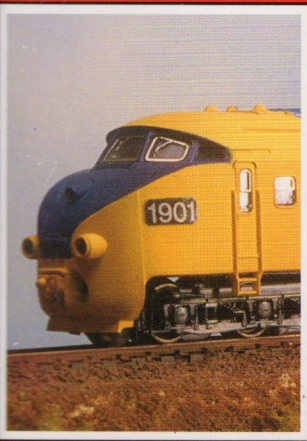


# RAIL MAGAZINE

SPOORWEGEN & MODELSPOOR

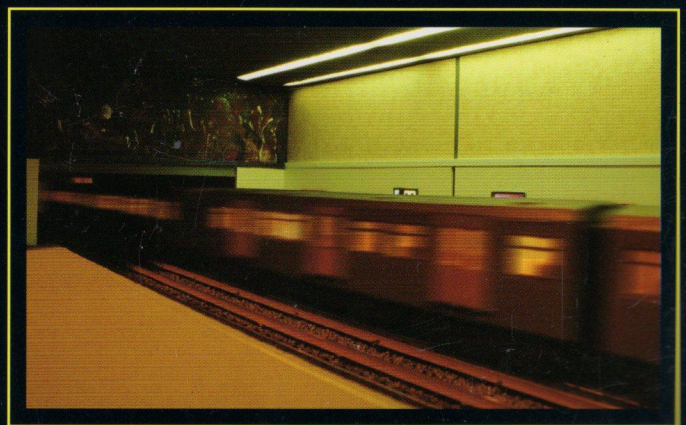


**NORTHLANDER**  
Model in H0



**WADLOPER**  
in Zuid-Limburg

**KONINGSGRACHT**  
Metro in model



191

24e jaargang nr. 1  
Adviesprijs € 5,42

Januari/Februari 2002



Een railbus met postwagen bij het verlaten van de verbouwde tunnel Marfeld West. Fred Baerselman

# De Lahntalbahn groeit langzaam verder

Detailleren in schaal N kost tijd

Fred Baerselman

**Op Eurospoor 2000 was deze modulebaan van de Voorschotense Modelspoor Vereniging (VMV) voor het eerst sinds twee jaar weer eens op een grotere beurs te zien. In Rail Magazine 155 werd de Lahntalbahn reeds aan u voorgesteld. Langzaam maar gestaag wordt deze N-baan verder uitgebreid en gedetailleerd door een kleine groep actieve bouwers. De belangstelling op Eurospoor, zeker van "professionele" N-spoorders, was voor ons absoluut een stimulans om door te gaan.**

**H**et was weer eens tijd voor een grotere beurs, vooral als prikkel voor ons bouwers, omdat we inmiddels ver achter liepen op onze planning. Dat is op zich helemaal niet erg, maar met een beurs in het voorzicht werkt een ieder van ons groepje zich uit de naad om de noodzakelijke dingen op tijd klaar te krijgen. Veel werk is de afgelopen tijd gaan zitten in een ander systeem voor de moduleovergangen, met een vaste railkop en pas-pinnen, zodat (in principe) geen raillasjes meer als verbinding tussen de bakken gebruikt hoeven worden. Ook de oorspronkelijk gekozen oplossing voor de elektrische verbin-

dingen tussen de modules onderling en met de bedieningspanelen, met Scart-pluggen, bleek door de door ons gebruikte soldeerverbindingen te kwetsbaar en leidde voortdurend tot storingen. De Scart-verbindingen worden nu successievelijk vervangen door kroonsteen-stekkerverbindingen, die veel steviger en stabiel zijn. Naast het ondergrondse werk zijn sinds 1998 vier nieuwe rijklare modules toegevoegd, is het landschap van vier bestaande modules verder gedetailleerd en is aan de vijf modules die al af waren, toch nog verder detailwerk verricht.

## Modules en rijlengte

De Lahntalbahn heeft nu in totaal 23 rijklare modules, met een rijlengte op de hoofdbaan van meer dan 55 meter. Er is tot nu toe zo'n 100 meter rails gelegd, waarvan circa veertig meter in het (schaduw) opstelstation, waar plaats is voor meer dan dertig treincombinaties. In het geplande opstelstation aan het andere einde van de baan, moet nog eens een zelfde aantal treinen een plek vinden. Dit schaduwstation zal onderdeel gaan vormen van het stedelijk deel van de Lahntalbahn, waar op circa 3 m<sup>2</sup>, op acht dubbele modu-

les, de stad Limburg aan der Lahn, het thema zal zijn. Als spoorse zaken zullen hier onder andere een voorstadstation, een depot voor stoom- en diesellocomotieven en opstelsporen voor goederenvervoer worden gebouwd. Daarnaast komt er een industrieterrein met spooransluiting en zal een deel van de middeleeuwse vakwerkstad Limburg, inclusief de beroemde dom worden nagebouwd. Het ontwerp voor dit geheel is min of meer gereed, nu alleen het bouwen nog...

#### **Nieuwe Modules: Bad Ems en Weilburg**

Een groot project voor de Lahntalers is de stad Bad Ems, in het Westelijk Lahntal, met het station met overkapping, het Kurhaus, de Russisch Orthodoxe kerk, en andere ingewikkelde gebouwen. Omdat we ook graag Weilburg in het oostelijk Lahntal met z'n bijzondere combinatie van Lahnbrug, spoortunnel en scheepstunnel (de enige in Duitsland!) wilden opnemen, hebben we besloten Bad Ems en Weilburg te combineren.

De zes modules, waarop dit zich zal afspelen, zijn al rijklaar. De landschapstunnel- en ruwbouw van de bruggen begint vorm te krijgen. Een groot deel van de benodigde huizen is inmiddels (tweedehands) aangeschaft.

Verbouwing en detaillering zullen overigens nog de nodige tijd vergen. Dus wie weet, over twee jaar? Ook aan de verdere aankleding en detaillering van de baan wordt uiteraard gewerkt. Zo worden aan het oorspronkelijke begin van de baan drie "technische" modules alsnog van landschap voorzien, onder andere met een gepland kloostercomplex, een overlaadstation voor hout en de halte Arfurt.

Op andere modules zal het karakteristieke Lahnstadje Runkel worden aangeduid, door de massieve burcht, de



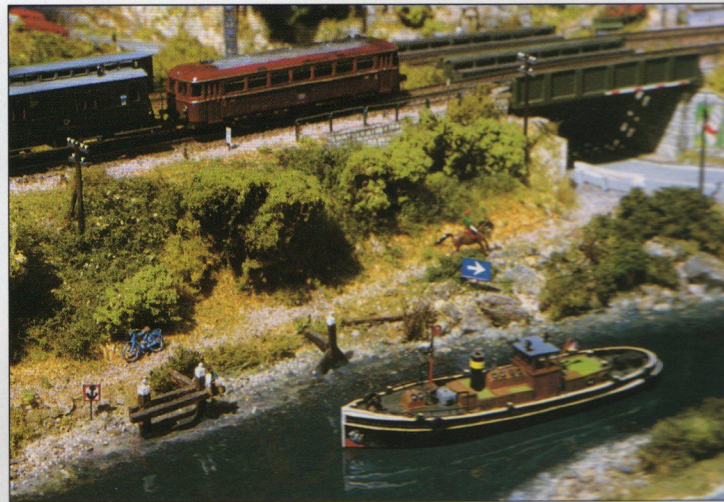
*Een loc van de serie 290 met een 194'er en een 144'er op sleep, op de Rotbachtalbrücke.  
Fred Baerselman*

*Deze Whylen-kraan van 10 ton bestaat onder meer uit het onderstel van een G10, een drie-assig draaistel van de Minitrix NS 1200, een bovenbouw van Fleischmann en een afstandswagen van een verbouwd Roco-model. Fred Baerselman*



*Een ultrasoontrein van de DB in de boog bij seinpost Marfeld West.  
Het model is een omgebouwd 614-stel van Fleischmann.  
Fred Baerselman*

*Het prachtige sleepbootmodel van Artitec is op de Lahn helemaal in z'n element. Fred Baerselman*





**Een 57'er van Kato wacht in station Rotburg naast de waterkraan van het merk B+K op het uitrijnsignaal. Het stationsgebouw is een omgebouwd Kibri-model, het toiletgebouwtje is zelfbouw. Het voorbeeld staat in Friedrichsegen. Len de Vries**

vakwerkhuisen, de sluis en de twaalfde eeuwse marmere brug over de Lahn.

**Nieuw gedetailleerde modules: Rotburg station en -haven**

De kasteelruïne Rotburg was in het vorige artikel in Rail Magazine het meest recente gedetailleerde gedeelte. De boerderij van de familie Rosenberg

is met veel gepriegel gereed gekomen. Er is een overvloed aan details te vinden: een varkenskot met zeug en biggen, kippen op de mestvaalt, een veehandelaar met een onwillige koe, oma Rosenberg met koffie en een krantje, enzovoort, enzovoort. Hoe dan ook, voor belangstellenden een zoekplaatje van minstens een half uur.

**De rail/weg-Unimog met hydraulische kraan, is omgebouwd uit het Arnold model(letje). De viswagens zijn van Fleischmann. Len de Vries**



Bij het kasteel is een hangglijder neergestreken, die dankbaar gebruik maakte van de thermiek rond de ruïne op de berg. De hangglijders zijn van papier gemaakt, met dun zilverdraad en haren (!) om het frame vorm te geven, een (bijgebogen) Preiser-mannetje als piloot en ingekleurd met permanente markers. Een vliegend meisje zal voor het evenwicht nog worden toegevoegd. Helemaal nieuw qua detaillering zijn de modules met het station Rotburg en de haven met laadsporen en zandoverslag die in dit artikel te zien zijn. Het station Rotburg was oorspronkelijk viersporig en belangrijk voor het vervoer van de mijnwerkers die in de ertswinning in het Rotbachtal werkzaam waren. Voor de overslag van erts van paardenbaan naar spoor en binnenvaart op de Lahn waren in dit (voorlopige) eindstation van de Lahntalbahn vroeger uitgebreide overslaginstallaties. Hiervan is niets meer terug te vinden. De overslag tussen spoor en water loopt steeds meer terug. Alleen zand, dat per schip voor de cement- en betonindustrie wordt aangevoerd, is nog een belangrijk overslagmateriaal. Voor het personenvervoer is Rotburg nauwelijks meer van belang. De lokaal-treinen van Bad Ems, via Runkel naar Weilmünster, maken nog steeds kop in Rotburg, maar ook deze dienst zal naar verwachting binnenkort worden opgeheven. Spoor 4 in station Rotburg is

recent buiten dienst gesteld. De afbraak werd versneld, omdat de snelweg B 1, als rondweg om Rotburg wordt aangelegd en men de ruimte bij het spoor daarvoor nodig had.

Tot zover ons denkbeeldige voorbeeld. In model is station Rotburg een beetje geïnspireerd door station Friedrichs-segen, in het westelijk Lahntal. Stationsgebouw, (ombouw Kibri), toiletgebouwtje (zelfbouw) en de beide seinhuizen (respectievelijk ombouw Arnold en "zelfbouw" Pola) zijn qua vakwerkstructuur en kleurstelling aan Friedrichs-segen ontleend. Het toiletgebouwtje is een min of meer getrouwe kopie, die in een combinatie van karton, plastic Slaters-baksteenplaat en papierstrookjes voor het vakwerk ontstaan is. Verder is de opbouw van een oude goederenwagen als materiaal-schuur aanwezig, zoals deze overal langs de Lahntalbahnhof zijn te zien. Een voetgangersbrug (ombouw Kibri) over de sporen vormt de verbinding tussen de drie perrons en de parkeerplaats. Het perron van spoor 4 is niet meer in gebruik, dit spoor wordt afgebroken, waarbij onder andere de rail/weg-Unimog met kraan behulpzaam is.

Het eilandperron, tussen de sporen van de hoofdbaan, is opgebouwd uit geschuurd en geschilderd zilverzand en omsloten door bielzen van luciferhoutjes. Stoptreinen en een enkele sneltrein stoppen aan dit perron. Opmerkelijk is de waterkraan van het merk B+K aan de oostkant tussen spoor 1 en 2, die vooral vroeger werd gebruikt om bij te tanken voor de rit stroomopwaarts van de stoomlocs die de snel- en goederentreinen trokken. Spoor 1 wordt gebruikt voor stoptreinen richting Marfeld en als eind- en kopstation voor de lokale treinen van de dienst Bad Ems - Rotburg - Weilmünster, die op de aparte zijlijn rijden. Aan de oostzijde zijn voor spoor 1 en 2 armseinen (dubbel en enkel) geplaatst als uitrijseinen (ombouw TT). De westzijde heeft inmiddels (imitatie) lichtsignalen (Busch) voor spoor 1 en 3, het seinhuis is recent gemoderniseerd om als centraal seinhuis voor de beveiliging te dienen. Duidelijke tekens dat de resterende mechanische seinen binnenkort zullen verdwijnen. Dat is ook te zien op de havenmodule, waar voor de hoofdbaan nog een armsein met gekoppeld mechanisch snelheidssein als inrijsein functioneel is, maar

waar het lichtsein (Arnold) al klaar staat om de beveiligingstaken over te nemen.

Opvallend langs de zijlijn, die lager dan de hoofdbaan loopt, is de zandoverslag bij de haven. Een omgebouwde en gedetailleerde (oude) Wiad/Pola-kraan zorgt hier voor het overladen van zand van schip naar spoor. Via een stortinstallatie (zelfbouw met delen Heljan-kolenlaadplaats) wordt het zand in spoor- en vrachtwagens gestort. Bijzonder op deze module is ook het tijdelijke seinhuis, gebouwd van een oud Arnold-rijtuig, dat op bielzen geplaatst werd, een bordes kreeg en andere details. Een getuige van begin tijdperk 3, toen het hier nog een drukke bedoeining was. Het tunneltje onder de hoofdbaan, met toegang tot het voet/fietsveerpontje over de Lahn, het nieuwbouwwijkje aan de overkant van de rivier (half reliëf-ombouw van Kibri-villa's), de beveiliging met knipperlichten van Viesmann zijn verdere details op deze module.

#### Rollend materieel

Naast de baan en de modules, blijft ook het rollend materieel onderwerp van

*Een V45 rangeert bij de zandoverslag. Op de achtergrond het nieuwbouw-villawijkje van Rotburg, gemaakt van Kibri-huizen die gedeeltelijk in half-reliëf tegen de achtergrond staan. Len de Vries*





**Een werktrein, bestaande uit bovenleidingswagens 702 en LZB-meetwagen 727 (beide Arnold-ombouw) wacht op spoor 1 in station Rotburg. Op het havenlosspoor van de haven staat de nieuwe combine voor boer Rosenberg te wachten om gelost te worden (ombouw speelgoedmodel op een Fleischmann-dieplader). Len de Vries**

het werk van de Lahntalgroep. Zelfbouw, ombouw, supering en weathering van modellen zijn voortdurende activiteiten voor de groep. Weliswaar is er een enorm aantal treinstellen, locs en wagens beschikbaar in de groep

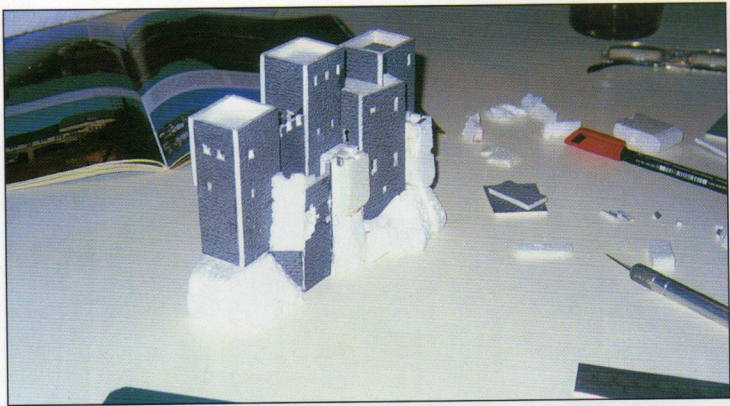
(evenals auto's en dergelijke), maar het op de gewenste Lahntal-standaard brengen van al dit materieel vergt de nodige tijd en inspanning. Meestal wordt een complete treinsamenstelling onder handen genomen. Een voor-

beeld is de Vis-express, zoals die op de foto's te zien is. Treinen, die tot in de vroege jaren zeventig, verse vis uit Noordduitse havens naar Midden en Zuid-Duitsland brachten. Deze SG treinen (Schnell Güterzug) werden door snelle stoomlocs, zoals die van de series 23 en 41, en echte sneltreinlocs als de serie 01 en 03, met 100 km/h gereden om de vis zo vers mogelijk af te leveren. We hebben een dergelijke trein, uit Arnold-, Roco-, Fleischmann-, Rivarossi- en Trix-koelwagens, in model nagebootst.

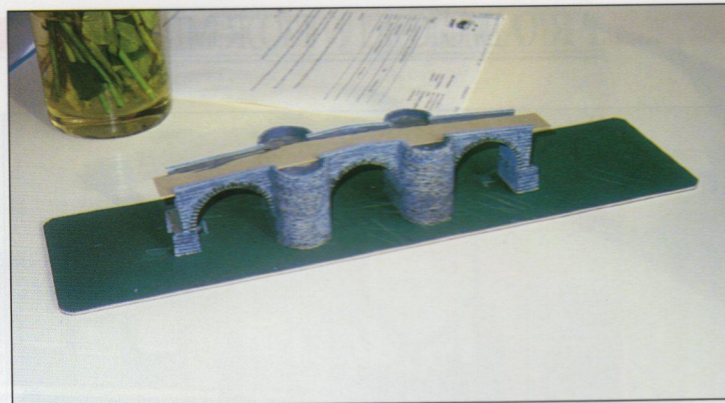
Verder werd een Touropa-trein, uit Roco-ligrijtuigen en een omgebouwde Fleischmann Bctmh<sup>257</sup>, met zijn 27,5 meter het langste D-rijtuig uit de DB-geschiedenis, samengesteld, meestal met V200 van Roco als trekkraft. Ook de legendarische "Westerländer", een vakantietrein naar de Duitse wadden, die tussen Trier en Westerland (Sylt) reed, met een merkwaardige combinatie van oud en nieuw materieel hebben we als een bekende hoogwaardige D-trein door het Lahntal in ons bestand opgenomen. De rijtuigen zijn van Roco, Trix en Röwa. Verder werd aandacht en tijd besteed aan de ombouw en supering van goe-

**Bij het seinhuis Rotburg W staan rangeerder Günther Halt en sjouwer Ge Pack met treindienstleider Hans Stell te praten over de onzekere toekomst van station Rotburg. Len de Vries**





*De burcht Runkel in eerste ruwbouw. Fred Baerselman*



*De (verkorte) brug van Runkel in model. Fred Baerselman*

**Zandoverslag voor de cement- en beton-industrie is nog steeds van belang in Rotburg. Een V45 van Arnold rangeert hier bij de overslag. Bij de hoofdbaan is het armsein nog in gebruik, maar het lichtsignaal staat klaar om de taken over te nemen.** Len de Vries

derenmaterieel, zoals cementwagens en grootvolumewagens. Daarnaast werd er nogal veel aandacht aan allerlei dienstmaterieel besteed, een hobby-inde-hobby van deze auteur. Omgebouwd, verbouwd, zelfgebouwd en dergelijke komen onder andere een testtrein, de ultrasoontrein van de DB, gebouwd uit een Fleischmann 614-stel, LZB-meetwagen 727, een omgebouwde Arnold-railbus met dakopbouw, een rail/weg-Unimog en kraanwagens kunnen worden ingezet op de Lahntalbahnhof. Misschien stof voor een apart artikel in een volgende Rail Magazine.

**Ten slotte**

In 2002 zal de Lahntalbahnhof waarschijnlijk weer op een van de grotere beurzen te zien zijn. Voor informatie zie de VMV-website: [www.voorschotensemodelspoorvereniging.nl](http://www.voorschotensemodelspoorvereniging.nl). Belangstelling om mee te doen? Neem gerust contact met ons op. □



**Voorschotense Modelspoor Vereniging**  
 Veeneklaaslaan 10  
 2253 TE Voorschoten  
 Tel. 071 - 5614161  
 e-mail : [rob.schatborn@hetnet.nl](mailto:rob.schatborn@hetnet.nl)

**VMV Lantalbahn**  
 Fred Baerselman  
 e-mail : [fbarselman@wwfnet.org](mailto:fbarselman@wwfnet.org)

**De Lahn is gewild bij waterrecreanten. De Vis-express rijdt met zijn glibberige lading over een van de vele spoorbruggen over de Lahn.** Len de Vries