseum belichten we graag. Een museumbedrijf waarvan de oprichters destijds een voorziene blik hadden. Waar-door er nu nog veel historisch materieel beschikbaar is.

40 Boswachterij

Casa del guardaboschi zoals ze in het Noord-Italiaanse Merano zeg-gen. De boswachterij van Kibri zal op een module van de Vinschger-bahn niet misstaan. Maar het huis kan even zo goed in een ander HO-bos worden geplaatst.

58 Daktari

Een Afrikaanse steppe met traag stromende rivier. Door Ulrich Slo-vig in HO uitgebeeld. Met wadende olifanten, gnoes en van een bao-babboom etende giraffen. Het enkelspoor met vakliggerbrug over de rivier maakt het plaatje compleet.

... en onze Rubrieken

16 Railview

62 Vitrine

80 Railpers

82 Preview RH 381 (= 2016/09)

MODELBOUW HOEFT NIET DUUR TE ZIJN

Fantasie Eiland

Fantasie Eiland is een eiland ergens in de onpeilbare diepten van mijn fantasie. Het idee ontstond toen ik op een Engels modelspoorforum meerdere fantasiebanen voorbij zag komen. Het thema sprak mij erg aan en ik vind het leuk om dingen te maken die niet bestaan. Het precies op schaal nabouwen van bestaande situaties van welk land, maatschappij of tijdperk dan ook is aan mij niet besteed. Daar ben ik gewoon niet serieus genoeg voor. Omdat ik het wel leuk vind zo af en toe met een modelbaan naar een show te gaan, wilde ik iets bouwen waarop wat beweging is te zien zonder dat ik er zelf steeds bij hoef te zijn. Dat geeft me de mogelijkheid voor een praatje met bezoekers en mede-exposanten of tussendoor een kopje koffie te halen. Wat ik zou gaan bouwen zou ook kinderen moeten aanspreken.



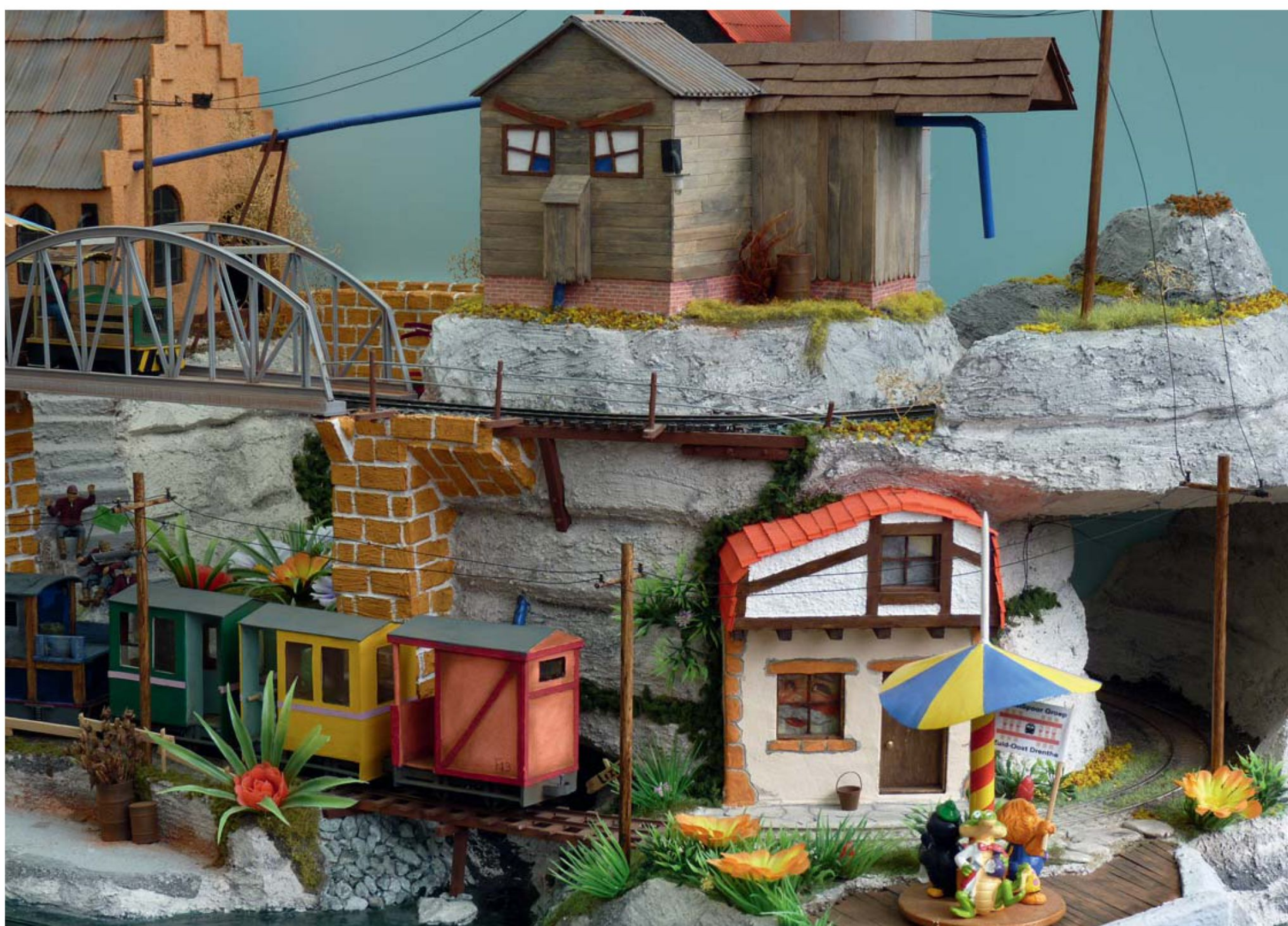
Fantasie Eiland is een diorama met gescheiden railovalen op twee niveaus. Dat bespaart een hoop rangeerfouten en botsingen. De treinen rijden ten opzichte van elkaar in tegengestelde richting. Het bovenste ovaal werd een industriespoor om de op het eiland gevestigde bedrijven te bedienen, het onderste is bedoeld om passagiers, voornamelijk toeristen, te vervoeren. De lagere gebiedsdelen bestaan uit zeldzaam natuurschoon waar je de meest fantastische dieren kunt tegenkomen die zich tussen de welig tierende vegetatie schuilhouden. Voor het vermaak is aan de waterlijn een draaimolen opgesteld, hiervoor moesten er enkele betonnen steunmuren worden gebouwd. Een van de bewoners bouwde, om voldoende woonruimte te krijgen, zijn huisje half boven het water. De zijgevel is met het spoortracé meegebogen, anders zou de trein er niet langs kunnen. Net als in het echte leven is er ook hier wrijving tussen economie en natuurbehoud. Zo heeft de hooggelegen fabriek dwars door de rotsen een smeerpip aangelegd om afval in zee te lozen. Met regelgeving lijken de eilanders niet veel van doen te hebben. De pijp mondt uit naast de grot van Lizzy, de eilandhagedis. De beide niveaus zijn via een in de rotsen uitgehouwen trap met elkaar verbonden. In de middagpauze zit het fabriekspersoneel op de trap, ze zwaaien vrolijk naar het toeristentreintje. De voorman staat echter nog onder zijn parasol, hij houdt het goederenverkeer in de gaten.

De schaal waarin Fantasie Eiland is gebouwd is 1:35. De spoorbreedte van halfnul is 16,5 mm; 16,5 mm maal 35 is 577,5 mm in het echt. Wat ik dus bouw is, afgerond, 600 mm smalspoor. Fantasie Eiland is helemaal eigen bouw. Alleen de rails, de onderstellen van de locomotieven en de figuren zijn nieuw gekocht. De dieren komen uit de voorraad van mijn kinderen. De stalen spoorbrug, voor een paar centen op een beurs op de kop getikt, is eigenlijk een H0-brug maar staat hier prima. De draaimolen wordt aangedreven door een motor uit de rommeldoos die onder de houten vlonder is gemonteerd. De voeding bestaat een 1,5 V batterij zodat hij rustig zijn rondjes draait.

De ondergrond van het eiland is van Floormate, een 4 cm dikke plaat hardschuim uit de bouwstoffenhandel. Daarvan zijn ook de rotslagen opgebouwd. Hierop heb ik een mengsel van latex en gips gesmeerd. Het kleuren van de rotsen doe ik met waterdunne zwarte plakkaatverf. Dat loopt lekker in de gaten en kieren waardoor je het vlekkerige effect krijgt. De gebouwen zijn van karton, sommige zijn bekleed met houten roerstokjes. Ook is een restje Faller steentjespapier gebruikt, evenals schuurpapier, fineer en golfkarton. Kortom alles wat me maar voor de voeten komt wordt gebruikt. De silo is opgebouwd rond een halve liter bierblik. Die kwam bij ons uit de kelder en de inhoud heeft me tevens van de nodige inspiratie voorzien. Om een sprookjesachtig uiterlijk te krijgen gebruikte ik de veel te grote namaak bloemen en planten van de Action. De verlichting is een verhaal apart. Bij de bouw was hier geen rekening mee gehouden. Maar toeschouwers verzekerden me dat een beetje modelbaan niet zonder verlichte huisjes kan. Ook is wat animatie op de baan tegenwoordig onmisbaar. Omdat op ouderwetse wijze met twee trafo's van Fleischmann wordt gereden was er genoeg energie voorhanden. De twee stekkertjes in de achterwand waren snel geplaatst. Daar de binnenkant van de gebouwen onbereikbaar was en de leidingen niet van onderaf door de rotsen konden worden getrokken viel de keuze op bovengrondse leidingen via telegraafpalen. Floormate is met een hete soldeerbout goed te bewerken; de zo ontstane kabelgoot werd daarna met gips dichtgesmeerd. Nadat het dak van de linker fabriek aan de achterkant voorzichtig was geopend kon het eerste lampje wordt geplaatst en doorverbonden met de buitenlamp. Ik heb gewone minilampjes en kerstlampjes uit de rommeldoos gebruikt want er was immers voldoende spanning beschikbaar. Bovendien hoefde ik zo geen nieuwerwetse leds te kopen. Het rechter fabrieksgebouw heeft geen ramen dus een lampje aan de binnenkant had weinig zin. Een buitenlamp was wel nodig. Met een boortje met verlengde schacht heb ik dwars door de voor- en achterwand geboord. Via de telegraafpalen gaat de spanning verder naar het lageregelegen ka-



Fantasie Eiland gezien bij aankomst per schip.



De laatste wagon rijdt nog op de brug die voor Lizzy's grot is gebouwd.



Bij een van de fabrieken voert het spoor door het gebouw, het blijft onduidelijk wat ze produceren.



De kipwagentrein neemt de kloof via de stalen boogbrug.



Het blauwe huisje steekt vervaarlijk uit over de rotswand.



De aan z'n snor herkenbare voorman wacht op de volgende werktrein.

bouterhuisje. Het lampje monteerde ik op een stokje dat ik van buitenaf door de wand achter het raam heb gestoken. Vervolgens ging het verder langs de spoorbaan naar het blauwe huisje. Omdat ik toch bezig was monteerde ik ook straatverlichting boven de aanlegsteiger. De stroomleiding bestaat uit gelakt koperdraad dat na montage zwart is geschilderd.

Locomotief

Daar de eilandspoorwegmaatschappij een extra trekkracht nodig had heb ik de bouw daarvan ter hand genomen. Uiteraard in schaal 1:35. Bij het ontwerp moest met het zogenaamde profiel van vrije ruimte rekening worden gehouden. Of te wel: de loc moet op het dichtbebouwde en -begroeide diorama zonder problemen z'n rondjes kunnen draaien. We beginnen met het H0-onderstel. Voor deze loc heb ik een tandemasser onderstel van het merk Hornby gebruikt. Dit is als los onderdeel te koop, is niet duur en rijdt prima. Maar een onderstel van een tweedehands locomotief kan natuurlijk ook. Om het makkelijker te kunnen inbouwen heb ik de beugelkoppelingen er afgezaagd. Op millimeterpapier heb ik een ruwe tekening gemaakt van de loc zoals ik me die in gedachten had. Het is dus geen exact model



De stroomvoorziening op het eiland gaat via telegraafpalen. Rechts de grot van Lizzy.



De fabrieken met de smeerpomp. Hopelijk hebben ze er bij de draaimolen geen last van.



Reuzenhagedis Lizzy ziet er vervaarlijk uit maar doet alleen de vliegen kwaad.

van een bestaand voertuig maar net als Fantasia Eiland geheel aan mijn fantasie ontsproten. Vervolgens teken ik het onderstel er in om te zien of het past. Als de directie van de spoormaatschappij met het ontwerp akkoord is, begin ik met de bouw. Als eerste heb ik de bodemplaat die op het onderstel komt op maat gemaakt. Hierin komt een uitsparing voor de motor. De constructie wordt zodanig dat het onderstel eenvoudig kan worden in- en uitgebouwd. Op de bodemplaat komt de bovenbouw met motorhuis en machinistencabine. Het motorhuis moet het onderstel aan het zicht onttrekken en in de cabine komt natuurlijk een echte machinist.

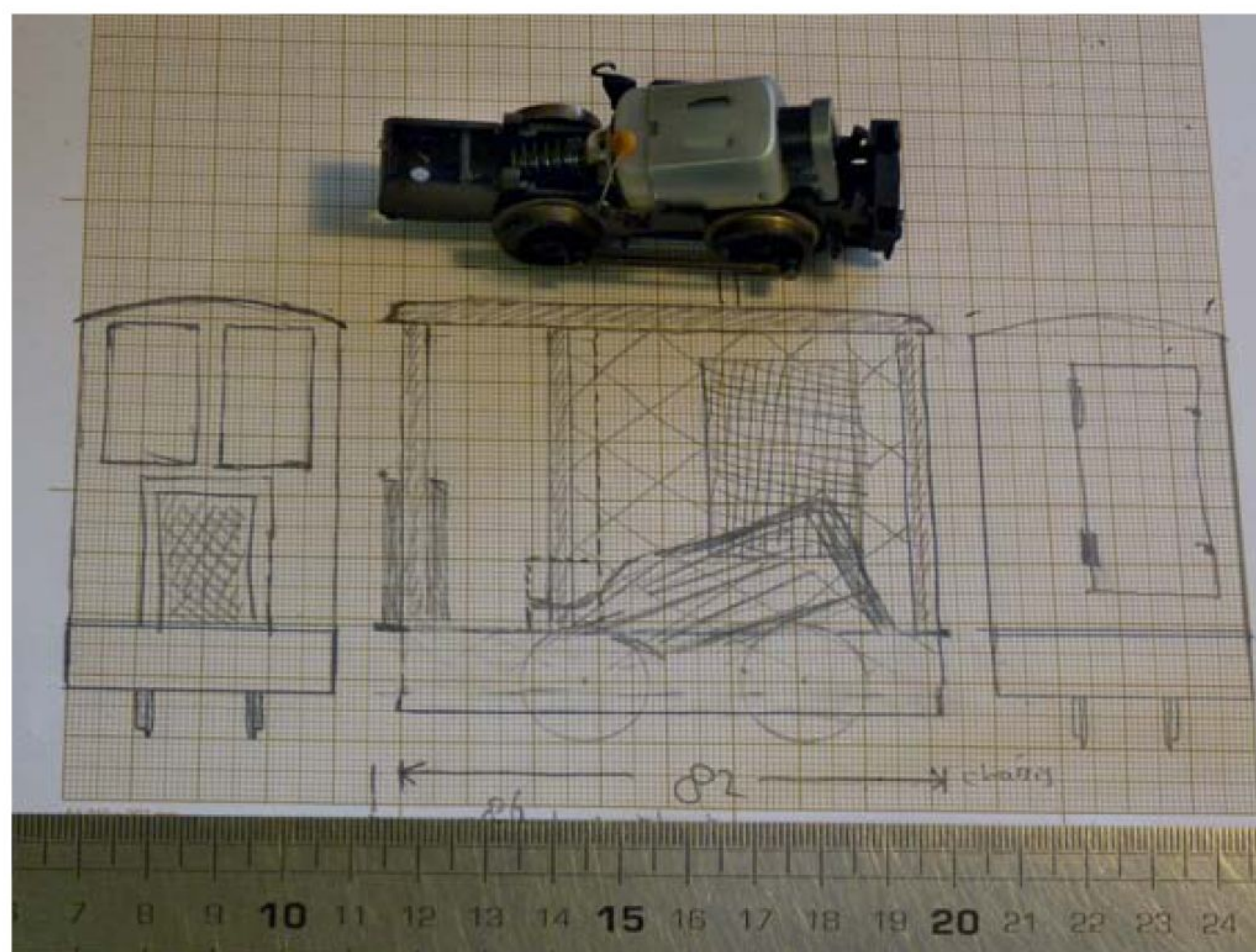
Als bouw materiaal gebruik ik graag karton, papier, plastic en allerlei rommeltjes uit de rommeldoos. Het karton lijm ik met houtlijm waarbij ik kwetsbare onderdelen soms met secundelijm impregneer. Om het karton tegen vocht te beschermen gebruik ik grijze autoprimer uit een spuitbus van de bouwmarkt. Daarna volgen de details. De veren zijn stukjes ijzerdraad die om een stokje zijn opgerold, de roosters stukjes plastic horrengaas. Het bedieningspaneel wordt met een oud wagenwiel uitgebeeld. Het vakwerk bestaat uit stukjes hout, de laadbak is opgebouwd uit houten roerstokjes. In de laadbak staan twee jerrycans uit de plastic modelbouw. Je wilt tenslotte op je dio-



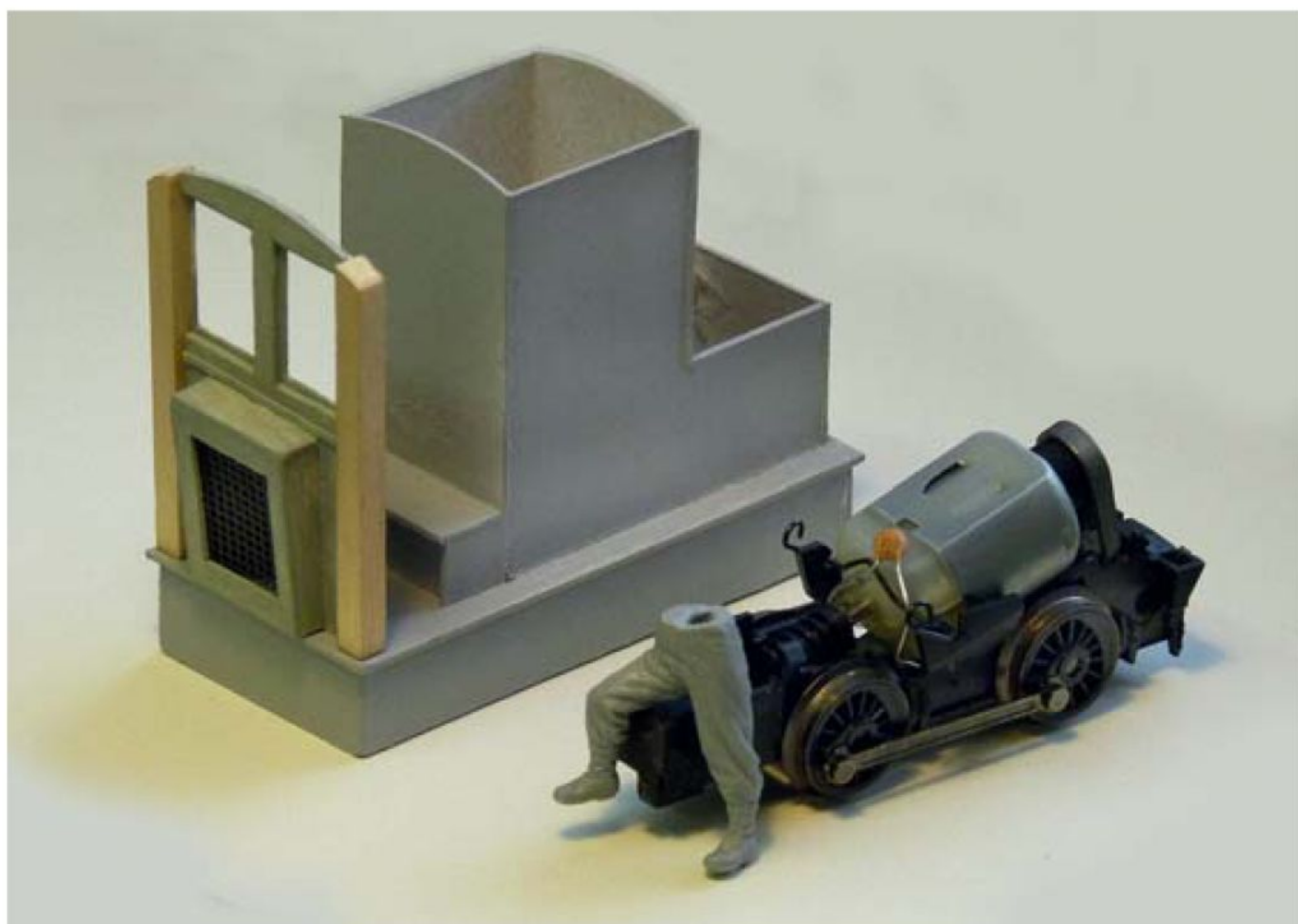
Het schaffende fabriekspersoneel blijken spoorwegfans te zijn.



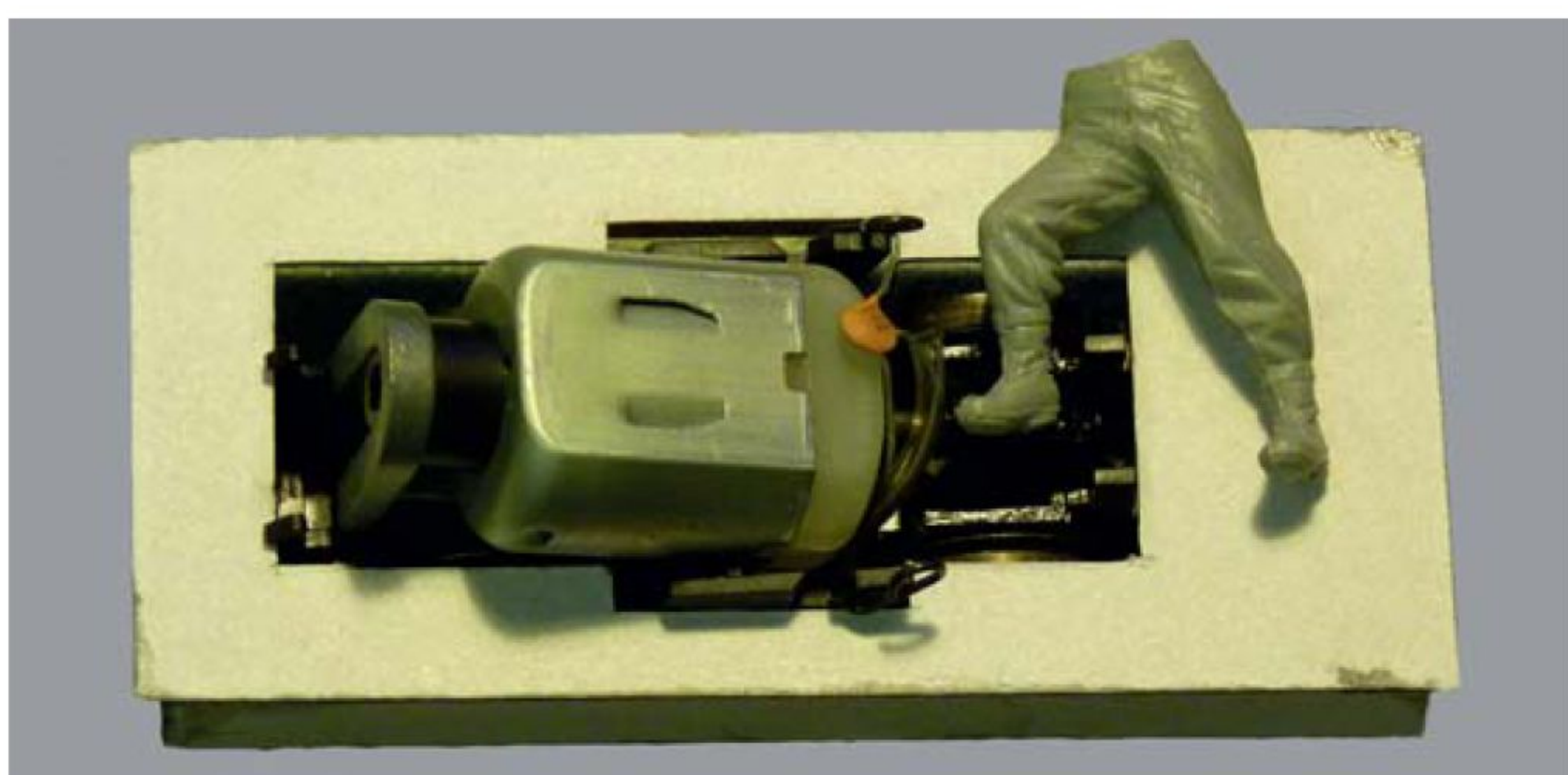
Het kabouterhuisje en de drukkbeplante draaimolen. Modelspoorders kom je overal tegen.



De ontwerpfase van de loc.



Het onderstel blijft demontabel.



De bodemplaat is op het onderstel bevestigd, de soldaat is geamputeerd.

rama niet zonder brandstof komen te staan. Al mijn modellen schilder ik met de kwast. De buffers bestaan uit balkjes balsahout, gekoppeld wordt er met een sleepoog of ketting.

Plastic modelbouw

In schaal 1:35 is een zeer uitgebreid assortiment bouwpakketten beschikbaar. Meestal betreft het militaire onderwerpen. Naast allerlei oorlogstuig is er in de plastic modelbouw een veelheid aan kleine zaken te koop die ook in de burgermaatschappij goed zijn te gebruiken. Zoals gereedschappen, auto's en meubilair. Ook de treinmachinist



Het eindresultaat, geen koppeling maar stevige bufferplanken.



Stelproef van de machinist in wording.

komt uit het leger. Het betreft een soldaat uit WW II van het merk MiniArt. Voor zijn toekomstige taak als machinist moest hij worden gemilitariseerd. In dit geval heb ik, om de juiste pose te verkrijgen, de armen en benen geamputeerd. Met stukjes messingdraad zijn de ledematen in de juiste positie aan de romp gelijmd, de kieren zijn met plamuur opgevuld. De helm moest de dappere soldaat inleveren. In plaats daarvan kreeg hij een blonde haardos van plastic plamuur van Revell. In de voeten boorde ik gaatjes van 1 mm. Met de daarin gestoken eindjes messingdraad werd hij in de cabine gefixeerd. Na het drogen van de lijm en de plamuur kon hij worden geschilderd.

Het is natuurlijk mogelijk om op deze wijze meer serieuze modellen te maken. Op internet zijn voorbeelden van allerlei materieel te vinden en in veel gevallen ook de afmetingen. Ook is bouwen in kleinere schalen op deze manier mogelijk. Moeilijk is het niet en speciale gereedschappen zijn niet nodig. Benodigd zijn een beetje handvaardigheid en durf. Natuurlijk mislukt er wel eens wat en veel van mijn bouwsels zijn later weer verbouwd of, als het echt niks was, weggegooid. Maar dat geeft niets want het was in ieder geval leerzaam en het bouw materiaal kostte hoegenaamd niets. Dus, overwin uw schroom en begin gewoon. ●

Bouw, tekst & foto's: Albert Winkel



Handig een noodvoorraad brandstof bij je te hebben.

Neem de uitdaging aan en doe mee!

In samenwerking met Eurospoor en Railhobby organiseert Modelspoorwijzer.net de



A4 Diorama wedstrijd 2016

Niet te groot, niet te klein, het moet op een A4-tje te bouwen zijn!



Meedoen is simpel...

Ga naar www.modelspoorwijzer.net en schrijf je in
voor de dioramawedstrijd op Eurospoor 2016.



RAILHOBBY



TEST

UIT ITALIË

De E 186 422 *in H0 van A.C.M.E.*



De afgelopen jaren hebben modellen van de multifunctionele Traxx-locomotieven van Bombardier en met name de E 186 in Railhobby veel aandacht gekregen. Dat is logisch omdat die eerst in Fyra-rood en later ook in NS-kleuren als een soort cover-up voor het Fyra-drama met de V250-treinstellen moesten dienen. Bekende modelspoorfabrikanten brachten ter compensatie de E 186 als H0- of N-model op de markt, ook eerst in Fyra-rood en later gewoon in de gebruikelijke NS-kleurstelling. Voorlopig lijkt het erop dat het hogesnelheidstreinconcept daarmee ook in model heeft afgedaan.

De E 186 422 in H0 van A.C.M.E., een fraai model.





Het A.C.M.E.-model heeft als voorbeeld een loc van de Rurtalbahnhof Cargo. Fraaie en scherpe opschriften zijn kenmerkend. In alle opzichten is het model mooi gedetailleerd.

Het nieuwste model van de Traxx E186 van A.C.M.E. heeft met dat hele gebeuren niets te maken. Railhobby heeft de E 186 modellen van A.C.M.E vaak besproken, maar nog nooit de testbaan opgestuurd. Dat is nu met de nieuwste uitgave ervan gebeurd. Het voorbeeld werd in april 2015 door Bombardier in een serie van 18 stuks voor Railpool in München, een verhuurbedrijf van locomotieven, geproduceerd. Het betreft de serie 186 421 tot en met 186 438 voor inzet in Duitsland, Oostenrijk, Nederland en België. Het voorbeeld van het nieuwste A.C.M.E.-model draagt het nummer Traxx E 186 422-2 en is aan Rurtalbahnhof Cargo in Aken verhuurd en in de genoemde landen als Traxx F 140 MS 2e ingezet, de nieuwste multisysteemuitvoering voor deze landen.

De importeur van A.C.M.E., de firma Elotrack in Rockanje, heeft de loc onder catalogusnummer 90107 DC voor tweerail uitgebracht. Deze eenvoudigste versie is een model met een 21-polige interface voor digitalisering en heeft ook de mogelijkheid een geluidsmodule in te bouwen. In april jl. werd voor deze uitvoering een prijs van € 222,- genoemd, voor de drierailversie lag de prijs toen € 26,50 hoger. Railhobby testte de DC-uitvoering, gebruikmakend van een gewone gelijkstroomregelaar. Daarbij valt op dat de seinen ook bij een lage rijspanning al goed zichtbaar zijn en dat de loc heel langzaam kan rij-

Een kijkje in de cabine, de ruitenwissers zijn apart aangezet. Op het dak de pantografen voor de verschillende systemen.





Veel details op het dak in de vorm van leidingen, isolatoren en schakelaars.

den, de maximumsnelheid is met 150 km/h passend. De trekkraft is ruim voldoende, het modelgewicht van 470 g zorgt daarvoor.

Onder de kap zit een zesvoudige dipswitch waarmee op bovenleidingbedrijf kan worden omgeschakeld en de topseinen, de sluitseinen en de cabineverlichting naar behoefte kunnen worden geschakeld. Om daar bij te komen moet de kap worden verwijderd en dat is geen eenvoudige klus omdat het model door de vele apart aangezette onderdelen en hoge graad van detaillering heel kwetsbaar is.



Een van de goed gedetailleerde draaistellen van de 186 met veel apart aangezette leidingen. Links is de NEM 362 koppelinghouder te zien. Net zichtbaar bij de wielen de stroomafnemers. Overigens kan de loc kan na omschakeling van dipswitches onder de kap ook van de pantografen voor de rijstroom gebruik maken, dat geldt echter alleen voor de analoge versie.

De bijgevoegde handleiding bestaat uit een meertalige folder die wel heel netjes is uitgevoerd, maar feitelijk veel te beknopt is. De foto's laten zien dat A.C.M.E. een heel mooi model op de markt heeft gebracht en dat heel breed inzetbaar is. Maar het moet wel voorzichtig worden behandeld. De meetgegevens en de waardering vindt u in de gebruikelijke tabel.

Test en tekst: Ruurd de Jong
Foto's: Nico van Roon



Het voorbeeld is eigendom van het verhuurbedrijf Railpool zoals op zijkant is te lezen.

INFO

1. Voorbeeld is elektrische Traxx-locomotief E 186 422-2 van Railpool in uitvoering voor tijdperk VI

2. Maatvoering

(alle maten in mm)

Voorbeeld

1:87

Model

Lengte over de buffers

18900

217,2

216,7

Breedte

2980

34,3

34,4

Draaipuntafstand draaistellen

10440

120,0

120,0

Radstand draaistellen

2600

29,9

29,9

Wieldiameter

1250

14,4

14,3

3. Gegevens

Motoren: poolaantal

5

Aangedreven assen

4

Antislipbandjes

2

Minimumboogradius

420

Vliegwielen

2

Front- en sluitseinen branden

(wisselend met de rijrichting)

4. Waardering

a. Uitvoering

Detailtering

9

Kleurstelling

9

Opschriften

9

Seinbeeld

10

Lichtwisseling

10

Afscherming/sterkte

7,5

b. Rijeigenschappen

Snelheid

10

Gedrag op wissels

9

Optrekken/afremmen

9

Stroomopname

9

Geluidsniveau

7,5

Trekkraft

9

Samenvatting van het testresultaat

Maatvoering

9,7

Uitvoering

9,0

Rijeigenschappen

9,0

Onderhoud

7

Normering

10

Samenvatting van het testresultaat	
Maatvoering	9,7
Uitvoering	9,0
Rijeigenschappen	9,0
Onderhoud	7
Normering	10



Het Velaro-Eurostar treinstel nr. 7 tijdens een testrit bij Voorhout op 4 mei 2016.

FOTO KOEN VAN DER LEE

VIEW VELARO-EUROSTAR IN NEDERLAND

Van 28 april tot en met juli worden er in Nederland testen gehouden met de Velaro Eurostar. Dit in het kader van de toelating op het Nederlandse spoorwegnet. Het Class 374-treinstel is gebouwd door Siemens en geschikt voor 300 km/h. De maximaal toegelaten snelheid is 320 km/h. Een Velaro bestaat uit 16 rijtuigen en is ruim 390 meter lang. Technisch gezien zijn het twee symmetrisch opgestelde acht wagentreinstellen. Deze hebben dan ook een eigen nummer. Zo

bestaat treinstel 7, dat in ons land wordt beproefd, uit de treinstellen 4013 en 4014. De vloot gaat bestaan uit 17 treinstellen die elke uit vier verschillende rijtuigtypen bestaan. De beide koprijtuigen ECo1 en EC16; transformatorrijtuigen TCo2, TCo7, TC10 en TC 15; omzetterrijtuigen CCo3, CCo6, CCo8, CCo9, CC11 en CC14 en tenslotte de middenrijtuigen MCo4, MCo5, MC12, MC13. Het treinstel telt twee (!) buffetrijtuigen. De EC- en CC-rijtuigen zijn aangedreven. De stroomafnemers – aparte typen voor AC en DC – zijn te vinden op de TC- en MC-rijtuigen. Om over de ver-

schillende netten te kunnen rijden heeft de Velaro verschillende veiligheidssystemen aan boord (Engels, Frans, Belgisch en Nederlands). Zo moet het treinstel ook met 'ons' ATB-systeem overweg kunnen. Als alles volgens plan verloopt kan in de loop van 2017 de reiziger in drie uur rechtstreeks van Amsterdam naar Londen sporen. In Amsterdam moet er dan nog wel wat verbouwd worden, omdat de reiziger door de beveiliging met poortjes moet.-T0



FOTO CHRIS WESTERDUIN

Op 21 april 2016 rijdt een konvooi met de 1201 nabij Groenekan van Blerick naar Utrecht.

LOC 1201 NAAR UTRECHT

De stichting Werkgroep 1501 heeft op 21 april de turquoise eloc 1201 naar het Spoorwegmuseum in Utrecht overgebracht. Samen met het Blokkendoostreinstel en het dubbeldeksrijtuig ABv 618 werd de 1201 door DBC 6417 van Blerick naar het Stichtse gereden. Bij het Maliebaanstation aangekomen droeg Aad de Meij, voorzitter van de Werkgroep 1501, zijn boreling over aan Peter-Paul de Winter, de conservator van het Spoorwegmuseum. Met het bekend worden van de nieuwe tijdelijke standplaats is ook een eind gekomen aan het voornemen van de stichting HEIM in Hengelo om de 1201 naar de stad te halen waar medefabrikant Heemaf was gevestigd. In het industriemuseum in de voormalige metaalstad zou de 1201 een ereplaats hebben gekregen en had het HEIM eindelijk de parel waar het al zo lang op aast.-GF

SSN ON TOUR

Bij een 40-jarig spoorjubileum hoort een grote rit. Daarom werd onder auspiciën van de SSN van 14 tot 17 april een vierdaags evenement gehouden waarbij sneltreinloc 01 1075 een hoofdrol vervulde. De loc bracht de deelnemers eerst met van origine Duitse rijtuigen van Rotterdam naar Mönchengladbach. Daar nam de historische eloc E10 1239 de trein over om deze vervolgens naar Leip-

zig te brengen. Hier stond stoomloc 03 1010 klaar om de jubileumtrein naar Dresden Hbf, de eindbestemming te brengen. De reizigers konden hier genieten van de achtste editie van het Dresdner Dampfloktreffen. Er waren tal van relictten uit vroegere dagen bijeengebracht zoals de 01 2118, 23 1019, 95 207 en de Albatros 498.104 uit Slowakije en de Tsjechische 475.111. SSN loc 01 1075 was ondertussen te bewonderen in het museum

Bochum-Dahlhausen. Daar werd ze geflankeerd door twee andere Pacifics, de 01 008 en 01 150. Op 17 april volgde de retourrit naar Nederland. De officiële aftrap van de viering van het vierde lustrum gebeurde op 22 april. Commissaris van de Koning in Zuid-Holland Jaap Smit tekende daarvoor door als gastmachinist op loc 01 1075 het Museum Stoomdepot binnen te rijden.-ES



SSN loc 01 1075 rijdt met de jubileumtrein ter hoogte van Griendtsven in de Peel naar de Duitse grens, 17 april 2016.

FOTO ERIC SALLEVELT

GEEN OPVOLGER FYRA

Er komt definitief geen volwaardige opvolger van de Fyra, de geflopte hogesnelheidstrein tussen Amsterdam en Brussel. Het kabinet heeft met NS afgesproken dat met ingang van de nieuwe dienstregeling van december 2017 de Beneluxtreinen over de HSL gaan rijden. Dat betekent een reistijd van 2:48 uur, een half uur langer dan de Fyra. Het besluit om geen opvolger voor de Fyra te nemen vloeit voort uit het vernietigende rapport van parlementaire enquêtecommissie. De leden van die commissie ijverden overigens wel voor een opvolger van de Fyra. Het kabinet daarentegen vindt een opgevaardeerde Beneluxtrein voldoende. Verder gaat naast de Thalys ook de Eurostar over de HSL rijden. Over anderhalf jaar rijden er over de HSL 32 treinen per dag tussen Nederland en België, waarvan vier vanuit Den Haag. Verder rijdt de IC-direct 64 keer tussen Amsterdam en Rotterdam waarbij de helft van de ritten in Breda eindigt. En vanaf december 2017 rijdt de IC Den Haag-Eindhoven 32 keer per dag gedeeltelijk over het tracé van

de HSL-Zuid. Het kabinet zet de NS onder druk voor betere resultaten op de HSL. Zo

niet dan komen andere vervoerders in beeld. Het geduld van Den Haag raakt op.-GF



NMBS 2815 met een Beneluxtrein bij Dordrecht, 6 mei 2016. In verband met onderhoud aan de reguliere rijtuigen rijden een jaar lang vier Belgische stammen in deze treindienst.

FOTO SEVRIEN FERRÉE



Met voorop de 7783 en achterop de 7771 is de trein uit Roosendaal vertrokken, 20 april 2016.

NIEUW BANANENVERVOER

Doordat Chiquita de Europese importstromen van bananen grotendeels heeft verlegd naar de haven van Vlissingen, worden er in Nederland sinds februari weer bananen per spoor vervoerd. Het fruit wordt per schip naar overslagbedrijf Kloosterboer gebracht. Vervolgens worden gekoelde gesloten wagens type Hbbills-uy van de SBB op de naastgelegen BOW Terminal beladen. Vanuit de Sloehaven vertrekt de trein naar Antwerpen, waarbij in Roosendaal kop wordt gemaakt. Op dit traject rijdt de trein met twee reeks 77-ers, omdat dit materieel in Nederland alleen met korte huif voorop mag rijden. Dit in verband met het zicht op dwergseinen. Voor het gemak is de tweede 77-er aan de andere kant van de trein gekoppeld. Daardoor hoeft er niet te worden omgelopen. Vanuit Antwerpen gaat het verder naar het Zwitserse Luzern waar de bananen naar een rijpingsloods van de supermarktketen Migros gaan.-MvR

INTERCITY NIEUWE GENERATIE

Alstom is door de NS verkozen als fabrikant voor de nieuwe elektrische treinstellen van de InterCity Nieuwe Generatie (ICNG). Vooralsnog gaat het om de levering van tachtig stellen met een maximum snelheid van 200 km/h. Behalve Alstom waren ook Bombar-

dier, Stadler en Siemens in de race voor deze Europese aanbesteding. Dat de Fransen de order binnenhaalden kwam doordat ze het beste scoorden op criteria als betrouwbaarheid, de mate van onderhoud, energiekosten en design. Na ondertekening van het contract wordt het definitieve ontwerp ge-

maakt. Het nieuwe materieel komt in 2021 in dienst en lost de IC Direct af en in een later stadium ook de ICM-treinstellen. De ICNG komt qua specificaties dicht bij de nieuwe Coradia Liner die de SNCF geleverd krijgt. Een artist impression is nog niet beschikbaar.-GF



Ballasttrein met RailPro 602 gefotografeerd vanaf het inmiddels verdwenen perron Geerdijk. 7 mei 2016.

HALTE GEERDIJK DICHT

Met een overbevolkt perron is op vrijdagavond 29 april afscheid genomen van de halte Geerdijk, gelegen aan de lijn Almelo-Mariënborg. Vanwege de upgradering van het rezi-

gersverkeer op deze verbinding is deze halte opgeheven. Gemiddeld maakten 55 reizigers hier gebruik van de Lints van Arriva. Tijdens de zes weken durende verbouwing wordt het zakspoor in Almelo verlengd en verdwijnt het

omloopspoor in Vriezenveen. Als op 7 mei RailPro Hippel 602 met een nieuwe bouwserie stofloos lossende Fccpps'n op het nog ballastloze spoor met ballast wordt beladen, is het perron al geheel verdwenen.-GF



FOTO SEVRIEN FERRÉE

DBC 1604 is met een lege styreentrein naar Hemiksem onderweg bij Zenderen, 1 mei 2016.

STYREENTREINEN

DB Cargo heeft sinds dit voorjaar enkele nieuwe diensten op Bad Bentheim verkregen. Het gaat om twee ketelwagentreinen gevuld met

styreen. Een wordt beladen bij TTR in de Botlek en heeft het Poolse Oświęcim Monowice als eindbestemming. De tweede rijdt van Hemiksem bij Antwerpen naar Kralupy nad Vltavou in Tsjechië om daar te worden geleegd. In de regel rijden 1600-en van DBC deze treinen tot en van Bad Bentheim. Maar ook 189-ers worden als tractie gebruikt.-GF



FOTO GUUS FERRÉE

DBC loc 140 843 rijdt met een lege autotrein ter hoogte van Leschede, 21 april 2016.

EXIT DBC 140

DB Cargo neemt volgens de laatste ontwikkelingen uiterlijk in september afscheid van de serie 140. In mei waren nog tien exemplaren actief alsmede vijf 139-ers die een ander remsysteem hebben. Deze machines worden op de Emslandlijn afgelost door elocs van de serie 143. Eind april werden de eerste van deze ex-Reichsbahn locs overgebracht naar Osnabrück. Meteen na aankomst begonnen de eerste scholingsritten om machinisten met dit materieel bekend te maken. De 140-ers werden op de Emslandlijn hoofdzakelijk ingezet voor het rijden van autotreinen van en naar Emden.-GF

IC2 PERIKELEN

Tussen Norddeich Mole en Keulen rijden sinds maart 2016 IC2-treinen, getrokken/geduwd door een Traxx-loc van de serie 146. DB Fernverkehr zette dit nieuwe dubbeldeksmaterieel al enkele maanden eerder in tussen Leipzig en Norddeich Mole. Dat ging niet zonder problemen. De vering van de nieuw ontwikkelde draaistellen is niet stug genoeg afgesteld waardoor reizigers op de bovenverdieping soms de neiging hebben zeeziek te worden, zo deinen de rijtuigen heen en weer. Op YouTube-filmpjes is te zien dat er sprake is van behoorlijke bewegingen. Verder zijn er problemen met de deursluitingen. Daardoor vielen in het voorjaar diverse treinen op de Emslandlijn uit. Het punt is dat de IC2's zijn samengesteld uit vaste stammen. Als een deur weigert

valt de hele trein uit. De locs van de serie 146 rijden maximaal 160 km/h. Ze hebben in deze diensten elocs serie 101 vervangen.

Die verdringen op hun beurt de serie 120 naar de goederendienst. De 101-en zijn daar motorisch niet voor geschikt.-GF

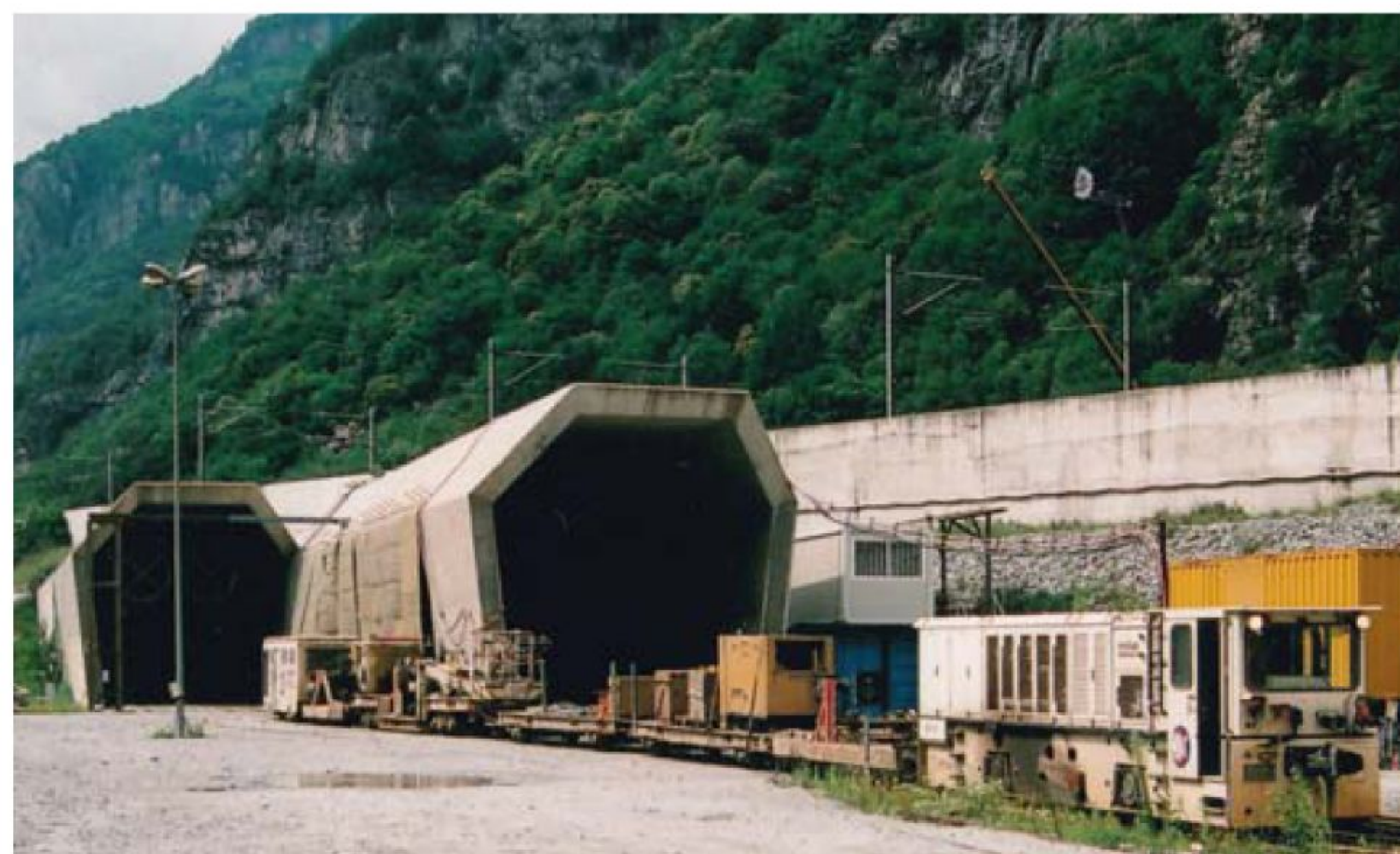


FOTO GUUS FERRÉE

DB 146 572 rijdt met een IC2 ter hoogte van de voormalige blokpost Deves richting Keulen, 21 april 2016.

GOTTHARDBASISTUNNEL GEOPEND

De nieuwe Gotthardbasistunnel (GBT) in Zwitserland tussen Erstfeld en Biasca (Tessin) is op 1 juni feestelijk geopend. Hij is overigens nog niet in gebruik genomen, dat gebeurt pas op 12 december met de ingang van de nieuwe dienstregeling. Samen met de tweedelige Zimmerbergbasistunnel (deel I van 10,8 km en deel II van 11,3 km) ten zuiden van Zürich en de Ceneribasistunnel (15,4 km) bij Lugano is de GBT onderdeel van het Alp Transit Project. Hiertoe behoort ook de al eerder geopende Loetschbergtunnel. Doel is de verbetering en versnelling van het spoorwegverkeer tussen Noord- en Zuideuropa via de Alpen. Daarbij moet met name het noord-zuid goederenvervoer van de weg naar de rail worden verlegd. De tunnel is met 57 km de langste spoorwegtunnel ter wereld. Tegenover het huidige bergtraject via het dorpje Wassen heeft de GBT vele voordelen. Allereerst zijn de hellingen veel minder steil, er zijn geen keertunnels en is de tunnel geschikt voor snelheden tot 200 km/h. Het goederenvervoer profiteert bovendien van het grotere profiel van de tunnel. De voerscapaciteit van de nieuwe verbinding is ongeveer verdubbeld. Voor reizigerstreinen duurt de reis van Zürich naar Milaan voortaan drie uur. Bij de opening hebben duizend vertegenwoordigers van de



De tunneluitgang in Bodio tijdens de bouw met een (smalspoor) tunnelbouwtrein.

Zwitserse bevolking als eerste een rit door de tunnel gemaakt. De 500 gelukkigen werden door loting aangewezen. In totaal meldden zich 160.000 mensen aan. In december komt Railhobby op de GBT terug.-HvL

SCHUMAN-JOSAFATUNNEL VERBETERT S-VERKEER

Nadat de opening was uitgesteld, is in Brussel op 4 april alsnog de Schuman-Josafatunnel in gebruik genomen. De daadwerkelijke opening betekent met name een grote verbetering voor het voorstadsverkeer per spoor, de 'S-verbindingen' van de NMBS. Forenzen uit onder meer Halle, Mechelen, Vilvoorde en Leuven kunnen nu met een rechtstreekse trein naar het hart van de Europese wijk van Brussel reizen. Al sinds



De dubbelsporige Schuman-Josafatunnel.

december 2015 bestond er een geregeld voorstadsverkeer naar en van Brussel, maar de treinen die via de Schumantunnel zouden rijden, konden hun geplande route toen nog niet volgen. Het ging om de S-5 (Edingen - Mechelen) en S-9 (Eigenbrakel - Landen). Inmiddels is het S-verkeer grotendeels operationeel en telt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) 33 stations. In totaal bedienen de voorstadsverbindingen 142 stations in een straal van 30 kilometer rond de Belgische hoofdstad.-HvL

BOMBARDIER KASSEL GERED

De fabriek van Bombardier in Kassel is voorlopig gered. Dit voorjaar werd door het personeel met een grote staking gereageerd op het voornemen om de vroegere vestiging van Henschel op te heffen en een deel van de productie over te hevelen naar de Bombardierfabriek in het Italiaanse Vado Ligure. Dat laatste is overigens nog niet van de baan. De mogelijkheid bestaat dat de 62 Traxx-locs die de nationale Israëlische spoorwegmaatschappij vorig jaar heeft besteld in Italië worden gebouwd. Daar werden nog niet eerder dergelijke wisselstroomlocs afgeleverd, maar het is volgens ingewijden een kwestie van tijd dat dit gaat gebeuren. Of de Israëliërs genoeg nemen met deze gang van zaken is niet bekend. Bombardier staat onder druk. Het concern maakt onvoldoende winst. Daarom verdwijnen in Duitsland 1430 van de 8.000 banen. In Kassel werken 850 mensen. Het vastgoed op de locaties Henningsdorf en Vado Ligure

is in eigendom en voor het complex in Kassel moet een hoge huur worden betaald. Dat maakt de productiekosten hoog. De order-

portefeuille voorziet in Kassel nog voor twee jaar werk, onder meer voor de tweede reeks 186-ers voor de NS.-GF



Productie van Traxx-locomotieven in de Bombardier vestiging Kassel.

HOBBY

Voordeelclub

SHOP ONLINE EN IN FYSIEKE
HOBBYWINKELS MET DE
HOOGSTE KORTINGEN!

Railhobby lezen wordt nu nóg leuker
want als abonnee profiteert u gratis
van de Hobbyvoordeelclub t.w.v.

€ 4,95. U krijgt diverse kortingen bij
meer dan 2300 winkels in Nederland.

Daarnaast ontvangt u bovenop de
korting ook cashback op uw rekening
gestort! Bij elke bestelling spaart u
dus voor extra voordeel!



HOE WERKT DE HOBBYVOORDEELCLUB?

1. Ga naar **www.hobbyvoordeelclub.nl**
2. Meld u **gratis** aan. Geen abonnee?
U betaalt eenmalig € 4,95
3. Shop online en bekijk de
extra abonnee-acties.

**MELD U NU GRATIS AAN OP
WWW.HOBBYVOORDEELCLUB.NL**

eLOTRACK *Uniek in assortiment
en kwaliteit!*
MODELBOUW & TECHNIEK

www.elotrack.nl

- Groot aanbod aan modeltreinen
en accessoires
- Nieuwste modellen
- Verzending binnen 2 dagen!
- De beste kwaliteit
- Groot aanbod aan scenery producten



**Mocht u een vraag, opmerking of suggestie
hebben, neem dan gerust contact met ons op.
Het liefst per mail. Wij helpen u graag!**
info@elotrack.nl

Filisur
Graubünden
ZWITSERLAND

Hotel Restaurant
Grischuna
Reto en Anna Uffer
CH-7477 Filisur/GR

Telefoon: 0041-814041180
Fax: 0041-814042480
E-mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
Website: www.grischuna-filisur.ch



**Rustig en zonnig gelegen, recht tegenover het station.
Hier stoppen de Bernina en Glacier express!**

- Alle kamers met W.C., bad of douche, radio en televisie. Sommigen met balkon en grandioos uitzicht op het Albula dal en de beroemde spoorbaan naar St. Moritz in het Engadin. Ook kamers met zicht op het spoorwegemplacement en het station.
- Eerste klas maaltijden voor redelijke prijzen in ons luxe panoramische restaurant met schitterend uitzicht op de grootste bergwereld.
- Speciale zomer en winter arrangementen ook in combinatie met alle Rhätische Bahn activiteiten
- Zes dagen half-pension met gasten kaarten voor gratis reizen tot Davos-Laret! Vanaf CHF 665,- of € 600,- (huidige wisselkoers).

Grüezi und herzlich willkommen!

Vraag nu onze brochure aan!

Speciale aanbieding zomersprookje 2016:

- Een 5 dagen Graubündenpass voor de Rhätische Bahn met een bezoek aan het spoorwegmuseum in Bergün.
 - Dit alles vanaf CHF 835.00 of € 752.00.
- Toeslag 1 persoonskamer CHF 35,- of € 30,-

RTM VIERT FEEST

De RTM in Ouddorp viert dit jaar het 50-jarig bestaan. Om dat feest extra cachet te geven werden van hemelvaartsdag tot zaterdag 7 mei (Zeeuwse dieseldag) diverse extra rit-ten gehouden. Daarbij kwamen alle rijvaardige stoomlocomotieven en motorwagens op de baan. Spectaculair was de rit met de stoomlocs 50 en 54 in voorspan. Het publiek kon verder genieten van het nieuwe museum met de fraaie glas-in-loodpanelen en een bijzonder tegeltableau, beide afkomstig uit het vroegere hoofdkantoor van de RTM aan de Rosestraat in Rotterdam. Ofschoon doortrekking van de lijn naar Scharredijke nog steeds op de rol staat, is inmiddels elders in het Zeeuwse een stukje 1067 mm spoor aangelegd. Nabij de vroegere RTM-steiger in Middelharnas is het oude perron



RTM motorwagen M1602 rijdt door de keerlus in Ouddorp, 5 mei 2016.

herbouwd, evenals een klein haltegebouw. En aan beide kanten van het perron zijn

rails gelegd. Zo leeft het oude trambedrijf op een originele manier voort.-GF

NZH-MUSEUM GEOPEND

Het NZH-museum is op 11 april heropend. Voorheen was het gevestigd in de remise Leidsevaart, nu is het ondergebracht in een vroegere fabriekshal aan de Hoffmanweg in Haarlem. Vervoerbedrijf Connexion – nazaat van de NZH – heeft die aangekocht en ter beschikking van het museum gesteld. Het nieuwe museum is ruim ingericht. Blikvangers zijn Budapester tramrijtuig B 412, motorwagen A 37 uit Haarlem en een tramstel van de lijn Amsterdam - Volendam bestaande uit aanhangrijtuig BY 2 en Métallurgique-motorrijtuig A 14, dat nu gerestaureerd wordt. Buiten staat schamelwagen H 114. In de hal staat een aantal veteraan-autobussen opgesteld. Diverse vitrines bevatten schaalmodellen van de meest uiteenlopende rijtuigen en werkwagens van de NZH, terwijl andere opstellingen attributen uit de tramtijd tonen, van plaatsbewijzen en knopen tot conducteurstangen en emaille aanwijsbordjes. Het op vrijdag en zaterdag geopende museum is gevestigd aan de A. Hofmanweg 35 in Haarlem.-HvL



Het ruim opgezette nieuwe NZH-museum in Haarlem.

2424 NAAR SGB

De SGB (Stoomtrein Goes-Borsele) breidt het materieelpark uit met de NS 2424. Jarenlang

stond de locomotief werkeloos in het Belgische plaatsje Raeren, maar op 14 april werd de loc per dieplader naar het Goes overge-

bracht. In 1990 werd de 2424 bij de NS buiten dienst gesteld. De carrière van de loc werd in 1992 in Frankrijk voor het rijden van werktreinen van de SNCF voortgezet. Vanaf 2003 ging hij bij VFLI lokaal vervoer rijden. In 2009 belandde de 2424 bij handelaar Rails et Traction International, waar de machine de laatste jaren met de 2413 en 2454 tussen de bosschages stond. De drijfveer van de SGB voor de aanschaf van een 2400 is de binding met de spoorlijn. Deze serie verzorgde vanaf de jaren '50 tot 1972 het goederenvervoer op de ringlijn Goes - Hoedekenskerke - Borsele - 's Heer Arendskerke - Goes. Hiervan is de SGB-lijn het laatste restant. De 2424 is compleet en in redelijke toestand. Wel is er groot onderhoud nodig om hem weer betrouwbaar rijdend te krijgen. Uiteindelijk zal de 2424 in de oorspronkelijke toestand worden teruggebracht, maar hiervoor is nog geen termijn bekend.-MvR



De 2424 wordt in Raeren op een dieplader getrokken.



FOTO SEVRIEN FERRÉE

De blauwe 2412 trekt met een goederentrein op in Loenen, 7 mei 2016.

DIESELDAAG VSM

Dat de VSM niet alleen stoomlocs maar ook interessante diesels heeft, bleek op 7 mei toen een drietal liefhebbers een fotodag hield. Daarbij speelden de blauwe 2412 en de bruine 2299 de hoofdrol. Beide ex-NS locs reden met bonte goederentreinen over de VSM-lijn. Ook Hippel 636 en locomotor 116

gaven acte de presence. Zo'n honderd deelnemers aan de fotodag werden vervoerd met rijtuigen die door de 'Bisschop', de 2530, werd getrokken. Dankzij het mooie weer konden de voormalige NS-locs op een ideale manier worden vereeuwigd. De organisatoren Chris Westerduin, Edo de Boer en Patrick Meeder hadden een goed draaiboek samen-

gesteld. Maar zoals altijd bij dit soort manifestaties loopt het vaak anders dan gepland. Dat neemt niet weg dat er veel te genieten viel. De deelname van de blauwe 2412 hing aan een zijden draadje. De vierasser die vorig jaar bij de manifestatie 'Terug naar Toen' defect raakte, moest door vaardige handen worden opgeknapt. En dat lukte.-SF



FOTO SEVRIEN FERRÉE

Op 9 april wordt bij de MBS een fotodag met een goederentrein gehouden. Loc 451 rijdt ter hoogte van Stepelo.

MBS

Medewerkers van de MBS hebben de twe-assige postwagen G1 van de Kaldenkirchen-Brüggen Eisenbahn in oude luister hersteld. Het hout werd vervangen, het frame gezandstraald en de buitenkant voorzien van de historische bruine kleur. In eerste instantie was de MBS 51 een goederenwagen met postafdeling. Dat was bij de indienststelling

van de door Waggonfabrik Uerdingen gebouwde tweeasser een wettelijke eis. In goederentreinen diende een postwagen mee te lopen. Maar vrij snel na de indienststelling van de G1 in 1900 was de aanwezigheid van een postcompartiment niet meer noodzakelijk. Dus werd deze wagen louter voor het goederenvervoer gebruikt. In die hoedanigheid hebben medewerkers dankzij

een particuliere gift de G1 ook weer hersteld.-GF

EXTRA ONLINE

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

Veertig jaar SSN-stoom in Rotterdam

Toen in 1976 ook in Duitsland de stoomtractie op z'n einde liep, kochten enkele Nederlanders twee stoomlocomotieven om dat wonder van techniek voor excursieritten te behouden. Willem Hendrikse en Daan Vastenhout namen de 23 023 voor hun rekening en Jan Cupery de 01 1075. In Nederland bracht de NS het drietal bij elkaar, omdat het spoorwegbedrijf geen zin had met afzonderlijke mensen regelingen te treffen. Het leidde veertig jaar geleden tot oprichting van de Stoom Stichting Nederland. In 2016 wordt dit jubileum uitgebreid gevierd. Belangrijkste evenement was het bezoek van de Commissaris van de Koning Jaap Smit op 22 april aan de werkplaats van de SSN in Rotterdam Noord.

Een spectaculaire opening van het jubileumjaar,' aldus pr-functionaris Peter Borgdorff, 'want Smit reed zelf op de voetplaat van loc 65 018 door een papieren wand de loods binnen!' De volgende dag waren medewerkers en donateurs te gast. Borgdorff legt er de nadruk op dat er alleen vrijwilligers werken bij de SSN: 'Een honderdtal. Veel gepensioneerden, mensen met een technisch beroep als schilders en lassers, ict'ers, anderen die vroeger een eigen bedrijf hadden, enkele machinisten van NS en twee van DB Cargo.' Nieuwelingen worden bij het werken aan de locomotieven goed begeleid. 'Want,' aldus Borgdorff, 'al zijn mensen enthousiast, dan wil het nog niet altijd zeggen dat ze het gevraagde niveau van deskundigheid hebben. Zeker niet bij een vrijwilligersorganisatie.' SSN heeft ook stagiaires van technische opleidingen, maar is geen officieel leerbedrijf. Daaraan zijn voorwaarden verbonden, waaraan de stichting niet kan voldoen. Om de stichting organisatorisch goed te laten lopen, heeft het bestuur vijf commissies ingesteld: een technische commissie voor onderhoud van het rollend materieel, een evenementencommissie,

een cateringcommissie voor het restauratierijtuig en het eigen gebouw, een PR-commissie voor naamsbekendheid, beurzen en publicaties en een automatiseringscommissie voor de administratie, website, facebook en twitter.

Aarzelende start

In het begin verliep het allemaal niet zo vlot. De rijvaardige loc 23 023, met de niet meer dienstvaardige 01 1075 (toen nog 012 075-8) aan de trekhaak, kwam 12 maart 1976 ons land binnen en werd naar Rotterdam gedirigeerd. Een definitief onderdak was er niet, maar de locs mochten van NS tijdelijk op de Rechter Maasoever (RMO) staan. Loc 23 023 werd in de open lucht opgeknapt en al in augustus van dat jaar onder stoom gebracht. Maar NS duldde geen stoomtractie op zijn net en het spoor werd met twee ingegraven dwarsliggers geblokkeerd. Pas een jaar later mocht de machine op een spoor van het emplacement proefrijden. Daarna ging het beter. De 23 023 werd op Rotterdam CS tijdens de laatste dag van de 'Station-van-de-week-actie'



Loc 23 023 in Leidschendam-Voorburg, Koninginnedagrit 1994.



Loc 41 105 in 1982 te Den Haag CS voor de 'Oriënt Express' Den Haag – Athene ter gelegenheid van 30 jaar Hotelplan Express en 100 jaar Oriënt Express.



Rangeerloc 8811 bij de officiële presentatie in 2012.

van NS geshowd. Grote publieke belangstelling. Toch duurde het tot juli 1977 voordat 'Utrecht' een stoomrit naar Rheine toestond, waar de DB het einde van zijn stoomtractie vierde. Na deze eerste rit over de lijnen van NS volgden er meer. Naast de jaarlijkse ritten naar Europoort voor de Rotterdamse Havendagen, was er op Koninginnedagen het rondje Rotterdam CS – Den Haag HS via de Hofpleinlijn en Delft. En ook trokken SSN-locs speciale treinen als de 'Oriënt Express' bij 30 jaar Hotelplan in 1982.

Eigen werkplaats

Inmiddels kwam er in 1981 voor de SSN ruimte in de Spaanse Polder. De stichting bouwde zelf een loods, die eind 1984 gereed was. Het materieelpark groeide. De 50 1255 uit Duisburg kwam erbij, gevolgd door een vuurloze locomotief van de Stoomtrein Goes-Borssele. In 1980 verwierf de SSN DB-loc 41 105. Een jaar later kwamen de NS 8811, een drieassige rangeerlocomotief, en de Duitse tenderloc 65 018. NS-rijtuigen Plan D versterkten het materieelpark, dat ook Belgische en Duitse rijtuigen, waaronder een restauratierijtuig van MITROPA uit de DDR, omvat. Laatste aanwinst was de Duitse 52 3879, die inmiddels door de VSM is overgenomen.

'Het aankoopbeleid is lange termijnwerk,' aldus Borgdorff, 'ons restauratierijtuig van MITROPA moet over zeven jaar in grote herstelling. We onderzoeken nu al wat we moeten doen om niet zonder WR te zit-

ten. Bij locs gaat het vooral om (financiële) planning van de grote herstellingen. Zelf verbouwen we een DB-bagagewagen tot waterwagen om de actieradius van de stoomtractie te vergroten.' Overigens rijdt de SSN zijn materieel 'op' en koopt niets wat toevallig op de markt komt... Het aantal ritten groeide, met als record 1989, toen de stichting tijdens '150 jaar spoorwegen in Nederland' op vijf plaatsen stoomlocs inzette. Meest recent is de jubileumrit naar Dresden in april 2016, die voor een deel door de 01 van de SSN en gedeeltelijk door een Duitse eloc E1044 werd getrokken.

Eigen huisvesting

Voor de doortrekking van de Rotterdamse metro naar Schiedam hadden NS en Rijkswaterstaat in 1998 het aansluitspoor van de RMO (en daarmee van de Spaansepolder) nodig. De gemeente wilde de rest van de grond bovendien laten bebouwen. De SSN werd 'uitgekocht' en kreeg een locatie op Rotterdam Noord Goederen met spooraansluiting. Ineens was er ook genoeg geld in kas om een locomotievenwerkplaats annex museum te bouwen. Uit Mönchengladbach kwam een bedrijfsvaardige draaischijf en tenslotte verrees er in 2012 een rijtuigloods. Met zo'n complex kan de Stoom Stichting Nederland de komende jaren ruimschoots vooruit. ●

Tekst en foto's: Hans van Lith



De SSN bouwt in 2016 een DB-bagagewagen om tot waterwagen.



De locomotievenwerkplaats in Rotterdam Noord.

ROKAL TT (OVER)LEEFT

Museum in Losheim in de Eifel geopend

Ouderen onder ons zullen het zich zeker nog herinneren, die vreemde eend in de bijt als ze in een modelspoorzaak kwamen voor een loc of rijtuig van Trix, Fleischmann of Märklin. Ergens stond kleiner spul met meestal evenveel, vaak zelfs meer details te pronken. Waar Trix zijn wagonnetjes nog van blik maakte, produceerde ROKAL al gedetailleerde goederenwagons van kunststof. Als kind kon je rond 1960 na flink sparen voor f 5,35 een wagon kopen en voor f 31,50 een BR 89. Als je toen de goedkoopste tweeassige BR 89 voor je verjaardag had gekregen, had je een nu gewild verzamelobject van zo'n € 250,-. Meestal gaf je vader twee gulden meer uit en werd het de duurdere drieassige versie van de loc. Ik spreek over 1961 toen mijn vader me op mijn verjaardag meenam naar een modelspoorwinkel aan de Markt in Apeldoorn.

ROKAL heette tot 1955 in Nederland nog fraai 'Electronisch Dwerftafelspoor', daarmee was meteen duidelijk dat je op de huiskamertafel een flinke baan kon leggen. De Amerikanen noemden het Table Top, afgekort TT. Ik zag de bruikbaarheid van deze schaal als kind blijkbaar al in. Met TT kun je veel meer op minder ruimte en het is niet al te klein. Het had weinig gescheeld of ROKAL TT was een Nederlands product geweest. Robert Kahrmann begon zijn bedrijf in zinkspuitgieterij aan de Venlose kant van de grens, maar verhuisde in 1927 naar Lobberich, zo'n zes km ten oosten van Venlo. Schaal

TT begon in 1946 als idee en hobby van Kahrmann. Ingenieur Eugen Engelhardt was verantwoordelijk voor de ontwerpen en de techniek van de eerste locs en wagons. Bij ROKAL had men de kennis om van zink gedetailleerde producten te maken. Eind 1948 werden de eerste 50 houten kistjes met een wisselstroomset geproduceerd, als kerstgeschenk voor zakenrelaties. Een eenvoudige loc met de aanduiding B1001 en drie tweekleurige D-treinrijtuigen. De meegeleverde rails op bakelieten bedding waren nogal luxe en duur in productie. In 1950 werd op gelijkstroom overgeschakeld en in 1952 werd de firma Mo-



ROKAL TEE uit 1967. De rijtuigen werden ingekort om op wissels beter te kunnen afbuigen. (foto Rik Menting)



BR 85 en V 60 ('Neuheiten 1964') in het ROKAL Museum. (foto Rik Menting)



Santa Fe met drie rijtuigen waaronder een vista dome en een observation car. (foto Axel Goeke)

del Engineering in Hilversum importeur voor Nederland. Ook in België, Frankrijk, Groot-Brittannië en de VS meldde zich importeurs. De TT-treinsets in kartonnen dozen en een verheerlijkt kijkende kleinzoon van Robert Kahrman lagen in de winkel.

Blikken rails

De goederenwagens werden vervolgens met een remhuis en platform uitgebracht. Na enkele jaren was er een ruime keuze, ook aan accessoires. De firma Vau Pe leverde gebouwen, later volgde Falter. Rond 1953 verdwenen de luxe rails en werden het blikken rails op geïmpregneerd karton. Dat was even slikken. Vollmer zorgde voor een compleet bovenleidingprogramma. Na 1960 deed ROKAL een poging de rest van de wereld te veroveren. De treinen waren ook te koop in Italië, Spanje, Oostenrijk, Zwitserland, Japan en Argentinië. Rond 1966 had ROKAL zo'n 2000 mensen in dienst, waarvan er 220 voor het TT-spoor werkten. In 1967 werd de mooie volprofielrails geïntroduceerd, waarbij de verlichte wissellantaarns verdwenen. Ook zagen TEE-loc E03 en drie bijpassende rijtuigen het licht. De rijtuigen waren nog steeds te kort, maar ze konden zo wissels in afbuigende stand nemen. Met de opkomst van autoracebanen en spoor N eind jaren zestig ging het met het modelspoor minder. Oprichter Kahrman was met pensioen en ROKAL stopte met productie van TT. De TT-boedel werd aan Röwa verkocht dat de ROKAL-producten tot 1973 voerde. Het enige nouveauté bij Röwa was een zestal containerwagens met ROKAL-koppelingen. Enkele jaren geleden viel het doek voor de voormalige ROKAL-vestiging, inmiddels onderdeel van Hansa GmbH, voorgoed. De productie ging over naar andere vestigingen.

ROKAL was niet de enige producent in schaal TT. Kort na de Tweede Wereldoorlog waren er in Amerika pioniers in deze schaal. Aan Hal Joyce van het Amerikaanse H.P. Products danken we waarschijnlijk de term 'Table Top,' afgekort TT. Zijn TT is in Nederland nooit verkocht. Wel kreeg ROKAL te maken met concurrentie uit Groot-Brittan-



Vier van de vijf initiators van het ROKAL Museum. Staand Ralf Nolde en Marcel Menting en zittend Sip Hartman en Rik Menting. Richard Nolde ontbreekt. (foto Erik de Winger)



De BR 80 van Z tot HO in het museum. (foto Rik Menting)



SNCF-sneltrain met loc BB9201 met INOX-slaapwagens. (foto Axel Goeke)



'Zugpackung L10010' uit 1952 met de kleinzoon van Robert Kahrman op de doos.



De straatlantaarns en seinen zijn van ROKAL, de 32 huizen op de treinbaan van de auteur worden via een snoer met 100 mini-kerstboomlampjes verlicht.

nië. Daar produceerde Tri-ang aantrekkelijke modellen die qua grootte aardig met ROKAL overeenkwamen. Tri-ang was onderdeel van fabrikant Lines Bros met klinkende merken als Meccano, Dinky Toys en Hornby. Erg gedetailleerd waren de Tri-ang TT-treinen niet, ze hadden een hoog speelgoedgehalte. Tri-ang maakte veelal Brits materieel met daarnaast een enkel model voor de Franse markt, zoals de zilverkleurige INOX-rijtuigen. De gehanteerde schaal was 3 mm op een voet, dus nagenoeg 1:100. Tri-ang produceerde TT van 1957 tot begin 1965.

Zeuke & Wegwerth

Door de vaak kleine woningen in Oost-Europa bediende TT daar lange tijd een derde van de markt. In West-Duitsland en Nederland lag het marktaandeel rond de 7%. Bij Zeuke & Wegwerth in Berlijn waren honderden arbeiders bij de productie van TT-spoor betrokken, maar de productiviteit lag in het DDR-tijdperk niet al te hoog. Begin jaren zeventig nam de staat Zeuke over, het bedrijf heette voortaan VEB Berliner-TT Bahnen, in de volksmond bekend als BTTB. De verkoop in het Oostblok was goed en de prijzen waren laag. Dat veranderde in 1989. Het staatsbedrijf werd 'teruggegeven' aan Zeuke en na enkele jaren kwam de boedel via een faillissement in het bezit van Tillig. Anno 2016 is Tillig het belangrijkste merk voor TT, daarnaast voeren Piko en Roco en kleinere firma's deze schaal. Tegenwoordig is de keuze heel wat ruimer dan 40 jaar terug.

Het aandeel van TT is ook in het voormalige Oostblok afgenomen. TT-spoor was na 1973 in het 'kapitalistische Westen' zo goed als dood, alleen Zeuke TT, in de DDR-tijd BTTB, resteerde. ROKAL-liefhebbers konden hier niet veel mee, omdat TT kleiner is dan het meeste ROKAL-materieel. Hoewel de spoorwijdte ook 12 mm is, kan het door de dikke wielen met een hoge en brede flens niet op zuivere TT-rails rijden. Deze wielen zijn tot de laatste productie gemonteerd. De schaal van ROKAL was ooit door de grootte van de motoren bepaald. In 1969 werd een zevental wagons bij Zeuke & Wegwerth ingekocht. Dit materieel kreeg ROKAL-steekkoppelingen en paste zo in het assortiment. De afwerking lijkt soms wat beter dan bij Zeuke. De BTTB-wagons kon je van een ROKAL-steekkoppeling voorzien en zo met ROKAL-materieel worden gekoppeld. Later zou blijken dat de Zeuke-wagens een laatste stuip trekking van de modelspoorafdeling van ROKAL was.



Treinbaan van Sip Hartman met loc BR 85 op ROKAL volprofielrails uit 1967.



Afgesteld en rijdend stoom-, diesel- en elektrisch materieel van ROKAL.

Vanaf 1973 leek ROKAL in de vergetelheid te raken en tot de eeuwwisseling was de aandacht miniem. Maar de inmiddels ouder geworden ROKAL-liefhebbers kwamen de dozen met modelspoor op zolder en op internet (Ebay) tegen. Dat betekende de omslag. Veel modelspoorders merkten dat na 20 of 30 jaar de meeste locs zonder problemen hun rondjes konden draaien. ROKAL'ers waren opnieuw gecharmeerd van de robuustheid en de gedetailleerdheid van hun treinbaan. De baan werd uitgebreid en men ging verzamelen. Het budget was de laatste decennia voor de aanschaf van rollend materiaal wat ruimer geworden. Ondertussen organiseerden in Lobberich enkele liefhebbers beurzen en een tentoonstelling onder de naam ROKAL-Freunde-Lobberich.

ROKAL Museum

Twee man van de ROKAL-Freunde Lobberich en drie van de ROKAL Vrienden Nederland besloten in 2014 dat het tijd werd voor een ROKAL-museum. Beide groepen zijn geen vereniging maar gewoon vrienden van het 'Spoor van het Midden'. Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Vindt maar eens een budgettaire neutrale locatie voor zo'n museum. Na enkele bezoeken en het nodige overleg was het op 1 november 2015 zover. In Losheim, pal op de Belgische grens en 110 km ten zuiden van Maastricht, opende het ROKAL Museum zijn deuren. Vader en zoon Ralf en Richard Nolde, de broers Marcel en Rik Menting en Sip Hartman hadden een behoorlijke krachttoer geleverd. In het technisch speelgoedmuseum ArsTechnica, onderdeel van de 'Ardenner Cultur Boulevard' werd 13 meter vitrines ingericht. In een historisch overzicht worden zo'n 600 tussen 1948 tot 1973 geproduceerde producten van ROKAL TT getoond. Het museum is een aanrader voor iedereen die sympathie voor het merk koestert, en feitelijk voor alle modelspoorliefhebbers. Losheim, iets onder Monschau, is



Op de hoofdbaan een BR 85 met lange sleep ketelwagens.

ROKAL TT MODELL-EISENBAHN

Neuheiten 1969

ROKAL TT
Klein genug, um Platz zu sparen –
groß genug, um vorbildtreu zu sein.

 500270 Silowagen, LÜP 76 mm DM 6,-	 500271 Klappdeckelwagen, LÜP 76 mm alle Deckel aufklappbar DM 6,-	 500272 Weinflaßwagen, LÜP 76 mm DM 5,-
Eine unserer Aufgaben sehen wir darin, immer wieder neue Möglichkeiten zur interessanten Gestaltung und Ausstattung modellgetreuer Eisenbahn-Anlagen zu schaffen. Die diesjährigen Neuheiten sind ein erneuter Beitrag dazu.		
 501286 Personenwagen, LÜP 115 mm DM 6,50	 501285 Personenzug-Gepäckwagen, LÜP 115 mm DM 6,50	
 500318 Großraumkühlwagen, LÜP 137 mm DM 8,-	 500319 Vierachsiger, gedeckter Güterwagen, LÜP 137 mm DM 8,-	

De zeven wagens van Zeuke & Wegwerth omgekat voor ROKAL. Let op de prijzen.



Een deel van de baan van Sip Hartman is voor de sier van Vollmer-ROKAL-bovenleiding voorzien.

een goede keuze voor een dagje uit of een langer verblijf. ArsTechnica biedt onder meer een grote digitale modelspoorbaan, bij de bouw in 1997 de grootste van Europa, met 400 wissels en 200 m2 oppervlak. Zie ook de website van het ROKAL Museum. ●

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): Sip Hartman

Info: ROKAL TT Museum: www.rfl.rnolde.de/html/museum.html



STRUIKEN ZELF MAKEN

Van sisaltouw tot modelstruik

Een spoordijk met wild groen en heg langs het fietspad: hier is het eindresultaat van verschillende soorten struiken te zien.





De Sprinter combineert goed met bosschages aan beide kanten de van spoordijk.

Het maken van een realistische struik in model is in enkele stappen eenvoudig te bereiken. Buiten dat is het ook nog eens een snelle en goedkope manier. Realistische struiken zijn haast niet meer te koop, fabrikanten met mooie struiken zijn gestopt, de firma Polák is daar een voorbeeld van. Reden te meer om zelf aan de slag te gaan. Voor het maken van zo'n struik zijn een aantal materialen nodig, één daarvan is Sisaltouw. Dit vormt de basis van de struik. Dit touw bestaat uit losse stukken draad, wat gemakkelijk uit elkaar kan worden

getrokken, waardoor er als het ware meerdere takken voor de struik ontstaan. Het formaat van de struik is hierbij ook gemakkelijk te bepalen: hoe meer lengte van het touw wordt gebruikt, des te hoger wordt de struik. Deze methode is daardoor voor alle schaalgrootten te gebruiken. ●

Tekst & foto's: Myron van Ruijven



De linker struiken zijn voorzien van Woodland Scenics T45, de rechter struik van Noch donkergroene vlokken.



Struiken voorzien van vlokken van Noch.



Tussen de spoorlijn en de boerderij is het struikgewas hoog opgeschoten.



1 Het touw wordt ontvlochten. Vervolgens is er de optie om de struik een andere vorm te geven door bijvoorbeeld wat draden korter te knippen, dit kan ervoor zorgen dat de struik er natuurlijker uit komt te zien. **2** Met een schaar worden enkele draden korter geknipt. Als dit is gedaan wordt ervoor gezorgd dat de draden aan elkaar blijven zitten als één geheel. Dit kan simpelweg worden bereikt door een druppel houtlijm op het beginpunt van de struik aan te brengen. **3** Met een druppel houtlijm blijft de struik één geheel. Als de lijm is opgedroogd kan de volgende stap worden uitgevoerd, dit is het aanbrengen van grasvezels. De grasvezels zorgen ervoor dat de struik voller wordt en het idee van kleinere takken ontstaat. Spuit wat donkerbruine spuitverf op het touw, en strooi hier vervolgens grasvezels over. Doordat de verf nat is blijven de grasvezels plakken. De gebruikte grasvezels zijn 5 mm, de kleur doet er niet toe: Er komt namelijk nog een verflaag overheen, dit kan meteen nadat de vezels zijn gestrooid. Strooi nadat de tweede laag spuitverf is aangebracht wat vlokken op de struik. De gebruikte vlokken komen uit een set van Noch met artikelnummer 07167, maar dit kan natuurlijk ook met ander strooisel worden gedaan, zoals Woodland Scenics Fine Turf. Zie ook de foto's van het eindresultaat. **4** Breng wat grasvezels aan met spuitverf. **5** Breng een tweede laag spuitverf aan. **6** Voorzie de struik van vlokken. Met deze manier kunnen variërende struiken worden gemaakt. Door diverse stukken Sisaltouw aan elkaar te plakken is ook het maken van een heg mogelijk. Zie foto met het fietspad.

BRUCHHAUSEN-VILSEN VIERT 50-JARIG BESTAAN MET VEEL FESTIVITEITEN

*Jubiläum**met een gouden rand*

Het is een jubileum met een gouden randje. En terecht. Het Kleinbahn Museum in Bruchhausen-Vilsen dat 50 jaar geleden met de exploitatie van de 8 km lange smalspoorlijn (1000 mm) naar Asendorf begon, is een parel van de Duitse museumwereld. En met 1100 leden en een collectie van 112 locs, motorwagens, rijtuigen en goederenwagens bovendien toonaangevend.

In een tijd dat het Wirtschaftswunder op z'n hoogtepunt was, de Deutsche Bundesbahn hoogste prioriteit gaf aan elektrificatie en verdieseling, goederen steeds vaker met vrachtwagens werden vervoerd en bij menig particulier spoorwegbedrijf langzaam het licht uitging, werkten vier Duitse spoorliefhebbers een stoutmoedig concept uit. Het illustere kwartet, in 1964 verenigd in de Deutsche Kleinbahn-Verein (DKV), wilde een lokaal spoorbedrijf overnemen om er een levend openluchtmuseum van te maken. Een gewaagd plan, want nergens leefde het idee om van een verzameling 'oude meuk' een interessant museum te maken. Om de jongste generaties te laten zien hoe het spoorwegleven er vroeger op het platteland aan toeging.

Een eerste poging om een eigen lijn te exploiteren liep schipbreuk. De mannen onder wie de Hamburgse postbode Harald Kindermann (hij woont nog steeds in het station van Vilsen) hadden hun zinnen op een deel van de Steinhuder Meer-Bahn gezet. De verbinding Wunstorf - Bad Rehburg. Maar het lukte niet om die ambities te verwirkelijken. Een grondeigenaar werkte niet mee. Het groepje was echter met een flinke dosis doorzettingsvermogen gezegend. Niet veel later viel hun oog op de lijn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf. Daarna ging het snel. Met substantiële technische ondersteuning van de Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH), eigenaar van het baanvak, kon op 2 juli 1966, een halve eeuw geleden, het eerste historisch techniek museum in Duitsland worden geopend. Die dag reed de eerste stoomtrein naar Asendorf. De in 1899 gebouwde loc 'Bruchhausen', een drieassige tenderloc die nu als monument bij het gelijknamige station staat opgesteld.

Cultuur historie

Het publiek liep warm; voor een toen al in alle opzichten verouderd transportsysteem bestond meer dan voldoende belangstelling. De ambities waren niet geschraagd op drijfzand, er bestond een be-

hoorlijk draagvlak voor zo'n museumbedrijf. De toekomst kon beginnen. Al hadden ze in eerste instantie in bestuurlijke kringen aanvankelijk weinig medestanders. Weinigen zagen de waarde van dit cultuurhistorische project. De initiatiefnemers hadden een reëel stappenplan ontwikkeld, dat later bij de uitbouw van de museumlijn cruciaal bleek. Het moest bijvoorbeeld vanaf het eerste uur klinken als een klok. Om goed aan te slaan bij het publiek diende het rollend materieel er piekfijn uit te zien. Omdat de vier liefhebbers beseften getuigen te zijn van een tijdperk dat ten einde liep, was het zaak zo veel mogelijk bruikbaar rollend materieel te redden. Verder wilden de leden van de DKV de brede context van een lokaalspoorweg uitdragen. Dat betekende dus niet alleen een trein van A naar B laten rijden, maar alle ins en outs van zo'n railbedrijf laten zien. Het reilen en zeilen in een station, wat kwam er kijken bij de omslag van goederen, noem maar op. Voorbeelden hoe zo'n openluchtmuseum



Meter- en normaalspoor in Bruchhausen-Vilsen. V.l.n.r.: dieselloco V3, stoomloc 'Hoya' en motorwagen T3 (ex-OHE), 1 augustus 2015.

*Ex-DR-loc 'Spreewald' heeft de halte
Vilser Ort verlaten en rijdt richting
Asendorf, 1 augustus 2015.*





Wismar railbus T41 maakt op 1 augustus 2015 een tussenstop in Heiligenberg.

moest worden vormgegeven waren er nauwelijks, en al helemaal niet op spoorgebied. De DKV'ers moesten het wiel bij wijze van spreken zelf uitvinden. Alleen de toenmalige directeur van het Museum voor de geschiedenis van Hamburg toonde de grondleggers van het Kleinbahn-museum enige waardering. Hij nam tenminste kennis van de plannen, in tegenstelling tot veel collega's die zich niet met een project vol oud ijzer wilden vereenzelvigen, zoals ze het nieuwe museum zagen.

Opvallend was het feit dat de mannen van het eerste uur zo jong waren. Uit de geschiedschrijving van het museum blijkt dat drie van

hen beginnende twintigers waren en een net dertig was geworden. Het voordeel, werd later duidelijk, was dat de leden niet behept waren met allerlei ressentimenten uit het verleden en bij de verwezenlijking van hun idealen door roeien en ruiten wilden gaan. Door hun jeugdig enthousiasme wisten de vier veel generatiegenoten aan zich te binden. Niet alleen uit het Noord-Duitse maar uit de gehele Bondsrepubliek kwamen vrijwilligers hun diensten aanbieden. Nog steeds telt de Deutsche Eisenbahn Verein, zoals de club nu heet, veel actieve leden. Van de 1100 geregistreerde leden laat ruim tien procent zijn of haar gezicht regelmatig in Bruchhausen-Vilsen zien. Een aantal ac-



Tramloc 'Plettenberg' nadert Heiligenberg, 4 augustus 2013.



Een mooi ensemble vormt de 'Hoya' met deze gemengde trein. Heiligenberg, 1 augustus 2015.



Een kleinoed is loc 'Franzburg'. Op 4 augustus 2013 rijdt ze met een kleine lokaaltrein nabij Heiligenberg.

tievelingen waar menig collega-museum jaloers op zou zijn. Het le-
dental blijft zo hoog omdat er nauwelijks mensen zijn die bedanken.
De trouw aan het museum is bijzonder groot.

Veel tijd werd, toen al, in adequate communicatie geïnvesteerd. Re-
gelmatig werden in nieuwsbrieven alle ins en outs gepubliceerd,
werd stilgestaan bij de jongste aanvullingen van het materieel tot
wensen voor de toekomst. Sinds 1968 verschijnt vier keer per jaar
een eigen blad (Die Museums Eisenbahn). Dit magazine heeft zich in
de loop der tijd tot een toonaangevend podium ontwikkeld, waar tal
van ontwikkelingen in de Duitse museale spoorwereld de revue pas-

seren. Die Museums Eisenbahn is zagezegd leader of opinion gewor-
den. Het museum afficheerde zich lange tijd graag als Erste Muse-
ums-Eisenbahn Deutschlands. Een verteerbaar leugentje om bestwil.
Andere musea zijn aanwijsbaar ouder. Maar 'Bruchhausen-Vilsen'
was wel het eerste museum waar op een aansprekende manier een
lokaalspoorweg levend werd gehouden.

In de loop der tijd werd niet alleen de collectie fors uitgebreid, ook
werd veel in stenen geïnvesteerd. Zo verrees er in Bruchhausen-Vil-
sen eerst een werkplaats en in de jaren tachtig een groot depot. Ver-
der werd station Heiligenberg gerestaureerd en als typisch platte-



*De van de Franzburger Kreisbahnen en DR afkomstige motorwagen T42 werd
in 1939 door de Dessauer Waggonfabrik gebouwd.*



*Met een GmP is loc 'Hoya' naar Bruchhausen-Vilsen onderweg, 1 augustus
2015. Tijdens de 'Tag der Eisenbahnfreunde' wordt veel aandacht aan de
'stoffering' van de lijn besteed.*



Dieselloc V3 (ex-Euskirchener Kreisbahnen) is met een typische Noord-Duitse reizigerstrein onderweg naar Heiligenberg, 4 augustus 2013.

landsstation ingericht. Last but not least werd het stationsgebouw van Bruchhausen-Vilsen opgeknapt, het maakt deel uit van het museumcomplex.

Rollend materieel

De collectie rollend materieel is van ongeëvenaarde omvang. Tal van relictten uit de Duitse spoorhistorie hebben hier hun laatste toevluchtsoord gevonden. Een kleine greep: de tweeassige loc 'Franzburg' uit 1894 die ter gelegenheid van het jubileum dit jaar weer rijvaardig op de baan komt, de tweeassige tramloc 'Plettenberg' (1927), de in 1917 gebouwde drieasser 'Spreewald' die zowel een particulier als een Reichsbahn-verleden heeft en loc 'Hermann' (1911) die jarenlang bij de Kreis Altenaer Eisenbahn in dienst was. Stuk voor stuk iconen van het meterspoor. Ook diesellocs, motorwagens zoals Wismar railbus T41 van de Steinhuder Meer-Bahn, rijtuigen, goederenwagens en normaalspoorlocs behoren tot het materi-

eelbestand. Met normaalspoormaterieel wordt op gezette tijden tussen Bruchhausen-Vilsen, Uenzen, Heiligenfelde en Syke en tussen Bruchhausen-Vilsen, Hoya en Eystrup gereden. Deze beide verbindingen worden door de Hoyaer Eisenbahn geëxploiteerd, een dochterbedrijf van de Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya. In Syke takt deze verbinding aan op de hoofdlijn Osnabrück-Bremen.

De goede reputatie ten spijt krijgt ook 'Bruchhausen-Vilsen' niets voor niets. De huidige museummedewerkers moeten er alles aan doen om vijftig jaar na het rijden van de eerste trein voldoende publiek aan zich te binden. De jongeren uit de begintijd zijn onderhand krasse knarren geworden, de jeugd staat ook in Duitsland niet (meer) te trappelen om lid van een dergelijk museum te worden. Veel later dan in Nederland is daar de digitale wereld nu ook het summum van vrijetijdsbeleving. Liever achter de computer dan achter het ganghendel. En wie wil zich nu vies maken en onder een oud rijtuig liggen? Iets wat zich overigens ook in Nederland openbaart. Voor het bestuur van de DEV ligt er voor de komende 50 jaar dan ook een grote uitdaging te wachten: bedenk een concept voor een railmuseum 3.0. Zorg dat de uitstraling grote groepen raakt. En versterk het eigen vermogen dat nu nog groot is, maar langzaam maar zeker afneemt. Een springlevend museum in 2066. Als dat geen mooie ambitie is? ●

Tekst: Guus Ferrée

Foto's: Sevrien Ferrée



Achter de V29 (Jung, 1952) gaat een DB-loc schuil die vroeger op de meterspoorlijnen Ludwigshafen-Meckenheim en Nagold-Altensteig reed.

Jubileum activiteiten

Ter viering dat het 50 jaar geleden in Bruchhausen-Vilsen de eerste stoomtrein reed is voor dit jaar een uitgebreid jubileumprogramma opgesteld. Daarbij is aan het grote publiek en de echte liefhebbers gedacht. Voor deze laatste categorie worden diverse fotoritten gehouden waarvoor de betrokkenen zich van tevoren moeten aanmelden. Hiervoor een vast bedrag van € 79,- moet worden betaald. Een opsomming van alle evenementen gaat twee, drie pagina's kosten. Daarom een greep uit het overzicht. Voor meer informatie zie de site www.museumseisenbahn.de.

2 en 3 juli: presentatie van alle treinsamenstellingen die de afgelopen 50 jaar tussen Bruchhausen-Vilsen en Asendorf te zien zijn geweest.

9 en 10 juli: Eilandtreinen. Dieselloc 'Emden' en motorwagen T41 zijn dan onderweg op het meterspoor.

30 en 31 juli: optredens van diverse gastlocomotieven.

3 augustus: V36 005 en een normaalspoorstoomloc rijden met goederentreinen tussen Hoya en Syke.

5 augustus: parade van historische (gast)locomotieven. 's Avonds kunnen met behulp van spotlights nachtopnamen worden gemaakt.

10 en 11 september: historisch weekeinde. In de stations Bruchhausen-Vilsen en Heiligenberg worden historische goederentreinen anno 1920 beladen. Daarbij worden oldtimers ingezet.

1 en 2 oktober: dieselweekeinde.



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

2 juli - 27 augustus - 8 oktober
12 november - 10 december
(Tijden de beurs van 10 december
tevens Houten Digitaal).

BEURSDATA HOUTEN 2017

7 januari - 15 april - 20 mei
1 juli - 26 augustus - 7 oktober
11 november - 9 december

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.-

NIEUW IN 2017: JAN MASSINKHAL NIJMEGEN ZATERDAG 26 MAART

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.**

PEPERKAMP
MODELBOUW EDE
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

ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen: Märklin, Rivarossi, TRIX, MINITRIX, BRAWA, Roco

Scenic's: BUSCH, Evergreen, Heki, ALBION ALLOYS

Merken modelbouwpakketten: ICM, ACADEMY, HOBBY BOSS, ITALERI, MB, FAMITYA

Kom langs! U bent van harte welkom
Woensdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00
Donderdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00
Vrijdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 20.00
Zaterdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00
De Hertog 10, 1831 EK Koedijk | 072-5825562

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

Modeltreinen - Modelbouw - Speelgoed

Bezoek de winkel
of bestel online!

www.treintjeoost.nl

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

EEN BOSWACHERSWONING IN HO

Casa del guardaboschi

Casa del guardaboschi, Italiaans voor boswachterij, of Forsthaus in het Duits. In het artikel 'De Vinschgerbahn in Zuid-Tirol' in Railhobby 2011/03 belichtte Hugo de Bot de recente geschiedenis van deze Noord-Italiaanse streek. De provincie Meran (Merano in het Italiaans) maakt deel uit van de regione Trentino Alto Adige. Ook bekend als Südtirol met Bolzano (Duits: Bozen) als hoofdstad. In het noordelijke deel heeft de Oostenrijkse cultuur haar stempel gedrukt, in het zuidelijke deel de Italiaanse. Meran is hoofdstad van de bergachtige en bosrijke noordelijke provincie. De bouwstijl lijkt op die aan de andere kant van de Oostenrijkse grens.

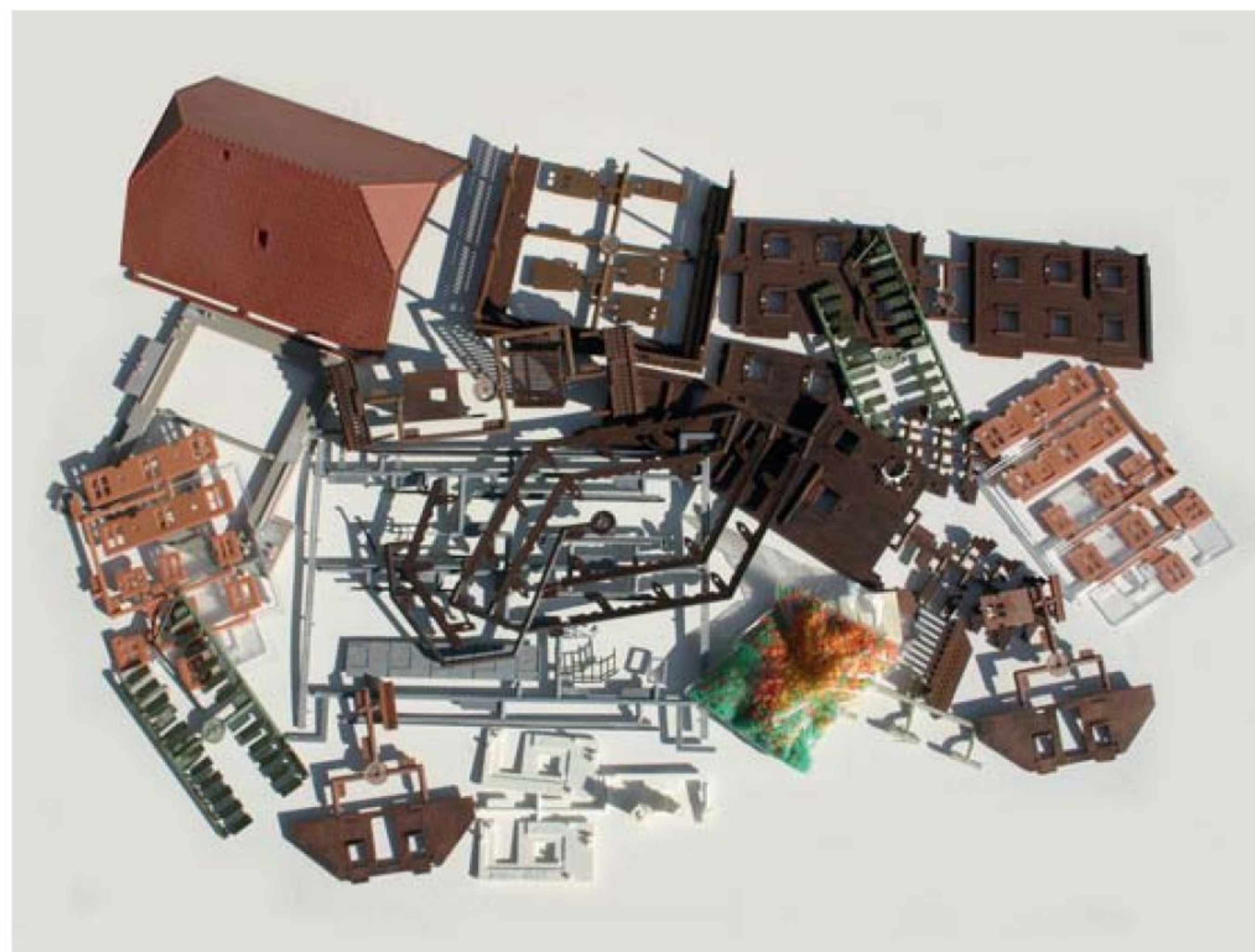


Casa del guardaboschi tussen de bomen.

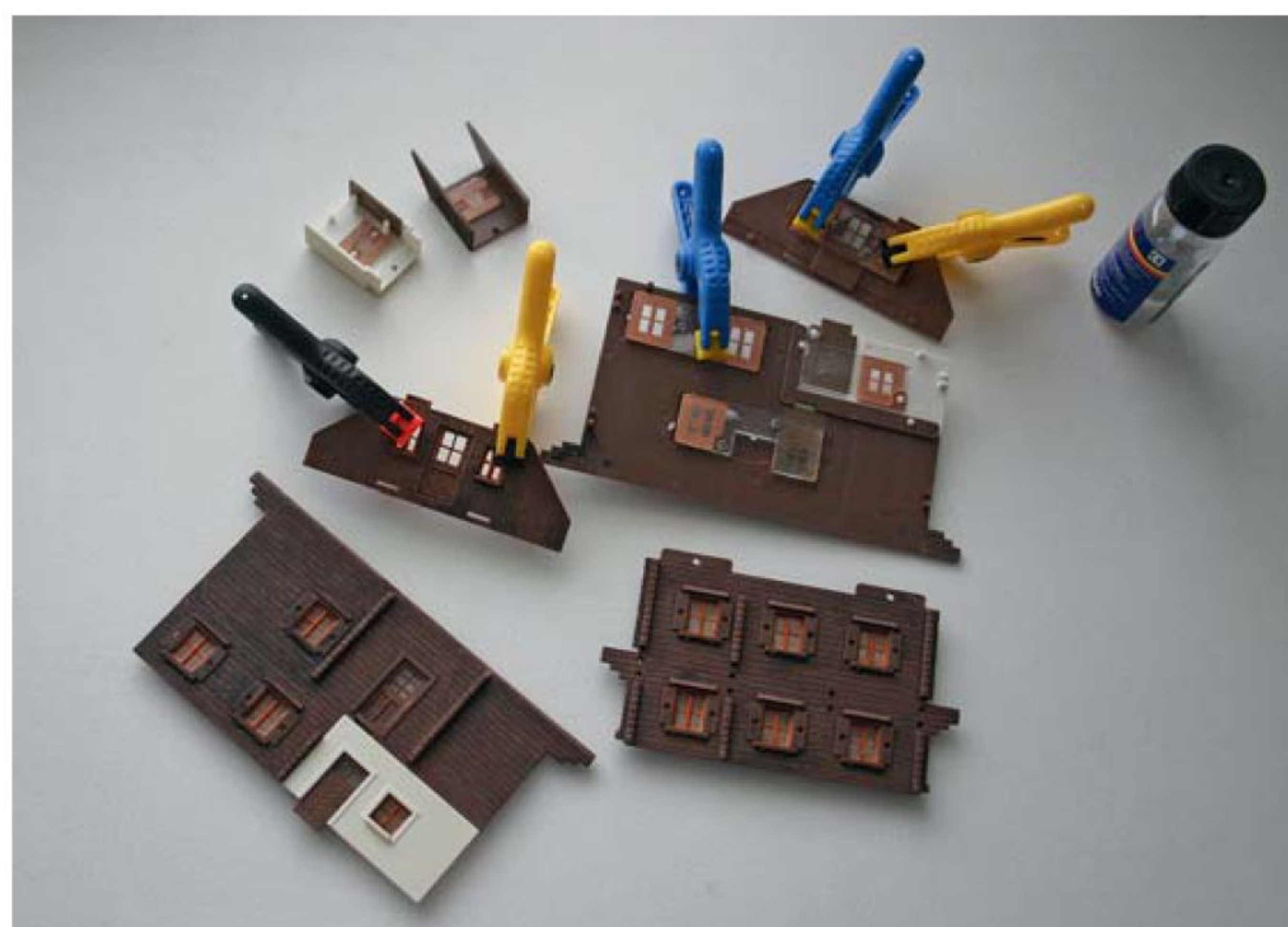
Deze architectuur geldt ook voor de casa del guardaboschi, de boswachterwoning. Mocht u tijdens een rondreis of bostocht door Meran een boswachterij tegenkomen dan is er grote kans dat deze lijkt op het huis in dit artikel. In de bossen zal het rond 13 x 10 m metende gebouw niet al te groot overkomen. In model meet het, gemeten over het uitschragende dak 14,7 x 11,5 cm. De nok ligt op 12 cm. De catalogus toont slechts de voor- en een zijkant. Al bouwende blijkt dat de andere kant er eveneens mag zijn. In dit artikel laten we de boswachterij van alle kanten zien.

Tweekleurig

Een uit hout opgetrokken huis verdraagt natuurlijk geen plastic-glans. Voor het lossnijden of -knippen van de gietbomen heb ik alle (86) delen eerst geschilderd. De houten muurdelen donkerbruin, de onderzijde van de dakbetimmering en de kozijnen een tintje lichter, de drie gestuukte muren crème en het fundament steengrijs. Het dak wordt Siena roodbruin. Het schilderen van de kozijnen vereist een fijn penseeltje en een vaste hand. Ze zijn meegegoten met het glaswerk. Op zich een slimme vondst, maar lastig als je tweekleurige gietmodellen wilt bewerken. Enfin, het scheelt wel glaszetten. De volgende dag is de acrylverf droog en kan de bouw beginnen. De twee witte muurdelen op de begane grond lijmen we in de uitsparing van de houten wanden. Eerst het lossnijden van de kozijnen. Deze zitten per twee of drie vast aan de doorlopende glasplaat. De beide gaatjes in het glas druk je de nokjes. Werkt makkelijk en snel. Bij twijfel over loslatend houtwerk het nokje na montage met een beetje lijm aantippen. Enkele kozijndelen heb ik een nachtje in lijmtangen laten drogen. Ook de luiken hebben een nokje, je drukt ze zo in de gevel en ze zitten op de goede plaats. Nadeel is dat alle luiken open staan. Bij gesloten luiken moet je het ronde gaatje plamuren. De beide kopgevels hebben een klein balkon. Plaats eerst de houten steunen aan de onderkant voor je het balkon in de gevel drukt. Soms even doordrukken of de nokken afschrappen. De muren staan door de grote nokken stabiel op de fundering. Ook onderling klikken ze stevig aan elkaar. De U-vormige galerij blijkt lastig te plaatsen. De uit de zijmuren stekende delen zitten in de weg en de exploded view



De boswachterwoning in onderdelen.



Kozijnen en vensterglas zijn gezet.



De muren zijn geplaatst.





De plaatsing van de galerij vergt een timmermansoog.



Lakplamuur brengt de te korte staanders op lengte.



De toegangstrap naar de galerij rust op een stenen fundament.

INFO

Kibri 38072
 Plastic lijm
 Lijmklemmen
 Hobbymesje
 Lakplamuur
 Acrylverf
 Gebruikte verf
 Talens decorfin 107 ivoor, 411 Sienna gebrand, 742 steengrijs
 Tamiya XF-10 donkerbruin, XF-10 lichtbruin, XF-61 donkergroen, XF-19 lichtgrijs
 zwart

bouwtekening biedt niet veel houvast. Net toen ik had besloten de galerij op een van de hoeken door te zagen, lukte het hem op z'n plaats te manoeuvreren. Vervolgens lijmen we de vele steunen onder de galerij. De gordijnen zijn op het zwarte papieren binnenhuis gedrukt. Na knippen en vouwen laat je het geheel binnen de muren zaken.

Lakplamuur

De houten dakbetimmering komt onder het pannendak. Beide bestaan uit een gietdeel. Dat werkt makkelijk en voorkomt kieren in de nok. Het dak past precies op de muren; grote elastieken houden het na inlijmen een nacht aangedrukt. Sommige verticale balken die het



De woning is opgeleverd.

dak of het balkon ondersteunen blijken iets te kort. Kleine teleurstelling. Lakplamuur, opgebracht met een kleine schroevendraaier, bracht uitkomst. Na drogen gladvijlen en met wat donkerbruine verf zie je er niets van. Als laatste komen de schoorstenen en regengoten aan bod en kan de verf weer op tafel komen. De lijmvlakken die hier en daar zijn ontstaan licht aantippen. Schoorstenen, dak en goten blijven in werkelijkheid niet lang schoon. Met royaal met water verdunde zwarte verf heb ik deze een tweede behandeling gegeven. Waar nodig nog een derde of vierde, tot het resultaat naar wens is. Voor het bevestigen van de beide sneeuwhekken op het dak werkt een lijmflacon met naald het handigst. De hekjes heb ik voor plaatsing lichtgrijs geschilderd en na montage geweatherd met roodbruin en zwart. Als finishing touch krijgen de geweien een plaatje op de gevel of balkons. Gezien het formaat huist er redelijk wat groot wild in Merano.

Vinschgerbahn

Als de casa del guardaboschi in 1:87 langs een spoorlijn zou staan, zou hier de GTW 2/6 van ViTrains kunnen worden ingezet. Uitgevoerd in de fraaie kleuren van Vinschgerbahn. Onder de noemer 'Terra Raetica' is een onderzoek gaande naar de haalbaarheid om de lijn vanaf het eindpunt Mals -bekend om de stervormige keervijfhoek- door te

trekken naar Scuol of Zernez in het Zwitserse Engadin. Hier is aansluiting op de metersporige Rhätische Bahn. Studies die overigens ook in de afgelopen twee eeuwen zijn gedaan. ●

Tekst & foto's: Dolf Heibloem



Trofeeën sieren de gevel.

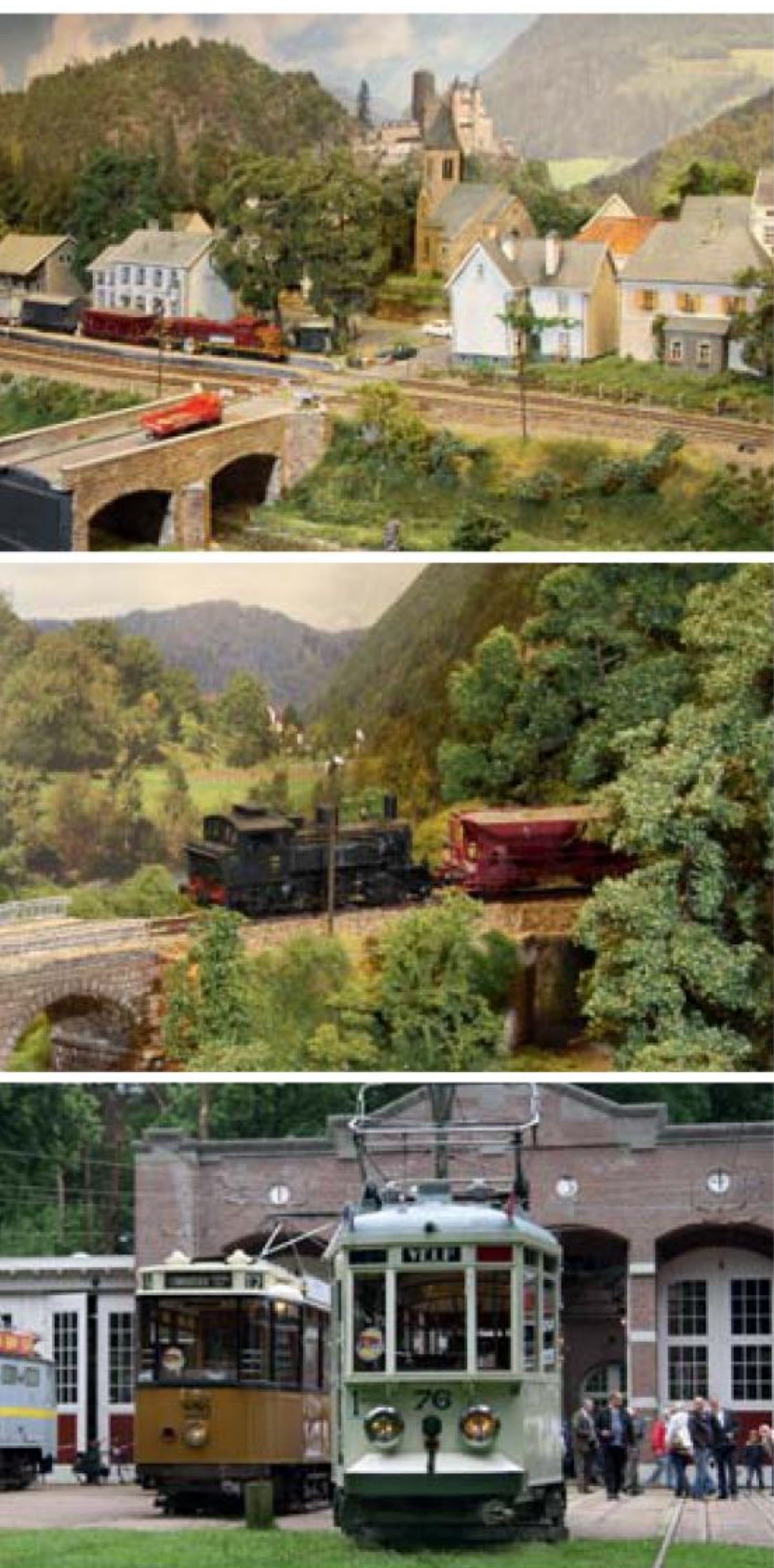


10x

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

*Print+online 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!

33%
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 print+online jaarabonnement € 66,-

☐ een online jaarabonnement € 26,90

☐ een print jaarabonnement € 55,45

Bij een print+online jaarabonnement kies ik een welkomstgeschenk:

☐ Lightrainspecial t.w.v. € 9,99

☐ Andreaskruis enkel H0 t.w.v. € 10,95

☐ Snijmat A4

☐ Staalspecial t.w.v. € 9,99

☐ Andreaskruis dubbel H0 t.w.v. € 11,95

☐ Weathering poeders, 5 kleuren t.w.v. € 11,60

☐ Depotspecial t.w.v. € 9,99

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.

MET STOOM OVER SMALSPOOR IN PATAGONIË

Viva La Trochita

Paul Theroux schreef er een zinnenprikkelend boek over, reizen per trein door Patagonië. De werkelijkheid is nog mooier, zo leerde een stoomreis in oktober twee jaar geleden door dit zuidelijke deel van Argentinië. Het smalspoor, La Trochita, aan de voet van de Andes, is van betoverende schoonheid.

Tussen El Maitén en Esquel ligt de lijn grotendeels parallel aan de Andes. Tegen dit decor rijdt loc 4 tussen Desvío Thomae en Leleque richting Esquel, 22 oktober 2014.



Documentaires, boeken, reisverslagen, online artikelen, een (foto)rit per trein door Patagonië kan op een adequate manier worden voorbereid. Met als hoogtepunt 'De oude Patagonië-expres' van Paul Theroux, een boek dat als hét monument in de reisliteratuur wordt genoemd. Waarin de schrijver er volgens de recensenten voor zijn lezers eenvoudigweg 'briljant op los reist'. Daar is geen woord Spaans bij. Al had de beroemde Amerikaanse schrijver een makkie. Want Patagonië beschrijft zich als het ware zelf, zo onalledaags is dit landschap. En zo bijzonder zijn de bewoners van dit dunbevolkte gebied. En niet te vergeten het smalspoor, dat vele decennia als navelstreng met de bewoonde wereld fungeerde. Een bijna mythisch stuk infrastructuur dat nog steeds bestaat, aanslagen door de natuur ten spijt, en heel af en toe het decor vormt voor een adembenemende stoomsafari.

Maar eerst een korte inleiding over de historie. De regering van Argentinië plande in 1908 een spoorwegnet om het achtergebleven Patagonië te ontsluiten. Het was de bedoeling dat er twee hoofdlijnen

tussen San Carlo de Bariloche werden aangelegd, gelegen in het centrale deel van het Andes gebergte en de zeehavens van San Antonio Oeste aan de Atlantische kust in het oosten en Puerto Deseado in het zuidoosten van het land. Ook elders waren tracés ingetekend. Zo moest het gebied rond Esquel, in het hart van Patagonië, met een lange zijlijn vanuit de stad Ingeniero Jacobacci met de rest van het spoor worden verbonden.

De ambitieuze plannen hadden de tijd tegen. Al was met de bouw van de beide hoofdlijnen inmiddels wel begonnen. De noordelijke verbinding bereikte vanuit de kust de plaats Ingeniero Jacobacci in 1916. Van de zuidelijke lijn was een gedeelte van 282 kilometer aangelegd en verbond Deseado met Las Heras. De zijlijn van Comodoro Rivadavia had in die tijd een lengte van 197 kilometer. Maar de drie spoorverbindingen werden nooit met elkaar verbonden. Dat kwam door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Daardoor werden vanuit Europa geen investeringen elders gedaan. Een uitzondering op bovenstaande vormde het smalspoor ten noorden van Esquel. Na





Het licht glooiende landschap ten spijt bevat de 'La Trochita' enkele steile en lange stijgingen. Zo moet de bemanning van loc 4 vol aan de bak om tussen Leleque en Mayoco de helling op te komen.

afloop van de Eerste Wereldoorlog was het mogelijk materialen voor de aanleg van een smalspoorlijn vrij goedkoop aan te schaffen. In 1921 werd besloten het 750 mm traject Ing. Jacobacci-Esquel aan te leggen en deze te verbinden met de metersporige verbinding Dolavon-Puerto Madryn, een havenstad gelegen aan de Atlantische oceaan. Als dat was gebeurd was er een groots smalspoornet in Patagonië ontstaan. Maar deze verbinding, die later tot 750 mm werd herspoord, werd tot Alto de las Plumas (1925) doorgetrokken en daar bleef het bij. De aanleg van de smalspoorlijn in Patagonië werd voortvarend ter hand genomen. Al moet worden opgemerkt dat de directeur van de Ferrocarriles del Estado (FCE) verantwoordelijk was voor de bouw, een slechte naam had. Deze señor Domingo Fernández Beschtedt werd bekritiseerd omdat hij nooit aanspreekbaar was en geen technische kennis had. De directeur antwoordde dat hij daar-

door niet in zijn ambities werd geremd. Uiteindelijk werd hij in 1924 ontslagen.

1600 km smalspoor

Beschtedt liet er in zijn eerste jaar geen gras over groeien. In zijn eerste jaar besloot hij 1600 kilometer smalspoor aan te leggen, in Patagonië en van de kust naar het net bij Esquel. Hij bestelde 856 rijtuigen en goederenwagens bij de Belgische Société Anonyme des Ateliers de Construction, 50.000 ton spoorstaven bij Thyssen in Duitsland en d'Ougree Marihay in België, goed voor bijna 1400 kilometer spoor. Tot het rollend materieel behoorde 25 eerste klas (Primera) en 25 tweede klas (Segunda) rijtuigen. Al dit materiaal werd op grote terreinen bij de havens van Puerto Madryn en San Antonio Oeste opgeslagen. Naar later bleek een gelukkige keus. De aanleg duurde



De stoker van loc 4 draait de oliekraan flink open tijdens het vertrek uit La Cancha. 22 oktober 2014.



Een spektakel is de rit Esquel-Nahuel Pan, op 23 oktober 2014. De gemeente trein, met de Baldwin-locs 16 en 4, is opgenomen kort na vertrek uit Esquel.



Tussen Mayoco en Lepá passeert loc 4 een van de weinige stalen vakwerkbruggen op de lijn tussen Esquel en Ing. Jacobacci. 23 oktober 2014.



Loc 101 is vertrokken uit El Maitén en passeert de brug over de Chubutrivier. Die markeert de grens tussen de provincies Chubut en Rio Negro, 24 oktober 2014.

tientallen jaren, door het droge klimaat was er nauwelijks sprake van roestvorming. De stoomlocomotieven zijn een verhaal apart. Op de 750 mm lijn in Patagonië hebben twee hoofdtypes gereden, 25 1'D1'-locs die in 1922 door Baldwin werden geleverd, en 50 machines met dezelfde asindeling die in dat jaar door Henschel naar Argentinië werden verscheept. Over het hoe en waarom Baldwin opeens in beeld kwam zijn de bronnen schaars. Feit is dat bedrijven konden inschrijven voor een offerte van 50 tot 75 1'D1'-locs. Henschel won de order, kreeg de opdracht voor de bouw van 50 locs en regelde bij directeur Beschtedt bovendien nog eens de levering van vier drieassige tenderlocs en twee vierassige kraanlocomotieven. En opeens was daar Baldwin met een order van 25 machines. Toen de order werd uitgeschreven, vroeg de Argentijnse staat of een deel van de locs met wol kon worden betaald. Baldwin was naar het schijnt de enige fabrikant die daar positief op reageerde. Maar de situatie op de wolmarkt was drastisch veranderd toen de order moest worden gegund, en ging daarom naar Henschel.

Maar Baldwin kreeg wat later alsnog de opdracht voor de bouw van 25 locs, met die restrictie dat de Amerikanen snel moesten leveren. De locs dienden binnen 40 dagen te zijn opgeleverd. Dat lukte. Alle Mikado's werden met de Indian Prince op 23 juni 1922 vanuit de haven Eddystone in Pennsylvania verscheept. De FCE gaf de locs de nrs. 1-25. De machines met buitenliggend frame waren in zulke haast gebouwd dat ze per ongeluk van de grote Amerikaanse standaardbel waren voorzien, zeer ongewoon bij Argentijnse locs. Veel van deze koperen bellen gingen later naar scholen of werden bij een station geplaatst. De hoofdafmetingen van de Baldwins waren nagenoeg identiek aan die van de Henschel-locs, die van de nrs. 101-150 waren voorzien. Dat sterkt het vermoeden dat de directie van de Baldwin Locomotive Works de tekeningen uit Duitsland kreeg toegespeeld. En dat verklaart ook waarom Baldwin zo snel kon leveren. De Henschels



Een laatste waterstop voor de rit naar Leleque wordt voortgezet. Deze stops geschieden voor het overgrote deel in 'the middle of nowhere'.



Trein met loc 104 bij zonsondergang op 24 oktober 2014.

waren voornamelijk op het zuidelijk deel van de lijn aan te treffen, de Baldwins deden hoofdzakelijk in het noorden dienst. De lijn bij Esquel kende minder krappe bogen, daar hadden de Duitse machines de nodige moeite mee.

De aftrap van de bouw van La Trochita, de 'kleine', zo genoemd vanwege de geringe spoorwijdte, geschiedde in Ing. Jacobacci. Hier lag immers al sinds 1916 een breedspoorlijn. De eerste werkzaamheden bestonden uit de aanleg van een derde rail. De eerste smalspoortreinen reden pas in 1935 over de opgeleverde baanvakken. Pas zes jaar later werd El Maitén bereikt. In deze plaats werd de revisiewerkplaats gebouwd. De eerste trein naar het eindpunt Esquel werd op 25 mei 1945 begroet. Het bouwen van de lijn verliep dus bepaald niet snel. Tot 1950 reden louter goederentreinen over deze smalspoorlijn. Pas in dat jaar konden voor het eerst reizigers naar Esquel rijden. Het was nu mogelijk per trein van de hoofdstad Buenos Aires (station Constitución) naar Esquel te reizen. Maar dan moest er wel in Ing. Jacobacci van smalspoor op breedspoor of omgekeerd worden overgestapt. Alleen de rit over de 750 mm lijn duurde al veertien uur. Vaak werd het eindpunt niet op tijd gehaald.

De passagiers zaten op houten banken rond een kachel. Die werd vaak gebruikt om maaltijden te bereiden. De jaren zestig en zeventig golden als de bloeiperiode. Het goederenvervoer kreeg een flinke oppepper toen er in de rivier Futaleufu een stuwdam werd gebouwd. De bouwmaterialen werden per spoor aangevoerd. Doordat er steeds meer wegen werden aangelegd, kreeg de smalspoorlijn het zwaar. Al werden de treinen populair onder backpackers die Argentinië hadden ontdekt. En toen Paul Theroux een boek aan 'La Trochita' wijdde kwam de focus nog meer op deze spoorweg te liggen. Deze impulsen konden niet voorkomen dat de exploitatie in een neerwaartse spiraal belandde. De nationale spoorwegmaatschappij, Ferrocarriles Argentinos, besloot in 1992 besloten om het traject op te doeken.



In Mamuel Choique speelt de plaatselijke jeugd een potje voetbal, terwijl FA-loc 104 het station binnenrijdt. Of er een nieuwe 'Messi' tussen zit...?

Zover kwam het niet. Vanuit de bevolking ontstond een storm van protest. De regeringen van de provincies Chubut en Rio Negro namen daarna de exploitatie over. Niet dat de situatie sindsdien verbeterd is. La Trochita is een speelbal van politici. Belangrijke, noodzakelijke investeringen blijven uit, de railinfrastructuur is tot de draad toe versleten. Treinen rijden wel, maar mondjesmaat. En niet meer over het gehele 400 kilometer lange traject. Het is eerder de vraag wanneer La Trochita wordt gesloten dan of 'de kleine' ooit rendabel is te krijgen. Het zou jammer zijn als de lokale bestuurders besluiten de lijn op te heffen. Want een reis over deze 750 mm lijn is een unieke belevenis. De cocktail van materieel, landschap, bevolking en weer maakt het bezoek tot iets bijzonders. Authenticiteit wordt er met hoofdletters geschreven. Overal loopt de tijd door, behalve, zo schijnt, bij La Trochita. Dat maakt het bezoek aan 'de kleine' zo memorabel.

Reisschema

Maandag 20 oktober: Esquel-Nahuel Pan met Henschel loc 114 en gemengde trein. De trein bestaat uit een gesloten wagon, een veewagen, vier rijtuigen en een caboose. We beginnen met een schijnvertrek. Daarna rijdt de authentieke fototrein richting Nahuel Pan. Dat is een nederzetting die uit een handjevol huizen en gebouwen bestaat. Voor de rest: leegte en nog eens leegte. Na een lange stop gaat het richting El Maitén. De harde westenwind die zich de hele dag al manifesteert, speelt ons parten tijdens de fotostops. Het is soms moeilijk om recht op te blijven staan. Nadat de loc door een keerdriehoek is gereden,



In Cerro Mesa bevindt zich een keerdriehoek die de hoofdstraat kruist. Een Ford pick-up moet wachten op loc 3 die de weg oversteekt, 26 oktober 2014.

gaat het non-stop naar Esquel. Daar gaan we snel de bus in, naar het hotel. In Argentinië wordt redelijk laat gegeten, rond de klok van acht uur. Op het menu staat pasta, met een empanada als voorafje. Lekker. Dinsdag 21 oktober: bezoek depot Esquel. 's Middags nationaal park Los Alceres. Vandaag een tussenpauze tussen twee fotodagen. In depot Esquel staan de Henschel-locs 104 en 107 en de door Baldwin gebouwde loc 16. Ze staan in een krappe loods. Na nog even een supermarkt te hebben bezocht gaan we naar het Los Alceres National Park. Het is een mooi gebied met oude bossen, grote meren en besneeuwde bergtoppen.

Woensdag 22 oktober: El Maitén-Esquel met Baldwin-loc 4 en gemengde trein. De wekker gaat om 5 uur. Na het maken van de eerste foto, een silhouetopname, worden we met meerdere fraaie stops geconfronteerd. Een lager van de meelopende gereedschapswagen heeft een warmloper. Het euvel wordt geroutineerd verholpen. Improviseren is een kunst die de mannen van La Trochita bij wijze van spreken in hun DNA zit. Voor Mayoco fungeert een brug als decor. Onderweg zien we guanaco's, het kleinere zusje van de lama. Mayoco is een godverlaten oord. Apart, die grote leegte om je heen.

Donderdag 23 oktober: Esquel-Nahuel Pan met de locs 4 en 16 en een gemengde trein. Loc 4 rijdt met een deel van deze trein terug naar Esquel, loc 16 gaat met een gemengde trein verder naar El Maitén. Opnieuw een mooi ochtendgloren. Met de Baldwin locs 16 en 4 rijden we in voorspan. De trein wordt verder door vijftien rijtuigen en goederenwagens gevormd. Met veel stoomgeweld laten we het station



In het avondlicht van zondag 26 oktober 2014 is loc 3 uit Cerro Mesa vertrokken en rijdt naar het begin van de Rio Chicokloof.



Na het passeren van de enige tunnel die de smalspoorlijn rijk is, klimt loc 3 uit het rivierdal en rijdt richting Fitalancao. Op de achtergrond de Rio Chico.



Een gaucho slaat de trein met loc 104 bij Ojos de Agua op 27 oktober 2014 gade.

van Esquel achter ons. In Nahuel Pan wordt de trein gesplitst. Loc 4 rijdt met een persontrein richting El Maitén, loc 16 gaat na een fotomoment terug naar Esquel.

Vrijdag 24 oktober: Bezoek werkplaats El Maitén. 's Middags El Maitén-Norquínco met Baldwin loc 4 en een goederentrein. Na een zoet ontbijt bezoeken we de werkplaats en het depot. De houtwerkplaats is in bedrijf, een bank wordt hersteld. Overigens is een historisch rijtuig dat gisteren in onze trein zat, 's nachts door brandstichting getroffen. Tegen half vier gaan we weer op pad. De eerste stop is op de spoorbrug buiten El Maitén. De rivier die wordt overbrugd, vormt de grens tussen de provincies Chubut en Río Negro. Pas om half twee 's nachts komen we in Jacobacci aan.

Zaterdag 25 oktober: Ing. Jacobacci-Cerro Mesa met loc 104 en reizigerstrein. Vandaag rijden de locs 3 en 104 met een lange trein naar Cerro Mesa. De eerste twintig kilometer gebeurt dat over een drierail baanvak, want hier ligt ook breedspoor. Bij het station waar het smalspoor afbuigt, maken we wat foto's. In Mamuel Choique loopt het dorp uit om de trein te begroeten. Er wordt een foto gemaakt met voetballende kinderen op de voorgrond. Een van de hoogtepunten is de stop bij de tunnel van Cerro Mesa.

Zondag 26 oktober: Rond Cerro Mesa met Baldwin loc 3 en een goederentrein. Vandaag weer richting Cerro Mesa. Dat betekent vroeg op en drie uur in de bus. Loc 104 staat voor een goederentrein, samengesteld uit wagens die jarenlang in Cerro Mesa stonden opgesteld. Een geplande stop bij km 112 wordt niet gerealiseerd. De trein heeft geen reminstallatie en het personeel wil daarom een steile helling niet op. We rijden daarna naar de bekende rivierkloof. Wat verder, bij een overweg, treffen we twee gaucho's. Een wil poseren, maar zijn paard is bang voor de trein. Met moeite lukt het om dit typisch Argentijnse beeld te vereeuwigen.

Maandag 27 oktober: Cerro Mesa-Ing. Jacobacci. Tractie loc 104. De laatste fotodag. Opstaan om half zes. In het begin geven loc 3 en loc 104 acte de présence. De rit gaat naar Mamuel Choique. De binnenkomst in Ojos de Agua levert, met een gaucho langs de lijn, een van de laatste, mooie foto's van deze tour op. Bij het splitsingsstation Empalme maken we nog drie zonsondergangfoto's. Als de avond valt zijn we in Jacobacci. Jammer dat er een einde komt aan deze reis. Bernd Seiler, de organisator van deze reis (www.farrail.de) had z'n zaakjes perfect voor elkaar. ●

Tekst en foto's: Sevrien Ferrée

Tekeningen: Roel Linker



Overzicht van La Trochita in Patagonië.



Ligging Patagonië in Argentinië.

EXTRA ONLINE

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



Een Fries diorama met vervoer van Friese producten.

DIORAMA NTM

Ergens langs de Sikkenlijntjes

Een foto uit 1963 was de grote inspiratiebron voor de bouw van dit diorama. De afbeelding toont een locomotor van de serie 200/300, in de volksmond beter bekend als de 'Sik'. De Sik is in het Friese dorp Oudehaske met enkele goederenwagens onderweg. Oudehaske lag aan de in 1882 geopende stoomtramlijn Heerenveen – Joure (– Lemmer). Het goederenvervoer op een deel van het voormalige Friese tramwegennet werd in de jaren '50 en '60 door de NS geëxploiteerd. In Lemmer bood de Stoomvaart Maatschappij Amsterdam-Lemmer tweemaal per etmaal aansluiting op de stoomboot naar Amsterdam. Na een tocht van vijf uur van de tramhaven in Lemmer over de Zuiderzee (vanaf 1928 IJsselmeer) legde de tramboot – ook wel Lemmerboot genoemd – aan de De Ruijterkade aan. In de koude wintermaanden kon de reis bij zware ijsgang aardig uitlopen. De bootdienst werd in 1948 opgeheven.

Friesland kende een groot netwerk van normaalsporige tramlijnen die door de in 1880 opgerichte Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) werden geëxploiteerd. Tot eind jaren '40 reden de stoomtrams van dorp naar dorp voor het vervoer van goederen en rezi-

gers. Door de opkomst van de busbedrijven was het met het personenvervoer eind jaren '40 afgelopen. De laatste diensttram van de NTM reed op 8 mei 1948. Aan 68 jaren tramexploitatie kwam dan toch een eind. Vanaf 1949 werd een aantal tramlijnen in Friesland aan de



Het diorama zonder achtergrond, dat oogt meteen een stuk minder.



Voetgangers, trein en wegverkeer moeten de beperkte ruimte delen.



De Sik passeert de fietser, beide houden het tempo laag.



De Sik is met groentewagen en zelflosser op weg, de Daf passeert de Sik in de smalle Dorpsstraat.



Als de was maar goed hangt en de stoep schoon is. De trots van de man staat voor de garage, een Citroën DS Break.



De ruimte tussen de huizen en het tramspoor is beperkt.



Een sfeervol kiekje tussen de bomen door; ma hangt de was op, de kinderen zijn aan het steppen.



Een kijkje naar de straatweg tussen de huizen door.

NS overgedaan. Die ging op de lokaalspoorwegen het goederenvervoer verzorgen. Van de lijn Heerenveen – Joure – Lemmer nam de NS in 1960 de exploitatie van het goederenvervoer over. De locomotieven die op de voormalige tramlijnen werden gebruikt, was de Sik. De lijntjes werden daarom ook wel Sikkenlijntjes genoemd. Door de korte radstand kon alleen deze locomotief door de veel voorkomende krappe bogen rijden. Het tramnetwerk was immers voor stoomtrams aangelegd, niet voor grote locomotieven. De Sikken reden met korte goederentreinen vaak dwars door de dorpen en steden en dicht langs de huizen, zoals op de foto's goed is te zien.

De basis en bouw

De aanleiding voor het bouwen van dit diorama was een drietal huizen dat ik in een vitrine had staan. Ik vond het zonde dat die huizen daar stond te 'verstoffen'. Ze pasten wat stijl en sfeer betreft goed bij elkaar en dus besloot ik om ze voor de bouw van een diorama te gebruiken. Omdat ik ook een stuk spoor op het diorama wilde, moest ik denken aan de foto van een Sik die door een dorpsstraat in Friesland langs de huizen reed. Deze elementen vormden de basis voor de bouw van het diorama. Het was niet mijn bedoeling om het tafereel op de foto precies na te bouwen. Wel wilde ik de sfeer neerzetten, die de foto weergeeft.

De basis van het diorama bestaat uit 12 mm multiplex van 50 x 30 cm. Op het diorama ligt een stuk rails van Peco, code 75. Door de rails en

huizen iets schuin op het diorama te plaatsen, komt het geheel niet statisch over. De rails liggen in een grindbed tussen de weg en de stoep. Het grindbed bestaat uit fijne kiezel van Anita Decor (nr. AD 210). De weg is van styreenplaat van Goover Models gemaakt. De straatstenen zijn mooi op schaal en de plaat is gemakkelijk te verwerken. De stoep bestaat uit een strook trottoirplaat van Auhagen. Aan de straatzijde van het diorama ligt een groenstrook met daarin twee bomen. Ik heb de twee bomen aan de voorzijde geplaatst, zodat het totale diorama niet in één oogopslag kan worden overzien. De bomen bedekken een deel van het gezichtsveld van de kijker. Dit maakt het spannender om het diorama te bekijken en het is een geschikte plek om sfeerfoto's te maken. Het meeste groen komt van het Tsjechische Polak. Het gras is met de hand geplaatst. Belangrijk voor het begrassen is om verschillende kleuren en lengtes te mengen. Zo voorkom je



De ruimte tussen en naast spoorstaven is afgedekt met repen papier.



De Sik onderweg met een met steenslag gevulde onderlosser.



De zuivelproducten worden zowel per trein als vrachtwagen getransporteerd.



Het tramspoor ligt tussen de voortuinen en de doorgaande straatweg ingeklemd.



Hoe wit blijft de was met al het verkeer?

een egaal groen grasveld.

Het linkerhuis is zelfbouw uit styreenplaten van Goover Models. Het is een typisch jaren '30 huis dat door heel Nederland is te vinden en dus ook op een diorama met een Friese sfeer past. Tilly Models heeft dit model inmiddels in zijn assortiment opgenomen. Het middelste huis is een resin bouw pakket van Tilly Models. Een typerend model voor de twee-onder-een-kap woningen uit de jaren dertig. Het past dan ook goed naast het eerder genoemde buurhuis. Het wit gepleisterde huis met rood/groene luiken rechts heb ik zelf gebouwd. Ook dit is uit baksteenplaat van Goover Models vervaardigd. Het dak is met dakpannen van Auhagen gedekt.

Details

Details zijn voor een diorama van groot belang. Het prettige van het bouwen van een diorama vind ik dat het te bebouwen oppervlak relatief klein is, waardoor ik tijd en zin heb om het geheel goed te detailleren. Waar op een grote baan veel tijd gaat zitten in het bouwen van de grote lijnen, kun je bij een diorama al gauw aan de slag met de details. Dat doe ik het liefst. Zo heb ik de Daf-vrachtwagens van nummerborden en een chauffeur voorzien. Ook de rode Ford Taunus 12M en de Citroën zijn van nummerplaten voorzien. De gemeente Oudehaske heeft riolering aangelegd, aan de zijkant van de weg liggen messing putten en in de as van de van de weg ligt een riooldek-



De stoep is gelegd, een check of de plaatsing van de huizen goed overkomt.



Proefopstelling met een goederentrein vlak langs de huizen.



De proefopstelling als droneview.



FOTO J.H.S.M. VEEN

De foto die mij inspireerde tot de bouw van het diorama. Goederentram met loc 366 passeert als tramnummer T 5231 op 17 april 1963 de Jouterweg in Oudehaske.

sel. Langs de stoep staan drie telegraafpalen, typisch iets uit vervlogen tijden. Dat mag niet op een diorama ontbreken, dat zich ergens in de jaren '60 afspeelt. Een leuk detail is de fiets met fietstassen. Die maken de fiets net wat specialer. Ze bestaan uit drie stukjes styreen, twee van gelijke grootte vormen de tassen, het derde stukje styreen gaat over de bagagedrager en houdt de tassen bijeen. Een tipje lichtbruine verf maakt de tassen compleet. Ook is het op het diorama wasdag. Twee huisvrouwen zijn bezig met het ophangen van de was, terwijl een derde de stoep veegt. Kinderen die buiten spelen horen ook bij de jaren '60, de stoep wordt dan ook gebruikt door de kinderen om te steppen.

INFO

Met dank aan Wytse Wijbenga van de NTM-website voor het arrangeren van de historische foto's. Van D.W.G. Mol hebben wij de rechthebbenden van de fotorechten niet kunnen traceren.

Achtergrond

Een goede achtergrond is voor een diorama erg belangrijk. Deze geeft diepte waardoor het geheel veel realistischer wordt en het een uitsnede uit een 'echt' landschap lijkt. De achtergrond voor dit diorama is simpel gemaakt. Via Google heb ik op 'panoramafoto weiland' gezocht. Een weiland doet het altijd goed als achtergrond; het leidt niet af van het diorama en de grasvlakte geeft diepte. Ik heb gezocht op panoramafoto, omdat het diorama 52 cm breed is en de achtergrond dus minimaal deze breedte moest hebben. Als je gewone foto's vergroot tot 52 cm breed, dan worden de details veel te groot. Dan is een koe in de wei niet meer van H0-formaat of kleiner, en is er geen dieptewerking. De foto heb ik op de matte kant van fotopapier afgedrukt. De gladde kant heb ik niet gebruikt omdat deze door de glans op foto's niet mooi overkomt. Doordat fotopapier wat dikker is dan een gewoon A4'tje komt de foto mooier uit en zie je geen licht door het dunne papier heen. ●

Tekst & modelfoto's: Rien Timmerman



FOTO D.W.G. MOL

Loc 212 met goederentrein passeert Oudehaske als trein nr. 4.5231 op 27 december 1966.



FOTO ROEF ANKERSMIT

Loc 346 met enkele goederenwagens en rijtuig B 6423 tijdens een NVBS-excursie tussen Heerenveen en Joure op 18 juli 1962.

NIEUW: RAILHOBBY JAARKALENDER 2017

Tot 12 september 21% korting!

Het duurt nog even voor het nieuwe jaar begint, maar wij zijn al druk met de Railhobby Jaarkalender voor 2017. Een handige kalender met **12** prachtige foto's, uitneembare posters en vermelding van de belangrijkste beurzen.

Jaarkalender 2017

Met uitneembare posters!

OP = OP

Gebruik in de webshop de kortingscode: **KALENDER17**

www.hobbybladenshop.nl/railhobby

€13,94
€10,99*
tot 12 september '16

RAILHOBBY

November 2017

MAANDAG	DINSDAG	WOENSDAG	DOENSDAG	VRIJDAG	ZATERSDAG	ZONDRAG
30	1	2	3	4	5	6
4	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3

*afbeeldingen zijn onder voorbehoud

 Ja, ik bestel de Railhobby Kalender 2017 voor slechts € 10,99.

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

**U ontvangt tot 12 september '16 € 1,- korting t.o.v. de winkelprijs en u betaalt geen verzendkosten (minimaal € 1,95).

ZUID-AFRIKA IN HO

In de sporen van Daktari

Ooit, in een ver verleden, had Ulrich Slovig in het Duitse tijdschrift Miba een artikel over loc- en rijtuigmodellen van Afrikaanse signature gelezen. Dat verhaal bleef sluimeren en inspireerde de dertiger tot het maken van Beautiful South Africa. Een HO-baan met vooral veel dieren.

Langzaam volgt een zesassige, blauwe dieselloc van de SAS, de Suid Afrikaanse Spoorwee, een licht meanderend spoor door aangename natuur. Een licht welvende vlakte, bevolkt door wilde dieren en doorsneden door een enkelsporige lijn die bij schrijver dezes direct de associatie met de tv-serie Daktari oproept. De avonturen van dierenarts Marsh Tracy in het buitengebied van Afrika, met Judy, een eigenge-reide chimpansee als onafscheidelijke sidekick. En niet vergeten, Clarence, een schele leeuw. De herinneringen van die braaf gefilmde serie zegt Ulrich Slovig niets. Ook niet als hij een paar hints krijgt. 'Daktari, wer ist das?' repliceert de goedmoedige modelbouwer met een lach. Geen enkel licht gaat bij hem op. De generatiekloof wordt even tastbaar. En nee, hij is ook nog nooit in Zuid-Afrika geweest. Alle voorbeelden van het avontuurlijke landschap haalde hij uit boeken en, uiteraard, van internet. Op die manier, legt hij op een rustige manier uit, is Beautiful South Africa tot stand gekomen. Een uit zes delen gemaakte modelspoorweg in schaal 1:87 die eenmaal in elkaar gezet, 1,20 bij 3 meter meet.

'In het D-Mark tijdperk heb ik ooit eens bij de firma CMD een paar bouwpakketten van Afrikaanse goederenwagens gekocht. Die heb ik in elkaar gezet en hier en daar wat aangepast. Daar is het in eerste instantie bij gebleven. Later kwam daar een dieselloc van een Braziliaanse modelfabrikant. Die was in de kleuren van Spoornet, de Afri-

kaanse spoorwegmaatschappij, gespoten. Helaas gaat het niet om Kaapspoormodellen, maar om gewone normaalspoorlocs. Zelfs in Zuid-Afrika worden geen modellen voor 1067 mm smalspoor gemaakt. Dus we moeten het met standaard Piko-rails doen. Het gaat mij vooral om de uitstraling van de baan, om het Zuid-Afrikaanse savannelandschap te laten zien. Het spoor is daarbij slechts een verbindend element.

Ulrich Slovig heeft het glooiende landschap gemaakt van styrodur. En heeft vervolgens met allerlei fijnkorrelige materialen geëxperimenteerd om een realistische ondergrond te krijgen. Met aarde, zand en rode kleurstof is hij net zo lang aan het mixen geweest totdat die typische rode aarde ontstond. 'Ik ben er best tevreden mee. Al vertelde een Zuid-Afrikaan onlangs dat die kleur niet rood genoeg is. Die moet blijkbaar nog meer accent krijgen. Persoonlijk vind ik die grondkleur echter goed getroffen.' De 37-jarige inwoner van Mitwitz, een plaats in Franken, vervolgt dat hij ook veel van de vegetatie zelf heeft gemaakt. Deels met behulp van bestaande bomen, dan weer geheel eigen producties. Zo staat er iets achteraf een baobab, een boom die de fauna in zuidelijk Afrika typeert. Reizigers in dit deel van het zwarte continent kennen deze apenbroodboom die als het ware de wortels aan de bovenkant heeft zitten. Ulrich Slovig maakte een



De kudde olifanten laat zich door zesassige Class 34 niet afleiden.



Een kudde olifanten zoekt verkoeling op. Een spuit water over zich heen, een douche in de natuur.



Een goederentrein, gereden door een loc van de serie 35, rijdt door een typisch savannelandschap.

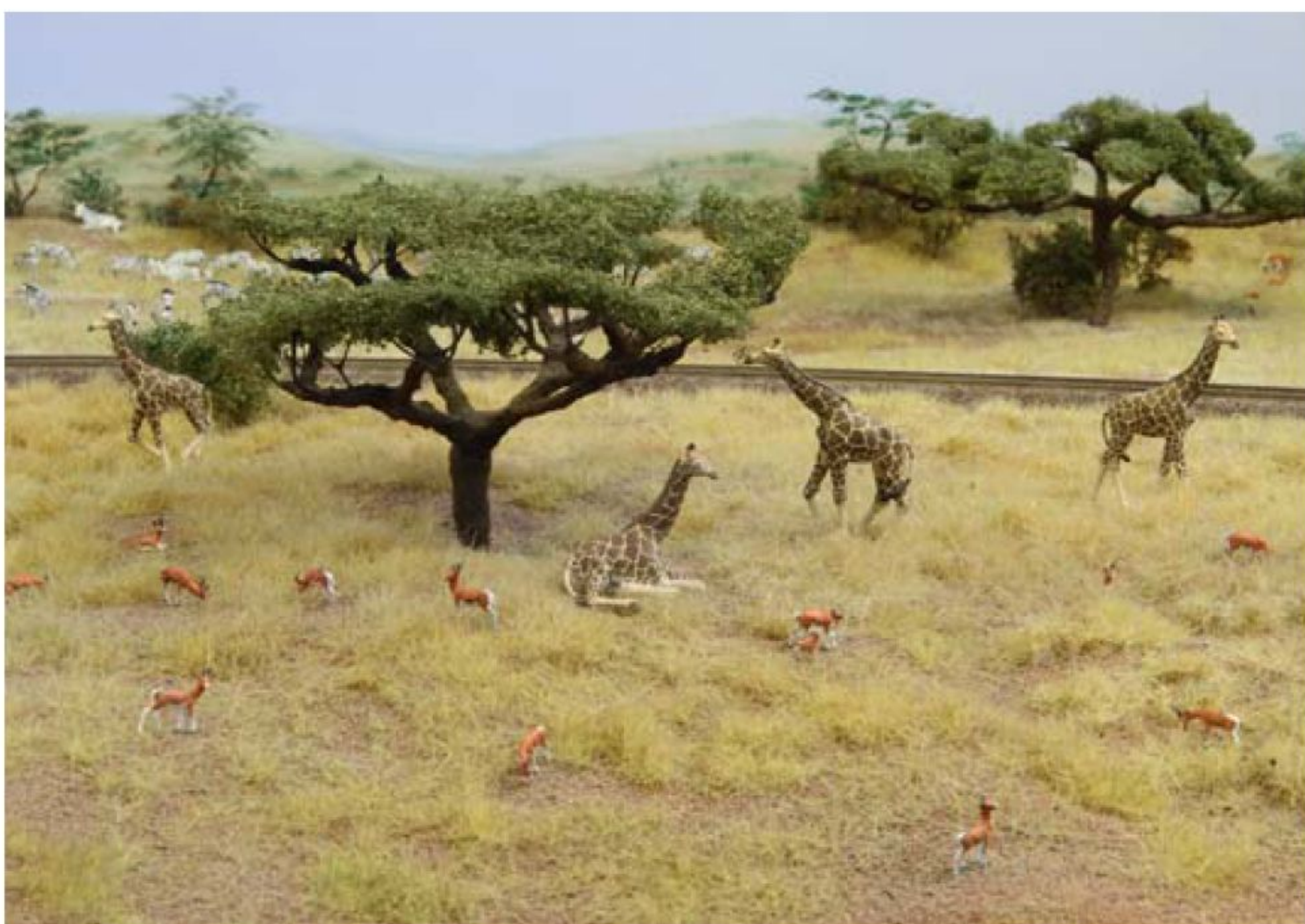
exemplaar van klei. Het karakteristieke groen, behorende bij dikstammige bomen, oogt heel natuurlijk. En zorgt bij mensen die in dit gebied hebben rondgetoerd, voor een Ah-Erlebnis. Die zijn, als ze dit showstuk aanschouwen, dan ook niet spaarzaam met hun loftuitingen, een goed teken.

De natuur telt opvallend veel dieren, variërend van olifanten die staand in een rivier, zich met water afspoelen tot een leeuwenfamilie die aan een maaltijd met spareribs zit. Afkomstig van een gesneuvelde zebra. Diens resten worden op een subtiële manier weergegeven. Gebrek aan oog voor detail kan Ulrich Slovig niet worden ontzegd. Ook andere bekende dieren ontbreken niet. Wrattenzwijnen, antilopen, giraffen, nijlpaarden en apen, zo'n beetje de com-

plete levende have van het Kruger nationaalpark ontrolt zich aan het oog van de kijker. Toeristen met Toyota met zebrastrepen op fotosafari maken het beeld compleet.

Olifanten

De miniatuurdieren zijn afkomstig van bekende merken als Preiser. Die kregen in een aantal gevallen een nabehandeling. Zoals de olifant die zichzelf op een duurzame douche trakteert. Dat is aardig weergegeven met een imitatie waterstoot uit de slurf. Zuid-Afrika zou Zuid-Afrika niet zijn als er ergens op de baan geen lodge zou zijn neergezet. Want toerisme en natuur, dat is onderhand een onverbreekelijke twee-eenheid geworden. Het traditionele onderkomen heeft



Giraffen genieten van een groen maaltje. De Afrikaanse bomen zijn realistisch weergegeven.



Een hongerige leeuwenfamilie is aan de dis. Een zebra heeft er voor moeten boeten.



Bijzonder is dit transport van een giraffe die naar elders wordt vervoerd.



De stalen brug past mooi in het landschap. Op de achtergrond banjert een kudde gnoes door het water.



Ulrich Slovig heeft deze baobab boom met klei nagemaakt.

de bouwer bij wijze van spreken tot tien cijfers achter de komma uitgewerkt. Het lijkt wel alsof Ulrich Slovig een statement wil maken. Kijk naar het bedienend, zwarte personeel in de keuken. Dat is in de context van een milde nederigheid geplaatst. Alsof er nog steeds een vorm van apartheid bestaat. Die is er in de toeristenindustrie natuurlijk nog wel. Nagenoeg alle bedienend personeel heeft een donkere huiskleur. De bouwer van Beautiful South Africa heeft dat in perfectie uitgebeeld. En dat geldt ook voor andere details van dit guesthouse. Zie bijvoorbeeld de badkamer en de verdere afwerking van het aan de voorkant opengewerkte gebouw. Het lijkt allemaal mierzoet. Maar achter die luchtige façade gaat een harde werkelijkheid schuil. Knap dat je dat in model weet weer te geven.

Het engagement van de bouwer is ook terug te vinden in de 4wheeldrive van Britse origine die naast de lodge staat geparkeerd. De deur van de verlengde en geweatherde Landrover met Zuid-Afrikaanse kentekens wordt door een donkere chauffeur geopend. Ter vermaak

van de blanke gasten probeert hij een jonge, aangeklede aap in de auto. De auto heeft het stuur rechts zitten. Net echt. 'De lodge heb ik uit mijn hoofd gemaakt. Alles is eigenbouw. Tot en met de rieten om-



De lodge is tot in de perfectie nagebouwd.



Ook in Afrika rijden er veel containertreinen.

rastering van de tuin. Ook het schilderij aan de muur in de kleine eetkamer en de vaas met bloemen op tafel, zijn zelf gemaakt.'

Goederenwagens

Tenslotte het rijdend materieel. Dat is afkomstig uit Brazilië en Zuid-Afrika. Franteschl is een van de leveranciers. We hadden er eerlijk gezegd nog nooit van gehoord. Ook een paar oude Afrikaanse Lima-modellen zitten in zijn collectie. Ulrich Slovig, lid van de Modellbahnfreunde Rödertal, heeft ze verbouwd. En voorzag locs, rijtuigen en wagens deels van Kadee-koppelingen (nummer 5, voor de liefhebbers). Negentig procent van zijn goederenwagens werden als bouw pakket gekocht. Ook plaatste hij eigenhandig nieuwe motoren en verlichting. Want ook 's nachts rijden er treinen door de savanne. En alles werd licht geweatherd. Gebruikssporen zijn in zijn ogen een must bij dit soort thema's. 'Ik heb heel bewust voor een enkelsporige spoorlijn gekozen. Want die zie je het meest in Zuid-Afrika. Bovendien zie je er relatief weinig spoor liggen. Daar moet je rekening mee houden. Ik heb zesassige diesels van de Class 34 en 35 en een vierassige loc van de Class 36. Genoeg om een aardig spoorwegbedrijf in model mee op te zetten. Nee, stoomlocs zie je hier niet. Al weet ik dat er mooie, gelede Beyer Garratt-locs in schaal 1:87 zijn.

Maar daar betaal je al gauw duizend euro voor. En dat vind ik teveel.' Het getrokken materieel heeft een onmiskenbare uitstraling. Dat komt voor een deel door de tweetalige opschriften. Engels en Afrikaans zijn de voertalen en die zijn op de zijkant van wagens en rijtuigen terug te vinden. Dat betekent logo's met de afkortingen SAR en SAS. En op de grote cementwagens staat ook het woord Sement. Eigen woorden die onmiskenbaar zijn voor een goede weergave in miniatuur. Een eyecatcher is de wagen die een giraffe vervoert. Dat gebeurt in een speciale, hoge kist. Fantasiewerk pur sang? De bouw schudt zijn hoofd. Hij heeft ooit een foto van zo'n transport gezien. Afrikaanser kan het bijna niet. Dus wilde hij dit motief per se nabootsen.

Hoe lang is hij bezig geweest met het bouwen van deze modelspoorweg? Ulrich Slovig kan geen exact cijfer noemen. En geeft zelfs geen globale aanwijzing. 'Ik ben er vijf jaar geleden mee begonnen. Ik bouwde als ik zin had. Soms was ik er maanden niet mee bezig. Dat is juist het leuke van deze hobby: je begint er mee als je er zin in hebt.' Inmiddels is Daktari in Nederland te zien geweest, het debuut was op On traXS! 2016. ●

Tekst en foto's: Guus Ferrée



Het bedienend personeel heeft in de keuken even tijd voor social talk.



De chauffeur probeert een verklede chimpansee de auto in te lokken. De toeristen moeten immers worden vermaakt.



Platte wagen SSy bij Artitec.

ARTITEC

H0. Artitec heeft onlangs zeven platte wagens uitgeleverd, de typen SSy45 en SSy55. Van de eerste komen er twee nummervarianten, de SSy fischbauch (2028005 en 2028006, € 36,20 per stuk). Van de SSy55 volgen vijf uitvoeringen: SSy55 USATCTP (2028401, tijdperk III), Rlmmps650 (2028402, tp. IV), SSy55 Bundeswehr (2028403, tp. V) en nummervarianten SSy55 Bundeswehr (2028404 en 2028405, tp. V). Leuk detail is dat verschillende modellen zijn gepostzegeld. De opdrukken zijn fraai en scherp. Het gaat goed met de ontwikkeling van Plan U. Op de foto de beide pre-producties van de gele en rode variant. Dit belooft veel goeds voor het uiteindelijke model. Artitec zal Plan U in het 4e kwartaal gaan leveren in maar liefst 7 verschillende varianten. Voor meer info, zie de website van Artitec of informeer bij uw winkelier.-CvD

PANIER

De kleinseriefabrikant brengt een H0-model van motorwagen T1 van de Geldernsche Kreisbahn. Het meterspoormodel (H0m, spoorwijdte 12 mm) is ook in H0e leverbaar. De T1 heeft een lengte van 148 mm en wordt via een vijfpolige motor op beide assen aangedreven (1496/29, € 760,-). Een vliegwiel zorgt voor een soepel rijgedrag. RP 25 wielen. Omgerekend haalt het model 60 km/h. De Kommißbrot, zoals de bijnaam voor de door DWK gebouwde motorwagen luidde, kan van een decoder worden voorzien. Voor meer ervaren modelbouwers is de T1 als bouw pakket beschikbaar (€ 315,-). De Geldernsche Kreisbahn kocht de T1 in 1924, in



SSy55 USATCTP, Artitec.



Rlmmps650 Bundeswehr, Artitec.



Pre-producties van Plan U, Artitec.

1950 werd hij verkocht. Inzetbaar dus in de tijdperken II en IIIa.-GF

TILLY MODELS

H0. Het Nederlandse atelier presenteert een

op en top Nederlandse bouwkit. De vismarkt van Geertruidenberg. Een typerend bouwwerk dat u niet vaak tegenkomt. Op de tafels onder het dak werd vroeger de vis verhandeld. Boven de klok een windwijzer

EXTRA ONLINE

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



De T1 van de Geldernsche Kreisbahn, Panier.



De RailPro 602 bij Roco.

in de vorm van een vis. De kit is van resin en dient u zelf te bouwen en te schilderen (87072, € 28,-).-CvD

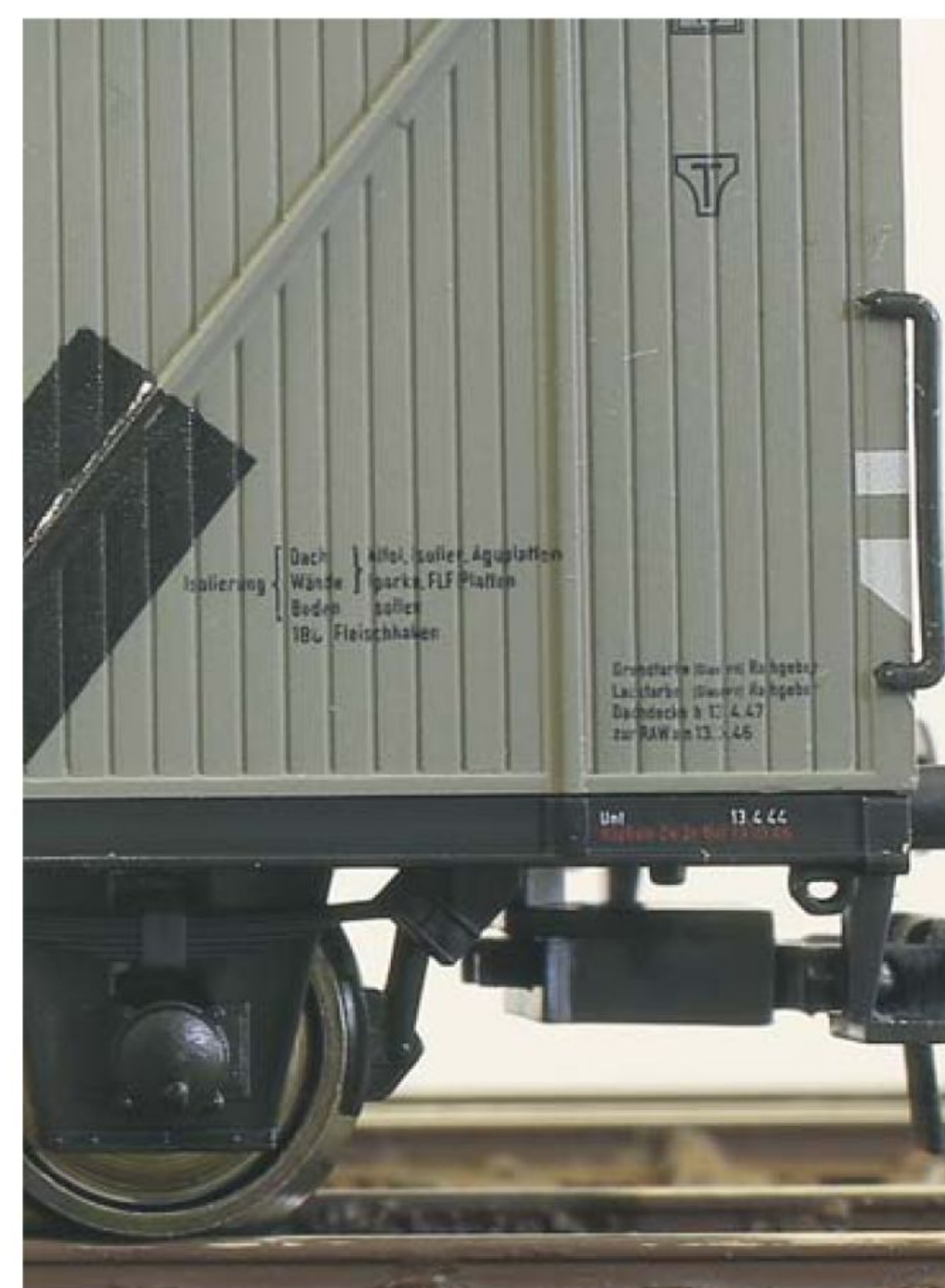
Roco

H0. Voor spoorvernieuwing kan Hippel Rail-Pro 602 (72794, €109,-, tp. VI) worden ingezet. De exploded view geeft aan waar de totaal 22 handrails moeten worden bevestigd. Hoewel van alle handrails reserve exemplaren zijn bijgevoegd, is fixeren met lijm aan te bevelen. De opschriften zijn loepzuiver, de handgrepen van de cabinedeuren alukleurig. NEM 362 koppelinghouder, vijfpolige motor met vlieg wiel, decoderinterface. De loc is ook voor het drierailsysteem leverbaar (78883, digitaal, € 149,-). De grijze NS Koelwagen CHVP nr. 26843 heeft Duitse opschriften, het laatste onderhoud dateert van 13.4.44. (66904, € 32,40, tp. III). Slechts vier handrails zelf te monteren. De 2x drie dakluiken zijn in reliëf weergegeven.-DH Van de bekende Sik heeft Modeltreinexpress een nummer- en vormvariant laten maken. De groene uitvoering met nummer

360. Dit is een van de locomotoren die van een gele Hiab-kraan werd voorzien. Het model krijgt nieuwzilveren nummerplaten en idem bordes met in een blauw vlak de tekst: Los en laadkraan 1 NS WW4. Leverbaar in vijf uitvoeringen: digitaal, wisselstroom



De vismarkt Geertruidenberg verwoordt door Tilly Models.



Duitse opschriften op de NS koelwagen, Roco.



Grijze NS koelwagen, Roco.



Speciale uitvoering van de Roco Sik bij Modeltreinexpress.



Prototype van de NS 1100 in TEE-kleuren bij Roco.



Schoorsteen voor de 2200 van Pijp-lines.



Rouwbrief van Vreeman in 1:87.

en met werkend zwaailicht (99360 gelijkstroom, € 89,90).

Voorjaar 2017 zal Roco met een speciale NS 1100 komen. Een 1100 in TEE-uitvoering. De fotoimpressie geeft een goed beeld hoe de loc gaat worden. Hoewel de 1100 nooit in deze uitvoering heeft gereden en er een ooit een 1 aprilgrap van Railhobby en de toenmalige Roco-importeur is geweest, komt de bijzondere kleurstelling op de loc goed tot zijn recht. Bij Roco is de laatste jaren veelvuldig om deze uitvoering gevraagd, en daar wordt nu aan voldoen. Artikelnummer en prijs zijn nog niet bekend. Let wel, dit keer is het geen 1 april grap, zo heeft men ons verzekerd!-CvD

VREEMAN

H0. De zogeheten Rouwbrief, een rangeersein, is aan het assortiment toegevoegd.

Het model is handgemaakt en goeddeels opgebouwd uit geëtste messing delen. Een servomotor voor de aandrijving wordt meegeleverd (Vo5, € 47,50). De Rouwbrief is ook verkrijgbaar in schaal 0 (SPo-04, € 52,50). Dit typisch Nederlandse sein werd gebruikt in de periode II-IV. Een voorbeeld in 1:1 staat op het MBS-emplacement in Haaksbergen. Meer info op modelspoorseinen.nl.-GF

PIJP-LINES

Pijp-lines Modelbouw heeft in samenwerking met teQmodels schoorstenen voor de NS serie 2200 laten maken. De uiterst fijn uitgevoerde pijp geeft een extra leuk detail aan uw Roco NS 2200 in 1:87 (Plq0001, € 2,50).-CvD

BRAWA

Opvallend is het H0-model van de melkwagen van het type Gh van de firma Suchard. Voor WW II was deze geïmmatriculeerd bij de Deutsche Reichsbahn. Het model met het nummer Hannover 13 008 hoort thuis in tijdperk II (48655, € 35,-). Bijzonder is de lichte lila kleur. Nep? Milka Alpenmelk werd met deze wagen vervoerd. Milka, een samenvoeging van Milk en Kakao, is sinds 1901 een gedeponeerd handelsmerk. Sindsdien wordt deze chocolade in een lila verpakking aangeboden. Suchard is de naam van de Zwitserse bakker die het bedrijf in 1825 is begonnen. Alles wijst er op dat de kleur van dit model klopt, alleen konden we het nergens bevestigd krijgen.-GF

BREKINA

H0. Brekina komt met drie brandweerauto's van Nederlandse korpsen. De Renault Savem SG2 van de Brandweer Raalte (14613, € 17,90). De Mercedes-Benz L 406 D als 'Jeugdbrandweer' (36838, € 18,90) en de kleine Renault R4 Fourgonnette met het algemene opschrift 'Brandweer'. En daardoor op de modelbaan algemeen inzetbaar (14735, € 13,90).-CvD

UNIQUE

Deze lasercut firma uit Coevorden heeft het seinhuis van het Duitse Ahlhorn in H0 en N uitgebracht. Voor Vitrine bouwden we de 1:87 variant (0102002, € 49,95). Het bouw pakket bestaat uit fijn gelaserde onderdelen in vier verschillende kleuren. De stenen muren komen authentiek over. De onderdelen van het 211 x 79 x 85 mm metende gebouw passen prima en hebben een uitstekende gravure. Het zelfde waardeoordeel heeft de in kleur uitgevoerde bouwbeschrijving. Ahlhorn kent enkele interessante details.



Bovenaanzicht van de schoorsteen van Pijp-lines.



De Milka melkwagen van Suchard als vooroorlogs Brawa model.



De Brandweer Raalte bij Brekina.



Renault R4 als NL brandweer, Brekina.



Spoorkant van het door Unique gemaakte seinhuis Ahlhorn.

Het grote raam aan de spoorkant wijkt deels naar voren uit en een van kopgevels heeft een klein portaal. Twee trappen leiden naar de werkvloer. Eigenlijk zou Unique (gevormd door vader Jan en zoon Bart-Jan Prins) een bouwpakket met handeltoestellen voor het interieur moeten aanbieden. Je kijkt door de grote ramen nu in een lege ruimte. Overigens voert een Duitse fabrikant zo'n bouwpakket. Met handeltoestellen worden seinen en wissels via trekdraden bediend. Zit er een valkuil bij het bouwpakket? Niet echt, maar pas op bij het verlijmen van het dak. Het is zaak om dat enige tijd goed aan te drukken. Gebruik daarbij een van de folieblaadjes die tussen de onderdelen liggen. Bij langdurig drukken met de handen kunnen donkere, vette plekken ontstaan. En dat doet het geheel geen goed. Wees ook spaarzaam met (hout)lijm.-GF

ACME

Voor inzet in nachttreinen zijn twee slaaprijtuigen uitgebracht, van NS en NMBS. Het NS-rijtuig, type MU, werd ingezet in tijdperk V (50577, € 62,50). Ook het slaaprijtuig van NMBS type MU reed in dat tijdperk (50578, € 66,-). De 30,3 cm lange modellen hebben fraaie en scherpe opdrukken en heldere vensters waardoor het interieur goed zichtbaar is. Een zakje met losse onderdelen is bijgevoegd. Het Belgische rijtuig lijkt in eerste instantie wat saai, maar ACME heeft er werk van gemaakt. Op de zijwanden zijn nog vaag de gegevens van de vorige eigenaar (NS) te zien. De restanten van die bestickering zijn ook op het model uitgevoerd. En dat maakt het rijtuig nog interessanter.-CvD

FALLER

H0. Faller viert z'n 70e verjaardag met het in gelimiteerde oplage uitgebrachte klooster 'Bebenhauser'. De licht gepatineerde gebouwen beslaan een oppervlak van 60 x 51 cm. Het kerkgebouw is voorzien van een bewegende torenklok (130816, € 399,-, vanaf tp. I). Rond de jaarwisseling zal Railhobby een uitgebreid bouwverslag van het klooster presenteren.-DH

ERWIN FRICK

H0. Met twee sets van Erwin Frick kan Piko Mat'54 of Rivarossi Mat'46 van de juiste pantografen voorzien. Het type BCC (€ 34,-, 2 stuks). Dit type zat onder andere op het materieel 1935, '36, '40, '46 en '54. De andere set bevat het type Metropolitan Vickers (€ 36,-, 2 stuks). Deze waren te vinden op het materieel 1935, '40, '46 en '54. De pan-



De achterkant van Ahlhorn is met twee trappen en een portaal, Unique.



NS slaaprijtuig MU bij ACME.



De NMBS-variant, ACME.



De vorige eigenaar blijft zichtbaar, NMBS type MY bij ACME.



Het klooster 'Bebenhauser', Faller.

to's zijn geheel op schaal en uit geëst nieuwzilver vervaardigd. Bevestiging geschiedt door in de pantograafstoelen of kano's een gaatje te boren, de pootjes van de pantograaf door de gaatjes te steken en deze vervolgens aan de binnenkant van de bak om te zetten.-CvD

FLEISCHMANN

N. De vierassige ketelwagen Zacens van het

Duitse On Rail GmbH is bij NS geïmmatriculeerd. De opschriften zijn met een loop leesbaar, de haken voor vervoer per veerboot met gele verf aangestipt. NEM 355-kortkopplingsgeleiders (848023, € 24,90, tp. VI).-DH

COSMOFIX

Daar de secundelijm geschikt is voor het verlijmen van onder meer rubber, metaal,



Links type BCC, rechts Metropolitan Vickers, Erwin Frick.



Secundelijm van Cosmofix.

keramiek, aardewerk en kunststof kan deze door modelbouwers breed worden ingezet. De te lijmen materialen moeten, zoals bij alle te verlijmen objecten, stof- en vetvrij zijn. Desgewenst reinigen met aceton of alcohol. De industrielijm eenzijdig dun aanbrengen



Vierassige ketelwagen van On Rail, Fleischmann.



SNCF CC 7100 bij REE Models.



Woonhuizen en winkelpanden in 1:160 bij Stangel.

en de materialen enkele seconden stevig aandrukken. De lijm is na circa acht uur uitgehard. De flacon (inhoud 20 gr, € 15,95, ook te bestellen via www.hobbybladen.nl) heeft drie doseerstanden en is na opening zes maanden houdbaar.-DH

REE MODELES

H0. Veel modelspoorders naar Frans voorbeeld hebben er naar uit gekeken, de uitlevering van de SNCF serie CC 7100. Het model van de eerste bouwserie is fraai van vorm, belijning en opdrukken en toont veel details. Op dit moment zijn er vier nummer- en kleurvarianten uitgeleverd. De foto toont de



Hoekhuis in schaal 0, Stangel.



De U-Bahn Hamburg bij VK-Modelle.



Vijfdelige Solaris Tramino, VK-Modelle.

CC 7128 in de originele uitvoering van Sud-Est (MB-055, € 269,-, tp. III). De modellen zijn ook als digitaal, met full sound - heel zuiver en fraai - en in AC leverbaar.-CvD

STANGEL

N. De Poolse specialist in meerlaagse kartonnen lasercut huizen en andere opstellen introduceert op veler verzoek een aantal woon- en winkelpanden in schaal N. De panden zijn los en in sets van drie of vijf stuks verkrijgbaar en kunnen desgewenst zelf worden gepatineerd. De in een hoekhuis gevestigde bakkerij annex Konditorei is leverbaar in de schalen 0 (€ 62,-) en 1 (€ 98,-).-DH

VK-MODELLE

H0. Bus- en trambouwer Veit Kornbergen brengt U-Bahn type DT5 uit Hamburg met nieuwe rijtuignummers. Het driedelige metrostel is voorzien van reizigers, binnenverlichting en leverbaar voor gelijk- en wisselstroom (23018, € 299,-/ 23020, € 329,-, tp. VI) en als dummy (23019, € 229,-/23021, € 269,-). Bij de gemotoriseerde versies is het tussenrijtuig op vier assen aangedreven. De vijfdelige, rood/witte lagevloertram Solaris Tramino heeft elastische geledingen, een interieur en metalen wielen. Ruitenwisser, front- en achterlichten zijn apart gemonteerd. Het model is voor motorisering voorbereid. Leverbaar met richtingfilm '2 Hauptbahnhof' (22021, € 110,-, tp. VI) en '3 Depot' (22022).-DH

NOCH

H0. De wedstrijden van het EK 2016 in Frankrijk kunnen in 1:87 worden nagespeeld. De nationale voetbalteams, elf spelers waaronder de keeper, zijn er in de tenues van twaalf landen. Een groepje van zes supporters, waarvan een met een grote, drie met kleine vlag en twee met een banner zijn er uit dezelfde landen. NL-spelers (15977, € 16,95), fans (15798, € 12,95) en daarnaast uit B, F, D, GB, DK, I, P, E, CH, A en CZ. Prijsgunstiger en creatiever is de blister met 11 spelers en 6 fans (14986, € 4,99), dan kunt uw eigen club



Spelers, supporters en tribunes bij Noch.



De BR 150 bij Piko in de uitvoering voor DB Cargo.

tegen een favoriet laten spelen. Het veld kant worden aangekleed met twee doelen en vier hoekvlaggen (14399, € 6,95) en een staantribune (14398, € 11,50).

PIKO

H0. De DB BR 112 is de voormalige DR BR 212. De loc werd na een voorserie van vier exemplaren en een aanvulling van 35 stuks onder DR-regiem het symbool van de Duitse eenwording, want na 1991 werd de serie met 90 stuks door DB en DR uitgebreid. Het model betreft de laatste serie met de kleinere frontseinen. Leverbaar met alleen interface (51700, € 164,-, tp. VI) en met decoder PluX22 (51704, € 264,-, tp. V). Het verschil in tijdperk onderscheidt zich door de gewijzigde zijanten. Krachtpatser BR 150 wordt in het verkeersrood als DB Cargo gebracht (51646, voorbereid voor PluX22, € 164,-, tp. V). De BR 193 komt in het design van onderhoudsbedrijf mgw Service GmbH & Co. De loc is voorbereid voor PluX22 (59981, € 154,-, tp. VI). Diesellocc G 1206 verschijnt de oranje/gele versie van Northrail (59160, € 124,-, tp. VI, met interface), het in Hamburg gevestigde verhuurbedrijf van diesel- en elektrische locomotieven. De drukgasketelwagen is beschikbaar in de uitvoering van Aretz GmbH. Door de vele details oogt het model erg goed, ondanks de bijna kleurloze kleur-

stelling (54665, € 49,99, tp. VI). De knikketelwagen van het Zwitserse Wascosa is een kleurvariant voor tp. VI (54795, € 54,99). De DR zuurflessenwagen Uhk is uitgevoerd met een remmershuis en 10 zuurflessen van 1000 liter elk (54926, €34,99, tp. IV).-NR

N. De tweedelige Hondekop in verschiijnt als kleurvariant in het groen met NS-logo en blauwe reclamebanen. Het model is voorzien van front- en sluitseinen en interieurverlichting. De opdrukken zijn fraai (40481, € 225,-).-CvD



De G 1206 in een nieuwe Piko-uitvoering van NorthRail.



De Hondekop in N bij Piko.



Bij Piko de knikketelwagen van Wascosa.



De zuurflessenwagen in de uitvoering van de DR, Piko.



Het staatsieportret van de SVT 137 225.

BR 183 IN HO EN N, TRIX

SVT 137 & VT 11.5, Märklin

Göppingen, de thuisbasis van Märklin en Trix, overlaadde de redactie met een veelheid aan treinstellen in HO en N. Een mooie gelegenheid deze modellen nader aan u voor te stellen.

SVT 137 225 bij Märklin

Het oudste van de hier besproken treinstellen is het Märklin-model van de SVT 137 225. In 1932 werden twee gekoppelde motorrijtuigen als treinstel 877 a/b in gebruik genomen. Het succes van het als 'Fliegende Hamburger' aangeduide dieseltreinstel was groot. Nieuw was de aerodynamische vorm en de lichte constructie met een Jacobsdraaistel. Hieruit ontstond de serie 'Bauart Hamburg' en vervolgens het driedelig treinstel 'Bauart Leipzig'. De treinstellen 'Bauart Hamburg' werden vanaf 1935 op het FDT-net ingezet. Ze reden vanuit Berlijn naar Hamburg, Keulen, Frankfurt, Neurenberg en München. De stellingen 225 en 226 gingen na de opsplitsing van Duitsland naar de DR. Bij de DB werden de stellingen hernummerd in VT 04.1 en kregen de voor treinstellen gebruikelijke rode kleurstelling.



De vorm van de kop is aerodynamisch, de opschriften zijn loepzuiver.



De TEE 'Helvetia' bestaat uit twee locomotieven en twee tussenrijtuigen.

De SVT 137 225 is het model dat Märklin in deze vorm uitbrengt. Het is een replica van het museumstel. Dat betekent dat de trein in het nachtblauw/ivoor van de Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) is uitgebeeld. Het model beschikt over interieur- en cabineverlichting en een mfx-decoder. De vouwbalgen boven het Jacobsdraaistel sluiten mooi aan (SVT 137 225, 37776, € 449,-, tp. VI). Het treinstel stond eerder in de catalogus bij Trix (22676, € 449,-). Zie hieronder bij Trix/Minitrix, de BR 183.

VT 11.5 bij Märklin

Voor het TEE-verkeer werden door de Europe-

se spoorwegen nieuw ontworpen treinstellen aangeschaft. De Nederlands-Zwitserse combinatie DE 1001-1003/RAm 501-502 is daar een goed voorbeeld van. De Duitse spoorwegen ontwikkelden een treinstel dat op de 'Kruckenberg', de VT 137 155 en de succesvolle V 200 was gebaseerd. De basisconfiguratie bestond uit een locomotief aan beide einden en vijf middenrijtuigen. Deze configuratie kon tot een tiendelige eenheid worden uitgebreid. De rijtuigen kenden aanvankelijk, als TEE, alleen eerste klas. In de trein waren ook bar- en restauratierijtuigen opgenomen. Een van de eerste Duitse treinstellen was de 'Helvetia' die vanaf de start van het TEE-net

op 2 juni 1957 het Noorden van Duitsland met Zwitserland verbond (omloop Hamburg – Frankfurt – Mannheim – Basel – Zürich). In 1965 werd deze verbinding naar een door een eloc getrokken trein omgezet. Met de voortschrijdende elektrificatie werden steeds meer treinen met elocs bespannen. Met de invoering in 1968 van de computernummering werd de VT 11.5 als BR 601/901 aangeduid. Vanaf de zomerdienstregeling 1979, de wijziging naar IC-verkeer met 1ste en 2de klasse, waren de treinstellen weer werkloos. Vanaf zomer 1980 deden ze dienst in het toeristische verkeer, de laatste rit was als 'Alpen-See-Express' op 9 april 1988. Kort



De frontpartij van de SVT 137 toont overduidelijk de vroegste aerodynamische vormgeving.



Het zilvergrijze dak met de filigraan uitgevoerde ventilatoren en roosters.



Staatsieportret van de BR 183 in N. Vergelijk de kleuren van het N-model met het H0-model.

daarna waren ze alle buiten dienst gesteld. Märklin brengt de VT 11.5 als vierdelige eenheid: twee locomotieven en twee tussenrijtuigen. Alle rijtuigen hebben interieurverlichting met warmwitte leds. De voeding wordt van de voorste loc afgenomen en gaat via stroomgeleidende koppelingen naar de rijtuigen. Door de schaargeleiding blijven de overgangen in bogen mooi gesloten. De elektronica is mfx+, dus alle geintjes die met een dieseltreinset kunnen worden uitgethaald zijn mogelijk (VT 11.5, 37604, € 799,-). Met de uitbreidingsset kan het treinset met drie rijtuigen op lengte worden gebracht (43114, € 315,-).

BR 183 bij Trix/Minitrix

Nadat de VT 04 (voorheen SVT 137) in Duitsland in het F-treinnet opgenomen waren, werden in 1958/59 de meeste VT 04's aan de Oost-Duitse Reichsbahn (DR) afgegeven. Daar reden ze aanvankelijk weer onder hun oude nummer, maar na de computerisering (1970) werden ze als BR 183 ingedeeld. De SVT 137 226 kwam niet meer in bedrijf en de SVT 137 225 werd door de DR tot salontreinset omgebouwd, waar het tot oktober 1981

aan coryfeeën van het DDR-Ministerie van Verkeer ter beschikking stond. Dit model is door Trix in H0 en door Minitrix in N uitgebracht. Het is hetzelfde treinset als hierboven bij Märklin beschreven. Als elektronica meldt Trix DCC en mfx waarmee 16 functies zijn te bedienen. Voor Minitrix wordt bediening via DCC, Selectrix en Selectrix 2 opgegeven. De kleurstelling van zowel



Ook in N is de kopvorm van het treinset BR 183 goed getroffen.

de H0- als de N-versie is beige/robynrood. Kijken we naar de modellen, dan zien we een groot verschil in kleurintensiteit tussen het H0- en het N-model. De foto's bedriegen dus niet. De overgangen van de rijtuigen is in N acceptabel te noemen; de trein moet ook door krappe bogen kunnen rijden. Bij H0 is dat allemaal een stuk gemakkelijker en ziet het er daardoor eleganter uit.-NR

EXTRA ONLINE

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



De moeilijke vorm van de neuzen is in model goed getroffen.



In H0 is de rijtuigafstand heel fraai.



In N is de rijtuigafstand acceptabel. De BR 183 moet ook door bogen kunnen rijden.



Modelspoor Evenement

17 & 18 december 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

Toegangsprijs: kinderen tot 12 jaar onder begeleiding gratis, volwassenen € 7,-

Beursdata 2016: 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

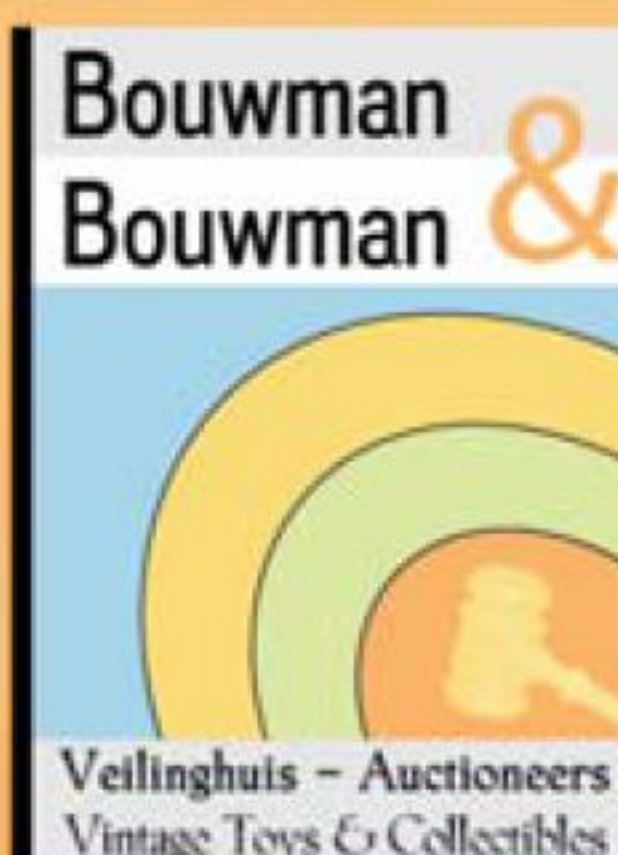


ZATERDAG 3 SEPTEMBER

catalogus online ga naar onze website

www.veilinghuisbouwman.com

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



Van K en N naar ICR

De kop 'Van K en N naar ICR' roept bij buitenstaanders wellicht vraagtekens op, maar treinenliefhebbers weten natuurlijk meteen dat het hier om rijtuigen van de NS gaat. Tot aan de zomerdienst van 1981 verzorgen de rijtuigen van de typen K en N de dienst tussen Den Haag/Rotterdam, Venlo en Keulen. In 1981 maken de bedaalde rijtuigen in deze dienst plaats voor op dat moment hypermoderne ICR's. In de serie over treinsamenstellingen presenteert Railhobby als inspiratie voor de modelbaan dit keer enkele treinen met de bekende blauwe rijtuigen, die opmerkelijk genoeg alle in model verkrijgbaar zijn.

Het is 1972 als NS besluit om de voormalige internationale rijtuigen van de typen K en N op de verbinding van Rotterdam naar Venlo en Keulen te concentreren. De rijtuigen hebben er dan nog geen veertien jaar in de internationale dienst opzitten. Toegegeven, de dienst naar Keulen is ook internationaal, maar van eind van de jaren '50 tot rond 1970 rijden de rijtuigen Plan K en N door heel Europa.

NS bestelt de K's en N's aan het eind van de jaren vijftig. De oudere stalen rijtuigen uit de jaren '20 en '30, die tot dan toe in internationale treinen rijden, zijn aan vervanging toe. Voor Plan K bouwt NS voort op het ontwerp van de gestroomlijnde rijtuigen uit de jaren '30 en '50. De dertig rijtuigen Plan K die in 1957 en '58 de fabriek van Beijnes in Beverwijk verlaten, hebben met hun voorgangers de kenmerkende ronde koppen, het bolle dak en de zware draaistellen gemeen. Voor deelname aan het internationale couchetteverkeer bestelt NS rond dezelfde tijd bij Werkspoor 25 rijtuigen van het type Plan N, die wel van een nieuw ontwerp zijn. Uit het oogpunt van gewichtsbesparing hebben deze rijtuigen een zelfdragende rijtuigbak en een lichtere versie van de klassieke draaistellen. De koppen van de rij-



Loc 1502 wordt in Venlo voor een trein met Plan N- en K-rijtuigen gerangeerd, die net uit Keulen is aangekomen. 4 januari 1981. (foto Carel van Gestel)



Na de verhuizing van de rijtuigen Plan K en N naar de verbinding van de Randstad met Venlo en Keulen bestaat de standaard samenstelling uit twee K's en twee N's.



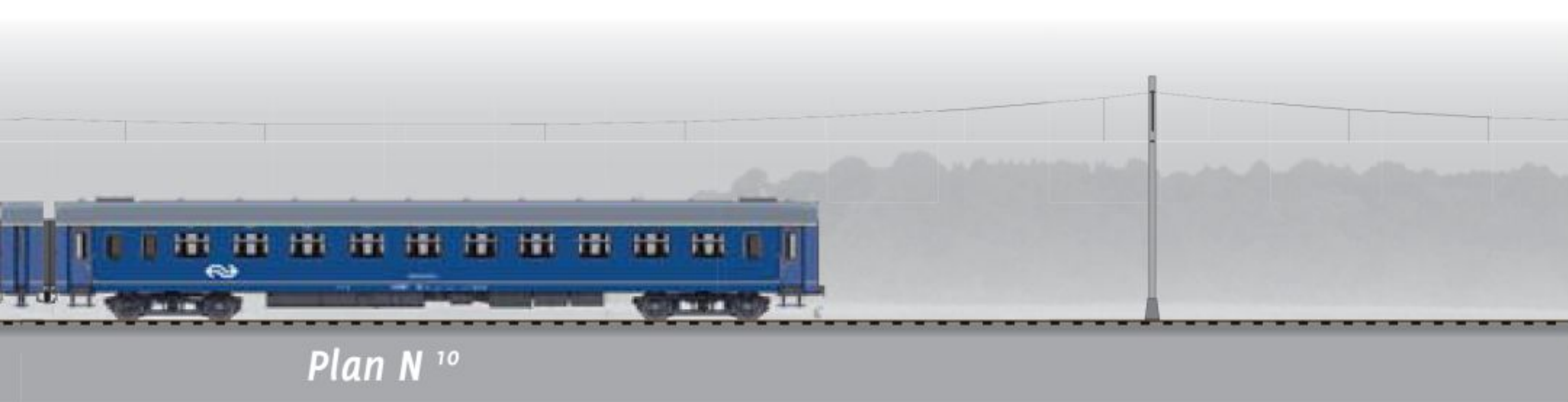
In de praktijk rijden de treinen naar Venlo meestal met een Stalen D. Deze bagagewagens zijn dan al bijna 40 jaar oud.



Naast 1500'ers komen er af en toe ook andere loctypen voor de treinen naar Venlo. In 1974 fotografeerde Hans Scherpenhuizen de NS 1304 bij Rotterdam Lombardijen. Let op de fraaie vakwerkbovenleidingportalen uit de jaren '30.



Loc 1505 is in 1973 bij Barendrecht met zeven blauwe rijtuigen van Den Haag CS naar Venlo onderweg. In de trein rijden behalve Plan K's en N's ook een Plan D en een Blokkendoos (!) mee. (foto Hans Scherpenhuizen)



tuigen zijn gewoon recht. De polyester deuren aan de kopeinden liggen verzonken. De rijtuigen hebben tien coupés met speciale banken, die tijdens de nachtelijke uren tot zes bedden kunnen worden omgebouwd.

Eigenlijk zijn de rijtuigen Plan K en N aan het eind van de jaren '50 al ouderwets. Ze kunnen qua rijeigenschappen en comfort niet concurreren met de volgens UIC-normen gebouwde standaardrijtuigen van de typen X en Y uit Duitsland en Frankrijk. In de loop van de jaren doet NS diverse pogingen om de rijeigenschappen van de K's en het comfort van de N's op een hoger peil te brengen. Het is allemaal tevergeefs. Als het bedrijf rond 1970 besluit voor het internationale reizigersverkeer aan een rijtuigpool van de DB deel te nemen, is het lot van de Plan K's en N's in de internationale dienst bezegeld. Maar dit betekent niet dat de blauwe rijtuigen aan de kant gaan. Er wacht een nieuwe taak. In de periode 1972-1981 vormen ze het standaardmate-



De rijtuigen Plan K en N rijden in 1974 twee jaar in de dienst van de Randstad naar Venlo en Keulen. Op de terugweg naar Rotterdam passeert loc 1115 met vier rijtuigen en een Stalen D de grote spoorbrug over de Oude Maas tussen Dordrecht en Zwijndrecht. (foto Hans Scherpenhuizen)



Ter hoogte van het inrijsein van emplacement IJsselmonde rijdt loc 1301 op 8 augustus 1973 met vijf rijtuigen als trein 1993 naar Venlo. Het vijfde rijtuig is bijzonder: het is een Plan D, die als spitsversterking meerijdt. (foto Hans Scherpenhuizen)

riool op de verbinding van Den Haag en Rotterdam naar Venlo en Keulen. Samen met de tweedehands locs van de serie 1500 zijn ze hier jarenlang een vertrouwd gezicht.

NS hoeft aan de rijtuigen Plan K maar weinig te verbouwen. Het gros van de rijtuigen verliest alleen de stoomverwarmingsleidingen, die tot dan toe voor een aangenaam klimaat in de coupés zorgden. De verbouwing van de rijtuigen Plan N is iets ingrijpender. Deze rijtuigen verliezen hun ligninrichting; het bovenbed verdwijnt en het middenbed wordt tot rugleuning omgebouwd. De onderbedden krijgen nor-

male zittingen, voorzien van bordeauxrood kunstleer. De kleine badkamers en de ruimten voor de begeleiders worden afgesloten. Bovendien worden ook bij de Plan N's de stoomverwarmingsleidingen verwijderd of in elk geval afgedicht. De verbouwing neemt enige tijd in beslag. Daarom zijn de laatste tien laatste couchetterijtuigen Plan N tijdens het kerstverkeer van 1971/1972 nog als versterking voor de internationale dienst beschikbaar.

Stalen D

NS stelt uit de blauwe rijtuigen stammen van twee Plan K's en twee Plan N's samen. Omdat de rijtuigen zelf geen bagageruimte hebben, vult NS deze stammen aan met vierdeurs Stalen D's, die op dat moment al bijna veertig jaar oud zijn. Op rustige momenten zijn de treinen van de Randstad naar Venlo en Keulen nooit langer dan vier rijtuigen, naar behoefte aangevuld met de Stalen D. Maar in de spitsuren rijden ook langere treinen. Aan het eind van de jaren '70 bestaat het treinenpaar 1548/2525 op dinsdag tot en met vrijdag uit maar



Plan K A³B⁵



Plan N B¹⁰



Stalen D blauw



Loc 1500

Plan K A³B⁵

Plan E A⁸b

Plan K A³B⁵

Plan E B⁹b

In de vrijdagspits bereiken de treinen naar Venlo soms een behoorlijke lengte. In deze trein rijden naast Plan K's en N's ook twee Plan E's mee.



Loc 1500

Plan K A³B⁵

Plan E A⁸b

Stalen D D¹ᵛ

Ook op zaterdag rijden er langere treinen. De standaardstam is hier met een Plan E en een Plan K uitgebreid.

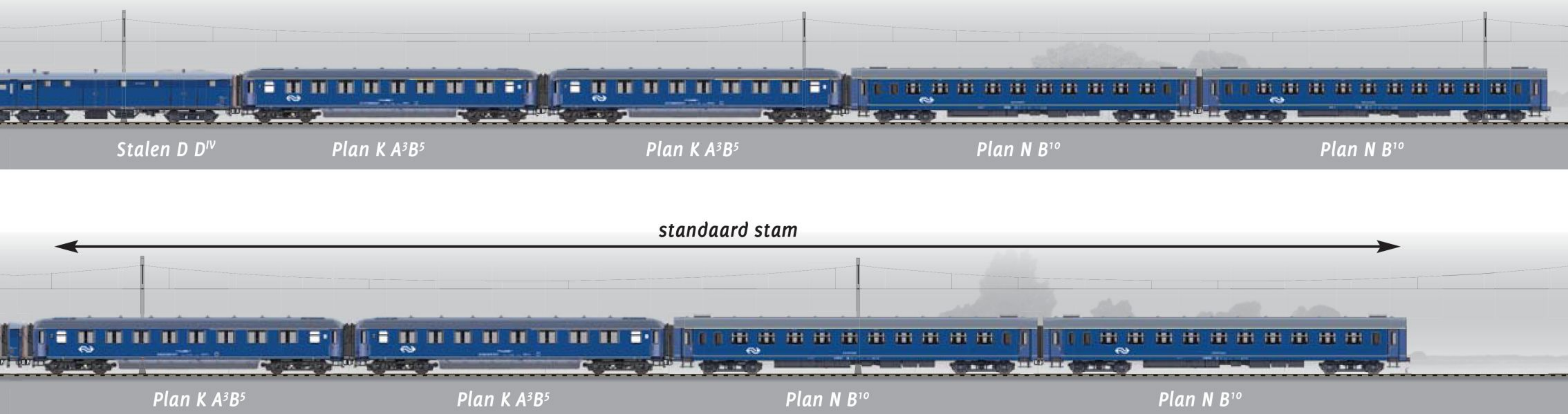
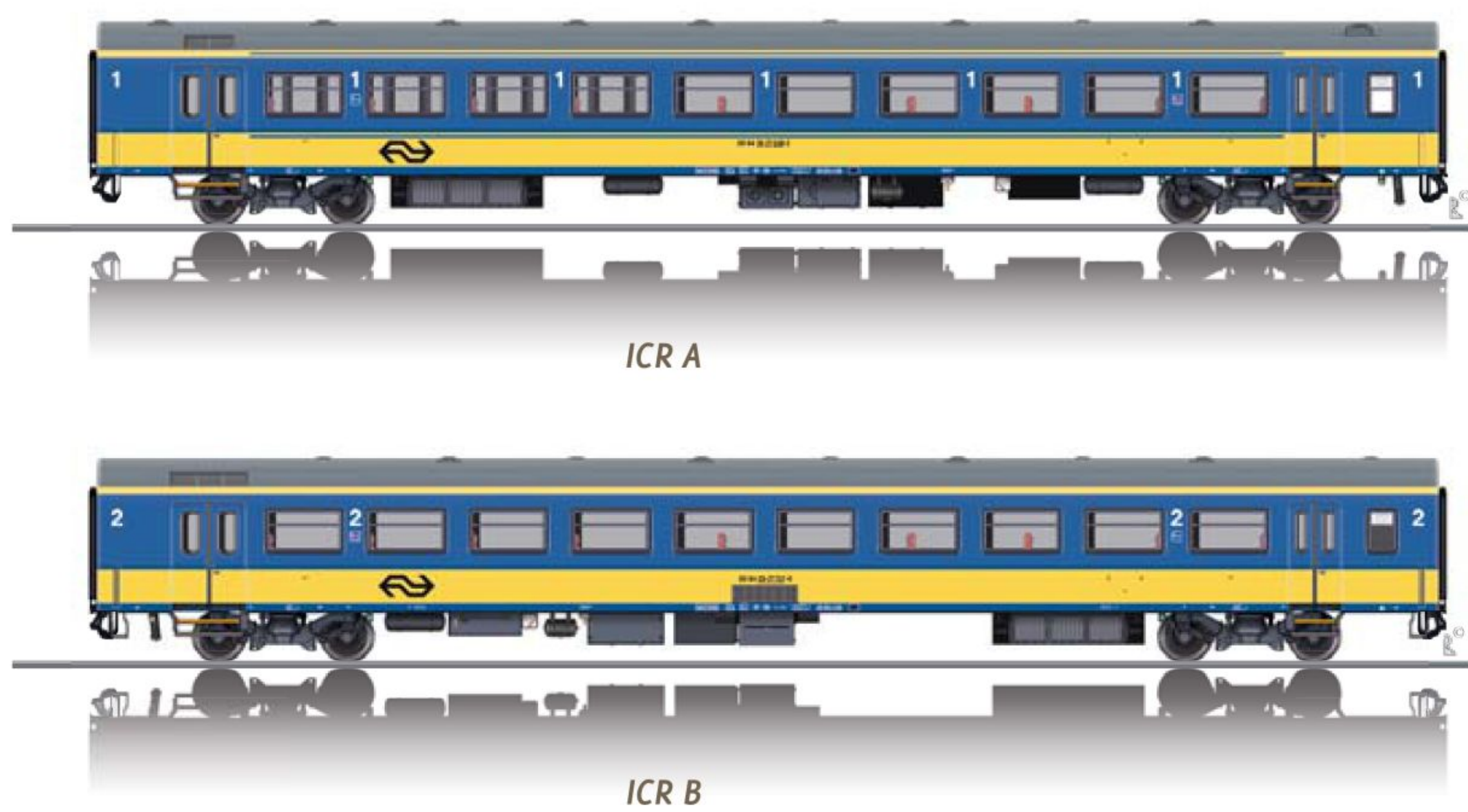


De 1500'ers reden tijdens een groot deel van hun NS-bestaan op de verbinding van de Randstad met Venlo. Op 30 maart 1980 passeert de 1501 Blerick op weg naar Den Haag CS. De trein bestaat uit een Stalen D, een K, N, K en N. (foto Bart van 't Grunewold)

liefst acht rijtuigen. Overigens rijden er aan het eind van de jaren '70 ook al regelmatig treinen met Duits materieel. Op zaterdag en zondag rijden er drie treinen met een Duitse B, AB en B. Intercity-treinen hebben op dat moment nog niet de lengte die vandaag de dag gebruikelijk is.

Vervanging

Aan het eind van de jaren '70 wordt duidelijk dat het stalen NS-materieel uit de jaren '50 aan vervanging toe is. Dat geldt niet alleen voor de Plan K's en N's, maar ook voor de snel-treinrijtuigen Plan E, waarvan er op dat moment nog ruim tweehonderd aanwezig zijn. Na uitgebreide proefnemingen ontwikkelt NS een nieuw type rijtuig, dat qua design en techniek een combinatie is van de tussenrijtuigen van de destijds nieuwe IC3 en de Franse Corails, waarvan er aan het





Loc 1153 komt met Intercity 2521 Den Haag – Köln aan in Venlo. De stroomafnemers zijn gestreken, omdat de loc al onder 25 kV rijdt. Sik 350 sleept de loc straks naar het 1500 V-deel van het Venlose station. De standaardstam bestaat uit twee K's en twee N's en een Stalen D, 30 maart 1980. (foto Bart van 't Grunewold)



Loc 1506 passeert in de zomer van 1979 de volkstuintjes bij Dordrecht-Zuid met een Intercity naar Venlo. De trein bestaat uit een standaardstam en een Stalen D. (foto Hans Scherpenhuizen)



Loc 1504 vertrekt in de zomer van 1981 uit Tilburg. Achter de loc hangen een Stalen D en vier ICR-rijtuigen. Vanaf het najaar van 1981 zijn de Stalen D's definitief historie in de treinen naar Venlo en Keulen. (foto Cock Koelewijn)

eind van de jaren '70 een aantal bij NS op huurbasis rondrijdt. NS bestelt in totaal 226 exemplaren van het nieuwe type ICR, waarvan de eerste vijftien A's vanaf juni 1980 in Nederland arriveren, gevolgd door 60 B's (oktober 1980 - april 1981), nog eens 15 A's (april 1981 - juni 1981) en 43 BKD's (juni 1981 - december 1981). NS wil met de nieuwe rijtuigen in eerste instantie de verbinding Den Haag/Rotterdam – Venlo – Keulen moderniseren. Daarom zijn de eerst afgeleverde ICR's voor buurlandtreinen aangepast en wijken ze op enkele punten van de later afgeleverde ICR's voor binnenlands verkeer af. Zo hebben ze klaptreden bij de deuren voor de lagere Duitse perrons, een verwarmingsinstallatie en statische omzetter die voor alle spanningen geschikt zijn, genummerde stoelen voor zitplaatsreservering en een in internationaal verkeer verplicht hamertje voor het in noodgevallen inslaan van de ramen.

De nieuwe rijtuigen komen per 19 oktober 1980 in de treinen van de Randstad naar Keulen in dienst. NS stelt telkens complete stammen in gebruik. In het voorjaar van 1981 rijden nog maar enkele klassieke stammen en met ingang van de zomerdienst van 1981 zijn de blauwe K's en N's in de Venlo-/Keulen-treinen definitief historie. De hele dienst wordt dan met de nieuwe ICR's uitgevoerd, waarvoor elf composities met in totaal 13 A's en 40 B's beschikbaar zijn. De Stalen D's zijn in de winterdienst 1980/1981 nog even hard nodig. Omdat de BKD-rijtuigen pas vanaf de zomer van 1981 arriveren, rijdt een aantal van de bejaarde bagagewagens in die periode met de nieuwe ICR's in de diensten naar Venlo mee. Hiervoor is wel een kleine verbouwing nodig, want voor de bediening van de pneumatische zwenk-/zwaai-deuren van de ICR's krijgen de Stalen D's in het laatste jaar voor hun buitendienststelling een aparte luchtleiding, die op het dak van de rijtuigen wordt gemonteerd. Als in de zomer van 1981 de nieuwe BKD-rijtuigen in dienst komen, betekent dit niet alleen het einde van de Stalen D's in de normale dienst, maar is er voor het eerst ook koffie verkrijgbaar in de treinen van de Randstad naar Venlo en Keulen... Op 27 september 1981 gaan de Stalen D's definitief aan de kant.

Opknapbeurt

Diverse rijtuigen Plan K en N gaan vanaf 1981 naar de sloop, maar een aantal weet het leven nog even te rekken, onder andere in testtreinen voor de nieuwe locs van de serie 1600. Eind 1982 krijgt een aantal rijtuigen zelfs een opknapbeurt, als NS tot de conclusie komt dat het in 1983 met een groot tekort aan materieel krijgt te maken, het bekende 'Gat van '83'. De oude blauwe rijtuigen rijden onder andere in spitsuurtreinen in Noord-Holland en van Utrecht naar Eindhoven (zie deel 4 van deze serie in RH 378 = 2016/04). Als in de loop van 1983 blijkt dat de reizigersgroei toch niet zo sterk is als verwacht, gaan de rijtuigen kort hierop alsnog aan de kant. Enkele Plan K's gaan naar museumorganisaties, de rest wordt gesloopt. Een handvol Plan N's komt in dienst als remrijtuig voor slooptransporten. De laatste N gaat



De eerste nieuwe ICR's gaan naar de verbinding Randstad – Venlo/Keulen. In de winterdienst 1980/1981 rijden de treinen nog zonder BKD, maar met een Stalen D, voorzien van een dakleiding.



De drie modellen voor de 'Keulenaar', v.l.n.r. Plan N van Heris, Plan K van EloTrains en de Stalen D van Artitec.

pas in 1990 naar de sloper. De Stibans doet nog pogingen het rijtuig te bewaren, maar na een brand valt het doorgezakte karkas alsnog ten prooi aan de snijbranders.

Na de introductie in 1981 wordt de hegemonie van ICR op de verbinding naar Venlo en Keulen overigens al snel doorbroken. In het 'Gat van '83' pendelen er volop gehuurde Corail-rijtuigen tussen de Randstad en Venlo. Medio jaren '80 wordt deze dienst zelfs geheel met Duitse rijtuigen uitgevoerd.

Model

De treinen met rijtuigen Plan K, N, en Stalen D bieden veel mogelijkheden voor de modelbaan. Te meer omdat de treinen vanaf Venlo doorrijden naar Duitsland. Hierdoor zijn ook combinaties met Duitse locomotieven mogelijk. In Nederland rijden de treinen naar Venlo en Keulen meestal met een loc van de serie 1500. EloTrains heeft hiervan in 2014 een model uitgebracht. Met wat 'pimp-werk' (zie RH 2014/10) kan hiervan een aantrekkelijk model worden gemaakt, dat ook op de modelbaan de tijden van weleer doet herleven. Daarnaast misstaat ook een 1100 (Roco, Märklin, Trix) niet voor de treinen. Aan het begin van de jaren '70 hebben deze locs nog geen botsneus. Aan het eind van de jaren '70 rijden deze locs in blauw en geel/grijs met een botsneus rond.

In de afgelopen jaren hebben drie fabrikanten onafhankelijk van elkaar HO-modellen van de K's, N's en Stalen D's uitgebracht. Heris bracht als eerste in 2010 een model van het rijtuig Plan N uit, in 2012 gevolgd door EloTrains met een Plan K. De Stalen D is sinds enkele jaren via Artitec verkrijgbaar. Bij dit laatste bedrijf heeft men goed opgelet, want onder catalogusnummer 20.248.02 is zelfs een Stalen D met een dakleiding verkrijgbaar. Deze uitvoering heeft in het grootbedrijf minder dan een jaar gereden, maar maakt het dus ook op de modelbaan mogelijk om treinen naar Venlo met ICR's samen te stellen. Voor de moderne ICR's kan de modelspoorder terecht bij LSMo-odels. Deze Belgische importeur heeft diverse oplagen van de ICR's geproduceerd, die op dit moment door productieproblemen in China helaas wat minder goed verkrijgbaar zijn. ●

Tekst: Cock Koelewijn

Modelfoto's: Rob Ellerman

Tekeningen: Roel Linker



De Stalen D van Artitec met catalogusnummer 20.248.02 heeft een extra dakleiding voor diensten met moderne ICR.



Een trein van Venlo naar Rotterdam in de jaren '70, compleet met twee 1100'en in twee kleurschema's en zonder botsneus.



Deze combinatie heeft maar een jaar gereden: van het najaar van 1980 tot en met de zomer van 1981.

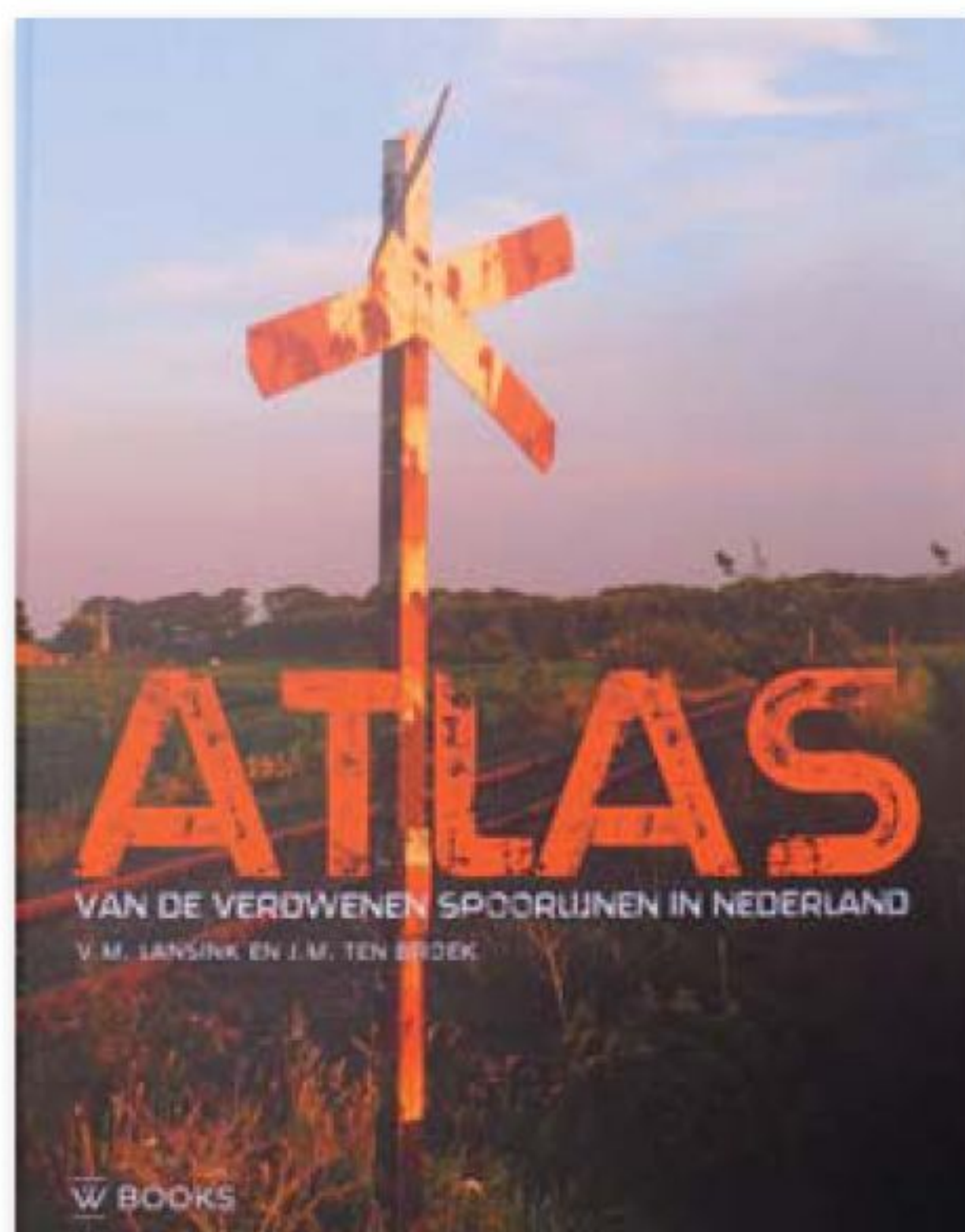
INFO

Bronnen:

Voor de treinsamenstellingen in dit artikel is onder andere (met toestemming) van de website van Gerard van de Weerd, www.seinarm.nl, gebruik gemaakt. Verder is informatie ontleend aan diverse jaargangen van Op de Rails, het maandblad van de NVBS, en Van Wijck-Jurriaanse, N.J., De stalen getrokken rijtuigen der Nederlandse Spoorwegen, Wyt, Rotterdam, 1980.

EXTRA ONLINE

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



Atlas

van de verdwenen spoorlijnen in Nederland

door: Victor Lansink en Michiel ten Broek, uitg. WBooks, formaat: 31,1 x 25,3 cm, 208 blz., veel tekeningen, kaarten, foto's in zwart-wit en kleur, ISBN 978-94-625-8138-8, prijs € 29,95.

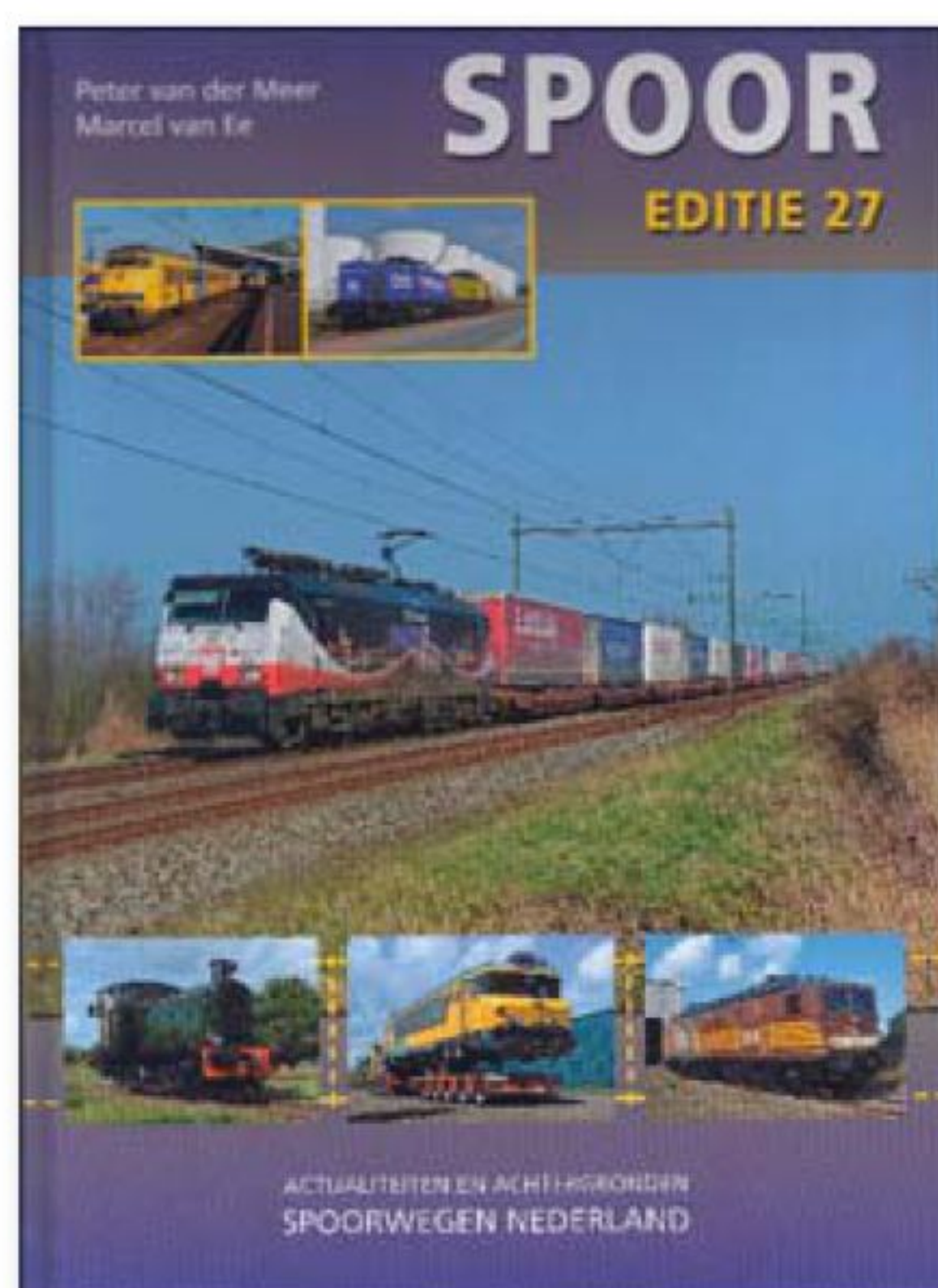
Je zou het spoorwegarcheologie kunnen noemen. De auteurs, bekend van de site Railtrash, zijn op zoek gegaan naar restanten van in ons land verdwenen spoorwegen. De vele tramwegen niet meegeteld, is ruim 1.000 km spoor er niet meer, of is opgeheven. Maar van veel van deze lijnen is in het landschap nog wel iets terug te vinden. De auteurs hebben door naarstig speurwerk tientallen opgeheven spoorlijnen in kaart kunnen brengen. In totaal komen in het boek 29 lijnen aan bod. Zo komen lijnen van de NFLS (Noord-Friese Lokaalspoorwegen), de NOLS (Noord-Ooster Lokaalspoorwegen), de GOLS (Gelders-Overijsselse lokaalspoorwegen), de Halvezolenlijn en niet te vergeten de Haarlemmermeerlijnen uitvoerig aan bod. Op sommige zijn musea actief. Per lijn worden de gevonden restanten getoond, vergezeld met oude opnamen van de exploitatie. Veel spoorkaarten maken de lijnen inzichtelijk. In voor- en achterkaft staan op een oude spoorkaart met de besproken lijnen met nummers aangegeven. Het boek is fraai vormgegeven. Op de achtergrond van sommige pagina's zijn tekeningen van (stations)gebouwen afgedrukt. Een lezenswaardig boek over een niet alledaags onderwerp.-TO

Spoor editie 27

Actualiteiten en achtergronden spoorwegen Nederland

door Peter van der Meer en Marcel van Ee, uitg. De Valk, formaat 21 x 29,7 cm, 144 blz., ruim 250 foto's, ISBN 978-90-5961-169-6, prijs € 29,90.

Net als in vorige edities wordt in deze uitgave in vijf hoofdstukken het wel en wee van de spoorwegen in ons land beschreven, uiteraard in het jaar 2015. Het boek volgt hetzelfde stramien: in een drieluik komen verleden, heden en toekomst aan de orde. Het eerste hoofdstuk behandelt het reizigersvervoer; dan volgen het goederenvervoer en in hoofdstuk drie afvoer, sloop en verkoop. Vanzelfsprekend kunnen de auteurs daarbij niet om de afvoer van de laatste Plan V's heen, maar ook de sloop van nog relatief jonge elocs 1600. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een over drie pagina's



geplaatste tabel van al het materieel dat is verdwenen. De komst van de eerste Flirt3, treinstel 2010 voor R-Net, heeft deze uitgave nog net kunnen bereiken. Het vierde hoofdstuk gaat uitgebreid in op wat zich vorig jaar bij de railmusea in ons land heeft afgespeeld. Het laatste hoofdstuk handelt over de infrastructuur. Het nieuwe station Delft krijgt hierin ruime aandacht.-TO

Die schiefe Ebene

Die legendäre Steilrampe in Oberfranken, door Steffen Lüdecke, uitg. EK-Verlag, formaat A4, 384 blz., ca. 450 foto's, Duitse taal, ISBN 978-3-88255-594-3, bestelnr. 594, prijs € 49,90.

De Schiefe Ebene tussen de dorpen Neuenmarkt-Wirsberg en Marktschorgast is een piepklein stukje spoorlijn van slechts 6,8 km. De lijn werd van 1844 tot 1848 als onderdeel van de Ludwig-Süd-Nord-Bahn Lindau naar Hof gebouwd. Maar op die 6,8 km trajectlengte moest in het



moeilijke landschap wel 157,7 meter hoogte overwonnen worden. Dat resulteerde in de bouw van grote steunmuren, dammen en overspanningen van dalen. Het moge duidelijk zijn dat de bouw van de Schiefe Ebene een van de meest uitzonderlijke prestaties op het gebied van spoorwegontwerpen uit het begin van de spoorweggeschiedenis vormt. In het onderhavige werk wordt de bouw van de Schiefe Ebene uitvoerig belicht. Dat geschiedt in de vorm van vele tekeningen en originele foto's uit de vroegste tijd en een passende tekst. Een belangrijk deel van de inhoud wordt voor de tractie ingeruimd. Immers, de bouw was een hoogstandje, maar de tractie moest de treinen over het traject brengen. Dat geschiedde veelal in dubbeltractie en/of met opdruklocomotieven. Dat de tractie, voornamelijk stoomlocomotieven, het moeilijk had, wordt door de zware 'Auspuß' bewezen. De belangstelling voor de Schiefe Ebene is zo groot en er was zoveel over de lijn te vertellen dat uitgever EK na de eerste oplage van 1981 en een tweede uit 1988 nu een derde uitgebreidere versie het licht doet zien. De kleurenfoto's worden in dit boek in het laatste katern geclusterd, de overige afbeeldingen zijn alle in zwart/wit.-NR

Die schiefe Ebene unter Dampf

Von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast

DVD, uitg. EK-Verlag, ca. 58 min., Duitse taal, bestelnummer 8395, prijs € 14,80.

Naast het boek Die Schiefe Ebene heeft EK een DVD uitgebracht over het steile trajectgedeelte in de spoorlijn Bamberg - Hof. Het boek is zeer lezerswaardig, echter om het goed te beleven zou je er naar toe moeten gaan. Voor diegenen die dat niet mogelijk is, biedt deze DVD een alternatief. Weliswaar zonder de bijbehorende geur, maar wel het geluid. De film begint er al meteen mee: een trein met acht rijtuigen wordt door twee locs BR 01 omhoog getrokken, terwijl een BR 64 (wat klein volgens het commentaar) de trein opdrukt. Bij km 80, een bekend fotopunt, begint het pas goed, omdat daar de helling 2,5 % wordt. De camera is ook op de vuurplaat meegegaan. Toen in 1973 diesellocs de stoomlocs vervangen werd er een 'Dampfverbot' ingesteld. Dus geen stoomlocs meer op de helling. Bij de viering van het 150 jaar bestaan van de Duitse spoorwegen in 1985 werd het verbod opgeheven. Sindsdien rijden er weer stoomtreinen over het bijna 7 km lange traject. Vele opnames stammen van dat jubileum en ook van ritten van 25 jaar. Vanuit het museum in Neuenmarkt, waar het cameratteam ook een bezoek brengt, vinden regelmatig ritten plaats. Op de DVD ook enkele historische opnamen, wat aan de beeldkwaliteit is te merken. Het is een uur lang genieten. Zet de versterker wat harder of doe een koptelefoon op om de stomers naar boven te zien en horen zwoegen.-TO



NIEUW! RAILHOBBY PROJECTEN OVER BAAN EN BOUW



In Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw staan eerder gepubliceerde artikelen over het bouwen van een modelbaan, een diorama, een polderlandschap of een rotswand. Ook het zelf bouwen van een weegbrug en een keermuur komen aan de orde. Of een fotospoordijk waarop u uw favoriete locs kunt fotograferen. Volop inspiratie!

Nu € 8,99 inclusief verzending

OP = OP



Schrijf je voor 26 september '15 in voor de nieuwste Railhobby Projecten via www.hobbybladenshop.nl/railhobby of vul onderstaande bon in en stuur hem op.

Mist u de eerdere Railhobby Projecten? Deze zijn ook nog beschikbaar via de webshop.

- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw voor slechts € 8,99 en profiteer van 25% korting.
- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Industrie en Landschap voor slechts € 9,99.
- ☐ Ja, ik bestel Railhobby Projecten - Over Stad en Landschap voor slechts € 9,99.

Naam en voorletter(s): _____ m/v

Adres: _____ Postcode: _____

Plaats: _____ Land: _____

E-mail: _____ Telefoon: _____

Geboortedatum: _____

IBAN: _____ BIC: _____

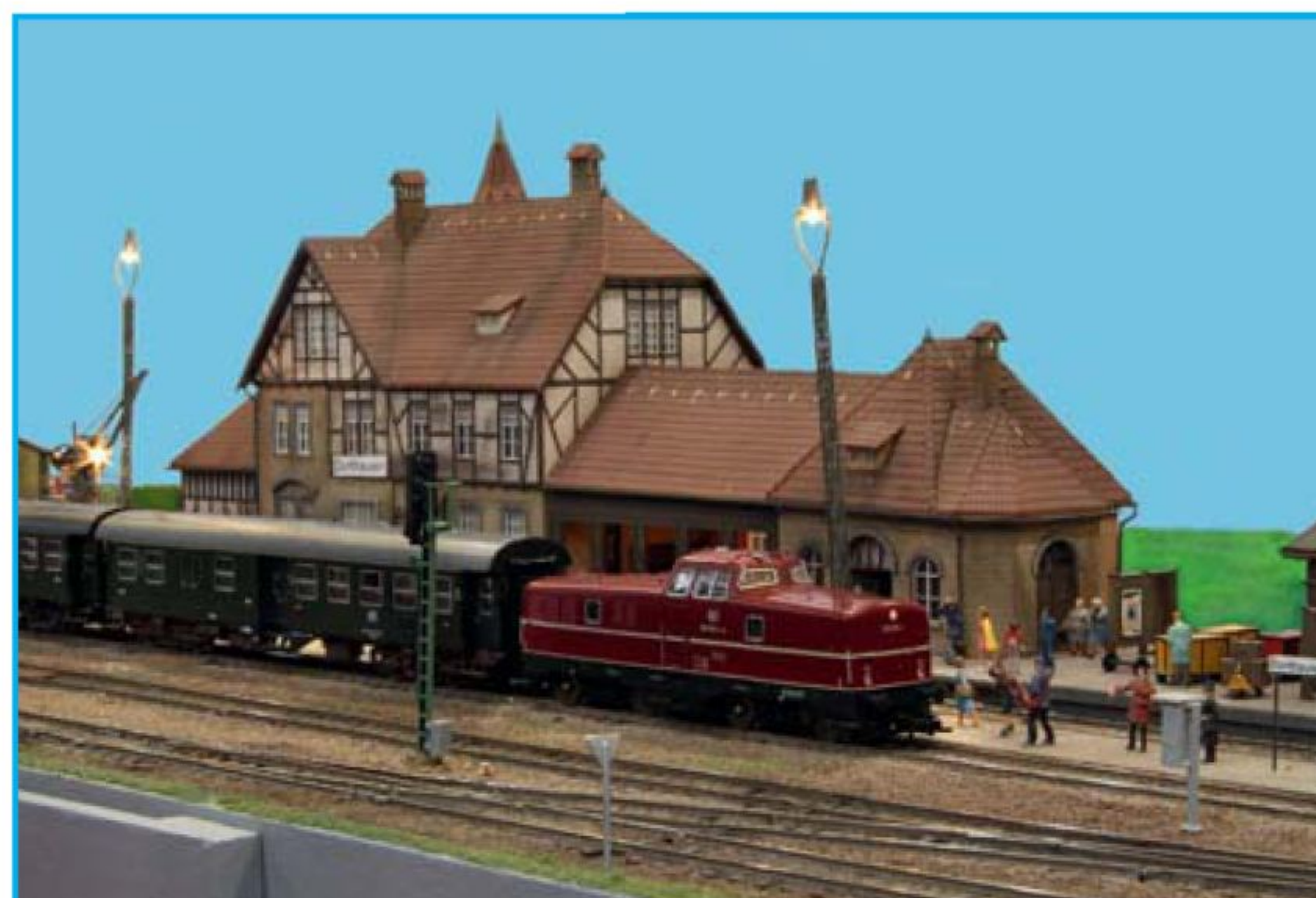
Handtekening: _____

☒ 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.hobbybladenshop.nl/railhobby

*U ontvangt 25% korting op Railhobby Projecten - Over Baan en Bouw indien u voor 26 september 2016 besteld. U betaalt dan geen verzendkosten (minimaal € 1,95) en ontvangt € 1,- korting. Voor de overige projecten betaalt u € 9,99 exclusief verzendkosten.

Van Brinkbergen naar Dorthausen

De naar Fremo-normen gebouwde HO-baan van de MVN, de Modelbouwvereniging Nijkerk en omstreken kent een afwisselend treinbedrijf. Met het accent op tijdperk III, dus stoom- en dieseltractie. Binnen de rondlopende en met Koploper beveiligde baan zijn enkele lange opstelsporen ondergebracht. Veel aandacht is er voor het detail. Van spoor(sein)borden, voorseinen, een afgekruid hoofdsein, telefoonkasten tot een uitgerangeerde G.



T-Gauge

Klein, kleiner kleinst. Schaal T, 1:450 is modelspoor in de overtreffende trap. Jelle Baarda raakte gefascineerd door deze kleine schaalgrootte en bouwde in een salontafel een baan naar Japans voorbeeld. Compleet met stad, station en pagode. Inmiddels is er ook een Nederlandse baan ontstaan, met zelf aangepaste NS-sprinters en Friese koeien. De treinwielen zijn magnetisch zodat ze bij een onverwachte niesbui niet naast de rail belanden.

Plan U

Met het uitbrengen van Plan U in schaal 1:87 door Artitec dit najaar, heeft Peter van der Meer de geschiedenis van dit markante dieselmaterieel op papier gezet. In een tweetal afleveringen komen de ideeën, de bouw door Werkspoor Utrecht, de exploitatie en werkplaatsbezoeken tot de buiten dienststelling in 1997 aan de orde.



Rolbrug in HO

Voor de modelbaan heb je een rolbrug nodig en je scanner is stuk. Dit overkwam Henny Bouman en bouwde uit onderdelen van het defecte apparaat een rolbrug voor HO. Een plaat polycarbonaat dient als rolbrug en een extra ingebouwde vertraging zorgt voor het langzaam bewegen van de brug. In totaal zijn er tien sporen aangesloten, waarvan een als toegangsspoor fungeert.

De volgende uitgave van Railhobby, 2016/9 nr. 381 verschijnt circa 12 augustus 2016.

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
redactie@railhobby.nl
www.railhobby.nl

PRINT & ONLINE
SCALA
PUBLISHING

miniatur
BANEN

Uitgever Ashja Bosboom-Fetvacian **Hoofredactie** Dolf Heibloem, Ton Oosterom **Verder werkten aan dit nummer mee** Chris van Diesen, Rob Ellerman, Guus Ferrée, Sevrien Ferrée, Carel van Gestel, Axel Goeke, Bart van 't Grunewold, Sip Hartman, Ruurd de Jong, Cock Koelewijn, Koen van der Lee, Roel Linker, Hans van Lith, Rik Menting, Nico van Roon, Myron van Ruijven, Hans Scherpenhuizen, Chris Westerduin, Eric Salleveld, Yannick de Vrieze, Albert Winkel, Erik de Winger **Redactieadres** Postbus 530, 1420 CA Uithoorn, tel. 033-4892900, fax 033-4802281, redactie@railhobby.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 veeleenvoudigd 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.

Bulktransport

Deze zomer brengt Märklin twee interessante goederenwagensets voor het bulktransport op uw modelbaan. Het gaat hierbij om onverpakte goederen als bijvoorbeeld grind en cement. Set 46317 bestaat uit drie fijn gedetailleerde NS open zelflossers met veel gemonteerde onderdelen. De drie wagens in set 46626 zijn voorzien van verschillende opschriften op de bollen, zoals die voor het transport van cement per spoor in Nederland gebruikt zijn: "Cement ENCI Maastricht", "Nederlands Cement" en het NS-logo.



46317 Set NS-zijlossers

€ 109,99*

Nu in de winkel!

Voorbeeld: Zijlosser type Fcs van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Zoals in gebruik rond 1980.

Model: Gedetailleerde uitvoering met veel gemonteerde onderdelen. Afzonderlijk gemonteerde glijgootverlenging.

Alle wagens hebben verschillende bedrijfsnummers en zijn afzonderlijk verpakt. Extra verpakking. Totale lengte over de buffers 34,0 cm.

Gelijkstroomwielstel 6 x E700580.



46626 Set NS-bollenwagens

€ 109,99*

Binnenkort in de winkel!

Voorbeeld: Drie bollenwagens type Uces ingezet door de Nederlandse Spoorwegen (NS). Wagens met elk 2 bollen. Met opschrift „Cement ENCI Maastricht“, het logo van de NS en „Nederlands Cement“.

Model: Onderstel met doorbroken frame. Leidingen, eindbordes, armaturen gemonteerd. Lengte over de buffers 10,5 cm. Gelijkstroomwielstel 6 x E700580.

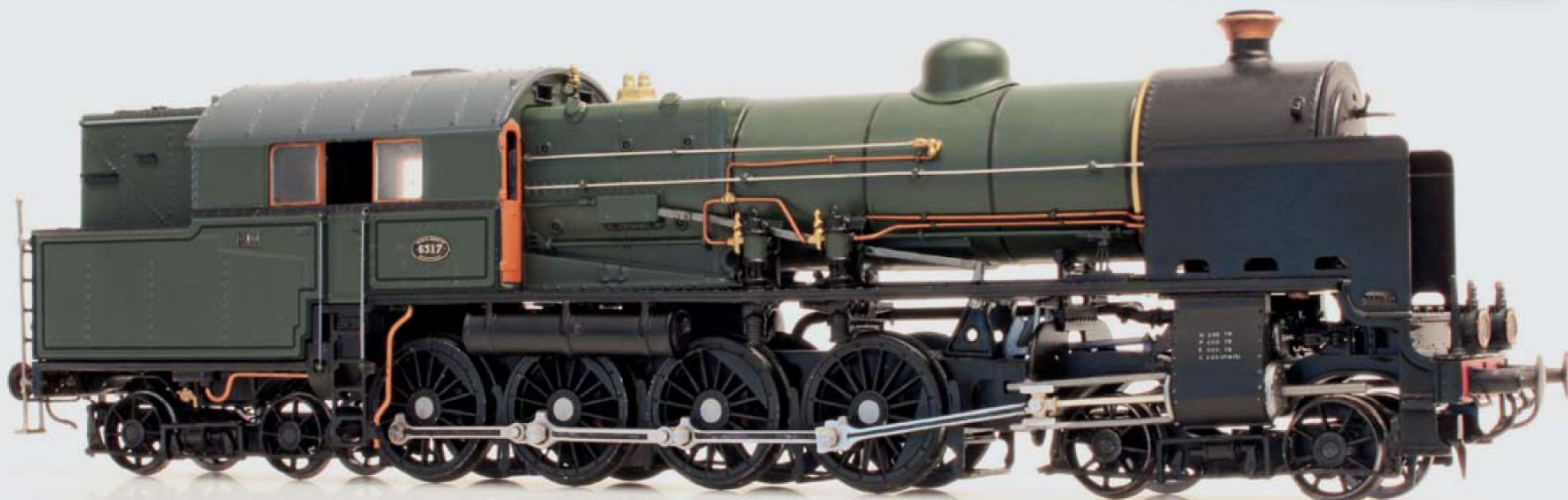
Eenmalige serie.

Artitec®

Te koop bij uw winkelier | Schaal 1:87

NS 6300

Nu uit voorraad leverbaar



Onderstaande uitvoeringen van de 6300-serie zijn inmiddels uit voorraad leverbaar:

20.270.01	NS 6301, grasgroen, Henschel ('30-'32), analoog GS	21.272.01	NS 6304, olijfgroen, Henschel ('40-'45), LokPilot V4.0 WS
21.270.01	NS 6301, grasgroen, Henschel ('30-'32), LokPilot V4.0 WS	20.273.01	NS 6310, olijfgroen, Henschel ('46-'57), analoog GS
20.270.02	NS 6321, olijfgroen, Schwartzkopff ('31-'32), analoog GS	21.273.01	NS 6310, olijfgroen, Henschel ('46-'57), LokPilot V4.0 WS
21.270.02	NS 6321, olijfgroen, Schwartzkopff ('31-'32), LokPilot V4.0 WS	20.273.02	NS 6320, olijfgroen, Schwartzkopff ('46-'57), analoog GS
20.271.01	NS 6308, olijfgroen, Henschel ('33-'40), analoog GS	21.273.02	NS 6320, olijfgroen, Schwartzkopff ('46-'57), LokPilot V4.0 WS
21.271.01	NS 6308, olijfgroen, Henschel ('33-'40), LokPilot V4.0 WS	20.274.01	NS 6317, olijfgroen, Schwartzkopff museumloc, analoog GS
20.272.01	NS 6304, olijfgroen, Henschel ('40-'45), analoog GS	21.274.01	NS 6317, olijfgroen, Schwartzkopff museumloc, LokPilot V4.0 WS

Stalen D 6-deurs



20.290.01	Olijfgroen, aluminium dak, D7521, periode IIa/b
20.290.02	Olijfgroen, aluminium dak, D7523, periode IIa/b
20.291.01	Standgroen, grijs dak, D7522, periode IIc/IIIa
20.291.02	Standgroen, grijs dak, D7524, periode IIc/IIIa
20.292.01	Turquoise, creme dak, D7523, periode IIIa
20.292.02	Turquoise, creme dak, D7625, periode IIIa
20.292.03	Turquoise (Roco 2015 tint), D7625, periode IIIa*
20.293.01	Blauw, grijs dak, D7621, periode IIb/IIc
20.293.02	Blauw, grijs dak, D7624, periode IIb/IIc
20.294.01	Blauw, grijs dak, 023-7, periode IVa
20.294.02	Blauw, grijs dak, 025-2, periode IVa

* **NB:** Deze variant is helaas al niet meer voorradig, maar wel opnieuw in voorbereiding. U kunt hem dus wel bestellen!

Luikendakwagen



Nu nieuw leverbaar in deze uitvoeringen:

20.360.01	Tbs 40682, bruin, III
20.360.02	Tx 40695, bruin, III

.... en intussen werken we natuurlijk hard door aan de Plan U. U vindt een serie foto's en zelfs een filmpje van de eerste modellen in actie op onze website:

www.artitec.nl



Kijk op www.artitec.nl voor meer nieuws.